

Amt, Datum, Telefon
 66.22 Rym/Gr, 27.03.2001, 82 71

Drucksachen-Nr.
 3282

Wahlperiode 1999 - 2004

Beschlußvorlage der Verwaltung

Gremium		Sitzung am	öff.	nichtöff.
X	Bezirksvertretung Dornberg	05.04.01	X	
X	Ausschuß Umwelt- und Stadtentwicklungsausschuß	24.04.01	X	

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Umgestaltung der Wertherstraße zwischen Wellensiek und Zehlendorfer Damm mit Anlage von Radverkehrsanlagen

Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)

BV Dornberg, 10.06.1999 - TOP 8 -
 BV Dornberg, AG Stadtentwicklung, 18.01.2001, 01.03.2001, 14.03.2001
 BV Dornberg, 08.03.2001 - TOP 9 -

Beschlußvorschlag und Begründung*

Beschlussvorschlag:

Der Umgestaltung der Wertherstraße zwischen Haus Nr. 90, Wellensiek und Zehlendorfer Damm und der Neuanlage von Radfahrstreifen gemäß beigefügten Anlagen 1 - 9 wird zugestimmt.

Begründung:

1.) Ausgangssituation

Die BZV Dornberg hat in der Sitzung am 10.06.1999 die Prioritäten für Radverkehrsanlagen festgelegt. Nach der Großdornberger Straße wurde die Wertherstraße an die 2. Stelle der Prioritätenliste gesetzt.

Der UStA hat in seiner Sitzung am 15.02.2000 die Prioritäten für fahrradinfrastrukturelle Maßnahmen in Bielefeld beschlossen. Die Wertherstraße ist bei den 14 priorisierten Maßnahmen an Nr. 5 gesetzt worden.

Vorhandene Aufteilung des Straßenraumes der Wertherstraße (zeichnerische Darstellung in den Anlagen 1 und 2):

Oberbürgermeister/Ressortleiter/in
 //

* Wenn die Begründung länger als drei Seiten ist, bitte eine kurze Zusammenfassung voranstellen

Zwischen Wellensiek und Auf der Egge (vor dem Haus Nr. 267):

• Kiesstreifen bzw. Kundenparkplatz	=	2,10 m
• Gehweg (Nordseite)	=	2,10 m
• befestigter Seitenstreifen (beidseitig 1,50 m)	=	3,00 m
• Fahrbahn	=	8,00 m
• <u>Gehweg (Südseite)</u>	=	<u>4,70 m</u>
Gesamtbreite	=	19,90 m

Zwischen Auf der Egge und Zehlendorfer Damm

• Gehweg (Nordseite)	=	2,20 m
• befestigter Seitenstreifen (beidseitig 1,50 m)	=	3,00 m
• Fahrbahn	=	8,00 m
• <u>Gehweg Südseite</u>	=	<u>2,20 m</u>
Gesamtbreite	=	15,40 m.

Die Wertherstraße hat in diesem Bereich eine Verkehrsbelastung von ca. 17.500 Kfz/24 h. Die unterschiedlichen Ansprüche, die sich aus der Nutzung vor allem des Straßenabschnittes zwischen Wellensiek und Auf der Egge durch ruhenden Verkehr, Durchgangsverkehr, Anliegerverkehr, Radverkehr und Fußgänger ergeben, sind heute unzureichend berücksichtigt. Die Gestaltung des Straßenraumes unterstreicht deutlich den Charakter einer Durchgangsstraße, weniger einer Hauptverkehrsstraße mit Erschließungsfunktion für die zahlreichen anliegenden Geschäfte. Radverkehrsanlagen fehlen, dies führt zu Unfallgefährdung und Fehlverhalten (Radfahren auf dem Gehweg).

2.) Planung

Um den Verkehrsablauf im Bereich der Ortsdurchfahrt Großdornberg zu verbessern und besonders die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer zu erhöhen, ist die Anlage von Radfahrstreifen im Bereich zwischen Wellensiek und Zehlendorfer Damm erforderlich. Damit wird auch die Lücke der vorhandenen Radwege in Richtung Stadtmitte geschlossen.

Mit der Vorplanung und Ausarbeitung von Varianten wurde ein Ingenieurbüro beauftragt. Die Ergebnisse wurden in den oben genannten Sitzungen und in einer Bürgerinformationsveranstaltung vorgestellt (siehe Anlage 11). Die Anregungen, Bedenken und Diskussionsbeiträge wurden bewertet und in die fachliche Abwägung einbezogen. Als Ergebnis schlägt die Verwaltung, auch nach Empfehlung des Ingenieurbüros, die Variante 2 a vor (siehe Anlagen 1 - 9).

Geplante Aufteilung der Wertherstraße (zeichnerische Darstellung in den Anlagen 1, 2):

Bereich zwischen Wellensiek und Auf der Egge:

• Grünstreifen bzw. Kundenparkplatz	=	2,10 m
• Gehweg (beidseitig 2,00 m)	=	4,00 m
• Radfahrstreifen (beidseitig 1,50 m)	=	3,00 m
• Fahrbahn (je Fahrstreifen 3,25 m)	=	6,50 m
• gepflasterter Mittelstreifen/Bauminseln	=	2,00 m
• Sicherheitsstreifen	=	0,50 m
• <u>Parkstreifen</u>	=	<u>1,80 m</u>
Gesamtbreite	=	19,90 m.

Die Gestaltungselemente werden wie folgt begründet:

- Die Fahrspurbreiten von je 3,25 m genügen den Anforderungen an eine Hauptverkehrsstraße.
- Die langgezogene Mittelinsel dient der besseren Querung der Fußgänger, senkt das Geschwindigkeitsniveau des Durchgangsverkehrs und wertet den Bereich gestalterisch auf.
- Die Anlage von Radfahrstreifen gegenüber Hochbordradwegen führt zu einer höheren Verkehrssicherheit durch bessere Sichtbeziehungen und minimiert Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern. Die Anlage von Radfahrstreifen gibt auch der Beschluss des UStA vom 15.02.2000 vor. Er sagt, dass bei der Anlage von Radwegen im Zuge einer Straßenbaumaßnahme „Radwege im innerstädtischen Bereich regelmäßig auf der Fahrbahn zu führen sind“.
- Die Stellplatzbilanz (Anlage 10) weist zusätzliche zwei Stellplätze im ersten BA aus. Diese Stellplätze werden im Bereich der ehemaligen Buswendeschleife und am südlichen Rand der Wertherstraße Richtung stadteinwärts entstehen bzw. ausgewiesen. Im zweiten BA besteht nach aktuellen Erhebungen kein Bedarf.

Bereich zwischen Auf der Egge und Zehlendorfer Damm:

• Gehweg (Nordseite)	=	2,00 m
• Radfahrstreifen (beidseitig 1,50 m)	=	3,00 m
• Fahrbahn	=	6,50 m
• Sicherheitsstreifen	=	0,50 m
• Parkstreifen	=	1,80 m
• Gehweg (Südseite)	=	1,60 m
Gesamtbreite	=	15,40 m.

Im Abschnitt zwischen Auf der Egge und Zehlendorfer Damm werden die Stellplätze aufgrund des nicht ausreichenden Querschnittes einseitig angelegt. Das Überbauen der privat genutzten städtischen Flächen zwischen Haus Nr. 290 und Nr. 304 wird von den Anliegern nicht akzeptiert.

Eine Reduzierung des Stellplatzangebotes kann nach Einschätzung der Verwaltung aus folgenden Gründen akzeptiert werden:

- Mehrmalige Zählungen zu unterschiedlichen Tageszeiten ergaben regelmäßig eine nur geringe Inanspruchnahme der Seitenstreifen zum Parken.
- Es sind zahlreiche Stellplätze auf Privatgrund vorhanden.
- Spitzenbedarfe (z. B. Pappelkrug) können auf dem Parkplatz nahe des Knotens Wertherstraße/ Grewenbrink gedeckt werden.

Bushaltestellen

Die Bushaltestellen werden an den bisherigen Standorten als Buskap angelegt. Das bedeutet mehr Sicherheit und Komfort beim Ein- und Aussteigen. Die Bushaltestelle vor dem Haus Nr. 285 soll aufgrund nicht ausreichender Länge zwischen den Zufahrten in Richtung Zentrum hinter der Straße Auf der Egge versetzt werden. Im Knotenpunkt Zehlendorfer Damm soll eine Busbucht angelegt werden, damit der nachfolgende Verkehr nicht in die Kreuzung zurückstaut.

Alternative Führung des Radverkehrs

Die in der Diskussion vorgeschlagene alternative Führung des Radverkehrs Richtung stadtauswärts über die parallele Wegeverbindung zwischen Köpenicker Weg und dem Zehlendorfer Damm ist als Freizeitalternative nutzbar, scheidet aber als Alltagsalternative aus.

- Sie weist starke Steigungen bzw. starkes Gefälle auf.
- Sie ist umwegig und wird vom Alltagsverkehr nicht angenommen.
- Sie bietet zwischen den teilweise verbarrikierten Vorgärten keine soziale Kontrolle.
- Der Zuschussgeber wird diese Alternative im Sinne der Förderkriterien nicht anerkennen.

3.) Ausführungszeit

Die Baumaßnahme ist für das Jahr 2002 geplant und soll in 4 Monaten abgeschlossen sein. Der Bau erfolgt abschnittsweise und nach Richtungen getrennt. Der Verkehr kann während der Bauzeit in beiden Richtungen aufrecht erhalten werden.

4.) Finanzierung

Für die Umgestaltung der Wertherstraße werden gemäß Variante 2 a

ca.	1.816.000,00 DM - Straßenbau -
ca.	<u>85.000,00 DM</u> - Beleuchtungskabel mit Anschlüssen -
gesamt	1.901.000,00 DM

benötigt.

Diese Fördermaßnahme wird von Bund und Land bis zu 85 % finanziert.

Für den Ausbau müssen Anliegerbeiträge auf der Grundlage des KAG § 8 (Kommunalabgabegesetz) erhoben werden. Da lediglich die Neuanlage der Radverkehrsanlagen beitragsfähig ist, liegt der Kostenanteil, der pro Grundstück erhoben werden kann, im Durchschnitt unter 1.000,00 DM.

Da sich durch die Umgestaltung die vorhandene Querschnittsbreite in der Summe nicht ändert, entstehen der Stadt Bielefeld keine zusätzlichen Folgekosten.


Moss
Beigeordneter

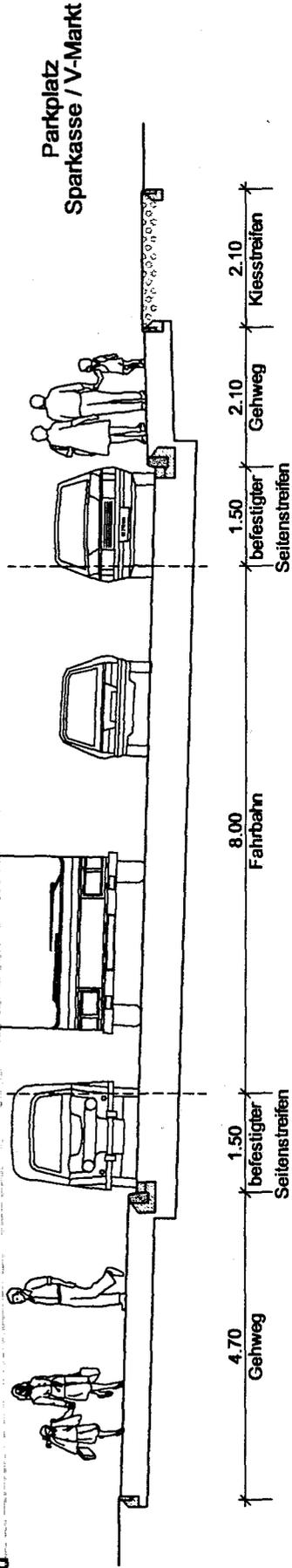
Anlagen

Bereich Wellensiek bis "Auf der Egge"

Gesamtbreite
Straßenquerschnitt

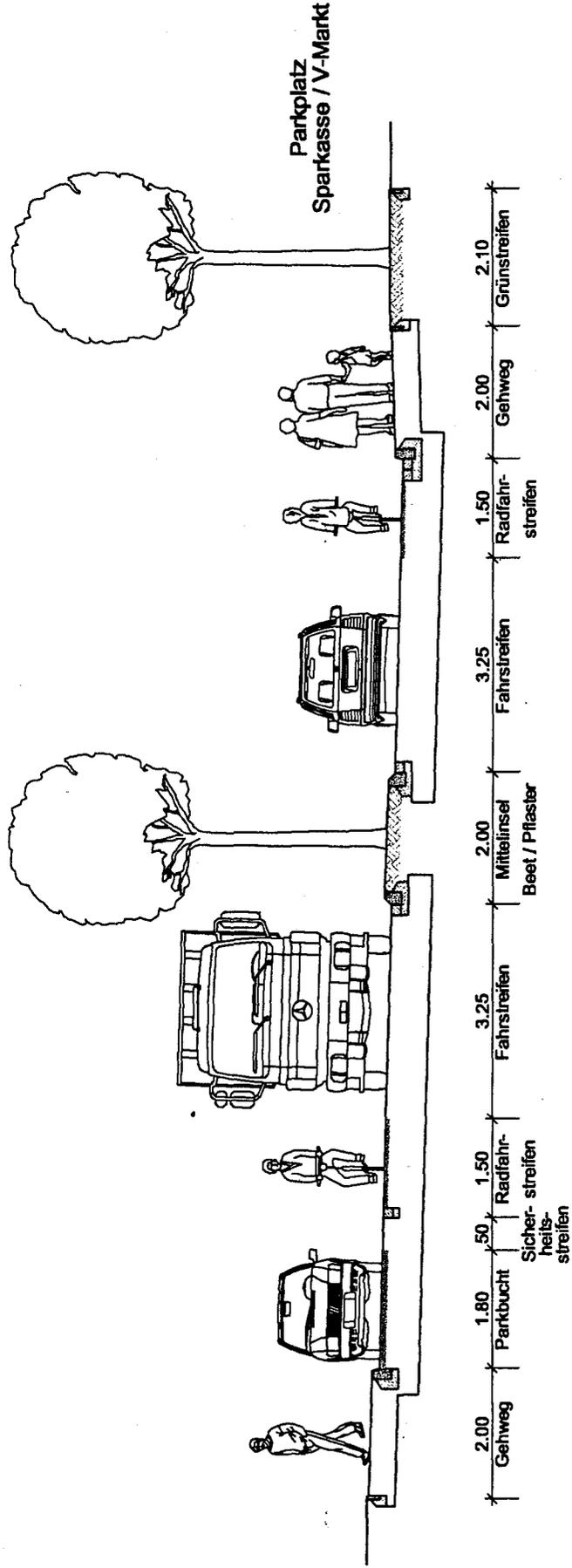
ca. 19.90

Radio Konrad



vorhandener
Querschnitt

Radio Konrad



geplanter
Querschnitt

Fachbereich Verkehr
66.22 Verkehrswegeplanung

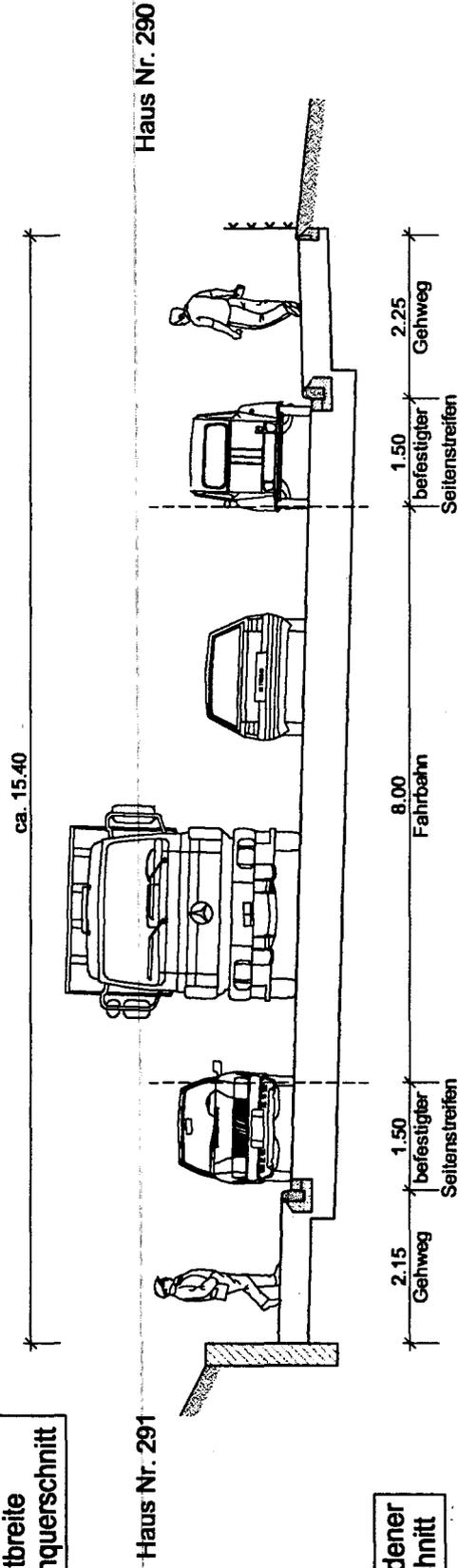
Werther Straße zw. Wellensiek
und Zehlendorfer Damm

Querschnitte

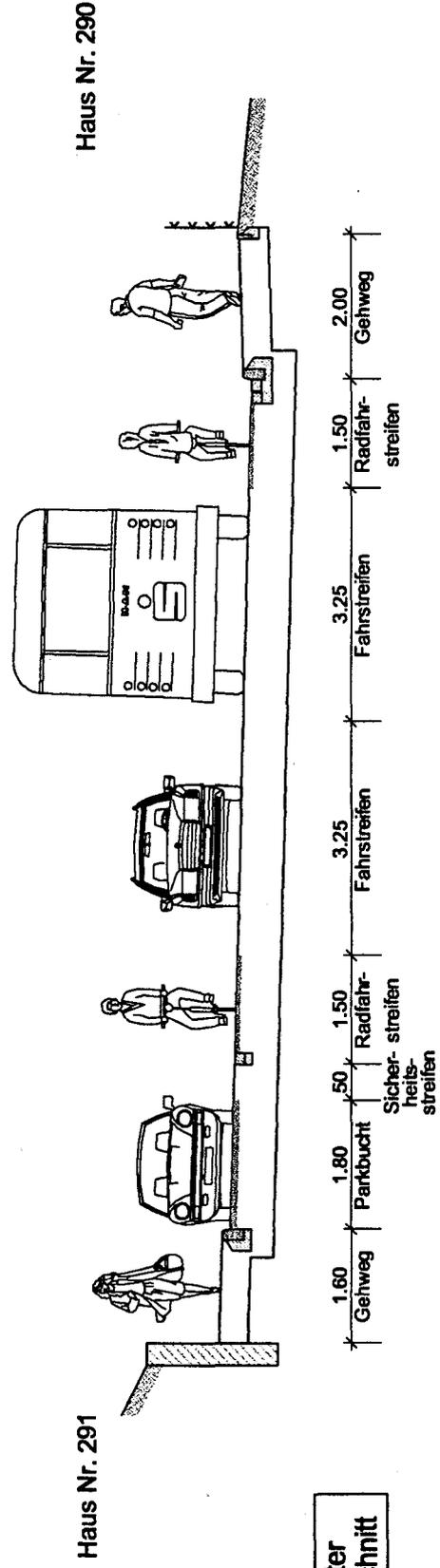
Anlage : 1
zur Drucksachen-Nr. 3282
1999 - 2004

Bereich "Auf der Egge" bis Zehlendorfer Damm

Gesamtbreite
Straßenquerschnitt



vorhandener
Querschnitt



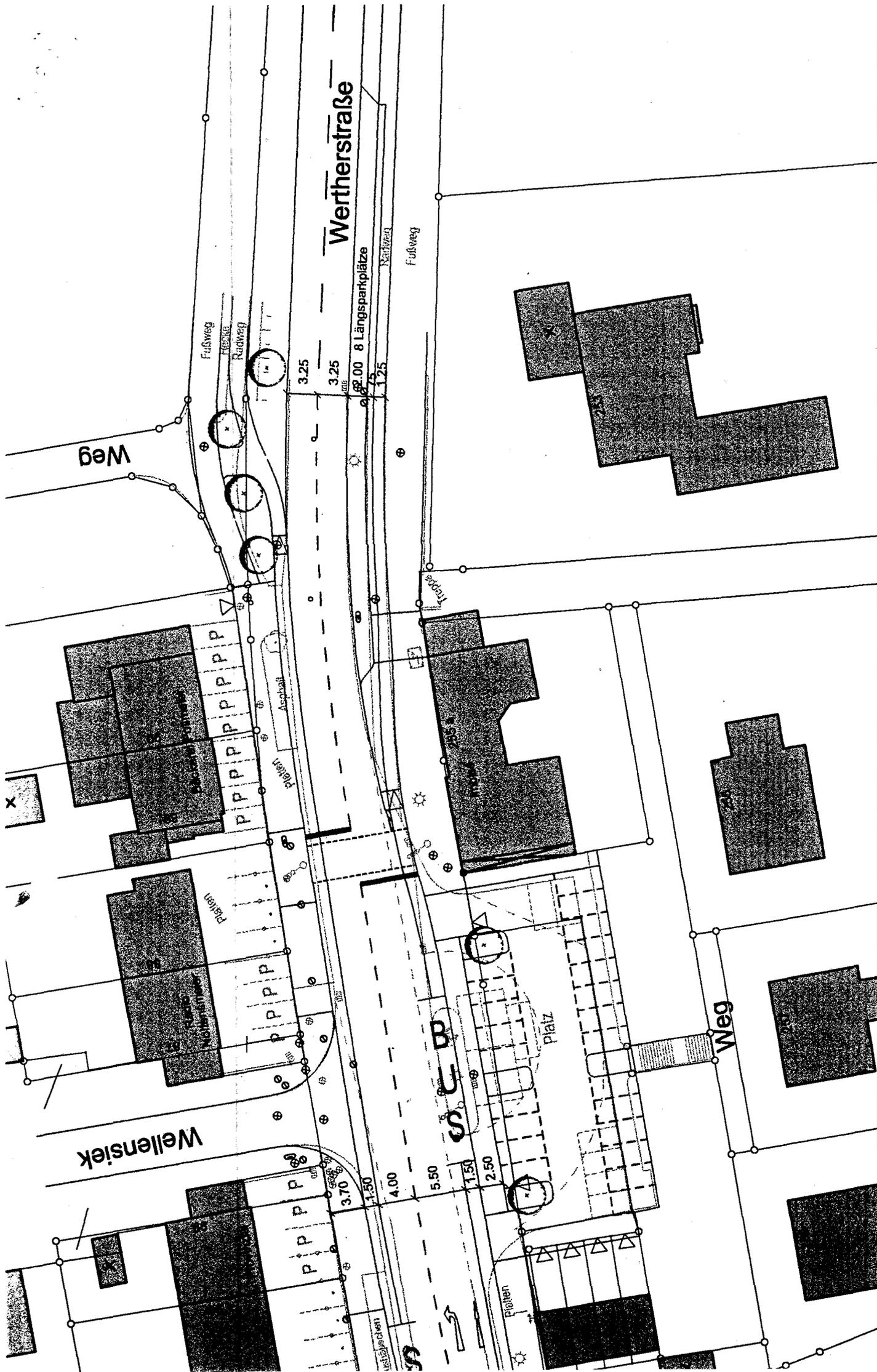
geplanter
Querschnitt

Fachbereich Verkehr
66.22 Verkehrswegeplanung

Werther Straße zw. Wellensiek
und Zehlendorfer Damm

Querschnitte

Anlage : 2
zur Drucksachen-Nr. 3282
1999 - 2004

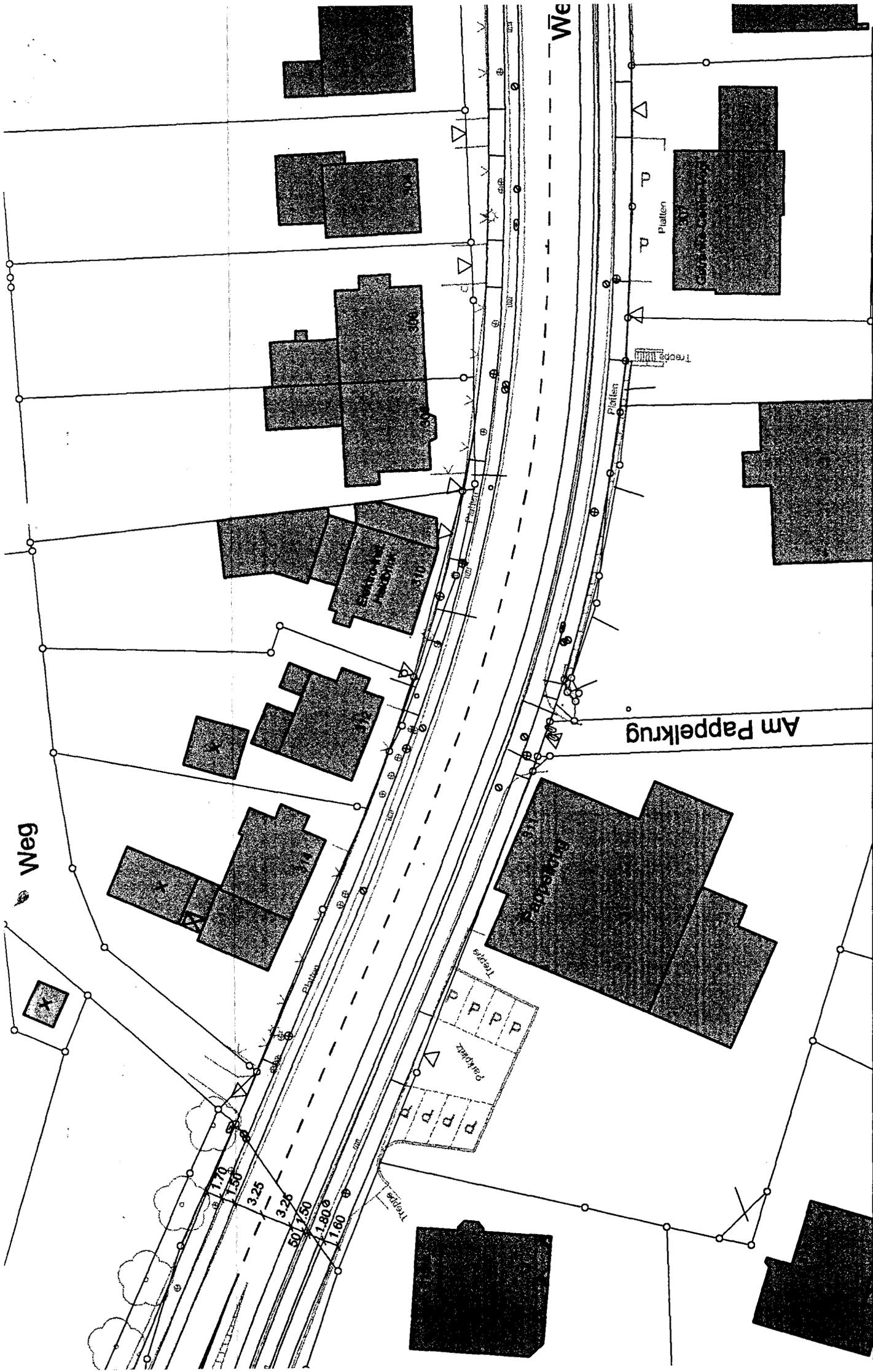


Fachbereich Verkehr
66.22 Verkehrswegeplanung

Werther Straße zw. Wellensiek
und Zehlendorfer Damm

Lageplan

Anlage : 3
zur Drucksachen-Nr. 3282
1999 - 2004

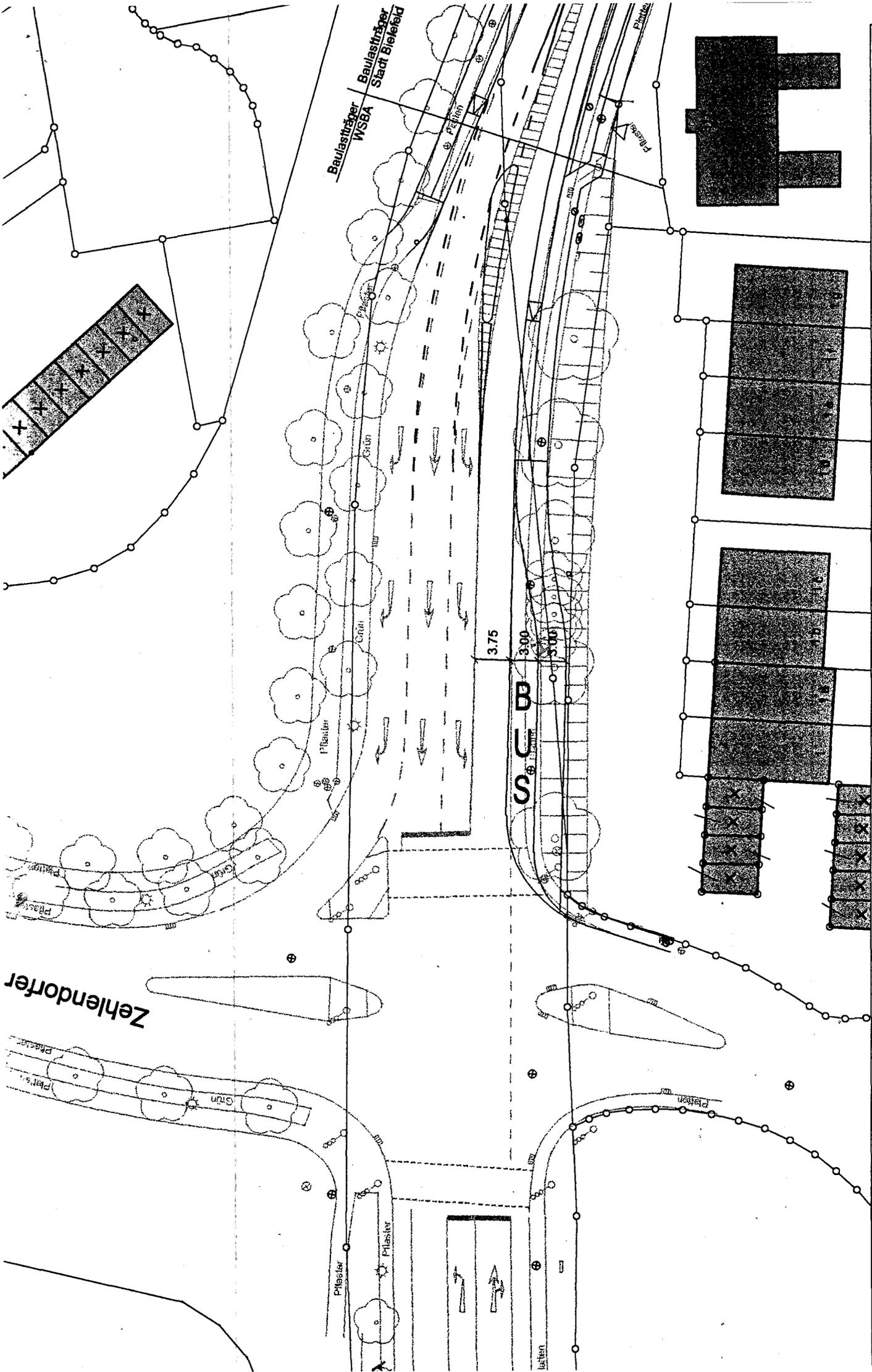


Fachbereich Verkehr
66.22 Verkehrswegeplanung

Werther Straße zw. Wellensiek
und Zehlendorfer Damm

Lageplan

Anlage : 7
zur Drucksachen-Nr. 3282
1999 - 2004



Fachbereich Verkehr
66.22 Verkehrswegeplanung

Werther Straße zw. Wellensiek
und Zehlendorfer Damm

Lageplan

Anlage : 8
zur Drucksachen-Nr. 3282
1999 - 2004



Für einen objektiven Vergleich wurde die Baumaßnahme in zwei Abschnitte geteilt :

Abschnitt 1 : Bereich Wellensiek bis Auf der Egge (Geschäftsbereich)

Abschnitt 2 : Bereich Auf der Egge bis Zehlendorfer Damm (Pappelkrug)

Dadurch ergibt sich folgendes Bild :

Vorhanden :			
Abschnitt 1		Abschnitt 2	
- Längsparken Parkstreifen	39	- Längsparken Fahrbahn	92
- Parkpl. gegenüber Wellensiek	11		
	50		92
Gesamt :			<u>142</u>

Variante 1 :

Abschnitt 1		Abschnitt 2	
- Längsparken Parkstreifen	30	- Längsparken Fahrbahn	41
- Parkpl. gegenüber Wellensiek	14		
	44		41
Gesamt :			<u>85</u>

Variante 2 :

Abschnitt 1		Abschnitt 2	
- Längsparken Parkstreifen	27	- Längsparken Fahrbahn	64
- Parkpl. gegenüber Wellensiek	14		
	41		64
Gesamt :			<u>105</u>

Variante 2A :			
Abschnitt 1		Abschnitt 2	
- Längsparken Parkstreifen	29	- Längsparken Fahrbahn	52
- Parkpl. gegenüber Wellensiek	23		
	52		52
Gesamt :			<u>104</u>

Variante 3 :

Abschnitt 1		Abschnitt 2	
- Längsparken Parkstreifen	28	- Längsparken Fahrbahn	57
- Parkpl. gegenüber Wellensiek	14		
	42		57
Gesamt :			<u>99</u>

Fachbereich Verkehr 66.22 Verkehrswegeplanung	Werther Straße zw. Wellensiek und Zehlendorfer Damm	Parkplatz- bilanz	Anlage : 10 zur Drucksachen-Nr. 3282 1999 - 2004
--	--	----------------------	--

Niederschrift über die Bürgerinformationsveranstaltung am 07.02.2001 über die geplante Umgestaltung - Anlage der Radverkehrsanlagen - in der Wertherstraße zwischen Haus Nr. 90/Wellensiek und Zehlendorfer Damm

Veranstaltungsort:	Wellensiekschule - Wellensiek 208
Beginn:	20.00 Uhr
Ende:	22.30 Uhr
Leitung:	Frau Gerbaulet - Bezirksvorsteherin BV Dornberg
Vertreter der Stadtverwaltung:	Herr Bieling - Fachbereich Verkehr Herr Kastrup - Leiter des Bezirksamtes Dornberg Herr Rymarczyk - Fachbereich Verkehr
Vertreter des Ingenieurbüros SM-Ingenieurplan GmbH:	Herr Stücken - Geschäftsführer Herr Kampling - Planer

Die Veranstaltungsleiterin, Frau Gerbaulet, eröffnet um 20.00 Uhr die Informationsveranstaltung und betont gegenüber den 44 erschienenen Bürgern, dass es sich um eine Informationsveranstaltung im Vorfeld handelt, dass noch keine endgültigen Beschlüsse in politischen Gremien gefaßt worden sind. Den Bürgerinnen und Bürgern soll die Gelegenheit gegeben werden, vor einer Entscheidung Anregungen und Bedenken vorzubringen.

Herr Bieling begründet die Umgestaltung der Wertherstraße zwischen Haus Nr. 90 und Zehlendorfer Damm. Die Wertherstraße hat ein starkes Verkehrsaufkommen (17.500 Kfz/24 h). Um den Verkehrsablauf im Bereich der Ortsdurchfahrt zu verbessern und die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer zu erhöhen, ist die Anlage von Radverkehrsanlagen und Mittelinseln geplant.

Damit wird auch die Lücke der vorhandenen Radwege in Richtung Stadtmitte und Werther geschlossen.

Herr Stücken erläutert den Bestandsplan und die vorhandene Aufteilung der Straße:

zwischen Wellensiek und Auf der Egge

- Kiesstreifen bzw. Kundenparkplatz - städtische Fläche -	2,10 m
- Gehweg (Nordseite)	2,10 m
- befestigter Mehrzweckstreifen (beidseitig 1,50 m)	3,00 m
- Fahrbahn	8,00 m
- Gehweg (Südseite)	4,70 m
Gesamtbreite	19,90 m

zwischen Auf der Egge und Zehlendorfer Damm

- Privat genutzte städtische Flächen (Nordseite)	1,90 m
- Gehweg (Nordseite)	2,20 m
- befestigter Mehrzweckstreifen (beidseitig)	3,00 m
- Fahrbahn	8,00 m
- Gehweg (Südseite)	2,20 m
Gesamtbreite	17,30 m

Herr Stücken stellt die Ausbauvarianten vor:

Variante 1 - Anlage von Radfahrstreifen

zwischen Wellensiek und Auf der Egge

- Gehweg (Nordseite)	2,90 m
- Parkstreifen (beidseitig 2,00 m)	4,00 m
- Sicherheitsstreifen (beidseitig 0,50 m)	1,00 m
- Radfahrstreifen (beidseitig 1,50 m)	3,00 m
- Fahrbahn	6,50 m
- Gehweg (Südseite)	2,50 m
Gesamtbreite	19,90 m

zwischen Auf der Egge und Zehlendorfer Damm

- privat genutzte städtische Flächen (Nordseite)	2,00 m
- Gehweg (beidseitig 1,75 m)	3,50 m
- Radfahrstreifen (beidseitig 1,50 m)	3,00 m
- Fahrbahn	6,50 m
- Sicherheitsstreifen	0,50 m
- Parkstreifen	1,80 m
Gesamtbreite	17,30 m

Die Bushaltestellen im Bereich des Wellensieks werden an den bisherigen Stellen mit Buskapsteinen errichtet. Stadteinwärts soll eine gemeinsame Geradeaus- und Linksabbiegespur angelegt werden. Vor dem Haus Nr. 267 ist eine zusätzliche Überquerungshilfe in Form einer Mittelinsel vorgesehen. Die Führung des nördlichen Fahrstreifens wird durch die Verschwenkung aufgrund der Überquerungshilfen ungünstig. Auf dem Kundenparkplatz V-Markt entfallen Stellplätze, hier ist eine neue Stellplatzanordnung notwendig. Stadtauswärts ist eine separate Linksabbiegespur geplant. Die Bushaltestelle vor dem Haus Nr. 285 soll aufgrund nicht ausreichender Länge zwischen den Zufahrten in Richtung Zentrum hinter der Straße 'Auf der Egge' mit Buskapsteinen angelegt werden. Zur Andeutung der Geschwindigkeitsbegrenzung ist im Bereich der Ortsdurchfahrtsgrenze vor Haus Nr. 317 eine Trenninsel vorgesehen. Der Kreuzungsbereich Wertherstraße/Zehlendorfer Damm bleibt im vorhandenen Zustand, es erfolgt eine Angleichung der Planung.

Variante 2 - Anlage von Radfahrstreifen

zwischen Wellensiek und Auf der Egge

- privat genutzte städtische Flächen bzw. Grünstreifen	2,10 m
- Gehweg (beidseitig 2,00 m)	4,00 m
- Radfahrstreifen (beidseitig 1,50 m)	3,00 m
- Fahrstreifen	3,25 m
- Mittelstreifen mit Bauminselfen	2,00 m
- Fahrstreifen	3,25 m
- Sicherheitsstreifen (Südseite)	0,50 m
- Parkstreifen (Südseite)	1,80 m
Gesamtbreite	19,90 m

zwischen Auf der Egge und Zehlendorfer Damm

- Gehweg (beidseitig 1,60 m)	3,20 m
- Parkstreifen (beidseitig 1,80 m)	3,60 m
- Sicherheitsstreifen (beidseitig 0,50 m)	1,00 m
- Radfahrstreifen (beidseitig 1,50 m)	3,00 m
- Fahrbahn	6,50 m
Gesamtbreite	17,30 m

Die Bushaltestellen und die Linksabbiegespuren werden, wie in der Variante 1 beschrieben, geplant. Im Abschnitt zwischen Wellensiek und 'Auf der Egge' ist ein gepflasterter bzw. markierter Mittelstreifen mit Bauminselfen als Überquerungshilfe für Fußgänger und Erleichterung für Linksabbieger in Richtung Geschäfte vorgesehen. In diesem Bereich muß auf das Parken an der Nordseite verzichtet werden. Zwischen 'Auf der Egge' und Zehlendorfer Damm kann in einem Abschnitt auf der Nordseite ein Parkstreifen vorgesehen werden, im restlichen Abschnitt wird das Parken nicht mehr möglich. Im Bereich der Busbucht am Zehlendorfer Damm ist ein kombinierter Geh-/Radweg vorgesehen.

Variante 3 - Anlage von Radwegen auf Hochbordniveau

zwischen Wellensiek und Auf der Egge

- Gehweg (Nordseite)	2,00 m
- Radweg (beidseitig 1,00 m)	2,00 m
- Sicherheitsstreifen (beidseitig 0,75 m)	1,50 m
- Parkstreifen (beidseitig 2,00 m)	4,00 m
- markierter Mittelstreifen mit Überquerungshilfen	2,00 m
- Fahrbahn (je Fahrstreifen 3,25 m)	6,50 m
- Gehweg (Südseite)	1,60 m
<hr/>	
Gesamtbreite	19,90 m

zwischen Auf der Egge und Zehlendorfer Damm

- privat genutzte Flächen (Nordseite)	0,20 m
- Gehweg (beidseitig 1,75 m)	3,50 m
- Radweg (beidseitig 1,00 m)	2,00 m
- Sicherheitsstreifen (beidseitig 0,75 m)	1,50 m
- Parkstreifen (beidseitig 1,80 m)	3,60 m
- Fahrbahn	6,50 m
<hr/>	
Gesamtbreite	17,30 m

Die Bushaltestellen im Bereich des Wellensieks werden in der Fahrspur angelegt, der Straßenverkehr wird durch die anhaltenden Busse behindert. Der abmarkierte Mittelstreifen mit zwei Überquerungshilfen kann zum Linksabbiegen benutzt werden. Durch die Abmarkierung wird die Führung des nördlichen Fahrstreifens geradlinig. An der geplanten Bushaltestelle in Höhe der Straße 'Auf der Egge' werden die Busse in der Fahrspur halten. Im Abschnitt zwischen Haus Nr. 280 und Haus Nr. 306 werden die Einfriedungen überbaut. Das Parken zwischen 'Auf der Egge' und Zehlendorfer Damm auf der nördlichen Seite soll entfallen. Der Knotenpunkt Zehlendorfer Damm wird am südlichen Rand durch eine Busbucht mit Aufstellfläche, einen Gehweg und einen Radweg erweitert. Aufgrund des erhöhten Platzbedarfs in diesem Bereich müssen die Fahrspuren ummarkiert und die Fahrbahndecke erneuert werden.

Her Kampling stellt die Parkplatzbilanz vor:

Für einen objektiven Vergleich ist die Baumaßnahme in zwei Abschnitte geteilt worden:

Abschnitt 1 - zwischen Wellensiek und Auf der Egge

Abschnitt 2 - zwischen Auf der Egge und Zehlendorfer Damm.

Dadurch ergibt sich folgendes Bild

Vorhanden	Abschnitt 1		Abschnitt 2	
		- Längsparken Fahrbahn	39	- Längsparken Fahrbahn
	- Parken auf privaten Flächen	75	- Parken auf privaten Flächen	10
	- Großparkplatz hinter V-Markt	60		
		174		102
	Gesamt			276
Variante 1	Abschnitt 1		Abschnitt 2	
		- Längsparken Fahrbahn	30	- Längsparken Fahrbahn
	- Parkplatz gegenüber Wellensiek	14	- Parken auf privaten Flächen	10
	- Parken auf privaten Flächen	70		
	- Großparkplatz hinter V-Markt	60		
		174		51
	Gesamt			225
Variante 2	Abschnitt 1		Abschnitt 2	
		- Längsparken Fahrbahn	27	- Längsparken Fahrbahn
	- Parkplatz gegenüber Wellensiek	14	- Parken auf privaten Flächen	10
	- Parken auf privaten Flächen	75		
	- Großparkplatz hinter V-Markt	60		
		176		74
	Gesamt			250
Variante 3	Abschnitt 1		Abschnitt 2	
		- Längsparken Fahrbahn	28	- Längsparken Fahrbahn
	- Parkplatz gegenüber Wellensiek	14	- Parken auf privaten Flächen	10
	- Parken auf privaten Flächen	75		
	- Großparkplatz hinter V-Markt	60		
		177		67
	Gesamt			244

Herr Kampling stellt die Kostenschätzung vor:

Die Kosten ergeben sich laut Kostenschätzung wie folgt:

Variante 1	1.624.000,00 DM
Variante 2	1.786.400,00 DM
Variante 3	1.740.000,00 DM

Für den Abschnitt in der Baulast des Landesbetriebes Straßenbau NRW entstehen je nach Ausbauparvariante Kosten bis zu ca. 150.000,- DM. Ob und in welcher Höhe von dort Kosten übernommen werden, muß noch geklärt werden.

Herr Stücken trägt weiter vor:

Unter Berücksichtigung aller Fakten wird die Variante 2 empfohlen, da bei nur geringen Eingriffen in die vorhandene private Bebauung die Belange von Radfahrern, Autofahrern und Parkplatzsuchenden am verträglichsten berücksichtigt werden. Die Radfahrstreifen bieten eine bessere Sichtbarkeit der Radfahrer gerade im Bereich der Geschäfte von ein- und ausbiegenden Fahrzeugen. Der Mittelstreifen ermöglicht ein Überqueren für Fußgänger auf gesamter Länge und kann von den abbiegenden Fahrzeugen als Wartefläche benutzt werden, um den nachfolgenden Verkehr nicht zu blockieren. Im Knotenpunkt Zehlendorfer Damm ist der Bau der Busbucht zu empfehlen, damit der nachfolgende Verkehr nicht in die Kreuzung zurückstaut.

Frau Gerbaulet eröffnet die Diskussion über vorgestellte Plan-Varianten:

Anregungen und Bedenken	Erläuterungen der Verwaltung bzw. des Planers
Weil nach dem Umbau mehrere Stellplätze wegfallen, kann vielleicht der geplante Mittelstreifen beparkt werden?	Der Mittelstreifen ist für Linksabbieger als Wartefläche und Überquerungshilfe für Fußgänger vorgesehen.
Wer finanziert das Bauvorhaben?	Die etwa 1,8 Mio. DM teure Fördermaßnahme wird von Bund und Land bis 85 % finanziert, den Rest müssen die Stadt Bielefeld und die Anlieger finanzieren, wobei in dem Fall Anliegerbeiträge - 10 % der 350.000,- DM-Umbausumme für die Radverkehrsanlagen - umlagefähig sind. Geschätzt dürfte die Summe pro Grundstück unter 1.000,- DM liegen.
Wer bezahlt die Umbauten in den Zufahrten und auf privaten Grundstücken?	Der Umbau von vorhandenen Zufahrten liegt in der Zuständigkeit des Bauträgers, hier der Stadt Bielefeld. Die Umbauten auf privaten Grundstücken sind von Anliegern zu finanzieren.
Die Fahrzeuge sind in der Wertherstraße gezählt worden, wieso hat man die Radfahrer nicht gezählt?	Da zur Zeit keine Radverkehrsanlagen vorhanden sind, wäre die Zahl der Radfahrer nicht repräsentativ.
Bei der Variante mit Parkstreifen auf der Nordseite zwischen 'Auf der Egge' und Zehlendorfer Damm werden die Aufstellflächen vor den Garagen nicht mehr ausreichen.	Durch die Anlage des Parkstreifens wird die städtische Fläche überbaut. Die Aufstellfläche wird mit der Benutzung des Gehweges für das Einfahren ausreichen. Das Parken vor der Garage wird in einzelnen Fällen nicht mehr möglich.
Die Anlage von Radverkehrsanlagen wird einen riesigen Fortschritt für die Radfahrer bedeuten. Es sollen viele Bäume gepflanzt werden, um dem Straßenabschnitt ein ansprechendes Äußeres zu geben.	Durch die Anlage von Baumscheiben entfallen viele Stellplätze, je Baumscheibe ein Stellplatz, deshalb soll überlegt werden, an welchen Stellen die Baumscheiben angelegt werden sollen.
Durch die Einengung der Fahrbahn wird das Einfahren von Lieferfahrzeugen aufgrund der zugeparkten Radfahrstreifen problematisch, der fließende Verkehr in der Straße wird behindert.	Die rot markierten Radfahrstreifen dürfen nicht beparkt werden. Die einfahrenden Lieferfahrzeuge können den 1,50 m breiten Streifen mit benutzen.
Zwischen Haus Nr. 90 und Wellensiek sollen keine Stellplätze rückgebaut werden.	Die Planung sieht keinen gravierenden Umbau in diesem Bereich vor.
Die Straße soll nach Wunsch der Anlieger umgestaltet werden. Am V-Markt, wo schon jetzt das Parken problematisch ist, wird es nach dem Umbau zu chaotischen Verhältnissen kommen. Die Anlage der Radwege ist unsinnig. Wohin sollen die Radwege führen? Richtung Werther fährt kein Mensch, hinter dem Zehlendorfer Damm sind keine Häuser.	Geplant ist eine Umgestaltung, die zu einer Ordnung und damit zu einer besseren und sicheren Abwicklung des Verkehrs für alle Verkehrsteilnehmer führt.
Nur weil die Zuschußmittel zur Verfügung stehen, sollen die Radwege in der Wertherstraße gebaut werden?	Die Radwege haben im Radverkehrsplan - Bielefeld und in der Prioritätenliste einen hohen Stellenwert. Die politischen Gremien haben die Anlage von Radwegen beschlossen.
Die fast 2 Mio. DM für Radwege sollen vernünftiger ausgegeben werden.	Diese Summe ist nicht nur für die Anlage von Radwegen gedacht, sondern auch für die Umgestaltung der Straße, Anlage von Baumscheiben, Parkstreifen, Busbuchten, Mittelinseln, Linksabbiegespuren, Umbau von Gehwegen sowie Sanierung der Fahrbahndecke.

Das Hauptthema bei dieser Versammlung soll nicht die Anlage von Radwegen sondern Verkehrsberuhigung sein, vielleicht soll man erst mit einer Pinsellösung anfangen.	Als schlechtes Beispiel für eine Pinsellösung wird die Stapenhorststraße genannt. Erst nach einem schweren Unfall ist für die Radfahrer die Verkehrsicherheit baulich geschaffen worden.
Durch die eingeeengten Fahrstreifen, erschwertes Einfahren entstehen Stillzeiten, Staus, Abgasbelastungen. Auf die Radwege soll verzichtet werden, die Anlieger brauchen Stellplätze in der Fahrbahn. Ein schlechtes Beispiele ist die bereits umgebaute Kurt-Schumacher-Straße.	siehe oben
Wieso soll die Straße umgebaut werden? Ist die Fahrbahn in schlechtem Zustand?	Die Straße ist noch nicht sanierungsbedürftig, die Befestigung der Straße ist in gutem Zustand.
Die Radfahrer können die parallelen Straßen bzw. Fußwege benutzen, diese Möglichkeit soll nur ausgeschildert werden. Mit einer Pinsellösung könnte man den Umbau vermeiden.	Die parallelen Strecken können nur bedingt von Radfahrern benutzt werden, weil manche Abschnitte zu starke Längsneigung haben. Von vielen Radfahrern wird diese Möglichkeit nicht akzeptiert. Bei einer Pinsellösung würden die Mehrzweckstreifen rot markiert, dadurch entfallen die Stellplätze.
Der ganze Umbau soll der Verkehrsberuhigung dienen. Die Inseln sollen schon am Anfang der Strecke gebaut werden.	Die Einengung der Fahrspuren bis 3,25 m, die Mittelinseln und die Linksabbiegespuren werden zur Verkehrsberuhigung und einem geordneten Verkehrsablauf führen.
Die Blitzanlage soll öfters umgestellt werden und in beide Richtungen blitzen. Der Verkehr soll nicht beruhigt werden, sonst kommen die Anlieger nicht mehr aus den Zufahrten, was schon jetzt bei über 17.500 Fahrzeugen pro Tag manchmal unmöglich ist.	
Es soll endlich dafür gesorgt werden, dass auch die Radfahrer sichere Wege in der Wertherstraße haben.	
Wieso hat die Politik die Umgestaltung der Wertherstraße ins Rollen gebracht?	Inzwischen gibt es mehrere Beschlüsse für die Umgestaltung der Wertherstraße. Auch in den durch die Politik beschlossenen Radwegprioritäten ist diese Straße hoch eingestuft worden.
Wann soll diese Maßnahme realisiert werden?	Wenn im März oder April d. J. ein Beschluss erfolgt ist, im Jahr 2002.
Der Verkehr in der Wertherstraße wird immer stärker. Gibt es eine Alternative für eine Umleitung des Verkehrs?	Nach dem Ausbau der A 33 wird diese Straße entlastet.
Die, in der Parkplatzbilanz aufgelisteten 60 Stellplätze hinter dem V-Markt sind auf dem Privatgelände, stehen also den Anliegern real nicht zur Verfügung. Die Parkplatzbilanz ist nicht korrekt.	Diese Stellplatzzahl ist in allen Alternativen unverändert aufgestellt worden, hat also die vergleichbaren Stellplatzzahlen in den verschiedenen Alternativen nicht verfälscht.

