

Anlage

A	Bebauungsplan Nr. II/1/57.00 „Albert-Schweitzer-Straße“ Ergebnis der frühzeitigen Unterrichtung gemäß § 13a(3) BauGB Ergebnis des ergänzenden frühzeitigen Unterrichtungs- und Erörterungs- termins zum Bebauungsplan Nr. II/1/57.00 am 24.05.2011
----------	--

A.1 Ergebnis der frühzeitigen Unterrichtung gemäß § 13a(3) BauGB

In Rahmen der frühzeitigen Unterrichtung der Öffentlichkeit gemäß § 13a(3) BauGB vom 20.12.2010 bis zum 14.01.2011 sind die folgenden zusammengefassten Äußerungen vorgebracht worden. Nachgereicht wurde zudem eine Stellungnahme von Anliegern nach dem Erörterungstermin am 24.05.2011. Die städtebauliche Stellungnahme wird beigefügt.

A.1 <u>Auswertung der Stellungnahmen aus der frühzeitigen Unterrichtung gemäß § 13a(3) BauGB</u>		
Lfd. Nr.	Äußerungen der Bürger (Zusammenfassung)	Stellungnahme der Verwaltung bzw. Berücksichtigung in der Planung:
1	<p>Anlieger und Grundstückseigentümer aus dem Bereich Jölllenbecker Straße bzw. aus dem nördlich angrenzenden Innenbereich mit Wohnnutzungen (Schreiben aus Januar 2011 mit 9 Unterschriften - ohne Datumsangabe).</p> <p>Die nördlich des Neubauvorhabens der Baugenossenschaft wohnenden Anlieger begrüßen die baldige Neubebauung an der Albert-Schweitzer-Straße.</p> <p>Es liegt jedoch in ihrem besonderen Interesse, dass das zu überplanende Gebiet keine weitere Verdichtung z.B. durch Hinterlandbebauung erfährt und insofern keine Verschlechterung zum bestehenden Plan eintritt. Außerdem wird darum gebeten, dass deren Grundstücke keine zusätzliche Beschattung gegenüber dem ursprünglichen Zustand erfahren.</p>	<p>Im bisher rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. II/1/27.00 wurden im Innenbereich rückwärtig der Jölllenbecker Straße Baumöglichkeiten für ein Einzelhaus und für ein Doppelhaus mit relativ engen Baugrenzen festgesetzt. Die Erschließung wurde über die Drögestraße von Norden bzw. Nordwesten aus mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten über einen Privatstich vorgesehen.</p> <p>Tatsächlich erfolgt die Erschließung jedoch heute von Osten von der Jölllenbecker Straße aus über einen schmalen Stichweg mit einigen Stellplätzen im Innenbereich. Die Gartenbereiche im Westen sind freigehalten worden. Außerdem ist das Doppelhaus nicht innerhalb der damaligen Baugrenze errichtet worden, sondern offenbar im Interesse eines größeren, westlich ausgerichteten Gartens nach Osten verschoben worden.</p> <p>Im neuen Bebauungsplan Nr. II/1/57.00 wird der heutige Bestand mit Zufahrt von Osten aufgenommen. Zusätzliche Baumaßnahmen werden im Innenbereich nicht ermöglicht. Die ergänzende Begrenzung der Zahl der Wohneinheiten auf 2 je Wohngebäude (Einzelhaus oder Doppelhaushälfte) begrenzt ebenfalls die Nachverdichtung.</p> <p>Das Neubauprojekt der Baugenossenschaft führt im Vergleich zu dem abgerissenen Altbestand zu etwas mehr Freiraum gegenüber den nördlichen Nachbarn, insbesondere gegenüber dem eingeschossigen Wohnhaus auf Flst. 880. Durch die „Verkürzung“ des neuen Hauptbaukörpers im Eckbereich Jölllenbecker Straße/Albert-Schweitzer-Straße erfolgt eine Aufweitung des Abstands zwischen den Baukörpern an der Albert-Schweitzer-Straße.</p> <p>Somit wird den Anregungen der Anlieger im Grundsatz entsprochen.</p>
2	<p>Anlieger und Grundstückseigentümer aus dem Bereich Jölllenbecker Straße bzw. aus dem nördlich angrenzenden Innenbereich mit Wohnnutzungen (Schreiben als ergänzende Stellungnahme zum Unterrichts- und Erörterungstermin am 24.05.2011 mit 9 Unterschriften - ohne Datumsangabe).</p> <p>Die nördlich des Neubauvorhabens der Baugenossenschaft wohnenden Anlieger begrüßen die vorgestellte Planung an der Albert-Schweitzer-Straße</p>	<p>Auf die Beantwortung des o.g. Schreibens aus Januar 2011 und auf die in A.2 mit Anlage dargelegte Variantendiskussion wird Bezug genommen. Die Verwaltung schlägt - mit den im Sommer 2011 vorgenommenen Änderungen und Verbesserungen bzgl. der Leistungsfähigkeit des Knotens Jölllenbecker Straße / Apfelstraße / Albert-Schweitzer-Straße - im Ergebnis die Planungsvariante vor, die auch im Sinne der Unterzeichner der Eingabe liegt. Somit wird den Anregungen der Anlieger im Grundsatz entsprochen.</p>

<p>und halten diese - gemessen an den Möglichkeiten - für sehr gelungen.</p> <p>Im Rahmen des Erörterungstermins am 24.05.2011 wurde maßgeblich von Politikern die Meinung geäußert, dass die im vorderen Bereich der Albert-Schweitzer-Straße geplanten Stellplätze nicht ausreichend wären, die Straße zu schmal zum Ein-/Ausparken sei und ggf. Stellplätze zwischen den Gebäuden vorgesehen werden könnten. Außerdem sei der Fuß-/Radweg zu schmal.</p> <p>Als unmittelbar Betroffene stellen die Unterzeichner der Eingabe insbesondere fest:</p> <ul style="list-style-type: none">- Die vorliegende Planung stellt einen guten Kompromiss aus Verfügbarkeit an Stellplätzen und Verkehrsflächen dar.- Stellplatzanlagen zwischen den Gebäuden werden abgelehnt.- Das Argument "zusätzlich notwendige öffentliche Stellplätze für Einzelhandel" ist unbegründet, da der Handel an der Jöllenbecker Straße selbst ausreichend Stellflächen besitzt.- Stellplätze für Fußballbesucher sollten nicht zur Verbreiterung der Wege im Wohngebiet führen.- Die Funktionalität "Eingangstor in das Quartier" ist durch die vorliegende Planung am Besten gegeben.- Der Rückbau vermindert die Nutzung als Schleichweg. <p>In diesem Sinne werden Verwaltung und Politik gebeten, sich für die Interessen der Anwohner einzusetzen und die gegenwärtige Planung umzusetzen.</p>	
---	--

A.2 Ergebnis des ergänzenden frühzeitigen Unterrichts- und Erörterungstermins zum Bebauungsplan Nr. II/1/57.00 am 24.05.2011

In Rahmen des ergänzenden frühzeitigen Unterrichts- und Erörterungstermins am 24.05.2011 sind eine Reihe von Fragen gestellt und Anregungen vorgetragen worden. Hierzu wird in der Anlage das Protokoll beigefügt. Die Anregungen und Hinweise wurden unter städtebaulichen Gesichtspunkten nach dem bisherigen Planungsstand ausgewertet.

A.2 <u>Ergebnis des ergänzenden frühzeitigen Unterrichts- und Erörterungstermins am 24.05.2011</u>		
Lfd. Nr.	Äußerungen der Bürger (Zusammenfassung)	Stellungnahme der Verwaltung bzw. Berücksichtigung in der Planung:
1	<p>Im Unterrichts- und Erörterungstermin am 24.05.2011 sind eine Reihe von Fragen gestellt und Anregungen vorgetragen worden. In Anlage I wird das Protokoll beigefügt. Die wesentlichen Punkte sind:</p> <p>Umgestaltung der Albert-Schweitzer-Straße: Das Plankonzept wurde hinterfragt, auf problematische Schleichverkehre aus bzw. in Richtung Nordwesten (Lauestraße-Drögestraße-Schlosshofstraße) wurde verwiesen. Die Verkehrsbelastung wurde nachgefragt. Neben kritischen Aussagen zu dem von der Verwaltung favorisierten Umbaukonzept gab es aber auch positive Stimmen zur Verkehrsberuhigung und zur städtebaulichen Aufwertung.</p>	<p>Der heutige Ausbau des Straßenabschnitts bis zur Jöllenbecker Straße geht auf die großräumigen Verkehrsplanungen in den 1960er Jahren zurück. Zwischen Jöllenbecker Straße und Stapenhorststraße war ein vierspuriger Ausbau als Teil eines Tangentensystems im Norden und Nordwesten von Bielefeld vorgesehen. Diese Planungen wurden bereits vor längerer Zeit aufgegeben und schrittweise in den letzten Jahren in der Bauleitplanung zurückgenommen. Zuletzt wurde im westlich anschließenden Bebauungsplan Nr. II/1/47.00 der weitere Verlauf der Albert-Schweitzer-Straße als Privatstraße festgesetzt. Im Ergebnis ist der heutige Ausbau im vorliegenden Plangebiet überdimensioniert, trägt zu Schleichverkehren bei und ist auch städtebaulich negativ zu bewerten.</p> <p>Die Umgestaltung der Albert-Schweitzer-Straße ist bereits frühzeitig von der Stadt Bielefeld in den Planungsprozess der Baugenossenschaft für die Neuordnung des Siedlungsbestands eingebracht worden. Ziel ist die städtebauliche Aufwertung unter Berücksichtigung der Funktion der Straße primär als Sammelstraße für die umgebenden Wohngebiete.</p> <p>Die Verkehrsbelastung im östlichen Abschnitt Albert-Schweitzer Straße liegt bei rund 5.000 Kfz/Tag. Detaillierte Prognosen für diesen Teilabschnitt liegen nicht vor. Der überwiegende Kfz-Anteil besteht aus dem Ziel- und Quellverkehr aus den (allerdings) großflächigen anschließenden Wohngebieten und aus den Verwaltungseinrichtungen der Wohnungsgesellschaften an der Carl-meyerstraße. Hinzu kommen Schleichverkehre insbesondere in den Hauptverkehrszeiten, die über Lauestraße/Drögestraße aus bzw. in Richtung Schloßhofstraße im Nordwesten führen. Verkehrsplanerisches Ziel ist hier eine Minderung der Attraktivität des Straßenzugs für Schleichverkehre, ohne jedoch Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit im Knotenpunkt Jöllenbecker</p>

2	<p>Öffentliche Stellplätze an der Albert-Schweitzer-Straße: Der angedachte künftige Anteil von etwa 10 öffentlichen Stellplätzen an den im Umbaukonzept insgesamt rund 50 neu geplanten Stellplätzen (Stand Mai 2011) an der Albert-Schweitzer-Straße wurde hinterfragt.</p>	<p>Straße zu mindern bzw. zu gefährden.</p> <p>Da die Ampelphasen Apfelstraße und Albert-Schweitzer-Straße in der Knotenpunktabwicklung an der Jöllenbecker Straße getrennt werden sollen (kreuzende Linksabbieger als Gefahrenpunkt auch für Fußgänger), sind nach den Verwaltungsgesprächen im Knotenpunkt die heutige Verkehrslenkung und die Fahrbahntrennung soweit wie möglich beizubehalten.</p> <p>Somit soll der heutige Knotenpunktausbau im Interesse der Verkehrssicherheit und der Leistungsfähigkeit erhalten werden. Auch die Rechtsabbiegespur aus der Albert-Schweitzer-Straße soll in dem dem Bebauungsplan zu Grunde liegenden Umbaukonzept beibehalten werden.</p> <p>Die Stadt Bielefeld hat sehr großen Wert auf einen angemessenen Rückbau gelegt und die Baugenossenschaft gebeten, keine großflächigen Stellplatzanlagen auf der neu zu bebauenden Fläche anzulegen. Auch der neue Fuß-/Radweg soll möglichst nicht gequert werden. Nach den Vorgesprächen wurden eine Reihe von Varianten vom Ingenieurbüro SMI, Bielefeld, in Zusammenarbeit mit der Baugenossenschaft und mit dem Amt für Verkehr erstellt und erörtert. In Anlage II sind die wesentlichen Varianten als Prinzipskizzen vereinfachend dargestellt.</p> <p>Im Ergebnis wurde die gegenüber der Bürgerinformation im Mai 2011 weiter entwickelte Variante 1C mit "freiem Rechtsabbieger" aus verkehrlichen und städtebaulichen Gründen eindeutig favorisiert (siehe Anlage II und Anlage III).</p> <p>Die privaten Stellplätze werden hier an die Baugenossenschaft übertragen. Anzumerken ist, dass die im Verhältnis zum Gesamtbedarf reduzierte Stellplatzzahl im Straßenzug – aus Gründen der Aufwertung von der Stadt gewünscht - durch den Nachweis auf angrenzenden Flächen der Baugenossenschaft im Westen und Südwesten vertretbar möglich ist. Im Zuge der später noch erfolgenden Neubebauung südlich der Albert-Schweitzer-Straße (ebenfalls nach Abriss des dortigen älteren Geschosswohnungsbaus) wird dort nach heutigem Stand über eine Tiefgarage nachgedacht.</p> <p>Das Neubauvorhaben der Baugenossenschaft wird im Vergleich zur früheren Situation zu keinem nennenswerten zusätzlichen Verkehrsaufkommen führen, so dass auch aus dieser Sicht die Variante 1C vertretbar ist.</p> <p>Zur Ausgangslage: Bisher wird auf dem abgegrenzten Seitenstreifen geparkt, gemäß Luftbild sind hier bisher ca. 17 Stellplätze im Norden und ca. 10 im Süden möglich. Die Schulbushaltestelle schränkt diese Parkmöglichkeiten etwas ein. Kritisiert wurde das zunehmende Abstellen von Lkw abends und am Wochenende. Zur Zeit der früheren Geschosswohnungsbauten aus den 1960er Jahren ohne aus heutiger Sicht</p>
---	--	---

		<p>ausreichende St-Sammelanlagen hat dort ein zunehmender Parkdruck bestanden. Frei verfügbare öffentliche Parkplätze sind zuvor nur untergeordnet vorhanden gewesen.</p> <p>Verkehrsplanerische Bewertung des Plangebiets: Der Bereich ist an der Hauptachse Jöllenbecker Straße hervorragend durch den ÖPNV erschlossen (unmittelbare Nähe zur Stadtbahn-Haltestelle Nordpark). Danach und angesichts der Wohnsituation/Planvorhaben der Baugenossenschaft ist der Pkw-Besatz im näheren Umfeld tendenziell eher unterdurchschnittlich. Die bisherige Verwaltungsvorschrift zur Bauordnung (Grundlage für Stellplatznachweise) bzw. die Auffassung des Ministeriums geht in derartigen Lagen von einem unterdurchschnittlichen Stellplatzbedarf aus.</p> <p>Abschätzung des Stellplatzbedarfs: Eindeutige Regelwerke für die Ermittlung des Stellplatzbedarfs liegen nicht vor, die jeweilige Erschließung, ÖPNV-Versorgung und Bewohnerstruktur eines Gebiets ist der im Einzelfall zu variierende Maßstab.</p> <p>Das Neubauprojekt der Baugenossenschaft nördlich der Albert-Schweitzer-Straße umfasst ca. 45 Wohneinheiten. Bei einem – hier eher höheren - Schlüssel von 1:1 ergeben sich 45 Stellplätze. Die Büronutzung kommt nach dem Maßstab der Stadt bei 1 St je 40 m² Nutzfläche auf gut 30 Stellplätze. Für die spätere südliche Bebauung ist von ca. 25 Wohneinheiten = 25 Stellplätze auszugehen. In der Summe ergibt sich somit beidseits des Straßenabschnitts langfristig ein rechnerischer Bedarf von rund 100 Stellplätzen.</p> <p>Als Faustwert wurde in früheren „Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs“ (EAR 91, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) noch von einem Bedarf von 10 % der Stellplätze für Besucher etc. ausgegangen. Heute wird auf pauschale Regelwerte verzichtet, die ÖPNV-Anbindung ist im Einzelfall stark zu gewichten. Vor diesem Hintergrund werden als plausible Größe 9-10 öffentliche Stellplätze im Osten in Richtung der Jöllenbecker Straße vorgeschlagen, die klar von den privaten Stellplätzen abzugrenzen sind.</p> <p>Die gemäß weiter entwickeltem Plankonzept (mit freiem Rechtsabbieger) verbleibenden ca. 35-36 Stellplätze werden privat zugeordnet, der weitere Stellplatzbedarf wird von der Baugenossenschaft auf angrenzenden Flächen nachgewiesen. Das Entwurfskonzept für den Straßenausbau ist parallel zum weiteren Bebauungsplan-Verfahren konkret auszuarbeiten und entsprechend abzustimmen.</p> <p>Die Schulbushaltestelle wird nach Abstimmung mit moBiel und mit dem Amt für Verkehr in die Lauestraße zwischen Knoten Albert-Schweitzer-Straße und Einsteinstraße verlegt.</p> <p>Der Anregung wird insoweit nachgekommen, als dass durch textliche Festsetzung die Anlage von ebenerdigen Stellplatzanlagen im Bereich des WA3- und MI2-Gebiets ausgeschlossen wird. Stellplatzanlagen, Garagen und Carports sind auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen un-</p>
3	Es wird angeregt, für die Neuplanung der Baugenossenschaft auf den nicht überbaubaren Flächen im WA3 und MI2 die Anlage von oberirdischen Stellplätzen einzuschränken, um eine qualitätvolle ruhige Gartennutzung für die nördlichen Nachbarn zu gewährleisten. Dies erscheint vor dem Hinter-	

	grund gerechtfertigt, dass die erforderlichen Stellplätze überwiegend in der heutigen öffentlichen Verkehrsfläche (zukünftig Privatfläche) nachgewiesen werden können.	zulässig. Als Ausnahme können jedoch Sonderstellplätze/-carports für Menschen mit Behinderungen, Betreuungsfahrzeuge u.ä. sinnvoll sein und zugelassen werden: im MI2 maximal 5 Stellplätze/Carports, im WA3 ebenso maximal 5, jedoch nicht im 10 m-Randstreifen zum nördlichen WA.
4	Nachverdichtung im Innenbereich: Anlieger im Norden des Neubauvorhabens der Baugenossenschaft lehnen eine Nachverdichtung im Innenbereich ab.	Hierzu wird auf die Stellungnahme unter der lfd. Nr. 1 verwiesen. Der Bebauungsplan Nr. II/1/57.00 entspricht i.W. den Anregungen der nördlichen Anlieger.
5	Im Rahmen der Erörterung wurden einige weitere Fragen angesprochen. Diese Punkte stellten teilweise Verständnisfragen, teilweise aber auch Fragen zu allgemeinen Aspekten dar, die über den Bebauungsplan hinausgehen. Auf das Protokoll wird verwiesen.	

Hinweis: Die Ergebnisse der verwaltungsinternen Vorabstimmungen sind weitgehend in den Planentwurf eingearbeitet worden.

Anlage I zu A.2: Protokoll des Unterrichts- und Erörterungstermins am 24.05.2011

Bauamt, 14.06.2011, 3205
600.12 (B-Plan Nr. II/1/57.00)

Vermerk

über den Unterrichts- und Erörterungstermin im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung zur Neuaufstellung des Bebauungsplanes Nr. II/1/57.00 „Albert-Schweitzer-Straße“ am 24.05.2011 im Großen Saal des ehem. Kreishauses, August-Bebel-Straße 92 (1. Etage), 33602 Bielefeld

Anwesende

Herr Franz, Bezirksbürgermeister Mitte
Herr Tischmann, Planungsbüro Tischmann Schrooten
Herr von Neumann-Cosel, Bauamt
Frau Theek, Bauamt
ca. 18 weitere interessierte Teilnehmerinnen und Teilnehmer

Herr Franz eröffnet den Unterrichts- und Erörterungstermin wenige Minuten nach 18.30 Uhr, begrüßt die Anwesenden und erklärt den Ablauf der Veranstaltung.

Als Nächstes erklärt Herr von Neumann-Cosel die örtlichen Gegebenheiten anhand eines Luftbildes. Er weist auf den relativ großen alleeartigen Ausbau der Albert-Schweitzer-Straße hin und erläutert anhand des Flächennutzungsplanes, dass das damalige Erschließungskonzept (inkl. der Albert-Schweitzer-Straße in ihrer jetzigen Größe) heute in wesentlichen Punkten nicht mehr erforderlich sei, da die Albert-Schweitzer-Straße lediglich der Quartierserschließung diene.

Sodann stellt sich Herr Tischmann vor und teilt mit, dass das Planungsbüro Tischmann Schrooten mit der Planung beauftragt worden ist, mittels einer Computerpräsentation stellt er die Planung inhaltlich vor:

Er zeigt zunächst Fotos der Fläche, auf der Häuser bereits abgerissen wurden und die jetzt neu bebaut werden soll. Anhand eines Lageplans erklärt er das Vorhaben der Freien Scholle. Es sollen ca. 45 Wohneinheiten teilweise mit Büronutzungen entstehen. Geplant seien ein fünfgeschossiges Eckhaus an der Ecke Albert-Schweitzer-Straße – Jöllenbecker Straße, westlich daneben ein viergeschossiges, zwei dreigeschossige und ein zweigeschossiges Gebäude. Es handele sich um eine ansprechende Architektur, die bereits dem Beirat für Stadtgestaltung vorgestellt worden sei.

Im weiteren Verlauf seines Vortrages geht Herr Tischmann auf die Albert-Schweitzer-Straße ein. Diese sei sehr breit ausgebaut und solle zurückgebaut werden. Die jetzige Situation an der Albert-Schweitzer-Straße könne als ‚unfertiger Zustand‘ bezeichnet werden. Ziel der Planung sei eine bessere Gestaltung bzw. Neuordnung des Straßenraums. Das Konzept für die Umgestaltung der Straße sehe eine Breite von nur noch 6,5 m vor. Begrenzt werde die Straße zukünftig durch die beiden Bauzeilen, einen Fußweg und Stellplätzen an den Seiten. Die Detailplanung werde zurzeit mit den zuständigen Fachämtern abgestimmt.

Anhand des Nutzungsplans erläutert er, dass sich die Überplanung der Flächen an der Drögestraße am derzeitigen Bestand orientiere. Die Situation für die Anwohner werde sich insofern verbessern, als sich ‚etwas mehr Luft‘ zwischen den nördlichen Gebäuden ergebe. Das Wohnen direkt an der Jöllenbecker Straße sei sehr laut, so dass in Zukunft keine Wohnnutzungen mehr in den Erdgeschossen der Gebäude zugelassen werden sollen. Im südlichen Teil des Plangebietes würden die alten Festsetzungen im Wesentlichen sinngemäß übernommen, jedoch etwas erweitert, da es auch hier Vorüberlegungen der Freien Scholle gebe, die alten Gebäude abzureißen und durch neue zu ersetzen.

Zum Ende seiner Präsentation weist Herr Tischmann auf die Möglichkeit für Bürgerinnen und Bürger hin, sich am Bebauungsplanverfahren zu beteiligen: Zum Einen würden Einwendungen und Stellungnahmen, die im Rahmen der heutigen Veranstaltung abgegeben werden, protokolliert; zum Anderen können (vielmehr müssen) Einwendungen und Stellungnahmen im Rahmen der Offenlegung des Planentwurfs – die nach Beschlussfassung durch den Stadtentwicklungsausschuss erfolgt – abgegeben werden.

Herr Franz eröffnet die Diskussion und bittet um Fragen und Stellungnahmen.

- Es wird gefragt, wem die Albert-Schweitzer-Straße von der Jöllenbecker Straße bis zur Laestraße gehört.
 - Herr von Neumann-Cosel antwortet, dass Eigentümerin die Stadt Bielefeld ist.
 - Auf Nachfrage hin erklärt er, dass die Freie Scholle die Planung finanziere und für den Rückbau der Straße ein Erschließungsvertrag zwischen der Stadt und der Freien Scholle geschlossen werde.
- Weiter wird gefragt, wo in Zukunft geparkt werden soll.
 - Herr Tischmann geht auf die Stellplatzsituation ein: Die Neubauprojekte der Baugenossenschaft nördlich und südlich der Albert-Schweitzer-Straße erfordern für ca. 70 Wohneinheiten und Büronutzungen rechnerisch rund 100 Stellplätze. Als Orientierung wird häufig von einem Bedarf von 10% der Stellplätze für Besucher etc. ausgegangen. Daher werden 10 öffentliche Stellplätze vorgeschlagen, die klar von den privaten Stellplätzen abzugrenzen sind. Bisher sind auf dem abgegrenzten Seitenstreifen etwa 25-27 Stellplätze möglich. Durch den Umbau der Albert-Schweitzer-Straße werden etwa 50 Stellplätze im Straßenzug möglich. Der weitere Stellplatzbedarf wird von der Baugenossenschaft auf angrenzenden Flächen nachgewiesen.
- Die Fragen, ob die Albert-Schweitzer-Straße auch weiterhin im Eigentum der Stadt bleibe, es sich also weiterhin um öffentliche Verkehrsfläche handle und die Freie Scholle die Stellplätze kaufen werde, werden bejaht. Hieraus wird geschlussfolgert, dass nicht weiter auf der Straße geparkt werden kann; dies wird bestätigt.
- Hinsichtlich des heutigen Verkehrsaufkommens wird gefragt, wie die Situation bei einer Straßenbreite von 6,5 m verkehrstechnisch gelöst werden soll. Gefürchtet werden Unterbrechungen des Verkehrsflusses bzw. Rückstaus durch Parkvorgänge.
 - Herr Tischmann antwortet, dass das Verkehrsaufkommen durch die Neubaumaßnahmen nicht höher würde als mit dem Altbestand. Eine gewisse Verkehrsberuhigung auf dem Straßenabschnitt sei durchaus erwünscht. Verkehr solle aber nicht in die Drögestraße verlagert werden.
- Es wird festgestellt, dass die Albert-Schweitzer-Straße als Schleichweg benutzt wird und es wünschenswert ist, wenn dies unterbunden wird. Generell sei man mit der Planung zufrieden.
- Festgestellt wird, dass die Albert-Schweitzer-Straße derzeit ungünstig gebaut sei, da sowohl PKW- als auch LKW-Fahrer teilweise auf den Fußweg ausweichen können und dies auch täten. Dieses Problem müsse entschärft werden. Befürchtet wird, dass der Schleichverkehr auch durch den Rückbau nicht aufhören wird.

- Herr Franz antwortet, dass das Problem (teilweises Überfahren des Fußweges) bekannt sei. Die Bezirksvertretung Mitte habe diesbezüglich einen Prüfauftrag an die Verkehrswegeplanung gegeben.
- Herr Tischmann ergänzt, dass es für den angesprochenen Knotenpunkt noch kein konkretes Konzept gebe.
- Die Frage, wie viel Verkehr heute durch die Albert-Schweitzer-Straße fließt, konnte nicht beantwortet werden.
- Es wird um nähere Erläuterung des Fuß- und Radweges zwischen den Stellplätzen und der Bebauung gebeten.
- Herr Tischmann geht auf die die konkrete Breite und die geplante Begrünung ein.
- Gefragt wird, wie sich die Situation im Winter bei Schneefall gestaltet. Der vergangene Winter habe gezeigt, dass an Straßen parkende Fahrzeuge durch die Schneeräumfahrzeuge seitlich komplett zugeschüttet würden.
- Herr Tischmann antwortet, dass das Thema ‚Schneeräumen‘ planerisch nicht gelöst werden könne. Gerade in Bezug auf Naturereignisse ließen sich nicht alle Eventualitäten einplanen.
- Gefragt wird, ob es alternative Konzepte zur Planung gebe.
- Herr Tischmann führt aus, dass sein Büro mit dem vorliegenden Konzept in die Planung eingestiegen sei, es vorher aber bereits Gespräche gegeben habe.
- Herr von Neumann-Cosel ergänzt, dass die derzeitige Planung das Ergebnis eines Wettbewerbes sei. Es habe damals mehrere Varianten gegeben.
- Vorgeschlagen wird, dass man die Stellplätze in die Innenbereiche – also hinter die Gebäude – verlagern könne. Die nördlichen Anlieger fragen nach, ob hier Sammelanlagen geplant seien.
- Herr Franz antwortet, dass die bestehenden Freiflächen erhalten bleiben sollen.
- Herr Tischmann fügt hinzu, dass es dort entlang der nördlichen Nachbargrenze keine Sammelstellplatzanlagen mit Rücksicht auf die Altanlieger geben soll.
- Gefragt wird, ob zwischen Albert-Schweitzer-Straße, Laestraße und Carlmeyerstraße ein ‚echter‘ Kreisverkehr entstehen würde.
- Herr Tischmann verneint dies und fügt hinzu, dass es sich eher um eine Art ‚Minikreisel‘ handele. Busse z. B. können über einen solchen hinweg fahren, Autofahrer würden automatisch um ihn herum fahren. Dies ließe sich u. a. durch den Bodenbelag steuern.
- An die Freie Scholle wird die Bitte gerichtet, den Bürgersteig wieder herzustellen.

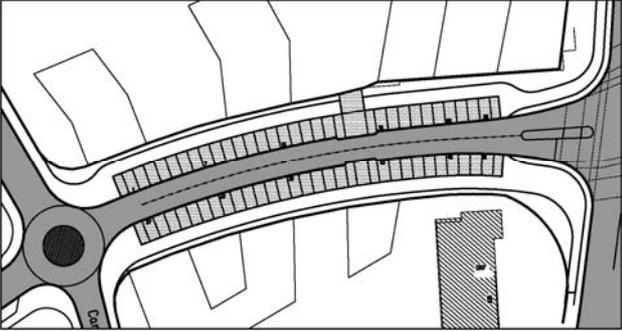
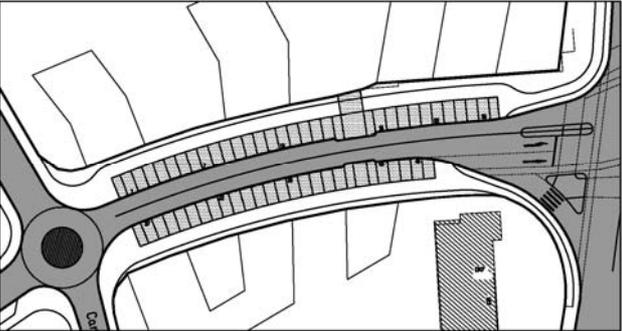
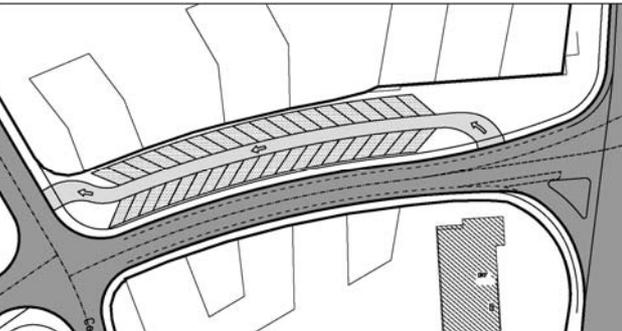
Herr Franz weist auf das frühe Stadium der Planung hin. Eine weitere Beteiligungsmöglichkeit für die Anwohner sei die Offenlegung des Bebauungsplanentwurfs. Herr von Neumann-Cosel fügt hinzu, dass der Entwurfsbeschluss voraussichtlich im Juli gefasst werde und der Satzungsbeschluss für den Spätherbst (November) geplant sei. Er weist auf die Möglichkeit hin, sich im Internet über den Planungsstand auf dem Laufenden zu halten.

Herr Franz bedankt sich bei den Teilnehmern für ihr Erscheinen und beendet die Veranstaltung um 19.30 Uhr.

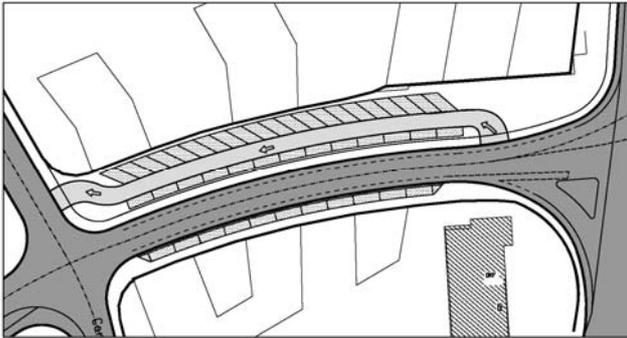
i. A.



Anlage II zu A.2:**Umbauvorschlag Albert-Schweitzer-Straße und diskutierte Plankonzepte
(Grundlage: Planskizzen des Büros SMI, Bielefeld, vereinfachte Darstellung)**

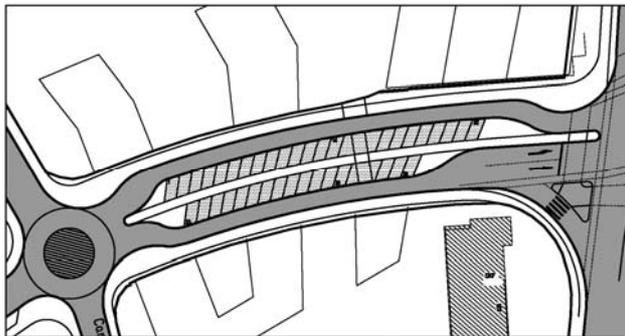
Plankonzepte/vereinfachte Prinzipskizzen (ohne Maßstab, ohne erforderliche Baumstandorte)	Zusammenfassende Bewertung:
<p>Variante 1: Straßenbegleitende Stellplätze</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Ca. 50 öffentliche und private Stellplätze + Bäume, zusätzlicher Nachweis durch Genossenschaft erforderlich • Klare Trennung Fuß-/Radwege und Stellplätze • Ggf. Aufgabe Rechtsabbiegespur in Jöllenbecker Straße, in Detailplanung Erhalt prüfen. • Ggf. Verkehrsbeeinträchtigung durch Parkvorgänge – positiver Effekt aber auch durch Minderung der Attraktivität für Schleichverkehre • Eindeutige verkehrliche Abstufung der Straße sehr gut erreicht • Sehr gute städtebauliche Einbindung und Gliederung mit Baumzeile, F/R-Wegen, Anbindung an Anschlussstraßen etc.
<p>Variante 1, Änderung C = Variante 1 mit "freiem Rechtsabbieger"</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Ca. 46 öffentliche und private Stellplätze + Bäume, zusätzlicher Nachweis durch Genossenschaft erforderlich • Klare Trennung Fuß-/Radwege und Stellplätze • Durch getrennte Fahrspuren und freie Rechtsabbieger im Knotenpunkt Jöllenbecker Straße wird hohe Leistungsfähigkeit beibehalten • Ggf. Verkehrsbeeinträchtigung durch Parkvorgänge – positiver Effekt aber auch durch Minderung der Attraktivität für Schleichverkehre • Eindeutige verkehrliche Abstufung der Straße sehr gut erreicht • Sehr gute städtebauliche Einbindung und Gliederung mit Baumzeile, F/R-Wegen, Anbindung an Anschlussstraßen etc.
<p>Variante 2: Separate Stellplatzanlage</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • (Nur) ca. 36 öffentliche und private Stellplätze + Bäume, zusätzlicher Nachweis durch Genossenschaft erforderlich • Aufmündungen Stellplatzerschließung jeweils nahe an Knotenpunkten • Keine klare Trennung Fuß-/Radwege und Stellplätze, Platzmangel für Radweg – Radweg seitlich über etwas breitere Straße • Feuerwehrezufahrt relativ knapp, ggf. Radienerweiterungen und Stellplatzverlust • Erhalt Rechtsabbiegespur in Jöllenbecker Str. • Straße rückt sehr nah an südliche Bebauung • Nur einseitige Baumzeile möglich • Verkehrliche Abstufung der Straße – aber ohne gestalterische Einschränkung des Straßenraums • Städtebauliche Einbindung und Gliederung nicht gelungen.

Variante 3: Separate Stellplatzanlage und Kombination Längsaufstellung im Straßenraum



- Ca. 38 öffentliche und private Stellplätze + Bäume, zusätzlicher Nachweis erforderlich
- Aufmündungen Stellplatzerschließung jeweils nahe an Knotenpunkten
- Feuerwehzufahrt sehr knapp, ggf. Radienerweiterung erforderlich/Stellplatzverlust
- Abgrenzung 8-9 öffentlicher Stellplätze im Straßenraum gut möglich
- Keine klare Trennung Fuß-/Radwege und Stellplätze, Platzmangel für Radweg
- Erhalt Rechtsabbiegespur in Jöllenbecker Str.
- Straße rückt näher an südliche Bebauung
- Verkehrliche Abstufung der Straße erreicht
- Städtebauliche Gliederung durch zusätzliche seitliche Stellplatzanlage nicht gut gelungen.

Variante 4: Schrägaufstellung in der Straßenmitte ("Berliner Variante")



- Ca. 38-40 öffentliche und private Stellplätze + Bäume, zusätzlicher Nachweis erforderlich
- Vollständige Fahrbahntrennung, bei Bau-/Kanalarbeiten Fahrbeziehung kpl. gesperrt; Kanalbestand liegt nicht genau in Fahrgasse
- Feuerwehzufahrt knapp, ggf. Erweiterung
- Abgrenzung 8-10 öffentlicher Stellplätze im Straßenraum gut möglich
- Parkvorgang belastet Straßenraum, durch Einbahnverkehr/Schrägaufstellung aber geringere Einschränkung als z.B. in Variante 1.
- Straßenraumquerschnitt relativ knapp, schrägere Aufstellung in Detailplanung notwendig
- Erhalt Rechtsabbiegespur in Jöllenbecker Str.
- Verkehrliche Abstufung der Straße erreicht
- Tlw. Gefährdung für Fußgänger vor/nach Parkvorgang in der Straßenmitte
- Städtebauliche Gliederung gut möglich

Anlage III zu A.2: Umbauvorschlag Albert-Schweitzer-Straße, Vorentwurf 07/2011

