

Protokoll:

Informationsveranstaltung zur Umgestaltung der Osningstraße zw. Detmolder Straße und Haus Nr. 86 sowie der Otto-Brenner-Straße zw. Detmolder Straße und Haus Nr. 238 im Rahmen der Fahrbahndeckensanierung

Ort: Aula der Osningschule, Neue Straße 13-15, 33605 Bielefeld
Tag: 18.12.2012
Beginn: 18:00 Uhr
Ende: ca. 19:30 Uhr

Teilnehmer:

Herr Henrichsmeier	Bezirksbürgermeister
Herr Spree	660.21 - Fahrradbeauftragter
Herr Glasl	660.22 - Teamleiter Verkehrswegeplanung
Herr Lichtenberg	660.31 - Teamleiter Bauvorbereitung
Frau Dobelmann	660.22 - Verkehrswegeplanung

1. Begrüßung und Vorstellung „Ablauf der Veranstaltung“ - Herr Henrichsmeier

Herr Henrichsmeier begrüßt die Anwesenden und stellt die Mitarbeiter der Verwaltung vor. Dann erläutert er, dass es sich bei dieser Veranstaltung um eine Informationsveranstaltung handelt, die politische Beratung und die Beschlussfassung in der Bezirksvertretung Stieghorst und im Stadtentwicklungsausschuss finden im kommenden Jahr statt.

2. Vorstellung der Maßnahme – wo stehen wir im Planungsprozess - Herr Glasl

Der Umbauvorschlag befindet sich seit Juni des Jahres in der politischen Beratung. Heute wird der aktuelle Stand der Planung vorgestellt. Die Anregungen der Bürger aus dieser Infoveranstaltung werden ausgewertet und mit einer 4. Nachtragsvorlage in den politischen Gremien voraussichtlich im Januar beraten. Auslöser der Planung ist die Fahrbahnsanierung. In der Otto-Brenner-Straße müssen umfangreiche Maßnahmen durchgeführt werden die auch KAG-Beiträge auslösen. In der Osningstraße handelt es sich um eine Deckensanierung in einer Landesstraße, die keine KAG-Beiträge auslöst. Zusätzlich erhielt die Verwaltung einen Prüfauftrag aus der BV Stieghorst, hier einen Rückbau mit Radverkehrsanlagen zu untersuchen. Alle Planungen beziehen sich auf die Asphaltfahrbahn und sind vorwiegend Markierungslösungen zwischen den bestehenden Bordsteinen. Es handelt sich hier um eine Hauptverkehrsstraße mit 22.000 bzw. 29.000 Autos pro Tag. Im Jahr 2013 soll die Osningstraße aus dem Rückstellungsprogramm und die Otto-Brenner-Straße mit Landeszuschüssen gebaut werden. Insgesamt werden Gelder aus 4 Zuschusstöpfen angefordert, wobei die weiteren Fördergelder erst in 2015 abgerufen werden können.

3. Vorstellung der Maßnahme – so sieht die Planung aus - Herr Spree

Herr Spree erläutert anhand der Pläne die Grundzüge der Umgestaltung. In der Otto-Brenner-Straße werden auf einer Länge von ca. 200 m Radfahrstreifen markiert. Es entfallen keine Fahrspuren. Im Kreuzungsbereich mit der Detmolder Straße werden die heute freien Rechtsabbieger in die Signalisierung eingebunden. Hier folgt die Verwaltung einem Votum aus dem Behindertenbeirat. Die Osningstraße behält zunächst die heutige Fahrstreifenaufteilung. Die erste wesentliche Veränderung gibt es vor der Lichtsignalanlage am Lipper Hellweg. Hier wird die linke Fahrspur Richtung Süd zur Linksabbiegespur. Dieses kann zu Engpässen und Rückstau in den Vormittags- und Nachmittagsspitzen führen. Hier musste ein Kompromiss zwischen den Belangen der Fußgänger, der Radfahrer und der Autofahrer gefunden werden. Im weiteren Verlauf steht dem Fahrzeugverkehr nur noch eine Fahrspur je Richtung zur Verfügung. Der zukünftige Straßenquerschnitt erhält beidseits Radfahrstreifen die in der Regel 2 m breit sind, sowie zwei Fahrspuren mit Zwischenstreifen incl. Mittelinseln. Dieser Mittelstreifen dient der Neuregelung der Linksabbiegebeziehungen. Dieser Querschnitt wird bis zur Bushaltestelle Waldkrug beibehalten. Das Linkseinbiegen in die Lonnerbachstraße soll untersagt werden um Rückstaus vor der Lichtsignalanlage Lipper Hellweg zu vermindern. In der Folge soll die Einbahnstraßenregelung aufgehoben werden. Bei allen anderen Straßen ist das Linksabbiegen weiterhin möglich.

4. Diskussion und Fragen / Anregungen der Bürgerinnen und Bürger – Moderation Herr Henrichsmeier

Nr.	Themenfeld / Frage / Anregung	Antwort / Stellungnahme der Verwaltung
1	Ausfahrt aus den Grundstücken: <ul style="list-style-type: none">▪ Es ist kaum möglich rückwärts aus den Grundstücken auf die Osningstraße zu fahren. Bei Rückstau geht es gar nicht.▪ Gegenüber der Bodelschwingstraße ist das Ausfahren bei Rückstau besonders schwierig.▪ Zwei private Stichstraßen: Wie können diese angefahren werden?	<ul style="list-style-type: none">▪ Bei zwei Fahrspuren ist das Ausfahren aus den Grundstücken leichter.▪ Anhand der Pläne wird die Erschließung der beiden Stichstraßen erklärt.
2	Umweltschutz/ Immissionen <ul style="list-style-type: none">▪ Wenn durch den Rückbau ein Stau entsteht, dann verpesten 100e Fahrzeuge die Luft.▪ Aufgrund von Bauarbeiten kennen wird das Stauaufkommen. Den Lärm und die Abgase haben wird dann immer.	<ul style="list-style-type: none">▪ Der Rückstau entsteht nur in den Spitzenstunden. Die Umweltbelastung ist gering.
3	Leistungsfähigkeit / Staus <ul style="list-style-type: none">▪ Was ist ausgebend für die Leistungsfähigkeit? Die Anzahl der Fahrspuren auf der Strecke oder die Kreuzungen.	<ul style="list-style-type: none">▪ Die Leistungsfähigkeit wird von der Anzahl der Fahrspuren an den Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen beeinflusst. Hier alle Kfz-Fahrspuren aufrechtzuerhalten ließe an den für die Verkehrssicherheit der Radfahrer wichtigsten Stellen keine Radverkehrsanlagen mehr zu.

Nr.	Themenfeld / Frage / Anregung	Antwort / Stellungnahme der Verwaltung
4	<p>Verkehrssicherheit</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Osningstraße ist heute dagegen so gefährlich, dass die Radfahrprüfung der Schulkinder nicht auf der Straße stattfinden darf. ▪ Die Planung wird begrüßt, da die Unfallschwerpunkte (Linksabbieger) reduziert werden. ▪ Durch den 2-spurigen Ausbau wird die Straße sicherer, heute habe ich Angst um meine Kinder. ▪ Was passiert wenn der Krankenwagen (ca. 20 mal pro Tag) die Straße befahren muss? ▪ Was passiert wenn die Müllabfuhr kommt? ▪ Ein Anwohner ist strikt gegen einen Rückbau. Er kennt die Situation noch von damals, da gab es schwere Unfälle. ▪ Die Lichtsignalanlagen werden von den Autofahrern nicht richtig beachtet. Fußgänger können sich nicht auf „Grün“ verlassen. ▪ Die Straße kann von Fußgängern schlecht überquert werden, das kann durch Fußgängerampeln verbessert werden. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Durch die Radfahr-/schutzstreifen entsteht ein Sicherheitsstreifen zwischen Kzfahrs Spuren und Gehweg. ▪ Kranken- und Rettungswagen können sich die „grüne Welle“ anfordern. Der Bereich der Kreuzungen wird diesbezüglich noch einmal überprüft. ▪ Die Müllabfuhr kommt 1x pro Woche. In 90 % der städtischen Straßen steht der Müllwagen dann auf der Richtungsfahrbahn. ▪ Die Erforderlichkeit einer Fußgängerlichtsignalanlage wurde von der Straßenverkehrsbehörde geprüft. Die bestehende Situation ist ausreichend sicher.
5	<p>Erforderlichkeit der Radwege</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Der Radweg endet am Waldkrug. Was für einen Sinn macht ein Radweg der endet und bei dem die Topographie auch ungeeignet ist. ▪ Der Radweg zwischen Stauteich und Rütli befindet sich in einem schlechten Zustand. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Topografie ist in Zukunft (e-bikes) möglicherweise weniger wichtig. ▪ Finanziell besteht derzeit nur die Möglichkeit einer Markierungslösung im Bereich der Straßensanierung. Weitere bauliche Maßnahmen außerhalb dieses Abschnitts können derzeit aus finanziellen Gründen nicht durchgeführt werden. Der Radfahrstreifen bietet die Startmöglichkeit für eine Radwegeverbindung. ▪ Für den Bereich Stauteich/Rütli ist das Land zuständig. Bevor das Land saniert oder neu baut wird auch auf die städtischen Abschnitte geschaut.
6	<p>Radfahrer auf Gehweg</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Da die Bürgersteige ausreichend breit sind, sollen diese für die wenigen Radfahrer frei gegeben werden. Das ginge an der Bodelschwingstraße mit schmaler Gehwegen auch. ▪ Es fahren so wenig Radfahrer weil die Straße so gefährlich ist. ▪ Radfahrer, die heute den Gehweg befahren, werden von der Polizei auf die Straße verwiesen und fühlen sich auf der Fahrspur unsicher. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Verkehrszählung ergab, dass hier heute rund 150 Radfahrer pro Tag fahren. Es handelt sich um eine Angebotsplanung, die dem zukünftig erwarteten Mobilitätsverhalten Rechnung trägt.

Nr.	Themenfeld / Frage / Anregung	Antwort / Stellungnahme der Verwaltung
7	<p>Passstraße und Umleitungsstrecke</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Es gibt nur wenige Möglichkeiten den Berg zu queren. Als der OWD gesperrt war herrschte auf der Osningstraße ein großer Rückstau. Die Straße muss 4-spurig ausgebaut bleiben da es keine andere Querung über den Teutoburger Waldes gibt. ▪ Was ist bei einer Sperrung der A 2? Geht die Umleitung dann über die Osningstraße? ▪ Vor 50 Jahren war die Osningstraße schmal. Dann mussten die Anlieger Vorgärten abgeben und die Straße wurde ausgebaut. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Umleitungsstrecken werden nur wenige Tage im Jahr genutzt, einzelne Überlastungszustände sind akzeptabel. ▪ Es wird geprüft, ob es sich hier um eine offizielle Umleitungsstrecke handelt. ▪ Heute gibt es weitere leistungsfähige Querungen des Teutoburger Waldes (OWD, 6-streifige A2)
8	<p>Auswirkungen durch Bau A 33?</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Wie wirkt sich die Öffnung der A 33 auf die Verkehrsbelastung der Osningstraße aus? Wurde das bei der Planung berücksichtigt? 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufgrund der Simulationen des städt. Verkehrsmodells wird keine große Entlastung erwartet.
9	<p>Geschwindigkeitsniveau</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Auf der Osningstraße wird zu schnell gefahren und die einzige Möglichkeit dieses zu unterbinden ist die Reduzierung des Querschnittes. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Polizei hat Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt und kam zu dem Ergebnis, dass nicht schneller gefahren wird als an anderen Straßen auch. ▪ Die Verwaltung hat im Juni die Geschwindigkeit bergab i. H. Hellenkamp verdeckt gemessen. Zwar fuhren 8% schneller als 50 km/h, größtenteils jedoch unter 60 km/h.
10	<p>LKW-Fahrverbot</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Osningstraße soll für den LKW-Verkehr gesperrt werden 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Osningstraße ist eine klassifizierte Landesstraße mit regionaler Verkehrsbedeutung und ist damit geeignet den LKW-Verkehr aufnehmen.
11	<p>Anliegerbeiträge</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Müssen für die Osningstraße Anliegerbeiträge gezahlt werden? 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anliegerbeiträge fallen nicht an, da hier nur die Fahrbahndeckschicht einer Landesstraße erneuert wird.
12	<p>Planungsanlass</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Planung findet unter dem Gesichtspunkt statt, dass möglichst viele Fördergelder beantragt werden können. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Straße hat heute funktionale Mängel. ▪ Die Planung richtet sich nicht nach Fördergeldern sondern erfolgt nach den technischen Regelwerken. ▪ Mögliche Fördergelder werden jedoch beantragt.
13	<p>Kreisverkehr an der Bodelschwingstraße</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Warum wird an der Einmündung Bodelschwingstraße kein Kreisverkehr gebaut? Das würde den Verkehr bremsen. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Der Kreisverkehr wurde geprüft. Er könnte geometrisch realisiert werden, wäre bei der bestehenden Verkehrsbelastung nicht ausreichend leistungsfähig. ▪ Er liegt außerhalb des Sanierungsbereichs und kann als Vollumbau nicht finanziert werden.

Nr.	Themenfeld / Frage / Anregung	Antwort / Stellungnahme der Verwaltung
14	<p>Positives Votum</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Es wurden mehr als 200 Unterschriften für den Rückbau der Straße und den Bau der Radwege gesammelt. 	
15	<p>Verkehrsversuch</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufgrund der unterschiedlichen Interessenlagen soll mit einfachen Mitteln der geplante Zustand dargestellt werden und dann ½ Jahr gewartet werden wie sich die Lage entwickelt. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ein Verkehrsversuch kann nicht mit geringen Mitteln durchgeführt werden. Die Lichtsignalanlagen müssten z. B. umgebaut werden, wodurch Kosten in 5-stelliger Höhe entstehen. Dieses Geld steht nicht zur Verfügung.
16	<p>Lonnerbachstraße:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Warum soll das Linkseinbiegen in die Lonnerbachstraße unterbunden werden? ▪ Die Straße kann nur in beide Richtungen befahren werden, wenn ca. 30-35 Stellplätze entfallen, ansonsten gibt es keine Ausweichmöglichkeiten bei Begegnungsfällen. ▪ Der Zufahrtbereich ist bei Öffnung der Einbahnstraße zu schmal für Begegnungsverkehr. ▪ An Ende der Straße ist ein Kinderspielplatz. Die Straße ist eine Anliegerstraße. ▪ Die Straße endet heute im Bereich Haus Nr. 24/26. Sie ist dort nicht befestigt und der Gehweg ist ca. 0,70 m breit. ▪ Abends ist die Lonnerbachstraße so zugeparkt dass kaum 1 Auto durchkommt geschweige denn ein Krankenwagen. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Das Linkseinbiegen in die Lonnerbachstraße soll unterbunden werden, damit es an der Lichtsignalanlage „Lipper Hellweg“ keine weiteren Leistungseinbußen gibt. Durch den Linksabbieger wird die erforderliche Nutzlänge der Fahrspuren reduziert. ▪ Die Geometrie des Einmündungsbereichs wird überprüft. ▪ Die Verwaltung wird die Erforderlichkeit des Linksabbiegeverbots und die damit ggf. resultierende Öffnung der Einbahnstraße nochmals genauer untersuchen
17	<p>Zeitlicher Ablauf:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Wie sieht der zeitliche Ablauf aus? 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anfang 2013 finden in der Bezirksvertretung Stieghorst und im Stadtentwicklungsausschuss die politischen Beratungen statt. Dabei werden die heutigen Ergebnisse berücksichtigt. ▪ Die Deckensanierung und die Ummarkierung der Osningstraße werden nach den vorhergehenden Arbeiten der Versorgungsunternehmen in 2013 durchgeführt. ▪ In 2015 werden weitere Arbeiten in geringem Umfang an der Osningstraße durchgeführt und der Knotenpunkt Detmolder Straße wird umgebaut. Die Radwege in der Detmolder Straße werden angelegt. Die Inseln werden angepasst und die taktilen Elemente eingebaut.

aufgestellt: 19./20.12.2012
Dobelmann / Glasl