

Protokoll

Termin und Ort: Dienstag, 17.02.2015 19:00 – 20:30
Neues Rathaus, Großer Saal

Anwesend:

Politik:	Stadt Bielefeld:	moBiel:
Herr Franz	Herr Meyer	Herr Meier
(Bezirksbürgermeister Mitte)	Herr Helmer	

Weitere Teilnehmer: ca. 50 Bürgerinnen und Bürger, sowie
Herr Kricke (Büro des Rates)

1. Begrüßung

Herr Bezirksbürgermeister Franz begrüßt die anwesenden Bürgerinnen und Bürger und versichert, dass die heutigen Fragen und Anregungen der Bürger in den weiteren Beratungen berücksichtigt werden.

Herr Meyer erläutert den Anlass der Planungen und gibt einen einleitenden Überblick über die geplanten Maßnahmen.

Herr Helmer erläutert anhand einer PowerPoint-Präsentation die beiden Varianten, die für die Umgestaltung der August-Bebel-Straße zur Diskussion stehen, sowie die jeweiligen Vor- und Nachteile. Auch die beiden möglichen Haltestellenstandorte für den neuen Hochbahnsteig „Marktstraße“ werden erläutert.

2. Fragen, Anregungen und Stellungnahmen der Teilnehmer

Im Folgenden sind die Anregungen und Fragen anwesender Bürgerinnen und Bürger aufgeführt:

2.1. Allgemein

„Ist eine Wiederanpflanzung von Bäumen bei den vorgestellten Varianten möglich?“

Antwort Herr Helmer: Bei Variante 1 können neue Bäume auf der westlichen Straßenseite im Bereich der Parkbuchten angelegt werden. Bei Variante 2 ist dies nicht möglich.

„Wird es durch Verengungen in der August-Bebel-Straße zu Stauproblemen kommen?“

Antwort Herr Meyer: Grundsätzlich erwarten wir keine verringerte Leistungsfähigkeit der August-Bebel-Straße da keine Fahrspuren reduziert werden.

„Wird die angesprochene Verkehrsinsel an der Ravensberger Straße aussehen?“

Antwort Herr Helmer: Bei der Verkehrsinsel handelt es sich um eine Querungshilfe für Fußgänger und Radfahrer. Sie soll eine sichere Querung der August-Bebel-Straße ermöglichen, das Überfahren durch PKW ist nicht möglich.

„Welcher Straßenbelag soll gewählt werden? Das heutige Pflaster ist für Radfahrer nicht optimal.“

„Wäre es nicht sinnvoll, bei einer Tempo-30-Regelung einen Pflasterbelag zu wählen?“

Antwort Herr Meier: Seit längerer Zeit werden die Schienen bei Erneuerungen in Verguss gelegt, die Fahrbahndecke wird in der Regel asphaltiert. Pflastersteine haben den Nachteil der höheren Lärmbelastung, wirken allerdings möglicherweise auch geschwindigkeitshemmend.

Wird es eine gedämpfte Lagerung der Schwellen oder etwas Ähnliches geben, wie sie von einem Gutachten für den Bereich in der Nikolaus-Dürkopp-Straße empfohlen wurde?“

Antwort Herr Meier: Es wird in der Nikolaus-Dürkopp-Straße eine Dämmung der Schienenbefestigung geben. Für die August-Bebel-Straße kann in der jetzigen Planungsphase noch keine Prognose gegeben werden, da es noch kein Lärmgutachten gibt. Dieses wird aus Kostengründen erst nach der Festlegung auf eine Variante in Auftrag gegeben.

„Auch in der Nikolaus-Dürkopp-Straße werden neun Stellplätze wegfallen, so dass sich die Parkplatzsituation insgesamt deutlich verschlechtern wird. Es müssen daher weitere Bewohnerparkplätze ausgewiesen werden.“

Antwort Herr Meyer: Es herrscht allgemein hoher Parkdruck im Innenstadtbereich, daher ist das Thema Parkplätze in die Variantenentscheidung mit einzubeziehen. Der Hochbahnsteig muss jedoch aus gesetzlichen Gründen gebaut werden, während es einen gesetzlichen Anspruch auf einen Parkplatz nicht gibt.

„Eine Tempo-30-Regelung wird dazu führen, dass viele PKW auf umliegende Straßen (z.B. Teutoburger Straße) ausweichen.“

„Tempo-30-Regelung wird an anderen Stellen heute bereits nicht eingehalten und müsste schärfer überwacht werden.“

Anmerkung Herr Franz: Eine Tempo-30-Regelung wird lediglich empfohlen. Ob dies sinnvoll und umsetzbar ist muss noch bewertet werden.

2.2. Lage des Hochbahnsteigs

„Hat es Überlegungen gegeben, den Hochbahnsteig in die Nikolaus-Dürkopp-Straße an die heutige Haltestelle August-Schröder-Straße zu legen?“

Antwort Herr Helmer: Es gab derartige Überlegungen im Zuge der Planungen Verlängerung der Linie 4. Dieser Standort wurde jedoch als ungeeignet angesehen. Ein Grund ist die große Entfernung zur Haltestelle Krankenhaus Mitte. Aus Sicht der konzeptionellen Planung im ÖPNV wäre der Idealstandort zwischen Hermannstraße und Ravensberger Straße, der Abstand beider Straßen reicht aber nicht für einen Hochbahnsteig.

Antwort Herr Meier: Die Haltestelle Ravensberger Straße hat ein wesentlich höheres Fahrgastpotenzial. Hier steigen heute etwa dreimal so viele Fahrgäste ein, wie an der

Haltestelle August-Schröder-Straße. Zudem gibt es bauliche Gründe, die gegen den Standort in der Nikolaus-Dürkopp-Straße sprechen.

„Die Linksabbiegespur in die Herrmannstraße ist wichtig, da die Autofahrer ansonsten große Umwege fahren müssten, um in das Gebiet zwischen Weberei- und Ravensberger Straße zu gelangen.“

Antwort Herr Franz: Hierauf wurde in der Sitzung der Bezirksvertretung bereits hingewiesen. Auch die Umwegfahrten durch die geplante Einbahnstraßenregelung in der Ravensberger Straße sind zu berücksichtigen.

„Von moBiel wurde den Anwohnern vor zwei bis drei Jahren mitgeteilt, dass ein Hochbahnsteig an der Marktstraße nicht weiter verfolgt wird. Nun soll der Bahnsteig aber 2018 gebaut werden. Damit wäre eine Haltestelle im Quartier Dürkopp Tor 6 überflüssig.“

Antwort Herr Meier: Die Planung eines Hochbahnsteiges Marktstraße wird schon seit längerer Zeit verfolgt und ist Bestandteil des politisch beschlossenen Hochbahnsteigprogramms. Dies ist unabhängig von einer Verlängerung der Linie 4 zu sehen.

„Die Breite der Nikolaus-Dürkopp-Straße ist ausreichend für die Anlage eines Hochbahnsteiges. Dieser Standort wird nur deswegen nicht weiter verfolgt, weil alle Planungen den Bau von Dürkopp Tor 6 als gegeben voraussetzen. Dies wird in der Öffentlichkeit aber noch diskutiert werden.“

Antwort Herr Meier: Die Verlängerung ins Quartier Dürkopp Tor 6 wird im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens diskutiert werden. Hier reden wir aber nun über einen Bahnsteig der Linie 3, welcher unabhängig von einer Verlängerung der Linie 4 zu betrachten ist und möglichst mittig zwischen den bestehenden Haltestellen Rathaus und Krankenhaus Mitte liegen sollte. Hierfür ist die Lage zwischen Nikolaus-Dürkopp-Straße und Hermannstraße optimal.

„Ich wohne in der Ravensberger Straße und finde einen Haltestellenstandort in der Nikolaus-Dürkopp-Straße daher sehr unglücklich.“

„Ein Haltestellenstandort in der Nikolaus-Dürkopp-Straße wäre für die Schüler der Gymnasien unzumutbar.“

2.3. Radverkehr

„Werden die Schutzstreifen bei Variante 2 an der Bielsteinstraße bzw. an der Nikolaus-Dürkopp-Straße im Nichts enden?“

Antwort Herr Helmer: Zunächst würden die Schutzstreifen an der Nikolaus-Dürkopp-Straße enden. Im Zuge einer weiteren Umgestaltung der August-Bebel-Straße könnten dann auch auf dem Reststück bis zum Kesselbrink Schutzstreifen angelegt werden. Auf der anderen Seite würden die Schutzstreifen an der Einmündung Bielsteinstraße enden.

„Der aktuelle Radverkehr fährt nicht durch die August-Bebel-Straße und auch nicht durch die Oelmühlenstraße. Dies würde sich auch bei Anlage von Schutzstreifen nicht ändern. Stattdessen werden Teutoburger Straße und Ravensberger Straße genutzt.“

„Ich bin Radfahrer und ganz klar für den Bau von Radverkehrsanlagen. Bei den geschilderten Nachteilen der Variante 2 frage ich mich, ob diese Variante tatsächlich eine ernsthafte Option ist?“

Antwort Herr Meyer: Innerhalb der August-Bebel-Straße liegen zahlreiche Nutzungskonflikte vor. Neben Fragestellungen zum motorisierten Individualverkehr sind auch die Ansprüche der anderen Verkehrsteilnehmer zu betrachten. Daher ist Variante 2 auch ernsthaft geprüft worden, damit mögliche Vor- und Nachteile abgeschätzt werden können.

„Der Abstand zwischen Bordstein und Stadtbahngleis soll 1,30m betragen. Bei 2,65m breiten Stadtbahnfahrzeugen stellt sich die Frage, ob die Radfahrer bei Variante 2 ausreichend geschützt sind.“

Antwort Herr Meyer: Grundsätzlich würde sich gegenüber dem Bestand in diesem Punkt keine Veränderung ergeben. Bei den gegebenen gewachsenen Strukturen können optimale Zustände nicht immer hergestellt werden. Ein Vorteil ist die vorhandene Meterspur, dadurch liegt das Gleis weiter innen und somit weiter vom Bordstein entfernt.

„Daran anschließend: Wie groß ist der Abstand zwischen der Stadtbahn und dem Bordstein und kann ein Radfahrer neben einer Stadtbahn fahren?“

Antwort Herr Helmer: Der Abstand beträgt etwa 50cm. Es ist davon auszugehen, dass eine Stadtbahn einen Radfahrer nicht überholen würde.

Anmerkung Herr Franz: Wenn keine gesonderten Radverkehrsanlagen angelegt werden können, müssen hierfür gute Gründe vorliegen. In jedem Fall ist aber eine Mindestsicherheit für den Radfahrer zu gewährleisten.

„Wäre es möglich, Schutzstreifen nur in eine Fahrtrichtung anzulegen, so dass Radfahrer in eine Richtung durch die August-Bebel-Straße und in die andere Richtung durch die Teutoburger Straße fahren können? Zudem sollte es einen Plan geben, aus dem alle Fahrmöglichkeiten für Radfahrer zu entnehmen sind.“

Antwort Herr Meyer: Ein Schutzstreifen in nur eine Fahrtrichtung bringt praktisch keine nennenswerten Vorteile. Daher wird diese Variante als nicht sinnvoll erachtet. Einen entsprechenden Plan für Radfahrer gibt es bereits. Im Fahrradstadtplan sind alle Hauptrouten und empfohlenen Wege für Radfahrer verzeichnet.

2.4. Umsetzung / Bauablauf

„Werden die Baumaßnahmen in der Ravensberger Straße zur Luttersanierung bis zum Baubeginn in der August-Bebel-Straße abgeschlossen sein?“

Antwort Herr Franz: Die August-Bebel-Straße soll nach der Sanierung des Lutterkanals ab 2018 umgebaut werden. Auch hier müssen umfangreiche Kanalbaumaßnahmen durchgeführt werden.“

„Wie lange werden die Baumaßnahmen dauern?“

Antwort Herr Meyer: Eine seriöse Beantwortung ist momentan nicht möglich. Für eine Variantenentscheidung ist dies jedoch nicht entscheidend, da es hier zwischen den Varianten keine Unterschiede gibt.

Antwort Herr Franz: Der größte Zeitfaktor ist der Kanalbau. Aus den Baumaßnahmen an der Detmolder Straße kann für die August-Bebel-Straße eine grob geschätzte Bauzeit von 1½ Jahren abgeleitet werden.

Herr Franz bedankt sich bei allen Anwesenden und beendet die Veranstaltung um 20:30.