Bielefeld

Planersocietät
Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation

Verbesserung der Radverkehrssituation an der Detmolder Straße
(zwischen Lagesche Straße und Pyrmonter Straße)

Ergebnispräsentation

Dokumentation

23. Mai 2016
18:00 – 20:00 Uhr

HINTERGRUND

Das Büro Planersocietät wurde von der Stadt Bielefeld mit der Vorplanung der Detmolder Straße im Bereich Lagesche Straße bis Pyrmonter Straße im Stadtbezirk Bielefeld-Stieghorst beauftragt. Anlass ist eine anstehende Deckensanierung, im Zuge derer insbesondere punktuelle Verbesserungen für den Radverkehr erreicht werden sollen.

Anfang März 2016 fand bereits ein PLANUNGSWORKSHOP statt, bei dem die Bürgerinnen und Bürger sowie weitere Vertreter (u.a. Einzelhandel, Interessensgruppen/-verbände, moBiel, Politik) über den Planungsprozess sowie erste Ergebnisse informiert wurden. Kern des Planungsworkshops bildete die Arbeit in Kleingruppen, bei der die Detmolder Straße in drei Abschnitte unterteilt wurde. Hierbei wurden detailliert Probleme aber auch Ideen und Lösungsansätze diskutiert und daraus entsprechende Empfehlungen abgeleitet.

Aufbauend auf den Erkenntnissen und Ergebnissen des Planungsworkshops wurde in der Zwischenzeit eine Vorplanung erstellt, die nun im Rahmen der ERGEBNISPRÄSENTATION vorgestellt werden soll. Die Ergebnispräsentation wurde von etwa 30 Personen besucht; davon hatte der Großteil bereits am Planungsworkshop teilgenommen.

ABLAUF

Die Veranstaltung verlief wie folgend dargestellt:

Zeit	Thema
18:00	**Begrüßung, Informationen und Hintergründe der Sanierung** Stephanie Dietz / Frank Homann, Amt für Verkehr
18:15	**Rückblick auf Planungsworkshop** Christian Bexen, Planersocietät
18:30	**Beantwortung der offenen Fragen aus dem Planungsworkshop** Christian Bexen, Planersocietät / Stephanie Dietz, Amt für Verkehr
18:50	**Vorstellung der Entwurfsvariante** Christian Bexen, Planersocietät
19:15	**Diskussion und Rückfragen**
ca. 20:00	**Weiteres Vorgehen und Abschluss** Stephanie Dietz, Amt für Verkehr

INFORMATIONEN UND HINTERGRÜNDE DER SANIERUNG

Nach der Begrüßung durch Stephanie Dietz, Abteilungsleiterin Verkehrsplanung im Amt für Verkehr, und der Einleitung durch Christian Bexen vom Büro Planersocietät erläuterte Frank Homann, ebenfalls Mitarbeiter im Amt für Verkehr die Hintergründe der anstehenden Deckensanierung. Er wies auf folgende Aspekte - Stand heute - hin:

Fahrbahndeckensanierung

- Fahrbahndecke wird zeitnah saniert, damit der Unterbau keinen Schaden nimmt (Bohrungen haben ergeben, dass die obersten 4cm der Fahrbahndecke zu erneuern sind)
- Erneuerung der Verschleißschicht der Fahrbahn ist nicht KAG-beitragspflichtig (Kommunalabgabengesetz)
- Rückstellungsmittel für Instandhaltung der Fahrbahndecke sind bis Jahresende 2016 gebunden
- Um die Finanzierung nicht zu gefährden, ist die Auftragserteilung durch die Stadt Bielefeld noch in 2016 erforderlich

Fahrbahnrinnensanierung

- Vorhandene Rinnenplatten neben dem Hochbord sind partiell nicht mehr geeignet, um eine langfristig haltbare bauliche Begrenzung für die neu aufzubringende Fahrbahndecke zu bilden
- Partieller Ersatz der breiten Rinnenplatten durch eine ein- oder zweireihige Rinne notwendig; aus baulichen Gründen aber Komplettaustausch der Rinnenplatten
- Erneuerung der Fahrbahnrinnen ebenfalls nicht beitragspflichtig

RÜCKBLICK AUF PLANUNGSWORKSHOP / OFFENE FRAGEN

Anschließend gab Christian Bexen einen Rückblick auf den Ablauf und die Ergebnisse des Planungsworkshops, die als Grundlage für die zwischenzeitlich erstellte Entwurfsvariante dienten. Hierbei erfolgte auch die Vorführung eines Videos der Unfallforschung der Versicherer, in dem auf das Thema „Abbiegeunfälle“ fokussiert und ein Crashtest zwischen einem Pkw und einem Radfahrenden gezeigt wurde.

Aus dem Planungsworkshop heraus ergaben sich noch mehrere offene Fragen, die im Nachgang des Workshops detailliert geprüft wurden. Christian Bexen beantwortete diese Fragen wie folgt:

Ist es im Zusammenhang mit der Deckensanierung zwingend erforderlich, die heutige Situation (einseitiger, benutzungspflichtiger Zweirichtungsradweg) zu ändern? Ist es möglich, stadteinwärts zumindest ein Benutzungsrecht zu gewähren?

- Die Benutzungspflicht ist unabhängig von der Deckensanierung aufzuheben.
- Das Benutzungsrecht in Gegenrichtung wurde 2014 ausnahmsweise und nur vorübergehend bis zur Planung und Durchführung einer rechtsseitigen Radverkehrsanlage eingeräumt!
- § 2 Abs. 4 StVO und Verwaltungsvorschrift:
  „Die Benutzung … in Gegenrichtung ist insbesondere innerhalb geschlossener Ortschaften mit besonderen Gefahren verbunden und soll deshalb grundsätzlich nicht angeordnet werden."
- Ausnahmsweise ist die Benutzung in Gegenrichtung zulässig, vorausgesetzt dass:
  - die lichte Breite des Radweges durchgehend in der Regel 2,40 m beträgt,
  - nur wenige Kreuzungen, Einmündungen und verkehrsreiche Grundstückszufahrten zu überqueren sind.
- Örtliche Situation:
  - Waldenburger Str. bis Oerlinghauser Str. = Radweg ca. 2,00 m, teils ca. 1,85 m
  - Oerlinghauser Str. bis Oelkerstr. = Radweg ca. 1,50 m
  - Alte Detmolder Str. bis Alte Detmolder Str. = Geh-Radweg ca. 2,20 m
  - Alte Detmolder Str. bis Ortsausgang = Radweg ca. 2,10 m, teils 2,20 m sowie
  - 12 Einmündungen / Kreuzungen sowie mehrere verkehrsreiche Grundstückszufahrten (Markant-Markt, Einkaufszentrum,..) und weitere Grundstückszufahrten

→ Die Gründe für eine Beibehaltung sind z.T. nachvollziehbar. Die Voraussetzungen dafür sind jedoch angesichts der gesetzlichen Lage nicht erfüllt und könnten hinsichtlich der baulichen Voraussetzungen nur mit einem unverhältnismäßigen Aufwand hergestellt werden; die weitere Voraussetzung, dass nur wenige Kreuzungen und Einmündungen vorliegen, kann in jedem Fall nicht gelöst werden! Es ist zu bedenken, dass im Falle eines Unfalls die Stadt zur Rechenschaft gezogen werden könnte, falls die Benutzung in Gegenrichtung weiterhin aufrecht erhalten bleibt.
<u>Die Radverkehrsführung ist zu ändern!</u>

In der Ist-Situation ist im Bereich der Grundschulen Tempo 30 angeordnet. Ist es möglich, die Geschwindigkeitsreduzierung auszudehnen zugunsten einer verträglichen Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn?

- §§ 39 Abs. 1 und 45 Abs. 9 StVO:
  - Verkehrszeichen und -einrichtungen nur dort anordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist und

  - Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur anordnen, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht […]

- Örtliche Situation:
  - Detmolder Straße = Landes- bzw. Kreisstraße → überörtliche Verkehrsbedeutung
  - Im Vordergrund stehen:
    flüssige Abwicklung des Verkehrs, Bündelungswirkung, attraktiver und effizienter ÖPNV
  - keine qualifizierten Unfallhäufungsstellen oder andere Hinweise auf eine besondere Gefahrenlage

→ Eine Ausdehnung der Tempo 30-Abschnitte ist weder erforderlich noch zulässig!

Ist bei Längsparkständen (also Parkplätzen, die parallel zur Straße angeordnet sind) eine Breite von 2,00m ausreichend?

- Die Bemessung von Längsparkständen richtet sich nach:
  - Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)
  - Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 05)
- Diese schreiben bei Längsparkständen eine Breite von 2,00m vor

→ Die Breite von 2,0m entspricht den derzeitigen Normen bzw. Regelwerken und wird im gesamten Bielefelder Stadtgebiet angewandt. Im Rahmen der Planungen zur Detmolder Straße wird diese Breite daher weiterhin als Maßstab genommen!

VORSTELLUNG DER ENTWURFSVARIANTE UND DISKUSSION

Im Anschluss stellte Christian Bexen die Entwurfsvariante für die Detmolder Straße vor. Er wies darauf hin, dass bei der Planung folgende Prinzipien und Grundsätze galten:

- Die Ergebnisse des Planungsworkshops werden bestmöglich berücksichtigt.
- Die Radverkehrsführung muss den geltenden Gesetzen und Richtlinien entsprechen.
- Die Radverkehrsführung sollte für alle Verkehrsteilnehmenden eingängig und intuitiv sein.
- Das subjektive Sicherheitsempfinden der Radfahrenden muss beachtet werden.

Anhand von Planausschnitten erläuterte er einerseits die Grundzüge der Planung; andererseits fokussierte er auf bestimmte Bereiche, um die dahinter stehenden Ideen und Lösungsansätze zu verdeutlichen. In der anschließenden Diskussion wurden folgende Fragen aufgeworfen:

Frage: Vor der Hausnummer 645 findet mehrfach pro Woche eine Warenanlieferung mit einem Lkw statt, der für etwa 30 Minuten am Fahrbahnrand parkt. Ist dies mit der Planung einer Querungshilfe in diesem Bereich verträglich oder führt dies zu einer Behinderung des fahrenden Verkehrs?
Antwort: Um eine Behinderung auszuschließen, kann die geplante Querungshilfe um mehrere Meter nach Westen verschoben werden. Es findet eine entsprechende Anpassung in den Plänen statt.

Frage: Ist die Restfahrbahnbreite u.a. vor den Grundschulen (zwischen Schutzstreifen und Parkständen) ausreichend? Wie sind die Risiken einzuschätzen, wenn Busse den Schutzstreifen überfahren?
Antwort: Die angesprochene Situation ergibt sich vor allem in Ubbedissen. Um die Parksituation gegenüber heute nicht zu verschärfen, ist die „offizielle" Markierung von Parkständen vorgesehen. Gleichzeitig wird auf der Fahrbahn neu ein Schutzstreifen für den Radverkehr stadteinwärts geschaffen. Dadurch verbleibt eine Restfahrbahnbreite von etwa 4,75m bis 5,00m zwischen Schutzstreifen und Parkständen. Gemäß den aktuellen Richtlinien muss eine Restfahrbahnbreite von 4,50m bis 4,75m vorgehalten werden; diese Voraussetzung wird damit erfüllt. Schutzstreifen dürfen und sollen im Bedarfsfall vom Kfz-Verkehr überfahren werden; dies stellt an sich keine Gefahr dar. Die heutige Situation mit dem Zweirichtungsradweg ist wesentlich gefahrenträchtiger; dies zeigt sich in der Unfallstatistik. Als Alternative käme ansonsten nur der komplette Verzicht auf eine Radverkehrsanlage in Richtung stadteinwärts in Frage.

Frage: Warum wurde der Schutzstreifen mit einer Breite von 1,50m ausgelegt? Wäre nicht auch eine Breite von nur 1,25m möglich, um eine breitere Restfahrbahn zu erhalten?
Antwort: Die Mindestbreite von 1,25m für Schutzstreifen ist beim Planungsworkshop von der Mehrheit abgelehnt bzw. als zu eng eingeschätzt worden. Erfahrungen der Stadt bei anderen Straßen haben ebenfalls gezeigt, dass die Situation für Radfahrende bei der Anwendung der Mindestbreite eher unbefriedigend ist.

Frage: Bei den Querungshilfen wird der Schutzstreifen in einigen Fällen aufgehoben. Stellt dies nicht eine Gefahr dar, da sich Kfz-Fahrende und Radfahrende „einigen" müssen? Wirkt sich eine solche Gestaltung nicht i.d.R. nachteilig für den Radfahrenden aus?
Antwort: In der Regel funktioniert diese Regelung; gelegentlich kommt es in der Praxis vor, dass Kfz-Fahrende „noch schnell" den Radfahrenden vor der Einengung überholen, in Einzelfällen wird sogar die Querungshilfe auf der falschen Straßenseite umfahren. Der Schutzstreifen muss jedoch gemäß gängigen Regelwerken aufgehoben werden, sobald die Breite zwischen der Querungshilfe und dem Fahrbahnrand zu gering ausfällt (um einen separaten Schutzstreifen zu markieren); dies ist an einigen Stellen der Fall, aber auch andernorts üblich. An der Querungsstelle westlich der Haltestelle Sternwarte muss der Schutzstreifen per se wegen der Haltestelle unterbrochen werden.

Frage: Ist die Situation mit Planung für Radfahrende, die auf der Straße fahren, anders einzuschätzen als in der derzeitigen Situation? Es muss ja beim Überholen ein Abstand von 1,50m zwischen Fahrrad und Kfz eingehalten werden.
Antwort: Die Planung sieht einen Schutzstreifen auf der Fahrbahn für Radfahrende Richtung stadt-

einwärts vor, der für Radfahrende einen gewissen Schutz bietet und andererseits andere Verkehrsteilnehmende auf das Vorhandensein von Radverkehr auf der Straße aufmerksam macht. Da der bestehende bauliche Radweg auf der Südseite zukünftig nicht mehr in Gegenrichtung freigegeben werden kann, bliebe als Alternative nur die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr (d.h. Verzicht auf jegliche Radverkehrsinfrastruktur Richtung stadteinwärts). Beim Planungsworkshop wurde von den Teilnehmenden eindeutig eine Lösung für den Radverkehr gewünscht. Der Abstand zwischen Rad und Kfz gilt im Übrigen unabhängig davon, ob eine Radinfrastruktur vorhanden ist oder nicht.

Frage: Der Bereich der Grundschule Ubbedissen und der benachbarten Sparkasse stellt derzeit z.T. ein „Abenteuer" dar, wenn man beispielsweise mit dem Auto vom Parkplatz der Sparkasse fahren möchte. Hinsichtlich des Parkens und der Fahrmanöver sind häufig unbefriedigende und gefährliche Situationen zu beobachten. Wird die Situation zukünftig mit dem Radverkehr auf der Straße nicht noch unübersichtlicher?

Antwort: Die heutige Situation wirkt insbesondere auch deshalb ungeordnet und diffus, weil nur in Teilbereichen Markierungen vorhanden sind. Durch die in der Planung vorgesehenen Markierungen (Parkstände, Schutzstreifen usw.) soll eine gewisse Ordnung erreicht und das Parken nur in bestimmten Bereichen erlaubt werden. Die vorgegebenen Regelungen müssen später jedoch von den Verkehrsteilnehmenden eingehalten werden; insofern ist jede/r Verkehrsteilnehmende gefragt. Es wird sicher eine Zeit brauchen, bis sich die neue Situation eingespielt hat. Gegebenenfalls sollte auch eine begleitende Aufklärungs- bzw. Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen der Umsetzung betrieben werden, damit sich alle Verkehrsteilnehmenden auf die neue Situation einstellen können und auch den Zweck und die Hintergründe der Umgestaltung verstehen.

Frage: Im Bereich der Grundschule Hillegossen wurden zwei Varianten gezeigt. Ist die Gestaltung dieses Bereichs also noch offen? Die Variante mit der Fortführung des Schutzstreifens und dem damit verbundenen Entfall der bepflanzten Mittelinsel erscheint für einen Radfahrenden sicherer.

Antwort: Die Gestaltung ist derzeit noch offen. Die Variante mit der Beibehaltung der bepflanzten Mittelinsel (d.h. für den Radverkehr werden lediglich Fahrrad-Piktogramme am Fahrbahnrad markiert; Kfz-Verkehr kann Radfahrende nicht überholen) ist aus dem Votum des Planungsworkshops entstanden. Die andere Variante mit der Fortführung des Schutzstreifens (und dem Entfall der Mittelinsel) ist aus einer verwaltungsinternen Diskussion entstanden und soll bewusst zeigen, was alternativ möglich ist; dies insbesondere vor dem Hintergrund, dass es einen längeren leichten Anstieg stadteinwärts gibt und Radfahrende so nicht den Kfz-Verkehr „behindern". Mit der alternativen Variante kann dem Radverkehr möglichst lange ein geschützter Raum gegeben werden.

Frage: In Ubbedissen im Bereich der Grundschule und der Sparkasse parkt häufig ein Lkw. Darf dieser Lkw zukünftig (also nach der Umgestaltung) dort weiterhin parken?

Antwort: Momentan darf das Fahrzeug dort „legal" stehen. Nach der Umgestaltung ist ein Längsparkstreifen mit einer Breite von 2,00m markiert. Die zukünftige Markierung darf von Fahrzeugen nicht

überdeckt bzw. überragt werden. Ein Lkw, der i.d.R. eine Breite von 2,40-2,50m aufweist, darf somit zukünftig in diesem Bereich nicht mehr parken.

Frage/Hinweis: Der Aspekt „Elterntaxis" ist aus Sicht der Polizei sehr problematisch; im Bereich der Grundschule Ubbedissen reicht der Platz für die vielen (kurz) parkenden Fahrzeuge i.d.R. nicht aus. In Zusammenarbeit mit den Eltern und den Schulen müssen hier gemeinsam alternative Lösungen (mit weniger Kfz-Verkehr) entwickelt werden. Aus Sicht der Polizei sollten im Umfeld der Grundschule so wenige Parkplätze wie möglich entstehen bzw. beibehalten werden. Der derzeit in den Plänen dargestellte Längsparkstreifen, der ggf. als Elternhaltestelle fungieren soll, ist u.U. kontraproduktiv.
Antwort: Die in der Planung enthaltene Idee einer Elternhaltestelle direkt westlich angrenzend an die bestehende Fußgänger-Lichtsignalanlage ist ein erster Ansatz, um eine Problemlösung anzustoßen.

Frage: Sind die Bushaltestellen vor der Grundschule Ubbedissen berücksichtigt worden bzw. bleiben diese bestehen?
Antwort: Die Bushaltestellen sind in der Planung enthalten.

Frage: Westlich und östlich der Einmündung Ubbedisser Straße sind Querungshilfen vorhanden. Hier wäre zu überlegen, ob auf der Nordseite die Fahrbahn eingeengt werden könnte bzw. Gehwegnasen erstellt werden, die das Überqueren der Fahrbahn erleichtern/verkürzen.
Antwort: Der Hinweis bzw. die Idee wird aufgenommen und hinsichtlich der Umsetzbarkeit geprüft.

Frage: Der Abstand zwischen Schutzstreifen und Längsparkstreifen ist mit 25cm zu gering, insbesondere vor dem Hintergrund, dass eine Autotür bis zu 1m breit ist. Kann bzw. sollte dieser Abstand nicht vergrößert werden?
Antwort: Die gängigen Regelwerke schreiben einen Sicherheitstrennstreifen mit einer Breite von 25 bis 50 cm vor; diese Vorgabe wird somit eingehalten. Der geplante Schutzstreifen weist eine Breite von 1,50m auf; dies entspricht dem vorgegebenen Regelmaß und liegt über dem Mindestmaß (1,25m). Das Thema Dooring-Unfälle (Autotür wird ohne zu Schauen geöffnet und ein Radfahrender fährt ungebremst in die geöffnete Autotür) ist grundsätzlich sehr präsent und wird sensibel gehandhabt. Es ist jedoch zu bedenken, dass der Raum schließlich begrenzt ist und angesichts der unterschiedlichen Belange gewisse Kompromisse gemacht werden müssen; eine Verbreiterung des Sicherheitstrennstreifens würde dazu führen, dass die Breite der Fahrbahn verschmälert wird. Es ist wichtig, dass die Verkehrsregeln von jeder/m eingehalten werden; planerisch ist es kaum möglich, jedes Fehlverhalten in der Planung einzukalkulieren.

Frage: Die Situation an der Ein-/Ausfahrt zum Einkaufszentrum in Hillegossen ist für Radfahrende unfallträchtig. Gibt es hier bereits Überlegungen, wie der Radfahrende, der zukünftig weiterhin Richtung stadtauswärts den vorhandenen baulichen Radweg benutzt, besser geschützt werden kann? Es könnte beispielsweise eine Anhebung des Radwegs erfolgen.
Antwort: Die Detailplanung ist derzeit noch nicht so weit fortgeschritten. Ein zentrales Thema wird die Schaffung guter Sichtverhältnisse sein. Weitergehende Maßnahmen müssten geprüft werden.

Frage: An der Kreuzung Detmolder Straße / Oerlinghauser Straße entsteht demnächst ein Kreisverkehr. Könnte dies einen neuen Konfliktpunkt zwischen Kfz- und Radverkehr darstellen?
Antwort: Die Planung für den Kreisverkehr ist derzeit noch nicht so weit fortgeschritten, so dass in den Planungen zur Detmolder Straße dort noch „ein weißes Loch" besteht. In der vorliegenden Planung soll jedoch bereits zum Ausdruck kommen, dass der Radverkehr frühzeitig vor dem zukünftigen Kreisverkehr auf die Fahrbahn geführt wird (betrifft die westliche Zufahrt mit dem ankommenden baulichen Radweg), wie dies die gängigen Regelwerke vorsehen. Somit wird das Konfliktpotenzial bestmöglich minimiert. Im Kreisverkehr selber wird der Radverkehr voraussichtlich zusammen mit dem Kfz-Verkehr im Mischbetrieb geführt. Dies ist ebenfalls eine gängige Regelung und angesichts der räumlichen Rahmenbedingungen erforderlich.

Frage: Wie kann der Radfahrende, der stadtauswärts unterwegs ist, zukünftig von der Detmolder Straße in die Pyrmonter Straße abbiegen?
Antwort: Für den Radfahrenden bestehen zwei Möglichkeiten. Entweder nutzt er die östlich der Einmündung eingerichtete Querungshilfe, bei der auf der Nordseite neu ein befestigter, geschützter Bereich entsteht. Durch Absenkungen zwischen dem bestehenden baulichen Radweg und der Fahrbahn bietet sich alternativ die Möglichkeit eines direkten Linksabbiegens, indem der Radfahrende vom Radweg auf die Fahrbahn wechselt und den vorhandenen Linksabbiegestreifen nutzt.

Frage: Das Rechtsabbiegen für Busse aus der Pyrmonter Straße in die Detmolder Straße gestaltet sich derzeit schwierig. Sind hier Änderungen angedacht?
Antwort: Bauliche Veränderungen finden in diesem Bereich nicht statt und wären zudem mit größeren Kosten verbunden. Derzeit wird die schraffierte Fläche häufig beim Abbiegen von Bussen überfahren (z.T. auch bereits abgefahren). Dies wird angesichts der in diesem Bereich angedachten Planung zukünftig nicht mehr so der Fall sein. Das Abbiegen ist für Busse nicht optimal, klappt in der Praxis aber grundsätzlich.

Frage: Im Bereich der Grundschulen gilt für eine bestimmte Strecke Tempo 30. Kann das Ende dieses 30er-Bereichs zukünftig beschildert werden, z.B. durch ein Verkehrszeichen „Aufhebung 30 km/h" oder durch ein Verkehrszeichen „Höchstgeschwindigkeit 50 km/h"?
Antwort: Eine solche Maßnahme müsste im Detail geprüft werden.

Frage: Welche verkehrlichen Beeinträchtigungen entstehen durch die Rinnensanierung und welchen Zeitraum wird diese umfassen?
Antwort: Der genaue Baustellenablauf (z.B. ob eine einseitige Sperrung der Fahrbahn stattfindet) ist zum jetzigen Zeitpunkt noch vollkommen unklar und muss später mit der dann beauftragten Baufirma diskutiert werden. Die AnwohnerInnen werden in jedem Fall rechtzeitig informiert, um im Einzelfall ggf. auch alternative Lösungen prüfen zu können.

Frage: Es wurde davon gesprochen, dass die Borde vor den Hausnummern 677, 681 und 683 in Ubbedissen abgesenkt werden sollen (um die Parkplätze auf den Grundstücken besser erreichen zu können). Wird dies später tatsächlich umgesetzt und wenn ja, wann findet dies statt?
Antwort: Der genaue Zeitpunkt der Umsetzung ist jetzt noch nicht klar. Die Idee der Bordsteinabsenkungen entstand beim Planungsworkshop und ist derzeit in den Planungen fest enthalten. Mit den Eigentümern muss später jedoch nochmals geklärt werden, ob sie die Bordsteinabsenkungen möchten bzw. benötigen oder nicht.

ABSCHLUSS UND AUSBLICK

Abschließend erläuterte Stephanie Dietz den weiteren zeitlichen Ablauf:

- Bezirksvertretung (BV) Stieghorst, 1. Lesung 09.06.16
- Beschluss BV Stieghorst / Stadtentwicklungsausschuss 01.09./20.09.16
- Durchführung Fahrbahnrinnensanierung ab Oktober 2016
- Durchführung Deckensanierung mit punktuellen Eingriffen 2. Quartal 2017

Die Stadt Bielefeld sowie das Büro Planersocietät bedanken sich bei allen Teilnehmenden für die Beteiligung und die konstruktiven Rückmeldungen.

Ansprechpartner Stadt Bielefeld:

Stadt Bielefeld

Amt für Verkehr

Frank Homann

Technisches Rathaus, August-Bebel-Straße 92, 33602 Bielefeld

Gutachterliche Betreuung:

Planersocietät

- Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft

Christian Bexen

Gutenbergstraße 34, 44139 Dortmund