

Votumsvorschlag des Naturschutzbeirat

Umbau der Deppendorfer Straße im Abschnitt zwischen Schloßstraße und Beckendorfstraße

Bielefeld, den 31.08.2022

Die Stadt plant, auf dem Teilstück der Deppendorfer Straße (K 21) zwischen der Beckendorfstraße im Norden und der Abzweigung der Schloßstraße im Süden einen Ausbau der Straße und eine Ergänzung um einen kombinierten Rad - Fußweg nach DIN in drei Meter Breite anzulegen. Die Verkehrsbedeutung der Deppendorfer Straße ist in diesem Bereich noch sehr gering.

Jener Radweg soll vor allem den Busverkehr, der durch die schmale Straßenführung behindert ist, erleichtern, sowie zu einem zukunftsweisenden Radkonzept beitragen.

Zum Schutz der Baumgruppe im Norden an der Einmündung der Beckendorfstraße ist die Verschwenkung der Fahrbahn nach Westen geplant.

Fakt ist, dass die Deppendorfer Straße, die zurzeit in einer Breite von 6 m bis 6,50 m angelegt ist und als K 21 geringfügig mehr als rein örtliche Bedeutung hat, in sehr schlechtem Zustand ist. Fakt ist ebenfalls, dass die Fahrbahndecke der Straße dringend sanierungsbedürftig ist.

Im Bielefelder Radwegekonzept ist der Ausbau bzw. der Neubau eines Radweges an der nördlichen Deppendorfer Straße jedoch nicht vorgesehen.

Im Zielnetzplan des Radentscheid Bielefeld ist das Teilstück der Deppendorfer Straße als reine Freizeitroute ausgewiesen.

Die Planung verläuft im Landschaftsschutzgebiet Ravensberger Hügelland. Schutzziel dieses Gebiets ist die Erhaltung und Wiederherstellung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts in einem durch andere Nutzungen beanspruchten Raums, sowie die Erhaltung bzw. Wiederherstellung eines abwechslungsreichen Naturhaushalts.

Das Naturschutzgebiet der Deppendorfer Wiesen ist etwa 200 m entfernt und im nördlichen Bereich wird ein geschützter Landschaftsbestandteil nämlich ein alter Hofeichen- und Lindenbestand berührt. An planungsrelevanten Arten sind dadurch berührt vor allem die durchziehenden Vögel, für die die Deppendorfer Wiesen ein wichtiges Rastgebiet darstellen.

Weiterhin ist Fakt, dass dieser Bereich Bielefeld raumordnerisch noch zu den unzerschnittenen Räumen im kleineren Maßstab (Planzeichen UZR) gehört. Wir finden hier innerhalb von Bielefeld eine intakte Kulturlandschaft vor. Die Besiedlung ist nur durch kleine Streusiedlungen gekennzeichnet. Der Straße kommt kaum Erschließungsfunktion zu, da sehr wenige Anwohner betroffen sind.

Im südlichen Bereich des Planabschnitts durchmisst die Deppendorfer Straße dörfliche Strukturen, die durch schöne, ökologisch wertvolle, ortsbildprägende Hecken- und Gehölzsäume gekennzeichnet sind.

Die Verkehrsanalysen gehen von ca. 1.000 Pendelnden am Tag aus, die aus dem Bereich Werther, Lenzinghausen, Sprengel diese Route benutzen.

Die Deppendorfer Straße stellt jedoch einen Schleichweg für Pendelnde dar, die über die Deppendorfer Straße und Schlossstraße die Kreuzung an der deutlich stärker ausgebauten K 27 Beckendorfstraße mit der Schröttlinghauser Straße umgehen können. Die K 27 ist wesentlich stärker ausgebaut und verkehrlich deutlich leistungsfähiger. Die Beschilderung ist deshalb auch auf die Nutzung der K 27 ausgerichtet. Deshalb lässt sich die Verkehrsbedeutung der K 27 überhaupt nicht mit der, der K 21 vergleichen, die eine unbedeutende Verbindungsstraße ist.

Während zurzeit, von (- von der Herrn Dütz, Stadt Bielefeld unwidersprochen-), etwa 1.500 Fahrzeug- Bewegungen auszugehen ist, dürften nach dem Ausbau nach Meinung des Amtes für Verkehr die Fahrzeugbewegungen auf 2.100 ansteigen. Realistisch dürften die Verbesserungen und Ertüchtigungen des Schleichweges die Fahrzeugbewegungen noch weiter ansteigen lassen, auf Minimum 3.000. Dadurch würde der Charakter der noch intakten Kulturlandschaft in einem noch im Wesentlichen unzerschnittenen ländlichen Raum zwischen Bielefeld und Werther verändert werden und zwar nicht zum Guten.

Die Stadt Bielefeld hat den Klimanotstand ausgerufen, und strebt die Verkehrswende an. Hinsichtlich dieser Ziele ist der Ausbau der K 21 mit einem 3 m breiten kombinierten Rad-Fußweg kontraproduktiv, da für die PKWs dann schnelleres Fahren möglich wäre. Es ist damit zu rechnen, dass bei klar abgetrennten Bereichen der verschiedenen Verkehrsarten der dann ungestörte Autoverkehr schneller und die Anwohnerschaft in Deppendorf stärker beeinträchtigt wird.

Dieser Bereich der Deppendorfer Straße wird von der Buslinie 58 bedient, die im halbstündigen Tag bzw. einständigen Takt dort verkehrt. Sonntags findet dort kein Busverkehr statt. Außerdem hält einmal in der Stunde der THW Bus zwischen Werther und Vilsendorf. D.h. maximal geht es an Werktagen tagsüber um maximal sechs Busbewegungen in der Stunde und häufig nur um zwei pro Stunde.

Angesichts der Klimaziele möglichst motorisierten Verkehr zurückzudrängen und CO₂ Senken zu schützen, Versiegelungen zu vermeiden sowie unsere Kulturlandschaft in ihrer Schönheit zu erhalten, ist der Ausbau kontraproduktiv. Es gibt wesentlich sinnvollere Maßnahmen für die Anlage eines Radweges als an dieser Stelle.

Fazit ist, dass mit der jetzigen baulichen Breite der Deppendorfer Straße, nach Instandsetzung der Fahrbahndecke, Busse DIN - gerecht und bequem aneinander vorbeifahren können.

Ein Radweg wird nicht benötigt und ist weder vom Radwegkonzept der Stadt Bielefeld vorgesehen noch wird er dringend vom Radentscheid gefordert. Dass für die wenigen Fußgehenden, die im nord-westlichen Zipfel Bielefelds ihren Wohnsitz haben, eigens ein drei Meter breiter Weg gebaut wird ist völlig überzogen. Gegebenenfalls könnte ein zwei Meter breiter, kombinierter Fuß-Radweg südlich des Gehölzstreifens im Bereich der Streusiedlung im Nordwesten Deppendorfs, die Situation entschärfen.

Wesentlich umweltverträglicher wäre jedoch, mittels geeigneter Beschilderung die potentiellen Gefahren für Radfahrende und Fußgehende zu minimieren. Dies könnte im Bereich der kleinen Streusiedlung im Nordwesten Deppendorfs und der Gehölzstreifen dadurch geschehen, dass ein Schild „Achtung Radfahrer“ aufgestellt wird, überall Tempo 30 verordnet wird und mittels geeigneter sonorer Fahrbahnmarkierungen die Geschwindigkeit auf einer verengten Fahrbahn gedrosselt wird.

Zusammenfassen kann man die Vorteile und Nachteile der Maßnahme wie folgt:

Vorteile:

1. Der Busverkehr der Buslinien 58 und 63 würde etwas beschleunigt und erleichtert.
2. der potentieller Radverkehr würde sicherer.
3. für die zu Fußgehenden würde es durch die den kombinierten Rad-Fußweg sicherer in Bezug auf den motorisierten Individualverkehr.
4. raumordnungstechnisch und straßenrechtlich würde der Verkehr erleichtert und verbessert.

Nachteile:

1. Das Landschaftsschutzgebiet würde durch Verbrauch von ca. 4.000 m² versiegelter Fläche beeinträchtigt.
2. CO₂ Senken würden in diesem Umfang zerstört.
3. Das Naturschutzgebiet durch den schnelleren Verkehr ebenfalls beeinträchtigt, durchziehende Vögel gestört und gefährdet.
4. die noch vorhandenen unzerschnittenen Räume in dem Bereich würden weiter zerschnitten.
5. das Landschaftsbild würde durch eine breitere Straße ebenfalls beeinträchtigt.
6. zu befürchten ist die Verdoppelung des Verkehrs mit unerwünschtem Schleichverkehr.
7. die Kulturlandschaft, die in dem Bereich noch wunderschön und intakt ist, würde durch die Maßnahme ebenfalls beeinträchtigt bzw. in Teilen zerstört (erhaltenswerte, ortsbildprägende Weißdornhecken an der östlichen Seite der Straße).
8. wertvolle Rote Liste Arten würden beeinträchtigt und im Falle der botanischen Arten (*Anthemis cotula* Rote Liste 3 bzw. teilweise auch 2) auch vernichtet.
9. Die Vorteile für die Fußgehenden durch nur einen kombinierten Rad-Fußweg würde durch die Gefahren, die vom Radverkehr ausgehen, teilweise wieder zunichte gemacht.

10. Nach Ausbau wie geplant würde die Lärmbelastung für die Anwohner zunehmen, da dann auf dem jetzt auf max. 40 km/h begrenzten Abschnitt problemlos Geschwindigkeiten von über 70 km/h möglich sind. Selbst bei Begrenzung auf 50 km/h ist davon auszugehen, dass hier am Ortsausgang dann durchschnittlich viel schneller gefahren wird.

Vorschlag:

Dem Naturschutzbeirat wird durch die Arbeitsgruppe empfohlen, die Maßnahme als unnötig abzulehnen.

Um die erstrebenswerten Planungsziele zu erreichen, reichen folgende Maßnahmen aus:

1. Die komplette Erneuerung der Fahrbahn in Ihrer jetzigen Breite.
2. Verhängung von Tempo 30 in der Streusiedlung zwischen Hausnummer 156 bis 162.
3. Ein 2,00 m breiter kombinierter Rad/Fußweg im Bereich südlich des Gehölzsaums an der Streusiedlung ohne Benutzungszwang für den Radverkehr.
4. Im Bereich der Kurve westlich des Grundstücks Hausnummer 162 und östlich der Hausnummer 156 geräuschverursachende Fahrbahneinengungsmaßnahmen, die zum Langsamfahren zwingen.

gez.

Arbeitsgruppe:

Hans-Jürgen Pohl
Adalbert Niemeyer-Lüllwitz
Thomas Keitel

Anlage: Bilddokumentation

Ausbau Deppendorfer Straße zwischen Schloßstraße und Beckendorfstraße (K 21)

- Bilder von geplanten Ausbauabschnitt



Aktuell: ca. 6 m breite, sanierungsbedürftige Fahrbahn ohne Geh-Radweg.

Plan: Ausbau auf 10,50 - 11 m Trassenbreite, davon 6 - 7 m Straße, 3 m Rad-Gehweg

Nachfolgende Bilder ab Schloßstraße



Abschnitt 1: Blickrichtung Zentrum. Hier bliebe der Gehölzbestand westlich weitgehend erhalten. Für die neue insgesamt 10,5 m breite Trasse würde die Landwirtschaftsfläche im Bild links beansprucht. Am linken Rand verlief der neue Rad-Gehweg.



Abschnitt ca. 100 m hinter Schloßstraße ab Hausnummer 158: Geformte Weißdornhecke rechts, ca. 3-4 m breiter Gehölzstreifen links. Tempolimit 40. Die aktuell hier ca. 6 m breite Trasse soll nach links auf Kosten des Gehölzstreifens aufgeweitet werden. Rad-Gehweg an der rechten Seite. Evtl. muss auch die Fläche der Weißdornhecke mit beansprucht werden.





Die Enge und der Ausbauzustand plus Tempo 40 wirken sich verkehrsberuhigend aus. Beim Ortstermin war das deutlich wahrnehmbar. Begegnungsverkehr von Bussen ist aber nicht einfach. Vorschlag: Hier nur die Fahrbahn auf 6 m sanieren/ausbauen, Tempo 30. Für Rad- und Fußverkehr einen 2 m breiten Weg hinter dem Gehölzstreifen lang führen.



Solche Kultuslandschaftsaspekte mit Hecken und Feldgehölzen an Straßen werden im Stadtbild immer seltener. Sie sind unbedingt erhaltenswert.



Dritter Abschnitt am Ende dieser engen Ortsdurchfahrt. Blick in Richtung NSG Deppendorfer Wiesen.



Der 3-4 m breite Gehölzstreifen rechts würde dem Ausbau fast komplett zum Opfer fallen.



Vierter Abschnitt: Links LSG, dahinter in ca. 80 m Entfernung NSG Deppendorfer Wiesen. Um die Sicht für Autofahrer zu verbessern, soll die Straße hier nach links in die Wiese ausschwenken. Zudem ist hier ein Regenrückhaltebecken geplant. Der Geh-Radweg verläuft 3 m breit weiter durchgehend an der rechten Seite.



Blick von der Straße Richtung NSG



Fünfter Abschnitt. Wegen der Böschung an der rechten Seite wird hier die Trasse nach links auf Kosten von Ackerfläche aufgeweitet. Während des Ortstermins war kein Rad- und Fußverkehr festzustellen. Es handelt sich um eine wenig genutzte Freizeitradroute. Dafür wäre ein 3 m breiter Rad-Gehweg überdimensioniert.



Kurz vor der Beckendorfstraße soll die Trasse wegen der zu erhaltenen Hofeichen nach links verlegt werden. Auch hier sind Ackerflächen betroffen.



Hofeichen am Haus Nr. 190, kurz vor dem Ende der Straße an der Beckendorfstraße



Ca. 2 m breiter Rad-Gehweg an der Deppendorferstraße, stadteinwärts.