

Protokoll

Termin und Ort: **Mittwoch, 23.11.2016 18:00 – 19:30**
Stapenhorstschule, Große-Kurfürsten-Straße 53

Anwesend:

Podium:

Frau Dietz (Amt für Verkehr, Abteilungsleiterin Verkehrsplanung und
Straßenverkehrsbehörde)
Frau Eifler (Amt für Verkehr, Straßenverkehrsbehörde)
Herr Glasl (Amt für Verkehr, Teamleiter Verkehrswegeplanung)
Herr Meyer (Amt für Verkehr, Teamleiter Konzeptionelle Verkehrsplanung)

Weitere Teilnehmer: ca. 50 Bürgerinnen und Bürger

1. Begrüßung

Frau Dietz begrüßt die anwesenden Bürgerinnen und Bürger und erläutert einleitend den Anlass der Überlegungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der Stapenhorststraße.

Frau Eifler, Herr Meyer, Herr Glasl sowie Frau Dietz erläutern anhand einer PowerPoint-Präsentation die Punkte:

- Verkehrsaufkommen
- Geschwindigkeitsniveau
- Unfallgeschehen
- Parkraumanalyse
- Bestandsgeometrie Straßenraum
- Bestandsmängel
- Prüfkatalog „runder Tisch“

Die PowerPoint-Präsentation kann unter www.bielefeld.de eingesehen und heruntergeladen werden.

2. Fragen, Anregungen und Stellungnahmen der Teilnehmer

Im Folgenden sind die Anregungen und Fragen anwesender Bürgerinnen und Bürger aufgeführt. Die Fragen wurden thematisch sortiert.

2.1. Allgemein

Fragen:

„Warum wurde in der Präsentation nicht dargestellt, wie viele Radfahrer die Stapenhorststraße täglich befahren?“

Antwort: Das Radverkehrsaufkommen wurde im Rahmen der Zählung im September 2016 erhoben, ist aber nicht relevant für die Beurteilung der Gefährdungssituation.

Nachtrag: Die Zählung ergab ca. 2200 Radfahrer über den gesamten Tag im Querschnitt. Die Wetterverhältnisse am Zähltag waren sonnig und warm.

„Was genau bedeutet der Begriff „Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht“?“

Antwort: Die Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht bedeutet, dass die vorhandenen Radverkehrsanlagen (in diesem Fall der rote Streifen auf der Fahrbahn) durch den Radfahrer benutzt werden dürfen, aber nicht benutzt werden müssen. Radfahrer dürfen auch auf der Fahrbahn fahren. Die Benutzung des Gehweges ist für den Radfahrer jedoch weiterhin untersagt.

„Wurde bei der Planung bedacht, dass viele Kinder zur Schule/ zum Kindergarten kommen müssen? Es werden Gefährdungen der Kinder befürchtet.“

Antwort: Erkenntnisse über auffällige Unfallsituationen liegen nicht vor.

„Wie viel Durchgangsverkehr gibt es auf der Stapenhorststraße?“

Antwort: Dies kann im Rahmen einer Querschnittszählung nicht erhoben werden. Der Anteil ist allerdings relativ hoch, da es sich um eine Haupteinfallsstraße im Netz handelt.

„Wird ein Protokoll erstellt und verteilt? Wird die Präsentation zur Verfügung gestellt?“

Antwort: Ein Protokoll wird erstellt und ebenso wie die Präsentation auf der Homepage der Stadt Bielefeld veröffentlicht.

Anregungen:

„In Höhe des Oetkerparks gibt es einen Unfallschwerpunkt. Dieser ist in der Präsentation nicht dargestellt.“

Antwort: Es wurden nur schwere Unfälle erfasst. Unfälle mit Bagatellschäden wurden deshalb nicht dargestellt.

„Die Diskussion mit den Bürgern hätte im Vorfeld stattfinden sollen, nicht nachdem bereits etwas beschlossen wurde.“

2.2. Mängel im Bestand

Anregungen:

„Das Durchfahrverbot für LKW wird nicht eingehalten, es gibt nach wie vor einen hohen LKW-Anteil. Die Einhaltung des Durchfahrverbotes wird nicht kontrolliert und die vorhandene Beschilderung ist ungeeignet. Es muss häufiger kontrolliert werden.“

Antwort: Die Beobachtungen sind richtig, eine kürzlich erfolgte Untersuchung bzw. Überprüfung hat dies bestätigt.

„Grundsätzlich kann ich dem Vorgestellten zustimmen, jedoch sollte der fließende sowie der ruhende Verkehr viel stärker kontrolliert werden.“

„Die Geschwindigkeit wird von Autofahrern nicht eingehalten und zahlreiche LKW befahren die Straße trotz Durchfahrverbot. Es liegt eindeutig ein grundsätzliches Kontrollproblem vor. Die Verwaltung muss mehr kontrollieren und überwachen, eventuell sollte ein „Blitzer“ aufgestellt werden.“

„Nach meinen Beobachtungen nutzen alle PKW den Radfahrstreifen mit, trotz durchgezogener Linie.“

„In Höhe der Fahrschule Urban gibt es oft Stau. Die kürzlich erfolgte Änderung der Ampelschaltung war nicht effektiv. Die Feinstaubbelastungen haben eher zugenommen.“

Antwort: Grundsätzlich sind Ampeln begrenzend für die Leistungsfähigkeit einer Straße. Die Grünzeiten müssen auf alle Fahr- und Gehbeziehungen gerecht verteilt werden. Daher sind Kompromisse bei Ampelschaltungen nötig. Es gibt keine gesicherten Erkenntnisse, dass eine Reduzierung der Geschwindigkeit auch zu einer Reduzierung der NOx-Belastung führt.

„Die Stapenhorststraße ist auch eine Wohnstraße, die Querung für Fußgänger ist jedoch schwer möglich. Zur Verbesserung sollten Zebrastreifen angelegt werden.“

2.3. Radverkehr

Fragen:

„Wurde die Radwegebenutzungspflicht aufgehoben, weil die vorhandenen Radverkehrsanlagen als unsicher angesehen wurden?“

Antwort: Nein. Aber die Breite des vorhandenen Radfahrstreifens entspricht nicht den heutigen Richtlinien und Anforderungen.

Anregungen:

„Auch zukünftig werden Radfahrstreifen an dieser Stelle nicht sicher sein.“

„Eine Markierung von Radverkehrsanlagen reicht nicht aus, um KFZ von der Befahrung abzuhalten. Eventuell sollte der Radweg durch bauliche Maßnahmen abgetrennt werden.“

„Die freiwerdenden Flächen durch den Entfall der elf Stellplätze könnten für neue Fahrradbügel genutzt werden.“

Antwort: Dies ist eine sinnvolle Lösung, die im Vorfeld der Umsetzung geprüft und gegebenenfalls berücksichtigt wird.

„Der Radfahrstreifen sollte abgeschafft und durch Piktogramme auf der Fahrbahn ersetzt werden.“

Antwort: Dies wurde am „runden Tisch“ besprochen, jedoch als problematisch angesehen, weil damit der Komfort für Radfahrer weiter gesenkt würde.

2.4. Tempo 30

Anregungen:

„Tempo 30 wird nicht befürwortet. Es ist zu befürchten, dass hierdurch mehr Stau und eine höhere CO₂-Belastung verursacht werden.“

„Die Tempo-30-Regelung sollte bis Kurt-Schumacher-Straße erweitert werden. Dort befinden sich drei Schulen, viele Kinder überqueren dort die Fahrbahn. Bei der vorgestellten Planung würden die Autofahrer genau in diesem Bereich Gas geben und die Gefahr für die Kinder somit erhöhen.“

„Eventuell wäre eine Tempo-30-Regelung nur zu bestimmten Zeiten sinnvoll, zum Beispiel zwischen 7 und 17 Uhr an Werktagen.“

Sammelantwort: Eine Ausweitung der Tempo-30-Regelung wurde nur in die andere Richtung (Auffahrt OWD) diskutiert, nur hierzu gab es einen Prüfauftrag aus der Politik.

Grundsätzlich führt eine relativ breite Fahrbahn wie im Bereich der Kurt-Schumacher-Straße nicht zu einer Temporeduktion. Die Einheit von Bau und Betrieb muss sichergestellt werden. Das bedeutet, dass das Aufstellen eines Tempo-30-Schildes nicht ausreicht, sondern zusätzliche bauliche Änderungen erforderlich sind.

„Die Polizei hat im Bereich Lampingstraße drei Unfälle zwischen PKW und Fußgängern registriert. Einer Erweiterung der Tempo-30-Regelung wird daher zugestimmt.“

Antwort: Die Anregung wird mitgenommen und durch das Amt für Verkehr geprüft.

„Bei der Stapenhorststraße handelt es sich um eine Ausfallstraße, daher werden die 30 Km/h nicht eingehalten werden. Außerdem stellt sich die Frage, ob eine Tempo-30-Regelung wirklich sicherer ist.“

„Die Tempo-30-Regelung sollte in Richtung Krankenhaus ausgeweitet werden.“

„Eine schnelle Radverbindung zwischen Innenstadt und Universität ist nötig. Radfahrer brauchen eine Ermutigung zur Nutzung der Stapenhorststraße, die Erweiterung der Tempo-30-Regelung ist daher nötig.“

„Tempo 30 sollte in der gesamten Stadt Bielefeld eingeführt werden.“

2.5. Ergänzende Vorschläge

Fragen:

„Ist es möglich, dass Zu- bzw. Ausfahrten extra gekennzeichnet werden?“

Antwort: Markierungstechnische Möglichkeiten zur besseren Kennzeichnung von Zu-/ Ausfahrten sind grundsätzlich vorhanden.

„Die Stapenhorststraße ist für Radfahrer zu gefährlich. Die Radwege sollen entfallen, stattdessen ist die Rolandstraße als eine Fahrradstraße eine Alternative. Seit der Aufhebung des Parkverbotes ist die Rolandstraße allerdings für Radfahrer gefährlicher und müsste folglich wieder sicherer gemacht werden. Ist eventuell eine Sperrung für den KFZ-Verkehr möglich?“

„Im letzten Sommer gab es eine Baustelle mit einer funktionierenden Einbahnstraßenregelung. Warum kann dies in Zukunft nicht der Standard sein?“

Sammelantwort: Die von der Verwaltung vorgeschlagenen Maßnahmen stellen eine kurzfristige Lösung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit dar. Die Stapenhorststraße ist eine wichtige und direkte Verbindung zwischen Innenstadt und Universität. Auch langfristig betrachtet ist ein Verzicht auf Radverkehrsanlagen daher keine Lösung.

Einbahnstraßenregelungen führen zu erheblichen großräumigen Auswirkungen und sind daher nicht kurzfristig umsetzbar.

Anregungen:

„Die Parkplätze sollten beibehalten werden.“

„In anderen Städten liegt der Radweg höher (auf dem Hochbord). Dies funktioniert besser als auf der Fahrbahn.“

Antwort: Hochbordradwege haben einige Sicherheitsmängel, besonders im Bereich von Einmündungen beim Abbiegen von PKW.

„Eine optische Einengung der Fahrbahn wäre zum Beispiel durch Markierungen einfach und günstig zu machen.“

„Das wilde Parken muss durch bauliche Maßnahmen verhindert werden.“

„Es sollte ein alternatives Warnschild aufgestellt werden, welches auf Wohngebiet und Schulen hinweist.“

Antwort: Die rechtlichen Voraussetzungen sind hierfür nicht erfüllt.

„Wenn Arminia spielt sollten Park-and-Ride-Aktionen gefördert werden, um die Wohnstraßen zu entlasten.“

Antwort: Die Benutzung des ÖPNV ist bereits in der Eintrittskarte enthalten.

2.6. Umsetzung / Fazit

Fragen:

„Ab wann kann mit einer Umsetzung gerechnet werden?“

Antwort: Dies ist witterungsabhängig. Markierungen können nach dem Einsatz von Streusalz nicht auf die Fahrbahn aufgetragen werden. Es ist geplant, die Arbeiten so schnell wie möglich auszuführen. Gegebenenfalls könnte bei einem strengen Winter zunächst nur die Geschwindigkeit mittels Beschilderung angepasst werden, erstrebenswert ist jedoch die Umsetzung der Maßnahmen im Gesamtpaket.

„Wer entscheidet schlussendlich, welche Maßnahmen in welcher Form umgesetzt werden?“

Antwort: Hierbei handelt es sich um das laufende Geschäft der Verwaltung.

Fazit:

„Die vorgestellten Maßnahmen sind das Mindeste, weitere Maßnahmen sollten allerdings zusätzlich geprüft werden.“

Frau Dietz bedankt sich bei allen Anwesenden für ihr Interesse sowie die Beteiligung an der Diskussion und beendet die Veranstaltung um 19:30 Uhr.