

Stadtbezirksmanagement Mitte
Büro des Rates, Altes Rathaus
Niederwall 25
33602 Bielefeld

8.6. 2020

Betreff: Meine Bürgereingabe zum Verkehrskonzept Bielefelder Westen

Sehr geehrte Damen und Herren!

Meine Eingabe vom 29.4. möchte ich um einige konkrete Vorschläge ergänzen, nachdem der Bezirksmanager, Herr Tobien, mir das Verkehrskonzept der Planungssozietät und das Protokoll der Sitzung der Bezirksvertretung Mitte vom 20.2. 2020 zugänglich gemacht hat. Mit großem Interesse habe ich das Konzept studiert und bin in weiten Teilen sehr einverstanden mit den Maßnahmen zur Verlangsamung des KFZ-Verkehrs und zur Priorisierung von Fußgängern und Radfahrern. Hier wird eine Vision für die Stadt der Zukunft spürbar, wie sie gerade in vielen Städten weltweit diskutiert und umgesetzt wird, beispielsweise in Wien, New York, Vancouver, Mexico City, Budapest, Brüssel, Berlin



oder Bogota (siehe Foto). Bielefeld hat jetzt die Chance - und sicherlich auch den politischen Willen - ebenfalls seine Verkehrsstrategie zu modernisieren und hier in vorderster Linie mit dabei zu sei. Schließlich hat der Rat vor etwa einem Jahr beschlossen, den MIV um 50 % zu reduzieren und den Klimanotstand ausgerufen.

Es gibt zu dem überwiegend gelungenen Verkehrskonzept für den Bielefelder Westen aus meiner Sicht (und aus der Sicht zahlreicher weiterer Bewohner des Quartiers, mit denen ich im Austausch stehe) aber auch einige Unschärfen und Schwächen. Das mag an mangelnder Kenntnis der örtlichen Gegebenheiten liegen, die sich auch durch noch so intensive Erhebungen von einigen Tagen nicht beheben lassen. Für das große Problem der fehlenden Parkplätze hat das Konzept keine Lösung. Das verwundert nicht, denn die Straßen und Plätze wurde vor weit über hundert Jahren angelegt – für die heutige Anzahl und Größe der PKW gibt es im Quartier schlichtweg nicht genug Platz. Die einzige Lösung ist m. E. das, was viele Städte und Kommunen derzeit heute schon tun: Die Menschen durch die Gestaltung der Flächen einzuladen, mehr Wege zu Fuß, mit dem Rad oder dem ÖPNV zurückzulegen und so die Zahl der KFZ auf dem begrenzten Platz zu reduzieren, anstatt nach Flächen für Parkhäuser oder Parkplätze zu suchen, die in der Folge nur noch mehr MIV in die Städte locken. Und so zielen die nachfolgenden Vorschläge darauf ab, das Quartier für motorisierten (insbesondere quartiersfremden) Verkehr eher unattraktiver zu machen, diesen entsprechend zu reglementieren und umzuleiten und noch mutiger als im vorliegenden Konzept den städtischen Raum im Viertel zum autofreien bzw. -armen Lebensraum der Bewohner und Besucher zu machen und einen größeren Teil der Verkehrswege und Parkflächen, die zurzeit der MIV belegt, zu Orten zu machen, die zum Verweilen einladen, zum Spielen, zum Plausch auf einer Bank, zur Begegnung und die so attraktiver und sicherer für die Menschen werden.

Hier meine Vorschläge:

- In der Rolandstraße, deren aktueller Umbau ja gegen Ende des Jahres in jedem Fall eine Neugestaltung der Fahrbahn- und Gehsteigflächen nach sich ziehen wird, könnte die vorgeschlagene Einbahnstraßenlösung tatsächlich die Zahl der KFZ verringern. Es sollte aber zum Schutz der zahlreichen Radfahrer und Fußgänger in jedem Fall der MIV entschleunigt werden, z. B. mit kleinteiligerem Wechsel der Parkseiten (mehr „Slalom“, siehe anhängenden Parkplatzplan), ergänzt durch Bauminseln und der Einrichtung einer Verkehrsberuhigung mit einer niveaugleichen Mischfläche. Damit wird der faktischen Nutzung dieser Straße als Hauptfahrradroute (siehe Abb. 23, S. 17 des Verkehrskonzeptes) Rechnung getragen, ebenso der Nutzung als „Fußgänger-zone“ während aller DSC Heimspiele und während des Flohmarktes und des Wochenmarktes auf dem Siegfriedsplatz, bei der eine große Zahl von Menschen sowieso mitten auf der Straße schlendert. Außerdem führt der Schulweg einer erheblichen Zahl von Schüler*innen durch die Rolandstraße. Hier sollte die Begegnung von Fuß- und Radverkehr mit dem MIV auf möglichst wenige PKW beschränkt werden. Die Gestaltung der Oberfläche sollte für die extrem hohe Zahl der Radfahrer ein bequemes



Durchfahren auf glatter Radfahrbahn separiert von den Fußgängern ermöglichen, ansonsten sollte für Autos die Durchfahrt eher erschwert werden. Eine „Spielstraße“ mit Schritttempo erscheint mir allerdings nicht angemessen. Nach StVO gäbe es noch die Möglichkeit eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs (Tempo 20 km/h) oder einer Fahrradstraße mit Anlieger-frei-Regelung. Eine noch angemessenere Lösung wäre allerdings die Ausweisung einer „Begegnungszone“ wie sie in vielen Ländern bereits gang und gäbe ist und wie sie im Konzept der Planungssozietät ja auch für andere

Bereiche vorgeschlagen wird. Begegnungszonen gehen in der Reglementierung nicht so weit wie „Spielstraßen“, auf dem entsprechenden Schild für „verkehrsberuhigte Zone“ (325.1) würde statt des spielenden Kindes ein Fahrrad zu sehen sein, Tempo 20 km/h könnte als sinnvolle Höchstgeschwindigkeit ausgewiesen werden. Kinderspiel auf der Straße wäre somit ausgeschlossen, Fußgänger und Radfahrer hätten Vorrang vor KFZ und dürften sich auch auf der Fahrbahn fortbewegen, Parken nur auf markierten Flächen. Das ist zwar aktuell noch nicht ganz StVO-konform, wäre aber ein mutiges Pilot-Projekt des AfV für eine der Realität angepasste Regelung auf der Rolandstraße.



an der Siegfried- und Weststraße sollten sicherer gemacht werden.

- Auch in der Verlängerung der Fahrradroute Richtung City sollten die Straßen Siechenmarschstraße, Dorotheenstraße und Goldbach verkehrsberuhigt werden, um den Kontakt zwischen Radfahrern und PKW zu minimieren, indem der Autoverkehr verstärkt auf Stapenhorststraße und Jöllenbeckerstraße geleitet wird. Die Querungen des Siegfriedplatzes
- Grundsätzlich sollten alle Einbahnstraßen im Viertel mit Verkehrshemmnissen für MIV versehen werden, die die Radfahrer nicht beeinträchtigen, da sonst auf der vom Gegenverkehr befreiten Straße erfahrungsgemäß trotz Tempo-30-Zone mit einer erhöhten Durchfahrtsgeschwindigkeit zu rechnen ist. Insbesondere Radfahrer dürfen auf der Fahrt in Gegenrichtung nicht behindert werden.

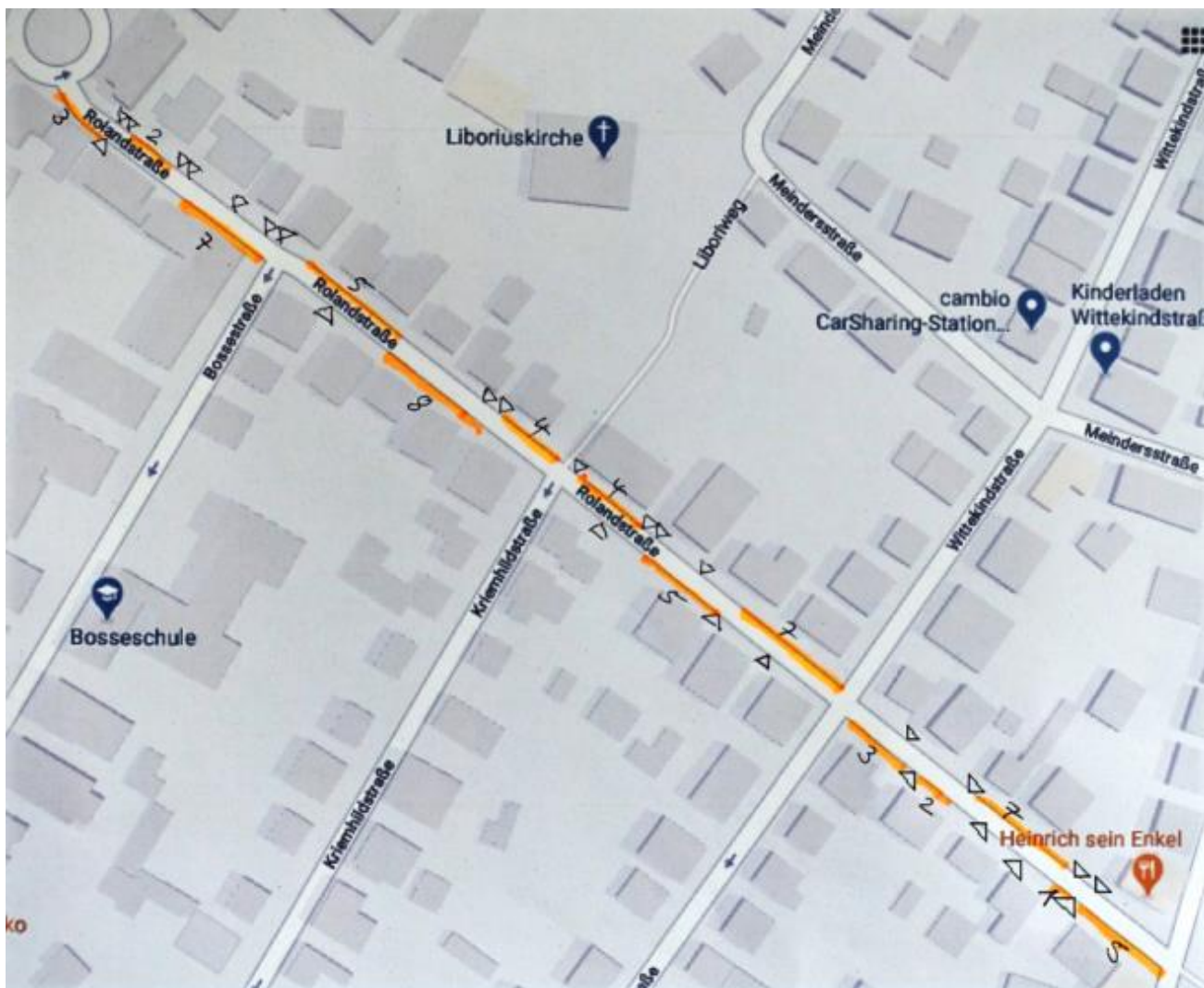
- Eine flächendeckende Tempo-30-Zone im Quartier ist sicher eine richtige Maßnahme, besteht de facto aber bis auf wenige Ausnahmen schon jetzt. Dazu ist zu sagen, dass Tempo 30 von vielen Verkehrsteilnehmern nicht eingehalten wird. Hier fehlt es m. E. an Verengungen, Fahrbahnmarkierungen, Durchfahrtschwellen und zusätzlichen Hinweisen, um die Einhaltung zu unterstützen. Mein Eindruck ist, dass die Autofahrer bei der Einfahrt ins Viertel trotz Beschilderung gar nicht zuverlässig wahrnehmen, dass sie in eine Tempo-30-Zone einfahren. Hier schlage ich für alle 10 Einfahrten Fahrbahnschwellen und Verengungen vor.
- Nicht überzeugend ist für mich eine weitere Bündelung des Durchgangsverkehrs auf der engen Arndtstraße. Hier schlage ich eine Einbahnstraße stadtauswärts vor (außer Busse), sodass der KFZ-Verkehr stadteinwärts auf die Stapenhorststraße und Jöllenbeckerstraße geleitet wird.
- Ebenfalls in Einbahnstraßen umgewandelt werden sollten m. E. die enge Siegfriedstraße (zwischen West- und Schloßhofstraße aufwärts) und die ebenfalls sehr enge Weststraße (zwischen Siegfriedstraße und Arndtstraße abwärts).
- Die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn sollte auf stark frequentierten Straßen (z.B. Schloßhofstraße) in eine geschützte Führung umgewandelt werden (siehe Foto ganz oben).
- Außerdem schlage ich Verkehrsberuhigungen (Begegnungszonen mit Tempo 20 km/h bzw. Schrittempo) für weitere Wohnstraßen bzw. sehr schmale Straßen vor, vorrangig diejenigen Straßen, an denen Schulen liegen, bzw. solche, die vielfach als Schulweg genutzt werden. Insbesondere für die folgenden Straßen schlage ich Verkehrsberuhigung durch Begrünung und sich hierdurch ergebende Verschwenkung der KFZ-Fahrlinie vor:
 - Meindersstraße
 - Wittekindtsraße zwischen Schloßhof- und Stapenhorststraße
 - Friedrichstraße
 - Siechenmarschstraße
 - Kriemhildstraße
 - Bossestraße
 - Bismackstraße
- Perspektivisch schlage ich eine Verkehrsberuhigung für folgende weitere Straßen vor:
 - Kantstraße
 - Lina-Oetker-Straße
 - Humboldtstraße
 - Ellerstraße
 - Fehrbeliner Straße
 - Kiskerstraße
 - Roonstraße
 - Pestalozzistraße
- Der Unsitte von Elterntaxis sollte mit weiträumigen absoluten Halteverbotszonen im Bereich der Schulen begegnet werden, die jeweils zu Schuljahresbeginn kontrolliert werden müssen.

Ich bitte um Prüfung und Beschlussfassung zu den einzelnen Punkten.

Für Rückfragen stehe ich gern zur Verfügung.

Mit herzlichen Grüßen – [REDACTED]

Vorschlag zur wechselseitigen Parkplatzaufteilung in der Rolandstraße zur Entschleunigung der zukünftigen Einbahnstraße durch stärkere Verschwenkung der Fahrbahn (Anzahl der Parkplätze dieser Lösung entspricht in etwa der aktuellen Situation)



Ausfahrten als Dreiecke markierte, Farbmarkierung zeigt den möglichen Seitenwechsel der Parkflächen unter Berücksichtigung der Ausfahrten (mit Anzahl der Parkplätze)