

Protokoll

Bürgerinformationsveranstaltung Verkehrskonzept Bielefelder Westen

Ort: Großer Saal im Neuen Rathaus, Niederwall 23
Datum: 26.10.2022
Uhrzeit: 17:30-20:15 Uhr
Anwesende: ca. 280 Personen

Bürgerinformationsveranstaltung

Die abschließende Bürgerinformationsveranstaltung zur Vorstellung des Verkehrskonzepts Bielefelder Westen fand am 26.10.2022 im Ratssaal des neuen Rathauses statt. Die Gruppe der Teilnehmenden setzte sich aus ca. 280 Personen zusammen, darunter überwiegend Anwohnende des Viertels sowie Vertretende der kommunalen Verwaltung, der Politik, der lokalen Presse und des ausführenden Büros, der Planersocietät.

Die Begrüßung erfolgte durch die Bezirksbürgermeisterin in Mitte, Gudrun Hennke und wurde durch die einführenden Worte zum Verkehrskonzept von Olaf Lewald, Leiter des Amtes Verkehr in Bielefeld, ergänzt. Das Verkehrskonzept wurde von Kevin Hillen vorgestellt, während Christian Bexen als Moderator durch die gesamte Veranstaltung führte.

Nach der Vorstellung des Konzeptes hatten die Anwesenden die Möglichkeit sich in einem Gallery Walk die vorgestellten Varianten näher zu betrachten und Verständnisfragen zu klären.

Im Anschluss fand eine Plenumsdiskussion statt, indem die Bürgerinnen und Bürger dazu aufgerufen wurden, ihre Fragen und Anregungen anzubringen. Kevin Hillen, Projektleiter von der Planersocietät, und Christian Schmelter, Projektleiter des Projektes vom Amt für Verkehr der Stadt Bielefeld, stellten sich den Fragen der Teilnehmenden und gaben Antworten in der angeregten Diskussion.

Abbildung 1: Bürgerinformationsveranstaltung im Großen Saal



Quelle: Planersocietät

Anmerkungen aus der Plenumsdiskussion

In der Plenumsdiskussion wurden Fragen und Anmerkungen der Bürgerinnen und Bürger von Kevin Hillen und Christian Schmelter beantwortet. Diese werden nachfolgend aufgelistet:

- Frage nach den Mitgliedern der politischen Projektgruppe zum Verkehrskonzept: Bezirksbürgermeister (2019), Amt für Verkehr, Fraktionsmitglieder jeder Partei, Planungsbüro
- Es kamen einige Fragen und Anmerkungen zum Thema Durchgangsverkehre auf. Ein zentrales Thema war dabei die Fragestellung, warum nur der Durchgangsverkehr in Ost-West-Verbindung, nicht aber die Nord-Süd-Achse betrachtet wurde. Herr Hillen erklärte, dass die zentralen Einfallstore des Gebietes betrachtet wurden und sich auf 10 Zähl-Standorte beschränkt werden musste. Nach einem Austausch mit der Kommune wurden die Standorte auf die entsprechenden Einfallstraßen festgesetzt.
- Zudem wurde die Frage gestellt, ob auch der LKW-Verkehr gesondert berücksichtigt wurde, die Herr Hillen verneinte, da die Analyse nicht hergab, dass die einzelnen im Gebiet befindlichen Betriebe herausgerechnet wurden. Bei der Messung der Durchgangsverkehre wurde die Fahrzeugart unterschieden.
- Auf die Frage, warum die Wertherstraße bei der Analyse der Durchgangsverkehre nicht berücksichtigt wurde, wurde auf die zum Zeitpunkt der Erhebung bestehende Sperrung der Bahnbrücke verwiesen.
- Ein Bürger wollte darüber informiert werden, ob eine Unfalldatenanalyse stattgefunden hat und berücksichtigt wurde. Hier verwies Herr Hillen auf den Bericht des Verkehrskonzeptes, der diese Daten beinhaltet.
- Es wurde angemerkt, dass sich der Verkehr in den letzten 3 Jahren auf der Schloßhofstraße und auf der Weststraße erheblich erhöht habe.
- Die Frage, warum genau der Bielefelder Westen für dieses Konzept ausgesucht wurde, beantwortete Herr Lewald damit, dass es ein zentrumsnahes belebtes Gebiet mit großem Potenzial sei. Es soll ein Anfang für weitere Bezirke sein, für die mit einem Verkehrskonzept Verbesserung erzielt werden sollen.
- Es wurde die Sorge geäußert, dass bei einem Einbahnstraßensystem im Bielefelder Westen ein erhöhter Parksuchverkehr auftrete, da längere Wege zurückgelegt werden müssten. Zudem fehle es im Gebiet ohnehin bereits an Stellplätzen für die Anwohnenden. Herr Hillen merkte dazu an, dass ein Einbahnstraßensystem Veränderungen bringen werde und dass es für die einzelne Person auch teilweise dazu führen kann, dass man einen längeren Weg zurücklegen müsse, um einen Parkplatz zu finden. Dennoch müsse man den Nutzen und besonders das Ziel der Reduzierung der Durchgangsverkehre diesem gegenüberstellen.
- Bei einigen Teilnehmenden kam die Frage auf, warum Stellplätze wegfallen müssten. Es wird zudem die Sorge geäußert, dass die Wegnahme von wenigen Stellplätzen eine erhebliche Zunahme des Parksuchverkehrs bedeuten würde.
Herr Schmelter erläutert, dass das Anwohnerparken im Bielefelder Westen zukünftig ausgeweitet werden solle, um die Parksituation für Anwohnende zu verbessern, sofern die StVO dies ermöglichen würde. Zudem ist das Ziel Flächen für Quartiersgaragen im Bielefelder Westen zu finden, um den Parkverkehr zu bündeln. Auch die Ausweitung von Car-Sharing-

Angeboten soll vorangetrieben werden.

Ein Teilnehmer stellt die Frage, ob das Ticket für das Anwohnerparken zukünftig erhöht werden solle, so wie es in der Presse bereits erwähnt wurde. Herr Schmelter antwortet darauf, dass es derzeit auf kommunaler Ebene diskutiert werde, er den Preis von den im Raum stehenden 360 € aber als angemessen sehe, da dies immer noch günstiger sei als ein ÖPNV-Ticket und der Parkraum ohnehin begrenzt sei. Von einem Anwohner wird angemerkt, dass die vorhandenen Stellplätze in der Vergangenheit über Anliegerbeiträge finanziert wurden und diese dann entsprechend doppelt dafür bezahlen würden.

- Von mehreren Personen wird bei der Plenumsdiskussion eine flächendeckende Geschwindigkeit von 30 km/h im Bielefelder Westen befürwortet.
- Dem Parken oder halbseitigen Parken auf den Gehwegen müsse dringend entgegengewirkt werden, da dies den Fußverkehr erheblich beeinträchtigt und es besonders an Barrierefreiheit für Personen mit Rollator, Kinderwagen oder Rollstuhl fehle.
- Es wird die Anregung gemacht, eine Fußwegeverbindung von der Melanchthonstraße zur Meinderstraße über das Gelände der Liborius Kirche zu schaffen, um so attraktiven Raum für den Fußverkehr zu schaffen.
- Eine Bürgerin äußert sich zu den geplanten Einbahnstraßen, die für den Radverkehr in beide Richtungen befahrbar sein werden sowie zu den bereits bestehenden Fahrradstraßen. Sie sieht die Gefahr, dass durch den Einrichtungsverkehr des MIV erhöhte Geschwindigkeiten bei abnehmender Aufmerksamkeit entstehen werden. Herr Schmelter antwortet daraufhin, dass mit entsprechenden infrastrukturellen Maßnahmen dem entgegengewirkt werden kann. Durch Anpassungen der Infrastruktur lasse sich Einfluss auf die Geschwindigkeit der Fahrzeuge nehmen.
- Ebenso werden die Bedenken für die Melanchthonstraße und Große-Kurfürstenstraße geäußert. Im Einrichtungsverkehr bestünde auch mehr Platz für den Kfz-Verkehr, sodass dieser an Aufmerksamkeit verliere und die Geschwindigkeit erhöhen werde. Herr Schmelter erläutert, dass auch an diesen Stellen baulich entgegengewirkt werden kann. Zudem wird von einem Bürger geäußert, dass durch das bestehende Parken und vorhandene Poller bereits aktuell der Verkehr automatisch beruhigt werde.
- Eine Anwohnerin der Melanchthonstraße berichtet von einem hohen Kfz-Verkehrsanteil sowie hohem Parksuchdruck. Sie möchte daher, dass sich etwas auf der Melanchthonstraße verändert, ist sich aber unsicher, ob die Einbahnstraßenregelung zum Erfolg führen würde.
- Es wird sich im Allgemeinen gewünscht, dass im Bielefelder Westen mehr Kontrollen von Geschwindigkeiten stattfinden, da sowohl in den Tempo 30-Zonen als auch im Verkehrsberuhigten Bereich die Geschwindigkeiten nicht eingehalten werden würden. Im Hinblick auf die Ausweitung der Geschwindigkeit auf 30 km/h im gesamten Gebiet wird daher befürchtet, dass dieses nicht eingehalten werden würde.
- Die Fahrradstraße Rolandstraße sei aktuell als diese nicht erkennbar. Dennoch verhalten sich alle Verkehrsteilnehmenden in diesem Bereich bereits besonders aufmerksam. Einige Teilnehmenden wünschen sich eine bessere Kennzeichnung der Fahrradstraße sowie Aufklärung über die entsprechenden Regeln für alle Verkehrsteilnehmenden. Herr Schmelter erläutert, dass es zukünftig eine deutliche Kennzeichnung von Fahrradstraßen in Bielefeld geben wird.

Ein Bürger äußert die Bitte, nicht die komplette Fahrbahn rot einzufärben, da die Abnutzung der Fahrbahnoberfläche erheblich sei.

- Die Fahrradstraßen sollen zukünftig dem Radverkehr dazu dienen, schnell voranzukommen, weshalb eine Bevorrechtigung berücksichtigt werden sollte.
- Um den Umstieg aufs Rad voranzutreiben, müsse zuerst eine entsprechende Infrastruktur geschaffen werden. Im Gebiet fehle es an Stellplätzen für den Radverkehr, besonders für größere Lastenräder und sichere Stellplätze, wie z.B. Fahrradhäuser oder Fahrradboxen. Auch die Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge müsse berücksichtigt werden.
- Die Frage nach der Sicherstellung von Rettungswegen von Einsatzfahrzeugen der Feuerwehr in Einbahnstraßen beantwortet Herr Schmelter mit der Abstimmung der Feuerwehr vor jeder baulichen Veränderung in der Kommune.
- Eine Teilnehmerin stellt die potenziellen modalen Filter im Quartier als besonders positiv heraus, da diese Lebensraum mit Grünflächen und Aufenthaltsbereichen und somit eine Belebung schaffen würden.
- An die Verwaltung wird die Frage nach einem Zeitplan der Umsetzung des Konzeptes gestellt. Herr Schmelter gibt als nächstes Ziel an, dass das Konzept im laufenden Jahr 2022 beschlossen wird. Im Jahr 2023 sollen dann bereits kleine Maßnahmen, wie zum Beispiel Markierungen, Poller etc. umgesetzt werden und im darauffolgenden Jahr mit Veränderungen der Infrastruktur begonnen werden.
- Abschließend wird die Frage nach einer Wirkungsanalyse gestellt. Wird es einen Vorher-/Nachher-Vergleich geben? Herr Hillen antwortet darauf, dass der Verkehrsversuch zur Detailprüfung diene und eine entsprechende Evaluation durchgeführt werden müsse.
- Allgemein wird sich kontrovers zum Verkehrskonzept geäußert. Immer wieder wird von verschiedenen Teilnehmenden geäußert, dass man mutig sein solle und einige Dinge „einfach mal“ ausprobieren solle. Ein anderer Teilnehmer stellt dagegen die Frage, warum überhaupt etwas geändert werden solle? Das Quartier funktioniere aktuell und solle nicht kaputt gemacht werden. Andere Teilnehmende sehen das aktuelle Verkehrskonzept bereits als veraltet an und wünschen sich stärkere Veränderungen. Die Verbindung Kurze Straße / Wittekindstraße wurde mehrfach als Schleichweg (keine LSA) benannt. Vorschlag: Schloßhofstraße ab Kreisel Tempo 30

Abschließende Anmerkungen an den Stellwänden

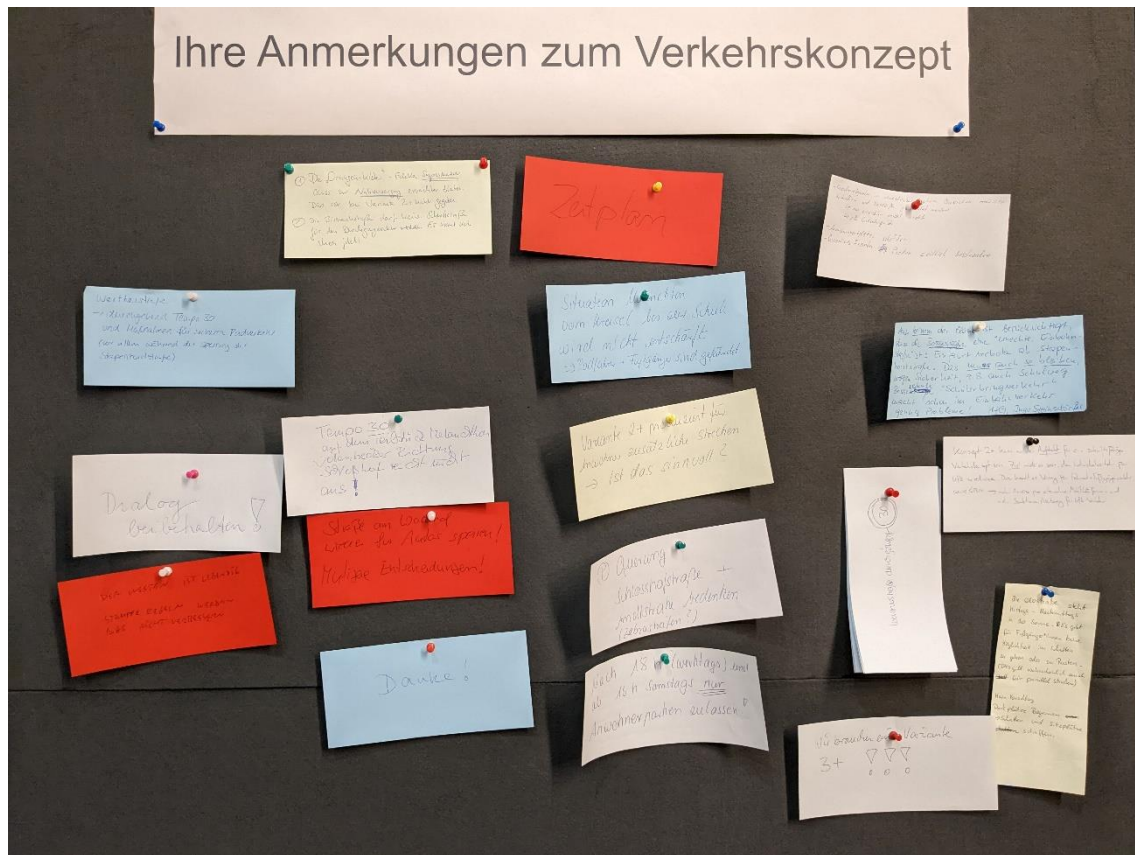
Während des Gallery Walks und auch zum Abschluss der Veranstaltung standen den Teilnehmenden Stellwände zur Verfügung, an denen sie weitere Anmerkungen zum Verkehrskonzept in Papierform anbringen konnten:

- Wertherstraße: durchgehend Tempo 30 gewünscht und Maßnahmen für sicheren Radverkehr (besonders während der Sperrung der Stapenhorststraße)
- Tempo 30 für das ganze Viertel
- Dialog beibehalten!
- Der Westen in lebendig. Stumpfe Regeln werden das nicht verbessern.
- Die „Orangenkiste“ (Edeka-Supermarkt) muss zur Nahversorgung erreichbar bleiben. Das ist mit der Variante 2+ nicht gegeben
- Die Bismarckstraße darf keine Schnellstraße für den Durchgangsverkehr werden. Es staut sich schon jetzt.
- Tempo 30 auf dem Teilstück Melanchthonstraße, Jöllenbecker Richtung Schloßhof reicht nicht aus.
- Straße am Waldhof wieder sperren
- Situation Melanchthonstraße vom Kreisel bis zur Schule wird nicht entschärft > Radfahrer und Fußgänger sind gefährdet
- Variante 2+ produziert für Anwohner zusätzlich Strecken. > Ist das sinnvoll ?
- Querung Schlosshofstraße und Arndtstraße bedenken (Zebrastreifen?)
- Nach 18 h (werktags) und ab 16 h (samstags) nur Anwohnerparken zulassen.
- Anwohnerparkplätze schaffen
- Warum gibt es keine Parkgebühren in dem Viertel? Nachts kann man kostenlos parken, um z.B. in die Stadt zu gehen. Anwohner finden dann abends aber keinen Parkplatz. Kein Parken für Nicht-Anwohner!
- Geschwindigkeiten in verkehrsberuhigten Bereichen müssen kontrolliert und Verstöße geahndet werden (z.B. Gutenbergstraße) > nur einrichten reicht nicht
- Auf keinem der Pläne ist berücksichtigt, dass Bossestraße eine unechte Einbahnstraße ist: Das muss auch so bleiben wegen Sicherheit, z.B. auch Schulweg Bosseschule: „Schülerbringverkehr“ macht bereits im Einbahnstraßensystem genug Probleme!
- Konzept 2+ kann nur Auftakt für zukünftiges Verkehrskonzept sein. Ziel müsste es sein, den IV per Kfz zu reduzieren. Dazu braucht es Vorrang für Fahrrad und Fußgängerverkehr sowie ÖPNV > mehr Anreize für alternative Mobilitätsformen und mehr Sanktionen für Kfz-Verkehr
- Die Ellerstraße steht –ittags und nachmittags in der Sonne. Es gibt für Fußgänger:innen keine Möglichkeit im Schatten zu gehen oder zu rasten. (Dies gilt wahrscheinlich auch für Parallelstraßen).Mein Vorschlag: Parkplätze begrünen> Schatten und Sitzplätze schaffen.

- Begegnungszone (Siggi) konsequent weiterdenken und mit gesellschaftlicher und ökologischer Quartiersgestaltung verbinden > Entsiegelung vieler Flächen, mehr Begrünung, mehr Sitzgelegenheiten etc.
- Standorte für sichere Abstellmöglichkeiten (Dach, abschließbar) für Fahrräder, vor allem E-Bikes im öffentlichen Raum anbieten (zum Mieten für Menschen, die ihr Fahrrad aus dem Keller schleppen müssen)
- E-Bike-Parkhaus auf dem Schulhof der Gutenbergschule
- E-Bike/ Fahrradgaragen an der Gutenbergstraße/Melanchthonstraße evtl. Parkplatz Gutenbergstraße/Melanchthonstraße
- Quartiersparken auf dem Schulhof der Gutenbergschule?
- Parkplätze z.B. 3-Etagen Parkhaus neben Alm
- Rolandstraße soll Begegnungszone werden: 20 km/h
- Variante 2+: in welche Richtung dürfen Fahrräder fahren? Es muss ein vernünftiges Netz bestehen bleiben
- Variante 2+: mehr Sitzgelegenheiten für Menschen mit Gehbehinderung schaffen
- Die Fahrbahnmarkierung „Fahrradstraße“ auf der Rolandstraße fehlt
- Melanchthonstraße als Durchgangsstraße in eine Richtung? Wie wird die Belastung aussehen?
- Schlosshofstraße zw. Weststraße und Turmstraße: 2 Kindergärten (Kinder auf engen Bürgersteigen mit Fahrrädern); gehört das zur Bündelung des Durchgangsverkehrs? > Kinder brauchen dort eine Querungsmöglichkeit, da dort der Fahrradverkehr zugenommen hat.
- Einbahnstraßenverkehr (Siegfriedstraße) bitte nur mit verkehrsberuhigenden Maßnahmen umsetzen
- Durch Einbahnstraßenregelung wird sich der Durchgangsverkehr zur Stapenhorststraße verlagern.
- Geschwindigkeitsanzeigen aufstellen
- Rasen baulich unmöglich machen.
- Mehr Bäume pflanzen
- Situation für Fahrradfahrer:innen auf der Stapenhorststraße verbessern. An Verkehrsinseln wird man überholt, obwohl nicht genug Platz ist. Lieferverkehr parkt auf dem Radstreifen (hier wären Verkehrskontrollen während des Berufsverkehrs sinnvoll.)
- Dringend Tempo 30 in der Arndtstraße mit Kontrollen oder baulichen Maßnahmen. Ist zur Raserstrecke geworden.
- Mein Sohn (7) besucht die 2. Klasse der Stapenhorstschule. Ich hoffe, er wird irgendeine Maßnahme für seine Sicherheit auf der Großen-Kurfürstenstraße in seiner Schulzeit miterleben.

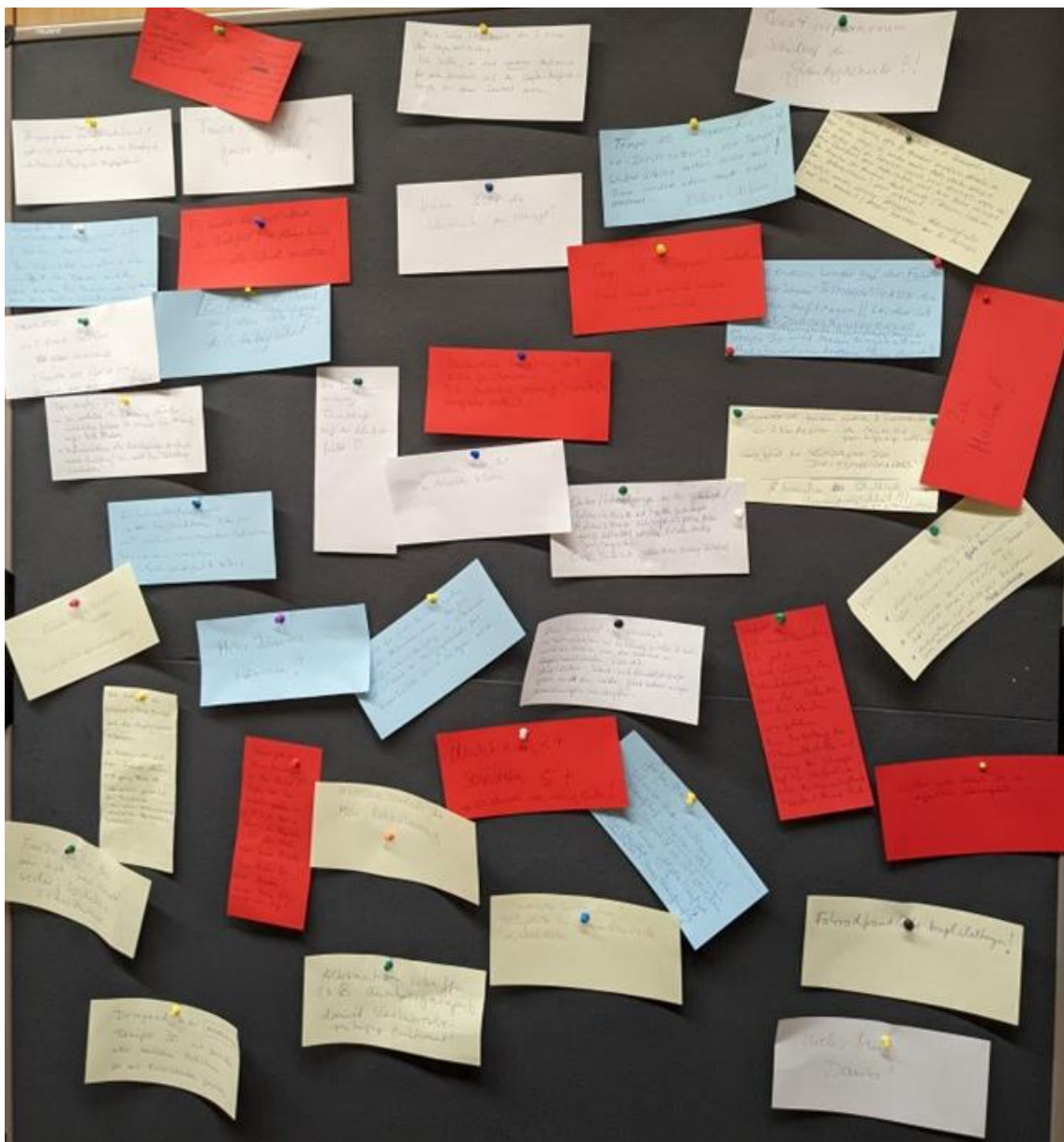
- Anmerkung zur Einbahnstraße Rolandstraße: Durch EBS-Regelung fallen für Anwohner zusätzliche Schleifen an, Wege werden länger, es werden andere Straßen stärker belastet. Der Verkehr auf der Rolandstraße würde nicht beruhigt, wegen der freien Durchfahrt ohne Gegenverkehr wird zum Rasen verleitet. Das Erreichen der Anwohner durch Fremde (Besucher, Lieferverkehr, Rettungsdienst) wird erschwert. Wesentlich bessere Lösung: Fahrradstraße (hat sich bewährt) andere Fahrzeuge nur für Anlieger frei.
- Wenn Humboldt- und Weststraße Einbahnstraßen in Richtung Werther Straße sind, wird der Verkehr von der Werther- zur Stapenhorststraße über die Lina-Oetker-Straße, Kantstraße und Humboldtstraße gehen und die beiden jetzt schon engen Kreuzungen verstopfen.
- Es herrscht Klimanotstand in Bielefeld und Klimakrise. > Alles schnell umsetzen
- Klimakrise bedenken! Parkplätze in Baumstandorte verwandeln
- Fahrradfreundliche Ampelschaltung
- Variante 2+ hat unsere Unterstützung! Bitte jedoch eine sichere Querung der Melanchthonstraße aus der Rolandstraße zu den Schulen ermöglichen.
- Stufenweise Einführung wird nicht funktionieren. M.E. muss eine sofortige Umsetzung der Variante 2+ erfolgen.
- Variante 2a machen!
- Wir brauchen eine Variante 3+/5+.
- Warum fehlt die Wertherstraße im Konzept?
- Top: Tempo 20; Fahrradstraßen (mit weißer Schrift und Symbolmarkierungen); Flop: Einbahnstraßen
- Zeitplan
- Mutige Entscheidungen!
- Danke!

Abbildung 2: Anmerkungen der Teilnehmenden zum Verkehrskonzept Bielefelder Westen



Quelle: Planersocietät

Abbildung 3: Weiter Anmerkungen der Stellwände



Quelle: Planersocietät