Anlage 5

Ergebnisse Dialogveranstaltung Campus – Innenstadt am 26. Juni 2024

Allgemeine Rückmeldungen zur Vorzugsvariante

Beim aktuellen Angebot an Radverkehrsanlagen auf der Strecke gab es sowohl die Ansicht, dass die bestehende Radverbindung ausreichend ist:

- *„Die Strecke ist doch schon gut so, was soll geändert werden?“*
- *„Bestand ist gut wie er ist!“*
- *„Ich fahre ständig mit dem Rad, weil i.d.R. an den Zielen kein Parkplatz zur Verfügung steht. Mit der augenblicklichen Fahrradfahrsituation von meinem Wohnort in die Stadt/Uni usw. bin ich sehr einverstanden!“*
- *“Jeder Fahrradfahrer sucht sich seinen eigenen kürzesten Weg. Den einen Weg zur Uni/HS gibt es nicht.“*

aber auch, dass es Verbesserungsbedarf gibt:

- *„Wenn man alle 4 Strecken ausbaut, bewegt man wirklich was“*
- *„Eine Umgestaltung als Fahrradstraße ist vordringlich – wir brauchen eine breite, saubere Strecke!“*
- *„Als Arbeitnehmer an der Uni ist eine bessere Anbindung mit dem Rad wünschenswert. Aus verschiedenen Gründen muss daher das Auto hier Privilegien abgeben.“*

Insbesondere die Breite der Radverkehrsanlagen wird dabei kontrovers diskutiert:

- *„Der Bielefelder Westen ist ein gewachsener Stadtteil mit engen Straßen. Warum kann nicht eine Minimal-Verbesserung stattfinden?*
- *„Bedarf für einen 2,50m breiten Radweg nicht vorhanden.“*

- *„Menschen kommen, wenn Infrastruktur gut ist! Ausreichende Breiten!“*
- *„Kurt-Schumacher, ob als Fahrradstraße oder nicht, braucht mehr Platz für Räder“*

Wichtiges Thema ist außerdem die aktuelle subjektive Sicherheit:

- *„Ich fahre fast jeden Tag mit dem Fahrrad zur Uni und jedes Mal gibt es mindestens eine Gefahrensituation wo ich übersehen werde“*
- *„Ich würde gern mehr Radfahren, habe aber Angst, weil mir die Autos zu nah kommen. Es gibt, glaube ich, viele Menschen, die darum dann doch wieder das Auto nehmen.“*

Ein Aspekt ist dabei die Trennung der unterschiedlichen Verkehrsmittel:

- *„Wie soll auf den ganzen Kreuzungen ein Radverkehrsfluss sichergestellt werden? Wird es eine bauliche Trennung von Auto-, Rad-, und Fußverkehr geben? Bitte die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden räumlich voneinander trennen, z.B. unterschiedliche Höhen um Konflikte zu vermeiden“*
- *„Radstreifen helfen unsicheren Radlern nicht → bauliche Trennung“*
- *„Entmischung Rad + Fuß“*
- *„Fahrradstraße mit Einbahnstraßenregelung stellt geeignete Führung dar, um die subjektive Sicherheit zu erhöhen (auch für Kinder) und die Fahrradnutzung zu erhöhen. Aktuell fehlt das Sicherheitsgefühl an der Kurt-Schumacher-Straße (insb. für Kinder).“*

Stimmen aus den Bezirken zum Abschnitt Schildesche/Dornberg

Für den Bereich Schildesche/Dornberg waren die Hauptthemen die Einbahnstraße auf der Kurt-Schumacher-Straße und die Führung durch den Grünzug.

Zur Ausgestaltung einer Fahrradstraße auf der Kurt-Schumacher-Straße gibt es Wünsche nach einer möglichst schnellen, komfortablen Route für den Radverkehr:

- *„Fahrradstraßen durchgängig mit Vorfahrt“*
- *„Derzeit gibt es 8 Ampeln von der Uni bis zur Oetker-Halle. Das ist zu viel für einen fließenden Radverkehr.“*
- *„Fahrradstraße muss durchgängig mit Vorfahrtsregelung für Radfahrende eingerichtet werden.“*
- *„Radfahrer müssen auf der Kurt-Schumacher an zu vielen Ampeln anhalten“*

Die meisten Bedenken gab es zur Thematik „Einbahnstraße für den Kfz-Verkehr“, dabei vor allem die Sorgen, um eine schlechtere Erreichbarkeit des Bültmannshofquartiers:

- *„Alte Menschen können oft kein Fahrrad fahren und sind aufs Auto angewiesen. Am Bültmannshof sind Ärzte“*
- *„Als Anwohner in der Graf-von-Galen-Straße ist eine beidseitige Erreichbarkeit über die Kurt-Schumacher-Straße wichtig. Stadtauswärts wäre bei einer Einbahnstraße ein großer, umweltunfreundlicher Umweg erforderlich“*
- *„Parkplatz Bültmannskrug bei Einbahnstraßenregelung aufgrund der Zufahrten nicht mehr nutzbar.“*

Außerdem wird die Verkehrsbelastung, vor allem der Knotenpunkte, thematisiert:

- *„Die Annahme, dass der Umweg über Werther- und Voltmannstr. genutzt würde ist mehr als naiv. Sie produzieren mit einer Einbahnstraße auf Kurt-Schumacher mehr Verkehr auf den Nord-Süd-Straßen im Westen (Melanchthonstr., Weststr., etc.). die von Stapenhorst zur Rolandstr./Schloßhofstr. führen.“*
- *„Knoten Voltmannstraße / Kurt-Schumacher-Straße sowie Wertherstraße / Voltmannstraße aktuell schon ausgelastet (Lärmemissionen); keine weiteren Aufnahmekapazitäten im Zuge einer Einbahnstraßenregelung“*
- *„Fahrradstraße & Einbahnstraße werden befürwortet; bei Vorhandensein vernünftiger Fahrradinfrastruktur kann ein Teil des Verkehrs direkt auf das Verkehrsmittel Rad „umgeleitet“ werden, sodass die MIV-Belastung nicht steigt“*

Die Führung durch den Grünzug wird kontrovers diskutiert:

- *„Grünzugvariante sollte intensiver geprüft werden“*
- *„Für die Schulkinder wäre eine Führung der Strecke durch den Grüngürtel wünschenswert. Sie ist für viel direkter und wird viel genutzt.“*
- *„Im Grünzug kann der Platz für einen Radweg leicht angeplant werden. Die schwierigen Kreuzungen bräuchten Vorfahrtsregeln.“*

- *„Grünzug nicht sicher als Fußgänger*in/als Kind“*
- *„Führung durch Grünzug wird mangels Sicherheitsgefühl bei Dunkelheit abgelehnt; Führung sicherer Radwege auf den Straßen.“*
- *„Als Frau würde ich im Dunkeln nicht mehr durch den Grünzug fahren wollen, das ist ein Angstraum, selbst wenn es gut beleuchtet wäre.“*

Stimmen aus dem Bezirk zum Abschnitt in Mitte

Für Mitte stehen die Themen „Parken“ und Geschwindigkeitsreduzierung im Mittelpunkt.

Insbesondere das Thema „Parken“ wird intensiv diskutiert:

- *„Parkplätze sollten zugunsten von Fahrrädern wegfallen, öffentlicher Raum gehört allen und das sollte so repräsentiert werden“*
- *„Anwohnerparkscheine sollten sehr teuer werden“*
- *„Wegfall von Parkplätzen auf Meinders- Roland- Arndt – und Wittekindstr. Ist nicht akzeptabel. Die Häuser sind z.T. über 100 Jahre alt, da hat noch niemand an Stellplätze auf den Grundstücken gedacht.“*

Es wird nach der Einrichtung von Quartiersgaragen gefragt, jedoch auch kontrovers diskutiert:

- *„Was ist mit den Quartiersgaragen?“*
- *„Warum wird auf dem Gelände der Liborikirche kein Parkhaus mit Anschluss von der Melanchthonstr. gebaut z.B. als Tiefgarage?“*
- *„Ich verstehe die aktuelle Diskussion nicht, es gibt doch ein riesiges Parkhaus und zwar am Bahnhof.“*
- *„Wo soll ich dann parken? Quartiersparkhäuser sind auch keine Lösung“*

Insbesondere für die Arndtstraße wird der Wunsch nach Geschwindigkeitsbegrenzung geäußert:

- *„Arndtstraße muss auf 30 km/h Geschwindigkeitsbegrenzung reduziert werden.“*
- *„Was bedeutet eine schnelle Fahrradstraße für die Arndt- und Rolandstraße? Autos fahren schneller zu Uhrzeiten wo dann mal keine Räder da sind, was wird dagegen getan?“*

Anregungen für die weitere Planung

Insbesondere die Kreuzungen Elsa-Brandström/Arndtstraße und Kurt-Schumacher/Voltmannstraße sollten aus Sicht der Teilnehmenden verbessert werden. Aus Sicht der Radfahrenden ist eine schnelle und einfache Route nötig, daher muss die Vorzugsvariante möglichst geradlinig bzw. kurz sein. Angesprochen werden folgende Maßnahmen zur Verkürzung der Route:

- Führung über das Libori-Gelände
- Brücken (beispielsweise nur für den Radverkehr) als Abkürzung zwischen Melanchthonstraße und Kurt-Schumacher-Straße
- Führung über die Stapenhorststraße

Im Kontext der Stapenhorststraße wurde auch die Einrichtung einer Einbahnstraße angesprochen:

- *„Wieso wird die Stapenhorst nicht zur Einbahnstraße für Fahrräder? Während der Bauarbeiten ging es ja auch einspurig. Da sind weniger Personen insgesamt gefahren“*
- *„Eine wirkliche Verbesserung wäre ein besserer Radweg an der Stapenhorst zum Beispiel durch eine Einbahnstraßenregelung“*

Thematisiert wurden außerdem die Verknüpfungen zur Fahrradstraße „Rohrteichstr/Ehlentruper Weg“ sowie zum Bahnhof.

Eine FAQ-Liste ist auf bielefeld.de/campus-innenstadt zu finden.