Info-Abend vom 11. März 2026
Stellwände – Hinweise und Anregungen inkl. Einordnung durch das Amt für Verkehr

Variante 1

- Tempo 30 ab 22:00 Uhr bereits jetzt
  ➔ Die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h liegen nicht vor.
- Haus-Nr. 107: Liefern/Laden dort sinnvoll
  ➔ Falls die Variante 1 zur Umsetzung gelangt, wird ein „Tausch“ des Lieferstellplatzes vor Haus-Nr. 101 mit dem Kfz-Stellplatz vor Haus-Nr. 107 im Rahmen der weiteren Planungen berücksichtigt.
- (nach Eröffnung) Kaufland/Lidl mehr Verkehr an Kreuzung Brunnenstraße/Webereistraße
  ➔ Es wird erwartet, dass die geplanten Ein-/Abbiegeverbote zu einer Reduzierung des Kfz-Verkehrs in der Webereistraße beitragen.
- Zu viele Parkplätze

Variante 2

- Modaler Filter Kreuzung August-Bebel-Straße/Webereistraße
  ➔ Die Herstellung eines Modalen Filters („Herausfiltern“ unerwünschter Verkehrsarten [i. d. R. Kfz-Durchgangsverkehr] aus bestimmten Bereichen, während erwünschte Verkehrsarten [i. d. R. Fußgänger, Radfahrer, Busse] weiterhin passieren können) ist hier aufgrund der nicht vorhandenen Wendemöglichkeit für den Kfz-Verkehr nicht sinnvoll.
- Piktogrammkette Radverkehr
  ➔ Radverkehr auf der Fahrbahn im Mischverkehr stellt grundsätzlich den Normalfall dar, auf den nicht besonders hingewiesen werden muss. Piktogrammketten sollen gem. Erlass des Landes NRW daher nur in Ausnahmefällen und nur dort, wo sie eine besonders zweckdienliche Wirkung entfalten, markiert werden. Dies ist hier nicht der Fall.
- Überholverbot von Fahrrädern
  ➔ Die Planungen sehen ausreichende Fahrbahnbreiten vor, bei denen der Radverkehr mit ausreichendem Sicherheitsabstand überholt werden kann. Die Anordnung eines Überholverbotes kommt daher nicht in Betracht.
- Parkbucht auch 1x auf der anderen Seite, weil DPD (in Höhe Haus-Nr. 107, Pyramiden-Import)
  ➔ Falls die Variante 2 zur Umsetzung gelangt, würde eine Ladezone zu Lasten des mittigen Grünstreifens berücksichtigt.
- Kurzzeitparken/Ladezone (in Höhe Haus-Nr. 88, Sozialberatung)
  ➔ Die Planung sieht bereits eine Ladezone in Höhe Haus-Nr. 90 vor.
- Bäume mit großer Krone -> viel Schatten, weniger Lärm
  ➔ Eine große Baumkrone wird sich im Laufe der Jahre entwickeln.

Variante 3

- Anlieferung Pyramiden-Import (Haus-Nr. 107) erforderlich
  ➔ Die Anlage einer Ladezone ist aufgrund der geplanten Mittelinsel nicht möglich. Eine Ladezone ist in Höhe Haus-Nr. 99 geplant.
- Schallschutz Stadtbahngleise (i. H. Carl-Schmidt-Straße)

➔ Maßnahmen zum Schallschutz wurden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Verlängerung der Stadtbahn bis zur Endhaltestelle „Dürkopp Tor 6“ geprüft. Weitergehende Maßnahmen sind nicht geplant.

- Brüderpfad: Verkehrsführung Bauzeit
  ➔ Eine tiefergehende Betrachtung der Verkehrsführungen während der Bauzeit erfolgt im Rahmen der Vorbereitung der Baumaßnahme.
- Oelmühlenstraße: Tempo 30 in Höhe Teutoburger Straße/Krankenhaus
  ➔ 660.24, Vorschlag: Die Anordnung von Tempo 30 wird in einem separaten Verfahren losgelöst von den Planungen zur August-Bebel-Straße geprüft.

<u>Kreuzung Viktoriastraße</u>

Variante A - Minikreisverkehr

- Eng an den Ecken
  ➔ Der Außendurchmesser des Kreisverkehrs (gemessen von den Fahrbahnrändern) liegt mit 15 m bereits im unteren Bereich der Empfehlungen des Regelwerkes für Verkehrsplanungen (hier: Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren, FGSV, 2006). Eine Verbreiterung der Gehwege zu Lasten der Größe des Außendurchmessers des Kreisverkehrs würde eine Verkleinerung der überfahrbaren Kreisinsel bedeuten und damit höhere Geschwindigkeiten bei der Durchfahrung begünstigen. Eine Verbreiterung der Gehweg ist somit nicht möglich.
- Kreisverkehr verschwenken
  ➔ Ein Verschwenk des Kreisverkehrs (in Richtung Gehwegfläche Technisches Rathaus) führt zu einem „spitzwinkligen“ Anbindung einzelner Fahrtrichtungen. Spitzwinklige Anbindungen können die Befahrbarkeit für größere Fahrtzeuge verschlechtern und in einigen Fahrbeziehungen überhöhte Geschwindigkeiten bei der Durchfahrung des Kreisverkehrs begünstigen. Ein Verschwenk ist somit nicht empfehlenswert.
- Bypass
  ➔ Die Anlage eines Bypasses erfolgt i. d. R. zur Erhöhung der Kapazität. Sie kann mit Sicherheits- und Komforteinbußen für den Fußverkehr einhergehen. Bei der vorhandenen Kfz-Verkehrsbelastung ist die Anlage eines Bypasses aus Kapazitätsgründen nicht erforderlich. Die Anlage eines Bypasses ist somit nicht empfehlenswert.
- Zebrastreifen näher heran
  ➔ Das Abrücken des Zebrastreifens von dem Rand des Kreisverkehrs erfolgt, damit „rechts“ abbiegende Kfz den nachfolgenden „geradeaus/linksabbiegenden“ Verkehr nicht behindern. Ein „Näherheranrücken“ ist somit nicht empfehlenswert.
- Geschwindigkeit reduzieren
- Ampelentfall positiv

Variante B – Mittelinseln, Unterbindung Linksabbiegen

➔ keine Anregungen

Variante C – Ampel, Verbot Linksabbiegen

- Große Umwege
  ➔ Wie in der Übersicht dargestellt, ergeben sich keine größeren Umwege. Alle Grundstücke und Zufahrten sind weiterhin über nahezu gleich lange Wege mit dem Kfz erreichbar.

- Falkstraße Erreichbarkeit (sicherstellen)
  ➔ Die Falkstraße ist aus Richtung Oelmühlenstraße kommend umwegfrei über die Nikolaus-Dürkopp-Straße und Turnerstraße erreichbar. Von der Viktoriastraße stadteinwärts und aus der August-Bebel-Straße in Fahrtrichtung Detmolder Straße ergeben sich keine Veränderungen gegenüber dem heutigen Zustand.
- LKW/Bus, Breiten beachten
  ➔ Die geplanten Breiten sind für eine Begegnung Bus/LKW unter der zulässigen Inanspruchnahme des Schutzstreifens ausreichend.
- Linksabbiegen verhindern? Regel beachten (wie soll das Linksabbiegen verhindert werden?)
  ➔ Es kann von der Einhaltung der Verkehrsregelungen nach einer gewissen „Eingewöhnungszeit“ ausgegangen werden. Ein Verbot des Linksabbiegens besteht bereits an der Kreuzung August-Bebel-Straße/Werner-Bockstraße. Überproportional viele Verkehrsverstöße sind dort nicht bekannt.

Info-Abend vom 11. März 2026
Dialogkarten – Fragen. Ideen. Anregungen.

