

Protokoll

Verkehrskonzept Bielefelder Westen

Quartiersspaziergänge Bielefelder Westen am 10.07.2019

Ort: Bielefeld

Datum: 10.07.2019

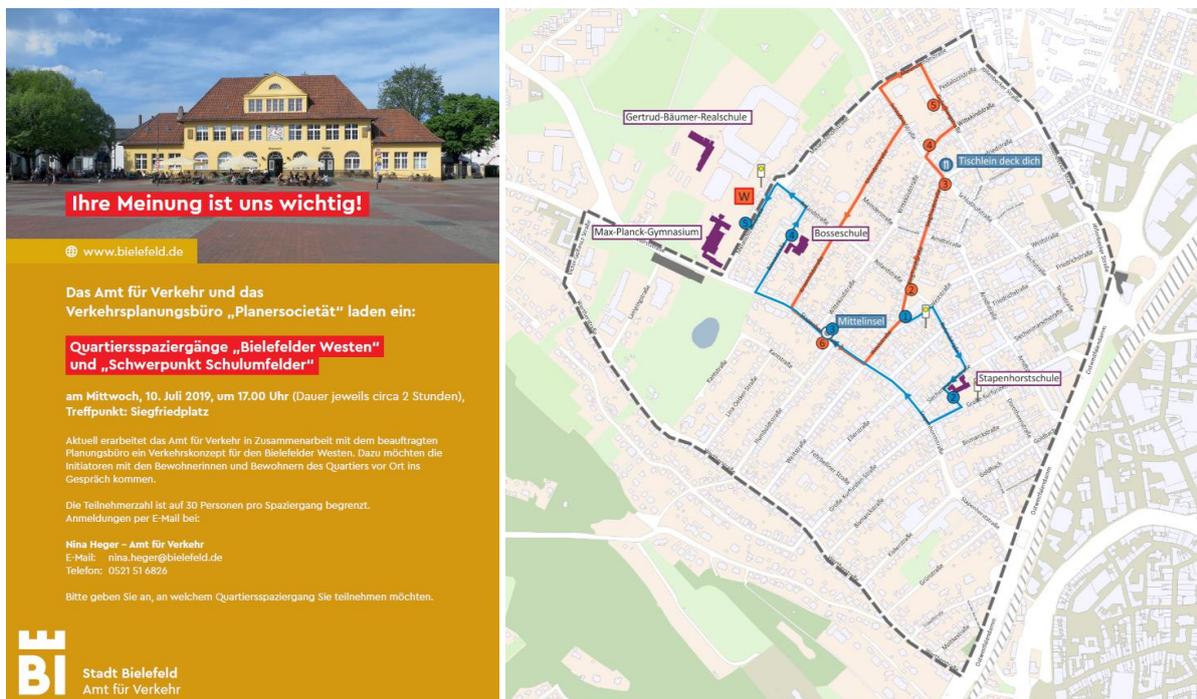
Uhrzeit: 17:00 – 19:00 Uhr

Anwesende: ca. 24 Personen

Protokoll: Julia Berendsen, Merve Dogar, Kevin Hillen, Lara Wohland (Planersocietät)

Quartiersspaziergänge im Bielefelder Westen

Am 10. Juli 2019 fanden die Quartiersspaziergänge für das von der Stadt Bielefeld beauftragte Verkehrskonzept im Bielefelder Westen statt. Die Inhalte der zwei zeitgleich durchgeführten Begehungen richtete sich einerseits an die Schulen im Bielefelder Westen und andererseits ging es um eine allgemeine Begehung, in der diverse verkehrsbezogene Aspekte („enge Straßen“, ruhender Kfz Verkehr, Radverkehr etc.) einbezogen wurden. Beide Begehungen begannen um 17:00 Uhr an dem gemeinsamen Treffpunkt auf dem Siegfriedplatz. Bei überwiegend sonnigem und trockenem Wetter kamen rund 25 Teilnehmende zusammen. Darunter waren größtenteils Anwohnende sowie Mitglieder aus der Bürgerinitiative „Rund um den Siggil“ und der Bezirksvertretung Mitte der Stadt Bielefeld. Zudem wurde die Planersocietät durch zwei Ansprechpartnerinnen der Stadt Bielefeld unterstützt.



Ihre Meinung ist uns wichtig!

www.bielefeld.de

Das Amt für Verkehr und das Verkehrsplanungsbüro „Planersocietät“ laden ein:

Quartiersspaziergänge „Bielefelder Westen“ und „Schwerpunkt Schulumfelder“

am Mittwoch, 10. Juli 2019, um 17.00 Uhr (Dauer jeweils circa 2 Stunden),
Treffpunkt: Siegfriedplatz

Aktuell erarbeitet das Amt für Verkehr in Zusammenarbeit mit dem beauftragten Planungsbüro ein Verkehrskonzept für den Bielefelder Westen. Dazu möchten die Initiatoren mit den Bewohnerinnen und Bewohnern des Quartiers vor Ort ins Gespräch kommen.

Die Teilnehmerzahl ist auf 30 Personen pro Spaziergang begrenzt.
Anmeldungen per E-Mail bei:

Nina Heger – Amt für Verkehr
E-Mail: nina.heger@bielefeld.de
Telefon: 0521 51 4626

Bitte geben Sie an, an welchem Quartiersspaziergang Sie teilnehmen möchten.

EBI Stadt Bielefeld
Amt für Verkehr

Die Veranstaltung wurde über folgende Wege beworben:

- Pressemitteilung seitens der Stadt Bielefeld
- Kurzmeldungen im Westfalen Blatt sowie in der Neuen Westfälischen
- Aushänge im Quartier
- Meldung auf dem Infoscreen in den *vamos*-Stadtbahnwagen der Linie 4

Beide Begehungen konzentrierten sich auf den Bereich zwischen der Stapenhorststraße und der Jöllenbecker Straße. Vor Ort wurden gemeinsam mit den Teilnehmenden auf Nachfrage Schlenker und Umwege eingebaut.

Ablauf der Veranstaltung

Kevin Hillen, aus dem beauftragten Verkehrsplanungsbüro Planersocietät, begrüßt alle Anwesenden und bedankt sich für die zahlreiche Teilnahme. Daraufhin erfolgt eine Projektdarstellung und Erläuterung zum Ablauf der Quartiersspaziergänge. Anschließend weist Herr Hillen auf die Unterstützung beider Ansprechpartnerinnen der Stadt Bielefeld hin und gibt Ihnen die Möglichkeit sich ebenfalls vorzustellen.

Abschließend wird darauf hingewiesen, dass die Begehung mit dem Schwerpunkt der Schulen von Lara Wohland von der Planersocietät geführt wird und die allgemeine Begehung von Kevin Hillen. Die Gruppe teilt sich annähernd in zwei gleichmäßige Gruppen auf, sodass jeweils eine Ansprechpartnerin der Stadt Bielefeld eine Gruppe begleitet. Frau Nina Heger begleitet den schulbezogenen Planungsspaziergang und Frau Barbara Choryan den allgemeinen Quartiersspaziergang. Beide Gruppen werden zudem von jeweils einer studentischen Hilfskraft der Planersocietät begleitet.



Quartiersspaziergang 1: Schulen im Bielefelder Westen

Im Folgenden wird der Quartiersspaziergang für die Schulen im Bielefelder Westen dokumentiert. Dieser beinhaltet sowohl die einzelnen Problemstellen entlang der Route als auch Anregungen und Lösungsansätze, basierend auf Äußerungen der Teilnehmenden. Die Gruppe besteht aus insgesamt neun Teilnehmenden, dessen Führung Lara Wohland übernimmt.

1. Standort: Siegfriedplatz

Die Begehung beginnt unmittelbar am Siegfriedplatz. Hier werden bereits erste Anliegen durch die Teilnehmenden geäußert. Zwei der Anwesenden, deren Kinder auf die nahegelegene Stapenhorstschule gehen, merken an, dass die umliegenden Schulwege für Kinder keine ausreichende Verkehrssicherheit bieten. Dies gilt sowohl für die Fußwege, da diese zu schmal und die Übergänge zugeparkt sind, als auch besonders für die (zum Teil nicht vorhandenen) Radwege. Ein Teilnehmer äußert, dass er seine Kinder keinesfalls ohne Begleitung mit dem Fahrrad zur Schule fahren lässt, da er die Verkehrssituation als „lebensbedrohlich“ einstuft. Zudem wird angemerkt, dass ein durchgehender Radweg mit baulicher Markierung entlang der gesamten Rolandstraße inklusive des Siegfriedplatzes notwendig sei, so dass Kinder und auch andere Radfahrende die Kreuzungsbereiche des Siegfriedplatzes sicherer passieren können. Als weiterer und wesentlicher Kritikpunkt lässt sich an dieser Stelle auch das Fehlen von Querungsanlagen benennen. Allgemein wird die Vorfahrtsituation an den Knotenpunkten als verwirrend und problematisch empfunden. Dadurch entsteht hier der Wunsch nach neuen Verkehrszeichen und einer farbigen Markierung auf der Straße, die auf besondere Vorsicht in diesem Bereich aufmerksam machen soll.

2. Standort: Kreuzung Rolandstraße/Friedrichstraße

An dieser Stelle findet von nahezu allen Teilnehmenden eine kritische Bewertung der Verkehrssicherheit statt. Es wird geäußert, dass die vorhandenen Grenzmarkierungen an der Kreuzung oftmals durch das Parken oder Halten von Fahrzeugen missachtet werden. Dies passiert vorwiegend in der Abendzeit bzw. über Nacht, so dass die Fahrzeuge im morgendlichen Schulverkehr zu einer Verschlechterung der Sichtverhältnisse, insbesondere in Hinblick auf querende Kinder, beitragen. Hierzu bringt ein Anwohner als Lösungsansatz eine Umgestaltung der Kreuzung durch die Anordnung von Fußgängerüberwegen in die Diskussion ein. Eine andere Möglichkeit wird aber auch darin gesehen, den Gehweg weiter vorzuziehen, so dass den Kfz die Möglichkeit genommen wird, ihr Fahrzeug dort abzustellen. Des Weiteren wird vorgeschlagen dort Poller zu installieren oder auch die Grenzmarkierung zu erweitern. Zusätzlich äußert sich ein Anwohner mit dem Anliegen, dass auf der Rolandstraße Radfahrende aufgrund des Durchgangsverkehrs häufig eingeengt werden. Es wird der Vorschlag geäußert, die Rolandstraße in eine Einbahnstraße, für den Radverkehr in beide Richtungen frei, umzugestalten.

3. Standort: Stapenhorstschule

Eingang Stapenhorstschule/ Siechenmarschstraße

Auf der Siechenmarschstraße diskutieren die Teilnehmenden über die „unechte“ Einbahnstraße. Es wird angeregt, dass hier aufgrund der Wendemöglichkeit eine unsichere Verkehrssituation entstehen könnte, da die Verkehrsregelung nicht eindeutig erkennbar ist. Dies wird allerdings nicht als besonders gefährliche Situation eingeschätzt, da das Wenden ohnehin größtenteils nur von den wissenden bzw. ortskundigen Anwohnenden vollzogen wird.

Bemängelt werden die fehlenden Radwege und geeignete, sichere Radabstellanlagen für die mit dem Rad zur Schule fahrenden Kinder. Zudem wird das Fehlen von geeigneten Querungsanlagen betont. Der durch eine farbliche Markierung sowie eine Aufpflasterung geschaffene Überquerungsbereich wird als zu groß und zu breit eingestuft. Genau in dieser Zone, in der die Kinder in der Regel die Straße überqueren sollen, wird oftmals gehalten oder geparkt. An dieser Stelle wird der Vorschlag gemacht, dass insgesamt ein kleinerer Abschnitt gewählt wird, um die Kinder komprimiert an einer Stelle über die Straße zu leiten. Des Weiteren ist eine Verengung des Straßenquerschnitts gewünscht, so dass in diesem Bereich nicht weiterhin geparkt und auch nicht gehalten wird. Ein Vorziehen der Gehwege ist erwünscht. Auch hier könnten Aufpflasterungen („Berliner Kissen“) die Geschwindigkeit der Kfz reduzieren.



Eingang Stapenhorstschule/ Große-Kurfürsten-Straße

Frau Wohland weist auf die vor kurzem entfernte Elternhaltestelle am Siegfriedplatz hin und fragt die Anwesenden, wie die allgemeine Parksituation bis zur Aufhebung dieser empfunden wurde. Diese erläutern, dass die Elternhaltestelle oftmals durch andere Fahrzeuge zugestellt und zusätzlich von mehreren Eltern missachtet wurde. Ein Teilnehmer erläutert, dass er nach morgendlichen Beobachtungen nahezu täglich eine durch Parken besetzte Elternhaltestelle vorgefunden habe. Nach dem Empfinden der Allgemeinheit wurde die Elternhaltestelle am Siegfriedplatz nicht als solche genutzt. Die Elternhaltestelle unmittelbar vor der Stapenhorstschule wird hingegen als positiv bewertet und nach Aussage der Teilnehmenden größtenteils auch als solche genutzt. Diese soll daher auf jeden Fall bestehen bleiben, allerdings sollten vermehrt Kontrollen durchgeführt werden. Zusätzlich könnte auch eine weitere Elternhaltestelle entlang der Stapenhorststraße, ca. 300 m von der Schule entfernt, eingerichtet werden um den Bring- und Abholverkehr direkt vor der Schule zu reduzieren. Auch die Parksituation in den Morgenstunden wird stark bemängelt, da der Parkdruck zu hoch sei und es keine Alternativen für das Halten der Eltern gäbe. Gänzlich lasse sich der Verkehr durch die Eltern nicht abschaffen.

4. Standort: Kreuzung Große-Kurfürsten-Straße/ Stapenhorststraße

An dieser Stelle wird auf Wunsch der Teilnehmenden ein Zwischenstopp eingelegt. Ein Teilnehmer bemängelt die Grünphasen der Lichtsignalanlagen (LSA) für Zufußgehende entlang der Stapenhorststraße. Es entstehen sehr lange Wartezeiten. Das ist besonders auffallend an der LSA am Krankenhaus sowie an der Kreuzung Stapenhorststraße/ Weststraße. Es wird eine Anpassung der Ampelschaltung für den Fußverkehr gewünscht, da gerade die LSA am Krankenhaus auch als Überquerungsstelle des Schulweges genutzt wird. Es kommen des Weiteren kritische Anmerkungen zur LSA an der Weststraße hinzu. Dort ist der Sichtbereich der Zufußgehenden unübersichtlich, so dass diese oftmals vom einbiegenden Kfz-Verkehr übersehen werden. Darüber hinaus wird auf die Unterführung am Ostwestfalendamm hingewiesen. Dort seien Radfahrende mit sehr hohen Geschwindigkeiten unterwegs. Dies kann besonders in dem Bereich des Zweirichtungsradweges zu gefährlichen Situationen führen. Außerdem wird angemerkt, dass auf der Stapenhorststraße die Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h nicht eingehalten und der Radfahrstreifen oftmals überfahren wird. In Bezug auf das Problem der Geschwindigkeitsüberschreitung wird die Idee einer Geschwindigkeitsminderung von 30 km/h auf 20 km/h diskutiert. Außerdem sollen dort Geschwindigkeitsmessungen vorgenommen und Überschreitungen stärker verfolgt werden. Im Laufe der Diskussion werden die geringen Radwegbreiten insbesondere in Verbindung durch die Geschwindigkeitsmissachtung des Kfz-Verkehrs, als weitere Gefahrenquelle genannt. Die Radwege sind so schmal, dass das Radfahren auf der Stapenhorststraße ohnehin als unangenehm empfunden wird. Durch das Überfahren des Radfahrstreifens und zusätzlich parkenden Autos im Seitenraum, wird das fehlende Sicherheitsempfinden zusätzlich verschärft. Daher werden breitere Radfahrstreifen auf der Stapenhorststraße gefordert.

5. Standort: Kreuzung Weststraße/ Stapenhorststraße

An der Kreuzung Weststraße/ Stapenhorststraße wird angemerkt, dass der rot markierte Radfahrstreifen entlang der Stapenhorststraße in der Weststraße weitergeführt werden könnte. Bei der Begehung der Stapenhorststraße wird die Radführung an der Bushaltestelle „Weststraße“ thematisiert. Die Teilnehmenden kritisieren den unübersichtlichen Wechsel des Radfahrstreifens auf den Gehweg. Um eine bessere Orientierung für Radfahrende zu schaffen, wünschen sich die Anwesenden, eine Neugestaltung der Bushaltestelle in Verbindung mit Beschilderungsmaßnahmen und überschaubaren optischen Elementen. Zudem wird angemerkt, dass Personen, die die Mittelinseln auf der Stapenhorststraße zum Überqueren nutzen, oftmals erst spät oder gar nicht wahrgenommen werden. Die Teilnehmenden fordern, die vorhandenen Bäume auf den Verkehrsinseln zu entfernen und eventuell auch eine bessere Beleuchtung oder Beschilderung anzubringen.



6. Standort: Kreuzung Rolandstraße/ Wittekindstraße

Frau Wohland stellt an dieser Stelle die Frage, ob die Fahrradstraße als solche wahrgenommen wird und ob die Teilnehmenden das Gefühl haben, dass die verschiedenen Verkehrsregeln auf einer Fahrradstraße allumfänglich bekannt seien. Die Teilnehmenden sind der Meinung, dass Personen, die am Verkehr teilnehmen, auch die Verkehrsregeln auf einer Fahrradstraße beherrschen müssten. Sie merken dennoch an, dass das oftmals nicht der Fall ist, da dieses Wissen „früher“ nicht in der Fahrschule gelehrt wurde. Es sollte zukünftig darauf Wert gelegt werden, auch das Thema Fahrradstraßen und allgemein die Rücksicht auf Radfahrende, in die Verkehrserziehung einzubeziehen.

Die Teilnehmenden weisen auch auf die Kreuzungsbereiche der Fahrradstraßen hin und sehen das „ständige“ Anhalten, also die grundsätzliche „Rechts-vor-links“-Regelung, als Störfaktor für ein fließendes Vorankommen mit dem Fahrrad an. Als Lösung für diese Problematik wünschen sich die Teilnehmenden, dass die Rolandstraße mittels Beschilderung zu einer durchgehenden Vorfahrtsstraße umfunktioniert wird. Zudem könnten die Kreuzungsbereiche mit einer Aufpflasterung („Berliner Kissen“) ausgestattet werden, welche eine Geschwindigkeitsdämpfung hervorrufen. Insgesamt soll die Idee einer Fahrradstraße sichtbarer und attraktiver gestaltet werden. Da die Rolandstraße eine wesentliche Schulverbindung darstellt, sowohl zu Fuß als auch mit dem Fahrrad, könnte sich die Verkehrssicherheit auch verbessern indem die Rolandstraße lediglich für den Anliegerverkehr und den Radverkehr in beide Richtungen freigegeben wird.

Einen weiteren Diskussionspunkt stellt das Parken auf der Fahrbahn auf der Rolandstraße dar. Es wird nicht eindeutig als störend bewertet, da sich alle Teilnehmenden über die Notwendigkeit des Parkangebotes bezüglich des zu hohen Parkdrucks bewusst sind, allerdings entsteht durch das einseitige Parken eine Fahrbahnverengung, wodurch Radfahrende häufig dem entgegenkommenden Verkehr ausweichen müssen. Dies trifft vor allem dann zu, wenn sich zwei Kraftfahrzeuge begegnen. Auch hier wird der Vorschlag geäußert, die Rolandstraße in eine Einbahnstraße umzugestalten: Dann kann zusätzlich der Gehweg vergrößert und das halbseitige Parken auf dem Gehweg abgeschafft werden.



7. Standort: (Melanchthonstraße) Max-Planck-Gymnasium/ Gertrud-Bäumer-Realschule

Am letzten Standort des Quartiersspaziergangs wird direkt das Problem des hohen Durchgangsverkehrs auf der Melanchthonstraße zur Diskussion gebracht. Einige der Anwesenden vertreten die Meinung, dass in der Melanchthonstraße eine sehr geringe Verkehrssicherheit für Kinder bestehe und dass in diesem Bereich die Anordnung einer Einbahnstraße dringend notwendig sei. Es wird im Gegensatz dazu ebenfalls angemerkt, dass diese Maßnahme eine Verlagerung des Kfz-Verkehrs in die umliegenden Straßen herbeiführen könnte und in dem Zusammenhang eventuell keine optimale Lösung darstelle. Als weiterer Kritikpunkt wird das Fehlen eines Elternparkplatzes angeführt. Die Grünfläche an der Einmündung der Melanchthonstraße in Richtung der Gertrud-Bäumer-Realschule wird oftmals von Eltern als Haltefläche/Wartefläche genutzt. Dies mache sich insbesondere in der morgigen Spitzzeit stark bemerkbar, aber auch am Nachmittag warten dort Eltern auf ihre Kinder. Daher wird dort das Einrichten einer Elternhaltestelle gefordert. Eine weitere Möglichkeit, um das Parken in der Melanchthonstraße und zusätzlich im gesamten Quartier zu entschärfen, stellt die Erhöhung der Parkgebühren sowie die Reduzierung der Anwohnerparkausweise auf einen Ausweis pro Haushalt plus einen Besucherausweis pro Haushalt dar. Auch hier könnten die Kosten erhöht werden. Ein weiterer Vorschlag für die Melanchthonstraße ist der Ausbau zu einem zweispurigen und auffällig markierten Radweg. Dieser soll anschließend in der Rolandstraße fortgeführt werden und bis in die Innenstadt führen, so dass eine durchgehende Radverbindung durch das Quartier bis in die Bielefelder Mitte führt. Dies soll zur Verkehrssicherheit der Kinder, welche mit dem Fahrrad zur Schule fahren, beitragen. Letztlich vertreten alle Teilnehmenden die Meinung, dass die Kinder viel öfter das Fahrrad als Verkehrsmittel nutzen sollen. Zum einen um die Selbständigkeit der Kinder zu fördern und zum anderen auch aus gesundheitlichen Gründen. Weiterhin herrscht Konsens über die Erhöhung der Sicherheit auf Schulwegen.

Quartiersspaziergang 2: Allgemeiner Spaziergang

Folgend wird der zweite Quartiersspaziergang dokumentiert. Inhalt sind sowohl die einzelnen Problemstellen und die jeweiligen Anregungen der Bürgerinnen und Bürger, als auch entsprechende Lösungsansätze. Die Gruppe besteht aus insgesamt 13 Teilnehmenden, deren Moderation Kevin Hillen von der Planersocietät übernimmt.

1. Standort: Siegfriedplatz – Weststraße/ Arndtstraße

Die Begehung beginnt am allgemeinen Treffpunkt am Siegfriedplatz. Hier werden nach der Begrüßung durch Kevin Hillen bereits erste Äußerungen seitens der Bürgerinnen und Bürger getätigt. Es wird angeregt, dass die vorbereitete Route durch eine zusätzliche Begehung der „Weststraße“ erweitert wird, da aktuell auf Höhe der Abfahrt des Ostwestfalendamms, bedingt durch Umbauten auf der Weststraße, viel Verkehr ins Quartier geleitet wird. Herr Hillen nimmt den Vorschlag des Anwohners an, somit bewegt sich die Gruppe in Richtung Jöllenbecker Straße. Auf dem Weg dorthin berichtet ein Anwohner über die Problematik bezüglich des Anwohnerparkens im Quartier. Am Standort Weststraße/Ecke Arndtstraße angekommen, gibt es seitens der Teilnehmenden Kritik an der kürzlich durchgeführten Umbaumaßnahme, welche den Neubau eines taktilen Leitsystems sowie einer Bordsteinerhöhung auf circa drei Zentimeter beinhaltet. Gerade diese Bordsteinerhöhung sorge, laut den Einwänden mehrerer der Anwesenden, für eine Konfliktsituation. Durch den Umbau werde eine unklare Verkehrssituation geschaffen, so ein Bürger. Die Bordsteinerhöhung erschwere das ohnehin schon gefährliche Rechtsabbiegen von Radfahrenden. Zudem nehmen Radfahrende häufig den *Schwung* beim Abbiegen mit und kollidieren mit dem Bereich, der eigentlich den Zufußgehenden Schutz bieten soll. Darüber hinaus thematisieren die Anwohnenden, die aus ihrer Sicht, zu hohe Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h sowie die fehlenden Geschwindigkeitskontrollen auf der Arndtstraße. „Dies ermöglicht den Rasern freie Fahrt.“, so eine Bürgerin.

Einen weiteren wichtigen Punkt stellen die fehlenden Querungsmöglichkeiten auf der Arndtstraße dar. Da sich im unmittelbaren Umfeld mehrere Schulen - unter anderem auch eine Grundschule - befinden und die Verkehrsstärke auf der Arndtstraße hoch ist, sei es für die Schulkinder häufig unsicher zur Schule zu gelangen. Zudem wird konstatiert, dass die Gehwege im Quartier nicht nur punktuell, sondern sehr häufig zu schmal sind.

2. Standort: Weststraße/ Teichstraße

Am Standort Weststraße/ Teichstraße/ Schloßhofstraße merken die Bürgerinnen und Bürger die hohe Anzahl an durchfahrenden Fahrzeugen an. Es handele sich hierbei um den Hauptverkehrsstrom von der Jöllenbecker Straße. Auf der Weststraße selbst herrscht eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, jedoch fehle am Anfang der Weststraße ein Schild, das explizit bzw. ausreichend darauf hinweise, wodurch die Fahrzeuge häufig mit erhöhter Geschwindigkeit durch das Quartier fahren. Eine Anwohnerin stellt die Frage, warum keine farbliche Hervorhebung zum besseren Schutz auf der Fahrbahndecke angebracht würde. Darauf entgegnet Herr Hillen und Frau Choryan von der Stadt

Bielefeld, dass dies nicht StVO-konform sei und dies nur aufgrund des Wiedererkennungswertes im Straßenbild flächendeckend bzw. stadtwert erfolgen müsse bzw. könne.

Ein weiterer Diskussionspunkt besteht in der hohen Frequentierung von Zufußgehenden, gerade bei Großereignissen wie Heimspielen des DSC Arminia Bielefeld, die mit dem hohen Anteil an Fahrzeugen (Besuchende des Stadions & Bewohnende) kollidieren. Herr Hillen subsummiert, dass sich an diesem Punkt die Probleme überlagern. Er führt an, dass bereits Zählungen durchgeführt wurden, die eine hohe Verkehrsstärke ergeben haben und dass somit das Problem bereits identifiziert wurde – jedoch im Rahmen des Konzeptes vorrangig bezogen auf starke Verkehrsströme wegen der Bring- und Abholphasen an den Schulen (mit zeitgleichen Fahrten von Berufstätigen).



3. Standort: Schloßhofstraße/ Turmstraße

An der dritten Station wurde das Problem der zu schmalen Gehwege als Kernthema aufgegriffen. Wie auf dem Foto zu erkennen, trifft dies nicht nur auf die Gehwege, sondern auch auf die Fahrradwege des Quartiers zu. Ein Bürger bezeichnet die Situation der Radfahrenden im Bielefelder Westen als „Flickenteppich“.

Darüber hinaus werden auch an diesem Standort die fehlenden Querungsmöglichkeiten für Schulkinder diskutiert. Herr Hillen verweist daraufhin auf die jeweiligen Schulwegepläne der Schulen, welche diesen Bereich – ebenso wie zahlreiche weitere – als Schulweg ausweisen.



4. Standort: Kreuzung Siegfriedstraße/ Schloßhofstraße

Am vierten Standort des Quartiersspaziergangs wird erneut die Problematik der zu schmalen Geh- und Fahrradwege deutlich. Anwohnende berichten über Probleme zwischen mobilitätseingeschränkten Personen mit Rollatoren und Radfahrenden auf derselben Gehwegseite. Radfahrende müssten aufgrund des geringen Platzes dann häufig auf die Straße ausweichen. Das wiederum kann zu einer Gefahrensituation mit dem MIV und darüber hinaus zu Verzögerungen im Verkehrsfluss führen. Nicht selten entsteht laut einiger Teilnehmenden ein aggressives Gegeneinander zwischen Pkw- und Radfahrenden. Die Teilnehmenden sind sich zu größtenteils einig, dass eine Radführung bei entsprechender Markierung auf der Fahrbahn die beste Lösung wäre, da dadurch auch automatisch der fließende Pkw-Verkehr verlangsamt wird.



5. Standort: Gutenbergstraße/ Pestalozzistraße

Herr Hillen führt an, dass dieser Standort aufgrund seiner problematischen Lage bezüglich des ruhenden Verkehrs ausgewählt wurde. Die vorhandenen Kapazitäten werden durch die Bewohnenden (plus eventueller Besuchenden) sowie Schülern und Schülerinnen des Abendgymnasiums in unmittelbarer Nähe nachgefragt, was insbesondere in den Stunden nach *Feierabend* zu einem sehr hohen Parkdruck führt. Die Diskussion dreht sich darum, wie verhindert werden kann, dass Besucher

und Besucherinnen der Bielefelder Innenstadt das Quartier als nahegelegenen kostengünstigen Parkraum nutzen. Gerade für diese Personengruppe fordere sie verstärkte Park+Ride Möglichkeiten, so beispielsweise an der Universität. Die Anbindung zur Innenstadt von dort, durch die Stadtbahnlinie 4, sei hervorragend. Hier sei jedoch auch der ÖPNV gefragt, attraktive Tickets anzubieten, die von autofahrenden City-Besuchern und -Besucherinnen als wirkliche Alternative wahrgenommen werden. Der hohe Parkbedarf und gleichzeitige Parkdruck fordern laut eines Bewohners mehr restriktive Maßnahmen seitens der Stadtverwaltung. Herr Hillen stellt daraufhin die Frage, ob nur ein restriktives Vorgehen an dieser Stelle richtig sei, da das Quartier jetzt schon mit restriktiven Maßnahmen an seine Kapazitätsgrenze stoßen würde. Er fragt die Anwohnenden, ob ihnen Maßnahmen zur Reduktion, der im gut erschlossenen Quartier vorhandenen Pkw einfallen würden. Die Ideen sind unter anderem eine Optimierung des Busverkehrs im Quartier, eine Senkung der Kosten des ÖPNV sowie eine Optimierung der bestehenden Radinfrastruktur.



6. Standort: Melanchthonstraße

Ein Teil der Melanchthonstraße ist derzeit durch eine Baustelle gekennzeichnet. Die Straße ist aufgrund des Schulverkehrs Gegenstand des anderen Spaziergangs, dennoch wird die besondere Situation (Überlagerung von Durchgangsverkehr mit Quell- und Zielverkehr am Vor- und Nachmittag) thematisiert und besprochen. Zur Verringerung der immensen Anzahl der Elternhol- und Bringverkehre, berichtet eine Anwohnerin von einem guten Beispiel aus dem Kreis Gütersloh. Dort wurde ein Belohnungssystem für Schulkinder implementiert, dass eine Belohnung vorsieht, wenn die Kinder nicht mit dem Auto zur Schule gebracht werden. So entstehe unter den Klassen eine Art Wettbewerb.

7. Standort: Stapenhorststraße

Herr Hillen fragt die Teilnehmenden nach ihrem Empfinden, bei alltäglichem Befahren der Stapenhorststraße mit dem Fahrrad. Einige der Anwesenden berichten, dass sie die Radinfrastruktur eher eingeschüchtert nutzen. Andere merken an, dass sie diese Straße gar nicht mehr mit dem Fahrrad befahren, weil es ihnen zu gefährlich ist. Daraufhin fragt ein Bürger, warum sich das Problem in den letzten Jahren derart verschärft hat. Herr Hillen entgegnet, dass nicht nur die Stadt insgesamt Wachstum zu verzeichnen hat, sondern vor allem die Universität. Somit besitze die Stapenhorststraße eine wichtige Verbindungsfunktion als *das* Nadelöhr in den Westen. Anschließend werden folgende Lösungsmöglichkeiten diskutiert: eine an den Radfahrenden orientierte Ampelschaltung, Grüne Welle bei Tempo 30, Angebot von Mobilitätsalternativen, Erhöhung der ÖPNV-Taktung, deutliche Erhöhung der Anzahl der Radabstellanlagen sowie eine Verbesserung der Öffentlichkeitsarbeit. Die Teilnehmenden berichten darüber hinaus von extrem hohen Wartezeiten an den Ampeln für Zufußgehende.

Generell herrschte ein gutes Klima während der beiden Spaziergänge. Das Thema Verkehr und Sicherheit ist stets emotional, insbesondere wenn Diskussionen von den Bewohnenden eines Quartiers geführt werden. Mehrfach gelobt wurde die Stadtverwaltung Bielefeld, für ihr gesamthaftes Konzept, sich um den Bielefelder Westen zu kümmern und somit Problemlagen und Herausforderungen nicht nur isoliert zu betrachten.

Im Herbst 2019 soll es eine weitere öffentliche Veranstaltung geben, bei der erste Ideen für den Bielefelder Westen vorgestellt werden.