



Amt für Mobilität und Tiefbau

14.04.2022

Ihr/e Ansprechpartner/in:

Herr Bentler

Telefon: 492-6504

Bentler@stadt-muenster.de

Öffentliche **Beschluss**vorlage

Betrifft

Dialogverfahren Wolbecker Straße - Ergebnisse und weiteres Verfahren

Beratungsfolge

03.05.2022	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Anhörung
05.05.2022	Betriebsausschuss Münster Marketing	Anhörung
11.05.2022	Ausschuss für Verkehr und Mobilität	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

1. Die Ergebnisse des Dialogverfahrens sowie die diesbezügliche Dokumentation und Rahmenplanung werden als Grundlage für das weitere Verfahren zur Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die Ergebnisse des bisherigen Verfahrens in einem dreistufigen Verfahren, unterschieden nach
 - 2.1 Ad-hoc-Maßnahmen,
 - 2.2 Zwischenlösungen sowie
 - 2.3 Entwurfs- und Ausführungsplanungenzur dauerhaften Umgestaltung des gesamten Bereichs zwischen Hansaring und Servatiiplatz unter Berücksichtigung angemessener Beteiligungsformate zur weiteren Beschlussfassung auszuarbeiten.
3. Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Verwaltung kurzfristig eine öffentliche Vor-Ort-Werkstatt plant. Hierbei werden die wesentlichen Ergebnisse des Dialogverfahrens vorgestellt sowie auf Grundlage des Rahmenplans mögliche erste „Ad-hoc-Maßnahmen“ zur Diskussion gestellt

II. Finanzielle Auswirkungen:

Aus den genannten Beschlusspunkten ergeben sich keine unmittelbaren finanziellen Auswirkungen.

Begründung:

Mit Beschluss der Vorlagen V/0062/2020 „Stadtverträgliche Mobilität: Moderiertes Dialogverfahren zur Neuaufteilung des Verkehrsraums an der Wolbecker Straße“ sowie V/1081/2020/1 „Stadtverträgliche Mobilität: Moderiertes Dialogverfahren zur Neugestaltung des Straßenraums an der Wolbecker Straße zwischen Servatiiplatz und Hansaring – Verhandlungsvergabe“ wurde die Verwaltung beauftragt, eine entsprechende Ausschreibung in die Wege zu leiten. Im Rahmen einer Verhandlungsvergabe wurde die Bietergemeinschaft Urban Catalyst (Berlin) und SHP Ingenieure (Hannover) unter Beteiligung von modulatorbeat (Münster) mit der Konzeptionierung und Durchführung des Dialogverfahrens beauftragt. Das Dialogverfahren wurde Herbst vergangenen Jahres durchgeführt. Zentrales Element war dabei ein Reallabor auf der Wolbecker Straße, das vom 17.09.2021 – 26.09.2021 stattgefunden hat.

Nun liegt der Abschlussbericht „Dokumentation Dialogverfahren Wolbecker Straße“ ergänzt um einen Rahmenplan vor. Der Abschlussbericht, der über den Sitzungsdienst digital abgerufen werden kann, gibt einen Überblick zum durchgeführten Verfahren, den wesentlichen Ergebnissen und gleichzeitig einen Ausblick auf die nun folgenden Schritte. In dem Abschlussbericht werden

- das Dialogverfahren – insbesondere das im Rahmen des Verfahrens durchgeführte Reallabor – umfassend dokumentiert,
- die dabei erzielten Ergebnisse festgehalten und hinsichtlich ihrer Bedeutung für das weitere Verfahren eingeordnet,
- Leitlinien für die weitere Planung und die Einbeziehung von Anliegenden entwickelt,
- weiterführende Schritte in einem strategischen Rahmenplan planerisch dargestellt sowie
- gutachterliche Handlungsempfehlungen für das weitere Verfahren skizziert.

Die Ergebnisse aus der stadträumlichen und verkehrlichen Analyse, aus dem Reallabor sowie deren Übertragung in einen Rahmenplan bilden die Grundlage für die Handlungsempfehlungen durch die bearbeitenden Büros. Diese gliedern sich in gutachterliche Empfehlungen für die weiteren Verfahrensschritte sowie für das weitere planerische Vorgehen mit konkreten, sofort umsetzbaren Maßnahmen ab dem Jahr 2022.

Die Ergebnisse des Reallabors einschließlich Rahmenplan sollen im Rahmen einer öffentlichen Werkstatt im Quartier an der Wolbecker Straße präsentiert und besprochen werden. Dieses wird voraussichtlich Ende Mai / Anfang Juni 2022 geschehen. Im Rahmen der öffentlichen Werkstatt sollen die weiteren Verfahrensschritte vorgestellt und erste Ad-hoc-Maßnahmen erörtert sowie Empfehlungen erarbeitet werden. Diese sollen nach Prüfung sowie ggf. erforderlicher Beschlussfassung möglichst beginnend im Herbst umgesetzt werden.

Ausgangslage

Die Wolbecker Straße ist in im Abschnitt zwischen Servatiiplatz und Hansaring ein multifunktionaler, hoch verdichteter Stadtraum mit rd. 10.000 Kfz/Tag, einem hohen Anteil an Durchgangsverkehr und ca. 9.000 Radfahrer:innen/Tag. Hier treffen vielfältige Interessen und Bedürfnisse in Hinblick auf Lebensraum, Aufenthaltsraum, Arbeitsraum und Teilhabe an der Mobilität zusammenkommen. Entsprechend unterschiedlich sind die Blickwinkel, die gewählten Verkehrsmittel und das Verhalten im Verkehr. Im Alltag nutzen Menschen die Wolbecker Straße häufig mit dem Fahrrad oder zu Fuß. Kurze Wege zum Einkaufen oder zur Schule werden zu Fuß oder mit dem Fahrrad erledigt. Als Bestandteil des Hauptverkehrsstraßennetzes hat der Abschnitt gleichzeitig überörtliche Bedeutung, denn die Wolbecker Straße ist eine wichtige radiale Verbindung zwischen Umland und Innenstadt. Somit überlagern sich unterschiedliche Nutzungen und Anforderungen an den Straßenraum. Für die vielfältigen Nutzungsansprüche ist der zur Verfügung stehende Platz nicht ausreichend. Dieses beinhalten Konfliktpotenziale: Radfahrende und Zufußgehende kommen sich auf den weitgehend nicht ausreichenden Nebenanlagen „in die Quere“. Auf der Straße hingegen fühlen sich Radfahrende auch nach Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht wegen der hohen Anzahl fahrender und

parkender PKW häufig unsicher. Auch sind die Unterschiede zwischen den gefahrenen Geschwindigkeiten noch groß (ca. Tempo 15 km/h Radverkehr gegenüber Tempo 30 km/h MIV), was häufiges Überholen bei oftmals zu geringen Sicherheitsabständen bedeutet. Cafés und Restaurants hätten gerne mehr Außensitze, es fehlen aber geeignete Flächen. Lieferverkehre blockieren in ihrer „Parkplatznot“ oftmals die Straße und machen sie zusätzlich unübersichtlich und unsicher. Busse fahren wegen blockierter Straße Verspätungen ein und den Haltestellen fehlen teilweise separate Aufstellflächen für die Fahrgäste.

Mit dem Dialogverfahren Wolbecker Straße stellt sich die Stadt Münster pro-aktiv und exemplarisch der Aufgabe, wie die Neugestaltung des öffentlichen Straßenraums einhergehen kann mit einer fairen Neuaufteilung zwischen den unterschiedlichen verkehrlichen Nutzungsarten und -ansprüchen: Wie kann die Wolbecker Straße für alle am Verkehr Teilnehmenden sicherer und entspannter werden? Wie kann das Umfeld freundlicher und grüner, wie können Begegnungszonen gestaltet werden? Dies waren zentrale Fragestellungen zum Einstieg in das Dialogverfahren Wolbecker Straße, in dem nach Zukunftsbildern und Lösungen für den rund 900 Meter langen Abschnitt zwischen Servatiiplatz und Hansaring gesucht wird.

Umsetzung des Dialogverfahrens

Das Dialogverfahren umfasste mehrere Phasen. Aufbauend auf eine umfassende verkehrliche und stadträumliche Analyse wurde vom 17.09. bis 26.09.2022 ein Reallabor vor Ort durchgeführt. Innerhalb des Reallabors – umgesetzt als verdichteter Verkehrsversuch mit hohem Beteiligungsanteil – wurden der Austausch zwischen den Nutzenden gefördert und perspektivische Ideen gesammelt, die nun in darauf aufbauende Verfahrensschritten im Hinblick auf ihre Umsetzungsmöglichkeiten geprüft und in konkrete Planungen überführt werden.



Das zehntägige Reallabor war das zentrale Beteiligungselement des Dialogverfahrens. Im Vorfeld wurden Anliegende und Nutzende durch begleitende Öffentlichkeitsarbeit über das bevorstehende Reallabor und die damit einhergehende temporäre Umgestaltung der Straße informiert. Im Fokus stand der ca. 400 Meter lange Abschnitt zwischen Bremer Platz im Westen und Dortmunder Straße/Sophienstraße im Osten. Begleitet wurde die Umgestaltung durch vielfältige Beteiligungsformate. Zentrale Anlaufstelle war ein mobiler Marktstand auf dem Parkplatz eines Lebensmitteleinzelhändlers. Im Reallabor wurden verkehrliche Maßnahmen, etwa Tempo 20, das Radfahren im Mischverkehr auf der Straße und die Herausnahme von Fahrbahnparkenden, versuchsweise umgesetzt. Vor Ort gab es die Möglichkeit des praktischen Ausprobierens und des unmittelbaren Austauschs über Eindrücke und Erfahrungen. Rückmeldungen der Nutzenden wurden vor Ort festgehalten, um sie bei den weiteren Planungen berücksichtigen zu können. Im Zuge der durchgeführten Maßnahmen hat die Verkehrsplanung zudem wichtige Erkenntnisse zu den unmittelbaren verkehrlichen Auswirkungen der erprobten Elemente gewonnen.

Mit der vorliegenden Dokumentation werden die Ergebnisse des ersten Verfahrensschrittes zusammengefasst. Sie bilden die Grundlage für die nun folgenden Schritte mit Einleitung des

formalen Planungsprozesses. Dies sind neben einer umfassenden und bildstarken Vorstellung der im Rahmen des Reallabors durchgeführten Maßnahmen und der in der Beteiligung erzielten Ergebnisse, insbesondere der erarbeitete Rahmenplan.

Ziele des Reallabors

Mit dem Dialogverfahren und dem dabei durchgeführten Reallabor wurde für die Wolbecker Straße ein öffentlicher und transparenter Planungsansatz gewählt, bei dem frühzeitig, vor dem eigentlichen Verfahren in die Beteiligung eingestiegen wurde. Reallabore zeichnen sich dadurch aus, dass unterschiedliche Menschen zusammenkommen, um zukunftsfähige Lösungen zu erarbeiten und auszuprobieren. Das Reallabor wurde als offener Prozesse gestaltet, um aus den Ergebnissen zu lernen.

Dieser Ansatz ermöglichte Anwohnenden und Nutzenden, Vertreterinnen und Vertretern aus Politik und Verwaltung sich im direkten Dialog fachlich begleitet durch Planungsbüros über Ergebnisse auszutauschen und diese weiterzudenken. Im Vordergrund stand dabei das gegenseitige Verstehen und gemeinsame Lernen in einem experimentellen Umfeld.

Bei den umgesetzten Maßnahmen ging es darum, Raum erlebbar zu machen und Lösungsvorschläge zu diskutieren. Unterschiedliche Perspektiven auf den Straßenraum wurden herausgearbeitet, um für alltägliche Konfliktsituationen und -themen zu sensibilisieren. Ziel war es, auf diese Weise bereits vor dem Einstieg in das eigentliche Verfahren, wichtige Hinweise zu bekommen, in welche Richtung sich die weiteren Planungen entwickeln sollen. Die Ergebnisse aus dem Reallabor werden für das weitere Verfahren dokumentiert, fließen in die Leitlinien für die Umgestaltung der Wolbecker Straße ein und sind eine wichtige Grundlage für die Erarbeitung eines Rahmenplans.

Maßnahmen der verkehrlichen Umgestaltung

Ein wesentlicher Bestandteil des Reallabors war die versuchsweise Anwendung verkehrlicher Maßnahmen, mit denen der Straßenraum umverteilt, die Verkehrssicherheit verbessert und die Aufenthaltsqualität in den Seitenräumen gestärkt werden sollten. Hierbei wurden bevorzugt Maßnahmen ausgewählt, die mit vertretbarem Aufwand und Mitteleinsatz eine sichtbare Veränderung im Straßenraum erzielen konnten. Im Detail wurden folgende verkehrlichen Elemente umgesetzt:

- Herabsetzung des Tempos auf 20 km/h
- Radverkehr verpflichtend auf der Fahrbahn
- Aktivierung von Pkw-Stellplätzen am Fahrbahnrand für andere Nutzungen
- Verbesserung der Überquerbarkeit

Das Tempolimit wurde für die Projektstage von 30km/ auf 20 km/h gesenkt und damit die Geschwindigkeit von Autofahrenden und Radfahrenden einander angenähert. Um die Wirksamkeit dieser Maßnahme auf das Geschwindigkeitsniveau einordnen zu können, wurden während des Reallabors Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt und ein Dialogdisplay eingesetzt.



Beteiligungsformate im Rahmen des Dialogverfahrens

Charakteristisch für das Dialogverfahren war nicht nur die frühzeitige Einbindung von Bürgerinnen und Bürgern, sondern auch die Vielfalt der Beteiligungsangebote, mit denen unterschiedliche Zielgruppen von Nutzenden angesprochen wurden. Partizipative Formate, wie eine interaktive Plakatwand an der Eisenbahnunterführung, moderierte Spaziergänge oder ein Feedback-Barometer boten zielgruppenspezifische Möglichkeiten, Kritik, Anregungen und eigene Ideen einzubringen. Ein Marktstand auf dem Parkplatz eines Lebensmitteleinzelhandels war zentraler Anlaufpunkt. Hier gab es auch einen regelmäßigen Mittagstisch, der zum Austausch mit der Verwaltung einlud.

Darüber hinaus gab es die Möglichkeit im Internet an einer digitalen Befragung teilzunehmen. Dieses Angebot ermöglichte es, ortsungebunden Rückmeldungen zu geben und hatte insbesondere Pendlerinnen und Pendler als Zielgruppe. Als Zwischenstand wurden erste Ergebnisse in einen begehbaren Plan übertragen und bei der Abschlussveranstaltung zum Reallabor als Grundlage für den Rahmenplan vorgestellt.

Auswertung der Ergebnisse

Die Rückmeldungen aus dem Reallabor wurden im Nachgang ausgewertet. Erfasst wurden sie über das Feedback-Barometer an, das an der Anlaufstation an der Wolbecker Straße aufgestellt war, Beteiligungskarten mit qualitativen Rückmeldungen zu den Themenfeldern „Feedback“, „Gefahrenstellen“ und „Zukunftsvisionen“ und durch eine von der Stadt Münster durchgeführte Online-Umfrage. Das Feedback-Barometer visualisierte die Meinungen zu vier Einzelmaßnahmen (Tempo 20, Radverkehr auf der Fahrbahn, weniger PKW-Stellplätze, Querungshilfe) des Reallabors. In der Mehrzahl waren die Rückmeldungen zu den einzelnen Maßnahmen zustimmend. Gut zwei Drittel äußerten sich positiv zu den im Reallabor umgesetzten Maßnahmen. Eine detaillierte Auswertung findet sich in der Dokumentation ab Seite 35.

Um die zahlreichen Hinweise und Eindrücke aus der Bevölkerung, die über die Beteiligungskarten, per Mail oder während der abschließenden Abschlussveranstaltung geäußert wurden, in die Rahmenplanung einfließen zu lassen, wurden die Rückmeldungen, unterschieden nach entwurfstechnischen, verkehrstechnischen und ordnungsrechtlichen Elementen, kategorisiert. In der Beteiligung wurden darüber hinaus weitere Elemente wie Konzepte oder Marketingmaßnahmen, die sich nicht in die genannten Kategorien einordnen lassen.



Fachliche Beurteilung der temporären Umgestaltung

Während des zehntägigen Projektzeitraums wurden verschiedene Maßnahmen im Straßenraum getestet, sodass hier bereits wertvolle Erfahrungen zu deren positiven wie negativen Auswirkungen gemacht werden konnten. Folgende Elemente des Reallabors wurden aus fachlicher Sicht als Qualitäten des Reallabors gewertet:

- weniger Konflikte im Seitenraum; Flanieren auf breiten Gehwegen möglich
- Tempo 20 überwiegend eingehalten (entsprechend der begleitenden Geschwindigkeitsmessung)
- Radfahrende können beim Tempo 20 im fließenden Verkehr mitfahren; weniger Überholvorgänge und damit ein geringes Konfliktpotenzial
- Mittelinsel als Überquerungshilfe und Element zur Verkehrsberuhigung
- Aufzeigen von Flächenpotenzialen; freigewordene Flächen wurden bespielt

Eine Sonderstellung nimmt an dieser Stelle, die Einführung von Tempo 20 ein. Diese konnte zwar im Verkehrsversuch umgesetzt werden und zeigte dort positiv zu bewertende Auswirkungen. Allerdings fehlt auf Grundlage aktuell geltender Vorschriften die rechtliche Grundlage, Tempo 20 im genannten Bereich über einen längeren Zeitraum auszuprobieren oder dauerhaft umzusetzen. Solange es für die Umsetzung von Tempo 20 keinen gesetzlichen Rahmen gibt, wird das Augenmerk daher darauf liegen, mit welchen anderen Maßnahmen eine Angleichung des Geschwindigkeitsniveaus von Radfahrenden und MIV in die Wege geleitet werden kann und welche Schritte hierzu nötig sind.

Bei der temporären Umgestaltung des Straßenraums konnten aber auch einige Mängel identifiziert werden, die u.a. auf den experimentellen Charakter des Reallabors, begrenzte Kapazitäten oder die kurze Vorbereitungszeit zurückzuführen sind. Folgende Punkte gilt es bei einer Überarbeitung des Entwurfs daher zu beachten:

- Knotenpunkt Wolbecker Straße/Bremer Platz: Linksabbiegen für Radfahrende aus Richtung Osten verbessern
- Positionierung der Mittelinsel prüfen – Überquerungsbedarf besteht weiter östlich
- Absperrbaken, die das Radfahren auf den Gehwegen unterbinden sollten, beeinträchtigen auch die Barrierefreiheit
- weiterhin parkende Fahrräder auf Gehwegen, zusätzliches Angebot an Fahrradstellplätzen nicht ausreichend
- unübersichtliche Anzahl von Verkehrsschildern (insbesondere durch Beschilderung zur Parkregelung)
- Ladezonen wurden nur teilweise angenommen, Lieferverkehr hält weiterhin am Fahrbahnrand

Leitlinien für die weitere Planung

Aufbauend auf die Bestandsanalyse, den Erfahrungen aus dem Reallabor und den Rückmeldungen der Nutzenden schlägt das Büro Urban Catalyst elf Leitlinien für die Wolbecker Straße zwischen Servatiplatz und Hansaring vor. Diese sollen als „Kompass“ für die nachhaltige Zukunftsgestaltung der Straße dienen.

Die Wolbecker Straße wird in Zukunft ...

- eine Straße sowohl zum Durchfahren als auch zum Verweilen.
- eine grüne und klimafreundliche Straße.
- für alle am Verkehr Teilnehmenden sicherer gestaltet.
- ein Ort mit gerechter Straßenraumaufteilung.
- ein Verkehrsraum, der auf besonderer Rücksichtnahme basiert.
- eine wichtige Verbindung zwischen Innenstadt und Münsteraner Umland bleiben – mit entschleunigtem Abschnitt.
- ein Begegnungsort mit hoher Aufenthaltsqualität für Quartiersbewohner*innen und für die gesamte Stadtgesellschaft.
- ein Raum mit vielen unterschiedlichen Nahversorgungs- und Gastronomieangeboten sowie Freiräumen bleibt.
- gemeinsam im Dialog entwickelt.
- in einem komplexen Interessensausgleich neu verhandelt.
- ein Raum mit wenigen Pkw-Parkflächen und geordnetem Fahrradparken.

Rahmenplan als Navigationsinstrument

Auf Grundlage der Ergebnisse des Reallabors und unter Berücksichtigung der verkehrstechnischen Rahmenbedingungen wurde ein städtebaulicher Rahmenplan erarbeitet. Während die Leitlinien die übergeordneten konzeptionellen Ziele benennen, verortet der Rahmenplan diese im Straßenraum und zeigt Umgestaltungserfordernisse entlang des Straßenverlaufs auf. Der städtebauliche Rahmenplan stellt eine wesentliche Grundlage für die weitere Planung dar. Er dient als Navigationsinstrument, das Einzelmaßnahmen und Projekte in die langfristige, strategische Entwicklung der Wolbecker Straße einbettet.

Der Rahmenplan berücksichtigt Vorgaben, die sich aus aktuellen Planungsprozessen (Masterplan Münster Mobilität 2035+, Innenstadtkonzept – INSEK, Fahrradnetzplanung), und der übergeordneten Verkehrsfunktion ergeben. Die Wolbecker Straße ist eine Hauptverkehrsstraße und wichtige Verbindungsstraße zwischen Innenstadt und Umland und soll diese Funktion auch zukünftig erfüllen. Zudem ist die Straße eine Hauptachse im ÖPNV, so dass die Befahrbarkeit für den Busverkehr sowie die gute Erreichbarkeit der Bushaltestellen weiterhin sichergestellt werden muss. Für den Radverkehr ergibt sich die besondere Situation, dass die Veloroute zwar entlang der parallel verlaufenden Schillerstraße (Fahrradstraße) geführt wird, gleichzeitig aber auf der Wolbecker Straße mit einem erheblichen Anteil an Quell- und Zielverkehren zu den vielfältigen Nutzungen entlang der Straße zu rechnen ist.

Dem Rahmenplan liegen nachfolgende ordnende und gestalterische Ziele zugrunde:

- *Fair und transparent: Angemessene Flächenaufteilung schaffen*
- *Rücksichtsvoll und besonnen: Mehr Raum für Zufußgehende schaffen*
- *Sicher und entschleunigt: Geschwindigkeitsangleichung prüfen*
- *Identitätsstiftend und umsichtig: Hansaplatz und Bremer Platz als wichtige Stadteingänge am Übergang vom Münsteraner Umland zur Innenstadt qualifizieren*
- *Klimaschützend und gesund: Begrünungsstrategien entwickeln*
- *Grün und einladend: Aufenthaltsqualität der Seitenräume stärken*
- *Vielseitig und durchlässig: Plätze multifunktional nutzen*

Handlungsempfehlungen für das weitere Verfahren

Die Ergebnisse aus der stadträumlichen und verkehrlichen Analyse, aus dem Reallabor sowie die Weiterführung in den Rahmenplan mit ergänzender verkehrlicher Vertiefung bilden die Grundlage für die Handlungsempfehlungen. Ziel ist es dabei, die im Reallabor bewährte Elemente bei den weiteren Planungen zu berücksichtigen. Eine Einführung von Tempo 20 sollte geprüft werden, sobald es hierfür einen rechtlichen Rahmen gibt. Die Handlungsempfehlungen gliedern sich in Empfehlungen für den weiteren Umgang mit den Ergebnissen aus dem Dialogverfahren Wolbecker Straße, sowie ein darauf aufbauendes dreistufiges Verfahren als Umsetzungsstrategie für die im Rahmenplan vorgestellten Maßnahmen.

Im Sinne eines partizipativen Prozesses mit Dialogverfahren sowie eines testenden und lernenden Planungsansatzes, der mit dem Reallabor gewählt wurde, empfiehlt das Planungsbüro weiterhin ein prozessuales und weiterhin auf Dialog setzendes Vorgehen. Die Ergebnisse des Rahmenplans, der verkehrlichen Vertiefungen sowie die Leitlinien für die weitere Planung sind zeitnah mit der Stadtbevölkerung, der Verwaltung sowie der Politik zu diskutieren, um Rückmeldungen aufzunehmen und sie im weiteren Planungs- und Gestaltungsprozess zu berücksichtigen. Hierfür wird insbesondere die eingangs erwähnte öffentliche Werkstatt zur Vorstellung und Diskussion des Rahmenplans und zentraler Maßnahmen, z.B. Umgang mit Radverkehr, Umgang mit Anlieferung, Stärkung des ÖPNV für Pendlerinnen und Pendler sowie Koordination von Nutzungen auf freiwerdenden Flächen vorgeschlagen.

Im Anschluss an die Vorstellung der Ergebnisse sollen die nächsten Schritte zur Umsetzung in die Wege geleitet werden. Für das weitere Verfahren wird daher vorgeschlagen, in einem **dreistufigen Verfahren** schrittweise vorzugehen. Auch hierbei sollte wieder genügend Platz für den Dialog mit den Nutzenden und Anliegenden eingeplant werden. Die einzelnen Phasen unterscheiden sich nach:

- **Ad-hoc-Maßnahmen** auf Basis der im Rahmen der Werkstatt entwickelten Ergebnisse, Maßnahmen benennt, die möglichst noch in 2022 mit einfachen Mitteln umzusetzen sind.
bspw.
 - Bau von Sitzgelegenheiten für niedrigschwelligen Aufenthalt in den Seitenräumen
 - Umnutzung von Kfz-Stellplätzen in Radabstellanlagen, Sitzgelegenheiten und Außensitze für Gastronomie, Aktivierung von Stellplätze durch Anwohnende/Anliegende
 - Begrünungsstrategien des Straßenraums
- **Zwischenlösungen** auf Basis weiterführender Planungen im Anschluss an einen konkreten anordnungsreifen verkehrstechnischen Entwurfs, die ab 2023 Maßnahmen in die Wege leiten, die inhaltlich bereits auf die dauerhafte Umgestaltung einzahlen
bspw.
 - Verlegung des Radverkehrs auf die Straße (Mischverkehr)
 - Erleichterung der Querung zwischen dm und REWE-Markt für Fußgänger*innen
 - Testen eines Logistik/Mobilitäts-Hubs auf dem REWE-Parkplatz in Abstimmung mit dem Eigentümer
 - Qualifizierung Stadteingang Hansaplatz in Abstimmung mit der aktuellen Umgestaltung
 - Umgestaltung des Kreuzungsbereichs und Stadteingangs Bremer Platz
 - Angleichung der Geschwindigkeit von Radfahrenden und MIV
- **Entwurfsplanungen zur dauerhaften Umgestaltung** des gesamten Bereichs zwischen Hansaring und Servatiiplatz von Hauswand zu Hauswand

Ausblick

Das Dialogverfahren Wolbecker Straße startete im September 2021 mit dem zehntägigen Reallabor. In den folgenden Verfahrensschritten geht es nun darum, die Ergebnisse in konkrete Planungen umzusetzen. Aufbauend auf die für Ende Mai / Anfang Juni 2022 vorgesehene öffentliche Werkstatt zur Präsentation der Ergebnisse, sollen möglichst noch in 2022 erste Ad-hoc-Maßnahmen umgesetzt werden. Parallel bereitet die Verwaltung ebenfalls aufbauend auf die Ergebnisse, die Ausschreibung der Entwurfs- und Ausführungsplanung vor. Die Vergabe eines entsprechenden Auftrags kann bei planmäßigem Verlauf bis Ende 2022 erfolgen. Die Vergabe der baulichen Maßnahmen unterscheidet sich voraussichtlich nach zwei Bauabschnitten. Während die Vorbereitung der Ausschreibung baulicher Maßnahmen im östlichen Bereich (von der Bremer Straße bis zum Hansaring) unmittelbar im Anschluss an die Ausführungsplanung erfolgen kann, ist die bauliche Umsetzung westlich (Servatii-platz bis Bremer Straße) abhängig von weiteren Maßnahmen (Mobility Hub, Neubau am Servatiiplatz, Veloroute) im Umfeld. In der Zeit bis zur baulichen Umsetzung der Entwurfsplanung werden verkehrliche Lösungen, die auf das Planungsziel einzahlen, soweit möglich interimweise umgesetzt. In den weiteren Verfahrensschritten werden den Handlungsempfehlungen aus dem Dialogverfahren folgend weitere Beteiligungsmöglichkeiten angeboten. Die politischen Gremien werden über die weiteren Schritte fortlaufend informiert und an entsprechender Stelle in die Entscheidung eingebunden.

In Vertretung

gez. Robin Denstorff
Stadtbaurat

Anlagen:

Anlage A
Dokumentation Dialogverfahren Wolbecker Straße (steht digital im Sitzungsdienst zur Verfügung)