



Bielefeld

Herzlich Willkommen

zur Informationsveranstaltung

**Johannistal zw. Uhlandstraße und Auf-/Abfahrt OWD
Herstellung einer Radverkehrsführung**

17:30 – ca. 20:00 Uhr

Amt für Verkehr | 22. September 2022

**W
BI**

Gallery Walk

Ankommen

Impulse ab 17:45 Uhr

Begrüßung | Vorstellung



Olaf Lewald
Leiter Amt für Verkehr
Stadt Bielefeld



Oliver Spree
Projektleiter
Amt für Verkehr
Stadt Bielefeld



Gisela Kohlhage
Moderatorin
Beteiligungen
Participolis GmbH



Lea Kohlhage
Moderatorin
Beteiligungen
Participolis GmbH

Rückblick Workshop 22. Juni 2022

Vorstellung Planungsvarianten

Gallery Walk

- Pause -

Ausblick

Feedback

Während der Veranstaltung werden Fotos für die Dokumentation des Prozesses aufgenommen. Durch die Veröffentlichung der Bilder auf der Website soll größtmögliche Transparenz hergestellt werden.



Worum es heute geht

- Vorstellung der Planungsvarianten
- Aufnehmen konkreter Hinweise zu den Planungsvarianten
- Ausblick: Wie geht es weiter?

Worum es heute nicht geht

Entscheidung über eine Vorzugsvariante



Rückblick Workshop

22. Juni 2022

Auswertung der Ergebnisse

Rückblick Workshop 22. Juni 2022

Ablauf | Eindrücke | Ergebnisse

- Über 30 Teilnehmer*innen anwesend
- Nach der Vorstellung des Projektes und der Planungsgrundlagen wurden Verständnisfragen geklärt
- Anschließend wurde in 5 Kleingruppen intensiv über Ziele, Herausforderungen, Wünsche und Ideen der Teilnehmer*innen diskutiert



Rückblick Workshop 22. Juni 2022

Ablauf | Eindrücke | Ergebnisse

- In den Kleingruppen lag der Fokus auf der
 - Ergänzung weiterer Wünsche und Ideen
 - Darstellung der Herausforderungen, die in Verbindung mit der Verbesserung der Radverkehrsführung zu betrachten sind
- Nicht alle eingebrachten Wünsche und Ideen werden aufgrund der
 - vorgegebenen Randbedingungen
 - Planungsaufgabe abzubilden sein.
- bei all den unterschiedlichen Lösungsansätzen blieb die Bereitschaft zum konstruktiven Austausch



Rückblick Workshop 22. Juni 2022

Ziele | Wünsche | Ideen

Insgesamt wurden über 50 Wünsche, Ideen und Herausforderungen formuliert.

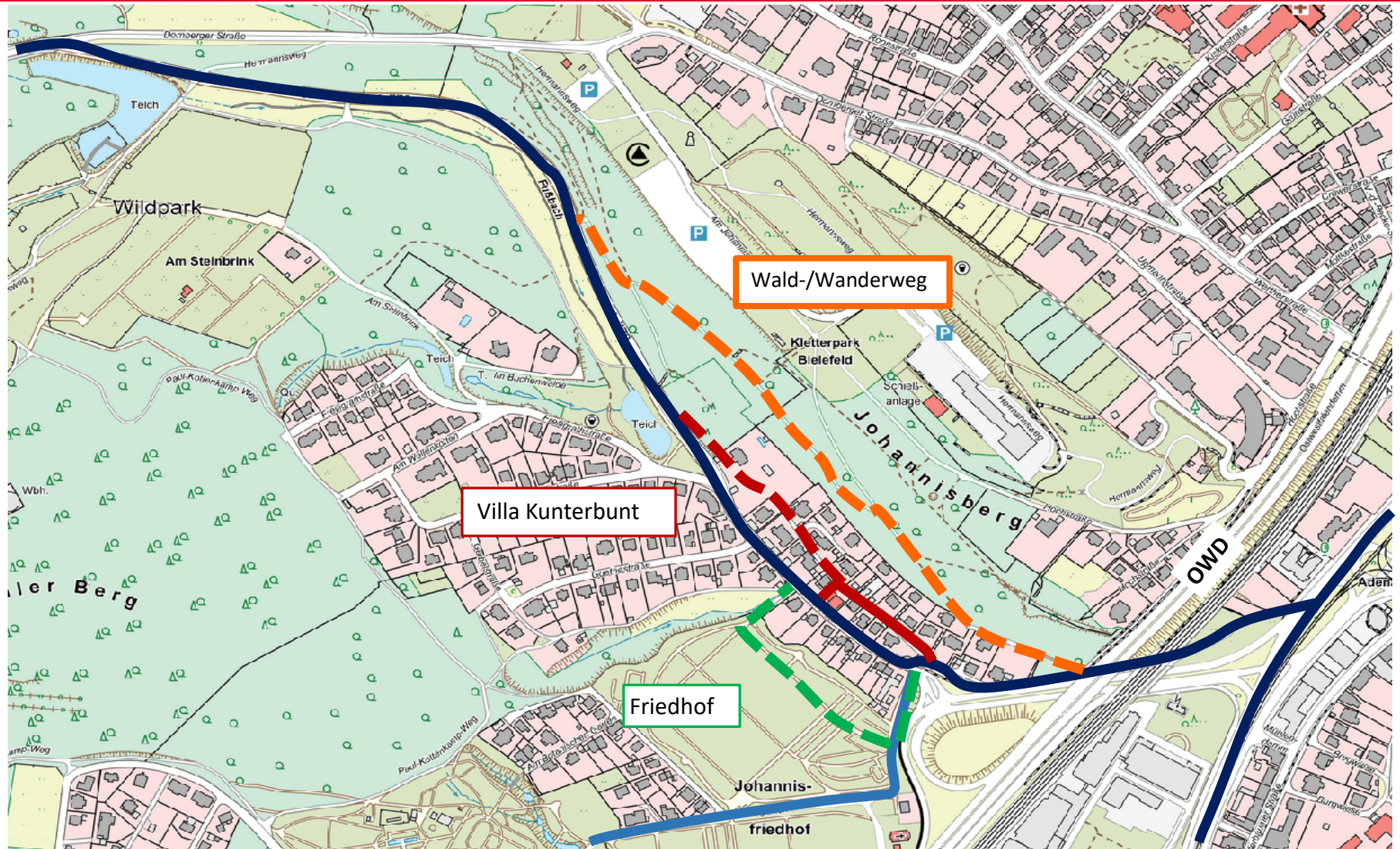
Fußverkehr		
Vorschläge		
Abschaffung des Parkstreifens für breite Fuß-/Radwege	Gruppe 1 -> Querschnitt-Varianten 1b und 6	in Planungsvarianten 1b und 6 berücksichtigt
Die Gehwege sollen an der Nordseite der Straße ab KiTa Kunterbunt bis Uhlandstr. abgeschafft werden	Gruppe 1 -> Querschnitt-Variante 1a	weiterentwickelt zu Variante 1b
Einseitige Gehwege oder Mischnutzung und auf der gegenüberliegenden Straßenseite Parkplätze und Bushaltestellen	Gruppe 4 -> RQ-Varianten 3a und 3b	Mischnutzung Fuß- und Radverkehr möglich, aber nicht gleichzeitig mit Kfz-Stellplätzen
Fahrradfahrer können den Gehweg nutzen	Querschnitt-Variante 3a	Bei Varianten 1b und 6 mit gemeinsamen Geh-/Radweg berücksichtigt
Fußgängerüberweg mit einer Ampel versehen, um die Querung sicherer zu machen	Höhe KiTa	Fußgängerüberweg und Ampel zusammen unzulässig; Fußgängerüberweg ist bei den hier vorhandenen Einsatzkriterien sicher (zulässige Geschwindigkeit, Anzahl der Kfz/h, Anzahl der querenden Fußgänger*innen/h)
Kriterien/Anmerkung		
Tierparkseite (Südseite) ist für Fußgänger auch in Zukunft attraktiver		in Variante 1b berücksichtigt; in Variante 6 geringfügige Verbreiterung ohne Mischung mit Radverkehr
Nachmessen ob die Gehwege des Johannistals unterschiedlich breit sind		Nachmessung erfolgt, Gehwege sind auf beiden Straßenseiten überwiegend gleich breit (rd. 1,35m); Ausnahme Abschnitt Uhlandstraße - Goethestraße, Südseite: dort sind sie mit rd. 2,00m etwas breiter

**W
BI**

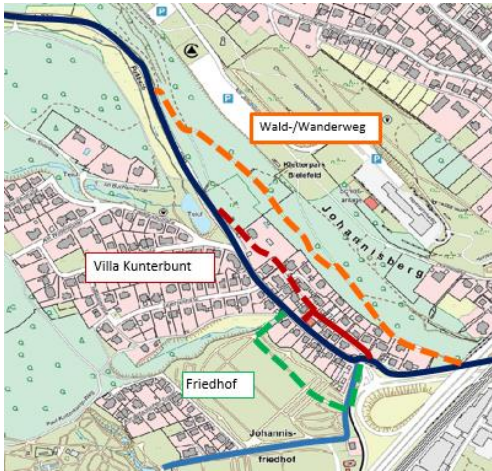
**Vorstellung der
Planungsvarianten**

- Grundsätzliches -

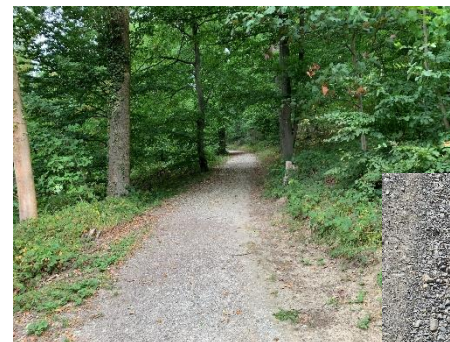
Alternative Führungen – Wald-/Wanderweg



Alternative Führungen – Wald-/Wanderweg



- Ca. gleiche Länge wie „Hauptstrecke“
- Steigung bis ca. 12%
- „verlorene“ Höhe: über 7 x mehr als bei Hauptstrecke (37 m gegenüber 5 m)
- Breite zw. 1,50 m und 2,00 m
- Bei derzeitiger Befestigung (Schotter) Sturzgefahr
- Um der Netzbedeutung der Route gerecht zu werden, erhebliche Eingriffe in Natur/Landschaft (NSG!) erforderlich (Versiegelung durch Asphaltierung, Verbreiterung, Erdarbeiten, Baumfällungen, Beleuchtung u. a.)
- > Untere Naturschutzbehörde/Forstbehörde lehnt Eingriff ab



Geschwindigkeitsmessung

In Höhe Uhlandstraße, 25. August – 5. September 2022

Fahrtrichtung Adenauerplatz

47% fahren schneller als 30 km/h
V85 = 36 km/h

Fahrtrichtung Tierpark

89% fahren schneller als 30 km/h
V85 = 50 km/h



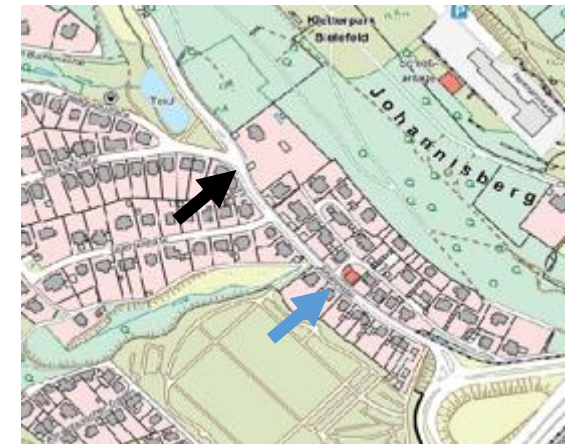
In Höhe KiTa, 13. – 17. Juni 2022

Fahrtrichtung Adenauerplatz

33% fahren schneller als 30 km/h
V85 = 34 km/h

Fahrtrichtung Tierpark

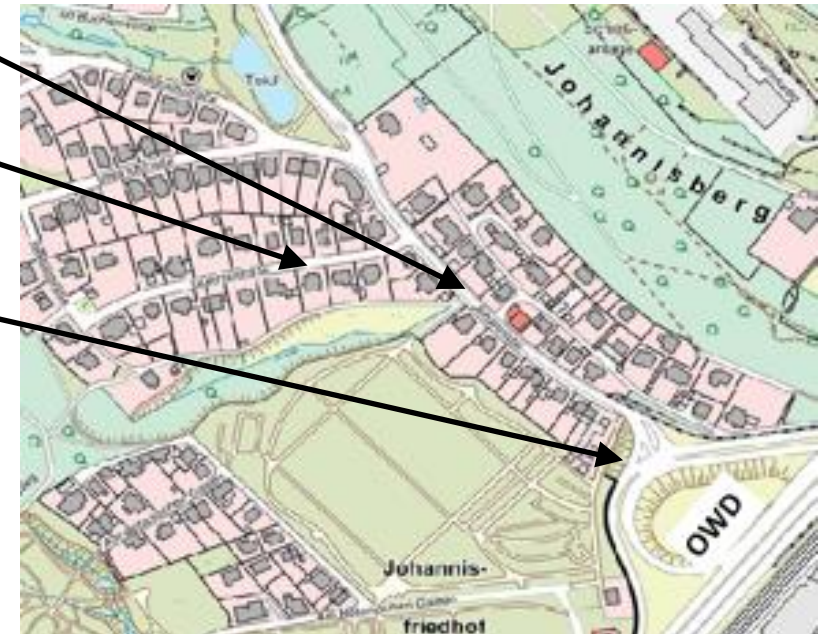
54% fahren schneller als 30 km/h
V85 = 37 km/h



- **Geschwindigkeit zu hoch**
- **planerische Maßnahmen und Geschwindigkeitsdisplay vorsehen**

Bei einem Entfall des Parkstreifens:

- Schaffung Haltemöglichkeiten für KiTa
- Ausreichende Anzahl freier Stellplätze in Goethestraße
- Herstellung Kfz-Stellplätze zw. Zufahrt Johannisfriedhof und OWD-Auffahrt
- Anwohner*innen: Anzahl der gemeldeten Kfz entspricht ca. Anzahl der Kfz-Stellplätze auf den Privatgrundstücken



Vorstellung Planungsvarianten

Planungsgrundlagen

- Alternative Führungen anstelle des Johannistals scheiden aus
- Eine Radverkehrsführung getrennt vom Kfz-Verkehr auf der gesamten Streckenlänge erfüllt am ehesten die vorgegebenen Ziele (politische Beschlüsse, Radverkehrskonzept)
- Im Workshop wurden 5 mögliche Querschnitte erarbeitet. Diese wurden zu insgesamt 8 Querschnittsvarianten weiterentwickelt.
- Von den 8 Querschnittsvarianten wurden drei für eine Ausarbeitung in Lageplänen als Planungsvarianten ausgewählt
- Für zwei Planungsvarianten wurde je eine Untervariante mit einem Erhalt der Kfz-Stellplätze im Abschnitt KiTa – Auf-/Abfahrt OWD erarbeitet

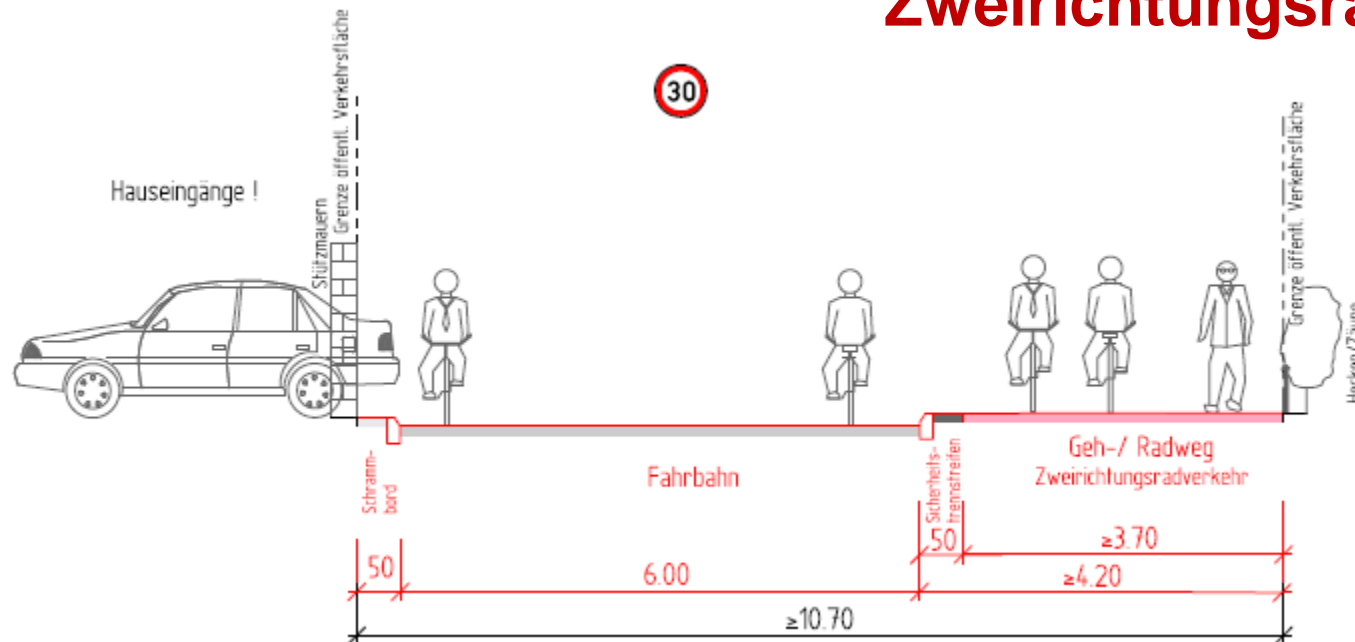
**W
BI**

**Vorstellung der
Planungsvarianten**

- 8 Querschnittsvarianten -

Vorstellung Planungsvarianten

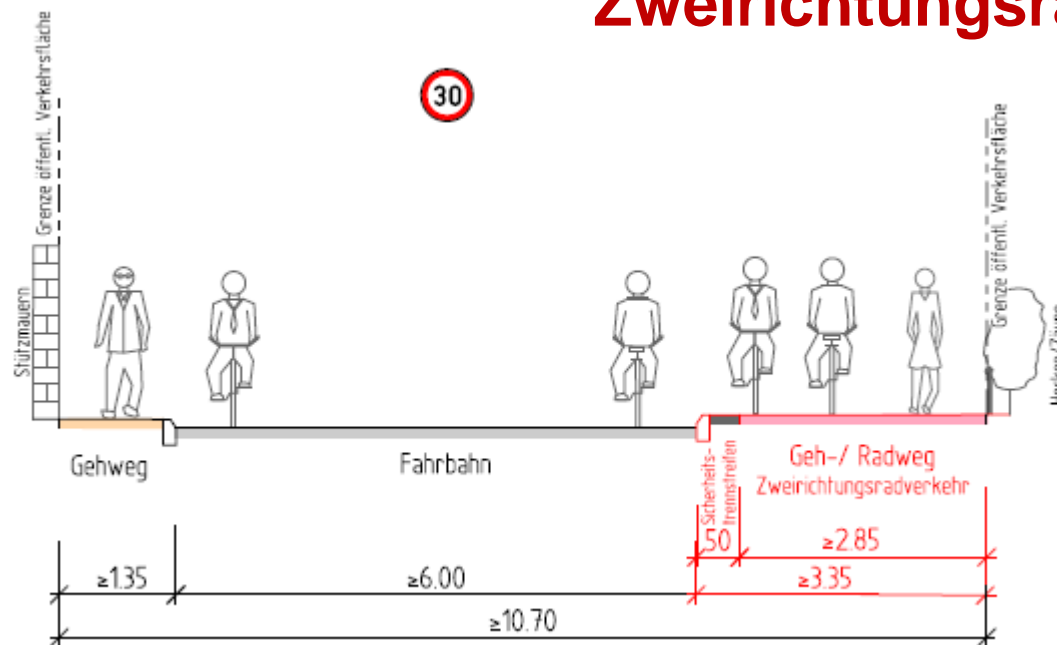
Querschnitte – Variante 1a – Geh-/Radweg Südseite Zweirichtungsradverkehr



Ergebnis Gruppe 1, aufgrund fehlenden Raums auf linker Seite für Hausbewohner / ein-/ausparkende Kfz / Bushaltestelle so nicht umsetzbar
-> weiterentwickelt zu Variante 1b

Vorstellung Planungsvarianten

Querschnitte – Variante 1b – Geh-/Radweg Südseite Zweirichtungsradverkehr

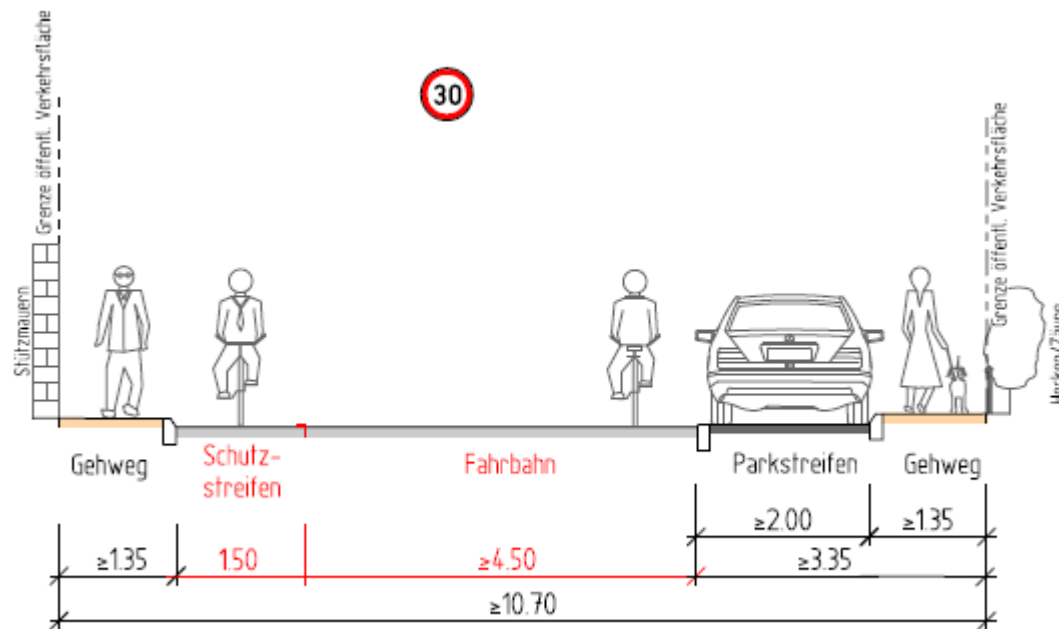


Weiterentwickelt aus Variante 1a, Gehweg linke Seite und Fahrbahn bleiben wie im Bestand vorhanden, großer Zugewinn an subjektiven Sicherheitsempfinden für Radfahrende

-> als Planungsvariante weiter verfolgt

Vorstellung Planungsvarianten

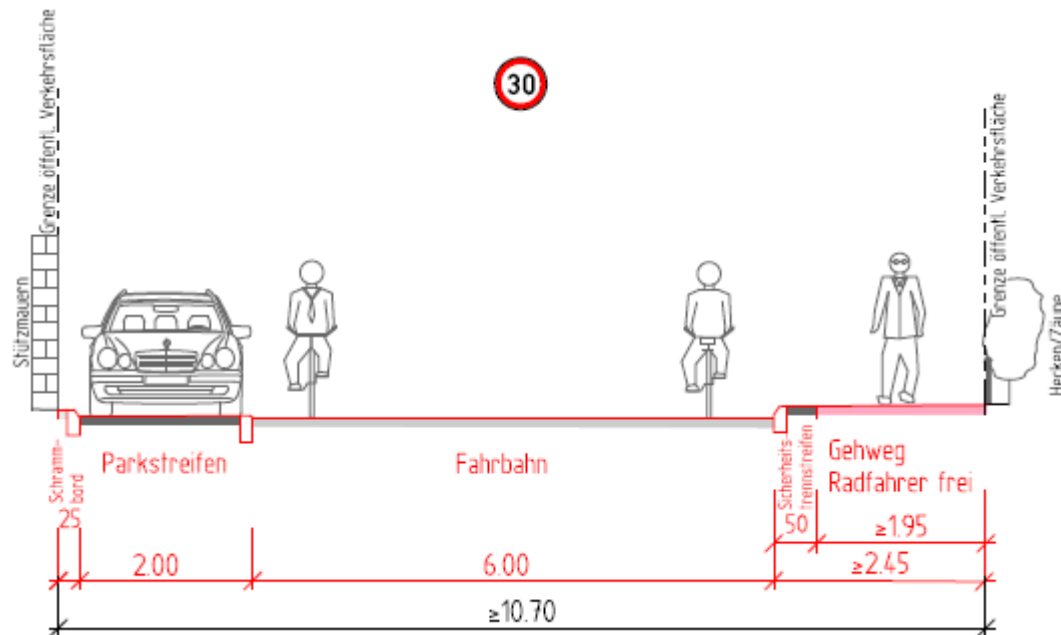
Querschnitte – Variante 2 – Schutzstreifen Nordseite



Ergebnis Gruppe 3, Bestandsquerschnitt inkl. Kfz-Parkstreifen bleibt erhalten, Markierung Schutzstreifen „bergauf“, geringer Zugewinn an subjektiven Sicherheitsempfinden für Radfahrende, wenig baulicher Aufwand -> als Planungsvariante weiter verfolgt

Vorstellung Planungsvarianten

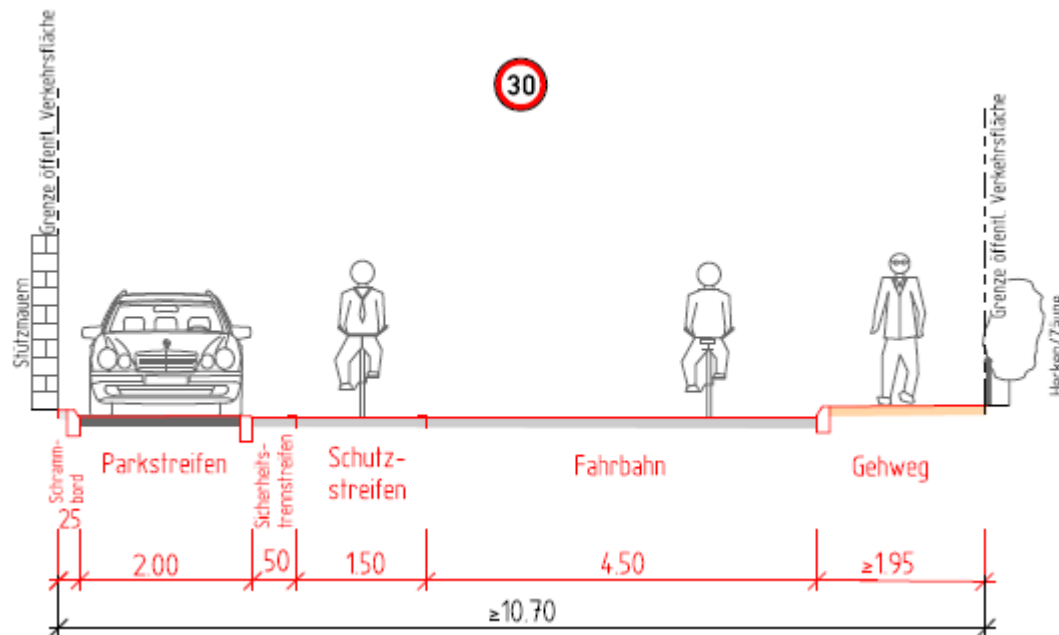
Querschnitte – Variante 3a – Parkstreifen Nordseite



Ergebnis Gruppe 4, Verlagerung Parkstreifen auf linke Seite, resultierender Gehweg rechte Seite zu schmal für eine Freigabe für den Radverkehr, kein „Zugewinn“ einer Radverkehrsführung
 -> nicht weiter verfolgt

Vorstellung Planungsvarianten

Querschnitte – Variante 3b – Parkstreifen Nordseite

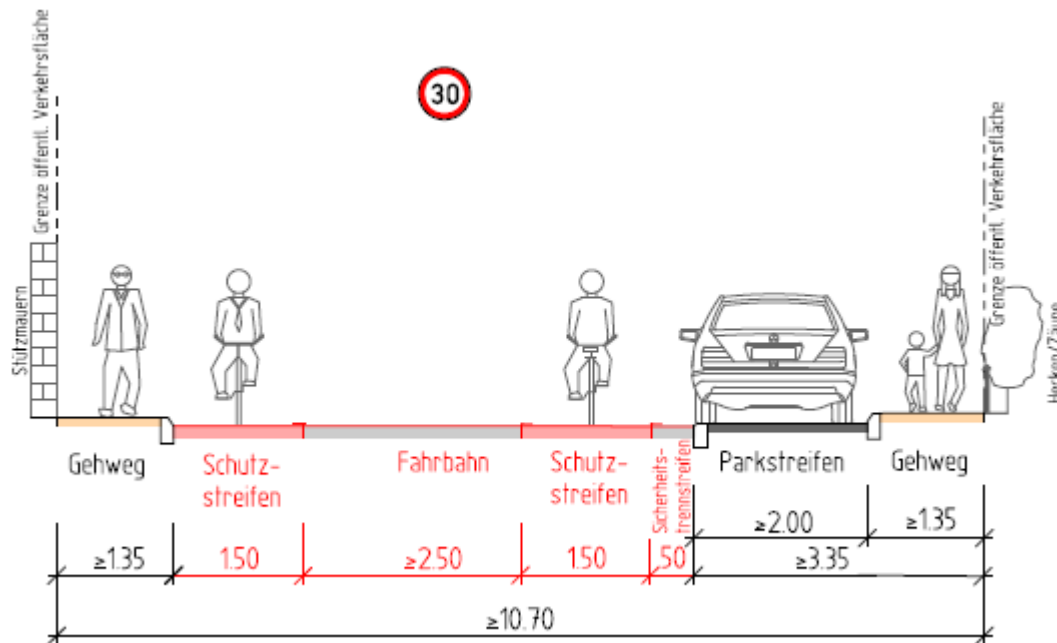


Ergebnis Gruppe 4, Verlagerung Parkstreifen auf linke Seite, Variante ähnelt hinsichtlich Radverkehrsführung Variante 2 – jedoch inkl. Komplettumbau Querschnitt

-> nicht weiter verfolgt

Vorstellung Planungsvarianten

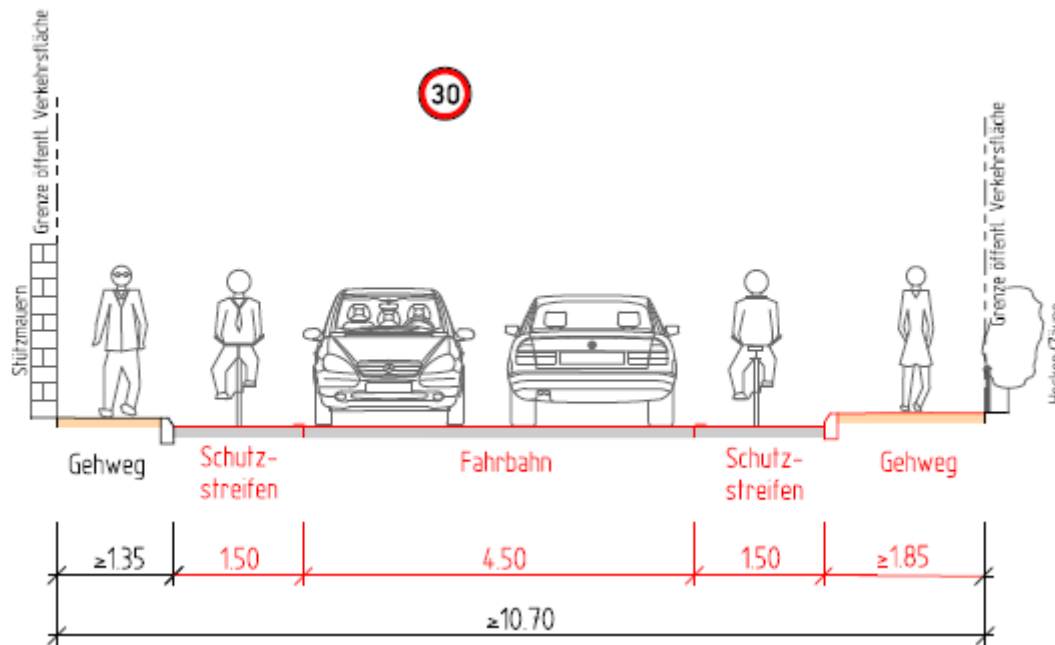
Querschnitte – Variante 4 – „Holländisches Modell“



Ergebnis Gruppe 4, verbleibende Fahrbahnrestbreite nicht mit Verkehrsbedeutung/-belastung im Kfz-Verkehr kompatibel (Nachfragen in den Niederlanden), Durchführung Verkehrsversuch daher nicht sinnvoll
 -> nicht weiter verfolgt

Vorstellung Planungsvarianten

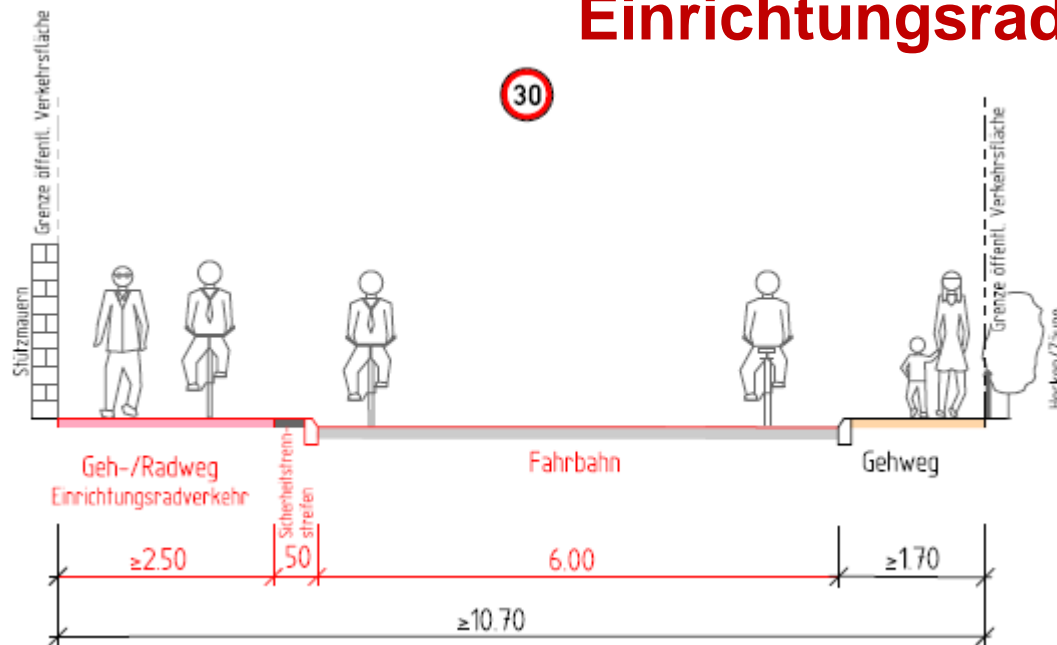
Querschnitte – Variante 5 – „deutsche Regelung“



Komplettumbau Querschnitt erforderlich, wenig Zugewinn an subjektivem Sicherheitsempfinden für Radfahrende
 -> nicht weiter verfolgt

Vorstellung Planungsvarianten

Querschnitte – Variante 6 – Geh-/Radweg Nordseite Einrichtungsrادverkehr

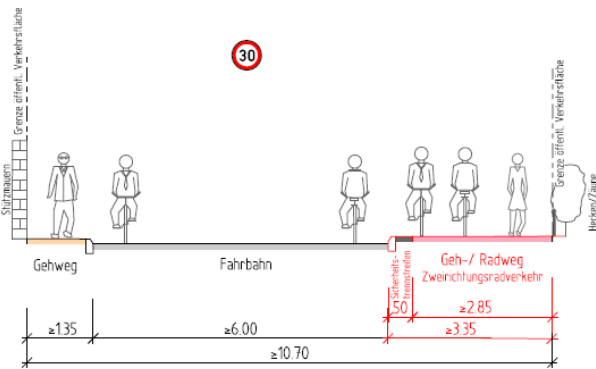


Großer Zugewinn an subjektivem Sicherheitsempfinden für Radfahrende „bergauf“, „bergab“ Radverkehr im Mischverkehr auf Fahrbahn, da in Gegenrichtung auf Geh-/Radweg sicherheitskritisch
-> als Planungsvariante weiter verfolgt

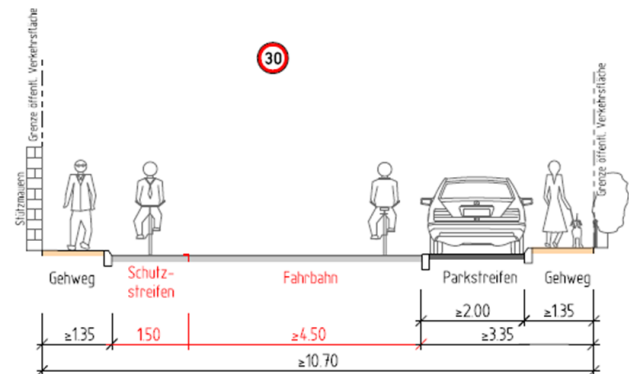
Vorstellung Planungsvarianten

Planungsvarianten

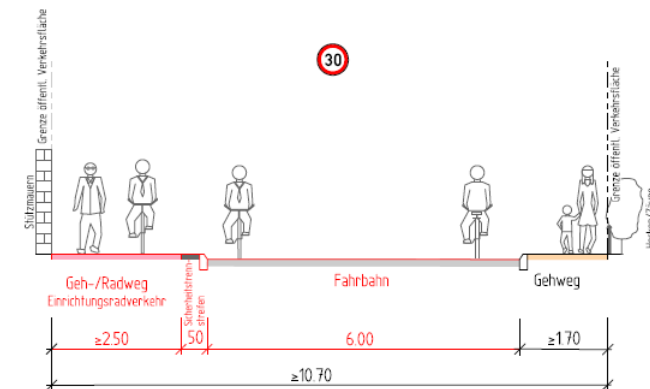
**Variante 1 b
Geh-/Radweg Südseite**




**Variante 2
Schutzstreifen Nordseite**



**Variante 6
Geh-/Radweg Nordseite**



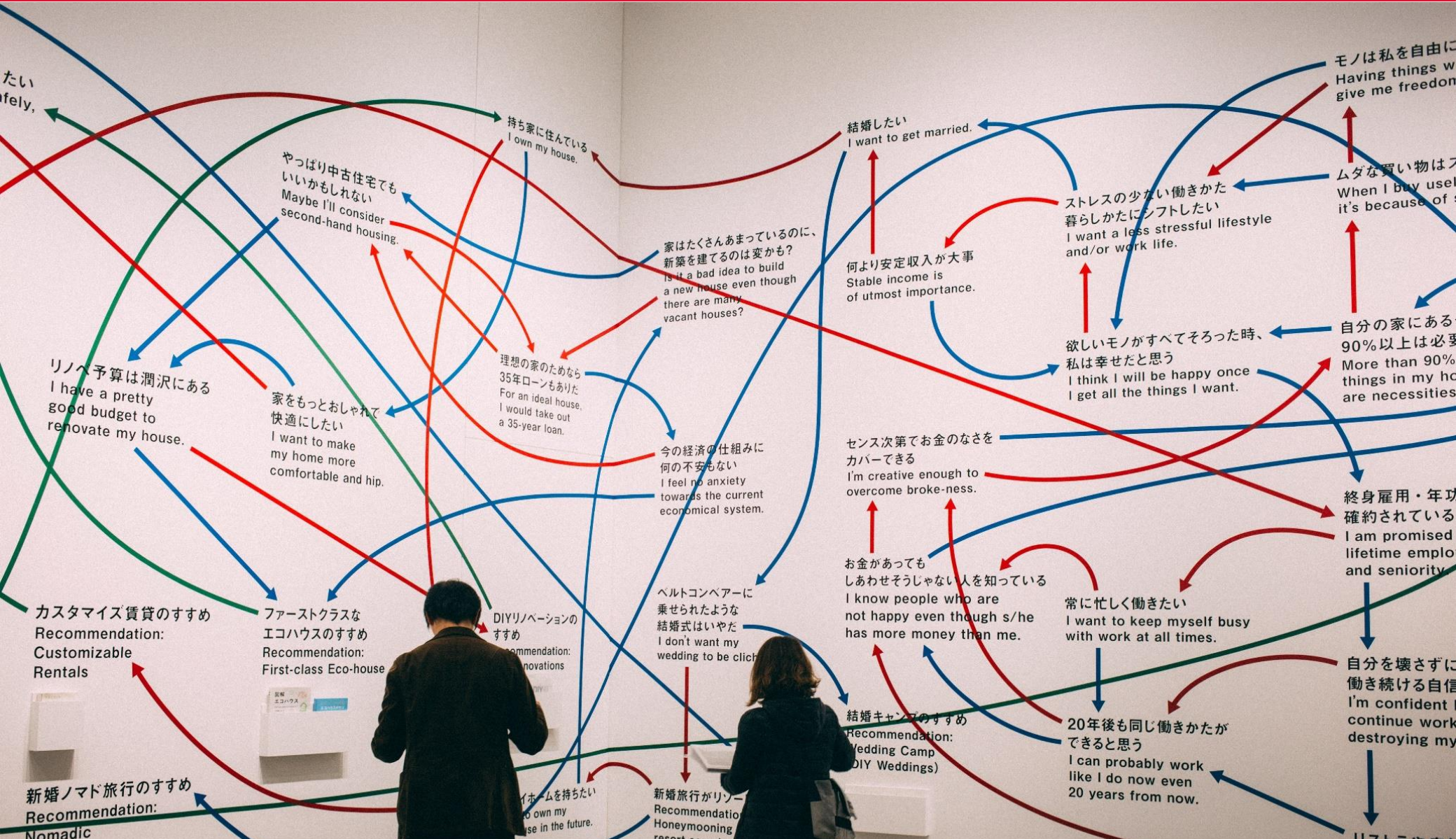
Erläuterung der Planungsvarianten an Stellwänden



Informationsveranstaltung	22. Sept. 2022
Aufbereitung aller Hinweise und Anregungen	Oktober 2022
Politische Beratungen	
Bezirksvertretung Gadderbaum	17. Nov. 2022
Stadtentwicklungsausschuss	29. Nov. 2022
Erstellung Detailplanung / Förderantrag	Mai 2023
Bewilligung Fördergelder	Frühjahr 2024
Bauausführung	ab Ende 2024

Alle Informationen fortlaufend unter www.bielefeld-dialog.de

Verständnisfragen?



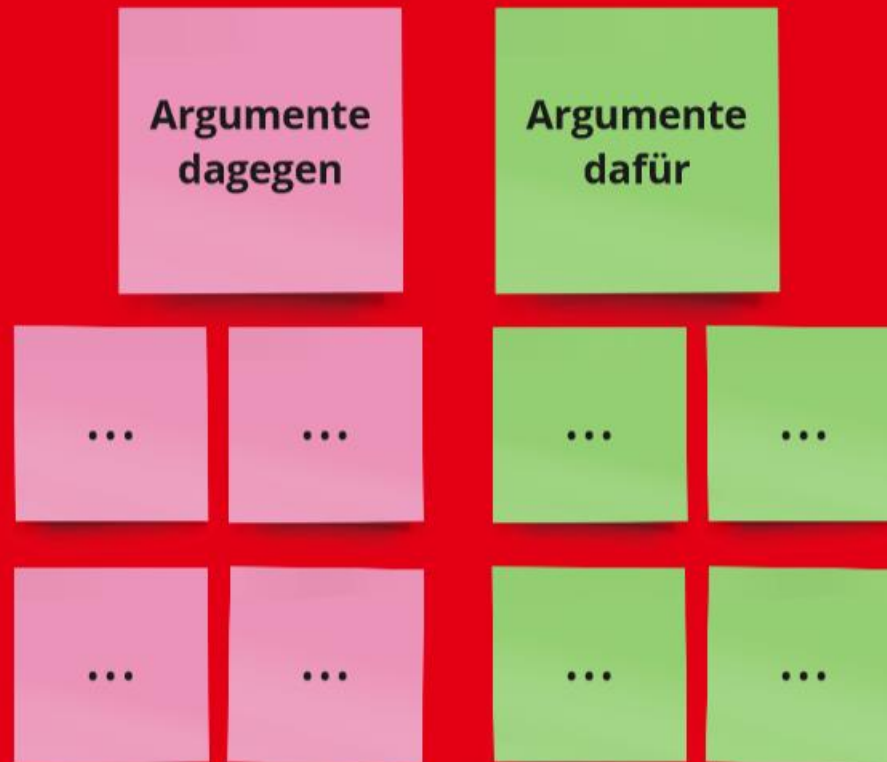
**W
BI**

Gallery Walk

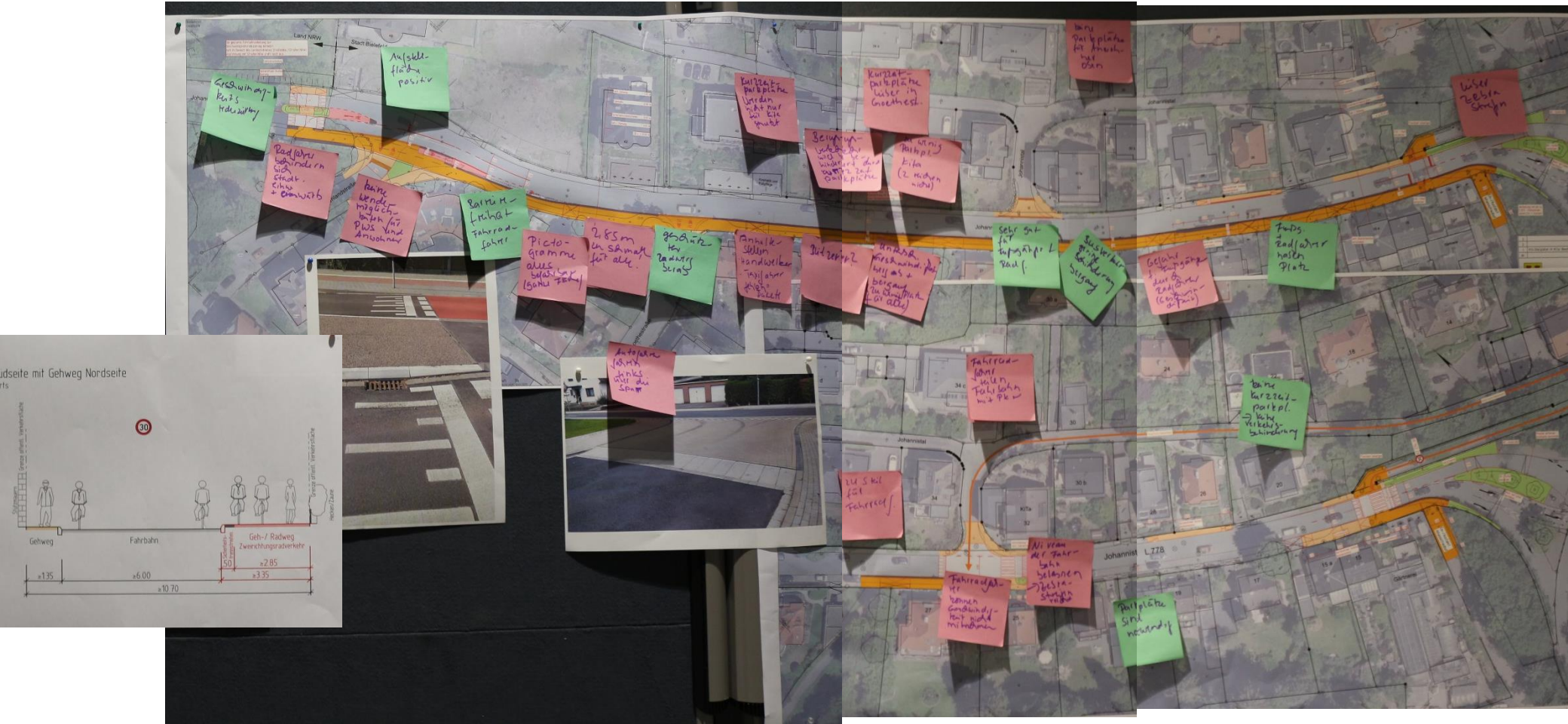
- 3 Stationen je 20 Minuten -

EBI

Feedback Varianten



Ergebnisse Variante 1b



Ergebnisse Variante 2



EBI


Pause



EBI

Ausblick und Feedback



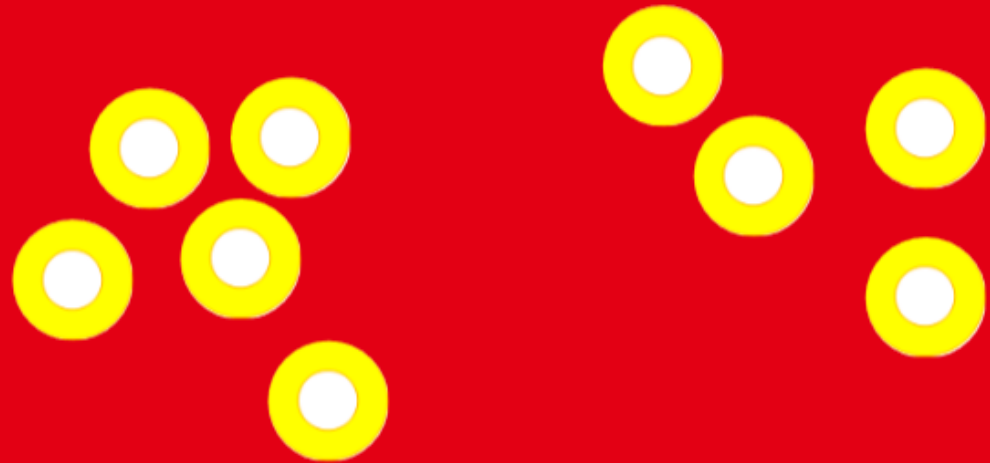


Informationsveranstaltung	22. Sept. 2022
Aufbereitung aller Hinweise und Anregungen	Oktober 2022
Politische Beratungen	
Bezirksvertretung Gadderbaum	17. Nov. 2022
Stadtentwicklungsausschuss	29. Nov. 2022
Erstellung Detailplanung / Förderantrag	Mai 2023
Bewilligung Fördergelder	Frühjahr 2024
Bauausführung	ab Ende 2024

Alle Informationen fortlaufend unter www.bielefeld-dialog.de

WBI

Feedback Standort Display

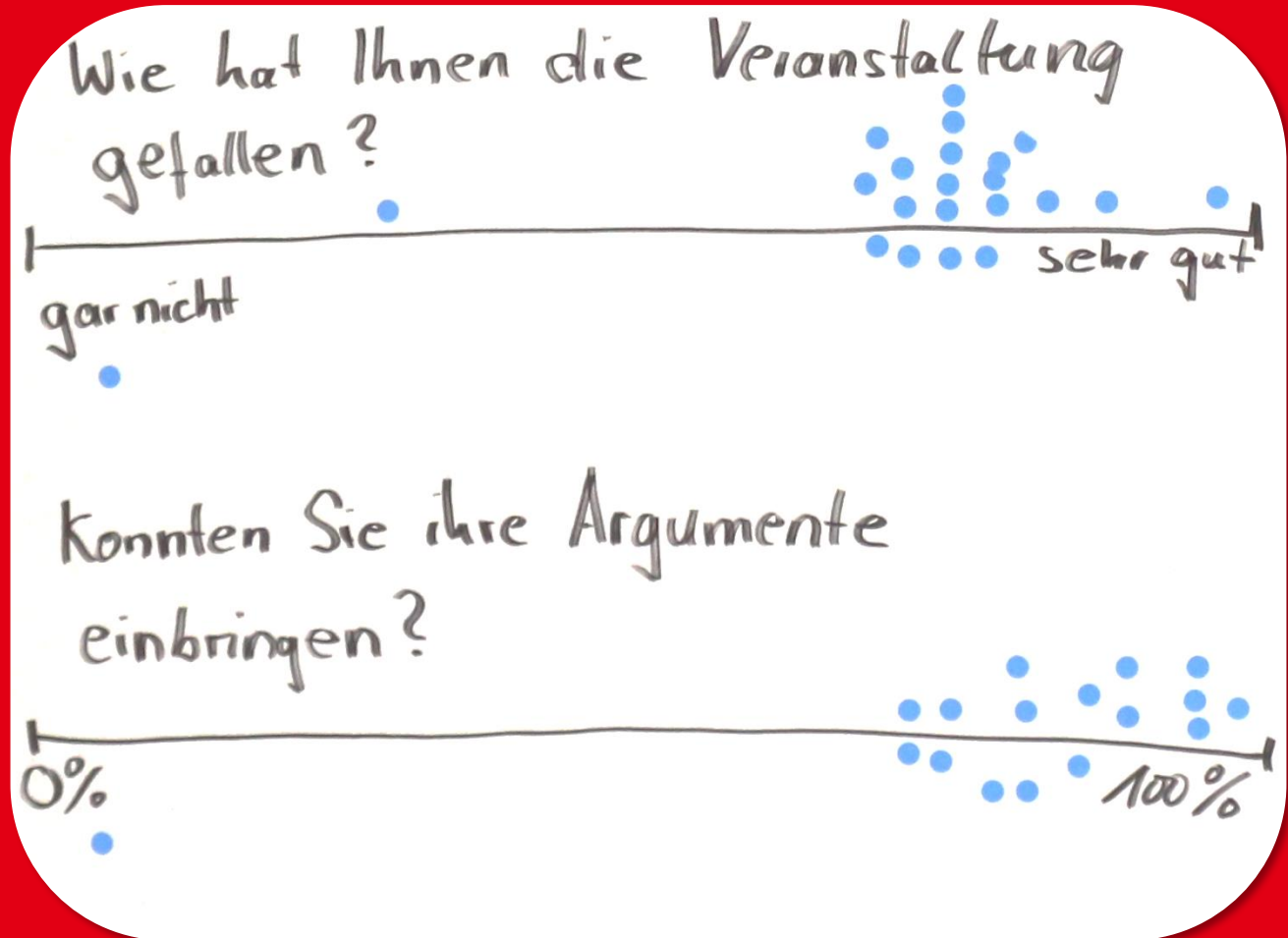


Ergebnisse Feedback Standort Display



WBI

Feedback zur Veranstaltung





Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Kontakt

Stadt Bielefeld
Amt für Verkehr

Oliver Spree
T 0521 51-8289
M oliver.spree@bielefeld.de

www.bielefeld-dialog.de