

Überprüfung der Hinweise und Anregungen aus dem Planungsworkshop vom 22. Juni 2022 auf Umsetzbarkeit

umsetzbar im Rahmen der Planungen
tlw. umsetzbar im Rahmen der Planungen
nicht umsetzbar im Rahmen der Planungen

Nr.	Anregungen aus Workshop	Erläuterungen	Gesamtschätzung/Bewertung
Radverkehr			
Vorschläge			
1	Bau einer Ampel mit Radtasterschleife zwischen dem oberen Johannistal und der Hauptstr.	Signalisierung Querung in Höhe KiTa, um Verbindung Johannistal - Parallelstraße nördlich Johannistal zu stärken	nicht berücksichtigt, weil - in Nebenstraße sich keine ausreichende Breite (5,50m) für Haltelinie/Wartelinie gewährleisten lässt, - die Querung/Furt für Fußgänger entlang Johannistal zu schmal ist, gem. technischem Regelwerk für Verkehrsplanungen bei vorh. Verkehrsbelastung, Anzahl Querungen und Geschwindigkeit von 30km/h Querungsanlage ohne Ampel als sichere Lösung empfohlen wird, - der Bau einer Ampel zu Wartezeiten führt und die Querung unattraktiv für Radfahrende macht - Signalisierung wenig Vorteile für den Radverkehr in allen drei Varianten 1b, 2, und 6 gegenüber nicht signalisierten Querungen (Zeitvorteile, Umwegigkeit bei Querung, Größe der Aufstellflächen) bringt
2	Die Möglichkeit einer Fahrradstr. mit Anliegerfrei überprüfen (2x genannt)		Fahrradstraße ist nach der StVO nicht umsetzbar, da es sich um eine Landesstraße handelt, die nicht nur eine untergeordnete Bedeutung für den Kfz-Verkehr hat
3	Autofahren wird durch ein Verkehrszeichen das Überholen von Radfahrern nicht ermöglicht		Ein sicheres Überholen von Radfahrenden auf der Strecke unter Berücksichtigung des erforderlichen Überholabstandes ist möglich. Eine besondere Gefahrenlage zur Anordnung des Verkehrszeichens VZ 277.1 liegt somit nicht vor. Daher kommt das Aufstellen des Verkehrszeichens nicht in Betracht.
4	Holländisches Modell mit roter Fahrradzone als Experiment	Gruppe 4 -> Querschnitt-Variante 4	Nach derzeitiger Gesetzeslage nicht zulässig. Umgesetzte Maßnahmen im Rahmen Forschungsvorhaben mit ähnlichen Ausgangsbedingungen wurden nach Abschluss des Forschungsvorhabens zurückgebaut und gingen bisher nicht in Regelwerk/Gesetze ein. Eine Änderung der Gesetze ist derzeit nicht absehbar. Von einem Verkehrsversuch wird daher abgesehen.
8	Bau eines roten Fahrradweges in der Mitte der Straße, damit Autofahrer abgebremst werden		unzulässig und gefährlich
9	Optische Aufhellung des Fahrradwegs	wahrscheinlich gemeint als Alternative zu Roteinfärbung, vgl. Nr. 5	Einfärbung Schutzstreifen in Bielefeld nicht auf Strecke, da Einfärbung auf Gefahrenstellen (Einnündungen) hinweisen soll
11	Radfahren auf der Straße ab der Goethestr.: Schutzstreifen für Radfahrer bergauf zwischen der Goethestr. und der Gabelung des Johannestals einführen	Gruppe 3: im Plan vom Workshop ist Schutzstreifen zw. KiTa und Umlandstraße dargestellt -> Querschnitt-Variante 2	möglich -> Querschnitt-Variante 2
12	Oberer Teilschnitt des Johannestals auf der Nordseite soll als Fahrradweg genutzt werden und hinter dem geplanten Zebrastreifen auf die Hauptverkehrsstraße umgelenkt werden	Gruppe 1: gemeint ist: zw. Brücke OWD/Bahn über Nebenstraße nördlich Johannistal bis KiTa, dann durch Johannistal bis Umlandstraße	möglich -> Variante 1b/Deckblatt
13	Querung stadtauswärts: Aarhuser Beispiel	https://www.mapillary.com/app/?lat=56.154583341761&lng=10.108905647058009&z=19.655186601836853&pKey=509079786954192&focus=photo	möglich, in Varianten 1b/Deckblatt und Variante 6/Deckblatt enthalten
Kriterien			
14	Fahrradgerechte Querungsmöglichkeiten		in allen Planungsvarianten berücksichtigt
15	Abstellmöglichkeiten für Fahrräder		in Varianten mit Kfz-Stellplätzen möglich statt Kfz-Stellplätze und/oder in Einmündungsbereichen -> Bedarf wird eher nicht gesehen
16	Mut zu kreativen Lösungen, die lokal gut passen		in Planungsvarianten/Deckblättern berücksichtigt
Fußverkehr			
Vorschläge			
17	Abschaffung des Parkstreifens für breite Fuß-/Radwege	Gruppe 1 -> Querschnitt-Varianten 1b und 6	in Planungsvarianten 1b und 6 berücksichtigt
18	Die Gehwege sollen an der Nordseite der Straße ab KiTa Kunterbunt bis Umlandstr. abgeschafft werden	Gruppe 1 -> Querschnitt-Variante 1a	weiterentwickelt zu Variante 1b
19	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
20	Fahrradfahrer können den Gehweg nutzen	Querschnitt-Variante 3a	Bei Varianten 1b und 6 mit gemeinsamen Geh-/Radweg berücksichtigt
21	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/Anmerkungen			
22	Tierparkseite (Südseite) ist für Fußgänger auch in Zukunft attraktiver		in Variante 1b berücksichtigt; in Variante 6 geringfügige Verbreiterung ohne Mischung mit Radverkehr
23	Nachmessen ob die Gehwege des Johannistals unterschiedlich breit sind		Nachmessung erfolgt, Gehwege sind auf beiden Straßenseiten überwiegend gleich breit (rd. 1,35m); Ausnahme Abschnitt Umlandstraße - Goethestraße, Südseite: dort sind sie mit rd. 2,00m etwas breiter
Fließender Verkehr			
Vorschläge			
24	Bau von Protektoren z.B. Schwelle, Strecke, Schwelle		in Varianten 1b/Deckblatt und VI/Deckblatt mit Fahrbananhebungen berücksichtigt; Übertragung auf die Varianten 1b, II und VI möglich
25	Verlängerung der 30er Zone ab der Bushaltestelle im Norden /30er Schild soll Richtung Stadtauswärts weiter verrückt werden (2x genannt)		Bei Planungsvarianten berücksichtigt
26	30 km/h stärker kontrollieren		Display sinnvoll und wird bei Umbau umgesetzt, bevorzugter Standort in Bürger-Info abfragen
27	Etablierung eines festen Blitzers, um die Sicherheit der Fußgänger und Radfahrer zu sichern		wird bei einer Umsetzung der übrigen Maßnahmen (Geschwindigkeitsdisplay, geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen) nicht benötigt
28	Etablierung einer Geschwindigkeitsampel	gemeint ist wahrscheinlich Display (vgl. Gruppe 5)	s. o., Display ja, fester Blitzer nein
29	Kein Fahrradweg bergab, da sonst Fahrradfahrer die 30 km/h überschreiten würden	unklar, ob baulicher Radweg oder Radverkehrsführung gemeint	Führung bergab im Mischverkehr auf der Fahrbahn bei Varianten 2 und 6 -> berücksichtigt; Trennung von schnellem Radverkehr und Fußverkehr durch Wahlmöglichkeit des Radverkehrs (Fahrbahn oder Geh-/Radweg) bei Varianten 1b -> berücksichtigt
Kriterien/Anmerkungen			
30	Autofahrer müssen defensiv fahren		wird durch Straßenraumgestaltung erreicht
31	Allgemeine optische Umgestaltung, um zu schnelles Fahren zu unterbinden		wird durch Straßenraumgestaltung erreicht
32	Hauptproblem ist die Geschwindigkeitsübertretung		wird durch Straßenraumgestaltung erreicht
33	Breite Straßen laden zum zu schnellen Fahren ein		wird durch Straßenraumgestaltung erreicht
34	Wichtig: Sichere Radwege		subjektiv sichere Radverkehrsführungen z. T. berücksichtigt (Varianten 1b, 6); objektive sichere Radverkehrsführung in allen Varianten berücksichtigt
35	Für die KiTa: Schutz vor allen anderen Verkehrsteilnehmern		in allen Varianten berücksichtigt
36	Durchführung einer Verkehrszählung auf Höhe der KiTa, Stadtauswärts und der Bushaltestelle		Erhebung 23./25.08.: Bringeverkehr KiTa Geschwindigkeitsmessung Höhe Umlandstraße in 35. KW
Ruhender Verkehr			
Vorschläge			
37	Erhaltung der KiTa-Parkplätze (4x genannt)		in Varianten auf unterschiedliche Weise berücksichtigt
38	Haltemöglichkeiten an KiTa für Stoßzeiten (2x genannt)		in Varianten auf unterschiedliche Weise berücksichtigt
39	Parken für KiTa-Eltern		in Varianten auf unterschiedliche Weise berücksichtigt
40	Parkstreifen beibehalten damit der Gehweg geschützt ist		in Variante 2 und in Varianten 1b/Deckblatt sowie 6/Deckblatt berücksichtigt
41	„WhatsApp“-Parkraumbewirtschaftung durch Anwohner*innen		„Reservierung“ der Kfz-Stellplätze für KiTa in bestimmten Zeiten (z. B. durch Parkscheibenregelung) möglich
42	Umnutzung: Das Grundstück hinter der Nummer 20 soll als Parkfläche dienen		technisch möglich, Stützkonstruktion bis h=7,00m erf., Kostenschätzung für 4 Kfz-Stellplätze rd. 700.000€ (brutto) -> 175.000€/Stellplatz unverhältnismäßig
43	Abschaffung der Parkstreifen bei den Hausnummer 25-15a, da diese eine Einfahrt haben	Abschnitt KiTa-OWD	In einigen Varianten entfällt Parkstreifen
Kriterien/Anmerkungen			
44	Parkplätze dienen als Schutz für Fußgänger		in Variante 2 und in Varianten 1b/Deckblatt sowie 6/Deckblatt bleibt Parkstreifen als "Schutz" erhalten
45	Der Parkstreifen dient als optische Verengung, damit Autofahrer langsamer fahren		in Variante 2 und in Varianten 1b/Deckblatt sowie 6/Deckblatt bleiben Stellplätze erhalten
46	Parkplätze fehlen für Handwerker		in Variante 2 und in Varianten 1b/Deckblatt sowie 6/Deckblatt bleiben Stellplätze erhalten
47	Gespräch mit den Eigentümern des Johannistal 46		Gespräch mit Bauamt der Stadt Bielefeld; Ergebnis: Baugenehmigung seitens Stadt Bielefeld, Baukörper Gebäude liegen in möglichem Verlauf eine Geh- und Radweges, Genehmigung durch Dritte beklagt, Verfahren liegt beim Verwaltungsgericht, Beschluss voraussichtlich Anfang 2023, falls Klage nicht stattgegeben wird: Baurecht für 3 Jahre -> Option auf Flächenverfügbarkeit für Anlage Geh- und Radweg unrealistisch
Weitere Aspekte			
Vorschläge			
48	Wald-/Wanderweg über den Johannestal für den Radverkehr ausbauen (2x genannt)		Naturschutzgebiet, keine Zustimmung Untere Landschaftsschutzbehörde für einen Ausbau der Strecke als Haupttroute
49	Reaktivierung der Treppe im Norden		Treppe an Straße Johannistal: Kleine Ausbesserungen in 2022, umfangreiche Sanierung wird geprüft (da ausgewiesener Wanderweg); Obere Treppe liegt nicht im Zuge von ausgewiesenen Wanderwegen, hat daher untergeordnete Bedeutung, derzeitiger Zustand dafür hinnehmbar
50	Brücke für Autofahrer		landschafts-/stadtplanerisch nicht angemessen
51	Brücke für Fahrradfahrer von der Hofstraße bis zur Uhlstr.		landschafts-/stadtplanerisch nicht angemessen
52	2. Ebene über dem Johannistal als Verlängerung von der Brücke über dem OWD		landschafts-/stadtplanerisch nicht angemessen
53	Bau eines Tunnels ab Hoberge		der Verkehrsbelastung bei den damit verbundenen Investitionskosten nicht angemessen
54	Einführung von Alternativroute für den LKW-Verkehr, um das Johannestal sicherer zu machen / LKW-Umlenkungskonzept (2x genannt)		Johannistal im Straßennetz die verbleibende Verbindung in/aus Richtung Westen und Schwerkverkehrsanteil gem. Zählung mit rd. 4% sehr gering, LKW-Verbot wenig sinnvoll
55	Klassifikation als Landesstraße aufheben		Johannistal im Straßennetz die verbleibende Verbindung in/aus Richtung Westen und wenig/keine Alternativrouten, Klassifikation als Landesstraße weiter sinnvoll
Kriterien/Anmerkungen			
56	Bürgerbeteiligungen dürfen keine Scheinveranstaltung sein		aus unserer Sicht berücksichtigt
57	Strecke segmentierter betrachten		aus unserer Sicht durch Planungsvarianten und Deckblätter berücksichtigt
58	Änderung des Friedhofs	gemeint ist wahrscheinlich eine bauliche Ertüchtigung einer Alternativstrecke über den Friedhof inkl. Beleuchtung	keine geeignete Alternative für eine Haupttroute (vgl. Präsentation Workshop 22. Juni 2022)
59	Hauptproblem ist der LKW-Verkehr		keine Verbannung LKW-Verkehr, aber Umsetzung Maßnahmen (Planung, Display) sorgt für angemessene Geschwindigkeiten
Weitere Vorschläge (im Nachgang zum Workshop)			
60	Anlage eines Kreisverkehrs an der Einmündung Umlandstraße		Die Anlage eines Kreisverkehrs kann aus folgenden Gründen nicht empfohlen werden: - aufgrund der zur Verfügung stehenden Fläche lediglich Anlage Mini-Kreisverkehr möglich, Mini-Kreisverkehr sind in Ortsfahrbereichen keine geeignete Maßnahme zur Geschwindigkeitsdämpfung - Kreisverkehrs sollen bei sehr unterschiedlicher Verkehrsbedeutung der angeschlossenen Straßen nicht angelegt werden. Johannistal (Hauptverkehrsstraße) und Umlandstraße (Anliegerstraße, Sackgasse) weisen eine sehr unterschiedliche Verkehrsbedeutung auf. - Die Anbindung des Geh-/Radweges aus Richtung Tierpark sowie der Geh-/Radwege aus Richtung Innenstadt (bei den Varianten 1b und 6) ist aufgrund der beengten Platzverhältnisse nicht verkehrssicher möglich - Bei Mini-Kreisverkehren ist die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn die Regel. Dies wird dem Sicherheitsempfinden von Radfahrenden nicht gerecht, eine Fehlnutzung der Gehwege ist zu erwarten