Amt, Datum, Telefon

660 Amt für Verkehr, 10.11.2022, 51-82 89
660.22 Oliver Spree

Drucksachen-Nr.

5006/2020-2025

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Bezirksvertretung Gadderbaum	17.11.2022	öffentlich
Stadtentwicklungsausschuss	29.11.2022	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

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

Betroffene Produktgruppe

11.12.01 – Öffentliche Verkehrsflächen

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Planungen bis zum politischen Beschluss

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

Auswirkungen auf den Finanzplan: je nach Variante, vgl. Ziffer 5. der Vorlage
Auswirkungen auf den Ergebnisplan: Straßenunterhaltung und Entwässerung: keine,
Abschreibungsaufwand: je nach Variante

Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)

Bezirksvertretung Gadderbaum, 28.05.2020, TOP 9, 10675/2014-2020/1
Stadtentwicklungsausschuss, 09.06.2020, TOP 11, 10675/2014-2020/1
Rat der Stadt Bielefeld, 18.06.2020, TOP 40, 10675/2014-2020/1

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Gadderbaum empfiehlt, der Stadtentwicklungssauschuss beschließt:

1. **Die Umgestaltung der Straße Johannistal entsprechend der Variante 6 (Geh-/Radweg Nordseite, Einrichtungsradverkehr) gemäß beigefügtem Querschnitt 2.8 (Anlage 2).**

2. **Die Anlage eines Mini-Kreisverkehrsplatzes in Höhe Uhlandstraße gemäß beigefügtem Lageplan (Anlage 7.1).**

3. **Die Beibehaltung des Fußgängerüberweges ohne bauliche Veränderungen der Fahrbahn in Höhe der KiTa / Haus 25/27 (Anlage 7.2).**

4. **Die Herstellung von zwei Geschwindigkeitsdisplays in Höhe von Uhlandstraße 1 (stadteinwärts) und Johannistal 28 (stadtauswärts).**

5. **Die Anlage einer Fahrbahnanhebung inkl. eines Fußgängerüberweges anstelle der derzeit vorhandenen Fußgänger-Lichtsignalanlage in Höhe der Zufahrt Johannisfriedhof gemäß beigefügtem Lageplan (Anlage 7.3).**

6. **Die Anlage von Kfz-Stellplätzen und eines Wendehammers östlich der Zufahrt zum Johannisfriedhof gemäß beigefügtem Lageplan (Anlage 8.1).**

7. **Die Anlage von zwei zeitlich befristeten Kfz-Kurzzeitstellplätzen in Höhe Haus 36 für den Bringe-/Holverkehr der KiTa gemäß beigefügtem Lageplan (Anlage 8.2).**

Begründung:

Zusammenfassung

Die Herstellung einer Radverkehrsführung im Johannistal zw. Uhlandstraße und Auf-/Abfahrt OWD ist eine Maßnahme aus dem Radverkehrskonzept. Im Rahmen eines Workshops zur Öffentlichkeitsbeteiligung wurden zahlreiche Querschnittsvarianten erarbeitet. Aus diesen wurden drei Varianten für eine Ausarbeitung in Lageplänen ausgewählt und diese in einer Informationsveranstaltung vorgestellt. Aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse weisen alle drei Planungsvarianten Stärken und Schwächen hinsichtlich der Bedürfnisse des Fußverkehrs, der Führung des Radverkehrs sowie der Bedürfnisse des ruhenden Kfz-Verkehrs auf. Nach Abwägung aller Vor- und Nachteile empfiehlt die Verwaltung die Umsetzung der Variante 6 mit einem gemeinsamen Geh- und Radweg auf der Nordseite, wobei der Radverkehr diesen ausschließlich „bergauf" in Richtung Hoberge benutzen darf.

Ausführliche Darstellung

1. Ausgangslage

Der Rat der Stadt Bielefeld hat im Jahr 2020 auf Empfehlung der Bezirksvertretungen sowie verschiedener Fachausschüsse das **Radverkehrskonzept** (RVK) für die Stadt Bielefeld beschlossen (Drucksachen-Nr. 10675/2014-2020/1). Bestandteil des Radverkehrskonzeptes sind u. a. eine Vielzahl von Infrastrukturmaßnahmen. Die Herstellung einer Radverkehrsführung in der Straße Johannistal zw. Uhlandstraße und Auf-/Abfahrt OWD ist eine dieser Maßnahmen.

Ziel des Projektes ist die Herstellung einer Radverkehrsführung, die von allen Verkehrsteilnehmer*innen als sicher und komfortabel empfunden wird und dabei die Belange des Fußverkehrs, des ÖPNV und des Kfz-Verkehrs angemessen berücksichtigt.

2. Bewertung der Bestandssituation

Das Johannistal (L778) ist eine innerörtliche Hauptverkehrsstraße. Nördlich der Uhlandstraße liegt die Straße in der Zuständigkeit des Landesbetriebes Straßenbau NRW (Straßen.NRW). Unfälle mit Leicht-/Schwerverletzten gibt es im zurückliegenden 3-Jahres-Betrachtungszeitraum keine. Es besteht zwischen Uhlandstraße und der Auf-/Abfahrt zum OWD eine Tempo-30-Regelung. Diese wird nach Umsetzung der Planung beibehalten.

Eine Übersicht über den Planungsbereich inkl. des Bestandsquerschnittes liegt der Vorlage als Anlage 1 bei.

Die Verkehrsbelastung beträgt entsprechend einer Verkehrszählung vom März 2022 rd. 7.500 Kfz/Tag im Querschnitt. Der Schwerverkehrsanteil (inkl. Busverkehr) liegt bei rd. 4%. Die Radverkehrsstärke beträgt rd. 250/440 Radfahrende an einem Werktag/Sonntag. Die Querung an der Fußgänger-Ampel wird an einem Wochentag von rd. 330 Fußgängerinnen / 440 Radfahrenden und an einem Sonntag von rd. 750 Fußgänger*innen / 550 Radfahrenden genutzt. Darüber hinaus wurde festgestellt, dass werktags rd. 40% und sonntags rd. 50% der Radfahrenden widerrechtlich die Gehwege (auch in Gegenrichtung) nutzen. Dies weist auf ein großes Bedürfnis nach einer vom Kfz-Verkehr getrennten Führung hin.

Derzeit existieren für den **Fußverkehr** beidseitige rd. 1,35 m breite Gehwege. Die Breite liegt damit weit unter dem in den technischen Regelwerken für Verkehrsplanungen (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen [RASt 06]) empfohlenen Mindestbreite von 2,50 m. Im Streckenverlauf liegen drei unterschiedliche Typen von Querungshilfen (Mittelinsel in Höhe Uhlandstraße, Fußgängerüberweg in Höhe KiTa, Fußgängerampel in Höhe Zufahrt Johannisfriedhof). Die RASt 06 empfehlen bei der im Johannistal vorhandenen Kfz-Verkehrsbelastung und der Tempo-30-Regelung die Anlage von Mittelinseln, Plateauauflasterungen oder Fahrbahnanhebungen

sowie Fußgängerüberwegen. Fußgängerampeln sind aus Verkehrssicherheitsgründen nicht erforderlich. Ziel der Planung sollte sein, die Art der Querungshilfen zu vereinheitlichen, um mit wiederkehrenden Gestaltungsmerkmalen eindeutig erkennbare Straßenabschnitte mit klar zuordenbaren Geschwindigkeitsregelungen zu erhalten.

Das Johannistal wird im **Radverkehr**skonzept als Hauptroute der Kategorie I eingestuft. Die Verbindung über den Johannisfriedhof in Richtung Botanischer Garten/Haller Weg ist als Kategorie II eingeordnet. Derzeit wird der Radverkehr im Johannistal auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt. Diese Führungsform wird gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen [ERA] bei der vorhandenen Kfz-Verkehrsbelastung und Tempo-30-Regelung zwar als angemessen eingestuft, dürfte jedoch aufgrund der als subjektiv als unsicher empfundenen Führung einige Menschen davon abhalten, die Straße mit dem Rad zu befahren. Die Führungsform wird somit den Zielen der Radverkehrsförderung nicht gerecht. Die im Radverkehrskonzept vorgeschlagene Einrichtung einer Fahrradstraße kommt gemäß Straßenverkehrsordnung (StVO) aufgrund der hohen Bedeutung für den Kfz-Verkehr nicht in Betracht.

Für den **ÖPNV** liegen im Bereich der Baulast von Straßen.NRW die Bushaltestelle „Uhlandstraße" (bereits barrierefrei ausgebaut) und im weiteren Streckenverlauf die Haltestelle„Johannisfriedhof" (noch nicht barrierefrei ausgebaut). Die Strecke wird von der Linie 24 im 20-Minuten-Takt bedient.

Für den fließenden **Kfz-Verkehr** ist eine rd. 6,00 m breite Fahrbahn vorhanden. Die Fahrbahnbreite ist in Kombination mit der Tempo-30-Regelung ausreichend für den Begegnungsfall Bus/Bus bzw. LKW/LKW.

Für den ruhenden Kfz-Verkehr sind 27 Kfz-Stellplätze in dem Parkstreifen auf der Südseite vorhanden. Der Parkstreifen ist gemäß einer Verkehrserhebung vom Mai 2022 im Mittel zu rd. 50% ausgelastet. Freie Kapazitäten im ruhenden Kfz-Verkehr sind in der Goethestraße vorhanden. Die Uhlandstraße weist eine nahezu durchgängige 100%-Belegung auf. Es ist zu vermuten, dass der Parkstreifen neben den Anwohner*innen auch von Besucher*innen der Innenstadt und des angrenzenden Johannisfriedhofes genutzt wird.

Bei Beobachtungen an zwei Tagen im August 2022 wurde festgestellt, dass rd. 60% der Kinder mit dem Kfz zur KiTa gebracht wurden. Dabei wurde neben dem Stellplatz im Eingangsbereich der KiTa überwiegend der vorhandene Parkstreifen kurzzeitig in Anspruch genommen. Die Bringevorgänge fanden nahezu gleichmäßig über die gesamte „Bringezeit" zwischen 7:30 und 9:00 Uhr statt.

Die Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr sind gemäß zweier Verkehrserhebungen im Juni (in Höhe KiTa) und August 2022 (in Höhe Uhlandstraße) deutlich zu hoch. So fuhren in Höhe KiTa stadteinwärts über 30% (V85 = 34km/h) und stadtauswärts über 50% (V85 = 37km/h) der Verkehrsteilnehmer schneller als 30km/h. In Höhe Uhlandstraße waren es stadteinwärts über 47% (V85 = 36km/h) und stadtauswärts 89% (V85 = 50km/h). Es sollen daher Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung vorgesehen werden.

3. Öffentlichkeitsbeteiligung

In einem **Workshop am 22. Juni 2022** wurden mit insgesamt rd. 30 Teilnehmer*innen (Anwohner*innen, Interessierte, Vertreter*innen von Interessenverbänden, Mitglieder der Bezirksvertretung Gadderbaum) mehrere Vorschläge zur Anlage von Radverkehrsanlagen erarbeitet. Darüber hinaus wurden ein möglicher Entfall der Kfz-Stellplätze im Johannistal sowie mögliche alternativen Führungen anstelle einer Führung durch das Johannistal thematisiert. Insgesamt wurden über 50 Anregungen und Wünsche für die Planungen formuliert. Diese wurden anschließend vom Amt für Verkehr auf Ihre Umsetzbarkeit bewertet. Aus den Vorschlägen für eine Querschnittgestaltung hat das Amt für Verkehr acht mögliche Querschnittsvarianten entwickelt und von diesen wiederum drei für eine weitere Ausarbeitung in Lageplänen ausgewählt. Dies

waren:

Variante 1b – Geh-/Radweg Südseite (Zweirichtungsradverkehr)
Variante 2 – Schutzstreifen Nordseite
Variante 6 – Geh-/Radweg Nordseite (Einrichtungsradverkehr)

Zu den Varianten 1b und 6 wurde auf Anregungen aus dem Workshop jeweils eine Alternative (Deckblatt) mit einem Erhalt der Kfz-Stellplätze in dem Abschnitt zwischen KiTa und Zufahrt Johannisfriedhof und einer alternativen Führung des Radverkehrs über den nordöstlich gelegenen Anliegerweg erarbeitet.

Die Querschnitte liegen der Vorlage als Anlage 2, die Lagepläne sowie die Deckblätter als Anlage 3 bei.

Alle Querschnitts- und Lageplanvarianten wurden in einer **Informationsveranstaltung am 22. September 2022** rd. 25 Teilnehmer*innen vorgestellt. Das Stimmungsbild war dabei uneinheitlich. Neben Argumenten für einen Erhalt der Kfz-Stellplätze wurden auch Argumente für die Herstellung einer durchgehenden Radverkehrsführung zu Lasten der Kfz-Stellplätze vorgebracht. Alle Argumente wurden gesammelt und dokumentiert. Zudem gab es Anregungen und Hinweise zu den Planungen, die anschließend vom Amt für Verkehr bewertet wurden.

Die Bewertung der Anregungen aus dem Workshop vom 22. Juni 2022 sowie die Argumente für die einzelnen Planungsvarianten und die Bewertung der Hinweise aus der Informationsveranstaltung vom 22. September 2022 liegen der Vorlage als Anlage 4 bei. Alle Unterlagen sowie die Dokumentationen der Veranstaltungen stehen auf der Website www.bielefeld.de/dialog-johannistal zum Download zur Verfügung.

4. Planungsvarianten | Empfehlungen

Alternative Routenführungen

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden neben den Varianten für eine Radverkehrsführung im Johannistal auch alternative Routenführungen anstelle einer Führung durch das Johannistal eingebracht und vom Amt für Verkehr geprüft (vgl. Anlage 5).

Im Ergebnis können die alternativen Führungen nicht für eine Umsetzung empfohlen werden, da sie von einer direkten und umwegfreien Führung wie im Radverkehrskonzept vorgesehen abweichen, zum Teil erhebliche Steigungen mit einer „verlorenen" Höhe zu überwinden haben (Friedhof, Wald-/Wanderweg), Lücken in der Radverkehrsführung aufweisen (Friedhof), wegen fehlender Flächenverfügbarkeit nicht zu realisieren sind (westlicher Abschnitt „Villa Kunterbunt) und/oder mit erheblichen baulichen Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden wären, um den Standards einer Radroute der Kategorie I gerecht zu werden (Wald-/Wanderweg).

Querschnitte

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden fünf Querschnittsvarianten zur Herstellung einer Radverkehrsführung im Johannistal erarbeitet. Aus diesen hat das Amt für Verkehr acht Querschnittsvarianten entwickelt (vgl. Anlage 2) und im Einzelnen wie folgt bewertet:

Variante 1a, Geh-/Radweg Südseite (Zweirichtungsradverkehr), kein Gehweg Nordseite

Aufgrund fehlenden Raums auf der Nordseite für Hausbewohner / ein-/ausparkende Kfz / Warteflächen Bushaltestelle erhebliche Sicherheitsdefizite, Variante wurde zu Variante 1b weiterentwickelt

➔ Variante wurde nicht weiterverfolgt

Variante 1b, Geh-/Radweg Südseite (Zweirichtungsradverkehr)

Gehweg Nordseite und Fahrbahn bleiben wie im Bestand vorhanden, durch breiten Geh-/Radweg für beide Fahrtrichtungen Radverkehr großer Zugewinn an subjektiven Sicherheitsempfinden für Radfahrende, Zugewinn an Breite für den Fußverkehr, Konflikte Fuß-/Radverkehr nicht auszuschließen

➔ Variante wurde weiterverfolgt

Variante 2, Schutzstreifen Nordseite

Bestandsquerschnitt inkl. Kfz-Parkstreifen bleibt erhalten, Markierung Schutzstreifen „bergauf", geringer Zugewinn an subjektiven Sicherheitsempfinden für Radfahrende, wenig baulicher Aufwand, keine Konflikte mit dem Fußverkehr

➔ Variante wurde weiterverfolgt

Variante 3a, Parkstreifen Nordseite, Gehweg/Radverkehr frei Südseite

Verlagerung Parkstreifen von Süd- auf Nordseite, resultierender Gehweg Südseite zu schmal für eine Freigabe für den Radverkehr, kein „Zugewinn" einer Radverkehrsführung

➔ Variante wurde nicht weiterverfolgt

Variante 3b, Parkstreifen Nordseite, Gehweg Südseite

Verlagerung Parkstreifen von Süd- auf Nordseite, Variante ähnelt hinsichtlich Radverkehrsführung Variante 2 – jedoch inkl. Komplettumbau Querschnitt

➔ Variante wurde nicht weiterverfolgt

Variante 4, „Holländisches Modell"

verbleibende Fahrbahnrestbreite nicht mit Verkehrsbedeutung/-belastung im Kfz-Verkehr kompatibel (Nachfragen in den Niederlanden), Forschungsvorhaben in Deutschland zu vergleichbaren Führungsformen noch nicht ausgewertet, Durchführung Verkehrsversuch daher nicht sinnvoll

➔ Variante wurde nicht weiterverfolgt

Variante 5, „deutsche Regelung"

Aus Variante 4 für Vereinbarkeit mit technischen Regelwerk entwickelt, Komplettumbau Querschnitt erforderlich, wenig Zugewinn an subjektivem Sicherheitsempfinden für Radfahrende

➔ Variante wurde nicht weiterverfolgt

Variante 6 – Geh-/Radweg Nordseite (Einrichtungsradverkehr)

Komplettumbau Querschnitt erforderlich, mittlerer Zugewinn an subjektivem Sicherheitsempfinden für Radfahrende („bergauf" groß, da auf Geh-/Radweg, - „bergab" gering, da im Mischverkehr auf Fahrbahn), mittleres Konfliktpotenzial mit Fußverkehr

➔ Variante wurde weiterverfolgt

Das Erfordernis der Anordnung einer Radwegbenutzungspflicht bei den Varianten mit einer Radverkehrsführung in der Nebenanlage (Geh-/Radweg) wurde geprüft. Bei allen Varianten darf diese nicht angeordnet werden, so dass Radfahrende die Wahl zwischen einer Nutzung der Fahrbahn (sinnvoll für zügig und selbstbewusst fahrende Radfahrer*innen) und des Geh-/Radweges (sinnvoll für angepasst und zurückhaltend fahrende Radfahrer*innen) haben.

Die ausgewählten Varianten 1b, 2 und 6 wurden anschließend in Lageplanvarianten ausgearbeitet.

Lagepläne

Wie oben dargestellt, wurden drei Querschnittsvarianten für eine weitere Ausarbeitung in Lageplänen ausgewählt. Darüber hinaus wurden für die Varianten 1b und 6 jeweils eine

Alternative mit einem Erhalt der Kfz-Stellplätze im Abschnitt KiTa – Zufahrt Johannisfriedhof erstellt (Deckblatt zu den Varianten 1b und 6). Alle Lageplanvarianten liegen der Vorlage als Anlage 3 bei.

Anschließend wurden alle fünf Lageplanvarianten einer objektiven Bewertung auf der Grundlage der Ziele städtischer Verkehrskonzepte (Radverkehrskonzept, Fußverkehrsstrategie, Konzept für den motorisierten Individualverkehr) sowie verkehrlicher und städtebaulicher Kriterien unterzogen. Der Vergleich der Varianten liegt als Anlage 6 bei. Im Ergebnis ist festzustellen, dass die Lageplanvarianten 1b, 2 und 6 nahezu gleiche Punktzahlen erzielen.

Die Varianten 1b, Deckblatt und 6, Deckblatt kommen zu etwas schlechteren Bewertungen. Diese Varianten können für eine Umsetzung nicht empfohlen werden. Sie erhalten zwar einen Teil der Kfz-Stellplätze werden jedoch den Zielen des Radverkehrskonzeptes nicht gerecht, da die alternative Führung über die Anliegerstraße zwischen KiTa und Fuß-/Radwegbrücke über den OWD in Fahrtrichtung Innenstadt sehr steil ist und die Verbindung über den Johannisfriedhof (Kategorie II) nur umwegig zu erreichen ist.

Nachfolgend werden die wesentlichen Argumente zu den Planungsvarianten 1b, 2 und 6 kurz zusammengefasst:

<u>Variante 1b, Geh-/Radweg Südseite (Zweirichtungsradverkehr)</u>

Sehr hohes subjektives Sicherheitsempfinden für Radfahrende, hohes Konfliktpotenzial Fuß-/ Radverkehr, Weiterführung der Verkehrsführung in/aus Richtung Tierpark, Breiter Geh-/Radweg auf der Seite der Quellen/Ziele, mittlerer baulicher Aufwand (Teilumbau)

<u>Variante 2, Schutzstreifen Nordseite</u>

geringes subjektives Sicherheitsempfinden für Radfahrende, geringes Konfliktpotenzial Fuß-/ Radverkehr, hohe objektive Verkehrssicherheit, geringer baulicher Aufwand (punktueller Umbau)

<u>Variante 6 – Geh-/Radweg Nordseite (Einrichtungsradverkehr)</u>

mittleres subjektives Sicherheitsempfinden für Radfahrende, mittleres Konfliktpotenzial Fuß-/ Radverkehr, hoher baulicher Aufwand (Komplettumbau)

Im Ergebnis kann festgestellt werden, dass alle drei Varianten hinsichtlich der Bedürfnisse des Fußverkehrs, der Führung des Radverkehrs sowie der Bedürfnisse des ruhenden Kfz-Verkehrs Stärken und Schwächen aufweisen. Den Standards einer Hauptroute der Kategorie I gemäß Radverkehrskonzept wird keine Variante gerecht.

Werden die Ziele der Radverkehrsförderung zum Maßstab genommen, liegt die Variante 1b leicht vorn, da durch die durchgehende Trennung von Rad- und Kfz-Verkehr in beiden Fahrtrichtungen für alle Menschen ein annehmbares Angebot zum Radfahren mit „gutem Gefühl" geschaffen wird. Die hohe objektive Verkehrssicherheit durch die Trennung von Fuß- und Radverkehr spricht für die Variante 2. Variante 6 stellt hinsichtlich der Mischung von Fuß-/Radverkehr „bergauf" und Rad-/Kfz-Verkehr „bergab" einen Kompromiss zwischen den Varianten 1b und 2 dar.

Im Ergebnis empfiehlt das Amt für Verkehr nach Abwägung der vorstehenden Argumente eine Umsetzung der Variante 6, Geh-/Radweg Nordseite (Einrichtungsradverkehr).

Die vom Stadtentwicklungsausschuss eingesetzte **AG SpuReN** (Arbeitsgruppe **S**traßen**p**lanung **u**nd **R**adverkehr **e**inschließlich **N**ahverkehr) hat sich in ihrer Sitzung am 27. September 2022 ebenfalls für eine Umsetzung der **Variante 6** ausgesprochen, da der „bergauf" langsam fahrende Radverkehr auf in der Nebenanlage geführt wird, die Breiten für alle Verkehrsarten bestmöglich am Bestand orientiert gelöst wurden, der Schutz der KiTa-Kinder gewährleistet werden kann und insgesamt die wenigsten Konflikte bei dieser Variante zu erwarten sind.

Der **Radentscheid** plädiert aus den vorgenannten Gründen ebenfalls für die **Variante 6**.

Querungen Fuß-/Radverkehr / Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung

Über die Lageplanvarianten hinaus wurden Varianten für die Fuß- und Radverkehrs-Querungen in Höhe Uhlandstraße (vgl. Anlagen 3.1, 3.3 und 3.4) sowie in Höhe der KiTa und der Zufahrt zum Johannisfriedhof erarbeitet (vgl. Anlagen 3.2 und 3.5). Die Querungen enthalten aufgrund der festgestellten überhöhten Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr sowie zur Betonung der Ortseingangssituation in Höhe Uhlandstraße und Zufahrt Johannisfriedhof ergänzende Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung. Die dargestellten Querungstypen/-anlagen sind als Musterlösungen zu verstehen und können grundsätzlich auch bei den anderen Lageplanvarianten eingesetzt werden.

Wie unter Ziffer „2. Bewertung der Bestandssituation" dargestellt, werden gemäß RASt 06 bei der vorhandenen Kfz-Verkehrsbelastung und der Tempo-30-Regelung die Anlage von Mittelinseln, Plateauauflasterungen oder Fahrbahnanhebungen sowie Fußgängerüberwege empfohlen. Ziel ist es, in dem Planungsabschnitt u. a. mit gleichartigen Querungsanlagen eine eindeutige Streckencharakteristik zu schaffen, die u. a. die städtebauliche Situation, die zulässige Geschwindigkeit sowie die Bedürfnisse des Fuß- und Radverkehrs in Abgrenzung zu den angrenzenden Streckenabschnitten verdeutlicht.

Die in den Planunterlagen enthaltenen Fahrbahneinengungen können aufgrund der Verbindungsfunktion des Johannistals und den mit den Einengungen verbunden Einschränkungen im Verkehrsablauf (an den Einengungen ist lediglich der Begegnungsfall PKW/PKW möglich) nur sehr eingeschränkt, die Anlage einer großen, geschwindigkeitsdämpfenden Mittelinsel in Höhe Uhlandstraße aufgrund des Eingriffs in die Grünanlage (Baumfällung) und den Wald (FFH-Gebiet) nicht zur Umsetzung empfohlen werden.

Nachfolgend werden die wesentlichen Anforderungen an die Planung an der jeweiligen Örtlichkeit dargestellt und daraus eine Empfehlung für eine Art der Querungsanlage abgeleitet.

<u>Ortseingang Uhlandstraße</u>

- Geschwindigkeitsüberschreitungen hoch, daher Betonung Ortseingangssituation/ Geschwindigkeitsdämpfung erforderlich
- Querungsbedarf Fußverkehr gering (beidseitig Bushaltestelle „Uhlandstraße" vorhanden)
- Überleitung Radverkehr von Fahrbahn innerorts (Benutzungsrecht) auf Geh-/Radweg außerorts (Benutzungspflicht) erforderlich

Im Rahmen des Beteiligungsprozesses wurde neben den in den Lageplänen enthaltenen Querungsanlagen ein Kreisverkehr als Maßnahme zur Betonung der Ortseingangssituation, zur Geschwindigkeitsdämpfung sowie als Querungsmöglichkeit für den Fuß- und Radverkehr eingebracht.

Aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse (Baumfällungen sollen vermieden werden) kommt lediglich die Anlage eines Mini-Kreisverkehrs mit einer überfahrbaren Mittelinsel in Betracht. Gemäß technischem Regelwerk für Verkehrsplanungen (hier: Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren) wird die Anlage eines Mini-Kreisverkehrs bei sehr ungleichen Verkehrsbelastungen der angeschlossenen Straßenäste (hier mit Johannistal und Uhlandstraße vorhanden) und zur Reduzierung von Geschwindigkeiten an Ortseingängen nicht empfohlen. Zudem ist eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn der Regelfall.

Im Rahmen der weiteren Planungen wurden die vorgenannten Empfehlungen dahingehend aufgegriffen, dass ein Mini-Kreisverkehr in Kombination mit der Anlage von Fahrbahnanhebungen und (standardmäßigen) Fußgängerüberwegen in den angeschlossenen Ästen entwickelt wurde. Für den Radverkehr ist sowohl eine Führung auf der Fahrbahn als in der Nebenanlage vorgesehen. Die Kreisverkehr-Mittelinsel und die Fahrbahnteiler im Johannistal werden

überfahrbar ausgebildet (Einfassung mit einem Bordstein, Ansicht 5cm), um eine Befahrbarkeit für Busse und LKW zu gewährleisten. Durch die Fahrbahnanhebungen und die Gestaltung mit Baumpflanzungen („Torwirkung") sind angepasste Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr zu erwarten.

Die vorhandenen Zufahrten zu den Kfz-Stellplätzen auf einem Privatgrundstück in der Uhlandstraße 1 sowie die im Rahmen deines Neubaus auf dem Grundstück von Haus 48 geplanten Zufahrten zu Kfz-Stellplätzen im Bereich der geplanten Fußgängerüberwege werden aufgrund der geringen Ein-/Ausfahrvorgänge für vertretbar gehalten.

Die Anlage von Fußgängerüberwegen ermöglicht einen gleichartigen Querungsanlagentyp an allen drei Querungen im Zuge des Streckenverlaufes (siehe unten).

Das Amt für Verkehr empfiehlt daher die Anlage eines Mini-Kreisverkehrsplatzes in Höhe Uhlandstraße gemäß beigefügtem Lageplan (Anlage 7.1).

Für die Anlage eines Mini-Kreisverkehrs sowie auch aller weiteren Querungsanlagentypen ist eine geringe Inanspruchnahme von Flächen in dem angrenzenden außerörtlichen Streckenabschnitt, der in der Zuständigkeit von Straßen.NRW liegt, erforderlich. Über die Maßnahme wurde Straßen.NRW bereits informiert. Eine detaillierte Abstimmung mit Straßen.NRW erfolgt nach der Beschlussfassung über die Planung.

<u>KiTa</u>

- Geschwindigkeitsüberschreitungen (gerade noch) tolerabel
- Querungsbedarf Fußverkehr gering, jedoch schützenswerter Personenkreis (KiTa)

Die derzeitige Querungsanlage („Zebrastreifen") ist angemessen und verkehrssicher. Eine bauliche Maßnahme zur Geschwindigkeitsdämpfung wird nicht für erforderlich gehalten. Mit der Beibehaltung des Fußgängerüberweges wird ein gleichartiger Querungsanlagentyp an allen drei Querungen im Zuge des Streckenverlaufes umgesetzt.

Das Amt für Verkehr empfiehlt daher die Beibehaltung des Fußgängerüberweges ohne bauliche Veränderungen der Fahrbahn in Höhe der KiTa / Haus 25/27 (Anlage 7.2).

Zur Einhaltung und Unterstützung der geltenden Geschwindigkeitsbegrenzung wird die Installation von Geschwindigkeitsdisplays an den in der Informationsveranstaltung vom 22. September 2022 mehrheitlich ausgewählten Standorten empfohlen.

Das Amt für Verkehr empfiehlt die Herstellung von zwei Geschwindigkeitsdisplays in Höhe von Uhlandstraße 1 (stadteinwärts) und Johannistal 28 (stadtauswärts).

<u>Ortseingang Zufahrt Johannisfriedhof</u>

- Betonung Ortseingangssituation/Geschwindigkeitsdämpfung sinnvoll
- Mittlerer Querungsbedarf Fußverkehr
- Mittlerer Querungsbedarf Radverkehr
- Überleitung Radverkehr von/zu Johannisfriedhof und Geh-/Radweg über OWD auf/von Fahrbahn (Benutzungsrecht) erforderlich
- Vorh. Fußgängerampel aus Verkehrssicherheitsgründen nicht erforderlich

Wie bereits oben dargestellt, ist eine Fußgängerampel aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht erforderlich. Aus Sicht des Fußverkehrs ist eine Querung mit einem Fußgängerüberweg zu bevorzugen, da dabei ein hohes Maß an Sicherheit zusammen mit geringen/keinen Wartezeiten verbunden ist. Aufgrund der der Stützmauer entlang des Fuß-/Radweges über den OWD wurde der FGÜ in den vertiefenden Planungen in Richtung KiTa vorgesehen. Damit können ausreichende Sichtbeziehungen vom Kfz-Verkehr auf den Fußverkehr und umgekehrt sichergestellt und ein „unerwartetes" Queren der Fahrbahn durch Fußgänger vermieden werden.

Mit der Einrichtung eines Fußgängerüberweges wird ein gleichartiger Querungsanlagentyp an allen drei Querungen im Zuge des Streckenverlaufes umgesetzt.

Für den Radverkehr kann eine Bevorrechtigung durch eine entsprechende Vorfahrtbeschilderung und Markierung aufgrund der Kfz-Verkehrsbelastung nicht empfohlen werden. Zudem ist aufgrund der gegenüber dem Fußverkehr höheren Geschwindigkeit und den eingeschränkten Sichtverhältnissen wegen der Stützmauer eine Querung als für den Kfz-Verkehr „nicht vorhersehbar" zu beurteilen. Eine Fahrbahnanhebung stellt aus planerischer Sicht einen guten Kompromiss zwischen einer Bevorrechtigung und einem Zugewinn an Komfort gegenüber der vorhandenen Fußgängerampel dar. Einschränkungen hinsichtlich der Verkehrssicherheit werden nicht erwartet.

Das Amt für Verkehr empfiehlt daher die Anlage einer Fahrbahnanhebung inkl. eines Fußgängerüberweges anstelle der derzeit vorhandenen Fußgänger-Lichtsignalanlage in Höhe der Zufahrt Johannisfriedhof gemäß beigefügtem Lageplan (Anlage 7.3).

Herstellung von Kfz-Stellplätzen

Bei einer Umsetzung der Varianten 1b (Geh-/Radweg Südseite) und 6 (Geh-/Radweg Nordseite) entfallen alle der derzeit vorhandenen 27 Kfz-Stellplätze. Bei der Variante 2 (Schutzstreifen) können fast alle Kfz-Stellplätze erhalten werden. Bei einer Umsetzung der aus Sicht der Radverkehrsförderung nicht zu empfehlenden Deckblatt-Varianten 1b und 6 (keine Radverkehrsführung zwischen KiTa und Zufahrt Johannisfriedhof) kann ein Teil der Stellplätze erhalten bleiben.

Für die Nutzerinnen der KiTa sind zwei Kurzeitstellplätze (max. 30min) in Richtung Tierpark auf der Fahrbahn während der Bringe- und Holzeiten zw. 7:30 und 9:00 Uhr und 15:00 und 17:00 Uhr vorgesehen. Es ist geplant, die Verkehrsverhältnisse nach einer Herstellung der Stellplätze zu beobachten. Sollten dabei Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit und/oder erhebliche Einschränkungen im Verkehrsablauf festgestellt werde, werden die Stellplätze entfernt und in die Goethestraße verlagert. Die politischen Gremien sowie die Anwohner*innen und die KiTa werden darüber im Vorfeld informiert.

Für die Besucher*innen des Friedhofes und der Anwohner*innen können östlich der Zufahrt zum Johannisfriedhof ersatzweise 5 Kfz-Stellplätze inkl. eines Wendehammers hergestellt werden. Damit ergibt sich folgende Stellplatzbilanz:

Planungsvariante	**Straßenabschnitt**			**Gesamt**
	Uhlandstraße - Goethestraße	Goethestraße - KiTa	KiTa - Zufahrt Johannisfriedhof	
Bestand	6	10	11	27
Bedarf gem. Zählung				12-16
Variante 1b (G/R Südseite)	0	2 [1)]	5 [2)]	7
Variante 1b, Deckblatt	0	0	9	9
Variante 2 (Schutzstreifen)	6	10	3	19
Variante 6 (G/R Nordseite)	0	2 [1)]	5 [2)]	7
Variante 6, Deckblatt	0	0	9	9

1) Die Kfz-Stellplätze werden dem Bringe-/Holverkehr der KiTa zur Verfügung gestellt
2) Die Kfz-Stellplätze werden östlich der Zufahrt zum Johannisfriedhof hergestellt

Die Reduzierung der Kfz-Stellplätze im öffentlichen Verkehrsraum entspricht den Zielen der städtischen Mobilitätskonzepte und wird aufgrund der noch zur Verfügung stehenden Kapazitäten in der Goethestraße in Kombination mit der Schaffung der o. g. Ersatzstellplätze als vertretbar

eingeschätzt.

Das Amt für Verkehr empfiehlt daher die Anlage von Kfz-Stellplätzen und eines Wendehammers östlich der Zufahrt zum Johannisfriedhof gemäß beigefügtem Lageplan (Anlage 8.1) und die die Anlage von zwei zeitlich befristeten Kfz-Kurzzeitstellplätzen in Höhe Haus 36 für den Bringe-/Holverkehr der KiTa gemäß beigefügtem Lageplan (Anlage 8.2).

Sonstiges

Im Zuge der Maßnahme erfolgt ein barrierefreier Ausbau der Bushaltestelle „Johannisfriedhof".

5. Kosten | Terminplanung

Anliegerbeiträge

Anliegerbeiträge können nicht erhoben werden.

Straßenbaukosten

Im Einzelnen wurden für die Varianten folgende Straßenbaukosten (inkl. Beleuchtung, Markierungen und die Geschwindigkeitsdisplays, ohne Mini-Kreisverkehr) abgeschätzt:

Planungsvariante	Baukosten, brutto
Variante 1b (G/R Südseite)	430.000,00 €
Variante 1b, Deckblatt	430.000,00 €
Variante 2 (Schutzstreifen Nordseite)	330.000,00 €
Variante 6 (G/R Nordseite)	720.000,00 €
Variante 6, Deckblatt	570.000,00 €
Kfz-Stellplätze Zufahrt Johannisfriedhof	120.000,00 €

Von den Gesamtkosten entfallen rd. 50.000,00 € auf die Herstellung der Beleuchtung (rd. 20.000,00 €) und die Geschwindigkeitsdisplays (rd. 20.000,00 €) sowie die Beseitigung der Fußgängerampel (rd. 10.000,00 €).

Finanzierung

Für die Maßnahme soll eine Zuwendung bei der Bezirksregierung Detmold zum 31. Mai 2023 beantragt werden. Die Förderquote beträgt rd. 75% der zuwendungsfähigen Baukosten. Der barrierefreie Ausbau der Bushaltestelle „Johannisfriedhof" ist zu 100% förderfähig (ÖPNV-Pauschale). Die Kosten für die Herstellung der Kfz-Stellplätze östlich der Zufahrt zum Johannisfriedhof werden aus den Einnahmen der Stellplatzablöse entnommen.

Terminplanung

Folgende weitere Terminplanung ist nach einer Beschlussfassung vorgesehen:

Bearbeitungsschritt	Frist
Erstellung Entwurfsplanung	April 2023
Erstellung Zuwendungsantrag	Mai 2023
Zuwendungsbescheid	Frühjahr/Sommer 2024
Bauausführung	Ab Ende 2024

Anlage

Anlage 1	Übersichtslageplan
Anlage 2	Querschnitte
Anlage 3	Lagepläne
Anlage 4	Anregungen Workshop vom 22. Juni und Info-Veranstaltung vom 22. Sept. 2022
Anlage 5	Alternative Führung Radverkehrs-Hauptroute
Anlage 6	Vergleich der Planungsvarianten
Anlage 7	Querungen Fuß-/Radverkehr / Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung
Anlage 8	Herstellung von Kfz-Stellplätzen

Beigeordneter **Adamski**	