

## Informationsveranstaltung vom 18. September 2024

### Antworten auf die gestellten Fragen (Stellwände und Dialogkarten) sowie Dokumentation der geäußerten Kritik (positiv/negativ)

Frage: Welche Informationen aus der Informationsveranstaltung vom 18. September 2024 werden an die Bezirksvertretung Gadderbaum und den Stadtentwicklungsausschuss (StEA) weitergegeben?

Antwort: Die Bezirksvertretung und der StEA erhalten alle in der Veranstaltung aufgeworfenen Fragen und zugehörigen Antworten. Grundsätzliche Kritik am Vorhaben werden ebenso wie Lob an beide Gremien weitergeleitet.

Frage: Gibt es schon weitere Planungsvarianten?

Antwort: Weitere Planungsvarianten wurden im Zuge des Beteiligungsprozesses im Sommer/Herbst 2022 erarbeitet und geprüft. Aus allen Planungsvarianten wurde die nun planerisch weiter bearbeitete Variante als Kompromiss ausgewählt und von den politischen Gremien (Bezirksvertretung Gadderbaum, Stadtentwicklungsausschuss) für eine Umsetzung beschlossen.

Frage: Ist die Aufstellung eines festen „Blitzers“ möglich?

Antwort: Stationäre Anlagen zur Geschwindigkeitsüberwachung („Blitzer“) können geboten sein, wenn sich auf Grund häufiger Geschwindigkeitsüberschreitungen ein besonders hohes Unfallrisiko oder Unfallhäufungen nachweisen lassen. Dies ist im Johannistal nicht der Fall. Die Aufstellung eines „Blitzer“ ist somit nicht möglich. Sie ist zudem auch nicht sinnvoll, da sich die Geschwindigkeit durch die planerischen Maßnahmen verringern wird.

Frage: Verursachen die geplanten „Fahrbahnanrampungen“ im Bereich Uhlandstraße und an der Zufahrt zum Johannisfriedhof zusätzlichen Lärm?

Antwort: Nein, da die Herstellung ebenso wie die Fahrbahn in Asphalt erfolgt. Eine erhöhte Geräuschentwicklung aufgrund eines Materialwechsels (z. B. von Asphalt zu Pflaster) ist somit nicht zu erwarten.

Frage: Wird die Bushaltestelle „Johannisfriedhof“ verlegt, bleiben alle Bushaltestellen erhalten und werden die Haltestellen barrierefrei ausgebaut?

Antwort: Die Bushaltestelle „Johannisfriedhof“ in Fahrtrichtung stadteinwärts wird in Höhe der Haltestelle in Richtung stadtauswärts verschoben, um bei einem wartenden Bus die freie Sicht auf querende Fußgänger\*innen am geplanten Zebrastreifen zu gewährleis-

ten. Alle Haltestellen bleiben erhalten und werden entsprechend dem aktuellen Standard barrierefrei mit einem erhöhten Bordstein für geheingeschränkte und „Rippenspflaster“ für sehbeeinträchtigte Menschen ausgestattet.

Frage: Ist die Zufahrt zu den Kfz-Stellplätzen auf dem Grundstück im Bereich des Kreisverkehrs bei der geplanten Anlage von Abstellmöglichkeiten für E-Scooter weiterhin gewährleistet?

Antwort: Ja, die Kfz-Stellplätze werden weiterhin anfahrbar sein.

Frage: Wo sollen nach einer Umsetzung der Planung die Autos parken (Lieferverkehr, Kund\*innen, Handwerker\*innen, Besucher\*innen, Umzugswagen, Krankenwagen, ...)?

Antwort: Für den Lieferverkehr, Handwerker\*innen, Kund\*innen und Besucher\*innen stehen entsprechend der im Mai 2022 durchgeführten Parkraumerhebung noch freie Kapazitäten in den Nebenstraßen des Johannistals (z. B. Goethestraße) zur Verfügung. Manche Grundstücke verfügen zudem über ausreichend große befestigte Flächen, um ein Kurzzeithalten für Besucher und Handwerke zu ermöglichen. Im Falle eines Umzugs können Ausnahmegenehmigungen zum Halten auf der Fahrbahn für Umzugswagen beim Amt für Verkehr beantragt werden. Ein Halten von Rettungsfahrzeugen im Einsatzfall ist immer möglich.

Frage: Wo sollen die Eltern, die ihre Kinder in die KiTa „Villa Kunterbunt“ bringen zukünftig halten, wenn der Kfz-Parkstreifen wegfällt?

Antwort: Es werden zwei Kfz-Kurzzeitparkplätze im Johannistal (in Höhe Haus 36) und zwei Kurzzeitparkplätze in der Goethestraße (in Höhe Haus 1) für den Bringe- und Holverkehr eingerichtet. Diese können in den Zeiten, in der die Kinder gebracht und abgeholt werden, zwischen 7:30 und 9:00 Uhr sowie zwischen 15:00 und 17:00 Uhr genutzt werden.

Frage: Wenn die Kurzzeitstellplätze für die KiTa auf der Fahrbahn des Johannistals für unzumutbaren Verkehrsbehinderungen sorgen sollten, wann werden diese beseitigt?

Antwort: Es ist geplant, die Verkehrssituation nach einer „Eingewöhnungszeit“ von rund einem Monat zu beobachten und auszuwerten. Falls es zu Problemen kommen sollte, würden die Stellplätze innerhalb von max. 6 Monaten zurückgenommen werden.

Frage: Kann in der Goethestraße Anwohnerparken eingerichtet werden?

Antwort: Auf Basis des Konzepts für den motorisierten Individualverkehr sowie des Parkraumkonzepts Innenstadt besteht die Idee, die Parkraumbewirtschaftung räumlich auszuweiten. Die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung ist eine grundlegende Voraussetzung für die Bevorrechtigung von Anwohnenden mittels des Bewohnerparkens. Für die Neuordnung der Parkraumbewirtschaftung durch die Verwaltung ist ein Beschluss durch die politischen Gremien erforderlich, der aktuell noch nicht vorliegt.

Frage: Wie viele Radfahrende fahren überhaupt durch das Johannistal?

Antwort: Das Amt für Verkehr hat am Donnerstag, 24. und Sonntag, 27. März 2022 eine Verkehrszählung an der Ampel in Höhe der Johannisfriedhofzufahrt durchgeführt. Es wurden rund 250 (Donnerstag)/440 (Sonntag) Radfahrende/Tag gezählt. Die Querung an der Fußgänger-Ampel wurde von rd. 330/750 Fußgängerinnen/Tag und 440/550 Radfahrenden/Tag genutzt. Es wurde festgestellt, dass am Donnerstag rund 40 % und am Sonntag rund 50% der Radfahrenden widerrechtlich die Gehwege (auch in Gegenrichtung) nutzen. Dies weist auf ein großes Bedürfnis nach einer vom Kfz-Verkehr getrennten Führung hin.

Frage: Wird der Schwerverkehr weiterhin durch das Johannistal fahren?

Antwort: Bei der Straße Johannistal handelt es sich um eine wichtige Verbindung für den Kfz-Verkehr zwischen der Bielefelder Innenstadt, dem Bielefelder Westen (Hoherge-Uerentrup) und Steinhagen. Aufgabe dieser Verbindung ist es den Kfz-Verkehr zu bündeln und dementsprechend auch den LKW-Verkehr aufzunehmen. Eine Befahrbarkeit des Johannistals für den Schwerverkehr ist in der Planung berücksichtigt.

Frage: Ist die geplante Querung für den Radverkehr am Kreisverkehr für Radfahrende gefährlich?

Antwort: Der in Richtung Tierpark fahrende Radverkehr quert „hinter“ dem Kreisverkehr die Fahrbahn. Aufgrund der geplanten Fahrbahnanrampungen ist von einer reduzierten Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs auszugehen. Eine erhöhte Gefährdung von Radfahrenden wird somit nicht erwartet.

Frage: Ist die geplante Fahrbahnanrampung in Höhe der Johannisfriedhofzufahrt für den Radverkehr gefährlich (z. B. weil sich im Winter Wasser davor sammelt und überfriert)?

Antwort: Fahrbahnanrampungen gibt es in Bielefeld bereits in zahlreichen Straßen mit Tempo-30-Regelungen. Auffälligkeiten im Hinblick auf Unfälle mit Radfahrenden wurden nicht festgestellt.

Frage: Kann die Befahrung der Brücke über den OWD/die Bahnstrecke für den Radverkehr verboten werden?

Antwort: Eine Befahrung der OWD-Auf-/Abfahrt in Richtung Adenauerplatz für den Radverkehr ist derzeit nicht zulässig und kann aufgrund der Kfz-Verkehrsbelastung perspektivisch nicht empfohlen werden. Für den Radverkehr aus dem Johannistal gibt es somit keine ortsnahe Alternativstrecke in Richtung Innenstadt. Ein Verbot der Befahrung der Brücke für den Radverkehr ist somit nicht sinnvoll.

Frage: Warum muss überhaupt ein Geh-/Radweg in Richtung stadtauswärts angelegt werden? Kann der Radverkehr nicht die Fahrbahn nutzen?

Antwort: Im Rahmen der Verkehrszählung im März 2022 wurde festgestellt, dass bereits heute bis zu 50% der Radfahrenden (widerrechtlich) die Gehwege nutzen. Dies zeigt, dass es einen Bedarf für eine vom Kfz-Verkehr getrennte Führung des Radverkehrs gibt.

Zudem sollen entsprechend der Mobilitätsstrategie der Stadt Bielefeld neue Fahrradnutzer\*innen hinzugewonnen werden. Um dem Sicherheitsbedürfnis von „ängstlichen“ Radfahrenden zu entsprechen, soll bergauf für den langsamen Radverkehr der Geh-/Radweg angelegt werden. Zügig fahrender Radverkehr kann stadtauswärts auch die Fahrbahn nutzen, stadteinwärts (bergab) muss er es.

Frage: Kann der zu schmale Gehweg auf der „Friedhofseite“ verbreitert werden?

Antwort: Der geplante Gehweg wird mit einer Breite von min. 1,80m um 0,50m gegenüber dem heute vorhandenen Gehweg verbreitert und ermöglicht eine Begegnung von Fußgänger\*innen. Da die Fahrbahn bereits mit der Mindestbreite von 6,00m für eine Begegnung Bus/Bus oder LKW/Bus geplant ist, ginge eine Verbreiterung des Gehweges zu Lasten des Geh-/Radweges. Der Geh-/Radweg sollte nicht verschmälert werden, um Fuß- und Radverkehr ausreichend Breite zum Vorbeigehen/-fahren zur Verfügung zu stellen.

Frage: Gibt es andere Projekte im Planungsraum und erfolgt eine zeitliche Abstimmung mit diesen?

Antwort: Im Planungsraum gibt es sowohl geplante private Bauvorhaben (Neubau von drei Mehrfamilienhäusern auf dem Grundstück Haus 48) als auch geplante Bauvorhaben des Landes NRW (Bau einer Straßenoberflächenwasserreinigungsanlage). Ein Austausch zwischen den jeweiligen Planungsverantwortlichen findet bereits seit längerem statt. Die bauliche Umsetzung der Maßnahmen wird aufeinander abgestimmt.

Frage: Wie lange dauert der Umbau?

Antwort: Die Gesamtdauer des Umbaus beträgt rund 10 Monate. Dabei entfallen 5 Monate auf den Versorgungsleitungsbau (die Stadtwerke Bielefeld erneuern (Strom-/Gas-/Wasserleitungen) und etwa 5 Monate auf den Straßenbau.

Frage: Welche Änderung der Planung (z. B. Erhalt der Ampel) würde eine erneute Prüfung der Förderfähigkeit auslösen?

Antwort: Eine Prüfung der Förderfähigkeit würde bei einer wesentlichen Änderung der Planung (u. a. Änderung der Radverkehrsführung, Änderung der Breiten für Gehweg, Fahrbahn und/oder Geh-/Radweg) erfolgen. Der Erhalt der Ampel stellt keine wesentliche Änderung der Planung dar.

Frage: Warum platziert man nicht das Schild „Radfahrer überholen verboten“ (Verkehrszeichen 277.1)?

Antwort: An das Aufstellen von Schildern sind entsprechend der Straßenverkehrsordnung (StVO) Bedingungen und Voraussetzungen geknüpft. Eine Voraussetzung zum Aufstellen des Verkehrszeichens 277.1 ist, dass ein Überholen von Radfahrenden nicht gefahrlos möglich ist. Ein gefahrloses Überholen (bei einer ausreichend großen Lücke im Gegenverkehr) ist jedoch im Johannistal möglich. Ein Aufstellen des Schildes ist somit nicht möglich.

Frage: Könnte man unterschiedliche Planungsabschnitte aus den verschiedenen Planungen quasi „modulweise“ neu zusammenstellen?

Antwort: Grundsätzlich ist das denkbar. Allerdings wäre dies als wesentliche Änderung der Planung zu bewerten. Um den zurückliegenden Beteiligungsprozess nicht zu entwerten, müsste dieser neu gestartet werden. Für die geänderte Planung ist ein neuer politischer Beschluss erforderlich. Für die geänderte Planung wäre erneut ein Förderantrag zu stellen. Der vorhandene Förderantrag wäre zurückzuziehen, die in Aussicht gestellten Fördermittel würden vorerst verfallen.

Frage: Wir benötigen bei einer Umsetzung der Planung eine zweite Zufahrt auf unser Grundstück. Wie kann das (...) beantragt und umgesetzt werden?

Antwort: Für die Neuanlage von Grundstückzufahrten ist ein Antrag beim Amt für Verkehr zu stellen. Ein Antragsformular und ergänzende Informationen finden sich auf [www.bielefeld.de](http://www.bielefeld.de) unter dem Stichwort „Zufahrt“. Die Bearbeitungsdauer beträgt ca. vier Wochen.

Frage: Gibt es die Möglichkeit in der Uhlandstraße eine abschließbare Radabstellanlage einzurichten?

Antwort: Die Einrichtung von Fahrradabstellanlagen in der Uhlandstraße liegt außerhalb des Planungsraumes. Bitte wenden Sie sich an die für den Radverkehr zuständigen Mitarbeiter\*innen im Amt für Verkehr, um Möglichkeiten für eine Umsetzung zu besprechen.

## Positive und negative Kritik

### Grundsätzliches

- Umbau nicht umweltbewusst
- Umbau nicht erforderlich, da derzeit kein Unfallschwerpunkt mit Radverkehr
- Umbau nicht sinnvoll, Radverkehr kann Straße hinter KiTa nutzen
- Die Planung stellt einen guten Kompromiss dar

### Kfz-Verkehr (fließend)

- Tempo 30 wird derzeit nicht eingehalten (3x)
- Der Autolärm ist zu hoch

### Kfz-Parkstreifen/-Stellplätze

- Kurzzeit-Kfz-Stellplätze für KiTa auf der Fahrbahn führen zu Staus (3x)
- Der Parkstreifen wird für die KiTa-Eltern, Besucher\*innen, Lieferverkehr usw. gebraucht (2x)

### Fußverkehr, Radverkehr und Mischung Fuß-/Radverkehr

- Radverkehr auf der Brücke über den OWD/die Bahnstrecke verbieten
- Die Mischung von Fuß- und Radverkehr auf dem Geh-/Radweg an der „Mauerseite“ sorgt für Konflikte

- Der Gehweg auf der „Friedhofseite“ ist mit 1,80m zu schmal
- Die Gehwege sind nicht barrierefrei
- Der Gehweg auf der „Friedhofseite“ sollte zu Lasten des Geh-/Radweges auf der „Mauerseite“ verbreitert werden
- Die Sicherheit von Kindern ist nicht ausreichend berücksichtigt (2x)
- Fuß- und Radverkehr sollen getrennt werden (4x)
- Der Radverkehr wird auf der „Mauerseite“ direkt an den Zufahrten und Eingängen entlanggeführt, das ist gefährlich
- Der Radverkehr ist in der Planung zu stark berücksichtigt worden
- Gegenseitige Rücksichtnahme funktioniert oft nicht
- Die zu hohe (nicht angepasste) Geschwindigkeit von Radfahrenden ist ein Problem
- Die Möglichkeit, auf dem Geh-/Radweg bergauf geschützt vom Kfz-Verkehr fahren zu können wird positiv beurteilt
- Der Kompromiss geht zu Lasten der Fußgänger\*innen
- Die Planung ist keine Verbesserung für den Fußverkehr

#### Zebrastrreifen in Höhe KiTA „Villa Kunterbunt“

- Fahrbahnanrampung vorsehen (2x)
- Fahrbahnanrampung würde auch den Radverkehr „ausbremsen“

#### Zebrastrreifen in Höhe Zufahrt Johannisfriedhof

- Ampel soll bestehen bleiben
- Wegfall Ampel führt zu Unübersichtlichkeit
- Wegfall Ampel macht den Verkehr schneller
- Zebrastrreifen gefährlich für Radfahrende, da diese nicht absteigen
- Zebrastrreifen gefährlich, da die Stützmauer die Sicht auf Fußgänger\*innen und Radfahrende einschränkt