

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

Nr.	Anregungen aus Workshop	Erläuterungen	Gesamteinschätzung/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.
5	Bau eines roten Fahrradweges in der Mitte der Straße, damit Autofahrer abgebremst werden		unzulässig und gefährlich
6	Optische Aufhellung des Fahrradwegs	wahrscheinlich gemeint als Alternative zu Roteinfärbung, vgl. Nr. 5	Einfärbung Schutzstreifen in Bielefeld nicht auf Strecke, da Einfärbung auf Gefahrenstellen (Einmündungen) hinweisen soll
8	Radfahren auf der Straße ab der Goethestr.: Schutzstreifen für Radfahrer bergauf zwischen der Goethestr. und der Gabelung des Johannistals einführen	Gruppe 3: im Plan vom Workshop ist Schutzstreifen zw. KiTa und Umlandstraße dargestellt -> Querschnitt-Variante 2	möglich -> Querschnitt-Variante 2
9	Oberer Teilabschnitt des Johannistals 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
10	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			
11	Fahrradgerechte Querungsmöglichkeiten		in allen Planungsvarianten berücksichtigt
12	Abstellmöglichkeiten für Fahrräder		in Varianten mit Kfz-Stellplätzen möglich statt Kfz-Stellplätze und/oder in Einmündungsbereichen -> Bedarf wird eher nicht gesehen
13	Mut zu kreativen Lösungen, die lokal gut passen		in Planungsvarianten/Deckblättern berücksichtigt
Fußverkehr			
Vorschläge			
14	Abschaffung des Parkstreifens für breite Fuß-/Radwege	Gruppe 1 -> Querschnitt-Varianten 1b und 6	in Planungsvarianten 1b und 6 berücksichtigt
15	Die Gehwege sollen an der Nordseite der Straße ab KiTa Kunterbunt bis Umlandstr. abgeschafft werden	Gruppe 1 -> Querschnitt-Variante 1a	weiterentwickelt zu Variante 1b
16	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
17	Fahrradfahrer können den Gehweg nutzen	Querschnitt-Variante 3a	Bei Varianten 1b und 6 mit gemeinsamen Geh-/Radweg berücksichtigt
18	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			
19	Tierparkseite (Südseite) ist für Fußgänger auch in Zukunft attraktiver		in Variante 1b berücksichtigt; in Variante 6 geringfügige Verbreiterung ohne Mischung mit Radverkehr
20	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			
21	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
22	Verlängerung der 30er Zone ab der Bushaltestelle im Norden /30er Schild soll Richtung Stadtauswärts weiter verrückt werden (2x genannt)		Bei Planungsvarianten berücksichtigt
23	30 km/h stärker kontrollieren		Display sinnvoll und wird bei Umbau umgesetzt, bevorzugter Standort in Bürger-Info abfragen
24	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
25	Etablierung einer Geschwindigkeitsampel	gemeint ist wahrscheinlich Display (vgl. Gruppe 5)	s. o., Display ja, fester Blitzer nein
26	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			
27	Autofahrer müssen defensiv fahren		wird durch Straßenraumgestaltung erreicht
28	Allgemeine optische Umgestaltung, um zu schnelles Fahren zu unterbinden		wird durch Straßenraumgestaltung erreicht
29	Hauptproblem ist die Geschwindigkeitsübertretung		wird durch Straßenraumgestaltung erreicht
30	Breite Straßen laden zum zu schnellen Fahren ein		wird durch Straßenraumgestaltung erreicht
31	Wichtig: Sichere Radwege		subjektiv sichere Radverkehrsführungen z. T. berücksichtigt (Varianten 1b, 6); objektive sichere Radverkehrsführung in allen Varianten berücksichtigt
32	Für die KiTa: Schutz vor allen anderen Verkehrsteilnehmern		in allen Varianten berücksichtigt
33	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			
34	Erhaltung der KiTa-Parkplätze (4x genannt)		in Varianten auf unterschiedliche Weise berücksichtigt
35	Haltemöglichkeiten an KiTa für Stoßzeiten (2x genannt)		in Varianten auf unterschiedliche Weise berücksichtigt
36	Parken für KiTa-Eltern		in Varianten auf unterschiedliche Weise berücksichtigt
37	Parkstreifen beibehalten damit der Gehweg geschützt ist		in Variante 2 und in Varianten 1b/Deckblatt sowie 6/Deckblatt berücksichtigt
38	„WhatsApp“-Parkraumbewirtschaftung durch Anwohner*innen		"Reservierung" der Kfz-Stellplätze für KiTa in bestimmten Zeiten (z. B. durch Parkscheibenregelung) möglich
39	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
40	Abschaffung der Parkstreifen bei den Hausnummer 25-15a, da diese eine Einfahrt haben	Abschnitt KiTa-OWD	in einigen Varianten entfällt Parkstreifen
Kriterien/Anmerkungen			
41	Parkplätze dienen als Schutz für Fußgänger		in Variante 2 und in Varianten 1b/Deckblatt sowie 6/Deckblatt bleibt Parkstreifen als "Schutz" enthalten
42	Der Parkstreifen dient als optische Verengung, damit Autofahrer langsamer fahren		in Variante 2 und in Varianten 1b/Deckblatt sowie 6/Deckblatt bleiben Stellplätze erhalten
43	Parkplätze fehlen für Handwerker		in Variante 2 und in Varianten 1b/Deckblatt sowie 6/Deckblatt bleiben Stellplätze erhalten
44	Gespräch mit den Eigentümern des Johannistal 46		Gespräch mit Bauamt der Stadt Bielefeld; Ergebnis: Baugenehmigung seitens Stadt BI erteilt, 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			
45	Wald-/Wanderweg über den Johannistal für den Radverkehr ausbauen (2x genannt)		Naturschutzgebiet, keine Zustimmung Untere Landschaftsschutzbehörde für einen Ausbau der Strecke als Haupttroute
46	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
47	Brücke für Autofahrer		landschafts-/stadtplanerisch nicht angemessen
48	Brücke für Fahrradfahrer von der Hofstraße bis zur Uhlmanstr.		landschafts-/stadtplanerisch nicht angemessen
49	2. Ebene über dem Johannistal als Verlängerung von der Brücke über dem OWD		landschafts-/stadtplanerisch nicht angemessen
50	Bau eines Tunnels ab Hoberge		der Verkehrsbelastung bei den damit verbundenen Investitionskosten nicht angemessen
51	Einführung von Alternativroute für den LKW-Verkehr, um das Johannistal sicherer zu machen / LKW-Umlenkungskonzept (2x genannt)		Johannistal im Straßennetz die verbleibende Verbindung in/aus Richtung Westen und Schwerverkehrsanteil gem. Zählung mit rd. 4% sehr gering, LKW-Verbot wenig sinnvoll
52	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			
53	Bürgerbeteiligungen dürfen keine Scheinveranstaltung sein		aus unserer Sicht berücksichtigt
54	Strecke segmentierter betrachten		aus unserer Sicht durch Planungsvarianten und Deckblätter berücksichtigt
55	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)
56	Hauptproblem ist der LKW-Verkehr		keine Verbannung LKW-Verkehr, aber Umsetzung Maßnahmen (Planung, Display) sagt für angemessene Geschwindigkeiten