

## Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
<b>Bezirksvertretung Senne</b>	16.01.2014	öffentlich
<b>Bezirksvertretung Brackwede</b>	23.01.2014	öffentlich
<b>Stadtentwicklungsausschuss</b>	28.01.2014	öffentlich

<b>Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)</b>
<b>Südring / Brackweder Straße (L756) zwischen Duisburger Straße u. Friedhofstraße, hier: Anpassungen der Radverkehrsführungen in den untergeordneten Straßen der lichtsignalisierten Knotenpunkte</b>
<b>Betroffene Produktgruppe</b>
11.12.01 Öffentliche Verkehrsflächen
<b>Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen</b>
Planungen bis zum politischen Beschluss (zugeordnet Produktgruppen 11.12.01, 11.12.03 und 11.12.04)
<b>Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan</b>
Die Fahrbahndeckensanierung Südring / Brackweder Straße sowie die teilweise Erneuerung der Lichtsignalanlagen an den Knotenpunkten erfolgt durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW. Die konsumtiven Kostenanteile zur Anlage von Radverkehrsanlagen in den untergeordneten Straßen (Markierungen u. a.) werden von der Stadt Bielefeld aus Mitteln der Radwegeunterhaltung getragen. Die Übernahme der investiven Kostenanteile (u. a. Anlage der fahrbahnnahen Radverkehrsführungen im Knotenpunkt Südring / Windelsbleicher Straße, Umbau Mittelinsel Stadtring, Herstellung Bordabsenkungen und Pflasterungen Duisburger Straße und im Südring in Höhe Waldecker Straße) erfolgt durch die Stadt Bielefeld aus Mitteln des Radwegebaus. Die detaillierte Darstellung der Kosten erfolgt in der Begründung des Beschlussvorschlages.
<b>Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)</b>
AG Verkehr, Tiefbau, Planung der BVen Brackwede und Senne, 04.11.2013, TOP 1, nicht öffentlich
<b>Beschlussvorschlag:</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Die Planungen des Landesbetriebes Straßenbau NRW zur Anlage von Radverkehrsanlagen im Südring / in der Brackweder Straße zwischen Duisburger Straße und Friedhofstraße im Zuge einer Fahrbahndeckensanierung werden zur Kenntnis genommen (Anlagen 1 – 5).</li> <li>2. Die Bezirksvertretungen Brackwede und Senne empfehlen, der Stadtentwicklungsausschuss beschließt:  Der Anlage von Radverkehrsanlagen in den untergeordneten Ästen der Knotenpunkte Südring / Duisburger Straße, Südring / Berliner Straße, Südring / Senner Straße, Südring / OBI-Zufahrt, Südring / Windelsbleicher Straße, Südring / Stadtring, Südring / Brackweder Straße und Brackweder Straße / Friedhofstraße / Waterboerstraße entsprechend den beiliegenden Konzeptplanungen (Anlagen 6 – 13) wird zugestimmt.</li> </ol>

## **Begründung:**

### **1. Anlass, allgemeine Vorbemerkungen**

Der Landesbetrieb Straßenbau NRW (Straßen.NRW) führt im Sommer 2014 im Anschluss an den NRW-Tag eine Fahrbahndeckensanierung im Südring / in der Brackweder Straße (L756, ehemals B68) in dem Abschnitt zwischen der DB-Brücke (Strecke Bielefeld-Hamm) westlich des Knotenpunktes Südring / Duisburger Straße und dem Knotenpunkt Brackweder Straße / Friedhofstraße / Waterboerstraße durch. Im Zuge der Fahrbahndeckensanierung beabsichtigt Straßen.NRW die erstmalige Anlage von Radverkehrsanlagen (Radfahrstreifen anstelle der bisher vorhandenen Mehrzweckstreifen) und die Erneuerung von Lichtsignalanlagen in dem vorgenannten Streckenabschnitt. Der derzeitige Planungsstand des Landesbetriebes liegt dieser Vorlage bei (Anlagen 1 - 5).

Im weiteren Verlauf der Brackweder Straße zwischen Friedhofstraße und Buschkampstraße ist wegen der Planungen zum Ausbau der Stadtbahn in Richtung Sennestadt keine Fahrbahndeckensanierung beabsichtigt. Zwischen Buschkampstraße und Verler Straße plant Straßen.NRW aufgrund des schlechten Fahrbahnzustandes ebenfalls eine Deckensanierung. Diese soll im Bestand ohne Veränderungen der bestehenden Verkehrsführung ebenfalls im Sommer 2014 erfolgen.

Im Zusammenhang mit der Anlage von Radfahrstreifen im Südring / in der Brackweder Straße hat das Amt für Verkehr die bestehenden Radverkehrsführungen in den untergeordneten Straßen überprüft. Dabei wurde festgestellt, dass diese in der Regel nicht mehr dem aktuellen Stand der technischen Regelwerke für Verkehrsplanungen (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)) sowie den Vorgaben der Straßenverkehrsordnung (StVO) und den Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) entsprechen. Vielfach sind die derzeit noch vorhandenen Radwegbenutzungspflichten aufzuheben, so dass der Radverkehr zukünftig neben der weiterhin möglichen Nutzung der vorhandenen Nebenanlagen (nicht benutzungspflichtige Radwege oder Gehwege mit einer Freigabe für Radfahrer) zusätzlich auch auf der Fahrbahn geführt wird.

Grundsätzlich empfehlen die technischen Regelwerke mittlerweile tendenziell eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn, da eine Führung im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs in der Regel als sicherer als eine Führung im von der Fahrbahn abgesetzten (und ggfs. durch parkenden Kfz oder Pflanzungen verstellten) Seitenraum gilt. Dabei kann eine Fahrbahnführung – je nach Kfz-Verkehrsstärke, Kfz-Geschwindigkeit und LKW-Anteil – sowohl im reinen Mischverkehr ohne separate Radverkehrsführung als auch in Kombination von nicht benutzungspflichtigen Radwegen, Geh-/Radwegen oder für Radfahrer freigegebenen Gehwegen mit dem Radverkehr auf der Fahrbahn (z. B. Friedhofstraße) als auch in Kombination von nicht benutzungspflichtigen Radwegen, Geh-/Radwegen oder für Radfahrer freigegebenen Gehwegen mit Schutzstreifen erfolgen (vgl. ERA, Seite 18ff.).

Die Anlage von Radfahrstreifen im Südring / in der Brackweder Straße zusammen mit der Erneuerung von Lichtsignalanlagen in den Knotenpunkten und die daraus folgende Modifizierung bzw. Erweiterung der Lichtsignalanlagen bietet die Möglichkeit, die Radverkehrsführungen in den untergeordneten Straßen an den Stand der Technik anzupassen. Dementsprechend hat das Amt für Verkehr die Radverkehrsführungen überarbeitet und die nachfolgend erläuterten Konzeptplanungen erstellt. Intention dabei ist, in den Knotenpunkten durch Markierungslösungen (Schutzstreifen / Radfahrstreifen) zum Teil bereits heute mögliche bzw. nach Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht zukünftig zulässige Radverkehrsführungen entsprechend dem technischen Regelwerk für Verkehrsplanungen ohne wesentliche Einschränkungen für den Kfz-Verkehr herzustellen, um die Sicherheit für den Radverkehr zu erhöhen und die Nachvollziehbarkeit der Verkehrsführungen für alle Verkehrsteilnehmer zu verbessern.

In der Regel ist die Fortführung der nun in den Knotenpunkten vorgeschlagenen Radverkehrsführung im jeweils weiteren Streckenverlauf möglich (Duisburger Straße, Berliner Straße, Senner Straße in Richtung Norden, Windelsbleicher Straße i. R. Norden, Stadtring, Brackweder Straße i. R. Hauptstraße). Diese Maßnahmen können zu einem späteren Zeitpunkt z. B. im Rahmen von Fahrbahndeckensanierungen unabhängig von den nun vorgeschlagenen

Lösungen beraten werden.

Grundlage für die Planungen ist eine von Straßen.NRW durchgeführte Verkehrszählung vom Oktober / November 2013. Nach Auswertung der Zählungen zeigt sich, dass die Verkehrsbelastung im Südring / in der Brackweder Straße gegenüber der Situation vor Verlängerung der BAB33 bis zum Ostwestfalendamm erheblich abgenommen hat. Die Zählwerte (DTV = Kfz/24h) vom Oktober/November 2013 sind in der nachfolgenden Übersicht dargestellt.



## 2. Planung

### 2.1 KP Südring (L756) / Duisburger Straße

#### Analyse

Die Duisburger Straße ist als Haupterschließungsstraße eingestuft. Sie weist eine Kfz-Belastung in der Spitzenstunde von rd. 600Kfz/h auf. In der Straße existiert eine Tempo-70-Regelung. Die vorhandene Fahrbahnbreite im Knotenpunktbereich beträgt rd. 10,00m, im weiteren Streckenverlauf in Richtung Süden rd. 9,00m. Derzeit ist auf der Westseite der Duisburger Straße im Abschnitt Südring – Zufahrt Eisbahn (Haus-Nr. 8) ein benutzungspflichtiger kombinierter Einrichtungs-Geh-/ Radweg in Richtung Süden vorhanden. Auf der Ostseite verläuft zwischen Enniskillener Straße und der Zufahrt zum Betonwerk (Haus-Nr. 11/13) ein benutzungspflichtiger einseitiger Beidrichtungs-Geh-/Radweg und zwischen Zufahrt Betonwerk und dem Südring ein benutzungspflichtiger kombinierter Einrichtungs-Geh-/Radweg in Richtung Norden. Im Abschnitt zwischen dem Südring und der Zufahrt zur Eisbahn ist die Duisburger Straße Bestandteil des

Radverkehrsnetzes Bielefeld (RVN BI), zwischen Enniskillener Straße und Bockschatz Hof verläuft die touristische Radroute „BahnRadRoute Teuto-Senne“.

### Planung

Es ist geplant, im Knotenpunktbereich beidseitige Radfahrstreifen anzulegen. Für den Kfz-Verkehr verbleiben damit noch zwei Fahrstreifen: ein Fahrstreifen in Richtung Süden und eine kombinierte Links-/Rechtsabbiegespur in Richtung Südring (vgl. Lageplan, Anlage 6.1). Die Leistungsfähigkeit der Lichtsignalanlage wird auch nach der Veränderung der Verkehrsführung noch als zufriedenstellend eingeschätzt. Aufgrund der reduzierten Freigabezeit (GRÜN) auf dem Südring ist davon auszugehen, dass sich dieses nachteilig auf die Koordinierung (Grüne Welle) im Zuge des Südringes auswirkt.

Im Rahmen der Planung wurden verschiedene Varianten zur perspektivischen Änderung der Radverkehrsführung im weiteren Verlauf der Duisburger Straße südlich des Hallenbades geprüft. Eine Reduzierung der bestehenden Geschwindigkeitsregelung von 70km/h auf 50km/h ist entsprechend der Vorgaben der StVO nicht möglich. Die Anlage von Schutzstreifen ist derzeit jedoch lediglich bei 50km/h zulässig und kommt somit nicht in Betracht. Die beidseitige Anlage von Radfahrstreifen ist zwar bei einer Fahrbahnbreite von 9,00m grundsätzlich möglich (6,00m Fahrbahn, jeweils 1,50m breite Radfahrstreifen). Bei dieser Lösung würde jedoch das Benutzungsrecht des Geh-/Radweges auf der Ostseite für Radfahrer aufgehoben, alle Radfahrer müssten die Radfahrstreifen benutzen. Diese Lösung erscheint vor dem Hintergrund der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs, aufgrund des hohen LKW-Anteils sowie wegen der geringeren als in den technischen Regelwerken empfohlenen Breite der Radfahrstreifen (1,50m anstatt 2,00m bei 70km/h) für unsichere Radfahrer nicht geeignet.

Daher soll die Führung über den bestehenden Beidrichtungs-Geh-/Radweg auf der Ostseite südlich der Zufahrt zum Betonwerk beibehalten werden. Um einen sicheren Übergang von dem Radfahrstreifen auf der Westseite auf den Geh-/Radweg auf der Ostseite zu ermöglichen, soll der Radfahrstreifen auf der Westseite im Rahmen dieser Maßnahme bis rd. 35,00m vor das Ende des Gehweges (ca. 20m südlich der Eisbahn-Zufahrt) verlängert und der Radverkehr über eine im Schutz einer Mittelinsel in Höhe des Gehweges angelegte Linksabbiegespur auf den kombinierten Beidrichtungs-Geh-/Radweg auf der Ostseite geführt werden (vgl. Lageplan, Anlage 6.2). Neben dem Schutz des linksabbiegenden Radverkehrs ermöglicht die Mittelinsel dem Fußverkehr eine geschützte und sichere Querung der Fahrbahn.

Für die in Richtung Südring fahrenden Radfahrer bleibt die derzeitige Führung bis kurz vor den Knotenpunkt Südring / Duisburger Straße erhalten. Der Radverkehr wird rd. 20,00m vor dem Knotenpunkt über eine herzustellende Bordabsenkung auf den Radfahrstreifen auf der Westseite der Duisburger Straße geführt, um das direkte Linksabbiegen über die Aufstellflächen auf der Fahrbahn zu ermöglichen.

## **2.2 KP Südring (L756) / Berliner Straße**

### Analyse

Die Berliner Straße ist als Hauptverkehrsstraße eingestuft. Sie weist eine Kfz-Belastung in der Spitzenstunde von rd. 750Kfz/h auf. In der Straße existiert eine Tempo-50-Regelung. Die vorhandene Fahrbahnbreite im Knotenpunktbereich beträgt nördlich des Fahrbahnteilers min. 8,00m und südlich des Fahrbahnteilers min. 7,00m, im weiteren Streckenverlauf in Richtung Nordosten rd. 9,00m. Derzeit sind beidseitig nicht benutzungspflichtige Radwege vorhanden.

### Planung

Die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)“ sehen bei der vorhandenen Verkehrsbelastung und der bestehenden Geschwindigkeitsregelung u. a. die Anlage von Schutzstreifen in Kombination mit den vorhandenen, nicht benutzungspflichtigen Radwegen vor. Es ist daher geplant, im Knotenpunktbereich südlich des Fahrbahnteilers einen Schutzstreifen bis in Höhe der Einmündung Beckumer Straße und nördlich des Fahrbahnteilers eine kombinierte Geradeaus-/ Linksabbiegespur für den Radverkehr zwischen die Rechtsabbiegespur und die Geradeaus-/Linksabbiegespur für den Kfz-Verkehr anzulegen. Um einen sicheren Wechsel von dem Radweg auf der Nordseite auf die kombinierte Geradeaus-/ Linksabbiegespur für den

Radverkehr zu ermöglichen, wird eine rd. 50m westlich der Beckumer Straße eine Bordsteinabsenkung hergestellt.

Die Leistungsfähigkeit der Lichtsignalanlage wird auch nach der Veränderung der Verkehrsführung als zufriedenstellend eingeschätzt. Einzelheiten zur Planung sind in dem beigefügten Lageplan (Anlage 7) enthalten.

### **2.3 KP Südring (L756) / Senner Straße (K17)**

#### Analyse

Die Senner Straße ist als Hauptverkehrsstraße eingestuft. Sie weist nördlich und südlich des Südrings eine Kfz-Belastung in der Spitzenstunde von rd. 700Kfz/h und Tempo-50-Regelungen auf. Nördlich des Südrings beträgt die vorhandene Fahrbahnbreite im Knotenpunktbereich rd. 9,50m und im weiteren Streckenverlauf in Richtung Norden rd. 8,00m. Es sind beidseitige Benutzungspflichtige Radwege vorhanden. Südlich des Südrings beträgt die vorhandene Fahrbahnbreite im Knotenpunktbereich rd. 7,50m. Auf der Westseite ist ein Gehweg vorhanden, der in beide Fahrtrichtungen zur Benutzung für Radfahrer freigegeben ist.

#### Planung

Die derzeit noch bestehende Benutzungspflicht der Radwege auf der Nordseite des Südrings ist entsprechend der Vorgaben der StVO und VwV-StVO aufgrund der fehlenden, über das normale Maß hinaus gehenden, Gefährdung von Radfahrern bei einer Benutzung der Fahrbahn aufzuheben. Damit kann der Radverkehr nunmehr auch die Fahrbahn nutzen. Südlich des Südrings ist bereits heute eine Nutzung der Fahrbahn möglich.

Die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)“ sehen bei der vorhandenen Verkehrsbelastung und der bestehenden Geschwindigkeitsregelung u. a. die Anlage von Schutzstreifen in Kombination mit den dann nicht mehr benutzungspflichtigen Radwegen auf der Nordseite bzw. dem freigegebenen Gehweg auf der Südseite vor. Es ist daher geplant, in der Senner Straße beidseitig des Südrings jeweils auf einer Länge von rd. 20,00m beidseitige Schutzstreifen anzulegen. Für linksabbiegenden Radfahrer in den Südring sind entsprechend Regelwerk Aufstellflächen vor der Kfz-Spur vorgesehen. Die Gehwegfreigabe für Radfahrer südlich des Südrings wird aufgrund des weiteren Verlaufs des einseitigen Gehweges in Richtung Süden bis zur Karl-Triebold-Straße beibehalten.

Die Leistungsfähigkeit der Lichtsignalanlage wird auch nach der Veränderung der Verkehrsführung noch als zufriedenstellend eingeschätzt. Einzelheiten zur Planung können dem beigefügten Lageplan (Anlage 8) entnommen werden.

### **2.4 KP Südring (L756) / Zufahrt OBI**

#### Analyse

Die Zufahrt zu OBI ist als Anliegerstraße eingestuft. Sie weist eine Kfz-Belastung in der Spitzenstunde von rd. 250Kfz/h auf. Die vorhandene Fahrbahnbreite im Knotenpunktbereich beträgt östlich des Fahrbahnteilers rd. 7,50m. Radwege sind nicht vorhanden.

#### Planung

Um bei der vorherrschenden Dominanz des Kfz-Verkehrs die Mitbenutzung der Fahrbahn durch den Radverkehr zu verdeutlichen, ist östlich des Fahrbahnteilers die Anlage eines rd. 30,00m langen Schutzstreifens für linksabbiegende und geradeaus in die Waldecker Straße fahrende Radfahrer geplant. Um die Einfahrt in die Waldecker Straße für Radfahrer zu erleichtern, wird im Zuge der der Fahrbahndeckensanierung durch Straßen.NRW der Bordstein im Südring in Höhe der Durchführung durch den Lärmschutzwall abgesenkt. Die Leistungsfähigkeit der Lichtsignalanlage wird auch nach der Veränderung der Verkehrsführung als zufriedenstellend eingeschätzt. Einzelheiten zur Planung sind in dem beigefügten Lageplan (Anlage 9) enthalten.

## 2.5 KP Südring (L756) / Windelsbleicher Straße (L933)

### Analyse

Die Windelsbleicher Straße ist als Hauptverkehrsstraße eingestuft. Sie weist nördlich des Südrings eine Kfz-Belastung in der Spitzenstunde von rd. 800Kfz/h und südlich des Südrings von rd. 1.100Kfz/h sowie beidseitig des Südrings eine Tempo-50-Regelung auf. Nördlich des Südrings beträgt die vorhandene Fahrbahnbreite im Knotenpunktbereich rd. 9,70m und im weiteren Streckenverlauf in Richtung Norden rd. 8,00m. In Fahrtrichtung Norden ist ein für Radfahrer freigegebenes Gehweg, aus Norden kommend in Richtung Südring ein (schwierig zu identifizierender) nicht benutzungspflichtiger Radweg vorhanden. Südlich des Südrings beträgt die vorhandene Fahrbahnbreite im Knotenpunktbereich ebenfalls rd. 9,70m und im weiteren Streckenverlauf in Richtung Süden ebenfalls 8,00m. Es sind beidseitig benutzungspflichtige Radwege vorhanden. Die Windelsbleicher Straße ist Bestandteil des Radverkehrsnetzes NRW.

### Planung

Die derzeit noch bestehende Benutzungspflicht für die beidseitigen Radwege zwischen Südring und Friedrichsdorfer Straße sind entsprechend der Vorgaben der StVO und VwV-StVO aufgrund der fehlenden, über das normale Maß hinaus gehenden, Gefährdung von Radfahrern bei einer Benutzung der Fahrbahn aufzuheben. Damit kann der Radverkehr nunmehr auch die Fahrbahn nutzen. Nördlich des Südrings ist bereits heute eine Benutzung der Fahrbahn durch Radfahrer in beide Richtungen möglich.

Die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)“ sehen bei der vorhandenen Verkehrsbelastung **südlich des Südrings** und der bestehenden Geschwindigkeitsregelung u. a. die Anlage von Schutzstreifen oder die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn in Kombination mit den nicht (mehr) benutzungspflichtigen Radwegen vor. Die Anlage von Schutzstreifen in der Windelsbleicher Straße im Knotenpunktbereich ist jedoch ohne Einschränkungen der Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr nicht möglich. Daher soll auf die Anlage von Schutzstreifen verzichtet werden.

Perspektivisch ist die Anlage von Schutzstreifen im weiteren Verlauf der Windelsbleicher Straße in Richtung Süden bis zur Friedrichsdorfer Straße im Rahmen einer für das Jahr 2015 geplanten Fahrbahndeckensanierung möglich. Eine entsprechende Planung zu Anlage von Schutzstreifen soll den zuständigen politischen Gremien zu gegebener Zeit zur Beratung vorgelegt werden.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit soll der Radverkehr im Knotenpunktbereich grundsätzlich im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs geführt werden. Die Planung sieht daher anstelle der derzeitigen Führung über die abgesetzten (Fußgänger-) Furten vor, den Radweg unter Aufgabe des Grünbeetes an die Fahrbahn heran- und einige Meter vor der Haltelinie auf die Fahrbahn zu führen. Dafür ist die derzeit vorhandene Wegweisungstafel, die Laterne sowie der Mast der Lichtsignalanlage zu versetzen. Der linksabbiegende Radverkehr wird indirekt über die Radfahrerfurt über den Südring geführt.

**Nördlich des Südrings** sehen die ERA u. a. die Anlage von Schutzstreifen in Kombination mit dem nicht benutzungspflichtigen Radweg auf der Westseite und dem für Radfahrer freigegebenen Gehweg auf der Ostseite vor. Die Anlage von Schutzstreifen ist ohne eine Aufweitung der Fahrbahn lediglich mit Mindestmaßen möglich. Um dennoch die Radverkehrsführung zu verbessern, sieht die Planung vor, die Fahrbahn auf der Westseite rd. 10,00m vor dem Knotenpunkt um rd. 1,40m zu verbreitern, um den Radverkehr im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs auf der Fahrbahn zu führen. Der linksabbiegende Radverkehr wird indirekt über die Radfahrerfurt über den Südring geführt.

Auf der Ostseite ist auf einer Länge von rd. 20,00m die Anlage eines Schutzstreifens geplant. Die Gehwegfreigabe für Radfahrer auf der Ostseite wird aufgrund der Steigung für langsam fahrende Radfahrer beibehalten. Nach Veränderung der Verkehrsführung ist eine Reduzierung der Leistungsfähigkeit zu erwarten. Besonders der Südring wird eine deutlich reduzierte Freigabezeit (GRÜN) erhalten, was sich auf die Koordinierung (Grüne Welle) nachteilig auswirkt.

Einzelheiten zur Planung können dem beigefügten Lageplan (Anlage 10) entnommen werden.

## **2.6 KP Südring (L756) / Stadtring**

### Analyse

Der Stadtring ist als Hauptverkehrsstraße eingestuft. Er weist eine Kfz-Belastung in der Spitzenstunde von rd. 700Kfz/h sowie eine Tempo-50-Regelung auf. Im Knotenpunktbereich beträgt die vorhandene Fahrbahnbreite südlich des Fahrbahnteilers an der Engstelle rd. 6,25m, im weiteren Streckenverlauf in Richtung Westen beträgt der Fahrbahnquerschnitt 13,00m. Beidseitig sind benutzungspflichtige kombinierte Einrichtungs-Geh-/Radwege vorhanden.

### Planung

Die derzeit noch bestehende Benutzungspflicht der beidseitigen Einrichtungs-Geh-/Radwege ist entsprechend der Vorgaben der StVO und VwV-StVO aufgrund der fehlenden, über das normale Maß hinaus gehenden, Gefährdung von Radfahrern bei einer Benutzung der Fahrbahn aufzuheben. Damit kann der Radverkehr nunmehr auch die Fahrbahn nutzen.

Die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)“ sehen bei der vorhandenen Verkehrsbelastung und der bestehenden Geschwindigkeitsregelung u. a. die Anlage von Schutzstreifen in Kombination mit Gehwegen, die für den Radverkehr freigegeben sind, vor. Es ist geplant, im Knotenpunktbereich auf der Nordseite einen Schutzstreifen anzulegen. Auf der Südseite wird der Radverkehr rd. 20,00m vor dem Knotenpunkt von dem für Radfahrer freigegebenen Gehweg auf einen Radfahrstreifen und die Aufstellflächen vor den Kfz-Spuren geführt. Für die Anlage des Radfahrstreifens auf der Südseite ist unter Beibehaltung der derzeitigen 2-Streifigkeit des Kfz-Verkehrs der teilweise Rückbau der Verkehrsinsel erforderlich.

Die Leistungsfähigkeit der Lichtsignalanlage wird auch nach der Veränderung der Verkehrsführung als zufriedenstellend eingeschätzt. Einzelheiten zur Planung sind in dem beigefügten Lageplan (Anlage 11) enthalten.

## **2.7 KP Südring (L756) / Brackweder Straße**

### Analyse

Die Brackweder Straße ist westlich des Südrings als Hauptverkehrsstraße eingestuft. Sie weist eine Kfz-Belastung in der Spitzenstunde von rd. 1.100Kfz/h sowie eine Tempo-50-Regelung auf. Im Knotenpunktbereich beträgt die vorhandene Fahrbahnbreite südlich des Fahrbahnteilers an der Engstelle rd. 7,00, im weiteren Streckenverlauf in Richtung Westen beträgt die Fahrbahnbreite rd. 6,50m. Auf der Nordseite ist ein derzeit noch benutzungspflichtiger Radweg, auf der Südseite ein für Radfahrer freigegebener Gehweg vorhanden. Die Brackweder Straße ist eine Hauptroute für den Radverkehr im Radverkehrsnetz Bielefeld (RVN BI).

### Planung

Die bestehende Benutzungspflicht des Radweges auf der Nordseite wird beibehalten. Da auf der Südseite der Brackweder Straße derzeit keine regelkonforme Radverkehrsführung vorhanden ist, soll auf der Südseite ein Schutzstreifen angelegt werden. Dieser beginnt vor der Rechtskurve und wird bis in den Knotenpunkt auf einer Länge von insgesamt rd. 50,00m weitergeführt. Für linksabbiegende Radfahrer aus der Brackweder Straße in die Brackweder Straße sind entsprechend Regelwerk Aufstellflächen vor der Kfz-Spur vorgesehen. Die derzeitige 2-streifige Führung des Kfz-Verkehrs wird beibehalten. Damit kann auch weiterhin eine zufriedenstellend eingeschätzte Leistungsfähigkeit der Lichtsignalanlage gewährleistet werden.

Einzelheiten zur Planung können dem beigefügten Lageplan (Anlage 12) entnommen werden.

## **2.8 KP Brackweder Straße (L756) / Friedhofstraße / Waterboerstraße**

### Analyse

Die Friedhofstraße ist als Haupterschließungsstraße eingestuft. Sie weist eine Kfz-Belastung in der Spitzenstunde von rd. 280Kfz/h sowie eine Tempo-50-Regelung auf. Im Knotenpunktbereich beträgt die vorhandene Fahrbahnbreite östlich des Fahrbahnteilers an der Engstelle rd. 8,00, im weiteren Streckenverlauf in Richtung Süden beträgt die Fahrbahnbreite rd. 6,00m. Auf der Westseite ist ein nicht benutzungspflichtiger Beidrichtungs-Geh-/Radweg vorhanden. Die Friedhofstraße ist eine Haupttroute für den Radverkehr im Radverkehrsnetz Bielefeld (RVN BI).

Die Waterboerstraße ist als Anliegerstraße eingestuft. Sie weist eine Kfz-Belastung in der Spitzenstunde von rd. 140Kfz/h. Im Knotenpunktbereich beträgt die vorhandene Fahrbahnbreite westlich des Fahrbahnteilers an der Engstelle rd. 7,00. Radwege sind nicht vorhanden. Die Waterboerstraße ist ebenfalls Haupttroute für den Radverkehr im Radverkehrsnetz Bielefeld (RVN BI).

### Planung

Im Herbst 2013 wurde in der Friedhofstraße die Benutzungspflicht für den Geh-/Radweg auf der Westseite aufgrund der fehlenden, über das normale Maß hinaus gehenden, Gefährdung von Radfahrern bei einer Benutzung der Fahrbahn aufgehoben. Damit kann der Radverkehr nunmehr auch die Fahrbahn nutzen.

Die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)“ sehen bei der vorhandenen Verkehrsbelastung in der Friedhofstraße und in der Waterboerstraße grundsätzlich auch eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn ohne separate Radverkehrsanlagen vor. Die vorhandenen Fahrbahnbreiten in der Friedhofstraße und in der Waterboerstraße im unmittelbaren Knotenpunktbereich lassen jedoch die Markierung von Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn ohne Einschränkungen des Kfz-Verkehrs zu. Mit der Herstellung der Markierungen soll dem zulässigerweise auf der Fahrbahn stattfindenden Radverkehr die Führung verdeutlicht werden. Zudem können so die etwas überdimensionierten Verkehrsflächen für den Kfz-Verkehr zurückgenommen werden.

Die Planung sieht vor, in der Friedhofstraße auf der Ostseite einen Schutzstreifen zwischen der Zufahrt zum P+R-Parkplatz und dem Knotenpunkt auf einer Länge von insgesamt rd. 30,00m anzulegen. In der Waterboerstraße beträgt die Länge des Schutzstreifens ebenfalls rd. 30,00m. Für linksabbiegenden Radfahrer aus der Friedhof- und der Waterboerstraße in die Brackweder Straße sind entsprechend Regelwerk Aufstellflächen vor der Kfz-Spur vorgesehen. Die derzeitige 2-streifige Führung des Kfz-Verkehrs in der Friedhof- und der Waterboerstraße wird beibehalten. Damit wird eine zufriedenstellende Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes auch weiterhin gewährleistet.

Einzelheiten zur Planung sind in dem beigefügten Lageplan (Anlage 12) enthalten.

### **3. Kosten**

Die Kosten für sämtliche Maßnahmen der Stadt Bielefeld betragen rd. 82.000,00€. Diese teilen sich wie folgt auf:

#### **Investive Kosten**

Südring / Duisburger Straße	
Bordabsenkung Geh-/Radweg Ostseite im KP-Bereich	2.500,00€
Pflasterarbeiten Geh-/Radweg Ostseite im Bereich Mittelinsel	2.000,00€
Südring / Berliner	
Bordabsenkung Südring westl. Beckumer Straße	2.500,00€
Südring / Windelsbleicher Straße	
Anlage fahrbahnahe Radverkehrsfurt Nordast	14.000,00€
Anlage fahrbahnahe Radverkehrsfurt Südast	20.000,00€
Südring / Stadtring	
Bordabsenkung Geh-/Radweg Stadtring, Südseite	2.500,00€
Umbau Mittelinsel Stadtring	<u>8.500,00€</u>
<b>Summe investive Kosten</b>	<b>52.000,00€</b>

## Konsumtive Kosten

Südring / Duisburger Straße	
Markierungen Duisburger Straße im KP-Bereich	3.500,00€
Markierungen im Bereich Mittelinsel / Herstellung Mittelinsel	4.300,00€
Südring / Berliner Straße	3.300,00€
Südring / Senner Straße	
Markierungen Senner Straße im KP-Bereich	3.200,00€
Südring / OBI-Zufahrt	
Markierungen OBI-Zufahrt im KP-Bereich	1.000,00€
Südring / Windelsbleicher Straße	
Markierungen Windelsbleicher Straße im KP-Bereich	2.000,00€
Umsetzen Hinweistafel / Laterne im südl. Ast	3.500,00€
Südring / Stadtring	
Markierungen Stadtring im KP-Bereich	2.600,00€
Südring / Brackweder Straße	
Markierungen Brackweder Straße im KP-Bereich	2.000,00€
Brackweder Straße / Friedhofstraße / Waterboerstraße	
Markierungen Friedhofstraße / Waterboerstraße im KP-Bereich	<u>4.600,00€</u>
<b>Summe konsumtive Kosten</b>	<b>30.000,00€</b>

## 4. Weiteres Vorgehen

Die Fahrbahndeckensanierung Südring / Brackweder Straße einschließlich der Erneuerung der Lichtsignalanlagen durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW ist nach derzeitigem Stand für den Sommer 2014 vorgesehen. Es ist geplant, die Planungen der Stadt Bielefeld zur Anpassung der Radverkehrsführungen in den untergeordneten Straßen der lichtsignalisierten Knotenpunkte in engem zeitlichen Zusammenhang im Vorfeld der Fahrbahndeckensanierung des Landesbetriebes umzusetzen.

## Anlagen

Anlagen 1 – 5	Lagepläne des Landesbetriebes Straßenbau zur Fahrbahndeckensanierung Südring / Brackweder Straße
Anlagen 6.1, 6.2	Lagepläne Südring / Duisburger Straße
Anlage 7	Lageplan Knotenpunkt Südring / Berliner Straße
Anlage 8	Lageplan Knotenpunkt Südring / Senner Straße
Anlage 9	Lageplan Knotenpunkt Südring / OBI-Zufahrt
Anlage 10	Lageplan Knotenpunkt Südring / Windelsbleicher Straße
Anlage 11	Lageplan Knotenpunkt Südring / Stadtring
Anlage 12	Lageplan Knotenpunkt Südring / Brackweder Straße
Anlage 13	Lageplan Knotenpunkt Brackweder Straße / Friedhofstraße / Waterboerstraße

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)

Moss