



Bielefeld

Vorplanung für den Ausbau

Schloßhofstraße

Zwischen Voltmannstraße und
Melanchthonstraße

Stadt Bielefeld

Amt für Verkehr

660.22 (Verkehrswegeplanung)



Gliederung:

1. Ausgangssituation
2. Zielsetzungen
3. Vollausbau
4. Kosten und Finanzierung

1. Ausgangssituation

Gesamtlänge des Ausbaus: 1,6 km
Signalisierte Knotenpunkte: 1
Fußgänger – LSA: 1
Busschleuse + Fußgänger – LSA: 1



1. Ausgangssituation

Nutzungsansprüche:

- Hapterschließungsstraße mit Verbindungsfunktion (zwischen 6220 und 10322 Kfz/24h)
- Schwerlastverkehrsanteil liegt unter 2%
- Teilweise Busverkehr (Linie 25, 26 und Nachtbuslinie N2)
- Wohnen und Geschäftsnutzung im Seitenraum
- Punktuell hoher Fußgängerverkehr in Längs- und Querrichtung
- Hauptverkehrsstrecke des Alltagsradverkehrs (enthalten im Radwegenetz Bielefeld)
- Punktuell hoher Parkdruck (Anwohner- und Geschäftsparken)

1. Ausgangssituation

Mängelanalyse:

- Oberflächenschäden:
 - Fahrbahn
 - Gehwege



1. Ausgangssituation

Mängelanalyse:

- Radverkehrsführung:
 - Radverkehr fährt auf der Straße mit
- Gehwege:
 - Gemäß RAST 06: min. 2,50 m;
Bestand: teilweise 1,65 m



→ **Zu schmal!**

1. Ausgangssituation

Mängelanalyse:

- Fehlende bzw. nur provisorische angelegte Querungsmöglichkeiten
- Keine Barrierefreiheit



1. Ausgangssituation

Mängelanalyse:

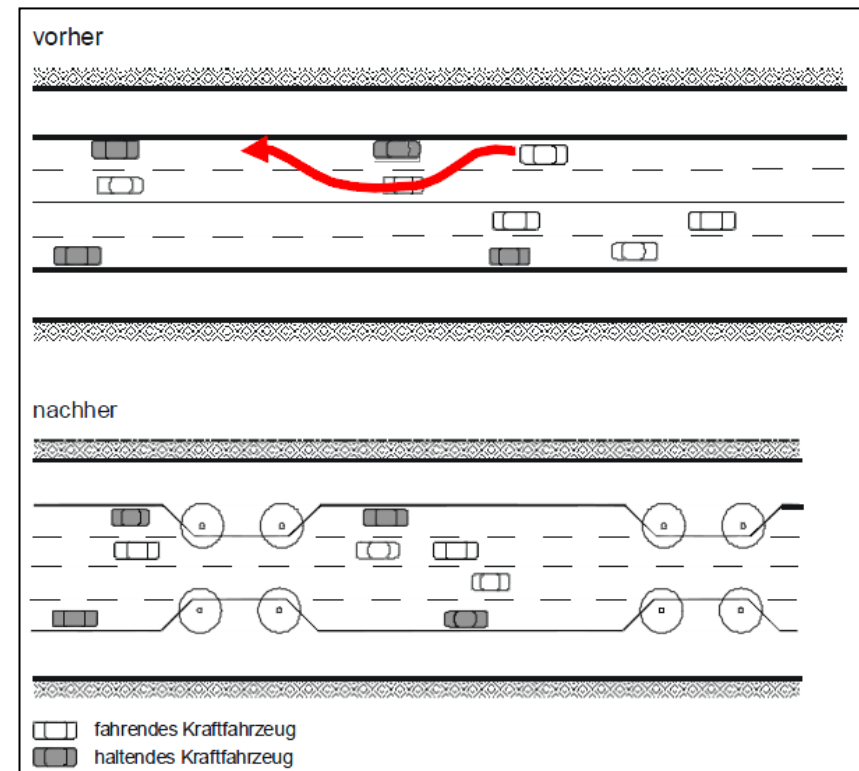
- Knotenpunkte:
 - Keine Radverkehrsführung in den Knotenpunkten
 - Markierung teilweise in schlechtem Zustand



1. Ausgangssituation

Mängelanalyse:

- Parken:
 - Keine vorgezogenen Seitenräume
 - Sichtdreiecke werden häufig nicht eingehalten
 - Gehwegparken





Gliederung:

1. Ausgangssituation
2. Zielsetzungen
3. Vollausbau
4. Kosten und Finanzierung

2. Zielsetzungen

- Regelwerkskonformer Straßenentwurf unter Berücksichtigung der Nutzungsansprüche aller Verkehrsteilnehmer
- Durchgehende Radverkehrsführung (beidseitig)
- Punktuelle Querungshilfen schaffen
- Anwohner- und Geschäftsparken weiterhin gewährleisten
- Einbau von lärmarmen Asphalt
- Leistungsfähigkeit beibehalten
- Gewährleistung der Barrierefreiheit
- Aufwertung des Straßenbildes



Gliederung:

1. Ausgangssituation
2. Zielsetzungen
3. Vollausbau
4. Kosten und Finanzierung

Begründung:

- Das Schadensbild zeigt, dass ein Oberbau nach RSTO nicht ausreicht. Es muss ein Vollausbau stattfinden.
- Vor dem Straßenbau wird ein Baugutachten und eine Baugrunduntersuchung in Auftrag gegeben.

Vorteile:

- Unterbringung aller Nutzungsansprüche ist durch sorgfältige Abwägung möglich
- Einheitliche Erneuerung der baulichen Substanz
 - Nutzungsdauer 40 Jahre
- Regelwerkskonformer Straßenentwurf
- ÖPNV-Förderung durch barrierefreie Haltestellen
- Barrierefreiheit durch Einbau des Bielefelder Standards
- Aufwertung des bisherigen Straßenraumes
- Gehwegüberfahrten an den einmündenden Straßen, außer Gerhart-Hauptmann-Straße (Bus,LSA), Jakob-Kaiser-Straße (LSA),Drögestraße (Kreisverkehr)

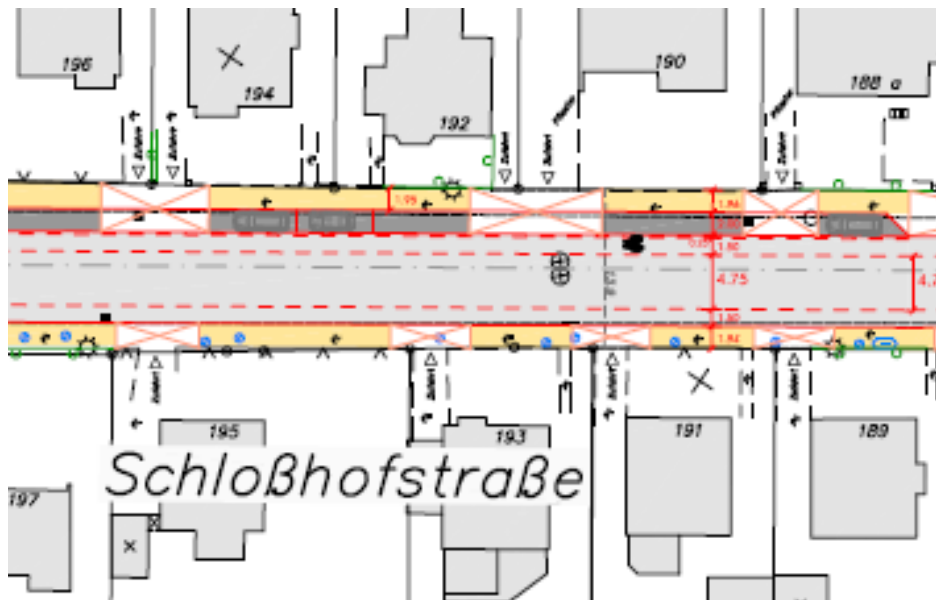
Nachteile:

- Hohe Baukosten
- Längere Bauzeit
- Umleitung des Kfz-Verkehr notwendig
- ÖPNV-Umleitung
- Einbußen für Geschäfte

3. Vollausbau

Vorstellung des Vorentwurfs:

- Schloßhofstraße zwischen Voltmannstraße und Simon-Dach-Straße



- Anlegen von Schutzstreifen für Radfahrer
- Geregeltes Parken
- Regelwerkskonforme Fahrbahnbreiten
- Gehwegüberfahrten mit taktiler Führung

Vorstellung des Vorentwurfs:

- Schloßhofstraße zwischen Voltmannstraße und Simon-Dach-Straße



- Anlegen von Schutzstreifen für Radfahrer
- Geregeltes Parken
- Regelwerkskonforme Fahrbahnbreiten
- Anlage einer Querungshilfe Höhe Schneiderstraße
- Gehwegüberfahrten mit taktiler Führung

Vorstellung des Vorentwurfs:

- **Schloßhofstraße zwischen Simon-Dach-Straße und Gerhart-Hauptmann-Straße**



- Zusätzliche barrierefreie Querungsinsel neben Haus 151
- Regelwerkskonforme Fahrbahn- und Gehwegbreiten
- Anlage von Schutzstreifen für Radfahrer
- Linksabbiegespur in die Stichstraße (KITA) neben HNr 143
- Signalanlage bleibt bestehen

Vorstellung des Vorentwurfs:

- **Schloßhofstraße zwischen Simon-Dach-Straße und Gerhart-Hauptmann-Straße**
- 
- Ausbau der provisorischen Querungsinsel in eine barrierefreie Querungsinsel (Verbindungsweg Parkanlage)
 - Regelwerkskonforme Fahrbahn- und Gehwegbreiten
 - Anlage von Schutzstreifen für Radfahrer
 - Signalanlage (Busschleuse) bleibt bestehen

3. Vollausbau

Vorstellung des Vorentwurfs:

- **Schloßhofstraße zwischen Gerhart-Hauptmann-Straße und Jakob-Kaiser-Straße**

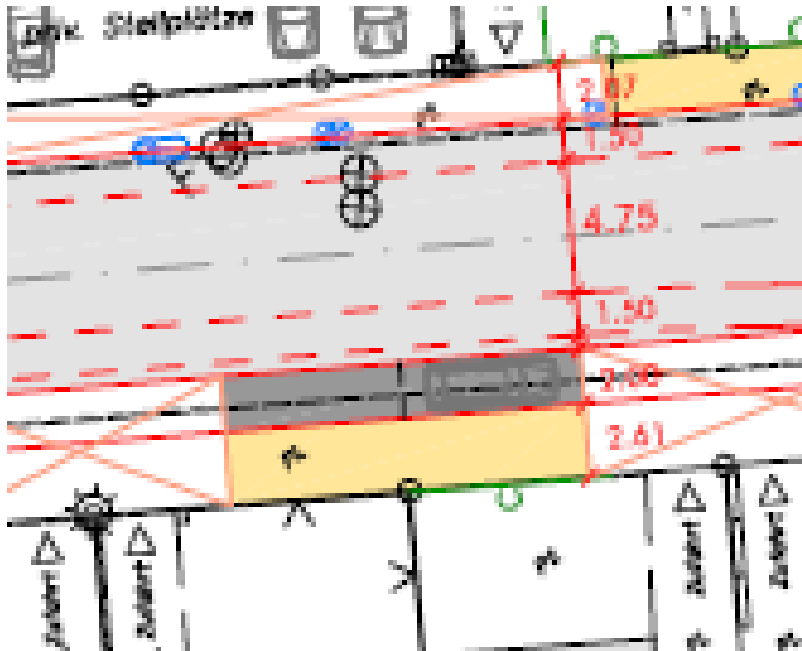


- Anlage von Schutzstreifen für Radfahrer
- Geregeltes Parken
- Anpassung der Lichtsignalanlage Jakob-Kaiser-Straße
- Regelwerkskonforme Fahrbahn- und Gehwegbreiten
- Barrierefreier Ausbau der Bushaltestelle

3. Vollausbau

Vorstellung des Vorentwurfs:

- Schloßhofstraße zwischen Jakob-Kaiser-Straße und Drögestraße



- Anlage von Schutzstreifen für Radfahrer
- Geregeltes Parken
- Regelwerkskonforme Fahrbahn- und Gehwegbreiten
- Barrierefreier Ausbau der Bushaltestelle
- Gehwegüberfahrten mit taktiler Führung

3. Vollausbau

Vorstellung des Vorentwurfs:

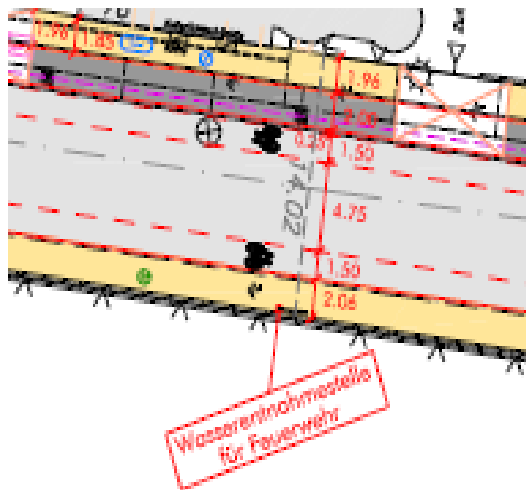
- **Schloßhofstraße zwischen Jakob-Kaiser-Straße und Drögestraße**



- Anlage von Schutzstreifen für Radfahrer
- Regelwerkskonforme Fahrbahn- und Gehwegbreiten
- Bau eines Kreisverkehrs an der Drögestraße mit barrierefreien Übergängen – Verbesserung des Verkehrsflusses
- Wegfall der Fußgängerlichtsignalanlage
- Gehwegüberfahrten mit taktiler Führung

Vorstellung des Vorentwurfs:

- **Schloßhofstraße zwischen Drögestraße und Anschluß Melanchthonstraße**



- Anlage von Schutzstreifen für Radfahrer
- Durchgängig Gehwege mit mindestens 2,00m Breite
- Anlage von Parkbuchten (12)
- Gehwegüberfahrten mit taktiler Führung
- Gehweg auf der stadtauswärts Seite wird mit Rundbord versehen – Vorgabe der Polizei benötigter Bewegungsspielraum von 8,50m
- Ausbauende ca. Hausnummer 46

3. Vollausbau

Vorstellung des Vorentwurfs:

- **Schloßhofstraße zwischen Voltmannstraße und Anschluß Melanchthonstraße - Parkraumbilanz**

Auswertung der Zählergebnisse:

<i>Straße</i>	<i>Straße</i>	<i>Höchste Zählung des Tages zwischen 7 und 20 Uhr</i>	<i>Kennzeichenzählung über Nacht</i>	<i>Geplante Stellplätze</i>	<i>Tag / Nacht Bilanz</i>
<i>Voltmannstraße</i>	<i>Schneiderstraße</i>	<i>33Kfz um 8:00 am 9.6.16</i>	<i>11 Fahrzeuge 9.6.16</i>	<i>22</i>	<i>-11 / +11</i>
<i>Schneiderstraße</i>	<i>Simon Dach Straße</i>	<i>24Kfz um 11:30 am 16.11.16</i>	<i>10 Fahrzeuge 9.6.16</i>	<i>12</i>	<i>-12 / +2</i>
<i>Simon Dach Straße</i>	<i>Gerhart Hauptmann Straße</i>	<i>7Kfz um 20:00 am 24.11.16</i>	<i>1 Fahrzeug 9.6.16</i>	<i>0</i>	<i>-7 / -1</i>
<i>Gerhart Hauptmann Straße</i>	<i>Kopernikusstraße</i>	<i>4Kfz um 20:00 am 24.11.16</i>	<i>2 Fahrzeuge 9.6.16</i>	<i>4</i>	<i>0 / +2</i>
<i>Kopernikusstraße</i>	<i>Gustav Freytag Straße</i>	<i>14Kfz um 1:15 am 9.1.17</i>	<i>6 Fahrzeuge 9.6.16</i>	<i>12</i>	<i>-2 / +6</i>
<i>Gustav Freytag Straße</i>	<i>Drögestraße</i>	<i>2Kfz um 16:50 am 24.11.16</i>	<i>2 Fahrzeuge 9.6.16</i>	<i>0</i>	<i>-2 / -2</i>
<i>Drögestraße</i>	<i>Melanchthonstraße</i>	<i>13Kfz um 20:00 am 9.6.16</i>	<i>2 Fahrzeuge 9.6.16</i>	<i>12</i>	<i>-1 / +4</i>



Gliederung:

1. Ausgangssituation
2. Zielsetzungen
3. Vollausbau
4. Kosten und Finanzierung

4. Kosten und Finanzierung

- Nach erster Schätzung:
ca. 3,8 Millionen €
- 90 % förderfähig nach dem
Kommunalinvestitionsförder
ungsgesetz (für Fahrbahn einschließlich
Schutzstreifen für Radfahrer)
- Anliegerbeiträge nach dem
Kommunalabgabegesetz





Bielefeld

**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!**

Stadt Bielefeld
Amt für Verkehr
660.22 (Verkehrswegeplanung)