

**Umgestaltung der Herforder Straße zwischen der Einmündung Nahariyastraße und dem Knotenpunkt Beckhausstraße / Walther-Rathenau-Straße**

**Anregungen und Prüfaufträge**

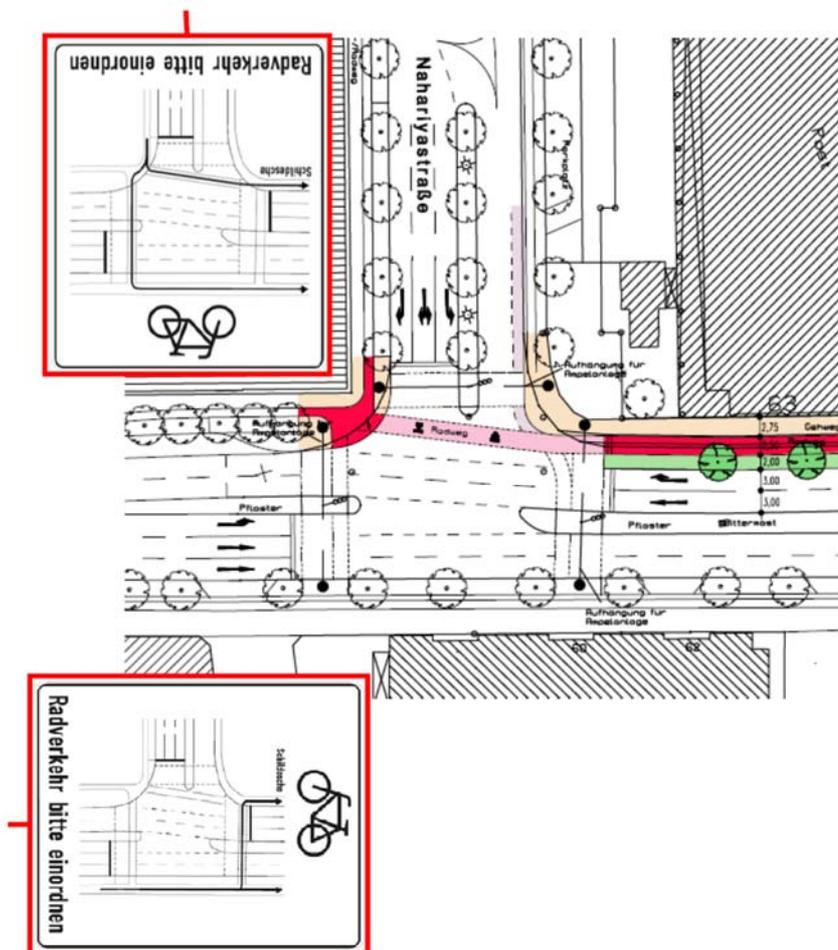
Hinweis: Alle Anregungen und Prüfaufträge erfolgten auf Grundlage der in der Ursprungsvorlage zum Beschluss vorgelegten Planung mit Schutzstreifen und überbreiten Fahrstreifen (Variante I b).

**Stadtentwicklungsausschuss, Sitzung vom 20. September 2016**

**A Maßnahmen zur Vermeidung stadtauswärts linksfahrender Radfahrer, die nicht Richtung Schildescher Straße wollen**

Ziel ist eine Lenkung des Radverkehrs mit beidseitig zulässiger Führung stadtauswärts. Bauliche Maßnahmen scheiden daher aus.

Als Lösung wird eine zusätzliche Vorwegweisung am Knoten Nahariyastraße vorgeschlagen, die den stadtauswärts gerichteten Radverkehr so lenkt, dass nur der Radverkehr mit Ziel Schildesche linksseitig, der sonstige Radverkehr (z. B. Richtung Herford) rechtsseitig geführt wird. Ein Beispiel für eine derartige Vorwegweisung ist nachfolgend dargestellt.



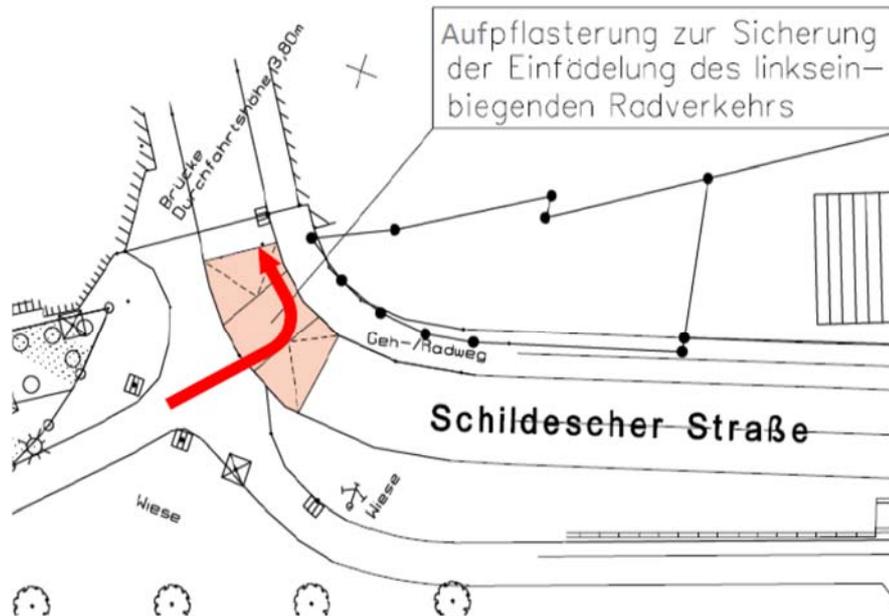
Der VCD regt eine grundsätzlich andere Radwegführung Richtung Eisenbahnunterführung Schildescher Straße an, dies wird unter Ziffer K bewertet.

## B Verbesserung der Radfahrer-Querungssituation in der Kurve der Schildescher Straße

Eine Lichtsignalisierung scheidet aufgrund des geringen Abstandes zur Anlage an der August-Bebel-Straße (Rückstaueffekte in die Herforder Straße) aus.

Eine Mittelinsel kann aufgrund der Geometrie der Schildescher Straße (Kurve mit erforderlichen Fahrbahnaufweitungen) und der nutzbaren Flächen (Einschränkung durch den Stadtbahn-Notausstieg/DB-Unterführung) nicht realisiert werden.

Es wird eine Verbesserung der Querung mittels einer „busverträglichen“ Aufpflasterung mit einer Beibehaltung der bestehenden Vorfahrtregelung vorgeschlagen. Sie ist nachfolgend dargestellt.



### C Verbesserung der Leistungsfähigkeit des linksabbiegenden Kfz-Stroms von der Herforder Straße in die Walther-Rathenau-Straße

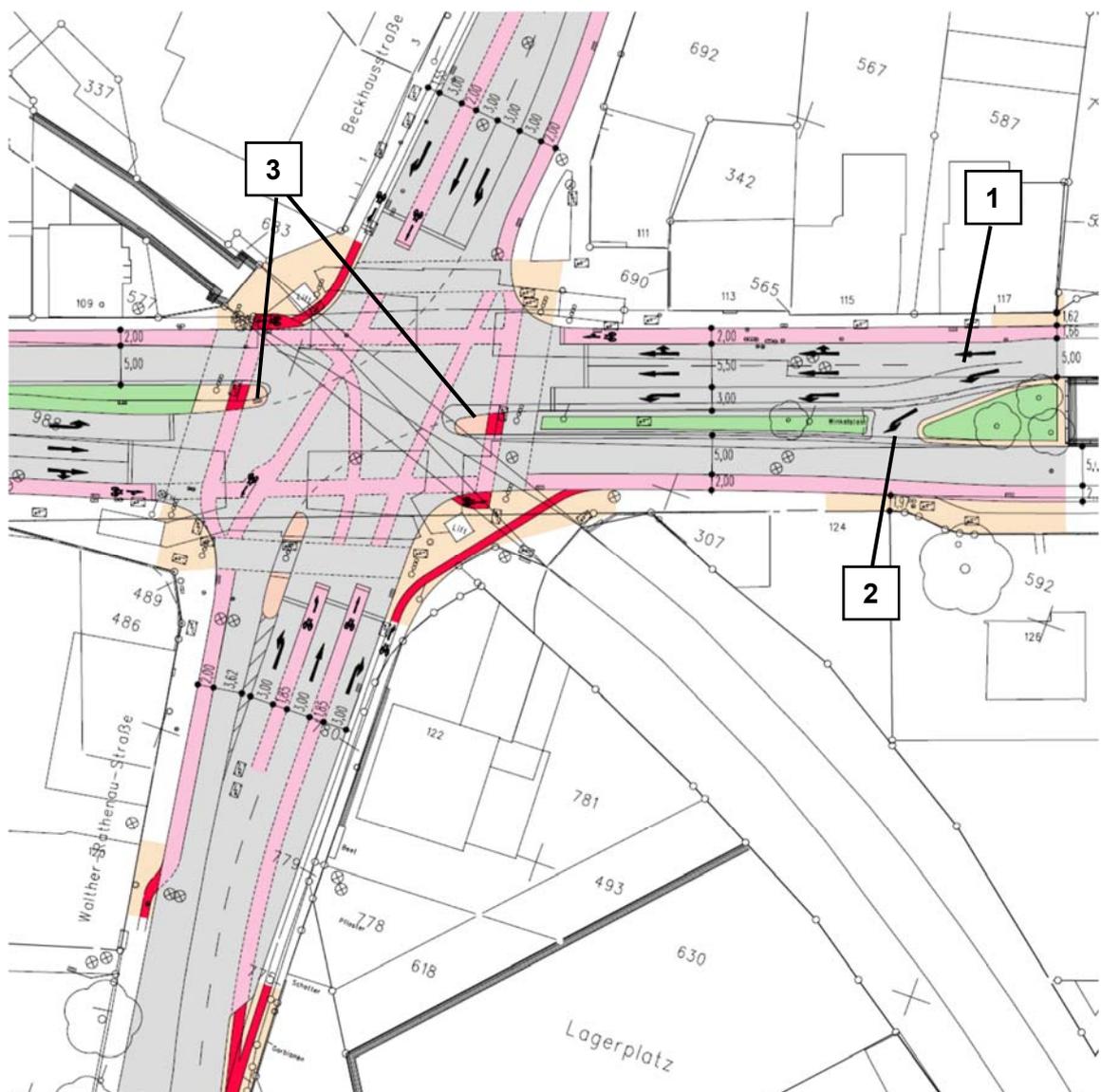
An diesem Knoten wurde eine Kombination mehrerer Maßnahmen entwickelt. Diese sind nachfolgend dargestellt:

Eine frühzeitige Spuraufteilung auf der Herforder Straße stadteinwärts soll zu einer Vorsortierung der Fahrzeugströme und zu möglichst wenig geradeaus fahrendem Verkehr auf der linken Fahrspur führen. Diese ist mit einer Vorwegweisung zu verdeutlichen (1).

Zusätzlich ist vorgesehen, eine Wendemöglichkeit in der Herforder Straße zu schaffen. Dadurch können Wendefahrten aus dem Kreuzungsbereich herausgehalten und damit das Linksabbiegen erleichtert werden (2).

Die Fahrbahnteiler in der Herforder Straße werden angepasst, so dass die Linksabbiegeströme stadtauswärts in die Beckhausstraße und stadteinwärts in die Walther-Rathenau-Straße gleichzeitig freigegeben werden können. Dies erhöht die Leistungsfähigkeit des gesamten Knotenpunktes (3).

Eine zusätzliche Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Linksabbiegers in die Walther-Rathenau-Straße durch eine zweistreifige Führung ist aus Gründen der Leistungsfähigkeitserhöhung nicht erforderlich. Zudem hätte sie den Verzicht auf die Radverkehrsführung in der Herforder Straße (Ostseite) zur Folge. Sie wird daher nicht weiter verfolgt.



#### **D Berücksichtigung des Kunden- und Anlieferverkehrs für Gewerbebetriebe**

Für den Kunden- und Anlieferverkehr sind im Ergebnis der Abstimmungen mit den Gewerbebetrieben (Tankstelle, Peugeot-Autohandel) die Ein- und Ausfahrtsituation sowie die Anlieferung relevant.

Die Erreichbarkeit kann über eine weitere Unterbrechung des Mittelstreifens sowie eine Neugestaltung der Wendemöglichkeit (vgl. Ziffer F) verbessert werden.

Die Sichtverhältnisse für ausfahrende Fahrzeuge werden durch Unterbindung des Parkens vor den Ausfahrten durch Pflanzbeete o. Ä. verbessert.

Beim Anlieferverkehr auf der Herforder Straße ist zunächst die heutige Bestandssituation zu bewerten. Bereits heute sind Anlieferverkehre auf der rechten Fahrspur vor dem nordöstlich anschließenden Parkstreifen unzulässig. Die Planung verschlechtert dies nicht, kann es aber auch nicht legalisieren. Bei kurzen Halten auf der Fahrbahn ist eine Vorbeifahrt bei allen Varianten aufgrund der Fahrbahnbreite grundsätzlich möglich.

#### **E Prüfung der Radverkehrsführung (Schutzstreifen) stadtauswärts im Bereich der Innenkurve**

Die Anregung, dass ein Schutzstreifen im Bereich der Innenkurve zw. Brökerstraße und August-Bebel-Straße als nicht ausreichend sicher angesehen wurde, wurde im Rahmen der Planung durch die Erarbeitung der Varianten I b, II und III mit Radfahrstreifen aufgegriffen.

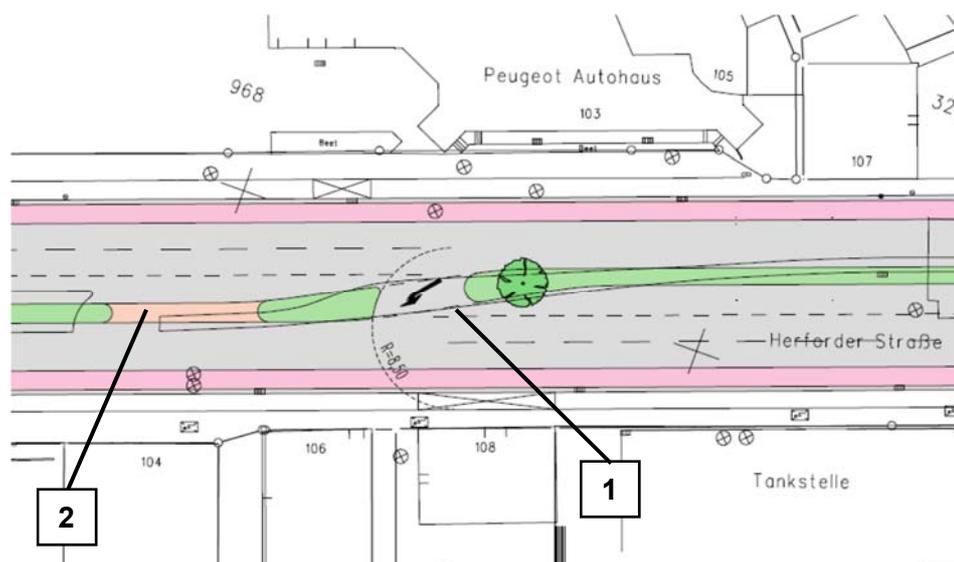
### **Bezirksvertretung Mitte, Sitzung vom 6. Oktober 2016**

#### **F Erhalt der Wendemöglichkeit in Höhe Haus Nr. 104**

Der Erhalt der Wendemöglichkeit in Höhe Haus Nr. 104 und die Reduzierung der heutigen Mängel (nicht ausreichend dimensioniert für größere Lieferwagen) war Gegenstand der Gespräche mit den gewerbetreibenden Anliegern.

Im Ergebnis wird die Wendemöglichkeit vor Haus Nr. 108 angeordnet, wo die damit verlegte Sperrfläche auf dem Parkstreifen dem Wenden und der heute teils erschwerten Einfahrt in die Tankstelle dient (1).

Vor Haus Nr. 104 wird eine weitere Auspflasterung des Mittelstreifens angeordnet, die Überfahrten zum/vom Gewerbebetrieb dient (2).



## **G Prüfung einer durchgehenden Vierstreifigkeit des Straßenquerschnittes**

Die Anregung, eine Planung mit einer durchgehenden vollwertigen Vierstreifigkeit für den Kfz-Verkehr zu erarbeiten, wurde durch die Erarbeitung der Variante II aufgegriffen.

## **Informationsgespräche mit den Anwohnern**

### **H Bauzeitliche Erreichbarkeit**

Zur bauzeitlichen Erreichbarkeit kann zum jetzigen Stand der Planung noch keine verbindliche Aussage getroffen werden. Bei vorbereitenden Arbeiten wird die Erreichbarkeit ggf. auch mit provisorischen Zwischenzuständen sichergestellt, der Fahrbahndeckeneinbau wird innerhalb weniger Tage durchgeführt. Die Maßnahmen werden im Vorfeld mit den Betroffenen abgestimmt.

### **I Anliegerbeiträge**

Die Frage der Anliegerbeiträge wurde mit interessierten gewerbetreibenden Anwohnern im Herbst 2016 erörtert.

Zu damaligen Zeitpunkt war lediglich der Anschnitt zwischen Nahariyastraße und Schildescher Straße für einen Vollausbau – und damit für eine Beitragspflicht – vorgesehen. Es wurde in diesem Zusammenhang der Sanierungsumfang (und damit der Beitragsfähigkeit) der Fahrbahn hinterfragt.

Einzelheiten zu der Beitragspflicht in den Teilabschnitten für die verschiedenen Teilanlagen können der Vorlage unter Ziffer „4. Kosten | Terminplanung“ Entnommen werden.

## **AG SpuReN, Sitzung vom 22. März 2017**

### **J Querschnittswahl im Hinblick auf Verkehrssicherheit und auf verkehrliche Maßnahmen im Bereich Jahnplatz**

Eine 4-streifige Führung des Kfz-Verkehrs wird vor dem Hintergrund der Planungen am Jahnplatz (2-streifige Führung des Kfz-Verkehrs) hinterfragt.

Die Vor- und Nachteile der jeweiligen Querschnitte werden im Rahmen der Variantenbewertung unter Ziffer 3 der Vorlage behandelt.

### **K Zweirichtungsradweg**

Der Bedarf des Zweirichtungsradweges zw. Nahariyastraße und Abzweig zur Schildescher Straße auf der Westseite der Herforder Straße wird hinterfragt.

Der Bedarf einer entsprechenden Führung westlich der Herforder Straße ist durch die Verkehrszählungen belegt worden. Die linksseitige Führung ist hinsichtlich der Verkehrssicherheit grundsätzlich nicht unkritisch, in der konkreten Planung wird sie durch begleitende Maßnahmen (Gehwegüberfahrt an der Einmündung der Planstraße) sicher gestaltet.

Vom VCD wurde alternativ ein direkter straßenunabhängiger Radweg zwischen Radstation (Hbf.) und Eisenbahnüberführung bzw. Einmündung Privatstraße angeregt. Diesem stehen jedoch die Ausweisungen des B-Plans III/3/47.10 sowie die mangelnde Flächenverfügbarkeit entgegen.

Im Ergebnis wird an der Führung im Zweirichtungsbetrieb zwischen Nahariyastraße und Abzweig zur Schildescher Straße als konkret begründete Entscheidung im Einzelfall nach sorgfältiger Prüfung, die dem tatsächlichen Bedarf Rechnung trägt und straßenverkehrsrechtlich zulässig ist, festgehalten.

**L Qualität der richtungsgebundenen Radverkehrsführung auf der Fahrbahn**

Den Forderungen hinsichtlich einer hochwertigen Radverkehrsführung (Radfahrstreifen anstelle der in Variante I a geplanten Schutzstreifen) wurde durch die Erarbeitung der Varianten I b, II und III aufgegriffen.

**M Radverkehrsführung im Knotenpunkt Beckhausstraße / Walther-Rathenau-Straße**

Die Führung des Radverkehrs im Knotenpunkt wird vom VCD und der Polizei kritisch beurteilt. Konkrete Begründungen oder Alternativvorschläge werden nicht zur Diskussion gestellt.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass die vorgesehenen Lösungen eine Abwägung zwischen den Belangen der Verkehrssicherheit, den Bedürfnissen des Radverkehrs sowie der Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität für den Kfz-Verkehr darstellt.