

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

Variantenbewertung

Variante I a – Schutzstreifen und überbreite Fahrstreifen in Teilabschnitten für den Kfz-Verkehr

Wesentliche Kennzeichen	Abgleich mit den Planungszielen
<ul style="list-style-type: none"> • Kfz: Vierstreifigkeit, Fahrstreifenbreite 2,75m, in Teilabschnitten überbreiter Fahrstreifen b=5,00m • Rad: Schutzstreifen b=1,50m • Mittelinsel: begrünt, mit Baumstandorten 	<ul style="list-style-type: none"> o Berücksichtigung der Nutzungsansprüche aller Verkehrsteilnehmer und der Anlieger, dabei <i>insbesondere</i> jedoch Verbesserung der Radverkehrsverbindung → Schutzstreifen nicht angemessen, Halten i. H. Autohaus auf Schutzstreifen geduldet - Berücksichtigung des techn. Regelwerks zum Erhalt und Verbesserung der Verkehrssicherheit und Herstellung der Barrierefreiheit → Schutzstreifen nicht regelwerkskonform, Fahrstreifenmarkierungen begünstigen Überholen ohne ausreichenden Sicherheitsabstand + Verbesserung der Lärmsituation für Anwohner → Einbau lärmarmen Asphalt + Verbesserung der Straßenraumgestaltung → Baumstandorte überwiegend möglich + Erhalt einer ausreichenden Kfz-Leistungsfähigkeit → keine wesentlichen Veränderungen - Vereinbarkeit mit anderen Zielen der Stadtplanung → keine Reduzierung MIV in Richtung Jahnplatz o Wirtschaftlichkeit der Gesamtlösung + Anlage von richtungsgebundenen Radverkehrsanlagen → Schutzstreifen
	<p>Summe: 4x „+“, 2x „o“, 2x „-“ => 2 Punkte</p>

Variante I b – Radfahrstreifen und überbreite Fahrstreifen in Teilabschnitten für den Kfz-Verkehr

Wesentliche Kennzeichen	Abgleich mit den Planungszielen
<ul style="list-style-type: none"> • Kfz: Vierstreifigkeit, Fahrstreifenbreite 2,75m, in Teilabschnitten überbreiter Fahrstreifen b=5,00m • Rad: Radfahrstreifen b=2,00m • Mittelinsel: begrünt, mit <i>einzelnen</i> Baumstandorten 	<ul style="list-style-type: none"> + Berücksichtigung der Nutzungsansprüche aller Verkehrsteilnehmer und der Anlieger, dabei <i>insbesondere</i> jedoch Verbesserung der Radverkehrsverbindung → Radfahrstreifen angemessen, Halten i. H. Autohaus auf Fahrbahn möglich ++ Berücksichtigung des techn. Regelwerks zum Erhalt und Verbesserung der Verkehrssicherheit und Herstellung der Barrierefreiheit → Radfahrstreifen regelwerkskonform + Verbesserung der Lärmsituation für Anwohner → Einbau lärmarter Asphalt + Verbesserung der Straßenraumgestaltung → Baumstandorte möglich + Erhalt einer ausreichenden Kfz-Leistungsfähigkeit → keine wesentlichen Veränderungen - Vereinbarkeit mit anderen Zielen der Stadtplanung → keine Reduzierung MIV in Richtung Jahnplatz o Wirtschaftlichkeit der Gesamtlösung ++ Anlage von richtungsgebundenen Radverkehrsanlagen → Radfahrstreifen
	Summe: 8x „+“, 1x „o“, 1x „-“ => 7 Punkte

Variante II – Radfahrstreifen und Vierstreifigkeit Kfz-Verkehr

Wesentliche Kennzeichen	Abgleich mit den Planungszielen
<ul style="list-style-type: none"> • Kfz: Vierstreifigkeit Fahrstreifenbreite 3,00m • Rad: Radfahrstreifen b=2,00m • Mittelinsel: befestigt, ohne Baumstandorte 	<ul style="list-style-type: none"> + Berücksichtigung der Nutzungsansprüche aller Verkehrsteilnehmer und der Anlieger, dabei <i>insbesondere</i> jedoch Verbesserung der Radverkehrsverbindung → Radfahrstreifen angemessen, Halten i. H. Autohaus auf Fahrbahn möglich ++ Berücksichtigung des techn. Regelwerks zum Erhalt und Verbesserung der Verkehrssicherheit und Herstellung der Barrierefreiheit → Radfahrstreifen regelwerkskonform + Verbesserung der Lärmsituation für Anwohner → Einbau lärmarter Asphalt -- Verbesserung der Straßenraumgestaltung → Baumstandorte nicht möglich + Erhalt einer ausreichenden Kfz-Leistungsfähigkeit → keine Veränderungen - Vereinbarkeit mit anderen Zielen der Stadtplanung → keine Reduzierung MIV in Richtung Jahnplatz o Wirtschaftlichkeit der Gesamtlösung ++ Anlage von richtungsgebundenen Radverkehrsanlagen → Radfahrstreifen
	<p style="text-align: center;">Summe: 7x „+“, 1x „o“, 3x „-“ => 4 Punkte</p>

Variante III – Radfahrstreifen und städtebauliche Aufwertung (Mobilitätsstrategie)*

Wesentliche Kennzeichen	Abgleich mit den Planungszielen
<ul style="list-style-type: none"> • Kfz: Zweistreifigkeit Fahrstreifenbreite 3,25m • Rad: Radfahrstreifen b=2,00m, direktes Linksabbiegen in August-Bebel- Straße und Beckhausstraße • Mittelinsel: begrünt, Baumstandorte durchgehend möglich 	<ul style="list-style-type: none"> o Berücksichtigung der Nutzungsansprüche aller Verkehrsteilnehmer und der Anlieger, dabei <i>insbesondere</i> jedoch Verbesserung der Radverkehrsverbindung → Radfahrstreifen angemessen, Halten i. H. Autohaus auf Fahrbahn möglich ++ Berücksichtigung des techn. Regelwerks zum Erhalt und Verbesserung der Verkehrssicherheit und Herstellung der Barrierefreiheit → Radfahrstreifen regelwerkskonform ++ Verbesserung der Lärmsituation für Anwohner → Einbau lärmarter Asphalt ++ Verbesserung der Straßenraumgestaltung → Baumstandorte durchgehend möglich -- Erhalt einer ausreichenden Kfz-Leistungsfähigkeit → Reduzierung Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte August-Bebel-Straße und Beckhausstraße, Reduzierung Verkehrsmenge in Richtung Innenstadt + Vereinbarkeit mit anderen Zielen der Stadtplanung → Reduzierung MIV in Richtung Jahnplatz o Wirtschaftlichkeit der Gesamtlösung ++ Anlage von richtungsgebundenen Radverkehrsanlagen → Radfahrstreifen
	Summe: 9x „+“, 2x „o“, 2x „-“ => 7 Punkte*

* Anmerkung: Die Beherrschbarkeit der Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr in der Innenstadt kann aufgrund der zu erwartenden Verlagerungen nur durch ein Verkehrsgutachten geklärt werden. Der zeitliche Verzug würde zu der Herausnahme der Maßnahme aus dem KInvest-Programm führen. Die Maßnahme könnte dann ggfs. später unter Verwendung von Entflechtungsgesetzmitteln realisiert werden.