

Informationsvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Anregungs- und Beschwerdeausschuss	25.06.2024	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

**Johannistal zw. Umlandstraße und Auf-/Abfahrt OWD, Herstellung einer Radverkehrsführung
hier: Petition „Stoppt den Johannistal-Umbau!“**

Betroffene Produktgruppe

11.12.01 – Öffentliche Verkehrsflächen

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Planungen bis zum politischen Beschluss

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

keine

Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)

Bezirksvertretung Gadderbaum, 17.11.2022, TOP 11.2, 5006/2020-2025

Stadtentwicklungsausschuss, 29.11.2022, TOP 7, 5006/2020-2025

Sachverhalt:

Anlass

Eine Initiative fordert, auf einen Umbau des Johannistals gemäß der von der Bezirksvertretung (BV) Gadderbaum und dem Stadtentwicklungsausschuss (StEA) im November 2022 beschlossenen Planung (Drucksachen-Nr. 5006/2020-2025) zu verzichten.

Statt des Umbaus entsprechend der Planung wird

1. ein Sicherheitskonzept für den Fußverkehr, insbesondere für Kinder,
2. eine Garantie für Tempo 30,
3. ein LKW-Lenkungskonzept, welches LKW um das Johannistal herumlenkt,
4. der Erhalt der Ampel (nahe der Auf-/Abfahrt zum Ostwestfalendamm) und
5. ein Parkraumkonzept, welches Parkmöglichkeiten für Liefer-, Pflege-, Handwerker- und Besucherverkehr der Einwohner und anliegenden Orte (z. B. Johannisfriedhof) berücksichtigt sowie den „Schutzwall“ zur Straße erhält,

sowie Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden im Johannistal beantragt.

Mit dem Antrag wurde eine von über 300 Bürger*innen unterzeichnete Unterschriftenliste übergeben.

Beantragte Änderungen der Planung

Allgemeines

Anlass der Planungen zum Umbau des Johannistals ist die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes, das die Herstellung einer Radverkehrsführung, die von allen Verkehrsteilnehmer*innen als sicher und komfortabel empfunden wird, vorsieht.

Im Rahmen des Öffentlichkeitsbeteiligungs- und Planungsprozesses wurden im Rahmen eines Workshops am 22.06.2022 mit Anwohner*innen und Interessierten verschiedene Querschnittsvarianten erarbeitet.

Aus diesen wurden vom Amt für Verkehr drei Varianten vertiefend bearbeitet und Anwohner*innen / Interessierten in einer Informationsveranstaltung am 22.09.2022 vorgestellt. Anschließend wurden die drei Planungsvarianten vom Amt für Verkehr einer vergleichenden Bewertung unterzogen und den politischen Gremien eine Vorzugsvariante zur Beschlussfassung vorgeschlagen.

Die Beschlussfassung über die Planung erfolgte in den Sitzungen der BV Gadderbaum am 17. und im Stadtentwicklungsausschuss am 29.11.2022.

Einzelheiten zum Anlass der Planungen, zu den Ergebnissen und dem Ablauf des Beteiligungs-/ Planungsprozesses können der Beschlussvorlage mit der Drucksachen-Nr. 5006/2020-2025 sowie der Projektwebsite <https://www.bielefeld.de/node/25790> entnommen werden.

Nachfolgend wird über die vorstehenden allgemeinen Informationen zum Beteiligungs- und Planungsprozess hinaus auf die Anregungen der Initiative zu Änderungen der Planung eingegangen.

Nr. 1 - Sicherheit Fußverkehr

Im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung, der Planungen und der politischen Beratungen zeigte sich, dass eine umfassende Berücksichtigung aller Verkehrsarten aufgrund der beengten Platzverhältnisse nicht gewährleistet werden kann. Die Planung stellt somit zwangsläufig einen Kompromiss zwischen den Ansprüchen der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden dar. Dem Schutz von Zu Fuß Gehenden wurde mit der Planung durch die Verbreiterung des Gehweges in stadteinwärtiger Richtung von derzeit rd. 1,35 m auf mindestens 1,80 m Rechnung getragen. In stadtauswärtiger Richtung sieht die Planung statt des heute vorhandenen, rd. 1,35 m breiten Gehweges einen min. 2,50 m breiten gemeinsamen Geh-/Radweg plus einen 0,50 m breiten Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn vor.

Im Beteiligungsprozess wurde diese Verbreiterung der Nebenanlage für den Schutz der KiTa-Kinder als besonders positiv hervorgehoben (vgl. Beschlussvorlage, Seite 6, letzter Absatz).

Zudem wird bei einer Umsetzung der Planung mit zusätzlichen Fußgängerüberwegen („Zebrastreifen“) am Kreisverkehr Uhlandstraße in Verbindung mit den geplanten Fahrbahnanhebungen am Kreisverkehr sowie am geplanten Zebrastreifen in der Nähe der OWD-Auf-/Abfahrt die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs unterstützt und somit die Sicherheit für zu Fuß Gehende verbessert.

Aus planerischer Sicht wird die Sicherheit des Fußverkehrs und damit insbesondere auch die Sicherheit von Kindern durch die vorliegenden Planungen gegenüber dem derzeitigen Zustand signifikant verbessert. Es wird empfohlen, die geplante Querschnittsneuaufteilung beizubehalten.

Nr. 2 - Tempo-30-Regelung

Das Beibehalten der bestehenden Tempo-30-Regelung ist Bestandteil des Planungskonzeptes. Die Regelung wird zusätzlich über den derzeitigen Streckenabschnitt hinaus um rd. 50 m in Richtung Tierpark (Westen) und um rd. 40 m in Richtung OWD (Osten) verlängert. Eine Garantie für Tempo 30 auf dem betroffenen Streckenabschnitt des Johannistals für alle Zeit kann nicht gegeben werden, da sich die rechtlichen und tatsächlichen Voraussetzungen immer wieder ändern können und dann eine erneute Prüfung erfolgen müsste.

Nr. 3 - LKW-Durchfahrverbot

Mit der Erstellung des Konzeptes wird von der Initiative eine „Herumlenkung des LKW-Verkehrs um das Johannistal herum“ gewünscht. Dieser Wunsch wurde auch im Zuge des Beteiligungsprozesses im Jahr 2022 vorgebracht (vgl. Anlage 4 zur Beschlussvorlage DS 5006/2020-2025).

Das Johannistal ist Bestandteil der Landesstraße L778, die vom Anschluss an den OWD in Richtung Südwesten über Hoberge-Uerentrup (Dornberger Straße) und über Steinhagener Gebiet (Bergstraße/Bielefelder Straße) weiter in Richtung Brockhagen und Harsewinkel verläuft. Für die Abschnitte auf dem Gebiet der Stadt Bielefeld außerhalb der Ortsdurchfahrten ist der Landesbetrieb Straßenbau NRW (Straßen.NRW) zuständig.

Landesstraßen sind dafür vorgesehen, den überörtlichen Verkehr zu bündeln, um gleichzeitig die untergeordneten Straßen in Wohngebieten zu entlasten. Zum überörtlichen Verkehr gehört auch der LKW-Verkehr. Das Johannistal ist als Landesstraße für den LKW-Verkehr freigegeben und auch vorgesehen. Der derzeitige Schwerverkehrsanteil am Gesamtverkehrsaufkommen (inkl. Busverkehr) ist mit 4% als gering zu bezeichnen.

Aufgrund der Sperrung der Stapenhorststraße (L785) für den Schwerlastverkehr >20 t sind L778 aus Richtung Südwesten und L778 zusammen mit der K20 (Twelbachtal) aus Richtung Westen (Borgholzhausen) die einzig verbliebenen Verbindungen für den LKW-Verkehr in die Bielefelder Innenstadt.

Der geringe Schwerverkehrsanteil weist darauf hin, dass es sich bei dem LKW-Verkehr überwiegend um Quell-/Zielverkehr handeln dürfte. Durch die bestehende und geplante Tempo-30-Regelung (s. o.) werden Konflikte zwischen LKW-Verkehr und anderen Verkehrsarten bereits minimiert. Ein LKW-Verbot für das Johannistal kommt aus straßenverkehrsbehördlicher Sicht nicht in Betracht, da insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur bei einer Gefahrenlage angeordnet werden dürfen, welche aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse bestehen. Diese Voraussetzungen sind hier nicht gegeben.

Nr. 4 - Ampel

Bei der vorhandenen Geschwindigkeitsregelung und Verkehrsbelastung werden sowohl eine Ampel als auch ein Zebrastreifen gemäß technischem Regelwerk für Verkehrsplanungen (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, RAS 06, FGSV) als sichere Querungsmöglichkeit für den Fußverkehr eingestuft.

Ziel der Baumaßnahme ist es, in dem vorliegenden Abschnitt des Johannistals u. a. mit gleichartigen Querungsanlagen eine eindeutige Streckencharakteristik zu schaffen die auch die städtebauliche Situation, die zulässige Kfz-Geschwindigkeit sowie die Bedürfnisse des Fuß- und Radverkehrs in Abgrenzung zu den angrenzenden Streckenabschnitten (OWD und der nicht durch Bebauung geprägte Abschnitt in Richtung Tierpark) verdeutlicht (vgl. Beschlussvorlage, Seite 7, 2. Absatz).

Daher wurden für die Ortseingangssituationen am OWD und westlich der Uhlandstraße, die mit einem Wechsel der Streckencharakteristik und der Geschwindigkeit von 50km/h auf 30km/h einhergehen, die Anlage von Zebrastreifen in Verbindung mit Fahrbahnanhebungen vorgeschlagen. Bei einer Beibehaltung der Ampel erscheint die Herstellung von Fahrbahnanhebungen wenig sinnvoll und würde dann entfallen. Die Gleichartigkeit des westlichen und östlichen Ortseingangsbereiches wäre somit nicht mehr gegeben.

Es wird empfohlen, die Anlage eines Zebrastreifens in Verbindung mit den Fahrbahnanhebungen beizubehalten.

Nr. 5 - Kfz-Parkmöglichkeiten

Im Rahmen der Planungen wurde die Auslastung der Kfz-Stellplätze im Parkstreifen des Johannistals sowie in den an das Johannistal angrenzenden Straßen untersucht. Demnach sind in einzelnen angrenzenden Straße (z. B. Goethestraße) noch freie Kapazitäten vorhanden. Ein Verzicht auf den Kfz-Parkstreifen wurde daher für vertretbar angesehen.

Für die Besucher*innen des Friedhofs sollen gemäß Beschlussfassung StEA zusätzliche Kfz-Stellplätze an der Ost-Zufahrt zum Johannisfriedhof neben den bereits bestehenden Kfz-Stellplätzen auf der Westseite des Friedhofes hergestellt werden, falls ein Jahr nach dem Umbau des Johannistals ein entsprechender Bedarf festgestellt wird.

Parkende Kfz nehmen aus fachlicher Sicht keine Schutzfunktion für zu Fuß Gehende wahr, da sie insbesondere für Kinder die Sicht auf den fließenden Verkehr erschweren. Auch für den fließenden Verkehr sind parkende Kfz ein Sichthindernis auf zu Fuß Gehende. Zusätzliche Risiken stellen insbesondere das Rangieren auf dem Gehweg beim Ein- und Ausparken sowie das Öffnen von Autotüren dar.

Eine Beibehaltung des Kfz-Parkstreifens lässt bei gleichbleibenden Ansprüchen des Kfz-Verkehrs (Busverkehr) die oben dargestellte Verbreiterung der Gehwege nicht zu.

Der Erhalt des Kfz-Parkstreifens unter dem Aspekt des Schutzbedürfnisses der Zu Fuß Gehenden kann daher nicht empfohlen werden.

Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden | Fazit

Die Anregungen der Initiative decken sich mit den im Rahmen des Beteiligungsprozesses formulierten Ansprüchen entweder an eine Umverteilung der Flächen des Verkehrsraumes oder an eine Beibehaltung der derzeitigen Flächenaufteilung. In beiden Fällen können nicht alle Ansprüche aller Verkehrsteilnehmenden vollumfänglich zufrieden gestellt werden. Eine Umsetzung aller Anregungen der Initiative würde faktisch die Beibehaltung des Status Quo und damit ein Beibehalten der derzeitigen Defizite (zu schmale Gehwege, keine separate Radverkehrsführung für Radfahrende bergauf, keine Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung) bedeuten.

Eine Umsetzung der übergeordneten Ziele der Mobilitätsstrategie der Stadt Bielefeld sowie der daraus entwickelten Konzepte (Fußverkehrsstrategie, Radverkehrskonzept, Schulmobilitätskonzept) wäre nicht gewährleistet.

Auf einen Sicherheitszugewinn für Zu Fuß Gehende und Radfahrende würde verzichtet.

Derzeitiger Projektstand und weiteres Vorgehen

Im Mai 2023 wurde ein Antrag auf Zuwendung beim Land Nordrhein-Westfalen in Höhe von rd. 1,02 Mio. € gestellt. Mit einer Bewilligung der Zuwendung ist in den kommenden Wochen zu rechnen.

In den zurückliegenden Monaten haben zahlreiche Gespräche mit den Ver- und Entsorgungsunternehmen (Umweltbetrieb wegen Kanalbau, Stadtwerke Bielefeld wegen Gas-, Wasser-, Fernwärme- und Stromleitungen, Telekom und Vodafone wegen Telekommunikationsleitungen) stattgefunden, um das Erfordernis auf Erneuerung/Austausch von Leitungen und von Mitverlegungen im Zuge der Baumaßnahme abzustimmen. Diese Abstimmungen werden in den kommenden Wochen finalisiert und die Ausschreibung der Bauleistungen vorbereitet.

Am 18.09.2024 findet für alle Anwohner*innen des Johannistals eine Informationsveranstaltung statt, in der allen Interessierten die Gelegenheit gegeben wird, ihre noch offenen Fragen zu dem Vorhaben zu stellen. Zudem soll über die Hintergründe des Anlasses (Umsetzung Mobilitätsstrategie, Umsetzung Radverkehrskonzept, Umsetzung Fußverkehrsstrategie und Schulmobilitätskonzept), die Herausforderungen bei der Planung sowie die konkreten Maßnahmen zur Umgestaltung informiert werden.

Ein Beginn der Straßenbaumaßnahme ist derzeit für das Frühjahr 2025 geplant. Vor Beginn der Arbeiten werden alle Anwohner*innen und die Bezirksvertretung über den geplanten Bauablauf und die im Rahmen der Bauausführung vor Ort zur Verfügung stehenden Ansprechpersonen im Rahmen einer Informationsveranstaltung unterrichtet. Alle Anwohner*innen erhalten rechtzeitig eine Einladung per Hauswurfsendung.

Beigeordneter



Martin Adamski