Sitzung der Bezirksvertretung Gadderbaum am 21.11.2024
Sitzung der Bezirksvertretung Gadderbaum vom 10.10.2024
TOP 1, Fragestunde für Einwohnerinnen und Einwohner des Stadtbezirks Gadderbaum, Einwohnerfragen zum Johannistalumbau

Text der Fragen

1. Inwiefern erhöht die Variante 6 die Verkehrssicherheit der Fußgänger im Vergleich zum Status quo?
2. Warum wird der Sicherheitspuffer in Form von parkenden Autos auf der Südseite gestrichen?
3. Ist die seltene Nutzung des schmalen Bürgersteigs auf der Nordseite ein Hinweis darauf, dass ein Sicherheitspuffer fehlt?
4. Warum gibt es einen Umbau als „Kompromiss“ mit Gefahren für die schwächsten Verkehrsteilnehmer in einem Gebiet, in dem seit Jahrzehnten keine Unfälle passiert sind und in dem eine andere Variante sowie ein geforderter aber (vom Amt für Verkehr / BZV) abgelehnter fester Blitzer für mehr Sicherheit für alle geben würde?
5. Wie soll die Sicherheit der Fußgänger auf einem kombinierten Rad- und Fußgängerweg gewährleistet werden bei der Tatsache, dass Fahrräder dort 30 km/h legal fahren dürfen und speziell in Richtung Stadt einwärts auch fahren werden?

Antwort des Amtes für Verkehr

Zu 1. Die der aktuellen Planung zu Grunde liegende Variante 6 erhöht die Sicherheit für den Fußverkehr durch die Verbreiterung des Gehweges in stadteinwärtiger Richtung von derzeit rd. 1,35m auf mindestens 1,80m. In stadtauswärtiger Richtung sieht die Planung statt des heute vorhandenen, rd. 1,35m breiten Gehweges einen min. 2,50 m breiten gemeinsamen Geh-/Radweg plus einen 0,50m 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 in Verbindung mit den geplanten Fahrbahnanhebungen die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs unterstützt und somit die Sicherheit für zu Fuß Gehende ebenfalls verbessert.

Zu 2. Der Kfz-Parkstreifen nimmt aus fachlicher Sicht keine Schutzfunktion für zu Fuß Gehende wahr, da parkende Kfz 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.
Ein Verzicht auf den Kfz-Parkstreifen wurde im Planungsprozess für vertretbar angesehen, da in einzelnen angrenzenden Straße (z. B. Goethestraße) noch freie Kapazitäten vorhanden sind. Der durch den Wegfall des Kfz-Parkstreifens zusätzlich zur Verfügung stehende Raum kommt schwächeren Verkehrsteilnehmenden zugute (vgl. Ziffer 1.).

Zu 3. Im Rahmen der Verkehrserhebungen wurden westlich der Ampel in Höhe der Zufahrt zum Johannisfriedhof am Donnerstag, 24.03.2024 rd. 80 Zu Fuß Gehende auf der Nordseite und rd. 150 Zu Fuß Gehende auf der Südseite sowie am Sonntag, 27. März 2024 rd. 130 Zu Fuß Gehende auf der Nordseite und 220 Zu Fuß Gehende auf der Südseite gezählt. Für eine geringere Nutzung des Gehweges auf der Nordseite kommen mehrere Ursachen in Betracht: u. a. fehlende attraktive Querungsmöglichkeiten im

weiteren Streckenverlauf in Richtung Tierpark, geringere Breite des Gehweges auf der Nordseite gegenüber dem Gehweg auf der Südseite in Bereichen ohne Kfz-Parkstreifen. Es wird erwartet, dass die Nutzung des Geh-/Radweges auf der Nordseite aufgrund der zukünftig zur Verfügung stehenden größeren Breite sowie des damit verbundenen Komforts (Nebeneinandergehen ist möglich) gegenüber dem Status Quo zunimmt.

Zu 4. Anlässe für die Planungen sind die Umsetzung der Ziele der Mobilitätsstrategie der Stadt Bielefeld (Steigerung der Anteile an den täglich zurückgelegten Wegen im Fuß-/ Radverkehr und ÖPNV von derzeit rd. 50% auf 75%) sowie die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes. Ziel der Planung ist die Herstellung einer Radverkehrsführung, die von allen Verkehrsteilnehmer innen als sicher und komfortabel empfunden wird und dabei die Belange des Fußverkehrs, des ÖPNV und des Kfz-Verkehrs angemessen berücksichtigt. Aus Sicht der Verwaltung erfüllt die aktuelle Planung diese Ziele. Die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden wird als gewährleistet angesehen.*

Zu 5. Sowohl östlich des Planungsabschnittes (Brücke über den OWD) als auch westlich davon (in Richtung Tierpark) wird der Fuß- und Radverkehr auf einem gemeinsamen Geh-/ Radweg geführt. Die Breite des Geh-/Radweges östlich des Planungsabschnittes beträgt min. 3,00m, westlich davon rd. 2,25m. In beiden Bereichen wird der Radverkehr – im Gegensatz zur Planung für das Johannistal – zusätzlich im Zweirichtungsverkehr geführt. Die Breite des geplanten Geh-/Radweges im Johannistal liegt bei min. 2,50m. Unfallauffälligkeiten für die Abschnitte westlich und östlich des Johannistals sind nicht bekannt.

Für die Nutzung von gemeinsamen Geh-/Radwegen durch den Radverkehr gilt, dass dieser Rücksicht auf den Fußverkehr zu nehmen hat. Der Fußverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Erforderlichenfalls ist die Geschwindigkeit an den Fußverkehr anzupassen.

Aus den dargestellten Gründen ist von einer Gewährleistung der Verkehrssicherheit für den Fußverkehr auszugehen.