

Beschlussvorlage der Verwaltung

| Gremium | Sitzung am | Beratung |
|-----------------------------------|------------|------------|
| Bezirksvertretung Mitte | 23.11.2023 | öffentlich |
| Stadtentwicklungsausschuss | 28.11.2023 | öffentlich |

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Ausbaustandard der Fahrradstraße Ehlenruper Weg / Rohrteichstraße: Anpassung an die Ergebnisse der zwei Testphasen

Betroffene Produktgruppe

11.12.01 öffentliche Verkehrsflächen

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Umsetzung Mobilitätsstrategie, Umsetzung Radverkehrskonzept, Umsetzung Vertrag mit dem Radentscheid

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

--

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

BV Mitte, 23.01.2020, TOP 10, 9729/2014-2020/1
 StEA, 09.03.2021, TOP 9, 0349/2020-2025
 BV Mitte, 05.05.2022, TOP 6, 3845/2020-2025
 BV Mitte, 01.09.2022, TOP 6.2, 4128/2020-2025
 BV Mitte, 01.09.2022, TOP 6.1; StEA, 15.09.2022, TOP 2, 4122/2020-2025/1
 BV Mitte, 27.04.2023, TOP 11; StEA, 02.05.2023, TOP 13, 5886/2020-2025

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Mitte empfiehlt, der Stadtentwicklungsausschuss beschließt:

1. für die Verkehrsführung in der Fahrradstraße die Einrichtung:
 - einer Diagonalsperre in der Kreuzung Rohrteichstraße, Turnerstraße, Jüngststraße mit anschließenden Einbahnstraßen wie in der zweiten Testphase,
 - einer Diagonalsperre an der Kreuzung Rohrteichstraße, Alsenstraße analog zur zweiten Testphase,
 - einer Einbahnstraße in der Rohrteichstraße zwischen Bielsteinstraße und Teutoburger Straße mit baulicher Anpassung der Einmündung in die Teutoburger Straße,
 - einer Diagonalsperre in der Kreuzung Ehlenruper Weg, Diesterwegstraße analog zur zweiten Testphase,
 - zweier Diagonalsperren im Ehlenruper Weg zwischen Hartlager Weg und Harrogate Allee,
2. die beschlossene Verkehrsführung wird bis zur baulichen Umgestaltung mit den Maßnahmen der Testphasen (Diagonalsperren) hergestellt,
3. den Umbau der Teutoburger Straße zwischen Ehlenruper Weg und Rohrteichstraße.

4. die Beibehaltung der in Drs.-Nr. 4122/2020-2025 beschlossenen und im Rahmen der Testphase umgesetzte Abweichungen von den Gestaltungsstandards der Fahrradstraße (punktueller Einengungen für Stellplätze und teilweise Reduzierung des Sicherheitstrennstreifens zum ruhenden Verkehr auf 0,5 m),
5. die Einrichtung von drei zusätzlichen punktuellen Engstellen im Ehlenruper Weg auf Höhe der Hausnummern 47, 68, 78.

Begründung:

Zusammenfassung:

Mit der Einführung der Fahrradstraßenverbindung auf der Rohrteichstraße und dem Ehlenruper Weg wurden zwei Verkehrsversuche zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs in der Fahrradstraßenverbindung beschlossen. Zur Erhebung der Wirksamkeit der geänderten verkehrlichen Regelungen wurden vor und während der Testphasen Verkehrserhebungen und Verkehrsbeobachtungen durchgeführt.

Diese bilden die Grundlage für die Bewertung der Auswirkungen der geänderten Verkehrsführung auf die Verkehrsbelastung in der Fahrradstraßenverbindung und im umgebenden Quartier.

Basierend auf den Erkenntnissen der Testphasen sind die Gestaltung der Seitenbereiche der Fahrradstraße und die Führung der Fahrradstraße angepasst worden.

Anlass

Ein Erfordernis für die Verbesserung des Radverkehrs resultiert aus nicht durchgängigen bzw. gänzlich fehlenden Radverkehrsführungen entlang der Oelmühlenstraße und der Detmolder Straße. Die Wegeverbindung Ehlenruper Weg / Rohrteichstraße stellt eine stark nachgefragte Radverkehrsverbindung zwischen Innenstadt, dem Bielefelder Osten und in weiterer Verlängerung bis nach Stieghorst dar. Im Radverkehrskonzept und im Umsetzungskonzept des Radverkehrskonzepts wurde diese Verbindung als Haupttroute der Kategorie 1 festgelegt.

Für Umsetzung der Fahrradstraße wurde gemäß dem Fahrradstraßenstandard eine umfangreiche Öffentlichkeitsarbeit durchgeführt. Im Rahmen von zwei Verkehrsversuchen wurde die Auswirkung von Einbahnstraßen und Diagonalsperren auf die Verkehrsbelastung der Fahrradstraße und den umliegenden Straßen im Quartier erhoben (die Auswertung ist in Anlage 1 zu finden). Die Ergebnisse und Erfahrungen aus den Testphasen wurden in eine Planung überführt.

Veränderungen im Radverkehr

Seit April 2021 wird der Radverkehr an fünf Radhaupttrouten innerhalb des Stadtgebietes dauerhaft erfasst. Mit Hilfe dieser Zählraten können Aussagen zu jahreszeitlichen Schwankungen und zu Vorjahreszeiträumen getroffen werden. Eine dieser Dauerzählstellen liegt im Ehlenruper Weg zwischen der Diesterwegstraße und der Eduard-Windthorst-Straße. Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum hat der Radverkehr während der beiden Testphasen zugenommen. Von November 2022 bis März 2023 sind im Vergleich zum Vorjahreszeitraum (November 2021 – März 2022) durchschnittlich 15,8% mehr Radfahrende auf der Strecke unterwegs gewesen. In der zweiten Testphase von Mai 2023 – Juli 2023 waren durchschnittlich 21,5% mehr Radfahrende gegenüber dem Vorjahreszeitraum unterwegs.

Veränderungen im Kfz-Verkehr entlang der Fahrradstraße

Ehlenruper Weg und Rohrteichstraße waren als Tempo 30-Zone ausgewiesen. Dennoch wiesen sie vor den Testphasen eine erhebliche Verkehrsbelastung von rund 2000 Kfz (DTV) auf.

Durch die Einführung der Einbahnstraßenregelung in der ersten Testphase wurde der KFZ Verkehr in der Fahrradstraßenverbindung in den meisten Abschnitten um über 60% reduziert. Lediglich in der Rohrteichstraße zwischen Niederwall und August-Bebel-Straße betrug die Reduktion im KFZ Verkehr nur 31,5%. An allen Erhebungspunkten konnten Verstöße gegen die Einbahnstraßenregelung erhoben werden.

In der zweiten Testphase wurde durch die Einführung von Diagonalsperren der Kfz-Verkehr in den meisten Abschnitten der Fahrradstraße um über 70 % reduziert. Lediglich die Ein- und Ausfahrenden Kfz in beide Abschnitte der Fahrradstraße auf Höhe der Prießallee wurden nur um 51,5 % in Richtung stadteinwärts und um 46,9 % in Richtung stadtauswärts reduziert. Anders als in

der ersten Testphase wurde der Verkehr in der Rohrteichstraße aus Richtung Niederwall an der August-Bebel-Straße um 74,5 % reduziert.

Veränderungen im KFZ Verkehr im umliegenden Quartier

In den umliegenden Quartieren zeigt sich in der ersten Testphase eine stärkere Verlagerung der Verkehre in die parallel verlaufenden Straßen. Durch die Einbahnstraßenregelungen auf der Fahrradstraße in der ersten Testphase war die Einfahrt in das Quartier über die Fahrradstraße nicht möglich. Auch Anlieger direkt an der Fahrradstraße konnten nur über die umliegenden Straßen ihr Ziel erreichen. Durch die Einrichtung der Diagonalsperren ist die Einfahrt in die Fahrradstraße aus Richtung der Hauptverkehrsstraßen wieder ermöglicht. Die Belastung der Straßen im Quartier liegt überall unter der Belastungsgrenze für Wohnstraßen gemäß RAS 06 von 400 KFZ / h (4.000 KFZ / 24 h).

Auswirkungen auf den ruhenden Verkehr

Durch die Reduzierung der Stellplätze entlang der Fahrradstraße kann keine gravierende Erhöhung des vorhandenen Parkdrucks in dem Quartier nachgewiesen werden. (Anlage 2) Bereits vor Einrichtung der Fahrradstraße war der Parkdruck in einem großen Teil der Quartiere rund um die Fahrradstraße hoch. Insbesondere in dem Bereich im direkten Anschluss an die bestehenden Parkraumbewirtschaftungszonen ist der Parkdruck hoch. Die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung und Reduktion der Parkscheibenregelung im Zusammenhang mit der flächendeckenden Anpassung der Parkraumbewirtschaftung wird als Maßnahme für das gesamte Quartier empfohlen.

Durch das Entfernen von Abschnitten mit bisher beidseitigem Parken unter teilweiser Inanspruchnahme der Gehwege konnten die Gehwege in voller Breite für den eigentlichen Zweck nutzbar gemacht werden. Längere Engstellen für den Fußverkehr mit einer nicht mehr regelgerechten Breite von nur 1,30 m konnten hierdurch beseitigt werden.

Befragung der Anwohner*innen und Nutzer*innen zur Erfahrung mit der Fahrradstraße

Im Anschluss an die zweite Testphase wurde eine Befragung der Anwohner*innen und Nutzer*innen durchgeführt. Hierbei konnten neben den Erfahrungen mit den einzelnen Testphasen auch eine Präferenz zur dauerhaften Umsetzung der Verkehrsführung in der Fahrradstraße geäußert werden (Anlage 3). In Abhängigkeit des Wohnortes (direkt an der Fahrradstraße, im umliegenden Quartier, außerhalb des Quartiers) konnte dabei eine eindeutige Präferenz der zweiten Testphase für die Anwohner*innen der umgebenden Quartiere und der Nutzer*innen außerhalb der Quartiere festgestellt werden. Lediglich bei den Antworten der direkten Anwohner*innen konnte keine eindeutige Präferenz festgestellt werden. Die größte Nennung in den anschließenden Freitextangaben war der Parkraum. Hierbei wurden insbesondere die Ausweitung und Anpassung der Parkraumbewirtschaftung und die Einführung von Bewohnerparkzonen gewünscht.

Planung

Die Planung berücksichtigt die Ergebnisse der Erhebungen und die Rückmeldungen während der Testphasen. Die Neuordnung des ruhenden Verkehrs und die geänderten Verkehrsführungen wurden in eine bauliche Umsetzung übernommen. Die Carsharing Standorte werden übernommen. Für den ruhenden Radverkehr werden Fahrradbügel nach dem Bielefelder Standard eingebaut. Es werden Flächen für weitere Sharing-Produkte (Leihräder und -scooter) vorgesehen um die Gehwege von abgestellten Leihfahrzeugen freizuhalten. Insgesamt wird die Planung an der Verkehrsführung der zweiten Testphase ausgerichtet. Im Bereich der Diesterwegschule wird darüber hinaus die Einbahnstraßenregelung der ersten Testphase eingeführt, da diese zu einer deutlichen Verkehrsberuhigung im Umfeld der Schule geführt hat. Im Ehlenruper Weg zwischen Teutoburger Straße und Prießallee entfällt die Diagonalsperre zwischen Ludwig-Lepper-Straße und Eduard-Windthorst-Straße.

In den Straßenrandbereichen werden zusätzlich Flächen zur Begrünung und zur Schaffung von Aufenthaltsräumen vorgesehen. Auf Grund der vorhandenen Leitungen im Straßenraum kann nicht an allen dafür vorgesehenen Stellen ein Straßenbaum angepflanzt werden. An diesen Stellen wird eine alternative Begrünung vorgesehen. Im Zusammenhang mit den Grünflächen werden punktuell Bänke angeordnet.

Die Vorfahrt der Fahrradstraße wird baulich durch Gehwegüberfahrten geregelt. Die Fahrradstraße wird seitlich mit nach der StVO zulässigen Randmarkierung versehen. Zur Verdeutlichung der Fahrradstraße werden in den Eingangsbereichen die Verkehrszeichen als Piktogramm auf der Fahrbahn aufgebracht, entlang der Fahrradstraße werden regelmäßig Fahrradpiktogramme aufgebracht. Die Eingangsbereiche werden mit wiederkehrenden Erkennungsmerkmalen der Fahrradstraße ausgestattet.

Anpassungen in den Randbereichen gegenüber der Testphasen:

An der Einmündung der Turnerstraße auf die Rohrteichstraße konnte beobachtet werden, dass einbiegende Fahrzeuge auf Grund der Anordnung der Kfz- und Fahrradstellplätze sowie der Lieferzone am rechten Fahrbahnrand relativ weit links in die Rohrteichstraße eingefahren sind. Daher wird die Lieferzone in der Rohrteichstraße auf Höhe der Turnerstraße auf die gegenüberliegende Seite verlegt. Die Fahrradbügel werden im direkten Umfeld vorgesehen.

Entlang des Ehlenruper Wegs zwischen Teutoburger Straße und Prießallee werden an drei Stellen zusätzliche Stellplätze geschaffen. Hierzu wird abweichend von den Standards für Fahrradstraßen eine punktuelle Einengung vorgesehen.

Im Ehlenruper Weg zwischen Prießallee und Otto-Brenner-Straße werden die Stellplätze zwischen Prießallee und Am Kordskamp auf die südliche Seite verlegt.

Prüfergebnis zusätzliche Stellplätze im Ehlenruper Weg zwischen Prießallee und Otto-Brenner-Straße:

An der Nordseite ist im direkten Anschluss an den ehemaligen Hochbordradweg eine große Anzahl an Baumpflanzungen vorhanden. Ein Rückbau der Hochbordanlagen zur Schaffung von Stellplätzen kann daher nur außerhalb der Kronenbereiche erfolgen. Beidseitig könnten Stellplätze nur außerhalb der Zufahrten und Feuerwehraufstellflächen auf der Südseite realisiert werden. Insgesamt existieren nur 3 Bereiche in denen ohne Eingriff in den Kronenbereich zusätzliche Stellplätze realisiert werden könnten. Durch die punktuellen Unterbrechungen der Nebenanlagen auf der Nordseite kann dieser Bereich nicht als Gehweg genutzt werden. Daher müsste auch die komplette Beleuchtung auf die Südseite verlegt werden. Zusätzlich müsste parallel auf der Südseite die Breite des Gehwegs reduziert werden. Hier sind teilweise Umlegungen der vorhandenen Leitungen erforderlich. Auf Grund des hohen planerischen und finanziellen Aufwandes für eine geringe Anzahl an zusätzlichen Stellplätzen wird der Vollumbau dieses Abschnitts nicht empfohlen.

Teutoburger Straße

Die Verbindung der beiden Abschnitte der Fahrradstraßenverbindung (Rohrteichstraße und Ehlenruper Weg) verläuft entlang der Teutoburger Straße. Eine Fortführung über den Ehlenruper Weg und die Bielsteinstraße würde bei Einrichtung einer Fahrradstraße zu einem großflächigen Entfall der Stellplätze in diesem Abschnitt führen. Die geänderte Führung würde den Bereich der Diesterwegschule und die damit einhergehende Verbesserung der Schulwegsicherheit auslassen. Daher wurde im Zuge der Planung an der Führung über die Teutoburger Straße und der Fahrradstraße vor der Diesterwegschule festgehalten.

Für die Führung des Radverkehrs wurden verschiedene Planungsvarianten erarbeitet und in den AG SpuReN (DS 4416/2014-2020 incl. Anlage 1 und Mitteilung für StEA zur Sitzung am 25.10.2022) vorgestellt. Die Planung wurde bei einer Enthaltung einstimmig angenommen.

Grundlagen der Planung:

Der Radverkehr wird beidseitig auf Hochbordradwegen geführt. Es werden Aufstellflächen zum indirekten Linksabbiegen geschaffen. Die Einmündung der Rohrteichstraße in die Teutoburger Straße wird verkleinert. Die Rohrteichstraße erhält eine Fahrradschleuse, um das Einfahren von Radfahrenden in die Fahrradstraße baulich von der herausführenden Fahrspur des MIV zu trennen. Die Mittelinsel in der Teutoburger Straße wird auf die Nordseite der Einmündung der Rohrteichstraße verlegt und mit einer Bedarfsampel ausgestattet. Hierdurch werden die fußläufige Verbindung zwischen Rohrteichstraße und Krankenhaus, die Querbarkeit der Teutoburger Straße für den Schulweg zur Diesterwegschule und das Linksabbiegen für den Radverkehr verbessert. Die Fußgängersignalisierung auf Höhe des Ehlenruper Wegs verbleibt in der ursprünglichen Lage. Für den Radverkehr ist eine Aufstelltasche für das indirekte Linkabbiegen vorgesehen.

Weiteres Vorgehen:

Vorbehaltlich der Bewilligung der Fördermittel für den Umbau soll in 2024 mit dem Einbau der Gehwegüberfahrten begonnen werden. Der Umbau der Teutoburger Straße erfolgt in Abhängigkeit von den Hochbaumaßnahmen des Neubaus der Notaufnahme am Klinikum Mitte.

Bis zur baulichen Umgestaltung werden die Maßnahmen aus den Testphasen auf die zu beschließende Verkehrsführung angepasst. Die Einbahnstraße in der Rohrteichstraße zwischen Bielsteinstraße und Teutoburger Straße wird an der Einmündung zur Teutoburger Straße durch die baulichen Maßnahmen aus der ersten Testphase unterstützt.

Die Umgestaltung der Fahrradstraße entspricht nicht vollständig den Gestaltungsstandards für Fahrradstraßen. Die baulichen Eingriffe werden auf das Notwendigste reduziert, sodass die Bielefelder Standards für Fahrradstraßen auf rund 35% der Strecke unterschritten werden. Insbesondere für die punktuellen Einengungen für zusätzliche Kfz-Stellplätze wird die erforderliche Breite der Fahrradstraße unterschritten. Im Zuge der Anpassung der Parkraumbewirtschaftung und möglicher Einrichtung von Quartiersgaragen ist die Überprüfung der Stellplätze in der Fahrradstraße und im umliegenden Quartier hinsichtlich der Notwendigkeit zu überprüfen und ggf. können diese Stellplätze zu Gunsten der Breite der Fahrradstraße entfallen. Auch die Gehwegbreiten entsprechen nicht den Breiten der Regelwerke, diese sind allerdings nur im Rahmen eines Vollumbaus zu realisieren. Die Erfahrungen mit den Abstellflächen für Leihräder und E-Scooter im Hinblick auf die Nutzung und die Freihaltung der Gehwege werden im weiteren Verfahren berücksichtigt. Die Planung wird mit Blick auf die weitere Beobachtung dieser Nutzungen ggf. noch angepasst.

Die Fahrradstraßenverbindung Ehlenruper Weg und Rohrteichstraße stellt die erste Umsetzung der Fahrradstraße nach dem Bielefelder Gestaltungsstandard dar. Für weitere Fahrradstraßenverbindungen wird eine Weiterentwicklung des Standards als zielführend angesehen. Hierbei sind insbesondere planerisch Rahmenbedingungen für Engstellen und Abhängigkeiten der Breite der Fahrradstraße von Einbahnstraßenregelungen zu erarbeiten. Auch der Ablauf zur Einrichtung einer Fahrradstraße in Verbindung mit Bürgerbeteiligung und Testphasen ist auf Basis der Erfahrungen anzupassen.

Beigeordneter

Adamski