

Informationsvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Stadtentwicklungsausschuss	21.02.2012	öffentlich

<p>Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)</p> <p>Untersuchung Radverkehrsnetz Bielefeld</p>
<p>Betroffene Produktgruppe</p> <p>11.12.01 / 11.12.02 / 11.12.03</p>
<p>Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen</p> <p>Klimaschutz, modal split</p>
<p>Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan</p> <p>Keine</p>
<p>Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)</p> <p>Rat der Stadt Bielefeld, 19.06.2008, TOP 18.1, Drucksache 5392/2004-2009 Rat der Stadt Bielefeld, 21.11.2008, TOP 19, Drucksache 5590/2004-2009/1 Stadtentwicklungsausschuss, 19.01.2010, TOP12, Drucksache 0294/2009-2014</p>
<p>Sachverhalt:</p> <p>Die Ergebnisse der Untersuchung Radverkehrsnetz Bielefeld werden vom Stadtentwicklungs-ausschuss zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Ausgangssituation</p> <p>Der Rat der Stadt Bielefeld hat in seiner Sitzung vom 19. Juni 2008 das Handlungsprogramm Klimaschutz zur Reduzierung der CO₂-Emissionen verabschiedet (Drucksache 5392/2004-2009). Grundlage für den Beschluss war der Beschluss des Rates vom 20. September 2007, „alles in seiner Macht Stehende zu tun, bis zum Jahr 2020 den CO₂-Ausstoß um 40% zu reduzieren sowie 20% erneuerbare Energien zu nutzen“. Im Handlungsprogramm Klimaschutz wurden insgesamt sechs Handlungsfelder festgelegt, in denen eine CO₂-Reduzierung erfolgen soll. Unter dem Handlungsfeld „Mobilität/Verkehr“ (vgl. Handlungsprogramm Klimaschutz, Seite 19 ff.) wird dem Radverkehr eine wichtige Rolle bei der Erreichung der gesteckten Ziele eingeräumt:</p> <p>„Der Radverkehr soll im Einzelnen u. a. durch folgende Maßnahmen gefördert werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vorbereitung eines flächendeckenden Konzeptes für den Radverkehr mit besonderer Berücksichtigung von Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, Optimierung der Infrastruktur und der Öffentlichkeitsarbeit • Umsetzung von Radverkehrskonzepten für weitere Stadtteile • Fortführung der Ausbaumaßnahmen an Radwegen und bei Abstellanlagen.“

Der Rat der Stadt Bielefeld hat am 20. November 2008 das „Ziel- und Maßnahmenkonzept zur Förderung des Radverkehrs in Bielefeld“ des Amtes für Verkehr vom Juli 2008 beschlossen (Drucksache 5590/2004-2009). Damit wurde die große Bedeutung des Radverkehrs für den Klimaschutz, die Verbesserung des Verkehrsablaufes, die Gesundheitsförderung und die Verbesserung der Lebensbedingungen in der Stadt unterstrichen. Bestandteil des Ziel- und Maßnahmenkonzeptes war u. a. die Erstellung eines Fahrradkatasters mit Aussagen über Länge und Ausbaustandard von Radwegen. Zudem wurde im Rahmen des „Maßnahmenprogramms Radverkehr 2010“ die Überprüfung der Haupttrouten des Radverkehrsnetzes Bielefeld beschlossen (Drucksache 0294/2009-2014). Dabei sollten das Netz auf Plausibilität untersucht, die Haupttrouten befahren und bewertet sowie Maßnahmen zur Behebung der Mängel aufgezeigt und mit Kosten hinterlegt werden.

Das Amt für Verkehr hat Ende des Jahres 2009 das Büro PGV, Hannover mit der Untersuchung des Radverkehrsnetzes der Stadt Bielefeld beauftragt. Die Ergebnisse dieser Untersuchung liegen nun vor und werden im Folgenden kurz vorgestellt. Der ausführliche Bericht zu der Untersuchung einschließlich Anlagen (Maßnahmentabellen der Strecken-, Punkt- und Knotenmängel sowie Lagepläne Plan 1 bis 9) werden als Anlage dieser Vorlage den Fraktionen zur Verfügung gestellt.

Untersuchung Radverkehrsnetz Bielefeld: Vorgehen / Ergebnisse

Bei der Untersuchung des Radverkehrsnetzes Bielefeld (RVN BI) wurde folgendes Vorgehen gewählt:

- Festlegung des Haupttroutennetzes
- Befahrung des Haupttroutennetzes (mit dem Fahrrad)
- Auswertung der Befahrung einschl. Erstellung einer Streckendatenbank
- Erarbeitung von Maßnahmen zur Beseitigung von festgestellten Mängeln.

Als Grundlage für die Befahrung diente das im Rahmen der Untersuchung festgelegte Haupttroutennetz. Bestandteil des Haupttroutennetzes ist sowohl das bereits bestehende und ausgeschilderte Radverkehrsnetz NRW (rd. 90km) als auch die Haupttrouten des „städtischen“ Radverkehrsnetzes Bielefeld (rd. 210km). Insgesamt wurden - wegen der z. T. beidseitig vorhandenen Radverkehrsanlagen - rd. 370km Radrouten befahren. Die Beurteilung und Bewertung der Defizite des Haupttroutennetzes erfolgte nach dem derzeitigen Stand der Technik (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, ERA 2010).

Bei der **Festlegung der Haupttrouten** standen ein Verlauf durch ein attraktives städtebauliches bzw. landschaftlich reizvolles Umfeld mit hoher Erlebnisqualität, die Anbindung möglichst vieler wichtiger Ziele im Verlauf der Route zur Erhöhung der Erschließungsqualität sowie die Bevorzugung von Führungen über verkehrs- und emissionsarme Straßen im Vordergrund.

Im Zuge der **Befahrung des Haupttroutennetzes** wurden u. a. die Führungsform des Radverkehrs (Radfahrstreifen, Schutzstreifen, selbstständiger Radweg usw.), die Belagqualität, die Breite der Radverkehrsanlagen, die Beschilderungen und Markierungen für den Radverkehr sowie punktuelle Mängel (Querungshilfe fehlt, Mängel an Pollern/Umlaufsperrern usw.) aufgenommen und dokumentiert. Bei der Erfassung der Mängel wurde unterschieden, ob es sich um Streckenmängel (Länge ab 50m), Punktmängel (Länge bis 50m) bzw. um Mängel in Knotenpunkten handelt. Bei den festgestellten Streckenmängeln wurde zudem untersucht, ob bei einem Fehlen von Radverkehrsanlagen solche entsprechend der Vorgaben der ERA erforderlich sind.

Die **Auswertung der Befahrung** ergab Streckenmängel auf einer Länge von insgesamt rd.

141km. Dabei wurden am häufigsten zu schmale Radverkehrsanlagen (rd. 110km) sowie Beschilderungs- und Markierungsmängel auf längerer Strecke (rd. 65km) festgestellt. Beispiele für zu schmale Radverkehrsanlagen sind u. a. die Radwege an der Artur-Ladebeck-Straße und der Westerfeldstraße sowie die Radfahrstreifen am Lipper Hellweg. Die ebenfalls häufig angetroffenen

Markierungsmängel (rd. 21km) resultieren aus den geänderten Vorgaben der ERA 2010 (Breitstrich zur Abtrennung von Radfahrstreifen anstelle des bis dahin zulässigen Schmalstriches, z. B: Kurt-Schumacher Straße) und sind nachrangig zu betrachten. Ein besonders gravierender Mangel sind dagegen fehlende Radverkehrsanlagen (Länge insgesamt rd. 18km) in Straßen, in denen entsprechend der Verkehrsbelastung und der Kfz-Geschwindigkeit welche erforderlich wären. Straßen mit fehlenden Radverkehrsanlagen sind u. a. Osningstraße, Schloßhofstraße westlich Melanchthonstraße, Braker Straße westlich Stedefreunder Straße sowie Spenger Straße.

Im gesamten Streckennetz wurden 160 Punktmängel erfasst. Punktuelle Mängel betreffen am häufigsten Netzhindernisse (53 Mängel). Netzhindernisse können z. B. Poller oder Umlaufsperrn mit zu geringer Durchfahrbreite (Südring/Zufahrt Gleisdreieck) und/oder fehlendem reflektierendem Material (Albrechtstraße) und Sperrn im Verlauf von Radwegen (Schranke Alte Jöllenbecker Straße in Höhe Meyer zu Müdehorst) sein. Zudem traten die Mängel „erhebliche punktuelle Belagsschäden“ (27) und „punktuelle Markierungsmängel“ (20, z. B. abgefahrene oder fehlende Furtmarkierung in Einmündungen) relativ häufig auf.

Darüber hinaus wurden Knotenmängel an Verknüpfungspunkten von Haupttrouten (Netzknoten) sowie an Kreuzungen mit Bedeutung für den Radverkehr im Zuge von Haupttrouten betrachtet und bewertet. Netzknoten, an denen keine Mängel festgestellt wurden, waren größtenteils kleine Knoten, z. B. in Grünanlagen oder in Wohnstraßen. Die meisten Mängel traten an LSA-geregelten Knoten auf. Dabei waren mangelhafte Furtmarkierungen (35 Mängel, z. B. Brockhagener Straße / Umlostraße), die Unterbindung von direktem Linksabbiegen (34 Mängel, z. B. Werner-Bock-Straße / Am Stadtholz, Niederwall / Am Bach) sowie verschwenkte und umwegige Führung des Radverkehrs (33 Mängel, z. B. Paderborner Straße / Osningstraße) am häufigsten anzutreffen.

Eine Übersicht aller festgestellten Mängel ist in den im Anhang an den Bericht der Untersuchung beigefügten Maßnahmentabellen der Strecken-, Punkt- und Netzknotenmängel enthalten.

Aus den Mängeln und Defiziten wurden schließlich **Maßnahmenvorschläge zur Beseitigung von Mängeln** entwickelt. Dabei wurden die Maßnahmen vier verschiedenen Prioritätsstufen zugeordnet, um zwischen sicherheitsrelevanten und Komfort verbessernden Maßnahmen zu unterscheiden. Dies sind im Einzelnen:

PM1 Sicherheitsrelevante (Groß-) Maßnahmen

z. B. Anlage von Querungshilfen, Verbreiterung von Radverkehrsanlagen sowie Belagsanierungen, Änderungen Beschilderung / Erneuerung Markierungen über längere Abschnitte

PM2 Sicherheitsrelevante (Klein-) Maßnahmen

z. B. punktuelle Belagsanierungen und Änderung der Beschilderung, Erneuerung von Furtmarkierungen und von Pollern / Umlaufsperrn

PM3 (Groß-) Maßnahmen zur Schließung von Netzlücken

z. B. Anlage fehlender Radverkehrsanlagen

PM4 Komfort verbessernde Maßnahmen

z. B. Überprüfung von LSA-Programmen zur Verlängerung der Grünzeit für Radfahrer

Für alle vorgeschlagenen Einzelmaßnahmen wurden grobe Kostenschätzungen vorgenommen. Die Kostenschätzungen sind keine exakten Baukostenschätzungen, sondern stellen einen Orientierungswert zur Abschätzung des Investitionsbedarfes dar. Der Investitionsbedarf aus den bezifferbaren Einzelmaßnahmen zur Mängelbeseitigung ergibt sich wie folgt:

