

## Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
<b>Stadtentwicklungsausschuss</b>	29.01.2013	öffentlich

### Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

## Untersuchung Radverkehrsnetz Bielefeld

### Betroffene Produktgruppe

11.12.01 / 11.12.02 / 11.12.03

### Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Klimaschutz, Modal Split

### Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

Keine

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

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, TOP 12, Drucksache 0294/2009-2014  
Stadtentwicklungsausschuss, 21.02.2012, TOP 12, Drucksache 3590/2009-2014  
Bezirksvertretung Heepen, 08.03.2012, TOP 10, Drucksache 3740/2009-2014  
Bezirksvertretung Jöllenbeck, 08.03.2012, TOP 8, Drucksache 3740/2009-2014  
Bezirksvertretung Brackwede, 15.03.2012, TOP 8, Drucksache 3740/2009-2014  
Bezirksvertretung Senne, 15.03.2012, TOP 8, Drucksache 3740/2009-2014  
Bezirksvertretung Mitte, 19.04.2012, TOP 7, Drucksache 3740/2009-2014  
Bezirksvertretung Sennestadt, 19.04.2012, TOP 7, Drucksache 3740/2009-2014  
Bezirksvertretung Schildesche, 26.04.2012, TOP 9, Drucksache 3740/2009-2014  
Bezirksvertretung Stieghorst, 26.04.2012, TOP 6, Drucksache 3740/2009-2014  
Bezirksvertretung Gadderbaum, 21.06.2012, TOP 8, Drucksache 3740/2009-2014  
Bezirksvertretung Dornberg, 28.06.2012, TOP 10, Drucksache 3740/2009-2014

### Beschlussvorschlag:

- 1.) Die Ergebnisse der Untersuchung Radverkehrsnetz Bielefeld werden zur Kenntnis genommen.
- 2.) Dem Haupttroutennetz für den Radverkehr entsprechend der Anlage 1 (Untersuchung Radverkehrsnetz: Lageplan, Blatt - Nr. 2) wird zugestimmt.

### Begründung:

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). Bestandteil des Ziel- und Maßnahmenkonzeptes war u. a. die

Erstellung eines Fahrradkatasters mit Aussagen über Länge und Ausbaustandard von Radwegen. Zudem wurde in der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses vom 19. Januar 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 wurden dem Stadtentwicklungsausschuss in der Sitzung vom 21. Februar 2012 (Drucksache 3590/2009-2014) vorgestellt. Anschließend sollten die Ergebnisse der Untersuchung in den Bezirksvertretungen beraten und ergänzende Hinweise dem Stadtentwicklungsausschuss vor einer abschließenden Beratung vorgestellt werden.

### **Ergebnisse der Beratungen in den Bezirksvertretungen**

Die Untersuchung wurde zwischenzeitlich in allen Bezirksvertretungen mit den für die jeweiligen Stadtbezirke relevanten Auszügen vorgestellt (Drucksache 3740/2009-2014). Die Bezirksvertretungen wurden zudem darum gebeten, dem Stadtentwicklungsausschuss zu empfehlen, dem Haupttroutennetz für den Radverkehr entsprechend der Anlage 1 (Untersuchung Radverkehrsnetz Bielefeld: Lageplan, Blatt - Nr. 2) zuzustimmen.

Die Bezirksvertretungen Dornberg, Gadderbaum, Heepen, Jöllenbeck, Schildesche, Senne und Stieghorst haben dem Beschlussvorschlag der Verwaltung zugestimmt. Die Bezirksvertretungen Brackwede (Sitzung vom 15. März 2012), Mitte (Sitzung vom 19. April 2012) und Sennestadt (Sitzung vom 19. April 2012) haben ergänzende Beschlüsse gefasst. Die entsprechenden Auszüge aus dem Protokoll liegen dieser Vorlage als Anlage bei. Es wurden folgende ergänzende Beschlüsse gefasst:

#### Bezirksvertretung Brackwede:

Die Bezirksvertretung empfiehlt dem Stadtentwicklungsausschuss, dem Haupttroutennetz ... unter Berücksichtigung einer möglichen Alternative für die Hauptstraße zuzustimmen.

#### Stellungnahme der Verwaltung:

Die Hauptstraße ist ebenso wie die Brackweder Straße im Abschnitt Berliner Straße - Windelsbleicher Straße Bestandteil des Radverkehrsnetzes NRW (RVN NRW). Das Radverkehrsnetz NRW verbindet alle Städte und Gemeinden des Landes mit einer einheitlichen Wegweisung für den Radverkehr. Die Zentren der Kommunen sowie die Bahnhöfe werden auf möglichst kurzen und direkten Wegen miteinander verknüpft. Es handelt sich um ein Netz, das primär dem täglichen Bedarf dient, z.B. für Fahrten zur Arbeit oder zum Einkauf. Das Brackweder Zentrum entlang der Hauptstraße wurde dabei entsprechend seiner Bedeutung als das bedeutendste städtische Nebenzentrum in das landesweite Netz eingebunden.

Im Zuge der Untersuchung des Radverkehrsnetzes Bielefeld (RVN BI) wurden die bereits bestehenden und ausgewiesenen Routen des RVN NRW als „gesetzt“ angenommen und mit untersucht. Grundsätzlich sind Umlegungen des RVN NRW möglich. Als alternative parallele Führung anstelle des Streckenzuges Hauptstraße - Brackweder Straße käme beispielsweise die Straße Stadtring in Betracht. Dabei ist jedoch zu beachten, dass diese Parallelführung am eigentlichen Brackweder Zentrum vorbei führt und somit der Intention des RVN NRW „ein Netz für den Radverkehr zu schaffen, das dem täglichen Bedarf dient“ nicht mehr entsprechen würde.

Insofern empfiehlt die Verwaltung, das Haupttroutennetz unter weiterer Einbeziehung der Hauptstraße zu beschließen.

### Bezirksvertretung Mitte:

Auf die Instandhaltung vorhandener Radwege ist ein Schwerpunkt zu legen

Bei der Neuanlage von Radwegen ist eine Prioritätenliste zu erstellen und vorzulegen.

Neue Einzelmaßnahmen sind in der Bezirksvertretung vorzustellen und abzustimmen.

### Stellungnahme der Verwaltung:

Die Instandhaltung vorhandener Radwege erfolgt im Zuge der bestehenden (Radweg-) Sanierungsprogramme im Rahmen der zur Verfügung stehenden Finanzmittel. Zur Neuanlage von Radwegen bestehen in den Bezirksvertretungen Prioritätenlisten. Sollten die im Rahmen der Untersuchung vorgeschlagenen Maßnahmen zur Umsetzung anstehen, werden diese in den Bezirksvertretungen zur Priorisierung und zur Beschlussfassung vorgelegt.

### Bezirksvertretung Sennestadt:

Die Bezirksvertretung empfiehlt dem Stadtentwicklungsausschuss, dem Haupttroutennetz ... mit folgender Maßgabe zuzustimmen:

Wenn eine Strecke lediglich durch entsprechende Beschilderung als Radverkehrsweg ausgewiesen wird, obwohl eigentlich bauliche Veränderungen erforderlich sind, damit der Bereich als **sicherer** Radweg genutzt werden kann, soll alternativ eine andere Strecke ausgewiesen werden.

### Stellungnahme der Verwaltung:

Der Beschluss der Bezirksvertretung Sennestadt bezieht sich auf die Festlegung des Haupttroutennetzes im Bereich der Sprungbachstraße. Seitens der Bezirksvertretung wird eine Führung über die parallel verlaufende Paderborner Straße bevorzugt (vgl. beiliegenden Auszug aus dem Protokoll der Bezirksvertretung vom 19. April 2012). Dabei wurde angemerkt, dass eine Führung durch die Sprungbachstraße dem Radfahrer „keine ausreichenden Sicherheit biete“.

Die Sprungbachstraße ist als Tempo-30-Zone ausgewiesen. Die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn im Zuge von Tempo-30-Zonen ist entsprechend den technischen Regelwerken (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraße (RASt 06), Empfehlungen für die Anlage von Radverkehrsanlagen (ERA 2010)) grundsätzlich als sicher einzustufen. Dies gilt dementsprechend - auch ohne bauliche Veränderungen - für die Sprungbachstraße. Intention bei der Festlegung der Haupttrouten war die attraktive, direkte und verkehrssarme Führung des Radverkehrs. Eine Führung des Haupttroutennetzes über die Paderborner Straße ist zwar grundsätzlich möglich, wurde hier jedoch wegen der hohen Verkehrsbelastung und den damit verbundenen Emissionen nicht gewählt.

Insofern empfiehlt die Verwaltung die derzeitige Führung des Haupttroutennetzes durch die Sprungbachstraße beizubehalten.

### **Umsetzung von Maßnahmen zur Mängelbeseitigung / Weiteres Vorgehen / Ausblick**

Im Rahmen der Untersuchung wurden das Haupttroutennetz für den Radverkehr definiert und wichtige Erkenntnisse über die Qualität des Haupttroutennetzes gewonnen. Das Haupttroutennetz ist dabei lediglich ein Teil des gesamten städtischen Radnetzes. Der Investitionsbedarf aus den bezifferbaren Einzelmaßnahmen zur Mängelbeseitigung im Haupttroutennetz beläuft sich bereits auf rd. 3,4 Mio. €. In der Summe noch nicht enthalten sind die im Rahmen der Untersuchung vorgeschlagenen Prüfaufträge und Detailplanungen, wie z. B. der Umbau von komplexen Kreuzungen, die erstmalige Anlage von Radverkehrsanlagen sowie die Verbreiterung bestehender Radverkehrsanlagen. Ebenfalls nicht erfasst werden konnten die Kosten zur

Beseitigung der im übrigen Radnetz enthaltenen Mängel und Defizite. Die eigentlichen Kosten zur Beseitigung aller Defizite und Mängel - sowohl im Haupttroutennetz als auch im übrigen Radnetz - liegen demnach deutlich über der oben ausgewiesenen Gesamtsumme.

In der Untersuchung wurden die Maßnahmen zur Mängelbeseitigung insgesamt vier verschiedenen Prioritätsstufen zugeordnet, um zwischen sicherheitsrelevanten und Komfort verbessernden sowie mit geringem und hohem Kostenaufwand umzusetzenden Maßnahmen zu unterscheiden. Dies sind im Einzelnen:

PM1 Sicherheitsrelevante (Groß-) Maßnahmen

z. B. Anlage von Querungshilfen, Verbreiterung von Radverkehrsanlagen (hoher Kostenaufwand) sowie Belagsanierungen, Änderungen der Beschilderung und Erneuerung von Markierungen über längere Abschnitte (geringerer Kostenaufwand)

PM2 Sicherheitsrelevante (Klein-) Maßnahmen

z. B. punktuelle Belagsanierungen und Änderung der Beschilderung, Erneuerung von Furtmarkierungen und von Pollern / Umlaufsperrern (geringerer Kostenaufwand)

PM3 Maßnahmen zur Schließung von Netzlücken (hoher Kostenaufwand)

PM4 Komfort verbessernde Maßnahmen

Mit der Beseitigung der sicherheitsrelevanten Maßnahmen der Prioritätsstufen PM1 und PM2, die mit einem relativ geringen Kostenaufwand verbunden sind (beispielsweise die Sanierung punktueller Belagschäden, die Erneuerung von Furtmarkierungen, die Erneuerung / Umsetzung von Pollern), soll sukzessive begonnen werden. Eine Umsetzung der kostenintensiven Großmaßnahmen der sicherheitsrelevanten Prioritätsstufe PM1 sowie der Stufe PM3 (Anlage von Querungshilfen, Verbreiterung von Radverkehrsanlagen, Schließung von Netzlücken) ist aufgrund des derzeit geringen, im investiven Haushalt der Stadt Bielefeld zur Verfügung stehenden, Budgets zum Ausbau und zur Sanierung von Radwegen in Höhe von 50.000,00 € / Jahr nicht möglich. Die Bereitstellung zusätzlicher Finanzmittel für den Radwegebau innerhalb des Budgets des Amtes für Verkehr ist aufgrund der bestehenden Aufgaben und Verpflichtungen des Amtes für Verkehr nicht möglich. Eine Erhöhung des Budgets zur Mängelbeseitigung im Radnetz ist derzeit nicht absehbar.

Die Ergebnisse der Untersuchung werden nach Abschluss der politischen Beratung auf der Internetseite der Stadt Bielefeld der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt.

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)

Moss