

## Anlage 5: Fragenkatalog der Fraktion Bündnis90/ Die Grünen

In der Sitzung der BV Mitte vom 11.06.2015 wurde durch die Fraktion Bündnis90/ Die Grünen ein Fragenkatalog an die Verwaltung übergeben, welcher im Folgenden beantwortet wird. Die Variante 3 wird hierbei nicht berücksichtigt, da diese Variante nicht für eine Umsetzung empfohlen wird.

*1. Es wird als alleiniger Punkt für Radverkehrsbedingungen genannt, dass ein Mindestabstand zwischen Bordsteinkante und Gleiskante von 1,30m vorhanden sein muss. Welche weiteren Faktoren müssten hinzukommen um Radverkehrsbedingungen zu bieten?*

Die genannten 1,30m sind nach geltendem Regelwerk das Mindestmaß für den Abstand zwischen Stadtbahngleis und Bordsteinkante für eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Neben Stellplätzen sind 1,80m vorzusehen. Ein größerer Abstand oder die Anlage von Schutz- oder Radfahrstreifen würde naturgemäß den Komfort für Radfahrer erhöhen. Bei den in der August-Bebel-Straße zur Verfügung stehenden Breiten wäre dann allerdings die Anordnung von Parkstreifen nicht mehr möglich. Auch durch die Anordnung einer Tempo-30-Regelung würde den Belangen des Radverkehrs zusätzlich Rechnung getragen.

*2. Bestände die Möglichkeit anstatt einer Gleisrille hier eine elastische Gleisverfüllung vorzunehmen?*

Von der moBiel GmbH wurde hierzu folgende Antwort verfasst:

„Eine hochelastische Rillenabdeckung, die dem Radverkehr standhält und von den Stadtbahnfahrzeugen eingedrückt wird, ist in Längsrichtung zur Schiene konstruktiv nicht bekannt und wohl auch kaum beständig. Dies ist nicht zu verwechseln mit dem elastischen Schienenverguss außen um die Rillenschiene herum, der Erschütterungen begrenzt. Dies ist inzwischen innerstädtisch eine häufig gewählte Bauart“.

*3. Ist der Einsatz von Stadtbahnzügen des Typs Vamos bei beiden Varianten möglich und wenn nein, welche Maßnahmen müssten greifen, damit dies bei den Varianten möglich wäre?*

Die Ertüchtigung der Gleisanlagen für den Betrieb mit Vamos-Fahrzeugen ist das Ziel der Umgestaltung der August-Bebel-Straße und deshalb in beiden Varianten berücksichtigt.

*4. Welche Verbesserungen sieht die Verwaltung bezüglich der Förderung der Radverkehre bei den Varianten jeweils als gegeben an?*

Bei Variante 1 wird die heutige Querschnittsgestaltung im Grundsatz beibehalten. Eine Verbesserung für den Radverkehr stellt die Verbreiterung des Abstandes zwischen Bordsteinkante und Stadtbahngleis auf richtlinienkonforme 1,30m dar. Da die Gefahr, mit dem Reifen in die Schiene zu gelangen, verringert wird, erhöht sich die Sicherheit für Radfahrer gegenüber dem Bestand. Auch durch eine Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf 30 Km/h wird die Situation für Radfahrer verbessert.

Variante 2 bietet eine durchgängige Führung des Radverkehrs von der Nikolaus-Dürkopp-Straße bis zur Bielsteinstraße auf separaten Radverkehrsanlagen. Zudem wird die Erschließung der Quellen und Ziele für den Radverkehr entlang der August-Bebel-Straße verbessert. Perspektivisch sollte der Abschnitt Kesselbrink – Nikolaus-Dürkopp-Straße ebenfalls umgebaut werden, um einen Lückenschluss zu erreichen.

*5. Welche Maßnahmen im Hinblick auf die Verringerung der Lärm- und Feinstaubreduktion kann die Verwaltung als Bestandteil ihrer Planung bei den Varianten jeweils benennen?*

Die Verbesserung der Zugänglichkeit des öffentlichen Nahverkehrs durch den Bau von Hochbahnsteigen kann zu einer Verkehrsverlagerung zu Gunsten des ÖPNV führen und damit zur Lärm- und Feinstaubreduktion beitragen.

Für Variante 2 ergeben sich darüber hinaus durch den höheren Komfort für Radfahrer weitere Potentiale für eine Erhöhung des Radverkehrsanteils.

*6. Lösen beide Varianten KAG-Beteiligungen der Bürger aus?*

Die Kosten für die Anlegung/Veränderungen an den Gleisanlagen sind auf keinen Fall nach § 8 KAG NRW beitragsfähig.

Die Kosten für die Erneuerung/Veränderung an den Teileinrichtungen Fahrbahn und Gehweg – soweit sie von der Stadt Bielefeld zu tragen sind - sind aufgrund des Alters und Zustandes der vorhandenen Bausubstanz höchstwahrscheinlich beitragspflichtig nach § 8 KAG NRW. Eine konkrete Prüfung des Umfangs der Beitragspflichten für die Anlieger kann aber erst erfolgen, wenn ein entsprechender Ausbaubeschluss vorliegt. Wesentliche Unterschiede in der Höhe der Anliegerbeiträge sind bei den Ausbauvarianten 1 und 2 nach heutigen Kenntnissen nicht zu erwarten.