

SPD-Fraktion

Bündnis90/Die Grünen

Bürgernähe/Piraten

Drucksachen-Nr.

6326/2014-2020

Datum:

08.03.2018

**An die Vorsitzende/den Vorsitzenden des
Stadtentwicklungsausschusses**

Antrag

Aufnahme in die Tagesordnung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Stadtentwicklungsausschuss	06.03.2018	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Antrag TOP 4.1

Beschlussvorschlag:

Der Stadtentwicklungsausschuss stimmt der vom Amt für Verkehr vorgelegten Vorplanung für den Ausbau der Heeper Straße zwischen der Straße Am Venn und der Teutoburger Straße mit folgenden Maßgaben zu:

Die Verwaltung wird aufgefordert, eine mit der Arbeitsgruppe „Spuren“ abgestimmte geänderte Ausführungsplanung zur Beschlussfassung vorzulegen, die

1. den Beschluss des Rates vom 29.09.2016 zur Radverkehrsförderung in Bielefeld deutlicher und wirksamer berücksichtigt und
2. in der Arbeitsgruppe „Spuren“ nicht einmütig beschlossene Varianten der Radverkehrsführung mit ihren Vor- und Nachteilen darstellt.

Begründung:

Auf Empfehlung des Stadtentwicklungsausschusses hat der Rat in seinem Beschluss zur Radverkehrsförderung in Bielefeld vom 29.09.2016 (Drucksachen-Nr. 3368/2014-2020) unter Nr. 3 u.a. beschlossen, die im Rahmen des Bicycle-Policy-Audits (BYPAD) entwickelten fünf Leitsätze zur Förderung des Radverkehrs im Sinne eines strategischen Handlungskonzeptes für die künftige Radverkehrspolitik verbindlich zugrunde zu legen. Die Präambel und der erste Leitsatz „Radverkehrsanteil erhöhen“ normieren als zentrale Ziele der Radverkehrsförderung in Bielefeld das sichere und gleichberechtigte Miteinander aller Verkehrsarten und eine Erhöhung des Radverkehrsanteils an allen Wegen von 15 % (nach der Haushaltsbefragung 2010) bis 2020 auf 20% und bis 2025 auf 25 %.

Berichterstattung:

Unterschrift:
gez. Hans-Jürgen Franz

Unterschrift:
gez. Jens Julkowski-Keppler

Unterschrift:
gez. Christian Heißenberg

Diese Ziele und Vorgaben sind keine Deklarationen, sondern verbindlich und müssen deshalb in den konkreten Planungen und Maßnahmen für Radverkehrsanlagen soweit wie möglich umgesetzt werden, um Menschen von 8 bis 80 ein objektiv und subjektiv sicheres und möglichst komfortables Radfahren zu ermöglichen. Nur damit wird auch für die Stadtgesellschaft erkennbar, dass Politik und Verwaltung den Radverkehr als eine wichtige und nachhaltige Form der urbanen Mobilität wirklich fördern wollen.

Ungeachtet der Aussage der Verwaltung, dass die von ihr vorgelegte Vorplanung ein regelwerkskonformer Straßenentwurf unter Berücksichtigung der Nutzungsansprüche aller

Verkehrsteilnehmer ist, sind die genannten Ziele und Vorgaben aus dem Ratsbeschluss für die Radverkehrsförderung eben nicht durchgängig berücksichtigt und umgesetzt worden. Vielmehr findet weiterhin eine deutliche Priorisierung des MIV statt. Die beigefügten Beispiele zeigen deutliches Optimierungspotenzial für Radverkehrsanlagen, ohne die Leistungsfähigkeit für den MIV zu beeinträchtigen.

Zudem entsteht der Eindruck, dass die Aussage der Verwaltung in der Vorlage, die vorlegte Planung sei in der AG „Spuren“ und damit eben auch mit den Fahrradverbänden abgestimmt, interpretationsbedürftig ist und letztlich sogar in Frage gestellt werden muss. Es wurden offensichtlich alternative Varianten der Fahrradverbände für attraktivere und sicherere Radverkehrsanlagen von der Verwaltung nicht aufgenommen bzw. in der Vorlage auch nicht dargestellt.