

Informationsvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Bezirksvertretung Dornberg	20.04.2023	öffentlich
Bezirksvertretung Schildesche	27.04.2023	öffentlich
Bezirksvertretung Mitte	27.04.2023	öffentlich
Stadtentwicklungsausschuss	02.05.2023	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Umsetzung Mobilitätsstrategie - hier: Machbarkeitsstudie einer Radverbindung zwischen Innenstadt und Univeristät bzw. Fachhochschule

Betroffene Produktgruppe

11.12.01 — Öffentliche Verkehrsflächen
11.12.03 — Verkehrliche Planung

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Keine Auswirkungen

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

Keine Auswirkungen

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

Finanz- und Personalausschuss, 15.06.2021, TOP 12 öffentlich, Ds-Nr.: 0697/2020-2025
Stadtentwicklungsausschuss, 22.06.2021, TOP 4.3 öffentlich, Ds-Nr.: 0697/2020-2025
Rat der Stadt Bielefeld, 24.06.2021, TOP 24 öffentlich, Ds-Nr.: 0697/2020-2025

Sachverhalt:

Hintergrund

Mit Beschluss des Umsetzungskonzeptes zum Radverkehrskonzept der Stadt Bielefeld wurde der Verwaltung der Auftrag erteilt, für den Entwicklungskorridor von der Innenstadt über den Bielefelder Westen in Richtung Universität und Fachhochschule eine detaillierte Machbarkeitsstudie zur Festlegung der dortigen Radhaupttroute(n) durchzuführen. Grundlegendes Ziel ist es, die Radverbindungen in dem Korridor zu optimieren und in den kommenden Jahren möglichst eine für den Alltagsradverkehr bestmögliche Verbindung entsprechend der Qualitätsstandards für Radhaupttrouten der Kategorie I hochwertig auszubauen.

Die Erstellung der Machbarkeitsstudie wurde im Sommer 2022 ausgeschrieben und wird durch das Planungsbüro INOVAPLAN GmbH durchgeführt.

Abstimmungen und Beteiligungen

Für die Erstellung der Machbarkeitsstudie wurde verwaltungsintern ein Projektteam aus Amt für Verkehr und Umweltamt gebildet. Darüber hinaus wurde für das Projekt eine Unterarbeitsgruppe der „Strategiegruppe Nahmobilität“ gegründet, die einmal zur Vorabstimmung und dreimal während der Projektlaufzeit einberufen wurde. Für eine der drei Abstimmungen mit der Unterarbeitsgruppe wurde der Kreis der Teilnehmenden erweitert und das Treffen in Form eines Workshops durchgeführt. Dieser fand im Oktober mit dem Gutachter, dem verwaltungsinternen Projektteam, dem Radentscheid sowie mit Vertretenden aus Verwaltung und Studierendenschaft der Universität und Fachhochschule statt. Ziele waren die Beurteilung der Streckenvarianten und die Diskussion zu Bewertungskriterien für die Entscheidung einer Vorzugsvariante.

Durch eine Öffentlichkeitsbeteiligung in Form eines Online-Fragebogens zu Beginn des Planungsprozesses konnte der Input der Bevölkerung in die weiteren Arbeiten einfließen. Eine weitere Beteiligungsmöglichkeit bot eine im Korridor durchgeführte aufsuchende Beteiligung. In regelmäßigen Abständen erfolgten Abstimmungstermine mit den Zuständigen für die Erstellung des Verkehrskonzeptes für den Bielefelder Westen. Auf der Homepage der Stadt Bielefeld wird auf einer projektspezifischen Website über das Projekt allgemein und den aktuellen Projektstand informiert.

Identifikation der Streckenvarianten

In der Machbarkeitsstudie wurden mögliche Streckenführungen untersucht. Als Input für die Identifizierung erster Streckenvarianten dienten unter anderem Informationen zu bereits bestehenden oder geplanten Radwegeverbindungen, Geobasisdaten, Quellen und Zielen, Orthofotos sowie Informationen der Verwaltung zu laufenden Planungsprojekten. Darüber hinaus wurden das Verkehrskonzept für den Bielefelder Westen und das für die Universität berücksichtigt und die Inhalte abgestimmt.

Es ergaben sich daraufhin vier potenzielle Streckenvarianten inklusive Alternativführungen, für die die Umsetzbarkeit der angestrebten Qualitätsstandards detailliert überprüft wurde. Für alle Abschnitte der vier Varianten werden aktuell Steckbriefe mit Maßnahmenvorschlägen inklusive Kostenschätzung und Umsetzungshorizont erstellt. Des Weiteren werden Aspekte wie Naturschutz, Aufwand, Erschließungsfunktion, Minimierung von Konflikten und die Attraktivität für zukünftige Nutzende bewertet. Für die vier Streckenvarianten werden in einer standardisierten Analyse die Nutzen-Kosten-Verhältnisse ermittelt und Aussagen über die Wirtschaftlichkeit der Realisierung der jeweiligen Radverbindungen getroffen. Im Anschluss werden für alle Varianten Maßnahmen ausgearbeitet, um entlang der Streckenverläufe die definierten Standards einer qualitativ hochwertigen Radverbindung zu realisieren.

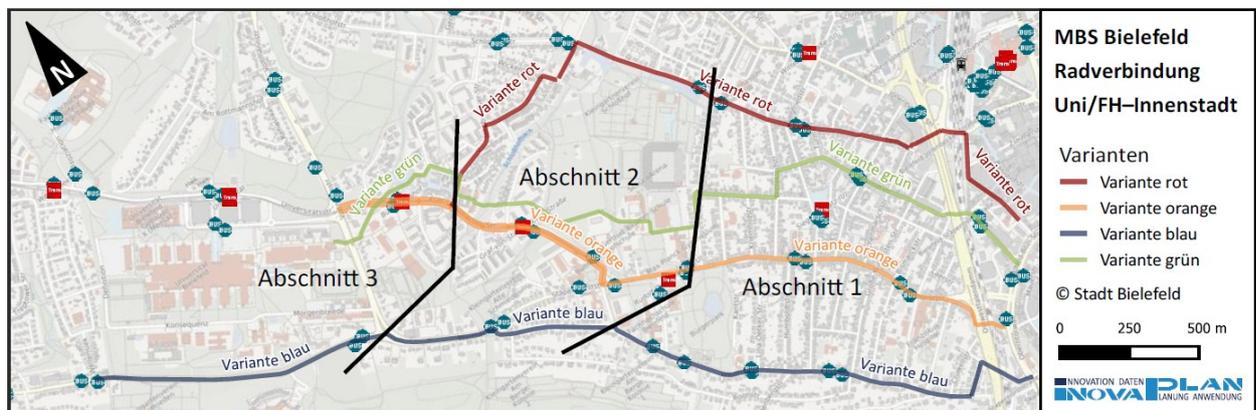


Abbildung 1: Karte der vier potenziellen Vorzugsvarianten.

Bewertung der Streckenvarianten

Die vier Streckenvarianten werden mit einem Variantenvergleich hinsichtlich verschiedener

Kriterien wie Attraktivität, Erschließungsfunktion/-potenzial, Verträglichkeit mit anderen Verkehrsteilnehmenden, Raumverträglichkeit sowie Handlungs- und Realisierungsaufwand abschnittsweise bewertet. Außerdem werden diese einer vertieften Potenzialbetrachtung sowie einer Nutzen-Kosten-Analyse unterzogen.

Die rote Streckenvariante verläuft überwiegend auf der Schloßhofstraße und geht später in die orangene Variante über. Die Führung der roten Variante ist nicht die gradlinigste und weist abschnittsweise Steigungen auf. Sie verfügt jedoch über eine gute Erschließungsfunktion und die angestrebten Standards könnten zum Großteil erreicht werden. Da auf der Stapenhorststraße Busverkehr vorhanden ist, müssten bei einer Führung als Fahrradstraßen mögliche Beeinträchtigungen für den Busverkehr berücksichtigt werden. Zwischen Melanchthonstraße und Drögestraße ist bereits eine Umgestaltung erfolgt, aufgrund der Zweckbindungsfrist kann hier voraussichtlich keine zeitnahe Realisierung einer neuen Planung erfolgen.

Die grüne Variante verläuft durch die Fahrradstraßen des Bielefelder Westens und durch die Grünzüge parallel zur Kurt-Schumacher-Straße. Insbesondere die Direktheit einer Führung zwischen Innenstadt und Universität bzw. Fachhochschule und die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligungen sprechen für die grüne Variante. Die notwendige Umfahrung an Markttagen durch den Radverkehr sowie die grundsätzliche Aufenthaltsqualität des Siegfriedplatzes sprechen gegen eine Führung der Vorzugsvariante über den Siegfriedplatz. Eine alternative Führung verläuft parallel nördlich über die Arndtstraße. Die schon vorhandenen sowie neu einzurichtenden Fahrradstraßen würden nach Umgestaltung den neuen Standard für Fahrradstraßen in Bielefeld aufweisen. Dafür müssten sowohl auf der Rolandstraße als auch auf der Arndtstraße Parkflächen wegfallen. Außer zu Beginn auf der Elsa-Brandström-Straße sowie auf der Arndtstraße ist auf dieser Variante kein Busverkehr vorgesehen. Im weiteren Verlauf wird die Strecke am Rande eines Grünzugs geführt. Es ist hier angedacht, einen getrennten Geh- und Radweg einzurichten, wobei der Radverkehr im Zweirichtungsverkehr geführt wird. Für die erforderlichen Breiten sind Eingriffe in bestehende Grünflächen und ggf. Baumbestand erforderlich. Hier müssen weitere Abstimmungen mit dem Umweltamt erfolgen. Die Maßnahmenplanung endet nach der Unterführung in der Voltmannstraße. Im weiteren Verlauf wird der Radverkehr entsprechend des Verkehrskonzeptes der Universität über das dortige Gelände geführt.

Die orangene Variante verläuft über die Stapenhorststraße und die Kurt-Schumacher-Straße. Auf der orangenen Variante sind Verbesserungen für den Radverkehr bei der bestehenden Verkehrsführung schwierig. Der Straßenraum ist im ersten Abschnitt für geschützte Radfahrstreifen nicht ausreichend dimensioniert. Eine Fahrradstraße kann ebenfalls nicht eingerichtet werden, da die Straße in dem betrachteten Abschnitt zwischen Goldbach/Kiskerstraße und Melanchthonstraße als Landesstraße klassifiziert ist und eine Einrichtung daher rechtlich nicht möglich ist. Langfristig könnte geprüft werden, inwiefern eine Anpassung der Klassifizierung erfolgen könnte. Der Abschnitt zwischen der Melanchthonstraße und der Kurt-Schumacher-Straße ist ebenfalls vom Planungsbüro betrachtet worden. Hier ist die Einrichtung von geschützten Radfahrstreifen bei gleichzeitigem Entfall der Mittelinsel und Reduzierung auf einen Kfz-Fahrstreifen auf der Südseite möglich. Für den weiteren Verlauf der orangenen Variante (Kurt-Schumacher-Straße) werden aktuell Maßnahmenvorschläge erarbeitet. Der Bereich nach dem Knotenpunkt an der Voltmannstraße wird aufgrund der noch laufenden Entwicklung des Verkehrskonzeptes der Universität nicht weiter betrachtet.

Die blaue Variante ist die südlichste Variante im Untersuchungsraum. Sie führt überwiegend über die Wertherstraße und endet südlich der Universität. Auf der blauen Variante ist hauptsächlich eine Führung auf Fahrradstraßen nach beschlossenenem Standard vorgesehen. Aufgrund des vorhandenen Busverkehrs wird eine Fahrbahnbreite von 6,50 m angestrebt. Dafür müssten die Parkmöglichkeiten auf der Wertherstraße einseitig entfallen. Südlich der Universität im weiteren Verlauf der Wertherstraße ist eine Verbreiterung der bestehenden getrennten Geh- und Radwege auf beiden Straßenseiten nötig. Der nördliche Geh- und Radweg befindet sich getrennt von der Straße in einem schmalen Grünzug, weshalb bei einer Verbreiterung der Wege Eingriffe in Grünflächen/Baumbestand zu erwarten sind. Die Projektuntersuchungen zeigen jedoch, dass

auch die blaue Variante perspektivisch für den Radverkehr eine größere Rolle spielen kann als bisher. Insbesondere durch die Entwicklungen im südlichen Bereich des Universitätsgeländes wird die Bedeutung der Route zunehmen.

Nächste Schritte

Die Fertigstellung der Machbarkeitsstudie und die Eruiierung der Vorzugsvariante sind für April geplant. Im Anschluss werden die Ergebnisse sowie das weitere Vorgehen den politischen Gremien vorgestellt und zum Beschluss vorgelegt. Ziel soll es sein, diese Vorzugsvariante entsprechend der Umsetzungsstrategie zum Radverkehrskonzept prioritär umzusetzen.

Beigeordneter

Adamski

Wenn die Begründung länger als drei Seiten ist, bitte eine kurze Zusammenfassung voranstellen.