

An die Vorsitzende/den Vorsitzenden des
Stadtentwicklungsausschusses
Herrn Strothmann

Anfrage

Gremium	Sitzung am	Öffentlichkeitsstatus
Stadtentwicklungsausschuss	05.03.2024	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes):

Anfrage FDP-Fraktion "Anfrage zum Gutachten Radschnellweg"

Text der Anfrage:

1. Warum gibt es in dem Gutachten keinerlei Berechnungen und Angaben zu den Verkehrsbelastungen des Autoverkehrs? Vor allem weil die Umsetzung fast überall zu Lasten der Leistungsfähigkeit des Autoverkehrs geht.
2. Warum wird im Gutachten nicht auf die konkrete Erfüllbarkeit bzw. Nicht-Erfüllbarkeit der Qualitätskriterien für Radschnellwege in Bezug auf die „mittleren Zeitverluste durch Anhalten und Warten“ genauer eingegangen?
3. Wie begründet sich die Aussage, dass „Radschnellverbindungen...entlasten die staugefährdenden Pendelstrecken“, wenn gleichzeitig für den Radschnellweg KFZ-Fahrspuren, dort sind ja die angesprochenen Staus, eingezogen werden?
4. Warum hat eine Varianten- und Bewertungsmatrix, die doch die Grundlage einer Beurteilung ist, keine Werte, keine Summen und keine Gewichtungen?
5. Ändert sich die Trassenempfehlung GT-BI, wenn die B61N, Ortsumgehung Ummeln, nicht gebaut werden würde, denn diese Ortsumgehung wird als wesentlicher Vorteil in der Bewertung genannt?
6. Warum bleibt bei der Trassenführung GT-BI-02 folgender Nachteil anscheinend „Es ist von hohen Emissionen durch den Kfz-Verkehr (Lärm, Abgase etc.) auszugehen. Südlich der zukünftigen Anschlussstelle (auf Höhe der Straße Ramsloh) an die Ortsumgehung Ummeln können sich die Kfz-Verkehrsstärken nach dem Bau potentiell erhöhen.“
7. Warum bleibt beim Trassenverlauf in BI die Variante BI-01 (Lange Breede), die mit 25 Punkten (wenn man grün mit 3, gelb mit 2 und rot mit einem Punkt ansetzt) den höchsten Wert hat, in der Beurteilung völlig unberücksichtigt?

8. Warum bleiben Varianten mit einem hohen Grad der Erschließung, z.B. BI-02, BI-03, BI-04, BI-05 und BI-07, sowie BI-HF-01 in der Beurteilung völlig unberücksichtigt?
9. Warum bleibt bei der Variante BI06 (ALS-Alfred-Bozi) die Gadderbaumer Straße völlig unberücksichtigt?
10. Was bedeutet bei Variante BI-03 der Satz "durch Umverteilung Berliner und Bodelschwingstraße stehen ausreichend Flächen zur Verfügung"?
11. Warum werden bei Variante BI-09, BI-10, BI-11 „Rückbaupotentiale gemäß MIV-Konzept“ als Vorteil dargestellt?
12. Wie sind Probleme durch Emissionen in die Bewertung der Trassenvarianten eingeflossen?
13. Sind bei den Trassenvarianten die Erschließungspotentiale der Gewerbebetriebe mit eingeflossen?
14. Warum sind Varianten mit dem Vorteil „landschaftlich attraktiv“ und somit emissionsarm (BI-HF-01, BI-HF-03) anscheinend in der Bewertung unberücksichtigt geblieben?
15. Wie kann es sein, dass es mit dem Bau eines Radschnellwegs zu „Konflikten mit dem Naturschutz“ (BI-HF-01) kommen kann?
16. Warum bleibt bei der Trassenempfehlung und Bewertung die sehr gefährliche Führung auf der Gütersloher Straße unterhalb des OWD und des Bahnunterführung (Am Presswerk) völlig unberücksichtigt?
17. Warum bleibt bei der Trassenempfehlung und Bewertung die Gefährlichkeit einer Führung über einen der wichtigsten und befahrensten Kreuzungen (Adenauer Platz) unberücksichtigt?
18. Wurde bei der Führung durch die Alfred-Bozi-Straße berücksichtigt, dass es dort die wichtigste innerstädtische Zu- und Abfahrt des OWD gibt?
19. Wurde bei der Führung über den Willy-Brandt-Platz berücksichtigt, dass dieser Kreisverkehr der komplizierteste und komplexeste in ganz Bielefeld und vielleicht sogar OWL ist?
20. Wie kann es sein, dass in der Herforder Straße auf Höhe Beckhausstraße/Stadtheider Straße bewusst ein sehr großes Gefahrenpotential akzeptiert wird?
21. Ist dem Gutachter die große verkehrliche Bedeutung des im Gutachten gestrichenen Rechtsabbiegers auf der Talbrückenstraße bekannt?
22. Warum wird bei der Prognose ohne kritisches Hinterfragen für Bielefeld einfach 25% Radverkehrsanteile angenommen?
23. Warum beträgt die Anrechnung bei Abminderung Radverkehrsspendler unter 5km mit 100% angenommen und woher stammen die 5km? Im Text steht, dass diese Werte vom Gutachter angesetzt wurden. Mit welcher konkreten und belastbaren Begründung?

24. Ist es üblich, dass man Prognosen auf prognostizierten und nicht tatsächlichen Zahlen aufbaut (Propagation)?
25. Sollte man in einem Gutachten mit einer Grobschätzung auf Basis der Landesdatenbank NRW argumentieren?
26. Woher kommen in Tabelle 6 die prozentualen Aufschläge?
Bsp.: BI-Bünde, A nach B +40%, B nach A +50%
Bsp.: BI-HF, A nach B +40%, B nach A +50%
27. Tabelle 10: Woher kommen bei dieser Grafik die Zahlen für den aktuellen Bestand?
28. Warum wird bei der Online-Beteiligung auf mehreren Seiten auf die Geschlechter und Altersverteilung eingegangen, um zu zeigen, dass sie konform mit der Gesamtbevölkerung ist, um dann im letzten Satz zu schreiben „Um an dieser Stelle jedoch transparent bleiben zu können, muss betont werden, dass in größeren Teilen Radfahrende befragt wurden.“?
29. Wieso fehlen in der Nutzen-Kosten-Analyse die allgemeinen Kosten durch die vermehrte Fahrradnutzung entlang emissionsreicher Hauptverkehrsachsen?
30. Wieso kann bei der Nutzen-Kalkulation mit einer Senkung der Sterblichkeit von 10% gerechnet werden?
31. Wie kommt es auf der Nutzen-Seite zu einer deutlichen positiven Reisezeitveränderung, wenn die Reisezeit per PKW immer kürzer ist als die per Fahrrad?

Begründung:

Die Begründung wird mündlich erfolgen.

Unterschrift:

gez. Rainer Seifert