

Antworten für den Fragenkatalog zur Vorlage 7024 Radschnellweg 2.0

Einführung

Der folgende Fragenkatalog wurde SHP Ingenieure am 20.02.2024 weitergeleitet, mit der Bitte die Fragen durch die Gutachterinnen und Gutachter der „Machbarkeitsuntersuchung Radschnellweg OWL 2.0 – Machbarkeitsuntersuchung mit Nutzen-Kosten-Analyse und Kommunikationsstrategie“ zu beantworten. Der Fragenkatalog wurde übernommen, *Fragen sind kursiv* dargestellt, die Antworten der Gutachterinnen und Gutachter folgen nach dem Pfeil (>).

Generelle Handlungsansätze

Eine Machbarkeitsuntersuchung in der Verkehrsplanung ist eine systematische Untersuchung, die durchgeführt wird, um die Realisierbarkeit eines bestimmten Verkehrsprojekts zu bewerten. In diesem Falle eines Radschnellwegs in der Region. Die Untersuchung bewertet verschiedene Faktoren um festzustellen, ob das Projekt durchführbar ist und unter welchen Bedingungen es umgesetzt werden kann. Sie hilft dabei, potenzielle Herausforderungen und Risiken frühzeitig zu identifizieren und fundierte Entscheidungen über die Umsetzung des Projekts zu treffen. Daher werden in einer Machbarkeitsuntersuchung viele verschiedene Aspekte beachtet. Jedoch können zu diesem Planungszeitpunkt (noch) nicht alle Aspekte in dem notwendigen Detailgrad betrachtet werden, den es zur potentiellen Umsetzung bräuchte. Nichtsdestotrotz wird auf sie hingewiesen, sodass sie bei zukünftigen Planungsschritten bearbeitet werden können. Das Ergebnis der Machbarkeitsuntersuchung gibt damit auch einen Ausblick auf potentielle Folgemaßnahmen. Bis zur Konkretisierung der Planung wird es weiterhin notwendig sein, ergänzende detailliertere Betrachtungen stattfinden zu lassen.

Die Machbarkeitsuntersuchung beruht auf der vorlaufenden Potentialuntersuchung einer Radschnellverbindung in der Region, die im Rahmen der Studie „Radnetz OWL – Regionales Alltagsradwegenetz OstWestfalenLippe“ (OstWestfalenLippe GmbH, SHP Ingenieure [2021]) durchgeführt wurde. Die Potentialuntersuchung bestätigte unter anderem, dass eine ausreichend hohe Anzahl von Radfahrenden einen RSW nutzen würde, wenn dieser hergestellt werden würde. Der Arbeitsauftrag beschrieb, die vorlaufende Potentialuntersuchung als Grundlage heranzuziehen. Grundlegende Daten werden von hier übernommen. Die Studie wurde seinerzeit in enger Abstimmung mit den Kommunen und Entscheidungsträgern abgestimmt.

Zudem werden die Empfehlungen des Landes NRW (Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen Radschnellverbindungen in NRW – Leitfaden für Planung, Bau und Betrieb, Düsseldorf 2020) und der FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: H RSV – Hinweise für Radschnellverbindung, 2021; ERA – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen; 2006) beachtet.

Fragenkatalog

1. In der Machbarkeitsstudie steht „...einen Beitrag zur Reduzierung der Verkehrsbelastung im Korridor zwischen Herford und Rheda-Wiedenbrück zu leisten. Vor allem für den Alltagsverkehr (Berufspendlerinnen und -pendler)...“

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.

>

Im Allgemeinen trägt die Förderung des Radverkehrs (als auch des Fuß- und öffentlichen Verkehrs) dazu bei, dass das Verkehrsaufkommen vom Kfz-Verkehr auf anderen Verkehrsarten übertragen werden kann. Dies führt zu einer allgemeinen Entlastung des Kfz-Verkehrs, als auch bspw. zur Förderung des Umweltschutzes, der Verkehrssicherheit und einer Effizienzsteigerung des gesamten Verkehrssystems. In der Untersuchung wurde der Fokus auf eine potentielle Umsetzung eines Radschnellwegs gelegt. Die Schaffung von Radwegeinfrastruktur kann zu einer nennenswerten Verlagerung vom Kfz- auf den Radverkehr sorgen.

Dass die Umsetzung eines RSW nicht nur „einfach“ eine Ergänzung von Radwegeinfrastruktur neben bestehender Infrastruktur bedeutet, wird in der Untersuchung mehrfach thematisiert. In den Kap. 3 und 5 der Machbarkeitsuntersuchung werden mehrere Trassenvarianten aufgezeigt und gegeneinander abgewogen, die letztlich in einer aktuellen Trassenempfehlung münden konnten. Die aktuelle Trassenempfehlung zeigt im Vergleich die besten Randbedingungen auf, wenn es bspw. um die Erreichbarkeit, die Fahrtzeit oder die Umsetzbarkeit der Maßnahmen geht. Die exemplarischen Entwürfe, die in Kap. 6 der Machbarkeitsuntersuchung gezeigt werden, zeigen auf, dass auch gleichzeitig Kfz-Infrastruktur angefasst werden muss. Dies geht auf den ersten Blick zu Lasten des Kfz. Gleichzeitig führt die Schaffung von Radverkehrs-Infrastruktur zu einer Angebotserweiterung, die wiederum den Kfz-Verkehr entlasten kann.

Grundsätzlich wurden für die Untersuchung alle Daten herangezogen, die zur Verfügung standen. So finden sich in den Maßnahmensteckbriefen auch Kfz-Verkehrsstärken wieder, d.h. es finden auch „Verkehrsbelastungen des Autoverkehrs“ Beachtung.

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? Max. 30 Sekunden Zeitverlust pro KM innerorts ist sicherlich nirgendwo wirklich erreichbar, denn es sind innerorts sehr viele Knotenpunkte, vor allem mit Ampeln, vorhanden. Es wird immer nur erwähnt, dass es eine Anzahl von Knotenpunkten gibt, es wird aber nirgends genauer darauf eingegangen.

Bsp: Die Strecke Herforder Straße zwischen Beckhausstraße und Zurbrüggen ist 2km lang. D.h., die Radfahrer sollten nur max. 60 Sekunden warten müssen. Da eine Ampelphase im Schnitt 60 bis 120 Sekunden dauert, darf es auf der Strecke bei einer 50% Chance auf Grün nur eine bis max. 2 Ampeln geben. Das ist unrealistisch und nicht erfüllbar, wird aber nirgendwo konkret angesprochen.

>

Wie einleitend beschrieben, können zu diesem Zeitpunkt noch nicht konkret alle Aspekte bis zur Realisierung des RSW beachtet werden.

Die mittleren Zeitverluste sind grundsätzlich nicht vermeidbar. Potentiell verlängerte Reisezeiten durch Wartezeiten an signalisierten Knotenpunkten werden in Kap. 3 und 5 qualitativ miteinander verglichen. Dabei haben wir auch Reisezeitverlängerung beachtet, die bspw. durch das Umfahren (damit längere Strecken) von signalisierten Knotenpunkten entstehen würden.

Die Empfehlungen beschreiben, dass möglichst hohe Reisezeiten bzw. geringe Wartezeiten verfolgt werden sollen (aus der H RSV, maximale Wartezeiten: innerorts 30 Sekunden/km, außerorts 15 Sekunden/km). In der Vergangenheit hat sich im Rahmen anderer Planungen auch gezeigt, dass die relativ ambitionierten Ziele aus der H RSV insbesondere in verdichteten Räumen nicht immer realisiert werden können. Reisezeitverlängerungen stellen daher kein grundlegendes Ausschlusskriterium dar.

Das genannte Beispiel legt jedoch nur die Bestands-Situation zugrunde. Da der RSW in dem genannten Abschnitt mit dem Kfz-Hauptstrom geführt wird, ergeben sich auch entsprechend längere Grünzeiten im Vergleich zu den untergeordneten Armen. Außerdem ist noch zu beachten, dass der Signalzeitenplan (Programm der Phasen und Dauer der Ampelzyklen) im Zuge des RSW angepasst werden würde und damit auch längere Grünzeiten im Zuge des RSW möglich sind, womit wiederum potentielle Reisezeitverlängerungen verkürzt werden können.

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, eingezeichnet werden?

>

Durch den RSW wird ein ergänzendes Angebot geschaffen. Wie in Frage 1 beschrieben, werden Teile des Kfz-Verkehrsaufkommens auf den Radverkehr übertragen. Dies trägt dazu bei, dass der Pendlerverkehr im Kfz durch ein ergänzendes Angebot entlastet wird.

4. Warum hat eine Varianten- und Bewertungsmatrix, die doch die Grundlage einer Beurteilung ist, keine Werte, keine Summen und keine Gewichtungen?

>

Der Variantenvergleich wurde qualitativ durchgeführt. Die Matrizen in Kap. 5.3 zeigen zunächst eine grobe Übersicht der Bewertung der jeweiligen Trassenabschnitte, um dem Leser bzw. der Leserin eine Übersicht zu geben. Die Trassen wurden daraufhin beschrieben und aus gutachterlicher Sicht miteinander verglichen. Eine konkrete Bewertung, bspw. anstelle in einem Punktesystem, wurde in der Untersuchung nicht gewählt, u.a. weil die Bewertungskriterien in jedem Abschnitt unterschiedlich gewichtet werden müssten. So müssen bestimmte Kriterien jeweils in den außerörtlichen und innerörtlichen Abschnitten anders gewichtet werden. Zum Beispiel spielt das Thema Erschließung in den außerörtlichen Abschnitten eine größere Rolle, da in den innerörtlichen Abschnitten schon allein aufgrund der Lage Quellen und Ziele erschließen werden können. Zu jedem Abschnitt ein Punktesystem oder eine Gewichtung neu zu definieren, hätte den Arbeitsaufwand immens gesteigert und letztlich das gleiche Ergebnis geliefert. Zur Formulierung einer Empfehlung waren aus gutachterlicher Sicht vor allem die Punkte „Geradlinig“, „Erschließung“, dem nachfolgend die „Umsetzung“ von hoher Bedeutung die die gutachterliche Bewertung und Empfehlung am meisten beeinflusst haben.

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?

>

Nein, die Trassenempfehlung würde sich nicht ändern. Die Maßnahmenentwicklung, insbesondere für die innerörtlichen Abschnitten durch Ummeln, würde ggf. anders formuliert werden.

6. Warum bleibt bei der Trassenführung GT-BI-02 folgender Nachteil anscheinend unberücksichtigt?

„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.“

>

Der Aspekt bleibt nicht unberücksichtigt. In diesem Abschnitt würden sich die Kfz-Verkehrsstärken südlich der Anschlussstelle erhöhen, nördlich davon verringern. Um die Geradlinigkeit sicherzustellen, kann in Kauf genommen werden, dass Radfahrende zunächst einen Abschnitt neben einer viel befahrenen Achse nutzen müssten, anschließend aber in ruhigere Abschnitte geführt werden. Somit wird ein Kriterium eher negativ („Emission“), ein anderer wichtiges Kriterium („Geradlinig“) dagegen positiv bewertet. Auf das Thema wird auch zu Frage 4 eingegangen.

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?

Der einzig genannte Nachteil „...ggf. Kostenintensives Eingreifen in den Hang...“ basiert auf einer Vermutung.

>

Es handelt sich bei den Matrizen nicht um ein Bewertungssystem, dessen Aspekte gleichwertig miteinander verglichen werden können. Wie zu Frage 4 beschrieben, wurde die Bewertung qualitativ durchgeführt. Sie zusammen zu rechnen (wie in Ihrer Frage beispielhaft gemacht) wäre folglich nicht richtig.

Im Vergleich zu der aktuellen Trassenempfehlung, ist der Abschnitt BI-02 eindeutig geradliniger und erschließt auch potentiell mehr Ziele. Hier ist der RSW bspw. für Bewohner und Bewohnerinnen aus Brackwede von größerem Interesse und erschließt den Bahnhof Brackwede.

Der Eingriff in den Hang basiert auf fachlichen Grundkenntnissen. So wissen wir aus unzähligen anderer vergleichbarer Maßnahmen, dass ein Eingriff in Hanglänge kostspielig sein kann. Im Vergleich zum Abschnitt BI-02, der in weitestgehend flacher Lage liegt, wären Baumaßnahmen zum Ausgleich der Topografie nicht notwendig und abschnittsweise kann bestehende Infrastruktur genutzt werden (z.B. durch Neueinteilung von Fahrstreifen). Dass ein Eingriff im Abschnitt BI-01 notwendig ist, ergibt sich aus den herzustellen Breiten in diesem Bereich, hier müssten Fuß- und Radverkehr voneinander getrennt werden.

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?

>

Diese Frage wird in der Antwort zur Frage 4 beantwortet. Die Abschnitt BI-02 ist zudem Teil der aktuellen Trassenempfehlung, ist damit also berücksichtigt worden.

9. Warum bleibt bei der Variante BI06 (ALS-Alfred-Bozi) die Gadderbaumer Straße völlig unberücksichtigt?

Schließlich wurde sie schon oft als mögliche Fahrradstraße vorgeschlagen und in Betracht gezogen.

>

Die Gadderbaumer Straße wurde betrachtet und auch befahren. Abb. 3 zeigt die Trassenabschnitte nach der ersten Befahrung, die für einen RSW in Frage kommen könnten. Hier ist auch die Gadderbaumer Straße markiert. Zwar ist diese Abbildung im Bericht relativ klein ausgefallen, die Karte, aus der dieser Kartenausschnitt stammt, ist dafür dem Anhang in besserer Auflösung beigelegt.

Der Direktheit der Wegeführung des RSW wurde in der Untersuchung hohe Bedeutung zugesprochen (s. Frage 4). Führungsformwechsel und Mischverkehrsführungen sollen so weit wie möglich vermieden werden, sodass im Radverkehr hohe Reisegeschwindigkeiten herrschen. So wäre es an dieser Stelle nicht zielführend gewesen den RSW von einem eigenen Radweg an der Artur-Ladebeck-Straße in die Gadderbaumer Straße zu führen, wo er nach ca. 550 m wieder zurück auf die Artur-Ladebeck-Straße geführt werden würde.

Die Haltestelle Bethel, unmittelbar am Knotenpunkt Artur-Ladebeck-Straße/Haller Weg/Gadderbaumer Straße, wurde in einem exemplarischen Entwurf behandelt.

10. Was bedeutet bei Variante BI-03 der Satz „durch Umverteilung Berliner und Bodelschwinghstraße stehen ausreichend Flächen zur Verfügung“?

>

Der Satz lautet vollständig: „Durch die Umverteilung von Fahrstreifen (insb. Berliner Straße – Bodelschwinghstraße) kann ausreichend Fläche für die Einrichtung einer Radverkehrsanlage mit RSW-Standard hergestellt werden.“ Das bedeutet, dass die Einteilung der Fahrstreifen auf dem Straßenzug umgestaltet werden könnte, um ausreichend Fläche für einen RSW schaffen zu können. Zum Beispiel: Die Berliner Straße zwischen Stadtring und Hauptstraße ist in vier Fahrstreifen (zwei je Richtung) eingeteilt, die Fahrbahn hat eine Breite von insgesamt ca. 15,0 m. So wäre es denkbar, jeweils einseitig den RSW auf Radfahrstreifen zu führen (je 3,0 m Breite). Es verbliebe eine Breite von ca. 9,0 m für den Kfz-Verkehr, der es ermöglichen würde einen zwei-streifigen Querschnitt mit multifunktionalem Mittelstreifen herzustellen. Auf dem Mittelstreifen könnten wiederum Aufstellbereiche für Linksabbieger und Querungshilfen eingebracht werden.

11. Warum werden bei Variante BI-09, BI-10, BI-11 „Rückbaupotentiale gemäß MIV-Konzept“ als Vorteil dargestellt?

>

Es ist ein Vorteil, weil dadurch Fläche frei wird, die anderen Nutzungen zugeschrieben werden könnte. In diesem Falle für einen RSW.

12. Wie sind Probleme durch Emissionen in die Bewertung der Trassenvarianten eingeflossen?

Alle vorgeschlagenen Teilstücke haben „Emissionen“ als Hauptnachteil.

>

Eine unmittelbare Nähe zu eher hoch frequentierten Achsen oder ein potentiell hohes Schwerverkehrsaufkommen, z.B. bei Führung an oder durch Gewerbegebiete, würde hohe Emissionen mit sich bringen. Der Aspekt wird in diesen Abschnitten eher negativ bewertet.

Die Bewertung der Kriterien wird in Frage 4 behandelt.

13. Sind bei den Trassenvarianten die Erschließungspotentiale der Gewerbebetriebe mit eingeflossen?

Da ein Radschnellweg hauptsächlich auf Pendler ausgerichtet ist, sollten die Potentiale der Gewerbebetriebe, als auch der weiterführenden Schulen, mit einfließen. In der Studie wird aber nur von der Erschließung von Wohngebieten gesprochen.

>

Dies wurde beachtet. So wurde bspw. das Kriterium „Erschließung“ des Abschnitts GT-BI-02 (Führung am Gewerbegebiet, potentielle Anschlussmöglichkeiten durch Stichwege für Isselhorst und Avenwedde) besser bewertet, als der Abschnitt GT-BI-01 (unmittelbare Erschließung von Isselhorst, potentielle Erschließung der Gewerbegebiete durch Stichwege, im Vergleich für Bewohner/Bewohnerinnen aus Avenwedde jedoch nicht mehr von Interesse). Andere wichtige POI (Schulen, Hochschulen, Bahnhöfe, Gewerbegebiete etc.) könnten in den meisten Abschnitten durch ergänzende Stichwege erschlossen werden.

14. Warum sind Varianten mit dem Vorteil „landschaftlich attraktiv“ und somit emissionsarm (BI-HF-01, BI-HF-03) anscheinend in der Bewertung unberücksichtigt geblieben?

>

Sie wurden beachtet. S. Frage 4.

15. Wie kann es sein, dass es mit dem Bau eines Radschnellwegs zu „Konflikten mit dem Naturschutz“ (BI-HF-01) kommen kann?

>

Durch zusätzliche Versiegelung, die durch die Schaffung neuer Wegeinfrastruktur entsteht, sowie potentiell dem Entfernen von Baumbestand wäre ein Eingriff in natürliche Flächen notwendig. Dies führt zu einer eher negativen Bewertung dieses Kriteriums. In Abschnitten, wo bspw. Fahrstreifen umgewidmet/neu eingeteilt werden könnten, wird der Naturschutz eher besser bewertet.

Der Abschnitt BI-HF-02 wird im Vergleich eher positiv bewertet, da entweder Fahrstreifen auf der Fahrbahn neu eingeteilt werden oder Wege im Seitenraum nur teilweise ausgebaut werden müssten. In den Abschnitten -01 und -03 wären dagegen flächenhafte Ansätze notwendig, die den Versiegelungsgrad erhöht hätten, sodass dieses Kriterium hier eher negativ bewertet wurde.

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?

Hier ist es extrem schmal und eng, es gibt sehr viel Schwerlastverkehr durch Gestamp und es ist eine sehr uneinsehbare Kurve. Innerhalb der Unterführung einen Radschnellweg ohne markierten Trennbereich neben einem nur 3,25m breiten LKW-Fahrstreifen zu führen ist hochgradig gefährlich.

>

Die eher unsichere Situation herrscht heute im Bestand vor. Mit Neuschaffung von Wegeinfrastruktur werden immer die Belange der Verkehrssicherheit beachtet. Das Kriterium „Verkehrssicherheit“ kann im Bestand zwar eher negativ bewertet werden, mit Anpassung der Verkehrsräume wird sie aber verbessert.

Wie die Erklärung in der Frage nahelegt, ist es notwendig, den Straßenraum flächenhaft umzubauen um den RSW herstellen zu können. Abb. 40 zeigt eine exemplarische Anpassung des Bereichs. Unter dem Bahndamm entsteht punktuell auf ca. 100 m eine Engstelle, die jedoch als sicher eingestuft werden kann. An der Engstelle würde der RSW als Radfahrstreifen in einer Breite von ca. 2,7 m jeweils beidseitig hergestellt werden können (RSW-Standard: 3,0 m, ERA-Regelmaß: 1,85 m). Für den Kfz-Verkehr werden Regelmaße (Fahrstreifen je 3,25 m) eingehalten, sodass auch die Befahrbarkeit durch Schwerverkehr sichergestellt ist. Der Knotenpunkt Gütersloher Straße/Am Presswerk würde dabei flächenhaft angepasst werden müssen. Auch muss an dieser Stelle nicht ausgeschlossen werden, dass ggf. punktuelle Trennelemente (bspw. in uneinsichtigen Kurvenlagen) eingesetzt werden könnten, um die tatsächliche und gefühlte Verkehrssicherheit zu fördern.

Alle Entwürfe sind maßstäblich dem Anhang beigelegt und dienen einer exemplarischen Betrachtung.

17. Warum bleibt bei der Trassenempfehlung und Bewertung die Gefährlichkeit einer Führung über einen der wichtigsten und befahrensten Kreuzungen (Adenauer Platz) unberücksichtigt?

Gerade wenn man bedenkt, dass in der Gegenrichtung aus genau diesem Grund ein sehr breiter Radweg gebaut wurde.

>

Ähnlich wie in Frage 16 beschrieben, herrscht die eher unsichere Situation im heutigen Bestand vor. Durch Neuschaffung von Wegeinfrastruktur wird auch grundsätzlich die Verkehrssicherheit beachtet. Auch hierzu wird in Abb. 42 ein flächenhafter Ansatz verfolgt, Kfz- und Rad-Wege baulich voneinander zu trennen. Auch ergänzende technische Lösungen, wie bspw. eine getrennte Schaltung der Lichtsignalanlage für die Kfz- und Rad-Verkehrsströme kann zielführend sein.

18. Wurde bei der Führung durch die Alfred-Bozi-Straße berücksichtigt, dass es dort die wichtigste innerstädtische Zu- und Abfahrt des OWD gibt?

>

Dies wurde beachtet und ähnlich wie in den Fragen 1, 2 und 3 beschrieben behandelt.

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?

Hier sind doch eigentlich große Gefahren und Probleme vorprogrammiert.

>

Wie in Frage 16 beschrieben, wäre es notwendig den Bereich in einigen Abschnitten anzupassen. Abb. 45 zeigt eine exemplarische Lösung.

20. Wie kann es sein, dass in der Herforder Straße auf Höhe Beckhausstraße/Stadtheider Straße bewusst ein sehr großes Gefahrenpotential akzeptiert wird?

Relativ schmaler Radweg, kein Trennstreifen zum PKW und LKW-Verkehr, hohe Belastung durch Fußgänger, in Zukunft auch viel Schülerverkehr, in Zukunft sehr viel ÖPNV-Verkehr mit Bussen, eine der wichtigsten Hauptein- und ausfallstraßen in Bielefeld.

>

Die Beschreibung in der Frage bezieht sich teilweise auf die heutige Situation. Wie in Frage 16 beschrieben, wird die Verkehrssicherheit bei Neuschaffung von Infrastruktur beachtet und grundsätzlich verbessert. Nach Umsetzung der Maßnahmen könnte ein Radfahrstreifen im RSW-Regelmaß (je 3,0 m Breite) hergestellt werden, der Radfahrstreifen („Radweg“) wäre damit nicht „relativ schmal“, sondern im Vergleich zu den Regelmaßen der ERA (hier 1,85 m Breite) großzügig bemessen.

Auch ist an dieser Stelle nicht auszuschließen, dass punktuell oder in der Strecke Trennelemente zwischen Kfz- und Rad-Verkehr eingesetzt werden könnten. Auch technische Lösungen (s. Frage 17) sind denkbar.

21. Ist dem Gutachter die große verkehrliche Bedeutung des im Gutachten gestrichenen Rechtsabbiegers auf der Talbrückenstraße bekannt?

>

Wie in der Einleitung und zu Frage 16 geschildert, handelt es sich um einen exemplarischen Entwurf. Die Bedeutung von einzelnen Entwurfselementen, wie in diesem Beispiel Abbiegestreifen, müssten bei einer späteren potentiellen Ausführung überprüft werden.

22. Warum wird bei der Prognose ohne kritisches Hinterfragen für Bielefeld einfach 25% Radverkehrsanteile angenommen?

>

Der Wert stammt aus der Potentialanalyse. Die entsprechenden Quellen für die Verwendung sind der Potentialanalyse zu entnehmen.

23. Warum beträgt die Anrechnung bei Abminderung Radverkehrspendler 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?

>

Der Wert stammt aus der Potentialanalyse. Die entsprechenden Quellen für die Verwendung sind der Potentialanalyse zu entnehmen.

24. Ist es üblich, dass man Prognosen auf prognostizierten und nicht tatsächlichen Zahlen aufbaut (Propagation)?

Die Anzahl der „derzeitigen“ Fahrradpendler wird auf Grund von kalkulierten Zahlen definiert. Es gibt nirgendwo einen Nachweis oder Hinweis darauf, inwieweit diese kalkulierten Zahlen der Wirklichkeit entsprechen.

Bsp.: Man nehme die Gesamtanzahl Pendler Bielefelds und multipliziere das mit 18% Modal Split, obwohl der Modal Split nur Strecken und Einteilung in Freizeit oder nicht enthält und bekanntermaßen sich der Modal Split in den einzelnen Bereichen der Stadt erheblich voneinander unterscheidet. Ich kann mir nicht vorstellen, dass man eine solch undifferenzierte und einfache Multiplikation für Ist- und Soll-Zahlen für ein Gutachten heranziehen kann.

>

Der Werte stammen aus der Potentialanalyse. Im Zuge dieses Gutachtens erfolgte keine neue Berechnung und/oder Anpassung der Eingangsgrößen. Die Potentialanalyse und die Übernahme der Daten in die Machbarkeitsuntersuchung sind mit der Auftraggeberin abgestimmt.

25. Sollte man in einem Gutachten mit einer Grobschätzung auf Basis der Landesdatenbank NRW argumentieren?

Auch hier werden nur die Anzahl Wege mit einem Modal-Split multipliziert und dann einfach mit aus der Luft gegriffenen 5 bis 10% Fahrtzwecke mit RSW-Nutzung ausgegangen, so dass man auf 4300 bis 8600 Radfahrten kommt.

>

Der Werte stammen aus der Potentialanalyse. Die Potentialanalyse und die Übernahme der Daten in die Machbarkeitsuntersuchung sind mit der Auftraggeberin abgestimmt.

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%

Etc.pp.

>

Der Werte stammen aus der Potentialanalyse. Die Potentialanalyse und die Übernahme der Daten in die Machbarkeitsuntersuchung sind mit der Auftraggeberin abgestimmt.

27. Tabelle 10 : Woher kommen bei dieser Grafik die Zahlen für den aktuellen Bestand?

Sie kann man nirgendwo im Gutachten wiederfinden.

>

In Tabelle 10 (der Machbarkeitsuntersuchung) wird die Grobe Kostenschätzung dargestellt. Es wird kein aktueller Bestand dargestellt.

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.“

>

Die Beteiligung unter den Teilnehmenden der Befragung war konform mit der Geschlechter- und Altersverteilung der Gesamtbevölkerung. Aus dieser Sicht ergibt sich eine Repräsentativität. Mit überproportionaler Teilnahme Radfahrender ergibt sich jedoch ein entsprechender Überhang bei der Verkehrsmittelwahl.

29. Wieso fehlen in der Nutzen-Kosten-Analyse die allgemeinen Kosten durch die vermehrte Fahrradnutzung entlang emissionsreicher Hauptverkehrsachsen?

Schließlich wir im Gegenzug auf der Nutzen-Seite im Bereich Gesundheit das zusätzliche Radfahren mehrfach angerechnet.

>

Die Vorgehensweise bei der NKA beruht auf den Vorgaben des Landes in den entsprechenden Leitfäden. Es wurden alle geforderten Eingangsgrößen und exakt die zum Leitfaden gehörenden Berechnungstabellen verwendet.

30. Wieso kann bei der Nutzen-Kalkulation mit einer Senkung der Sterblichkeit von 10% gerechnet werden?

Da sicherlich die Mehrzahl der Nutzer des Radschnellwegs bereits aktive Radfahrer mit einer täglichen Fahrzeit von 30 Minuten sind, wird deshalb die Sterblichkeit nicht nochmals um 10% verringert. Hier wird mit falschen Voraussetzungen gerechnet.

>

Die Vorgehensweise bei der NKA beruht auf den Vorgaben des Landes in den entsprechenden Leitfäden. Es wurden alle geforderten Eingangsgrößen und exakt die zum Leitfaden gehörenden Berechnungstabellen verwendet. Eine Anpassung der vom Land geforderten Vorgehensweise war nicht vorgesehen.

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?

>

Es wird nicht die Differenz zwischen Rad und Kfz ermittelt, sondern die Differenz aus den Summen "Rad + Kfz im Bestand" und "Rad + Kfz in der Prognose". Da dann weniger Menschen das Auto nutzen und durch die besseren Radverkehrsanlagen zu geringeren Reisezeiten im Radverkehr führen, reduziert sich die Gesamtreisezeit aller Verkehrsteilnehmenden.