

## Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
<b>Bezirksvertretung Heepen</b>	08.03.2012	öffentlich
<b>Bezirksvertretung Jöllenbeck</b>	08.03.2012	öffentlich
<b>Bezirksvertretung Brackwede</b>	15.03.2012	öffentlich
<b>Bezirksvertretung Senne</b>	15.03.2012	öffentlich
<b>Bezirksvertretung Mitte</b>	19.04.2012	öffentlich
<b>Bezirksvertretung Sennestadt</b>	19.04.2012	öffentlich
<b>Bezirksvertretung Stieghorst</b>	26.04.2012	öffentlich
<b>Bezirksvertretung Schildesche</b>	26.04.2012	öffentlich
<b>Bezirksvertretung Gadderbaum</b>	21.06.2012	öffentlich
<b>Bezirksvertretung Dornberg</b>	28.06.2012	öffentlich

### Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

#### **Untersuchung Radverkehrsnetz Bielefeld**

#### Betroffene Produktgruppe

11.12.01 / 11.12.02 / 11.12.03

#### Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Klimaschutz, modal split

#### Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

Keine

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

Rat der Stadt Bielefeld, 19.06.2008, TOP 18.1, Drucksache 5392/2004-2009  
Rat der Stadt Bielefeld, 21.11.2008, TOP 19, Drucksache 5590/2004-2009/1  
Stadtentwicklungsausschuss, 19.01.2010, TOP 12, Drucksache 0294/2009-2014  
Stadtentwicklungsausschuss, 21.02.2012, TOP 12, Drucksache 3590/2009-2014

#### **Beschlussvorschlag:**

1. Die Ergebnisse der Untersuchung Radverkehrsnetz Bielefeld werden zur Kenntnis genommen.
2. Die Bezirksvertretungen empfehlen dem Stadtentwicklungsausschuss, dem Haupttroutennetz für den Radverkehr entsprechend der Anlage 1 zuzustimmen.

## **Begründung:**

### **Ausgangssituation**

Der Rat der Stadt Bielefeld hat in seiner Sitzung vom 19. Juni 2008 das Handlungsprogramm Klimaschutz zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen verabschiedet (Drucksache 5392/2004-2009). Grundlage für den Beschluss war der Beschluss des Rates vom 20. September 2007, „alles in seiner Macht Stehende zu tun, bis zum Jahr 2020 den CO<sub>2</sub>-Ausstoß um 40% zu reduzieren sowie 20% erneuerbare Energien zu nutzen“. Im Handlungsprogramm Klimaschutz wurden insgesamt sechs Handlungsfelder festgelegt, in denen eine CO<sub>2</sub>-Reduzierung erfolgen soll. Unter dem Handlungsfeld „Mobilität/Verkehr“ (vgl. Handlungsprogramm Klimaschutz, Seite 19 ff.) wird dem Radverkehr eine wichtige Rolle bei der Erreichung der gesteckten Ziele eingeräumt:

„Der Radverkehr soll im Einzelnen u. a. durch folgende Maßnahmen gefördert werden:

- Vorbereitung eines flächendeckenden Konzeptes für den Radverkehr mit besonderer Berücksichtigung von Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, Optimierung der Infrastruktur und der Öffentlichkeitsarbeit
- Umsetzung von Radverkehrskonzepten für weitere Stadtteile
- Fortführung der Ausbaumaßnahmen an Radwegen und bei Abstellanlagen.“

Der Rat der Stadt Bielefeld hat am 20. November 2008 das „Ziel- und Maßnahmenkonzept zur Förderung des Radverkehrs in Bielefeld“ des Amtes für Verkehr vom Juli 2008 beschlossen (Drucksache 5590/2004-2009). Damit wurde die große Bedeutung des Radverkehrs für den Klimaschutz, die Verbesserung des Verkehrsablaufes, die Gesundheitsförderung und die Verbesserung der Lebensbedingungen in der Stadt unterstrichen. Bestandteil des Ziel- und Maßnahmenkonzeptes war u. a. die Erstellung eines Fahrradkatasters mit Aussagen über Länge und Ausbaustandard von Radwegen. Zudem wurde im Rahmen des „Maßnahmenprogramms Radverkehr 2010“ die Überprüfung der Haupttrouten des Radverkehrsnetzes Bielefeld beschlossen (Drucksache 0294/2009-2014). Dabei sollten das Netz auf Plausibilität untersucht, die Haupttrouten befahren und bewertet sowie Maßnahmen zur Behebung der Mängel aufgezeigt und mit Kosten hinterlegt werden.

Das Amt für Verkehr hat Ende des Jahres 2009 das Büro PGV, Hannover mit der Untersuchung des Radverkehrsnetzes der Stadt Bielefeld beauftragt. Die Ergebnisse dieser Untersuchung liegen nun vor und werden im Folgenden kurz vorgestellt. Der ausführliche Bericht zu der Untersuchung einschließlich Anlagen (Maßnahmentabellen der Strecken-, Punkt- und Knotenmängel sowie Lagepläne Plan 1 bis 9) werden den Fraktionen auf Datenträger (CD) zur Verfügung gestellt.

### **Untersuchung Radverkehrsnetz Bielefeld: Vorgehen / Ergebnisse**

Bei der Untersuchung des Radverkehrsnetzes Bielefeld (RVN BI) wurde folgendes Vorgehen gewählt:

- Festlegung des Haupttroutennetzes
- Befahrung des Haupttroutennetzes (mit dem Fahrrad)
- Auswertung der Befahrung einschl. Erstellung einer Streckendatenbank
- Erarbeitung von Maßnahmen zur Beseitigung von festgestellten Mängeln

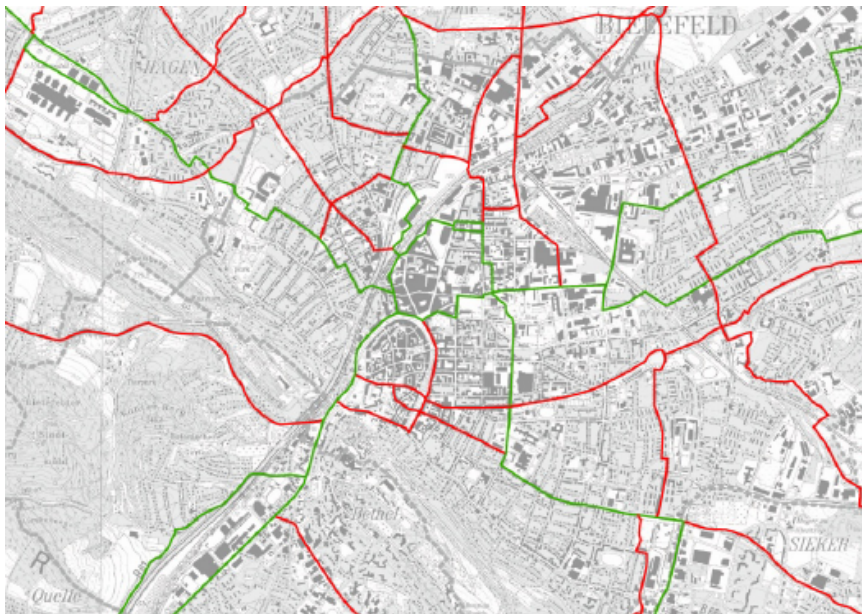
Als Grundlage für die Befahrung diente das im Rahmen der Untersuchung festgelegte Haupttroutennetz. Bestandteil des Haupttroutennetzes ist sowohl das bereits bestehende und ausgeschilderte Radverkehrsnetz NRW (rd. 90km) als auch die Haupttrouten des „städtischen“ Radverkehrsnetzes Bielefeld (rd. 210km). Insgesamt wurden - wegen der z. T. beidseitig vorhandenen Radverkehrsanlagen - rd. 370km Radrouten befahren. Die Beurteilung und Bewertung der Defizite des Haupttroutennetzes erfolgte nach dem derzeitigen Stand der Technik

(Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, ERA 2010).

Die **Festlegung der Hauptrouten** des Radverkehrsnetzes Bielefeld folgte folgenden Grundsätzen:

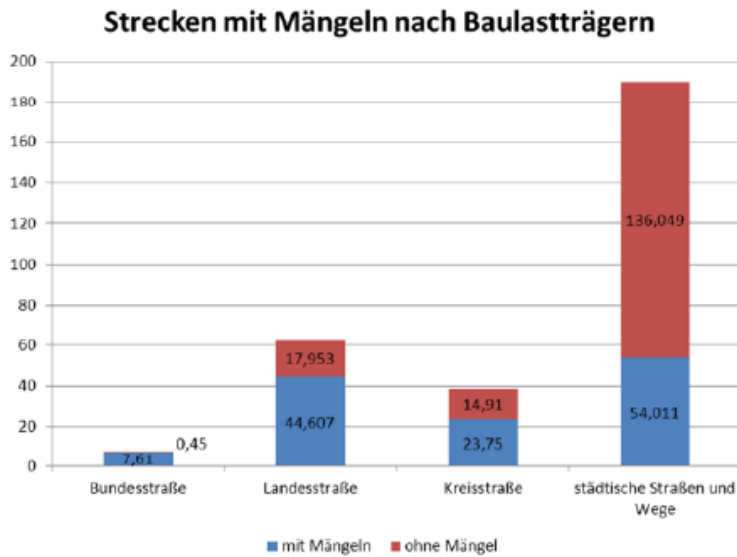
- Möglichst Verlauf durch ein attraktives städtebauliches bzw. landschaftlich reizvolles Umfeld mit hoher Erlebnisqualität
- Direkte Anbindung möglichst vieler wichtiger Ziele im Verlauf der Route zur Erhöhung der Erschließungsqualität
- Bevorzugung von Führungen über verkehrs- und emissionsarme Straßen, soweit andere wichtige Anforderungen damit vereinbar sind und Sicherstellung einer durchgängigen, attraktiven Befahrbarkeit (z.B. auch Überquerung von Hauptverkehrsstraßen)
- Die Streckenführung orientiert sich an vorhandenen und, soweit möglich, im Bestand gut nutzbaren Straßen und Wegen und greift Führungen auf, die bereits ausgewählte Verbindungen für den Radverkehr darstellen
- Bei Führung über hoch belastete, für den Kfz-Verkehr bedeutsame Straßen, erfolgen im Sinne der Verkehrssicherheit grundsätzlich Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs

Die folgende Abbildung zeigt einen Ausschnitt aus dem Lageplan mit den Hauptrouten des Radverkehrsnetzes. Die Routen des Radverkehrsnetzes NRW sind dabei grün, die Hauptrouten des Radverkehrsnetzes Bielefeld rot dargestellt.



Im Zuge der **Befahrung des Hauptroutennetzes** wurden u. a. die Führungsform des Radverkehrs (Radfahrstreifen, Schutzstreifen, selbstständiger Radweg usw.), die Belagqualität, die Breite der Radverkehrsanlagen, die Beschilderungen und Markierungen für den Radverkehr sowie punktuelle Mängel (Querungshilfe fehlt, Mängel an Pollern/Umlaufsperrern usw.) aufgenommen und dokumentiert. Bei der Erfassung der Mängel wurde unterschieden, ob es sich um Streckenmängel (Länge ab 50m), Punktmängel (Länge bis 50m) bzw. um Mängel in Knotenpunkten handelt. Bei den festgestellten Streckenmängeln wurde zudem untersucht, ob bei einem Fehlen von Radverkehrsanlagen solche entsprechend der Vorgaben der ERA erforderlich sind.

Das folgende Bild zeigt die Verteilung des Streckennetzes nach Straßenkategorien sowie den jeweiligen mit Mängeln bewerteten Anteil:

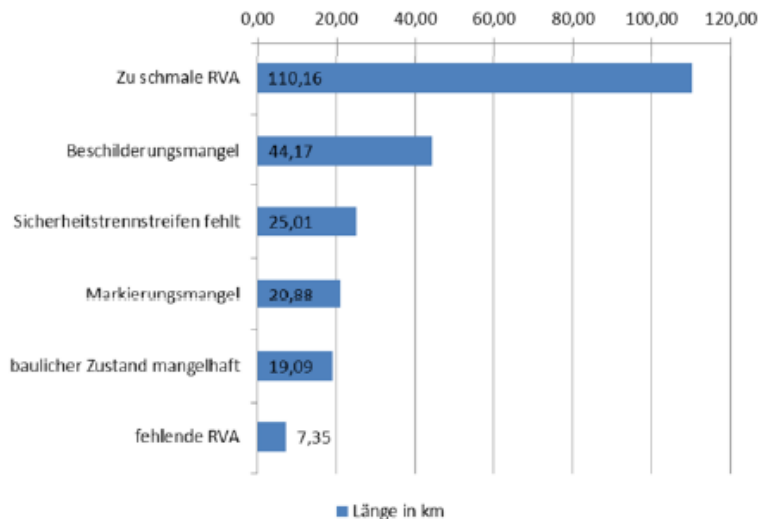


Bei der **Auswertung der Befahrung** wurde nach Strecken-, Punkt- und Knotenmängeln unterschieden:

**Streckenmängel** (Länge > 50m) konnten insgesamt auf rd. 141km Länge festgestellt werden. Dabei wurden am häufigsten zu schmale Radverkehrsanlagen (rd. 110km) sowie Beschilderungs- und Markierungsmängel auf längerer Strecke (rd. 65km) festgestellt. Beispiele für zu schmale Radverkehrsanlagen sind u. a. die Radwege an der Artur-Ladebeck-Straße und der Westerfeldstraße sowie die Radfahrstreifen am Lipper Hellweg. Die ebenfalls häufig angetroffenen

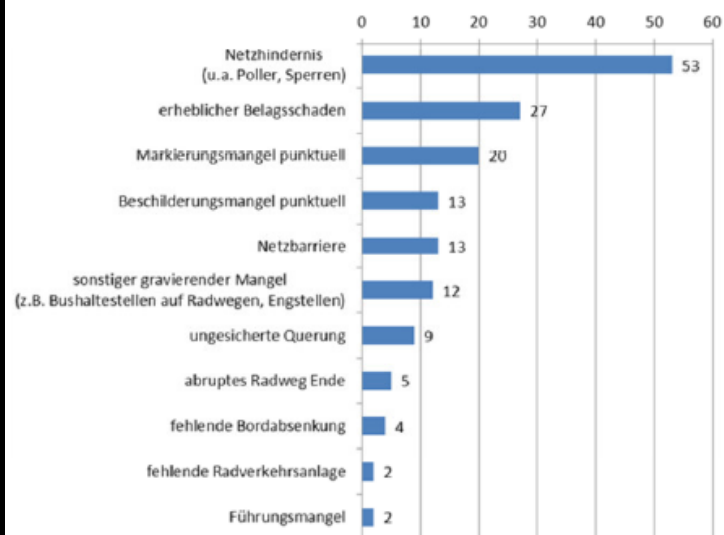
Markierungsmängel (rd. 21km) resultieren aus den geänderten Vorgaben der ERA 2010 (Breitstrich zur Abtrennung von Radfahrstreifen anstelle des bis dahin zulässigen Schmalstriches, z. B: Kurt-Schumacher Straße) und sind nachrangig zu betrachten. Ein besonders gravierender Mangel sind dagegen fehlende Radverkehrsanlagen (Länge insgesamt rd. 18km) in Straßen, in denen entsprechend der Verkehrsbelastung und der Kfz-Geschwindigkeit welche erforderlich wären. Straßen mit fehlenden Radverkehrsanlagen sind u. a. Osningstraße, Schloßhofstraße westlich Melanchthonstraße, Braker Straße westlich Stedefreunder Straße sowie Spenger Straße. Das folgende Diagramm zeigt eine Übersicht über die Streckenmängel.

## Übersicht Streckenmängel



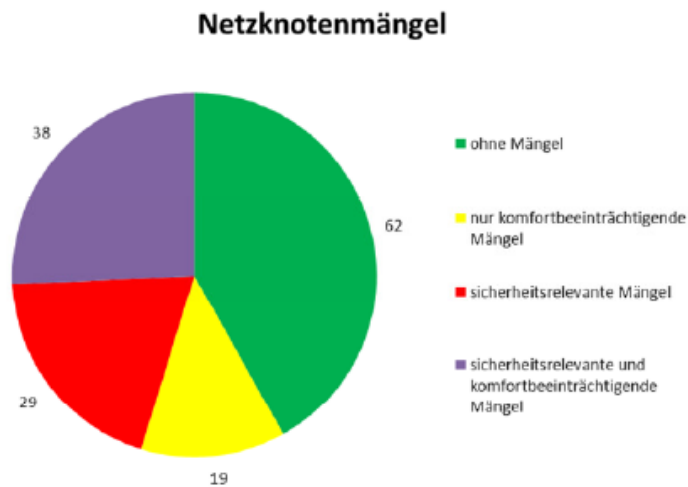
Im gesamten Streckennetz wurden 160 **Punktmängel** (Länge <50m) erfasst. Punktuelle Mängel betreffen am häufigsten Netzhindernisse (53 Mängel). Netzhindernisse können z. B. Poller oder Umlaufsperrern mit zu geringer Durchfahrbreite (Südring/Zufahrt Gleisdreieck) und/oder fehlendem reflektierendem Material (Albrechtstraße) und Sperren im Verlauf von Radwegen (Schranke Alte Jöllenbecker Straße in Höhe Meyer zu Müdehorst) sein. Zudem traten die Mängel „erhebliche punktuelle Belagsschäden“ (27) und „punktuelle Markierungsmängel“ (20, z. B. abgefahrene oder fehlende Furtmarkierung in Einmündungen) relativ häufig auf. Eine Übersicht über Art und Verteilung der Punktmängel kann der folgenden Abbildung entnommen werden.

## Übersicht Punktmängel



Darüber hinaus wurden **Knotenmängel** an Verknüpfungspunkten von Haupttrouten (Netzknoten) sowie an Kreuzungen mit Bedeutung für den Radverkehr im Zuge von Haupttrouten betrachtet und bewertet. Netzknoten, an denen keine Mängel festgestellt wurden, waren größtenteils kleine Knoten, z. B. in Grünanlagen oder in Wohnstraßen. Die meisten Mängel traten an LSA-geregelten Knoten auf. Dabei waren mangelhafte Furtmarkierungen (35 Mängel, z. B. Brockhagener Straße / Umlostraße), die Unterbindung von direktem Linksabbiegen (34 Mängel, z. B. Werner-Bock-Straße / Am Stadtholz, Niederwall / Am Bach) sowie verschwenkte und umwegige Führung des Radverkehrs (33 Mängel, z. B. Paderborner Straße / Osningstraße) am häufigsten

anzutreffen. Eine Übersicht über die Verteilung der Mängel an den Knoten enthält das folgende Bild.



Aus den festgestellten Mängeln und Defiziten wurden schließlich **Maßnahmenvorschläge zur Beseitigung von Mängeln** entwickelt. Diese verfolgen im Wesentlichen die folgenden Ziele:

- Beseitigung von Mängeln bei bestehenden Radverkehrsanlagen
- Neuanlage von Radverkehrsanlagen bei Netzlücken
- deutliche Erkennbarkeit der Radverkehrsführung - auch über längere Streckenabschnitte
- Verbesserung der Führung in den Knotenpunkten

Dabei wurden die Maßnahmen insgesamt vier verschiedenen Prioritätsstufen zugeordnet, um zwischen sicherheitsrelevanten und Komfort verbessernden Maßnahmen zu unterscheiden. Dies sind im Einzelnen:

- PM1 Sicherheitsrelevante (Groß-) Maßnahmen  
z. B. Anlage von Querungshilfen, Verbreiterung von Radverkehrsanlagen sowie Belagsanierungen, Änderungen der Beschilderung und Erneuerung von Markierungen über längere Abschnitte
- PM2 Sicherheitsrelevante (Klein-) Maßnahmen  
z. B. punktuelle Belagsanierungen und Änderung der Beschilderung, Erneuerung von Furtmarkierungen und von Pollern / Umlaufsperrern
- PM3 Maßnahmen zur Schließung von Netzlücken
- PM4 Komfort verbessernde Maßnahmen

Für alle vorgeschlagenen Einzelmaßnahmen wurde eine grobe Kostenschätzung vorgenommen. Die Kostenschätzungen sind keine exakten Baukostenschätzungen, sondern stellen einen Orientierungswert zur Abschätzung der Investitionsbedarfes dar. Der Investitionsbedarf aus den bezifferbaren Einzelmaßnahmen ergibt sich wie folgt:

PM1 Sicherheitsrelevante (Groß-) Maßnahmen	2.260.000,00€
PM2 Sicherheitsrelevante (Klein-) Maßnahmen	200.000,00€
PM3 Maßnahmen zur Schließung von Netzlücken	960.000,00€
PM4 Komfort verbessernde Maßnahmen	<u>10.000,00€</u>
<b>Gesamtsumme</b>	<b>3.430.000,00€</b>

In den Kostenschätzungen nicht enthalten sind die derzeit noch nicht bezifferbaren Kosten für Prüfaufträge und Detailplanungen, wie z. B. der Umbau von komplexen Kreuzungen (z. B. Anlage

von Radverkehrsanlagen im Knotenpunkt Oldentruper Straße / Potsdamer Straße) sowie die Umgestaltung von längeren Straßenzügen (erstmalige Anlage von Radverkehrsanlagen, z. B. Bodelschwinghstraße, Verbreiterung bestehender Radverkehrsanlagen, z. B. Artur-Ladebeck-Straße). Die eigentlichen Kosten zur Beseitigung aller Defizite und Mängel liegen demnach deutlich über der oben ausgewiesenen Gesamtsumme.

### **Weiteres Vorgehen**

Die Untersuchung stellt wichtige Erkenntnisse über die vorhandene Qualität und die bestehenden Mängel und Defizite des Radverkehrsnetzes in Bielefeld zu Verfügung. Das derzeitige Budget des Amtes für Verkehr lässt eine Beseitigung der Mängel und Defizite nicht zu. Zur Beseitigung der Mängel und Defizite, für die die Baumaßnahmen begleitende und die Vorteile des Radverkehrs (Klimaschutz, Gesundheitsförderung, Lärmvermeidung) darstellende Öffentlichkeitsarbeit sowie für die Vorbereitungen und den Aufbau einer wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr ist die Bereitstellung eines zusätzlichen Budgets erforderlich.

Nach Abschluss der Beratungen in den Bezirksvertretungen sollen die Vorlage sowie die aus den Bezirksvertretungen geäußerten Anregungen abschließend dem StEA zum Beschluss vorlegt werden. Die Ergebnisse der Untersuchung werden nach Abschluss der politischen Beratung der Öffentlichkeit auf der Internetseite der Stadt Bielefeld zur Verfügung gestellt.

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)

Moss