

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Bezirksvertretung Stieghorst	23.11.2017	öffentlich
Bezirksvertretung Mitte	23.11.2017	öffentlich
Bezirksvertretung Schildesche	23.11.2017	öffentlich
Bezirksvertretung Gadderbaum	23.11.2017	öffentlich
Bezirksvertretung Senne	23.11.2017	öffentlich
Bezirksvertretung Brackwede	30.11.2017	öffentlich
Bezirksvertretung Dornberg	30.11.2017	öffentlich
Bezirksvertretung Jöllenbeck	30.11.2017	öffentlich
Bezirksvertretung Heepen	30.11.2017	öffentlich
Bezirksvertretung Sennestadt	30.11.2017	öffentlich
Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz	16.01.2018	öffentlich
Stadtentwicklungsausschuss	30.01.2018	öffentlich

<p>Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)</p> <p>Radverkehrsnetz Bielefeld, Haupttroutennetz für den Alltags-Radverkehr hier: Anpassungen durch Er- und Überarbeitung von Freizeittrouten („Radfahren wie in Holland!“)</p>
<p>Betroffene Produktgruppe</p> <p>11.12.03.01</p>
<p>Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen</p> <p>Förderung des Fuß- und Radverkehrs</p>
<p>Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan</p> <p>keine</p>
<p>Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)</p> <p>Bezirksvertretungen, März/April/Juni 2012, Drucksache 3740/2009-2014 Stadtentwicklungsausschuss, 29.01.2013, TOP 10, Drucksache 5158/2009-2014 Stadtentwicklungsausschuss, 02.12.2014, TOP 8, Drucksache 0613/2014-2020 Stadtentwicklungsausschuss, 25.04.2017, TOP 11, Drucksache 4633/2014-2020</p>

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretungen und der Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz empfehlen dem Stadtentwicklungsausschuss zu beschließen, den Anpassungen und Ergänzungen des Haupttroutennetzes für den Alltags-Radverkehr und der Einführung des Freizeitnetzes entsprechend der Anlage 1 zuzustimmen.

Begründung:

1. Zusammenfassung

Das Haupttroutennetz für den Alltags-Radverkehr wurde im Januar 2013 vom Stadtentwicklungsausschuss beschlossen. Es stellt neben den Freizeitrouten die Grundlage für die Herstellung einer wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr dar. Durch die Er- und Überarbeitung der Freizeit-Radrouten im Rahmen der Konzeption zum Freizeit-Radverkehr („Radfahren wie in Holland!“) haben sich Anpassungen im Haupttroutennetz für den Alltags-Radverkehr ergeben. Über diese und die ergänzend dazu verlaufenden Routen für den Freizeit-Radverkehr ist nunmehr zu beschließen.

2. Beschlusslage

Am 13. Januar 2013 hat der Stadtentwicklungsausschuss auf Empfehlung der Bezirksvertretungen das Haupttroutennetz für den Alltags-Radverkehr beschlossen (Drucksache 5158/2009-2014). Das Haupttroutennetz für den Alltags-Radverkehr stellt das Rückgrat des Radverkehrsnetzes dar.

Darüber hinaus hat der Stadtentwicklungsausschuss die Verwaltung in seinen Sitzungen am 2. Dezember 2014 und 25. April 2017 u. a. damit beauftragt, neue Freizeit-Radrouten für Bielefeld zu entwickeln und die wegweisende Beschilderung für den Radverkehr auf das gesamte Radverkehrsnetz zu erweitern (Drucksachen 0613/2014-2020 und 4633/2014-2020). Die Freizeit-Radrouten ergänzen das Haupttroutennetz für den Alltags-Radverkehr. Gemeinsam stellen Alltags- und Freizeitnetz das Radverkehrsnetz dar.

Durch die Er- und Überarbeitung der Freizeit-Radrouten haben sich Änderungen im Haupttroutennetz für den Alltags-Radverkehr ergeben. Diese Änderungen sowie die erarbeiteten neuen Freizeit-Radrouten wurden in den Monaten Februar bis April bereits in allen Bezirksvertretungen vorgestellt („Radfahren wie in Holland!“).

In dem Beschluss des Stadtentwicklungsausschusses zur Erweiterung der wegweisenden Beschilderung (DS 4633/2014-2020) hatte die Verwaltung angekündigt, dass die nachfolgend unter Ziffer 3. näher geschilderten Anpassungen im Radverkehrsnetz Ende des Jahres 2017 in den Bezirksvertretungen und im Stadtentwicklungsausschuss zu beraten und zu beschließen sind.

Ziel der Erweiterung der wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr ist es, den Service sowohl im Alltags- als auch im Freizeitradverkehr zu verbessern. Damit soll eine kontinuierliche Steigerung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehrsaufkommen entsprechend der „Fünf Leitsätze zur Radverkehrsförderung in Bielefeld“ (Drucksache 3368/2014-2020) erreicht und das touristische Angebot für auswärtige Besucher Bielefelds erweitert werden.

3. Änderungen und Erweiterungen des Radverkehrsnetzes

Nachfolgend werden kurz die wesentlichen Gründe für die Anpassungen des

Haupttroutennetzes für den Alltags-Radverkehr anhand von ausgewählten Beispielen

dargestellt. Die Anpassungen im Detail sowie die Ergänzungen des Radverkehrsnetzes um das Freizeitnetz können dem beigefügten Lageplan (Anlage 1) entnommen werden.

Fehlende Wegeverbindung / Wegequalität mangelhaft – Entfall im Radverkehrsnetz

Es hat sich seit dem Beschluss des Haupttroutennetzes für den Alltags-Radverkehr im Jahr 2013 gezeigt, dass einige der bei der damaligen Erarbeitung des Haupttroutennetzes unterstellten baulichen Maßnahmen zur Erweiterung / Ertüchtigung des Streckennetzes aus verschiedensten Gründen (noch) nicht umgesetzt werden konnten.

Ohne die Anlage von Radverkehrsanlagen bzw. die Ertüchtigung dieser Streckenabschnitte „funktionieren“ diese jedoch nicht als komfortable, sichere Routenführung im Sinne einer Haupt- bzw. Freizeitroute für den Radverkehr. Eine Beschilderung dieser Streckenabschnitte ist daher nicht sinnvoll. Diese Streckenabschnitte werden aus dem Radverkehrsnetz herausgenommen. U. a. handelt es sich um folgende Streckenabschnitte:

- Dornberg: Bergstraße (L778) zw. Hoberge-Uerentrup und Steinhagen: die Anlage eines Geh-/Radweges im Zuge der einzigen Querung des Teutoburger Waldes westlich des „Bielefelder Passes“ wird vom Straßenbaulastträger Straßen.NRW als nicht vorrangig betrachtet und konnte noch nicht umgesetzt werden.
- Mitte/Schildesche: Wegeverbindung Beckhausstraße - Pläßstraße - Talbrückenstraße westlich der Bahn: die durchgehende Anlage einer Wegeverbindung bzw. Ertüchtigung der vorhandenen Wege als wichtige Verbindung von der Innenstadt in Richtung Nordosten und die damit verbundenen baulichen Eingriffe sind derzeit nicht absehbar.

Fehlende Wegeverbindung / Wegequalität mangelhaft – Verlegung auf Parallelstrecken

Bei anderen Streckenabschnitten ohne Radverkehrsanlagen bzw. ohne kurzfristige Perspektive zur baulichen Ertüchtigung wurde das Radverkehrsnetz auf existierende Parallelstrecken – bevorzugt mit Radverkehrsanlagen – verlegt. Die Verbindungen bleiben somit im Radverkehrsnetz erhalten und werden mit einer Beschilderung versehen. U. a. handelt es sich um folgende Streckenabschnitte:

- Brackwede: Ummelner Straße zw. Kasseler Straße und Stadtgrenze Gütersloh: die Anlage eines Geh-/Radweges wird vom Straßenbaulastträger Straßen.NRW erst im Zuge des Ausbaus der Ortsumgehung Ummeln umgesetzt. Die wichtige Verbindung zwischen Friedrichsdorf und Steinhagen wird auf die westlich gelegenen Verbindung Korbacher Straße / Bokelstraße umgelegt.
- Dornberg/Jöllenberg: Streckenabschnitt zw. Jöllenberg und Schröttinghausen durch das Beckendorfer Mühlenbachtal: eine Ertüchtigung des Streckenverlaufes und die damit verbundenen baulichen Eingriffe in die geschützten Landschaft-/Naturbereiche sind derzeit nicht durchsetzbar. Um eine Südwest-Nordost-Verbindung zu erhalten wird die Strecke auf die Beckendorfstraße umgelegt.

Doppelung von Alltags-/Freizeit-Routen – Zusammenlegung

Im Rahmen der Erarbeitung von neuen Freizeit-Radrouten hat das beauftragte Büro umfangreiche Befahrungen des Streckennetzes für den Alltags- und Freizeit-Radverkehr sowie von Alternativstrecken durchgeführt. Daraus ergaben sich zum Teil von dem beschlossenen Haupttroutennetz abweichende, z. T. parallele Streckenführungen, die etwa gleich lang und gleich direkt wie die bisherigen Haupttrouten verlaufen, jedoch mit weniger Kfz-Verkehr belastet sind. Alltags- und Freizeitnetz werden somit auf einer Route zusammengelegt. U. a. handelt es sich um folgende Streckenabschnitte:

- Heepen: Hillegosser Straße statt Potsdamer Straße
- Dornberg: Bavostraße statt Babenhauser Straße

In anderen Fällen wiederum waren die bisherigen Haupttrouten so umwegig, dass eine Verlegung auf direktere Führungen auch bei einer höheren Kfz-Belastung der nun gewählten Streckenführung als sinnvoll erscheint. U. a. handelt es sich um folgende Streckenabschnitte:

- Stieghorst: Verbindung Stieghorst-Zentrum – Hillegosser über Grünzugweg und Detmolder Straße statt Schneidemühler Straße / Kolmarer Straße
- Brackwede: Steinhagener Straße statt Umlostraße mit westlicher Umfahrung der JVA

Ergänzung des Freizeit-Netzes

Im Rahmen der Konzeption für den Freizeit-Radverkehr wurden neue Freizeit-Radrouten erarbeitet und die bestehenden in das Radverkehrsnetz integriert. Dies führt neben den oben beschriebenen Änderungen des Haupttroutennetzes für den Alltags-Radverkehr zur Erweiterung des Radverkehrsnetzes um das Freizeitnetz. Das Freizeitnetz ist in dem beiliegenden Lageplan dargestellt.

Das dargestellte Freizeitnetz stellt den abschließenden Bearbeitungsstand dar. Im Zuge der Erarbeitung der Freizeit-Radrouten wurden zahlreiche Varianten und Parallelführungen untersucht. Einige Abschnitte befinden sich in Privatbesitz. Soweit diese Abschnitte für die Führung der Freizeit-Radrouten als attraktivste Führung identifiziert wurden, wurde versucht die Zustimmung der jeweiligen Eigentümer zum Aufstellen von Schildern zu erhalten. Dies ist nicht in allen Fällen gelungen. Die Freizeit-Routen müssen dann z. T. über weniger attraktive Routen geführt werden (z. B. Verbindung zwischen der Alten Jöllenbecker Straße („Köckerhof“) und der Schröttighauser Straße („Meyer zu Müdehorst“) durch das Beckendorfer Mühlenbachtal, Alternative: Babenhauser Straße)

4. Weiteres Vorgehen / Ausblick

Das hier vorliegende Radverkehrsnetz dient als Grundlage für die Herstellung / Erweiterung der wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr entsprechend der „Hinweise für die wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in NRW (HBR)“. Ausgewählte Knotenpunkte werden zudem mit dem sogenannten Knotenpunktsystem nach niederländischem Vorbild ausgestattet (vgl. Drucksache 4633/2014-2020).

Für die Herstellung der Beschilderung wurde ein Zuwendungsantrag beim Land NRW eingereicht. Mit Förderbescheiden ist im Frühjahr/Sommer 2018 zu rechnen, so dass anschließend die Ausschreibung über die Produktion und Montage der Beschilderung erfolgen kann. Über die Auftragsvergabe an eine Fachfirma entscheidet der Stadtentwicklungsausschuss abschließend im Herbst/Winter 2018. Die Beschilderung der Strecken ist für Anfang 2019 geplant, so dass mit Beginn der Saison für den Freizeit-Radverkehr das Routennetz genutzt werden kann.

Derzeit wird die Erarbeitung eines Radverkehrskonzeptes vorbereitet (2. Leitsatz zur Radverkehrsförderung in Bielefeld, Drucksache 3368/2014-2020). Bei der Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes wird das vorliegende Radverkehrsnetz (Haupttroutennetz Alltags-Radverkehr + Freizeitnetz) mit einbezogen.

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r) Moss	
---	--

