

RAT DER STADT BIELEFELD

Auszug
aus der Niederschrift
der Sitzung vom 18.06.2020

Zu Punkt 40 Umsetzung der BYPAD-Ziele, hier: Beschluss des Radverkehrskonzeptes

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummern 10675/2014-2020/1, 11128/2014-2020,
11171/2014-2020

Antrag der FDP-Ratsgruppe (Dr. 11128):

Beschlussvorschlag

Die Vorlage soll unter Punkt 4 Umsetzungsstrategie, Unterpunkt Infrastruktur zwischen Absatz 2 und 3 wie folgt ergänzt werden:

1. Für die im Zielnetzplan vorgesehenen Hauptrouten an den Ausfallstraßen wie Jöllenbecker Straße, Herforder Straße, Detmolder Straße und Gütersloher Straße sind Alternativrouten zu entwickeln, welche auf parallel verlaufenden Nebenstraßen und / oder Nebenstrecken verlaufen sollen.
2. Dabei sind auch Möglichkeiten zum einzelnen Flächenerwerb zu prüfen, damit diese Alternativrouten keinen unzumutbaren Umweg für den Radverkehr darstellen. Das Ergebnis dieser Überprüfung ist den entsprechenden Gremien vorzustellen.
3. Bei Routen, bei denen eine Verknappung des Verkehrsraumes für den motorisierten Verkehr nötig wird, sind zwingend die damit verbundenen Auswirkungen darzustellen. Werden Ausweichverkehre in Anliegerstraßen und / oder eine unzureichende Kapazität der Ausfallstraßen besonders in den Hauptverkehrszeiten erwartet, muss die geplante Wegführung für die Hauptrouten nach Anlage 1 für den Fahrradverkehr überprüft und angepasst werden können.

-.-.-

Antrag der CDU-Fraktion (Dr. 11171):

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt, ein Konzept für den Fahrradverkehr in Bielefeld zu erarbeiten und zu prüfen welche finanziellen Auswirkungen die Maßnahmen haben sowie die Möglichkeit von Fördermitteln zu verifizieren. Dem Stadtentwicklungsausschuss ist das Konzept in der nächsten Sitzung darzustellen.

Folgende Punkte sind in der Erarbeitung des Konzeptes zu berücksichtigen:

- a. Ausbau von sicheren Fahrradabstellanlagen an zentralen Knotenpunkten. Insbesondere am Bielefelder Hauptbahnhof.
- b. Verbesserung der Sicherheit von Radfahrern an Kreuzungsbereichen und bei der Verkehrsführung in Kreisverkehren.

- c. *Ausbau von Freizeitrouten durch Alltagsrouten in Bielefelder Grünanlagen.*
- d. *Optimierung von Lichtsignalanlagen, unter der Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit für alle Verkehrsteilnehmer.*
- e. *Verbesserung und Instandhaltung der Infrastruktur für Radfahrer.*
- f. *Ausstattung der städtischen Fahrzeuge mit einem elektronischen Abbiegeassistenten.*
- g. *Ausarbeitung einer zielgerichteten Informationskampagne für die Nutzung des Fahrrades.*
- h. *Kontinuierliche Evaluierung der Maßnahmen sowie Kommunikation der Ergebnisse.*

-.-.-

Frau Wahl-Schwentker (Ratsgruppe FDP) beantragt, Ziffer 4 der Beschlussvorlage zu streichen, da sie eine Einbeziehung des öffentlich-rechtlichen Vertrages ablehnen. Losgelöst davon könne sie sich jedoch vielen Forderungen des Radverkehrskonzepts anschließen. Allerdings sei es falsch, Fahrradwege auf Hauptverkehrsstraßen zu führen. Es sei deutlich sicherer und attraktiver, eigene Radwege abseits des motorisierten Verkehrs zu nutzen. Ebenso sei es falsch, den Radverkehr dafür zu nutzen, das Autofahren durch die Schaffung von Mischverkehrsflächen oder durch das Führen von Radverkehren direkt neben der Fahrbahn unattraktiv zu machen.

Herr Nettelstroth (CDU-Fraktion) erklärt, dass er davon ausgehe, dass der öffentlich-rechtliche Vertrag rechtsunwirksam sein werde. Für diesen Fall sei eine alternative Regelung erforderlich, die seine Fraktion mit dem Antrag vorlege. Der FDP-Antrag könnte grundsätzlich mitgetragen werden, auch wenn Einzelkonzepte wenig sinnvoll seien. In den vorangegangenen Beratungen in den Fachausschüssen habe die CDU deutlich gemacht, dass das BYPAD-Verfahren in ein Gesamtverkehrskonzept eingebunden werden müsste; von daher werde sie auch heute dem Verfahren nicht zustimmen. Inhaltlich könne er einigen Punkten, wie z. B. die Kreuzungssicherung oder die Unterhaltung vorhandener Radwege durchaus zustimmen. Allerdings gebe es auch Regelungen, die einen Bielefelder Sonderweg aufzeigen würden und die seine Fraktion nicht unterstütze. So würden Ausbaustandards festgelegt, die weit über den gesetzlich vorgesehenen Rahmen hinausgingen.

Herr Julkowski-Keppler (Fraktion Bündnis 90/Die Grünen) merkt an, dass der Antrag der FDP, über den bereits Stadtentwicklungsausschuss diskutiert worden sei, das grundlegende Missverständnis zeige, wie Radverkehre behandelt werden sollten. Während die FDP Radverkehre aus Gründen der Sicherheit wieder auf Nebenwegen führen wolle, spreche er sich für sichere Radwege auf allen Straßen aus. In diesem Zusammenhang sei auch darauf hinzuweisen, dass ein Gesetzesvorhaben der Landesregierung vorsehe, die Förderquote für den Bau von Radwegen an Hauptverkehrsrouten auf 85 % zu erhöhen. Insofern entspreche das Radverkehrskonzept genau diesem Ansatz. Im Antrag der CDU-Fraktion seien unstrittige Punkte aus dem Radentscheid übernommen worden, während er sich zu grundlegenden Fragen zur Förderung des Radverkehrs nicht verhalte. Dieses werde jedoch im Beschlussvorschlag der Nachtragsvorlage durch die Aufnahme der neuen Ziffer 4 und dem darin enthaltenen Bezug auf den öffentlich-rechtlichen Vertrag gewährleistet.

Herr Frischemeier (SPD-Fraktion) erinnert daran, dass das Radverkehrskonzept über drei Jahre in der vom Stadtentwicklungsausschuss eingesetzten „Strategiegruppe Rad“ entwickelt worden sei. Bedauerlicherweise hätten CDU und FDP ihre Mitarbeit in dieser Gruppe im Juni 2019 aufgekündigt. Der Antrag der CDU sei insofern widersinnig, als dass zum einen das Radverkehrskonzept abgelehnt werde, zum anderen aber die Erarbeitung eines Konzepts für den Fahrradverkehr gefordert werde, das streng genommen die Punkte beinhalten solle, die ohnehin schon im Radverkehrskonzept enthalten seien. Die Notwendigkeit des Radverkehrskonzepts ergebe sich aus den vielen uneinheitlichen und kaum nachvollziehbaren Radwegführungen im Stadtgebiet, was dem Umstand geschuldet sei, dass häufig nur Straßenabschnitte saniert würden. Er sei zuversichtlich, dass mit dem vorliegenden Konzept Planungssicherheit geschaffen werde.

Der Antrag der CDU-Fraktion wird sodann mit Mehrheit abgelehnt.

Der Antrag der FDP-Ratsgruppe wird ebenfalls mehrheitlich abgelehnt.

Zur Vorlage fasst der Rat folgenden

B e s c h l u s s:

1. **Der Rat beschließt das Radverkehrskonzept mit dem Ziel-netzplan (Anlage 1) und den unter Punkt 3 genannten Qualitätskriterien für die Radverkehrsförderung.**
2. **Die Verwaltung wird beauftragt, für die unter Punkt 4 genannten Konzeptbausteine bis Ende 2020 eine Umsetzungsstrategie zu erstellen. Diese soll sicherstellen, dass die sich daraus ergebenden Maßnahmen spätestens bis 2025, bzw. für die infrastrukturellen Maßnahmen bis 2030, abgeschlossen sind.**
3. **In 2025 ist mit einer Modal Split Erhebung und der erneuten Durchführung eines BYPAD-Prozesses (Bicycle-Policy-Audits - Wirkungsprüfung der Radverkehrsförderung) die Wirkung der erfolgten Maßnahmen zu überprüfen.**
4. **Die Inhalte aus dem öffentlich-rechtlichen Vertrag zum Radentscheid (s. Drucksache 11118/2014-2020) sind bei der Strategie und der konkreten Umsetzung der Maßnahmen entsprechend zu berücksichtigen.**

- mit Mehrheit beschlossen –

-.-.-