Stellungnahme des Radentscheids Bielefeld zur Verwaltungsvorlage 5029/2020-2025 (Radstation im Bunker am Hauptbahnhof Bielefeld)

Der Radentscheid Bielefeld begrüßt die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie des Büros Höke & Harnisch und befürwortet die Beschlussvorlage der Verwaltung grundsätzlich. Unsere Position weicht jedoch in einigen Punkten von der Verwaltungsvorlage ab.

(1) Der Beschluss, die Radstation am Hauptbahnhof „weiterzuverfolgen“ (Punkt 1 der Beschlussvorlage) erscheint uns zu unverbindlich.

Wir empfehlen stattdessen, die weitere Planung und - vorbehaltlich einer Förderzusage - den Bau der Radstation zu beschließen.

(2) Wir empfehlen, Planung und Bau gemäß Variante 4 (Bunker und südliche Erweiterung) **einschließlich der optionalen Erweiterungsfläche (gemäß Abb. 15 der Machbarkeitsstudie)** zu beschließen. Der Kostenfaktor für die optionale Erweiterung ist gering (ca. 2,5% der geschätzten Bausumme), der Nutzen groß (flexible Nutzungsmöglichkeiten).

(3) Konkret sollte die Verwaltung mit den folgenden Schritten beauftragt werden:

- fristgerecht (bis spätestens zum 07.05.2023) eine Projektskizze beim Bundesamt für Logistik und Mobilität einzureichen, um die notwendigen Schritte zur Beantragung von Fördermitteln einzuleiten,
- ergänzende Fördermöglichkeiten zu prüfen,
- Verhandlungen mit DB (etc.) aufzunehmen, mit dem Ziel die notwendigen Immobilien/Liegenschaften der DB zu übernehmen,
- die Planungen zu konkretisieren bzw. deren Konkretisierung zu beauftragen,
- die Verantwortlichkeiten für die weitere Planung und die Umsetzung zu klären,
- ein detailliertes Betriebskonzept zu entwickeln,
- den Fachausschüssen über den Projektfortschritt und die Kostenentwicklung regelmäßig zu berichten.

(4) Abweichend von Punkt 1b der Beschlussvorlage sollte die Verwaltung beauftragt werden, die Frage der Zuwegung ergebnisoffen zu planen. Insbesondere muss die Möglichkeit einer zweiten Zuwegung aus der Herbert-Hinnendahl-Straße weiterhin in die Planungen einbezogen werden.

Die in der Beschlussvorlage aufgeführten Begründungen für die Nichtempfehlung dieser Zuwegung sind nicht hinreichend. Weder ist begründet, warum die Bushaltestelle in der Herbert-Hinnendahl-Straße zwingend ist, noch ist der von uns eingebrachte alternative Vorschlag zur Lage und Gestaltung der Rampe bzw. des Fahrsteigs von der Verwaltung bisher aufgegriffen worden. Unser Vorschlag entkräftet die Argumente Sichtachse, Enge und Barrierewirkung für den Fußverkehr sowie Konfliktpotenzial mit anderen Verkehrsteilnehmern. Dieser Vorschlag wird nachfolgend skizziert.

Vorschlag des Radentscheids für eine Zuwegung zur Radstation am Hauptbahnhof aus der Herbert-Hinnendahl-Straße

In der Machbarkeitsstudie des Büros Höke und Harnisch vom Oktober 2022 wird eine mögliche Zuwegung zur Radstation aus der Herbert-Hinnendahl-Straße auf der rechten (östlichen) Fahrbahnseite der Herbert-Hinnendahl-Straße positioniert. (vgl. Abb. 9, S. 21).

Ausgehend von dieser angenommenen Lage und von einer Rampenneigung von 6% werden in der Beschlussvorlage der Verwaltung verkehrsplanerische und städtebauliche Einwände gegen diese Zuwegung vorgebracht.

Wir sehen hier folgende Alternativen:

- Die Zuwegung ließe sich weiter links (mittig/auf der westlichen Seite der Herbert-Hinnendahl-Straße) positionieren und unterirdisch über die sogenannte optionale Erweiterungsfläche (vgl. Abb. 15, S. 30) an die Radstation im Bunker anschließen (siehe Anhang).
- Abweichend von der Aussage des Gutachters und gestützt auf die vorliegende Stellungnahme der „DB Informationsstelle Fahrradparken am Bahnhof“ halten wir eine Rampenneigung von 10% für praxistauglich.
- Die Notwendigkeit einer Bushaltestelle vor dem Stadtbahnzugang ist bisher nicht hinterfragt worden.
- Der MIV kann (wie auch im Zusammenhang mit der Machbarkeitsstudie zum Bahnhofsumfeld in der Diskussion) mittels modaler Filter aus der Herbert-Hinnendahl-Straße herausgehalten werden,
- Die Überdachung der Zufahrt lässt sich architektonisch transparent und ansprechend gestalten (siehe Anhang)

Bei Berücksichtigung der vorgenannten neuen Gesichtspunkte lassen sich alle Vorbehalte gegen eine Zuwegung aus der Herbert-Hinnendahl-Straße entkräften.

Eine (zweite) Zuwegung aus der Herbert-Hinnendahl-Straße wäre für etwa die Hälfte der zukünftigen Nutzerinnen und Nutzer deutlich komfortabler und vor allem zügiger als ein Fahrsteig aus dem Bahnhofsvorplatz. Dies würde für eine noch erfolgreichere Annahme und höhere Auslastung der Radstation sorgen (und somit dazu beitragen, das wilde Abstellen von Rädern im Bahnhofsumfeld zu minimieren).

Anhang:











https://t1p.de/Radstation_Zugang