

Radentscheid Bielefeld
Stellungnahme zur Drucksache 7070/2020-2025
(BV Mitte 23.11.2023, StEA 28.11.2023)

Grundsätzlich begrüßen wir die Verwaltungsvorlage zum Ausbaustandard Ehlenruper Weg / Rohrteichstraße nachdrücklich.

Die bisherige provisorische Einrichtung der Fahrradstraßen erweist sich schon jetzt als großer Erfolg. Die Zahl der Radfahrenden ist in der zweiten Versuchsphase um über 20% gestiegen, und die beiden Fahrradstraßen finden in der Bevölkerung breite Zustimmung, wie die Befragungsergebnisse zeigen. Wie die Mehrheit der Befragten bevorzugen auch wir die Verkehrsführung der zweiten Versuchsphase und befürworten daher die Punkte 1 und 2 der Beschlussvorlage.

Allerdings empfehlen wir, in Punkt 1 die aus Sicht der Verwaltung künftig wegfallende Diagonalsperre zwischen Ludwig-Lepper-Straße und Eduard-Windthorst-Straße wieder aufzunehmen, um die Fahrradstraße vom Krankenhauslieferverkehr (oft mit LKW/Transportern) zu entlasten.

Dem in Punkt 3 vorgeschlagenen Umbau der Teutoburger Straße stehen wir abwartend gegenüber. Wir bevorzugen generell eine Führung der Verbindung über Ehlenruper Weg und Bielsteinstraße (statt über die Teutoburger Straße), mit einem zusätzlichem Fahrradstraßenzweig vor der Diesterwegschule.

Mit den Abweichungen von den im März 2021 beschlossenen „Grundzügen der Gestaltung von Fahrradstraßen“ sind wir nicht einverstanden (Punkt 4). Dies gilt um so mehr für die hier vorgeschlagenen weiteren Abweichungen (Punkt 5).

Die sogenannten punktuellen Einengungen stellen bereits jetzt einen Kompromiss dar zwischen den Zielsetzungen der Mobilitätswende und Sicherheit und Komfort der Radfahrenden einerseits und dem Anspruch eines Teils der Anwohnerschaft, ihre motorisierte Fahrzeuge weiterhin im öffentlichen Raum abzustellen, andererseits.

Bielefeld ist Mitglied der AGFS (Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V.) und gibt sich selbst die Zuschreibung „fahradfreundliche Stadt“. Im „Leitfaden Fahrradstraßen“ der AGFS vom Januar 2023 heißt es ausdrücklich (S.9):

„Liegen hohe bzw. sehr hohe Radverkehrsmengen über 2.000 Radfahrenden pro Tag vor oder sind diese zukünftig zu erwarten, sind die Zulassung weiterer Verkehrsarten sowie das Parken auszuschließen. In Ausnahmefällen, z.B. wenn der Straßenzug eine wichtige Erschließungsfunktion aufweist, ist eine Freigabe für den Kfz-Verkehr möglich. [...]. Zudem sind das Parken sowie Linienverkehr in solchen Straßenzügen auszuschließen.“

Da im Sommerhalbjahr 2023 die Marke 2000/Tag schon regelmäßig überschritten wurde, wäre eine Anwendung dieser Empfehlung naheliegend. Jeder einzelne Parkstand in der Fahrradstraße ist demnach bereits eine Abweichung von dieser Empfehlung, zumindest in den hoch frequentierten Abschnitten (Rohrteichstraße und Ehlenruper Weg zwischen Teutoburger Straße und Prießallee). Das Konzept „Fahradstraße“ durch die Einrichtung zusätzlicher Parkstände noch weiter aufzuweichen, ist radverkehrsfeindlich.

Daher empfehlen wir, Punkt 5 der Beschlussvorlage nicht zuzustimmen.

Auch zu Punkt 4 empfehlen wir Nicht-Zustimmung oder alternativ, zumindest die „teilweise Reduzierung des Sicherheitstrennstreifens zum ruhenden Verkehr auf 0,5 m“ aus dem Beschluss zu streichen. Wir halten auch an den punktuellen Einengungen einen Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m Breite für erforderlich.

In den vorgelegten Plänen (Anlagen 4 bis 6) sind aus unserer Sicht noch zahlreiche Details zu klären bzw. abzuändern. **Wir empfehlen daher, einen weiteren Beschluss zu fassen:**

„Die Verwaltung wird beauftragt, vor der Entwurfs- und Ausführungsplanung zum Ausbau der Fahrradstraßen folgende Details zu prüfen und gegebenenfalls abzuändern:

- (a) Punktuelle Einengungen sind auf maximal zwei Fahrzeuglängen (2 X 5,75 m = 11,50 m) zu begrenzen. Dies gilt auch in der Rohrteichstraße vor Nr. 61/63, die Planung ist hier zu überarbeiten.
- (b) Parkstände in punktuellen Einengungen, Parkstände für Carsharingfahrzeuge und Ladezonen sind zu markieren und zusätzlich physisch abzugrenzen (etwa durch Fahrradbügel oder Grünbereiche).
- (c) Das Abstellen von motorisierten Fahrzeugen muss in einem Abstand von mindestens 10 m vor Einmündungen physisch verhindert werden.
- (d) Ladezonen in Engstellen (z.B. Rohrteichstraße Nordseite vor dem Eckhaus Alsenstraße, oder Ehlenruper Weg Nr. 60, Nr. 70, Nr. 85/87) werden nicht durch Zusatzschild für nächtliches Parken freigegeben.
- (e) Im Kreuzungsbereich Rohrteichstraße/Jüngststraße/Turnerstraße werden deutlich mehr Fahrradbügel aufgestellt (zuungunsten von Parkständen), da die dortigen Provisorien im Umfeld des Lokals „Haltestulle“ schon jetzt nicht ausreichen.
- (f) Auch die Anzahlen der Fahrradbügel an weiteren Stellen sind mit dem Bedarf abzugleichen (auch mit dem zukünftig zu erwartenden Bedarf).
- (g) Die laut Fahrradstraßenkonzept vorgesehenen Einengungen der Fahrbahn in den Eingangsbereichen sind zu begrünen.
- (h) Die Mittelinsel in der Einmündung der Rohrteichstraße in die Teutoburger Straße ist nach Möglichkeit noch etwas auf die südliche Seite hin auszudehnen, um die Fahrbahn hier weiter zu verschmälern, so dass regelwidriges Einfahren des MIV markanter unterbunden wird.
- (i) An den vorgesehenen Qualitätsstandards der Lichtsignalanlage an der Prießallee (sensorgesteuert und schnell auf Radverkehr reagierend) ist festzuhalten.“

14.11.2023