

Gemeinsame Stellungnahme der Radverkehrsverbände (ADFC, GAFF, VCD) zum Entwurf des Radverkehrskonzepts der Stadt Bielefeld

	Zusammenfassung	2
1.	Allgemeine Einschätzung	3
1.1	Zustimmung: Beschreibung der Zielgruppe	3
1.2	Zustimmung: „Zusammenhängendes, hochwertiges Netz“ als Ziel	4
1.3	Zustimmung: Keine Verdrängung des Fußverkehrs	4
1.4	Zustimmung: Festlegung zu Entscheidungsabläufen	4
2.	Routenkategorien und Standards	4
2.1	Kritik: Mindestbreiten	4
2.2	Kritik: Mangelnde Verbindlichkeit von Standards	5
2.3	Kritik: Schutzstreifen	5
2.4	Kritik: Markierungslösungen	6
2.5	Kritik: Keine klaren Standards für Haupttrouten in Grünzügen	7
2.6	Kritik: Keine klaren Standards für Fahrradstraßen	7
3.	Haupttroutennetz/Netzplan	8
3.1	Zustimmung: Haupttrouten an Hauptverkehrsstraßen	8
3.2	Bedingte Zustimmung: Haupttrouten im Einzelfall abseits von Hauptverkehrsstraßen	8
3.3	Kritik: Lücken im Netzplan	9
4.	Kreuzungen/Knoten	10
4.1	Zustimmung: Bedeutung von Kreuzungen und Knoten	10
4.2	Kritik: Freie Rechtsabbiegespuren	10
4.3	Zustimmung: Getrennte Signalisierung	10
4.4	Kritik: Radstreifen in Mittellage, Mischverkehr in komplexen Knoten	10
4.5	Kritik: Direktes Linksabbiegen als Standard	11
4.6	Kritik: Geradlinige Führung ungünstig für komplexe Knoten	11
5.	Abstellanlagen	11
5.1	Abstellanlageformen	11
5.2	Fehlende Tabelle zu Abstellanlagenformen	12
5.3	Nutzungsverhalten in Geschäfts- und zentralen Bereichen	12
6.	Maßnahmen für Radfahr-Kompetenz	12
7.	Prioritätensetzung	12
8.	Zuständigkeiten in Politik und Verwaltung	12
8.1	Forderung: Überbezirkliche Verantwortung nicht nur für städtische Haupttrouten	12
8.2	Forderung: Verantwortung über die Planung und Errichtung von Radverkehrsanlagen hinaus	13
9.	Finanzbedarf	13
10.	Schlusswort	14

Zusammenfassung

(1. Allgemeine Einschätzung) Wir begrüßen das Konzept insgesamt, halten aber in einigen Punkten Änderungen oder Ergänzungen für erforderlich.

Radfahren in Bielefeld muss sicherer und attraktiver werden, um den Radverkehrsanteil zu steigern. Dabei sind vor allem die Bedürfnisse der Menschen zu beachten, die bisher kaum oder gar nicht Fahrrad fahren. Sie sind die eigentliche Zielgruppe aller angestrebten Verbesserungen.

Grundsätzlich stimmen wir mit dem vorliegenden Konzept darin überein, dass

- in Bielefeld in kurzer Zeit ein zusammenhängendes, sicheres und attraktives Radroutennetz geschaffen werden muss,
- dass dadurch der Fußverkehr nicht bedrängt oder verdrängt werden darf,
- dass die notwendigen Entscheidungen über den Ausbau der wichtigsten Radfahrstrecken auf gesamtstädtischer Ebene (statt auf Bezirksebene) getroffen werden müssen.

(2. Routenkategorien und Standards) Die im Konzept festgelegten Routenkategorien und die damit verknüpften Standards für Ausbau und Unterhaltung der Routen sowie für die Steuerung der sonstigen Verkehre an Radrouten sind ein wichtiges und wirksames Planungsinstrument. Diesen Festlegungen stimmen wir grundsätzlich zu.

Wir fordern ein, dass die Standards verbindlich festgeschrieben werden (keine „sollte“- , „wenn möglich“- oder ähnliche Formulierungen).

Wir kritisieren einzelne vorgeschlagene Standards. Insbesondere lehnen wir „Schutzstreifen“ und generell reine Markierungslösungen an Radhaupttrouten als unzureichend ab.¹ Stattdessen müssen Radfahrerinnen und Radfahrer (mindestens) auf den Haupttrouten auf Radfahrstreifen bzw. Radwegen geführt werden, auf denen sie durch bauliche Maßnahmen wirksam geschützt sind.

Die Standards für Haupttrouten, die ausnahmsweise in Grünzügen verlaufen, und für Fahrradstraßen sind bisher nicht klar genug. Wir machen konkrete Vorschläge für solche Standards.

(3. Haupttroutennetz/Netzplan) Das vorgeschlagene Haupttroutennetz ist für die meisten Alltagsfahrten in Bielefeld insgesamt gut geeignet. Dies gilt insbesondere auch für die unverzichtbare Haupttroute entlang der Artur-Ladebeck-Straße (Teuto-Querung).

Der Verlegung von Haupttrouten in Grünzüge stimmen wir nur unter bestimmten Bedingungen zu.

Wir kritisieren die mangelhafte Anbindung von Universität und Fachhochschule (Campus Nord) und fordern, die Hauptstraße in Brackwede in die Haupttroutenkategorie 1 einzuordnen.

Wir kritisieren, dass in der Zielnetzplanung und im Haupttroutennetz Fahrradpendler*innen und Fahrrad-Lastenverkehr zu und von den meisten Gewerbegebieten unzureichend berücksichtigt sind.

(4. Kreuzungen/Knoten) Wir stimmen mit Nachdruck der Einschätzung zu, dass an Kreuzungen und Einmündungen oder sonstigen Knotenpunkten die Radroutenführung sicher, eindeutig und einfach sein muss. Im

¹ Begriffsklärung:

- Markierungslösungen sind ungeschützte Radfahrstreifen oder Schutzstreifen ohne bauliche Trennung.
- Ungeschützte Radfahrstreifen sind von der Fahrbahn mit einem durchgezogenen Breitstrich abgetrennt. Sie sind für den Radverkehr benutzungspflichtig, für den Autoverkehr besteht Parkverbot und Halteverbot. Geschützte Radfahrstreifen sind mindestens durch breitere Trennstreifen und Poller von der Fahrbahn getrennt.
- Schutzstreifen sind mit unterbrochener dünner Linie markierte Streifen, die bei Bedarf vom Autoverkehr überfahren werden können. Für Autoverkehr besteht bisher kein Halteverbot (Änderung mit StVO-Novelle beabsichtigt).

einzelnen erkennen wir jedoch Defizite in den Vorschlägen zur Umsetzung dieser Grundsätze. Deshalb kritisieren wir für Kreuzungen und Knoten:

- freie Rechtsabbiegespuren (für den Pkw/Lkw-Verkehr),
- Radstreifen in Mittellage oder Mischungen mit dem übrigen Verkehr,
- direktes Linksabbiegen der Radfahrenden,
- geradlinige Führungen über Kreuzungen.

Wir begrüßen dagegen ausdrücklich den Vorschlag, geradeausfahrende Radfahrer*innen mit Hilfe von Ampelschaltungen vor rechtsabbiegender motorisiertem Verkehr zu schützen.

(5. Abstellanlagen) Wir setzen uns mit Details des Bedarfs an Fahrradabstellanlagen auseinander.

(6. Maßnahmen für Radfahr-Kompetenz) Wir ergänzen die Maßnahmen zur Radfahrkompetenz: Es sollen Fahrradübungsplätze und -spielplätze eingerichtet werden.

(7. Prioritätensetzung) Wir betonen erneut die Notwendigkeit, das Radroutennetz nicht allein durch Markierungen und/oder Beschilderungen zu erstellen, sondern durch weitere (bauliche oder andere) Maßnahmen für die Sicherheit, Sichtbarkeit und Attraktivität der Routen zu sorgen.

(8. Zuständigkeiten in Politik und Verwaltung) Wir weisen auf weitere Punkte hin, die von Politik und Verwaltung beachtet werden müssen. Dies gilt zum einen für die Standards für Radnebenrouten, für deren Planung und Ausbau der Verwaltung und den Bezirksvertretungen verbindliche Vorgaben gemacht werden müssen. Zum anderen müssen städtische Ämter und Betriebe in den Blick nehmen, wie ihr Handeln den Radverkehr auch über Planung und Ausbau des Radnetzes hinaus beeinflusst, beispielsweise durch die Einrichtung und den Abbau von Baustellen oder durch die Erteilung von Sondergenehmigungen. Hierzu müssen im einzelnen radverkehrsförderliche Richtlinien erarbeitet werden.

Ein besonderes Anliegen ist uns die kontinuierliche Überwachung und Ahndung von Falschparkern auf Radwegen.

(9. Finanzbedarf) Wir korrigieren die Berechnung des Finanzbedarfs.

(10. Schlusswort) Wir betonen noch einmal unsere grundsätzliche Zustimmung zum vorliegenden Konzept und unsere Übereinstimmung in den Zielsetzungen.

1. Allgemeine Einschätzung

Wir begrüßen das Konzept insgesamt. Mit seiner Umsetzung wird Bielefeld einen großen Schritt hin zu einer noch freundlicheren Stadt tun.

Wir sind überzeugt, dass das Konzept ein hervorragendes Planungsinstrument sein wird, wenn es den Akteur*innen in einer leicht nachvollziehbaren und leicht nutzbaren Form als Handbuch zur Verfügung gestellt wird.

1.1 Zustimmung: Beschreibung der Zielgruppe

Wir begrüßen, dass das Konzept ausdrücklich feststellt, dass Radverkehrsförderung die Gruppe derjenigen im Blick haben muss, die bisher wenig oder gar nicht Rad fahren, weil sie sich durch die bestehenden Radverkehrsanlagen nicht ausreichend vor Pkw, Lkw und Bussen geschützt fühlen bzw. nicht geschützt sind. Wir teilen die Einschätzung, dass in dieser Gruppe hohe Zuwachsraten bei der Radnutzung möglich sind, die den Radverkehrsanteil in Bielefeld insgesamt deutlich erhöhen können.

Bielefeld hat mit dem jetzigen Radverkehrsanteil von 18 % das Potential in der Gruppe der unerschrockenen Radfahrer*innen bereits ausgeschöpft. Maßnahmen, die allein darauf abzielen, dass Menschen, die bereits heute viel Rad fahren, noch mehr und längere Strecken mit dem Rad zurücklegen, werden den Radverkehrsanteil nicht mehr wesentlich steigern können. Eine signifikante Steigerung des Radverkehrsanteils ist in Bielefeld nur dann möglich,

- wenn neue Radnutzer*innen gewonnen werden,
- wenn Selten-Radfahrer*innen zu Regelmäßig-Radfahrer*innen werden,
- wenn Kinder täglich mit dem Rad zur Schule fahren
- und Menschen bis ins hohe Alter das Fahrrad für ihre täglichen Wege nutzen können.

1.2 Zustimmung: „Zusammenhängendes, hochwertiges Netz“ als Ziel

Wir begrüßen das Ziel, ein zusammenhängendes Netz sicherer und einladend gestalteter Radrouten für den Alltagsverkehr zu schaffen. Ein solches Netz in kurzer Zeit herzustellen, ist unabdingbare Voraussetzung für eine Steigerung des Radverkehrsanteils auf 25 % bis zum Jahr 2025.

1.3 Zustimmung: Keine Verdrängung des Fußverkehrs

Wir unterstützen dieses Ziel, das im Bericht auf S. 30 (Abschnitt 4.2.1 „Methoden der Zielnetzplanung“) genannt ist.

1.4 Zustimmung: Festlegung zu Entscheidungsabläufen

Das Konzept legt fest, dass Entscheidungen über den jeweiligen Ausbaustandard von Hauptrouten im Stadtentwicklungsausschuss getroffen werden (Bericht S. 105, Abschnitt 8.1 „Gesamtmaßnahmenliste und Kostenaufstellung für alle Säulen“). Wir sehen in dieser Festlegung eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass Wege im Verlauf einer Route schnell und einheitlich gebaut werden und in kurzer Zeit ein zusammenhängendes Netz geschaffen wird.

2. Routenkategorien und Standards

Wir begrüßen die Festlegung von Routenkategorien und die Verknüpfung dieser Kategorien mit Standards für die Art und die Breite der Wege. Dies ist ein wichtiges Planungsinstrument. Wir begrüßen ebenso die Verknüpfung von Straßentypen mit geeigneten Sicherungsmöglichkeiten und klaren Vorgaben für den Bau von Radverkehrsanlagen.

Auch wir halten Fahrradstraßen grundsätzlich für ein geeignetes Mittel, schnell ein zusammenhängendes Netz zu schaffen. Wir kritisieren jedoch die mangelnde Verbindlichkeit von Standards insgesamt und das Fehlen eindeutiger Standards für Fahrradstraßen und Hauptrouten in Grünzügen.

Wir kritisieren generell den Einsatz von Schutzstreifen und die Bevorzugung von Markierungslösungen.

Unsere Kritik an Routenkategorien und Standards im einzelnen:

2.1 Kritik: Mindestbreiten

Im Abschnitt 3.1.2 „Dimensionierung der Radverkehrsanlagen“ auf S. 15 des Berichts sind Anforderungen an die Breiten von Radverkehrsanlagen dargelegt. Wir sind mit den angegebenen „anzustrebenden Breiten“ einverstanden.

Die als „nicht zu unterschreitende Breiten“ angegebenen Maße erscheinen uns jedoch zu niedrig, um sie als Mindestmaß für Haupttrouten zu verwenden. Haupttrouten bündeln den Radverkehr und müssen das Überholen von Radfahrer*innen untereinander ermöglichen und ausreichend breit für Fahrrad-Lastenverkehr sein. Deshalb darf bei Haupttrouten innerorts die Breite von 2,00 Metern (Radwege) bzw. 2,25 Metern (Radfahrstreifen) nicht unterschritten werden.

2.2 Kritik: Mangelnde Verbindlichkeit von Standards

(z.B. Bericht Abschnitt 3.1.1 „Auswahl der Führungsformen“, S. 12–14)

Die im Bericht und den Anlagen formulierten Qualitätsansprüche und Standards sind an vielen Stellen zu unverbindlich bzw. unter Vorbehalten („sollten“, „müssten“, „wenn die Umstände/Platzverhältnisse es zulassen“, „normalerweise“, „nicht empfohlen [...], aber [...] zulässig“). Bei regelwerkskonformen, aber nicht empfehlenswerten Maßnahmen muss im Bielefelder Radverkehrskonzept sichergestellt werden, dass sie in Bielefeld nicht angewendet werden.

Die formulierten Qualitätsansprüche müssen mit hoher Verbindlichkeit festgeschrieben werden, um die politisch beschlossenen Ziele in der Radverkehrsförderung zu erreichen.

(Infrastruktur/Auswahl der Führungsformen, Bericht Abschnitt 2.1 „Infrastruktur“, S. 7 / Abschnitt 3.1.1, S. 12ff)

Der Bericht betont, dass eine möglichst geringe Störung der Radfahrenden durch fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr ein wichtiger Aspekt ist. Dem stimmen wir zu, und wir halten es deshalb für nötig, dass zusätzlich ein Zusammenhang zwischen Führungsform und Kfz-Verkehrsdichte sowie Schwerverkehrsanteil formuliert wird. Dies fehlt bisher.

Wir erwarten außerdem, dass in Bielefeld nicht nur ein mittlerer bis guter Ausbaustandard angestrebt wird, soweit es die Platzverhältnisse zulassen, sondern dass im Konzept festgelegt wird,

- dass ggf. die benötigten Flächen durch Umwidmung von (bzw. Verzicht auf) Kfz-Flächen erschlossen werden müssen (Parkstreifen, Fahrstreifen), und
- dass Fahrradstraßen unter Aussperren bisherigen ruhenden und fließenden Kraftverkehrs radfahrtauglich gemacht werden müssen, und
- dass für eine Gleichberechtigung des Radverkehrs auch ÖPNV-Vorrangschaltungen in der Signalisierung angepasst bzw. beseitigt werden müssen.

Wichtig ist, dass unzureichende Platzverhältnisse, die eine notdürftige Radverkehrsführung als „Ausnahme“ rechtfertigen, nicht erst durch planerische Veränderungen (z.B. durch Einfügen von Parkstreifen) herbeigeführt werden dürfen. Das Kriterium „unzureichende Platzverhältnisse“ darf nur aus dem gesamten überplanbaren Straßenraum abgeleitet werden und darf nur im Zusammenhang mit Einsatzgrenzen formuliert werden.

2.3 Kritik: Schutzstreifen

Wir lehnen Schutzstreifen als mögliche Führungsform auf Haupttrouten nachdrücklich ab. Schutzstreifen wurden in der Bürgerbeteiligung negativ bewertet. Auch unabhängig von ihrer „gefühlten“ Wirkung erbringen Schutzstreifen keinen Sicherheitsgewinn.

Laut einer 2019 veröffentlichten Studie der Unfallforschung der Versicherer werden Radfahrer*innen auf Schutzstreifen mit den im Konzept empfohlenen geringen Breiten (1,40–1,60 m) häufig zu eng überholt, und sie werden durch sich öffnende Autotüren gefährdet. Dies führt zu einem schlechten Sicherheitsgefühl und in der Folge zu einer Verdrängung von Radverkehr auf Gehwege.

Nach einem Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen ist auf Schutzstreifen der Anteil von Unfällen mit parkenden Autos besonders hoch, und Radfahrende werden deutlich mehr durch andere Verkehrsteilnehmer behindert als auf Radfahrstreifen.²

2.4 Kritik: Markierungslösungen

2.4.1 Bevorzugung von Markierungslösungen gegenüber baulichen Lösungen

(Bericht Abschnitt 3.1.1. „Auswahl der Führungsformen“, S. 12–14)

Wie u.a. die städtische Umfrage „Bielefeld fährt Rad – aber wie!?“ belegt, beurteilen selbst Menschen, die das Rad häufig nutzen (87% der Befragten), auf markierten Radverkehrsanlagen die Sicherheit überwiegend „mittel“ bis „schlecht“. Um neue Nutzer*innen zu motivieren, hier mit dem Rad zu fahren, ist immer ein Schutz des Radfahrstreifens notwendig.

Dennoch schlägt der Bericht für das Bielefelder Haupttroutennetz überwiegend markierte ungeschützte Radverkehrsanlagen vor. Wir erkennen nicht, wie auf diese Weise der Radverkehrsanteil im politisch gewünschten Maße gesteigert werden kann.

Insbesondere sehen wir die im Bericht vorgeschlagenen Markierungslösungen bei „beengten Verhältnissen“ kritisch, weil dieses Kriterium unklar formuliert und damit auslegungsfähig ist. Es fehlen Hinweise auf Einsatzgrenzen. Wir halten ungeschützte Radfahrstreifen und insbesondere Schutzstreifen für ungeeignet als Lösungen an Straßen, die zu schnellem Fahren mit Pkw und Lkw einladen (unabhängig von der angeordneten Höchstgeschwindigkeit).

Einer der Nachteile von Markierungen ist, dass es der Stadt Bielefeld trotz vielfacher Anläufe seit den 1990er Jahren nicht gelingt, einen guten Zustand der Markierungen (z.B. von Radfahrstreifen) zu gewährleisten. Markierungen verschwinden nach Straßenaufbrüchen, durch Abrieb (Überfahren durch Kfz), durch Verwitterung. Ihre Sichtbarkeit leidet durch Verschmutzung (feine Schmutzpartikel setzen sich in die Oberfläche). Das Konzept enthält keinen Vorschlag dazu, wie dieser Mangel behoben werden kann.

Außerdem sind Markierungen oftmals schlecht erkennbar

- unter ungünstigen Lichtverhältnissen (morgens, abends, nachts, in der sog. dunklen Jahreszeit auch tagsüber),
- bei Nässe (gesamte Fahrbahn reflektiert Himmels- bzw. Scheinwerferlicht),
- bei Gegenlicht (zu geringer Kontrast zwischen Markierung und hellgrauem Asphalt),
- bei geringer Sichthöhe (etwa aus Pkw, insbesondere niedrigen Pkw).

2.4.2 Markierungslösungen bei Tempo 70

Bei der Bewertung der Straßenquerschnitte erlaubt das Konzept bei Straßen mit Tempo 70 auch reine Markierungslösungen und schlägt solche Lösungen auch als Maßnahmen vor. Beispiel: Jöllenbecker Straße zwischen Feuerwache und Jöllenbeck, Umwidmung des vorhandenen Mehrzweckstreifens in einen Radfahrstreifen. Dieser Lösungsvorschlag ist völlig untauglich und nicht geeignet, neue Nutzerinnen*gruppen zum Radfahren zu motivieren.

² Quellen: – Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V., Sicherheit und Nutzbarkeit markierter Radverkehrsführungen, April 2019. <https://udv.de/de/strasse/stadtstrasse/radverkehr/radfahrestreifen-und-schutzstreifen> – BASt V184, Unfallrisiko und Regelakzeptanz von Fahrradfahrern, Juni 2009. <https://bast.opus.hbz-nrw.de/frontdoor/index/index/year/2011/docId/191>

Um den Anteil der Rad-Nutzer*innen an Tempo-70-Straßen zu erhöhen, ist immer ein baulich angelegter Radweg oder mindestens ein geschützter Radfahrstreifen mit breitem Sicherheitstrennstreifen notwendig.

Gleiches gilt auch für Straßen mit Tempo 50 bei hohem Pkw- und/oder Lkw-Verkehrsaufkommen.

2.4.3 Markierungslösungen außerorts

(Anlage 20 „Bewertung Straßenquerschnitte“; Bericht Abschnitt 3.1.1 „Auswahl der Führungsformen“, S. 14)

Wir kritisieren, dass für außerörtliche Straßen „Markierungslösungen analog zu innerorts“ vorgeschlagen werden. Diese Markierungslösungen würden zu einem schlechten Sicherheitsniveau führen. Ihnen fehlt der Sicherheitsstreifen zum Kraftverkehr, der bei baulichen Radwegen vorgeschrieben und außerorts aufgrund von erhöhten Geschwindigkeiten besonders wichtig ist. Im Bericht fehlen Vorschläge für Einsatzgrenzen für Markierungslösungen außerorts. Außerdem fehlen Vorschläge für Restriktionen des Kraftverkehrs als Voraussetzung, Markierungslösungen empfehlen zu können.

Es bleibt unklar, ob und unter welchen Bedingungen Markierungslösungen außerorts eingesetzt werden sollen. Die Bestandsaufnahme der Straßenquerschnitte zeigt zwar einen markierten gemeinsamen Geh-/Radweg, der mit Doppelstrich und Poller von einer Straße getrennt ist (Foto zu Kategorie 3 „Straßen außerorts“, Bericht Abschnitt 4.5.1.2 „Bewertung der Straßenquerschnitte“, S. 56). Eine solche Lösung wird aber nirgends im Entwurf des Konzeptes erwähnt und somit auch nicht mit begleitenden Empfehlungen hinterlegt.

Der nicht weiter präzierte Vorschlag, Mehrzweckstreifen (auf denen Radfahrer*innen ohnehin fahren dürften) schlicht in Radfahrstreifen umzuwidmen, führt nicht zu einer faktischen Verbesserung von Radfahrmöglichkeiten und Akzeptanz. Zudem wird das dabei auftretende Problem ignoriert, dass langsamer Kfz-Verkehr (Kleinkrafträder u.a.), der auf dem Mehrzweckstreifen fährt, auch den Radfahrstreifen nutzen und den Radverkehr auf einen ggf. noch vorhandenen Gehweg verdrängen würde. Auch beachtet der Vorschlag, Mehrzweckstreifen schlicht in Radfahrstreifen umzuwidmen, nicht die geübte Praxis von Anwohner*innen und Entsorgungsdiensten, Abfallbehälter außerörtlich gelegener Haushalte auf Mehrzweckstreifen abzustellen.

2.5 Kritik: Keine klaren Standards für Haupttrouten in Grünzügen

Haupttrouten in Grünzügen werden nur dann zu einer Steigerung des Radverkehrsanteils führen, wenn sie Haupttroutenstandards genügen.

Insbesondere müssen Haupttrouten in Grünzügen

- wetterunabhängig gut befahrbar sein,
- beleuchtet sein
- und so gestaltet sein, dass Konflikte mit dem Fußverkehr vermieden werden.

Hierzu fehlen jedoch im Konzept eindeutige Empfehlungen. Auch die vorgeschlagenen Maßnahmen zu Grünzugwegen enthalten keine eindeutigen Planungsempfehlungen, sondern lassen auch minderwertige Lösungen zu. Wir sagen: Wenn es nicht möglich ist, einen als Haupttroute geplanten Grünzugweg auch tatsächlich so auszubauen, dass er Haupttroutenstandards genügt, kann dieser Weg keine Haupttroutenfunktion übernehmen. Stattdessen muss in diesem Fall eine andere Route als Haupttroute ausgebaut werden.

2.6 Kritik: Keine klaren Standards für Fahrradstraßen

(Bericht Abschnitt 3.3 „Weitere Qualitätskriterien“, S. 18)

Fahrradstraßen werden in dem Konzept an vielen Stellen als sofortige und kurzfristige Maßnahme vorgeschlagen. Wir halten Fahrradstraßen grundsätzlich für ein geeignetes Mittel, schnell ein zusammenhängendes Netz zu schaffen.

In dem Konzept fehlen jedoch Qualitätskriterien für Fahrradstraßen. Der Verweis auf einen späteren Workshop zu Fahrradstraßen reicht nicht aus. Gestaltungsstandards für Fahrradstraßen sollten nicht erst in einem Workshop erarbeitet werden, sondern grundsätzlich ein Teil des vom Rat oder StEA zu beschließenden Radverkehrskonzeptes sein. Insbesondere Maßnahmen, die die Fahrradstraßen von Kfz-Parkverkehr, Kfz-Durchgangsverkehr und ggf. Kfz-Zweirichtungsverkehr effektiv freihalten, sollten im Konzept beschrieben und idealerweise im Maßnahmenkatalog konkret benannt werden.

Unsere Vorschläge für einen solchen Maßnahmenkatalog sind:

- Fahrradstraßen werden nur nach Einzelfallprüfung in begründeten Ausnahmefällen für den Kfz-Verkehr freigegeben. Das kann Anliegerverkehr oder ÖPNV sein.
- Fahrradstraßen bzw. umliegende Straßen werden so gestaltet, dass Kfz-Durchgangsverkehr nicht durch Fahrradstraßen fahren kann. Dies kann durch Einbahnstraßenregelungen oder (versenkbare) Poller geschehen.
- Fahrradstraßen werden einheitlich gestaltet und so, dass der Radweg-Charakter betont wird, z.B. mit komplett roter Einfärbung und klarer Führung über Kreuzungen hinweg.
- Fahrradstraßen in Tempo-30-Zonen sind gegenüber Nebenstraßen vorfahrtberechtigt.
- Für Fahrradstraßen gelten die selben Anforderungen wie an die übrigen Haupttrouten-Abschnitte hinsichtlich Oberfläche, Befahrbarkeit, Winterdienst.
- Kfz-Parksuchverkehr wird durch klare Ausweisung und geringe Zahl von Parkplätzen vermieden.
- Wenn in Fahrradstraßen geparkt wird, dann nur in Längsrichtung und mit breitem Sicherheitstrennstreifen.

3. Haupttroutennetz/Netzplan

Wir halten das vorgeschlagene Haupttroutennetz im Wesentlichen für gut geeignet, den Bedürfnissen des Alltagsradverkehrs gerecht zu werden.

3.1 Zustimmung: Haupttrouten an Hauptverkehrsstraßen

Grundsätzlich befürworten wir die Entscheidung, Rad-Haupttrouten entlang der topografisch günstigen Hauptverkehrsstraßen zu legen.

Gutes Beispiel 1: Speziell die Haupttroute an der Artur-Ladebeck-Straße halten wir für unverzichtbar, um eine sichere Verbindung zwischen dem Süden und dem Norden Bielefelds mit der einzig möglichen topografisch günstigen Wegführung zu schaffen .

Gutes Beispiel 2: Die zweite vorgesehene Teuto-Querung, die Lämershagener Straße, wird, wenn sie im Haupttrouten-Standard ausgebaut sein wird, eine wesentliche Verbesserung für die Verbindung Sennestadt – Bielefelder Osten bringen.

3.2 Bedingte Zustimmung: Haupttrouten im Einzelfall abseits von Hauptverkehrsstraßen

Im Einzelfall kann – wie vorgeschlagen – eine Haupttrouten-Führung abseits von Hauptstraßen sinnvoll sein, wenn dadurch Ziele besser angebunden werden oder eine topografisch günstige Routenführung erreicht wird. Gute Beispiele sind das Bullerbachtal in Sennestadt und der Grünzugweg zwischen Schloßhofstraße und Wertherstraße.

Wenn es jedoch nicht möglich ist, einen als Haupttroute geplanten Grünzugweg auch tatsächlich so auszubauen, dass er Haupttroutenstandards genügt, kann dieser Weg keine Haupttroutenfunktion übernehmen. Stattdessen muss in diesem Fall eine andere Strecke als Haupttroute ausgebaut werden.

Eine Hauptroutenführung durch Grünzüge lehnen wir zudem ab,

- wenn diese Führung gegenüber der Führung auf Hauptverkehrsstraßen Umwege mit sich bringt
- oder wenn wichtige Ziele entlang Hauptstraßen dadurch nur schwer erreichbar sind
- oder wenn Hauptrouten dadurch den Charakter von Schleichwegen bekommen.

Haupttrouten müssen ohne viel Nachdenken auffindbar sein und müssen auf einem vorhersehbaren Weg ans Ziel führen. Nur so können sie Menschen zu einem Umstieg aufs Rad bewegen. Gut sichtbare Radwege sind eine hervorragende Werbung für das Radfahren.

3.3 Kritik: Lücken im Netzplan

Der Netzplan ist ein guter Anfang, indem er wichtige Bedarfe feststellt und plausible Routen festlegt. Er sollte offen für Erweiterungen und Verbesserungen bleiben.

Mehrere wichtige Ziele werden durch das vorgeschlagene Netz bisher nicht oder nur unzureichend angebunden.

Wir weisen besonders auf zwei zu tief kategorisierte Orte und einen unzureichend berücksichtigten Nutzungszweck hin:

3.3.1 Mangelhafte Anbindung von Universität und Campus Nord

Das Konzept schlägt eine stark umwegige Route zwischen Innenstadt und Universität vor. Zudem ist der Haupteingang der Universität gar nicht und der Campus Nord nur über eine Freizeitroute angebunden.

Die Route zwischen Innenstadt und Universität muss deutlich geradliniger geführt werden. Der Haupteingang der Universität und der Campus Nord müssen über eine Hauptroute der Kategorie 1 angebunden werden.

3.3.2 Hauptstraße (Brackwede): Mindestmaße der Kategorie 2 unzureichend

Die Hauptstraße in Brackwede (Versorgungszentrum Typ B) ist im Konzept nur mit einer Route der Kategorie 2 angebunden. Die Route der Kategorie 1 durch Brackwede Richtung Senne führt im Konzept stattdessen über den Stadtring.

Für den anstehenden Umbau der Hauptstraße schlägt das Konzept Schutzstreifen vor. Das Mindestmaß für Schutzstreifen für Hauptrouten der Kategorie 2 beträgt im Konzept lediglich 1,40 Meter. Die aktuelle Planung der Stadt sieht 1,50 bis 1,60 Meter breite Schutzstreifen vor. Für die Hauptstraße mit ihrer Vielzahl an Zielen und ihrer zentralen Funktion für den Stadtteil Brackwede sind weder die Führungsform Schutzstreifen noch eine Breite von 1,60 Meter angemessen. Eine Einordnung in die Kategorie 1 ist hier erforderlich.

3.3.3 Pendlerströme und Gewerbeverkehr nicht ausreichend berücksichtigt

Pendlerströme und Gewerbeverkehr sind bisher nicht ausreichend berücksichtigt. Die Stadt Bielefeld hofft, durch eine Verlagerung des Lieferverkehrs auf E-Cargo-Bikes in Kombination mit Hubs den Lieferverkehr per Lkw begrenzen zu können. Darauf geht das Konzept nicht ein. Der mögliche Standort eines solchen Hubs auf dem ehemaligen Containerbahnhof an der Eckendorfer Straße ist nicht angebunden.

Die Verlagerung der Gewerbegebiete an die Stadtränder von Bielefeld oder ins unmittelbare Umland stellt für den Radverkehr eine besondere Herausforderung dar. Die Arbeitsplätze sind häufig nur unzureichend mit dem ÖPNV zu erreichen, die Entfernung Wohnort–Arbeitsplatz beträgt meist über 5 km und die Ziele sind für den Fahrradverkehr weitgehend schlecht erschlossen. Hinzu kommt eine besondere Gefährdungssituation durch den gewerblichen Transportverkehr. Der Anteil des Radverkehrs an den Berufspendlern ist in diesen Gebieten äußerst gering.

Das Konzept beachtet diesen Aspekt nur am Rande. So fällt schon in der Übersicht von Quell- und Zielpunkten (Anlage 01) auf, dass eine Reihe von Gewerbegebieten als Ziel gar nicht aufgeführt sind. Als Folge dieser Lücken in der Zielnetzplanung sind die Gewerbegebiete in Bielefeld und Umland höchstens zufällig, in vielen Fällen aber schlecht bis gar nicht an das Haupttroutennetz angebunden.

Das Radverkehrskonzept übersieht hier ein erhebliches Zuwachspotential für den Radverkehr. Für die angestrebte Verkehrsverlagerung könnte in diesem Bereich ein sehr wesentlicher Beitrag geleistet werden.

4. Kreuzungen/Knoten

4.1 Zustimmung: Bedeutung von Kreuzungen und Knoten

Wir teilen die in dem Konzept formulierte Einschätzung: „Wichtige Aspekte (...) sind (...) die sichere, eindeutige und einfache Führung (...) in Einmündungen und Kreuzungen.“ (Bericht Abschnitt 2.1 „Infrastruktur“, S. 7)

Die in dem Konzept enthaltenen Empfehlungen zur Gestaltung von Knotenpunkten bauen jedoch nicht auf dieser Einschätzung auf. Die Empfehlungen berücksichtigen vorrangig den Wunsch unerschrockener Radfahrer*innen nach hohen Reisegeschwindigkeiten und missachten das Bedürfnis potentieller neuer Radnutzer*innen nach sicherer, einfacher und eindeutiger Führung. Daher halten wir die Empfehlungen nicht für geeignet, den Radverkehrsanteil in Bielefeld zu erhöhen.

Unsere Kritik an den Empfehlungen zur Knotenpunktgestaltung im einzelnen:

4.2 Kritik: Freie Rechtsabbiegespuren

Das Konzept empfiehlt: „Freie Rechtsabbiegespuren des Kfz-Verkehrs besitzen ein Sicherheitsdefizit und sollten nicht eingesetzt werden.“ Die Verwendung des Wortes „sollten“ ist zu schwach. Das Konzept muss klarstellen, dass freie Rechtsabbiegespuren nicht mehr eingesetzt werden.

Freie Rechtsabbiegespuren sind Gefahrenstellen. Wir halten den völligen Verzicht bei Neu- und Umbauten und den kurzfristigen Rückbau aller existierenden freien Rechtsabbiegespuren für notwendig.

4.3 Zustimmung: Getrennte Signalisierung

Das Konzept empfiehlt: „Alternativ [zu freien Rechtsabbiegespuren] kann die Verflechtung vor dem Knoten erfolgen oder die Ströme mittels Signalisierung verträglich geführt werden.“ (Bericht Abschnitt 3.2 „Knotenpunktgestaltung“, S. 16) Eine getrennte Signalisierung von rechtsabbiegendem motorisiertem Verkehr und geradeausfahrendem Radverkehr halten wir für dringend notwendig, um zu vermeiden, dass rechtsabbiegende Pkw- oder Lkw-Fahrer*innen geradeausfahrende Radfahrer*innen überfahren.

4.4 Kritik: Radstreifen in Mittellage, Mischverkehr in komplexen Knoten

Die genannte Alternative „Verflechtung vor dem Knoten“ lehnen wir entschieden ab. Das Enden von Radverkehrsanlagen vor Knoten und die „Führung“ über den Knoten im Mischverkehr sind ebenso wie Radstreifen in Mittellage („Angstweichen“) keine geeigneten Radverkehrsführungen. Solche Maßnahmen führen zu einem deutlich höheren Aufkommen von Unfällen mit schweren Verletzungen. Viele Radfahrende werden sich subjektiv unsicher fühlen und deshalb entweder auf Gehwege ausweichen oder diese Knoten oder das Radfahren insgesamt vermeiden.³

³ Eine aktuelle Untersuchung zeigt auf, dass Radstreifen in Mittellage zu mehr schwereren Unfällen führen. Siehe Positionspapier des ADFC zu Radfahrstreifen in Mittellage: <https://www.adfc.de/artikel/adfc-position-radfahrstreifen>

4.5 Kritik: Direktes Linksabbiegen als Standard

(Bericht Abschnitt 2.1 „Infrastruktur“, S. 8, und Abschnitt 3.2 „Knotenpunktgestaltung“, S. 16)

Das Konzept ist hier widersprüchlich. Zunächst fordert es richtigerweise: „Wichtige Aspekte (...) sind (...) die sichere, eindeutige und einfache Führung (...) in Einmündungen und Kreuzungen.“ Im Widerspruch dazu schlägt es dann vor: „Das direkte Linksabbiegen soll als Standard definiert werden, optional soll zusätzlich die Möglichkeit des indirekten Linksabbiegens angeboten werden.“

Zum einen befürworten wir eine **eindeutige** Führung des Radverkehrs am Knoten, damit Radfahrer*innen einfach ihren Weg finden und damit für Autofahrer*innen vorhersehbar ist, wo Radfahrer*innen fahren werden. Das im Konzept optional empfohlene parallele Angebot von direktem und indirektem Linksabbiegen ist keine eindeutige und einfache Führung.

Zum anderen befürworten wir **indirektes** Linksabbiegen mit zeitattraktiver Signalisierung als Standardlösung für Knoten. Direktes Linksabbiegen (im Mischverkehr oder auf Radstreifen in Mittellage) an Knoten, zu denen Radverkehrsanlagen führen, kommt sicherlich dem Wunsch von Radfahrer*innen nach kurzen Reisezeiten entgegen; es ist aber ein Angebot, das nur von unerschrockenen Radfahrer*innen angenommen wird.

4.6 Kritik: Geradlinige Führung ungünstig für komplexe Knoten

(Bericht Abschnitt 3.2 „Knotenpunktgestaltung“, S. 16)

Das Konzept empfiehlt eine geradlinige Führung auf Radfahrstreifen und Schutzstreifen über Kreuzungen hinweg. Wir befürworten als Standardlösung für komplexe Knoten eine geschützte und damit sichere Führung des Radverkehrs mit verschwenkten, niveaugleichen Radwegen, wie sie im Konzept als Versuch vorgeschlagen ist. (Bericht Abschnitt 4.5.2 „Allgemeine Empfehlungen für Einzelmaßnahmen“, S. 59)

Zur Erläuterung: Eine geradlinige Führung bedeutet, dass Radfahrer*innen im Kreuzungsbereich auf Kfz- und Lkw-Spuren, direkt neben Kfz- und Lkw-Spuren oder zwischen Kfz- und Lkw-Spuren fahren. Diese Führungen halten wir nur bei sehr viel Radverkehr und gleichzeitig wenig Kfz-Verkehr, sehr wenig Lkw-Verkehr und niedrigem Geschwindigkeitslimit für sicher und einladend.

5. Abstellanlagen

Dieser Punkt enthält viele grundsätzlich richtige Aussagen, bleibt aber zu allgemein und unverbindlich.

Hinsichtlich einer Fahrradabstellanlage oder Fahrradstation unter dem Jahnplatz ist der Bericht überholt.

5.1 Abstellanlageformen

Das positive Urteil über die Fahrradabstellanlage an der FH (Campus) ist nicht nachvollziehbar. Zwar hat die Anlage eine grundsätzlich hohe Kapazität, jedoch fehlt es ihr im Urteil vieler Nutzer/innen, die hier tagsüber nicht selten für längere Zeiträume parken, an einem Wetterschutz. Zudem hat die derzeit verwendete kantige Ausführung des Anlehnbügels funktionelle Nachteile (Lackschäden an den angelehnten Fahrrädern). Siehe hierzu auch S. 77 oben, wonach derartige Bügel in „sensiblen Bereichen bezüglich Stadtgestaltung und Denkmalschutz“ verwendet werden (sollen), ohne dass dies plausibel hergeleitet wird.

5.2 Fehlende Tabelle zu Abstellanlagenformen

(Bericht S. 82)

Die hier referenzierte Anlage 16 lag dem übersandten Bericht nicht bei.

5.3 Nutzungsverhalten in Geschäfts- und zentralen Bereichen

Die Angaben zu Typ 3B und Typ 4, wonach Geschäftsstandorte und zentrale Standorte im Radverkehr fast nur von Kurzzeitparkern genutzt werden, treffen zumindest auf die Bielefelder Innenstadt nicht zu.

1. Auch Langzeitparker/innen (Anwohner/innen und Beschäftigte) nutzen mangels Alternative diese Anlagen, die derzeit nur als Typ 4 ohne Wetterschutz verfügbar sind.

2. Wetterschutz ist generell auch in Geschäftsbereichen vorzusehen:

a) für die unter 1. genannte Zielgruppe

b) für Kurzzeitparker/innen, die z.B. als Kunden/Kundinnen nacheinander eine Mehrzahl von Geschäften aufsuchen; diese Gruppe könnte eine einzelne wettergeschützte Abstellanlage gegenüber mehreren nicht wettergeschützten Abstellplätzen favorisieren.

6. Maßnahmen für Radfahr-Kompetenz

(Anlage 11 „Maßnahmenliste Service, Information und Kommunikation“)

Unter den vorgeschlagenen Maßnahmen fehlen: Fahrrad-Übungsplätze und Fahrrad-Spielplätze.

7. Prioritätensetzung

Wir begrüßen grundsätzlich den Plan, bis 2025 viele kostengünstige Maßnahmen umzusetzen, die sowohl einen zügigen Netzschluss ermöglichen als auch im Straßenbild gut sichtbar sein werden und dadurch eine positive Werbung fürs Radfahren entfalten können.

Der Erfolg dieses Plans hängt jedoch stark von der Art der Ausführung ab: Bloßes Markieren und Beschildern (z.B. als Fahrradstraße oder Radfahrstreifen) reichen nicht aus. Die notwendigen ergänzenden Elemente (z.B. Schutz des Radfahrstreifens durch Poller, Unterbinden des Kfz-Durchgangsverkehrs durch Poller und Reduktion von Parkplätzen in Fahrradstraßen) müssen verbindlich (und nicht nur als mögliche Alternative) im Konzept enthalten sein.

8. Zuständigkeiten in Politik und Verwaltung

8.1 Forderung: Überbezirkliche Verantwortung nicht nur für städtische Haupttrouten

(Bericht Abschnitt 8.1 „Gesamtmaßnahmenliste und Kostenaufstellung für alle Säulen“, S. 105f.)

Im Berichtsteil des Konzepts wird die überbezirkliche Zuständigkeit politischer Gremien (StEA) für Planung und Umbau im Verlauf der städtischen Rad-Haupttrouten betont.

Unerwähnt bleibt, dass dies ebenso für die Haupttrouten des Radverkehrsnetzes NRW und überbezirkliche touristische Radrouten gelten muss.

Zudem hängen die Funktionsfähigkeit und die Nutzerakzeptanz der überbezirklichen Routen nicht unwesentlich von der Qualität des Nebenroutennetzes ab, mit dem Quellen und Ziele der Radfahrerinnen und Radfahrer

erschlossen werden. Auch hier bedarf es verbindlicher Vorgaben für die Verwaltung und die politischen Gremien (Bezirksvertretungen). Diese Vorgaben dürfen im Punkt Sicherheit den Kriterien für Haupttrouten nicht nachstehen. Denn gerade dort, wo nur wenig Rad gefahren wird, benötigen Radfahrende besonderen Schutz. Lediglich bei Vorfahrt und Dimensionierung dürfen Abstriche gegenüber den Haupttrouten gemacht werden.

8.2 Forderung: Verantwortung über die Planung und Errichtung von Radverkehrsanlagen hinaus

(Bericht Abschnitt 8.2 „Haushaltsansätze und Jahresprogramme“, S. 106)

Die Aufgabenbeschreibung im Konzept betrifft im Wesentlichen Planungsaufgaben. Hauptverantwortlich bei der Umsetzung des Konzeptes ist das Amt für Verkehr.

Die städtische Verwaltung und städtische oder andere Betriebe (Bauamt, Ordnungsamt, Umweltamt, Umweltbetrieb u.a.) beeinflussen jedoch darüber hinaus auch mit ihrem Handeln (oder durch ihr Unterlassen) die Nutzbarkeit und den Zustand von Radverkehrsanlagen.

Zu den angesprochenen Aktivitäten gehören insbesondere Baustellen: Straßenbau, Kanalbau, Maßnahmen an Versorgungsleitungen, Hochbau; außerdem sind hier unter anderem Sondernutzungsgenehmigungen, Überwachung des ruhenden Kraftverkehrs, Veranstaltungen zu erwähnen.

Es bedarf verbindlicher und durchsetzbarer Vorgaben sowie wirkungsvoller Kontrollmechanismen für ein zuständigkeitsübergreifendes, abgestimmtes und qualitätsorientiertes Handeln nicht nur der Mitarbeiter*innen des Amtes für Verkehr sondern aller aufgeführten Akteurinnen und Akteure.

Beispielhaft seien genannt:

- radfahrfreundliche Umleitungen und gesicherte Vorbeileitungen an Baustellen,
- zeitnahe Wiederherrichtung der Wegeoberflächen in guter Qualität und mit glatten Übergängen zu den nicht bearbeiteten Oberflächen,
- zeitnahe Wiederherrichtung von Markierungen nach Straßenaufbrüchen,
- frühzeitige Abstimmung von Bau und Planung, um anlässlich von Bau-/Sanierungsvorhaben auch planerische Veränderungen einbringen zu können,
- konsequente Überwachung und Ahndung des Kfz-Parkens auf Radverkehrsanlagen. Im Konzept wird im Anhang 12 „Gesamtstrategie Maßnahmenblätter“ eine Ordnungsamt-Fahrradstaffel genannt. Die Umsetzung dieser Maßnahme ist wichtig.
- Es dürfen keine Sondernutzungsgenehmigungen erteilt werden (Außengastronomie, Warengondeln, Plakataufsteller u.a.), die den Fußverkehr von dadurch beeinträchtigten Gehwegen auf Radverkehrsanlagen verdrängen.

9. Finanzbedarf

Der im Konzept genannte Finanzbedarf zur Förderung des Fahrradverkehrs muss an die aktuelle Einwohnerzahl angepasst werden. Auf S. 108 ist ein Bedarf von jährlich 5 900 000 €/Jahr genannt. Aus dem dort angegebenen „rechnerischen Bedarf“ von 18–19 € (Radverkehrsplan) und 339 842 Einwohnern⁴ ergibt sich eine Summe von 6 117 156 – 6 456 998 €.

⁴ https://www.bielefeld.de/de/rv/ds_stadtverwaltung/presse/stas/ak/

10. Schlusswort

Die Radverkehrsverbände in Bielefeld (ADFC, GAFF und VCD) begrüßen das Vorliegen eines Radverkehrskonzeptes sehr. Mit unserer Arbeit möchten wir erreichen, dass der Radverkehr in Bielefeld für alle Bielefelder und Bielefelderinnen sicherer und attraktiver wird, und wir sehen uns in dieser Zielsetzung grundsätzlich mit dem vorliegenden Konzept und dem mehrheitlichen politischen Willen in dieser Stadt einig.

Die Korrekturen und Ergänzungen, die wir mit dieser Stellungnahme einfordern, beruhen sowohl auf unseren Erfahrungen als Radfahrerinnen und Radfahrer in Bielefeld als auch auf unserer fachlichen Expertise. Für das Erreichen des Zieles, den Radverkehrsanteil in Bielefeld innerhalb weniger Jahre auf 25 Prozent zu steigern, halten wir das Konzept mit verbindlichen Qualitätskriterien für unverzichtbar.