TOP

Ausschuss für Stadtentwicklung	17.02.2016
Rat	18.02.2016

öffentlich

Vorlage Nr.	024/2016-7
Stand	13.01.2016

Betreff Überprüfung und Aktualisierung des Radverkehrskonzeptes

Beschlussentwurf Ausschuss für Stadtentwicklung

Der Ausschuss für Stadtentwicklung empfiehlt dem Rat, wie folgt zu beschließen:
s. Beschlussentwurf Rat

Beschlussentwurf Rat

Der Rat
1. nimmt die Ausführungen zur Überprüfung und Aktualisierung des Radverkehrskonzeptes zur Kenntnis,
2. beauftragt die Verwaltung, das Konzept mit der Stellungnahme des ADFC erneut zur Beschlussfassung vorzulegen,
3. beauftragt den Bürgermeister, zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes ein Budget in den Haushaltsplanentwürfen 2017-2021 vorzusehen.

Sachverhalt

Der Ausschuss für Verkehr, Planung und Liegenschaften der Stadt Bornheim hat in seiner Sitzung am 19.10.2011 die Überarbeitung des Radverkehrskonzeptes 2003 beschlossen. Seit der Erarbeitung des Konzeptes von 2003 haben sich sowohl die planerischen Instrumentarien, als auch die rechtlichen Vorgaben zur Gestaltung der Radverkehrsinfrastruktur weiterentwickelt.

Durch eine Überprüfung und Aktualisierung des bestehenden Konzeptes sollten die damals empfohlenen Maßnahmen überprüft und gegebenenfalls angepasst werden. Diese Überprüfung erfolgte unter Berücksichtigung der StVO, der ERA 2010 (Empfehlung für Radverkehrsanlagen) sowie weiterer aktuell geltender Regelwerke. Durch geeignete Maßnahmen soll die Nutzung des Fahrrads attraktiver und sicherer und dadurch eine Steigerung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehrsaufkommens erreicht und gleichzeitig der Stellenwert des Radverkehrs in Bornheim erhöht werden.

Das bestehende Radverkehrsnetz wurde in einer umfangreichen Befahrung erfasst und bewertet. Die bestehende Netzqualität bzw. der Netzzusammenhang der Radverkehrsverbindungen wurde begutachtet, sowie die Verkehrsqualität und die Verkehrssicherheit der vorhandenen Radverkehrsführungen bewertet.
Hierfür wurden neben einer Einschätzung des Planungsbüros auch die Unfallstatistiken mit Radfahrerbeteiligung der Jahre 2010-2013 ausgewertet. Auffallend ist, dass es sich bei den meisten Unfällen um Zusammenstöße mit einem Fahrzeug handelt, dass in einem Kreuzungs- oder Einfahrtsbereich ab- oder einbiegt und hierbei Vorfahrtsregelungen nicht beachtet wurden.

Weiterhin sind alle bestehenden Fahrradabstellanlagen an den Schnittstellen zum ÖPNV, also zur DB in Roisdorf und Sechtem sowie entlang der Stadtbahnlinien 16 und 18 im Bestand und Ausnutzung erhoben sowie bewertet worden.

Zusätzlich wurden aktuelle Verkehrsplanungen, wie die Planungen zur Bonner Straße oder zum Apostelpfad unter dem Blickwinkel der Radverkehrsführung überprüft und bewertet.

Aus den oben genannten Bereichen – Netzbeurteilung, Bestandserfassung und Verkehrssicherheit – wurden die Stärken, Schwächen und Potenziale im bestehenden Radverkehrssystem herausgearbeitet. Die Darstellung dieser Ergebnisse ist in einer umfangreichen textlichen Ausführung mit ergänzenden Karten und einem umfassenden Mängelkataster erfolgt.

Die im konzeptionellen Teil vorgeschlagenen Maßnahmen sind wie folgt gegliedert worden:
- Maßnahmen an Zweirichtungswegen
- Fahrbahnführung außerorts
- Tempo-30-Zonen – Verkehrsberuhigung
- Umlaufsperren
- Einbahnstraßen
- Sackgassen
- Fahrbahnführungen innerorts

Eine Gesamtübersicht über alle empfohlenen Maßnahmen wird durch die Karten 10 und 11 des Konzeptes, die noch einmal in Maßnahmen an den Strecken und an den Knotenpunkten unterscheiden, sowie in tabellarischer Form dargestellt.

Für die Umsetzung der verschiedenen Maßnahmen sind diese durch ein Bewertungsschema in drei Prioritäten eingeteilt worden. Stufe A für kurzfristige Maßnahmen, Stufe B für mittelfristige Maßnahmen und Stufe C für langfristige Maßnahmen. Die Verteilung der Umsetzung wird in Karte 12 räumlich dargestellt.

Deutlich wird, dass vor allem die vorgeschlagenen Knotenmaßnahmen überwiegend der Umsetzungsstufe A zuzuordnen sind. Mit deren zügiger Realisierung ist eine deutliche Verbesserung sowohl in der Radverkehrssicherheit, als auch für die Wahrnehmung des Radverkehrs im Stadtgebiet zu erwarten. Bei Maßnahmen der Umsetzungsstufe A überwiegen kurzfristige weniger kostenintensive Maßnahmen, die zeitnah umzusetzen sind.
Die Maßnahmen der Umsetzungsstufe B sollten zumindest was deren Planungsaufwand angeht, parallel angegangen werden, ihre tatsächliche Realisierung hat dagegen einen längeren Zeithorizont.

Die Themen Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV, die Auswertung des Unfallgeschehens mit Radfahrerbeteiligung von 2010-2013, das Kataster zur Freigabe der Einbahnstraßen sowie die Maßnahmen 2015 und deren Priorisierung sind aufgrund des Umfangs in einem Anlagenband zum Radverkehrskonzept dargestellt.

Grundlage für die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes ist neben einer personellen Ausstattung vor allem eine ausreichende Mittelausstattung für den Radverkehr. Eine größere finanzielle Ausstattung der Radverkehrsförderung ist notwendig, wenn weitere, teilweise kostenintensive Infrastrukturmaßnahmen verstärkt umgesetzt werden sollen.

Auch hieran ist in der Vergangenheit die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes fehlgeschlagen. In die Haushaltsplanungen der mindestens nächsten 5 Jahre sind daher entsprechende Mittel einzuplanen. Nach dem Nationalen Radverkehrsplan 2020 wird der Finanzbedarf von Städten für den Radverkehr pro Einwohner ermittelt und darüber hinaus nach Einsteigern, Aufsteigern und Vorreitern in der Radverkehrsförderung unterschieden. Da Bornheim in dieser Systematik aufgrund der bestehenden unzureichenden Radverkehrsstrukturen

als Einsteiger einzustufen ist, liegt der Finanzierungsaufwand nach dem NRVP 2020 in einer Spanne zwischen ca. 400.000,- € und ca. 850.000,- €.

Eine Umsetzung des Konzeptes und die damit einhergehende Stärkung des Radverkehrs sind wichtige Beiträge zum Klimaschutz in Bornheim. Eine Verlagerung auf den nicht motorisierten Individualverkehr kann jedoch nur dann funktionieren, wenn hierfür eine angemessene Infrastruktur zur Verfügung gestellt wird.

Das Konzept soll nun vorgestellt und zur Diskussion gestellt werden. Der ADFC wird parallel beteiligt und um Stellungnahme gebeten.

Finanzielle Auswirkungen

Die finanziellen Auswirkungen sind noch im Rahmen der Haushaltsplanberatungen der nächsten Jahre sowie in Abhängigkeit von der abschließenden Beschlussfassung zum Radverkehrskonzept festzulegen.
Der Bürgermeister empfiehlt dringend, in den Haushaltsplanberatungen ein konkretes Budget für laufende Maßnahmen im Rahmen der finanziellen Leistungsfähigkeit der Stadt und der für diesen Bereich vorhandenen Personalkapazitäten vergleichbar dem Straßenausbaukonzept festzulegen.

Anlagen zum Sachverhalt

1. Radverkehrskonzept 2015
2. Anlagenband 2015