Amt, Datum, Telefon

660 Amt für Verkehr, 17.02.2014, 51 – 68 79
660.21, Nahmobilitätsbeauftragter, Oliver Spree

Drucksachen-Nr.

7028/2009-2014

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Stadtentwicklungsausschuss	18.03.2014	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Förderung des Fuß- und Radverkehrs
hier: Darstellung der Ist-Situation und Vorschlag zum weiteren Vorgehen

Betroffene Produktgruppe

11.12.01 / 11.12.02 / 11.12.03

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Klimaschutz, Modal Split, nachhaltige Stadtentwicklung

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

Die Kosten für die externe Begleitung eines BYPAD-Prozesses betragen rd. 25.000,00€

Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)

Rat der Stadt Bielefeld, 21.11.2008, TOP 19, Drucksache 5590/2004-2009/1
Stadtentwicklungsausschuss, 19.01.2010, TOP 12, Drucksache 0294/2009-2014
Stadtentwicklungsausschuss, 17.05.2011, TOP 5.1, Drucksache 2530/2009-2014
Stadtentwicklungsausschuss, 17.05.2011, TOP 4.1, Drucksache 2530/2009-2014

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt, die Durchführung eines Bicycle-Policy-Audit (BYPAD, übersetzt in etwa: Wirkungsprüfung zur Fahrradpolitik) für den Jahreswechsel 2014/2015 vorzubereiten und den Prozess gemeinsam mit Akteuren aus Politik, Verwaltung und Verbänden durchzuführen.

Begründung:

<u>Darstellung der Ist-Situation</u>

Der Rat der Stadt Bielefeld hat am 20. November 2008 das „Ziel- und Maßnahmenkonzept zur Förderung des Radverkehrs in Bielefeld“ des Amtes für Verkehr vom Juli 2008 beschlossen. Bestandteile des Ziel- und Maßnahmenkonzeptes waren u. a. die Steigerung des Radverkehrsanteils am modal split auf 15% im Jahr 2015, die Akzeptanz des Fahrrades als vollwertiges Verkehrsmittel sowie die Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer (Drucksache 5590/2004-2009).

Im Sommer 2011 wurde die Position eines Fahrradbeauftragten - nachdem sie im Jahr 2000 gestrichen worden war - wieder eingerichtet (Drucksache 2530/2009-2014). Mit der Ernennung eines Fahrradbeauftragter verbunden war die Erwartung, „die Position der Radfahrer zu stärken“. Zudem sollte der Fahrradbeauftragte „als Ansprechpartner rund ums Fahrrad“ dienen und „sich um

die Wünsche und Anregungen zu Verbesserung des Radverkehrs“ kümmern (vgl. Protokollauszug Sitzung des StEA vom 17. Mai 2011).

In jüngerer Vergangenheit wurden verschiedenen Publikationen veröffentlicht, die für eine intensivere Förderung des Fuß- und Radverkehrs und Gleichbehandlung mit anderen Verkehrsarten (hier insbesondere mit dem Kfz-Verkehr) werben. Dazu gehören die Verlängerung des im Jahr 2012 auslaufenden Nationalen Radverkehrsplanes (NRVP) bis zum Jahr 2020 durch den Bund (download unter www.bmvbs.de, Suchwort NRVP) sowie der „Aktionsplan der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität“ des Landes NRW (download unter www.fahrradfreundlich.nrw.de). Die „Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS)“, deren Mitglied die Stadt Bielefeld ist, hat die Broschüre „Nahmobilität 2.0“ vorgelegt.

Zudem weist das „Landeszentrum Gesundheit Nordrhein-Westfalen (LZG.NRW)“ in seinem 2012 veröffentlichten Leitfaden „Bewegungs- und gesundheitsförderliche Kommune“ in Übereinstimmung mit den Aussagen der Weltgesundheitsorganisation (WHO) auf die Bedeutung von bewegungsfördernden Maßnahmen in der Kommunalentwicklung – und dabei insbesondere auf die Bedeutung des Fuß- und Radverkehrs – für eine präventive Gesundheitsvorsorge hin (download unter www.lzg.gc.nrw.de).

In den vorgenannten Veröffentlichungen wird deutlich, dass dem Fuß- und Radverkehr ein bedeutender Stellenwert bei der Lösung der Probleme hinsichtlich einer nachhaltigen, umweltschonenden, gesundheitsfördernden und bürgerfreundlichen Stadtentwicklung und Mobilität eingeräumt wird. Dies ist von anderen Kommunen bereits erkannt und in Fuß- und/oder in Radverkehrskonzepte umgesetzt worden (u. a. Köln, Karlsruhe, Offenburg, Stuttgart, Mannheim, Rostock, Osnabrück).

Im Rahmen des derzeit von der Bezirksregierung Detmold erarbeiteten „Luftreinhalteplan Bielefeld“ ist durch die Stadt Bielefeld ein Konzept zur Förderung des Radverkehrs zu erarbeiten und umzusetzen (vgl. Drucksache 6197/2009-2014). Die zur Erarbeitung eines Radkonzeptes erforderlichen personellen und finanziellen Ressourcen stehen derzeit jedoch nicht zur Verfügung.

Dennoch besitzt die Stadt Bielefeld gute Ausgangsvoraussetzungen und Potenziale, um ihre Stellung als fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt weiterzuentwickeln: der hohe Schüler-/ Studentenanteil durch den Status als Bildungsstandort in Folge des Neubaus der Fachhochschule und Umbaus der Universität, die gebietsweise hohe Einwohnerdichte (Innenstadt) sowie die dezentrale Lage von Stadtteilzentren (u. a. Heepen, Jöllenbeck, Schildesche, Brackwede, Senne, Sennestadt), die kurze Wege für Besorgungen des täglichen Bedarfs ermöglichen. Darüber hinaus bestehen folgende Stärken:

- Bielefeld hat ein fast flächendeckendes Netz für den Radverkehr: (Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen, Tempo 30-Zonen, Grünzug- und Wirtschaftswege, geöffnete Einbahnstraßen)
- Konzeptionelle Planungen sind in Arbeit: Die Schließung von bestehenden Lücken, z.B. unter der Nutzung von Markierungslösungen an Hauptverkehrsstraßen ist vielfach grundsätzlich möglich.
- Die bundesweit erste Fahrradstation ist seit dem Jahr 1992 in Betrieb.
- Bei Bike & Ride an Stadtbahnstationen und Bahnhöfen ist ein gutes Angebot vorhanden; der weitere Ausbau ist konzeptionell geplant.
- Der Fahrrad-Stadtplan wurde im vergangen Jahr neu aufgelegt. Die Resonanz auf die Veröffentlichung war äußerst positiv.
- Die wegweisende Beschilderung des Radverkehrsnetzes NRW ist in Bielefeld abgeschlossen.

Eine Ergänzung der Beschilderung von ausgewählten Hauptrouten des Radverkehrs auf Grundlage der „Untersuchung des Radverkehrsnetzes Bielefeld“ (vgl. Drucksache 5158/2009-2014) ist für die Jahre 2014 / 2015 geplant.

- Relativ gute Noten wurden bei der ADFC-Nutzerbefragung (Fahrradklimatest 2012) bei den Aspekten „Freigabe von Einbahnstraßen“, „Erreichbarkeit des Stadtzentrums“, „Radfahren macht Spaß“, „Öffnung von Einbahnstraßen“ und „Wegweisung“ erreicht.
- Radverkehr ist regelmäßig ein Thema in den Bezirksvertretungen und dem Stadtentwicklungsausschuss.
- Der Radverkehrsanteil von rd. 15% (Binnenverkehr der Bielefelder Bevölkerung, Umfrage 2010), liegt höher als erwartet. Eine weitere Steigerung erscheint bei einer Verbesserung der Rahmenbedingungen möglich.
- Die rasant gestiegenen Verkaufszahlen von pedelcs und e-bikes zeigen, dass große Potenziale für eine (Zweirad-) Elektromobilität existieren. Zahlreiche lokale Akteure in Bielefeld (moBiel, Stadtwerke, Tourismus-Dienstleister) arbeiten bereits an Projekten in dem Themenfeld der (Zweirad-) Elektromobilität.
- Bielefeld profitiert vom Austausch von Wissen und Erfahrungen in der „Arbeitsgemeinschaft der fußgänger- und fahrradfreundlichen Städte, Gemeinden und Kreis in NRW (AGFS)“.

Neben den vorgenannten Stärken bestehen in Bielefeld jedoch auch einige Hemmnisse, die einer konsequenten Förderung des Fuß- und Radverkehrs entgegenstehen. So sind insbesondere das Fehlen von kommunalpolitischen Zielsetzungen und Gesamtkonzepten und die unterschiedlichen Schwerpunktsetzungen in den Bezirksvertretungen hinderlich für eine konsequente Förderung des Fuß- und Radverkehrs. Darüber hinaus bestehen folgende Schwächen:

- Es bestehen zahlreiche Netzlücken oder Mängel in der Radverkehrsinfrastruktur, vor allem an Hauptverkehrsstraßen (vgl. „Untersuchung des Radverkehrsnetzes Bielefeld“ aus dem Jahr 2012, Drucksache 5158/2009-2014). Ein Konzept sowie eine finanzielle Ausstattung zur Abarbeitung der Mängel existieren nicht.
- Die Potenziale der (Zweirad-) Elektromobilität (pedelecs, e-bikes) werden nicht genutzt, da die Elektromobilität nicht in eine Gesamtstrategie zur Radverkehrsförderung eingebettet ist. Zudem ist die Radverkehrsinfrastruktur häufig nicht auf die Anforderungen von pedelec-Nutzern und deren höhere Geschwindigkeit ausgelegt.
- Die Nahmobilität wird auch nach 16 Jahren Mitgliedschaft in der AGFS nicht als gleichberechtigte Form der Mobilität wahrgenommen, weiter entwickelt und gefördert.
- Die Potenziale des Radverkehrs für den Tourismus und Freizeitverkehr werden in Bielefeld nicht genutzt. So fehlen weitere Angebote für lokale / regionale Radrouten und eine Beschilderung für den Tourismus und Freizeitverkehr (u. a. Sehenswürdigkeiten, Stadtteilzentren).
- Die personelle und finanzielle Ausstattung ist als unzureichend zu betrachten. So wird beispielsweise im „Nationalen Radverkehrsplan 2020“ des Bundesverkehrsministeriums von einem mittleren Finanzbedarf zur Fuß- und Radverkehrsförderung von 13,00€/Einwohner und Jahr ausgegangen. Das jährliche Budget für die Fußgänger und Radverkehrsförderung in der Stadt Bielefeld liegt bei rd. 0,50€/Einwohner (zum Vergleich: Münster 8,00€/Einwohner, Karlsruhe 5,00€/Einwohner).
- Fehlende bzw. divergierende Zielvorstellungen erschweren die Zusammenarbeit zwischen den diversen betroffenen städtischen Dienststellen.
- Nach dem Eindruck in Presse und Öffentlichkeit ist nicht zu erkennen, dass Einigkeit über den hohen Rang der Fuß- und Radverkehrsförderung in Bielefeld besteht. Dadurch entstehen

grundsätzliche Diskussionen an jedem neuen Einzelfall (z.B. Öffnung von Einbahnstraßen, Markierung von Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn, Ausweisung von Fahrradstraßen).

- Konkrete Zielsetzungen für die Fuß- und Radverkehrsförderung und ein strategisches Vorgehen fehlen bisher.

- Beim ADFC-Fahrradklimatest 2012 hat sich Bielefeld in der Nutzerbewertung gegenüber dem Jahr 2005 verschlechtert. Negative Bewertungen wurden bei den Themenfeldern „Vorgehen gegen Falschparken auf Geh-/Radwegen “, „Führung in Baustellen“, „Ampelschaltungen“, „Breite der Radwege“, „Zeitungsberichte“, „Komfort beim Radfahren“ und „Winterdienst“ sowie – besonders ungünstig für eine nachhaltige Radverkehrsförderung – für die Themenfelder „Stellenwert des Radverkehrs“ und „Verbesserungen in letzter Zeit“ ausgesprochen.

Ergänzend zu den vorgenannten Schwächen ist hinzuzufügen, dass es in Bielefeld zahlreiche Hinweise von potenziellen Fahrradnutzern gibt, die wegen des Gefühls einer mangelhaften Sicherheit (u. a. wegen der Mängel in der Radverkehrsinfrastruktur) vom Fahrradfahren abgehalten werden. Ziel einer konsequenten Förderung des Radverkehrs sollte jedoch sein, allen „willigen“ Nutzern das Radfahren zu ermöglichen. Da sich zudem gezeigt hat, dass Städte mit besonders guten Radverkehrsbedingungen als besonders lebenswert (und für junge, gut ausgebildete Fachkräfte als attraktiv) empfunden werden, ließen sich mit einer Intensivierung der Förderung des Fuß- und Radverkehrs die Lebensbedingungen für die derzeitigen Bewohner Bielefelds verbessern und die Attraktivität für potenzielle zukünftige Bewohner Bielefelds erhöhen.

Vorschlag zum weiteren Vorgehen

Aus den oben stehenden Ausführungen wird deutlich, dass den Chancen für eine Intensivierung und Weiterentwicklung der Fuß- und Radverkehrsförderung auch einige Hemmnisse entgegenstehen. Die Hemmnisse liegen dabei insbesondere in dem geringen Stellenwert des Fuß- und Radverkehrs sowie dem Fehlen von kommunalpolitischen Zielsetzungen und Gesamtkonzepten.

Es wird daher vorgeschlagen, zunächst mit möglichst vielen und relevanten Akteuren aus Politik, Verwaltung, Verbänden sowie weiterer relevanter Institutionen eine gemeinsame Standortanalyse und Bewertung der städtischen Fuß- und Radverkehrssituation vorzunehmen. Darauf aufbauend könnten sich die Akteure auf die Grundzüge einer Fuß- und Radverkehrsförderung einigen sowie ggfs. zukünftige Handlungsschwerpunkte und Maßnahmenkonzepte vereinbaren.

Für das vorstehend beschriebene Verfahren ist die Durchführung einer „Bicycle-Policy-Audit (BYPAD)“ - übersetzt in etwa: Wirkungsprüfung zur Fahrradpolitik) geeignet. Im Rahmen eines BYPAD-Verfahrens werden durch eine interne Kommission aus Vertretern von Politik (Ratsfraktionen), Verwaltung (z. B. Dezernate 3 und 4, Bauamt, Umweltamt, Umweltbetrieb, Amt für Verkehr), Verbänden (u. a. ADFC, VCD, IHK) sowie weiterer relevanter Institutionen (u. a. Polizei, moBiel GmbH, Universität, Fachhochschule) die bisher angewandten Maßnahmen und Strukturen der städtischen Fuß- und Radverkehrspolitik untersucht und bewertet. Die zum Teil divergierenden Standpunkte der Mitglieder werden in den Diskussionen erörtert und sollen im Ergebnis zu mehr Verständnis für die Positionen der Hauptakteure der kommunalen Fuß- und Radverkehrspolitik führen. Die Kommission wird begleitet durch einen externen Experten (Auditor). Der Auditor sammelt vorhandene Daten, Fakten und Konzepte bezüglich des Radverkehrs und analysiert sie.

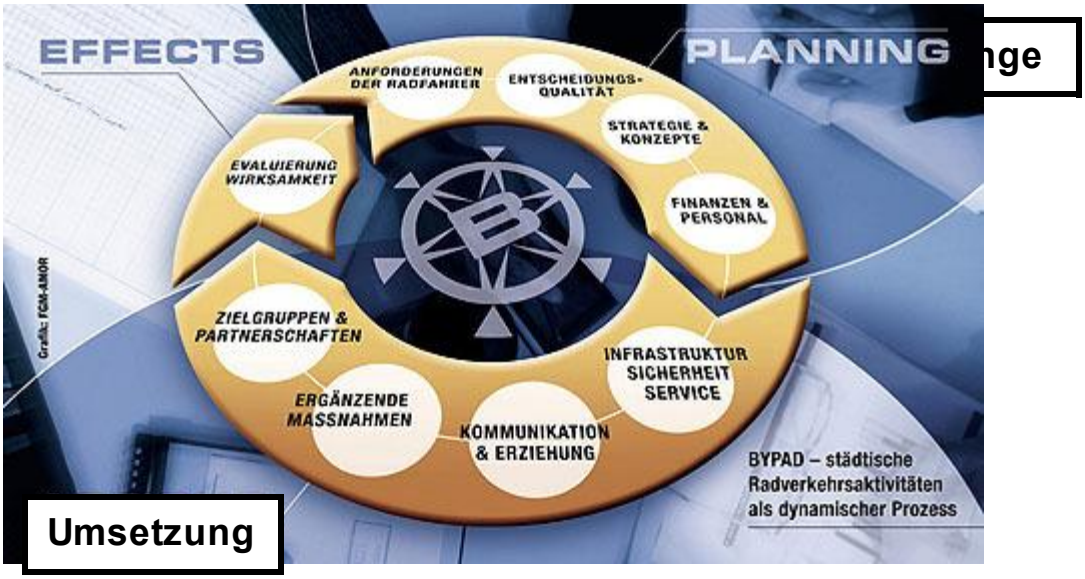


Abbildung: Die im Audit behandelten Themenfelder (Module)

Innerhalb des Verfahrens werden 9 Themenfelder (Module) betrachtet:

A - Handlungsfeld „Rahmenbedingungen“ (Module 1 bis 4)

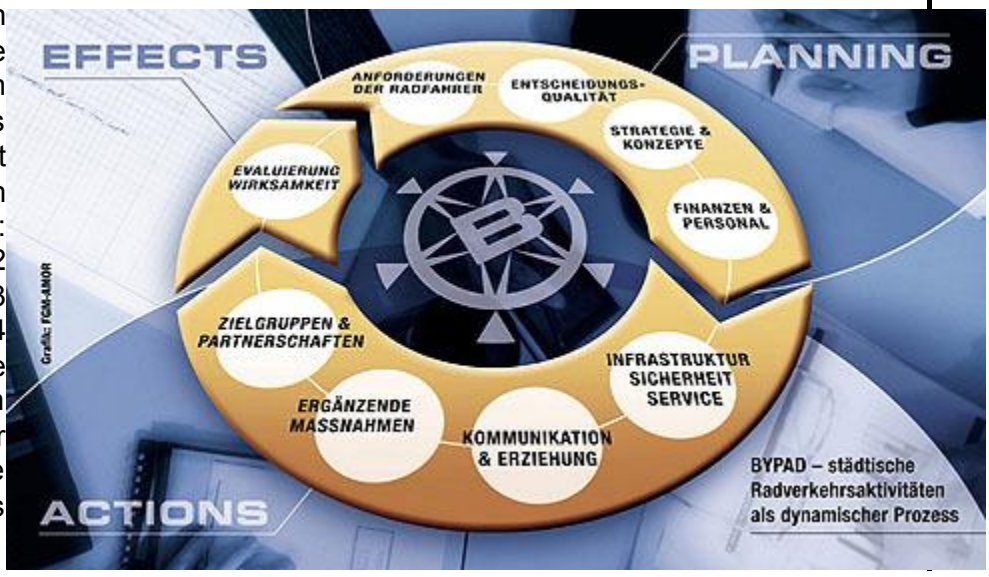
1 Anforderungen der Nutzer
2 Steuerung der Fahrradpolitik
3 Strategie und Konzepte
4 Finanzen und Personal

B - Handlungsfeld „Umsetzung“ (Module 5 bis 8)

5 Infrastruktur, Sicherheit, Service
6 Kommunikation und (verkehrs-) Erziehung
7 Zielgruppen und Partnerschaften
8 Ergänzende Maßnahmen

C - Handlungsfeld „Wirksamkeitskontrolle (Modul 9)

9 Evaluation und Wirksamkeit



Die Antworten geben Hinweise darauf, wie systematisch die einzelnen Aufgaben im Bereich des Radverkehrs bewältigt werden. Sie werden den Stufen 1 bis 4 zugeordnet: 1 Ad-hoc orientiert, 2 Isolierter Ansatz, 3 System-orientiert, 4 Integrierter Ansatz. Diese Ergebnisse werden beim ersten Treffen der Evaluierungsgruppe diskutiert. Ein zweites

Treffen befasst sich mit den Analyseergebnissen des Auditors und der Diskussion über Ziele, Handlungsfelder und Maßnahmen. Anhand dieser Ergebnisse schreibt der Auditor einen Bericht und entwickelt einen Qualitätsplan. Dies führte u. a. in Karlsruhe und Mannheim zum politischen Beschluss von Handlungsprogrammen zur Radverkehrsförderung (www.karlsruhe.de, www.mannheim.de).

BYPAD wurde 1999-2001 im Rahmen eines EU-Projekts von einem internationalen Konsortium entwickelt und in sieben europäischen Städten getestet: Gent, Graz, Troisdorf, Birmingham, Zwolle, Ferrara und Grenoble. In einem Nachfolgeprojekt, BYPAD+, wurde das Verfahren europaweit verbreitet, um zur Qualitätsverbesserung der Radverkehrspolitik in europäischen Städten beizutragen. Zwischen 2003 und 2005 nahmen 42 Städte in 15 europäischen Ländern an BYPAD+ teil. Sie wurden in ihren Audit-Prozessen von speziell dafür geschulten Beratern aus den jeweiligen Herkunftsländern begleitet. Die beteiligten Städte in Deutschland waren: Bünde, Ettlingen, Kiel, Köln, Lüneburg, Marl und Münster. Weitere Städte, die das Verfahren zwischenzeitlich durchgeführte haben waren u. a. Karlsruhe, Rostock, Hameln, Lünen, Unna und der Kreis Borchen. Weitere Informationen unter www.bypad.org.

Die Durchführung eines wie vor beschriebenen Verfahrens erscheint sinnvoll, um sich in der Stadt Bielefeld mit möglichst vielen und relevanten Akteuren zunächst auf die Grundzüge einer zukünftigen Radverkehrsförderung zu einigen. Darauf aufbauend könnten weitere Schritte erfolgen (Handlungsprogramm, Maßnahmenprogramm, …). Ein BYPAD-Verfahren kann helfen, Barrieren zwischen den verschiedenen Akteuren abzubauen und Diskussionen hinsichtlich der Radverkehrsförderung zu versachlichen.

Die Kosten für die Durchführung des BYPAD-Verfahrens belaufen sich auf rd. 20.000,00€ - 25.000,00€.

Es ist vorgesehen, diese Beschlussvorlage den Bezirksvertretungen in ihren nächsten Sitzungen zur Kenntnis zu geben.

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r) **Moss**	