

Stadt Bielefeld

BYPAD-Audit

Qualitätsmanagement für den Radverkehr 2015

Auditbericht und Qualitätsziele - Zusammenfassung



Stadt Bielefeld

BYPAD-Audit

Qualitätsmanagement für den Radverkehr 2015

Auditbericht und Qualitätsziele - Zusammenfassung

Auftraggeber: Stadt Bielefeld
Amt für Verkehr

Auftragnehmer: Planungsgemeinschaft Verkehr
PGV-Alrutz GbR
Adelheidstraße 9b
D - 30171 Hannover
Telefon 0511 220601-80
Telefax 0511 220601-990
E-Mail pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de

Bearbeitung: Heike Prahlow

Mitarbeit: Nicole Matthaei

Hannover, im Januar 2016

1 Einführung

In Bielefeld leben ca. 330.000 Menschen auf etwa 259 Quadratkilometern (Stand 30.06.2015). Die Stadt besitzt nicht zuletzt durch den Universitätsstandort eine hohe Affinität zum Radverkehr. Seit 1998 ist die Stadt Mitglied der AGFS-NRW und darf sich „fahrradfreundlich“ nennen. Die Mitgliedschaft wurde seitdem bereits zweimal verlängert. Insgesamt herrscht ein angenehmes Fahrradklima vor, zu dem vor allem auch Events oder Aktionen rund um das Radfahren in der Stadt beitragen.

Die Förderung des Radverkehrs ist seit vielen Jahren in der Verwaltung etabliert. Die Koordination erfolgt v.a. durch den Nahmobilitätsbeauftragten im Amt für Verkehr. In den letzten Jahren konnte der Anteil Radfahrender deutlich erhöht werden. Verbesserungen bezüglich der Situation des Radverkehrs fanden in den letzten Jahren überwiegend durch Einzelprojekte, wie z. B. die Führung des Radverkehrs am Kesselbrink, statt.

Mit dem BYPAD-Audit wird nun die aktuelle Radverkehrsförderung auf den Prüfstand gestellt und Qualitätsziele für die künftigen Aktionen zur weiteren Förderung des Radverkehrs in Bielefeld entwickelt. Darauf aufbauend sollen in einem weiteren Schritt gemeinsam mit der BYPAD-Gruppe Leitlinien zur Förderung des Radverkehrs in Bielefeld erarbeitet werden.¹

Beteiligt am BYPAD-Audit in Bielefeld waren von Seiten der Verwaltung die Leitungsebene bzw. zuständige MitarbeiterInnen des Amtes für Verkehr, des Umweltamtes, Bauamtes, Ordnungsamtes sowie des Umweltbetriebes. Von Seiten der Politik waren die Fraktionen CDU, SPD, Bündnis 90/Die Grünen, FDP, Die Linke, Bürgergemeinschaft für Bielefeld sowie die Bürgernähe/Piraten vertreten. Weiterhin waren Vertreter des Polizeipräsidiums Bielefeld, des ADFC und VCD, der moBiel GmbH, der Verkehrsgruppe des AStA der Universität Bielefeld, der Fachhochschule Bielefeld, der Kinder-/Hausärzte, der IHK Ostwestfalen, des Handelsverbandes OWL (VDZ), der Fachberatung Mobilitätserziehung, des Seniorenrates sowie des Zukunftsnetzes Mobilität NRW beteiligt.

Begleitet wurde das BYPAD-Audit in Bielefeld von der PGV-Alrutz.

¹ Die Leitlinien werden auf Basis der bisherigen Ergebnisse zusammengestellt und in einem weiteren Treffen der BYPAD-Gruppe formuliert. Die Leitlinien sind nicht Bestandteil des Auditberichtes.

2 Die Ergebnisse

Der Auswertung werden folgende Bewertungsstufen zugrunde gelegt:

Stufe 0:	keine/kaum Aktivitäten		<1,0
Stufe 1:	Ad-hoc orientiert	- Feuerwehr-Prinzip	1,0 - 1,9
Stufe 2:	Isolierter Ansatz	- reine Radverkehrsförderung	2,0 - 2,9
Stufe 3:	System-orientiert	- Nachhaltigkeitsprinzip	3,0 - 3,9
Stufe 4:	Integrierter Ansatz	- Gesamtpolitisch, fachübergreifend	4,0

Mit einer gewichteten Gesamtbewertung von 1,9 befindet sich die Stadt Bielefeld insgesamt noch knapp auf der Stufe 1 „Ad-hoc orientierter Ansatz“ (Feuerwehr Prinzip).

2.1 Übersicht Ergebnisse der einzelnen Fragen

Beim Treffen der BYPAD-Gruppe am 20. Oktober 2015 wurde für jede Frage des BYPAD-Fragebogens ein Konsens erzielt:

Modul / Frage		Bewertung
Modul 1: Anforderungen der RadfahrerInnen		1,75
Frage 1	Wie ermittelt die Stadtverwaltung die wirklichen Bedürfnisse der Radfahrerinnen und Radfahrer?	1,5
Frage 2	Wie werden die Rad Fahrenden in die Radverkehrsförderung einbezogen?	2,0
Modul 2: Steuerung der Politik und Koordinierung		1,63
Frage 3	Welchen Stellenwert hat der Radverkehr im Rahmen der städtischen Verkehrspolitik?	2,0
Frage 4	Welche Lenkungsgruppen/ Arbeitsgruppen gibt es?	1,5
Frage 5	Wie wird die Radverkehrsförderung an Entscheidungsträger kommuniziert?	1,2
Frage 6	Wie sind die Koordination und Kommunikation zwischen den Städten und Gemeinden in der Region/ im Kreis organisiert?	1,8
Modul 3: Strategien & Konzepte		1,00
Frage 7	Was beinhaltet die städtische Radverkehrsförderung?	1,0
Frage 8	Wie wird die Umsetzung der in der Radverkehrsstrategie/ im Radverkehrskonzept enthaltenen Maßnahmen sichergestellt?	1,0
Modul 4: Finanzen & Personal		1,97
Frage 9	Wie wird die Finanzierung der Radverkehrsförderung sichergestellt?	2,0
Frage 10	Durch wen wird die Radverkehrsförderung vorbereitet und umgesetzt?	1,9

Modul / Frage	Bewertung
Frage 11 Was wird für die fachspezifische Fortbildung der Verwaltungsfachleute getan, die mit Radverkehrsangelegenheiten befasst sind?	2,0
Modul 5: Infrastruktur & Sicherheit	1,97
Frage 12 Wie ausgedehnt und von welcher Qualität ist das bestehende Radverkehrsnetz?	1,5
Frage 13 In welchem Umfang sind Kreuzungsbereiche mit Autoverkehr radverkehrsgerecht gestaltet worden und physische Barrieren für den Radverkehr beseitigt worden?	1,0
Frage 14 Wie ist die Unterhaltung der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur organisiert?	1,5
Frage 15 Was wird zur Verbesserung der Sicherheit der Rad Fahrenden getan?	2,8
Frage 16 Was wird zur Optimierung der Kombination von öffentlichem Verkehr und Radverkehr getan?	3,0
Frage 17 Was wird zur Verbesserung des Fahrradparkens und gegen Fahrraddiebstahl getan?	2,0
Modul 6: Information & Erziehung	2,63
Frage 18 Wie werden die Bürgerinnen und Bürger über die Radverkehrsförderung informiert?	1,9
Frage 19 Was wird in den Bereichen Erziehung und Radfahrtraining getan?	2,5
Frage 20 Was wird zur Verbesserung der Orientierung der Rad Fahrenden getan?	3,5
Modul 7: Kommunikation & Partnerschaften	1,77
Frage 21 Was wird getan, um die Fahrradnutzung durch Bewusstseinsförderung zu steigern?	2,3
Frage 22 Was wird zur Förderung des Rad Fahrens zur Arbeit getan?	2,0
Frage 23 Was wird zur Förderung des Rad Fahrens zur Schule getan?	1,8
Frage 24 Was wird getan, um Radfahren zum Einkauf zu fördern?	1,5
Frage 25 Welche Initiativen werden ergriffen, um lebenslanges Radfahren zu fördern?	1,5
Frage 26 Wie werden die positiven Gesundheitseffekte des Radfahrens für die Radverkehrsförderung nutzbar gemacht?	1,5
Modul 8: Ergänzende Maßnahmen	1,95
Frage 27 Was wird zur Eingrenzung/ Reduzierung der Autonutzung getan?	2,0
Frage 28 In wie weit unterstützt die aktuelle Stadtentwicklungspolitik die Radverkehrsförderung?	1,9

Modul / Frage	Bewertung
Modul 9: Evaluation & Wirksamkeit	2,25
Frage 29 Wie werden Daten zur Fahrradnutzung erhoben und genutzt?	1,5
Frage 30 Wie erhebt bzw. nutzt die Stadt Daten zur Sicherheit des Radverkehrs?	3,0
Gesamtbewertung (nicht gewichtet)	1,88
BYPAD-Gesamtbewertung (gewichtet)	1,88

Tab. 1: Ergebnisübersicht nach Fragen und Modulen

2.2

Übersicht Ergebnisse der einzelnen Module

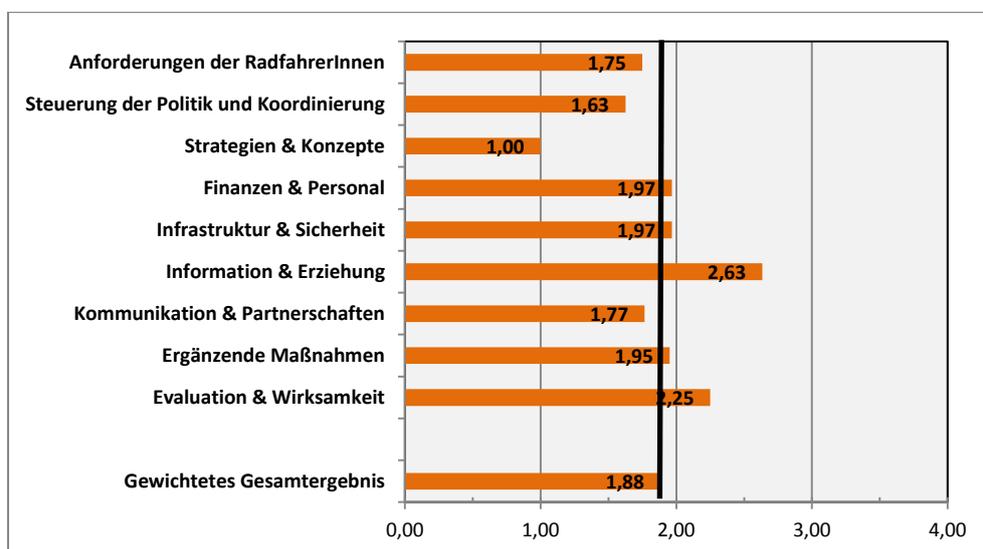


Bild 1: Ergebnisse der BYPAD-Module

Anforderungen der RadfahrerInnen (Level 1,75 - (noch) ad hoc orientierter Ansatz)

Die Förderung des Radverkehrs in Bielefeld ist seit Ende der 90er Jahre etabliert, die Umsetzung von Maßnahmen erfolgt jedoch nur zögerlich. Die Zuständigkeiten für den Radverkehr sind in der Verwaltung durch den Nahmobilitätsbeauftragten klar geregelt. Die Zusammenarbeit mit den weiteren Akteuren verläuft eher gelegentlich bzw. projektbezogen. Seit Sommer 2015 existiert ein Arbeitskreis aus dem Nahmobilitätsbeauftragten und politischen Vertretern der Koalitionsparteien. Seit 1998 ist Bielefeld Mitglied in der „Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW“ (AGFS-NRW) und darf sich „fahrradfreundlich“ nennen.

Die Intensität der Zusammenarbeit zwischen der Verwaltung und den Nutzergruppen bzw. der Politik wird insgesamt als verbesserungs- und ausbauwürdig angesehen. Feststehende Beteiligungsverfahren sind nicht bekannt.

Steuerung der Politik und Koordinierung (Level 1,63 - ad hoc orientierter Ansatz)

Die Förderung des Radverkehrs ist in Bielefeld durch den Nahmobilitätsbeauftragten im Team der konzeptionellen Verkehrsplanung im Amt für Verkehr angesiedelt. Der langjährige Arbeitskreis aus Vertretern der Verwaltung und den Verbänden wurde im Sommer 2015 aufgrund fehlender Relevanz bzw. Einfluss auf die politischen Entscheidungen eingestellt und durch den Arbeitskreis „Radverkehrsbeauftragter“ ersetzt.

Insgesamt wird kritisiert, dass die Belange des Radverkehrs vor allem in den politischen Gremien eher nachrangig und zum Teil uneinheitlich berücksichtigt werden und die Kommunikation eher auf Anfrage bzw. projektbezogen erfolgt. Dabei wird angemerkt, dass sich Bielefeld zwar als Fahrradstadt nach außen präsentiert, sich jedoch nicht ausreichend genug mit der Bezeichnung identifiziert. Auch die regionale Zusammenarbeit außerhalb des Stadtgebietes erfolgt eher projektbezogen und zumeist im Bereich des Freizeitradverkehrs.

Strategien und Konzepte (Level 1,0 - ad hoc orientierter Ansatz)

Dieses Modul wurde von der BYPAD-Gruppe am schwächsten bewertet. Dies ist auf das Fehlen einer Gesamtstrategie und die nur langsam erfolgende Umsetzung von Maßnahmen- bzw. Prioritätenlisten zurückzuführen. Vor allem die unzureichende finanzielle Ausstattung des Radverkehrs wird als Grund für die schleppende Umsetzung vorhandener Maßnahmenlisten angesehen.

Die städtische Verkehrspolitik beinhaltet vor allem Projekte zur Verbesserung der Sicherheit, des Verkehrsflusses und der Substanzerhaltung, in dessen Rahmen der Radverkehr berücksichtigt wird.

Finanzen und Personal (Level 1,97 - (noch) ad hoc orientierter Ansatz)

Für den Radverkehr in Bielefeld steht ein eigenes jährliches Budget zur Verfügung. Die Höhe des Budgets wird als recht gering betrachtet, wurde jedoch in den letzten Jahren bereits aufgestockt. Vereinzelt kann das Budget durch Fördermittel aufgestockt werden. Darüber hinaus gibt es ein beschränktes Budget für einmalige Projekte von Dritten. Personell ist der Radverkehr beim Nahmobilitätsbeauftragten angesiedelt.

Die finanzielle Ausstattung und die Entscheidungs- und Umsetzungskompetenzen der Akteure werden für eine intensive Radverkehrsförderung in Bielefeld insgesamt als nicht ausreichend angesehen. Vor allem eine stärkere Vernetzung aller Akteure zum Radverkehr, die als notwendig erachtet wird, ist nur mit entsprechenden finanziellen und personellen Ressourcen leistbar. Im

Verwaltungshandeln kommt nach Auffassung einiger Teilnehmender der BYPAD-Gruppe die konsequente Förderung des Radverkehrs deutlich zu kurz.

Angebote zur Fortbildung bezüglich Radverkehrsförderung werden von Seiten der Verwaltung in Anspruch genommen.

Infrastruktur und Sicherheit (Level 1,97 - (noch) ad hoc orientierter Ansatz)

In puncto Weeginfrastruktur besteht in Bielefeld sicherlich noch Handlungsbedarf. Dies wird vor allem im Bereich der vorhandenen Radverkehrsanlagen, die den Anforderungen der Regelwerke nicht genügen, deutlich. Im Haupttroutennetz bestehen insgesamt noch Netzlücken. Kritisiert wurde auch die unzureichende Berücksichtigung des Radverkehrs an Knotenpunkten, dabei vor allem die langen Wartezeiten an signalisierten Knotenpunkten mit Anforderungstastern für den Radverkehr sowie das mehrfache Warten aufgrund getrennter Freigaben. In den Wohngebieten bzw. außerhalb der Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet ist die Geschwindigkeit flächendeckend reduziert, davon profitiert auch der Radverkehr, der in Tempo 30-Zonen im Mischverkehr geführt wird.

Die Sicherheit im Radverkehr wird in zahlreichen Aktionen und Aktivitäten (z. B. Aktion „Schulterblick“) in Zusammenarbeit mit der Polizei bzw. im Rahmen der Unfallkommission gewährleistet. Ein Konzept der Polizei Bielefeld zur Vermeidung von Radunfällen liegt vor. Bielefeld ist Mitglied im Netzwerk Verkehrssicheres NRW.

Die Unterhaltung der Weeginfrastruktur ist über den Umweltbetrieb und das Amt für Verkehr der Stadt Bielefeld gesichert. Über die Servicehotline der Stadt können Mängel gemeldet werden, die Behebung der Mängel erfolgt nach Angaben der BYPAD-Gruppe jedoch nur langsam. Die Umsetzung der Reinigung und des Winterdienstes auf Radverkehrsanlagen ist nach Ansicht der BYPAD-Gruppe noch verbesserungswürdig. Dies gilt auch für die Führung des Radverkehrs an Baustellen, hier wird der Radverkehr überwiegend aufgefordert abzustiegen. Auch die Wiederherstellung der Oberflächen nach baustellenbedingten Aufbrüchen erfolgt nach Ansicht der BYPAD-Gruppe nur zögerlich und in nicht ausreichender Qualität.

Die Mitnahme von Fahrrädern im städtischen ÖPNV ist uneingeschränkt möglich, jedoch kostenpflichtig. Anforderungsgerechte² Fahrradabstellanlagen stehen am Bahnhof – allerdings in nicht ausreichender Zahl – zur Verfügung. Am Bahnhof gibt es Fahrradmietboxen sowie eine Radstation mit weiteren Serviceangeboten

² Anforderungen an gute Abstellanlagen sind im Einzelnen von Fahrtzweck und Aufenthaltsdauer abhängig. Dabei spielen aus Sicht der Nutzer die Aspekte Diebstahlsicherheit, Bedienungskomfort, Standsicherheit, Witterungsschutz, Vielseitigkeit, Sicherheit vor Vandalismus, Direkte Zuordnung zu Quelle und Ziel, leichte Erreichbarkeit sowie soziale Sicherheit eine Rolle.

(z. B. Fahrradverleih).

Die Situation zum Fahrradparken an Haltestellen des ÖPNV aber auch im Stadtgebiet ist ausbaufähig. Nicht alle wichtigen Ziele sind mit anforderungsgerechten Abstellanlagen ausgestattet. Ein Konzept gegen Fahrraddiebstähle gibt es nicht.

Information und Erziehung (Level 2,63 – isolierter Ansatz)

Dieses Modul wird von der BYPAD-Gruppe mit Abstand am höchsten bewertet. Ausschlaggebend hierfür sind vor allem das stadtweite Wegweisungssystem zur Orientierung des Radverkehrs, der aktuelle Fahrradstadtplan sowie die intensive Verkehrserziehung im Grundschulbereich. Erwähnenswert ist in diesem Zusammenhang die Teilnahme am STARS-Programm der EU. Im Bereich der Verkehrserziehung gibt es auch außerhalb der Stadtverwaltung viel ehrenamtliches Engagement.

Über aktuelle Themen zur Radverkehrsförderung oder zu geplanten Maßnahmen informiert die Stadt jedoch nur sporadisch bzw. projektbezogen. Informationen zum Radverkehr in Bielefeld sind auch über die städtische Website zu finden. Diese sollte nach Ansicht der BYPAD-Gruppe jedoch überarbeitet werden.

Kommunikation und Partnerschaften (Level 1,77 – ad hoc orientierter Ansatz)

Eine intensive Kommunikation zur Förderung des Radverkehrs findet in Bielefeld nicht statt. In einzelnen, zum Teil groß angelegten Aktionen wie dem Stadtradeln oder dem betrieblichen Modellprojekt „Mobil.Pro.Fit“ wird der positive Effekt des Radfahrens gemeinsam mit weiteren Akteuren beworben. Aktionen und Events werden häufig auch von lokalen Vereinen oder Interessensgruppen durchgeführt.

Im schulischen Bereich ist das EU-Projekt STARS positiv zu nennen. Hierbei werden den Schülerinnen und Schülern aber auch den Eltern die Vorteile des Radfahrens verdeutlicht und versucht ein Bewusstsein zur selbstverständlichen Nutzung des Fahrrades als Verkehrsmittel zu fördern. Im Schulumfeld ist die Sicherheit der Schüler durch die Anordnung geschwindigkeitsreduzierender Maßnahmen gewährleistet. Handlungsbedarf besteht jedoch an vielen Schulen noch im Bereich des anforderungsgerechten Fahrradparkens.

Die Förderung des Radfahrens zum Einkaufen findet durch die Erreichbarkeit der wichtigen Einkaufsziele und überwiegend vorhandener Fahrradabstellanlagen statt. Außerhalb der zentralen Innenstadt besteht Verbesserungsbedarf in puncto Qualität und Quantität von Fahrradabstellanlagen an wichtigen Zielen.

Die Stadtverwaltung geht mit der Förderung des Radfahrens zur Arbeit mit gutem Beispiel voran. Den Mitarbeitern stehen an den meisten Standorten der Stadtverwaltung anforderungsgerechte Abstellanlagen sowie Diensträder zur Verfügung. Eine Vermittlung der positiven Gesundheitsaspekte des Radfahrens

bzw. eine Förderung des lebenslangen Radfahrens erfolgt u.a. durch die Initiative „Bielefeld – eine Stadt zum Gehen und Radfahren“ der Kinder- und Jugendärzte.

Ergänzende Maßnahmen (Level 1,95 - (noch) ad-hoc orientierter Ansatz)

Im zentralen Innenstadtbereich ist das Fahrrad durch die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in beide Fahrtrichtungen, durch die Einrichtung von Fahrradstraßen und die Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr außerhalb der Geschäftszeiten bereits dem Kfz begünstigt. An den wichtigen Zielen sowie an den Zugängen zur Fußgängerzone sind überwiegend auch anforderungsgerechte Fahrradabstellanlagen vorhanden.

Im Rahmen der integrierten Stadtentwicklungskonzepte (ISEK) für einzelne Stadtteile und bei neuen innerstädtischen Siedlungsprojekten wird der Radverkehr stets berücksichtigt. Nach Ansicht der BYPAD-Gruppe erfolgt diese Berücksichtigung jedoch häufig erst im Nachhinein und in nicht ausreichender Form. Eine Strategie zur Berücksichtigung des Radverkehrs im Rahmen der Stadtentwicklungspolitik gibt es nicht.

Ein generelles Verdrängen des Kfz aus dem Innenstadtbereich wird nicht gewünscht.

Evaluation und Wirksamkeit (Level 2,25 – isolierter Ansatz)

Der aktuelle Modal Split für Bielefeld (insgesamt 15 % Radanteil) wurde im Rahmen einer umfangreichen Haushaltsbefragung erhoben. Die Abfrage soll 2016 wiederholt werden. Weitere Zählungen zum Radverkehr finden gelegentlich im Vorfeld von Verkehrsplanungen statt.

Daten zu Unfällen mit Radverkehrsbeteiligung werden in Bielefeld regelmäßig durch die Polizei erhoben und ausgewertet. Hierbei werden auch Analysen zu Unfalhhäufungsbereichen und Unfallursachen durchgeführt. Handlungsbedarf gibt es nach Ansicht der BYPAD-Gruppe in der Ableitung und Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

3 Qualitätsziele für die Radverkehrsförderung in Bielefeld

Aus den Diskussionen im Rahmen der BYPAD-Treffen wurden die folgenden Handlungsansätze und Zielvorstellungen für Bielefeld abgeleitet und als Qualitätsziele für die Radverkehrsförderung in Bielefeld zusammengefasst:

1. Entwicklung eines übergeordneten **Leitbildes bzw. Leitlinien** zur Förderung des Radverkehrs in Bielefeld mit konkreten Zielsetzungen.
 - Die Leitlinien werden gemeinsam mit allen Akteuren zum Radverkehr in Bielefeld erarbeitet.
 - Sie stellen das Grundgerüst der zukünftigen Radverkehrsförderung in Bielefeld dar und werden politisch beschlossen.
2. Auf Basis der Leitlinien wird eine **Gesamtstrategie zur Radverkehrsförderung** für Bielefeld mit Betrachtung aller wichtigen Infrastrukturaspekte zu Radverkehrsanlagen und zum Fahrradparken sowie der Aspekte des Leitbildes „Radverkehr als System“ erarbeitet.
 - Das Radverkehrskonzept beinhaltet den konkreten Handlungsbedarf inklusive Prioritätensetzung und Festlegung der Zuständigkeiten.
 - Berücksichtigung auch innovativer „Leuchtturmprojekte“.
 - Es berücksichtigt alle (potenziellen) Radfahrenden in Bielefeld.
 - Es dient als Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung in Hinblick auf die Erstellung von Investitionsprogrammen und die Bereitstellung von Haushaltsmitteln.
3. Die Erarbeitung eines **Radverkehrskonzeptes wird von Verwaltung und Politik gemeinsam vereinbart und nach Möglichkeit im Ausschuss beschlossen.**

Ziel der Radverkehrsförderung in Bielefeld sollte das sichere und gleichberechtigte Nebeneinander aller Verkehrsarten sein. Dabei sollten die Voraussetzungen geschaffen werden, dass das Radfahren für alle Menschen gleichermaßen möglich ist.
4. Etablierung eines **handlungsfähigen und beschlusskräftigen Gremiums Radverkehr in Bielefeld** zur Vorbereitung und Diskussion der strategischen und konzeptionellen Handlungsansätze.
 - Klare Definition und Festlegung der Aufgaben und Inhalte des Gremiums sowie der Häufigkeit der Treffen.
 - Förderung des Radverkehrs in Bielefeld wird Querschnittsaufgabe aller relevanten Akteure.
 - Aufbau einer ergebnisorientierten Kommunikationsstruktur zwischen allen relevanten Akteuren zum Radverkehr in Bielefeld.

5. Plausibilitätsprüfung und Aktualisierung des vorhandenen **Radverkehrsnetzes**
 - Einbeziehen aller Stadtteile und Schließen von Netzlücken
 - Anbindung Hauptbahnhof verbessern
 - Anbindung Versorgungsstandorte optimieren
 - Etablierung von Hauptradrouten mit hohem Ausbaustandard.

6. Ertüchtigung des Radverkehrsnetzes im Bereich der **Wegeinfrastruktur**
 - Festlegen von Ausbaustandards zur Führung des Radverkehrs. Hierbei werden die ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) 2010 verbindlich eingeführt. Ziel ist die Etablierung klarer und intuitiv nutzbarer Regelungen mit Wiedererkennungswert.
 - Verstärkter Einsatz von anforderungsgerechten Markierungslösungen in Regelbreiten zzgl. Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz.
 - Übergänge an Radwegeenden optimieren
 - Gemeinsame Führung des Fuß- und Radverkehrs nur bei geringem Fuß- bzw. Radverkehrsaufkommen
 - Konsequente Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht auf allen baulichen Radwegen im Stadtgebiet.

7. Gleichberechtigte **Berücksichtigung des Radverkehrs an signalisierten Knotenpunkten**
 - Sicherung des Radverkehrs an Knoten, Einmündungen und Grundstückszufahrten.
 - Einsatz z.B. vorgezogener Anforderungstaster, Kontaktschleifen, „Countdown“-Anzeigen oder videoüberwachter Signalschaltungen
 - Auf Hauptrouten ist zu prüfen inwieweit der Radverkehr an Knoten bevorrechtigt geführt werden kann (Thema „Grüne Welle Radverkehr“).

8. Die Sicherung der Umsetzung und die Evaluation der gesetzten Ziele werden u.a. durch die regelmäßige Erstellung eines **Radberichtes** (z.B. 1xjährlich) gewährleistet.
 - Der Radbericht beinhaltet den aktuellen Status Quo zum Radverkehr, die erreichten Verbesserungen sowie aktuell diskutierte Projekte.
 - Er wird sowohl im politischen Raum vorgestellt und durch geeignete Medien veröffentlicht.

9. Erstellung und sukzessive Umsetzung eines **Konzeptes zum Fahrradparken**
 - Feststellen des Bedarfes an anforderungsgerechten Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt und in allen Stadtteilen.
 - Erhöhung der Kapazität zum sicheren Abstellen von Rädern am Hauptbahnhof.
 - Schaffung von weiteren anforderungsgerechten Abstellkapazitäten inkl. weiterer Serviceangebote (z. B. Fahrradboxen) an wichtigen Zielen des öffentlichen Nahverkehrs.

- Verstärkter Einsatz weiterer Serviceangebote zum Fahrradparken (z.B. Fahrradboxen, Überdachungen, Gepäckfächer).
 - In Bereichen mit dichter Wohnbebauung sollte geprüft werden, inwieweit und durch welche Maßnahmen anforderungsgerechtes Fahrradparken auf den Grundstücken oder im Straßenraum ermöglicht werden kann.
10. Zukünftige Radverkehrsplanungen erfolgen unter **Berücksichtigung von Pedelecs** (v. a. Weeginfrastruktur und Fahrradparken)
 11. **Ausbau der Öffentlichkeitsarbeit** unter Einbeziehung weiterer Akteure zum Radverkehr. Informationen zum Radverkehr werden zukünftig auch verstärkt über das **Internet** veröffentlicht.
Hierzu wird die Internetpräsenz zum Radverkehr in Bielefeld aktualisiert und das Thema Radverkehr in die städtische Website besser auffindbar eingeordnet.
 12. Weitere **Förderung einer intensiven Verkehrssicherheits- und Mobilitätserziehung** im schulischen und außerschulischen Bereich.
 13. Etablierung weiterer **Serviceangebote** rund um den Radverkehr in Bielefeld (z.B. Ausbau Fahrradverleih, Mängelmeldebogen).
 14. Eine aktive Förderung des Radverkehrs benötigt generell personelle und finanzielle Ressourcen sowie die Berücksichtigung der Radverkehrsbelange auf politischer Ebene in Form von **Beschlüssen „pro Rad“**.

Die Qualitätsziele stellen das Ergebnis der Diskussionen im Rahmen der beiden BYPAD-Treffen dar. Aus diesen Qualitätszielen werden gemeinsam mit der BYPAD-Gruppe konkrete „Leitlinien“ zur zukünftigen Radverkehrsförderung in Bielefeld abgeleitet und der Politik zur Beschlussfassung empfohlen.