

Stadt Bielefeld

BYPAD-Audit

Qualitätsmanagement für den Radverkehr 2015

Auditbericht und Qualitätsziele



Stadt Bielefeld

BYPAD-Audit

Qualitätsmanagement für den Radverkehr 2015

Auditbericht und Qualitätsziele

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

Inhalt

EINFÜHRUNG

1	ZUSAMMENFASSUNG	2
1.1	DER BYPAD-PROZESS.....	2
1.2	DIE ERGEBNISSE	5
2	BYPAD IM ÜBERBLICK	9
2.1	METHODIK	10
2.2	NEUN MODULE	12
2.2.1	<i>Handlungsfeld Rahmenbedingungen (Module 1 bis 4 - Vorbereitung)</i>	<i>13</i>
2.2.2	<i>Handlungsfeld Umsetzung (Module 5 bis 8 - Aktivitäten)</i>	<i>14</i>
2.2.3	<i>Handlungsfeld Wirksamkeitskontrolle (Modul 9 – Monitoring)</i>	<i>15</i>
2.3	VIER QUALITÄTSSTUFEN	15
2.3.1	<i>Stufe 1: Ad hoc-orientiert</i>	<i>16</i>
2.3.2	<i>Stufe 2: Isolierter Ansatz.....</i>	<i>16</i>
2.3.3	<i>Stufe 3: System-orientiert.....</i>	<i>16</i>
2.3.4	<i>Stufe 4: Integrierter Ansatz.....</i>	<i>17</i>
2.4	BEWERTUNG.....	17
3	DIE STADT BIELEFELD	19
3.1	ÜBERBLICK	19
3.2	RADVERKEHR IN BIELEFELD	19
4	BEWERTUNG DER BISHERIGEN RADVERKEHRSFÖRDERUNG (ERGEBNISSE 1. TREFFEN AM 20. OKTOBER 2015)	27
4.1	MODUL 1: ANFORDERUNGEN DER RADFAHRERINNEN (FRAGEN 1 UND 2)	30
4.2	MODUL 2: STEUERUNG DER POLITIK UND KOORDINIERUNG (FRAGEN 3 BIS 6)	32
4.3	MODUL 3: STRATEGIEN UND KONZEPTE (FRAGEN 7 UND 8).....	35
4.4	MODUL 4: FINANZEN UND PERSONAL (FRAGEN 9 BIS 11).....	37
4.5	MODUL 5: INFRASTRUKTUR UND SICHERHEIT (FRAGEN 12 BIS 17).....	40
4.6	MODUL 6: INFORMATION UND ERZIEHUNG (FRAGEN 18 BIS 20)	45
4.7	MODUL 7: KOMMUNIKATION UND PARTNERSCHAFTEN (FRAGEN 21 BIS 26).....	48
4.8	MODUL 8: ERGÄNZENDE MAßNAHMEN (FRAGEN 27 UND 28).....	52
4.9	MODUL 9: EVALUATION UND WIRKSAMKEIT (FRAGEN 29 UND 30)	54
5	STÄRKEN UND SCHWÄCHEN	57
5.1	STÄRKEN BZW. DEN RADVERKEHR FÖRDERNDE MAßNAHMEN UND FAKTEN.....	57
5.2	SCHWÄCHEN BZW. DEN RADVERKEHR HEMMENDE MAßNAHMEN UND FAKTEN.....	58
6	HANDLUNGSFELDER FÜR BIELEFELD - ERGEBNISSE DES 2. TREFFENS DER BYPAD- GRUPPE AM 03.12.2015.....	60
6.1	HANDLUNGSFELD KONZEPTIONELLES, STRATEGIE (33 PUNKTE)	61
6.2	HANDLUNGSFELD KOMMUNIKATION, KOOPERATION (19 PUNKTE).....	63

6.3	HANDLUNGSFELD WEGEINFRASTRUKTUR UND NETZ (25 PUNKTE) SOWIE KNOTENPUNKTE (12 PUNKTE).....	65
6.4	WEITERE HANDLUNGSFELDER BZW. HANDLUNGSANSÄTZE	69
6.4.1	<i>Angebote zum Fahrradparken (inkl. Bike+Ride) verbessern</i>	69
6.4.2	<i>Intensivierung von Öffentlichkeitsarbeit.....</i>	70
6.4.3	<i>Serviceangebote für den Radverkehr.....</i>	72
7	QUALITÄTSZIELE FÜR DIE RADVERKEHRSFÖRDERUNG IN BIELEFELD	75
8	FEEDBACK DER BYPAD-GRUPPE	78
8.1	...ZUM ERSTEN TREFFEN AM 20.10.2015	78
8.2	... ZUM ZWEITEN TREFFEN AM 03. DEZEMBER 2015	82
9	FAZIT	84
10	LITERATUR UND QUELLENANGABEN	86

ANHANG

A 1: Zusammenstellung der genannten Aspekte beim 2. Treffen der BYPAD-Gruppe

A 2: Zusammenfassung der Verbesserungsvorschläge aus den Fragebogenrückläufen

Einführung

Die Stadt Bielefeld lässt 2015 den Zustand der städtischen Radverkehrsförderung in einem zertifizierten Verfahren überprüfen. Als zielführendes Beteiligungsverfahren wurde das Qualitätsmanagementverfahren BYPAD (Bicycle Policy Audit – übersetzt etwa „Wirkungsprüfung zur Radverkehrsförderung“) ausgewählt, das im Rahmen dreier EU-Projekte entwickelt und weiterentwickelt wurde. Die Durchführung des Audits erfolgte durch die Planungsgemeinschaft Verkehr aus Hannover (PGV-Alrutz GbR), die hierfür vom europäischen BYPAD-Konsortium zertifiziert ist.

Ziel des Audits ist insgesamt die Förderung des Radverkehrs in Bielefeld und das Entwickeln von Qualitätszielen für den zukünftigen Radverkehr unter Einbeziehung der in verschiedenen Rollen an der Radverkehrsförderung in Bielefeld Beteiligten. Einbezogen wurden Vertreterinnen und Vertreter der Stadtverwaltung, der Fraktionen im Stadtrat sowie der Nutzerverbände. Gemeinsam mit den Akteuren des Radverkehrs in Bielefeld sollen die Stärken und Schwächen der Radverkehrsförderung konkretisiert und entsprechende Handlungsempfehlungen abgeleitet werden. Hierdurch sollen auch das Verständnis und die Kenntnis über die Radverkehrlichen Belange und Zusammenhänge gefördert und dadurch die Zusammenarbeit der Akteure in Bielefeld insgesamt optimiert werden.

Dieser Auditbericht dokumentiert die Auswertung der vorliegenden Informationen zur bisherigen Radverkehrsförderung in Bielefeld sowie die Durchführung der beiden Treffen der BYPAD-Gruppe am 20. Oktober 2015 und 03. Dezember 2015.

- Kapitel 1 enthält einen zusammenfassenden Überblick der Ergebnisse sowie eine Übersicht über den BYPAD-Prozess in Bielefeld.
- Kapitel 2 gibt einen Überblick über die BYPAD-Methode.
- Kapitel 3 skizziert die Stadt Bielefeld, ihre bisherigen Aktivitäten zur Radverkehrsförderung auf Grundlage der von der Stadt zur Verfügung gestellten Informationen sowie der Internetpräsenz der Stadt.
- Kapitel 4 dokumentiert die Ergebnisse des ersten Audit-Treffens.
- Kapitel 5 beschreibt die Maßnahmen und Fakten, die den Radverkehr in Bielefeld fördern bzw. hemmen - aus Sicht der BYPAD-Auditorin.
- Kapitel 6 dokumentiert die Diskussion zu den zukünftigen Handlungsfeldern im Rahmen des zweiten Audit-Treffens.
- Kapitel 7 formuliert die Qualitätsziele für den Radverkehr in Bielefeld.
- Kapitel 8 fasst stichpunktartig das Feedback der BYPAD-Gruppe zusammen, das deren Teilnehmenden im Zuge der beiden Treffen gegeben haben.
- Kapitel 9 enthält ein kurzes Fazit der Auditorin.
- Kapitel 10 führt die verwendeten Literatur- bzw. Quellenangaben auf.

Darüber hinaus sind im Anhang zum Auditbericht ausgewählte Beiträge der BYPAD-Gruppe aus den beiden Treffen zusammengestellt.

1 Zusammenfassung

Die Förderung des Radverkehrs ist in Bielefeld durch den Nahmobilitätsbeauftragten im Team der konzeptionellen Verkehrsplanung im Amt für Verkehr angesiedelt. Verbesserungen bezüglich der Situation des Radverkehrs fanden in den letzten Jahren überwiegend durch Einzelprojekte, wie z. B. die Führung des Radverkehrs am Kesselbrink, statt. Aktuell sind die Überarbeitung des Fahrradstadtplans sowie die Ergänzung der Wegweisung angedacht. Der Radverkehrsanteil ist in den letzten Jahren von 10 % in 1994 auf 15 % in 2010 gestiegen. Vor allem im Bereich der Verkehrssicherheit aber auch um den Spaß am Radfahren zu vermitteln, finden in Bielefeld regelmäßige Aktionen und Aktivitäten rund ums Radfahren 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

1.1 Der BYPAD-Prozess

Das BYPAD-Audit für die Stadt Bielefeld findet seit Juli 2015 statt und wird bis Anfang 2016 abgeschlossen sein.

Ablauf des BYPAD-Audits			
	Aktivität	Involvierte Akteure	Zeitraum
1	Zusammenstellung der BYPAD-Gruppe und Terminvereinbarungen; Anforderungskatalog Hintergrundinformationen	Kontaktperson Stadtverwaltung + BYPAD-Auditorin	Juli/August 2015
2	Zusammenstellung Hintergrundinformationen und Versand an BYPAD-Auditorin	Kontaktperson Stadtverwaltung + ggf. andere Personen und Ämter	Ab Juni 2015
3	Versand Infoschreiben an Teilnehmende	Stadt Bielefeld	August 2015
4	Versand BYPAD-Fragebögen per E-Mail	BYPAD-Auditorin an BYPAD-Gruppe	28.08.2015
5	Individuelles Ausfüllen der BYPAD-Fragebögen inkl. Abstimmung + Rücksendung der ausgefüllten Fragebögen per E-Mail an BYPAD-Auditorin	Mitglieder der BYPAD-Gruppe	Bis Mitte September 2015
6	Auswertung der Fragebögen, Auswertung Hintergrundinformation	BYPAD-Auditorin	September/ Oktober 2015

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.

Ablauf des BYPAD-Audits			
	Aktivität	Involvierte Akteure	Zeitraum
7	1. Audit-Meeting Konsensgespräch: Fragebogen mit zusammengeführten Antworten der Mitglieder der BYPAD-Gruppe	BYPAD-Gruppe , BYPAD-Auditorin, BYPAD-Assistentin	20.10.2015
8	Auswertung des Konsensgesprächs, Erstellung Zwischenbericht	BYPAD-Auditorin, BYPAD-Assistent	Oktober/ November 2015
9	Versand Zwischenbericht an Mitglieder der BYPAD-Gruppe per E-Mail	BYPAD-Auditorin	17.11.2015
10	Lesen und Stellungnahme Zwischenbericht	BYPAD-Gruppe	Bis Anfang Dezember 2015
11	2. Audit-Meeting: Formulierung von Qualitätszielen, Ableitung von Maßnahmen in wichtigen Handlungsfeldern	BYPAD-Gruppe , BYPAD-Auditorin, BYPAD-Assistentin	03.12.2015
12	Erstellung Auditbericht Vergabe Zertifikat	BYPAD-Auditorin	Dezember 2015 - Januar 2016
13	<i>Erarbeitung und Abstimmung der Leitlinien²</i>	<i>BYPAD-Auditorin, BYPAD-Gruppe</i>	<i>Frühjahr 2016</i>

Beim BYPAD-Audit in Bielefeld waren folgende Personen bzw. Institutionen beteiligt:

Person	INSTITUTION	FUNKTION/ ABTEILUNG	Erste Ansprechperson, Fragebogen-versand	Fragebogen beantwortet	Teilnahme 1. BYPAD-Treffen	Teilnahme 2. BYPAD-Treffen
Herr Simon Lange	Politik	CDU	x	x	x	x
Herr Sven Frischemeier	Politik	SPD	x	x	x	x
Herr Klaus-Peter Johner	Politik	Bündnis 90/Die Grünen	x	x	x	x
Herr Stefan Mielke	Politik	FDP	x	-	x	x
Herr Bernd Vollmer	Politik	Die Linke	x	x	x	x
Herr Markus Schönberner Herr Lothar Klemme	Politik	Bürgergemeinschaft für Bielefeld	x -	x -	x -	x x
Herr Martin Schmelz	Politik	Bürgernähe/ Piraten	x	x	x	x
Herr Osinga	Weitere Akteure	ASTa Universität Bielefeld – Verkehrsgruppe	x	-	-	-
Herr Esch Herr Grewe	Weitere Akteure	Fachhochschule Bielefeld	x	- -	Keine Teilnahme	

² Die Leitlinien sind nicht Bestandteil des Auditberichtes

Person	INSTITUTION	FUNKTION/ ABTEILUNG	Erste Ansprech- person, Fragebogen- versand	Fragebogen beantwortet	Teilnahme 1. BYPAD-Treffen	Teilnahme 2. BYPAD-Treffen
Herr Dirk Artschwager	Weitere Akteure	moBiel GmbH	x	x	x	x
Herr Hans-Günter Dreger	Weitere Akteure	Polizeipräsidium Bielefeld	x	x	x	x
Herr Thorsten Böhm Herr Christof Hanke	Weitere Akteure	ADFC	x -	x -	x x	x -
Herr Bernd Küffner	Weitere Akteure	VCD	x	x	x	x
Herr Roland Tillmann	Weitere Akteure	Kinder-/Hausärzte	x	x	x	x
Frau Daniela Becker	Weitere Akteure	IHK Ostwestfalen	x	x	x	x
Frau Susanne Eickelmann Herr Jörg Beyer	Weitere Akteure	Handelsverband OWL (VDZ)	x x	x	x x	x x
Herr Markus Spiekermann	Weitere Akteure	Fachberatung Mobilitätserziehung	X	x	x	x
Herr Wolfgang Wilker Herr Wolfgang Aubke	Weitere Akteure	Seniorenrat	- x	x	x x	x -
Frau Franca Börsch	Weitere Akteure	Zukunftsnetz Mobilität NRW	-	-	-	x
Frau Dagmar Maaß Herr Achim Thenhausen	Verwaltung	Umweltamt	x	x	x x	x x
Herr Bodo Temmen	Verwaltung	Bauamt	x	x	x	x
Herr Friedhelm Feldmann	Verwaltung	Ordnungsamt	x	x	x	x
Herr Rainer Hempelmann Herr Andreas Geisler	Verwaltung	Umweltbetrieb	- x	x -	x x	- x
Herr Reinhard Thiel Frau Stephanie Dietz Herr Oliver Spree	Verwaltung	Amt für Verkehr Nahmobilitätsberater		x x x	x x x	x x x

1.2 Die Ergebnisse

Die einzelnen Schritte des BYPAD-Verfahrens werden im folgenden Kapitel umfangreich beschrieben. An dieser Stelle werden vorab die Ergebnisse des BYPAD-Audit in Bielefeld zusammenfassend aufgeführt.

Die folgende Abbildung gibt einen Überblick über die Ergebnisse der BYPAD-Module, die aus der Bewertung der einzelnen Fragen im Zuge des ersten BYPAD-Treffens errechnet wurden.

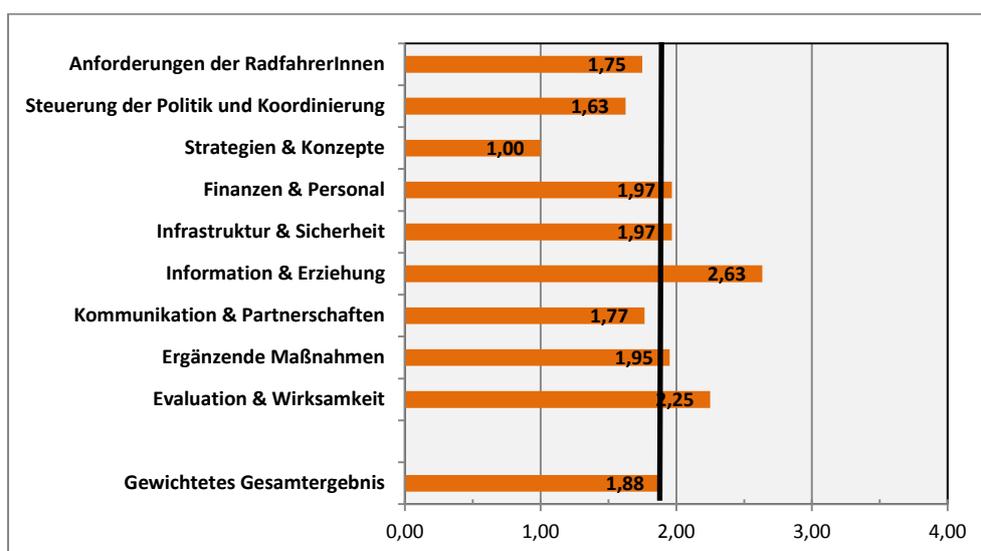


Bild 1: Ergebnisse der BYPAD-Module

Der Auswertung werden folgende Bewertungsstufen und Punktzahlen 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

Maximal erreichbar ist demnach eine Bewertung von 4,0, die einer „systematischen Radverkehrspolitik“ entspricht. **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).**

Fast alle Module wurden im oberen Bereich der Stufe 1 bewertet. Die Module 6 und 9 „Information und Erziehung“ bzw. „Evaluation und Wirksamkeit“ wurden

auf Stufe 2 insgesamt besser bewertet, während das Modul 3 mit der Bewertung 1,0 die deutlich schlechteste Bewertung erzielte.

Bei Betrachtung der einzelnen Fragen treten die Fragen 15, 16, 20 und 30 positiv hervor. Mit einer 3,5 bzw. 3,0 werden u.a. die anforderungsgerechte Wegweisung, der aktuelle Fahrradstadtplan, die Radstation und die generell mögliche Fahrradmitnahme im ÖPNV sowie die zahlreichen Aktivitäten zur Sicherheit der Radfahrenden honoriert.

Die BYPAD-Gruppe war insgesamt sehr kritisch bei der Einschätzung des status quo in Bielefeld. Das schlechteste Ergebnis mit 1,0 wurde bei den Fragen 7, 8 und 13 bezüglich der fehlenden Radstrategie sowie die eher geringe Berücksichtigung des Radverkehrs an Knotenpunkten erzielt. Eine mit 1,2 sehr niedrige Bewertung erzielte zudem die Frage 5 mit der die Kommunikation unter den Entscheidungsträgern kritisiert wurde.

Bei allen Fragen konnte letztendlich nach zum Teil intensiver Diskussion ein Konsens bezüglich der Bewertung erzielt werden.

Zukünftige Handlungsfelder für Bielefeld

Beim zweiten Treffen der BYPAD-Gruppe wurden die aus Sicht der Teilnehmenden wichtigen Handlungsfelder für Bielefeld zusammengetragen, sortiert und gewichtet:

- Konzeptionelles, Strategie (33)
- Wegeinfrastruktur und Netz (25)
- Finanzen (21)
- Kommunikation, Kooperation (19)
- Knoten (12)
- Öffentlichkeitsarbeit (5)
- Service (5)
- Verkehrssicherheit und Mobilitätserziehung (4)
- Fahrradparken (2)
- Radschnellverbindungen (2)
- Wegweisung (0)

Gemäß der Teilnehmenden beim zweiten Treffen besteht v.a. in den Bereichen Konzeptionelles und Strategien sowie Wegeinfrastruktur und Netz ein z.T. deutlicher Handlungsbedarf in Bielefeld. Diese Themenfelder sowie das Thema Kommunikation und Kooperation wurden im Rahmen des zweiten Treffens weiter diskutiert und entsprechende Handlungsansätze für die zukünftige Radverkehrsförderung abgeleitet.

Im Rahmen des Handlungsfeldes **Konzeptionelles und Strategien** wurde vor allem die Notwendigkeit einer übergeordneten Radverkehrskonzeption mit allen Aspekten des Leitbildes „Radverkehr als System“ diskutiert und befürwortet. Angeregt wurde auch die Aufstellung eines intermodalen Mobilitätskonzeptes, das

alle Verkehrsarten einbezieht. Auch hierbei ist die zunehmende Nutzung von Pedelecs generell zu berücksichtigen. Es wurde darüber hinaus angeregt und begrüßt, im Vorfeld der Konzepterarbeitung einzelne „Leuchtturmprojekten“ (z.B. Radschnellverbindung, Servicestationen) anzudenken und diese dann ggf. auf weitere Bereiche auszuweiten.

Neben der Erarbeitung eines Radverkehrskonzeptes wird auch die Entwicklung eines übergeordneten Leitbildes zur Förderung des Radverkehrs in Bielefeld als wichtige Aufgabe betrachtet.

Als Handlungsansatz soll ein Konzept zur Radverkehrsförderung in Bielefeld mit Betrachtung aller wichtigen Infrastrukturaspekte zu Radverkehrsanlagen und zum Fahrradparken sowie der Aspekte des Leitbildes „Radverkehr als System“ erarbeitet werden. Parallel sollen „Leuchtturmprojekten“ mit Modellcharakter verfolgt werden. Darüber ist die Entwicklung eines übergeordneten Leitbildes zur Förderung des Radverkehrs in Bielefeld mit konkreten Zielsetzungen geplant. Das Leitbild kann auf den Qualitätszielen des BYPAD-Audit aufbauen.

Zur Umsetzung und Evaluation der gesetzten Ziele ist die personelle und finanzielle Ausstattung der Radverkehrsförderung in Bielefeld sicherzustellen.

Beim Handlungsfeld **Kommunikation und Kooperation** wurde vor allem die Entscheidungsfähigkeit der Handlungsträger für wichtig erachtet. Die Stadtverwaltung macht hierzu deutlich, dass das Thema Radverkehr zu einer Querschnittsaufgabe in Bielefeld werden muss. Die BYPAD-Gruppe ist sich darüber einig, dass eine gute Kommunikationsstruktur zu guten konzeptionellen Zielen und Ergebnissen führen kann, inwieweit es für die Teilnehmenden jedoch vorstellbar sei, einen Arbeitskreis Radverkehr neu zu gründen und bei diesem aktiv mitzuwirken, wird im Rahmen des Treffens nicht abschließend geklärt.

Im Bereich der Handlungsansätze sollte deutlich werden, dass die Förderung des Radverkehrs in Bielefeld zur Querschnittsaufgabe aller relevanten Akteure wird. Hierzu sollte ein handlungsfähiges und beschlusskräftiges Gremium Radverkehr zur Vorbereitung und Diskussion der strategischen und konzeptionellen Handlungsansätze etabliert und mit entsprechender Entscheidungskraft versehen werden.

Zur Verbesserung und Intensivierung der Kommunikation zwischen den relevanten Akteuren sollte darüber hinaus eine regelmäßige Zusammenstellung der erreichten Verbesserungen, der aktuell diskutierten Projekte und der weiteren Ziele in einem Radbericht (z.B. 1xjährlich) erstellt werden.

Beim Handlungsfeld **Wegeinfrastruktur und Netz** steht insgesamt die Ertüchtigung einer durchgängig anforderungsgerechten Radverkehrsführung bzw. die Verbesserung der Netzstruktur im Vordergrund. Das Handlungsfeld schließt auch das Thema Elektromobilität mit ein, wobei Radverkehrsanlagen, die nach den Empfehlungen der ERA eingerichtet sind, auch den Anforderungen der Nutzung mit Pedelecs entsprechen. Darüber hinaus wird auch die eher untergeordnete Berücksichtigung des Radverkehrs an signalisierten Knoten bemängelt.

Als Handlungsansatz im Bereich der Wegeinfrastruktur soll das vorhandene Radverkehrsnetz auf Plausibilität geprüft und entsprechend zu einem durchgängigen und flächendeckenden Radverkehrsnetz weiterentwickelt werden. Die Wegeinfrastruktur im Radverkehrsnetz ist anschließend zu prüfen und entsprechende Maßnahmen nach Möglichkeit im Routenverlauf abzuleiten. Dabei sind vor allem die Wartezeiten für den Radverkehr an Knoten zu reduzieren.

2 BYPAD im Überblick

Der Name des „BYPAD“-Verfahrens setzt sich aus den Begriffen „Bicycle Policy Audit“ zusammen und bedeutet wörtlich übersetzt „Fahrrad-Politik-Überprüfung“. Übertragen auf deutsche Kommunen lässt sich das Verfahren besser mit „Wirkungsprüfung zur Radverkehrsförderung“ übersetzen.

BYPAD – Bicycle Policy Audit ist ein Instrument zur Wirksamkeitsprüfung und Qualitätsverbesserung kommunaler Radverkehrsstrategie. Es basiert auf der Auswertung internationaler Best Practice-Beispiele in der lokalen Radverkehrsförderung.



Bild 2: Schriftzug BYPAD

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). Im EU-Nachfolgeprojekt BYPAD+ (2003-2005) wurde die BYPAD-Methode weiter verbessert, europaweit wurden zahlreiche Auditoren geschult. Bis Anfang 2005 wurden 42 Städte in 15 europäischen Ländern zertifiziert. In einem weiteren EU-geförderten Nachfolgeprojekt - BYPAD-Plattform - wurde 2006-2008 je eine BYPAD-Version für kleinere Städte bzw. Gemeinden sowie für Landkreise bzw. Regionen entwickelt. Die Schulung weiterer AuditorInnen und deren Erfahrungsaustausch wurden u. a. durch den Ausbau der Internetplattform www.bypad.org weiter intensiviert.

Das Verfahren gilt mittlerweile als anerkannte Methode des Qualitätsmanagements, um die Radverkehrsqualität in einer Kommune zu bewerten und Strategien zur Förderung des Radverkehrs konsensfähig zu entwickeln. Mit BYPAD können Kommunen die Qualität ihrer Radverkehrsförderung in einer strukturierten Stärken- und Schwächen-Analyse auswerten. Dabei erhalten sie gleichzeitig konkrete Hinweise dafür, wie sie die künftige Radverkehrsförderung in ihrer Kommune verbessern können. Turnusmäßige Wiederholungen (alle vier bis sechs Jahre) können den Fortschritt in der kommunalen Radverkehrsförderung aufzeigen und überprüfen die Wirksamkeit der ergriffenen Maßnahmen. Im Audit-Prozess werden die Städte von speziell dafür geschulten und zertifizierten Beratern begleitet.

Durch den Einsatz von BYPAD in vielen Städten innerhalb und mittlerweile auch außerhalb von Europa ist ein überregionales Netzwerk von derzeit über 200 Städten, Gemeinden und Regionen in mehr als 25 Ländern entstanden. Dies bietet die Möglichkeit, Erkenntnisse und Erfahrungen untereinander auszutauschen – und ermöglicht ein Benchmarking kommunaler Radverkehrsförderung.

Das Konsortium, das BYPAD entwickelt hat und die Rechte an dem Verfahren besitzt, besteht aus

- VECTRIS, Belgien (Projektkoordination)
- FGM-AMOR (Forschungsgesellschaft Mobilität), Österreich
- velo:consult, Schweiz
- ECF (Europäischer Radfahrer-Verband), Sitz in Brüssel.

In Deutschland wurden bereits 21 Städte und ein Landkreis zertifiziert, davon fanden 17 Audits unter PGV-Mitwirkung statt. In 2015 wurde das BYPAD-Audit durch die PGV-Alrutz neben Bielefeld auch in Wolfsburg und Paderborn durchgeführt.

Weitere Details zu BYPAD finden Sie auf der BYPAD-Website www.bypad.org. Dort gibt es u.a. auch einen Überblick über alle europaweit beteiligten Städte.

2.1

Methodik

Die BYPAD-Methode basiert auf der Idee des totalen Qualitätsmanagements, das in der Wirtschaft seit langem Standard ist. Mit Hilfe von Methoden des Qualitätsmanagements (QM) versuchen Unternehmen, ihre Produkte und Dienstleistungen zu verbessern, die Abläufe zu optimieren und die Kundenbindung zu stärken – in Hinblick auf einen höheren Ertrag und größeren Marktanteil. Die Verbesserungen basieren auf Benchmarking-Prozessen, in denen die Firmen von den besten Leistungen in anderen Unternehmen lernen.

Der QM-Ansatz wird mit BYPAD auf kommunale Radverkehrsförderung übertragen, und zwar mit dem Ziel die Fahrradnutzung zu stärken und die Sicherheit für Radfahrende zu verbessern. BYPAD betrachtet kommunale Radverkehrsförderung dabei als dynamischen Prozess. Untersucht werden nicht nur die Ergebnisse der Radverkehrsförderung, sondern vor allem auch, wie dieser Prozess in die politischen und administrativen Strukturen eingebettet ist.

BYPAD unterscheidet neun Module, deren Qualitäten einzeln bestimmt werden. Jedem Modul wird eine Stufe auf der vierstufigen BYPAD-Entwicklungsleiter zugeordnet. Die Ergebnisse aller neun Module ergeben zusammen die Qualitätsstufe der gesamten Radverkehrsförderung. Module, Qualitätsstufen und Berechnungsverfahren werden in den folgenden Kapiteln vorgestellt. An Hand der Entwicklungsleiter kann eine Kommune für jedes Modul einzeln Qualitätsziele definieren und daraus Handlungsmöglichkeiten ableiten. Außerdem ist es bei wiederholter Anwendung möglich, die Entwicklung in der städtischen Radverkehrspolitik zu beobachten.

Der gesamte Evaluations- und Verbesserungsprozess wird von einer internen BYPAD-Gruppe, unter Begleitung eines externen Beraters, durchgeführt. Die

Teilnehmenden setzen sich zusammen aus der Politik (Stadtratsfraktionen – dies ist nur in den deutschen Städten so), der Verwaltungsspitze, den thematisch Zuständigen in der Verwaltung und Vertretern von Nutzergruppen. Die BYPAD-Gruppe sucht gemeinsam nach den schwächsten Gliedern der Qualitätskette, um gemeinsam zu definieren, in welchen Bereichen Verbesserungen nötig und möglich sind.

Der Prozess beginnt mit einer individuellen Beurteilung durch jedes Mitglied der BYPAD-Gruppe, das für eine Institution oder eine Dienststelle der Verwaltung steht. Diese Beurteilung erfolgt anhand eines Fragebogens mit Antwortvorgaben, denen Qualitätsstufen zugeordnet sind. Nehmen an dem Verfahren ausnahmsweise mehrere Personen einer Institution teil, stimmen diese sich intern ab. Eine Vorabstimmung zwischen verschiedenen Stellen ist ausdrücklich nicht vorgesehen. Anschließend kommt die Gruppe zu einem ersten Treffen zusammen, bei dem die Mitglieder mit den unterschiedlichen Einschätzungen der anderen Gruppenmitglieder konfrontiert werden. Auf Basis der Diskussionsergebnisse dieses Konsensmeetings wird in einem zweiten Treffen ein Qualitätsplan mit Zielen und Handlungsansätzen für die künftige Radverkehrsförderung entwickelt.

Zum Abschluss des Verfahrens erhält die Stadt das BYPAD-Zertifikat.

Die folgenden Instrumente gehören zu einer Anwendung von BYPAD:

- Ein **Katalog erforderlicher Hintergrundinformationen**.
Diese Hintergrundinformationen über die Stadt, ihre Verkehrs- und Radverkehrspolitik sowie quantitative Daten zum Verkehr und insbesondere Radverkehr werden von der Stadtverwaltung zusammengestellt. Sie helfen dem Auditor, die Situation der städtischen Radverkehrsförderung zu bewerten. Für Bielefeld lagen dazu u.a. durch den Nahmobilitätsbeauftragten zusammengestellte Informationen, Beschlussvorlagen der Verwaltung, diverse Flyer sowie Hinweise zu weiteren Internetseiten vor.
- Der **BYPAD-Fragebogen**, der von jedem Mitglied der BYPAD-Gruppe ausgefüllt wird und damit die Grundlage für die Erarbeitung eines Qualitätsplans bildet. Da der Fragebogen geschlossene Antworten enthält, die – nach Qualitätsstufen geordnet – Aktivitäten beinhalten, die mit Erfolg irgendwo in Europa durchgeführt werden, gibt er für jeden Bereich konkrete Anregungen für Zielsetzungen zur Verbesserung der eigenen Fahrradförderung.
- Das **Konfrontations- und Konsensgespräch** (erstes Treffen), bei dem die Mitglieder der BYPAD-Gruppe das aktuelle Qualitätsniveau der Radverkehrsförderung in ihrer Stadt diskutieren und gemeinsam eine Bewertung vornehmen.

- Der **Zwischenbericht**, der für jede Frage detaillierte Auskunft über Stärken und Schwachpunkte der bisherigen Radverkehrsförderung gibt, ergänzt um Hintergrundinformationen und darauf aufbauenden Einschätzungen der Auditorin.
- Der **BYPAD-Qualitätsplan**, der die Ziele für die nächsten Jahre definiert. Dieser Plan wird von der BYPAD-Gruppe beim zweiten Treffen entwickelt und im Schlussbericht dokumentiert. Von der Auditorin werden die Ziele zusammengefasst und um ihre Einschätzungen und Vorschläge für die kommunale Radverkehrsförderung ergänzt. Im Schlussbericht werden diese Ergebnisse den Teilnehmern zur Verfügung gestellt.
- Das **BYPAD-Zertifikat**. Am Schluss des BYPAD-Prozesses erhält die Stadt das BYPAD-Zertifikat, welches das aktive Bestreben der Stadt bestätigt, die Qualität ihrer Radverkehrsförderung zu verbessern.
- Die **BYPAD-Website**, das Forum, in den Städten von den Erfahrungen anderer Städte lernen können (www.bypad.org), auf der u.a. Beispiele mit Best-Practice-Charakter aus den BYPAD-Städten vorgestellt werden.

2.2

Neun Module

Innerhalb des Fragebogens sind die Themen zu 9 Modulen bzw. Themenfeldern zusammengestellt, die im Folgenden vorgestellt werden. Die Module lassen sich wiederum den Handlungsfeldern Rahmenbedingungen, Umsetzung und Wirksamkeitskontrolle zuordnen.

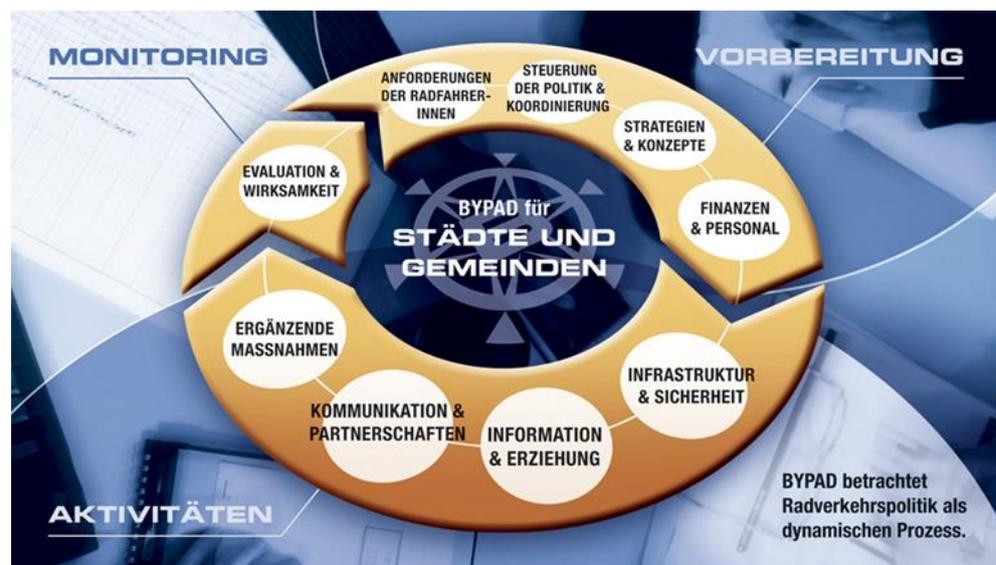


Bild 3: Die neun Module im Überblick

2.2.1 Handlungsfeld Rahmenbedingungen (Module 1 bis 4 - Vorbereitung)

1 Anforderungen der RadfahrerInnen

Dieses Modul prüft, ob und wie bestimmte Anforderungen der Nutzer ermittelt und einbezogen werden. Die Aufmerksamkeit wird darauf gelenkt, wie die Kommune die Nutzer einbezieht und wie sichergestellt wird, dass die Anforderungen der Nutzer im politischen Entscheidungsprozess berücksichtigt werden.

2 Steuerung der Politik und Koordinierung

Dieses Modul untersucht Einfluss und Engagement von Verwaltungsspitze und Politikern bezüglich der Qualität der Fahrradförderung. Haben die Personen in Führungspositionen einen anregenden und motivierenden Einfluss? Sind sie fähig, ihre Führungspositionen auszufüllen, sind sie engagiert bei der Sache, sind sie wirkliche Manager für Änderungen oder stehen sie eher isoliert ohne großen Einfluss?

Es ist interessant zu erfahren, wer die Leitlinien der Politik auf der offiziellen Ebene vorbereitet und in welchem Ausmaß führende Persönlichkeiten einen deutlichen Einfluss auf die (Verkehrs-)Politik haben. Aufmerksamkeit wird auf das Vorhandensein von Lenkungsgruppen gelegt, sowohl internen als auch externen. Die Möglichkeiten, wie Nutzer und ihre Gruppen sich einbringen können, werden ebenfalls in diesem Modul behandelt.

3 Strategien und Konzepte

Dieses Modul untersucht die vorhandene Strategie der Fahrradförderung und die Schritte zur Umsetzung. Welche Inhalte hat die Radverkehrsförderung und in welchem Ausmaß ist sie in den größeren Rahmen der städtischen Politik eingepasst? Andere wichtige Punkte sind der Stellenwert von Beschlüssen und (verpflichtenden) Vereinbarungen, Langzeitplanung, Dringlichkeits- und Prioritätenlisten und der Umgang mit fach- oder stadtgrenzen-überschreitenden Problemen.

4 Finanzen und Personal

Dieses Modul beschäftigt sich einerseits mit den finanziellen Aspekten der Politik, andererseits mit Personalstärke und Vorbildung derer, die mit Radverkehr zu tun haben. Welches sind die Quellen zur Finanzierung der Umsetzung der Radverkehrsförderung und was wird unternommen, um die Finanzen langfristig zu sichern? Wie sind die Anstrengungen, um Haushaltsmittel für eine bessere Radverkehrsförderung zu bekommen? Daneben werden auch die Qualifikation des beteiligten Personals und die Möglichkeiten der Fortbildung untersucht.

2.2.2 Handlungsfeld Umsetzung (Module 5 bis 8 - Aktivitäten)

Diese Module betrachten das tatsächliche Handeln der städtischen Radverkehrsförderung. Wegen der Vielzahl an möglichen Maßnahmen werden vier unterschiedliche Module festgelegt.

5 Infrastruktur und Sicherheit

Welche Radverkehrs-Infrastruktur ist bzgl. des Radverkehrsnetzes vorhanden und wie wird ihre Unterhaltung organisiert? Die Verbesserung der Verkehrssicherheit für Radfahrer ist ein zentraler Bereich, deshalb wird ihm in diesem Modul besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Weitere Themen sind die getroffenen Maßnahmen zum Fahrradparken, die Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr und zusätzliche Angebote wie bewachtes Fahrradparken oder eine Fahrradstation.

6 Information und Erziehung

In diesem Modul geht es darum, inwieweit Maßnahmen, Daten und Fakten zur Radverkehrsförderung der Bevölkerung bekannt gemacht werden. Wie vermittelt die Kommune ihre Radverkehrsförderung? Weitere Themen sind Aktionen im Bereich der (Verkehrs-) Erziehung bzw. des Radfahr-Trainings sowie die Orientierung der Radfahrer im Netz.

7 Kommunikation und Partnerschaften

In diesem Modul wird betrachtet, wie die kommunale Radverkehrsförderung bestimmte Zielgruppen anspricht und erreicht und wie sie entsprechende Partner einbindet oder mit ihnen zusammenarbeitet. Mit welchen Anreizen wird die Fahrt zur Arbeit, zur Schule, zum Einkaufen mit dem Fahrrad gefördert, und wie sind örtliche Arbeitgeber, Schulen, Kindergärten, Gebäudeeigentümer etc. beteiligt? Gibt es Maßnahmen, um "lebenslanges Radfahren" zu fördern und wie werden die gesundheitlichen Vorteile des Radfahrens genutzt, um den Radverkehr zu steigern?

8 Ergänzende Maßnahmen

Dieses Modul behandelt Aktivitäten und Entscheidungen jenseits der engeren Radverkehrsförderung, die aber einen Einfluss auf die Fahrradnutzung haben (können). Es gibt zwei Aspekte: Was wird getan, um die Autonutzung zu beschränken und inwieweit unterstützt die aktuelle Stadtentwicklungspolitik die Förderung des Radverkehrs?

Es gibt unterschiedliche Fachbereiche, die indirekt die Fahrradnutzung beeinflussen. Es ist wichtig, auch diese Bereiche zu betrachten, um kontraproduktive Wirkungen zu vermeiden.

2.2.3 Handlungsfeld Wirksamkeitskontrolle (Modul 9 – Monitoring)

9 Evaluation und Wirksamkeit

Das Modul konzentriert sich auf die tatsächlichen Auswirkungen der Radverkehrsförderung. Wie misst die Behörde die Auswirkungen ihrer Maßnahmen? Wie ist die Qualität des Prozesses sichergestellt? Wie wird die Fahrradnutzung (regelmäßig) untersucht und wie wird die Verkehrssicherheit gemessen?

2.3 Vier Qualitätsstufen

BYPAD unterscheidet zwischen vier Qualitätsstufen. Jede Stufe stellt einen weiteren Schritt auf der Leiter der Entwicklung für die städtische Radverkehrsförderung dar. Qualitätsverbesserungen lassen sich somit als schrittweises Erklimmen dieser Leiter erkennen. Das bedeutet aber auch, dass eine Stadt nicht von einem Tag auf den anderen die höchste Stufe der Radverkehrsförderung erreichen kann.

Die Leiter der Entwicklung ist das Barometer der städtischen Radverkehrsförderung. Hier kann die Stadt ablesen, wo sie mit ihrer Radverkehrsförderung an einem bestimmten Zeitpunkt steht, und zwar für die Module und die einzelnen Fragen getrennt voneinander. Die Stadt bekommt einen Überblick, welche Module verbessert werden müssen, um eine höhere Stufe zu erreichen.



Bild 4: Die vier Entwicklungsstufen im BYPAD-Verfahren

Die folgende Beschreibung der Bewertungsstufen ist auf die Gesamtbewertung bezogen. Für die einzelnen Fragen und Module sind die Bewertungen entsprechend ihres Namens sinngemäß anzuwenden.

2.3.1 Stufe 1: Ad hoc-orientiert

Feuerwehrprinzip (1,0 bis 1,9)

„Es wird erst etwas gemacht, wenn es brennt, und auch nur solange es brennt“.

Sobald Stufe 1 erreicht ist, findet Radverkehrsförderung ansatzweise in der Kommune statt, aber nur in geringem Ausmaß. Sie ist begrenzt auf Lösungen an isolierten Problemstellungen. Wegen des engen Verständnisses der Radverkehrsförderung werden Maßnahmen ausschließlich wegen der Verkehrssicherheit oder bei der Infrastruktur an einzelnen Stellen getroffen. Damit ist eine niedrige Qualitätsstufe festzustellen, die charakterisiert wird durch:

- niedrige und ungleichmäßige Finanzmittel,
- wenige zuständige Hauptamtliche (wenn überhaupt), mit geringem Ausbildungsgrad und wenig einflussreicher Position,
- kaum Öffentlichkeitsarbeit,
- informelle Strukturen und Entscheidungen,
- die Qualität ist nur das Ergebnis individuellen Engagements.

Für den Fall, dass einzelne Charakteristika für Stufe 1 nicht erfüllt werden, kann auch keine Qualitätsstufe vergeben werden.

2.3.2 Stufe 2: Isolierter Ansatz

Insel-Ansatz, (2,0 bis 2,9)

Reine Radverkehrsförderung, oft nur Infrastruktur.

Auf der zweiten Stufe gibt es bereits eine Radverkehrsförderung, aber diese ist nicht integriert in das gesamte Handeln der Kommune auf Ebene der verkehrsrelevanten Handlungsfelder. Gute bauliche Infrastruktur ist das Haupt-Interesse und es gibt nur wenige zusätzliche Aktivitäten. Die Radverkehrsförderung lässt sich charakterisieren durch:

- Nutzung von Daten und Berücksichtigung von Anforderungen und Prioritäten seitens der Radfahrer,
- allgemeine Entscheidungen mit geringer Bindungskraft (Aufgabensetzung),
- wegen geringer Abstimmung mit anderen Fachbereichen werden dort oft kontraproduktive Entscheidungen getroffen,
- die Kontinuität der Radverkehrsförderung ist nicht gewährleistet.

2.3.3 Stufe 3: System-orientiert

Nachhaltigkeitsprinzip (3,0 bis 3,9)

Systematische Radverkehrsförderung mit Öffentlichkeitsarbeit, Service, etc.

Beim Erreichen der 3. Qualitätsstufe wird festgestellt, dass Radfahren als System gesehen wird, das in die allgemeine Verkehrsplanung integriert ist. Es gibt Unterstützung von verantwortlichen bzw. zuständigen Politikern. Die

Radverkehrsförderung umfasst eine große Spanne unterschiedlicher Handlungsfelder (Mobilitätsmanagement, Dienstleistungen, Kampagnen, Erziehung, Infrastruktur...). Verschiedene Partner beteiligen sich und arbeiten zusammen an der Umsetzung der Radverkehrsförderung. Charakteristika sind:

- Tendenzen zur langfristigen Planung,
- die Nutzer-Anforderungen werden systematisch berücksichtigt,
- es gibt eine gute Datenverfügbarkeit als feste Grundlage der Radverkehrsförderung,
- es gibt große Finanzmittel, aber diese sind noch nicht langfristig abgesichert,
- Entscheidungen sind verbindlich gefasst und mit anderen Akteuren abgestimmt (andere Verwaltungsstellen, Schulen, Arbeitgeber....).

2.3.4

Stufe 4: Integrierter Ansatz

Gesamtpolitischer Ansatz der Radverkehrsförderung (4,0)

Fachübergreifend, Dauerhaft, Regelmäßig,...

Unter Einbezug von Siedlungsplanung, Gesundheitspolitik, etc.

Radverkehrsförderung wird als kontinuierliche Aufgabe mit enger Verbindung zu anderen Fachbereichen gesehen (Umwelt, Gesundheit, Wirtschaft, Beschäftigung).

Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs werden ergänzt durch Maßnahmen zur Minderung der Autonutzung. Qualitäts-Indikatoren werden als politische Instrumente wahrgenommen. Neben politischer Unterstützung sind systematische Arbeit in Netzwerken und strategische Partnerschaften charakteristisch für die Radverkehrsförderung. Dies hilft, Synergie-Effekte durch den Austausch von Ideen, Wissen und Erfahrungen mit externen Partnern zu erzielen, sowohl auf der horizontalen Ebene (mit anderen Städten und Körperschaften und Privaten) als auch vertikal (mit höheren Verwaltungsebenen). Typisch sind:

- gute Datenverfügbarkeit,
- systematische Wirkungskontrollen,
- eine hohe und langfristig abgesicherte Finanzausstattung,
- systematische Arbeit in Netzwerken,
- strategische Partnerschaften.

2.4

Bewertung

Beim ersten Treffen wird jeder Frage des Fragebogens eine Punktzahl zwischen 0 und 4 – analog zu den Qualitätsstufen des BYPAD-Audit - zugeordnet.

Anzumerken sei jedoch, dass es sich beim BYPAD-Audit um eine qualitative Bewertungsmethode handelt. Daher sind die quantitativen Ergebnisse nur als Anhaltspunkt zu sehen, die die Zuordnung zu den einzelnen Stufen der Entwicklungsleiter verdeutlichen.

Entwicklungsstufe	Beschreibung	Numerischer Wert
0	-	<1,0
1	Ad-hoc orientiert	1,0 – 1,9
2	Isolierter Ansatz	2,0 – 2,9
3	System-orientiert	3,0 – 3,9
4	Integrierter Ansatz	4,0

Tab. 1: Bewertungsraster

Die Punktzahl für jedes der neun Module errechnet sich aus dem arithmetischen Mittel der Punktzahlen der einzelnen Fragen, die dem Modul zugeordnet sind.

Um die Gesamt-BYPAD-Bewertung zu berechnen, muss ein Gewichtungsfaktor für jedes Modul vorhanden sein. Auf diese Weise bekommen die Handlungsmodule ein höheres Gewicht.

Die Module 1 bis 4, die Planungsmodule, betreffen die Rahmenbedingungen unter denen die Radverkehrsförderung stattfindet – je besser diese Rahmenbedingungen sind, desto wirksamer ist die Radverkehrsförderung. Die Planungsmodule haben jedoch, ebenso wie das Evaluationsmodul (Modul 9), keinen konkreten Einfluss auf die Fahrradnutzung und werden insgesamt mit 35 % bzw. mit 5 % bewertet.

Einen direkten Einfluss auf die Fahrradnutzung haben die konkreten Maßnahmen zur Radverkehrsförderung. Diese werden in den Modulen 5 bis 8 – den Handlungsmodulen – zusammengefasst und gehen mit insgesamt 60 % in die Gesamtwertung ein.

Bezogen auf die einzelnen Module erfolgt folgende Gewichtung:

	Modul	Gewichtung in %
Planung – 35 %	1	5
	2	10
	3	10
	4	10
Handlung – 60 %	5	20
	6	10
	7	10
	8	20
Evaluation – 5 %	9	5

Tab. 2: Gewichtete Bewertung der einzelnen Module

Die Gesamt-Bewertung des BYPAD-Fragebogens gibt einen Hinweis auf die Qualität der aktuellen Radverkehrsförderung der Stadt.

3 Die Stadt Bielefeld

3.1 Überblick

In Bielefeld leben ca. 330.000 Menschen auf etwa 259 Quadratkilometern (Stand 30.06.2015). Durch das Stadtgebiet erstreckt sich der Höhenzug des Teutoburger Waldes, der eine Trennung zwischen den südlichen gelegenen Stadtbezirken Brackwede, Senne und Sennestadt von den übrigen nördlich gelegenen Stadtbezirken bewirkt. Während sich südlich des Teutoburger Waldes die eher flache Sennelandschaft erstreckt, findet man im Bereich nördlich des Teutoburger Waldes die topografisch eher bewegtere Landschaft des Ravensberger Hügellandes vor.

Bielefeld ist die Großstadt mit den meisten Grünflächen pro Einwohner in Deutschland. Durch die Waldflächen des Teutoburger Waldes sowie zahlreiche Parks und Grünflächen entlang von Bachläufen entsteht ein zusammenhängendes Netz von Grünzugverbindungen, durch das das Bielefelder Stadtbild geprägt wird.

Wichtige Wirtschaftssektoren der Stadt sind die Nahrungs- und Genussmittelindustrie, die Druck- und Bekleidungsindustrie sowie die Bauwirtschaft und der Maschinenbau. Dabei sind die Universität, die von Bodenschwingsche Stiftungen Bethel, die Dr. August Oetker KG, das Theater Bielefeld sowie der Fußballverein Arminia Bielefeld auch über die Stadtgrenzen hinaus bekannt.

Bielefeld liegt an der wichtigen Ost-West Verkehrsachse zwischen dem Siedlungsraum Rheinland / Ruhrgebiet und den Großräumen Hannover und Berlin, im Erschließungsbereich der BAB 2. Durch das Stadtgebiet Bielefelds verlaufen neben den Bundesautobahnen BAB 2 und BAB 33 auch die Bundesstraßen B61, B66 und B68. Darüber hinaus ist Bielefeld überregional durch die ICE-Stecke Dortmund – Hannover – Berlin und die Hauptbahnstrecke Köln – Dortmund – Hannover, sowie zahlreiche regionale Bahnlinien angebunden. Insgesamt verfügt die Stadt über elf Bahnhöfe bzw. Haltepunkte des schienengebundenen Verkehrs. Der innerstädtische ÖPNV erfolgt mit zahlreichen Stadtbus- und Stadtbahnlinien durch das Verkehrsunternehmen moBiel, einer Tochtergesellschaft der Stadtwerke Bielefeld.

3.2 Radverkehr in Bielefeld

Seit Ende der 1970er Jahre wird der Radverkehr in Bielefeld gefördert. Seit 1998 ist die Stadt Mitglied in der „Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW“ (AGFS-NRW) und darf sich „fahrradfreundlich“ nennen. Durch zahlreiche Einzelmaßnahmen wurde die Situation für den Radverkehr seitdem immer weiter verbessert.

Die folgende Zusammenstellung gibt einen chronologischen Überblick über die einzelnen Strategien, Konzepte und Planungen zum Radverkehr in Bielefeld:

- 1979 Gründung des Arbeitskreises Radverkehr, der aus Vertretern der Stadtverwaltung, Polizei, des Nahverkehrsunternehmens moBiel und verschiedenen Interessengruppen (ADFC, VCD und GAFF) besteht.
- 1992 Eröffnung einer der bundesweit ersten Fahrradstationen
- 1995 Beschluss des Rates der Stadt Bielefeld „den Anteil der zu Fuß, auf dem Rad oder mit dem ÖPNV zurückgelegten Wege auf 60% des Gesamtverkehrsaufkommens zu steigern“.
- 1996 Beschluss des Stadtentwicklungsausschusses zur Beantragung der Aufnahme in die „Arbeitsgemeinschaft der fußgänger- und fahrradfreundlichen Städte, Kreisen und Kommunen in NRW (AGFS)“ sowie zur Einrichtung eines Fahrradkoordinators (Fahrradbeauftragten).
- 1997 Bestellung Fahrradbeauftragter (Stabstelle im Amt für Verkehr)
- 1998 Aufnahme der Stadt Bielefeld in die AGFS
- 2003 Der Fahrradbeauftragte geht in Ruhestand, die Stelle wird gestrichen
Online-Radroutenplaner (Angeboten durch das Land NRW)
- 2005 Teilnahme am ADFC-Fahrradklimatest
- Seit 2005 Teilnahme an der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“
- 2007 Erstellung eines Nahverkehrsplans
Verlängerung der Mitgliedschaft in der AGFS
- 2008 Beschluss des Rates zur Erstellung eines „Ziel- und Maßnahmenkonzepts zur Förderung des Radverkehrs in Bielefeld“.
- 2010 Durchführung von „Haushaltsbefragung zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung in der Stadt Bielefeld“
- 2011 Wiedereinrichtung eines Fahrradbeauftragten
- 2012 Teilnahme am ADFC- Fahrradklimatest
„Überprüfung und Dokumentation des Radverkehrsnetzes Bielefeld“ (PGV)
- Seit 2012 Teilnahme an der Aktion „Stadtradeln“
Jährlich stattfindenden „Drahtesel Messe“
- 2013 Neuauflage des Fahrradstadtplans

2014 Beschluss des Stadtentwicklungsausschusses zur Durchführung eines BYPAD-Verfahrens im Rahmen der Vorlage zur „Förderung des Fuß- und Radverkehrs, hier: Darstellung der Ist-Situation und Vorschlag zum weiteren Vorgehen“.

Verlängerung der Mitgliedschaft in der AGFS

2015 Machbarkeitsstudie Radschnellwege OWL (Herford-Minden), in Erarbeitung durch die PGV (laufend)

Einstellung des Arbeitskreises Radverkehrs

Gründung des Arbeitskreises Radverkehrsbeauftragte (Treffen zwischen Vertretern der Mehrheitskoalitionen und dem Nahmobilitätsbeauftragten)

Start der Aktion „Geisterradler“

Zuständigkeiten und Finanzen

Die Förderung des Radverkehrs erfolgt in Bielefeld v.a. durch den Nahmobilitätsbeauftragten. Dieser gehört dem Team Konzeptionelle Verkehrsplanung/ÖPNV in der Abteilung „Verkehrsplanung und Straßenverkehrsbehörde“ des Amtes für Verkehr an. Darüber hinaus existieren keine Stellen, die speziell für Radverkehrsfragen zuständig sind.

Seit dem Jahr 1979 bestand der Arbeitskreis Radverkehr, der neben Vertretern der Stadtverwaltung (Amt für Schule, Umweltamt, Amt für Verkehr, Straßenverkehrsbehörde, Stadtmarketing) aus Vertretern der Polizei, des Nahverkehrsunternehmens moBiel (Mobilitätsberatung, Radstation) sowie Vertretern der Interessengruppen ADFC, GAFF (Gruppe aktiver Radfahrer und Fußgänger) und des VCD zusammen gesetzt war. Der Arbeitskreis traf sich mehrmals pro Jahr und wurde vom Nahmobilitätsbeauftragten der Stadt Bielefeld geleitet. Aufgrund fehlender Relevanz wurde der Arbeitskreis am 18. Juni 2015 eingestellt. Seit Anfang Juni 2015 existiert eine Koalitionsarbeitsgruppe, die sich aus Vertretern der Mehrheitsfraktionen (SPD, Bündnis90/Die Grünen und Bürgernähe/ Piraten) sowie dem Nahmobilitätsbeauftragten zusammensetzt.

Das Budget, das dem Radverkehr jährlich zur Verfügung steht, beträgt rd. 0,50€ pro Einwohner und ist im Vergleich mit anderen Städten (Münster 8,00€, Karlsruhe 5,00€) sehr gering.

Radverkehrsanteil und Fahrradklima

Insgesamt herrscht in Bielefeld ein angenehmes Fahrradklima vor, der Radverkehrsanteil beträgt derzeit 15 % („Haushaltsbefragung 2010 zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung in der Stadt Bielefeld“). Er liegt damit deutlich über dem 1994 ermittelten Wert von 10 % Radverkehrsanteil. Zum

guten Fahrradklima tragen vor allem Events, wie „ohne Auto mobil“ oder die wiederholte Teilnahme an der Aktion „Stadtradeln“ bei. Die Aktionen „Schulterblick“ und „Geisterradler“ sowie ein von der Polizei Bielefelds erstelltes Konzept zur Vermeidung von Radunfällen fördern insgesamt die Verbesserung der Verkehrssicherheit der Radfahrenden in Bielefeld.

Die Teilnahme an dem europaweiten STARS-Programm soll zu einer Erhöhung des Radverkehrsanteils auf Schulwegen beitragen.

Infrastruktur

Der Radverkehr in Bielefeld wird im Zuge von Hauptverkehrsstraßen überwiegend auf baulichen Radwegen oder Radfahrstreifen geführt, die jedoch häufig nicht den Anforderungen der aktuellen Regelwerke entsprechen. Vor allem die Breiten der Radverkehrsanlagen sind oft nicht ausreichend, nicht selten fehlen zudem auch Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz. Außerhalb der Hauptverkehrsstraßen sind im gesamten Stadtgebiet fast flächendeckend Tempo-30 Zonen ausgewiesen.



Bild 5: Bauliche Radwege in unzureichender Breite im Zuge der Teutoburger Straße (links) und am Niederwall (rechts)

Die Innenstadt ist darüber hinaus durch ein umfangreiches Netz an geschwindigkeitsreduzierten Straßen erreichbar. Zahlreiche Einbahnstraßen sind in Gegenrichtung für den Radverkehr freigegeben und auch das Element der Fahrradstraßen ist in Bielefeld etabliert. Die Querung der zentralen Fußgängerzone mit dem Fahrrad in den Abend-, Nacht- und Morgenstunden wird durch die Freigabe des Radverkehrs in der Zeit von 20:00 – 9:00Uhr gewährleistet. Auch im Bereich der zahlreichen Grünzüge ist Radfahren auf ausgewiesenen Verbindungen möglich.



Bild 6: Einbahnstraße mit Freigabe des gegengerichteten Radverkehrs in der Bleichstraße (oben links), Fahrradstraße Ehlenruper Weg (oben rechts), Freigabe für den Radverkehr im Ravensberger Park (unten links), neu gebaute Radwege im Bereich des Kesselbrink

Das Radverkehrsnetz in Bielefeld, das an das Radwegenetz NRW angeschlossen ist, besteht aus verschiedenen Hauptrouten ohne definierte Standards. Insgesamt bestehen noch Netzlücken sowie Handlungsbedarf im Zuge der Routen. An signalisierten Knoten bestehen zum Teil Vorbeifahrstreifen und Aufstellbereiche für den Radverkehr. An größeren Knoten wird der Radverkehr dagegen überwiegend nachrangig berücksichtigt, vor allem lange Wartezeiten an Ampeln für die Radfahrenden sowie teilweise fehlende und unklare Radverkehrsführungen tragen hier zur Unzufriedenheit bei.



Bild 7: Radfahrstreifen in unzureichender Breite sowie Aufstellbereiche für den Radverkehr im Zuge der Oststraße (links), Vorbeifahrstreifen und aufgeweitete Aufstellbereiche im Zuge der Tunerstraße (rechts)

Wegweisung

Durch eine einheitliche und nach den bundesweiten Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV) gestaltete Wegweisung sind die Hauptradrouten stadtweit ausgewiesen. Darüber hinaus sind auch zahlreiche touristische Freizeitrouten mit einer anforderungsgerechten Wegweisung ausgestattet. Eine Aktualisierung und Erweiterung des Freizeitroutennetzes ist derzeit in Arbeit.



Bild 8: Anforderungsgerechte Wegweisung in Bielefeld

Alle wichtigen Radverbindungen sind im Fahrradstadtplan (in gedruckter Form und digital auf der Homepage der Stadt Bielefeld) aufgeführt. Dieser enthält auch weitere Infos zu Fahrradabstellanlagen und Angaben zu Fahrradhändlern und -werkstätten. Eine Aktualisierung des Fahrradstadtplans ist für 2016 vorgesehen.

Fahrradparken, Bike & Ride und Fahrradmitnahme

Im direkten Innenstadtbereich und an wichtigen Zielen sind anforderungsgerechte³ Fahrradabstellanlagen vorhanden. Am Hauptbahnhof bietet die Radstation ein sicheres Abstellen der Fahrräder sowie weitere Serviceangebote, z.B. Fahrradverleih, an. Darüber hinaus können am Hauptbahnhof auch Fahrradboxen angemietet werden. Die Kapazität der vorhandenen Fahrradabstellmöglichkeiten am Bahnhof reicht jedoch insgesamt nicht aus.

³ 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.



Bild 9: Mietboxen und Radstation am Hauptbahnhof Bielefeld

Außerhalb der Innenstadt ist das Angebot von anforderungsgerechten Abstellanlagen eher gering. Auch an wichtigen Haltepunkten des ÖPNV ist die Kapazität der vorhandenen Abstellanlagen nicht ausreichend.



Bild 10: Anforderungsgerechte Fahrradabstellanlagen am Rand der zentralen Fußgängerzone (Nähe Jahnplatz) (links) und frei abgestellte Räder am Jahnplatz (rechts)

Die Fahrradmitnahme in Zügen und Bussen ist zu jeder Zeit möglich, jedoch kostenpflichtig.

Unfallgeschehen und Verkehrssicherheitsarbeit

Im Rahmen der städtischen Unfallkommission werden mehrjährige Unfallanalysen durchgeführt, welche die Auswertung der Unfallorte und Unfallursachen umfassen. Die Kommission setzt sich neben Mitgliedern der Straßenverkehrsbehörde und des Verkehrskommissariats der Polizei auch aus Vertretern des Landesbetriebs Straßenbau NRW, der Verkehrlenkung sowie der Bezirksregierung zusammen. Sie berät regelmäßig über auffällige Unfallpunkte in der Stadt bei denen auch der Radverkehr beteiligt ist.

Die Aktion „Schulterblick“ wurde 2015 erstmalig von der Polizei in Bielefeld durchgeführt und soll die Sicherheit von Radfahrern im Straßenraum erhöhen. Des Weiteren wurde von der Polizei ein Konzept zur Vermeidung von Radunfällen erstellt.

Die Polizei Bielefeld sowie das Amt für Verkehr sind Initiator der Aktion „Geisterradler“, die zur Verringerung von Radfahrunfällen durch Links Fahren beitragen soll. Mit Piktogrammen auf der Straße soll dabei verhindert werden, dass Radfahrende eine Radverkehrsanlage in falscher Richtung benutzen.

Radfahrprüfungen werden an den Grundschulen durch die Polizei Bielefeld durchgeführt. In den weiterführenden Schulen findet wenig Radfahrausbildung statt. Zudem gibt es ehrenamtliche Angebote (ohne die Unterstützung der Stadt) im Bereich der Radfahrschulung für Erwachsene.

4 Bewertung der bisherigen Radverkehrsförderung (Ergebnisse 1. Treffen am 20. Oktober 2015)

Beim Treffen der BYPAD-Gruppe am 20. Oktober 2015 wurde für jede Frage des BYPAD-Fragebogens ein Konsens erzielt, der in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt ist.

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
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

Modul / Frage	Bewertung
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 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. 3: Ergebnisübersicht nach Fragen und Modulen

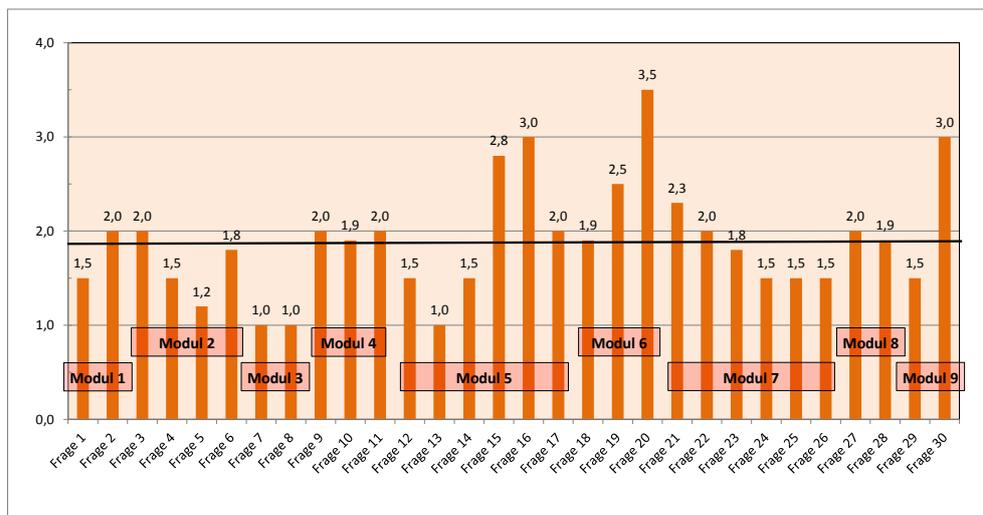


Bild 11: Übersicht Bewertung alle Fragen

In der folgenden Dokumentation des ersten Treffens werden zu jeder Frage und jedem Modul die Bewertungsergebnisse vorgestellt.

Von einzelnen Mitgliedern der BYPAD-Gruppe wurden beim Ausfüllen des Fragebogens auch Kommentare und Verbesserungsvorschläge geäußert, ohne dass diese weiter beraten wurden oder unbedingt dem Konsens der Gruppe entsprechen müssen. Damit diese Gedanken nicht für die weitere Debatte verloren gehen, wurden sie jeweils dokumentiert.

Vom ADFC Bielefeld wurde als Verbesserungsvorschläge häufig auch auf die aufgelisteten Antwortvorgaben verwiesen (z.B. „1-4 umsetzen“ oder „fehlende Punkte umsetzen“). Da es sich hierbei um sehr allgemeine Aktivitäten und Aktionen handelt, werden diese im Zwischenbericht nicht konkreter aufgeführt.

Zusätzliche Informationen sowie Einschätzungen der BYPAD-Auditorin, die auf Grund der Auswertung der verfügbaren Hintergrundinformationen gewonnen wurden und über die Ergebnisse des Konsensgesprächs bzw. die ausgefüllten Fragebögen hinausgehen, sind jeweils gesondert vermerkt. *Zur deutlichen Abhebung dieser Einschätzungen von den Gesprächsergebnissen sind die Hinweise der Auditorin kursiv gedruckt.*

Bei allen diskutierten Fragen wird vermerkt, auf welchen Konsens bzw. Dissens sich die Gruppe geeinigt hat. Bei einzelnen Fragen ergaben sich in der Gruppe Einschätzungen wie z.B. „besser als 1, aber noch keine richtige 2“, die dann z.B. als 1,5 oder 1,8 im Konsens beschlossen wurden und so in die Berechnung eingehen.

4.1 Modul 1: Anforderungen der RadfahrerInnen (Fragen 1 und 2)

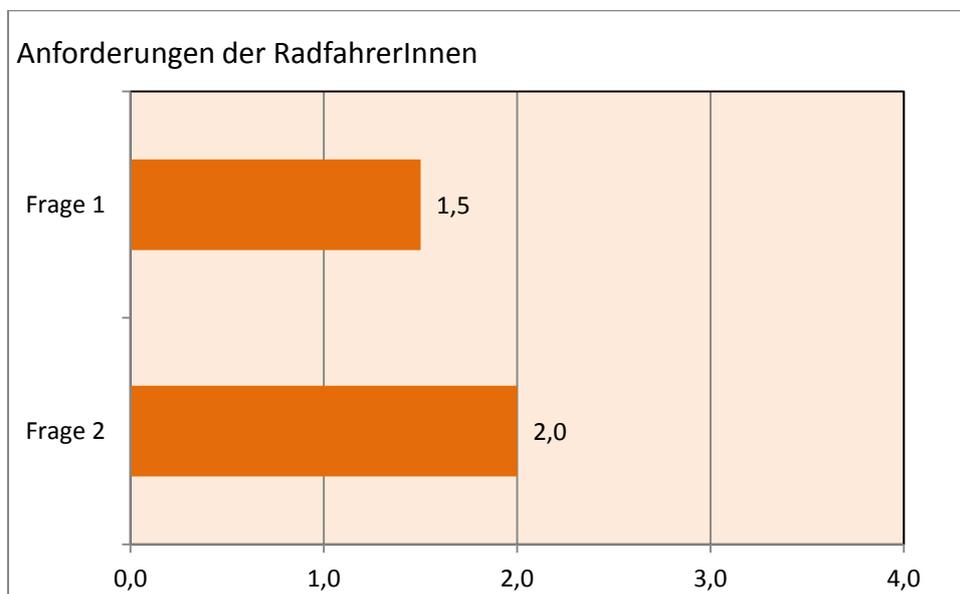


Bild 12: Bewertung Modul 1 - Anforderungen der RadfahrerInnen

Modul 1 – Anforderungen der RadfahrerInnen

Ad-hoc orientierter Ansatz

1,75

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 dahingehend eher gelegentlich bzw. projektbezogen. Der bisherige Arbeitskreis Radverkehr, dem auch Vertreter der Nutzergruppen angehörten, wurde aufgrund fehlender Akzeptanz und Entscheidungskraft aufgelöst. Seit Sommer 2015 existiert ein neuer Arbeitskreis aus dem Nahmobilitätsbeauftragten und politischen Vertretern der Koalitionsparteien.

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.

Frage 1:

Wie ermittelt die Stadtverwaltung die wirklichen Bedürfnisse der Radfahrerinnen und Radfahrer?

In der Vergangenheit fanden zwar vereinzelte Treffen bzw. Abfragen der verschiedenen Akteure zur Ermittlung der Bedürfnisse der RadfahrerInnen statt, diese hatten allerdings keinen Einfluss auf den Status Quo und können bei der Bewertung der Fragestellung vernachlässigt werden. Auch die Mitgliedschaft der Stadt Bielefeld in der AGFS-NRW zeigt keine stetige und dauerhafte Auswirkung in Politik und Verwaltung auf das Handeln der Stadt.

Insgesamt ist sich die BYPAD-Gruppe darin einig, dass die Bedürfnisse der Radfahrenden gelegentlich und eher projektbezogen ermittelt werden.

Die Radverbände hatten bislang nur eine beratende Funktion im Rahmen des AK Rad, der mittlerweile nicht mehr besteht. Vorschläge zur Umsetzungen von Maßnahmen wurden insgesamt nur in geringem Umfang berücksichtigt.

Verbesserungsvorschläge von Seiten der BYPAD-Gruppe:

- Beschlüsse inkl. ggf. Minderheitsvoten der Radverbände eines „AK Rad“ werden verbindlich im politischen und Verwaltungsprozess kommuniziert/ berücksichtigt
- An zentraler Stelle Radverkehrszählstelle einrichten.
- Schaffung eines Radfahrer-Beirats.
- Die Unfalldatenbank des VCD sollte in der Planung genutzt werden, die übliche Beschränkung auf Unfallhäufungspunkte ist nicht aussagekräftig.
- Der Bestandteil der Stadtradel-Aktion "RADar!" sollte von der Stadtverwaltung genutzt werden, um Radfahrende an der Mängelerfassung zu beteiligen.
- Es fehlen aktuelle Zählzeiten zum Radverkehr.
- Schulwegpläne für Rad fahrende Kinder und Eltern, Radständer an Grundschulen.

Bewertung Frage 1

Ermittlung der Nutzeranforderungen

1,5

Frage 2:

Wie werden die Rad Fahrenden in die Radverkehrsförderung einbezogen?

Der bisherige Arbeitskreis Radverkehr, in dem auch die Radfahrorganisationen beteiligt waren, wurde im Sommer 2015 aufgrund fehlender Akzeptanz von Seiten der Verwaltung und Politik eingestellt.

Im Rahmen von Klimaschutzaktivitäten werden Radfahrende mit einbezogen. Auch haben die Radfahrorganisationen die Möglichkeit, eigene Projektvorschläge zu unterbreiten, die auch geprüft bzw. mit der Verwaltung erörtert werden.

Insgesamt definieren die Vertreter aus Politik und den Verbänden die Beteiligung der Radfahrenden als gelegentlich und eher projektbezogen. Ein Dialog zwischen Planungsinstanzen und Radfahrverbänden besteht zwar, allerdings ist dieser nicht konsequent genug.

Verbesserungsvorschläge von Seiten der BYPAD-Gruppe:

- Einrichtung eines Arbeitskreises, der alle relevanten Akteure einbezieht und beispielsweise dem Stadtentwicklungsausschuss beratend beiseite steht.
- Die Kommunikation muss in alle Richtungen verbessert werden.

- Verpflichtende Beteiligung bei Straßenbauprojekten der Radfahrverbände.
- Die gemeldeten Mängel sollten behoben werden; leider zeigt die Mängeldatenbank des Bielefelder ADFC <http://www.adfc-nrw.de/kreisverbaende/kv-bielefeld/verkehr/maengel-im-bielefelder-radverkehrsnetz.html>, dass das zu selten und zu spät geschieht.

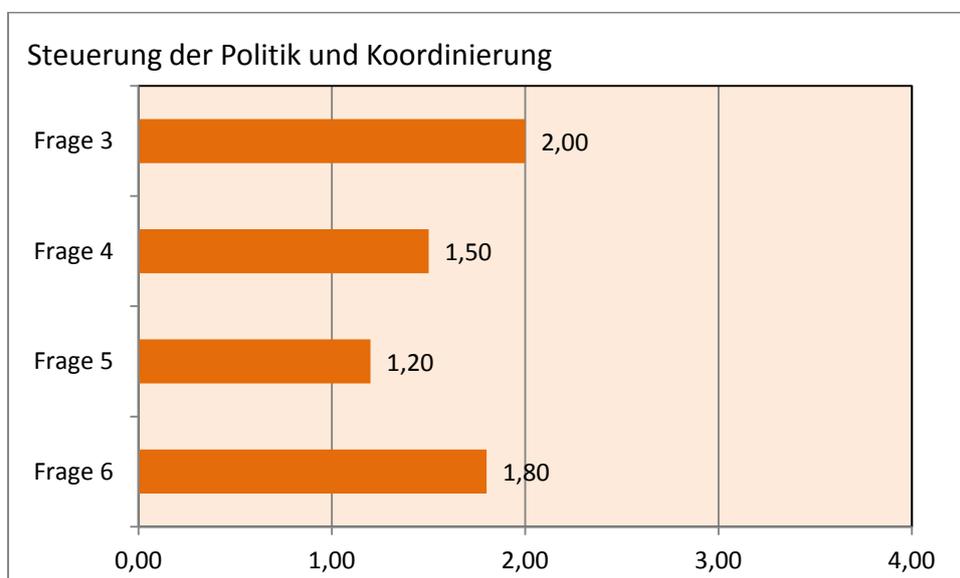
Bewertung Frage 2
Einbeziehung der Rad Fahrenden
2,0
4.2
Modul 2:
Steuerung der Politik und Koordinierung (Fragen 3 bis 6)


Bild 13: Bewertung Modul 2 – Steuerung der Politik und Koordinierung

Modul 2 – Steuerung der Politik und Koordinierung
Ad-hoc orientierter Ansatz
1,63

Die Förderung des Radverkehrs in Bielefeld erfolgt überwiegend über den Nahmobilitätsbeauftragten, der seit 2011 aktiv ist. Die Stelle des Radbeauftragten war davor für mehrere Jahre nicht besetzt. 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.

Auch die regionale Zusammenarbeit außerhalb des Stadtgebietes erfolgt eher projektbezogen und zumeist im Bereich des Freizeitradverkehrs.

**Frage 3:
Welchen Stellenwert hat der Radverkehr im Rahmen der städtischen Verkehrspolitik?**

Insgesamt sieht die BYPAD-Gruppe den Stellenwert des Radverkehrs in Bielefeld als nachrangig an, Radverkehrsförderung wird von Verwaltung und Politik nicht als Querschnittsaufgabe gesehen. Dabei wird angemerkt, dass sich Bielefeld zwar als Fahrradstadt nach außen präsentiert, sich jedoch nicht ausreichend genug mit der Bezeichnung identifiziert.

Einige Teilnehmende der BYPAD-Gruppe sehen den Radverkehr noch nicht mal als nachrangig berücksichtigt. Als Beispiel dafür werden der Jahnplatz und die eher schlechte radverkehrliche Anbindung des Bahnhofs aufgeführt. Auch die Verbindung Bielefeld Ost entlang der Bahntrasse (stadteinwärts) befindet sich im Bereich der Wegeinfrastruktur in einem eher schlechten Zustand. Obwohl die Strecke hoch frequentiert ist, wurde sie bei Neu- oder Umplanungen bisher nicht berücksichtigt.

Demgegenüber steht das Positiv-Beispiel der zentralen Fußgängerzone, die außerhalb der Geschäftszeiten für den Radverkehr freigegeben ist.

Trotz insgesamt unterschiedlicher Meinungen zu der Bewertung der Frage, konnte sich die Gruppe letztendlich auf einen Konsens einigen. Negativ bewertet wurde dabei, dass Anregungen des AK Rad öfter ohne Begründung abgelehnt wurden und der Radverkehr bei Zielkonflikten von der Politik insgesamt eher nachrangig behandelt wird. Verdeutlicht wird die nachrangige Berücksichtigung des Radverkehrs vor allem auch durch das sehr geringe Gesamtbudget von 0,50 Cent pro Einwohner in Bielefeld.

Verbesserungsvorschläge von Seiten der BYPAD-Gruppe:

- Die strukturell-organisatorische Anbindung des Nahmobilitätsbeauftragten sollte in Richtung Stabsstelle (z.B. beim OB) verändert werden.
- Es wird angestrebt, den bestehenden AK Rad aufzuwerten.
- Interesse und Kenntnisse in Politik notwendig, fachliches Interesse und Kenntnisse in Verwaltung in weisungsbefugter Position(!) notwendig.
- Es gibt kein Gesamtkonzept. Einzelne Leuchtturmprojekte werden verfolgt!
- Mehr Kampagnen pro Fahrrad in der Stadt, Verteuerung von Parkraum

<p>Bewertung Frage 3 Stellenwert Radverkehr</p>	<p>2,0</p>
---	-------------------

**Frage 4:
Welche Lenkungsgremien/Arbeitsgruppen gibt es?**

Der langjährige Arbeitskreis Radverkehr wurde Mitte 2015 eingestellt. Seine Beschlüsse waren nicht verbindlich und hatten dadurch wenig Relevanz. Innerhalb des Arbeitskreises gab es keine Entscheidungsträger aus Politik und Verwaltung, er

agierte nur auf Sachbearbeiterebene. Seit Juni 2015 existiert ein neuer Arbeitskreis „Radverkehrsbeauftragter“, der sich aus Vertretern der Mehrheitskoalition (SPD, Bündnis90/Die Grünen, Bürgernähe/Piraten) und dem Nahmobilitätsbeauftragten zusammensetzt.

Positiv zu sehen ist jedoch die Neubesetzung der Stelle des Nahmobilitätsbeauftragten. Im Jahr 2003 ging der bis dahin agierende Radverkehrsbeauftragte in den Ruhestand, daraufhin wurde die Stelle zunächst gestrichen. Seit 2011 ist die Stelle durch den aktuellen Nahmobilitätsbeauftragten neu besetzt.

Die Information über das Vorhandensein einer Arbeitsgruppe war bei Vertretern der Politik und den Verbänden zum Teil nicht bekannt.

Verbesserungsvorschläge von Seiten der BYPAD-Gruppe:

- Zusammenarbeit kommunizieren und institutionalisieren

Bewertung Frage 4

Lenkungs-gremien, Arbeitsgruppen

1,5

Frage 5:

Wie wird die Radverkehrsförderung an Entscheidungsträger kommuniziert?

Die Kommunikation zwischen den Entscheidungsträgern geschieht nur auf Anfrage und wird insgesamt als verbesserungswürdig angesehen. Informationen zu Aktivitäten oder Projekte werden nur teilweise nach außen kommuniziert. Als Träger der öffentlichen Belange wird der Handelsverband OWL kaum bis gar nicht bei der Radverkehrsförderung beteiligt.

Als Grundproblem wird hierbei jedoch auch das Fehlen konkreter Ziele der Radverkehrsförderung angesehen, die kommuniziert werden könnten.

Verbesserungsvorschläge von Seiten der BYPAD-Gruppe:

- Regelmäßige Berichterstattung im StEA - eventuell Internet-Plattform.

Bewertung Frage 5

Kommunikation an Entscheidungsträger

1,2

Frage 6:

Wie sind Koordination und Kommunikation zwischen den Städten und Gemeinden in der Region/im Kreis organisiert?

Eine kontinuierliche Zusammenarbeit zwischen der Stadt Bielefeld und den Gemeinden ist den meisten Anwesenden nicht bekannt. Eine punktuelle Zusammenarbeit besteht dagegen projektbezogen im Freizeitbereich. Kritisiert

wird vor allem die fehlende Beteiligung bei Projekten im Alltagsbereich, insbesondere bei Projekten zu Radschnellverbindungen, seitens der Stadt Bielefeld.

Die Verwaltung bemerkt, dass ein genereller Austausch auch zum Thema Radverkehr im Rahmen des AK NRW mit anderen Städten wie z.B. Dortmund oder Essen besteht. Bei der Zusammenarbeit in Projekten besteht jedoch ein Nachholbedarf. Angemerkt wird darüber hinaus, dass die fehlende Kommunikation mit anderen Gemeinden, wie z.B. Herford oder Bünde, zudem dadurch erschwert wird, dass die Stellen der Radverkehrsbeauftragten in mehreren Nachbarkommunen derzeit nicht besetzt sind.

Verbesserungsvorschläge von Seiten der BYPAD-Gruppe:

- Beteiligung am Radschnellweg Minden – Bielefeld (– Gütersloh) würde eine wichtige Lücke im Radverkehrsnetz schließen.
- Regiopole mit Themen AG: Radverkehr

Bewertung Frage 6	
Koordination und Kommunikation auf Kreisebene	1,8

4.3

Modul 3: Strategien und Konzepte (Fragen 7 und 8)

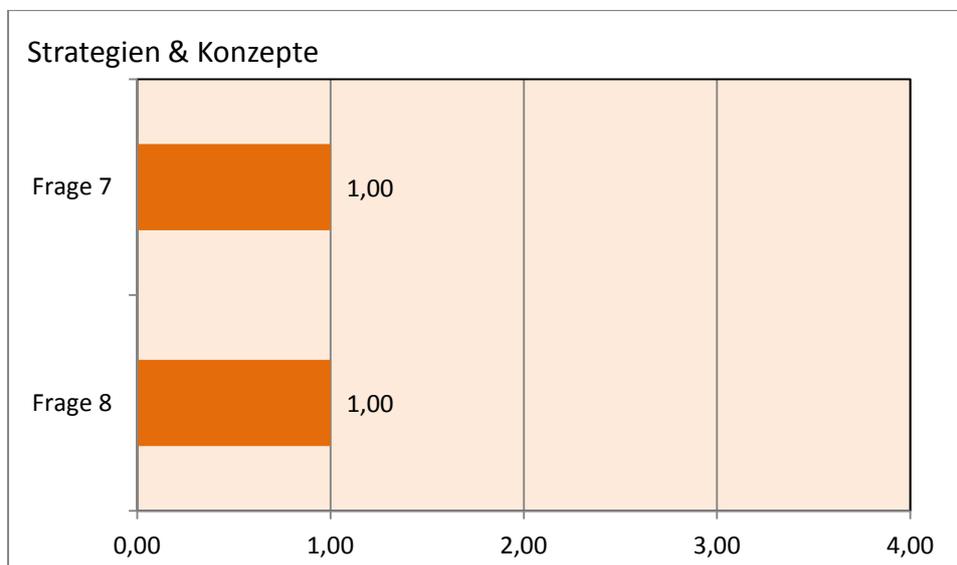


Bild 14: Bewertung Modul 3 – Strategien und Konzepte

Modul 3 – Strategien und Konzepte	
Ad-hoc orientierter Ansatz	1,0

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 Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Situation für den Radverkehr erfolgt insgesamt schleppend und eher projektbezogen.

**Frage 7:
Was beinhaltet die städtische Radverkehrsförderung?**

Diese Fragestellung wurde aufgrund einer fehlenden Gesamtstrategie für den Radverkehr in Bielefeld mit am schlechtesten bewertet. Die Umsetzung des 2008 erstellten „Ziel- und Maßnahmenkonzept zur Förderung des Radverkehrs in Bielefeld“ steht überwiegend noch aus. Die städtische Verkehrspolitik beinhaltet vor allem Projekte zur Verbesserung der Sicherheit, des Verkehrsflusses und der Substanzerhaltung, in dessen Rahmen der Radverkehr berücksichtigt wird. Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs erfolgen darüber hinaus zum Teil zu Lasten des ÖPNV.

Insgesamt werden die unzureichenden finanziellen Mittel, die für den Radverkehr zur Verfügung stehen, als hemmenden Aspekt zur Umsetzung nötiger Maßnahmen angesehen.

Verbesserungsvorschläge von Seiten der BYPAD-Gruppe:

- Rad- und Fußverkehrskonzept entwickeln, Ziele benennen (z.B. Modal Split), Ziel „Kfz-Verkehr absolut reduzieren“ auch öffentlich benennen.
- Mehr nachhaltige, andauernde Maßnahmen, z.B. Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht.
- Weil der Radverkehrsanteil gestiegen ist, sollte die Verwaltung dafür Raum geben.

Bewertung Frage 7

Inhalte städtische Radverkehrsförderung
--

1,0

**Frage 8:
Wie wird die Umsetzung der in der Radverkehrsstrategie/im Radverkehrskonzept enthaltenen Maßnahmen sichergestellt?**

Auch diese Fragestellung wurde aufgrund der fehlenden Gesamtstrategie und der unzureichenden Mittelverfügbarkeit mit am schlechtesten bewertet. Die vorhandene Prioritätenliste zu Radweg-Lückenschluss, Sanierung von Radverkehrsanlagen und Beseitigung von punktuellen Mängeln der Infrastruktur wird nur sehr langsam abgearbeitet. Jedoch wird der Radverkehr bei anstehenden Straßenbaumaßnahmen in der Regel berücksichtigt.

Verbesserungsvorschläge von Seiten der BYPAD-Gruppe:

- Handlungsplan festlegen, regelmäßig fortschreiben.

- Eine übergeordnete Radverkehrsstrategie mit konkreten Zielen und Umsetzungsschritten für Verwaltung und Verbänden entwickeln, so dass sie bei Baumaßnahmen, Schulverkehrsplanung etc. als Grundlage verwendet werden kann

Bewertung Frage 8	
Umsetzung Radverkehrskonzept	1,0

4.4

**Modul 4:
Finanzen und Personal (Fragen 9 bis 11)**

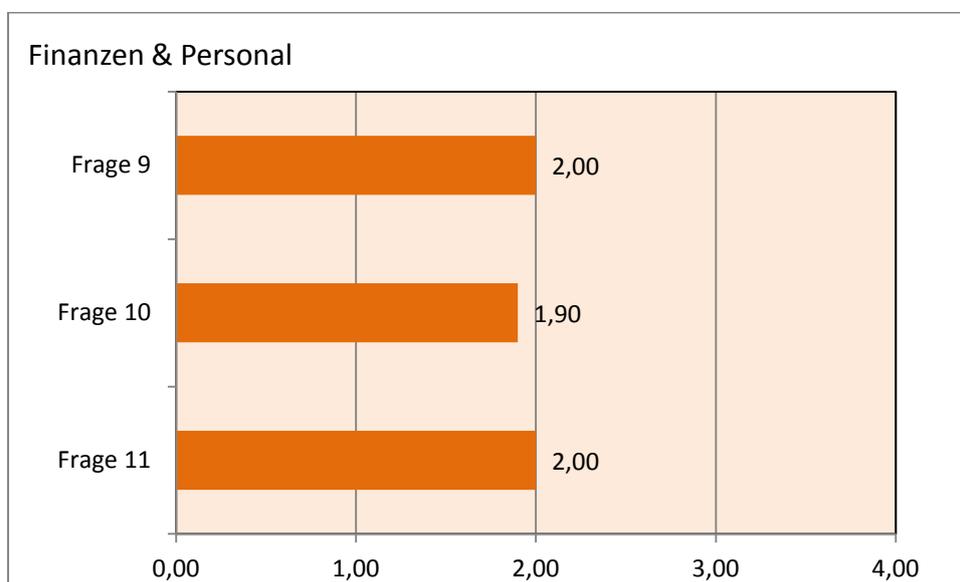


Bild 15: Bewertung Modul 4 – Finanzen und Personal

Modul 4 – Finanzen und Personal	
(noch) Ad-hoc orientierter Ansatz	1,97

Für den Radverkehr in Bielefeld steht ein eigenes, jedoch nur recht geringes, jährliches Budget zur Verfügung, das zum Teil durch Fördermittel aufgestockt wird. Darüber hinaus gibt es ein beschränktes Budget für einmalige Projekte von Dritten. Personell ist der Radverkehr beim Nahmobilitätsbeauftragten angesiedelt. Seine Entscheidungs- und Umsetzungskompetenzen werden durch die BYPAD-Gruppe insgesamt als zu gering angesehen. 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.

Frage 9:**Wie wird die Finanzierung der Radverkehrsförderung sichergestellt?**

Für den Radverkehr in Bielefeld steht ein jährliches Haushaltsbudget von 0,50 € pro Einwohner zur Verfügung. Darüber hinaus gibt es ein beschränktes Budget für einmalige Projekte von Dritten.

Die BYPAD-Gruppe ist sich darin einig, dass das Budget in dieser Höhe den Anforderungen der Radverkehrsförderung nicht gerecht wird. Zahlreiche notwendige Maßnahmen aus den vorhandenen Maßnahmen- und Prioritätenlisten konnten aufgrund der unzureichenden finanziellen Ressourcen bisher nur langsam umgesetzt werden. Auch die flächendeckende Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht konnte bislang aufgrund fehlender Mittel nicht durchgeführt werden.

Von Seiten der Politik wird angemerkt, dass das Budget zwar gering ist, jedoch in der Vergangenheit bereits aufgestockt wurde. Das Budget wird darüber hinaus auch durch Fördermittel aufgestockt.

Verbesserungsvorschläge von Seiten der BYPAD-Gruppe:

- Aufgabe der Politik: Relevantes Budget (zB 10€/Einwohner/J) inkl. Stellenplan einrichten
- Mindestens 5 Euro pro Einwohner und Jahr, Gelder entsprechend aus Verkehrsetat umschichten, um Finanzierungsprobleme mit Kommunalaufsicht zu vermeiden.
- Eventuell könnte man errechnen, was die Kommune durch erhöhten Radverkehrsanteil spart (z.B. weniger ÖPNV-Verkehr in Spitzenzeiten, weniger Autoverkehr, damit weniger Straßenabnutzung, Parkflächen, Unfallfolgen, Gesundheitsschäden...) und das gesparte Geld in Radverkehr investieren.

Bewertung Frage 9**Finanzierung Radverkehrsförderung****2,0****Frage 10:****Durch wen wird die Radverkehrsförderung vorbereitet und umgesetzt?**

Die Zuständigkeiten zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs in Bielefeld liegen beim Nahmobilitätsbeauftragten. Seine Entscheidungsbefugnisse werden jedoch als deutlich zu gering betrachtet und reichen für eine Förderung des Radverkehrs in Bielefeld nicht aus. Zudem besteht der Eindruck, dass auch häufiger gegen die Überlegungen des Nahmobilitätsbeauftragten entschieden wird.

Auch der bisherige Arbeitskreis Radverkehr wurde aufgrund fehlender Umsetzungs- bzw. Entscheidungskompetenzen aufgelöst und durch den Arbeitskreis „Radverkehrsbeauftragter“ ersetzt.

Bezüglich der Entscheidungskompetenz des neuen Arbeitskreises sind keine Informationen bekannt. Da dieser erst seit Sommer 2015 existiert, kann darüber noch keine Aussage getroffen werden.

Verbesserungsvorschläge von Seiten der BYPAD-Gruppe:

- Radverkehrsbeauftragten als Stabsstelle oder hoch ansiedeln.
- Mehr Kompetenz für Mobilitätsexperten.
- Bei allen Verkehrsbelangen müsste auch personell dafür gesorgt werden, dass automatisch alle Verkehre in den Blick kommen (Rad-, Fuß-, öffentlicher Verkehr und MIV).
- Nahmobilitätsbeauftragter sollte im Ausschuss seine Sicht vorstellen können.

Bewertung Frage 10

Personelle Besetzung zum Thema Radverkehr
--

1,9

Frage 11:

Was wird für die fachspezifische Fortbildung der Verwaltungsfachleute getan, die mit Radverkehrsangelegenheiten befasst sind?

Die Mitarbeiter der Verwaltung können generell einen Teil der Arbeitszeit für fachliche Fortbildungen nutzen. Diese Möglichkeit wird auch wahrgenommen.

Konkrete Schulungen zum Radverkehr finden darüber hinaus auch anlassbezogen statt, z.B. bezüglich der Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht.

Bewertung Frage 11

Fortbildung

2,0

4.5 Modul 5: Infrastruktur und Sicherheit (Fragen 12 bis 17)

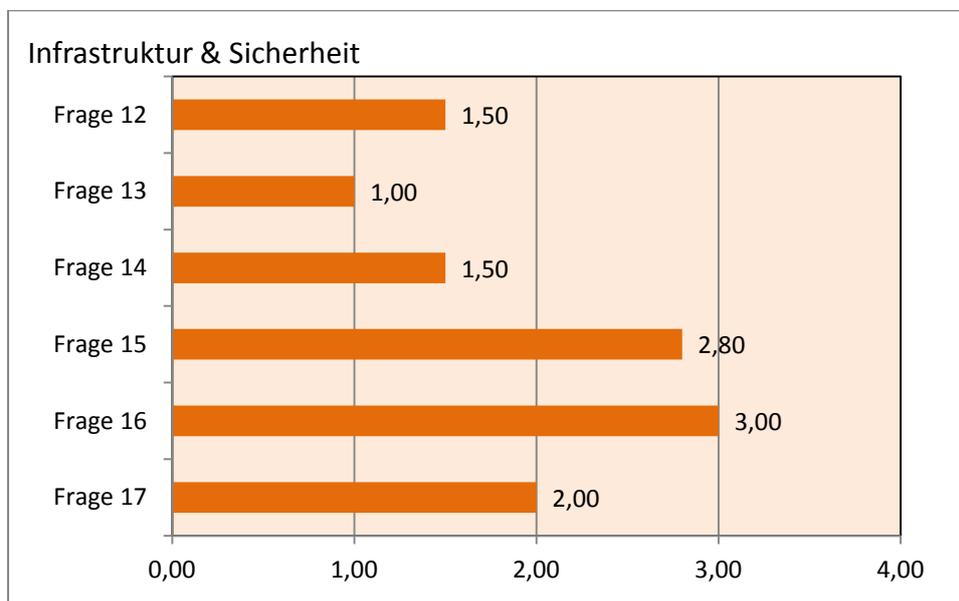


Bild 16: Bewertung Modul 5 – Infrastruktur und Sicherheit

Modul 5 – Infrastruktur und Sicherheit (noch) Ad-hoc orientierter Ansatz

1,97

In puncto Wegeinfrastruktur besteht in Bielefeld sicherlich noch Handlungsbedarf, vor allem im Bereich der vorhandenen Radverkehrsanlagen, die den Anforderungen der Regelwerke nicht genügen. Im Haupttroutennetz bestehen insgesamt auch 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 Wegeinfrastruktur 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 abzusteigen. 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. Anforderungsgerechte Fahrradabstellanlagen stehen am Bahnhof – allerdings in nicht ausreichender Zahl – zur Verfügung. Am Bahnhof gibt es Fahrradmietboxen sowie eine Radstation mit weiteren Serviceangeboten. 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.

Frage 12:
Wie ausgedehnt und von welcher Qualität ist das bestehende Radverkehrsnetz?

Im Bielefelder Radverkehrsnetz sind Haupttrouten definiert, jedoch keine konkreten Qualitätsstandards festgelegt. Das Haupttroutennetz ist politisch beschlossen, die Umsetzung noch nicht existenter Routen bzw. die Ertüchtigung bestehender Routen ist derzeit nicht absehbar. Insgesamt bestehen auch im Bereich der Haupttrouten noch Netzlücken, z.B. bei den Hauptausfallstraßen Herforder Straße, Detmolder Straße, Jöllenbecker Straße und Brackweder Hauptstraße.

Der Radverkehr in Bielefeld wird im Zuge von Hauptverkehrsstraßen überwiegend auf baulichen Radwegen oder Radfahrstreifen geführt, die jedoch überwiegend nicht den Anforderungen der aktuellen Regelwerke entsprechen. Vor allem die Breiten der Radverkehrsanlagen sind häufig nicht ausreichend und es fehlen Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz. Im Stadtgebiet sind mehrere Fahrradstraßen ausgewiesen und auch zahlreiche Einbahnstraßen sind in Gegenrichtung für den Radverkehr freigegeben. Im Bereich der zahlreichen Grünzüge ist Radfahren auf ausgewiesenen Verbindungen möglich.

Verbesserungsvorschläge von Seiten der BYPAD-Gruppe:

- U.a. Entwicklung von Haupttrouten mit definiertem Standard inkl. Vorfahrtberechtigung, Qualität Fahrbahn: Befestigung, Bordsteinabflachung u.a., Winterdienst – z.B. Innenstadt - Heepen (Ravensberger Str. - Stauteiche als Alternative zur Linie 5) oder Innenstadt – Stieghorst.
- Radwegeplan regelmäßig fortschreiben, Lückenschlüsse umsetzen
- Eine Mängelerfassung des Radverkehrsnetzes (vorgenommen durch die PGV) liegt vor. Die Mängel sollten angegangen werden.
- Autoverkehrsführung an den o.g. Hauptausfallstraßen einspurig, Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht, Schulwegepläne für Rad fahrende Grundschüler und deren Eltern.

Bewertung Frage 12**Quantität und Qualität Radverkehrsnetz****1,5****Frage 13:****In welchem Umfang sind Kreuzungsbereiche mit Autoverkehr radverkehrsgerecht gestaltet worden und physische Barrieren für den Radverkehr beseitigt worden?**

Ein Programm oder Konzept zur radverkehrsgerechten Umgestaltung von Kreuzungsbereichen mit Autoverkehr gibt es in Bielefeld nicht. An einigen Kreuzungen wurden jedoch Maßnahmen ergriffen, um Gefahrenpunkte für den Radverkehr zu beseitigen. Insgesamt wird der Radverkehr an Kreuzungen gegenüber dem motorisierten Verkehr eher nachrangig berücksichtigt. Bemängelt werden vor allem die langen Wartezeiten durch die Anforderungstaster für den Radverkehr.

An wichtigen Kreuzungen, wie z. B. dem Jahnplatz, besteht deutlicher Handlungsbedarf (lange Wartezeiten, teils fehlende oder unklare Radverkehrsführungen). *Ziel sollte hier eine komfortable und sichere Führung des Radverkehrs bei gleichzeitiger Sicherung des Fußverkehrs sein.*

Verbesserungsvorschläge von Seiten der BYPAD-Gruppe:

- verständliche Radfahrersignalisierung nach allgemeinen Empfehlungen, keine „Bettelampeln“.
- Prioritätenliste verabschieden.

Bewertung Frage 13**Kreuzungsbereiche und physische Barrieren****1,0****Frage 14:****Wie ist die Unterhaltung der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur organisiert?**

Über eine Servicehotline ist eine Meldung von Mängeln, Verschmutzungen und sonstigen Anliegen möglich, jedoch ist die Nummer auf der Website der Stadt sehr schwer zu finden. Darüber hinaus erfolgt auch die Bearbeitung der Mängelmeldungen, u.a. aufgrund der finanziellen Situation der Stadt, nach Ansicht der BYPAD-Gruppe eher schleppend.

Bei Baustellen gibt es keine einheitliche Handhabung zur Führung des Radverkehrs. Zum Teil werden Maßnahmen zur Umleitung oder Durchleitung getroffen, zum Teil muss das Rad auch durch die Baustelle geschoben werden.

Radwege werden routinemäßig vom Umweltbetrieb der Stadt Bielefeld gesäubert und von Schnee geräumt. Bei hohem Schneeaufkommen wird der Schnee auch zum Teil auf den Radstreifen bzw. von der Straße auf den Radweg geschoben.

Beim Winterdienst auf Radwegen sind rechtliche (gewidmete, geschlossene Ortslage) und bauliche Unterschiede zu berücksichtigen. Es gibt einen Prioritätenplan zur Unterhaltung der Radverkehrsinfrastruktur beim Umweltbetrieb der gewährleistet, dass die wichtigsten Radwege in der Regel bis 7:00 Uhr geräumt und gestreut sind. Ggf. ist dieser Prioritätenplan zu prüfen und den aktuellen Nutzungsgewohnheiten der Radfahrenden anzupassen.

Verbesserungsvorschläge von Seiten der BYPAD-Gruppe:

- Bielefeld sollte sich an der RADar!- Meldeplattform des Stadtradelns beteiligen

Bewertung Frage 14

Unterhaltung Radverkehrsinfrastruktur
--

1,5

Frage 15:

Was wird zur Verbesserung der Sicherheit der Rad Fahrenden getan?

Die Unfallkommission in Bielefeld besteht aus Mitgliedern der Straßenverkehrsbehörde, dem Verkehrskommissariat der Polizei, dem Landesbetrieb Straßenbau NRW, der Verkehrslenkung und der Bezirksregierung Detmold. Sie berät regelmäßig über auffällige Unfallpunkte in der Stadt, bei denen auch der Radverkehr beteiligt ist.

Ein Konzept der Polizei Bielefeld zur Vermeidung von Radunfällen liegt vor. Von der Polizei wurde 2015 erstmalig die Aktion „Schulterblick“ in Bielefeld durchgeführt, die die Sicherheit von Radfahrern im Straßenraum erhöhen soll.

Im Stadtgebiet Bielefeld sind fast flächendeckend Tempo-30-Zonen ausgewiesen.

Das städtische Sicherheitsnetzwerk BI-NETT, ein Zusammenschluss aus unterschiedlichen Akteuren zur Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr, wurde mittlerweile eingestellt.

Die Stadt Bielefeld ist Mitglied im Netzwerk Verkehrssicheres NRW.

Verbesserungsvorschläge von Seiten der BYPAD-Gruppe:

- Regelmäßige systematische Analyse der Unfallursachen, darauf abgestelltes Konzept zur Unfallvermeidung, Hauptursache „Abbiege- und Einmündungsunfälle“ gezielt angehen.
- Verkehrssicherheitskampagnen (für Autofahrer)
- Die Radunfallanalyse von VCD, ADFC und GAFF, die bisher nicht zur Kenntnis genommen wurde, sollte in den Ausschüssen diskutiert werden.
- Tempo 30 auf den Innenstadtstraßen einführen (Die Novellierung der STVO nutzen)

Bewertung Frage 15

Verbesserung der Sicherheit der Rad Fahrenden
--

2,8

Frage 16:**Was wird zur Optimierung der Kombination von öffentlichem Verkehr und Radverkehr getan?**

Diese Frage wurde von der BYPAD-Gruppe mit am besten bewertet. Ausschlaggebend hierfür war u.a. die generell mögliche Fahrradmitnahme im öffentlichen Verkehr, die allerdings kostenpflichtig ist. Die Kosten an sich sowie deren Höhe werden von der BYPAD-Gruppe kritisiert.

Am Hauptbahnhof können Fahrradboxen angemietet und Räder gesichert in der Radstation abgestellt werden. Die weiteren Leistungen der Radstation sind jedoch nur zeitlich begrenzt verfügbar. An wichtigen Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs sind nach Angaben der BYPAD-Gruppe noch zu wenige anforderungsgerechte Fahrradabstellanlagen vorhanden bzw. zum Teil nur schlecht auffindbar. Weitere Serviceangebote, wie z.B. abschließbare Fahrradboxen, fehlen hier gänzlich.

Ein flächendeckendes Fahrradverleihsystem gibt es in Bielefeld nicht mehr, Räder können jedoch über die Radstation am Bahnhof sowie über das Verleihsystem der DB „call-a-bike“ ausgeliehen werden.

Verbesserungsvorschläge von Seiten der BYPAD-Gruppe:

- Systematische Entwicklung des Parkhauses am Hbf: Werbung, Beseitigung Barriere
- Bewerbung Falträder in Zügen/Straßenbahn.
- Call a bike / Bike sharing / Rent a bike muss schnell umgesetzt werden
- Handlungsliste aufstellen
- Die Verkehrsbetriebe fördern Falträder, die kostenlos mitgenommen werden (Beispiel VRR u.a.)
- Grundschüler sollten mindestens während der Zeit der Radfahrausbildung (4 Wochen) ihr Rad in der Straßenbahn kostenlos mitnehmen dürfen.
- Kostenfreie Mitnahme von Fahrrädern in Bahn und Bussen, stadtweites Fahrradverleihsystem aufbauen.

Bewertung Frage 16**Verknüpfung ÖPNV und Radverkehr****3,0****Frage 17:****Was wird zur Verbesserung des Fahrradparkens und gegen Fahrraddiebstahl getan?**

An wichtigen Zielen im direkten Innenstadtbereich sind anforderungsgerechte Fahrradabstellanlagen vorhanden, gut nutzbare Fahrradboxen gibt es dort nicht. Außerhalb der Innenstadt ist das Angebot von anforderungsgerechten Abstellanlage gering, hier besteht Handlungsbedarf.

Das bewachte Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof bietet ein sicheres Abstellen der Fahrräder. Am Bahnhof können darüber hinaus auch Fahrradboxen angemietet werden.

Ein Konzept gegen Fahrraddiebstähle gibt es nicht.

Im Rahmen der Verbraucherstudie „2. große Fahrraddiebstahlstudie 2011“ wurde für Bielefeld eine eher geringe Fahrraddiebstahlquote (341 Fahrraddiebstähle pro Jahr und 100.000 Einwohner) im Vergleich zu den anderen 127 Beispielstädten ermittelt. Bei der Aufklärungsquote von 8,2 % liegt Bielefeld im Mittelfeld, allerdings noch unter dem Durchschnitt aller betrachteten Städte in Deutschland von 10,2 %.⁴

Verbesserungsvorschläge von Seiten der BYPAD-Gruppe:

- Zahl der Stellplätze erhöhen (Bügel, überdachte Anlagen); ggf. zusätzliche temporäre Abstellmöglichkeiten bei Massenveranstaltungen.
- Kfz-Parkplätze sollen in Radabstellplätze umgewandelt werden, weil das erheblich effektiver den Straßenraum nutzt (10 Räder auf dem Platz von 1 Kfz).

Bewertung Frage 17

Fahrradparken und Fahrraddiebstahl

2,0

4.6

Modul 6: Information und Erziehung (Fragen 18 bis 20)

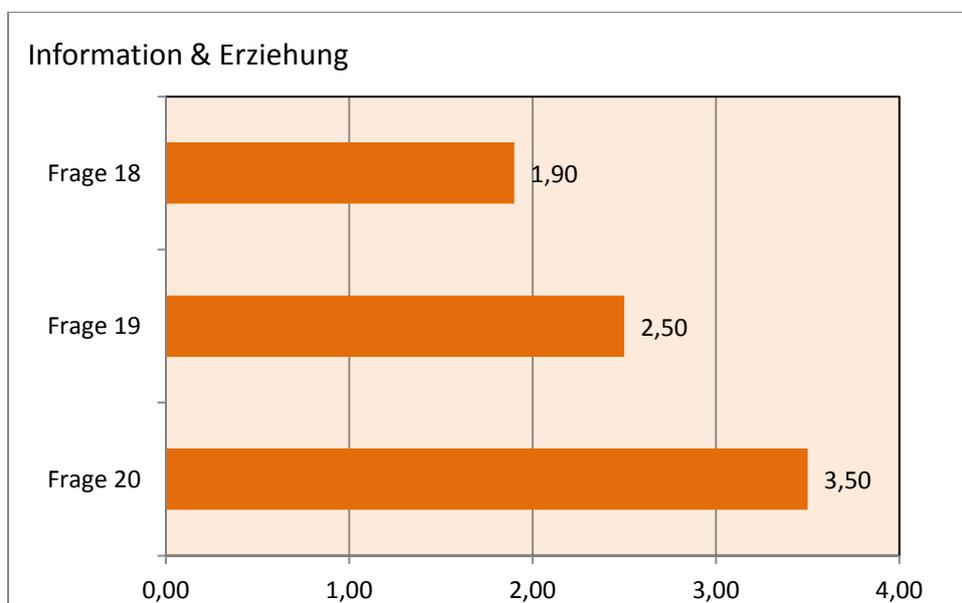


Bild 17: Bewertung Modul 6 – Information und Erziehung

⁴ Quelle: Korosides, K.; Neubert, T. et al. 2011: 2. Große Fahrraddiebstahlstudie. Fahrradklau in Deutschland, Österreich und Schweiz. geld.de / Reihe Verbraucherstudien. Leipzig, Berlin.

Modul 6 – Information und Erziehung**Isolierter Ansatz****2,63**

Dieses Modul wird von der BYPAD-Gruppe mit Abstand am höchsten bewertet. Ausschlaggebend hierfür sind vor allem das stadtweite Wegweisungssystem zur Orientierung des Radverkehrs sowie die intensive Verkehrserziehung im Grundschulbereich. 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 vereinzelt. Informationen zum Radverkehr in Bielefeld sind auch über die städtische Website zu finden. Diese sollte nach Ansicht der BYPAD-Gruppe jedoch überarbeitet werden.

Aus der Mitgliedschaft im Verbund der AGFS-NRW werden nach Ansicht der BYPAD-Auditorin noch nicht alle möglichen Effekte zur Förderung des Radverkehrs (z. B. Austausch über gute Beispiele oder innovative Ideen) gezogen.

Frage 18:**Wie werden die Bürgerinnen und Bürger über die Radverkehrsförderung informiert?**

Die Bekanntgabe von neuen Radverkehrsmaßnahmen erfolgt nicht systematisch oder in Form von Kampagnen, sondern eher sporadisch bzw. projektbezogen. Die Bürger erhalten Informationen eher sporadisch über die Lokalpresse oder die Akteure geben ihre Aktionen selbst in Form von Broschüren bekannt. Zu einzelnen Themen (z. B. „Radweg oder Straße“) werden auch Flyer der AGFS-NRW verteilt.

Die Informationen der Internetseite der Stadt sind nach Ansicht der BYPAD-Gruppe nicht auf dem aktuellsten Stand, Neuigkeiten werden dort nicht regelmäßig bekanntgegeben.

Verbesserungsvorschläge von Seiten der BYPAD-Gruppe:

- Die Internetseite soll leicht erreichbar sein (bielefeld.de/rad). Sie sollte nach dem Vorbild anderer Städte den Radfahrenden praktischen Nutzwert und aktuelle Infos geben. Und wie wärs mit den sozialen Netzwerken?

Bewertung Frage 18**Information der Bürgerinnen und Bürger****1,9****Frage 19:****Was wird in den Bereichen Erziehung und Radfahrtraining getan?**

An den Grundschulen werden regelmäßig Radfahrprüfungen durch die Polizei Bielefeld durchgeführt. An den weiterführenden Schulen finden dagegen eher weniger Aktivitäten zur weiteren Radfahrausbildung statt.

Die Stadt Bielefeld nimmt aktuell mit 20 Grund- und 8 weiterführenden Schulen am STARS-Programm der EU teil. Ziel ist es, den Anteil an Fahrrad fahrenden Kindern und Jugendlichen zu erhöhen. Das Projekt läuft bis März 2016, eine Fortsetzung des Projekts würde von der BYPAD-Gruppe befürwortet werden.

Darüber hinaus werden für Erwachsene auch Radfahrschulungen für unterschiedliche Zielgruppen durch ehrenamtliche Akteure und in der Regel ohne Unterstützung der Stadt, angeboten.

Verbesserungsvorschläge von Seiten der BYPAD-Gruppe:

- Fortführung der Inhalte des STARS-Projektes sicherstellen.
- Angebote durch Mobilitätsdienstleister (ÖPNV) auch für Radfahrer in Zusammenarbeit mit ADFC.
- Die Radfahrausbildung an Grundschulen sollte regelmäßig und zeitgemäßer sein (Fahrbahnradfahren trainieren).

Bewertung Frage 19	
Erziehung und Radfahrtraining	2,5

Frage 20:

Was wird zur Verbesserung der Orientierung der Rad Fahrenden getan?

Diese Frage wurde von der BYPAD-Gruppe am besten bewertet. Grund hierfür ist vor allem das anforderungsgerechte Wegweisungssystem nach bundesweitem FGSV-Standard sowie der aktuell vorliegende Fahrradstadtplan.

Die Hauptradrouten in Bielefeld sind über ein stadtweites Wegweisungssystem ausgewiesen. Im Fahrradstadtplan (digital und gedruckt) sind alle Radrouten aufgeführt sowie weitere Angaben zu Fahrradhändlern und –werkstätten sowie Fahrradboxen und –ständen zu finden.

Die Aktualisierung des Fahrradstadtplans ist für 2016 vorgesehen. Darüber hinaus sind derzeit auch ein neues Beschilderungskonzept sowie eine Aktualisierung und Erweiterung des Freizeitrouthenetzes in Arbeit.

Bewertung Frage 20	
Orientierung	3,5

4.7

Modul 7: Kommunikation und Partnerschaften (Fragen 21 bis 26)

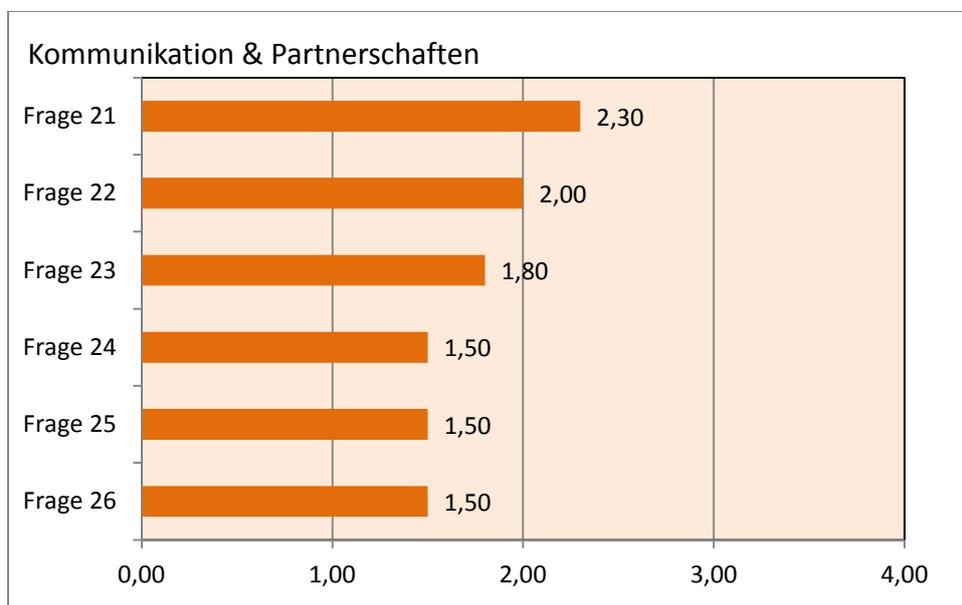


Bild 18: Bewertung Modul 7 – Kommunikation und Partnerschaften

Modul 7 – Kommunikation und Partnerschaften

Ad-hoc orientierter Ansatz

1,77

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. Insgesamt findet jedoch nur wenig oder eine nur ansatzweise projektbezogene Zusammenarbeit mit anderen Akteuren des Radverkehrs statt. Aktionen und Events werden häufig auch von lokalen Vereinen oder Interessensgruppen durchgeführt.

Im schulischen Bereich ist das EU-Projekt STARS positiv zu nennen. Hier wird angestrebt, den Anteil Rad fahrender Schülerinnen und Schüler zu erhöhen. Hierzu werden den Schülerinnen und Schülern, aber auch deren 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.

Frage 21:**Was wird getan um die Fahrradnutzung durch Bewusstseinsförderung zu steigern?**

Verschiedene Aktionen und Kampagnen zum Klimaschutz, wie z.B. der Mobilitätskalender oder die Klimaschutzroute sollen das Bewusstsein zum Radfahren stärken. Im Jahr 2015 beteiligte sich die Stadt Bielefeld zum dritten Mal an der jährlichen Aktion „Stadtradeln“.

Weitere Aktionen finden im Rahmen der KlimaKampagne Bielefeld statt. Hier werden beispielsweise im Rahmen von Aktionen und Angebote im Bereich Mobilität für das Stadtradeln geworben bzw. auf die zahlreichen Radwege und die Radwanderkarten Bielefeld hingewiesen.

Verbesserungsvorschläge von Seiten der BYPAD-Gruppe:

- Mehr Medienarbeit pro Fahrrad.
- Vortragsveranstaltungen zu Radfahren und kindliche Entwicklung, Gesundheit etc. anbieten. Schön wäre es, wenn der OB sich gelegentlich mit dem Fahrrad auf den Weg zu seinen Terminen machte!

Bewertung Frage 21**Bewusstseinsförderung****2,3****Frage 22:****Was wird zur Förderung des Radfahrens zur Arbeit getan?**

Gemeinsam mit dem Kreis Gütersloh beteiligt sich Bielefeld mit vier Betrieben und Einrichtungen an dem bundesweiten Modellprojekt „Mobil.Pro.Fit“, bei dem verschiedene Ansatzpunkte zur Verbesserung der Mobilität der Beschäftigten untersucht werden. Dabei wird auch der Umstieg auf das Fahrrad thematisiert.

Anmerkung der Auditorin: Die erste Runde des Modellprojektes läuft bis Ende 2015. Das Projekt soll auch in 2016 weitergeführt werden, interessierte Betriebe können sich bereits für die Teilnahme bewerben.

Darüber hinaus geht die Stadtverwaltung mit gutem Beispiel voran und bietet ihren Beschäftigten an den meisten Standorten der Stadtverwaltung anforderungsgerechte Fahrradabstellmöglichkeiten und Dienstfahräder an. Durch

personelle Anwesenheit an den Presseterminen der AOK beteiligt sich die Stadtverwaltung auch an der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“.

Gelegentlich wird auch über Artikel in den regionalen Medien für das Radfahren geworben.

Verbesserungsvorschläge von Seiten der BYPAD-Gruppe:

- Engagement der Arbeitgeber-/Industrie-/Handelsverbände notwendig.

Bewertung Frage 22	
---------------------------	--

Förderung Radfahren zur Arbeit	
---------------------------------------	--

	2,0
--	------------

Frage 23:

Was wird zur Förderung des Radfahrens zur Schule getan?

Mit der Teilnahme an dem bis März 2016 laufenden EU-Projekt „STARS“ soll der Radverkehrsanteil auf Schulwegen gesteigert werden. Neben einem Schulwegcheck, Schulweganalysen und Mobilitätstagen findet in diesem Zusammenhang auch eine Radfahrerschulung auf dem Schulhof statt. Darüber hinaus sorgen auch geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen in der Schulumgebung für mehr Sicherheit der Schüler.

Das Angebot von Radabstellanlagen an Schulen ist gering und deckt nicht den Bedarf.

Bielefeld ist seit 2008 Mitglied im Netzwerk „Verkehrssicheres Nordrhein-Westfalen“. Der Erfahrungsaustausch über dieses Netzwerk und die Nutzung von Materialien z.B. für Schülerinnen und Schüler ist nach Ansicht der BYPAD-Auditorin noch zu intensivieren und zu optimieren.

Verbesserungsvorschläge von Seiten der BYPAD-Gruppe:

- Problematik der Gefährdung durch Hol- und Bringverkehre vor Schulen systematisch beheben.
- Alle Schulleitungen sollten ermutigt werden, ihre neuen SchülerInnen dazu aufzufordern, mit dem Rad zu fahren (bzw. zu Fuß ggf. mit ÖPNV)!
- Vorschlag: Einrichtung einer Kinderunfallkommission mit Einbeziehung von Eltern, wie in anderen NRW-Städten.

Bewertung Frage 23	
---------------------------	--

Förderung Radfahren zur Schule	
---------------------------------------	--

	1,8
--	------------

Frage 24:

Was wird getan, um Radfahren zum Einkauf zu fördern?

Im Bereich der Innenstadt stehen zahlreiche anforderungsgerechte Radabstellanlagen zur Verfügung. Dagegen sind Kapazitäten der

Abstellmöglichkeiten an dezentralen Einkaufszentren oder Zielen außerhalb der Innenstadt häufig nicht ausreichend, die Anlagen zum Teil auch nicht anforderungsgerecht.

Bei einer bedarfsgerechten Ausweitung der Stellplätze auf öffentlichem Grund stehen die Radabstellanlagen nach Ansicht der BYPAD-Gruppe in Konkurrenz zu den Auto-Stellplätzen und werden häufig nachrangig berücksichtigt. Ein aktuelles Beispiel für die eher untergeordnete Priorität von Fahrradabstellanlagen stellt das neue Stadtteilzentrum im Stadtteil Hillegossen dar. Hier wurde bei der Planung der Rad- und Fußverkehr vernachlässigt und u.a. deutlich zu wenige Radabstellanlagen errichtet.

Verbesserungsvorschläge von Seiten der BYPAD-Gruppe:

- KFZ-Parkplätze in der Innenstadt zu Radparkplätzen umwidmen.
- Engagement der IHK

Bewertung Frage 24	
Förderung Radfahren zum Einkauf	1,5

Frage 25:
Welche Initiativen werden ergriffen um lebenslanges Radfahren zu fördern?

Im ehrenamtlichen Bereich gibt es Angebote zum Fahrradfahren für verschiedene Zielgruppen (z.B. Frauen, Migrantinnen). Die BYPAD-Gruppe kritisiert in diesem Zusammenhang die unzureichende Kommunikation solcher Aktivitäten und Angebote. Diese würden unzureichend beworben werden und seien eher weniger bekannt.

Bewertung Frage 25	
Förderung lebenslanges Radfahren	1,5

Frage 26:
Wie werden die positiven Gesundheitseffekte des Radfahrens für die Radverkehrsförderung nutzbar gemacht?

Die Initiative „Bielefeld - eine Stadt zum Gehen und Radfahren“ der Kinder- und Jugendärzte macht auf die positiven Gesundheitseffekte des Radfahrens aufmerksam und zeigt nötige Maßnahmen und Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs auf.

Mit den Aktionen „Stadtradeln“ und „ohne Auto mobil“ informieren u.a. auch die Krankenkassen über die gesundheitlichen Auswirkungen des Radfahrens.

Anmerkung: mit dem neuen Präventionsgesetz erhoffen sich die Teilnehmenden ein erweitertes Angebot der Krankenkassen an alle BürgerInnen zum Thema Gesundheit und Radfahren.

Insgesamt wird im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit gelegentlich erwähnt, dass Radfahren auch gut für Gesundheit und Fitness ist.

Verbesserungsvorschläge von Seiten der BYPAD-Gruppe:

- Stadtplanung verwirklicht die Bewegungsfreundliche Stadt.

Bewertung Frage 26	
Nutzen des Gesundheitseffektes beim Radfahren	1,5

4.8 Modul 8: Ergänzende Maßnahmen (Fragen 27 und 28)

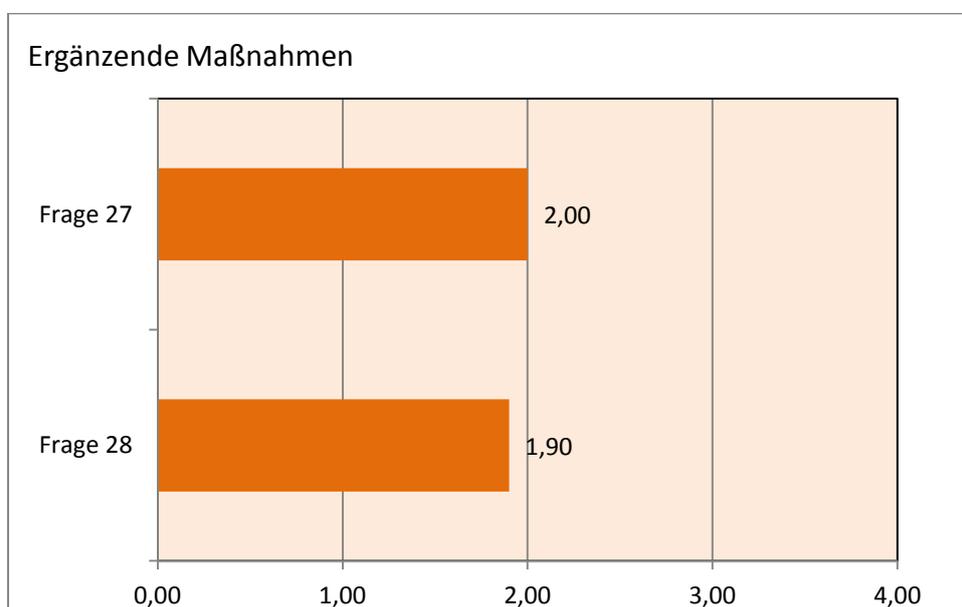


Bild 19: Bewertung Modul 8 – Ergänzende Maßnahmen

Modul 8 – Ergänzende Maßnahmen	
(noch) Ad-hoc orientierter Ansatz	1,95

Im zentralen Innenstadtbereich ist das Fahrrad durch die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in beide Fahrrichtungen, 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.

Frage 27:

Was wird zur Eingrenzung/Reduzierung der Autonutzung getan?

Zur Vermeidung von Durchgangsverkehr im Stadtzentrum wird der Kfz-Verkehr häufig auf Einbahnstraßen geführt. Auf Haupttradrouten ist das Radfahren dagegen überwiegend in beide Richtungen gestattet. Außerhalb der Hauptverkehrsstraßen sind flächendeckend Tempo 30-Zonen eingerichtet, der Radverkehr kann hier sicher und komfortabel im Mischverkehr geführt werden. Die zentrale Fußgängerzone ist für den Radverkehr außerhalb der Geschäftsöffnungszeiten freigegeben. Zusätzlich sind im Stadtzentrum auch mehrere Fahrradstraßen eingerichtet, bei denen der Radverkehr Vorrang hat.

Demgegenüber stehen jedoch auch vielfältige Anreize, auch mit dem Auto in das Stadtzentrum zu fahren. Die BYPAD-Gruppe ist der Ansicht, dass die Erreichbarkeit der Innenstadt mit allen Verkehrsmitteln in Zukunft gleichermaßen berücksichtigt werden sollte.

Verbesserungsvorschläge von Seiten der BYPAD-Gruppe:

- Offene Kommunikation des Zieles „Reduzierung des MIV“.
- In der Innenstadt sollten jedes Jahr 50 ebenerdige Parkplätze umgewidmet werden in Radabstellplätze und Carsharing-Plätze.

Bewertung Frage 27

Eingrenzung, Reduzierung der Autonutzung

2,0

Frage 28:

In wie weit unterstützt die aktuelle Stadtentwicklungspolitik die Radverkehrsförderung?

Im Rahmen der integrierten Stadtentwicklungskonzepte (ISEK) für einzelne Stadtteile wird der Radverkehr stets berücksichtigt. Auch bei bestimmten strategischen Projekten werden alle Verkehrsmittel gleichermaßen berücksichtigt.

Nach Ansicht der BYPAD-Gruppe wird der Radverkehr generell in Planungen oft erst im Nachhinein berücksichtigt. Bei der Stadtentwicklungspolitik fehle eine Strategie, den Radverkehr von vornherein bei städteplanerischen Aktivitäten zu berücksichtigen. Als Beispiel für eine nicht ausreichende Berücksichtigung des Rad- und Fußverkehrs wird der Umbau des Uni-Campus genannt. Dieser ist v.a. für den Radverkehr eher schlecht angebunden.

Zunächst blieb es bei der Fragestellung bei einem Dissens von 1,8 – 2,0, der deutlich machen sollte, dass der Radverkehr nicht gleichberechtigt berücksichtigt wird. Während der Feedbackrunde am Ende der Veranstaltung wurde der

Vorschlag zur Einigung auf Level 1,9 aufgebracht, auf den sich die Teilnehmenden einigten.

Verbesserungsvorschläge von Seiten der BYPAD-Gruppe:

- Verpflichtende Rückmeldung bei allen Planungen durch Mobilitätsbeauftragten.
- Mehr Ressourcen.

Bewertung Frage 28	
Radverkehrsförderung im Rahmen der Stadtentwicklungspolitik	1,9

4.9

Modul 9: Evaluation und Wirksamkeit (Fragen 29 und 30)

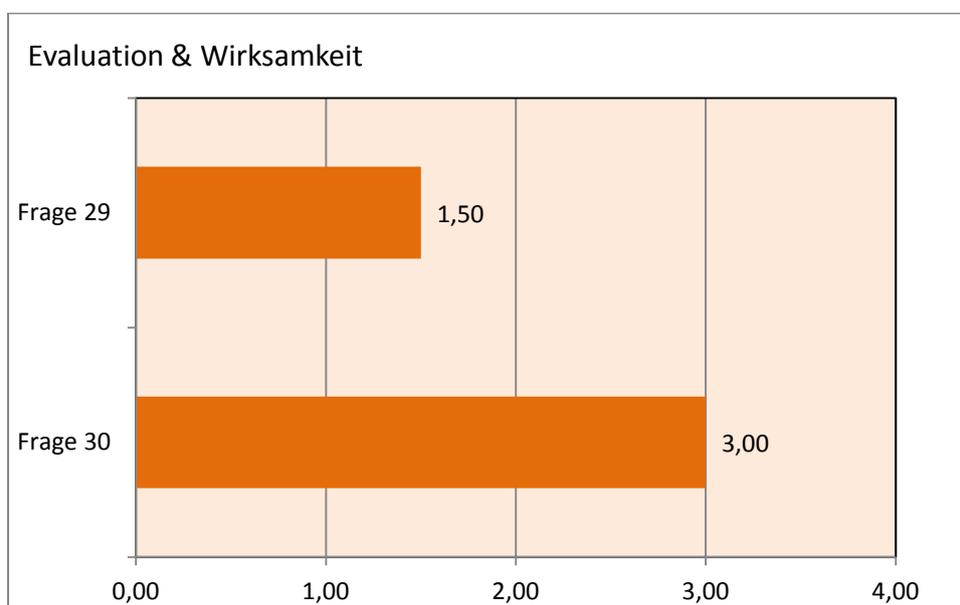


Bild 20: Bewertung Modul 9 - Evaluation und Wirksamkeit

Modul 9 – Evaluation und Wirksamkeit	
Isolierter Ansatz	2,25

Im Rahmen einer umfangreichen Haushaltsbefragung wurden 2010 auch Daten zur Mobilität bzw. zum Radverkehr erhoben. Die Abfrage soll 2016 wiederholt werden. Damit liegen für Bielefeld u.a. aktuelle Daten zum Modal Split vor und es konnte festgestellt werden, dass sich dieser in den letzten Jahren deutlich zugunsten des Radverkehrs verändert hat (Angaben zum Modal Split in 1994 liegen vor).

Weitere Zählungen zum Radverkehr finden gelegentlich im Vorfeld von Verkehrsplanungen statt.

Anmerkung der BYPAD-Auditorin:

Regelmäßige Radverkehrszählungen an festen Zählstellen können Aufschluss über die Stärke des Radverkehrs auf ausgewählten Verbindungen, über die altersmäßige

Zusammensetzung der Radfahrenden sowie über die genutzten Verkehrsflächen und damit die Akzeptanz der jeweiligen Radverkehrsführung geben. Die Dokumentation der Veränderungen über mehrere Jahre gibt wertvolle Hinweise zum Fahrverhalten sowie zum Radverkehrsaufkommen im Stadtgebiet.

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

**Frage 29:
Wie werden Daten zur Fahrradnutzung erhoben?**

Radverkehrszählungen finden in Bielefeld gelegentlich im Vorfeld von Verkehrsplanungen statt. Das Mittel der Rad-Verkehrszählung wird bislang eher nicht zur Optimierung der Radverkehrsführung eingesetzt.

Im Rahmen der in 2010 durchgeführten repräsentativen Haushaltsbefragung wurden auch Verkehrsdaten, u.a. Daten zum Modal Split, erhoben. Für 2016 ist eine erneute Befragung geplant. Aus den gesammelten Daten werden jedoch keine Strategien abgeleitet.

Verbesserungsvorschläge von Seiten der BYPAD-Gruppe:

- Automatische Zählstellen für den Radverkehr- die Planung berücksichtigt nur das richtig, worüber sie auch Zahlen vorliegen hat.

Bewertung Frage 29

Erhebung von Daten zur Fahrradnutzung

1,5

**Frage 30:
Wie erhebt bzw. nutzt die Stadt Daten zur Sicherheit des Radverkehrs?**

Diese Frage wurde von der BYPAD-Gruppe mit am besten bewertet. Sie honoriert insgesamt die zahlreichen Aktivitäten der Polizei bzw. der städtischen Unfallkommission zur Sicherheit der Radfahrenden sowie die gute Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung.

Im Rahmen der städtischen Unfallkommission werden umfangreiche mehrjährige Unfallanalysen durchgeführt, bei denen auch die Unfallorte und Unfallursachen zum Radverkehr analysiert werden. Weitergehende Analysen, z.B. Unfallorte in Abhängigkeit vom dortigen Radaufkommen, gibt es bislang nicht.

Die Auswertung der Unfallstatistik wird insgesamt zur Verbesserung der Sicherheit von RadfahrerInnen genutzt. Allerdings werden die Maßnahmen zur Verbesserung der Situation für den Radverkehr nicht konsequent abgeleitet bzw. umgesetzt.

Verbesserungsvorschläge von Seiten der BYPAD-Gruppe:

- Der Fragebogen zeigt bereits zahlreiche Verbesserungsmöglichkeiten zur Förderung des Radverkehrs auf.
- Objektive Analyse der Unfälle, daraus abgeleitete Präventionsmaßnahmen, Offenheit für Kompetenzen der Nutzer/Radverbände, positives Verkehrsklima pflegen.
- Subjektives Sicherheitsempfinden nicht vernachlässigen, da mitentscheidend für Radnutzung.
- Analyse des Unfallgeschehens über längere Zeiträume; zugleich betrachten, wie viele Radfahrer unterwegs sind und wo sie fahren (auch diejenigen, die nicht verunfallen).
- Die von den Radfahrerverbänden vorgelegte Radunfallauswertung wird offiziell zu Kenntnis genommen, es werden Konsequenzen gezogen.

Bewertung Frage 30

Erhebung von Daten zur Sicherheit des Radverkehrs

3,0

5 Stärken und Schwächen

Nachfolgend werden verschiedene Faktoren aufgeführt, die den Radverkehr in Bielefeld fördern bzw. hemmen. Diese Zusammenstellung der Stärken und Schwächen erfolgt aus Sicht der BYPAD-Auditorin auf Basis der vorliegenden Unterlagen, der Diskussionen während der Audit-Treffen, eigener Recherchen sowie der Eindrücke vor Ort.

5.1 Stärken bzw. den Radverkehr fördernde Maßnahmen und Fakten

- Die Stadt Bielefeld ist seit 1998 Mitglied in der AGFS-NRW und darf sich damit „fahrradfreundlich“ nennen.
- Die Stadt wirbt mit dem Logo „Bielefeld fährt Rad“.
- Die Wege innerhalb der zentralen Innenstadt sind überwiegend kurz und gut mit dem Fahrrad zu bewältigen. Auch die Topografie ist vor allem im südlichen Stadtgebiet größtenteils günstig zum Radfahren.
- Die Wohngebiete sowie Bereiche außerhalb von Hauptverkehrsstraßen sind flächendeckend verkehrsberuhigt.
- Innerhalb der Verwaltung gibt es einen festen Ansprechpartner in Sachen Radverkehr (Nahmobilitätsbeauftragter) sowie seit Sommer 2015 einen Arbeitskreis „Radverkehrsbeauftragter“ (Treffen zwischen Politik (SPD, Grüne, Bürgernähe/Piraten) und Verwaltung).
- Es besteht ein regelmäßiger Austausch zwischen der Verwaltung und den Interessengruppen ADFC und VCD. Darüber hinaus setzt sich auch die Initiative „Bielefeld, eine Stadt zum Gehen und Radfahren“ der Kinder- und Jugendärzte für die Förderung des Radfahrens in Bielefeld ein.
- Der Radverkehrsanteil wurde im Rahmen einer umfangreichen Haushaltsbefragung in 2010 ermittelt. Er liegt aktuell bei 15 % und konnte im Vergleich zum Jahr 1994 (11 %) deutlich gesteigert werden.
- Im Stadtgebiet gibt es zahlreiche Fahrradstraßen sowie Einbahnstraßen, die für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben sind. Auch die Fußgängerzone ist außerhalb der Geschäftszeiten für den Radverkehr freigegeben.
- Wichtige Achsen durch die zahlreichen innerstädtischen Grünzüge sind für den Radverkehr freigegeben und stellen damit gute Alternativen abseits des Kfz-Verkehrs dar.
- Die Orientierung der Radfahrenden ist durch eine anforderungsgerechte Wegweisung nach bundesweitem Standard gewährleistet.

- Alle Radrouten sind in einem informativen Fahrradstadtplan (2013) dargestellt, der darüber hinaus auch weitere interessante Infos für Radfahrende bereithält. Der Plan liegt in gedruckter Form vor, kann aber auch digital über die Internetpräsenz der Stadt abgerufen werden. Die Überarbeitung des Fahrradstadtplans ist für 2016 geplant.
- Die Radstation am Hauptbahnhof bietet neben dem gesicherten Fahrradparken auch weitere Serviceleistungen, z.B. Fahrradverleih, an.
- Im gesamten Stadtgebiet sind überwiegend anforderungsgerechte Fahrradabstellanlagen vorhanden. Auch ein Infoblatt zu Fahrradabstellanlagen für Planer und Bauherren ist vorhanden.
- Die Stadt Bielefeld nimmt seit 2012 an der bundesweiten Kampagne „Stadtradeln“ teil.
- Aktuell nimmt die Stadt am EU-Projekt STARS (Schulwegcheck, Schulweganalysen, Mobilitätstage, Radfahrerschulungen) teil.
- Regelmäßige Unfallanalysen werden auch bezüglich des Radverkehrs durchgeführt.
- Die Stadt Bielefeld ist Mitglied im Netzwerk Verkehrssicheres NRW.
- Diverse Verkehrssicherheitsaktionen (z.B. „Geisterradler“, „Schulterblick“) informieren über wichtige Aspekte bezüglich der Sicherheit im Radverkehr.
- In Bielefeld kann man sein Fahrrad generell und jederzeit im ÖPNV mitnehmen. Die Mitnahme ist allerdings kostenpflichtig.
- Stadtverwaltung geht bei der Förderung des Radfahrens zur Arbeit mit gutem Beispiel voran. Neben der Teilnahme der an der AOK-Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ stehen den Mitarbeitern auch Diensträder und –pedelecs zur Verfügung.

5.2 Schwächen bzw. den Radverkehr hemmende Maßnahmen und Fakten

- Die Befugnisse des Nahmobilitätsbeauftragten sind nicht ausreichend um deutliche Verbesserungen für den Radverkehr zu bewirken.
- Die finanziellen Ressourcen sind mit dem vorhandenen Radverkehrs-Budget von 0,50 € pro EW und Jahr deutlich zu gering, wenn man den Radverkehr intensiv fördern möchte.
- Eine Gesamtkonzeption zum Radverkehr in Bielefeld gibt es nicht. Bei den Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs handelt es sich meist um Einzelaktionen bzw. -projekte.

- Die Städtenetzwerke werden nicht ausreichend genutzt – hier besteht noch deutliches Potenzial.
- Eine Mängeldatenbank zur Wegeinfrastruktur ist seitens des ADFC vorhanden, sie wird allerdings eher weniger zur Verbesserung der Situation für den Radverkehr genutzt
- Das „Ziel- und Maßnahmenkonzept zur Förderung des Radverkehrs in Bielefeld“, das 2008 erstellt wurde, wird nur sehr schleppend umgesetzt.
- Die Kommunikation der Entscheidungsträger wird insgesamt als „verbesserungsfähig“ bewertet.
- Der Einfluss der Radverbände auf die Situation zum Radverkehr wird als zu gering bewertet. Der langjährig etablierte Arbeitskreis Radverkehr u.a. mit Vertretern der Radverbände wurde 2015 aufgelöst.
- Das städtische Sicherheitsnetzwerk BI-NETT wurde mittlerweile eingestellt.
- Im Hauptradroutennetz bestehen zum Teil noch Netzlücken. Vorhandene Radverkehrsanlagen an Hauptstraßen entsprechen häufig nicht den aktuellen Vorschriften und Regelwerken.
- Der Radverkehr wird an Knotenpunkten noch nicht ausreichend berücksichtigt. Neben zum Teil umwegigen oder unklaren Radverkehrsführungen müssen Radfahrende das Grün häufig erst anfordern, was zu langen Wartezeiten führt.
- Die Anordnung der Benutzungspflicht auf Radwegen ist noch nicht flächendeckend geprüft.
- Einen flächendeckenden Fahrradverleih gibt es in Bielefeld nicht mehr. Der Anbieter „nextbike“ hat sich kürzlich aus Bielefeld zurückgezogen.
- Im Bereich des Fahrradparkens besteht vor allem außerhalb der Innenstadt sowohl in Qualität als auch in Quantität noch Verbesserungspotenzial. Auch beim Einzelhandel sind häufig noch nicht anforderungsgerechte Fahrradabstellanlagen zu finden.

6 Handlungsfelder für Bielefeld - Ergebnisse des 2. Treffens der BYPAD-Gruppe am 03.12.2015

Beim zweiten Treffen der BYPAD-Gruppe am 03. Dezember 2015 bedankt sich die Stadtverwaltung bei den Teilnehmenden für ihre aktive und konstruktive Mitarbeit beim BYPAD-Prozess.

Zunächst wurden die Ergänzungen und Korrekturen zum Zwischenbericht aufgezeigt, die im Vorfeld des Treffens abgefragt worden waren. Neben redaktionellen Änderungen gab es von Seiten des Umweltbetriebes der Stadt Bielefeld inhaltliche Änderungen bezüglich der Unterhaltung der Wegeinfrastruktur. Diese ist über den Umweltbetrieb und das Amt für Verkehr der Stadt Bielefeld gesichert und findet gemäß eines Prioritätenplans statt.

Bei der Zusammenfassung der Bewertungsergebnisse des 1. BYPAD-Treffens merkt die Auditorin an, dass die Teilnehmenden die Fragen insgesamt eher kritisch bewertet haben.

Über die Zuordnung der Aktion „Geisterradler“ zu den Bielefelder Stärken wird nochmals kurz diskutiert. Von einem Teilnehmenden wird die Aktion eher als Schwäche eingestuft, da es eher negativ zu sehen sei, dass diese Kampagne in Bielefeld überhaupt notwendig wäre. Die Kampagne diene eher der Verschleierung von Defiziten in der Infrastruktur, da es zum Radverkehr auf der linken Straßenseite nur in Bereichen käme, bei denen es infrastrukturell nicht anders möglich wäre. Als Beispiel wird der Adenauerplatz genannt, der baulich so ausgerichtet wurde, dass eine Nutzung der Radwege in falsche Richtung gefördert wird. Die Auditorin merkt dazu an, dass diese Kampagne durch seine Bewusstseinsförderung bei den Radfahrenden als Stärke gesehen wird. Die Ertüchtigung der Wegeinfrastruktur als Voraussetzung für ein regelkonformes Radfahren ist darüber hinaus natürlich auch elementar.

Im Anschluss an den Rückblick auf das 1. Treffen waren die wesentlichen Inhalte des 2. BYPAD-Treffens die Sammlung der wichtigsten Handlungsfelder zur zukünftigen Radverkehrsförderung aus Sicht der Teilnehmenden sowie die Einschätzung der Wichtigkeit der benannten Handlungsfelder. Die Ideensammlung erfolgt dabei mittels Karteikarten, auf denen die BYPAD-Teilnehmenden die nach ihrer Sicht fünf wichtigsten Bereiche zur Radverkehrsförderung notieren konnten. Im weiteren Verlauf wurden diese von der Auditorin nach Handlungsfeldern geordnet (vgl. Zusammenstellung im Anhang).

Mit einer Punktevergabe, bei der jede/r TeilnehmerIn insgesamt fünf Punkte auf die zusammengefassten Handlungsfelder verteilen konnte, wurden diese nach Dringlichkeiten sortiert. Folgende Handlungsfelder mit den jeweiligen Bereichen wurden definiert und mit entsprechenden Punkten versehen:

- Konzeptionelles, Strategie (33 Punkte)
- Wegeinfrastruktur und Netz (25 Punkte)

- Finanzen (21 Punkte)
- Kommunikation, Kooperation (19 Punkte)
- Knoten (12 Punkte)
- Öffentlichkeitsarbeit (5 Punkte)
- Service (5 Punkte)
- Verkehrssicherheit und Mobilitätserziehung (4 Punkte)
- Fahrradparken (2 Punkte)
- Radschnellverbindungen (2 Punkte)
- Wegweisung (0 Punkte)

Die Auditorin macht darauf aufmerksam, dass das Thema Elektromobilität im Rahmen der gemeinsamen Bewertung kaum angesprochen wird. Das Handlungsfeld „Infrastruktur“ schließt dieses Thema jedoch mit ein. Sind Radverkehrsanlagen nach den Empfehlungen der ERA eingerichtet, so sind diese auch für die Anforderungen von Pedelecs geeignet.

Die im Verlauf des Treffens geführte Diskussion ging schnell über die Liste der genannten Handlungsfelder hinaus, da bereits beim Handlungsfeld „Konzeptionelles“ angemerkt wurde, dass hierbei alle weiteren Themen und Inhalte mit zu berücksichtigen seien. Die Notwendigkeit der Erstellung eines Radverkehrskonzeptes wurde dabei insgesamt außer Frage gestellt. In der folgenden Zusammenstellung wird die geführte Diskussion den einzelnen Handlungsfeldern zugewiesen und konkrete Handlungsansätze für Bielefeld abgeleitet. Eine Liste aller beim „Brainstorming“ genannten Aspekte, sortiert nach Handlungsfeldern, befindet sich im Anhang zum Auditbericht.

Die im Verlauf des zweiten Treffens geführte Diskussion wird nachfolgend zusammengefasst und durch Anmerkungen der Auditorin ergänzt. Anschließend werden im nächsten Kapitel daraus die Qualitätsziele für Bielefeld abgeleitet.

6.1 Handlungsfeld Konzeptionelles, Strategie (33 Punkte)

Die fehlende Gesamtstrategie für den Radverkehr in Bielefeld sehen die meisten Teilnehmenden als wichtig und notwendig an. Dabei soll das Konzept sowohl konkrete Ziele und Maßnahmen für den Radverkehr beinhalten als auch die weiteren Verkehrsarten des Umweltverbundes berücksichtigen. Bei allen Maßnahmen, Aktivitäten und Planungen sollte die zunehmende Nutzung von Pedelecs berücksichtigt werden.

Zur Umsetzung der notwendigen Maßnahmen bedarf es eines Handlungsplanes, der regelmäßig geprüft und fortgeschrieben wird. Eine gute Grundlage bildet hierfür die Dokumentation zum Radwegbestand aus 2012, die weiter konkretisiert und aktualisiert werden sollte. Darüber hinaus könnten ausgewählte „Leuchtturmprojekte“ (z.B. Radschnellverbindung, Servicestationen) entwickelt werden. Die Einrichtung einer Servicestation für Radfahrende am Endhaltepunkt Sennestadt wird hierbei als mögliches Modellprojekt genannt. Bei erfolgreichem

Verlauf des Projekts könnte es auf andere Haltpunkte des öffentlichen Nahverkehrs in Bielefeld übertragen werden.

Neben der Erarbeitung eines Radverkehrskonzeptes als Gesamtstrategie wird auch die Entwicklung eines übergeordneten Leitbildes zur Förderung des Radverkehrs in Bielefeld als wichtige Aufgabe betrachtet. Das Leitbild bzw. die Leitlinien bilden ein Grundgerüst der Radverkehrsförderung in Bielefeld. Hieraus können anschließend das Radverkehrskonzept für das gesamte Stadtgebiet oder auch kleinräumige und ortsteilbezogene Einzelkonzepte abgeleitet werden. Als grundlegendes Ziel der Radverkehrsförderung in Bielefeld sollte das sichere und gleichberechtigte Nebeneinander aller Verkehrsarten betrachtet werden. Dabei sollten die Voraussetzungen geschaffen werden, dass das Radfahren für alle Menschen gleichermaßen möglich ist.

Zur Umsetzung und Evaluation der gesetzten Ziele ist die personelle und finanzielle Ausstattung der Radverkehrsförderung in Bielefeld sicherzustellen.

Auswahl guter Beispiele zum Handlungsfeld Konzeptionelles

- **Regelmäßige Fortschreibung einer Radverkehrskonzeption**

Die Stadt Offenburg aktualisiert ihr Radverkehrsförderprogramm in regelmäßigen Abständen. Darüber hinaus wird der Status Quo zur Umsetzung (bereits umgesetzt, Umsetzung für laufendes Kalenderjahr geplant, weitere Aktionen zur Radverkehrsförderung, etc.) des jeweiligen Programmes in den Ausschusssitzungen per Beschlussvorlagen vorgestellt.

- **Erarbeitung und sukzessive Umsetzung eines Radverkehrskonzeptes**

Für die Stadt Singen (Hohentwiel) wurde 2012 ein Radverkehrskonzept nach dem Leitbild „Radverkehr als System“ erarbeitet. Zur Ertüchtigung der Wegeinfrastruktur war dabei ein Maßnahmenkatalog erstellt und mit Prioritäten versehen worden. Der Maßnahmenkatalog wird von der Stadt sukzessive abgearbeitet, mehr als die Hälfte aller Maßnahmen konnten bereits umgesetzt, andere „in die Wege geleitet“ werden.

- **20-Punkte-Programm Karlsruhe**

Nach dem schlechten Abschneiden der Stadt Karlsruhe beim ADAC-Test „Radfahren in Städten“ 2004 wurde der Zustand der städtischen Radverkehrsförderung durch ein BYPAD-Audit 2005 geprüft. Die dabei abgeleiteten Handlungsziele zur Förderung des Radverkehrs wurden in einem „20-Punkte-Programm zur Förderung des Radverkehrs in Karlsruhe“ zusammengestellt und durch den Gemeinderat einstimmig beschlossen.

Die Förderung des Radverkehrs in Karlsruhe ist seitdem deutlich intensiviert. Dies wurde auch bei der Evaluierung des 20-Punkte-Programms im Jahr 2013 deutlich. Viele Ziele wurden seitdem erreicht oder sogar übertroffen, allerdings besteht auch noch weiterer Handlungsbedarf. Die

Zusammenstellung gibt insgesamt einen Ausblick für die weitere Entwicklung der Radverkehrsförderung in Karlsruhe.

- **21-Punkte-Programm Mannheim inkl. Radverkehrsbericht**

Das 21-Punkte-Programm der Stadt Mannheim wurde aus den Ergebnissen des BYPAD-Audit im Jahr 2009 abgeleitet und stellt seitdem die Grundlage für die Förderung des Radverkehrs in Mannheim dar. Neben dem Ausbau und der Verbesserung der Wegeinfrastruktur werden dabei auch die Themen Verkehrssicherheit sowie Serviceangebote und Öffentlichkeitsarbeit thematisiert.

Mittlerweile wurde das Programm zweimal evaluiert. Die Zwischenberichte geben jeweils einen aktuellen Sachstand sowie einen Ausblick auf weitere Aktivitäten.

- **Leitbild zur Förderung des Radverkehrs in Wolfsburg**

Auf Basis der Ergebnisse des BYPAD-Audit in 2015 wurden für die Stadt Wolfsburg Leitlinien zur zukünftigen Radverkehrsförderung abgeleitet. Die Leitlinien wurden gemeinsam mit allen Akteuren zum Radverkehr in Wolfsburg erarbeitet und abschließend formuliert. Sie sollen Anfang 2016 dem Rat der Stadt zur Beschlussfassung vorgelegt werden.

6.2 Handlungsfeld Kommunikation, Kooperation (19 Punkte)

Die Kommunikation zu radverkehrlichen Themen erfolgt in Bielefeld v.a. durch den Nahmobilitätsbeauftragten im Amt für Verkehr. Der langjährige Arbeitskreis Radverkehr wurde 2015 aufgelöst. Seine Beschlüsse waren nicht verbindlich und hatten dadurch wenig Relevanz. Innerhalb des Arbeitskreises gab es keine Entscheidungsträger aus Politik und Verwaltung. Seit Juni 2015 existiert ein neuer Arbeitskreis „Radverkehrsbeauftragter“, der sich aus Vertretern der Mehrheitskoalition (SPD, Bündnis90/Die Grünen, Bürgernähe/Piraten) und dem Nahmobilitätsbeauftragten zusammensetzt. Dieser muss sich jedoch erst noch etablieren.

Die Entscheidungsfähigkeit der Handlungsträger ist ein wichtiger Aspekt zur Förderung des Radverkehrs. Der Querschnittsaufgabe, die Radverkehrsförderung in Bielefeld intensiv voranzutreiben, sollten sich alle Akteure gleichermaßen verpflichtet fühlen. Die BYPAD-Gruppe ist sich darüber einig, dass eine gute Kommunikationsstruktur zu guten konzeptionellen Zielen und Ergebnissen führen kann. Gegenüber einem neuen Gremium zum Radverkehr ist die Gruppe jedoch eher skeptisch. Das Gremium sollte eine entsprechende Handlungsmacht besitzen, d.h. über Empfehlungs- und Beschlusskompetenzen verfügen und nach Möglichkeit auch „hochrangig“ besetzt sein. Von Seiten der Politik werden vor allem konkrete Ziele und Maßnahmen gewünscht, die für die Fraktionen beschlussfähig sein können.

Hierzu werden die gezeigten Beispiele, u.a. zum Radlerforum Karlsruhe oder der Arbeitsgruppe Radverkehr beim Bausenator Bremen, diskutiert.

Zur Kommunikation des Fahrradthemas mit der Bevölkerung wird diskutiert, zukünftig mehr Kampagnen für Bewegung durchzuführen und damit die Volksgesundheit zu steigern. Dass Radfahren gut für die Gesundheit ist, soll stärker publik gemacht werden.

Auswahl guter Beispiele zum Handlungsfeld Kommunikation und Koordination

- **Radlerforum Karlsruhe**

Das Gremium zur Radverkehrsförderung in Karlsruhe besteht bereits seit Mitte der 1990er Jahre. Im Rahmen des BYPAD-Audit 2005 wurde es neu strukturiert und trifft sich seitdem regelmäßig zum kontinuierlichen Austausch zu allen radverkehrlichen Fragestellungen.

Den Vorsitz des Radlerforums stellt der Baubürgermeister, daneben bilden Verwaltung, Politik und andere relevante Akteure die Mitglieder des Radlerforums. Die Ergebnisse der Diskussionen zu den Zielen und Planungen des städtischen Radverkehrs gehen als Empfehlungen an den Planungsausschuss oder den Gemeinderat.
- **Arbeitsgruppe Radverkehr beim Bausenator Bremen**

Die Arbeitsgruppe entstand zunächst als projektbegleitende Arbeitsgruppe zur Erstellung des Radverkehrskonzeptes für die Stadt Bremen. Anschließend wurde sie als ständige Arbeitsgruppe beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr mit eigener Geschäftsordnung etabliert. Die Arbeitsgruppe beschäftigt sich mit den Grundsatzfragen des Radverkehrs in Bremen und berät bei Planungen und Maßnahmen zu Radverkehrsprojekten.

Die Ergebnisse der Arbeitsgruppe sind von allen planenden und ausführenden Instanzen zu berücksichtigen, andernfalls erfolgt eine Rückkopplung an die Arbeitsgruppe.
- **Runder Tisch „Radfahren in Kirchheim“**

Verwaltungsübergreifender Arbeitskreis, wird mindestens einmal pro Jahr auf Initiative des Bürgermeisters zusammengerufen.

Alle zwei Jahre wird ein umfangreicher Radverkehrsbericht mit Maßnahmenplan erstellt, der auch im Internet veröffentlicht wird.

Die Stadtverwaltung wird durch die Initiative FahrRad in Kirchheim aktiv bei der Förderung des Radverkehrs unterstützt.
- **Projektbegleitende Arbeitsgruppen, z.B. zur Erarbeitung von Radverkehrskonzepten (Beispiel Baden-Baden)**

Zur Erarbeitung von Radverkehrskonzepten oder für einzelne Fragestellungen rund um den Radverkehr werden in den Kommunen häufig projektbegleitende Arbeitsgruppen eingerichtet. Hierdurch können die wichtigsten Akteure kontinuierlich informiert und vorhandene Ideen, Wünsche und Anregungen frühzeitig einbezogen werden.

Die Arbeitsgruppen bestehen in der Regel aus Vertretern der Stadtverwaltung, der Politik und der Radverbände vor Ort. Häufig werden darüber hinaus auch die Polizei oder weitere lokale Akteure einbezogen, so z.B. der Seniorenrat oder Tourismusverbände.

Während der Projektlaufzeit trifft sich die Arbeitsgruppe regelmäßig und diskutiert die anstehenden Aufgaben. Die Ergebnisse werden dem zuständigen politischen Gremium vorgestellt. Die Bevölkerung kann beispielsweise über Workshops oder durch Fachvorträge und Pressemitteilungen in die Projektbearbeitung eingebunden werden.

6.3 Handlungsfeld Wegeinfrastruktur und Netz (25 Punkte) sowie Knotenpunkte (12 Punkte)

Als generell wichtiger Aspekt der zukünftigen Radverkehrsförderung wurde beim zweiten Treffen der BYPAD-Gruppe die Qualität der Wegeinfrastruktur sowie die Plausibilitätsprüfung des Radverkehrsnetzes genannt. Darüber hinaus wird auch die eher untergeordnete Berücksichtigung des Radverkehrs an signalisierten Knoten bemängelt. Die Ertüchtigung einer durchgängig anforderungsgerechten Radverkehrsführung schließt auch das Thema Elektromobilität mit ein. Hierbei gilt, dass Radverkehrsanlagen, die nach den Empfehlungen der ERA eingerichtet sind, auch den Anforderungen der Nutzung mit Pedelecs entsprechen.

Die Netzstruktur sollte allgemein sowohl für den Alltags- als auch für den Freizeitradverkehr verbessert sowie Standards und Ausführungen der Radverkehrsanlagen vereinheitlicht werden. Gewünscht werden insgesamt klare Regelungen und durchgehende Verbindungen. Ziel der zukünftigen Radverkehrsförderung sollte eine Infrastruktur sein, die komfortabel, sicher und einfach zu nutzen ist und die einen zügigen Radverkehr gewährleistet.

Eine effektive Steigerung der Radnutzung könnte durch die Verbesserung der radverkehrlichen Situation im Universitätsumfeld erreicht werden. Der Radverkehrsanteil zur Uni ist derzeit noch recht niedrig, wohingegen der Anteil an Nutzern des öffentlichen Nahverkehrs sehr hoch ist. Mit einem entsprechenden Projekt zur Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs könnte eine Verschiebung der Nutzungsverteilung erzielt werden.

Eine gute Alternative zu baulichen Radwegen stellen auch Markierungslösungen auf der Fahrbahn dar. In Bielefeld werden diese seit Jahren eingesetzt, allerdings entsprechen die Breiten der Radfahr- oder Schutzstreifen meist nicht den Regelwerken, zudem fehlt fast durchgängig der Sicherheitsbereich zu parkenden Kfz. Dadurch kam es auch in letzter Zeit öfter zu gefährlichen Konfliktsituationen und Unfällen.

Exkurs: Markierungslösungen für den Radverkehr:

- Radfahrstreifen bieten auch auf stark belasteten Hauptverkehrsstraßen aufgrund der guten Sichtbeziehungen zwischen Kraftfahrern und Radfahrern sowie der klaren Trennung vom Fußverkehr bei einer entsprechenden Ausgestaltung Gewähr für eine sichere und mit den übrigen Nutzungen gut verträgliche Radverkehrsabwicklung.
- Schutzstreifen können unter bestimmten Voraussetzungen auf der Fahrbahn markiert werden, wenn die Anlage benutzungspflichtiger Radwege oder Radfahrstreifen nicht möglich oder nicht erforderlich ist. Ein Befahren der Schutzstreifen durch den Kfz-Längsverkehr (z. B. breite Fahrzeuge wie Lkw oder Busse) ist - anders als bei Radfahrstreifen - bei Bedarf erlaubt.
- Werden Radfahr- oder Schutzstreifen neben Parkstreifen markiert, müssen ausreichende Sicherheitsbereiche zu den parkenden Kfz gewährleistet sein.

Durch Vorbeifahrstreifen und Aufstellbereiche für den Radverkehr an Einmündungen und Knotenpunkten in Bielefeld werden die Sichtbeziehungen der Verkehrsteilnehmenden deutlich verbessert. Dahingehend wird der Radverkehr an größeren Knoten überwiegend nachrangig berücksichtigt. Vor allem lange Wartezeiten sowie teilweise fehlende und unklare Radverkehrsführungen tragen hier zur Unzufriedenheit bei. Ein immer wieder genanntes Beispiel hierfür stellt der Jahnplatz dar. Als positives Beispiel für die bereits erfolgte radverkehrliche Umgestaltung eines Knotenpunktes wird der Kesselbrink genannt, wobei hier die Signalsteuerung noch deutlich zu optimieren wäre.

Insgesamt stellt eine fahrradfreundliche Signalisierung einen wichtigen qualitativen Aspekt in puncto Wegeinfrastruktur dar. Lange Wartezeiten entstehen häufig durch Anforderungstaster für den Radverkehr. Diese könnten durch eine automatische Grünanforderung über das Signalprogramm, durch Kontaktschleifen oder vorgezogene Anforderungstaster (während der Fahrt zu bedienen) ersetzt werden.

Exkurs: Radverkehr an signalisierten Knoten:

- An signalisierten Knotenpunkten sind die Ansprüche der Radfahrenden nach einer sicheren und attraktiven signaltechnischen Einbindung stets angemessen zu berücksichtigen. Dabei sind Entwurf und Lichtsignalsteuerung im Hinblick auf die Begreifbarkeit der Regelung als Einheit zu betrachten.
- Durch gesonderte Radfahrersignale können auch an großräumigen Knotenpunkten die spezifischen Anforderungen der Radfahrenden (z. B. Räumgeschwindigkeiten) gut erfasst und Konflikte mit abbiegenden Kfz-Strömen gemindert oder vermieden werden. Bei kompakten Knoten ist dagegen die gemeinsame Signalisierung mit dem Kfz-Verkehr zur Reduzierung des Signalisierungsaufwandes die Regel. Fußgänger und Radfahrer sollten dann zur besseren Begreifbarkeit voneinander getrennt sein.

Die Stadt Bielefeld ist - wie alle deutschen Städte - dazu verpflichtet, alle benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen auf die Aufrechterhaltung der

Benutzungspflicht zu prüfen. Eine Überprüfung der Radwege wäre aktuell anzusetzen, dazu sollten auch weitere Akteure (ADFC, Polizei, etc.) hinzugezogen werden.

Exkurs: Generelle Aspekte zur Radwegebenutzungspflicht:

Generell ist – höchstrichterlicher Rechtsprechung zu Folge⁵ - die Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht an einem zwingenden Erfordernis aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufs auszurichten. In Frage kommt sie deshalb allenfalls auf Vorfahrtstraßen mit starkem Kfz-Verkehr.

Der nicht benutzungspflichtige Radweg wird hierdurch an Bedeutung gewinnen und kann unter bestimmten Randbedingungen auch dauerhaft als Planungsinstrument zur Radverkehrsführung eingesetzt werden. Dabei sollte der Standard dieser Radverkehrsanlagen sich je nach Netzbedeutung für den Radverkehr weiterhin nach der Anforderung der Regelwerke richten. Der Mindeststandard ergibt sich aus der Verkehrssicherungspflicht.

Für Radwege ohne Benutzungspflicht gilt deshalb, dass sie bei eventuell notwendigen Ausbauten und Sanierungen bzgl. der Dringlichkeit nicht als „Radwege 2. Klasse“ angesehen werden dürfen. Dementsprechend wird in den ERA (2010) bzgl. des anzustrebenden Standards nicht zwischen benutzungspflichtigen und nicht benutzungspflichtigen Radwegen unterschieden.

Bauliche Radwege mit Benutzungspflicht werden mit den Zeichen 237, 240 oder 241 StVO gekennzeichnet. Ihr Einsatz setzt neben dem ausreichenden Standard gemäß VwV-StVO voraus, dass eine Benutzungspflicht des Radweges aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufes zwingend geboten ist. Nach VwV-StVO wird für benutzungspflichtige Radwege darüber hinaus explizit gefordert, dass auch ausreichende Flächen für den Fußverkehr zur Verfügung stehen müssen.

Bauliche Radwege ohne Benutzungspflicht können als nicht gekennzeichnete Radwege⁶ Bestand haben. Radfahrer dürfen sie benutzen, sie dürfen dort aber auch auf der Fahrbahn fahren. Ihr Einsatz kommt in Frage

- auf Straßen, an denen ein benutzungspflichtiger Radweg erforderlich wäre, aber der vorhandene Radweg wegen einer Unterschreitung der Anforderungen nicht als benutzungspflichtig ausgewiesen werden kann,
- auf Straßen mit vorhandenem baulichen Radweg, auf denen eine Benutzungspflicht nicht erforderlich ist und
- in Einzelfällen auch bei Neu- oder Umbauten, auf denen zwar keine Benutzungspflicht erforderlich ist, den Radfahrern aber, z. B. wegen einer

⁵ Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 18.11.2010

⁶ Bisher: sogenannte „andere“ Radwege

wichtigen Schulwegbeziehung, ein Angebot geschaffen werden soll, außerhalb der Flächen für den Kraftfahrzeugverkehr fahren zu können.

Nicht benutzungspflichtige Radwege sind baulich angelegt und nach außen für die Verkehrsteilnehmer durch ihren Belag oder ggf. Piktogramme erkennbar. Bei Radwegen, die sich von begleitenden Gehwegen kaum unterscheiden, empfiehlt sich eine Verdeutlichung mit Fahrradpiktogrammen.

Auch die nicht benutzungspflichtigen baulichen Radwege sind verkehrsrechtlich Radwege, die der Verkehrssicherungspflicht unterliegen. Sie dürfen von anderen Verkehrsteilnehmern oder für Sondernutzungen nicht benutzt werden. Auch auf diesen Radwegen ist Parken verboten. Der Vorrang des Radverkehrs gegenüber ein- oder abbiegenden Fahrzeugen ist durch Furtmarkierungen zu verdeutlichen.

Auswahl guter Beispiele zur Wegeinfrastruktur

- **Markieren von Schutzstreifen zur Verbesserung der Wegeinfrastruktur**
Die Elsässer Straße in der Stadt Freiburg (im Breisgau) verfügte überwiegend über bauliche Radwege in unzureichender Breite und deutlichen Belagsmängeln. U.a. durch zahlreiche regelwidrig links fahrende Radler sowie deutliche Sichtbehinderungen durch parkende Kfz war die Strecke unfallauffällig (vor allem Abbiege-/Einbiegeunfälle an Einmündungen). Mittlerweile wurden die baulichen Radwege komplett aufgegeben und für den Radverkehr Schutzstreifen mit Sicherheitsbereichen zu parkenden Kfz markiert.
- **Verkehrsversuch Rheinstraße, Karlsruhe**
Markieren von Schutzstreifen auf Hauptverkehrsstraßen inkl. einer umfangreichen Begleituntersuchung
- **Radvorrangrouten, Freiburg (Breisgau)**
Die Stadt Freiburg plant die Umsetzung von Verbesserungen im Bereich der Wegeinfrastruktur für den Radverkehr in Form eines Radvorrangnetzes. Auf diesen Routen sollen die Radfahrenden durch einen möglichst hohen Ausbaustandard insgesamt schnell und sicher vorankommen. Zum Einsatz kommen dabei u.a. separate Führung des Fuß- und Radverkehrs auf breiten Verkehrsflächen (mind. 3 m für den Radverkehr) sowie die Sicherung oder Bevorrechtigung des Radverkehrs an Einmündungen und Querungsstellen. Die Radvorrangrouten sind durch entsprechende Piktogramme gekennzeichnet.
Zur Optimierung der Routen wird der Radverkehr auch an den Signalanlagen entsprechend berücksichtigt. Bereits heute sind auf sechs innerstädtischen Abschnitten die Signalanlagen unter besonderer Berücksichtigung des Radverkehrs koordiniert und die Zahl der Halte möglichst minimiert.
Durch die routenweise Ertüchtigung der Wegeinfrastruktur entsteht sukzessive ein Netz gut nutzbarer Radverbindungen, auf denen der Radverkehr gebündelt werden kann.

- **Radfahrgerechte Signalsteuerung an größeren Knoten**
Die Stadt Bocholt berücksichtigt auch im Zuge stark belasteter Hauptverkehrsstraßen den Radverkehr mit eigenen Radfahrersignalen und Sonderregelungen für den abbiegenden Radverkehr.
Beispielsweise bieten Fahrradschleusen linksabbiegenden Radfahrern eine konfliktfreie Möglichkeit zum Einordnen.
- **Umleitungsbeschilderung bei Baustellen**
Die Landeshauptstadt Stuttgart hat ein systematisches Baustellenmanagement im Hinblick auf die Ausweisung von Umleitungsstrecken für den Radverkehr aufgebaut. Die ausgewiesenen Umleitungsstrecken werden in Zusammenarbeit des Fahrradbeauftragten mit der Straßenverkehrsbehörde festgelegt.
- **Grüne Welle für den Radverkehr in Freiburg (Breisgau)**
Auf wichtigen Hauptachsen für den Radverkehr wird dieser bei der Schaltung der Lichtsignalanlagen an den Knoten berücksichtigt. Die „grüne Welle“ entsteht dabei durch den zeitlichen Versatz der Anlagen an den aufeinander folgenden Kreuzungen, wobei für den Radverkehr eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 20 km/h zugrunde gelegt wird.
- **Ausweisung und Gestaltung einer Fahrradstraße in Fellbach**
Die Pfarrer-Sturm-Straße in Fellbach wurde auf einem Teilstück von 500 m als Fahrradstraße ausgewiesen. Dabei wurden u. a. die Knotenpunkte umgebaut, sodass eine Vorfahrtregelung zugunsten des Radverkehrs eingerichtet werden konnte. Die Vorfahrtregelung an den Knotenpunkten wurde durch Markierung verdeutlicht.
Geplant sind eine Erweiterung der Fahrradstraße und der weitere Umbau der Knotenpunkte in deren Verlauf. Durch jährliche Zählungen wird erfasst, inwieweit sich die Fahrradstraße bei den Verkehrsteilnehmern etabliert.

6.4 Weitere Handlungsfelder bzw. Handlungsansätze

Neben den bereits beschriebenen Handlungsfeldern wurden im Rahmen des Brainstormings weitere Punkte genannt, die für die zukünftige Förderung des Radverkehrs in Bielefeld Relevanz besitzen. Diese wurden in der Diskussion nicht weiter angesprochen. Generelle Aspekte und gute Beispiele werden nachfolgend aufgezeigt.

6.4.1 Angebote zum Fahrradparken (inkl. Bike+Ride) verbessern

Für die Attraktivität des Radverkehrs spielen die Abstellmöglichkeiten an Quelle und Ziel einer Fahrt eine wichtige Rolle. Gerade mit Blick auf immer höherwertigere Fahrräder erhalten Standsicherheit und Diebstahlschutz für abgestellte Fahrräder einen hohen Stellenwert. Das Vorhandensein ausreichender und anspruchsgerechter Fahrradabstellanlagen entscheidet deshalb maßgeblich

über die Benutzung dieses Verkehrsmittels. Auch bzgl. der Verkehrssicherheit hat das Thema Bedeutung, da bei unzulänglichen Abstellmöglichkeiten von vielen Radfahrern nur die weniger hochwertigen „Zweiträder“ genutzt werden, denen es aber oft an einer ausreichenden sicherheitstechnischen Ausstattung mangelt.

Insgesamt ist in Bielefeld die Möglichkeit zur Einrichtung weiterer anforderungsgerechter Fahrradabstellanlagen im gesamten Stadtgebiet zu prüfen und die Kosten dafür abzuschätzen. Im Bereich Bike&Ride sollen mehr anforderungsgerechte Abstellanlagen, z.B. bei wichtigen Bushaltestellen sowie vor allem am Hauptbahnhof eingerichtet werden. Die Zunahme höherwertiger Räder sollte, z. B. durch das Einbeziehen von abschließbaren oder bewachten Anlagen in die Angebotspalette, insgesamt Berücksichtigung finden.

Auswahl guter Beispiele zum Fahrradparken

- **Fahrradparkplätze für Räder mit Hänger bzw. Tandems**
Die Stadt Freiburg (Breisgau) hat an mehreren Stellen im Stadtgebiet spezielle Bügel für Räder mit Hänger bzw. für Tandems installiert. An den Bügeln besteht ausreichend Platz für die großen Gefährte, durch Hinweisschilder wird auf das Angebot hingewiesen.
- **Vollautomatisches Fahrradparkhaus am Bahnhof Offenburg**
In Anlehnung an die Optik der Smart-Türme wurde 2013 in Offenburg auf der Ostseite des Hauptbahnhofes ein vollautomatisches Fahrradparkhaus errichtet. Das Parkhaus bietet auf fünf Etagen Platz für 120 Räder, die durch Trennwände voneinander separiert auf Trägerpaletten abgestellt werden. Der Zugang erfolgt über eine Chip-Karte. Durch den vollautomatischen Betrieb ist der Bedarf an Personal vergleichsweise gering. Auf dem Dach des „Radhauses“ wurde über einen Kooperationspartner darüber hinaus eine Fotovoltaik-Anlage installiert, die zusätzlich regenerativen Strom erzeugt.
- **Fahrradparken und Bike&Ride in Lünen**
Im Innenstadtbereich von Lünen sind an vielen Standorten zahlreiche anforderungsgerechte Rahmenhalter, zum Teil mit Überdachung installiert. Zusätzlich bietet eine Radstation am Bahnhof neben Abstellmöglichkeiten auch weitere Serviceleistungen an. Auch außerhalb der Innenstadt sind an den wichtigsten Zielen des Radverkehrs meist anforderungsgerechte Anlagen vorhanden.

6.4.2 Intensivierung von Öffentlichkeitsarbeit

Neben der Herstellung und Instandhaltung der Weeginfrastruktur trägt auch eine aktive Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung des Radverkehrs bei. Diesbezügliche Aktivitäten der Stadt Bielefeld sind noch ausbaufähig.

Die Bekanntgabe neuer Projekte oder Maßnahmen erfolgt bisher eher sporadisch bzw. projektbezogen über die Lokalpresse, Broschüren oder Flyer. Zum Teil

werden Informationen auch von weiteren Akteuren veröffentlicht. Auch die Internetpräsenz der Stadt Bielefeld sollte nach Ansicht der BYPAD-Gruppe im Bereich Radverkehr optimiert und regelmäßig aktualisiert werden. Zudem könnte das Thema Radverkehr auf der Website besser auffindbar sein.

Ziel sollte eine intensive und kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit sein. Dabei sollen die Aktionen insgesamt zum Umdenken anregen. Mit häufiger stattfindenden Radtouren der Entscheidungsträger und interessierten Bürgerinnen und Bürgern könnte z.B. auch eine breitere Masse der Öffentlichkeit auf die Vorteile des Radfahrens aufmerksam gemacht werden.

Auswahl guter Beispiele zu Öffentlichkeitsarbeit

- **Internetpräsenz**
Die Stadt Offenburg informiert auf einer umfangreichen und übersichtlichen Internetpräsenz zu verschiedensten Themen rund ums Thema Radverkehr. Die Seiten werden regelmäßig aktualisiert.
- **Gemeinsame Touren mit Verwaltung, Politik und BürgerInnen**
In Nürnberg finden mehrmals pro Jahr Erkundungsfahrten von Projekten und Planungen in Stadtteilen mit dem Rad statt. Die Projektdurchführung erfolgt durch den Oberbürgermeister und seine Mitarbeiter.
Vor Ort stellen Stadtspitze, berufsmäßige Stadträte und Mitarbeiter aus der Verwaltung interessierten BürgerInnen sowie ehrenamtlichen Stadträten aktuelle, meist stadtteilbezogene Projekte und Planungen aus allen Bereichen des sozialen, kulturellen und wirtschaftlichen Lebens vor.
Ziel: Die BürgerInnen können der Verwaltung Wünsche und Anregungen auf den Weg geben und die Verwaltung erhält einen Eindruck, mit welchen Einwänden oder Fragestellungen sie sich bei der Durchführung auseinandersetzen müssen.
- **Erstwohnsitzkampagne Karlsruhe**
Die Stadt Karlsruhe verlost seit Jahren zweimal pro Jahr Fahrräder an Studierende, die ihren Erstwohnsitz nach Karlsruhe verlegen. Bislang wurden bereits ca. 4.300 Räder verlost. Die hochwertigen Räder prägen mittlerweile das Stadtbild von Karlsruhe.
Auch die Stadt Karlsruhe profitiert durch die Aktion. Durch die Erhöhung der Einwohnerzahl aufgrund der vermehrten Anmeldung des Erstwohnsitzes der Studierenden erhält die Stadt mehr Mittel aus dem kommunalen Finanzausgleich.
- **Wettbewerb Fahrradfreundliches Geschäft**
Bei dem von der Stadt Potsdam seit 2010 jährlich ausgelobten Wettbewerb können sich alle Geschäfte bewerben, die in oder an ihrem Geschäft eine besonders gute Fahrradinfrastruktur vorweisen können.

- **Wettbewerb Fahrradfreundlichster Arbeitgeber** - Beispiel Karlsruhe
Teilnehmen können alle Betriebe mit mind. 5 MitarbeiterInnen, die Ideen oder Maßnahmen entwickelt haben um die Bedingungen für Rad fahrende MitarbeiterInnen zu verbessern bzw. diese zum Umstieg aufs Radfahren motivieren.
- **Aktionen bei Neugestaltung von Radverkehrseinrichtungen**
Die Stadt Leer setzt das Element Fahrradstraße im Zuge der Hauptverbindungen des Radverkehrs systematisch ein. Bei jeder Neueröffnung wird die Fahrradstraße offiziell mit Beteiligung des Bürgermeisters im Rahmen eines kleinen Festes eingeweiht. Zusätzlich wird in den ersten Wochen ein Banner über die Fahrradstraße gespannt, um allen Verkehrsteilnehmern die Regelung zu verdeutlichen.
- **Initiative FahrRad in Kirchheim/Teck**
Im Rahmen der lokalen Agenda 21 wurde die Initiative FahrRad in Kirchheim unter Teck gegründet. Sie beschäftigt sich schwerpunktmäßig mit dem Thema Radfahren und steht in engem Kontakt zur Stadtverwaltung.
Neben zahlreichen Aktionen, die durch die Initiative geplant und durchgeführt werden, werden zum Beispiel auch die Termine des jährlichen Fahrradkalenders durch die Initiative zusammengestellt.

6.4.3 Serviceangebote für den Radverkehr

Der Servicebereich für den Radverkehr umfasst Dienstleistungsangebote, die das Radfahren bequem und attraktiv machen sollen. Zum Teil werden diese Dienstleistungsangebote auch auf privatwirtschaftlicher Basis angeboten. Auch Betriebe oder der Einzelhandel haben vielfältige Möglichkeiten, um die Fahrradnutzung auf Arbeitswegen oder zum Einkaufen zu erhöhen.

Nach der Aufgabe des flächendeckenden Fahrradverleihs können Fahrräder noch über die Radstation am Bahnhof oder über lokale Händler ausgeliehen werden. Hier werden durch die BYPAD-Gruppe vor allem die begrenzten Ausleihzeiten bemängelt. Darüber hinaus bieten kleinere Dienstleistungsangebote (z. B. Dienstfahrräder in der Stadtverwaltung, Ampelgriffe, Mängelbögen, Scherbentelefone, öffentliche Luftpumpen) eine gute Möglichkeit der Radverkehrsförderung. Durch die BYPAD-Gruppe wurden diesbezüglich vor allem die Etablierung eines Mängelmeldesystems sowie der Ausbau der Fahrradverleihmöglichkeiten diskutiert. Darüber hinaus werden vor allem auch innovative Projekte gewünscht.

Auch die Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln ist ein wichtiges Serviceangebot zur Verknüpfung der umweltfreundlichen Verkehrsarten. Dies ist in Bielefeld durchgängig möglich. Allerdings werden die nach Aussage der BYPAD-Gruppe zu hohen Tarife für die Mitnahme entsprechend bemängelt.

Auswahl guter Beispiele zu Serviceangeboten

- **Fahrradverleih in Offenburg**

Die Technischen Betriebe Offenburg bieten im City-Parkhaus von Montag bis Samstag einen kostenlosen Fahrradverleih an. Ein Tandem sowie Zubehör wie z. B. Kindersitze und Radhelme können ebenso ausgeliehen werden wie Pedelecs oder eine Fahrrad-Rikscha - letztere allerdings kostenpflichtig. Erweitert wurde das Angebot in Offenburg mittlerweile durch ein Verleihsystem der Firma Nextbike. An mehreren dezentralen Plätzen im Stadtgebiet stehen damit Leihräder zur Verfügung.
- **Mobilitätsstationen in Offenburg**

Zur weiteren Förderung der Elektromobilität wurden in Offenburg kürzlich vier Mobilitätsstationen eingerichtet. Sie sollen u. a. die Schnittstellen zwischen ÖPNV-Haltestellen, Car- und Bikesharing darstellen. An diesen Stationen können u.a. Pedelecs oder auch emissionsarme Fahrzeuge mit neuem Antriebssystem (Elektromobilität) ausgeliehen werden.
- **Radmaskottchen ConRad in Singen**

Die Stadt Singen hat in den letzten Jahren ihre Aktivitäten im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit zum Radverkehr deutlich ausgebaut. Neben umfangreichen und vertiefenden Unfallanalysen der Radunfälle werden auch Sicherheitsaudits für Maßnahmen unterschiedlicher Bauträger mit besonderem Radverkehrsbezug erstellt. „Unterstützt“ wird die Stadt dabei auch von ConRad, dem neuen Radmaskottchen von Singen. ConRad erhielt seinen Namen über einen Wettbewerb und gibt auf Printmedien, im Internet oder auch direkt im Straßenraum Tipps rund ums Radfahren. Beispielsweise bei Bauarbeiten oder Umleitungen wird der Radfahrende durch Plakate vor Ort über die Maßnahmen und mögliche alternative Routen informiert.
- **Scherbentelefon Offenburg**

Ein Anrufbeantworter bei den Technischen Betrieben Offenburg nimmt die Meldungen von Scherben oder nötigem Grünschnitt an Radwegen auf. Die Bearbeitung bzw. Reinigung erfolgt sehr zeitnah, nach Möglichkeit noch am gleichen Tag. Das Scherbentelefon wird u.a. auf der Internetpräsenz der Stadt intensiv beworben.
- **Mängelmeldebogen im Internet**

Durch Mängelmeldebogen im Internet können Radfahrende bei festgestellten Mängeln diese direkt an die Stadtverwaltung melden. Mängelmeldebögen sind mittlerweile in zahlreichen Städten etabliert, z.B. in Karlsruhe oder Offenburg. Manche Kommunen verteilen auch gedruckte Exemplare über die Rathäuser, damit auch Personengruppen mit geringerer Affinität zum Internet aufgefundene Mängel melden können.

- **Serviceaufkleber auf Wegweisern im Bodenseekreis**

Nachdem im Bodenseekreis ein deutlich verbessertes Wegweisungsnetz installiert wurde, wurden alle Schildermasten mit Service-Aufklebern versehen. Auf diesen Aufklebern ist die Telefonnummer und E-Mail-Adresse des Landratsamtes Bodenseekreis vermerkt, an das man sich bei Beschädigung oder Fehlen der Wegweiser wenden kann. Durch diese Maßnahme wird sichergestellt, dass ein gutes Wegweisungsnetz auch über längere Zeit in seiner Qualität Bestand hat.

Die Mängelmeldungen werden im Landratsamt aufgenommen. Für Knoten in der Baulast des Bundes, des Landes oder des Landkreises erfolgt die Behebung der Mängel durch die zuständige Straßenmeisterei. Für Knoten in der Baulast der Städte und Gemeinden werden die Meldungen an die jeweilige Stadt bzw. Gemeinde weitergeleitet.

- **„Besser Rad fahren“-Kurs des ADFC**

Ein Kursangebot des ADFC zur Schulung eines sicheren, korrekten und entspannten Radfahrens im Stadtverkehr. Der Kurs gliedert sich in einen theoretischen und einen praktischen Teil. Im theoretischen Teil werden Vorschriften, Verkehrsregeln und technische Hinweise vermittelt. Im praktischen Teil lernen die Teilnehmenden durch Übungsfahrten sich souverän und selbstbewusst im Straßenverkehr zurecht zu finden.

7 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.

8 Feedback der BYPAD-Gruppe

Im Verlauf des 1. BYPAD-Treffens wurden die Teilnehmenden der BYPAD-Gruppe aufgefordert, ihre Erwartungen und Befürchtungen zum BYPAD-Prozess zu nennen. Darüber hinaus wurde am Ende beider Treffen jeweils eine Feedback-Runde durchgeführt. Die Ergebnisse sind im folgenden Kapitel aufgeführt.

8.1 ...zum ersten Treffen am 20.10.2015

Zu Beginn des Treffens wurden die Teilnehmenden aufgefordert, ihre Erwartungen und Befürchtungen zum anstehenden BYPAD-Prozess oder zur zukünftigen Radverkehrsförderung in Bielefeld zu notieren. Die Beiträge der Teilnehmenden wurden jeweils den Kategorien „Erwartungen“ und „Befürchtungen“ zugeordnet. Darüber hinaus wurde in Bielefeld die Kategorie „Kritik am Verfahren“ ergänzt.

Die nachfolgende Auflistung der Nennungen ist nach den o.g. Kategorien unterteilt. Die einzelnen Nennungen werden dabei unkommentiert aufgeführt:

Erwartungen:

- Hoffnung auf Verbesserung des Radnetzes (Qualität, Quantität, Stellung)
- Weitung des Blickes auf das vorhandene große Potenzial künftiger RadfahrerInnen, die das Rad (gegen ihren Willen) heute noch nicht nutzen, weil sie sich nicht sicher fühlen oder weil die Bedingungen unangenehm sind.
- Begreifen= Radverkehrsförderung als Querschnittsaufgabe
- Konsens über Status Quo als Basis eines weiteren Konsenses über Leitbild -> Ziele -> Maßnahmen
- „Vom Wiegen wird die Sau nicht fett“. Hoffentlich entwickelt sich aus der intensiven und aufwändigen Diagnose eine heilende Therapie
- Die Stadt sollte sich dem stetigen Trend zum Fahrrad mehr annehmen. Nicht nur Studenten fahren Rad, auch Familien und vermehrt die, die das Rad bisher nicht genutzt haben (E-Bike)
- Positionsbestimmung
- Auswertbare Analyse
- Entwicklung von umsetzbaren Strategien zur Verbesserung des Radverkehrs in Bielefeld
- Haltungen in den Köpfen der Entscheidungsträger in Politik und Verwaltung ändern. Der Rest wird sich dann entwickeln.
- Langfristige, über Legislaturperioden andauernde, konsensuale Maßnahmen, die zielstrebig weiter verfolgt werden
- Eine gute Zusammenarbeit der unterschiedlichen Beteiligten
- BYPAD führt zu einem politisch beschlossenen Handlungsprogramm (à la Karlsruhe, Mannheim)
- Objektiver Status Quo der Radverkehrsförderung in Bielefeld wird ermittelt und fließt in ein verkehrsträgerübergreifendes Konzept ein - keine Einzelbetrachtung.
- Keine größeren Erwartungen, wegen bisheriger Erfahrung

- Aufbau/ Bildung Kommunikationsstruktur
- Verbindliche Leitlinien (z.B. x-Punkte-Programm) / Erarbeitung eines Radverkehrskonzepts
- Anstoß zur Förderung konkreter Ziele zur Verkehrsmittelwahl (Modal Split)
- Stärkung des gesamten Umweltverbundes
- Bewusstsein für notwendige Rolle des Radverkehrs entwickeln
- Pflicht in Vorlagen die Auswirkungen auf Radverkehr darzustellen
- Auswirkungen des Audits: Wie wird mit den Ergebnissen umgegangen?

Befürchtungen:

- Rechtfertigung von „schlechten“ Bewertungen durch die „Verantwortlichen“
- Es bleibt wie es ist: Sturm im Wasserglas
- Frustration der Beteiligten
- Viel Aufwand für wenig Ertrag
- Keine nachhaltige Wirkung: es entsteht ein Papier, welches dann in der Schublade verschwindet
- Es wird kein Konsens erzielt
- Stelle ich mir gar nicht vor
- Keine Verbindlichkeit
- Keine konkreten Ergebnisse
- Isolierte Radverkehrsförderung anstatt Betrachtung des gesamten Umweltverbundes
- Radtouristiker, Bielefeld Marketing?
- Radverkehrsförderung zu Lasten des ÖPNV und des Fußgängerverkehrs

Kritik am Verfahren:

- Bessere Erklärung des Fragebogens im Vorfeld
- Bei Beantwortung scheint unterschiedlicher Wissensstand bei Politik und Verantwortlichen zu bestehen. Dies führt zu z.T. ungerechtfertigt unterschiedlicher Bewertung der Fragen. Deswegen die Forderung nach besserer Kommunikation über den IST-Zustand hinsichtlich der einzelnen Fragen.
- Objektivität fehlt. Für die Beantwortung der Fragen hätte eine seitens des Gutachters vorgeschlagene/begründete Einordnung in die Level diskutiert werden sollen.
- Antworten (des Fragebogens) häufig losgelöst von den Levels

Die Erwartungen waren insbesondere eine gute Zusammenarbeit der Akteure und das Ableiten umsetzbarer Handlungsstrategien, damit alle Bevölkerungsgruppen gerne in Bielefeld Rad fahren. Den Erwartungen stehen die Befürchtungen gegenüber, dass sich durch das Audit für den Radverkehr in Bielefeld keine relevanten Verbesserungen ergeben. Darüber hinaus wurde Kritik am

umfangreichen Fragebogen geübt, der nach Ansicht einiger Teilnehmender nicht ausreichend erläutert wurde.

Während der Pause wurden die TeilnehmerInnen aufgefordert, kritische und gut gelöste Bereiche auf einem ausgehängten Stadtplan durch rote und grüne Markierung zu kennzeichnen bzw. weitere Infos dazu zu notieren.

Gute Lösungen für den Radverkehr:

- Freizeitroute Ravensberger Straße (August-Bebel-Straße – An der Walkenmühle)
- Voltmannstraße (Schloßhofstraße - Stapenhorststraße)
- Stapenhorststraße (Voltmannstraße – Wertherstraße)

Konfliktbereiche für den Radverkehr:

- Voltmannstraße (Schloßhofstraße - Jöllenbecker Straße)
- Schröttinghauser Straße (im Sirwinkel – Beckendorfstraße)
- Kreuzungsbereich Talbrückenstraße/Am Wellbach/ Herforder Straße
- Kreuzungsbereich Rabenhof/Herforder Straße
- Verbindung Jerrendorfweg - Herforder Straße
- Turmstraße (Schloßhofstraße – Meinderstraße) und Arndtstraße (Meinder – Goldbachstraße)
- Jahnplatz
- Kreuzungsbereich Niederwall/ Hermannstraße
- August-Bebel-Straße (Oelmühlenstraße - Falkstraße)
- Dürkoppstraße
- Kreuzungsbereich Kreuzstraße/Niederwall
- Radweg Artur-Ladebeck-Straße (Albrecht-Delius-Weg – Radwegverbindung von Johannistal)
- Radweg Artur-Ladebeck-Straße (Astastraße – Kreuzstraße)
- Kreuzungsbereich Artur-Ladebeck-Straße/ Auffahrt Osterfelddamm)
- Kreuzungsbereich Artur-Ladebeck-Straße/ Freidrich-List-Straße)
- Hauptroute NRW Hauptstraße (Lönkert – Berlinerstraße)
- Freizeitroute am Stauteich I (An der Walkenmühle- Otto-Brenner-Straße) und weiter östlich im Heeperholz
- Freizeitroute (Otto-Brenner Straße - Stieghorster-Straße)
- Freizeitroute Senner Hellweg (Elbeallee - Friedhof)
- Unterführung Senner Hellweg/ A2

Diese Zusammenstellung kann bei der Erarbeitung eines Radverkehrskonzeptes wichtige Hinweise zum Handlungsbedarf aufzeigen. Im weiteren Verlauf des Audits wurden die Bereiche nicht weiter diskutiert.

Feedback-Runde nach dem 1. Treffen

Am Ende des Treffens konnte bei einer Feedback-Runde das Treffen nochmals von jedem einzelnen Teilnehmenden kommentiert werden. Die Auflistung der Beiträge ist dabei nicht wörtlich wiedergegeben, zum Teil wurden Aussagen auch zusammengefasst oder mehrfach genannt. Die Reihenfolge der Auflistung ist rein zufällig.

- Die Teilnahme am Verfahren finde ich gut. Danke für die Teilnahme und Zeit.
- Das Verfahren habe ich eher kritisch gesehen und negativ eingeschätzt.
- Wir gehen einen interessanten Weg. Wir haben noch viel vor. Es gibt noch viel zu tun.
- BYPAD ist eine gute Initiative.
- Der Fragebogen wurde kritisch betrachtet.
- Der Fragebogen ist lehrreich, ausgewogen und hat eine große Spannweite. Er zeigt auf, was alles möglich ist. Es wird deutlich, dass für Bielefeld noch Luft nach oben ist.
- Die lästige Pflicht, das Ausfüllen des Fragebogens, ist erledigt. Es war viel Arbeit.
- Interessante und große Teilnehmerrunde.
- Das breite Spektrum der Akteure finde ich gut. Super, dass so viele Leute zusammengekommen sind.
- Gemeinsam sind wir stark.
- Die Messlatte/ die Erwartung an das Verfahren ist hoch.
- Gute, anregende, interessante, lehrreiche, erfrischende, hervorragende, konstruktive und fruchtbare Diskussion und Beiträge mit einem Ergebnis.
- Von den Äußerungen der Teilnehmenden war ich zum Teil überrascht.
- Es wurde zu kleinräumig diskutiert. Die Diskussion um die Stellen hinter dem Komma habe ich nicht verstanden. Das Feilschen um Punkte hat aber auch Spaß gemacht.
- Ich habe viele Einblicke gewonnen, es gab eine gute Bestandsaufnahme.
- Sparsame Bewertung der Fragen. Es gibt keinen Anlass zur Selbstkritik, eher als Ansporn sehen.
- Es wurde deutlich, dass die Teilnehmenden unterschiedliche Informationsstände haben.
- Die Teilnehmenden verfügen teilweise über erstaunliche Fachkenntnisse.
- Ich hätte mir etwas mehr Input von der Auditorin gewünscht.
- Ich bin gespannt auf die nächste Sitzung und auf das Ergebnis für Bielefeld.
- Wir müssen eine positive Gesprächs- und Arbeitskultur entwickeln.
- Die finanzielle und personelle Ausstattung bleibt schwierig.
- Den Schwerpunkt auf den Radverkehr setzen - ich bin gespannt, ob das für Bielefeld möglich ist.
- Alle Verkehrsmittel sind wichtig.
- Es gab viele Meinungen und Ansichten aber nur einen Dissens.

- Ich habe große Lust, nach der Veranstaltung mit dem Rad nach Hause zu fahren.
- Ich habe wenig Kenntnis von der Thematik aber ich habe mich trotzdem gefreut, dass ich etwas gelernt habe.
- Ich möchte besser und mehr mitreden können.
- Ich möchte auch noch mit dem Auto in die Stadt fahren können.
- Das Interesse der Teilnehmenden am Radverkehr hat mich gefreut.
- Radverkehrsförderung fängt im Kopf und Bewusstsein an. Das Bewusstsein muss gestärkt werden.
- Fragen und Lernen - dadurch habe ich einige Erkenntnisse gewonnen.
- Ziel muss für Bielefeld das Erreichen von Level 3 sein, dies ist noch ein langer Weg.
- Diskussion in solch großer Runde ist eher selten, fand ich aber heute gut.
- Danke an alle Teilnehmenden für die hervorragende Diskussionskultur.

Bei der Feedbackrunde äußerten sich die Teilnehmenden insgesamt positiv zur Zusammensetzung und der Fachkompetenz der Gruppe. Die geführte Diskussion wurde als wichtig, wenn auch zum Teil sehr langwierig angesehen. Insgesamt freuten sich die meisten Teilnehmenden auf das zweite Treffen, bei dem dann auch konkretere Situationen für Bielefeld angesprochen werden sollen.

8.2 ... zum zweiten Treffen am 03. Dezember 2015

Am Ende des zweiten BYPAD-Treffens konnten wiederum alle Teilnehmenden ihre Meinung zur aktuellen Sitzung oder auch zur Situation des Radverkehrs in Bielefeld äußern. Die Auflistung der Beiträge der einzelnen Teilnehmenden ist nicht wörtlich wiedergegeben, zum Teil wurden Aussagen auch zusammengefasst oder mehrfach genannt. Die Reihenfolge der Auflistung ist dabei rein zufällig.

- Es gab Hinweise und Ideen zum konstruktiven, produktiven Vorgehen
- Die Diskussion war schwierig, aber wichtig
- Die Analyse war einfach - Handlungsempfehlungen ableiten hingegen schwierig. Die Umsetzung wird wohl auch schwierig werden.
- Der Kick zum weiteren Anstoß fehlt noch
- Der Arbeitsauftrag ist klar
- Der Anfang war produktiv und konstruktiv, den Rest (die schwierige Diskussion) hätten wir uns schenken können
- Durchhänger im 2. Drittel des Treffens, es war holprig, nicht effizient
- Die zweite Hälfte hatte auch ihre Berechtigung
- Die Zettel waren zu wenig strukturiert, um zum praktischen Handeln zu kommen
- Es wurde ein breites Spektrum an Handlungsansätzen erarbeitet
- Insgesamt recht produktiv
- Das Ergebnis ist alles in allem brauchbar, ich bin damit zufrieden. Es gibt eine Perspektive.

- Das Ergebnis des zweiten Treffens war eine schwere Geburt. Daher eher Frustration.
- Mehr Disziplin und Struktur beim nächsten Treffen gewünscht
- Es wurde zu viel diskutiert und wir sind zu wenig vorangekommen
- Die Vergangenheit hat uns zum Teil eingeholt. Versuch: Zukunft neu gestalten
- „Vertrau den neuen Wegen“
- Radverkehrsförderung muss weiter laufen
- Guter Ansatz – das Vertrauen in die Verwaltung ist wichtig- ich glaube an die Sache
- Es gibt nicht nur Radfahrer in Bielefeld
- Sitzung war nicht effizient
- Wir sind in einem Prozess, der ist gesund, braucht aber Geduld
- Das Ziel ist klar, der Weg dorthin noch nicht
- Wunsch: Beschluss durch breite Mehrheit der Politik getragen
- Hoffnung auf ein einheitliches Ergebnis, das politisch breit getragen wird
- Angst, dass alles im Sande verläuft und die Arbeit umsonst war
- Ich freue mich auf die weitere Zusammenarbeit und auf die gemeinsam erzielten Ergebnisse
- Wir müssen die Ergebnisse zusammenfassen und viele Menschen mitnehmen
- Konstruktive Diskussion
- Hoffnung auf das nächste Treffen und auf die Politik
- Es wurde fair diskutiert und es gibt einen einstimmigen Beschluss zum weiteren Vorgehen - das ist positiv zu sehen.
- Wir haben es bisher nicht hingekriegt uns auf Ziele und Leitlinien zu einigen. Das wird bei uns schwierig. Für den Radverkehr hoffe ich, dass wir es diesmal schaffen.
- Schwieriger Diskussionsprozess war beruhigend, ansonsten wüsste ich nicht, wo die bisherigen Probleme lagen.

Das Feedback nach dem zweiten Treffen fiel aufgrund der sehr kontroversen und zum Teil wenig effizienten Diskussion eher verhalten aus. Die Gruppe war sich im Verlauf des Treffens uneinig, wie viel Input durch die Auditorin erfolgen sollte. Einzelnen Teilnehmenden waren auch die Ergebnisse des Treffens nicht klar bzw. nicht ausreichend.

Insgesamt waren die Teilnehmenden mit der Zusammensetzung der Gruppe nach wie vor zufrieden. An langwierige Diskussionen scheint man sich in diesem Kreis gewöhnt zu haben, zum Teil wurde die Diskussion auch als „gesund“ und „notwendig“ für einen erfolgreichen Prozess beschrieben. Einigkeit herrschte auch in der Vorstellung zum weiteren Vorgehen. Aus den Qualitätszielen sollen Leitlinien für den Radverkehr in Bielefeld abgeleitet werden, hieran möchten sich alle beteiligen. Der Weg dahin war für die meisten jedoch noch unklar.

9

Fazit

Bielefeld besitzt nicht zuletzt durch den Universitätsstandort eine hohe Affinität zum Radverkehr. Die Förderung des Radverkehrs ist seit vielen Jahren in der Verwaltung etabliert. Die Koordination erfolgt hierdurch v.a. durch den Nahmobilitätsbeauftragten im Amt für Verkehr. In den letzten Jahren konnte der Anteil Radfahrender deutlich erhöht werden.

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.

Durch zahlreiche infrastrukturelle Maßnahmen (z. B. Ausweisung von Fahrradstraßen, Freigabe von Wegeverbindungen in Grünzügen) und die Aktivitäten im Bereich der Verkehrssicherheit hat sich die Situation für den Radverkehr in Bielefeld in den letzten Jahren durchaus positiv entwickelt. Die Wegeinfrastruktur ist jedoch teilweise „in die Jahre gekommen“ und entspricht nicht mehr den heutigen Anforderungen. Aufgrund unzureichender Breiten von Radverkehrsanlagen und fehlender Sicherheitsbereiche kommt es verstärkt zu Konfliktsituationen zwischen den Verkehrsarten.

Das nun durchgeführte BYPAD-Audit könnte als Startschuss für eine unter allen Akteuren gemeinsame und weiter verstärkte Radverkehrsförderung in Bielefeld gesehen werden. Die wichtigsten Akteure des Radverkehrs haben in zwei moderierten Workshops gemeinsam das Thema Radverkehr diskutiert. Durch die Ermittlung des Status Quo anhand eines umfangreichen Fragebogens mit der anschließenden Konsensfindung haben sich alle Teilnehmenden intensiv mit dem Thema Radverkehr in Bielefeld auseinandergesetzt und gemeinsam zukünftige Qualitätsziele formuliert.



Bild 21: Teilnehmende der BYPAD-Gruppe sowie die BYPAD-Auditorin bei der Zertifikatsübergabe

Bei der Bewertung durch die BYPAD-Gruppe zeigten sich die Teilnehmenden sehr kritisch mit dem Status Quo. So verfehlte Bielefeld knapp die zweite BYPAD-Qualitätsstufe. Die Radverkehrsförderung wurde mit der ersten Qualitätsstufe bewertet, die der Stadt einen insgesamt (noch) „ad-hoc orientierten Ansatz“ bescheinigt. Auf dieser Qualitätsstufe findet die Radverkehrsförderung lediglich ansatzweise, eher isoliert und vereinzelt statt. Der Fokus liegt dabei in Maßnahmen zur Gewährung der Verkehrssicherheit. Eine Integration des Radverkehrs in den verkehrsrelevanten Gesamtprozess oder die Berücksichtigung der weiteren Themenfelder des Leitbildes „Radverkehr als System“ findet nur sporadisch statt.

Die zukünftigen Handlungsansätze für Bielefeld beinhalten u.a. die Ausarbeitung einer Gesamtkonzeption zur Förderung des Radverkehrs, sowie die Ableitung von Leitlinien zur zukünftigen Radverkehrsförderung für Bielefeld aus den Ergebnissen des BYPAD-Audit. Die Leitlinien sollen zeitnah durch ein weiteres Treffen der BYPAD-Gruppe formuliert und anschließend durch einen entsprechenden politischen Beschluss „pro Rad“ bestätigt werden.

Mit der erfolgten Kommunikation unter den wichtigsten Akteuren des Radverkehrs und der geplanten Definition der Leitlinien haben die Teilnehmenden am BYPAD-Audit ein deutliches Zeichen für die zukünftige Radverkehrsförderung in Bielefeld gesetzt. Dieses gilt es im Nachgang mit Taten zu füllen.

10 Literatur und Quellenangaben

Die Anmerkungen und weiterführenden Informationen der BYPAD-Auditorin erfolgten auf Basis der gängigen Entwurfsregelwerke. Hierbei sind vor allem die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010) der FGSV oder die „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06), sowie die verkehrsrechtlichen Vorschriften (Straßenverkehrs-Ordnung - StVO und Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung - VwV-StVO) zu nennen.

Darüber hinaus lagen der Auditorin folgende Informationsquellen vor:

- ADFC Bielefeld, GAFF, VCD 2015: Fahrradunfallauswertung Bielefeld 2002-2013.
- Beschlussvorlagen der Verwaltung – divers
- Ziel- und Maßnahmenkonzept zur Förderung des Radverkehrs in Bielefeld. 2008
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); 2010: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. ERA 2010.
- Internetpräsenz ADFC (www.adfc.de/fahradklima-test) - mehrfach
- Internetpräsenz AGFS-NRW (www.agfs-nrw.de) - mehrfach
- Internetpräsenz BYPAD-Consortium (www.bypad.org) – mehrfach
- Internetpräsenz MOBIEL (www.mobiel.de) - mehrfach
- Internetpräsenz Stadt Bielefeld (www.Bielefeld.de) – mehrfach
- Korosides, K. et al. 2011: 2. Große Fahrraddiebstahlstudie. Fahrradklau in Deutschland, Österreich und Schweiz. geld.de / Reihe Verbraucherstudien. Leipzig, Berlin.
- Materialien zu diversen Verkehrssicherheitsaktivitäten in Bielefeld
- Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen: 2011: Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in Nordrhein-Westfalen. Stand September 2011.

Anhang

- A 1: Zusammenstellung der genannten Aspekte beim
2. Treffen der BYPAD-Gruppe**
- A 2: Zusammenfassung der Verbesserungsvorschläge aus
den Fragebogenrückläufen**

A1: Zusammenstellung der genannten Aspekte beim 2. Treffen der BYPAD-Gruppe

Die folgende Übersicht beinhaltet eine Zusammenstellung aller Aspekte, sortiert nach Handlungsfeldern, die beim im Rahmen des 2. BYPAD-Treffens durchgeführten „Brainstorming“ genannt wurden. Der dabei angegebene Punktwert gibt die Punktzahl wieder, die jeweils bei der Festlegung vorrangiger Handlungsfelder durch die einzelnen Teilnehmenden vergeben wurden.

Konzeptionelles, Strategie (33 Punkte)

- Verbindliche Festlegung der Zielsetzung für den Gesamtverkehr der Stadt (Anteil Umweltverbund/Anteil Auto)
- Radfahren muss für Menschen von „8-88 Jahren“ möglich sein für Verzagte, Schwächere, „Fahranfänger“
- Einigung über anzustrebenden Modal-Split
- Erarbeitung Zielkonzept Radverkehr/X-Punkte Programm
- Erarbeitung/Umsetzung Veloroutenkonzept, Identifizierung wichtiger radialer Radrouten, Entwicklung + Umsetzung von Standards
- Entwicklung eines Radverkehrskonzeptes
- Chancen + Potenziale als alltagstaugliches Verkehrsmittel betonen
- Radverkehrskonzept
- Erarbeitung Radverkehrskonzept/-strategie
- Strategie
- Zielsetzung Radverkehrsförderung
- Zielkonzept Radverkehr aufstellen + umsetzen
- Ortsteilbezogene Radverkehrskonzepte einschl. Verknüpfung mit ÖPNV
- Eine menschengerechte Stadt, in der gesundes Leben und aktive Mobilität möglich sind (als Leitbild)
- Gleichberechtigtes Nebeneinander Radverkehr/Auto...
- Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer
- Konzeptionserstellung –Ziele, -Meilensteine
- Ziel: Menschen entscheiden sich bereits aus pragmatischen Gründen zur Radnutzung, weil die Infrastruktur es begünstigt
- Parteiübergreifendes „Leitbild“: Fahrradförderung ist wirtschaftlich hocheffizient
- Restriktionen im Kfz-Verkehr (insb. im Innenstadtbereich) als Basis für mehr Raum in Bezug auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fußg./Radv./ÖPNV)
- Radverkehrs-Anteile definieren als Zielsetzung z.B. 30% bis 2020, 40% bis 2025, 50% bis 2030
- Aktionen zum betrieblichen Mobilitätsmanagement verstetigen

Wegeinfrastruktur und Netz (25 Punkte)

- Lücken im Radverkehrsnetz schließen
- Lückenschlüsse vollziehen, die in den Bezirksvertretungen beschlossen wurden

- Fahrrad- (und Fußgänger + ÖPNV) Anbindungen von Gewerbestandorten von Beginn an in die Planung mit einbeziehen
- Verbesserung der Anbindung Hauptbahnhof
- Radwegeenden im Niemandsland
- Flächendeckendes Radwegenetz über die gesamte Stadt
- Infrastruktur & Standards
- Mängel im Radwegenetz beseitigen
- Mehr Platz für Radfahrer/innen
- Durchgehende Verbindungen (Radfernwege)
- Klare Regelungen (Radfahrstreifen, Benutzungspflicht)
- Radführung im Übergangsbereich Innenbereich/Außenbereich
- Radwegebenutzungspflicht aufheben
- Lückenschlüsse der zentralen Radwege
- Eindeutige/klare Gestaltung der Radwege an Kreuzungen
- Radwege zu Arbeitsstellen u.ä. durch Grünzüge sichern – Weg als Erholung
- Leistungsfähiger Radweg Innenstadt/Hbf-Uni
- Anbindungen von Einzelhandelsstandorten überprüfen. (Marktkauf-Bethel oder EKZ-Hillegossen) Keine Fuß- oder Radwege-Anbindung vorhanden!
- Radverkehrsinfrastruktur die angenehm zu nutzen ist, die objektiv und subjektiv sicher ist, die einfach und angemessen zügig zum Ziel führt
- Aufhebung der gemeinsamen Nutzung von Gehwegen mit Fußgängern/Radfahrern
- Wartung der Radwege
- Anbindung des Südens von Bielefeld
- Tempo 30 auf Hauptstraßen
- „Magistralen“ z.B. Innenstadt-Heepen, Innenstadt-Stieghorst
- Festlegung eines Hauptradwegenetzes für die Gesamtstadt
- Deutliche Verkehrsführungen, -regelungen
- Uni-Campus mit mindestens 50 % Radanteil
- Schutz der Fußgänger vor schnellen Radfahrern
- Lücken im Radwegenetz schließen

Finanzen (21 Punkte)

- Personal und Finanzen für „Radverkehrsförderteam“
- Geld für Maßnahmen bereitstellen
- Erhöhung des Budgets für den Radverkehr
- Erhöhung der finanziellen Mittel aus dem Haushalt für Radverkehr
- Festes Budget „Radverkehr“ mit einer Ausbau- und Verbesserungsstrategie (mehrjährig)
- Sicherung der Finanzierung Verkehrswegebau
- Budget für Radverkehr aufstocken
- €
- Investitionen in mangelhafte Radwege/Erneuerung/Reparatur

- Investitionen in den Radwege-Bestand dringend nötig (z.B. Stieghorst, Parkanlagen, Ravensberger Park, Stauteiche-Netz, usw.) Schlaglöcher, Absackungen, usw.
- Breite Verwendung der Kommunalinvestitionsmittel

Kommunikation, Kooperation (19 Punkte)

- Gemeinsame, positive Haltung bei Entscheiden und in den Systemen (Politik, Verwaltung) entwickeln und formulieren
- Kooperation & Zusammenarbeit
- Kommunikation
- Information + Kommunikation
- Regelmäßiger AK-Rad – Evaluation BYPAD, Unfälle
- Aufbau einer Kommunikationsstruktur zwischen allen relevanten Akteuren
- Kommunikation zwischen Politik/Verwaltung/Verbänden/Polizei/Vereinen
- Steuerung, Koordination
- Handlungskräftigen AK Rad einrichten
- Politik, Verwaltung und Zivilgesellschaft ziehen an einem Strang (Querschnittsaufgabe)
- AK Radverkehr
- Zusammenarbeit mit mobiel („Fahrradgepäckträger“ an Bus)
- Gründung „Runder Tisch Radverkehr“ aus Politik/Verwaltung/Verbänden
- Kommunikationsstruktur zur Politik verbessern

Knoten (12 Punkte)

- Messanlagen an Ampeln, um unnötige Wartezeiten zu vermeiden
- Verbesserung der Ampelschaltungen für Fußgänger und Radfahrer rund um den Kesselbrink
- Kesselbrink (schöne neue Radwege, aber man steht eine gefühlte Ewigkeit an den Überwegen und wartet bis zu 4 Ampelschaltungen –ca. 3 min- um endlich „GRÜN“ zu erhalten
- Als Fahrradfahrer + Fußgänger fühlt man sich oftmals ausgegrenzt, da man unendlich lange auf grün warten muss
- Grundsätzlich die Ampelschaltungen auch auf Fahrradverkehrsnutzung abstellen
- Mehr Sicherheit für Fahrradfahrer an Kreuzungen
- Beschleunigung Radverkehr (Ampelschaltung)
- „Grüne Welle“ für Radfahrer? Geringere Wartezeiten an Ampeln
- Akzeptable Radverkehrsführung über den Jahnplatz
- Freiraum zur Vorbeifahrt an Staus vor Ampeln
- Einfache und klare Fahrwege insbesondere in Kreuzungsbereichen
- Radverkehrsführung am Jahnplatz
- Radwegeführung in Kreisverkehre hinein verbessern

Öffentlichkeitsarbeit (5 Punkte)

- Information + Kommunikation
- Information & Marketing

- Intensivierung Öffentlichkeitsarbeit
- „Gib mir 1,50m“ als Stadtweite Kampagne
- Mehr Aktionen pro Fahrrad
- Entwicklung fahrradfreundliches Klima

Service (5 Punkte)

- Fahrradmietstationen insbesondere in Randlagen
- Prüfroutinen/Kennzahlen
- Kostenlose Fahrradmitnahme im ÖPNV (unter der Voraussetzung, in der Situation nicht zu stören)
- Innovationen: Lastenreiter/Logistik, Radschnellweg
- Online-Mängelkarte ins Open-Data-Portal
- Fahrradfahren und Tourismus –Wirtschafts-Fraktion, -Bielefeld entdecken
- Leihfahrräder überall/ in Verbindung mit ÖPNV-Haltestellen
- Fahrradleihsystem (großflächig/stadtweit)

Verkehrssicherheit und Mobilitätserziehung (4 Punkte)

- Verkehrserziehung von Rad- und Autofahrern (Verkehrsregeln, Geisterfahrer, etc.)
- Radverkehrs“erziehung“ für Zugezogene
- Sicherheit der Radwege
- Radfahrtraining für Erwachsene

Fahrradparken (2 Punkte)

- Attraktive „Mobilitätsstationen“ an wichtigen Stationen des ÖPNV (carsharing, P+R, B+R, Leihräder, ggf. Dienstleistungen...)
- Sichere/überdachte Abstellflächen
- Fahrradparkhaus am Hbf ausbauen
- Mehr sichere Fahrradabstellmöglichkeiten (vor allem im Innenstadtbereich)
- Fahrradabstellanlagen in Quantität & Qualität verbessern

Radschnellverbindungen (2 Punkte)

- Mittelfristig Radschnellwegprojekt
- Radschnellverbindung: Hbf-Uni, Jahnplatz-Uni – Radschnellweg OWL
- Leuchttürme setzen z.B. Radschnellweg

Wegweisung (0 Punkte)

- Pflege und Beschilderung der Radwege verbessern!

A2: Zusammenstellung der Verbesserungsvorschläge aus den Fragebogenrückläufen

Die folgende Zusammenstellung enthält die Verbesserungsvorschläge der Teilnehmenden des BYPAD-Audits, die im Rahmen der Fragebogenbeantwortung genannt wurden. Die Vorschläge sind nach Handlungsfeldern sortiert und zum Teil zusammengefasst.

Wegeinfrastruktur und Netzplanung

- Entwicklung von Hauptradrouten mit definierten Standard inkl. Vorfahrtsberechtigung, Qualität Fahrbahn: Befestigung, Bordsteinabflachung u.a., Winterdienst.
- Radwegeplan regelmäßig fortschreiben, Lückenschlüsse umsetzen.
- Eine Mängelerfassung des Radverkehrsnetzes (vorgenommen durch die PGV) liegt vor. Die Mängel sollten angegangen werden.
- Autoverkehrsführung an den o.g. Hauptausfallstraßen einspurig.
- Mehr nachhaltige, andauernde Maßnahmen, z.B. Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht.
- Verständliche Radfahrersignalisierung nach allgemeinen Empfehlungen, keine „Bettelampeln“.
- Prioritätenliste verabschieden.
- Beteiligung am Radschnellweg Minden – Bielefeld (– Gütersloh) würde eine wichtige Lücke im Radverkehrsnetz schließen.

Finanzielle Ressourcen

- Aufgabe der Politik: Relevantes Budget inkl. Stellenplan einrichten.
- Mindestens 5 Euro pro Einwohner und Jahr, Gelder entsprechend aus Verkehrsetat umschichten, um Finanzierungsprobleme mit Kommunalaufsicht zu vermeiden.
- Eventuell errechnen, was die Kommune durch erhöhten Radverkehrsanteil spart und das gesparte Geld in den Radverkehr investieren.

Personelle Ressourcen

- Radverkehrsbeauftragten als Stabsstelle oder hoch ansiedeln.
- Mehr Kompetenz für Mobilitätsexperten.
- Bei allen Verkehrsbelangen müsste auch personell dafür gesorgt werden, dass automatisch alle Verkehre in den Blick kommen (Rad-, Fuß-, öffentlicher Verkehr und MIV).
- Nahmobilitätsbeauftragter sollte im Ausschuss seine Sicht vorstellen können
- Die strukturell-organisatorische Anbindung des Nahmobilitätsbeauftragten sollte in Richtung Stabsstelle (z.B. beim OB) verändert werden.
- Weil der Radverkehrsanteil gestiegen ist, sollte die Verwaltung dafür Raum geben.

Konzeptionelle Rahmenbedingungen

- Es gibt kein Gesamtkonzept. Einzelne Leuchtturmprojekte werden verfolgt!

- Eine übergeordnete Radverkehrsstrategie mit konkreten Zielen und Umsetzungsschritten für Verwaltung und Verbänden entwickeln, so dass sie bei Baumaßnahmen, Schulverkehrsplanung etc. als Grundlage verwendet werden kann.
- Handlungsplan festlegen, regelmäßig fortschreiben.
- Rad- und Fußverkehrskonzept entwickeln, Ziele benennen (z.B. Modal Split), Ziel „Kfz-Verkehr absolut reduzieren“ auch öffentlich benennen.
- Stadtplanung verwirklicht die Bewegungsfreundliche Stadt.

Verkehrssicherheit

- Die Unfalldatenbank des VCD sollte in der Planung genutzt werden, die übliche Beschränkung auf Unfallhäufungspunkte ist nicht aussagekräftig.
- Objektive Analyse der Unfälle, daraus abgeleitete Präventionsmaßnahmen.
- Positives Verkehrsklima pflegen – subjektives Sicherheitsempfinden nicht vernachlässigen, da mitentscheidend für Radnutzung.
- Analyse des Unfallgeschehens über längere Zeiträume; zugleich betrachten, wie viele Radfahrer unterwegs sind und wo sie fahren (auch diejenigen, die nicht verunfallen).
- Die von den Radfahrerverbänden vorgelegte Radunfallauswertung wird offiziell zu Kenntnis genommen, es werden Konsequenzen gezogen.

Schülerverkehr

- Problematik der Gefährdung durch Hol- und Bringverkehre vor Schulen systematisch beheben.
- Alle Schulleitungen sollten ermutigt werden, ihre neuen SchülerInnen dazu aufzufordern mit dem Rad zu fahren (bzw. zu Fuß ggf. mit ÖPNV)!
- Vorschlag: Einrichtung einer Kinderunfallkommission mit Einbeziehung von Eltern, wie in anderen NRW-Städten.
- Schulwegepläne für Rad fahrende Grundschüler und deren Eltern.
- Die Radfahrausbildung an Grundschulen sollte regelmäßig und zeitgemäßer sein (Fahrbahnradfahren trainieren).
- Fortführung der Inhalte des STARS-Projektes sicherstellen.

Öffentlichkeitsarbeit

- Mehr Kampagnen pro Fahrrad in der Stadt, Verteuerung von Parkraum.
- Regelmäßige Berichterstattung im StEA - eventuell Internet-Plattform.
- Mehr Medienarbeit pro Fahrrad.
- Vortragsveranstaltungen zu Radfahren und kindliche Entwicklung, Gesundheit etc. anbieten.
- Schön wäre es, wenn der OB sich gelegentlich mit dem Fahrrad auf den Weg zu seinen Terminen machte!
- Engagement der Arbeitgeber-/Industrie-/Handelsverbände notwendig.
- Die Internetseite soll leicht erreichbar sein (bielefeld.de/rad). Sie sollte nach dem Vorbild anderer Städte den Radfahrenden praktischen Nutzwert und aktuelle Infos geben. Und wie wär's mit den sozialen Netzwerken?

Kommunikation, Koordination

- Einrichtung eines Arbeitskreises, der alle relevanten Akteure einbezieht und beispielsweise dem Stadtentwicklungsausschuss beratend beiseite steht.
- Die Kommunikation muss in alle Richtungen verbessert werden.
- Verpflichtende Beteiligung bei Straßenbauprojekten der Radfahrerverbände.
- Beschlüsse inkl. ggf. Minderheitsvoten der Radverbände eines „AK Rad“ werden verbindlich im politischen und Verwaltungsprozess kommuniziert/berücksichtigt
- Schaffung eines Radfahrer-Beirats.
- Es wird angestrebt, den bestehenden AK Rad aufzuwerten.
- Interesse und Kenntnisse in Politik notwendig, fachliches Interesse und Kenntnisse in Verwaltung in weisungsbefugter Position(!) notwendig.
- Zusammenarbeit kommunizieren und institutionalisieren.
- Regiopole mit Themen AG: Radverkehr.
- Engagement der IHK.
- Offenheit für Kompetenzen der Nutzer/Radverbände.

Fahrradparken

- Zahl der Stellplätze erhöhen (Bügel, überdachte Anlagen); ggf. zusätzliche temporäre Abstellmöglichkeiten bei Massenveranstaltungen.
- Kfz-Parkplätze sollen in Radabstellplätze umgewandelt werden, weil das erheblich effektiver den Straßenraum nutzt (10 Räder auf dem Platz von 1 Kfz).
- KFZ-Parkplätze in der Innenstadt zu Radparkplätzen umwidmen.

Serviceleistungen

- Der Bestandteil der Stadtradel-Aktion "RADar!" sollte von der Stadtverwaltung genutzt werden, um Radfahrende an der Mängelerfassung zu beteiligen.
- Angebote durch Mobilitätsdienstleister (ÖPNV) auch für Radfahrer in Zusammenarbeit mit ADFC.
- Bielefeld sollte sich an der RADar!- Meldeplattform des Stadtradelns beteiligen.

Evaluation und Wirksamkeit

- Es fehlen aktuelle Zählraten zum Radverkehr.
- An zentraler Stelle Radverkehrszählstelle einrichten.
- Automatische Zählstellen für den Radverkehr- die Planung berücksichtigt nur das richtig, worüber sie auch Zahlen vorliegen hat.