



Stadt Bielefeld

Evaluation BYPAD und Leitsätze zur Radverkehrsförderung

Stadt Bielefeld

Evaluation BYPAD und Leitsätze zur Radverkehrsförderung

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 info@pgv-alrutz.de
www.pgv-alrutz.de

Bearbeitung: Heike Prahlow
Benedikt Even

Hannover, im Februar 2019

Inhalt

1	Einführung.....	3
2	Grundsätze der Radverkehrsförderung in Bielefeld.....	4
2.1	Qualitätsziele für die Radverkehrsförderung	4
2.2	Fünf Leitsätze zur Radverkehrsförderung in Bielefeld.....	7
3	Entwicklung der Radverkehrsförderung	9
4	Anmerkungen der Strategieguppe	23
5	Fazit.....	24

1 Einführung

Mit dem BYPAD-Audit 2015 wurde die Situation zur Radverkehrsförderung in der Stadt Bielefeld überprüft. Gemeinsam mit den Akteuren der BYPAD-Gruppe wurden dabei abschließend die „Fünf Leitsätze für Bielefeld“ formuliert. Diese wurden politisch beschlossen und stellen die Grundlage der aktuellen und zukünftigen Ausrichtung der Radverkehrsförderung in Bielefeld dar.

Gemäß dem Leitsatz 5 „Arbeitsstrukturen herstellen“ soll die Umsetzung der Leitsätze zur Radverkehrsförderung einer regelmäßigen Wirksamkeitskontrolle (mindestens alle zwei Jahre) unterzogen werden.

Die Evaluation erfolgt auf Basis der Handlungsansätze und Zielvorstellungen für Bielefeld, die im Rahmen des BYPAD-Prozesses entwickelt und als „Qualitätsziele für die Radverkehrsförderung in Bielefeld“ formuliert wurden.

Die Informationen und Unterlagen zu den seit 2015 erfolgten Aktionen und Aktivitäten der Radverkehrsförderung wurden von der Stadt Bielefeld bereitgestellt und durch eigene Recherchen ergänzt. Diese Informationen mit Stand November 2018 bilden die Grundlage für die Bewertung der Entwicklung in den Modulen.

Vorgehen

- Für jedes Modul des BYPAD wurden die Ausgangslage (Stand 2015) und die gemeinsame Bewertung der BYPAD-Gruppe als Grundlage der Evaluation zusammengestellt.
- Die Qualitätsziele und Leitsätze wurden den jeweiligen Modulen zugeordnet. Einzelne Qualitätsziele bzw. Leitsätze betreffen dabei mehrere inhaltliche Themen und wurden daher thematisch getrennt den jeweiligen Modulen zugeordnet.
- Die von der Stadt Bielefeld gelieferten Daten zur derzeitigen Situation im Radverkehr (Stand November 2018) wurden analysiert und ebenfalls den Modulen zugeordnet.
- Die Bewertung erfolgte anhand der Umsetzung der einzelnen Leitsätze bzw. deren thematischen Aspekte. Lediglich bei Modul 1 „Anforderungen der RadfahrerInnen“ konnte kein zu evaluierender Leitsatz zugeordnet werden. Hier wurden die einzelnen umgesetzten Aktionen bzw. Aktivitäten bewertet.

Methodik

Die Bewertung der Entwicklung erfolgte unabhängig von der Bewertung des Moduls im BYPAD-Prozess. Die Bewertung im BYPAD-Prozess war jeweils Ergebnis der Konsensfindung aller Teilnehmenden der BYPAD-Gruppe. In der vorliegenden Evaluation erfolgte die Bewertung der Entwicklung durch das Gutachterbüro auf Basis der von der Stadt gelieferten Daten in drei Entwicklungsstufen.

Eine Abstimmung der gutachterlichen Bewertung mit der Einschätzung der Strategiegruppe Radverkehr¹ erfolgte im Nachgang. Die Ergebnisse sind der Evaluation zusammengefasst aufgeführt.

2 Grundsätze der Radverkehrsförderung in Bielefeld

Die Evaluation erfolgt auf Basis der Qualitätsziele des BYPAD Verfahrens sowie der daraus abgeleiteten „Fünf Leitsätze zur Radverkehrsförderung in Bielefeld“. Diese sind zum besseren Verständnis nachfolgend aufgeführt.

2.1 Qualitätsziele für die Radverkehrsförderung

- 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

¹ Die Strategiegruppe Radverkehr ist aus der BYPAD-Gruppe hervorgegangen und bildet seit 2018 das strategische Gremium zum Radverkehr in Bielefeld.

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. Wegeinfrastruktur 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“**.

2.2 Fünf Leitsätze zur Radverkehrsförderung in Bielefeld

Präambel

Bielefeld entwickelt sich als fahrradfreundliche Stadt weiter. Die Förderung des Radverkehrs wird Querschnittsaufgabe aller relevanten Akteure. Ziel der Radverkehrsförderung in Bielefeld ist das sichere und gleichberechtigte Miteinander aller Verkehrsarten. Es werden Voraussetzungen geschaffen, dass das Radfahren für alle Menschen eine sinnvolle Alternative darstellt.

Zur Lösung gesellschaftlicher Aufgaben, wie Steigerung körperlicher Bewegung, Klimaschutz, Emissionsschutz (u.a. Lärm, Stickoxide, Feinstaub), ist eine konsequente Radverkehrsförderung unverzichtbar und außerordentlich kosteneffizient.

1 - Radverkehrsanteil erhöhen

Bielefeld hat gute Voraussetzungen für den Radverkehr. Die Zunahme des Radverkehrs in den letzten Jahren zeigt, dass bei einer Intensivierung der Radverkehrsförderung in allen Handlungsfeldern auch weitere Potenziale zu aktivieren sind.

Zentrales Ziel der Radverkehrsförderung in Bielefeld ist es, den Radverkehrsanteil an allen Wegen von 15 % (nach Haushaltsbefragung 2010) bis 2020 auf 20 % und bis 2025 auf 25 % zu steigern.

Gleichzeitig werden in Relation zum wachsenden Radverkehr die Zahl der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung und insbesondere die Zahl der schwer verletzten Radfahrenden in Anlehnung an die Ziele des landesweiten Verkehrssicherheitsprogrammes gesenkt.

2 - Radverkehrskonzept erstellen

Die Stadt Bielefeld erstellt bis 2018 ein Radverkehrskonzept, das den Handlungsbedarf zur Umsetzung der Leitsätze in allen Handlungsfeldern der Radverkehrsförderung (Verkehrssicherheit, Infrastruktur, Service, Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit) sowie konkrete Maßnahmen (inklusive einer Prioritätensetzung und eines Zeithorizontes) dazu aufzeigt.

Das Radverkehrskonzept dient als Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung im Hinblick auf die Erstellung von Investitionsprogrammen, die Bereitstellung von Haushaltsmitteln sowie die Beantragung von Fördermitteln.

3 - Infrastruktur ausbauen und ertüchtigen

Das bestehende Radverkehrsnetz wird auf Plausibilität geprüft und zu einem verkehrssicheren, leistungsfähigen und gegliederten Netzsystem für den Alltags- und Freizeitradverkehr weiterentwickelt. Besonderes Augenmerk wird dabei auf die

Berücksichtigung des Radverkehrs in der Stadt- und Siedlungsentwicklung, die Schließung von Netzlücken, die Ertüchtigung des bestehenden Wegenetzes sowie die gleichberechtigte Berücksichtigung des Radverkehrs an signalisierten Knotenpunkten gerichtet.

Die Neuplanung und Weiterentwicklung der Wegeinfrastruktur erfolgen nach einheitlichen Ausbaustandards. Diese entsprechen mindestens dem jeweils aktuellen Stand der Technik (u.a. ERA in der jeweils aktuellen Fassung) sowie den Anforderungen eines zukünftig wachsenden Radverkehrs unter Berücksichtigung der zunehmenden Nutzung von Pedelecs.

Bei der Erarbeitung des Netzes werden Radschnellverbindungen als Netzelement berücksichtigt.

Es werden bedarfsgerecht und angebotsorientiert weitere Fahrradabstellanlagen errichtet (u.a. an Einkaufs-/ Bildungs-/Freizeiteinrichtungen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Bereichen mit dichter Wohnbebauung) sowie der Einsatz weiterer Serviceangebote zum sicheren Fahrradparken (z.B. Fahrradboxen, Überdachungen, Gepäckfächer) geprüft. Dabei findet auch die Zunahme höherwertiger Räder bzw. Pedelecs Berücksichtigung.

Die Unterhaltung und Pflege der gesamten Infrastruktur sowie die durchgehende Führung des Radverkehrs an Baustellen sind sicherzustellen.

Das Haupttroutennetz für den Radverkehr erhält eine einheitliche Beschilderung entsprechend den Vorgaben des Landes NRW.

4 - Service/Kommunikation/Öffentlichkeitsarbeit ausweiten

Ein großes und weitgefächertes Service- und Dienstleistungsangebot regt zur häufigeren Nutzung des Fahrrades an. Die vielfältige Weitergabe von Informationen und eine breit angelegte Öffentlichkeitsarbeit erzeugen ein positives Radverkehrsklima in der Stadt.

Das Angebot an Service- und Dienstleistungen für den Radverkehr ist auszuweiten (u. a. Mängelmeldebogen, Reinigung und Unterhaltung, Angebote für den Freizeitradverkehr, Verknüpfung mit dem ÖPNV). Die Möglichkeiten eines erweiterten Fahrradverleihangebotes werden geprüft.

Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit sind zu intensivieren, die Verkehrssicherheits- und Mobilitätserziehung für unterschiedliche Nutzergruppen (u. a. Senioren, Migranten), insbesondere für Schüler durch die Fortführung des STARS-Projektes, sind auszuweiten. Hierzu sind auch weitere Akteure einzubeziehen (u.a. Polizei, Krankenkassen).

5 - Arbeitsstrukturen herstellen

Die zur Umsetzung der Leitsätze erforderlichen personellen und finanziellen Ressourcen werden bereitgestellt und die organisatorischen Voraussetzungen innerhalb der Verwaltung werden geschaffen. Die Festsetzung der Höhe des Radverkehrsbudgets erfolgt in Anlehnung an die Vorgaben des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP 2020).

Die Stadt Bielefeld richtet ein handlungsfähiges und dem beschlussfassenden Stadtentwicklungsausschuss empfehlendes Gremium für den Radverkehr, analog der BYPAD-Gruppe, ein.

Die Umsetzung der Leitsätze zur Radverkehrsförderung werden einer regelmäßigen Wirksamkeitskontrolle (mindestens alle zwei Jahre) unterzogen und fortgeschrieben.

3 Entwicklung der Radverkehrsförderung

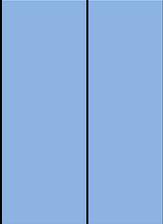
Nachfolgend werden die seit dem BYPAD erfolgten Aktionen und Aktivitäten zum Radverkehr in Bielefeld anhand der neun Module des BYPAD-Prozesses aufgeführt und gutachterseits in drei Entwicklungsstufen bewertet.

Die Neun Module lauten gemäß dem BYPAD-Verfahren wie folgt:

- Modul 1: Anforderungen der RadfahrerInnen
- Modul 2: Steuerung der Politik und Koordinierung
- Modul 3: Strategien und Konzepte
- Modul 4: Finanzen und Personal
- Modul 5: Infrastruktur und Sicherheit
- Modul 6: Information und Erziehung
- Modul 7: Kommunikation und Partnerschaften
- Modul 8: Ergänzende Maßnahmen
- Modul 9: Evaluation und Wirksamkeit

Die Einschätzung der Entwicklung erfolgte dabei in jeweils drei Stufen:

- Stufe 1 - Umsetzung Leitsatz gestartet
- Stufe 2 - Umsetzung Leitsatz teilweise bzw. auf einem guten Weg
- Stufe 3 - Umsetzung Leitsatz erfolgt.

Modul 1: Anforderungen der RadfahrerInnen Wie werden die Anforderungen ermittelt bzw. einbezogen, wie wird sichergestellt, dass diese im Entscheidungsprozess berücksichtigt werden.		
Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none"> ☞ Nahmobilitätsbeauftragter, Mitgliedschaft in AGFS-NRW ☞ Zusammenarbeit mit weiteren Akteuren eher projektbezogen ☞ Kein etabliertes Gremium zur Unterstützung der Verwaltung bzw. zur Vorbereitung von Strategien oder Aktivitäten ☞ Radfahrverbände werden nicht ausreichend in Planungen beteiligt ☞ Umsetzung von Maßnahmen erfolgt nur zögerlich. ☞ Keine regelmäßigen Beteiligungs-/Erhebungsverfahren ☞ Mängel an Wegeinfrastruktur können über eine Hotline gemeldet werden, ihre Beseitigung erfolgt jedoch nur langsam 	Bewertung BYPAD: 1,75 (Ad hoc)
Qualitätsziele	<p>(4) Etablierung eines handlungsfähigen und beschlusskräftigen Gremiums Radverkehr in Bielefeld zur Vorbereitung und Diskussion der strategischen und konzeptionellen Handlungsansätze.</p> <ul style="list-style-type: none"> ☞ 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. 	
Leitsätze	Leitsatz 5 – Arbeitsstrukturen herstellen Die Stadt Bielefeld richtet ein handlungsfähiges und dem beschlussfassenden Stadtentwicklungsausschuss empfehlendes Gremium für den Radverkehr, analog der BYPAD-Gruppe, ein.	Entwicklung Bewertung Leitsatz 5 in Modul 2
bisher erreicht	<ul style="list-style-type: none"> ☞ Wiederholte Teilnahme am ADFC Fahrradklimatest ☞ Bürgerbeteiligung und Bürgerumfrage für das neue Radverkehrskonzept ☞ Regelmäßige Haushaltsbefragungen durch die Stadt Bielefeld (letztmalig 2017) ☞ Gründung Strategieguppe Radverkehr regelmäßige Sitzungen 	Entwicklung² 

² Einschätzung Entwicklung in drei Stufen:
1. Umsetzung Leitsatz gestartet – 2. Umsetzung Leitsatz teilweise bzw. auf einem guten Weg – 3. Umsetzung Leitsatz erfolgt

<p>Modul 2: Steuerung der Politik und Koordinierung Wie erfolgt der Einfluss und das Engagement von Verwaltungsspitze und Politik bezüglich der Qualität der Fahrradförderung. Gibt es interne bzw. externe Lenkungsgruppen.</p>					
<p>Ausgangslage</p>	<ul style="list-style-type: none"> ☞ Förderung des Radverkehrs hauptsächlich über den Nahmobilitätsbeauftragten ☞ Arbeitskreis „Radverkehrsbeauftragter“ ☞ Belange des Radverkehrs werden in den politischen Gremien eher nachrangig und zum Teil uneinheitlich berücksichtigt ☞ Kommunikation eher auf Anfrage bzw. projektbezogen ☞ Regionale Zusammenarbeit außerhalb des Stadtgebietes eher projektbezogen, zumeist im Freizeitradverkehr 	<p>Bewertung BYPAD: 1,63 (Ad hoc)</p>			
<p>Qualitätsziele</p>	<p>(3) Die Erarbeitung eines Radverkehrskonzeptes wird von Verwaltung und Politik gemeinsam vereinbart und nach Möglichkeit im Ausschuss beschlossen. (14) Berücksichtigung der Radverkehrsbelange auf politischer Ebene in Form von Beschlüssen „pro Rad“.</p>				
<p>Leitsätze</p>	<p>Leitsatz 5 – Arbeitsstrukturen herstellen Die Stadt Bielefeld richtet ein handlungsfähiges und dem beschlussfassenden Stadtentwicklungsausschuss empfehlendes Gremium für den Radverkehr, analog der BYPAD-Gruppe, ein.</p>	<p>Entwicklung³</p> <table border="1" style="width: 100%; height: 40px;"> <tr> <td style="width: 33%;"></td> <td style="width: 33%;"></td> <td style="width: 33%;"></td> </tr> </table>			
<p>bisher erreicht</p>	<ul style="list-style-type: none"> ☞ Weiterhin Nahmobilitätsbeauftragte vorhanden ☞ Mobilitätsstrategie 2018 ☞ Aufbau eines verwaltungsübergreifenden Beteiligungsformates zur Radverkehrsförderung ☞ Intensive Beteiligung der Verwaltungsspitze und Politik bei der Erstellung des Radverkehrskonzeptes ☞ Alltags- und Freizeitnetz wurde in allen wichtigen politischen Gremien beraten und beschlossen ☞ Förderantrag Emissionsfreie Innenstadt 				

³ Einschätzung Entwicklung in drei Stufen:
 1. Umsetzung Leitsatz gestartet – 2. Umsetzung Leitsatz teilweise bzw. auf einem guten Weg – 3. Umsetzung Leitsatz erfolgt

<p>Modul 3: Strategien und Konzepte Welche Strategien zur Radverkehrsförderung sind vorhanden, welche Inhalte werden betrachtet und wie werden die Strategien umgesetzt. Welchen Stellenwert haben Beschlüsse und Vereinbarungen bzw. Dringlichkeits- und Prioritätenlisten. Wie erfolgt der Umgang mit stadtgrenzen-überschreitenden Problemen.</p>					
<p>Ausgangslage</p>	<ul style="list-style-type: none"> ⦿ Fehlen einer Gesamtstrategie und langsames Umsetzen von Maßnahmen bzw. Prioritätenlisten ⦿ Unzureichende Finanzierung für den Radverkehr als Grund für die schleppende Umsetzung vorhandener Maßnahmenlisten ⦿ Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Situation für den Radverkehr erfolgt insgesamt nur schleppend und eher projektbezogen 	<p>Bewertung BYPAD: 1,0 (Ad hoc)</p>			
<p>Qualitätsziele</p>	<p>(1) Entwicklung eines übergeordneten Leitbildes bzw. Leitlinien zur Förderung des Radverkehrs in Bielefeld mit konkreten Zielsetzungen.</p> <ul style="list-style-type: none"> ⦿ 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. <p>(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.</p> <ul style="list-style-type: none"> ⦿ Das Radverkehrskonzept beinhaltet den konkreten Handlungsbedarf inklusive Prioritätensetzung und Festlegung der Zuständigkeiten. ⦿ Berücksichtigung auch innovativer „Leuchtturmprojekte“ ⦿ Es dient als Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung in Hinblick auf die Erstellung von Investitionsprogrammen und die Bereitstellung von Haushaltsmitteln. 				
<p>Leitsätze</p>	<p>Leitsatz 2 – Radverkehrskonzept erstellen</p> <ul style="list-style-type: none"> ⦿ Die Stadt Bielefeld erstellt bis 2018 ein Radverkehrskonzept, das den Handlungsbedarf zur Umsetzung der Leitsätze in allen Handlungsfeldern der Radverkehrsförderung (Verkehrssicherheit, Infrastruktur, Service, Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit) sowie konkrete Maßnahmen (inklusive einer Prioritätensetzung und eines Zeithorizontes) dazu aufzeigt. 	<p>Entwicklung⁴</p> <table border="1" style="width: 100%; height: 150px;"> <tr> <td style="background-color: #4F81BD; width: 33%;"></td> <td style="width: 33%;"></td> <td style="width: 33%;"></td> </tr> </table>			

⁴ Einschätzung Entwicklung in drei Stufen:
 1. Umsetzung Leitsatz gestartet – 2. Umsetzung Leitsatz teilweise bzw. auf einem guten Weg – 3. Umsetzung Leitsatz erfolgt

	<ul style="list-style-type: none"> ⦿ Das Radverkehrskonzept dient als Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung im Hinblick auf die Erstellung von Investitionsprogrammen, die Bereitstellung von Haushaltsmitteln sowie die Beantragung von Fördermitteln. 			
bisher erreicht	<ul style="list-style-type: none"> ⦿ Radverkehrskonzept als Gesamtstrategie zur Radverkehrsförderung (Radverkehrsnetz, Fahrradparken, Wegweisung, Service, Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit, Qualitätssicherung und Erfolgskontrolle) ist in Arbeit. ⦿ Grenzüberschreitende Abstimmung über „Regiopoles Radverkehrskonzept“ ⦿ Handlungsprogramm Klimaschutz (SUMP) inkl. Zielsetzung zur Veränderung der Mobilität zugunsten des Umweltverbundes 			

<p>Modul 4: Finanzen und Personal Welche personellen bzw. finanziellen Kapazitäten sind für die Radverkehrsförderung vorhanden, wie werden diese langfristig gesichert. Wie ist die stetige Qualifikation des Personals gesichert.</p>				
Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none"> ⦿ Dem Radverkehr steht ein eigenes, jährliches geringes Budget (0,50€/Einwohner) zur Verfügung ⦿ Förderung des Radverkehrs hauptsächlich über den Nahmobilitätsbeauftragten ⦿ Mitarbeiter können einen Teil der Arbeitszeit für fachliche Fortbildungen nutzen, diese Möglichkeit wird auch wahrgenommen. ⦿ Konkrete Schulungen zum Radverkehr finden anlassbezogen statt, z.B. bezüglich der Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht. 	<p>Bewertung BYPAD: 1,97 (Ad hoc)</p>		
Qualitätsziele	(14) Eine aktive Förderung des Radverkehrs benötigt generell personelle und finanzielle Ressourcen.			
Leitsätze	Leitsatz 5 – Arbeitsstrukturen herstellen	Entwicklung⁵		
	<ul style="list-style-type: none"> ⦿ Die zur Umsetzung der Leitsätze erforderlichen personellen und finanziellen Ressourcen werden bereitgestellt und die organisatorischen Voraussetzungen innerhalb der Verwaltung werden geschaffen. 			
	<ul style="list-style-type: none"> ⦿ Die Festsetzung der Höhe des Radverkehrsbudgets erfolgt in Anlehnung an die Vorgaben des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP 2020). 			

⁵ Einschätzung Entwicklung in drei Stufen:
 1. Umsetzung Leitsatz gestartet – 2. Umsetzung Leitsatz teilweise bzw. auf einem guten Weg – 3. Umsetzung Leitsatz erfolgt

bisher erreicht	<ul style="list-style-type: none"> ⌚ Personelle Aufstockung des „Team Radverkehr“ in der Verwaltung, bestehend aus Nahmobilitätsbeauftragte, Zuständige für Verkehrswegeplanung, Zuständige für Verkehrslenkung und Straßenverkehrsbehörde plus Öffentlichkeitsarbeit ⌚ Neu geschaffene Stelle „Regiopolis Radverkehrskonzept“ im Team „konzeptionelle Verkehrsplanung“ ⌚ Neue Stelle „Radschnellweg“ ab 01/2019 im Team Verkehrswegeplanung ⌚ Haushaltsmittel 2018 bisher 500.000 € investiv zzgl. 650.000 € konsumtiv (ca. 3,50 € pro Einwohner) ⌚ Haushaltsmittel 2019 eingeplant 2.650.000 € inkl. Fördermittel (ca. 8,00 € pro Einwohner)
------------------------	---

Modul 5: Infrastruktur und Sicherheit

Welche Infrastruktur zum Radfahren ist vorhanden und wie ist deren Unterhaltung organisiert. Welche Aktivitäten erfolgen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, zum Fahrradparken und der Verknüpfung mit dem ÖPNV.

Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none"> ⌚ Handlungsbedarf bei der Wegeinfrastruktur, vor allem im Bereich der vorhandenen Radverkehrsanlagen, die den Ansprüchen der Regelwerke nicht genügen ⌚ Unzureichende Berücksichtigung des Radverkehrs an Knotenpunkten (lange Wartezeiten, Anforderungstaster, mehrfaches Warten) ⌚ In Wohngebieten bzw. außerhalb der Hauptverkehrsstraßen flächendeckend reduzierte Geschwindigkeit ⌚ In Zusammenarbeit mit der Polizei bzw. im Rahmen der Unfallkommission zahlreiche Aktionen für die Sicherheit im Radverkehr (z.B. Aktion „Schulterblick“) ⌚ Konzept zur Vermeidung von Radunfällen der Polizei Bielefeld ⌚ Mitgliedschaft im Netzwerk Verkehrssicheres NRW (Jetzt „Zukunftsnetz Mobilität NRW“) ⌚ Durchführung Projekt „Stars“ an mehreren Schulen ⌚ Die Mitnahme von Fahrrädern ist im ÖPNV uneingeschränkt kostenpflichtig möglich ⌚ Anforderungsgerechte Fahrradabstellanlagen stehen am Bahnhof – jedoch in nicht ausreichender Zahl – zur Verfügung ⌚ Fahrradmietboxen und Fahrradstation mit weiteren Serviceleistungen am Bahnhof ⌚ Nicht alle wichtigen Ziele und Haltestellen des ÖPNV sind mit anforderungs-gerechten Fahrradabstellanlagen ausgerüstet 	<p>Bewertung BYPAD: 1,97 (Ad hoc)</p>
---------------------	---	--

Qualitätsziele	<p>(5) Plausibilitätsprüfung und Aktualisierung des vorhandenen Radverkehrsnetzes</p> <ul style="list-style-type: none"> 🚲 Einbeziehen aller Stadtteile und Schließen von Netzlücken 🚲 Anbindung Hauptbahnhof verbessern 🚲 Anbindung Versorgungsstandorte optimieren 🚲 Etablierung von Hauptradrouten mit hohem Ausbaustandard. <p>(6) Ertüchtigung des Radverkehrsnetzes im Bereich der Wegeinfrastruktur</p> <ul style="list-style-type: none"> 🚲 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. <p>(7) Gleichberechtigte Berücksichtigung des Radverkehrs an signalisierten Knotenpunkten</p> <ul style="list-style-type: none"> 🚲 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“). <p>(9) Erstellung und sukzessive Umsetzung eines Konzeptes zum Fahrradparken</p> <ul style="list-style-type: none"> 🚲 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. <p>(10) Zukünftige Radverkehrsplanungen erfolgen unter Berücksichtigung von Pedelecs (v. a. Wegeinfrastruktur und Fahrradparken)</p> <p>(12) Weitere Förderung einer intensiven Verkehrssicherheits- und</p>
-----------------------	--

	Mobilitätserziehung im schulischen und außerschulischen Bereich. (13) Etablierung weiterer Serviceangebote rund um den Radverkehr in Bielefeld (z.B. Ausbau Fahrradverleih, Mängelmeldebogen).			
Leitsätze	Leitsatz 3 – Infrastruktur ausbauen und ertüchtigen	Entwicklung⁶		
	☺ Das bestehende Radverkehrsnetz wird auf Plausibilität geprüft und zu einem verkehrssicheren, leistungsfähigen und gegliederten Netzsystem für den Alltags- und Freizeitradverkehr weiterentwickelt. Besonderes Augenmerk wird dabei auf die Berücksichtigung des Radverkehrs in der Stadt- und Siedlungsentwicklung, die Schließung von Netzlücken, die Ertüchtigung des bestehenden Wegenetzes sowie die gleichberechtigte Berücksichtigung des Radverkehrs an signalisierten Knotenpunkten gerichtet.			
	☺ Die Neuplanung und Weiterentwicklung der Wegeinfrastruktur erfolgen nach einheitlichen Ausbaustandards. Diese entsprechen mindestens dem jeweils aktuellen Stand der Technik (u.a. ERA in der jeweils aktuellen Fassung) sowie den Anforderungen eines zukünftig wachsenden Radverkehrs unter Berücksichtigung der zunehmenden Nutzung von Pedelecs. Bei der Erarbeitung des Netzes werden Radschnellverbindungen als Netzelement berücksichtigt.			
	☺ Es werden bedarfsgerecht und angebotsorientiert weitere Fahrradabstellanlagen errichtet (u.a. an Einkaufs-/ Bildungs-/Freizeiteinrichtungen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Bereichen mit dichter Wohnbebauung) sowie der Einsatz weiterer Serviceangebote zum sicheren Fahrradparken (z.B. Fahrradboxen, Überdachungen, Gepäckfächer) geprüft. Dabei findet auch die Zunahme höherwertiger Räder bzw. Pedelecs Berücksichtigung.			
	☺ Die Unterhaltung und Pflege der gesamten Infrastruktur sowie die durchgehende Führung des Radverkehrs an Baustellen sind sicherzustellen.			
	☺ Das Haupttroutennetz für den Radverkehr erhält eine einheitliche Beschilderung entsprechend			

⁶ Einschätzung Entwicklung in drei Stufen:
 1. Umsetzung Leitsatz gestartet – 2. Umsetzung Leitsatz teilweise bzw. auf einem guten Weg – 3. Umsetzung Leitsatz erfolgt

	den Vorgaben des Landes NRW.			
	Leitsatz 4 – Service/Kommunikation/Öffentlichkeitsarbeit ausweiten	Entwicklung⁷		
	<ul style="list-style-type: none"> 🚲 Das Angebot an Service- und Dienstleistungen für den Radverkehr ist auszuweiten (u. a. Mängelmeldebogen, Reinigung und Unterhaltung, Angebote für den Freizeitradverkehr, Verknüpfung mit dem ÖPNV). Die Möglichkeiten eines erweiterten Fahrradverleihangebotes werden geprüft. 			
bisher erreicht	<ul style="list-style-type: none"> 🚲 Diverse Mängel auf den Hauptrouten (bauliche Mängel, Markierungsmängel, Beschilderungsmängel) wurden behoben <ul style="list-style-type: none"> ○ Neubau eines Geh-/Radweges an der Friedrichsdorfer Straße zwischen Niederheide und Stadtgrenze als Maßnahme des Landesbetriebes Straßen NRW ○ Verbesserung der Rad- und Fußverkehrsführung an Knotenpunkten z. B. August-Bebel-Straße/Paulusstraße und Jöllenbecker Straße/Mindener Straße, Kesselbrink ○ Anlage von beidseitigen Radverkehrsanlagen an der Sudbrackstraße zwischen Grasweg und Lange Straße, Beckhausstraße zwischen Brüggemanstraße und Schildescher Straße und Alten Detmolder Straße zwischen Lagesche Straße und Pyrmonter Straße in Fertigstellung: Voltmannstraße zwischen Schloßhofstraße und Jöllenbecker Straße ○ Anlage von einseitigen Geh-/Radwegen an der Bodelschwingstraße zwischen Am Frölenberg und Eggeweg 🚲 Alltags- und Freizeitrouthenetz beschlossen 🚲 Thema Fahrradparken ist im in Erstellung befindlichen Radverkehrskonzept enthalten, Umsetzung über Projekt „Emissionsfreie Innenstadt“ geplant 🚲 Machbarkeitsstudie für eine neue Fahrradstation am Hauptbahnhof in Erstellung 🚲 Planungen zur Errichtung eines Fahrradparkhauses mit Werkstatt unter dem Jahnplatz 🚲 Erweiterung/Verbesserung der Abstellanlagen rund um das Rathaus und an verschiedenen Schulen 🚲 Errichtung eines Fahrradparkhauses am Bahnhof Sennestadt 🚲 Potenzialanalyse Radschnellwege, Einreichung Projekt Radschnellweg (Gütersloh-Bielefeld-Herford) bei der REGIONALE 🚲 Wegweisende Beschilderung wurde geprüft, Umsetzung Knotenpunktwegweisung und Ausweitung der wegweisenden Beschilderung für 2019 geplant 			

⁷ Einschätzung Entwicklung in drei Stufen:
 1. Umsetzung Leitsatz gestartet – 2. Umsetzung Leitsatz teilweise bzw. auf einem guten Weg – 3. Umsetzung Leitsatz erfolgt

<p>Modul 6: Information und Erziehung Inwieweit werden Maßnahmen, Daten und Fakten zur Radverkehrsförderung der Öffentlichkeit bekannt gegeben bzw. vermittelt. Welche Themen und Zielgruppen beinhaltet die Verkehrserziehung? Wie ist die Orientierung des Radverkehrs sichergestellt.</p>			
<p>Ausgangslage</p>	<ul style="list-style-type: none"> 🚲 Stadtweites Wegweisungssystem zur Orientierung des Radverkehrs 🚲 Intensive Verkehrserziehung im Grundschulbereich 🚲 Über Radverkehrsförderung und geplante Maßnahmen informiert die Stadt nur vereinzelt, Informationen zu Radverkehr sind auf der Internetseite der Stadt zu finden 🚲 Verkehrserziehung in den Grundschulen durch die Polizei 🚲 Teilnahme am Schulprojekt „STARS“ 	<p>Bewertung BYPAD: 2,63 (Isoliert)</p>	
<p>Qualitätsziele</p>	<p>(11) Ausbau der Öffentlichkeitsarbeit unter Einbeziehung weiterer Akteure zum Radverkehr.</p> <ul style="list-style-type: none"> 🚲 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. <p>(12) Weitere Förderung eine intensive Verkehrssicherheits- und Mobilitätserziehung im schulischen und außerschulischen Bereich</p>		
<p>Leitsätze</p>	<p>Leitsatz 4 – Service/Kommunikation/Öffentlichkeitsarbeit ausweiten</p>	<p>Entwicklung⁸</p>	
	<ul style="list-style-type: none"> 🚲 Das Angebot an Service- und Dienstleistungen für den Radverkehr ist auszuweiten (u. a. Mängelmeldebogen, Reinigung und Unterhaltung, Angebote für den Freizeitradverkehr, Verknüpfung mit dem ÖPNV). Die Möglichkeiten eines erweiterten Fahrradverleihangebotes werden geprüft. 		
	<ul style="list-style-type: none"> 🚲 Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit sind zu intensivieren, die Verkehrssicherheits- und Mobilitätserziehung für unterschiedliche Nutzergruppen (u. a. Senioren, Migranten), insbesondere für Schüler durch die Fortführung des STARS-Projektes, sind auszuweiten. Hierzu sind auch weitere Akteure einzubeziehen (u.a. Polizei, Krankenkassen). 		

⁸ Einschätzung Entwicklung in drei Stufen:
 1. Umsetzung Leitsatz gestartet – 2. Umsetzung Leitsatz teilweise bzw. auf einem guten Weg – 3. Umsetzung Leitsatz erfolgt

bisher erreicht	<ul style="list-style-type: none"> 🚲 zahlreiche Informationen zum Radverkehr sind auf der Internetpräsenz zu finden 🚲 zahlreiche Presseartikel zu aktuellen Themen 🚲 Wegweisende Beschilderung (Knotenpunktsystem) wird 2019 umgesetzt 🚲 Projekte aus STARS sollen im Team „Konzeptionelle Planung“ weitergeführt werden 🚲 Zweite Auflage Fahrradstadtplan 2017 🚲 Fördermittelakquise für Machbarkeitsstudie Fahrradverleihsystem 🚲 Alltags- und Freizeitrouthenetz beschlossen
------------------------	--

<p>Modul 7: Kommunikation und Partnerschaften Welche Zielgruppen werden durch die kommunale Radverkehrsförderung angesprochen bzw. erreicht, welche Partner werden eingebunden. Welche Anreize und Angebote gibt es zur Förderung des Radverkehrs.</p>		
Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none"> 🚲 EU-Projekt STARS zur Förderung des Radfahrens an Schulen 🚲 Die Förderung des Radfahrens zum Einkaufen findet durch die Erreichbarkeit der wichtigen Einkaufsziele und überwiegend vorhandener Fahrradabstellanlagen statt. Außerhalb der zentralen Innenstadt besteht allerdings Verbesserungsbedarf bei Qualität und Quantität der Abstellanlagen. 🚲 Den Mitarbeitenden der Stadtverwaltung stehen an den meisten Standorten der anforderungsgerechte Abstellanlagen sowie Diensträder zur Verfügung 🚲 Die Initiative „Bielefeld – eine Stadt zum Gehen und Radfahren“ der Kinder- und Jugendärzte vermittelt den positiven Gesundheitsaspekte des Radfahrens bzw. eine Förderung des lebenslangen Radfahrens 🚲 Die Stadt Bielefeld nimmt jährlich an der Aktion Stadtradeln teil 🚲 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. 	<p>Bewertung BYPAD: 1,77 (Ad hoc)</p>

Qualitätsziele	(2) Gesamtstrategie zur Radverkehrsförderung berücksichtigt alle (potenziellen) Radfahrenden in Bielefeld.		
Leitsätze	Leitsatz 4 – Service/Kommunikation/Öffentlichkeitsarbeit ausweiten ☺ Ein großes und weitgefächertes Service- und Dienstleistungsangebot regt zur häufigeren Nutzung des Fahrrades an. Die vielfältige Weitergabe von Informationen und eine breit angelegte Öffentlichkeitsarbeit erzeugen ein positives Radverkehrsklima in der Stadt.	Entwicklung⁹	
bisher erreicht	☺ Jährliche Auftakt- und Abschlussveranstaltung zum Stadtradeln ☺ Regelmäßige Aktionen rund ums Rad (ohne Auto mobil, Radsportfest, Abendmarkt, Fahrradmesse, ...) ☺ Betriebliches Mobilitätsmanagement bei Dezernat, Pilotprojekt Lastenräder ☺ Einbeziehung Bielefeld Marketing und Tourismus in Radverkehrsprojekte		

Modul 8: Ergänzende Maßnahmen Welche Aktivitäten gibt es zur Einschränkung des Kfz-Verkehrs. Wie wird der Radverkehr durch die aktuelle Stadtentwicklungspolitik gefördert.		
Ausgangslage	☺ Im zentralen Innenstadtbereich ist das Fahrrad durch die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in beide Fahrtrichtungen, durch die Einrichtung von Fahrradstraßen und die Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr außerhalb der Geschäftszeiten bereits dem Kfz begünstigt ☺ Die zentrale Fußgängerzone ist für den Radverkehr außerhalb der Geschäftsöffnungszeiten freigegeben ☺ 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	Bewertung BYPAD: 1,95 (Ad hoc)

⁹ Einschätzung Entwicklung in drei Stufen:
 1. Umsetzung Leitsatz gestartet – 2. Umsetzung Leitsatz teilweise bzw. auf einem guten Weg – 3. Umsetzung Leitsatz erfolgt

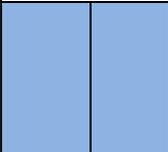
Qualitätsziele	<p>(3) Ziel der Radverkehrsförderung in Bielefeld sollte das sichere und gleichberechtigte Nebeneinander aller Verkehrsarten sein. Dabei sollten die Voraussetzungen geschaffen werden, dass das Radfahren für alle Menschen gleichermaßen möglich ist.</p> <p>(14) Berücksichtigung der Radverkehrsbelange auf politischer Ebene in Form von Beschlüssen „pro Rad“.</p>			
Leitsätze	<p>Präambel der Leitsätze – Bielefeld entwickelt sich als fahrradfreundliche Stadt weiter.</p>	Entwicklung¹⁰		
	<p>🚲 Die Förderung des Radverkehrs wird Querschnittsaufgabe aller relevanten Akteure.</p>			
	<p>🚲 Ziel der Radverkehrsförderung in Bielefeld ist das sichere und gleichberechtigte Miteinander aller Verkehrsarten. Es werden Voraussetzungen geschaffen, dass das Radfahren für alle Menschen eine sinnvolle Alternative darstellt.</p>			
	<p>Leitsatz 3 – Infrastruktur ausbauen und ertüchtigen</p>	Entwicklung¹¹		
<p>🚲 Berücksichtigung des Radverkehrs in der Stadt- und Siedlungsentwicklung</p>				
bisher erreicht	<p>🚲 Verkehrsversuch am Jahnplatz: Reduzierung Fahrstreifen (von 4 auf 2) Einrichtung einer Umweltspur und Tempo 30, Umbauplanungen</p> <p>🚲 Aktion Wilhelmstraße</p>			

¹⁰ Einschätzung Entwicklung in drei Stufen:
 1. Umsetzung Leitsatz gestartet – 2. Umsetzung Leitsatz teilweise bzw. auf einem guten Weg – 3. Umsetzung Leitsatz erfolgt

¹¹ Einschätzung Entwicklung in drei Stufen:
 1. Umsetzung Leitsatz gestartet – 2. Umsetzung Leitsatz teilweise bzw. auf einem guten Weg – 3. Umsetzung Leitsatz erfolgt

<p>Modul 9: Evaluation und Wirksamkeit Wie werden die tatsächlichen Auswirkungen der Radverkehrsförderung untersucht und gemessen. Wie wird die Qualität der Prozesse sichergestellt.</p>					
<p>Ausgangslage</p>	<ul style="list-style-type: none"> 🚲 Haushaltsumfrage in Bielefeld, durch die u.a. aktuelle Daten zum Modal Split vorliegen 🚲 Zählungen zum Radverkehr finden gelegentlich im Vorfeld von Verkehrsplanungen statt 🚲 Daten zu Unfällen mit Radverkehrsbeteiligung werden in Bielefeld regelmäßig durch die Polizei erhoben und ausgewertet, inklusive Analysen zu Unfallhäufungsbereichen und Unfallursachen. 🚲 Maßnahmen aus diesen Analysen zur Verbesserung der Situation für den Radverkehr nicht konsequent abgeleitet bzw. umgesetzt 	<p>Bewertung BYPAD: 2,25 (Isoliert)</p>			
<p>Qualitätsziele</p>	<p>(8) Die Sicherung der Umsetzung und die Evaluation der gesetzten Ziele werden u.a. durch die regelmäßige Erstellung eines Radberichtes (z.B. 1xjährlich) gewährleistet.</p> <ul style="list-style-type: none"> 🚲 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. 				
<p>Leitsätze</p>	<p>Leitsatz 1 – Radverkehrsanteil erhöhen</p>	<p>Entwicklung¹²</p>			
	<ul style="list-style-type: none"> 🚲 Bielefeld hat gute Voraussetzungen für den Radverkehr. Die Zunahme des Radverkehrs in den letzten Jahren zeigt, dass bei einer Intensivierung der Radverkehrsförderung in allen Handlungsfeldern auch weitere Potenziale zu aktivieren sind. Zentrales Ziel der Radverkehrsförderung in Bielefeld ist es, den Radverkehrsanteil an allen Wegen von 15 % (nach Haushaltsbefragung 2010) bis 2020 auf 20 % und bis 2025 auf 25 % zu steigern. 	<table border="1" style="width: 100%; height: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 33%;"></td> <td style="width: 33%;"></td> <td style="width: 33%;"></td> </tr> </table>			
	<ul style="list-style-type: none"> 🚲 Gleichzeitig werden in Relation zum wachsenden Radverkehr die Zahl der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung und insbesondere die Zahl der schwer verletzten Radfahrenden in Anlehnung an die Ziele des landesweiten Verkehrssicherheitsprogrammes gesenkt. 	<table border="1" style="width: 100%; height: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 33%;"></td> <td style="width: 33%;"></td> <td style="width: 33%;"></td> </tr> </table>			

¹² Einschätzung Entwicklung in drei Stufen:
 1. Umsetzung Leitsatz gestartet – 2. Umsetzung Leitsatz teilweise bzw. auf einem guten Weg – 3. Umsetzung Leitsatz erfolgt

	<p>Leitsatz 5 – Arbeitsstrukturen herstellen</p> <p>🚲 Die Umsetzung der Leitsätze zur Radverkehrsförderung wird einer regelmäßigen Wirksamkeitskontrolle (mindestens alle zwei Jahre) unterzogen und fortgeschrieben.</p>	<p>Entwicklung¹³</p> 
bisher erreicht	<p>🚲 Haushaltsbefragung 2017 - Modal Split 18 % Rad (1994: 11 %; 2010: 15 %)</p> <p>🚲 Gremium „Strategiegruppe Radverkehr“ erstellt und veröffentlicht (StEA, Presse) regelmäßig einen Radbericht</p> <p>🚲 Einrichtung Dauerzählstellen Radverkehr geplant (Beantragung 2019, Umsetzung 2020)</p> <p>🚲 Unfallkommission bewertet Unfallhäufungsstellen, die mit höherer Priorität bearbeitet werden</p> <p>🚲 Unfallzahlen Radverkehr in 2016 deutlich gestiegen (356 verunglückte Radfahrende, u.a. 2 getötet) in 2017 (315 verunglückte Radfahrende) wieder unter den Wert von 2015 (323 verunglückte Radfahrende) gesunken</p> <p>🚲 Evaluation BYPAD 2018</p>	

4 Anmerkungen der Strategiegruppe

Die gutachterliche Evaluation wurde von der Strategiegruppe Radverkehr im Nachgang geprüft. Auf Basis der erfolgten Anmerkungen wurde die Evaluation final überarbeitet.

Die Einschätzungen der Strategiegruppe zum Entwicklungsstand waren dabei zum Teil sehr inhomogen. Die Bewertungen des Gutachterbüros wurden jedoch überwiegend bestätigt. Nachfolgend werden Einschätzungen bzw. weitergehende Anmerkungen der Strategiegruppe kurz den Einschätzungen der Gutachter gegenübergestellt:

Modul bzw. Thema	Bewertung Gutachterbüro	Bewertung Strategiegruppe	Bemerkung
Modul 1	Stufe 2	Stufe 1 - 2	
Modul 2	Stufe 2	Stufe 1 - 3	
Modul 3	Stufe 2	Stufe 0,5 - 2	Bewertung geändert auf Stufe 1
Modul 4 - Ressourcen	Stufe 2	Stufe 2 - 3	
Modul 4 - Budget	Stufe 1	Stufe 1 - 2	
Modul 5 - Netz	Stufe 1	Stufe 1	
Modul 5 - Weiterentwicklung Weeginfrastruktur	Stufe 2	Stufe 0 - 3	
Modul 5 - Fahrradabstellanlagen	Stufe 1	Stufe 1	

¹³ Einschätzung Entwicklung in drei Stufen:
 1. Umsetzung Leitsatz gestartet – 2. Umsetzung Leitsatz teilweise bzw. auf einem guten Weg – 3. Umsetzung Leitsatz erfolgt

Modul bzw. Thema	Bewertung Gutachterbüro	Bewertung Strategiegruppe	Bemerkung
Modul 5 – Unterhaltung	Stufe 1	Stufe 0 - 1	
Modul 5 – Beschilderung	Stufe 2	Stufe 1 - 2	
Modul 5 – Service	Stufe 1	Stufe 1	
Modul 6 – Dienstleistungen	Stufe 1	Stufe 0 - 1	
Modul 6 – Öffentlichkeitsarbeit	Stufe 1	Stufe 1 - 2	
Modul 7	Stufe 1	Stufe 1 - 2	
Modul 8 – Radverkehrs als Querschnittsaufgabe	Stufe 1	Stufe 0 - 2	
Modul 8 - Gleichberechtigtes Miteinander aller Verkehrsarten	Stufe 1	Stufe 1	
Modul 8 - „Lösung gesellschaftlicher Aufgaben“	Stufe 1	-	Dieser Aspekt wird eher als allgemeine Aufgabe gesehen und daher aus der Bewertung genommen.
Modul 8 - Berücksichtigung in der Stadt- und Siedlungsentwicklung	Stufe 1	Stufe 0 - 2	
Modul 9 - Radverkehrsanteil	Stufe 2	Stufe 1 - 2	
Modul 9 – Entwicklung Unfallgeschehen	Stufe 1	Stufe 1 - 2	
Modul 9 – Wirksamkeitskontrolle	Stufe 2	Stufe 1 - 3	

Die Themen Verkehrssicherheit und Unfallentwicklung wurden bei der Bewertung der Strategiegruppe sehr kritisch angemerkt. Die erfolgten Aktivitäten reichen noch nicht aus, das Ziel der Senkung der Unfallzahlen zu verwirklichen.

Die personellen Ressourcen für den Radverkehr innerhalb der Verwaltung wurden zwar aufgestockt, allerdings nach Ansicht der Strategiegruppe noch nicht in ausreichendem Maße und ohne ausreichende Befugnisse zur Förderung des Radverkehrs.

Der Wunsch nach einer „Stabstelle Verkehrswende“ beim Oberbürgermeister sowie der fachlichen Weiterbildung der Verwaltung wurde geäußert.

5 Fazit

Insgesamt wurde bei der Evaluation deutlich, dass das derzeit in Arbeit befindliche Radverkehrskonzept einen wichtigen Schritt zur Förderung des Radverkehrs darstellt. Auch die Strategiegruppe sowie die Aufstockung der personellen und finanziellen Mittel tragen maßgeblich zur konsequenten Diskussion und zu positiven Entwicklungen bezüglich der Radverkehrsförderung in Bielefeld bei.

Insgesamt sind bereits einige Aktivitäten bzw. in Umsetzung befindliche Maßnahmen pro Rad zu erkennen.

Die Stadt ist auf einem guten Weg und sollte diesen konsequent und mit den nötigen personellen, fachlichen und finanziellen Ressourcen weiter verfolgen.