



## Stellungnahmen zum Entwurf des Radverkehrskonzeptes vom 16.12.2019

	Anmerkung	Antwort
	<b>NETZPLAN</b>	
IHK	<p><u>Zum Netzplan</u></p> <p>Die Erreichbarkeit der Unternehmensstandorte für Mitarbeiter, Kunden und für den Güterverkehr ist elementare Voraussetzung für die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Ostwestfalen. Insofern halten wir den Erhalt der Leistungsfähigkeit der Hapterschließungsstraßen für den motorisierten Verkehr in Bielefeld für unumgänglich. Hier wird der überörtliche Verkehr gebündelt und soll leistungsfähig fließen. Gerade diese Hapterschließungsstraßen sollen nun auch für den Alltagsradverkehr ertüchtigt werden. Wir plädieren in diesem Kontext dafür, den Radverkehr weitestgehend über Nebenstraßen zu führen. So kann eine „Aufgabenteilung“ im Straßennetz erreicht werden. Auf den Hapterschließungsstraßen kann der Kfz-Verkehr leistungsfähig abgewickelt werden, auf den Nebenrouten kann der Radverkehr sicher geführt werden.</p> <p>Folgende Straßen(abschnitte) sind im aktuellen Entwurf des Radverkehrskonzeptes (Netzplan) neu in das Haupttroutennetz aufgenommen worden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Detmolder Straße (perspektivisch)</li> <li>- Feilenstraße</li> <li>- Gütersloher Straße</li> <li>- Herforder Straße</li> <li>- Jöllenbecker Straße</li> <li>- Stapenhorststraße (perspektivisch)</li> </ul> <p>Es ist anzunehmen, dass durch die Etablierung breiterer Radverkehrsanlagen Fahrspuren für den motorisierten Verkehr entfallen. Dies zeigen zum Beispiel der seitens des Büros Kaulen erarbeiteten Planungen z.B. für die Artur-Ladebeck-Straße. Der Wegfall von Fahrspuren wird sowohl auf der Artur-Ladebeck-Straße als auch auf den anderen o.g. auf den genannten Straßen(abschnitten) von der IHK kritisch bewertet, da diese für die überörtliche Erreichbarkeit von Bielefeld von großer Bedeutung sind. Gerade das sehr stark auf den PKW orientierte Umland ist auf eine leistungsfähige Erschließung angewiesen. Es ist zu erwarten, dass bei Staus auf den Hapterschließungsstraßen</p>	<p>Der Radverkehr ist möglichst direkt zu führen, da Radfahrende besonders umwegempfindlich agieren. Um das Ziel, den Radverkehr in Bielefeld entsprechend zu fördern, zu erreichen, müssen auch neue Zielgruppen angesprochen werden. Gerade mit der Verbreitung des Pedelecs werden neue Zielgruppen erschlossen und weitere Strecken zurückgelegt. Damit lassen sich zunehmend auch Pendelnde aufs Rad bringen. Die Zielnetzplanung im Rahmen des Radverkehrskonzeptes nimmt gerade die Alltagsradelnden in den Fokus und versucht attraktive Strecken anzubieten. Wo es möglich ist, werden Alternativen im Nebennetz angeboten, die meist jedoch mit längeren Umwegen verbunden sind oder nicht die entsprechenden Standards für erhöhte Radverkehrsmengen realisiert werden können (z.B. in Grünzügen).</p> <p>Im Rahmen der konkreten Straßenplanungen sind die Belange aller Verkehrsteilnehmer und Anlieger entsprechend abzuwägen.</p>

	<b>Anmerkung</b>	<b>Antwort</b>
	<p>Umwege und Schleichwege gefahren werden, was wiederum zu Verkehrsproblemen an anderer Stelle führen kann. Wie der Gutachter auf Seite 30 selbst schreibt, sind durch den Ausbau von Radverkehrsanlagen die Verlagerung von Verkehrsproblemen in benachbarte Straßenabschnitte zu vermeiden.</p> <p>Des Weiteren ist anzunehmen, dass in vielen Straßen(-abschnitten) auch der ruhende Verkehr zugunsten des Radverkehrs eingeschränkt werden soll. Insgesamt sehen wir zwar die Leistungsfähigkeit des fließenden Verkehrs als bedeutender an, dennoch sollte auch hier standortbezogen mit Augenmaß und in enger Abstimmung mit den Gewerbetreibenden vor Ort gehandelt werden.</p>	
Umweltamt	<p><u>Haupttrouten in Grünanlagen</u></p> <p>Das RVK nimmt den Alltagsverkehr in den Focus und hat zum Ziel schnelle und sichere Radwegeverbindungen bereitzustellen. Dazu wird ein hierarchisches Netz entwickelt. An die Wege verschiedener Netzhierarchien werden zudem Anforderungen an Breite, Befestigung, Beleuchtung, Winterdienst u.a. gestellt.</p> <p>In diese hierarchische Netzplanung des Alltagsverkehrs werden Grün- und Parkanlagen einbezogen und zahlreiche Anlagen als Hauptradrouten vorgesehen. Diese Funktionszuweisung ist nicht sachgerecht. Obgleich Menschen sich in Grün – und Parkanlagen bewegen und diese auch für alltägige Wege nutzen, sind diese keine Verkehrsräume. Urbane Grün- und Parkanlagen erfüllen für die Stadt und ihre Bewohner vorrangig wichtige soziale, gesundheitliche, ökologische und klimatische Funktionen. Der Charakter und die stadtklimatisch ausgleichende Funktion einer Grün- und Parkanlage wird wesentlich durch Vegetation bestimmt und nicht durch befestigte Flächen. In den z. T. sehr schmalen Grün- und Parkanlagen sind grundsätzliche weitere Versiegelungen bzw. Eingriffe insbesondere in den Baum- und Strauchbestand durch neue Wege oder Wegeverbreiterungen möglichst zu vermeiden.</p>	<p>Grünanlagen erfüllen im Radverkehrsnetz einige wichtige Funktionen. Radfahrende suchen ebenso Erholung und damit lärm- und abgasarme Strecken auch auf ihren Alltagswegen. Das Fahren abseits von Straßen bietet daneben ungeübten oder unsicheren Fahrerinnen und Fahrern eine Möglichkeit ihre Wege dennoch mit dem Rad zurück zu legen. Es können außerdem neue Zielgruppen erschlossen werden.</p>
Umweltamt	<p><u>Nutzungskonflikte in Grünanlagen</u></p> <p>Bei steigender Innenverdichtung wird der Nutzerdruck auf die Grün- und Parkanlagen und die Nachfrage nach der klimatischen Ausgleichswirkung tendenziell steigen. Unter dem Aspekt ist ein Flächenentzug durch die Bereitstellung von Verkehrswegen ebenfalls kritisch zu sehen. In vielen Bereichen der Grün- und Parkanlagen können lediglich gemischte Fuß- und Radwege angeboten werden. Mit steigender Anzahl des Radverkehrs, welcher mit elektrischer Unterstützung tendenziell zudem schneller wird, gerät der Fußverkehr in die Defensive, was mit der Erholungsfunktion der Grün- und Parkanlagen nicht vereinbar ist:</p>	<p>Auf Alltagsradverbindungen in Grünzügen sollte möglichst eine Trennung von Rad- und Fußverkehr erfolgen. Wo dies nicht möglich ist, wird eine umsichtige Fahrweise der Radfahrenden erwartet. Dies gilt auch bei gemeinsamen Geh-/Radwegen im Straßenraum. Die Geschwindigkeit der Radfahrenden hat sich dabei auch der Menge an Zu-Fuß-Gehenden anzupassen.</p>

	<b>Anmerkung</b>	<b>Antwort</b>
	<p>„Erholung suchende Fußgänger, Familien mit herumtollenden Kindern, gedankenverlorene Flaneure, langsam laufende Senioren, herumalbernde Jugendliche und Mobilitätsbehinderte, die ansonsten viele Dinge gleichzeitig beachten müssen; sie alle haben ein Recht, sich wenigstens auf Spazierwegen unbeschwert und auch unachtsam bewegen zu können. Die Genussfähigkeit des Gehens als unbeschwerte und auch subjektiv sichere Fortbewegung ist mit Kommunikation, Stehenbleiben, plötzlichen Änderungen der Laufrichtung und auch Spiel verknüpft. Hier geht es um städtische Lebensqualität, Sozialpolitik (Familienfreundlichkeit, Berücksichtigung Mobilitätsbehinderter), sowie um Gesundheit und Verkehrssicherheit.“                      (FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland).</p>	
Umweltamt	<p><u>Ablehnung Haupttrouten in Grünzügen</u>                      Aus den oben genannten Gründen wird die Führung von Haupttrouten durch Grünzüge abgelehnt. Die nähere Prüfung von Einzelmaßnahmen kann dazu führen, dass die Routenplanung modifiziert werden muss.</p>	<p>Da in Grünzügen die vorgesehenen Standards für Radverkehrsanlagen an Straßen aus den genannten Gründen nicht erfüllt werden können, wurden die entsprechenden Strecken im Netzplan mit einer gesonderten Kategorie dargestellt. Im Folgenden wird daher von Alltagsradverbindungen in Grünzügen gesprochen (vgl. Netzplan).</p>
Umweltamt	<p><u>Fokus auf Freizeitradverkehr</u>                      Gleichwohl sind im Sinne einer Gesamtstrategie und eines möglichst engmaschigen Netzes für Fahrradfahrer auch in den Parkanlagen die Bedingungen für Fahrradfahrer zu verbessern. Diese Optimierungen müssen u. E. aber den Freizeitradverkehr in den Focus nehmen und dürfen auf keinen Fall die ökologischen und sozialen Funktionen der Grün- und Parkanlagen gefährden. Wir verbinden dabei mit dem Begriff „Freizeitradverkehr“ rücksichtsvolles, nicht geschwindigkeitsorientiertes Fahren sowie Bewegung und Naturgenuss im Grünen. Auf diese Weise können natürlich auch Alltagswege erledigt werden. Da im RVK der Alltagsradverkehr im Fokus steht, sind Maßnahmen Freizeitradverkehr in dem Maßnahmenkonzept nicht angezeigt. Hier wäre über eine zusätzliche Routenkategorie innerhalb von Grünzügen nachzudenken.</p>	<p>Wurde aufgenommen (siehe Netzplan und Bericht Kap. 4.3.2)</p>
Umweltamt	<p><u>Maßnahmenprüfung</u>                      Unseres Erachtens sollte ein möglichst belastbares Routennetz beschlossen werden. Dazu, empfehlen wir, vor Beschlussfassung anhand der Maßnahmenblätter überschlüssig die Machbarkeit/Zulässigkeit der Maßnahmen zu prüfen. Sofern die Maßnahmen als Teil des RVK beschlossen werden sollen, ist eine Vorprüfung unerlässlich.</p>	<p>Die Netzplanung ist als Zielnetzplanung im Sinne einer Angebotsplanung zu verstehen und beruht nicht ausschließlich auf der Umsetzbarkeit. Eine Überprüfung der Umsetzbarkeit erfolgt turnusmäßig und im Zuge von konkreten Planungen. Die Einzelmaßnahmen sind nicht Teil des Beschlusses.</p>

	<b>Anmerkung</b>	<b>Antwort</b>
Die Linke	<u>Zum Abschnitt 4.2 Zielnetzplanung (Seite 30)</u> Ich hätte mir gewünscht, dass hier der gesonderte Aspekt der Schülerverkehre mit dem Fahrrad angesprochen worden wäre. Sichere Schulwege für das Fahrrad ist ein wichtiges Thema, dass bereits öfter angesprochen wurde.	Auf die Bedeutung des Schülerverkehrs mit dem Fahrrad wird in Kap. 4.5 in Verbindung mit infrastrukturellen Maßnahmen hingewiesen und in Kap. 6.2 werden Schulwegpläne für den Radverkehr als eigene Maßnahme empfohlen.
Die Linke	<u>Zum Netzplan (bezogen auf den Bezirk Dornberg)</u> Die Verbindung Innenstadt/Bahnhof – Universität/FH müsste komplett als Hauptroute eingezeichnet sein. Das ist sie jetzt nicht. Im Bezirk gibt es einen Beschluss, die alte Kleinbahntrasse als mögliche Hauptroute nach Werther zu überprüfen. Entlang der Landstraße gibt es zwischen Großdornberg und Werther im Prinzip keine Bebauung, anders ist das über die Kleinbahntrasse, die nicht länger ist, nur anders nach Werther hinein verläuft. Das Thema wäre mit Werther zu klären.	Die Verbindung Innenstadt – Universität ist als Achse 2 in das Entwicklungsachsenkonzept mit einbezogen und der Bedarf zur Optimierung im Bericht formuliert (siehe Kap. 4.5.4).  Im Rahmen des regiopolen Radverkehrskonzepts ist die Verbindung Werther-Universität/FH-Bielefeld als Hauptroute berücksichtigt. Nach Rücksprache mit der Stadt Werther ist die Verbindung über die L785 im Netzplan zu abzubilden. Das Bestreben zur Realisierung einer solchen Verbindung wurde seitens der Stadt Werther mit der Einreichung eines REGIONALE-Projektsteckbriefes mit dem Titel „Alltagsradweg Borgholzhausen - Werther (Westf.) - Bielefeld“ bekräftigt.
ADFC, GAFF, VCD	<u>Zustimmung zu „zusammenhängendes, hochwertiges Netz“ als Ziel</u> Wir begrüßen das Ziel, ein zusammenhängendes Netz sicherer und einladend gestalteter Radrouten für den Alltagsverkehr zu schaffen. Ein solches Netz in kurzer Zeit herzustellen, ist unabdingbare Voraussetzung für eine Steigerung des Radverkehrsanteils auf 25 % bis zum Jahr 2025.	Ein durchgängiges, komfortables und sicheres Radverkehrsnetz ist Grundlage einer systematischen Radverkehrsförderung. Priorisiert sollten hierbei Netzlücken geschlossen und Sicherheitsdefizite behoben werden.
ADFC, GAFF, VCD	<u>Zustimmung zu Hauptrouten an Hauptverkehrsstraßen</u> Grundsätzlich befürworten wir die Entscheidung, Rad-Hauptrouten entlang der topografisch günstigen Hauptverkehrsstraßen zu legen. Gutes Beispiel 1: Speziell die Hauptroute an der Artur-Ladebeck-Straße halten wir für unverzichtbar, um eine sichere Verbindung zwischen dem Süden und dem Norden Bielefelds mit der einzig möglichen topografisch günstigen Wegführung zu schaffen. Gutes Beispiel 2: Die zweite vorgesehene Teuto-Querung, die Lämershagener Straße, wird, wenn sie im Hauptrouten-Standard ausgebaut sein wird, eine wesentliche Verbesserung für die Verbindung Sennestadt – Bielefelder Osten bringen.	Da Hauptverkehrsstraßen zumeist die direktesten Verbindungen in einer Stadt und darüber hinaus darstellen, ist auch der Radverkehr entlang dieser Achsen zu führen.
ADFC, GAFF, VCD	<u>Bedingte Zustimmung zu Hauptrouten im Einzelfall abseits von Hauptverkehrsstraßen</u> Im Einzelfall kann – wie vorgeschlagen – eine Hauptrouten-Führung abseits von Hauptstraßen sinnvoll sein, wenn dadurch Ziele besser angebunden werden oder eine	Alltagsradverbindungen durch Grünzüge sollen vorrangig als zusätzliche Alternativstrecken angeboten werden, sie ersetzen in vielen Fällen nicht den Ausbau von Hauptrouten entlang von

	<b>Anmerkung</b>	<b>Antwort</b>
	<p>topografisch günstige Routenführung erreicht wird. Gute Beispiele sind das Bullerbachtal in Sennestadt und der Grünzugweg zwischen Schloßhofstraße und Wertherstraße.</p> <p>Wenn es jedoch nicht möglich ist, einen als Hauptroute geplanten Grünzugweg auch tatsächlich so auszubauen, dass er Hauptroutenstandards genügt, kann dieser Weg keine Hauptroutenfunktion übernehmen. Stattdessen muss in diesem Fall eine andere Strecke als Hauptroute ausgebaut werden.</p> <p>Eine Hauptroutenführung durch Grünzüge lehnen wir zudem ab,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- wenn diese Führung gegenüber der Führung auf Hauptverkehrsstraßen Umwege mit sich bringt</li> <li>- oder wenn wichtige Ziele entlang Hauptstraßen dadurch nur schwer erreichbar sind</li> <li>- oder wenn Hauptrouten dadurch den Charakter von Schleichwegen bekommen.</li> </ul> <p>Hauptrouten müssen ohne viel Nachdenken auffindbar sein und müssen auf einem vorhersehbaren Weg ans Ziel führen. Nur so können sie Menschen zu einem Umstieg aufs Rad bewegen. Gut sichtbare Radwege sind eine hervorragende Werbung für das Radfahren.</p>	<p>Hauptverkehrsstraßen, da die Qualitätsstandards hier meist nicht in Gänze umgesetzt werden können.</p>
<p>ADFC, GAFF, VCD</p>	<p><u>Kritik „Lücken im Netzplan“</u></p> <p>Der Netzplan ist ein guter Anfang, indem er wichtige Bedarfe feststellt und plausible Routen festlegt. Er sollte offen für Erweiterungen und Verbesserungen bleiben. Mehrere wichtige Ziele werden durch das vorgeschlagene Netz bisher nicht oder nur unzureichend angebunden.</p> <p>Wir weisen besonders auf zwei zu tief kategorisierte Orte und einen unzureichend berücksichtigten Nutzungszweck hin:</p> <p><u>Mangelnde Anbindung von Universität und Campus Nord</u></p> <p>Das Konzept schlägt eine stark umwegige Route zwischen Innenstadt und Universität vor. Zudem ist der Haupteingang der Universität gar nicht und der Campus Nord nur über eine Freizeitroute angebunden.</p> <p>Die Route zwischen Innenstadt und Universität muss deutlich geradliniger geführt werden. Der Haupteingang der Universität und der Campus Nord müssen über eine Hauptroute der Kategorie 1 angebunden werden.</p> <p><u>Hauptstraße (Brackwede): Mindestmaße der Kategorie 2 unzureichend</u></p> <p>Die Hauptstraße in Brackwede (Versorgungszentrum Typ B) ist im Konzept nur mit einer Route der Kategorie 2 angebunden. Die Route der Kategorie 1 durch Brackwede Richtung Senne führt im Konzept stattdessen über den Stadtring.</p>	<p>Der Netzplan in der aktuellen Fassung ist regelmäßig zu überprüfen und auch bei Umbaumaßnahmen anzupassen.</p> <p>Die Verbindung zur Universität ist als Achse 2 in das Entwicklungsachsenkonzept mit einbezogen und der Bedarf zur Optimierung der Route im Bericht formuliert (siehe Kap. 4.5.4).</p> <p>Die Hauptstraße in Brackwede erfüllt eher Erschließungsfunktionen, da dort die Hauptziele liegen. Als Strecke mit regionaler Verbindungsfunktion dient dagegen der Stadtring.</p>

	<b>Anmerkung</b>	<b>Antwort</b>
	<p>Für den anstehenden Umbau der Hauptstraße schlägt das Konzept Schutzstreifen vor. Das Mindestmaß für Schutzstreifen für Haupttrouten der Kategorie 2 beträgt im Konzept lediglich 1,40 Meter. Die aktuelle Planung der Stadt sieht 1,50 bis 1,60 Meter breite Schutzstreifen vor. Für die Hauptstraße mit ihrer Vielzahl an Zielen und ihrer zentralen Funktion für den Stadtteil Brackwede sind weder die Führungsform Schutzstreifen noch eine Breite von 1,60 Meter angemessen. Eine Einordnung in die Kategorie 1 ist hier erforderlich.</p> <p><u>Pendlerströme und Gewerbeverkehr nicht ausreichend berücksichtigt</u></p> <p>Pendlerströme und Gewerbeverkehr sind bisher nicht ausreichend berücksichtigt. Die Stadt Bielefeld hofft, durch eine Verlagerung des Lieferverkehrs auf E-Cargo-Bikes in Kombination mit Hubs den Lieferverkehr per Lkw begrenzen zu können. Darauf geht das Konzept nicht ein. Der mögliche Standort eines solchen Hubs auf dem ehemaligen Containerbahnhof an der Eckendorfer Straße ist nicht angebunden.</p> <p>Die Verlagerung der Gewerbegebiete an die Stadtränder von Bielefeld oder ins unmittelbare Umland stellt für den Radverkehr eine besondere Herausforderung dar. Die Arbeitsplätze sind häufig nur unzureichend mit dem ÖPNV zu erreichen, die Entfernung Wohnort–Arbeitsplatz beträgt meist über 5 km und die Ziele sind für den Fahrradverkehr weitgehend schlecht erschlossen. Hinzu kommt eine besondere Gefährdungssituation durch den gewerblichen Transportverkehr. Der Anteil des Radverkehrs an den Berufspendlern ist in diesen Gebieten äußerst gering.</p> <p>Das Konzept beachtet diesen Aspekt nur am Rande. So fällt schon in der Übersicht von Quell- und Zielpunkten (Anlage 01) auf, dass eine Reihe von Gewerbegebieten als Ziel gar nicht aufgeführt sind. Als Folge dieser Lücken in der Zielnetzplanung sind die Gewerbegebiete in Bielefeld und Umland höchstens zufällig, in vielen Fällen aber schlecht bis gar nicht an das Haupttroutennetz angebunden.</p> <p>Das Radverkehrskonzept übersieht hier ein erhebliches Wachstumspotential für den Radverkehr. Für die angestrebte Verkehrsverlagerung könnte in diesem Bereich ein sehr wesentlicher Beitrag geleistet werden.</p>	<p>Die zukünftige Entwicklung der Bedeutung der Gewerbegebiete ist zusätzlich textlich in den Bericht aufgenommen worden (siehe Kap. 4.3.2)</p>
Die Linke	<p><u>Zum Abschnitt I.I Stadt Bielefeld (Seite 2)</u></p> <p>Der OWL-Radweg führt nicht nur von Herford nach Rheda-Wiedenbrück. Ein Abschnitt von Bad Oeynhausen in Richtung Herford bzw. in Richtung Minden (OWL-Radschnellweg) ist in Planung und bereits teilweise konkret. Es geht dabei grundsätzlich um einen Radschnellweg! Das bitte ergänzen.</p>	<p>Bei dem auf Seite 2 aufgeführten Radschnellweg handelt es sich um die Projektidee des Radschnellweg OWL 2.0 von Herford nach Rheda-Wiedenbrück. Dieser Abschnitt tangiert das Stadtgebiet Bielefelds. Die Weiterführung von Herford nach Minden läuft unter dem Projektnamen RS3 (Radschnellweg OWL). Beide Projekte sind</p>

	Anmerkung	Antwort
		planerisch getrennt zu betrachten, wenngleich sie mit ihrer Fertigstellung eine gemeinsame zentrale Achse bilden.
Die Linke	<u>Zu Führungsformen Radverkehr (bezogen auf Bezirk Dornberg)</u> Wittebreite bzw. westliche Dürerstraße sind keine Hauptverkehrsstraßen. Die haben einen etwas unklaren Status, das ist ein Mix aus Gemeindeverbindungsstraße und Erschließungsstraße. Der Arroderweg ist eine Erschließungsstraße. In der Siedlung Twellbachtal (Bebauung) ist mittlerweile ein Schutzstreifen, allerdings teilweise unterbrochen durch Parkplätze. Das Kunterfeld ist eine Erschließungsstraße, im weiteren Verlauf auch der hintere Teil (westliche) der Heidsieker Heide.	Die Bewertung von Einzelstreckenabschnitten wird in der weiteren Detailplanung weiter ausdifferenziert.
Bauamt	<u>Darstellung bestehender Planstraße des MIV-Verkehrsnetzes im FNP</u> Unter Ziffer 3.3 des vorliegenden Radverkehrskonzeptes ist herausgestellt, dass die Alltagsrouten durch die Grünzüge im Bielefelder Radverkehrsnetz eine besondere Rolle einnehmen. In diesem Zusammenhang möchte ich mit Blick auf das potenzielle zukünftige Radwegenetz für den Alltagsradverkehr auf folgende Sachverhalte hinweisen. Im wirksamen Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Bielefeld ist das "Straßennetz I. und II. Ordnung" sowie das "Straßennetz III. Ordnung" dargestellt. Die Darstellungen umfassen sowohl Straßen des bestehenden Netzes als auch bislang nicht realisierte Planstraßen. Die Planstraßen umfassen u. a. - die B 66n im Streckenabschnitt von der Eckendorfer Straße im Westen bis zur Anknüpfung an die Lagesche Straße bzw. den Ostring im Stadtbezirk Stieghorst. - einen Streckenabschnitt des ehemals vorgesehenen „äußeren Rings“ im Bielefelder Osten, hier von der Talbrückenstraße durch den Grünzug Baderbachtal, Kreuzung mit Herforder Straße, Eckendorfer Straße, Heeper Straße und der B 66n bis zur Anbindung an die Oldentruper Straße. Die Realisierung der B 66n soll entsprechend vorliegender Beschlüsse des Stadtentwicklungsausschusses bzw. des Rates nicht weiterverfolgt werden. Im Trassenverlauf der MIV-Planstraße sollen u. a. Flächen für einen hochwertigen Radweg vom Bielefelder Osten in die nördliche Innenstadt mit Anbindung an den dort geplanten Radschnellweg und die Erhaltung hochwertiger Grünflächen Berücksichtigung finden. Über den Trassenverlauf der B 66 n erstreckt sich auch das Rahmenkonzept des „Grünen Bandes“, das als Grünzug von der Bielefelder Innenstadt bis nach Stieghorst verläuft und das als Fuß- und Radwegeverbindung auch andere Grünzüge - wie den Baderbach-Grünzug - verknüpft.	Die Hinweise wurden textlich in den Bericht integriert (siehe Kap. 4.3.2)

	<b>Anmerkung</b>	<b>Antwort</b>
	<p>Auch für den Stadtteil Baumheide erfolgt derzeit die Erarbeitung eines städtebaulichen Rahmenkonzeptes (INSEK Baumheide). Darin soll auch der westlich der Straße „Am Wellbach“ gelegene Grünzug mitbetrachtet werden. Dieser Grünzug findet seine südliche Fortsetzung im Baderbach-Grünzug.</p> <p>Die im wirksamen FNP verzeichnete MIV-Planstraße des „äußeren Rings“ durchzieht im Streckenabschnitt von der Talbrücken- bis zur Oldentruper Straße beide vorgenannten Grünzüge. Bislang wurden noch keine politischen Beschlüsse zu den zukünftigen Entwicklungszielen für diese Bereiche gefasst.</p> <p>Erwartungsgemäß werden sich jedoch auch hier Berührungspunkte zum Radverkehrskonzept der Stadt Bielefeld ergeben.</p> <p>Grundsätzlich wird es aus Sicht des Bauamtes als sinnvoll erachtet, neben den beiden genannten Planstraßen auch alle weiteren im FNP dargestellten MIV-Planstraßen vor dem Hintergrund der aktuell beabsichtigten Erarbeitung des MIV-Konzeptes durch 660 sowie der politisch beschlossenen Mobilitätsstrategie hinsichtlich Bedarf bzw. Entbehrlichkeit für den MIV zu überprüfen.</p> <p>Im Umkehrschluss sollte im Rahmen des Radverkehrskonzeptes geprüft werden, ob und inwieweit die genannten Trassen Potenziale als Hauptrouten für den Radverkehr aufweisen.</p>	
Bündnis 90/Die Grünen	<p><u>Zu Hauptrouten in Grünzügen</u></p> <p>Die Führung von Hauptrouten durch Grünzüge ist nur als Ausnahme vorzusehen.</p>	Alltagsradverbindungen durch Grünzüge sollen vorrangig als zusätzliche Alternativstrecken angeboten werden, sie ersetzen in vielen Fällen nicht den Ausbau von Hauptrouten entlang von Hauptverkehrsstraßen, da die Qualitätsstandards hier meist nicht in Gänze umgesetzt werden können.
Bündnis 90/Die Grünen	<p><u>Zur Anbindung der Universität und Fachhochschule</u></p> <p>Die Universität und die Fachhochschule (Campus Nord) müssen besser angebunden werden.</p>	Die Verbindung zur Universität ist als Achse 2 in das Entwicklungsachsenkonzept mit einbezogen und der Bedarf zur Optimierung im Bericht formuliert (siehe Kap. 4.5.4).
Bündnis 90/Die Grünen	<p><u>Zur Berücksichtigung weiterer Planungen der Radverkehrsförderung</u></p> <p>Das Konzept muss mit dem in Arbeit befindlichen regiopolen Radverkehrskonzept und der begonnenen Radschnellwegplanung Herford-Bielefeld-Gütersloh kompatibel sein.</p>	Seit Beginn der Planungen zum Radschnellweg OWL 2.0 sowie der Erarbeitung des regiopolen Radverkehrskonzeptes erfolgt eine enge inhaltliche Abstimmung. So baut das Radverkehrsnetz der Regiopolregion auf die bereits erfolgten Konzeptionen auf Bielefelder Stadtgebiet auf.

	<b>Anmerkung</b>	<b>Antwort</b>
Bündnis 90/Die Grünen	<u>Zur Berücksichtigung der Änderungen der StVO</u> Die aktuellen Änderungen in der Straßenverkehrsordnung sind zu berücksichtigen.	Aktuelle Änderungen der StVO haben keine unmittelbaren Auswirkungen auf die Netzplanung. Änderungen wie z.B. die Festschreibung des Überholabstandes sind – wie bisher - in den konkreten Objektplanungen und verkehrsrechtlichen Entscheidungen zu berücksichtigen. (vgl. Kap. 3.3)
Die Linke	<u>Zu den Entwicklungskorridoren</u> Es fehlt eigentlich ein Korridor. Das ist mir jetzt erst durch die für den LEP identifizierten möglichen Wohnbauflächen aufgefallen. Dieser Korridor verläuft Brackwede – Windelsbleiche – Windflöte in Richtung Friedrichsdorf. Das würde dann von Bedeutung werden, wenn in Windflöte neue Wohnbauflächen genutzt würden.	Die Achse 10 wurde dementsprechend verlängert (siehe Entwicklungskorridore).
Die Linke	<u>Zum Abschnitt 4.2.1.1 Analyse der potenziellen Quell- und Zielpunkten</u> Die Struktur der Stadtbezirke ist nicht korrekt wiedergegeben. Mitte und Schildesche bilden in der Tat ein weitgehend zusammenhängendes Siedlungsgebiet. Heepen, Brackwede und Sennestadt haben zusammenhängende zentrale Ortskerne, dazu gehören aber weitere zusätzliche historische Ortsbereiche (Quelle, Brake, Ummeln, Dalbke). Gadderbaum mit seiner Lage teilweise im Teutoburger Wald hat noch einmal besondere Anforderungen. Brackwede, Senne und Sennestadt sind keine ländlich geprägten Stadtbezirke, dass gilt lediglich für das Umfeld, aber auch von Heepen. Ländlich geprägt sind vor allem Dornberg und Jöllenbeck.	Wurde entsprechend angepasst.
ADFC, GAFF, VCD	<u>Zustimmung zur getrennten Signalisierung</u> Das Konzept empfiehlt: „Alternativ [zu freien Rechtsabbiegespuren] kann die Verflechtung vor dem Knoten erfolgen oder die Ströme mittels Signalisierung verträglich geführt werden.“ (Bericht Abschnitt 3.2 „Knotenpunktgestaltung“, S. 16) Eine getrennte Signalisierung von rechtsabbiegender motorisiertem Verkehr und geradeausfahrendem Radverkehr halten wir für dringend notwendig, um zu vermeiden, dass rechtsabbiegende Pkw- oder Lkw-Fahrer*innen geradeausfahrende Radfahrer*innen überfahren.	Durch die konfliktfreie Signalisierung des Rad- und Fußverkehrs, zeitlich getrennt vom abbiegenden Kfz-Verkehr, können Unfallgefahren aufgrund schlechter Sichtbeziehungen oder hoher Komplexität des Verkehrsablaufs reduziert werden. Nachteile sind eine geringere Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr sowie längere Wartezeiten für den Rad- und Fußverkehr, die auch Akzeptanzprobleme mit sich bringen können. Die konfliktfreie Signalisierung sollte deshalb nur in begründeten Ausnahmefällen zum Einsatz kommen, z.B. bei starkem oder zügigem Abbiegeverkehr mit hohem Lkw-Anteil. Bei zweispurigem Abbiegen ist die konfliktfreie Signalisierung vorgeschrieben. Die Nachteile einer konfliktfreien Signalisierung können durch eine entsprechend angepasste Gestaltung des Knotenpunktes teilweise minimiert werden. Dies erfordert jedoch i.d.R. einen erhöhten Flächenbedarf. Durch separate Rechtsabbiegerspuren können die

	<b>Anmerkung</b>	<b>Antwort</b>
		<p>Grünzeitverluste für den Fuß- und Radverkehr begrenzt, durch ausreichende Rückstauflächen und ggf. zusätzliche Kfz-Fahrspuren Überlastungen in den Verkehrsspitzen verhindert werden.</p> <p>Durch eine konfliktfreie Signalisierung ergeben sich jedoch auch Risiken in Bezug auf die Verkehrssicherheit:                  Die Bevorrechtigung der rechtsabbiegenden Kfz gegenüber dem Rad- und Fußverkehr stellt eine „Ausnahme von der Regel“ dar und kann dadurch Fehlverhalten von Verkehrsteilnehmern an anderen Stellen fördern. In den allermeisten Fällen ist eine konfliktfreie Führung nicht möglich, z.B. an nicht signalisierten Einmündungen oder bei straßenbündigen Radfahrstreifen.                  Unfallrisiken, die durch eine konfliktfreie Signalisierung reduziert werden, ergeben sich bei Ausfall der LSA aufgrund dann unklarer Vorfahrtregelungen umso mehr.                  Aufgrund der erforderlichen Radwegebenutzungspflicht in den Zufahrten und in der Kreuzung ist direktes Linksabbiegen untersagt. Auch indirektes Linksabbiegen wird aufgrund kurzer Grünzeiten und ungünstiger Phasenfolgen für einzelne Richtungen erschwert. Dadurch können Radfahrerende dazu verleitet werden, bei eigenem Rot auf die Kfz-Fahrbahn auszuweichen und dort das Kfz-Grün zu nutzen.</p> <p>Aufgrund der beschriebenen Risiken sollte eine konfliktfreie Signalisierung nur in begründeten Fällen und wenn die entsprechenden Voraussetzungen der Knotenpunktgestaltung vorliegen oder geschaffen werden können, angeordnet werden. Besser ist es, durch bewährte Entwurfsstandards und einheitliche Gestaltungselemente die sichere Führung bedingt verträglicher Verkehrsströme sicherzustellen.</p>
ADFC, GAFF, VCD	<p><u>Kritik zu Radstreifen in Mittellage, Mischverkehr in komplexen Knoten</u>                  Die genannte Alternative „Verflechtung vor dem Knoten“ lehnen wir entschieden ab. Das Enden von Radverkehrsanlagen vor Knoten und die „Führung“ über den Knoten im Mischverkehr sind ebenso wie Radstreifen in Mittellage („Angstweichen“) keine</p>	<p>Die Verflechtung von Verkehrsströmen in ausreichendem Abstand vor den Knotenpunkten führt zu einer Entzerrung der Konfliktbereiche. Dadurch kann die Komplexität des Verkehrsablaufs</p>

	<b>Anmerkung</b>	<b>Antwort</b>
	<p>geeigneten Radverkehrsführungen. Solche Maßnahmen führen zu einem deutlich höheren Aufkommen von Unfällen mit schweren Verletzungen. Viele Radfahrende werden sich subjektiv unsicher fühlen und deshalb entweder auf Gehwege ausweichen oder diese Knoten oder das Radfahren insgesamt vermeiden.</p>	<p>verringert werden. In der Vergangenheit sind durch solche Maßnahmen Unfallschwerpunkte erfolgreich entschärft worden.</p> <p>Die abgesetzte Führung des Radverkehrs kann dagegen zu Unfallrisiken führen, die dann nur durch eine konfliktfreie Signalisierung vermieden werden können.</p> <p>Dies ist aber an den meisten Kreuzungen, insbesondere an nicht signalisierten Einmündungen, nicht möglich. Deshalb sollte der Radverkehr – egal ob auf der Fahrbahn oder abgesetzt, ob mit oder ohne Verflechtung – in den Konfliktbereichen deutlich erkennbar gestaltet sein und im unmittelbaren Sichtfeld der Autofahrer liegen.</p>
<p>ADFC, GAFF, VCD</p>	<p><u>Kritik am direkten Linksabbiegen als Standard (S. 16)</u></p> <p>Das Konzept ist hier widersprüchlich. Zunächst fordert es richtigerweise: „Wichtige Aspekte (...) sind (...) die sichere, eindeutige und einfache Führung (...) in Einmündungen und Kreuzungen.“ Im Widerspruch dazu schlägt es dann vor: „Das direkte Linksabbiegen soll als Standard definiert werden, optional soll zusätzlich die Möglichkeit des indirekten Linksabbiegens angeboten werden.“</p> <p>Zum einen befürworten wir eine eindeutige Führung des Radverkehrs am Knoten, damit Radfahrer*innen einfach ihren Weg finden und damit für Autofahrer*innen vorhersehbar ist, wo Radfahrer*innen fahren werden. Das im Konzept optional empfohlene parallele Angebot von direktem und indirektem Linksabbiegen ist keine eindeutige und einfache Führung.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zum anderen befürworten wir indirektes Linksabbiegen mit zeitattraktiver Signalisierung als Standardlösung für Knoten. Direktes Linksabbiegen (im Mischverkehr oder auf Radstreifen in Mittellage) an Knoten, zu denen Radverkehrsanlagen führen, kommt sicherlich dem Wunsch von Radfahrer*innen nach kurzen Reisezeiten entgegen; es ist aber ein Angebot, das nur von unerschrockenen Radfahrer*innen angenommen wird.</li> </ul>	<p>Aufgrund des individuellen Verhaltens der Radfahrenden ist die Fragestellung „<b>indirektes oder direktes Linksabbiegen</b>“ bei der Planung und Programmierung der LSA-Steuerung nicht relevant.</p> <p>Es wird immer Radfahrende geben, die direkt links abbiegen wollen, unabhängig davon, ob der Knotenpunktentwurf dies vorsieht oder nicht. Und es wird immer Radfahrende geben, die einen Zeitverlust in Kauf nehmen und indirekt links abzubiegen. Deshalb werden bei der Berechnung der Signal- und Schutzzeiten auf allen Kfz-Fahrspuren immer Radfahrende berücksichtigt, unabhängig davon, ob benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen vorhanden sind oder nicht.</p> <p>Die „<b>zeitattraktive Signalisierung</b>“ für indirektes Linksabbieger ist entgegen verbreiteter Einschätzungen nicht frei wählbar. Stattdessen sind hier physikalisch mathematische Grundvoraussetzungen zu berücksichtigen.</p> <p>Eine gute Koordinierung für Linksabbiegende ergibt sich dann, wenn nach dem Grün einer Zufahrt die unmittelbar von rechts einmündende Zufahrt Grün erhält. Das ist bei einfachen LSA-Schaltungen mit zwei Phasen (Haupttrichtung – Nebenrichtung) immer und für alle Richtungen gegeben. Bei komplexeren LSA-Steuerungen mit mehr als zwei Phasen (d.h. bei konfliktfreier Signalisierung von Linksabbiegern oder einzelnen Zufahrten) ergibt</p>

	<b>Anmerkung</b>	<b>Antwort</b>
		sich allein aus der gewählten Umlaufrichtung, für welche Abbiegebeziehungen eine gute Koordinierung besteht und für welche nicht.
Die Linke	<p><u>Zum Abschnitt 4.2.1.2.2 Nutzungsbedingte Hindernisse (Seite 34)</u>                      Bei den Bahnstrecken stellt die viergleisige Hauptstrecke Hamm-Hannover eher ein unüberwindbares Hindernis dar, ähnlich einer Autobahn. Die eingleisigen Bahnlinien (Lipper Bahn, Haller Willem, Sennebahn) stellen zwar auch ein Hindernis dar, sind aber deutlich leichter zu überwinden. Das sollte auch differenziert dargestellt werden.</p> <p>Auf der Hinderniskarte sollte deswegen unterschieden werden: Hauptstrecke Hamm – Hannover eventuell violett unterlegen. Querung ist nahezu unmöglich oder sehr teuer, wie bei einer Autobahn. Regionalbahnstrecken lila unterlegen, Querung möglich, aber schwierig.</p>	Eine zusätzliche Differenzierung der Bahnstrecken ist für die Netzplanung nicht relevant, da für die Bahnstrecken vorhandene Querungsmöglichkeiten in die Planung einbezogen wurden.
	<b>Zielgruppen</b>	
Handelsverband	<p><u>Zur Berücksichtigung des Freizeit-Radverkehrs</u>                      Auch wird im Konzept die Gruppe des Freizeit-Radverkehrs (siehe Seite 9) zwar als wichtig erachtet, aber lediglich nur untergeordnet mit einbezogen. Das halten wir für grundlegend falsch. Gerade die Gruppe der Freizeitfahrer/innen würde bei entsprechend guten Erfahrungen mit dem Fahrradstraßennetz ggfs. auch für die täglichen Routen auf das Zweirad umsteigen und das Auto stehen lassen. Denn vielfach werden zunächst Pedelecs für die Freizeit angeschafft und anschließend auch für zusätzliche Fahrten genutzt. Das zeigen zumindest viele Untersuchungen und Berichte zu diesem Thema.</p>	Die Bedeutung des Freizeitradverkehrs wird von Seiten des Gutachters und der Stadt Bielefeld ebenfalls als hoch eingestuft. Im vorliegenden Konzept beinhaltet die Aufgabenstellung allerdings hauptsächlich den Alltagsradverkehr. Ein eigenes Konzept für den Freizeitradverkehr wurde bereits in Auftrag gegeben und befindet sich derzeit in Umsetzung.
Bielefeld Marketing	<p><u>Zur Berücksichtigung von Freizeitradverkehr</u>                      Auffällig erscheint uns, dass sich das vorliegende Konzept überwiegend mit der Zielgruppe der Alltagsfahrer beschäftigt, also dem Einsatz des Fahrrades für alltägliche Wege. Die Personengruppe, die das Fahrrad als Freizeitverkehrsmittel nutzt, wird nur untergeordnet einbezogen.                      Die bisher vorhandenen bzw. in den letzten Jahren entwickelten Freizeitrouten sowie das systematische Knotenpunktsystem, welches noch vor der Umsetzung steht, werden im Konzept als Bestand erwähnt. Über diese Entwicklung der Freizeitrouten und des Knotenpunktsystems wurden wir regelmäßig</p>	Die Bedeutung des Freizeitradverkehrs wird von Seiten des Gutachters und der Stadt Bielefeld ebenfalls als hoch eingestuft. Im vorliegenden Konzept beinhaltet die Aufgabenstellung allerdings hauptsächlich den Alltagsradverkehr. Ein eigenes Konzept für den Freizeitradverkehr wurde bereits in Auftrag gegeben und befindet sich derzeit in Umsetzung.

	<p>informiert. Wir haben diesen Prozess stets sehr begrüßt und unterstützt, soweit es uns möglich war. Die Entwicklung von neuen zielgruppenspezifischen Freizeitrouten passt im Rahmen der Stadtmarkenstrategie ideal zu dem Markenbaustein „lebenswerte Stadt“.</p> <p>Gerade die verstärkte Einbeziehung des Fahrrades als Freizeitverkehrsmittel würde aus unserer Sicht die Akzeptanz in der Bevölkerung signifikant verbessern.</p> <p>Hier regen wir an, dass die Tourist-Information, als bereits etablierte Anlaufstelle für fahrrad- und freizeitinteressierte Bürger sowie die erfolgreiche Einbeziehung des TEUTO-Navigators als interaktive Karte, für die Planung von Touren Erwähnung finden sollte.</p>	
ADFC, GAFF, VCD	<p><u>Zur Beschreibung der Zielgruppen</u></p> <p>Wir begrüßen, dass das Konzept ausdrücklich feststellt, dass Radverkehrsförderung die Gruppe derjenigen im Blick haben muss, die bisher wenig oder gar nicht Rad fahren, weil sie sich durch die bestehenden Radverkehrsanlagen nicht ausreichend vor Pkw, Lkw und Bussen geschützt fühlen bzw. nicht geschützt sind. Wir teilen die Einschätzung, dass in dieser Gruppe hohe Zuwachsraten bei der Radnutzung möglich sind, die den Radverkehrsanteil in Bielefeld insgesamt deutlich erhöhen können.</p> <p>Bielefeld hat mit dem jetzigen Radverkehrsanteil von 18 % das Potential in der Gruppe der unerschrockenen Radfahrer*innen bereits ausgeschöpft. Maßnahmen, die allein darauf abzielen, dass Menschen, die bereits heute viel Rad fahren, noch mehr und längere Strecken mit dem Rad zurücklegen, werden den Radverkehrsanteil nicht mehr wesentlich steigern können. Eine signifikante Steigerung des Radverkehrsanteils ist in Bielefeld nur dann möglich,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- wenn neue Radnutzer*innen gewonnen werden,</li> <li>- wenn Selten-Radfahrer*innen zu Regelmäßig-Radfahrer*innen werden,</li> <li>- wenn Kinder täglich mit dem Rad zur Schule fahren</li> <li>- und Menschen bis ins hohe Alter das Fahrrad für ihre täglichen Wege nutzen können.</li> </ul>	<p>Um den Radverkehrsanteil signifikant zu erhöhen, müssen neue Zielgruppen sowohl durch eine sichere, komfortable und einladende Infrastruktur als auch durch begleitende Maßnahmen aus den Bereichen Service, Information und Kommunikation angesprochen werden.</p>
Umweltamt	<p><u>Zielgruppendifferenzierung</u></p> <p>Die Differenzierung in nur drei Zielgruppen (Vielfahrer, unsichere Fahrer, Freizeitfahrer) erscheint vor allem mit Blick auf die Aspekte Information und Kommunikation (Kapitel VI. und VII.) unvollständig.</p> <p>Neben einer über das Maß der körperlichen Fähigkeiten (Bericht S. 9 Z. 6) hinausgehenden Betrachtung von Zielgruppen (z.B. einbeziehen sozioökonomischer Aspekte) sollte bspw. auch betrachtet werden, welche Zielgruppen bisher wenig oder noch gar nicht Rad fahren.</p>	<p>In den Einzelmaßnahmen sind jeweils die angesprochenen Zielgruppen und Multiplikatoren genannt (siehe Maßnahmenblätter).</p>

	<p>So ist die Frage zu beantworten, wie verschiedene Zielgruppen (z.B. Menschen mit Migrationshintergrund) angesprochen werden können und/oder wo Multiplikatoren für die unterschiedlichen Nutzer bzw. Nichtnutzergruppen zu finden und wie diese anzusprechen sind, um gezielt sowohl die bereits Radelnden als auch die Nicht-Radelnden Bielefelderinnen und Bielefelder anzusprechen und über das städtische Radverkehrs-Angebot zu informieren.</p>	
	<p><b>STANDARDS</b></p>	
IHK	<p><u>Zu den Standards</u>                  Die Festlegung von verbindlichen Standards für die Führungsform und Breite der Radverkehrsanlagen sehen wir ebenfalls als schwierig an. Der Gutachter geht hier in seinem Entwurf deutlich über die Regelmaße hinaus, aus unserer Sicht sollte jedoch eher eine Orientierung an den gesetzlich vorgegebenen Mindestbreiten erfolgen. Unsere Mitarbeit in der AG Spuren zeigt eindrücklich, dass es in vielen Straßenabschnitten nicht möglich ist, die geforderten Breiten einzuhalten, wenn auch dem ÖPNV und dem MIV adäquate Anteile am Straßenraum zugeteilt werden. Dies halten wir auf den Haupterschließungsstraßen für unumgänglich. Insofern sollten die im Radverkehrskonzept enthaltenen Standards nur eine orientierende Wirkung haben, die auf die jeweilige konkrete Situation übertragen und an die örtlichen Verhältnisse angepasst werden muss. Positiv sehen wir, dass Schutzstreifen als Option auch auf den Hauptverbindungen innerorts weiterhin erhalten werden sollen.</p>	<p>Die Standards stellen eine Selbstverpflichtung der Stadt Bielefeld im Hinblick auf die Förderung des Radverkehrs dar. Diese stellen die Grundlage jeder Planung von Straßenräumen einer jeweiligen Kategorie dar. Im Abwägungsprozess der jeweiligen konkreten Planung sind auch geringere Maße anwendbar, sofern diese mindestens den Breiten der technischen Regelwerke entsprechen. (vgl. Kap. 3.1.2)</p>
ADFC, GAFF, VCD	<p><u>Kritik zu „keine klaren Standards für Haupttrouten in Grünzügen</u>                  Haupttrouten in Grünzügen werden nur dann zu einer Steigerung des Radverkehrsanteils führen, wenn sie Haupttroutenstandards genügen. Insbesondere müssen Haupttrouten in Grünzügen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- wetterunabhängig gut befahrbar sein,</li> <li>- beleuchtet sein</li> <li>- und so gestaltet sein, dass Konflikte mit dem Fußverkehr vermieden werden.</li> </ul> <p>Hierzu fehlen jedoch im Konzept eindeutige Empfehlungen. Auch die vorgeschlagenen Maßnahmen zu Grünzugwegen enthalten keine eindeutigen Planungsempfehlungen, sondern lassen auch minderwertige Lösungen zu. Wir sagen: Wenn es nicht möglich ist, einen als Haupttroute geplanten Grünzugweg auch tatsächlich so auszubauen, dass er Haupttroutenstandards genügt, kann dieser Weg keine Haupttroutenfunktion übernehmen. Stattdessen muss in diesem Fall eine andere Route als Haupttroute ausgebaut werden.</p>	<p>Routen im Bereich der Grünzüge stehen in dem Spannungsfeld zwischen der Erholungsfunktion der Grünzüge und den Belangen der Radfahrenden. Daher werden die Haupttrouten in Grünzügen der Kategorie „Alltagsradverbindungen in Grünzügen“ zugeordnet und im Netzplan dargestellt. Die Führung der Radfahrenden im Grünzug stellt immer einen Kompromiss dar. Daher ist die Abwägung der realisierbaren Querschnitte und einer eventuellen Verlegung der Haupttroute in jedem Einzelfall zu führen. Auf Grund der Vielzahl an Grünzügen und der Möglichkeit der Führung des Radverkehrs abseits vom KFZ Verkehr wird durch die Verbindung durch Grünzüge ein hohes Potential an neuen Alltagsradlern erwartet, welche gezielt Straßen mit vorhandenem KFZ Verkehr meiden. Unter diesem Gesichtspunkt sollten Grünzüge weiterhin Bestandteil im Radverkehrsnetz sein.</p>

Umweltamt	<p><u>Grünzüge</u>                  In einigen stark genutzten Grün- und Parkanlagen sind auch getrennte Fuß- und Radwegführungen in den Blick zu nehmen. Desgleichen sind punktuelle Beleuchtungen oder Winterdienste nicht ausgeschlossen. Wir gehen davon aus, dass solche Maßnahmen im Einvernehmen mit 360 entwickelt werden.</p>	Für jede Strecke innerhalb des Zielnetzes für den Radverkehr sind die Qualitätskriterien auf ihre Umsetzbarkeit zu überprüfen.
Umweltamt	<p><u>Flächenkonkurrenz</u>                  Radwege können nicht isoliert betrachtet werden. In Straßenräumen, sind unterschiedliche Ansprüche möglichst sinnvoll aufeinander abzustimmen. So sind z.B. aufgrund der starken klimatischen Belastung bestehende Vorgartenflächen und Baumstandorte zu sichern und bei der Neuanlage möglichst zusätzliche Baumstandorte zu schaffen. Diese benötigen ebenso Mindestbreiten für einen ausreichenden und dauerhaft funktionierenden Standort. Letztlich ist im jeden Einzelfall zwischen den verschiedenen Raumansprüchen abzuwägen. Durch die generelle Anhebung von Mindestbreiten für Radwege sehen wir die Gefahr, dass angemessene Lösungen auch im Hinblick z. B. auf Straßengrün oder Raum für Fußgänger unterbunden werden. Mit vorgenannter Begründung wird dem Standardisieren von Mindestbreiten über die generell geltenden Normen hinaus abgelehnt. Die Festlegung der anzustrebenden größeren Breiten erachten wir hingegen auch als sinnvoll.</p>	Die Nutzungsansprüche der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer und der sonstigen Nutzung (z.B. Straßengrün) sind im Einzelfall abzuwägen.
Umweltamt	<p><u>Belagsqualität in Grünzügen</u>                  Für die Entwicklung eines Belagsstandards für Hauptverkehrsrouten ist die Betrachtung und der Vergleich von Umweltaspekten, Lebenszykluskosten, Ausbaustandards der unterschiedlichen Ausbautypen notwendig (Abstimmungstermin 05.09.2019). Die Belagsarten Asphalt, Asphalt mit Einstreudecke, Verbundsteinpflaster und wassergebundene Wegedecke sind dabei gegenüberzustellen. Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes sind daher hinreichend konkrete Kriterien für die Materialverwendung zu erarbeiten. Hierzu muss als Entscheidungsgrundlage die o.g. Gegenüberstellung erfolgen.</p>	In einem weiteren Abstimmungstermin am 27.01.2020 wurde sich darauf verständigt auf Alltagsradverbindungen in Grünzügen möglichst hellen Asphalt einzusetzen. Sollte dies nicht möglich sein, wird auf Pflaster oder im Einzelfall wassergebundene Wegedecken zurück gegriffen.
Umweltamt	<p><u>Markierung/Beschilderung in Grünzügen</u>                  Wenn nicht gesondert als Radweg beschildert, so ist momentan das Radfahren in Grünanlagen gem. ordnungsbehördlicher Verordnung untersagt. Letztlich wird aber überall in den Grünanlagen Rad gefahren. Dies wird u. E. auch dadurch begünstigt, dass allein durch Schilderaufstellungen keine hinreichende Verhaltenssicherheit geschaffen wird. Erstrebenswert wäre es, auch zusätzliche gestalterische Mittel (Belagsfarbe, Piktogramme u. ä.) einzusetzen und diese möglichst zügig flächendeckend umzusetzen. Für eine positive Förderung der Verkehrssicherheit, sind im RVK Aussagen für die</p>	Ein Umsetzungsvorschlag ist im Nachgang des Beschlusses mit den beteiligten Stellen zu erarbeiten.

	<p>künftige Ausgestaltung der unterschiedlichen Wegetypen (Fußweg, Radweg, gemischte Fuß- und Radwege) und Übergangs- bzw. Kreuzungspunkte zu treffen. Das Ziel einer einheitlichen Markierung (Beschilderung, Bodenpiktogramme, etc.) und Einfärbung von Radverkehrsanlagen (RVA) ohne konkretere Angaben (Bericht S. 18 Pkt. 2) ist nicht ausreichend. Wir schlagen vor, ein vertiefendes Konzept für die Markierung und Beschilderung zu erstellen, in dem auch flächendeckend schnell umsetzbare Interimslösungen aufgezeigt werden. Dabei sind auch Verkehrssicherungsfragen in den Blick zu nehmen.</p>	
<p>Umweltamt</p>	<p><u>Beleuchtung in Grünzügen</u>                  Im Radwegekonzept wird die Beleuchtung bei (innergemeindlichen) Radverkehrsverbindungen als ein Qualitätskriterium angeführt. Die Beleuchtung von Verkehrswegen ist andererseits eine der Hauptquellen für die Lichtverschmutzung. Die zunehmende Aufhellung des Nachthimmels hat schwerwiegende ökologische Konsequenzen.                  Säugetiere und Vögel, aber auch Amphibien und Fische werden durch Licht in ihrem natürlichen Lebensrhythmus gestört. Zahlreiche Fledermausarten meiden Licht grundsätzlich, was zur Einschränkung von Lebens-/Nahrungsräumen führt. Um Lampen herum jagen nur wenige Fledermausarten. Eine Vielzahl von nachtaktiven Insekten wird von künstlichen Lichtquellen angezogen, verlässt damit ihren eigentlichen Lebensraum, kommt in hoher Zahl um und nicht zur Fortpflanzung. Dies hat wiederum erhebliche nachteilige Auswirkungen z.B. auf Blütenbestäubung und Nahrungsketten. Die durch Lichtquellen der Landschaft entzogene Nahrung fehlt allen Insektenfressern. Nachtaktive Insekten werden besonders stark von Lichtquellen mit hohen Anteilen an kurzwelligem blauen oder ultravioletten Licht angelockt. Es gibt kein insektenfreundliches Licht, sondern nur Licht mit weniger negativen Auswirkungen. Das sind zurzeit Natriumdampf-Niederdrucklampen oder LED-Lampen mit warmweißer Lichtfarbe von <math>\leq 2700</math> Kelvin oder besser noch monochromes Licht <math>\leq 1800</math> Kelvin. Eine einzelne Lampe kann weit in dem Raum wirken. Der Erhalt von sogenannten Dunkelkorridoren in für Wildtiere wichtigen Lebensräumen ist dringend erforderlich. Das Bundesnaturschutzgesetz u.a. im § 44 wildlebende Tiere der streng geschützten Arten z.B. Fledermäuse und der europäischen Vogelarten erheblich zu stören. Auf eine Ausweitung der Beleuchtung entlang von Radwegen im Außenbereich und in noch relativ dunklen Korridoren in Grünanlagen und/oder entlang von Gewässern, Waldrändern und größeren Hecken ist in der Regel zu verzichten. Sofern erforderlich und im begründeten Einzelfall kann eine Beleuchtung vorgesehen werden sofern sie</p>	<p>Die unterschiedlichen Belange sind im Rahmen von Einzelplanungen zu berücksichtigen.</p>

	erforderlich ist und durch die Begrenzung des Umfangs , die Art und die Anordnung von Lampen, die Intensität und die spektrale Zusammensetzung der Leuchtmittel, sowie deren Zeitschaltung Beeinträchtigungen minimiert werden können.	
ADFC, GAFF, VCD	<p><u>Kritik zu den Mindestbreiten (S. 15)</u></p> <p>Im Abschnitt 3.1.2 „Dimensionierung der Radverkehrsanlagen“ auf S. 15 des Berichts sind Anforderungen an die Breiten von Radverkehrsanlagen dargelegt. Wir sind mit den angegebenen „anzustrebenden Breiten“ einverstanden.</p> <p>Die als „nicht zu unterschreitende Breiten“ angegebenen Maße erscheinen uns jedoch zu niedrig, um sie als Mindestmaß für Haupttrouten zu verwenden. Haupttrouten bündeln den Radverkehr und müssen das Überholen von Radfahrer*innen untereinander ermöglichen und ausreichend breit für Fahrrad-Lastenverkehr sein. Deshalb darf bei Haupttrouten innerorts die Breite von 2,00 Metern (Radwege) bzw. 2,25 Metern (Radfahrstreifen) nicht unterschritten werden.</p>	<p>Auf Grund der Lage der Routen im Bereich vorhandener Straßenräume ist eine Einhaltung der Breiten auf einzelnen Straßenzügen nicht durchgängig bzw. nicht auf allen Strecken möglich. Der Verzicht auf geringere Breiten führt in weiterer Konsequenz zur Verlegung der Hauptroute oder einem Entfall derjenigen, wenn auch in den umliegenden Straßen ein entsprechend breiter Straßenraum nicht vorhanden ist.</p>
ADFC, GAFF, VCD	<p><u>Kritik zur mangelnden Verbindlichkeit von Standards (z.B. S. 12-14)</u></p> <p>Die im Bericht und den Anlagen formulieren Qualitätsansprüche und Standards sind an vielen Stellen zu unverbindlich bzw. unter Vorbehalten („sollten“, „müssten“, „wenn die Umstände/Platzverhältnisse es zulassen“, „normalerweise“, „nicht empfohlen [...], aber [...] zulässig“). Bei regelwerkskonformen, aber nicht empfehlenswerten Maßnahmen muss im Bielefelder Radverkehrskonzept sichergestellt werden, dass sie in Bielefeld nicht angewendet werden.</p> <p>Die formulierten Qualitätsansprüche müssen mit hoher Verbindlichkeit festgeschrieben werden, um die politisch beschlossenen Ziele in der Radverkehrsförderung zu erreichen. (Infrastruktur/Auswahl der Führungsformen, Bericht Abschnitt 2.1 „Infrastruktur“, S. 7 / Abschnitt 3.1.1, S. 12ff)</p> <p>Der Bericht betont, dass eine möglichst geringe Störung der Radfahrenden durch fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr ein wichtiger Aspekt ist. Dem stimmen wir zu, und wir halten es deshalb für nötig, dass zusätzlich ein Zusammenhang zwischen Führungsform und Kfz-Verkehrsdichte sowie Schwerverkehrsanteil formuliert wird. Dies fehlt bisher.</p> <p>Wir erwarten außerdem, dass in Bielefeld nicht nur ein mittlerer bis guter Ausbaustandard angestrebt wird, soweit es die Platzverhältnisse zulassen, sondern dass im Konzept festgelegt wird,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- dass ggf. die benötigten Flächen durch Umwidmung von (bzw. Verzicht auf) Kfz-Flächen erschlossen werden müssen (Parkstreifen, Fahrstreifen), und</li> </ul>	<p>Der begrenzte Straßenraum erfordert in vielen Fällen Kompromisse. Hier muss jeweils in Einzelmaßnahmen über die Zielsetzung und Umsetzbarkeit entschieden werden. Das Radverkehrskonzept kann dabei nur aufzeigen, welche Maßnahmen für eine Radverkehrsförderung im Sinne der Ziele der Stadt Bielefeld zu empfehlen sind.</p> <p>Die Standards stellen eine Selbstverpflichtung der Stadt Bielefeld im Hinblick auf die Förderung des Radverkehrs dar. Diese stellen die Grundlage einer jeden Planung von Straßenräumen einer jeweiligen Kategorie dar. Im Abwägungsprozess der jeweiligen konkreten Planung sind auch geringe Maße anwendbar, sofern diese mindestens den Breiten der technischen Regelwerke entsprechen.</p> <p>In den technischen Regelwerken ist der Zusammenhang zwischen Führungsform, Kfz-Verkehrsdichte und Schwerverkehrsanteil enthalten. Diese Anforderungen gelten unabhängig von dem Radverkehrskonzept für alle Planungen.</p> <p>Bei der Verteilung der vorhandenen Fläche des Straßenraumes ist in den jeweiligen Planungen ein gleichberechtigtes Augenmerk auf den Radverkehr zu legen.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- dass Fahrradstraßen unter Aussperren bisherigen ruhenden und fließenden Kraftverkehrs radfahrtauglich gemacht werden müssen, und</li> <li>- dass für eine Gleichberechtigung des Radverkehrs auch ÖPNV-Vorrangschaltungen in der Signalisierung angepasst bzw. beseitigt werden müssen.</li> </ul> <p>Wichtig ist, dass unzureichende Platzverhältnisse, die eine notdürftige Radverkehrsführung als „Ausnahme“ rechtfertigen, nicht erst durch planerische Veränderungen (z.B. durch Einfügen von Parkstreifen) herbeigeführt werden dürfen. Das Kriterium „unzureichende Platzverhältnisse“ darf nur aus dem gesamten überplanbaren Straßenraum abgeleitet werden und darf nur im Zusammenhang mit Einsatzgrenzen formuliert werden.</p>	<p>Fahrradstraßen sollen ohne Durchgangsverkehr gestaltet werden. Eine Einschränkung des ruhenden KFZ-Verkehrs ist abhängig von den vorhandenen Breiten des Straßenraums.</p> <p>Ein Entfall von ÖPNV-Vorrangschaltungen entspricht im Umkehrschluss nicht unbedingt einer Verbesserung der Signalisierung für den Radverkehr.</p> <p>Wurde aufgenommen siehe Kap. 3.3</p>
<p>ADFC, GAFF, VCD</p>	<p><u>Kritik zu „keine klaren Standards für Fahrradstraßen (S. 18)“</u></p> <p>Fahrradstraßen werden in dem Konzept an vielen Stellen als sofortige und kurzfristige Maßnahme vorgeschlagen. Wir halten Fahrradstraßen grundsätzlich für ein geeignetes Mittel, schnell ein zusammenhängendes Netz zu schaffen.</p> <p>In dem Konzept fehlen jedoch Qualitätskriterien für Fahrradstraßen. Der Verweis auf einen späteren Workshop zu Fahrradstraßen reicht nicht aus. Gestaltungsstandards für Fahrradstraßen sollten nicht erst in einem Workshop erarbeitet werden, sondern grundsätzlich ein Teil des vom Rat oder StEA zu beschließenden Radverkehrskonzeptes sein. Insbesondere Maßnahmen, die die Fahrradstraßen von Kfz-Parkverkehr, Kfz-Durchgangsverkehr und ggf. Kfz-Zweirichtungsverkehr effektiv freihalten, sollten im Konzept beschrieben und idealerweise im Maßnahmenkatalog konkret benannt werden. Unsere Vorschläge für einen solchen Maßnahmenkatalog sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fahrradstraßen werden nur nach Einzelfallprüfung in begründeten Ausnahmefällen für den Kfz-Verkehr freigegeben. Das kann Anliegerverkehr oder ÖPNV sein.</li> <li>- Fahrradstraßen bzw. umliegende Straßen werden so gestaltet, dass Kfz-Durchgangsverkehr nicht durch Fahrradstraßen fahren kann. Dies kann durch Einbahnstraßenregelungen oder (versenkbare) Poller geschehen.</li> <li>- Fahrradstraßen werden einheitlich gestaltet und so, dass der Radweg-Charakter betont wird, z.B. mit komplett roter Einfärbung und klarer Führung über Kreuzungen hinweg.</li> <li>- Fahrradstraßen in Tempo-30-Zonen sind gegenüber Nebenstraßen vorfahrtberechtigt.</li> <li>- Für Fahrradstraßen gelten die selben Anforderungen wie an die übrigen Haupttrouten-Abschnitte hinsichtlich Oberfläche, Befahrbarkeit, Winterdienst.</li> </ul>	<p>Die Gestaltung von Fahrradstraßen ist ein komplexes Thema, welches in intensivem Austausch mit verschiedenen Gruppen zu erarbeiten ist. Dies übersteigt den Umfang des Radverkehrskonzeptes.</p> <p>Die Gestaltung von Fahrradstraßen ist daher in einem separaten Verfahren zu erarbeiten und durch die politischen Gremien zu beschließen.</p> <p>Der Verweis auf einen Workshop wird als Arbeitsauftrag für die Verwaltung verstanden, einen entsprechenden Verfahren durchzuführen.</p> <p>Die genannten Kriterien können in einem entsprechenden Verfahren berücksichtigt werden und sind daher in den Bericht aufgenommen, siehe Kap. 3.3</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kfz-Parksuchverkehr wird durch klare Ausweisung und geringe Zahl von Parkplätzen vermieden.</li> <li>- Wenn in Fahrradstraßen geparkt wird, dann nur in Längsrichtung und mit breitem Sicherheitstrennstreifen.</li> </ul>	
Bündnis 90/Die Grünen	<p><u>Zur verbindlichen Formulierung der Standards und geeigneter Maßnahmen</u>                  Damit das Radverkehrskonzept als Planungsinstrument für die Verwaltung und die politischen Gremien fungieren und einer regelmäßigen Wirksamkeitskontrolle im Sinne des 5. Leitsatzes zur Radverkehrsförderung unterzogen werden kann, muss es hohe Standards und geeignete Maßnahmen in den Bereichen Infrastruktur, Service, Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit klar, eindeutig und verbindlich definieren und priorisieren, d.h., dass schwammige Formulierungen wie „sollte“, „wenn möglich“, u.ä. zu vermeiden sind.</p>	<p>Der begrenzte Straßenraum erfordert in vielen Fällen Kompromisse. Hier muss jeweils in Einzelmaßnahmen über die Zielsetzung und Umsetzbarkeit entschieden werden. Das Radverkehrskonzept kann dabei nur aufzeigen, welche Maßnahmen für eine Radverkehrsförderung im Sinne der Ziele der Stadt Bielefeld zu empfehlen sind.</p>
Bündnis 90/Die Grünen	<p><u>Zum Anpassungsbedarf definierter Standards</u>                  Einige Standards sind aus unserer Sicht nicht zukunftsfähig und deshalb inakzeptabel, vor allem Schutzstreifen oder Markierungslösungen auf Haupttrouten und direktes Linksabbiegen auf Kreuzungen. Stattdessen müssen mindestens auf Haupttrouten Radfahrstreifen bzw. Radwege mit baulichem Schutz und auf Kreuzungen protected intersections realisiert werden.</p>	<p>Die Standards stellen eine Selbstverpflichtung der Stadt Bielefeld im Hinblick auf die Förderung des Radverkehrs dar. Diese stellen die Grundlage einer jeden Planung von Straßenräumen einer jeweiligen Kategorie dar. Die konkrete Wahl der Radverkehrsführung auf einem bestimmten Straßenraum ist Aufgabe der jeweiligen Planung. Hierbei sind komplexe Abwägungen zu führen. Eine Einschränkung der zur Verfügung stehenden Planungsmöglichkeiten kann im Einzelfall auf den Entfall einzelner Strecken(-abschnitte) im Haupttroutennetz führen. Falls auch auf alternativ verlaufenden Straßen kein entsprechender Straßenquerschnitt vorhanden ist, führt ein Verzicht auf bestimmte Führungsformen in der Planung zu einer Ausdünnung des Radverkehrsnetzes. Radfahrstreifen und bedingt Schutzstreifen sind mögliche Instrumente zur Sicherung des Radverkehrs. Protected intersections sind hinsichtlich der Sicherheit und des Komforts für die Radfahrenden intensiv zu diskutieren. Hierzu ist innerhalb der Strategiegruppe eine Empfehlung zu erarbeiten, welche von den politischen Gremien zu beschließen ist.</p>
moBiel	<p><u>Zu Regel- und Mindestbreiten, insbesondere bei Überlagerung von Radverkehrshaupttroute und Haupt-Stadtbahn/Bus-Achsen</u>                  Bei Platzverfügbarkeit sollen Radverkehrsanlagen in den vorgesehenen Regelbreiten realisiert werden.                  Beim Bauen im Bestand bzw. eingeschränkter Flächenverfügbarkeit müssen aber als Kompromiss auch Mindestbreiten Anwendung finden, um die Belange anderer</p>	<p>Die Standards stellen eine Selbstverpflichtung der Stadt Bielefeld im Hinblick auf die Förderung des Radverkehrs dar. Sie sind Qualitätsstandards für den Radverkehr und sollten daher über den Regelbreiten der technischen Regelwerke liegen um ein Überholen oder nebeneinander Fahren zu ermöglichen. Diese stellen die</p>

	<p>Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu berücksichtigen (z.B. Realisierbarkeit besonderer Bahnkörper in der Detmolder Straße bei der Stadtbahnverlängerung Hillegossen, Sicherstellung von Mindestbreiten von 3,25 m für Fahrstreifen auf ÖPNV-Hauptrelationen). Dieses ist insbesondere bei Überlagerung von Radverkehrshaupttrouten und Haupt-Stadtbahn/Bus-Achsen (gemäß NVP) zu beachten, wie</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- auf der Artur-Ladebeck-Str. (Stadtbahn- und Bushauptachse),</li> <li>- Alfred-Bozi-Str., Jahnplatz (Bus- und potenzielle Stadtbahnhauptachse),</li> <li>- entlang Herforder Str. (Bus- und Stadtbahnachse (Mittellage)),</li> <li>- Kreuzstraße (Stadtbahnachse),</li> <li>- auf der östlichen Detmolder Str. (zukünftige Stadtbahn Hillegossen),</li> <li>- entlang der Jöllenbecker Straße bis Jöllenbeck (pot. Stadtbahn Jöllenbeck),</li> <li>- auf der Brackweder Hauptstraße (Stadtbahn- und Bushauptachse),</li> <li>- entlang der L756 Brackweder/Paderborner Straße bis Sennestadt (zu-künftige Stadtbahnachse),</li> <li>- entlang der Heeper Straße (Bushauptachse),</li> <li>- Rabenhof (zukünftige 10-Min.-Bushauptachse).</li> </ul> <p>Bei starker Beeinträchtigung des ÖPNV und anderer Verkehrsarten sind alternativ die Führungen der Radverkehrsrouten in benachbarten Straßenräumen oder in Grünzügen zu prüfen.</p>	<p>Grundlage einer jeden Planung von Straßenräumen einer jeweiligen Kategorie dar.</p> <p>Für konkrete Maßnahmen sind Abwägungen der zu wählenden Radverkehrsführung und Breiten im Rahmen der Planung zu treffen.</p>
<p>ADFC, GAFF, VCD</p>	<p><u>Kritik an Schutzstreifen</u></p> <p>Wir lehnen Schutzstreifen als mögliche Führungsform auf Haupttrouten nachdrücklich ab. Schutzstreifen wurden in der Bürgerbeteiligung negativ bewertet. Auch unabhängig von ihrer „gefühlten“ Wirkung erbringen Schutzstreifen keinen Sicherheitsgewinn. Laut einer 2019 veröffentlichten Studie der Unfallforschung der Versicherer werden Radfahrer*innen auf Schutzstreifen mit den im Konzept empfohlenen geringen Breiten (1,40–1,60 m) häufig zu eng überholt, und sie werden durch sich öffnende Autotüren gefährdet. Dies führt zu einem schlechten Sicherheitsgefühl und in der Folge zu einer Verdrängung von Radverkehr auf Gehwege.</p> <p>Nach einem Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen ist auf Schutzstreifen der Anteil von Unfällen mit parkenden Autos besonders hoch, und Radfahrende werden deutlich mehr durch andere Verkehrsteilnehmer behindert als auf Radfahrstreifen.</p>	<p>Die Wahl der Führungsform Schutzstreifen soll durchgehende Haupttrouten gewährleisten. Sie sollten lediglich auf kurzen Abschnitten und an den Stellen zum Einsatz kommen, an denen die Platzverhältnisse für andere Führungsformen nicht ausreichen, um dadurch eine Unterbrechung oder umwegige Verlegung der Hauptroute zu vermeiden.</p> <p>Ein Sicherheitstrennstreifen zu Parkständen ist zu markieren, siehe Kap. 3.3</p> <p>Erforderliche Sicherheitsabstände sind entsprechend der Technischen Regelwerke und den sich aus der Unfallforschung darüber hinaus ergebenden Erkenntnissen zu berücksichtigen.</p>
<p>ADFC, GAFF, VCD</p>	<p><u>Kritik zur Bevorzugung von Markierungslösungen gegenüber baulichen Lösungen (S. 12-14)</u></p> <p>Wie u.a. die städtische Umfrage „Bielefeld fährt Rad – aber wie!?“ belegt, beurteilen selbst Menschen, die das Rad häufig nutzen (87 % der Befragten), auf markierten</p>	<p>Im Bielefelder Stadtgebiet weisen die vorhandenen markierten Radverkehrsanlagen häufig Mindestmaße auf. Die im Radverkehrskonzept vorgeschlagenen Qualitätsstandards liegen deutlich über den bisher verwendeten Breiten. Ein direkter Vergleich</p>

	<p>Radverkehrsanlagen die Sicherheit überwiegend „mittel“ bis „schlecht“. Um neue Nutzer*innen zu motivieren, hier mit dem Rad zu fahren, ist immer ein Schutz des Radfahrstreifens notwendig.</p> <p>Dennoch schlägt der Bericht für das Bielefelder Haupttroutennetz überwiegend markierte ungeschützte Radverkehrsanlagen vor. Wir erkennen nicht, wie auf diese Weise der Radverkehrsanteil im politisch gewünschten Maße gesteigert werden kann. Insbesondere sehen wir die im Bericht vorgeschlagenen Markierungslösungen bei „beengten Verhältnissen“ kritisch, weil dieses Kriterium unklar formuliert und damit auslegungsfähig ist. Es fehlen Hinweise auf Einsatzgrenzen. Wir halten ungeschützte Radfahrstreifen und insbesondere Schutzstreifen für ungeeignet als Lösungen an Straßen, die zu schnellem Fahren mit Pkw und Lkw einladen (unabhängig von der angeordneten Höchstgeschwindigkeit).</p> <p>Einer der Nachteile von Markierungen ist, dass es der Stadt Bielefeld trotz vielfacher Anläufe seit den 1990er Jahren nicht gelingt, einen guten Zustand der Markierungen (z.B. von Radfahrstreifen) zu gewährleisten. Markierungen verschwinden nach Straßenaufbrüchen, durch Abrieb (Überfahren durch Kfz), durch Verwitterung. Ihre Sichtbarkeit leidet durch Verschmutzung (feine Schmutzpartikel setzen sich in die Oberfläche). Das Konzept enthält keinen Vorschlag dazu, wie dieser Mangel behoben werden kann.</p> <p>Außerdem sind Markierungen oftmals schlecht erkennbar</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- unter ungünstigen Lichtverhältnissen (morgens, abends, nachts, in der sog. dunklen Jahreszeit auch tagsüber),</li> <li>- bei Nässe (gesamte Fahrbahn reflektiert Himmels- bzw. Scheinwerferlicht),</li> <li>- bei Gegenlicht (zu geringer Kontrast zwischen Markierung und hellgrauem Asphalt), bei geringer Sichthöhe (etwa aus Pkw, insbesondere niedrigen Pkw).</li> </ul>	<p>mit den bisher vorhandenen markierten Radverkehrsanlagen ist daher nicht gegeben.</p> <p>Ist aufgenommen siehe Kap. 3.3</p>
<p>ADFC, GAFF, VCD</p>	<p><u>Kritik zu Markierungslösungen bei Tempo 70</u></p> <p>Bei der Bewertung der Straßenquerschnitte erlaubt das Konzept bei Straßen mit Tempo 70 auch reine Markierungslösungen und schlägt solche Lösungen auch als Maßnahmen vor. Beispiel: Jöllenbecker Straße zwischen Feuerwache und Jöllenbeck, Umwidmung des vorhandenen Mehrzweckstreifens in einen Radfahrstreifen. Dieser Lösungsvorschlag ist völlig untauglich und nicht geeignet, neue Nutzerinnen*gruppen zum Radfahren zu motivieren.</p> <p>Um den Anteil der Rad-Nutzer*innen an Tempo-70-Straßen zu erhöhen, ist immer ein baulich angelegter Radweg oder mindestens ein geschützter Radfahrstreifen mit breitem Sicherheitstrennstreifen notwendig.</p>	<p>Dieser Passus ist in den Bericht aufgenommen worden (siehe Kap. 4.5.1.2)</p>

	Gleiches gilt auch für Straßen mit Tempo 50 bei hohem Pkw- und/oder Lkw-Verkehrsaufkommen.	
ADFC, GAFF, VCD	<p><u>Kritik zu Markierungslösungen außerorts (S. 14)</u></p> <p>Wir kritisieren, dass für außerörtliche Straßen „Markierungslösungen analog zu innerorts“ vorgeschlagen werden. Diese Markierungslösungen würden zu einem schlechten Sicherheitsniveau führen. Ihnen fehlt der Sicherheitsstreifen zum Kraftverkehr, der bei baulichen Radwegen vorgeschrieben und außerorts aufgrund von erhöhten Geschwindigkeiten besonders wichtig ist. Im Bericht fehlen Vorschläge für Einsatzgrenzen für Markierungslösungen außerorts. Außerdem fehlen Vorschläge für Restriktionen des Kraftverkehrs als Voraussetzung, Markierungslösungen empfehlen zu können.</p> <p>Es bleibt unklar, ob und unter welchen Bedingungen Markierungslösungen außerorts eingesetzt werden sollen. Die Bestandsaufnahme der Straßenquerschnitte zeigt zwar einen markierten gemeinsamen Geh-/Radweg, der mit Doppelstrich und Poller von einer Straße getrennt ist (Foto zu Kategorie 3 „Straßen außerorts“, Bericht Abschnitt 4.5.1.2 „Bewertung der Straßenquerschnitte“, S. 56). Eine solche Lösung wird aber nirgends im Entwurf des Konzeptes erwähnt und somit auch nicht mit begleitenden Empfehlungen hinterlegt.</p> <p>Der nicht weiter präzisierter Vorschlag, Mehrzweckstreifen (auf denen Radfahrer*innen ohnehin fahren dürften) schlicht in Radfahrstreifen umzuwidmen, führt nicht zu einer faktischen Verbesserung von Radfahrmöglichkeiten und Akzeptanz. Zudem wird das dabei auftretende Problem ignoriert, dass langsamer Kfz-Verkehr (Kleinkrafträder u.a.), der auf dem Mehrzweckstreifen fährt, auch den Radfahrstreifen nutzen und den Radverkehr auf einen ggf. noch vorhandenen Gehweg verdrängen würde. Auch beachtet der Vorschlag, Mehrzweckstreifen schlicht in Radfahrstreifen umzuwidmen, nicht die geübte Praxis von Anwohner*innen und Entsorgungsdiensten, Abfallbehälter außerörtlich gelegener Haushalte auf Mehrzweckstreifen abzustellen.</p>	Außerorts sind Radfahrstreifen nur in Ausnahmefällen zulässig, Schutzstreifen jedoch nicht (siehe Kap. 3.1.2). Es müssen entsprechende Sicherheitstrennstreifen vorgesehen werden.
Umweltamt	<p><u>Protected Bikelane</u></p> <p>Gem. Bericht S. 59 stellt das Prinzip Protected bike lane (durch bauliche Elemente -z.B. Poller- geschützter Radfahrstreifen) ein vielversprechendes Sicherheitselement dar, das auch in Bielefeld zukünftig einbezogen werden muss. Hierfür könnten z.B. bei ausreichender Verfügbarkeit von Raum durchgängige Pflanzbeete in einer Mindestbreite von 2,00 m (lichtes Maß) mit Baumstandorten zwischen Radfahrstreifen und Fahrbahn vorgesehen werden.</p>	Das Instrument der protected bikelane wird im Konzept zur Umsetzung empfohlen (siehe Kap. 4.5.2).

ADFC, GAFF, VCD	<p><u>Zum Nutzungsverhalten in Geschäfts- und zentralen Bereichen</u>                  Die Angaben zu Typ 3B und Typ 4, wonach Geschäftsstandorte und zentrale Standorte im Radverkehr fast nur von Kurzzeitparkern genutzt werden, treffen zumindest auf die Bielefelder Innenstadt nicht zu.</p> <p>1. Auch Langzeitparker/innen (Anwohner/innen und Beschäftigte) nutzen mangels Alternative diese Anlagen, die derzeit nur als Typ 4 ohne Wetterschutz verfügbar sind.</p> <p>2. Wetterschutz ist generell auch in Geschäftsbereichen vorzusehen:</p> <p>a) für die unter 1. genannte Zielgruppe                  b) für Kurzzeitparker/innen, die z.B. als Kunden/Kundinnen nacheinander eine Mehrzahl von Geschäften aufsuchen; diese Gruppe könnte eine einzelne wettergeschützte Abstellanlage gegenüber mehreren nicht wettergeschützten Abstellplätzen favorisieren.</p>	Die Anregung wurde in den Bericht mit aufgenommen (siehe Kap. 5.2.1.5.1)
ADFC, GAFF, VCD	<p><u>Kritik zu freien Rechtsabbiegerspuren</u>                  Das Konzept empfiehlt: „Freie Rechtsabbiegespuren des Kfz-Verkehrs besitzen ein Sicherheitsdefizit und sollten nicht eingesetzt werden.“ Die Verwendung des Wortes „sollten“ ist zu schwach. Das Konzept muss klarstellen, dass freie Rechtsabbiegespuren nicht mehr eingesetzt werden.</p> <p>Freie Rechtsabbiegespuren sind Gefahrenstellen. Wir halten den völligen Verzicht bei Neu- und Umbauten und den kurzfristigen Rückbau aller existierenden freien Rechtsabbiegespuren für notwendig.</p>	Die Formulierung wurde angepasst (siehe Kap. 3.2)
<b>KNOTENPUNKTE</b>		
moBiel	<p><u>Zu Knotenpunkten</u>                  Ebenso sind beim Ausbau von Knotenpunkten für den Radverkehr derzeitige und zukünftige Bus- und Stadtbahnführungen gemäß NVP im Detail zu berücksichtigen.</p>	Bei der Planung von Knotenpunkten sind die Belange des Radverkehrs immer in Verbindung mit dem ÖPNV und dem Kfz-Verkehr zu betrachten, um eine möglichst gute Abstimmung aller Belange zu erreichen.
Die Linke	<p><u>Zu den Knotenpunkten (bezogen auf den Bezirk Dornberg)</u>                  Die Knoten 55 und 56 sind Schulwege und aus unterschiedlichen Gründen von der baulichen Situation gefährlich. Die sollten rot dargestellt sein, der Knoten 67 ist wegen der ungenügenden Situation (kein Radweg an der Werther Straße) mindestens gelb. Das gilt auch für 63 – die Kurve dort ist unübersichtlich, auch wegen der Bushaltestelle gehört da eigentlich eine Querungshilfe hin.</p>	Die Maßnahmenpriorisierung, wurde entsprechend aufgenommen.
moBiel	<p><u>Zum Knotenpunkt Huberstraße/Am Stadtholz/Bleichstraße</u>                  Von der Bleichstraße über Am Stadtholz zur Werner-Bock-Straße verläuft eine Hauptbusachse mit 9 Busfahrten pro Stunde und Richtung (Tendenz steigend). Beim</p>	Um den Verkehrsablauf an diesem Knotenpunkt zu verbessern, ist eine komplette Überplanung erforderlich. Diese setzt eine genaue Mängelanalyse voraus, die bisher nicht erfolgt ist und in der die

	<p>Umbau der Kreuzung sollten deshalb Behinderungen des Busverkehrs im Knotenpunkt vermieden werden und die Bus-Beschleunigung an der LSA weiter Vorrang haben. Die Fahrbahnbreiten sind nicht ausreichend für die hohen Busfrequenzen, die mit der Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes noch steigen wird. Im Bereich Huberstraße ist eine größere Umstiegshaltestelle geplant, die auch den Knotenpunkt Bleichstraße/Am Stadtholz/Huberstraße und Heeper Str./Oststraße/Huberstraße mit beeinflussen wird. Diese Auswirkungen sind auch bei den Radverkehrsplanungen und bei der Ausbauplanung der Heeper Straße zu berücksichtigen.</p>	<p>Belange und Anforderungen aller Verkehrsarten zu berücksichtigen sind.                  Voraussichtlich erforderlich ist eine Erweiterung der Verkehrsflächen und eine neue Aufteilung unter Berücksichtigung der Belange von Feuerwehr, Fuß- und Radverkehr, ÖPNV sowie Kfz-Verkehr.</p>
moBiel	<p><u>Zum Knotenpunkt Niederwall/ Rohrteichstr./Neustädter Str.</u>                  Die absolute Bevorrechtigung der Stadtbahn im Niederwall ist beizubehalten. Der dargestellte breite Stadtbahn-Querungsbereich muss genauer erläutert und überprüft werden. Bei der Querung der Stadtbahngleise sollten die Rad- und Fußgängerströme möglichst gebündelt und gesichert (mittel Markierungen und LSA etc.) über die Gleise geführt werden. Die Stadtbahn hat hier immer Vorrang. Auf Folie 10 wird die Forderung der kostenlosen Mitnahme von Fahrrädern im ÖPNV erhoben. Dieses muss unter Berücksichtigung von Kapazitäts-, Kosten- oder Akzeptanzfragen bewertet werden.</p>	<p>Um den Verkehrsablauf an diesem Knotenpunkt zu verbessern, ist eine komplette Überplanung erforderlich. Diese setzt eine genaue Mängelanalyse voraus, die bisher nicht erfolgt ist und in der die Belange und Anforderungen aller Verkehrsarten zu berücksichtigen sind.                  Es handelt sich um einen Maßnahmenvorschlag, um Radverkehr und ÖPNV ideal miteinander zu verknüpfen, (vgl. Kap 2.2). Die Ausgestaltung erfolgt im Nachgang des Beschlusses.</p>
ADFC, GAFF, VCD	<p><u>Zur „Bedeutung von Kreuzungen und Knoten“</u>                  Wir teilen die in dem Konzept formulierte Einschätzung: „Wichtige Aspekte (...) sind (...) die sichere, eindeutige und einfache Führung (...) in Einmündungen und Kreuzungen.“ (Bericht Abschnitt 2.1 „Infrastruktur“, S. 7)                  Die in dem Konzept enthaltenen Empfehlungen zur Gestaltung von Knotenpunkten bauen jedoch nicht auf dieser Einschätzung auf. Die Empfehlungen berücksichtigen vorrangig den Wunsch unerschrockener Radfahrer*innen nach hohen Reisegeschwindigkeiten und missachten das Bedürfnis potentieller neuer Radnutzer*innen nach sicherer, einfacher und eindeutiger Führung. Daher halten wir die Empfehlungen nicht für geeignet, den Radverkehrsanteil in Bielefeld zu erhöhen.</p>	<p>Besonders bei komplexen Knotenpunkten und bei Straßen mit hohem Schwerverkehrsanteil soll die Möglichkeit für indirektes Linksabbiegen, mit angepasster LSA-Schaltung, eingesetzt werden.                  Insgesamt ist in Bielefeld eine einheitliche Regelung und Umsetzung des Abbiegens an Knotenpunkten vorzunehmen.</p>
ADFC, GAFF, VCD	<p><u>Kritik: Geradlinige Führung ungünstig für komplexe Knoten (S. 16)</u>                  Das Konzept empfiehlt eine geradlinige Führung auf Radfahrstreifen und Schutzstreifen über Kreuzungen hinweg. Wir befürworten als Standardlösung für komplexe Knoten eine geschützte und damit sichere Führung des Radverkehrs mit verschwenkten, niveaugleichen Radwegen, wie sie im Konzept als Versuch vorgeschlagen ist. (Bericht Abschnitt 4.5.2 „Allgemeine Empfehlungen für Einzelmaßnahmen“, S. 59)</p>	<p>Die Nachteile und Risiken einer konfliktfreien Signalisierung des Fuß- und Radverkehrs wurde oben umfassend dargestellt.                  Ohne konfliktfreie Signalisierung ergeben sich bei einer abgesetzten Führung des Radverkehrs im Seitenbereich gerade bei geringem Verkehrsaufkommen Gefährdungspotenziale, wenn der Radverkehr nicht im unmittelbaren Sichtfeld der abbiegenden Kfz in den Konfliktbereich einfährt.</p>

	Zur Erläuterung: Eine geradlinige Führung bedeutet, dass Radfahrer*innen im Kreuzungsbereich auf Kfz- und Lkw-Spuren, direkt neben Kfz- und Lkw-Spuren oder zwischen Kfz- und Lkw-Spuren fahren. Diese Führungen halten wir nur bei sehr viel Radverkehr und gleichzeitig wenig Kfz-Verkehr, sehr wenig Lkw-Verkehr und niedrigem Geschwindigkeitslimit für sicher und einladend.	
	<b>VERBINDUNG ZU ANDEREN VERKEHRSMITTELN</b>	
Handelsverband	<u>Zur Berücksichtigung anderer Verkehrsmittel</u> Beim Durcharbeiten der rund 120 Seiten zählenden Entwurfsfassung gewinnt man schnell den Eindruck, dass die verschiedenen Verkehrsträger gegeneinander ausgespielt werden. Mehrfach im Konzept werden z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen für den motorisierten Verkehr auf Tempo 30 gefordert. Das würde dann gleichermaßen für PKW, Busse und Stadtbahnen gelten und nur vermeintlich den Radverkehr sicherer machen. Dabei ist das Überholen mit 30 oder 50 km/h weniger entscheidend für das Sicherheitsempfinden, sondern eher ob der gesetzlich verankerte Mindestabstand von 1,50 Meter eingehalten wird. An anderen Stellen wird z.B. von der Neuordnung des Straßenraums inkl. Wegfall von Fahrspuren geschrieben. Natürlich müssen die Gutachter eines Radverkehrskonzepts auch die Finger in die Wunde legen um Verbesserungen für den Verkehr auf zwei Rädern herbeizuführen, aber unserer Meinung eher im Einklang mit den anderen Verkehrsmitteln.	Die Belange aller Verkehrsträger müssen jeweils miteinander abgewogen werden. Das Radverkehrskonzept zeigt Möglichkeiten auf, den Radverkehr entsprechend der Ziele der Stadt Bielefeld zu fördern.
IHK	<u>Zur Verknüpfung mit dem ÖPNV</u> Wir halten es wichtig und sinnvoll, dass die Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV gestärkt werden soll (vgl. Seite 30). Gerade für die 120.000 Pendler in Bielefeld ergeben sich hier sinnvolle Alternativen zum PKW. In diesem Zusammenhang sind Mobilstationen besonders wichtig. Im vorliegenden Konzept sind hierzu Ausstattungsmerkmale festgelegt (vgl. Seite 83ff), jedoch vermissen wir Aussagen zu sinnvollen Standorten im Kontext des geplanten Radverkehrsnetzes.	Mobilstationen stellen eine Verbindung mit dem ÖPNV dar. Im Rahmen des Nahverkehrsplan wurden bereits einige Standorte definiert. Darüber hinaus ist in einer stadtweiten Untersuchung das Potential weiterer Standorte hinsichtlich der Verknüpfungsfunktion und der Nachfrage zu erarbeiten und in ein entsprechendes Umsetzungskonzept zu überführen.
moBiel	<u>Zur Abstimmung mit ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen</u> Die Umsetzung des Radwegekonzeptes ist zusätzlich mit den im NVP geplanten ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen abzustimmen, wie z. B. - entlang der Artur-Ladebeck-Str. über Alfred-Bozi-Str. bis zum Jahnplatz, - in der Elsa-Brändström-Straße und Stapenhorststraße, - in der Heeper Straße und Bleichstraße, - in der westlichen Detmolder Straße, - in der Otto-Brenner-Str. zwischen Detmolder und Oldentruper Str. und	Im Rahmen der konkreten Planung werden die Belange aller Verkehrsteilnehmer auf den jeweiligen Straßenräumen abgewogen. Hierbei handelt es sich um Einzelfallprüfungen.

	in der Brackweder Hauptstraße.	
moBiel	<p><u>Zur Berücksichtigung anderer Verkehrsmittel</u>                  Nach Ansicht von moBiel darf der Ausbau des Radverkehrs jedoch nicht zu Lasten der anderen Verkehrsmittel des Umweltverbundes ÖPNV und Fußgängerverkehr erfolgen, da sonst die Stärkung des Umweltverbundes insgesamt konterkariert wird. Hierauf wird auch bei den Grundlagen des Radverkehrskonzeptes in Kap. 4.2.1 auf S. 30 hingewiesen, sowie auf Stärkung der Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV. Der ÖPNV stellt als witterungsunabhängiges und barrierefreies (Massen)-Verkehrsmittel das Rückgrat des Umweltverbundes dar, so dass ein uneingeschränkter Betrieb zu gewährleisten ist. Der Radverkehr kann dagegen als Individualverkehrsmittel, insbesondere bei schlechtem Wetter, die Mobilität nur partiell abbilden/gewährleisten.</p>	Die Stärkung des Umweltverbundes ist im Eingang des Berichtes als Ziel genannt. Alle Maßnahmen orientieren sich daran.
ADFC, GAFF, VCD	<p><u>Zustimmung zu keine Verdrängung des Fußverkehrs</u>                  Wir unterstützen dieses Ziel, das im Bericht auf S. 30 (Abschnitt 4.2.1 „Methoden der Zielnetzplanung“) genannt ist.</p>	Die Maßnahmen zur Radverkehrsförderung sollen nicht zu Lasten des Fußgängers erfolgen.
	<b>ZU ABSTELLANLAGEN</b>	
ADFC, GAFF, VCD	<p><u>Zu Abstellanlagen</u>                  Dieser Punkt enthält viele grundsätzlich richtige Aussagen, bleibt aber zu allgemein und unverbindlich. Hinsichtlich einer Fahrradabstellanlage oder Fahrradstation unter dem Jahnplatz ist der Bericht überholt.</p>	Im Anschluss des Beschlusses ist ein Umsetzungskonzept für Radabstellanlagen zu erstellen. Die Aussage um den Bedarf einer entsprechenden Abstellanlage am Jahnplatz ist weiterhin gültig. Der genaue Standort ist hierbei nicht auf den Jahnplatztunnel beschränkt.
ADFC, GAFF, VCD	<p><u>Zu Abstellanlagenformen</u>                  Das positive Urteil über die Fahrradabstellanlage an der FH (Campus) ist nicht nachvollziehbar. Zwar hat die Anlage eine grundsätzlich hohe Kapazität, jedoch fehlt es ihr im Urteil vieler Nutzer/innen, die hier tagsüber nicht selten für längere Zeiträume parken, an einem Wetterschutz. Zudem hat die derzeit verwendete kantige Ausführung des Anlehnbügels funktionelle Nachteile (Lackschäden an den angelehnten Fahrrädern). Siehe hierzu auch S. 77 oben, wonach derartige Bügel in „sensiblen Bereichen bezüglich Stadtgestaltung und Denkmalschutz“ verwendet werden (sollen), ohne dass dies plausibel hergeleitet wird.</p>	Die Aussage bezieht sich auf die Kapazität der Anlage.  Eine alternative Ausführung des Bügels wird derzeit geprüft. Die Gestaltung sollte kein Ausschlusskriterium für die Anbringung von Bügeln in den genannten Bereichen sein.
ADFC, GAFF, VCD	<p><u>Fehlende Tabelle zu Abstellanlagenformen (S.82)</u>                  Die hier referenzierte Anlage 16 lag dem übersandten Bericht nicht bei.</p>	Die Tabelle befindet sich im Bericht im Kapitel 5.2.1.5.1 und im Anhang 16.
ISB	<u>Zur Nutzung von ISB-Flächen für Abstellanlagen/Leihradstandorte</u>	Entsprechende Abstimmungen werden für den jeweiligen Fall geführt werden.

	<p>Evtl. sollen ISB-Flächen für Abstellanlagen und/oder Verleihstationen genutzt werden. Hier werden Abstimmungen insb. mit dem Umweltamt und dem UWB nötig sein. Die Frage der Miete ist zu klären.</p>	
ISB	<p><u>Zum Ersatz von sog. Felgenkillern als Abstellanlagen</u>                  Der Ersatz von Felgenkillern insb. an Schulen wird über den WiPl. des ISB abzuwickeln sein. Hier sind Mittel einzustellen und die Refinanzierung zu regeln.</p>	<p>Im Nachgang zum Beschluss des Radverkehrskonzeptes sind die Kosten und der Aufwand für die Erneuerung der alten Abstellanlagen zu kalkulieren und in ein entsprechendes Umsetzungskonzept zu überführen. Die Finanzierung und eine mögliche Förderung sind dabei zu berücksichtigen.</p>
ISB	<p><u>Zu den Standards von Abstellanlagen</u>                  Standards von Abstellanlagen (insb. bauliche Anlagen) müssen u.E. noch abgestimmt und festgelegt werden.</p>	<p>Die Standards zu Abstellanlagen werden im Nachgang des Radverkehrskonzept stadintern abgestimmt.</p>
moBiel	<p><u>Zu Bike &amp; Ride-Anlagen</u>                  Die Bike &amp; Ride-Anlagen sind mit den Vorschlägen im neuen NVP (s. Kap. 10.2) im Detail abzustimmen, wie auch die Anlage von Fahrradabstellanlagen und der Aufbau multimodaler Verknüpfungspunkte/Mobilitätsstationen.</p>	<p>Bike &amp; Ride- Anlagen sowie Mobilitätsstationen müssen in einem eigenen Konzept hinsichtlich der Lage und Ausstattung erarbeitet werden.</p>
ISB	<p><u>Zum Winterdienst/Reinigung von Radverkehrsanlagen</u>                  Evtl. wird von der Stadt erweiterter Winterdienst/Sommerreinigung erwartet. Davon könnten auch ISB-Flächen betroffen sein. Die Beauftragung und die Finanzierung sind zu klären.</p>	<p>Die Beauftragung und Finanzierung sind im Nachgang des Beschlusses festzulegen.</p>
NWL	<p><u>Zu Radabstellanlagen an Bahnhöfen</u>                  Für die Verknüpfung zwischen Radverkehr und SPNV sind vor allem moderne, komfortable und kostengünstige Fahrradabstellanlagen in unmittelbarer Bahnhofsnähe essentiell:                  Folgende Bahnhöfe bzw. Haltepunkte befinden sich im Stadtgebiet Bielefeld:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bielefeld Hbf.</li> <li>- Brake Bf.</li> <li>- Brackwede Bf.</li> <li>- Bi-Senne</li> <li>- Bi-Sennestadt</li> <li>- Bi-Windelbleiche</li> <li>- Bi-Ost</li> <li>- Bi-Oldentrup</li> <li>- Bi-Ubbedissen</li> <li>- Bi-Quelle</li> </ul>	<p>Wie für bedeutende ÖPNV Halte sind auch die SPNV Halte im Bereich der Mobilitätsstation weiter zu untersuchen. Im Hinblick auf eine Einheitlichkeit und Ausstattung, ggf. Zugangssicherung ist auch eine OWL-Weite bzw. NWL-Weite Realisierung in Verbindung mit einer entsprechenden Förderkulisse denkbar.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bi-Quelle/Kupferheide</li> </ul> <p>Neben der Stadtbahn sowie den Buslinien bilden die Linien des SPNV der genannten Bahnhöfe und Haltepunkte als Massenverkehrsmittel das Rückgrat der innerstädtischen Mobilität, da sie sich vor allem durch die schnellen Verbindungen auszeichnen. Darüber hinaus sorgen sie für die Anbindung des Umlands und der umliegenden Städte. Der Hauptbahnhof erfährt durch die zusätzliche Anbindung an den Fernverkehr und die zentrale Lage im Netz an der Hauptstrecke Köln – Berlin eine übergeordnete Bedeutung, der mit entsprechend höheren Abstellkapazitäten Rechnung getragen werden sollte.</p>	
moBiel	<p><u>Zur Berücksichtigung anderer Planungen und deren Umsetzung</u></p> <p>Außerdem sollten bei der Planung der Radverkehrsanlagen die vorliegenden ÖPNV-Planungen,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- insbesondere des neuen Nahverkehrsplanes der Stadt Bielefeld (NVP)</li> <li>- und bereits vorliegende und z. T. politisch abgestimmte bzw. beschlossene Straßen- und Stadtbahnausbauplanungen der Brackweder Hauptstraße und des Stadtringes sowie der Jöllenbecker Straße und entlang der L756 (Brackweder/Paderborner Straße)</li> </ul> <p>mitberücksichtigt werden.</p> <p>Das Radverkehrskonzept und der Nahverkehrsplan sollten gemeinsam betrachtet und die Maßnahmen möglichst zeitgleich oder zeitnah umgesetzt werden.</p> <p>Die Konkretisierung der Planungen muss im Kontext der Netzkonzeption zum Nahverkehrsplan bzw. der laufenden Liniennetz- und Infrastrukturplanungen erfolgen, wobei an die jeweilige Situation im Straßenraum angepasste Lösungen als Kompromiss unterschiedlicher Belange zu finden sind.</p>	<p>Im Rahmen der Planung der konkreten Umbaumaßnahmen an der Infrastruktur findet eine Abwägung zwischen den verschiedenen Belangen der Nutzer statt.</p>
Bauamt	<p><u>Maßnahmen im Bereich „Service“</u></p> <p>Im Themenkomplex „Service“ ergeben sich insbesondere mit Blick auf die Optimierung von Fahrradabstellanlagen ggf. planungsrechtliche sowie bauordnungsrechtliche Fragestellungen. Im Rahmen der konkreten Realisierung zukünftiger Abstellanlagen bitte ich daher um eine Beteiligung des Bauamtes .</p>	<p>Bei der Realisierung neuer Abstellanlagen wird das Bauamt beteiligt.</p>
	<b>Prioritätenliste</b>	
Die Linke	<p><u>Zur Prioritätenliste</u></p> <p>Müsste noch mit den Bezirken abgestimmt werden. Vorläufige Abstimmung im StEA als ersten Arbeitsauftrag, dann Überprüfung durch Bezirke.</p>	<p>Die Prioritätenlisten wurden bereits im Rahmen der Vorstellung des Radverkehrskonzeptes auch den Bezirksvertretern vorgestellt. Eine konkrete Festlegung der Prioritäten kann im Nachgang der Beschlussfassung des Radverkehrskonzeptes in den jeweiligen</p>

		Bezirksvertretungen stattfinden. Die Umsetzung zusammenhängender Routen/Korridore muss dabei auch über die Bezirksgrenzen hinweg in der Priorisierung berücksichtigt werden.
Die Linke	<u>Zum Prioritätenplan (bezogen auf den Bezirk Dornberg)</u> 38 – der jetzige Geh-/Radweg müsste dringend gemacht werden – also rot. Der hat bauliche Mängel, eine viel zu schmale Brücke über den Johannisbach und noch dazu in einer S-Kurve und es fehlt eine Beleuchtung. Ist demnächst Schulweg vom Baugebiet Fürfeld nach Dornberg zur GS. 41, die Straße durch das Twellbachtal wurde erneuert mit Schutzstreifen, allerdings nicht durchgehend, also müsste da eigentlich 30 km/h hin. Die Farbe sollte auf gelb geändert werden. Die Knotenpunkte 55 und 56 sollten rot sein, das sind Schulwege.	Wurde (teilweise) angepasst.
ADFC, GAFF, VCD	<u>Zur Prioritätensetzung</u> Wir begrüßen grundsätzlich den Plan, bis 2025 viele kostengünstige Maßnahmen umzusetzen, die sowohl einen zügigen Netzschluss ermöglichen als auch im Straßenbild gut sichtbar sein werden und dadurch eine positive Werbung fürs Radfahren entfalten können. Der Erfolg dieses Plans hängt jedoch stark von der Art der Ausführung ab: Bloßes Markieren und Beschildern (z.B. als Fahrradstraße oder Radfahrstreifen) reichen nicht aus. Die notwendigen ergänzenden Elemente (z.B. Schutz des Radfahrstreifens durch Poller, Unterbinden des Kfz-Durchgangsverkehrs durch Poller und Reduktion von Parkplätzen in Fahrradstraßen) müssen verbindlich (und nicht nur als mögliche Alternative) im Konzept enthalten sein.	Aufbauend auf den Empfehlungen und Priorisierungsvorschlägen werden Maßnahmenpakete zusammengestellt und in die politische Beschlussfassung gegeben.
	<b>MAßNAHMEN</b>	
Umweltamt	<u>Radweg entlang des Kusenweges</u> An mehreren Abschnitten wird die Straße beidseitig von Waldbereichen begrenzt. Die Anlage bzw. der Ausbau einiger Abschnitte erfordert erhebliche Eingriffe in die Waldbereiche und in Wanderbereiche von Amphibien. Neben Fragen zur Eingriffsreduzierung (Verzicht, Reduzierung Ausbaustandard, Freiflächen- und Waldkompensation) sind hier auch spezielle Artenschutzfragen (Untersuchung der Amphibienwanderbewegungen, Bau fester Leiteinrichtungen mit Kleintiertunneln u.a.) zu klären.	Bei der Detailplanung der Einzelmaßnahmen werden im Rahmen des Planungsprozesses alle Belange berücksichtigt und abgewogen.
Umweltamt	<u>Luttergrünzug</u> Der Netzplan stellt innerhalb des gesamten Grünzugs in Ost-West-Richtung eine bestehende Hauptwegeverbindung dar. Aufgrund der bereits starken Frequentierung	Bei der Detailplanung der Einzelmaßnahmen werden im Rahmen des Planungsprozesses alle Belange berücksichtigt und abgewogen.

	<p>des Grünzuges und der beengten Verhältnisse, muss hier das Ziel sein, auftretenden ergänzende Verkehrsströme in den Straßenraum zu verlagern. Der Prioritätenplan stellt innerhalb der Heeper Straße die Maßnahme Nr. 152 mit sofortiger Realisierung dar. Im Netzplan ist dieser Streckenabschnitt als zusätzliche perspektivische Streckenführung abgebildet.</p> <p>Bestandteil des Freiraumkonzept für den Luttergrünzug ist auch ein Fuß- und Radwegenetzkonzept. Das Konzept ist beschlossen. Die dort festgelegten Maßnahmen sind geeignet, die Nutzungskonflikte in dem Grünzug zu minimieren und den Radfahrern attraktive Verbindungen zur Verfügung zu stellen. Diese Optimierung entspricht in diesem Fall z. gr. T. dem Standard einer Hauptradroute (außer Beleuchtung und Winterdienst)</p>	
Umweltamt	<p><u>Gellershagengrünzug</u>                  Aufgrund der geplanten Wegeverbreiterung von derzeit 2,50 m auf mind. 3,30 m im Zusammenhang mit der Errichtung einer baulichen Radverkehrsanlage (Maßnahme Nr. 86) bestehen Bedenken. Der Grünzug dient in erster Linie Erholungszwecken, die Wegenutzung ist daher prioritär Spaziergängern, Wanderern, Walkern und Joggern vorbehalten. Die Verbreiterung bzw. der damit verbundene Eingriff zugunsten von Verkehrszwecken bedeutet auch eine Beeinträchtigung der optischen Qualität des Grünzuges. Größere Teile des Gehölzbestandes sind im Falle einer Wegeverbreiterung gefährdet. Die Hauptradroute kann z. T. alternativ über die Kopernikusstraße geführt werden.</p>	Bei der Detailplanung der Einzelmaßnahmen werden im Rahmen des Planungsprozesses alle Belange berücksichtigt und abgewogen.
Umweltamt	<p><u>Stieghorster Grünzug parallel Linie 3</u>                  Der Ausbau einer Radwegeverbindung innerhalb des Grünzugs ist bereits politisch beschlossen. Einer von zwei Bauabschnitten wird mittels Fördergelder bis 2022 realisiert.</p> <p>Als langfristig zu realisierende Maßnahme stellt der Prioritätenplan den Ausbau einer Radwegeverbindung innerhalb der Detmolder Straße, zwischen Niederwall und Otto-Brenner- Straße, dar (Maßnahme Nr. 137). Die Darstellung stimmt nicht mit dem Netzplan überein. Dieser bildet ergänzend den Ausbau der Detmolder Straße zwischen der Otto-Brenner-Str. und der Lagesche Straße ab. U. E. ist ein Ausbau einer Radwegeverbindung der Kategorie I innerhalb der Detmolder Straße, zwischen dem Niederwall und der Lagesche Straße, notwendig, um Nutzungskonflikte innerhalb der Stieghorster Grünanlage bei zunehmenden Radverkehr zu vermeiden.</p>	Bei der Detailplanung der Einzelmaßnahmen werden im Rahmen des Planungsprozesses alle Belange berücksichtigt und abgewogen.
Umweltamt	<p><u>Bullerbachgrünzug</u>                  Die Im Radwegekonzept dargestellte Maßnahme Nr. 224 „Einrichtung einer</p>	Bei der Detailplanung der Einzelmaßnahmen werden im Rahmen des Planungsprozesses alle Belange berücksichtigt und abgewogen.

	<p>Fahrradstraße“ vom Senner Hellweg bis zur Höhe Frieda-Narig-Haus wird seitens der Grünplanung begrüßt. Einer unzureichenden Ausweisung für Fahrradfahrer kann durch die Einrichtung einer Fahrradstraße entgegengewirkt werden. Da es sich bei dem Streckenabschnitt allerdings nur um eine kurze Sackgasse bzw. einem Stichweg zum Frieda-Narig-Haus handelt, wird der Konflikt zwischen Fahrradfahrern und PKW-Verkehr als sehr gering eingestuft. Die Ausweisung zur Fahrradstraße hätte keinerlei Auswirkungen auf die anschließenden Grünflächen des Ost- West-Grünzuges bzw. des Bullerbachgrünzuges.</p> <p>Die Möglichkeit einer alternativen Hauptroutenführung über die Rheinallee oder Elbeallee ist gegeben.</p> <p>Die Oberflächen des bestehenden Weges sind bereits im Rahmen der INSEK Maßnahme A4 erneuert worden (Zweckbindung 20 Jahre), sodass für die genannte Maßnahme 223 aus dem Radwegekonzept kein Handlungsbedarf mehr besteht.</p>	
Umweltamt	<p><u>Grünzug südlich Flugplatz Senne</u>                  Eine Führung der Hauptroute wird hier aus bereits genannten Gründen abgelehnt. Eine durchgängige Verbindung über die Buschkampstraße bis zur Brinkstraße ist bereits gegeben und schließt außerdem die Siedlung „Neuer Brink“ mit ein.</p>	Bei der Detailplanung der Einzelmaßnahmen werden im Rahmen des Planungsprozesses alle Belange berücksichtigt und abgewogen.
Umweltamt	<p><u>Obersee</u>                  Die Möglichkeit einer alternativen Führung der Hauptradroute über die Talbrückenstraße ist gegeben.</p> <p>Der Rundweg um den See wurde in 2012 erneuert. Ein Teil der Wegebauweise wurde in Pflasterbauweise und der andere Teil als wassergebundene Decke ausgeführt. Das landschaftsplanerische Konzept „Johannisbachtals-Obersee“ für diesen Rundweg langfristig einen einheitlichen Belag vor. Im Auftrag der CDU-Fraktion der Bezirksvertretung Schildesche wird aktuell geprüft, ob eine durchgängige Pflasterung sinnvoll ist. Das Ergebnis steht aus.</p>	Bei der Detailplanung der Einzelmaßnahmen werden im Rahmen des Planungsprozesses alle Belange berücksichtigt und abgewogen.
moBiel	<p><u>Zur Maßnahmenliste</u>                  In Ergänzung zu der Maßnahmenliste (Dokument 11) zum Radverkehrskonzept folgende Hinweise:                  moBiel arbeitet derzeit an der Erstellung eines Konzeptes zur Einführung eines Öffentlichen Fahrradverleihsystems ab2020.                  Mobilitätsstationen zur multimodalen Verknüpfung bestehen bereits mit der sogenannten „GreenStation“ an der Stadtbahnendhaltestelle Sieker. Zusätzlich sind von moBiel u. a. am Bielefelder Hauptbahnhof (dort ergänzt durch die Übergansradstation) sowie in Sennestadt (Fahrradpark) an der zukünftigen Stadtbahnverknüpfungshaltestelle</p>	Die Informationen fließen in die weitere Bearbeitung der Einzelthemen mit ein.

	„Kreuzkirche“ weitere Mobilitätsstationen geplant.	
ADFC, GAFF, VCD	<u>Zu Maßnahmen für Radfahr-Kompetenz (Anlage 11 „Maßnahmenliste Service, Information und Kommunikation“)</u> Unter den vorgeschlagenen Maßnahmen fehlen: Fahrrad-Übungsplätze und Fahrrad-Spielplätze.	Die Maßnahmenvorschläge beziehen sich auf prioritär anzugehenden Maßnahmen. Die Vorschläge können zu einem späteren Zeitpunkt integriert werden.
Die Linke	<u>Zu den Maßnahmenblättern</u> Das Thema Fahrradmitnahme im Bus müsste mit moBiel umfassend besprochen werden. Eventuell macht es Sinn, auf bestimmten Linien etwas vom Buseinsatz bzw. von der Inneneinrichtung zu ändern.	Nicht Konzeptbestandteil, aber Thema für weitere Verknüpfung der Verkehrsmittel (vgl. Kap. 2.2)
Die Linke	<u>Zu den linearen Maßnahmen</u> Es fehlt der Bereich Fahrradstraße Rolandstraße und der weitere Verlauf in Richtung Uni/FH.	Die Rolandstraße ist im Maßnahmenkatalog enthalten.
SPD	<u>Zu definierten Maßnahmen und deren Umsetzung</u> Die Liste der Maßnahmen scheint ausgehend von den im Wesentlichen plausiblen Netzkonzeptionen stringent. Die SPD-Fraktion betont, dass die Einzelmaßnahmen weiterhin unter Vorbehalt einzelner politischer Beratungen und Beschlüsse der zuständigen Gremien liegen. Gleichzeitig wollen wir uns in unseren Beratungen am Konzept orientieren. Außerdem gehen wir davon aus, dass das Konzept sowie die Netzplanung einer Dynamik unterliegen, die auch nachträgliche Veränderungen ermöglicht.	Einzelmaßnahmen werden weiterhin in den jeweilig zuständigen politischen Gremien beschlossen. Dabei soll ein Fokus auf durchgängige Korridore gelegt werden, auch über die jeweiligen Bezirksgrenzen hinweg.
SPD	<u>Zu weiteren Schritten</u> Als nächsten Schritt erwarten wir die Realisierung schnell zu erreichender Verbesserungen und die Beseitigung von Lücken im Netz. Da wir besonders das Konzept der Entwicklungskorridore für sinnvoll erachten, unterstützen wir auch eine schnelle und vordringliche Sichtbarmachung einzelner Entwicklungsachsen.	Aufbauend auf dem politischen Beschluss des Radverkehrskonzeptes wird ein Umsetzungskonzept erarbeitet. Dies wird neben der kurzfristigen Beseitigung von Netzlücken den Fokus auf einzelne Korridore legen.
moBiel	<u>Zur Apfelstraße</u> Dieser Straße kommt im neuen Nahverkehrsplan eine stärkere Bedeutung als ergänzende Verbindungsachse zu. Es ist hier eine Angebotsausweitung für den Busverkehr geplant. Bei einer Markierungslösung sind weiterhin ausreichende Fahrbahnbreiten zur Bus/Bus-Begegnung vorzusehen, ebenso Abschnitte mit der Möglichkeit für Busse den Radverkehr zu überholen.	Bei der Detailplanung der Einzelmaßnahmen werden im Rahmen des Planungsprozesses alle Belange berücksichtigt und abgewogen.
moBiel	<u>Zur Schloßhofstraße</u> Die Straße wird derzeit, wie in der AG Spuren abgestimmt, mit Schutzstreifen umgebaut. moBiel gibt weiterhin zu bedenken, dass bei dem Busverkehr im 10-	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

	<p>Minuten-Takt und einer verbleibenden Fahrbahnbreite zwischen den Schutzstreifen von nur 4,75 m die Schutzstreifen bereits beim Begegnungsfall Bus-PKW regelmäßig überfahren werden müssen.</p>	
moBiel	<p><u>Zum Ehlenruper Weg (Prießallee – Otto-Brenner-Str.)</u>                  Die Ausweisung des Ehlenruper Weges als Hauptradverbindung auf ganzer Länge Richtung Innenstadt wurde von moBiel vorgeschlagen. Am östlichen Ehlenruper Weg sind zu beiden Seiten direkt neben der Fahrbahn keine (verbreiterten) Gehwege erforderlich, weil alternative, breite Gehwege in den angrenzenden Grünstreifen bestehen und schon heute als Hauptfußwegeverbindungen genutzt werden.                  Das Parken am Fahrbahnrand der Fahrradstraße sollte allerdings im gesamten Abschnitt durchgängig einseitig erhalten bleiben, da hier bereits ein hoher Parkdruck aufgrund der nahen Spielplätze und Parkanlagen, wie auch durch Anwohner und Mitarbeiter besteht. Zudem ist zu berücksichtigen, dass sich auf Höhe der Harrogate Allee eine Betriebshofausfahrt von moBiel befindet, die auch mit Lkw und Bus befahrbar sein muss.</p>	<p>Bei der Detailplanung der Einzelmaßnahmen werden im Rahmen des Planungsprozesses alle Belange berücksichtigt und abgewogen.</p>
moBiel	<p><u>Zur Artur-Ladebeck-Straße mit „geschütztem“ Radfahrstreifen</u>                  Der Wegfall eines Fahrstreifens je Richtung würde zu massiven Behinderungen des Busverkehrs zur/von der Innenstadt führen, so dass noch mehr Fahrzeitverzögerungen und eine Abnahme der Attraktivität des ÖPNV auf diesen Relationen auftreten würden. Dies betrifft insbesondere den von Hauptbuslinien befahrenen Abschnitt Friedrich-List-Straße bis Adenauerplatz. Bei der Aufstellung des neuen Nahverkehrsplans ist deshalb zur Busbeschleunigung eine Busspur (je Richtung) auf der Artur-Ladebeck-Straße angedacht. Zur Förderung von Bus- und Radverkehr schlägt moBiel deshalb eine gemeinsame „Umweltspur“ (je Richtung) vor.                  Außerdem sollte geprüft werden, den Radverkehr ab dem Bethelack über die Gadderbaumer Straße ggf. als Fahrradstraße zum Adenauerplatz zu führen. Denn ab dem Bethelack kommen weitere Buslinien in Richtung Innenstadt hinzu, womit eine Trennung von Rad- und Busverkehr in diesem Abschnitt und eine eigene Busspur ab Bethelack in Richtung Adenauerplatz sinnvoller erscheint.                  In Bezug auf die wichtige Nord-Süd StadtBahn-Linie 1 sind bei der Gestaltung von Knotenpunkten, insbesondere solche mit Querungen der Gleise keine der StadtBahn-Beschleunigung entgegenstehenden Maßnahmen zu ergreifen.</p>	<p>Bei der Detailplanung der Einzelmaßnahmen werden im Rahmen des Planungsprozesses alle Belange berücksichtigt und abgewogen.</p>
moBiel	<p><u>Zum Stadtring Brackwede (Gaswerkstr. – Vogelruth)</u></p>	<p>Bei der Detailplanung der Einzelmaßnahmen werden im Rahmen des Planungsprozesses alle Belange berücksichtigt und abgewogen.</p>

	<p>moBiel begrüßt, dass - wie vorgeschlagen - die Hauptradroute über den Stadtring anstatt durch die Brackweder Hauptstraße verläuft. Deren Umbauplanung ist schon beschlossen und befindet sich derzeit in der Genehmigungsplanung.</p> <p>Bei der Umsetzung von („geschützten“) Radfahrstreifen ist vor allem im Abschnitt Germanenstraße bis Vogelruth auf ausreichende Fahrbahnbreiten für den Busverkehr zu achten (<math>\geq 3,25\text{m}</math>), ebenso wie einer ausreichende Dimensionierung des Knotenpunktes Germanenstraße mit den abbiegenden Busströmen.</p>	
moBiel	<p><u>Zur Heeper Straße (Vogteistr. - Postweg) mit Schutzstreifen</u></p> <p>moBiel schlägt hier eine ausreichende Fahrbahnbreite für Bus/Bus Begegnung von 3,25m vor, da der Gehweg mit 5,70m Bestand bzw. 4,80/3,55m in den Planungsvarianten als üppig erscheint. Somit kann einem Überfahren der Radverkehrsanlagen entgegen gewirkt werden.</p>	Bei der Detailplanung der Einzelmaßnahmen werden im Rahmen des Planungsprozesses alle Belange berücksichtigt und abgewogen.
moBiel	<p><u>Zur Jöllenbecker Straße (innerorts)</u></p> <p>Der Umbau der Jöllenbecker Straße mit abmarkiertem Bahnkörper (ohne Borde) für die Vamos-Stadtbahnen, beidseitigen Radwegen und teilweise erhaltenden Stellplätzen wurde bereits in Bezirksvertretungen, Stadtentwicklungsausschuss und Stadtrat beschlossen. Die vorgeschlagene Planung mit den (geschützten) Radfahrstreifen passt nicht zum bereits politisch beschlossenen Umbau, da insbesondere der Bahnkörper für den Vamos viel zu schmal ist und die Stellplätze komplett entfallen würden.</p>	Bei der Detailplanung der Einzelmaßnahmen werden im Rahmen des Planungsprozesses alle Belange berücksichtigt und abgewogen.
moBiel	<p><u>Zur Eickumer Straße in Jöllenbeck mit Schutzstreifen</u></p> <p>moBiel gibt hier bei 5m verbleibender Fahrbahnbreite zu bedenken, dass bei den hier verkehrenden Hauptbus- und RegionalBuslinien die Schutzstreifen bereits im Begegnungsfall Bus-PKW regelmäßig überfahren werden müssten.</p>	Bei der Detailplanung der Einzelmaßnahmen werden im Rahmen des Planungsprozesses alle Belange berücksichtigt und abgewogen.
moBiel	<p><u>Zur Otto-Brenner-Straße (Detmolder Str.- OldentruperStr.)</u></p> <p>Bei der Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes ist der Straßenabschnitt Schweriner Straße-Detmolder Straße für eine intelligente Busspur in der Diskussion, da eine neue starke Bustangentialverbindung von Brackwede über Sieker nach Schildesche geplant ist, die der Busbeschleunigung gerade im Bereich Sieker bedarf. Hierbei ist eine einzelne Busspur die je nach Lastrichtung für eine Richtung des Busverkehrs freigegeben wird angedacht.</p> <p>Beim „geschützten“ Radfahrstreifen könnten zudem Probleme bei den vielen Einfahrten, insbesondere zum moBiel-Betriebshof und zur Stadtbahn-Endhaltestelle mit Bus- und Pkw-Verkehr auftreten. Außerdem ist zur Verbindung der Linien 2 und 3 perspektivisch</p>	Bei der Detailplanung der Einzelmaßnahmen werden im Rahmen des Planungsprozesses alle Belange berücksichtigt und abgewogen.

	eine Stadtbahnführung über die Otto-Brenner-Straße zwischen der Endstelle Sieker und Sieker Mitte vorgesehen.	
moBiel	<u>Zur Dornberger Straße</u> Bei der Ausbauplanung der Dornberger Straße (aktuell 3 Busse je h und Richtung) sollte auf eine ausreichende Querschnittsgestaltung für den Begegnungsfall Bus-Bus (3,25 m Fahrstreifenbreite gemäß technischem Regelwerk) hingewirkt werden.	Bei der Detailplanung der Einzelmaßnahmen werden im Rahmen des Planungsprozesses alle Belange berücksichtigt und abgewogen.
moBiel	<u>Zur Windelsbleicher Straße (schmale Fahrbahn und Schutzstreifen oder breite Fahrbahn und Radfahrstreifen)</u> Die Windelsbleicher Straße ist derzeit (und insbesondere zukünftig nach dem Angebotskonzept des neuen Nahverkehrsplanes) Hauptbusachse zwischen Brackwede und Windelsbleich.eDeshalb befürwortet moBiel die Planungsvariante 2 mit Radfahrstreifen und möglichst breiten Fahrstreifenbreiten (3,25 m) für störungsfreien Busverkehr.	Bei der Detailplanung der Einzelmaßnahmen werden im Rahmen des Planungsprozesses alle Belange berücksichtigt und abgewogen.
moBiel	<u>Zum Rabenhof</u> Der Rabenhof zwischen Eckendorfer und Herforder Straße ist derzeit und zukünftig Hauptbusachse. Die Planungsvariante 1 sieht auf dem ca. 1,2km langen Abschnitt eine Fahrradstraße vor, was dem Radverkehr Vorrang gewährt und eine wesentliche Ausweitung des vorhandenen (mittleren) Tempo- 30-Bereiches erfordert. Dieses würde zu erheblichen Behinderungen/Beeinträchtigungen des Busverkehrs führen. Außerdem sollen Fahrradstraßen laut StVO dort ausgewiesen werden „wo das Fahrrad die vorherrschende Verkehrsart darstellt oder dies alsbald zu erwarten ist“, was beim Rabenhof mit den Hauptbuslinien und Verbindungsfunktion für den IV mehr als fraglich ist. Deshalb stimmt moBiel nur der Planungsvariante 2 mit 6,50m breiter Fahrbahn und Radfahrstreifen zu. Größere Störungen des Busverkehrs sind durch die geplanten Senkrechtstellplätze zu erwarten. Auf diese sollte aus Sicherheitsgründen sowohl für den Rad- wie auch für den Busverkehr (Ausparken unter schlechten Sichtverhältnissen) verzichtet werden.	Bei der Detailplanung der Einzelmaßnahmen werden im Rahmen des Planungsprozesses alle Belange berücksichtigt und abgewogen.
moBiel	<u>Zur Detmolder Straße</u> Auf Folie 12 wird die Zweispurigkeit der Detmolder Straße mit Radfahrspur thematisiert. Dies muss vor dem Hintergrund der Ausbauplanungen einer Stadtbahnlinie nach Hillegossen sowie der Leistungsfähigkeit der Stadtbahnlinie 2 zwischen Sieker und Landgericht bewertet werden.	Bei der Detailplanung der Einzelmaßnahmen werden im Rahmen des Planungsprozesses alle Belange berücksichtigt und abgewogen.
moBiel	<u>Zur Schloßhofstraße und am Brodhagen</u> Ebenso auf S. 12 wird die Freigabe des Busverkehrs auf der Schloßhofstraße und auf der Straße Am Brodhagen in jeweils nur eine Fahrtrichtung vorgeschlagen. Aus Gründen der	Bei der Detailplanung der Einzelmaßnahmen werden im Rahmen des Planungsprozesses alle Belange berücksichtigt und abgewogen.

	Transparenz des Verkehrsangebotes/ Verständlichkeit des Taktverkehrs lehnt moBiel diesen Vorschlag ab.	
Die Linke	<u>Zur Bewertung des Straßenquerschnitts außerorts (Kategorie 3) (Seite 52)</u> Zum Punkt: Umwidmung von Seitenstreifen In den Regelwerken wird ausdrücklich auf die Gefahr durch illegal auf dem Seitenstreifen fahrende LKW hingewiesen. Deshalb muss hier ergänzend dabei stehen: mit Abtrennung von der Fahrbahn (Das Bild zeigt das ganz gut – wäre eine Variante)	Entsprechende Sicherheitstrennstreifen sind durch die Regelwerke vorgegeben.
Die Linke	<u>Zur Bewertung des Straßenquerschnitts sonstiger Wege mit fehlender oder nicht richtlinienkonformer RVA (Kategorie 4A und 4B) (Seite 53)</u> Zum Punkt Radwege/gemeinsamer Geh- und Radweg: Hier muss zwingend darauf hingewiesen werden, dass bei höherem Fußgängeraufkommen eine Trennung erfolgend sollte (muss) Zum Punkt Erschließungsstraßen für Landwirtschaftliche Flächen: Dieser Punkt sollte mit aufgenommen werden, da er im Außenbereich in Bielefeld öfter vorkommt. Hier muss eine entsprechende Beschilderung erfolgen. Eventuell Fahrradstraße, aber landwirtschaftlicher Verkehr frei.	Wurde im Bericht aufgenommen (siehe Kap. 4.5.1.2)  Bei der Einordnung von Erschließungsstraßen für landwirtschaftliche Flächen handelt es sich um Einzelfallentscheidungen.
Die Linke	<u>Zur Bewertung des Straßenquerschnittes von Straßen mit mangelbehafteten Radverkehrsanlage (Kategorie 6) (Seite 54)</u> Zum Punkt Konfliktbehaftete ehemalige Führung des Radwegs neben dem Gehweg: Das gezeigte Bild der Schlosshofstraße ist typisch. Hier muss ein Umbau erfolgen. Der Punkt sollte eigenständig aufgenommen werden.	Der Punkt wurde dahingehend aufgenommen, dass bei nicht ausreichender Breite der Fußverkehrsanlage ein Umbau vorzunehmen ist. (vgl. Bericht Kap. 4.5.1.2)
Die Linke	<u>Zum Abschnitt 3.3 Weitere Qualitätskriterien (Seite 17)</u> Der Aspekt der Beleuchtung in Grünzügen ist auch unter dem Aspekt – gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr zu bewerten. Bei einer gemeinsamen Führung ist aus Sicherheitsgründen für den Fußverkehr und als Selbstschutz für den Radverkehr Beleuchtung zwingend. In dem Fall müssen Naturschutzgründe zurück stehen.	Bei der Einzelfallentscheidung sind alle Belange abzuwägen.
	<b>BETEILIGUNGEN / ENTSCHEIDUNGEN</b>	
Umweltamt	<u>Beteiligung bei Maßnahmen</u> Im Lageplan ‘Maßnahmen’ und in der Maßnahmenliste sind alle geplanten Maßnahmen verzeichnet. Lediglich zu einzelnen und somit nicht für alle Maßnahmen, gibt es genauere Vorhabensbeschreibungen, welche in Form von Maßnahmenblättern vorliegen. Wir gehen davon aus, dass wir, bei sämtlichen Umbaumaßnahmen im Straßenraum und der Planung neuer Verkehrsstraßen, bei der weiteren Bearbeitung der	Bei der Detailplanung der Einzelmaßnahmen werden im Rahmen des Planungsprozesses alle Belange berücksichtigt und abgewogen.

	<p>Maßnahmen auch außerhalb der Grün – und Parkanlagen und von Schutzgebieten beteiligt werden.</p> <p>In den Schutzgebieten der Bielefelder Landschaftspläne unterliegen Baumaßnahmen zur Schaffung von Infrastruktur zusätzlichen Restriktionen. Die bestehenden Verbote der Landschaftspläne erfordern eine naturschutzrechtliche Befreiung für die Teilstrecken des Radwegekonzeptes, die in Schutzgebieten gebaut werden sollen. Die Erteilung einer Befreiung setzt voraus, dass ebenfalls alle Möglichkeiten zur Konfliktreduzierung im Rahmen der Einzelfallprüfung ausgeschöpft wurden. Auch ein positives Votum des Naturschutzbeirates muss in jedem Einzelfall herbeigeführt werden.</p> <p>Ist eine Umstrukturierung des vorhandenen Verkehrsraumes an einzelnen Streckenabschnitten nicht möglich, sind zusätzliche unvermeidbare Flächeninanspruchnahmen im Einzelfall auf ihre Vereinbarkeit mit den Belangen von Natur und Landschaft zu prüfen und die Eingriffe zu bilanzieren. Zusätzliche Eingriffe in Natur und Landschaft sind zu minimieren oder entsprechend auszugleichen. Insofern sind geeignete Ausgleichs- und Ersatzflächen (in Abstimmung mit dem Umweltamt) und Mittel für die Maßnahmenumsetzung rechtzeitig durch den Vorhabenträger in ausreichendem Umfang bereit zu stellen. Der zeitliche Aufwand und die Kosten für Planung und Umsetzung des Kompensationsbedarfs sind bei der Maßnahmenplanung zum Radwegekonzept zu berücksichtigen.</p> <p>Die Maßnahmen sind des Weiteren im Hinblick auf Beeinträchtigungen gesetzlich geschützter Biotope (u. a. Allee) und nach Artenschutzrecht zur beurteilen.</p>	
<p>Bielefeld Marketing</p>	<p><u>Zur Abstimmung mit der kommunalen Kommunikations- und Marketingstrategie</u></p> <p>Zugleich ergeben sich aber im Bereich der Kommunikation und des Marketings aus unserer Sicht eine Reihe von Widersprüchen und offenen Fragestellungen. So nimmt das vorgelegte Konzept keinerlei Bezug zur kommunalen Kommunikations- und Marketingstrategie. Beispielsweise ist verabredet, keine weiteren Logos zu produzieren und über kommunale Kommunikationskanäle zu verbreiten. Ein eigenes Fahrradlogo für Bielefeld wäre hier kontraproduktiv im Widerspruch zur Stadtmarkenstrategie und würde von uns nicht unterstützt werden können. Auch die Idee einer gesonderten App für den Bielefelder Radverkehr sehen wir skeptisch. Es wird künftig auf vernetzte Mobilität ankommen und nicht auf diverse Einzel-Apps für Zug/Stadtbahn/ Fahrrad/Rastplätze etc..</p>	<p>Im Bericht wurde aufgenommen, dass sich eine Kommunikations- und Marketingstrategie sowie ein Logo für die Radverkehrsförderung in die bestehenden Konzepte und das bestehende Logo einfügen muss. (vgl. Kap. 6.2.4)</p>

Handelsverband	<p><u>Zur Verfahrensbeteiligung</u>                  Als Handelsverband Ostwestfalen-Lippe vertreten wir die Interessen des Einzelhandels in der Stadt Bielefeld. Grundsätzlich haben wir keine Präferenzen bzgl. Der Verkehrsmittelwahl. Uns geht es vielmehr um eine möglichst gute Erreichbarkeit der Innenstadt sowie allen Stadtteilen mit allen Verkehrsträgern. Das unterscheidet uns als Handelsverband von der Mehrheit in der Strategiegruppe vertretenen Personen und Gruppierungen, die eher eine starke einseitige Fokussierung auf die Radverkehrsförderung in der Stadt Bielefeld haben.</p>	<p>Der Fokus der Strategiegruppe „Rad“ liegt auf dem Thema Radverkehrsförderung, dennoch ist es zielführend möglichst viele unterschiedliche Belange dort einzubringen.</p>
Handelsverband	<p><u>Zum Abstimmungsverfahren</u>                  Auch wenn wir aufgefordert wurden uns eher allgemein zu äußern, steht ganz vorne auf Seite 3 im Konzept: „<i>Alle im Radverkehrskonzept enthaltenen Ergebnisse wurden den Mitgliedern der Strategiegruppe vorgestellt, im Rahmen der Termine ausführlich diskutiert und sind somit mit allen relevanten Akteuren der Stadt Bielefeld abgestimmt worden</i>“. Gefühlt ist das leider eher nicht so. Rückblickend hätten wir uns an vielen Stellen eine ausführlichere Auseinandersetzung mit zahlreichen wichtigen Themen gewünscht. Z.B. das Maßnahmenkonzept auf Seite 52 wurde fast beiläufig gestreift. Dabei besteht das aus 257 infrastrukturellen Einzelmaßnahmen für einen besseren Radverkehr in unserer Stadt. An der Sitzung vom 10.04.2019 konnten wir wegen einer eigenen überregionalen Veranstaltung leider nicht teilnehmen. Im Nachgang zur Sitzung wurde uns berichtet, wie eng getaktet das Alltagswegenetz, die Hauptrouten, die Netzplanung und weitere Themen praktisch im Schnelldurchgang abgespult wurden. Andererseits wurde für das Spezial-Thema „<i>Die Problematik der Rotlichtverstöße für Radfahrer an gemeinsam mit dem Fußgänger signalisierten Knoten</i>“ auf mehreren Strategiegruppensitzungen viel Zeit aufgewendet.</p>	<p>Bei der Darstellung des Konzeptes in der Strategiegruppe kann nur jeweils eine Zusammenfassung erfolgen. Die einzelnen Maßnahmen werden nicht mit beschlossen, sondern im Nachgang in ein Umsetzungskonzept überführt. Mit Einzelmaßnahmen wird sich dann überwiegend die AG Spuren beschäftigen.</p> <p>Zur Klärung dieses Themas wurde eine Unterarbeitsgruppe gebildet.</p>
ISB	<p><u>Zur Anpachtung und Ankauf von Flächen</u>                  Inwieweit zusätzliche Flächen angepachtet oder gekauft werden müssen, können wir aus dem Paket noch nicht erkennen. Jedenfalls braucht es sicherlich in jedem Einzelfall langen Vorlauf, der bei Planungen zu berücksichtigen ist. Investmittel für Grunderwerb müsste das Amt für Verkehr anmelden.</p>	<p>Um mehr Maßnahmen zeitnah anzugehen, bedarf es neben finanziellen Mitteln gegebenenfalls auch mehr personelle Kapazitäten. Dies ist in der Langfristplanung ebenfalls zu berücksichtigen.</p>
ISB	<p><u>Zur Betroffenheit von Wegen in Grünanlagen</u>                  Es können auch Wege in Grünanlagen betroffen sein. Hier müssten Ertüchtigungen aus dem WiPl. des ISB finanziert werden. Die Refinanzierung müsste über Zuschüsse vom Amt für Verkehr erfolgen. Der UWB muss Kapazitäten freihaben.</p>	<p>Um mehr Maßnahmen zeitnah anzugehen, bedarf es neben finanziellen Mitteln gegebenenfalls auch mehr personelle Kapazitäten. Dies ist in der Langfristplanung ebenfalls zu berücksichtigen.</p>
Umweltamt	<p><u>Kosten für Hauptrouten in Grünzügen</u></p>	<p>Die Finanzierung und der Betrieb sind im Nachgang des Beschlusses zu regeln.</p>

	Die Einbeziehung der Park- und Grünanlagen in das Netz der Hauptradrouten führt zu erheblichen Kosten, nicht nur für die Herrichtung, sondern auch für den dauerhaften Betrieb (z.B. Winterdienst, Beleuchtung). Das RVK sollte Grundsätze zur Finanzierung der Ertüchtigung von Wegen für den Radverkehr in Grün- und Parkanlagen entwickeln. Wir sehen hier die grundsätzliche Teil-/Finanzierung aus dem Etat des Amtes für Verkehr.	
Umweltamt	<u>Winterdienst in Grünzügen</u> Die Routen des Haupttroutennetzes sind beim Winterdienst zu berücksichtigen (Bericht S. 17 letzter Absatz). Prinzipiell sollen diese Routen dem Kfz-Verkehr gleichgestellt werden. Derzeit betreibt der Umweltbetrieb in ganz seltenen Fällen (Bürgersteigersatzwege) Winterdienst in den Grünanlagen. Wie unter 1. dargestellt lehnen wir Hauptradrouten in Grünanlagen ab. So kommt zusätzlicher Winterdienst mit einer dafür notwendigen Ertüchtigung von Wegen nur in Einzelfällen in Betracht. In diesen Einzelfällen sind auch Regelungen zur Kostenübernahme für erhöhte Reinigung und Winterdienstaufwendungen zugunsten des Radverkehrs zu treffen. Zuständigkeiten und Kostenübernahme für die Reinigung von Radwegen und Winterdienst außerhalb der Flächen des Amtes für Verkehr sind vom Grundsatz her im Rahmen des Radverkehrskonzeptes zu regeln.	Die Finanzierung und der Betrieb sind im Nachgang des Beschlusses zu regeln.
Bündnis 90/Die Grünen	<u>Zustimmung zur „Gemeinsamen Stellungnahme der Radverkehrsverbände (s.o.)</u> Da das Amt für Verkehr darum gebeten hat, eine allgemein gehaltene und sich nicht auf die einzelnen Maßnahmen bezogene Stellungnahme abzugeben, verzichten wir zum jetzigen Zeitpunkt auf eine weitergehende detailliertere Stellungnahme. Wir schließen uns allerdings insoweit der uns vorliegenden „Gemeinsamen Stellungnahme der Radverkehrsverbände (ADFC, GAFF, VCD) zum Entwurf des Radverkehrskonzeptes der Stadt Bielefeld“ inhaltlich an.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Auf die Einzelaspekte der Stellungnahme wird in diesem Dokument eingegangen.
Bündnis 90/Die Grünen	<u>Zur Berücksichtigung und Beratung abgegebener Stellungnahmen</u> Abschließend bitten darum, dass die abgegebenen Stellungnahmen und das Ergebnis der Abwägung und Bewertung dieser Stellungnahmen durch das Amt für Verkehr in Zusammenarbeit mit dem Büro und der darauf basierende Entwurf eines „echten“ und operationalisierbaren Radverkehrskonzeptes nochmals der Strategieguppe zur abschließenden Beratung und Empfehlung zur politischen Beschlussfassung vorgelegt werden.	Die finale Version des Radverkehrskonzeptes und die gesamten Stellungnahmen werden der Strategieguppe vor der politischen Beratung zur Verfügung gestellt.
Bauamt	<u>Berücksichtigung grundsätzlicher städtebaulicher Vorgaben</u>	Eine weitere Beteiligung des Bauamtes ist vorgesehen.

	<p>Mit Blick auf den Ausbau des Radverkehrsnetzes und etwaige Flächeninanspruchnahmen außerhalb der heute definierten Verkehrsräume möchte ich darauf hinweisen, dass sowohl auf der Ebene des Flächennutzungsplanes als auch im Bereich der verbindlichen Bauleitplanung (Bebauungsplanung) städtebauliche Vorgaben bestehen können. Daher bedarf es im Zuge der späteren Konkretisierung des Radverkehrskonzeptes einer weiteren Beteiligung des Bauamtes.</p>	
<p>ADFC, GAFF, VCD</p>	<p><u>Zu Zuständigkeiten in Politik und Verwaltung</u>  <u>Forderung: Überbezirkliche Verantwortung nicht nur für städtische Hauptrouten (S. 105f.)</u></p> <p>Im Berichtsteil des Konzepts wird die überbezirkliche Zuständigkeit politischer Gremien (StEA) für Planung und Umbau im Verlauf der städtischen Rad-Hauptrouten betont. Unerwähnt bleibt, dass dies ebenso für die Hauptrouten des Radverkehrsnetzes NRW und überbezirkliche touristische Radrouten gelten muss. Zudem hängen die Funktionsfähigkeit und die Nutzerakzeptanz der überbezirklichen Routen nicht unwesentlich von der Qualität des Nebenroutennetzes ab, mit dem Quellen und Ziele der Radfahrerinnen und Radfahrer erschlossen werden. Auch hier bedarf es verbindlicher Vorgaben für die Verwaltung und die politischen Gremien (Bezirksvertretungen). Diese Vorgaben dürfen im Punkt Sicherheit den Kriterien für Hauptrouten nicht nachstehen. Denn gerade dort, wo nur wenig Rad gefahren wird, benötigen Radfahrende besonderen Schutz. Lediglich bei Vorfahrt und Dimensionierung dürfen Abstriche gegenüber den Hauptrouten gemacht werden.</p> <p><u>Forderung: Verantwortung über die Planung und Errichtung von Radverkehrsanlagen hinaus (S. 106)</u></p> <p>Die Aufgabenbeschreibung im Konzept betrifft im Wesentlichen Planungsaufgaben. Hauptverantwortlich bei der Umsetzung des Konzeptes ist das Amt für Verkehr. Die städtische Verwaltung und städtische oder andere Betriebe (Bauamt, Ordnungsamt, Umweltamt, Umweltbetrieb u.a.) beeinflussen jedoch darüber hinaus auch mit ihrem Handeln (oder durch ihr Unterlassen) die Nutzbarkeit und den Zustand von Radverkehrsanlagen.</p> <p>Zu den angesprochenen Aktivitäten gehören insbesondere Baustellen: Straßenbau, Kanalbau, Maßnahmen an Versorgungsleitungen, Hochbau; außerdem sind hier unter anderem Sondernutzungsgenehmigungen, Überwachung des ruhenden Kraftverkehrs, Veranstaltungen zu erwähnen.</p> <p>Es bedarf verbindlicher und durchsetzbarer Vorgaben sowie wirkungsvoller Kontrollmechanismen für ein zuständigkeitsübergreifendes, abgestimmtes und</p>	<p>Die Zuständigkeit für die Freizeitradrouten ist nicht Konzeptbestandteil, es wurde 2018 dazu außerdem ein umfänglicher Beschluss des Stadtentwicklungsausschusses gefasst.</p> <p>In der Beschlussvorlage wird explizit auf die Gesamtverantwortung der städtischen Verwaltung hingewiesen und in Einzelpunkten Vorgaben für die weiteren Aufgaben im Rahmen einer systematischen Radverkehrsförderung genannt.</p>

	<p>qualitätsorientiertes Handeln nicht nur der Mitarbeiter*innen des Amtes für Verkehr, sondern aller aufgeführten Akteurinnen und Akteure.                  Beispielhaft seien genannt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- radfahrfreundliche Umleitungen und gesicherte Vorbeileitungen an Baustellen,</li> <li>- zeitnahe Wiederherrichtung der Wegeoberflächen in guter Qualität und mit glatten Übergängen zu den nicht bearbeiteten Oberflächen,</li> <li>- zeitnahe Wiederherrichtung von Markierungen nach Straßenaufbrüchen,</li> <li>- frühzeitige Abstimmung von Bau und Planung, um anlässlich von Bau-/Sanierungsvorhaben auch planerische Veränderungen einbringen zu können,</li> <li>- konsequente Überwachung und Ahndung des Kfz-Parkens auf Radverkehrsanlagen.</li> </ul> <p>Im Konzept wird im Anhang 12 „Gesamtstrategie Maßnahmenblätter“ eine Ordnungsamt-Fahrradstaffel genannt. Die Umsetzung dieser Maßnahme ist wichtig. Es dürfen keine Sondernutzungsgenehmigungen erteilt werden (Außengastronomie, Warengondeln, Plakataufsteller u.a.), die den Fußverkehr von dadurch beeinträchtigten Gehwegen auf Radverkehrsanlagen verdrängen.</p>	
<p>Bauamt</p>	<p><u>Stellplatzsatzung der Stadt Bielefeld</u></p> <p>Mit der am 1. Januar 2019 in Kraft getretenen Bauordnung wurde in § 48 Abs. 1 BauO NRW eine neue Regelung zur Herstellung von PKW-Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen geschaffen. Danach sind diese in ausreichender Zahl und Größe und in geeigneter Beschaffenheit herzustellen. § 48 Abs. 2 BauO NRW bestimmt, dass das zuständige Ministerium durch Rechtsverordnung die Zahl der notwendigen Stellplätze nach Abs. 1 und Näheres über Zahl, Größe und Lage von Stellplätzen für Menschen mit Behinderungen regelt.</p> <p>Da im Herbst 2018 abzusehen war, dass bei Inkrafttreten der neuen Bauordnung die Rechtsverordnung des Bauministeriums noch nicht vorliegen wird, hat die Stadt Bielefeld aus Gründen der Rechtssicherheit die Satzung über die Errichtung von Stellplätzen und die Erhebung von Ablösebeträgen erlassen und in dieser Regelung über die notwendige Zahl der Stellplätze für Kraftfahrzeuge getroffen.</p> <p>Ziel ist es, nach Vorliegen der o. a. Rechtsverordnung, unter Beachtung der Vorgaben des Landes, mit einer gemeinsamen Arbeitsgruppe des Bauamtes, des Amtes für Verkehr, moBiel und gegebenenfalls weiterer Akteure eine neue Stellplatzsatzung zu erarbeiten, die unter Berücksichtigung der ÖPNV-Infrastruktur und eines Mobilitätskonzeptes Regelungen zur notwendigen Anzahl, Beschaffenheit und Ablösungspflicht von Kraftfahrzeug- und Fahrradabstellplätzen trifft.</p> <p>Die Rechtsverordnung wurde für das 1. Quartal 2020 angekündigt.</p>	<p>Die Erstellung einer Stellplatzsatzung für die Stadt Bielefeld, auf Grundlage der kommenden Rechtsverordnung ist dringend erforderlich.</p>

ADFC, GAFF, VCD	<p><u>Zustimmung zu Festlegung zu Entscheidungsabläufen</u>                  Das Konzept legt fest, dass Entscheidungen über den jeweiligen Ausbaustandard von Haupttrouten im Stadtentwicklungsausschuss getroffen werden (Bericht S. 105, Abschnitt 8.1 „Gesamtmaßnahmenliste und Kostenaufstellung für alle Säulen“). Wir sehen in dieser Festlegung eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass Wege im Verlauf einer Route schnell und einheitlich gebaut werden und in kurzer Zeit ein zusammenhängendes Netz geschaffen wird.</p>	Die gesamtstädtische Bedeutung des Radnetzes soll hiermit unterstrichen und Prozesse beschleunigt werden.
Bauamt	<p><u>Berücksichtigung bauordnungsrechtlicher Belange sowie der Belange der</u> Feuerwehr                  Bei Ausbaumaßnahmen des Radverkehrsnetzes und auch beim Umbau innerhalb der bestehenden Verkehrsräume und Straßenflächen sind die bauaufsichtlichen Belange, wie die erforderlichen Aufstellflächen für Hubrettungsfahrzeuge der Feuerwehr zu berücksichtigen. In der Ausbauplanung sind daher auch das Feuerwehramt und das Bauamt zu beteiligen.</p>	Planungen zum Ausbau des Radverkehrsnetzes erfolgen analog zu den bisherigen Abläufen bei Straßenplanungen. Eine Beteiligung entsprechender Dienststellen ist dadurch obligatorisch.
IHK	<p><u>Zum Abschnitt 1.2 Planung und Abstimmungsverfahren (Seite 3-4)</u>                  Hier wird der Beteiligungsprozess zur Erarbeitung des Radverkehrskonzepts beschrieben, auch die Arbeit der Strategiegruppe Radverkehr. Hierzu wird festgehalten, dass „alle im Radverkehrskonzepts enthaltenen Ergebnisse (...) mit allen relevanten Akteuren der Stadt Bielefeld abgestimmt worden sind“ (vgl. Seite 3). Aus unserer Sicht ist es zwingend erforderlich, dass festgehalten wird, dass die Ergebnisse in der Strategiegruppe zwar diskutiert worden sind, aber kein Konsens zu den Inhalten bestand bzw. besteht. So haben wir, wie auch zwei weitere Teilnehmer, in der Sitzung am 10.04.2019 (vgl. entsprechendes Protokoll) gegen den Entwurf des Netzplanes gestimmt. Das Abstimmungsergebnis wird zwar auf Seite 40 zitiert, sollte jedoch auch im vorderen Teil des Berichtes genannt werden. Zudem haben CDU und FDP ihre Mitarbeit in der Strategiegruppe aufgekündigt, weil kein Konsens zu den dort vorgestellten Inhalten des Radverkehrskonzeptes bestand.</p>	In Bericht integriert, vgl. Kap. 1.1
Umweltamt	<p><u>Zur Netzplanabstimmung</u>                  Das Radverkehrskonzept wurde bereits in den Gremien behandelt. Wir verstehen die Aufgabe des RVK aber so, dass die vorliegenden Überlegungen im Rahmen der Konzepterstellung dabei auf den Prüfstand stehen und Modifizierungen möglich sind. Das ist aus unserer Sicht auch unbedingt erforderlich, da jetzt mit den Klassifizierungen der Routen Ausbaustandards verbunden werden. Der Netzplan wurde entgegen der Darstellung auf S. 40 auch nicht final abgestimmt. Im Rahmen der dritten Sitzung wurde in der Strategiegruppe Radverkehr lediglich das Meinungsbild eingeholt (Bericht S. 40 Abs. 1 ist entsprechend anzupassen).</p>	Die Formulierung wurde angepasst, vgl. Kap. 4.3.2

<b>MARKETING UND FINANZEN</b>		
Bielefeld Marketing	<p><u>Zum Produktmarketing von Printmedien</u>                      Des Weiteren wird im Konzept die Produktion von zahlreichen Printprodukten angeregt, was wir zwar grundsätzlich befürworten, aber auch mit der Nachhaltigkeitsstrategie der Stadt und dem ausgerufenen Klimanotstand in Einklang gebracht werden muss. So wird beispielsweise ein Radkalender empfohlen - ein Produkt, das mit Sicherheit als ständig aktualisierbare Onlineplattform nutzbringender wäre. Insbesondere für Printprodukte müsste ggf. eine detaillierte, zielgruppengenaue Distribution entwickelt werden.</p>	Der Hinweis wird berücksichtigt. Bei der Produktion von Printmedien werden immer auch digitale Kanäle mit berücksichtigt und auf die Langlebigkeit der Produkte sowie zertifizierte Papiere geachtet.
Bielefeld Marketing	<p><u>Zum Abschnitt 8.2 Haushaltsansätze und Jahresprogramme</u>                      Wird im einführenden Teil des Konzeptes noch auf die große Bedeutung von Kommunikation hingewiesen, fehlen im weiteren Verlauf anscheinend Hinweise auf notwendige Personal- und Finanzressourcen. Kommunikation und Information als wichtige Säulen für die Erreichung des 25%-Ziels tauchen entsprechend auch im Organigramm des künftigen Projektteams Rad25+ nicht auf.</p>	Die Bedeutung der weiteren Säulen wurde mit aufgenommen und auch entsprechende Ressourcenaufstockung angesprochen (siehe Bericht Kap. 8.2.2).
Bielefeld Marketing	<p><u>Zum Abschnitt 8.4 Qualitätssicherung und Erfolgskontrolle</u>                      Auch beim Controlling werden Information und Kommunikation nicht als systematisch zu untersuchende Bereiche aufgeführt. Hier ist eine enge Verzahnung mit dem Presseamt der Stadt und auch der Bielefeld Marketing GmbH unerlässlich. Entsprechende finanzielle Ressourcen sind unbedingt einzuplanen.                      Aus unserer Sicht gibt es Mängel in den Bereichen Kommunikation und Marketing, die gerade vor dem Hintergrund der Erfahrungen bei anderen Verkehrs- und Stadtentwicklungsprojekten in Bielefeld problematisch sind.                      Daher empfehlen wir den Bereich Bürgerbeteiligung inhaltlich nachzuschärfen. Hier ist zu klären, wie mit den Anregungen und Kritikpunkten der Bürger gearbeitet wird, welchen Charakter die Beteiligung der Bürger hat und wie das Verfahren so gestaltet wird, dass sich die Bevölkerung mit Lust und Freude für die fahrradfreundliche Stadt Bielefeld einsetzt.</p>	<p>Die notwendige Verzahnung mit anderen Stellen wurde in den Bericht integriert (siehe Kap. 8.4)</p> <p>Eine systematische Bürgerbeteiligung ist die die jeweiligen Planungsprozesse zu integrieren.</p>
ADFC, GAFF, VCD	<p><u>Zum Finanzbedarf</u>                      Der im Konzept genannte Finanzbedarf zur Förderung des Fahrradverkehrs muss an die aktuelle Einwohnerzahl angepasst werden. Auf S. 108 ist ein Bedarf von jährlich 5 900 000 €/Jahr genannt. Aus dem dort angegebenen „rechnerischen Bedarf“ von 18–19 € (Radverkehrsplan) und 339 842 Einwohnern ergibt sich eine Summe von 6 117 156 – 6 456 998 €.</p>	Wurde angepasst, vgl. Kap. 8.2.2

<p>Amt für Geoinf. u. Kataster</p>	<p><u>Über digitale Möglichkeiten für radbezogene Geodaten</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ein Fahrradstadtplan ist ein sehr gut geeignetes Mittel um räumliche Inhalte visuell zu kommunizieren (<a href="https://mc.bbbike.org/mc/">https://mc.bbbike.org/mc/</a>).</li> <li>- Eine analoge wie digitale Veröffentlichung bietet für jede Form der Nutzung die entsprechende Grundlage.</li> <li>- Für eine webbasierte Kartendarstellung ist die Erfassung, Pflege und Publikation qualitativ hochwertiger Geodaten (u.a. Fahrradstrecken) zwingend erforderlich. Unter „qualitativ hochwertig“ wird sowohl die hohe Lagegenauigkeit als auch die informative Attribuierung verstanden.</li> <li>- Ein digitaler Stadtplan kann zudem mit anderen kommunalen Fachdaten visuell verknüpft werden. So z.B. in der Baustellen Online Kommunikation <a href="http://www.baustellen-in-bielefeld.de/">http://www.baustellen-in-bielefeld.de/</a> oder auch den thematischen OnlineKARTEN <a href="http://www.bielefeld01.de/geodaten/welcome.php">http://www.bielefeld01.de/geodaten/welcome.php</a>. Der informative Gewinn ist anschaulich.</li> <li>- Durch die Integration von Radverkehr bezogenen Geodaten in die Bielefelder Geodateninfrastruktur wird der städtischen Planung ein Werkzeug der räumlichen Analyse und Auswertung gegeben.</li> <li>- Darüber hinaus lassen sich digitale Geodaten in externe Medien wie OpenStreetMap <a href="https://www.openstreetmap.org/#map=15/52.0214/8.5191&amp;layers=C">https://www.openstreetmap.org/#map=15/52.0214/8.5191&amp;layers=C</a>, Radroutenplaner NRW <a href="https://www.radroutenplaner.nrw.de/">https://www.radroutenplaner.nrw.de/</a>, Teuto Navigator <a href="https://www.teutonavigator.com/de/touren/#cat=Mit%20dem%20Rad">https://www.teutonavigator.com/de/touren/#cat=Mit%20dem%20Rad</a> oder Apps wie Komoot <a href="https://www.komoot.de/">https://www.komoot.de/</a> und Outdooractive <a href="https://www.outdooractive.com/">https://www.outdooractive.com/</a> standardisiert integrieren.</li> </ul>	<p>Die entsprechende Erhebung, Aufbereitung und Pflege der Daten ist im Nachgang des Beschlusses vorzubereiten. Eine Integration in bestehende Daten ist vorzusehen.</p>
<p>Bielefeld Marketing</p>	<p><u>Zur Kommunikation von Maßnahmen des Radverkehrs</u></p> <p>Unter kommunikativen Gesichtspunkten ist uns allerdings aufgefallen, dass die mutmaßlich stark wachsenden Bereiche E-Räder (z. B. Infos über Ladestationen) und Lastenradverkehr (Ausleihoptionen, Sharing-Projekte) vielleicht noch etwas deutlicher konkretisiert werden sollten. Akzeptanzfördernd erschiene es uns auch, das Baustellenmanagement bei Radprojekten als systematische kommunikative Aufgabe deutlich herauszustellen. Unter strategischen Marketingerwägungen sind uns zudem unter vielen interessanten Maßnahmen im Konzept, die Idee der öffentlichkeitswirksamen Einweihung neuer Fahrradstraßen und Konzepte für Trinkstationen und Rast- und Ruheplätze positiv aufgefallen.</p>	<p>Für die anschließende Umsetzung ist eine Priorisierung der Maßnahmen unerlässlich. Dies erfolgt in Abstimmung mit relevanten Akteuren und vor dem Hintergrund zeitlicher und finanzieller Ressourcen.</p>

Umweltamt	<u>Kooperationen</u> In diesem Sinne könnten auch ganz konkret Kooperationspartner benannt oder Bielefelder Veranstaltungsformate (Leineweber Markt, Nachtansichten, La Strada für Fahrräder, Stadtradeln u.a..) genutzt werden.	Kooperationspartner und Bielefelder Veranstaltungen sind in das Umsetzungskonzept zu integrieren.
Umweltamt	<u>Beschwerdemanagement</u> Für ein Mängel-Monitoring stellt insbesondere die Zielgruppe der aktiven Radelnden eine nachweislich hohes Potenzial für langfristige und regelmäßige Analysen des Bielefelder Rad-netzes dar (siehe RADar!-Nutzung im Rahmen des STADTRADELNS 2019). Diese oder auch andere Melde-Tools könnten im Radverkehrskonzept stärker berücksichtigt werden.	Das Beschwerdemanagement für den Radverkehr ist in bestehende Prozesse und Angebote zu integrieren.
Umweltamt	<u>Konkretisierung</u> Dort wo es möglich ist sind allgemeine/unverbindliche Formulierungen zu konkretisieren und auf die Situation in Bielefeld zu beziehen.	Das Radverkehrskonzept weist Umsetzungsoptionen auf, die weitere Priorisierung und spezifische Umsetzung ist im Nachgang des Beschlusses zu konkretisieren.
	<b>ENTWICKLUNGEN</b>	
Bauamt	<u>Beabsichtigte und potenzielle Siedlungserweiterungen</u> Geplante Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes sollten ferner zukünftige städtebauliche Entwicklungen, insbesondere beabsichtigte und potenzielle Siedlungserweiterungen berücksichtigen. Das Bauamt hat in diesem Zusammenhang sowohl für wohnbauliche als auch für gewerbliche Nutzungen jeweils Flächenkulissen für eine zukünftig denkbare Siedlungsentwicklung erarbeitet. In seiner Sitzung am 29.10.2019 hat der Stadtentwicklungsausschuss diese Potenzial- und Suchräume für eine wohnbauliche bzw. gewerbliche Entwicklung zur Kenntnis genommen und die Verwaltung beauftragt, die Flächenkulissen zunächst in den Stadtbezirken zu beraten (Drucksachen-Nr. 9430/2014-2020 und 9431/2014-2020) und anschließend darüber zu berichten. Derzeit erfolgen die Beratungen auf der Ebene der Stadtbezirke. Es ist zu erwarten, dass die potenziellen Siedlungsflächen sowohl Quell- als auch Zielverkehre im Bereich des Radverkehrs bedingen.	Durch die regelmäßige Überprüfung des Radverkehrsnetzes ist die Integration von zukünftigen Siedlungserweiterungen oder Gewerbeansiedlungen gewährleistet.
Bauamt	<u>Aktuellen Entwicklungen im Bereich der Kasernenstandorte</u> Über die unter Ziffer 2. genannten städtebaulichen Siedlungsoptionen hinaus ergeben sich umfangreiche städtebauliche Veränderungen insbesondere im Bereich der früheren Kasernenstandorte.	Die zukünftigen Entwicklungen werden in die weiteren Planungen mit einbezogen.

	<p>Auf den beiden im Stadtgebiet vorhandenen militärischen Konversionsstandorten werden zukünftig voraussichtlich überwiegend nicht-militärische bzw. zivile Nutzungen vorherrschen. Die Planungen befinden zurzeit noch in einer frühen Phase.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Eine Festlegung der zukünftigen Nutzungskategorien erfolgte bislang nicht. Grundsätzlich werden die Standorte Quell- bzw. Zielverkehre auch im Radverkehr bedingen.</li> </ul>	
Bauamt	<p><u>Aktuelle Entwicklungen im Bereich Dornberg/Babenhausen</u>                  Für den Bereich Dornberg/Babenhausen erfolgt zurzeit die Erarbeitung eines Ortsteilentwicklungskonzeptes. Neben Aspekten der Bauflächen- und Freiraumentwicklung wird das städtebauliche Gesamtkonzept auch einen Baustein zur Verkehrsentwicklung umfassen. In diesem Zusammenhang wurden auch die Erarbeitung eines Mobilitätskonzeptes als Bestandteil des Ortsteilentwicklungskonzeptes vergeben- und erste Planungsvorschläge präsentiert, die 660.2 vorliegen.                  Im Zusammenhang mit der Erarbeitung des Ortsteilentwicklungskonzeptes wurde von den Planern und der Verwaltung angeregt, die zukünftige Siedlungsentwicklung im Raum Dornberg auf der Grundlage eines den Umweltverbund und damit auch den Radverkehr fördernden Mobilitätskonzeptes zu gestalten und insbesondere stadtnahe Siedlungserweiterungen als „autoarme“ Wohnquartiere zu entwickeln.                  Auch die Bezirksvertretung Dornberg hat in den zurückliegenden Beratungen wiederkehrend betont, dass der Radverkehrsanteil im Bereich Dornberg/Babenhausen einen Bedeutungsgewinn erfahren sollte.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Zum Umfang der möglichen Siedlungsentwicklung sind die politischen Beratungen bislang nicht abgeschlossen. Eine im Mobilitätskonzept benannte Stadtbahnverlängerung der Linie 4 in Richtung Babenhauser Straße sowie Siedlungserweiterung in deren Umfeld werden aus Sicht der Bezirksvertretung Dornberg kritisch gesehen.</li> </ul>	Die zukünftigen Entwicklungen werden in die weiteren Planungen mit einbezogen.
Bauamt	<p><u>Aktuelle Entwicklungen im Bereich des Containerbahnhofes</u>                  Im Bereich des Containerbahnhofes wurde der überregionale Güterumschlag zwischen Straße und Schiene aufgegeben.                  Die BahnflächenEntwicklungsGesellschaft (BEG) hat die Erarbeitung eines städtebaulichen Entwicklungskonzeptes für das ca. 10 ha große Areal beauftragt. Entsprechend der bereits bestehenden politischen Beschlüsse soll auch geprüft werden, ob und inwieweit auf dem Areal die Umsetzung eines Citylogistik-Konzeptes für Bielefeld zu Tragen kommen kann. In diesem Zusammenhang werden sich erwartungsgemäß Berührungspunkte zum Radverkehrskonzept der Stadt Bielefeld ergeben.</p>	Die zukünftigen Entwicklungen werden in die weiteren Planungen mit einbezogen.

	Erste konzeptionelle Planungsvorschläge werden voraussichtlich Mitte dieses Jahres vorliegen.	
	<b>GESAMTFAZIT</b>	
Umweltamt	<u>Allgemeines Fazit</u> Die Erarbeitung einer konzeptionellen Grundlage für den Radverkehr in Bielefeld und damit die Förderung einer umweltfreundlichen und klimaschonenden Mobilität wird grundsätzlich begrüßt.	Das Radverkehrskonzept soll dabei die Grundlage für eine systematische Radverkehrsförderung der Stadt Bielefeld bilden, um die BYPAD-Ziele und die Ziele der Mobilitätsstrategie zu erreichen.
Handelsverband	<u>Gesamtfazit</u> Abschließend hat das vorgelegte Konzept viele Fassetten, ist häufig zu streng fokussiert auf eine Förderung des Zweiradverkehrs um jeden Preis und sollte unserer Meinung demnach eher im Einklang mit allen Verkehrsmitteln gebracht werden. Der angepeilte Anteil von 25 % vom Modal Split kann auch erreicht werden, ohne beispielsweise den täglichen 120.000 Ein- und Auspendlern unserer Stadt den dringend benötigten Straßenraum wegzunehmen.	Das Radverkehrskonzept weist Möglichkeiten auf, wie die beschlossenen Ziele der Stadt Bielefeld umgesetzt werden können. Eine Abwägung der unterschiedlichen Belange aller Verkehrsteilnehmer erfolgt im Rahmen der Maßnahmenumsetzung.
Bauamt	<u>Allgemeines Fazit</u> Aus Sicht des Bauamtes wird die Erarbeitung eines Radverkehrskonzeptes für den Alltagsradverkehr im Stadtgebiet Bielefeld grundsätzlich begrüßt. Das Konzept beschreibt ein Maßnahmenbündel, um im Sinne der vom Rat der Stadt Bielefeld beschlossenen Mobilitätsstrategie eine Steigerung des Radverkehrsanteils auf 25 % bis zum Jahr 2025 zu erzielen. Um weitere Potenziale für den Fahrradverkehr zu erschließen und eine optimale Förderung des Radverkehrs zu erreichen, beinhaltet das Konzept umfangreiche Maßnahmen in den Handlungsfeldern: - Infrastruktur - Service - Information und - Kommunikation. Mit den im Handlungsfeld „Infrastruktur“ benannten Zielsetzungen und Maßnahmen soll eine sichere, komfortable, direkte und lückenlose Ausgestaltung des Radwegenetzes für den Alltagsradverkehr, einschließlich der begleitenden Infrastruktur erreicht werden.	Das Radverkehrsnetz ist ein wesentlicher Bestandteil des Radverkehrskonzeptes, da durch eine entsprechende Infrastruktur im Sinne einer Angebotsplanung der Anteil der Radfahrenden gesteigert werden kann. Daher ist der Bereich Infrastruktur mit 50% in der Gesamtstrategie gewichtet. Die weiteren Säulen sollen aber ebenfalls mit 50% weiter voran gebracht werden, da durch die gleichzeitige Bearbeitung aller Säulen die Ziele bestmöglich erreicht werden können.
NWL	<u>Allgemeines Fazit</u> Grundsätzlich begrüßt der NWL jegliche Bemühungen zum Ausbau umweltfreundlicher Verkehrsmittel. Besonders die Verknüpfung aller Verkehrsträger, in diesem Fall die für den NWL relevante Verknüpfung von Radverkehr und SPNV, leisten einen großen	Gerade die Verknüpfung der Verkehrsmittel spielt bei Wegeketten eine immer größere Rolle. Daher wird ein Fokus der Umsetzung des Konzeptes auch das Thema multimodale Verknüpfung und Fahrradparken sein.

	Beitrag zum Gelingen der Verkehrswende. Die Akzeptanz von Verkehrsmitteln abseits des eigenen PKW kann durch schlüssige Konzepte, die die gesamte Reisekette betrachten, deutlich gesteigert werden.	
Bündnis 90/Die Grünen	<p><u>Allgemeines Fazit</u></p> <p>Um die vom Rat der Stadt Bielefeld in seinen Beschlüssen zur Radverkehrsförderung und zur Mobilitätsstrategie normierten Ziele zu erreichen, wofür wir uns mit Nachdruck einsetzen, müssen nunmehr unverzüglich Umsetzungsstrategien und Maßnahmen entwickelt, beschlossen und umgesetzt werden.</p> <p>Die gewollte Erhöhung des Radverkehrsanteils von derzeit 18 % auf 25 % in 2025 kann und wird gelingen, wenn vor allem auf die Bedürfnisse der Menschen eingegangen wird, die bisher wenig oder überhaupt nicht Fahrrad fahren. Deshalb muss in Bielefeld zügig ein zusammenhängendes, sicheres und attraktives Radwegenetz geschaffen werden, das wichtige Quell- und Zielorte möglichst direkt verbindet.</p> <p>Deshalb begrüßen wir ausdrücklich, dass das damit beauftragte Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen (SVK) nunmehr den Entwurf eines Radverkehrskonzeptes mit umfangreichen Unterlagen vorgelegt hat. Der Entwurf enthält Aussagen und Festlegungen, die weitgehend geeignet sind, dass ein darauf basierendes und vom Rat der Stadt beschlossenes Radverkehrskonzept einen wesentlichen Beitrag zur Radverkehrsförderung im Sinne der Mobilitätstrategie und ihrer Umsetzung leisten kann. Allerdings sehen wir auch noch Optimierungspotentiale</p>	An den Beschluss des Radverkehrskonzeptes wird sich die Vorbereitung von weitergehenden Beschlüssen und die folgende Abarbeitung zu den einzelnen Handlungssträngen anschließen. Hier ist es wichtig, die Radverkehrsförderung als gesamtstädtische Aufgabe zu verstehen und entsprechend zu handeln.
ADFC, GAFF, VCD	<p><u>Gesamtfazit</u></p> <p>Die Radverkehrsverbände in Bielefeld (ADFC, GAFF und VCD) begrüßen das Vorliegen eines Radverkehrskonzeptes sehr. Mit unserer Arbeit möchten wir erreichen, dass der Radverkehr in Bielefeld für alle Bielefelder und Bielefelderinnen sicherer und attraktiver wird, und wir sehen uns in dieser Zielsetzung grundsätzlich mit dem vorliegenden Konzept und dem mehrheitlichen politischen Willen in dieser Stadt einig.</p> <p>Die Korrekturen und Ergänzungen, die wir mit dieser Stellungnahme einfordern, beruhen sowohl auf unseren Erfahrungen als Radfahrerinnen und Radfahrer in Bielefeld als auch auf unserer fachlichen Expertise. Für das Erreichen des Zieles, den Radverkehrsanteil in Bielefeld innerhalb weniger Jahre auf 25 Prozent zu steigern, halten wir das Konzept mit verbindlichen Qualitätskriterien für unverzichtbar.</p>	Das Radverkehrskonzept bündelt die anstehenden Aufgaben der Radverkehrsförderung und macht Vorschläge für ihre Umsetzung im Sinne der Ziele der Stadt Bielefeld. Mit den erarbeiteten Standards wurden erstmals Handlungsgrundlagen geschaffen, die es nun umzusetzen gilt.
DB	<p><u>Gesamtfazit</u></p> <p>Es bestehen keine Einwände</p>	Gerade die Verknüpfung der Verkehrsmittel spielt bei Wegeketten eine immer größere Rolle. Daher wird ein Fokus der Umsetzung des Konzeptes auch das Thema multimodale Verknüpfung und Fahrradparken sein.

<p>Amt für Geoinf. u. Kataster</p>	<p><u>Empfehlungen</u>                  Wir empfehlen folgende Aspekte im Radverkehrskonzept und sich daraus entwickelnden Ergebnissen auf geeignete Weise zu berücksichtigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bei der Erstellung des Radverkehrskonzeptes entstehende Geofachdaten (bspw. Fahrradwege) sind im einheitlichen Raumbezugssystem des ETRS89/UTM32 zu erfassen, um für Verschneidungen mit Planungsdaten mit den Daten der GDI-Bielefeld (z. Online-Kartendienst) und externer Stellen (z. B. Stadtwerke, 600, 620, Landesbehörden, INSPIRE, OpenStreetMap, ...) tauglich zu sein.</li> <li>- Die geometrische Erfassung sollte auf der Grundlage der bielefeldKARTE erfolgen und auf derselben eindeutig lagerichtig erfolgen. Ist geographische Eindeutigkeit bis in sehr große Zoomstufen notwendig, sollten die Geofachdaten der bestehenden und geplanten Infrastruktur des Radfahrens auch geometrisch auf den Daten des Liegenschaftskatasters (ALKIS) erfasst werden.</li> <li>- Neben den genannten Voraussetzungen für geometrisch-geographisch Verwendungen und Analysen, ist auf eine geeignete Auswahl von Fachattributen an den Geoobjekten zu achten. Nur was in der Datenstruktur an Attributen hinterlegt ist, kann zu Visualisierungs- und Analysemöglichkeiten herangezogen werden: Beispiele: Fachattribut Typ oder Kategorie eines Radwegs, fachlich brauchbare Objektnamen zur Verknüpfung mit weiteren Fachdaten zu diesem Objekt, intelligente Datenstruktur für Darstellungen in verschiedenen Maßstäben oder für Darstellungen mal an den Straßenrändern (aus Attribut), mal auf Achse (aus Attribut), mal lagegenau, etc.</li> <li>- Bezüglich des Austausches zwischen den Systemen sind Standards zu verwenden:                         <ul style="list-style-type: none"> <li>b) Für die eigentlichen Daten bspw. SHP, XML, GML, WKT, WFS, ...</li> <li>c) Empfehlenswert ist auch die klare Definition und Übergabemöglichkeit von Darstellungsregeln, d.h. die Frage nach der Übertragbarkeit von Zeichenvorschriften, wenn mit unterschiedlichen Systemen präsentiert werden soll.</li> </ul> </li> </ul>	<p>Die Empfehlungen werden in der weiteren Bearbeitung in der Umsetzung berücksichtigt.</p>
<p>SPD</p>	<p><u>Allgemeines Fazit</u>                  Die SPD-Fraktion begrüßt die Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes. Es stellt eine wesentliche Grundlage für die zukünftige Förderung des Radverkehrs in der Stadt dar und ist ein wichtiger Teil des Mobilitätskonzeptes der Stadt. Es ermöglicht nun ein strategisches Vorgehen in den vielen unterschiedlichen Teilbereichen der Radverkehrsförderung und ist nicht lediglich auf bauliche Maßnahmen fokussiert. Der</p>	<p>Das Radverkehrskonzept bündelt die anstehenden Aufgaben der Radverkehrsförderung und macht Vorschläge für ihre Umsetzung im Sinne der Ziele der Stadt Bielefeld. Mit den erarbeiteten Standards wurden erstmals Handlungsgrundlagen geschaffen, die es nun umzusetzen gilt.</p>

	Misstand der unterschiedlichen Standards bei baulichen Maßnahmen kann so behoben werden.	
IHK	<u>Gesamtfazit</u> Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass wir den aktuell vorliegenden Entwurf des Radverkehrskonzepts aufgrund der genannten Bedenken (vor allem Punkt 2 und 3 [Anm. zum Netzplan und den Standards]) nicht mittragen können.	Bei den festgelegten Standards handelt es sich um eine Selbstverpflichtung der Stadtverwaltung. Die Umsetzung erfolgt in Abstimmung aller relevanter Beteiligter und unter Abwägung der unterschiedlichen Belange.
Bauamt	Abschließend möchte ich auf folgenden Zusammenhang hinweisen. Unter der Federführung des Amtes für Verkehr erfolgt derzeit die Erarbeitung gesamtstädtischer verkehrlicher Planungskonzepte, insbesondere die Erarbeitung eines Nahverkehrsplanes, eines MIV-Konzeptes sowie eines Radverkehrskonzeptes. Ich möchte in diesem Zusammenhang anregen, dass zu gegebener Zeit eine Verschneidung sämtlicher Verkehrskonzepte und die Benennung der verkehrsplanerischen Kerninhalte im Sinne eines „Masterplanes Gesamtmobilität“ sinnvoll scheint, um die Anwendbarkeit für berührte Fachämter zu optimieren.	Das Radverkehrskonzept weist Möglichkeiten auf, die Ziele der Stadt Bielefeld in Bezug auf den Radverkehr umzusetzen. Im Anschluss wird eine adäquate Verzahnung mit den anderen Verkehrsträgern erfolgen.
Bauamt	Ich möchte ferner darum bitten, das Bauamt am weiteren Erarbeitungsprozess des Radverkehrskonzeptes zu beteiligen.	Die weitere Beteiligung ist vorgesehen und zu institutionalisieren.
Handelsverband	Als Vertreter der Händlerschaft orientieren wir uns an den Bedürfnissen aller unserer Kunden. Dementsprechend würden wir eher den Fokus auf den Bestand der rund 400 km umfassenden Alltagswegenetz für den Radverkehr legen.	Der Bestand an knapp 300 km Radverkehrsanlagen in der Stadt Bielefeld ist in die Netzplanung eingeflossen.
Handelsverband	Es ist kein Geheimnis, dass für die Instandhaltung und Pflege von Radverkehrsflächen über Jahrzehnte kaum Geld zur Verfügung stand. D.h. das große Teile der Radwege in einem beschämenden Zustand sind und vielfach der Untergrund kaum mehr befahrbar ist. Auch ein Grund das Radfahrer verstärkt auf die Straße ausweichen und den Radweg rechts oder links liegenlassen.	Die Sanierung und Pflege von bestehenden Radverkehrsanlagen ist ein wichtiger Bestandteil des Radverkehrskonzeptes. Die Qualität des Bestandes (Breite, Führungsform...) entspricht jedoch in weiten Teilen nicht den Qualitätskriterien des Radverkehrskonzeptes. Daher ist in vielen Fällen eine Neuplanung und Umbau erforderlich.
Polizei	<u>Gesamtfazit</u> Aus polizeilicher verkehrlicher Einschätzung sind keine Anmerkungen zu ergänzen, auch die Qualitätsstandards für die Radverkehrsanlagen finden die polizeiliche Zustimmung. In dem Konzept findet man die Entwürfe und Anregungen aus den verschiedenen Sitzungen wieder. Auch wurde ein großer Teil der Ergebnisse der öffentlichen Veranstaltungen in das Konzept aufgenommen. Von polizeilicher Seite darf aus Gründen der Neutralität keine Verkehrsart bevorzugt oder benachteiligt werden, daher wird das Radverkehrskonzept als ein Teil des Gesamtverkehrsaufkommens gesehen.	Das Radverkehrskonzept zeigt auf, wie eine gleichberechtigte Aufteilung der Verkehrsräume in Bezug auf das Rad aussehen kann.

---

	<p>Aus Sicht der Polizei ist der Entwurf eine gute Vorlage, die den Entscheidern einen Überblick über alle Bereiche des zukünftigen Radverkehrs ermöglicht bzw. bietet und Leitsätze aus dem BYPAD beinhaltet.</p>	
--	--	--