

## Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
<b>Finanz- und Personalausschuss</b>	18.05.2021	öffentlich
<b>Stadtentwicklungsausschuss</b>	18.05.2021	öffentlich
<b>Rat der Stadt Bielefeld</b>	27.05.2021	öffentlich

<b>Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)</b>
<b>Mobilitätsstrategie: Umsetzungskonzept Radverkehr</b>
<b>Betroffene Produktgruppe</b>
11.12.01 11.12.02 11.12.03 11.12.04 11.02.07
<b>Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen</b>
Umsetzung Mobilitätsstrategie, Umsetzung Radverkehrskonzept Stadt Bielefeld, Umsetzung Radverkehrskonzept Regiopolregion Bielefeld, Umsetzung Vertrag Radentscheid
<b>Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan</b>
Mehraufwand Personal 255.000 €, konsumtiv 188.000 € in 2021 (div. Produktgruppen) Mehrauszahlung von 460.000 € in 2021
<b>Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)</b>
Rat der Stadt Bielefeld, 29.09.2016, TOP 13, DS 3368/2014-2020 Rat der Stadt Bielefeld, 14.03.2019, TOP 11, DS 7236/2014-2020 Rat der Stadt Bielefeld, 18.06.2020, TOP 5, DS 11118/2014-2020 Rat der Stadt Bielefeld, 18.06.2020, TOP 40, DS 10675/2014-2020 Rat der Stadt Bielefeld, 18.06.2020, TOP 40.1 DS 10675/2014-2020/1 Rat der Stadt Bielefeld, 18.06.2020, TOP 41, DS 10879/2014-2020
<b>Beschlussvorschlag:</b>
<b>Der Stadtentwicklungsausschuss und der Finanz- und Personalausschuss empfehlen dem Rat der Stadt Bielefeld folgenden Beschluss zu fassen:</b>
1.) Die aufgeführten Maßnahmen zur Umsetzung einer systematischen Radverkehrsförderung (Anlagen 1-5) werden begrüßt.
Die Verwaltung wird beauftragt,
<ul style="list-style-type: none"> <li>die für den Mittelfristzeitraum bis 2025 vorgesehenen Maßnahmen vorzubereiten und zu verfolgen (z.B. Abstimmung mit dem Radentscheid, Bürger*innenbeteiligung, Abstimmung mit weiteren Beteiligten,</li> </ul>

Fördermittelbeantragung, Planung, gutachterliche Beauftragung),

- ggf. den zuständigen Gremien unter Beachtung der Beteiligungsrechte der Bezirksvertretungen zur Beschlussfassung vorzulegen und
- sodann umzusetzen.

2.) In die Verwaltungsentwürfe zum Haushaltsplan 2022ff. sowie zum Stellenplan 2022ff. sind die notwendigen Haushaltsmittel (siehe Tabelle 3) bzw. notwendigen Mehrstellen für das Amt für Verkehr aufzunehmen. Ab 2022 sind dies 22,9 Stellen mit 1.348.500 € jährlichem zusätzlichen Personalaufwand (siehe Tabelle1).

3.) Dem Amt für Verkehr sind für 2021 folgende Personalkosten überplanmäßig bereit zu stellen (siehe Tabelle 1):

- für die Produktgruppe 11.12.01 einen Betrag i. H. v. 75.000 € auf Kostenstelle 660 022, SK 50120000,
- für die Produktgruppe 11.12.02 einen Betrag i. H. v. 45.000 € auf Kostenstelle 660 230, SK 50120000,
- für die Produktgruppe 11.12.03 einen Betrag i. H. v. 30.000 € auf Kostenstelle 660 210, SK 50120000,
- für die Produktgruppe 11.12.01 einen Betrag i. H. v. 15.000 € auf Kostenstelle 660 310, SK 50120000,
- für die Produktgruppe 11.12.01 einen Betrag i. H. v. 30.000 € auf Kostenstelle 660 320, SK 50120000,
- für die Produktgruppe 11.12.01 einen Betrag i. H. v. 15.000 € auf Kostenstelle 660 330, SK 50120000,
- für die Produktgruppe 11.02.07 einen Betrag i. H. v. 45.000 € auf Kostenstelle 660 240, SK 50120000

4.) Dem Amt für Verkehr sind für 2021 folgende Haushaltsmittel überplanmäßig bereit zu stellen (siehe Tabelle 2):

- Investive Mittel in Höhe von 460.000 € bei der Maßnahme „Fahrradabstellanlagen“ Projekt 17.006112, SK 78530000. Die Deckung erfolgt soweit möglich aus den laufenden Einzahlungen der Stellplatzablöse 2021. Der Rest wird aus dem Sonderposten Stellplatzablöse entnommen.
- Konsumtive Mittel in Höhe von 138.000 € bei PSP 11.12.01.02.0001, SK 52420100 (Unterhaltung und Sanierung von Straßen/ Radwegen) ohne Deckung
- Konsumtive Mittel in Höhe von 100.000 € bei PSP 11.12.03.01, SK 52910000 (Dienstleistungen in der Verkehrsentwicklungsplanung). Eine Deckung erfolgt in Höhe von 50.000 € bei PSP 11.12.02.02.0001, SK 52420100 (Unterhaltung von Verkehrsanlagen).

5.) Die Verwaltung wird beauftragt, folgende Änderungen vorzubereiten:

- Die Zuständigkeitsordnung für die Ausschüsse des Rates der Stadt Bielefeld (ZustO) wird bei der nächsten Änderung unter dem zuständigen Fachausschuss für das Amt für Verkehr (derzeit Stadtentwicklungsausschuss) zusätzlich zu Punkt 2.6 „Ausbaustandard von überbezirklichen Straßen“ um den Punkt „Ausbaustandard von Radhaupttrouten“ ergänzt.
- Zur Verdeutlichung der Zuständigkeit wird in der Anlage 2 der Hauptsatzung der Stadt Bielefeld bei der nächsten Änderung zusätzlich zu Punkt 47 „überbezirkliche Straßen einschl. des Verkehrsgrüns“ der Punkt „Radhaupttrouten“ ergänzt.

**Begründung:**

### **Kurzfassung**

Zur Erreichung der Ziele der Mobilitätsstrategie, den Radverkehrskonzepten und dem Vertrag mit dem Radentscheid wurde eine Strategie zur Umsetzung der Maßnahmen im Bereich der Radverkehrsförderung erstellt. Das Konzept dient der konsequenten Weiterentwicklung des Vorgehens in der Radverkehrsförderung von einem „ad-hoc Ansatz“ hin zu einem systematischen, integrierten Ansatz. Das erarbeitete Umsetzungskonzept schafft die Grundlage zu einer transparenten, nachvollziehbaren und systematischen Radverkehrsförderung mit dem Ziel der sicheren und umweltverträglichen Mobilität für alle.

Neben den infrastrukturellen Maßnahmen sind auch Maßnahmen im Bereich von Information, Service und Kommunikation im Fokus der Umsetzungsstrategie. Die Umsetzung der infrastrukturellen Maßnahmenvorschläge aus den Radverkehrskonzepten ist für die kommenden fünfzehn Jahre vorgesehen. Die Aufteilung ist unter Berücksichtigung der Priorität der Maßnahme, den Zielen aus dem Vertrag mit dem Radentscheid, der Synergien mit weiteren geplanten Baumaßnahmen, einer ausgeglichenen Verteilung der Bau- und Planungsleistungen mit der besonderen Berücksichtigung von Maßnahmen auf den Entwicklungskorridoren erfolgt. Die infrastrukturellen Maßnahmen mit Bezug auf den Vertrag mit dem Radentscheid sind auf eine Laufzeit von sechs Jahren ausgelegt. Hierzu werden teilweise Kurzfristlösungen vorgesehen. Die Maßnahmen in den Bereichen Information, Service und Kommunikation wurden für eine Laufzeit von fünf Jahren ausgelegt. Die umgesetzten Maßnahmen sollen konsequent nachverfolgt und die zugrundeliegenden Prozesse bei Bedarf angepasst werden.

### **Ausgangslage**

Der Beschluss zur Mobilitätsstrategie (DS 7236/2014-2020) setzt die Ziele für den Mobilitätswandel bis zum Jahr 2030 fest. Der Anteil des Umweltverbundes am Modal Split soll bis dahin 75% betragen. Für den Radverkehr wurden mit dem BYPAD-Beschluss (Bicycle Policy Audit, DS 3368/2014-2020) bereits weitergehende Ziele formuliert. Zentrales Ziel ist ein Modal Split Anteil von 25% im Jahr 2025. Als wichtiger Meilenstein auf dem Weg zu diesem Ziel ist das Radverkehrskonzept als Rahmenkonzept für die Stadt Bielefeld erarbeitet worden. Dieses beinhaltet die Festlegung des Radhaupttroutennetzes inkl. der elf Entwicklungskorridore als Rückgrat der gesamtstädtischen Radverkehrsförderung, Qualitätsstandards und konkrete Maßnahmenvorschläge. Eine systematische und integrierte Herangehensweise sieht dabei die gleichzeitige Bearbeitung aller Säulen der Radverkehrsförderung (Infrastruktur, Information, Service, Kommunikation) vor. Mit den Beschlüssen des Rates der Stadt Bielefeld zum kommunalen Radverkehrskonzept (DS 10675/2014-2020/1), zum Radverkehrskonzept für die Regiopolegion Bielefeld (DS 10879/2014-2020) und zum öffentlich-rechtlichen Vertrag mit dem Radentscheid (DS 11118/2014-2020) am 18.06.2020 wurden dann die Verknüpfung und Konkretisierung dieser Grundsatzbeschlüsse notwendig. Das vorliegende Umsetzungskonzept zeigt auf, wie die Realisierung der gutachterlich empfohlenen Maßnahmen zur Radverkehrsförderung unter Berücksichtigung der Ziele des Radentscheids gelingen kann.

Um die Ziele der Mobilitätsstrategie zu erreichen, ist es jedoch nicht ausreichend, lediglich die Aspekte des Radverkehrs zu berücksichtigen. Es bedarf vielmehr einer strategischen Förderung des Radverkehrs als Baustein eines multimodalen Verkehrssystems. Um den Mobilitätswandel erfolgreich zu gestalten und echte Mobilitätsalternativen zum motorisierten Individualverkehr zu schaffen, ist eine verkehrsmittelübergreifende Herangehensweise erforderlich. Hierzu soll eine grundsätzliche Neuausrichtung des Amtes für Verkehr erfolgen. Erste Umstrukturierungsmaßnahmen wurden bereits begonnen. Die Planungen im Bereich Radverkehr sind dabei am weitesten vorgeschritten und können als Beispiel und Initialzündung für die weitere

Herangehensweise dienen.

### **Ziele der Umsetzungsstrategie**

Mit der Aufstellung der Radverkehrskonzepte und der Umsetzungsstrategie wird die Radverkehrsförderung erstmals strategisch und vorausschauend angegangen. Ziel ist es, ein Maßnahmenprogramm aufzustellen, um eine systematische Abarbeitung zu ermöglichen. Damit ist vorgesehen, eine Steigerung der Bewertung nach der BYPAD-Bewertungsmatrix bis zur höchsten Stufe, dem integrierten Ansatz, zu erreichen. Auf diesem Level werden integrierte, regelmäßige und systematische Maßnahmen und Aktivitäten für den Radverkehr eingesetzt, die auch andere Verkehrsarten betreffen. Radverkehrsförderung wird von anderen Bereichen als gleichwertig anerkannt und hat eine gleichberechtigte Priorität innerhalb der Verkehrspolitik. Die bisherige Abarbeitung von Einzelmaßnahmen nach dem „ad hoc Prinzip“ ist nicht zielführend und im Sinne einer integrierten Mobilitätsplanung nicht zukunftsweisend. Mit der Umsetzungsstrategie sollen Klarheit und Transparenz sowie eine systematische Abarbeitung der Maßnahmenvorschläge erreicht werden. Dies soll zu einer höheren Schlagkraft bei der Umsetzung und somit rasch zu besseren Bedingungen für Radfahrende führen. Dabei geht es keineswegs um eine Bevorrechtigung des Radverkehrs, sondern darum, echte Mobilitätsalternativen für alle zu schaffen, die mit den Zielen der Mobilitätsstrategie in Einklang stehen.

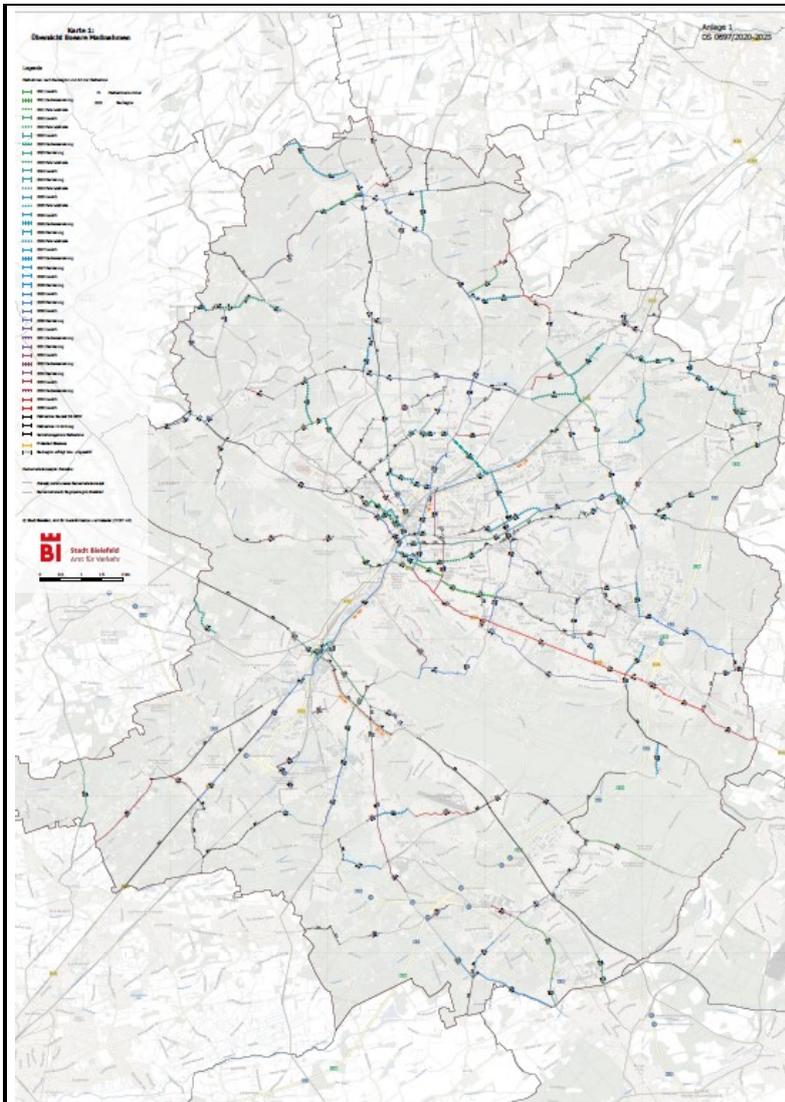
### **Vorgehen und Ergebnisse**

Zunächst wurden sämtliche Maßnahmenvorschläge aus den Radverkehrskonzepten und dem Vertrag mit dem Radentscheid gesamtheitlich betrachtet und auf Synergien sowie Ergänzungen hin überprüft. Es existieren Maßnahmenvorschläge zu folgenden Handlungsbereichen, welche jeweils separat betrachtet wurden:

1. Infrastrukturmaßnahmen
2. Ruhender Radverkehr
3. Information, Kommunikation und Service

Die Federführung der Umsetzungsstrategie ist zwar beim Amt für Verkehr angesiedelt, für die folgende Umsetzung ist jedoch ein strategisches, zielorientiertes Vorgehen vieler Bereiche der Stadtverwaltung und darüber hinaus nötig. Im Verlauf der Erarbeitung wurden alle relevanten Stellen kontaktiert und sich über die Abarbeitung der Maßnahmen verständigt.

In den Anlagen 1-5 sind die einzelnen Maßnahmen mit dem vorgesehenen (Bau-)beginn zu finden. Zunächst wurden nur die Maßnahmen in der Baulast des Amtes für Verkehr mit Umsetzungszeiträumen versehen. Maßnahmen in Bereich von Grünzügen sind mit dem Umweltamt abzustimmen, Maßnahmen in der Baulast des Landes sind mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW zu koordinieren.



Anlage 1 zeigt eine Übersichtskarte mit allen infrastrukturellen Maßnahmen, die Steckbriefe zu den einzelnen Maßnahmen sind in Anlage 3 zu finden und über die Maßnahmennummer zuzuordnen. Außerdem ist hier eine ausführliche Darstellung der Entwicklungskorridore aufgeführt. Die Anlage 2 zeigt die Entwicklung der Umsetzung im Zeitverlauf (Jahre 2021 bis 2023, Jahre 2024 bis 2026), sowie eine Übersicht der Umsetzung von Fahrradstraßen. Die Maßnahmen ab 2027 sind in der Übersichtskarte zu finden.

Für die Säulen Information, Kommunikation und Service sind die einzelnen Maßnahmensteckbriefe mit Umsetzungszeiträumen in Anlage 4 aufgeführt. In Anlage 5 werden konkrete Maßnahmenvorschläge für den ruhenden Radverkehr für das Jahr 2021 aufgeführt.

**Abb. 1: Übersichtskarte aller infrastrukturellen Maßnahmen**

## 1. Infrastrukturmaßnahmen

Ziel der Umsetzungsstrategie bezogen auf die Maßnahmen zur Netzentwicklung ist es, die Maßnahmen in ein Bauprogramm für die Jahre 2021 bis 2035 zu überführen. Dabei sind sowohl konzeptionelle als auch praktische Belange zu berücksichtigen.

**Konzeptionelle Belange:** Zunächst wurden den 308 linearen Maßnahmen die entsprechenden punktuellen Maßnahmen (Knotenpunkte) zugeordnet. Anschließend wurde für jede der Maßnahmen eine Bewertung der Priorität und der Umsetzbarkeit anhand eines Punktemodells durchgeführt.

Die Berechnung der Priorität basiert auf drei Hauptkriterien:

- Status Quo der bestehenden Radverkehrsführung: Angemessenheit der Führungsform, Vorhandensein einer Netzlücke,
- Sicherheit: Verkehrsbelastung durch KFZ- und Schwerlastverkehr, Schulweg, Unfallgeschehen,
- Radverkehrspotenzial: Netzhierarchie anhand der Radverkehrskonzepte.

Die Bewertung der Umsetzbarkeit basiert auf folgenden Kriterien:

- Umfang der vorgeschlagenen Maßnahme: Aufwand und Dauer bei der Umsetzung, voraussichtliches Erfordernis von Grunderwerb,
- Klassifizierung des betroffenen Streckenabschnittes: Kreis-, Landes- oder Bundesstraße,

## Baulasträger.

Die so zugewiesenen Punktzahlen ermöglichten es, die Maßnahmen nach Priorisierung und Umsetzbarkeit auf einer Matrix darzustellen und in eine Reihenfolge zu bringen.

**Praktische Belange:** Die Maßnahmen wurden mit bestehenden Vorhaben und Planungen des Amtes für Verkehr sowie relevanten Vorhabenträgern (z.B. Kanalbau, Telekommunikation) abgeglichen. Auf dieser Basis wurde unter Beachtung bestehender politischer Beschlüsse eine weitere, individuelle Anpassung der Reihenfolge vorgenommen. Darüber hinaus wurden die Maßnahmen auf räumliche Zusammenhänge geprüft und die Reihenfolge auf eine möglichst zeitnahe und durchgehende Realisierung übergeordneter Radrouten (Entwicklungskorridore) hin optimiert.

Im nächsten Schritt konnte den Maßnahmen so jeweils eine Jahreszahl als Baubeginn zugordnet werden. Um den notwendigen administrativen Vorlauf sicherzustellen, wurde für jede Maßnahme der zeitliche und personelle Aufwand von den jeweiligen Dienststellen definiert. Je nach Art der Maßnahme konnte so der erforderliche Planungsvorlauf definiert werden. Außerdem wurde in Abhängigkeit von den Baukosten ein Vorlauf für das Einwerben von Fördermitteln ermittelt. Auf dieser Basis wurde für jede Maßnahme jeweils ein Jahr für den Planungsbeginn, sofern erforderlich, eins für die Beantragung von Fördermitteln und eins für den Baubeginn benannt. Aus diesem Vorgehen ergibt sich für viele bauliche Maßnahmen grundsätzlich eine Zeitspanne von bis zu zwei Jahren zwischen Planungs- und Baubeginn. Ein Baubeginn vor dem Jahr 2023 ist daher für größere Baumaßnahmen ohne bereits heute erfolgte Vorplanungen nicht realisierbar. Aus diesem Grund wurden vorwiegend Maßnahmen mit geringer(er) Planungsdauer wie die markierungstechnische Einrichtung von Fahrradstraßen oder verkehrsregelnde Maßnahmen für die ersten Jahre des Umsetzungszeitraums eingeplant. Zeitgleich soll im Jahr 2021 mit der Planung für bauliche Maßnahmen mit Baubeginn im Jahr 2023 begonnen werden.

Maßnahmen, die gleichzeitig aus dem kommunalen sowie dem regiopolen Radverkehrskonzept hervorgehen, haben eine besondere Bedeutung sowohl für regionale als auch innerstädtische Alltagsradverbindungen. Diese Maßnahmen wurden in der Umsetzungsstrategie mit einer hohen Priorität bewertet und sollen in Kooperation mit den Partnern der Regiopolregion Bielefeld umgesetzt werden. Die Vorschläge aus den Radverkehrskonzepten umfassen neben baulichen Maßnahmen auch markierungstechnisch umsetzbare Maßnahmen sowie verkehrsregelnde Maßnahmen (siehe Anlage 1 und 3) bzw. Deckensanierungen.

Die Maßnahmenvorschläge für **Fahrradstraßen** werden nach einer einfachen Grundsatzprüfung mit einer intensiven Bürger\*innenbeteiligung für eine Erprobungsphase vorgesehen. Die Umsetzung erfolgt im Regelfall dann zunächst markierungstechnisch und zu einem späteren Zeitpunkt baulich. Damit soll der Zeitraum vom Start bis zur markierungstechnischen Umsetzung auf ca. 12 Monate verkürzt werden, bereits nach ca. 6 Monaten ist die Erprobungsphase vorgesehen. Der Aufwand und die Kosten für den späteren Umbau sind zusätzlich einkalkuliert. Die geplanten Fahrradstraßen sind in Anlage 2 dargestellt. Die Maßnahmenvorschläge werden gemäß den Zielvorgaben aus dem Vertrag mit dem Radentscheid ergänzt (Vorgehen vgl. DS 0349/2020-2025).

Den elf **Entwicklungskorridoren** kommt im Umsetzungskonzept des Radverkehrskonzeptes eine besondere Bedeutung zu. Bei Korridoren, deren bauliche Umgestaltung erst ab dem Jahr 2025 oder später eingeplant ist (z.B. Route Gütersloh, Route Herford oder Universitätsroute), werden nicht-bauliche Maßnahmen, wie die schneller umsetzbaren Markierungslösungen von Fahrradstraßen, vorgezogen oder auch Protected Bikelanes (geschützte Radfahrstreifen) als vorläufige Radverkehrsanlagen vorgeschlagen. Eine Darstellung der Aufteilung der Entwicklungskorridore auf die Jahre 2021 bis 2030 inklusive einer ausführlichen Erläuterung ist der Anlage 3 zu entnehmen.

## 2. Weitere Maßnahmen

Die Maßnahmenvorschläge der Radverkehrskonzepte aus den Bereichen Information, Kommunikation und Service wurden um die zusätzlichen Maßnahmen aus dem Vertrag mit dem Radentscheid ergänzt. Die beteiligten Stellen wurden identifiziert und gemeinsam Umsetzungsempfehlungen erarbeitet. Ebenso wurden realistische Zeitpunkte für die Umsetzung festgelegt.

In den Steckbriefen in Anlage 4 sind die einzelnen Maßnahmen mit Zuständigkeiten und Umsetzungszeitpunkt dargestellt. Außerdem werden Evaluationsindikatoren genannt. Im Steckbrief **Marketingkonzept** ist eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen subsumiert. Hier ist vorgesehen, in 2021 zunächst ein Konzept zur Umsetzung der Maßnahmen erstellen zu lassen. Ein wesentlicher Bestandteil ist dabei die Entwicklung einer Marke für den Radverkehr in Bielefeld. Für die Umsetzung der Maßnahmen ist zusätzliches Personal notwendig, sowie Schnittstellen einzurichten. **Serviceeinrichtungen** und **-angebote** sind wichtige Komponenten für ein komfortables und attraktives Radfahren in der Stadt Bielefeld. Diese sind wichtig, um die vorhandene Infrastruktur nutzbar zu halten und zu attraktivieren. Besonders relevant sind hierbei die Bereiche Reinigung und Winterdienst, für die bereits vom Umweltbetrieb entsprechende Mehrbedarfe für 2022 kalkuliert wurden (siehe Abschnitt 5). Auch die Maßnahmen im Bereich **Komfort und Sicherheit erhöhen** setzen bei der vorhandenen Infrastruktur an. Eine konsequente Abarbeitung von Mängeln und die Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmenden bei Baustellen sind wichtige Aspekte, um die Sicherheit für den Radverkehr wahrnehmbar zu erhöhen. Mit einem **Konzept** zur Anbindung der Innenstadt an die **Universität** soll die genaue Streckenführung festgelegt und im Anschluss ertüchtigt werden. Das Projekt „**Radschnellweg OWL 2.0**“ wird weiterverfolgt. Im Rahmen einer Nutzen-Kosten-Analyse wird im Jahr 2021 der genaue Streckenverlauf des Radschnellwegs bestimmt. Aufbauend auf diesen Erkenntnissen werden die im Radverkehrskonzept vorgeschlagenen baulichen Maßnahmen für die Korridore nach Gütersloh und Herford angepasst. Durch daran anschließende Vorarbeiten wie die Bewilligung von Fördermitteln und Planungsvereinbarungen wird der Baubeginn für diese Korridore ab dem Jahr 2025 vorgesehen.

### Ruhender Radverkehr

Im Rahmen des kommunalen und des regiopolen Radverkehrskonzepts wurden für die Stadtteilzentren und ausgewählte Bereiche mit hohem Abstellbedarf die Radabstellanlagen hinsichtlich unterschiedlicher Nutzungskriterien bewertet. Der in den Radverkehrskonzepten ausgewiesene Bedarf an zu tauschenden und zusätzlichen Fahrradbügeln beträgt rund 1800 Bügel, wovon ca. 1000 Bügel nicht auf städtischen Flächen vorgesehen sind. Neben den Vorschlägen aus den Radverkehrskonzepten werden in den kommenden Jahren weitere Standorte im Rahmen von Einzelprogrammen und mit Bürger\*innenbeteiligung erarbeitet und umgesetzt. Die Planung der Radstation am Hauptbahnhof mit einer Kapazität von 2000 Stellplätzen und elektronischem Zugangssystem wird fortgeführt. Bei der Standortsuche werden verschiedene Optionen im direkten Bahnhofsumfeld hinsichtlich der Verfügbarkeit und Nutzbarkeit als Radstation untersucht. Aktuell sind die Anforderungen einer modernen Radstation mit ausreichenden Kapazitäten sowohl beim Standort der alten Radstation, bei Flächen im Bereich der Nahariyastraße sowie im Rahmen des INSEK (Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept) „nördlicher Innenstadtrand“ für das gesamte Bahnhofsumfeld platziert. Außerdem gibt es Gespräche mit der DB bezüglich Flächenverfügbarkeiten an der Joseph-Massolle-Straße. Die Aufrüstung der aktuellen Übergangslösung mit einem digitalen Zugangssystem ist in Vorbereitung.

Durch die folgenden Maßnahmen werden im Jahr 2021 die im Vertrag mit dem Radentscheid festgeschriebenen 1000 Stellplätze pro Jahr umgesetzt (detaillierte Aufstellung in Anlage 5):

- vorhandene Vorderradklemmen auf städtischem Grund gegen Anlehnbügel mit Bielefelder Bügel ersetzen (~160)

- Anschaffung und Aufstellung von 250 mobilen Anlehnbügeln
- Erweiterung von vorhandenen Abstellanlagen und Schaffung neuer Standorte. Die Standortvorschläge stammen
  - aus den Radverkehrskonzepten,
  - aus den Konzepten „Kita und Schulwegsicherheit“ sowie „Radabstellanlagen“ als Bestandteil des Förderprogramms emissionsfreie Innenstadt
  - aus bestehenden Beschlüssen der Bezirksvertretungen
  - aus der Online-Bürger\*innenbeteiligung im Pilotbezirk Brackwede (in Planung)

Für die kontinuierliche Verbesserung der Fahrradabstellsituation im Bielefelder Stadtgebiet werden ab 2022 Konzepte mit den Schwerpunkten

- Fahrradparken an öffentlichen Gebäuden und Bildungseinrichtungen
- zugangsgesichertes Fahrradparken und Mobilitätsstationen
- privates zugangsgesichertes Fahrradparken im öffentlichen Raum
- Erhöhung der Fahrradabstellmöglichkeiten zur öffentlichen Nutzung auf Privatflächen an Handel und Gewerbe

umgesetzt.

### 3. Prozessoptimierung und Erfolgskontrolle

Um diese anstehenden Mehraufgaben bestmöglich bearbeiten zu können, wurde die Zuständigkeit für die Radverkehrsförderung bei einem Projektteam Rad25+ unter der Koordination der Nahmobilitätsbeauftragten gebündelt. Im Rahmen der Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes und der Umsetzungsstrategie wurde ein Netzwerk zu anderen beteiligten Stellen aufgebaut, durch die Zusammenarbeit in der Regiopoleregion Bielefeld und in der REGIONALE 2022 wurde dieses bereits über die Stadtgrenzen hinweg erweitert. In der Abteilung Mobilitätsplanung wurde ein Projektmanagement eingeführt und ein Prozessmanagement gestartet.

Die kontinuierliche Überprüfung von Umsetzung und Wirksamkeit aller Maßnahmen ist wichtiger Bestandteil der strategischen Radverkehrsförderung. Durch die Einrichtung eines **Controlling-Systems** für den gesamten Umsetzungszeitraum sollen die Auswirkungen des Umsetzungsstands regelmäßig evaluiert werden. Durch eine Modal Split Erhebung in 2022 und ein erneutes BYPAD-Verfahren im Jahr 2025 sollen die Erfolge für das Radverkehrskonzept überprüft werden. Eine permanente Analyse des Radverkehrsaufkommens ermöglichen zudem mobile Radverkehrszählstellen und sechs **Dauerzählstellen**, von denen letztere im Jahr 2021 in Betrieb genommen und schrittweise erweitert werden. Mit einer Evaluation nach Ende eines jeden Jahres kann gewährleistet werden, dass der Zeitplan für die Umsetzung eingehalten und gegebenenfalls optimiert wird. Als zielführend für die kontinuierliche Evaluation aller Radverkehrsmaßnahmen werden verschiedene, sich ergänzende Möglichkeiten der Evaluation angesehen. Durch den Aufbau und fortwährende Pflege eines **Bestandkatasters** können bereits eine Vielzahl der Maßnahmen mit räumlichem Bezug dokumentiert werden.

### 4. Fazit

Die Standards für Fahrradstraßen wurden erarbeitet und im März 2021 vom Stadtentwicklungsausschuss beschlossen. Zum Kreuzungsdesign haben bereits intensive Abstimmungsgespräche stattgefunden, die nun fortgeführt werden. Die Maßnahme Stadtring wurde mit Radfahrstreifen fertiggestellt und die Baumaßnahme Jahnplatz begonnen. Die Fahrradstaffel des Ordnungsamtes wurde aufgebaut und die Ausweitung des Fahrradverleihsystems für die Gesamtstadt ist im Aufbau.

Für das Jahr 2021 können jedoch nicht alle im Vertrag mit dem Radentscheid festgelegten Ziele

vollumfänglich erreicht werden. Es sind ausreichende Planungsvorläufe einzukalkulieren sowie zusätzliche personelle und finanzielle Ressourcen bereit zu stellen. Dennoch sollen bereits erste Maßnahmen unter Beteiligung des Radentscheides umgesetzt werden. In den Folgejahren sind die entsprechenden Maßnahmen vollumfänglich eingeplant und eingepreist, soweit diese das Amt für Verkehr betreffen. Das im Vertrag mit dem Radentscheid vorgesehene Verlängerungsjahr 2026 ist dabei bereits eingeplant.

Durch die zusätzliche provisorische Einrichtung von Radverkehrsinfrastruktur auf Strecken, auf denen auch ein späterer Umbau eingeplant ist, werden entsprechend höhere Kapazitäten, vor allem an Personal, benötigt. Außerdem ist eine intensivere Beteiligung der Bürgerschaft und weiterer Beteiligte an Planungsprozessen vorgesehen. Der Mehraufwand zu Beginn jeden Prozesses lässt sich jedoch durch die strategische Herangehensweise und gezielte Abarbeitung der Einzelmaßnahmen im Gesamtzusammenhang im Verlauf des Projektes wieder aufholen. Es ist dadurch außerdem von einer insgesamt höheren Akzeptanz auszugehen. Entscheidend ist dabei jedoch auch die politische Konsensbildung, die im zuständigem Fachausschuss gebündelt werden sollte. Die strategisch aufgestellte „Strategiegruppe Nahmobilität“ (siehe DS 0358/2020-2025) und die operativ agierende „AG SpuReN“ (Arbeitsgruppe Straßenplanung und Radverkehr einschließlich Nahverkehr) unterstützen dabei. Der intensive Austausch mit Vertreter\*innen des Radentscheides wird in die Planungsprozesse ebenfalls integriert.

## **5. Haushaltsmittel**

### **5.1 Personalkosten**

Die vorgenannten Maßnahmen erfordern eine deutliche Erweiterung der personellen Ressourcen bei einer gleichzeitig internen angepassten Struktur innerhalb des Amtes für Verkehr. Eine interne Umstrukturierung zielt dabei auf den effizienten Personaleinsatz mit klaren Zuständigkeiten, einer gemeinsamen Gesamtstrategie und der Nutzung von Synergieeffekten. Aufbauend darauf erfolgt derzeit die Etablierung eines Prozess- und Projektmanagements. Ziel des Prozessmanagements ist es, die internen Arbeitsabläufe aufzunehmen, zu optimieren und die Arbeitsabläufe für Politik und Bürger\*innen möglichst transparent darzustellen.

Das Projektmanagement leistet einen immens wichtigen Beitrag zur Koordinierung und Steuerung von Projekten einhergehend mit einer zeitlichen Verlässlichkeit. Die Vielzahl von Belangen, die sich hauptsächlich auf Infrastrukturmaßnahmen beziehen, können so entsprechend der Zielsetzung gesteuert und alle wichtigen und nachhaltigen strategischen Konzepte der Stadtverwaltung (Klimaanpassungskonzept, Mobilitätsstrategie, Baulandstrategie, Konversion, INSEK) mit in den Planungsprozess aufgenommen werden. Dazu wurden bereits erste Strukturen aufgebaut und u.a. die Umsetzungsstrategie entsprechend erarbeitet.

Für eine erfolgreiche „Mitnahme“ aller Bürger\*innen und zur konsequenten Umsetzung der politischen Mobilitätsziele sowie den Anforderungen durch den Gesetzgeber (Straßen- und Wegekonzept im Rahmen Straßenausbaubeiträge) ist es auch unabdingbar, im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation ausreichend Personalressourcen vorzuhalten, um die Themen Kommunikation Nahmobilität, Baustellenkommunikation, Bürger\*inneninformation und -beteiligung bearbeiten zu können.

Den Anlagen 1-3 zu den Infrastrukturmaßnahmen ist zu entnehmen, dass bei einer deutlich erhöhten Planungsleistung und im Nachgang bei entsprechenden Bauleistungen alle Belange im Bereich von 660 tangiert sind. Hauptsächlich handelt es sich dabei um Mitarbeitende der Verkehrswegeplanung, Verkehrslenkung (signalisierte Knotenpunkte), sowie im Bereich der straßenrechtlichen Anordnungen. Die Erfüllung der Ziele des Radentscheides kann nur mit deutlich mehr Personalressourcen erreicht werden. Durch den gesteigerten Planungsoutput ist dementsprechend Mehrpersonal im Bereich Verkehrswegebau gemäß einheitlicher Berechnungen vorzusehen. Personelle Auswirkungen auf die Verwaltungsabteilung infolge von Beantragung von

Fördergeldern, Berechnung von Straßenausbaubeiträgen und Belange des Straßenrechts sind ebenfalls vorhanden. Sollten Auswirkungen bzw. Erfordernisse weiterer städt. Dienststellen, bspw. Erstellung von Auftragsvergaben (Zentrale Vergabestelle) sowie die Prüfung der Vergaben (Rechnungsprüfungsamt) vorhanden sein, werden diese selbstständig ermittelt und den politischen Gremien benannt.

Die Umsetzung des Konzeptes bedingt in den nächsten Jahren die Einrichtung bzw. Vorhaltung zahlreicher Mehrstellen im Amt für Verkehr. Die derzeit absehbaren notwendigen Bedarfe werden im Rahmen des Stellenplanverfahrens 2022 eingebracht.

Damit das vorgenannte Maßnahmenprogramm zeitlich eingehalten werden kann, sind nachfolgend aufgeführten Vollzeitkräfte bereits im Jahr 2021 für das Amt für Verkehr zwingend erforderlich:

Tabelle 1 zusätzlicher Personalbedarf Amt für Verkehr

Titel	Kostenstelle	ab 2022ff erforderlich		bereits in 2021 erforderlich	
		Stellenanteil	Personalkosten p.a.	Stellenanteile	Personalkosten
Sb Radverkehrsförderung Service und Information	660 210	1,5	90.000 €	1,5	22.500 €
Sb Nahmobilität	660 210	0,5	30.000 €	0,5	7.500 €
Sb operative Verkehrswegeplanung Radverkehr	660 022	1,0	60.000 €	1,0	15.000 €
Projektleiter*in operative Verkehrswegeplanung	660 022	3,0	180.000 €	3,0	45.000 €
Sb Operative Verkehrswegeplanung Stadtentwicklung	660 022	1,0	60.000 €	1,0	15.000 €
Sb LSA Planung	660 230	2,0	120.000 €	2,0	30.000 €
Sb Markierung, Beschilderung, Straßenbaulast	660 230	1,0	60.000 €	1,0	15.000 €
Sb Verkehrsangelegenheiten	660 240	3,0	180.000 €	3,0	45.000 €
Sb Bauvorbereitung	660 031	1,0	60.000 €	1,0	15.000 €
Sb Ausschreibung Bauprojekte, Aufmaß, Abrechnung von Maßnahmen	660 320	1,0	60.000 €	1,0	15.000 €
Sb Bauleitung	660 320	2,0	120.000 €	1,0	15.000 €
Sb Ingenieur- und Stadtbahnbauwerke	660 330	2,0	120.000 €	1,0	15.000 €
Sb Koordination von Grundstücksangelegenheiten	660 011	1,0	60.000 €		
Teamleiter/in Koordination und Abwicklung von Förderverfahren (EU/Bund/Land)	660 120	0,2	12.000 €		
Sb Verwendungsnachweise	660 120	0,2	9.000 €		
Technische Zeichner/in	660 022	1,5	67.500 €		
Sb Steuerung Bauprogramme	660 031	1,0	60.000 €		
<b>Gesamt</b>		<b>22,9</b>	<b>1.348.500 €</b>	<b>17</b>	<b>255.000 €</b>

Durch eine Nachbewilligung von Mitteln für den notwendigen Personalaufwand im Haushaltsjahr 2021 muss die Sicherheit geschaffen werden, entsprechendes Personal zu akquirieren. Somit kann auf die aktuelle Arbeitsmarktsituation frühzeitig reagiert werden. Als ein mögliches Szenario zur Steigerung der Personalkosten für 2021 ist unter der Annahme, dass das erforderliche Personal zum 01.10.2021 gewonnen und eingestellt werden kann, mit mindestens folgenden zusätzlichen Personalkosten in Höhe von mind. 255.000 € zu rechnen:

- bei der Kostenstelle 660 210 i. H. v. 30.000 €
- bei der Kostenstelle 660 022 i. H. v. 75.000 €
- bei der Kostenstelle 660 230 i. H. v. 45.000 €
- bei der Kostenstelle 660 240 i. H. v. 45.000 €
- bei der Kostenstelle 660 310 i. H. v. 15.000 €
- bei der Kostenstelle 660 320 i. H. v. 30.000 €
- bei der Kostenstelle 660 330 i. H. v. 15.000 €

Die vorgenannten Personalkosten sind bisher nicht im Haushalt 2021 berücksichtigt. Eine Deckung für die aufgeführten Personalkosten in 2021 kann weder im Amt für Verkehr noch im Dezernat 4 benannt werden. Aufgrund der schwierigen Konkurrenzsituation auf dem Arbeitsmarkt ist beabsichtigt, die notwendigen Ingenieur- und Technikerleistungen unbefristet auszuschreiben.

Für den Umweltbetrieb ist ab 2022 eine Mehrstelle plus einer geeigneten Fahrradausstattung (Lastenpedelec, Beispiel Cargo-Maus Modell Bielefeld als Miet- oder Investitionslösung) zur Streckenkontrolle des Radverkehrsnetzes vorgesehen. Das Aufgabenspektrum ist dabei breit aufgestellt und soll von Wartung der Beschilderung über Scherbenbeseitigung bis hin zu Mängelerfassung reichen. Damit lassen sich einerseits Synergieeffekte sowie andererseits eine positive Öffentlichkeitswirkung erreichen. Es handelt sich hierbei um Kontrollleistungen, die über die rechtlich verpflichtenden Stufenkontrollpläne nach Bundesarbeitsgemeinschaft Deutscher Kommunalversicherer (BADK) hinausgehen. Sollte sich diese Herangehensweise bewähren, so ist vorgesehen, diese Art der Kontrollen auszuweiten. Hier könnten ggf. auch entsprechende Programme zur Beschäftigungsförderung integriert werden. Die Finanzierung erfolgt über das Amt für Verkehr. Die dafür notwendigen Mittel werden zum Verwaltungsentwurf des Haushaltsplans 2022 angemeldet.

## 5.2 Maßnahmenfinanzierung (investiv und konsumtiv)

Für das laufende Jahr 2021 sind folgende Maßnahmen vorgesehen (teilweise bereits in den genehmigten Haushaltssätzen enthalten):

Tabelle 2 Finanzbedarf 2021

Maßnahme (Nr.)	Maßnahme	Bezirk	Umfang			im Haushalt abgebildet	zus. Finanz- bedarf
				konsumtiv	investiv		
131	Fahrradstraße Route Ost, Rohrteichstraße	Mitte	Einrichtung einer Fahrradstraße	x			46.000 €
132, 133	Fahrradstraße Bielefelder Osten, Ehlentruper Weg	Mitte	Neugestaltung und Einrichtung einer Fahrradstraße	x			92.000 €
222	Sender Straße	Sennestadt	Verbreiterung des vorhandenen Gehwegs		x	900.000 €	
	Querungsstelle Ravensberger Turner Straße	Mitte	Verbesserung der Querung		x	40.000 €	
	Fahrradverleih- system	alle Bezirke	Start Gesamtsystem	x		700.000 €	
M1	Marketingstrategie		Marketing und Kommunikation	x		50.000 €	50.000 €
M1	ohne auto mobil		Veranstaltung	x		50.000 €	50.000 €
T1	Radschnellweg		Nutzen-Kosten-Analyse	x		50.000 €	
I1	Zus. Dauerzählstelle		Mit Display		x	15.000 €	
M3	Netzwerk Radverkehr		Regiopolegion				
A5	Bonusprogramm		Bonus-App	x		10.000 €	

<b>P1, P2, P3</b>	ruhender Radverkehr	alle Bezirke	Abstellanlagen schaffen		x		460.000 €
<b>P8</b>	Radstation	Mitte	Betriebskostenzuschuss Radstation	x			110.000 €
	zusätzliche Maßnahmen tlw. auf Freizeitrouten		bauliche Maßnahmen		x		76.000 €
	zusätzliche Maßnahmen tlw. auf Freizeitrouten		konsumtive Sanierung	x			310.000 €
	<b>Summe 2021</b>	<b>Investiv</b>	<b>Produktgruppe 11.12.01</b>				<b>1.031.000 €</b>
	<b>Summe 2021</b>	<b>Konsumtiv</b>	<b>Produktgruppe 11.12.01</b>				<b>1.000.000 €</b>
	<b>Summe 2021</b>	<b>Konsumtiv</b>	<b>Produktgruppe 11.12.03</b>				<b>280.000 €</b>

Folgende Projekte sind in bereits laufenden Maßnahmen enthalten

<b>289</b>	Friedrich-Verleger-Straße	Mitte	Ausbau Radverkehrsanlage		x	x	
<b>163</b>	Linie 3 Grünzug	Stieghorst	Ausbau Grünzugweg und Querungsstellen		x	x	
<b>P2</b>	ruhender Radverkehr	Mitte	Abstellanlagen aus Emissionsfreier Innenstadt		x	x	

#### Investiv

Für die „Abstellanlagen (P1, P2, P3, Projekt 17.006112)“ mit geplanten Auszahlungen von 460.000 € erfolgt eine Deckung, soweit möglich, aus den laufenden Einzahlungen der Stellplatzablöse 2021. Der Rest wird aus dem Sonderposten Stellplatzablöse im Rahmen des Jahresabschlusses 2021 entnommen.

#### Konsumtiv

PG 11.12.01: Die Einrichtung der o. g. Fahrradstraßen führen zu zusätzlichen Aufwendungen in Höhe von 138.000 €. Mit den im Haushalt vorhandenen Ansätzen können nur einige der o. a. Maßnahmen umgesetzt werden. Weitere Mittel stehen im Amt für Verkehr und Dezernat 4 nicht zur Verfügung.

PG 11.12.03: Die Veranstaltung „ohne Auto mobil“ und die Erstellung der Marketingstrategie führen zu zusätzlichen Aufwendungen in Höhe von 100.000 €. Mit den im Haushalt vorhandenen Ansätzen können nur einige der o. a. Maßnahmen umgesetzt werden.

Eine Deckungsmöglichkeit besteht lediglich in Höhe von 50.000 € in der PG 11.12.02 (Verkehrsanlagen). Weitere Mittel stehen weder hier noch in anderen Produktgruppen des Amtes und des Dezernates 4 zur Verfügung.

Insgesamt ist folgender Finanzbedarf ermittelt worden:

*Tabelle 3 Finanzbedarf Gesamt*

Jahr	konsumtiv 11.12.03	konsumtiv 11.12.01	investiv 11.12.01	Summe	Ausgaben je EW
<b>2021</b>	380.000 €	1.138.000 €	1.491.000 €	3.009.000 €	~9 €/a
<b>2022</b>	700.000 €	1.160.000 €	5.350.000 €	7.210.000 €	~21 €/a
<b>2023</b>	500.000 €	1.490.000 €	7.150.000 €	9.140.000 €	~27 €/a

<b>2024</b>	500.000 €	1.440.000 €	11.850.000 €	13.790.000 €	~41 €/a
<b>2025</b>	700.000 €	1.790.000 €	9.350.000 €	11.840.000 €	~35 €/a
<b>Summe</b>	<b>2.780.000 €</b>	<b>7.018.000 €</b>	<b>35.191.000 €</b>	<b>~45 Mio. €</b>	<b>Ø 27 €/a</b>

*Perspektivplanung*

<b>2026</b>	350.000 €	2.790.000 €	7.000.000 €	10.140.000 €	~30 €/a
<b>2027</b>	350.000 €	1.890.000 €	7.500.000 €	9.740.000 €	~29 €/a
<b>2028</b>	350.000 €	1.190.000 €	10.000.000 €	11.540.000 €	~34 €/a
<b>2029</b>	350.000 €	1.190.000 €	10.300.000 €	11.840.000 €	~35 €/a
<b>2030</b>	350.000 €	1.390.000 €	7.800.000 €	9.540.000 €	~28 €/a
<b>2031</b>	350.000 €	2.290.000 €	3.900.000 €	6.540.000 €	~19 €/a
<b>2032</b>	350.000 €	1.090.000 €	7.000.000 €	8.440.000 €	~25 €/a
<b>2033</b>	350.000 €	1.190.000 €	7.200.000 €	8.740.000 €	~26 €/a
<b>2034</b>	350.000 €	1.090.000 €	6.600.000 €	8.040.000 €	~24 €/a
<b>2035</b>	350.000 €	1.090.000 €	4.300.000 €	5.740.000 €	~17 €/a

Ausgaben anderer Städte je Einwohner und Jahr: Amsterdam: 11€/a  
Kopenhagen: 36€/a  
Oslo: 70€  
Utrecht: 132€

Die Finanzmittel beinhalten sowohl die kurzfristige als auch die finale bauliche Umgestaltung. Der Neubau einer Radstation ist nicht in den Finanzmitteln enthalten. Mögliche Fördermittel werden nicht separat ausgewiesen. Personalkosten sowie externe Planungskosten sind nicht enthalten.

Bei einer Fortführung bestehender Förderprogramme im derzeitigen Umfang (v.a. Gemeindeverkehrs-Finanzierungs-Gesetz [GVFG], FöRi Nahmobilität, Sonderprogramm Stadt und Land, Klimaschutz durch Radverkehr) kann eine Entlastung des Haushaltes um ca. 35-40% erwartet werden.

Zur Erhöhung der Pflege- und Instandhaltungsintervalle auf dem Radhaupttroutennetz ab 2022 sind für das Jahr 2022 zusätzliche konsumtive Mittel i. H. v. 200.000 € erforderlich. Unter Berücksichtigung der beim Umweltbetrieb, Abteilung 700.51 für Sonderreinigungen, anfallenden, bisher jedoch noch nicht zu beziffernden Kosten in Bezug auf erforderliche Aufstockung der Fuhrpark- und Personalkapazität, werden zunächst pauschal 200.000 € angesetzt, um die Finanzierung vorgenannter Aufgabenerweiterungen bei 700.51 sicherzustellen. Die nur sukzessive mögliche Streckenprüfung, Organisation und Aufnahme der Reinigung nach Bereitstellung und Besetzung von Stellen sowie die Beschaffung zusätzlicher Kehrmaschinen bzw. Schmalspurwinterdienstfahrzeuge wird über mehrere Jahre andauern, so dass jährlich eine Überprüfung tatsächlich angefallener Kosten und zusätzlich in die Reinigung aufgenommener Radstrecken erfolgen sollte, um die zunächst nur pauschal ermittelbaren Ansätze in den Folgejahren den Kosten nach oben oder unten anzugleichen. Für den Entwurf der Wirtschaftsplanung 2022 wurde bereits eine weitere Kleinkehrmaschinenbeschaffung im Investplan (Kosten ca. 130.000 €) und vier zusätzliche Fahrerstellen im Stellenplan im Hinblick auf die erforderliche Umsetzung des Radverkehrskonzeptes berücksichtigt. Eine sukzessive Erhöhung der Mittel im Zuge der Erweiterung der Strecken ist eingeplant.

## Weiteres Vorgehen

Bei den infrastrukturellen Maßnahmen sieht das weitere Vorgehen vor, zunächst die Maßnahmenvorschläge auf ihre Umsetzbarkeit zu überprüfen. Dabei können sich noch Änderungen in der Einstufung und Abgrenzung des Planungsvorhabens ergeben. Insbesondere Übergänge zu weiteren Maßnahmen und zum Bestand sind sicherzustellen. Maßnahmen, die durch verkehrsregelnde Maßnahmen umzusetzen sind, werden in einem gesonderten Umsetzungsprogramm nach ihrer Priorität abgearbeitet. Deckensanierungen von Radwegen oder Fahrbahnen erfolgen im vorhandenen Querschnitt. Die zeitliche Durchführung erfolgt in Abstimmung mit umliegenden Baumaßnahmen. Hierfür sind keine zusätzlichen Planungen erforderlich.

Bauliche und markierungstechnische Maßnahmen (auch Protected Bikelanes) erfordern eine detaillierte Straßenplanung und werden dann wieder in den politischen Entscheidungsprozess eingebunden. Knotenpunkte werden in die jeweiligen linearen Maßnahmen integriert und die Anschlüsse an den Bestand demzufolge sichergestellt. Zusätzlich ist die Einzelbetrachtung und die Abstimmung mit dem Radentscheid und der AG SpuReN für jede Maßnahme vorzusehen.

Die Maßnahmen wurden bereits in das vorhandene Verkehrsmanagementsystem integriert und können damit im Anschluss an den Beschluss auf ihre Umsetzbarkeit genauer überprüft werden. Die unterschiedlichen Belange der relevanten Vorhabenträger können im Verkehrsmanagementsystem zusammengeführt und die Bauzeiträume detailliert geplant werden. Entsprechende Arbeitsaufträge werden im Sinne des strategischen Projektmanagements erteilt.

Maßnahmen, die in Zusammenhang mit der Regiopolregion stehen, werden eng in den Gremien und bestehenden Arbeitsstrukturen der Regiopolregion abgestimmt. Dies betrifft insbesondere solche Maßnahmen, die räumlich an den Stadtgrenzen verortet sind. Hier sollen projektbezogenen Abstimmungen mit beteiligten Baulastträgern erfolgen. Dazu sind die gemeinsame Ausschreibung von Planungsleistungen sowie das gemeinsame Einwerben von Fördergeldern vorgesehen. Das gemeinsame Ziel der Regiopolregion, die Schaffung eines lückenlosen, interkommunalen Alltagsradverkehrsnetzes, soll mit diesem Vorgehen weiter umgesetzt werden.

Die Einzelmaßnahmen aus den Bereichen Information, Service und Kommunikation sollen nach der politischen Entscheidung in einzelne Projekte überführt werden. Dazu müssen teilweise noch klare Zuständigkeiten und Prozesse für die kontinuierliche Abarbeitung festgelegt sowie präzisere Kosten, Dauer und Personalbedarfe ermittelt werden. Die Maßnahmen stehen dabei in engem Zusammenhang mit der Abarbeitung der infrastrukturellen Maßnahmen und den personellen Ressourcen sowie entsprechenden Vorläufen durch Fördermittelbeantragung. Das Amt für Verkehr hat dabei eine koordinierende Funktion und wird auf die weiteren beteiligten Dienststellen zugehen und bei der Umsetzung unterstützen. Die spezifische Ausarbeitung erfolgt in Zusammenarbeit mit dem Radentscheid und der Strategiegruppe und wird den entsprechenden Gremien zur Beschlussvorlage vorgelegt.

Das zusätzliche Personal soll entsprechend angeworben und eingestellt werden. Gleichzeitig wird das Projektmanagement und Prozessmanagement weitergeführt und ausgeweitet, um den Wissenstransfer entsprechend zu gewährleisten. Zur Dokumentation des Fortschritts der Umsetzung ist ein jährlicher Bericht an den zuständigen Fachausschuss vorzusehen.

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)	
-----------------------------------	--

