



Stadt Bielefeld

BYPAD und Leitsätze zur Radverkehrsförderung

2. Evaluation 2020



Stadt Bielefeld

BYPAD und Leitsätze zur Radverkehrsförderung

2. Evaluation 2020

Auftraggeber: Stadt Bielefeld

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

Bearbeitung: Heike Prahlow
Benedikt Even

Hannover, im März 2021

Inhalt

1.	Einführung	3
2.	Grundsätze der Radverkehrsförderung in Bielefeld	4
2.1	Qualitätsziele für die Radverkehrsförderung.....	4
2.2	Fünf Leitsätze zur Radverkehrsförderung in Bielefeld	7
3.	Entwicklung der Radverkehrsförderung.....	9
4.	Anmerkungen der Strategieguppe.....	27
5.	Fazit.....	28

1. Einführung

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

Gemäß dem Leitsatz 5 „Arbeitsstrukturen herstellen“ soll die Umsetzung der Leitsätze zur Radverkehrsförderung einer regelmäßigen Wirksamkeitskontrolle (mindestens alle zwei Jahre) unterzogen werden. Hierfür wurde Ende 2018 ein Verfahren entwickelt und eine erste Evaluation durchgeführt.

Aktuell wurden die im BYPAD erarbeiteten Ergebnisse auf Basis des Status Quo im Dezember 2020 nach dem gleichen Verfahren wie in 2018 erneut evaluiert.

Der aktuelle Stand zur Radverkehrsförderung ist nachfolgen entsprechend aufbereitet.

Auch die 2. Evaluation erfolgt auf Basis der Handlungsansätze und Zielvorstellungen für Bielefeld, die im Rahmen des BYPAD-Prozesses entwickelt und als „Qualitätsziele für die Radverkehrsförderung in Bielefeld“ formuliert wurden. Diese sind seitdem unverändert.

Die Informationen und Unterlagen zu den seit der letzten Evaluation erfolgten Aktionen und Aktivitäten der Radverkehrsförderung wurden von der Stadt Bielefeld bereitgestellt und durch eigene Recherchen ergänzt. Diese Informationen mit Stand Dezember 2020 bilden die Grundlage für die Bewertung der Entwicklung in den Modulen.

Vorgehen

- Für jedes Modul des BYPAD wurden die bereits für die 1. Evaluation zusammengestellten Aspekte zu Ausgangslage (Stand 2015), gemeinsame Bewertung der BYPAD-Gruppe sowie die Zuordnung von Qualitätszielen und Leitsätzen übernommen.
- Das zur 1. Evaluation bereits Erreichte sowie die Einschätzung der Entwicklung zu Ende 2018 wurde entsprechend gekennzeichnet.
- Die recherchierten sowie von der Stadt Bielefeld gelieferten Daten zur derzeitigen Situation im Radverkehr (Stand Dezember 2020) wurden analysiert und als neue Evaluationsergebnisse ebenfalls den Modulen zugeordnet.
- Die erneute Bewertung erfolgte anhand der Umsetzung der einzelnen Leitsätze bzw. deren thematischen Aspekte. Weiterhin konnte bei Modul 1 „Anforderungen der RadfahrerInnen“ kein zu evaluierender Leitsatz zugeordnet werden. Hier wurden erneut die einzelnen umgesetzten Aktionen bzw. Aktivitäten bewertet.

- Die Strategieguppe hatte erneut die Möglichkeit, zu den Einschätzungen und Bewertungen Stellung zu nehmen. Auf Basis der Rückmeldungen wurde die Bewertung geprüft und finalisiert. Die Anmerkungen der Strategieguppe sind darüber hinaus in der Evaluation zusammenfassend dokumentiert.

Methodik

Die Bewertung der Entwicklung erfolgte wie auch in 2018 unabhängig von der Bewertung des Moduls im BYPAD-Prozess. Die Bewertung im BYPAD-Prozess war jeweils Ergebnis der Konsensfindung aller Teilnehmenden der BYPAD-Gruppe. Im Rahmen der Evaluationen erfolgte die Bewertung der Entwicklung durch das Gutachterbüro auf Basis der von der Stadt gelieferten Daten in drei Entwicklungsstufen. Die aufgezeigte Entwicklung beschreibt dabei die Gesamtentwicklung nach Abschluss des BYPAD in 2015.

In blau dargestellt ist die Bewertung zum Zeitpunkt der 1. Evaluation (Stand 2018), in grün (dunkelgrün \triangleq vollumfänglich, hellgrün \triangleq in Teilen) ist die weitere Entwicklung bis Ende 2020.

Eine Abstimmung der gutachterlichen Bewertung mit der Einschätzung der Strategieguppe Radverkehr¹ ist auch für die 2. Evaluation erfolgt.

2. Grundsätze der Radverkehrsförderung in Bielefeld

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

2.1 Qualitätsziele für die Radverkehrsförderung

- 1 Entwicklung eines übergeordneten **Leitbildes bzw. Leitlinien** zur Förderung des Radverkehrs in Bielefeld mit konkreten Zielsetzungen.
 - Die Leitlinien werden gemeinsam mit allen Akteuren zum Radverkehr in Bielefeld erarbeitet.
 - Sie stellen das Grundgerüst der zukünftigen Radverkehrsförderung in Bielefeld dar und werden politisch beschlossen.
- 2 Auf Basis der Leitlinien wird eine **Gesamtstrategie zur Radverkehrsförderung** für Bielefeld mit Betrachtung aller wichtigen Infrastrukturaspekte zu Radverkehrsanlagen und zum Fahrradparken sowie der Aspekte des Leitbildes „Radverkehr als System“ erarbeitet.
 - Das Radverkehrskonzept beinhaltet den konkreten Handlungsbedarf inklusive Prioritätensetzung und Festlegung der Zuständigkeiten.
 - Berücksichtigung auch innovativer „Leuchtturmprojekte“.

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

- Es berücksichtigt alle (potenziellen) Radfahrenden in Bielefeld.
 - Es dient als Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung in Hinblick auf die Erstellung von Investitionsprogrammen und die Bereitstellung von Haushaltsmitteln.
- 3 Die Erarbeitung eines **Radverkehrskonzeptes wird von Verwaltung und Politik gemeinsam vereinbart und nach Möglichkeit im Ausschuss beschlossen.**
- Ziel der Radverkehrsförderung in Bielefeld sollte das sichere und gleichberechtigte Nebeneinander aller Verkehrsarten sein. Dabei sollten die Voraussetzungen geschaffen werden, dass das Radfahren für alle Menschen gleichermaßen möglich ist.
- 4 Etablierung eines **handlungsfähigen und beschlusskräftigen Gremiums Radverkehr in Bielefeld** zur Vorbereitung und Diskussion der strategischen und konzeptionellen Handlungsansätze.
- Klare Definition und Festlegung der Aufgaben und Inhalte des Gremiums sowie der Häufigkeit der Treffen.
 - Förderung des Radverkehrs in Bielefeld wird Querschnittsaufgabe aller relevanten Akteure.
 - Aufbau einer ergebnisorientierten Kommunikationsstruktur zwischen allen relevanten Akteuren zum Radverkehr in Bielefeld.
- 5 Plausibilitätsprüfung und Aktualisierung des vorhandenen **Radverkehrsnetzes.**
- Einbeziehen aller Stadtteile und Schließen von Netzlücken
 - Anbindung Hauptbahnhof verbessern
 - Anbindung Versorgungsstandorte optimieren
 - Etablierung von Hauptradrouten mit hohem Ausbaustandard.
- 6 Ertüchtigung des Radverkehrsnetzes im Bereich der **Wegeinfrastruktur.**
- Festlegen von Ausbaustandards zur Führung des Radverkehrs. Hierbei werden die ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) 2010 verbindlich eingeführt. Ziel ist die Etablierung klarer und intuitiv nutzbarer Regelungen mit Wiedererkennungswert.
 - Verstärkter Einsatz von anforderungsgerechten Markierungslösungen in Regelbreiten zzgl. Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz.
 - Übergänge an Radwegeenden optimieren
 - Gemeinsame Führung des Fuß- und Radverkehrs nur bei geringem Fuß- bzw. Radverkehrsaufkommen
 - Konsequente Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht auf allen baulichen Radwegen im Stadtgebiet.
- 7 Gleichberechtigte **Berücksichtigung des Radverkehrs an signalisierten Knotenpunkten.**
- Sicherung des Radverkehrs an Knoten, Einmündungen und Grundstückszufahrten.

- Einsatz z.B. vorgezogener Anforderungstaster, Kontaktschleifen, „Countdown“-Anzeigen oder videoüberwachter Signalschaltungen
 - Auf Haupttrouten ist zu prüfen, inwieweit der Radverkehr an Knoten bevorrechtigt geführt werden kann (Thema „Grüne Welle Radverkehr“).
- 8 Die Sicherung der Umsetzung und die Evaluation der gesetzten Ziele werden u.a. durch die regelmäßige Erstellung eines **Radberichtes** (z.B. 1xjährlich) gewährleistet.
- Der Radbericht beinhaltet den aktuellen Status Quo zum Radverkehr, die erreichten Verbesserungen sowie aktuell diskutierte Projekte.
 - Er wird sowohl im politischen Raum vorgestellt und durch geeignete Medien veröffentlicht.
- 9 Erstellung und sukzessive Umsetzung eines **Konzeptes zum Fahrradparken**.
- Feststellen des Bedarfes an anforderungsgerechten Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt und in allen Stadtteilen.
 - Erhöhung der Kapazität zum sicheren Abstellen von Rädern am Hauptbahnhof.
 - Schaffung von weiteren anforderungsgerechten Abstellkapazitäten inkl. weiterer Serviceangebote (z. B. Fahrradboxen) an wichtigen Zielen des öffentlichen Nahverkehrs.
 - Verstärkter Einsatz weiterer Serviceangebote zum Fahrradparken (z.B. Fahrradboxen, Überdachungen, Gepäckfächer).
 - In Bereichen mit dichter Wohnbebauung sollte geprüft werden, inwieweit und durch welche Maßnahmen anforderungsgerechtes Fahrradparken auf den Grundstücken oder im Straßenraum ermöglicht werden kann.
- 10 Zukünftige Radverkehrsplanungen erfolgen unter **Berücksichtigung von Pedelecs** (v. a. Wegeinfrastruktur und Fahrradparken)
- 11 **Ausbau der Öffentlichkeitsarbeit** unter Einbeziehung weiterer Akteure zum Radverkehr. Informationen zum Radverkehr werden zukünftig auch verstärkt über das **Internet** veröffentlicht.
Hierzu wird die Internetpräsenz zum Radverkehr in Bielefeld aktualisiert und das Thema Radverkehr in die städtische Website besser auffindbar eingeordnet.
- 12 Weitere **Förderung einer intensiven Verkehrssicherheits- und Mobilitätserziehung** im schulischen und außerschulischen Bereich.
- 13 Etablierung weiterer **Serviceangebote** rund um den Radverkehr in Bielefeld (z.B. Ausbau Fahrradverleih, Mängelmeldebogen).
- 14 Eine aktive Förderung des Radverkehrs benötigt generell personelle und finanzielle Ressourcen sowie die Berücksichtigung der Radverkehrsbelange auf politischer Ebene in Form von **Beschlüssen „pro Rad“**.

2.2 Fünf Leitsätze zur Radverkehrsförderung in Bielefeld

Präambel

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

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

1 - Radverkehrsanteil erhöhen

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

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

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

2 - Radverkehrskonzept erstellen

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

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

3 - Infrastruktur ausbauen und ertüchtigen

Das bestehende Radverkehrsnetz wird auf Plausibilität geprüft und zu einem verkehrssicheren, leistungsfähigen und gegliederten Netzsystem für den Alltags- und Freizeitradverkehr weiterentwickelt. Besonderes Augenmerk wird dabei auf die Berücksichtigung des Radverkehrs in der Stadt- und Siedlungsentwicklung, die

Schließung von Netzlücken, die Ertüchtigung des bestehenden Wegenetzes sowie die gleichberechtigte Berücksichtigung des Radverkehrs an signalisierten Knotenpunkten gerichtet.

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

Bei der Erarbeitung des Netzes werden Radschnellverbindungen als Netzelement berücksichtigt.

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

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

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

4 - Service/Kommunikation/Öffentlichkeitsarbeit ausweiten

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

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

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

5 - Arbeitsstrukturen herstellen

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

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

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

3. Entwicklung der Radverkehrsförderung

Nachfolgend werden die seit dem BYPAD in 2015 sowie der 1. Evaluation in 2018 erfolgten Aktionen und Aktivitäten zum Radverkehr in Bielefeld anhand der neun Module des BYPAD-Prozesses aufgeführt und erneut gutachterseits bewertet.

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

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

Die Einschätzung der Entwicklung erfolgte dabei in jeweils drei Entwicklungsstufen:

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

<p>Modul 1: Anforderungen der RadfahrerInnen Wie werden die Anforderungen ermittelt bzw. einbezogen, wie wird sichergestellt, dass diese im Entscheidungsprozess berücksichtigt werden.</p>		
<p>Ausgangslage</p>	<ul style="list-style-type: none"> 🚲 Nahmobilitätsbeauftragter, Mitgliedschaft in AGFS-NRW 🚲 Zusammenarbeit mit weiteren Akteuren eher projektbezogen 🚲 Kein etabliertes Gremium zur Unterstützung der Verwaltung bzw. zur Vorbereitung von Strategien oder Aktivitäten 🚲 Radfahrverbände werden nicht ausreichend in Planungen beteiligt 🚲 Umsetzung von Maßnahmen erfolgt nur zögerlich. 🚲 Keine regelmäßigen Beteiligungs-/Erhebungsverfahren 🚲 Mängel an Wegeinfrastruktur können über eine Hotline gemeldet werden, ihre Beseitigung erfolgt jedoch nur langsam 	<p>Bewertung BYPAD: 1,75 (Ad hoc)</p>
<p>Qualitätsziele</p>	<p>(4) Etablierung eines handlungsfähigen und beschlusskräftigen Gremiums Radverkehr in Bielefeld zur Vorbereitung und Diskussion der strategischen und konzeptionellen Handlungsansätze.</p> <ul style="list-style-type: none"> 🚲 Klare Definition und Festlegung der Aufgaben und Inhalte des Gremiums sowie der Häufigkeit der Treffen. 🚲 Förderung des Radverkehrs in Bielefeld wird Querschnittsaufgabe aller relevanten Akteure. 🚲 Aufbau einer ergebnisorientierten Kommunikationsstruktur zwischen allen relevanten Akteuren zum Radverkehr in Bielefeld. 	
<p>Leitsätze</p>	<p>Leitsatz 5 – Arbeitsstrukturen herstellen Die Stadt Bielefeld richtet ein handlungsfähiges und dem beschlussfassenden Stadtentwicklungsausschuss empfehlendes Gremium für den Radverkehr, analog der BYPAD-Gruppe, ein.</p>	<p>Entwicklung</p> <p>Bewertung Leitsatz 5 in Modul 2</p>
<p>bis Ende 2018 erreicht</p>	<ul style="list-style-type: none"> 🚲 Wiederholte Teilnahme am ADFC Fahrradklimatest 🚲 Bürgerbeteiligung und Bürgerumfrage für das neue Radverkehrskonzept 🚲 Regelmäßige Haushaltsbefragungen durch die Stadt Bielefeld (letztmalig 2017) 🚲 Gründung Strategieguppe Radverkehr regelmäßige Sitzungen 	<p>Entwicklung²</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; width: 100%;"> <div style="width: 33%; height: 40px; background-color: #4a86e8;"></div> <div style="width: 33%; height: 40px; background-color: #4a86e8;"></div> <div style="width: 33%; height: 40px; background-color: #d9d9d9;"></div> </div>

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

bis Ende 2020 erreicht	<ul style="list-style-type: none"> 🚲 Nahmobilitätsbeauftragte als Koordinatorin zum Radverkehr, mittlerweile mit Projektteam (6 Personen) 🚲 Strategieguppe hat sich weiter etabliert und tagt regelmäßig, seit 2019 ohne CDU und FDP, seit 09/20 mit Bürgerbegehren Radentscheid. Ab April 2021 "restart" der Gruppe als "Strategieguppe Nahmobilität" mit Integration des Fußverkehrs 🚲 Seit 1978 ist die GAFF (Gruppe aktiver Fahrradfahrer und Fußgänger) in Bielefeld aktiv, um ein Gegengewicht zur MIV-geprägten Verkehrspolitik zu bilden. 🚲 Exkursion der Strategieguppe nach Utrecht und Houten in 2019 🚲 Teilnahme am Fahrradklimatest in 2018 und 2020 – Ergebnisse zu 2020 für Frühjahr 2021 angekündigt 🚲 Vertrag mit Bürgerbegehren Radentscheid geschlossen (Juni 2020) 🚲 Bürgerbeteiligung Zum Luttergrünzug (2018) und zum Nahverkehrskonzept in Senne und Sennestadt (2020) – überwiegend zum Bus- und Stadtbahnverkehr 🚲 Workshop Fahrradstraßen 2020 mit der Strategieguppe, der Bezirksregierung und dem Radentscheid. Ziel: Festlegung von Standards für Fahrradstraßen in Bielefeld - inkl. Beschlussvorlage für StEA am 09.03. 	Entwicklung³ seit 2018		
				4

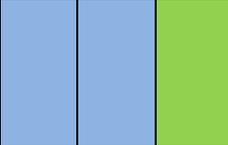
Modul 2: Steuerung der Politik und Koordinierung

Wie erfolgt der Einfluss und das Engagement von Verwaltungsspitze und Politik bezüglich der Qualität der Fahrradförderung. Gibt es interne bzw. externe Lenkungsgruppen.

Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none"> 🚲 Förderung des Radverkehrs hauptsächlich über den Nahmobilitätsbeauftragten 🚲 Arbeitskreis „Radverkehrsbeauftragter“ 🚲 Belange des Radverkehrs werden in den politischen Gremien eher nachrangig und zum Teil uneinheitlich berücksichtigt 	Bewertung BYPAD: 1,63 (Ad hoc)
---------------------	---	---

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

⁴ Zahlreiche Aktivitäten und positive Entwicklung. Etablierung der Beteiligungsformen und -gremien scheint erfolgt zu sein. Inwieweit das Ziel bereits zu 100% erreicht ist, muss sich noch zeigen.

	<ul style="list-style-type: none"> 🚲 Kommunikation eher auf Anfrage bzw. projektbezogen 🚲 Regionale Zusammenarbeit außerhalb des Stadtgebietes eher projektbezogen, zumeist im Freizeitradverkehr 	
Qualitätsziele	<p>(3) Die Erarbeitung eines Radverkehrskonzeptes wird von Verwaltung und Politik gemeinsam vereinbart und nach Möglichkeit im Ausschuss beschlossen.</p> <p>(14) Berücksichtigung der Radverkehrsbelange auf politischer Ebene in Form von Beschlüssen „pro Rad“.</p>	
Leitsätze	<p>Leitsatz 5 – Arbeitsstrukturen herstellen Die Stadt Bielefeld richtet ein handlungsfähiges und dem beschlussfassenden Stadtentwicklungsausschuss empfehlendes Gremium für den Radverkehr, analog der BYPAD-Gruppe, ein.</p>	<p>Entwicklung⁵</p> 
bis Ende 2018 erreicht	<ul style="list-style-type: none"> 🚲 Weiterhin Nahmobilitätsbeauftragte vorhanden 🚲 Mobilitätsstrategie 2018 🚲 Aufbau eines verwaltungsübergreifenden Beteiligungsformates zur Radverkehrsförderung 🚲 Intensive Beteiligung der Verwaltungsspitze und Politik bei der Erstellung des Radverkehrskonzeptes 🚲 Alltags- und Freizeitnetz wurde in allen wichtigen politischen Gremien beraten und beschlossen 🚲 Förderantrag Emissionsfreie Innenstadt 	
bis Ende 2020 erreicht	<ul style="list-style-type: none"> 🚲 Nahmobilitätsbeauftragte als Koordinatorin zum Radverkehr, mittlerweile mit Projektteam (6 Personen) 🚲 Diverse Pressternine und –infos zu Infrastrukturmaßnahmen und Freizeitradrouten 🚲 Erstellung und Beschlussfassung Radverkehrskonzept mit intensiver Beteiligung relevanter Akteure. Ein entsprechendes Umsetzungskonzept befindet sich noch in Planung 🚲 Politische Beschlüsse zum Radverkehrskonzept und zu einem integrierten regiopolen Radverkehrskonzept. 🚲 Regionale Zusammenarbeit in OWL 	

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

<p>Modul 3: Strategien und Konzepte Welche Strategien zur Radverkehrsförderung sind vorhanden, welche Inhalte werden betrachtet und wie werden die Strategien umgesetzt. Welchen Stellenwert haben Beschlüsse und Vereinbarungen bzw. Dringlichkeits- und Prioritätenlisten. Wie erfolgt der Umgang mit stadtgrenzen-überschreitenden Problemen.</p>		
<p>Ausgangslage</p>	<ul style="list-style-type: none"> 🚲 Fehlen einer Gesamtstrategie und langsames Umsetzen von Maßnahmen bzw. Prioritätenlisten 🚲 Unzureichende Finanzierung für den Radverkehr als Grund für die schleppende Umsetzung vorhandener Maßnahmenlisten 🚲 Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Situation für den Radverkehr erfolgt insgesamt nur schleppend und eher projektbezogen 	<p>Bewertung BYPAD: 1,0 (Ad hoc)</p>
<p>Qualitätsziele</p>	<p>(1) Entwicklung eines übergeordneten Leitbildes bzw. Leitlinien zur Förderung des Radverkehrs in Bielefeld mit konkreten Zielsetzungen.</p> <ul style="list-style-type: none"> 🚲 Die Leitlinien werden gemeinsam mit allen Akteuren zum Radverkehr in Bielefeld erarbeitet. 🚲 Sie stellen das Grundgerüst der zukünftigen Radverkehrsförderung in Bielefeld dar und werden politisch beschlossen. <p>(2) Auf Basis der Leitlinien wird eine Gesamtstrategie zur Radverkehrsförderung für Bielefeld mit Betrachtung aller wichtigen Infrastrukturaspekte zu Radverkehrsanlagen und zum Fahrradparken sowie der Aspekte des Leitbildes „Radverkehr als System“ erarbeitet.</p> <ul style="list-style-type: none"> 🚲 Das Radverkehrskonzept beinhaltet den konkreten Handlungsbedarf inklusive Prioritätensetzung und Festlegung der Zuständigkeiten. 🚲 Berücksichtigung auch innovativer „Leuchtturmprojekte“ 🚲 Es dient als Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung in Hinblick auf die Erstellung von Investitionsprogrammen und die Bereitstellung von Haushaltsmitteln. 	
<p>Leitsätze</p>	<p>Leitsatz 2 – Radverkehrskonzept erstellen</p> <ul style="list-style-type: none"> 🚲 Die Stadt Bielefeld erstellt bis 2018 ein Radverkehrskonzept, das den Handlungsbedarf zur Umsetzung der Leitsätze in allen Handlungsfeldern der Radverkehrsförderung (Verkehrssicherheit, Infrastruktur, Service, Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit) sowie konkrete Maßnahmen (inklusive einer Prioritätensetzung und eines Zeithorizontes) dazu aufzeigt. 	<p>Entwicklung⁶</p>

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

	<ul style="list-style-type: none"> 🚲 Das Radverkehrskonzept dient als Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung im Hinblick auf die Erstellung von Investitionsprogrammen, die Bereitstellung von Haushaltsmitteln sowie die Beantragung von Fördermitteln. 			
bis Ende 2018 erreicht	<ul style="list-style-type: none"> 🚲 Radverkehrskonzept als Gesamtstrategie zur Radverkehrsförderung (Radverkehrsnetz, Fahrradparken, Wegweisung, Service, Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit, Qualitätssicherung und Erfolgskontrolle) ist in Arbeit. 🚲 Grenzüberschreitende Abstimmung über „Regiopolis Radverkehrskonzept“ 🚲 Handlungsprogramm Klimaschutz (SUMP) inkl. Zielsetzung zur Veränderung der Mobilität zugunsten des Umweltverbundes 			
bis Ende 2020 erreicht	<ul style="list-style-type: none"> 🚲 Radverkehrskonzept liegt seit 04/2020 vor und wurde vom Rat der Stadt Bielefeld beschlossen. 🚲 Umsetzungskonzept zum Radverkehrskonzept soll bis Anfang 2021 erstellt werden. 🚲 Integriertes regiopolis Radverkehrskonzept liegt seit 05/2020 vor und wurde vom Rat der Stadt Bielefeld beschlossen. 🚲 Überregionales Radverkehrsnetz „Radnetz OWL“ wurde erstellt. 			

<p>Modul 4: Finanzen und Personal Welche personellen bzw. finanziellen Kapazitäten sind für die Radverkehrsförderung vorhanden, wie werden diese langfristig gesichert. Wie ist die stetige Qualifikation des Personals gesichert.</p>		
Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none"> 🚲 Dem Radverkehr steht ein eigenes, jährliches geringes Budget (0,50€/Einwohner) zur Verfügung 🚲 Förderung des Radverkehrs hauptsächlich über den Nahmobilitätsbeauftragten 🚲 Mitarbeiter können einen Teil der Arbeitszeit für fachliche Fortbildungen nutzen, diese Möglichkeit wird auch wahrgenommen. 🚲 Konkrete Schulungen zum Radverkehr finden anlassbezogen statt, z.B. bezüglich der Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht. 	<p>Bewertung BYPAD: 1,97 (Ad hoc)</p>
Qualitätsziele	<p>(14) Eine aktive Förderung des Radverkehrs benötigt generell personelle und finanzielle Ressourcen.</p>	

Leitsätze	Leitsatz 5 – Arbeitsstrukturen herstellen	Entwicklung ⁷		
	<ul style="list-style-type: none"> 🚲 Die zur Umsetzung der Leitsätze erforderlichen personellen und finanziellen Ressourcen werden bereitgestellt und die organisatorischen Voraussetzungen innerhalb der Verwaltung werden geschaffen. 			8
	<ul style="list-style-type: none"> 🚲 Die Festsetzung der Höhe des Radverkehrsbudgets erfolgt in Anlehnung an die Vorgaben des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP 2020). 			
bis Ende 2018 erreicht	<ul style="list-style-type: none"> 🚲 Personelle Aufstockung des „Team Radverkehr“ in der Verwaltung, bestehend aus Nahmobilitätsbeauftragte, Zuständige für Verkehrswegeplanung, Zuständige für Verkehrlenkung und Straßenverkehrsbehörde plus Öffentlichkeitsarbeit 🚲 Neu geschaffene Stelle „Regiopolis Radverkehrskonzept“ im Team „konzeptionelle Verkehrsplanung“ 🚲 Neue Stelle „Radschnellweg“ ab 01/2019 im Team Verkehrswegeplanung 🚲 Haushaltsmittel 2018 bisher 500.000 € investiv zzgl. 650.000 € konsumtiv (ca. 3,50 € pro Einwohner) 🚲 Haushaltsmittel 2019 eingeplant 2.650.000 € inkl. Fördermittel (ca. 8,00 € pro Einwohner) 			
bis Ende 2020 erreicht	<ul style="list-style-type: none"> 🚲 Nahmobilitätsbeauftragte als Koordinatorin zum Radverkehr, mittlerweile mit 6-köpfigem Projektteam 🚲 Haushaltsmittel sind in den letzten Jahren gleich geblieben 🚲 Fördermittel (Programm „Emissionsfreie Innenstadt“) für Umbau Jahnplatz erfolgreich beantragt (ca. 18 Mio. €) 🚲 Weitere Fördermittel für 120 Fahrradanhänger erhalten 🚲 Ende 2020 konnten 2 Lastenräder angeschafft werden. Regelung von Wartung, Marketing und Nutzung. 🚲 Aufstockung der Haushaltsmittel u.a. für neues Fahrradverleihsystem ab 2021 beantragt 			

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

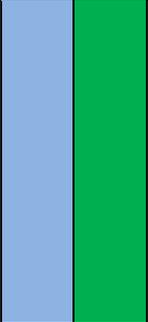
⁸ Team um Nahmobilitätsbeauftragte wurde gebildet. Durch Fördermittel konnten zahlreiche Maßnahmen umgesetzt werden.

Modul 5: Infrastruktur und Sicherheit		
<p>Welche Infrastruktur zum Radfahren ist vorhanden und wie ist deren Unterhaltung organisiert. Welche Aktivitäten erfolgen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, zum Fahrradparken und der Verknüpfung mit dem ÖPNV.</p>		
Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none"> 🚲 Handlungsbedarf bei der Wegeinfrastruktur, vor allem im Bereich der vorhandenen Radverkehrsanlagen, die den Ansprüchen der Regelwerke nicht genügen 🚲 Unzureichende Berücksichtigung des Radverkehrs an Knotenpunkten (lange Wartezeiten, Anforderungstaster, mehrfaches Warten) 🚲 In Wohngebieten bzw. außerhalb der Hauptverkehrsstraßen flächendeckend reduzierte Geschwindigkeit 🚲 In Zusammenarbeit mit der Polizei bzw. im Rahmen der Unfallkommission zahlreiche Aktionen für die Sicherheit im Radverkehr (z.B. Aktion „Schulterblick“) 🚲 Konzept zur Vermeidung von Radunfällen der Polizei Bielefeld 🚲 Mitgliedschaft im Netzwerk Verkehrssicheres NRW (Jetzt „Zukunftsnetz Mobilität NRW“) 🚲 Durchführung Projekt „Stars“ an mehreren Schulen 🚲 Die Mitnahme von Fahrrädern ist im ÖPNV uneingeschränkt kostenpflichtig möglich 🚲 Anforderungsgerechte Fahrradabstellanlagen stehen am Bahnhof – jedoch in nicht ausreichender Zahl – zur Verfügung 🚲 Fahrradmietboxen und Fahrradstation mit weiteren Serviceleistungen am Bahnhof 🚲 Nicht alle wichtigen Ziele und Haltestellen des ÖPNV sind mit anforderungs-gerechten Fahrradabstellanlagen ausgerüstet 	<p>Bewertung BYPAD: 1,97 (Ad hoc)</p>
Qualitätsziele	<p>(5) Plausibilitätsprüfung und Aktualisierung des vorhandenen Radverkehrsnetzes</p> <ul style="list-style-type: none"> 🚲 Einbeziehen aller Stadtteile und Schließen von Netzlücken 🚲 Anbindung Hauptbahnhof verbessern 🚲 Anbindung Versorgungsstandorte optimieren 🚲 Etablierung von Hauptradrouten mit hohem Ausbaustandard. <p>(6) Ertüchtigung des Radverkehrsnetzes im Bereich der Wegeinfrastruktur</p> <ul style="list-style-type: none"> 🚲 Festlegen von Ausbaustandards zur Führung des Radverkehrs. Hierbei werden die ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) 2010 verbindlich eingeführt. Ziel ist die Etablierung klarer und intuitiv nutzbarer Regelungen mit Wiedererkennungswert. 	

	<ul style="list-style-type: none">🚲 Verstärkter Einsatz von anforderungsgerechten Markierungslösungen in Regelbreiten zzgl. Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz.🚲 Übergänge an Radwegeenden optimieren🚲 Gemeinsame Führung des Fuß- und Radverkehrs nur bei geringem Fuß- bzw. Radverkehrsaufkommen🚲 Konsequente Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht auf allen baulichen Radwegen im Stadtgebiet. <p>(7) Gleichberechtigte Berücksichtigung des Radverkehrs an signalisierten Knotenpunkten</p> <ul style="list-style-type: none">🚲 Sicherung des Radverkehrs an Knoten, Einmündungen und Grundstückszufahrten.🚲 Einsatz z.B. vorgezogener Anforderungstaster, Kontaktschleifen, „Countdown“-Anzeigen oder videoüberwachter Signalschaltungen🚲 Auf Haupttrouten ist zu prüfen, inwieweit der Radverkehr an Knoten bevorrechtigt geführt werden kann (Thema „Grüne Welle Radverkehr“). <p>(9) Erstellung und sukzessive Umsetzung eines Konzeptes zum Fahrradparken</p> <ul style="list-style-type: none">🚲 Feststellen des Bedarfes an anforderungsgerechten Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt und in allen Stadtteilen.🚲 Erhöhung der Kapazität zum sicheren Abstellen von Rädern am Hauptbahnhof.🚲 Schaffung von weiteren anforderungsgerechten Abstellkapazitäten inkl. weiterer Serviceangebote (z. B. Fahrradboxen) an wichtigen Zielen des öffentlichen Nahverkehrs.🚲 Verstärkter Einsatz weiterer Serviceangebote zum Fahrradparken (z.B. Fahrradboxen, Überdachungen, Gepäckfächer).🚲 In Bereichen mit dichter Wohnbebauung sollte geprüft werden, inwieweit und durch welche Maßnahmen anforderungsgerechtes Fahrradparken auf den Grundstücken oder im Straßenraum ermöglicht werden kann. <p>(10) Zukünftige Radverkehrsplanungen erfolgen unter Berücksichtigung von Pedelecs (v. a. Wegeinfrastruktur und Fahrradparken)</p> <p>(12) Weitere Förderung einer intensiven Verkehrssicherheits- und Mobilitätserziehung im schulischen und außerschulischen Bereich.</p> <p>(13) Etablierung weiterer Serviceangebote rund um den Radverkehr in Bielefeld (z.B. Ausbau Fahrradverleih, Mängelmeldebogen).</p>
--	--

Leitsätze	Leitsatz 3 – Infrastruktur ausbauen und ertüchtigen	Entwicklung ⁹		
	<p>🚲 Das bestehende Radverkehrsnetz wird auf Plausibilität geprüft und zu einem verkehrssicheren, leistungsfähigen und gegliederten Netzsystem für den Alltags- und Freizeitradverkehr weiterentwickelt. Besonderes Augenmerk wird dabei auf die Berücksichtigung des Radverkehrs in der Stadt- und Siedlungsentwicklung, die Schließung von Netzlücken, die Ertüchtigung des bestehenden Wegenetzes sowie die gleichberechtigte Berücksichtigung des Radverkehrs an signalisierten Knotenpunkten gerichtet.</p>			
	<p>🚲 Die Neuplanung und Weiterentwicklung der Wegeinfrastruktur erfolgen nach einheitlichen Ausbaustandards. Diese entsprechen mindestens dem jeweils aktuellen Stand der Technik (u.a. ERA in der jeweils aktuellen Fassung) sowie den Anforderungen eines zukünftig wachsenden Radverkehrs unter Berücksichtigung der zunehmenden Nutzung von Pedelecs. Bei der Erarbeitung des Netzes werden Radschnellverbindungen als Netzelement berücksichtigt.</p>			
	<p>🚲 Es werden bedarfsgerecht und angebotsorientiert weitere Fahrradabstellanlagen errichtet (u.a. an Einkaufs-/ Bildungs-/Freizeiteinrichtungen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Bereichen mit dichter Wohnbebauung) sowie der Einsatz weiterer Serviceangebote zum sicheren Fahrradparken (z.B. Fahrradboxen, Überdachungen, Gepäckfächer) geprüft. Dabei findet auch die Zunahme höherwertiger Räder bzw. Pedelecs Berücksichtigung.</p>			
	<p>🚲 Die Unterhaltung und Pflege der gesamten Infrastruktur sowie die durchgehende Führung des Radverkehrs an Baustellen sind sicherzustellen.</p>			
	<p>🚲 Das Haupttroutennetz für den Radverkehr erhält eine einheitliche Beschilderung entsprechend den Vorgaben des Landes NRW.</p>			

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

	Leitsatz 4 – Service/Kommunikation/Öffentlichkeitsarbeit ausweiten ☺ Das Angebot an Service- und Dienstleistungen für den Radverkehr ist auszuweiten (u. a. Mängelmeldebogen, Reinigung und Unterhaltung, Angebote für den Freizeitradverkehr, Verknüpfung mit dem ÖPNV). Die Möglichkeiten eines erweiterten Fahrradverleihangebotes werden geprüft.	Entwicklung¹⁰ 
bis Ende 2018 erreicht	☺ Diverse Mängel auf den Hauptrouten (bauliche Mängel, Markierungsmängel, Beschilderungsmängel) wurden behoben <ul style="list-style-type: none"> ○ Neubau eines Geh-/Radweges an der Friedrichsdorfer Straße zwischen Niederheide und Stadtgrenze als Maßnahme des Landesbetriebes Straßen NRW ○ Verbesserung der Rad- und Fußverkehrsführung an Knotenpunkten z. B. August-Bebel-Straße/Paulusstraße und Jöllenbecker Straße/Mindener Straße, Kesselbrink ○ Anlage von beidseitigen Radverkehrsanlagen an der Sudbrackstraße zwischen Grasweg und Lange Straße, Beckhausstraße zwischen Brüggeganstraße und Schildescher Straße und Alten Detmolder Straße zwischen Lagesche Straße und Pyrmonter Straße in Fertigstellung: Voltmannstraße zwischen Schloßhofstraße und Jöllenbecker Straße ○ Anlage von einseitigen Geh-/Radwegen an der Bodelschwingstraße zwischen Am Frölenberg und Eggeweg ☺ Alltags- und Freizeitrouthenetz beschlossen ☺ Thema Fahrradparken ist im in Erstellung befindlichen Radverkehrskonzept enthalten, Umsetzung über Projekt „Emissionsfreie Innenstadt“ geplant ☺ Machbarkeitsstudie für eine neue Fahrradstation am Hauptbahnhof in Erstellung ☺ Planungen zur Errichtung eines Fahrradparkhauses mit Werkstatt unter dem Jahnplatz ☺ Erweiterung/Verbesserung der Abstellanlagen rund um das Rathaus und an verschiedenen Schulen ☺ Errichtung eines Fahrradparkhauses am Bahnhof Sennestadt ☺ Potenzialanalyse Radschnellwege, Einreichung Projekt Radschnellweg (Gütersloh-Bielefeld-Herford) bei der REGIONALE ☺ Wegweisende Beschilderung wurde geprüft, Umsetzung Knotenpunktwegweisung und Ausweitung der wegweisenden Beschilderung für 2019 geplant	

¹⁰ Einschätzung Entwicklung in drei Stufen:

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

bis Ende 2020 erreicht	<ul style="list-style-type: none"> 🚲 Weitere Infrastrukturmaßnahmen wurden umgesetzt, u.a. Gotenstraße, Stadtring, Schloßhofstraße, Oehlmühlenstraße 🚲 Umgestaltung Jahnplatz wurde begonnen – mit weiteren Abstellmöglichkeiten, aber ohne Fahrradparkhaus 🚲 Grünzug Linie 3 wurde begonnen 🚲 Umsetzung Bürgerradweg Schröttinghauser Straße 🚲 Sanierung Wertherstraße 🚲 Grünfeil Radverkehr seit Herbst 2019 🚲 Potenzial für Radschnellverbindung festgestellt, Kosten-Nutzen-Analyse für 2021 geplant 🚲 Radstation am Bahnhof Bielefeld ist seit 09/2019 wieder geöffnet 🚲 Weitere gesicherte Abstellmöglichkeiten wurden auf der Bahnhofsrückseite errichtet 🚲 Fahrradverleihsystem „FlowBieSigggi“ von moBiel startet 05/2020 mit einjähriger Pilotphase unter Nextbike 🚲 Bis 05/2021 Gesamtsystem mit 600 Leihrädern und 50 Pedelecs geplant 🚲 Unfallgeschehen über „Jahresbilanz Verkehr 2019“ dokumentiert 🚲 Keine zusätzlichen Aktivitäten im Bereich der Verkehrs-/ Mobilitätserziehung 🚲 Polizeiliche Verkehrserziehung in 2020 corona-bedingt unterbrochen
-------------------------------	--

<p>Modul 6: Information und Erziehung Inwieweit werden Maßnahmen, Daten und Fakten zur Radverkehrsförderung der Öffentlichkeit bekannt gegeben bzw. vermittelt. Welche Themen und Zielgruppen beinhaltet die Verkehrserziehung? Wie ist die Orientierung des Radverkehrs sichergestellt.</p>		
Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none"> 🚲 Stadtweites Wegweisungssystem zur Orientierung des Radverkehrs 🚲 Intensive Verkehrserziehung im Grundschulbereich 🚲 Über Radverkehrsförderung und geplante Maßnahmen informiert die Stadt nur vereinzelt, Informationen zu Radverkehr sind auf der Internetseite der Stadt zu finden 🚲 Verkehrserziehung in den Grundschulen durch die Polizei 🚲 Teilnahme am Schulprojekt „STARS“ 	<p>Bewertung BYPAD: 2,63 (Isoliert)</p>
Qualitätsziele	<p>(11) Ausbau der Öffentlichkeitsarbeit unter Einbeziehung weiterer Akteure zum Radverkehr.</p> <ul style="list-style-type: none"> 🚲 Informationen zum Radverkehr werden zukünftig auch verstärkt über das Internet veröffentlicht. 	

	<p>🚲 Hierzu wird die Internetpräsenz zum Radverkehr in Bielefeld aktualisiert und das Thema Radverkehr in die städtische Website besser auffindbar eingeordnet.</p> <p>(12) Weitere Förderung eine intensive Verkehrssicherheits- und Mobilitätserziehung im schulischen und außerschulischen Bereich</p>	
Leitsätze	Leitsatz 4 – Service/Kommunikation/Öffentlichkeitsarbeit ausweiten	Entwicklung¹¹
	<p>🚲 Das Angebot an Service- und Dienstleistungen für den Radverkehr ist auszuweiten (u. a. Mängelmeldebogen, Reinigung und Unterhaltung, Angebote für den Freizeitradverkehr, Verknüpfung mit dem ÖPNV). Die Möglichkeiten eines erweiterten Fahrradverleihangebotes werden geprüft.</p>	
	<p>🚲 Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit sind zu intensivieren, die Verkehrssicherheits- und Mobilitätserziehung für unterschiedliche Nutzergruppen (u. a. Senioren, Migranten), insbesondere für Schüler durch die Fortführung des STARS-Projektes, sind auszuweiten. Hierzu sind auch weitere Akteure einzubeziehen (u.a. Polizei, Krankenkassen).</p>	
bis Ende 2018 erreicht	<p>🚲 zahlreiche Informationen zum Radverkehr sind auf der Internetpräsenz zu finden</p> <p>🚲 zahlreiche Presseartikel zu aktuellen Themen</p> <p>🚲 Wegweisende Beschilderung (Knotenpunktsystem) wird 2019 umgesetzt</p> <p>🚲 Projekte aus STARS sollen im Team „Konzeptionelle Planung“ weitergeführt werden</p> <p>🚲 Zweite Auflage Fahrradstadtplan 2017</p> <p>🚲 Fördermittelakquise für Machbarkeitsstudie Fahrradverleihsystem</p> <p>🚲 Alltags- und Freizeitrouthenetz beschlossen</p>	
bis Ende 2020 erreicht	<p>🚲 Thema Radverkehr auf www.bielefeld.de einfach auffindbar. Derzeit relativ weniger Infos unter „Aktuelles“, keine Infos z.B. zum Fahrradklimatest</p> <p>🚲 Intensive Pressearbeit zum Beschluss des Radverkehrskonzeptes und dem Vertrag mit Radentscheid</p> <p>🚲 Wenige aktuelle Themen für Bielefeld mit Radbezug auf Twitter oder Facebook zu finden</p>	

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

¹² Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit scheinen v.a. im Zusammenhang mit dem Radverkehrskonzept zu erfolgen. Darüber hinaus nur wenig Aktivitäten.

	<ul style="list-style-type: none"> 🚲 Freizeitroutennetz Bielefeld 2020 ist beschildert und in einer Knotenpunktkarte dargestellt <ul style="list-style-type: none"> - Marketingaktion mit Postkartenverteilung und Infostand zu Beginn Herbstferien 2020 - Gpx-tracks zum Download - Übersichtsflyer befindet sich in Erstellung 🚲 Polizeiliche Verkehrserziehung in 2020 unterbrochen (Covid-19) 🚲 STARS-Projekte und weitere Projekte an Schulen (Abstellanlagen, Schulwegsicherheit, etc. ...) werden im Rahmen des Projektes „Emissionsfreie Innenstadt“ umgesetzt
--	---

Modul 7: Kommunikation und Partnerschaften

Welche Zielgruppen werden durch die kommunale Radverkehrsförderung angesprochen bzw. erreicht, welche Partner werden eingebunden. Welche Anreize und Angebote gibt es zur Förderung des Radverkehrs.

Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none"> 🚲 EU-Projekt STARS zur Förderung des Radfahrens an Schulen 🚲 Die Förderung des Radfahrens zum Einkaufen findet durch die Erreichbarkeit der wichtigen Einkaufsziele und überwiegend vorhandener Fahrradabstellanlagen statt. Außerhalb der zentralen Innenstadt besteht allerdings Verbesserungsbedarf bei Qualität und Quantität der Abstellanlagen. 🚲 Den Mitarbeitenden der Stadtverwaltung stehen an den meisten Standorten der anforderungsgerechte Abstellanlagen sowie Diensträder zur Verfügung 🚲 Die Initiative „Bielefeld – eine Stadt zum Gehen und Radfahren“ der Kinder- und Jugendärztervermittelt den positiven Gesundheitsaspekte des Radfahrens bzw. eine Förderung des lebenslangen Radfahrens 🚲 Die Stadt Bielefeld nimmt jährlich an der Aktion Stadtradeln teil 🚲 Gemeinsam mit dem Kreis Gütersloh beteiligt sich Bielefeld mit vier Betrieben und Einrichtungen an dem bundesweiten Modellprojekt „Mobil.Pro.Fit“, bei dem verschiedene Ansatzpunkte zur Verbesserung der Mobilität der Beschäftigten untersucht werden. Dabei wird auch der Umstieg auf das Fahrrad thematisiert. 	<p>Bewertung BYPAD: 1,77 (Ad hoc)</p>
---------------------	--	--

Qualitätsziele	(2) Gesamtstrategie zur Radverkehrsförderung berücksichtigt alle (potenziellen) Radfahrenden in Bielefeld.		
Leitsätze	Leitsatz 4 – Service/Kommunikation/Öffentlichkeitsarbeit ausweiten ☺ Ein großes und weitgefächertes Service- und Dienstleistungsangebot regt zur häufigeren Nutzung des Fahrrades an. Die vielfältige Weitergabe von Informationen und eine breit angelegte Öffentlichkeitsarbeit erzeugen ein positives Radverkehrsklima in der Stadt.	Entwicklung¹³	
bis Ende 2018 erreicht	☺ Jährliche Auftakt- und Abschlussveranstaltung zum Stadtradeln ☺ Regelmäßige Aktionen rund ums Rad (ohne Auto mobil, Radsportfest, Abendmarkt, Fahrradmesse, ...) ☺ Betriebliches Mobilitätsmanagement bei Dezernat, Pilotprojekt Lastenräder ☺ Einbeziehung Bielefeld Marketing und Tourismus in Radverkehrsprojekte		
bis Ende 2020 erreicht	☺ Durchgehende Teilnahme am Stadtradeln seit 2012 - Anzahl Teilnehmender und die jeweils gefahrenen Kilometer pro Jahr in Bielefeld haben sich in den acht Jahren jeweils mehr als verdoppelt - Keine Auftakt- bzw. Abschlussveranstaltungen oder geführte Radtouren in 2020 aufgrund der Corona-Situation. Daher auch keine Sachpreise ausgelobt. ☺ Veranstaltung ohne Auto mobil in 2019 (zweijährig) mit zahlreichen Teilnehmenden, trotz Regen. In 2021 im September im Rahmen der europäischen Mobilitätswoche geplant. ☺ Marketingaktion zum Freizeitradroutennetz in 2020 ☺ Diverse Pressetermine und Informationen zu Infrastrukturmaßnahmen		

Modul 8: Ergänzende Maßnahmen

Welche Aktivitäten gibt es zur Einschränkung des Kfz-Verkehrs. Wie wird der Radverkehr durch die aktuelle Stadtentwicklungspolitik gefördert.

Ausgangslage	☺ Im zentralen Innenstadtbereich ist das Fahrrad durch die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in beide Fahrtrichtungen, durch die Einrichtung von Fahrradstraßen und die Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr außerhalb der Geschäftszeiten bereits dem Kfz begünstigt	Bewertung BYPAD: 1,95 (Ad hoc)
---------------------	--	---------------------------------------

¹³ Einschätzung Entwicklung in drei Stufen:

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

	<ul style="list-style-type: none"> 🚲 Die zentrale Fußgängerzone ist für den Radverkehr außerhalb der Geschäftsöffnungszeiten freigegeben 🚲 Nach Ansicht der BYPAD-Gruppe wird der Radverkehr generell in Planungen oft erst im Nachhinein berücksichtigt. Bei der Stadtentwicklungspolitik fehle eine Strategie, den Radverkehr von vornherein bei städteplanerischen Aktivitäten zu berücksichtigen 	
Qualitätsziele	<p>(3) Ziel der Radverkehrsförderung in Bielefeld sollte das sichere und gleichberechtigte Nebeneinander aller Verkehrsarten sein. Dabei sollten die Voraussetzungen geschaffen werden, dass das Radfahren für alle Menschen gleichermaßen möglich ist.</p> <p>(14) Berücksichtigung der Radverkehrsbelange auf politischer Ebene in Form von Beschlüssen „pro Rad“.</p>	
Leitsätze	Präambel der Leitsätze – Bielefeld entwickelt sich als fahrradfreundliche Stadt weiter.	Entwicklung¹⁴
	🚲 Die Förderung des Radverkehrs wird Querschnittsaufgabe aller relevanten Akteure.	1
	🚲 Ziel der Radverkehrsförderung in Bielefeld ist das sichere und gleichberechtigte Miteinander aller Verkehrsarten. Es werden Voraussetzungen geschaffen, dass das Radfahren für alle Menschen eine sinnvolle Alternative darstellt.	2
	Leitsatz 3 – Infrastruktur ausbauen und ertüchtigen	1
	🚲 Berücksichtigung des Radverkehrs in der Stadt- und Siedlungsentwicklung	2
bis Ende 2018 erreicht	<ul style="list-style-type: none"> 🚲 Verkehrsversuch am Jahnplatz: Reduzierung Fahrstreifen (von 4 auf 2) Einrichtung einer Umweltspur und Tempo 30, Umbauplanungen 🚲 Aktion Wilhelmstraße 	
bis Ende 2020 erreicht	<ul style="list-style-type: none"> 🚲 Entwickeln einer Fußverkehrsstrategie geplant (in 2021). Dadurch soll der MIV generell reduziert werden. 🚲 Zahlreiche Ideen im Rahmen des Vertrags zum Bürgerbegehren Radentscheid, die auch Einschränkungen des Kfz einbeziehen, z.B. Optimierung signalisierter Knoten zugunsten des Radverkehrs 🚲 Arbeitsgruppe und Ideenwettbewerb von Studierenden für die Kreuzung an der Heeper Straße. Ergebnisse fließen in Planung mit ein. 	

¹⁴ Einschätzung Entwicklung in drei Stufen:

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

	<ul style="list-style-type: none"> 🚲 Umsetzung der Standards für Fahrradstraßen im Ehlenruper Weg, Rohrteichstraße 🚲 Wilhelmstraße wird für den Kfz-Verkehr abgebunden und umgestaltet 🚲 Umbau Jahnplatz (u.a. Fahrstreifenreduzierung, Busspur, Tempo 30) 🚲 Altstadt Projekt gestartet - Ziel: Aufenthaltsqualität steigern 🚲 MIV-Konzept (inkl. Konzept zum Parken) in Erstellung
--	--

<p>Modul 9: Evaluation und Wirksamkeit Wie werden die tatsächlichen Auswirkungen der Radverkehrsförderung untersucht und gemessen. Wie wird die Qualität der Prozesse sichergestellt.</p>				
Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none"> 🚲 Haushaltsumfrage in Bielefeld, durch die u.a. aktuelle Daten zum Modal Split vorliegen 🚲 Zählungen zum Radverkehr finden gelegentlich im Vorfeld von Verkehrsplanungen statt 🚲 Daten zu Unfällen mit Radverkehrsbeteiligung werden in Bielefeld regelmäßig durch die Polizei erhoben und ausgewertet, inklusive Analysen zu Unfallhäufungsbereichen und Unfallursachen. 🚲 Maßnahmen aus diesen Analysen zur Verbesserung der Situation für den Radverkehr nicht konsequent abgeleitet bzw. umgesetzt 	<p>Bewertung BYPAD: 2,25 (Isoliert)</p>		
Qualitätsziele	<p>(8) Die Sicherung der Umsetzung und die Evaluation der gesetzten Ziele werden u.a. durch die regelmäßige Erstellung eines Radberichtes (z.B. 1xjährlich) gewährleistet.</p> <ul style="list-style-type: none"> 🚲 Der Radbericht beinhaltet den aktuellen Status Quo zum Radverkehr, die erreichten Verbesserungen sowie aktuell diskutierte Projekte. 🚲 Er wird sowohl im politischen Raum vorgestellt und durch geeignete Medien veröffentlicht. 			
Leitsätze	Leitsatz 1 – Radverkehrsanteil erhöhen	Entwicklung¹⁵		
	<ul style="list-style-type: none"> 🚲 Bielefeld hat gute Voraussetzungen für den Radverkehr. Die Zunahme des Radverkehrs in den letzten Jahren zeigt, dass bei einer Intensivierung der Radverkehrsförderung in allen Handlungsfeldern auch weitere Potenziale zu aktivieren sind. Zentrales Ziel der Radverkehrsförderung in Bielefeld ist es, den Radverkehrsanteil an 	<table border="1" style="width: 100%; height: 100px;"> <tr> <td style="width: 33%;"></td> <td style="width: 33%;"></td> <td style="width: 33%;"></td> </tr> </table>		

¹⁵ Einschätzung Entwicklung in drei Stufen:
 1. Umsetzung Leitsatz gestartet – 2. Umsetzung Leitsatz teilweise bzw. auf einem guten Weg – 3. Umsetzung Leitsatz erfolgt

	<p>allen Wegen von 15 % (nach Haushaltsbefragung 2010) bis 2020 auf 20 % und bis 2025 auf 25 % zu steigern.</p>			
	<p>☾ Gleichzeitig werden in Relation zum wachsenden Radverkehr die Zahl der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung und insbesondere die Zahl der schwer verletzten Radfahrenden in Anlehnung an die Ziele des landesweiten Verkehrssicherheitsprogrammes gesenkt.</p>			
	<p>Leitsatz 5 – Arbeitsstrukturen herstellen</p> <p>☾ Die Umsetzung der Leitsätze zur Radverkehrsförderung wird einer regelmäßigen Wirksamkeitskontrolle (mindestens alle zwei Jahre) unterzogen und fortgeschrieben.</p>			
bis Ende 2018 erreicht	<p>☾ Haushaltsbefragung 2017 - Modal Split 18 % Rad (1994: 11 %; 2010: 15 %)</p> <p>☾ Gremium „Strategiegruppe Radverkehr“ erstellt und veröffentlicht (StEA, Presse) regelmäßig einen Radbericht</p> <p>☾ Einrichtung Dauerzählstellen Radverkehr geplant (Beantragung 2019, Umsetzung 2020)</p> <p>☾ Unfallkommission bewertet Unfallhäufungsstellen, die mit höherer Priorität bearbeitet werden</p> <p>☾ Unfallzahlen Radverkehr in 2016 deutlich gestiegen (356 verunglückte Radfahrende, u.a. 2 getötet) in 2017 (315 verunglückte Radfahrende) wieder unter den Wert von 2015 (323 verunglückte Radfahrende) gesunken</p> <p>☾ Evaluation BYPAD 2018</p>			
bis Ende 2020 erreicht	<p>☾ Dauerzählstellen für Radverkehr an 6 Standorten konkret geplant, Auftrag bereits erteilt, Umsetzung ab Februar 2021</p> <p>☾ Keine neuen Zahlen zum Modal Split. Geschätzt wird, dass der Radanteil in 2020 die angestrebten 20 % erreicht hat.</p> <p>☾ Die Anzahl der verunglückten Rad Fahrenden ist 2017 gegenüber 2016 gesunken, danach aber stetig angestiegen. In 2019 wurde der Höchststand von 2016 leicht überschritten, v.a. durch die stetig steigende Anzahl von Unfällen mit Pedelecs und durch verunfallte Senior*innen.</p> <p>☾ In 2019 wurden 2 Radfahrende getötet.</p> <p>☾ Bisherige Unfallhäufungsstelle am Knoten Jöllenbecker Str./Mindener Str./Am Güterbahnhof konnte durch empfohlene Maßnahmen der Unfallkommission (Umbauten und ergänzende Beschilderungen) entschärft werden.</p> <p>☾ Unfallhäufungsstelle am Knoten Elsa-Brändström-Straße / Alfred-Bozi-Str. /Notpfortenstr. besteht weiterhin. Die bisher ergriffenen Maßnahmen der Unfallkommission konnten die Unfälle mit Radbeteiligung nicht ausreichend reduzieren. Es werden weitere Maßnahmen geprüft und leichte Anpassungen vorgenommen (Schutzeinrichtung Hochbordradweg auch zum Unterbinden des Parkens auf dem Bürgersteig).</p>			

4. Anmerkungen der Strategieguppe

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

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

Modul bzw. Thema	Bewertung Gutachterbüro	Bewertung Strategieguppe	Bemerkung
Modul 1	↗ Stufe 2,5	↗ Stufe 1,5 – 2,5	
Modul 2	↗ Stufe 2,5	↘ Stufe 1,5 – 2,1	
Modul 3 – Konzepterstellung	↗ Stufe 2,5	↗ Stufe 1,2 - 3	Modul 3 wurde durch die Strategieguppe insgesamt bewertet.
Modul 3 – Konzept als Entscheidungsgrundlage	↗ Stufe 1,5		
Modul 4 - Ressourcen	↗ Stufe 2,5	↘ Stufe 1 - 2	
Modul 4 - Budget	→ Stufe 1	→ Stufe 1 - 2	
Modul 5 - Netz	↗ Stufe 2	↗ Stufe 1,5 – 1,99	
Modul 5 - Weiterentwicklung Wegeinfrastruktur	↗ Stufe 3	↗ Stufe 1 - 2	Durch Strategieguppe in 2018 von 0 - 3 bewertet
Modul 5 - Fahrradabstellanlagen	↗ Stufe 2	↗ Stufe 1,5 – 1,8	
Modul 5 – Unterhaltung	→ Stufe 1	↗ Stufe 1 - 2	
Modul 5 – Beschilderung	→ Stufe 2	↗ Stufe 2 - 3	
Modul 5 – Service	↗ Stufe 2	↗ Stufe 1,5 - 2	
Modul 6 – Dienstleistungen	↗ Stufe 2	↗ Stufe 1,5 - 3	
Modul 6 – Öffentlichkeitsarbeit	↗ Stufe 1,5	↗ Stufe 1,5 – 2,5	
Modul 7	→ Stufe 1	↗ Stufe 1,5 – 2,5	
Modul 8 – Radverkehr als Querschnittsaufgabe	↗ Stufe 2	↗ Stufe 1 - 2	Durch Strategieguppe in 2018 von 0 - 2 bewertet
Modul 8 - Gleichberechtigtes Miteinander aller Verkehrsarten	↗ Stufe 2	↗ Stufe 1 – 2,1	
Modul 8 - Berücksichtigung in der Stadt- und Siedlungsentwicklung	↗ Stufe 2	↗ Stufe 1 - 2	Durch Strategieguppe in 2018 von 0 - 2 bewertet
Modul 9 - Radverkehrsanteil	→ Stufe 2	↗ Stufe 2 – 2,2	
Modul 9 – Entwicklung Unfallgeschehen	→ Stufe 1	→ Stufe 1 - 2	
Modul 9 – Wirksamkeitskontrolle	↗ Stufe 3	↗ Stufe 2 - 3	Durch Strategieguppe in 2018 von 1 - 2 bewertet

Insgesamt ist durch die Gegenüberstellung der Bewertungen eine überwiegende Entwicklung in die richtige Richtung festzustellen. Lediglich beim Thema „Arbeitsstrukturen herstellen“ (Modul 2) ist die Einschätzung der Strategieguppe deutlich kritischer vor zwei Jahren und auch als die der Gutachterin. Hier muss sich das Team um die Nahmobilitätsbeauftragte scheinbar erst noch bewähren. Zudem

wurde auch kritisch angemerkt, dass die Umsetzungsstrategie zum Radverkehrskonzept noch nicht vorliegt und somit auch eine Einschätzung bezüglich der personellen Ressourcen noch nicht möglich wäre.

Bei den Themen Budget und Unfallentwicklung ist nach Ansicht der Strategieguppe keine positive Entwicklung erfolgt, dies entspricht ebenfalls der Einschätzung der Gutachterin.

Die durch die Strategieguppe mit einer positiven Entwicklung bewerteten Themen Unterhaltung, Beschilderung, Informationen und Radverkehrsanteil konnten von der Gutachterin nach Sichtung vorliegender Daten nicht geteilt werden.

Insgesamt wurden aus der Strategieguppe positive und negative Aspekte der Entwicklung genannt. Zum Teil fühlten sich die Vertreter*innen auch nicht in der Lage eine Entwicklung einzuschätzen. Die Rückmeldung aus der Strategieguppe war allerdings auch recht gering, so dass die gutachterliche Einschätzung auf dieser Basis nicht geändert wurde.

Zu den positiven Bemerkungen zählen auch, dass Hinweise auf gute Ideen und Konzepte gegeben wurden und auch von Seiten der Strategieguppe die Hoffnung auf eine zukünftig verbesserte Radverkehrsförderung besteht.

5. Fazit

Wie bereits 2018 vermutet, zählt die Fertigstellung des Radverkehrskonzeptes zum wesentlichen Erfolg der letzten Jahre. Das noch ausstehende Umsetzungskonzept wird dann sicherlich auch den erhofften Aufschwung, der von der Strategieguppe gewünscht wird, bringen und den Einsatz der personellen Kapazitäten regeln.

Auch weitere konzeptionelle Grundlagen, u.a. auch mit Akteuren außerhalb der Stadt sind in den letzten beiden Jahren erfolgt und dienen auch der Stadt als Grundlage für die eigene Radverkehrsförderung. Die Vernetzung mit den regionalen Akteuren ist dabei insgesamt sehr positiv zu sehen.

Neben der Förderung des Radverkehrs hat sich die Stadt Bielefeld auch der Förderung der Nahmobilität, inkl. des Fußverkehrs, zugewandt bzw. ist dies geplant. Dies entspricht auch dem deutschlandweiten Trend zur Förderung einer aktiven Mobilität.

Es scheint insgesamt eine Etablierung der Beteiligungsformen und -gremien erfolgt zu sein, allerdings ist nicht festzustellen, inwieweit sich diese ausschließlich auf den intensiven Prozess der Konzepterstellung bezieht oder sich langfristig etabliert. Dies gilt es in der nächsten Evaluation zu prüfen. In jedem Fall deuten die zahlreich genannten Aktivitäten auf eine positive Entwicklung bezüglich der Beteiligung hin. Im Bereich Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit standen in den letzten zwei Jahren die Aktivitäten überwiegend im Zusammenhang mit dem Radverkehrskonzept. Hier besteht weiterhin Handlungsbedarf, die „Werbung für das Radfahren“ auf alle Aspekte des Radverkehrs auszuweiten.

Die personelle Situation ist durch die Einrichtung eines Teams rund um die Nahmobilitätsbeauftragte verbessert worden. Von Seiten der Strategiegruppe wurden Stimmen laut, dass diese Aufstockung nicht ausreicht, um die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes voranzutreiben. Inwieweit eine ausreichende Abstimmung, Koordination und Kommunikation im Team stattfindet, bzw. hier klare Strukturen und Zuständigkeiten bestehen und sich etablieren kann noch nicht festgestellt werden.

Bezüglich der Haushaltslage gab es keine positive Entwicklung. Jedoch konnten durch die Bewilligung von Fördermitteln zahlreiche Maßnahmen umgesetzt werden. Die Situation bezüglich Fördermöglichkeiten für Radverkehrsmaßnahmen in Deutschland ist derzeit auch so gut wie nie zuvor. Aktuell ist hier auch auf das Sonderprogramm des Bundes „Stadt und Land“ zu verweisen, das kurzfristig hohe Förderquoten verspricht. Allerdings müssen die Maßnahmen nach derzeitigem Stand bereits bis 2023 umgesetzt sein.

Insgesamt ist festzustellen, dass sich bezüglich der Radverkehrsförderung in Bielefeld was getan hat und dies auch sichtbar wird. Die Stadt ist diesbezüglich weiterhin auf einem guten Weg, aber es gibt nach wie vor noch zahlreiche Aufgaben, für die entsprechende personelle, fachliche und finanzielle Ressourcen nötig sind.