

Informationsvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Stadtentwicklungsausschuss	01.02.2022	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

2. Planungs- und Umsetzungsbericht Radentscheid

Betroffene Produktgruppe

--

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Umsetzung Vertrag Radentscheid

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

--

Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)

Rat der Stadt Bielefeld, 18.06.2020, TOP 5, DS 11118/2014-2020

Stadtentwicklungsausschuss, 22.06.2021, TOP 11, DS 1857/2020-2025

Sachverhalt:

Einleitung

Nach dem Beschluss des Radverkehrskonzeptes und dem Vertragsabschluss mit dem Radentscheid, wurde die Umsetzung der Maßnahmen in einem Umsetzungskonzept Radverkehr zusammengefasst. Durch den Beschluss dieser Strategie am 22.06.2021 im Stadtentwicklungsausschuss wurden die Grundlagen zur Umsetzung der Maßnahmen des Radentscheides gelegt. Im Jahr 2021 konnte bereits zusätzliches Personal im Amt für Verkehr angeworben werden, bisher konnten allerdings nicht alle benötigten Stellen besetzt werden.

Die finanziellen Mittel zur Umsetzung der einzelnen Maßnahmen wurden für 2021 nachbewilligt und für 2022 in den Haushalt eingestellt. Das Projektmanagement im Amt für Verkehr wurde ausgeweitet und die entsprechenden Prozesse weitestgehend festgelegt. Durch entsprechende Vorläufe bei der Einarbeitung von neuem Personal, Vergabeverfahren und Planungsvorläufe war bereits eingeplant, dass die Vorgaben aus dem Vertrag mit dem Radentscheid im Jahr 2021 noch nicht vollumfänglich umgesetzt werden können. Die Entwicklung zu den einzelnen Punkten bis Ende 2021 zeigt folgende Darstellung:

Vorgaben und Umsetzungsstand

1. Die Stadtverwaltung erarbeitet bis Ende 2020 einheitliche Standards für die Realisierung von **Fahrradstraßen** und stimmt diese im Rahmen der Besprechungen aus § 3 ab. Beginnend mit dem Jahr 2021 werden mindestens 10 km Fahrradstraßen pro Jahr eingerichtet, bevorzugt an Wegen zu Schulen und Kindergärten. Sie werden durch rechtliche und verkehrslenkende Maßnahmen frei von motorisiertem Durchgangsverkehr gehalten und gegenüber Nebenstraßen bevorrechtigt.

Als erste Maßnahme ist der Projektstart für den Ehentruper Weg/Rohrteichstraße erfolgt. Die weiteren Planungen mit Beteiligungsprozessen erfolgen im Laufe des Jahres 2022. Im Rahmen des Projektes altstadt.raum konnten die Fahrradstraßen Waldhof und Altstädter Kirchplatz/Hagenbruchstr/Goldstr/Notpfortenstr bereits umgesetzt werden.

2. *Beginnend mit dem Jahr 2021 werden jährlich beidseitig an mindestens 5 km Straßenlänge geschützte Radwege errichtet. Sofern die Radwege an Hauptstraßen verlaufen, müssen sie folgende Kriterien erfüllen:*
 - a) *mindestens 2,30 Meter breit je Richtung,*
 - b) *farbig asphaltiert und ohne Absenkungen an Nebenstraßen und Einfahrten,*
 - c) *baulich getrennt vom ruhenden und fahrenden Kraftverkehr,*
 - d) *nicht zum Halten für Kfz nutzbar,*
 - e) *getrennt vom Fußverkehr und*
 - f) *mit Fahrradstraßen und anderen Radverkehrsanlagen vernetzt.*
3. *Die Vertragsparteien wissen, dass die jährliche Erreichung der **Streckenziele** aus § 1 Nr. 1 und 2 nicht garantiert werden kann. Für den Fall, dass die Streckenziele nicht erreicht werden können, ist dies gegenüber den Gremien des Rates und im Rahmen der Besprechungen nach § 3 dieser Vereinbarung begründend zu erläutern. Die Menge eines nicht erreichten Streckenziels wird dann im Folgejahr nachgeholt.*

Als Netzlückenschlüsse wurden im Haupttroutennetz für den Radverkehr der Bürgerradweg an der Schröttinghauser Straße mit 1,25 km auf Bielefelder Stadtgebiet gebaut sowie der Radweg entlang des Senner Hellweges auf 1,6 km Länge. Beide Radwege sind baulich getrennt vom motorisierten Individualverkehr, verlaufen aber auf Grund der örtlichen Gegebenheiten einseitig als Beidrichtungsradweg.

4. *Bis Ende 2020 erarbeitet die Stadtverwaltung im Rahmen der Besprechungen nach § 3 Standards für **Knotenpunkte**. Die Gestaltung von signalisierten und nicht signalisierten Knotenpunkten und Kreisverkehrsplätzen erfolgt mit dem Ziel, Radfahrende bestmöglich vor anderen, insbesondere motorisierten Verkehrsteilnehmenden, zu schützen und den Verkehrsfluss des Umweltverbundes bevorrechtigt zu optimieren. Daher werden pro Jahr mindestens fünf Knotenpunkte derart um- oder neugestaltet, dass Radverkehrsanlagen über Kreuzungen und Kreisverkehre sichtbar fortgesetzt werden und der geradeaus fahrende Radverkehr vor abbiegenden Kfz geschützt wird. Außerdem werden jährlich mindestens 5 signalisierte Knotenpunkte wie folgt optimiert: a) separate Rad-Ampeln mit Zeitvorlauf oder eigener Grünphase für Radverkehr, b) automatische Erkennung von Fahrrädern, c) Radfahrende können Kreuzungen ohne Zwischenstopp überqueren und d) Radfahrenden wird das freie Rechtsabbiegen ermöglicht. Insbesondere wird generell auf ungeschützte Verflechtungen von Rad- und Kraftverkehr verzichtet (z.B. Radstreifen zwischen Fahrstreifen, die dem Kraftverkehr dienen).*
5. *Die Vertragsparteien wissen, dass die jährliche Erreichung der Zahl der **Knotenpunkte** aus § 1 Nr. 4 nicht garantiert werden kann. Für den Fall, dass die Zahl der Knotenpunkte nicht erreicht werden können, ist dies gegenüber den Gremien des Rates und im Rahmen der Besprechungen nach § 3 dieser Vereinbarung begründend zu erläutern. Die Menge einer nicht erreichten Anzahl der Knotenpunkte wird dann im Folgejahr nachgeholt.*

Die Erarbeitung der Knotenpunktstandards wird weiter vorangetrieben. Aktuelle Planungen (bspw. Heeper Straße und Jöllenbecker Straße) werden unmittelbar mit einbezogen. Die Umsetzung der Knotenpunktgestaltung erfolgt dann in Zusammenhang mit den Baumaßnahmen.

6. *Die unter § 1 Nr. 1 bis 4 dargestellten Maßnahmen werden vorrangig in den **Entwicklungskorridoren** umgesetzt, die das städtische Radverkehrskonzept darstellt (siehe Seite 4 der Beschlussvorlage Drs-Nr.: 10675/2014-2020). Zugleich wird jährlich, beginnend mit dem Jahr 2021, die durchgehende Radfahrinfrastruktur für je einen Entwicklungskorridor realisiert.*

Entlang des Stadtringes (Korridor 4) wurde die Anlage von beidseitigen Radfahrstreifen auf einer Länge von 1,9 km abgeschlossen. Weitere wesentliche Teilstücke von Korridor 4 sind in Planung (Veloroute B68, Radverkehrsanlagen zum Zuge der Planungen zur Mobilitätslinie entlang der Paderborner Straße).

Die Radverbindung entlang der Stadtbahnlinie 3 (jetzt 4) wurde auf 1,2 km umgesetzt. Sowohl stadtauswärts (Grünzugverbindung) als auch stadteinwärts (Ehlentruper Weg/Rohrteichstraße) wird die Umsetzung im Jahr 2022 fortgeführt. Damit wird der Großteil des Korridors 9 fertig.

7. *Das Projekt der **Radschnellverbindung** Herford – Bielefeld – Gütersloh – Rheda-Wiedenbrück wird weiterverfolgt. Die Stadt strebt einen Planfeststellungsbeschluss an und wird Fördergelder des Landes für die Umsetzung einwerben.*

Die Entwicklung anderer einzelner innerstädtischer schneller Radverbindungen (beispielsweise zwischen Innenstadt und Universität) soll verfolgt werden.

Für das Projekt Radschnellweg OWL 2.0 wurde das Potential bereits in einer Potentialanalyse nachgewiesen. Aktuell wird eine Nutzen-Kosten-Analyse erarbeitet, um das Projekt für die Landesförderung anzumelden.

Das Projekt Veloroute B68 wird weiterverfolgt. Für die Verbindung Universität – Innenstadt ist für 2022 eine Machbarkeitsstudie vorgesehen.

8. *Die **Pflege** von Radwegen und Radverkehrsmarkierungen wird – wie im Radverkehrskonzept vorgesehen – intensiviert und verbessert. Das bedeutet insbesondere, dass die Routen des Rad-Haupttroutennetzes der Kategorie I und II beim Winterdienst zu berücksichtigen und entsprechende Prioritäten festzulegen sind. Diese Routen werden den Routen des Kfz-Verkehrs gleichgestellt und vor diesen oder gleichzeitig mit diesen gereinigt, geräumt und gestreut. Bei der Reinigung vor allem von Laub und Scherben werden alle Radverkehrsanlagen berücksichtigt und der Turnus auf Rad-Haupttrouten wird erhöht. Das gesamte Radverkehrsnetz wird zweimal jährlich auf Mängel überprüft; die festgestellten Mängel werden kurzfristig beseitigt (siehe hierzu Ziel 7 des Bürgerbegehrens).*

Im für die „Begehung“, die Instandhaltung, die Reinigung und den Winterdienst des Radwegenetzes zuständigen Geschäftsbereich des Umweltbetriebs ist für das Jahr 2022 die Beschaffung einer zusätzlichen Kleinkehrmaschine für Radwege sowie von zwei zusätzlichen Schmalspurfahrzeugen für den Winterdienst auf Radwegen vorgesehen. Darüber hinaus ist für das Jahr 2023 die Beschaffung einer weiteren zusätzlichen Radwegkehrmaschine beabsichtigt, entsprechende Haushaltsmittel sind jeweils veranschlagt. Diese belaufen sich auf ca. 270.000 Euro je Kehrmaschine sowie auf 100.000 Euro für die Winterdienstfahrzeuge.

Für das Jahr 2022 sind darüber hinaus drei Mehrstellen berücksichtigt, wovon zwei in der Abteilung Straßenreinigung und Winterdienst geschaffen werden und eine weitere Mehrstelle in der Abteilung Straßeninstandhaltung und -beschilderung, die für die Kontrolle und Pflege der Radwege mit einem E-Lastenpedelec dient. Eine Ausschreibung dieser Stellen mit anschließender Besetzungsentscheidung ist vorbereitet, es bedarf jedoch noch des Wirksamwerdens der Haushaltssatzung für das Jahr 2022. Damit ist im ersten Quartal 2022 zu rechnen, sodass die Stellenbesetzung im Anschluss daran umgesetzt werden kann.

Für die Stelle der Radwegekontrolle sind für das Jahr 2022 Kosten von 80.000 Euro angesetzt, für die beiden zusätzlichen Stellen im Bereich der Straßenreinigung 140.000 Euro inklusive sämtlicher Arbeitsplatzkosten. Nach dem Jahresabschluss 2022 werden die detailliert angefallenen Kosten spitz abgerechnet werden. Für die Pflege der Radwege entstehen jährliche laufende Kosten von 200.000 Euro, die über die erhöhten Zuweisungen (2022 anteilig und ab 2023 sukzessive steigend) gedeckt werden müssen. Für das Jahr 2023 sind bereits zwei weitere Stellen zwecks Führung der zusätzlichen Fahrzeuge angemeldet.

Die Beschaffung der eingangs erwähnten Radwegkehrmaschine und der beiden Radwegwinterdienstfahrzeuge kann ebenfalls erst nach Wirksamwerden des Haushalts 2022 vorgenommen werden. Da es sich aber um die Beschaffung zusätzlicher Fahrzeuge mit den gleichen Leistungsmerkmalen wie die von bereits vorhandenen Fahrzeugen handelt, ist mit einer relativ kurzfristigen Abwicklung der Beschaffung zu rechnen.

Um künftig eine effiziente, gleichberechtigt an den Belangen von Radfahrenden und Autofahrenden ausgerichtete Tourenplanung der Stadtreinigung und des Winterdienstes zu erzielen, ist die Einführung einer neuen Fachanwendung in Vorbereitung. Bereits durchgeführt wurde die Begutachtung verschiedener entsprechender Produkte, bei der sich die Anwendung eines konkreten Herstellers als zu favorisierende Lösung herausgestellt hat. Hier wird in Kürze die Umsetzung zur Implementierung dieser Fachanwendung beginnen.

Mit den derzeit noch bestehenden Fahrzeug- und Personalkapazitäten sind verkürzte Reinigungsintervalle der separat geführten Radwege sowie eine erhebliche Ausweitung des Winterdienstes über die bestehenden Verkehrssicherungspflichten hinaus nicht möglich. Insbesondere im Winterdienst sind jedoch gleichwohl erste Schritte zur Effizienzsteigerung unternommen worden, so wurde bereits für 20.000 Euro eine Schneefräse zur Anbringung an einem Schmalspurfahrzeug angeschafft, mit der auch Radwege geräumt werden können. Der Winterdienst auf den Haupttrouten des Radwegenetzes wird zudem ab dieser Winterdienstsaison zeitgleich mit dem Straßenwinterdienst begonnen. Da im Laufe des Jahres 2022 mit den vorstehend beschriebenen Maßnahmen zu rechnen ist, wird seitens des Umweltbetriebs davon ausgegangen, ab dann sowohl eine gesteigerte Reinigungsleistung als auch eine weitere Optimierung des Winterdienstes erreichen zu können.

9. *Die Verwaltung erstellt bis Ende 2020 ein Konzept für die Realisierung von **Fahrradabstellanlagen** auf Basis der Forderungen des Radentscheides (1000 Abstellanlagen jährlich), das sowohl einfache Fahrradbügel als auch abschließbare Anlagen, unter anderem an Mobilstationen (2000 weitere), sowie überdachte und beleuchtete Stellplätze einbezieht. Das Konzept wird im Rahmen der Besprechungen nach § 3 dieser Vereinbarung besprochen. Die Abstellanlagen werden beginnend im Jahr 2021 errichtet. Die begonnenen Planungen zur Errichtung einer **Radstation** am Hauptbahnhof mit mindestens 2000 Stellplätzen werden weiterverfolgt mit dem Ziel einer Realisierung in den kommenden drei Jahren. Die Stellplatzsatzung wird im Sinne der Ziele des Radentscheides untersucht und überarbeitet. Anfang 2021 soll im Stadtentwicklungsausschuss ein Vorschlag zur Anpassung vorgestellt werden (vgl. Ziel 6 des Bürgerbegehrens).*

Fahrradbügel

In den Radverkehrskonzepten (Stadt Bielefeld, Regiopolregion Bielefeld, Radnetz OWL) wurden bereits jeweils Abstellanlagen in Bielefeld erhoben und zumeist entsprechende Handlungsempfehlungen ausgesprochen. Zusätzlich ergeben sich aus verschiedenen Projekten innerhalb der Stadt (bspw. Altstadt.raum oder Emissionsfreie Innenstadt) Handlungsoptionen, Fahrradabstellanlagen in diesen Bereichen zu installieren. Ein Gesamtheitliches Konzept zum Thema Fahrradparken würde die Prozesse an dieser Stelle verzögern. Die Umsetzung der Abstellanlagen soll daher zeitnah für die verschiedenen Bausteine erfolgen. Weitere Bausteine wie Bügelwünsche der Bürger*innen oder Fahrradparken an Schulen befinden sich bereits in Vorbereitung.

Im Jahr 2021 wurde die Verzahnung zwischen den unterschiedlichen Zuständigkeiten für die öffentlichen Flächen aufgearbeitet. Durch die Optimierung dieses Prozesses und der daraus verbesserten Evaluation im Bereich Fahrradparken innerhalb der städtischen Verwaltung ist davon auszugehen, dass zukünftig alle errichteten Fahrradabstellanlagen erfasst werden. Im Jahr 2021 wurden dem Amt für Verkehr die Installation von 123 Fahrradbügel rückgemeldet. Zusätzlich erfolgte der Einbau von Einzelbügel und der Bau von zwei Sammelgaragen (Ravensberger Park und Altes Rathaus), welche die betriebliche Mobilität fördert.

Radstation

Ende des Jahres 2021 wurden die Planungen zu einem elektrischen Zugangssystem konkretisiert. Auf Grundlage einer gemeinsamen Besichtigung der Radparks sowie der Radstation am Hauptbahnhof, wird nun ein konkretes Konzept zur Umsetzung an zunächst fünf Standorten (Radparks Bhf. Sennestadt, 3 Radparks am Hbf. sowie der Radstation) erarbeitet und zeitnah in den politischen Entscheidungsprozess eingebracht. Weiterhin wurde Ende 2021 die Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie für eine Radstation im Bunker am Bielefelder Hbf an das Büro Ing.-Consult Dipl.-Ing. H. Harnisch vergeben. Die Ergebnisse der Studie werden für Mitte 2022 erwartet.

Mobilstation/ Fahrradparkhaus

Die Einrichtung eines Fahrradparkhauses im Opitz-Keller (Jahnplatz) wird derzeit politisch diskutiert. Zusätzlich gab es im Dezember 2021 aus der Politik ein positives Signal zur Prüfung des Baubüros (Niederwall 8) als weitere Variante. Die Stadt Bielefeld hat im Jahr 2021 ein Mobilitätsstationskonzept politisch beschlossen. Mit dem Haushaltsjahr 2022 soll nun mit der Umsetzung begonnen werden. Als erster Standort soll in die Umplanung der Bereich Niederwall/Körnerstraße begonnen werden. Die Überprüfung der Umsetzbarkeit des Fahrradparkhauses im Baubüro wird daher nun vorangetrieben.

Sonstiges

Im letzten Quartal 2021 wurden Bedarfe zum Fahrradabstellanlagen an allen Bielefelder Schulen abgefragt. Die Rückmeldungen werden Anfang 2022 an das Amt für Verkehr übermittelt und anschließend ausgewertet.

Für 2022 ist eine Beteiligung der Bürger*innen zum Thema Fahrradparken geplant. Nach Bezirken gestaffelt, haben Bürger*innen die Möglichkeit, Wünsche für Fahrradbügel zu nennen. Auf einer digitalen Plattform können Teilnehmende Standorte für Fahrradbügel markieren. Bereiche mit einer hohen Nachfrage können entsprechend schnell identifiziert werden.

Zur Überarbeitung der Stellplatzsatzung sind die Vorgaben des Landes NRW einzuarbeiten, diese lagen in 2021 noch nicht vor.

10. *Städtische Neufahrzeuge ab 3,5 t sind grundsätzlich mit elektronischen **Abbiegeassistenten** auszustatten. Für Altfahrzeugen soll fortwährend eine Nachrüstung geprüft werden. Die Stadt wird über ihre Stellung als Gesellschafterin soweit wie möglich darauf hinwirken, dass auch die Stadtwerke GmbH sowie moBiel GmbH dementsprechend verfahren (vgl. Ziel 8 des Bürgerbegehrens).*

Die Nachrüstungen werden vorrangig nach Verfügbarkeit von Fördermitteln des BAG durchgeführt. In dem Zeitraum 2020 bis ca. 03.2022 wurden insgesamt 30 Fahrzeuge des Umweltbetriebes mit Abbiegeassistenten nachgerüstet. Die Flotte der Nutzfahrzeuge > 7,5 t ist damit unter Einhaltung der Förderrichtlinien komplett nachgerüstet. Mit weiteren Förderaufrufen werden dann die Fahrzeugklassen 3,5 t – 7,5 t nachgerüstet.

11. Der Außendienst des Ordnungsamtes wird um **Fahrradstaffeln** erweitert (siehe hierzu Ziel 9 des Bürgerbegehrens). Ihre Aufgabe ist insbesondere, Fahrradstraßen und Radverkehrsanlagen für den fahrenden und ruhenden Radverkehr zeitnah von ordnungswidriger und zweckfremder Nutzung freizuhalten und somit funktionsfähig zu halten.

Die Fahrradstaffel des Ordnungsamtes hat ab dem 01.03.2021 insgesamt 17.924 Verwarnungen mit Verwarnungsgeld und 548 Abschleppaufträge erteilt. Darüber hinaus wurden zahlreiche Aufklärungsgespräche geführt und mündliche Verwarnungen erteilt. Einsatzschwerpunkte waren entsprechend des Konzeptes Radwege, Gehwege, Schwerbehindertenparkplätze, Absolute Halteverbote, Tätigwerden aufgrund von Bürgerbeschwerden sowie ab Sommer vermehrt eingeschränkte Halteverbote. Der bisherige Einsatz der Fahrradstaffel wird als erfolgreich eingestuft und es soll im Rahmen der durch den Rat beschlossenen Evaluation darauf hingewirkt werden, die Fahrradstaffel zu einer dauerhaften Einrichtung zu machen und sie mittel- und langfristig aufzustocken.

12. Die **Werbung** für das Nutzen des „Verkehrsträgers Fahrrad“ wird verstärkt. Ein Budget für Imagemaßnahmen in Höhe von 100.000 € im Jahr wird für 5 Jahre festgelegt (vgl. Ziel 10 des Bürgerbegehrens).

Es wurden entsprechende Budgets ab 2022 eingestellt. Dabei werden auch Fördermittel des Landes NRW eingeplant, auf die im Rahmen der Mitgliedschaft in der AGFS zugegriffen werden kann. Im Jahr 2021 musste die Veranstaltung „ohne auto mobil“ aus unterschiedlichen Gründen leider abgesagt werden. Neben der Verteilung von Infomaterial zu den neuen Freizeitradrouten wurde in der Altstadt eine Infoveranstaltung und ein „Radlerfrühstück to-go“ des Teams der Radverkehrsförderung erfolgreich durchgeführt. Das Vergabeverfahren für die Marketing- und Kommunikationsstrategie wurde gestartet, die Erarbeitung der Strategie soll zeitnah begonnen werden. Für das Jahr 2022 ist außerdem eine Kampagne zum Thema Fahrradstraßen und die Veranstaltung „ohne auto mobil“ vorgesehen.

13. Die Stadtverwaltung beobachtet die **Wirkung der Maßnahmen** und wertet sie systematisch aus (siehe hierzu Ziel 11 des Bürgerbegehrens). Insbesondere achtet sie dabei auch auf die Entwicklung des Modal-Splits bei Kindern und Jugendlichen, bei Seniorinnen und Senioren. Anhand dieser Kennzahlen misst sie den Grad der Inklusivität des Radverkehrs. Die dafür nötigen Informationen gewinnt sie aus regelmäßigen Haushaltsbefragungen. Die Ergebnisse werden zeitnah in allgemein leicht zugänglicher und verständlicher Form veröffentlicht.

Zur Evaluation der Maßnahmen die Arbeitsgruppe die Arbeit aufgenommen. Für die einzelnen Teilbereiche werden Messgrößen definiert und in die Arbeitsprozesse eingespielt. Gleichzeitig werden Datenerfassungs- und Darstellungsmöglichkeiten überprüft, um zu transparenten Systemen zu gelangen.

14. Das öffentliche **Fahrradverleihsystem** wird bedarfsgerecht ausgeweitet.

Das öffentliche Fahrradverleihsystem wird von der Bielefelder Bevölkerung positiv wahrgenommen und gut angenommen. Trotz kurzer Laufzeit des Gesamtsystems sind die Entwicklungen auch im Vergleich zu anderen Städten mit vergleichbaren Systemen positiv. Die sogenannten Flexstraßen werden zusätzlich zu den Stationen als Ausleih- und Rückgabemöglichkeit genutzt. Anpassungen zur Verbesserung des Systems werden kontinuierlich vorgenommen.

15. Die *Beschilderung* der Radwegeverbindungen wird verbessert und Serviceeinrichtungen werden im System eingeplant.

Die Wartung der wegweisenden Beschilderung erfolgt nun vollumfassend durch den Umweltbetrieb der Stadt Bielefeld. Die Qualität wird dabei kontinuierlich überprüft und bei Bedarf verbessert. Die Serviceangebote zu den Freizeitradrouten wurden ausgeweitet und beispielsweise in Radwanderkarten und Touren-Apps integriert. Für weitere Serviceeinrichtungen sind personelle und finanzielle Ressourcen eingeplant.

Zusammenfassung

Nach der konzeptionellen Phase ist die Umsetzung der Einzelmaßnahmen nun mit einem transparenten Vorgehen gestartet. Teilweise werden Konzepte parallel zu ersten Umsetzungsmaßnahmen finalisiert. Durch Planungsvorläufe werden sichtbare Ergebnisse jedoch erst ab dem laufenden Jahr erkennbar werden. Durch Erprobungsphasen und Partizipationsformate können Prozesse nun beschleunigt werden, doch auch dieses Vorgehen muss sich zunächst etablieren.

Beigeordneter

Moss