

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Betriebsausschuss Immobilienservicebetrieb	19.05.2020	öffentlich
Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz	19.05.2020	öffentlich
Schul- u. Sportausschuss	26.05.2020	öffentlich
Beirat für Behindertenfragen	27.05.2020	öffentlich
Betriebsausschuss Umweltbetrieb	27.05.2020	öffentlich
Seniorenrat	27.05.2020	öffentlich
Bezirksvertretung Dornberg	28.05.2020	öffentlich
Bezirksvertretung Schildesche	28.05.2020	öffentlich
Bezirksvertretung Senne	28.05.2020	öffentlich
Bezirksvertretung Stieghorst	28.05.2020	öffentlich
Bezirksvertretung Gadderbaum	28.05.2020	öffentlich
Bezirksvertretung Brackwede	04.06.2020	öffentlich
Bezirksvertretung Mitte	04.06.2020	öffentlich
Bezirksvertretung Heepen	04.06.2020	öffentlich
Bezirksvertretung Jöllenbeck	17.06.2020	öffentlich
Bezirksvertretung Sennestadt	04.06.2020	öffentlich
Stadtentwicklungsausschuss	09.06.2020	öffentlich
Rat der Stadt Bielefeld	18.06.2020	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes) Umsetzung der BYPAD-Ziele, hier: Beschluss des Radverkehrskonzeptes
Betroffene Produktgruppe 11.12.03
Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen Umsetzung der Mobilitätsstrategie
Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan keine
Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.) 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 Stadtentwicklungsausschuss, 17.04.2018, TOP 4.2.1 DS 5693/2014-2020

Beschlussvorschlag:

1. Der Beirat für Behindertenfragen und der Seniorenrat nehmen die Vorlage zur Kenntnis, die Ausschüsse und die Bezirksvertretungen empfehlen, der Rat beschließt das Radverkehrskonzept mit dem Zielnetzplan (Anlage 1) und den unter Punkt 3 genannten Qualitätskriterien für die Radverkehrsförderung.
2. Die Verwaltung wird beauftragt die unter Punkt 4 genannten Konzeptbausteine in eine Umsetzungsstrategie mit dem Zeithorizont 2025 (bzw. für die infrastrukturellen Maßnahmen 2030) zu überführen.
3. In 2025 ist mit einer Modal Split Erhebung und der erneuten Durchführung eines BYPAD-Prozesses (Bicycle-Policy-Audits - Wirkungsprüfung der Radverkehrsförderung) die Wirkung der erfolgten Maßnahmen zu überprüfen.

Begründung:

Zielsetzung

Ein grundlegender, allumfassender Mobilitätswandel ist nur mit einer ganzheitlich planenden Stadt- und Mobilitätsentwicklung integrativ wie sozialverträglich umsetzbar. Da bei der Komplexität der Umgestaltung der Mobilitätssysteme die Gesamtwirkung zu beachten ist, ist die Verzahnung der einzelnen Verkehrsträger bei der Umsetzung der Maßnahmen aus den Konzepten zu berücksichtigen. Radverkehrsförderung hat in der Stadt Bielefeld eine lange Tradition und ist dabei integrativer Bestandteil der Verkehrsplanung. Aus diesem Grund stellt das Radverkehrskonzept einen essentiell wichtigen Baustein in einem verkehrsträgerübergreifenden Gesamtkonzept dar. Die weiteren Bausteine (u.a. Nahverkehrsplan, Fußverkehrsstrategie, Konzept zur Entwicklung des Schulischen Mobilitätsmanagement und das MIV Konzept) sind derzeit in der Bearbeitung und sollen 2021 durch die politischen Gremien beschlossen werden. Auch wenn es jeweils Einzelkonzepte sind, erfolgt innerhalb der Erarbeitung eine enge Verzahnung der Inhalte, sodass schlussendlich ein Gesamtkonzept entsteht.

Bereits vor einigen Jahrzehnten wurden umfassende Radverkehrsanlagen im Stadtgebiet angelegt und so die Grundlage für diese umweltfreundliche Mobilität geschaffen. Bielefeld bringt mit einer kompakten Kernstadt und den umliegenden Stadtbezirken beste Voraussetzungen für eine fahrradfreundliche Kommune mit. Dies spiegelt sich auch in einem Radverkehrsanteil von rund 18% (Stand 2017) am Modal Split wider, der deutlich über dem bundesweiten Durchschnitt liegt. Ziel der Stadt ist es, eine nachhaltige Verkehrsentwicklung zu betreiben und den Radverkehrsanteil als gleichberechtigte Säule weiter zu fördern. Somit will die Stadt einer Belastung der städtebaulichen Qualität, des Klimas und der Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger durch den hohen Anteil des motorisierten Individualverkehrs entgegenwirken. Im Laufe der Zeit haben sich jedoch die Anforderungen und Rahmenbedingungen, speziell an die Infrastruktur, verändert und es bedarf weiterer Anstrengungen, das bestehende Radverkehrsnetz zeitgemäß aufzustellen und als fahrradfreundliche Kommune zu bestehen. Ein besonderes Augenmerk soll daher auf die Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr gelegt werden. Zusätzlich bedarf es einer strategischen Förderung des Radverkehrs als Baustein eines multimodalen Verkehrssystems, aufbauend auf den bestehenden Konzepten und unter Berücksichtigung der Arbeiten der vergangenen Jahre.

1. Ausgangslage

Der Rat der Stadt Bielefeld hat in seiner Sitzung vom 29. September 2016 die fünf Leitsätze zur Förderung des Radverkehrs zur Umsetzung beschlossen. Diese wurden im Rahmen eines BYPAD formuliert. Um das zentrale Ziel – einen Radverkehrsanteil von 25% in 2025 – zu erreichen, wurde im Frühjahr 2018 mit der Erarbeitung eines Radverkehrskonzeptes (RVK) begonnen. Am 14.03.2019 wurde vom Rat ebenfalls die Mobilitätsstrategie mit dem Ziel, bis 2030 den Anteil des Umweltverbunds am Gesamtverkehrsaufkommen auf 75% zu steigern, beschlossen.

Das erarbeitete Radverkehrskonzept mit dem Fokus auf die Zielgruppe der Alltagsradfahrenden liegt nun vor und weist für die vier Säulen der Radverkehrsförderung (Infrastruktur, Service, Information und Kommunikation) sowohl Standards als auch konkrete Maßnahmenvorschläge auf. Alle Maßnahmen der Radverkehrsförderung werden somit gebündelt und priorisiert. Das RVK dient damit als wichtige Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung im Hinblick auf die Erstellung von Investitionsprogrammen, die Bereitstellung von Haushaltsmitteln und Personaleinsatz sowie die Beantragung von Fördermitteln und legt somit den Grundstein für eine systematische und integrierte Radverkehrsförderung. Eine effektive und kostengünstige Förderung des Radverkehrs ist nur dann von Erfolg gekrönt, wenn sie systematisch und konsequent vollzogen wird. Dies bedeutet, dass nur die gleichzeitige Bearbeitung aller vier Säulen zum Erfolg führt und die verschiedenen Zielgruppen erreicht werden.

2. Vorgehen

Die Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes wurde an das Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen (SVK) vergeben. Um die Inhalte des RVK auf eine breite Basis zu stellen, wurde das vom Stadtentwicklungsausschuss eingesetzte Gremium „Strategiegruppe Rad“ intensiv in den Prozess eingebunden. Zusätzlich wurden die Wünsche und Anregungen der Bürgerinnen und Bürger durch zwei öffentliche Beteiligungsveranstaltungen und eine Online-Befragung in die Arbeiten integriert. Mit den beteiligten Dienststellen und weiteren Beteiligten wurden ebenfalls Gespräche geführt und schriftliche Stellungnahmen eingeholt (siehe Anlage 3). Anfang 2020 wurden den Bezirksvertretungen die wichtigsten Ergebnisse vorgestellt und weitere Anregungen aufgenommen.

Inhaltlich wurde das bestehende Radverkehrsnetz analysiert und fortgeschrieben sowie hierarchisiert. Es wurden künftige Qualitätskriterien für die Radverkehrsinfrastruktur in Bielefeld erarbeitet. Darüber hinaus wurden Standards für die Säulen Service, Information und Kommunikation definiert, an denen sich die künftige Radverkehrsförderung der Stadt ausrichtet. Die Standards wurden dann in einen Maßnahmenkatalog überführt, der im Nachgang des Beschlusses in eine Umsetzungsstrategie zu überführen ist.

Der ausführliche Bericht inkl. Bestandsanalyse, Unfallanalyse, Zielnetzplanung, Maßnahmenvorschläge und Ansätze für eine Gesamtstrategie der Radverkehrsförderung ist Anlage 2 zu entnehmen.

Parallel zum Radverkehrskonzept der Stadt Bielefeld wird seit April 2019 ein integriertes Radverkehrskonzept für die Regiopolregion Bielefeld erarbeitet. Dieses baut inhaltlich auf die hier dargestellten Inhalte auf und wird zudem eng mit den Radverkehrsplanungen der beteiligten Kreise und Kommunen abgestimmt. Ziel ist es, eine gemeinsame Grundlage der interkommunal abgestimmten Radverkehrsförderung zu schaffen. Dies ist erforderlich, weil sich Radverkehrsströme erfahrungsgemäß nicht an kommunalen Grenzen orientieren, sondern diese regelmäßig überschreiten. Es ist vorgesehen, das Radverkehrskonzept für die Regiopolregion im Juni 2020 als Beschlussvorlage in die entsprechenden politischen Gremien einzubringen.

3. Qualitätskriterien

Die Anforderungen des Radverkehrs an die Infrastruktur sind in den vergangenen Jahren stark angestiegen und werden auch in Zukunft durch beispielsweise einen erhöhten Anteil an Lastenrädern in Zusammenhang mit Citylogistik-Konzepten deutlich höher liegen. Die erarbeiteten Qualitätskriterien legen die veränderten Nutzungsansprüche zugrunde und leiten daraus Führungsformen und Breitenmaße ab, die für ein zukunftsfähiges, leistungsfähiges und sicheres Radwegenetz in Bielefeld notwendig sind:

- Radverkehrsnetz (Anlage 1)

Die bestehenden Routen bilden die Grundlage, um das Radverkehrsnetz der Stadt Bielefeld auszubauen. Die attraktiven Alltagsrouten wurden in einem zusammenhängenden Gesamtnetz zusammengeführt und durch ergänzende Routen

optimal verdichtet. Unter Berücksichtigung des Bestands an Radverkehrsanlagen wurde mittels der Methodik der Zielnetzplanung das Radverkehrsnetz für die Stadt Bielefeld erarbeitet (siehe Kap. 4.2 und 4.3 der Anlage 2).

Das Radverkehrsnetz der Stadt Bielefeld wird in Anlehnung an die Verbindungsstufen der Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN) für den Alltags- und Freizeitverkehr in folgende Netzhierarchien unterteilt:

- innergemeindliche Radschnellverbindung (IR II)
- Hauptroute Kategorie I (Inneregemeindliche Radhauptverbindungen (IR III))
- Hauptroute Kategorie II (Inneregemeindliche Radverkehrsverbindungen (IR IV))
- Alltagsradverbindungen in Grünzügen
- Radverkehrsverbindung Freizeit
- Fahrradfreundliche Flächenerschließung

Das Alltagswegenetz für den Radverkehr umfasst nach der Ergänzung der bereits 2018 politisch beschlossenen Hauptrouten 375 km Wegstrecke. Der Fokus der Arbeiten liegt dabei auf dem Alltagsradverkehr. Freizeitstrecken ergänzen das Netz, unterliegen jedoch nicht den gleichen Qualitätsanforderungen. Um die zahlreichen Einzelmaßnahmen zu bündeln, wurden elf Korridore definiert, welche das Rückgrat für die gesamtstädtische Radverkehrsförderung bilden, diese sollen systematisch angegangen werden.

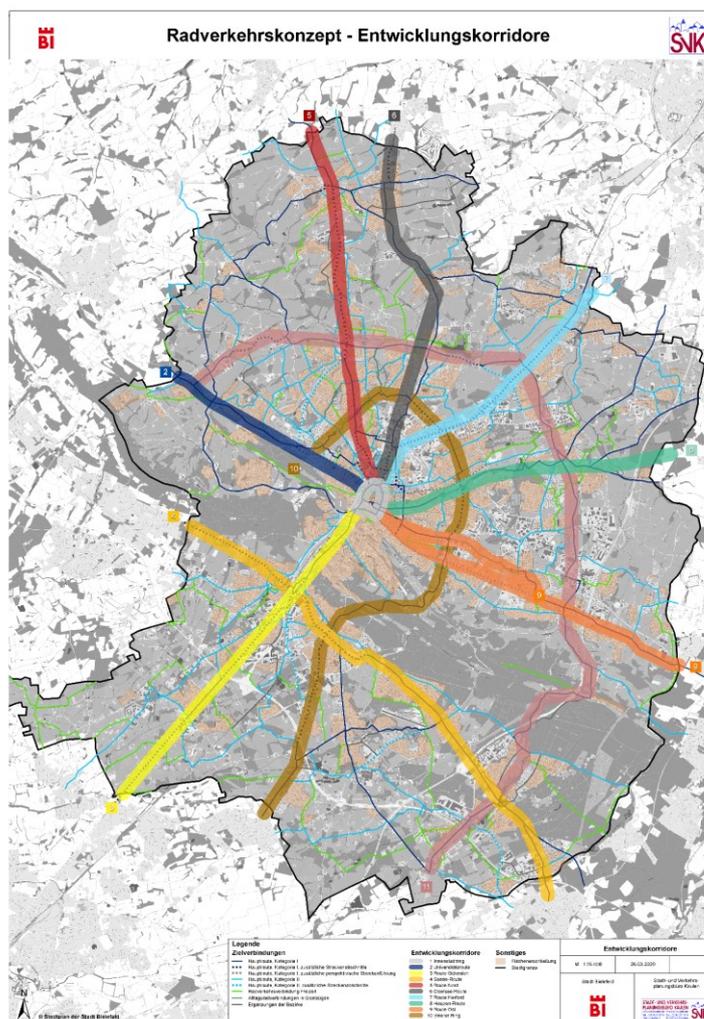


Abb. 1: Entwicklungskorridore
Das Radverkehrsnetz wird mit der Hierarchisierung und den Ergänzungsstrecken sowie

den Entwicklungsachsen beschlossen. Vor dem Hintergrund stetig wandelnder Rahmenbedingungen, z.B. durch bedeutende städtebauliche Veränderungen, ist die Anpassung der Netzplanung alle fünf Jahre zu überprüfen. Dabei sollen auch die Verbindungen in die Nachbarkommunen und die Netzstrecken im Hinblick auf den Radschnellweg OWL 2.0 überprüft werden.

Für eine strategische Radverkehrsförderung ist eine Bündelung von Zuständigkeiten entscheidend. In diesem Zusammenhang ist die Zuständigkeit für die im Netzplan definierten Hauptrouten (Kategorie I und II) im Sinne der gesamtstädtischen Entwicklung analog zum klassifizierten Straßennetz an den Stadtentwicklungsausschuss zu übertragen. Hier sollen somit zukünftig die Entscheidungskompetenzen für alle zentralen Hauptachsen des Radverkehrs gebündelt und Planungen sowie Umbaumaßnahmen stadtweit einheitlich beschlossen werden. Bei den Alltagsradverbindungen in Grünzügen ist das Umweltamt eng einzubinden.

- Führungsformen des Radverkehrs

Eine Separation des Radverkehrs ist sowohl vom Kfz-Verkehr als auch vom Fußverkehr notwendig, um Störungen zu vermeiden und eine hohe Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Folgende Führungsformen sind innerorts vorgesehen:

	Klassifizierte Straßen / Vorbehaltsnetz	Nebennetz / Selbstständige Wege
Qualitätsstandard <ul style="list-style-type: none"> • Bevorrechtigung • Separiert • Verkehrssicherheit 	 Radfahrstreifen (Standard) Bauliche Radwege (Flächenverfügbarkeit)	 Fahrradstraße (Pkw frei) Kfz-freie Wege
	 Schutzstreifen (Beengte Verhältnisse)	 Tempo 30-Zonen Sonstige bauliche RVA
	 Mischverkehr bei niedriger zulässiger Höchstgeschwindigkeit (straßenverkehrsrechtliche Umsetzbarkeit)	
Nicht empfohlen <ul style="list-style-type: none"> • Mischverkehr • Untergeordnet • Gleichberechtigt • Verkehrssicherheit 	 Mischverkehr auf der Fahrbahn	 Gehweg, Radverkehr frei (Untergeordnet/ Gleichberechtigt) Linksseitige Radwege (Verkehrssicherheit)
Unzulässig	 Tempo 30-Zonen	 Fahrradstraßen Benutzungspflichtig/ Schutzstreifen in Tempo 30-Zonen

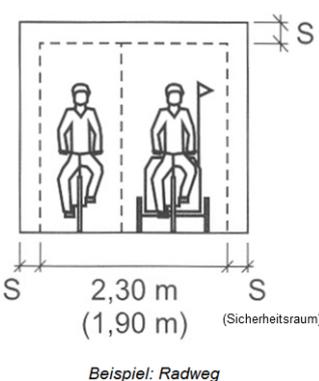
Abb. 2: Mögliche Führungsformen innerorts

Außerorts ist eine Separation vom Kfz-Verkehr i.d.R. unabdingbar. Eine Trennung von Fußgängerinnen und Fußgängern ist allerdings nur notwendig, wenn ein höheres Aufkommen zu erwarten ist (z. B. im Umfeld von Schulen). Der Zweirichtungsverkehr soll außerorts aufgrund der im Vergleich zu innerörtlichen Straßen geringeren Anzahl an Gefahren- und Konfliktpunkten als Standardfall gelten (siehe Anlage 2, Kap.3.1.1).

- Dimensionierung der Radverkehrsanlagen

Die Herleitung der Breitenmaße basiert auf den Bewegungsräumen des Radverkehrs aus den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) und Empfehlungen für

Radverkehrsanlagen (ERA). Dabei gehen die Empfehlungen deutlich über die gesetzlichen Bestimmungen hinaus. Die folgenden Breitenmaße für Radverkehrsanlagen innerorts sind als selbstverpflichtende Qualitätskriterien für die Stadt Bielefeld als Planungsgrundlage für Neuplanungen an Haupttrouten für den Radverkehr anzulegen:



VwV-StVO	Gesetzliche Anforderungen ¹	Mindestbreite Regelbreite	Mindestbreite Regelbreite	Mindestbreite Regelbreite	Mindestbreite Regelbreite	Mindestbreite Regelbreite	Mindestbreite Regelbreite
ERA	Allgemeine Anforderungen ²	Mindestbreite Regelbreite	Mindestbreite Regelbreite	Mindestbreite Regelbreite	Mindestbreite Regelbreite	Mindestbreite Regelbreite	Mindestbreite Regelbreite
Qualitätskriterien	Haupttroute, Kategorie I ²	nicht zu unterschreiten anzustreben					
Qualitätskriterien	Haupttroute, Kategorie II ²	nicht zu unterschreiten anzustreben					

Anmerkungen:

alle Angaben in Meter [m]

¹ Lichte Breite (inkl. Sicherheitsräume)

² zzgl. Sicherheitsräume

³ nur als selbständiger Weg

⁴ inklusive Markierung

⁵ nur Begegnungsfälle von Fahrrädern betrachtet

Abb. 3: Dimensionierung von Radverkehrsanlagen innerorts

Im Gegensatz zu den Führungsformen innerorts wird außerorts insbesondere das Element des kombinierten Fuß- und Radweges (VZ 240), auch im Zweirichtungsverkehr, angewendet. Zudem ist die Anlage von Schutzstreifen außerorts rechtlich nicht zulässig (siehe Anlage 2, Kap. 3.1.2). Verbindliche Vorgaben (bei Neubauten und Veränderungen des Bestandes) stellen nach wie vor die Anforderungen aus den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) in der jeweiligen Fassung dar.

- **Knotenpunktgestaltung**

An Knotenpunkten ist eine sichere Führung des Radverkehrs besonders entscheidend, da diese besonders unfallsensibel sind (vgl. Anhang 2, Kap 4.1.1.2). Die fallbezogene Abwägung für die jeweiligen Planungsgrundsätze (abhängig von den relevanten Verkehrsbeziehungen, Verkehrsstärken, Führung auf der Strecke etc.) muss sowohl die objektive als auch die subjektive Sicherheit der Radfahrenden berücksichtigen. Es sind daher gemeinsam mit radrelevanten Akteuren und Gremien Einsatzmöglichkeiten und Grenzen für unterschiedliche Radverkehrsführungen an Knotenpunkten zu definieren.

- **Weitere Qualitätskriterien**

- Das Kriterium „unzureichende Platzverhältnisse“ darf nur aus dem gesamten überplanbaren Straßenraum abgeleitet und nur im Zusammenhang mit Einsatzgrenzen formuliert werden.
- Markierungen (z.B. Schutzstreifen, Radfahrstreifen) sind nach Straßenaufbrüchen oder bei erhöhtem Abrieb umgehend zu erneuern und Verschmutzungen kontinuierlich

zu beseitigen.

- Die Routen des Alltagsnetzes im Straßennetz erfordern ein hohes Maß an Fahrkomfort für den Radverkehr, d.h. eine ebene Fläche und hohe Griffigkeit. Diese sind daher einheitlich in Asphalt- oder Pflasterbauweise (großformatige, ungefaste Betonsteine) auszuführen. Entsprechende Einfärbungen der Beläge sind durch das Amt für Verkehr abzustimmen.
- Bei der Einrichtung von Schutzstreifen neben parallel angrenzenden Parkflächen ist stets ein Sicherheitstrennstreifen anzulegen, um Dooring-Unfälle (Verursachung eines Unfalls durch unachtsames Öffnen der Fahrzeugtür) zu vermeiden. Die Abgrenzung der Markierungslösung auf der Fahrbahn zu den Flächen für den ruhenden Kfz-Verkehr muss baulich oder durch Markierung hergestellt werden.
- Markierung und Einfärbung von Radverkehrsanlagen sind im gesamten Stadtgebiet einheitlich vorzunehmen. Dies gilt für die Markierung von Furten und Aufstellflächen sowie für die Einfärbung der Anlagen. Markierte Führungen (Schutzstreifen/ Radfahrstreifen) sind nur an besonderen Konfliktbereichen rot einzufärben. Bei Radverkehrsanlagen mit Benutzungsrecht kann neben eingefärbten Pflastersteinen auch der Einsatz von Piktogrammen sinnvoll sein. Dies gilt insbesondere auch in Grünzügen.
- Eine besondere Rolle nehmen im Bielefelder Radverkehrsnetz die Alltagsradverbindungen durch Grünzüge ein. Auf diesen Streckenabschnitten gilt es neben den Belangen des Rad- und Fußverkehrs ebenso die Anforderungen an die Natur und Landschaft zu beachten. In enger Abstimmung mit dem Umweltamt erfolgt daher stets die Integration dieser Belange in die entsprechenden Planungen. Zentrale Aspekte bilden die baulichen Breiten der Radverkehrsanlagen sowie die Oberflächengestaltung mittels umwelt- und umfeldfreundlichen Materialien sowie die Integration in Reinigungs- und Winterdienstpläne. Auf den Einsatz von wassergebundenen Deckschichten ist auf diesen Strecken weitestgehend zu verzichten sondern, soweit möglich, eine helle Asphaltsschicht zu verwenden.
- Eine Straßenbeleuchtung dient der sozialen Sicherheit und ist ein wichtiges Qualitätsmerkmal zur Förderung des Alltagsverkehrs. Entlang von Radwegen an der Straße ist der Einsatz einer Beleuchtung der Standardfall und sollte innerorts auch an allen selbständigen Radwegen eingesetzt werden. Außerorts ist diese im Einzelfall und in Abstimmung mit weiteren Akteuren der Stadt Bielefeld (u.a. untere Naturschutzbehörde) umzusetzen, wenn z.B. an Hauptverbindungen (Kategorie I und II) ein hoher Schulverkehrsanteil vorliegt. In Grünzügen sollten aus Gründen des Umweltschutzes und zur Minimierung der Lichtemissionen neue dynamische Beleuchtungssysteme implementiert werden.
- Die Routen des Haupttroutennetzes der Kategorie I und II sind beim Winterdienst zu berücksichtigen und entsprechende Prioritäten festzulegen. Prinzipiell sollen diese Routen dem Kfz-Verkehr gleichgestellt werden.
- Bei der Reinigung vor allem von Laub und Scherben werden alle Radverkehrsanlagen berücksichtigt und der Turnus auf Radhaupttrouten erhöht.
- Der Einsatz von Pollern und Umlaufsperrern ist zu vermeiden. Im Zweifel sind andere Arten von Durchfahrtssperren (punktuelle Verengung des Weges) und Aufmerksamkeitsfeldern (farbige und reflektierende Ausführung, Markierungen) zu verwenden.
- Das gesamte Radverkehrsnetz ist zweimal jährlich auf Mängel zu überprüfen und diese Mängel sind kurzfristig zu beseitigen.

4. Umsetzungsstrategie

Das RVK umfasst neben den genannten Standards bereits Maßnahmenvorschläge inklusive Priorisierung. Diese sind von der Verwaltung zunächst in eine Umsetzungsstrategie zu überführen und anschließend entsprechende politische Beschlüsse herbeizuführen.

Folgende Maßnahmen aus den vier Säulen der Radverkehrsförderung sind für eine Umsetzung entsprechend aufzubereiten. Die gleichzeitige Bearbeitung der vier Säulen

erfolgt dabei im Zuge der Gesamtstrategie nach der angegebenen Gewichtung:

- **Infrastruktur (siehe Anlage 4)**

Maßnahmen, die folgende Ziele verfolgen, sind mit einer Gewichtung von 50% priorisiert anzugehen:

- Unfallauffällige Strecken und Knoten entschärfen
- Alltagsrouten (vor allem Schulwege) durch radverkehrsfreundliche Gestaltung sicherer machen
- Netzlücken schließen

Die vorliegenden unfallauffälligen Strecken sowie Knotenpunkte sind im Rahmen einer Einzelfallanalyse genauer zu untersuchen und Maßnahmen zur Sicherung auszuarbeiten. Es sollte sich dabei am Achsenkonzept des RVK orientiert werden, um möglichst große Effekte zu erreichen. Die Inhalte des Maßnahmenkonzeptes und somit die Belange des Radverkehrs sind stets in alle Baumaßnahmen der Stadt zu integrieren und mögliche Synergieeffekte zu nutzen. Die in der Prioritätenliste genannten Planungsvorschläge und Kostensätze sind bisher nur erste grobe Schätzungen, sie müssen in der weiteren Planung überprüft und konkretisiert werden.

In 2020 sind außerdem Gestaltungsstandards für Fahrradstraßen (baulich / markierungstechnisch) mit den im Bericht genannten Kriterien (siehe Kap.3.3) mit Hilfe eines Workshops mit radverkehrsrelevanten Akteuren auszuarbeiten und festzulegen. Es ist außerdem eine Machbarkeitsstudie für die Verbesserung der Verbindung Innenstadt – Universität in Auftrag zu geben.

- **Service**

Folgende Maßnahmen sind mit einer Gewichtung von 20% priorisiert anzugehen:

- Umsetzungskonzept und –programm Fahrradparken: Standards festlegen, Austausch, Neuanlage, Ergänzung und mobile Parker, Witterungsschutz, private Bügel und Wohngebiete, Berücksichtigung von Fahrradparken in einer kommunalen Stellplatzsatzung für die Stadt Bielefeld
- Multimodale Verknüpfung: Umsetzungskonzept Mobilstationen inkl. E-Lademöglichkeiten und Sharingkonzept sowie Mobilitätsplattform in Abstimmung mit moBiel, ein einheitliches Zugangssystem für die gesamte Region wird angestrebt (siehe auch Nahverkehrsplan)
- Konzept zur Einrichtung öffentlicher Servicestationen
- Kontinuierliche Überprüfung der Beschilderung und Gestaltung von Radverkehrsanlagen (auch die Einrichtung von Grünpfeilen)
- Wartung der Beschilderung (auch wegweisende Beschilderung)
- Pilotprojekt: Grüne Welle für den Radverkehr
- Baustellenabsicherung und –führung: Die Anwendung der AGFS-Empfehlungen als Selbstverpflichtung auf das gesamte Netz ausdehnen, Kontrollen erhöhen, schnellere Abarbeitung von Mängeln
- Reinigung und Winterdienst: Umsetzungskonzept und Priorisierung
- Prüfung Einrichtung Radhalt
- Einrichtung Fahrradstaffel des Ordnungsamtes
- Einführung eines App-gestützten Bonusprogramms zur Förderung des Radverkehrs und des Einzelhandels
- Etablierung einer Lastenradförderung
- Beschwerdemanagement: In bestehende Systeme integrieren

- **Information**

Folgende Maßnahmen sind mit einer Gewichtung von 15% priorisiert anzugehen:

- Evaluation Radverkehr: Dauerzählstellen in 2020
- Schulwegpläne: Konzeption für fahrradfreundliche Schulwege für Grund- und

weiterführende Schulen

- Webseite der Stadt: Bereitstellung umfassender Radverkehrsinhalte
- Kommunikation Überholabstand: Kampagne zur Änderung der StVO
- Geeignetes Angebot an Printprodukten
- Marketingkonzept: Marke für die Radverkehrsförderung entwickeln unter der Dachmarke der Stadt Bielefeld

- **Kommunikation**

Folgende Maßnahmen sind mit einer Gewichtung von 15% priorisiert anzugehen:

- Kontinuierliche Pressearbeit und Nutzung der social media Kanäle
- Informationskampagnen zur Steigerung der Verkehrssicherheit und Einweihungen von neuen Strecken
- Integration von Öffentlichkeitsbeteiligung in Planungsprozesse
- Veranstaltungen und Aktionstage sowie Teilnahme an Wettbewerben
- Netzwerk Radverkehr und fachliche Fortbildung
- Organisationsstruktur: Optimierung der internen Abstimmung und Verfahrensabläufe

Für alle Bausteine sind von den involvierten Dienststellen und darüber hinaus (z.B. moBiel, Bielefeld Marketing) entsprechende zusätzliche Kosten, Personalbedarfe und Zeitpläne zu erstellen. Die erarbeiteten Qualitätskriterien bilden die Grundlage für alle Maßnahmen und Planungen. Das Projektteam Rad25+ des Amtes für Verkehr ist jeweils einzubeziehen. Der Informationsfluss des Amtes für Verkehr innerhalb und mit weiteren beteiligten Dienststellen (z.B. Ordnungsamt, Umweltamt, Bauamt) ist zu institutionalisieren und ein regelmäßiger Austausch vorzusehen. Es sind stets die aktuellen Regelwerke zu beachten (z.B. neue StVO, Bußgeldkatalog, ERA).

Im Hinblick auf eine systematische Förderung des Radverkehrs ist seitens der Stadt Bielefeld eine angepasste und detaillierte Ressourcen- und Finanzplanung vorzusehen. Ziel ist, entsprechende Jahresprogramme festzulegen und im Haushalt vorzusehen. Aufgrund der zunehmenden Aufgaben und anstehender Maßnahmen ist verwaltungswert weiteres Personal und eine Erhöhung der finanziellen Mittel nötig.

5. Qualitätssicherung und Erfolgskontrolle

Die Evaluation und Steuerung der Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes ist ein zentrales Element des Qualitätsmanagements. Sie dienen der Maßnahmenoptimierung sowie der Anpassung des gesamten Prozesses der Radverkehrsförderung. Für die erfolgreiche Umsetzung einer dauerhaften Radverkehrsförderung in Bielefeld ist es erforderlich ein Controlling-System für die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes zu etablieren. Dafür sind entsprechende Grundlagen (statistische Daten) zu erheben und ein Kataster zu erstellen. Aufbauend auf dem erarbeiteten Maßnahmen- und Prioritätenkonzept ist es sinnvoll, übergeordnete Meilensteine der Radverkehrsförderung in der Stadt Bielefeld zu definieren. Diese dienen einerseits zur fortlaufenden Überprüfung des Zielerreichungsgrades, andererseits stellen sie auch eine Richtschnur der anstehenden Aufgaben dar. Als allgemeine Indikatoren dienen hierbei Zahlen zum Radverkehrsaufkommen (Zählstellen) und Anteile am Gesamtverkehrsaufkommen (Modal Split), weitere Indikatoren sind für einzelne Maßnahmen zu definieren.

Anlagen

1 Netzplan

2 Bericht

3 Stellungnahmen Beteiligte

4 Maßnahmenvorschläge inkl. Prioritäten

Diese Anlagen sind unter dem nachfolgend angegebenen Link abrufbar:
<https://datenaustausch.bielefeld.de/?ShareToken=7C3A5F8DC540420B3739F83C53FE89163FE5F7D6>

Beigeordneter

Moss