Bielefeld
... fährt Rad!

Zusammenarbeitsvereinbarung Stadt Bielefeld und Radentscheid Bielefeld

Inhaltsverzeichnis

1 Ziel 3

2 Vereinbarungen 4

2.1 Infrastruktur 4

2.1.1 Fahrradstraßen 4
2.1.2 Radverkehrsanlagen 4
2.1.3 Knotenpunkte 5
2.1.4 Schnelle Radverbindungen 5
2.1.5 Fahrradparken 6

2.2 Öffentlichkeitsarbeit 7

2.3 Fahrradstaffel 8

2.4 Reinigung und Winterdienst 8

3 Zusammenarbeit 9

4 Mess- und Rahmengrößen 10

5 Rahmenbedingungen 11

1 Ziel

Mit dem Beschluss der „Mobilitätsstrategie 2030“ im Jahr 2019 und der Unterzeichnung des Vertrages mit dem Radentscheid im Juni 2020 wurde der Grundstein für die Verkehrswende im Allgemeinen als auch wesentliche Bausteine für eine zielgerichtete Radverkehrsförderung in der Stadt Bielefeld gelegt. Die Stadt Bielefeld verfolgt mit dem politischen Beschluss des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2020 den ambitionierten Plan, eine gezielte Radverkehrsförderung in der Stadt zu etablieren. Zentrales Ziel ist die Erhöhung des Radverkehrsanteils auf 25% im Jahr 2025 und die Erreichung eines modal split-Anteils des Umweltverbundes von 75% bis zum Jahr 2030. Ziel ist, dabei eine sichere und umweltverträgliche Mobilität für alle zu ermöglichen.

Um dieses Ziel zu erreichen, bedarf es einer geeigneten Fahrradinfrastruktur. Neben den infrastrukturellen Maßnahmen sind aber auch Maßnahmen im Bereich von Information, Service und Kommunikation grundlegende Bestandteile. Als wichtiger Meilenstein auf dem Weg zu diesem Ziel ist das Radverkehrskonzept als Rahmenkonzept für die Stadt Bielefeld erarbeitet worden. Dieses beinhaltet die Festlegung des Radhauptroutennetzes inkl. der elf Entwicklungskorridore als Rückgrat der gesamtstädtischen Radverkehrsförderung, Qualitätsstandards und konkrete Maßnahmenvorschläge. Eine systematische und integrierte Herangehensweise sieht dabei die gleichzeitige Bearbeitung aller Säulen der Radverkehrsförderung (Infrastruktur, Information, Service, Kommunikation) vor. Mit den Beschlüssen des Rates der Stadt Bielefeld zum kommunalen Radverkehrskonzept, zum Radverkehrskonzept für die Regiopolregion Bielefeld und zum öffentlich-rechtlichen Vertrag mit dem Radentscheid am 18.06.2020 wurden dann die Verknüpfung und Konkretisierung dieser Grundsatzbeschlüsse notwendig.

Es wird mit dieser Vereinbarung festgehalten, dass die bisherige Zielerreichung weiterhin durch die Stadt fortgeführt und bestensfalls weiter ausgebaut wird. Es soll somit sichergestellt werden, dass die weitere Zusammenarbeit und Einbindung des Radentscheides Bielefeld den aktuellen Gegebenheiten angepasst wird. Es sind dabei alle wichtigen Themen, die die relevanten Verwaltungseinheiten betreffen und die wesentlichen Inhalte aufgeführt. In vielen Bereichen der Vereinbarungen konnte auf das seit 2020 bestehende Radverkehrskonzept aufgebaut werden. In Fällen, wo dies nicht sinnvoll erschien, wurden zusammen mit dem Radentscheid Gemeinsamkeiten eruiert und Unstimmigkeiten ausgeräumt.

Die Umsetzung der in dieser Vereinbarung genannten Maßnahmen unterliegen den Vorgaben der Beschlüsse in den entscheidungsbefugten Gremien in der Stadt Bielefeld, insbesondere auch den haushalterischen Erfordernissen.

Mit dem nun vorliegenden Dokument ist die Einbindung des Radentscheides in planerische Fragestellungen zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes auf ein modifiziertes Fundament gestellt. Es ist aus Sicht der Beteiligten der Grundstein für eine weitere gute Zusammenarbeit im Sinne der Stadt Bielefeld.

2 Vereinbarungen

2.1 Infrastruktur

Die infrastrukturellen Maßnahmen werden vorrangig in den Entwicklungskorridoren und auf den Hauptrouten der Kategorien I und II umgesetzt, wie sie im städtischen Radverkehrskonzept dargestellt sind. Dabei sind neben der freien Strecke auch die Knotenpunkte in die Planung und Umsetzung einzubeziehen. Hierzu erarbeitet die Verwaltung eine entsprechende Prioritätenliste, die die beabsichtigte Bearbeitungsfolge der Maßnahmen vorgibt. Die Verwaltung legt im Rahmen ihres Ermessens die Maßnahmen aus der Liste entsprechend der Priorität den politischen Gremien zum Beschluss vor.

2.1.1 Fahrradstraßen

Die Stadtverwaltung plant Fahrradstraßen gemäß den politisch beschlossenen “Grundzügen der Gestaltung von Fahrradstraßen”.

Fahrradstraßen werden vorrangig gemäß dem Umsetzungskonzept zum Radverkehrskonzept geplant. Aktuelle Bedarfe und Erfordernisse können jedoch die Reihenfolge der Planung und Umsetzung von Fahrradstraßen beeinflussen.

2.1.2 Radverkehrsanlagen

Die Stadt Bielefeld strebt priorisiert die Errichtung von Radverkehrsanlagen an Hauptrouten der 1. und 2. Kategorie mindestens gemäß den Qualtitätsstandards einschl. den anzustrebenden Maßen bzgl. der Regelbreite aus dem “Radverkehrskonzept” an.

Wegeverbindungen und Strecken aus den Schulwegeplänen werden bei der Umsetzung räumlicher Maßnahmen ausdrücklich berücksichtigt und gegebenfalls auch dann als sichere Radwegeverbindungen (neu) geplant und hergestellt, wenn sie nicht auf einer der Hauptrouten des RVKs liegen.

Als grundlegende Planungsprämisse ist bei allen Plaungen die Verkehrssicherheit für die schwächsten Verkehrsteilnehmer*innen (Nahmobilitätsbelange, Schüler*innen) in angemessener Weise zu berücksichtigen.

Bei der Planung ist eine bauliche Trennung von Rad- und Kfz-Verkehr zu favorisieren. Für bauliche Radwege sind die im Radverkehrskonzept definierten Qualitätskriterien einschließlich der Regelbreiten laut ERA als Mindestmaße einzuhalten.
Die Trennung von Rad- und Kfz-Verkehr kann im Falle von Radfahrstreifen auch durch Protektionselemente hergestellt werden.
Sollte eine bauliche Trennung nicht möglich sein, so ist die Einrichtung eines Radfahrstreifens zu prüfen.

Das Hauptroutennetz (Hauptroute 1. und 2. Kategorie) des Radverkehrskonzeptes ist bis 2030 möglichst vollständig ausgeplant und zur baulichen Umsetzung vorbereitet.

Sogenannte „Alltagsverbindungen in Grünzügen“, die als Lückenschlüsse zum Hauptroutennetz erforderlich sind, werden ebenfalls radverkehrstauglich überarbeitet und gegebenenfalls neu geplant. Hierzu erarbeitet eine Arbeitsgruppe aus Vertreter*innen des Amtes für Verkehr (AfV), des Umweltamtes (UWB) und des Radentscheids ein Konzept zum schnellstmöglichen Zeitpunkt.

Die Stadt Bielefeld stellt die regelmäßige (mindestens jährliche) Kontrolle und bei Bedarf die Erneuerung von dem Radverkehr dienlichen Straßenmarkierungen und Beschilderungen sicher. Wenn die Straßenraumbreiten dies zulassen, werden bei Neumarkierungen die Regelmaße der ERA angewendet. Ebenso werden Markierungen bei Unterschreitung der geltenden Mindestmaße nicht erneuert, wenn diese Mindestmaße nicht erreicht werden können. In diesem Falle sind alternative Markierungen (z. B. Fahrradpiktogramme) zu prüfen.

2.1.3 Knotenpunkte

Knotenpunkte werden im Rahmen von Maßnahmen zur Umgestaltung von Hauptrouten der 1. und 2. Kategorie mitgeplant und umgebaut. Die „Grundzüge zur Gestaltung von Knotenpunkten im Sinne der Radverkehrsförderung“ werden dabei eingehalten.

Werden Maßnahmen außerhalb des Radverkehrskonzeptes angegangen, so werden die Vorgaben des Knotenpunktkonzeptes angewendet.

Es sollen grundsätzlich ungeschützte Verflechtungen von Rad- und Kraftverkehr vermieden werden (z.B. Radstreifen zwischen Fahrstreifen, die dem Kraftverkehr dienen). Bis Ende 2025 wird eine Liste von ungeschützten Verflechtungen erstellt. Es wird eine Priorisierung umzubauendender Bereiche anhand von zu erarbeitenden Kriterien erstellt und in Abhängigkeit der vorhandenen Ressourcen umgeplant.

2.1.4 Schnelle Radverbindungen

Das Projekt des Radschnellweges Herford – Bielefeld – Gütersloh – Rheda Wiedenbrück wird mindestens bis zur Einleitung eines Planfeststellungsverfahren weiterverfolgt. Die Stadt strebt einen Planfeststellungsbeschluss an und wird Fördergelder des Landes für die Umsetzung einwerben.

Die Entwicklung anderer einzelner innerstädtischer schneller Radverbindungen (u.a. Veloroute B68) soll verfolgt werden. Auf die Stadt Bielefeld zulaufende Maßnahmen aus dem Regiopolen Radverkehrskonzept werden bestmöglich als Radvorrangrouten (schnelle Radverbindungen) konzipiert und geplant.

2.1.5 Fahrradparken

Die Stadt Bielefeld und der Radentscheid verpflichten sich, gemeinsam den Ausbau und die Attraktivitässteigerung des Fahrradparkens in der Stadt voranzutreiben und die bestehenden Strukturen (entsprechende Unterarbeitsgruppen) dafür zu nutzen.

2.1.5.1 Fahrradbügel

Unter Berücksichtigung der 2022 - 2023 durchgeführten Abfrage zu Bedarfen an Fahrradbügel in den einzelnen Bezirken wird die Aufstellung von Fahrradbügeln beschleunigt und spätestens bis 2028 abgeschlossen.
Es werden 1000 Fahrradbügel pro Jahr angestrebt, mindestens aber 500 aufgebaut. Weitere Bedarfe werden kontinuierlich über eine Plattform (im Rahmen der städtischen Website „Bielefeld fährt Rad“) abgefragt.

Darüber hinaus werden die vorhandenen mobilen Bügel genutzt, um vorab Bedarfe zu testen.

Auch an Schulen und weiteren öffentlichen Einrichtungen in städtischer Trägerschaft wird für einen bedarfsgerechten Ausbau der Fahrradabstellanlagen gesorgt.

2.1.5.2 Gesicherte Fahrradabstellanlagen

Die Stadt Bielefeld stellt sicher, dass das digitale Zugangssystem für die Stadt Bielefeld im öffentlichen Raum auch für Personen ohne Smartphone nutzbar ist. Hierbei sollen alternative Zugangsmöglichkeiten wie beispielsweise Chipkarten oder Schlüsselsysteme in Betracht gezogen werden. Die Stadt Bielefeld verpflichtet sich, in Zusammenarbeit mit dem Radentscheid ein Konzept zur Schaffung von Möglichkeiten zum privaten Fahrradparken (z.B. Fahrradboxen) im öffentlichen Raum zu entwickeln. Dabei sollen Planungs- und Umsetzungsschritte festgelegt sowie die Einbindung der Bürgerinnen und Bürger sichergestellt werden. Im Zuge der Umsetzung stellt die Stadt Bielefeld eine digitale Plattform zur Verfügung, auf der Interessierte ihren Bedarf an privaten Fahrradboxen melden können. Die Verwaltung legt im Rahmen Ihres Ermessens die Umsetzungsvorschläge den politischen Gremien zum Beschluss vor.

2.1.5.3 Radstation

Die Stadt Bielefeld verpflichtet sich zum Bau einer Radstation in unmittelbarer Bahnhofsnähe, bevorzugt im Bunker unter dem Bahnhofsvorplatz. Insgesamt sollen nach Möglichkeit 2000 Stellplätze in direkter Bahnhofsnähe erstellt werden. Eine einfache Erreichbarkeit der Stellplätze muss gewährleistet werden, im Fall des Bunkers über Rampen. Die Radstation ist 24 h / 7 Tage nutzbar und gemäß den Förderrichtlinien NRW u.a. mit Service-Einrichtungen und Personal ausgestattet. Sicherheitsaspekte wie Diebstahlschutz und allgemeines Sicherheitsempfinden müssen gewährleistet sein.

2.1.5.4 Fahrradparken an Schulen und Bildungseinrichtungen

Die Stadt Bielefeld verpflichtet sich, sich weiterhin aktiv für die Umsetzung der prioritären Liste zur Errichtung von Fahrradabstellplätzen an Schulen einzusetzen.
Bei Neu- und Umbauten von Schulen und Kitas in der Stadt Bielefeld ist die bedarfsgerechte Errichtung von Fahrradabstellanlagen verpflichtend. Die Anzahl der erforderlichen Abstellplätze für Fahrräder ergibt sich dabei aus der jeweils gültigen Stellplatzatzung. Die Lage und Art der Abstellanlage, sowie die Ausstattungselemente sind entsprechend den "Hinweisen zum Fahrradparken" der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) zu gestalten und umzusetzen.

2.2 Öffentlichkeitsarbeit

Das übergeordnete Ziel der Öffentlichkeitsarbeit im Bereich Radverkehrsförderung ist die Erhöhung des Modal Split-Anteils des Radverkehrs in der Stadt Bielefeld auf mindestens 25%. Die Öffentlichkeitsarbeit umfasst sowohl Maßnahmen zur Bewerbung des Verkehrsmittels und der entsprechenden Angebote, als auch entsprechende Information und Aufklärung.

Die Öffentlichkeitsarbeit zur Radverkehrsförderung hat folgende Schwerpunkte:

"Geschichten des Gelingens erzählen" Die Maßnahmenumsetzung der einzelnen Projekte wird intensiv kommunikativ begleitet. Die Kommunikation ist eingebettet in die Gesamtzusammenhänge (Lückenschluss im Radverkehrsnetz, Entwicklungskorridore…). Es wird darauf hingewirkt, eine positive Stimmung zu erzeugen. Dabei kommen Nutzende zu Wort. Der Radentscheid wird dabei über die jährlich geplanten Maßnahmen und Veranstaltungen informiert und darf eigene Vorschläge einbringen.

"Informieren" Über neue Angebote und Verbesserungen (neue Fahrradbügel, Radwegsanierung, Mängelbehebung…) wird aktuell informiert und diese offensiv beworben. Zur Erhöhung der Sicherheit und mit dem Ziel „Vision Zero“ wird über Verkehrsregeln bedarfsgerecht und regelmäßig informiert. Dabei werden sowohl Gehende und Radfahrende als auch Autofahrende adressiert.

"Zielgruppenorientierung" Es werden zielgruppenspezifische Maßnahmen durchgeführt. Die Zielgruppenschwerpunkte werden zwischen den Vertragsparteien jeweils für das Folgejahr vereinbart. Mit externer Unterstützung werden die Eckdaten für die jeweilige Zielgruppenansprache in einem gemeinsamen Austauschtermin festgelegt.

Es werden unterschiedliche Kommunikationskanäle genutzt und die Medien intensiv eingebunden. Dabei werden auch neue Formate genutzt und Kontinuität/Serien angestrebt.

2.3 Fahrradstaffel

Die Fahrradstaffel des Ordnungsamtes bleibt ausreichend personell ausgestattet, gem. Stellenplan 2025/2026, um ausreichende Kontrollen im Bielefelder Stadtgebiet zu gewährleisten.

Die regelmäßigen Kontrolltouren der Fahrradstaffel werden durch spezielle Schwerpunktaktionen ergänzt. Dies betrifft vor allem Schulwege, spezielle Hot Spots in den Außenbezirken etc..

Über die Auswahl solcher Hot Spots beraten sich das Ordnungsamt und der Radentscheid in einem bilateral vereinbarten Turnus einmal jährlich. Darüber hinaus tauschen sich der Radentscheid und das Ordnungsamt an diesem Termin über die erfolgte Arbeit aus und identifizieren weitere Schwerpunkte, Mängel und Erfolge.

Die Arbeit der Fahrradstaffel sowie ihre Unterstützung durch die Bevölkerung findet Platz in Marketingaktivitäten zum Radverkehr in Bielefeld.

2.4 Reinigung und Winterdienst

Die bisher vertraglich vereinbarten Vorgaben zur Straßenreinigung, Instandhaltung und dem Winterdienst werden beibehalten. Im Detail umfassen diese:

- „Die Pflege von Radwegen und Radverkehrsmarkierungen wird – wie im Radverkehrskonzept vorgesehen – intensiviert und verbessert. Das bedeutet insbesondere, dass die Routen des Rad-Hauptroutennetzes 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 Radverkehrsanlagen berücksichtigt und der Turnus auf Rad-Hauptrouten wird erhöht.

- Das gesamte Radverkehrsnetz wird zweimal jährlich auf Mängel überprüft; die festgestellten Mängel werden kurzfristig beseitigt.

Eine abschließende Beurteilung, ob und unter welchen Voraussetzungen Radwege in eine noch zu definierende, regelmäßige Reinigung und in einen Winterdienst überführt werden können ist bisher nicht erfolgt. Ziel ist es, die o.g. Vereinbarungen noch zu ergänzen und auszuweiten. Die Vertragspartner (Amt für Verkehr, UWB und Mitglieder des Radentscheids) gründen deshalb eine Arbeitsgruppe, die ein entsprechendes Konzept erarbeitet, das schwerpunktmäßig folgende Belange beinhaltet:

- Prüfung der Möglichkeiten, inwieweit auch ausgewiesene Schulwege im Rahmen der Reinigung den Radverkehrsanlagen gleichgestellt und die Hauptrouten des

Radverkehrs Kategorie 2 und ausgewiesene Schulwege im Rahmen des Winterdienstes in den Streustufen 1 und 2 Berücksichtigung finden können,
- Prüfung, inwiefern sämtliche Hauptrouten der Kategorie 1 und 2 und ausgewiesene Schulwege von Schnee geräumt werden können. Alternativ ist aufzuzeigen, wie eine gefahrlose Benutzung der Radwegeinfrastruktur ermöglicht wird.

Dieses Konzept wird innerhalb von zwei Jahren den zuständigen politischen Gremien zur Beschlussfassung vorgelegt.

3 Zusammenarbeit

Der Stadt Bielefeld ist eine enge Einbindung des Radentscheides in die verkehrliche Planung sehr wichtig. Die in dem Regelwerk zur Öffentlichkeitsbeteiligung verabschiedeten Grundsätze gelten auch für Verabredungen, die in diesem Vertrag getroffen werden. Aus diesem Grund werden folgende Vereinbarungen getroffen:

Der Radentscheid ist Mitglied in der Bielefelder Mobilitätskonferenz (BIMobKo) und somit auch berechtigt, ein Mitglied in projektbezogene Unterarbeitsgruppen zu entsenden.
Im Rahmen der projektbezogenen Unterarbeitsgruppen nimmt der Radentscheid an den stattfindenden Terminen teil. Die allgemeingültige Geschäftsordnung der BIMobKo bzw. der Unterarbeitsgruppen regelt den Umgang bei unterschiedlichen Interessen und sich daraus ergebenden Konflikten. Speziell bedeutet dies:

- Der Radentscheid hat Zugang zu allen Unterlagen, die für die Planung und Entscheidungsfindung von Bedeutung sind, wobei die Vorgaben des Informationsfreiheitsgesetzes NRW beachtet werden,
- Teilnahme an projektbezogenen Terminen, insbesondere anfängliche Bereisung, Einladung zu Unterarbeitsgruppensitzungen, konstruktive Mitwirkung an fachlichen Diskussion, dialogische Beteiligung an der Entscheidungsfindung. Ein Methodenset für die Bearbeitung unterschiedlicher Interessen und aufkommender Konflikte wird bereitgestellt.
- Information über das projektbezogene Beteiligungs- und Öffentlichkeitskonzept, das mit dem Team Dialog und Beteiligung oder einer externen Agentur zu Projektbeginn erarbeitet wurde.

Der Radentscheid hat in der BIMobKo und in den Unterarbeitsgruppen gleiches Stimmrecht und Rechte (vgl. jeweilige Geschäftsordnung) wie alle weiteren Teilnehmer*innen und hat nach Abschluss der Planung die Möglichkeit eine Stellungnahme abzugeben, die der Beschlussvorlage angehängt wird.

Zur besseren Verständigung bietet die Verwaltung den verkehrspolitischen Sprechern der Ratsfraktionen und den Vertreter*innen des Radentscheides mindestens 2 Trialog-Veranstaltungen (halbjährliches Intervall) zu Planungen der weiteren Maßnahmen im Sinne der Verkehrswende an. Diese werden zwischen dem Amt für Verkehr und dem Radentscheid in quartalsweisen Jour Fixe vorbereitet. Die Termine der Trialoge gliedern sich inhaltlich wie folgt:

- Treffen Ende eines Kalenderjahres mit Vorlage der Jahresplanung (gekoppelt an die investive Haushaltsplanung und Berichterstattung (Projektstadien und Auswertung laufender Projektrealisierung)
- Treffen Mitte des Jahres zur Vorstellung der aktuellen Maßnahmenumsetzung (vgl. 1. Treffen) und ggf. Anpassung der weiteren Projektausrichtung

4 Mess- und Rahmengrößen

Die Stadt Bielefeld und der Radentscheid haben ein hohes Interesse an der Umsetzung der Vereinbarung. Aus diesem Grund werden folgende messbare Ziele vereinbart:

Die Verwaltung der Stadt Bielefeld erarbeitet aufbauend auf den Trialogergebnissen Beschlussvorlagen und bringt diese in die zuständigen politischen Gremien ein. Die Vorlagen können sich dabei auf folgende Inhalte beziehen:

- Beschlussvorlagen über infrastrukturelle Maßnahmen im Kontext des Umsetzungskonzeptes Radverkehr mindestens auf Basis einer Vorplanung
- Beschlussvorlagen für Ergebnisse von Machbarkeitsstudien und Vorkonzepten, sofern sie im Zusammenhang mit Maßnahmen aus dem Umsetzungskonzept Radverkehrskonzept stehen
- Beschlussvorlagen zur baulichen Erstellung von Radabstellanlagen im Straßenraum oder für geschützte Abstellanlagen
- Beschlussvorlagen für die Errichtung von Mobilitätsstationen, sofern Radbelange (Radabstellanlagen) betroffen sind, bzw. Mobilitätsstationen der Größe M auf Basis einer Vorplanung
- Beschlussvorlagen für Radverkehrmaßnahmen im Kontext Marketing und Service gemäß Radverkehrskonzept (u.a. gesonderte Veranstaltungen, Ausweitung Fahrradverleihsystem, etc.)

Um die o.g. Maßnahmen umsetzen zu können, werden prozentuale Haushaltsansätze im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr vorgesehen und inflationsbedingt fortgeschrieben werden.

5 Rahmenbedingungen

Sollten Teile dieser Vereinbarung derzeit oder künftig mit geltendem Recht nicht vereinbar und deshalb unwirksam sein, berührt dies nicht die Wirksamkeit der übrigen Teile dieser Vereinbarung.

Weiterhin wissen die Vertragsparteien, dass die aus dieser Vereinbarung abgeleiteten konkreten Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs nur umsetzbar sind, sofern keine rechtlichen oder haushalterischen Aspekte, tatsächliche, bauliche und naturräumliche Verhältnisse oder verkehrsplanerischen Aspekte entgegenstehen.

1. Die Vertragsparteien sind darin einig, dass die aus dieser Vereinbarung abgeleiteten konkreten Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs im Einklang mit dem jeweils geltendem Straßenverkehrsrecht zu stehen haben. Dies gilt auch für andere rechtliche Bedingungen, die nicht von der Stadt Bielefeld gesetzt werden und von ihr auch nicht zu beeinflussen sind.

2. Die Vertragsparteien sind darin einig, dass die aus dieser Vereinbarung abgeleiteten konkreten Maßnahmen auch mit Blick auf die tatsächlichen baulichen und naturräumlichen Verhältnisse realisierbar sein müssen. Beispielhaft wird aufgeführt, dass aufgrund dieser Vereinbarung nicht der ansonsten ungewollte Abriss von Brückenbauwerken und Gebäuden oder der unverhältnismäßige Eingriff in Naturräume (z.B. teilweise oder vollständiges Abtragen von Bergen) eingefordert werden kann. Insbesondere im bebauten und verdichteten Bereich der Stadt orientieren sich die aus dieser Vereinbarung und dem Bürgerbegehren Radentscheid abgeleiteten konkreten Maßnahmen am vorhandenen Straßen- und Wegeraum. Die Standards des Bürgerbegehrens Radentscheid können innerhalb einer Maßnahme örtlich begrenzt unterschritten werden. Hierüber werden sich Stadtverwaltung und Radentscheid im jeweiligen Einzelfall einvernehmlich verständigen.

3. Die Vertragsparteien sind darin einig, dass die aus dieser Vereinbarung abgeleiteten konkreten Maßnahmen nicht im Widerspruch zu verkehrsplanerischen Aspekten stehen dürfen, die von dritter Seite bestimmt werden, ohne dass die Stadt Bielefeld sie beeinflussen könnte. Widersprüche zu verkehrsplanerischen Überlegungen im Interesse des ruhenden oder abbiegenden Verkehrs sind, außer in begründeten Ausnahmefällen, gleichwertig im Sinne des Umweltverbunds zu lösen.

Der Vertrag hat eine Geltungsdauer bis zum 31.12.2030.