Amt, Datum, Telefon

660 Amt für Verkehr, 22.08.2016
660, Reinhard Thiel, 30 03
660.21, Oliver Spree, 68 79

Drucksachen-Nr.

3368/2014-2020

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Seniorenrat	21.09.2016	öffentlich
Finanz- und Personalausschuss	20.09.2016	öffentlich
Stadtentwicklungsausschuss	20.09.2016	öffentlich
Rat der Stadt Bielefeld	29.09.2016	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

BYPAD - Wirkungsprüfung der Radverkehrsförderung
hier: Fünf Leitsätze zur Radverkehrsförderung in Bielefeld, Herstellung einer Arbeitsstruktur und Mittelausstattung

Betroffene Produktgruppe

11.12.01 – Öffentliche Verkehrsflächen / 11.12.03 - Verkehrliche Planung

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Verbesserung Verkehrsinfrastruktur, Optimierung Verkehrssicherheit, Minimierung der Auswirkungen auf die Umwelt; Stadtverträgliche Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs, Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

Vgl. Ziffer 2 dieser Vorlage

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

Stadtentwicklungsausschuss, 18.03.2014, TOP 16, Drucksache 7028/2009-2014
Bezirksvertretungen, 03./09./10.04.2014, Drucksache 7193/2009-2014
Stadtentwicklungsausschuss, 09.06.2015, TOP 13, Drucksache 1473/2014-2020
Stadtentwicklungsausschuss, 05.02.2016, TOP 14, Drucksache 2776/2014-2020

Beschlussvorschlag:

Der Seniorenrat, der Finanz- und Personalausschuss sowie der Stadtentwicklungsausschuss empfehlen dem Rat der Stadt Bielefeld, folgende Beschlüsse zu fassen:

1. Es werden zwei Stellen für die Aufgabenfelder Straßenverkehrsbehörde, Verkehrslenkung und Kommunikation mit Stellenplan 2017 im Amt für Verkehr eingerichtet.

2. Über die Bereitstellung der erforderlichen Finanzressourcen soll bei den Haushaltsberatungen für 2017ff unter Berücksichtigung der Anlage 1 dieser Vorlage entschieden werden.

3. Die im Rahmen des Bicycle - Policy - Audits (BYPAD) entwickelten fünf Leitsätze zur Förderung des Radverkehrs werden im Sinne eines strategischen Handlungskonzepts für die künftige Radverkehrspolitik in der Stadt Bielefeld verbindlich zugrunde gelegt.

Begründung:

Allgemein wird eine Änderung im Mobilitätsverhalten wahrgenommen: das Fahrradfahren und insbesondere ebikes bekommen einen größeren Stellenwert bei der Mobilität. Auch größere Strecken sind inzwischen mit ebikes zu bewältigen und können Fahrten mit dem Auto ersetzen. Die positiven Auswirkungen auf das Klima, die Gesundheit und auch die städtische Infrastruktur sind bekannt.

Die Infrastruktur in Bielefeld ist jedoch noch zu stark auf den Auto- und Fußgängerverkehr, nicht auf dieses geänderte Verhalten ausgerichtet, sie muss entsprechend der Bedarfslage ausgebaut werden.

Auch auf Bundes- und Landesebene hat man erkannt, dass Investitionen in den Fahrradverkehr erforderlich sind. Es ist mit verstärkten Fördermöglichkeiten zu rechnen, die allerdings voraussetzen, dass die Kommunen Planungen für Radverkehre in relativ kurzer Zeit vorweisen können.

Daher schlägt die Verwaltung vor, zusätzliches Personal für die Aufgabe Fahrradmobilität einzustellen, um die erforderlichen Planungskapazitäten aufzubauen.
Die zwei zusätzlichen Stellen im Amt für Verkehr sind im Verwaltungsentwurf für den Stellenplan für das Jahr 2017 vorgesehen.

Die o.g. Einschätzungen fügen sich nahtlos in Bypad-Diskussionen und –Ergebnisse ein, die nachfolgend dargestellt werden.

1. Ergebnisse von BYPAD – Fünf Leitsätze zur Radverkehrsförderung in Bielefeld

Der Stadtentwicklungsausschuss (StEA) hat in seiner Sitzung am 18. März 2014 die Durchführung eines Bicycle-Policy-Audits (BYPAD, übersetzt in etwa: Wirkungsprüfung der Radverkehrsförderung) beschlossen (Drucksache 7028/2009-2014). In der Sitzung am 9. Juni 2015 wurde der StEA über das zeitliche Vorgehen sowie die Inhalte (Drucksache 1473/2014-2020) und in der Sitzung am 5. Februar 2016 über die Ergebnisse der Analyse der derzeitigen Situation sowie die erarbeiteten Handlungsansätze (Drucksache 2776/2014-2020) informiert.

Beteiligt an BYPAD waren Vertreter der Ratsfraktionen CDU, SPD, Bündnis 90/Die Grünen, FDP, Die Linke, Bürgergemeinschaft für Bielefeld sowie Bürgernähe/Piraten, der mit den Belangen des Radverkehrs befassten Institutionen (Polizeipräsidium Bielefeld, ADFC, VCD, moBiel GmbH, Kinder-/Hausärzte, IHK Ostwestfalen, Handelsverband OWL, Fachberatung Mobilitätserziehung der Grundschulen, Seniorenrat) und der Verwaltung (Ordnungsamt, Umweltamt, Bauamt, Amt für Verkehr, Umweltbetrieb).

Insgesamt fanden drei Workshops statt. Im 1. Workshop am 20. Oktober 2015 wurden die Stärken und Schwächen der derzeitigen Radverkehrsförderung diskutiert und eine einvernehmliche Bewertung in den verschiedenen Handlungsfeldern erarbeitet. Im 2. Workshop am 3. Dezember 2015 wurden aufbauend auf dem 1. Workshop zukünftige wichtige Handlungsfelder zur Radverkehrsförderung identifiziert, aus denen schließlich im 3. Workshop am 14. April 2016 die fünf Leitsätze zur Radverkehrsförderung abgeleitet wurden.

Der ausführliche Endbericht zu BYPAD, einschließlich der Bewertung der Bestandsituation und der Handlungsempfehlungen zur Weiterentwicklung als fahrradfreundliche Stadt, ist in Anlage 4 enthalten.

Aus den wesentlichen Handlungsfeldern zur Stärkung der Radverkehrsförderung in Bielefeld wurden fünf Leitsätze entwickelt. Zentrale Ziele sind, den Anteil des Radverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen zu erhöhen und die Verkehrssicherheit zu verbessern. Die fünf Leitsätze schaffen den strategischen „Rahmen“ und die zukünftigen Handlungsschwerpunkte für eine effektive Radverkehrsförderung. Die Leitsätze liegen der Vorlage als Anlage 3 bei.

Die fünf Leitsätze sowie der Bericht zu BYPAD werden zeitnah im Internet unter www.bielefeld.de veröffentlicht.

2. Herstellung einer Arbeitsstruktur, Finanzmittel

Im Rahmen von BYPAD wurde herausgearbeitet, dass zur nachhaltigen Umsetzung der Leitsätze personelle und finanzielle Ressourcen bereitgestellt und organisatorische Voraussetzungen innerhalb der Verwaltung geschaffen werden müssen (vgl. Leitsatz „5. Arbeitsstrukturen herstellen“). Die erforderlichen Finanzmittel orientieren sich dabei an dem Empfehlungen des „Nationalen Radverkehrsplan 2020“ (NRVP, Download unter www.bmvi.de, Suchwort NRVP, Auszug draus vgl. Anlage 2).

Es wird Folgendes vorgeschlagen:

- Einrichtung eines empfehlenden Gremiums für den Radverkehr, das politische Entscheidungsprozesse vorbereitet und fachlich begleitet („Radverkehrsforum“).

- Personelle Stärkung der Radverkehrsförderung im Amt für Verkehr in den Bereichen Straßenverkehrsbehörde, Verkehrslenkung und Kommunikation. Die mit der Umsetzung der Leitsätze verbundenen zusätzlichen Aufgaben sind mit den vorhandenen Personalressourcen im Amt für Verkehr nicht zu bewältigen. Es werden daher zusätzlich zwei Stellen im Amt für Verkehr mit folgenden Aufgabenfeldern eingerichtet:

  - Ausweitung der Radverkehrsförderung und Erhöhung der Verkehrssicherheit mit Mitteln der Straßenverkehrsordnung [StVO] (Überarbeitung von Radverkehrsführungen, Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr)
  - Überarbeitung der Radverkehrsführungen in lichtsignalisierten Knotenpunkten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit
  - Einführung und Etablierung einer umfassenden Öffentlichkeitsarbeit in Abstimmung mit dem Presseamt (Erarbeitung einer „Dachmarke“ für die Radverkehrsförderung [vgl. Kiel, Bremen, Köln u. a.], Herausgabe von Pressemitteilungen zu durchgeführten Baumaßnahmen, Überarbeitung und Pflege des Internetauftritts)
  - Durchführung von Evaluationen und Erfolgskontrollen

- Zur Bereitstellung der Finanzmittel entsprechend der Empfehlungen des NRVP ist eine Aufstockung der derzeitigen Haushaltsmittel erforderlich. Die Herleitung des zukünftigen Finanzbedarfs ist in Anlage 1 dargestellt.

Derzeit stehen innerhalb des Amtes für Verkehr rd. 4,50€ / Einwohner und Jahr zur Verfügung (vgl. „3.1 Status Quo 2015“). Zur Erreichung des unteren Zielwertes von rd. 13,00€ / Einwohner und Jahr gemäß ergibt sich ab dem Jahr 2017 gestaffelt bis zum Jahr 2019 folgender Finanzbedarf (vgl. Ziffer „3.2 Zielwert NRVP“ und Ziffer „3.4 Aufgaben ab 2017 / 2018 / 2019“):

Aufwendung	Haushalts-jahre	Haushaltsansatz /Jahr
Personal	2017-2027	180.000€
Konsumtive Haushaltsmittel (u. a. Sanierungen, Kommunikation, Service)	2018-2027	820.000€
Investive Haushaltsmittel (u. a. Radwegebau, Grundhafte Sanierungen, Abstellanlagen)	2019-2027	3.300.000€
Summe		4.300.000€

Bei einer Fortführung bestehender Förderprogramme im derzeitigen Umfang (Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungs-Gesetz [GVFG], Klimaschutz-Initiative) können die vorgenannten investiven Haushaltsmittel voraussichtlich durch die Akquirierung von Fördermitteln um rd. 1,5 Mio. € entlastet werden.

Über die Bereitstellung der zusätzlichen konsumtiven und investiven Finanzmittel ist bei den Haushaltsberatungen 2017ff. zu entscheiden.

- Die Verwaltung wird dann die zukünftige Arbeitsstruktur erarbeiten, verwaltungsintern abstimmen und anschließend den politischen Gremien vorstellen.

Es ist vorgesehen, die zusätzliche Personalausstattung sowie die o. g. Haushaltsansätze spätestens im Jahr 2022 hinsichtlich Ihrer Angemessenheit zu überprüfen. Zudem ist nachzuweisen, inwieweit sich die gewünschten Ergebnisse und Erfolge der Radverkehrsförderung eingestellt haben.

Oberbürgermeister **Clausen**	