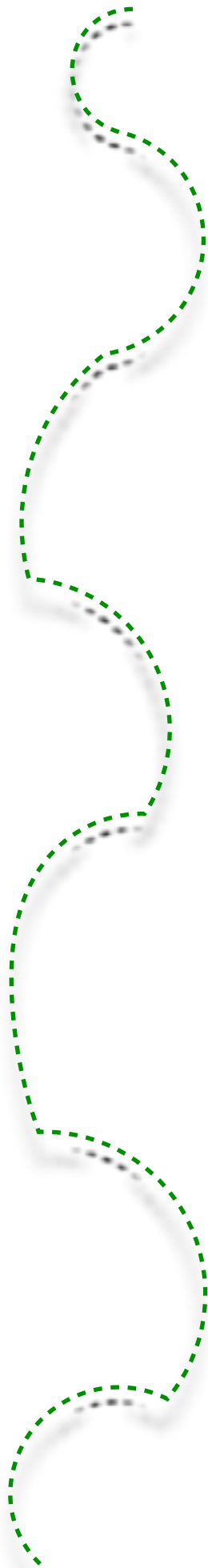


Bielefeld - eine Stadt zum Gehen und Radfahren

Ziele und Maßnahmen



Präambel

Die Menschen in Bielefeld sollen ihre täglichen Wege auf gesundheitsförderliche Weise, zügig, kostengünstig, umweltfreundlich und unter komfortablen Bedingungen absolvieren können. **Damit das Realität wird, setzen wir uns für die Entwicklung eines Verkehrssystems ein, das auf Nähe und intelligente Verbindung verschiedener Verkehrsmittel baut und in dessen Mittelpunkt das Radfahren und Zu-Fuß-Gehen steht.** 1

Die Mobilität mit dem Rad und zu Fuß bietet den individuell und gesellschaftlich **kostengünstigsten** Beitrag zur Lösung der gesellschaftlichen Aufgaben Energiewende, Klima- und Umweltschutz und Gesundheitsvorsorge. **Sie wirkt Bewegungsmangel, Lärm- und Schadstoffbelastung entgegen und bietet angesichts knapper öffentlicher Finanzen und Flächen eine sinnvolle und bereits vorhandene Alternative.** 2

Die Förderung des Radfahrens und Gehens dient nicht nur denen, die sich bereits jetzt auf diese Weise in der Stadt bewegen. **Sie dient dem Gemeinwohl, weil sich mit steigendem Rad- und Fußverkehrsanteil die Wohn- und Lebensbedingungen in Bielefeld insgesamt verbessern, die Stadt ein modernes und dynamisches Image entwickelt und für junge Menschen attraktiv wird.** 3

Frauen und Männern, Alten und Jungen, Selbstbewussten und Unsicheren, Routinierten und Unerfahrenen, körperlich Leistungsfähigen und Untrainierten soll es gleichermaßen möglich sein, ihr tägliches Leben in Bielefeld zu Fuß und mit dem Rad zu gestalten. **Sie sollen dies tun können, ohne dabei gefährdet oder unangemessen behindert zu werden.** 4

Radfahren und Gehen sind **keine rückständigen** Fortbewegungsarten, sondern selbstverständlicher Normalfall in unserem Kulturkreis. **Wer zu Fuß geht und Rad fährt, soll nicht das Gefühl haben, „weniger wichtig“ und motorisierten Verkehrsteilnehmern im Weg zu sein; dieses Verkehrsklima ist in Bielefeld noch nicht entwickelt.** 5

Eine gemeinsame Stellungnahme von:

Initiative Bielefelder Hausärzte (IBH)

Kinder- und Jugendärzte, Bielefeld

medi-owl GmbH, Praxisnetz

Verkehrsclub Deutschland,
Kreisverband OWL e.V.

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club,
Stadtverband Bielefeld e.V.

Universität Bielefeld

Fakultät für Gesundheitswissenschaften
AG Prävention und Gesundheitsförderung

Ziele

Das vorhandene Potenzial wird derzeit bei weitem nicht ausgeschöpft, weil die Platz- und Verkehrsverhältnisse viele Menschen insbesondere vom Radfahren abhalten. 6

Deshalb muss der öffentliche Raum in Bielefeld so gestaltet werden, dass

✓ **Menschen sich beim Radfahren und Gehen subjektiv sicher fühlen,**

✓ **es als attraktiv empfinden, sich hier zu bewegen, und**

✓ **sie auf effiziente Weise ihre Ziele erreichen können.** 7

Gleichzeitig müssen sie sich auch nach objektiven Kriterien sicher bewegen können. Die wichtigsten Sicherheitsfaktoren sind:

✓ **eine sichere Infrastruktur,**

✓ **die Zunahme des Radverkehrs**

(„**Safety-in-number-Effekt**“) und

✓ **eine besondere Rücksichtnahme der motorisierten gegenüber nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern.** 8

Als **Zwischenziel** soll Bielefeld ins Auge fassen, spätestens im Jahre 2020 einen

Radverkehrsanteil von **25%** zu erreichen.

Mindestens **40%** aller Wege entfallen dann auf

Gehen und Radfahren. **Eine weitere Steigerung**

des Rad- und Fußverkehrsanteils in der Folgezeit ist anzustreben und angesichts der Erfahrungen aus vergleichbaren Städten erreichbar. 9

Maßnahmen

Politik, Verwaltung, Institutionen

Die Förderung des Rad- und Fußverkehrs ist eine gesamtstädtische Querschnittsaufgabe, die über die Verkehrsplanung und -politik hinausgeht. Sie verlangt:
✓ **in den politischen Gremien einen deutlich höheren Stellenwert – parteienübergreifend,**

✓ **einen deutlich verstärkten Personaleinsatz und**
✓ **eine Zusammenarbeit zwischen Abteilungen, Ämtern und Dezernaten.** 10

Die Ratsfraktionen und eingebundene Behörden außerhalb der Stadtverwaltung (z. B. Polizei) sollen sachkundige Personen benennen, die sich besonders der Rad- und Fußverkehrsförderung widmen. **Politik und Verwaltung sollen in der Radverkehrsförderung eine breit angelegte Zusammenarbeit mit Schulen, Betrieben, dem Einzelhandel, dem Gesundheitsbereich und deren Interessenvertretungen sowie den Medien anregen und auch selbst praktizieren.** 11

Infrastruktur

Die Infrastruktur für den Rad- und Fußverkehr ist nach dem anerkannten Stand der Technik zu planen, zu bauen, erforderlichenfalls umzubauen und zu unterhalten. **Dabei sind die unterschiedlichen Fähigkeiten, Ansprüche und Verkehrszwecke der Menschen zu beachten, die sie per Rad und zu Fuß nutzen sollen.** Auch neuere Entwicklungen wie elektrisch unterstützte Fahrräder sind bei der Bemessung von Verkehrswegen zu beachten. 12

Ampelschaltungen und Querungsmöglichkeiten an Kreuzungen und Einmündungen sind abweichend von der in Bielefeld oftmals geübten Praxis angemessen auf die Belange von Radfahrern und Fußgängern abzustimmen. So etwa sind überlange Wartezeiten, erst recht auf unzureichenden Straßeninseln, für Radfahrer und Fußgänger zu reduzieren. „Bettelampeln“ sind nicht mehr zeitgemäß. 13

Eine gute Verkehrsführung für Radfahrer und Fußgänger ist für alle intuitiv verständlich und logisch; auch motorisierte Verkehrsteilnehmer können sie leicht erkennen. Die Planung neuer Gebäude und Baugebiete berücksichtigt die Durchlässigkeit für Rad- und Fußverkehr durch **barrierefreie** Verbindungs- und Erschließungswege. 14

Die erheblichen Lücken, insbesondere im innerstädtischen Radverkehrsnetz, sind zu beseitigen und ein Rad-Vorrang-Netz zu entwickeln. Eine Umverteilung der vorhandenen Verkehrsflächen zugunsten des nichtmotorisierten Verkehrs ist vorzunehmen, um radfahr- und fußgängerfreundliche Verhältnisse zu schaffen. **Bielefeld soll sich zudem den Nachbarkommunen anschließen und sich an Planung und Bau eines Radschnellweges beteiligen.** 15

Dieser entlastet auch stark befahrene Straßen und öffentliche Verkehrsmittel im regionalen Verdichtungsraum Ostwestfalens. **Er verbindet entlang der Linie Minden/Gütersloh auf kurzem Wege die benachbarten Städte und Gemeinden.** 16

Grundsätzlich soll nach dem Prinzip einer **Straßenaufteilung** von außen nach innen mit der **Priorisierungsrangfolge** Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV geplant und gebaut werden. **Hierbei muss von der konfliktträchtigen Praxis Abschied genommen werden, Rad- und Fußverkehr gemeinsam auf unzureichenden Restflächen zusammenzuführen.** 17

Die objektive Sicherheit, ein hohes subjektives Sicherheitsempfinden der Radfahrer sowie möglichst wenige Unfälle sind eine unverzichtbare Voraussetzung, um das Radfahren für alle zu ermöglichen. **Um Gefahren zu reduzieren, müssen verträgliche Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs und eine Verkehrskultur des Miteinanders als soziale Normen – falls erforderlich mit rechtlicher Unterstützung – etabliert werden.** 18

An allen wichtigen Zielen des Radverkehrs werden ausreichend viele und gute Abstellanlagen benötigt:

- ✓ **im öffentlichen Raum,**
- ✓ **auf den Grundstücken von z.B. Arbeitgebern, großflächigem Einzelhandel und Dienstleistungsunternehmen.**

Diebstahlschutz und Witterungsschutz sind hierbei wichtige Faktoren der Akzeptanz solcher Anlagen und deshalb möglichst zu realisieren. **19**

Der Radverkehr ist besser mit öffentlichen Verkehrsmitteln in Bielefeld zu verknüpfen durch eine praxisnahe und beworbene Möglichkeit der Fahrradmitnahme in der Stadtbahn und durch hochwertige Abstellanlagen an Haltestellen. 20

Finanzierung

Rad- und Fußverkehrsförderung ist kosteneffizient, und hilft dabei, erhebliche Folgekosten der Verkehrsinfrastruktur, aber auch anderer Bereiche (Gesundheitswesen, Immissionsschutz usw.) zu senken.

Der Radverkehr ist in Bielefeld seit Jahren massiv unterfinanziert. 21

Der Nationale Radverkehrsplan geht - je nach erreichtem Fortschritt in der Radverkehrsförderung - von einem Finanzbedarf in Höhe von **8 bis 19 Euro** pro Einwohner und Jahr aus.

Aktuell wendet Bielefeld etwa 50 Cent pro Einwohner und Jahr auf. 22

Daher müssen für eine erfolgreiche Rad- und Fußverkehrsförderung die erforderlichen finanziellen und personellen Mittel bereit gestellt werden, um den in Bielefeld bestehenden Rückstand aufzuholen. **Dies hat erforderlichenfalls durch Umverteilung zu Lasten anderer Verkehrsformen und durch gemeinsame Finanzierung aus verschiedenen Ressorts zu erfolgen. 23**

Evaluation

Eine regelmäßige Evaluation ist notwendig, um Erfolge und Hemmnisse zu identifizieren. Davon ausgehend sind die Ziele und Maßnahmenpakete fortzuschreiben und anzupassen. **24**

Öffentlichkeitsarbeit

Die Förderung des Rad- und Fußverkehrs besteht nicht nur aus Infrastrukturmaßnahmen, sondern auch aus Öffentlichkeitsarbeit. Ein ansprechendes Marketing stellt die Bezüge her zu den Bereichen Verkehrsklima, Gesundheit, Stadtgeschichte und naturräumlichen Besonderheiten. **25**

Hierzu bieten sich Informationen mit Print- und Onlinemedien an, aber auch Veranstaltungen in der Art des „Stadtradels“ und autofreier Tage und Abende auf bestimmten Strecken. Die Tourismuswerbung entwickelt in besonderem Maße die rad- und wandertouristischen Qualitäten Bielefelds weiter. **26**

Ein radfahrer- und fußgängerfreundlicheres Verkehrsklima in Bielefeld hilft dabei, dass Menschen in der Stadt Rad fahren und zu Fuß gehen. Die Verkehrserziehung von Kindern, Jugendlichen und Erwachsenen vermittelt die Rücksichtnahme auf andere Verkehrsteilnehmer und die besondere Schutz- und Förderwürdigkeit des Rad- und Fußverkehrs. **27**

Die Medien übernehmen in der sachlichen Berichterstattung eine wichtige Rolle. 28

Aufruf

Als Ärzteschaft in Bielefeld **bitten wir Rat und Verwaltung der Stadt Bielefeld, zu einer konsequenten Verbesserung des Radverkehrs in Bielefeld beizutragen** und bieten unsere fachliche Mitarbeit an.

Die Steigerung des Radverkehrs stellt wahrscheinlich die effektivste Art der Bewegungsförderung dar.

In diesem Bereich besteht in Bielefeld noch erheblicher Handlungsbedarf.

Inhalt: Roland Tillmann - praevention@medi-owl.de
Arzt für Kinder- und Jugendmedizin - Potsdamer Str. 9 - 33719 Bielefeld

Layout: Alexander Kowalak - www.innemedien.de
Bielefeld, den 8. April 2014

Das Dokument steht unter der **CC-Lizenz: CC-BY-NC-ND 3.0-DE**
(<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/de/>)