



Dokumentation der Veranstaltung

Radverkehrskonzept für die Regiopolregion Bielefeld

Öffentlicher Bürgerworkshop Kreis Lippe

Donnerstag, 12. September 2019

18:00 – 20:15 Uhr

Rathaus der Stadt Bad Salzufflen, Rudolph-Brandes-Allee 19, 32105 Salzufflen

Veranstalter:

Ostwestfälisch-lippische Regiopolregion
Bielefeld, vertreten durch die Stadt Bielefeld,
Amt für Verkehr

Verkehrsplanung:

SHP Ingenieure

Öffentlichkeitsarbeit:

Design-Gruppe

Moderation und Dokumentation:

TOLLERORT entwickeln & beteiligen

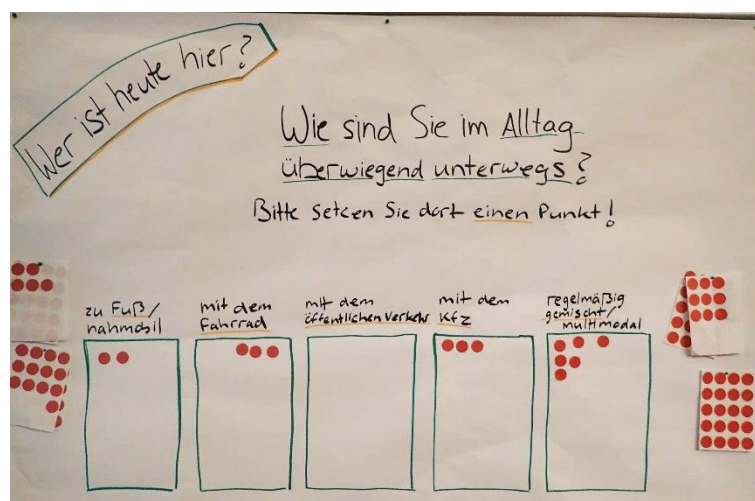
Überblick über den Ablauf

1. Einlass mit Abfrage
2. Begrüßung und Organisatorisches
Bürgermeister der Stadt Bad Salzuflen Dr. Roland Thomas
Bürgermeister der Gemeinde Leopoldshöhe Gerhard Schemmel
Moderation | Mone Böcker, TOLLERORT
3. Input zum Planungsstand
SHP Ingenieure | Dr. Peter Bischoff, Christopher Reineking
4. Dialoginseln | Gesprächsphase in vier Arbeitsgruppen über die drei Teilbereiche und den Gesamtbereich der Regiopolregion Bielefeld
5. Auswertung und Abschluss

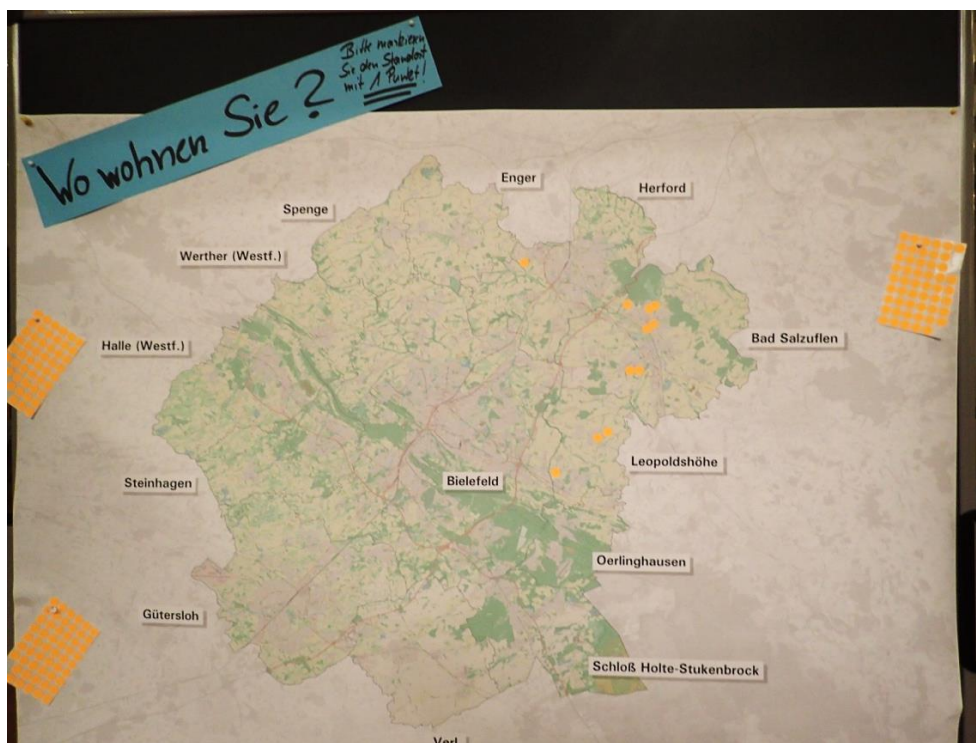
Vorspann

Das Moderationsteam empfängt die Beteiligten beim Eintreffen mit einer Abfrage an Plakatwänden, die einen Überblick über die Zusammensetzung des Teilnehmerkreises ergibt:

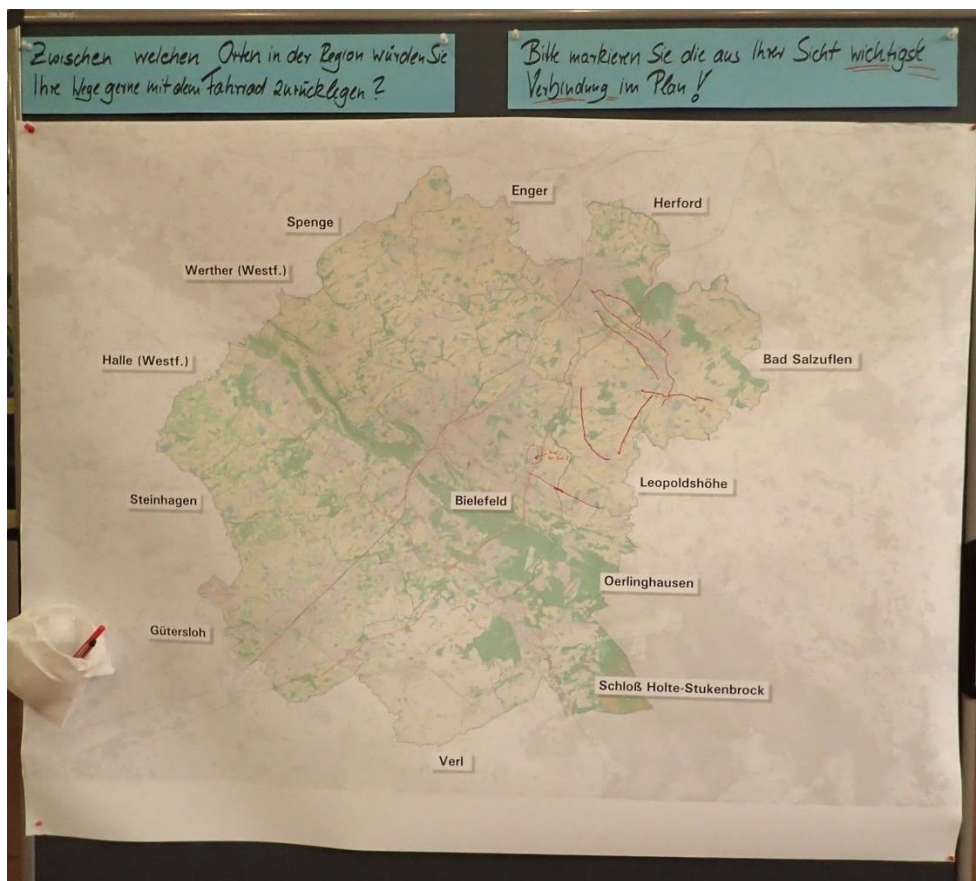
- Wo wohnen Sie?
Die Teilnehmenden kommen aus verschiedenen Kommunen im Kreis Lippe.
- Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie im Alltag überwiegend unterwegs?
Die Mehrzahl der Anwesenden setzt den Punkt bei „regelmäßig gemischt/multimodal“ unterwegs. Weniger Beteiligte sind überwiegend „mit dem Fahrrad“ und „mit Kfz“ unterwegs sind. Zwei Teilnehmende geben jeweils an, sich überwiegend „zu Fuß/nahmobil“ fortzubewegen.
- Zwischen welchen Städten und Kommunen würden Sie Ihre Wege gerne mit dem Rad zurücklegen? Bitte markieren Sie die aus Ihrer Sicht wichtigste Verbindung im Plan!



Abfragen zum Wohnort (oben) und zum Mobilitätsverhalten (unten)



Abfrage zum Wohnort



Abfrage zu wichtigen Wegeverbindungen

Begrüßung und Einstieg

Dr. Roland Thomas, Bürgermeister Stadt Bad Salzuflen, und Gerhard Schemmel, Bürgermeister der Gemeinde Leopoldshöhe, begrüßen die gut 40 Teilnehmerinnen und Teilnehmer. Schwerpunkt der heutigen Veranstaltung ist es, Ideen für den Alltagsradverkehr in der Regiopolregion Bielefeld zu sammeln und zu diskutieren. Herr Dr. Thomas hebt hervor, dass der Radverkehr das Rückgrat der Nahmobilität sowohl innerhalb der einzelnen Kommune als auch zwischen den Kommunen darstellen sollte. In Zeiten von E-Bikes und Pedelecs könnten Alltagswege über die Stadt- und Gemeindegrenzen hinaus mit dem Rad bewältigt werden. Herr Schemmel bestätigt, durch die technologischen Entwicklungen gewinne das Fahrrad eine größere Bedeutung im Verkehr. Es bestehe zudem Konsens in der Bevölkerung darüber, dass das Thema Klimawandel von hoher Bedeutung sei. Herr Schemmel weist darauf hin, dass dies die erste Gelegenheit sei, dass die Bewohnerinnen und Bewohner der Regiopolregion Bielefeld zu einem konkreten Projekt - das regiopole Radverkehrskonzept - ins Gespräch kommen. Auch im Themenbereich Verkehr gewinne das Fahrrad aufgrund technischer Weiterentwicklungen mehr und mehr an Bedeutung.

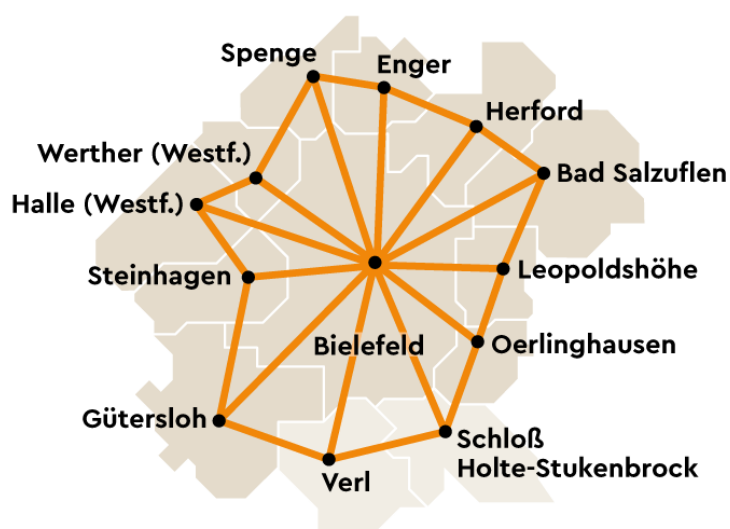
Die Bürgermeister freuen sich auf konstruktive Gespräche und darauf, von den Teilnehmenden zu erfahren, „wo der Schuh beim Radverkehr in der Regiopolregion Bielefeld drückt“ und was wichtige Verbindungen zwischen den Kommunen sein könnten.

Begrüßung und Organisatorisches

Mone Böcker, Büro TOLLERORT entwickeln & beteiligen, übernimmt die Moderation und erläutert den Ablauf und die Ziele der Veranstaltung.

Mit dem regiopolen Radverkehrskonzept geht das erste Projekt der Regiopolregion Bielefeld an den Start. Zusätzlich zu den kommunalen Netzen entwickeln die elf Kommunen der Regiopolregion Bielefeld gemeinsam ein integriertes, regiopoles Radverkehrskonzept für den Alltagsradverkehr. Ziel ist es, das Fahrrad als attraktives, sicheres und gleichberechtigtes Verkehrsmittel in der Region, d.h. kommunenübergreifend zu etablieren.

Die Beteiligten werden heute über das Verfahren und den Arbeitsstand informiert. Das beauftragte Planungsbüro SHP Ingenieure aus Hannover stellt einen ersten Vorschlag für ein Radverkehrsnetz zwischen den Kommunen vor, das gemeinsam mit den Anwesenden diskutiert und weiterentwickelt werden soll.



Das regiopole Radverkehrsnetz verbindet die Kommunen der Regiopolregion und angrenzende Gemeinden untereinander und mit dem Zentrum Bielefeld.

Frau Böcker stellt heraus, dass der Kreis Lippe und die kreisfreie Stadt Bielefeld im räumlichen Fokus des ersten Bürgerworkshops stehen. Es wird weitere Veranstaltungen für die Kreise Gütersloh und Herford geben. Die Beteiligten sind heute aufgerufen, in Kleingruppen Vorschläge und sonstige

Hinweise für die Teilbereiche des regiopolen Radverkehrskonzeptes im Kreis Lippe einzubringen, damit die Netzkonzeption und weitere Planungen verbessert werden können.

Frau Böcker stellt die weiteren Mitwirkenden vor:

- Vorhabenträger ist die Regiopolregion Bielefeld. Die Federführung des regionalen Gemeinschaftsvorhabens liegt bei der Stadt Bielefeld. Die fachlich-inhaltliche Projektsteuerung leistet dort das Amt für Verkehr. Als Ansprechpartner ist Julian Schimichowski, Bereich konzeptionelle Verkehrsplanung, mit seiner Kollegin Barbara Choryan vor Ort. Weitere Mitwirkende aus den Kommunen sind Jürgen Deppemeier, Kreis Lippe; Peter Drees und Sadik Cakmak, Stadt Bad Salzuflen; Frank Sommer, Michael Kriszan, Gemeinde Leopoldshöhe; und Steffen Herrmann, Stadt Herford. Herford liegt zwar nicht im Kreis Lippe, Herr Herrmann ist Mitglied des für das regiopole Radverkehrskonzept zuständigen interkommunalen Arbeitskreises.
- Das integrierte Radverkehrskonzept wird von SHP Ingenieure, vertreten durch Dr. Peter Bischoff und Christopher Reineking, erarbeitet.
- Für Öffentlichkeitsarbeit/Grafik-Design ist Gisela Sonderhüsken, Design-Gruppe, zuständig.
- Die Moderation und Dokumentation übernimmt das Team von TOLLERORT entwickeln & beteiligen mit Mone Böcker und Karina Meißner.

Frau Böcker greift die Abfragen im Eingangsbereich zur Zusammensetzung des Teilnehmerkreises auf (siehe Vorspann) und ergänzt diese um weitere Fragen. Unter den Beteiligten finden sich gleichermaßen viele begeisterte Radfahrerinnen und Radfahrer sowie Menschen, die viel mit dem Pkw im Alltag unterwegs sind. Auf Nachfrage von Frau Böcker zeigt sich, dass einige Anwesende bereits die Website zum integrierten regiopolen Radverkehrskonzept besucht und zum Teil auch an der Online-Beteiligung im Juli 2019 teilgenommen haben.

Die Dokumentation der Veranstaltung wird mit der Präsentation des Planungsbüros auf der [Internetseite der Stadt Bielefeld](#) zum Download bereitgestellt. Frau Böcker informiert, dass für die Dokumentation und Öffentlichkeitsarbeit Fotos gemacht werden. Wer nicht fotografiert werden möchte, kann dies dem Team von TOLLERORT mitteilen. Von dieser Möglichkeit wird kein Gebrauch gemacht.

Input zur Planung und zum Planungsstand

Dr. Peter Bischoff, SHP Ingenieure, informiert über das Verfahren und den aktuellen Arbeitsstand des regiopolen Radverkehrskonzepts. Er stellt zunächst die Ziele des regiopolen Radverkehrskonzepts vor:

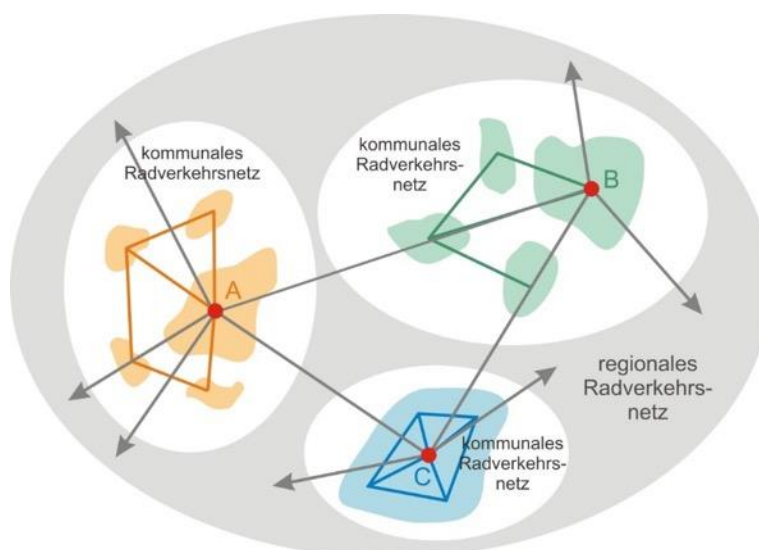
- Strategische Ziele sind: hohe Verkehrssicherheit, starker Beitrag zur Mobilitätswende, hohe Umweltverträglichkeit des Verkehrs sowie ausgezeichnete Erreichbarkeit aller relevanten Ziele in der Regiopolregion.
- Das Oberziel lautet: Das Fahrrad wird als attraktives, sicheres und gleichberechtigtes Alltagsverkehrsmittel in der Regiopolregion genutzt und anerkannt.
- Die Ergebnisziele formulieren messbare Ergebnisse des regiopolen Radverkehrskonzepts. Diese umfassen:
 - ein einstimmig beschlossenes Alltagsradverkehrsnetz,
 - einheitliche Standards der Radverkehrsinfrastruktur,
 - koordinierte Förderung der Multi- und Intermodalität,
 - ein gemeinsames Konzept zur Verbesserung des Fahrradklimas sowie
 - gemeinschaftliche Service- und Informationsangebote.

Herr Dr. Bischoff betont, dass neben harten Faktoren - wie der Radinfrastruktur - auch weiche Faktoren wie Kommunikation und Marketing bedeutende Bausteine eines Radverkehrskonzepts seien, um die Nutzung des Fahrrads als anerkanntes Alltagsverkehrsmittel voranzutreiben.



Dr. Peter Bischoff im Vortrag (links) und das Plenum (rechts)

In den einzelnen Kommunen der Regiopolregion existieren bereits sogenannte kommunale Radverkehrsnetze. Bei der Konzeption des regiopolen Radverkehrskonzepts stehen nicht diese kleinteiligen Wegeverbindungen im Vordergrund, sondern jene bedeutenden Verbindungen, die die Kommunen in der Regiopolregion miteinander verbinden. Aufgabe des regiopolen Radverkehrskonzepts ist es, die kommunalen Zentren untereinander sowie mit dem Oberzentrum Bielefeld zu verbinden. Auch Anschlüsse an die direkt angrenzenden Nachbarkommunen sind zu berücksichtigen. Im Mittelpunkt stehen daher die überörtlichen Verbindungen zwischen den Städten und Gemeinden der Regiopolregion. Kleinteilige Radwegeverbindungen fallen dahingegen in den Aufgabenbereich der einzelnen Kommunen.



Schema des regiopolen Radverkehrskonzepts

Ein Teilnehmer kritisiert, dass mit dem Radverkehrskonzept nur die Stadtzentren untereinander verbunden und nicht Siedlungsbereiche an Stadträndern angebunden werden sollen. In Industrie- und Gewerbegebieten an den Rändern der Siedlungen befänden sich zahlreiche Arbeitsplätze. Herr Dr. Bischoff bedankt sich für den Hinweis. Er erklärt, dass die Anbindung peripherer Produktions- und Arbeitsstandorte grundsätzlich Aufgabe der kommunalen Radverkehrsnetze sei. Bei dezentralen, peripheren Ziel- bzw. Quellorten mit überregionaler Bedeutung, z.B. etablierte Gewerbestandorte, sei aber eine Vernüpfung auch über das regiopole Radverkehrskonzept möglich.

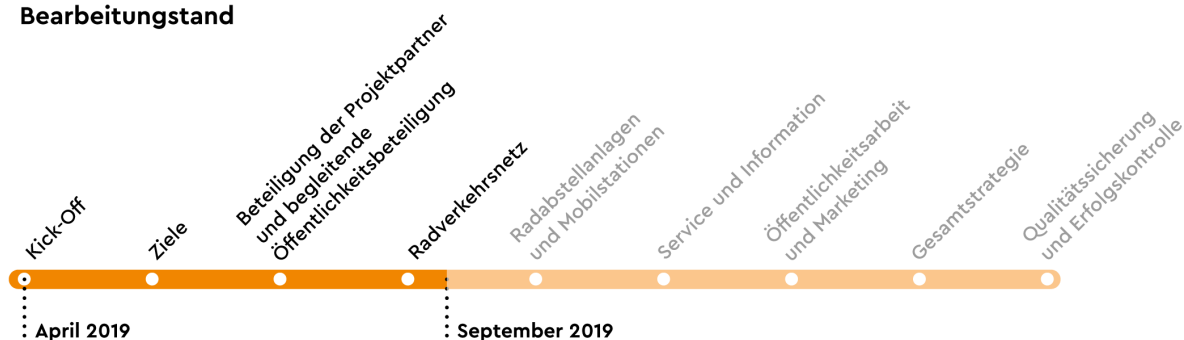
Ein Teilnehmer kritisiert, dass mit dem Radverkehrskonzept nur die Stadtzentren untereinander verbunden und nicht Siedlungsbereiche an Stadträndern angebunden werden sollen. In Industrie- und Gewerbegebieten an den Rändern der Siedlungen befänden sich zahlreiche Arbeitsplätze. Herr Dr. Bischoff bedankt sich für den Hinweis. Er erklärt, dass die Anbindung peripherer Produktions- und Arbeitsstandorte grundsätzlich Aufgabe der kommunalen Radverkehrsnetze sei. Bei dezentralen, peripheren Ziel- bzw. Quellorten mit überregionaler Bedeutung, z.B. etablierte Gewerbestandorte, sei aber eine Vernüpfung auch über das regiopole Radverkehrskonzept möglich.

Abschließend geht Herr Dr. Bischoff auf die Bearbeitungsschritte des Radverkehrskonzepts ein:

- Die Bearbeitung startete mit einem Kick-off Termin mit allen Projektbeteiligten im April 2019 und der anschließenden Definition der Ziele für das regiopole Radverkehrskonzept.

- Die Projektpartnerinnen und -partner wurden anschließend gebeten, ihre kommunalen Radverkehrsnetze zur Verfügung zu stellen. Diese wurden vom Planungsteam kartographisch aufbereitet und zusammengefügt.
- Im Juli 2019 fand eine öffentliche Online-Beteiligung statt, bei der 480 Hinweise eingingen.
- Im September und Oktober 2019 haben Bürgerinnen und Bürger, Verbände und Politik im Rahmen der drei Bürgerworkshops Gelegenheit, ihre Anliegen einzubringen. Parallel dazu wird ein erster Entwurf des regiopolen Radverkehrsnetzes mit überörtlichen Radwegeverbindungen erarbeitet.
- Ab September 2019 werden die Themenbereiche Radabstellanlagen und Mobilstationen, Service und Information sowie Öffentlichkeitsarbeit und Marketing genauer betrachtet.
- Alle vorausgegangenen Arbeitsphasen münden schließlich in einer Gesamtstrategie, in der Maßnahmen gebündelt und nach Prioritäten geordnet werden.
- Für April 2020 ist der letzte Arbeitsschritt „Qualitätssicherung und Erfolgskontrolle“ vorgesehen. Mittels messbarer Kennzahlen soll der Fortschritt der Radverkehrsförderung erhoben werden.

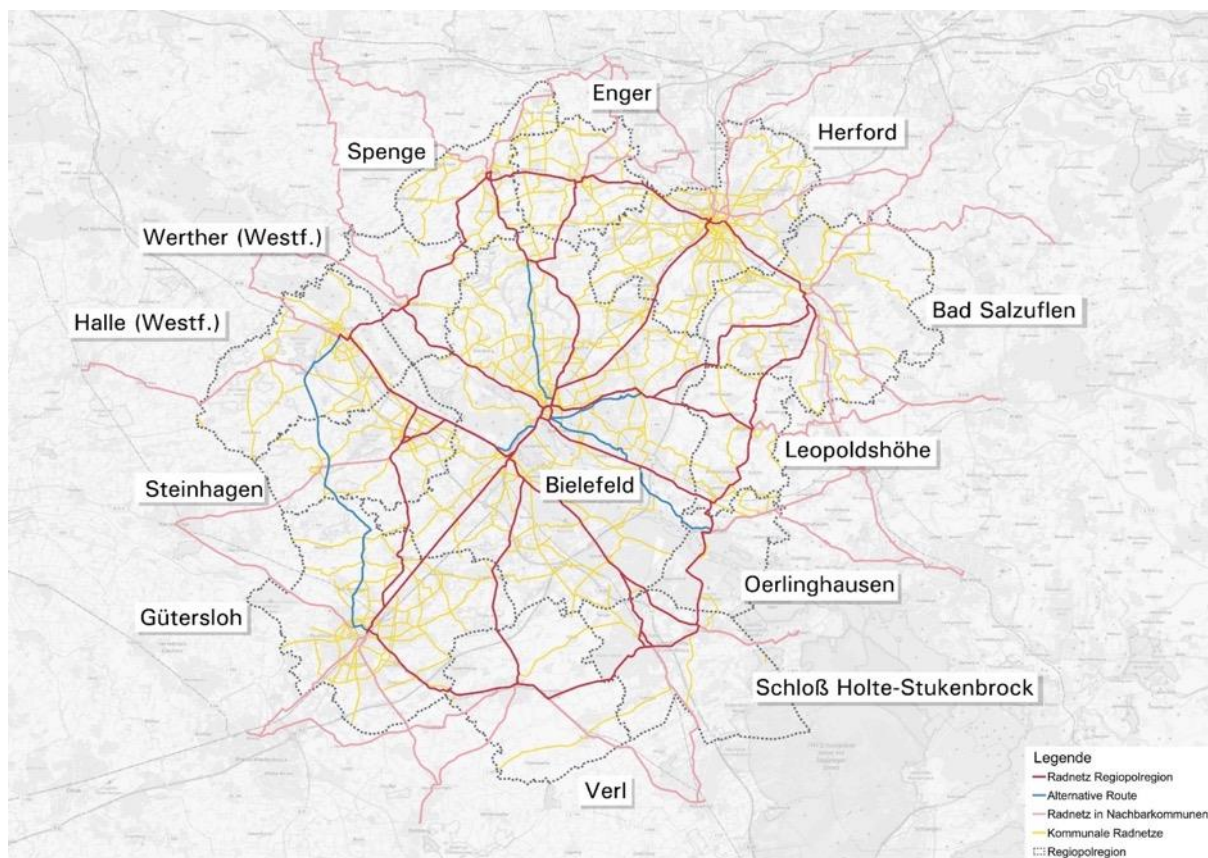
Bearbeitungsstand



Zeitliches Vorgehen

Projektbearbeiter Christopher Reineking, SHP Ingenieure, informiert zur Online-Beteiligung und Netzkonzeption des regiopolen Radverkehrskonzepts. Während der Online-Beteiligung im Juli 2019 hatten Bürgerinnen und Bürger der Region die Gelegenheit, Lob, Kritik und Hinweise für die Planung des regiopolen Radverkehrsnetzes online einzutragen. Eine digitale Karte mit Trassen für denkbare Verbindungen zwischen den Kommunen bot den Teilnehmenden die Möglichkeit, Routen, welche wichtige Ziele verknüpfen, einzuzeichnen, kritische Stellen zu beschreiben und Beiträge anderer Nutzerinnen und Nutzer zu kommentieren.

Insgesamt gingen 480 Hinweise ein, die von der Stadt Bielefeld geprüft wurden und im Anschluss vom Planungsteam ausgewertet werden. Besonders die Hinweise zu „Verbindungen mit hoher Bedeutung für Alltagswege“ lieferten wichtige Hinweise, um bedeutende Radverbindungen zu identifizieren und das regiopolen Radverkehrsnetz zu hierarchisieren. Darauf aufbauend wurde ein erster Entwurf des Radverkehrsnetzes entwickelt.



Überblick über den Entwurf des regiopolen Radnetzes

Herr Reineking stellt die Arbeitsschritte vor, um das regiopole Radverkehrsnetz für den Alltagsradverkehr zu entwickeln. Die Planung orientiert sich an den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN):

1. **Vorüberlegungen:** Grundlage bilden die bestehenden Netzplanungen der Städte und Kommunen, welche nach ihren unterschiedlichen Routenkategorien betrachtet werden.
2. **Netzanforderungen:** Wichtige Quell- und Zielorte der Regiopolregion, die durch die Radwegeverbindungen verknüpft werden sollen, werden identifiziert. Dazu gehören Bildungseinrichtungen, Krankenhäuser, Gewerbe- und Industriegebiete und Bahnhöfe. Auf Grundlage des Raumordnungskonzepts werden die Zentren unterschiedlicher Kategorien (Oberzentrum Bielefeld, Mittelzentren und Grundzentren) über direkte Luftlinien verbunden und daraus Radwegeverbindungen nach den Funktionsstufen II und III abgeleitet.
3. **Bestandsanalyse:** Die Pendlerströme zwischen den Kommunen der Regiopolregion werden analysiert. Das höchste Pendleraufkommen ist zwischen Bielefeld und Gütersloh, Gütersloh und Verl sowie Bielefeld und Herford festzustellen. Auch innerhalb des Kreises Lippe sind ausgeprägte Pendlerströme zu verzeichnen.
4. **Netzkonzept:** Als ein erster Vorschlag für das regiopole Radverkehrsnetz werden die Wunschlennien auf die bestehenden kommunalen Radnetze (gelb) umgelegt. Die vorgeschlagenen Radrouten sind in rot und Alternativrouten in blau dargestellt. Auf diese Weise wird geprüft, wo das Bestandsradnetz genutzt und wo Netzlücken geschlossen werden müssen.

Im Anschluss daran wird das (5.) **Handlungskonzept** erstellt. Es folgt eine (6.) **Abwägung** und Entscheidung und schließlich die (7.) **Umsetzung und Wirkungskontrolle**.

Von Seiten der Teilnehmenden bestehen keine Rückfragen zu dem Vortrag.

Gesprächsphase in vier Gruppen

Die Beteiligten haben anschließend Gelegenheit, in drei Gruppen für die drei Teilbereiche des Kreises Lippe die vorgeschlagenen Routen anhand von Karten zu diskutieren, Fragen, Bedenken und Anregungen zu äußern sowie in einer weiteren Gruppe allgemeine Empfehlungen für die Förderung des Radverkehrs in der gesamten Regiopolregion zu diskutieren. Die Beteiligten können während der Gesprächsphase die Gruppe wechseln. In jeder Gruppe steht eine fachlich versierte Gesprächsleitung zur Verfügung, die zunächst die Routenvorschläge erläutert.

Auf den Kartenausschnitten sind jeweils die Routen des regiopolen Radnetzes in Rot dargestellt, die derzeit aus fachlicher Sicht als besonders geeignet erscheinen. In blauer Farbe werden alternative Routenführungen aufgezeigt. Zusätzlich sind die Radnetze der Nachbarkommunen (hellrot) und die kommunalen Radnetze (gelb) hinterlegt. Alle untersuchten Strecken können diskutiert werden. In der anschließenden Diskussion werden Hinweise der Beteiligten mit Klebezetteln („Post-its“) auf den Kartenausschnitten und auf einem Ergebnisposter notiert. Fragestellungen sind:

- Welche Wegeverbindung zwischen den Kommunen sind in diesem Bereich jeweils am besten geeignet?
- Welche Wegeverbindung ist aus Ihrer Sicht überhaupt nicht geeignet?
- Was ist Ihnen noch wichtig, um den Radverkehr zwischen den Kommunen zu fördern?

Die Hinweise fließen in die weitere Netzkonzeption ein.



Gesprächsphase innerhalb der Dialoginseln (links und rechts)

Nach der Gesprächsphase in den Arbeitsgruppen versammeln sich alle Teilnehmenden wieder im Plenum. Die Gesprächsleitungen fassen die Eindrücke über wesentliche Ergebnisse und besonders wichtige Hinweise der Beteiligten aus den Gesprächsgruppen zusammen.

Gruppe 1: Radnetz Regiopolregion Bielefeld (Herr Dr. Bischoff)

In der Gesprächsgruppe 1 werden einige Hinweise auf eine unzureichende Qualität der vorhandenen Radwegeverbindungen in der gesamten **Regiopolregion Bielefeld** gegeben, z.B. durch die Schädigung des Bodenbelags durch Baumwurzeln. Eine Sanierung und regelmäßige Instandsetzung der Wegeoberflächen wird als notwendig erachtet. Auch die Verunreinigung der Radwege durch Schmutz, Glasscherben oder Laub wird mehrfach genannt. Den Lösungsansatz „regelmäßige Reinigung der Radverkehrsanlagen“ ordnet Herr Dr. Bischoff dem Handlungsfeld „Service und Information“ zu. Als positiv heben die Beteiligten den gut funktionierenden Winterdienst der Stadt Bielefeld auf Radwegen hervor. Andere Kommunen müssten hier nachbessern. Als ein Aspekt für die Gestaltung des Radwegenetzes wird eingebracht, auch Wirtschaftswege zu berücksichtigen, da Alltagswege dort mit hoher Geschwindigkeit und wenig Querverkehren zurückgelegt werden können. Die Beteiligten wünschen sich einheitliche Standards für die Radverkehrsinfrastruktur.

Die vorgeschlagene Verbindung zwischen Bielefeld und Bad Salzuflen wird weitgehend bestätigt. Die Wegequalität im mittleren Abschnitt kann in der Runde nicht beurteilt werden und wäre noch einmal zu prüfen. Als wichtige Anregung der Teilnehmenden nimmt Herr Bischoff mit, dass es bereits gute „Schleichwege“ entlang von Nebenstraßen mit geringem Verkehrsaufkommen gibt. Diese alternativen Wege könnten mit wenig Aufwand durch eine entsprechende Beschilderung auch für andere Radfahrerinnen und Radfahrer sichtbar gemacht werden.

Herr Dr. Bischoff schlussfolgert, bei der Konzeption des Radnetzes sei ein Stufenkonzept denkbar – d.h. Radrouten könnten in einem ersten Schritt auf Nebenstraßen geführt werden. Sofern eine Zustimmung von Seiten Straßen.NRW vorliegt, könnte die Radwegführung an entsprechenden Stellen auf Hauptverkehrsstraßen verlagert werden.

Gruppe 2: Teilbereich Bad Salzuflen – Herford (Herr Schimichowski)

Aus Sicht der Beteiligten eignen sich die im **Teilbereich „Bad Salzuflen – Herford“** vorgeschlagenen Radrouten sehr gut für den Alltagsradverkehr. Es wird zwar darauf hingewiesen, dass die Verbindung zwischen Herford und Bad Salzuflen über die Bad Salzufler und Herforder Straße aufgrund mangelhafter Ausbaustandards derzeit wenig Fahrkomfort bietet, dennoch solle diese Route wegen ihrer direkten Verbindung weiterverfolgt werden. Als bedeutender Umstiegspunkt zwischen Fahrrad und öffentlichem Nahverkehr wird die Stadtbahn Endhaltestelle Milse genannt. Gerade Studierende würden die Haltestelle nutzen, um die Innenstadt von Bielefeld auf schnellem Wege zu erreichen. Auch eine Verbesserung der Radabstellanlagen am Bahnhof Bad Salzuflen wird angeregt. Ein weiterer Vorschlag aus der Gesprächsphase ist, außerhalb der Regiopoleregion liegende Gemeinden, z.B. Vlotho und Exter durch eine Reaktivierung der Kleinbahntrasse an das Radnetz anzubinden. Die Teilnehmenden äußern den Wunsch, Knetterheide mit dem Schulzentrum Lohfeld besser anzubinden. Herr Schimichowski weist darauf hin, dass dies Aufgabe der kommunalen Radverkehrsnetze sei.

Bei der Vorstellung der Ergebnisse widerspricht eine Teilnehmerin und lobt die Radabstellanlage am Bahnhof von Bad Salzuflen. Es seien eine Überdachung und ausreichend Bügel vorhanden. Der Hinweisgeber klärt auf, dass sich sein Hinweis auf die Diebstahlsicherheit der Radabstellanlage beziehe, nicht auf Überdachung und Anzahl der Abstellplätze. Es sei in seinen Augen nicht sicher, Fahrräder dort über eine längere Zeitspanne abzustellen. Er regt an, eine Videoüberwachung zu installieren. Herr Drees erläutert, dass die Radabstellanlage am Bahnhof Bad Salzuflen aus dem Jahr 1994 stamme und eigens Bügel dafür konzipiert worden seien. Insgesamt entspreche die Anlage jedoch nicht mehr den heutigen Standards und eigne sich nur für kurzfristiges Fahrradparken. Er informiert, dass die Stadt Bad Salzuflen an Verbesserungsmaßnahmen arbeite. Abschließend weist Herr Dr. Thomas darauf hin, dass andererseits die Diebstahlsicherheit in Bad Salzuflen im Fahrradklimatest 2019 des ADFC als hoch bewertet wurde.

Gruppe 3: Teilbereich Kreis Lippe – Bielefeld (Frau Choryan)

Die Beteiligten regen für den **Teilbereich „Kreis Lippe – Bielefeld“** an, die blaue Alternativroute zu wählen und nach Osten weiterzuführen. Als bedeutender Verknüpfungspunkt mit dem ÖPNV wird hier u.a. ebenfalls die Endhaltestelle Milse genannt. An einigen Umstiegspunkten werden fehlende Radabstellanlagen bemängelt. Es wird der Wunsch nach einer kostenlose Mitnahme von Fahrrädern in Nahverkehrszügen geäußert. Zudem sollten Fahrradverkehrsanlagen auch bei Dunkelheit befahrbar sein. Die Anwesenden ziehen Nebenstrecken den Hauptverkehrsadern vor, um das hohe Pkw-Aufkommen zu meiden. Als wichtig wird eine Ansprechpartnerin oder ein Ansprechpartner für den Radverkehr in jeder Kommune erachtet, die/der entsprechende Anliegen an Straßen.NRW weiterleitet.

Die Beteiligten fordern auch hier, ein stärkeres Augenmerk auf die Sanierung der Radwege zu legen, z.B. Wurzelaufrübe schneller zu beseitigen. Schließlich sprechen sich die Beteiligten dafür aus, dass Radrouten auch über die Grenzen der Regiopoleregion weitergeführt werden. Als ein geeignetes Beispiel wird der Bürgerradweg K1 genannt.

Gruppe 4: Teilbereich Bad Salzuflen – Leopoldshöhe - Oerlinghausen (Herr Reineking)

Die Beteiligten regen für den **Teilbereich „Bad Salzuflen - Leopoldshöhe - Oerlinghausen“** an, den Bahnhof Oerlinghausen, welcher im Ortsteil Asemissen liegt, an das Radnetz anzuschließen. Die Anwesenden geben den Hinweis, dass der Großteil der Radfahrenden aus Asemissen die vorgeschlagene Route über die Detmolder Straße auch nach einem entsprechenden Ausbau nicht als Verbindung nach Bielefeld nutzen würde. Als Gründe hierfür wird zum einen der Umwegfaktor genannt, zum anderen aber auch auf die sehr gute Alternative, welche weitere wichtige Quellen und Ziele anbindet, verwiesen. Diese führt über die Heeper Straße – Grenzweg – Dingerdisser Straße – Schneidemühler Straße auf die im regiopolen Radverkehrsnetz eingezeichnete alternative Verbindung. Die vorgeschlagene Alternativroute zur Anbindung Oerlinghausens in Richtung Bielefeld wird von den Beteiligten gestärkt. Die vorgeschlagene Radverbindung zwischen Oerlinghausen, Leopoldshöhe und Bad Salzuflen wird als gut befunden.

Bemängelt werden auch hier die zahlreichen Fahrbahnschäden, wie Wurzelaufbrüche, Risse oder Löcher, aber auch der schmale Ausbau der Radwege. Für die Verbindung zwischen Bad Salzuflen und Herford nimmt Herr Reineking mit, dass viele Radfahrerinnen und Radfahrer bislang die durch Grünräume führende Route bevorzugen. Die direkte Wegeverbindung sei jedoch für viele derzeit aufgrund von Mängeln und einem schlechten Ausbaustand unattraktiv. Dennoch sprechen sich die Anwesenden dafür aus, diese Verbindung in das regiopole Radnetz aufzunehmen, um eine Verbesserung zu bewirken, sodass die direkteste Route als Verbindung unter den Städten etabliert wird.

Ein wichtiges Anliegen der Anwesenden sind auch hier einheitliche Ausbaustandards: Sie fordern, dass die Oberflächenbeläge der Radverkehrsanlagen verbessert und Wurzelaufbrüche schnell beseitigt werden.

Abschluss und Ausblick

Bei der weiteren Entwicklung des regiopolen Radverkehrskonzepts werden alle Informationen aus der Online-Beteiligung und den Bürgerworkshops geprüft und wo möglich in die Netzkonzeption einbezogen. Entsprechend den Regelwerken legt das Planungsteam einheitliche Standards für die Qualität der Radverkehrsanlagen fest, empfiehlt Maßnahmen zu Radabstellanlagen und Mobilstationen sowie zu Service- und Informationsangeboten. Auch Ideen für die Öffentlichkeitsarbeit gehören zum Programm. Alle erarbeiteten Maßnahmen werden in einer Prioritätenliste dargestellt.

In der Schlussrunde wird die Erwartung geäußert, es sollten möglichst zügig Verbesserungen hinsichtlich des Zustands der Radwege umgesetzt werden. Es gehe nicht nur um Wurzelaufbrüche, sondern auch um seitlichen Pflanzenwuchs, der das Befahren der Radwege verhindert. Es müsse doch möglich sein, hier kurzfristig Abhilfe zu schaffen. Herr Schemmel erläutert, dass hier die Zuständigkeiten beachtet werden müssen. Die Kommune können nicht an jeder Straße und auf Privatgrundstücken aktiv werden.

Herr Schimichowski stellt noch einmal das weitere Vorgehen vor und verabschiedet gemeinsam mit der Moderatorin die Beteiligten. Sie bedanken sich für die Anregungen und die Bereitschaft, an der Netzkonzeption des regiopolen Radverkehrskonzepts mitzuwirken.

Anhang

Ergebnisse Gesprächsgruppe 1: Radnetz Regiopolregion Bielefeld

Betreuung: Dr. Peter Bischoff, SHP Ingenieure

Was ist Ihnen wichtig, um den Radverkehr in der Regiopolregion Bielefeld unterstützen?

Negativ

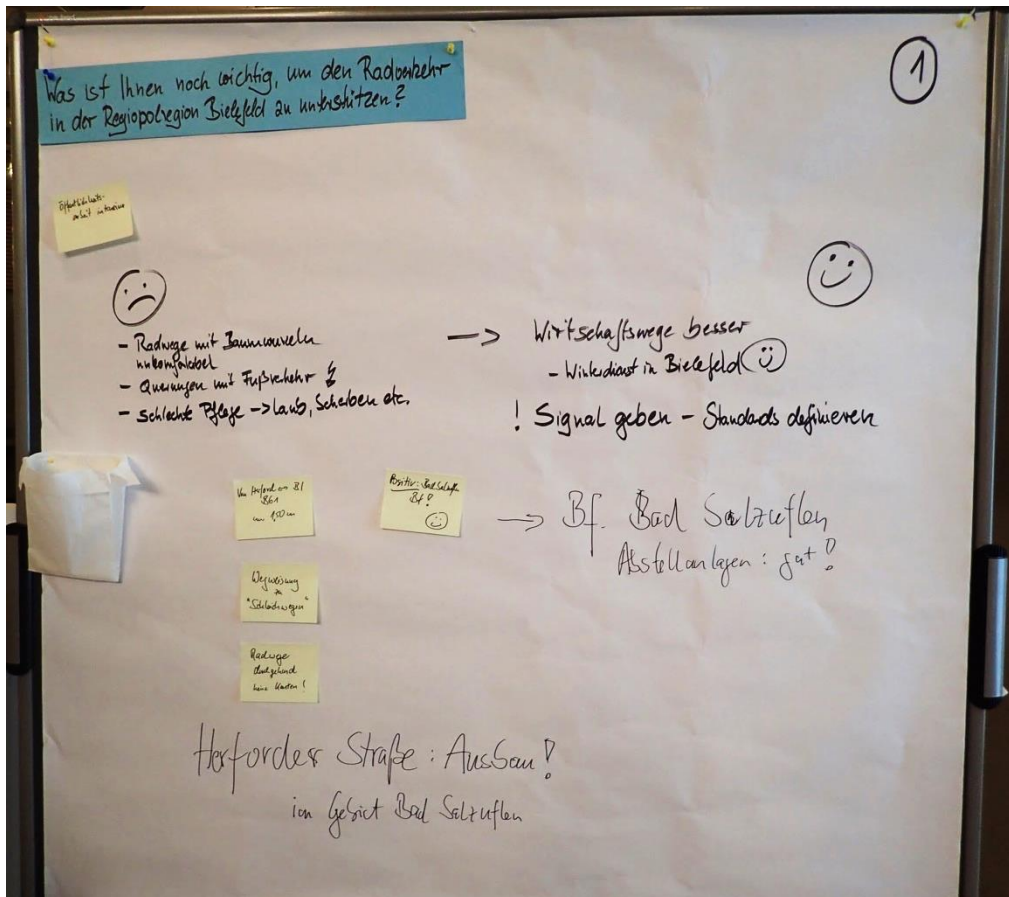
- Radwege mit Baumwurzeln unkomfortabel
- Querungen mit Fußverkehr
- Schlechte Pflege → Laub, Scherben

Positiv

- Wirtschaftswege besser
- Winterdienst in Bielefeld
- ! Signal geben – Standards definieren
- Bahnhof Bad Salzuflen Abstellanlagen: gut!
- Positiv: Bad Salzuflen Bahnhof!

Anregungen

- B61 von Herford ↔ Bielefeld um 1,50m
- Wegweisung zu „Schleichwegen“
- Radwege durchgehend, keine Kanten!
- Herforder Straße: Ausbau! Im Gebiet Bad Salzuflen



Notizen

Ergänzungen zum Netzvorschlag



Ergebnisse Gesprächsgruppe 2: Teilbereich Bad Salzuflen – Herford

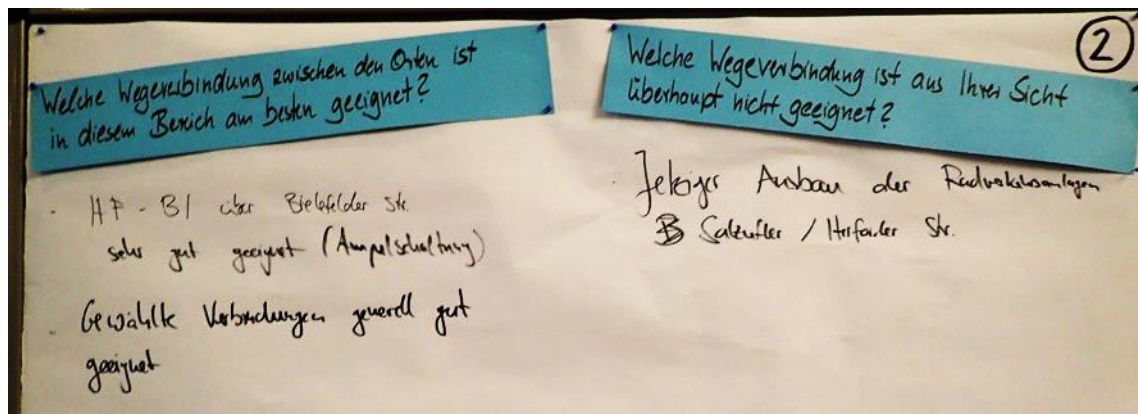
Betreuung: Julian Schimichowski, Stadt Bielefeld

Welche Wegeverbindung zwischen den Orten ist in diesem Bereich am besten geeignet?

- Herford – Bielefeld über Bielefelder Straße sehr gut geeignet (Ampelschaltung)
- Gewählte Verbindungen generell gut geeignet

Welche Wegeverbindung ist aus Ihrer Sicht überhaupt nicht geeignet?

- Jetziger Ausbau der Radverkehrsanlagen Salzufler / Herforder Straße



Notizen

Ergänzungen zum Netzvorschlag

- Bessere Beschilderung Werre-Radweg
- Gröchte Weg als Alternative zur Salzufler Straße
- Problematisch Bad Salzuflen – Vlotho Exter
- Kleinbahntrasse öffnen zwischen Bad Salzuflen – Vlotho
- Sichere Fahrradabstellanlagen am Bahnhof Bad Salzuflen nötig
- Schötmar – Knetterheide Radverkehrsanlage ausbauen
- Ampelschaltung radfahrerfreundlicher
- Knetterheide über Messezentrum Richtung Lemgo Ostwestfalenstraße - Radverkehrsanlage nötig
- Heipke – Pottenhausen fehlende Radverbindung
- Knetterheide – Lohfeld Radverkehrsanlage für Schüler nötig
- Anbindung Bad Salzuflen – Lage wichtig
- Anbindung Bad Salzuflen – Milse (öfter)

Ergebnisse Gesprächsgruppe 3: Teilbereich Kreis Lippe – Bielefeld

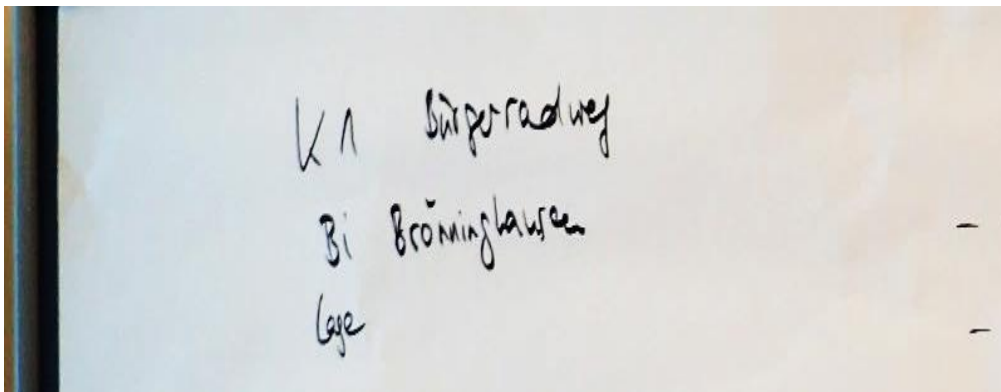
Betreuung: Frau Choryan, Stadt Bielefeld

Welche Wegeverbindung zwischen den Orten ist in diesem Bereich am besten geeignet?

- K1 Bürgerradweg
- Bielefeld-Brönninghausen
- Lage

Welche Wegeverbindung ist aus Ihrer Sicht überhaupt nicht geeignet?

- Fahrradmitnahme kostenlos
- Auch bei Dunkelheit sicher fahren
- Autohäuser
- Fester Ansprechpartner in den Kommunen → weiterleiten
- Wurzelaufbrüche beseitigen



Notizen



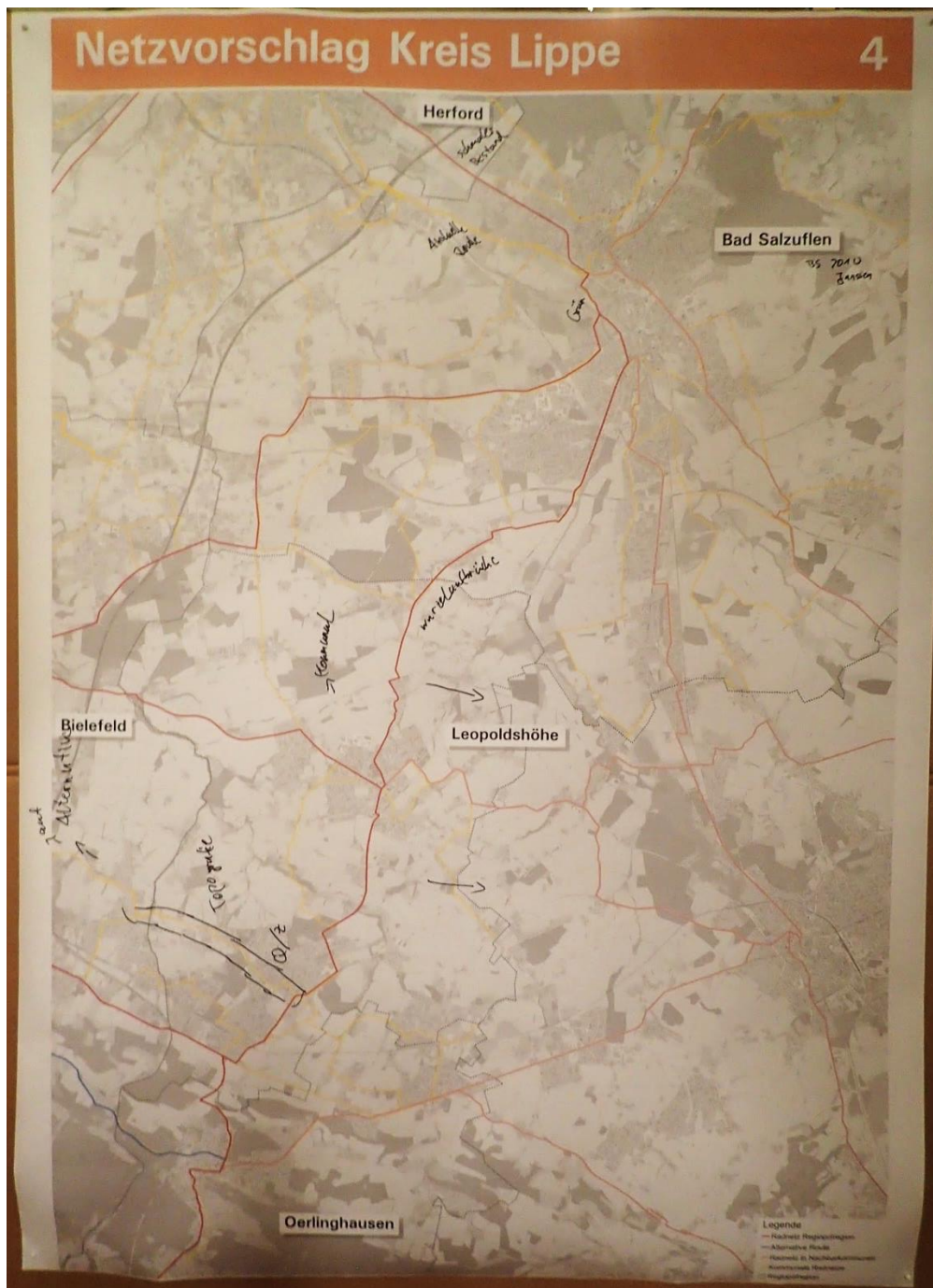
Ergänzungen zum Netzvorschlag

Ergebnisse Gesprächsgruppe 4: Teilbereich Bad Salzuflen – Leopoldshöhe/Oerlinghausen

Betreuung: Christopher Reineking, SHP Ingenieure

Ergänzungen zum Netzvorschlag

- Alternativroute: Topographie, Quell- und Zielorte
- Wurzelaufrüche
- Kommunal
- Aktuelle Route
- Geringe Ausbaubreiten im Bestand
- Grün



Hinweise zum Netzvorschlag

Impressum

Veranstalterin / Ansprechpartner

Ostwestfälisch-lippische Regiopolregion Bielefeld
vertreten durch die Stadt Bielefeld
Amt für Verkehr
Julian Schimichowski
Konzeptionelle Verkehrsplanung
August-Bebel-Str. 92
33602 Bielefeld

Telefon: 0521 51 6505
E-Mail: Julian.Schimichowski@bielefeld.de
<https://www.bielefeld.de/de/dob/rr/>

Fachplanung

SHP Ingenieure
Peter Bischoff, Christopher Reineking
Plaza de Rosalia 1
30449 Hannover

Telefon: 0511 35 84 479
E-Mail: p.bischoff@shp-ingenieure.de, c.reineking@shp-ingenieure.de
www.shp-ingenieure.de

Öffentlichkeitsarbeit

Gisela Sonderhüsken
Design-Gruppe
Ricklinger Straße 3 B
30449 Hannover

Telefon: 0511 388 22 39
info@design-gruppe.com
www.design-gruppe.com

Moderation und Dokumentation

TOLLERORT entwickeln & beteiligen
mone böcker & anette quast gbr
Mone Böcker, Karina Meißner
Palmaille 96
22767 Hamburg

Telefon: 040 3861 5595
E-Mail: mail@tollerort-hamburg.de
www.tollerort-hamburg.de