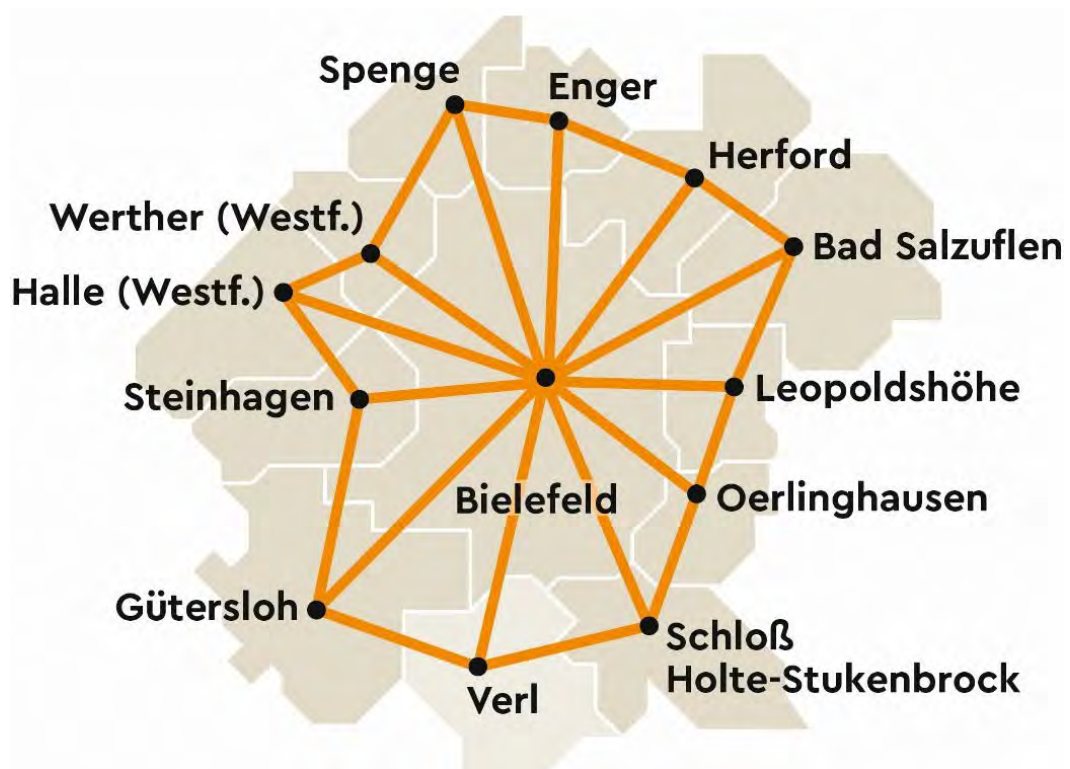




**SHP** Ingenieure



## **Regiopolregion Bielefeld**

Integriertes regionales Radverkehrskonzept

-----*Gesamtbericht*-----

# **Regiopolregion Bielefeld - Integriertes regionales Radverkehrskonzept**

– Bericht zum Projekt Nr. 19040 –

## **Auftraggeber:**

Stadt Bielefeld  
Amt für Verkehr  
Technisches Rathaus  
August-Bebel-Straße 92  
33602 Bielefeld

## **Auftragnehmer:**

SHP Ingenieure  
Plaza de Rosalia 1  
30449 Hannover  
Tel.: 0511.3584-450  
Fax: 0511.3584-477  
info@shp-ingenieure.de  
www.shp-ingenieure.de

## **UnterauftragnehmerInnen :**

Gisela Sonderhüsken  
Design-Gruppe  
Ricklinger Straße 3 B  
30449 Hannover  
Tel.: 0511.3882239  
Fax: 0511.3882157  
info@design-gruppe.com  
www.design-gruppe.com

TOLLERORT entwickeln & beteiligen  
mone böcker & anette quast gbr  
Palmaille 96  
22767 Hamburg  
Tel.: 040.3861 5595  
Fax: 040.3861 5561  
mail@tollerorts-hamburg.de  
www.tollerort-hamburg.de

## **Projektleitung:**

Dr.-Ing. Peter Bischoff

## **Bearbeitung:**

Christopher Reineking M.Eng.

## **unter Mitarbeit von:**

Till Hohensee B.Eng.

Hannover, Mai 2020

## Inhalt

Seite

<b>1</b>	<b>Ausgangslage und Ziele</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Radverkehrsnetz</b>	<b>4</b>
2.1	Verbindungsbedeutung	4
2.2	Konzeption des Radverkehrsnetzes	8
2.3	Netzkategorisierung	11
2.4	Ableitung und Erarbeitung von Netzergänzungen und -verdichtungen	16
<b>3</b>	<b>Beteiligungsprozess</b>	<b>19</b>
3.1	Begleitende Öffentlichkeitsarbeit während der Konzepterstellung	21
3.1.1	Online-Beteiligung	21
3.1.2	Workshops	23
3.1.3	Öffentlichkeitsinformation während der Online-Beteiligung	24
<b>4</b>	<b>Rechtliche und entwurfsrelevante Rahmenbedingungen für Radverkehrsanlagen</b>	<b>26</b>
4.1	Hinweise zur Benutzungspflicht	26
4.1.1	Entwicklungen in der StVO	30
4.1.2	Exkurs: Protected Bike Lanes	31
4.2	Führungsformen an Knotenpunkten	32
<b>5</b>	<b>Qualitätsstandards für Radverkehrsanlagen des regiopolen Radverkehrsnetzes</b>	<b>35</b>
5.1	Abschnittsweise Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen	38
<b>6</b>	<b>Radabstellanlagen</b>	<b>42</b>
6.1	Anforderungen an Fahrradabstellanlagen	42
6.2	Übersicht der erhobenen Fahrradabstellanlagen	43
6.2.1	Ableitung des Handlungsbedarfs	46
6.2.2	Weitergehende Handlungsempfehlungen zum Fahrradparken	49
<b>7</b>	<b>Service und Information</b>	<b>52</b>
7.1	Bestandsanalyse	52
7.2	Ergänzende Service-Dienstleistungen	54
7.3	Öffentliches Leihradsystem	56
7.3.1	Best Practice Beispiele in Deutschland	56
7.3.2	Konzeptionelle Empfehlungen für ein angebotsorientiertes Fahrradverleihsystem	59
7.4	Wegweisende Beschilderung	62
7.4.1	Knotenpunktsystem	65
<b>8</b>	<b>Öffentlichkeitsarbeit und Marketing</b>	<b>67</b>
8.1	Bestandsaufnahme und Analyse	68
8.2	Ziele von Öffentlichkeitsarbeit und Marketing	75
8.3	Zielgruppen, Motivation und Hindernisse	75
8.4	Inhalte/Themen	78
8.4.1	Information/Präsenz	78
8.4.2	Motivation	79

8.4.3	Sicherheit	79
8.4.4	Gutes Klima (im Verkehr)	80
8.5	Maßnahmen	80
8.5.1	Strategischer Ansatz	80
8.5.2	Budget	81
8.5.3	Konzeptionelle Ideen für Maßnahmenpakete und Einzelmaßnahmen	81
8.5.4	Daueraufgaben	85
8.5.5	Nutzung vorhandener Kampagnen	86
8.5.6	Empfehlungen zum Vorgehen	87
8.5.7	Basispaket Kommunikation für ein Jahr	88
<b>9</b>	<b>Gesamtstrategie</b>	<b>89</b>
<b>10</b>	<b>Qualitätssicherung und Erfolgskontrolle</b>	<b>94</b>
<b>11</b>	<b>Zusammenfassung</b>	<b>97</b>
<b>Anhang</b>		<b>99</b>

# 1 Ausgangslage und Ziele

Die Regiopolregion Bielefeld wurde 2016 gegründet. Ihr Gebiet umfasst 931 Quadratkilometer, rund 720.000 Menschen leben hier. Teil der Regiopolregion sind Bielefeld, Gütersloh, Herford, Bad Salzuflen, Halle (Westf.), Steinhagen, Enger, Oerlinghausen, Leopoldshöhe, Spenge, Werther (Westf.) und Schloss Holte-Stukenbrock. Die angrenzende Kommune Verl beteiligt sich ebenfalls am Radverkehrskonzept und möchte zudem zeitnah der Regiopolregion beitreten.

Eine starke Triebfeder der Regiopolregion ist die Absicht, die Stellung als Investitions-, Bildungs- und Wohnstandort dauerhaft abzusichern. Mit Blick auf die wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung im mit rund 690.000 Einwohnerinnen und Einwohnern größten Verdichtungsraum Ostwestfalen-Lippes (OWL) wollen die Städte unter dem Motto „Jeder kann, keiner muss“ flexibel und themenorientiert über kommunale Grenzen hinaus zusammenarbeiten. Von den Fördermitteln, die derzeit an mittleren Großstädten und ihren Verflechtungsräumen vorbei in die Metropolen oder ländlichen Räume fließen, soll zukünftig auch die Regiopolregion profitieren. Damit kann die in die Gesamtregion OWL eingebettete Regiopolregion Bielefeld dazu beitragen, für alle Einwohnerinnen und Einwohner ein bedarfsgerechtes kommunales Angebotsspektrum aufrechtzuerhalten. Die Regiopolpartner dieser bunten und lebendigen Region dokumentieren, dass sie ihren Verflechtungsraum als Wachstumskern OWLs stärken wollen. Sie streben eine lebenswerte Stadt-Umland-Region an und wollen damit auf Dauer eine verbesserte Wettbewerbssituation insbesondere gegenüber den Metropolregionen erreichen. Gemeinsame Projekte und Vorhaben, z.B. im Bereich Mobilität, sollen an der Lebenswirklichkeit der Bevölkerung ausgerichtet und über administrative Grenzen hinweg im Rahmen interkommunaler Zusammenarbeit umgesetzt werden.

Innerhalb der Regiopolregion existieren starke interkommunale Pendlerverflechtungen. Die Intensität dieser Verflechtungen wird deutlich, wenn man sich z.B. vor Augen hält, dass annähernd 50 Prozent der Studierenden der Universität Bielefeld aus dem regionalen Umfeld stammen und alleine aus Gütersloh rd. 3.500 Berufsschülerinnen und -schüler nach Bielefeld pendeln. Insgesamt besuchen knapp 40.000 Studierende die neun Hochschulen in der Regiopolregion. Auch für Berufspendlerinnen und -pendler ist die Verkehrsanbindung eine zentrale Frage für die Wahl ihres Arbeits- bzw. Wohnstandorts. Wochentags pendeln täglich über 70.000 Erwerbstätige zwischen den Städten und Gemeinden der Regiopolregion. Werden darüber hinaus die Pendlerbeziehungen zu den Städten außerhalb der organisierten Regiopolregion berücksichtigt, liegt der Wert nochmals höher. Alleine die Stadt Bielefeld verzeichnet über 120.000 Pendlerbewegungen über die Stadtgrenzen hinweg.

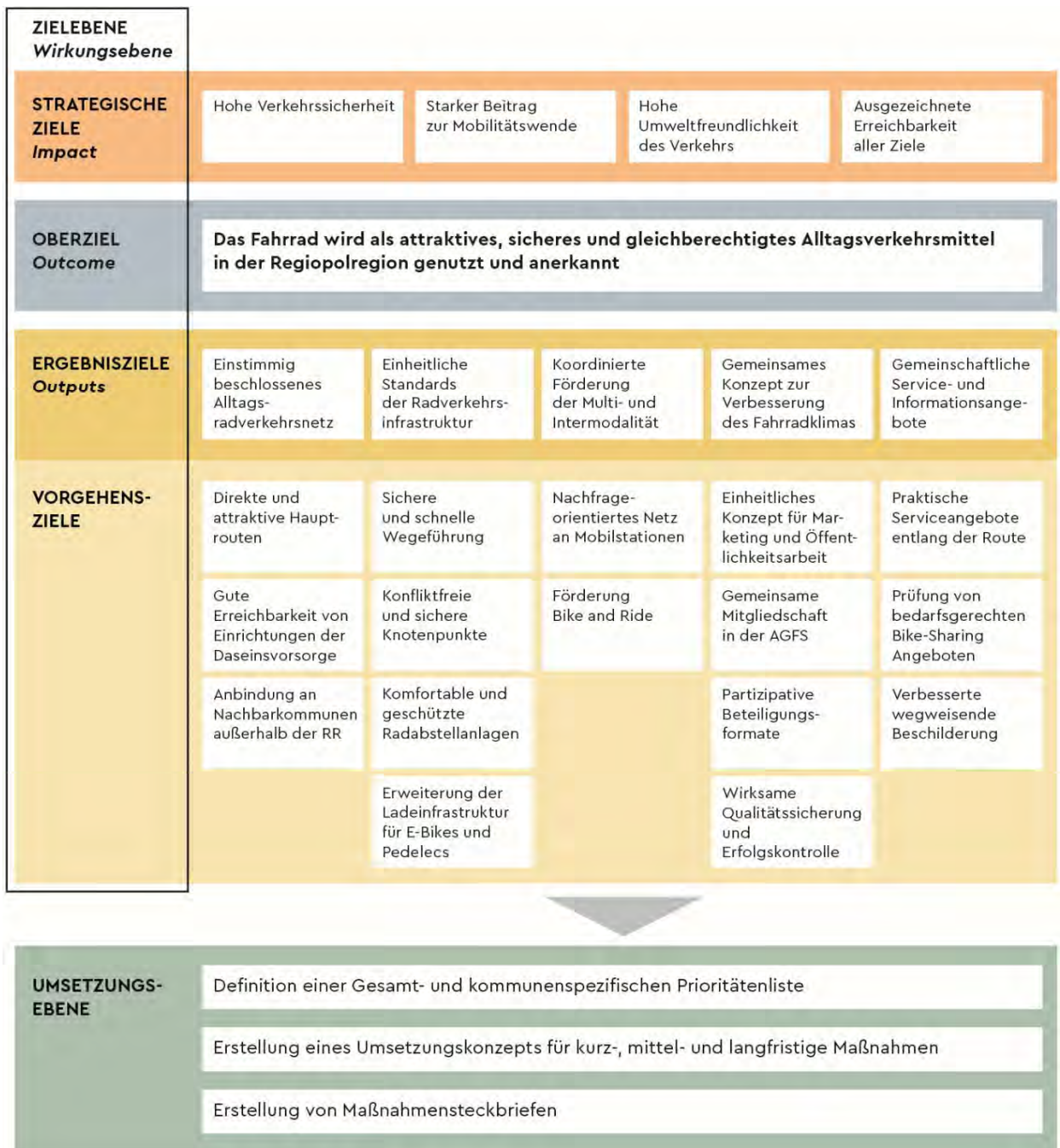
Vor allem in den suburbanen Teilbereichen der Region dominiert dabei der PKW als Fortbewegungsmittel. Etwa 85 Prozent der interkommunalen Pendlerverflechtungen werden durch den MIV abgewickelt. Vielfach nutzen die Menschen also das Auto, um von ihrem Wohnort zu ihrem Arbeits- oder Studienplatz zu kommen. Dies führt zu einem hohen PKW-

Aufkommen in den Tageslastspitzen und einem erhöhten CO<sub>2</sub>-Ausstoß sowie zu einer hohen NO<sub>x</sub>- und Feinstaubbelastung.

Geografisch verläuft der Teutoburger Wald von nordwestlicher in südöstlicher Richtung durch den Betrachtungsraum. Er ist einerseits wichtiges Naherholungsgebiet für große Teile der Regiopolregion, stellt aber auch aufgrund seiner Mittelgebirgstopographie eine Barrierewirkung insbesondere für den Radverkehr dar. Nördlich des Höhenzugs schließt sich das topographisch bewegte Ravensberger Hügelland sowie das Lippische Bergland an. Südlich davon erstrecken sich das topographisch flache Senne- und Münsterland.

Die Regiopolregion möchte den Verkehr umweltfreundlich organisieren und das Zusammenwachsen der beteiligten Kommunen fördern. Gute Radverbindungen eröffnen neue Perspektiven für Pendlerinnen und Pendler. Wenn mehr Menschen auf das Fahrrad umsteigen, wird die Umwelt weniger belastet. Außerdem fördert Radfahren die Gesundheit.

Die Regiopolregion verfolgt mit dem Radverkehrskonzept mehrere strategische Ziele: Alle Ziele in der Regiopolregion sollen mit dem Fahrrad ausgezeichnet erreichbar sein, und der Verkehr soll sicher und umweltfreundlich werden – ein starker Beitrag zur Mobilitätswende. Oberziel ist, dass das Fahrrad als attraktives und gleichberechtigtes Alltagsverkehrsmittel in der Regiopolregion genutzt und anerkannt wird (vgl. Abb. 1). Die Grundlage der Zielmatrix bilden die Ziele zur Mobilität in der Regiopolregion, welche bereits im Vorfeld durch den Steuerungskreis und der Fachgruppe Mobilität erarbeitet wurden. Die Ergebnisziele stellen die mit dem regiopolen Radverkehrskonzept konkret erreichbaren Zustände dar. Sie sind der Output bei erfolgreichem Verlauf des Gesamtprojekts. Ihnen wurden Vorgehensziele, welche sich aus dem Inhalt des Radverkehrskonzeptes ableiten, zugeordnet. Es soll aufgezeigt werden, wo in der Region Netzlücken vorhanden sind, sodass durch Lückenschlüsse ein flächendeckendes Alltagsnetz entsteht. Neben diesem ersten Schritt werden Qualitätsstandards erarbeitet, die zukünftig eingehalten werden sollen, um ein qualitativ hochwertiges Radverkehrsnetz zu entwickeln.



**Abb. 1** Zielmatrix des Radverkehrskonzeptes für die Regiopoleregion auf Grundlage der vorformulierten Ziele

## 2 Radverkehrsnetz

### 2.1 Verbindungsbedeutung

Zur Ermittlung der Bedeutung von interkommunalen Verbindungen wird das System der zentralen Orte angewendet. Dabei werden Orte in Abhängigkeit ihrer zentralörtlichen Funktion in verschiedene Zentralitätsstufen gegliedert. Je nach Bedeutung der zentralen Versorgungsfunktion und Größe des Versorgungsbereiches wird zwischen Metropolregionen, Oberzentren, Mittelzentren und Grundzentren unterschieden.

Regiopolen sind heute noch kein Bestandteil der Theorie der Zentralen Orte. Es wird allerdings in der wissenschaftlichen Diskussion die besondere Bedeutung von Regiopolen hervorgehoben (vgl. Aring Reuther 2008). Auch eine Berücksichtigung der Regiopolregionen in der Raumordnung des Bundes (analog zu Metropolregionen) wird aktuell diskutiert.

Für das regiopole Radverkehrskonzept wurden die zentralen Orte der Regiopolregion sowie der umgebenden Landkreise aus dem Landes-Raumordnungsprogramm Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen übernommen. Diese bilden die Grundlage für die Netzentwicklung (vgl. Tab. 1).

	Regiopolregion Bielefeld	Unmittelbar an die Regiopolregion angrenzende Kommunen
<b>Oberzentren</b>	Bielefeld	-
<b>Mittelzentren</b>	Bad Salzuflen Gütersloh Halle Herford	Bad Oeynhausen Bünde Detmold Lage Lemgo Löhne Melle Rheda-Wiedenbrück Rietberg Vlotho
<b>Grundzentren</b>	Enger Leopoldshöhe Oerlinghausen Schloß Holte-Stukenbrock Spenge Steinhagen Verl Werther	Augustdorf Borgholzhausen Harsewinkel Hövelhof Kalletal Vermold

Tab. 1 Berücksichtigte zentrale Orte aus der Raumordnungsplanung



Unter Berücksichtigung der Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN) erfolgt zunächst eine Hierarchisierung des regiopolen Radverkehrsnetzes. Die Bildung von Netzhierarchien erfolgt in zwei Kategoriengruppen:

**Kategoriengruppe AR** beinhaltet alle Verkehrswege für den Radverkehr, die außerhalb von bebauten Gebieten verlaufen. Diese Radverbindungen verlaufen entweder auf der Fahrbahn, entlang der Straßen oder auf selbstständig geführten Wegen.

**Kategoriengruppe IR** bezeichnet alle Verkehrswege für den Radverkehr, die innerhalb von bebauten Gebieten verlaufen. Diese Radverbindungen verlaufen ebenfalls entweder auf der Fahrbahn, entlang der Straßen oder auf selbstständig geführten Wegen. Bei dieser Kategoriengruppe handelt es sich zumeist um nah- und kleinräumige Verbindungen.

Mit Hilfe von Tab. 2 kann unter Berücksichtigung der **Verbindungsfunktionsstufe** und der Kategoriengruppe einem Netzabschnitt eine Kategorie zugewiesen werden. In Tab. 3 ist die entsprechende Bezeichnung der Verkehrswegekategorie und eine kurze Beschreibung aufgelistet. Für das vorliegende Radverkehrskonzept werden aufgrund des regionalen und interkommunalen Bezugs die überregionalen (AR II und IR II) sowie die regionalen Verbindungen (AR III und IR III) betrachtet. Nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) sind für Verkehrswege der Kategorien AR II und IR II für den zielorientierten Alltagsradverkehr bei entsprechender Nachfrage auch die Umsetzung von Radschnellverbindungen sinnvoll.

Kategoriengruppe		innerhalb bebauter Gebiete		außerhalb bebauter Gebiete	
		IR		AR	
Verbindungsfunktionsstufe	II	IR II	AR II	IR II	AR II
	III	IR III	AR III	IR III	AR III
nahräumlich	IV	IR IV	AR IV	IR IV	AR IV
kleinräumig	V	IR V	-	IR V	-

**Tab. 2** Verknüpfungsmatrix zur Ableitung von Verkehrswegekategorien für den Radverkehr<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) *Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN – Ausgabe 2008)*, Köln 2008

Kategorien- gruppe		Kate- gorie	Bezeichnung	Beschreibung
AR	außerhalb bebauter Gebiete	AR II	überregionale Rad- verkehrsverbindung	Verbindung für Alltagsradverkehr auf Entfernungen von mehr als 10 km (z.B. geeignete Verbindungen zwischen Mittel- und Oberzentren, Stadt-Umland-Verbindungen)
		AR III	regionale Rad- verkehrsverbindung	Verbindungen von Grundzentren zu Mittelzentren und zwischen Grundzentren
		AR IV	nahräumliche Rad- verkehrsverbindung	Verbindung von Gemeinden/Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion zu Grundzentren und Verbindungen zwischen Gemeinden/Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion
IR	innerhalb bebauter Gebiete	IR II	innergemeindliche Radschnellverbindung	Verbindung für Alltagsradverkehr auf größeren Entfernungen (z.B. zwischen Hauptzentren, innerörtliche Fortsetzung einer Stadt-Umland-Verbindung)
		IR III	innergemeindliche Radhauptsverbindung	In Oberzentren: Verbindung von Stadtteilzentren zum Hauptzentrum und zwischen Stadtteilzentren
		IR IV	innergemeindliche Radverkehrsverbindung	Verbindung von Stadtteilzentren zum Hauptzentrum der Mittel- und Grundzentren, Verbindung von Stadtteil-/Ortsteilzentren untereinander sowie zwischen Wohngebieten und allen wichtigen Zielen
		IR V	innergemeindliche Radverkehrsanbindung	Anbindung aller Grundstücke und potenziellen Quellen und Ziele

Tab. 3 Netzkatogrien für den Radverkehr nach den ERA<sup>2</sup>

Auf Grundlage der zentralen Orte wurde ein Luft- bzw. Wunschliniennetz für die Regiopolregion entwickelt, welches die zentralen Orte benachbarter Kommunen miteinander verbindet. Den daraus entstehenden Verbindungen wird eine Verbindungsfunktionsstufe zugeordnet (vgl. Abb. 2).

<sup>2</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen* (ERA – Ausgabe 2010), Köln 2010

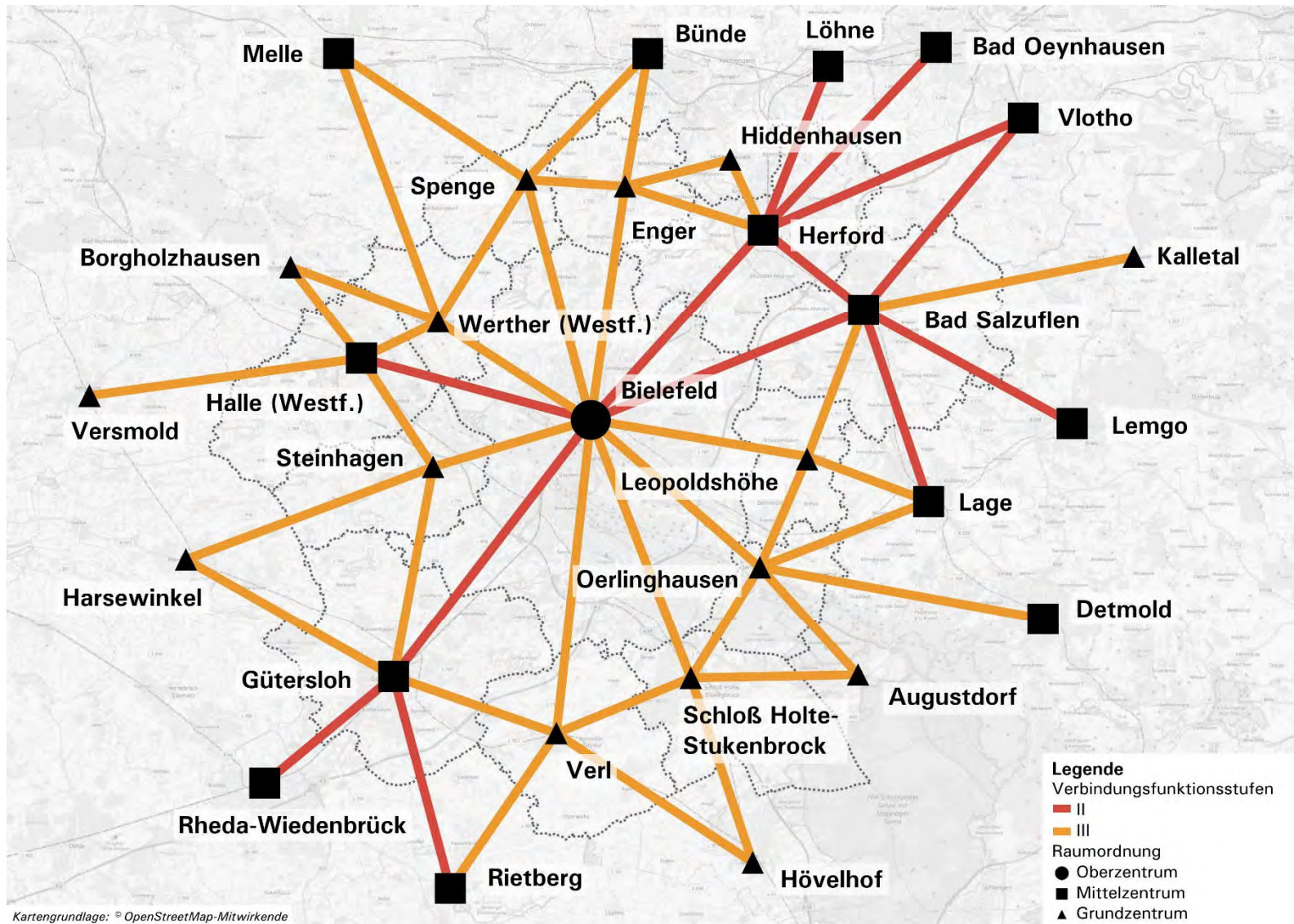


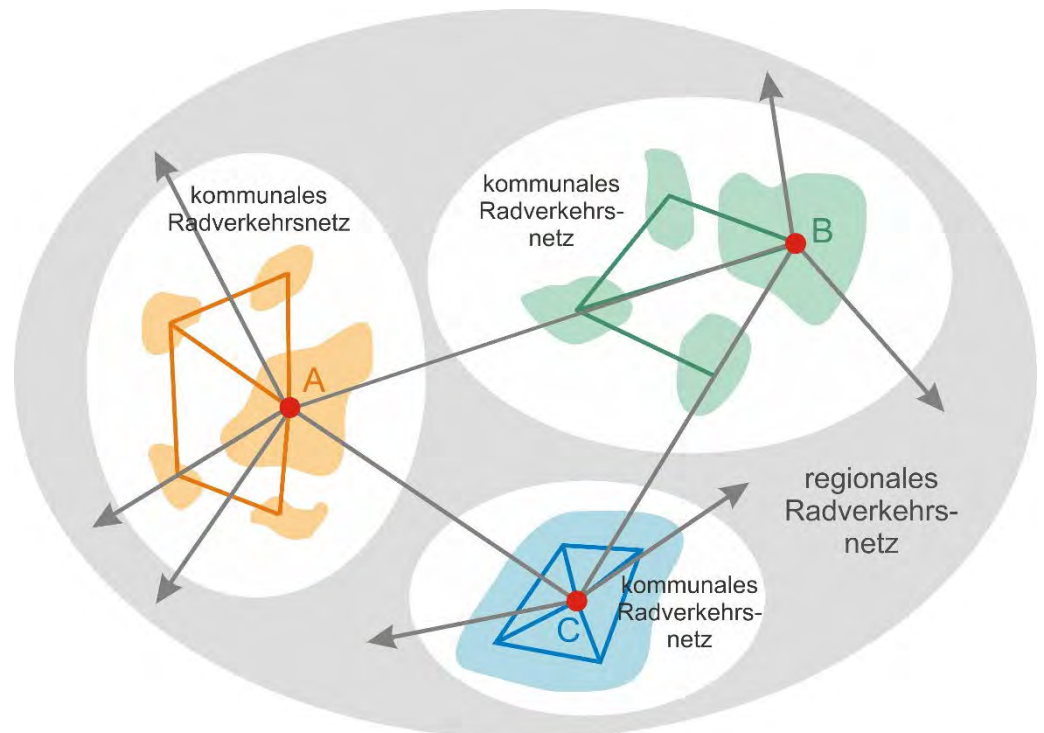
Abb. 2 Wunschliniennetz der Regiopolregion  
 Regiopolregion Bielefeld – Integriertes regionales Radverkehrskonzept

## 2.2 Konzeption des Radverkehrsnetzes

Nach Fertigstellung des Luftliniennetzes wurden die vorhandenen ideellen Verbindungen auf das konkret in der Örtlichkeit vorhandene Wegenetz umgelegt. Dabei wurden vor allem die Kriterien der direkten Wegeföhrung für den umwegempfindlichen Radfahrenden berücksichtigt. Vor dem Hintergrund, dass innerhalb der Regiopollregion sowohl kommunale, städtische als auch kreisweite Radverkehrsnetze existieren, dienten diese bei der Konzeption des Radverkehrsnetzes für die Regiopollregion als Grundlage. So konnte die Definition völlig neuer Radverkehrsrouten weitestgehend vermieden werden.

Alternative Streckenführungen zwischen zentralen Orten sind in Abstimmung mit dem Auftraggeber sowie der jeweiligen Kommune bzw. dem jeweiligen Kreis diskutiert worden. Dabei wurden weiterführende Schulen, größere Arbeitgeber, Schnittstellen mit dem ÖPNV und die Direktheit der Anbindung an die Kommune in die Abwägung einbezogen. Zusätzlich wurden die vorhandenen Planungen und Konzeptionen berücksichtigt.

Das Ergebnis ist ein Basisnetz, welches die Kommunen der Regiopollregion untereinander verbindet. Das so geschaffene Radverkehrsnetz bildet also nicht sämtliche kommunale Binnenverkehre ab. Dies ist Aufgabe von kommunalen Radverkehrsnetzen die eine Erschließung innerhalb der Gemeinden gewährleisten (vgl. Abb. 3).



**Abb. 3** Prinzip der Abgrenzung kommunaler und regionaler Radverkehrsnetze

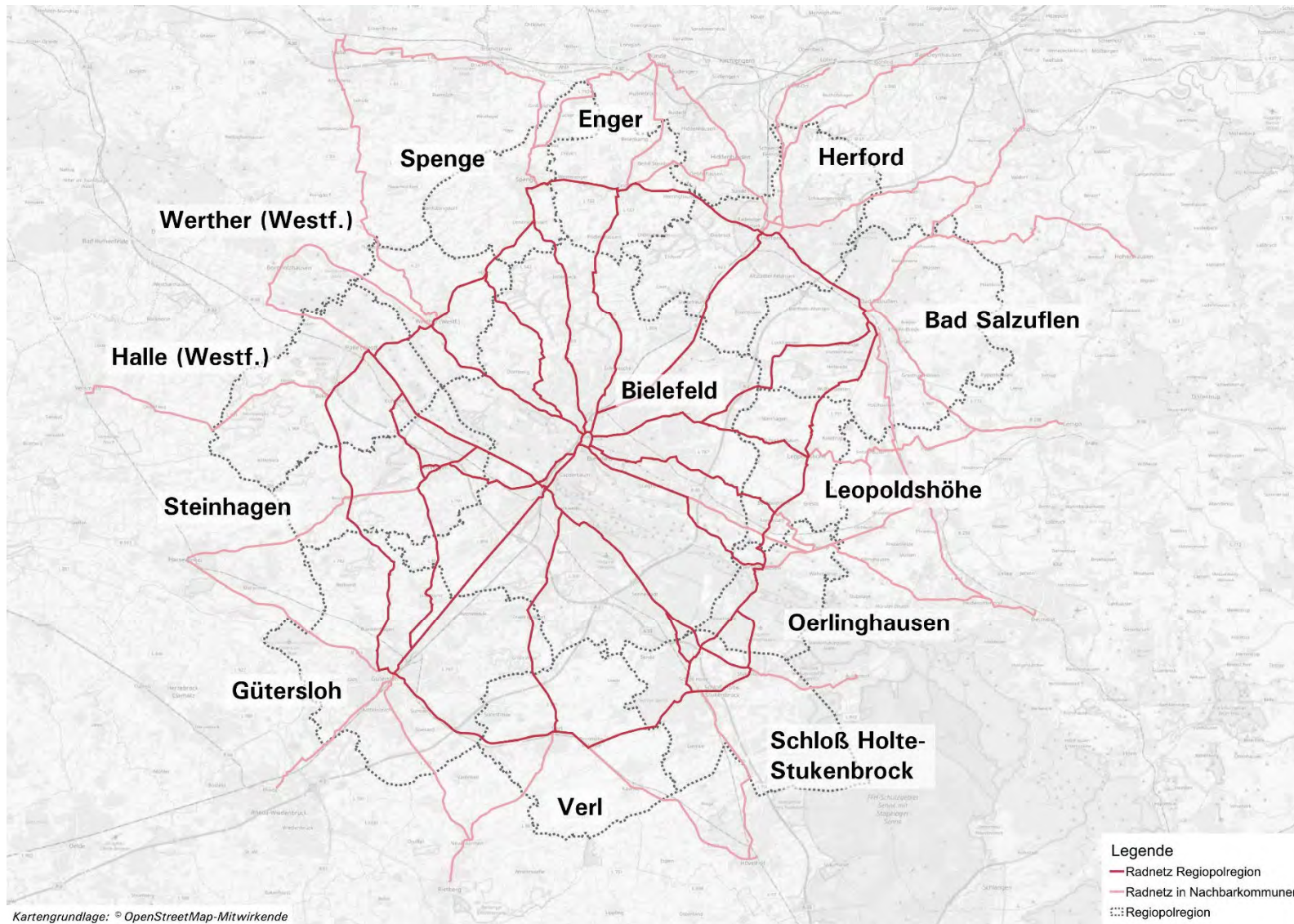
Die graphische Darstellung dieses regiopolen Radverkehrsnetzes ist Abb. 4 zu entnehmen. Die Umlegung der Luft- bzw. Wunschlinienverbindungen auf das reale Netz erfolgte in enger Absprache mit den Beteiligten und mithilfe eines Geographischen Informationssystems (QGIS). Im Ergebnis ist so ein Radverkehrsnetz mit einer Länge von insgesamt ca. 306 Kilometern entstanden, welches für die interkommunalen Radverkehrsverbindungen im Alltagsverkehr eine hohe Bedeutung aufweist. Die Gesamtkilometer verteilen sich wie in Tab. 4 abgebildet auf die einzelnen Kommunen:

Kommune	Kilometer Radnetz	Anteil am Gesamtradnetz
Bielefeld	117 km	38%
Bad Salzuflen	17 km	6%
Enger	12 km	4%
Gütersloh	30 km	10%
Halle (Westf.)	15 km	5%
Herford	15 km	5%
Leopoldshöhe	16 km	5%
Oerlinghausen	11 km	4%
Schloß Holte-Stukenbrock	16 km	5%
Spenge	8 km	3%
Steinhagen	23 km	8%
Verl	13 km	4%
Werther (Westf.)	13 km	4%

Tab. 4 Anteil der Kommunen an den Gesamtkilometer des Radnetzes

Das Netz der Stadt Bielefeld zeigt mit 117 km oder 38 Prozent am Gesamtnetz einen – gerade im Vergleich zu den Nachbarkommunen – großen Anteil. Dies ist darauf zurückzuführen, dass zum einen alle angrenzenden Kommunen eine Verbindung zum Oberzentrum Bielefeld haben. Zum anderen ist Bielefeld die flächenmäßig größte Kommune der Regiopolregion. In der Folge werden auch entsprechend viele Maßnahmen (und Kosten) bei der Stadt Bielefeld anfallen. Neben den Verbindungen der Regiopolregion zugehörigen Kommunen wurde ebenfalls eine Anbindung an die Regiopolregion angrenzenden Kommunen mitgedacht. Diese Anbindungen wurden jedoch im weiteren Konzept nicht genauer untersucht. Sie dienen als Hilfestellung und Orientierung für zukünftige Radverkehrskonzepte wie bspw. das Regionale 2022 Projekt „Radnetz OWL“.

Wie Anfangs bereits angemerkt, ist die Stadt Verl noch kein Mitglied der Regiopolregion (Stand Mai 2020). Eine aktive Beteiligung an dem regiopolen Radverkehrskonzept seitens der Verler Verwaltung fand entsprechend nicht statt. Derzeitige Bestrebungen zeigen jedoch, dass ein Beitritt Verls in die Regiopolregion abzusehen ist. Eine Prüfung des vorliegenden Konzeptes durch die Stadt Verl kann punktuelle Änderungen mit sich bringen und sollte in einer zu erarbeitenden Umsetzungsstrategie bzw. weiteren Leistungsphase berücksichtigt werden. Eine erste Anpassungsidee bezieht sich auf einen Prüfauftrag zum Bau einer Radverkehrsanlage entlang der Kreisstraße 42 (Bleichestraße/Bekelheider Straße).



**Abb. 4** Regiopolos Radverkehrsnetz  
 Regiopoleregion Bielefeld – Integriertes regionales Radverkehrskonzept

## 2.3 Netzkategorisierung

Zur weiteren Hierarchisierung des Radverkehrsnetzes wurden die Verbindungen des Radverkehrsnetzes in drei Stufen gegliedert. Neben der Verbindungsfunktionsstufe (vgl. Kapitel 2.1) wurde hierbei zudem auf Pendlerdaten der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (vgl. Abb. 5) sowie die Anbindung an wichtige Quellen und Ziele (vgl. Abb. 6) geachtet. Hierzu zählen Gewerbegebiete, Krankenhäuser, weiterführende Schulen sowie Bahnhöfe bzw. Stadtbahnhaltestellen. Die Netzkategorie kann entsprechend „höher“ sein als die Verbindungsfunktionsstufe. Als Beispiel ist hier die Verbindung Gütersloh – Verl heranzuziehen. Die Verbindungsfunktionsstufe, welche nur das System der zentralen Orte berücksichtigt, liegt bei 3 (zweit höchste Stufe für eine Radverkehrsverbindung). Aufgrund der hohen Anzahl an Pendlerinnen und Pendlern zwischen den beiden Städten, den zahlreichen Schulen in Gütersloh sowie den Gewerbe- und Industriestandorten entlang der Verbindung ist von einem hohen Potenzial an Radfahrenden auszugehen und die Verbindung in die Netzkategorie 1 eingestuft worden. Treffen zwei Verbindungen aufeinander, wird der gemeinsame Abschnitt mit der höheren Netzkategorie weitergeführt. Abb. 7 spiegelt die Einteilung wider.

### Netzkategorie 1

- Bielefeld – Bad Salzuflen
- Bielefeld – Gütersloh
- Bielefeld – Halle (Westf.)
- Bielefeld – Herford
- Bielefeld – Schloß Holte
- Bielefeld – Universität bzw. Fachhochschule
- Gütersloh – Verl

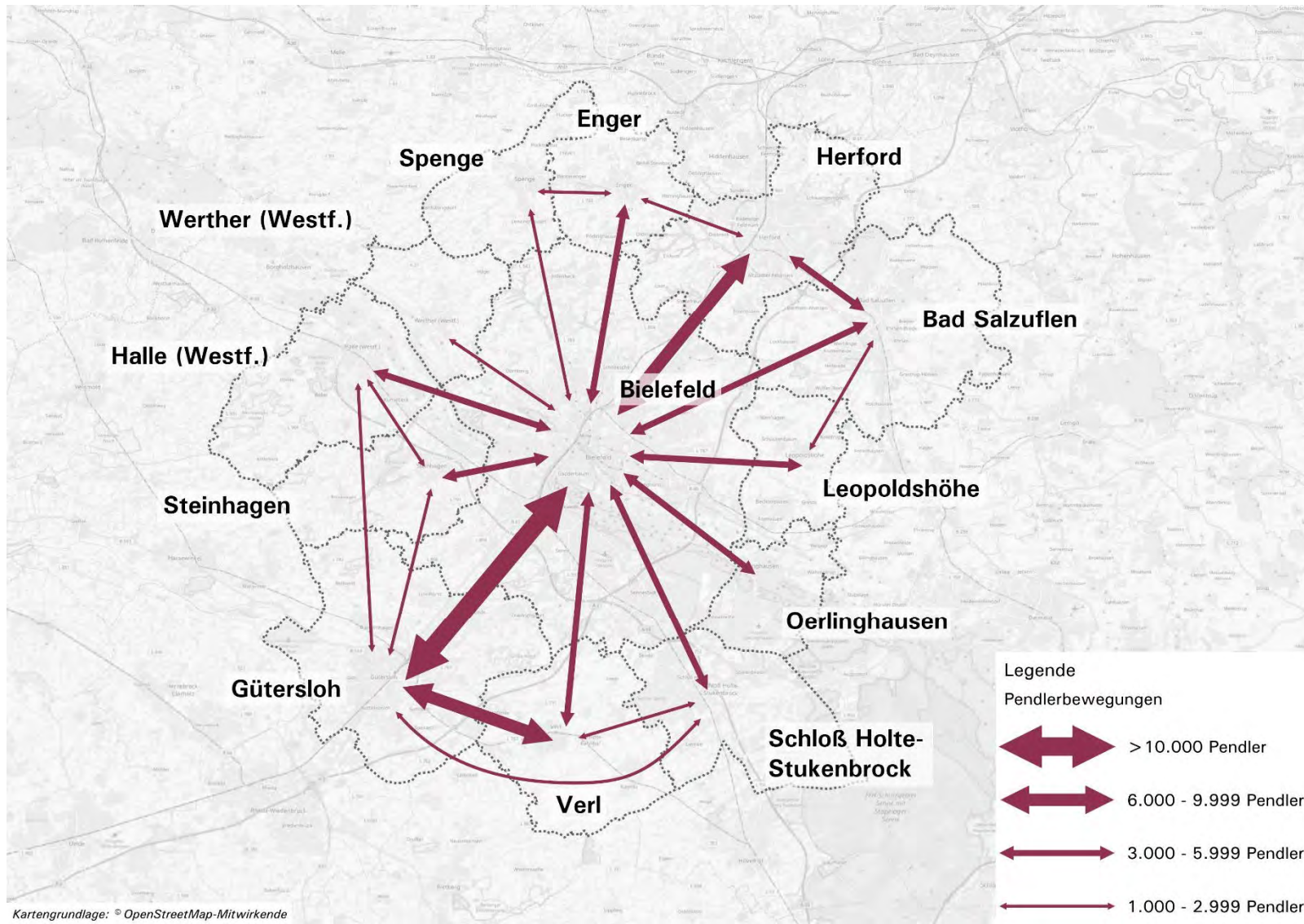
### Netzkategorie 2

- Bielefeld – Asemissen
- Bielefeld – Enger
- Bielefeld – Leopoldshöhe
- Bielefeld – Oerlinghausen
- Bielefeld – Stukenbrock
- Bielefeld – Spenge
- Bielefeld – Steinhagen
- Bielefeld – Verl
- Bielefeld – Werther (Westf.)
- Halle (Westf.) – Bokel
- Herford – Bad Salzuflen
- Leopoldshöhe – Oerlinghausen
- Schloß Holte – Stukenbrock

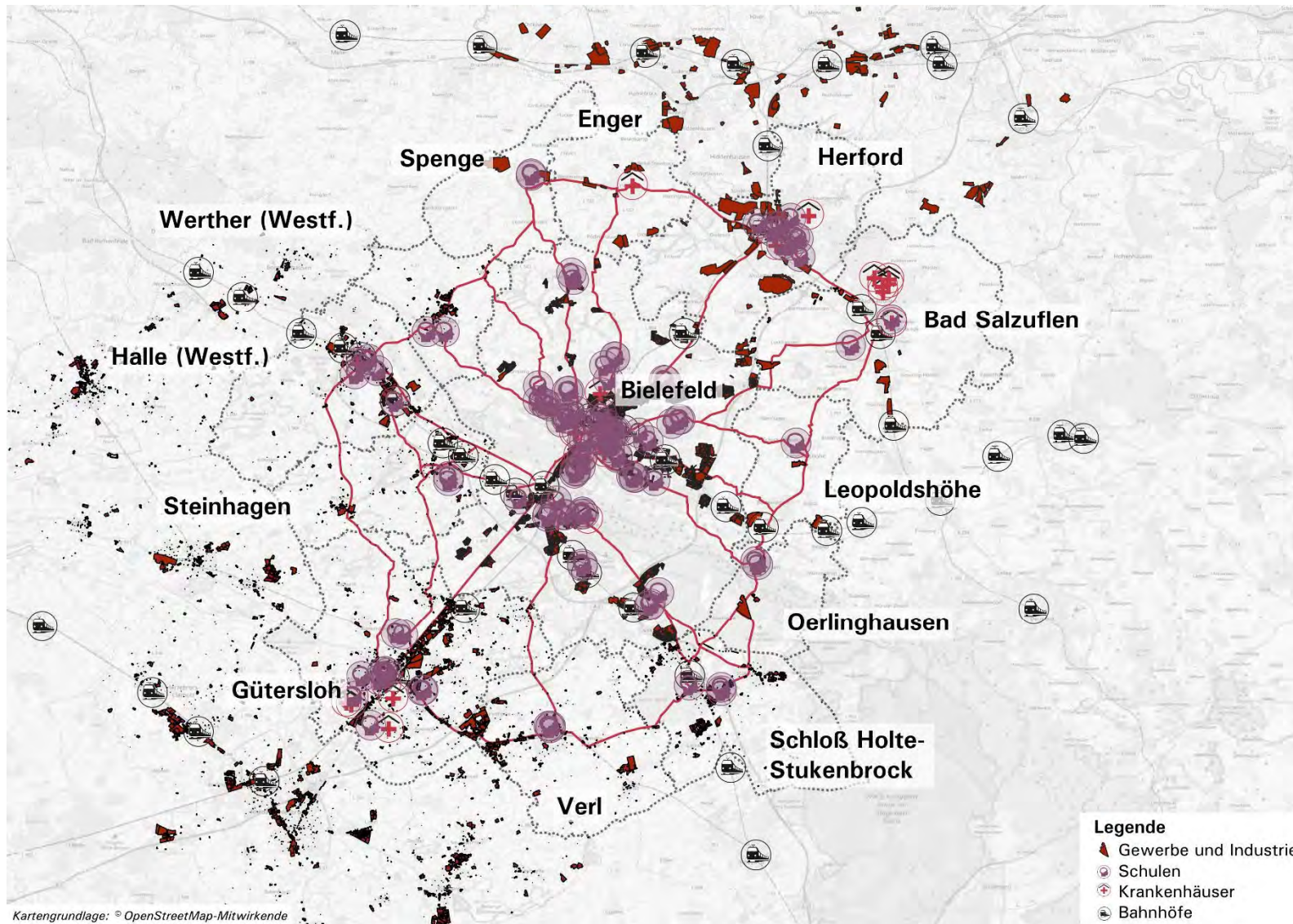
### **Netzkategorie 3**

Bad Salzuflen – Leopoldshöhe  
Bielefeld – Häger  
Enger – Spenge  
Gütersloh – Halle (Westf.)  
Gütersloh – Steinhagen  
Halle (Westf.) – Werther (Westf.)  
Halle (Westf.) – Steinhagen  
Herford – Enger  
Oerlinghausen – Schloß Holte-Stukenbrock  
Spenge – Werther (Westf.)  
Verl – Schloß Holte-Stukenbrock

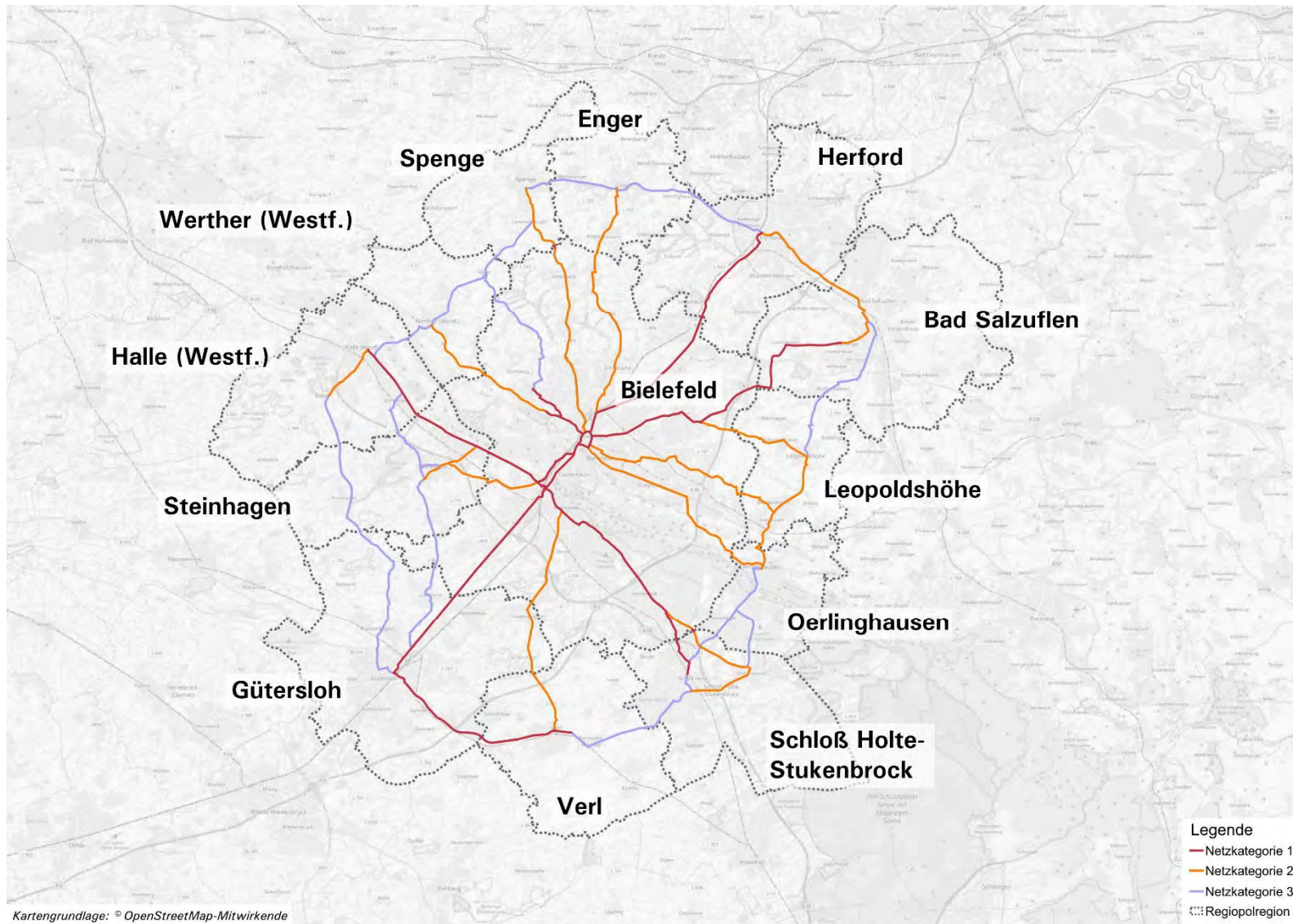




**Abb. 5** Regiopolos Radverkehrsnetz – Pendlerbewegungen (Quelle: IT.NRW 2015)  
 Regiopolregion Bielefeld – Integriertes regionales Radverkehrskonzept



**Abb. 6** Regiopolres Radverkehrsnetz – Wichtige Quellen und Ziele in der Regiopolregion  
 Regiopolregion Bielefeld – Integriertes regionales Radverkehrskonzept



**Abb. 7** Regiopolregion Bielefeld – Integriertes regionales Radverkehrskonzept

## 2.4 Ableitung und Erarbeitung von Netzergänzungen und -verdichtungen

Bei der Konzeption des regiopolen Radverkehrsnetz dienen vorhandene kommunale und kreisweite Radverkehrsnetze sowie das NRW-Radnetz zum größten Teil als Basis. Das regiopole Radverkehrsnetz baut zum größten Teil zwar auf den Konzepten kommunaler Radverkehrsnetze auf, bildet diese aber bei weitem nicht vollständig ab, sondern nur deren interkommunalen Hauptverbindungen. Da kommunale Radverkehrsnetze in der Vergangenheit vielfach nicht untereinander abgestimmt wurden, kann es bei einer gesamtheitlichen Betrachtung der Netze an den Grenzen der Kommunen zu Netzlücken kommen. Die in diesem Projekt betrachteten interkommunalen Verbindungen sind typische Wegebeziehungen an denen Netzlücken auftreten oder durch deren Betrachtung sich neue, bislang nicht untersuchte Verbindungen ergeben können.

Netzlücken unterscheiden sich in „echte“ und „unechte“ Netzlücken. Beide Arten haben gemein, dass sie nicht Bestandteil eines anderen bislang vorhandenen konzeptionellen Radnetzes sind. Der Unterschied liegt im Vorhandensein einer Radverkehrsanlage (RVA). Ist im betroffenen Abschnitt eine RVA vorhanden, handelt es sich um eine „unechte“ Netzlücke, da eine Radinfrastruktur bereits errichtet worden ist. Weist ein Abschnitt keine RVA auf, muss zunächst geprüft werden, ob diese notwendig ist. Dies bedeutet, dass aufgrund der vorhandenen Verkehrsstärke der Radverkehr auch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden könnte (vgl. Abb. 17) – bei einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h ist die Führung innerorts im Mischverkehr bis zu einem Verkehrsaufkommen von 4.000 Kfz/d zulässig. Ist dies der Fall, handelt es sich ebenfalls um eine „unechte“ Netzlücke. Andernfalls liegt eine „echte“ Netzlücke vor. Tab. 5 fasst die ausgemachten Netzlücken zusammen und gibt eine Übersicht, um welche Art von Netzlücke es sich jeweils handelt.

Die ausgemachten Netzlücken – echte sowie unechte – beschreiben somit Abschnitte, die derzeit kein Bestandteil kommunaler und kreisweiter Radverkehrsnetze sind. Es ist zu empfehlen, dass das regiopole Radverkehrsnetz in die kommunalen Radnetze übertragen wird. Dies vereinfacht die Integration des regiopolen Radnetzes in die Sanierungsmaßnahmen und Unterhaltungskosten der einzelnen Kommune.

Netzergänzungen und Netzverdichtungen werden erarbeitet, mit dem Ziel, ein ausreichend dichtes regionales Netz für den Radverkehr zu bilden. Erfahrungen aus anderen Projekten zeigen dabei, dass es wichtig ist, immer den regionalen Bezug zu verdeutlichen. Die kommunale Netzbildung bleibt von daher eine Aufgabe der beteiligten Kommunen.

Bei der Konzeption des regiopolen Radverkehrsnetzes wurden insgesamt 13 Netzlücken ausgemacht, welche sich auf eine Gesamtlänge von rund 14,3 km belaufen. Abb. 8 zeigt eine identifizierte Netzlücke in Bad Salzungen. Wie zu erkennen ist, verlaufen die kommunalen Radnetze umwegig und fordern von Radfahrenden, einen vergleichsweise großen Umweg zu

fahren, welchen in der Realität kaum ein Radfahrender auf sich nehmen wird.

Kommune	Ort	Straße	DTV [Kfz/d]	zul. Geschwin- digkeit [km/h]	Radverkehrs- anlage vorhanden	Netzlücke	
						echt	unecht
Bad Salzuflen	Bad Salzuflen	Bahnhofstraße	20.805	50	✓		X
Bad Salzuflen	Bad Salzuflen	Herforder Str.	10.503	50	-	X	
Bielefeld	Brackwede	Senner Str.	4.918	50	✓		X
Bielefeld	Brackwede	Weserstraße	2.453	70 / 100	-	X	
Bielefeld	Jöllennebeck	Örkenweg	-	Tempo 30	-		X
Enger	Pödinghausen	Jöllennebecker Str.	4.250	50 / 70	-	X	
Leopoldshöhe	Asemissen	Hauptstraße	11.883	50	✓		X
Leopoldshöhe	Leopoldshöhe	Hauptstraße	15.517	70	✓		X
Leopoldshöhe	Leopoldshöhe	Herforder Str.	-	Tempo 30	-		X
Leopoldshöhe	Schuckenbaum	Eckendorfer Str.	2.596	70	✓		X
Oerlinghausen	Lipperreihe	Holter Str.	9.258	70	✓		X
Oerlinghausen	Oerlinghausen	Holter Str.	3.364	50	-		X
Schloß Holte - Stukenbrock	Schloß Holte	Falkenstraße	-	Tempo 30	-		X
Schloß Holte - Stukenbrock	Schloß Holte	Oerlinghauser Str./ Weißer Weg	-	50	-	X	
Spenge	Spenge	Bielefelder Str.	9.290	50	-	X	
Spenge	Lenzinghausen	Bielefelder Str.	9.290	50	-	X	

Tab. 5 Übersicht der Netzlücken

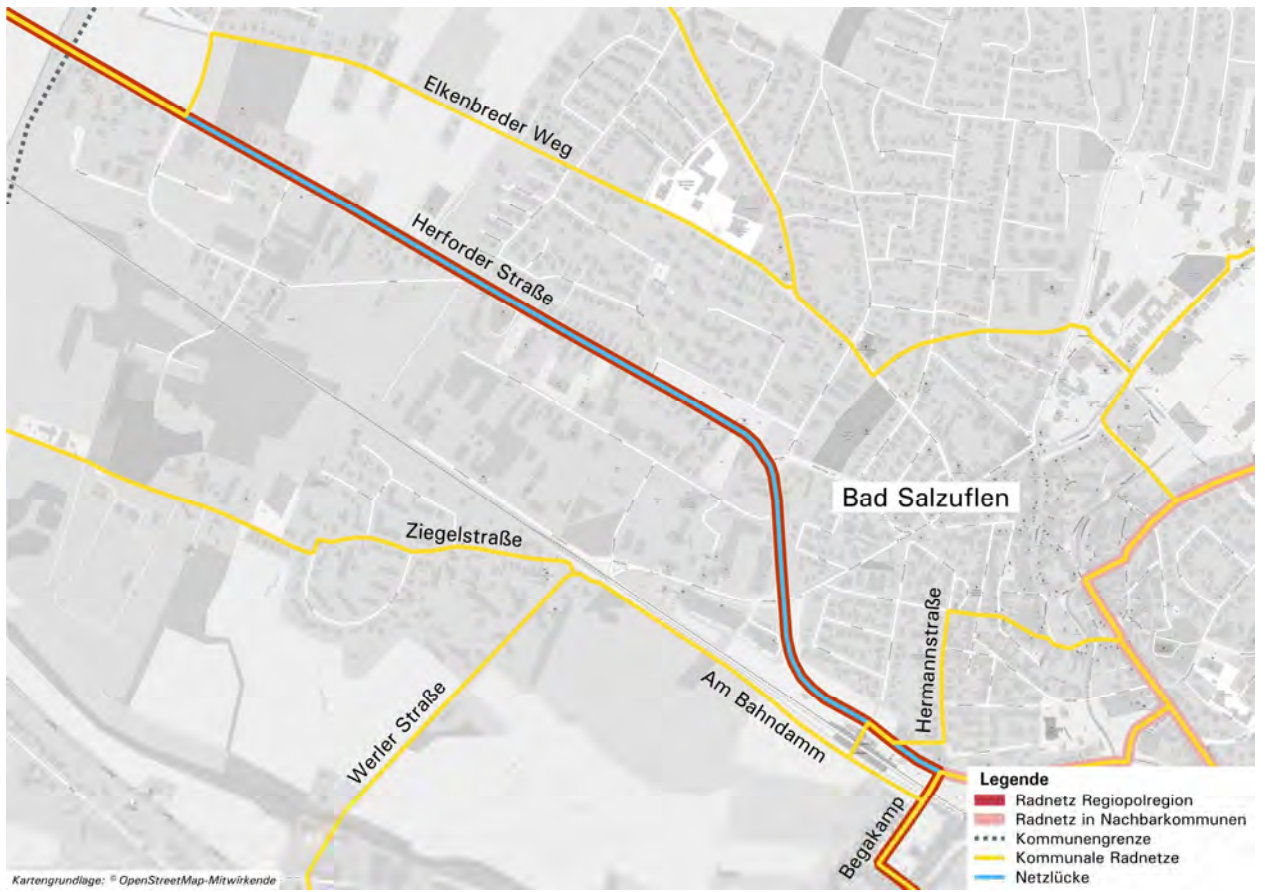


Abb. 8 Netzlücke in Bad Salzufflen

### 3 Beteiligungsprozess

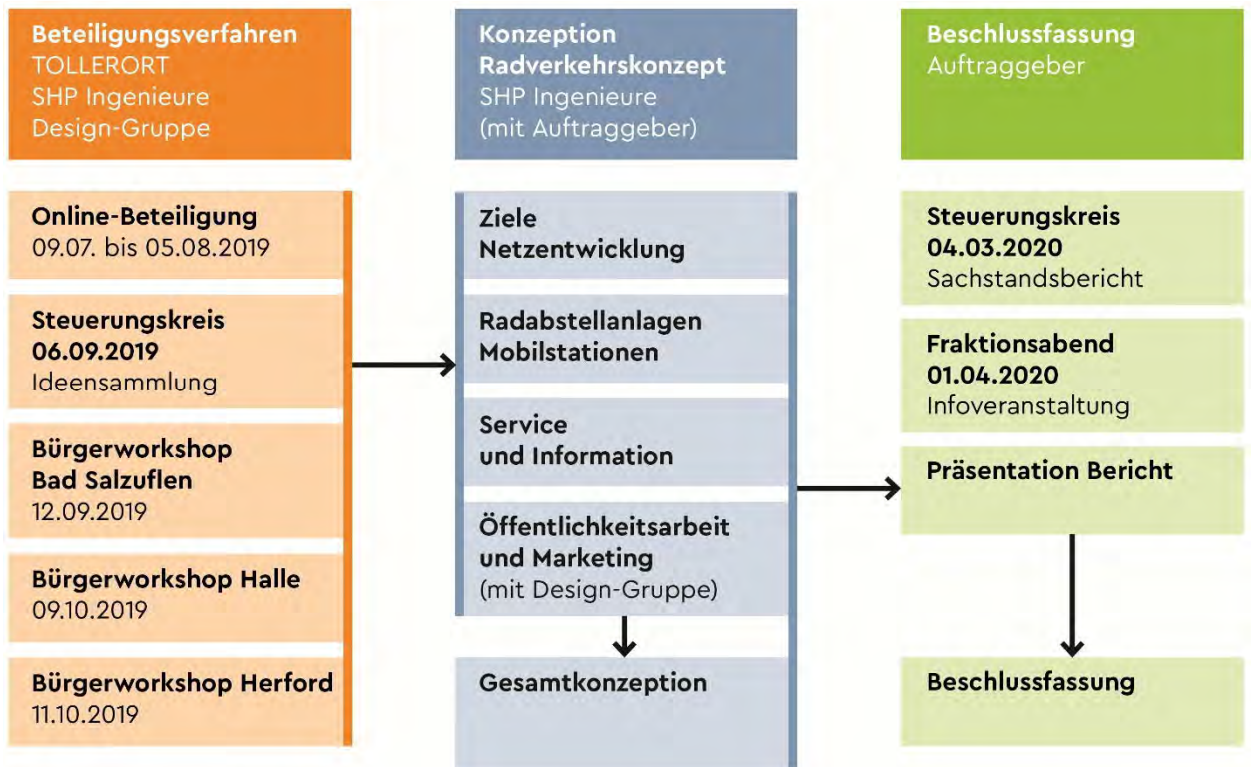
Die Erarbeitung des regiopolen Radverkehrskonzeptes wurde von einem intensiven Beteiligungsverfahren begleitet. Der Sachstand des Arbeitsstandes wurde in verschiedenen Gremien diskutiert und Anregungen immer wieder in die Bearbeitung aufgenommen.

In einem ersten Termin mit der **Arbeitsgruppe Mobilität** (Mai 2019) wurde den Teilnehmenden (Stadt-, Kommunal- und Kreisvertreterinnen und -vertreter) die Ziele des regiopolen Radverkehrskonzeptes vorgestellt und auf die Bedeutung des regionalen Charakters des Konzeptes eingegangen. Es wird dabei ein baulastträgerübergreifendes Netz entwickelt. Bei einer zweiten Veranstaltung (September 2019) wurden die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister der in der Regiopolregion liegenden Städte und Kommunen im **Steuerungskreis** über das Projekt informiert. Der Bearbeitungsstand wurde aufgezeigt. Im weiteren Verlauf wurden die Arbeitsschritte der Konzepterarbeitung vorgestellt und die Vorgehensweise der Radverkehrsnetzplanung nach den Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN) erläutert. Abschließend wurde der für die Workshops entworfene Netzvorschlag diskutiert.

Innerhalb des **projektbegleitenden Arbeitskreises**, welcher sich aus Vertreterinnen und Vertretern der Kreise, Städte und Kommunen der Regiopolregion zusammensetzt, wurde die Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes intensiv begleitet. Aktuelle Bearbeitungsstände zur Netzkonstruktion wurden diskutiert und geprüft. Der Kreis der Teilnehmenden ist aufgrund des zusätzlichen zeitlichen Aufwandes kleiner als die Arbeitsgruppe Mobilität, welche in größeren Abständen tagt und den Erarbeitungsprozess weniger eng begleitet hat.

Als **Projektkoordinator** für das regiopole Radverkehrskonzept diente Herr Schimichowski nicht nur als Schnittstelle zwischen den beteiligten Kreisen, Kommunen und Städten und SHP Ingenieure, sondern übernahm bspw. auch einen Teil der Organisation der Workshops. Durch die Bereitstellung seitens SHP (Cloudzugang) und der Weiterleitung der Netzkonzeption bzw. Abfrage zu Ergänzungen durch den Projektkoordinator wurde gewährleistet, dass alle Beteiligten die Möglichkeit hatten, sich intern abzustimmen und Netzabschnitte mitzuteilen, die in das Radverkehrsnetz aufgenommen werden sollen oder Ergänzungsbedarfe zu benennen.

Insgesamt kann festgestellt werden, dass durch das Beteiligungsverfahren wertvolle Hinweise für den Planungsprozess gewonnen werden konnten.



**Abb. 9** Prozess zur Erarbeitung des integrierten regionalen Radverkehrskonzeptes



### 3.1 Begleitende Öffentlichkeitsarbeit während der Konzepterstellung

#### 3.1.1 Online-Beteiligung

Neben der fachlichen Beteiligung ist die breite Öffentlichkeit im Juli und August 2019 mit ihren Bürgerinnen und Bürgern der Regiopoleregion eingeladen worden, die Fachplanung für das neue regiopole Radverkehrsnetz mit Hinweisen und Ideen zu unterstützen. In einer Karte mit Trassen für mögliche Verbindungen zwischen den Kommunen konnten sie vier Wochen lang Routen einzeichnen, die wichtige Ziele verknüpfen, kritische Stellen beschreiben und Beiträge anderer Nutzerinnen und Nutzer kommentieren. Abb. 10 zeigt einen Eindruck der während der Online-Beteiligung eingezeichneten Hinweise.

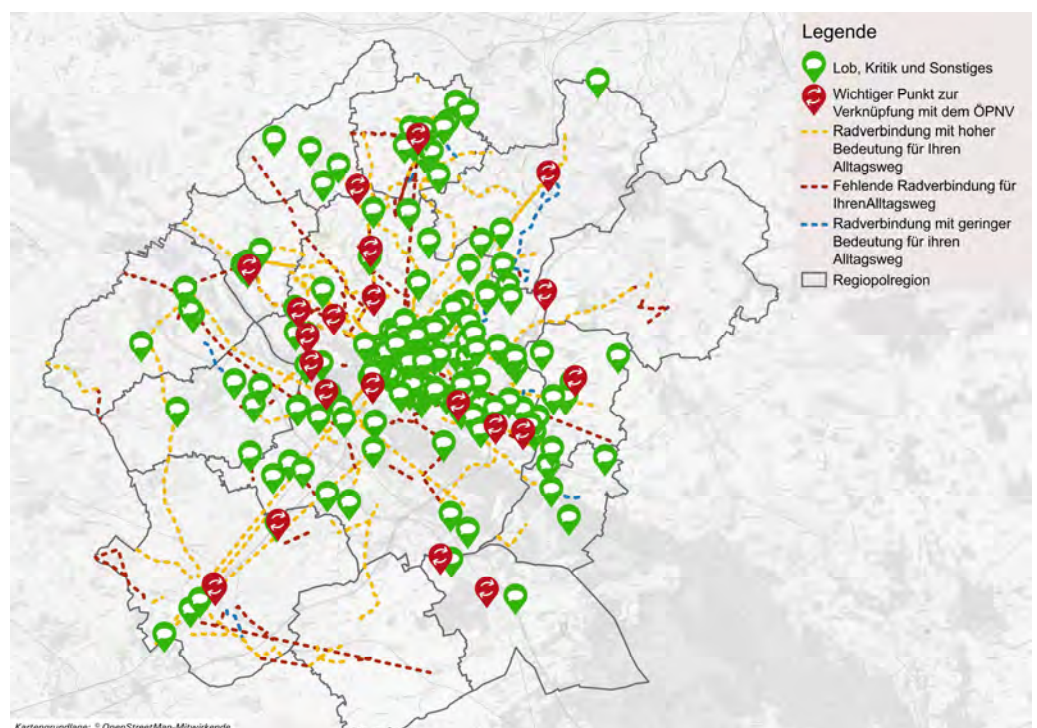
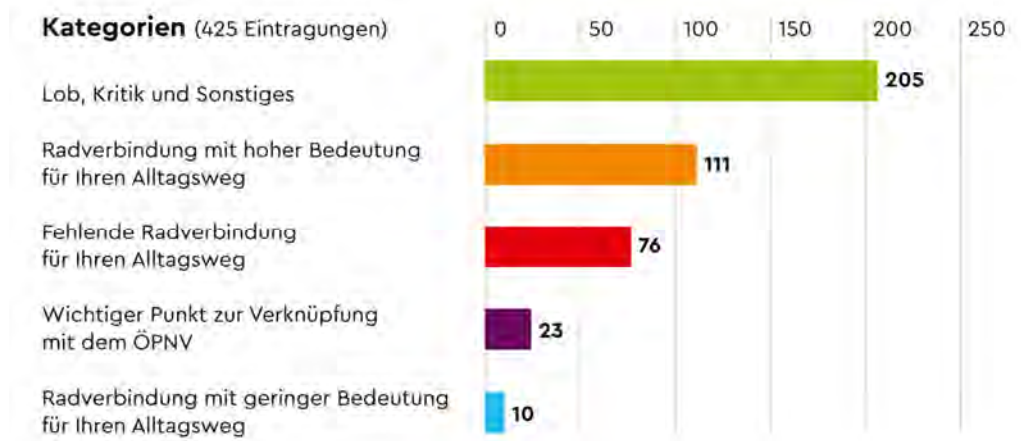


Abb. 10 Übersicht der eingetragenen Hinweise während der Online-Beteiligung

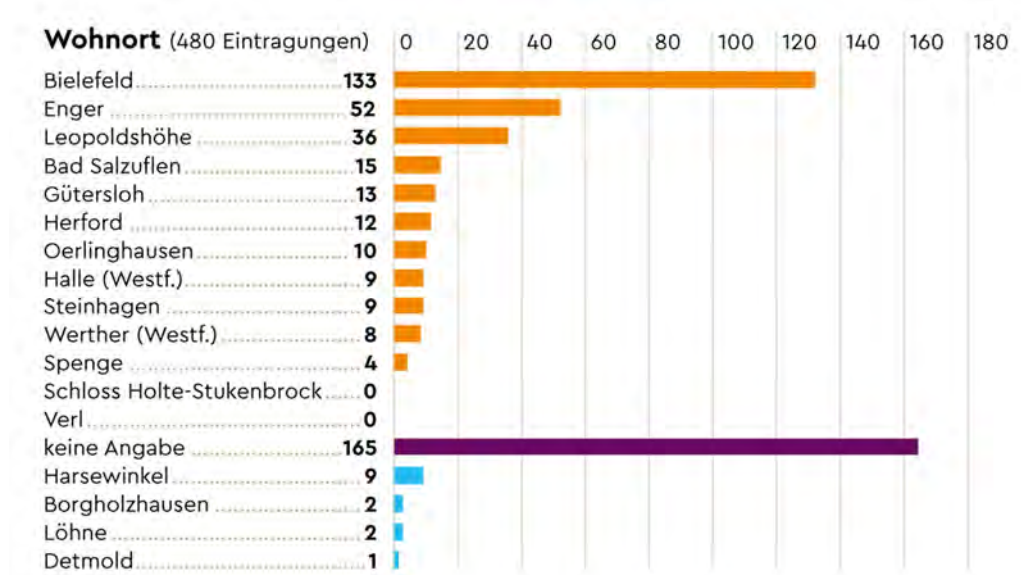
Insgesamt wurden 425 Einzeichnungen und 55 Kommentare von den Bürgerinnen und Bürgern getätigt. Wie in Abb. 11 zu sehen, wurden die meisten Hinweise der Kategorie „Lob, Kritik und Sonstiges“ zugewiesen. Hierzu zählen beispielsweise Hinweise zu Problemstellen an Knotenpunkten oder zur Verkehrssicherheit. Ebenfalls enthalten sind weniger relevante Vermerke für das zu erarbeitende Radverkehrskonzept wie zum Beispiel zu Verschmutzungen. Die Kategorie „Radverbindungen mit hoher Bedeutung für Ihren Alltagsweg“ wurde bei 111 Einzeichnungen von den Bürgerinnen und Bürgern hinterlegt. Sie zeigen zusammen mit der Kategorie „Fehlende Radverbindungen für Ihren Alltagsweg“ die konkretesten Hinweise für die weitere Planung. Unter „Wichtiger Punkt zur Verknüpfung mit dem ÖPNV“

konnten Anregungen für die im vorliegenden Konzept zu betrachtenden Radabstellanlagen gewonnen werden.



**Abb. 11** Verteilung der Einzeichnungen auf die unterschiedlichen Kategorien

Abb. 12 spiegelt ein ungefähres Bild der Wohnorte der Teilnehmerinnen und Teilnehmern wider. Erwartungsgemäß kommen die meisten der teilnehmenden Bürgerinnen und Bürger aus Bielefeld. Auffällig ist hingegen, dass weniger einwohnerstarke Gemeinden wie Enger und Leopoldshöhe vergleichsweise viele Eintragungen getätigt haben. Bei der Grafik ist zu beachten, dass die Eintragung des Wohnortes nicht verpflichtend war. Zudem können auch Mehrfachbeteiligungen das Ergebnis verzerren. Somit können Mehrheitsverteilungen nicht als repräsentativ angesehen werden, sondern nur einen groben Eindruck vermitteln.



**Abb. 12** Angaben zum Wohnort unter den Eintragungen in der Online-Beteiligung

### 3.1.2 Workshops

Im Rahmen von drei Bürgerworkshops im September (12.09.2019 in Bad Salzuflen) und Oktober (09.10.2019 in Halle (Westf.) und 11.10.2019 in Herford) stellte das Planungsteam die Ziele des Projekts und einen ersten Vorschlag für ein Radverkehrsnetz in der Regiopolregion vor. Im Fokus standen mögliche Hauptverbindungen zwischen den einzelnen Kommunen der Regiopolregion. Ziel der Veranstaltungen war es vor allem, die Vorgehensweise der Konzepterstellung zu erläutern und Anregungen/Hinweise als Grundlage zur Bearbeitung aufzunehmen. Alle drei Veranstaltungen waren gut besucht und wurden mit einer professionellen Moderation durch Frau Böcker von *TOLLERORT entwickeln & beteiligen* aus Hamburg begleitet.

Die drei Workshops folgten dem gleichen methodischen Ablauf. Zunächst informierte das Planungsbüro über den aktuellen Bearbeitungsstand: Was ist bisher geschehen? Was sind die Ziele des regiopolen Radverkehrskonzeptes und wie unterscheidet es sich von einem kommunalen Radverkehrsnetz? Wie wird das regiopole Radverkehrskonzept erarbeitet und wie verlief die Online-Beteiligung? Das Plenum hatte anschließend die Möglichkeit, offene Fragen zum Verfahren und zum Arbeitsstand zu stellen oder fehlende Informationen für den direkten Austausch an den sogenannten Dialoginseln einzuholen.



Abb. 13 Inputvortrag durch SHP Ingenieure während der Workshops

Neben diesem rein informativen und erläuternden Bestandteil der Veranstaltungen wurde in einem zweiten Abschnitt der Informationsaustausch der Teilnehmenden untereinander fokussiert. In vier Dialoginseln je Workshop diskutierten die Planerinnen und Planer anhand von unterschiedlichen Netzausschnitten den Entwurf mit Bürgerinnen und Bürgern, Vertreterinnen und Vertretern aus Politik und Verbänden und mit Verantwortlichen der Regiopolkommunen und der Kreise. Hier konnten wichtige Hinweise aufgrund der Ortskenntnis der Teilnehmerinnen und Teilnehmer gewonnen werden. Beispielsweise konnte eine stark befahrene Route von Asemissen nach Bielefeld ausgemacht, sinnvolle Ergänzungen für den Anschluss von Steinhagen oder Spenge nach Bielefeld erarbeitet oder eine gewünschte direkte Verbindung zwischen Herford und Bad Salzuflen identifiziert werden. Wichtige Quellen und Ziele für Radfahrende sowie Wunschlinienverbindungen und Umlegungen in das real vorhandene Wegenetz für die Rad-

fahrenden wurde diskutiert, sowie neuere Entwicklungen in der Regiopolregion erfasst. Weiterhin konnten Mängel oder Ideen zu verschiedenen Themen (bspw. Fahrradabstellanlagen, Kommunikation, Fahrradmitnahme in Bussen bzw. Straßenbahnen usw.) an Stellwänden dokumentiert werden.

In einem weiteren Arbeitsschritt wurden die Anmerkungen und Hinweise der Bürgerinnen und Bürger zusammengetragen und soweit möglich in der weiteren Konzepterarbeitung berücksichtigt.

Die Dokumentationen zu den einzelnen Workshops sind unter <https://www.bielefeld.de/de/dob/rr/rkon/> abrufbar.

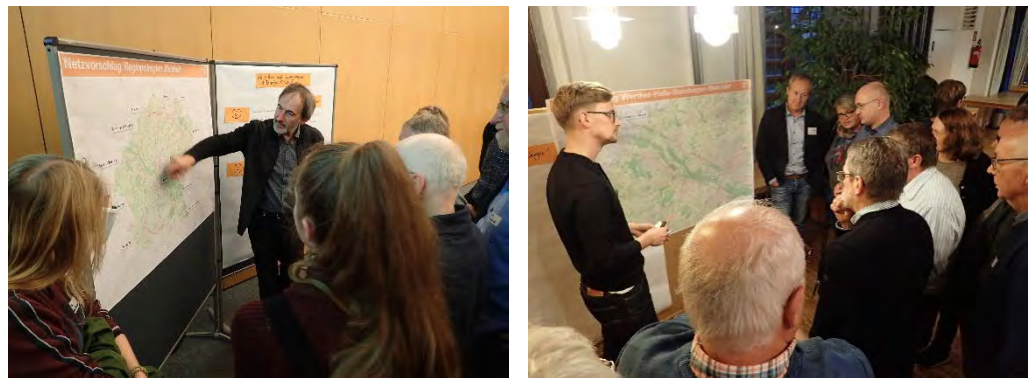


Abb. 14 Informationsaustausch an unterschiedlichen Dialoginseln

### 3.1.3 Öffentlichkeitsinformation während der Online-Beteiligung

Als erster Teil der Öffentlichkeitsarbeit (s. auch Ziffer 8) wurde die Öffentlichkeitsbeteiligung auf der Website der Regiopolregion beworben und dokumentiert. Im Informationsmodul „Regiopolregion Radverkehrskonzept“ konnten sich Interessierte über das Projekt informieren, die Regiopolregion lud zu den Workshops ein, stellte die Ergebnisse vor und erläuterte die weiteren Schritte. Ein Key Visual wurde entwickelt, Plakate für den Aushang in den Gemeinden gedruckt. (Konzept/Umsetzung: Design-Gruppe).



Abb. 15 Plakate für die Bürgerworkshops

## 4 Rechtliche und entwurfsrelevante Rahmenbedingungen für Radverkehrsanlagen

Der aktuelle Kenntnisstand zur Führung des Radverkehrs wird in den gängigen Entwurfsregelwerken - vor allem in den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) oder den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06) - sowie in den verkehrsrechtlichen Vorschriften (Straßenverkehrs-Ordnung - StVO und Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung - VwV-StVO) dokumentiert. Aktuelle Forschungsergebnisse erweitern darüber hinaus den Kenntnisstand und sichern Einsatzmöglichkeiten und -grenzen einer breiten Palette von Führungsformen für den Radverkehr ab. Die wichtigsten Grundsätze der aktuellen ERA sind:

- Radverkehrsnetze sind die Grundlage für Planung und Entwurf von Radverkehrsanlagen.
- In Hauptverkehrsstraßen sind grundsätzlich Maßnahmen zur Sicherung der Radfahrenden erforderlich. In Problembereichen müssen radverkehrsfreundliche Lösungen gefunden werden, auch wenn diese schwierig umzusetzen sind.
- In Erschließungsstraßen ist der Mischverkehr auf der Fahrbahn die Regel.
- Besser keine als eine nicht den Anforderungen genügende Radverkehrsanlage.
- Keine Kombination von Mindestelementen, d. h. ausreichende Breiten der Radverkehrsanlage inkl. der erforderlichen Sicherheitsräume.
- Radverkehrsanlagen müssen den Ansprüchen an Sicherheit und Attraktivität genügen. Eine ausreichende Sicherheit ist nur zu erreichen, wenn die vorgesehene Radverkehrsführung auch gut akzeptiert wird.
- Für Radverkehrsanlagen an Knotenpunkten gelten die Grundanforderungen Erkennbarkeit, Übersichtlichkeit, Begreifbarkeit und Befahrbarkeit.

### 4.1 Hinweise zur Benutzungspflicht

Die Führung der Radfahrenden auf einem gemeinsamen oder getrennten Geh- und Radweg sowie auf einem separaten Radweg ist benutzungspflichtig, wenn die RVA mit StVO-Verkehrszeichen als benutzungspflichtig ausgewiesen wird. Im Straßenbild ist dies an den blauen Verkehrszeichen mit weißem Symbol (vgl. Abb. 16) zu erkennen. Benutzungspflichtige RVA sind innerorts und außerorts vorzufinden.



Zeichen 237



Zeichen 240



Zeichen 241

Abb. 16 StVO-Zeichen für benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen

Zum Thema Benutzungspflicht von RVA hat es allerdings in jüngster Vergangenheit verschiedene Gerichtsurteile gegeben. Hintergrund ist, dass neue Regelwerke (insbesondere die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010 [ERA]) die Führung des Radverkehrs gemeinsam mit dem Kraftfahrzeugverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn als geeignete Führungsform und somit als Normalform der Radverkehrsführung bewerten. Das Fahren auf der Fahrbahn im Blickfeld der Kraftfahrzeuge wird in Abhängigkeit der Verkehrsstärke als sichere und geeignete Führungsform angesehen.

Bezüglich der Bedingungen zur Anordnung einer Benutzungspflicht von RVA macht die StVO kaum konkrete Angaben. Ausnahme ist § 45 Abs. 1c S. 3 StVO, wonach die Anordnung benutzungspflichtiger Radverkehrsanlagen in Tempo-30-Zonen unzulässig ist. Bezüglich der Breite benutzungspflichtiger RVA führt die StVO-VwV an, dass die lichte Breite eines baulich angelegten Radweges mindestens 1,50 m und möglichst 2,00 m sein soll.

In § 45 Abs. 9 S. 1-3 führt die StVO aus: *„Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Dabei dürfen Gefahrzeichen nur dort angeordnet werden, wo es für die Sicherheit des Verkehrs erforderlich ist, weil auch ein aufmerksamer Verkehrsteilnehmer die Gefahr nicht oder nicht rechtzeitig erkennen kann und auch nicht mit ihr rechnen muss. Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.“* Demzufolge ist eine Benutzungspflicht von RVA ausschließlich zur Erhaltung und Erhöhung der Sicherheit (auf Basis einer besonderen Gefahrenlage) im Straßenverkehr anzuordnen, während die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn den Normalfall darstellt.

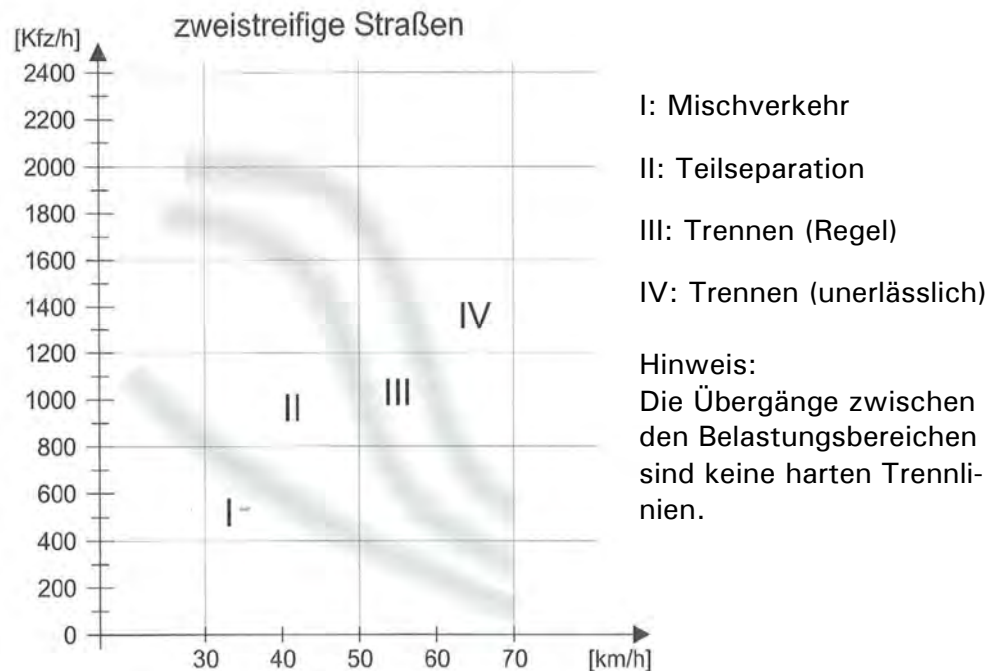
Mit eben dieser Textstelle der StVO hat das Bundesverwaltungsgericht das Grundsatzurteil vom 18.11.2010 begründet. Nach Auffassung des Gerichts lag an dem betroffenen Streckenabschnitt keine qualifizierte Gefahrenlage vor. Hintergrund des Rechtsstreits war, dass ein Radfahrer eine durch die Stadt Regensburg angeordnete Benutzungspflicht eines gemeinsamen Geh- und Radweges als unzulässig ansah. Seiner Auffassung nach bestand für Radfahrer auf dem betroffenen Streckenabschnitt bei Nutzung der Fahrbahn kein besonderes Gefährdungspotenzial.

Die Beurteilung der Gefahrenlage im Grundsatzurteil zur Radwegebenutzungspflicht ist größtenteils auf Grundlage der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) erfolgt. Grundsätzlich berufen sich Gerichtsurteile häufig auf die Angaben in technischen Regelwerken, wie beispielsweise die ERA 2010, allerdings werden sie nicht als bindende Vorgaben, sondern vielmehr als Anhaltspunkte verstanden<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> Dipl. Ing. Jonas Klöpfer

In den **Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)** entfallen die starren Einsatzgrenzen für einige RVA aus den vorher gültigen ERA 95, sodass individuellere, an die jeweilige örtliche Situation angepasste Lösungen möglich sind. Damit erhalten die Kommunen und die Planungsträger größere Handlungsspielräume bei ihren Planungen. Gleichzeitig wird die Wahl einer geeigneten Radverkehrsführung für Stadtstraßen in den ERA 2010 stärker systematisiert. Es werden vorrangig in Abhängigkeit von der Kfz-Verkehrsstärke und der Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs sogenannte Belastungsbereiche von I bis IV definiert (vgl. Abb. 17).



**Abb. 17** Belastungsbereiche zur Vorausswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen<sup>4</sup>

Über eine Einstufung in diese Belastungsbereiche ist eine einfache Vorausswahl der geeigneten Führungsform möglich. Es werden die drei Grundtypen an Führungsformen, wie Mischen, Teilseparation und Trennen in Bezug auf den Rad- und Kraftfahrzeugverkehr unterschieden. Die Abb. 18 gibt einen Überblick über die Grundführungsformen des Radverkehrs sowie den jeweiligen Belastungsbereich und die zugehörige Führungsform.

*Leitfaden zur Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht in Mainz, Mainz 2011*

<sup>4</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen* (ERA Ausgabe 2010), Köln 2010



Belastungsbereich	Erläuterung	Radverkehrsführung	Querschnitt
<b>I Mischen</b>	Mischverkehr auf der Fahrbahn ist für den Radverkehr vertretbar.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mischverkehr</li> <li>• Rad/Kfz</li> </ul>	
<b>II Teilseparation</b>	Der Radverkehr soll die Wahl zwischen der Führung auf der Fahrbahn im Mischverkehr und im Seitenraum haben. Es ist nicht für alle Radfahrenden vertretbar auf der Fahrbahn zu fahren.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schutzstreifen</li> <li>• Gehweg Radfahrer frei</li> <li>• Radwege ohne Benutzungspflicht</li> <li>• Kombinationen</li> </ul>	<p>Gehweg Radfahrer frei</p> <p>Radweg ohne Benutzungspflicht</p>
<b>III/ IV Trennen</b>	Für alle Radfahrenden ist aus Sicherheitsgründen eine Trennung vom Kfz-Verkehr erforderlich.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Radfahrstreifen</li> <li>• Radweg (VZ 237)</li> <li>• gemeinsamer (VZ 240) oder getrennter (VZ 241) Geh- und Radweg</li> </ul>	<p>Getr. Geh- und Radweg</p> <p>Gem. Geh- und Radweg</p>

**Abb. 18** Die drei Grundführungsformen des Radverkehrs

Im Ergebnis sind für Abschnitte der Belastungsbereiche I und II keine benutzungspflichtigen RVA vorzusehen. Bei den Belastungsbereichen III und IV hingegen sind benutzungspflichtige RVA zu errichten. Die Benutzungspflicht und vor allem die Wahl der RVA werden im Weiteren auch von anderen Indikatoren beeinflusst. Besonders zu erwähnen ist dabei die Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs: bei geringeren Geschwindigkeiten (z.B. 30 km/h statt 50 km/h) können größere Kfz-Verkehrsstärken mit dem Radverkehr im Mischverkehr oder in der Teilseparation verträglich abgewickelt werden.

Hinzuweisen ist auf die derzeitige Überarbeitung der ERA, sodass die Einsatzgrenzen nach Herausgabe der neuen Auflage zu überprüfen sind.

#### 4.1.1 Entwicklungen in der StVO

Seit der Herausgabe von ERA 95 und der StVO-Novelle 1997 liegen umfangreiche praktische Erfahrungen mit den neuen Regelungen sowie neue Erkenntnisse wie z. B. zum Einsatz von Schutzstreifen, zur Führung des Radverkehrs in Kreisverkehren und zur Öffnung von Einbahnstraßen vor. Diese neuen Erfahrungen sowie die gestiegene verkehrs- und umweltpolitische Bedeutung des Radverkehrs, gaben zunächst den Anlass für eine Neufassung der ERA, die ebenso besser mit den neuen Regelwerken der FGSV harmonisieren sollte und die aktuelle Verwaltungsvorschrift (VwV)-StVO berücksichtigt. Darauf aufbauend trat im April 2013 eine Neufassung der StVO in Kraft, die wesentliche Anpassungen der Regelungen zum Radverkehr enthält. Ziel dieser Bestimmungen ist es u. a., eine Überregulierung abzubauen und den örtlichen Behörden wieder mehr Flexibilität und Verantwortung zum Einsatz angepasster Lösungen zu geben.

Die folgende Aufzählung gibt eine Übersicht über die wichtigsten Änderungen in der StVO (StVO-Neufassung 2013 und VwV-StVO 2009):

- Generell gilt nach der VwV-StVO für die Anordnung von Verkehrszeichen: Sicherheit geht vor Flüssigkeit des Verkehrs.
- Anpassungen der Bestimmungen zur Radwegebenutzungspflicht. Beispielsweise dürfen Radwege nur als benutzungspflichtig ausgewiesen werden, wenn ausreichende Flächen für den Fußverkehr vorhanden sind.
- Keine „Rangordnung“ zwischen Radweg und Radfahrstreifen.
- Verzicht auf an Kfz-Stärken orientierte Einsatzgrenzen für Radfahrstreifen, Schutzstreifen und qualitative Maßangaben.
- Einführung eines Parkverbots auf Schutzstreifen.
- Rechtliche Erleichterungen für die Einrichtung von Fahrradstraßen und Schutzstreifen durch Ausnahme von den Bestimmungen.
- Markierung von Radverkehrsfurten auch bei Gehwegen mit zugelassenem Radverkehr im Zuge von Vorfahrtstraßen.
- Bei gemeinsamen Geh- und Radwegen (Z 240 StVO) müssen Radfahrende bei Bedarf Ihre Geschwindigkeit an den Fußverkehr anpassen.
- Benutzungsrecht für die Benutzung linker Radwege mit Zusatzzeichen.
- Klarere Regelungen zum Linksabbiegen mit flexiblerem Einsatz des direkten Linksabbiegens.
- Keine Priorisierung der verschiedenen Möglichkeiten zum Linksabbiegen.
- Radfahrende müssen sich nicht mehr nach Fußgängersignalen richten. Für die gemeinsame Signalisierung mit Fußgängern sind Kombisignale notwendig. Die Übergangsregelung endete zum 31.12.2016.
- Busfahrstreifen nur, wenn sichere Radverkehrsführung möglich ist.
- Weniger starre Vorgaben zur Öffnung von Einbahnstraßen für den gegen gerichteten Radverkehr.
- Benutzung von Radwegen durch Inline-Skater in bestimmten Fällen bei entsprechender Ausschilderung möglich.

Im Dezember 2016 wurde die StVO erneut aktualisiert. Der neue Stand sieht Tempobegrenzungen für den Kfz-Verkehr im Bereich von Schulen und Kindergärten vor, die sich auch positiv auf den Radverkehr ausüben, da sich durch die geringere Geschwindigkeit das Miteinander im Straßenverkehr deutlich verbessern kann. Die Aktualisierung aus 2019 mit Wirkung zum 28.04.2020 bringt weiteren Schutz für Radfahrende mit sich. So ist beispielsweise das Bußgeld für Parken auf Geh- und Radwegen von 15 € auf bis zu 100 € deutlich erhöht worden, da der erlaubte Aufenthalt von bis zu drei Minuten entfällt. Zudem ist der einzuhaltende Sicherheitsabstand beim Überholen von Radfahrenden für innerorts konkret auf 1,50 m und außerorts auf 2,00 m festgelegt worden. Zuvor wurden hier keine Abstände genannt, was die Messung und Verfolgung von Abstandsverstößen verhinderte. Folgeschwere Abbiegeunfälle sollen verhindert werden, indem LKW nur noch mit Schrittgeschwindigkeit rechts abbiegen dürfen. Schrittgeschwindigkeit ist laut Rechtsprechung zwischen 4 bis 7km/h definiert und lässt sich über den Fahrtenschreiber kontrollieren. Die Grundregel, dass Radfahrende einzeln hintereinander fahren müssen wurde ebenfalls angepasst. Solange anderer Verkehr nicht behindert wird, darf man auf dem Rad zu zweit nebeneinander fahren. Ein neues Verkehrszeichen ermöglicht nun, dass größere Bereiche - nach dem Vorbild von Tempo 30-Zonen – eingerichtet werden können, in denen die Regeln der Fahrradstraße gelten. Auch die Bußgelder für Radfahrende wurden zum Schutz von Zu-Fuß-Gehenden erhöht. Dies erfordert gleichzeitig eine qualitativ hochwertige Radinfrastruktur mit ausreichenden Breiten.

#### **4.1.2 Exkurs: Protected Bike Lanes**

Protected Bikes Lanes, baulich abgesicherte Fahrbahnführungen, sind in einigen Städten bereits fester Bestandteil der Radverkehrsplanung (bspw. Kopenhagen oder San Francisco).

Die Abtrennung des Radfahrstreifens zur Fahrbahn und zum Gehweg mittels Schutzeinrichtung (bspw. Poller, Turtle Bumps oder Bordsteinkante) kann als eine durchaus geeignete Lösung für verkehrlich hochbelastete Straßen angesehen werden. Dadurch wird das subjektive Sicherheitsempfinden besonders bei unsicheren Radfahrenden entscheidend gestärkt. An Knotenpunkten ändert die Führungsform jedoch wenig.

Bei dieser Führungsform ist die Anlage von Parkstreifen hinter der RVA nicht möglich. Allerdings wird das Parken durch die bauliche Abtrennung auf der RVA wirksam unterbunden. Die Breite der Protected Bike Lane geht über die Mindestmaße der ERA hinaus, da das gefahrlose Überholen der Radfahrenden untereinander möglich sein muss. In Berlin wurde der Radfahrstreifen mit einer Breite von mindestens 2 m angelegt. Hinzu kommt eine Sperrfläche (in Berlin 1 m). Die Umnutzung und Freigabe einer solch großen Fläche für den Radverkehr sorgt für eine deutliche Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs.

Inwieweit diese Lösung sicher ausgestaltet werden kann und welche Auswirkungen dies auf andere Verkehrsarten, Straßenraumgestaltung etc. hat, muss planerisch vorab genau untersucht werden. So sollten entlang

des Abschnittes möglichst wenig Zufahrten liegen. Weiterhin ist zu klären, wie die Protected Bike Lane gereinigt und im Winter von Schnee und Eis befreit werden kann. Zudem müssen entlang des Straßenzuges Gassen für Einsatzfahrzeuge der Polizei und Feuerwehr gebildet werden können.



Abb. 19 Protected Bike Lanes in Darmstadt (links) und Berlin (rechts)<sup>5</sup>

## 4.2 Führungsformen an Knotenpunkten

Ziel sollte grundsätzlich eine selbsterklärende und eindeutige Radverkehrsführung und -signalisierung an bzw. in Knotenpunkten sein. Daher ist es wichtig, dass die Signalisierung bzw. Vorfahrtsbeschilderung mit der jeweiligen Markierung und Radverkehrsführung übereinstimmt.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat auf seiner Homepage<sup>6</sup> die verschiedenen Regelwerke zur Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten zusammengefasst. Hieraus ergeben sich grundsätzliche Kriterien, die stets einzuhalten sind:

- Ausreichende Sichtbeziehungen zu allen anderen Verkehrsteilnehmern (Radverkehr möglichst nah an Fahrbahn führen, keine Sichthindernisse wie Begrünung)
- Zügige und sichere Befahrbarkeit der Knotenpunkte (ausreichende Dimensionierung der Radverkehrsanlagen, keine hohen Borde oder enge Radien)
- Eindeutige und begreifbare Führungsform
- Ausreichend dimensionierte Warteflächen
- Besonderes Augenmerk auf Konflikte mit abbiegenden Kfz

Weiter wird ausgeführt, dass für Knotenpunkte mit einer „rechts-vor-links-Regelung“ die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn empfohlen wird.

Da vorfahrtsgeregelte Knotenpunkte sehr häufig Konflikte zwischen geradeaus fahrenden Radfahrenden und abbiegenden Kfz aufweisen, muss die Erkennbarkeit des Radverkehrs oberste Priorität haben. Furten und

<sup>5</sup> Freie Fotos

<sup>6</sup> Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur BMVI (Zugriff am 09.03.2020 um 11 Uhr unter <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/181664/>)

Schutzstreifen sollten im Zuge der übergeordneten Zufahrt markiert und ggf. mit Piktogrammen versehen werden. Zudem müssen Radfahrende stets im Blickfeld der Kfz-Fahrenden sein.

An Zweirichtungsradwegen sollten neben der Furtmarkierung Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen aufgebracht werden, um den Kfz-Fahrer auf den Zweirichtungsverkehr hinzuweisen.

Auch die Radfahrenden selbst müssen eine eindeutige Verkehrsführung vorfinden. Sowohl innerhalb von Knotenpunkten (beispielsweise durch aufgeweitete Radaufstellflächen) als auch in der Hinführung.

Die Führungsformen des Radverkehrs an Knotenpunkten unterliegen zwar grundsätzlichen Kriterien, sind jedoch stets nach den örtlichen Gegebenheiten zu wählen. Auf eine Gleichberechtigung gegenüber dem Kfz-Verkehr sollte jedoch stets geachtet werden.

Die Regelwerke der FGSV liefern mit den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) eine wichtige Orientierung für die Planung sicherer Führungsformen des Radverkehrs an den unterschiedlichen Knotenpunktformen sowohl innerorts als auch außerorts. Weitere Hinweise für den Entwurf der Radverkehrsanlagen ergeben sich aus den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt)<sup>7</sup> und den „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen“ (RAL)<sup>8</sup>. Diese Hinweise beschreiben den aktuellen technischen Stand.

In den Niederlanden wird bereits seit Jahren konsequent das Prinzip von geschützten Kreuzungen verfolgt (vgl. Abb. 20). Diese Standardlösung wird inzwischen auch in vielen nordamerikanischen Kommunen (Salt Lake City, Boston, Ottawa oder Vancouver) umgesetzt und als „Protected Intersections“ (dt. geschützte Kreuzungen) bezeichnet. An Kreuzungen werden Radfahrende generell auf baulich getrennten Radwegen geführt. Schutzinseln markieren eine Grenze zwischen dem MIV und dem Fuß- und Radverkehr. Sie sollen die Geschwindigkeit von Kfz verringern und den Radfahrenden bzw. Zu-Fuß-Gehenden ein sicheres Gefühl geben. Durch das Verschwenken der Radwege sollen Radfahrende für den Kfz-Verkehr sichtbar und der „tote Winkel“ minimiert werden. Bei Vorfahrt werden Radwege durchgängig eingefärbt.

---

<sup>7</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) *Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen* (RASt – Ausgabe 2006), Köln 2007

<sup>8</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) *Richtlinie für die Anlage von Landstraßen* (RAL – Ausgabe 2012), Köln 2012

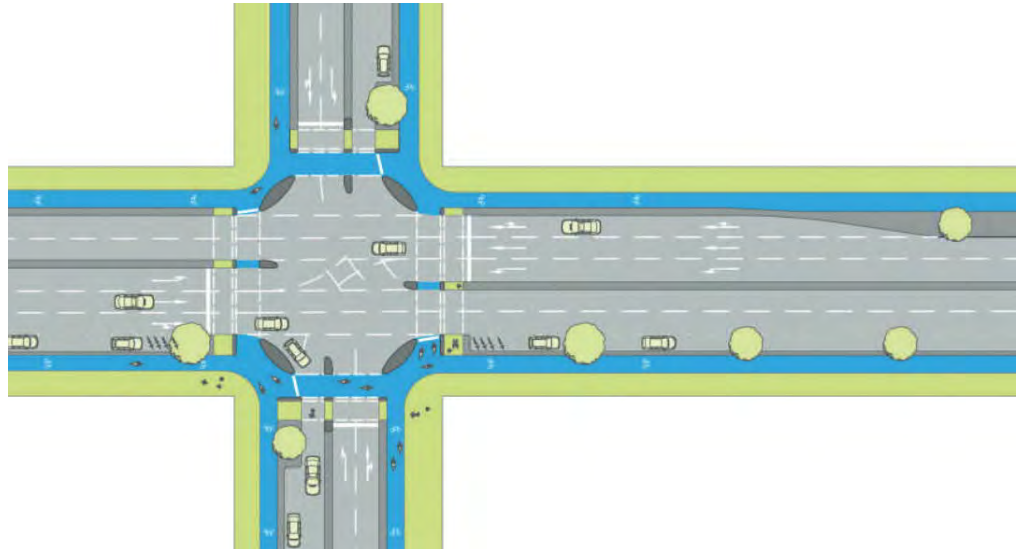


Abb. 20 Modellhafte Darstellung einer Protected Intersection<sup>9</sup>

---

<sup>9</sup> Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e. V. (Zugriff am 21.04.2020 um 08 Uhr unter [https://www.adfc.de/fileadmin/user\\_upload/Expertenbereich/Politik\\_und\\_Verwaltung/Download/So\\_geht\\_Verkehrswende\\_ADFC-Booklet\\_Stand\\_05\\_2019.pdf](https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Expertenbereich/Politik_und_Verwaltung/Download/So_geht_Verkehrswende_ADFC-Booklet_Stand_05_2019.pdf))

## **5 Qualitätsstandards für Radverkehrsanlagen des regiopolen Radverkehrsnetzes**

Die Ansprüche an RVA im Straßenraum steigen bei zunehmender Radverkehrsnutzung stetig an. Demzufolge soll die Radverkehrsplanung in der Regiopolregion künftig sowohl baulich als auch verkehrstechnisch einheitlich und an den deutschen Regelwerken angelehnt erfolgen. Dies führt sowohl zu einer besseren Akzeptanz und Verständlichkeit der Radverkehrsführungen für alle Verkehrsteilnehmenden als auch der Vereinfachung der Planungs- und Abstimmungsprozesse. Da das Regelwerk der FGSV einer ständigen Weiterentwicklung unterliegt und auch dort die zunehmenden Radverkehrsstärken und höhere Qualitätsanforderungen zu Veränderungen führen werden, sind für das Radverkehrskonzept der Regiopolregion die voraussichtlichen Entwicklungen zu antizipieren. Daher übertreffen die hier definierten Qualitätsstandards die Festlegungen der Richtlinien teilweise.

Innerhalb des projektbegleitenden Arbeitskreises wurden intensiv Qualitätsstandards für RVA des regiopolen Radnetzes erarbeitet. Neben Regelbreiten für unterschiedliche RVA wurden zudem Standards für weitere Kriterien der Radverkehrsplanung entwickelt. Die hier dargestellten Qualitätsstandards stellen einen Idealzustand dar. In der konkreten Umsetzung der Konzeptinhalte wird hier ein Abgleich mit den tatsächlich vorzufindenden Rahmenbedingungen (wie z.B. zur Verfügung stehender Straßenraum) stattfinden. Eine Anwendung der Qualitätsstandards wird also gegenüber weiteren Nutzungsarten abzuwägen sein. Aus den hier dargestellten Qualitätsstandards lässt sich also kein Anspruch auf flächendeckende Anwendung dieser ableiten. Die Qualitätsstandards sollen den Planungsträgern vielmehr einen Idealzustand verdeutlichen, den es anzustreben gilt.

Kriterium	Regiopolegion		
	Netzkategorie I	Netzkategorie II	Netzkategorie III
<b>Oberfläche</b>	Asphalt oder Beton Pflaster in Ausnahmefällen		Asphalt, Beton, Pflaster ohne Fase
<b>Einbauten</b>	Einbauten sind zu vermeiden. Poller dürfen nur in begründeten Ausnahmefällen sowie Umlaufsperrern nur an Bahnübergängen angeordnet werden.		
<b>Bevorrechtigung</b>	An signalisierten Knotenpunkten sind die Zufahrten an denen die Hauptradroute verläuft...		
	...zu bevorzugen	... möglichst zu bevorzugen	...nicht zwingend zu bevorzugen.
<b>Bevorrechtigung</b>	<p>An Knotenpunkten mit LSA sind für den Radverkehr mindestens folgende Qualitätsstufen (QSV) gem. HBS 2015 zu erreichen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Hauptrichtung: QSV B (max. Wartezeit &lt; 40s)</li> <li>- Nebenrichtung: QSV C (max. Wartezeit &lt; 55s)</li> </ul> <p>Hierfür sind folgende Voraussetzungen zu berücksichtigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Richtungskonforme Führung des Radverkehrs, d.h. gemeinsame Signalisierung des Radverkehrs mit den parallelen Verkehrsströmen</li> <li>- Tageszeitabhängige Signalprogramme mit möglichst kurzen Umlaufzeiten (60 bis 100 s)</li> <li>- Frühzeitige und zuverlässige Detektion des Radverkehrs in den Zufahrten (Video oder Radar)</li> <li>- Wenn möglich Verzicht auf koordinierte LSA-Schaltungen zugunsten von vollverkehrsabhängigen Steuerungen</li> </ul>		
<b>Verträglichkeit mit Fußverkehr</b>	Rad- und Fußverkehr grundsätzlich getrennt führen	Rad- und Fußverkehr möglichst getrennt führen	Rad- und Fußverkehr möglichst getrennt führen
	Gemeinsame Führung nur außerorts bei sehr geringem Fußverkehr	Gemeinsame Führung nur außerorts bei geringem Fußverkehr	Gemeinsame Führung innerorts nur in kurzen Abschnitten (bspw. Engstellen in Ortsdurchfahrten)
	Eine mögliche Trennung der Verkehrsarten kann neben baulichen Elementen auch durch Markierung oder taktilen Elementen erfolgen. Aufgrund von geringem zu erwartenden Fußverkehr außerhalb geschlossener Ortschaften bildet ein gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr die Planungsempfehlung ab.		
<b>Winterdienst</b>	Für das Radverkehrsnetz sollen von den Kommunen Räum- und Streupläne erstellt werden. Eine Priorisierung entsprechend der Routen-Kategorie muss erfolgen. Radrouten der Kategorie I und II sind den klassifizierten Straßen gleichgestellt. Der Räum- und Streuvorgang sollte vor der Hauptverkehrszeit (Berufs- und Schülerverkehr) abgeschlossen sein. Abgeräumte Schneemassen dürfen nicht auf den Radverkehrsanlagen gelagert werden.		
<b>Reinigung und Kontrolle</b>	Die regelmäßige Reinigung der Radverkehrsanlagen inkl. Bankett von Laub, Sand, Grünbewuchs etc. (je nach Bedarf und Jahreszeit), ist vorzusehen. Es wird empfohlen den Zustand von Oberfläche und Wegweisung mindestens zweimal jährlich zu kontrollieren, um eine hohe Qualität zu gewährleisten.		

Abb. 21 Qualitätsstandards für die Regiopolegion Bielefeld (Teil 1)



Kriterium	Regiopoleregion		
	Netzkategorie I	Netzkategorie II	Netzkategorie III
<b>Beleuchtung</b>	Innerorts: immer		
	Außerorts ist eine Beleuchtung vorzusehen.	Außerorts ist eine Beleuchtung möglichst vorzusehen.	Außerorts ist eine Beleuchtung nicht zwingend vorzusehen.
	Zur Berücksichtigung von naturschutz-fachlichen Belangen bildet an allen Routen eine dynamische Beleuchtung den Idealzustand ab. Auf eine insektenfreundliche Straßenbeleuchtung ist zu achten. Ist die Anbringung dynamischer Beleuchtung nicht möglich, soll mit kontrastreichem Oberflächenbelag, Markierung und reflektierende Elemente / Beschilderung gearbeitet werden, sodass eine sichere Radverkehrsführung gewährleistet ist. An Problemstellen (z.B. an Engstellen, bei Hindernissen, an Kreuzungsstellen oder Unterführungen) ist eine konstante Beleuchtung erforderlich.		
<b>Absenkungen</b>	Es sind durchgehende, befahrbare Flächen - keine Absenkungen an Einfahrten und Einmündungen - vorzusehen. An Übergängen von Radwegen zur Fahrbahn sind Nullabsenkungen zu installieren. Innerorts sind zusätzlich die Anforderungen der Barrierefreiheit zu erfüllen.		
<b>Markierung</b>	Konfliktflächen, sowohl der Begegnungsfall mit dem Fuß-Verkehr als auch dem Kfz-Verkehr, sollten gekennzeichnet werden. Die Radverkehrsführungen an Knotenpunkten sollten grundsätzlich rot markiert werden, soweit dies möglich ist. Radverkehrsführungen auf der Fahrbahn müssen gegenüber dem Kfz-Verkehr deutlich gekennzeichnet werden. Als Fahrbahnbegrenzung für den Radverkehr sollte in der Regel eine weiße Randmarkierung (Schmalstrich) vorgesehen werden. Entfällt diese aufgrund von Beleuchtung, Pflasterdecke usw. sollte mit kontrastreichen Oberflächen und reflektierenden Elementen gearbeitet werden.		

Abb. 22 Qualitätsstandards für die Regiopoleregion Bielefeld (Teil 2)

Die nachfolgend definierten Regelbreiten der jeweiligen Führungsformen stellen eine Empfehlung dar und sollten bei Neuplanungen sowie bei Umbaumaßnahmen zukünftig als Breiten angestrebt werden. Basierend auf den Standards der ERA als unterste Kategorie (Netzkategorie 3) wurden die Regelbreiten für die höheren Kategorien, basierend auf den zu erwartenden höheren Radverkehrsmengen, fortgeschrieben. Wie bereits erwähnt, werden auch die ERA derzeit überarbeitet. Das aus dem Jahr 2010 stammende Regelwerk empfiehlt Breiten für RVA, die zu der damaligen Zeit angemessen waren. In den letzten zehn Jahren hat das Thema Radverkehr einen deutlich höheren Stellenwert erfahren, was eine Anpassung der Breiten notwendig macht. Neuere Regelwerke wie das Arbeitspapier der FGSV „Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen“<sup>10</sup> und die derzeit noch als Entwurfsfassung vorliegenden „Hinweise für Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten“ (H RSV)<sup>11</sup> zeigen bereits, welche

<sup>10</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) *Arbeitspapier Einsatz u. Gestaltung von Radschnellverbindungen (EG RSV)*, Köln 2014

<sup>11</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)

Breiten stark frequentierte Radrouten benötigen. Die Hinweispapiere RSV werden derzeit überarbeitet und angepasste Regelbreiten aufweisen. Abgesehen von den neu definierten Breiten, sind die Randbedingungen zum Einsatz der verschiedenen Führungsformen nach Regelwerken zu beachten.

	Art der Radverkehrsanlage		Regiopoleregion			Radschnellweg
			Netzkategorie I	Netzkategorie II	Netzkategorie III*	
INNERORTS	Schutzstreifen	Regelbreite	1,75 m	1,50 m	1,50 m	-
		Mindestmaß	1,50 m	1,50 m	1,25 m	
	Radfahrstreifen	Regelbreite	2,55 m	2,15 m	2,00 m	3,00 m
		Mindestmaß	2,15 m	2,00 m	1,85 m	
	Richtungsradweg	Regelbreite	2,30 m	2,15 m	2,00 m	3,00 m
		Mindestmaß	1,90 m	1,80 m	1,60 m	
	Zweirichtungsradweg	Regelbreite	3,30 m	3,00 m	3,00 m	4,00 m
		Mindestmaß	3,00 m	2,70 m	2,50 m	
	Gem. Geh- und Radweg**	Regelbreite	3,00 m	2,50 m	2,50 m	-
		Mindestmaß	3,00 m	2,50 m	2,50 m	
Fahrradstraße	Regelbreite	4,60 m	4,10 m	4,00 m	4,60 m	
	Mindestmaß	4,00 m	4,00 m	4,00 m		
selbstständig Wegeverbindung	Regelbreite	4,00 m	3,00 m	3,00 m	-	
	Mindestmaß	3,00 m	2,50 m	2,50 m		

Breiten zzgl. Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn/zum Parken

\* Mindestmaße nach geltenden ERA-Standards

\*\* nur in geeigneten Fällen oder bei geringem Fußverkehrsaufkommen

**Abb. 23** Regelbreiten von Radverkehrsanlagen des regiopolen Radverkehrsnetzes – innerhalb geschlossener Ortschaften

	Art der Radverkehrsanlage		Regiopoleregion			Radschnellwege
			Netzkategorie I	Netzkategorie II	Netzkategorie III*	
AUßERORTS	Gem. Geh- und Radweg	Regelbreite	3,00 m	2,70 m	2,50 m	-
		Einrichtungsverkehr	Mindestmaß	2,70 m	2,50 m	
	Gem. Geh- und Radweg	Regelbreite	3,50 m	3,00 m	2,70 m	4,50 m**
		Zweirichtungsverkehr	Mindestmaß	3,00 m	2,70 m	
	Wirtschaftsweg	Regelbreite	4,00 m	3,50 m	3,00 m	5,00 m
Mindestmaß		3,50 m	3,00 m	3,00 m		

\* Mindestmaße nach geltenden ERA-Standards

\*\* bei geringem Fußverkehrsaufkommen

**Abb. 24** Regelbreiten von Radverkehrsanlagen des regiopolen Radverkehrsnetzes – außerhalb geschlossener Ortschaften

## 5.1 Abschnittsweise Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen

Seit 1957 beträgt die Regelgeschwindigkeit in Deutschland innerorts 50 km/h (§3 StVO). Seit 1990 können außerhalb des Hauptverkehrsstraßennetzes unter bestimmten Voraussetzungen Tempo 30-Zonen ausgewiesen werden. Diese Regelungen führen zu einer klaren Netzhierarchie und haben sich grundsätzlich bewährt. Trotzdem wird spätestens seit Mitte der 80er Jahre die Umkehrung der Beweislast gefordert: 30 km/h als Regelgeschwindigkeit und auf einem zu qualifizierenden Netz von Vorfahrtstraßen 50 km/h. Der Deutsche Städtetag hat mehrere erfolglose Anläufe unter-

*Arbeitspapier Einsatz u. Gestaltung von Radschnellverbindungen (H RSV), als Entwurfsfassung Stand 19.02.2020, Köln 2020*

nommen, diese Änderung der StVO durchzusetzen. Gerade wenn Hauptverkehrsstraßen, beispielsweise Ortsdurchfahrten, durch die Kerne von Stadt- und Ortsteilen geführt werden, entstehen Nutzungskonkurrenzen, die oft eine geringere Geschwindigkeit als Tempo 50 erfordern. Es ist offenkundig: Tempo 50 ist für viele Stadtteilzentren und Ortsdurchfahrten ein Entwicklungshemmnis.

Tempo 30-Zonen sind flächenhafte Elemente und enthalten auch Vorfahrtsregelungen. In diesem Text sind Streckenabschnitte mit 30 km/h-Regelungen als Tempo 30-Abschnitte bezeichnet.

Ausnahmen zur generellen Regelung von Tempo 50 auf Hauptverkehrsstraßen hat es schon immer gegeben (§45 StVO), allerdings waren die Hürden bislang sehr hoch: eine latente Gefährdung reichte für die Anordnung von abschnittsweise Tempo 30 nicht aus, es musste eine durch eine Unfallhäufung nachgewiesene besondere Gefährdung vorliegen. Lärmüberschreitungen müssen erst gesundheitsgefährdend sein, bevor Tempo 30 als adäquate Maßnahme möglich war, usw. Erst mit der StVO-Änderung aus dem Jahre 2016 werden die Hürden etwas geringer. Der damalige zuständige Minister Dobrindt sagte hierzu: „Wir schaffen jetzt den Rechtsrahmen, damit die Straßenverkehrsbehörden ohne größere bürokratische Hürden Tempo 30 vor Schulen und Kindergärten auch an Hauptverkehrsstraßen anordnen können“.

Da die oben angeführten städtebaulichen Gründe, die Nutzungsverflechtungen in einem Stadtteilzentrum, das Queren der Fußgänger, der Radverkehr auf der Fahrbahn, die häufigen Ein- und Ausparkvorgänge nach wie vor immer noch kein einklagbares Argument für Tempo 30 sind, sind weitere Anpassungen notwendig. Welche Wirkungen sind denn durch abschnittsweise Tempo 30 zu erwarten?

### **Verkehrssicherheit**

Die positiven Auswirkungen von Tempo 30 auf die Verkehrssicherheit sind in Fachkreisen eigentlich unbestritten und ergeben sich im Wesentlichen aus der Halbierung des Anhalteweges gegenüber Tempo 50 und – im Falle eines Unfalls – aus der geringeren Kollisionsgeschwindigkeit.

### **Verkehrsablauf und Leistungsfähigkeit**

Bei größeren Geschwindigkeiten werden die Abstände im Straßenverkehr größer, sodass die Dichte mehr oder weniger unverändert bleibt. Im Übrigen wird die Leistungsfähigkeit einer Stadtstraße in den wenigsten Fällen über die Leistungsfähigkeit der Strecke, sondern über den Durchlass am Knotenpunkt bestimmt – und der ist nun mal weitgehend geschwindigkeitsunabhängig.

### **Lärminderung**

In den letzten Jahren wurden zunehmend Tempo 30-Abschnitte aus Gründen der Lärminderung angeordnet. Das Repertoire zur Lärmsenkung in Lärmaktionspläne ist überschaubar, sodass die zulässigen Nachtwerte häufig – zumindest rechnerisch – durch die Anordnung von Tempo 30 erzielt werden. Interessant ist, dass selbst Pegeländerungen von ca. 1

dB(A), die eigentlich nicht wahrnehmbar sein sollen, von den Anwohnenden als Verbesserung empfunden werden. Subjektiv wirkt Tempo 30 auf jeden Fall lärmindernd.

### **Verträglichkeit mit dem Radverkehr**

Die umfangreiche Forschung zur Verkehrssicherheit des Radverkehrs zeigt, dass die Fahrbahnführung des Radverkehrs oder die Führung auf Schutzstreifen bis in hohe Belastungsbereiche eine sehr gute Führungsform ist. Subjektiv wird dies leider oft anders empfunden, u.a. weil die Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen dem Kfz-Verkehr und dem Radverkehr bei Tempo 50 sehr hoch sind. Eine größere Akzeptanz wäre zu erwarten, wenn bei Fahrbahnführung und Führung auf Schutzstreifen Tempo 30 als flankierende Maßnahme eingesetzt würde (vgl. Abb. 25). Zudem kann an Straßen, an denen die Einrichtung von getrennten Radverkehrsanlagen oder zumindest von Schutzstreifen nicht möglich ist, durch die Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit für alle Verkehrsteilnehmer auf 30 km/h die gemischte Führung des Radverkehrs mit dem Kraftfahrzeugverkehr auf der Fahrbahn verträglich gemacht werden.



**Abb. 25** Eingefärbte Schutzstreifen in Kombination mit Tempo 30 in Harenberg (Seelze)<sup>12</sup>

### **Reisezeit und ÖPNV**

Ein leicht widerlegbares Argument sind die vermeintlichen großen Reisezeitgewinne bei Tempo 50 gegenüber Tempo 30. Weder der eine noch der andere Wert ist die Reisegeschwindigkeit über eine bestimmte Strecke. Selbst bei einer Strecke von 1.000 m – größere Abschnitte mit Tempo 30 sind selten vorgesehen – beträgt der reale Fahrzeitunterschied gerade mal 30 Sekunden. Im ÖPNV kann dies im Einzelfall zwar zu einem Fahrzeugmehrbedarf führen, in der Regel bleiben die Auswirkungen aber beherrschbar.

---

<sup>12</sup> SHP Ingenieure

### **Akzeptanz**

Die Akzeptanz von abschnittsweise Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen ist besser als erwartet. Insbesondere ist ein positiver Gewöhnungseffekt festzustellen und flankierende Maßnahmen der Überwachung und Kommunikation steigern die Akzeptanz.

### **Fazit**

Es spricht Vieles für abschnittsweise Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen. Die Abschnitte sollten klar erkennbar und nicht zu groß sein. Tempo 30 sollte auch aus städtebaulichen Gründen angeordnet werden können, da nur so die Stadtteilzentren, die Siedlungskerne mit stadtgerechten Geschwindigkeiten befahren werden. Niedrige Geschwindigkeiten sind für das Miteinander im Straßenraum wichtiger als die Verkehrsstärke, dies zeigen eindrucksvoll die vielen stark belasteten Beispiele, die nach dem Shared Space-Prinzip funktionieren. Die empfohlene Maßnahme „Geschwindigkeitsreduzierung“ ist als Prüfauftrag zu verstehen und in jedem Abschnitt neu zu bewerten. Sie bildet die kostengünstigste Maßnahme, um den Radverkehr regelkonform zu führen. Ist diese Maßnahme nicht umsetzbar, gehen damit zumeist kostenintensive Eingriffe in den Straßenquerschnitt einher.

## 6 Radabstellanlagen

### 6.1 Anforderungen an Fahrradabstellanlagen

Für die Attraktivität des Radverkehrs spielen die Abstellmöglichkeiten an Quelle und Ziel einer Fahrt eine wichtige Rolle. Gerade mit Blick auf immer höherwertigere Fahrräder erhalten Standsicherheit und Diebstahlschutz für abgestellte Fahrräder einen hohen Stellenwert. Im Umkehrschluss können attraktive Fahrradabstellanlagen dazu führen, dass mehr Personen das Fahrrad für ihre täglichen Wege zur Arbeit, zum Einkaufen oder in der Freizeit nutzen. Bequemes und sicheres Fahrradparken ist somit eine wichtige Voraussetzung für die Nutzung des Fahrrads. Das Vorhandensein ausreichender und anspruchsgerechter Fahrradabstellanlagen entscheidet deshalb maßgeblich über die Benutzung dieses Verkehrsmittels. Vor allem junge Menschen, für die das Auto als Statussymbol immer mehr an Bedeutung verliert, können durch gute Abstellanlagen für die Fahrradnutzung gewonnen werden. Auch bzgl. der Verkehrssicherheit hat das Thema Bedeutung, da bei unzulänglichen Abstellmöglichkeiten von vielen Radfahrenden nur die weniger hochwertigen „Zweiräder“ genutzt werden, denen es, neben Komfort, aber oft an einer ausreichenden sicherheitstechnischen Ausstattung mangelt.

Anforderungen an gute Abstellanlagen, die im Einzelnen auch von Fahrtzweck und Aufenthaltsdauer abhängig sind, sind aus Sicht der Nutzer:

- Diebstahlsicherheit

Fahrräder müssen mit Rahmen und mindestens einem Laufrad sicher und leicht angeschlossen werden können. Ein Wegtragen kann so verhindert werden.

- Bedienungskomfort

Abstellanlagen sollten so komfortabel sein, dass sie zur Benutzung einladen. Das Fahrrad muss zügig und behinderungsfrei ein- und ausgeparkt werden können. Dabei darf kein Risiko von Verletzungen oder dem Verschmutzen der Kleidung bestehen. Dies bedingt einen ausreichenden Seitenabstand zwischen den abgestellten Rädern.

- Standsicherheit

Die Möglichkeit des Anlehns an die Abstellmöglichkeit gewährleistet eine optimale Standsicherheit, die wichtig ist, wenn das Rad beladen ist oder ein Kind in einem Kindersitz transportiert wird.

- Wetterschutz

Ein Schutz vor Wind und Wetter dient dem Werterhalt und der Funktionstüchtigkeit des Fahrrads. Überdachungen, Einstellmöglichkeiten in geschlossene Räume u. ä. erhöhen den Komfort einer Abstellanlage erheblich und sind insbesondere bei längeren Standzeiten sinnvoll, wie sie in den Betrieben oder an Bahnhöfen oft gegeben sind.

- Vielseitigkeit

Die Abstellmöglichkeit sollte so geschaffen sein, dass sie durch alle Radtypen, egal ob Kinderrad oder Mountainbike genutzt werden kann.

- Sicherheit vor Vandalismus

Angst vor Beschädigungen ist ein wichtiges Argument gegen die Benutzung hochwertiger und damit komfortabler und sicherer Fahrräder. Vor allem bei Dauerparkern besteht ein hohes Bedürfnis nach Abstellrichtungen, die ein mutwilliges Demolieren der Räder erschweren. Dies erfordert eine gut einsehbare Lage der Abstellanlagen in der Öffentlichkeit (soziale Kontrolle). Ein guter Schutz ist insbesondere in geschlossenen Räumen mit Zugang durch einen begrenzten Personenkreis gewährleistet.

- Direkte Zuordnung zu Quelle und Ziel

Parkmöglichkeiten sollten möglichst in direktem Zusammenhang mit den Gebäudezugängen angelegt sein. Radfahrende sind in der Regel nicht bereit, größere Gehwegdistanzen zurückzulegen. Frei abgestellte Fahrräder sind bei Nichtberücksichtigung dieses Kriteriums nur schwer zu vermeiden und können ggf. zu unerwünschten Behinderungen von Fußgängern führen.

- Leichte Erreichbarkeit

Fahrradparkanlagen sollten möglichst auf Straßenniveau angelegt werden. Treppen ohne Rampe sind für die Zuwegung grundsätzlich zu vermeiden.

- Soziale Sicherheit

Unübersichtlichkeit, nicht ausreichende Beleuchtung und eine Lage in wenig belebten Ecken schaffen Angsträume. Diese müssen vermieden werden, um allen Nutzergruppen, insbesondere Frauen, den Zugang zur Abstellanlage zu ermöglichen.

Die Gewichtung der Anforderungen ist nicht immer gleich. Sie richtet sich neben der Örtlichkeit stark nach dem Fahrtzweck und der Aufenthaltsdauer. Wird das Rad nur für kurze Zeit geparkt, z. B. beim Einkaufen, überwiegen Aspekte der Bedienungsfreundlichkeit und der Standortwahl. Zu Hause, am Bahnhof, am Arbeits- oder Ausbildungsplatz wird das Rad oft für mehrere Stunden, teilweise sogar über Nacht abgestellt. Hier überwiegt der Wunsch nach Diebstahl- und Vandalismusschutz sowie nach einer wettergeschützten Unterbringung.

## 6.2 Übersicht der erhobenen Fahrradabstellanlagen

Standfeste, diebstahlsichere und qualitativ hochwertige Fahrradabstellanlagen in ausreichender Anzahl an den Quell- und Zielorten des Radverkehrs sowie an möglichen Umsteigepunkten vom Rad zum ÖPNV sind für die Fahrradnutzung äußerst wichtig. Denn nur wenn genügend Fahrradabstellanlagen in entsprechender Qualität vorhanden sind, wird das Fahrrad gern und häufig genutzt. Die Fahrradabstellanlagen allein beeinflussen zwar nicht die Häufigkeit der Fahrradnutzung, können aber in höherem Maße dazu beitragen, die Nutzungshemmnisse zu vermindern. Der Trend zu

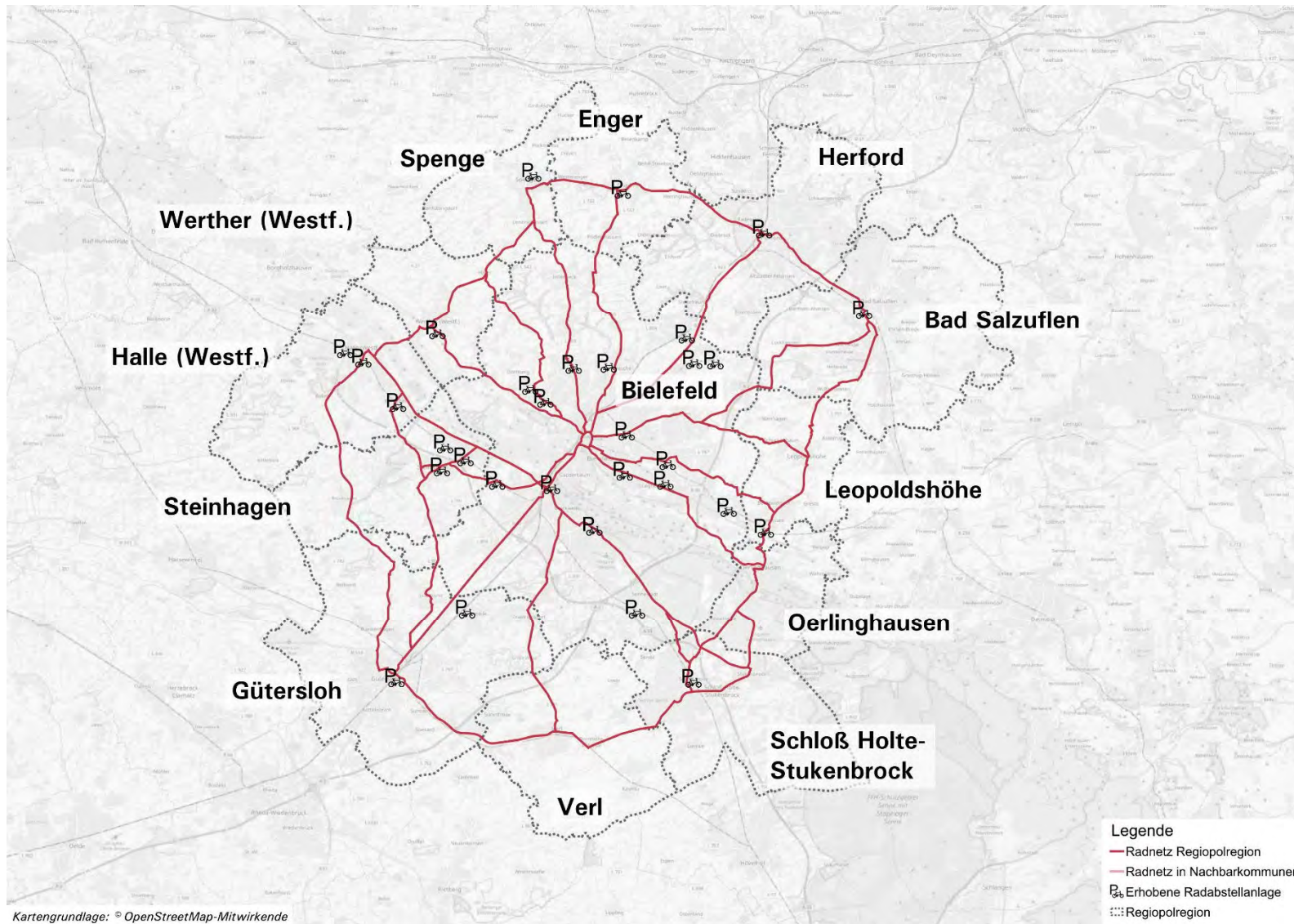
hochwertigen Fahrrädern (z.B. Pedelecs) erfordert zunehmend witterungs- und diebstahlsichere Abstellmöglichkeiten.

Als Grundlage für die Analyse des derzeit vorhandenen Angebotes an Fahrradabstellanlagen bzw. -plätzen in der Regiopolregion Bielefeld wurden an wichtigen Quellen und Zielen die Art der Abstellanlagen sowie deren Anzahl und Auslastung erfasst. Die Beurteilung der Quantität der Abstellplätze erfolgte u.a. durch die Erfassung von wild abgestellten Fahrrädern. Ebenso wie die Befahrung des Radverkehrsnetzes fand die Erfassung im Januar 2020 statt.

An folgenden Quellen und Zielen des Radverkehrs in der Regiopolregion wurden die Fahrradabstellanlagen in Absprache mit den Beteiligten erfasst (vgl. Abb. 26):

- **Bahnhöfe**
  - Bad Salzuflen
  - Bielefeld-Ost
  - Brackwede
  - Brake
  - Gütersloh
  - Halle
  - Herford
  - Künsebeck
  - Oerlinghausen
  - Oldentrup
  - OWL Arena
  - Schloß-Holte
  - Steinhagen
  - Steinhagen Bielefelder Straße
- **Stadtbahn-Haltestellen**
  - Altenhagen
  - Avenwedde
  - Babenhausen Süd
  - Lohmannshof
  - Milse
  - Quelle
  - Schildesche
  - Senne
  - Sennestadt
  - Sieker
  - Stieghorst Zentrum
  - Universität
  - Ubbedissen
- **ZOB's**
  - Enger
  - Spenge
  - Steinhagen
  - Werther





**Abb. 26** Lage der erhobenen Radabstellanlagen  
 Regiopolygon Bielefeld – Integriertes regionales Radverkehrskonzept

### 6.2.1 Ableitung des Handlungsbedarfs

Aus den Ergebnissen der Erhebung kann ein Handlungsbedarf abgeleitet werden. Dieser ergibt sich, wenn mindestens eins der nachfolgenden Kriterien erfüllt ist:

- Auslastung der Radabstellanlage  $\geq 50$  Prozent
- Vorderradhalter vorhanden
- Keine überdachten Abstellanlagen vorhanden
- Anteil der Wildparker gegenüber der Stellplatzanzahl  $\geq 25$  Prozent

Das Erfordernis neue Abstellmöglichkeiten zu schaffen, wenn der kritische Wert von 50 Prozent Auslastung erreicht ist, beruht darauf, dass die Erhebung im Januar 2020 vorgenommen wurde. Erfahrungen zeigen, dass zu dieser Jahreszeit vor allem aufgrund von Kälte, Nässe, Glätte und Dunkelheit weniger Personen das Fahrrad nutzen. Liegt bereits jetzt eine gute Auslastung der Abstellanlage vor, ist davon auszugehen, dass der Auslastungsgrad in den Sommermonaten deutlich höher ist. Bei der Schaffung neuer attraktiver Abstellmöglichkeiten ist zu bedenken, dass diese zeitgleich eine erhöhte Nachfrage mit sich bringen können.

Weiterhin entsprechen Vorderradhalter nicht mehr den heutigen Anforderungen an Fahrradhaltern. An einem Vorderradhalter wird das Fahrrad allein mit dem Vorderrad in die Halterung gestellt. Auf Grund der geringen Einspannlänge des Halters, wird das Fahrrad jedoch häufig nicht stabil gehalten. Eine mögliche Folge kann das seitliche Wegklappen des Rades sein, wodurch die Felgen irreparabel beschädigt werden können. Auch die Anforderung an den Diebstahlschutz wird nicht erfüllt, da das Anschließen des Fahrradrahmens sowie eines Laufrades mit herkömmlichen Fahrradschlössern nicht gewährleistet wird. Zusätzlich kommt es bei Anlagen mit Vorderradhaltern i. d. R. zu geringen Seitenabständen. Die Verwendung jedes zweiten Halters und eine geringe Gesamtauslastung sind die Folgen.

Als weitere Bedingung sollten an jeder Fahrradabstellanlage mindestens teilweise überdachte Fahrradhalter angeboten werden. Im Idealfall sind alle Abstellmöglichkeiten überdacht. Ein Witterungsschutz erhöht den Komfort und schützt Fahrradausstattungen wie beispielsweise Akkus von E-Bikes, die anfällig gegen Feuchtigkeit sind. Er gewährleistet zusätzlich, dass Personen im Schutz der Überdachung ihre Regenkleidung an- oder ablegen können.

Als letzte Bedingung wird das Verhältnis der vorhandenen Abstellanlagen und der frei abgestellten Fahrräder (Wildparker) aufgeführt. Wildparker treten in der Regel aus zwei Gründen auf: Entweder sind die vorhandenen Abstellmöglichkeiten ausgelastet oder sie erfüllen die Anforderungen der Radfahrenden nicht. Diese können sowohl die Art der Fahrradhalter sein, als auch die Lage der Abstellanlage. Liegt diese beispielsweise zu weit entfernt vom Eingang zum Bahnhof, stellen Radfahrende ihr Fahrrad frei in der Nähe des Eingangs ab. Sind die vorhandenen Abstellmöglichkeiten ausgelastet, gibt die Anzahl der Wildparker einen Anhalt, wie viele zusätzliche Abstellmöglichkeiten geschaffen werden müssen.

Sechs der 31 erfassten Radabstellanlagen sind selbst im Januar zu mindestens 50 Prozent ausgelastet (vgl. Tab. 6 und Tab. 7). Die Anlage in Gütersloh weist zudem einen hohen Anteil an Wildparkern im Verhältnis zu der Anzahl an Abstellmöglichkeiten auf. Die Abstellanlage ist zu über 90 Prozent ausgelastet. Hier spiegelt sich das Problem mit Vorderradhaltern wider. Die letzten freien Stellplätze können teilweise nicht mehr genutzt werden, da die Abstände zwischen den Vorderradhaltern zu eng sind oder werden bewusst von den Radfahrenden gemieden, um das eigene Fahrrad nicht zu beschädigen.

Vorderradhalter befinden sich noch an sechs der erhobenen Radabstellanlagen (Asemissen, Gütersloh, Halle (Westf.), OWL-Arena, Senne, Ubbedissen) und sollten ausgetauscht werden. Sie erfüllen wie bereits beschrieben nicht mehr die aktuellen Anforderungen an Fahrradhalter.

Vier Abstellanlagen (Bielefeld-Ost, Gütersloh, Herford, Ubbedissen) weisen keine überdachten Abstellmöglichkeiten auf. Um den Radfahrenden eine gewisse Qualität an Abstellanlagen zu bieten, sollten zumindest einige vorhandene Fahrradhalter überdacht werden.

Insgesamt weisen 11 erhobene Abstellanlagen Handlungsbedarf auf. Die gesamten Ergebnisse der Erhebung sind im Anhang A-4 zu finden.

Name der Einrichtung	Art der Abstellanlage	Stellplätze	Art		Abstellanlagen geschützt	abgestellte Fahrräder	Wildparker	Auslastung	Anteil Wildparker	Handlungsbedarf
Altenhagen	Stadtbahn-Haltestelle	44	Rahmenhalter		ja	22	0	50%	0%	ja
Asemissen (Oerlinghausen)	Bahnhof	62	Vorderradhalter	Rahmenhalter	Teilweise	12	0	19%	0%	ja
Avenwedde	Bahnhof	62	Rahmenhalter		Teilweise	24	0	39%	0%	nein
Babenhausen Süd	Stadtbahn-Haltestelle	60	Rahmenhalter		ja	43	3	72%	5%	ja
Bad Salzuflen	Bahnhof	66	Rahmenhalter		Teilweise	20	0	30%	0%	nein
Bielefeld-Ost	Bahnhof	8	Rahmenhalter		-	1	0	13%	0%	ja
Brackwede	Bahnhof	73	Fahrradboxen	Rahmenhalter	ja	29	1	40%	1%	nein
Brake	Bahnhof	34	Rahmenhalter		ja	13	0	38%	0%	nein
Enger	ZOB	32	Rahmenhalter		ja	8	0	25%	0%	nein
Gütersloh	Bahnhof	158	Vorderradhalter	Rahmenhalter	-	146	150	92%	95%	ja
Halle	Bahnhof	102	Vorderradhalter	Rahmenhalter	Teilweise	33	3	32%	3%	ja
Herford	Bahnhof	158	Rahmenhalter		-	140	20	89%	13%	ja
Künsebeck	Bahnhof	28	Rahmenhalter		ja	11	0	39%	0%	nein

**Tab. 6** Übersicht Erhebung Radabstellanlagen Teil I

Name der Einrichtung	Art der Abstellanlage	Stellplätze	Art		Abstellanlagen geschützt	abgestellte Fahrräder	Wildparker	Auslastung	Anteil Wildparker	Handlungsbedarf
Lohmannshof	Stadtbahn-Haltestelle	46	Rahmenhalter		Teilweise	21	1	46%	2%	nein
Milse	Stadtbahn-Haltestelle	88	Rahmenhalter		ja	6	0	7%	0%	nein
Oldentrup	Bahnhof	10	Rahmenhalter		ja	3	2	30%	20%	nein
OWL-Arena	Bahnhof	375	Vorderradhalter		ja	235	25	63%	7%	ja
Quelle	Bahnhof	18	Rahmenhalter		ja	6	0	33%	0%	nein
Schildesche	Stadtbahn-Haltestelle	60	Rahmenhalter		ja	30	2	50%	3%	ja
Schloß Holte	Bahnhof	216	Rahmenhalter		ja	90	10	42%	5%	nein
Senne	Stadtbahn-Haltestelle	72	Vorderradhalter		ja	2	0	3%	0%	ja
Sennestadt	Bahnhof	78	Rahmenhalter		ja	18	0	23%	0%	nein
Sieker	Stadtbahn-Haltestelle	66	Rahmenhalter		ja	14	0	21%	0%	nein
Spenge	ZOB	206	Rahmenhalter		ja	30	0	15%	0%	nein
Steinhagen	Bahnhof	48	Rahmenhalter		ja	21	0	44%	0%	nein
Steinhagen	ZOB	10	Rahmenhalter		ja	2	0	20%	0%	nein
Steinhagen Bielefelder Straße	Bahnhof	64	Rahmenhalter		ja	10	0	16%	0%	nein
Stieghorst Zentrum	Stadtbahn-Haltestelle	126	Rahmenhalter		Teilweise	2	3	2%	2%	nein
Ubbedissen	Bahnhof	25	Vorderradhalter	Rahmenhalter	-	1	0	4%	0%	ja
Universität	Stadtbahn-Haltestelle	24	Rahmenhalter		Teilweise	10	0	42%	0%	nein
Werther	Mobilstation	64	Fahrradboxen	Rahmenhalter	Teilweise	19	0	30%	0%	nein

Tab. 7 Übersicht Erhebung Radabstellanlagen Teil II

## 6.2.2 Weitergehende Handlungsempfehlungen zum Fahrradparken

### Umgang mit herrenlosen Fahrrädern

Der Umgang mit aufgegebenen Fahrrädern gestaltet sich in Deutschland schwierig. Herrenlose Fahrräder belegen, falls sie an Fahrradstellplätzen angeschlossen sind, benötigten Parkraum, wodurch das Entfernen dieser auch für Radfahrende von Belangen ist. Ein weiteres Ärgernis ist, dass ein herrenloses Rad den Gesamteindruck des Stadtbildes trübt und kaputte Fahrräder oder deren Überreste anderen Fahrradnutzern das Gefühl geben, ihr Fahrrad nicht sicher abstellen zu können. Dies hat zur Folge, dass die Akzeptanz und Nutzung der Fahrradabstellanlage sinken.

Die Entfernung eines herrenlosen Rades ist zudem kompliziert, da zum einen keine eindeutige Definition eines sogenannten „Schrottrades“ vorhanden ist. Zum anderen herrscht über die Rechtslage Uneinigkeit. Solange das Fahrrad fahrtüchtig ist, darf es nicht entfernt werden, denn in Deutschland gibt es keine Höchstparkdauer für Fahrräder. Aktuell wird das Entfernen nicht mehr fahrbereiter Räder durch das Bürgerliche Gesetzbuch (§§ 958 und 959), das Straßen- oder Abfallrecht gehandhabt.

#### *Bürgerliches Gesetzbuch*

Die Paragraphen 958 und 959 des Bürgerlichen Gesetzbuches erlauben das Entfernen eines Fahrrades, wenn „der Eigentümer in der Absicht, auf das Eigentum zu verzichten, den Besitz der Sache aufgibt“ (**BGB §959**). Das Fahrrad muss eindeutig als herrenlos und aufgegeben erkennbar sein, anders muss dem Besitzer die Möglichkeit gegeben werden, das Rad fahrtüchtig zu machen.

#### *Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz*

Das Kreislaufwirtschaftsgesetz erlaubt hingegen das sofortige Entfernen von Fahrrädern aus der freien Natur, wenn diese das Landschaftsbild beeinträchtigen. In bebauten Gebieten trifft dies jedoch nicht zu und die Tatsache, dass - anders als Kraftfahrzeuge - Fahrräder kaum umweltgefährdende Betriebsstoffe enthalten, trägt dazu bei, dass Räder nicht entfernt werden dürfen.

Das Abfallrecht handhabt herrenlose Fahrräder nur als Abfall, wenn sie über mehrere Wochen fahruntauglich in der Öffentlichkeit abgestellt wurden und offensichtlich vom Besitzer aufgegeben wurden. Bei Fahrrädern, die über einen längeren Zeitraum in einem beschädigten Zustand zurückgelassen werden, ist davon auszugehen, dass keine weitere Nutzung vorgesehen ist. Anhaltspunkte hierfür können Staubschichten, die Ansammlung von Laub oder auch Spinnennetze sein. In diesem Fall ist es erlaubt, das Fahrradschloss aufzubrechen und das Rad zu entsorgen. Indizien, die dafürsprechen, dass das Fahrrad vom Eigentümer nicht zum Zweck der Entsorgung oder in diesem Zustand hinterlassen wurde, wie beispielsweise ein teures Fahrradschloss, können auf Vandalismus oder Teildiebstahl hinweisen. Diese Fahrräder fallen somit nicht unter das Abfallgesetz. Auch Fahrräder die mit kleineren Reparaturen einsatztauglich gemacht werden können, wie beispielsweise platte Reifen, dürfen nicht entsorgt werden.

Dem Besitzer muss die Möglichkeit gegeben werden, das Rad zu warten. Sollte dieser sich nicht um das Fahrrad kümmern und sich der Zustand des Rades verschlechtern, darf das Fahrrad von den Behörden mit Berufung auf das Abfallgesetz entfernt werden.

Durch die momentan schwierige Rechtslage kündigen Kommunen in den betroffenen Bereichen „Wartungen“ an, beispielsweise Grünschnitt. Durch die frühzeitige Bekanntgabe, die anhand von Markierungen oder Mitteilungen am Rad kenntlich gemacht wird, generellen Aushängen o.ä. wird den Besitzern der Räder Zeit zugesprochen, in der sie das Rad entfernen können. Die am Stichtag verbliebenen Fahrräder werden entfernt, müssen allerdings als Fundobjekt sechs Monate gelagert werden.

Die regelmäßige Kontrolle abgestellter Fahrräder im vier Wochen Takt wie in den Niederlanden bietet die Chance, Fahrräder stets zu überprüfen und herrenlose Räder aus fundierten Beobachtungen zu entfernen. Markierungen an den Fahrrädern helfen diese wiederzuerkennen. Eine klare Gesetzesvorschrift wäre wünschenswert, ist jedoch aktuell nicht absehbar, weshalb Kommunen sich selbst um dieses Problem kümmern müssen.

### **Stellplätze für Sonderfahrräder**

Ein schwieriges Themenfeld bilden die Sonderformen von Fahrrädern wie Lastenräder oder Fahrräder mit Kinderwagen. Ihre Übergröße wird bei den herkömmlichen Fahrradhaltern kaum berücksichtigt. Auch das Aufstellen längerer Anlehnbügel würde keine Abhilfe schaffen. Es ist davon auszugehen, dass andere Nutzer ihr Fahrrad an den Bügel anschließen würden. Ohne das Aufstellen von einem Schild, dass das Fahrradparken an diesen Bügeln nur für Sonderfahrräder erlaubt und das Durchführen von Kontrollen gegen Verstöße dieser Erlaubnis, kann den Lastenfahrrädern und ähnlichen Rädern im öffentlichen Straßenraum kein anforderungsgerechter Stellplatz angeboten werden.

### **Ladeinfrastruktur**

Die Nachfrage nach Lademöglichkeiten im Alltagsradverkehr ist nach Zwischenergebnissen aus eigenen Untersuchungen und Workshops zu Bike-and-Ride-Anlagen<sup>13</sup> sehr gering. Die immer weiter steigenden Reichweiten der E-Bikes werden im Alltag nicht ausgeschöpft. Strecken von 70 – 100 Kilometern werden äußerst selten von Radfahrenden auf dem Weg zur Arbeit, Sport oder Einkauf bewältigt, sodass das Aufladen des Akkus in der Regel zuhause und über Nacht vorgenommen wird. Hinzu kommt, dass die Radfahrenden selten bereit sind, ihr passendes Ladegerät mitzunehmen. Sind öffentliche Ladestationen nicht abschließbar oder liegt das Ladegerät im Freien, sinkt die Nutzung auf ein Minimum. Bieten Radabstellanlagen Schließfächer zur Nutzung an, bietet sich die Integrierung von Lademöglichkeiten an. Werden 10 – 20 Prozent der Schließfächer mit Strom versorgt, sollten ausreichend Lademöglichkeiten vorhanden sein.

---

<sup>13</sup> Region Hannover, *Ausstattung von Bike + Ride-Anlagen – Modulkatalog*, März 2019 (Zwischenergebnisse)

Allerdings ist der Aufbau einer Ladeinfrastruktur für Radfahrende im Freizeitverkehr interessant. Die zurückgelegten Kilometer sind deutlich höher als im Alltagsverkehr. Sinnvoll ist es deshalb Radabstellanlagen, die in der Nähe von touristischen Zielen liegen, mit Lademöglichkeiten auszustatten.

## **7 Service und Information**

### **7.1 Bestandsanalyse**

#### **Fahrradverleihsystem**

In der Stadt Bielefeld werden dieses Jahr rund 250 Leihräder im Bereich der Kernstadt sowie der Universität aufgestellt. Virtuelle, in einer App sichtbare Haltestellen geben an, wo die Leihräder abgestellt werden dürfen. Zur Ausleihe stehen herkömmliche Fahrräder bereit. In einer zweiten Stufe soll die Anzahl der Fahrräder auf 600 erhöht werden. Hinzu kommen dann rund 50 Pedelecs und zehn Lastenräder. Ein Zeitpunkt für die zweite Phase ist noch nicht bekannt und zudem abhängig vom Erfolg des Fahrradverleihsystems.

Sowohl am Bielefelder als auch Gütersloher Hauptbahnhof stehen bereits jeweils vier Leihfahrräder der Deutschen Bahn zur Verfügung. Das Bike-sharing-Netzwerk „Call a Bike“ wird von der DB in über 70 Städten betrieben. Im Basis-Tarif wird eine Grundgebühr von 3 € pro Jahr erhoben. Jede halbe Stunde kostet den Nutzer 1 €. Der Tagestarif liegt bei 15 €. Die Ausleihe funktioniert über die zugehörige App und kann nach der einmaligen Anmeldung in jeder Stadt genutzt werden. Jeder Nutzer kann zwei Fahrräder gleichzeitig ausleihen. In Bielefeld und Gütersloh stehen die Fahrräder an festen Stationen und müssen am Ende der Leihe dort wieder abgestellt werden. Ergänzend stehen am Hauptbahnhof in Gütersloh zehn Leihräder des Anbieters Nextbike, welche den Nutzerinnen und Nutzern des Fahrradverleihers zur Verfügung stehen.

#### **Fahrradläden**

Abb. 27 zeigt die Fahrradläden in der näheren Umgebung des Radnetzes. Bis auf die Stadt Oerlinghausen verfügen alle zentralen Orte über einen Fahrradladen. In Richtung Bielefeld nimmt die Dichte an Fahrradläden zu. Zudem liegen entlang diverser Routen Fahrradläden, die eine Reparatur des Rades ermöglichen. Die Namen und Adressen der Fahrradläden sind in Anhang A-3 zu finden.

#### **Servicestation**

Servicestationen bilden in der Regiopolregion eine Ausnahme. Seitens der beteiligten Kommunen wurde lediglich eine Servicestation beim Fahrradladen „Zweirad Magerkohl“ in Steinhagen genannt. Diese umfasst einen Fahrradschlauchautomaten sowie eine Luftpumpe, die rund um die Uhr nutzbar ist.



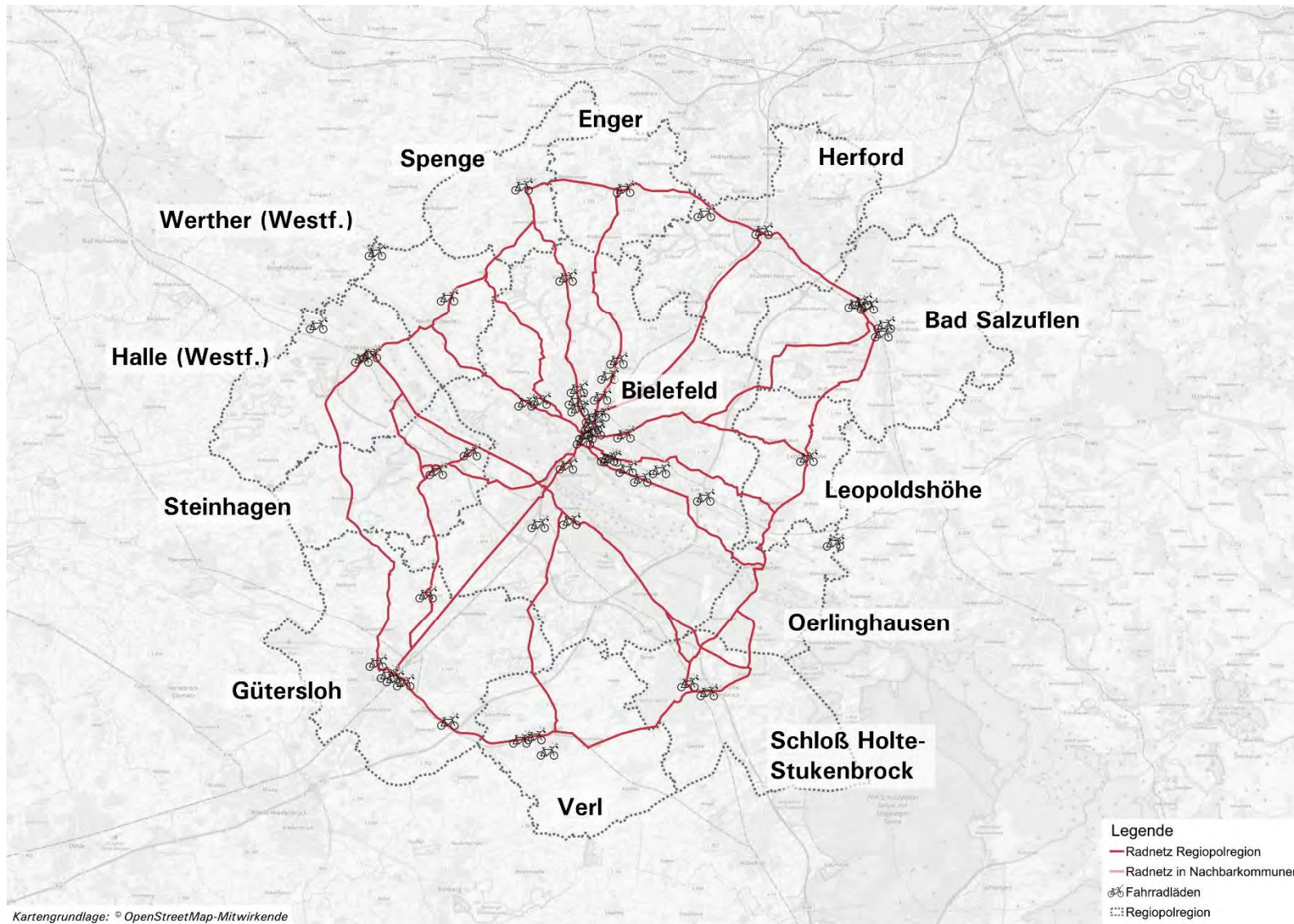


Abb. 27 Fahrradläden im näheren Umfeld des regiopolen Radverkehrsnetzes  
 Regiopoleregion Bielefeld – Integriertes regionales Radverkehrskonzept

## 7.2 Ergänzende Service-Dienstleistungen

### Ampelgriffe/Fußrasten

An wichtigen Knotenpunkten wird empfohlen Ampelgriffe oder Fußrasten anzubringen. Diese stellen eine Erleichterung für den Radverkehr dar und erhöhen deren Komfort. Dadurch wird eine fahrradgerechte Verkehrsplanung ergänzt und das Radfahren im Alltag ein kleines Stück angenehmer gestaltet, sodass beim Warten an der Lichtsignalanlage nicht abgestiegen werden muss. Vorrangiges Ziel ist es jedoch, Wartezeiten an Lichtsignalanlagen für den Radverkehr zu verringern.

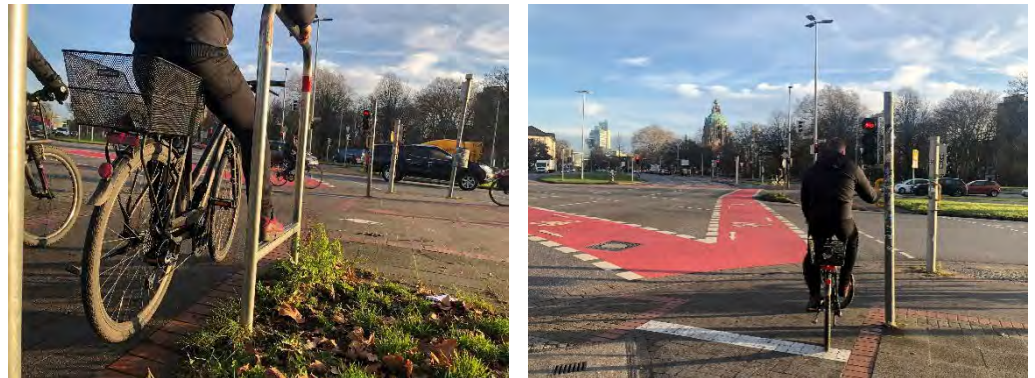


Abb. 28 Fußraste (Hannover) und Ampelgriff (Hannover)<sup>14</sup>

### Service-Points

Durch die Einrichtung von Service-Points wird Radfahrenden, die keinen Zugriff auf eigenes Werkzeug oder eine Luftpumpe haben, ein zusätzlicher Service angeboten. Service-Points sollten neben dem für Reparaturen am Fahrrad erforderlichen, gängigen Werkzeug und einer fest installierten, für alle Ventile nutzbaren Luftpumpe über ausreichend Platz zum Reparieren des Fahrrades verfügen. Ergänzend ist die Installation eines Schlauchautomaten denkbar, der den Austausch eines „Plattens“ auch am Wochenende oder in den Abendstunden ermöglicht. Hier sollten Patenschaften durch ortsansässige Fahrradläden angestrebt werden. Service-Points können auch für Radtouristen von Interesse sein.

---

<sup>14</sup> SHP Ingenieure



Abb. 29 Mögliche Ausstattung eines Service-Points<sup>15</sup>

Eine Einrichtung von Service-Points bietet sich insbesondere an hoch durch den Radverkehr frequentierten Bereichen an, z.B.

- Bahnhöfe
- Schnittstellen ÖPNV/SPNV
- ZOB
- Radabstellanlagen in Innenstädten

#### **Aufbau von Kilometersteinen**

Als weiterer Service kann der Aufbau von Kilometersteinen dienen. Auf der Strecke zwischen zwei zentralen Orten (bspw. von Spenge nach Enger) wird jeden Kilometer ein Stein mit der entsprechenden Kilometerangabe aufgestellt. So haben Radfahrende eine ungefähre Vorstellung von den bereits gefahrenen Kilometern. Ergänzend können diese Kilometersteine die Entfernung bis zum nächsten oder auch übernächsten zentralen Ort (bspw. von Spenge nach Enger und Herford) angeben.

#### **Rastplätze mit Schutzdach**

Die Errichtung von Rastplätzen wird in der Regel eher mit einem Freizeitnetz verbunden. Das entwickelte Radverkehrsnetz weist jedoch große Entfernungen zwischen den einzelnen Orten auf. Aus diesem Grund kann es durchaus sinnvoll sein, entlang wichtiger langer Verbindungen Rastplätze mit einem Dach zum Schutz gegen Wind und Wetter (z. B: Wolkenbrüche) zu installieren.

<sup>15</sup> SHP Ingenieure



Abb. 30 Beispiele einer Rasthütte mit Schutzdach im Landkreis Hildesheim<sup>16</sup>

### 7.3 Öffentliches Leihradsystem

In den vergangenen Jahren ist die Zahl öffentlicher Fahrradverleihsysteme – analog zum Carsharing gemäß internationalem Sprachgebrauch Bikesharing genannt – kontinuierlich gestiegen. Die Nutzung eignet sich besonders auf kurzen Strecken. Unterschieden wird bei den Leihradsystemen zwischen stationsgebundenen (Ausleihe und Rückgabe an Stationen) und flexiblen Konzepten, bei denen die Fahrräder innerhalb eines definierten Gebiets ohne Station bereit- und abgestellt werden. Die Nutzenden müssen sich bei beiden Konzepten weder um die Wartung, noch um die Abstellung oder Sicherung des Fahrrads kümmern. Bei den modernen Fahrradverleihsystemen gilt eine Angebotsdichte von 10-12 Stationen stadtweit und ein Leihrad pro 1.000 Einwohnern als optimal. Empfehlenswert ist es, neben dem Kerngebiet und den Arbeitsplatzschwerpunkten auch Wohnstandorte mit einzubeziehen. Zudem spielt die Verknüpfung von Leihradsystemen mit dem ÖPNV eine wesentliche Rolle.

#### 7.3.1 Best Practice Beispiele in Deutschland

##### „StadtRAD Hamburg“

Das öffentliche Fahrradverleihsystem „StadtRAD Hamburg“ ist das erfolgreichste in ganz Deutschland. An ca. 220 Stationen stehen rund 2.600 Fahrräder bereit. Die hohe Stationsdichte und deren Lage an Orten mit hohem Kundenpotenzial, sowie hoher Einwohnerzahl im Umkreis von 500 m um die Stationen sind zwei der Erfolgsfaktoren des Systems. Seit April 2019 bietet „StadtRAD Hamburg“ auch die Ausleihe von Lastenrädern an. Egal ob Fahrrad oder Lastenrad, die erste halbe Stunde pro Tag ist kostenlos und ein Angebot, das viele Menschen zur Nutzung anregt. Ab der 31. Minute werden 8 ct/min berechnet. BahnCard-Inhaber und HVV-Abonnenten zahlen nur 6 ct/min.

Neben der Reservierung und Anmeldung per App bietet das Fahrradleihsystem an jeder Leihstation Serviceterminals an denen sowohl die Registrierung als auch Ausleihe und Rückgabe abgewickelt werden kann.

<sup>16</sup> SHP Ingenieure

„StadtRAD Hamburg“ ist zudem Bestandteil des Hamburger Mobilpunktes „switchh“. Diese sammelt die Angebote von verschiedenen Sharing-Anbietern (cambio, car2go, DriveNow und StadtRAD) an einem Ort.

Die roten Fahrräder haben einen hohen Wiedererkennungswert im Straßenraum und die stadtbezogene Namensgebung erzielt eine Hamburger Identität.



Abb. 31 Fahrradverleihsystem „StadtRAD Hamburg“<sup>17</sup>

### „MVGmeinRad“

Die Mainzer Verkehrsgesellschaft (MVG) begann 2012 ein stationsgebundenes Fahrradleihsystem aufzubauen. Inzwischen stehen an über 200 Stationen mehr als 1.200 Leihräder zur Verfügung. Die Vermietstationen sind in unmittelbarer Nähe von stark frequentierten Schnittstellen mit dem ÖPNV oder durch den ÖPNV schlecht erschlossene Gebiete angesiedelt. Seit 2019 können in Mainz, Wiesbaden, Ingelheim und Budenheim ausgeliehene Fahrräder in jeder dieser vier Kommunen zurückgegeben werden.

Über eine dazugehörige App können Nutzer sich registrieren und die Ausleihvorgänge abwickeln. Eine Mehrfachvermietung ist derzeit noch nicht möglich, sodass jeder Kunde aktuell nur ein Fahrrad ausleihen kann. Die anfangs notwendige Kundenkarte kann nur noch an wenigen alten Stationen genutzt werden.

Preislich sind 1,50 € für die ersten 60 Minuten angesetzt. Jede weitere halbe Stunde kostet zusätzliche 1,50 €. Vergünstigte Tarife bieten die Ausleihe für 0,75 € (bspw. Inhaber/innen eines JobTickets oder Schülertickets Hessen) oder 0,50 € („Mainzer Studis“) für die ersten 60 Minuten und jede weitere halbe Stunde an.

---

<sup>17</sup> SHP Ingenieure



Abb. 32 Fahrradverleihsystem „MVGmeinRad“<sup>18</sup>

### „SprottenFlotte“

Im Juli 2019 ging die „SprottenFlotte“ in der KielRegion an den Start. In der Pilotphase, welche bis Ende 2020 andauert, stehen derzeit 245 Leihräder an über 30 Stationen zur Verfügung. Die größten Stationen befinden sich erwartungsgemäß am Kieler Hauptbahnhof, der Universität und am Anleger Dietrichsdorf. Anders als in anderen deutschen Großstädten, stehen nicht nur im Stadtzentrum Leihstationen, sondern auch in angrenzenden Gemeinden wie Altenholz, Heikendorf oder Schönkirchen. Ab 2021 soll das Bikesharing-System in die angrenzenden Städte Plön, Rendsburg, Eckernförde, Büdelsdorf und Preetz ausgeweitet werden. Mit der Erweiterung sollen den Nutzern auch Pedelecs und Lastenräder angeboten werden. Aktuell kommen ausschließlich konventionelle Leihräder zum Einsatz. Die „SprottenFlotte“ gehört zur nextbike Familie. Nextbike ist europäischer Marktführer im Bikesharing.

Der Masterplan Mobilität für die KielRegion sieht in dem Aufbau eines regionalen Bikesharing-Systems ein Element der zentralen Schlüsselmaß-

<sup>18</sup> Freies Foto

nahmen. Umsetzung und Koordination wird vom regionalen Mobilitätsmanagement übernommen.

Die Anmeldung erfolgt über die nextbike-App, eine Hotline oder die dazugehörige Internetseite. Wie auch in Hamburg ist die erste halbe Stunde kostenfrei. Jede weiteren 30 Minuten kosten 1 €, wobei der Tageshöchstsatz bei 9 € liegt.

### **7.3.2 Konzeptionelle Empfehlungen für ein angebotsorientiertes Fahrradverleihsystem**

Nachfolgend werden einige konzeptionelle Empfehlungen zu verschiedenen Aspekten eines Fahrradverleihsystems (FVS) gegeben. Generell ist festzustellen, dass die Qualität der Leihfahräder einer der entscheidenden Faktoren zum Erfolg eines Verleihsystems ist. Schwergängige und unbequeme Räder wirken ebenso abschreckend wie schlecht oder gar nicht gewartete Fahrräder. Der Ausleih- und Rückgabevorgang muss ebenso einfach sein wie ein zuverlässiger Abrechnungsprozess. Beides muss im heutigen digitalen Zeitalter mobil über eine App möglich sein. Hier sollte neben den angesprochenen Vorgängen auch der Ladezustand von bspw. Pedelecs abrufbar sein und eine Kontaktperson aufgeführt sein, die für die Kunden jederzeit erreichbar ist.

Für die Regiopolregion Bielefeld gilt zu beachten, dass diese sich aus unterschiedlichsten Städten und Gemeinden zusammensetzt. Einerseits bieten die drei größeren Städte Bielefeld, Gütersloh und Herford viel Potenzial zur Einführung eines Fahrradverleihsystems. Die Nutzung der Leihräder auf kurzen Strecken innerhalb der Städte ist hier denkbar und wird wie bereits beschrieben in Bielefeld zeitnah umgesetzt. Andererseits sind auch kleinere Gemeinden Bestandteil der Regiopolregion. Hier lassen sich auf kurzen Distanzen keine relevanten Quellen bzw. Ziele erreichen. Insofern besteht die Schwierigkeit bei der Etablierung eines Fahrradverleihsystems für die Regiopolregion, die unterschiedlichen Ansprüche zu berücksichtigen. Da in der Regiopolregion nur die Stadt Bielefeld über ein Fahrradverleihsystem verfügt, ist zu prüfen ob sich dieses auf die Regiopolregion ausweiten oder in ein neues Leihradsystem integrieren lässt, um eine möglichst hohe Akzeptanz zu erreichen.

Anzumerken ist, dass es deutschlandweit keinen Handlungsleitfaden für Städte und Kommunen gibt. Zu den tatsächlichen Potenzialen sind vertiefte Untersuchungen erforderlich.

#### **Verknüpfung Fahrradverleihsystem mit ÖPNV**

Bei der Einführung eines Fahrradverleihsystems sollte zu Gunsten der Gesamtverkehrsentwicklung pro Umweltverbund darauf geachtet werden, möglichst Synergien zwischen dem Fahrradverleihsystem und dem ÖPNV zu schaffen. Die Verknüpfung der beiden Verkehrsarten ermöglicht intermodale Wegeketten. So können Leihräder den ÖPNV ergänzen und bspw. auf der letzten Meile eine neue Alternative darstellen oder im Zulauf zu den Schnittstellen neue Möglichkeiten für potenzielle Kunden schaffen.

Zudem schließen Leihsysteme Lücken im ÖPNV-Liniennetz oder mindern die Überlastungen einzelner ÖPNV-Linien.

Bei der Lokalisierung der Standorte sollten in jedem Fall die Tarifgrenzen im ÖPNV berücksichtigt werden. Allen voran sind hier die Tarifgrenzen der drei größten Städte Bielefeld, Gütersloh und Herford zu berücksichtigen. Birgt die Nutzung des Leihrades bis zur Haltestelle innerhalb einer günstigeren Tarifgrenze einen finanziellen Vorteil, wird ein weiterer Anreiz geschaffen. Erste Evaluationen<sup>19</sup> zeigen, dass ein hoher Anteil der Nutzerinnen und Nutzer von Fahrradverleihsystemen über eine Zeitkarte für den ÖPNV verfügen. Laut Studie besitzen zwischen 25 Prozent und 34 Prozent der Menschen in den Modellstädten eine Zeitkarte, wohingegen dieser Anteil bei den Nutzerinnen und Nutzern der Fahrradverleihsysteme zwischen 56 Prozent und 69 Prozent liegt.

Die Dichte der Leihstationen sollte sich an der vorhandenen Haltestellendichte des ÖPNV und SPNV orientieren. Im Vergleich weisen erfolgreiche ausländische Systeme (bspw. Velib Paris oder Bicing Barcelona) eine höhere Stationsdichte auf als viele deutsche Systeme (10–13 Stationen/km<sup>2</sup> gegenüber zunächst nur bis zu 1,6 Stationen/km<sup>2</sup> in den Modellprojekten<sup>16</sup>). Neben Schnittstellen mit dem ÖPNV sollten auch Mobilstationen mit Leihrädern versehen werden.

### **Marketing, Kommunikation und Vertrieb**

Ein wichtiger Schritt zum Erfolg eines Leihradsystems ist, dass Bürgerinnen und Bürgern das Angebot kennen. Hierdurch erhöht sich nicht nur der Kreis der potenziellen Nutzerinnen und Nutzer sondern auch die Anzahl der tatsächlich getätigten Ausleihen. Wird eine maximale Nutzung angestrebt, können die Kosten für Kommunikation und Werbung durchaus beachtlich sein. Um das Fahrradverleihsystem in das Bewusstsein der Bürgerinnen und Bürger zu bekommen, sollten verschiedene Faktoren berücksichtigt und umgesetzt werden. Entscheidend für die Nutzung ist, dass die Leihräder und Leihstationen wahrgenommen werden. Dies bedeutet zum einen eine gut sichtbare Positionierung im öffentlichen Raum. Zum anderen kann durch eine ansprechende Gestaltung ein Wiedererkennungswert geschaffen werden.

Effektive Öffentlichkeitsarbeit wie bspw. die Beteiligung an öffentlichen Veranstaltungen mit Erläuterung des Registrierungs- und Ausleihvorgangs sowie Medienkampagnen können eine positive Haltung der Bevölkerung gegenüber dem Leihradsystem fördern und die Nutzungshürde verringern.

Durch die Schaffung von Synergien zwischen dem Fahrradverleihsystem und dem ÖPNV können sich Werbepartnerschaften ergeben und Marketingmaßnahmen des ÖPNV mit der Leihradwerbung ergänzt werden. Dies verringert den finanziellen Aufwand erheblich. Die Zusammenarbeit mit

---

<sup>19</sup> Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, *Innovative Öffentliche Fahrradverleihsysteme: Ergebnisse der Evaluation und Empfehlungen aus den Modellprojekten*, Berlin/Bonn/Wuppertal/Stuttgart, November 2014



dem ÖPNV birgt zudem die Möglichkeit, wichtige potentielle Großkunden-  
gruppen wie Studierende (Integration ins Semesterticket), Betriebe (In-  
tegration ins Job-Ticket) und Hotellerie (Integration in Hotel-  
/Touristenticket) zu gewinnen.

Neben den durch Marketing und Kommunikation entstehenden Kosten,  
finden sich diese Inputs auch auf der Finanzierungsseite wieder. Durch  
Sponsoren oder Werbekunden, die auf oder mit dem Leihradsystem wer-  
ben wollen, können zusätzliche Einnahmen generiert werden. Die Vielsei-  
tigkeit der Kommunikations- und Werbemaßnahmen macht es schwierig  
eine Kosteneinschätzung zu geben. Zudem befinden sich viele Leihsysteme  
– allen voran mit Verknüpfung an den ÖPNV – noch in der Startphase,  
sodass keine Erfahrungswerte zur Verfügung stehen.

### **Ausstattung**

Die typischen Bewegungsmuster von FVS-Nutzende liegen eher im Kurz-  
streckenbereich von häufig nicht mehr als drei Kilometer. Einzelne Evalua-  
tionen<sup>20</sup> zeigen, dass die Nutzungsdauer bei städtischen Modellprojekten  
deutlich unter einer halben Stunde liegt. Ein entscheidender Grund hierfür  
ist die Tarifgestaltung, welche Kurzstreckenfahrten und die Nutzung der  
Leihräder als Zubringer zum ÖPNV begünstigt.

Wird nun das entwickelte Radnetz der Regiopolregion Bielefeld betrachtet,  
lässt sich schnell erkennen, dass die Verbindungen unter den Kommunen  
deutlich größere Entfernungen aufweisen. Soll ein Fahrradverleihsystem  
entwickelt werden, welches es ermöglichen soll auch größere Distanzen  
zu bewältigen, sollten Pedelecs in das Leihradsystem eingebunden wer-  
den. Derzeit benötigen Stationen mit Pedelecs noch einen Strom-  
anschluss, was die Standortfindung und das Management der Anlagen er-  
schwert. Mit Blick auf den Teutoburger Wald als topografische Hürde er-  
scheint ein Flottenanteil von einem Viertel an Pedelecs empfehlenswert.

Der Erfolg eines Fahrradverleihsystems ist von vielen Faktoren abhängig.  
Von wesentlicher Bedeutung ist die Fahrradbesitzquote der Einwohner der  
Stadt. Dies erklärt den großen Erfolg der Fahrradverleihsysteme in großen,  
früher wenig radaffinen Städten wie London oder Paris und die relativ be-  
scheidenen Erfolge in durchaus fahrradfreundlichen Städten, wie bei-  
spielsweise Hannover. Je weniger private Fahrräder vorhanden sind, desto  
stärker werden interessierte Nutzerinnen und Nutzer auf das Angebot zu-  
rückgreifen. Ein Angebot mit ausschließlich „normalen“ Leihrädern er-  
scheint deshalb wenig sinnvoll. Zweckmäßiger ist es, das Angebot um  
Lastenfahrräder und Pedelecs zu erweitern. Dies ermöglicht sowohl Kinder  
als auch Einkäufe schnell, sicher und einfach zu transportieren. Für ver-  
schiedene Anforderungen gibt es unterschiedliche Ausführungen. Kinder  
bspw. benötigen einen bequemen Sitz, wohingegen Wasserkisten sicher  
verstaут werden müssen. Hierdurch wird den Bürgerinnen und Bürgern

---

<sup>20</sup> Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, *Innovative Öffentliche Fahrradverleihsysteme: Ergebnisse der Evaluation und Empfehlungen aus den Modellprojekten*, Berlin/Bonn/Wuppertal/Stuttgart, November 2014

ermöglicht, auch längere Distanzen sowie den Großeinkauf im Supermarkt ohne die Nutzung eines Pkw zu erledigen.

## 7.4 Wegweisende Beschilderung

Eine einheitliche und durchgängige Radverkehrswegweisung dient der besseren Orientierung der Radfahrenden und weist sie auf schnelle, sichere und komfortable Routen hin. Hinzu kommt, dass vorhandene Routen durch eine entsprechende Wegweisung ins Blickfeld und somit ins Bewusstsein von Radfahrenden gelangen. Ein Wegweisungssystem ist daher als ein Qualitätskriterium für ein Radwegenetz anzusehen. Dazu kommt, dass Wegweisungssysteme auch ins Blickfeld anderer Verkehrsteilnehmer geraten und diese auf bestehende Radverbindungen hinweisen.

Grundsätzlich unterscheidet man bei den Wegweisungssystemen zwischen zwei Systemkomponenten; der zielorientierten Wegweisung bei der überwiegend der kürzeste und schnellste Weg bevorzugt wird und der routenorientierten Wegweisung, bei der die Freude am Radfahren und die landschaftsbezogene Erholung im Vordergrund stehen. Für die in diesem Kapitel betrachtete Alltagswegweisung ist die zielorientierte Wegweisung erforderlich.

Eine Ausnahme bildet der Kreis Lippe. Die lippische Wegweisung wurde für das Alltagsradverkehrsnetz entwickelt. Das touristische Netz ist in dieses System integriert worden. In Abb. 33 ist zu erkennen, dass entlang der Verbindungen im Kreis Lippe bereits viele Wegweiser vorhanden sind.

Die Kreise der Regiopole sowie die Stadt Bielefeld verfügen für den Freizeitradverkehr über ein umfassendes Wegweisungssystem. Dieses wird mithilfe von bereits vorhandenen Datenbanken und einem Geographischen Informationssystem, aus welchem sich die genauen Wegweiserstandorte ablesen lassen, gepflegt. Es handelt sich bei der Wegweisungsdatenbank um routenorientierte, touristische Wegweisungen, welche die zielorientierte Wegweisung mit routenbezogenen Symbolen – in Form von zusätzlich installierten Plaketten – unterstützt.

Insgesamt befinden sich in der Regiopole Bielefeld 4.902 Wegweiser (vgl. Abb. 33). 644 davon sind dem Kreis Herford, 478 dem Kreis Lippe sowie 1.879 dem Kreis Gütersloh zu zuordnen. Die Stadt Bielefeld hat 1.901 Wegweiser aufgestellt. Für das neue Knotenpunktsystem wurden 137 Knotenpunkte identifiziert.

Das regiopole Radverkehrsnetz, das im Allgemeinen den Anforderungen eines Alltagsnetzes genügen soll, deckt sich insgesamt eher selten mit dem Netz der Freizeitradwege. Entlang einiger ausgemachten Verbindungen des Radverkehrsnetzes befinden sich keine oder nur wenige Wegweiser (vgl. Abb. 33). Da sich die Ziel- und Entfernungsangaben der vorhandenen Wegweiser ausschließlich auf das Freizeitwegenetz beziehen, können letztere in der Regel nicht für das regiopole Radverkehrsnetz verwendet werden. Es müsste daher ein separates, d.h. neues, Wegweisungssystem

tem nach den Kriterien der zielorientierten Wegweisung aufgebaut werden.

Eine Überarbeitung der vorhandenen Wegweisungskonzepte sowie der Integrierung eines neuen Wegweisungssystems für das regiopole Radverkehrsnetz ist mit hohen Kosten verbunden. Der Gutachter hat eine grobe Kostenschätzung für ein Wegweisungskonzept im Landkreis Harburg vorgenommen.<sup>21</sup> Die reinen Materialkosten beliefen sich hier bereits auf rund 250.000 Euro. Hinzu kommen Planungskosten (ca. 50.000 Euro) sowie Kosten für die Montage (ca. 200.000 Euro) und Betriebskosten (ca. 40.000 Euro).

Es ist festzuhalten, dass die Erweiterung der vorhandenen Wegweisung um Ziele des regiopolen Radverkehrsnetzes für eine Alltagswegweisung eine deutliche Aufstockung des Wegweisungssystems erfordert. Eine neue, regelkonform ausgeführte Wegweisung bedarf außerdem häufig einer Erweiterung der vorhandenen Wegweiser bzw. Schilder. Gegebenenfalls ist auch der Austausch von Schildern erforderlich. Dies kann anhand eines Beispiels verdeutlicht werden: Wenn an einem Standort, an dem sich das Freizeitwegenetz und das regiopole Radverkehrsnetz kreuzen, bisher lediglich ein Zwischenwegweiser im Zuge der Freizeitwegweisung regelkonform vorhanden ist, müssten diese Zwischenwegweiser durch aufwändige Pfeilwegweiser ersetzt werden.

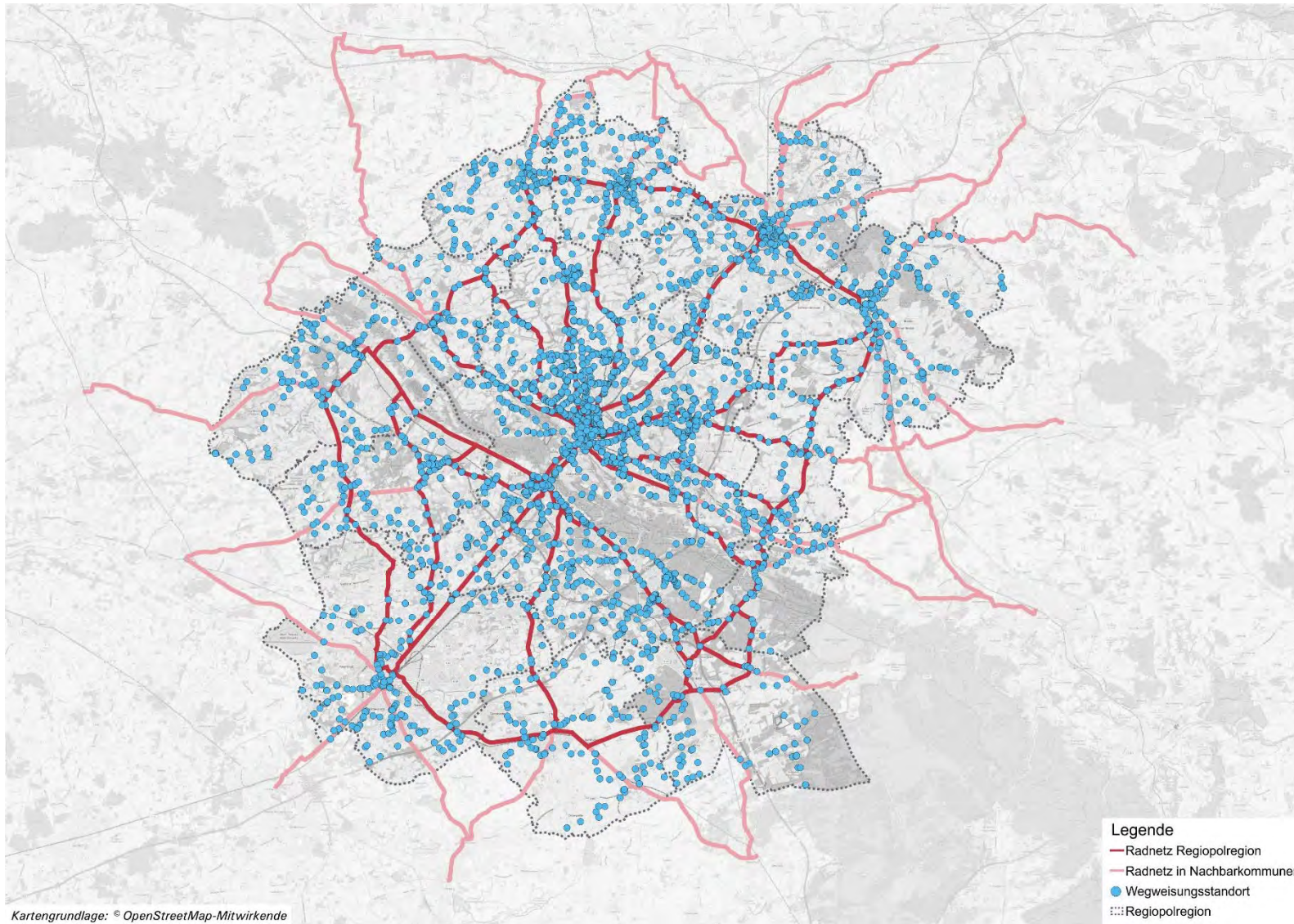
Weiterhin ist zu beachten, dass das Schaffen einer regelkonformen Wegweisung nicht immer möglich sein wird, da zahlreiche vorhandene Wegweiser durch Ergänzungen neuer Ziele (für das regiopole Radverkehrsnetz) die laut dem Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr<sup>22</sup> die vorgegebene maximale Anzahl an Zielen auf einem Wegweiser von Zwei überschreiten würden. Es ist darauf hinzuweisen, dass die Übersichtlichkeit – und damit eine elementare Forderung – der Radverkehrswegweisung leiden würde, wenn keine regelkonforme Umsetzung gewählt werden würde.

Aus den genannten Gründen erscheint die Schaffung eines neuen Wegweisungssystems im regiopolen Radverkehrsnetz derzeit nicht vorrangig. Die vorhandene Wegweisung der Freizeitrouten bietet – in Kombination mit der vorhandenen Wegweisung für den Kraftfahrzeugverkehr – derzeit eine grundlegende Orientierung für Radfahrende in der Regiopolregion. Zumal das regiopole Radverkehrsnetz in starkem Maße aus straßenbegleitenden RVA entlang der klassifizierten Straßen besteht. Hier ist die Wegweisung für den Kraftfahrzeugverkehr bereits vorhanden und hilfreich auch für den Radverkehr. Aus gutachterlicher Sicht ist es sinnvoller, eine alternative Beschilderung bzw. Kennzeichnung der Routen des regiopolen Radnetzes vorzunehmen, wie die bereits genannte Aufstellung von Kilometersteinen oder Hinweise zur Kennzeichnung aus dem Kommunikationskonzept zu übernehmen.

---

<sup>21</sup> SHP Ingenieure, *Landkreis Harburg – Regionales Radverkehrskonzept*, Hannover September 2017

<sup>22</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), *Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr*, Ausgabe 1998, Köln 1998



**Abb. 33** Bestehende Wegweisungsstandorte in der Regiopolregion  
Regiopolregion Bielefeld – Integriertes regionales Radverkehrskonzept

### 7.4.1 Knotenpunktsystem

Als Vergleich zur voranstehenden Beschreibung der in Deutschland üblicherweise verwendeten Wegweisung wird im Folgenden das in den Nachbarländern Belgien und Niederlande etablierte Wegweisungssystem aufgezeigt. Im Gegensatz zu der in Deutschland üblichen Systematik, werden hier alle Kreuzungen von Radwegen fortlaufend nummeriert. Sie werden Knotenpunkte genannt und bilden das Grundgerüst des Radwegenetzes. Der Radfahrende legt vor dem Start seiner Reise im Internet oder an einer Übersichtskarte (vgl. Abb. 34), eine Route fest. Übersichtskarten sind an fast jedem Knotenpunkt vorhanden und mit dem jeweiligen Standort gekennzeichnet. Die Route muss notiert oder die Nummern der anzufahrenden Knotenpunkte verinnerlicht werden. Alternativ kann eine Routingsoftware auf einem Fahrrad navigationsgerät oder Smartphone verwendet werden. Knotenpunktschilder markieren zum einen die Nummer der Kreuzung, an der sich der Radfahrende befindet, zum anderen zeigen sie an, in welcher Richtung welcher benachbarte Knotenpunkt liegt (vgl. Abb. 34). Zwischenwegweiser zeigen ähnlich wie in Deutschland mögliche Richtungswechsel an oder bestätigen den Reisenden auf seiner Route.

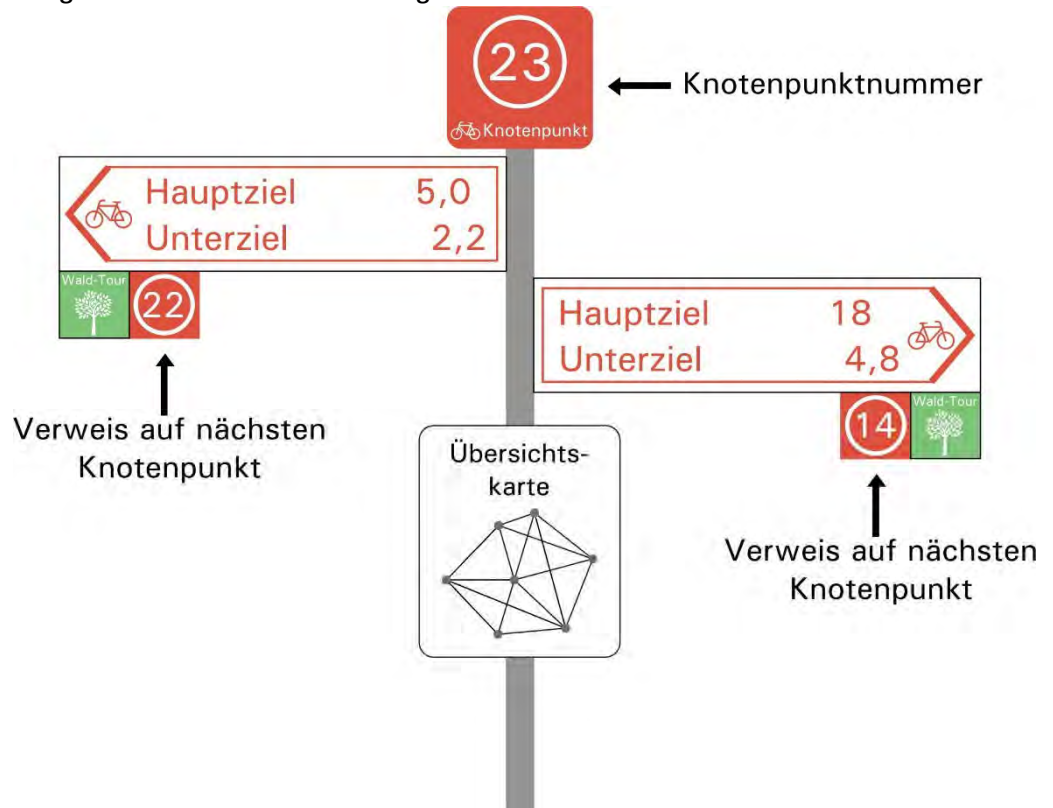


Abb. 34 Prinzipskizze zur Knotenpunktwegweisung

Das beschriebene System bietet einige Vorteile: Zunächst sind Radfahrende flexibler, indem sie spontan ihre Route abändern können. So lässt sich durch die Vielzahl von Übersichtskarten und Knotenpunkten schnell auf einen Wetterumschwung oder Ermüdung reagieren, aber auch die Route erweitern. Weiterhin wird die Planung der Radroute erleichtert, da sich Ortsfremde keine Ortsnamen merken, sondern lediglich die Knotennummern notieren müssen. Zusätzlich lassen sich Routen aufgrund der zu-

meist angegebenen Abstände zwischen den Knotenpunkten besser einschätzen. Diese sollten sowohl auf den Tafeln als auch auf den Radkarten angegeben sein. Insbesondere bei mehrtägigen Routen zahlt sich dieser Informationsvorteil aus. Ein weiterer Vorteil ist, dass sich von einem Knotenpunkt aus diverse individuelle Routen planen lassen.

Das Knotenpunktsystem hat sich auch in einigen deutschen Freizeit-Regionen als Ergänzung zur „FGSV-Wegweisung“ etabliert. So können sich Radfahrende rund um Heinsberg, nahe der belgischen und holländischen Grenze, entscheiden, ob sie sich an der neuen Wegweisung orientieren und somit von Knotenpunkt zu Knotenpunkt fahren, oder anhand der „FGSV-Wegweisung“ von Stadt zu Stadt oder entlang einer Radroute radeln. Um die Überfahrt in die Nachbarländer zu erleichtern, sind einige der Knotenpunkte gleichzeitig mit denen aus Belgien und den Niederlanden verknüpft, indem sie auf deren nummerierte Kreuzungen hinweisen. Auch im Kreis Viersen und im Landkreis Barnim wurde das Knotenpunktsystem eingeführt: Anhand einer Karte, die der Kreis auf seiner Internetseite zur Verfügung stellt, kann sich jeder Radfahrende seine individuelle Strecke erstellen.

Die Einführung eines Knotenpunktsystems bietet sich durch seine einfache Handhabung für den touristischen Radverkehr an. So können bspw. große Ballungen von Themenrouten über Knotennummern abgewickelt werden. Die Zweckmäßigkeit für den Alltagsradverkehr bleibt jedoch zu hinterfragen. Täglich bzw. regelmäßig gefahrene Strecken werden durch das Knotenpunktsystem nicht unterstützt. Weiterhin spielt im Alltagsradverkehr der Zeitfaktor eine übergeordnete Rolle. In der Regel haben die Radfahrenden weniger Zeit und Lust, ihre Alltagsroute spontan um drei Knotenpunkte zu verlängern oder eine neue Route zu entdecken.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass das Knotenpunktsystem eine sinnvolle Ergänzung zur „FGSV-Wegweisung“ darstellt. In der Bundesrepublik setzen immer mehr Städte und Kreise auf das System. Aufgrund der Vielzahl an Freizeitwegen in der Regiopole bietet sich das Knotenpunktsystem auch für eine Verknüpfung dieser Routen an. Durch die maximal zweistellige Nummerierung der Knotenpunkte sollte ein Wegweiskonzept regional gedacht werden. Das in diesem Konzept entwickelte regiopole Radnetz mit dem Knotenpunktsystem zu beschildern ist jedoch nicht sinnvoll.

## 8 Öffentlichkeitsarbeit und Marketing

Wie erfahren die Bewohnerinnen und Bewohner der Regiopolregion Bielefeld, dass die Radinfrastruktur ausgebaut wird – mit schnellen, sicheren Verbindungen und attraktiven Service-Angeboten? Wie erkennen sie die Radverbindungen im Straßenraum, die Bestandteil dieses neuen Alltagsnetzes sind? Und wie können die Menschen zum Umsteigen auf das Rad bewegt werden?

Öffentlichkeitsarbeit vermittelt Informationen mit einer Kombination verschiedener Maßnahmen, abgestimmt auf einzelne Zielgruppen. Sie motiviert die Menschen, mehr Rad zu fahren, und trägt zu einem positiven Klima im Verkehr bei. Mit den im Vergleich zur Infrastruktur geringen Ausgaben für Öffentlichkeitsarbeit lässt sich eine sinnvolle Kosten-/Nutzen-Relation herstellen.

Das Konzept für Öffentlichkeitsarbeit und Marketing definiert Ziele, betrachtet Zielgruppen, Motivation, mögliche Hindernisse und regionale Besonderheiten. Als Grundlage dienen die Untersuchungen von SHP Ingenieure, die Analyse vorhandener Maßnahmen, die Ergebnisse aus den Workshops und aus der Online-Beteiligung.

Daraus abgeleitet wird die Empfehlung geeigneter Maßnahmen für Öffentlichkeitsarbeit und Marketing als konzeptioneller Ansatz.



Abb. 35 Bestandteile von Öffentlichkeitsarbeit und Marketing<sup>23</sup>

<sup>23</sup> Design-Gruppe

## 8.1 Bestandsaufnahme und Analyse

Schon heute betreiben die Kommunen in der Regiopolregion Bielefeld Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Radfahren. Viele Informationen und Aktionen beziehen sich auf den Freizeitradverkehr.

### Konzepte

Fast alle Kommunen haben bereits Mobilitäts-, Gesamtverkehrs- oder Radverkehrskonzepte erarbeitet.

### Print

Gedruckte Radnetzkarten beziehen sich überwiegend auf das Gebiet der eigenen Kommune, einige interkommunale Routen werden ebenfalls dargestellt (zum Beispiel Radwanderkarte Herford – Bad Oeynhausen – Bad Salzuflen). Viele ansprechend gestaltete Tourenkarten und Themenkarten findet man als gedruckte Faltblätter und zum Download auf den Internetseiten der jeweiligen Kommunen.

### Internet

Regionale und überregionale Interaktive Karten für die Tourenplanung

#### *Teutonavigator (teutonavigator.com)*

Bietet 342 konfigurierte Radtouren an. Die Auswahl lässt sich filtern nach Kriterien wie familienfreundlich, Einkehrmöglichkeit, Gipfeltour, mit Bahn und Bus erreichbar... Die einzelnen Touren sind sehr gut dokumentiert, zum Beispiel mit Höhenprofil, aktuellen Informationen und Literaturtipps.

#### *Radroutenplaner NRW (radservice.radroutenplaner.nrw.de)*

##### *Gebiet Teutoburger Wald*

Ein komfortables Werkzeug mit vielen Funktionen, das die Planung individueller Touren ermöglicht: zum Beispiel Eingabe Start und Ziel, Zwischenpunkte, kürzeste Route, Themenrouten, Steigungen vermeiden, Höhenprofil, Fahrtanweisungen, Wetter, Sehenswertes entlang der Route, Bike + Ride.

#### *Radportal „Fahr im Kreis Herford“ (fahr-im-kreis.de)*

Ansprechend aufbereitetes umfangreiches Angebot für die Freizeitradplanung mit Touren, aktuellen Meldungen und Tipps. Durch einen Link auf das Geoportal des Kreises Herford gelangt man zu Kartenmaterial, in dem verschiedene Routen angezeigt werden. Auch freie Navigation ist möglich.

#### *Radtouren Online-Karten (stadtplan.bielefeld.de)*

Die Karte zeigt im Stadtplan rot markierte Routen. Die Anwendung erschließt sich nur über ein Funktionserklärungs-Menü, das unter dem Button „Werkzeuge“ versteckt ist.

### Social Media

Einzelne Aktionen/Angebote der Kommunen werden auf Facebook beworben. Gemeinsame Aktionen sind nicht bekannt.



## **Aktion, Veranstaltung**

### *Stadtradeln*

Die Teilnahme sollte unbedingt weiterverfolgt werden.

### *Touren*

Geführte Touren sind eine sehr gute Option, neue Routen kennenzulernen. Die Kommunen können gemeinsame Aktionen ins Auge fassen (s. Maßnahmen).

### *Aktion „Ohne Auto mobil“*

Alle zwei Jahre sind ca. 50.000 Menschen mit dem Rad, dem Skateboard oder zu Fuß auf der autofreien B61 zwischen Bielefeld und Herford unterwegs.

### *Klimaschutztag OWL*

2019 fand eine gemeinsame Veranstaltung vieler Kommunen zum Auftakt der Klimakampagne OWL statt, bei der auch Radfahren ein Thema war. BesucherInnen konnten an einer 20 Kilometer langen Klima-Radtour teilnehmen – gleichzeitig Auftakt zum Stadtradeln.

## **Presse**

Einige Kommunen haben für die Bestandsaufnahme Pressemitteilungen zur Verfügung gestellt. Auf die Qualität der Beziehungen zu den Medien und deren Bereitschaft, über Radverkehrsthemen zu berichten, kann daraus nicht geschlossen werden.

## **Angebote Dritter**

Vereine, Verbände und Aktionsgruppen sollten als wichtige Multiplikatoren (weiterhin) einbezogen werden. Kontinuierliche Information schafft Akzeptanz.

## **Synergien mit dem Freizeitradverkehr**

### *Internet*

Hier gibt es Potenzial: Informationen zum Alltagsradnetz sollten auf allen Websites der Kommunen im Bereich Radverkehr geschaltet werden. In den vorhandenen Radroutenplanern können Alltagsrouten eingetragen werden. Sinnvoll wäre ein übergeordnetes Portal, auf das von allen kommunalen Seiten verlinkt wird.

### *Printmedien*

Die vorhandenen gedruckten touristischen Radnetzkarten sind nicht in jedem Fall für die Befahrung des Alltagsnetzes geeignet.

### *Wegweisung*

Die gesamte Wegweisung in der Regiopolegion ist auf den Freizeitverkehr ausgerichtet. Eine Ergänzung des Alltagsnetzes würde für Verwirrung sorgen, da verschiedene Wege zum gleichen Ziel führen. Um das Alltagsnetz zu integrieren, müssten die Routen unterschiedlich gekennzeichnet werden

(Namen, Farben, Plaketten), das heißt: große Teile der bestehenden Wegweisung müssten überarbeitet werden.

### **Übersicht**

Eine Übersicht der bisherigen Maßnahmen gibt die Tabelle auf den folgenden Seite. Grundlage sind die von den Kommunen zusammengestellten Unterlagen und eigene Recherchen im Internet.

Die hier verkleinert abgebildete Tabelle steht als Excel-Datei zur Verfügung und kann für die weitere Planung und Dokumentation von Aktivitäten verwendet werden.

Regioploreregion Bielefeld – vorhandene Öffentlichkeitsarbeit zum Radverkehr								
Kommune	Konzept	Print	Internet	Social Media	Aktion, Veranstaltung	Presse	Dritte	
Bielefeld	Kommunales Radverkehrskonzept Stadt Bielefeld	Fahrradstadtplan	Radtouren Online-Karten (unter Touristik- und Freizeitangebote)	Werbung für Stadtradeln	Stadtradeln	Pressearbeit	ADFC Fahrradklimatest	
					Ohne Auto mobil			
	Green City Masterplan	Das grüne Netz	Klimaschutz-Route	Klimaschutztag	Geführte Tour: Bielefeld per Rad entdecken		Radentscheid Bielefeld	
	Mobilitätsstrategie	Engel-Route zwischen Bielefeld und Herford, Faltblatt + Plakat	6 Umwelttouren					Critical Mass Bielefeld
		Faltblatt „Ohne Auto mobil“	12 Routen als GPS-Tracks					Stadthelm.de
	10 Touristische Routen	Seite „Radfahren in der Regiopolegion“			Initiative „Fahrräder bewegen Bielefeld“ (Facebook)			
Gütersloh	Masterplan klimafreundliche Mobilität	Radwanderkarte	Rad- und Wanderwege auf guetersloh-marketing.de	Werbung für Stadtradeln	Stadtradeln	Pressearbeit	ADFC Fahrradklimatest	
		Flyer Emsradweg			Aktionstag „Fahr Rad“		Critical Mass Gütersloh	
		Broschüre Europaradweg			Forum Mobilität			
		Flyer BahnRadeln						
	Broschüre „Kreise ziehen“							
Herford	Radwegekonzept	Rad- und Wanderkarte Herford, Bad Oeynhausen, Bad Salzuflen	Portal: Fahr im Kreis Herford (Freizeitrouen) mit Radroutenplaner, Service-Informationen, Faltblättern/Broschüren/ Karten zum Download		Ohne Auto mobil		BVA Radwanderkarte	
		Folder 10 Naturtouren						
		Folder Soleweg						
		Folder Wittekindsroute						
		9 Folder Denkmäler						
		Naturradwanderführer						
		Geschichtsradwanderführer						
Broschüre Fahrrad-Freizeitrouen								
Bad Salzuflen	Klimaschutz-Teilkonzept	Faltblatt	Rubrik „Radfahren“ PDF und GPS-Daten, Bad Salzufler Radrouen, Regionale Radrouen, Wellness-Radeln		Stadtradeln			
		12 Orte. Ein Radweg			Geführte Radwanderung jeden Montag			
Halle (Westf.)	Aktionsplan Nahmobilität	Haller Kleeblattroute	Rubrik „Radfahren“, Mit dem Fahrrad auf Entdeckungstour: BahnRadRoute Teuto-Senne, Naturpark Terra.vita. Link zum Teuto-Navigator		Stadtradeln			

Tab. 8 Vorhandene Öffentlichkeitsarbeit – Fortsetzung auf den folgenden Seiten

Regioploregion Bielefeld – vorhandene Öffentlichkeitsarbeit zum Radverkehr							
Kommune	Konzept	Print	Internet	Social Media	Aktion, Veranstaltung	Presse	Dritte
Steinhagen	Klimaschonendes Radverkehrskonzept  Jährlicher Statusbericht	Flyer BahnRadeln	Rubrik „Radfahren“: BahnRadRouten, Themenrouten mit Link zum Teuto-Navigator	Werbung für Stadtradeln	Stadtradeln	Pressearbeit	ADFC Fahrradklimatest
		Broschüre „Ziehen Sie doch mal wieder Kreise“			Aktion „Gib mir 1,50 Meter“		
		Faltplan TERRA.trails	Regelmäßiger Newsletter		Infostand (Wochenmarkt, Veranstaltungen)		
Enger		KulTour Enger	BikeLine Radkarte Ostwestfalen-Lippe, BikeLine BahnRoute				
		Soleweg					
		Wittekindsrouten					
		Freizeitouren im Kreis Herford					
Naturradwanderführer Kreis Herford							
Oerlinghausen	Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) inkl. „Vertiefungskonzept Verkehr“ mit Vorschlägen zur Verbesserung für den Radverkehr		Rubrik Radfahren, Touren mit Link auf fahrradreisen.de				
Leopoldshöhe					Stadtradeln, 2017		
					Aktion „Radelnde Senioren sicher unterwegs“		
					NRW Radtour 2019 macht Station in Leopoldshöhe		
Spenge	Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept	Denkmal-Route Spenge			Mobil ohne Auto zwischen ZOB Enger und Spenge, 2014 + 2019, alle 5 Jahre		
		Soleweg					
		Wittekindsrouten					
		Freizeitrouden im Kreis Herford					
		Naturwanderführer Kreis Herford					
Werther (Westf.)			Rubrik Rad- und Wanderwege: Radweg R 13				

Regioploregion Bielefeld – vorhandene Öffentlichkeitsarbeit zum Radverkehr							
Kommune	Konzept	Print	Internet	Social Media	Aktion, Veranstaltung	Presse	Dritte
Schloß Holte-Stukenbrock	Klimafreundliches Mobilitätskonzept für den Rad- und Fußverkehr	Die schönsten Radrouten SHS	Rubrik: Radfahren in SHS und Umgebung; Film: Radeln zwischen Teuto und Senne, Lokale und Regionale Rundradwege, Fernradwege		Stadtradeln, seit 2016	Pressearbeit	ADFC: „Gib Radfahrern 1,50“
							GDV: Flyer „Sicher unterwegs mit dem Fahrrad“
Verl		Flyer St.-Anna-Route, Flyer Kirchenwege	Rubrik Tourismus: Rad- und Wanderrouten, Flyer und GPX-Daten				
Gemeinsam		Flyer: Radfahren im Teutoburger Wald (OWL)	Teuto-Navigator		Fahrradmesse „Faszination Fahrrad“ 2020 in Bad Salzuflen Klimaschutztag OWL 2019		Bikeline BahnRadRoute Weser-Lippe
			radverkehrsnetz.nrw.de				Bikeline Radkarte Ostwestfalen-Lippe
			Radroutenplaner NRW				
			NRW Radroutenplaner App für Smartphone (kostenlos)				

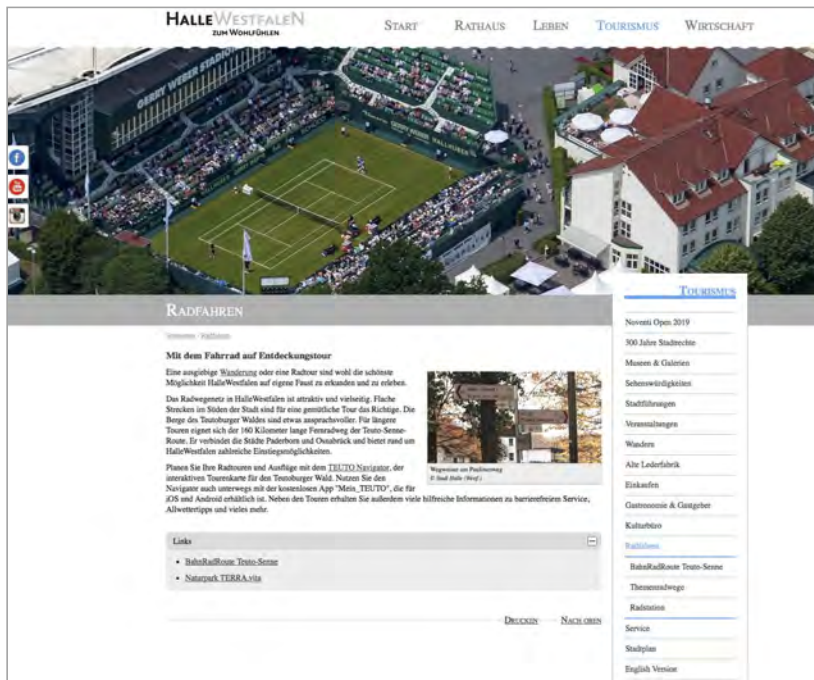
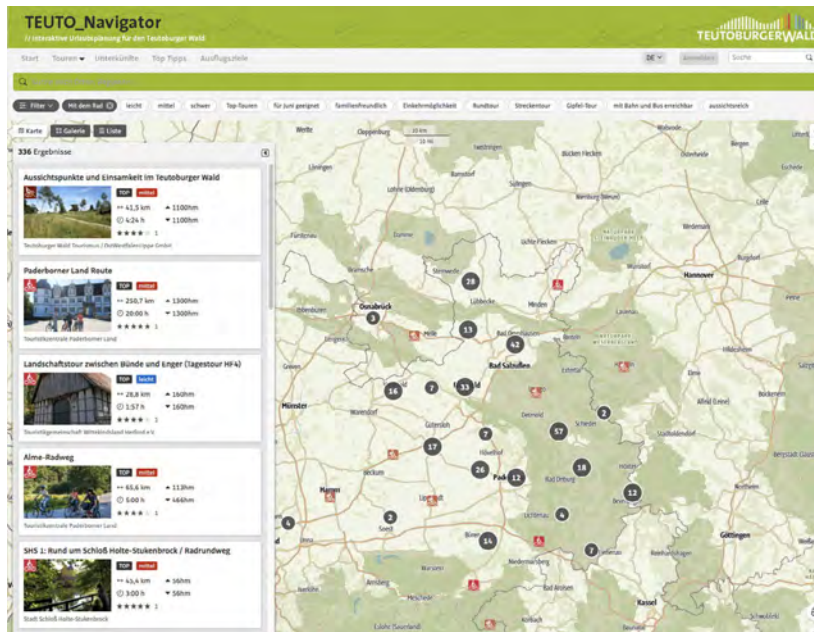


Abb. 36 Beispiele bisheriger Öffentlichkeitsarbeit (Auswahl)

## 8.2 Ziele von Öffentlichkeitsarbeit und Marketing

Ein Ergebnisziel bei der Entwicklung des Radverkehrsnetzes ist ein gemeinsames Konzept zur Verbesserung des Fahrradklimas, eines der Vorgehensziele ein einheitliches Konzept für Marketing und Öffentlichkeitsarbeit (vgl. Abb. 1). Dieses soll das Erreichen des Oberziels und der strategischen Ziele unterstützen.

Folgende Kommunikationsziele leiten sich daraus ab:

**Information/Präsenz:** Potenzielle Nutzer wissen, dass ein neues Alltags-Fahrradnetz ausgebaut wird. Die Routen des Radverkehrsnetzes sind im Straßenraum erkennbar.

**Motivation:** Viele Menschen nutzen das Rad im Alltag.

**Sicherheit:** Radfahrende, Autofahrende und zu Fuß Gehende sind sicher unterwegs.

**Gutes Klima:** Radfahren wird positiv bewertet. Das Zusammenspiel mit NutzerInnen anderer Verkehrsmittel funktioniert gut.

## 8.3 Zielgruppen, Motivation und Hindernisse

Fahrradfahren liegt im Trend. Laut Fahrradmonitor 2019 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) steigt die Fahrradnutzung in Deutschland weiter an: 44 Prozent der Menschen in den Städten nutzen das Rad regelmäßig, auf dem Land sind es 33 Prozent. 41 Prozent der Befragten wollen das Fahrrad häufiger nutzen. In 76 Prozent der Haushalte ist mindestens ein Fahrrad vorhanden. Pedelecs sind sehr beliebt: 42 Prozent der potenziellen Käufer beabsichtigen den Kauf eines Pedelecs in den kommenden zwölf Monaten. Das Auto bleibt allerdings weiter das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel (61 Prozent).

Um den Radverkehrsanteil zu steigern, richtet sich die Öffentlichkeitsarbeit besonders an Menschen, die noch nicht oder nur wenig Rad fahren. Auch NutzerInnen anderer Verkehrsmittel, für die das Fahrrad nicht in Frage kommt, sind eine wichtige Zielgruppe, da sie den Straßenraum mit den Radfahrenden teilen.

Unternehmen, Fahrradverbände und engagierte Radfahrende können als Multiplikatoren und Unterstützer gewonnen werden. Sehr wichtig ist ein guter Kontakt zur regionalen Presse.

Bisher werden – entsprechend den Angaben der Aufgabenbeschreibung – 85 Prozent der interkommunalen Pendlerbewegungen mit dem Auto zurückgelegt. Hier ist ein großes Potenzial. Über 70.000 Erwerbstätige pendeln wochentags zwischen den Kommunen der Regiopolegion, dazu kommen die Pendlerbeziehungen zu den Städten außerhalb der Regiopolegion.

region. 40.000 Studierende besuchen die acht Hochschulen. 50 Prozent von ihnen kommen aus dem regionalen Umfeld. Kinder und Jugendliche fahren an Wochentagen zur Schule, zur Berufsschule oder zum Ausbildungsplatz.

Weitere Alltagswege führen zu Freunden und Verwandten, zum Einkaufen, zum Sport oder zu Veranstaltungen. Abfragen bei den Workshops haben ergeben, dass viele Menschen im Alltag multimodal unterwegs sind. Auch wer sein Rad bisher nur in der Freizeit nutzt, kann im Alltag zum Umsteigen motiviert werden.

Das Radnetz ist für alle Altersgruppen geeignet.

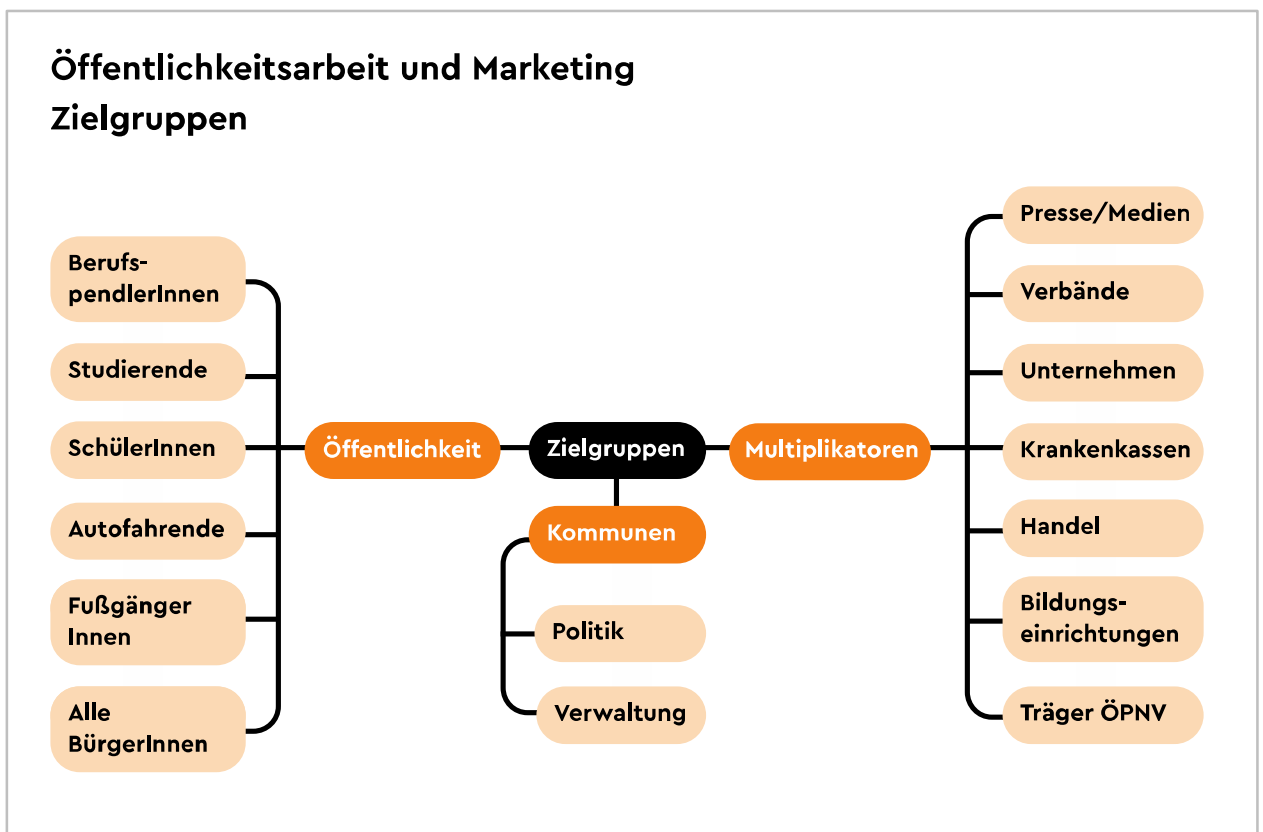


Abb. 37 Zielgruppen: Öffentlichkeitsarbeit und Marketing<sup>24</sup>

Tab. 9 zeigt für die einzelnen Zielgruppen, welche Motivation angesprochen werden kann, wo Konflikte und Hindernisse zu erwarten sind, und auf welchen Wegen die Zielgruppen erreicht werden können.

<sup>24</sup> Design-Gruppe



Zielgruppe Wegezweck	Motivation, Wünsche	Hindernisse, Bedenken	Erreichbarkeit
<b>PendlerInnen</b>			
<b>Zur Arbeit (Erwerbstätige)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schnell und komfortabel zur Arbeit</li> <li>• Stau vermeiden</li> <li>• Bewegung, frische Luft</li> <li>• Gesund und aktiv sein</li> <li>• Flexibel und unabhängig sein</li> <li>• Ein Auto reicht</li> <li>• Beitrag zum Klimaschutz</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wegenetz nicht bekannt</li> <li>• Wege zu weit</li> <li>• Schlechter Zustand</li> <li>• Angst vor Pannen</li> <li>• Keine Beleuchtung</li> <li>• Fehlende Radverbindung</li> <li>• Fahrt zu anstrengend (Topographie)</li> </ul>	Betrieb Betriebsrat Gewerkschaft Krankenkassen Presse Internet Social Media Apps
<b>Zur Uni (Studierende)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Modernes Mobilitätsverhalten</li> <li>• Kein Auto verfügbar</li> <li>• Kosten sparen</li> <li>• Unabhängigkeit vom ÖPNV</li> <li>• Spaß an Bewegung</li> <li>• Flexibel und unabhängig sein</li> <li>• Beitrag zum Klimaschutz</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Man kommt verschwitz an</li> <li>• Schlechtes Wetter</li> <li>• Kein Winterdienst</li> <li>• Keine Abstellmöglichkeit am Ziel</li> <li>• Konflikte mit Fußverkehr</li> <li>• Konflikte mit Autoverkehr</li> <li>• Wartezeiten an Ampeln</li> <li>• Auto für Beruf erforderlich</li> <li>• Kein Rad am Studienort</li> </ul>	Universität Aktionen Internet Social Media Apps Kneipen, Gaststätten
<b>Zur Schule (SchülerInnen, Azubis)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nicht im vollen Bus fahren</li> <li>• Spaß an Bewegung</li> <li>• Flexibel und unabhängig sein</li> <li>• Radfahren ist cool</li> <li>• Radfahren ist umweltfreundlich</li> <li>• Sicherheit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wegenetz nicht bekannt</li> <li>• Wege zu gefährlich (Eltern)</li> </ul>	Schulen, Berufsschulen Unterricht Ausbildungsbetrieb Aktionen Internet Social Media Apps
<b>Alle BürgerInnen</b>			
<b>Einkaufen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bequem von Geschäft zu Geschäft</li> <li>• Keine Parkplatzsuche</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schlechte Abstellmöglichkeiten</li> <li>• Transport unbequem (Großeinkauf)</li> </ul>	Geschäfte Aktionen
<b>Sport und Freizeit, Veranstaltungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Keine Parkplatzsuche</li> <li>• Unabhängigkeit von ÖPNV-Zeiten</li> <li>• Man kann ein Glas Alkohol trinken</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahrt zu anstrengend (Topographie)</li> </ul>	Sportvereine Freizeiterichtungen Gaststätten
<b>NeubürgerInnen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Neugier auf neue Umgebung</li> <li>• Suche nach Optionen</li> </ul>		Wohnungsbaugesellschaften Neubürgermappen Website
<b>Nicht-Radfahrende</b>			
<b>Autofahrende</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mal etwas ausprobieren</li> <li>• Gesund und aktiv sein</li> <li>• Modernes Mobilitätsverhalten</li> <li>• Kosten sparen</li> <li>• Klimaschutz</li> <li>• Verkehrsmittel kombiniert nutzen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wegenetz nicht bekannt</li> <li>• Schlechter Zustand</li> <li>• Keine Beleuchtung</li> <li>• Fahrt zu anstrengend (Topographie)</li> </ul>	Straßenraum Geschäfte Presse, Medien Veranstaltungen Test-Tage Verkehrsverbände (ADAC)
<b>FußgängerInnen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schnell und flexibel unterwegs</li> <li>• Größere Entfernungen möglich</li> </ul>		
<b>Multiplikatoren</b>			
<b>Presse, Medien</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Leser aktuell informieren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Unzureichende Kontakte</li> <li>• Vorbehalte gegenüber Thema Radfahren, autoaffin</li> </ul>	Kontinuierlicher Kontakt Pressemitteilungen Presse-Touren
<b>Unternehmen, Arbeitgeber</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Betriebliches Mobilitätsmanagement</li> <li>• Gesundheitsvorsorge</li> <li>• Imagegewinn</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zusätzlicher Aufwand</li> <li>• Kosten</li> </ul>	Direkte Ansprache Besuch Präsentation Falblatt IHK
<b>Bildungseinrichtungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sicherheit, Gesundheit</li> <li>• Imagepflege</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zusätzlicher Aufwand</li> <li>• Kosten</li> </ul>	Direkte Ansprache Präsentation

<b>Verbände Initiativen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mitglieder informieren</li> <li>• Einsatz für Verkehrswende</li> <li>• Nutzung von Wissen</li> <li>• Wertschätzung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mangelnde Akzeptanz in Politik und Verwaltung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Newsletter</li> <li>• E-Mail-Information</li> <li>• Veranstaltungen</li> </ul>
<b>Krankenkassen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesundheitsvorsorge</li> <li>• Imagegewinn</li> <li>• Kundengewinnung, -bindung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kosten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Direkte Ansprache</li> <li>• Besuch</li> <li>• Präsentation</li> </ul>
<b>Handel, Geschäfte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Werbung</li> <li>• Kundenservice</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kosten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Telefonkontakt</li> <li>• Anschreiben + Folder</li> </ul>
<b>Träger ÖPNV</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kunden gewinnen</li> <li>• Imagegewinn</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zusätzliche Organisation</li> <li>• Kosten</li> <li>• Personalmangel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Direkte Ansprache</li> </ul>
<b>Kommunen, Öffentliche Hand, Daseinsvorsorge</b>			
<b>Politik</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Thema Radverkehr besetzen</li> <li>• Klimaschutz</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorbehalte gegenüber Radfahren, autoaffin</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gremien, Ausschüsse</li> <li>• Newsletter,</li> <li>• Tätigkeitsbericht</li> </ul>
<b>Verwaltung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Interkommunale Kooperation</li> <li>• Synergieeffekte</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mehraufwand bei Abstimmung</li> <li>• Konsens schwierig</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sitzungen</li> </ul>
<b>Träger öff. Belange</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Auf dem neuesten Stand sein</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zeitmangel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Workshops</li> <li>• Einzeltermine</li> <li>• Newsletter,</li> <li>• Tätigkeitsbericht</li> </ul>

Tab. 9 Zielgruppen: Motivation, Hindernisse und Erreichbarkeit

## 8.4 Inhalte/Themen

Bei der Maßnahmenentwicklung muss der unterschiedliche Informationsstand der Zielgruppen zum Thema Radverkehrsverbindungen in der Regio-polregion berücksichtigt werden. Um die inhaltliche Arbeit übersichtlicher zu gestalten, sind die Inhalte entsprechend den Kommunikationszielen in vier Themenfelder unterteilt: Information/Präsenz, Motivation, Sicherheit und Gutes Klima.

### 8.4.1 Information/Präsenz

Dieses Themenfeld enthält Sachinformationen, zum Beispiel

#### *Das Netz*

- Radverkehrsnetz – Planung
- Bestehende Infrastruktur: Strecken, die jetzt schon gut befahrbar sind
- Ausbaustandard, Komfort

#### *Vorgehen*

- Umsetzung, Baustellen, Beteiligte
- Zeitplan bis zur Fertigstellung

#### *Service*

- Abstellanlagen, Schließfächer, Ladeinfrastruktur, Fahrrad-, E-Bike-Verleih, Reparaturservice, Rastplätze
- Sonderfahräder: Lastenräder, Kindertransport
- Wegweisung

#### *Intermodale Wegeketten*

- Verknüpfung mit ÖPNV, Bike + Ride, Mobilstationen
- Carsharing-Stationen

#### *Erkennbarkeit der Routen im Straßenraum*

- Markierungen/Kennzeichnungen
- Leitsysteme
- Kennzeichnung von Baustellen

### **8.4.2 Motivation**

Menschen ändern ihr Verhalten in der Regel dann am leichtesten, wenn sie für sich selbst einen klaren Vorteil erkennen. Auch bei einem Wechsel der Lebensumstände sind Menschen eher bereit, sich auf Änderungen einzulassen (NeubürgerInnen, StudienanfängerInnen). Die Botschaft ist: einfach mal ausprobieren!

#### *Persönlicher Vorteil*

- Spaß an der Bewegung
- Freude an der Natur
- Fitness und Gesundheit
- Flexibilität und Unabhängigkeit
- für alle Altersgruppen und Fitnesslevel geeignet (E-Bikes)
- Kostenersparnis

#### *Gesellschaftliche Anerkennung*

- Radfahren ist angesagt, liegt im Trend
- Klimafreundliche Alternative
- Mit anderen gemeinsam Ziele erreichen

### **8.4.3 Sicherheit**

Das wichtigste Argument, nicht Rad zu fahren: man fühlt sich nicht sicher. Eigene Informationslücken lassen sich schließen, andere VerkehrsteilnehmerInnen werden sensibilisiert, mehr auf Radfahrende zu achten.

#### *Verkehrsregeln, Verhaltensregeln*

- Verkehrszeichen, Markierungen im Straßenraum, StVO
- Radwege-Benutzungspflicht, gemeinsame Geh- und Radwege
- Abbiegen, Richtungswechsel
- Andere Verkehrsteilnehmende auf Radwegen (Skater, Scooter)
- Sichere Kleidung, Helm
- Sichere Ausstattung am Fahrrad, Wartung
- Radfahren im Winter

#### *Speziell für AutofahrerInnen*

- Verkehrsregeln, s. oben
- Sicherheitsabstand
- Abbiegen, Schulterblick
- Aussteigen

#### 8.4.4 Gutes Klima (im Verkehr)

Das Klima im Verkehr ist oft aggressiv, besonders zwischen Radfahrenden und Autofahrenden, aber auch in der Interaktion mit zu Fuß Gehenden. Das Themenfeld wirbt für Akzeptanz und Toleranz:

- Radverkehr als gleichberechtigte Verkehrsform, positiv besetzt
- Verkehrsteilnehmende als Partner, nicht als Gegner
- Rücksichtnahme und defensives Verhalten

### 8.5 Maßnahmen

#### 8.5.1 Strategischer Ansatz

Die Öffentlichkeitsarbeit zum Radverkehrskonzept macht deutlich, dass die Regiopolregion ein fahrradfreundliches Klima fördern will und an der Optimierung des Alltagsnetzes arbeitet. Das Freizeitnetz ist bereits gut ausgebaut und wird viel genutzt. Auch das Alltagsnetz ist stellenweise schon gut nutzbar. Bis es allerdings komplett ausgebaut ist, wird es noch einige Jahre dauern. Erst dann lohnen sich größere Kampagnen. Bis dahin muss die Öffentlichkeitsarbeit pragmatisch ausgerichtet werden und transportieren, dass sich Radfahren in der Regiopolregion auch jetzt schon lohnt. Kommunikation ist als Daueraufgabe zu betrachten, um die Kontinuität zu gewährleisten. Folgende Grundsätze sollten dabei beachtet werden:

##### *Aufbruchstimmung erzeugen*

Radverkehr ist ein Thema in der Öffentlichkeit. Aufbruchstimmung entsteht: überall tut sich etwas.

##### *Aufmerksamkeit erregen*

Eine Kombination vieler verschiedener einzelner Maßnahmen bringt mehr Aufmerksamkeit als eine einmalige Aktion.

##### *Don't tell me – show me!*

Das Verhalten ändert sich am ehesten durch eigene Erfahrung.

##### *Synergie-Effekte und Netzwerke nutzen*

Fahrrad-Aktionen werden mit anderen Veranstaltungen gekoppelt, um ein größeres Publikum zu erreichen. Aktionen, die Aufsehen erregen, verbreiten sich in den sozialen Medien.

##### *Unterstützung finden*

Unternehmen, Bildungseinrichtungen, Geschäfte werden als Multiplikatoren aktiv oder wirken als Sponsoren mit. Interessierte Bürger und engagierte Radfahrende werben als Botschafter für das Radfahren.

##### *Mit lokalen Medien kooperieren*

Die Regiopolregion arbeitet intensiv mit den regionalen Medien zusammen.

## 8.5.2 Budget

Der Nationale Radverkehrsplan empfiehlt für nicht investive Maßnahmen (u. a. Kommunikation) in Städten und Gemeinden einen Einsatz von 0,50 Euro pro Einwohner und Jahr – das wären für die Regiopolregion mit rund 687.000 EinwohnerInnen ca. 350.000 Euro pro Jahr. Durch Sponsoring bei einzelnen Maßnahmen kann der Spielraum erweitert werden. Auch die Möglichkeit, Förderung zu beantragen, sollte geprüft werden (zum Beispiel für ein Lastenrad).

**Empfehlung:** in den ersten Jahren mit einem kleineren Budget beginnen und die Ausgaben mit zunehmendem Ausbaufortschritt steigern.

## 8.5.3 Konzeptionelle Ideen für Maßnahmenpakete und Einzelmaßnahmen

Bei der Konzeption der Maßnahmen sind die Anregungen aus den Workshops eingeflossen. Die Übersicht vermittelt einen Eindruck, wie die Maßnahmen ineinandergreifen können.

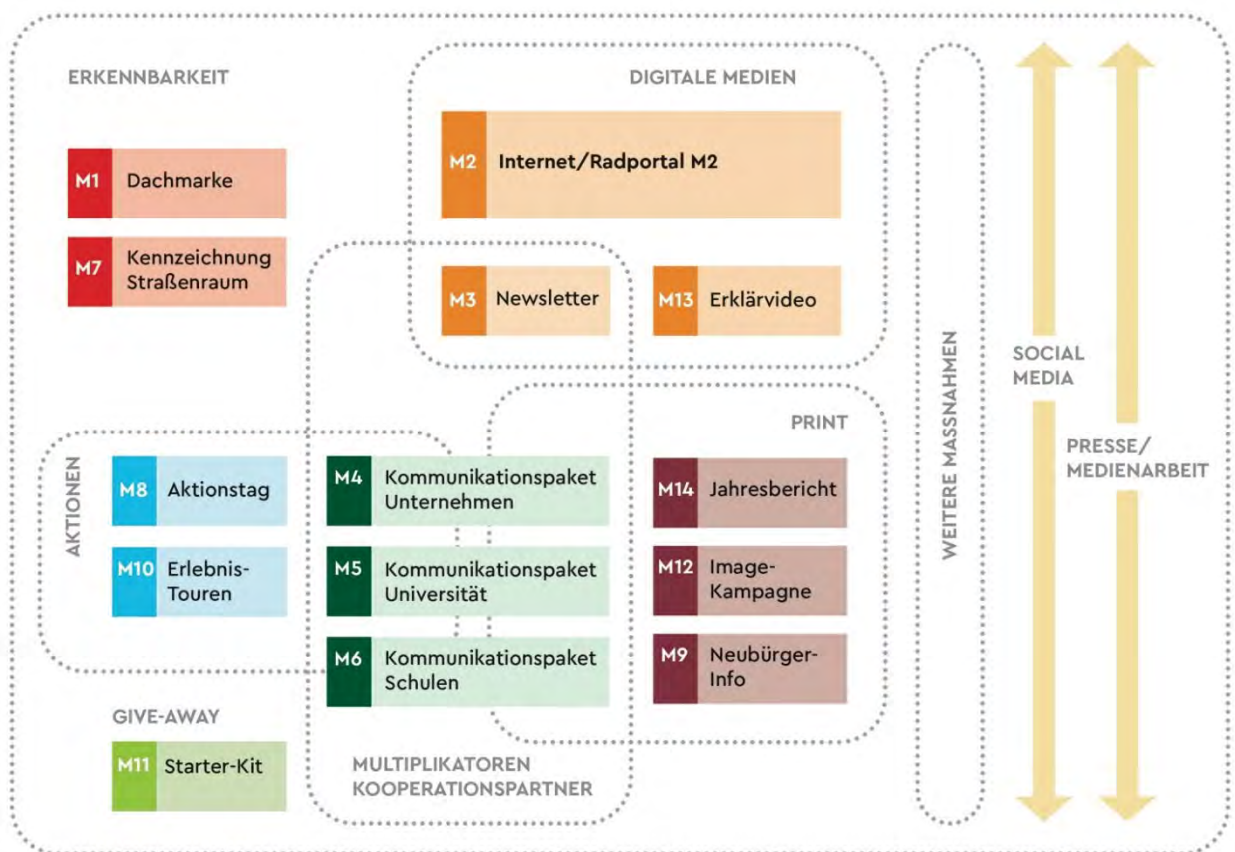


Abb. 38 Maßnahmenübersicht<sup>25</sup>

<sup>25</sup> Design-Gruppe

Im Folgenden werden beispielhaft 14 als besonders wirksam empfohlene Maßnahmen in Form von Steckbriefen aufgeführt, daneben können weitere Maßnahmen zum Tragen kommen.

Alle Maßnahmen sind in einer Übersichtstabelle zusammengestellt (vgl. Tab. 10), die auch für die eigene Planung nutzbar ist. Die Tabelle wird als Excel-Originaldatei mitgeliefert.

Die Wirkung der Maßnahmen wird in der Tabelle und in den Steckbriefen mit + bewertet: + = geringe Wirkung, ++ = mittlere Wirkung, +++ = hohe Wirkung.

Die Kosten sind auf Erfahrungswerten beruhende Schätzungen.

Für die nachfolgenden 14 Maßnahmen wurden Steckbriefe entworfen. Sie sind dem Konzept im Anhang A-8 beigelegt:

- M1 Dachmarke
- M2a Radportal – Basisausstattung
- M2b Radportal – Ausbau
- M3 Newsletter
- M4 Pendlerpaket
- M5 Mit dem Rad zur Uni
- M6 Mit dem Rad zur Schule
- M7 Radfahren wird sichtbar
- M8 Aktionstag Radverkehr
- M9 Neubürger auf's Rad
- M10 Erlebnis Touren
- M11 Radfahr-Starter-Kit
- M12 Imagekampagne für das Radfahren
- M13 Erklärvideo sicheres Radfahren
- M14 Fortschritte: Jahresbericht als Broschüre

#### **Ideen für weitere Maßnahmen**

- M15 Teilnahme StadtRadeln
- M16 Einsatz Lastenrad als mobiler Infostand
- M17 Fahrradnetz als App für Smartphone, mit Routenplaner
- M18 Kostenloser Fahrrad-Check für alle, einmal jährlich
- M19 Zuschüsse für Helme, Warnwesten
- M20 Mobile Reparaturwerkstatt
- M21 Kostenlose Testtage für Pedelecs und Lastenräder (Fahrradgeschäfte, Hersteller, Unternehmen einbinden)
- M22 Pendlergemeinschaften anregen: PendlerInnen motivieren KollegInnen „komm doch mal mit“
- M23 Fotodokumentation des eigenen Wegs, meine Lieblingsroute, mit Tipps (Wettbewerb, Presse), PolitikerInnen und Mitglieder der Verwaltung gehen mit gutem Beispiel voran
- M24 Brötchentüte als Werbeträger (Idee: AGFK BW)
- M25 Lastenrad-Förderprogramm + Bewerbung

Nr.	Maßnahme	s. auch Steckbrief	Themenfeld				Kommunikationswege				Zielgruppen								Zeitraum/Turnus	Aufwand Regiopolregion			Wirkung	Kosten (€)				Priorität			
			INFORMATION	MOTIVATION	SICHERHEIT	GUTES KLIMA	Print	Digital	Aktion	Straßenraum	Vernetzung	Öffentlichkeit allgemein	Pendler: Erwebstätige	Pendler:	Pendler: Studierende	SchülerInnen, Azubis	Nicht Radfahrende	Multiplikatoren		Presse/Medien	Kommunen, Öff. Hand	gering		mittel	hoch	bis 5.000	5.000 bis 10.000	10.000 bis 20.000	über 20.000	gering	mittel
M1	Dachmarke		•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	einmalig	•			+++	•						•
M2a	Radportal Basis		•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	dauerhaft Kosten jährlich			•	+++	•						•
M2b	Radportal Ausbau		•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	dauerhaft Kosten jährlich			•	+++	•						•
M3	Newsletter		•	•	•	•		•									•	•	•	4 x jährlich	•			++	•						•
M4	Pendlerpaket		•	•				•		•					•	•	•	•	•	Pilotprojekt			•	+++	•						•
M5	Mit dem Rad zur Uni		•	•			•	•	•				•		•	•	•	•	•	Semesterbeginn	•			++	•						•
M6	Mit dem Rad zur Schule		•	•	•	•	•	•	•	•				•	•	•	•	•	•	jährlich	•			++	•						•
M7	Radfahren wird sichtbar		•	•	•	•		•		•			•	•	•	•	•	•	•	nach Ausbau	•			++	•						•
M8	Aktionstag Radverkehr		•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	jährlich			•	+++		•					•
M9	Neubürger auf's Rad		•	•	•	•	•	•	•		•	•	•	•	•	•	•	•	•	dauerhaft	•			++	•						•
M10	Erlebnis-Touren		•	•	•	•	•	•	•	•	•			•	•	•	•	•	•	unregelmäßig	•			++	•						•
M11	Radfahr-Starter-Kit		•	•	•	•	•	•		•				•	•	•	•	•	•	dauerhaft		•		+	•						•
M12	Imagekampagne Radfahren		•	•	•	•	•	•	•	•				•	•	•	•	•	•	einmalig, nach Umsetzung der meisten Maßnahmen	•			+++			•			•	
M13	Erklärvideo „Sicheres Radfahren“				•	•		•						•	•	•	•	•	•	einmalig	•			++	•					•	
M14	„Fortschritte“ – Jahresbericht		•	•			•	•									•	•	•	jährlich	•			+++	•						•

Tab. 10 Übersicht der Maßnahmen – Teil 1 – Fortsetzung auf der folgenden Seite

Nr.	Maßnahme	s. auch Steckbrief	Themenfeld				Kommunikationswege			Zielgruppen							Zeitraum/Turnus	Aufwand Regiopolregion			Wirkung	Kosten (€)				Priorität					
			INFORMATION	MOTIVATION	SICHERHEIT	GUTES KLIMA	Print	Digital	Aktion	Straßenraum	Vernetzung	Öffentlichkeit allgemein	Pendler: Erwerbstätige	Pendler:	Pendler: Studierende	SchülerInnen, Azubis		Nicht Radfahrende	Multiplikatoren	Presse/Medien		Kommunen, Öff. Hand	gering	mittel	hoch	bis 5.000	5.000 bis 10.000	10.000 bis 20.000	über 20.000	gering	mittel
M15	Teilnahme Stadtradeln		•	•			•	•	•			•	•	•	•	•	•	•	•	•		•									•
M16	Infostand (Lastenrad)		•	•			•	•	•			•	•	•	•	•	•	•	•	•	•										•
M17	Fahrradnetz-App		•	•	•	•		•				•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		•						•		
M18	Kostenloser Fahrrad-Checkup			•	•							•	•	•	•		•	•		im Zusammenhang mit Aktionen als Aktion	•				•				•		
M19	Zuschüsse für Helme/Warnweste			•	•							•	•	•	•	•	•	•			•							•			
M20	Mobile Reparaturwerkstatt			•	•							•	•	•	•	•	•	•		dauerhaft verfügbar	•				•				•		
M21	Kostenlose Testtage			•	•							•	•	•	•	•	•	•		einmal jährlich	•				•						•
M22	Pendlergemeinschaften anregen		•	•		•						•	•	•	•	•	•	•		mit M4	•				•						
M23	Fotodokumentation des eigenen Wegs		•	•	•			•				•	•	•	•	•	•	•		dauerhaft im Radportal, als Rubrik in der Zeitung	•				•			•			
M24	Brötchentüten-Werbung			•				•				•	•	•	•	•	•	•		4 mal im Jahr	•				•			•			
M25	Lastenrad-Förderprogramm + Bewerbung		•	•			•	•	•			•								einmalig		•				•		•			



## 8.5.4 Daueraufgaben

### Guter Kontakt zu Presse und Medien

Presse, Rundfunk, Fernsehen werden gewonnen, das Projekt positiv zu begleiten

- Allgemeine Informationen zum Radfahren, Ausstattung, Sicherheit, Miteinander im Verkehr (AGFS)
- Ankündigung von Aktionen
- Pressemitteilungen über Aktionen
- Regelmäßige Pressemitteilungen zum Stand des Ausbaus
- Route des Monats (NutzerInnen berichten aus eigener Erfahrung und empfehlen Strecken)

### Social Media

Informationen werden in geeigneter Form in Social Media Formaten wie Facebook, Twitter und auf Youtube verbreitet. Hier eignen sich besonders Bilder und kurze Statements, die zum Kommentieren und Teilen einladen. Zum Beispiel:

- Social Media Kampagne: mein Weg mit dem Rad zur Schule/zur Arbeit mit Beiträgen der UserInnen.
- Ankündigung von Veranstaltungen und Berichte darüber.

Für eine kontinuierliche Medienarbeit muss der Personalbedarf geklärt werden.

### Netzwerke und Synergieeffekte

#### *AGFS*

Bielefeld, Herford und der Kreis Lippe sind bereits Mitglied in der AGFS. Die AGFS stellt für ihre Mitgliedskommunen redaktionelle Vorlagen, Mustertexte und Bildmaterial zu allgemeinen Radfahr-Themen bereit. Für Veranstaltungen können Ausstellungstafeln, Prospektständer, Rollup-Displays, Theken, Lastenräder, Spezialräder... ausgeliehen werden.

Das Maßnahmenpapier „Gemeinsam für mehr Fahrrad- und Nahmobilitätsfreundlichkeit“ fasst den Erfahrungsaustausch von AGFK Baden-Württemberg, AGFK Bayern und AGFS Nordrhein-Westfalen zur Entwicklung einer Kommunikationsstrategie zusammen.

Die „Gemeinsame Mitgliedschaft in der AGFS“ ist eines der Ergebnisziele des integrierten regionalen Radverkehrskonzeptes (vgl. Abb. 1). Der gemeinsame Beitritt als Regiopolregion schafft Zugang zu neuen Fördermitteln.

#### *Regionales Potenzial*

Regionale Verbände und Initiativen sind wichtige Multiplikatoren. Sie werden informiert und eingebunden, um ihre Expertise zu nutzen und die Akzeptanz der Maßnahmen zu fördern.

#### *Präsenz bei Veranstaltungen Dritter*

Die Regiopolregion stellt das Radverkehrskonzept bei Veranstaltungen anderer Organisationen mit einem mobilem Infostand vor (Basis: Lastenrad).

### *Multimodale Verknüpfung*

- Leihrad bis zur Tarifgrenze
- Kostenlose Mitnahme von Fahrrädern in Nahverkehrszügen, auch im Bus
- Werbepartnerschaften mit ÖPNV und Leihstationen
- Werbung für das Radfahren im Zusammenhang mit dem Semesterticket

### *Kooperation mit lokalen HändlerInnen*

- Auszeichnung: „Fahrradfreundliches Geschäft“
- Werbung mit guten Abstellmöglichkeiten
- Werbezusammenschluss regionaler HändlerInnen anregen für Aktionen/ Kampagnen

Einführung eines App-gestützten Bonusprogramms zur Förderung des Radverkehrs und des Einzelhandels (s. [www.radbonus.com](http://www.radbonus.com) oder [www.bikecitizens.net/de/bike-benefit/](http://www.bikecitizens.net/de/bike-benefit/))

## **8.5.5 Nutzung vorhandener Kampagnen**

Im Rahmen bundesweiter Initiativen wurde bereits viel Material entwickelt, das frei oder gegen geringe Vergütung erhältlich ist und teilweise individualisiert werden kann. Es ist zu prüfen, ob diese Kampagnen genutzt werden können.

### *Beispiele zum Thema Sicherheit und gutes Klima:*

Liebe braucht Abstand (AGFS)

[www.liebe-braucht-abstand.de/kampagne/strategie-und-module/](http://www.liebe-braucht-abstand.de/kampagne/strategie-und-module/)

Nur Armlichter fahren ohne Licht (AGFS)

Sicherheitskampagne für SchülerInnen, kann kostenlos gebucht werden

<https://www.agfs-nrw.de/events-kampagnen/nur-armleuchter-fahren-ohne-licht>

Kommunikationspaket „Schutzstreifen“ (AGFK BW)

<https://www.agfk-bw.de/projekte/kommunikationsmaterialien-schutzstreifen/>

Schöner verkehren (Changing Cities e.V.)

<https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/node/21613>

Ich und die anderen (AGFK BW)

<https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/node/20667>

Allee der Liebe (AGFK BW)

[www.agfk-bw.de/projekte/tus-aus-liebe/allee-der-liebe/](http://www.agfk-bw.de/projekte/tus-aus-liebe/allee-der-liebe/)

Faltblattserie „Entspannt mobil“ (AGFK BW)

<https://www.agfk-bw.de/projekte/entspannt-mobil/>

Gib Radfahrern 1,50: Kampagne zur Verkehrserziehung (ADFC)

<https://www.adfc-nrw.de/kreisverbaende/kv-bielefeld/adfc-bielefeld/bielefelder-radnachrichten-archiv-2000-2013/2013/gib-radfahrern-15-m-schilder.html>

Link zu Spontacts.com

Bundesweite Plattform für die gemeinsame Planung von Radtouren. Hier können Bürgerinnen und Bürger Fahrgemeinschaften zur Arbeit, zur Uni, zur Schule bilden und eigene Aktivitäten einstellen (später als Baustein auf dem eigenen Radportal der Regiopolregion).

### **8.5.6 Empfehlungen zum Vorgehen**

Ein Wunsch aus den Workshops während der Öffentlichkeitsbeteiligung war, eine/n AnsprechpartnerIn für den Radverkehr in jeder Kommune zu haben. Zum großen Teil gibt es diese schon. Personalkapazitäten müssen geschaffen werden, auch für Aktionen und die Pflege der Website und der Social Media Kanäle.

Zur Entwicklung einer Strategie für die Kommunikation in den kommenden Jahren sollte ein Arbeitskreis (z. B. aus den Radverkehrsbeauftragten oder KlimaschutzmanagerInnen) gebildet werden, der für die interne Organisation, die Abstimmung mit Projektpartnern, die Vorbereitung von Entscheidungen, Budgetplanung, Zeitplanung und die Vergabe von Aufträgen verantwortlich ist.

Da die baulichen Maßnahmen erst nach und nach umgesetzt werden, ist die Empfehlung, auch die Kommunikationsmaßnahmen langsam zu steigern. Unter Ziffer 8.5.7 ist beispielhaft eine mögliche Kombination von Maßnahmen für ein Jahr aufgelistet.

### 8.5.7 Basispaket Kommunikation für ein Jahr

Annahme: Budget ca. 60.000 Euro. Das Basispaket enthält Maßnahmen für alle Zielgruppen und Themenfelder.

Zentraler Baustein ist die Internetpräsenz (Radportal) als Basis, die immer weiter ausgebaut werden kann. Mit dem Newsletter werden Netzwerkpartner auf dem Laufenden gehalten. Statt eigene Aktionen durchzuführen, kann die Regiopolregion bei anderen Veranstaltungen mit einem Info-Stand präsent sein. Erste Kontakte zu Unternehmen werden hergestellt, ein Pilotprojekt dient als Test für das weitere Vorgehen. Das Stadtradeln wird weitergeführt.

Maßnahme	Zeitraum	Kosten € ca.
M2 Radportal + Social Media Konzept, Ersteinrichtung Neue Inhalte Bild/Text	ab 07-2020 8 x	5.000 4.000
M1 Entwicklung Dachmarke	09-2020	5.000
M3 Newsletter, Konzept und 3 Ausgaben	08-2020, 02-2021, 06-2021	2.000
M5 Kennzeichnung – Konzept	02-2021	5.000
M15 Infostand (Lastenrad)	02-2021	12.000
M6 Radtouren für Studierende	03-2021, 09-2021	1.500
M4 Mit dem Rad zur Arbeit Pilotprojekt	04-2021	5.000
M9 Neubürger-Info Neubürger-Touren	04-2021 04-2021, 09-2021	4.000 1.500
M27 Teilnahme Stadtradeln	05-2021	15.000
<b>gesamt</b>		<b>ca. 60.000</b>

## 9 Gesamtstrategie

### Netzentwicklung

Die **Maßnahmensteckbriefe** im Anhang A-9 beschreiben die wichtigen Maßnahmenvorschläge zur Netzentwicklung. Deshalb werden (fast) ausschließlich Verbindungen beschrieben, die derzeit noch nicht über RVA verfügen. Die Pflege und die Unterhaltung des durchaus umfangreichen Bestandsnetzes an RVA werden in dieser Untersuchung – gemäß Aufgabenstellung – nicht behandelt. Die Kommunen wissen, wo im Zweifel ein Ausbau oder eine Deckensanierung ansteht. Hier sollten die erarbeiteten Qualitätsstandards zugrunde gelegt werden. Eine Erst-Einschätzung aufgrund der Befahrung von etwa 2/3 des regiopolen Radverkehrsnetzes zeigt eine befriedigend ausgebildete Beschaffenheit der Oberflächen der vorhandenen RVA auf.

Die **Prämisse** bei der Erarbeitung der Netzkonzeption basiert auf der Forderung, langfristig alle Strecken des regiopolen Radverkehrsnetzes mit geeigneten RVA auszustatten. Geeignete RVA werden durch einheitliche Standards beschrieben, die ebenfalls im Rahmen dieser Konzeption gemeinsam diskutiert wurden. Die kommunalen Radverkehrskonzepte liefern Informationen zum derzeitigen Ausbaustand anhand derer sich die fehlenden Breiten zu den Regelbreiten des regiopolen Radnetzes ergeben.

Für die Erarbeitung von Maßnahmen wurden zunächst alle Abschnitte betrachtet, die keine RVA aufweisen. Die Abschnittsbildung erfolgte nach Lage (innerorts oder außerorts), der Klassifizierung der Straße sowie ob eine RVA vorhanden ist oder nicht. Abschnitte außerhalb geschlossener Ortschaften wurden nicht weiter betrachtet, wenn sie auf Sonderwegen verlaufen oder die Straße eine untergeordnete Funktion hat (bspw. Erschließung von Häusern). Die Abschnitte innerhalb geschlossener Ortschaften wurden danach gefiltert, ob eine Führung im Mischverkehr nach der übermittelten Verkehrsstärke zulässig ist (vgl. Abb. 39). Bei Abschnitten, in denen keine Verkehrsstärke genannt werden konnte, wurde bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h davon ausgegangen, dass die Führung im Mischverkehr regelkonform ist. Liegt die Geschwindigkeit im Abschnitt höher, so wurde ein Handlungsbedarf abgeleitet und eine entsprechend den Qualitätsstandards umsetzbare Führungsform empfohlen.

Zuletzt wurde überprüft, an welchen Abschnitten eine RVA vorhanden ist, jedoch nach aktuellen Regelwerken keine RVA notwendig ist.






Führungsformen Rad	Querschnitt	Bedingungen innerorts
I Mischen		<ul style="list-style-type: none"> <li>• DTV &lt; 4.000 Kfz/24h bei 50 km/h</li> <li>• DTV &lt; 8.000 Kfz/24h bei 30 km/h</li> </ul>
II Teilseparation	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>Gehweg Radfahrer frei</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>Radweg ohne Benutzungspflicht</p>  </div> </div>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 4.000 Kfz/24h &lt; DTV &lt; 10.000 Kfz/24h bei 50 km/h</li> <li>• 8.000 Kfz/24h &lt; DTV &lt; 18.000 Kfz/24h bei 30 km/h</li> </ul>
III/ IV Trennen	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>Getr. Geh- und Radweg</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>Gem. Geh- und Radweg</p>  </div> </div>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• DTV &gt; 10.000 Kfz/24h bei 50 km/h</li> <li>• DTV &gt; 18.000 Kfz/24h bei 30 km/h</li> </ul>

Abb. 39 Führungsformen des Radverkehrs in Abhängigkeit der Verkehrsstärke – innerhalb geschlossener Ortschaften




Führungsformen Rad	Querschnitt	Bedingungen außerorts
I Mischen		<ul style="list-style-type: none"> <li>• DTV ≤ 2.500 Kfz/24h</li> <li>• DTV ≤ 4.000 Kfz/24h bei 70 km/h</li> </ul>
III/ IV Trennen	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>Getr. Geh- und Radweg</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>Gem. Geh- und Radweg</p>  </div> </div>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• DTV &gt; 2.500 Kfz/24h</li> <li>• DTV &gt; 4.000 Kfz/24h bei 70 km/h</li> </ul>

Abb. 40 Führungsformen des Radverkehrs in Abhängigkeit der Verkehrsstärke – außerhalb geschlossener Ortschaften

Um den entsprechenden **Handlungsbedarf** für einen Abschnitt zu benennen, wurde zunächst anhand der vorhandenen Verkehrsstärke sowie der zulässigen Geschwindigkeit die nach Regelwerk notwendige Führungsform (Mischverkehr, Teilseparation, Trennen) ermittelt. Als kostenneutralste Maßnahme wurde zunächst die Option der Geschwindigkeitsreduzierung geprüft, um ggf. den Radverkehr innerorts weiterhin im Mischverkehr führen zu können. Ebenfalls wurde die Geschwindigkeitsreduzierung geprüft, um eine mögliche Teilseparation des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr zu ermöglichen. Weisen Abschnitte einen sehr breiten Querschnitt auf, wurde ein Umbau des Straßenquerschnitts empfohlen. Innerhalb geschlossener Ortschaften kann im derzeitigen Planungsstand keine mögliche Führungsform verlässlich empfohlen werden. Hierfür sind genauere Kenntnisse, bspw. zur Leistungsfähigkeit des Streckenabschnittes oder den zur Verfügung stehenden Breiten für Rad- und Fußverkehr, notwendig. Mit diesem Ansatz werden nicht nur innerorts, sondern auch außerorts adäquate RVA geschaffen. Adäquat kann in diesem Fall allerdings auch bedeuten, dass einige Außerortsstrecken, die weder hohe Verkehrsstärken, noch exzessive Geschwindigkeiten im Kraftfahrzeugverkehr aufweisen, erst langfristig mit RVA ausgestattet werden.

Durch Einordnung der Verbindungen in unterschiedliche Netzkategorien erhalten diese systematisch eine entsprechende **Priorität** für die Umsetzung von Maßnahmen. Hochwertige Verbindungen werden durch die Netzkategorie 1 beschrieben und mit einer hohen Priorität eingestuft. Zudem können kurzfristig umsetzbare Maßnahmen, die nur geringe Kosten verursachen, ebenfalls eine hohe Priorität erhalten. Ist eine RVA nach den geltenden Regelwerken nicht notwendig, jedoch aufgrund der Qualitätsstandards für die Regiopolregion Bielefeld eine ausgewiesene Maßnahme, so erhält die Maßnahme eine geringe Priorität.

Die **Umsetzbarkeit** der Maßnahmen bezieht sich vorrangig auf die Planungs- und Umsetzungszeiträume für Baumaßnahmen nach den Planungsgesetzen. Sie beschreibt die Gelegenheiten, die sich ganz pragmatisch für die Umsetzung der Maßnahmen ergeben. Veränderte Markierungen zur Einrichtung sicherer Radfahrstreifen oder Schutzstreifen und geänderte Geschwindigkeitsbeschränkungen müssen als Anordnungen von Straßenverkehrsbehörden zwar auch intensiv vorbereitet und abgestimmt werden; sie lassen sich dennoch eher kurz- bis mittelfristig umsetzen. Für umfangreiche Baumaßnahmen an Bundes- und Landesstraßen sind dagegen ggf. Planfeststellungsverfahren erforderlich, die alleine (ohne den Vorlauf der Bauplanungen) zwei Jahre umfassen können. Damit ergeben sich aufgrund dieser aufwändigen Verfahren Umsetzungszeiträume, die bei solchen großen Bauprojekten nur mittelfristig bis langfristig realistisch sind.

Bei der vorgenommenen **Kostenschätzung** handelt es sich um eine grobe Schätzung auf Grundlage von Einheitskostenannahmen für die unterschiedlichen Maßnahmen. Abb. 41 zeigt, welche Kostenansätze für welchen ausgewiesenen Handlungsbedarf angenommen wurden. Anzumerken ist, dass diese keine Kosten für notwendigen Grunderwerb, für Entsorgung von ggf. belasteten Materialien, für Baugrundgutachten, sowie weitere Planungskosten enthalten. Ebenfalls nicht enthalten sind Kosten für Knotenpunkte, da erst in einer Detailplanung absehbar ist, wie groß mögliche Umbaumaßnahmen und die damit einhergehenden Kosten sind. Die Abschätzung dieser Kosten ist in der jetzigen Phase nicht vertretbar, da bspw. ein leichter Eingriff (Signalisierungsanpassung) etwa bei 15.000 € liegt, hingegen der komplette Umbau eines Knotenpunktes rund 500.000 € kostet. Kostenintensive Maßnahmen, wie bspw. der Umbau der ehemalige B68, der L785 oder der B66 (Detmolder Straße) in Bielefeld, fallen stark ins Gewicht. Nicht nur die Vernachlässigung der Belange des Radverkehrs, sondern auch die des Fußverkehrs und die starke Förderung des Kfz-Verkehrs in den vergangenen Jahrzehnten haben dazu beigetragen, dass die heutigen Straßenraumverhältnisse eine regelkonforme Führung der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmenden nicht zulassen. Entlang der Detmolder Straße in Bielefeld und der Holter Straße in Schloß Holte-Stukenbrock muss der gesamte Straßenquerschnitt verändert werden, um eine den Qualitätsstandards entsprechende RVA errichten zu können. Die folgerichtige Anpassung des Straßenquerschnittes und den damit einhergehenden Kosten können nicht in Gänze dem Rad- und Fußverkehr zugeschrieben werden. Der Umbau von Straßenquerschnitten bringt immer die Chance mit sich, Straßenräume in ihrer Aufenthaltsqualität, Attraktivität sowie ihrer Leistungsfähigkeit aufzuwerten. Da die auf-

gezeigten Maßnahmen nicht umgehend umsetzbar sind, verteilen sich die geschätzten Kosten auf mehrere Jahre und können durch Fördermittel weiter reduziert werden. Zudem ist die Baulastträgerschaft zu beachten.

Handlungsbedarf	Kostensatz
Umgestaltung Straßenquerschnitt	180 €/m <sup>2</sup>
Bau Radverkehrsanlage	100 €/m <sup>2</sup>
Markierung Radverkehrsanlage	40 €/lfm
Prüfung DTV	2.000 €/Knotenpunkt

Abb. 41 Kostensätze zur groben Kostenschätzung

### Radabstellanlagen

In Abstimmung mit dem Auftraggeber wurden 31 Radabstellanlagen an den Schnittstellen zum ÖPNV in der Regiopoleregion betrachtet und die dort abgestellten Fahrräder aufgenommen. Aus diesen Ergebnissen lassen sich konkrete Empfehlungen zum Bau bzw. zur Erweiterung von Radabstellanlagen ableiten.

Bei den Empfehlungen zum Ausbau einer Radabstellanlage muss zum einen unterschieden werden, wie stark die derzeitige Auslastung ist. Zum anderen ist die Anzahl an Wildparkern zu beachten. Für die Bahnhöfe Gütersloh und Herford, welche die höchste Auslastung aufweisen, wird ein Ausbau der Radabstellanlagen um 50 Prozent empfohlen. Hinzu kommen Stellplätze für Wildparker. Für den Bahnhof Gütersloh ergibt sich somit ein Bedarf von 229 zusätzlichen Stellplätzen, entsprechend 115 Fahrradbügel, an die jeweils bis zu zwei Fahrräder angeschlossen werden können. Am Bahnhof in Herford sind demnach 99 neue Stellplätze notwendig (50 Fahrradbügel). Die niedriger ausgelasteten Abstellanlagen (ab 50 Prozent) sollten um ein Viertel aufgestockt werden. Ebenfalls müssen die Wildparker zusätzlich angerechnet werden. Es ergibt sich folgende zusätzlich notwendige Anzahl an Stellplätzen:

- Altenhagen: 11 Stellplätze
- Babenhausen Süd: 18 Stellplätze
- OWL-Arena: 119 Stellplätze
- Schildesche: 17 Stellplätze

Notwendig, bspw. im Zuge eines Austauschprogramms „Bügel statt Clips“, ist der Austausch vorhandener Vorderradhalter gegen Fahrradbügel. Dies trifft auf die Radabstellanlagen Asemissen, OWL-Arena, Gütersloh, Halle (Westf.), Senne und Ubbedissen zu. Begleitet durch entsprechende Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit, kann dies in der Bevölkerung eine positive Resonanz entfalten.

Radabstellanlagen, die keine Überdachung aufweisen, sollten zukünftig etwa ein Viertel der Fahrradstellplätze mit einer Überdachung ausstatten. Dies gilt für die Abstellanlagen an den Bahnhöfen Bielefeld-Ost, Gütersloh,



Herford, Ubbedissen sowie am ZOB in Werther (Westf.). Vor Umsetzung ist zu prüfen, ob Faktoren gegen eine Überdachung sprechen. Diese können neben dem Städtebau auch in der Zusammenarbeit mit Radstationen und deren Förderung liegen.

Aus den auszutauschenden Vorderradhaltern, der Anzahl an Wildparker und dem Mehrbedarf an den Abstellanlagen ergibt sich insgesamt ein Bedarf an 569 Fahrradbügeln für die in der Regiopolregion Bielefeld erhobenen Fahrradabstellanlagen (vgl. Anhang A-4 und Anhang A-5). Da die Anschaffungskosten für Fahrradbügeln durch größere Mengen kostengünstiger werden, sollten 1.000 Fahrradbügel für die Regiopolregion Bielefeld erworben werden. Ebenfalls ist eine noch größere Anzahl zum einen durch den Mengenrabatt vertretbar. Zum anderen werden, aufgrund der Vielzahl an weiteren Radabstellanlagen in der Regiopolregion, die Fahrradbügel weitere Nachfragen decken und schnell reserviert sein. Andernfalls wurde bereits kostengünstig ein Vorrat an Fahrradbügeln zugelegt, auf den in Zukunft schnell zurückgegriffen werden kann.

### **Service und Information**

Angebote in den Bereichen Service und Informationen sind bisher häufig wenig beachtet worden. Die aufgeführten Beispiele zeigen, welche Maßnahmen sich bereits positiv bewährt haben. Sie erhöhen den Komfort und die Attraktivität des Radfahrens. Sie ergänzen damit die anderen Bausteine und führen zu einer besseren Wahrnehmung des Radverkehrs und zeigen eine Wertschätzung der Radfahrenden durch die beteiligten Akteure. Die im Kapitel 7 aufgezeigten Services dienen als ein beispielhafter Bausteinkatalog. Konkrete Empfehlungen zur Umsetzung einzelner Bausteine sind nicht zielführend, sondern sollten von den Verantwortlichen, die ihre Kommunen und die Bedürfnisse ihrer Bürgerinnen und Bürgern am besten kennen, selbst getroffen werden. Die Integration eines jeden Bausteins aus dem Katalog wäre als Aufwertung der Radinfrastruktur anzusehen.

### **Öffentlichkeitsarbeit und Marketing**

Zahlreiche Informationen zum Radverkehr sind in der Regiopolregion verfügbar. Sie betreffen allerdings in starkem Maße den Freizeitverkehr. Das regiopole Radverkehrskonzept richtet sich dagegen an den Alltagsradverkehr. Hierfür liegen nur wenige Angebote vor. Deshalb werden ganz konkrete Maßnahmen im Kapitel 8 vorgeschlagen, mit denen der Alltagsradverkehr eine Aufwertung erfährt.

## 10 Qualitätssicherung und Erfolgskontrolle

### Verstetigungsstrategie

Bei der Umsetzung der Maßnahmen sollte sichergestellt werden, dass diese zu einer dauerhaften Verbesserung und Präsenz des Radverkehrs führen und nicht nur zu einer kurzlebigen Veränderung. Nach der Beseitigung von Mängeln dürfen die Sanierungs- und Unterhaltungsmaßnahmen nicht eingestellt werden, sondern müssen auch zukünftig an anderen Punkten in der Regiopolregion Bielefeld fortgesetzt werden.

Über sämtliche Maßnahmen sollte ausführlich in den Medien berichtet werden, um so die erfolgten Umsetzungen des regiopolen Radverkehrskonzeptes und damit vor allem die Förderung des Radverkehrs im Allgemeinen in den Fokus zu rücken. Sinnvoll wäre – angesichts des großen Interesses bei den im Rahmen der Erarbeitung dieses Konzeptes durchgeführten Bürgerveranstaltungen – auch die Fortsetzung dieser Veranstaltungen, ggf. in Form einer regelmäßigen Reihe von Informations- und Diskussionsveranstaltungen. Grundsätzlich trägt insbesondere eine andauernde Öffentlichkeitsarbeit zu einer Verfestigung des Themas Radverkehrs und der Regiopolregion im Bewusstsein der Bürgerinnen und Bürger bei. Dazu zählen neben öffentlichen Veranstaltungen und der Berichterstattung in den Medien auch eine grundsätzliche Forcierung der Berichte in der Presse zu Radverkehrsthemen, die proaktive Veröffentlichung aller zum Thema Radverkehr geplanten Maßnahmen und ggf. die Auswertung der Entwicklungen im Radverkehr, unterstützt durch die Veröffentlichung von neuen Zählergebnissen, z. B. Dauerzählstellen.

### Zählungen

Die angestrebten strategischen Ziele „Starker Beitrag zur Mobilitätswende“ sowie „Hohe Umweltfreundlichkeit des Verkehrs“ können abschließend nur im Rahmen einer Modal Split Erhebung überprüft werden. Damit aber zeitnah verlässliche Aussagen zur Entwicklung des Radverkehrsaufkommens möglich sind, wird eine Erfolgskontrolle durch turnusmäßige Zählungen vorgeschlagen. Vorgeschlagen wird die Auswahl von Referenzstrecken, an denen jährlich Zählungen durchgeführt werden. In Abhängigkeit von der technischen Entwicklung können hier Dauerzählstellen zum Einsatz kommen oder vierstündige Zählungen durchgeführt werden. Mithilfe eines Hochrechnungsverfahrens können aus den so erfassten Werten die Tagesradverkehrsstärken ermittelt werden. Vorgeschlagen wird, dass die Zählung jährlich an einem bestimmten Wochentag und an identischen Zählstellen erfolgt, alternativ wären automatische Zählstellen in festgelegten Zeitabständen zu installieren.

Die Errichtung von öffentlichkeitswirksamen Zählsäulen wird als weitere wichtige Maßnahme zur Erfassung der Entwicklung des Radverkehrsaufkommens empfohlen (vgl. Abb. 42). Auf diese Weise wird dem Radverkehr nicht nur ein höherer Stellenwert im Verkehrsraum eingeräumt, sondern es können viel mehr langfristige Daten erfasst werden. Durch Induktionsschleifen im Boden wird jeder Radfahrende erfasst. Jahreszeitliche Schwankungen, Auswirkungen des Wetters auf den Radverkehr oder auch die Spitzenzeiten können ausgewertet werden. Vorgeschlagen werden in

einem ersten Schritt fünf solcher Zähler Säulen an den Radialen mit Anzeige des aktuellen Radverkehrsaufkommens. Diese Säulen bieten nicht nur verlässliche Informationen über das Radverkehrsaufkommen an den jeweiligen Standorten, sondern sind auch wichtige „Botschafter“ für den Radverkehr. Bei der Standortbestimmung sollten daher sehr zentrale Standorte favorisiert werden, die sowohl ein hohes Radverkehrsaufkommen erwarten lassen, als auch eine gute Wahrnehmung durch andere Verkehrsteilnehmende. Die Installation solcher Zählstellen sollte in Form von Pressemitteilungen publik gemacht werden und dadurch ebenfalls den Fokus der Bevölkerung auf das Thema Radverkehr richten. Regelmäßige Berichte und Evaluationen zur Anzahl der Radfahrenden an den Zählstandorten halten das Thema Radverkehr in der Öffentlichkeit wach.



Abb. 42 Zähler Säule am Radschnellweg in Göttingen<sup>26</sup>

### Unfallanalyse

Inwieweit es zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit gekommen ist, kann nur anhand der Auswertung der Unfallzahlen und –kenngößen erfolgen. Dafür müssen die Unfallzahlen aufbereitet werden. Diese Aufbereitung sollte in einem kontinuierlichen Rhythmus wiederholt werden, um eine Verstetigung zu erreichen. Die vertiefende Unfallanalyse ist ein wesentliches Instrument, mit dessen Hilfe die Wirksamkeit der sicherheitsrelevanten Maßnahmen zu überprüfen sein wird.

### Erfolgskontrolle (Evaluierung einzelner Maßnahmen)

Auch für die Einzelmaßnahmen des regiopolen Radverkehrskonzeptes bzw. deren Umsetzung und ihren Erfolg mit Blick auf die Erreichung des Oberziels ist eine Evaluierung vorgesehen. Wobei jede Maßnahme einzeln zu betrachten ist.

Eine Evaluation soll dabei als Grundlage für die Beurteilung der weiteren Vorgehensweise dienen. Entsprechen die Ergebnisse den Erwartungen, können diese als Bestätigung der Vorgehensweise gewertet werden. Entsprechen die Ergebnisse nicht den Erwartungen, ist eine Überarbeitung oder Fortschreibung der Maßnahmenfelder nötig. Empirische Daten, wie

<sup>26</sup> Freies Foto

Zählungen, Messungen und Befragungen, eignen sich am besten für eine Evaluation. Die Erhebung der Indikatoren sollte mit geringem Aufwand und möglichst direkt erfolgen. Eine gleichbleibende Systematik bei der Datenerhebung führt dazu, dass die Datensätze unterschiedlicher Jahre auch über einen längeren Zeitraum hinweg vergleichbar sind.

Aus fachlicher Sicht sind neben den genannten Handlungsfeldern (vgl. Tab. 11) auch Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit zu evaluieren. Beginnend mit dem Jahr 2021 sollte möglichst jährlich ein Verlaufsbericht mit den Ergebnissen der durchgeführten Evaluationen erstellt und veröffentlicht werden (vgl. Maßnahmensteckbrief M14). Neben den vorgeschlagenen Vorher-Nachher-Evaluationen wurden bereits im Steuerungskreis weitere Kennzahlen (Outputkennzahlen) diskutiert, die vor allem den Umsetzungsfortschritt nachhalten sollen.

Handlungsfeld	Vorher-Nachher-Evaluation
Radverkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Länge umgesetzter Strecken/ Maßnahmen</li> <li>• Radverkehrszählungen an Referenzpunkten</li> <li>• Anzahl und Belegung von Radabstellanlagen</li> <li>• Nutzerhäufigkeit Fahrradverleihsystem</li> <li>• Unfallstatistik</li> <li>• Straßenzustandsbericht</li> </ul>
Multi- und Intermodalität	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anzahl und Belegung der B + R-, der P + R- sowie der Park-and-Bike-Anlagen</li> <li>• Nutzerbefragungen oder Sonderauswertung SrV</li> </ul>
Mensch und Mobilitätskultur	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bilanzierung der durchgeführten Maßnahmen (z. B. Resonanz/Nachfrage)</li> <li>• Bürgerbefragungen</li> </ul>

Tab. 11 Vorher-Nachher-Evaluation

## 11 Zusammenfassung

Die einzelnen Kreise und Kommunen der Regiopoleregion Bielefeld verfügen bereits über kommunale Radverkehrsnetze, die sich für den Alltagsradverkehr eignen oder erarbeiten sie derzeit. Zudem verfügen einzelne Kommunen über ein dichtes Radnetz. Die Vielzahl der Regiopoleregion angehörigen Kommunen und die unterschiedlichen Radnetze bringen es mit sich, dass an den Kreis- und Kommunengrenzen die Radnetze nicht immer ineinandergreifen oder Netzlücken bestehen. Die Regiopoleregion möchte den Verkehr umweltfreundlich organisieren und das Zusammenwachsen der beteiligten Kommunen fördern. Aus diesem Grund wurde ein regionales Radverkehrsnetz für die Regiopoleregion Bielefeld entwickelt.

Der Erarbeitung der Gesamtstrategie für den Radverkehr vorangestellt steht die Entwicklung eines strategischen Leitbildes, in welchem die angestrebten Ziele und langfristigen Entwicklungslinien der Radverkehrsförderung zusammengefasst werden. Das Leitbild dient der verkehrspolitischen Verankerung der Planung, indem klare und evaluierbare Ziele formuliert werden. Als Ergebnis steht ein Leitbild für die Entwicklung des Radverkehrs, welches das Oberziel **„Das Fahrrad wird als attraktives, sicheres und gleichberechtigtes Alltagsverkehrsmittel in der Regiopoleregion genutzt und anerkannt“** verfolgt.

Für das regiopole Radverkehrskonzept wurden die zentralen Orte der Regiopoleregion und der umgebenden Kommunen aus dem Landesentwicklungsprogramm Nordrhein-Westfalen übernommen. Auf Grundlage dieser zentralen Orte wurde ein Wunschliniennetz für die Regiopoleregion entwickelt und in einem weiteren Arbeitsschritt auf das reale Wegenetz übertragen. Der erste Entwurf des Radnetzes wurde aufgrund der im Sommer und Herbst 2019 durchgeführten Bürgerbeteiligungen, in denen sich Radfahrende aktiv mit einbringen konnten, und der dadurch gewonnenen lokalen Kenntnisse sowie aus weiteren fachlichen Abstimmungsrunden im Rahmen eines aufwändigen Beteiligungsprozesses überarbeitet und angepasst.

Das ca. 300 Kilometer umfassende Radverkehrsnetz wurde zu rund zwei Drittel vom Auftragnehmer befahren. Das Radverkehrsnetz verläuft sowohl auf klassifizierten Straßen als auch auf Gemeindestraßen sowie Sonderwegen. Während der Befahrung wurde erfasst, ob eine Radverkehrsanlage im Bestand existiert. Weiterhin wurden 31 Radabstellanlagen hinsichtlich der Ausführung aufgenommen und deren Auslastung erhoben.

Die Ergebnisse der Erhebung sind für 328 Streckenabschnitte in einer Datenbank aufbereitet. Mit einem Geographischen Informationssystem (QGIS) lassen sich diese Informationen räumlich verorten und auf Karten darstellen. Die Datenbank liefert eine Sammlung der vorliegenden Attribute und ermöglicht tabellarische Zusammenstellungen und Prioritätenlisten, die der Anlage beigefügt sind. Darüber hinaus wurden die erhobenen Fahrradabstellanlagen bewertet. Eine gute Ausstattung mit Abstellanlagen trägt maßgeblich mit zur umfassenden Radverkehrsförderung bei.

Abschließend wurden aus den erfassten Streckenabschnitten der Bestandsanalyse die Abschnitte gefiltert, welche trotz Erfordernis nach Regelwerk keine Radverkehrsanlage aufweisen oder die erarbeiteten Qualitätsstandards eine Radverkehrsanlage fordern (außerhalb geschlossener Ortschaften). Insgesamt ergeben sich rund 71 Kilometer des Radnetzes, die einen Handlungsbedarf aufweisen.

Die Regiopolregion verfügt mit dem neu entwickelten regiopolen Radverkehrsnetz über ein baulastträgerübergreifendes Radverkehrsnetz, welches (in Verbindung mit der weiteren Radverkehrsinfrastruktur) das Potenzial besitzt, den Radverkehrsanteil in den nächsten Jahren deutlich zu erhöhen. Entscheidend dafür ist, dass sowohl die im Rahmen dieses Konzeptes ausgesprochenen Maßnahmen umgesetzt als auch die in den jeweiligen kommunalen Radverkehrskonzepten aufgezeigten baulichen Mängel nach und nach behoben werden. Die Verflechtung des Ausbaus der kommunalen mit dem regiopolen Radverkehrsnetz ist für den Erfolg entscheidend.

Durch die Umsetzung der Empfehlungen zur Qualitätssicherung und Erfolgskontrolle kann dokumentiert werden, ob die zu Beginn des Konzeptes erarbeiteten Ziele erreicht werden oder ob bei Nichterreichen der Ziele durch Umsetzung weiterer Maßnahmen nachgesteuert werden muss.

Mithilfe von intensiver Öffentlichkeitsarbeit, Kampagnen zum Radverkehr und zur Regiopolregion, wie z.B. gezielte Informationsveranstaltungen oder der Veröffentlichung von Jahresberichten zum Radverkehr, besteht eine gute Chance, sowohl die Aufmerksamkeit für den Radverkehr zu erhöhen als auch das Fahrradklima in der Regiopolregion mittel- bis langfristig zu erhöhen.

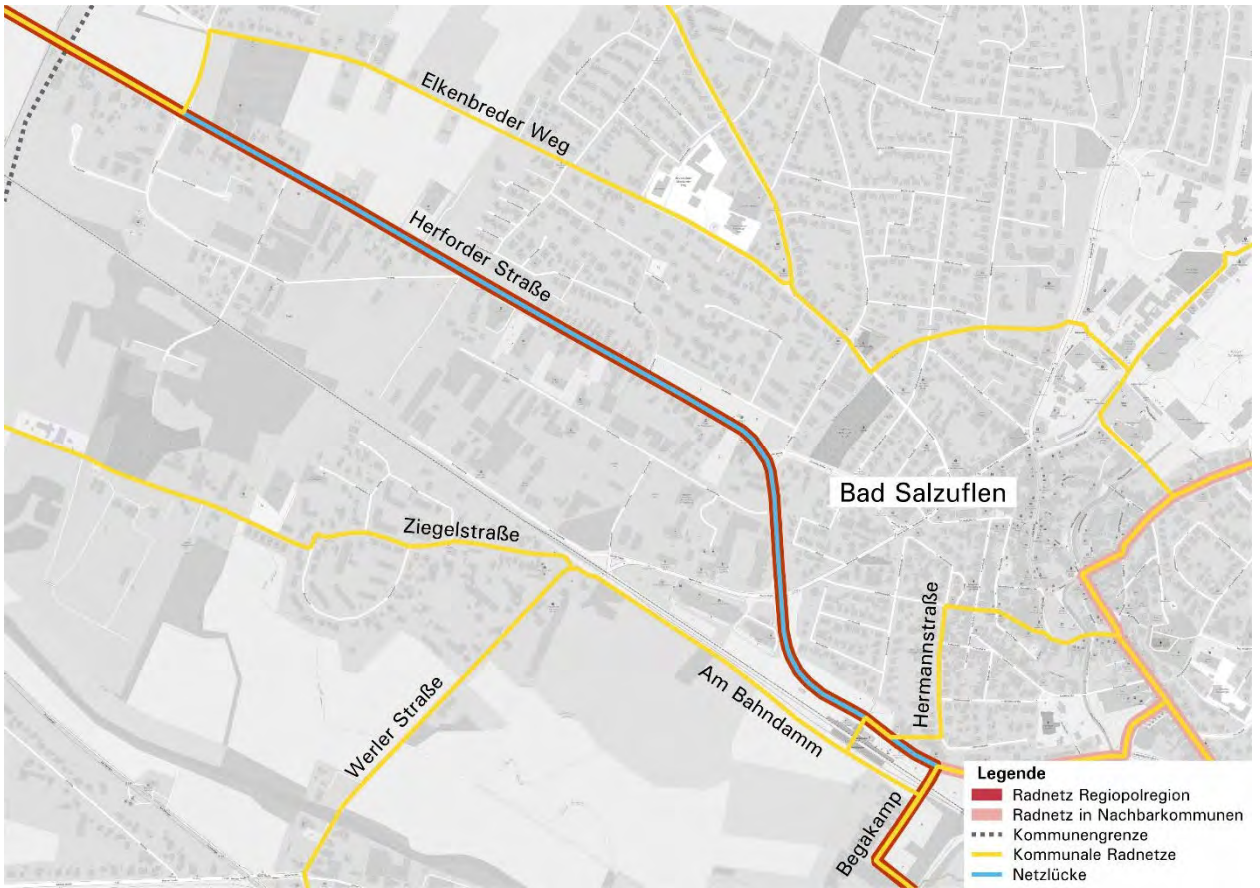
## **Anhang**

- A-1:** Netzlücken
- A-2:** Schematische Lösungsansätze im Radverkehr
- A-3:** Liste der Fahrradläden im Umfeld des regiopolen Radverkehrsnetzes
- A-4:** Ergebnisse der Erhebung von Radabstellanlagen
- A-5:** Maßnahmensteckbriefe – Radabstellanlagen
- A-6:** Wegweisungsstandorte
- A-7:** Beispiele für Kommunikationsmaßnahmen
- A-8:** Maßnahmensteckbriefe – Öffentlichkeitsarbeit und Marketing
- A-9:** Maßnahmensteckbriefe – Netzentwicklung
- A-10:** Maßnahmenliste
- A-11:** Prioritätenlisten der Kommunen
- A-12:** Detailausschnitte des Radnetzes in den Kommunen

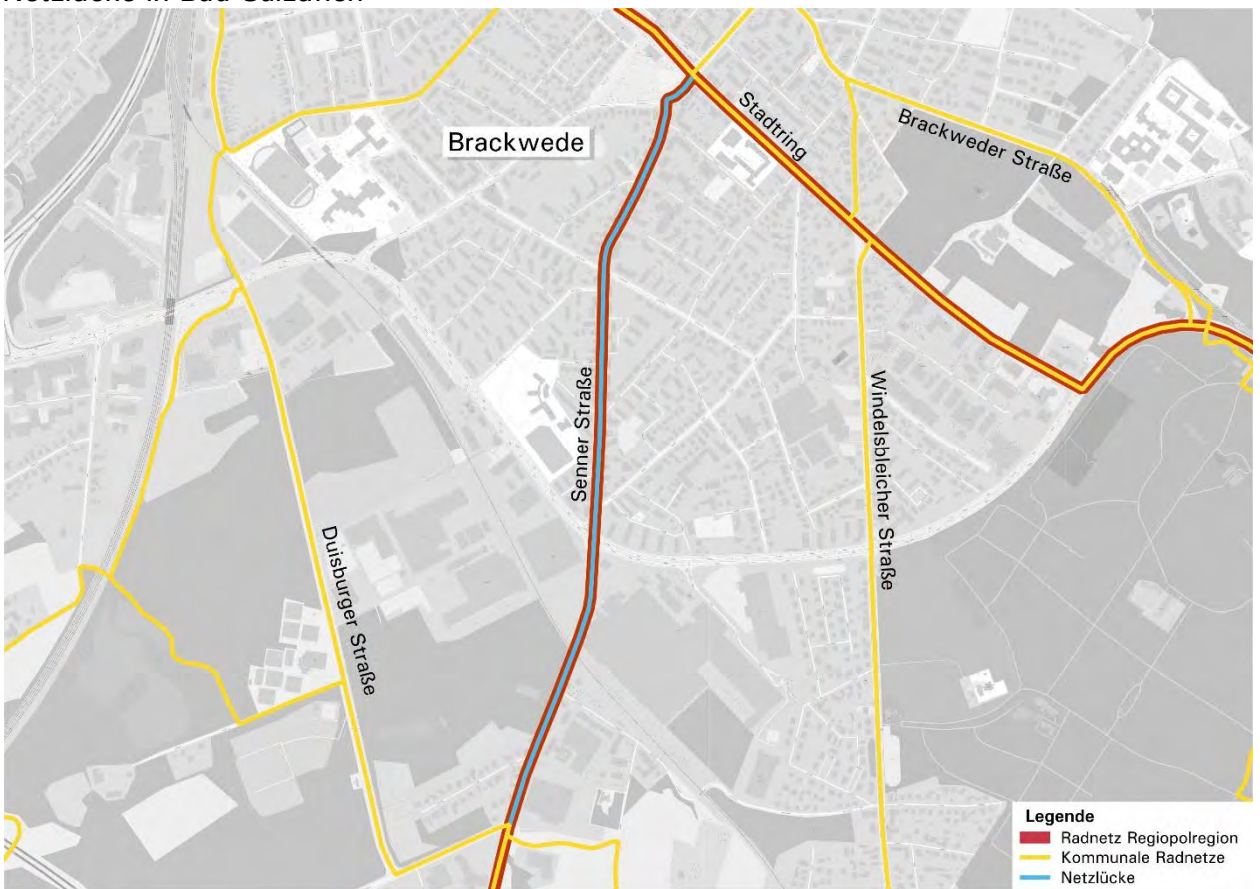
# Anhang A-1

## Netzlücken





Netzlücke in Bad Salzufflen



Netzlücke in Bielefeld - Brackwede



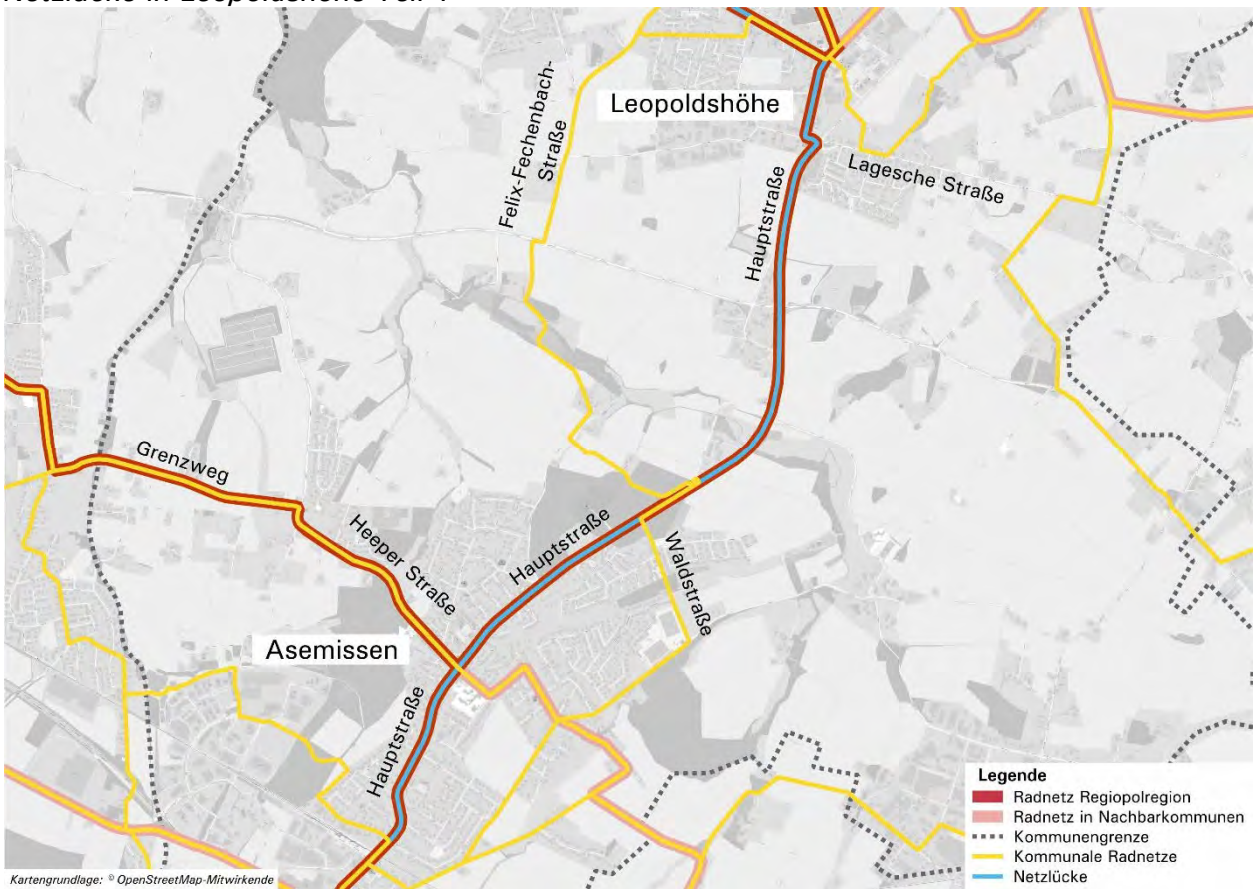
*Netzlücke in Bielefeld - Holtkamp*



*Netzlücke in Bielefeld - Jöllenbeck*



Netzlücke in Leopoldshöhe Teil 1



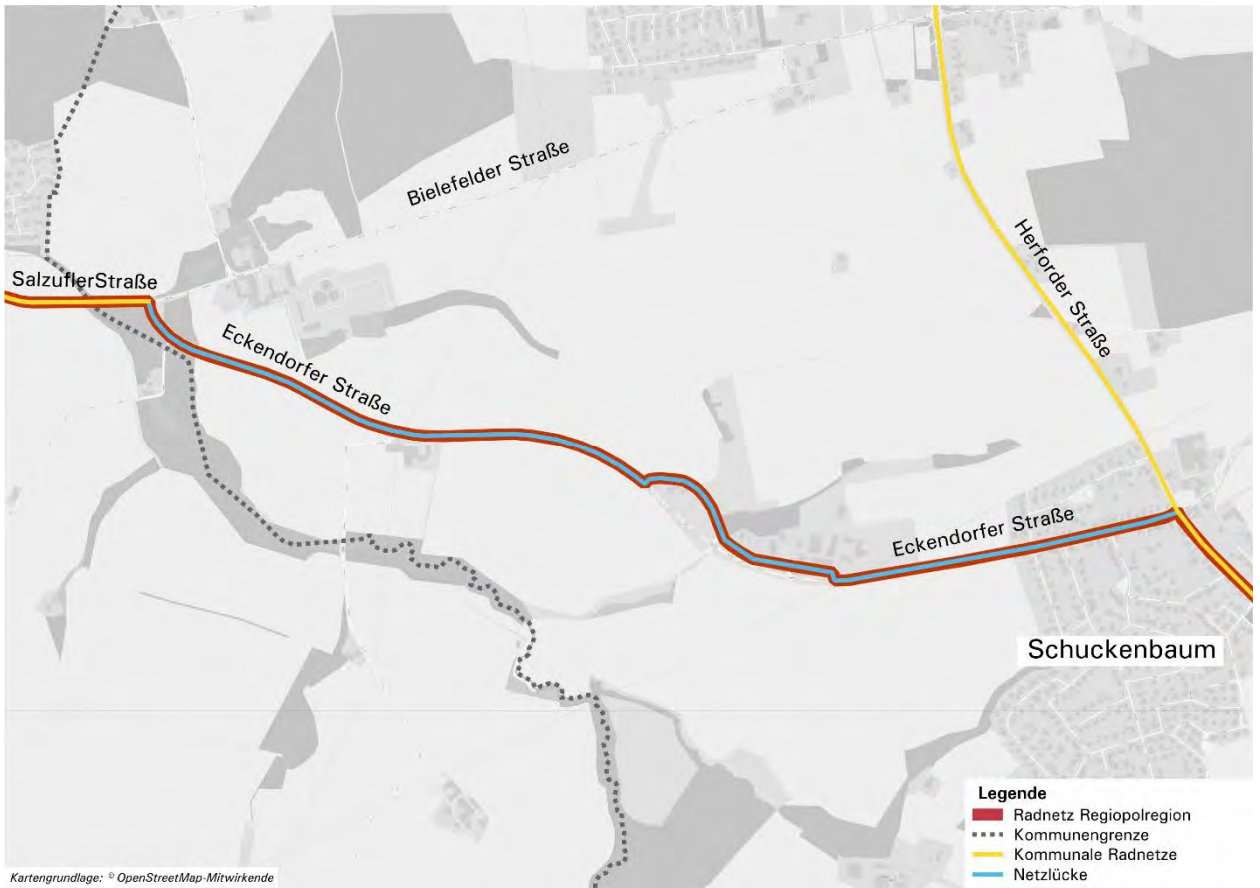
Netzlücke in Leopoldshöhe Teil 2



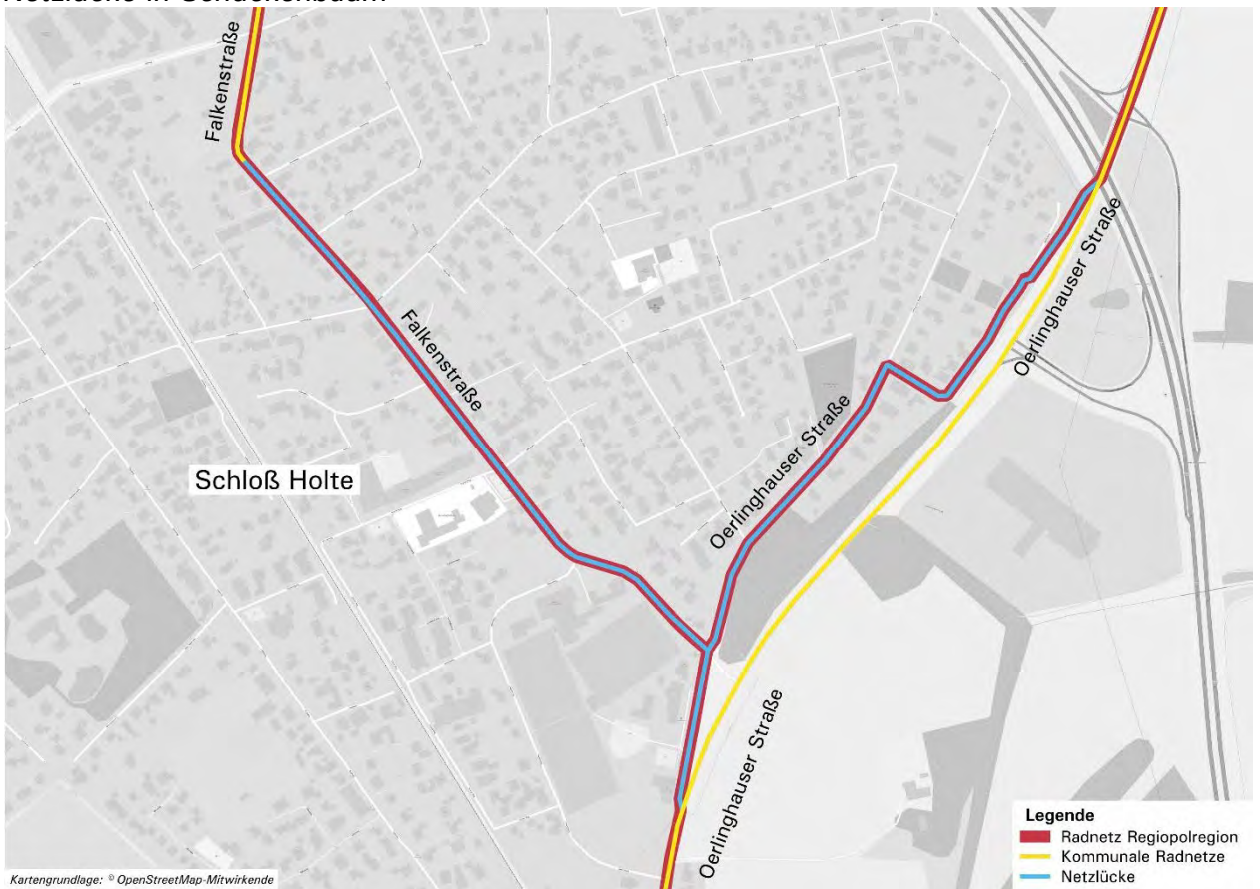
*Netzlücke in Oerlinghausen*



*Netzlücke in Pödinghausen*



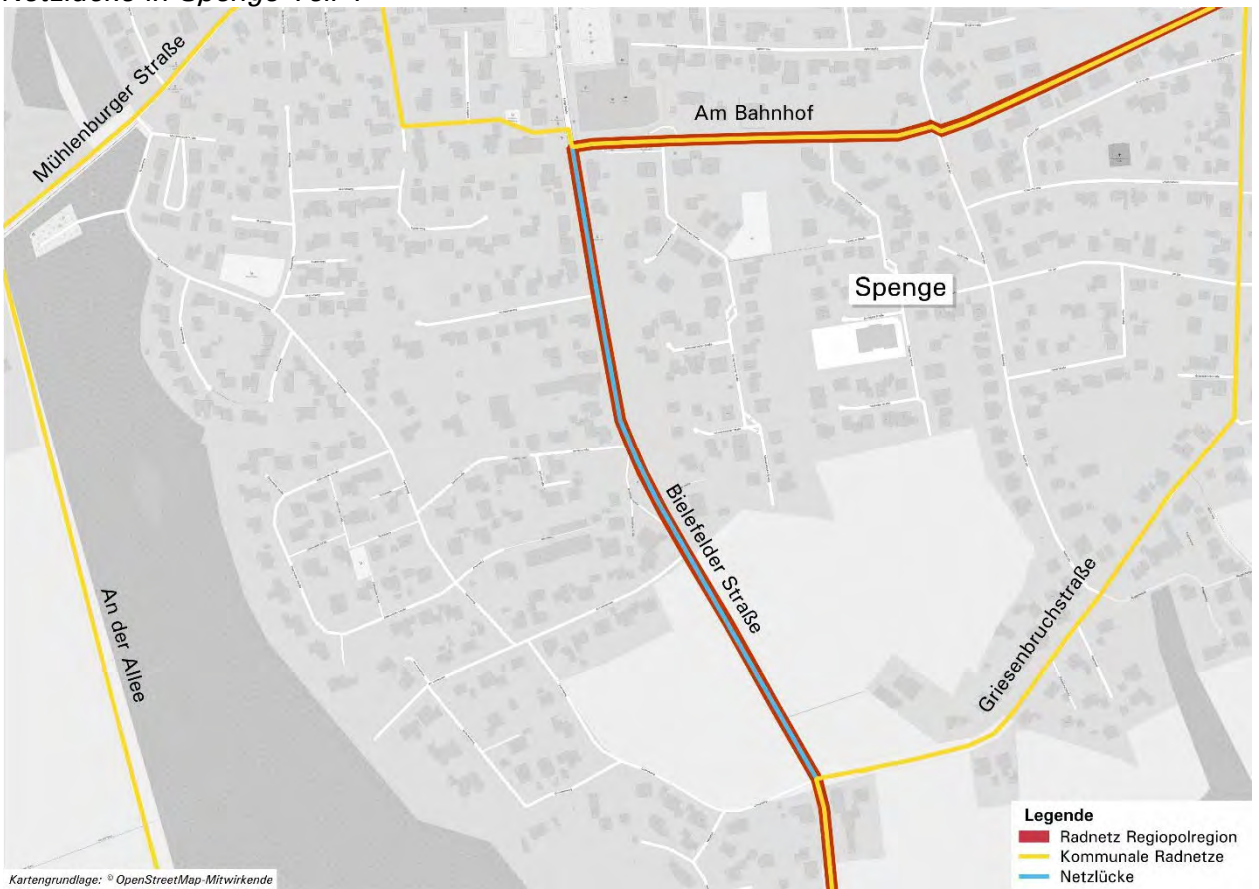
*Netzlücke in Schuckenbaum*



*Netzlücke in Schloß Holte*



*Netzlücke in Spenge Teil 1*



*Netzlücke in Spenge Teil 2*

# **Anhang A-2**

Schematische Lösungsansätze im Radverkehr

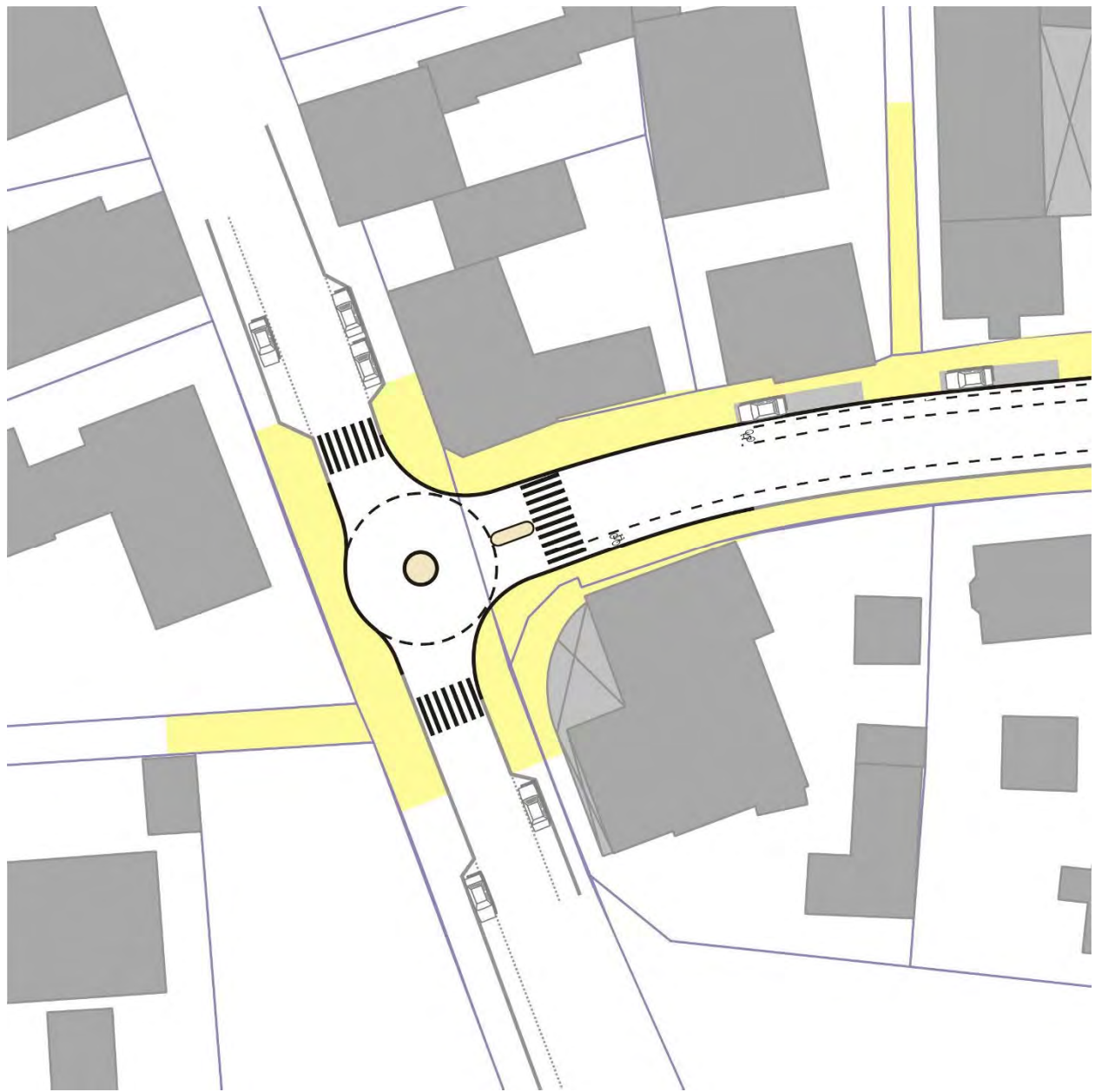


*Schematischer Lösungsansatz – Haltestelle*

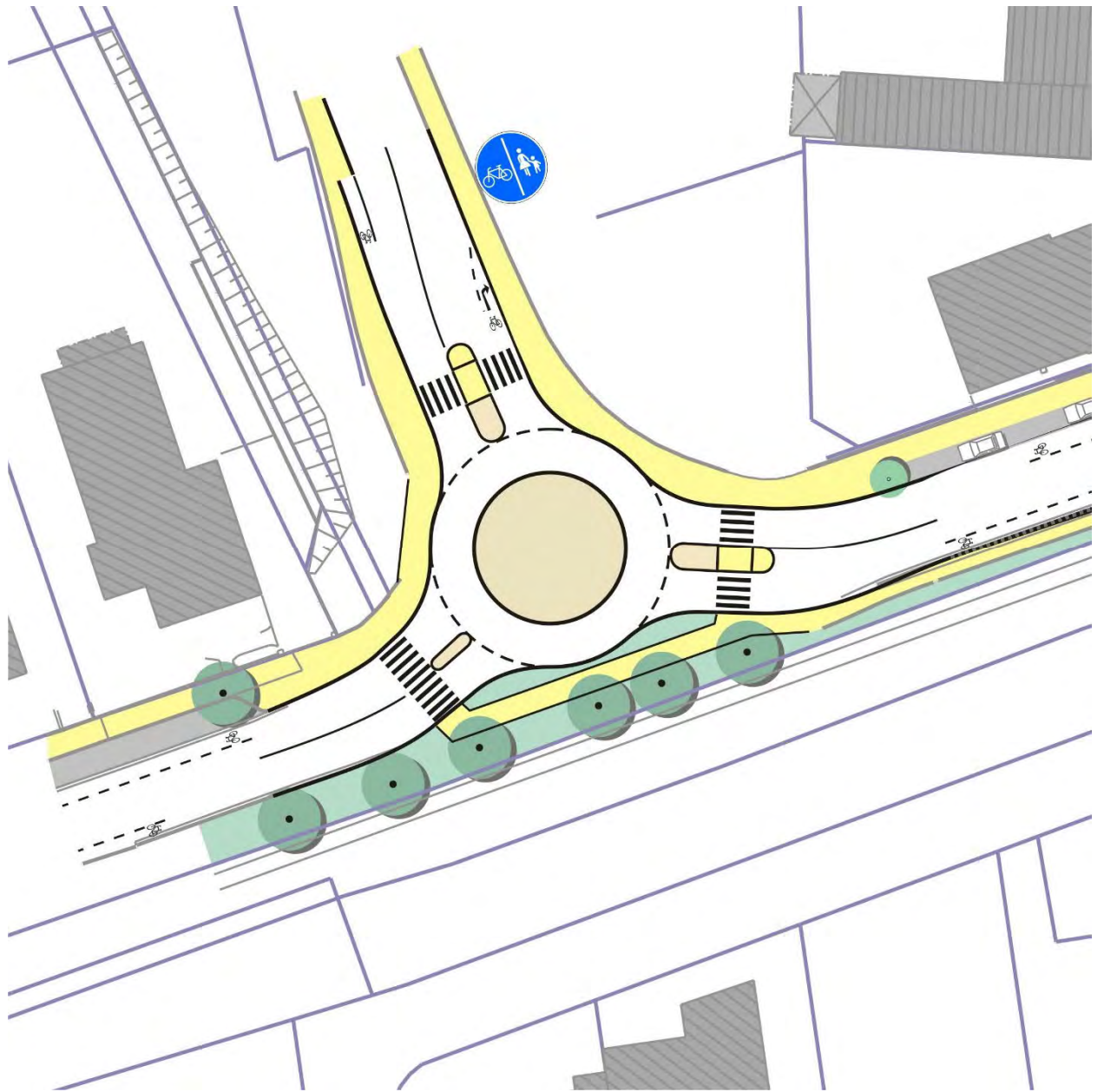




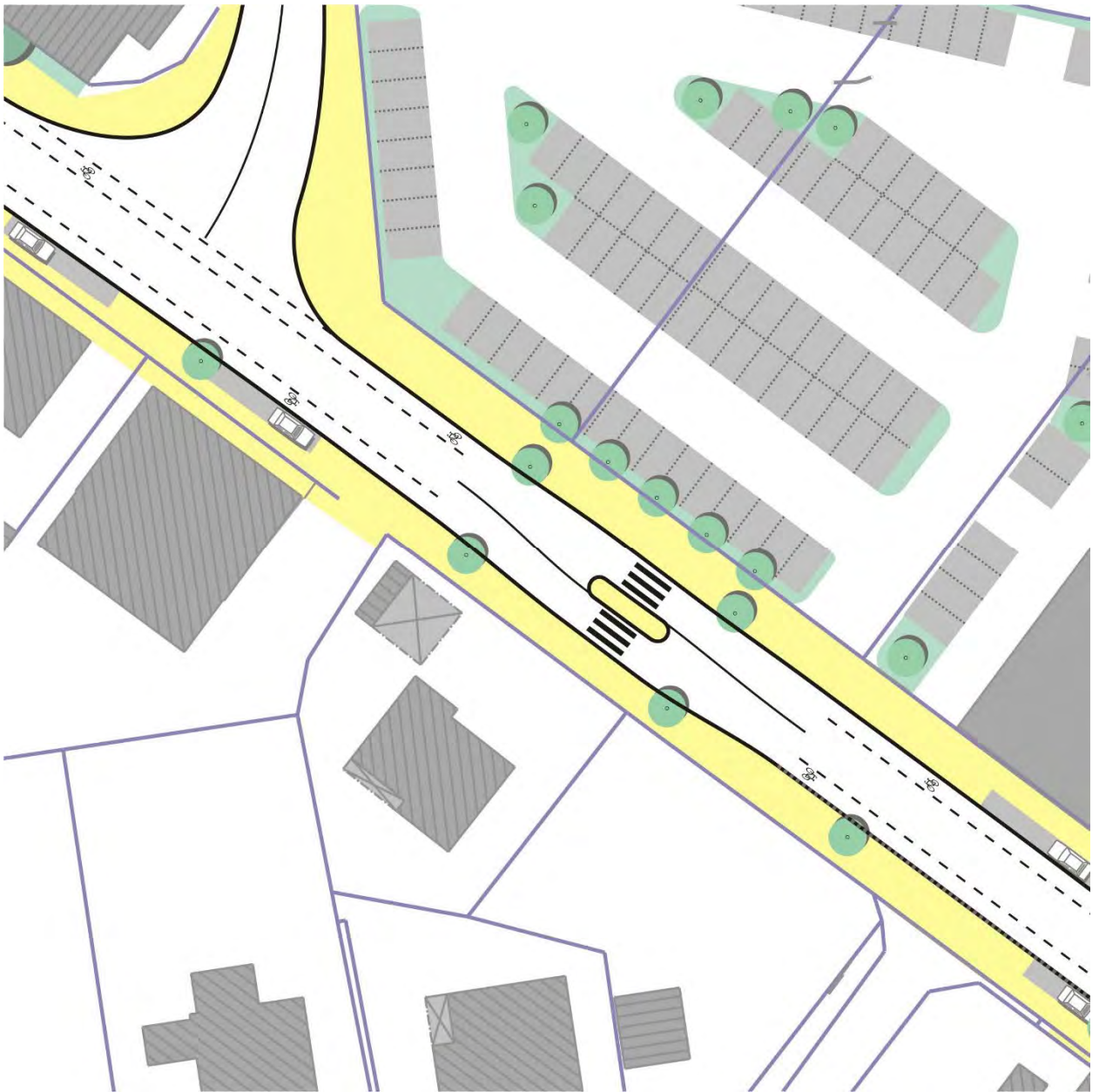
*Schematischer Lösungsansatz – Indirektes Linksabbiegen*



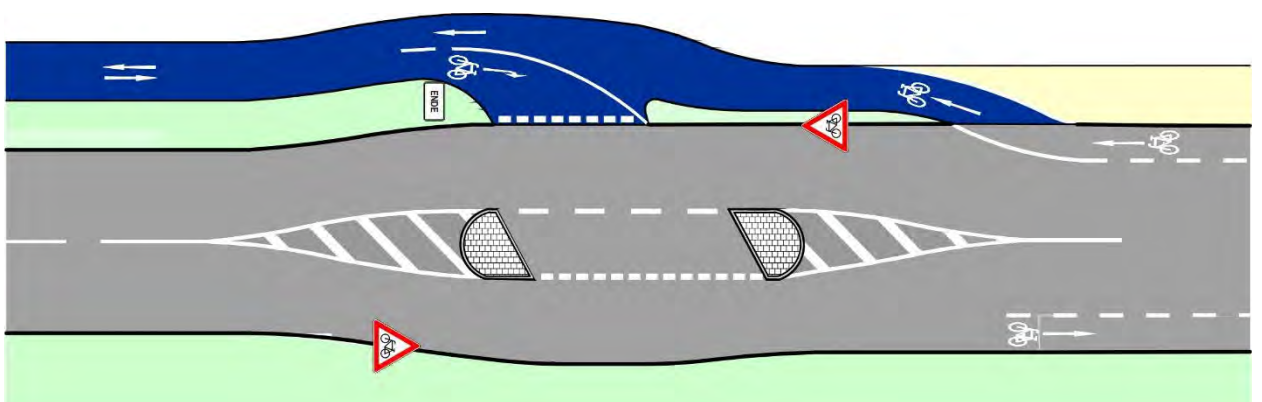
*Schematischer Lösungsansatz – Kreisverkehr innerorts 1*



*Schematischer Lösungsansatz – Kreisverkehr innerorts 2*



*Schematischer Lösungsansatz – Mittelinsel*



*Schematischer Lösungsansatz – Querungshilfe*

## **Anhang A-3**

Liste der Fahrradläden im Umfeld des regiopolen Radverkehrsnetzes

id	Name	Adresse
1	FAHRRAD FINKE	Schloßstraße 36A, 32108 Bad Salzuflen
2	Downhill Fahrradfachgeschäft	Herforder Str. 15, 32105 Bad Salzuflen
3	ZWEIRAD NIEHAUS	Schloßstraße 40, 32108 Bad Salzuflen
4	Zweirad Beyer	Werler Str. 34, 32105 Bad Salzuflen
5	Wittwer Radsport	Schießhofstraße 19, 32105 Bad Salzuflen
6	Lucky Bike Bielefeld	Sunderweg 1, 33649 Bielefeld
7	Krukenbaum	Windelsbleicher Str. 41, 33647 Bielefeld
8	Radwelt Bielefeld	Sandhagen 16A, 33617 Bielefeld
9	feine räder GmbH	Obernstraße 42, 33602 Bielefeld
10	RadStand	Ritterstraße 13, 33602 Bielefeld
11	Raddesign	Wilhelmstraße 12, 33602 Bielefeld
12	Etienne's Radladen GmbH	Nahariyastraße 3, 33602 Bielefeld
13	Kiezfiets	Jöllender Str. 99a, 33613 Bielefeld
14	Fahrradgarage Axel Weiß	Drögstraße 11, 33613 Bielefeld
15	Fahrradmarkt Bielefeld	Johanneswerkstraße 4, 33611 Bielefeld
16	Dynamo-Zweiradwerkstatt	August-Bebel-Straße 1, 33602 Bielefeld
17	Fahrradfachgeschäft Bega-Bike	Jöllender Str. 204, 33613 Bielefeld
18	Ra(d)tschlag	Universität Bielefeld, Untere Randbedingung, 33615 Bielefeld
19	Das Rad in Dornberg	Wertherstraße 275, 33619 Bielefeld
20	Kalkühler	Beckhausstraße 172, 33611 Bielefeld
21	Radpartner	Engersche Str. 166, 33611 Bielefeld
22	BikeInn	Jöllender Str. 578, 33739 Bielefeld
23	Kwadie   Create Your Bike!	Herforder Str. 331, 33609 Bielefeld
24	Velociped Fahrradladen	Heeper Str. 133, 33607 Bielefeld
25	Bike Treff Taskin	Ehlentruper Weg 60, 33604 Bielefeld
26	Radhouse Bielefeld	Ehlentruper Weg 77, 33604 Bielefeld
27	B.O.C. – BIKE & OUTDOOR COMPANY GmbH & Co. KG	Otto-Brenner-Straße 207, 33604 Bielefeld
28	Van Rüschen Der Fahrrad-Laden	Elpke 1, 33605 Bielefeld
29	Bike-Bep24	Elpke 104c, 33605 Bielefeld
30	Da Silva Bikes	Walter-Werning-Straße 11, 33699 Bielefeld
31	RADRAUM	Zimmerstraße 8, 33602 Bielefeld
32	Zweirad Bleckmann	Mathildenstr. 7, 32130 Enger
33	DER RADPROFI Fahrradhandels GmbH	Hertzweg 3a, 33334 Gütersloh
34	Radsport Schiffner GmbH	Carl-Bertelsmann-Straße 53, 33332 Gütersloh
35	Radstation Gütersloh	Willy-Brandt-Platz 2, 33330 Gütersloh
36	SPRICK CYCLE GmbH	Schulstraße 10, 33330 Gütersloh
37	Fahrrad Peitz Wiedemann	Brockhäger Str. 5, 33330 Gütersloh
38	Drahtesel e.K. (2) Isselhorst	Haller Str. 128, 33334 Gütersloh
39	Radstation Halle (Westf.)	Bahnhofstraße 42, 33790 Halle (Westfalen)
40	Avanti	Lange Str. 70, 33790 Halle (Westfalen)
41	Zweirad Thomas	Hessener Straße 20, 33790 Halle (Westfalen)
42	RadCenter Dieter Marscheider + Radstation	Bahnhofstr. 1a, 32052 Herford
43	Dreh am Rad	Auf der Höhe 40, 32051 Herford/Herringhausen
44	DS Bike Sport	Herforder Str. 3, 33818 Leopoldshöhe
45	RADzfatz	Lagesche Straße 100, 33813 Oerlinghausen
46	Klaus Fulland	Am Landerbach 33, 33758 Schloß Holte-Stukenbrock
47	Helmut Baak	Pollstraße 25, 33758 Schloß Holte-Stukenbrock
48	Zweirad Brune	Mühlenburger Str. 16, 32139 Spenge
49	Zweirad Magerkohl GmbH	Woerdener Str. 18, 33803 Steinhausen
50	Zweirad Lüking GmbH	Bielefelder Str. 87, 33803 Steinhausen
51	Johann Krax&Sohn	Österwieher Str. 95, 33415 Verl
52	Zweirad-Heier	Gütersloher Str. 100, 33415 Verl
53	Fulland Zweiräder   Heinrich Fulland GmbH	Brummelweg 2, 33415 Verl
54	Fahrradpflege	Voßheide 12, 33824 Werther (Westfalen)

*Liste der Fahrradläden im Umfeld des regiopolen Radverkehrsnetzes*

# **Anhang A-4**

Ergebnisse der Erhebung von Radabstellanlagen

Name der Einrichtung	Art der Abstellanlage	Datum, Uhrzeit	Stellplatzanzahl nach Art	Anzahl gesamt	Anzahl unnutzbarer Stellplätze	Art		fehlende Überdachung vorhanden	Abstellanlagen geschützt	abgestellte Fahrräder nach Art	abgestellte Fahrräder gesamt	Wildparker im direktem Umfeld	Fahrrad-leichen vorhanden
Altenhagen	Stadtbahn-Haltestelle	22.01.2020, 12:38	22	44	-	Rahmenhalter		-	ja	22	22	0	-
Asemissen (Oerlinghausen)	Bahnhof	23.01.2020, 11:10	12 (V) + 25 (R)	62	-	Vorderradhalter	Rahmenhalter	Teilweise	Teilweise	0 (V) 12 (R)	12	0	-
Avenwedde	Bahnhof	23.01.2020, 13:48	31	62	-	Rahmenhalter		Teilweise	Teilweise	24	24	0	-
Babenhausen Süd	Stadtbahn-Haltestelle	22.01.2020, 13:31	30	60	-	Rahmenhalter		-	ja	43	43	3	1
Bad Salzufen	Bahnhof	22.01.2020, 11:06	33	66	1	Rahmenhalter		Teilweise	Teilweise	20	20	0	-
Bielefeld-Ost	Bahnhof	23.01.2020, 12:01	4	8	-	Rahmenhalter		ja	-	1	1	0	-
Brackwede	Bahnhof	23.01.2020, 12:43	17 (FB) + 28 (R)	73	3	Fahrradboxen	Rahmenhalter	-	ja	8 (FB) + 21 (R)	29	1	-
Brake	Bahnhof	22.01.2020, 12:21	17	34	-	Rahmenhalter		-	ja	13	13	0	-
Enger	ZOB	22.01.2020, 11:54	16	32	-	Rahmenhalter		-	ja	8	8	0	-
Gütersloh	Bahnhof	23.01.2020, 14:10	108 (V) + 25 (R)	158	-	Vorderradhalter	Rahmenhalter	ja	-	96 (V) + 50 (R)	146	150	5
Halle	Bahnhof	22.01.2020, 15:23	65 (V) + 21 (R)	102	10	Vorderradhalter	Rahmenhalter	Teilweise	Teilweise	23 (V) 10 (R)	33	3	-
Herford	Bahnhof	22.01.2020, 11:29	79	158	2	Rahmenhalter		ja	-	140	140	20	2
Künsebeck	Bahnhof	22.01.2020, 15:47	14	28	-	Rahmenhalter		-	ja	11	11	0	-
Lohmannshof	Stadtbahn-Haltestelle	22.01.2020, 13:57	23	46	-	Rahmenhalter		Teilweise	Teilweise	21	21	1	1
Milse	Stadtbahn-Haltestelle	22.01.2020, 12:53	44	88	-	Rahmenhalter		-	ja	6	6	0	-
Oldentrup	Bahnhof	23.01.2020, 11:37	5	10	-	Rahmenhalter		-	ja	3	3	2	-

*Erhebungsergebnisse Radabstellanlagen Teil 1 (Anzahl der Stellplätze ohne Radstationen)*



Name der Einrichtung	Art der Abstellanlage	Datum, Uhrzeit	Stellplatzanzahl nach Art	Anzahl gesamt	Anzahl unnutzbarer Stellplätze	Art		fehlende Überdachung vorhanden	Abstellanlagen geschützt	abgestellte Fahrräder nach Art	abgestellte Fahrräder gesamt	Wildparker im direktem Umfeld	Fahrrad-leichen vorhanden
OWL-Arena	Bahnhof	22.01.2020, 15:08	375	375	-	Vorderradhalter		-	ja	235	235	25	5
Quelle	Bahnhof	23.01.2020, 10:38	9	18	-	Rahmenhalter		-	ja	6	6	0	-
Schildesche	Stadtbahn-Haltestelle	22.01.2020, 13:15	30	60	-	Rahmenhalter		-	ja	30	30	2	1
Schloß Holte	Bahnhof	23.01.2020, 14:25	156	216	-	Rahmenhalter		-	ja	90	90	10	4
Senne	Stadtbahn-Haltestelle	23.01.2020, 14:25	72	72	-	Vorderradhalter		-	ja	2	2	0	-
Sennestadt	Bahnhof	23.01.2020, 14:10	39	78	-	Rahmenhalter		-	ja	18	18	0	2
Sieker	Stadtbahn-Haltestelle	23.01.2020, 12:24	33	66	-	Rahmenhalter		-	ja	14	14	0	-
Spenge	ZOB	22.01.2020, 12:12	103	206	-	Rahmenhalter		-	ja	30	30	0	-
Steinhagen	Bahnhof	22.01.2020, 15:56	24	48	-	Rahmenhalter		-	ja	21	21	0	-
Steinhagen	ZOB	22.01.2020, 16:05	5	10	-	Rahmenhalter		-	ja	2	2	0	-
Steinhagen Bielefelder Straße	Bahnhof	23.01.2020, 10:23	32	64	-	Rahmenhalter		-	ja	10	10	0	1
Stieghorst Zentrum	Stadtbahn-Haltestelle	23.01.2020, 11:23	63	126	-	Rahmenhalter		Teilweise	Teilweise	2	2	3	-
Ubbedissen	Bahnhof	23.01.2020, 10:53	5 (V) + 10 (R)	25	-	Vorderradhalter	Rahmenhalter	ja	-	0 (V) 1 (R)	1	0	-
Universität	Stadtbahn-Haltestelle	22.01.2020, 14:14	12	24	-	Rahmenhalter		Teilweise	Teilweise	10	10	0	-
Werther	Mobilstation	22.01.2020, 14:44	26 (FB) + 19 (R)	64	-	Fahrradboxen	Rahmenhalter	-	Teilweise	13 (FB) + 6 (R)	19	0	-

*Erhebungsergebnisse Radabstellanlagen Teil 2 (Anzahl der Stellplätze ohne Radstationen)*

# **Anhang A-5**

Maßnahmensteckbriefe – Radabstellanlagen

Radabstellanlage		Erhebungsergebnisse	22.01.2020, 12:38 Uhr
Standort	Altenhagen	abgestellte Fahrräder nach Typ	22
Einrichtung	Stadtbahn-Haltestelle	abgestellte Fahrräder gesamt	22
Anlage geschützt	ja	Wildparker im direkten Umfeld	0
Fahrradhaltertyp	Rahmenhalter	Fahrradleichen	-
		Auslastung	50%
Stellplätze nach Typ	22	Anteil Wildpark	0%
Stellplätze gesamt	44	Anzahl unnutzbarer Stellplätze	-



Handlungsbedarf

- Austausch Vorderradhalter  
 durch **6** Rahmenhalter
- Überdachung von Abstellmöglichkeiten
- Schaffung zusätzlicher Stellplätze  
 Anzahl Stellplätze **11**  
 entspricht **6** Rahmenhaltern

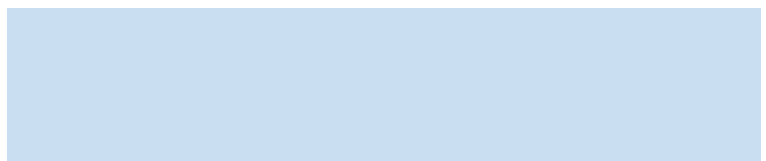
Ein Viertel der aktuell vorhandenen Stellplätze

Radabstellanlage		Erhebungsergebnisse	23.01.2020, 11:10
Standort	Asemissen (Oerlinghau)	abgestellte Fahrräder nach Typ	0 (V) 12 (R)
Einrichtung	Bahnhof	abgestellte Fahrräder gesamt	12
Anlage geschützt	Teilweise	Wildparker im direkten Umfeld	0
Fahrradhaltertyp	Vorderradhalter	Fahrradleichen	-
	Rahmenhalter	Auslastung	19%
Stellplätze nach Typ	12 (V) + 25 (R)	Anteil Wildpark	0%
Stellplätze gesamt	62	Anzahl unnutzbarer Stellplätze	-



Handlungsbedarf

- Austausch Vorderradhalter
  - durch **6** Rahmenhalter
- Überdachung von Abstellmöglichkeiten
- Schaffung zusätzlicher Stellplätze
  - Anzahl Stellplätze
  - entspricht  Rahmenhaltern



Radabstellanlage		Erhebungsergebnisse	22.01.2020, 13:31 Uhr
Standort	Babenhausen Süd	abgestellte Fahrräder nach Typ	43
Einrichtung	Stadtbahn-Haltestelle	abgestellte Fahrräder gesamt	43
Anlage geschützt	ja	Wildparker im direkten Umfeld	3
Fahrradhaltertyp	Rahmenhalter	Fahrradleichen	1
		Auslastung	72%
Stellplätze nach Typ	30	Anteil Wildpark	5%
Stellplätze gesamt	60	Anzahl unnutzbarer Stellplätze	-



Handlungsbedarf

- Austausch Vorderradhalter  
 durch Rahmenhalter
- Überdachung von Abstellmöglichkeiten
- Schaffung zusätzlicher Stellplätze  
 Anzahl Stellplätze 18  
 entspricht 9 Rahmenhaltern

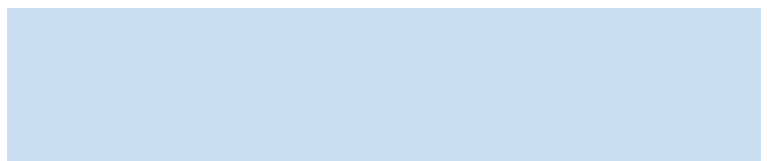
Ein Viertel der aktuell vorhandenen Stellplätze sowie Anzahl der Wildparker

Radabstellanlage		Erhebungsergebnisse	23.01.2020, 12:01 Uhr
Standort	<b>Bielefeld-Ost</b>	abgestellte Fahrräder nach Typ	<b>1</b>
Einrichtung	<b>Bahnhof</b>	abgestellte Fahrräder gesamt	<b>1</b>
Anlage geschützt	<b>nein</b>	Wildparker im direkten Umfeld	<b>0</b>
Fahrradhaltertyp	<b>Rahmenhalter</b>	Fahrradleichen	<b>-</b>
		Auslastung	<b>13%</b>
Stellplätze nach Typ	<b>4</b>	Anteil Wildpark	<b>0%</b>
Stellplätze gesamt	<b>8</b>	Anzahl unnutzbarer Stellplätze	<b>-</b>



Handlungsbedarf

- Austausch Vorderradhalter  
 durch **1** Rahmenhalter
- Überdachung von Abstellmöglichkeiten
- Schaffung zusätzlicher Stellplätze  
 Anzahl Stellplätze **1**  
 entspricht **1** Rahmenhaltern



Radabstellanlage		Erhebungsergebnisse	23.01.2020, 14:10 Uhr
Standort	<b>Gütersloh</b>	abgestellte Fahrräder nach Typ	<b>96 (V) + 50 (R)</b>
Einrichtung	<b>Bahnhof</b>	abgestellte Fahrräder gesamt	<b>146</b>
Anlage geschützt	<b>nein</b>	Wildparker im direkten Umfeld	<b>150</b>
Fahrradhaltertyp	<b>Vorderradhalter</b>	Fahrradleichen	<b>5</b>
	<b>Rahmenhalter</b>	Auslastung	<b>32%</b>
Stellplätze nach Typ	<b>108 (V) + 25 (R)</b>	Anteil Wildpark	<b>95%</b>
Stellplätze gesamt	<b>158</b>	Anzahl unnutzbarer Stellplätze	<b>-</b>



### Handlungsbedarf

- Austausch Vorderradhalter  
 durch **54** Rahmenhalter
- Überdachung von Abstellmöglichkeiten
- Schaffung zusätzlicher Stellplätze  
 Anzahl Stellplätze **229**  
 entspricht **115** Rahmenhaltern

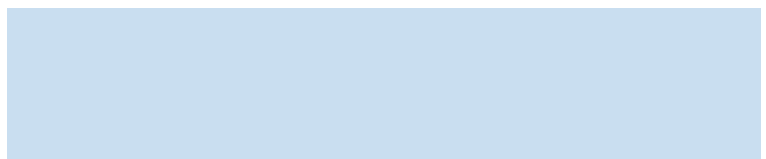
Die Hälfte der aktuell vorhandenen Stellplätze sowie Anzahl der Wildparker

Radabstellanlage		Erhebungsergebnisse	22.01.2020, 15:23
Standort	Halle (Westf.)	abgestellte Fahrräder nach Typ	23 (V) 10 (R)
Einrichtung	Bahnhof	abgestellte Fahrräder gesamt	33
Anlage geschützt	Teilweise	Wildparker im direkten Umfeld	3
Fahrradhaltertyp	Vorderradhalter	Fahrradleichen	-
	Rahmenhalter	Auslastung	32%
Stellplätze nach Typ	65 (V) + 21 (R)	Anteil Wildpark	3%
Stellplätze gesamt	102	Anzahl unnutzbarer Stellplätze	10



Handlungsbedarf

- Austausch Vorderradhalter  
 durch  Rahmenhalter
- Überdachung von Abstellmöglichkeiten
- Schaffung zusätzlicher Stellplätze  
 Anzahl Stellplätze   
 entspricht  Rahmenhaltern





Radabstellanlage		Erhebungsergebnisse	22.01.2020, 11:29 Uhr
Standort	<b>Herford</b>	abgestellte Fahrräder nach Typ	<b>140</b>
Einrichtung	<b>Bahnhof</b>	abgestellte Fahrräder gesamt	<b>140</b>
Anlage geschützt	<b>nein</b>	Wildparker im direkten Umfeld	<b>20</b>
Fahrradhaltertyp	<b>Rahmenhalter</b>	Fahrradleichen	<b>2</b>
		Auslastung	<b>89%</b>
Stellplätze nach Typ	<b>79</b>	Anteil Wildpark	<b>13%</b>
Stellplätze gesamt	<b>158</b>	Anzahl unnutzbarer Stellplätze	<b>2</b>



Handlungsbedarf

- Austausch Vorderradhalter  
 durch **158** Rahmenhalter
- Überdachung von Abstellmöglichkeiten
- Schaffung zusätzlicher Stellplätze  
 Anzahl Stellplätze **99**  
 entspricht **50** Rahmenhaltern

Die Hälfte der aktuell vorhandenen Stellplätze sowie Anzahl der Wildparker

Radabstellanlage		Erhebungsergebnisse	22.01.2020, 15:08 Uhr
Standort	OWL-Arena	abgestellte Fahrräder nach Typ	235
Einrichtung	Bahnhof	abgestellte Fahrräder gesamt	235
Anlage geschützt	ja	Wildparker im direkten Umfeld	25
Fahrradhaltertyp	Vorderradhalter	Fahrradleichen	5
		Auslastung	63%
Stellplätze nach Typ	375	Anteil Wildpark	7%
Stellplätze gesamt	375	Anzahl unnutzbarer Stellplätze	-



Handlungsbedarf

- Austausch Vorderradhalter  
 durch **188** Rahmenhalter
- Überdachung von Abstellmöglichkeiten
- Schaffung zusätzlicher Stellplätze  
 Anzahl Stellplätze **119**  
 entspricht **60** Rahmenhaltern

Ein Viertel der aktuell vorhandenen Stellplätze sowie Anzahl der Wildparker  
 Es handelt sich um private Fahrradständer der Firma August Storck KG

Radabstellanlage		Erhebungsergebnisse	22.01.2020, 13:15 Uhr
Standort	Schildesche	abgestellte Fahrräder nach Typ	30
Einrichtung	Stadtbahn-Haltestelle	abgestellte Fahrräder gesamt	30
Anlage geschützt	ja	Wildparker im direkten Umfeld	2
Fahrradhaltertyp	Rahmenhalter	Fahrradleichen	1
		Auslastung	50%
Stellplätze nach Typ	30	Anteil Wildpark	3%
Stellplätze gesamt	60	Anzahl unnutzbarer Stellplätze	-



Handlungsbedarf

- Austausch Vorderradhalter  
 durch **17** Rahmenhalter
- Überdachung von Abstellmöglichkeiten
- Schaffung zusätzlicher Stellplätze  
 Anzahl Stellplätze **17**  
 entspricht **9** Rahmenhaltern

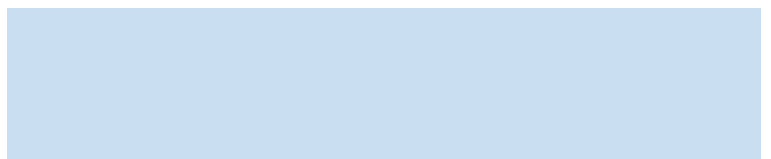
Ein Viertel der aktuell vorhandenen Stellplätze sowie Anzahl der Wildparker

Radabstellanlage		Erhebungsergebnisse	23.01.2020, 14:25
Standort	Senne	abgestellte Fahrräder nach Typ	2
Einrichtung	Stadtbahn-Haltestelle	abgestellte Fahrräder gesamt	2
Anlage geschützt	ja	Wildparker im direkten Umfeld	0
Fahrradhaltertyp	Vorderradhalter	Fahrradleichen	-
		Auslastung	3%
Stellplätze nach Typ	72	Anteil Wildpark	0%
Stellplätze gesamt	72	Anzahl unnutzbarer Stellplätze	-



Handlungsbedarf

- Austausch Vorderradhalter  
 durch **36** Rahmenhalter
- Überdachung von Abstellmöglichkeiten
- Schaffung zusätzlicher Stellplätze  
 Anzahl Stellplätze   
 entspricht  Rahmenhaltern

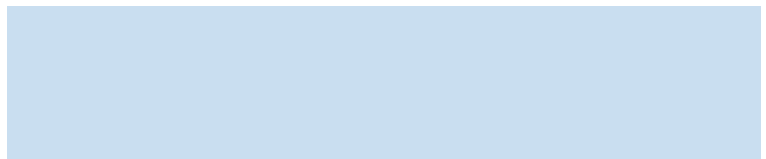


Radabstellanlage		Erhebungsergebnisse	23.01.2020, 10:53 Uhr
Standort	Ubbedissen	abgestellte Fahrräder nach Typ	0 (V) 1 (R)
Einrichtung	Bahnhof	abgestellte Fahrräder gesamt	1
Anlage geschützt	nein	Wildparker im direkten Umfeld	0
Fahrradhaltertyp	Vorderradhalter	Fahrradleichen	-
	Rahmenhalter	Auslastung	4%
Stellplätze nach Typ	5 (V) + 10 (R)	Anteil Wildpark	0%
Stellplätze gesamt	25	Anzahl unnutzbarer Stellplätze	-



Handlungsbedarf

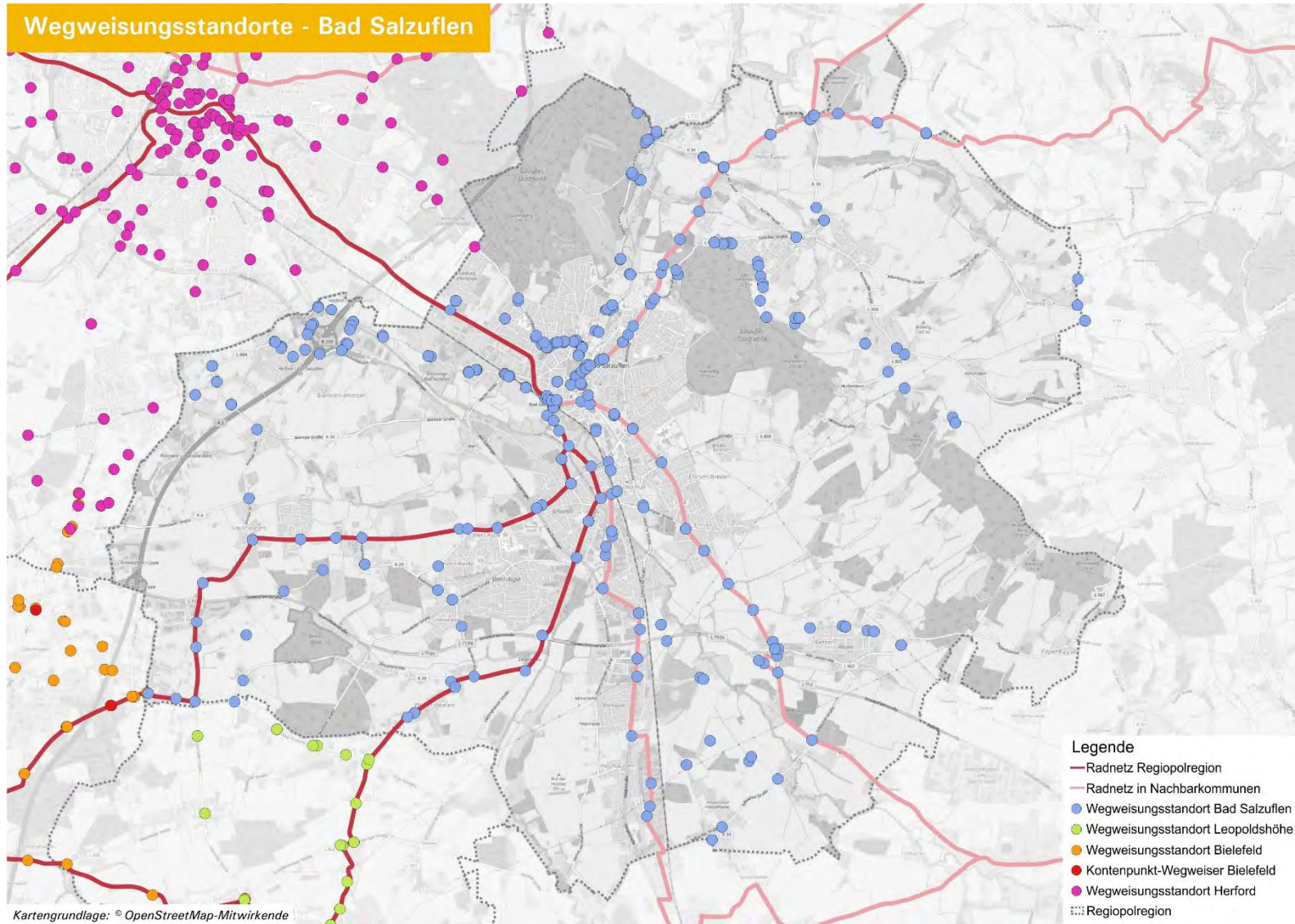
- Austausch Vorderradhalter  
 durch **3** Rahmenhalter
- Überdachung von Abstellmöglichkeiten
- Schaffung zusätzlicher Stellplätze  
 Anzahl Stellplätze   
 entspricht  Rahmenhaltern



# **Anhang A-6**

Wegweisungsstandorte

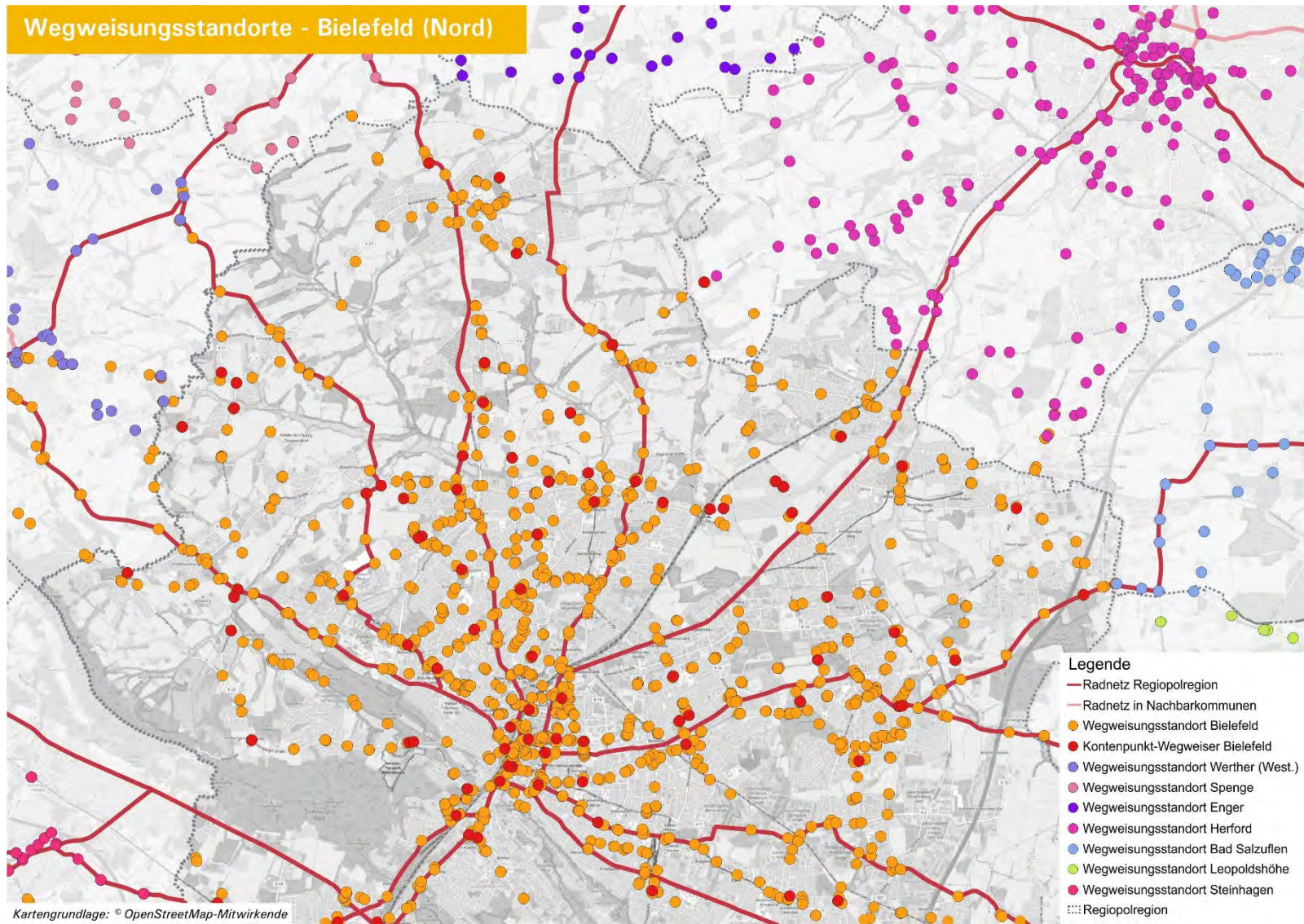
## Wegweisungsstandorte - Bad Salzuflen



### Wegweisungsstandorte – Bad Salzuflen

Regiopolregion Bielefeld – Integriertes regionales Radverkehrskonzept

## Wegweisungsstandorte - Bielefeld (Nord)

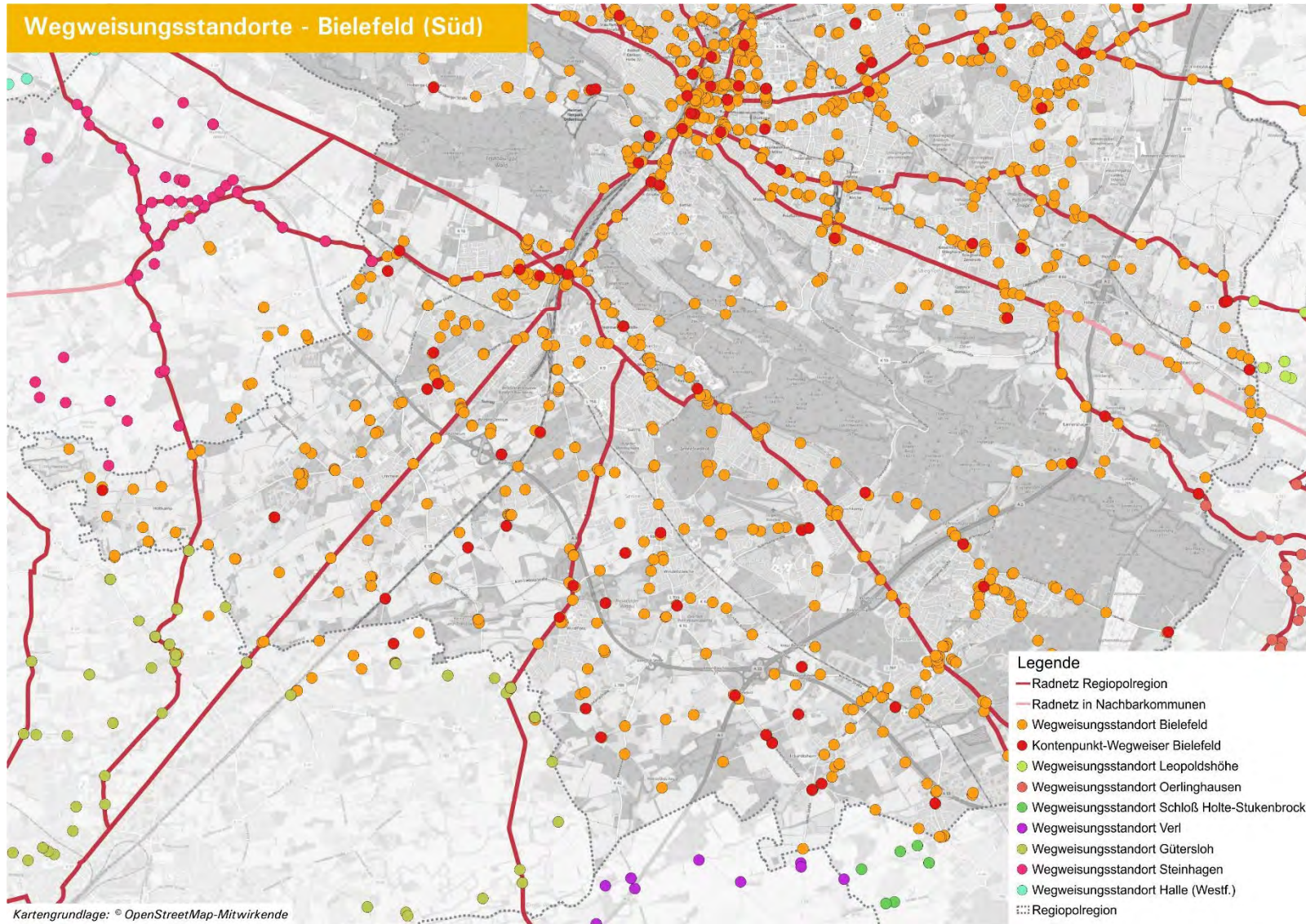


### Wegweisungsstandorte – Bielefeld (Nord)

Regiopolregion Bielefeld – Integriertes regionales Radverkehrskonzept



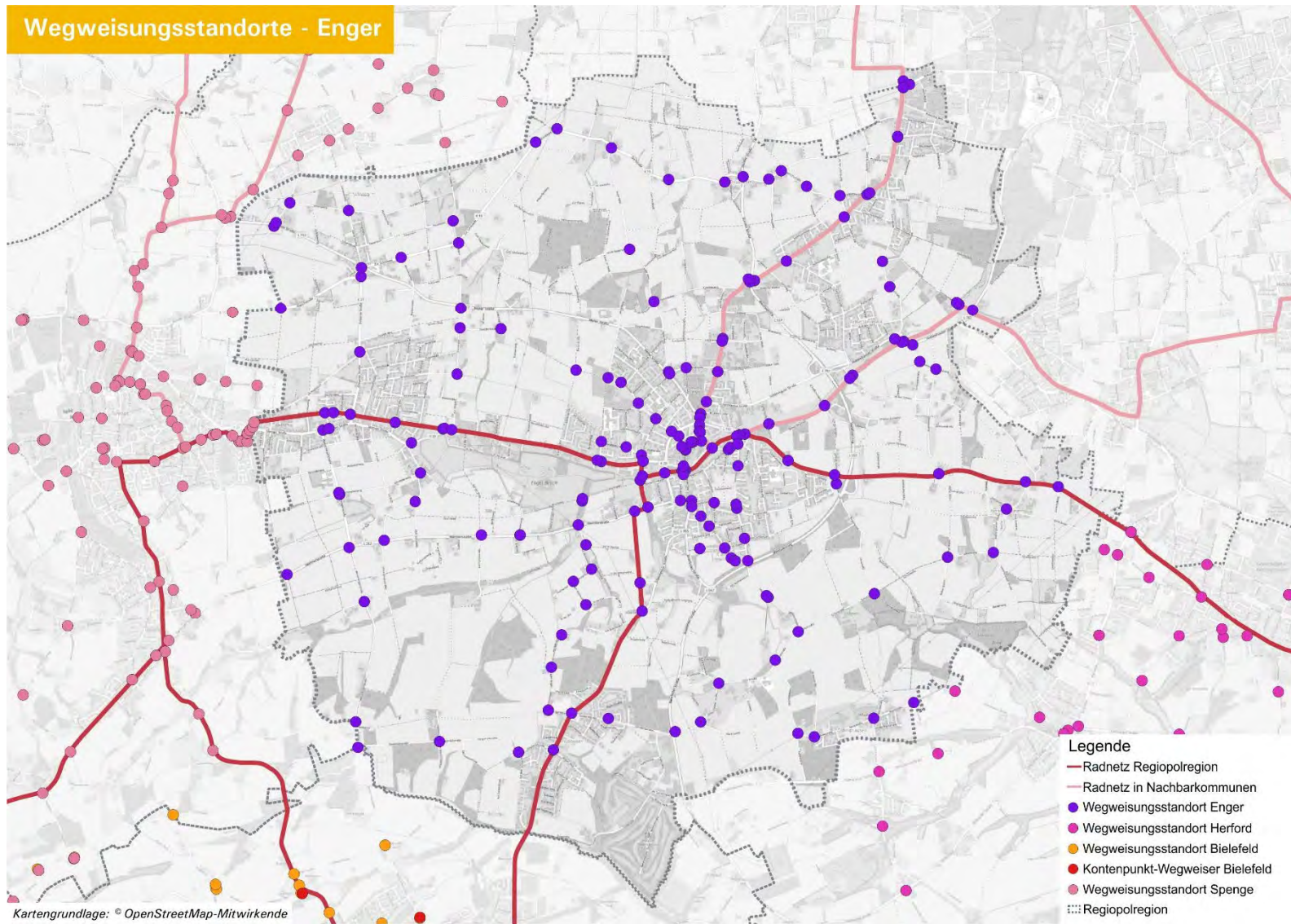
## Wegweisungsstandorte - Bielefeld (Süd)



### Wegweisungsstandorte – Bielefeld (Süd)

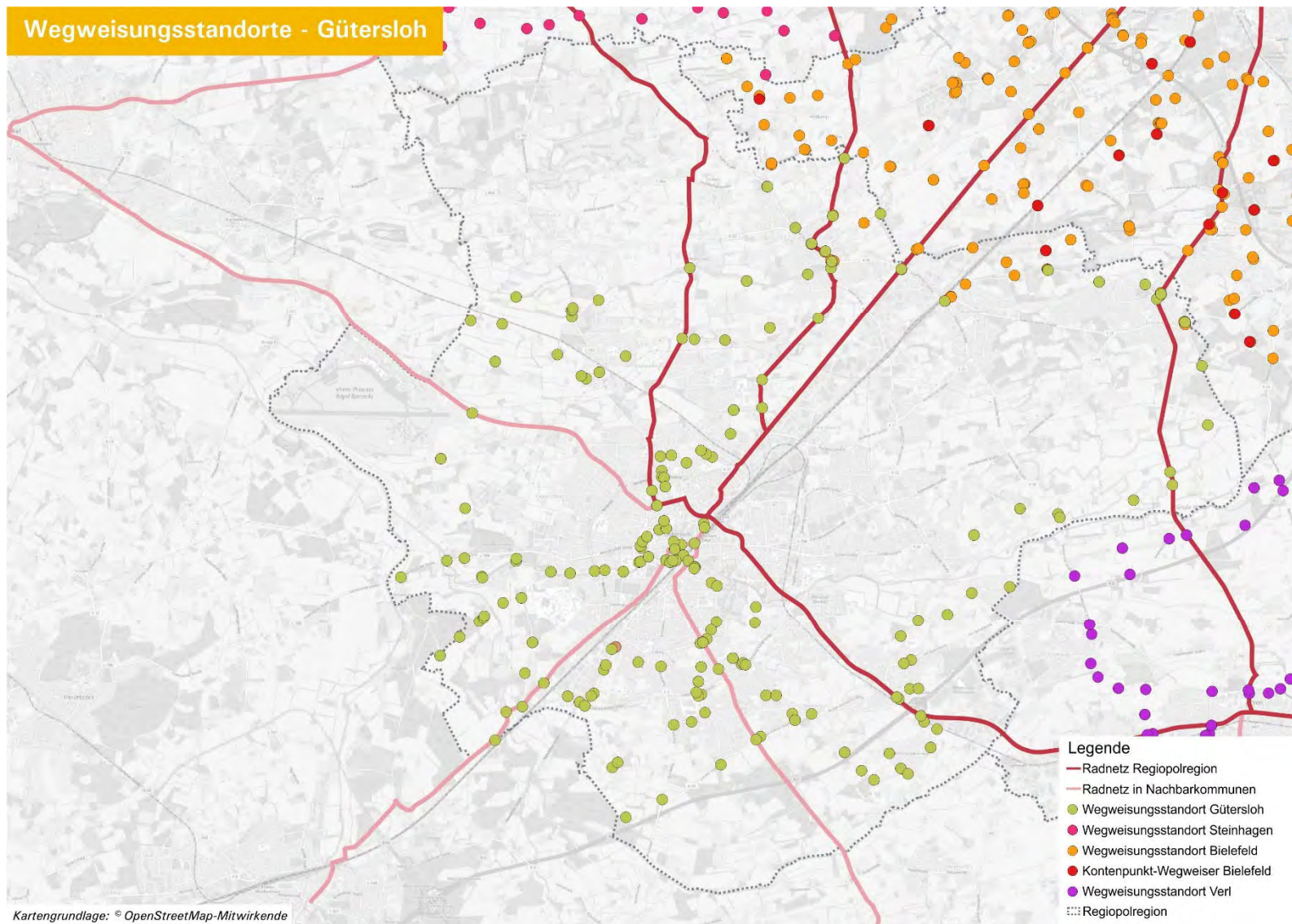
Regiopolegion Bielefeld – Integriertes regionales Radverkehrskonzept

## Wegweisungsstandorte - Enger



### Wegweisungsstandorte – Enger

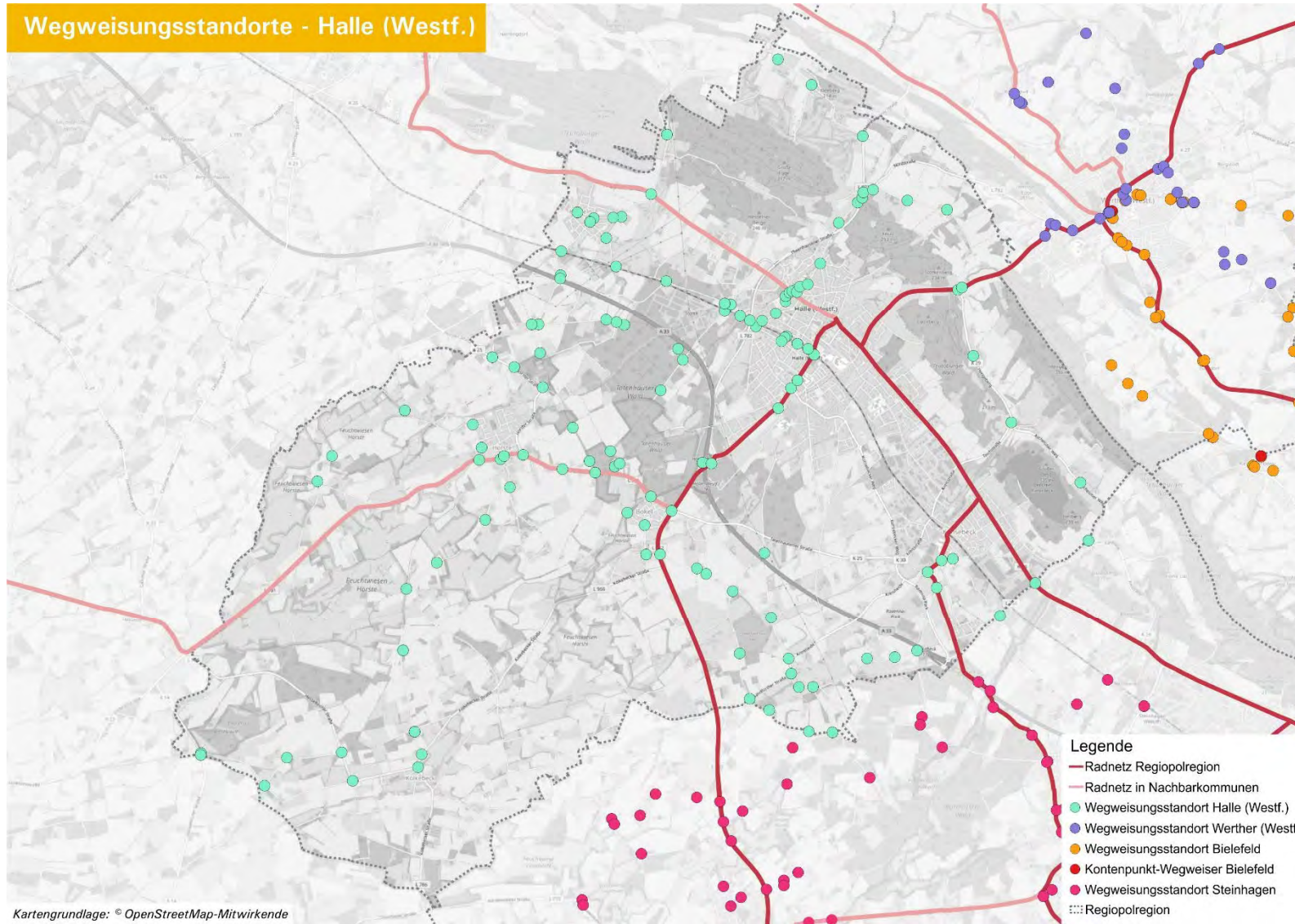
## Wegweisungsstandorte - Gütersloh



## Wegweisungsstandorte – Gütersloh

Regiopolregion Bielefeld – Integriertes regionales Radverkehrskonzept

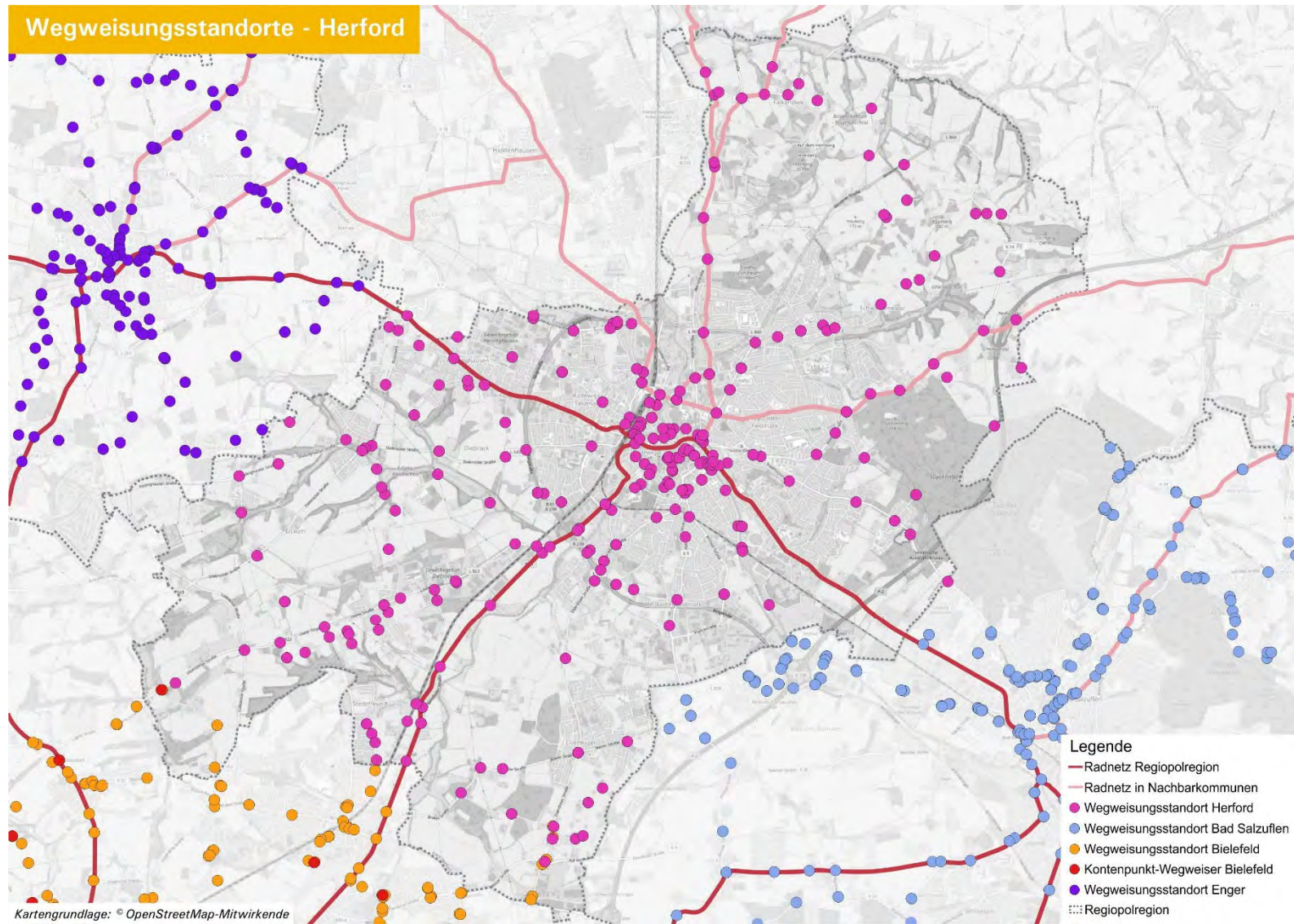
## Wegweisungsstandorte - Halle (Westf.)



### Wegweisungsstandorte – Halle (Westf.)

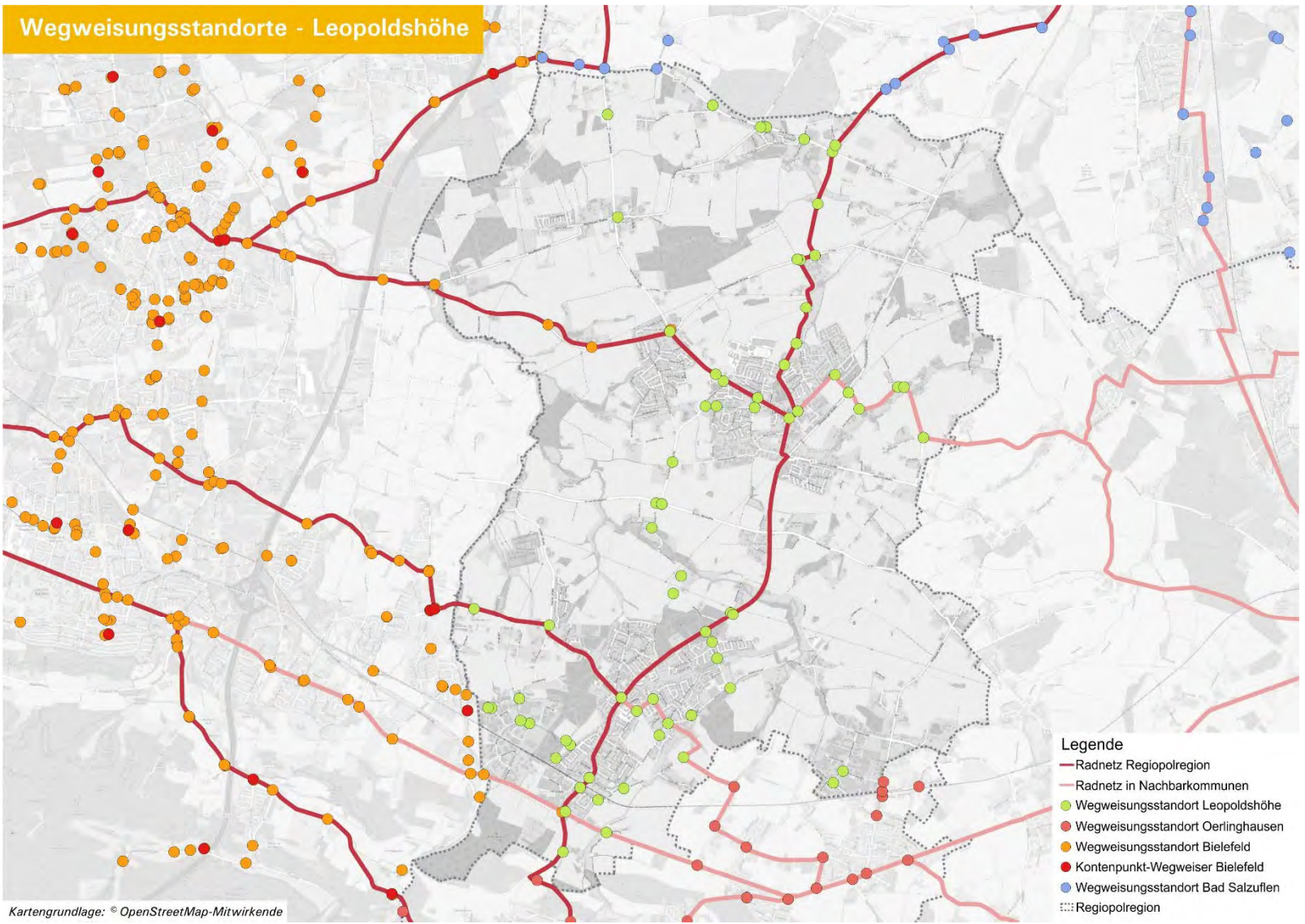
Regiopolregion Bielefeld – Integriertes regionales Radverkehrskonzept

## Wegweisungsstandorte - Herford



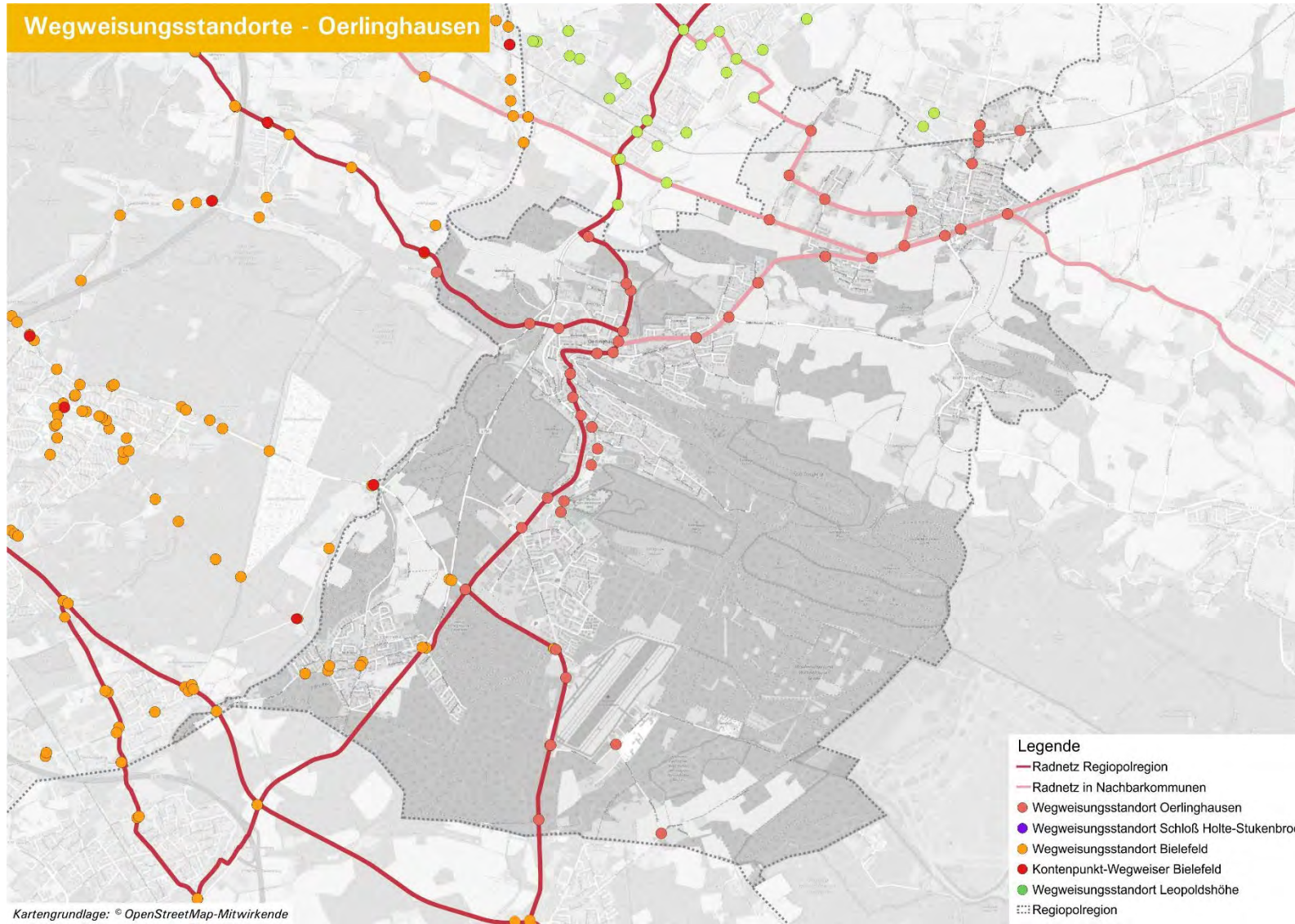
### Wegweisungsstandorte – Herford

Regiopolegion Bielefeld – Integriertes regionales Radverkehrs-konzept



*Wegweisungsstandorte – Leopoldshöhe*

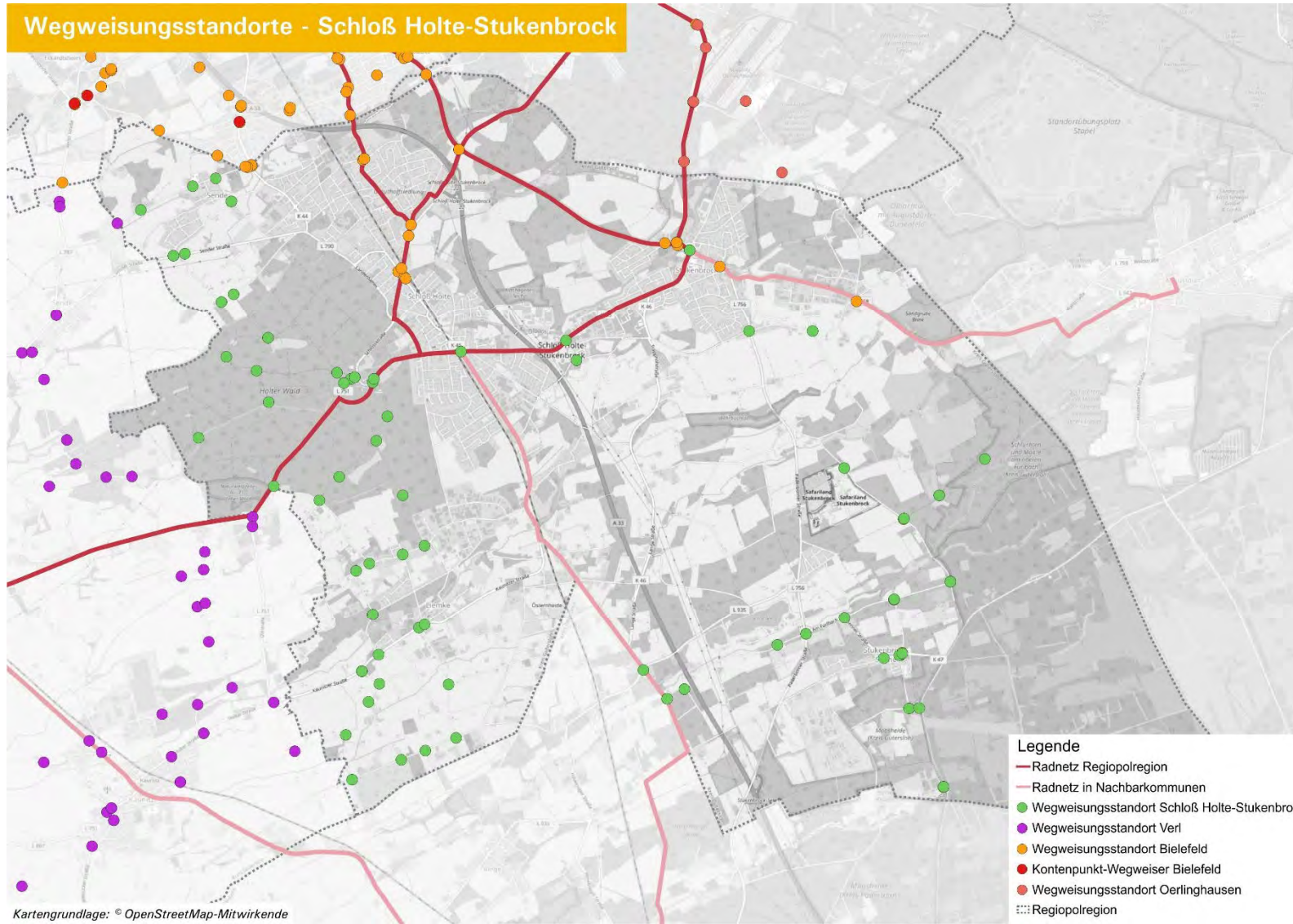
## Wegweisungsstandorte - Oerlinghausen



## Wegweisungsstandorte – Oerlinghausen

Regiopolregion Bielefeld – Integriertes regionales Radverkehrskonzept

## Wegweisungsstandorte - Schloß Holte-Stukenbrock

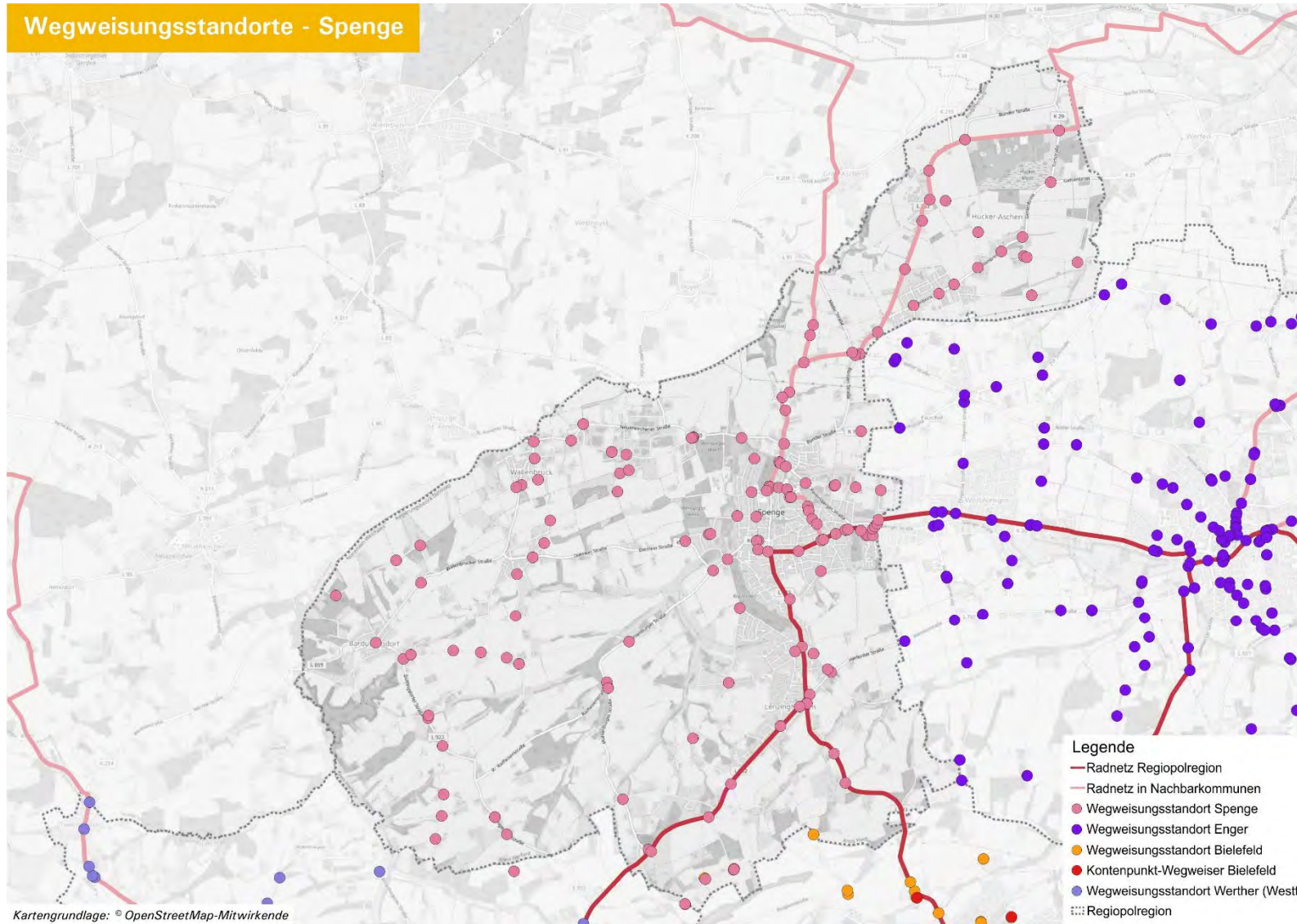


### Wegweisungsstandorte – Schloß Holte-Stukenbrock

Regiopregion Bielefeld – Integriertes regionales Radverkehrskonzept



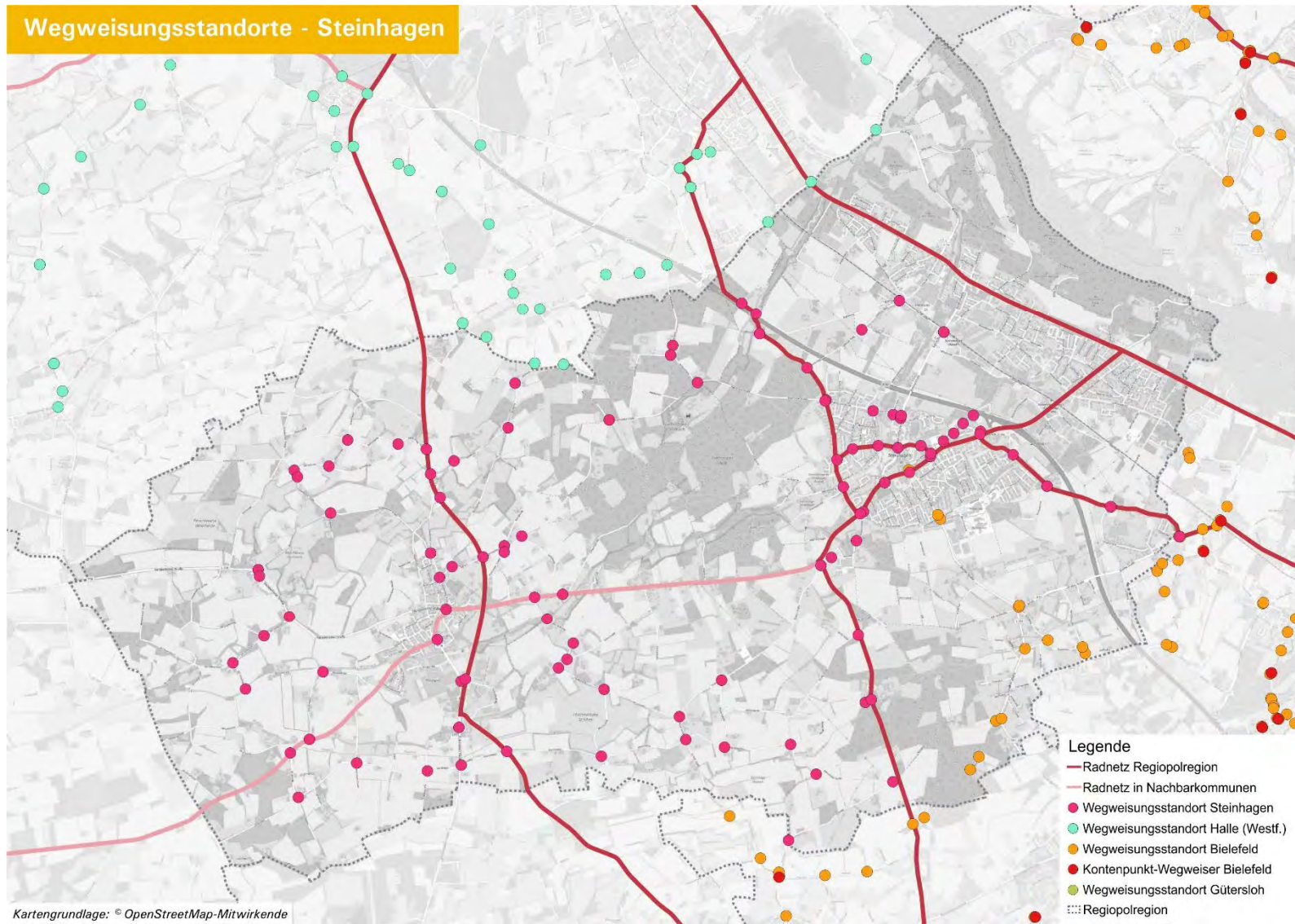
## Wegweisungsstandorte - Spenge



### Wegweisungsstandorte – Spenge

Regiopolegion Bielefeld – Integriertes regionales Radverkehrskonzept

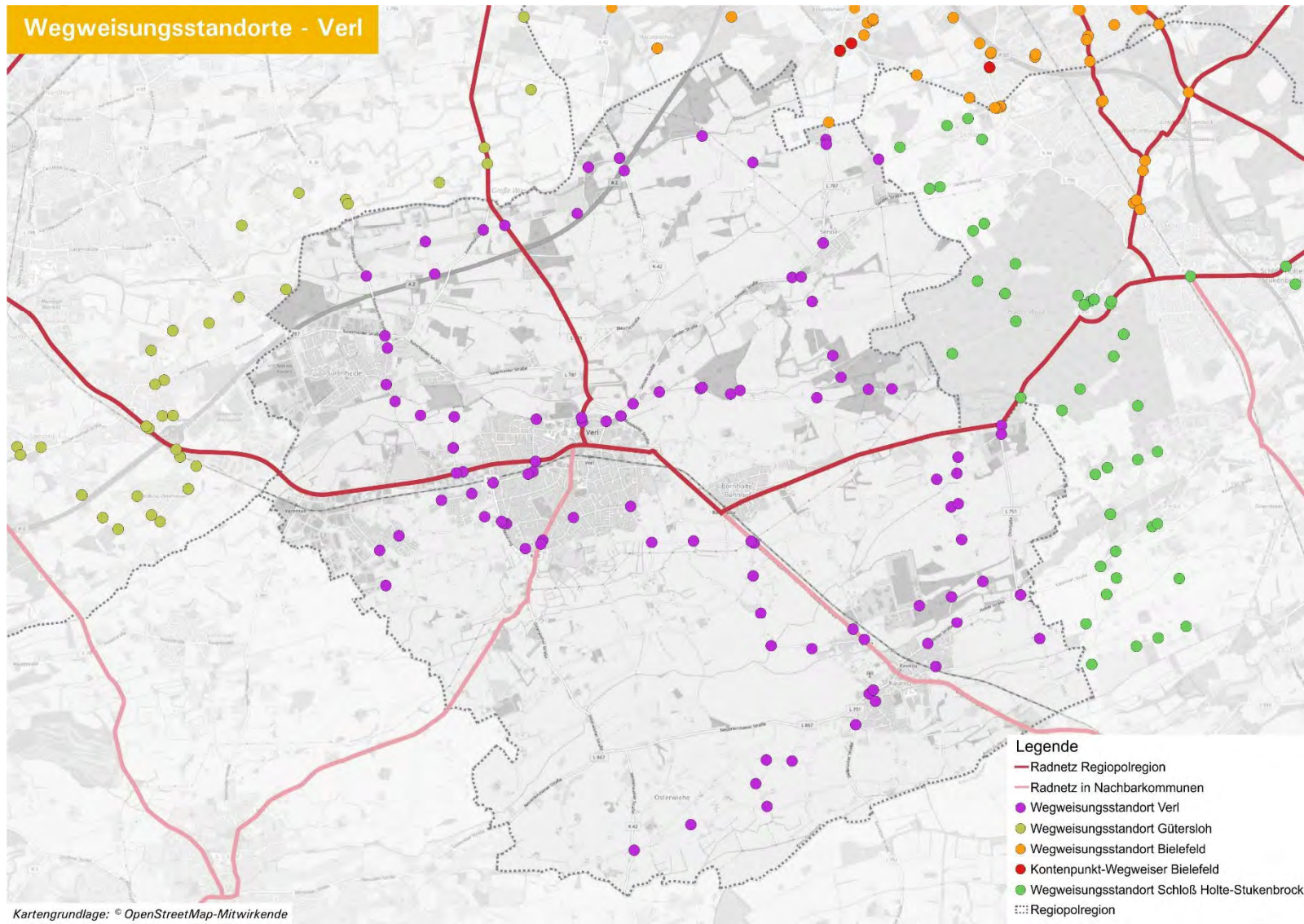
## Wegweisungsstandorte - Steinhagen



### Wegweisungsstandorte – Steinhagen

Regiopolregion Bielefeld – Integriertes regionales Radverkehrskonzept

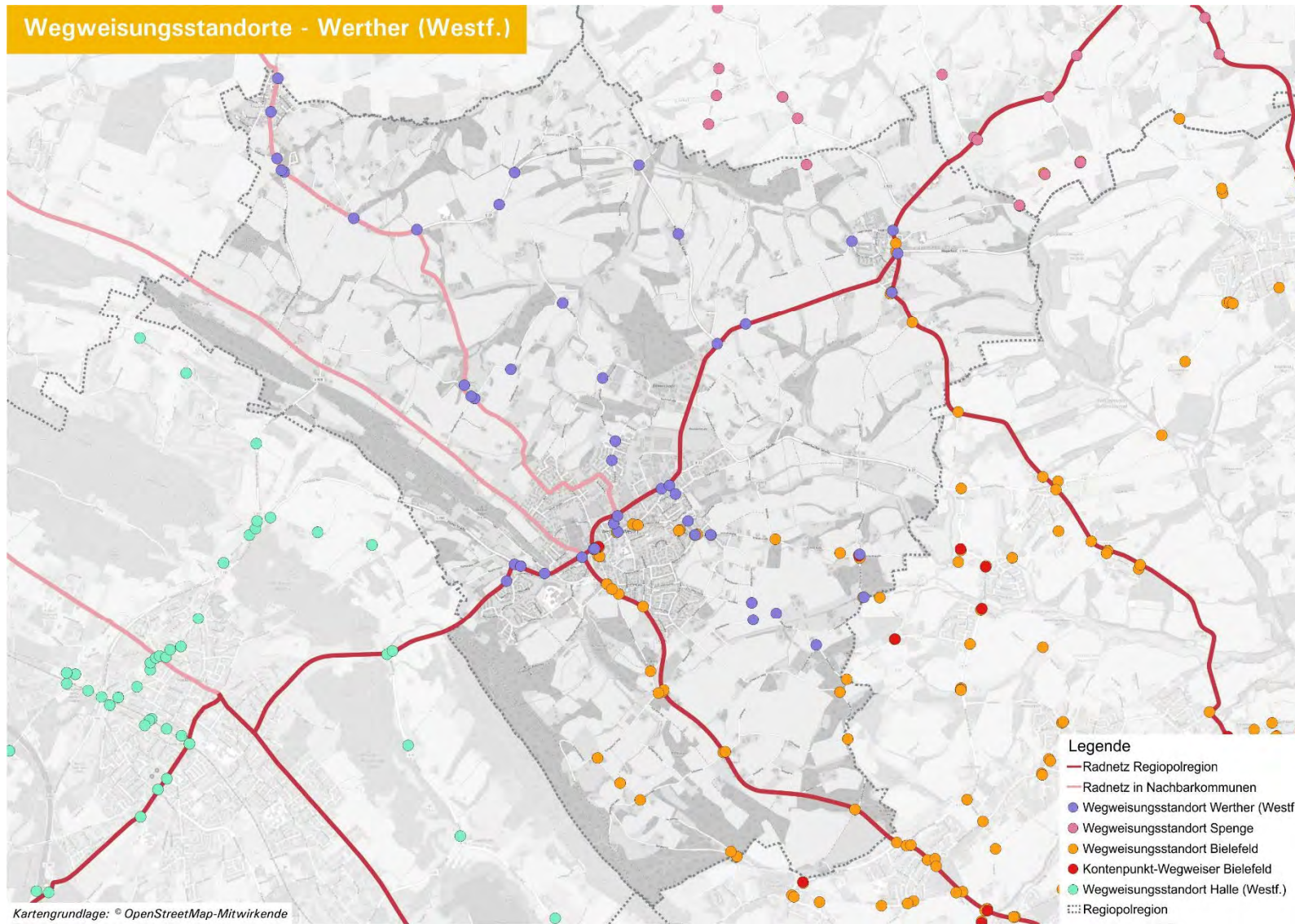
## Wegweisungsstandorte - Verl



## Wegweisungsstandorte – Verl

Regiopolregion Bielefeld – Integriertes regionales Radverkehrskonzept

## Wegweisungsstandorte - Werther (Westf.)



### Wegweisungsstandorte – Werther (Westf.)

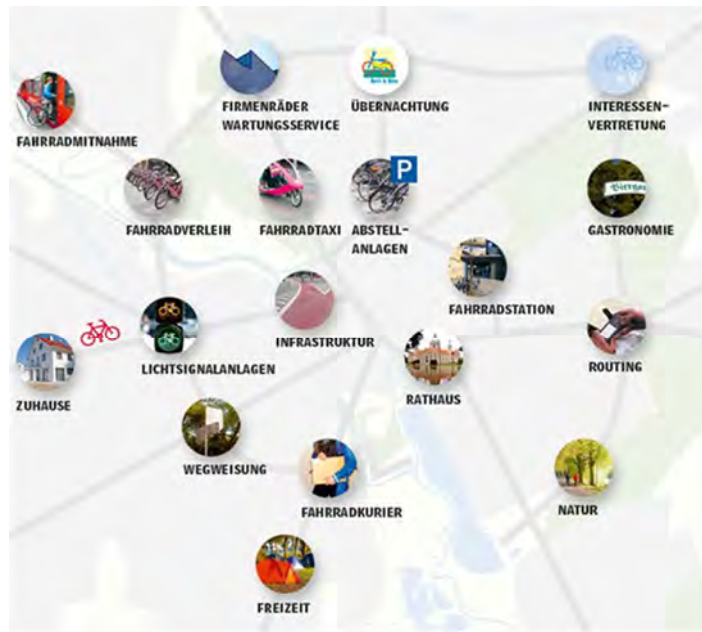
Regiopolregion Bielefeld – Integriertes regionales Radverkehrskonzept

# **Anhang A-7**

Beispiele für Kommunikationsmaßnahmen




Handlungskonzept Radverkehr; Auftraggeber: Region Hannover; Gestaltung: Design-Gruppe



*Leitbild Radverkehr; Auftraggeber: Landeshauptstadt Hannover; Gestaltung: Design-Gruppe*

## Wiener Radportraits




**Ein Paradies für Rennrad-Fans. Im Gespräch: Jakob, Inhaber des Veloversum**

12.03.2020 // Allgemein, Cycle Style, ExpertInnen Interview, Fahrrad Wien, Portrait // [Anne-Sophie Meusbürger](#) // 1 Kommentar

Das Veloversum im 6. Bezirk ist ein Paradies für alle LiebhaberInnen von Vintage Rennrädern. Hier werden historische Rennräder mit viel Fachwissen und Liebe zum Detail restauriert und verkauft. Wir treffen Jakob, einen der zwei Inhaber, zum Interview. Der Medizintechniker entdeckte erst vor wenigen Jahren seine Leidenschaft für Rennräder. [weiterlesen](#)

BLOG LESEN UND KOMMENTIEREN




**Eine Fahrradmechanikerin im Porträt. Pez, 39 Jahre**

12.02.2020 // Blog, ExpertInnen Interview, Fahrrad Wien, Portrait, warumfährstDUnicht // [Anne-Sophie Meusbürger](#) // 1 Kommentar

In unseren Radportraits stellen wir euch in regelmäßigen Abständen Menschen vor, die sich einen Alltag ohne Fahrrad nicht mehr vorstellen können. Dieses Mal treffen wir Pez. Seit fünf Jahren arbeitet sie als Fahrradmechanikerin im 5. Bezirk. [weiterlesen](#)

BLOG LESEN UND KOMMENTIEREN



**Es ist zu kalt? Harald fährt.**

19.11.2018 // Fahrradhaus, Portrait, warumfährstDUnicht // [Fahrad Wien](#) // Keine Kommentare

Der ehemalige Radfahrer fährt gerne lange und weit mit dem Rad. Für Harald ist das Fahrrad Fortbewegungsmittel und Sportgerät zugleich. [Lied frei nach Mike](#)

Radportal Wien radelt<sup>27</sup>

<sup>27</sup> Energieinstitut Vorarlberg (Zugriff am 22.03.2020 um 17 Uhr unter <https://wien.radelt.at>)





*City Radring Hannover (Logo, Infomaterial, Kennzeichnung im Straßenraum, Aktion); Auftraggeber: Landeshauptstadt Hannover; Gestaltung: Design-Gruppe*

## VORBEMERKUNG



Dr. Ralf Furrer  
Leiter der Abteilung  
Forschung und Evaluation



Dr. Ina Fahn  
Regionalplanung

Die Städte und Gemeinden in der Region Hannover engagieren sich für die Förderung des Radverkehrs. Die wichtigsten Handlungsfelder für nachhaltige Mobilität sind die Förderung von sicheren und komfortablen Radwegen. Auch die Region Hannover will sowohl für den Freizeitverkehr als auch für den Alltagsverkehr die Wegesituation verbessern. Während für den Freizeitverkehr bereits ein vergleichsweise guter Standard erreicht ist, besteht für den Alltagsverkehr noch Nachbesserung. Um den Wegesetz für die Handlungsfelder der Zukunft zu unterstützen, das „Handlungsfeld Radverkehr“ umzusetzen, hat die Region Hannover im Juli die „Verkehrsentwicklungspläne pro Klasse (VEP pro Klasse)“ beschlossen. Diese zielen darauf ab, durch die Ausweitung des Radverkehrs auf ein Viertel der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Personennahverkehr jährlich zu reduzieren. Zusammenhang ist die Ausweitung des regionalen Radverkehrsnetzes als besonders wichtige Maßnahme vorzuziehen.

Mit der Umsetzung des Vorrangnetzes für den Alltagsverkehr werden wichtige Verbindungen des Alltagsverkehrs sichergestellt, betrieblich und organisatorisch aufgewertet und mit anderen Verkehrsmitteln, insbesondere mit dem öffentlichen Personennahverkehr, besser verzahnt.

Das Vorrangnetz für den Alltagsverkehr wurde in enger Zusammenarbeit mit Abstimmungsgremien der Kommunen und Vertretern der Städte und Gemeinden der Region Hannover, des Landes Niedersachsen und der örtlichen und regionalen Verbände erarbeitet. Diese Beschlüsse richten sich vor allem an die Planungswilligen der Städte und Gemeinden, der Politikräte und Politik und an innovative Bürgerinnen und Bürger. Sie gibt einen Überblick über die Ziele, die Umsetzung und die Struktur des Vorrangnetzes sowie die Handlungsempfehlungen, die für die Umsetzung zentraler und zögerlicher Maßnahmen erforderlich sind.

Von den 10 TOP-Maßnahmen sind dem „Handlungsfeld Radverkehr“ zugeordnet, aufgeführt sind viele weitere Maßnahmen (siehe Anhang):

1. Ausbau des regionalen Radverkehrsnetzes
2. Ausbau der Qualität im regionalen Radverkehrsnetz
3. Optimierung der Radverkehrsführung in Ortsdurchfahrten
4. Herstellung von Verkehrssicherheit durch verkehrsrechtliche Maßnahmen
5. Schaffung von Einweisung- und Einweisungsgangplänen
6. Schaffung von Einweisung- und Einweisungsgangplänen
7. Schaffung von Einweisung- und Einweisungsgangplänen
8. Schaffung von Einweisung- und Einweisungsgangplänen
9. Schaffung von Einweisung- und Einweisungsgangplänen
10. Schaffung von Einweisung- und Einweisungsgangplänen

BAUEN	SICHERN	VERBESSERN	MOTIVIEREN
1. Ausbau des regionalen Radverkehrsnetzes	1. Ausbau der Qualität im regionalen Radverkehrsnetz	1. Optimierung der Radverkehrsführung in Ortsdurchfahrten	1. Herstellung von Verkehrssicherheit durch verkehrsrechtliche Maßnahmen
2. Ausbau der Qualität im regionalen Radverkehrsnetz	2. Optimierung der Radverkehrsführung in Ortsdurchfahrten	2. Herstellung von Verkehrssicherheit durch verkehrsrechtliche Maßnahmen	2. Schaffung von Einweisung- und Einweisungsgangplänen
3. Optimierung der Radverkehrsführung in Ortsdurchfahrten	3. Herstellung von Verkehrssicherheit durch verkehrsrechtliche Maßnahmen	3. Schaffung von Einweisung- und Einweisungsgangplänen	3. Schaffung von Einweisung- und Einweisungsgangplänen
4. Herstellung von Verkehrssicherheit durch verkehrsrechtliche Maßnahmen	4. Schaffung von Einweisung- und Einweisungsgangplänen	4. Schaffung von Einweisung- und Einweisungsgangplänen	4. Schaffung von Einweisung- und Einweisungsgangplänen
5. Schaffung von Einweisung- und Einweisungsgangplänen	5. Schaffung von Einweisung- und Einweisungsgangplänen	5. Schaffung von Einweisung- und Einweisungsgangplänen	5. Schaffung von Einweisung- und Einweisungsgangplänen

## DIE REGION HANNOVER PLANT DIE INFRASTRUKTUR FÜR DEN RADVERKEHR DER ZUKUNFT: RADFAHREN IN DER REGION SOLL SCHNELLER, BEQUEMER UND SICHERER WERDEN.



## INHALT

Warum ein Vorrangnetz?	4
Gemeinsam entwickeln	5
Ausbau des Netzes	6
Radverkehr	8
Karte Vorrangnetz	9
Handlungsempfehlungen	10
Umsetzungsempfehlungen	12
Wie geht es weiter?	14

## NETZSTRUKTUR

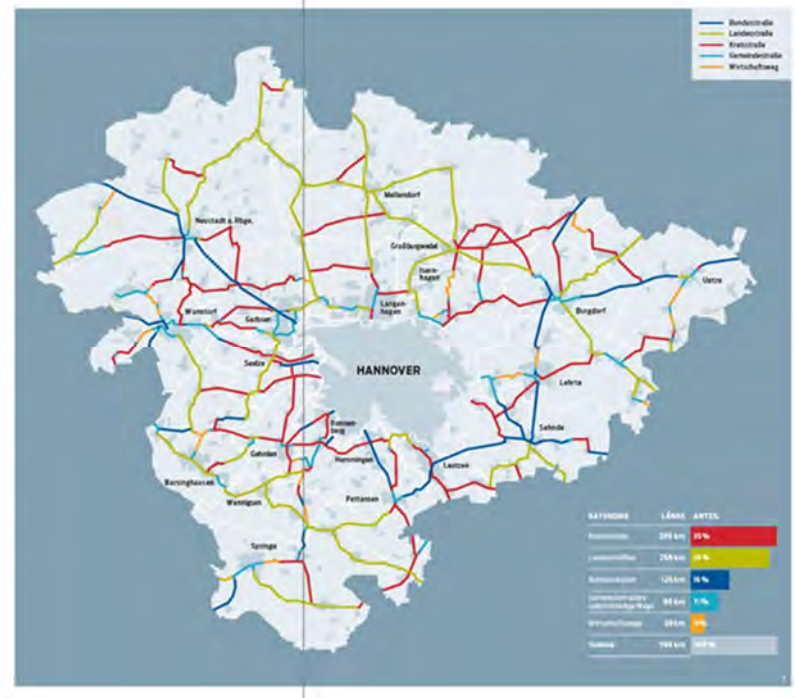
Die Grundstruktur des Vorrangnetzes ergibt sich aus der Lage und Verteilung der Quellen und Ziele des Radverkehrs. Quellen sind Ortschaften mit mindestens 2.000 Einwohnern. Als Ziele wurden berücksichtigt:

- Grund- und Mittelzentren sowie die Landeshochschule Hannover
- Bahnhöfe, Bahnhofsknoten (Bike-Blitz)
- Einfallskorridore der Stadtwerke (Bike-Blitz)
- Schul- und Arbeitskorridore
- weiterführende Schulen und Hochschulestandorte

Für die Bereichsübergreifende Umlegung des Vorrangnetzes auf das vorhandene Straßen- und Wegenetz wurden geeignete Strecken auf Basis bestehender Wege- und Netzstrukturen erarbeitet und im weiteren Abstimmungsprozess konkretisiert. Das allgemeine Vorrangnetz für den Alltagsverkehr umfasst eine Länge von ca. 700 km.

Das Vorrangnetz bildet auf Regionsebene die Hauptverbindungen für den Alltagsverkehr ab. Ergänzt wird es durch die zwischenkommunalen Netze der Städte und Gemeinden der Region. Diese Netze haben eine zuführende Funktion für das Vorrangnetz und dienen der kommunalen Erschließung für die Landeshauptstadt Hannover und haben eigenen Netzwerkaufbau. Das Vorrangnetz knüpft an die Hauptachsen des Alltagsverkehrs der Landeshauptstadt an (s. Karte).

Das Vorrangnetz versteht sich als dynamisches Netz, das einer kontinuierlichen Weiterentwicklung unterliegt. Verschiedene Rahmenbedingungen können zu auch bei Änderungen in den Netzverhältnissen bewahrt.



Vorrangnetz Region Hannover; Auftraggeber: PGV-Alrutz; Gestaltung: Design-Gruppe

## **Anhang A-8**

Maßnahmensteckbriefe – Öffentlichkeitsarbeit und Marketing

## M1 Dachmarke

**Ziel**  Information/Präsenz  Motivation  Sicherheit  Gutes Klima

### Beschreibung

Ein Bildmotiv oder ein Slogan steht als Marke für die Öffentlichkeitsarbeit zum Radverkehrsnetz und begleitet alle Maßnahmen über die Jahre. Das Netz sieht aus wie ein Herz mit Adern. Vielleicht lässt sich daraus etwas ableiten.

### Zielgruppen/Nutzungsverhalten

Alle Zielgruppen

### Bezug zu anderen Maßnahmen

Die Dachmarke kennzeichnet alle Kommunikationsmittel

### Kommunikationswege

Alle

### Hauptakteur

Regiopolregion

### Projektpartner

### Jahreszeit

- Frühjahr
- Sommer
- Herbst
- Winter

### Turnus

dauerhaft

### Priorität

- hoch
- mittel
- gering

### Aufwand RR

- gering
- mittel
- hoch

### Kostenklasse

- bis 5.000 €
- 5.000–10.000 €
- 10.000–20.000 €
- über 20.000 €

### Wirkung

+ + +

## M2 a Radportal – Basisausstattung

**Ziel**  Information/Präsenz  Motivation  Sicherheit  Gutes Klima

### Beschreibung

Das regiopole Radverkehrskonzept ist im Internet zur Zeit nur ein Unterpunkt der Kategorie „Regiopolregion“ im Menüpunkt „Der Oberbürgermeister“. Dort wird es niemand finden. Die Seite wird nach und nach zu einem attraktiven „Radportal“ ausgebaut und intensiv beworben. Sie wird verlinkt zur Startseite der Stadt Bielefeld und zu den Internetseiten aller beteiligten Kommunen.

#### Kurzfristige Maßnahmen:

- Einleitung mit motivierendem Text für alle Zielgruppen
- Regelmäßige Berichte über Fortschritte und Erfolge bei der Umsetzung des Radverkehrskonzeptes
- Geeignete Netzdarstellung mit Endzustand + Dokumentation Umsetzung\*
- Darstellung und Beschreibung bereits geeigneter Verbindungen
- Vernetzung mit anderen Seiten zum Thema Radfahren in der Region

### Zielgruppen/Nutzungsverhalten

Alle Zielgruppen, jedes Nutzungsverhalten  
Spezielle Ansprache für Nicht-Radfahrende

### Bezug zu anderen Maßnahmen

Das Radportal ist die Plattform für alle Maßnahmen. Printmedien können dort zum Download bereitgestellt werden. Aktionen werden beworben und dokumentiert. Links zu Social Media Seiten oder Seiten anderer Akteure werden gesetzt.

### Kommunikationswege

- Websites der Kommunen
- Social-Media
- Presse
- Postkarten mit QR-Code und Link, Auslage in Gaststätten, Freizeiteinrichtungen, Geschäften, Behörden, Universität
- Aufkleber
- Verknüpfung mit Social Media Kanälen

### Hauptakteur

Regiopolregion

### Projektpartner

Verbände, Einzelhandel

### Jahreszeit

- Frühjahr
- Sommer
- Herbst
- Winter

### Turnus

dauerhaft

### Priorität

- hoch
- mittel
- gering

### Aufwand RR

- gering
- mittel
- hoch

### Kostenklasse

- bis 5.000 €
- 5.000–10.000 €
- 10.000–20.000 €
- über 20.000 €

### Wirkung

+ + +

einmalig für Konzeption und Implementierung  
+ Personaleinsatz für ständige Aktualisierungen

\*Variante 1: Integration in bestehende Online-Kartendienste (Bielefeld)

\*Variante 2: Die Karte und die Funktionen aus der Online-Beteiligung werden weiter genutzt. Die Regiopolregion trägt die Fortschritte dort ein (z. B.: fertige Strecken werden grün, Piktogramme zeigen Verbesserungen der Infrastruktur). NutzerInnen können sich weiter beteiligen, zum Beispiel eigene Streckentipps für andere RadlerInnen eintragen, Hinweise für Verbesserungen geben und Mängel melden. Mit Streckentipps von NutzerInnen für andere Radler

M2 b Radportal – Ausbau		
<b>Ziel</b> <span style="color: #f4a460;">■</span> Information/Präsenz <span style="color: #f4a460;">■</span> Motivation <span style="color: #f4a460;">■</span> Sicherheit <span style="color: #f4a460;">■</span> Gutes Klima		
<p><b>Beschreibung</b> Das Portal wird durch weitere Service-Angebote ergänzt.</p> <p><i>Mittelfristige Maßnahmen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Testimonials: Statements von Radfahrenden zu guten Streckenabschnitten (mit Bild)</li> <li>▪ Hinweise auf Veranstaltungen, Touren</li> <li>▪ Berichte über Veranstaltungen</li> </ul> <p><i>Langfristige Maßnahmen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aktuelle Meldungen, Verkehrslage</li> <li>▪ Wetter App</li> <li>▪ Baustelleninformation</li> <li>▪ Möglichkeiten der Verabredung zu Treffpunkten, gemeinsamen Touren (Weg zur Arbeit)</li> <li>▪ Tipps zur Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln</li> <li>▪ Ein Informationsmodul speziell für Autofahrende</li> <li>▪ Hinweis auf Wettbewerbe</li> <li>▪ Vorbilder, Prominente</li> <li>▪ Aktuelle Kampagnen zum Radfahren, Links</li> <li>▪ Printmedien zum Download</li> </ul>		
<p><b>Aufwand RR</b></p> <p><input type="checkbox"/> gering</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoch</p>	<p><b>Kostenklasse</b></p> <p><input type="checkbox"/> bis 5.000 €</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 5.000–10.000 €</p> <p><input type="checkbox"/> 10.000–20.000 €</p> <p><input type="checkbox"/> über 20.000 €</p> <p>+ Personaleinsatz für ständige Aktualisierungen</p>	<p><b>Wirkung</b></p> <p>+++</p>

### M3 Newsletter

**Ziel**  Information/Präsenz  Motivation  Sicherheit  Gutes Klima

#### Beschreibung

Der Newsletter für Beteiligte, EntscheiderInnen und MultiplikatorInnen schafft Akzeptanz und hält das Interesse aufrecht. Er stellt Argumente für die Kommunikation mit den eigenen Zielgruppen bereit.

Der Newsletter erscheint digital regelmäßig viermal im Jahr und kommuniziert zum Beispiel folgende Themen:

- Fortschritte beim Ausbau des Netzes
- Ankündigung von Veranstaltungen
- Berichte über Kommunikationsmaßnahmen, aktuelle Kampagnen
- Berichte über gelungene Kooperationen (Unternehmen, Bildungseinrichtungen)
- Ideen zur Förderung des Radverkehrs allgemein
- Best Practice – Beispiele aus anderen Regionen
- Fördermöglichkeiten

Sobald das Radportal mit aktuellen Nachrichten gepflegt wird, dient der Newsletter nur als Teaser mit Links zum Radportal (vgl. M2 a bzw. M2 b).

#### Zielgruppen

Politik, Verwaltung, TÖB, Verbände, Initiativen

#### Bezug zu anderen Maßnahmen

Kann über alle Maßnahmen berichten, besonders sinnvoll mit M2

#### Kommunikationswege

- Abonnement über Radportal, Websites der Kommunen

#### Hauptakteur

Regiopoleregion

#### Projektpartner

#### Jahreszeit

- Frühjahr
- Sommer
- Herbst
- Winter

#### Turnus

4 x jährlich

#### Priorität

- hoch
- mittel
- gering

#### Aufwand RR

- gering
- mittel
- hoch

#### Kostenklasse

- bis 5.000 € pro Jahr
- 5.000–10.000 €
- 10.000–20.000 €
- über 20.000 €

#### Wirkung

+ +

+ Personaleinsatz für Aktualisierungen

## M4 Pendlerpaket

**Ziel**  Information/Präsenz  Motivation  Sicherheit  Gutes Klima

### Beschreibung

Das regiopole Radverkehrsnetz erschließt viele Gewerbegebiete. Eine große Zahl von PendlerInnen kann über Arbeitgeber erreicht werden, z. B. (Beschäftigte in Klammern): von Bodelschwingsche Stiftung (9.000), Schüco International KG (3.350), Klinikum Bielefeld (2.400), Dürkop Adler AG (1.320), Stockmeier Chemie GmbH & Co. KG (1.300), Bölhoff Gruppe (1.000), Kühne + Nagel International AG (900), Dr. August Oetker AG (700), Seidensticker GmbH (500). Ein Kommunikationspaket für Unternehmen wird entwickelt:

#### Beratung:

- Radverkehrsförderung als Beitrag zum betrieblichen Mobilitätsmanagement
- PowerPoint-Präsentation
- Mappe mit möglichen Maßnahmen
- Faltblatt für ArbeitnehmerInnen
- Zertifizierung als „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“
- Casual Bike Friday

#### Sponsoring:

- Unternehmen als Sponsoren für Aktionen/Wettbewerbe gewinnen
- Krankenkassen als Unterstützer, Boni
- Bonusprogramm für Pendler (Eis-, Limo-, Kaffee-Gutscheine), Kooperation mit lokalen Händlern

### Zielgruppen

PendlerInnen, besonders noch nicht Radfahrende

### Bezug zu anderen Maßnahmen

Starter-Kit, E-Bike-Testtage

### Kommunikationswege

- Direkte Ansprache (Anschreiben der Regiopolregion, Anruf)
- Besuch eines Beraters/einer Beraterin
- Ankündigung in Presse/Medien, IHK, HandelskammernRadportal, Social Media

### Hauptakteur

Regiopolregion

### Projektpartner

Unternehmen, Krankenkassen, Einzelhandel

### Jahreszeit

- Frühjahr  
 Sommer  
 Herbst  
 Winter

### Turnus

Pilotprojekt an einer bereits gut nutzbaren Teilstrecke, später alle Unternehmen

### Priorität

- hoch  
 mittel  
 gering

### Aufwand RR

- gering  
 mittel  
 hoch

### Kostenklasse

- bis 5.000 €  
 5.000–10.000 €  
 10.000–20.000 €  
 über 20.000 €

### Wirkung

+ + +

+ Personaleinsatz



## M5 Mit dem Rad zur Uni

**Ziel**  Information/Präsenz  Motivation  Sicherheit  Gutes Klima

### Beschreibung

Studierende sind aufgeschlossen für die Fahrradnutzung und für intermodale Mobilität. Sie sind über Internet und Soziale Medien gut vernetzt.

- Radwegeplan mit Fokus Universität, Freizeit (digital)
- Motivierende Texte und Bilder für die Website, auch Thema Sicherheit
- Leihmöglichkeiten
- Verknüpfung zum ÖPNV
- Schnupper-Touren, geleitet von Studierenden mit Ortskenntnis, unter verschiedenen Aspekten (Kneipen, Sport...)
- Angebote im Zusammenhang mit dem Semesterticket ÖPNV

### Zielgruppen

Studierende, besonders StudienanfängerInnen  
 Universitätseinrichtungen, studentische Verwaltung als Multiplikatoren

### Bezug zu anderen Maßnahmen

Starter-Kit, E-Bike-Testtage

### Kommunikationswege

- Direkter Kontakt zur Universität (Anschreiben der Regiopolregion, Anruf)
- Info-Baustein für die Uni-Website
- Hinweise in der Erstsemester-Information
- Radportal, Social Media

### Hauptakteur

Regiopolregion

### Projektpartner

Universität, studentische Verwaltung, ADFC, Träger ÖPNV

### Jahreszeit

- Frühjahr  
 Sommer  
 Herbst  
 Winter

### Turnus

Semesterbeginn

### Priorität

- hoch  
 mittel  
 gering

### Aufwand RR

- gering  
 mittel  
 hoch

### Kostenklasse

- bis 5.000 € pro Jahr  
 5.000–10.000 €  
 10.000–20.000 €  
 über 20.000 €

### Wirkung

+ +

+ Personaleinsatz

## M6 Mit dem Rad zur Schule

**Ziel**  Information/Präsenz  Motivation  Sicherheit  Gutes Klima

### Beschreibung

In jungen Jahren kann gutes Verhalten am besten eingeübt werden.

- Tipps für Unterrichtseinheiten (mit vorhandenem Material: Verkehrswacht, ADFC...)
- Praxistage, Sicherheitstraining (Verkehrswacht, Polizei)
- Schulwegpläne (Konzept, Umsetzung aus anderem Etat)
- Aktion „Gemeinsam mit dem Rad zur Schule“

#### *Material/Aktionen Dritter nutzen*

- Schulradler – begleitete Radfahrgemeinschaften für Fünftklässler  
[www.agfk-bw.de/projekte/die-schulradler/](http://www.agfk-bw.de/projekte/die-schulradler/)
- Aktion des VCD „Fahr Rad“ für Kinder und Jugendliche  
([www.aktionfahrrad.de/new.asp?newID=81](http://www.aktionfahrrad.de/new.asp?newID=81))

### Zielgruppen

Kinder und Jugendliche

### Bezug zu anderen Maßnahmen

Starter-Kit

### Kommunikationswege

- Direkter Kontakt zur Einrichtung (Anschreiben der Regiopolregion)
- Radportal, Social Media

### Hauptakteur

Regiopolregion

### Projektpartner

Schulen und Bildungseinrichtungen  
Verkehrswacht, Polizei, ADFC, ADAC

### Jahreszeit

- Frühjahr  
 Sommer  
 Herbst  
 Winter

### Turnus

jährlich

### Priorität

- hoch  
 mittel  
 gering

### Aufwand RR

- gering  
 mittel  
 hoch

### Kostenklasse

- bis 5.000 € pro Jahr  
 5.000–10.000 €  
 10.000–20.000 €  
 über 20.000 €

### Wirkung

+ +

+ Personaleinsatz

## M7 Radfahren wird sichtbar

**Ziel**  Information/Präsenz  Motivation  Sicherheit  Gutes Klima

### Beschreibung

**Sichtbarkeit:** Fertige Haupttrouten werden als gut geeignete Radinfrastruktur markiert – ein Signal auch für die anderen VerkehrsteilnehmerInnen.

#### *Kennzeichnung*

- Rand grün gestrichelt nach FGSV (wenn als „Radvorrangroute“ ausgeführt)
- Logo/Symbol/Schrift auf der Fahrbahn (Beispiel: City-Radring Hannover)
- Bodenaufkleber signalisieren: hier ist etwas Neues
- Baustellen werden mit einem Schild und Fahrradmotiven gekennzeichnet

#### *Service-Elemente*

- Zählstellen dienen der Evaluation, schaffen Präsenz und bieten eine Branding-Möglichkeit (Regionslogo, Dachmarke)
- Auch Fahrradabstellanlagen erhalten ein Branding

**Wegweisung:** Eine Integration in das Freizeittrouten-Netz ist kaum möglich. Ein eigenes System von Standard-Wegweisern würde verwirren und ist wohl auch nicht notwendig: AlltagsradfahrerInnen kennen sich aus.

#### *Kreative Lösungen*

- Die Routen bekommen Namen, Symbole oder Farben zugeordnet
- Objekte am Rand des Weges werden farbig gekennzeichnet, zum Beispiel Baumstämme, Zäune, Abfalleimer, ... (analog Grüner Ring in Hannover)
- Punktuelle Botschaften informieren an neuralgischen Punkten, z. B.:  
ab hier nur noch 10 min bis Herford

### Zielgruppen

Alle, auch andere Verkehrsteilnehmende

### Bezug zu anderen Maßnahmen

#### Kommunikationswege

- Im Straßenraum
- Presse/Medien
- Radportal, Social Media

#### Hauptakteur

Regiopoleregion

#### Projektpartner

Straßenbehörde, Polizei

#### Jahreszeit

- Frühjahr  
 Sommer  
 Herbst  
 Winter

#### Turnus

Regelmäßig nach Ausbau

#### Priorität

- hoch  
 mittel  
 gering

#### Aufwand RR

- gering  
 mittel  
 hoch

#### Kostenklasse

- bis 5.000 € Konzeption  
 5.000–10.000 €  
 10.000–20.000 €  
 über 20.000 €

#### Wirkung

+ +

Umsetzung noch nicht kalkulierbar

## M8 Aktionstag Radverkehr

**Ziel**  Information/Präsenz  Motivation  Sicherheit  Gutes Klima

### Beschreibung

In der Regiopolregion wird ein jährlich stattfindender Aktionstag etabliert (analog zum Klimaschutztag OWL oder als Erweiterung).

Er könnte den Auftakt zum bereits etablierten „Stadtradeln“ bilden. In allen beteiligten Kommunen finden Aktionen statt, unter Einbindung lokaler Akteure (Verbände, Fahrradgeschäfte, Unternehmen, Polizei, ...)

- Sternfahrt zur zentralen Veranstaltung, bekannte Persönlichkeiten fahren voran
- Mobiler Infostand der Regiopolregion
- Aktionen zur Verkehrssicherheit (Polizei, Verkehrswacht)
- Lastenräder-Wettbewerb
- Testfahrten mit E-Bikes, Kinderanhängern
- Musikprogramm
- Programm für Kinder, Geschicklichkeitsparcours
- Fahrrad-Check
- Gewinnspiel
- Rallye (mit verschiedenen Verkehrsmitteln)

### Zielgruppen

Alle, auch andere Verkehrsteilnehmende

### Bezug zu anderen Maßnahmen

### Kommunikationswege

- Plakate
- Mobile Plakatwerbung auf Fahrrad-Anhängern (DIN A 0)
- Faltblätter in Geschäften, öffentlichen Einrichtungen, Unternehmen, Verteilung im Straßenraum
- Radportal, Social Media
- Banner im Straßenraum

### Hauptakteur

Regiopolregion

### Projektpartner

Kommunen, Straßenbehörde, Polizei, Handel, Uni, Bildungseinrichtungen, Unternehmen, Krankenkassen, Presse/Medien

### Jahreszeit

- Frühjahr  
 Sommer  
 Herbst  
 Winter

### Turnus

jährlich

### Priorität

- hoch  
 mittel  
 gering

### Aufwand RR

- gering  
 mittel  
 hoch

### Kostenklasse

- bis 5.000 €  
 5.000–10.000 €  
 10.000–20.000 € pro Jahr  
 über 20.000 €

### Wirkung

+++

## M9 Neubürger auf's Rad

**Ziel**  Information/Präsenz  Motivation  Sicherheit  Gutes Klima

### Beschreibung

Gibt es in den Kommunen Neubürger-Begrüßungs-Mappen? Sie sollten ergänzt werden:

*Faltblatt zum Radfahren im Alltag in der Region:*

- Tipps für Alltagsradler
- Abbildung Netz (abstrakt)
- Hinweise auf Radportal, geführte Touren, Verbände
- Anzeigen von Fahrradgeschäften
- Gutscheine, Gewinnspiel (Sponsoring)

*Tourenangebote*

- Geführte Touren (in Kooperation mit den lokalen Verbänden)
- Thementouren

Fahrrad-Reichweiten-Schablone (Vorbild Mönchengladbach) als Ergänzung zum Plan der Region

(nationaler-radverkehrsplan.de/de/praxis/nahmobilitaets-schablone)

### Zielgruppen

Alle, auch andere Verkehrsteilnehmende

### Bezug zu anderen Maßnahmen

Geführte Touren, E-Bike-Testtage

### Kommunikationswege

- Neubürger-Mappe der Kommunen
- Einwohnermeldeämter
- Wohnungsbau-Gesellschaften und Immobilienhandel, MaklerInnen
- Presse/Medien
- Radportal, Social Media

### Hauptakteur

Regiopolregion

### Projektpartner

Kommunen, Wohnungsbau-Gesellschaften, Immobilienhändler, Presse/Medien

### Jahreszeit

- Frühjahr
- Sommer
- Herbst
- Winter

### Turnus

dauerhaft

### Priorität

- hoch
- mittel
- gering

### Aufwand RR

- gering
- mittel
- hoch

### Kostenklasse

- bis 5.000 € pro Jahr
- 5.000–10.000 €
- 10.000–20.000 €
- über 20.000 €

### Wirkung

+ +

## M10 Erlebnis-Touren

**Ziel**  Information/Präsenz  Motivation  Sicherheit  Gutes Klima

### Beschreibung

#### Variante 1

Wenn erste Strecken fertig sind, werden Routenführung und Ausbaustandard der Öffentlichkeit vorgestellt, alle BürgerInnen sind eingeladen, mitzufahren:

- Eine Route, die zwei interessante Ziele verbindet
- VertreterInnen aus Politik und Verwaltung fahren voran
- Unterhaltung (Musik, Performance)
- Mobile Cafébar auf Lastenrad
- Tipps zur Sicherheit
- Bewerbung des Radportals (Postkarten, Aufkleber)
- Give Aways
- Eventuell fremdsprachige Touren (Zielgruppe MigrantInnen)

#### Variante 2

Tour nur mit MultiplikatorInnen: Presse/Medien, Verbände, Unternehmen

### Zielgruppen

Alle, auch andere Verkehrsteilnehmende  
Presse/Medien

### Bezug zu anderen Maßnahmen

NeubürgerInnen-Paket, Mit dem Rad zur Uni

### Kommunikationswege

- Radportal, Social Media
- Flyer/Postkarte in Geschäften
- Presse/Medien
- Verbände als Multiplikatoren
- Neubürger-Infos

### Hauptakteur

Regiopolregion

### Projektpartner

Handel, Presse/Medien, Verbände

### Jahreszeit

- Frühjahr  
 Sommer  
 Herbst  
 Winter

### Turnus

unregelmäßig

### Priorität

- hoch  
 mittel  
 gering

### Aufwand RR

- gering  
 mittel  
 hoch

### Kostenklasse

- bis 5.000 € pro Tour  
 5.000–10.000 €  
 10.000–20.000 €  
 über 20.000 €  
 + Personalkosten

### Wirkung

++

## M11 Radfahr-Starter-Kit

**Ziel**  Information/Präsenz  Motivation  Sicherheit  Gutes Klima

### Beschreibung

Das Starter-Kit soll vor allem Noch-nicht-Radfahrende motivieren, es einfach mal auszuprobieren. Man kann es kaufen oder im Rahmen einer Aktion gewinnen. Es enthält zum Beispiel:

- Faltblatt: Sicher Radfahren
- Radkarte (wenn das Netz fertig ist)
- Faltblatt mit Tipps, Infos zu Leihmöglichkeiten
- Schutzweste, Hosenbeinschoner
- Gutschein für ein Leihrad kostenfrei, ein halber Tag (Sponsoring)
- Gutschein für eine Freifahrt inkl. Rad im ÖPNV bei Regen oder Erschöpfung
- Energieriegel

Eventuell können regionale Händler gewonnen werden, die Aktion in Eigenregie zu übernehmen (senkt Aufwand und Kosten für die Regiopolregion)

### Zielgruppen

Noch-nicht-Radfahrende, Presse/Medien

### Bezug zu anderen Maßnahmen

Pedelec-Testtage, Aktionstag Radfahren, Erlebnis-Touren

### Kommunikationswege

- Radportal, Werbung in Geschäften, Presse, über Verbände

### Hauptakteur

Regiopolregion

### Projektpartner

Handel, Presse/Medien, Verbände

### Jahreszeit

- Frühjahr
- Sommer
- Herbst
- Winter

### Turnus

dauerhaft

### Priorität

- hoch
- mittel
- gering

### Aufwand RR

- gering
- mittel
- hoch

### Kostenklasse

- bis 5.000 € pro Jahr
- 5.000–10.000 €
- 10.000–20.000 €
- über 20.000 €

### Wirkung

+

## M12 Imagekampagne für das Radfahren

**Ziel**  Information/Präsenz  Motivation  Sicherheit  Gutes Klima

### Beschreibung

Die Kampagne soll Menschen motivieren, das Radfahren im Alltag einfach mal auszuprobieren. BürgerInnen werden zu BotschafterInnen. Das fördert die Akzeptanz und liefert authentische Aussagen.

- Im Straßenraum werden Interviews durchgeführt: „Ich fahre Rad, weil...“
- Die UrheberInnen erhalten ein kleines Dankeschön und erklären sich mit einer Veröffentlichung einverstanden
- Die Öffentlichkeit wählt die schönsten Motive aus
- Bekannte Persönlichkeiten aus der Regiopolregion wirken mit

### Zielgruppen

Gesamte Öffentlichkeit

### Bezug zu anderen Maßnahmen

Mit dem Rad zur Arbeit, mit dem Rad zur Uni, mit dem Rad zur Schule

### Kommunikationswege

- Radportal, Social Media
- Presse/Medien
- Postkarte
- Indoor-Poster (Schulen, öffentliche Einrichtungen, Uni, Unternehmen, Geschäfte)
- Plakate im Straßenraum

### Hauptakteur

Regiopolregion

### Projektpartner

Handel, Presse/Medien, Verbände

### Jahreszeit

- Frühjahr  
 Sommer  
 Herbst  
 Winter

### Turnus

Einmalig, nach Umsetzung der meisten Maßnahmen

### Priorität

- hoch  
 mittel  
 gering

### Aufwand RR

- gering  
 mittel  
 hoch

### Kostenklasse

- bis 5.000 € pro Jahr  
 5.000–10.000 €  
 10.000–20.000 €  
 über 20.000 €

### Wirkung

+ + +



## M13 Erklärvideo sicheres Radfahren

**Ziel**  Information/Präsenz  Motivation  Sicherheit  Gutes Klima

### Beschreibung

Individuell erstelltes gezeichnetes und animiertes Video zu Sicherheit auf dem Schulweg

### Zielgruppen

Kinder und Jugendliche

### Bezug zu anderen Maßnahmen

Mit dem Rad zur Schule

### Kommunikationswege

- Radportal, Social Media
- Presse/Medien
- Aufkleber
- Indoor-Poster

### Hauptakteur

Regiopolregion

### Projektpartner

### Jahreszeit

- Frühjahr  
 Sommer  
 Herbst  
 Winter

### Turnus

Einmalig

### Priorität

- hoch  
 mittel  
 gering

### Aufwand RR

- gering  
 mittel  
 hoch

### Kostenklasse

- bis 5.000 € pro Jahr  
 5.000–10.000 €  
 10.000–20.000 €  
 über 20.000 €

### Wirkung

+ +

## M14 Fortschritte: Jahresbericht als Broschüre

**Ziel**  Information/Präsenz  Motivation  Sicherheit  Gutes Klima

### Beschreibung

Die Broschüre erscheint jedes Jahr am Ende der Saison und dokumentiert die Fortschritte bei der Radverkehrsförderung und beim Ausbau der Routen.

### Zielgruppen

Politik, Unternehmen, Verbände, Öffentlichkeit

### Bezug zu anderen Maßnahmen

### Kommunikationswege

- Radportal
- Presse/Medien
- Unternehmen, Handel

### Hauptakteur

Regiopoleregion

### Projektpartner

### Jahreszeit

- Frühjahr  
 Sommer  
 Herbst  
 Winter

### Turnus

jährlich

### Priorität

- hoch  
 mittel  
 gering

### Aufwand RR

- gering  
 mittel  
 hoch

### Kostenklasse

- bis 5.000 € pro Jahr  
 5.000–10.000 €  
 10.000–20.000 €  
 über 20.000 €

### Wirkung

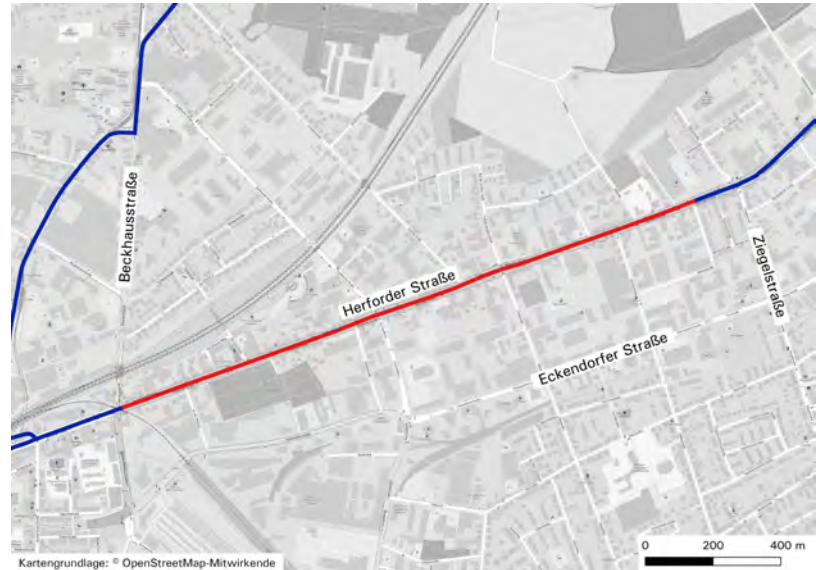
+ + +

# **Anhang A-9**

Maßnahmensteckbriefe – Netzentwicklung  
(Zum Verständnis siehe Kapitel 9)

## Verkehrliche Situation

Verbindung	Bielefeld - Herford	Länge	1.800 m
Straßenname	Herforder Straße	Lage	innerorts
Von	Beckhausstraße	zul. Geschw.	50 km/h
Bis	Blomestraße	RVA vorhanden	nein
Straßenkategorie	Bundesstraße 61	Verkehrsstärke	22.100 Kfz/24h
Baulastträger	Stadt Bielefeld	Lageplannummer	BI-003
Funktionsstufe	IR2		
Netzkategorie	1		



## Handlungsbedarf

Kostenschätzung	1.491.000,00 €
Umsetzbarkeit	langfristig
Priorität	gering
Maßnahme	Umgestaltung Straßenquerschnitt

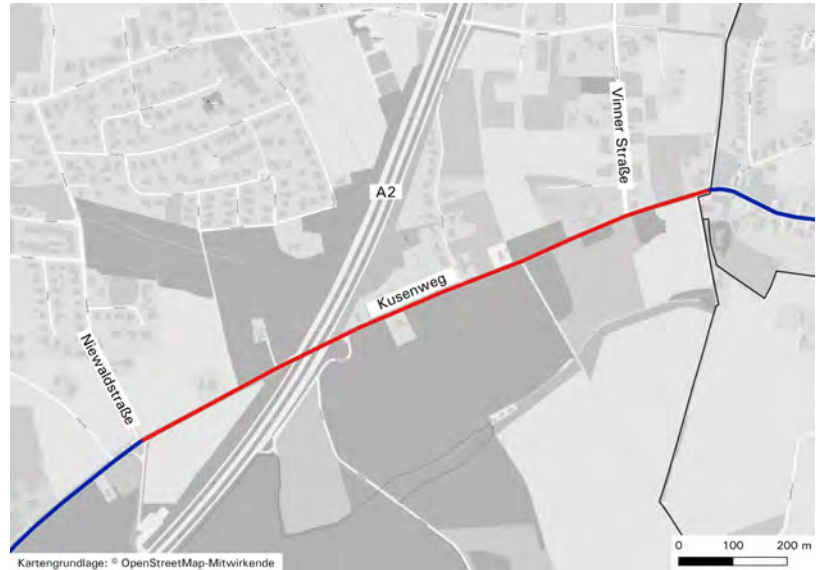
Aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der vorherrschenden Verkehrsstärke ist eine Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr nach Regelwerk notwendig. Für den Bau ist es erforderlich den Straßenquerschnitt in diesem Abschnitt anzupassen.

## Anmerkung

Der betroffene Abschnitt liegt auf einer möglichen Trasse für den Radschnellweg OWL 2.0. Im Zuge der Erarbeitung des Radnetzes OWL wird für den RSW eine Potenzialuntersuchung durchgeführt. Das zu erwartende positive Ergebnis würde dazu beitragen, dass in absehbarer Zukunft eine Machbarkeitsstudie für den RSW erstellt wird. Diese würde einen möglichen Querschnitt zur Führung des RSW enthalten und ggf. den hier empfohlenen Maßnahmen entgegenstehen. Aus diesem Grund wird dem Abschnitt trotz seiner Netzkategorie eine geringe Priorität zugeordnet. Der Kostenschätzung wird zugrunde gelegt, dass beidseitig ein Einrichtungsradweg - aufgrund der größeren Kosten durch Bordversatz - gebaut wird. Die Kostenschätzung enthält keine Verlegung der Bahngleise.

## Verkehrliche Situation

Verbindung	Bielefeld - Bad Salzuflen	Länge	1.153 m
Straßenname	Kusenweg	Lage	außerorts
Von	Niewaldstraße	zul. Geschw.	50 km/h
Bis	Kommunengrenze	RVA vorhanden	nein
Straßenkategorie	Kreisstraße 23	Verkehrsstärke	3.700 Kfz/24h
Baulastträger	Stadt Bielefeld	Lageplannummer	BI-012
Funktionsstufe	AR2		
Netzkategorie	1		



## Handlungsbedarf

Kostenschätzung 404.000,00 €

Umsetzbarkeit langfristig

Priorität gering

Maßnahme Bau Radverkehrsanlage

Radfahrende werden derzeit im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Südwestlich schließt ab der Niewaldstraße eine RVA an den Abschnitt an. Der Bau eines gemeinsamen Geh- und Radweges im Zweirichtungsverkehr kommt ebenfalls den Zu-Fuß-Gehenden zu Gute, für die in diesem Abschnitt kein Gehweg vorhanden ist.

## Anmerkung

Der Bau einer Radverkehrsanlage ist nach Regelwerk außerorts zwar erst bei Geschwindigkeiten bis zu 70 km/h und einer Verkehrsstärke von 4.000 Kfz/24h notwendig. Auf diesem Abschnitt wird der Schwellenwert nahezu erreicht. Langfristig ist der Bau einer RVA sinnvoll, da sie zudem eine Netzlücke zwischen zwei Abschnitten schließt. Zudem wurde in den durchgeführten Beteiligungsverfahren oftmals die Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr als Wunsch geäußert.

## Verkehrliche Situation

Verbindung	Bielefeld - Bad Salzuflen	Länge	302 m
Straßenname	Kusenweg	Lage	außerorts
Von	Ortsausgangsschild BI-Heepen	zul. Geschw.	50 km/h
Bis	Anfang RVA	RVA vorhanden	nein
Straßenkategorie	Kreisstraße 23	Verkehrsstärke	4.400 Kfz/24h
Baulastträger	Stadt Bielefeld	Lageplannummer	BI-014
Funktionsstufe	AR2		
Netzkategorie	1		



## Handlungsbedarf

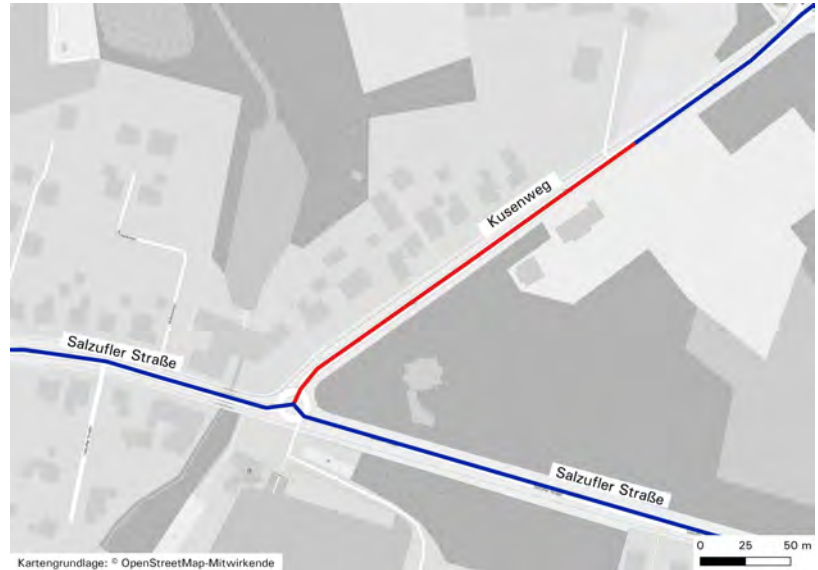
Kostenschätzung	106.000,00 €
Umsetzbarkeit	kurzfristig
Priorität	hoch
Maßnahme	Bau Radverkehrsanlage

Aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der vorherrschenden Verkehrsstärke ist eine Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr nach Regelwerk notwendig. Gemäß den Qualitätsstandards für die Regiopolregion Bielefeld wird der Bau eines gemeinsamen Geh- und Radweges im Zweirichtungsverkehr empfohlen. Der Bau der Radverkehrsanlage schließt zusammen mit der Maßnahme für den Abschnitt BI-015 die vorhandene Netzlücke.

## Anmerkung

## Verkehrliche Situation

Verbindung	Bielefeld - Bad Salzuflen	Länge	241 m
Straßenname	Kusenweg	Lage	innerorts
Von	Salzuffer Straße	zul. Geschw.	50 km/h
Bis	Ortsausgangsschild BI-Heepen	RVA vorhanden	nein
Straßenkategorie	Kreisstraße 23	Verkehrsstärke	4.400 Kfz/24h
Baulastträger	Stadt Bielefeld	Lageplannummer	BI-015
Funktionsstufe	IR2		
Netzkategorie	1		



## Handlungsbedarf

Kostenschätzung 0,00 €

Umsetzbarkeit kurzfristig

Priorität hoch

Maßnahme Geschwindigkeitsreduzierung

Der Radverkehr wird in diesem Abschnitt derzeit im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Die Geschwindigkeit in diesem Abschnitt sollte aufgrund der Verkehrsstärke auf 30 km/h reduziert werden. Dies ist aus wirtschaftlicher Sicht und aus Gründen der Verkehrssicherheit die sinnvollste Maßnahme. Im Zusammenspiel mit der Maßnahme für den Abschnitt BI-014 wird zudem eine Netzlücke geschlossen.

## Anmerkung

Bei einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h kann der Radverkehr bis zu einer Verkehrsstärke von 8.000 Kfz/24h im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Bei einer Beibehaltung der Geschwindigkeit ist es erforderlich dem Radverkehr einen nicht benutzungspflichtigen Radweg anzubieten oder den Gehweg für den Radverkehr freizugeben.

## Verkehrliche Situation

Verbindung	Bielefeld - Bad Salzuflen	Länge	425 m
Straßenname	Viktoriastraße	Lage	innerorts
Von	Turnerstraße	zul. Geschw.	50 km/h
Bis	Heeper Straße	RVA vorhanden	nein
Straßenkategorie	Gemeindestraße	Verkehrsstärke	6.000 Kfz/24h
Baulastträger	Stadt Bielefeld	Lageplannummer	BI-020
Funktionsstufe	IR2		
Netzkategorie	1		



## Handlungsbedarf

Kostenschätzung 0,00 €

Umsetzbarkeit kurzfristig

Priorität hoch

Maßnahme Geschwindigkeitsreduzierung

Der Radverkehr wird in diesem Abschnitt derzeit im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Die Geschwindigkeit in diesem Abschnitt sollte aufgrund der Verkehrsstärke auf 30 km/h reduziert werden. Dies ist aus wirtschaftlicher Sicht und aus Gründen der Verkehrssicherheit die sinnvollste Maßnahme.

## Anmerkung

Bei einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h kann der Radverkehr bis zu einer Verkehrsstärke von 8.000 Kfz/24h im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Bei einer Beibehaltung der Geschwindigkeit ist es erforderlich dem Radverkehr einen nicht benutzungspflichtigen Radweg anzubieten oder den Gehweg für den Radverkehr freizugeben.



## Verkehrliche Situation

Verbindung	Bielefeld - Asemissen	Länge	133 m
Straßenname	Linnenstraße	Lage	außerorts
Von	Ortsausgangsschild BI-Ubbedissen	zul. Geschw.	50 km/h
Bis	Kommunengrenze	RVA vorhanden	nein
Straßenkategorie	Gemeindestraße	Verkehrsstärke	600 Kfz/24h
Baulastträger	Stadt Bielefeld	Lageplannummer	BI-025
Funktionsstufe	AR3		
Netzkategorie	2		



## Handlungsbedarf

Kostenschätzung	40.000,00 €
Umsetzbarkeit	langfristig
Priorität	gering
Maßnahme	Bau Radverkehrsanlage

Radfahrende werden derzeit im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Der Bau eines gemeinsamen Geh- und Radweges im Zweirichtungsverkehr kommt ebenfalls den Zu-Fuß-Gehenden zu Gute, für die in diesem Abschnitt kein Gehweg vorhanden ist. Zusammen mit dem Abschnitt L-024 wird eine interkommunale Verbindung für den Radverkehr zwischen Ubbedissen (Bielefeld) und Bechterdissen (Leopoldshöhe) geschaffen.

## Anmerkung

Der Bau einer Radverkehrsanlage ist nach Regelwerk außerorts zwar erst bei Geschwindigkeiten bis zu 70 km/h und einer Verkehrsstärke von 4.000 Kfz/24h notwendig. Langfristig kann eine RVA sinnvoll sein, wenn eine durchgehende Radverkehrsführung geschaffen wird. Zudem wurde in den durchgeführten Beteiligungsverfahren oftmals die Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr als Wunsch geäußert.

## Verkehrliche Situation

Verbindung	Bielefeld - Asemissen	Länge	1.000 m
Straßenname	Dingerdisser Straße	Lage	außerorts
Von	Hausnummer 84a	zul. Geschw.	50 km/h
Bis	Ortseingangsschild BI-Ubbedissen	RVA vorhanden	nein
Straßenkategorie	Gemeindestraße	Verkehrsstärke	1.110 Kfz/24h
Baulastträger	Stadt Bielefeld	Lageplannummer	BI-029
Funktionsstufe	AR3		
Netzkategorie	2		



## Handlungsbedarf

Kostenschätzung 300.000,00 €

Umsetzbarkeit langfristig

Priorität gering

Maßnahme Bau Radverkehrsanlage

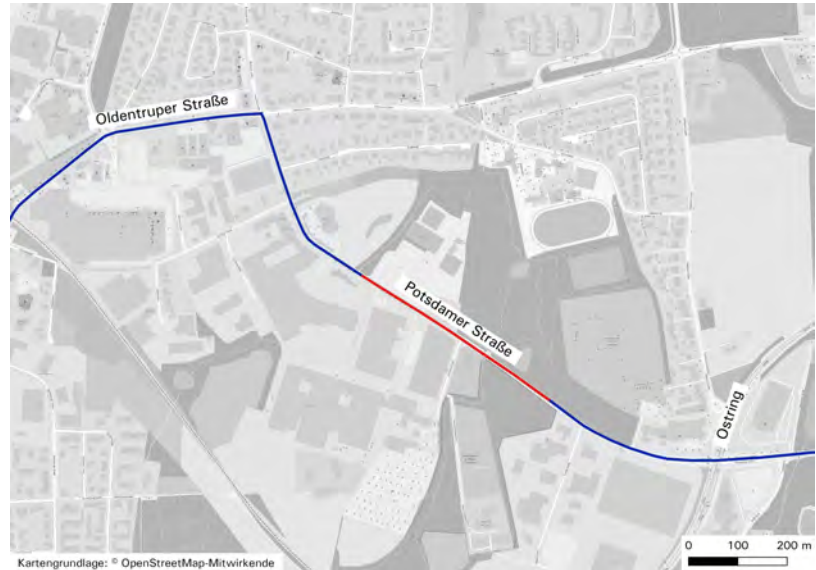
Radfahrende werden derzeit im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Nordwestlich schließt eine RVA an den Abschnitt an. Der Bau eines gemeinsamen Geh- und Radweges im Zweirichtungsverkehr kommt ebenfalls den Zu-Fuß-Gehenden zu Gute, für die in diesem Abschnitt kein Gehweg vorhanden ist.

## Anmerkung

Der Bau einer Radverkehrsanlage ist nach Regelwerk außerorts zwar erst bei Geschwindigkeiten bis zu 70 km/h und einer Verkehrsstärke von 4.000 Kfz/24h notwendig. Langfristig kann eine RVA sinnvoll sein, wenn eine durchgehende Radverkehrsführung geschaffen wird. Zudem wurde in den durchgeführten Beteiligungsverfahren oftmals die Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr als Wunsch geäußert.

## Verkehrliche Situation

Verbindung	Bielefeld - Asemissen	Länge	453 m
Straßenname	Potsdamer Straße	Lage	außerorts
Von	Ortsausgangsschild BI-Oldentrup	zul. Geschw.	50 km/h
Bis	Hausnummer 208	RVA vorhanden	nein
Straßenkategorie	Gemeindestraße	Verkehrsstärke	6.900 Kfz/24h
Baulastträger	Stadt Bielefeld	Lageplannummer	BI-033
Funktionsstufe	AR3		
Netzkategorie	2		



## Handlungsbedarf

Kostenschätzung	136.000,00 €
Umsetzbarkeit	mittelfristig
Priorität	mittel
Maßnahme	Bau Radverkehrsanlage

Aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der vorherrschenden Verkehrsstärke ist eine Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr nach Regelwerk notwendig. Gemäß den Qualitätsstandards für die Regiopolregion Bielefeld wird der Bau eines gemeinsamen Geh- und Radweges im Zweirichtungsverkehr empfohlen. Im Südosten schließt eine RVA an den Abschnitt an.

## Anmerkung

## Verkehrliche Situation

Verbindung	Bielefeld - Asemissen	Länge	406 m
Straßenname	Potsdamer Straße	Lage	innerorts
Von	Oldentruper Straße	zul. Geschw.	50 km/h
Bis	Ortsausgangsschild BI-Oldentrup	RVA vorhanden	nein
Straßenkategorie	Gemeindestraße	Verkehrsstärke	7.100 Kfz/24h
Baulastträger	Stadt Bielefeld	Lageplannummer	BI-034
Funktionsstufe	IR3		
Netzkategorie	2		



Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

## Handlungsbedarf

Kostenschätzung 0,00 €

Umsetzbarkeit kurzfristig

Priorität mittel

Maßnahme Geschwindigkeitsreduzierung

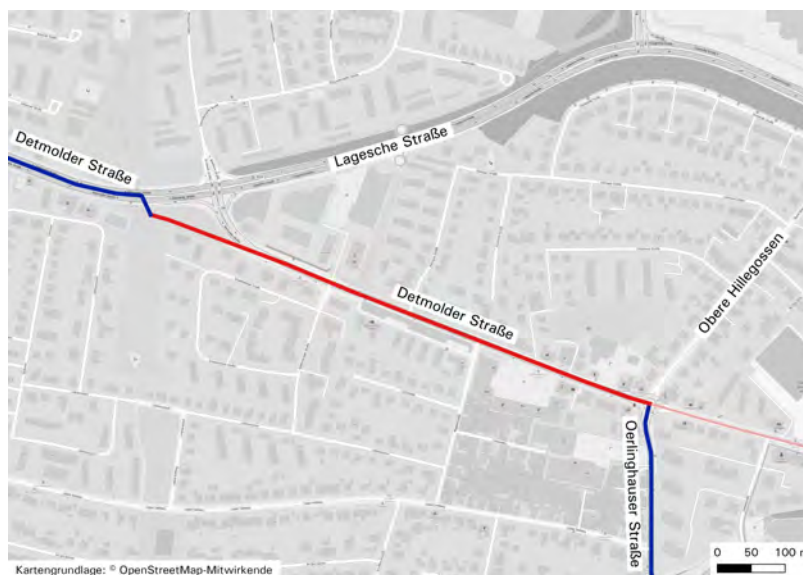
Der Radverkehr wird in diesem Abschnitt derzeit im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Die Geschwindigkeit in diesem Abschnitt sollte aufgrund der Verkehrsstärke auf 30 km/h reduziert werden. Dies ist aus wirtschaftlicher Sicht und aus Gründen der Verkehrssicherheit die sinnvollste Maßnahme.

## Anmerkung

Bei einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h kann der Radverkehr bis zu einer Verkehrsstärke von 8.000 Kfz/24h im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Bei einer Beibehaltung der Geschwindigkeit ist es erforderlich dem Radverkehr einen nicht benutzungspflichtigen Radweg anzubieten oder den Gehweg für den Radverkehr freizugeben.

## Verkehrliche Situation

Verbindung	Bielefeld - Oerlinghausen	Länge	788 m
Straßenname	Detmolder Straße	Lage	innerorts
Von	Lagesche Straße	zul. Geschw.	50 km/h
Bis	Oerlinghauser Straße	RVA vorhanden	nein
Straßenkategorie	Landesstraße 787	Verkehrsstärke	12.800 Kfz/24h
Baulastträger	Stadt Bielefeld	Lageplannummer	BI-047
Funktionsstufe	IR3		
Netzkategorie	2		



## Handlungsbedarf

Kostenschätzung 2.128.000,00 €

Umsetzbarkeit mittelfristig

Priorität mittel

Maßnahme Umgestaltung Straßenquerschnitt

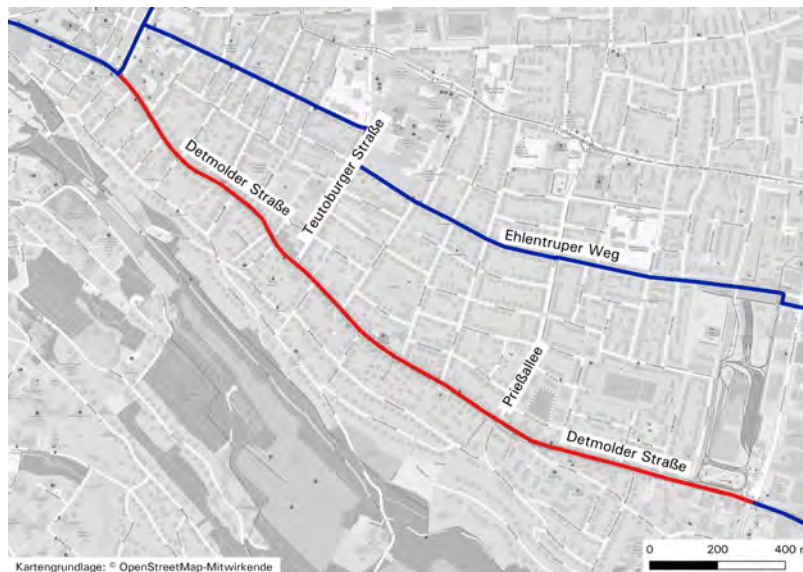
Auf der südlichen Fahrbahnseite liegt ein nicht benutzungspflichtiger Radweg. Auf der nördlichen Fahrbahnseite ist keine RVA vorhanden. Aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der vorherrschenden Verkehrsstärke ist eine Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr nach Regelwerk notwendig. Da der nördliche Seitenraum nicht die Mindestmaße für eine Freigabe für den Radverkehr aufweist, ist es erforderlich den Straßenquerschnitt in diesem Abschnitt anzupassen.

## Anmerkung

Eine Teilseparation des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr ist bei einer der vorhandenen Verkehrsstärke nur möglich, wenn die Geschwindigkeit auf 30km/h reduziert wird. Dies könnte eine erste kurzfristige Maßnahme darstellen. Da eine Teilseparation auf der nördlichen Fahrbahnseite im Bestand jedoch nicht möglich ist, ist eine Neugestaltung des Straßenquerschnitts sinnvoll. Die derzeitige Aufteilung des Straßenraums verhindert eine regelkonforme Einrichtung einer Radverkehrsanlage. Aus diesem Grund wurde in der Kostenschätzung eine Umgestaltung des

## Verkehrliche Situation

Verbindung	Bielefeld - Oerlinghausen	Länge	2.334 m
Straßenname	Detmolder Straße	Lage	innerorts
Von	Niederwall	zul. Geschw.	50 km/h
Bis	Otto-Brenner-Straße	RVA vorhanden	nein
Straßenkategorie	Bundesstraße 66	Verkehrsstärke	27.000 Kfz/24h
Baulastträger	Stadt Bielefeld	Lageplannummer	BI-049
Funktionsstufe	IR3		
Netzkategorie	2		



## Handlungsbedarf

Kostenschätzung 2.143.000,00 €

Umsetzbarkeit mittelfristig

Priorität mittel

Maßnahme Umgestaltung Straßenquerschnitt

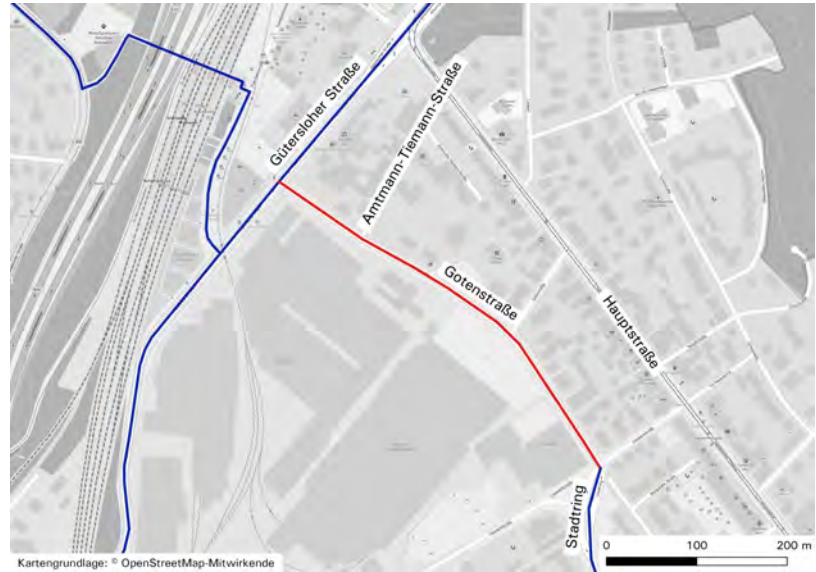
Aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der vorherrschenden Verkehrsstärke ist eine Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr nach Regelwerk notwendig. Für den Bau ist es erforderlich den Straßenquerschnitt in diesem Abschnitt anzupassen.

## Anmerkung

Die hier aufgeführte Maßnahme wirkt sich nicht nur positiv auf den Radverkehr aus, sie wertet den gesamten Straßenraum auf und ist zudem aus Sicherheitsaspekten für den Fuß- und Radverkehr zwingend notwendig. Eine Detailplanung zur Einrichtung einer RVA sollte zudem eine Leistungsfähigkeitsuntersuchung des Steckenzuges enthalten. Der Kostenschätzung wird zugrunde gelegt, dass beidseitig ein Einrichtungsradweg - aufgrund der größeren Kosten durch Bordversatz - gebaut wird. Die Kostenschätzung enthält keine Verlegung der Bahngleise.

## Verkehrliche Situation

Verbindung	Bielefeld - Schloß Holte-Stukenbrock	Länge	487 m
Straßenname	Gotenstraße	Lage	innerorts
Von	Gütersloher Straße	zul. Geschw.	50 km/h
Bis	Stadtring	RVA vorhanden	nein
Straßenkategorie	Gemeindestraße	Verkehrsstärke	7.000 Kfz/24h
Baulastträger	Stadt Bielefeld	Lageplannummer	BI-055
Funktionsstufe	IR3		
Netzkategorie	1		



## Handlungsbedarf

Kostenschätzung 0,00 €

Umsetzbarkeit kurzfristig

Priorität hoch

Maßnahme Geschwindigkeitsreduzierung

Der Radverkehr wird in diesem Abschnitt derzeit im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Die Geschwindigkeit in diesem Abschnitt sollte aufgrund der Verkehrsstärke auf 30 km/h reduziert werden. Dies ist aus wirtschaftlicher Sicht und aus Gründen der Verkehrssicherheit die sinnvollste Maßnahme.

## Anmerkung

Bei einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h kann der Radverkehr bis zu einer Verkehrsstärke von 8.000 Kfz/24h im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Bei einer Beibehaltung der Geschwindigkeit ist es erforderlich, dem Radverkehr einen nicht benutzungspflichtigen Radweg anzubieten oder den Gehweg für den Radverkehr freizugeben.

## Verkehrliche Situation

Verbindung	Bielefeld - Verl	Länge	279 m
Straßenname	Senner Straße	Lage	innerorts
Von	Südring	zul. Geschw.	50 km/h
Bis	Anfang RVA (Bahnübergang)	RVA vorhanden	nein
Straßenkategorie	Kreisstraße 17	Verkehrsstärke	8.400 Kfz/24h
Baulastträger	Stadt Bielefeld	Lageplannummer	BI-064
Funktionsstufe	IR3		
Netzkategorie	2		



## Handlungsbedarf

Kostenschätzung 0,00 €

Umsetzbarkeit kurzfristig

Priorität hoch

Maßnahme Geschwindigkeitsreduzierung

Der Radverkehr wird in diesem Abschnitt derzeit im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Da die Verkehrsstärke nur leicht über dem kritischen Wert von 8.000 Kfz/24h liegt, sollte die Geschwindigkeit in diesem Abschnitt auf 30 km/h reduziert werden. Diese Maßnahme könnte zu Verlagerungseffekten führen, welche die Verkehrsstärke auf diesem Abschnitt reduziert. Dies ist aus wirtschaftlicher Sicht und aus Gründen der Verkehrssicherheit die sinnvollste Maßnahme.

## Anmerkung

Neben dem Verlagerungseffekt ist das Ziel des regiopolen sowie des kommunalen Radverkehrskonzeptes der Stadt Bielefeld, den Radverkehrsanteil zu erhöhen und dadurch Fahrten mit dem Kfz einzusparen. Dies trägt ebenfalls zu einer Reduzierung der Verkehrsstärke bei. Bei einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h kann der Radverkehr bis zu einer Verkehrsstärke von 8.000 Kfz/24h im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Bei einer Beibehaltung der Geschwindigkeit ist es erforderlich, dem Radverkehr einen nicht benutzungspflichtigen Radweg anzubieten oder den Gehweg für den Radverkehr freizugeben.



## Verkehrliche Situation

Verbindung	Gütersloh - Steinhagen	Länge	1.680 m
Straßenname	Weserstraße	Lage	außerorts
Von	Kommunengrenze	zul. Geschw.	70 km/h
Bis	Kommunengrenze	RVA vorhanden	nein
Straßenkategorie	Kreisstraße 33	Verkehrsstärke	2.500 Kfz/24h
Baulastträger	Stadt Bielefeld	Lageplannummer	BI-066
Funktionsstufe	AR3		
Netzkategorie	3		



## Handlungsbedarf

Kostenschätzung	454.000,00 €
Umsetzbarkeit	langfristig
Priorität	gering
Maßnahme	Bau Radverkehrsanlage

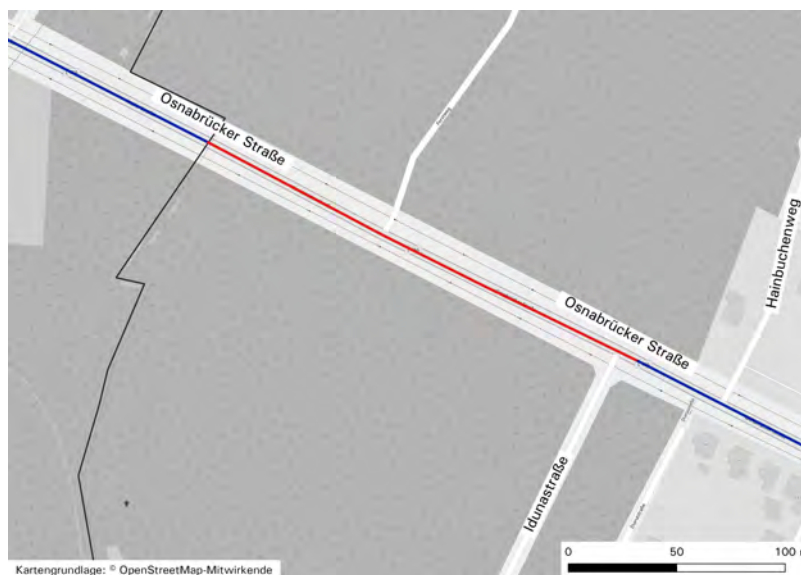
Radfahrende werden derzeit im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Nördlich schließt ab der Kommunengrenze eine RVA an den Abschnitt an. Der Bau eines gemeinsamen Geh- und Radweges im Zweirichtungsverkehr kommt ebenfalls den Zu-Fuß-Gehenden zu Gute, für die in diesem Abschnitt kein Gehweg vorhanden ist. Der Streckenverlauf ist ein gutes Beispiel für eine interkommunale Zusammenarbeit. Die Weiterführung der RVA aus Steinhagen über Bielefeld nach Gütersloh (GT-020) zeigt, dass der Radverkehr mit Kommunengrenze keinen geänderten Stellenwert erfährt.

## Anmerkung

In der Bürgerbeteiligung wurde mehrfach angesprochen, dass der vorhandene Radweg entlang der Isselhorster Straße weitergeführt werden soll. Der Bau einer Radverkehrsanlage ist nach Regelwerk außerorts zwar erst bei Geschwindigkeiten bis zu 70 km/h und einer Verkehrsstärke von 4.000 Kfz/24h notwendig. Langfristig kann eine RVA sinnvoll sein, wenn eine durchgehende Radverkehrsführung geschaffen wird. Zudem wurde in den durchgeführten Beteiligungsverfahren oftmals die Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr als Wunsch geäußert.

## Verkehrliche Situation

Verbindung	Bielefeld - Halle (Westf.)	Länge	223 m
Straßenname	Osnabrücker Straße	Lage	außerorts
Von	Kommunengrenze	zul. Geschw.	100 km/h
Bis	Idunastraße	RVA vorhanden	nein
Straßenkategorie	Landesstraße 756	Verkehrsstärke	21.200 Kfz/24h
Baulastträger	Straßen.NRW	Lageplannummer	BI-074
Funktionsstufe	AR2		
Netzkategorie	1		



## Handlungsbedarf

Kostenschätzung 141.000,00 €

Umsetzbarkeit mittelfristig

Priorität hoch

Maßnahme Umgestaltung Straßenquerschnitt

Aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der vorherrschenden Verkehrsstärke ist eine Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr nach Regelwerk notwendig. Die angegebene Verkehrsstärke wird durch die Fertigstellung der A33 in Zukunft niedriger ausfallen jedoch weiterhin eine RVA erfordern. Um eine den Qualitätsstandards entsprechende RVA errichten zu können und dabei möglichst wenig Grunderwerb zu benötigen, ist eine Neugestaltung des Straßenquerschnitts notwendig. Für die Maßnahme gilt, dass sie gemeinsam mit den Abschnitten BI-075, BI-076, BI-077, HA-003, HA-004, HA-005 und ST-004 betrachtet werden muss.

## Anmerkung

Durch die Fertigstellung der Bundesautobahn 33 wird die ehemalige Bundesstraße 68, die in Teilbereichen bereits umgewidmet wurde, stark entlastet. Dies hat zur Folge, dass der derzeitige Straßenquerschnitt, welcher hauptsächlich die Belange des Kfz-Verkehrs berücksichtigt, nicht den Anforderungen entspricht. Eine Neugestaltung der ehemaligen B68 wurde bereits im Vorfeld dieses Radverkehrskonzeptes im Zuge der Regionale 2022 als Veloroute vorgeschlagen. Der Kostenschätzung wird zugrunde gelegt, dass einseitig ein gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr gebaut wird.

## Verkehrliche Situation

Verbindung	Bielefeld - Halle (Westf.)	Länge	1.316 m
Straßenname	Osnabrücker Straße	Lage	außerorts
Von	Idunastraße	zul. Geschw.	70 km/h
Bis	Magdalenenstraße	RVA vorhanden	ja
Straßenkategorie	Landesstraße 756	Verkehrsstärke	21.200 Kfz/24h
Baulastträger	Straßen.NRW	Lageplannummer	BI-075
Funktionsstufe	AR2		
Netzkategorie	1		



## Handlungsbedarf

Kostenschätzung	830.000,00 €
Umsetzbarkeit	mittelfristig
Priorität	hoch
Maßnahme	Umgestaltung Straßenquerschnitt

Aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der vorherrschenden Verkehrsstärke ist eine Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr nach Regelwerk notwendig. Die angegebene Verkehrsstärke wird durch die Fertigstellung der A33 in Zukunft niedriger ausfallen jedoch weiterhin eine RVA erfordern. Um eine den Qualitätsstandards entsprechende RVA errichten zu können und dabei möglichst wenig Grunderwerb zu benötigen, ist eine Neugestaltung des Straßenquerschnitts notwendig. Für die Maßnahme gilt, dass sie gemeinsam mit den Abschnitten BI-074, BI-076, BI-077, HA-003, HA-004, HA-005 und ST-004 betrachtet werden muss.

## Anmerkung

Durch die Fertigstellung der Bundesautobahn 33 wird die ehemalige Bundesstraße 68, die in Teilbereichen bereits umgewidmet wurde, stark entlastet. Dies hat zur Folge, dass der derzeitige Straßenquerschnitt, welcher hauptsächlich die Belange des Kfz-Verkehrs berücksichtigt, nicht den Anforderungen entspricht. Eine Neugestaltung der ehemaligen B68 wurde bereits im Vorfeld dieses Radverkehrskonzeptes im Zuge der Regionale 2022 als Veloroute vorgeschlagen. Der Kostenschätzung wird zugrunde gelegt, dass einseitig ein gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr gebaut wird.

## Verkehrliche Situation

Verbindung	Bielefeld - Halle (Westf.)	Länge	904 m
Straßenname	Osnabrücker Straße	Lage	außerorts
Von	Magdalenenstraße	zul. Geschw.	70 km/h
Bis	Ortseingangsschild BI-Quelle	RVA vorhanden	nein
Straßenkategorie	Landesstraße 756	Verkehrsstärke	21.200 Kfz/24h
Baulastträger	Straßen.NRW	Lageplannummer	BI-076
Funktionsstufe	AR2		
Netzkategorie	1		



## Handlungsbedarf

Kostenschätzung 570.000,00 €

Umsetzbarkeit mittelfristig

Priorität hoch

Maßnahme Umgestaltung Straßenquerschnitt

Aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der vorherrschenden Verkehrsstärke ist eine Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr nach Regelwerk notwendig. Die angegebene Verkehrsstärke wird durch die Fertigstellung der A33 in Zukunft niedriger ausfallen jedoch weiterhin eine RVA erfordern. Um eine den Qualitätsstandards entsprechende RVA errichten zu können und dabei möglichst wenig Grunderwerb zu benötigen, ist eine Neugestaltung des Straßenquerschnitts notwendig. Für die Maßnahme gilt, dass sie gemeinsam mit den Abschnitten BI-074, BI-075, BI-077, HA-003, HA-004, HA-005 und ST-004 betrachtet werden muss.

## Anmerkung

Durch die Fertigstellung der Bundesautobahn 33 wird die ehemalige Bundesstraße 68, die in Teilbereichen bereits umgewidmet wurde, stark entlastet. Dies hat zur Folge, dass der derzeitige Straßenquerschnitt, welcher hauptsächlich die Belange des Kfz-Verkehrs berücksichtigt, nicht den Anforderungen entspricht. Eine Neugestaltung der ehemaligen B68 wurde bereits im Vorfeld dieses Radverkehrskonzeptes im Zuge der Regionale 2022 als Veloroute vorgeschlagen. Der Kostenschätzung wird zugrunde gelegt, dass einseitig ein gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr gebaut wird.

## Verkehrliche Situation

Verbindung	Bielefeld - Halle (Westf.)	Länge	444 m
Straßenname	Osnabrücker Straße	Lage	innerorts
Von	Ortseingangsschild BI-Quelle	zul. Geschw.	50 km/h
Bis	Waldbreede	RVA vorhanden	nein
Straßenkategorie	Landesstraße 756	Verkehrsstärke	21.200 Kfz/24h
Baulastträger	Stadt Bielefeld	Lageplannummer	BI-077
Funktionsstufe	IR2		
Netzkategorie	1		



## Handlungsbedarf

Kostenschätzung	368.000,00 €
Umsetzbarkeit	mittelfristig
Priorität	hoch
Maßnahme	Umgestaltung Straßenquerschnitt

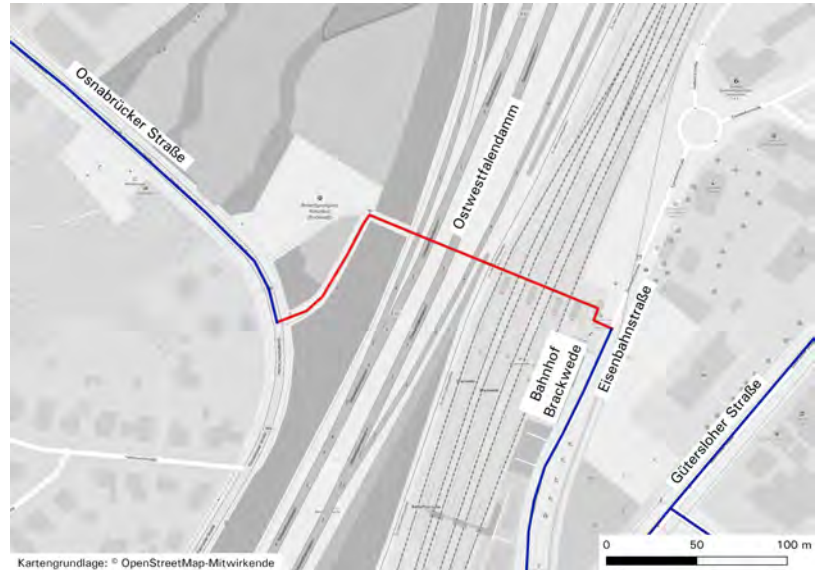
Aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der vorherrschenden Verkehrsstärke ist eine Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr nach Regelwerk notwendig. Die angegebene Verkehrsstärke wird durch die Fertigstellung der A33 in Zukunft niedriger ausfallen jedoch weiterhin eine RVA erfordern. Um eine den Qualitätsstandards entsprechende RVA errichten zu können und dabei möglichst wenig Grunderwerb zu benötigen, ist eine Neugestaltung des Straßenquerschnitts notwendig. Für die Maßnahme gilt, dass sie gemeinsam mit den Abschnitten BI-074, BI-075, BI-076, HA-003, HA-004, HA-005 und ST-004 betrachtet werden muss.

## Anmerkung

Durch die Fertigstellung der Bundesautobahn 33 wird die ehemalige Bundesstraße 68, die in Teilbereichen bereits umgewidmet wurde, stark entlastet. Dies hat zur Folge, dass der derzeitige Straßenquerschnitt, welcher hauptsächlich die Belange des Kfz-Verkehrs berücksichtigt, nicht den Anforderungen entspricht. Eine Neugestaltung der ehemaligen B68 wurde bereits im Vorfeld dieses Radverkehrskonzeptes im Zuge der Regionale 2022 als Veloroute vorgeschlagen. Der Kostenschätzung wird zugrunde gelegt, dass beidseitig ein Einrichtungsradweg - aufgrund der größeren Kosten durch Bordversatz - gebaut wird.

## Verkehrliche Situation

Verbindung	Bielefeld - Oerlinghausen	Länge	236 m
Straßenname	"Bahnunterführung"	Lage	innerorts
Von	Osnabrücker Straße	zul. Geschw.	0 km/h
Bis	Eisenbahnstraße	RVA vorhanden	nein
Straßenkategorie	Sonderweg	Verkehrsstärke	0 Kfz/24h
Baulastträger	Stadt Bielefeld	Lageplannummer	BI-079
Funktionsstufe	IR2		
Netzkategorie	1		



## Handlungsbedarf

Kostenschätzung	0,00 €
Umsetzbarkeit	kurzfristig
Priorität	hoch
Maßnahme	Prüfung Beschilderung

Die Unterführung weist keine Beschilderung für einen RVA auf (augenscheinlich gemeinsamen Geh- und Radweg oder Gehweg + Rad frei) auf. Dies sollte nach Fertigstellung der Baumaßnahmen geprüft werden.

## Anmerkung

Zum Zeitpunkt der Befahrung war die Unterführung gesperrt. Aufgrund der beengten Verhältnissen in der Unterführung können die gesetzten Qualitätsstandards in diesem Abschnitt ggf. nicht eingehalten werden.

## Verkehrliche Situation

Verbindung	Bielefeld - Werther (Westf.)	Länge	36 m
Straßenname	Wertherstraße	Lage	außerorts
Von	Kommunengrenze	zul. Geschw.	70 km/h
Bis	Ortseingangsschild BI-Großdornberg	RVA vorhanden	nein
Straßenkategorie	Landesstraße 785	Verkehrsstärke	12.300 Kfz/24h
Baulastträger	Straßen.NRW	Lageplannummer	BI-081
Funktionsstufe	AR3		
Netzkategorie	2		



## Handlungsbedarf

Kostenschätzung 18.000,00 €

Umsetzbarkeit langfristig

Priorität mittel

Maßnahme Bau Radverkehrsanlage

Aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der vorherrschenden Verkehrsstärke ist eine Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr nach Regelwerk notwendig. Der mit rund 11 m Breite angelegte Straßenquerschnitt bietet ausreichend Fläche zum Bau eines gemeinsamen Geh- und Radweges, ohne Grunderwerb zu benötigen. Für die Maßnahme gilt, dass sie gemeinsam mit den Abschnitten BI-082, W-009 und W-010 betrachtet werden muss.

## Anmerkung

Der Kostenschätzung wird zugrunde gelegt, dass einseitig ein gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr gebaut wird.

## Verkehrliche Situation

Verbindung	Bielefeld - Werther (Westf.)	Länge	542 m
Straßenname	Wertherstraße	Lage	innerorts
Von	Ortseingangsschild BI-Großdornberg	zul. Geschw.	50 km/h
Bis	Ortsausgangsschild BI-Großdornberg	RVA vorhanden	nein
Straßenkategorie	Landesstraße 785	Verkehrsstärke	12.300 Kfz/24h
Baulastträger	Stadt Bielefeld	Lageplannummer	BI-082
Funktionsstufe	IR3		
Netzkategorie	2		



Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

## Handlungsbedarf

Kostenschätzung 22.000,00 €

Umsetzbarkeit mittelfristig

Priorität mittel

Maßnahme Markierung Radverkehrsanlage

Aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der vorherrschenden Verkehrsstärke ist eine Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr nach Regelwerk notwendig. Hierfür müsste das Parken entlang des Abschnittes beidseitig entfallen, wodurch entlang beider Fahrbahnseiten die benötigte Fläche zur Markierung von Radfahrstreifen geschaffen wird. Für die Maßnahme gilt, dass sie gemeinsam mit den Abschnitten BI-081, W-009 und W-010 betrachtet werden muss.

## Anmerkung

Alternativ kann eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h eine Teilseparation des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr ermöglichen. Ein Schutzstreifen muss markiert werden. Die beiden aufgezeigten Möglichkeiten wären gegenüber einer Neugestaltung des Straßenquerschnitts die erheblich kostengünstigeren Möglichkeiten. Die Einhaltung der Mindestbreiten gemäß Qualitätsstandards ist jedoch zu prüfen.



## Verkehrliche Situation

Verbindung	Häger - Campus	Länge	1.437 m
Straßenname	Schröttinghauser Straße	Lage	außerorts
Von	Kommunengrenze	zul. Geschw.	70 km/h
Bis	Beckendorfstraße	RVA vorhanden	nein
Straßenkategorie	Landesstraße 922	Verkehrsstärke	3.900 Kfz/24h
Baulastträger	Straßen.NRW	Lageplannummer	BI-087
Funktionsstufe	AR3		
Netzkategorie	3		



Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

## Handlungsbedarf

Kostenschätzung 388.000,00 €

Umsetzbarkeit langfristig

Priorität gering

Maßnahme Bau Radverkehrsanlage

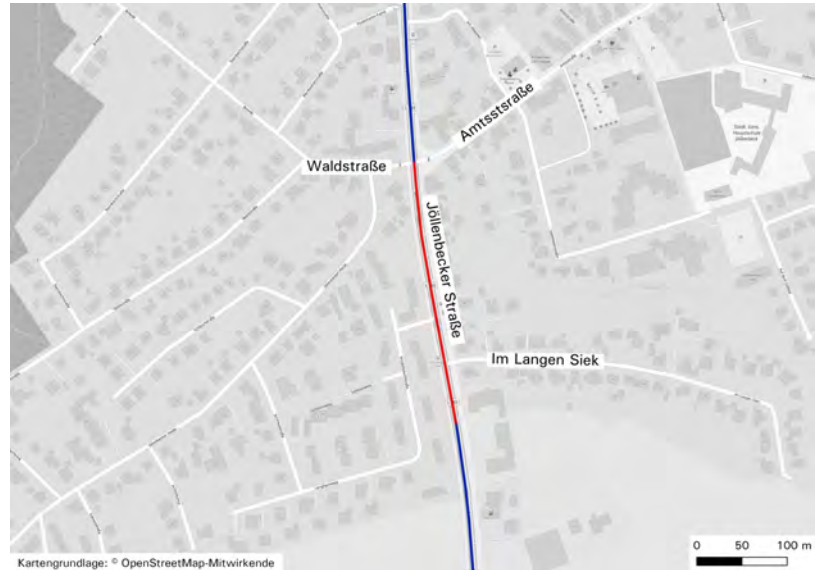
Radfahrende werden derzeit im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Südöstlich schließt ab der Beckendorferstraße eine RVA an den Abschnitt an. Der Bau eines gemeinsamen Geh- und Radweges im Zweirichtungsverkehr kommt ebenfalls den Zu-Fuß-Gehenden zu Gute, für die in diesem Abschnitt kein Gehweg vorhanden ist. Zusammen mit dem Abschnitt W-013 wird eine interkommunale Verbindung für den Radverkehr zwischen (Bielefeld) und Häger (Werther) geschaffen.

## Anmerkung

Der Bau einer Radverkehrsanlage ist nach Regelwerk außerorts zwar erst bei Geschwindigkeiten bis zu 70 km/h und einer Verkehrsstärke von 4.000 Kfz/24h notwendig. Auf diesem Abschnitt wird der Schwellenwert nahezu erreicht. Langfristig ist der Bau einer RVA sinnvoll, da sie zudem eine Netzlücke zwischen zwei Abschnitten schließt. Zudem wurde in den durchgeführten Beteiligungsverfahren oftmals die Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr als Wunsch geäußert.

## Verkehrliche Situation

Verbindung	Bielefeld - Spenge	Länge	291 m
Straßenname	Jöllenbecker Straße	Lage	innerorts
Von	Amtsstraße	zul. Geschw.	50 km/h
Bis	Ortsausgangsschild BI-Jöllenbeck	RVA vorhanden	nein
Straßenkategorie	Landesstraße 783	Verkehrsstärke	10.700 Kfz/24h
Baulastträger	Stadt Bielefeld	Lageplannummer	BI-097
Funktionsstufe	IR3		
Netzkategorie	2		



## Handlungsbedarf

Kostenschätzung	12.000,00 €
Umsetzbarkeit	mittelfristig
Priorität	mittel
Maßnahme	Markierung Radverkehrsanlage

Aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der vorherrschenden Verkehrsstärke ist eine Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr nach Regelwerk notwendig. Hierfür müsste das Parken entlang des Abschnittes einseitig entfallen, wodurch entlang beider Fahrbahnseiten die benötigte Fläche zur Markierung von Radfahrstreifen geschaffen wird.

## Anmerkung

Alternativ kann eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h eine Teilseparation des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr ermöglichen. Ein Schutzstreifen muss markiert werden. Die beiden aufgezeigten Möglichkeiten wären gegenüber einer Neugestaltung des Straßenquerschnitts die erheblich kostengünstigeren Möglichkeiten. Die Einhaltung der Mindestbreiten gemäß Qualitätsstandards ist jedoch zu prüfen.

## Verkehrliche Situation

Verbindung	Bielefeld - Spenge	Länge	1.999 m
Straßenname	Jöllenbecker Straße	Lage	außerorts
Von	Ortsausgangsschild BI-Jöllenbeck	zul. Geschw.	70 km/h
Bis	Ortseingangsschild BI-Theesen	RVA vorhanden	nein
Straßenkategorie	Landesstraße 783	Verkehrsstärke	17.200 Kfz/24h
Baulastträger	Straßen.NRW	Lageplannummer	BI-098
Funktionsstufe	AR3		
Netzkategorie	2		



## Handlungsbedarf

Kostenschätzung 600.000,00 €

Umsetzbarkeit mittelfristig

Priorität mittel

Maßnahme Bau Radverkehrsanlage

Aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der vorherrschenden Verkehrsstärke ist eine Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr nach Regelwerk notwendig. Gemäß den Qualitätsstandards für die Regiopolregion Bielefeld wird der Bau eines gemeinsamen Geh- und Radweges im Zweirichtungsverkehr empfohlen.

## Anmerkung

## Verkehrliche Situation

Verbindung	Bielefeld - Spenge	Länge	619 m
Straßenname	Jöllenbecker Straße	Lage	innerorts
Von	Ortseingangsschild BI-Theesen	zul. Geschw.	50 km/h
Bis	Köckerwald	RVA vorhanden	nein
Straßenkategorie	Landesstraße 783	Verkehrsstärke	17.200 Kfz/24h
Baulastträger	Stadt Bielefeld	Lageplannummer	BI-099
Funktionsstufe	IR3		
Netzkategorie	2		



## Handlungsbedarf

Kostenschätzung 25.000,00 €

Umsetzbarkeit mittelfristig

Priorität mittel

Maßnahme Markierung Radverkehrsanlage

Aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der vorherrschenden Verkehrsstärke ist eine Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr nach Regelwerk notwendig. Hierfür müsste das Parken entlang des Abschnittes beidseitig entfallen, wodurch entlang beider Fahrbahnseiten die benötigte Fläche zur Markierung von Radfahrstreifen geschaffen wird.

## Anmerkung

Alternativ kann eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h eine Teilseparation des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr ermöglichen. Ein Schutzstreifen muss markiert werden. Die beiden aufgezeigten Möglichkeiten wären gegenüber einer Neugestaltung des Straßenquerschnitts die erheblich kostengünstigeren Möglichkeiten. Die Einhaltung der Mindestbreiten gemäß Qualitätsstandards ist jedoch zu prüfen.

## Verkehrliche Situation

Verbindung	Bielefeld - Enger	Länge	789 m
Straßenname	Pödinghauser Straße	Lage	außerorts
Von	Kommunengrenze	zul. Geschw.	70 km/h
Bis	Ortseingangsschild BI-Jöllenbeck	RVA vorhanden	nein
Straßenkategorie	Landesstraße 855	Verkehrsstärke	4.300 Kfz/24h
Baulastträger	Straßen.NRW	Lageplannummer	BI-109
Funktionsstufe	AR3		
Netzkategorie	2		



## Handlungsbedarf

Kostenschätzung 237.000,00 €

Umsetzbarkeit langfristig

Priorität gering

Maßnahme Bau Radverkehrsanlage

Radfahrende werden derzeit im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Der Bau eines gemeinsamen Geh- und Radweges im Zweirichtungsverkehr kommt ebenfalls den Zu-Fuß-Gehenden zu Gute, für die in diesem Abschnitt kein Gehweg vorhanden ist. Zusammen mit dem Abschnitt E-012 wird eine interkommunale Verbindung für den Radverkehr zwischen Jöllenbeck und Pödinghausen geschaffen.

## Anmerkung

## Verkehrliche Situation

Verbindung	Bielefeld - Enger	Länge	244 m
Straßenname	Pödinghauser Straße	Lage	innerorts
Von	Ortseingangsschild BI-Jöllenberg	zul. Geschw.	50 km/h
Bis	Eickumer Straße	RVA vorhanden	nein
Straßenkategorie	Landesstraße 855	Verkehrsstärke	4.300 Kfz/24h
Baulastträger	Stadt Bielefeld	Lageplannummer	BI-110
Funktionsstufe	IR3		
Netzkategorie	2		



## Handlungsbedarf

Kostenschätzung 0,00 €

Umsetzbarkeit kurzfristig

Priorität hoch

Maßnahme Geschwindigkeitsreduzierung

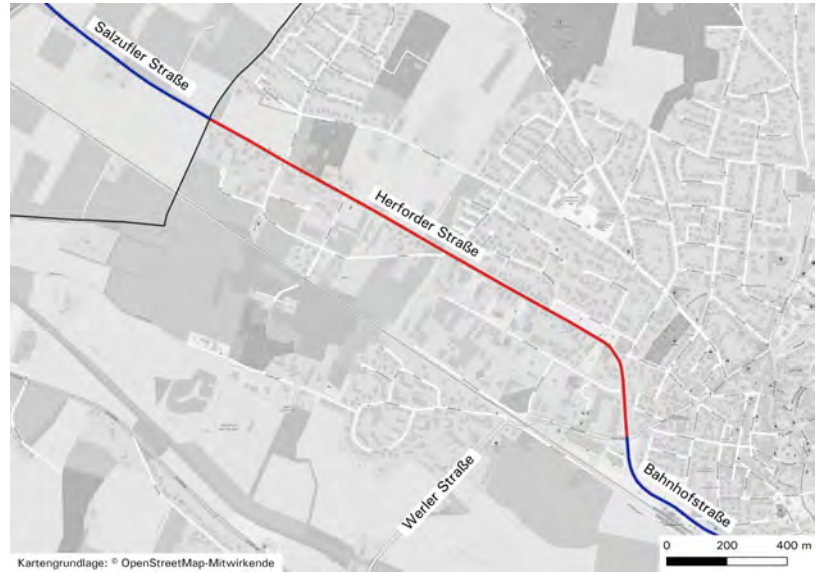
Der Radverkehr wird in diesem Abschnitt derzeit im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Die Geschwindigkeit in diesem Abschnitt sollte aufgrund der Verkehrsstärke auf 30 km/h reduziert werden. Dies ist aus wirtschaftlicher Sicht und aus Gründen der Verkehrssicherheit die sinnvollste Maßnahme.

## Anmerkung

Bei einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h kann der Radverkehr bis zu einer Verkehrsstärke von 8.000 Kfz/24h im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Bei einer Beibehaltung der Geschwindigkeit ist es erforderlich dem Radverkehr einen nicht benutzungspflichtigen Radweg anzubieten oder den Gehweg für den Radverkehr freizugeben.

## Verkehrliche Situation

Verbindung	Bad Salzuflen - Herford	Länge	1.844 m
Straßenname	Herforder Straße	Lage	innerorts
Von	Kommunengrenze	zul. Geschw.	50 km/h
Bis	Werler Straße	RVA vorhanden	nein
Straßenkategorie	Landesstraße 712	Verkehrsstärke	10.500 Kfz/24h
Baulastträger	Straßen.NRW	Lageplannummer	BS-001
Funktionsstufe	IR2		
Netzkategorie	2		



## Handlungsbedarf

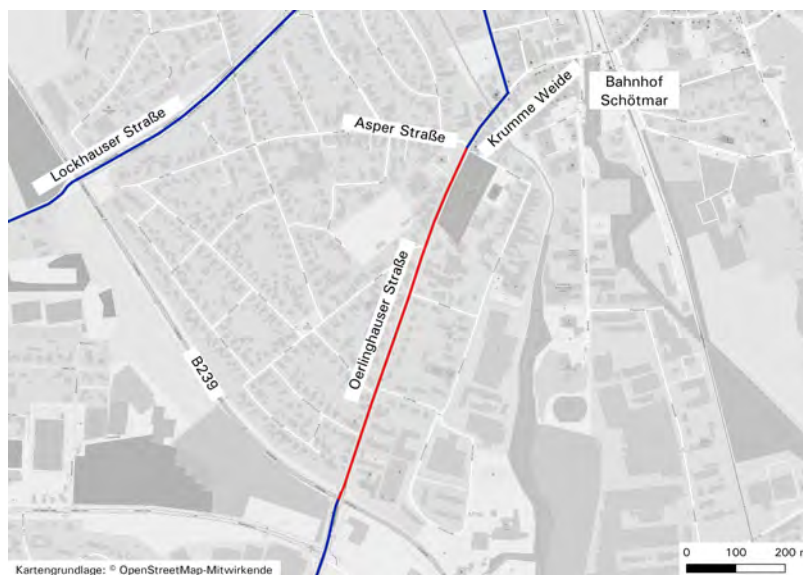
Kostenschätzung	74.000,00 €
Umsetzbarkeit	mittelfristig
Priorität	mittel
Maßnahme	Markierung RVA / 30 km/h

Aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der vorherrschenden Verkehrsstärke ist eine Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr nach Regelwerk notwendig. Hierfür müsste das Parken entlang des Abschnittes beidseitig entfallen, wodurch entlang beider Fahrbahnseiten die benötigte Fläche zur Markierung von Radfahrstreifen geschaffen wird.

## Anmerkung

## Verkehrliche Situation

Verbindung	Bad Salzuflen - Leopoldshöhe	Länge	760 m
Straßenname	Oerlinghauser Straße	Lage	innerorts
Von	Krumme Weide	zul. Geschw.	50 km/h
Bis	B239	RVA vorhanden	nein
Straßenkategorie	Gemeindestraße	Verkehrsstärke	10.800 Kfz/24h
Baulastträger	Stadt Bad Salzuflen	Lageplannummer	BS-017
Funktionsstufe	IR3		
Netzkategorie	3		



## Handlungsbedarf

Kostenschätzung	31.000,00 €
Umsetzbarkeit	mittelfristig
Priorität	gering
Maßnahme	Markierung RVA / 30 km/h

Aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der vorherrschenden Verkehrsstärke ist eine Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr nach Regelwerk notwendig. Dies hätte einen umfassenden und kostenintensiven Eingriff in den Straßenquerschnitt zur Folge. Durch eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h bedarf es lediglich einer Teilseparation. Diese kann durch das Einrichten von beidseitigen Schutzstreifen erfolgen. Im Zusammenspiel mit der Maßnahme für den Abschnitt BS-016 wird zudem eine Netzlücke geschlossen.

## Anmerkung

Die Breite des zwischen Schutzstreifen verbleibenden Teils der Fahrbahn soll mindestens 4,50 m betragen. Ist die verbleibende Fahrgasse schmaler als 5,50 m, darf keine Leitlinie in der Fahrbahnmitte markiert werden.



## Verkehrliche Situation

Verbindung	Bad Salzuflen - Leopoldshöhe	Länge	138 m
Straßenname	Krumme Weide	Lage	innerorts
Von	Platanenstraße	zul. Geschw.	30 km/h
Bis	Oerlinghauser Straße	RVA vorhanden	nein
Straßenkategorie	Gemeindestraße	Verkehrsstärke	10.800 Kfz/24h
Baulastträger	Stadt Bad Salzuflen	Lageplannummer	BS-016
Funktionsstufe	IR3		
Netzkategorie	3		



## Handlungsbedarf

Kostenschätzung 6.000,00 €

Umsetzbarkeit mittelfristig

Priorität gering

Maßnahme Markierung Radverkehrsanlage

Aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der vorherrschenden Verkehrsstärke ist eine Teilseparation des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr nach Regelwerk notwendig. Als Maßnahme wird die Einrichtung von beidseitigen Schutzstreifen empfohlen. Im Zusammenspiel mit der Maßnahme für den Abschnitt BS-017 wird zudem eine Netzlücke geschlossen.

## Anmerkung

Die Breite des zwischen Schutzstreifen verbleibenden Teils der Fahrbahn soll mindestens 4,50 m betragen. Ist die verbleibende Fahrgasse schmaler als 5,50 m, darf keine Leitlinie in der Fahrbahnmitte markiert werden.

## Verkehrliche Situation

Verbindung	Bielefeld - Enger	Länge	422 m
Straßenname	Ringstraße	Lage	innerorts
Von	Spenger Straße	zul. Geschw.	50 km/h
Bis	Wertherstraße	RVA vorhanden	nein
Straßenkategorie	Gemeindestraße	Verkehrsstärke	0 Kfz/24h
Baulastträger	Stadt Enger	Lageplannummer	E-004
Funktionsstufe	IR3		
Netzkategorie	2		



## Handlungsbedarf

Kostenschätzung	2.000,00 €
Umsetzbarkeit	kurzfristig
Priorität	mittel
Maßnahme	Prüfung DTV

Da für diesen Abschnitt keine Verkehrsstärke vorliegt, sollte diese durch eine Verkehrszählung erhoben werden. Entsprechend den nach den Regelwerken gültigen Einsatzgrenzen zur Führungsform des Radverkehrs sind entsprechende Maßnahmen zu treffen. Liegt die Verkehrsstärke unterhalb von 4.000 Kfz/24h kann der Radverkehr weiterhin im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Bei einer höheren Verkehrsstärke muss für Radfahrende in nördliche Richtung eine der Verkehrsstärke entsprechende RVA errichtet werden.

## Anmerkung

An der östlichen Seite der Ringstraße befindet sich ein gemeinsamer Geh- und Radweg. Zusammen mit dem Straßenverkehrsamt hat die Stadt Enger in der Vergangenheit bereits eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h diskutiert. Als Ergebnis stand die Ablehnung der Umsetzung seitens des Straßenverkehrsamtes, da es sich bei der Ringstraße um eine Sammelstraße handelt.

## Verkehrliche Situation

Verbindung	Bielefeld - Enger	Länge	1.112 m
Straßenname	Jöllenbecker Straße	Lage	innerorts
Von	Ortseingangsschild Pödinghausen	zul. Geschw.	50 km/h
Bis	Ortsausgangsschild Pödinghausen	RVA vorhanden	nein
Straßenkategorie	Landesstraße 855	Verkehrsstärke	4.300 Kfz/24h
Baulastträger	Straßen.NRW	Lageplannummer	E-011
Funktionsstufe	IR3		
Netzkategorie	2		



## Handlungsbedarf

Kostenschätzung 44.480,00 €

Umsetzbarkeit mittelfristig

Priorität hoch

Maßnahme Markierung Radverkehrsanlage

Der Radverkehr wird in diesem Abschnitt derzeit im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Nach Auskunft der Stadt Enger wird im Rahmen der Instandsetzung der L 855 Jöllenbecker Straße die Fahrbahn nach heutiger Planung auf 7 m verbreitert werden, um beidseitig einen Schutzstreifen anlegen zu können. Diese Maßnahme ist auch im Sinne des Gutachters und erfüllt die nach Regelwerk notwendige Teilseparation des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr.

## Anmerkung

## Verkehrliche Situation

Verbindung	Bielefeld - Enger	Länge	430 m
Straßenname	Jöllenbecker Straße	Lage	außerorts
Von	Ortsausgangsschild Pödinghausen	zul. Geschw.	70 km/h
Bis	Kommunengrenze	RVA vorhanden	nein
Straßenkategorie	Landesstraße 855	Verkehrsstärke	4.300 Kfz/24h
Baulastträger	Straßen.NRW	Lageplannummer	E-012
Funktionsstufe	AR3		
Netzkategorie	2		



## Handlungsbedarf

Kostenschätzung 117.000,00 €

Umsetzbarkeit langfristig

Priorität gering

Maßnahme Bau Radverkehrsanlage

Aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der vorherrschenden Verkehrsstärke ist eine Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr nach Regelwerk notwendig. Gemäß den Qualitätsstandards für die Regiopolregion Bielefeld wird der Bau eines gemeinsamen Geh- und Radweges im Zweirichtungsverkehr empfohlen. Zusammen mit dem Abschnitt BI-109 wird eine interkommunale Verbindung für den Radverkehr zwischen Jöllenbeck und Pödinghausen geschaffen.

## Anmerkung

## Verkehrliche Situation

Verbindung	Gütersloh - Halle (Westf.)	Länge	324 m
Straßenname	Holler Straße	Lage	innerorts
Von	Ortseingangsschild Gütersloh	zul. Geschw.	50 km/h
Bis	Brockhäger Straße	RVA vorhanden	ja
Straßenkategorie	Kreisstraße 34	Verkehrsstärke	3.600 Kfz/24h
Baulastträger	Kreis Gütersloh	Lageplannummer	GT-006
Funktionsstufe	IR2		
Netzkategorie	3		



## Handlungsbedarf

Kostenschätzung 0,00 €

Umsetzbarkeit langfristig

Priorität gering

Maßnahme Prüfung Aufhebung der Benutzungspflicht

Die Verkehrsstärke lässt auch bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn zu. Können Mindestmaße der Qualitätsstandards nicht eingehalten werden, bietet die Maßnahme der Aufhebung der Benutzungspflicht eine alternative Lösung und könnte ggf. auch mit einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h kombiniert werden.

## Anmerkung

Es ist anzumerken, dass aus Sicht der Verkehrssicherheit die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn anzustreben ist. Bürgerinnen und Bürger haben in den Beteiligungsverfahren jedoch deutlich gemacht, dass sie eine Trennung vom Kfz-Verkehr wünschen. Innerorts ist dies meistens mit einem kostenintensiven Eingriff in den Straßenquerschnitt verbunden. Diese Maßnahme bezieht sich bereits auf eine langfristige Umsetzung der in diesem Konzept erarbeiteten Qualitätsstandards.

## Verkehrliche Situation

Verbindung	Gütersloh - Verl	Länge	1.353 m
Straßenname	Verler Straße	Lage	außerorts
Von	Lupinenweg	zul. Geschw.	70 km/h
Bis	Kommunengrenze	RVA vorhanden	nein
Straßenkategorie	Landesstraße 757	Verkehrsstärke	19.700 Kfz/24h
Baulastträger	Straßen.NRW	Lageplannummer	GT-019
Funktionsstufe	AR3		
Netzkategorie	1		



## Handlungsbedarf

Kostenschätzung	853.000,00 €
Umsetzbarkeit	mittelfristig
Priorität	hoch
Maßnahme	Umgestaltung Straßenquerschnitt

Aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der vorherrschenden Verkehrsstärke ist eine Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr nach Regelwerk notwendig. Gemäß den Qualitätsstandards für die Regiopolregion Bielefeld wird der Bau eines gemeinsamen Geh- und Radweges im Zweirichtungsverkehr empfohlen. Für die Umsetzung der Maßnahme ist es erforderlich, den Straßenquerschnitt anzupassen. Für die Maßnahme gilt, dass sie gemeinsam mit dem Abschnitt V-001 betrachtet werden muss.

## Anmerkung

Der Kostenschätzung wird zugrunde gelegt, dass einseitig ein gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr gebaut wird. Nach Aussage der Stadt Gütersloh gibt es bereits eine Ausführungsplanung seitens Straßen.NRW

## Verkehrliche Situation

Verbindung	Gütersloh - Steinhagen	Länge	726 m
Straßenname	Steinhagener Straße	Lage	außerorts
Von	Kommunengrenze	zul. Geschw.	70 km/h
Bis	Ortseingangsschild Isselhorst	RVA vorhanden	nein
Straßenkategorie	Kreisstraße 33	Verkehrsstärke	0 Kfz/24h
Baulastträger	Kreis Gütersloh	Lageplannummer	GT-020
Funktionsstufe	AR3		
Netzkategorie	3		



## Handlungsbedarf

Kostenschätzung 197.000,00 €

Umsetzbarkeit mittelfristig

Priorität gering

Maßnahme Bau Radverkehrsanlage

Radfahrende werden derzeit im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Der Bau eines gemeinsamen Geh- und Radweges im Zweirichtungsverkehr kommt ebenfalls den Zu-Fuß-Gehenden zu Gute, für die in diesem Abschnitt kein Gehweg vorhanden ist. Der Streckenverlauf ist ein gutes Beispiel für eine interkommunale Zusammenarbeit. Die Weiterführung der RVA aus Steinhagen über Bielefeld (BI-066) nach Gütersloh zeigt, dass der Radverkehr mit Kommunengrenze keinen geänderten Stellenwert erfährt.

## Anmerkung

Der Bau einer Radverkehrsanlage ist nach Regelwerk außerorts zwar erst bei Geschwindigkeiten bis zu 70 km/h und einer Verkehrsstärke von 4.000 Kfz/24h notwendig. Langfristig kann eine RVA sinnvoll sein, wenn eine durchgehende Radverkehrsführung geschaffen wird. Zudem wurde in den durchgeführten Beteiligungsverfahren oftmals die Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr als Wunsch geäußert. Nach Angaben der Stadt Gütersloh erstellt der Kreis Gütersloh derzeit eine Planung zum Bau der RVA entlang der Steinhagener Straße.

## Verkehrliche Situation

Verbindung	Gütersloh - Steinhagen	Länge	222 m
Straßenname	Steinhagener Straße	Lage	innerorts
Von	Ortseingangsschild Isselhorst	zul. Geschw.	50 km/h
Bis	Ummelner Straße	RVA vorhanden	nein
Straßenkategorie	Kreisstraße 33	Verkehrsstärke	0 Kfz/24h
Baulastträger	Kreis Gütersloh	Lageplannummer	GT-021
Funktionsstufe	IR3		
Netzkategorie	3		



## Handlungsbedarf

Kostenschätzung	2.000,00 €
Umsetzbarkeit	kurzfristig
Priorität	gering
Maßnahme	Prüfung DTV

Da für diesen Abschnitt keine Verkehrsstärke vorliegt, sollte diese durch eine Verkehrszählung erhoben werden. Entsprechend den nach den Regelwerken gültigen Einsatzgrenzen zur Führungsform des Radverkehrs sind entsprechende Maßnahmen zu treffen. Liegt die Verkehrsstärke unterhalb von 4.000 Kfz/24h kann der Radverkehr weiterhin im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Bei einer Verkehrsstärke von unter 8.000 Kfz/24h kann durch eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h die Führung im Mischverkehr auf der Fahrbahn beibehalten werden.

## Anmerkung

Der Bielefelder Abschnitt der K33 weist eine Verkehrsstärke von 2.500 Kfz/24h auf. Es ist zu erwarten, dass dieser Wert ggf. leicht steigt jedoch unter 4.000 Kfz/24h bleibt und der Radverkehr weiterhin im Mischverkehr geführt werden kann.



## Verkehrliche Situation

Verbindung	Bielefeld - Verl	Länge	325 m
Straßenname	Senner Straße	Lage	innerorts
Von	Ortseingangsschild Friedrichsdorf	zul. Geschw.	50 km/h
Bis	Brackweder Straße	RVA vorhanden	nein
Straßenkategorie	Landesstraße 934	Verkehrsstärke	4.600 Kfz/24h
Baulastträger	Stadt Gütersloh	Lageplannummer	GT-034
Funktionsstufe	IR3		
Netzkategorie	2		



## Handlungsbedarf

Kostenschätzung	13.000,00 €
Umsetzbarkeit	kurzfristig
Priorität	hoch
Maßnahme	Markierung Radverkehrsanlage

Nach Aussage der Stadt Gütersloh wird dieser Abschnitt vorraussichtlich 2021 ausgebaut. Der Radverkehr soll zukünftig über einen Radfahrstreifen oder einen Radweg geführt werden. Beide Führungsformen sind nach Regelwerken zulässig und sind aus gutachterlicher Sicht zu begrüßen.

## Anmerkung

Da bereits eine konkrete Ausführungsplanung vorliegt, sollte diese eine genauere Kostenschätzung enthalten.

## Verkehrliche Situation

Verbindung	Bielefeld - Halle (Westf.)	Länge	1.079 m
Straßenname	Bielefelder Straße	Lage	innerorts
Von	Grüner Weg	zul. Geschw.	50 km/h
Bis	Ortsausgangsschild Halle (Westf.)	RVA vorhanden	nein
Straßenkategorie	Kreisstraße 26 (ehemals B68)	Verkehrsstärke	8.600 Kfz/24h
Baulastträger	Kreis Gütersloh	Lageplannummer	HA-003
Funktionsstufe	IR2		
Netzkategorie	1		



## Handlungsbedarf

Kostenschätzung 894.000,00 €

Umsetzbarkeit mittelfristig

Priorität hoch

Maßnahme Umgestaltung Straßenquerschnitt

Aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der vorherrschenden Verkehrsstärke ist eine Teilseparation des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr nach Regelwerk notwendig. Die angegebene Verkehrsstärke beinhaltet bereits die Auswirkungen durch die Fertigstellung der A33. Diese sollte durch eine Verkehrszählung geprüft werden. Um eine den Qualitätsstandards entsprechende RVA errichten zu können und dabei möglichst wenig Grunderwerb zu benötigen, ist eine Neugestaltung des Straßenquerschnitts für diesen Abschnitt zwar nicht zwangsläufig notwendig, wird jedoch aufgrund der Komplexität und der interkommunalen Absprache in der Kostenschätzung berücksichtigt. Für die Maßnahme gilt, dass sie gemeinsam mit den Abschnitten BI-074, BI-075, BI-076, BI-077, HA-004, HA-005 und ST-004 betrachtet werden muss.

## Anmerkung

Durch die Fertigstellung der Bundesautobahn 33 wird die ehemalige Bundesstraße 68, die in Teilbereichen bereits umgewidmet wurde, stark entlastet. Dies hat zur Folge, dass der derzeitige Straßenquerschnitt, welcher hauptsächlich die Belange des Kfz-Verkehrs berücksichtigt, nicht den Anforderungen entspricht. Eine Neugestaltung der ehemaligen B68 wurde bereits im Vorfeld dieses Radverkehrskonzeptes im Zuge der Regionale 2022 als Veloroute vorgeschlagen. Der Kostenschätzung wird zugrunde gelegt, dass beidseitig ein Einrichtungsradweg - aufgrund der größeren Kosten durch Bordversatz - gebaut wird.

## Verkehrliche Situation

Verbindung	Bielefeld - Halle (Westf.)	Länge	2.626 m
Straßenname	Bielefelder Str./Brackweder St.	Lage	außerorts
Von	Ortsausgangsschild Halle (Westf.)	zul. Geschw.	70 km/h
Bis	Kommunengrenze	RVA vorhanden	nein
Straßenkategorie	Kreisstraße 26 (ehemals B68)	Verkehrsstärke	14.200 Kfz/24h
Baulastträger	Kreis Gütersloh	Lageplannummer	HA-004
Funktionsstufe	AR2		
Netzkategorie	1		



## Handlungsbedarf

Kostenschätzung 1.655.000,00 €

Umsetzbarkeit mittelfristig

Priorität hoch

Maßnahme Umgestaltung Straßenquerschnitt

Aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der vorherrschenden Verkehrsstärke ist eine Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr nach Regelwerk notwendig. Die angegebene Verkehrsstärke beinhaltet bereits die Auswirkungen durch die Fertigstellung der A33. Diese sollte durch eine Verkehrszählung geprüft werden. Um eine den Qualitätsstandards entsprechende RVA errichten zu können und dabei möglichst wenig Grunderwerb zu benötigen, ist eine Neugestaltung des Straßenquerschnitts notwendig. Für die Maßnahme gilt, dass sie gemeinsam mit den Abschnitten BI-074, BI-075, BI-076, BI-077, HA-003, HA-005 und ST-004 betrachtet werden muss.

## Anmerkung

Durch die Fertigstellung der Bundesautobahn 33 wird die ehemalige Bundesstraße 68, die in Teilbereichen bereits umgewidmet wurde, stark entlastet. Dies hat zur Folge, dass der derzeitige Straßenquerschnitt, welcher hauptsächlich die Belange des Kfz-Verkehrs berücksichtigt, nicht den Anforderungen entspricht. Eine Neugestaltung der ehemaligen B68 wurde bereits im Vorfeld dieses Radverkehrskonzeptes im Zuge der Regionale 2022 als Veloroute vorgeschlagen. Der Kostenschätzung wird zugrunde gelegt, dass einseitig ein gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr gebaut wird.

## Verkehrliche Situation

Verbindung	Bielefeld - Halle (Westf.)	Länge	462 m
Straßenname	Lange Str./Bielefelder Str.	Lage	innerorts
Von	Rosenstraße	zul. Geschw.	50 km/h
Bis	Grüner Weg	RVA vorhanden	nein
Straßenkategorie	Gemeindestraße (ehemals B68)	Verkehrsstärke	10.000 Kfz/24h
Baulastträger	Stadt Halle (Westf.)	Lageplannummer	HA-005
Funktionsstufe	IR2		
Netzkategorie	1		



## Handlungsbedarf

Kostenschätzung 383.000,00 €

Umsetzbarkeit mittelfristig

Priorität hoch

Maßnahme Umgestaltung Straßenquerschnitt

Aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der vorherrschenden Verkehrsstärke ist eine Teilseparation des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr nach Regelwerk notwendig. Die angegebene Verkehrsstärke beinhaltet bereits die Auswirkungen durch die Fertigstellung der A33. Diese sollte durch eine Verkehrszählung geprüft werden. Um eine den Qualitätsstandards entsprechende RVA errichten zu können und dabei möglichst wenig Grunderwerb zu benötigen, ist eine Neugestaltung des Straßenquerschnitts für diesen Abschnitt zwar nicht zwangsläufig notwendig, wird jedoch aufgrund der Komplexität und der interkommunalen Absprache in der Kostenschätzung berücksichtigt. Für die Maßnahme gilt, dass sie gemeinsam mit den Abschnitten BI-074, BI-075, BI-076, BI-077, HA-003, HA-004 und ST-004 betrachtet werden muss.

## Anmerkung

Durch die Fertigstellung der Bundesautobahn 33 wird die ehemalige Bundesstraße 68, die in Teilbereichen bereits umgewidmet wurde, stark entlastet. Dies hat zur Folge, dass der derzeitige Straßenquerschnitt, welcher hauptsächlich die Belange des Kfz-Verkehrs berücksichtigt, nicht den Anforderungen entspricht. Eine Neugestaltung der ehemaligen B68 wurde bereits im Vorfeld dieses Radverkehrskonzeptes im Zuge der Regionale 2022 als Veloroute vorgeschlagen. Der Kostenschätzung wird zugrunde gelegt, dass beidseitig ein Einrichtungsradweg - aufgrund der größeren Kosten durch Bordversatz - gebaut wird.

## Verkehrliche Situation

Verbindung	Gütersloh - Halle (Westf.)	Länge	547 m
Straßenname	Alleestraße	Lage	innerorts
Von	Künsebecker Weg	zul. Geschw.	50 km/h
Bis	Ortsausgangsschild Halle(Westf.)	RVA vorhanden	nein
Straßenkategorie	Gemeindestraße	Verkehrsstärke	9.600 Kfz/24h
Baulastträger	Stadt Halle (Westf.)	Lageplannummer	HA-008
Funktionsstufe	IR2		
Netzkategorie	2		



## Handlungsbedarf

Kostenschätzung 22.000,00 €

Umsetzbarkeit mittelfristig

Priorität mittel

Maßnahme Markierung Radverkehrsanlage

Aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der vorherrschenden Verkehrsstärke (beinhaltet die Fertigstellung der A33) ist eine Teilseparation des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr nach Regelwerk notwendig. Hierfür müsste das Parken entlang des Abschnittes einseitig entfallen, wodurch entlang beider Fahrbahenseiten die benötigte Fläche zur Markierung von Schutzstreifen geschaffen wird.

## Anmerkung

## Verkehrliche Situation

Verbindung	Gütersloh - Halle (Westf.)	Länge	1.920 m
Straßenname	Gütersloher Straße	Lage	außerorts
Von	Kölkebecker Straße	zul. Geschw.	100 km/h
Bis	Kommunengrenze	RVA vorhanden	nein
Straßenkategorie	Landesstraße 782	Verkehrsstärke	7.000 Kfz/24h
Baulastträger	Straßen.NRW	Lageplannummer	HA-012
Funktionsstufe	AR2		
Netzkategorie	3		



## Handlungsbedarf

Kostenschätzung 519.000,00 €

Umsetzbarkeit langfristig

Priorität gering

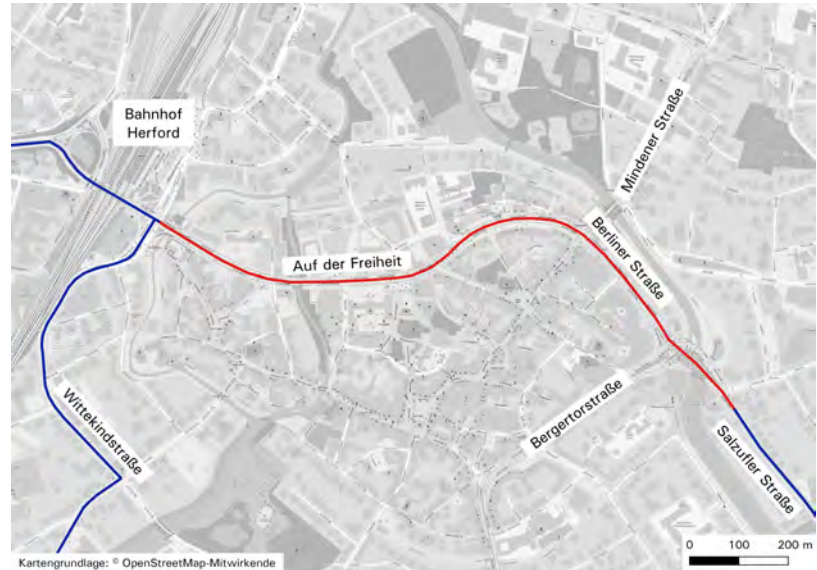
Maßnahme Bau Radverkehrsanlage

Aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der vorherrschenden Verkehrsstärke ist eine Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr nach Regelwerk notwendig. Gemäß den Qualitätsstandards für die Regiopolregion Bielefeld wird der Bau eines gemeinsamen Geh- und Radweges im Zweirichtungsverkehr empfohlen.

## Anmerkung

## Verkehrliche Situation

Verbindung	Bad Salzuflen - Herford	Länge	1.407 m
Straßenname	Auf der Freiheit/Berliner Str.	Lage	innerorts
Von	Wittekindstraße	zul. Geschw.	50 km/h
Bis	Steinweg	RVA vorhanden	nein
Straßenkategorie	Landesstraße 712	Verkehrsstärke	16.000 Kfz/24h
Baulastträger	Straßen.NRW	Lageplannummer	HF-003
Funktionsstufe	IR2		
Netzkategorie	2		



## Handlungsbedarf

Kostenschätzung 6.332.000,00 €

Umsetzbarkeit langfristig

Priorität mittel

Maßnahme Umgestaltung Straßenquerschnitt

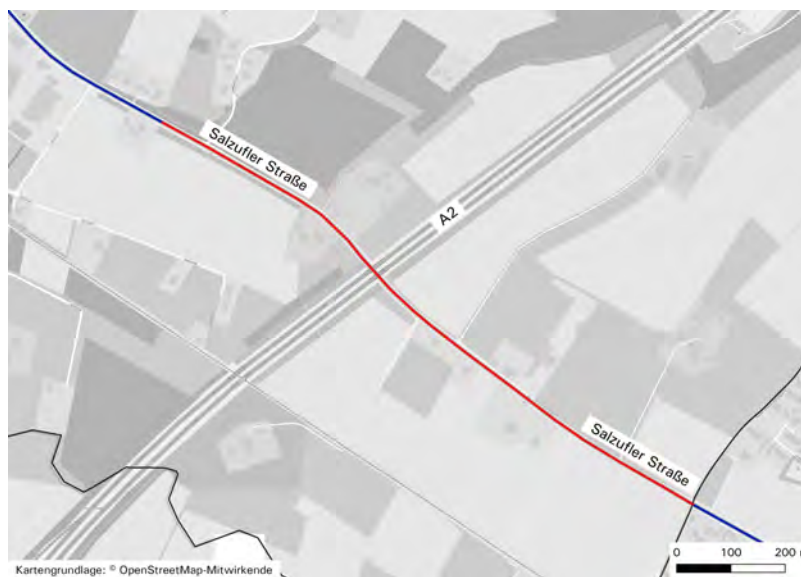
Aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der vorherrschenden Verkehrsstärke ist eine Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr nach Regelwerk notwendig. Für den Bau ist es erforderlich den Straßenquerschnitt in diesem Abschnitt anzupassen.

## Anmerkung

Aufgrund der Komplexität des Steckenabschnittes sollte geprüft werden, ob eine Reduzierung der Fahrstreifen umsetzbar ist. Dies würde eine kostengünstigere Lösung (bspw. Markierung Radfahrstreifen) darstellen als eine Neugestaltung des Straßenquerschnittes.

## Verkehrliche Situation

Verbindung	Bad Salzuflen - Herford	Länge	1.216 m
Straßenname	Salzufler Straße	Lage	außerorts
Von	Ortsausgangsschild Herford	zul. Geschw.	100 km/h
Bis	Kommunengrenze	RVA vorhanden	nein
Straßenkategorie	Landesstraße 712	Verkehrsstärke	6.700 Kfz/24h
Baulastträger	Straßen.NRW	Lageplannummer	HF-006
Funktionsstufe	AR2		
Netzkategorie	2		



## Handlungsbedarf

Kostenschätzung 365.000,00 €

Umsetzbarkeit langfristig

Priorität mittel

Maßnahme Bau Radverkehrsanlage

Aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der vorherrschenden Verkehrsstärke ist eine Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr nach Regelwerk notwendig. Gemäß den Qualitätsstandards für die Regiopolregion Bielefeld wird der Bau eines gemeinsamen Geh- und Radweges im Zweirichtungsverkehr empfohlen.

## Anmerkung

Derzeit wird ein Mehrzweckstreifen zur Führung des Radverkehrs auf dem Streckenabschnitt markiert. Dies entspricht jedoch nicht den Qualitätsstandards, die dieses Radverkehrskonzept fordert.



## Verkehrliche Situation

Verbindung	Bad Salzuflen - Leopoldshöhe	Länge	174 m
Straßenname	Hovedisser Straße	Lage	innerorts
Von	Ortseingangsschild Leopoldshöhe	zul. Geschw.	50 km/h
Bis	Begin Tempo 30-Zone	RVA vorhanden	nein
Straßenkategorie	Gemeindestraße	Verkehrsstärke	0 Kfz/24h
Baulastträger	Gemeinde Leopoldshöhe	Lageplannummer	L-006
Funktionsstufe	IR3		
Netzkategorie	3		



## Handlungsbedarf

Kostenschätzung	2.000,00 €
Umsetzbarkeit	kurzfristig
Priorität	gering
Maßnahme	Prüfung DTV

Da für diesen Abschnitt keine Verkehrsstärke vorliegt, sollte diese durch eine Verkehrszählung erhoben werden. Entsprechend den nach den Regelwerken gültigen Einsatzgrenzen zur Führungsform des Radverkehrs sind entsprechende Maßnahmen zu treffen. Liegt die Verkehrsstärke unterhalb von 4.000 Kfz/24h kann der Radverkehr weiterhin im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Bei einer Verkehrsstärke von unter 8.000 Kfz/24h kann durch eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h die Führung im Mischverkehr auf der Fahrbahn beibehalten werden.

## Anmerkung

## Verkehrliche Situation

Verbindung	Leopoldshöhe - Oerlinghausen	Länge	148 m
Straßenname	Hauptstraße	Lage	innerorts
Von	Neue Straße	zul. Geschw.	50 km/h
Bis	Hausnummer 31	RVA vorhanden	nein
Straßenkategorie	Gemeindestraße	Verkehrsstärke	0 Kfz/24h
Baulastträger	Gemeinde Leopoldshöhe	Lageplannummer	L-009
Funktionsstufe	IR3		
Netzkategorie	2		



## Handlungsbedarf

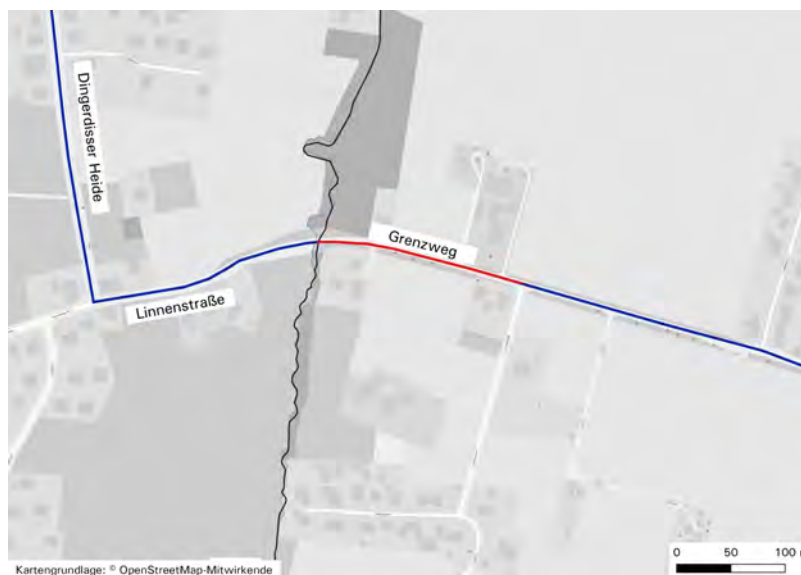
Kostenschätzung	2.000,00 €
Umsetzbarkeit	kurzfristig
Priorität	gering
Maßnahme	Prüfung DTV

Da für diesen Abschnitt keine Verkehrsstärke vorliegt, sollte diese durch eine Verkehrszählung erhoben werden. Entsprechend den nach den Regelwerken gültigen Einsatzgrenzen zur Führungsform des Radverkehrs sind entsprechende Maßnahmen zu treffen. Liegt die Verkehrsstärke unterhalb von 4.000 Kfz/24h kann der Radverkehr weiterhin im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Bei einer Verkehrsstärke von unter 8.000 Kfz/24h kann durch eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h die Führung im Mischverkehr auf der Fahrbahn beibehalten werden.

## Anmerkung

## Verkehrliche Situation

Verbindung	Bielefeld - Asemissen	Länge	193 m
Straßenname	Grenzweg	Lage	außerorts
Von	Kommunengrenze	zul. Geschw.	50 km/h
Bis	Berkenbruch	RVA vorhanden	nein
Straßenkategorie	Gemeindestraße	Verkehrsstärke	600 Kfz/24h
Baulastträger	Gemeinde Leopoldshöhe	Lageplannummer	L-024
Funktionsstufe	AR3		
Netzkategorie	2		



## Handlungsbedarf

Kostenschätzung 58.000,00 €

Umsetzbarkeit langfristig

Priorität gering

Maßnahme Bau Radverkehrsanlage

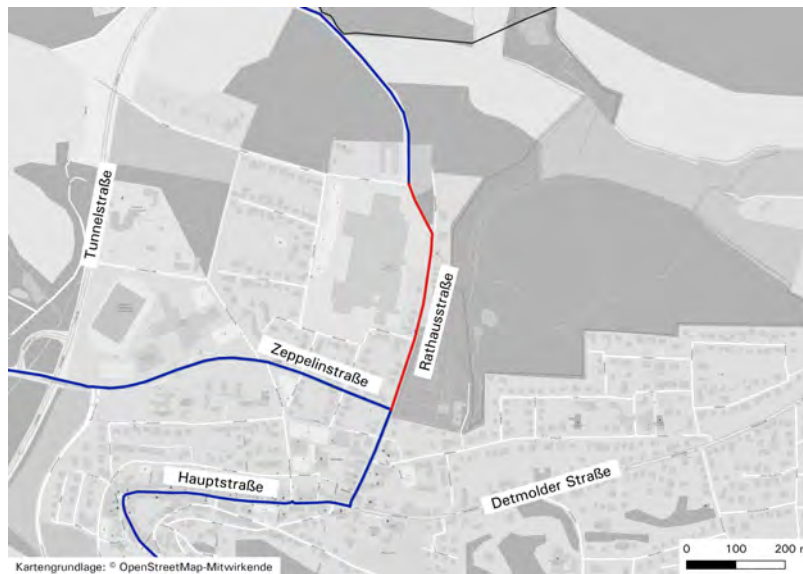
Radfahrende werden derzeit im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Der Bau eines gemeinsamen Geh- und Radweges im Zweirichtungsverkehr kommt ebenfalls den Zu-Fuß-Gehenden zu Gute, für die in diesem Abschnitt kein Gehweg vorhanden ist. Zusammen mit dem Abschnitt BI-025 wird eine interkommunale Verbindung für den Radverkehr zwischen Ubbedissen (Bielefeld) und Bechterdissen (Leopoldshöhe) geschaffen.

## Anmerkung

Der Bau einer Radverkehrsanlage ist nach Regelwerk außerorts zwar erst bei Geschwindigkeiten bis zu 70 km/h und einer Verkehrsstärke von 4.000 Kfz/24h notwendig. Langfristig kann eine RVA sinnvoll sein, wenn eine durchgehende Radverkehrsführung geschaffen wird. Zudem wurde in den durchgeführten Beteiligungsverfahren oftmals die Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr als Wunsch geäußert.

## Verkehrliche Situation

Verbindung	Leopoldshöhe - Oerlinghausen	Länge	480 m
Straßenname	Rathausstraße	Lage	innerorts
Von	Ortseingangsschild Oerlinghausen	zul. Geschw.	50 km/h
Bis	Zeppelinstraße	RVA vorhanden	nein
Straßenkategorie	Gemeindestraße	Verkehrsstärke	0 Kfz/24h
Baulastträger	Stadt Oerlinghausen	Lageplannummer	O-003
Funktionsstufe	IR3		
Netzkategorie	2		



## Handlungsbedarf

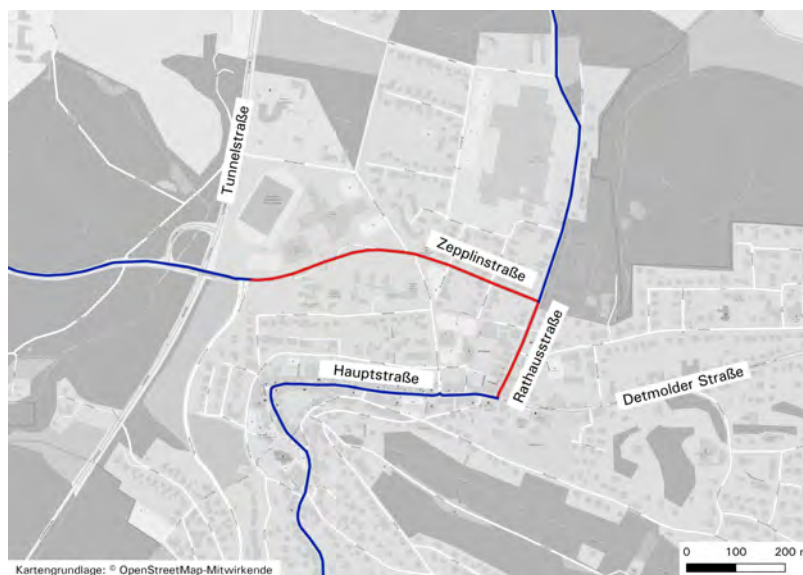
Kostenschätzung	2.000,00 €
Umsetzbarkeit	kurzfristig
Priorität	mittel
Maßnahme	Prüfung DTV

Da für diesen Abschnitt keine Verkehrsstärke vorliegt, sollte diese durch eine Verkehrszählung erhoben werden. Entsprechend den nach den Regelwerken gültigen Einsatzgrenzen zur Führungsform des Radverkehrs sind entsprechende Maßnahmen zu treffen. Liegt die Verkehrsstärke unterhalb von 4.000 Kfz/24h kann der Radverkehr weiterhin im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Bei einer Verkehrsstärke von unter 8.000 Kfz/24h kann durch eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h die Führung im Mischverkehr auf der Fahrbahn beibehalten werden.

## Anmerkung

## Verkehrliche Situation

Verbindung	Bielefeld - Oerlinghausen	Länge	823 m
Straßenname	Zepplinstraße/Rathausstraße	Lage	innerorts
Von	Ortseingangsschild Oerlinghausen	zul. Geschw.	50 km/h
Bis	Hauptstraße	RVA vorhanden	nein
Straßenkategorie	Landesstraße 967	Verkehrsstärke	5.600 Kfz/24h
Baulastträger	Straßen.NRW	Lageplannummer	O-004
Funktionsstufe	IR3		
Netzkategorie	2		



## Handlungsbedarf

Kostenschätzung 0,00 €

Umsetzbarkeit mittelfristig

Priorität hoch

Maßnahme Geschwindigkeitsreduzierung

Der Radverkehr wird in diesem Abschnitt derzeit im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Die Geschwindigkeit in diesem Abschnitt sollte aufgrund der Verkehrsstärke auf 30 km/h reduziert werden. Dies ist aus wirtschaftlicher Sicht und aus Gründen der Verkehrssicherheit die sinnvollste Maßnahme.

## Anmerkung

Bei einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h kann der Radverkehr bis zu einer Verkehrsstärke von 8.000 Kfz/24h im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Bei einer Beibehaltung der Geschwindigkeit ist es erforderlich dem Radverkehr einen nicht benutzungspflichtigen Radweg anzubieten oder den Gehweg für den Radverkehr freizugeben.

## Verkehrliche Situation

Verbindung	Oerlinghausen - Schloß Holte-Stuken	Länge	661 m
Straßenname	Oerlinghauser Str./Weißer Weg	Lage	innerorts
Von	Oerlinghauser Straße	zul. Geschw.	50 km/h
Bis	Falkenstraße	RVA vorhanden	nein
Straßenkategorie	Gemeindestraße	Verkehrsstärke	0 Kfz/24h
Baulastträger	Stadt Schloß Holte - Stukenbrock	Lageplannummer	SHS-003
Funktionsstufe	IR3		
Netzkategorie	3		



## Handlungsbedarf

Kostenschätzung	2.000,00 €
Umsetzbarkeit	kurzfristig
Priorität	gering
Maßnahme	Prüfung DTV

Da für diesen Abschnitt keine Verkehrsstärke vorliegt, sollte diese durch eine Verkehrszählung erhoben werden. Entsprechend den nach den Regelwerken gültigen Einsatzgrenzen zur Führungsform des Radverkehrs sind entsprechende Maßnahmen zu treffen. Liegt die Verkehrsstärke unterhalb von 4.000 Kfz/24h kann der Radverkehr weiterhin im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Bei einer Verkehrsstärke von unter 8.000 Kfz/24h kann durch eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h die Führung im Mischverkehr auf der Fahrbahn beibehalten werden.

## Anmerkung

## Verkehrliche Situation

Verbindung	Bielefeld - Schloß Holte-Stukenbrock	Länge	404 m
Straßenname	Oerlinghauser Straße	Lage	innerorts
Von	Hausnummer 33	zul. Geschw.	50 km/h
Bis	Bahnhofstraße	RVA vorhanden	nein
Straßenkategorie	Landesstraße 751	Verkehrsstärke	12.000 Kfz/24h
Baulastträger	Straßen.NRW	Lageplannummer	SHS-005
Funktionsstufe	IR3		
Netzkategorie	1		



## Handlungsbedarf

Kostenschätzung 1.163.520,00 €

Umsetzbarkeit langfristig

Priorität hoch

Maßnahme Umgestaltung Straßenquerschnitt

Aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der vorherrschenden Verkehrsstärke ist eine Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr nach Regelwerk notwendig. Für den Bau ist es erforderlich, den Straßenquerschnitt in diesem Abschnitt anzupassen.

## Anmerkung

Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h kann eine Teilseparation des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr ermöglichen. Zur Umsetzung eines Schutzstreifens müsste das einseitige Parken entlang des Abschnittes entfallen. Zudem ist nur das Mindestmaß für einen Schutzstreifen der Netzkategorie 1 umsetzbar.

## Verkehrliche Situation

Verbindung	Bielefeld - Schloß Holte-Stukenbrock	Länge	392 m
Straßenname	Schlossstraße	Lage	innerorts
Von	Bahnhofstraße	zul. Geschw.	50 km/h
Bis	Dechant-Brill-Straße	RVA vorhanden	nein
Straßenkategorie	Landesstraße 751	Verkehrsstärke	12.000 Kfz/24h
Baulastträger	Straßen.NRW	Lageplannummer	SHS-006
Funktionsstufe	IR3		
Netzkategorie	3		



## Handlungsbedarf

Kostenschätzung	16.000,00 €
Umsetzbarkeit	mittelfristig
Priorität	gering
Maßnahme	Markierung RVA / 30 km/h

Aufgrund der derzeitigen zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der vorherrschenden Verkehrsstärke ist eine Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr notwendig. Dies hätte einen umfassenden und kostenintensiven Eingriff in den Straßenquerschnitt zur Folge. Durch eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h bedarf es lediglich einer Teilseparation. Diese kann durch das Einrichten von beidseitigen Schutzstreifen erfolgen.

## Anmerkung

Die Breite des zwischen Schutzstreifen verbleibenden Teils der Fahrbahn soll mindestens 4,50 m betragen. Ist die verbleibende Fahrgasse schmäler als 5,50 m, darf keine Leitlinie in der Fahrbahnmitte markiert werden.



## Verkehrliche Situation

Verbindung	Schloß Holte-Stukenbrock - Verl	Länge	755 m
Straßenname	Dechant-Brill-Straße/Holter St.	Lage	innerorts
Von	Schlossstraße	zul. Geschw.	50 km/h
Bis	Ortsausgangsschild Schloß Holte	RVA vorhanden	ja
Straßenkategorie	Kreisstraße 43/44	Verkehrsstärke	1.700 Kfz/24h
Baulastträger	Kreis Gütersloh	Lageplannummer	SHS-007
Funktionsstufe	IR3		
Netzkategorie	3		



## Handlungsbedarf

Kostenschätzung 0,00 €

Umsetzbarkeit langfristig

Priorität gering

Maßnahme Prüfung Aufhebung der Benutzungspflicht

Die Verkehrsstärke lässt auch bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn zu. Können Mindestmaße der Qualitätsstandards nicht eingehalten werden, bietet die Maßnahme der Aufhebung der Benutzungspflicht eine alternative Lösung und könnte ggf. auch mit einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h kombiniert werden.

## Anmerkung

Es ist anzumerken, dass aus Sicht der Verkehrssicherheit die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn anzustreben ist. Bürgerinnen und Bürger haben in den Beteiligungsverfahren jedoch deutlich gemacht, dass sie eine Trennung vom Kfz-Verkehr wünschen. Innerorts ist dies meistens mit einem kostenintensiven Eingriff in den Straßenquerschnitt verbunden. Diese Maßnahme bezieht sich bereits auf eine langfristige Umsetzung der in diesem Konzept erarbeiteten Qualitätsstandards.

## Verkehrliche Situation

Verbindung	Schloß Holte - Stukenbrock	Länge	3.539 m
Straßenname	Holter Straße	Lage	innerorts
Von	Dechant-Brill-Straße	zul. Geschw.	50 km/h
Bis	Bielefelder Straße	RVA vorhanden	nein
Straßenkategorie	Kreisstraße 43	Verkehrsstärke	10.200 Kfz/24h
Baulastträger	Kreis Gütersloh	Lageplannummer	SHS-014
Funktionsstufe	IR3		
Netzkategorie	2		



## Handlungsbedarf

Kostenschätzung 7.645.000,00 €

Umsetzbarkeit mittelfristig

Priorität mittel

Maßnahme Umgestaltung Straßenquerschnitt

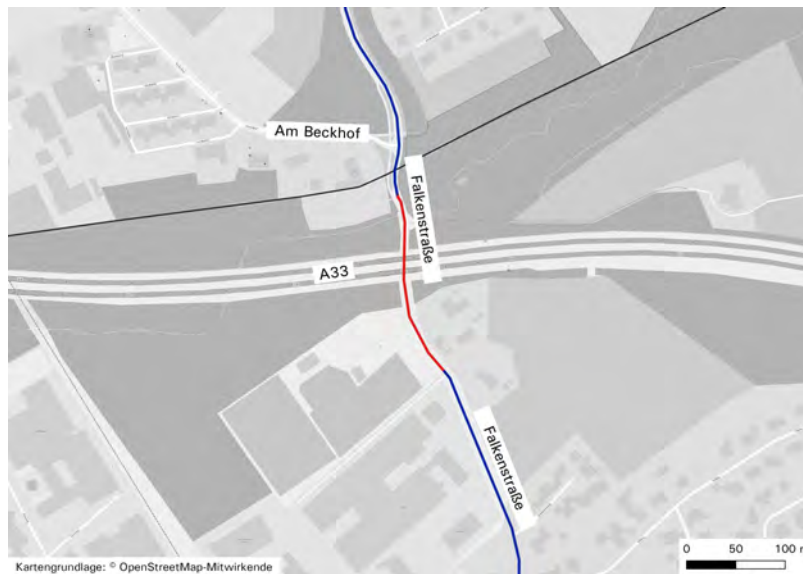
Aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der vorherrschenden Verkehrsstärke ist eine Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr nach Regelwerk notwendig. Für den Bau ist es erforderlich den Straßenquerschnitt in diesem Abschnitt anzupassen.

## Anmerkung

In Fahrtrichtung Osten wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt. Ein Gehweg verläuft zwar südlich und mit Fahrrad-Piktogrammen wird auf diesen aufmerksam gemacht, er weist jedoch keine Benutzungspflicht auf. Zeitgleich ist dieser in Fahrtrichtung Westen für den Radverkehr freigegeben. Die derzeitige Aufteilung des Straßenraums verhindert eine regelkonforme Einrichtung einer Radverkehrsanlage. Aus diesem Grund wurde in der Kostenschätzung eine Umgestaltung des gesamten Straßenquerschnitts kalkuliert.

## Verkehrliche Situation

Verbindung	Bielefeld - Schloß Holte-Stukenbrock	Länge	190 m
Straßenname	Falkenstraße	Lage	außerorts
Von	Ortsausgangsschild Dalbke	zul. Geschw.	30 km/h
Bis	Ortseingangsschild Schloß Holte	RVA vorhanden	nein
Straßenkategorie	Gemeindestraße	Verkehrsstärke	3.600 Kfz/24h
Baulastträger	Stadt Schloß Holte - Stukenbrock	Lageplannummer	SHS-016
Funktionsstufe	AR3		
Netzkategorie	1		



## Handlungsbedarf

Kostenschätzung	29.000,00 €
Umsetzbarkeit	langfristig
Priorität	gering
Maßnahme	Verbreiterung der RVA

Radfahrende werden derzeit im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Gemäß den Qualitätsstandards für die Regiopolregion Bielefeld wird der Bau eines gemeinsamen Geh- und Radweges im Zweirichtungsverkehr empfohlen. Westlich der Fahrbahn verläuft ein Gehweg und mit Fahrrad-Piktogrammen wird auf diesen aufmerksam gemacht, er weist jedoch keine Benutzungspflicht auf. Es wird empfohlen, diese RVA den Anforderungen entsprechend zu verbreitern.

## Anmerkung

Für die Kostenschätzung wurde angenommen, dass eine Verbreiterung von 1,5 m ausreichend ist. Der Bau einer Radverkehrsanlage ist nach Regelwerk außerorts zwar erst bei Geschwindigkeiten bis zu 70 km/h und einer Verkehrsstärke von 4.000 Kfz/24h notwendig. Auf diesem Abschnitt wird der Schwellenwert nahezu erreicht. Die durch die Kurvigkeit bedingte schlechte Sichtbeziehung auf der Strecke, sorgen zudem dafür, dass langfristig der Bau einer RVA sinnvoll ist, da sie eine Netzlücke zwischen zwei Abschnitten schließt. Zudem wurde in den durchgeführten Beteiligungsverfahren oftmals die Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr als Wunsch geäußert.

## Verkehrliche Situation

Verbindung	Spenge - Werther (Westf.)	Länge	707 m
Straßenname	Wertherstraße	Lage	außerorts
Von	Nagelsholz	zul. Geschw.	70 km/h
Bis	Ortseingangsschild Lenzinghausen	RVA vorhanden	nein
Straßenkategorie	Landesstraße 782	Verkehrsstärke	4.700 Kfz/24h
Baulastträger	Straßen.NRW	Lageplannummer	SP-002
Funktionsstufe	AR3		
Netzkategorie	3		



## Handlungsbedarf

Kostenschätzung 191.000,00 €

Umsetzbarkeit langfristig

Priorität gering

Maßnahme Bau Radverkehrsanlage

Aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der vorherrschenden Verkehrsstärke ist eine Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr nach Regelwerk notwendig. Gemäß den Qualitätsstandards für die Regiopolregion Bielefeld wird der Bau eines gemeinsamen Geh- und Radweges im Zweirichtungsverkehr empfohlen.

## Anmerkung

## Verkehrliche Situation

Verbindung	Spenge - Werther (Westf.)	Länge	1.050 m
Straßenname	Wertherstraße	Lage	innerorts
Von	Ortseingangsschild Lenzinghausen	zul. Geschw.	50 km/h
Bis	Bielefelder Straße	RVA vorhanden	nein
Straßenkategorie	Landesstraße 782	Verkehrsstärke	4.700 Kfz/24h
Baulastträger	Straßen.NRW	Lageplannummer	SP-003
Funktionsstufe	IR3		
Netzkategorie	3		



## Handlungsbedarf

Kostenschätzung	0,00 €
Umsetzbarkeit	mittelfristig
Priorität	mittel
Maßnahme	Geschwindigkeitsreduzierung

Der Radverkehr wird in diesem Abschnitt derzeit im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Die Geschwindigkeit in diesem Abschnitt sollte aufgrund der Verkehrsstärke auf 30 km/h reduziert werden. Dies ist aus wirtschaftlicher Sicht und aus Gründen der Verkehrssicherheit die sinnvollste Maßnahme.

## Anmerkung

Bei einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h kann der Radverkehr bis zu einer Verkehrsstärke von 8.000 Kfz/24h im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Bei einer Beibehaltung der Geschwindigkeit ist es erforderlich dem Radverkehr einen nicht benutzungspflichtigen Radweg anzubieten oder den Gehweg für den Radverkehr freizugeben.

## Verkehrliche Situation

Verbindung	Bielefeld - Spenge	Länge	1.886 m
Straßenname	Bielefelder Straße	Lage	innerorts
Von	Am Bahnhof	zul. Geschw.	50 km/h
Bis	Ortsausgangsschild Spenge	RVA vorhanden	nein
Straßenkategorie	Landesstraße 783	Verkehrsstärke	9.300 Kfz/24h
Baulastträger	Straßen.NRW	Lageplannummer	SP-006
Funktionsstufe	IR3		
Netzkategorie	2		



## Handlungsbedarf

Kostenschätzung	76.000,00 €
Umsetzbarkeit	mittelfristig
Priorität	mittel
Maßnahme	Markierung Radverkehrsanlage

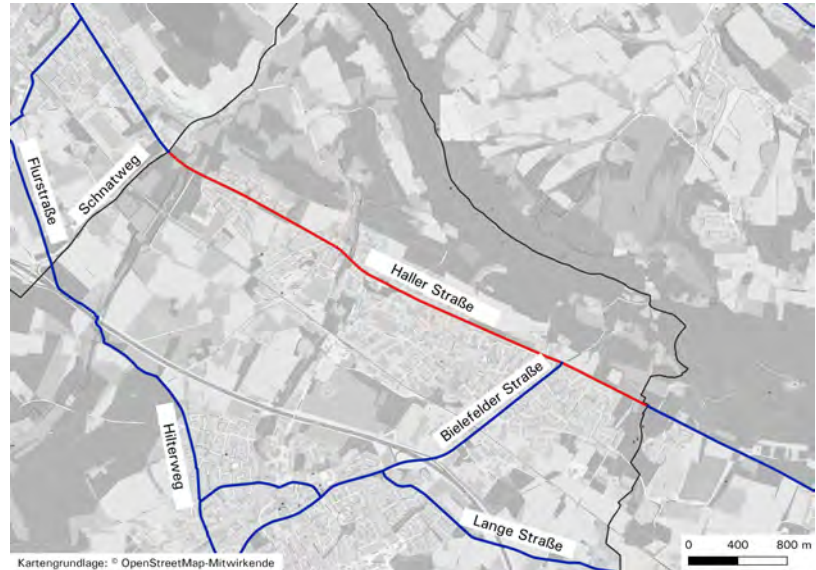
Aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der vorherrschenden Verkehrsstärke ist eine Teilseparation des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr nach Regelwerk notwendig. Es wird empfohlen beidseitig Schutzstreifen zu markieren.

## Anmerkung

Die Breite des zwischen Schutzstreifen verbleibenden Teils der Fahrbahn soll mindestens 4,50 m betragen. Ist die verbleibende Fahrgasse schmaler als 5,50 m, darf keine Leitlinie in der Fahrbahnmitte markiert werden.

## Verkehrliche Situation

Verbindung	Bielefeld - Halle (Westf.)	Länge	4.424 m
Straßenname	Haller Straße	Lage	außerorts
Von	Kommunengrenze	zul. Geschw.	70 km/h
Bis	Kommunengrenze	RVA vorhanden	nein
Straßenkategorie	Landesstraße 756	Verkehrsstärke	21.200 Kfz/24h
Baulastträger	Straßen.NRW	Lageplannummer	ST-005
Funktionsstufe	AR2		
Netzkategorie	1		



## Handlungsbedarf

Kostenschätzung 2.788.000,00 €

Umsetzbarkeit mittelfristig

Priorität hoch

Maßnahme Umgestaltung Straßenquerschnitt

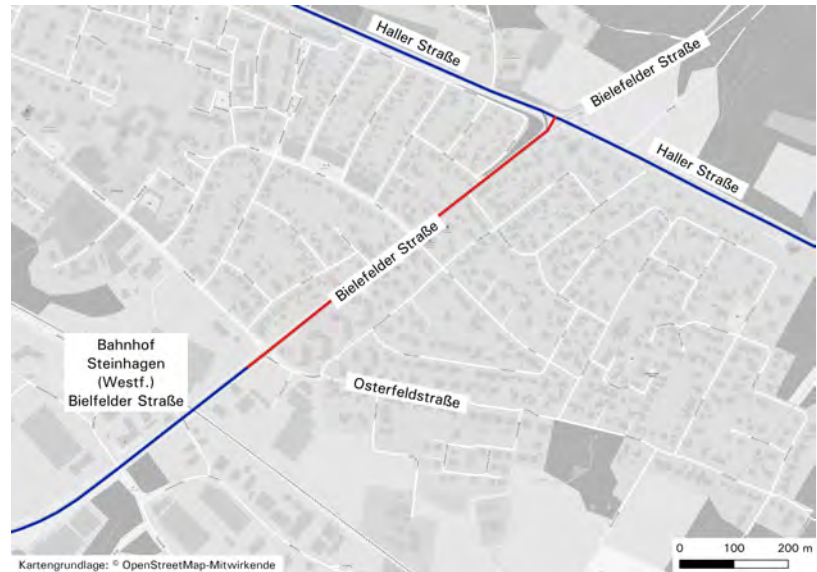
Aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der vorherrschenden Verkehrsstärke ist eine Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr nach Regelwerk notwendig. Die angegebene Verkehrsstärke wird durch die Fertigstellung der A33 in Zukunft niedriger ausfallen jedoch weiterhin eine RVA erfordern. Um eine den Qualitätsstandards entsprechende RVA errichten zu können und dabei möglichst wenig Grunderwerb zu benötigen, ist eine Neugestaltung des Straßenquerschnitts notwendig. Für die Maßnahme gilt, dass sie gemeinsam mit den Abschnitten BI-074, BI-075, BI-076, BI-077, HA-003, HA-004 und HA-005 betrachtet werden muss.

## Anmerkung

Durch die Fertigstellung der Bundesautobahn 33 wird die ehemalige Bundesstraße 68, die in Teilbereichen bereits umgewidmet wurde, stark entlastet. Dies hat zur Folge, dass der derzeitige Straßenquerschnitt, welcher hauptsächlich die Belange des Kfz-Verkehrs berücksichtigt, nicht den Anforderungen entspricht. Eine Neugestaltung der ehemaligen B68 wurde bereits im Vorfeld dieses Radverkehrskonzeptes im Zuge der Regionale 2022 als Veloroute vorgeschlagen. Der Kostenschätzung wird zugrunde gelegt, dass einseitig ein gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr gebaut wird.

## Verkehrliche Situation

Verbindung	Bielefeld - Steinhagen	Länge	732 m
Straßenname	Bielefelder Straße	Lage	innerorts
Von	Osterfeldstraße	zul. Geschw.	50 km/h
Bis	Haller Straße	RVA vorhanden	nein
Straßenkategorie	Landesstraße 778	Verkehrsstärke	10.100 Kfz/24h
Baulastträger	Straßen.NRW	Lageplannummer	ST-006
Funktionsstufe	IR3		
Netzkategorie	2		



## Handlungsbedarf

Kostenschätzung	359.000,00 €
Umsetzbarkeit	kurzfristig
Priorität	mittel
Maßnahme	Bau RVA / Markierung RVA

Die L778 (Brockhagener Straße, Woedener Straße und Bielefelder Straße) wird aktuell komplett überplant und die maßgeblichen Ausbauentscheidungen sind durch den Landesbetrieb Straßen.NRW und die Gemeinde Steinhagen bereits getroffen worden. Zwischen Osterfeldstraße und Haller Straße erfolgt die Radverkehrsführung in Fahrtrichtung Haller Straße über den zuvor genannten gemeinsamen Geh- und Radweg mit 2,5 m Breite (ERA-Regelmaß). In Gegenrichtung ist für den Radverkehr ein Schutzstreifen mit 1,5 m Breite (ERA-Regelmaß) geplant.

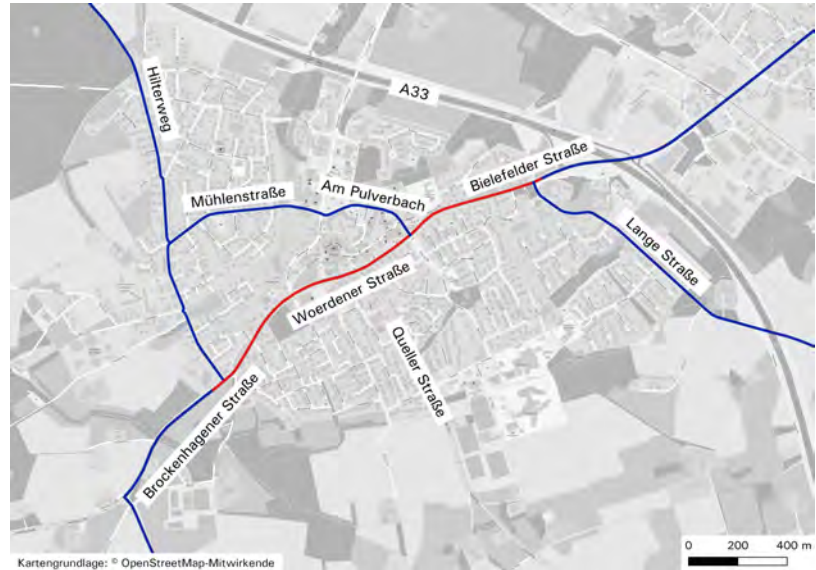
## Anmerkung

Ein letztes Abstimmungsgespräch mit Straßen.NRW, bei dem die Änderungswünsche persönlich vorgebracht wurden, fand im Mai 2018 statt. Eine schriftliche Stellungnahme zu den Anregungen der Gemeinde sollte im Anschluss an das Gespräch erfolgen. Auf diese Stellungnahme wird aber bis heute gewartet. Für die weiteren Planungsschritte ist das "Klimaschonenden Radverkehrskonzept für die Gemeinde Steinhagen" zu beachten. Hier wird die Maßnahme unter Kapitel 5.2 genauer betrachtet.



## Verkehrliche Situation

Verbindung	Bielefeld - Steinhagen	Länge	1.646 m
Straßenname	Bielefelder Str./Woerdener Str.	Lage	innerorts
Von	Hilterweg	zul. Geschw.	50 km/h
Bis	Lange Straße	RVA vorhanden	nein
Straßenkategorie	Landesstraße 778	Verkehrsstärke	10.500 Kfz/24h
Baulastträger	Straßen.NRW	Lageplannummer	ST-008
Funktionsstufe	IR3		
Netzkategorie	2		



## Handlungsbedarf

Kostenschätzung 1.482.000,00 €

Umsetzbarkeit kurzfristig

Priorität mittel

Maßnahme Bau Radverkehrsanlage

Die L778 (Brockhagener Straße, Woerdener Straße und Bielefelder Straße) wird aktuell komplett überplant und die maßgeblichen Ausbauentscheidungen sind durch den Landesbetrieb Straßen.NRW und die Gemeinde Steinhagen bereits getroffen worden. Geplant ist auf Betreiben von Politik und Verwaltung der Gemeinde Steinhagen das überwiegende Anlegen von Radwegen in Hochbordbauweise an der Brockhagener Straße, Woerdener Straße und Bielefelder Straße (bis Knoten Lange Straße).

## Anmerkung

Ein letztes Abstimmungsgespräch mit Straßen.NRW, bei dem die Änderungswünsche persönlich vorgebracht wurden, fand im Mai 2018 statt. Eine schriftliche Stellungnahme zu den Anregungen der Gemeinde sollte im Anschluss an das Gespräch erfolgen. Auf diese Stellungnahme wird aber bis heute gewartet. Für die weiteren Planungsschritte ist das "Klimaschonenden Radverkehrskonzept für die Gemeinde Steinhagen" zu beachten. Hier wird die Maßnahme unter Kapitel 5.2 genauer betrachtet.

## Verkehrliche Situation

Verbindung	Gütersloh - Halle (Westf.)	Länge	4.083 m
Straßenname	Sandforther Str./Gütersloher Str.	Lage	außerorts
Von	Kommunengrenze	zul. Geschw.	70 km/h
Bis	Ebbesloher Straße	RVA vorhanden	nein
Straßenkategorie	Landesstraße 782	Verkehrsstärke	12.000 Kfz/24h
Baulastträger	Straßen.NRW	Lageplannummer	ST-014
Funktionsstufe	AR2		
Netzkategorie	3		



## Handlungsbedarf

Kostenschätzung 1.103.000,00 €

Umsetzbarkeit langfristig

Priorität gering

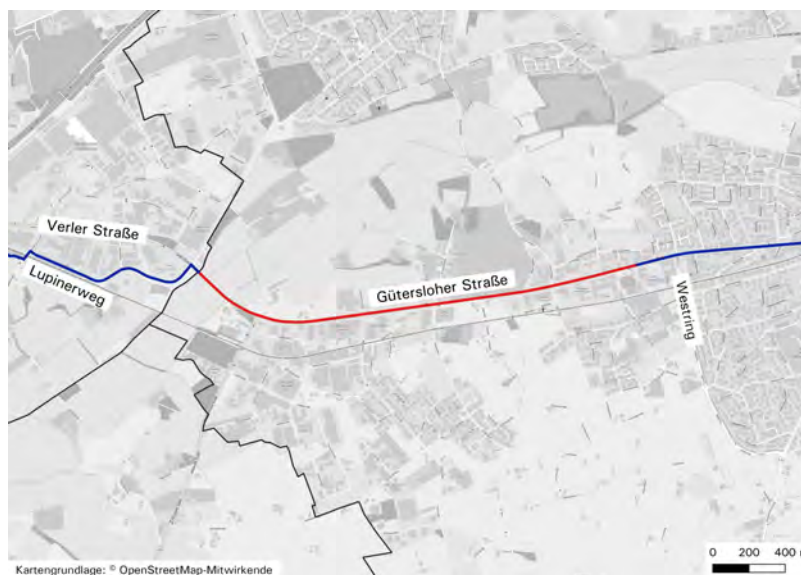
Maßnahme Bau Radverkehrsanlage

Aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der vorherrschenden Verkehrsstärke ist eine Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr nach Regelwerk notwendig. Gemäß den Qualitätsstandards für die Regiopolregion Bielefeld wird der Bau eines gemeinsamen Geh- und Radweges im Zweirichtungsverkehr empfohlen.

## Anmerkung

## Verkehrliche Situation

Verbindung	Gütersloh - Verl	Länge	2.545 m
Straßenname	Gütersloher Straße	Lage	außerorts
Von	Kommunengrenze	zul. Geschw.	70 km/h
Bis	Hausnummer 132	RVA vorhanden	nein
Straßenkategorie	Landesstraße 757	Verkehrsstärke	19.700 Kfz/24h
Baulastträger	Straßen.NRW	Lageplannummer	V-001
Funktionsstufe	AR3		
Netzkategorie	1		



## Handlungsbedarf

Kostenschätzung	1.604.000,00 €
Umsetzbarkeit	langfristig
Priorität	hoch
Maßnahme	Bau Radverkehrsanlage

Aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der vorherrschenden Verkehrsstärke ist eine Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr nach Regelwerk notwendig. Gemäß den Qualitätsstandards für die Regiopolregion Bielefeld wird der Bau eines gemeinsamen Geh- und Radweges im Zweirichtungsverkehr empfohlen. Für die Umsetzung der Maßnahme ist es erforderlich, den Straßenquerschnitt anzupassen. Für die Maßnahme gilt, dass sie gemeinsam mit dem Abschnitt GT-019 betrachtet werden muss.

## Anmerkung

Der Kostenschätzung wird zugrunde gelegt, dass einseitig ein gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr gebaut wird. Nach Aussage der Stadt Gütersloh gibt es bereits eine Ausführungsplanung seitens Straßen.NRW

## Verkehrliche Situation

Verbindung	Schloß Holte-Stukenbrock - Verl	Länge	197 m
Straßenname	Bergstraße	Lage	innerorts
Von	Hausnummer 41a	zul. Geschw.	50 km/h
Bis	Ortsausgangsschild Bornholte	RVA vorhanden	ja
Straßenkategorie	Kreisstraße 43	Verkehrsstärke	2.800 Kfz/24h
Baulastträger	Kreis Gütersloh	Lageplannummer	V-007
Funktionsstufe	IR3		
Netzkategorie	3		



## Handlungsbedarf

Kostenschätzung 0,00 €

Umsetzbarkeit langfristig

Priorität gering

Maßnahme Prüfung Aufhebung der Benutzungspflicht

Die Verkehrsstärke lässt auch bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn zu. Können Mindestmaße der Qualitätsstandards nicht eingehalten werden, bietet die Maßnahme der Aufhebung der Benutzungspflicht eine alternative Lösung und könnte ggf. auch mit einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h kombiniert werden.

## Anmerkung

Es ist anzumerken, dass aus Sicht der Verkehrssicherheit die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn anzustreben ist. Bürgerinnen und Bürger haben in den Beteiligungsverfahren jedoch deutlich gemacht, dass sie eine Trennung vom Kfz-Verkehr wünschen. Innerorts ist dies meistens mit einem kostenintensiven Eingriff in den Straßenquerschnitt verbunden. Diese Maßnahme bezieht sich bereits auf eine langfristige Umsetzung der in diesem Konzept erarbeiteten Qualitätsstandards.

## Verkehrliche Situation

Verbindung	Spenge - Werther (Westf.)	Länge	615 m
Straßenname	Engerstraße	Lage	innerorts
Von	Ortseingangsschild Häger	zul. Geschw.	50 km/h
Bis	Ortsausgangsschild Häger	RVA vorhanden	nein
Straßenkategorie	Landesstraße 782	Verkehrsstärke	8.200 Kfz/24h
Baulastträger	Straßen.NRW	Lageplannummer	W-002
Funktionsstufe	IR3		
Netzkategorie	3		



## Handlungsbedarf

Kostenschätzung 0,00 €

Umsetzbarkeit mittelfristig

Priorität mittel

Maßnahme Geschwindigkeitsreduzierung

Der Radverkehr wird in diesem Abschnitt derzeit im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Da die Verkehrsstärke nur leicht über dem kritischen Wert von 8.000 Kfz/24h liegt, sollte die Geschwindigkeit in diesem Abschnitt auf 30 km/h reduziert werden. Diese Maßnahme könnte zu Verlagerungseffekten führen, welche die Verkehrsstärke auf diesem Abschnitt reduziert. Dies ist aus wirtschaftlicher Sicht und aus Gründen der Verkehrssicherheit die sinnvollste Maßnahme.

## Anmerkung

Neben dem Verlagerungseffekt ist das Ziel des regiopolen sowie des kommunalen Radverkehrskonzeptes der Stadt Bielefeld, den Radverkehrsanteil zu erhöhen und dadurch Fahrten mit dem Kfz einzusparen. Dies trägt ebenfalls zu einer Reduzierung der Verkehrsstärke bei. Bei einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h kann der Radverkehr bis zu einer Verkehrsstärke von 8.000 Kfz/24h im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Bei einer Beibehaltung der Geschwindigkeit ist es erforderlich dem Radverkehr einen nicht benutzungspflichtigen Radweg anzubieten oder den Gehweg für den Radverkehr freizugeben.

## Verkehrliche Situation

Verbindung	Spenge - Werther (Westf.)	Länge	1.205 m
Straßenname	Engerstraße	Lage	außerorts
Von	Sattelmeierweg	zul. Geschw.	100 km/h
Bis	Ortseingangsschild Häger	RVA vorhanden	nein
Straßenkategorie	Landesstraße 782	Verkehrsstärke	6.400 Kfz/24h
Baulastträger	Straßen.NRW	Lageplannummer	W-003
Funktionsstufe	AR3		
Netzkategorie	3		



## Handlungsbedarf

Kostenschätzung 326.000,00 €

Umsetzbarkeit langfristig

Priorität gering

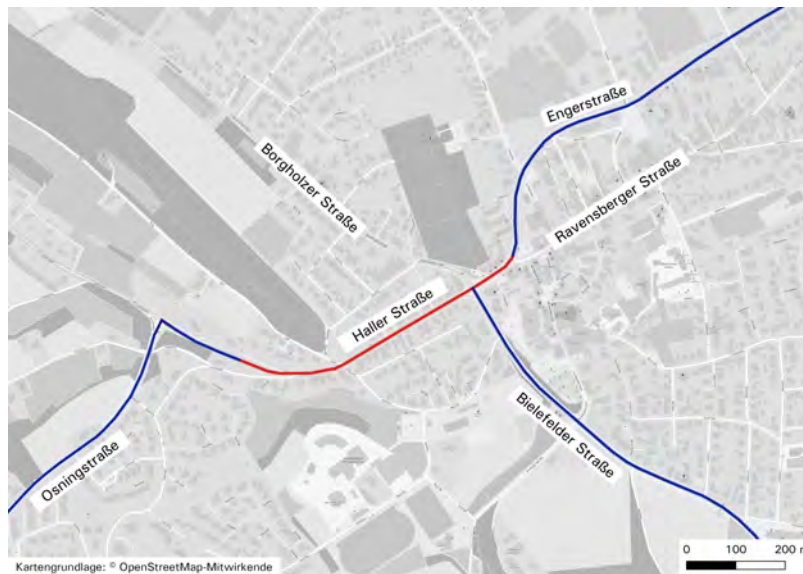
Maßnahme Bau Radverkehrsanlage

Aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der vorherrschenden Verkehrsstärke ist eine Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr nach Regelwerk notwendig. Gemäß den Qualitätsstandards für die Regiopolregion Bielefeld wird der Bau eines gemeinsamen Geh- und Radweges im Zweirichtungsverkehr empfohlen.

## Anmerkung

## Verkehrliche Situation

Verbindung	Halle (Westf.) - Werther (Westf.)	Länge	626 m
Straßenname	Haller Straße	Lage	innerorts
Von	Ortseingangsschild Werther (Westf.)	zul. Geschw.	50 km/h
Bis	Ravensberger Straße	RVA vorhanden	nein
Straßenkategorie	Landesstraße 782	Verkehrsstärke	10.800 Kfz/24h
Baulastträger	Straßen.NRW	Lageplannummer	W-006
Funktionsstufe	AR3		
Netzkategorie	3		



## Handlungsbedarf

Kostenschätzung 26.000,00 €

Umsetzbarkeit mittelfristig

Priorität gering

Maßnahme Markierung Radverkehrsanlage

Aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der vorherrschenden Verkehrsstärke ist eine Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr nach Regelwerk notwendig. Hierfür müsste das Parken entlang des Abschnittes entfallen. Dies könnte entlang beider Fahrbahnseiten die benötigte Fläche zur Markierung eines Radfahrstreifens schaffen.

## Anmerkung

Alternativ kann eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h eine Teilseparation des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr ermöglichen. Ein Schutzstreifen muss markiert werden. Die beiden aufgezeigten Möglichkeiten wären gegenüber einer Neugestaltung des Straßenquerschnitts die erheblich kostengünstigeren Möglichkeiten. Die Einhaltung der Mindestbreiten gemäß Qualitätsstandards ist jedoch zu prüfen.

## Verkehrliche Situation

Verbindung	Halle (Westf.) - Werther (Westf.)	Länge	178 m
Straßenname	Haller Straße	Lage	außerorts
Von	Osningstraße	zul. Geschw.	70 km/h
Bis	Ortseingangsschild Werther (Westf.)	RVA vorhanden	nein
Straßenkategorie	Landesstraße 782	Verkehrsstärke	10.800 Kfz/24h
Baulastträger	Straßen.NRW	Lageplannummer	W-007
Funktionsstufe	AR3		
Netzkategorie	3		



## Handlungsbedarf

Kostenschätzung	27.000,00 €
Umsetzbarkeit	langfristig
Priorität	gering
Maßnahme	Verbreiterung der RVA

Aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der vorherrschenden Verkehrsstärke ist eine Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr nach Regelwerk notwendig. Gemäß den Qualitätsstandards für die Regiopolregion Bielefeld wird der Bau eines gemeinsamen Geh- und Radweges im Zweirichtungsverkehr empfohlen. Nördlich der Fahrbahn verläuft eine nicht benutzungspflichtige Radverkehrsanlage. Es wird empfohlen, diese RVA den Anforderungen entsprechend zu verbreitern.

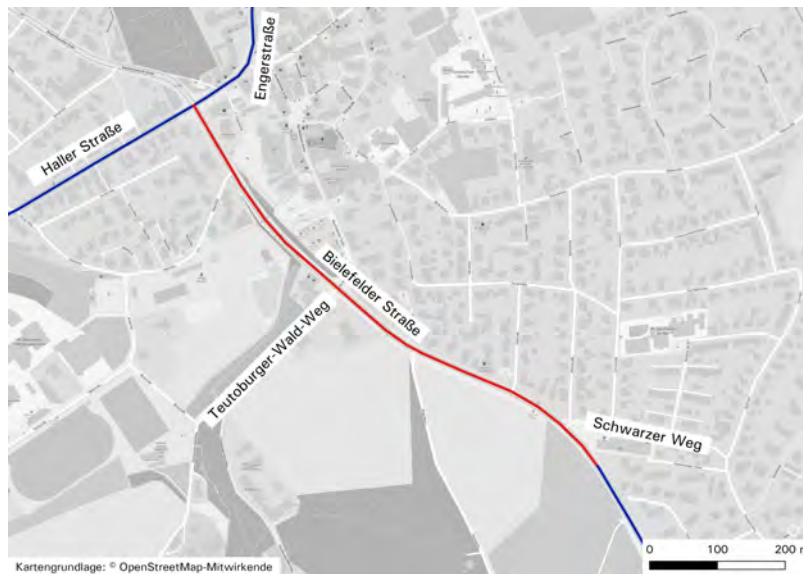
## Anmerkung

Für die Kostenschätzung wurde angenommen, dass eine Verbreiterung von 1,5 m ausreichend ist.



## Verkehrliche Situation

Verbindung	Bielefeld - Werther (Westf.)	Länge	815 m
Straßenname	Bielefelder Straße	Lage	innerorts
Von	Haller Straße	zul. Geschw.	50 km/h
Bis	Ortsausgangsschild Werther (Westf.)	RVA vorhanden	nein
Straßenkategorie	Landesstraße 785	Verkehrsstärke	12.300 Kfz/24h
Baulastträger	Straßen.NRW	Lageplannummer	W-009
Funktionsstufe	IR3		
Netzkategorie	2		



## Handlungsbedarf

Kostenschätzung 33.000,00 €

Umsetzbarkeit mittelfristig

Priorität mittel

Maßnahme Markierung Radverkehrsanlage

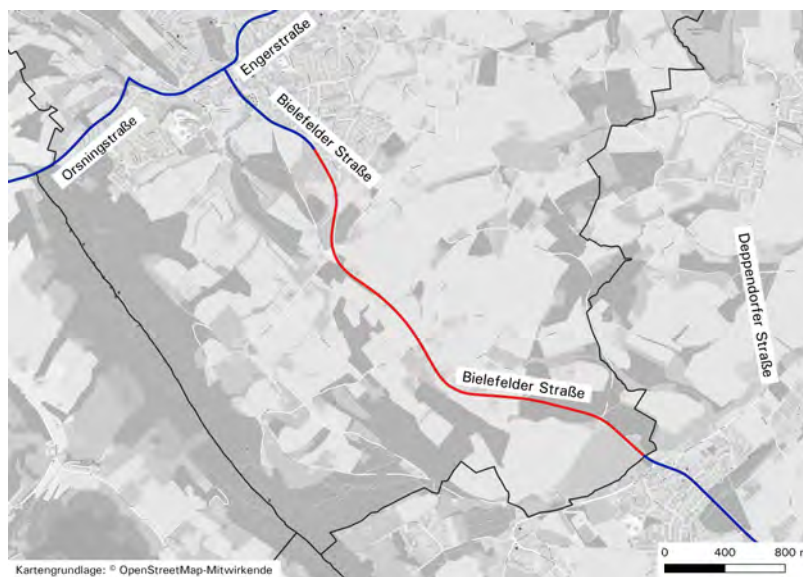
Aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der vorherrschenden Verkehrsstärke ist eine Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr nach Regelwerk notwendig. Hierfür müsste das Parken entlang des Abschnittes beidseitig entfallen, wodurch entlang beider Fahrbahnseiten die benötigte Fläche zur Markierung von Radfahrstreifen geschaffen wird. Für die Maßnahme gilt, dass sie gemeinsam mit den Abschnitten BI-081, BI-082 und W-010 betrachtet werden muss.

## Anmerkung

Alternativ kann eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h eine Teilseparation des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr ermöglichen. Dann kann ein Schutzstreifen markiert werden. Die beiden aufgezeigten Möglichkeiten wären gegenüber einer Neugestaltung des Straßenquerschnitts die erheblich kostengünstigeren Möglichkeiten. Die Einhaltung der Mindestbreiten gemäß Qualitätsstandards ist jedoch zu prüfen.

## Verkehrliche Situation

Verbindung	Bielefeld - Werther (Westf.)	Länge	3.344 m
Straßenname	Bielefelder Straße	Lage	außerorts
Von	Ortsausgangsschild Werther (Westf.)	zul. Geschw.	70 km/h
Bis	Kommunengrenze	RVA vorhanden	nein
Straßenkategorie	Landesstraße 785	Verkehrsstärke	12.300 Kfz/24h
Baulastträger	Straßen.NRW	Lageplannummer	W-010
Funktionsstufe	AR3		
Netzkategorie	2		



## Handlungsbedarf

Kostenschätzung 1.626.000,00 €

Umsetzbarkeit langfristig

Priorität mittel

Maßnahme Umgestaltung Straßenquerschnitt

Aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der vorherrschenden Verkehrsstärke ist eine Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr nach Regelwerk notwendig. Der mit rund 11 m Breite angelegte Straßenquerschnitt bietet ausreichend Fläche zum Bau eines gemeinsamen Geh- und Radweges, ohne Grunderwerb zu benötigen. Für die Maßnahme gilt, dass sie gemeinsam mit den Abschnitten BI-081, BI-082 und W-009 betrachtet werden muss.

## Anmerkung

Der Kostenschätzung wird zugrunde gelegt, dass einseitig ein gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr gebaut wird.

## Verkehrliche Situation

Verbindung	Häger - Campus	Länge	732 m
Straßenname	Schröttinghauser Straße	Lage	außerorts
Von	Sportplatz	zul. Geschw.	70 km/h
Bis	Kommunengrenze	RVA vorhanden	nein
Straßenkategorie	Landesstraße 922	Verkehrsstärke	2.300 Kfz/24h
Baulastträger	Straßen.NRW	Lageplannummer	W-013
Funktionsstufe	AR3		
Netzkategorie	3		



Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

## Handlungsbedarf

Kostenschätzung 198.000,00 €

Umsetzbarkeit langfristig

Priorität gering

Maßnahme Bau Radverkehrsanlage

Radfahrende werden derzeit im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Nördlich schließt ab dem Sportplatz eine RVA an den Abschnitt an. Der Bau eines gemeinsamen Geh- und Radweges im Zweirichtungsverkehr kommt ebenfalls den Zu-Fuß-Gehenden zu Gute, für die in diesem Abschnitt kein Gehweg vorhanden ist. Zusammen mit dem Abschnitt BI-087 wird eine interkommunale Verbindung für den Radverkehr zwischen Schröttinghausen (Bielefeld) und Häger (Werther) geschaffen.

## Anmerkung

Der Bau einer Radverkehrsanlage ist nach Regelwerk außerorts zwar erst bei Geschwindigkeiten bis zu 70 km/h und einer Verkehrsstärke von 4.000 Kfz/24h notwendig. Auf diesem Abschnitt wird der Schwellenwert nahezu erreicht. Langfristig ist der Bau einer RVA sinnvoll, da sie zudem eine Netzlücke zwischen zwei Abschnitten schließt. Zudem wurde in den durchgeführten Beteiligungsverfahren oftmals die Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr als Wunsch geäußert. Seitens der Stadt Werther (Westf.) wird folgendes angemerkt: "Auf dieser Strecke wird ein Bürgerradweg gebaut. Ein vollständiger Lückenschluss mit der Bielefelder Seite konnte aufgrund der Eigentumsverhältnisse jedoch nicht erreicht werden. "

# **Anhang A-10**

Maßnahmenliste – Netzentwicklung  
(Zum Verständnis siehe Kapitel 9)

Abschnittsnummer	Kommune	Straßenname	Netzkategorie	Straßenkategorie	Baulastträger	Handlungsbedarf	Länge [m]	Priorität	Umsetzbarkeit	Kostenschätzung
BI-003	Bielefeld	Herforder Straße	1	Bundesstraße 61	Stadt Bielefeld	Umgestaltung Straßenquerschnitt	1.800	gering	langfristig	1.491.000 €
BI-012	Bielefeld	Kusenweg	1	Kreisstraße 23	Stadt Bielefeld	Bau Radverkehrsanlage	1.153	gering	langfristig	404.000 €
BI-014	Bielefeld	Kusenweg	1	Kreisstraße 23	Stadt Bielefeld	Bau Radverkehrsanlage	302	hoch	kurzfristig	106.000 €
BI-015	Bielefeld	Kusenweg	1	Kreisstraße 23	Stadt Bielefeld	Geschwindigkeitsreduzierung	241	hoch	kurzfristig	0 €
BI-020	Bielefeld	Viktoriastraße	1	Gemeindestraße	Stadt Bielefeld	Geschwindigkeitsreduzierung	425	hoch	kurzfristig	0 €
BI-025	Bielefeld	Linnenstraße	2	Gemeindestraße	Stadt Bielefeld	Bau Radverkehrsanlage	133	gering	langfristig	40.000 €
BI-029	Bielefeld	Dingerdisser Straße	2	Gemeindestraße	Stadt Bielefeld	Bau Radverkehrsanlage	1.000	gering	langfristig	300.000 €
BI-033	Bielefeld	Potsdamer Straße	2	Gemeindestraße	Stadt Bielefeld	Bau Radverkehrsanlage	453	mittel	mittelfristig	136.000 €
BI-034	Bielefeld	Potsdamer Straße	2	Gemeindestraße	Stadt Bielefeld	Geschwindigkeitsreduzierung	406	mittel	kurzfristig	0 €
BI-047	Bielefeld	Detmolder Straße	2	Landesstraße 787	Stadt Bielefeld	Umgestaltung Straßenquerschnitt	788	mittel	mittelfristig	2.128.000 €
BI-049	Bielefeld	Detmolder Straße	2	Bundesstraße 66	Stadt Bielefeld	Umgestaltung Straßenquerschnitt	2.334	mittel	mittelfristig	2.143.000 €
BI-055	Bielefeld	Gotenstraße	1	Gemeindestraße	Stadt Bielefeld	Geschwindigkeitsreduzierung	487	hoch	kurzfristig	0 €
BI-064	Bielefeld	Senner Straße	2	Kreisstraße 17	Stadt Bielefeld	Geschwindigkeitsreduzierung	279	hoch	kurzfristig	0 €
BI-066	Bielefeld	Weserstraße	3	Kreisstraße 33	Stadt Bielefeld	Bau Radverkehrsanlage	1.680	gering	langfristig	454.000 €
BI-074	Bielefeld	Osnabrücker Straße	1	Landesstraße 756	Straßen.NRW	Umgestaltung Straßenquerschnitt	223	hoch	mittelfristig	141.000 €
BI-075	Bielefeld	Osnabrücker Straße	1	Landesstraße 756	Straßen.NRW	Umgestaltung Straßenquerschnitt	1.316	hoch	mittelfristig	830.000 €
BI-076	Bielefeld	Osnabrücker Straße	1	Landesstraße 756	Straßen.NRW	Umgestaltung Straßenquerschnitt	904	hoch	mittelfristig	570.000 €
BI-077	Bielefeld	Osnabrücker Straße	1	Landesstraße 756	Stadt Bielefeld	Umgestaltung Straßenquerschnitt	444	hoch	mittelfristig	368.000 €
BI-079	Bielefeld	"Bahnunterführung"	1	Sonderweg	Stadt Bielefeld	Prüfung Beschilderung	236	hoch	kurzfristig	0 €
BI-081	Bielefeld	Wertherstraße	2	Landesstraße 785	Straßen.NRW	Bau Radverkehrsanlage	36	mittel	langfristig	18.000 €
BI-082	Bielefeld	Wertherstraße	2	Landesstraße 785	Stadt Bielefeld	Markierung Radverkehrsanlage	542	mittel	mittelfristig	22.000 €
BI-087	Bielefeld	Schröttinghauser Straße	3	Landesstraße 922	Straßen.NRW	Bau Radverkehrsanlage	1.437	gering	langfristig	388.000 €
BI-097	Bielefeld	Jöllennecker Straße	2	Landesstraße 783	Stadt Bielefeld	Markierung Radverkehrsanlage	291	mittel	mittelfristig	12.000 €
BI-098	Bielefeld	Jöllennecker Straße	2	Landesstraße 783	Straßen.NRW	Bau Radverkehrsanlage	1.999	mittel	mittelfristig	600.000 €
BI-099	Bielefeld	Jöllennecker Straße	2	Landesstraße 783	Stadt Bielefeld	Markierung Radverkehrsanlage	619	mittel	mittelfristig	25.000 €
BI-109	Bielefeld	Pödinghauser Straße	2	Landesstraße 855	Straßen.NRW	Bau Radverkehrsanlage	789	gering	langfristig	237.000 €
BI-110	Bielefeld	Pödinghauser Straße	2	Landesstraße 855	Stadt Bielefeld	Geschwindigkeitsreduzierung	244	hoch	kurzfristig	0 €
BS-001	Bad Salzuflen	Herforder Straße	2	Landesstraße 712	Straßen.NRW	Markierung RVA / 30 km/h	1.844	mittel	mittelfristig	74.000 €
BS-016	Bad Salzuflen	Krumme Weide	3	Gemeindestraße	Stadt Bad Salzuflen	Markierung Radverkehrsanlage	138	gering	mittelfristig	6.000 €
BS-017	Bad Salzuflen	Oerlinghauser Straße	3	Gemeindestraße	Stadt Bad Salzuflen	Markierung RVA / 30 km/h	760	gering	mittelfristig	31.000 €
E-004	Enger	Ringstraße	2	Gemeindestraße	Stadt Enger	Prüfung DTV	422	mittel	kurzfristig	2.000 €
E-011	Enger	Jöllennecker Straße	2	Landesstraße 855	Straßen.NRW	Markierung Radverkehrsanlage	1.112	hoch	mittelfristig	44.480 €
E-012	Enger	Jöllennecker Straße	2	Landesstraße 855	Straßen.NRW	Bau Radverkehrsanlage	430	gering	langfristig	117.000 €

*Maßnahmenliste-Gesamt (Teil 1)*

Abschnittsnummer	Kommune	Straßenname	Netzkategorie	Straßenkategorie	Baulastträger	Handlungsbedarf	Länge [m]	Priorität	Umsetzbarkeit	Kostenschätzung
GT-006	Gütersloh	Holler Straße	3	Kreisstraße 34	Kreis Gütersloh	Prüfung Aufhebung der Benutzungspflicht	324	gering	langfristig	0 €
GT-019	Gütersloh	Verler Straße	1	Landesstraße 757	Straßen.NRW	Umgestaltung Straßenquerschnitt	1.353	hoch	mittelfristig	853.000 €
GT-020	Gütersloh	Steinhagener Straße	3	Kreisstraße 33	Kreis Gütersloh	Bau Radverkehrsanlage	726	gering	mittelfristig	197.000 €
GT-021	Gütersloh	Steinhagener Straße	3	Kreisstraße 33	Kreis Gütersloh	Prüfung DTV	222	gering	kurzfristig	2.000 €
GT-034	Gütersloh	Senner Straße	2	Landesstraße 934	Stadt Gütersloh	Markierung Radverkehrsanlage	325	hoch	kurzfristig	13.000 €
HA-003	Halle (Westf.)	Bielefelder Straße	1	Kreisstraße 26 (ehemals B68)	Kreis Gütersloh	Umgestaltung Straßenquerschnitt	1.079	hoch	mittelfristig	894.000 €
HA-004	Halle (Westf.)	Bielefelder Str./Brackweder St.	1	Kreisstraße 26 (ehemals B68)	Kreis Gütersloh	Umgestaltung Straßenquerschnitt	2.626	hoch	mittelfristig	1.655.000 €
HA-005	Halle (Westf.)	Lange Str./Bielefelder Str.	1	Gemeindestraße (ehemals B68)	Stadt Halle (Westf.)	Umgestaltung Straßenquerschnitt	462	hoch	mittelfristig	383.000 €
HA-008	Halle (Westf.)	Alleestraße	2	Gemeindestraße	Stadt Halle (Westf.)	Markierung Radverkehrsanlage	547	mittel	mittelfristig	22.000 €
HA-012	Halle (Westf.)	Gütersloher Straße	3	Landesstraße 782	Straßen.NRW	Bau Radverkehrsanlage	1.920	gering	langfristig	519.000 €
HF-003	Herford	Auf der Freiheit/Berliner Str.	2	Landesstraße 712	Straßen.NRW	Umgestaltung Straßenquerschnitt	1.407	mittel	langfristig	6.332.000 €
HF-006	Herford	Salzflur Straße	2	Landesstraße 712	Straßen.NRW	Bau Radverkehrsanlage	1.216	mittel	langfristig	365.000 €
L-006	Leopoldshöhe	Hovedisser Straße	3	Gemeindestraße	Gemeinde Leopoldshöhe	Prüfung DTV	174	gering	kurzfristig	2.000 €
L-009	Leopoldshöhe	Hauptstraße	2	Gemeindestraße	Gemeinde Leopoldshöhe	Prüfung DTV	148	gering	kurzfristig	2.000 €
L-024	Leopoldshöhe	Grenzweg	2	Gemeindestraße	Gemeinde Leopoldshöhe	Bau Radverkehrsanlage	193	gering	langfristig	58.000 €
O-003	Oerlinghausen	Rathausstraße	2	Gemeindestraße	Stadt Oerlinghausen	Prüfung DTV	480	mittel	kurzfristig	2.000 €
O-004	Oerlinghausen	Zeppelinstraße/Rathausstraße	2	Landesstraße 967	Straßen.NRW	Geschwindigkeitsreduzierung	823	hoch	mittelfristig	0 €
SHS-003	Schloß Holte - Stukenbrock	Oerlinghauser Str./Weißer Weg	3	Gemeindestraße	Stadt Schloß Holte - Stukenbrock	Prüfung DTV	661	gering	kurzfristig	2.000 €
SHS-005	Schloß Holte - Stukenbrock	Oerlinghauser Straße	1	Landesstraße 751	Straßen.NRW	Umgestaltung Straßenquerschnitt	404	hoch	langfristig	1.163.520 €
SHS-006	Schloß Holte - Stukenbrock	Schlossstraße	3	Landesstraße 751	Straßen.NRW	Markierung RVA / 30 km/h	392	gering	mittelfristig	16.000 €
SHS-007	Schloß Holte - Stukenbrock	Dechant-Brill-Straße/Holter St.	3	Kreisstraße 43/44	Kreis Gütersloh	Prüfung Aufhebung der Benutzungspflicht	755	gering	langfristig	0 €
SHS-014	Schloß Holte - Stukenbrock	Holter Straße	2	Kreisstraße 43	Kreis Gütersloh	Umgestaltung Straßenquerschnitt	3.539	mittel	mittelfristig	7.645.000 €
SHS-016	Schloß Holte - Stukenbrock	Falkenstraße	1	Gemeindestraße	Stadt Schloß Holte - Stukenbrock	Verbreiterung der RVA	190	gering	langfristig	29.000 €
SP-002	Spenge	Wertherstraße	3	Landesstraße 782	Straßen.NRW	Bau Radverkehrsanlage	707	gering	langfristig	191.000 €
SP-003	Spenge	Wertherstraße	3	Landesstraße 782	Straßen.NRW	Geschwindigkeitsreduzierung	1.050	mittel	mittelfristig	0 €
SP-006	Spenge	Bielefelder Straße	2	Landesstraße 783	Straßen.NRW	Markierung Radverkehrsanlage	1.886	mittel	mittelfristig	76.000 €
ST-005	Steinhagen	Haller Straße	1	Landesstraße 756	Straßen.NRW	Umgestaltung Straßenquerschnitt	4.424	hoch	mittelfristig	2.788.000 €
ST-006	Steinhagen	Bielefelder Straße	2	Landesstraße 778	Straßen.NRW	Bau RVA / Markierung RVA	732	mittel	kurzfristig	359.000 €
ST-008	Steinhagen	Bielefelder Str./Woerdener Str.	2	Landesstraße 778	Straßen.NRW	Bau Radverkehrsanlage	1.646	mittel	kurzfristig	1.482.000 €
ST-014	Steinhagen	Sandforther Str./Gütersloher Str.	3	Landesstraße 782	Straßen.NRW	Bau Radverkehrsanlage	4.083	gering	langfristig	1.103.000 €

### Maßnahmenliste-Gesamt (Teil 2)

Abschnittsnummer	Kommune	Straßenname	Netzkategorie	Straßenkategorie	Baulastträger	Handlungsbedarf	Länge [m]	Priorität	Umsetzbarkeit	Kostenschätzung
V-001	Verl	Gütersloher Straße	1	Landesstraße 757	Straßen.NRW	Bau Radverkehrsanlage	2.545	hoch	langfristig	1.604.000 €
V-007	Verl	Bergstraße	3	Kreisstraße 43	Kreis Gütersloh	Prüfung Aufhebung der Benutzungspflicht	197	gering	langfristig	0 €
W-002	Werther (Westf.)	Engerstraße	3	Landesstraße 782	Straßen.NRW	Geschwindigkeitsreduzierung	615	mittel	mittelfristig	0 €
W-003	Werther (Westf.)	Engerstraße	3	Landesstraße 782	Straßen.NRW	Bau Radverkehrsanlage	1.205	gering	langfristig	326.000 €
W-006	Werther (Westf.)	Haller Straße	3	Landesstraße 782	Straßen.NRW	Markierung Radverkehrsanlage	626	gering	mittelfristig	26.000 €
W-007	Werther (Westf.)	Haller Straße	3	Landesstraße 782	Straßen.NRW	Verbreiterung der RVA	178	gering	langfristig	27.000 €
W-009	Werther (Westf.)	Bielefelder Straße	2	Landesstraße 785	Straßen.NRW	Markierung Radverkehrsanlage	815	mittel	mittelfristig	33.000 €
W-010	Werther (Westf.)	Bielefelder Straße	2	Landesstraße 785	Straßen.NRW	Umgestaltung Straßenquerschnitt	3.344	mittel	langfristig	1.626.000 €
W-013	Werther (Westf.)	Schröttinghauser Straße	3	Landesstraße 922	Straßen.NRW	Bau Radverkehrsanlage	732	gering	langfristig	198.000 €
<b>Gesamt</b>							<b>70.018</b>			<b>40.681.000 €</b>

*Maßnahmenliste-Gesamt (Teil 3)*

# **Anhang A-11**

Prioritätenlisten der Kommunen  
(Zum Verständnis siehe Kapitel 9)



Priorität	Abschnittsnummer	Kommune	Straßenname	Netzkategorie	Straßenkategorie	Baulastträger	Handlungsbedarf	Länge [m]	Umsetzbarkeit	Kostenschätzung
hoch	BI-014	Bielefeld	Kusenweg	1	Kreisstraße 23	Stadt Bielefeld	Bau Radverkehrsanlage	302	kurzfristig	106.000 €
hoch	BI-015	Bielefeld	Kusenweg	1	Kreisstraße 23	Stadt Bielefeld	Geschwindigkeitsreduzierung	241	kurzfristig	0 €
hoch	BI-020	Bielefeld	Viktoriastraße	1	Gemeindestraße	Stadt Bielefeld	Geschwindigkeitsreduzierung	425	kurzfristig	0 €
hoch	BI-055	Bielefeld	Gotenstraße	1	Gemeindestraße	Stadt Bielefeld	Geschwindigkeitsreduzierung	487	kurzfristig	0 €
hoch	BI-064	Bielefeld	Senner Straße	2	Kreisstraße 17	Stadt Bielefeld	Geschwindigkeitsreduzierung	279	kurzfristig	0 €
hoch	BI-074	Bielefeld	Osnabrücker Straße	1	Landesstraße 756	Straßen.NRW	Umgestaltung Straßenquerschnitt	223	mittelfristig	141.000 €
hoch	BI-075	Bielefeld	Osnabrücker Straße	1	Landesstraße 756	Straßen.NRW	Umgestaltung Straßenquerschnitt	1.316	mittelfristig	830.000 €
hoch	BI-076	Bielefeld	Osnabrücker Straße	1	Landesstraße 756	Straßen.NRW	Umgestaltung Straßenquerschnitt	904	mittelfristig	570.000 €
hoch	BI-077	Bielefeld	Osnabrücker Straße	1	Landesstraße 756	Stadt Bielefeld	Umgestaltung Straßenquerschnitt	444	mittelfristig	368.000 €
hoch	BI-079	Bielefeld	"Bahnunterführung"	1	Sonderweg	Stadt Bielefeld	Prüfung Beschilderung	236	kurzfristig	0 €
hoch	BI-110	Bielefeld	Pödinghauser Straße	2	Landesstraße 855	Stadt Bielefeld	Geschwindigkeitsreduzierung	244	kurzfristig	0 €
mittel	BI-033	Bielefeld	Potsdamer Straße	2	Gemeindestraße	Stadt Bielefeld	Bau Radverkehrsanlage	453	mittelfristig	136.000 €
mittel	BI-034	Bielefeld	Potsdamer Straße	2	Gemeindestraße	Stadt Bielefeld	Geschwindigkeitsreduzierung	406	kurzfristig	0 €
mittel	BI-047	Bielefeld	Detmolder Straße	2	Landesstraße 787	Stadt Bielefeld	Umgestaltung Straßenquerschnitt	788	mittelfristig	2.128.000 €
mittel	BI-049	Bielefeld	Detmolder Straße	2	Bundesstraße 66	Stadt Bielefeld	Umgestaltung Straßenquerschnitt	2.334	mittelfristig	2.143.000 €
mittel	BI-081	Bielefeld	Wertherstraße	2	Landesstraße 785	Straßen.NRW	Bau Radverkehrsanlage	36	langfristig	18.000 €
mittel	BI-082	Bielefeld	Wertherstraße	2	Landesstraße 785	Stadt Bielefeld	Markierung Radverkehrsanlage	542	mittelfristig	22.000 €
mittel	BI-097	Bielefeld	Jöllennecker Straße	2	Landesstraße 783	Stadt Bielefeld	Markierung Radverkehrsanlage	291	mittelfristig	12.000 €
mittel	BI-098	Bielefeld	Jöllennecker Straße	2	Landesstraße 783	Straßen.NRW	Bau Radverkehrsanlage	1.999	mittelfristig	600.000 €
mittel	BI-099	Bielefeld	Jöllennecker Straße	2	Landesstraße 783	Stadt Bielefeld	Markierung Radverkehrsanlage	619	mittelfristig	25.000 €
gering	BI-003	Bielefeld	Herforder Straße	1	Bundesstraße 61	Stadt Bielefeld	Umgestaltung Straßenquerschnitt	1.800	langfristig	1.491.000 €
gering	BI-012	Bielefeld	Kusenweg	1	Kreisstraße 23	Stadt Bielefeld	Bau Radverkehrsanlage	1.153	langfristig	404.000 €
gering	BI-025	Bielefeld	Linnenstraße	2	Gemeindestraße	Stadt Bielefeld	Bau Radverkehrsanlage	133	langfristig	40.000 €
gering	BI-029	Bielefeld	Dingerdisser Straße	2	Gemeindestraße	Stadt Bielefeld	Bau Radverkehrsanlage	1.000	langfristig	300.000 €
gering	BI-066	Bielefeld	Weserstraße	3	Kreisstraße 33	Stadt Bielefeld	Bau Radverkehrsanlage	1.680	langfristig	454.000 €
gering	BI-087	Bielefeld	Schröttinghauser Straße	3	Landesstraße 922	Straßen.NRW	Bau Radverkehrsanlage	1.437	langfristig	388.000 €
gering	BI-109	Bielefeld	Pödinghauser Straße	2	Landesstraße 855	Straßen.NRW	Bau Radverkehrsanlage	789	langfristig	237.000 €
<b>Gesamt</b>								<b>20.561</b>		<b>10.413.000 €</b>

### Prioritätenliste Bielefeld

Priorität	Abschnittsnummer	Kommune	Straßenname	Netzkategorie	Straßenkategorie	Baulastträger	Handlungsbedarf	Länge [m]	Umsetzbarkeit	Kostenschätzung
mittel	BS-001	Bad Salzuflen	Herforder Straße	2	Landesstraße 712	Straßen.NRW	Markierung RVA / 30 km/h	1.844	mittelfristig	74.000 €
gering	BS-016	Bad Salzuflen	Krumme Weide	3	Gemeindestraße	Stadt Bad Salzuflen	Markierung Radverkehrsanlage	138	mittelfristig	6.000 €
gering	BS-017	Bad Salzuflen	Oerlinghauser Straße	3	Gemeindestraße	Stadt Bad Salzuflen	Markierung RVA / 30 km/h	760	mittelfristig	31.000 €
<b>Gesamt</b>								<b>2.742</b>		<b>111.000 €</b>

### Prioritätenliste Bad Salzuflen

Priorität	Abschnittsnummer	Kommune	Straßenname	Netzkategorie	Straßenkategorie	Baulastträger	Handlungsbedarf	Länge [m]	Umsetzbarkeit	Kostenschätzung
hoch	E-011	Enger	Jöllener Straße	2	Landesstraße 855	Straßen.NRW	Markierung Radverkehrsanlage	1.112	mittelfristig	44.480 €
mittel	E-004	Enger	Ringstraße	2	Gemeindestraße	Stadt Enger	Prüfung DTV	422	kurzfristig	2.000 €
gering	E-012	Enger	Jöllener Straße	2	Landesstraße 855	Straßen.NRW	Bau Radverkehrsanlage	430	langfristig	117.000 €
<b>Gesamt</b>								<b>1.964</b>		<b>163.480 €</b>

### Prioritätenliste Enger

Priorität	Abschnittsnummer	Kommune	Straßenname	Netzkategorie	Straßenkategorie	Baulastträger	Handlungsbedarf	Länge [m]	Umsetzbarkeit	Kostenschätzung
hoch	GT-019	Gütersloh	Verler Straße	1	Landesstraße 757	Straßen.NRW	Umgestaltung Straßenquerschnitt	1.353	mittelfristig	853.000 €
hoch	GT-034	Gütersloh	Senner Straße	2	Landesstraße 934	Stadt Gütersloh	Markierung Radverkehrsanlage	325	kurzfristig	13.000 €
gering	GT-006	Gütersloh	Holler Straße	3	Kreisstraße 34	Kreis Gütersloh	Prüfung Aufhebung der Benutzungspflicht	324	langfristig	0 €
gering	GT-020	Gütersloh	Steinhagener Straße	3	Kreisstraße 33	Kreis Gütersloh	Bau Radverkehrsanlage	726	mittelfristig	197.000 €
gering	GT-021	Gütersloh	Steinhagener Straße	3	Kreisstraße 33	Kreis Gütersloh	Prüfung DTV	222	kurzfristig	2.000 €
<b>Gesamt</b>								<b>2.950</b>		<b>1.065.000 €</b>

### Prioritätenliste Gütersloh

Priorität	Abschnittsnummer	Kommune	Straßenname	Netzkategorie	Straßenkategorie	Baulastträger	Handlungsbedarf	Länge [m]	Umsetzbarkeit	Kostenschätzung
hoch	HA-003	Halle (Westf.)	Bielefelder Straße	1	Kreisstraße 26 (ehemals B68)	Kreis Gütersloh	Umgestaltung Straßenquerschnitt	1.079	mittelfristig	894.000 €
hoch	HA-004	Halle (Westf.)	Bielefelder Str./Brackweder St.	1	Kreisstraße 26 (ehemals B68)	Kreis Gütersloh	Umgestaltung Straßenquerschnitt	2.626	mittelfristig	1.655.000 €
hoch	HA-005	Halle (Westf.)	Lange Str./Bielefelder Str.	1	Gemeindestraße (ehemals B68)	Stadt Halle (Westf.)	Umgestaltung Straßenquerschnitt	462	mittelfristig	383.000 €
mittel	HA-008	Halle (Westf.)	Alleestraße	2	Gemeindestraße	Stadt Halle (Westf.)	Markierung Radverkehrsanlage	547	mittelfristig	22.000 €
gering	HA-012	Halle (Westf.)	Gütersloher Straße	3	Landesstraße 782	Straßen.NRW	Bau Radverkehrsanlage	1.920	langfristig	519.000 €
<b>Gesamt</b>								<b>6.634</b>		<b>3.473.000 €</b>

### Prioritätenliste Halle (Westf.)

Priorität	Abschnittsnummer	Kommune	Straßenname	Netzkategorie	Straßenkategorie	Baulastträger	Handlungsbedarf	Länge [m]	Umsetzbarkeit	Kostenschätzung
mittel	HF-003	Herford	Auf der Freiheit/Berliner Str.	2	Landesstraße 712	Straßen.NRW	Umgestaltung Straßenquerschnitt	1.407	langfristig	6.332.000 €
mittel	HF-006	Herford	Salzflur Straße	2	Landesstraße 712	Straßen.NRW	Bau Radverkehrsanlage	1.216	langfristig	365.000 €
<b>Gesamt</b>								<b>2.623</b>		<b>6.697.000 €</b>

### Prioritätenliste Herford

Priorität	Abschnittsnummer	Kommune	Straßenname	Netzkategorie	Straßenkategorie	Baulastträger	Handlungsbedarf	Länge [m]	Umsetzbarkeit	Kostenschätzung
gering	L-006	Leopoldshöhe	Hovedisser Straße	3	Gemeindestraße	Gemeinde Leopoldshöhe	Prüfung DTV	174	kurzfristig	2.000 €
gering	L-009	Leopoldshöhe	Hauptstraße	2	Gemeindestraße	Gemeinde Leopoldshöhe	Prüfung DTV	148	kurzfristig	2.000 €
gering	L-024	Leopoldshöhe	Grenzweg	2	Gemeindestraße	Gemeinde Leopoldshöhe	Bau Radverkehrsanlage	193	langfristig	58.000 €
<b>Gesamt</b>								<b>515</b>		<b>62.000 €</b>

### Prioritätenliste Leopoldshöhe

Priorität	Abschnittsnummer	Kommune	Straßenname	Netzkategorie	Straßenkategorie	Baulastträger	Handlungsbedarf	Länge [m]	Umsetzbarkeit	Kostenschätzung
hoch	O-004	Oerlinghausen	Zeppelinstraße/Rathausstraße	2	Landesstraße 967	Straßen.NRW	Geschwindigkeitsreduzierung	823	mittelfristig	0 €
mittel	O-003	Oerlinghausen	Rathausstraße	2	Gemeindestraße	Stadt Oerlinghausen	Prüfung DTV	480	kurzfristig	2.000 €
<b>Gesamt</b>								<b>1.303</b>		<b>2.000 €</b>

### Prioritätenliste Oerlinghausen

Priorität	Abschnittsnummer	Kommune	Straßenname	Netzkategorie	Straßenkategorie	Baulastträger	Handlungsbedarf	Länge [m]	Umsetzbarkeit	Kostenschätzung
hoch	SHS-005	Schloß Holte - Stukenbrock	Oerlinghauser Straße	1	Landesstraße 751	Straßen.NRW	Umgestaltung Straßenquerschnitt	404	langfristig	1.163.520 €
mittel	SHS-014	Schloß Holte - Stukenbrock	Holter Straße	2	Kreisstraße 43	Kreis Gütersloh	Umgestaltung Straßenquerschnitt	3.539	mittelfristig	7.645.000 €
gering	SHS-003	Schloß Holte - Stukenbrock	Oerlinghauser Str./Weißer Weg	3	Gemeindestraße	Stadt Schloß Holte - Stukenbrock	Prüfung DTV	661	kurzfristig	2.000 €
gering	SHS-006	Schloß Holte - Stukenbrock	Schlossstraße	3	Landesstraße 751	Straßen.NRW	Markierung RVA / 30 km/h	392	mittelfristig	16.000 €
gering	SHS-007	Schloß Holte - Stukenbrock	Dechant-Brill-Straße/Holter St.	3	Kreisstraße 43/44	Kreis Gütersloh	Prüfung Aufhebung der Benutzungspflicht	755	langfristig	0 €
gering	SHS-016	Schloß Holte - Stukenbrock	Falkenstraße	1	Gemeindestraße	Stadt Schloß Holte - Stukenbrock	Verbreiterung der RVA	190	langfristig	29.000 €
<b>Gesamt</b>								<b>5.941</b>		<b>8.855.520 €</b>

### Prioritätenliste Schloß Holte-Stukenbrock

Priorität	Abschnittsnummer	Kommune	Straßenname	Netzkategorie	Straßenkategorie	Baulastträger	Handlungsbedarf	Länge [m]	Umsetzbarkeit	Kostenschätzung
mittel	SP-003	Spenge	Wertherstraße	3	Landesstraße 782	Straßen.NRW	Geschwindigkeitsreduzierung	1.050	mittelfristig	0 €
mittel	SP-006	Spenge	Bielefelder Straße	2	Landesstraße 783	Straßen.NRW	Markierung Radverkehrsanlage	1.886	mittelfristig	76.000 €
gering	SP-002	Spenge	Wertherstraße	3	Landesstraße 782	Straßen.NRW	Bau Radverkehrsanlage	707	langfristig	191.000 €
<b>Gesamt</b>								<b>3.643</b>		<b>267.000 €</b>

### Prioritätenliste Spenge

Priorität	Abschnittsnummer	Kommune	Straßenname	Netzkategorie	Straßenkategorie	Baulastträger	Handlungsbedarf	Länge [m]	Umsetzbarkeit	Kostenschätzung
hoch	ST-005	Steinhagen	Haller Straße	1	Landesstraße 756	Straßen.NRW	Umgestaltung Straßenquerschnitt	4.424	mittelfristig	2.788.000 €
mittel	ST-006	Steinhagen	Bielefelder Straße	2	Landesstraße 778	Straßen.NRW	Bau RVA / Markierung RVA	732	kurzfristig	359.000 €
mittel	ST-008	Steinhagen	Bielefelder Str./Woedener Str.	2	Landesstraße 778	Straßen.NRW	Bau Radverkehrsanlage	1.646	kurzfristig	1.482.000 €
gering	ST-014	Steinhagen	Sandforther Str./Gütersloher Str.	3	Landesstraße 782	Straßen.NRW	Bau Radverkehrsanlage	4.083	langfristig	1.103.000 €
<b>Gesamt</b>								<b>10.885</b>		<b>5.732.000 €</b>

### Prioritätenliste Steinhagen

Priorität	Abschnittsnummer	Kommune	Straßenname	Netzkategorie	Straßenkategorie	Baulastträger	Handlungsbedarf	Länge [m]	Umsetzbarkeit	Kostenschätzung
hoch	V-001	Verl	Gütersloher Straße	1	Landesstraße 757	Straßen.NRW	Bau Radverkehrsanlage	2.545	langfristig	1.604.000 €
gering	V-007	Verl	Bergstraße	3	Kreisstraße 43	Kreis Gütersloh	Prüfung Aufhebung der Benutzungspflicht	197	langfristig	0 €
<b>Gesamt</b>								<b>2.742</b>		<b>1.604.000 €</b>

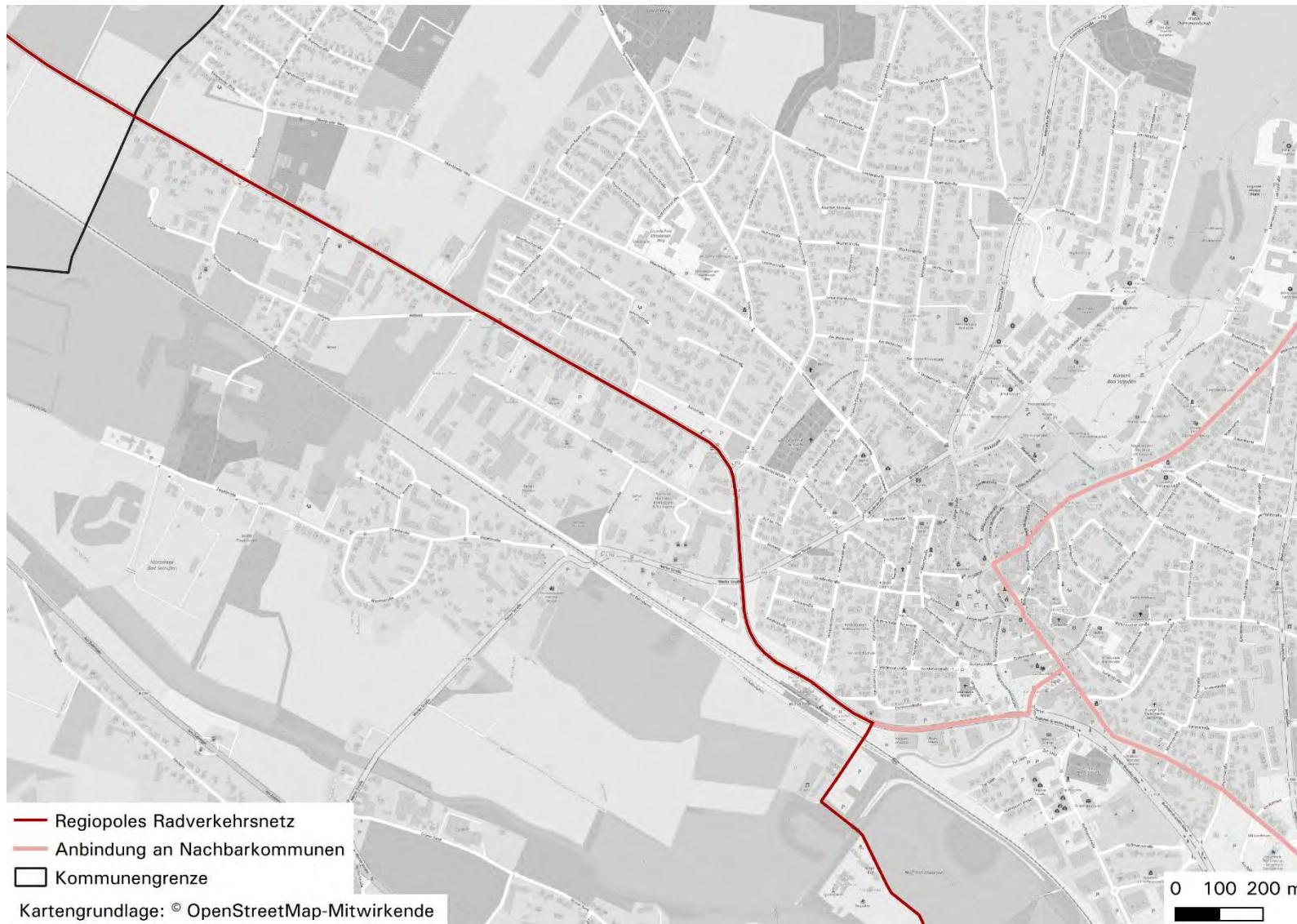
### Prioritätenliste Verl

Priorität	Abschnittsnummer	Kommune	Straßenname	Netzkategorie	Straßenkategorie	Baulastträger	Handlungsbedarf	Länge [m]	Umsetzbarkeit	Kostenschätzung
mittel	W-002	Werther (Westf.)	Engerstraße	3	Landesstraße 782	Straßen.NRW	Geschwindigkeitsreduzierung	615	mittelfristig	0 €
mittel	W-009	Werther (Westf.)	Bielefelder Straße	2	Landesstraße 785	Straßen.NRW	Markierung Radverkehrsanlage	815	mittelfristig	33.000 €
mittel	W-010	Werther (Westf.)	Bielefelder Straße	2	Landesstraße 785	Straßen.NRW	Umgestaltung Straßenquerschnitt	3.344	langfristig	1.626.000 €
gering	W-003	Werther (Westf.)	Engerstraße	3	Landesstraße 782	Straßen.NRW	Bau Radverkehrsanlage	1.205	langfristig	326.000 €
gering	W-006	Werther (Westf.)	Haller Straße	3	Landesstraße 782	Straßen.NRW	Markierung Radverkehrsanlage	626	mittelfristig	26.000 €
gering	W-007	Werther (Westf.)	Haller Straße	3	Landesstraße 782	Straßen.NRW	Verbreiterung der RVA	178	langfristig	27.000 €
gering	W-013	Werther (Westf.)	Schröttinghauser Straße	3	Landesstraße 922	Straßen.NRW	Bau Radverkehrsanlage	732	langfristig	198.000 €
<b>Gesamt</b>								<b>7.515</b>		<b>2.236.000 €</b>

*Prioritätenliste Werther (Westf.)*

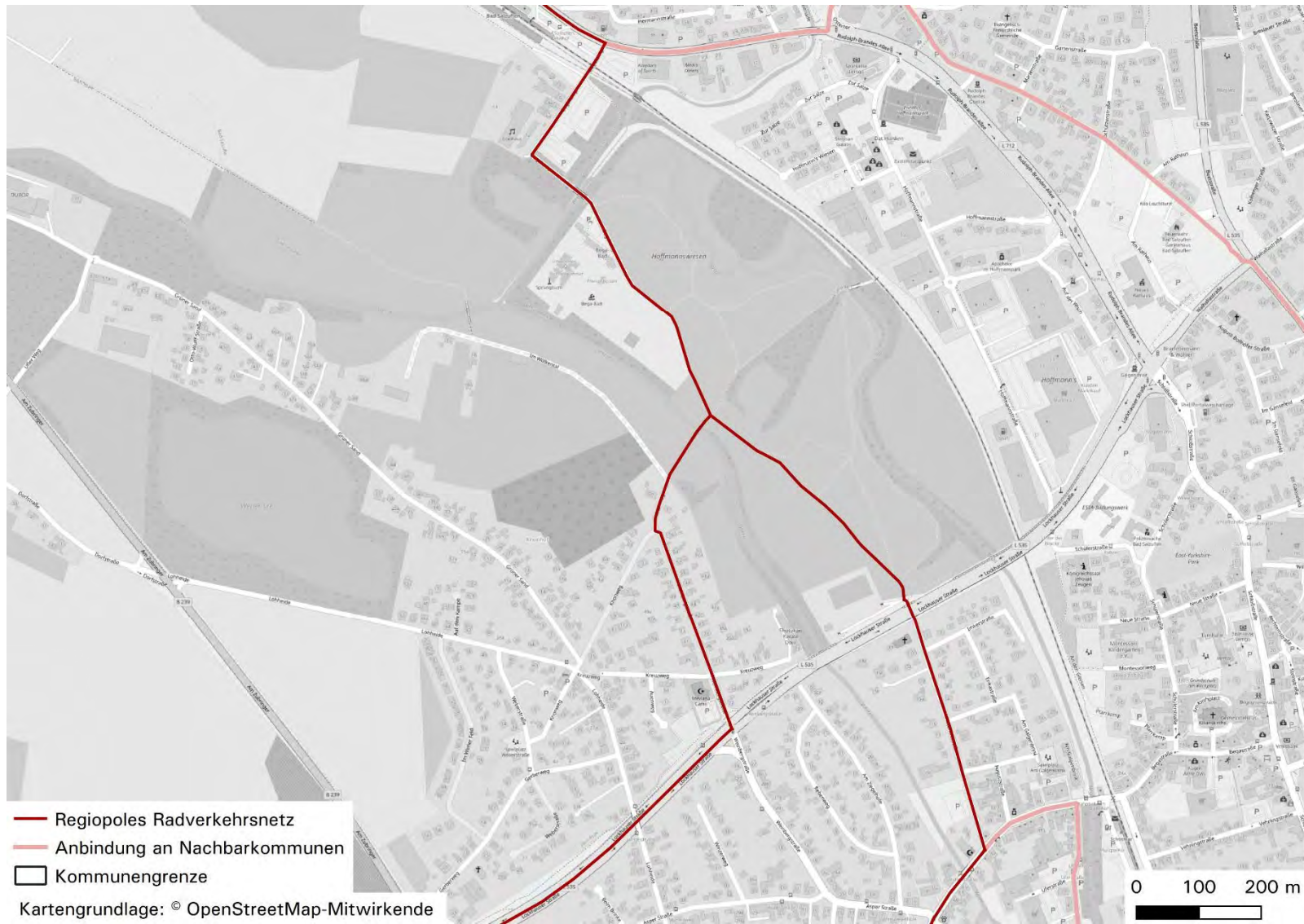
# **Anhang A-12**

Detailausschnitte des Radnetzes in den Kommunen



*Detailausschnitt des Radnetzes in Bad Salzuflen Teil 1*

Regiopolregion Bielefeld – Integriertes regionales Radverkehrskonzept



*Detailausschnitt des Radnetzes in Bad Salzuflen Teil 2*

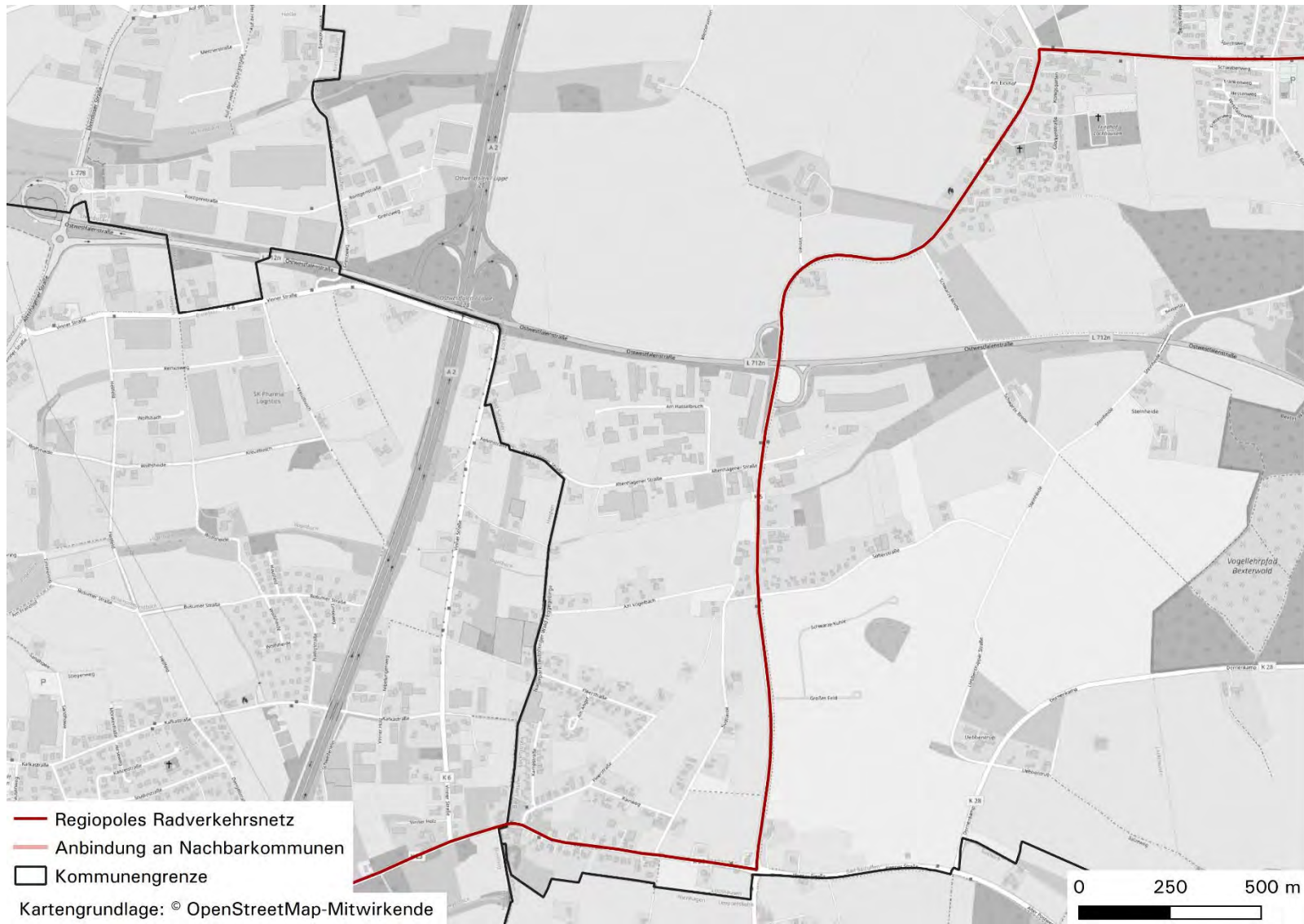
Regiopolregion Bielefeld – Integriertes regionales Radverkehrskonzept



*Detailausschnitt des Radnetzes in Bad Salzuflen Teil 3*

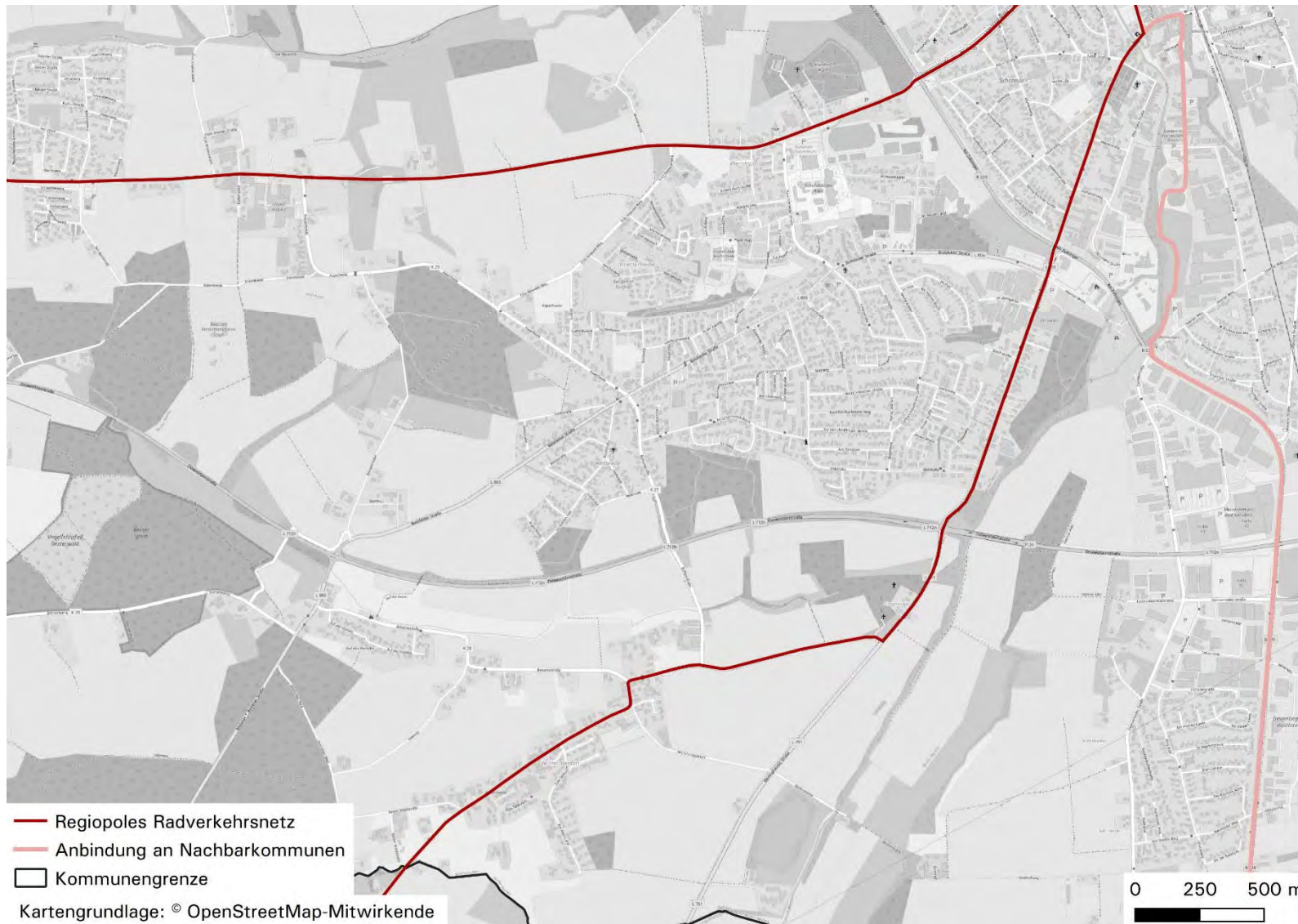
Regiopolregion Bielefeld – Integriertes regionales Radverkehrskonzept





*Detailausschnitt des Radnetzes in Bad Salzuflen Teil 4*

Regiopolregion Bielefeld – Integriertes regionales Radverkehrskonzept



*Detailausschnitt des Radnetzes in Bad Salzuflen Teil 5*

Regiopolregion Bielefeld – Integriertes regionales Radverkehrskonzept

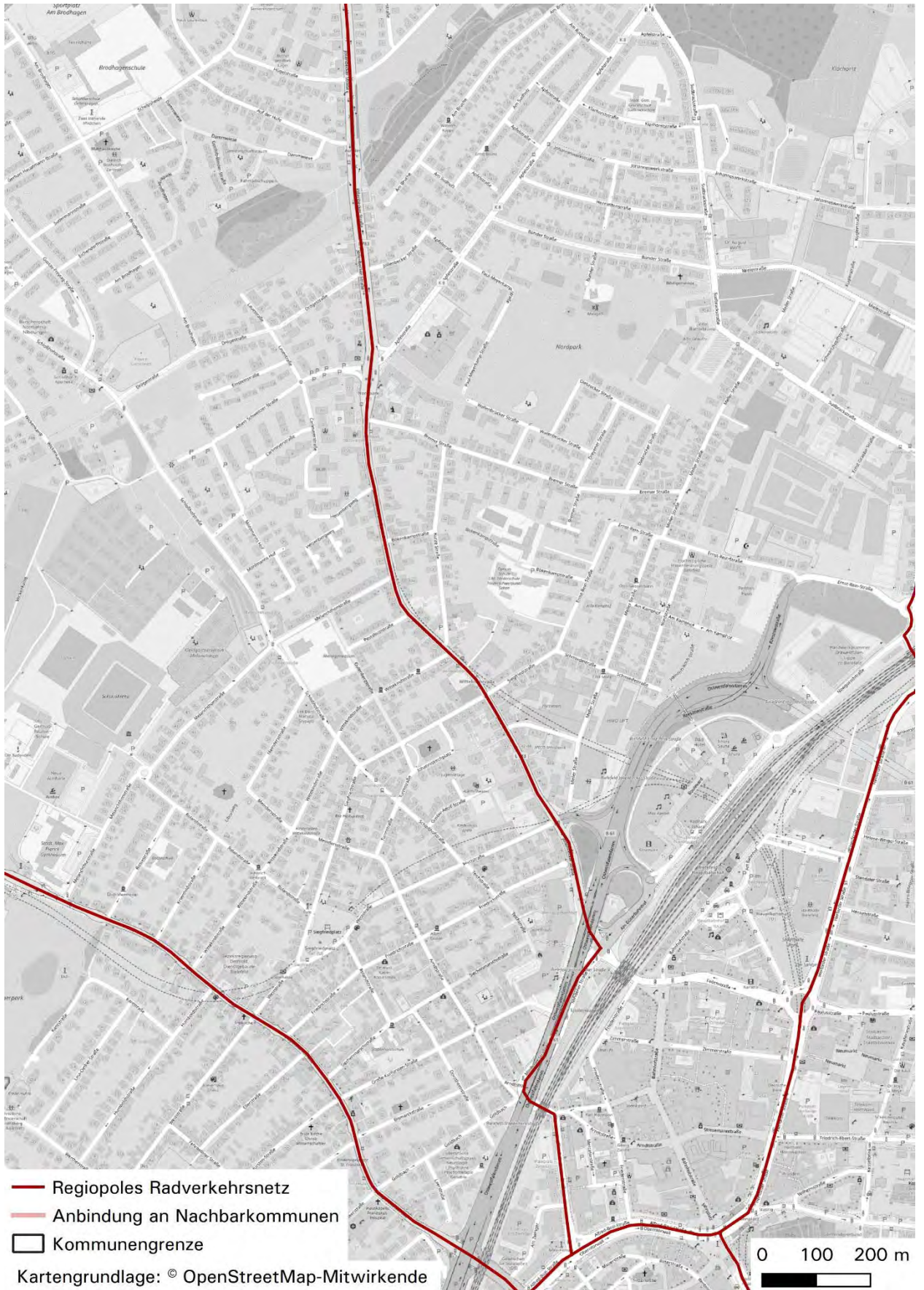


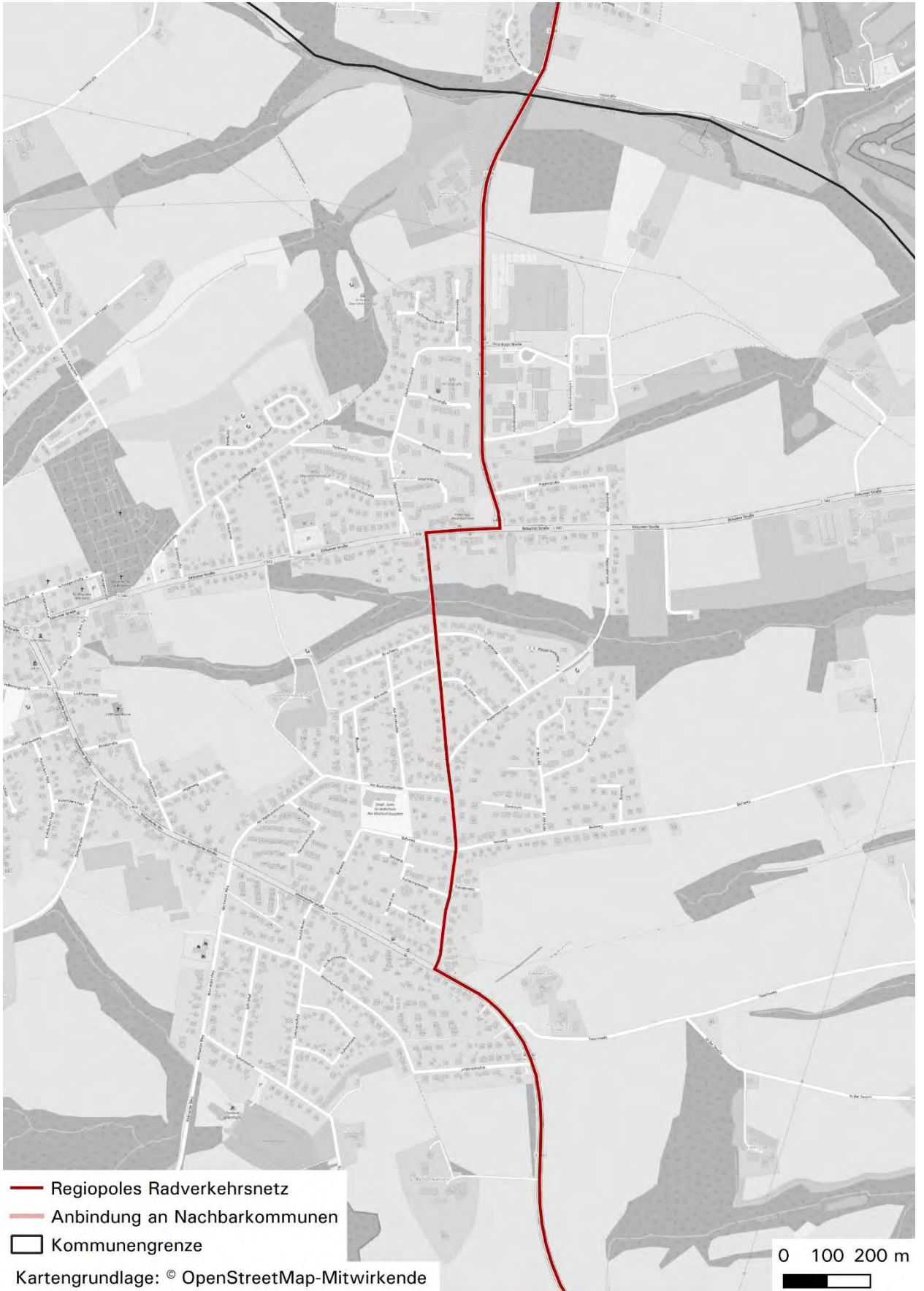
*Detailausschnitt des Radnetzes in Bielefeld Teil 1*



*Detailausschnitt des Radnetzes in Bielefeld Teil 2*



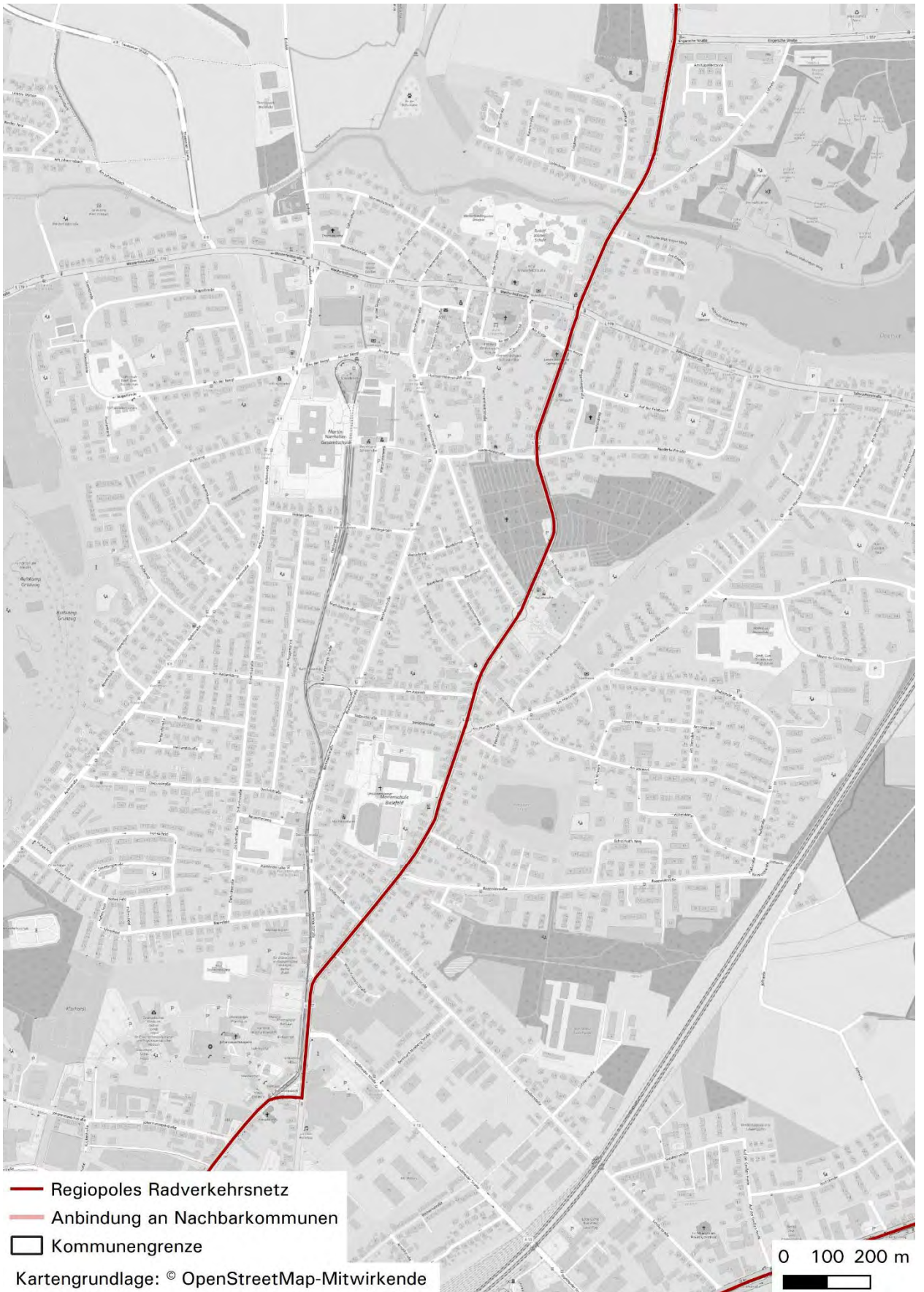




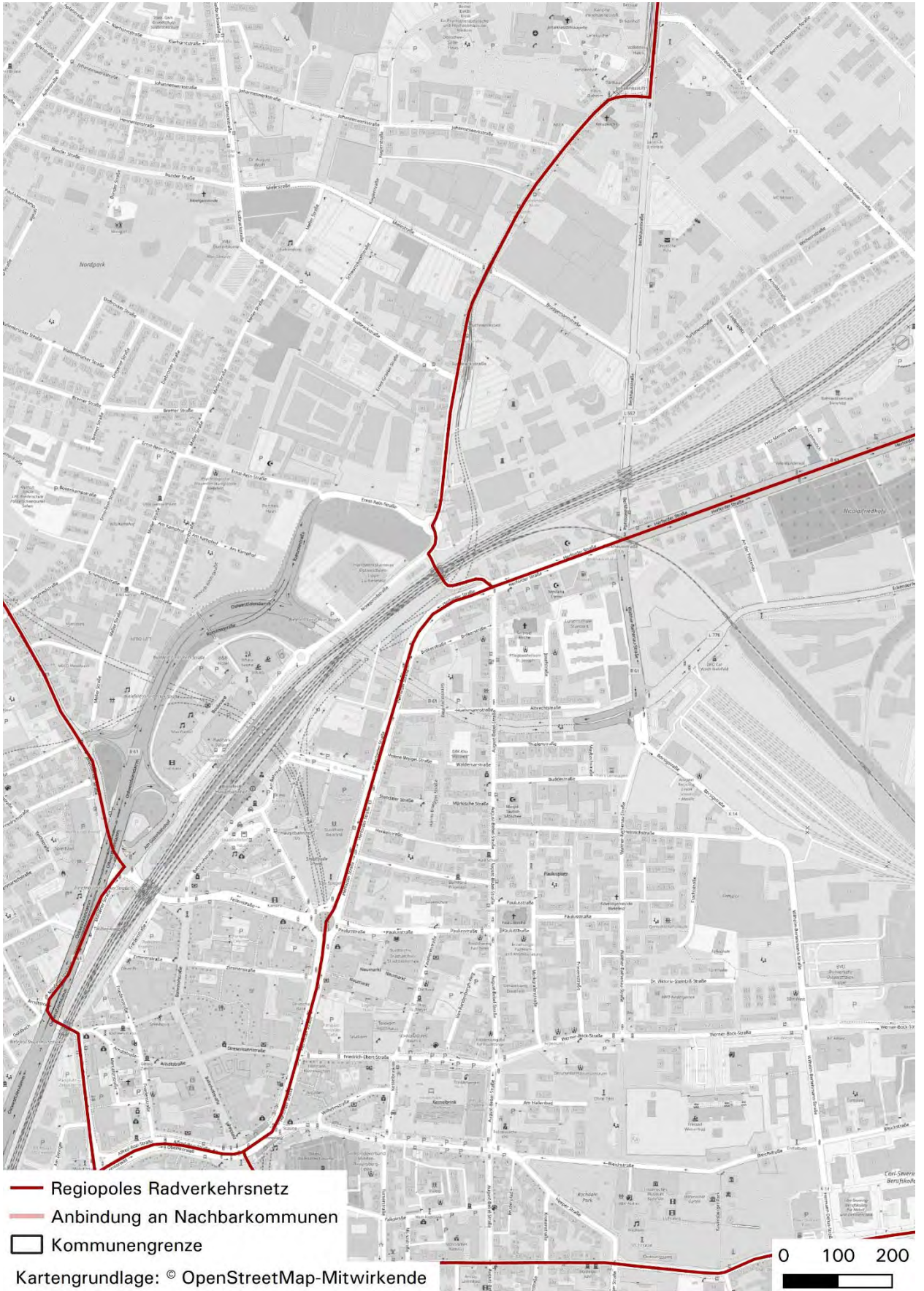
*Detailausschnitt des Radnetzes in Bielefeld Teil 5*

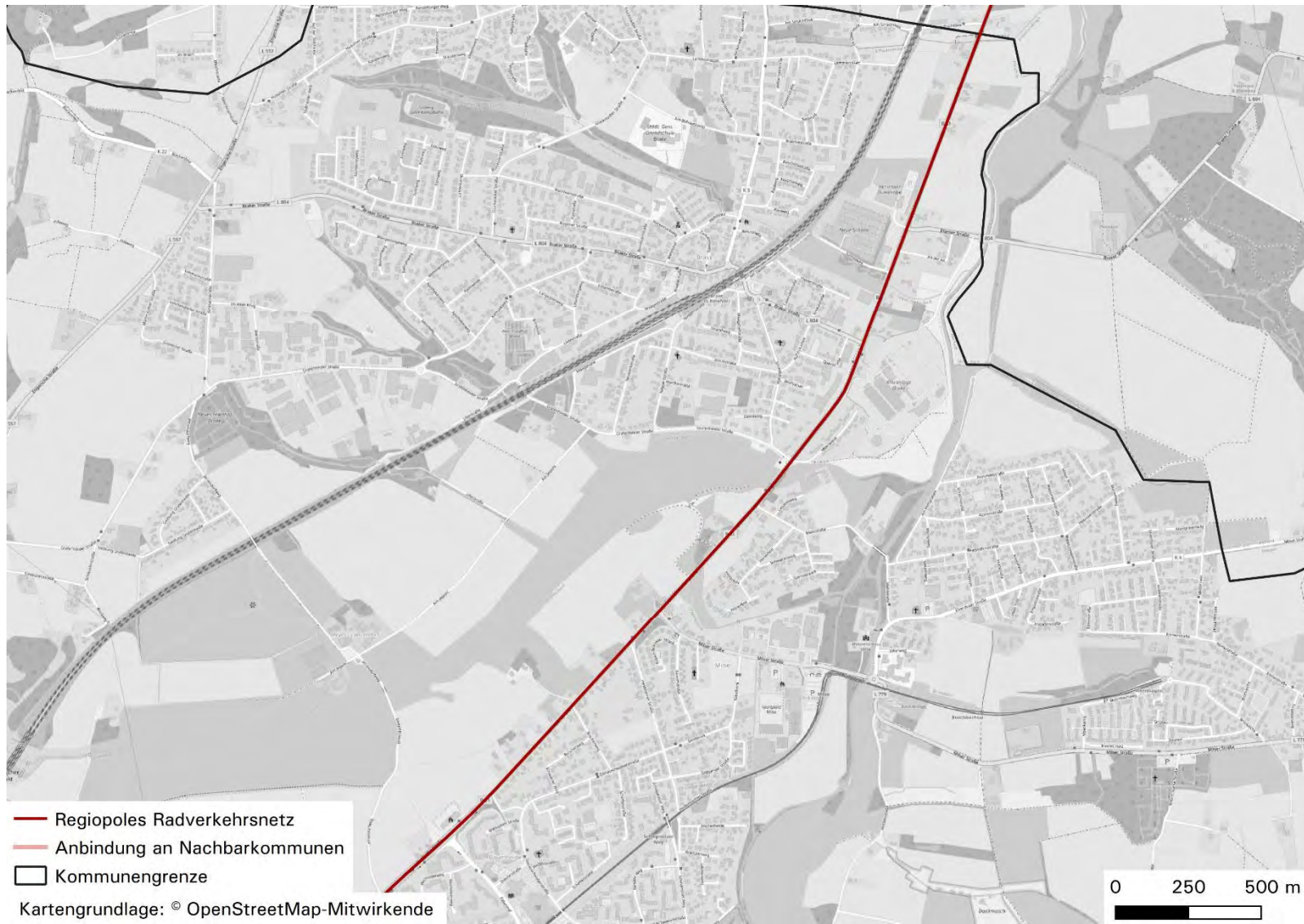






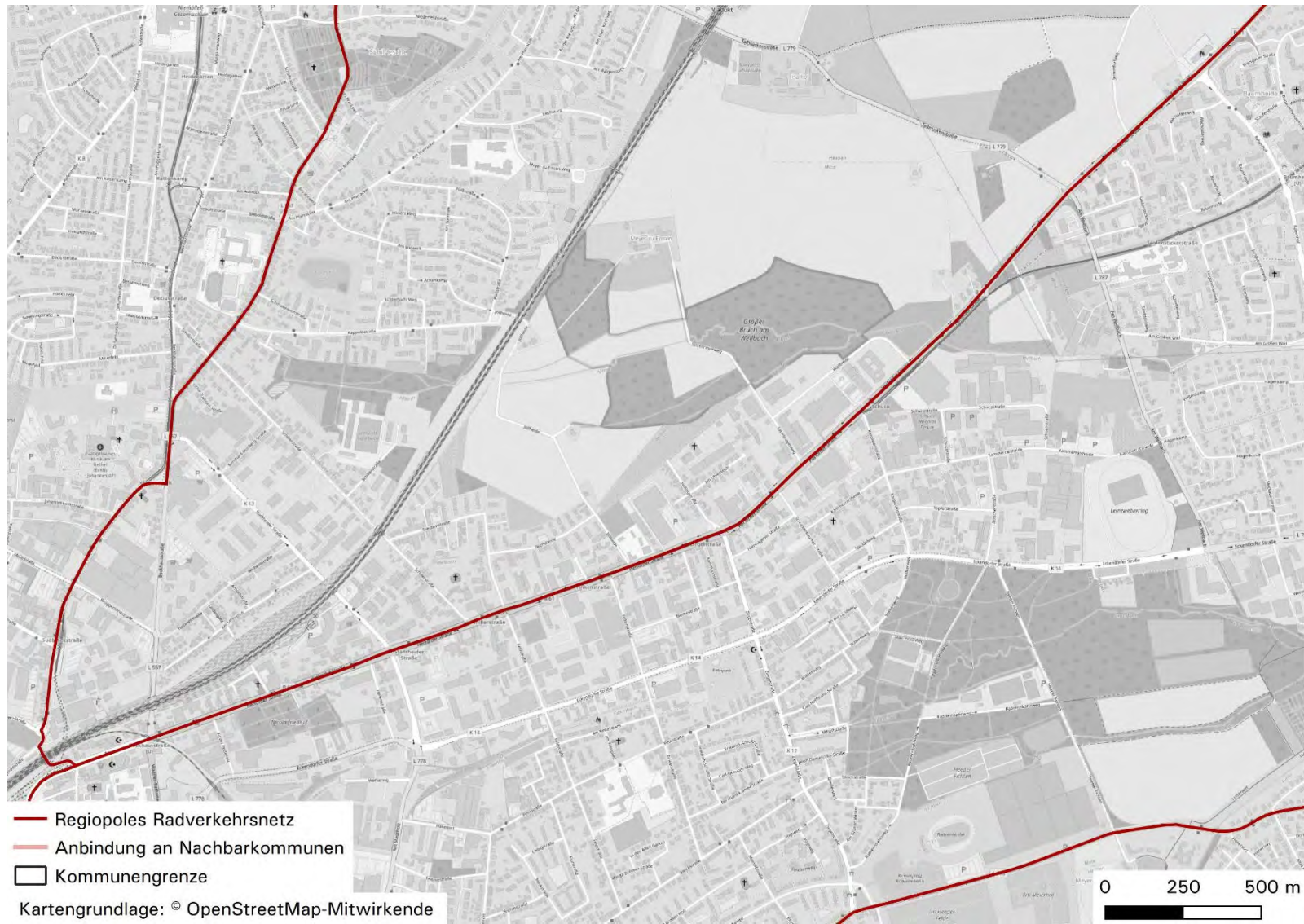
*Detailausschnitt des Radnetzes in Bielefeld Teil 7*





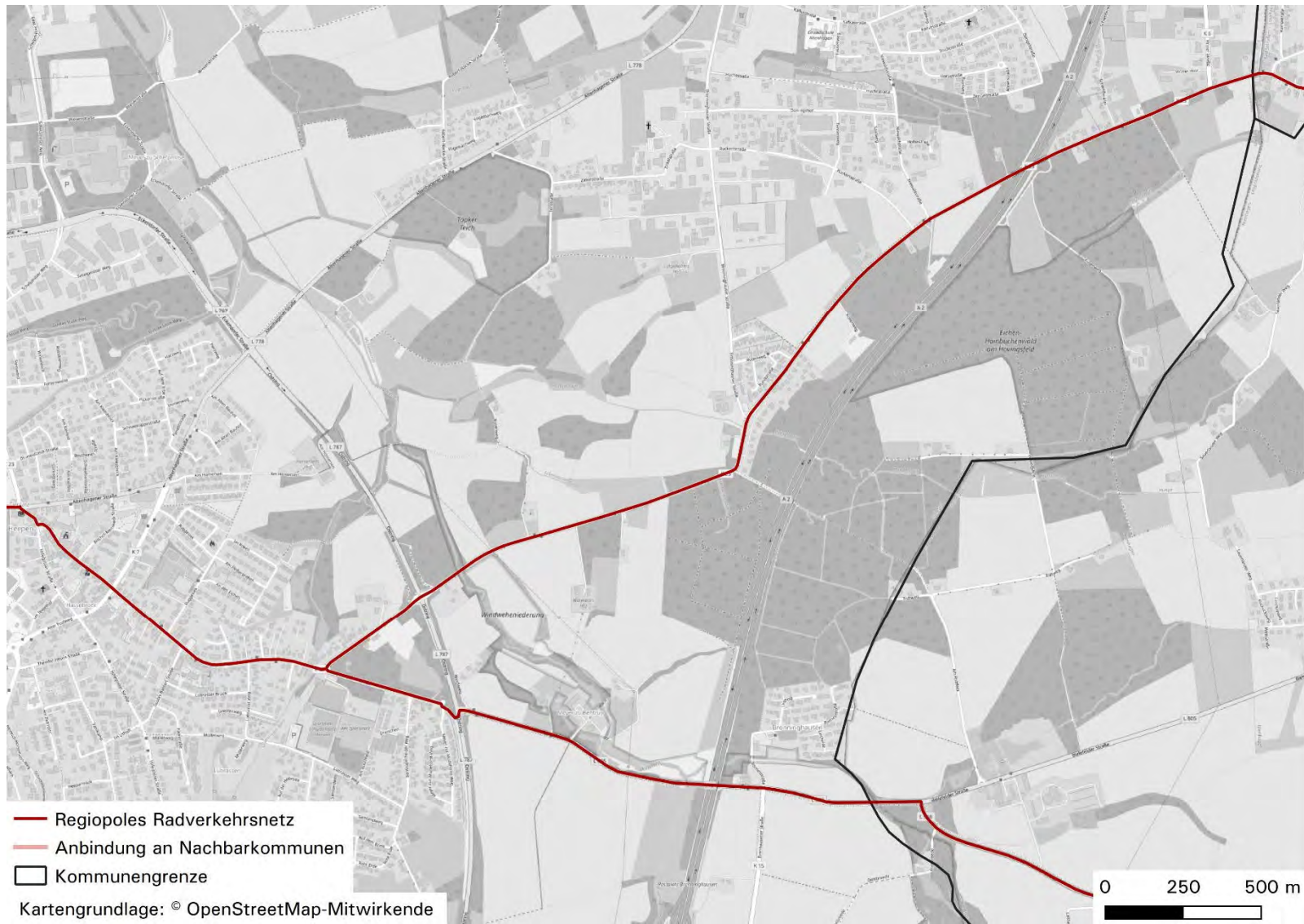
*Detailausschnitt des Radnetzes in Bielefeld Teil 9*

Regiopolregion Bielefeld – Integriertes regionales Radverkehrskonzept



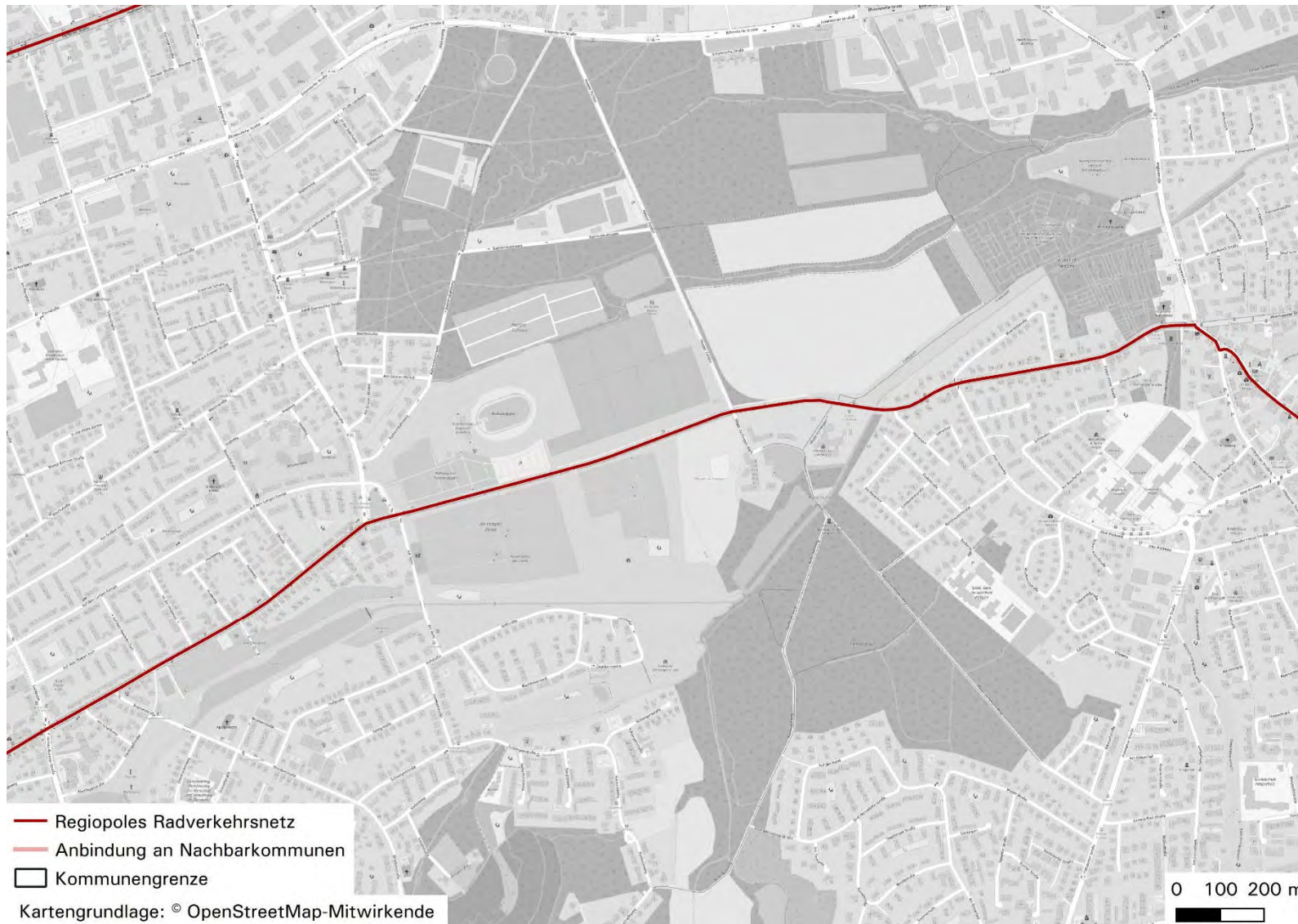
*Detailausschnitt des Radnetzes in Bielefeld Teil 10*

Regiopolregion Bielefeld – Integriertes regionales Radverkehrskonzept



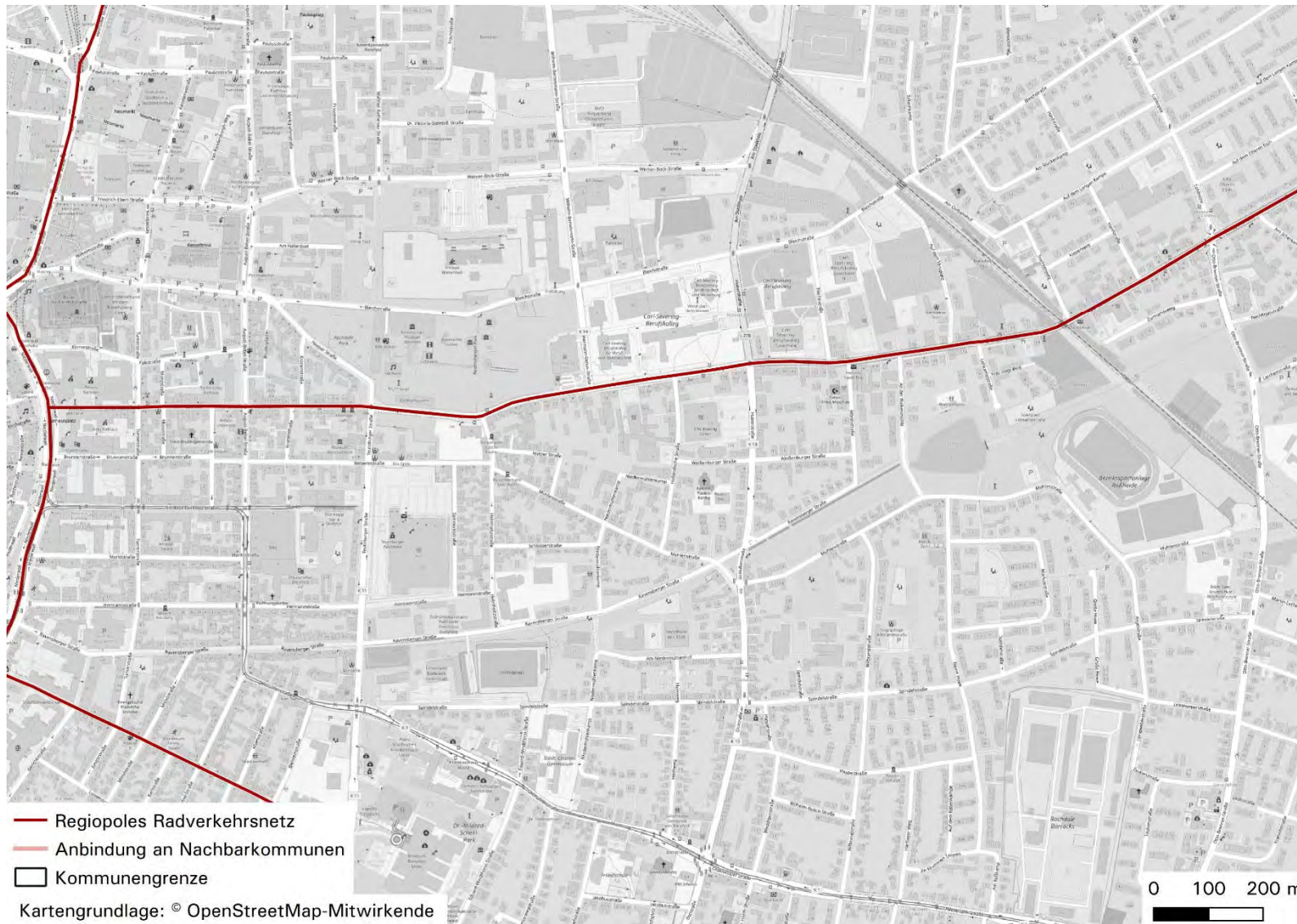
*Detailausschnitt des Radnetzes in Bielefeld Teil 11*

Regiopolregion Bielefeld – Integriertes regionales Radverkehrskonzept



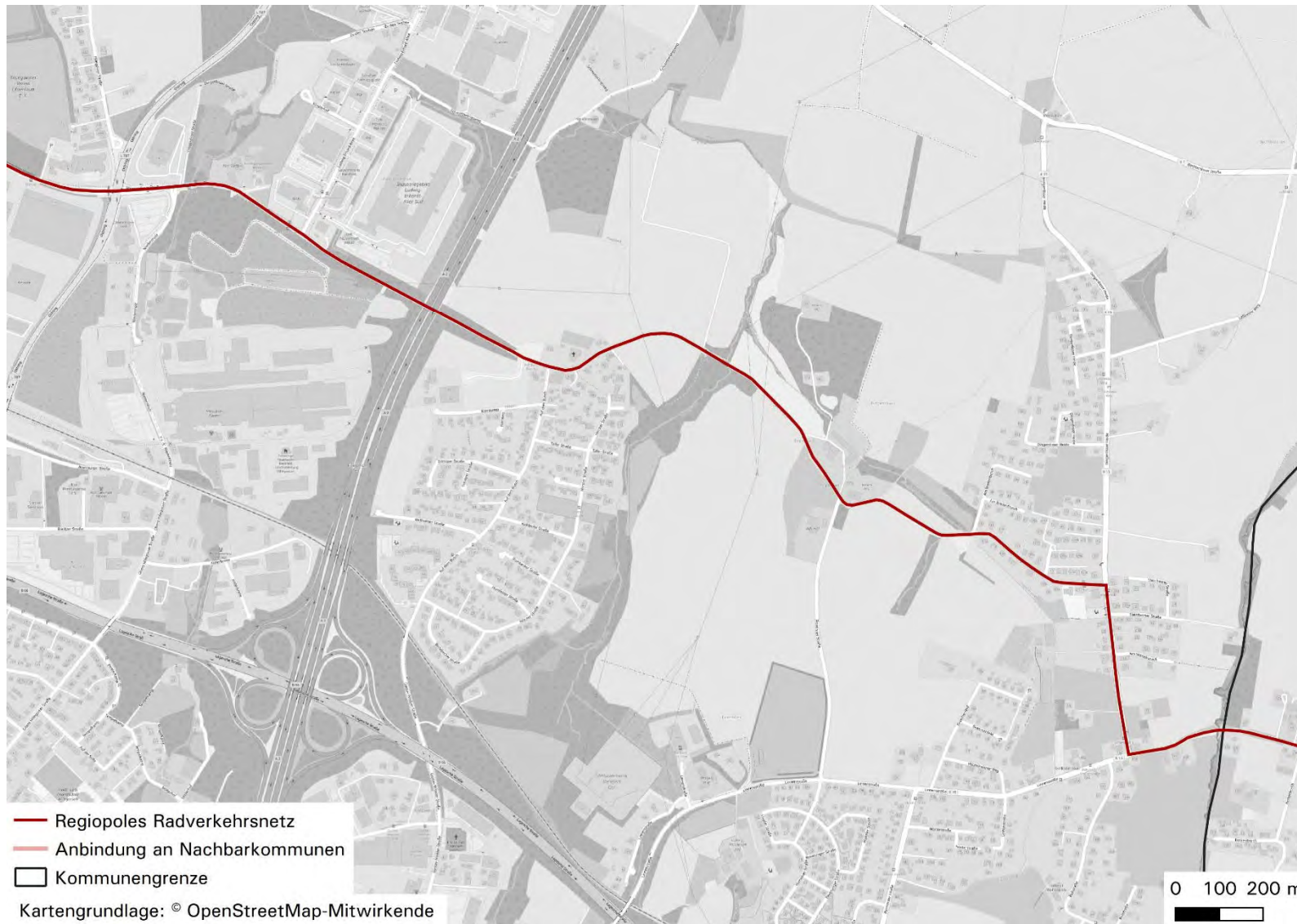
*Detailausschnitt des Radnetzes in Bielefeld Teil 12*

Regiopolregion Bielefeld – Integriertes regionales Radverkehrskonzept



*Detailausschnitt des Radnetzes in Bielefeld Teil 13*

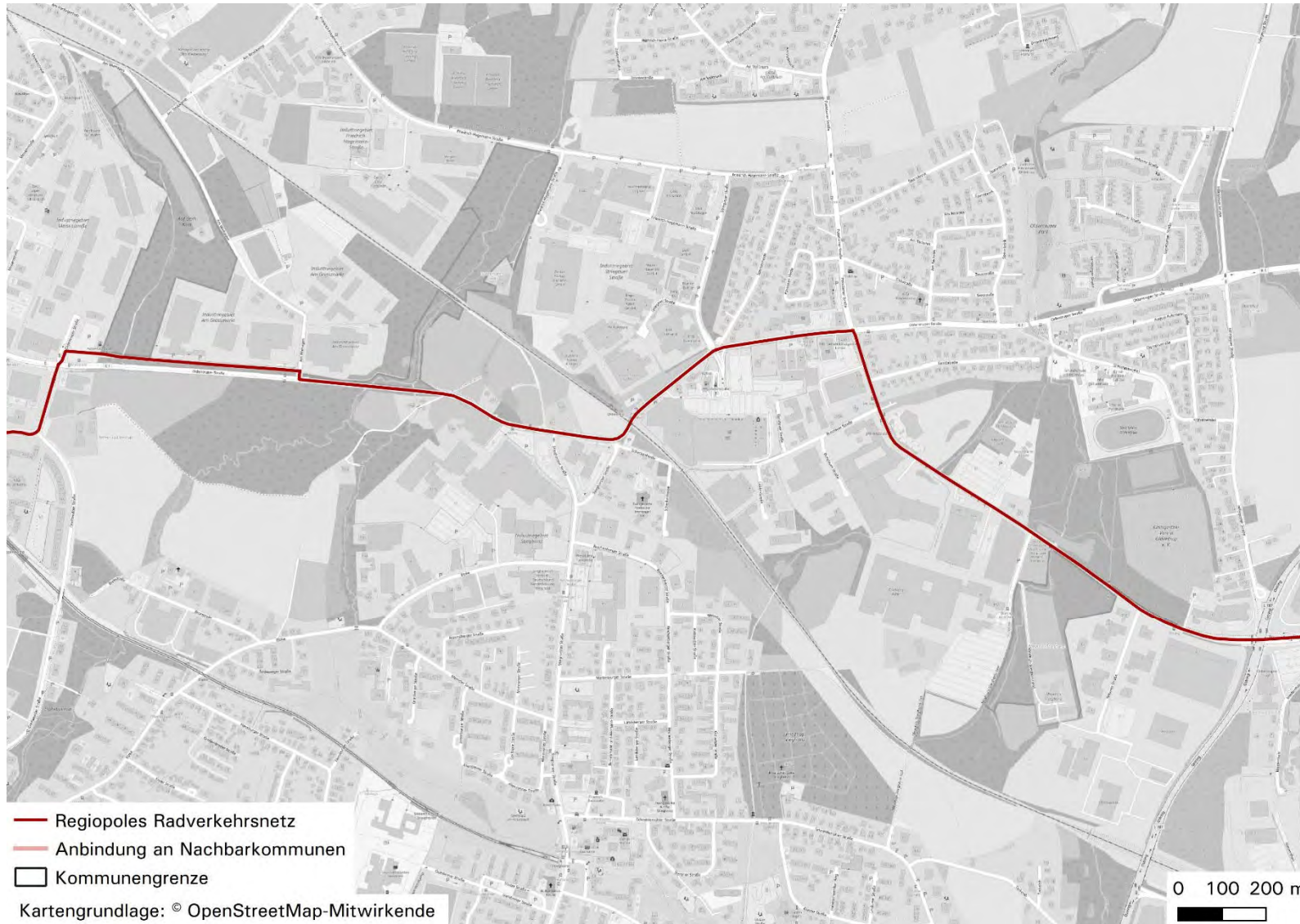
Regiopolregion Bielefeld – Integriertes regionales Radverkehrskonzept



*Detailausschnitt des Radnetzes in Bielefeld Teil 14*

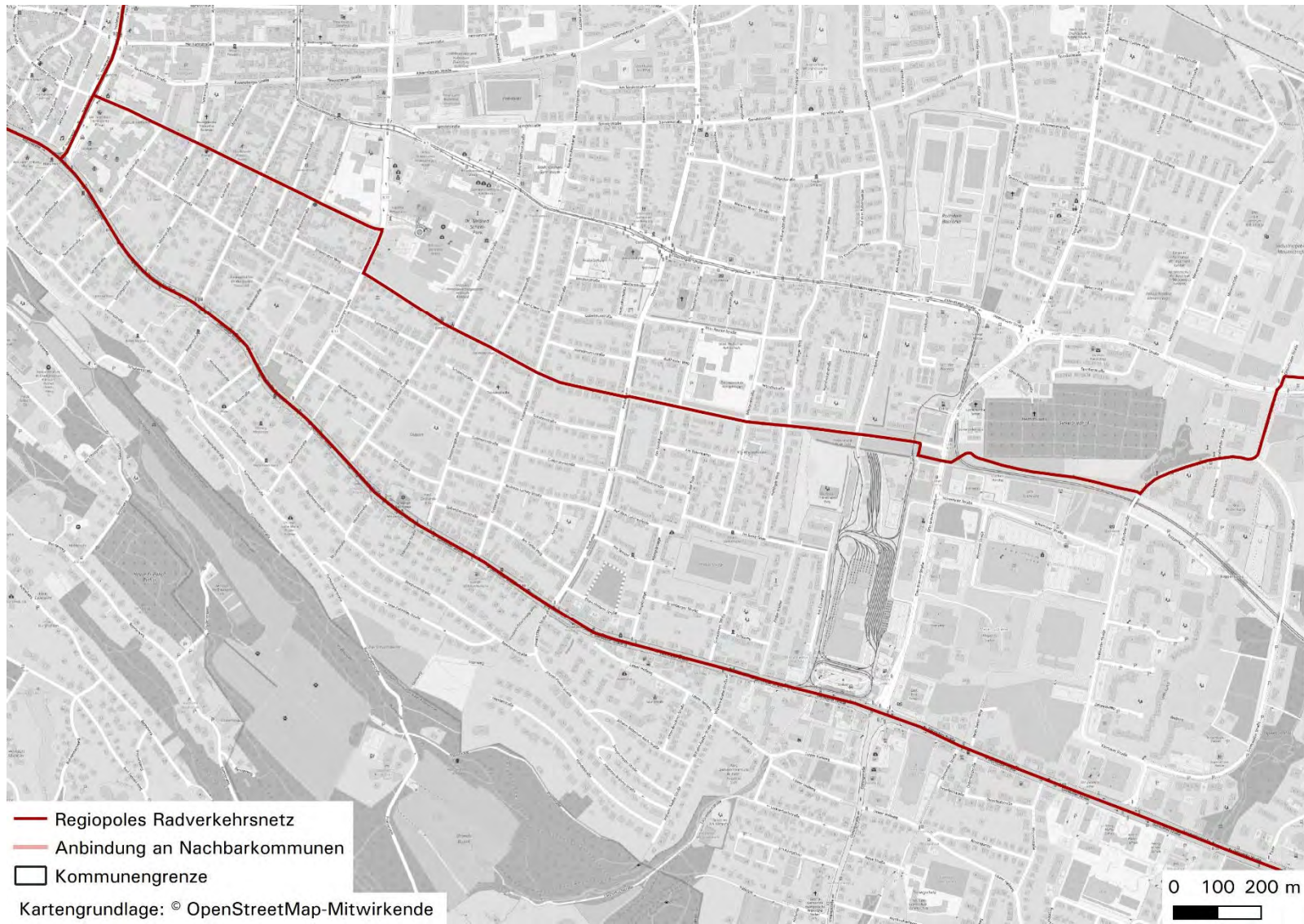
**Regiopolregion Bielefeld – Integriertes regionales Radverkehrskonzept**





*Detailausschnitt des Radnetzes in Bielefeld Teil 15*

Regiopolregion Bielefeld – Integriertes regionales Radverkehrskonzept



*Detailausschnitt des Radnetzes in Bielefeld Teil 16*

Regiopolregion Bielefeld – Integriertes regionales Radverkehrskonzept



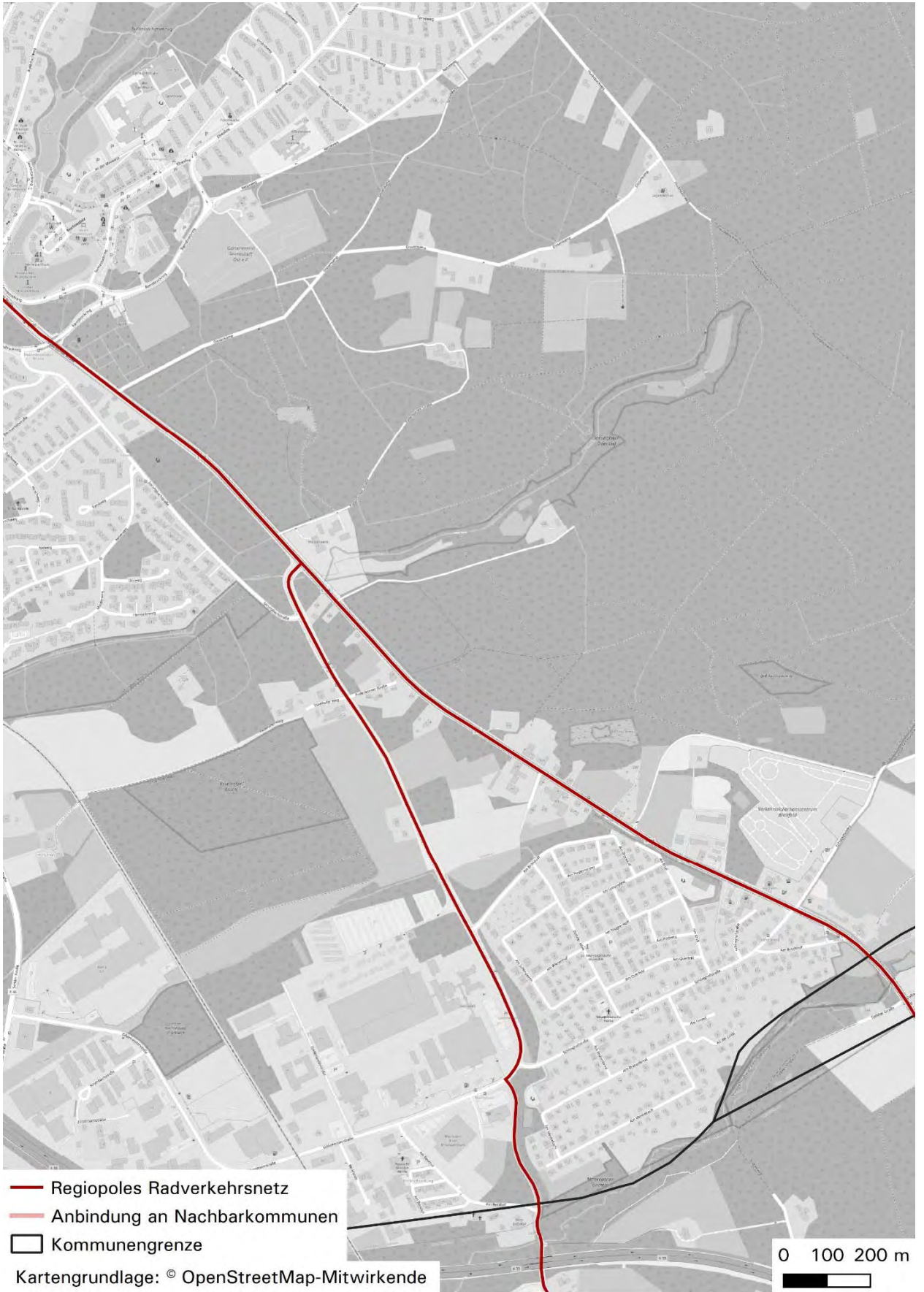
*Detailausschnitt des Radnetzes in Bielefeld Teil 17*

Regiopolregion Bielefeld – Integriertes regionales Radverkehrskonzept

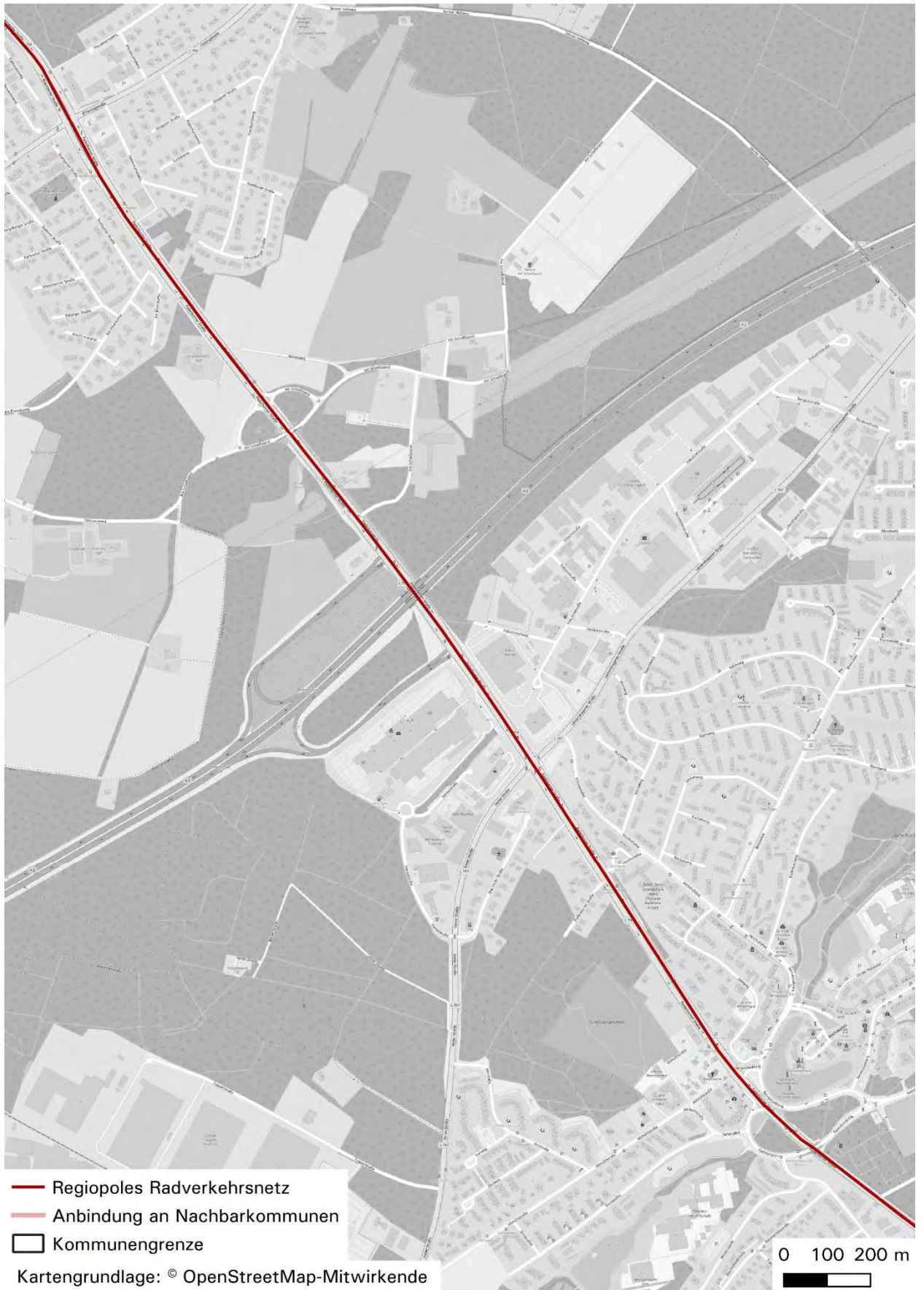


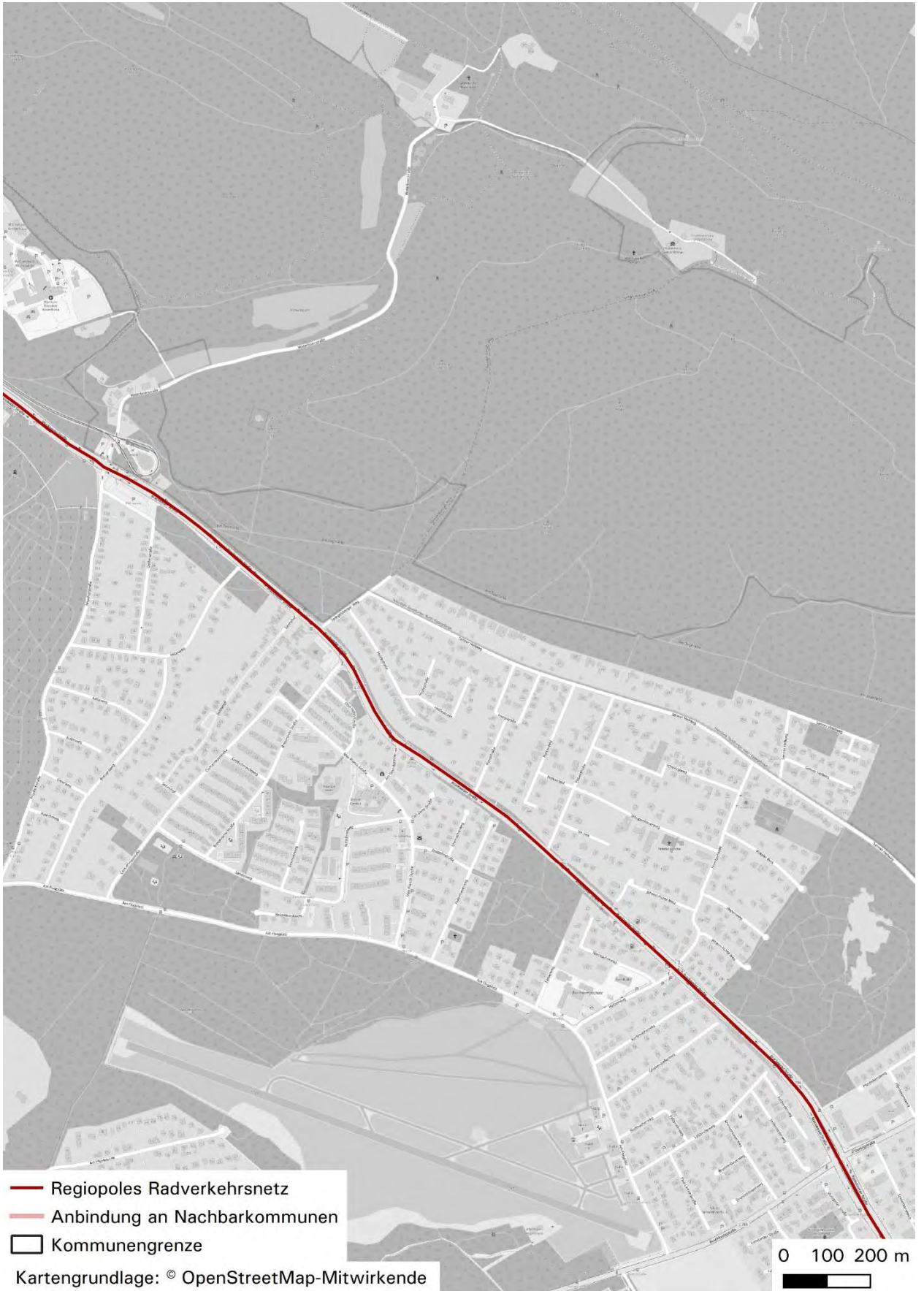
*Detailausschnitt des Radnetzes in Bielefeld Teil 18*

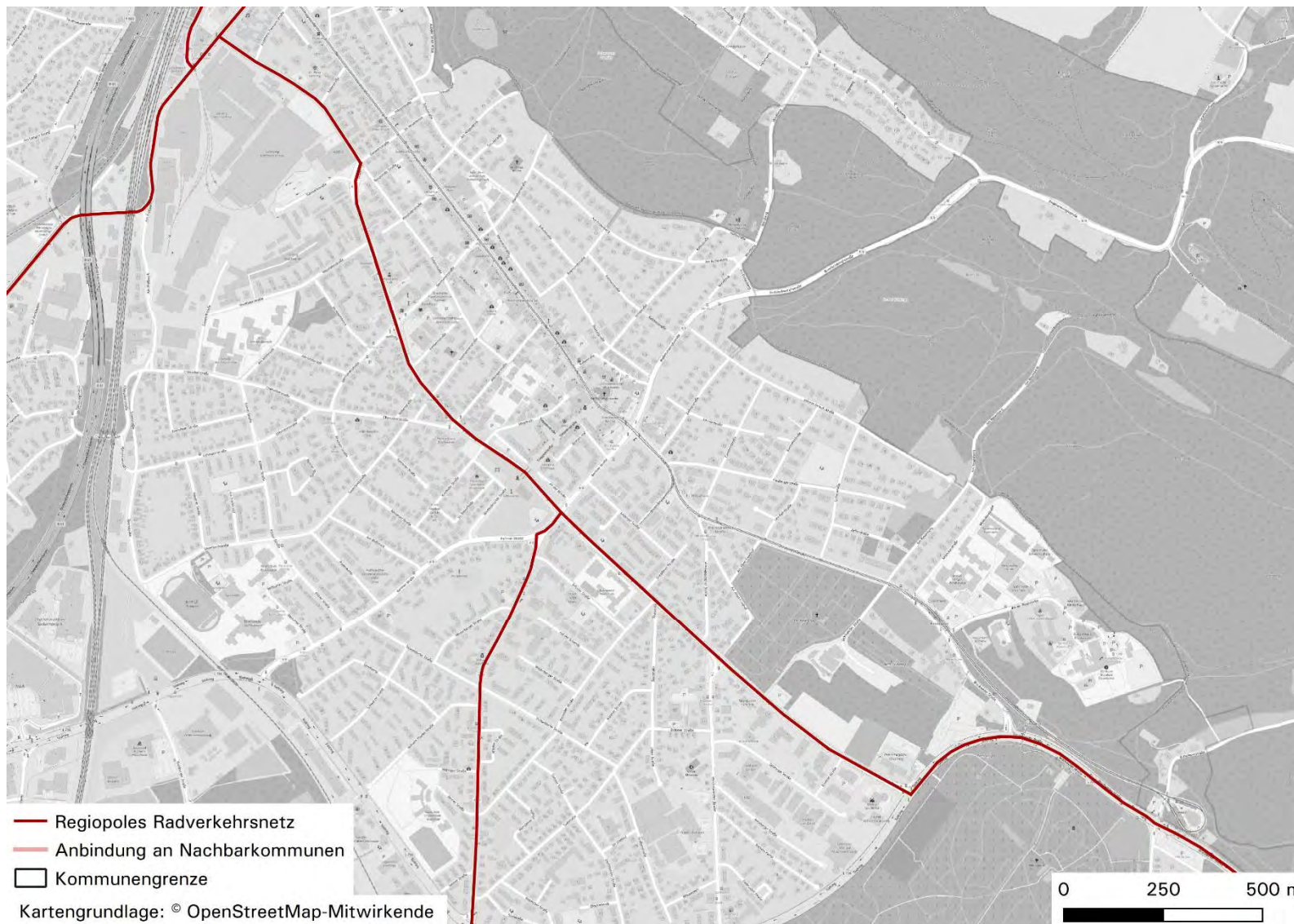
Regiopolregion Bielefeld – Integriertes regionales Radverkehrskonzept



*Detailausschnitt des Radnetzes in Bielefeld Teil 19*





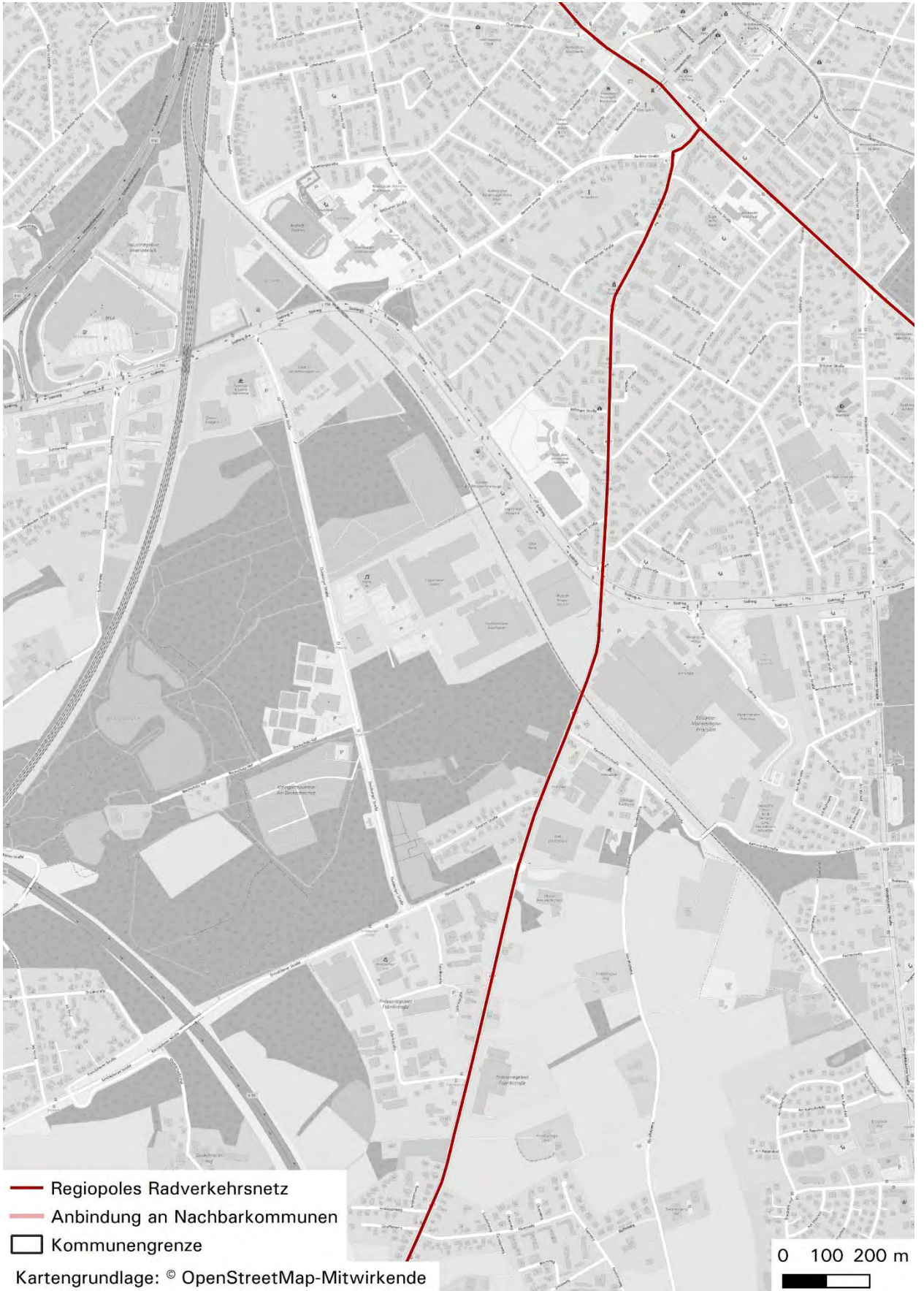


*Detailausschnitt des Radnetzes in Bielefeld Teil 22*

Regiopolregion Bielefeld – Integriertes regionales Radverkehrskonzept



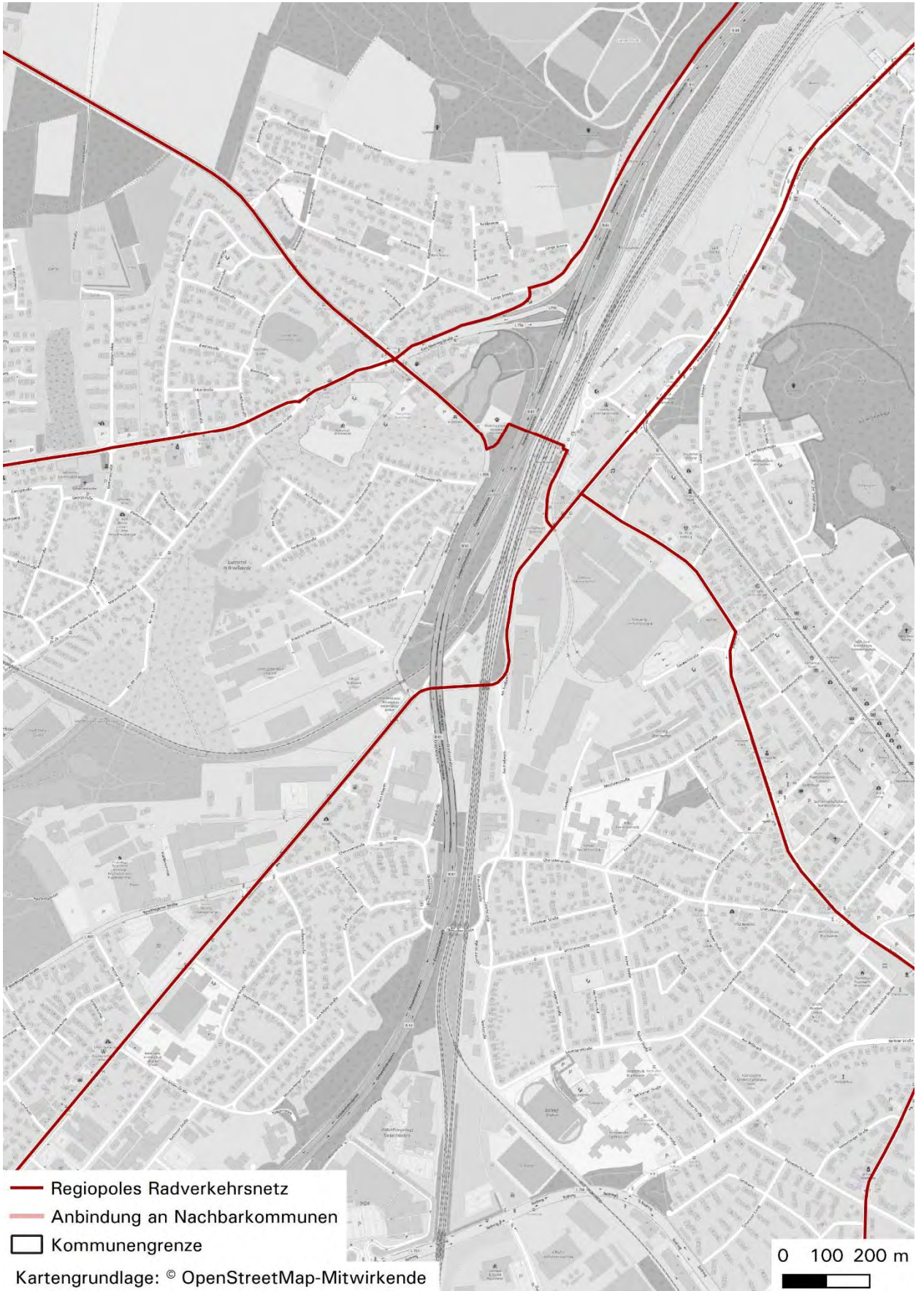


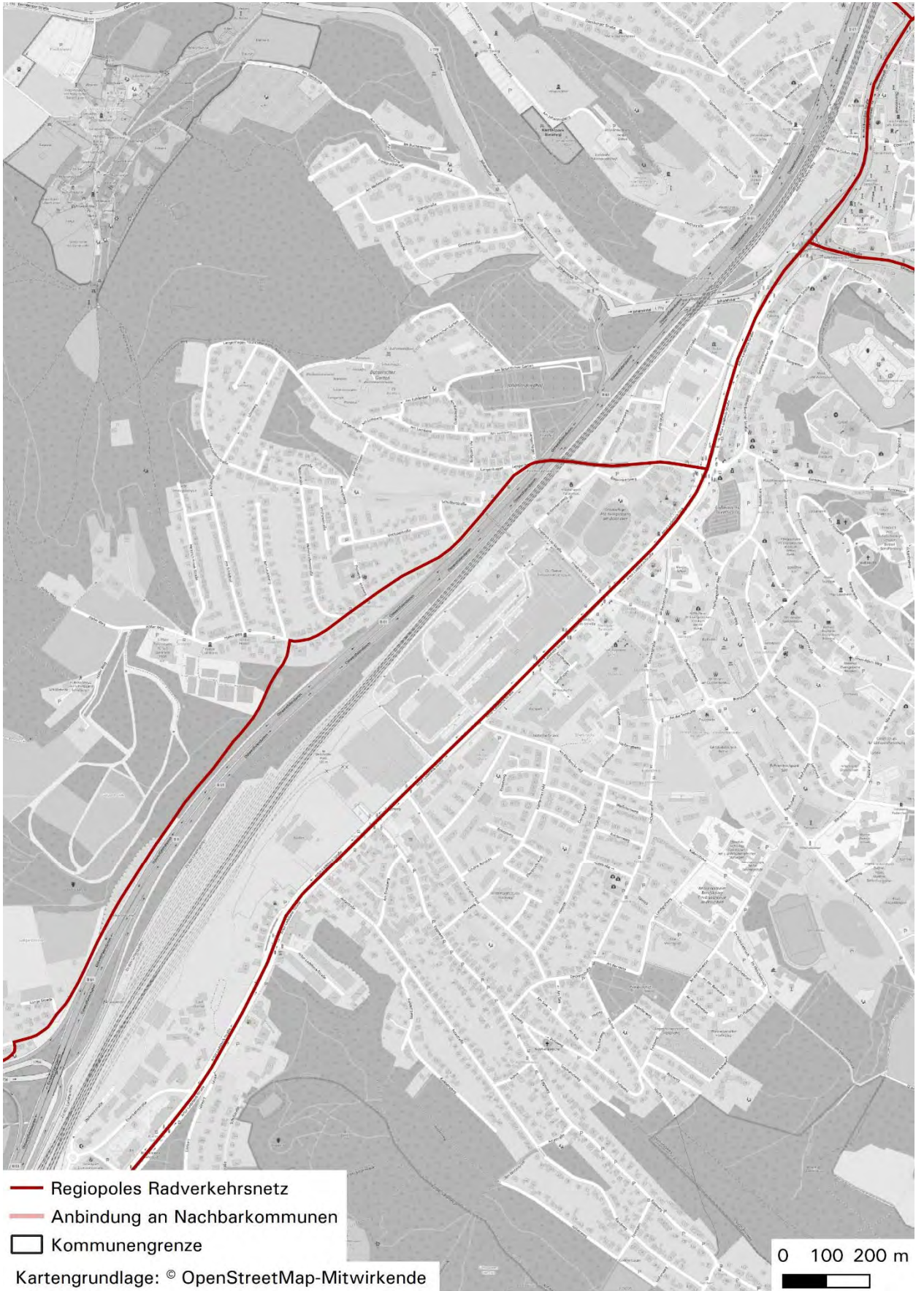




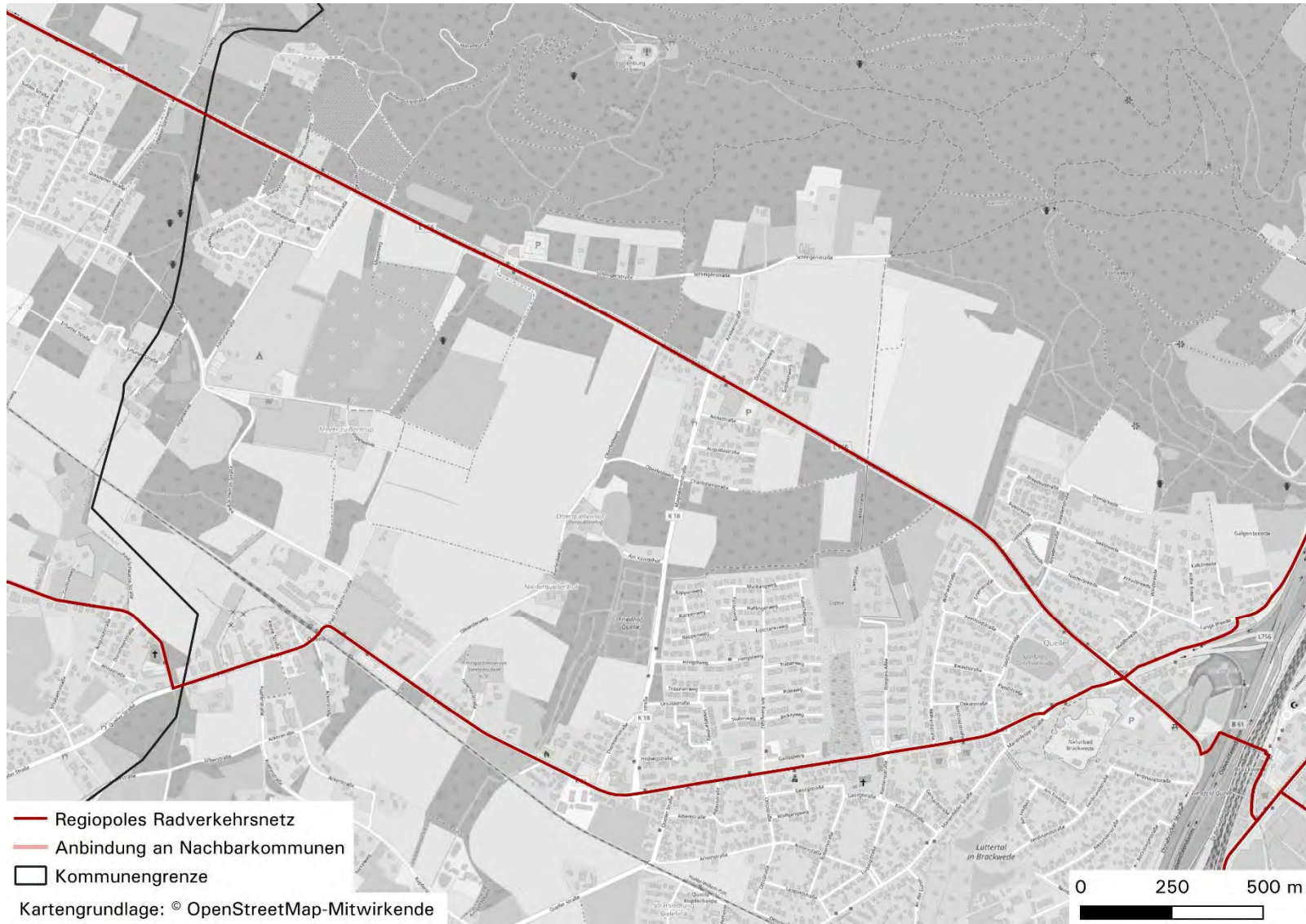


*Detailausschnitt des Radnetzes in Bielefeld Teil 26*





*Detailausschnitt des Radnetzes in Bielefeld Teil 28*



*Detailausschnitt des Radnetzes in Bielefeld Teil 29*

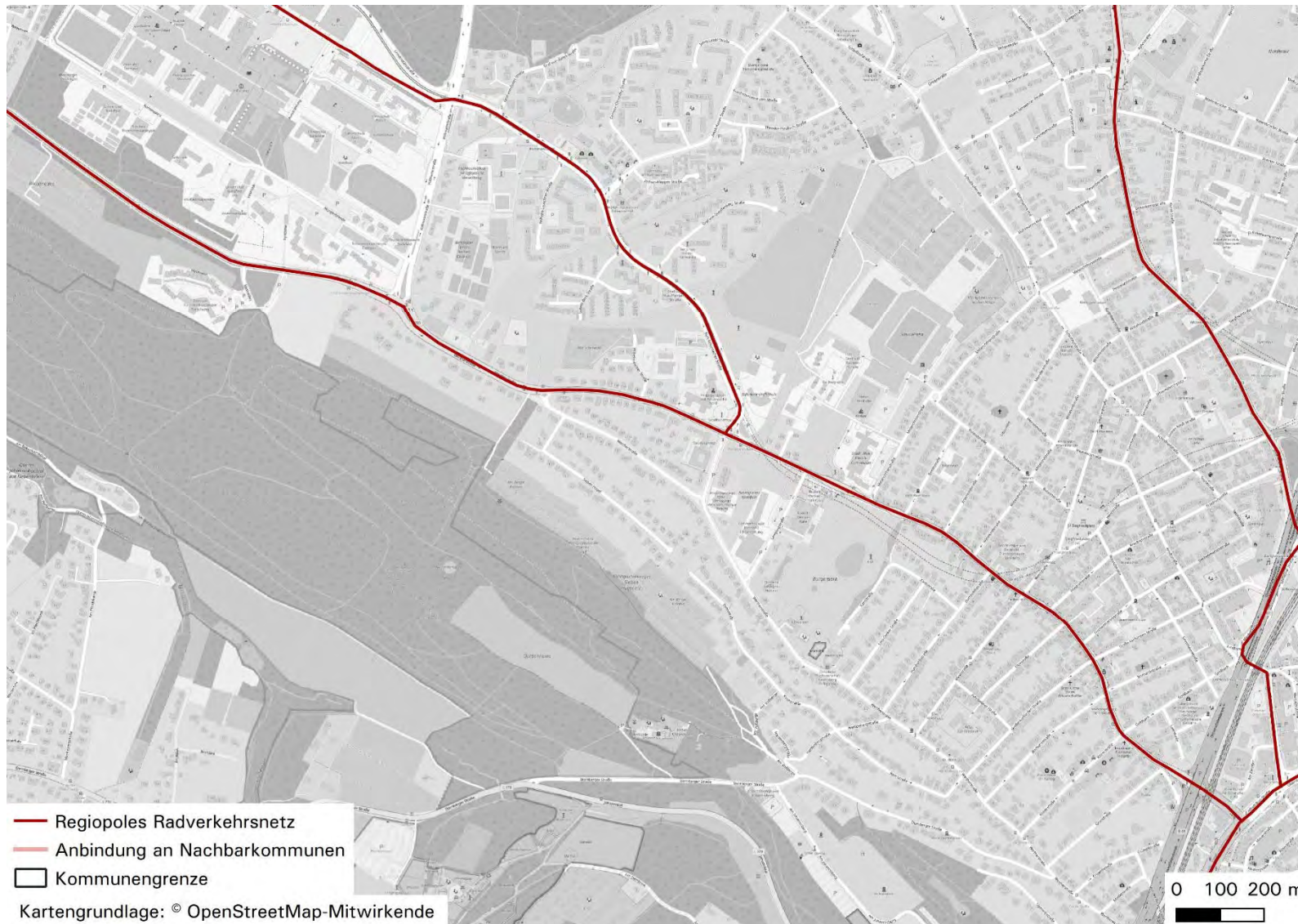
Regiopolregion Bielefeld – Integriertes regionales Radverkehrskonzept



*Detailausschnitt des Radnetzes in Bielefeld Teil 30*

Regiopolregion Bielefeld – Integriertes regionales Radverkehrskonzept



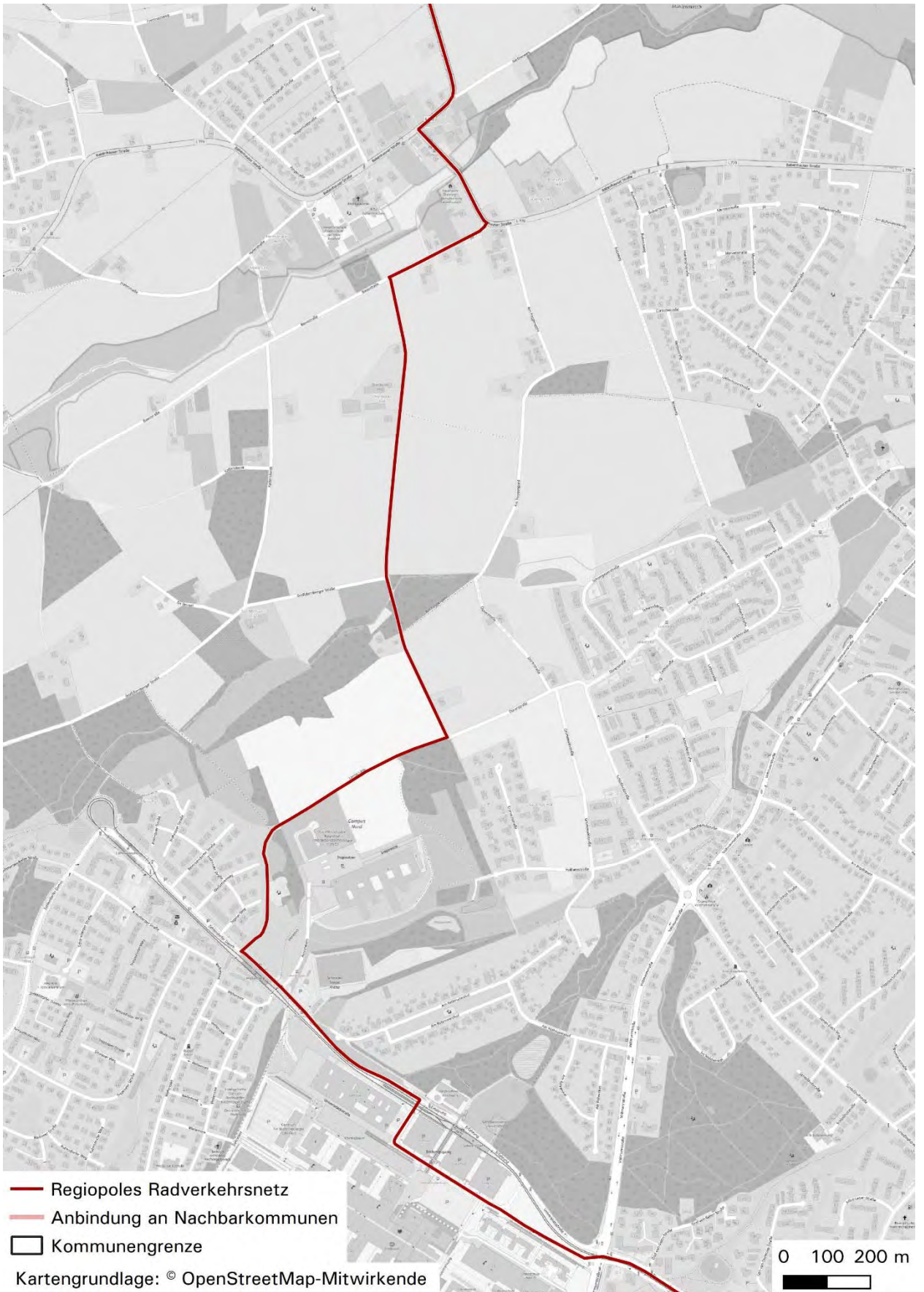


*Detailausschnitt des Radnetzes in Bielefeld Teil 31*

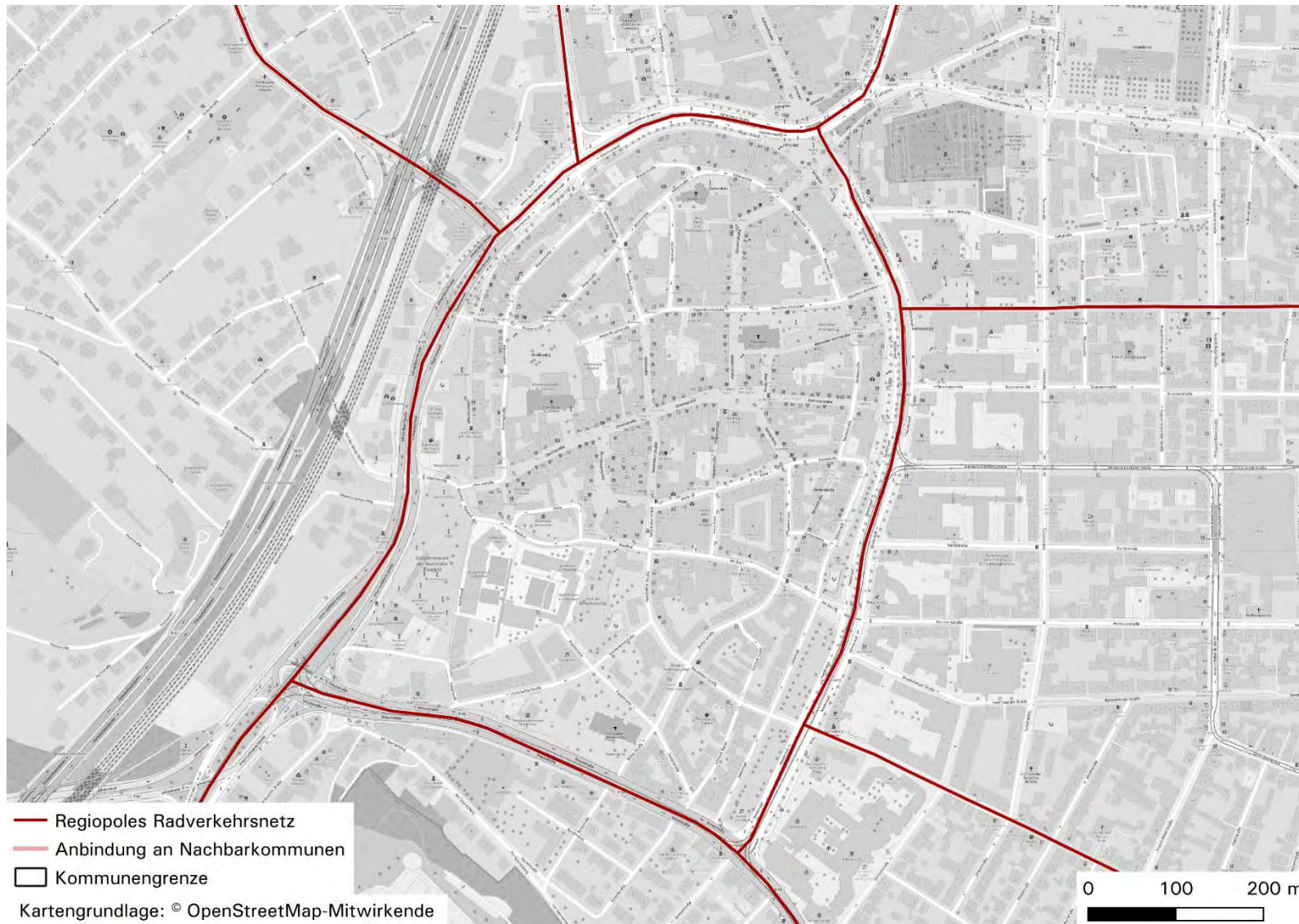
Regiopolregion Bielefeld – Integriertes regionales Radverkehrskonzept



*Detailausschnitt des Radnetzes in Bielefeld Teil 32*



*Detailausschnitt des Radnetzes in Bielefeld Teil 33*



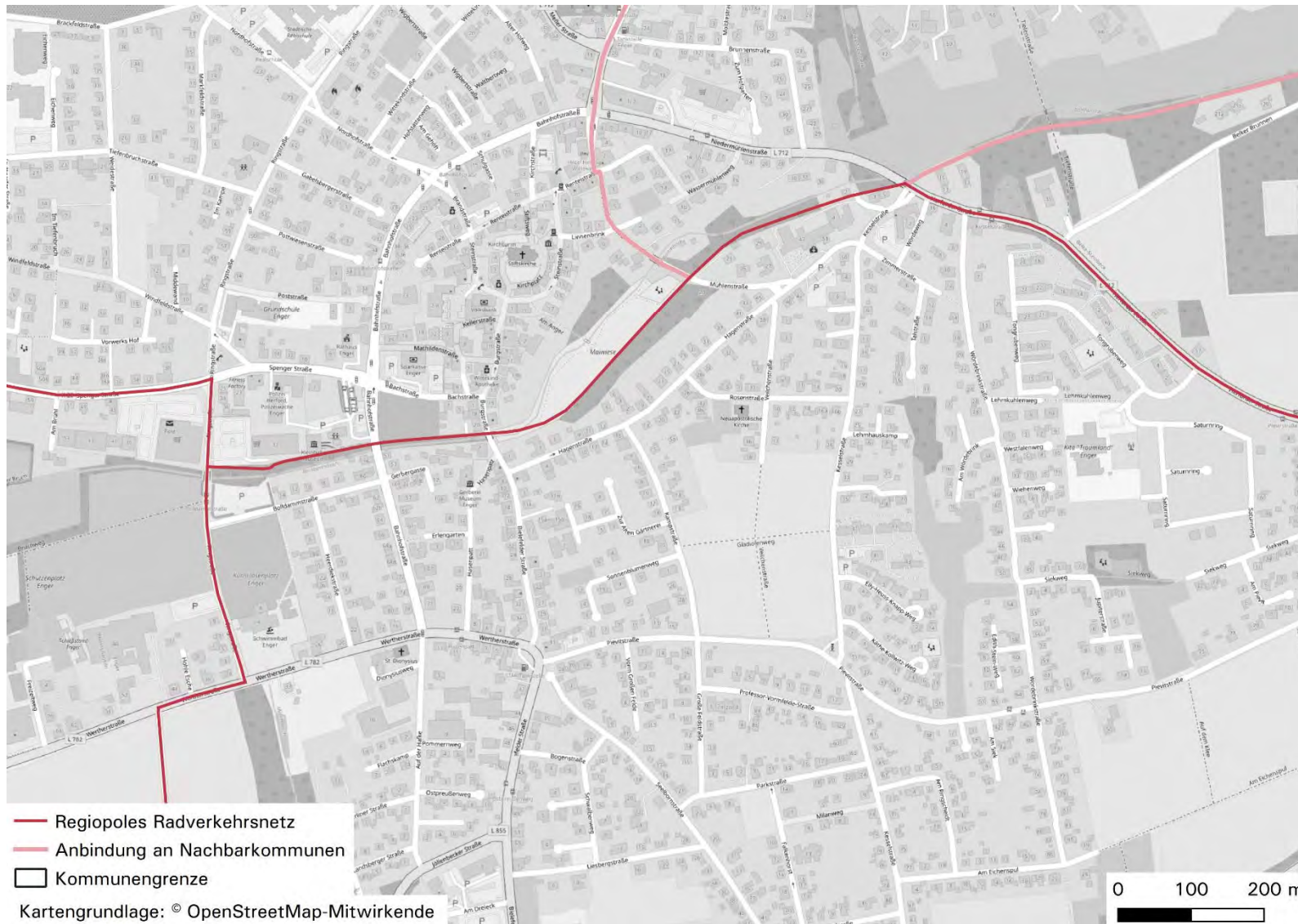
*Detailausschnitt des Radnetzes in Bielefeld Teil 34*

Regiopolregion Bielefeld – Integriertes regionales Radverkehrskonzept



*Detailausschnitt des Radnetzes in Enger Teil 1*

**Regiopolregion Bielefeld – Integriertes regionales Radverkehrskonzept**



*Detailausschnitt des Radnetzes in Enger Teil 2*

**Regiopolregion Bielefeld – Integriertes regionales Radverkehrskonzept**





*Detailausschnitt des Radnetzes in Enger Teil 4*

Regiopolregion Bielefeld – Integriertes regionales Radverkehrskonzept





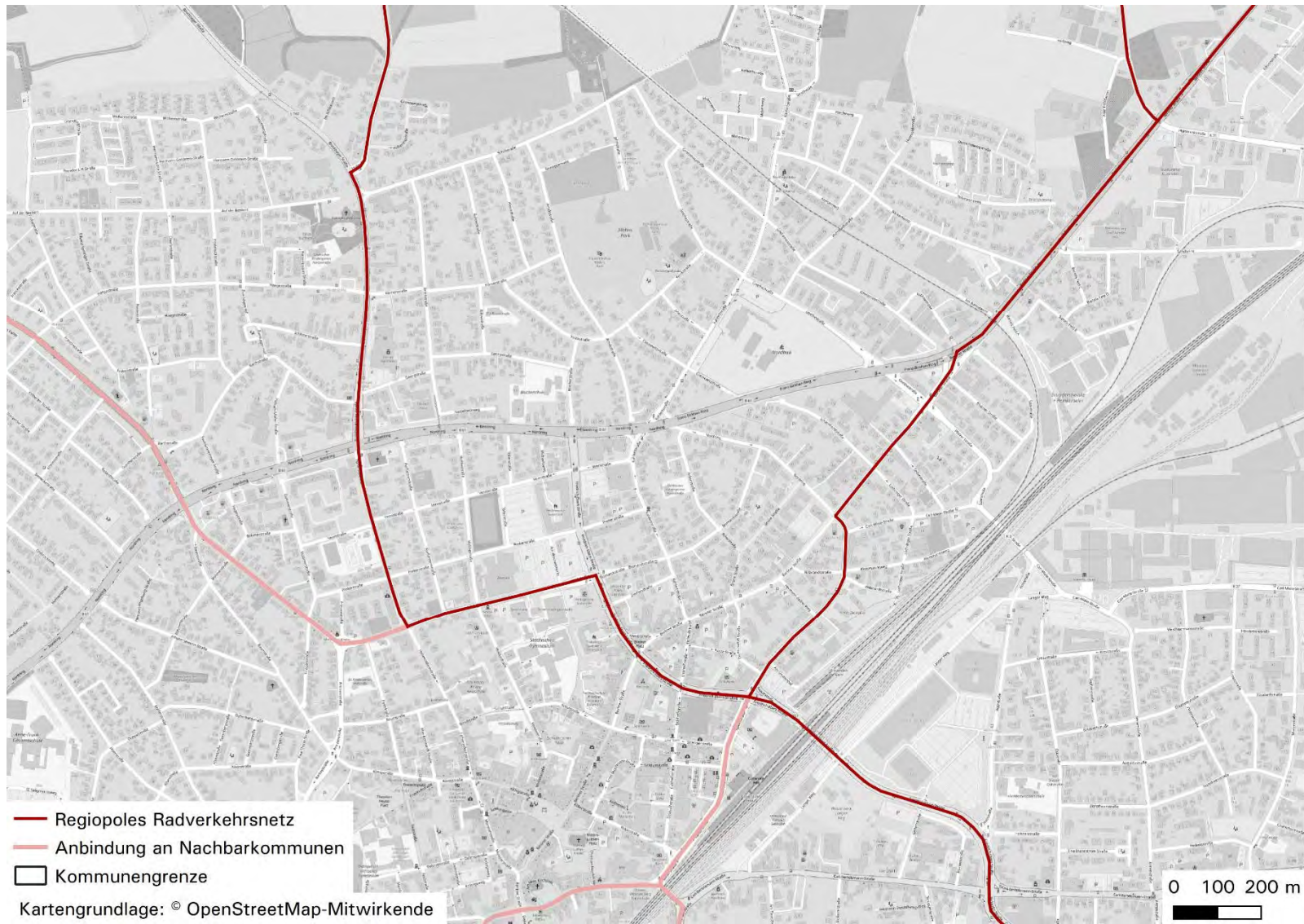
*Detailausschnitt des Radnetzes in Gütersloh Teil 1*

Regiopolregion Bielefeld – Integriertes regionales Radverkehrskonzept



*Detailausschnitt des Radnetzes in Gütersloh Teil 2*

Regiopolregion Bielefeld – Integriertes regionales Radverkehrskonzept



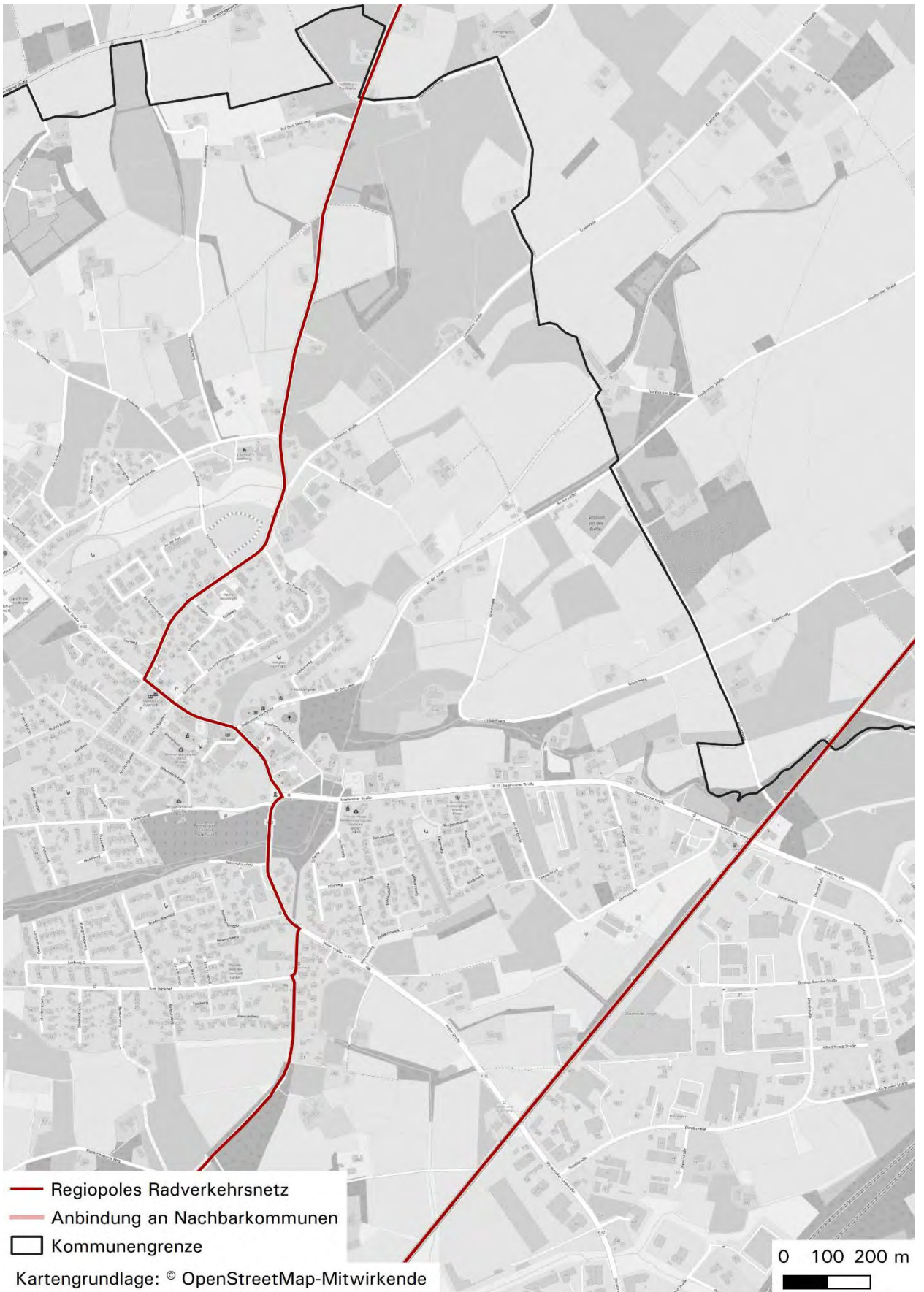
*Detailausschnitt des Radnetzes in Gütersloh Teil 3*

Regiopolregion Bielefeld – Integriertes regionales Radverkehrskonzept

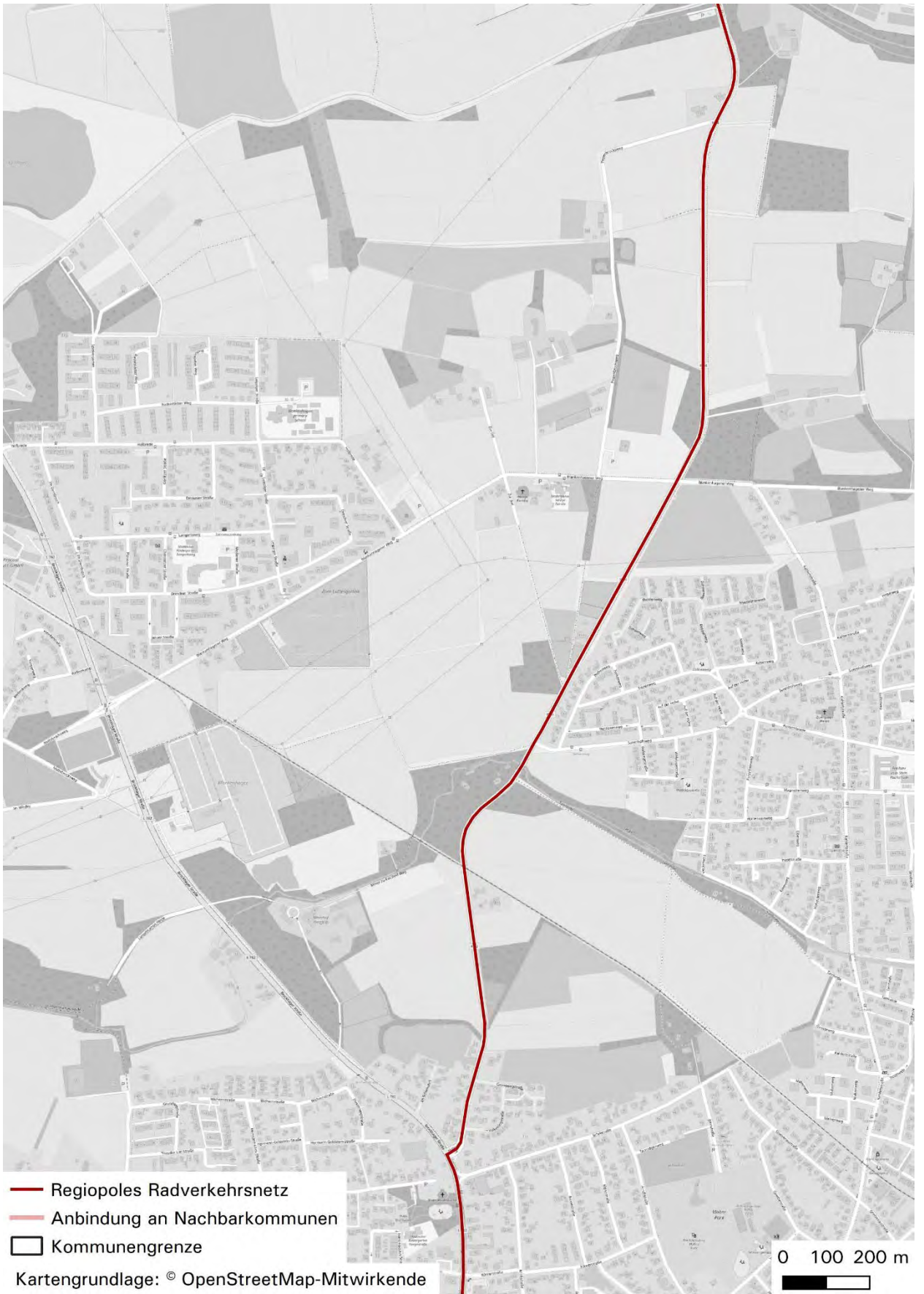


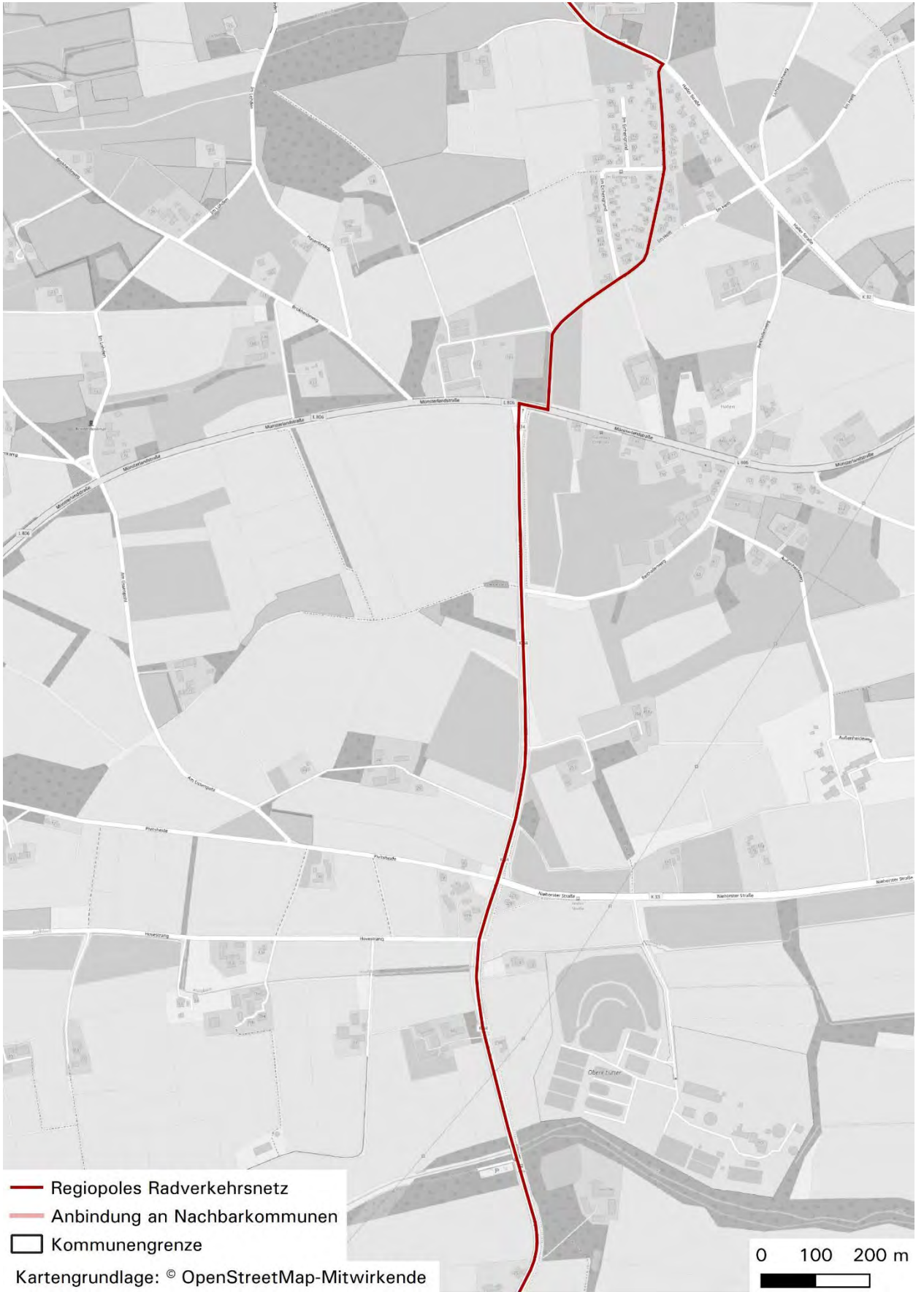
*Detailausschnitt des Radnetzes in Gütersloh Teil 4*

**Regiopolregion Bielefeld – Integriertes regionales Radverkehrskonzept**



*Detailausschnitt des Radnetzes in Gütersloh Teil 5*

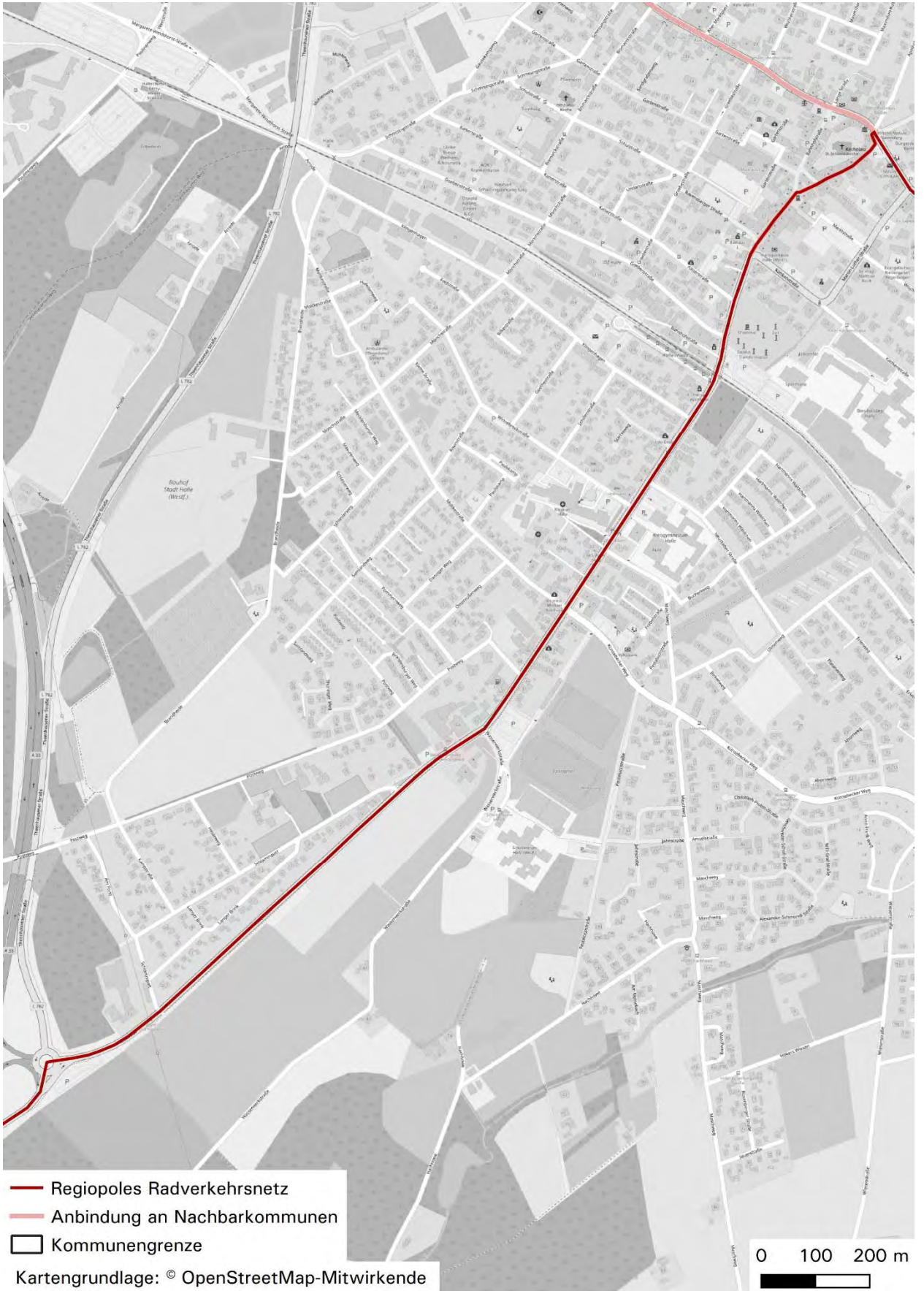




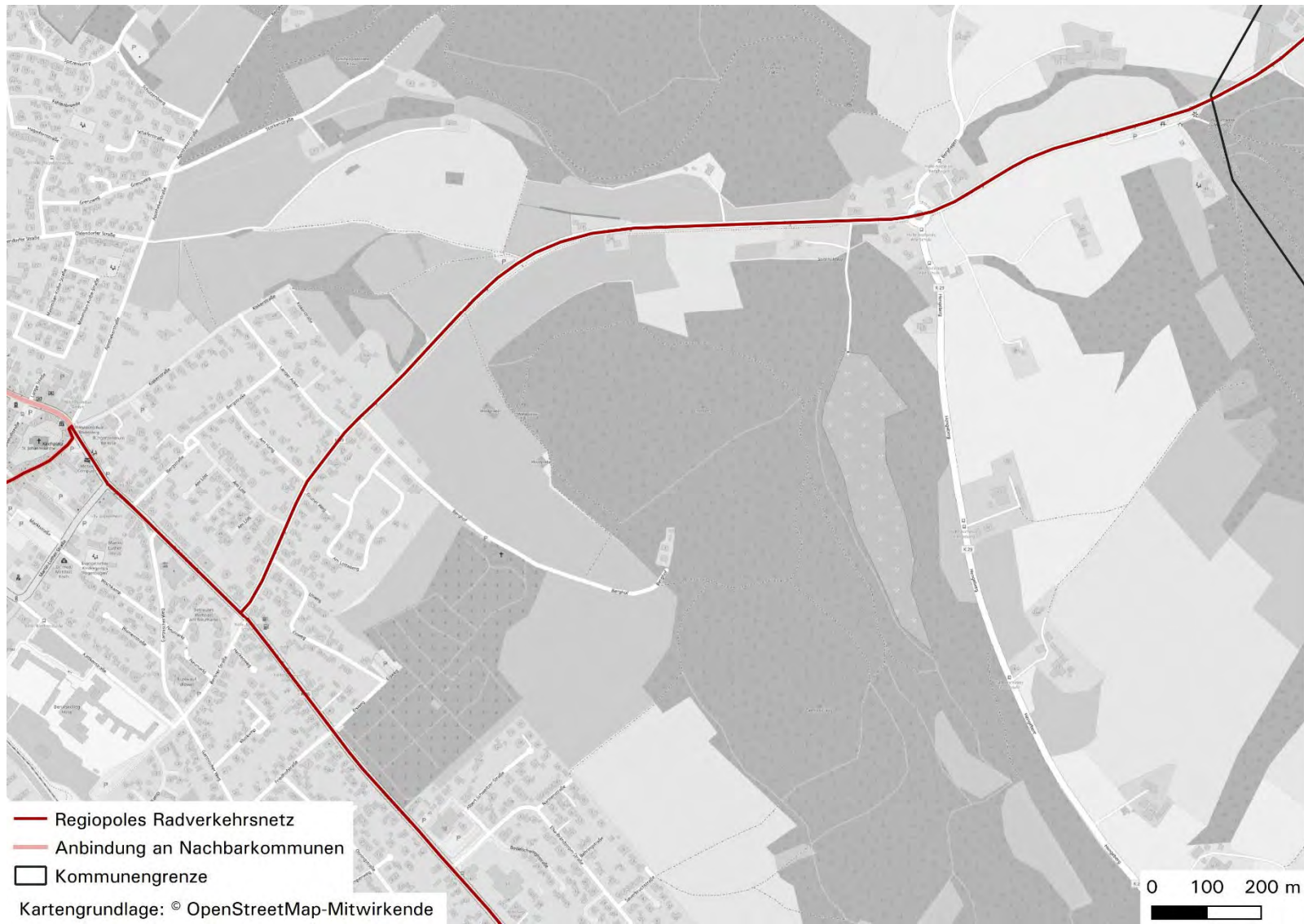






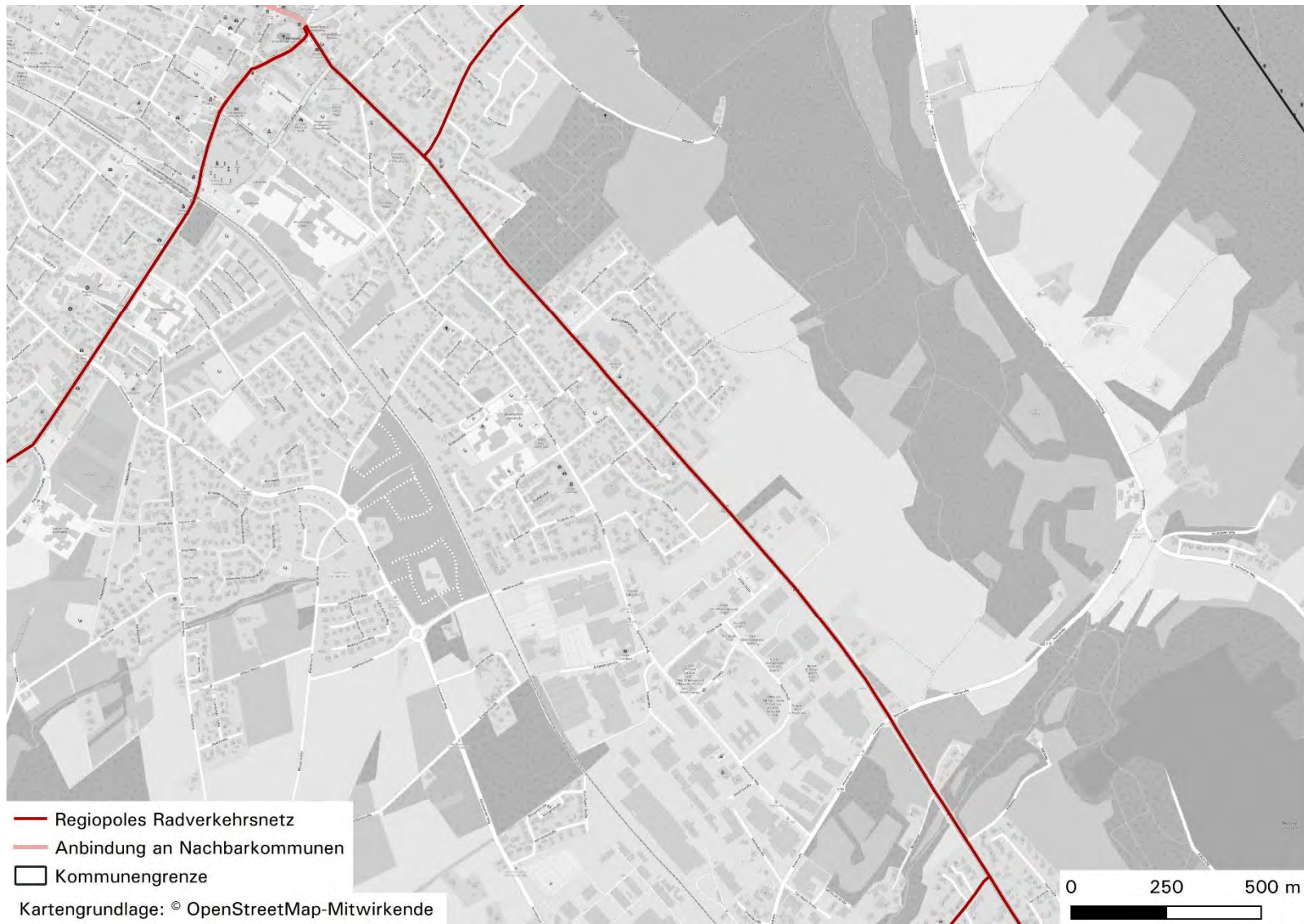


*Detailausschnitt des Radnetzes in Halle (Westf.) Teil 2*



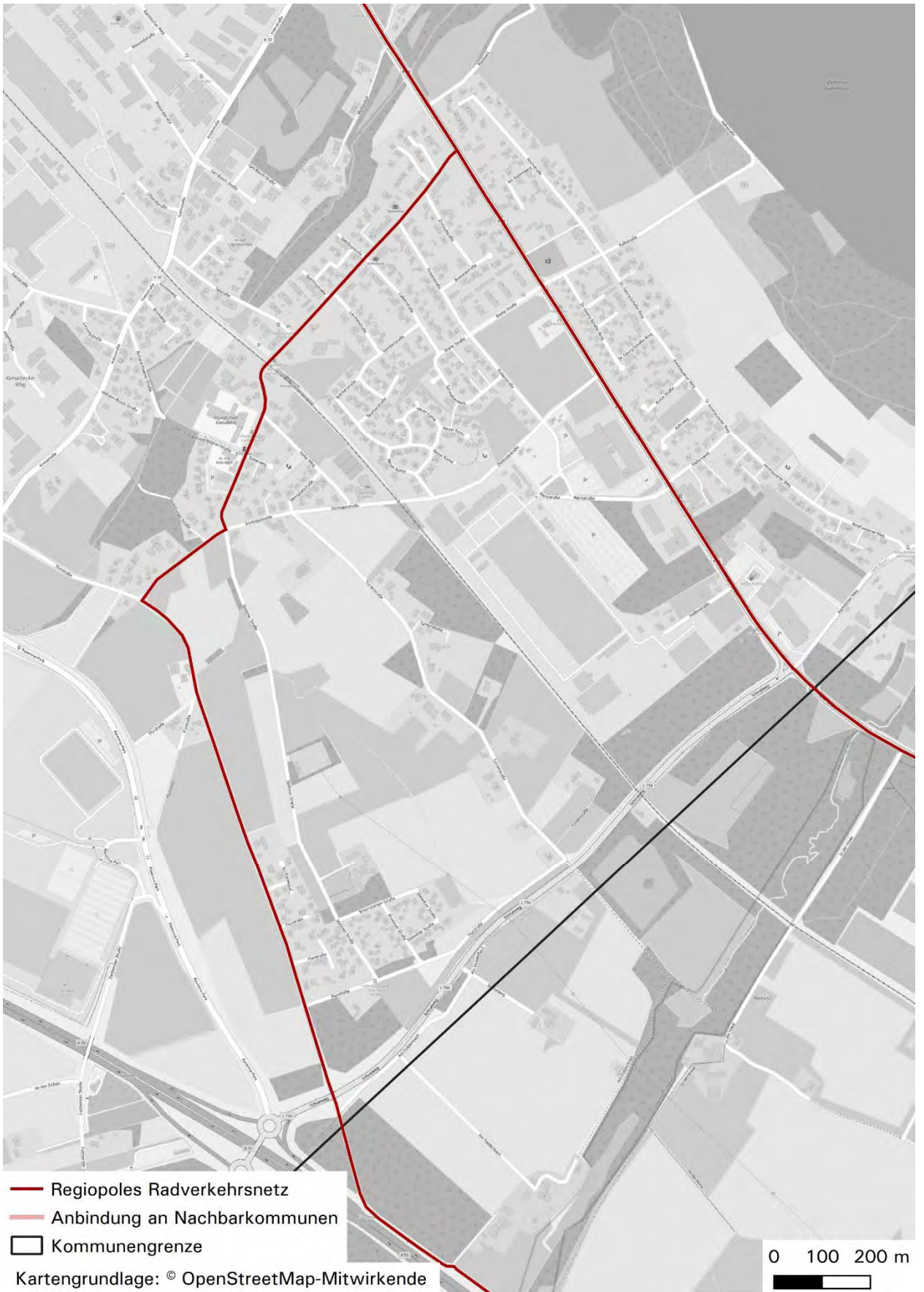
*Detailausschnitt des Radnetzes in Halle (Westf.) Teil 3*

**Regiopolregion Bielefeld – Integriertes regionales Radverkehrskonzept**

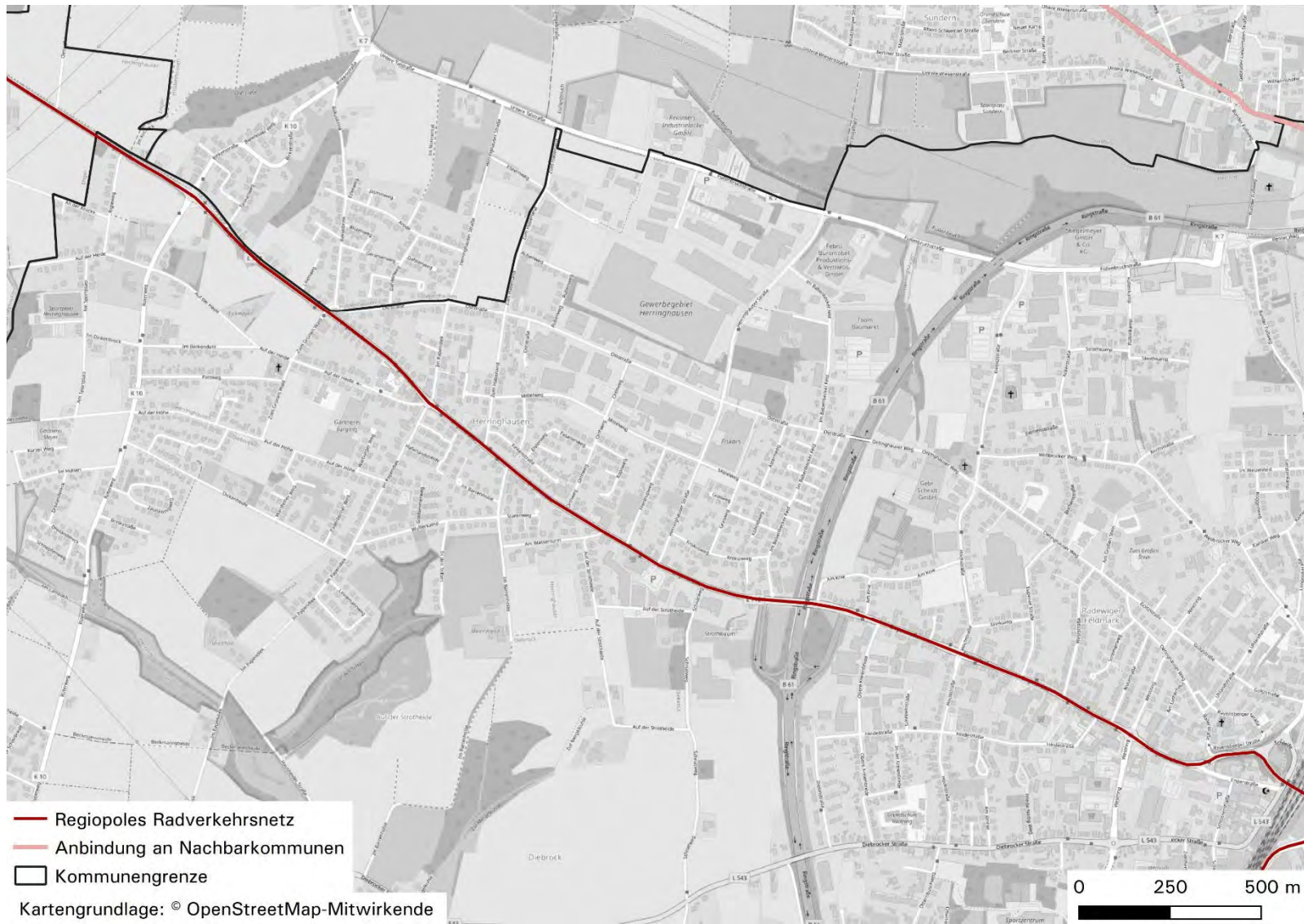


*Detailausschnitt des Radnetzes in Halle (Westf.) Teil 4*

Regiopolregion Bielefeld – Integriertes regionales Radverkehrskonzept

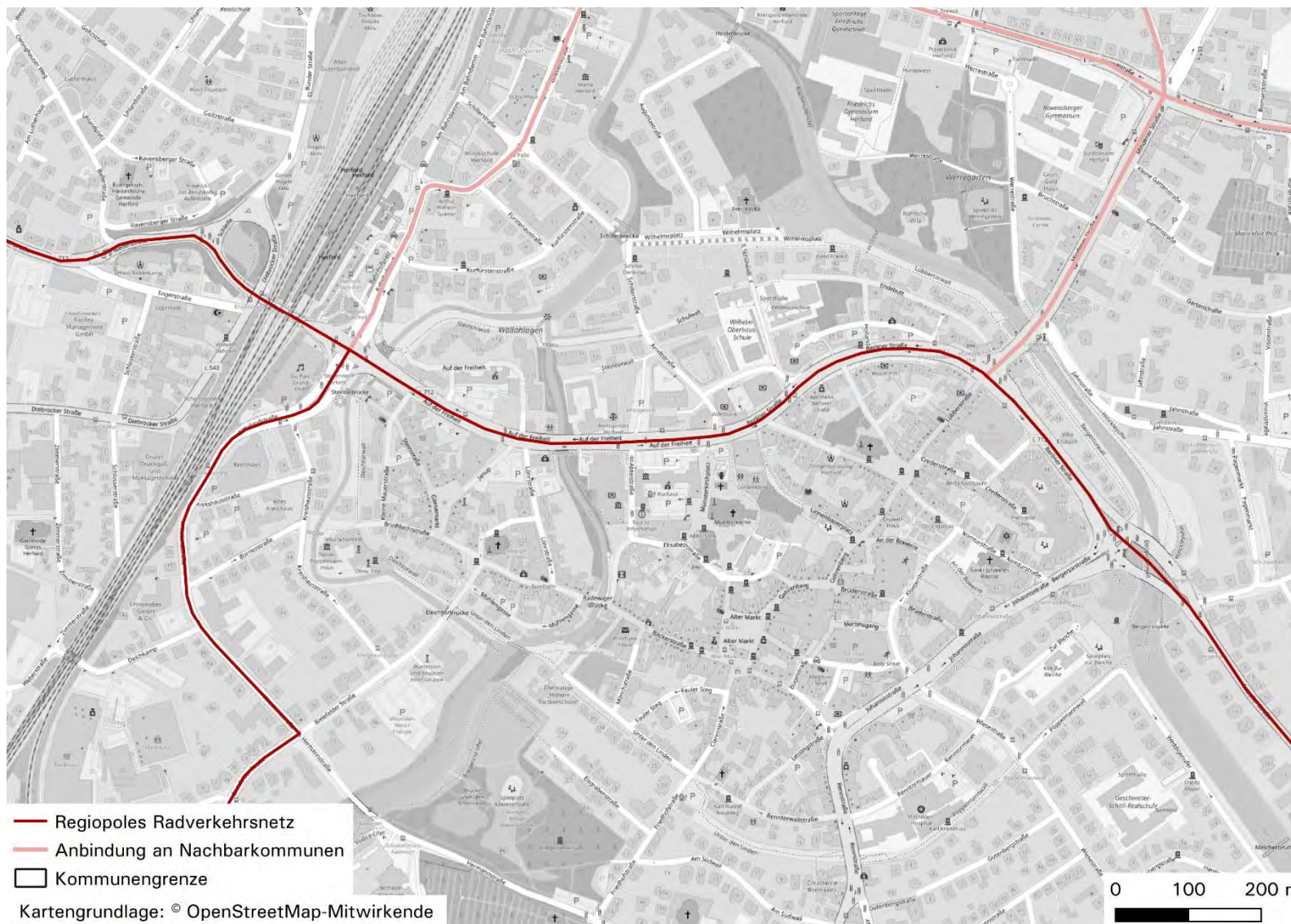


*Detailausschnitt des Radnetzes in Halle (Westf.) Teil 5*

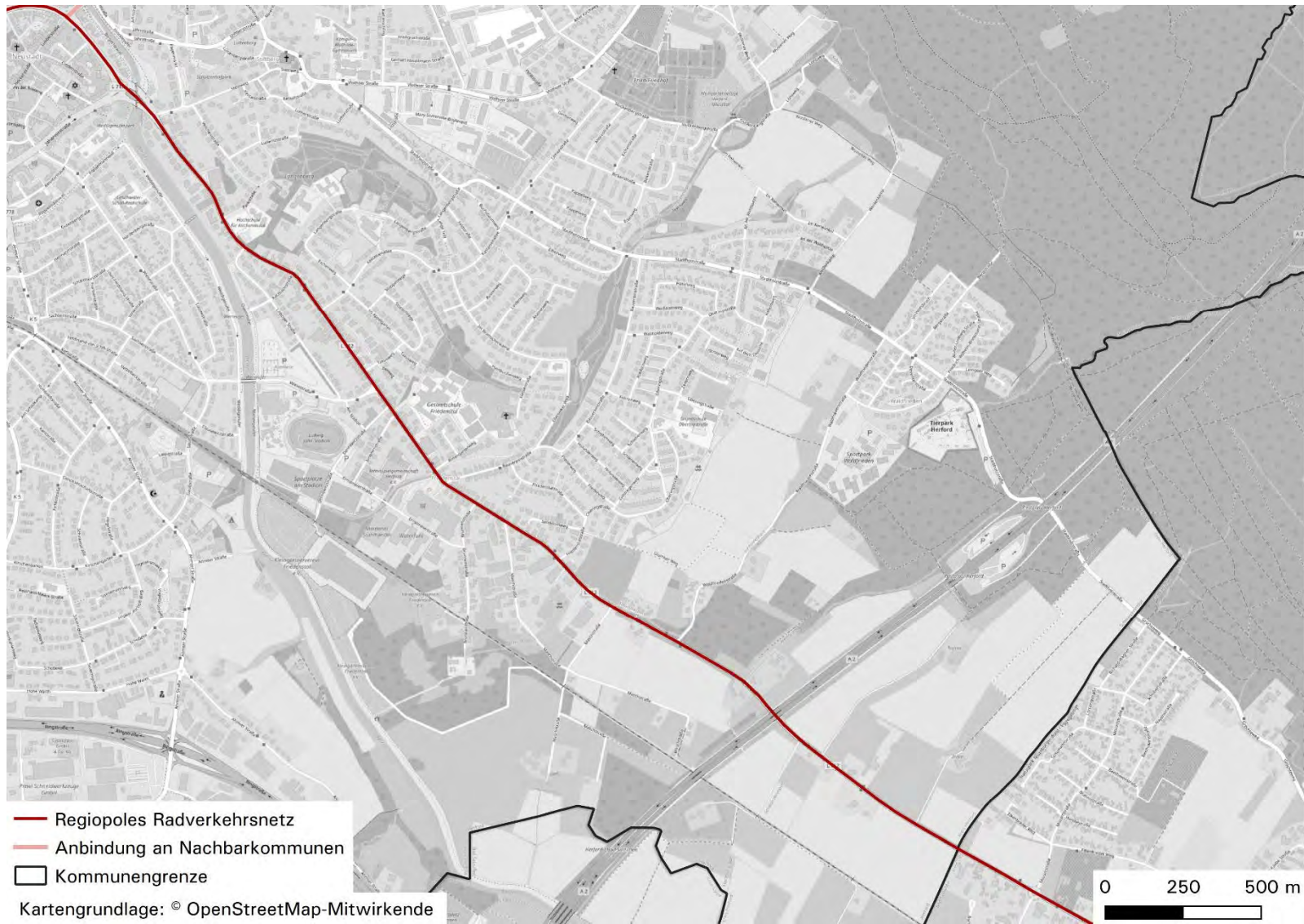


*Detailausschnitt des Radnetzes in Herford Teil 1*

Regiopolregion Bielefeld – Integriertes regionales Radverkehrskonzept



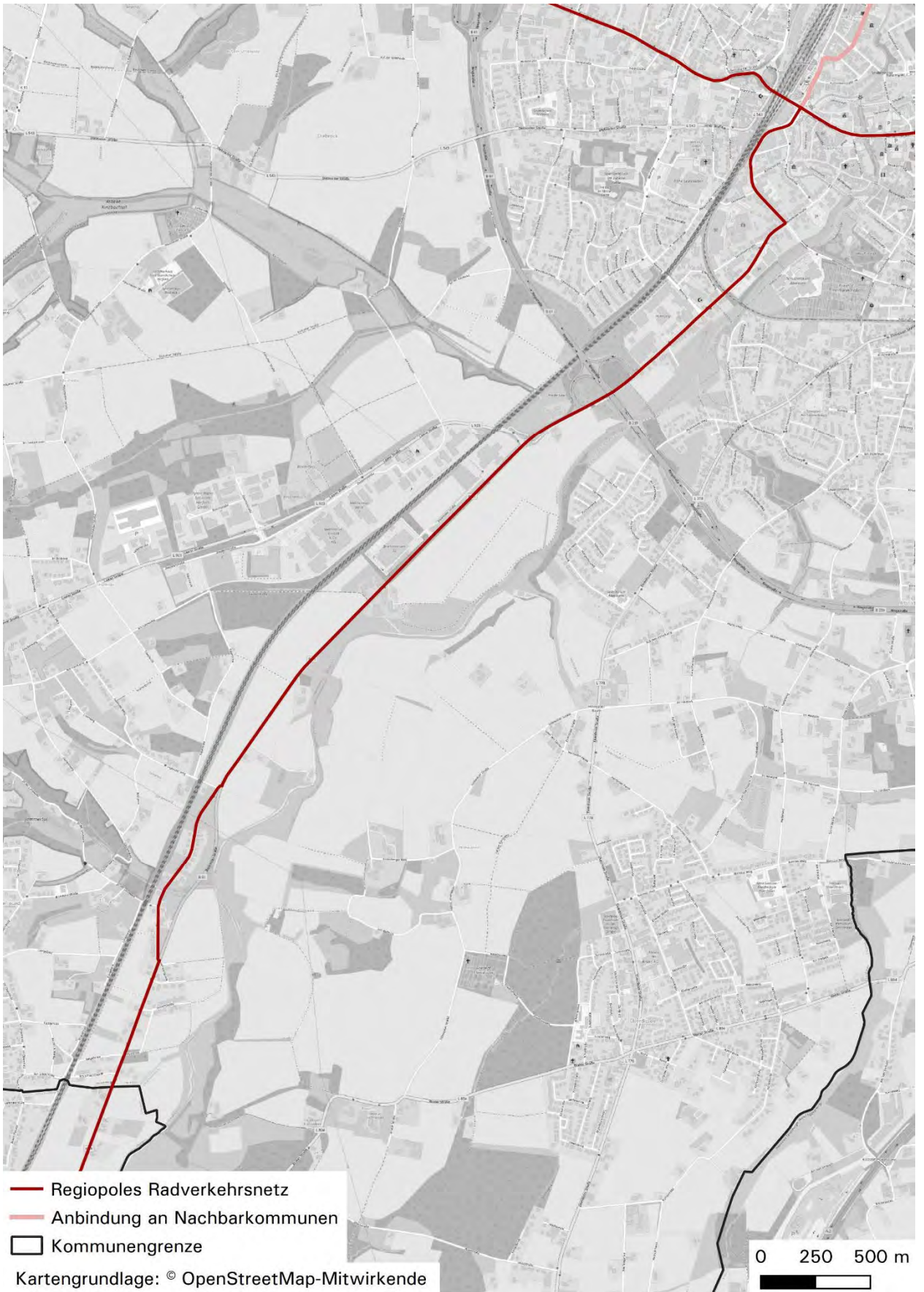
*Detailausschnitt des Radnetzes in Herford Teil 2*



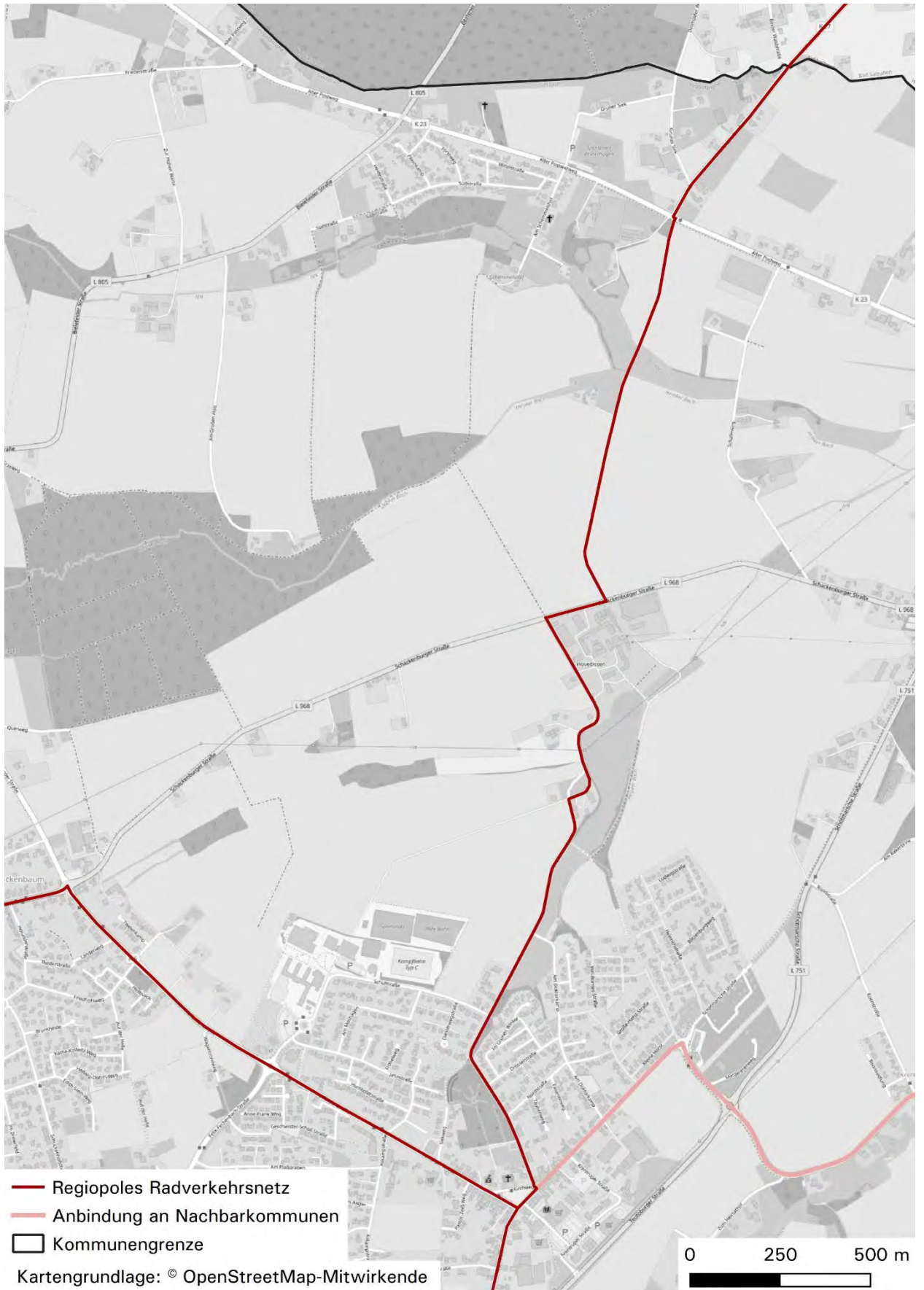
*Detailausschnitt des Radnetzes in Herford Teil 3*

Regiopolregion Bielefeld – Integriertes regionales Radverkehrskonzept

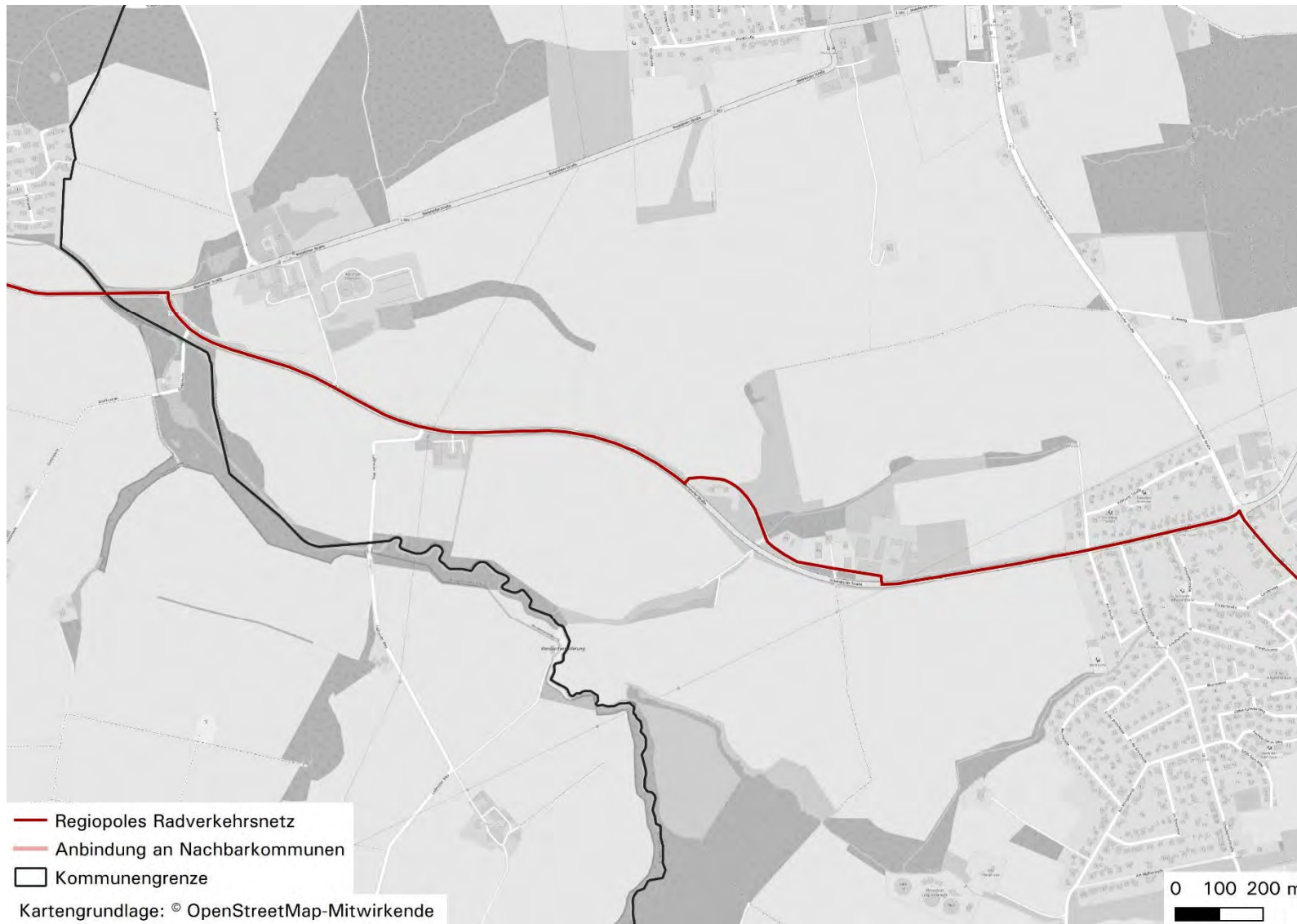




*Detailausschnitt des Radnetzes in Herford Teil 4*



*Detailausschnitt des Radnetzes in Leopoldshöhe Teil 1*



*Detailausschnitt des Radnetzes in Leopoldshöhe Teil 2*

Regiopolregion Bielefeld – Integriertes regionales Radverkehrskonzept

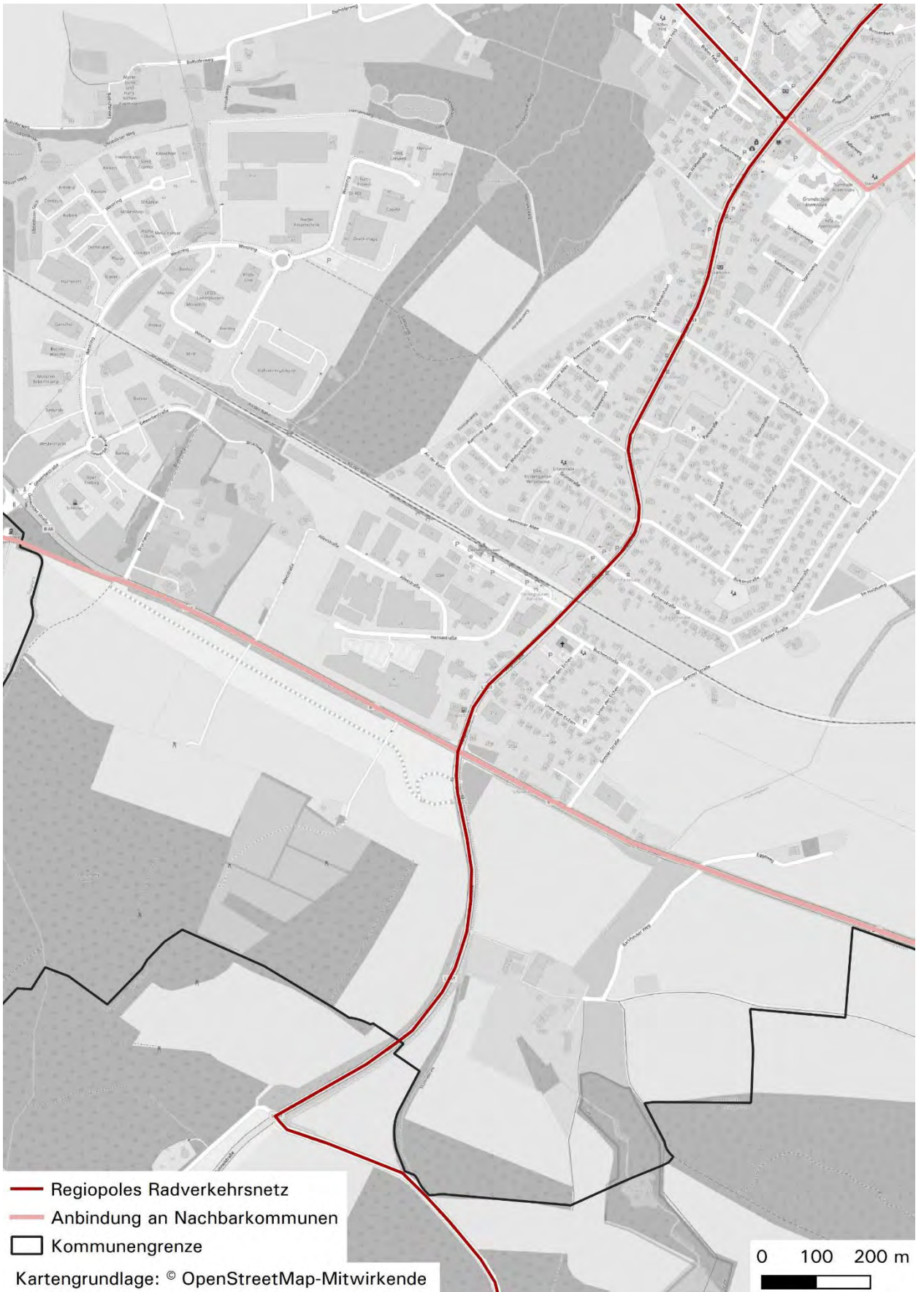


*Detailausschnitt des Radnetzes in Leopoldshöhe Teil 3*



*Detailausschnitt des Radnetzes in Leopoldshöhe Teil 4*

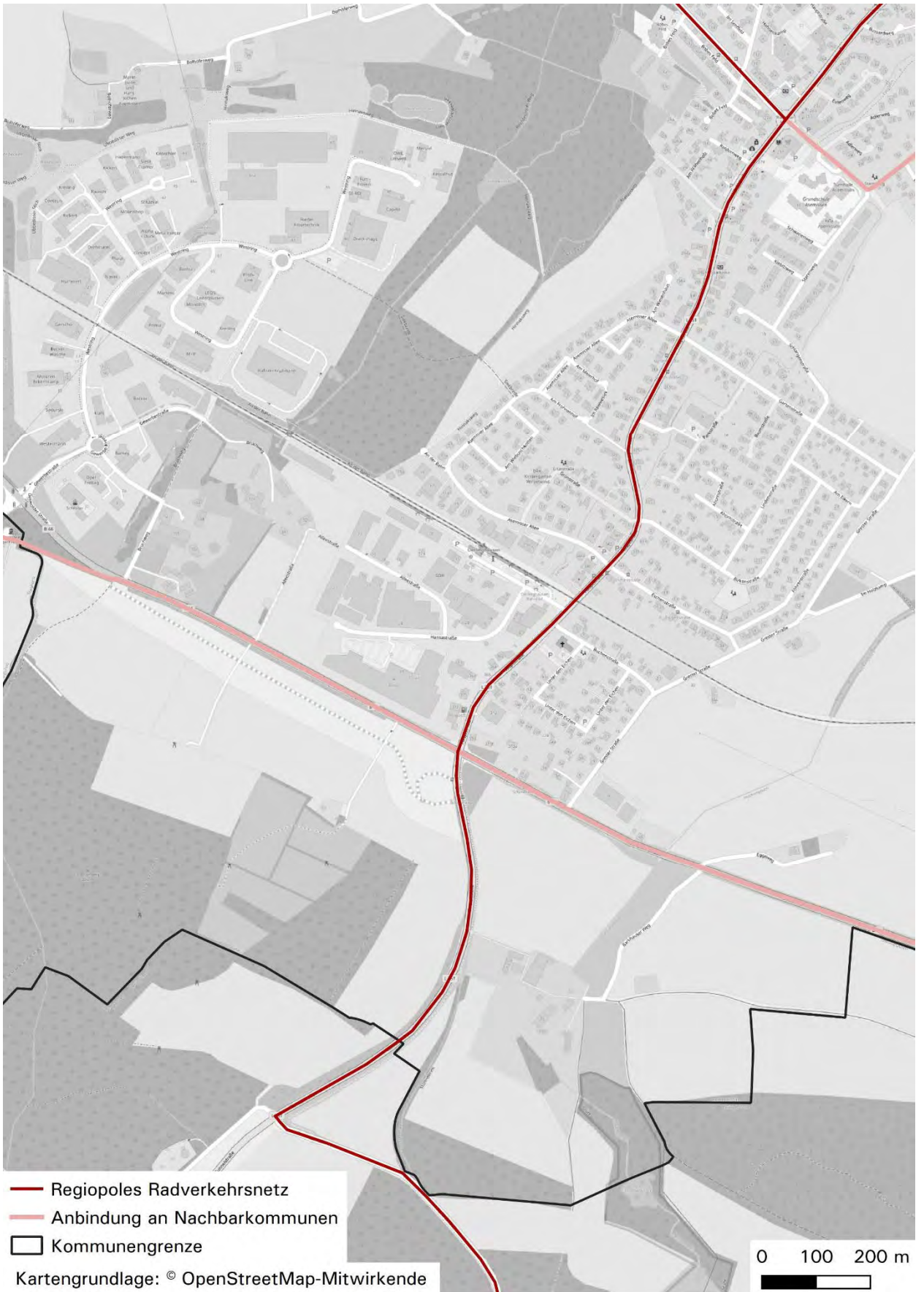
**Regiopolregion Bielefeld – Integriertes regionales Radverkehrskonzept**



*Detailausschnitt des Radnetzes in Leopoldshöhe Teil 5*

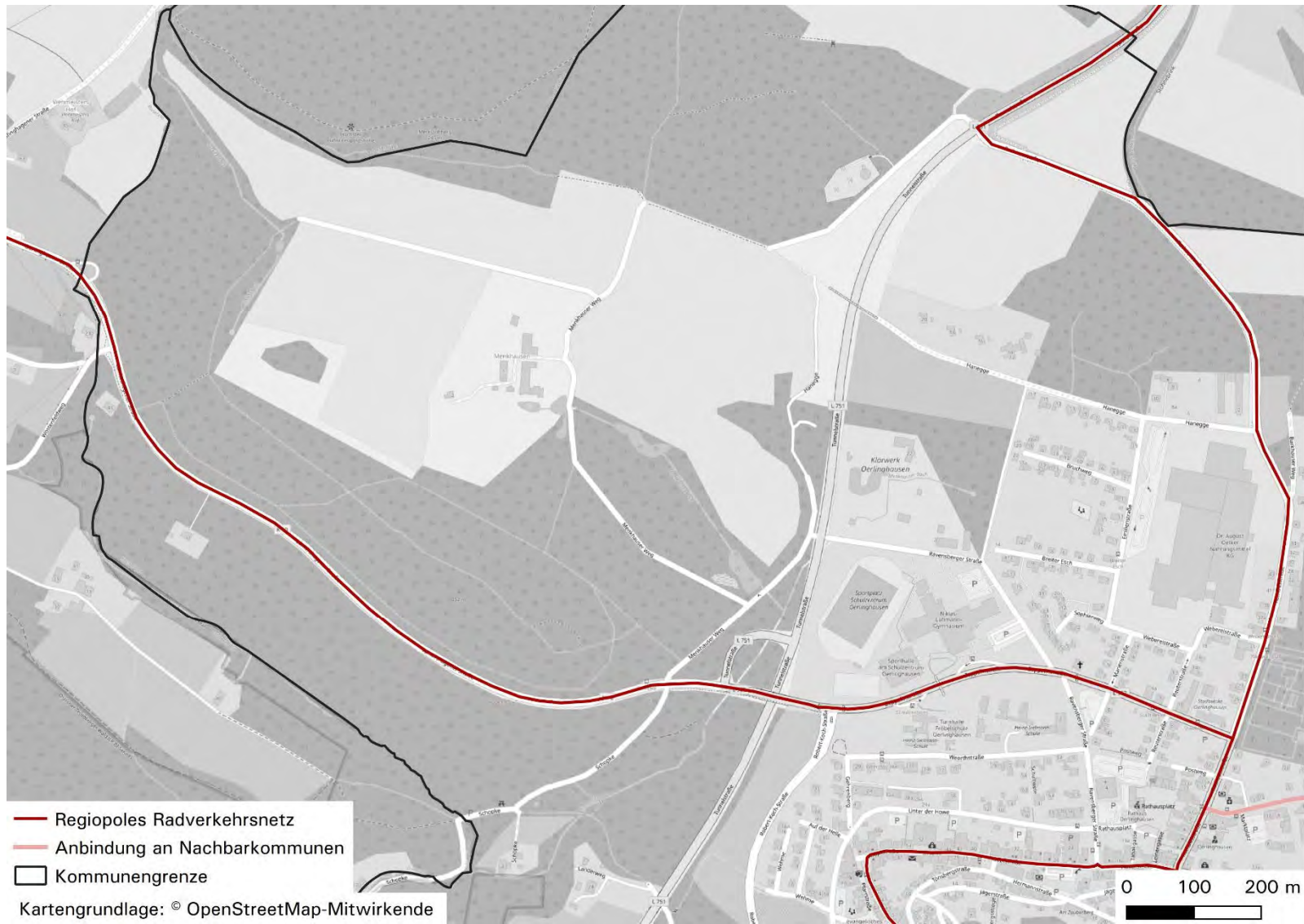


*Detailausschnitt des Radnetzes in Oerlinghausen Teil 1*



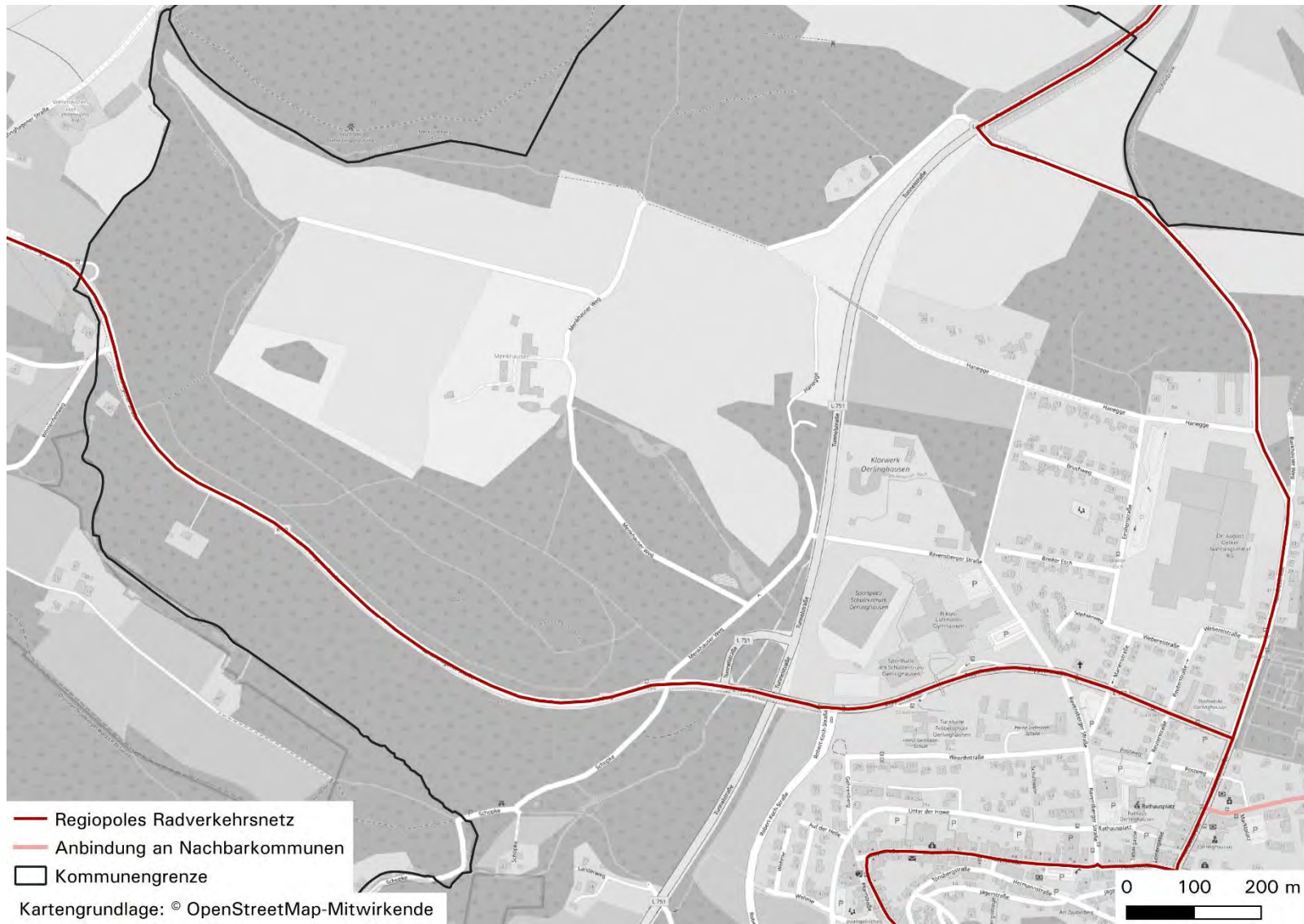
*Detailausschnitt des Radnetzes in Oerlinghausen Teil 2*





*Detailausschnitt des Radnetzes in Oerlinghausen Teil 3*

Regiopolregion Bielefeld – Integriertes regionales Radverkehrskonzept

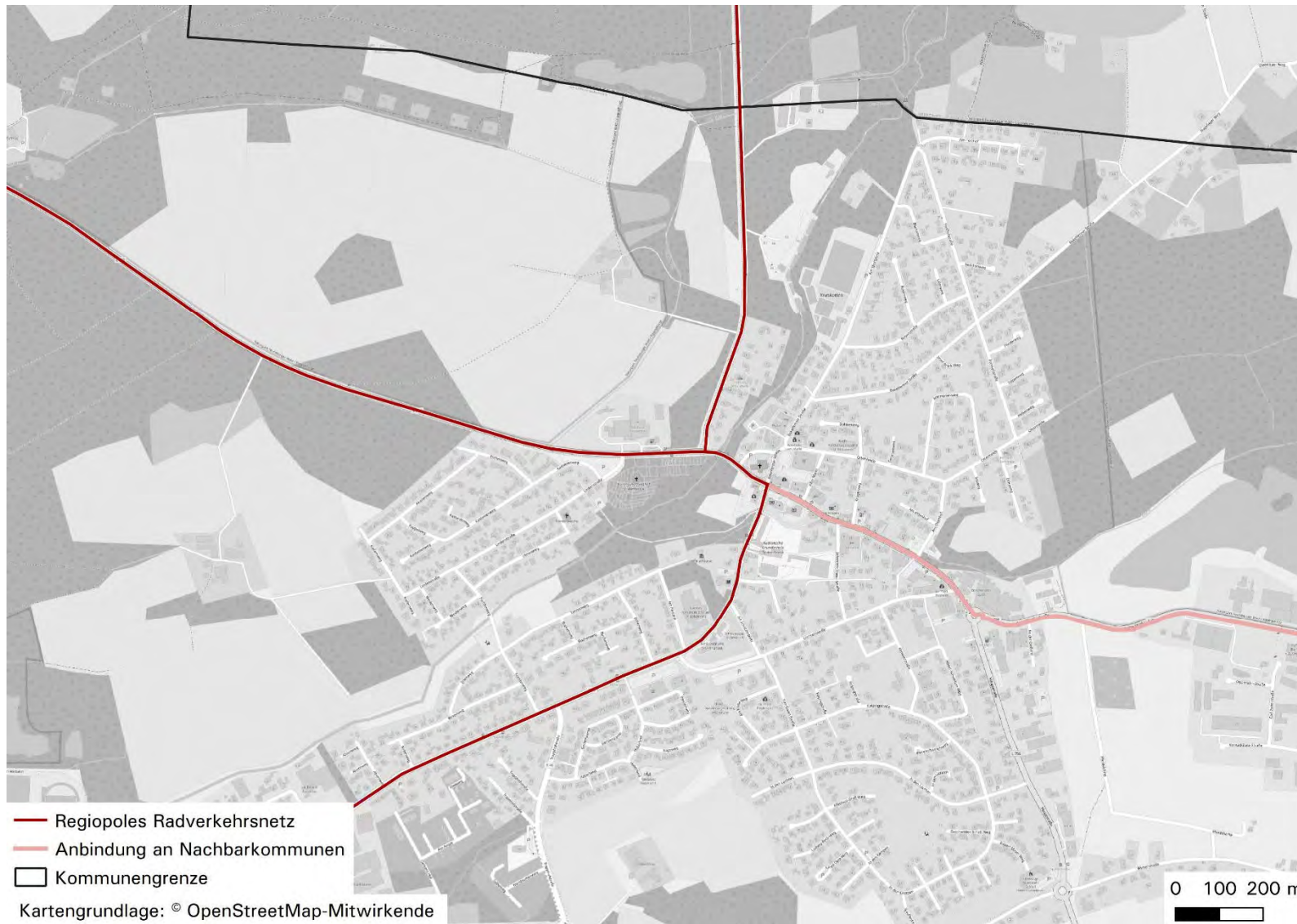


*Detailausschnitt des Radnetzes in Oerlinghausen Teil 4*

Regiopolregion Bielefeld – Integriertes regionales Radverkehrskonzept



*Detailausschnitt des Radnetzes in Schloß Holte-Stukenbrock Teil 1*



*Detailausschnitt des Radnetzes in Schloß Holte-Stukenbrock Teil 2*

Regiopolregion Bielefeld – Integriertes regionales Radverkehrskonzept



*Detailausschnitt des Radnetzes in Schloß Holte-Stukenbrock Teil 3*

**Regiopolregion Bielefeld – Integriertes regionales Radverkehrskonzept**

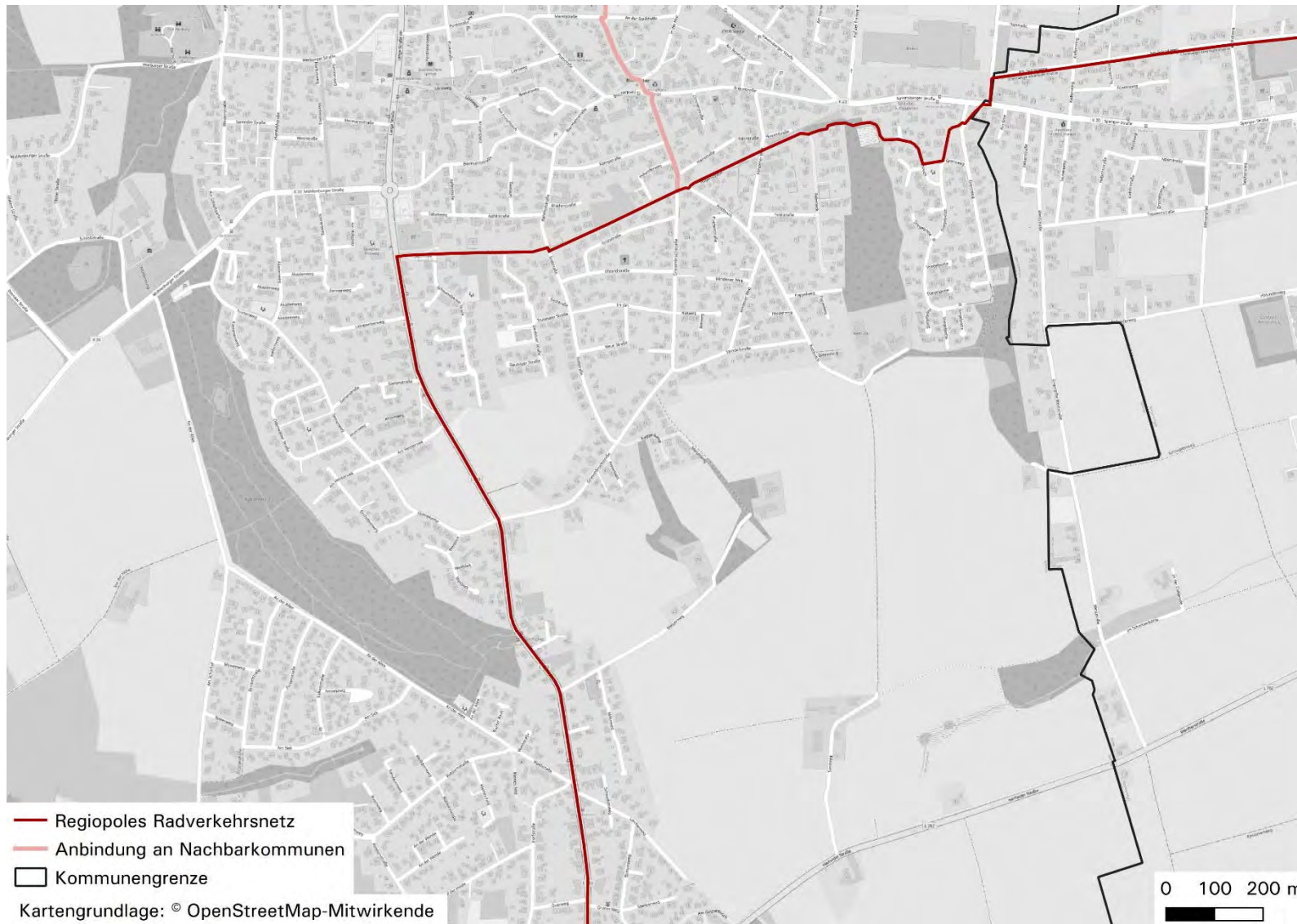


*Detailausschnitt des Radnetzes in Schloß Holte-Stukenbrock Teil 4*



*Detailausschnitt des Radnetzes in Spenge Teil 1*

**Regiopolregion Bielefeld – Integriertes regionales Radverkehrskonzept**



*Detailausschnitt des Radnetzes in Spenge Teil 2*

Regiopolregion Bielefeld – Integriertes regionales Radverkehrskonzept

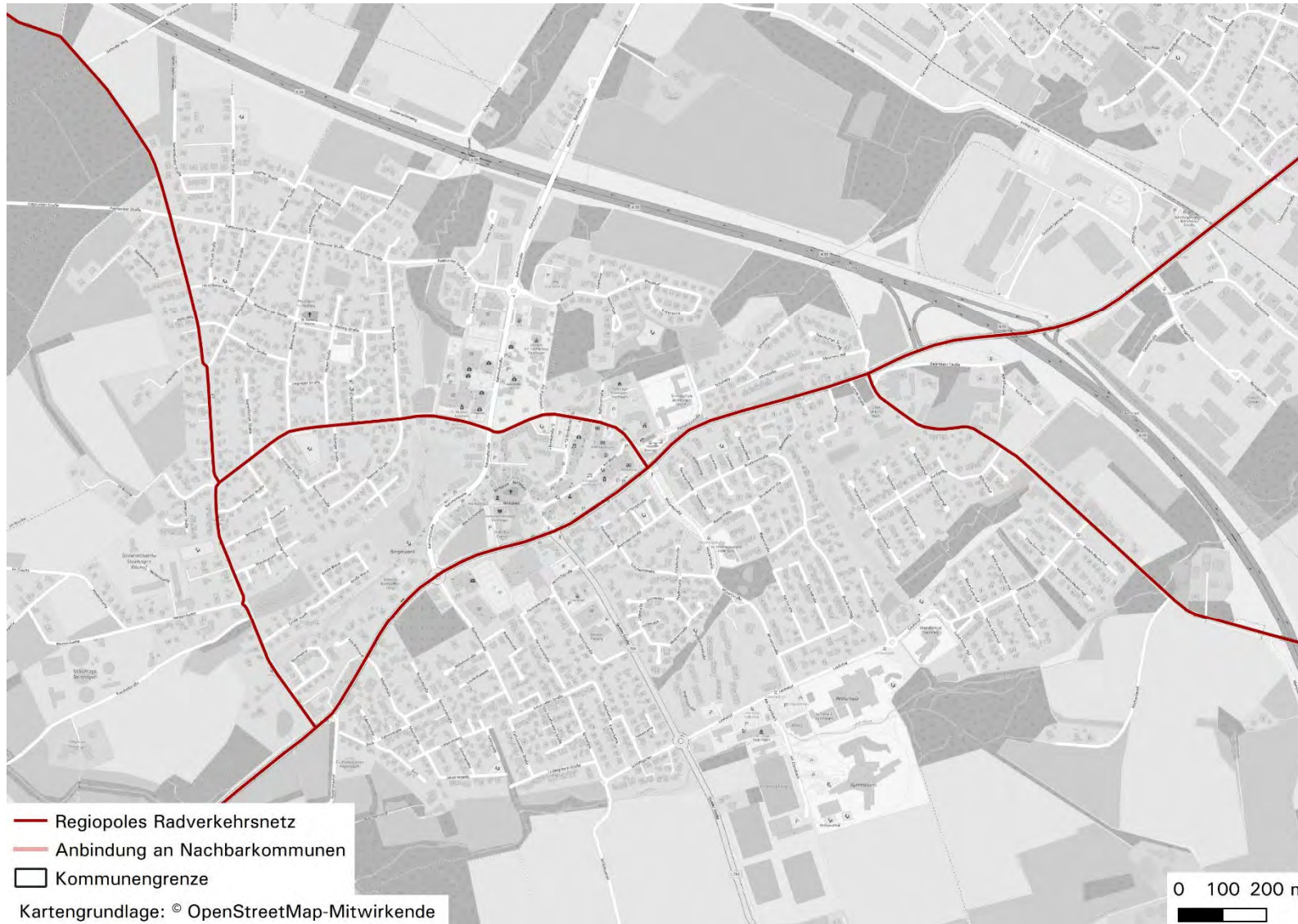




*Detailausschnitt des Radnetzes in Steinhausen Teil 1*



*Detailausschnitt des Radnetzes in Steinhausen Teil 2*



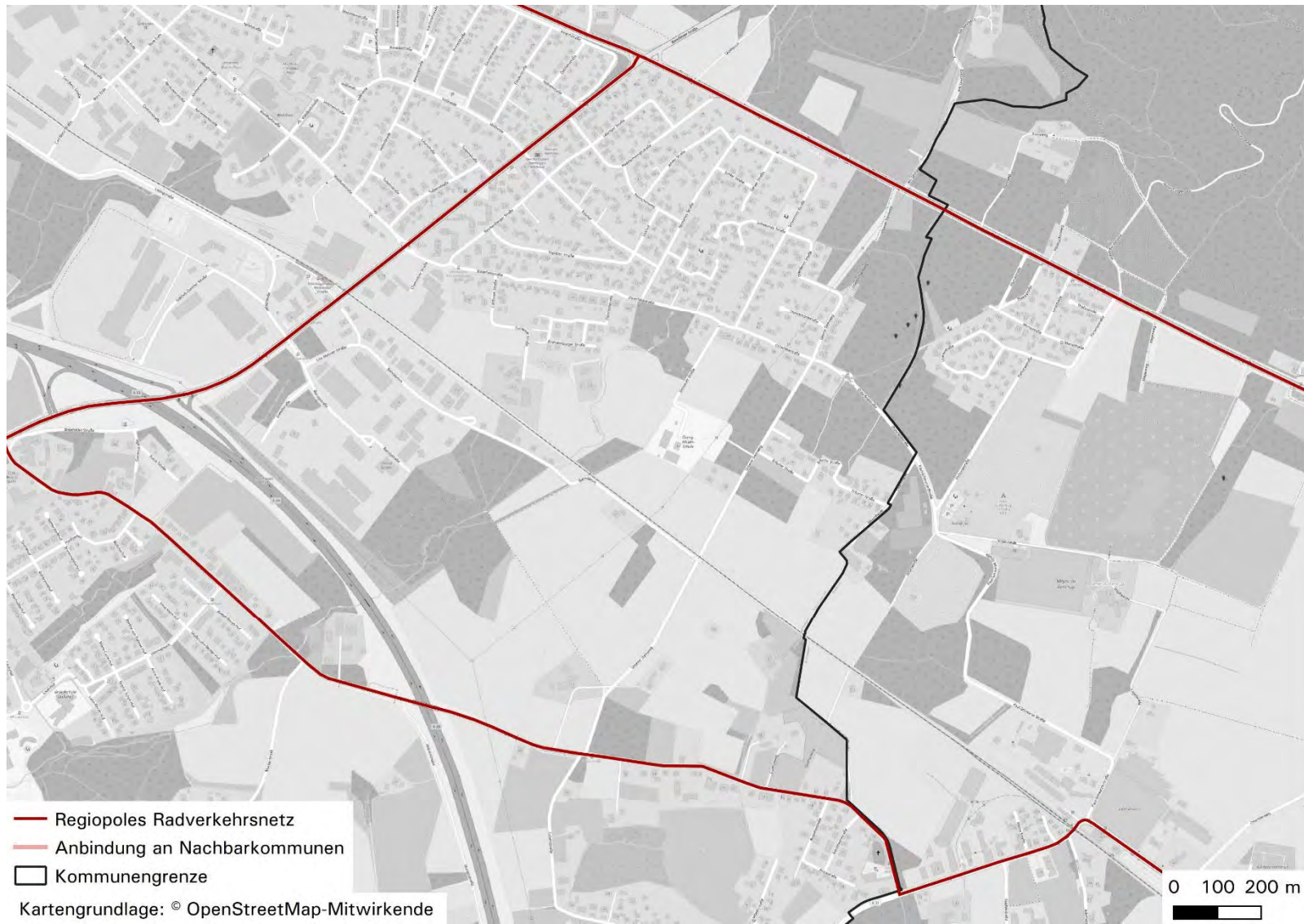
*Detailausschnitt des Radnetzes in Steinhausen Teil 3*

Regiopoleregion Bielefeld – Integriertes regionales Radverkehrskonzept



*Detailausschnitt des Radnetzes in Steinhausen Teil 4*

**Regiopolregion Bielefeld – Integriertes regionales Radverkehrskonzept**



*Detailausschnitt des Radnetzes in Steinhausen Teil 5*

Regiopolregion Bielefeld – Integriertes regionales Radverkehrskonzept



*Detailausschnitt des Radnetzes in Steinhagen Teil 6*



*Detailausschnitt des Radnetzes in Verl Teil 1*

Regiopolregion Bielefeld – Integriertes regionales Radverkehrskonzept



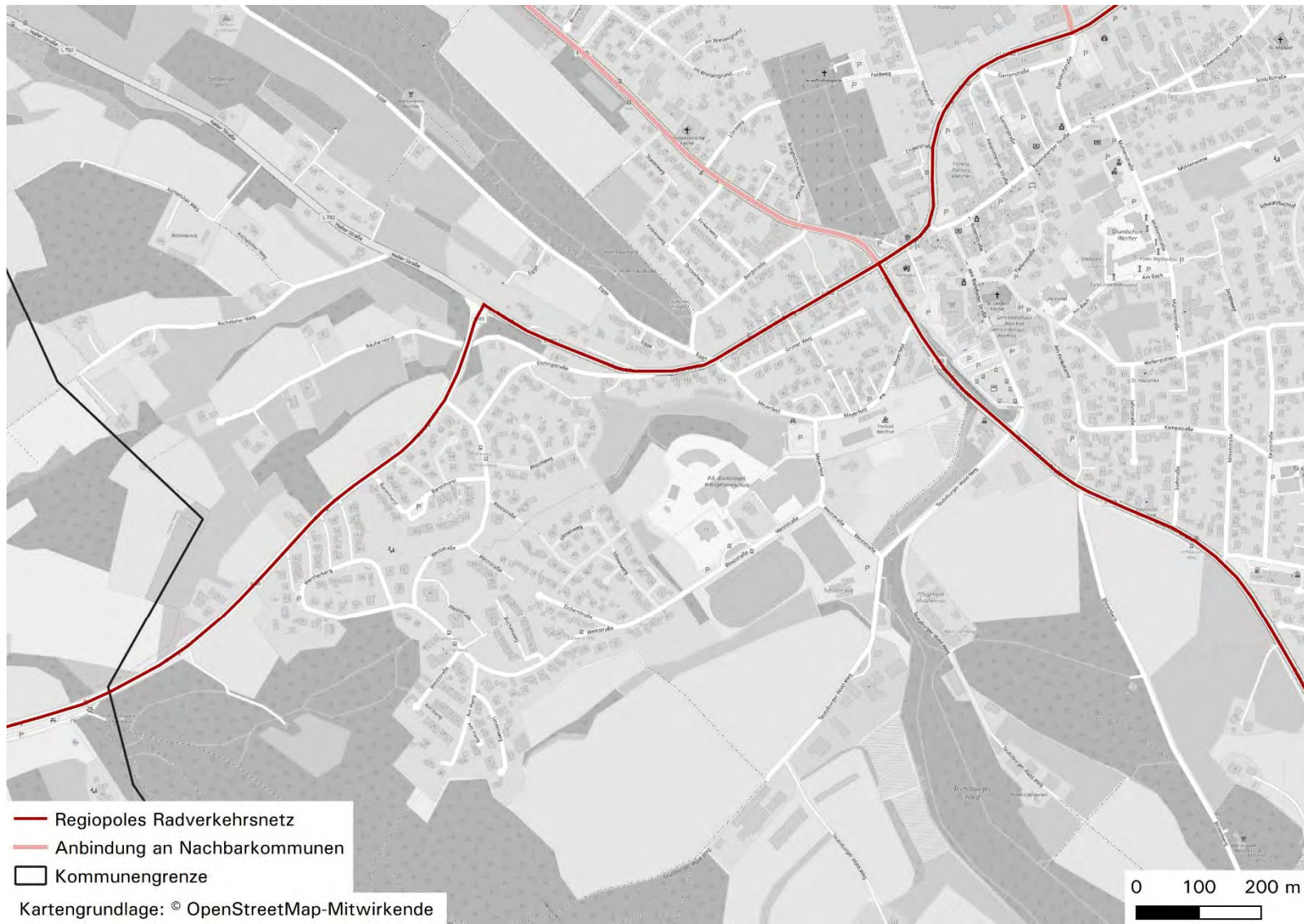
*Detailausschnitt des Radnetzes in Verl Teil 2*





*Detailausschnitt des Radnetzes in Verl Teil 3*





*Detailausschnitt des Radnetzes in Werther (Halle.) Teil 1*

Regiopolregion Bielefeld – Integriertes regionales Radverkehrskonzept



*Detailausschnitt des Radnetzes in Werther (Halle.) Teil 2*





*Detailausschnitt des Radnetzes in Werther (Halle.) Teil 4*

**Regiopolregion Bielefeld – Integriertes regionales Radverkehrskonzept**



*Detailausschnitt des Radnetzes in Werther (Halle.) Teil 5*



*Detailausschnitt des Radnetzes in Werther (Halle.) Teil 6*