



## Dokumentation der Veranstaltung

### Radverkehrskonzept für die Regiopolregion Bielefeld

### Öffentlicher Bürgerworkshop Kreis Herford

Freitag, 11. Oktober 2019

18 – 20 Uhr

Kreishaus, Amtshausstraße 3, Herford

Veranstalter:

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

Verkehrsplanung:

SHP Ingenieure

Öffentlichkeitsarbeit:

Design-Gruppe, Hannover

Moderation und Dokumentation:

TOLLERORT entwickeln & beteiligen

## Überblick über den Ablauf

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

## Vorspann

Das Team empfängt die Beteiligten beim Eintreffen mit Abfragen an Plakatwänden, die einen Überblick über die Zusammensetzung des Teilnehmerkreises ergeben:

- Wo wohnen Sie?

Die Teilnehmenden kommen aus verschiedenen Gebieten im zur Regiopolregion gehörigen Bereich des Kreises Herford. Es sind aber auch Teilnehmende vor Ort, die außerhalb des Kreises Herford wohnen.



Abfrage zum Wohnort (oben)

- Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie im Alltag überwiegend unterwegs?

Die Mehrzahl der Anwesenden setzt den Punkt zu dieser Frage bei „mit dem Fahrrad“ und „mit dem Kfz“. Eine etwas geringere Zahl der Beteiligten ist „überwiegend gemischt / multimodal“ unterwegs. Ein Teilnehmender gibt an, sich überwiegend „mit dem öffentlichen Verkehr“ fortzubewegen.



Abfrage zum Mobilitätsverhalten

- Darüber hinaus können die Beteiligten spontan eine Wegeverbindung in eine Karte einzeichnen, die sie besonders gerne mit dem Fahrrad zurücklegen würden: „Zwischen welchen Städten und Kommunen würden Sie Ihre Wege gerne mit dem Rad zurücklegen? Bitte markieren Sie die aus Ihrer Sicht wichtigste Verbindung im Plan!“ Hier werden einige ausgewählte Verbindungen im Plan markiert.



Abfrage zu wichtigen Wegeverbindungen

## Begrüßung und Einstieg

Thomas Meyer, Bürgermeister der Stadt Enger, begrüßt die etwa 50 Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Veranstaltung. Zu Beginn erläutert Herr Meyer die Idee hinter der Regiopolregion Bielefeld: Elf Kommunen der Regopolregion arbeiten gemeinsam an verschiedenen Herausforderungen, um sich abzustimmen und gemeinsam mehr zu bewirken. Das Thema Mobilität sei eines der Schwerpunkte, die für die Stadt Bielefeld und ihre Nachbarkommunen im Rahmen der Regiopolregion von großer Bedeutung sind. Es umfasse eine Vielzahl an Problemfeldern, die in Zukunft angegangen werden müssten, um alternative Mobilitätsformen für zukunftsgerechte Städte zu sichern. Ein erstes konkretes Projekt der Regiopolregion sei das regiopole Radverkehrskonzept. Gemeinsam mit dem Planungsbüro SHP Ingenieure seien erste Lösungsansätze und Ideen als Vorschläge entwickelt worden.

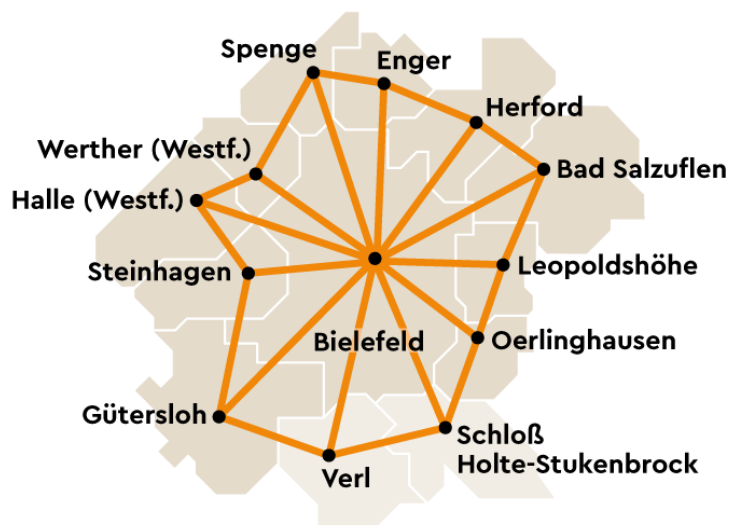
Schwerpunkt der heutigen Veranstaltung sei es, Ideen für das Radverkehrsnetz für den Alltagsradverkehr in der Regiopolregion Bielefeld zu sammeln und zu diskutieren. Der Bürgermeister freut sich auf konstruktive Gespräche und auf Hinweise, wo für den Radverkehr die wichtigen Verbindungen zwischen den Kommunen liegen.

Am Vortag der Veranstaltung ist es in Herford zu einem tödlichen Radverkehrsunfall gekommen. Herr Meyer bittet um eine Schweigeminute zum Gedenken an das Opfer und die Angehörigen.

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

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

Frau Böcker stellt heraus, dass der Kreis Herford und die kreisfreie Stadt Bielefeld Mittelpunkt des dritten Bürgerworkshops stehen. Die Beteiligten sind heute aufgerufen, in Kleingruppen Vorschläge und sonstige Hinweise für die Teilbereiche des regiopolen Radverkehrskonzeptes im Kreis Herford einzubringen, damit die Netzkonzeption und weitere Planungen verbessert werden können.



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

Frau Böcker stellt die weiteren Mitwirkenden vor:

- Vorhabenträger ist die Regiopolregion Bielefeld. Die Federführung des regionalen Gemeinschaftsvorhabens liegt bei der Stadt Bielefeld. Die fachlich-inhaltliche Projektsteuerung leistet dort das Amt für Verkehr. Als Ansprechpartner ist Julian Schimichowski, Bereich konzeptionelle Verkehrsplanung, mit seiner Kollegin Gabriele Weber vor Ort. Weitere Mitwirkende aus den Kommunen sind aus der Stadt Enger Inge Nienhüser, aus dem Kreis Herford Anna-Lena Mügge, aus der Stadt Herford Steffen Herrmann sowie aus der Stadt Spenge Doris Bartelheimer.

- Das integrierte Radverkehrskonzept wird von SHP Ingenieure, vertreten durch Dr. Peter Bischoff und Christopher Reineking, erarbeitet.
- Öffentlichkeitsarbeit/Grafik-Design bearbeitet Gisela Sonderhüsken vom Büro Design-Gruppe.
- Die Moderation und Dokumentation übernimmt TOLLERORT entwickeln & beteiligen mit Mone Böcker.

Der Kreis der Teilnehmerinnen und Teilnehmer ist vielfältig besetzt, wie die Abfragen beim Einlass zeigen. Auf Nachfrage von Frau Böcker zeigt sich, dass gut ein Viertel der Teilnehmerinnen und Teilnehmer größere Strecken, d.h. mehr als 5 km im Alltag pendelt. Diese weiteren Strecken im Pendlerverkehr sollen künftig besser mit dem Fahrrad bewältigt werden können.

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

## Input zur Planung und zum Planungsstand

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

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

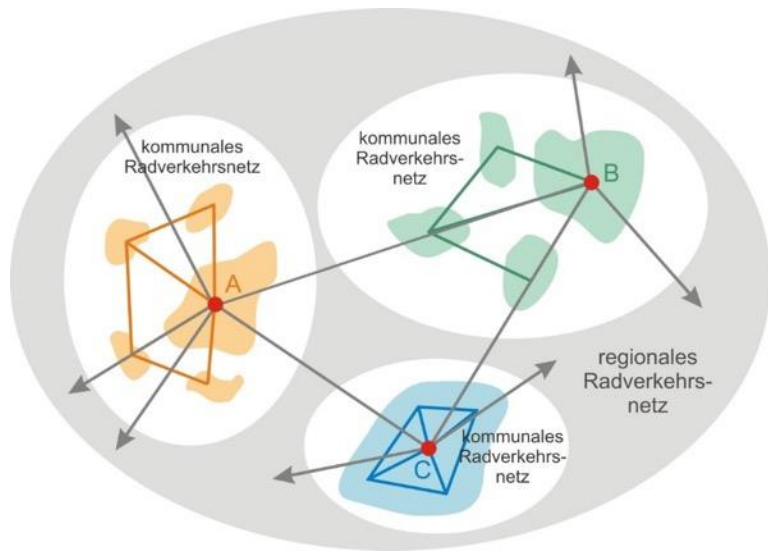


*Dr. Peter Bischoff im Vortrag (links) und das Plenum (rechts)*

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

In einzelnen Kommunen der Regiopolregion existieren bereits sogenannte kommunale Radverkehrsnetze. Bei der Konzeption des regiopolen Radverkehrskonzepts stehen nicht diese kleinteiligen Wegeverbindungen im Vordergrund, sondern jene bedeutenden Verbindungen, welche die Kommunen in der Regiopolregion miteinander verbinden.

Aufgabe des regiopolen Radverkehrskonzepts ist es, die kommunalen Zentren untereinander sowie mit dem Oberzentrum Bielefeld zu verbinden.



*Schema des regiopolen Radverkehrskonzepts*

Auch Anschlüsse an die direkt angrenzenden Nachbarkommunen sind zu berücksichtigen. Im Mittelpunkt stehen daher die überörtlichen Verbindungen zwischen den Städten und Gemeinden der Regiopolregion, die in einem Handlungskonzept für die Baulastträger festgehalten werden. Kleinteilige Radwegeverbindungen fallen dahingegen in den Aufgabenbereich der einzelnen Kommunen. „Zeigen Sie uns nicht die Schleichwege. Zeigen Sie uns die weiten Verbindungen, die für Sie besonders relevant und attraktiv sind für das Radfahren!“ gibt Herr Dr. Bischoff den Anwesenden als Hinweis für die anschließende Gesprächsphase mit.

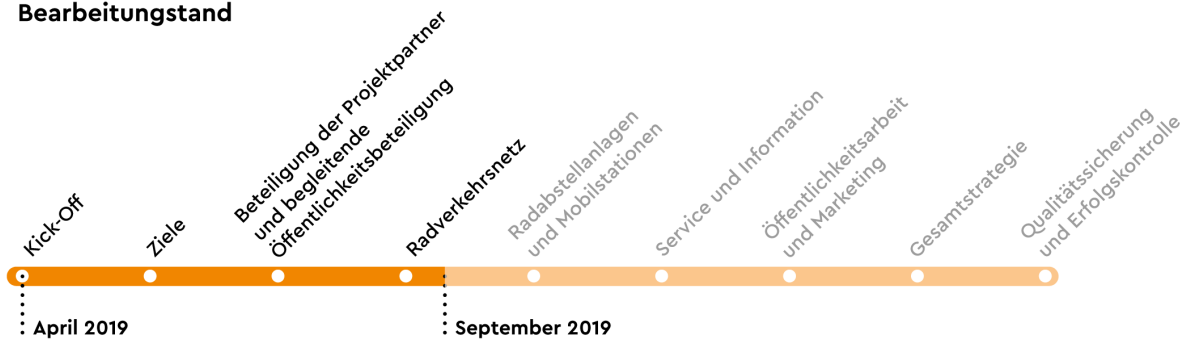
Ein Teilnehmer fragt, ob und wie die laufende Planung des Radschnellwegs in der Region berücksichtigt werde. Herr Dr. Bischoff bestätigt, Radschnellwege seien ebenfalls für den Alltagsradverkehr gedacht und würden bei der Planung mitgedacht werden. Radschnellwege stellen ein ergänzendes Element und gleichzeitig die höchste Hierarchiestufe im Radwegesystem dar und erfordern höhere Qualitätsstandards. Für das gesamte Alltagsradwegenetz könnten diese Standards allerdings nicht vorausgesetzt werden. Hier gelte es, systematisch und lückenlos regelkonforme Wegeverbindungen anzubieten.

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

- Die Bearbeitung startete mit einem Kick-off Termin mit allen Projektbeteiligten im April 2019 und der anschließenden Definition der Ziele für das regiopole Radverkehrskonzept.
- Die Projektpartnerinnen und -partner wurden anschließend gebeten, ihre kommunalen Radverkehrsnetze zur Verfügung zu stellen. Diese wurden vom Planungsteam kartographisch aufbereitet und zusammengefügt.
- Im Juli und August 2019 fand eine öffentliche Online-Beteiligung statt, bei der 480 Hinweise eingingen.
- Im September und Oktober 2019 haben Bürgerinnen und Bürger, Verbände und Politik im Rahmen der drei Bürgerworkshops Gelegenheit, ihre Anliegen einzubringen. Parallel dazu wird ein erster Entwurf des regiopolen Radverkehrsnetzes mit überörtlichen Radwegeverbindungen erarbeitet.

- Ab Oktober 2019 werden die Themenbereiche Radabstellanlagen und Mobilstationen, Service und Information sowie Öffentlichkeitsarbeit und Marketing genauer betrachtet.
- Alle vorausgegangenen Arbeitsphasen münden schließlich in einer Gesamtstrategie, in der Maßnahmen gebündelt und nach Prioritäten geordnet werden.
- Für Februar 2020 ist der letzte Arbeitsschritt „Qualitätssicherung und Erfolgskontrolle“ vorgesehen. Es sollen messbare Kennzahlen erarbeitet werden, um den Fortschritt der Radverkehrsförderung abzubilden.

### Bearbeitungsstand



### Zeitliches Vorgehen

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

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

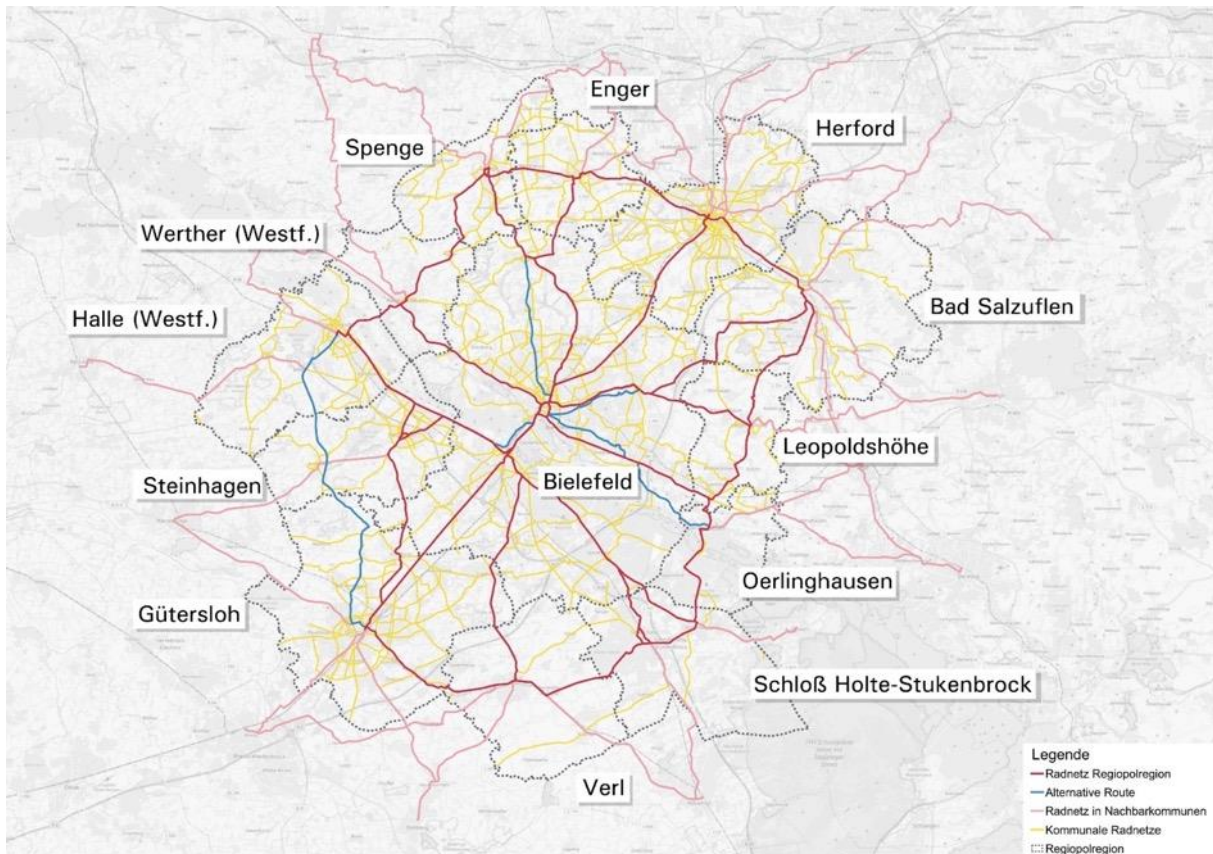
Herr Reineking stellt die Arbeitsschritte vor, um das regiopole Radverkehrsnetz für den Alltagsradverkehr zu entwickeln. Die Planung orientiert sich an den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN):

1. **Vorüberlegungen:** Grundlage bilden die bestehenden Netzplanungen der Städte und Kommunen, welche nach ihren unterschiedlichen Routenkategorien betrachtet werden.
2. **Netzanforderungen:** Wichtige Quell- und Zielorte der Regiopolregion, die durch die Radwegeverbindungen verknüpft werden sollen, werden identifiziert. Dazu gehören Bildungseinrichtungen, Krankenhäuser, Gewerbe- und Industriegebiete und Bahnhöfe. Auf Grundlage des Raumordnungskonzepts werden die Zentren unterschiedlicher Kategorien (Oberzentrum Bielefeld, Mittelzentren und Grundzentren) über direkte Luftlinien verbunden und daraus Radwegeverbindungen nach den Funktionsstufen II und III abgeleitet.
3. **Bestandsanalyse:** Die Pendlerströme zwischen den Kommunen der Regiopolregion werden analysiert. Das höchste Pendleraufkommen ist zwischen Bielefeld und Gütersloh, Gütersloh

und Verl sowie Bielefeld und Herford festzustellen. Auch innerhalb des Kreises Herford sind ausgeprägte Pendlerströme zu verzeichnen.

4. **Netzkonzept:** Als ein erster Vorschlag für das regiopole Radverkehrsnetz werden die Wunschnlinien auf die bestehenden kommunalen Radnetze (gelb) umgelegt. Die vorgeschlagenen Radrouten sind in rot und Alternativrouten in blau dargestellt. Auf diese Weise wird geprüft, wo das Bestandsradnetz genutzt und wo Netzlücken geschlossen werden müssen.

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



*Überblick über den Entwurf des regiopolen Radnetzes*

Nach dem Vortrag können die Beteiligten offene Fragen zum Verfahren und zum Arbeitsstand stellen und Hinweise geben.

- Frage: Wann sind die Unterlagen für die jeweiligen politischen Beschlussfassungen fertig?

Antwort Herr Dr. Bischoff: Das Radverkehrskonzept soll im April 2020 fertiggestellt werden, anschließend können politische Beratungen erfolgen.. Die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister sind informiert, da im Frühling auch die Haushaltsverhandlungen stattfinden und Mittel für die Umsetzung von Maßnahmen eingeplant werden sollten.

- Frage: Sie haben verschiedene Hierarchien von Radwegen vorgestellt. Wie sind die definiert? Welche Kapazitäten haben diese? Gibt es Mindestanforderungen?

Antwort Herr Dr. Bischoff: Innerhalb der kommunalen Radverkehrsnetze werden heute verschiedene Hierarchien für großräumige Verbindungen auf der einen Seite und für kleinteilige Erschließungen (Nahmobilitätsnetze) auf der anderen Seite definiert. Dies basiert auf den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Über diesen Hierarchien entstehen nun noch die Radschnellwege als höchste Hierarchie. Bei Radschnellwegen gehen die geforderten



Standards über die rechtlichen Vorgaben für normale Radverkehrsanlagen hinaus. Außerdem sollte hier das Ziel bestehen, dass täglich mindestens 2000 Radfahrende auf den Weg gebracht werden können, damit sich die Investitionen volkswirtschaftlich rechnen. Dies ist eine Voraussetzung für die Förderung der Radschnellwege durch den Bund. Deshalb werden für Radschnellwege solche Verbindungen ausgewählt, die möglichst auf direktem Weg größere Potenziale im Radverkehr erschließen. Die Kosten können schnell eine Millionen pro Kilometer für eine Radschnellverbindung erreichen, weil Beleuchtung vorgesehen wird oder neue Brücken bzw. Unterführungen benötigt werden. Bei der Planung von Radschnellwegen wird immer eine Potenzial- und Machbarkeitsuntersuchung vorgeschaltet. Diese muss das Potenzial belegen. Auf zwei Meter breiten Radverkehrsanlagen können mehrere hundert Radfahrende täglich fahren. In Kopenhagen gibt es zum Teil Verkehrsstärken von bis zu 30.000 Radfahrern am Tag. Für solche Verkehrsstärken würde der Kfz-Verkehr fast schon eine Autobahn benötigen. Der Radverkehr ist sehr flächeneffizient.

- Frage: Geplant war doch, den Radschnellweg von Minden über Bad Oeynhausen, Herford, Bielefeld, Gütersloh und Rheda-Wiedenbrück zu führen. Wie ist der Stand? „Man hört darüber ja gar nichts mehr.“

Antwort Herr Dr. Bischoff: Die Planungen laufen, es sind aber noch viele Fragen offen, die mit der Genehmigung und anderen Fragen der Förderung zusammenhängen. Bisher sind in Deutschland nur drei Radschnellwege umgesetzt. Das Büro SHP Ingenieure arbeitet gerade an Radschnellwegen unter anderem in Berlin, Frankfurt und Hamburg. Das sind alles sehr frühe Planungsphasen, in denen zunächst die Machbarkeit untersucht wird. Für alle Vorhaben müssen Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden. Das dauert in Deutschland mehrere Jahre, weil auch Umweltbelange geprüft werden.

Ergänzung Herr Schimichowski: In Ostwestfalen-Lippe findet 2022 die REGIONALE, ein Regionalentwicklungsprogramm des Landes NRW statt. In diesem Rahmen werden besondere Projekte mit regionaler Bedeutung gefördert. Auch der Radschnellweg OWL 2.0 gehört dazu und wurde aufgenommen. Ziel ist es, bis 2022 einen Planungsstand zu erreichen, der unumkehrbar ist.

- Frage: Die erste Kategorie sind die Radschnellwege. Welches ist die zweite Kategorie?
- Antwort Herr Dr. Bischoff: Die nächste Kategorie unterhalb einer Radschnellverbindung sind sozusagen „Radschnellverbindungen light“ mit einer Breite von drei anstatt vier Metern. Das sind die zwei obersten Kategorien. Und dann sind wir schon bei den üblichen Radwegen mit gut ausgebauten Radwegbreiten von zwei Metern.
- Frage: Es sind ja relativ wenig Berufspendler hier. Wie können Interessenkonflikte zwischen unterschiedlichen Verkehrsteilnehmern vermieden werden?

Antwort Herr Dr. Bischoff: Wenn wir einen Alltagsradweg planen, rechnen wir durchaus damit, dass hier auch Freizeitverkehr fährt und umgekehrt. Niemand wird ausgeschlossen. Jede/Jeder Verkehrsteilnehmende sucht den für sich persönlich besten Weg. Beim Alltagsradwegenetz steht aber eine direkte Verbindung zwischen Quelle und Ziel als Qualitätsmerkmal vor dem Aspekt einer landschaftlich schönen Verbindung.

## Gesprächsphase in vier Gruppen

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

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

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

Die Hinweise fließen in die weitere Netzkonzeption ein.



*Gesprächsphase innerhalb der Dialoginseln (links und rechts)*

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

### **Gruppe 1: Radnetz Regiopolregion Bielefeld (Dr. Peter Bischoff)**

In der Gesprächsgruppe 1 werden vielfältige Empfehlungen erarbeitet. So wird beispielsweise empfohlen, Testphasen umzusetzen und Pilotprojekte durchzuführen. Vorbildfunktion haben hier die niederländischen Nachbarn. Solche Projekte hätten einen großen Lerneffekt. Es werden einige Vorschläge für Pilotprojekte gesammelt.

Angeregt wird, ein Knotenpunktsystem für eine Wegweisung ebenfalls nach niederländischem Vorbild umzusetzen. Bei einem Knotenpunktnetz werden wichtige Knotenpunkte des Radroutennetzes mit einer Nummer versehen. Die Wegeführung erfolgt anhand der Knotenpunkte. Das Knotenpunktnetz wird ergänzend zur gängigen Wegweisung installiert. Die übliche standortbezogene Wegweisung bleibt parallel bestehen.

Gewünscht werden auch mehr sichere Überquerungsmöglichkeiten sowohl für den Radverkehr als auch für den Fußverkehr.

Als negative Aspekte werden u.a. die Fahrradabstellanlagen (in der heutigen Ausstattung) genannt. Die vorhandene Fahrradstation am Bahnhof Herford ist zwar an sich positiv, es fehlt aber ein barrierefreies Zugangssystem, das sollte in Zukunft verbessert werden.

### **Gruppe 2: Teilbereich Spenge-Enger-Bielefeld (Julian Schimichowski)**

In der Gesprächsgruppe 2 wird zunächst über die Alternativroute über die Jöllenbecker Straße, die Spenge, Enger und Bielefeld miteinander verbindet, diskutiert. Die Route wird in topographischer Hinsicht als deutlich attraktiver wahrgenommen, als die derzeit aus fachlicher Sicht empfohlene Verbindung über Vilsendorf. Zudem sollte der Stadtteil Westerenger über die Westerengerstraße Richtung Bielefeld angebunden werden. Der Umweg der fachlichen Route würde nach Meinung der Teilnehmenden nicht in Kauf genommen werden.

Ein weiterer wichtiger Punkt ist die Verbindung zwischen Spenge und Werther. Hier sollen Alternativen geprüft werden.

Diskussionspunkt ist auch die Verbindung mit dem ÖPNV. In Jöllenbeck wird eine Verknüpfung von Mobilitätsstationen mit dem Busverkehr gewünscht. In Bielefeld sollten für die Stadtbahn vor allem für die Haltestellen in Babenhausen Süd und die Endhaltestelle Schildesche Angebote für den Radverkehr geschaffen werden. Ein kleiner, aber möglicherweise sehr wichtiger Aspekt ist die Möglichkeit des Lückenschlusses über den Örckenweg im Stadtteil Jöllenbeck, der insbesondere für die Verbindung von Bielefeld und Enger relevant ist.

### **Gruppe 3: Teilbereich Herford-Bielefeld (Steffen Herrmann)**

Aus Sicht der Beteiligten in der Gruppe 3 ist eine Führung entlang der B61 gut vorstellbar, allerdings müsste die Ausführung des Radwegs den verkehrlichen Gegebenheiten angepasst werden. Die Straße ist vierspurig. Hier wird ein sehr hohes Sicherheitsrisiko wahrgenommen. An einer Stelle muss zwei Mal die Spur gewechselt werden.

Auf der Umgehungsstraße B 236 Richtung Bielefeld werden einige Verbesserungen, Lückenschlüsse und Verkehrsberuhigung gewünscht. Ein Vorschlag lautet, für die gesamte Verbindung eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 70 km/h festzulegen. Gleichzeitig werden Alternativrouten z. B. entlang der Bahntrasse vorgeschlagen.

Ein weiterer Hinweis ist der Ausbau einer Querspange vom Autobahnanschluss Ostwestfalen Straße zur B61. Dies wird Einflüsse auf die Gesamtverkehre haben. Möglich wäre auch, durch eine Begrenzung des Kfz-Verkehrs auf einzelnen Teilabschnitten die Strecke zu verbessern. Eine Parallelroute wird skizziert. Sie hätte den Vorteil, eine Anbindung an die Stadtbahn herzustellen.

Es wird weiter darauf hingewiesen, nicht nur die Hauptachsen im Radverkehrskonzept, sondern auch die Zubringerachsen als wichtige Bestandteile des Konzeptes zu betrachten, z. B. Richtung Norden auf der Mindener Straße, die derzeit vierspurig und stark befahren ist. Für den Radverkehr ist hier zu wenig Platz.

Bei der Schlusspräsentation weist ein Teilnehmer darauf hin, dass auf der Mindener Straße noch ein Parkstreifen vorhanden sei, der genauso breit wie die Fahrspur sei und somit ausreichend Platz für Veränderungen biete. Die rechts und links angrenzenden Wohn- und Gewerbegebiete müssten berücksichtigt werden.

#### **Gruppe 4: Teilbereich Kreis Herford (Herr Christopher Reineking)**

Die Beteiligten diskutieren angeregt über die Route in Richtung Bad Salzuflen. Einerseits wird ein großes Potenzial nach einem Ausbau der Verbindung gesehen, andererseits wird der derzeitige Ausbaustandard als sehr schlecht beurteilt. Eine Führung in den Seitenräumen wird von den Teilnehmenden als deutlich sicherer wahrgenommen. Nach einem Ausbau könnte auch die derzeit genutzte Freizeitroute entlang der Werre entlastet werden.

Es wird auf Straßenschäden auf der Strecke in Richtung Löhne hingewiesen. Der hohe Schülerverkehr aus Richtung Hiddenhausen sollte beachtet werden, da er ein großes Potenzial an Radfahrenden mit sich bringt. Die Engertstraße wird als Führung von Herford nach Enger deutlich bevorzugt, jedoch besteht hier bei einer Breite von 1,20 m Ausbaubedarf. Eine Streckenführung nördlich durch das Industriegebiet wird abgelehnt, da dort sehr viel Verkehr (Industrie-/Gewerbegebiet) herrscht und auch zwei Kindergärten ansässig sind, welche Hol- und Bringverkehre erzeugen.

Kontrovers wird diskutiert, ob die Bahntrasse als Verbindung zwischen Enger und Jöllenbeck als Alternative möglich wäre. Hier gehen die Meinungen auseinander und geben einige Fragen auf, die im weiteren Verfahren geprüft und abgewägt werden müssen. Für Radfahrende aus Spenge mit Ziel Bielefeld wird die Alternative Route über Theesen als sinnvoll erachtet.

Generell gewünscht werden

- werden Anforderungen vor Ampeln für den Radverkehr, um die Wartezeiten zu verringern
- eine Beschilderung „Achtung Radverkehr“ bei Zweirichtungswegen.

#### **Abschluss und Ausblick**

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

Herr Schimichowski verabschiedet gemeinsam mit der Moderatorin die Beteiligten. Sie bedanken sich für die Anregungen und die Bereitschaft, an der Netzkonzeption des regiopolen Radverkehrskonzeptes mitzuwirken.

## Anhang

### Ergebnisse Gesprächsgruppe 1: Radnetz Regiopolregion Bielefeld

Betreuung: Dr. Peter Bischoff, SHP Ingenieure

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

##### *Negativ*

- öffentliche Ausstellungen Bahnhof Herford
- spontan zur Radstation geht nicht!!
- zu wenig Fahrradbügel in Herford auch an Schulen („Felgenkiller“)
- Thema: Lastenräder / Anhänger (Abstellen!)
- keine „Bettelampeln“
- keine gute Erkennbarkeit der RVA

##### *Positiv*

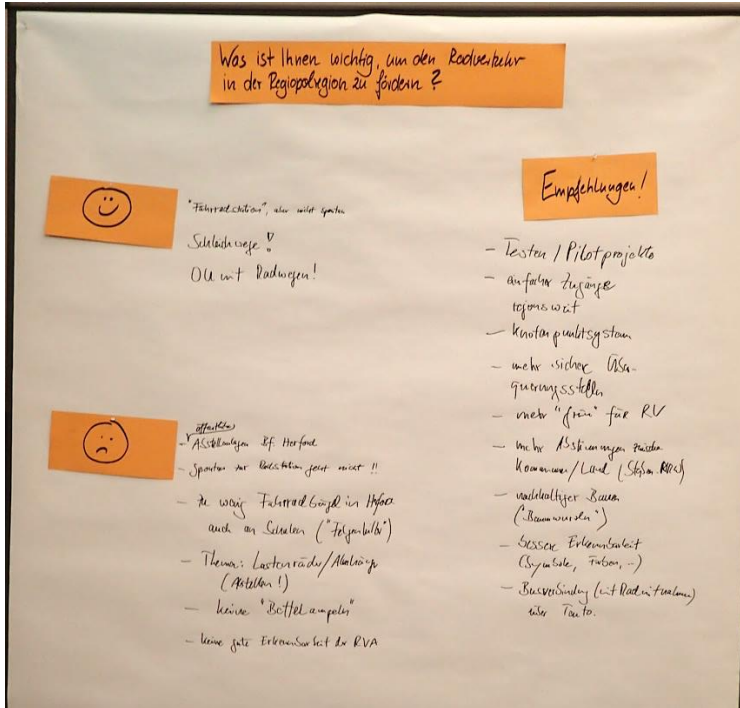
- Fahrradstation, aber nicht spontan
- Schleichwege
- OU mit Radwegen

##### *Empfehlungen*

- Testen / Pilotprojekte
- einfache Zugänge regionsweit
- Knotenpunktsystem
- mehr sichere Überquerungsstellen
- mehr „grün“ für RV
- mehr Abstimmung zwischen Kommunen / Land (Straßen.NRW)
- nachhaltiger Bauen („Baumwurzeln“)
- bessere Erkennbarkeit (Symbole, Farben, ...)
- Busverbindung (mit Radmitnahme) über Teuto

Notizen im Plan

- Tunnel! an der Tunnelstraße (nicht für RV)



Notizen an der Wand



Ergänzungen zum Netzvorschlag im Plan

## Ergebnisse Gesprächsgruppe 2: Teilbereich Spenge-Enger-Bielefeld

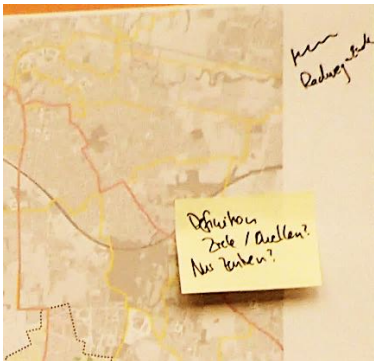
Betreuung: Julian Schimichowski, Stadt Bielefeld

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

*Notizen im Plan*

- Definition Ziele / Quellen? Nur Zahlen?
- Richtung Bünde wird auf Bänder Gebiet derzeit ein Radweg erneuert, hier sollte angebunden werden
- neuer Vorschlag: Radwegeverbindung über die Düttingdorfer Straße und Kreuzfeld mit Querverbindung Richtung Osten über die Raiffeisenstraße
- Babenhausen Süd ÖV
- Endhaltestelle Schildesche: Verbindung Lübecker / Engersche Straße bis Enge
- alternative Route über Theesen topographisch attraktiver
- Jöllenbeck ÖV (Bus)
- Nordöstlich Jöllenbeck Bahntrasse
- Verbindung Eikumer Straße – Vilsendorfer Straße über Örkenweg
- keine RVA Westerengerstraße bis Kreuzung Ringsthoferstraße, erst aber Ringsthoferstraße bis Wertherstraße

ÖV im Zentrum Enger zur Verbindung mit Bielefeld, Bünde und Herford



*Notizen in der Karte*





## Ergebnisse Gesprächsgruppe 3: Teilbereich Herford-Bielefeld

Betreuung: Gabriele Weber, Stadt Bielefeld; Steffen Herrmann, Stadt Herford

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

*Notizen im Plan*

- Gewerbegebiete auf Strecke mit erschließen
- Verbindungen zu den Hauptadern zu kommen, müssen besser werden!
- Diebrocker Straße ⇔ Jöllenbeck: fehlende Radverbindung
- Verbindung Herford ⇔ Bielefeld via B61 nicht gut, muss durchgehend besser werden
- B61 Fahrtrichtung Herford: Behinderung durch entgegenkommende Autos
- durchgehend max. 70 km/h auf B61
- Radverbindung Herford ⇔ Bielefeld: parallele Strecke zur Bahn nicht direkt neben der Straße
  - geschützte Seite egal
- Anbindung an Stadtbahn Milse wichtig
  - Endhaltestelle versetzen
- Gute Alternative entlang des Lutter Bachs, da Stadtbahnanbindung erreicht wird
  - multimodale Vernetzung
- Alternativroute parallel zur B61 bis Haltestelle Milse
- Abschnitt zwischen Braker Straße und Milser Straße schlecht befahrbar
- Auf Herforder Straße schmaler Radweg
- Fahrstreifen Herforder Straße reduzieren von 2 auf 1 je Richtung
  - dann direkte Verbindung
- Herford ⇔ Bielefeld: Rad in Abhängigkeit Neubau / Verlängerung L712 N (Ostwestfalenstraße)
- Radverbindung Richtung Löhne gut!! (Planung gut, nicht Bestand)
- Mindener Straße + An der Freiheit zurückbauen ⇒ Zufahrtsstrecken stärken ⇒ Fahrradhauptstrecken
  - Fahrradhauptstrecken
- Mindener Straße Bus- / Radspuren einrichten
- Verbindung Herford ⇔ Bad Salzuflen entlang Werre gut! Anbindung mitdenken



## Ergebnisse Gesprächsgruppe 4: Kreis Herford

Betreuung: Christopher Reineking, SHP Ingenieure

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

### *Empfehlungen*

- Führung im Seitenraum (z.B. Herford – Salzuflen)
- Markierung
- Anforderungen für Radverkehr
  - lange Wartezeiten (B239/Füllenbruchstr.)
- Zweirichtungsverkehre
  - Schilder
- aus Gruppe 3:
  - ausreichende Abstände zur Fahrbahn
  - möglichst Führung weit abseits, mind. durch Grün getrennt

### *Notizen im Plan*

- Else-Weser Radweg Richtung Melle
- Radwegverbindung Spenge ↔ Enger: Ausbaustandards, Schülerverkehr
- zwischen Enger und Jöllenbeck: alte Bahntrasse für Freizeit?
- Kreuzung der Radwege Zentrum Jöllenbeck: ÖPNV-Verlängerung (Straßenbahn)
- Alternative Route südlich Jöllenbeck: für Spenge alternativer
- Radweg Höhe Herringhausen: Ausbaustandard schlecht
  - nichtige Verbindung
- Oettinghauser Weg: Hol- / Bringverkehr, viel Verkehr
- Kreuzung Radwege westlich Herford: Schilder
- Bündler Straße: Schülerverkehr, viel Radverkehr
- Löhner Straße: Straßenschäden, Löcher, Wurzelaufbruch



# Impressum

## Veranstalterin / Ansprechpartner

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

Julian Schimichowski  
Konzeptionelle Verkehrsplanung  
August-Bebel-Str. 92  
33602 Bielefeld

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

## Fachplanung

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

Telefon: 0511 35 84 479  
E-Mail: [p.bischoff@shp-ingenieure.de](mailto:p.bischoff@shp-ingenieure.de), [c.reineking@shp-ingenieure.de](mailto:c.reineking@shp-ingenieure.de)  
[www.shp-ingenieure.de](http://www.shp-ingenieure.de)

## Öffentlichkeitsarbeit

Gisela Sonderhüsken  
Design-Gruppe  
Ricklinger Straße 3 B  
30449 Hannover

Telefon: 0511 388 22 39  
[info@design-gruppe.com](mailto:info@design-gruppe.com)  
[www.design-gruppe.com](http://www.design-gruppe.com)

## Moderation und Dokumentation

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

Telefon: 040 3861 5595  
E-Mail: [mail@tollerort-hamburg.de](mailto:mail@tollerort-hamburg.de)  
[www.tollerort-hamburg.de](http://www.tollerort-hamburg.de)