



Dokumentation der Veranstaltung

Radverkehrskonzept für die Regiopolregion Bielefeld

Öffentlicher Bürgerworkshop Kreis Gütersloh

Mittwoch, 9. Oktober 2019

18 – 20 Uhr

Bürgerzentrum „Remise“, Kiskerstraße 2, 33790 Halle (Westfalen)

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
Moderation | Mone Böcker, TOLLERORT
3. Input zum Planungsstand
SHP Ingenieure | Dr. Peter Bischoff, Christopher Reineking
4. Dialoginseln | Gesprächsphase in vier Arbeitsgruppen über die drei Teilbereiche und den Gesamtbereich der Regiopolregion Bielefeld
5. Auswertung und Abschluss

Vorspann

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

- Wo wohnen Sie?

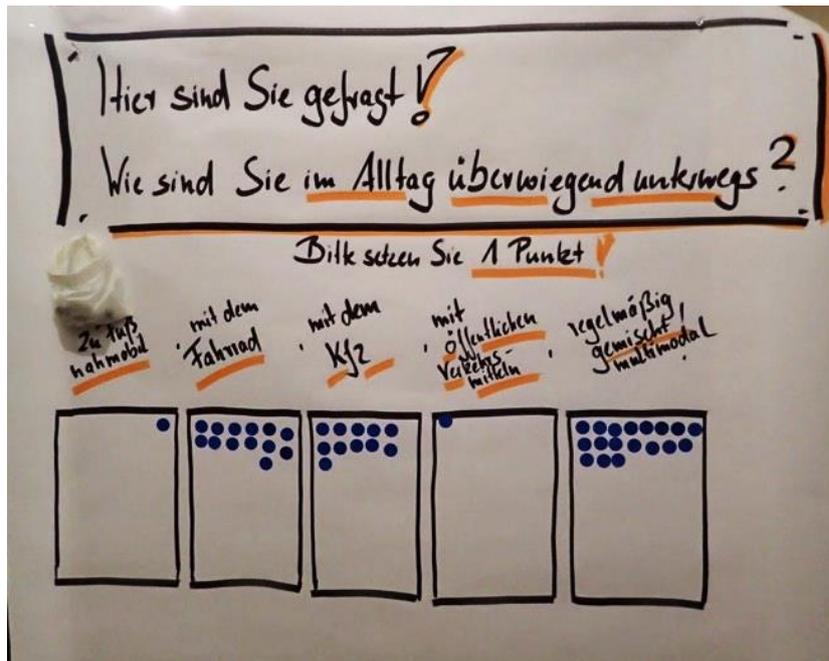
Die Teilnehmenden kommen überwiegend aus verschiedenen Gebieten im Kreis Gütersloh, wobei das Umfeld der Städte Halle und Werther besonders gut vertreten ist.



Abfrage: Wo wohnen Sie?

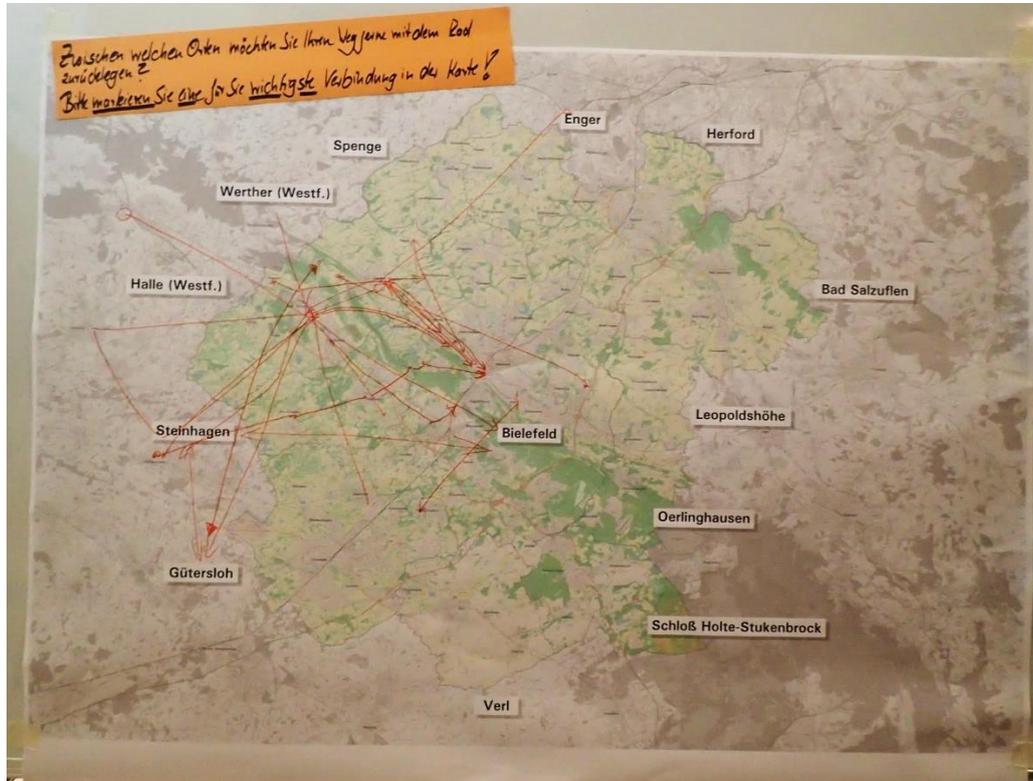
- Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie im Alltag überwiegend unterwegs?

Die Mehrzahl der Anwesenden setzt den Punkt zu dieser Frage bei „regelmäßig gemischt/multimodal“. Weniger Beteiligte sind überwiegend „mit dem Fahrrad“ bzw. „mit Kfz“ unterwegs. Jeweils ein Punkt ist bei „zu Fuß/nahmobil“ und „mit öffentlichen Verkehrsmitteln“ gesetzt.



Abfragen 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 manche Wegeverbindungen häufiger markiert, insgesamt ergibt sich ein vielfältiges Bild.



Abfrage zu wichtigen Wegeverbindungen

Begrüßung und Einstieg

Eckhard Hoffmann, Abteilungsleiter Technik, Umwelt in der Stadtverwaltung Halle (Westfalen), heisst die gut 60 Teilnehmenden der Veranstaltung herzlich willkommen. Er geht auf den Zusammenschluss der elf Kommunen ein, die als Regiopolregion Bielefeld in verschiedenen Bereichen verstärkt zusammenarbeiten wollen. Gute Verbindungen für den Fahrradverkehr seien hier ein wichtiger Ansatzpunkt. Herr Hoffmann zeigt sich gespannt auf die Hinweise der Beteiligten bei der heutigen Veranstaltung für das regiopolen Radverkehrsnetz.

Mone Böcker, TOLLERORT entwickeln & beteiligen, begrüßt im Anschluss als Moderatorin. Sie erläutert den Ablauf und die Ziele der Veranstaltung. Die Kommunen der Regiopolregion Bielefeld wollen ein gutes Radverkehrsnetz für den Alltagsradverkehr mit guten Verkehrsverbindungen zwischen den Orten entwickeln. Ziel der heutigen Veranstaltung ist es, Hinweise der Beteiligten mit guter Ortskenntnis für dieses Radverkehrsnetz einzuholen.

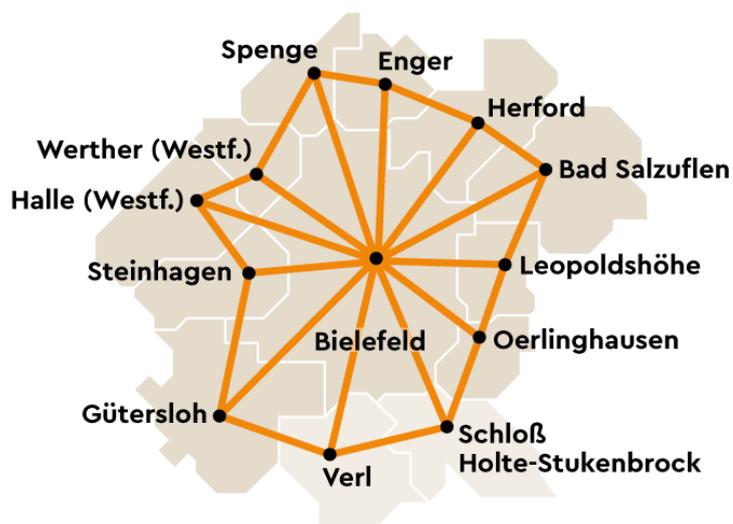
Mit dem regiopolen Radverkehrskonzept geht das erste Projekt der Regiopolregion Bielefeld an den Start. Zusätzlich zu den kommunalen Netzen entwickeln die elf Kommunen der Regiopolregion Bielefeld gemeinsam ein integriertes, regiopolen Radverkehrskonzept für den Alltagsradverkehr. Ziel ist es, das Fahrrad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

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

Frau Böcker stellt heraus, dass der Kreis Gütersloh und die kreisfreie Stadt Bielefeld im Mittelpunkt des zweiten Bürgerworkshops stehen. Es wird eine weitere Veranstaltung für den Kreis Herford im Gebiet der Regiopolregion geben. Der Kreis Lippe wurde bereits bei einer Veranstaltung in Bad Salzuflen betrachtet. Die Beteiligten sind heute aufgerufen, in Kleingruppen Vorschläge und sonstige Hinweise für die Teilbereiche des regiopolen Radverkehrskonzeptes im Kreis Gütersloh einzubringen, damit die Netzkonzeption und weitere Planungen verbessert werden können.

Frau Böcker stellt die weiteren Mitwirkenden vor:

- Vorhabenträger ist die Regiopolregion Bielefeld. Die Federführung des regionalen Gemeinschaftsvorhabens liegt bei der Stadt Bielefeld. Die fachlich-inhaltliche Projektsteuerung leistet dort das Amt für Verkehr. Als Ansprechpartner ist Julian Schimichowski, Bereich konzeptionelle Verkehrsplanung, mit seinem Kollegen Jochen Klinkhammer vor Ort.
- Den Kreis Gütersloh vertritt Christopher Schmiegel. Die Stadt Gütersloh vertritt Michael Wewer. Aus weiteren Kommunen sind neben Eckhard Hoffmann, Stadt Halle (Westf.), Anna Zühlke, Gemeinde Steinhagen und Guido Neugebauer, Stadt Werther (Westf.) vor Ort.



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

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

Frau Böcker greift die Abfragen im Eingangsbereich zur Zusammensetzung des Teilnehmerkreises auf (siehe Vorspann) und ergänzt diese um weitere Fragen. Unter den Beteiligten finden sich gleichermaßen viele begeisterte Radfahrerinnen und Radfahrer als auch Menschen, die viel mit dem Pkw im Alltag unterwegs sind. Die Moderatorin begrüßt, dass auf der heutigen Veranstaltung beide Perspektiven gut vertreten sind. Auf Nachfrage von Frau Böcker zeigt sich, dass ca. ein Viertel der Anwesenden bereits die Website zum integrierten regiopolen Radverkehrskonzept besucht und zum Teil auch an der Online-Beteiligung im Juli 2019 teilgenommen haben.

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

Input zur Planung und zum Planungsstand

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

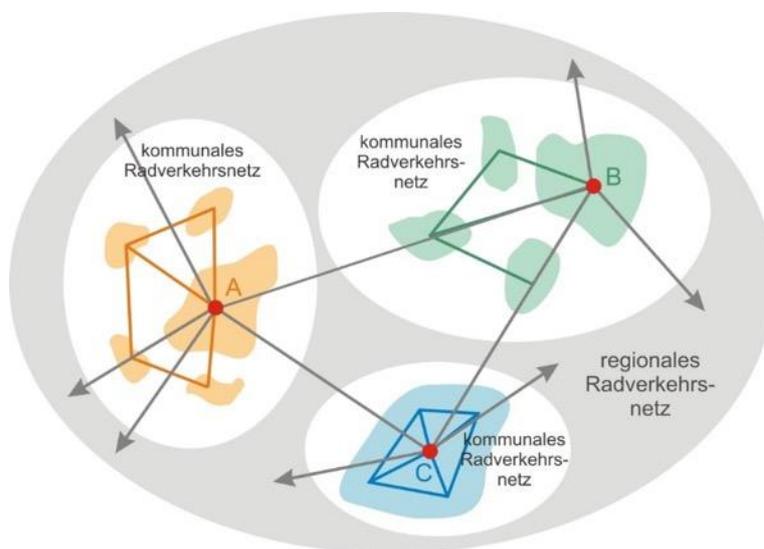
- Strategische Ziele sind: hohe Verkehrssicherheit, starker Beitrag zur Mobilitätswende, hohe Umweltverträglichkeit des Verkehrs sowie ausgezeichnete Erreichbarkeit aller relevanten Ziele in der Regiopolregion.
- Das Oberziel lautet: Das Fahrrad wird als attraktives, sicheres und gleichberechtigtes Alltagsverkehrsmittel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



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 Alltagsverkehrsmittel voranzutreiben.

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



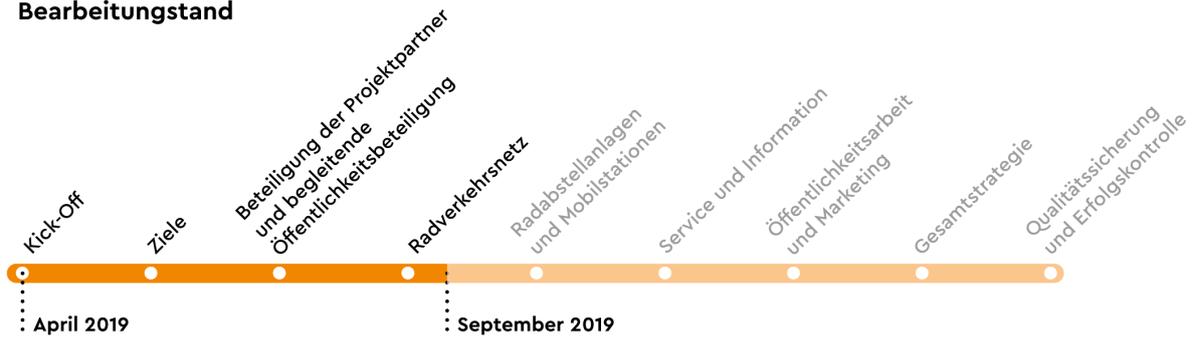
Schema des regiopolen Radverkehrskonzepts

Herr Dr. Bischoff betont die Vorteile von Radverkehrskonzepten: Sie leisten einen Beitrag zum Klimaschutz und einem geringeren Verkehrslärm, fördern ein sicheres und attraktives Radfahren durch gute Infrastruktur, sie helfen den motorisierten Pendelverkehr zu entlasten und die Gesundheit zu fördern.

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

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

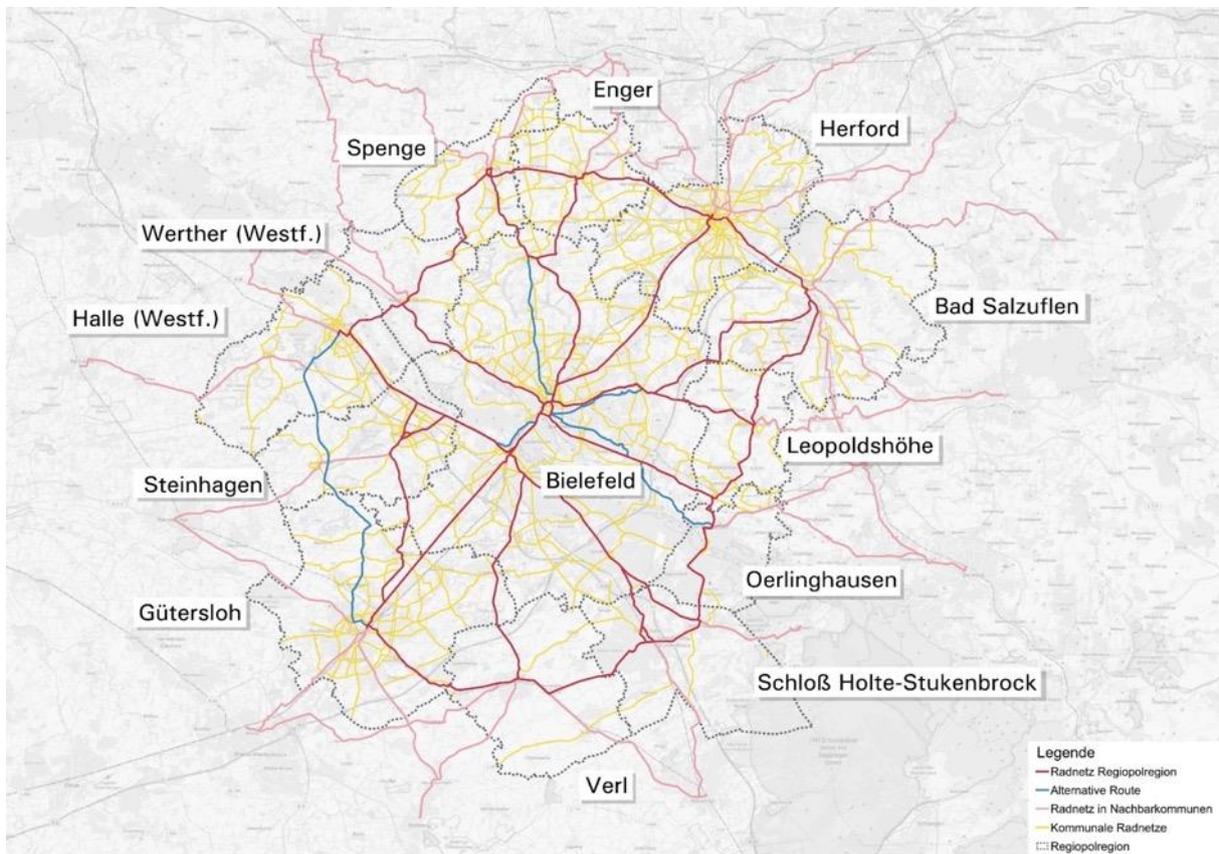
Bearbeitungsstand



Zeitliches Vorgehen

Projektbearbeiter Christopher Reineking, SHP Ingenieure, informiert zur Online-Beteiligung und Netzkonzeption des regiopolen Radverkehrskonzepts. Während der Online-Beteiligung im Juli und August 2019 hatten Bürgerinnen und Bürger der Region die Gelegenheit, Lob, Kritik und Hinweise für die Planung des regiopolen Radverkehrsnetzes online einzutragen. Eine digitale Karte mit Trassen für denkbare Verbindungen zwischen den Kommunen bot den Teilnehmenden die Möglichkeit, Routen, welche wichtige Ziele verknüpfen, einzuzichnen, 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 regiopolare Radverkehrsnetz zu hierarchisieren. Darauf aufbauend wurde ein erster Entwurf des Radverkehrsnetzes entwickelt.



Überblick über den Entwurf des regiopolen Radnetzes

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

1. **Vorüberlegungen:** Grundlage bilden die bestehenden Netzplanungen der Städte und Kommunen, welche nach ihren unterschiedlichen Routenkategorien betrachtet werden.
2. **Netzanforderungen:** Wichtige Quell- und Zielorte der Regiopolregion, die durch die Radwegeverbindungen verknüpft werden sollen, werden identifiziert. Dazu gehören Bildungseinrichtungen, Krankenhäuser, Gewerbe- und Industriegebiete und Bahnhöfe. Auf Grundlage des Raumordnungskonzepts werden die Zentren unterschiedlicher Kategorien (Oberzentrum Bielefeld, Mittelzentren und Grundzentren) über direkte Luftlinien verbunden (Luftliniennetz) und daraus Radwegeverbindungen nach den Funktionsstufen II und III abgeleitet (Wunschliniennetz).
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 Gütersloh sind ausgeprägte Pendlerströme zu verzeichnen, vor allem zwischen Schloss Holte-Stukenbrock und Gütersloh, zwischen Verl und Gütersloh sowie zwischen Halle und Gütersloh.
4. **Netzkonzept:** Als ein erster Vorschlag für das regiopole Radverkehrsnetz werden die Wunschlinien 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**.

Vor der nachfolgenden Gesprächsphase in Kleingruppen haben die Teilnehmenden Gelegenheit, offene Fragen zum Vortrag zu stellen.

- Frage: Im regiopolen Radverkehrsnetz wird nur der nördliche Teil des Kreises Gütersloh betrachtet. Gibt es Überlegungen, auch den südlichen Bereich des Kreises, u.a. Rheda-Wiedenbrück in die Konzeption miteinzubeziehen?

Antwort Herr Schimichowski: Im ersten Schritt ist das Radverkehrskonzept auf die Kommunen begrenzt, die in dieser Kooperation der Regiopolregion zusammenarbeiten. In weiterer Zukunft ist denkbar, dass die Wegeverbindungen auch auf die angrenzenden Kommunen ausgeweitet werden.

Ergänzung Herr Hoffmann: Der Kreis Gütersloh arbeitet derzeit an einem Radverkehrsnetz für den Alltagsradverkehr. Das regiopole Radverkehrsnetz verfolgt einen anderen Blickwinkel.

- Frage: Werden die verschiedenen Konzepte aufeinander abgestimmt? Wie greifen die verschiedenen Radverkehrskonzepte ineinander?

Antwort Herr Schmiegel: Es gibt Überschneidungen bei den verschiedenen Radnetzen, diese werden berücksichtigt. Das Radverkehrskonzept für die Regiopolregion wird mit allen relevanten Akteuren der Region gemeinsam erarbeitet. Die Inhalte sind daher eng miteinander verzahnt.

- Frage: Ist es vorstellbar, dass für das Radverkehrskonzept auch neue Strecken gebaut werden oder geht es um die Ertüchtigung vorhandener Trassen?

Antwort Herr Dr. Bischoff: Neue Trassen sind nicht ganz ausgeschlossen. In erster Linie gilt es aber, sich am Bestand zu orientieren. In der heutigen Zeit ist es, u.a. aufgrund extrem hoher

Widerstände auch von Seiten des Umweltschutzes schwer, ganz neue Trassen herzustellen. Es ist aber auch die Aufgabe des Radverkehrskonzepts, Netzlücken zu schließen. In solchen Fällen muss über neue, noch nicht vorhandene Wegebeziehungen nachgedacht werden. Es gibt auch weniger kritische Bereiche, die sich für den Bau neuer Trassen eignen, z.B. Gewerbegebiete. Auch neue Brückenverbindungen sind wichtig, um bestehende Netze miteinander zu verknüpfen.

Das Planungsteam nimmt gerne Hinweise von den Teilnehmenden zu neuen Trassen auf.

- Frage: Viele ältere Radfahrerinnen und Radfahrer fahren auf der Strecke Halle – Bielefeld nicht auf dem Radweg, sondern auf der Straße. Dies weist auf einen wenig komfortablen Radweg hin. Werden solche qualitativen Aspekte bei der Routenkonzeption berücksichtigt?

Antwort Herr Dr. Bischoff: Die Routenkonzeption ist der erste Schritt. Das regiopolen Radverkehrskonzept umfasst im zweiten Schritt auch ein Handlungskonzept. Dafür werden die Bestandsradwege vom Planungsteam begutachtet und entsprechende Empfehlungen formuliert, z.B. Ausbau für breitere Radwege, Berücksichtigung von langsameren und schnelleren Radfahrerinnen und Radfahrern beim Entwurf der Radverkehrsanlagen. Für die angesprochene Wegeverbindung laufen bereits Planungen, um eine Verbesserung für den Radverkehr zu erreichen.

Das Planungsteam bittet auch um Hinweise über die Qualität der vorhandenen Verbindungen.

- Mehrfach hinterfragt werden die dargestellten Pendlerdaten. Es wird teils vermutet, dass es höhere Pendlerzahlen geben müsste (z.B. zwischen Werther und Bielefeld, da in Werther wiederum Pendlerbeziehungen aus anderen Orten in Richtung Bielefeld durchlaufen) und dass die Pendlerbeziehungen in der Realität vielfältiger als dargestellt seien.

Die Gutachter erläutern, dass die Daten von der Regiopolregion zur Verfügung gestellt wurden. Ihnen liegen Zahlen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (jeweils Wohn- und Arbeitsort) zugrunde, d.h. weder werden alle Erwerbstätigen erfasst (keine Selbständigen), noch die tatsächlichen Wegstrecken. In der Präsentation werden zudem die Beziehungen zwischen den größeren Orten der Regiopolregion in den Vordergrund gestellt, um die Potenziale zwischen diesen Orten für den Radverkehr darzustellen. Hier sind für die Beziehung Werther und Bielefeld also keine weitergehenden Pendlerverkehre aus anderen Orten berücksichtigt.

- Frage: Wann wird das Ergebnis feststehen und wann ist mit einer Umsetzung zu rechnen?

Antwort Herr Dr. Bischoff: Die Abgabe des regiopolen Radverkehrskonzepts erfolgt Ende März 2020. Das Konzept wird den Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern sowie der Politik der beteiligten Kommunen vorgestellt. Für die Umsetzung sind immer die jeweiligen Baulastträger, d.h. teils die Kommunen, z.T. aber auch Straßen.NRW zuständig, die finanzielle Mittel bereitstellen müssen.

Gesprächsphase in vier Gruppen

Die Beteiligten haben anschließend Gelegenheit, in drei Gruppen für die drei Teilbereiche des Kreises Gütersloh einschließlich der kreisfreien Stadt Bielefeld die für das Radverkehrsnetz vorgeschlagenen Routen anhand von Karten zu diskutieren, Fragen, Bedenken und Anregungen zu äußern, und 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 zwischen den Kommunen zu fördern?

Die Hinweise fließen in die weitere Netzkonzeption ein.



Gesprächsphase innerhalb der Dialoginseln (links und rechts)

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

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

In der Gesprächsgruppe 1 werden nicht nur übergreifende Themen behandelt, sondern auch Routenvorschläge diskutiert. Besonders häufig wird die B68 von Halle nach Bielefeld genannt. Diese Verbindung wird aufgrund des hohen Kraftfahrzeugaufkommens heute als unsicher empfunden und weist einen geringen Fahrspaß auf. Im Falle eines Ausbaus sollte dem Radverkehr mehr Fläche zugeteilt werden, dann könnte die Strecke zu einer attraktiven bzw. interessanten, fast alternativlosen Wegeverbindung zwischen Halle und Bielefeld werden.

Eine Alternativroute stellt die parallel zur Bahn bis nördlich des Ortsteils Quelle verlaufende Verbindung dar. Diese ist zu 80 Prozent bereits vorhanden, ein weiterer Ausbau wäre notwendig.

Im Gespräch werden teilweise alternative Routen mit nur moderaten Steigungen an Stelle von sehr steilen Wegen benannt, z.B. nördlich von Halle über den Teutoburger Wald.

Im Gespräch bemängelt werden sogenannte „Bettellampen“, an denen Radfahrende lange Zeit auf ein grünes Lichtsignal warten müssen. Diese Situation wiederholt sich teilweise an mehreren Lichtsignalanlagen entlang einer Strecke und macht diese sehr unattraktiv.

Angeregt wird, Handydaten auszulesen, um die Verkehrswegewahl auswerten zu können. Die Gutachter nehmen diesen Hinweis mit, es muss allerdings erst geprüft werden, ob die Kosten für eine solche Maßnahme finanziert werden können. Herr Dr. Bischoff erläutert auf Nachfrage, dass hierbei eine Unterscheidung zwischen Fahrrad und Pkw nicht möglich sei.

Bei der abschließenden Präsentation wird auf das Stadtradeln hingewiesen, das für drei Wochen im September stattfand: Die zurückgelegten Strecken wurden über das Handy geloggt, in den Nutzungsbestimmungen wurde bereits auf eine weitere Nutzung der Daten hingewiesen, so dass diese möglicherweise für die Analyse genutzt werden könnten.

Bei der abschließenden Vorstellung der Ergebnisse fragt eine Teilnehmerin: Warum wurde beim Bau der A33 die Chance vertan, einen parallel verlaufenden Radweg zu bauen? Herr Dr. Bischoff erläutert, die Planung der Trasse gehe auf eine Zeit zurück, in der noch keine überörtlichen Alltagsradwege und Radschnellwege geplant worden seien. Das sei heute anders. Bei aktuellen Straßen- und Bahntrassenplanungen würden parallel laufende Radwege in der Regel bereits mitgeplant.

Gruppe 2: Westliches Gütersloh nach Bielefeld (Julian Schimichowski)

Im Austausch der Gruppe 2 ist die parallele Führung von Bahnstrecken und Radverkehr ein großes Thema. Wie in Gruppe 1 wird in diesem Zusammenhang der Radweg von Halle nach Bielefeld entlang der Bahn (Bahnradweg „Haller Willem“) als Vorschlag eingebracht. Dieser ist weitgehend vorhanden, eben, direkt und sicher. Dieser Vorschlag wird als Alternative zur Führung an der B68 eingebracht. Die Führung entlang der B68 wird von besonderen Maßnahmen abhängig gemacht (z.B. Protected Bike Lane, Umgestaltung von Knotenpunkten).

In dieser Gruppe wird auch nördlich des Teutoburger Walds eine Verbindung in Richtung Bielefeld entlang der L785 angeregt. Bei der Präsentation wird auch für diese Strecke die Einrichtung einer Protected Bike Lane angeregt.

Diskutiert werden auch Alternativen „über die Felder“. Hintergrund ist der Gedanke, dass eine Führung entlang vielbefahrener Kfz-Straßen auch mit Belastungen (Lärm/Abgase) für den Radverkehr verbunden ist. Für wen werden die Radwege geplant? Muss eine starke Frequentierung durch Kfz-Verkehr toleriert werden? Hier wird als Alternative zur L785 mehrmals die Verbindung Schwarzer Weg genannt.

Dennoch stellt sich die Frage, ob eine Wegeführung abseits von befahrenen Straßen noch dienlich für das Alltagsradnetz sein könnte. Hier steht in Frage, ob eine ausreichende Wegequalität sowie Sicherheit gewährleistet werden kann. Andererseits wird auf den zunehmenden Anteil von E-Bikes verwiesen, durch die beispielsweise auch steilere Wegeführungen möglich werden (z.B. eine Verbindung über „Peter auf dem Berge“).

Diskutiert wird auch die Anbindung des Zielortes Bielefeld. Zur Debatte steht, ob die Anbindung von Steinhagen und Halle im Bielefelder Ortsteil Quelle über die Artur-Ladebeck-Str. oder über Wege oberhalb des Ostwestfalendamms realisiert werden soll. Hier wird die Wegeführung entlang des Ostwestfalendamms klar präferiert.

Insgesamt werden die vorgeschlagenen Routentrassen als Verbindungen unter Berücksichtigung der erforderlichen Anpassungen und den zu prüfenden Alternativen von den Beteiligten als gut geeignet bewertet.

Bei der Präsentation der Ergebnisse wird aus dem Teilnehmerkreis für die Bundesstraße 68 nach einem Rückbau und anschließendem Ausbau der Radwege noch einmal deutlich eine gute Abtrennung zwischen Radweg und Fahrbahn eingefordert. Schotter würde keine Option darstellen, da dies Gefahren berge und keine echte Absperrung bewirken würde. Könnte der Radweg ggf. höher gesetzt werden, damit die Kfz nicht auf den Radweg kommen? Herr Schimichowski bestätigt, dass eine getrennte Führung von Rad- und Kfz-Verkehr in Form von „Protected bike lanes“ auf der Route denkbar sei. Weiter wird darauf hingewiesen, dass bei Zweirichtungsradwegen Radfahrende durch das Scheinwerferlicht entgegenkommender Kraftfahrzeuge geblendet würden, da die Scheinwerfer leicht nach rechts ausgerichtet seien. Hier wird eine zusätzliche Hecke als Abtrennung angeregt.

Gruppe 3: Südliches Gütersloh nach Bielefeld (Christopher Reineking)

Auch in der Gruppe 3 werden die vorgeschlagenen Verbindungen als in der Summe gut gewählt bewertet, unter der Voraussetzung, dass Maßnahmen für die Verbesserung der Wegeführung umgesetzt werden.

Die Verbindung zwischen Gütersloh und Bielefeld wird intensiv diskutiert. Die vorgeschlagene vorgeschlagene (rote) Hauptroute entlang der B61 wird in ihrem aktuellen Zustand noch als unattraktiv bewertet, ein Ausbau könnte die Attraktivität steigern. Positiv wird die direkte Wegeführung bewertet. Eine alternative Route über Isselhorst und Ummeln soll aus Sicht der Bürger geprüft werden.

Für Radfahrende aus Verl mit Ziel Bielefeld könnte im Bereich Brackwede die Führung über die Duisburger Straße attraktiver sein. Im Bereich Brackwede wird zudem angeregt, die Route von Schloß Holte-Stukenbrock über die Brackweder Straße und Hauptstraße zu führen. Diese Route wird derzeit von den Radfahrenden genutzt und bietet zudem Anschluss an das Stadtbahnnetz Bielefeld.

Besonderes Augenmerk sollte auf die Ausgestaltung des Knotenpunkts B68/Carl-Severing-Straße gerichtet werden.

Unabhängig von einzelnen Routenführungen wird angeregt, eine frühzeitige Beschilderung und Wegweisung ähnlich wie beim Kfz-Verkehr anzubieten. Auch die Schnittstellen mit dem ÖPNV werden als wichtig erachtet. Gewünscht wird die Fahrradmitnahme auch im Busverkehr, so dass bei längeren Strecken oder Regen ein Umstieg möglich ist. Auch Abstellanlagen sollten an Bushaltestelle vorgesehen werden.

Bei der Präsentation der Ergebnisse weist ein Teilnehmer auf ein Pilotprojekt auf der Strecke Herford – Löhne hin: Hier fahre ein Bus mit Fahrradträger. Das Angebot werde noch nicht so gut angenommen, aber bislang sei die Wegeverbindung zur Bushaltestelle auch noch nicht optimal. Insgesamt sei es eine gute Lösung, die Standard werden sollte, wenn die Radwegeverbindungen besser werden.

Ergänzt wird der Wunsch, die Tarifgrenzen zu verändern, damit das gesamte Gebiet der Regiopolregion im Tarif noch enthalten ist.

Gruppe 4: Kreis Gütersloh (Christopher Schmiegel, Jochen Klinkhammer)

In der Gruppe 4 wird als eine Alternativroute für die Verbindung Steinhagen - Bielefeld eine Führung über „Peter auf dem Berge“ angeregt. So könnte die Universität Bielefeld besser angebunden werden, die ein wichtiger Quell- und Zielort ist. Als wichtig für die Verbindung Steinhagen - Bielefeld wird aber die Verlängerung nach Halle erachtet: Viele Einwohnerinnen und Einwohner aus Halle würden über Quelle fahren, diese Route müsste sich im Routennetz des Konzepts wiederfinden, anderenfalls wäre der Umweg zu groß.

Für die Verbindung zwischen Gütersloh und Halle über die L782 wird angeregt, die Fahrbahnqualität deutlich zu verbessern. Hier ist aktuell nur ein Mehrzweckstreifen vorhanden, der ein hohes Sicherheitsrisiko für Radfahrende birgt.

Im Anschluss an die Ergebnispräsentation werden weitere Fragen und Hinweise aus dem Teilnehmerkreis erörtert:

- Frage: Ist es möglich, dass parallele Streckenführungen geplant werden, um unterschiedliche Wegebeziehungen zu berücksichtigen?

Antwort Herr Dr. Bischoff: Für die Umsetzung des Radverkehrsnetzes der Regiopolregion müssen Prioritäten gesetzt werden. Allerdings sei es wichtig, bei der Konzeption des Radverkehrsnetzes die weiteren vorhandenen Radwegenetze zu berücksichtigen. Besonders durch die gemeinsame Betrachtung von Alltags- und Freizeitrouthenetz würden parallele Streckenführungen möglich, die allerdings unterschiedlichen Qualitätsansprüchen genügen würden (z.B. unterschiedliche Schnelligkeit, mit oder ohne Landschaftserlebnis). Es könnte durchaus eine Taktik bei der Umsetzung sein, eine große Maßnahme testweise umzusetzen und gleichzeitig eine andere, alternative Route mitzudenken. Es gelte, beide „Spielbälle“ offenzuhalten, um zu prüfen, welche Strecke sich bewährt oder wo eine bessere Umsetzbarkeit gegeben ist.

Eine Teilnehmerin widerspricht, es sei ein falscher Weg, auf zwei verschiedene Netze zu setzen. Sie empfiehlt, wie in den Niederlanden oder bereits im Rheinland ein Knotenpunktnetz zu realisieren.

Herr Dr. Bischoff betrachtet dies als wichtigen Hinweis für die Wegweisung. Bei einem Knotenpunktnetz werden wichtige Knotenpunkte des Radrouthenetzes mit einer Nummer versehen. Die Wegeführung erfolge anhand der Knotenpunkte. Das Knotenpunktnetz würde ergänzend zur gängigen Wegweisung installiert. Die übliche standortbezogene Wegweisung bleibt parallel bestehen.

Das Knotenpunktsystem würde sich vorrangig dafür eignen, um von einem Ort in einen benachbarten Ort zu kommen. Bei längeren Strecken müsste sich der/die Radfahrende mehrere Knotenpunkte merken, die Strecke wäre nicht auf Anhieb ersichtlich.

Herr Schimichowski weist darauf hin, dass in Bielefeld derzeit das Knotenpunktsystem realisiert werde. Wenn sich das System bewähre, sei es denkbar, den Ansatz auch in der Regiopolregion zu verfolgen. Das Knotenpunktsystem richte sich aber primär an den Freizeitradverkehr.

Aus dem Teilnehmerkreis wird abschließend eine besondere Wegweisung für das Alltagsrouthenetz empfohlen. Auch wird angeregt, die Förderung des Radverkehrs mit einer Kampagne zur Verkehrserziehung zu begleiten. Die Kommunen könnten mit gutem Beispiel vorangehen: Der Aufkleber „Gib Radfahren 1,50 m“ könnte auf Autos der kommunalen Fuhrparke geklebt werden.

Herr Dr. Bischoff weist darauf hin, dass im Radverkehrskonzept das Themenfeld Service und Marketing enthalten sei. Die Kosten für Kampagnen und Öffentlichkeitsarbeit würden im Vergleich zum Infrastrukturausbau gering ausfallen. Es gelte, allen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern Hinweise für richtiges Verhalten im Straßenverkehr mitzugeben.

Weitere Hinweise in der Schlussrunde sind:

- Keine Verwendung von Split in den Randbereichen von neuen Radwegen: Split werde bei Regen auf den Radweg gespült, Rennradfahrende würden daher die Radwege meiden, da hier oft Reifenpannen vorkommen.
- Reinigung und Winterdienst im Herbst und Winter: Laub und Schnee müssen geräumt werden. Radwege müssen in Ordnung gehalten werden, sonst werden sie nicht genutzt.
- Infrastruktur entlang der Strecke: Auf längeren Strecken, besonders beim Radwandern werden öffentliche Toiletten benötigt. Ein gutes Beispiel seien die Niederlande, die Standorte können per App gefunden werden.

Herr Dr. Bischoff erläutert, das Regelwerk bzgl. der Unterhaltung und des Betriebs von Radverkehrsanlagen werde gerade neu ausgearbeitet. Hier würden viele Maßnahmen neu aufgenommen, die zum Bereich Service gehören. Die Kommunen müssten allerdings auch mehr Geld für diese Aufgaben einstellen können.

Abschluss und Ausblick

Herr Bischoff stellt das weitere Vorgehen vor: Bei der weiteren Entwicklung des regiopolen Radverkehrskonzepts werden alle Informationen aus der Online-Beteiligung und den Bürgerworkshops geprüft und soweit 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 Radverkehrskonzepts mitzuwirken.

Anhang

Ergebnisse Gesprächsgruppe 1: Radnetz Regiopolregion Bielefeld

Betreuung: Dr. Peter Bischoff, SHP Ingenieure

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

Anregungen

- Radwege nicht nur an Straßen, sondern entlang vom „Haller Willem“ oder entlang von Flussläufen

Ergänzungen zum Netzvorschlag

- 1) Steinhagen – BI Alternative + weniger Steigung!
- 2) oberhalb OWD (Ostwestfalendamm) „Haller Weg“ – moderate Steigung
- 3) Reduzieren Fahrbahn für Kfz
- 3) Halle – Bielefeld (B68) geradlinige Achse
- 4) Steinhagen → „B68“
- 5) Alternative mit Nordstraße, moderatere Steigung
- 6) vgl. Karte 4: Hilter Weg Kom. Steinhagen! HVB
- 8) Alternative zur Bundesstraße
- 9) Schwarzer Weg als Alternative
- 10) Halle – Quelle bahnparallele Trasse 80% vorhanden!
- Thema: Toilettenanlage an den Knotenpunkten. Bitte umweltmäßig „Trockentrenntoilettenanlagen“ ohne Trinkwasserverbrauch empfehlen!
- Ausbau der Steinhager RV jetzt: Mehrzweckstreifen
- Stadtradeln: Daten auswerten
- Methodisch: Handy-Daten einbeziehen



Notizen



Anregungen zum Netzausbau im Plan

Ergebnisse Gesprächsgruppe 2: Werther-Halle-Steinhagen-Bielefeld

Betreuung: Julian Schimichowski, Stadt Bielefeld

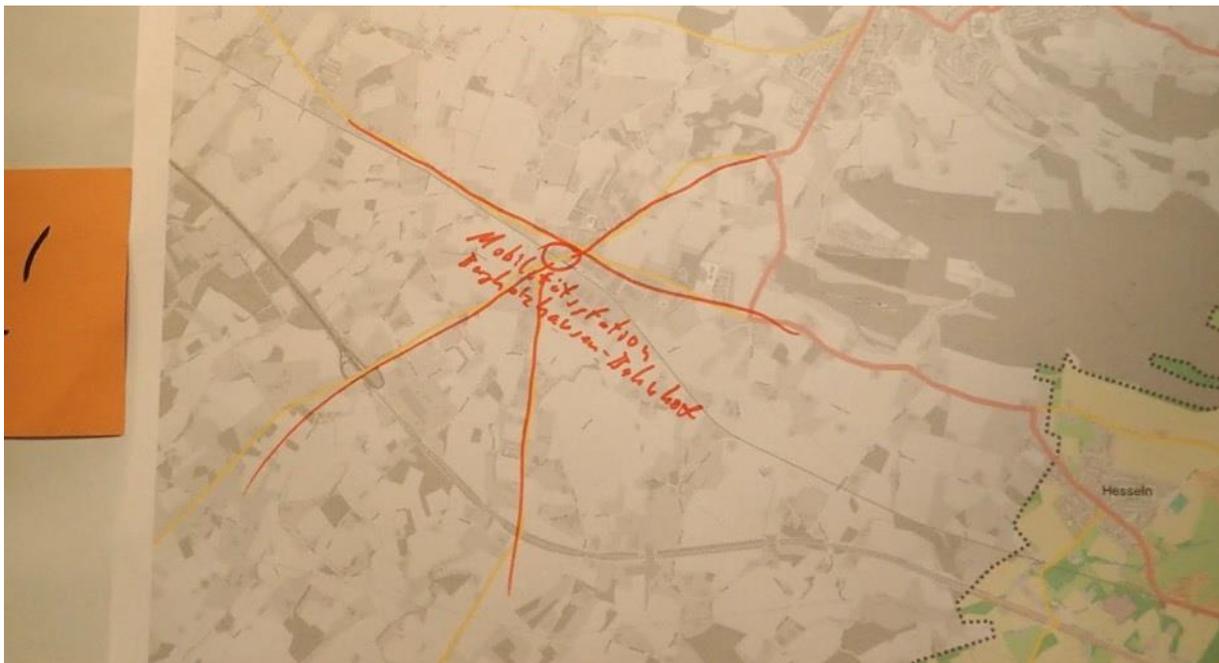
Welche Wegeverbindung zwischen den Orten ist in diesem Bereich am besten geeignet?

Anregungen

- Qualitätsstandards gleichberechtigt mit MIV
- Fahrradfreundliche Umgestaltung von Knotenpunkten (B68)
- Alternativen zur B68 → Protected Bike Lanes
- Bahnradweg „Haller Willem“ nutzen „ausbauen“: eben, zentral, sicher

Ergänzungen zum Netzvorschlag

- Mobilitätsstation Borgholzhausen-Bahnhof (außerhalb der Regiopolregion)
- Alternative entlang der Bahntrasse Halle – Steinhagen
- Route über Künsebecker Weg
- Abschnitt Ost und Endpunkt West in Halle schlecht
- Wanderweg nutzen? Von südwestlichen Ortsrand Werther bis Kirchdornberg
- Zwischen Werther und Kirchdornberg:
 - Luftbelastung / Abgase
 - Schwarzer Weg als Parallelroute nutzen!
- Alte Bahntrasse südöstlich von Werther
- Westlicher Abschnitt Werther schlecht
- Alternative Route von Werther nördlich von Dornberg
- Anbindung Häger, Schöttinghausen an BI (Universität)



Notiz im Plan außerhalb der Regiopolregion



Anregungen zum Netzausbau im Plan

Ergebnisse Gesprächsgruppe 3: Gütersloh - Verl - Schloß Holte-Stukenbrock-Bielefeld

Betreuung: Christopher Reineking, SHP Ingenieure

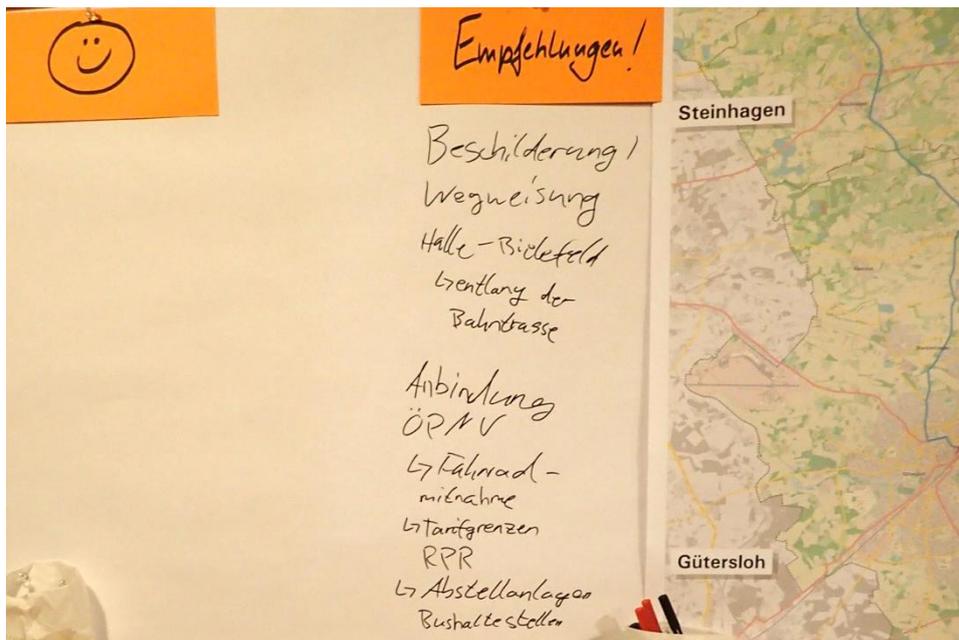
Welche Wegeverbindung zwischen den Orten sind in diesem Bereich am besten geeignet?

Anregungen

- Beschilderung / Wegweisung
- Halle – Bielefeld → entlang der Bahntrasse
- Anbindung ÖPNV
 - Fahrradmitnahme
 - Tarifgrenzen RPR
 - Abstellanlagen Bushaltestellen

Ergänzungen zum Netzvorschlag

- Verkehrssicherheit Bodelschwingstraße
- Zwischen Ummelner Straße und Isselhorster Straße: separat geführt? Vierspurig
- Knotenpunkt Gütersloher Straße: Beschilderung



Notizen



Anregungen zum Netzausbau im Plan

Ergebnisse Gesprächsgruppe 4: Gütersloh-Steinhagen-Halle-Werther

Betreuung: Christopher Schmiegel, Kreis Gütersloh; Jochen Klinkhammer, Stadt Bielefeld

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

Positiv

- Alternative kann bei Ausbau bessere Variante sein

Negativ

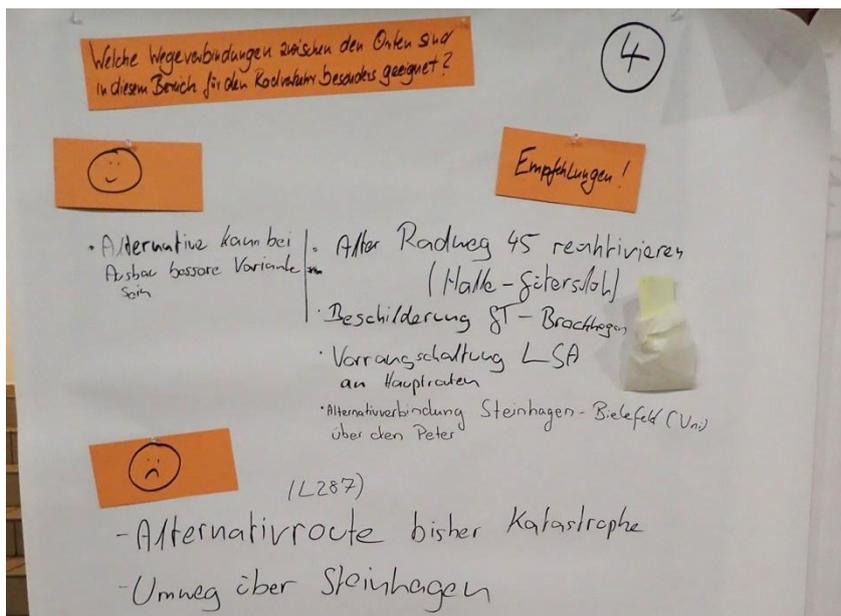
- Alternativroute (L287) bisher Katastrophe
- Umweg über Steinhagen

Anregungen

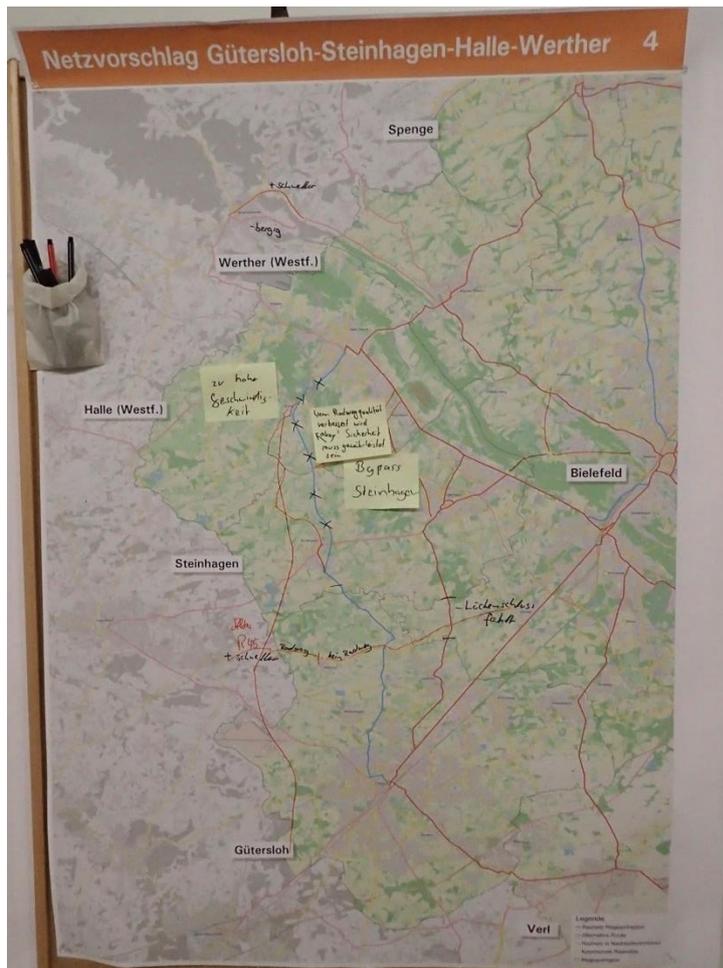
- Alter Radweg 45 rekultivieren (Halle – Gütersloh)
- Beschilderung Gütersloh – Brockhagen
- Vorrangschaltung LSA an Haupttrouten
- Alternativverbindung Steinhagen – Bielefeld (Uni) über „Peter auf dem Berge“

Ergänzungen zum Netzvorschlag

- Zu hohe Geschwindigkeit (Verbindung Bokel – Brockhagen)
- Wenn Radwegqualität verbessert wird okay! Sicherheit muss gewährleistet sein (Verbindung Bokel – Brockhagen)
- Bypass Steinhagen (Verbindung Bokel – Brockhagen)
- Alternativroute Borgholzhausen über Bielefelder Straße: schneller, weniger bergig
- Radwegführung über alten R45 schneller
- Lückenschluss Holtkamp fehlt



Notizen



Anregungen zum Netzausbau im Plan

Impressum

Veranstalterin / Ansprechpartner

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

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

Fachplanung

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

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

Öffentlichkeitsarbeit

Gisela Sonderhüsken
Design-Gruppe
Ricklinger Straße 3 B
30449 Hannover

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

Moderation und Dokumentation

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

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