



**Bielefeld**  
**... fährt Rad!**

# Exkursionsbericht Strategiegruppe Nahmobilität vom 02.09.2022 in Bielefeld



Um aktuelle Projekte der Stadt Bielefeld vor Ort zu begutachten, machte sich die Strategieguppe Nahmobilität per Rad und zu Fuß auf. Treffpunkt war der neu gestaltete Jahnplatz.

## Jahnplatz

Die neuen Radverkehrsanlagen am Jahnplatz wurden jüngst um eine Dauerzählstelle für den Radverkehr ergänzt. Die sechs bereits im Bielefelder Stadtgebiet vorhandenen Dauerzählstellen werden damit um eine siebte erweitert. Während der Bauphase des Jahnplatzes wurden die für die Detektion der Radfahrenden notwendigen Induktionsschleifen beidseitig in den Radweg eingebaut. Da die Radwege keine Benutzungspflicht haben, wurden die beiden Kfz-Spuren mit der gleichen Technik ausgestattet. Seit Juni lief die Zählstelle im Testbetrieb. Nach Freigabe des gesamten Verkehrs auf dem Jahnplatz wurde die Zählgenauigkeit jedoch nochmal überprüft. Am ersten offiziellen Zähltag, am Donnerstag, den 1. September, wurden bereits 1.609 Radfahrenden detektiert. Am darauffolgenden Tag wurde die Zählstelle dann offiziell bei der Exkursion mit der Strategieguppe unter Anwesenheit der

Presse eröffnet. Die Besonderheit der Zählstelle am Jahnplatz ist die öffentlichkeitswirksame

Displaystele, die auf einer Seite des Radweges steht und die Anzahl der Radfahrenden auf beiden Radwegen und Kfz-Spuren aufsummiert anzeigt. Eine solche Displaystele zur Anzeige des Radverkehrs ist in Bielefeld erstmalig installiert worden. Auf dem Display wird neben der gegenwärtigen Tagessumme die Gesamtzahl aller Radfahrender, die im laufenden Jahr bereits an der Zählstelle vorbeigefahren sind, angezeigt. Ergänzt wird die Anzeige um Datum, Uhrzeit und Temperatur. Die Technik ist so eingestellt, dass Radfahrende auf dem Radweg beim Fahren auf der Seite des Displays selbst sehen können, wie sich die Summe durch ihr Vorbeifahren erhöht. Diese Erfahrung konnten die Teilnehmenden der Exkursion direkt vor Ort selbst machen.



Abbildung 1: Radverkehrszählstelle mit Steele am Jahnplatz

Matthias Scharbert aus dem Projektteam für den Jahnplatzumbau des Amtes für Verkehr erläuterte die neue Verkehrsführung und Einrichtungen am Jahnplatz. Der neue Jahnplatz wurde gemäß dem Kopenhagener Modell im Sinne der Mobilitätsstrategie mit ausgewogenem Raum für Busse, Radfahrende, Zufußgehende und den Individualverkehr umgebaut. Der Kfz-Verkehr wird nun einstreifig je Richtung mit Tempo 30 über den Jahnplatz geführt. Für den Busverkehr wurden eigene Fahrstreifen eingerichtet und das Halten an den Haltestellen auf



der Busspur eingeführt. Die Wartebereiche, Fußwege und Radwege wurden erweitert. Der Radverkehr wird auf einem nicht benutzungspflichtigen Hochbordradweg neben der Fahrbahn bzw. zwischen Wartebereich und Fußweg geführt. Das Fahren auf der Fahrbahn und in einem Teilbereich auch in Gegenrichtung ist zusätzlich zugelassen. Für Wartende wurden zusätzliche Bänke aufgestellt, Baumpflanzungen waren durch die geringe Aufbauhöhe über dem Stadtbahntunnel nur eingeschränkt möglich. Das Queren des Platzes ist an vielen Stellen für den Fuß- und Radverkehr möglich.

Die Teilnehmenden hatten im Anschluss Gelegenheit den Platz selbst zu „erfahren“. Anschließend wurden dadurch gewonnene Eindrücke diskutiert. Es wurden Konflikte mit dem Fußverkehr im Bereich der Haltestellen gesehen. Eine klare Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr wird gewünscht. Außerdem wurden auf den Radwegen abgestellte Mülltonnen kritisiert. Eine explizite Wegweisung zu den unterschiedlichen Haltepositionen der Busse und Stadtbahnen sowie weiteren Einrichtungen wird vermisst. Die Kontraste der unterschiedlichen Bodenbeläge werden als nicht ausreichend beschrieben und die barrierefrei gestalteten Übergänge als nicht eindeutig.



Abbildung 2: Befahrung des Jahnplatzes

Im Bereich des Jahnplatzes wird voraussichtlich im März/April 2023 das Fahrradparkhaus „Radhaus“ (Niederwall 8) eröffnet. 184 Stellplätze für Fahrräder werden durch sieben Stellplätze für Lastenfahräder sowie Schließfächer mit Lademöglichkeit ergänzt. Der Zutritt zum Fahrradparkhaus wird durch ein digitales Zugangssystem gesteuert. Zwischen 7 und 19 Uhr wird eine Ansprechperson vor Ort sein. Für zunächst zwei Jahre ist das Abstellen des Fahrrades für 24 Stunden kostenfrei. Mit einem ebenerdigen Zugang vom Niederwall und der zentralen Lage des Fahrradparkhauses im Innenstadtbereich, wird so ein qualitativ hochwertiges, attraktives und gesichertes Angebot zum Fahrradabstellen geschaffen.

Weiter geht es zu Fuß durch die Fußgängerzone in der Bahnhofstraße. Im Gegensatz zum Jahnplatz wird hier das Straßenpflaster als dunkel empfunden und auch vermehrt Verschmutzungen wahrgenommen. Die Sitzmöglichkeiten werden als nicht ausreichend und wenig einladend bewertet. Durch die ausladenden Außengastronomieflächen werden die Bereiche für Zufußgehende als unterdimensioniert eingeschätzt.

### **Bahnhofsvorplatz**

Der nächste Haltepunkt ist der Bahnhofsvorplatz. Hier wurde im Jahr 2019 die bisherige Radstation am Hauptbahnhof, aufgrund baulicher Mängel, nach über 25-jähriger Nutzung abgerissen. Eine Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2019 hat den Bedarf einer neuen Radstation bestätigt und den Bahnhofsvorplatz als den am besten geeigneten Standort für die Radstation ergeben. Die Analyse ergab einen mittelfristigen Stellplatzbedarf von 2.000 am Hauptbahnhof. Langfristig wurde zudem ein Bedarf von insgesamt 4.000 Stellplätzen prognostiziert. Unter dem Bahnhofsvorplatz befindet sich ein ehemaliger Tiefbunker aus dem 2. Weltkrieg.

Die nun beauftragte Machbarkeitsstudie überprüft den am besten bewerteten Standort am Bahnhofsvorplatz auf die grundsätzliche Realisierbarkeit einer Radstation. Während der oberirdische Teil in einem integrierten Stadtentwicklungskonzept zum Bahnhofsumfeld mitgedacht wird, steht dabei die Umnutzung des ehemaligen Tiefbunkers sowie eine denkbare Erweiterung des Bunkers im Fokus.



Abbildung 3: Vortrag zur Machbarkeitsstudie Radstation im Bunker

Zunächst wurde festgestellt, dass ein Teilabriss des Bunkers (Decke und halbkreisartige Außenwand) zugunsten einer rechteckigen Neuanlage um die Geometrie optimaler für die Nutzung anzupassen aufgrund zu hoher Kosten nicht weiterverfolgt werden sollte. An einer direkten Verbindung aus dem Bunker zum Fahrgasttunnel des Hauptbahnhofs mit den Bahnsteigzugängen konnte in Gesprächen mit der DB festgehalten werden.

Im Zuge der Erarbeitung der Machbarkeitsstudie wurden verschiedene Varianten zur Erweiterung und Erschließung des Bunkers untersucht. In nordöstliche Richtung ist die Ausbaumöglichkeit aufgrund der Lage der unterirdisch querenden Stadtbahn-Tunnelröhren begrenzt. Das größte Ausbaupotenzial liegt südwestlich des Bunkers. Auf dem Platz vor dem Leinenmeisterhaus ist ausreichend Fläche für ÖPNV, Mobilstation und Zugang zum Fahrradparkhaus (mittels Fahrsteig) vorhanden und eine gute Verknüpfung der Nutzungen möglich. Zur Deckung des ausgewiesenen mittelfristigen Bedarfs an 2.000 Stellplätzen wurde eine entsprechend große südliche Erweiterung des Bunkers untersucht (vgl. Abbildung 4). Ein politischer Beschluss zum weiteren Vorgehen wird für das 1. Quartal 2023 anvisiert.

### Ravensberger Straße

Per Rad geht es dann weiter über den Niederwall zur Ravensberger Straße. Diese wurde in den letzten Jahren vollständig umgestaltet und das Gewässer „Lutter“

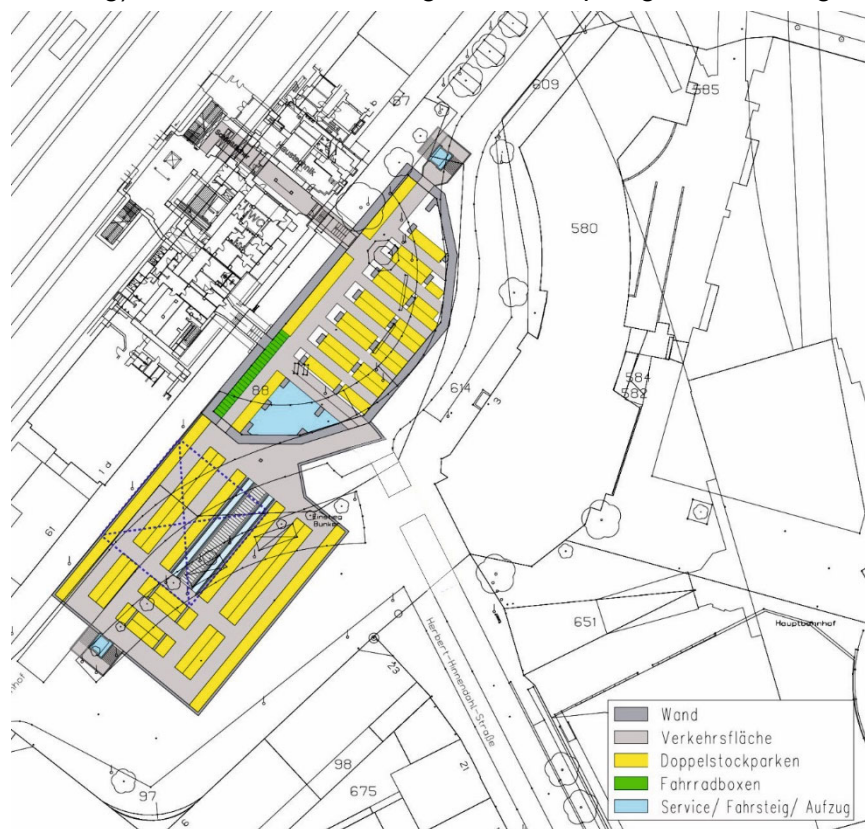


Abbildung 4: Radstation im Bunker, empfohlene Variante



teilweise offengelegt. An der Kreuzung Turnerstr/Ravensberger Straße wurde die Vorfahrt geändert, so dass nun die vorher untergeordnete Ravensberger Straße bevorrechtigt geführt wird. Dies kommt vor allem dem Fuß- und Radverkehr zugute, der hier im verkehrsberuhigten Bereich verläuft. Bei einer Pause am Wasserlauf lassen die Teilnehmenden bei einer Erfrischung die Eindrücke auf sich wirken. Es wird



Abbildung 5: Umgestalteter Knotenpunkt Ravensberger Str. / Turnerstr.

wahrgenommen, dass vor allem durch die Gestaltung der Straße das gemeinsame Miteinander der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden gut funktioniert und eine angenehme Stimmung herrscht. Es wird kein hohes Konfliktpotential zwischen Rad- und Fußverkehr gesehen. Die Ravensberger Straße ist als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen. Diskutiert wurde vor diesem Hintergrund die Frage, ob die Ravensberger Straße, welche im Radverkehrskonzept als Hauptroute definiert ist, diesem Anspruch gerecht werden kann. Um dies beurteilen zu können, sollte die Verkehrssituation auch im Kontext der parallel verlaufenden Hauptroute Rohrteichstraße weiter beobachtet werden.

### Ehlentruper Weg

Weiter geht es durch die Mittelstraße in die Rohrteichstraße und den Ehlentruper Weg. Hier wird eine Fahrradstraße eingerichtet bzw. ausgeweitet. Besonders wichtig sind dabei die begleitenden Maßnahmen, welche auf Grundlage eines politisch beschlossenen Gestaltungsleitfadens erfolgen:

- Das Parken wird neu geordnet und eine Fahrgasse von 4,50m geschaffen. Das Parken auf Gehwegen wird zurückgenommen und damit dem Fußverkehr mehr Platz eingeräumt. Zum Parken wird ein Sicherheitstrennstreifen von mindestens 0,50m vorgesehen.
- Durch die Durchführung von zwei unterschiedlichen Verkehrsversuchen werden verschiedene Verkehrsführungen auf ihre Wirksamkeit hin überprüft, den durchfahrenden Kfz-Verkehr zu unterbinden. Damit soll der Kfz-Verkehr insgesamt reduziert werden. Nach einer Testphase mit gegenläufigen Einbahnstraßen wird es auch eine Variante mit Diagonalsperren geben.
- Die Fahrradstraße wird gegenüber einmündenden untergeordneten Straßen bevorrechtigt. Dies erfolgt zunächst über Beschilderung, später durch den Einbau von Gehwegüberfahrten.
- Die Einmündungen und Kreuzungen werden entsprechend umgeplant.
- Die Maßnahme wird von Kommunikations- und Informationsmaßnahmen begleitet sowie zahlreiche Partizipationsmöglichkeiten durchgeführt.

## Linie 4 - Grünzug

Die Strecke führt weiter auf dem neuen Geh-/Radweg entlang der Stadtbahn Linie 4. Hier wurde der bestehende Weg umgestaltet und die Knotenpunkte optimiert. Im Einzelnen wurde dabei die Querung der Hauptverkehrsstraße „Otto-Brenner-Str“ durch breitere Aufstellflächen für den Fuß- und Radverkehr und eine gradlinige Führung verbessert. Die Bevorrechtigung der Fuß- und Radverbindung gegenüber der Haupteerschließungsstraße „Stralsunder Straße“ wurde durch einen Fußgängerüberweg und eine Radwegefurt sowie Temporeduzierung für den Kfz-Verkehr im Knotenbereich auf 30 km/h erreicht, die Bevorrechtigung der Querung an der Anliegerstraße „Greifswalder Straße“ durch eine gemeinsame Rad- und Fußwegefurt. Die Querung der Haupteerschließungsstraße „Elpke“ wurde durch Errichtung einer Mittelinsel



Abbildung 6: Gemeinsamer Geh- und Radweg im Linie 4 - Grünzug

verbessert. Alle Querungen wurden barrierefrei umgesetzt. Auf der Strecke wurde die Wegeverbindung auf eine Breite von 4,00m erweitert und eine Asphaltdecke mit einer beigen Kiessandschicht aufgebaut. Für den zweiten Bauabschnitt stadtauswärts wurden durch das Umweltamt Fördermittel nach der FöRi-Nah beantragt, die Umsetzung soll in 2023 erfolgen.

Mit der Umgestaltung der Strecke und der Knotenpunkte ist eine attraktive und alltagstaugliche Radwegverbindung in die Innenstadt entstanden. Als eine von 11 Entwicklungskorridoren im Radnetz besitzt das Projekt als Initialzündung zur Umsetzung der Mobilitätswende eine Schlüsselfunktion. Die Attraktivität von Bielefeld als grüne Großstadt wird auch durch gute Radverkehrsrouten abseits der Hauptverkehrsstraßen gesteigert und die klimafreundliche Mobilität weiter gefördert.

Nach einer erweiterten Runde durch den Bielefelder Osten findet der Ausklang im Biergarten des Lokals zum Siekerfelde bei einem Radler statt.