



Radverkehrskonzept

Abstimmung Stadtbezirke
4. Februar 2020



1 Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld





Gliederung

1. Anlass und Zielsetzung
2. Arbeitsstruktur
3. Erarbeitung des Radverkehrsnetzes
4. Qualitätskriterien und Standards
5. Mängelanalyse
6. Maßnahmenprogramm

2 Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld

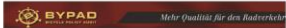




BYPAD - Leitsätze

5 Leitsätze der Radverkehrsförderung

- Radverkehrsanteil erhöhen (2020: 20% → 2025: 25%)
- **Radverkehrskonzept erstellen**
- Infrastruktur ausbauen und ertüchtigen
- Service, Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit ausweiten
- **Arbeitsstrukturen herstellen**


Anlage 4 zur Druckversion 23.08.2014-2020

Stadt Bielefeld
BYPAD-Audit
Qualitätsmanagement für den Radverkehr 2015
Auditbericht und Qualitätsziele




3 Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld 



Ziel: Systematische Radverkehrsförderung



4 Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld 


Gliederung

1. Anlass und Zielsetzung
2. **Arbeitsstruktur**
3. Erarbeitung des Radverkehrsnetzes
4. Qualitätskriterien und Standards
5. Mängelanalyse
6. Maßnahmenprogramm

6
Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld



Arbeitsstruktur

Strategiegruppe Radverkehr (4 Termine) 	Abstimmung Verwaltung  
Bürgerdialog (2 Termine) 	Bürgerumfrage  Themenbereiche, z.B. - Stellenwert des Radverkehrs, - Sicherheit, - Kreuzungen, - Komfort, - Vernetzung mit dem ÖV, - Maßnahmenprioritäten, - zukünftige Investitionen, - aktuelle Projekte, - statistische Angaben. Rücklauf: ~ 1.200 Fragebögen

7
Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld




Gliederung

1. Anlass und Zielsetzung
2. Arbeitsstruktur
- 3. Erarbeitung des Radverkehrsnetzes**
4. Qualitätskriterien und Standards
5. Mängelanalyse
6. Maßnahmenprogramm

8

Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld





Netzplanung

Bestandsanalyse → **Netzplanung** → Mängelanalyse → Maßnahmenkonzept → Ziel



Quell- und Zielpunkte



Natürliche und nutzungsbedingte Hindernisse



Idealtypische Zielverbindungen



Netzplanung

9

Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld





Quell- und Zielpunkte

Bedeutende Quell- und Zielpunkte für den Radverkehr in Bielefeld und Umland



Öffentliche Einrichtungen

- Rathaus
- Ämter
- Krankenhäuser
- Bibliotheken



Ausbildungsstätten

- Hochschule
- Weiterführende Schulen
- Berufsschulen
- Volkshochschulen



Verknüpfung ÖV

- Bahnhöfe des Nah- und Fernverkehrs
- Stadtbahn-Haltestelle
- Bushaltestellen (> 2 Linien)
- CarSharing-Stationen



Arbeitsplatzschwerpunkt

- Gewerbegebiete



Weitere Alltagsziele

- Einkaufsschwerpunkte
- Freizeitziele
- Naherholungsgebiete

Basis der Quell- und Zielpunkte bilden die Wohn- und Siedlungsgebiete der Stadt

10

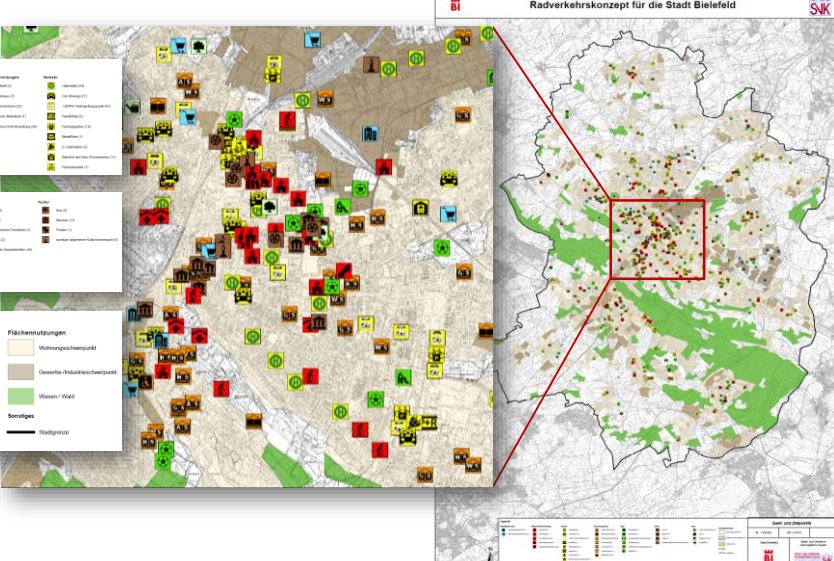
Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld





Quell- und Zielpunkte

Radverkehrskonzept für die Stadt Bielefeld



Legende

Öffentliche Einrichtungen

- Rathaus (1)
- Ämter (2)
- Krankenhäuser (3)
- Bibliotheken (4)

Ausbildungsstätten

- Hochschule (1)
- Weiterführende Schulen (2)
- Berufsschulen (3)
- Volkshochschulen (4)

Verknüpfung ÖV

- Bahnhöfe des Nah- und Fernverkehrs (1)
- Stadtbahn-Haltestelle (2)
- Bushaltestellen (> 2 Linien) (3)
- CarSharing-Stationen (4)

Arbeitsplatzschwerpunkt

- Gewerbegebiete (1)

Weitere Alltagsziele

- Einkaufsschwerpunkte (1)
- Freizeitziele (2)
- Naherholungsgebiete (3)

Natur

- Öffentliche Parkanlage (1)
- See (2)
- Tiergarten / Zoo (1)
- Kleingarten (3)

Fächernutzungen

- Wohnungsschwerpunkt (1)
- Gewerbe-Industrieschwerpunkt (2)
- Wälder / Wald (3)

Sonstiges

- Stadtgrenze

11

Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld





Hindernisse



Natürliche Hindernisse

Unüberwindbar, undurchdringbar oder schwer überwindbar

- Gewässer
- Höhengsprünge
- Naturschutzgebiete
- Biotope

Nutzungsbedingte Hindernisse

unüberwindbar oder schwer überwindbar
→ Querungsbauwerk

- Eisenbahnstrecken
- Autobahnen
- Kraftfahrstraßen
- Straßen > 10.000 Kfz/24h

Nutzungsbedingte Hindernisse

behindernd

- Straßen 5.000 bis 10.000 Kfz/24h

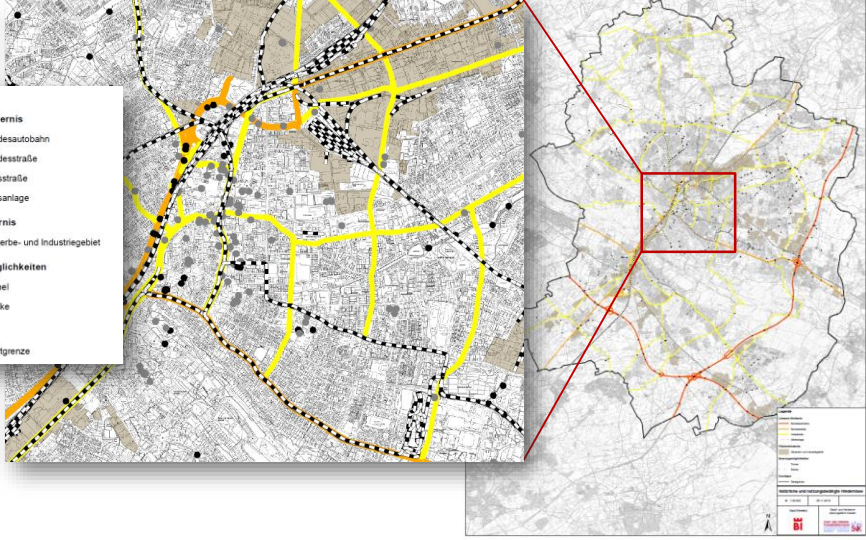
12

Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld





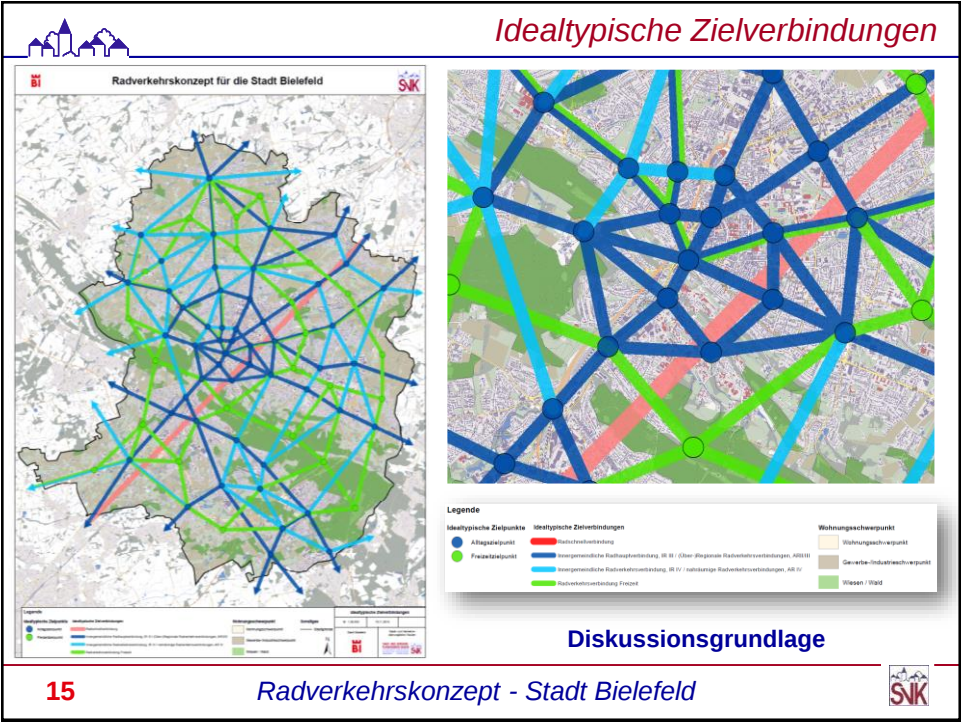
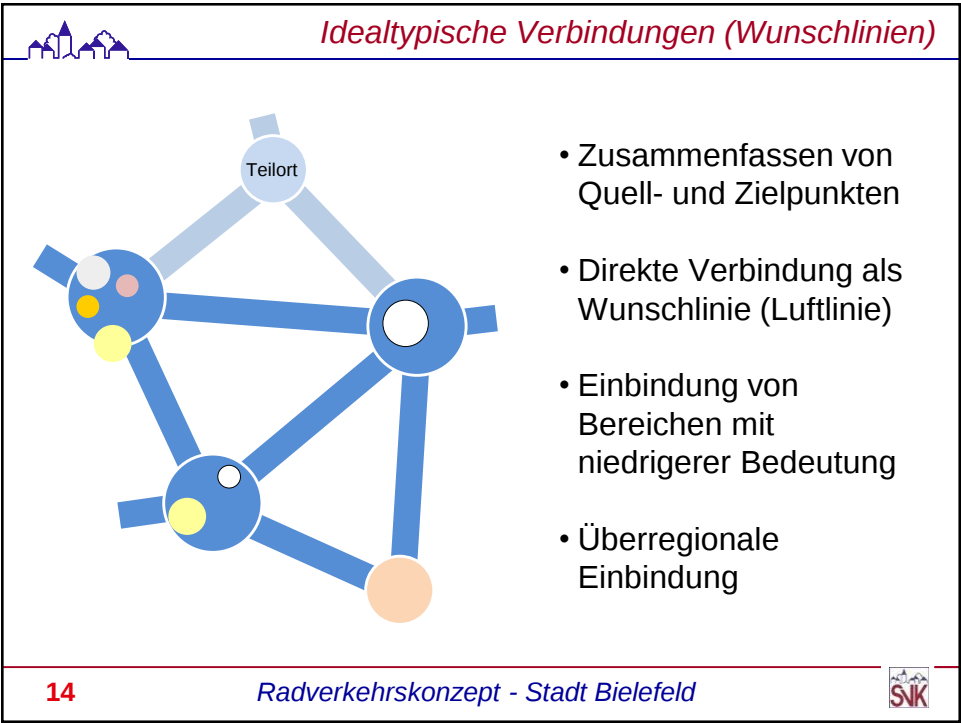
Hindernisse

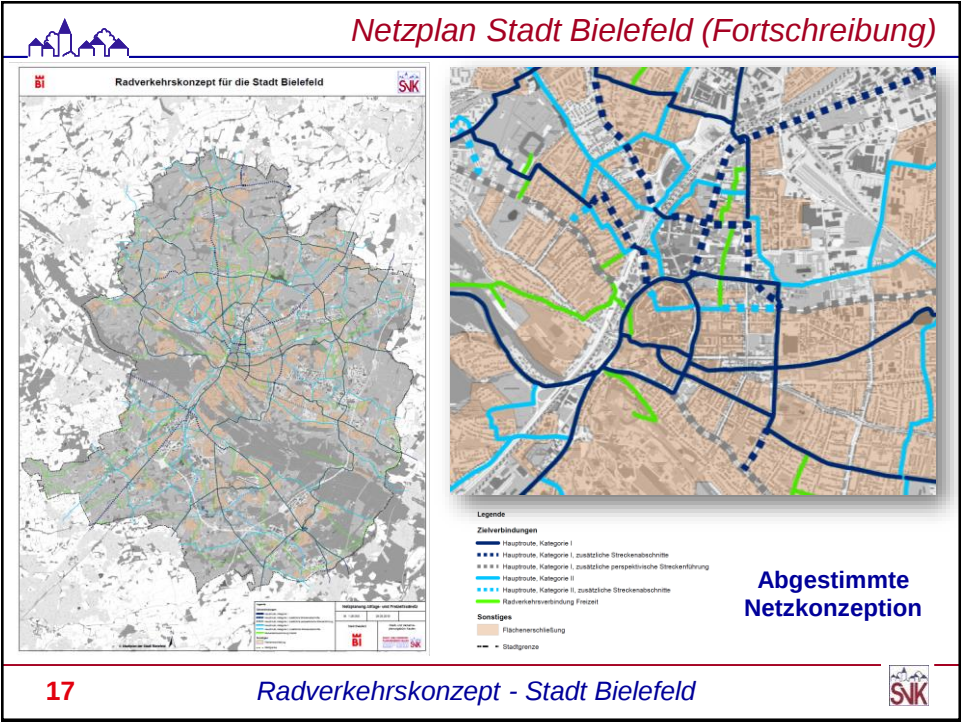
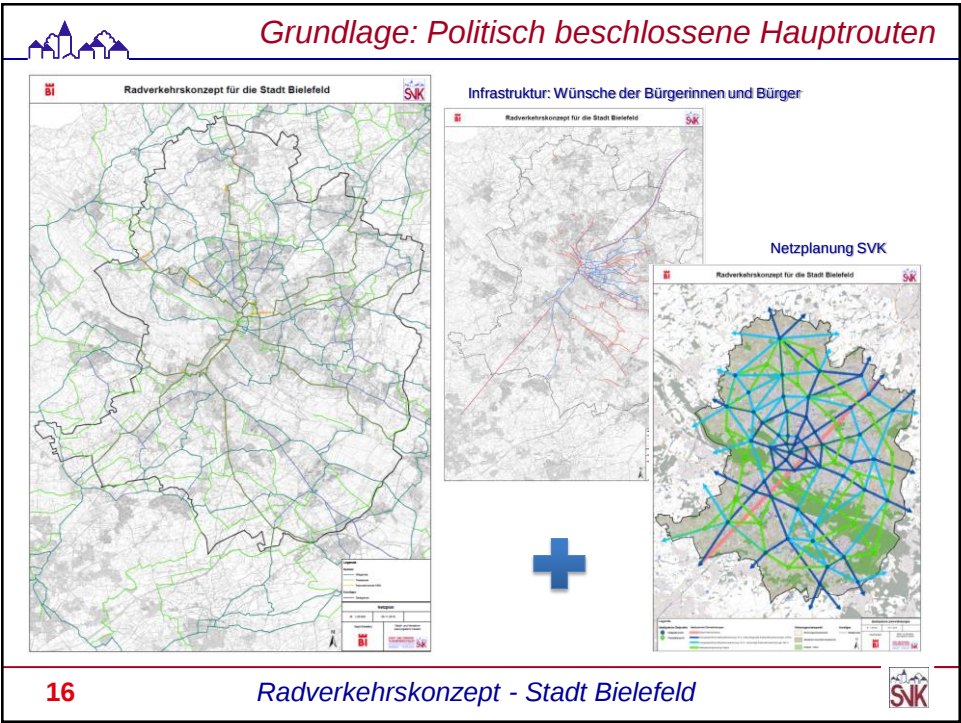


13

Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld









Gliederung

1. Anlass und Zielsetzung
2. Arbeitsstruktur
3. Erarbeitung des Radverkehrsnetzes
- 4. Qualitätskriterien und Standards**
5. Mängelanalyse
6. Maßnahmenprogramm

18

Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld



Führungsformen und Breitenmaße

19

Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld





Führungsformen für den Radverkehr

Separationsprinzip



Radfahrstreifen



Radwege

Mischprinzip



Schutzstreifen



Tempo 30-Zonen



Umweltspur



Fahrradstraßen

20

Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld





Beispiel Breiten - StVO und ERA

Vorgaben gemäß StVO §2			ERA	
Radverkehrsanlage	Mindestmaß	Sollmaß	Mindestmaß	Sollmaß
 baulicher Radweg	1,50 m	2,00 m	1,60 m	2,00 m
 Radfahrstreifen (inkl. Markierung)	1,50 m	1,85 m	-	1,85 m
 gemeinsamer Fuß-/ Radweg	2,50 m (innerorts) 2,00 m (außerorts)		2,50 m	
 Schutzstreifen	Rechtsfahrgebot (StVO)	-	1,25 m	1,50 m

Breiten der Radverkehrsanlagen (für den zu erwartenden Radverkehrsanteil) ausreichend bemessen?

21

Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld





Radverkehrsnetz: Breite



Radverkehrsmenge



Nebeneinander fahren



Differenzgeschwindigkeiten



Fahrzeugbreiten

22
Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld




Querschnittgestaltung von Radverkehrsanlagen

Fahrradfreundliche
Flächenerschließung

Hauptroute, Kategorie II

Hauptroute, Kategorie I

Radschnellverbindungen

23
Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld


Innerorts: Führungsformen

	Klassifizierte Straßen / Vorbehaltsnetz	Nebennetz / Selbstständige Wege
Qualitätsstandard • Bevorrechtigung • Separiert • Verkehrssicherheit	 Radfahrfahrbahn (Standard)  Bauliche Radwege (Flächenverfügbarkeit)  Schutzstreifen (Beengte Verhältnisse)	 Fahrradstraße (Pkw frei)  Kfz-freie Wege  Tempo 30-Zonen Sonstige bauliche RVA
	 Mischverkehr bei niedriger zulässiger Höchstgeschwindigkeit (straßenverkehrsrechtliche Umsetzbarkeit)	
Nicht empfohlen • Mischverkehr • Untergeordnet • Gleichberechtigt • Verkehrssicherheit	 Mischverkehr auf der Fahrbahn  Gehweg, Radverkehr frei (Untergeordnet/ Gleichberechtigt)  Linksseitige Radwege (Verkehrssicherheit)	 
Unzulässig	 Tempo 30-Zonen  Fahrradstraßen	 Benutzungspflichtig/ Schutzstreifen in Tempo 30-Zonen   

24

Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld



24

Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld



Innerorts: Dimensionierung

Diagram showing a cyclist on a road with width S and a safety zone of 2,30 m (1,90 m). The safety zone is labeled "Sicherheitsraum".

Beispiel: Radweg

									
			Einseitiger 2-Richtungs-Radweg ¹	Radweg und getrennter Fuß- und Radweg	Radfahrfahrbahn ⁴	Schutzstreifen ⁴	Fahrradstraßen ⁵	Mischverkehr Tempo 30-Zonen	Sonstige Kfz-freie Straßen
VwV-StVO	Gesetzliche Anforderungen ¹	Mindestbreite	≥ 2,00	≥ 1,50	≥ 1,50	-	-	-	-
		Regelbreite	≥ 2,40	≥ 2,00	≥ 1,85	-	-	-	-
ERA	Allgemeine Anforderungen ²	Mindestbreite	≥ 2,50	≥ 1,60	≥ 1,85	≥ 1,25	-	-	-
		Regelbreite	≥ 3,00	≥ 2,00	≥ 2,00	≥ 1,50	-	-	-
Qualitätskriterien	Hauptroute, Kategorie I ³	nicht zu unterschreiten	≥ 2,70	≥ 1,90	≥ 2,15	≥ 1,50	≥ 2,70	≥ 4,10	≥ 2,70
		anzustreben	≥ 3,30	≥ 2,30	≥ 2,55	≥ 1,50	≥ 4,60	≥ 4,70	≥ 4,60
Qualitätskriterien	Hauptroute, Kategorie II ³	nicht zu unterschreiten	≥ 2,70	≥ 1,60	≥ 1,85	≥ 1,40	≥ 2,70	≥ 4,10	≥ 2,70
		anzustreben	≥ 3,00	≥ 2,00	≥ 2,25	≥ 1,50	≥ 3,30	≥ 4,70	≥ 3,30

Anmerkungen:

alle Angaben in Meter [m]

¹ Lichte Breite (inkl. Sicherheitsräume)

² zzgl. Sicherheitsräume

³ nur als selbständiger Weg

⁴ inklusive Markierung

⁵ nur Begegnungsfälle von Fahrrädern betrachtet

25

Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld

25

Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld



Außerorts: Führungsformen

	Klassifizierte Straßen / Vorbehaltsnetz	Nebennetz / Selbstständige Wege
Qualitätsstandard • Bevorrechtigung • Separiert • Verkehrssicherheit	 Kombinierter Geh- und Radweg (Standard) Getrennter Geh- und Radweg (Hoher Fußgängeranteil) Radfahrstreifen (Beengte Verhältnisse)	 Fahrradstraße Land-/Forstverkehr frei Landwirtschaftlicher Weg Bei Berücksichtigung von Fußgängern
Nicht empfohlen • Mischverkehr • Untergeordnet • Unklar/Untypisch	 Mischverkehr auf der Fahrbahn Gehweg, Radverkehr frei (Untergeordnet) Keine Benutzungspflicht (Unklare Führungsform)	
Unzulässig	 Schutzstreifen	 Geschwindigkeitszonen

26

Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld

Außerorts: Dimensionierung

Beispiel: Radweg

			Einspuriger 2-Richtungs-Radweg	Radweg und getrennter Fuß- und Radweg	Kombinierter Fuß- und Radweg	Kombinierter Fuß- und Radweg	Radfahrstreifen ³	Fahrradstraßen ⁴	Sonstige Kfz-freie Straßen
VwV-StVO	Gesetzliche Anforderungen ¹	Mindestbreite	≥ 2,00	≥ 1,50	-	-	≥ 1,50	-	-
		Regelbreite	≥ 2,40	≥ 2,00	≥ 2,50	≥ 2,00	≥ 1,85	-	-
ERA	Allgemeine Anforderungen ²	Mindestbreite	≥ 2,50	≥ 1,60	-	-	≥ 1,85	-	-
		Regelbreite	≥ 3,00	≥ 2,00	≥ 2,50	≥ 2,50	≥ 2,00	-	-
Qualitätskriterien	Hauptroute, Kategorie I ²	nicht zu unterschreiten	≥ 2,70	≥ 1,90	≥ 2,70	≥ 2,50	≥ 2,15	≥ 2,70	≥ 3,00
		anzustreben	≥ 3,30	≥ 2,30	≥ 3,30	≥ 2,70	≥ 2,55	≥ 4,60	≥ 4,60
Qualitätskriterien	Hauptroute, Kategorie II ²	nicht zu unterschreiten	≥ 2,70	≥ 1,60	≥ 2,70	≥ 2,50	≥ 1,85	≥ 2,70	-
		anzustreben	≥ 3,00	≥ 2,00	≥ 3,30	≥ 2,70	≥ 2,25	≥ 3,30	≥ 3,50

Anmerkungen:
alle Angaben in Meter [m]
¹ Lichte Breite (inkl. Sicherheitsräume)
² zzgl. Sicherheitsräume
³ inklusive Markierung
⁴ nur Begegnungsfälle von Fahrrädern betrachtet

27

Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld



Knotenpunkte

28
Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld



Knotenpunkte

Radverkehrsführung an Knotenpunkten	
Ziel	Fahrradfreundliche Führung an allen Knotenpunkten im Radverkehrsnetz - Knotenpunkte mit Rechts-vor-links-Regelung - Knotenpunkte mit Vorfahrtregelung durch Verkehrszeichen - Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage - Kreisverkehre
Erläuterung	- Gewährleistung aller Abbiegebeziehungen am Knotenpunkt - Bestmögliche Sichtbeziehungen an Knotenpunkten, Einmündungen, Unterführungen und Zufahrten - Zeitverluste nach RIN an Knoten und Querungen pro km - Bevorrechtigung der Radhaupttrouten (Kategorie I) und Minimierung von Querungsstellen



Paulusstraße



Werner-Bock-Straße

29
Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld




Sicherung in Knoten

Sicherungsrepertoire

- Vorgezogene Haltelinien
- Aufgeweitete Radaufstellbereiche
- Signaltechnische Sicherung
- Radfahrerweichen
- Sicherung der abbiegenden Radfahrer
- Sicherung der geradeaus fahrenden Radfahrer

► Radfahrer im Sichtfeld der Kfz-Lenker



Voltmannstraße



Jöllenbecker Straße

30

Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld





Weitere Qualitätskriterien

31

Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld




Qualitätskriterien

Oberbau	
Ziele	Einheitliche Bauweise für Radwege (Asphalt, Beton, Pflaster, etc.)
Erläuterung	• Ebener, griffiger Fahrbelag ohne Hindernisse, Rillen oder Kanten • Wege asphaltiert oder vergleichbare Fahrbahnoberfläche mit möglichst geringem Rollwiderstand • An Natur- und Tierschutz angepasste Oberflächengestaltung in Grünanlagen



Steinhagener Straße



Grünanlage Wertherstraße

32
Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld



Qualitätskriterien

Beleuchtung und soziale Sicherheit	
Ziel	Im Alltagsverkehr ist eine Beleuchtung immer anzustreben Gewährleistung sozialer Sicherheit ebenfalls durch gute Einsehbarkeit der Streckenführung
Erläuterung	• innerorts: Immer Beleuchtung • außerorts: an Haupttrouten des Radverkehrsnetzes • außerorts RVA Netz möglichst parallel zu Verkehrsstraßen • keine durchgängigen Sichthindernisse zwischen Straße und RVA



Luttergrünzug



Osnabrücker Straße

33
Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld



Qualitätskriterien

Markierung und Einfärbung von Radverkehrsanlagen	
Ziel	Gewährleistung eines einheitliches Erscheinungsbildes im Stadtgebiet Hoher Wiedererkennungswert
Erläuterung	- Hervorheben von Konfliktbereichen - Einfärbung von Oberflächen der Radverkehrsanlagen (z.B. Radfahrstreifen, Fahrradstraßen) - Keine rechtliche Bedeutung der eingefärbten Oberflächen



Jahnplatz



Ehlenrufer Weg

34
Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld



Praxisbeispiele



Göttingen



Mönchengladbach





35
Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld




Reutlingen: Charlottenstraße



36

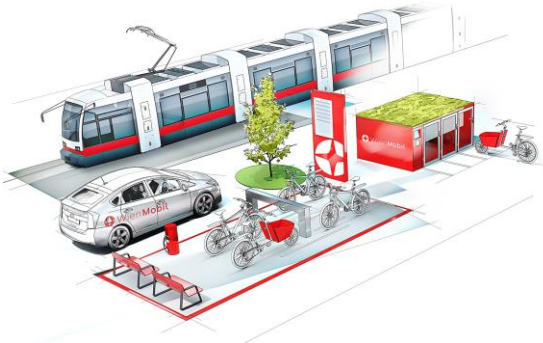
Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld





Qualitätskriterien

Multimodale Verknüpfung der Verkehrsmittel	
Ziel	Aufbau multimodaler Verknüpfungspunkte an zentralen Standorten im Stadtgebiet
Erläuterung	- Bahnhöfe und zentrale Stadtbahnhaltestellen - Aufbau eines Fahrradverleihsystems - Integration weitere Verkehrsmittel und Shring-Systeme



37

Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld





Qualitätskriterien



Karlsruhe



Hamburg



München

38

Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld





Qualitätskriterien



Dresden



Wien



München



Offenburg

Quelle: Qimby

39

Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld





Qualitätskriterien

Reinigung und Winterdienst	
Ziel	Instandhaltung, Reinigung und Winterdienst in Analogie zur Netzhierarchie (v.a. Radhaupttrouten, Kategorie I)
Erläuterung	• Zuständigkeit in Abhängigkeit des Bausträgers • Festlegung von Prioritäten



40

Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld





Qualitätskriterien

Service-Elemente	
Ziel	Umsetzung von Service-Elementen, die den Komfort im Radverkehr steigern
Erläuterung	• Dauerzählstellen • Haltegriffe und Tritt-Bretter • Service-Stationen • Leihräder (z.B. Bisela)



41

Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld





Qualitätskriterien

Wegweisende Beschilderung für den Radverkehr

Ziel	Kontinuierliche Pflege und Unterhalt einer umfassenden Wegweisung
Erläuterung	• Ziel- und routenorientierte Wegweisung • Pflege und Unterhalt der Wegweiser und • Fortschreibung/Verdichtung des Netzes



Dorotheenstraße





Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in Nordrhein-Westfalen.

42

Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld





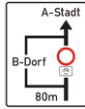
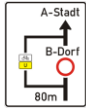
Qualitätskriterien

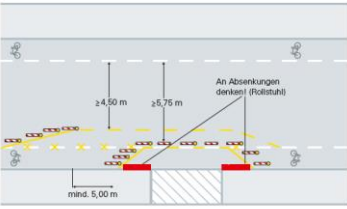
Baustellensicherung

Ziel	Konsequente Umleitungsbeschilderung und Baustellensicherung
Erläuterung	• Radverkehr ermöglichen, Bereich fahrend zu passieren • Beschilderung „Radfahrer absteigen“ vermeiden



Von der Recke-Straße





Quelle: AGFS/ www.fahrradfreundlich.nrw.de

43

Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld





Gliederung

1. Anlass und Zielsetzung
2. Arbeitsstruktur
3. Erarbeitung des Radverkehrsnetzes
4. Qualitätskriterien und Standards
- 5. Mängelanalyse**
6. Maßnahmenprogramm

44

Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld



Qualitative Analyse der Radverkehrsinfrastruktur

Bestandsanalyse

Netzplanung

Analyse der
Infrastruktur

Maßnahmenkonzept

Ziel



45

Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld





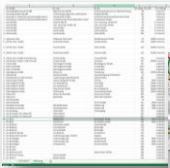
Qualitative Analyse der Radverkehrsinfrastruktur



Haupttrouten 2011



Befahrung SVK 2019



Freizeitnetz 2015



46

Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld





SVK: Prüfung vor Ort

Prüfung vor Ort

- **Befahrung** des Teilnetzes
- Aufnahme der **Führungsformen**
- Aufnahme von weiteren Parametern
 - Breite der RVA,
 - Breite der Fahrbahn,
 - (Gehweg/Parkstreifen),
 - Fotodokumentation.



Engersche Straße

47

Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld





Führungsformen des Radverkehrs

48

Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld



Beispiel Führungsform: Markierungslösung



49

Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld





Beispiel Führungsform: baulich angelegte Radwege



Otto-Brenner-Straße



Stadtring



Babenhauser Straße



Talbrückenstraße

50

Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld





Beispiel Führungsform: Mischverkehr



Goldbach



Weststraße



Arndstraße

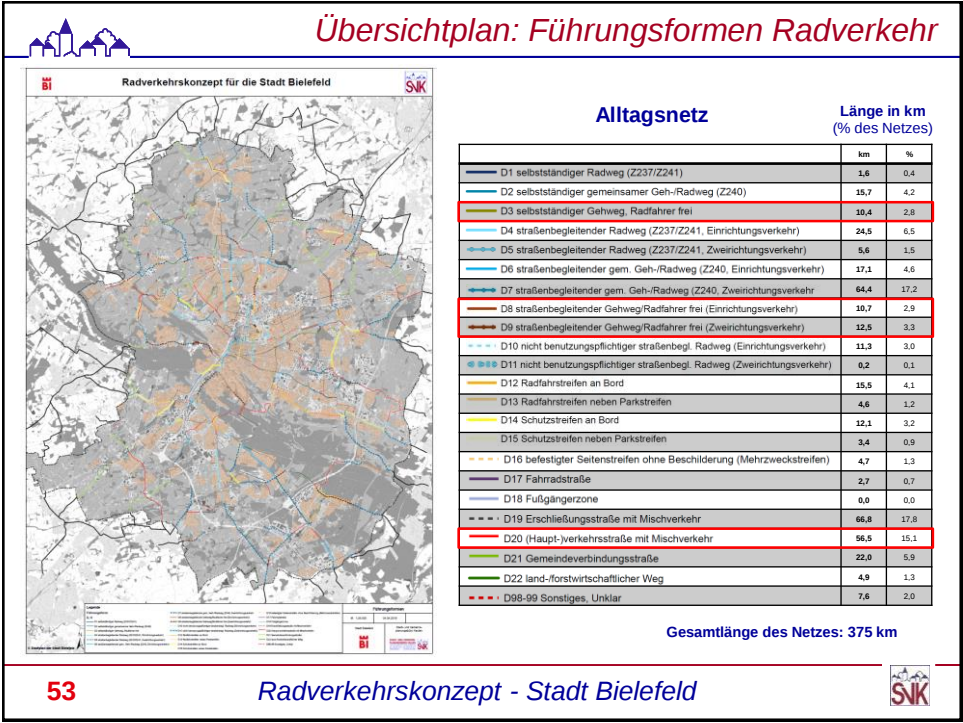
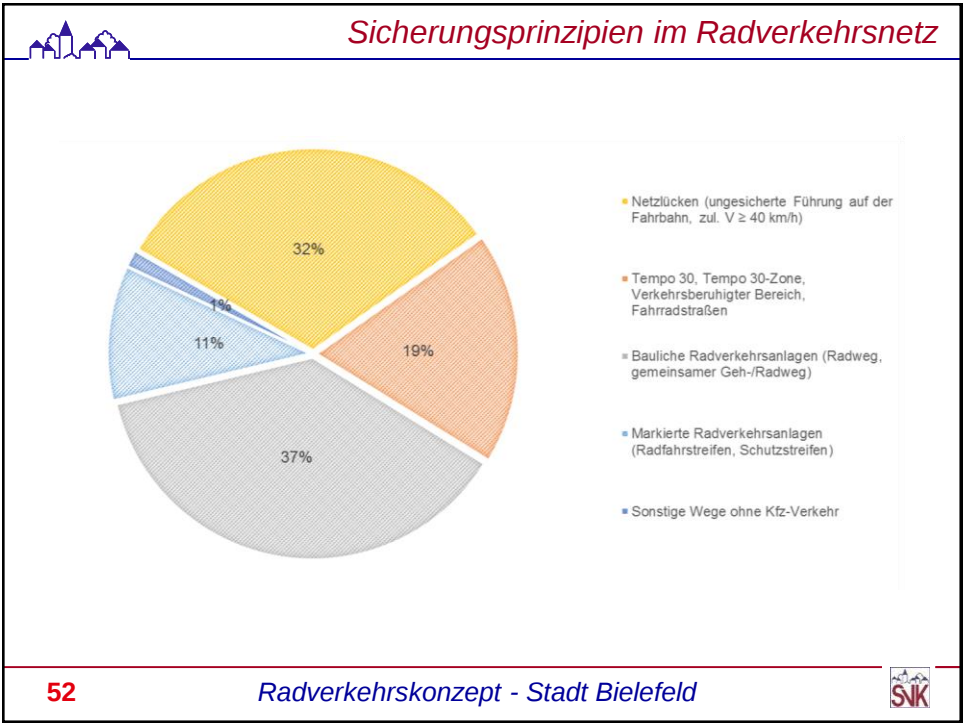


Herforder Straße

51

Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld







Qualitative Analyse der Radverkehrsinfrastruktur

54

Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld



Qualitative Analyse der Infrastruktur

Trennung zwischen Geh- und Radwegen



Voltmannstraße



Apfelstraße

Konfliktpunkte aufgrund eines Zwei-Richtungsradweges



Talbrückenstraße / Am Pfarracker



Alfred-Bozi-Straße

55

Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld





Qualitative Analyse der Infrastruktur

Konfliktflächen an Haltestellen des ÖPNV



Stapenhorststraße



Jöllenbecker Straße

Beschilderungsmängel im Radverkehrsnetz



Altenberndstraße



Herforder Straße

56

Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld





Qualitative Analyse der Infrastruktur

Ungesicherte Führung des Radverkehrs (50 km/h)



Arndstraße



Herforder Straße

Mangelhafte Oberfläche und Hindernisse im Lichtraumprofil



Elsa-Brändström-Straße

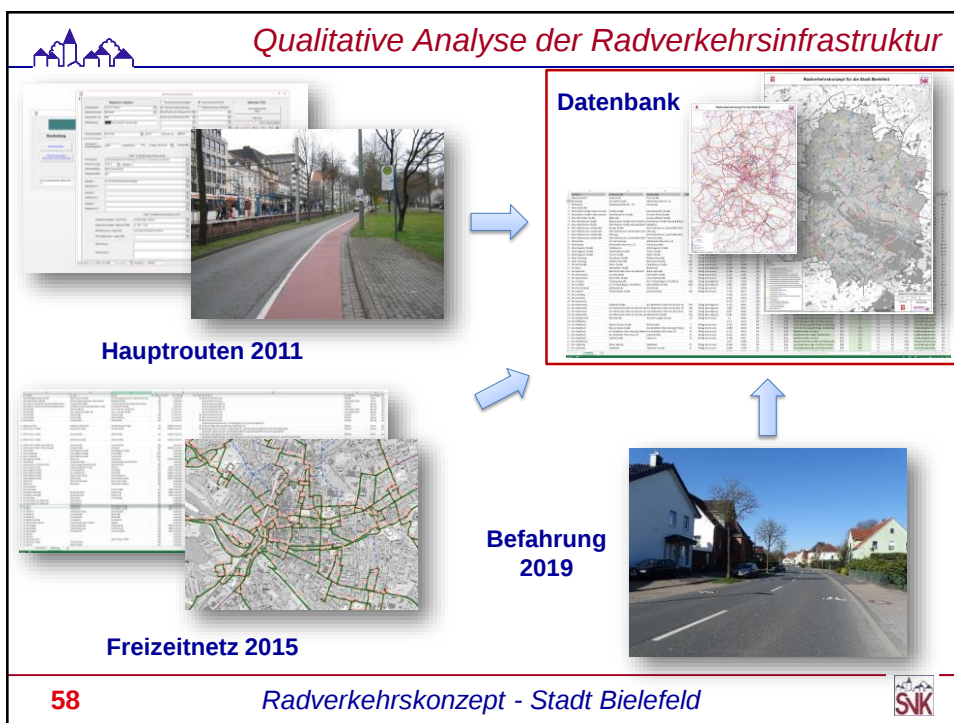


Rolandstraße

57

Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld





Qualitative Analyse der Radverkehrsinfrastruktur

Datenbank „Radverkehrsnetz Bielefeld“

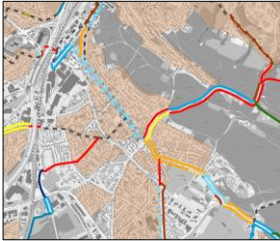
- Integration der Befahrungsergebnisse aus den Jahren 2011, 2015 und 2019
- Prüfung, Ergänzung und Fortschreibung der Daten:
 - Streckendaten (Straße, Länge),
 - Netzhierarchie,
 - zulässige Höchstgeschwindigkeit,
 - Ortslage,
 - existente Führungsformen und Breitenmaße.

59 Radverkehrs-konzept - Stadt Bielefeld



Analyse des Radverkehrsnetzes

Straße	von	bis	Netz	V/max	Breite	StVO	ERA	Qualität
Stadtring	Gaswerkstraße	Vogelruth	Hauptroute, Kategorie I	50 km/h	1,50 m	≥ 1,50 m ●	≥ 2,00 m ●	≥ 2,30 m ●


Analyse der Führungsform

Strecke: getrennter Geh- und Radweg (beidseitig)

Knotenpunkte: Radverkehrsfurt, bevorrechtigt

Mängel: u.a. Oberfläche, Trennung zum Fußverkehr

Bewertung Qualität: bedingt angemessen

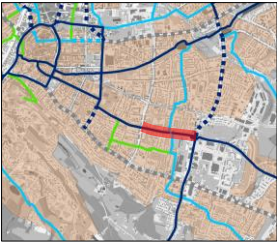
- Führungsform: angemessen
- Breite: nicht angemessen

60
Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld




Analyse des Radverkehrsnetzes

Straße	von	bis	Netz	V/max	Breite	StVO	ERA	Qualität
Ehlentruper Weg	Otto-Brenner-Straße	Prießallee	Hauptroute, Kategorie II	30 km/h	6,80 m	- ●	- ●	4,70 m ●





Analyse der Führungsform

Strecke: Tempo 30-Zone

Knotenpunkte: rechts-vor-links

Mängel: fehlende Bevorrechtigung für Radverkehr

Bewertung Qualität: bedingt angemessen

- Führungsform: bedingt angemessen
- Breite: angemessen

61
Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld


Analyse ausgewählter Radabstellanlagen

62

Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld



Vorgehensweise Radabstellanlagenkonzept



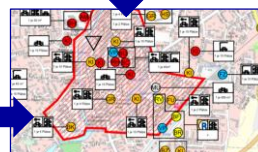
Aufnahme
vor Ort



Bewertung



Standards



Maßnahme

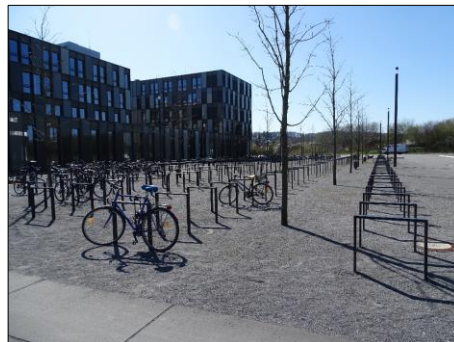
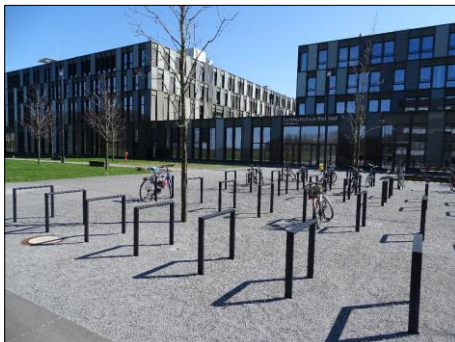
63

Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld





Analyse der Radabstellanlagen



Fachhochschule Bielefeld

Art der Anlage	Anlehnhalter	Auslastung	10 % (Mo., 14.30 Uhr / Semesterferien)
Kapazität	375 Stellplätze	Mängel	Fehlende Überdachung
Maßnahmen	Ergänzung (punktueLLer) Überdachung		

64

Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld



Analyse der Radabstellanlagen



Bahnhof Sennestadt

Art der Anlage	Anlehnhalter (überdacht) und Doppelstockparker	Auslastung	60 % (Mi., 13.00 Uhr)
Kapazität	34 Halter und 44 Doppelstockparker	Mängel	Einzelabstellanlage (verschleißbar)
Maßnahmen	Ergänzung Fahrradboxen		

65

Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld





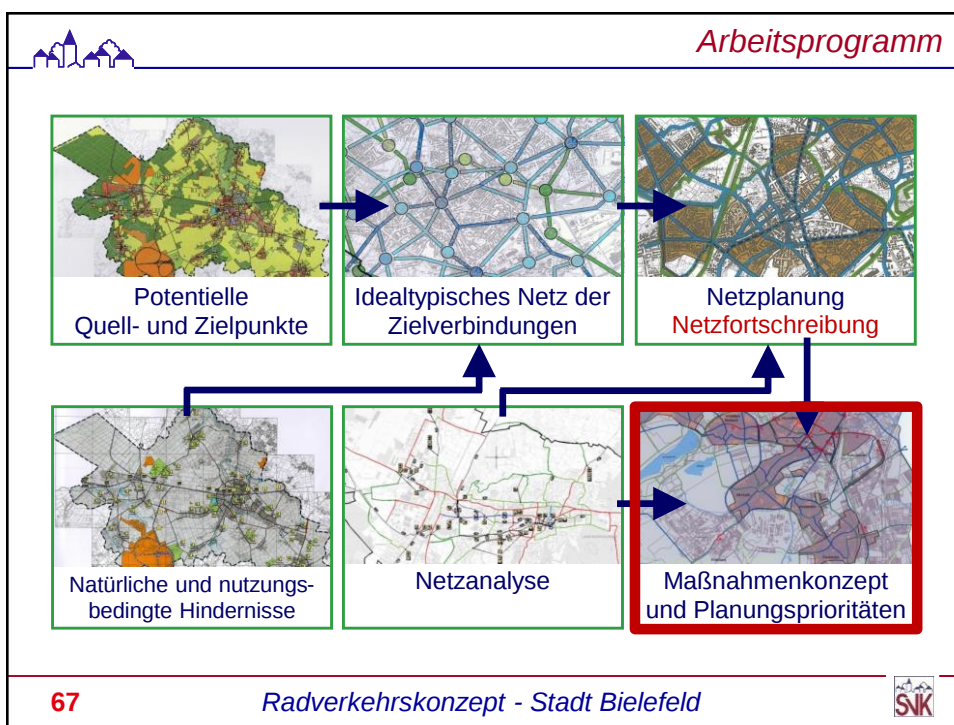
Gliederung

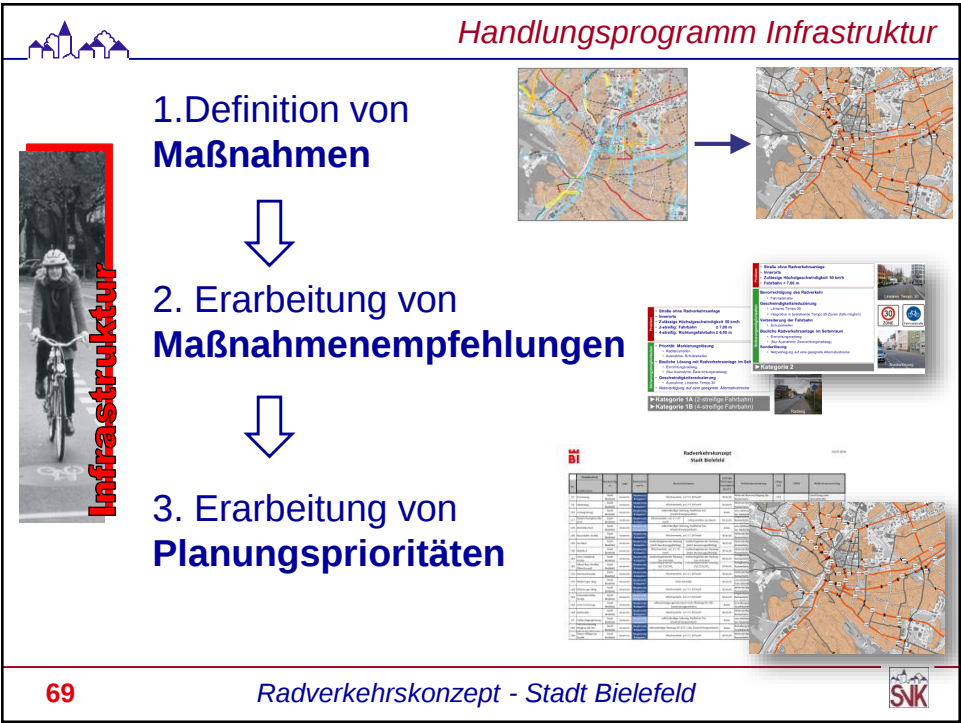
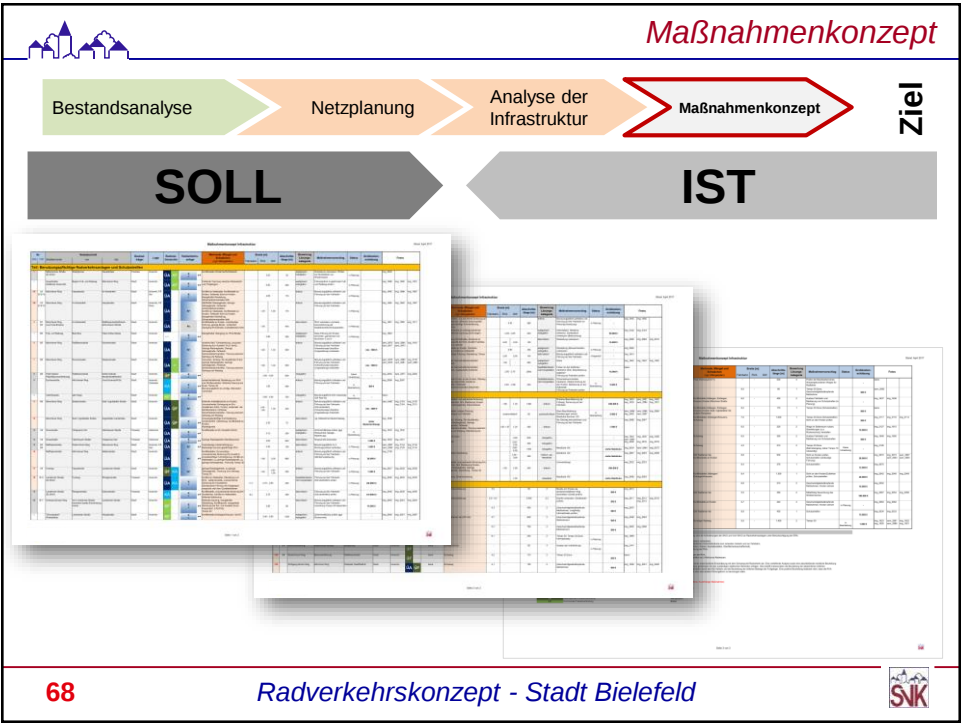
1. Anlass und Zielsetzung
2. Arbeitsstruktur
3. Erarbeitung des Radverkehrsnetzes
4. Qualitätskriterien und Standards
5. Mängelanalyse
6. Maßnahmenprogramm

66

Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld







Sicherungsmöglichkeiten

Die **Sicherungsmöglichkeiten** für die Maßnahmen werden in **Kategorien** in Abhängigkeit von folgenden Kriterien eingeteilt:

- **Status Quo der Sicherung** des Radverkehrs auf dem betrachteten Streckenabschnitt,
- **Lage** des Streckenabschnittes (innerorts / außerorts),
- **Fahrbahn- bzw. Straßenraumbreite**,
- max. zulässige **Fahrgeschwindigkeit**,
- **linearer / punktueller** Sicherheitsmangel.

Nr.	Streckenabschnitt	Baustrasse	Lage	Radverkehr	Bestandsituation	zulässige Höchstgeschwindigkeit (km/h)	Problembeschreibung	Länge [m]	ÖPNV	Maßnahmenvorschlag
55	Enslaweg	Stadt Bielefeld	Innerorts	Hauptverkehrs-Kategorie I	Mischverkehr, zul. V ≤ 30 km/h	30 km/h	fehlende Bevorrechtigung des Radverkehrs	111		Erichtung einer Fahrradstraße
54	Altehring	Stadt Bielefeld	Innerorts	Hauptverkehrs-Kategorie I	Mischverkehr, zul. V ≤ 30 km/h	30 km/h	fehlende Bevorrechtigung des Radverkehrs	99		Erichtung einer Fahrradstraße
141	Luthergünz	Stadt Bielefeld	Innerorts	Hauptverkehrs-Kategorie I	selbstständiger Gehweg, Radfahrer frei (Zweirichtungsverkehr)	keine	unzureichende Führungsförm des Radverkehrs	315	nein	Erichtung einer baulichen Radverkehrsanlage (gemeinsamer Geh-/Radweg)
177	Bodelschwingstraße (K 2)	Stadt Bielefeld	Innerorts	Hauptverkehrs-Kategorie I	Mischverkehr, zul. V ≥ 30 km/h	50 km/h	Radverkehrs auf der Fahrbahn; Schutzstreifen (an Bord)	470	ja (Linie 28, 34, 121, 90)	Geschwindigkeitsbeschränkung
124	Hochdahl Park	Stadt Bielefeld	Innerorts	Hauptverkehrs-Kategorie II	selbstständiger Gehweg, Radfahrer frei (Zweirichtungsverkehr)	keine	unzureichende Führungsförm des Radverkehrs	402	nein	Abbau der vorhandenen Radverkehrsanlage und Erneuerung der Oberfläche
130	Neustädter Straße	Stadt Bielefeld	Innerorts	Hauptverkehrs-Kategorie I	Mischverkehr, zul. V ≤ 30 km/h	30 km/h	fehlende Bevorrechtigung des Radverkehrs	313	nein	Erichtung einer Fahrradstraße
129	Am Bach	Stadt Bielefeld	Innerorts	Hauptverkehrs-Kategorie I	straßenbegleitender Radweg (nicht benutzungsfähig)	30 km/h	fehlende Bevorrechtigung des Radverkehrs	269	nein	Erichtung einer Fahrradstraße, Rückbau der Radwege
130	Waldhof	Stadt Bielefeld	Innerorts	Hauptverkehrs-Kategorie I	Mischverkehr, zul. V ≤ 30 km/h	30 km/h	fehlende Bevorrechtigung des Radverkehrs	304	nein	Erichtung einer Fahrradstraße
182	Acker-Ladbeck-Straße	Stadt Bielefeld	Innerorts	Hauptverkehrs-Kategorie I	straßenbegleitender Radweg (VZ 237/243)	50 km/h	fehlende Bevorrechtigung des Radverkehrs	245	ja (Linie 28, 34, 121, 90)	Erichtung eines geschützten Radfahrstreifens (Reduktion der Fahrgeschwindigkeit)

70 Radverkehrs-konzept - Stadt Bielefeld

Kategorisierung der Sicherungsmöglichkeiten

Kategorie	Problem	Standardlösung	Maßnahmen
KATEGORIE 1	• Straße ohne Radverkehrsanlage • Innerorts • Zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h • 2-streifig: Fahrbahn > 7,00 m • 4-streifig: Richtungsfahrbahn > 6,50 m	• Privatsitz: Markierungsförm • Radfahrstreifen • Ausweisung: Schutzstreifen • Bauliche Lösung mit Radverkehrsanlage im Seitenraum • Einrichtungsmaß • (bei Ausweisung: Schutzstreifen) • Geschwindigkeitsreduzierung • Ausnahme: Lineare Tempo 30 • Netzverlegung auf eine geeignete Alternativstrecke	• Kategorie 1A (2-streifige Fahrbahn) • Kategorie 1B (4-streifige Fahrbahn)
KATEGORIE 2	• Straße ohne Radverkehrsanlage • Innerorts • Zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h • Fahrbahn > 7,00 m	• Bevorrechtigung des Radverkehrs • Fahrradstraße • Geschwindigkeitsreduzierung • Lineare Tempo 30 • Integration in bestehende Tempo 30-Zonen (falls möglich) • Verbleibende der Fahrbahn • Schutzstreifen • Bauliche Radverkehrsanlage im Seitenraum • Einrichtungsmaß • (bei Ausweisung: Schutzstreifen) • Netzverlegung auf eine geeignete Alternativstrecke	• Kategorie 2
KATEGORIE 3	• Straße ohne Radverkehrsanlage • Außerorts • Zulässige Höchstgeschwindigkeit	• Standardlösung: Erichtung einer baulichen Radverkehrsanlage • (LRT: gemeinsamer Geh- und Radweg) • Ausnahme: Getrennter Geh- und Radweg • Markierungsförm: Außerorts (Fahrbahnbreite > 7,50 m) • Umwidmung von Seitenraum • Markierungsförm: analog zu Innerorts • Geschwindigkeitsreduzierung (Mischen) • Verlegung des Netzes auf geeignete Alternativstrecke	• Kategorie 3
KATEGORIE 4	• Wege mit fehlender oder nicht richtlinienkonformer Radverkehrsanlage • 4A: Innerorts • 4B: Außerorts	• Umwidmung des Weges • Fahrradstraße • Radweg/Gemeinsamer Geh- und Radweg • Erichtung bzw. Verbreiterung einer baulichen Radverkehrsanlage • Fahrradstraße • Radweg/Gemeinsamer Geh- und Radweg • Neubau/Ausbau eines Weges	• Kategorie 4A (Innerorts) • Kategorie 4B (Außerorts)
KATEGORIE 5	• A) Fehlende Querungshilfe (Querungsbauwerk) • B) Fehlende Fortmarkierung • C) Ungesicherte Führung im Knoten/Einbahn	• A) Erichtung einer baulichen Querungshilfe • Reduktion der Geschwindigkeit des fließenden Verkehrs • B) Übergröfung/Verbesserung der Sicherheit im Knoten z.B. • Verbesserung der Querungshilfe • Verbesserung der Seitenbereichs • Reduzierung der Geschwindigkeit des fließenden Verkehrs	• Kategorie 5
KATEGORIE 6	• Straße mit vorhandener baulicher Radverkehrsanlage im Seitenraum mit verschiedenen Sicherheits- und/oder Konfliktsituationen • Straße mit fehlender oder nicht richtlinienkonformer Radverkehrsanlage	• Prüfung der Anordnung, möglicher Alternativen und verbleibender Flächen • Verbesserung der Sicherheit der Radverkehrsanlage z.B. • Querungshilfe • Fortmarkierung • Einweisung von Konflikten mit Fußgänger bzw. anderen Verkehrsteilnehmern • Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn (Geländehilfe, Schutzstreifen) • Ausbau der Radverkehrsanlage	• Kategorie 6

71 Radverkehrs-konzept - Stadt Bielefeld



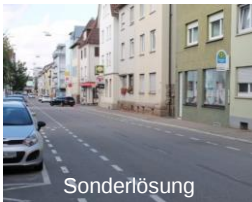
Standardkategorie 1

Problem	• Straße ohne Radverkehrsanlage • Innerorts • Zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h • 2-streifig: Fahrbahn $\geq 7,00$ m • 4-streifig: Richtungsfahrbahn $\geq 6,50$ m	 Radfahrstreifen
Sicherungsmöglichkeiten	Priorität: Markierungslösung • (Geschützter) Radfahrstreifen • Ausnahme: Schutzstreifen Bauliche Lösung mit Radverkehrsanlage im Seitenraum • Einrichtungsrادweg • (Nur Ausnahme: Zweirichtungsrادweg) Geschwindigkeitsreduzierung • Ausnahme: Lineares Tempo 30 • Netzverlegung auf eine geeignete Alternativstrecke	 Schutzstreifen  Radweg
► Kategorie 1A (2-streifige Fahrbahn) ► Kategorie 1B (4-streifige Fahrbahn)		

72
Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld




Standardkategorie 2

Problem	• Straße ohne Radverkehrsanlage • Innerorts • Zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h • Fahrbahn $< 7,00$ m	 Lineares Tempo 30
Sicherungsmöglichkeiten	Bevorrechtigung des Radverkehr • Fahrradstraße Geschwindigkeitsreduzierung • Lineares Tempo 30 • Integration in bestehende Tempo 30-Zonen (falls möglich) Verbreiterung der Fahrbahn • Schutzstreifen Bauliche Radverkehrsanlage im Seitenraum • Einrichtungsrادweg • (Nur Ausnahme: Zweirichtungsrادweg) Sonderlösung • Netzverlegung auf eine geeignete Alternativstrecke	   Sonderlösung
► Kategorie 2		

73
Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld




Kategorie 3: Verkehrsstraßen Außerorts

Problem	Straße ohne Radverkehrsanlage Außerorts Fahrbahnbreite Zulässige Höchstgeschwindigkeit	 Straßenbegleitender baulicher Geh- und Radweg  Markierungslösung Außerorts
Sicherungsmöglichkeiten	Standardlösung: Einrichtung einer baulichen Radverkehrsanlage • i.d.R. gemeinsamer Geh- und Radweg • Ausnahme: Getrennter Geh- und Radweg Markierungslösung Außerorts (Fahrbahnbreite > 7,50 m) • Umwidmung von Seitenstreifen • Markierungslösungen analog zu Innerorts Geschwindigkeitsreduzierung (Mischen) • Verlegung des Netzes auf geeignete Alternativstrecke	

► Kategorie 3

74
Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld




Kategorie 4: Nebenstraßen / Selbstständige Wege

Problem	• Wege mit fehlender oder nicht richtlinienkonformer Radverkehrsanlage • 4A: Innerorts • 4B: Außerorts	 
Lösungsmöglichkeiten	Umwidmung des Weges • Fahrradstraße • Radweg/Gemeinsamer Geh- und Radweg Einrichtung bzw. Verbreiterung einer baulichen Radverkehrsanlage • Fahrradstraße • Radweg/Gemeinsamer Geh- und Radweg Neubau/Ausbau eines Weges	

► Kategorie 4A (Innerorts)
 ► Kategorie 4B (Außerorts)

75
Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld




Kategorie 5: Punktuelle Maßnahmen

Problem	A) Fehlende Querungshilfe (Querungsbauwerk) B) Fehlende Furtmarkierung C) Ungesicherte Führung im Knoten/Einfahrten	
Lösungsmöglichkeiten	A) Einrichtung einer baulichen Querungshilfe Reduzierung der Geschwindigkeit des fließenden Verkehrs B) Überprüfung/Verbesserung der Sicherheit im Knoten, z.B. - Verbesserung der Querungsstelle - Verbesserung der Sichtverhältnisse - Reduzierung der Geschwindigkeit des fließenden Verkehrs	

▶
Kategorie 5

76
Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld




Kategorie 6: Bestehende (mängelbehaftete) Radverkehrsanlagen

Problem	- Straße mit vorhandener baulicher Radverkehrsanlage im Seitenraum mit verschiedenen Sicherheits- und/oder Komfortmängeln - Straße mit fehlender oder nicht richtlinienkonformer Radverkehrsanlage	 Umbau erforderlich Neue Markierung
Sicherungsmöglichkeiten	▶ Prüfung der Anordnung, möglicher Alternativen und verbleibender Flächen Verbesserung der Sicherheit der Radverkehrsanlage, z.B. - Oberflächenbeschaffenheit - Furtmarkierungen - Querungsstellen - Vermeidung von Konflikten mit Fußgängern bzw. ruhendem Verkehr Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn (Radfahrstreifen, Schutzstreifen) Ausbau der Radverkehrsanlage	

▶
Kategorie 6

77
Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld


Kategorisierung der Sicherungsmöglichkeiten

KATEGORIE 1

Straße ohne Radverkehrsanlage

- Interurbane
- Zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h
- 2-streifig: Fahrbahn ≥ 7,00 m
- 4-streifig: Richtungsfahrbahn ≥ 6,50 m

Priorität: Markierungsfreie

- Radfahrstreifen
- Ausnahme: Schutzstreifen

Beidseitige Lösung mit Radverkehrsanlage im Seitenraum

- Einrichtungsfrei
- (Nur Ausnahme: Zweirichtungsfahrbahn)

Geschwindigkeitserhöhung

- Ausnahme: Linien Tempo 30
- Wechselwegung auf eine geeignete Alternativstrecke

► Kategorie 1A (2-streifige Fahrbahn)

► Kategorie 1B (4-streifige Fahrbahn)

78

Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld

Kategorie 1

Straße	von	bis	Netz	Vmax	Breite	STVO	ERA	Qualität
Osnabrücker Straße (L 756)	Siekbrede	Carl-Severing-Straße	Haupttroute, Kategorie I	50 km/h	> 10,00 m	- ●	- ●	- ●

Analyse der Führungsform

Strecke:

befestigter Sonderstreifen ohne Beschilderung

Knotenpunkte:

LSA und Vorfahrtstraße (VZ 306)

Mängel:

ungesicherte Führung des Radverkehrs

Bewertung Qualität:

nicht angemessen

Maßnahme:

beidseitige Radfahrstreifen

79

Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld

Osnabrücker Straße

Bestand

Planung

80

Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld

Kategorisierung der Sicherungsmöglichkeiten

KATEGORIE 2 • Straße ohne Radverkehrsanlage • Innenorts • Zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h • Fahrbahn < 7,00 m Bevorrechtigung des Radverkehrs • Fahrmastlinie Geschwindigkeitsbegrenzung • Lineares Tempo 30 • Integration in bestehende Tempo 30-Zonen (falls möglich) Verbreiterung der Fahrbahn • Schutzstreifen Einzelne Radverkehrsanlage im Seitenraum • Einrichtungsband • (bei Ausweisung: Zweirichtungsband) Sonderlösung • Netzverlegung auf eine geeignete Alternativstrecke	

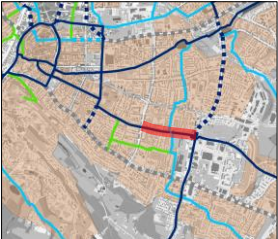
81

Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld



Kategorie 2

Straße	von	bis	Netz	V/max	Breite	StVO	ERA	Qualität
Ehlentruper Weg	Otto-Brenner-Straße	Prießallee	Hauptroute, Kategorie II	30 km/h	6,80 m	- 	- 	4,70 m 



Analyse der Führungsform
Strecke: Tempo 30-Zone
Knotenpunkte: rechts-vor-links
Mängel: fehlende Bevorrechtigung für Radverkehr
Bewertung Qualität: bedingt angemessen
Maßnahme: Einrichtung einer Fahrradstraße

82

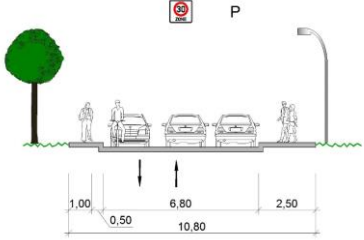
Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld



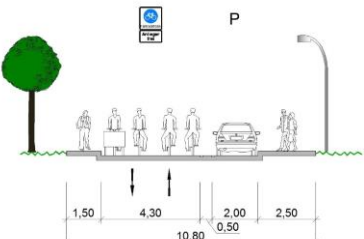


Ehlentruper Weg

Bestand



Planung





83

Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld



Ehlentruper Weg

Bestand

Planung

84
Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld

Maßnahmenkonzept

Exemplarische Vorplanungen von Einzelmaßnahmen

85
Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld



Planungsempfehlungen für Netzlücken

Straße	Querschnitt auf Abschnitt (von – bis)
1. Artur-Ladebeck-Straße	Eggeweg – Quellenhofweg
2. Heeper Straße	Hönersort - Hinter dem Alten Dorfe
3. Stadtring	Gaswerkstraße – Berliner Straße
4. Jöllenbecker Straße	Voltmannstraße – Westerfeldstraße
5. Eickumer Straße	Vilsendorfer Straße – Pödinghauser Straße
6. Osnabrücker Straße	Carl-Severing-Straße – Siekbreede
7. Otto-Brenner-Straße	Schweriner Straße – Detmolder Straße
8. Dornberger Straße	Holundergrund - Mönkebergstraße
9. Windelsbleicher Straße	Südtring - Stadtring
10. Rabenhof	Eckendorfer Straße – Herforder Straße
11. Ehlenruper Weg	Prießallee – Otto-Brenner-Straße



Radverkehrskonzept für die Stadt Bielefeld

86

Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld



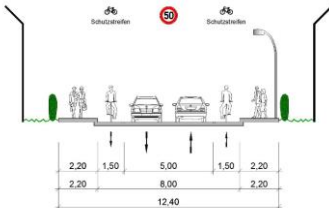


Eickumer Straße

Bestand



Planung






87

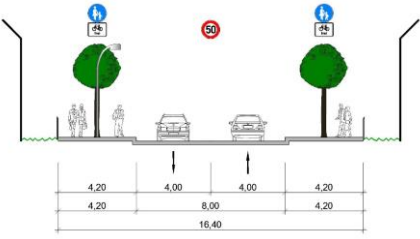
Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld



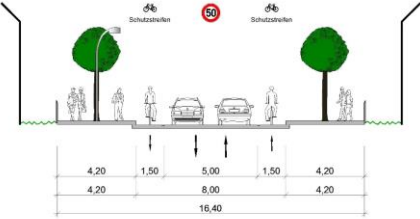


Windelsbleicher Straße

Bestand



Planung 1





88

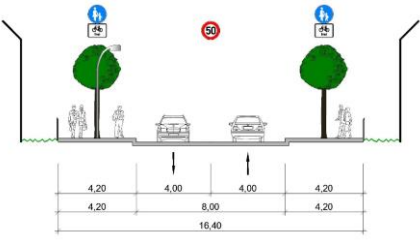
Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld



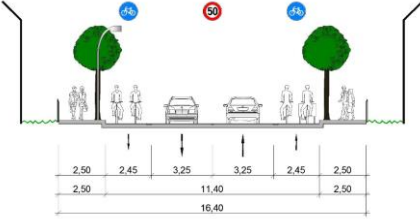


Windelsbleicher Straße

Bestand



Planung 2





89

Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld





Planungsempfehlungen für Konfliktbereiche

Straße 1	Straße 2
1. Teutoburger Straße	Ravensberger Straße
2. Stadtring	Berliner Straße
3. Carl-Severing-Straße	Osnabrücker Straße
4. Artur-Ladebeck-Straße	Quellenhofweg (mit Straßenbahn)
5. Kreuzstraße	Niederwall (mit Straßenbahn)
6. Herforder Straße (B 61)	Rabenhof (Feuerwache Nord)
7. Werther Straße	Voltmannstraße
8. Rohrteichstraße	Niederwall
9. Huberstraße	Bleichstraße / Am Stadtholz
10. Windelsbleicher Straße	Friedrichsdorfer Straße / Am Waldbad

90

Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld







Huberstraße / Am Stadtholz / Bleichstraße



Huberstraße / Am Stadtholz

- Nord-Süd-Verbindungsachse
- Rad: Hauptroute, Kategorie II

Bleichstraße

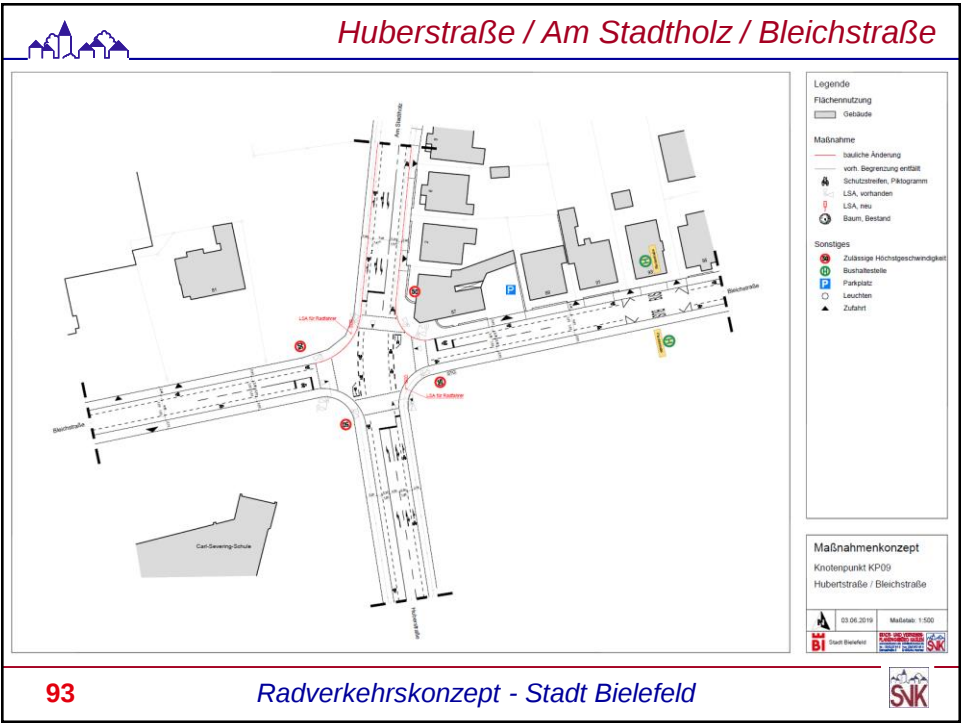
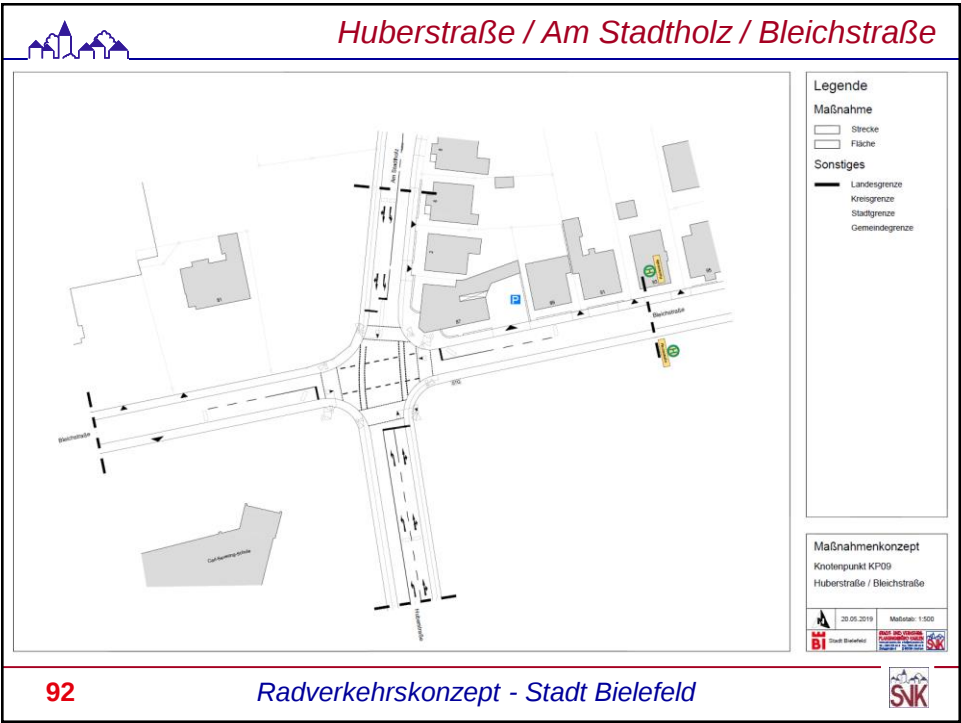
- Vielzahl an Bildungsstätten
- Rad: Hauptroute, Kategorie II




91

Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld

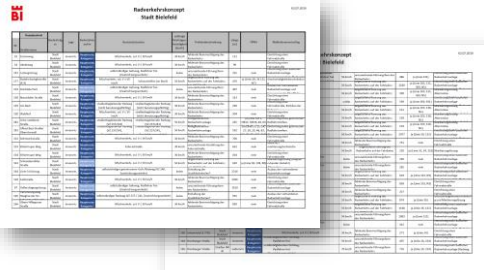






Maßnahmenkonzept / Planungsprioritäten

Festlegung, welche Abschnitte eines Wegenetzes als **erste für eine Realisierung** vorzubereiten und welche Routen verstärkt für eine Umsetzung vorzusehen sind




Prioritätensetzung dient

- Realisierung eines **kurzfristigen**, flächendeckenden und fahrradfreundlichen Radverkehrsnetzes,
- Erstellung von **Jahresprogrammen** zur fahrradfreundlichen Gestaltung der Wege,
- zur Formulierung von Haushaltsansätzen.**

94

Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld





Definition der Maßnahmen

Radverkehrskonzept: Einteilung in Planungsprioritäten

2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 ...

Radverkehrskonzept liegt vor Ziel: 25 % Radverkehrsanteil

Sofortmaßnahmen
Kurzfristige Maßnahmen
Mittelfristige Maßnahmen
Langfristige Maßnahmen

Ziele:

- unterschiedliche planerisch notwendige Zeithorizonte berücksichtigen
- langfristige Finanzplanung ermöglichen

Planungsprioritäten ≠ Realisierungsprioritäten!

95

Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld





Definition von Entwicklungskorridoren

Ziel

- **Hohe Qualität,**
- Umsetzung der definierten Qualitätskriterien,
- Sicherheit,
- Leistungsfähigkeit und Komfort,
- Einheit von Bau und Betrieb.

Lösung:

- Planung einer **durchgängigen und einheitlichen** Radverkehrsführung nach Standards,
- Umsetzung **abschnittsweise** möglich,
- dringliche Maßnahmen notwendig.

96

Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld





Definition von Entwicklungskorridoren

Korridor 1:
Innenstadtring

Korridor 2:
Universitätsroute

Korridor 3:
Route Gütersloh

Korridor 4:
Senne-Route

Korridor 5:
Route Nord

Korridor 6:
Obersee-Route

Korridor 7:
Route Herford

Korridor 8:
Heepen-Route

Korridor 9:
Route Ost

Korridor 10:
Innerer Ring

Korridor 11:
Äußerer Ring

97

Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld





Achsenkonzept - Beispiele

Korridor 9: Route Ost

Zielsetzung:
Fahrradfreundliche Erschließung der bevölkerungsreichen östlichen Stadtteile und Anbindung an Kernstadt

Streckenführung im Nebenstraßennetz und Grünzug

Verlauf:
Oberstraße - Waldhof - Neustädter Straße - Rohrteichstraße - Ehlenruper Weg - Linie-3-Grünzug - (Detmolder Straße)

Maßnahmen:
Bevorrechtigung des Radverkehrs (Fahrradstraßen) und „Ausbau“ Grünzug



98

Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld





Korridor 9: Route Ost

Maßnahmenprogramm

Bevorrechtigung des Radverkehrs (Fahrradstraßen) und „Ausbau“ Grünzug

Streckenlänge: ca. 6.300 m (kein ÖPNV)

Knotenpunkte: bauliche und markierungstechnische Anpassung und LSA

Baulast: Stadt Bielefeld

Maßnahmen-Nr.	Netzausschnitt			Bausträger	Lage	Stadtbezirk	Radverkehrs-hierarchie
	Strassenname	von	bis				
130	Neustädter Straße	Am Bach	Niederwall	Stadt Bielefeld	innerorts	Mitte	Hauptroute, Kategorie I
130	Waldhof	Arthur-Ladbeck-Straße	Neustädter Straße	Stadt Bielefeld	innerorts	Mitte	Hauptroute, Kategorie I
132	Rohrteichstraße	Teuburger Straße	Niederwall	Stadt Bielefeld	innerorts	Mitte	Hauptroute, Kategorie I
133	Ehlenruper Weg	Prüfallee	Teuburger Straße	Stadt Bielefeld	innerorts	Mitte	Hauptroute, Kategorie I
134	Ehlenruper Weg	Otto-Brenner-Straße	Prüfallee	Stadt Bielefeld	innerorts	Mitte	Hauptroute, Kategorie I
164	Linie-3-Grünzug	Otto-Brenner-Straße	Schneidemühl	Stadt Bielefeld	innerorts	Steghorst	Hauptroute, Kategorie I

Maßnahmen-Nr.	zulässige Höchstgeschwindigkeit [km/h]	Problembeschreibung	Länge [m]	ÖPNV	Maßnahmenvorschlag
130	30 km/h	fehlende Bevorrechtigung des Radverkehrs	313	nein	Einrichtung einer Fahrradstraße
130	30 km/h	fehlende Bevorrechtigung des Radverkehrs	304	nein	Einrichtung einer Fahrradstraße
132	30 km/h	fehlende Bevorrechtigung des Radverkehrs	706	nein	Einrichtung einer Fahrradstraße
133	30 km/h	unzureichende Gestaltung der Fahrradstraße	661	nein	bauliche / markierungstechnische Umgestaltung
134	30 km/h	fehlende Bevorrechtigung des Radverkehrs	434	nein	Einrichtung einer Fahrradstraße
164	keine	Erfüllung der Qualitätskriterien?	2216	nein	Ausbau der vorhandenen Radverkehrsanlage

99

Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld





Radabstellanlagen

100

Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld





Hierarchie der Radabstellanlagen

Abstellanlagenform						
	 Typ 1	 Typ 2	 Typ 3A	 Typ 3B	 Typ 3C	 Typ 4
						
	Beschreibung	Radstation	Fahrradgarage, Fahrradbox	Fahrradparkhaus, Fahrradabstellanlage	Markierung	Einzelanlagen
Einsteigebereich	Standort	Bahnhöfe	Bahnhöfe, Schulen, Firmen, Veranstaltungsorte, Hotels	Bahnhöfe, Schulen, Firmen, Veranstaltungsorte	Geschäfte, öffentliche Gebäude, Bushaltestellen	Flächen mit sehr hoher Nachfrage
	Wechselhäufigkeit	Langzeitparker, Tagesparker (niedrige Wechselhäufigkeit)	Langzeitparker, Tagesparker (niedrige Wechselhäufigkeit)	Tagesparker, Kurzzeitparker (niedrige und mittlere Wechselhäufigkeit)	Kurzzeitparker (mittlere und niedrige Wechselhäufigkeit)	Kurzzeitparker (hohe Wechselhäufigkeit)
	Art der Anordnung und Fahrradparker	höhenversetzt, Großgruppen	Garagen: alle Formen möglich Boxen: Gruppen	höhenversetzt, Großgruppen	Gruppen (Größe variabel)	keine Fahrradparker, markierte Fläche
	Bedienkomfort	über Personal	Minimalabstände, leichte Bedienung	Minimalabstände, leichte Bedienung	Große Abstände, sehr leichte Bedienung	sehr leichte Bedienung
Ausstattungsmerkmale	Witterungsschutz	ja	ja	ja	ja	nein
	Diebstahlschutz	Zugangskontrolle	Zugangskontrolle	über Halterung, ggf. Video	über Halterung	über soziale Kontrolle
	Zugänglichkeit	Öffnungszeiten	24 h	Immer (Videoüberwachung möglich)	Immer	Immer
	Anforderungen Vandalismusicherheit	keine Anforderungen	Garagen: gering Boxen: hoch	hoch	hoch	keine Anforderung
	Serviceleistungen	Verleih, Reparaturservice, Wartung	Optional (Ladestation, Luft, etc.)	Optional (Ladestation)	Optional (Ladestation)	keine
	Städtebauliche Qualität	Fassade	Garagen: Fassade Boxen: je nach Standort	je nach Standort	je nach Standort	keine
	Kapazität	hoch	Garagen: hoch Boxen: mittel	hoch	mittel, klein	hoch

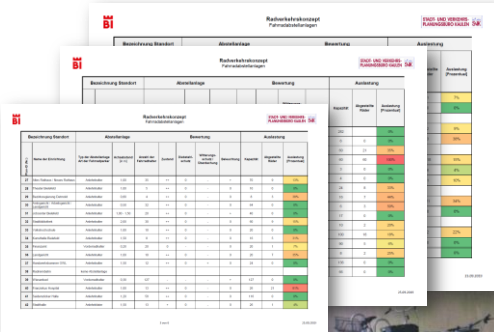
101

Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld





Umsetzungsprogramm



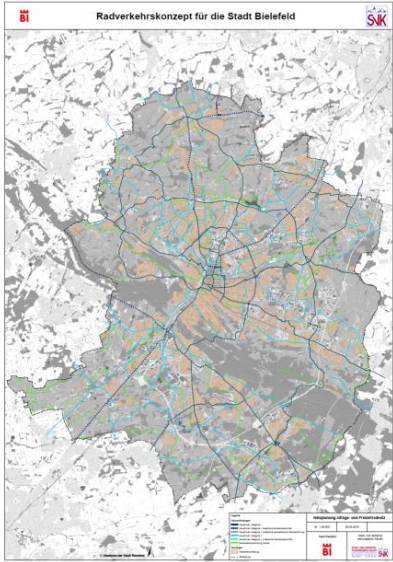
102

Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld





Umsetzungsprogramm



Flächendeckend



Fahrradstraßen



Bushaltestellen



Stadtbahn-Haltestellen



Bahnhöfe / Endhaltestellen



Hauptbahnhof

103

Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld





Service, Information und Kommunikation

104

Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld



Multimodale Verknüpfungspunkte



Öffentlicher Individualverkehr



Taxi



Carsharing

Aufbau multimodaler Schnittstellen:

- Erhöhung der Einzugsgebiete
- Flexiblere Reiseketten ermöglichen
- Hohe Qualitäten
- Standardisiertes und selbsterklärendes System



Standardisierte Schnittstellen



105

Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld




Standorte in Bielefeld

Jöllenbeck
Zentrum

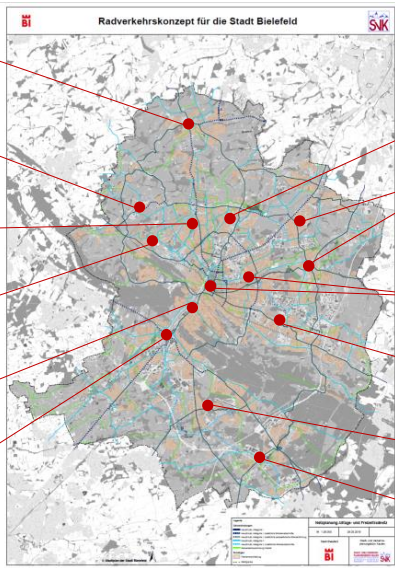
Dornberg
Zentrum

Schildesche
Haltestelle Babenhausen

Schildesche
Universität

Gadderbaum
Quellenhofweg

Brackwede
Bahnhof



Schildesche
Haltestelle Reegt

Heepen
Milse
Zentrum

Mitte
Hbf. / Innenstadt
Herforder Straße

Stieghorst
Zentrum

Senne
Bahnhöfe

Sennestadt
Bahnhof

106
Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld



Maßnahmenvorschläge

Service, Information und Kommunikation

- Einrichtung von
 - Dauerzählstellen,
 - Service-Stationen,
 - Haltegriffen und/oder
 - Fahrradampeln (mit Timer / Detektion).
- Verkehrssicherheitskampagnen














107
Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld




Maßnahmenvorschläge

Maßnahmenvorschläge: Kommunikationselemente in der Stadt Bielefeld	
Pressearbeit	Öffentlichkeitswirksame Berichterstattung, Ankündigung von Veranstaltungen, Informationen zum Radverkehrskonzept
Radaktionstag	Ausrichtung eines jährlichen Radaktionstages
Informationskampagnen	Zielgruppe Arbeitgeber, Schüler, Fahrschulen, Bürger, etc.
Bürgerbeteiligung	Kontinuierliche Information und Partizipation der Bürger
Einweihungen	Durchgeführte Maßnahmen (z.B. Fahrradstraßen) kommunizieren



108

Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld



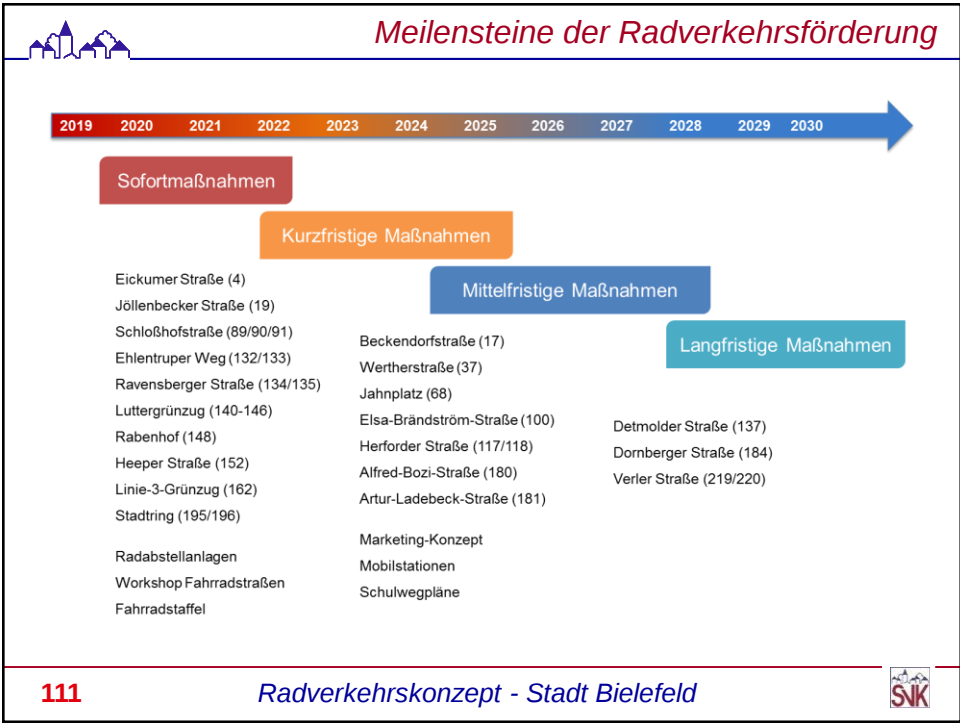
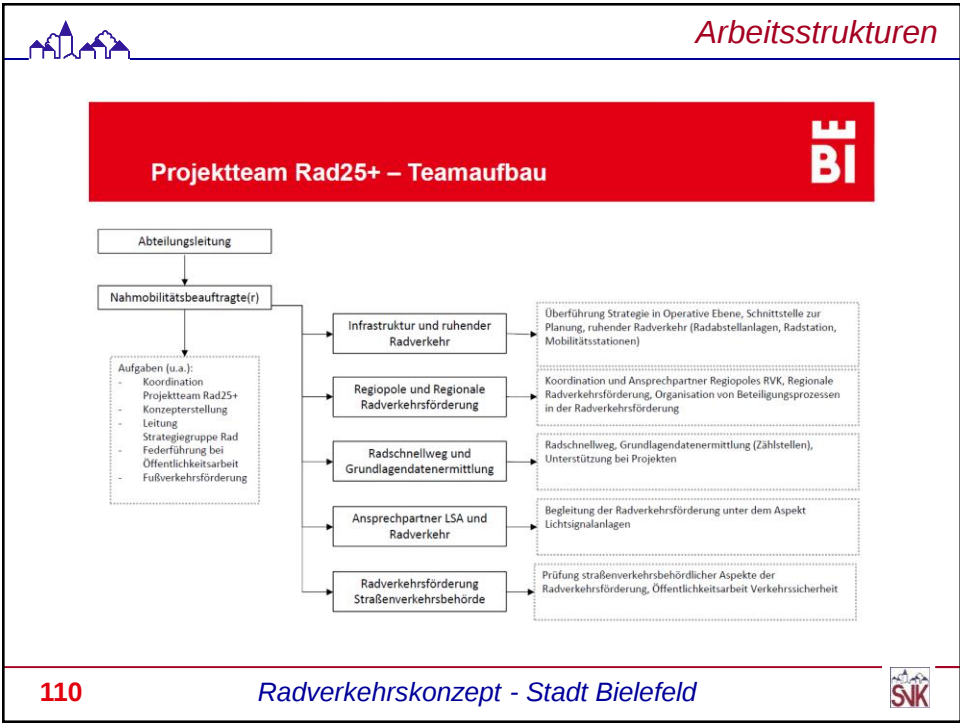


Gesamtstrategie

109

Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld







Vielen Dank für ihre Aufmerksamkeit!



**STADT- UND VERKEHRS-
PLANUNGSBÜRO KAULEN**

www.svk-kaulen.de info@svk-kaulen.de
Tel.: 0241/33 44 4 Fax: 0241/33 44 5
Delliusstraße 2 D-52064 Aachen



112

Radverkehrskonzept - Stadt Bielefeld

