

## Auswertung Verkehrserhebung erster Verkehrsversuch

### Inhalt

1	Allgemeines.....	3
1.1	Datengrundlage.....	3
1.2	Ziel der Auswertung.....	3
1.3	Dauerzählstellen im Radverkehr.....	3
1.4	Vergleich zum Vorjahreszeitraum.....	4
1.4.1	Allgemeine Einordnung über alle Dauerzählstellen.....	4
1.4.2	Dauerzählstelle Ehlenruper Weg, Vergleich zum Vorjahreszeitraum.....	4
1.5	Jahreszeitliche Schwankungen zu Einordnung der Erhebungszeiträume März / Dezember.....	5
1.5.1	Jahreszeitliche Schwankungen im Radverkehr.....	5
1.5.2	Jahreszeitliche Schwankungen im MIV.....	6
2	Knotenpunkte auf der Fahrradstraße.....	7
2.1	Rohrteichstraße / August-Bebel-Straße.....	7
2.1.1	Kfz-Verkehr.....	7
2.1.2	Radverkehr.....	8
2.1.3	Abschnitt Rohrteichstraße zwischen August-Bebel-Straße und Niederwall.....	8
2.1.4	Abschnitt Rohrteichstraße zwischen August-Bebel-Straße und Teutoburger Straße.....	9
2.2	Ehlenruper Weg / Diesterwegstraße.....	10
2.2.1	Kfz-Verkehr.....	10
2.2.2	Radverkehr.....	11
2.2.3	Abschnitt Ehlenruper Weg zwischen Diesterwegstraße und Teutoburger Straße.....	11
2.2.4	Abschnitt Ehlenruper Weg zwischen Diesterwegstraße und Prießallee.....	12
2.3	Ehlenruper Weg / Prießallee.....	12
2.3.1	Kfz-Verkehr.....	13
2.3.2	Radverkehr.....	14
2.3.3	Abschnitt Ehlenruper Weg zwischen Prießallee und Teutoburger Straße.....	14
2.3.4	Abschnitt Ehlenruper Weg zwischen Prießallee und Otto-Brenner-Straße.....	15
2.4	Ehlenruper Weg / Hartlager Weg.....	16
2.4.1	Kfz-Verkehr.....	16
2.4.2	Radverkehr.....	17
2.4.3	Abschnitt Ehlenruper Weg zwischen Hartlager Weg und Prießallee.....	17

2.4.4	Abschnitt Ehlenruper Weg zwischen Hartlager Weg und Otto-Brenner-Straße .....	18
2.5	Ehlenruper Weg / Harrogate Allee.....	19
2.5.1	Kfz-Verkehr .....	19
2.6	Übersicht der Veränderungen im KFZ Verkehr entlang der Fahrradstraße .	20
3	Knotenpunkte im Quartier, parallel zur Fahrradstraße.....	21
3.1	Luisenstraße / Mittelstraße .....	21
3.2	Lippische Straße / Ludwig-Lepper-Straße .....	23
3.3	Übersicht der Veränderungen im KFZ Verkehr im Quartier.....	24
4	Auswertung von Daten der Lichtsignalanlagen .....	24
4.1	LSA 406: Detmolder Straße / Königsbrücke .....	25
4.2	LSA 411: Detmolder Straße / Niederwall.....	26
4.3	LSA 412: Detmolder Straße / August-Bebel-Straße .....	28
4.4	LSA 451: Harrogate Allee / Oldentruper Straße .....	29
4.5	LSA 414: Detmolder Straße / Mozartstraße / (Diesterwegstraße) .....	31
5	Unfallauswertung.....	32
6	Zusammenfassung.....	32
6.1	Veränderungen im Radverkehrsaufkommen .....	32
6.2	Veränderungen im Kraftfahrzeugverkehr.....	33

Fzg.....	<i>Fahrzeuge</i>
Lkw .....	<i>Lastkraftwagen</i>
LV .....	<i>Leichtverkehr</i>
MIV .....	<i>motorisierter Individualverkehr</i>
Pkw.....	<i>Personenkraftwagen</i>
RV .....	<i>Radverkehr</i>
SV.....	<i>Schwerlastverkehr</i>
vgl.....	<i>vergleiche</i>
VS.....	<i>Verkehrssignale Anlage</i>

# 1 Allgemeines

## 1.1 Datengrundlage

Die Stadt Bielefeld hat für den ersten Verkehrsversuch (Beginn 26.10.2022) der Fahrradstraße Ehltruper Weg/Rohrteichstraße eigene Verkehrserhebungen durchgeführt. Mit der Verkehrszählung wurden Verkehrsströme erfasst. Es wurde die Anzahl der verschiedenen Verkehrsmittel wie Pkw, Lkw, Motorrad, Fahrrad und der Zufußgehenden ermittelt. Damit die erfassten Daten auch verlässlich sind, fanden die Zählungen von Dienstag bis Donnerstag, außerhalb von Ferien und Feiertagen, statt.

Die Zählungen fanden an Querschnitten und Knotenpunkten statt. Sie geben Aufschluss über die Verkehrsstärke sowie über die Zusammensetzung und Verteilung von Fahrzeugmengen und dienen als Grundlage für die Auswertung des ersten Verkehrsversuchs. Neben den Standorten auf der Versuchsstrecke sind zwei weitere Knotenpunkte parallel der Fahrradstraße erfasst worden. Zusätzlich wird die Dauerzählstelle für Radfahrende auf Höhe vom Ehltruper Weg 56 genutzt.

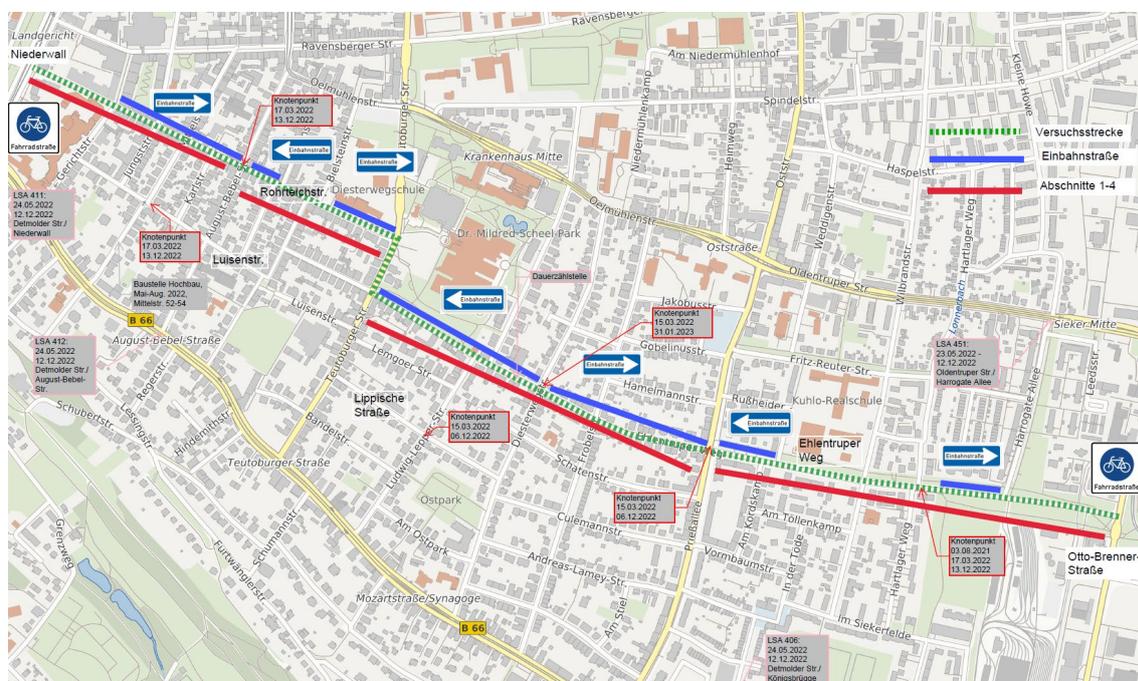


Abbildung 1: Standorte Zählstellen mit Datum, Dauerzählstation, Verkehrsregelung Testphase 1

Die jahreszeitlichen Schwankungen im Radverkehr zwischen März und Dezember werden über den Vergleich zu den Dauerzählstellen im Bielefelder Stadtgebiet abgeglichen und in der Auswertung berücksichtigt. Seit April 2021 wird der RV bereits an vier weiteren Radhaupttrouten erfasst.

## 1.2 Ziel der Auswertung

Ziel der Auswertung ist die Abbildung der Auswirkungen der geänderten Verkehrsführung auf die Verkehrsbelastung in der Fahrradstraße bzw. in den umliegenden Straßen des Quartiers.

## 1.3 Dauerzählstellen im Radverkehr

Seit April 2021 wird der RV an fünf Radhaupttrouten innerhalb des Stadtgebietes dauerhaft erfasst. Im Januar 2022 wurde am Stadtring in Brackwede und im September 2022 am Jahnplatz jeweils eine Dauerzählstelle ergänzt. Die dauerhafte Radverkehrszählung erfolgt über in den Boden eingelassene Induktionsschleifen, die

eine Differenzierung von Radfahrenden und anderen Verkehrsteilnehmenden ermöglichen.

Ganz- und mehrjährige Zählungen haben gegenüber temporären Zählungen den Vorteil, saisonale und wetterbedingte Einflüsse zu erfassen und in weiteren Auswertungen zu berücksichtigen.

## 1.4 Vergleich zum Vorjahreszeitraum

### 1.4.1 Allgemeine Einordnung über alle Dauerzählstellen

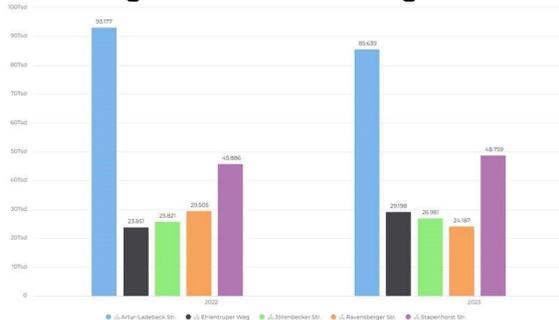


Abbildung 2: Säulendiagramm, 5 Zählstationen, Vergleich Nov. 2021/ Nov. 2022, Quelle intern

Zur Berücksichtigung der jahreszeitlichen Schwankungen und der Einordnung der Veränderungen der Zahlen des RVs auf der Fahrradstraße Ehlenruper Weg / Rohrteichstraße werden die Werte der weiteren Dauerzählstellen herangezogen. Im Vergleich zum Vorjahr ist der RV im November 2022 auf der Artur-Ladebeck-Straße und auf der Ravensberger Straße deutlich gesunken, auf der Jöllenbecker Straße leicht gestiegen und hat auf der Stapenhorst Straße und auf dem Ehlenruper Weg deutlich zugenommen. Der Zuwachs auf dem Ehlenruper Weg ist mit + 22 % im November 2022 gegenüber dem Vorjahreszeitraum der stärkste Zuwachs aller Zählstellen.

### 1.4.2 Dauerzählstelle Ehlenruper Weg, Vergleich zum Vorjahreszeitraum



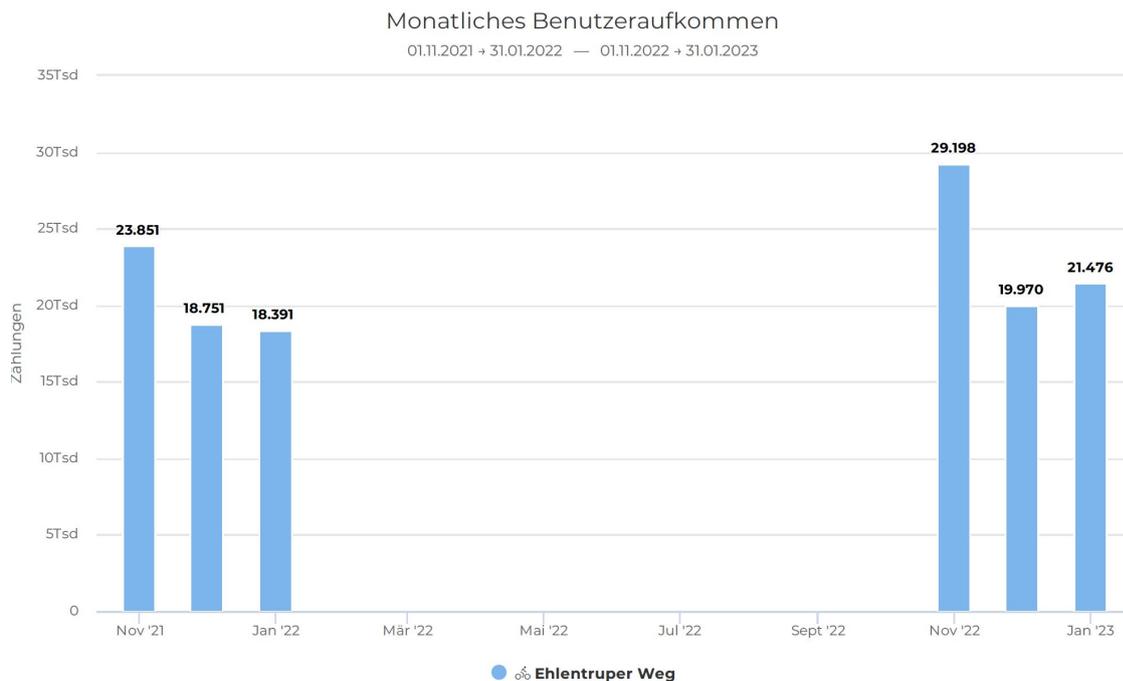


Abbildung 3: Vergleich Dauerzählstelle Ehlenruper Weg Testphase mit Vorjahreszeitraum, Quelle intern

Im Vergleich zu den Vorjahresmonaten weist der Ehlenruper Weg eine durchschnittliche Erhöhung des Radverkehrsaufkommens von 15,8 % auf. Hiervon entfallen 15 % auf die Wochentage, an den Wochenenden wurden durchschnittlich 20,6 % mehr Fahrten auf dem Ehlenruper Weg mit dem Fahrrad zurückgelegt. Diese Werte deuten sowohl auf eine Nutzung der Fahrradstraßenverbindung für Alltags- als auch für Freizeitwege am Wochenende hin.

## 1.5 Jahreszeitliche Schwankungen zu Einordnung der Erhebungszeiträume März / Dezember

Zur Einordnung der Ergebnisse der Zählungen vor der Testphase im März und während der ersten Testphase im Dezember wird für den RV auf die Daten der Dauerzählstellen auf dem Bielefelder Stadtgebiet zurückgegriffen. Eine Aussage über die Auswirkung der jahreszeitlichen Schwankungen auf den MIV erfolgt über den Vergleich der Dauerzählstellen für den MIV in NRW.

### 1.5.1 Jahreszeitliche Schwankungen im Radverkehr

Die vorliegenden Daten zeigen die jahreszeitlichen Schwankungen zwischen März und Dezember auf allen Zählstationen im Jahr 2022. Es ist zu erkennen, dass grundsätzlich der RV in dieser Zeit rückläufig ist. Der Ehlenruper Weg liegt mit – 40,1 % im unteren Mittelfeld im direkten Vergleich zu den anderen Zählstationen. Der Rückgang des Radverkehrs ist an den Wochenenden stärker als an Wochentagen.

		Artur-Ladebeck Str.	Ehlentruper Weg	Jöllenbecker Str.	Ravensberger Str.	Stadtring	Stapenhorst Str.
<b>März 22</b>	insgesamt	95.772	33.313	29.382	42.621	8.156	52.532
	wochentags	80.640	27.707	24.051	34.034	6.693	44.504
	Wochenende	15.132	5.606	5.331	8.587	1.463	8.028
<b>Dez 22</b>	insgesamt	64.066	19.970	18.293	12.689	3.635	29.676
	wochentags	54.633	17.200	15.073	10.605	3.072	26.032
	Wochenende	9.433	2.770	3.220	2.084	563	3.644
<b>Veränderung</b>	insgesamt	-33,10%	-40,10%	-37,80%	-70,20%	-55,40%	-43,50%
	wochentags	-32,25%	-37,92%	-37,33%	-68,84%	-54,10%	-41,51%
	Wochenende	-37,66%	-50,59%	-39,60%	-75,73%	-61,52%	-54,61%

Tabelle 1: Übersicht der Jahreszeitlichen Schwankungen aller Dauerzählstellen in Bielefeld

Die im Ehlentruper Weg erhobenen Radverkehrszähldaten weisen eine Erhöhung gegenüber dem Vorjahreszeitraum auf. Die Erhöhung betrifft sowohl die Wochentage als auch die Wochenenden. Der Ehlentruper Weg wird sowohl im Alltags- als auch im Freizeitradverkehr genutzt.

		wochentags	Wochenende	insgesamt
<b>November</b>	2021	20.530	3.321	23.851
	2022	24.757	4.441	29.198
	Veränderung	20,6%	33,7%	22,4%
<b>Dezember</b>	2021	16.443	2.308	18.751
	2022	17.200	2.770	19.970
	Veränderung	4,6%	20,0%	6,5%
<b>Januar</b>	2022	15.330	3.061	18.391
	2023	18.207	3.269	21.476
	Veränderung	18,8%	6,1%	16,8%
<b>Februar</b>	2022	14.726	3.055	17.781
	2023	19.918	3.275	23.193
	Veränderung	35,26%	7,20%	30,44%

Tabelle 2: Übersicht der Veränderungen im Radverkehr an der Dauerzählstelle im Ehlentruper Weg

### 1.5.2 Jahreszeitliche Schwankungen im MIV

Für eine Aussage, ob der Kfz-Verkehr grundsätzlich für das Jahr 2022 von März nach November zu- oder abnimmt, wird auf den monatlichen Bericht von Straßen.NRW zurückgegriffen. Dieser kann unter der Webseite <https://www.strassen.nrw.de/de/dauerzaehlstellen.html> kostenlos heruntergeladen werden. Werte für den Monat Dezember stehen aktuell noch nicht zur Verfügung, daher werden alternativ die Werte von November herangezogen.

Die monatliche Fahrleistung in NRW auf Landesstraßen weist eine Steigerung von den Werten im November gegenüber denen im März auf.

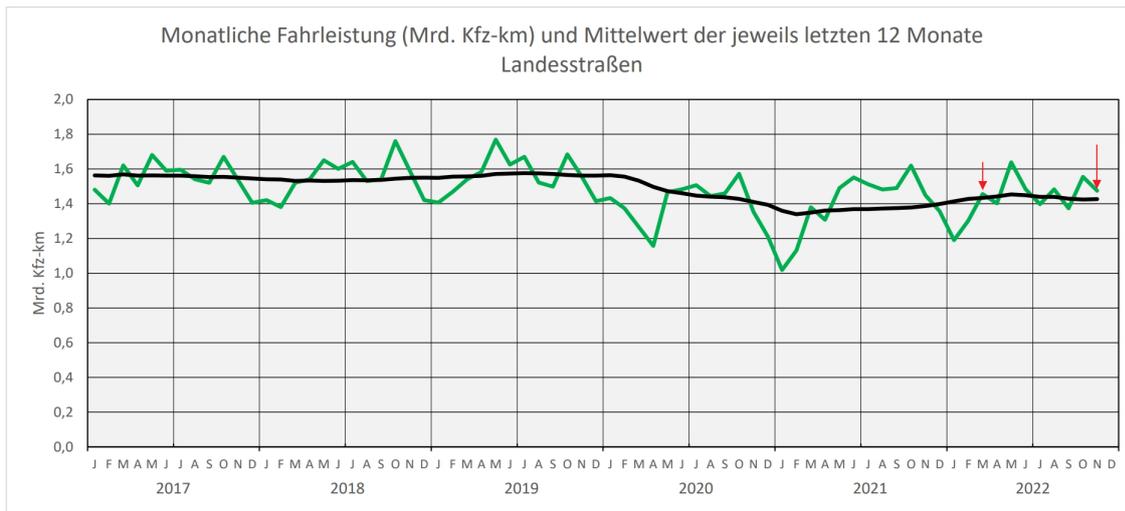


Abbildung 4: monatliche Fahrleistung auf Landesstraßen, Quelle: November 2022, Ergebnisse automatischer Dauerzählstellen [...], Landesbetrieb Straßenbau NRW, Landesverkehrszentrale

## 2 Knotenpunkte auf der Fahrradstraße

### 2.1 Rohrteichstraße / August-Bebel-Straße

Aus der Knotenpunkterhebung am Knoten Rohrteichstraße / August-Bebel-Straße können Aussagen über beide Abschnitte der Rohrteichstraße getroffen werden. Hierzu werden die Daten der Knotenpunkterhebung auf die einzelnen Querschnitte aufgeteilt.

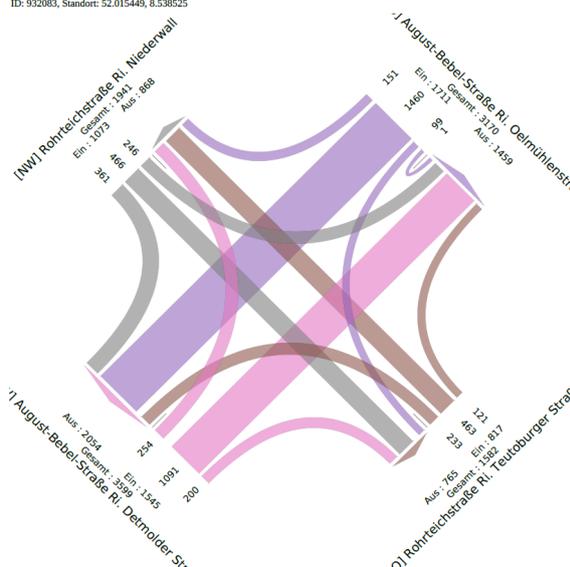
#### 2.1.1 Kfz-Verkehr

17.03.2022 (vor Testphase)

Rohrteichstraße - August-Bebel-Straße - Knotenpunkte

Do. 17 März 2022  
Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))  
Busse, Lkw mit Anhänger, Lkw ohne Anhänger, Krad, Leichtverkehr  
Alle Abbiegebeziehungen  
ID: 932083, Standort: 52.015449, 8.538525

Erstellt durch: Stadt Bielefeld  
Amt für Verkehr, 660.22, August-Bebel-Straße 92,  
Bielefeld, NW, 33602, DE



13.12.2022 (während Testphase 1)

Rohrteichstraße / August-Bebel-Straße - Knotenpunkte

Di. 13 Dezember 2022  
Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))  
Busse, Lkw mit Anhänger, Krad, Lkw ohne Anhänger, Leichtverkehr  
Alle Abbiegebeziehungen  
ID: 1027569, Standort: 52.015449, 8.538525

Erstellt durch: Stadt Bielefeld  
Amt für Verkehr, 660.22, August-Bebel-Straße 92,  
Bielefeld, NW, 33602, DE

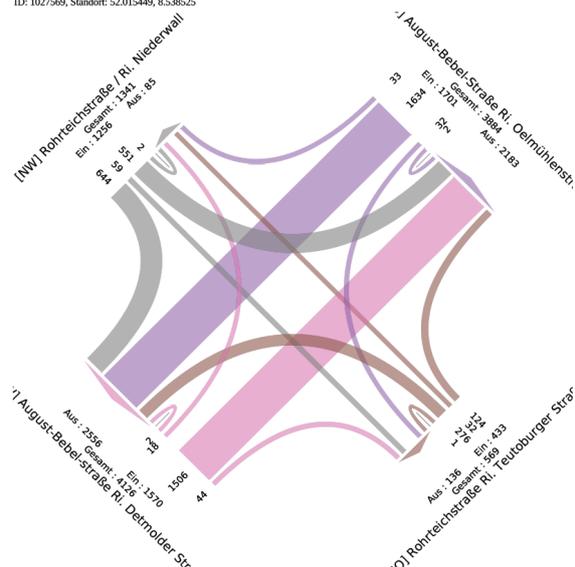


Abbildung 5: Knotenpunkterhebung Rohrteichstraße/August-Bebel-Straße, MIV

Die Anzahl der motorisierten Fzg. auf der Fahrradstraßenverbindung wurde durch die geltenden Einbahnstraßenregelungen in Testphase 1 in beiden Abschnitten reduziert. Auf der August-Bebel-Straße, der querenden Hauptverkehrsstraße, hat sich die Anzahl in die Fahrtrichtung stadteinwärts Richtung Oelmühlenstraße um 727 Kfz/24 h (März 1459 Kfz/24 h, Dez. 2183 Kfz/24 h) und stadtauswärts Richtung Detmolder

Straße um 502 Kfz (März 2054 Kfz/24 h, Dez. 2556 Kfz/24 h) erhöht (vgl. Abbildung 6).

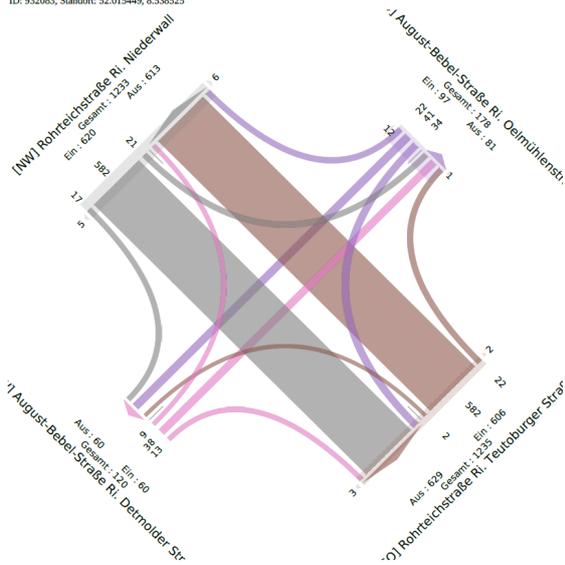
Die August-Bebel-Straße stellt die Haupttrichtung für den MIV dar. Die Erhebung während der 1. Testphase zeigt eine Missachtung der geltenden Einbahnstraßenregelung von 85 Kfz/24 h in Richtung Niederwall und 136 Kfz/24 h in Richtung Teutoburger Straße auf (vgl. Abbildung 6).

### 2.1.2 Radverkehr

17.03.2022 (vor Testphase)

Rohrteichstraße - August-Bebel-Straße - Knotenpunkte)  
Do, 17 März 2022  
Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))  
Fahrräder auf Überweg, Fahrräder auf der Straße  
Alle Abbiegebeziehungen  
ID: 932083, Standort: 52.015449, 8.538525

Erstellt durch: Stadt Bielefeld  
Amt für Verkehr, 660.22, August-Bebel-Straße 92,  
Bielefeld, NW, 33602, DE



13.12.2022 (während Testphase 1)

Rohrteichstraße / August-Bebel-Straße - Knotenpunkte)  
Di, 13 Dezember 2022  
Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))  
Fahrräder auf Überweg, Fahrräder auf der Straße  
Alle Abbiegebeziehungen  
ID: 1027569, Standort: 52.015449, 8.538525

Erstellt durch: Stadt Bielefeld  
Amt für Verkehr, 660.22, August-Bebel-Straße 92,  
Bielefeld, NW, 33602, DE

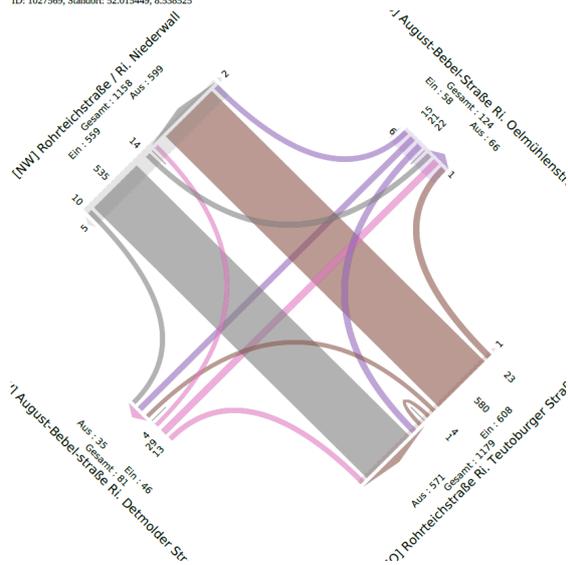
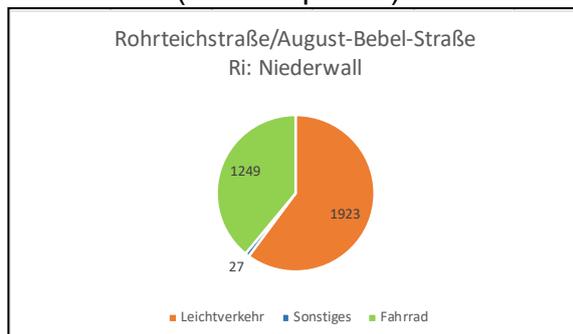


Abbildung 6: Knotenpunkterhebung Rohrteichstraße/August-Bebel-Straße, RV

Für den RV stellt die Rohrteichstraße die Hauptverkehrsrichtung dar. Das Radverkehrsaufkommen ist annähernd konstant geblieben (März 1233 Fahrräder/24 h und 1235 Fahrräder/24 h, Dez. 1158 Fahrräder/24 h und 1179 Fahrräder/24 h, vgl. Abbildung 7).

### 2.1.3 Abschnitt Rohrteichstraße zwischen August-Bebel-Straße und Niederwall

17.03.2022 (vor Testphase)



13.12.2022 (während Testphase 1)

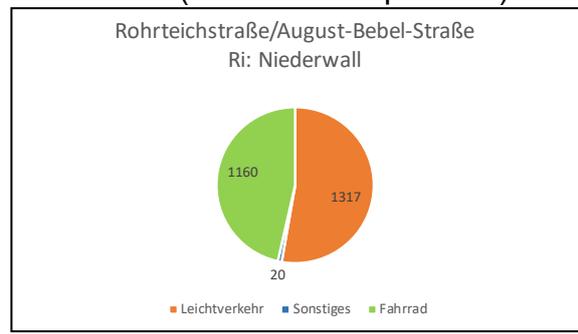
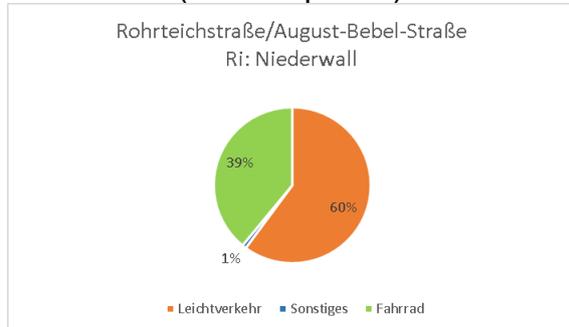


Abbildung 7: Vergleich Verkehrsaufkommen Rohrteichstraße zwischen August-Bebel-Straße und Niederwall

Der RV auf der neu eingerichteten Fahrradstraße ist annähernd konstant (vgl. Abbildung 8) zwischen der Erhebung vor Einrichtung der Fahrradstraße im März 2022 und während der ersten Testphase im Dezember 2022. Unter Berücksichtigung der jahreszeitlichen Schwankungen ist eine positive Entwicklung im RV auszumachen. Der LV wurde auf dem Abschnitt um 606 Kfz/24 h reduziert (vgl. Abbildung 8). Dies resultiert aus der Herausnahme einer Fahrtrichtung, wobei die verbliebene

Fahrtrichtung für den MIV während der ersten Testphase stärker (vgl. Abbildung 6) belastet ist. Durch die Einbahnstraßenregelung aus Richtung Niederwall wird Kfz Verkehr in Fahrtrichtung August-Bebel-Straße auf die Fahrradstraßenverbindung gelenkt.

17.03.2022 (vor Testphase)



13.12.2022 (während Testphase 1)

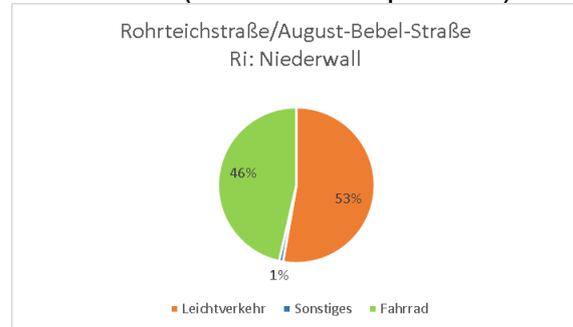
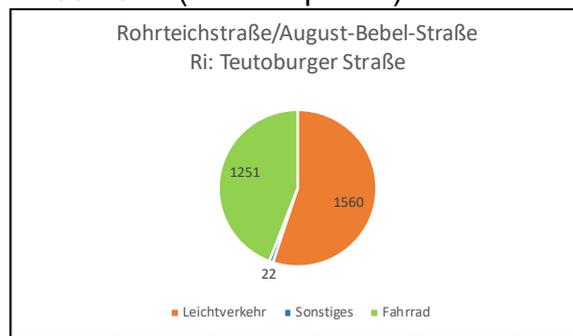


Abbildung 8: Vergleich Verkehrsverteilung Rohrteichstraße zwischen August-Bebel-Straße und Niederwall

Der prozentuale Anteil der Radfahrenden am Gesamtverkehr auf dem Abschnitt der Rohrteichstraße hat sich von 39 % im März auf 46 % im Dezember gesteigert.

#### 2.1.4 Abschnitt Rohrteichstraße zwischen August-Bebel-Straße und Teutoburger Straße

17.03.2022 (vor Testphase)



13.12.2022 (während Testphase 1)

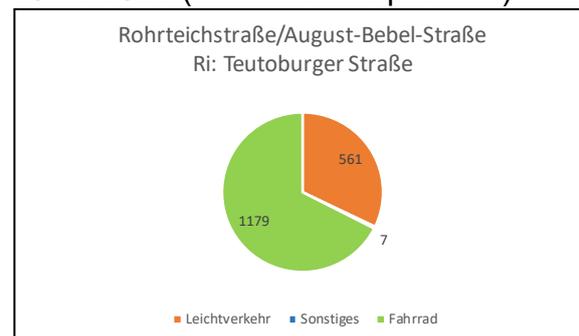
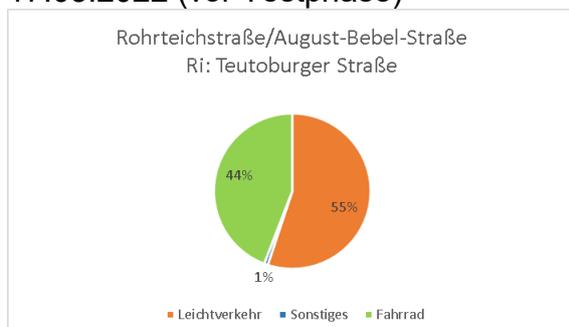


Abbildung 9: Vergleich Verkehrsaufkommen Rohrteichstraße zw. August-Bebel-Str. und Teutoburger Straße

Der Kraftverkehr wurde auf dem Abschnitt deutlich reduziert. Durch die Herausnahme einer Fahrtrichtung und dem Wechsel der Einbahnstraßenrichtung wurde der Verkehr, der aus der Fahrradstraßenverbindung in die August-Bebel-Straße einbiegt, um 999 Kfz/24 h, also um fast 2/3, (vgl. Abbildung 10) verringert. Der RV bleibt fast konstant.

17.03.2022 (vor Testphase)



13.12.2022 (während Testphase 1)

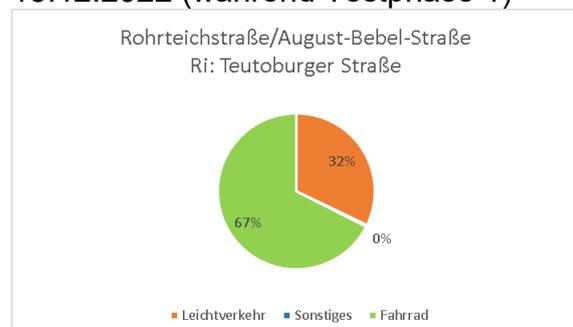


Abbildung 10: Vergleich Verkehrsaufteilung Rohrteichstraße zw. August-Bebel-Str. und Teutoburger Straße

Der prozentuale Anteil der Radfahrenden am Gesamtverkehr auf dem Abschnitt der Rohrteichstraße hat sich von 44 % auf 67 % in der Testphase 1 erhöht.

## 2.2 Ehlentruper Weg / Diesterwegstraße

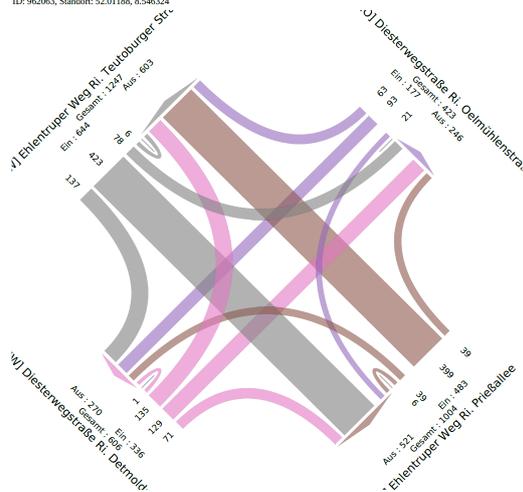
Aus der Knotenpunkterhebung am Knoten Ehlentruper Weg / Diesterwegstraße können Aussagen über den Verkehr in der Mitte des ersten Abschnitts der Fahrradstraße Ehlentruper Weg getroffen werden. An der Kreuzung mit der Diesterwegstraße ist in der ersten Testphase der Wechsel der Einbahnstraßenregelungen angeordnet. Der KFZ Verkehr kann von dieser Kreuzung in beide Einbahnstraßen einbiegen. Die Ergebnisse der Knotenpunkterhebung werden auf die beiden Querschnitte vom Ehlentruper Weg aufgeteilt, damit gezielte Aussagen über die beiden Abschnitte getroffen werden können.

### 2.2.1 Kfz-Verkehr

09.06.2022 (vor Testphase)

Ehlentruper Weg / Diesterwegstraße - Knotenpunkte  
Dt.: 9 Juni 2022  
Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))  
Lkw mit Anhänger, Busse, Lkw ohne Anhänger, Krad,  
Leichtverkehr  
Alle Abbiegebeziehungen  
ID: 962063, Standort: 52.01188, 8.546324

Erstellt durch: Stadt Bielefeld  
Amt für Verkehr, 660.22, August-Bebel-Straße 92,  
Bielefeld, NW, 33602, DE



31.01.2023 (während Testphase 1)

Ehlentruper Weg / Diesterwegstraße - Knotenpunkte  
Dt.: 31 Januar 2023  
Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))  
Lkw mit Anhänger, Busse, Lkw ohne Anhänger, Krad,  
Leichtverkehr  
Alle Abbiegebeziehungen  
ID: 1034626, Standort: 52.01188, 8.546324

Erstellt durch: Stadt Bielefeld  
Amt für Verkehr, 660.22, August-Bebel-Straße 92,  
Bielefeld, NW, 33602, DE

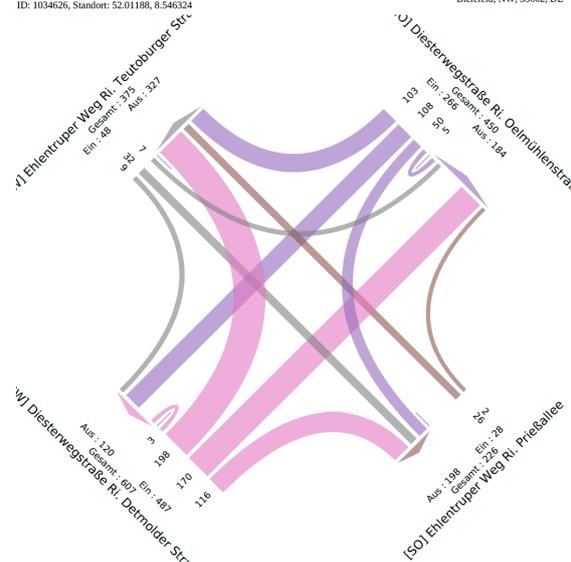


Abbildung 11: Knotenpunkterhebung Ehlentruper Weg/Diesterwegstraße, MIV

Die Anzahl der Kfz und SV auf der Fahrradstraße wurde durch die beidseitige Einbahnstraße in fast allen Richtungen in der 1. Testphase reduziert.

Die gesamte Belastung auf dem Ehlentruper Wegs ist deutlich reduziert. Im Abschnitt zwischen Teutoburger Straße und Diesterwegstraße ist ein Rückgang von 872 Kfz/24 h (März 1247 Kfz/24 h, Jan. 375 Kfz/24 h), im weiteren Abschnitt in Richtung Prießallee ein Rückgang um 778 Kfz/24 h (März 1004 Kfz/24 h, Jan. 226 Kfz/24 h) zu erkennen. Dies resultiert zum einen aus dem Entfall einer Fahrtrichtung und zum anderen auf der Reduktion der Anzahl der Fahrzeuge in Einbahnstraßenrichtung.

Die Fahrbeziehungen auf dem Ehlentruper Weg haben sich in Richtung Teutoburger Straße halbiert (März 603 Kfz/24 h, Jan. 327 Kfz/24 h, vgl. Abbildung 12) und Richtung Prießallee deutlich um ca. 60 % verringert (März 521 Kfz/24 h, Jan. 198 Kfz/24 h, vgl. Abbildung 12).

Auf der Diesterwegstraße ist in beiden Richtungen die Kfz-Menge fast unverändert (März 606 und 423 Kfz/24 h, Jan. 607 und 450 Kfz/24 h, vgl. Abbildung 12). Bei der Betrachtung der einzelnen Richtungen ergeben sich leichte Unterschiede zwischen den beiden Zeiträumen.

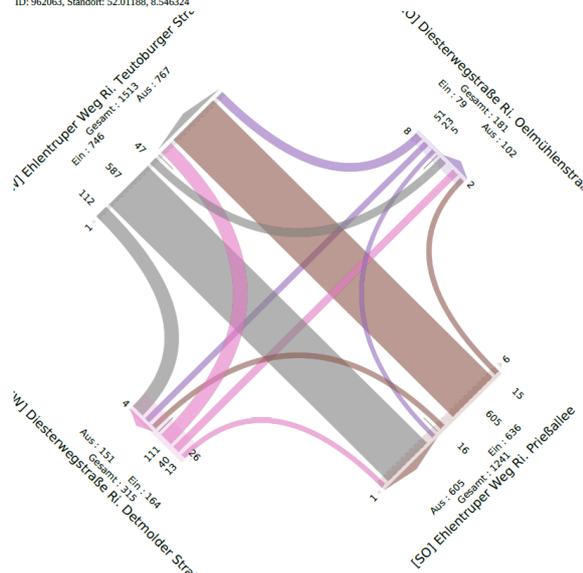
In der ersten Testphase haben am Tag der Erhebung 48 Kfz/24 h aus Richtung Teutoburger Straße und 28 Kfz/24 h aus Richtung Prießallee die geltenden Einbahnstraßenregelungen missachtet.

## 2.2.2 Radverkehr

09.06.2022 (vor Testphase)

Ehlenruper Weg / Diesterwegstraße -  
Knotenpunkt(e)  
Do, 9 Juni 2022  
Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))  
Fahrräder auf Überweg, Fahrräder auf der Straße  
Alle Abbiegebeziehungen  
ID: 962063, Standort: 52.01188, 8.546324

Erstellt durch: Stadt Bielefeld  
Amt für Verkehr, 660.22, August-Bebel-Straße 92,  
Bielefeld, NW, 33602, DE



31.01.2023 (während Testphase 1)

Ehlenruper Weg / Diesterwegstraße -  
Knotenpunkt(e)  
Di, 31 Januar 2023  
Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))  
Fahrräder auf Überweg, Fahrräder auf der Straße  
Alle Abbiegebeziehungen  
ID: 1034626, Standort: 52.01188, 8.546324

Erstellt durch: Stadt Bielefeld  
Amt für Verkehr, 660.22, August-Bebel-Straße 92,  
Bielefeld, NW, 33602, DE

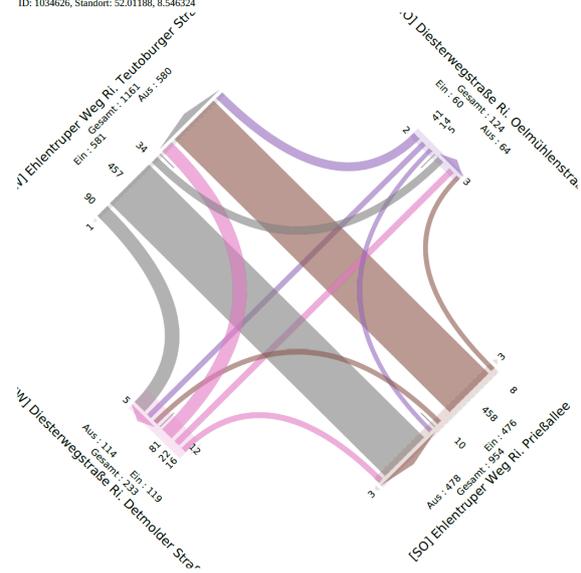
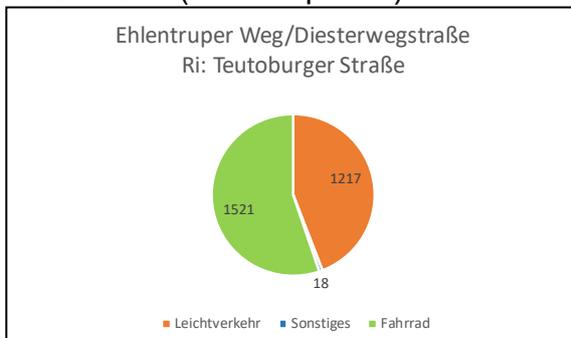


Abbildung 12: Knotenpunkterhebung Ehlenruper Weg/Diesterwegstraße, RV

Die Hauptverbindung für den RV ist der Ehlenruper Weg. In beiden Richtungen ist eine Abnahme von 314 Fahrrädern/24 h (Jun. 767 Fahrrädern/24 h und 605 Fahrrädern/24 h, Jan. 580 Fahrrädern/24 h und 478 Fahrrädern/24 h, vgl. Abbildung 13) zu erkennen.

## 2.2.3 Abschnitt Ehlenruper Weg zwischen Diesterwegstraße und Teutoburger Straße

09.06.2022 (vor Testphase)



31.01.2023 (während Testphase 1)

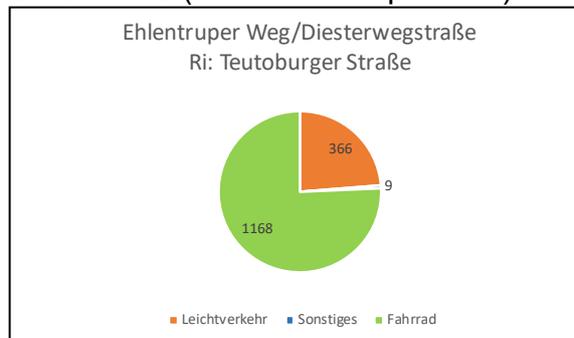


Abbildung 13: Vergleich Verkehrsaufkommen Ehlenruper Weg zwischen Diesterwegstraße und Teutoburger Straße

Das Verkehrsaufkommen auf der Fahrradstraße Ehlenruper Weg auf dem Abschnitt zwischen Diesterwegstraße und Teutoburger Straße hat sich deutlich zugunsten des RVs in der ersten Testphase verändert. Der LV (Jun. 1217 Kfz/24 h, Jan. 366 Kfz/24 h) hat sich durch die Einbahnstraßenregelung deutlich um 851 Kfz/h reduziert, während der RV (Jun. 1521 Fahrräder/24 h, Jan. 1168 Fahrräder/24 h) leicht um 353 Fahrräder/24 h zurückgegangen ist. (Vgl. Abbildung 14).

09.06.2022 (vor Testphase)

31.01.2023 (während Testphase 1)

Ehlentruper Weg/Diesterwegstraße  
Ri: Teutoburger Straße

Ehlentruper Weg/Diesterwegstraße  
Ri: Teutoburger Straße



Abbildung 14: Vergleich Verkehrsaufteilung Ehlentruper Weg zwischen Diesterwegstraße und Prießallee

Der prozentuale Anteil der Radfahrenden am Gesamtverkehr auf dem Abschnitt der Teutoburger Straße hat sich von 55 % auf 76 % in der Testphase 1 erhöht (vgl. Abbildung 15).

### 2.2.4 Abschnitt Ehlentruper Weg zwischen Diesterwegstraße und Prießallee

09.06.2022 (vor Testphase)

31.01.2023 (während Testphase 1)

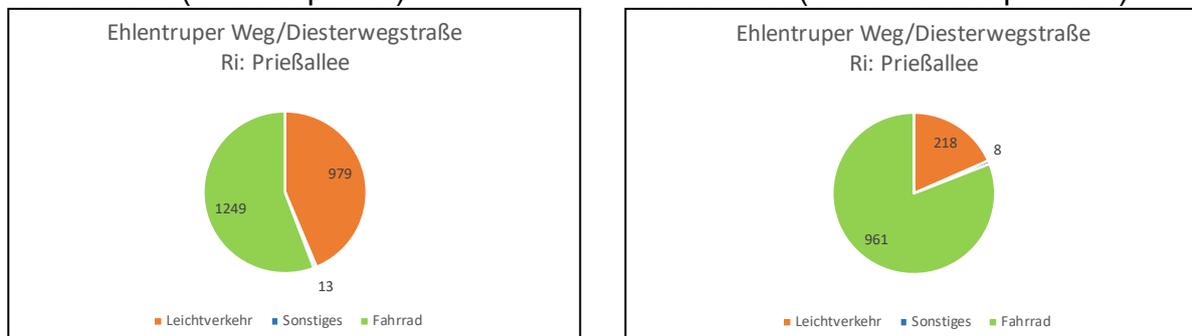


Abbildung 15: Vergleich Verkehrsaufkommen Ehlentruper Weg zwischen Diesterwegstraße und Prießallee

Das Verkehrsaufkommen auf der Fahrradstraße Abschnitt Ehlentruper Weg zwischen Diesterwegstraße und Prießallee hat sich deutlich für den RV in der ersten Testphase verändert. Durch die Einbahnstraßenregelung hat sich der Leichtverkehr (Jun. 979 Kfz/24 h, Jan. 218 Kfz/24 h) stark verringert, während sich der RV (Jun. 1249 Fahrräder/24 h, Jan. 961 Fahrräder/24 h) gering verringert hat. (Vgl. Abbildung 16)

09.06.2022 (vor Testphase)

31.01.2023 (während Testphase 1)

Ehlentruper Weg/Diesterwegstraße  
Ri: Prießallee

Ehlentruper Weg/Diesterwegstraße  
Ri: Prießallee

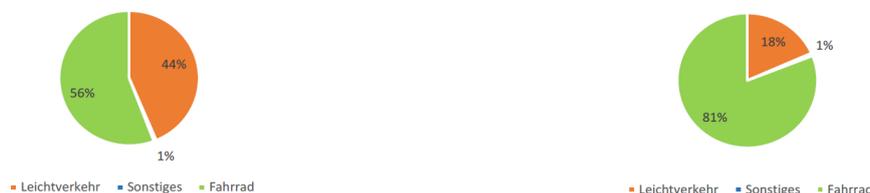


Abbildung 16: Vergleich Verkehrsaufteilung Ehlentruper Weg zwischen Diesterwegstraße und Prießallee

Der prozentuale Anteil der Radfahrenden am Gesamtverkehr auf dem Ehlentruper Weg zwischen Diesterwegstraße und Prießallee hat sich von 56% auf 81 % in der ersten Testphase erhöht (vgl. Abbildung 17).

### 2.3 Ehlentruper Weg / Prießallee

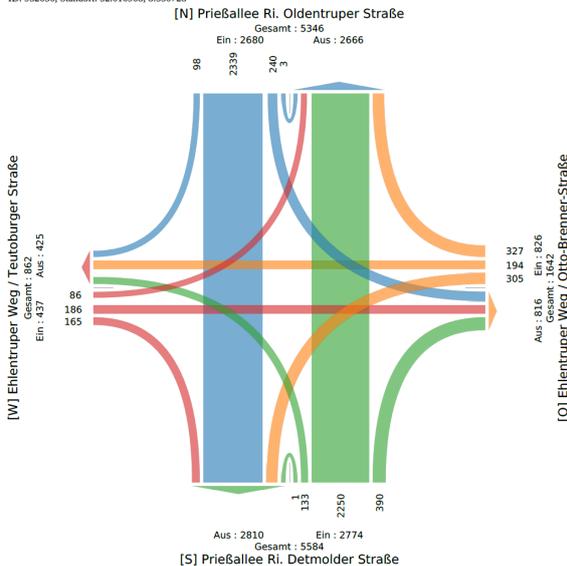
Die Ergebnisse dieser Knotenpunkterhebung werden auf die beiden Querschnitte des Ehlentruper Wegs aufgeteilt. Hiermit sind gezielte Aussagen über die beiden Abschnitte der Fahrradstraße auf dem Ehlentruper Weg möglich.

### 2.3.1 Kfz-Verkehr

15.03.2022 (vor Testphase)

Prießallee / Ehlenruuper Weg - Knotenpunkte  
 Di. 15 März 2022  
 Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))  
 Busse, Lkw mit Anhänger, Krad, Lkw ohne Anhänger,  
 Leichtverkehr  
 Alle Abbiegebeziehungen  
 ID: 932050, Standort: 52.010908, 8.550728

Erstellt durch: Stadt Bielefeld  
 Amt für Verkehr, 660,22, August-Bebel-Straße 92,  
 Bielefeld, NW, 33602, DE



06.12.2022 (während Testphase 1)

Ehlenruuper Weg / Prießallee - Knotenpunkte  
 Di. 6 Dezember 2022  
 Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))  
 Busse, Lkw mit Anhänger, Krad, Lkw ohne Anhänger,  
 Leichtverkehr  
 Alle Abbiegebeziehungen  
 ID: 1021309, Standort: 52.010908, 8.550728

Erstellt durch: Stadt Bielefeld  
 Amt für Verkehr, 660,22, August-Bebel-Straße 92,  
 Bielefeld, NW, 33602, DE

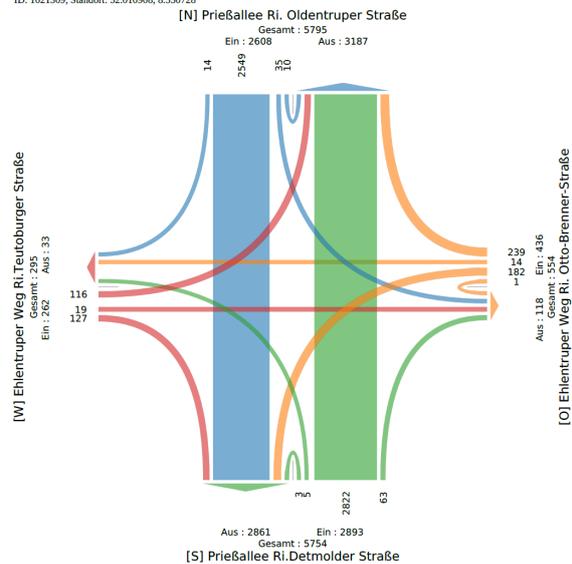
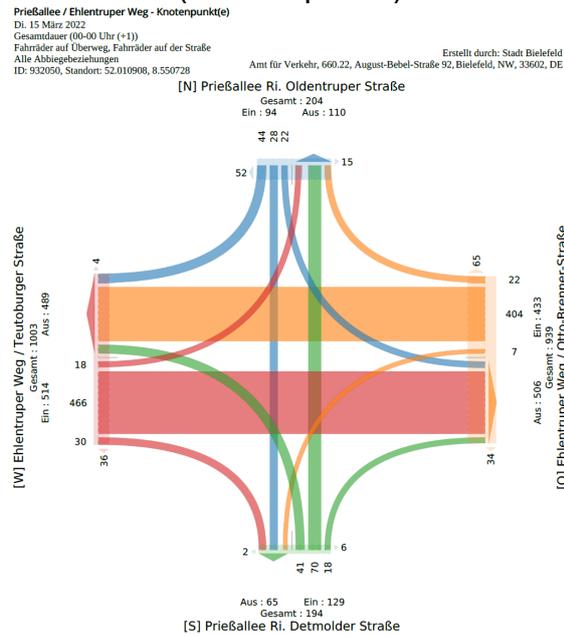


Abbildung 17: Knotenpunkterhebung Ehlenruuper Weg/Prießallee, MIV

Die Anzahl der Kfz und SV auf der Fahrradstraße wurde durch die beidseitige Einbahnstraße in Richtung Prießallee in der Testphase 1 in beiden Abschnitten reduziert. Die Fahrbeziehungen auf der Prießallee hat sich in nördlicher Richtung, Fahrtrichtung Oldentruper Straße um 521 Kfz/24 h erhöht (März 2666 Kfz/24 h, Dez. 3187 Kfz/24 h) und in südlicher Richtung, Fahrtrichtung Detmolder Straße kaum verändert (März 2810 Kfz/24 h, Dez. 2861 Kfz/24 h, vgl. Abbildung 18). Aus der Auswertung der ersten Testphase geht eine Missachtung der geltenden Einbahnstraßenregelung von 33 Kfz/24 h in Richtung Teutoburger Straße und 118 Kfz/24 h in Richtung Otto-Brenner-Straße hervor.

## 2.3.2 Radverkehr

15.03.2022 (vor Testphase)



06.12.2022 (während Testphase 1)

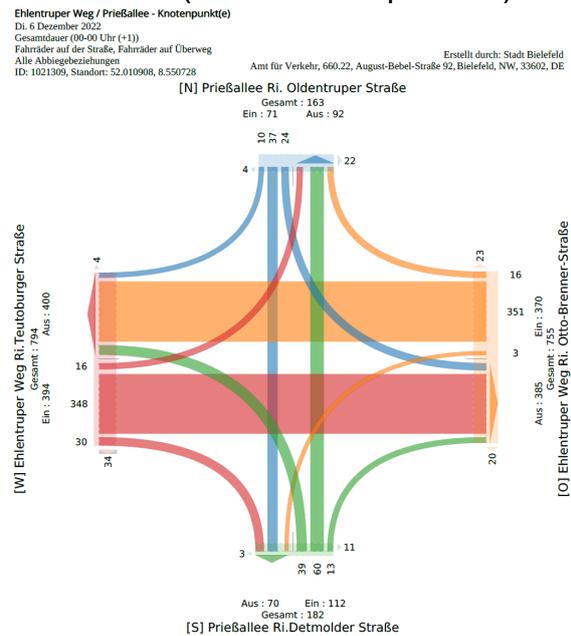
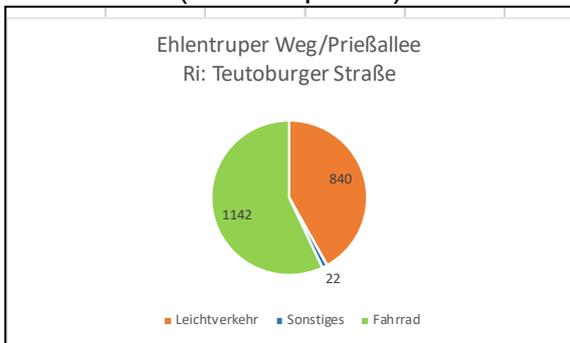


Abbildung 18: Knotenpunkterhebung Ehlenruper Weg/Prießallee, RV

Die Hauptverbindung für den RV ist der Ehlenruper Weg. In beiden Richtungen ist eine Abnahme (März 1003 Fahrräder/24 h und 939 Fahrräder/24 h, Dez. 794 Fahrräder/24 h und 755 Fahrräder/24 h, vgl. Abbildung 19) beim RV zu erkennen.

## 2.3.3 Abschnitt Ehlenruper Weg zwischen Prießallee und Teutoburger Straße

15.03.2022 (vor Testphase)



06.12.2022 (während Testphase 1)

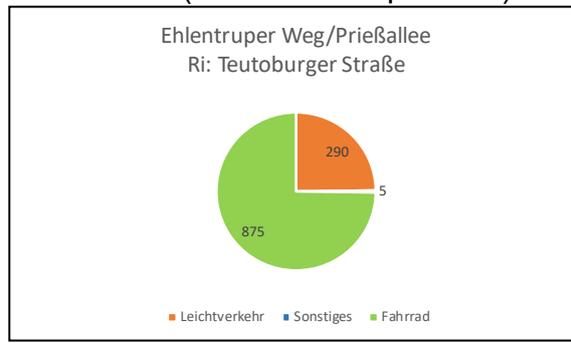
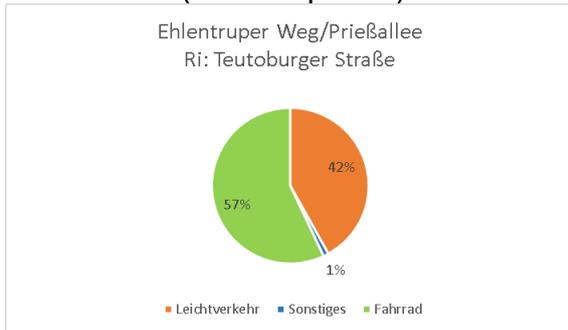


Abbildung 19: Vergleich Verkehrsaufkommen Ehlenruper Weg zwischen Prießallee und Teutoburger Straße

Das prozentuale Verkehrsaufkommen auf der Fahrradstraße Ehlenruper Weg zwischen der Prießallee und der Teutoburger Straße hat sich deutlich zugunsten des RVs in der ersten Testphase verändert. Der LV hat sich durch die Einbahnstraßenregelung um 550 Kfz/24 h reduziert, während der RV im Dezember mit 267 Fahrrädern/24 h geringer ausfällt (vgl. Abbildung 20).

15.03.2022 (vor Testphase)



06.12.2022 (während Testphase 1)

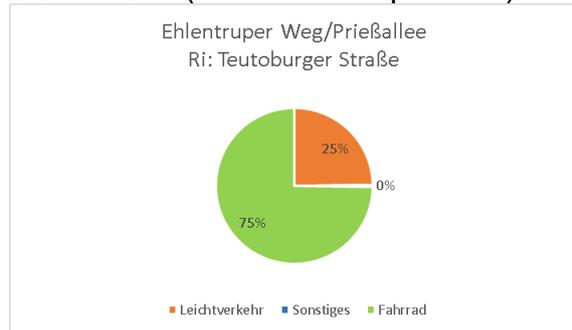
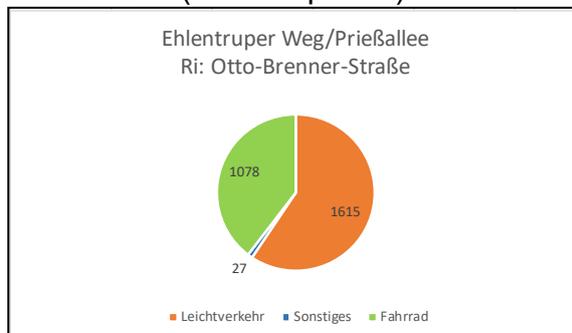


Abbildung 20: Vergleich Verkehrsaufteilung Ehlentruper Weg zwischen Prießallee und Teutoburger Straße

Der prozentuale Anteil der Radfahrenden am Gesamtverkehr auf dem Abschnitt Ehlentruper Weg zwischen Prießallee und Teutoburger Straße hat sich von 57 % auf 75 % in der Testphase 1 erhöht.

### 2.3.4 Abschnitt Ehlentruper Weg zwischen Prießallee und Otto-Brenner-Straße

15.03.2022 (vor Testphase)



06.12.2022 (während Testphase 1)

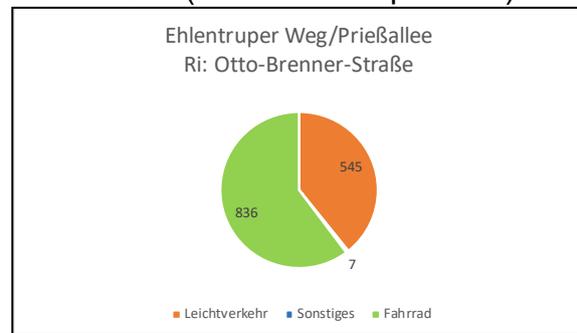
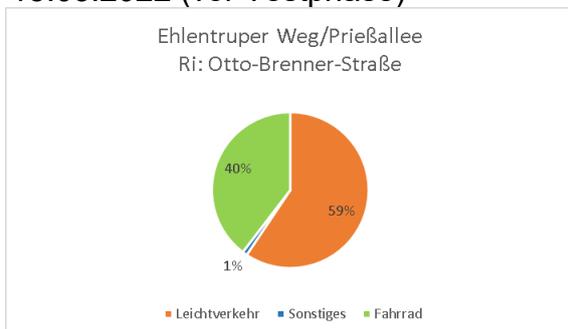


Abbildung 21: Vergleich Verkehrsaufkommen Ehlentruper Weg zwischen Prießallee und Otto-Brenner-Straße

Das Verkehrsaufkommen auf der Fahrradstraße zwischen der Prießallee und der Otto-Brenner-Straße hat sich deutlich für den RV in der ersten Testphase verändert. Durch die Einbahnstraßenregelung hat sich der LV (März 1615 Kfz/24 h, Dez. 545 Kfz/24 h, vgl. Abbildung 22) stark verringert, während der RV (März 1078 Fahrräder/24 h, Dez. 836 Fahrräder/24 h, vgl. Abbildung 22) leicht verringert ist.

15.03.2022 (vor Testphase)



06.12.2022 (während Testphase 1)

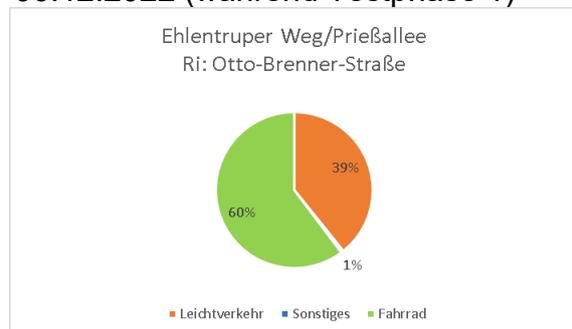


Abbildung 22: Vergleich Verkehrsaufteilung Ehlentruper Weg zwischen Prießallee und Otto-Brenner-Straße

Der prozentuale Anteil der Radfahrenden am Gesamtverkehr auf dem Abschnitt der Otto-Brenner-Straße hat sich von März zu Dezember von 40 % auf 60 % erhöht (vgl. Abbildung 23).

## 2.4 Ehletruper Weg / Hartlager Weg

Die Daten aus der Knotenpunkterhebung werden auf die einzelnen Querschnitte auf dem Ehletruper Weg aufgegliedert, um für den Abschnitt zwischen Prießallee bis zur Otto-Brenner-Straße Aussagen zu treffen.

### 2.4.1 Kfz-Verkehr

17.03.2022 (vor Testphase)

Ehletruper Weg / Hartlager Weg - Knotenpunkte)

Do. 17 März 2022

Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))

Busse, Lkw mit Anhänger, Krad, Lkw ohne Anhänger,

Leichtverkehr

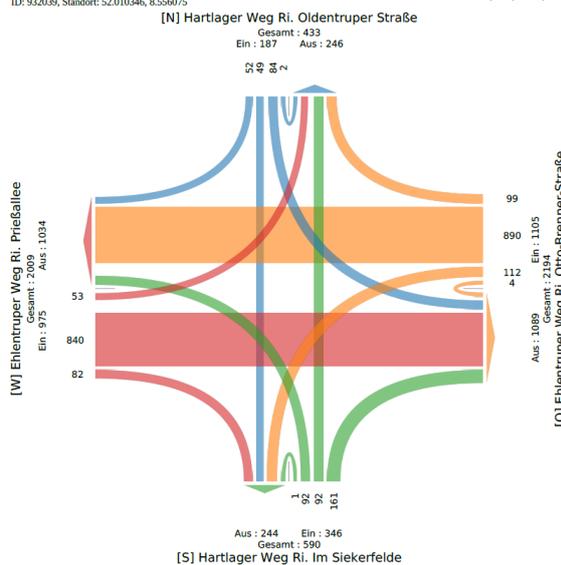
Alle Abbliebebeziehungen

ID: 932039, Standort: 52.010346, 8.556075

Erstellt durch: Stadt Bielefeld

Amt für Verkehr, 660.22, August-Bebel-Straße 92,

Bielefeld, NW, 33602, DE



13.12.2022 (während Testphase 1)

Ehletruper Weg / Hartlager Weg - Knotenpunkte)

Di. 13 Dezember 2022

Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))

Lkw mit Anhänger, Busse, Lkw ohne Anhänger, Krad,

Leichtverkehr

Alle Abbliebebeziehungen

ID: 1027568, Standort: 52.010346, 8.556075

Erstellt durch: Stadt Bielefeld

Amt für Verkehr, 660.22, August-Bebel-Straße 92,

Bielefeld, NW, 33602, DE

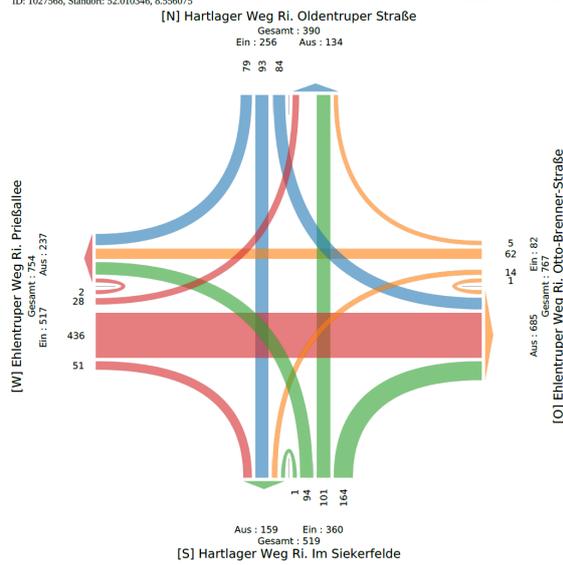


Abbildung 23: Knotenpunkterhebung Ehletruper Weg/Hartlager Weg, MIV

Der MIV auf dem Ehletruper Weg wurde durch die Fahrradstraße in Testphase 1 in dem Abschnitt Prießallee bis zur Otto-Brenner-Straße teils drastisch reduziert. Auf dem Hartlager Weg, der querenden Straße, hat sich in beiden Richtungen kaum eine Veränderung ergeben (ausfahrend: März 246 Kfz/24 h und 244 Kfz/24 h, Dez. 134 Kfz/24 h und 159 Kfz/24 h, vgl. Abbildung 24). Der Hartlager Weg hat nur eine untergeordnete Rolle für den Kfz-Verkehr.

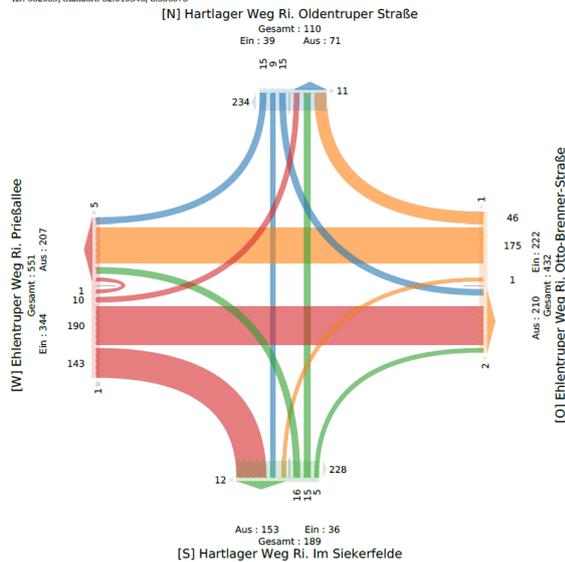
Die Erhebung während der ersten Testphase zeigt eine Missachtung der geltenden Einbahnstraßenregelung von 82 Kfz/24 h aus Richtung Otto-Brenner-Straße kommend (vgl. Abbildung 24).

## 2.4.2 Radverkehr

17.03.2022 (vor Testphase)

Ehlentruper Weg / Hartlager Weg - Knotenpunkte)  
Do. 17 März 2022  
Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))  
Fahrräder auf Überweg, Fahrräder auf der Straße  
Alle Abbiegebeziehungen  
ID: 932039, Standort: 52.010346, 8.556075

Erstellt durch: Stadt Bielefeld  
Amt für Verkehr, 660.22, August-Bebel-Straße 92  
Bielefeld, NW, 33602, DE



13.12.2022 (während Testphase 1)

Ehlentruper Weg / Hartlager Weg - Knotenpunkte)  
Di. 13 Dezember 2022  
Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))  
Fahrräder auf Überweg, Fahrräder auf der Straße  
Alle Abbiegebeziehungen  
ID: 1027568, Standort: 52.010346, 8.556075

Erstellt durch: Stadt Bielefeld  
Amt für Verkehr, 660.22, August-Bebel-Straße 92  
Bielefeld, NW, 33602, DE

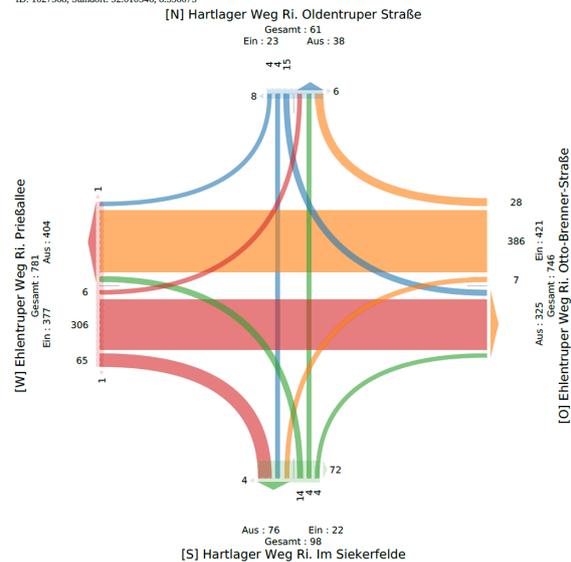
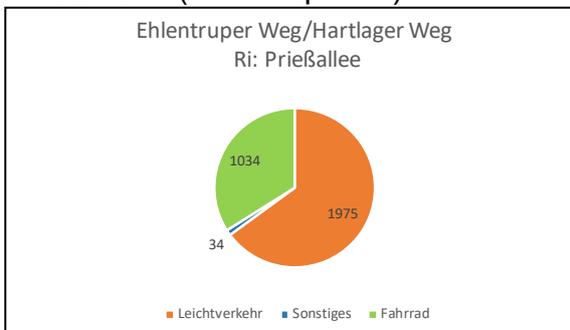


Abbildung 24: Knotenpunkterhebung Ehlentruper Weg/Hartlager Weg, RV

Für den RV stellt der Ehlentruper Weg die Hauptverkehrsrichtung dar. Der RV hat sich von den Nebenanlagen auf die Fahrbahn verlagert und gleichzeitig leicht mit 163 Fahrräder/24 h abgenommen.

## 2.4.3 Abschnitt Ehlentruper Weg zwischen Hartlager Weg und Prießallee

17.03.2022 (vor Testphase)



13.12.2022 (während Testphase 1)

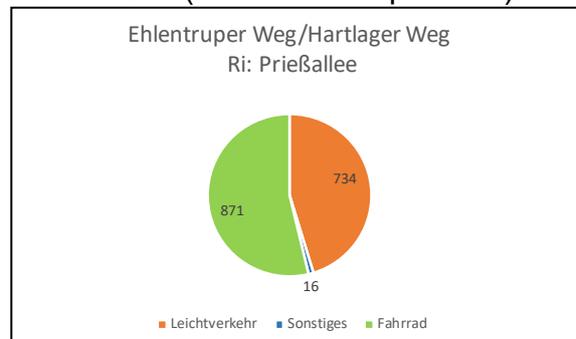
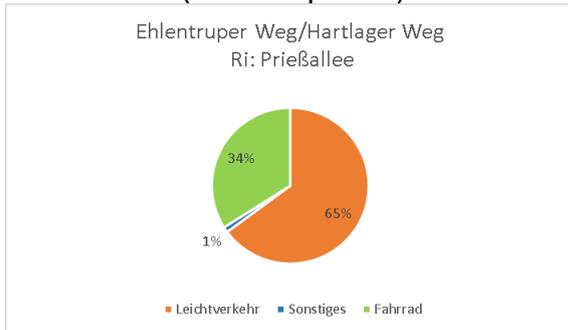


Abbildung 25: Vergleich Verkehrsaufkommen Ehlentruper Weg zwischen Hartlager Weg und Prießallee

Auf der Fahrradstraße ist eine Abnahme von 163 Fahrräder/24 h zwischen März und Dezember auszumachen (vgl. Abbildung 26). Unter Berücksichtigung der jahreszeitlichen Schwankungen ist das eine positive Entwicklung für den RV. Der LV wurde auf dem Abschnitt um 1241 Kfz/24 h reduziert (vgl. Abbildung 26). Dies resultiert aus der Herausnahme einer Fahrtrichtung. Die Einbahnstraße auf dem Ehlentruper Weg Richtung Otto-Brenner-Straße unterbindet die Durchfahrt durch den Ehlentruper Weg in Richtung Prießallee für den Kfz-Verkehr.

17.03.2022 (vor Testphase)



13.12.2022 (während Testphase 1)

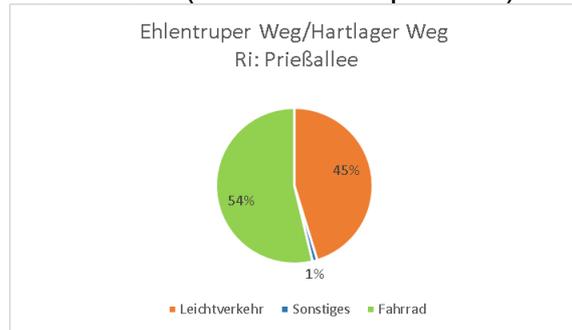
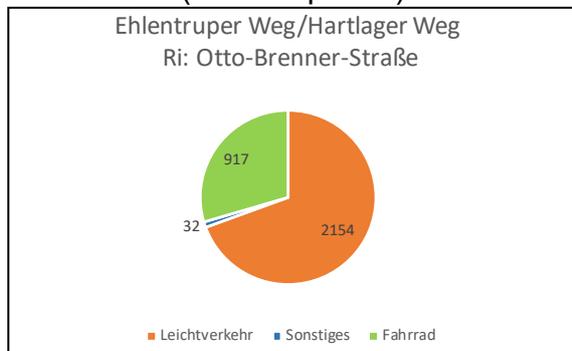


Abbildung 26: Vergleich Verkehrsaufkommen Ehlentruper Weg zwischen Hartlager Weg und Prießallee

Der prozentuale Anteil der Radfahrenden am Gesamtverkehr auf dem Abschnitt Ehlentruper Weg zwischen Prießallee und Hartlager Weg hat sich von 34 % im März auf 54 % im Dezember gesteigert.

#### 2.4.4 Abschnitt Ehlentruper Weg zwischen Hartlager Weg und Otto-Brenner-Straße

17.03.2022 (vor Testphase)



13.12.2022 (während Testphase 1)

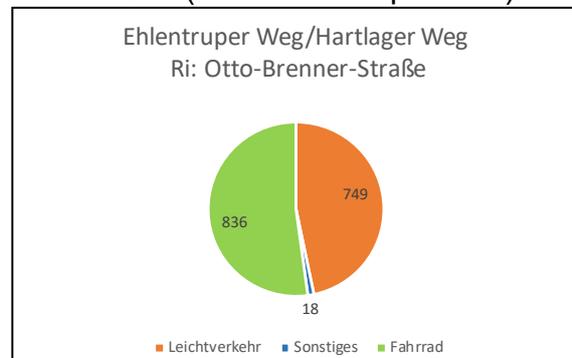
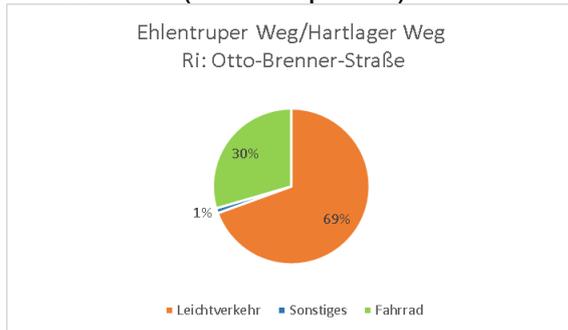


Abbildung 27: Vergleich Verkehrsaufkommen Ehlentruper Weg zwischen Hartlager Weg und Otto-Brenner-Str.

Der RV auf der Fahrradstraße nimmt zwischen März und Dezember geringfügig mit 81 Fahrrädern/24 h ab (vgl. Abbildung 28). Unter Berücksichtigung der allgemeinen jahreszeitlichen Schwankungen ist eine positive Zunahme des RVs zu verzeichnen. Der LV wurde auf dem Abschnitt deutlich um 1405 Kfz/24 h reduziert (vgl. Abbildung 28). Dies resultiert aus der Herausnahme einer Fahrtrichtung. Die Kfz-Belastung für die verbliebene Fahrtrichtung in der ersten Testphase ist ebenfalls um 431 Kfz/24 h verringert (vgl. Abbildung 28). Die Einbahnstraße auf dem Ehlentruper Weg Richtung Prießallee unterbindet die Einfahrt aus der Prießallee in Richtung Otto-Brenner-Straße für den Kfz-Verkehr.

17.03.2022 (vor Testphase)



13.12.2022 (während Testphase 1)

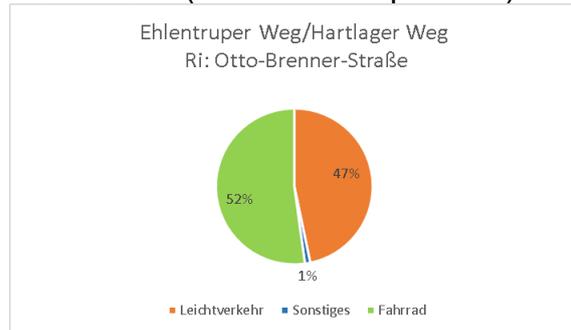


Abbildung 28: Vergleich Verkehrsaufteilung Ehlenruper Weg zwischen Hartlager Weg und Otto-Brenner-Str.

Der prozentuale Anteil der Radfahrenden am Gesamtverkehr auf dem Abschnitt Ehlenruper Weg hat sich von 30 % im März auf 52 % im Dezember gesteigert.

## 2.5 Ehlenruper Weg / Harrogate Allee

### 2.5.1 Kfz-Verkehr

Zur Überprüfung der Wirksamkeit der Einbahnstraße und Erhebung der Verstöße wurde in der Testphase 1 zusätzlich der Knoten Ehlenruper Weg / Harrogate Allee erhoben. Die Erhebung fand am 17.01.2023, nach der zusätzlichen baulichen Anpassung der Einfahrsituation statt. An dieser Stelle wurde auf Grund zahlreicher Hinweise auf Verstöße gegen das Verbot der Einfahrt die Fahrbahn durch eine Barke und einen Baustellenzaun baulich eingengt (siehe Abbildung 30)



Abbildung 29: Bauliche Verdeutlichung des Verbots der Einfahrt

Auch mit baulicher Einengung missachteten am Tag der Erhebung 61 Kfz/24 h das Verbot der Einfahrt aus Richtung Otto-Brenner-Straße (vgl. Abbildung 31).

## 17.01.2023 (während Testphase 1)

Ehrentruer Weg / Harrogate Allee - Knotenpunkt(e)  
 Di, 17. Januar 2023  
 Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))  
 Lkw mit Anhänger, Busse, Krad, Lkw ohne Anhänger,  
 Leichtverkehr  
 Alle Abbiegebeziehungen  
 ID: 1030626, Standort: 52.010021, 8.558562

Erstellt durch: Stadt Bielefeld  
 Amt für Verkehr, 66022, August-Bebel-Straße 91,  
 Bielefeld, NW, 33602, DE

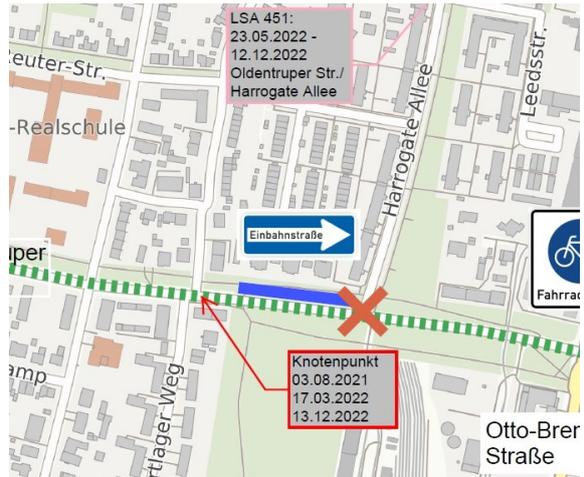
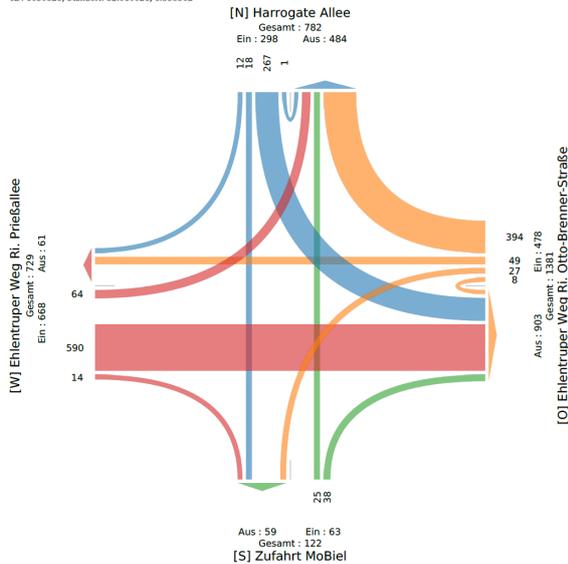


Abbildung 30: Knotenpunkterhebung Ehrentruer Weg/Harrogate Allee, MIV

## 2.6 Übersicht der Veränderungen im KFZ Verkehr entlang der Fahrradstraße

In der folgenden Tabelle sind die Änderungen der Verkehrsbelastung auf der Fahrradstraße aufgeführt. Diese sind in den unterschiedlichen Abschnitten auf die einzelnen Querschnitte aufgeteilt.

	Abschnitt	KFZ Verkehr vorher	KFZ Verkehr Testphase 1	Differenz absolut	Differenz [%]
Rohrteichstraße	August-Bebel-Straße (Ri. West)	1923	1317	606	-31,5 %
	August-Bebel-Straße (Ri. Ost)	1560	561	999	-64 %
Ehrentruer Weg	Diesterwegstraße (Ri. West)	1217	366	851	-69,9 %
	Diesterwegstraße (Ri. Ost)	979	218	761	-77,7 %
	Prießallee ( Ri. West)	840	290	550	-65,5 %
	Prießallee (Ri. Ost)	1615	545	1070	-66,3 %
	Hartlager Weg (Ri. West)	1975	734	1241	-62,8 %
	Hartlager Weg (Ri. Ost)	2154	749	1405	-65,2 %

Tabelle 3: Änderung der Verkehrsbelastung in der Fahrradstraße

Durch die Einführung der Einbahnstraßenregelung wurde der KFZ Verkehr in der Fahrradstraßenverbindung in den meisten Abschnitten um über 60% reduziert. Lediglich in der Rohrteichstraße zwischen Niederwall und August-Bebel-Straße betrug die Reduktion im KFZ Verkehr nur 31,5%. An allen Erhebungspunkten konnten Verstöße gegen die Einbahnstraßenregelung erhoben werden.

### 3 Knotenpunkte im Quartier, parallel zur Fahrradstraße

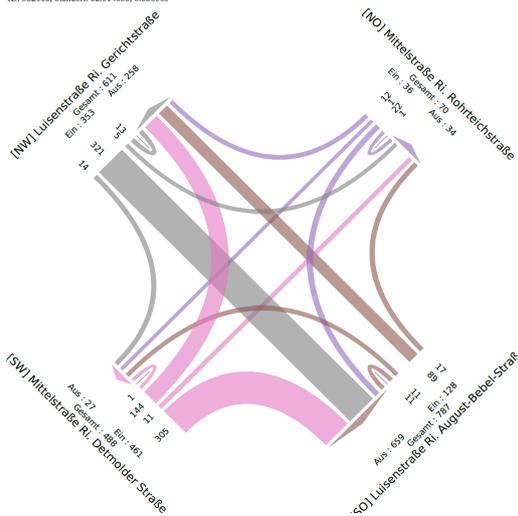
Die Auswirkungen der Reduktion des MIV in den Fahrradstraßen auf das umliegende Quartier wird anhand von Zählungen parallel zur Fahrradstraße verlaufenden Knoten ausgewertet. Für die nachfolgenden Knotenpunkte wird lediglich der MIV betrachtet um Rückschlüsse auf die Veränderung der Verkehrsbelastung für angrenzende Straßen zu ziehen.

#### 3.1 Luisenstraße / Mittelstraße

17.03.2022 (vor Testphase)

Luisenstraße / Mittelstraße - Knotenpunkte  
Do, 17 März 2022  
Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))  
Lkw mit Anhänger, Busse, Krad, Lkw ohne Anhänger,  
Leichtverkehr  
Alle Abfolgebeziehungen  
ID: 932068, Standort: 52.014858, 8.536069

Erstellt durch: Stadt Bielefeld  
Amt für Verkehr, 660,22, August-Bebel-Straße 92,  
Bielefeld, NW, 33602, DE



13.12.2022 (während Testphase 1)

Luisenstraße / Mittelstraße - Knotenpunkte  
Di, 13 Dezember 2022  
Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))  
Busse, Lkw mit Anhänger, Krad, Lkw ohne Anhänger,  
Leichtverkehr  
Alle Abfolgebeziehungen  
ID: 1027570, Standort: 52.014858, 8.536069

Erstellt durch: Stadt Bielefeld  
Amt für Verkehr, 660,22, August-Bebel-Straße 92,  
Bielefeld, NW, 33602, DE

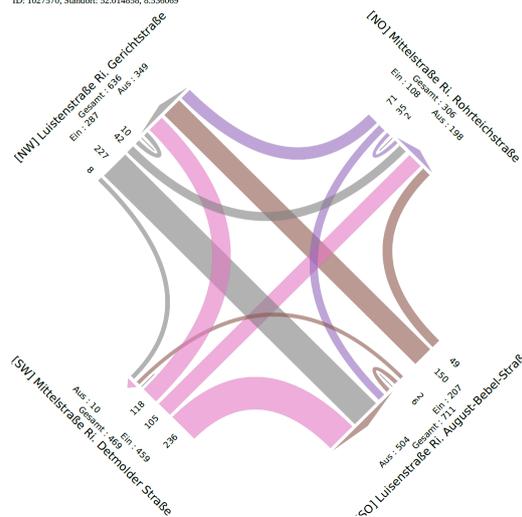


Abbildung 31: Knotenpunkterhebung Luisenstraße/Mittelstraße, MIV

Das Kfz Verkehrsaufkommen im gesamten Kreuzungsbereich ist zwischen März und Dezember um 86 Kfz/24 h gering erhöht (gesamt: März 978 Kfz/24 h, Dez. 1.061 Kfz/24 h, vgl. Abbildung 32). Die Luisenstraße in Fahrtrichtung Gerichtstraße weist eine leicht erhöhte Verkehrsbelastung von 25 Kfz/24 h auf, in dem Querschnitt in Fahrtrichtung August-Bebel-Straße (parallel zur Einbahnstraßenrichtung der Fahrradstraße) wurden um 76 Kfz/24 h weniger erhoben.

Die parallele Fahrbeziehung zur Fahrradstraße in Einbahnstraßenrichtung auf dem Abschnitt Gerichtstraße / Mittelstraße (vgl. Abbildung 32, März 353 Kfz/24 h, Dez. 287 Kfz/24 h) verringert sich um 66 Kfz/24 h.

Die parallele Fahrbeziehung zur Fahrradstraße entgegengesetzt der Einbahnstraßenrichtung auf dem Abschnitt August-Bebel-Straße / Mittelstraße (März 128 Kfz/24 h, Dez. 207 Kfz/24 h, vgl. Abbildung 32,) erhöht sich um 79 Kfz/24 h.

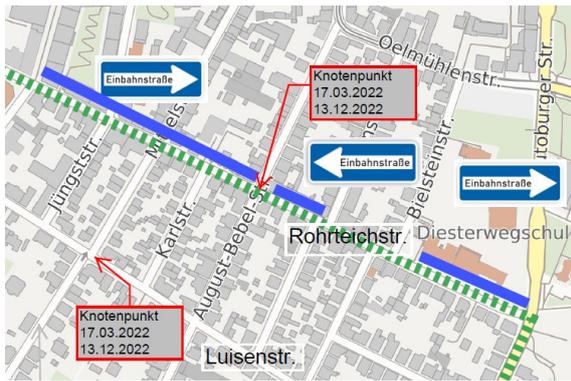


Abbildung 32: Ausschnitt Kartenansicht mit Einbahnstraßenregelung

Die Vermutung, dass sich das Verkehrsaufkommen durch die Einbahnstraßenregelung auf der Fahrradstraße auf die umliegenden Fahrbeziehungen merklich verändert hat, lässt sich mit den vorliegenden Erhebungsdaten nicht bestätigen.

Die Hochbaumaßnahme von Mai bis August 2022 an Mittelstraße 52 – 54 liegt außerhalb der Zählzeiten und kann somit keinen Einfluss auf die Erhebung haben.

Die Kfz-Menge auf dem Abschnitt zwischen der Mittelstraße und der Rohrteichstraße ist von 70 Kfz/24 h auf 306 Kfz/24 h, also um 236 Kfz/24 h, in beiden Fahrtrichtungen angestiegen. Die Erhöhung verteilt sich in Fahrtrichtung Fahrradstraße auf (ausfahrend: März 34 Kfz/24 h, Dez. 198 Kfz/24 h) 164 Kfz/24 h und entgegengesetzt auf (einfahrend: März 36 Kfz/24 h, Dez. 108 Kfz/24 h) 72 Kfz/24 h (vgl. Abbildung 32).

Verglichen mit einer gleichzeitigen Reduzierung des MIV auf der parallel verlaufenden Fahrradstraße Rohrteichstraße um 606 Kfz/24 h (vgl. S. 8, Abs. 2.1.3) zeigt sich insgesamt eine Reduktion des MIV im Quartier.

Die Mittelstraße ist im Abschnitt zwischen Detmolder und Luisenstraße eine Einbahnstraße. Die Erhebung zeigt eine Reduzierung der Fahrten entgegengesetzt der Einbahnstraße von 27 Kfz/h im März auf 10 Kfz/24 h im Dezember (vgl. Abbildung 32).

### 3.2 Lippische Straße / Ludwig-Lepper-Straße

15.03.2022 (vor Testphase)

06.12.2022 (während Testphase 1)

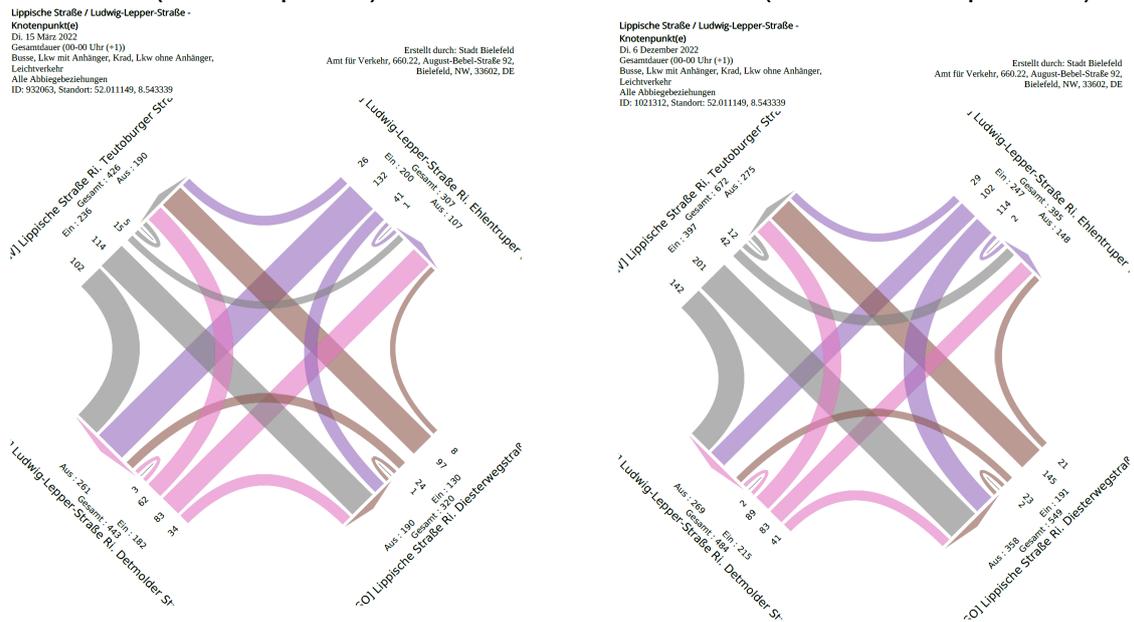


Abbildung 33: Knotenpunkterhebung Lippische Straße/Ludwig-Lepper-Straße, MIV

Das Kfz Verkehrsaufkommen im gesamten Kreuzungsbereich ist zwischen März und Dezember um 302 Kfz/24 h erhöht (März 748 Kfz/24 h, Dez. 1050 Kfz/24 h, vgl. Abbildung 34). Alle Zu-/Abfahrten im Kreuzungsbereich sind leicht erhöht (vgl. Abbildung 34).

Die parallele Fahrbeziehung zur Fahrradstraße in Einbahnstraßenrichtung auf dem Abschnitt Teutoburger Straße / Ludwig-Lepper-Straße erhöht sich um 85 Kfz/24 h (März 190 Kfz/24 h, Dez. 275 Kfz/24 h, vgl. Abbildung 34).

Die parallele Fahrbeziehung zur Fahrradstraße entgegengesetzt zur Einbahnstraßenrichtung auf dem Abschnitt Ludwig-Lepper-Straße / Diesterwegstraße erhöht sich um 186 Kfz/24 h (März 190 Kfz/24 h, Dez. 358 Kfz/24 h, vgl. Abbildung 34).

Insgesamt erhöht sich die Belastung auf der Lippischen Straße im Querschnitt in Richtung Teutoburger Straße um 246 Kfz/24 h, auf dem Querschnitt in Richtung Diesterwegstraße um 229 Kfz/24 h.



Abbildung 34: Ausschnitt Kartenansicht mit Einbahnstraßenregelung

Das Verkehrsaufkommen zeigt durch die Einbahnstraßenregelung auf der Fahrradstraße Auswirkungen auf die umliegenden Fahrbeziehungen.

Ebenfalls ist die Erhöhung um 73 Kfz/24 h (März 41 Kfz/24 h, Dez. 114 Kfz/24 h, vgl. Abbildung 34), kommend vom Ehlenruper Weg und in die Lippische Straße, Richtung Diesterwegstraße einbiegend, auffällig.

Verglichen mit einer gleichzeitigen Reduzierung des MIV auf der parallel verlaufenden Fahrradstraße Ehlenruper Weg um 851 Kfz/24 h (vgl. S. 11, Abs. 2.2.3) zeigt sich insgesamt eine Reduktion des MIV im Quartier.

### 3.3 Übersicht der Veränderungen im KFZ Verkehr im Quartier

In der folgenden Tabelle sind die Änderungen der Verkehrsbelastung im Quartier rund um die Fahrradstraße aufgeführt. Diese sind in den unterschiedlichen Abschnitten auf die einzelnen Querschnitte aufgeteilt. Die Straßen verlaufen entweder parallel zur Fahrradstraßenverbindung (Luisenstraße, Lippische Straße) oder treffen innerhalb eines Abschnitts außerhalb der Hauptverkehrsstraßen auf die Fahrradstraße (Diesterwegstraße, Hartlager Weg).

	Abschnitt	KFZ Verkehr vorher [Kfz / 24 h]	KFZ Verkehr Testphase 1 [Kfz / 24 h]	Differenz absolut [Kfz / 24 h]	Differenz [%]
Luisenstraße	Mittelstraße (Ri. West)	611	636	25	4,1 %
	Mittelstraße (Ri. Ost)	787	711	76	-9,7 %
Lippische Straße	Ludwig-Lepper-Straße (Ri. West)	426	672	246	57,7 %
	Ludwig-Lepper-Straße (Ri. Ost)	320	549	229	71,6 %
Diesterwegstraße	Ehlenruper Weg (Ri. Nord)	423	450	27	6,4 %
	Ehlenruper Weg (Ri. Süd)	606	607	1	0,2 %
Hartlager Weg	Ehlenruper Weg (Ri. Nord)	433	390	43	-9,9 %
	Ehlenruper Weg (Ri. Süd)	590	519	71	-12 %

Tabelle 4: Änderung der Verkehrsbelastung im Quartier

Die Belastung der Straßen im Quartier liegt überall unter der Belastungsgrenze für Wohnstraßen gemäß RASt 06 von 400 KFZ / h (4.000 KFZ / 24 h).

## 4 Auswertung von Daten der Lichtsignalanlagen

Neben den mobilen Verkehrserhebungen können die Detektoren der Lichtsignalanlagen für quantitative Vergleiche von Verkehrsaufkommen über einen Zeitraum verwendet werden (Tagesganglinie, Wochenganglinie, Jahresganglinie oder Vorher-Nachher-Untersuchungen). Hierbei wird die Auslösung der einzelnen Detektorpunkte erhoben. Aussagen über konkrete Fahrrichtungen sind hierbei nicht möglich.

Daten liegen von folgenden Knotenpunkten am Rand des betroffenen Quartiers vor:

1. LSA 406: Detmolder Straße / Königsbrügge
2. LSA 411: Detmolder Straße / Niederwall
3. LSA 412: Detmolder Straße / August-Bebel-Straße
4. LSA 414: Detmolder Straße / Mozartstraße / Diesterwegstraße
5. LSA 451: Oldentruper Straße / Harrogate Allee

Für die nachfolgenden Knotenpunkte werden die Tagesganglinien betrachtet und eine Einschätzung zur Verkehrsentwicklung im Quartier durch die Einrichtung der Fahrradstraße in Verbindung mit den verkehrsregelnden Maßnahmen getroffen.

#### 4.1 LSA 406: Detmolder Straße / Königsbrügge 24.05./12.12.2022 (vor/während Testphase)

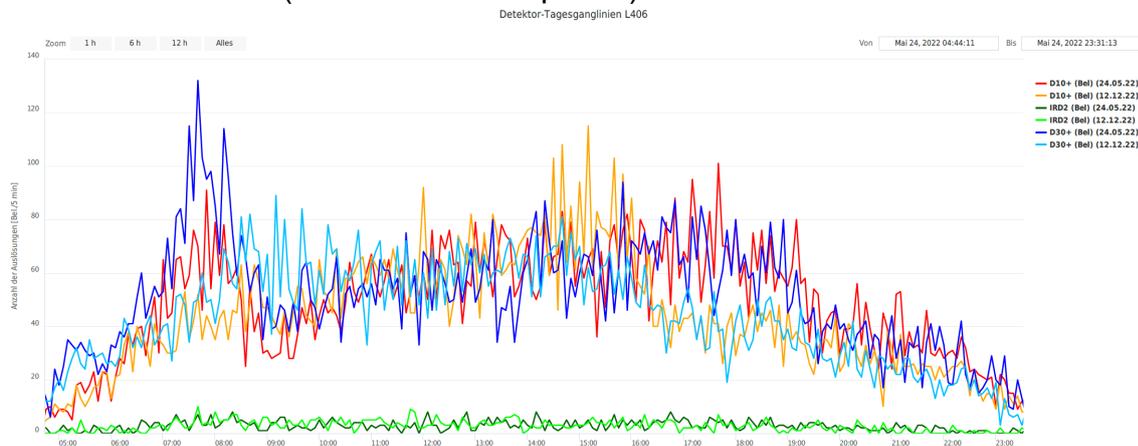


Abbildung 35: Tagesganglinie, Anzahl der Auslösungen, KP-Nr. 406, ganztags, Quelle [intern](#)

Auf der Abbildung kann die Anzahl der Auslösungen vor und in der Testphase 1 erkannt werden.

Folgende Quellen für die Auslösungen sind in der Tagesganglinie dargestellt:

1. D10, Induktionsschleifendetektor, auf Detmolder Straße, Richtung stadtauswärts, rechte Spur,
2. D11, Induktionsschleifendetektor, auf Detmolder Straße, Richtung stadtauswärts, linke Spur,
3. D20, Induktionsschleifendetektor, auf Königsbrügge, Richtung Detmolder Straße,
4. D30, Induktionsschleifendetektor auf Detmolder Straße, Richtung stadteinwärts, rechte Spur,
5. D31, Induktionsschleifendetektor, auf Detmolder Straße, Richtung stadteinwärts, linke Spur und
6. IRD2 (RD2), Infrarotdetektor, auf Königsbrügge, Richtung Detmolder Straße.

Die genauen Standorte gehen aus der Abbildung 37 hervor.

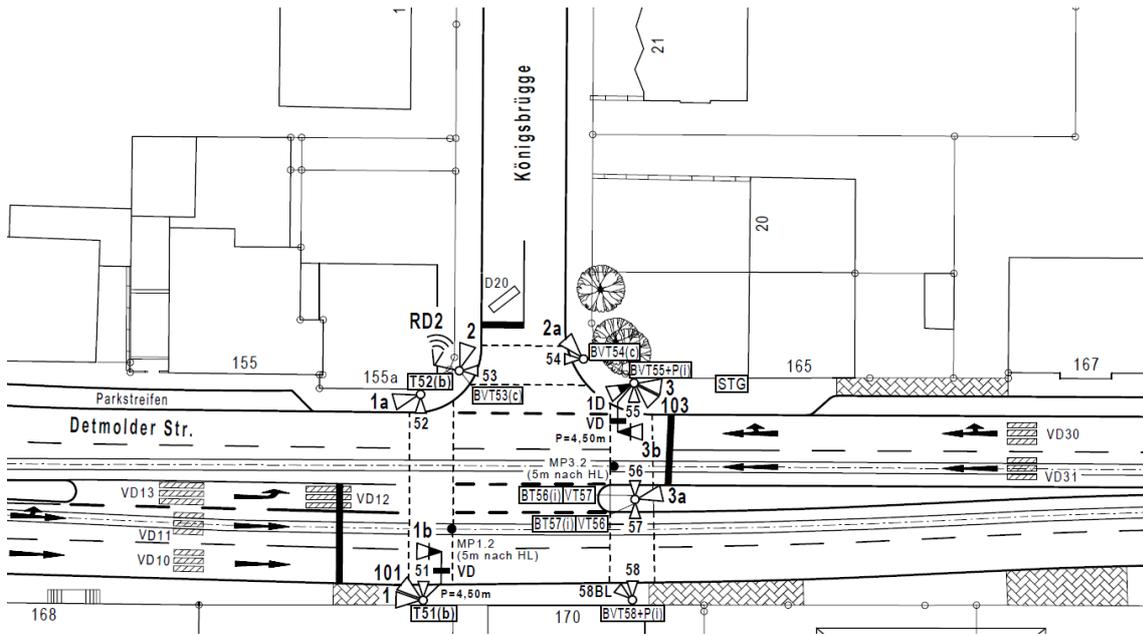


Abbildung 36: Auszug Verkehrssignale Anlage-Lageplan, KP-Nr. 406, Stand 19.03.2020

Die Belastung der Detmolder Straße kann zur Auswertung der Verkehre auf den Umliegenden Hauptverkehrsstraßen berücksichtigt werden. Anhand der Auslösungen auf der Detmolder Straße stadtauswärts (D10 + D11) kann eine Reduzierung der morgendlichen Spitzenstunde und eine Verschiebung der nachmittäglichen Spitzenstunde nachgewiesen werden, die Belastung während der zweiten Testphase ist insgesamt geringer. Stadteinwärts (D30 + D31) ist die Verkehrsbelastung auf der Detmolder Straße während der ersten Testphase geringer.

Das Quartier rund um die Fahrradstraße Ehlenruper Weg kann über die Straße Königsbrücke erreicht werden. Aussagen über die verkehrlichen Einflüsse auf das Quartier können daher nur über den Infrarotdetektor IRD2 getroffen werden (vgl. Abbildung 37).

Bei Betrachtung der beiden Datenquellen aus Mai und Dezember für den IRD2 ist zu erkennen, dass in der dargestellten Zeit geringe Schwankungen feststellbar sind. Diese betreffen den zeitlichen Verlauf jedoch nicht die Anzahl der Auslösungen. Anhand der Anzahl der Fahrzeuge, die durch die Signalanlage detektiert wird, kann keine deutliche Erhöhung des Verkehrs in der Königsbrücke in Richtung Detmolder Straße nachgewiesen werden (vgl. Abbildung 38).

24.05./12.12.2022 (vor/während Testphase)

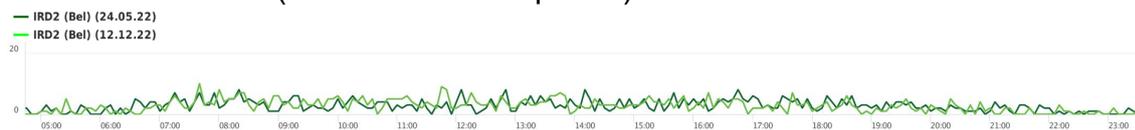


Abbildung 37: Vergleich, Infrarotdetektor, Königsbrücke, Richtung Detmolder Straße

## 4.2 LSA 411: Detmolder Straße / Niederwall

24.05./12.12.2022 (vor/während Testphase)

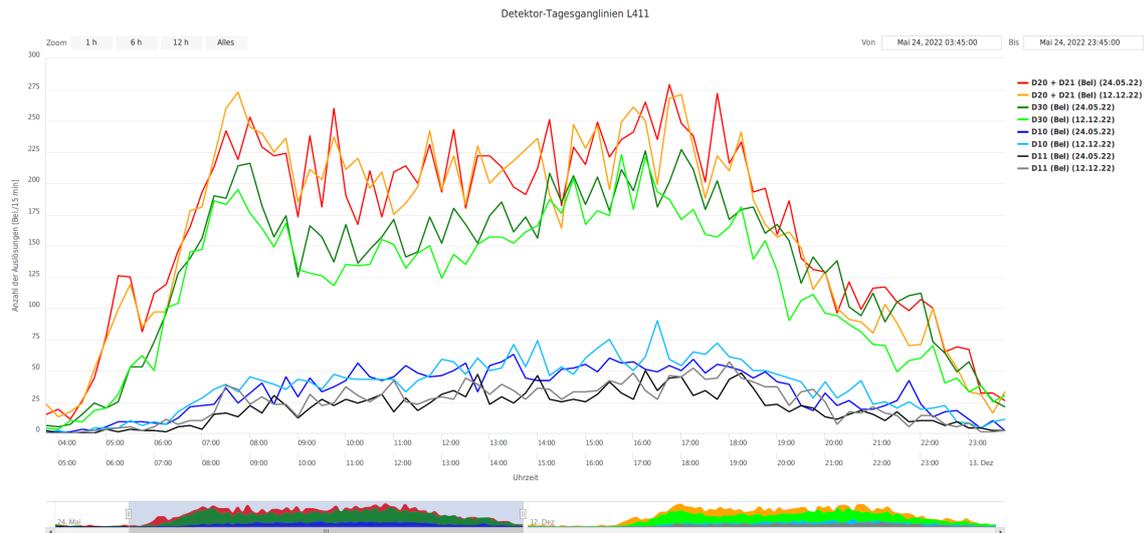


Abbildung 38: Tagesganglinie, Anzahl der Auslösungen, KP-Nr. 411, ganztags, Quelle [intern](#)

Auf der Abbildung 39 kann die Anzahl der Auslösungen vor und in der Testphase 1 erkannt werden.

Folgende Quellen für die Auslösungen sind in der Tagesganglinie dargestellt:

1. D10, Induktionsschleifendetektor, auf Niederwall, Richtung Detmolder Straße,
2. D11, Induktionsschleifendetektor, auf Niederwall, Richtung Kreuz- und Spiegelstraße,
3. D20, Induktionsschleifendetektor, auf Detmolder Straße, Richtung Kreuzstraße und Niederwall,
4. D21, Induktionsschleifendetektor, auf Detmolder Straße, Richtung Kreuzstraße und
5. D30, Induktionsschleifendetektor, auf Kreuzstraße, Richtung Detmolder Straße.

Die genauen Standorte gehen aus der Abbildung 40 hervor.

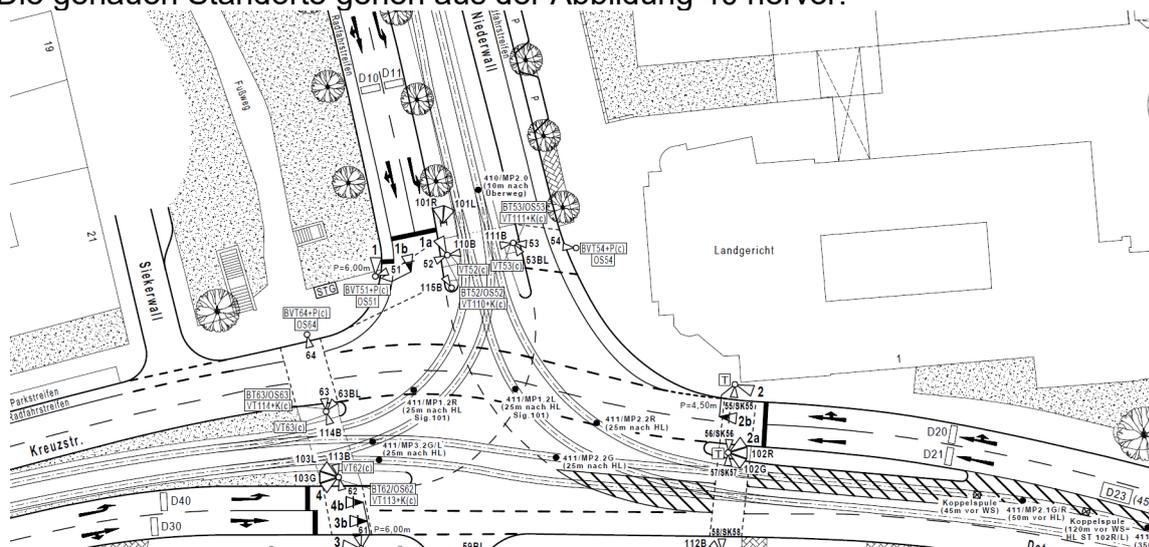


Abbildung 39: Auszug VS-Lageplan, KP-Nr. 411, Stand 21.03.2014

Einen direkten Zusammenhang in Bezug auf die Fahrradstraße Rohrteichstraße kann nicht getroffen werden. Die Belastung der Detmolder Straße kann zur Auswertung der Verkehre auf den Umliegenden Hauptverkehrsstraßen berücksichtigt werden. Anhand

der Auslösungen auf der Detmolder Straße (D20 + D21) kann keine signifikante Änderung der Verkehrsbelastung auf der Detmolder Straße zwischen den beiden betrachteten Zeiträumen aufgezeigt werden.

### 4.3 LSA 412: Detmolder Straße / August-Bebel-Straße 24.05./12.12.2022 (vor/während Testphase)

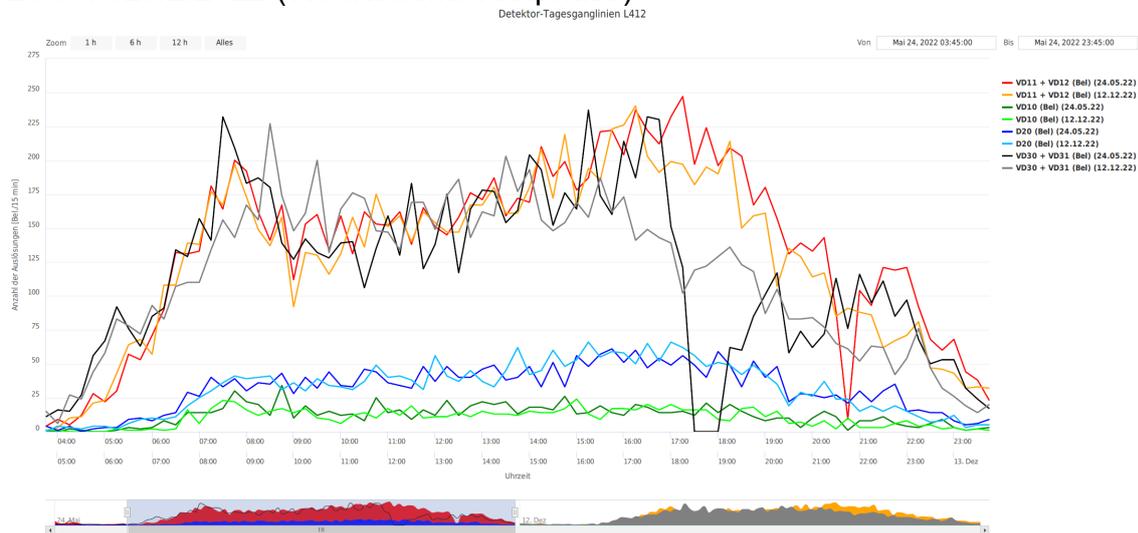


Abbildung 40: Tagesganglinie, Anzahl der Auslösungen, KP-Nr. 412, ganztags, Quelle [intern](#)

Auf der Abbildung 42 kann die Anzahl der Auslösungen vor und in der Testphase 1 erkannt werden.

Folgende Quellen für die Auslösungen sind in der Tagesganglinie dargestellt:

1. VD11, Induktionsschleifendetektor, auf Detmolder Straße, stadtauswärts, rechte Spur,
2. VD12, Induktionsschleifendetektor, auf Detmolder Straße, stadtauswärts, linke Spur,
3. D20, Induktionsschleifendetektor, auf August-Bebel-Straße, Richtung Detmolder Straße,
4. VD30, Induktionsschleifendetektor, auf Detmolder Straße, stadteinwärts, rechte Spur und
5. VD31, Induktionsschleifendetektor, auf Detmolder Straße, stadteinwärts, linke Spur.

Die genauen Standorte gehen aus der Abbildung 43 hervor.

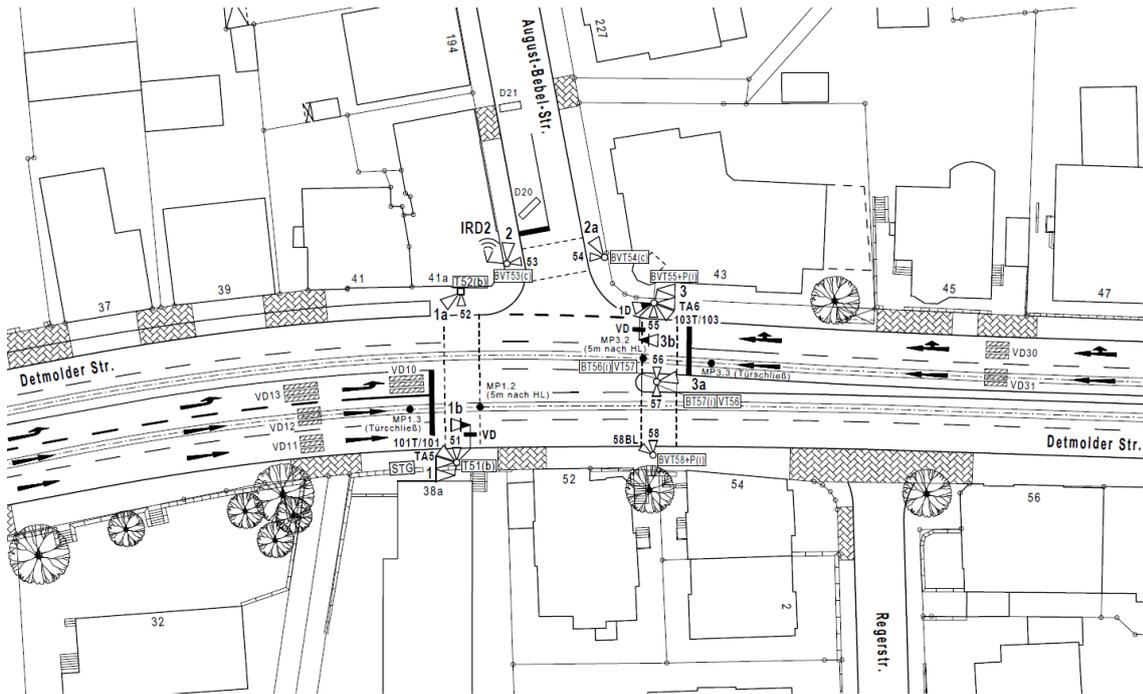


Abbildung 41: Auszug VS-Lageplan, KP-Nr. 412, Stand 04.12.2013

Die Belastung der Detmolder Straße kann zur Auswertung der Verkehre auf den Umliegenden Hauptverkehrsstraßen berücksichtigt werden. Anhand der Auslösungen auf der Detmolder Straße stadtauswärts (D11 + D12) kann keine signifikante Änderung der Verkehrsbelastung auf der Detmolder Straße nachgewiesen werden. Stadteinwärts (D30 + D31) ist bis auf den Ausfall der Detektion im vorher Zeitraum zwischen 17:30 Uhr und 18:00 Uhr kein signifikanter Unterschied zu erkennen .

#### 4.4 LSA 451: Harrogate Allee / Oldentruper Straße 24.05./12.12.2022 (vor/während Testphase)

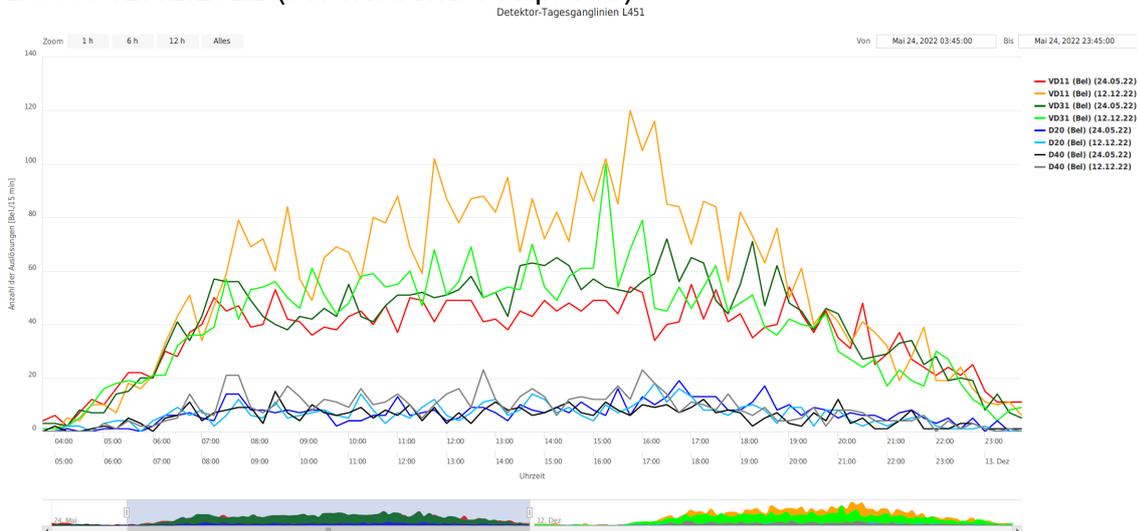


Abbildung 42: Tagesganglinie, Anzahl der Auslösungen, KP-Nr. 451, ganztags, Quelle [intern](#)

Auf der Abbildung 45 kann die Anzahl der Auslösungen vor und in der Testphase 1 erkannt werden.

Folgende Quellen für die Auslösungen sind in der Tagesganglinie dargestellt:

1. D20, Induktionsschleifendetektor, Am Rußkamp, Richtung Oldentruper Straße,

2. D40, Induktionsschleifendetektor, Harrogate Allee, Richtung Oldentruper Straße,
3. VD31, Videodetektor, Oldentruper Straße, Richtung stadteinwärts und
4. VD11, Videodetektor, Oldentruper Straße, Richtung stadtauswärts.

Die genauen Standorte gehen aus der Abbildung 46 hervor.

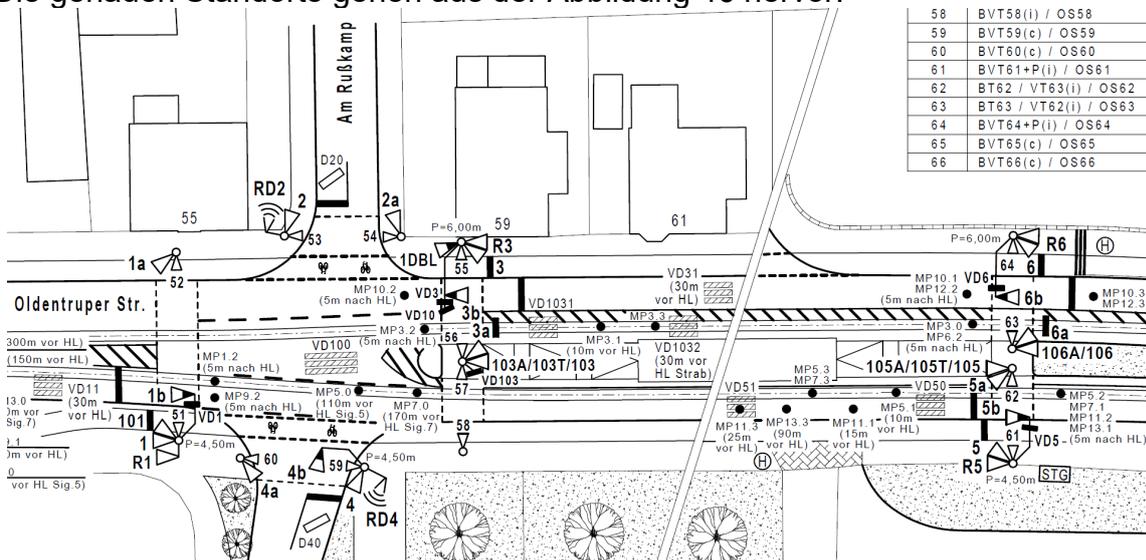


Abbildung 43: Auszug VS-Lageplan, KP-Nr. 451, Stand 04.11.2021

Die Belastung der Oldentruper Straße kann zur Auswertung der Verkehre auf den Umliegenden Hauptverkehrsstraßen berücksichtigt werden. Anhand der Auslösungen auf der Oldentruper Straße stadtauswärts (V D11) kann eine erhöhte Verkehrsbelastung während der ersten Testphase festgestellt werden. Stadteinwärts (VD31) ist die Verkehrsbelastung auf der Oldentruper Straße während der nachmittäglichen Spitzenstunde während der ersten Testphase leicht erhöht.

Einen direkten Zusammenhang in Bezug auf die Fahrradstraße Ehlenruper Weg wird aus der Fahrbeziehung Harrogate Allee auf die Oldentruper Straße (D40) herangeführt.

Im direkten Vergleich der beiden Datenquellen aus Mai und Dezember für den Induktionsschleifendetektor D40 ist zu erkennen, dass ganztags leichte Veränderungen feststellbar sind. Diese sind jedoch als gering einzustufen, so dass die Einbahnstraße keine merklichen Auswirkungen zeigt (vgl. Abbildung 47).

24.05./12.12.2022 (vor/in Testphase)

— D40 (Bel) (24.05.22)  
 — D40 (Bel) (12.12.22)

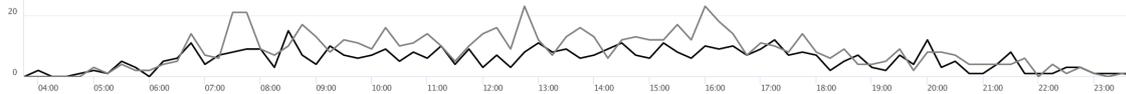


Abbildung 44: Vergleich D40, Induktionsschleifendetektor, Harrogate Allee, Richtung Oldentruper Straße

#### 4.5 LSA 414: Detmolder Straße / Mozartstraße / (Diesterwegstraße)

24.05./12.12.2022 (vor/während Testphase)

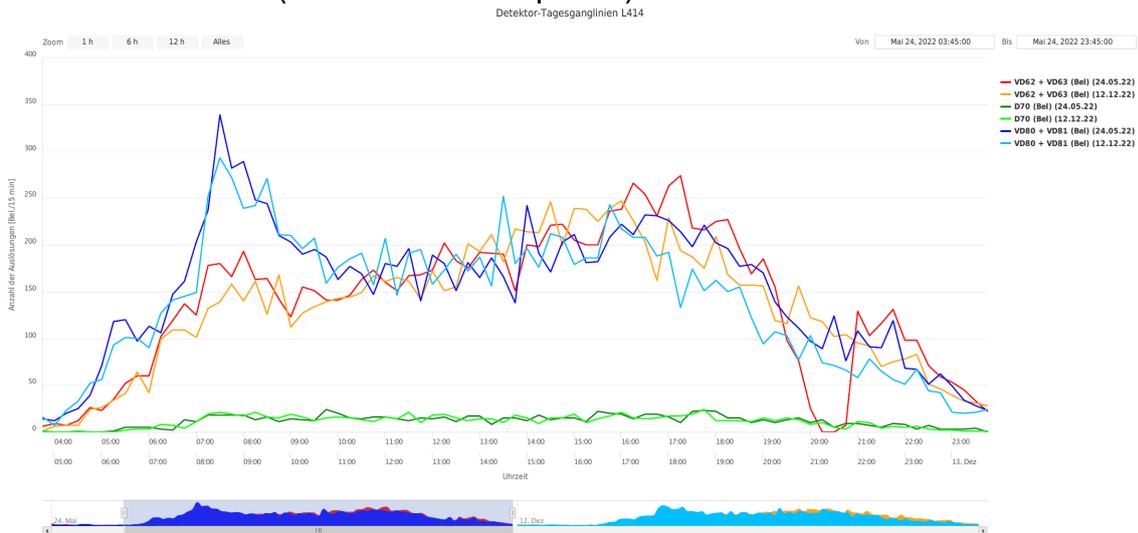


Abbildung 45: Tagesganglinie, Anzahl der Auslösungen, KP-Nr. 414, Quelle [intern](#)

Die Abbildung 48 zeigt die Anzahl der Auslösungen vor und in der ersten Testphase.

Folgende Quellen für die Auslösungen sind in der Tagesganglinie dargestellt:

1. VD62, VD 63, Induktionsschleifendetektor, Detmolder Straße, Richtung stadtauswärts
2. D70, Induktionsschleifendetektor, Diesterwegstraße, Richtung Detmolder Straße,
3. VD80, VD 81, Induktionsschleifendetektor, Detmolder Straße, Richtung stadteinwärts .

Die genauen Standorte gehen aus der Abbildung 49 hervor.

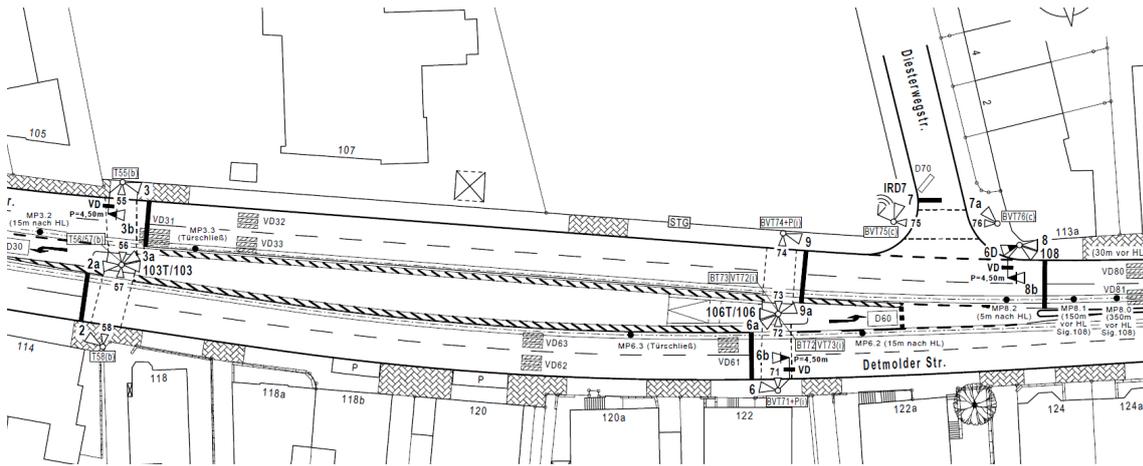


Abbildung 46: Auszug VS-Lageplan, KP-Nr. 414, Stand 06.04.2011

Die Belastung der Detmolder Straße kann zur Auswertung der Verkehre auf den Umliegenden Hauptverkehrsstraßen berücksichtigt werden. Insgesamt kann keine signifikante Änderung der Verkehrsbelastung auf der Detmolder Straße nachgewiesen werden.

Einen direkten Zusammenhang in Bezug auf die Fahrradstraße Ehlenruper Weg kann nur aus der Fahrbeziehung Diesterwegstraße auf die Detmolder Straße (D70) herangeführt werden.

Im direkten Vergleich der beiden Datenquellen aus Mai und Dezember für den Induktionsschleifendetektor D70 geht hervor, dass ganztags leichte Veränderungen feststellbar sind. Diese sind jedoch als gering einzustufen, so dass die Fahrradstraße keine merklichen Auswirkungen zeigt.

24.05./12.12.2022 (vor/in Testphase)

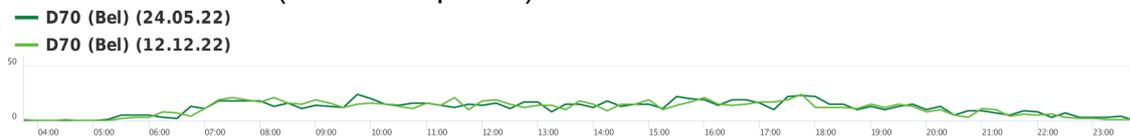


Abbildung 47: Vergleich D70 (grün), Induktionsschleifendetektor, Diesterwegstraße, Richtung Detmolder Straße

## 5 Unfallauswertung

In der ersten Testphase wurden bis zum Ende des Jahres keine Verkehrsunfälle auf der Fahrradstraßenverbindung gemeldet.

## 6 Zusammenfassung

Durch die Einführung der Fahrradstraße und die geänderte Verkehrsführung für den MIV haben sich Veränderungen im Verkehrsaufkommen ergeben.

### 6.1 Veränderungen im Radverkehrsaufkommen

Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum sind durchschnittlich 15,8% mehr Radfahrende auf der Fahrradstraßenverbindung unterwegs gewesen. Die Erhöhung des Radverkehrsaufkommens findet sowohl an Wochentagen als auch an Wochenenden statt.

## 6.2 Veränderungen im Kraftfahrzeugverkehr

Durch die Einführung der Einbahnstraßenregelung wurde der KFZ Verkehr in der Fahrradstraßenverbindung in den meisten Abschnitten um über 60% reduziert. Lediglich in der Rohrteichstraße zwischen Niederwall und August-Bebel-Straße betrug die Reduktion im KFZ Verkehr nur 31,5%. An allen Erhebungspunkten konnten Verstöße gegen die Einbahnstraßenregelung erhoben werden.

In den Umliegenden Straßen des Quartiers zeigen sich unterschiedliche Veränderungen der KFZ Verkehre. Im Quartier zwischen Niederwall und August-Bebel-Straße weist die Luisenstraße eine geringe Veränderung der Verkehrsbelastung auf. In westlicher Richtung (entgegengesetzt der Einbahnstraßenregelung in der Rohrteichstraße) wurden 25 KFZ / 24 h mehr gezählt, in entgegengesetzter Richtung wurden 76 KFZ / 24 h weniger erhoben. Unter Berücksichtigung der Reduktion der KFZ Verkehre in der Rohrteichstraße um 606 KFZ / 24 h kann insgesamt von einer Reduzierung des KFZ Verkehrs im Quartier rund um die Rohrteichstraße zwischen Niederwall und August-Bebel-Straße gesprochen werden.

Im Quartier rund um die Rohrteichstraße zwischen August-Bebel-Straße und Teutoburger Straße existiert keine parallel verlaufende Wegeverbindung, die als alternative zur Rohrteichstraße fungieren kann. Hier wurden keine Erhebungen abseits der Fahrradstraße durchgeführt.

Im Quartier rund um den Ehlenruper Weg zwischen Teutoburger Straße und Prießallee wurde der Verkehr auf der Fahrradstraßenverbindung um rund 700 KFZ / 24 h reduziert. Der Verkehr auf der parallel verlaufenden Lippischen Straße wurde um rund 240 KFZ / 24 h erhöht. Auf der Diesterwegstraße sind keine merklichen Veränderungen hinsichtlich der Verkehrsbelastung erkennbar. Über die Diesterwegstraße ist die Einfahrt in die Fahrradstraße in beiden Richtungen für den MIV möglich. In diesem Quartier wurde der Verkehr teilweise auf die parallel verlaufenden Wohnstraßen verlagert, jedoch nicht in vollem Umfang. Insgesamt kann auch hier von einer Reduktion der Verkehre im gesamten Quartier gesprochen werden. Die Anzahl der Fahrzeuge, die an der LSA an der Diesterwegstraße aus dem Quartier auf die Detmolder Straße einfahren weist keinen signifikanten Unterschied auf.

Im Quartier rund um den Ehlenruper Weg zwischen Prießallee und Otto-Brenner-Straße wurde der KFZ Verkehr auf der Fahrradstraßenverbindung um rund 1300 KFZ / 24 h reduziert. In diesem Quartier existiert keine parallel verlaufende Wegeverbindung zur Fahrradstraße Ehlenruper Weg. Der Hartlager Weg, als querende Straße, weist in beiden Fahrtrichtungen eine leichte Reduktion der Verkehrsbelastung auf. Die Auswertung der Lichtsignalanlagen an der Kreuzung Harrogate Allee / Oelmühlenstraße sowie an der Kreuzung Königsbrücke / Detmolder Straße weist keine signifikante Veränderung der Verkehrsstärken an diesen Knoten aus dem Quartier heraus auf. Mit den vorliegenden Daten kann keine konkrete Verlagerung der Verkehre innerhalb des Quartiers nachgewiesen werden.

Anhand der Tagesganglinien der Auslösungen der Detektoren der Lichtsignalanlagen können auch die Veränderungen auf den umliegenden Hauptverkehrsstraßen dargestellt werden. Diese Hauptverkehrsstraßen weisen generell deutlich höheren Verkehrsbelastung auf und unterliegen auch Einflüssen von Umleitungen auf dem übergeordneten Netz. Die Veränderungen des KFZ Verkehrs auf den umliegenden Hauptverkehrsstraßen sind uneinheitlich. Es können keine Veränderungen durch die Einführung der Fahrradstraße mit den Einbahnstraßenregelungen nachgewiesen werden.