Amt, Datum, Telefon

660 Amt für Verkehr, 08.11.2024.2024, 51-2943

**Drucksachen-Nr.**

**8445/2020-2025**

# Beschlussvorlage der Verwaltung
## Nachtragsvorlage

Diese Vorlage

☒ ersetzt die Ursprungsvorlage 6460/2020-2025.

| Gremium | Sitzung am | Beratung |
|---|---|---|
| **Bezirksvertretung Dornberg** | 21.11.2024 | öffentlich |
| **Bezirksvertretung Mitte** | 28.11.2024 | öffentlich |
| **Bezirksvertretung Schildesche** | 28.11.2024 | öffentlich |
| **Stadtentwicklungsausschuss** | 10.12.2024 | öffentlich |

**Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)**

**Machbarkeitsstudie Radverbindung zwischen Innenstadt und Campus**

**Betroffene Produktgruppe**

11.12.01 — Öffentliche Verkehrsflächen
11.12.03 — Verkehrliche Planung

**Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen**

Umsetzung Mobilitätsstrategie, Umsetzung Vertrag Radentscheid

**Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan**

Keine Auswirkungen

**Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)**

Finanz- und Personalausschuss, 15.06.2021, TOP 12 öffentlich, Ds-Nr.: 0697/2020-2025
Stadtentwicklungsausschuss, 22.06.2021, TOP 4.3 öffentlich, Ds-Nr.: 0697/2020-2025
Rat der Stadt Bielefeld, 24.06.2021, TOP 24 öffentlich, Ds-Nr.: 0697/2020-2025
Stadtentwicklungsausschuss, 02.05.2023, TOP 11 öffentlich, Ds-Nr.: 5894/2020-2025
Stadtentwicklungsausschuss, 16.04.2024, TOP 4.4, öffentlich, Ds-Nr.: 6460/2020-2025

**Beschlussvorschlag:**

**Die Bezirksvertretungen Dornberg, Schildesche und Mitte empfehlen, der Stadtentwicklungsausschuss beschließt:**

1. **Die Umsetzungen**

   a) **der Variante grün in Abschnitt 1 über (Elsa-Brandström-Straße) – Arndtstraße – Meindersstraße – (Wittekindstraße – Rolandstraße) – Melanchthonstraße und**

   b) **der Variante orange in Abschnitt 2 und 3 über (Stapenhorststraße) und Kurt-Schumacher-Straße**

**werden entsprechend der definierten Qualitätsstandards weiterverfolgt. Die Maßnahmenvorschläge werden konkretisiert, zur Umsetzung vorbereitet und im Rahmen des Umsetzungskonzeptes zum Radverkehrskonzept abgearbeitet.**

2. **Dabei werden folgende Planungsprämissen festgelegt:**

   a) **Die Kurt-Schumacher-Straße bleibt für den Kfz-Verkehr in beide Richtungen befahrbar.**
   b) **Die Führung von der Melanchthonstraße zur Kurt-Schumacher-Straße wird optimiert und möglichst durch den Grünzug gelegt. Die Planungen erfolgen in enger Abstimmung mit den entsprechenden Stellen, insbesondere dem Amt für Schule und dem Umweltamt.**
   c) **Die Führung über das Libori-Gelände wird weiterverfolgt.**
   d) **Die Projektierung eines Quartierparkhauses auf dem Arminia-Gelände wird berücksichtigt und die zu erstellende Planung intensiv mit den entsprechenden Stellen, insbesondere dem Bauamt, dem Amt für Schule und dem DSC Arminia Bielefeld e.V. abgestimmt.**

3. **Das Hauptroutennetz des Radverkehrskonzeptes wird für den Korridor zwischen Innenstadt und Universität bzw. Hochschule entsprechend der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie aktualisiert: Die Vorzugsvariante (grün und orange) wird als Hauptroute Kategorie I, die Wertherstraße (Variante blau) wird als Hauptroute Kategorie II zusätzlich aufgenommen.**

4. **Die Erhöhung der Qualität auf den weiteren Hauptrouten für den Radverkehr im Entwicklungskorridor 2 (blau, rot, weitere Teilabschnitte orange und grün) werden, wie im Umsetzungskonzept vorgesehen, weiterverfolgt.**

5. **Die Verwaltung wird beauftragt, die hierfür notwendigen Maßnahmen in das Umsetzungskonzept des Radverkehrskonzeptes zu integrieren.**

**Begründung:**

## Kurzfassung

Mit Beschluss des Umsetzungskonzeptes zum Radverkehrskonzept der Stadt Bielefeld wurde die Verwaltung beauftragt, für den Entwicklungskorridor 2 von der Innenstadt über den Bielefelder Westen in Richtung Universität und Hochschule eine detaillierte Machbarkeitsstudie zur Festlegung der dortigen Radhauptroute(n) durchzuführen. Grundlegendes Ziel ist es, die Radverbindungen in diesem Korridor zu optimieren und in den kommenden Jahren eine für den Alltagsradverkehr bestmögliche Verbindung entsprechend der Qualitätsstandards für Radhauptrouten der Kategorie I hochwertig auszubauen.

In der Machbarkeitsstudie wurden denkbare Streckenführungen untersucht. Durch eine Öffentlichkeitsbeteiligung in Form eines Online-Fragebogens zu Beginn des Planungsprozesses konnte der Input der Bevölkerung in die weiteren Arbeiten einfließen. Eine weitere Beteiligungsmöglichkeit bot eine im Korridor durchgeführte, aufsuchende Beteiligung. Darüber hinaus wurden relevante Akteur*innen des Korridors zu einem gemeinsamen Workshop eingeladen, in dem die Streckenführung und die Bewertungskriterien diskutiert wurden.

Es ergaben sich letztlich vier potenzielle Streckenvarianten, für die die Umsetzbarkeit der angestrebten Qualitätsstandards genauer überprüft wurde. Für alle Abschnitte der vier Varianten wurden Steckbriefe mit Maßnahmenvorschlägen inklusive Kostenschätzung und Umsetzungshorizont erstellt. Des Weiteren wurden Aspekte wie Naturschutz, Aufwand, Erschließungsfunktion, Minimierung von Konflikten und die Attraktivität für zukünftige Nutzende bewertet. Für die vier Streckenvarianten wurden eine standardisierte Nutzen-Kosten-Analyse durchgeführt, Aussagen über die Wirtschaftlichkeit der Realisierung der jeweiligen Radverbindungen getroffen und letztlich eine Vorzugsvariante als Kombination aus zwei der vier Varianten erstellt; sie verläuft wie folgt: (Elsa-Brandström-Straße) – Arndtstraße – Meindersstraße – (Wittekindstraße – Rolandstraße) – Melanchthonstraße – (Stapenhorststraße) – Kurt-Schumacher-Straße. Diese Vorzugsvariante soll nun prioritär umgesetzt werden.

**Hintergrund**

Die Mobilitätsstrategie der Stadt Bielefeld sieht vor, den Radverkehrsanteil aller Wege bis zum Jahr 2025 auf 25 Prozent (Stand 2022: 21 Prozent) zu steigern und den Umweltverbund bis zum Jahr 2030 weiter zu stärken. Wichtige Schritte zur Erreichung dieser Ziele sind das im Jahr 2020 beschlossene Radverkehrskonzept und das darauf aufbauende, ebenfalls beschlossene Umsetzungskonzept. Hierfür wurden u.a. wichtige Quell- und Zielgebiete des Radverkehrs in der Stadt identifiziert, ein Radhauptroutennetz entwickelt und daran anknüpfend gesamtstädtisch und in priorisierten Entwicklungskorridoren Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs konkretisiert und gewichtet.

Der Entwicklungskorridor 2 des Radverkehrskonzeptes verbindet die Innenstadt mit dem Bielefelder Westen in Richtung der Stadt Werther. Der auf dem Korridor liegende, räumlich konzentrierte Campus von Universität und Hochschule bildet ein zentrales Ziel für den alltäglichen Verkehr von über 35.000 Studierenden und 4.000 Beschäftigten. Die Innenstadt mit Bielefelds höchstem Bevölkerungsanteil (Einwohner*innenzahl Stadtteil Mitte 2022: 81.544) und als Wohnort vieler Studierender fungiert als wichtiges Quellgebiet für Alltagsverkehr in Richtung Universität und Hochschule. Gleichwohl ist dieser Korridor für viele im Bielefelder Westen Lebende aufgrund der hohen Anzahl an Arbeitsplätzen in der Innenstadt von Bedeutung. Darüber hinaus stellt der Abschnitt zwischen Campus und Innenstadt für viele Bielefelder*innen und Auswärtige eine Teilstrecke ihrer längeren, über diese Distanz hinausgehenden Wege dar. Das Radverkehrskonzept der Stadt Bielefeld unterscheidet zwischen Hauptrouten der Kategorien I und II. Jeder Entwicklungskorridor sieht eine durchgehende Radverbindung der Kategorie I vor. Im Korridor zwischen Universität bzw. Hochschule und Innenstadt befinden sich laut Radverkehrskonzept verschiedene potenzielle Radverbindungen der Kategorie I. Mit Beschluss des Umsetzungskonzeptes zum Radverkehrskonzept wurde der Verwaltung der Auftrag erteilt, für die Entscheidung über eine oder ggf. mehrere priorisierte Radverbindungen eine detaillierte Machbarkeitsstudie durchzuführen. Die Erstellung einer Machbarkeitsstudie wurde im Sommer 2022 ausgeschrieben und durch das Planungsbüro INOVAPLAN GmbH durchgeführt.

Das parallel erstellte Verkehrskonzept „Bielefelder Westen“ dient mit den bereits vorliegenden Ergebnissen als Grundlage für die weiteren Planungen unter Einbeziehung der unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse im Quartier. Aktuell gestartet sind außerdem planerische Überlegungen auf dem angrenzend verlaufenden Entwicklungskorridor 5 entlang der Jöllenbecker Straße. Diese Maßnahmen sind entsprechend miteinander zu verzahnen und Umsetzungshorizonte zu entwickeln.

**Identifikation der Streckenvarianten**

Für die Erstellung der Machbarkeitsstudie „Radverbindung zwischen Innenstadt und Campus“ wurde verwaltungsintern ein Projektteam aus Amt für Verkehr, dem Umweltamt und dem beauftragten Planungsbüro gebildet. Der wöchentliche Jour fixe mit dem Planungsbüro garantierte eine effiziente und abgestimmte Bearbeitung. Darüber hinaus wurde für das Projekt eine Unterarbeitsgruppe der „Strategiegruppe Nahmobilität“ gegründet, die einmal zur Vorabstimmung und dreimal während der Projektlaufzeit einberufen wurde. Für eine der drei Abstimmungen mit der Unterarbeitsgruppe wurde der Kreis der Teilnehmenden erweitert und das Treffen in Form eines Workshops durchgeführt. Dieser fand im Oktober 2022 mit dem Planungsbüro, dem verwaltungsinternen Projektteam, dem Radentscheid sowie mit Vertretenden aus Verwaltung und Studierendenschaft der Universität und Hochschule statt. Ziele waren die Beurteilung der Streckenvarianten und die Diskussion zu Bewertungskriterien für die Entscheidung einer Vorzugsvariante.

Als Input für die Identifizierung erster Streckenvarianten dienten unter anderem Informationen zu bereits bestehenden oder geplanten Radwegeverbindungen, Geobasisdaten, Quellen und Zielen, Orthofotos sowie Informationen der Stadt zu laufenden Planungsprojekten. Darüber hinaus wurden das Verkehrskonzept für den Bielefelder Westen und das für die Universität berücksichtigt und die Inhalte abgestimmt. Im Ergebnis lagen vier Varianten mit ergänzenden alternativen Verbindungen vor.

Um die identifizierten Streckenvarianten zu verifizieren und weiterzuentwickeln, wurden der Öffentlichkeit während des Projekts mehrere Beteiligungselemente geboten. Nach ersten projektinternen Abstimmungen wurden die Streckenvarianten im September/Oktober 2022 in einer Online-Beteiligung durch die Öffentlichkeit bewertet. Dabei wurden die subjektiven Präferenzen der Teilnehmenden bezüglich einer qualitativ hochwertigen Radverbindung sowie ihre Ortkenntnis zur aktuellen Radinfrastruktur abgefragt. Hierbei wurden insgesamt über 1.500 komplett ausgefüllte Fragebögen übermittelt. Ergänzende Hinweise ergaben sich bei der aufsuchenden Beteiligung am Siegfriedplatz. Hier wurde am Wochenmarkt über das Projekt informiert, die Ergebnisse der Online-Beteiligung vorgestellt und weiterer Input der Interessierten zu den Streckenvarianten aufgenommen. Parallel erfolgten die weitere fachplanerische Konkretisierung sowie die Befahrung der Varianten vor Ort.

Weiterhin wurde die Strategiegruppe Nahmobilität über den Arbeitsstand und die nächsten Schritte informiert. Auf der projektspezifischen Website auf der Homepage der Stadt Bielefeld wird darüber hinaus laufend über den aktuellen Stand des Projektes informiert.

**Maßnahmenentwicklung**

Im weiteren Projektverlauf wurden für alle Varianten Maßnahmenvorschläge ausgearbeitet, um entlang der Streckenverläufe die definierten Standards einer qualitativ hochwertigen Radverbindung (siehe Kapitel 1.3 des Berichts zur Machbarkeitsstudie; Anlage 1) zu realisieren. Für jeden Teilabschnitt der vier Streckenvarianten und für die Alternativen wurden die zur dortigen Umsetzung einer qualitativ hochwertigen Radverbindung notwendigen Maßnahmen in Steckbriefen mit weiteren Informationen dokumentiert (siehe Anlage 2). Dort sind neben den Maßnahmenvorschlägen die zur Umsetzung dieser kalkulierten Kosten vermerkt, welche wichtige Eingangsgrößen für die Nutzen-Kosten-Analyse waren.

Bei Beibehaltung der aktuellen Verkehrsführung auf der Kurt-Schumacher-Straße ist eine vollständige Umsetzung der angestrebten Standards für die Radverbindung nicht möglich. Durch die Lage der Stadtbahn sind die Seitenbereiche auch nicht durch massiven Grunderwerb im Nordosten entsprechend zu ertüchtigen. Daher wurde die Auftragnehmerin der Machbarkeitsstudie im Nachgang mit einem Zusatzauftrag zur Überprüfung einer alternativen Verkehrsführung beauftragt. Der sich hieraus ergebende Maßnahmenvorschlag für die Kurt-Schumacher-Straße

umfasste die Sperrung stadtauswärts für den Kfz-Verkehr, sodass auf diesem Fahrstreifen Platz für die Ausgestaltung einer Radverbindung entstehen sollte. Auf dem nordöstlichen Fahrstreifen wurde eine Fahrradstraße ohne bzw. mit stark eingeschränktem Kfz-Verkehr als Lösung vorgeschlagen. Diese wäre zunächst ohne größere bauliche Eingriffe umsetzbar gewesen (s. dazu aber unten „Dialogveranstaltung“).

Bisheriger Lösungsvorschlag (s. Drucksache 6460/2020-2025)

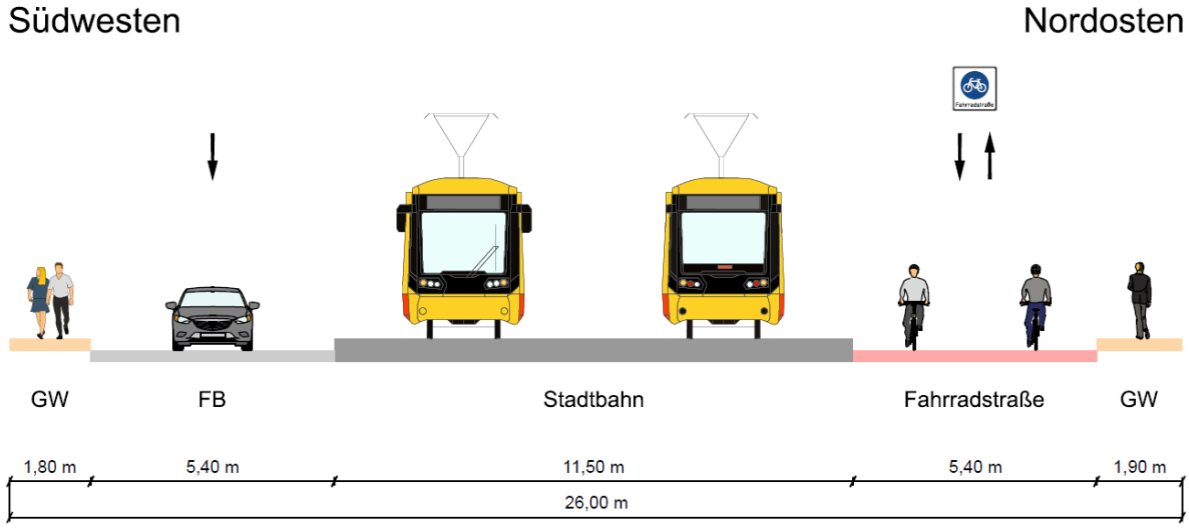



***Abbildung 1: Beispielquerschnitt Kurt-Schumacher-Straße***

Mittels Verkehrsprognosen aus dem Bielefelder Verkehrsmodell sowie durchgeführten Leistungsfähigkeitsuntersuchungen für die von Umfahrungsverkehren betroffenen Knotenpunkte wurden die Leistungsfähigkeiten bei einer Umsetzung der Maßnahme überprüft und lediglich geringe Veränderungen ermittelt (siehe Anlage 4).

**Entscheidungsfindung**

Die Streckenvarianten wurden in je drei Abschnitte unterteilt und mit einem Variantenvergleich hinsichtlich verschiedener Kriterien wie Attraktivität, Erschließungsfunktion/-potenzial, Verträglichkeit mit anderen Verkehrsteilnehmenden, Raumverträglichkeit, Handlungs- und Realisierungsaufwand und insbesondere Realisierbarkeit der Standardumsetzung abschnittsweise bewertet. Über die Vor- und Nachteile der jeweiligen Varianten wurde im April/Mai 2023 bereits ausführlich informiert (siehe Infovorlage Ds-Nr.: 5894/2020-2025). Die angewendete Bewertungsmatrix sowie die Gewichtung der einzelnen Kriterien wurden in dem Workshop mit der Unterarbeitsgruppe und weiteren Fachleuten erarbeitet. Ziel war es, den Variantenvergleich als einen Baustein zur Findung der Vorzugsvariante zu nutzen und die Vor- und Nachteile der Varianten in unterschiedlichen Abschnitten darzustellen. Der Variantenvergleich ergibt, dass die Variante grün im Abschnitt 1 und die Variante orange im Abschnitt 2 und 3 am besten abschneidet (siehe Anlage 3).

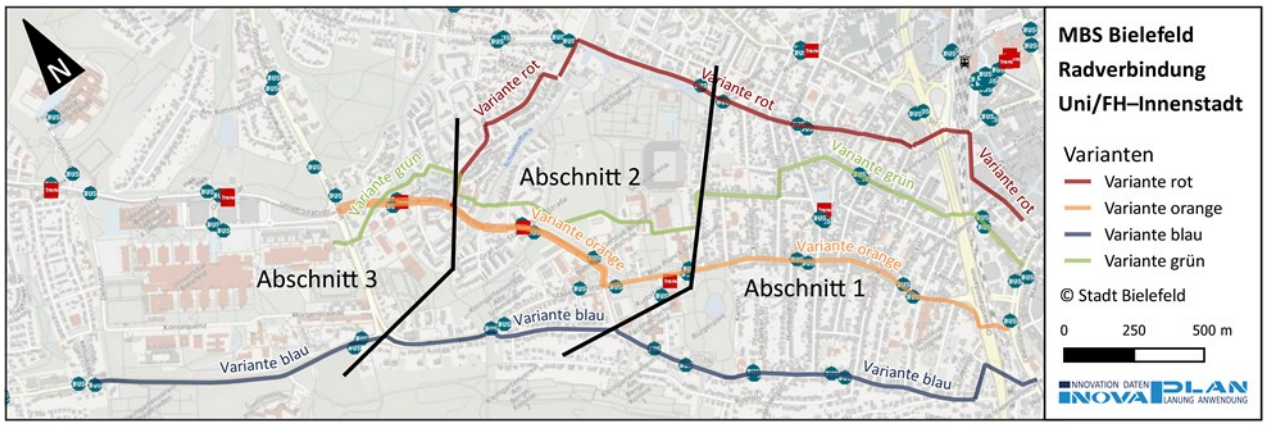



***Abbildung 2: Unterteilung der vier Varianten in drei Abschnitte***

Die vier Streckenvarianten wurden einer vertieften Potenzialbetrachtung sowie einer Nutzen-Kosten-Analyse unterzogen. Mittels des städtischen Verkehrsmodells wurden zunächst zukünftige Potenziale ermittelt, die mit Realisierung der definierten Standards auf den jeweiligen Streckenvarianten erreicht werden können. Anschließend wurde eine Nutzen-Kosten-Analyse in Anlehnung am bundesweit für Radschnellwege empfohlenen Verfahren „Leitfaden zur Potenzialanalyse und Nutzen-Kosten-Analyse“ (Bundesanstalt für Straßenwesen, 2019) durchgeführt. Für die durch die Realisierung der Standards entstehenden Nutzen wurden aus den Potenzialwerten monetarisierte Nutzenwerte errechnet, welche den Kosten der Realisierung aus den Maßnahmensteckbriefen gegenübergestellt wurden. Als Ergebnis der durchgeführten Analyse wurden Nutzen-Kosten-Verhältnisse ermittelt. Ausgangspunkt war hierbei das Erreichen eines Wertes größer als 1,0, da dann die gesamten Maßnahmen aus volkswirtschaftlicher Sicht als sinnvoll einzustufen sind, weil der Nutzen (bspw. durch schnellere Reisezeiten mit dem Rad, Verlagerung von Verkehren vom Kfz auf das Rad etc.) die Kosten überwiegt.

Insgesamt zeigen sich die Varianten grün und orange anhand der Bausteine der Entscheidungsfindung (Variantenvergleich, Diskussion mit Fachleuten, Ergebnisse der Beteiligungen, Realisierbarkeit der Standardumsetzung, Nutzen-Kosten-Analyse) in den jeweiligen Abschnitten am geeignetsten für die Empfehlung als Vorzugsvariante.

**Vorzugsvariante**

Die zu empfehlende Vorzugsvariante verläuft über ca. 3,5 km von der Bielefelder Innenstadt zur Universität entlang der folgenden Route: (Elsa-Brandström-Straße) – Arndtstraße – Meindersstraße – (Wittekindstraße – Rolandstraße) – Melanchthonstraße – (Stapenhorststraße) – Kurt-Schumacher-Straße. Die Führung des Radverkehrs erfolgt vor allem auf Fahrradstraßen.

Diese Kombination aus den Varianten grün und orange kann mit den notwendigen Maßnahmen auf ca. 95 % der Streckenlänge die Standards des kommunalen Radverkehrskonzeptes einhalten, punktuell können aufgrund von bestehenden Engstellen die Standards voraussichtlich nicht eingehalten werden. Für die Realisierung der Vorzugsvariante inklusive der hochwertigen Fahrradstraßen müssen voraussichtlich ca. 120 Kfz-Stellplätze entfallen. Ein Großteil dieser Parkplätze nimmt im Bestand Teile des Gehweges in Anspruch, was grundsätzlich entgegen der angestrebten Nahmobilitätsförderung steht. Zur Kompensierung des Parkplatzentfalls sind Quartiersgaragen geplant. Neben dem hohen Grad an Umsetzbarkeit überzeugt die Vorzugsvariante zudem in ihrer Erschließungsfunktion (Wohnen, Schule, Einkauf), in ihrer Verträglichkeit mit dem Umweltverbund und Umweltbelangen sowie im Punkt soziale Sicherheit. Darüber hinaus ist mit wenig Grunderwerb zu rechnen und die Maßnahmen sind in einer ersten Ausbaustufe zeitnah umsetzbar.

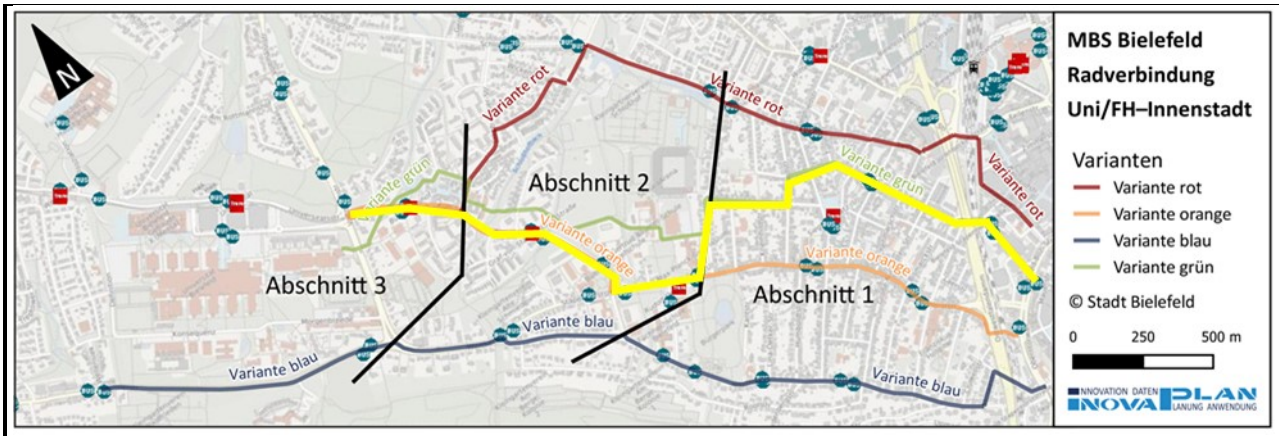



***Abbildung 3: Vorzugsvariante***

## Dialogveranstaltung

Auf Wunsch der Politik wurde am 26. Juni 2024 eine Dialogveranstaltung in der Schüco-Arena angeboten, damit Bürger*innen dort ihre Fragen und Anregungen direkt mit der Politik und den Planenden diskutieren konnten. Gut 200 Interessierte sind der Einladung über die Presse, per Mail, SocialMedia, über Plakate vor Ort und der Homepage der Stadt Bielefeld gefolgt. Dabei waren sowohl zahlreiche Anlieger, als auch Nutzende der Radverbindung und Politiker aus den drei Bezirken Dornberg, Schildesche und Mitte. Nach einleitenden Worten durch den Dezernenten und die drei Bezirksbürgermeister*innen sowie dem Leiter des Amtes für Verkehr wurde die Machbarkeitsstudie durch die Projektleitung vorgestellt. Im Anschluss konnte in den Teilbereichen Schildesche/Dornberg und Mitte, jeweils unter der Leitung der drei Bezirksbürgermeister*innen, diskutiert werden. Planende aus dem Amt für Verkehr, dem Umweltamt und vom Gutachterbüro INOVAPLAN gaben Auskunft zu den unterschiedlichen Fragestellungen.

Die Ergebnisse sind in Anlage 5 wiedergegeben.

## Planungsprämissen

Aus den Ergebnissen der Dialogveranstaltung und ersten Gesprächen mit weiteren unmittelbar Beteiligten werden folgende Planungsprämissen abgeleitet:

***Die Kurt-Schumacher-Straße bleibt für den Kfz-Verkehr in beide Richtungen befahrbar.***
Die Einbahnstraßenlösung soll nicht weiterverfolgt werden, da

- eine schlechtere Erreichbarkeit des Bültmannshofquartiers nicht ausgeschlossen werden kann,
- für die Erreichbarkeit einiger Stellplätze/Anlieferung planerisch aufwendige Lösungen gefunden werden müssten und
- die notwendigen zusätzlichen Signalanlagen zur Sicherung des links abbiegenden Verkehrs seitens des Radverkehrs als Komforteinschränkung gesehen werden könnten.

***Die Führung von der Melanchthonstraße zur Kurt-Schumacher-Straße wird optimiert und möglichst durch den Grünzug gelegt. Die Planungen erfolgen in enger Abstimmung mit den entsprechenden Stellen, insbesondere dem Amt für Schule und dem Umweltamt.***
Die Führung über die Stapenhorststraße soll nicht weiter als Vorzugsstrecke verfolgt werden. Es wird eine mangelnde Akzeptanz für diesen Umweg inklusive einige Höhenunterschiede befürchtet. Es soll eine planerische Lösung für eine Abkürzung zwischen Melanchthonstraße und Kurt-Schumacher-Straße gefunden werden.

Bereich mit alternativen Wegeverbindungen

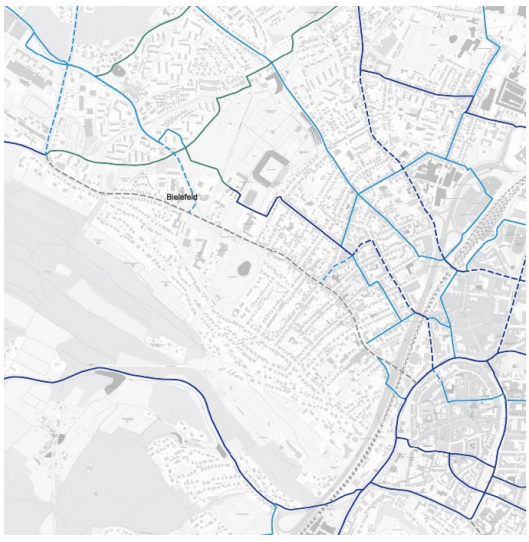
***Die Führung über das Libori-Gelände wird weiterverfolgt.***
Mit der Veräußerung des Geländes hat sich eine neue Chance zur Begradigung der Strecke ergeben. Diese Komfortsteigerung für den Radverkehr soll entsprechend weiterverfolgt werden. Dazu sollen entsprechende Abstimmungen mit dem Eigentümer erfolgen.

***Die Idee eines Quartierparkhauses auf dem Arminia-Gelände wird weiterverfolgt und die Planung intensiv mit den entsprechenden Stellen, insbesondere dem Bauamt, dem Amt für Schule und dem DSC Arminia Bielefeld e.V. abgestimmt.***
Mit der Umsetzung der Route und der Umsetzung des Verkehrskonzeptes „Bielefelder Westen“ werden einige Pkw-Stellplätze im öffentlichen Raum entfallen. Zu Kompensation sollen die Planungen für ein Quartiersparkhaus weiterverfolgt werden. Die Planungen sollen zeitnah starten, um rechtzeitig entsprechende Stellplätze zur Verfügung stellen zu können.

**Perspektive**

Ziel ist die Umsetzung der Vorzugsvariante entsprechend der Standards der Hauptroute Kategorie I des Radverkehrskonzeptes. Die Herstellung dieser hochwertigen Radverbindung wird für Bündelungseffekte im Korridor sorgen. Dennoch werden auch auf parallelverlaufenden Wegeverbindungen (z.B. im Grünzug oder auf Fahrradstraßen im Bielefelder Westen) weiterhin nennenswerte Anteile des Radverkehrs stattfinden.

Die Projektuntersuchungen zeigen, dass auch die blaue Variante über die Wertherstraße perspektivisch für den Radverkehr eine größere Rolle spielen kann als bisher. Insbesondere durch die Entwicklungen im südlichen Bereich des Universitätsgeländes wird die Bedeutung der Route zunehmen. Durch die ausgearbeiteten Maßnahmensteckbriefe stehen auch hier Möglichkeiten für die Entwicklung und Verbesserung der blauen Variante sowie der anderen Varianten zur Verfügung. Es wird daher empfohlen, das Hauptroutennetz des Radverkehrskonzeptes entsprechend der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zu überarbeiten, die Wertherstraße in das Hauptroutennetz aufzunehmen und die entsprechenden Maßnahmen in das Umsetzungskonzept zu integrieren. So kann das Angebot an Radverkehrsinfrastruktur zwischen Campus und Innenstadt neben der Vorzugsvariante (Ausbaustandard entsprechend der Hauptroute Kategorie I) zukünftig um alternative Radwegeverbindungen entsprechend der Standards für Hauptrouten der Kategorie II ergänzt werden.



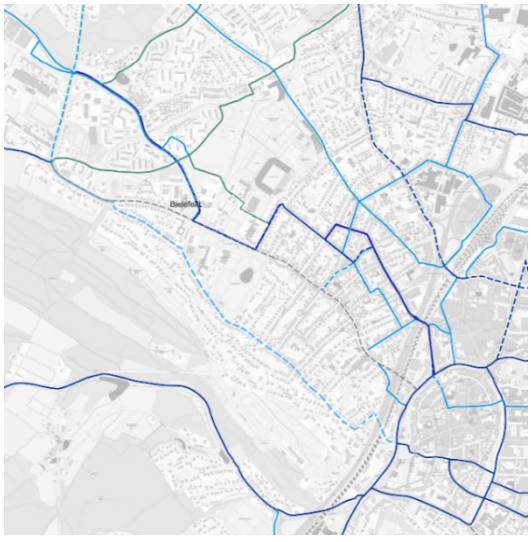






***Abbildung 4: Änderungen am Zielnetz des Radverkehrskonzeptes (links alt, rechts neu)***

## Umsetzungsschritte

Um die Qualität des Radverkehrs zwischen der Innenstadt und dem Campus in den kommenden Jahren zu stärken und die nächsten Schritte zu realisieren, sind verschiedene Aspekte von besonderer Bedeutung:

1. Fortlaufende Diskussion und Klärung des Anschlusses der Route an das Gelände der Universität und die Fortführung in Richtung Hochschule;
2. Kurz- und mittelfristige Maßnahmen werden zeitnah begonnen; umfangreichere Maßnahmen, darunter solche mit einem hohen Abstimmungsaufwand, werden möglichst früh nach Projektende in den Fokus genommen, um eine Realisierung in den kommenden Jahren zu ermöglichen;
3. Die Maßnahmenumsetzung erfolgt zeitgleich und im Einklang mit dem Verkehrskonzept „Bielefelder Westen“;
4. Weitere Planungen im Umfeld (z.B. Jöllenbecker Straße) sind einzubeziehen;
5. Verbesserungen für den Radverkehr sollen im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit transparent, zeitnah und umfassend kommuniziert werden. Darüber hinaus wird die Radverbindung intuitiv nutzbar und gut auffindbar gekennzeichnet werden.

Unter Federführung des Amtes für Verkehr und weiterer Beteiligten werden nach erfolgtem politischem Beschluss die Planungsschritte bis hin zur Realisierung überführt.

| | |
|---|---|
| **Beigeordneter**<br><br>**Adamski** | |

Anlage 1: Bericht zur Machbarkeitsstudie
Anlage 2: Maßnahmensteckbriefe
Anlage 3: Variantenvergleich
Anlage 4: Bericht zum Zusatzauftrag Kurt-Schumacher-Straße
Anlage 5: Rückmeldungen aus der Dialogveranstaltung