



Bielefeld

... fährt Rad!

Radverbindung Campus – Innenstadt

16.01.2025

Hintergrund & Ziel

Ziel: bestehende Radverbindungen zwischen Campus und Innenstadt verbessern und in den kommenden Jahren eine bestmögliche Verbindung für den Alltagsradverkehr hochwertig ausbauen

Vorgehen:



politisch beschlossen



liegt zum Beschluss vor



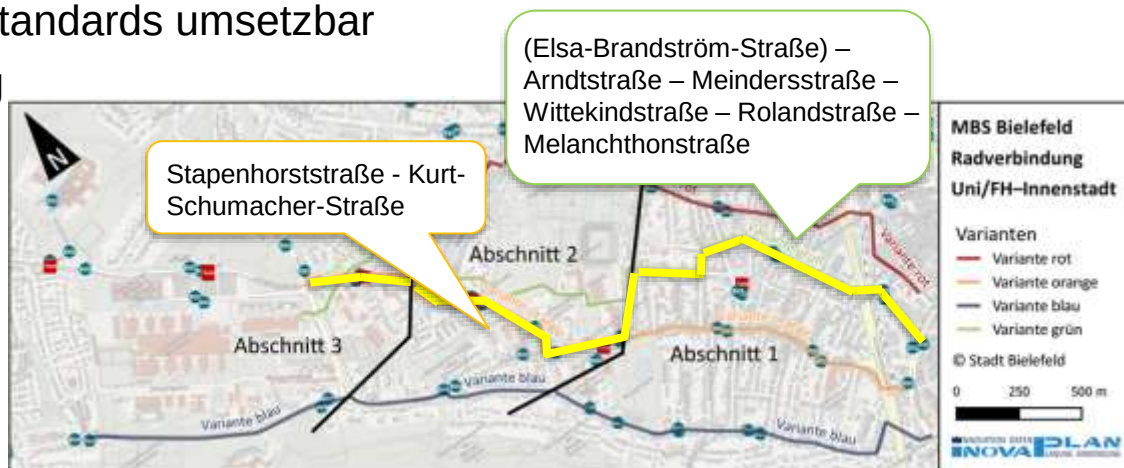
folgt nach Beschluss Machbarkeitsstudie

Ablauf Machbarkeitsstudie



Vorzugsvariante

- Kombination grün & orange Platz 1 im Variantenvergleich
- Positives Nutzen-Kosten-Verhältnis
- Auf 90 bis 95 % der Strecke Standards umsetzbar
- direkteste Streckenverbindung
- Von Öffentlichkeit favorisiert



Anregungen der Dialogveranstaltung

- Kurt-Schumacher-Straße (KSS) bleibt für Kfz-Verkehr in beide Richtungen befahrbar
 - ggf. schlechtere Erreichbarkeit des Bültmannshofquartiers
 - ggf. planerisch aufwendige Lösungen für Erreichbarkeit von Stellplätzen/Anlieferung
 - ggf. Komforteinschränkung durch notwendige zusätzliche Signalanlagen zur Sicherung des links abbiegenden Verkehrs seitens des Radverkehrs
- Idee von Quartierparkhäusern (u.a. auf dem Arminia-Gelände) wird weiterverfolgt
 - Kompensation von entfallenden Parkplätzen notwendig

Anregungen der Dialogveranstaltung

- Führung über das Libori-Gelände wird weiterverfolgt
 - ggf. Begradigung der Strecke durch Veräußerung des Geländes möglich
- Führung von Melanchthonstraße zur KSS wird optimiert und möglichst durch den Grünzug gelegt
 - ggf. mangelnde Akzeptanz für Umweg und Höhenunterschiede bei Führung über Stapenhorststraße
 - planerische Lösung für Abkürzung zwischen Melanchthonstraße und KSS notwendig

Politischer Beschluss

- Grundlage für die nächsten Planungsschritte
 - Planungsergebnisse werden zum politischen Beschluss vorgelegt
- Konkretisierung & Realisierung der Maßnahmenvorschläge (Variante grün in Abschnitt 1, Variante orange in Abschnitt 2 & 3)
 - entsprechend der definierten Qualitätsstandards
 - priorisiert im Rahmen des Umsetzungskonzeptes
 - unter Berücksichtigung der Anregungen der Dialogveranstaltung
- Aktualisierung des Hauptroutennetzes des Radverkehrskonzeptes: Die Vorzugsvariante (grün und orange) wird als Hauptroute Kategorie I, die Wertherstraße (Variante blau) wird als Hauptroute Kategorie II zusätzlich aufgenommen
- Qualitätssteigerungen auf weiteren Radhaupt Routen zwischen Campus und Innenstadt (blau, rot, weitere Teilabschnitte orange und grün) werden, wie im Umsetzungskonzept vorgesehen, weiterverfolgt



Bielefeld

... fährt Rad!

Herzlichen Dank!

Standards

Beispiel: Radweg

			↕↕	↑	↑	↑	↕↕	↕↕	↕↕
			Einseitiger 2-Richtungs-Radweg ³	Radweg und getrennter Fuß- und Radweg	Radfahrstreifen ⁴	Schutzstreifen ⁴	Fahrradstraßen ⁴	Mischverkehr Tempo 30-Zonen	Sonstige Kfz-freie Straßen
VwV-StVO	Gesetzliche Anforderungen ¹	Mindestbreite	≥ 2,00	≥ 1,50	≥ 1,50	-	-	-	-
		Regelbreite	≥ 2,40	≥ 2,00	≥ 1,80	-	-	-	-
ERA	Allgemeine Anforderungen ²	Mindestbreite	≥ 2,00	≥ 1,50	≥ 1,50	≥ 1,25	-	-	-
		Regelbreite	≥ 2,00	≥ 2,00	≥ 2,00	≥ 1,50	-	-	-
Qualitäts- kriterien	Hauptroute, Kategorie I ¹	nicht zu unterschreiten	≥ 2,70	≥ 1,90	≥ 2,15	≥ 1,50	≥ 2,70	≥ 4,10	≥ 2,70
		anzustreben	≥ 3,30	≥ 2,30	≥ 2,55	≥ 1,80	≥ 4,80	≥ 4,70	≥ 4,80
Qualitäts- kriterien	Hauptroute, Kategorie II ¹	nicht zu unterschreiten	≥ 2,70	≥ 1,50	≥ 1,85	≥ 1,40	≥ 2,70	≥ 4,10	≥ 2,70
		anzustreben	≥ 3,00	≥ 2,00	≥ 2,25	≥ 1,50	≥ 3,30	≥ 4,70	≥ 3,30

Anmerkungen:

alle Angaben in Meter [m]

- ¹ Lichte Breite (inkl. Sicherheitsräume)
- ² zzgl. Sicherheitsräume
- ³ nur als selbstständiger Weg
- ⁴ inklusive Markierung
- ⁵ nur Begegnungsfälle von Fahrrädern betrachtet