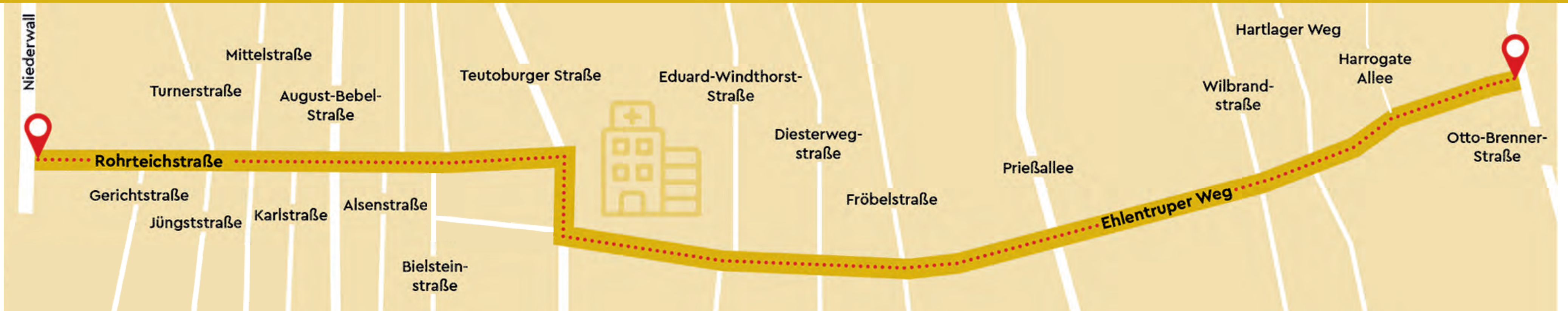




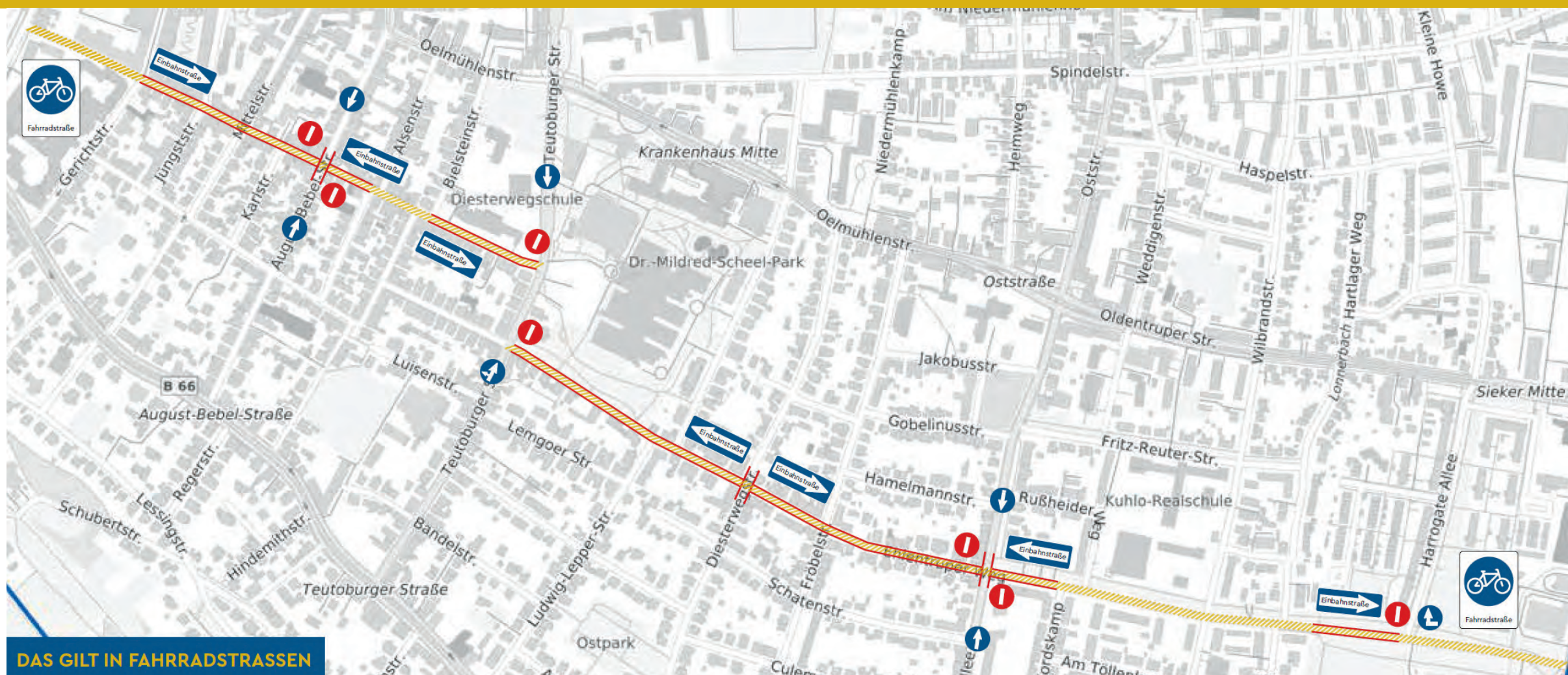
Allgemeine Informationen zu der Fahrradstraße



Die Wegeverbindung Ehlentruper Weg / Rohrteichstraße stellt eine stark nachgefragte Radverkehrsverbindung zwischen Innenstadt, dem Bielefelder Osten und in weiterer Verlängerung bis nach Stieghorst dar. Größtenteils war die Wegeverbindung Bestandteil von Tempo 30 Zonen, in Abschnitten war sie als Fahrradstraße ausgewiesen. Der Ehlentruper Weg und die Rohrteichstraße sind Erschließungsstraßen mit einer täglichen Verkehrsbelastung (DTV) vor den Verkehrsversuchen von ca. 1.600 – 2.000 KFZ/24h und einem Radverkehrsanteil von rund 50 %.

Im Radverkehrskonzept der Stadt Bielefeld wurde für die Verbindung aus der Innenstadt in Richtung Stieghorst entlang der Rohrteichstraße und dem Ehlentruper Weg eine Hauptroute für den Radverkehr der Kategorie 1 geplant. Diese Wegeverbindung liegt überdies auf dem Radverkehrskorridor in Richtung Osten. Im weiteren Verlauf entlang des Korridors wurde die Verbindung durch den Grünzug entlang der Linie 4 bereits auf 1,3 km baulich ertüchtigt und gegenüber querenden Straßen zum größten Teil bevorrechtigt. Die parallel verlaufenden Hauptverkehrsstraßen Detmolder Straße und Oelmühlenstraße (im weiteren Oldentruper Straße) weisen keine oder nur in Teilbereichen eine Radverkehrsanlage auf. Im Zuge des Ausbaus der Detmolder Straße wurde diese Verbindung als alternative Führung für den Radverkehr benannt. Die Fußwege entlang der Rohrteichstraße, entlang der Teutoburger Straße, im Ehlentruper Weg zwischen Prießallee und Hartlager Weg, Die Lichtsignalanlage Rohrteichstraße/ August-Bebel-Straße, die Fußgängerlichtsignalanlagen an der Teutoburger Straße, Höhe Ehlentruper Weg und an der Prießallee, Höhe Ehlentruper Weg sowie die Querungen des Ehlentruper Wegs auf Höhe der Diesterwegstraße sowie der Fröbelstraße sind Bestandteil der Schulwegführung der Diesterwegschule bzw. der Fröbelschule. Entlang der Wegführung liegen die Diesterwegschule und die Kuhlo-Realschule, bzw. Sekundarschule Königsbrügge sowie die Kita Kinderinsel und die Großtagespflege Glückskinder direkt an der geplanten Fahrradstraßenverbindung.

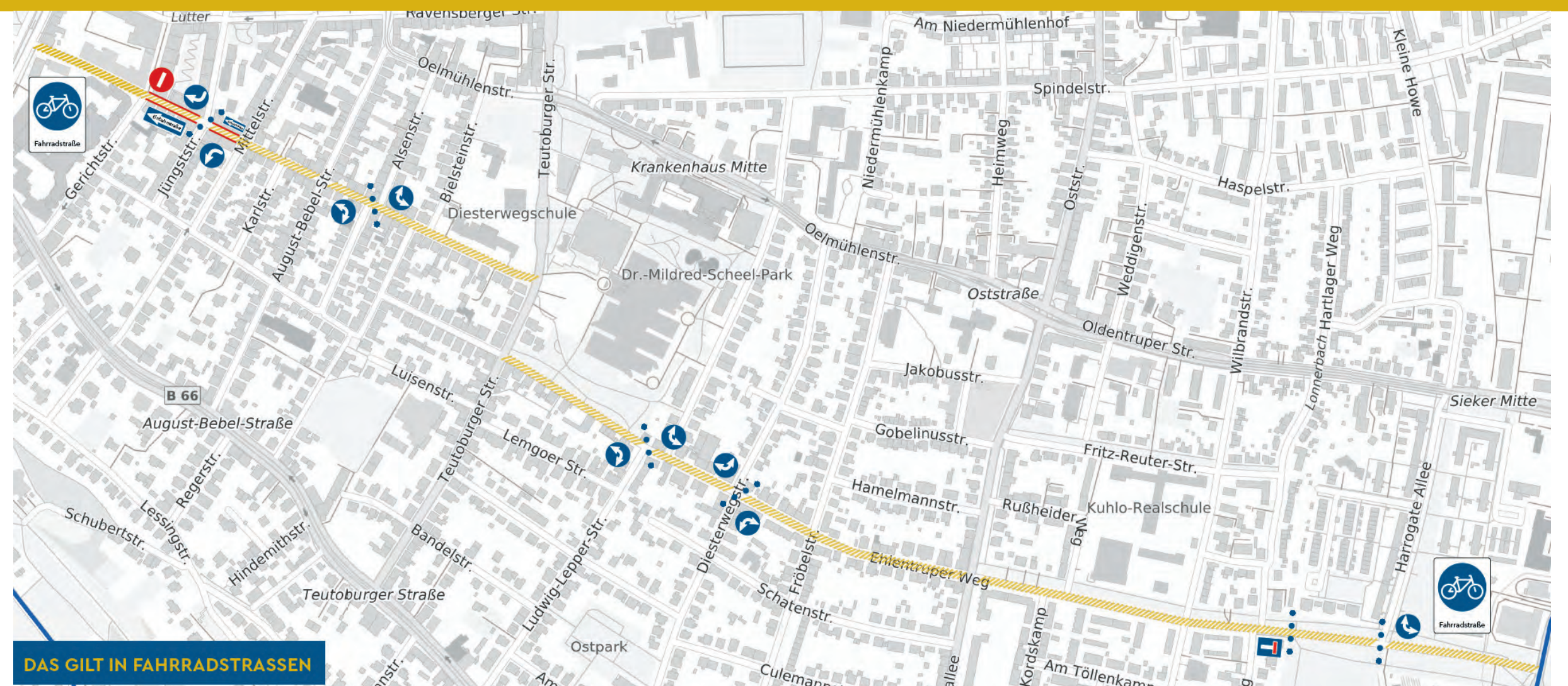
1. Testphase 26.10.2022 - 07.04.2023



Durch die Testphase 1 ändert sich durch Einbahnstraßenregelungen die Verkehrsführung für den Kfz-Verkehr. In diesem Zeitraum ist die Einfahrt in die Rohrteichstraße bzw. in den Ehlentruper Weg von der August-Bebel-Straße, der Teutoburger Straße und der Prießallee für Kfz nicht möglich. Fahrradfahrende und zu Fuß gehende können weiterhin beide Richtungen der Hauptroute nutzen.

2. Testphase 24.04.2023 - 30.06.2023

In Testphase zwei wurden Diagonalsperren eingerichtet um die Durchfahrt für Kfz zu unterbinden. Zur Verdeutlichung der Vorfahrt der Fahrradstraße wurden Markierungen auf dem Asphalt aufgebracht. Die eingerichteten Ladezonen werden in den Abendstunden zum Parken freigegeben. Radfahrende und zu Fuß gehende können weiterhin entlang der Fahrradstraßenverbindung in beide Richtungen passieren. Von den Hauptverkehrsstraßen ist die Einfahrt für Autofahrende in die Fahrradstraße möglich. In den meisten Abschnitten kann der Kfz-Verkehr wieder in beide Richtungen fahren. In dem Abschnitt zwischen Mittelstraße und Gerichtstraße auf der Rohrteichstraße wurde eine Einbahnstraßenregelung in Richtung Niederwall eingerichtet.



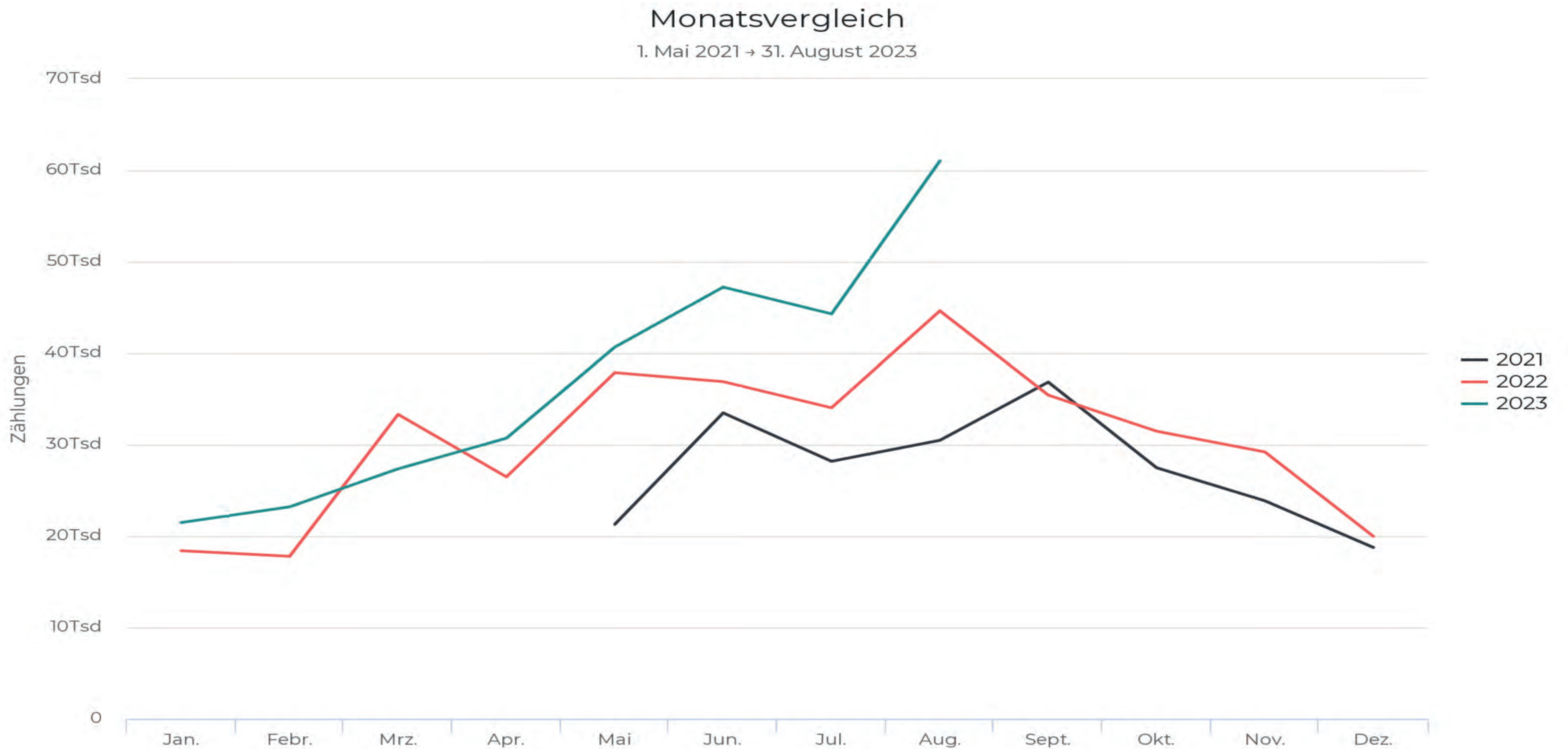
Ergebnis

Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum 2022 sind in der ersten Testphase durchschnittlich 8 % mehr Radfahrende an Wochentagen als auch an Wochenenden unterwegs gewesen. In der zweiten Testphase sind durchschnittlich 18 % mehr Radfahrende gegenüber dem gleichen Vorjahreszeitraum auf der Fahrradstraße unterwegs.

Die Testphase 1 reduzierte den Kfz-Verkehr auf der Fahrradstraße um ca. 60 %. An allen Einbahnstraßen konnten gleichzeitig Regelverstöße festgestellt werden. Im umliegenden sind teilweise leichte unterschiedliche Auswirkungen festzustellen. In der zweiten Testphase wurde der Kfz-Verkehr in einzelnen Abschnitten noch stärker reduziert.



Radverkehr im Verlauf der Jahre



Der Radverkehr entlang der Fahrradstraße steigt kontinuierlich im Vergleich zu den Vorjahren. Im Vergleich zu den Vorjahresmonaten weist der Ehlentruper Weg eine durchschnittliche Erhöhung des Radverkehrsaufkommens von 11 % auf. Hiervon entfallen 12 % auf die Wochentage, an den Wochenenden wurden durchschnittlich 10 % mehr Fahrten auf dem Ehlentruper Weg mit dem Fahrrad zurückgelegt. Diese Werte deuten auf eine Nutzung der Fahrradstraßenverbindung sowohl für Alltagswege unter der Woche als auch für Freizeitwege am Wochenende hin.

Veränderungen im Kfz-Verkehr

Kfz-Verkehr entlang der Fahrradstraße

	Abschnitt	Kfz-Verkehr vorher	Kfz-Verkehr Testphase 1	Kfz-Verkehr Testphase 2	Differenz vorher/ Testphase 1	Differenz vorher/ Testphase 2
Rohrteichstraße	August-Bebel-Straße (Ri. West)	1923	1317	490	606 (-31,5 %)	1433 (-74,5 %)
	August-Bebel-Straße (Ri. Ost)	1560	561	234	999 (-64 %)	1326 (-85 %)
Ehlentruper Weg	Diesterwegstraße (Ri. West)	1217	366	354	851 (-69,9 %)	863 (-70,9 %)
	Diesterwegstraße (Ri. Ost)	979	218	360	761 (-77,7 %)	619 (-63,2 %)
	Prießallee (Ri. West)	840	290	407	550 (-65,5 %)	433 (-51,5 %)
	Prießallee (Ri. Ost)	1615	545	857	1070 (-66,3 %)	758 (-46,9 %)
Ehlentruper Weg	Hartlager Weg (Ri. West)	1975	734	441	1241 (-62,8 %)	1534 (-77,7 %)
	Hartlager Weg (Ri. Ost)	2154	749	136	1405 (-65,2 %)	2018 (-93,7 %)

Durch die Einführung der Einbahnstraßenregelung in der ersten Testphase 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 der zweiten Testphase wurde durch die Einführung von Diagonalsperren der Kfz-Verkehr in den meisten Abschnitten der Fahrradstraße um über 60 % reduziert. Lediglich die Ein- und Ausfahrenden Kfz in beide Abschnitte der Fahrradstraße auf Höhe der Prießallee wurden nur um 51,5 % in Richtung stadteinwärts und um 46,9 % in Richtung stadtauswärts reduziert. Anders als in der ersten Testphase wurde der Verkehr in der Rohrteichstraße aus Richtung Niederwall an der August-Bebel-Straße um 74,5% reduziert.

Kfz-Verkehr im Quartier

	Abschnitt	Kfz-Verkehr vorher	Kfz-Verkehr Testphase 1	Kfz-Verkehr Testphase 2	Differenz vorher/ Testphase 1	Differenz vorher/ Testphase 2
Luisenstraße	Mittelstraße (Ri. West)	611	636	768	25 (+4,1%)	157 (+25,7%)
	Mittelstraße (Ri. Ost)	787	711	820	-76 (-9,7%)	33 (+4,2%)
Lippische Straße	Ludwig-Lepper-Straße (Ri. West)	426	672	516	246 (+57,7%)	90 (+21,1%)
	Ludwig-Lepper-Straße (Ri. Ost)	320	549	519	229 (+71,6%)	199 (+62,2%)
Diesterweg-	Ehlentruper Weg (Ri. Nord)	423	450	350	27 (+6,4%)	-73 (-17,3%)
	Ehlentruper Weg (Ri. Süd)	606	607	373	1 (+0,2%)	-233 (-38,4%)
Hartlager Weg	Ehlentruper Weg (Ri. Nord)	433	390	533	-43 (-9,9%)	100 (+23,1%)
	Ehlentruper Weg (Ri. Süd)	590	519	461	-71 (-12%)	-129 (-21,9%)

Die Änderungen der Verkehrsbelastung im Quartier sind an den unterschiedlichen Abschnitten auf die einzelnen Querschnitte aufgeteilt dargestellt. Die erhobenen Straßen verlaufen entweder parallel zur Fahrradstraßenverbindung (Luisenstraße, Lippische Straße) oder treffen innerhalb eines Abschnitts, außerhalb der Hauptverkehrsstraßen, auf die Fahrradstraße (Diesterwegstraße, Hartlager Weg).

Die Kfz-Verkehre im Quartier weisen in den meisten Fällen eine leichte Erhöhung auf. Die absolute Belastung liegt in der ersten Testphase unter 800 Kfz/24 h, in der zweiten Testphase nur an einem Punkt der Erhebung leicht darüber. Die Belastung der Straßen im Quartier liegt überall unter der Belastungsgrenze für Wohnstraßen gemäß RAS 06 von 400 Kfz/h (4.000 Kfz/24 h).



Ein Projekt
der Stadt Bielefeld

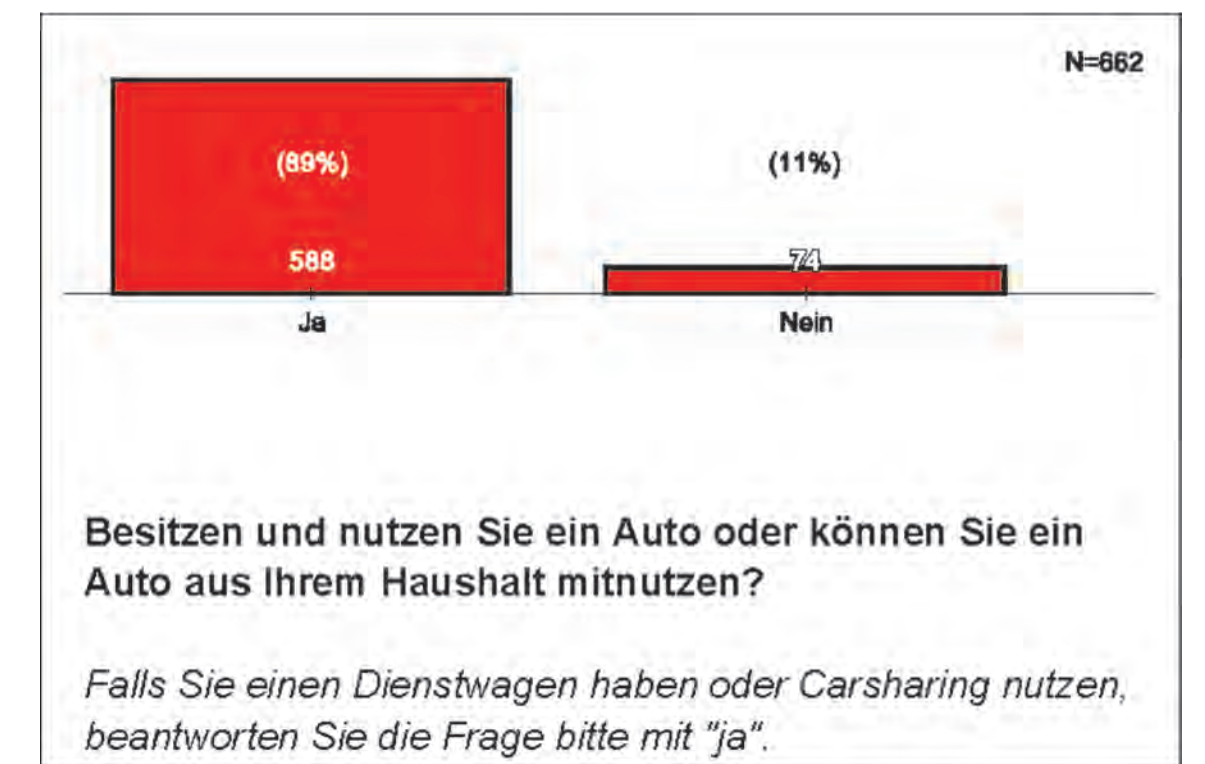
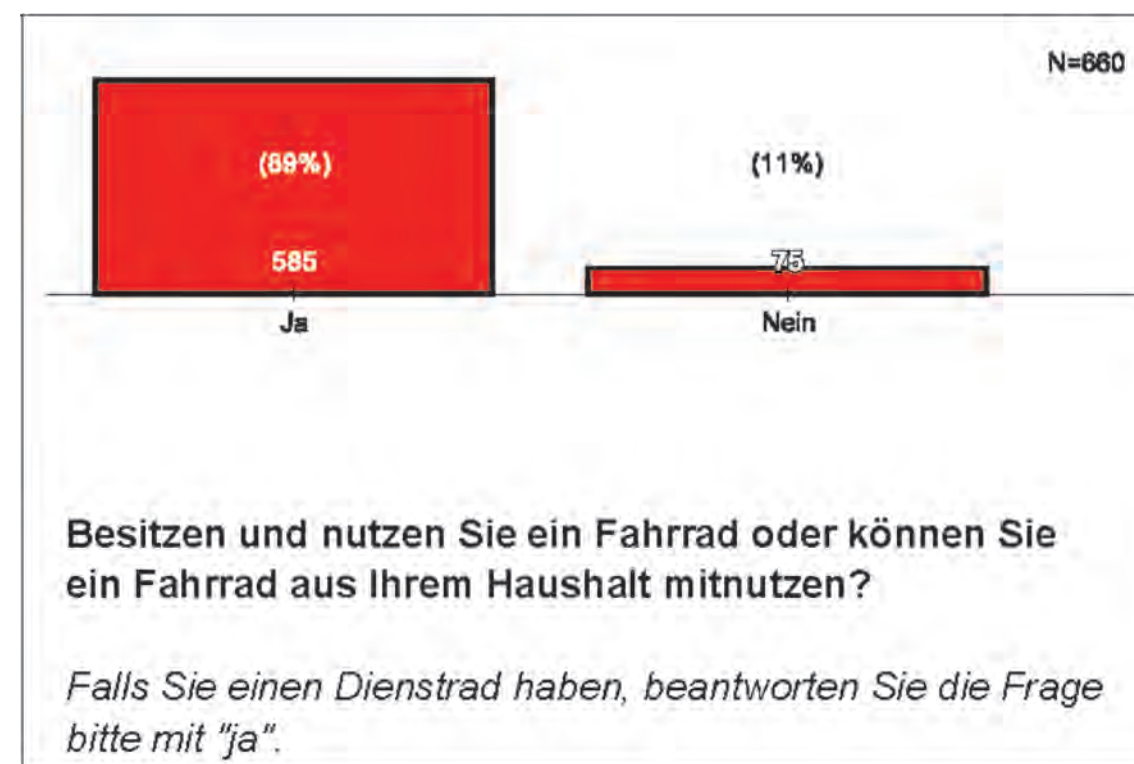
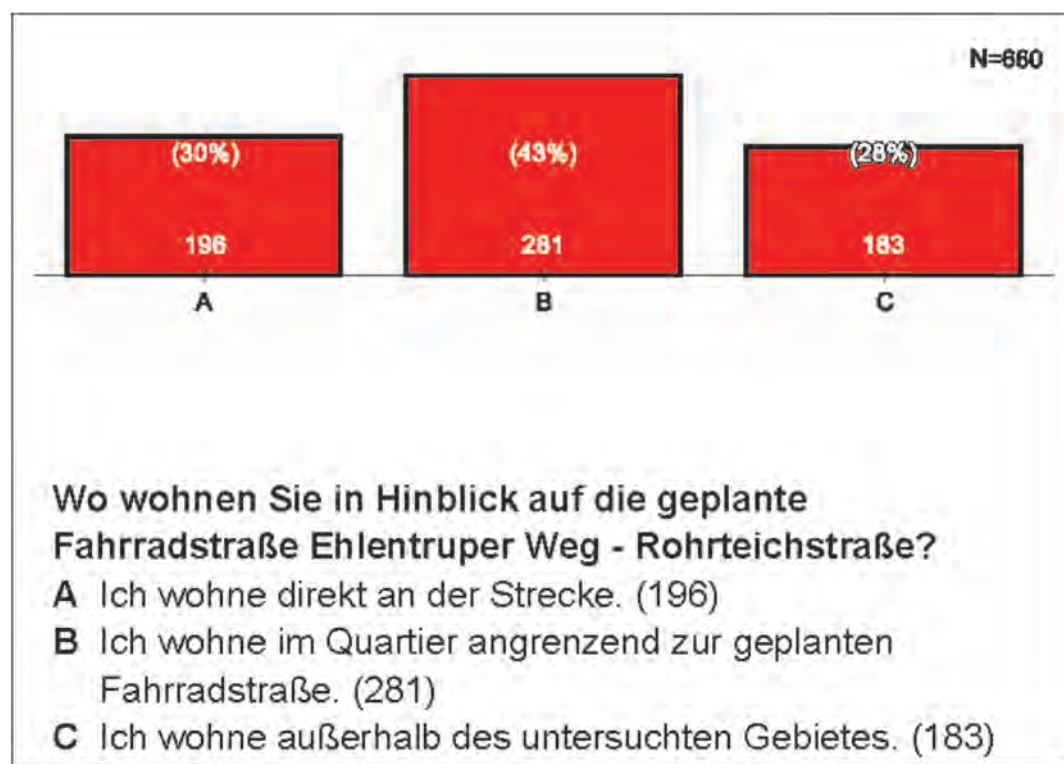


Eine sichere Route durch die Stadt

FAHRRADSTRASSE-BI
Ehlentruper Weg – Rohrteichstraße

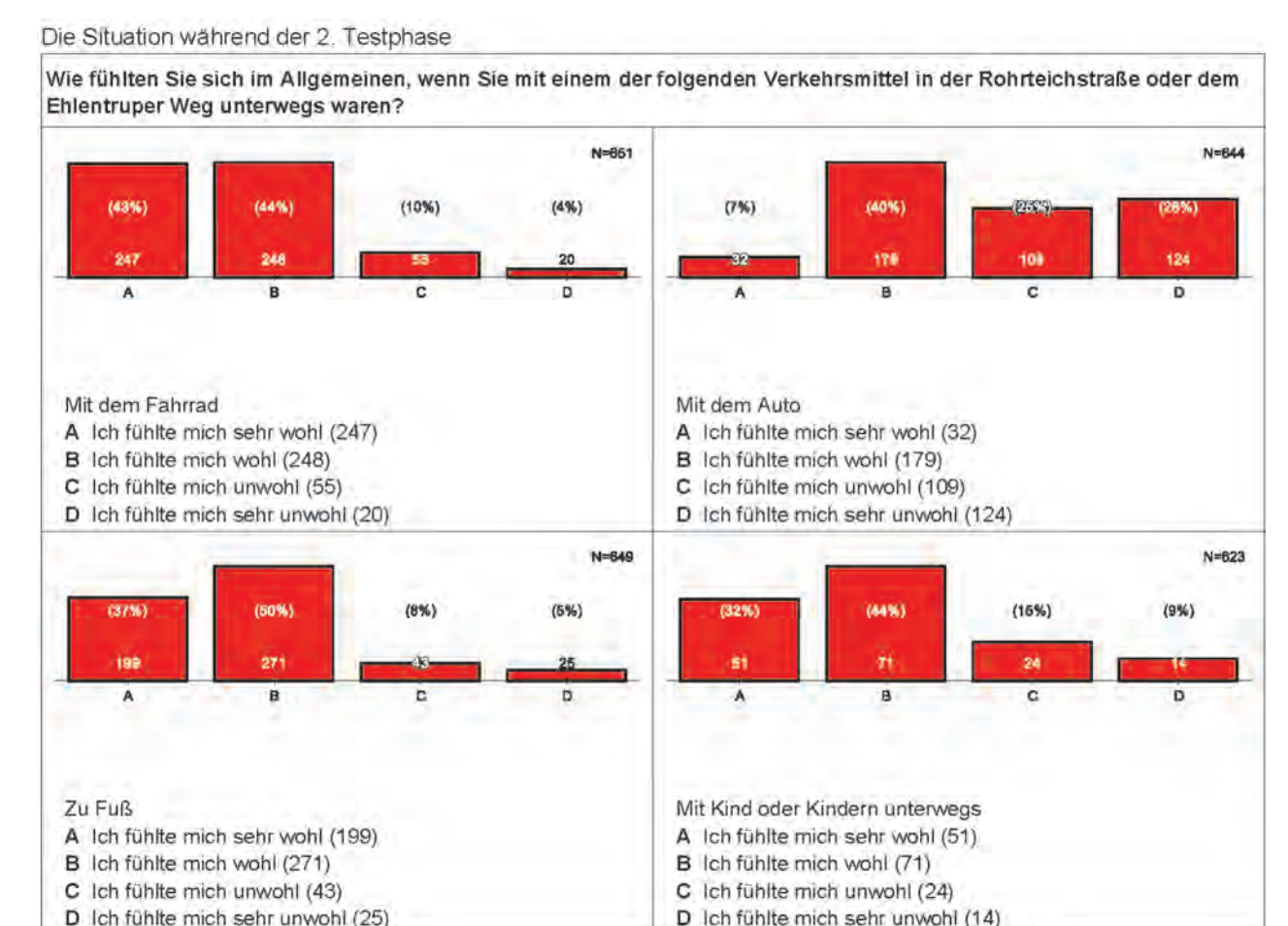
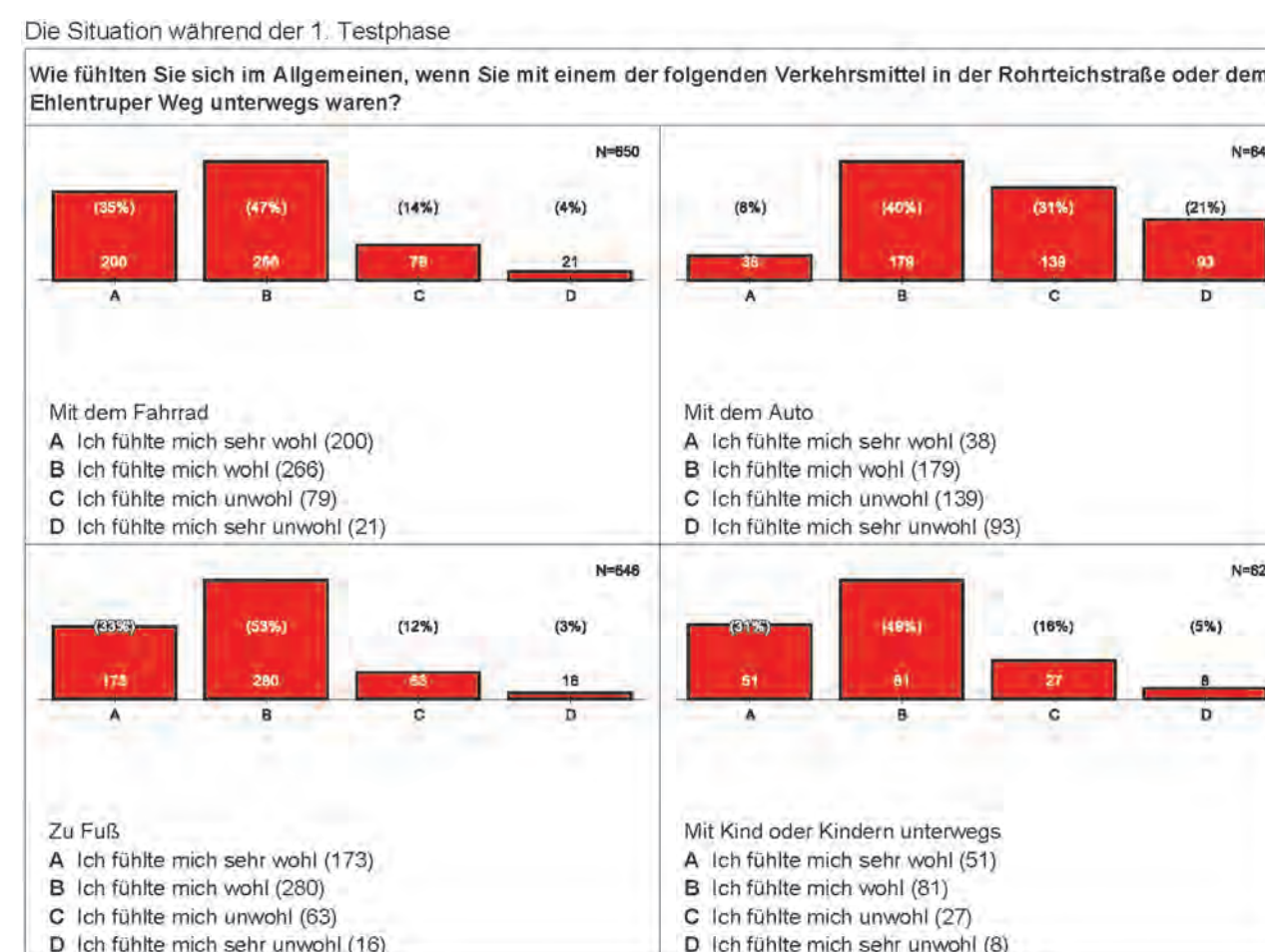
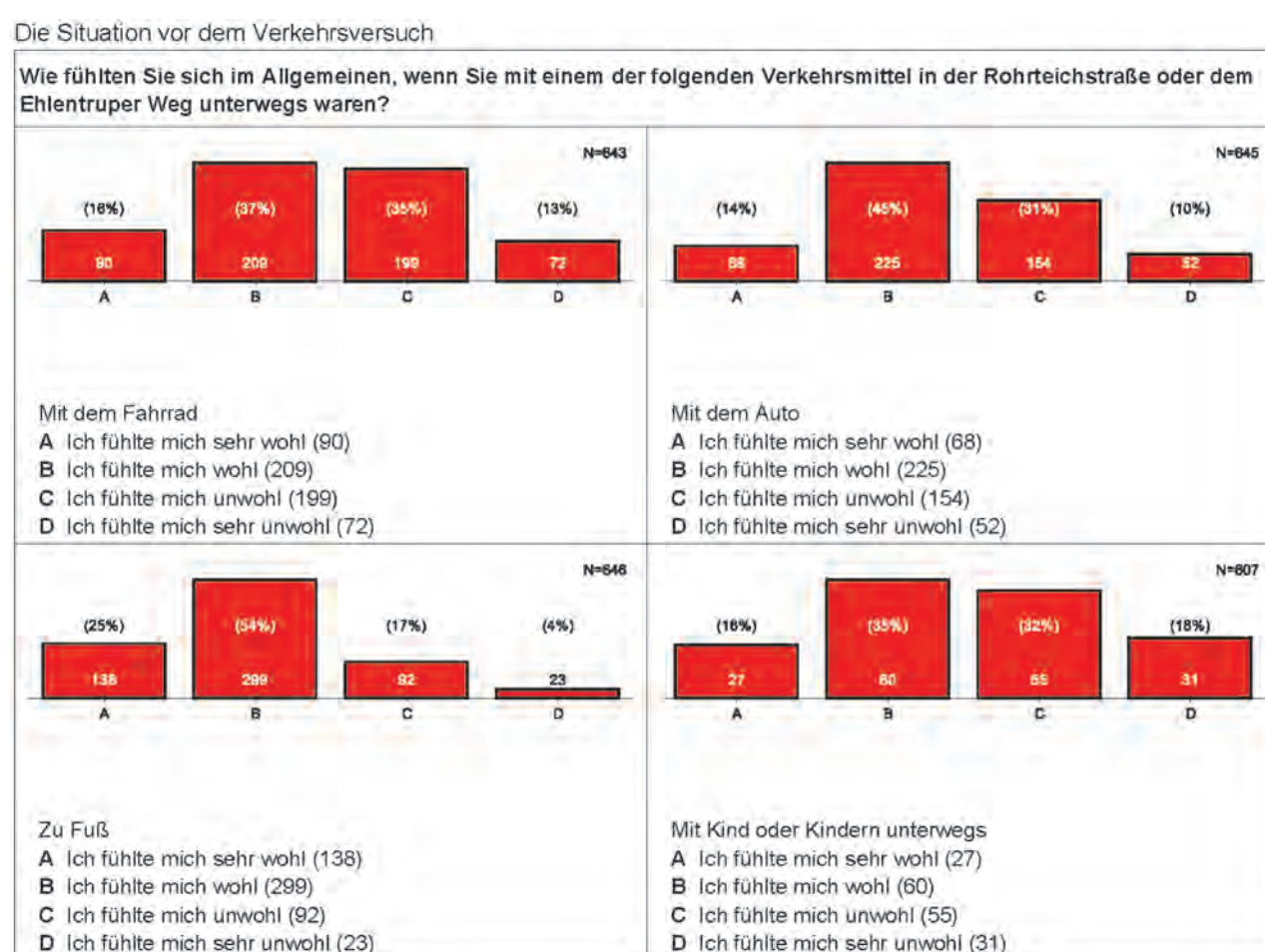


Allgemeine Fragen

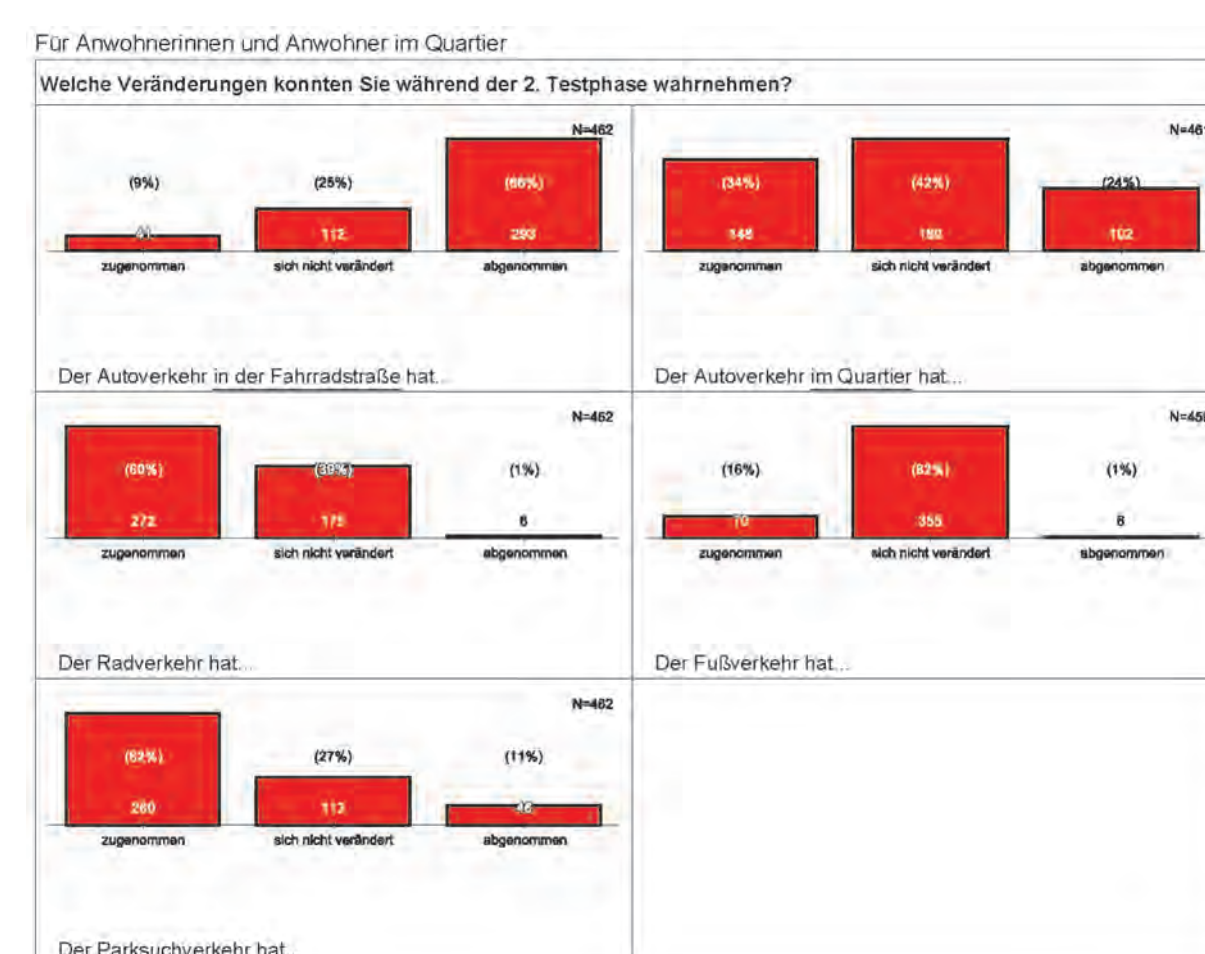


Die Befragung wurde zum größten Teil von Bürger*innen entlang der Strecke bzw. im umliegenden Quartier beantwortet. Einem Großteil der Befragten stand sowohl ein Fahrrad als auch ein Auto zur Nutzung zur Verfügung.

Bewertung der Testphasen

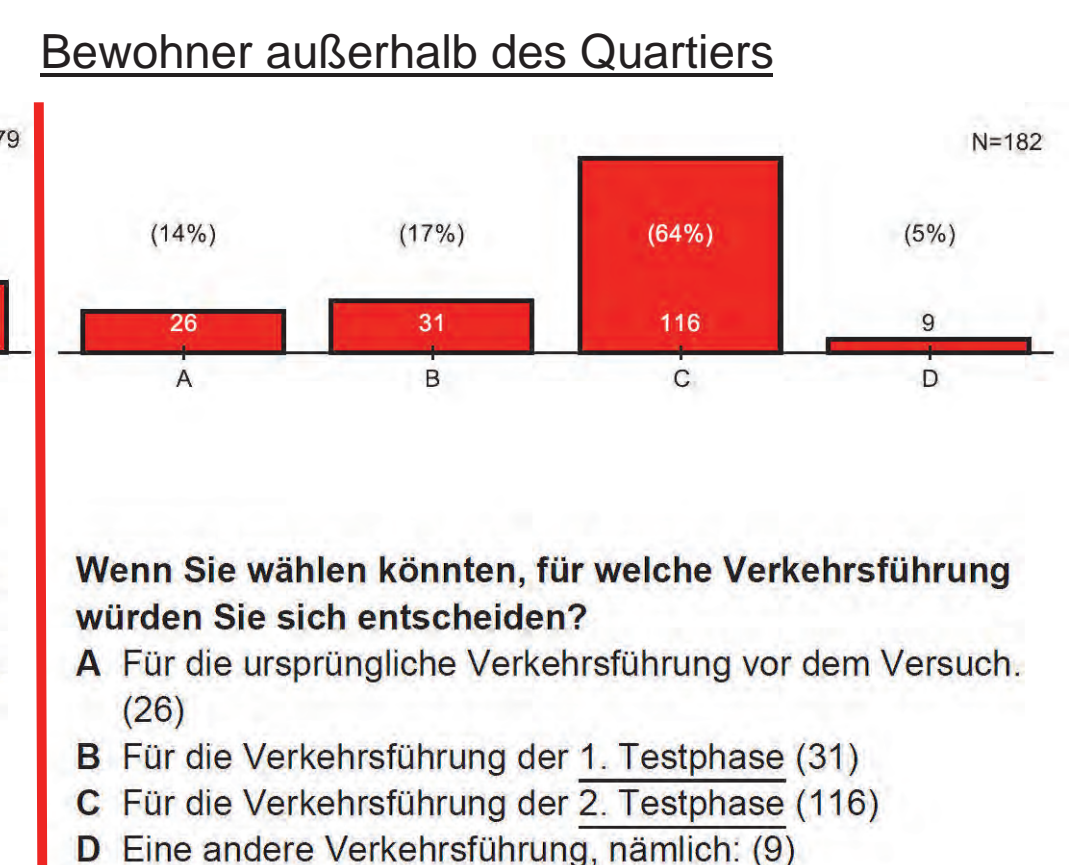
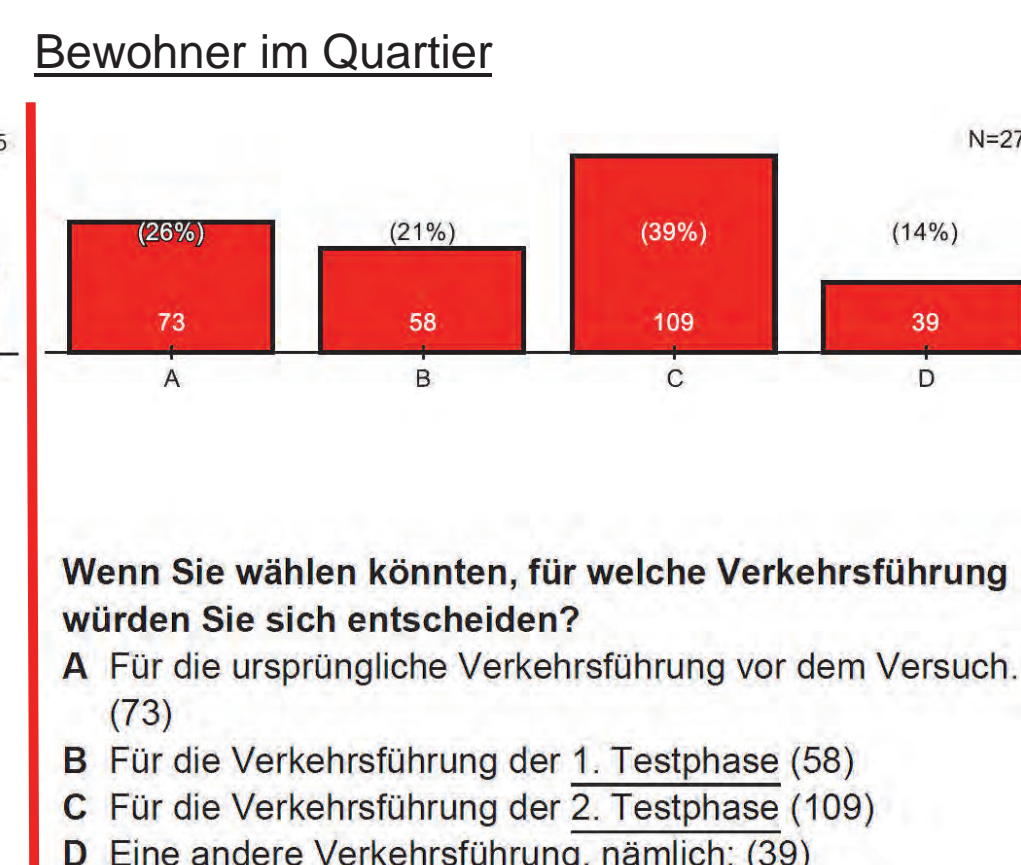
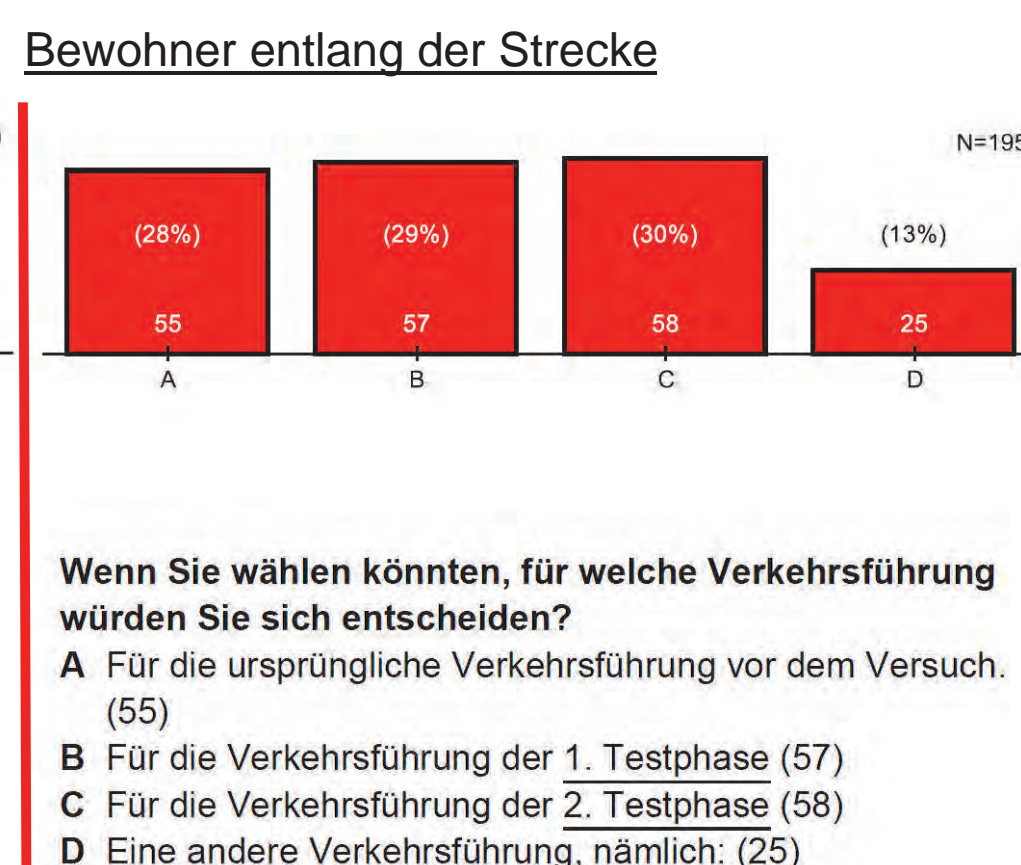
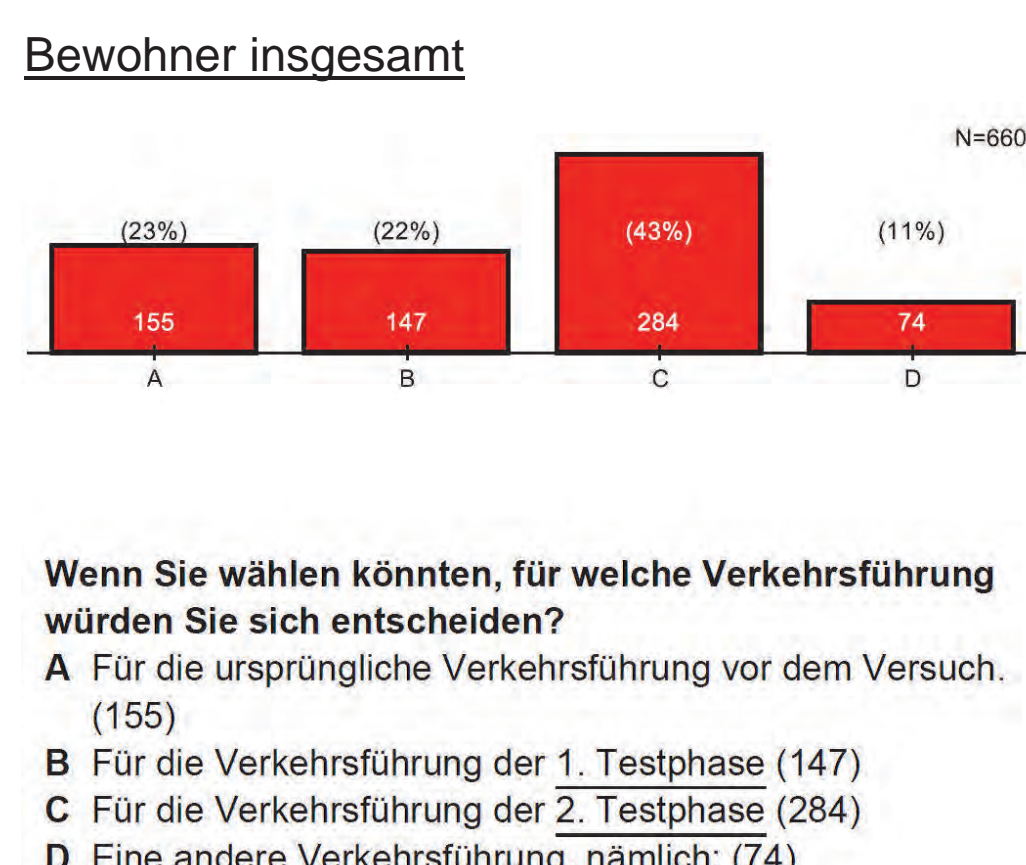


Die subjektive Empfindungen der Nutzer*innen zeigt eine deutliche Steigerung des Wohlbefindens für den Radverkehr und den Fußverkehr in Begleitung von Kindern während der beiden Testphasen. In der zweiten Testphase wurde ein stärkeres Unwohlsein bei der Fortbewegung mit dem Auto zurückgemeldet.



Die Abnahme des Kfz-Verkehrs und die Zunahme des Radverkehrs in der Fahrradstraße wurde sowohl in der ersten als auch zweiten Testphase wahrgenommen. Das subjektive Ergebnis der Befragung entspricht den Ergebnissen der Verkehrserhebungen.

Wahl der Bewohner



Die Verkehrsführung der zweiten Testphase wird insgesamt präferiert. Lediglich die Anwohner*innen an der Fahrradstraßen weichen von dieser Präferenz ab. Hier kann die eindeutige Bevorzugung von einer der Varianten nicht festgestellt werden.