

## **Auswertung Verkehrserhebung Verkehrsversuche Fahrradstraße Ehlenruper Weg und Rohrteichstraße**

### Inhalt

1	Allgemeines.....	3
1.1	Ziel der Auswertung.....	3
1.2	Datengrundlage.....	3
1.3	Straßenabschnitte der Fahrradstraßenverbindung.....	3
1.4	Testphase 1.....	4
1.5	Testphase 2.....	4
2	Dauerzählstellen im Radverkehr.....	5
2.1	Vergleich zum Vorjahreszeitraum.....	5
2.1.1	Allgemeine Einordnung über alle Dauerzählstellen.....	5
2.1.2	Dauerzählstelle Ehlenruper Weg, Vergleich zum Vorjahreszeitraum.....	6
2.2	Einordnung jahreszeitliche Schwankungen der Erhebungszeiträume.....	6
2.2.1	Jahreszeitliche Schwankungen im Radverkehr.....	6
2.2.2	Jahreszeitliche Schwankungen im MIV.....	9
3	Knotenpunkte auf der Fahrradstraße.....	10
3.1	Rohrteichstraße / August-Bebel-Straße.....	10
3.1.1	Kfz-Verkehr.....	10
3.1.2	Radverkehr.....	11
3.1.3	Abschnitt 1 Rohrteichstraße zwischen August-Bebel-Straße und Niederwall.....	12
3.1.4	Abschnitt 2 Rohrteichstraße zwischen August-Bebel-Straße und Teutoburger Straße.....	13
3.2	Ehlenruper Weg / Diesterwegstraße.....	14
3.2.1	Kfz-Verkehr.....	15
3.2.2	Radverkehr.....	16
3.2.3	Abschnitt 3 Ehlenruper Weg zwischen Diesterwegstraße und Teutoburger Straße.....	17
3.2.4	Abschnitt 3 Ehlenruper Weg zwischen Diesterwegstraße und Prießallee.....	18
3.3	Ehlenruper Weg / Prießallee.....	19
3.3.1	Kfz-Verkehr.....	20
3.3.2	Radverkehr.....	21
3.3.3	Abschnitt 3 Ehlenruper Weg zwischen Prießallee und Teutoburger Straße.....	22
3.3.4	Abschnitt 4 Ehlenruper Weg zwischen Prießallee und Otto-Brenner-Straße.....	23
3.4	Ehlenruper Weg / Hartlager Weg.....	24

3.4.1	Kfz-Verkehr .....	25
3.4.2	Radverkehr .....	26
3.4.3	Abschnitt 4 Ehlenruper Weg zwischen Hartlager Weg und Prießallee ..	27
3.4.4	Abschnitt 4 Ehlenruper Weg zwischen Hartlager Weg und Otto-Brenner-Straße .....	28
3.5	Ehlenruper Weg / Harrogate Allee .....	29
3.5.1	Kfz-Verkehr .....	29
3.6	Übersicht der Veränderungen im Kfz-Verkehr entlang der Fahrradstraße ..	31
4	Knotenpunkte im Quartier, parallel zur Fahrradstraße .....	31
4.1	Luisenstraße / Mittelstraße .....	32
4.2	Übersicht der Veränderungen im Kfz-Verkehr im Quartier .....	35
5	Durchgangsverkehre im Quartier .....	36
6	Unfallauswertung .....	38
7	Zusammenfassung .....	38
7.1	Veränderungen im Radverkehrsaufkommen .....	38
7.2	Veränderungen im Kraftfahrzeugverkehr .....	38
8	Empfehlungen für die finale Verkehrsführung .....	39
8.1	Abschnitt 1 .....	39
8.2	Abschnitt 2 .....	39
8.3	Abschnitt 3 .....	40
8.4	Abschnitt 4 .....	40

Fzg.....	<i>Fahrzeuge</i>
Kfz .....	<i>Kraftfahrzeug</i>
Lkw .....	<i>Lastkraftwagen</i>
LV .....	<i>Leichtverkehr</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 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.

## 1.2 Datengrundlage

Die Stadt Bielefeld hat sowohl in der ursprünglichen Verkehrsführung als auch für die beiden Phasen des Verkehrsversuch (Erste Testphase 26.10.2022 – 07.04.2023, zweite Testphase 24.04.2023 – 30.06.2023) der Fahrradstraße Ehlenrufer 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 der Verkehrsversuche. Neben den Standorten auf der Versuchsstrecke sind zwei weitere Knotenpunkte parallel der Fahrradstraße erfasst worden. Zusätzlich wird die Dauerzählstelle für Radfahrende auf Höhe vom Ehlenrufer Weg 56 genutzt.

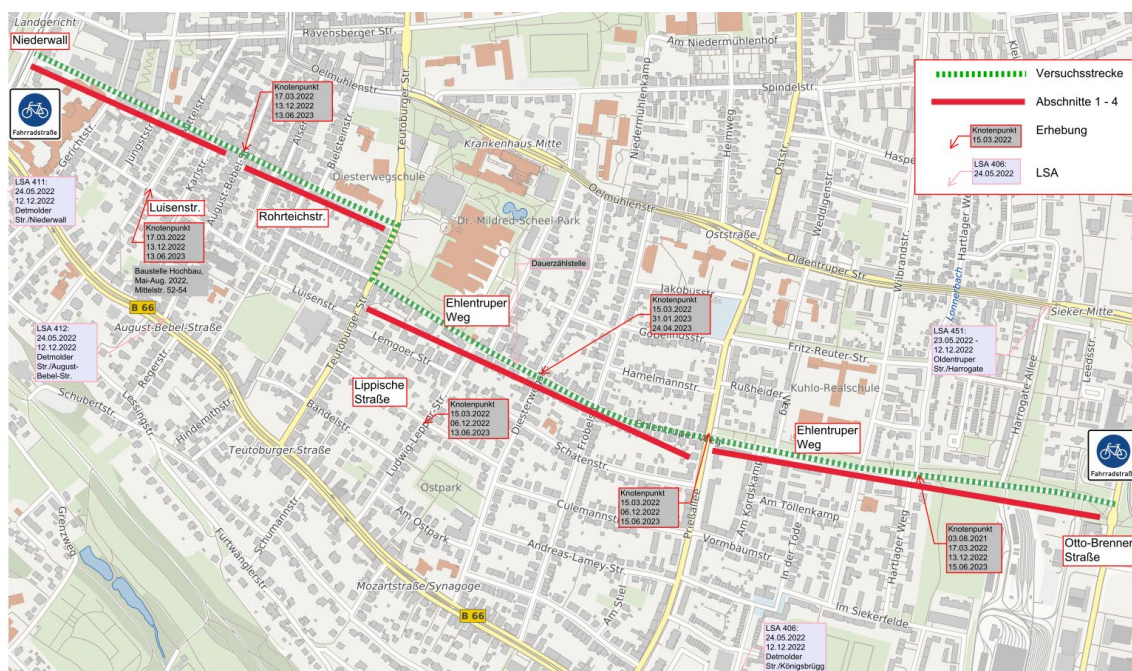


Abbildung 1: Standorte Zählstellen mit Datum, Dauerzählstation

Die jahreszeitlichen Schwankungen im Zeitraum der Testphasen werden über den Vergleich zu den Dauerzählstellen im Bielefelder Stadtgebiet abgeglichen und in der Auswertung berücksichtigt.

## 1.3 Straßenabschnitte der Fahrradstraßenverbindung

Die Fahrradstraßenverbindung quert einige Hauptverkehrsstraßen. An den Hauptverkehrsstraßen ist die Fahrradstraße dem Kfz Verkehr untergeordnet. In den Bereichen zwischen den Hauptverkehrsstraßen wird die Fahrradstraße gegenüber den einmündenden Straßen bevorrechtigt. Diese Bereiche werden im Folgenden als

unterschiedliche Abschnitte der Fahrradstraßenverbindung dargestellt (Abbildung 3). Die Aussagen über die Wirkung der einzelnen Testphasen werden auf die einzelnen Abschnitte bezogen.

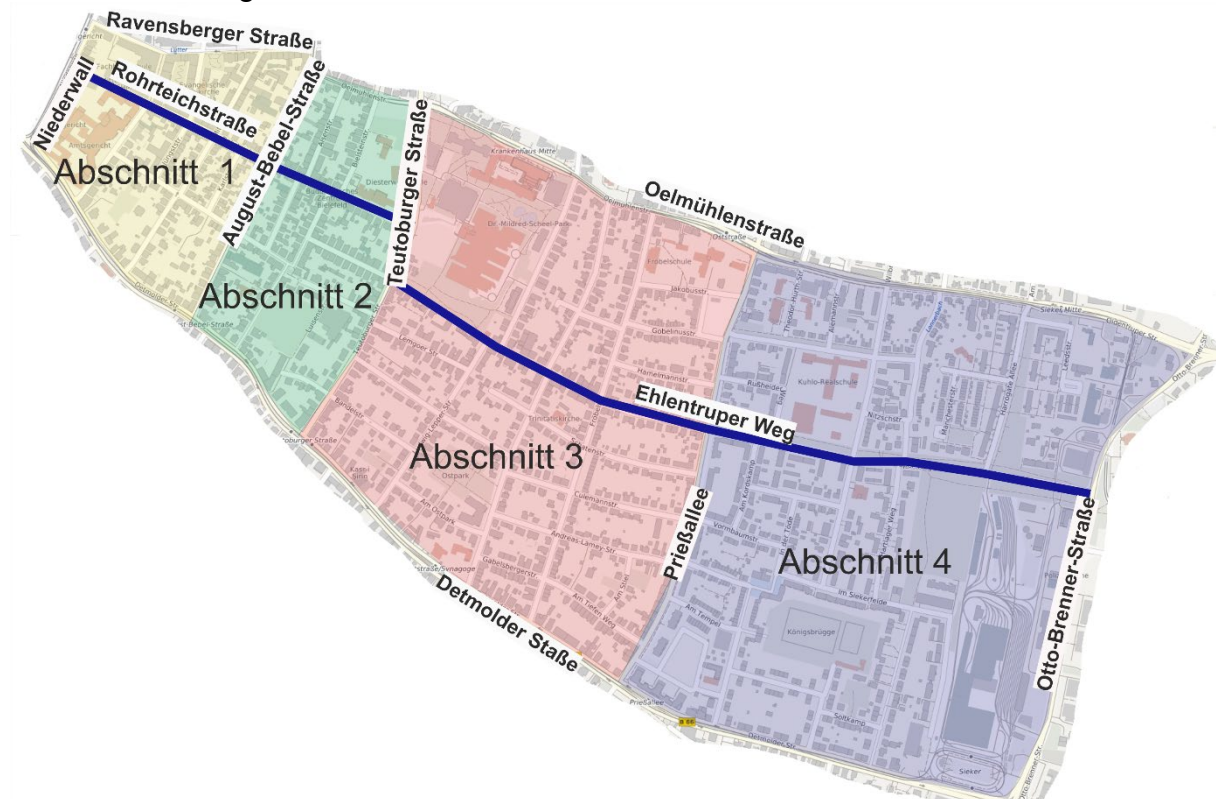


Abbildung 2: Übersicht der Abschnitte

### 1.4 Testphase 1

Die erste Testphase dauerte vom 26.10.2022 bis zum 07.04.2023 an. Hier wurde die Verkehrsführung für Kfz zunächst durch eine Einbahnstraßenregelung verändert. Während der ersten Testphase war 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 konnten weiterhin beide Richtungen der Hauptroute nutzen. Weitere Details gehen aus der Abbildung 2 hervor.

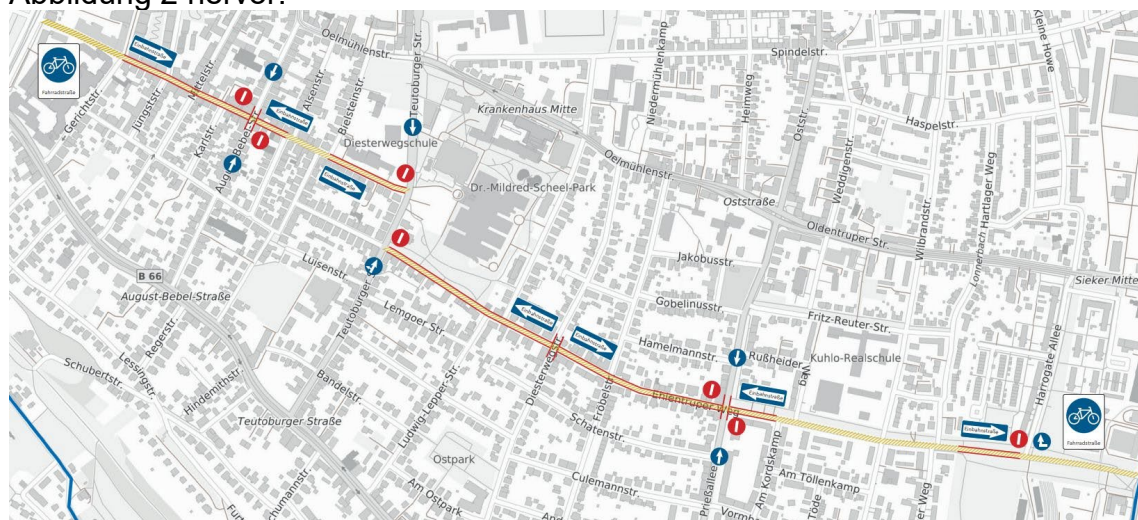


Abbildung 3: Karte Testphase 1

### 1.5 Testphase 2

In der zweiten Testphase vom 24.04.2023 bis zum 30.06.2023 wurden Diagonalsperren errichtet um die Durchfahrt für Kfz unterbinden. Zur Verdeutlichung



der Vorfahrt der Fahrradstraße wurden Markierungen auf dem Asphalt aufgebracht. Radfahrende und zu Fuß gehende konnten weiterhin entlang der Fahrradstraßenverbindung in beide Richtungen passieren. Von den Hauptverkehrsstraßen ist die Einfahrt für Autofahrende in die Fahrradstraße möglich. In den meisten Abschnitten konnte 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. Weitere Details gehen aus der Abbildung 3 hervor.

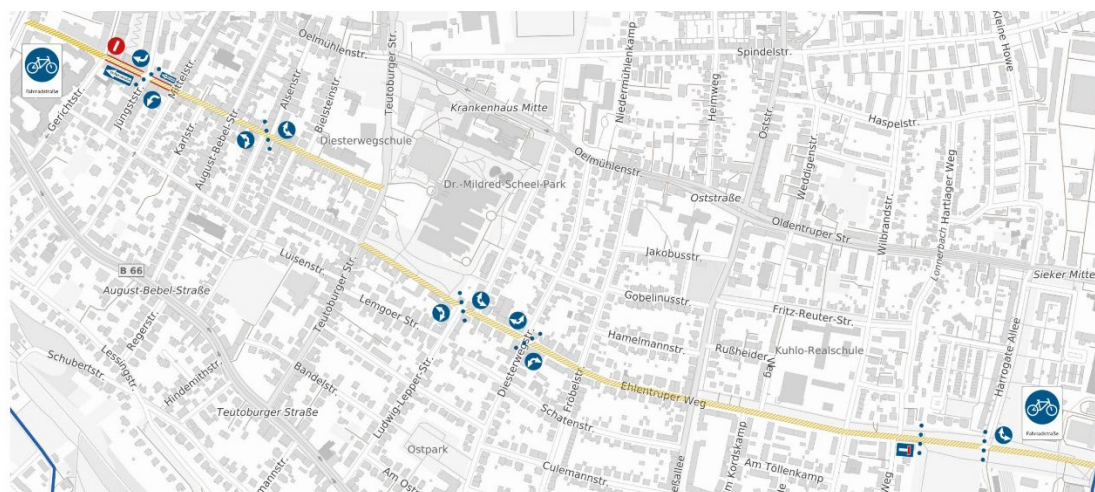


Abbildung 4: Karte Testphase 2

## 2 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 Radverkehrsählung 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.

### 2.1 Vergleich zum Vorjahreszeitraum

#### 2.1.1 Allgemeine Einordnung über alle Dauerzählstellen

	Summe der 1. Testphase verglichen mit Vorjahr			Summe der 2. Testphase verglichen mit Vorjahr		
	November 2021 - März 2022	November 2022 - März 2023	Abwei- chung	Mai 2022- Juni 2022	Mai 2023- Juni 2023	Abwei- chung
Artur-Ladebeck-Straße	396.931	339.864	-14%	197.939	99.120*	-50%*
Ehlenruper Weg	112.087	121.189	8%	74.766	87.860	18%
Ravensberger Straße	135.443	92.074	-32%	96.702	85.880	-11%
Jöllennecker Straße	112.978	112.115	-1%	64.709	65.059	1%
Stapenhorststraße	201.329	189.922	-6%	120.503	113.671	-6%

Tabelle 1: Vergleich RV Testphasen zum Vorjahr

\*Datenausfälle an der Artur-Ladebeck-Straße im Juni 2023

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 sowohl während der ersten als auch während der zweiten Testphase auf der Artur-Ladebeck-Straße und auf der Ravensberger Straße deutlich sowie auf der Stapenhorststraße leicht gesunken, auf der Jöllenbecker Straße annähernd gleich geblieben und auf dem Ehlenruper Weg um 8 bzw. 18 Prozent gestiegen.

### 2.1.2 Dauerzählstelle Ehlenruper Weg, Vergleich zum Vorjahreszeitraum

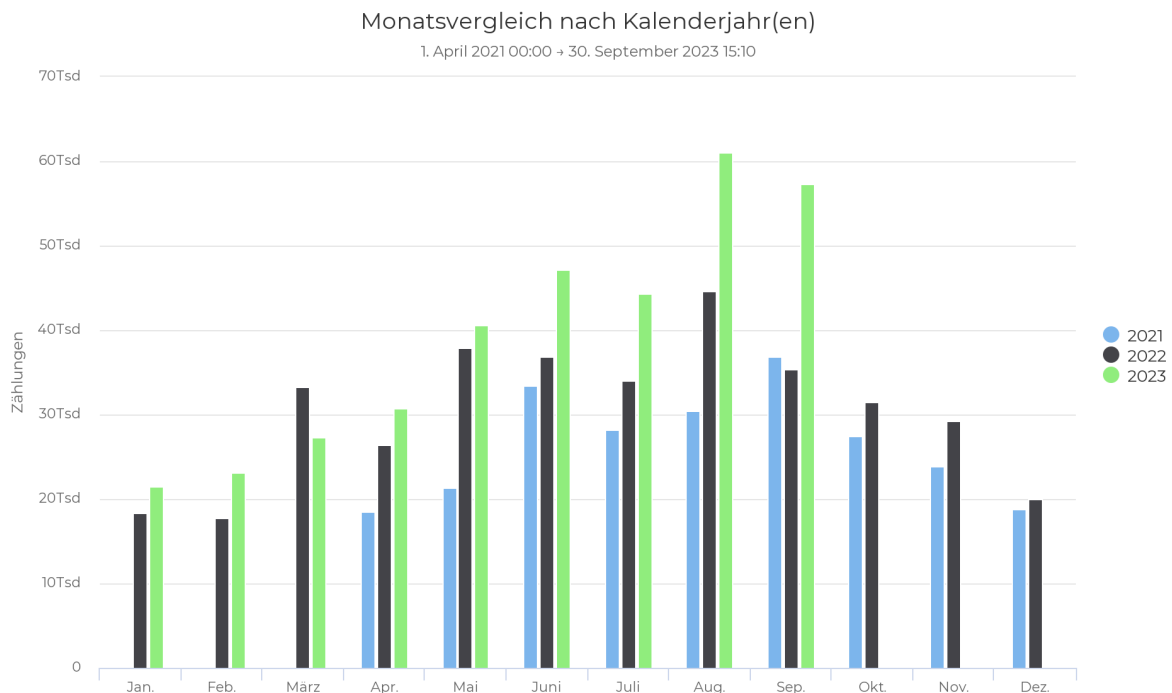


Abbildung 5: Vergleich Dauerzählstelle Ehlenruper Weg Testphase mit Vorjahreszeitraum, Quelle intern

Im Vergleich zu den Vorjahresmonaten weist der Ehlenruper 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 Ehlenruper Weg mit dem Fahrrad zurückgelegt. Diese Werte deuten sowohl auf eine Nutzung der Fahrradstraßenverbindung für Alltags- als auch für Freizeitwege am Wochenende hin.

## 2.2 Einordnung jahreszeitliche Schwankungen der Erhebungszeiträume

Zur Einordnung der Ergebnisse der Zählungen vor der Testphase im März 2022, während der ersten Testphase im Dezember 2022 und der zweiten Testphase im Juni 2023 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.

### 2.2.1 Jahreszeitliche Schwankungen im Radverkehr

Die vorliegenden Daten zeigen die jahreszeitlichen Schwankungen zwischen März 2022 (vor den Testphasen) und Dezember 2022 sowie Juni 2023 (während der

Testphasen 1 und 2) auf allen Zählstationen. Es ist zu erkennen, dass an den meisten Zählstationen der RV in dieser Zeit rückläufig ist. Der Ehlenruper Weg liegt mit annähernd gleichstarken RV im März 2022 verglichen mit Dezember 2022 und Juni 2023 im direkten Vergleich zu den anderen Zählstationen auf Platz zwei nach dem Stadtring.

		Artur-Ladebeck-Str.	Ehlenruper Weg	Jöllenbecker Str.	Ravensberger Str.	Stadtring	Stapenhorst-str.
<b>Mrz 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>Jun 23</b>	insgesamt	45.049	47.212	34.020	44.749	14.415	58.207
	wochentags	36.357	37.898	26.545	32.975	11.545	48.112
	Wochenende	8.692	9.314	7.475	11.774	2.870	10.095
<b>Veränderung März - Dezember</b>	insgesamt	-33%	-40%	-38%	-70%	-55%	-44%
	wochentags	-32%	-38%	-37%	-69%	-54%	-42%
	Wochenende	-38%	-51%	-40%	-76%	-62%	-55%
<b>Veränderung März - Juni</b>	insgesamt	-53%	42%	16%	5%	77%	11%
	wochentags	-55%	37%	10%	-3%	72%	8%
	Wochenende	-43%	66%	40%	37%	96%	26%

Tabelle 2: Übersicht der Jahreszeitlichen Schwankungen aller Dauerzählstellen in Bielefeld; \*Datenausfälle an der Artur-Ladebeck-Straße im Juni 2023

		wochentags	Wochenende	insgesamt
<b>November</b>	2021	20.530	3.321	23.851
	2022	24.757	4.441	29.198
	<u>Veränderung</u>	<u>20,6%</u>	<u>33,7%</u>	<u>22,4%</u>
<b>Dezember</b>	2021	16.443	2.308	18.751
	2022	17.200	2.770	19.970
	<u>Veränderung</u>	<u>4,6%</u>	<u>20,0%</u>	<u>6,5%</u>
<b>Januar</b>	2022	15.330	3.061	18.391
	2023	18.207	3.269	21.476
	<u>Veränderung</u>	<u>18,8%</u>	<u>6,1%</u>	<u>16,8%</u>
<b>Februar</b>	2022	14.726	3.055	17.781
	2023	19.918	3.275	23.193
	<u>Veränderung</u>	<u>35,26%</u>	<u>7,20%</u>	<u>30,44%</u>
<b>März</b>	2022	27.707	5.606	33.313
	2023	24.114	3.238	27.352
	<u>Veränderung</u>	<u>-12,97%</u>	<u>-42,24%</u>	<u>-17,89%</u>
<b>April</b>	2022	21.012	5.461	26.473
	2023	24.071	6.634	30.705
	<u>Veränderung</u>	<u>14,56%</u>	<u>21,48%</u>	<u>15,99%</u>
<b>Mai</b>	2022	30.928	6.944	37.872
	2023	32.694	7.954	40.648
	<u>Veränderung</u>	<u>5,71%</u>	<u>14,54%</u>	<u>7,33%</u>
<b>Juni</b>	2022	30.201	6.693	36.894
	2023	37.898	9.314	47.212
	<u>Veränderung</u>	<u>25,49%</u>	<u>39,16%</u>	<u>27,97%</u>
<b>Juli</b>	2022	26.022	8.011	34.033
	2023	35.135	9.148	44.283
	<u>Veränderung</u>	<u>35,02%</u>	<u>14,19%</u>	<u>30,12%</u>

Tabelle 3: Übersicht der Veränderungen im RV an der Dauerzählstelle im Ehlentruper Weg

Die im Ehlentruper Weg erhobenen Radverkehrszähldaten weisen lediglich im März 2023 eine Reduzierung gegenüber dem Vorjahreszeitraum auf. Werden gleichzeitig die Wetterdaten in Betracht gezogen, ist die Reduzierung den hohen Niederschlagsmengen in diesem Zeitraum zuzuschreiben.



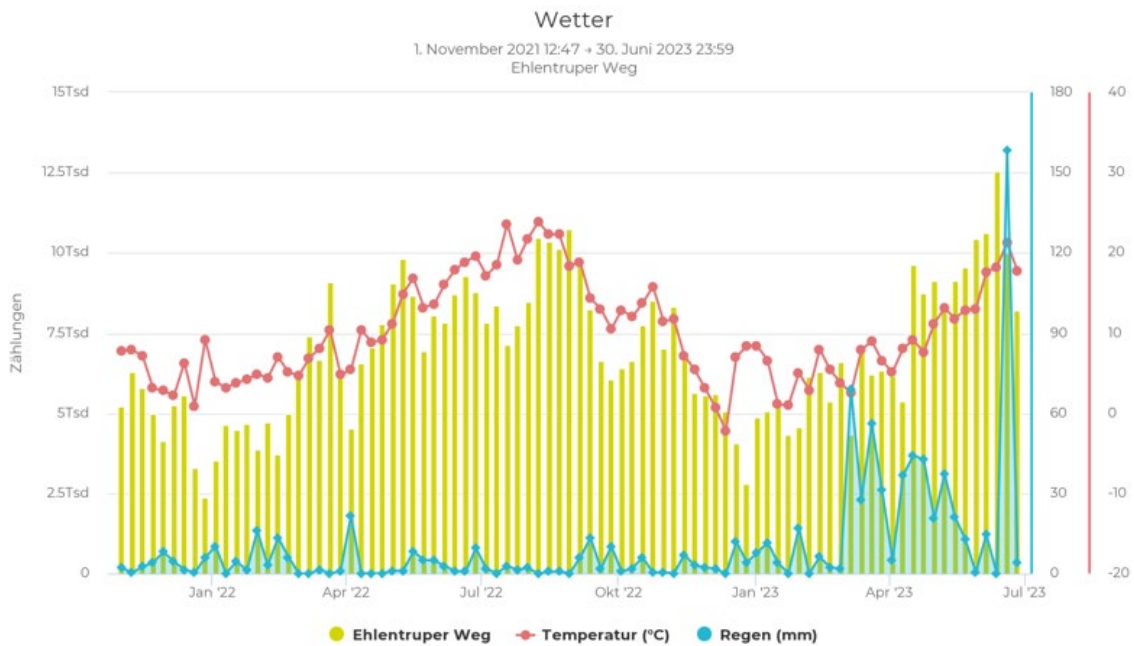


Abbildung 6: Wetterdaten, Ehlenruper Weg, Jan. 2022 bis Jun. 2023, Quelle Zählstation und DWD.

### 2.2.2 Jahreszeitliche Schwankungen im MIV

Für eine Aussage, ob der Kfz-Verkehr grundsätzlich für das Jahr 2022 von März nach Dezember 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.

Die monatliche Fahrleistung in NRW auf Landesstraßen ist im März höher gewesen als im Dezember. Aufgrund der Feiertage im Dezember ist der Monatsdurchschnitt für den Monat Dezember nur bedingt aussagekräftig. Erfahrungsgemäß gehören die Werktage im Dezember zu den Tagen mit besonders hohem Verkehrsaufkommen. Durch die Feiertage und Ferien im Dezember sind die Durchschnittswerte des gesamten Monats reduziert.

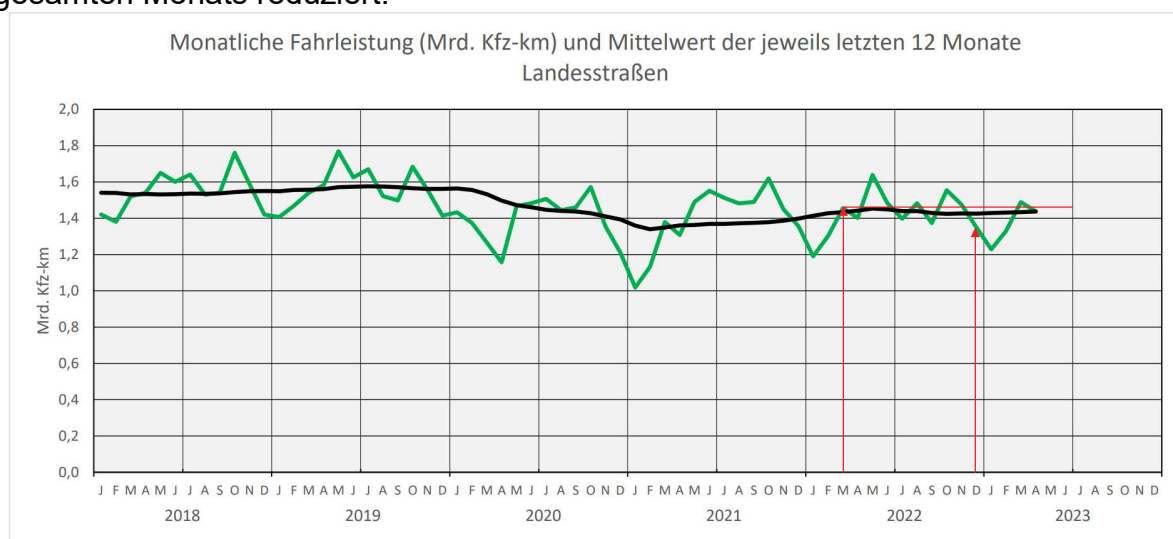


Abbildung 7: monatliche Fahrleistung auf Landesstraßen, Quelle: April 2023, Ergebnisse automatischer Dauerzählstellen [...], Landesbetrieb Straßenbau NRW, Landesverkehrszenrale

### 3 Knotenpunkte auf der Fahrradstraße

#### 3.1 Rohrteichstraße / August-Bebel-Straße

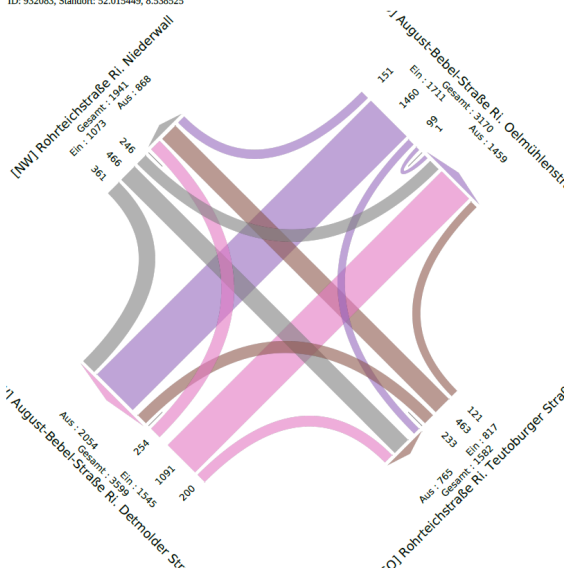
Aus der Knotenpunkterhebung am Knoten Rohrteichstraße / August-Bebel-Straße können Aussagen über beide Abschnitte der Rohrteichstraße getroffen werden. Hierzu werden die Daten der Knotenpunkterhebung auf die einzelnen Querschnitte aufgeteilt.

##### 3.1.1 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 Abbliebebeziehungen  
ID: 932083, Standort: 52.015449, 8.538525

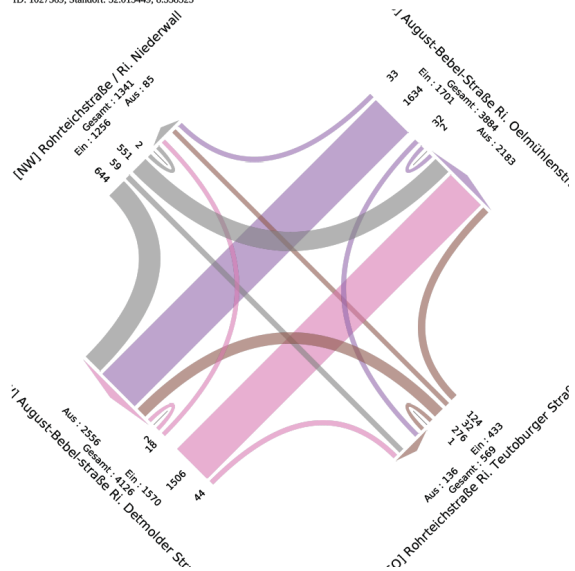
Erstellt durch: Stadt Bielefeld  
Amt für Verkehr, 660.22, August-Bebel-Straße 92, Bielefeld, NW, 33602, DE



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 Abbliebebeziehungen  
ID: 1027569, Standort: 52.015449, 8.538525

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



13.06.2023 (während Testphase 2)

Rohrteichstraße / August-Bebel-Straße - Knotenpunkte  
Di. 13 Juni 2023  
Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))  
Lkw mit Anhänger, Busse, Lkw ohne Anhänger, Krad, Leichtverkehr  
Alle Abbliebebeziehungen  
ID: 1082991, Standort: 52.015449, 8.538525

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

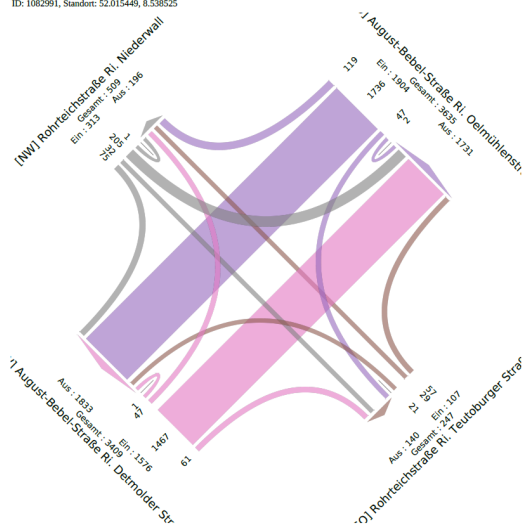


Abbildung 8: Knotenpunkterhebung Rohrteichstraße/August-Bebel-Straße, MIV

Die Anzahl der motorisierten Fzg. auf der Fahrradstraßenverbindung wurde durch die geltenden Einbahnstraßenregelungen in Testphase 1 sowie durch die Diagonalsperren in Testphase 2 in beiden Abschnitten reduziert. Auf der August-Bebel-Straße, der querenden Hauptverkehrsstraße, hat sich die Anzahl der Fahrzeuge in Fahrtrichtung stadteinwärts Richtung Oelmühlenstraße um 727 Kfz/24 h in

Testphase 1 (März 1459 Kfz/24 h, Dez. 2183 Kfz/24 h) bzw. um 272 Kfz/24h in Testphase 2 (Juni 1731 Kfz/24h) erhöht. Stadtauswärts in Richtung Detmolder Straße hat sich der Verkehr um 502 Kfz in der ersten Testphase (März 2054 Kfz/24 h, Dez. 2556 Kfz/24 h) erhöht bzw. in der zweiten Testphase um 221 Kfz/24 h (Juni 1833 Kfz/24 h) reduziert (vgl. Abbildung 7).

Die August-Bebel-Straße stellt die Hauptrichtung für den MIV dar.

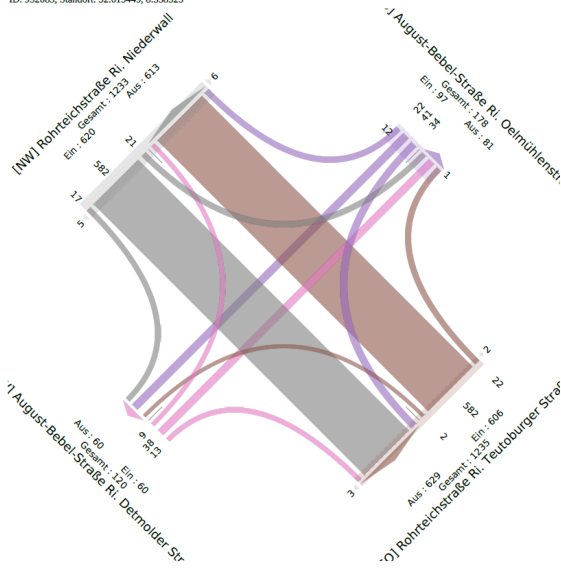
Die Erhebung während der 1. Testphase zeigt eine Missachtung der geltenden Einbahnstraßenregelung von 85 Kfz/24 h in Richtung Niederwall und 136 Kfz/24 h in Richtung Teutoburger Straße auf (vgl. Abbildung 7).

### 3.1.2 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 Abbliebeziehungen  
ID: 932083, Standort: 52.015449, 8.538525

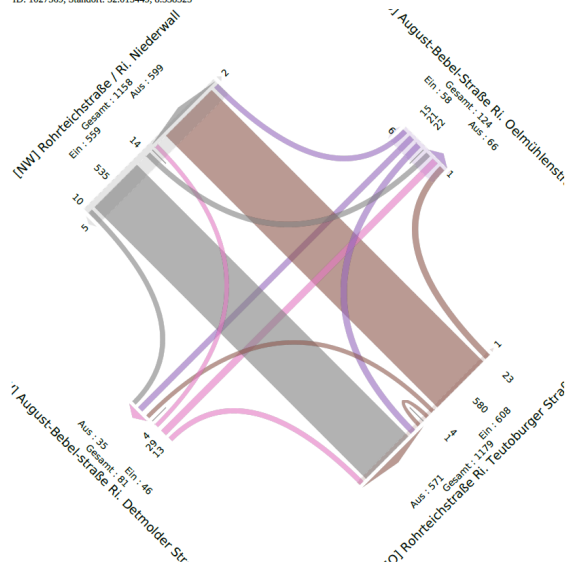
Erstellt durch: Stadt Bielefeld  
Amt für Verkehr, 66022, August-Bebel-Straße 92,  
Bielefeld, NW, 33602, DE



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 Abbliebeziehungen  
ID: 1027569, Standort: 52.015449, 8.538525

Erstellt durch: Stadt Bielefeld  
Amt für Verkehr, 66022, August-Bebel-Straße 92,  
Bielefeld, NW, 33602, DE



13.06.2023 (während Testphase 2)

Rohrteichstraße - August-Bebel-Straße - Knotenpunkte)  
Di, 13 Juni 2023  
Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))  
Fahrräder auf der Straße, Fahrräder auf Überweg  
Alle Abbliebeziehungen  
ID: 1062991, Standort: 52.015449, 8.538525

Erstellt durch: Stadt Bielefeld  
Amt für Verkehr, 66022, August-Bebel-Straße 92,  
Bielefeld, NW, 33602, DE

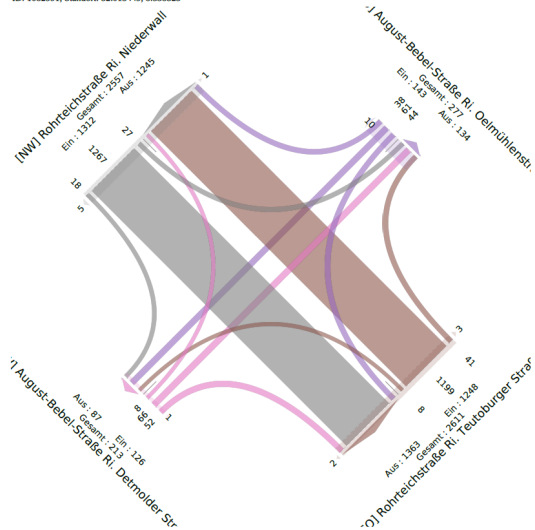


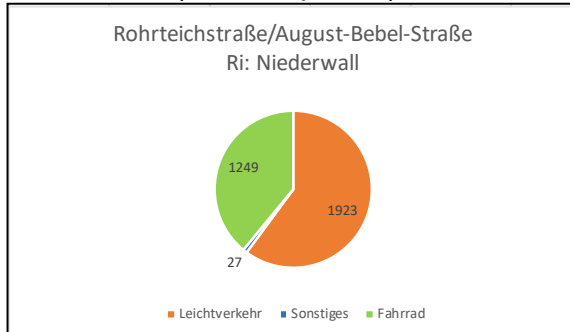
Abbildung 9: Knotenpunkterhebung Rohrteichstraße/August-Bebel-Straße, RV

Für den RV stellt die Rohrteichstraße die Hauptverkehrsrichtung dar. Das Radverkehrsaufkommen ist in der ersten Testphase annähernd konstant geblieben

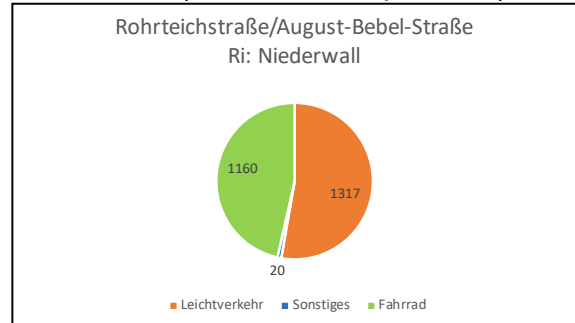
(März 1233 Fahrräder/24 h und 1235 Fahrräder/24 h, Dez. 1158 Fahrräder/24 h und 1179 Fahrräder/24 h, vgl. Abbildung 8). In der zweiten Testphase im Juni 2023, ist ein merklicher Anstieg auf 2557 und auf 2611 Fahrräder/24 h auf der Fahrradstraße in beiden Richtungen auszumachen

### 3.1.3 Abschnitt 1 Rohrteichstraße zwischen August-Bebel-Straße und Niederwall

17.03.2022 (vor Testphase)



13.12.2022 (während Testphase 1)



13.06.2023 (während Testphase 2)

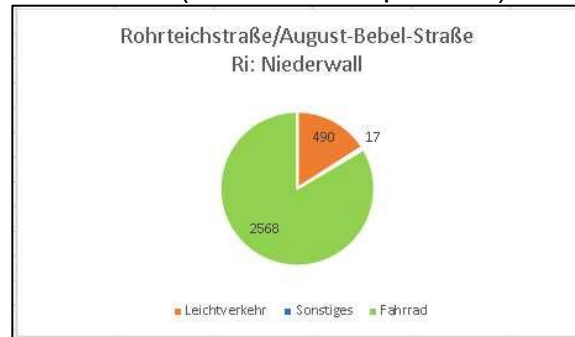
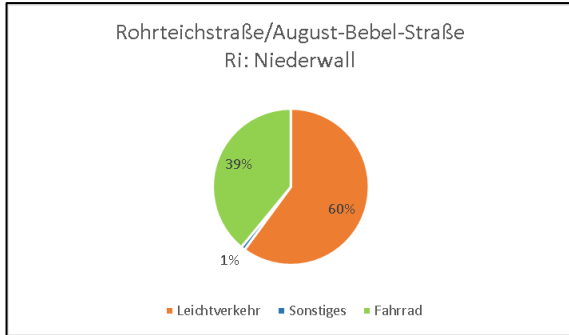


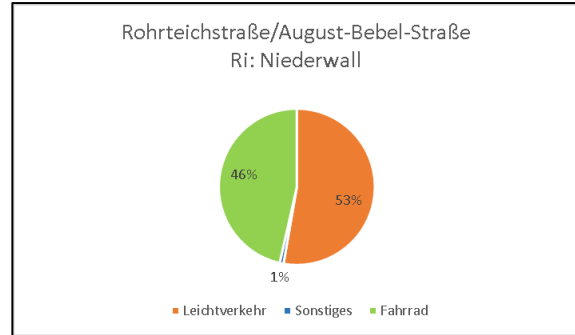
Abbildung 10: Vergleich Verkehrsaufkommen Rohrteichstraße zwischen August-Bebel-Straße und Niederwall

Der RV auf der neu eingerichteten Fahrradstraße ist annähernd konstant (vgl. Abbildung 9) 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 9). Dies resultiert aus der Herausnahme einer Fahrtrichtung, wobei die verbliebene Fahrtrichtung für den MIV während der ersten Testphase stärker (vgl. Abbildung 7) belastet ist. Durch die Einbahnstraßenregelung aus Richtung Niederwall wird Kfz-Verkehr in Fahrtrichtung August-Bebel-Straße auf die Fahrradstraßenverbindung gelenkt. Mit Einführung der zweiten Testphase reduziert sich der LV auf dem Abschnitt noch einmal deutlich um 1433, von 1923 auf 490, Kfz/24 h. Während der RV von 1249 auf 2568, um 1319 Fahrräder/24 h ansteigt. Der Radverkehr ist auf dem Abschnitt deutlich die maßgebliche Verkehrsart.

17.03.2022 (vor Testphase)



13.12.2022 (während Testphase 1)



13.06.2023 (während Testphase 2)

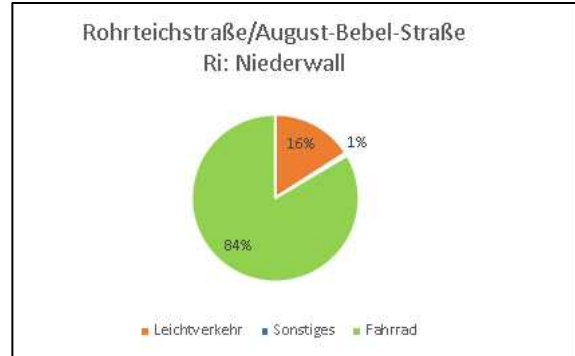
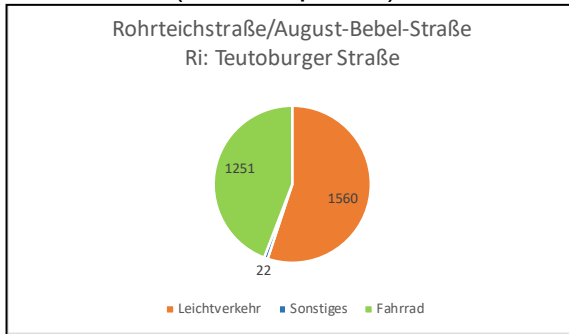


Abbildung 11: Vergleich Verkehrsverteilung Rohrteichstraße zwischen August-Bebel-Straße und Niederwall

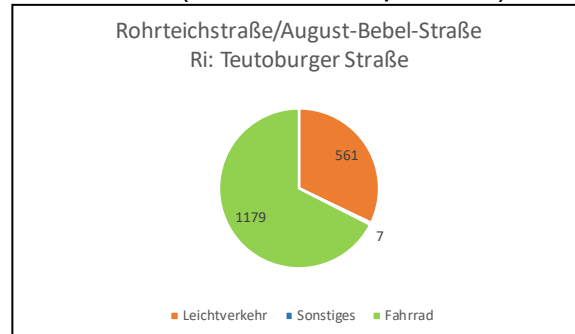
Der prozentuale Anteil der Radfahrenden am Gesamtverkehr auf dem Abschnitt der Rohrteichstraße hat sich von 39 % im März vor den Testphasen auf 46 % in der ersten und auf 84 % in der zweiten Testphase gesteigert.

### 3.1.4 Abschnitt 2 Rohrteichstraße zwischen August-Bebel-Straße und Teutoburger Straße

17.03.2022 (vor Testphase)



13.12.2022 (während Testphase 1)



13.06.2023 (während Testphase 2)



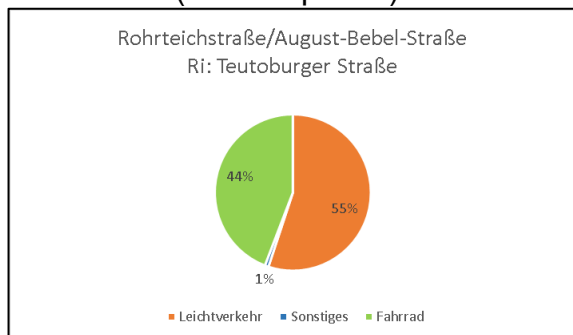
Abbildung 12: Vergleich Verkehrsaufkommen Rohrteichstraße zw. August-Bebel-Str. und Teutoburger Straße

Der Kraftverkehr wurde auf dem Abschnitt deutlich reduziert. Durch die Herausnahme einer Fahrtrichtung und dem Wechsel der Einbahnstraßenrichtung wurde der Verkehr,

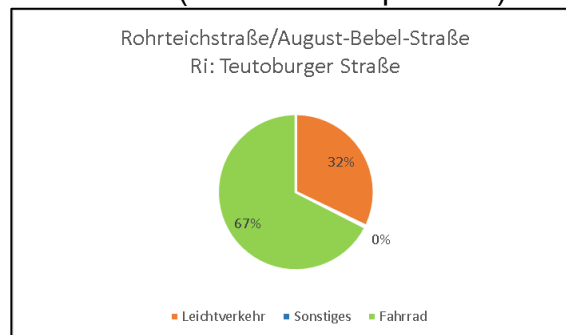


der aus der Fahrradstraßenverbindung in die August-Bebel-Straße einbiegt, um 999 Kfz/24 h, also um fast 2/3, (vgl. Abbildung 11) verringert. Durch die Einführung der Diagonalsperre an der Alsenstraße konnte der LV auf der Fahrradstraße auf 234 Kfz/24 h weiter reduziert werden. Der RV bleibt im Vergleich der ersten Testphase zur vorherigen Verkehrsführung fast konstant, am Zählzeitpunkt während der zweiten Testphase ist der Radverkehr mehr als Verdoppelt.

17.03.2022 (vor Testphase)



13.12.2022 (während Testphase 1)



13.06.2023 (während Testphase 2)

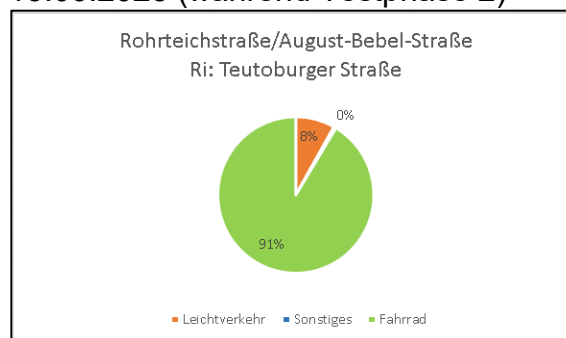


Abbildung 13: Vergleich Verkehrsaufteilung Rohrteichstraße zw. August-Bebel-Str. und Teutoburger Straße

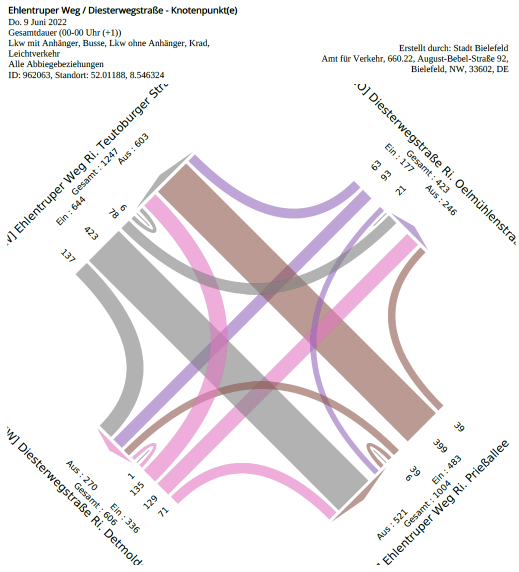
Der prozentuale Anteil der Radfahrenden am Gesamtverkehr auf dem Abschnitt der Rohrteichstraße hat sich von 44 % auf 67 % in der Testphase 1 erhöht. In der Testphase 2 beträgt der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen 91 % und stellt damit deutlich den maßgeblichen Verkehrsanteil dar.

### 3.2 Ehlenruper Weg / Diesterwegstraße

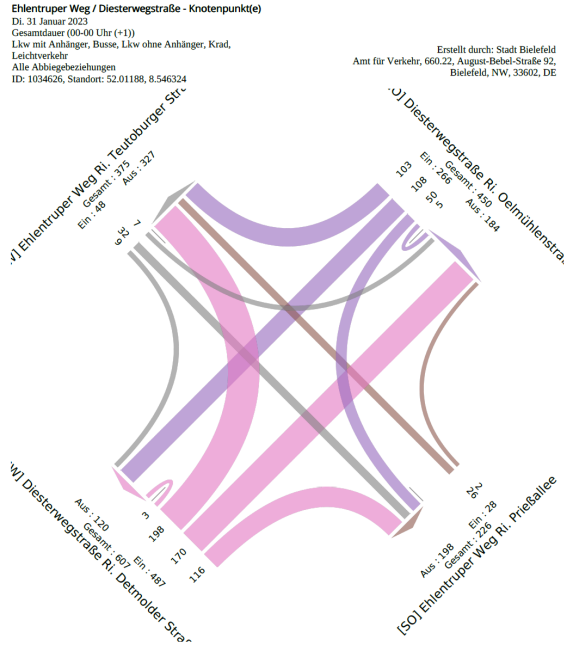
Aus der Knotenpunkterhebung am Knoten Ehlenruper Weg / Diesterwegstraße können Aussagen über den Verkehr in der Mitte des ersten Abschnitts der Fahrradstraße Ehlenruper Weg getroffen werden. An der Kreuzung mit der Diesterwegstraße ist in der ersten Testphase der Wechsel der Einbahnstraßenregelungen angeordnet. Der Kfz-Verkehr kann von dieser Kreuzung in beide Einbahnstraßen einbiegen. Die Ergebnisse der Knotenpunkterhebung werden auf die beiden Querschnitte vom Ehlenruper Weg aufgeteilt, damit gezielte Aussagen über die beiden Abschnitte getroffen werden können. Auf Grund technischer Probleme bei der Erhebung der Daten für den zweiten Testzeitraum liegen für diesen Knotenpunkt keine Daten für die Erhebung am 15.06.2023 vor. Alternativ wurden die Werte der Verkehrsbeobachtung am Beginn der zweiten Testphase am 27.04.2023 verwendet.

### 3.2.1 Kfz-Verkehr

#### 09.06.2022 (vor Testphase)



#### 31.01.2023 (während Testphase 1)



#### 27.04.2023 (während Testphase 2)

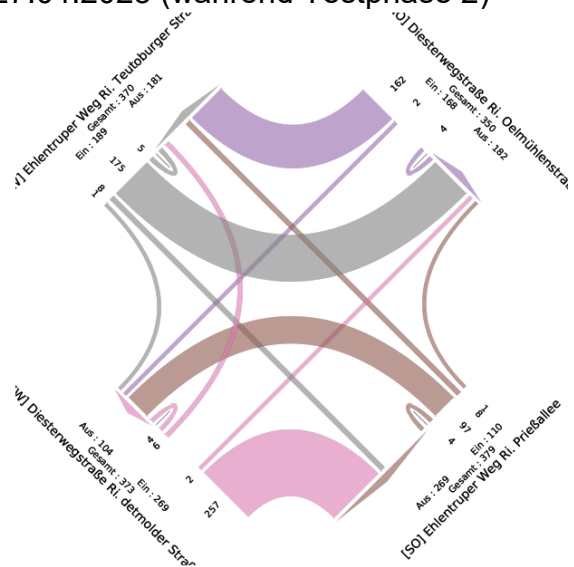


Abbildung 14: Knotenpunkterhebung Ehrentroper Weg/Diesterwegstraße, MIV

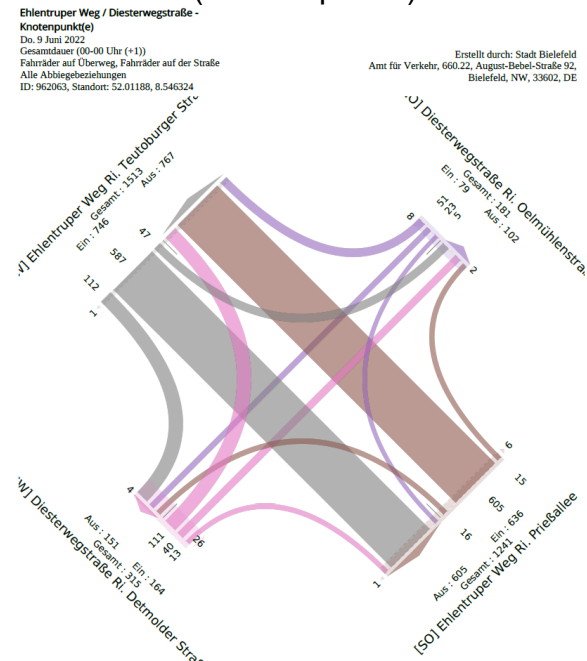
Die Anzahl der Kfz und SV auf der Fahrradstraße wurde durch die beidseitige Einbahnstraße in fast allen Richtungen in der 1. Testphase reduziert. Auch die Einführung der Diagonalsperre in der Kreuzung mit der Diesterwegstraße führt zu einer deutlichen Reduzierung des Kfz Verkehrs.

Die gesamte Belastung auf dem Ehrentroper Wegs ist deutlich reduziert. Im Abschnitt zwischen Teutoburger Straße und Diesterwegstraße ist ein Rückgang in der ersten Testphase von 872 Kfz/24 h (Juni 1247 Kfz/24 h, Jan. 375 Kfz/24 h) bzw. in der zweiten Testphase von 877 Kfz/24 h (April 370 Kfz/24 h zu erkennen. Im weiteren Abschnitt in Richtung Prießallee beträgt der Rückgang in der ersten Testphase 778 Kfz/24 h (Juni 1004 Kfz/24 h, Jan. 226 Kfz/24 h) bzw. 625 Kfz/24 h (April 379 Kfz/24 h) in der zweiten Testphase. Dies resultiert in der ersten Testphase zum einen aus dem Entfall einer Fahrtrichtung und zum anderen auf der Reduktion der Anzahl der Fahrzeuge in Einbahnstraßenrichtung. In der zweiten Testphase resultiert die Reduktion der Fahrzeuge aus der Beschränkung der Fahrbeziehungen für den Kfz Verkehr und die damit fehlende durchgängige Verbindung.

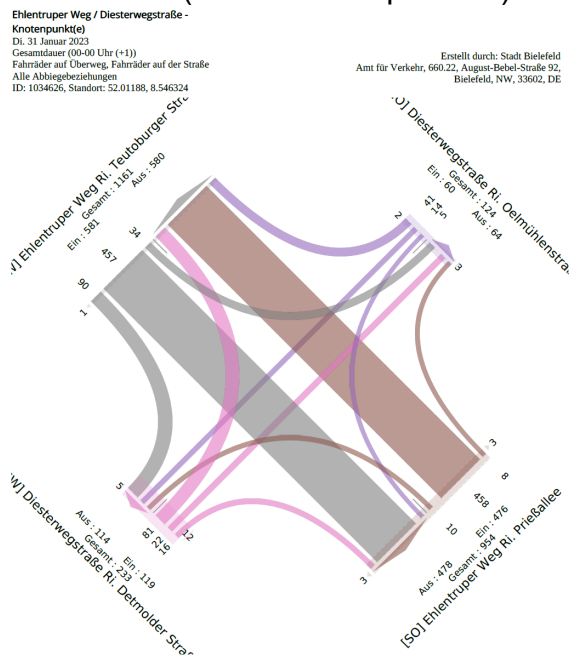
In der ersten Testphase ist die Kfz-Menge auf der Diesterwegstraße in beiden Richtungen fast unverändert (Juni 606 und 423 Kfz/24 h, Jan. 607 und 450 Kfz/24 h, vgl. Abbildung 13). Bei der Betrachtung der einzelnen Richtungen ergeben sich leichte Unterschiede zwischen den beiden Zeiträumen. In der zweiten Testphase ist die Kfz-Menge auf der Diesterwegstraße insbesondere aus südlicher Richtung deutlich geringer (April 374 Kfz/24 h und 350 Kfz/24 h).

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.

### 3.2.2 Radverkehr 09.06.2022 (vor Testphase)



### 31.01.2023 (während Testphase 1)



### 27.04.2023 (während Testphase 2)

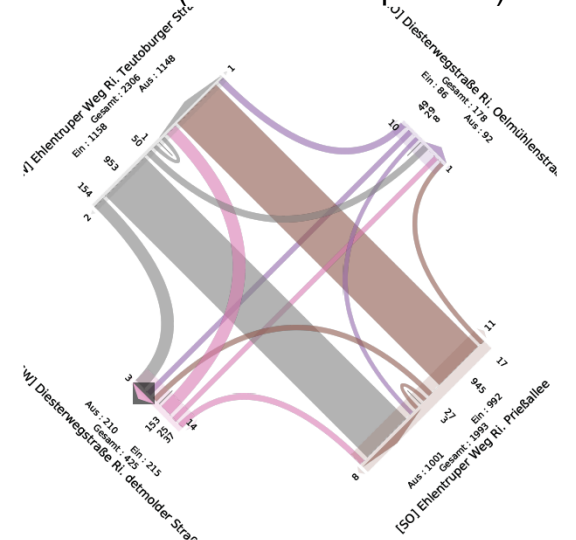


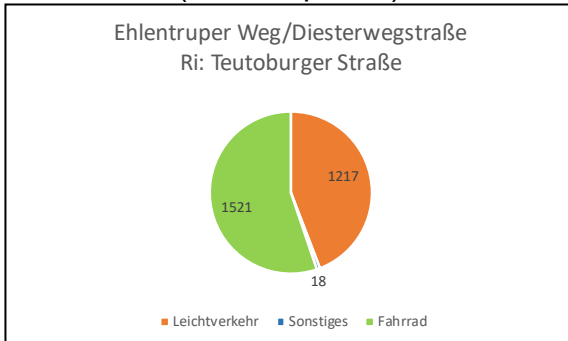
Abbildung 15: Knotenpunkterhebung Ehlentruper Weg/Diesterwegstraße, RV

Die Hauptverbindung für den RV ist der Ehlentruper Weg. In der ersten Testphase ist in beiden Richtungen ist eine saisonalbedingte Abnahme von 314 Fahrrädern/24 h (Juni 767 Fahrräder/24 h und 605 Fahrräder/24 h, Jan. 580 Fahrräder/24 h und 478

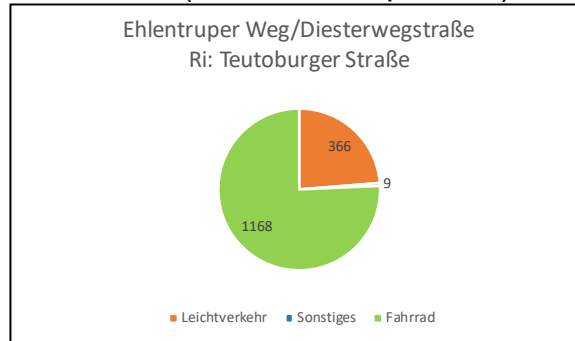
Fahrräder/24 h, vgl. Abbildung 14) zu erkennen. In der zweiten Testphase zeigt sich eine deutliche Zunahme des Radverkehrs von 281 Fahrrädern/24 h in Richtung stadteinwärts (April 1148 Fahrräder/24 h) und von 396 Fahrrädern/24 h in stadtauswärtiger Richtung (April 1001 Fahrräder/24 h).

### 3.2.3 Abschnitt 3 Ehlenruper Weg zwischen Diesterwegstraße und Teutoburger Straße

09.06.2022 (vor Testphase)



31.01.2023 (während Testphase 1)



27.04.2023 (während Testphase 2)

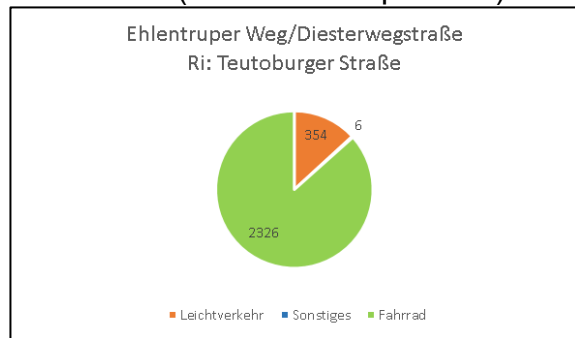
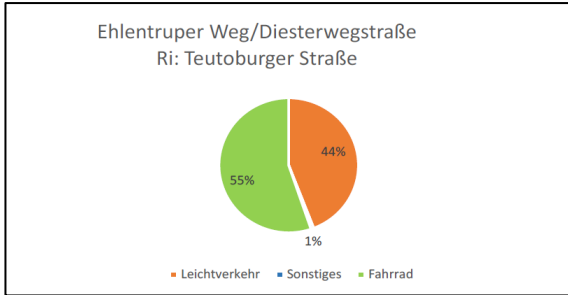


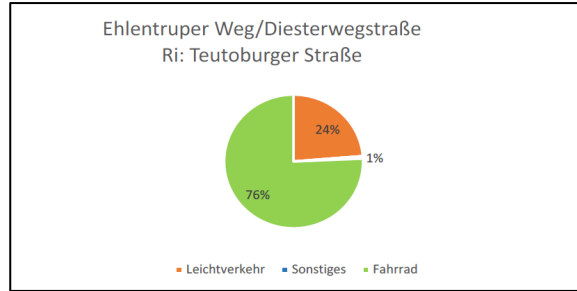
Abbildung 16: Vergleich Verkehrsaufkommen Ehlenruper Weg zwischen Diesterwegstraße und Teutoburger Straße

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 15). In der zweiten Testphase ist die Anzahl des LV annähernd gleich geblieben, die Anzahl der Radfahrenden hat sich deutlich erhöht.

09.06.2022 (vor Testphase)



31.01.2023 (während Testphase 1)



27.04.2023 (während Testphase 2)

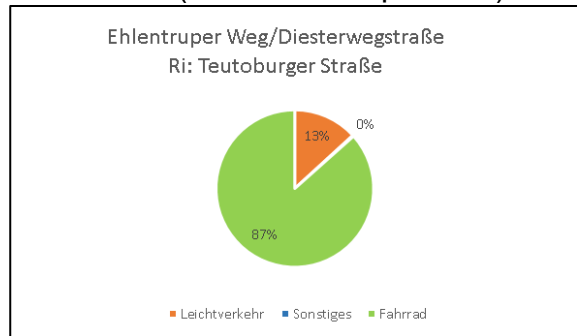
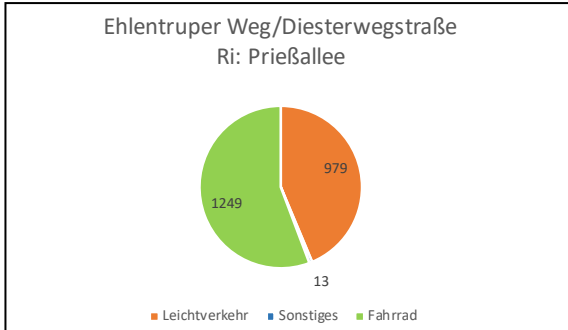


Abbildung 17: Vergleich Verkehrsaufteilung Ehlentruper Weg zwischen Diesterwegstraße und Prießallee

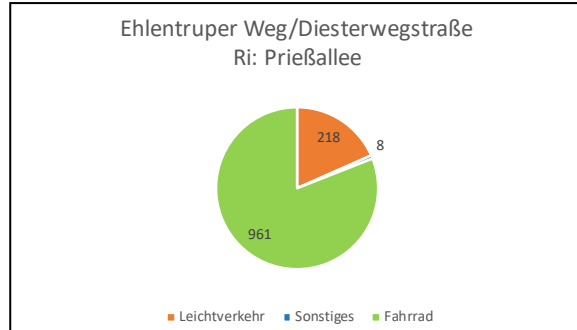
Der prozentuale Anteil der Radfahrenden am Gesamtverkehr auf dem Abschnitt der Teutoburger Straße hat sich von 55 % auf 76 % in der Testphase 1 und auf 87 % in der Testphase 2 erhöht (vgl. Abbildung 16).

### 3.2.4 Abschnitt 3 Ehlentruper Weg zwischen Diesterwegstraße und Prießallee

09.06.2022 (vor Testphase)



31.01.2023 (während Testphase 1)



27.04.2023 (während Testphase 2)

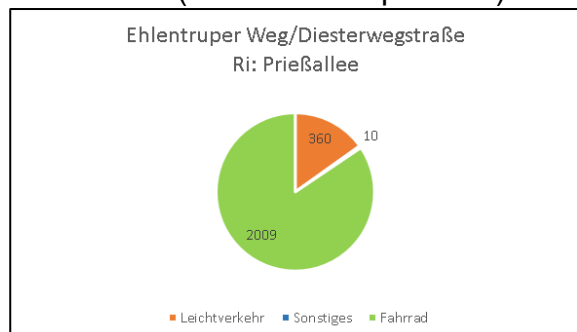


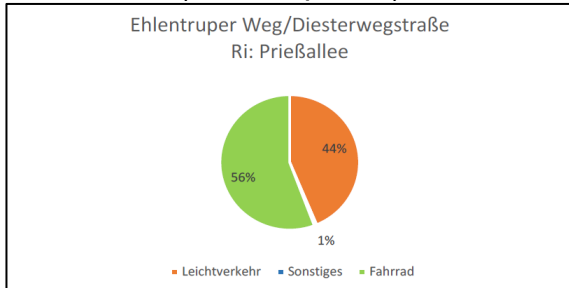
Abbildung 18: Vergleich Verkehrsaufkommen Ehlentruper Weg zwischen Diesterwegstraße und Prießallee

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. Die Einführung der

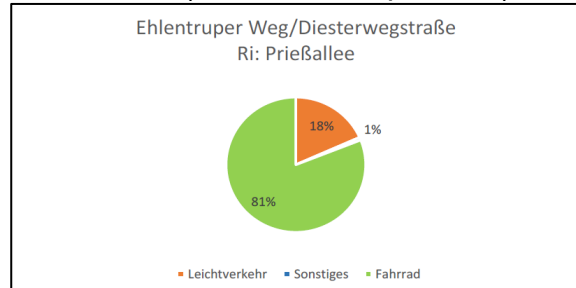


Diagonalsperren in der Testphase 2 führt zu einer leichten Erhöhung des Kfz Verkehrs auf dem betrachteten Abschnitt gegenüber der Einbahnstraßenregelung (April 360 Kfz/24 h). Gegenüber der ursprünglichen Verkehrsführung zeigt sich weiterhin eine starke Verringerung. In der zweiten Testphase zeigt sich eine starke Erhöhung des RV (April 2009 Fahrräder/24 h).(Vgl. Abbildung 17)

09.06.2022 (vor Testphase)



31.01.2023 (während Testphase 1)



27.04.2023 (während Testphase 2)

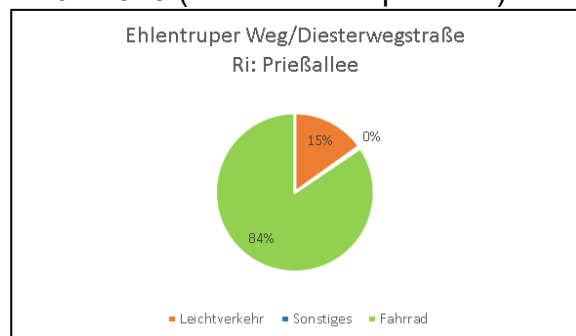


Abbildung 19: Vergleich Verkehrsaufteilung Ehlenruper Weg zwischen Diesterwegstraße und Priëßallee

Der prozentuale Anteil der Radfahrenden am Gesamtverkehr auf dem Ehlenruper Weg zwischen Diesterwegstraße und Priëßallee hat sich von 56% auf 81 % in der ersten Testphase , bzw. auf 84 % in der zweiten Testphase erhöht (vgl. Abbildung 18).

### 3.3 Ehlenruper Weg / Priëßallee

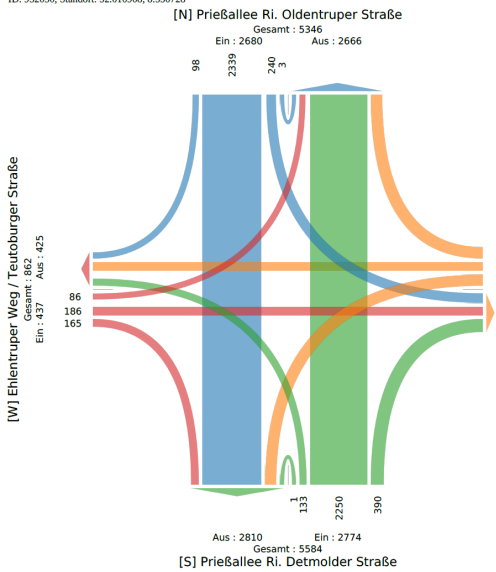
Die Ergebnisse dieser Knotenpunkterhebung werden auf die beiden Querschnitte des Ehlenruper Wegs aufgeteilt. Hiermit sind gezielte Aussagen über die beiden Abschnitte der Fahrradstraße auf dem Ehlenruper Weg möglich.

### 3.3.1 Kfz-Verkehr

15.03.2022 (vor Testphase)

Prießallee / Ehlentruper 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

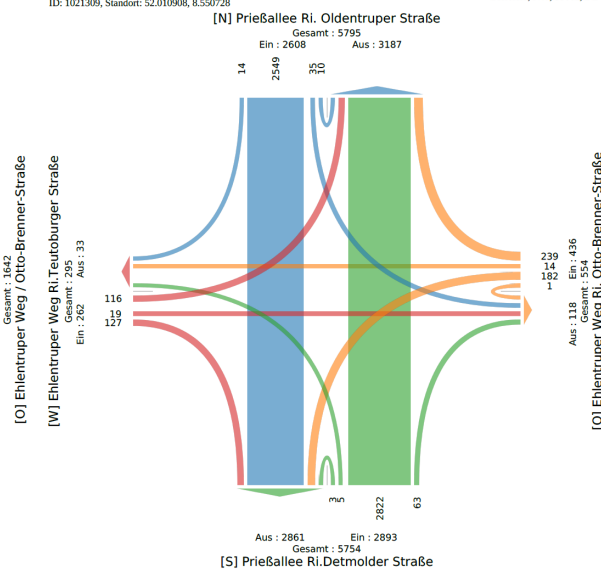
Erstellt durch: Stadt Bielefeld  
 Amt für Verkehr, 660.22, August-Bebel-Straße 92,  
 Bielefeld, NW, 33602, DE



06.12.2022 (während Testphase 1)

Ehlentruper 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



15.06.2023 (während Testphase 2)

Prießallee / Ehlentruper Weg - Knotenpunkte  
 Do, 15 Juni 2023  
 Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))  
 Lkw mit Anhänger, Busse, Lkw ohne Anhänger, Krad,  
 Leichtverkehr  
 Alle Abbiegebeziehungen  
 ID: 1082952, Standort: 52.010908, 8.550728

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

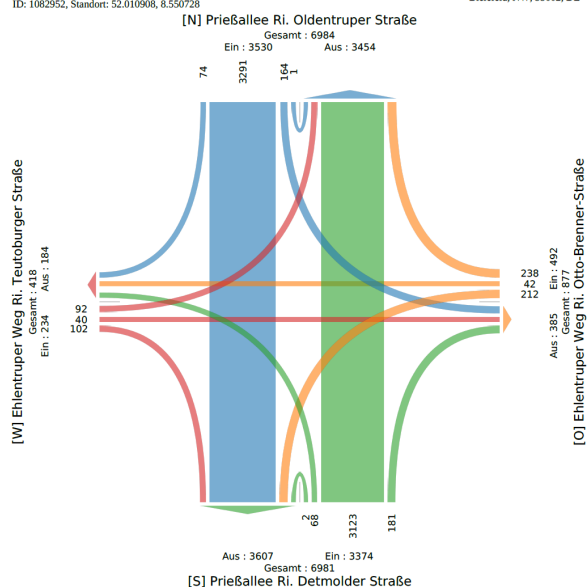
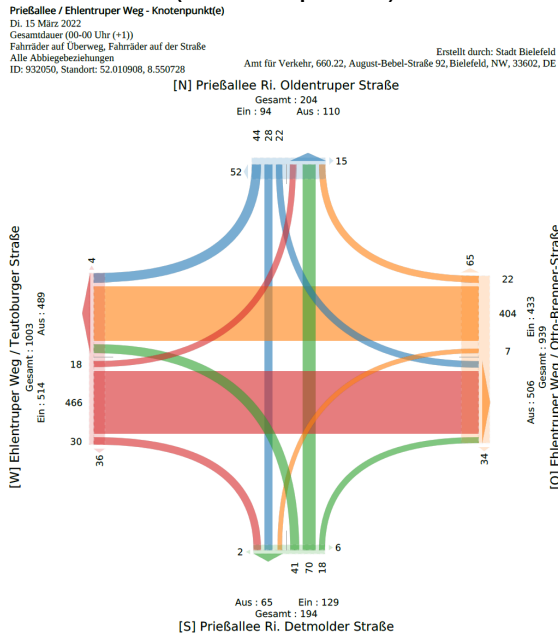


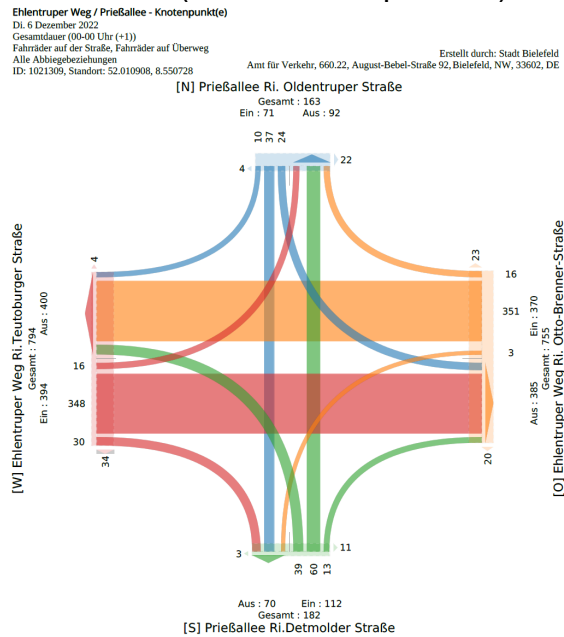
Abbildung 20: Knotenpunkterhebung Ehlentruper Weg/Prießallee, MIV

Die Anzahl der Kfz 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 in der ersten Testphase um 521 Kfz/24 h (März 2666 Kfz/24 h, Dez. 3187 Kfz/24 h), in der zweiten Testphase um 788 Kfz/24 h (Juni 3454 Kfz/24 h) erhöht. In südlicher Richtung, Fahrtrichtung Detmolder Straße hat sich der Verkehr in der ersten Testphase kaum verändert (März 2810 Kfz/24 h, Dez. 2861 Kfz/24 h) in der zweiten Testphase um 797 Kfz/24 h erhöht (Juni 3607 Kfz/24 h) (vgl. Abbildung 19). 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.

### 3.3.2 Radverkehr 15.03.2022 (vor Testphase)



### 06.12.2022 (während Testphase 1)



### 15.06.2023 (während Testphase 2)

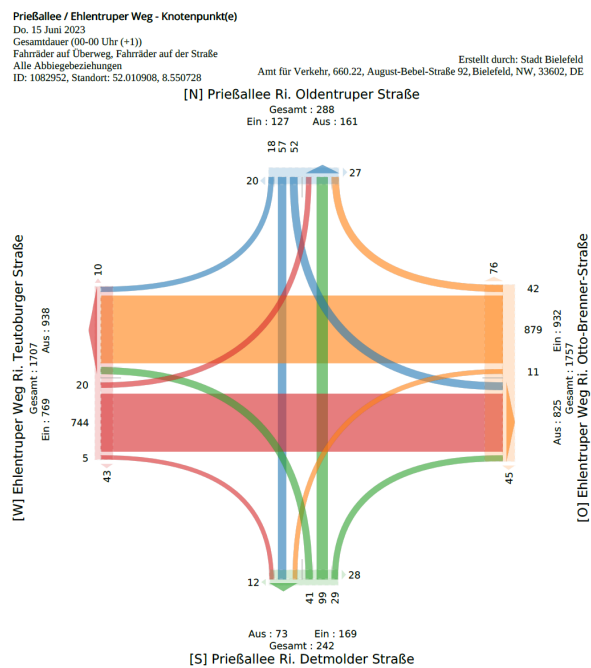
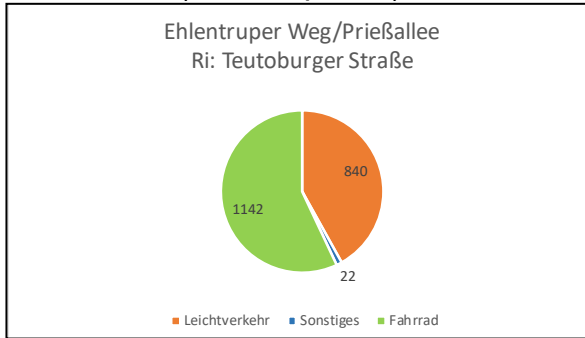


Abbildung 21: Knotenpunkterhebung Ehlenruuper Weg/Prießallee, RV

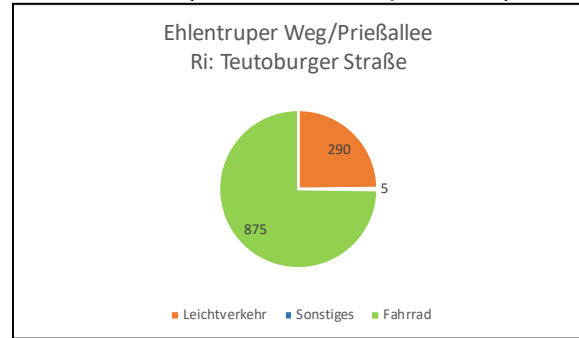
Die Hauptverbindung für den RV ist der Ehlenruuper Weg. In der ersten Testphase ist in beiden Richtungen ist eine saisonbedingte Abnahme (März 1003 Fahrräder/24 h und 939 Fahrräder/24 h, Dez. 794 Fahrräder/24 h und 755 Fahrräder/24 h, vgl. Abbildung 20) beim RV zu erkennen. In der zweiten Testphase ist in beiden Richtungen eine deutliche Zunahme zu erkennen (Juni 1707 Fahrräder/24 h und 1757 Fahrräder/24 h).

### 3.3.3 Abschnitt 3 Ehlenruper Weg zwischen Prießallee und Teutoburger Straße

15.03.2022 (vor Testphase)



06.12.2022 (während Testphase 1)



15.06.2023 (während Testphase 2)

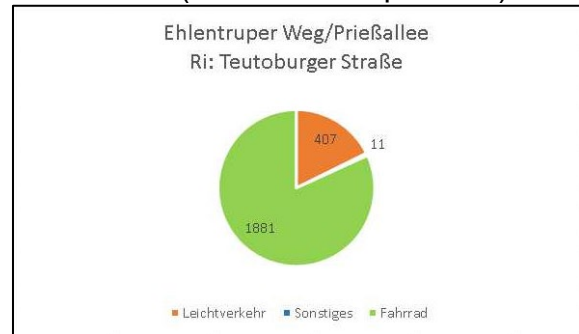
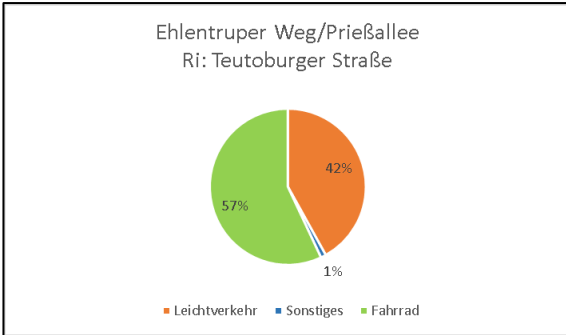


Abbildung 22: Vergleich Verkehrsaufkommen Ehlenruper Weg zwischen Prießallee und Teutoburger Straße

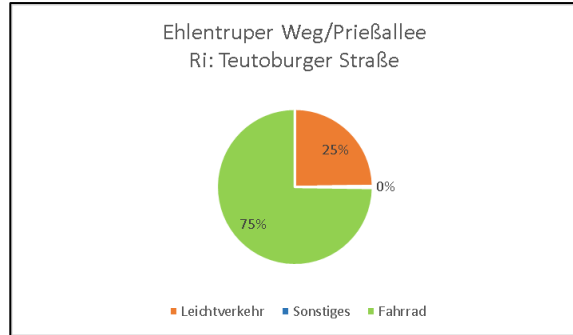
Das Verkehrsaufkommen auf der Fahrradstraße Ehlenruper Weg zwischen der Prießallee und der Teutoburger Straße hat sich deutlich zugunsten des RVs verändert. In der ersten Testphase wurde der LV durch die Einbahnstraßenregelung um 550 Kfz/24 h reduziert, während der RV im Dezember mit 267 Fahrrädern/24 h geringer ausfällt (vgl. Abbildung 21).

In der zweiten Testphase stieg der Kfz Verkehr gegenüber der ersten Testphase leicht an auf 407 Kfz/24 h, aber weiterhin um 433 Kfz/24 h geringer als vor der Testphase.

15.03.2022 (vor Testphase)



06.12.2022 (während Testphase 1)



15.06.2023 (während Testphase 2)

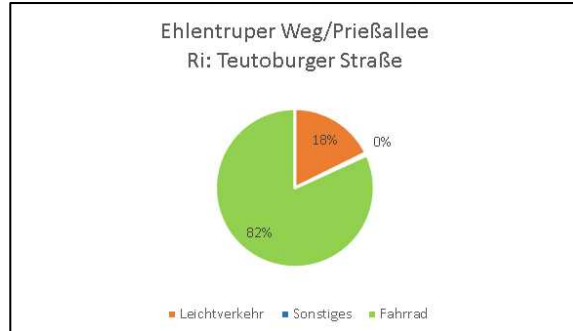
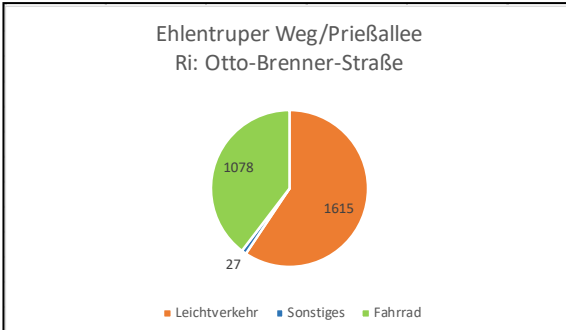


Abbildung 23: Vergleich Verkehrsaufteilung Ehlenruper Weg zwischen Prießallee und Teutoburger Straße

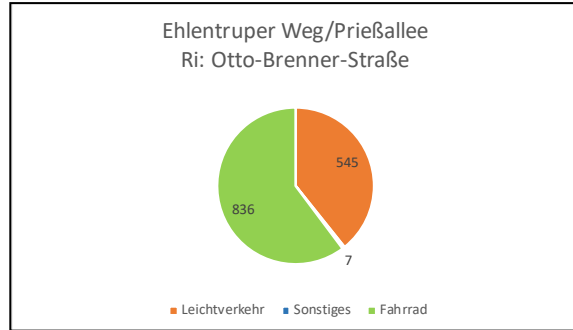
Der prozentuale Anteil der Radfahrenden am Gesamtverkehr auf dem Abschnitt Ehlenruper Weg zwischen Prießallee und Teutoburger Straße hat sich von 57 % auf 75 % in der Testphase 1 und 82 % in der zweiten Testphase erhöht.

### 3.3.4 Abschnitt 4 Ehlenruper Weg zwischen Prießallee und Otto-Brenner-Straße

15.03.2022 (vor Testphase)



06.12.2022 (während Testphase 1)



15.06.2023 (während Testphase 2)

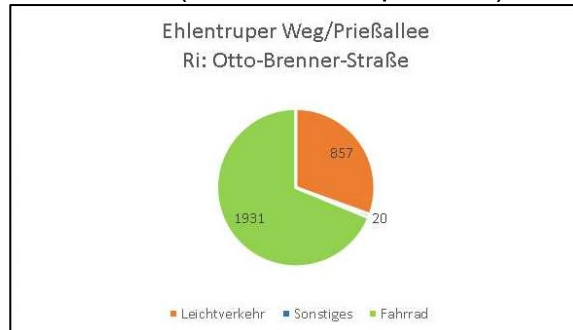


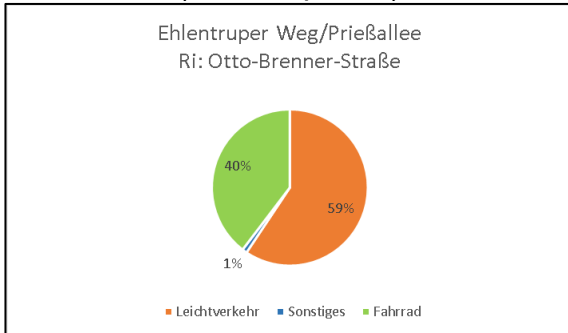
Abbildung 24: Vergleich Verkehrsaufkommen Ehlenruper Weg zwischen Prießallee und Otto-Brenner-Straße

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 in der ersten Testphase hat sich der LV (März 1615 Kfz/24 h, Dez. 545 Kfz/24 h, vgl. Abbildung 23) stark verringert, während der RV (März

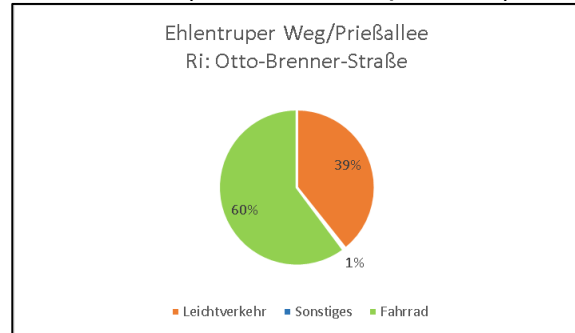


1078 Fahrräder/24 h, Dez. 836 Fahrräder/24 h, vgl. Abbildung 23) leicht verringert ist. Die Diagonalsperre in der zweiten Testphase hat zu einer leichten Erhöhung des Kfz Verkehrs gegenüber der ersten Testphase geführt. Mit 857 Kfz/24 h liegt dieser mit einer Reduktion um 758 Kfz/24 h weiterhin deutlich unter der Verkehrsbelastung vor der Testphase.

15.03.2022 (vor Testphase)



06.12.2022 (während Testphase 1)



15.06.2023 (während Testphase 2)

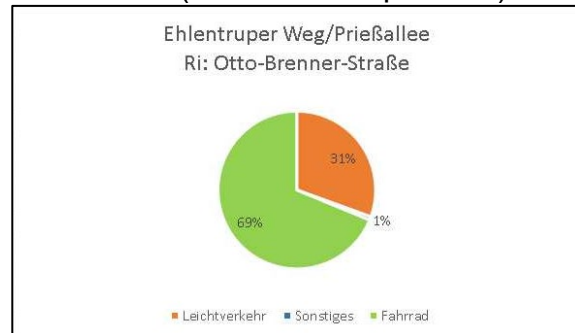


Abbildung 25: Vergleich Verkehrsaufteilung Ehlentruper Weg zwischen Prießallee und Otto-Brenner-Straße

Der prozentuale Anteil der Radfahrenden am Gesamtverkehr auf dem Abschnitt der Otto-Brenner-Straße hat sich von 40 % auf 60 % in der ersten Testphase und 69 % in der zweiten Testphase erhöht (vgl. Abbildung 24).

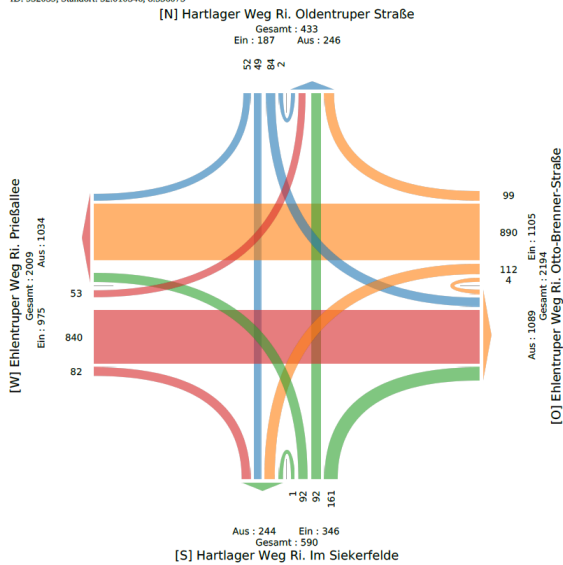
### 3.4 Ehlentruper Weg / Hartlager Weg

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

### 3.4.1 Kfz-Verkehr 17.03.2022 (vor Testphase)

Ehlentruper Weg / Hartlager Weg - Knotenpunkte)  
Do. 17. März 2022  
Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))  
Busse, Lkw mit Anhänger, Krad, Lkw ohne Anhänger, Leichtverkehr  
Alle Abbiegebeziehungen  
ID: 932039, Standort: 52.010346, 8.556075

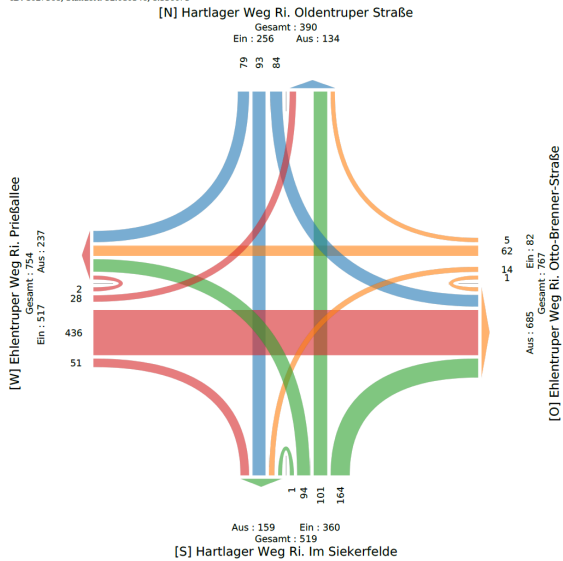
Erstellt durch: Stadt Bielefeld  
Amt für Verkehr, 660.22, August-Bebel-Straße 92, Bielefeld, NW, 33602, DE



### 13.12.2022 (während Testphase 1)

Ehlentruper Weg / Hartlager Weg - Knotenpunkte)  
Di. 13. Dezember 2022  
Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))  
Lkw mit Anhänger, Busse, Lkw ohne Anhänger, Krad, Leichtverkehr  
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



### 15.06.2023 (während Testphase 2)

Ehlentruper Weg / Hartlager Weg - Knotenpunkte)  
Do. 15. Juni 2023  
Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))  
Lkw mit Anhänger, Busse, Lkw ohne Anhänger, Krad, Leichtverkehr  
Alle Abbiegebeziehungen  
ID: 1082949, Standort: 52.010346, 8.556075

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

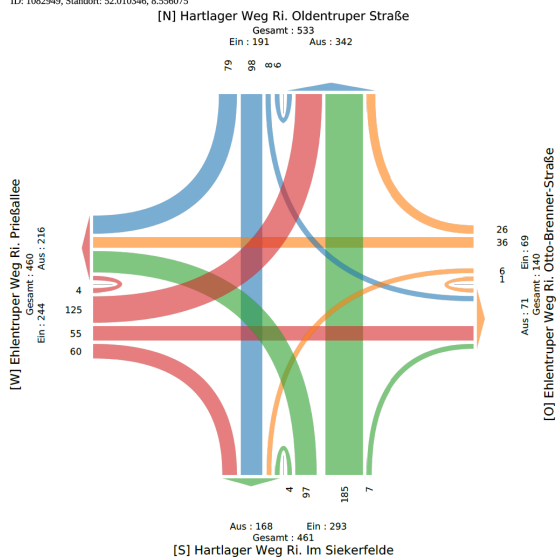


Abbildung 26: Knotenpunkterhebung Ehlentruper Weg/Hartlager Weg, MIV

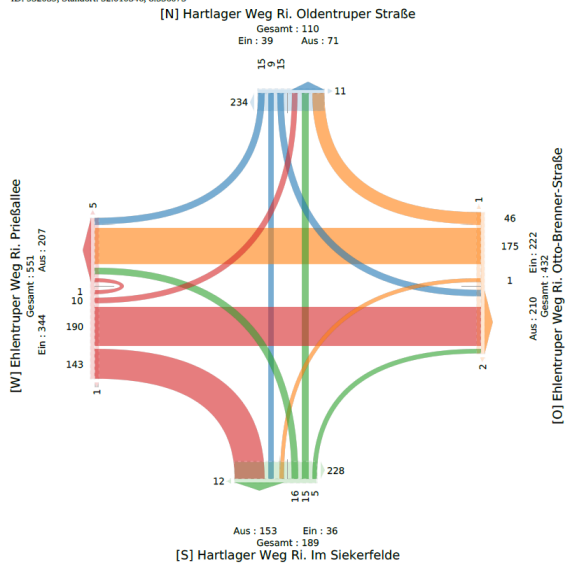
Der MIV auf dem Ehlentruper Weg wurde durch die Fahrradstraße in dem Abschnitt Prießallee bis zur Otto-Brenner-Straße deutlich reduziert (März 2009 Kfz/24 h, Dez. 754 Kfz/24 h, Juni 460 Kfz/24 h). Auf dem Hartlager Weg, der querenden Straße, hat sich in der ersten Testphase in beiden Richtungen kaum 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 25). In der zweiten Testphase wurde der Verkehr im nördlichen Teil des Hartlager Wegs in Richtung Otto-Brenner-Straße leicht erhöht (Juni 342 Kfz/24 h) 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 25).

### 3.4.2 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

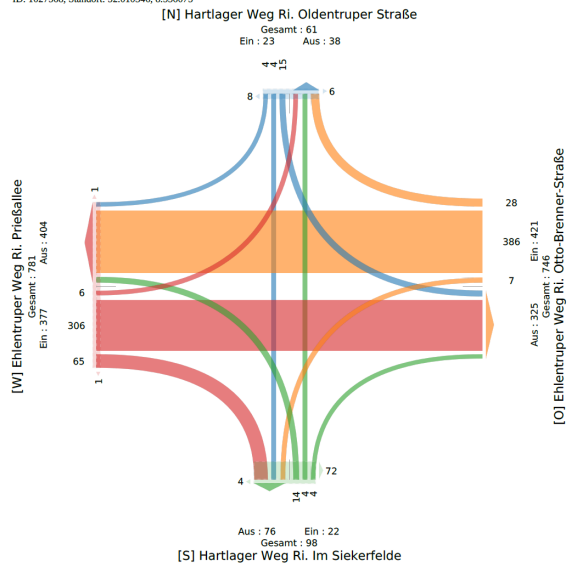
Erstellt durch: Stadt Bielefeld  
Amt für Verkehr, 660.22, August-Bebel-Straße 92,  
Bielefeld, NW, 33602, DE



### 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



### 15.06.2023 (während Testphase 2)

Ehlentruper Weg / Hartlager Weg -  
Knotenpunkte  
Do: 15 Juni 2023  
Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))  
Fahrräder auf Überweg, Fahrräder auf der Straße  
Alle Abbiegebeziehungen  
ID: 1082949, Standort: 52.010346, 8.556075

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

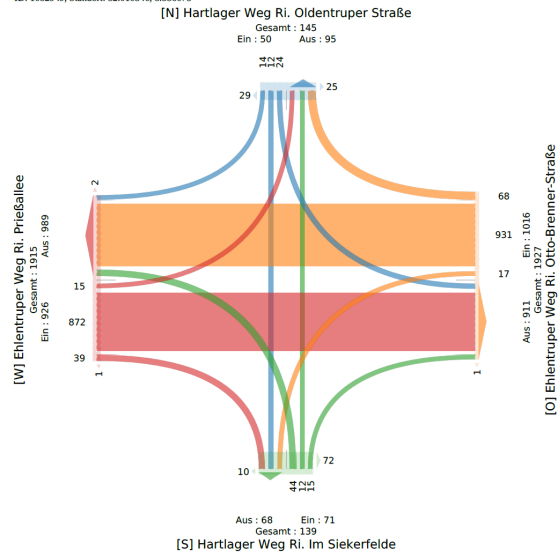
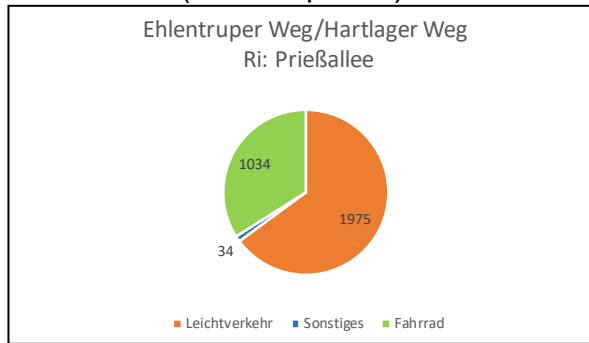


Abbildung 27: Knotenpunkterhebung Ehlentruper Weg/Hartlager Weg, RV

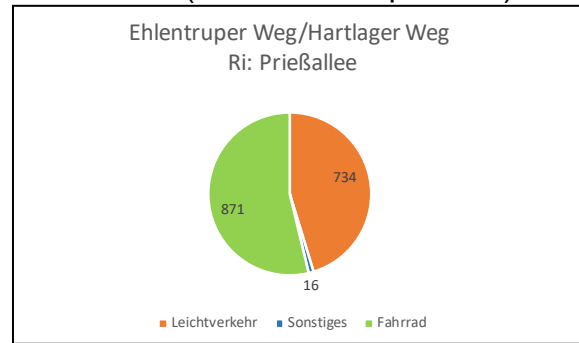
Für den RV stellt der Ehlentruper Weg die Hauptverkehrsrichtung dar. Der RV hat sich in beiden Testphasen von den Nebenanlagen stärker auf die Fahrbahn verlagert. In der ersten Testphase hat der Radverkehr leicht um 163 Fahrräder/24 h abgenommen. In der zweiten Testphase ist der Radverkehr um 1023 Fahrräder/24 h deutlich erhöht.

### 3.4.3 Abschnitt 4 Ehlenruper Weg zwischen Hartlager Weg und Prießallee

17.03.2022 (vor Testphase)



13.12.2022 (während Testphase 1)



15.06.2023 (während Testphase 2)

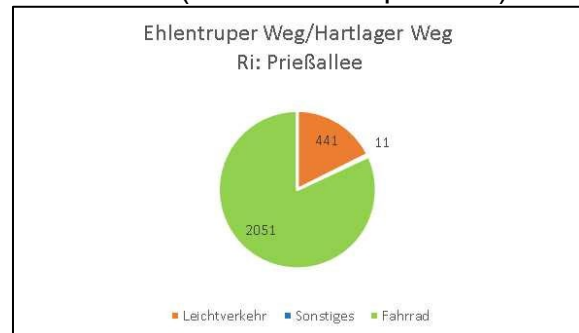
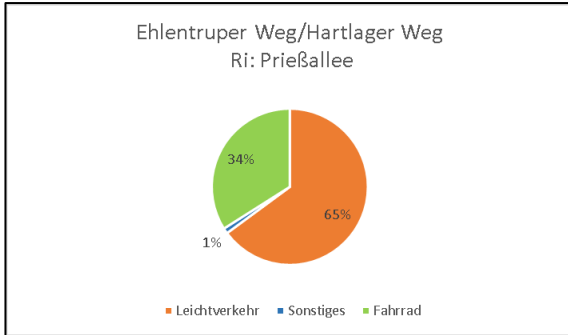


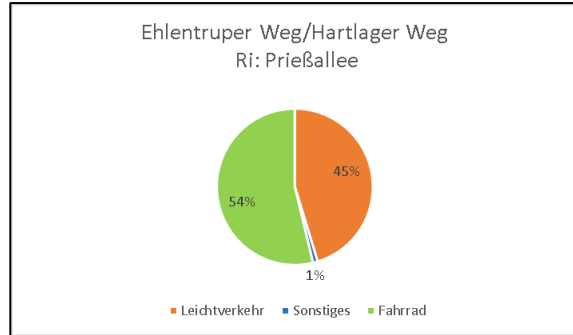
Abbildung 28: Vergleich Verkehrsaufkommen Ehlenruper Weg zwischen Hartlager Weg und Prießallee

Auf der Fahrradstraße ist in der ersten Testphase eine Abnahme von 163 Fahrräder/24 h zwischen März und Dezember auszumachen (vgl. Abbildung 27). 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 27). Dies resultiert aus der Herausnahme einer Fahrtrichtung. Die Einbahnstraße auf dem Ehlenruper Weg Richtung Otto-Brenner-Straße unterbindet die Durchfahrt durch den Ehlenruper Weg in Richtung Prießallee für den Kfz-Verkehr. In der zweiten Testphase konnte der LV auf der Fahrradstraße gegenüber der ursprünglichen Verkehrsführung um 1534 Kfz/24 h reduziert werden. Durch die Abbindung des Ehlenruper Wegs zwischen dem Hartlager Weg und der Harrogateallee ist eine direkte Verbindung zur Otto-Brenner-Straße unterbunden worden. Der Radverkehr erfuhr eine deutliche Steigerung um 1023 Fahrräder/24 h.

17.03.2022 (vor Testphase)



13.12.2022 (während Testphase 1)



15.06.2023 (während Testphase 2)

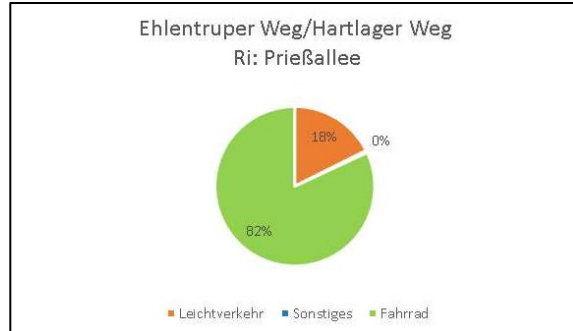
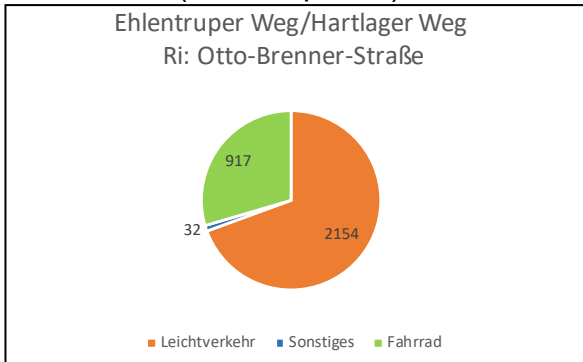


Abbildung 29: Vergleich Verkehrsaufkommen Ehlenruper Weg zwischen Hartlager Weg und Prießallee

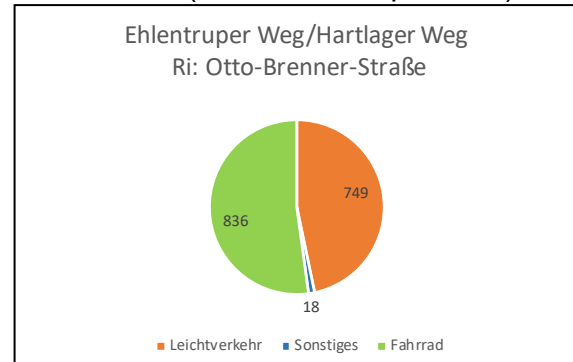
Der prozentuale Anteil der Radfahrenden am Gesamtverkehr auf dem Abschnitt Ehlenruper Weg zwischen Prießallee und Hartlager Weg hat sich von 34 % im März auf 54 % im Dezember und auf 82 % im Juni gesteigert.

### 3.4.4 Abschnitt 4 Ehlenruper Weg zwischen Hartlager Weg und Otto-Brenner-Straße

17.03.2022 (vor Testphase)



13.12.2022 (während Testphase 1)



15.06.2023 (während Testphase 2)

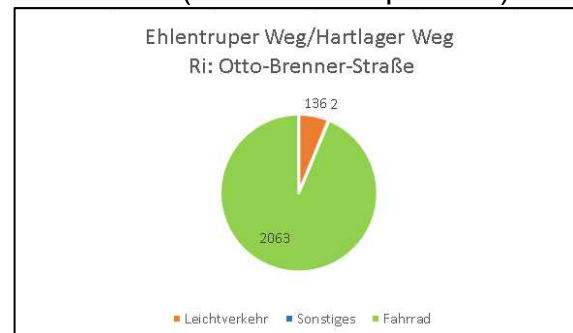


Abbildung 30: Vergleich Verkehrsaufkommen Ehlenruper Weg zwischen Hartlager Weg und Otto-Brenner-Str.

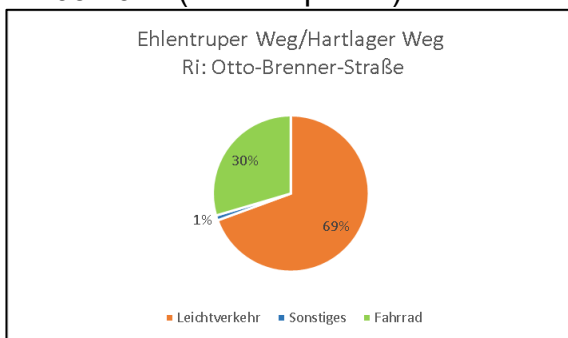
Der RV auf der Fahrradstraße nimmt zwischen März und Dezember geringfügig mit 81 Fahrrädern/24 h ab (vgl. Abbildung 29). Unter Berücksichtigung der allgemeinen jahreszeitlichen Schwankungen ist eine positive Zunahme des RVs zu verzeichnen.



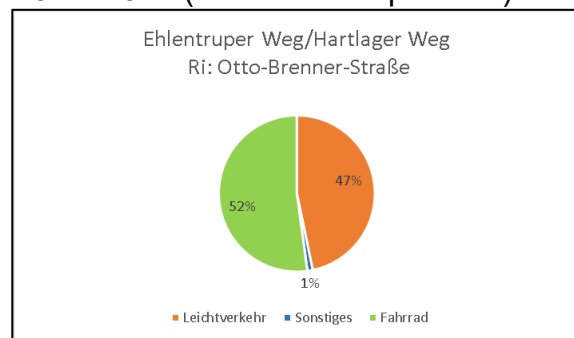
Der LV wurde auf dem Abschnitt deutlich um 1405 Kfz/24 h reduziert (vgl. Abbildung 29). Dies resultiert aus der Herausnahme einer Fahrtrichtung. Die Kfz-Belastung für die verbliebene Fahrtrichtung in der ersten Testphase ist ebenfalls um 431 Kfz/24 h verringert (vgl. Abbildung 29). Die Einbahnstraße auf dem Ehlenruper Weg Richtung Prießallee unterbindet die Einfahrt aus der Prießallee in Richtung Otto-Brenner-Straße für den Kfz-Verkehr.

In der zweiten Testphase konnte der Radverkehr eine deutliche Steigerung um 1146 Fahrräder/24 h erfahren. Der Kfz-Verkehr in dem Abschnitt zwischen Hartlager-Weg und der Diagonalsperre auf Höhe des Spielplatzes wurde annähernd komplett reduziert. Es befuhren lediglich 136 Kfz/24 h diesen Abschnitt. Unter den Fahrten ist ein hoher Anteil an wendenden Fahrzeugen, die ungeachtet der Beschilderung vor der Diagonalsperre wenden mussten.

17.03.2022 (vor Testphase)



13.12.2022 (während Testphase 1)



15.06.2023 (während Testphase 2)



Abbildung 31: 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 und 94 % im Juni gesteigert.

### 3.5 Ehlenruper Weg / Harrogate Allee

#### 3.5.1 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 Einfahrtsituation 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 eingeeengt (siehe Abbildung 31)



Abbildung 32: 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 32).

### 17.01.2023 (während Testphase 1)

Ehrentruer Weg / Harrogate Allee - Knotenpunkte  
 Di, 17 Januar 2023  
 Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))  
 Lkw mit Anhänger, Busse, Krad, Lkw ohne Anhänger,  
 Leichtverkehr  
 Alle Abbliegebeziehungen  
 ID: 1030828, Standort: 52.010021, 8.558562

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

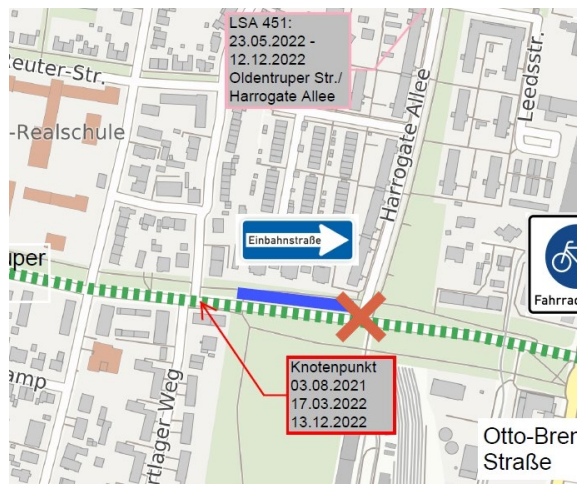
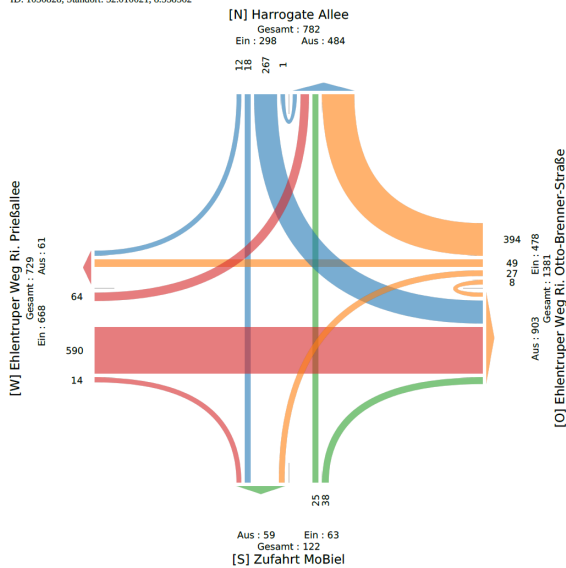


Abbildung 33: Knotenpunkterhebung Ehrentruer Weg/Harrogate Allee, MIV

### 3.6 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	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 %)
	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 %)

Tabelle 4: Änderung der Verkehrsbelastung in der Fahrradstraße

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 70 % 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.

### 4 Knotenpunkte im Quartier, parallel zur Fahrradstraße

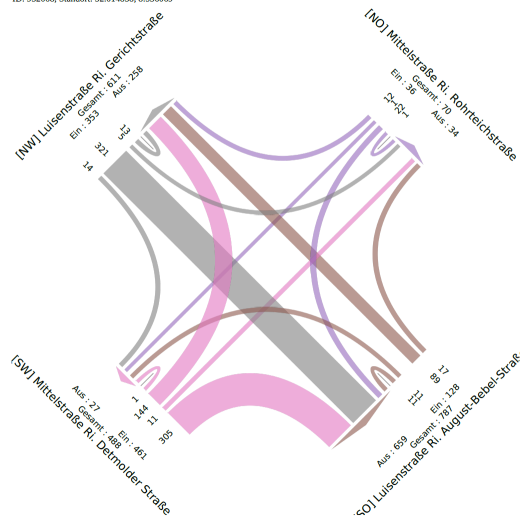
Die Auswirkungen der Reduktion des MIV in den Fahrradstraßen auf das umliegende Quartier wird anhand von Zählungen parallel zur Fahrradstraße verlaufenden Knoten ausgewertet. Für die nachfolgenden Knotenpunkte wird lediglich der MIV betrachtet um Rückschlüsse auf die Veränderung der Verkehrsbelastung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

## 4.1 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 Abbiegebeziehungen  
 ID: 930968, Standort: 52.014858, 8.536069

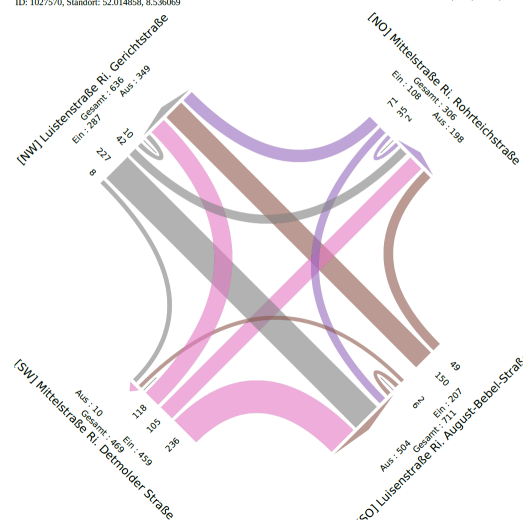
Erstellt durch: Stadt Bielefeld  
 Amt für Verkehr, 66022, August-Bebel-Straße 92,  
 Bielefeld, NW, 33602, DE



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 Abbiegebeziehungen  
 ID: 1027570, Standort: 52.014858, 8.536069

Erstellt durch: Stadt Bielefeld  
 Amt für Verkehr, 66022, August-Bebel-Straße 92,  
 Bielefeld, NW, 33602, DE



13.06.2023 (während Testphase 2)

Luisenstraße / Mittelstraße - Knotenpunkte  
 Di, 13 Juni 2023  
 Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))  
 Lkw mit Anhänger, Busse, Lkw ohne Anhänger, Krad,  
 Leichtverkehr  
 Alle Abbiegebeziehungen  
 ID: 1062956, Standort: 52.014858, 8.536069

Erstellt durch: Stadt Bielefeld  
 Amt für Verkehr, 66022, August-Bebel-Straße 92,  
 Bielefeld, NW, 33602, DE

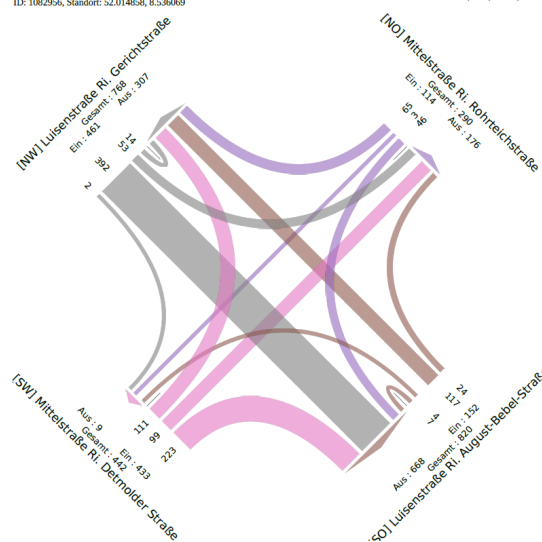


Abbildung 34: Knotenpunkterhebung Luisenstraße/Mittelstraße, MIV

Das Kfz-Verkehrsaufkommen im gesamten Kreuzungsbereich ist in der ersten Testphase 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 33). 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 33, 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 33) erhöht sich um 79 Kfz/24 h.

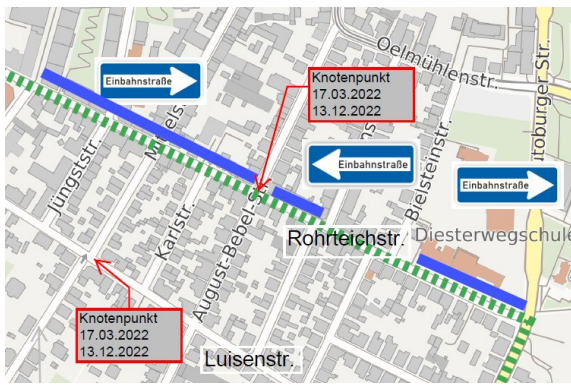


Abbildung 35: Ausschnitt Kartenansicht mit Einbahnstraßenregelung

In der zweiten Testphase liegt das Kfz-Verkehrsaufkommen um 182 Kfz/24 h über dem Wert vor den Testphasen (Juni 1160 Kfz/24 h). Die Luisenstraße aus Richtung Gerichtstraße ist stärker belastet als vor den Testphasen. Diese Fahrtrichtung stellt die einzige Verbindung aus Richtung Gerichtstraße (und im weiteren Umfeld aus Richtung Turnerstraße) in Richtung August-Bebel-Straße dar.

Die Vermutung, dass sich das Verkehrsaufkommen durch die Anpassungen der Verkehrsführung auf der Fahrradstraße auf die umliegenden Fahrbeziehungen merklich verändert hat, lässt sich mit den vorliegenden Erhebungsdaten für das Quartier zwischen Niederwall und August-Bebel-Straße 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.

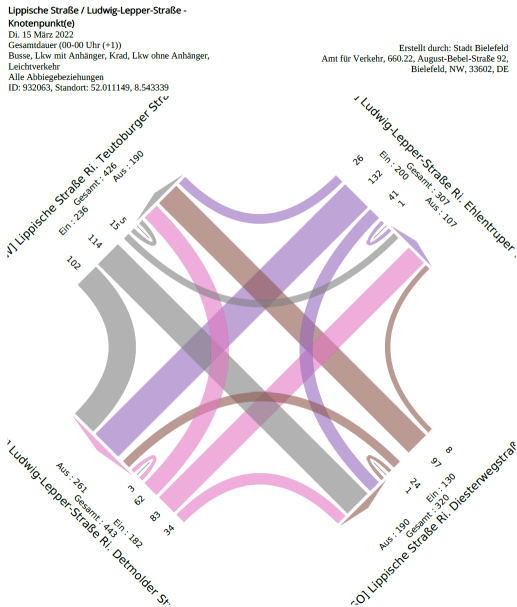
Die Kfz-Menge auf dem Abschnitt zwischen der Mittelstraße und der Rohrteichstraße ist in der ersten Testphase von 70 Kfz/24 h auf 306 Kfz/24 h, also um 236 Kfz/24 h, in beiden Fahrtrichtungen angestiegen. Die Erhöhung verteilt sich in Fahrtrichtung Fahrradstraße auf (ausfahrend: März 34 Kfz/24 h, Dez. 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 33). In der zweiten Testphase hat sich der Verkehr in der Mittelstraße gegenüber der ersten Testphase nur leicht verändert.

In der ersten Testphase zeigt sich mit der Reduzierung des MIV auf der parallel verlaufenden Fahrradstraße Rohrteichstraße um 606 Kfz/24 h (vgl. S. 8, Abs. 3.1.3) und der leichten Zunahme am MIV am Knoten Luisenstraße und Mittelstraße insgesamt eine Reduktion des MIV im Quartier. Diese Reduktion fällt in der zweiten Testphase noch deutlicher aus. Der Erhöhung der Belastung des Knotens Luisenstraße und Mittelstraße erfährt eine Erhöhung um 182 Kfz/24 h während die Rohrteichstraße eine Reduktion um 1433 Kfz/24 h aufweist.

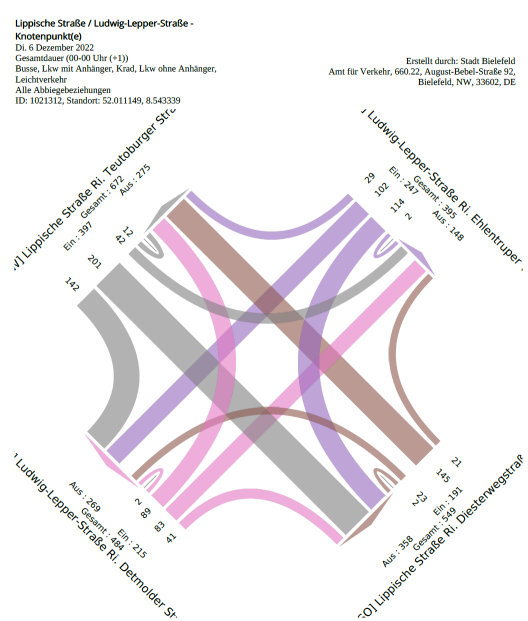
Die Mittelstraße ist im Abschnitt zwischen Detmolder und Luisenstraße eine Einbahnstraße. Die Erhebung zeigt in allen Erhebungen eine Missachtung der Einbahnstraßenregelung durch Kfz (vgl. Abbildung 33) .Lippische Straße / Ludwig-Lepper-Straße



15.03.2022 (vor Testphase)



06.12.2022 (während Testphase 1)



13.06.2023 (während Testphase 2)

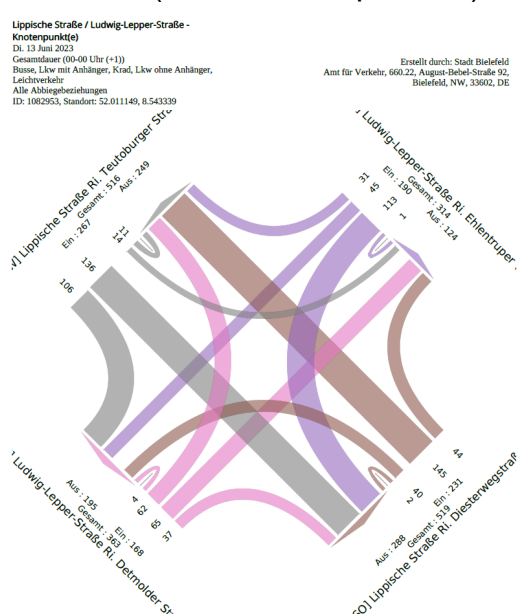


Abbildung 36: Knotenpunkterhebung Lippische Straße/Ludwig-Lepper-Straße, MIV

In der ersten Testphase ist 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 35). Alle Zu-/Abfahrten im Kreuzungsbereich sind leicht erhöht (vgl. Abbildung 35).

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 35).

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 35).



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.

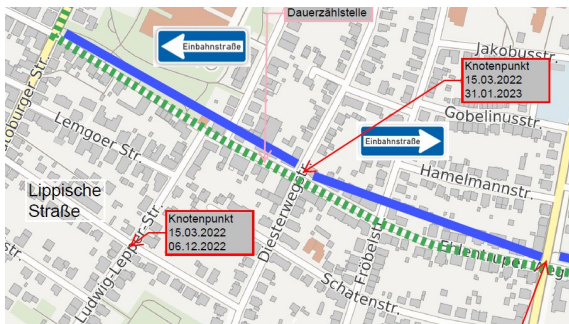


Abbildung 37: Ausschnitt Kartenansicht mit Einbahnstraßenregelung

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 35), kommend vom Ehlentruer Weg und in die Lippische Straße, Richtung Diesterwegstraße einbiegend, auffällig.

Verglichen mit einer gleichzeitigen Reduzierung des MIV auf der parallel verlaufenden Fahrradstraße Ehlentruer Weg um 851 Kfz/24 h (vgl. S. 17, Abs. 3.2.3) zeigt sich insgesamt eine Reduktion des MIV im Quartier.

In der zweiten Testphase liegt die Erhöhung am Knotenpunkt Lippische Straße/ Ludwig-Lepper-Straße unter denen der ersten Testphase. Durch die Diagonalsperren ist die Einfahrt in den Ehlentruer Weg aus Richtung der Hauptverkehrsstraßen möglich, die Nutzung der parallelen Wegeführung wird reduziert. In der Diesterwegstraße ist der Verkehr in Richtung der Fahrradstraße gegenüber der ursprünglichen Verkehrsführung reduziert. Die Diagonalsperre unterbindet die Nutzung der Diesterwegstraße als Verbindung zwischen der Detmolder Straße und der Oelmühlenstraße.

#### 4.2 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-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%)
Diesterwegstraße	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%)

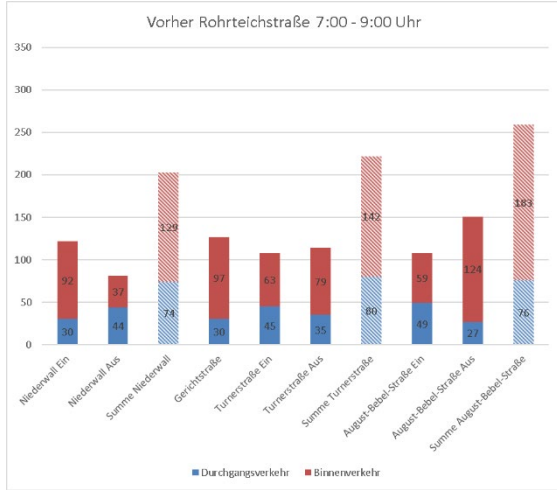
Tabelle 5: Änderung der Verkehrsbelastung im Quartier

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).

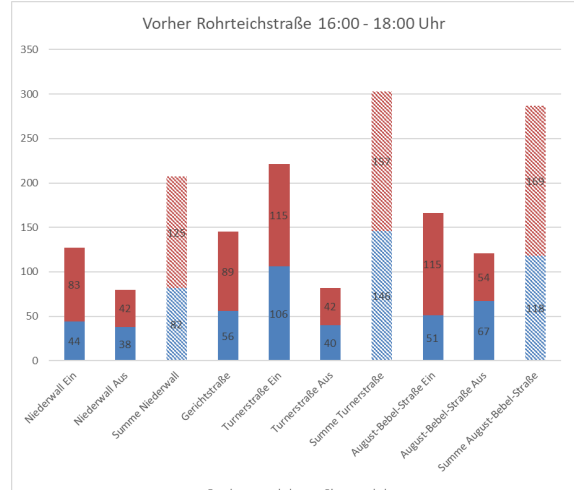
## 5 Durchgangsverkehre im Quartier

Im ersten Abschnitt der Fahrradstraßenverbindung zwischen Niederwall und August-Bebel-Straße konnte sowohl mit der ursprünglichen Verkehrsführung als auch während der Testphasen signifikante Durchgangsverkehre durch die Fahrradstraße festgestellt werden. Die Durchgangsverkehre wurden sowohl vor den Testphasen als auch während der beiden Testphasen im ersten Abschnitt erhoben und ausgewertet. Durch die unterschiedlichen Verkehrsführungen sind in Testphase 1 bzw. Testphase 2 nicht alle Verbindungen möglich und werden daher nicht in der Auswertung aufgeführt.

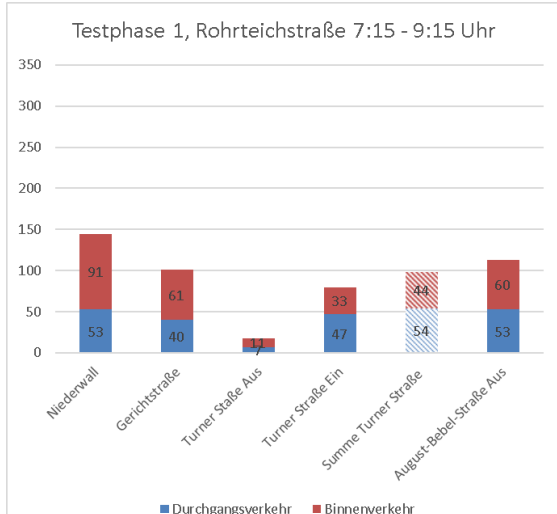
17.03.2022



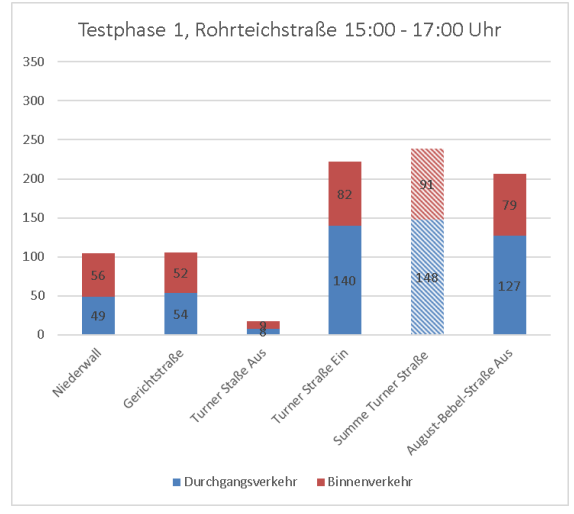
17.03.2022



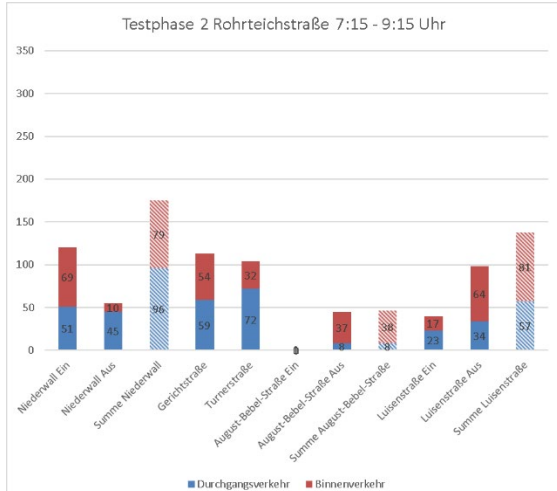
29.03.2023



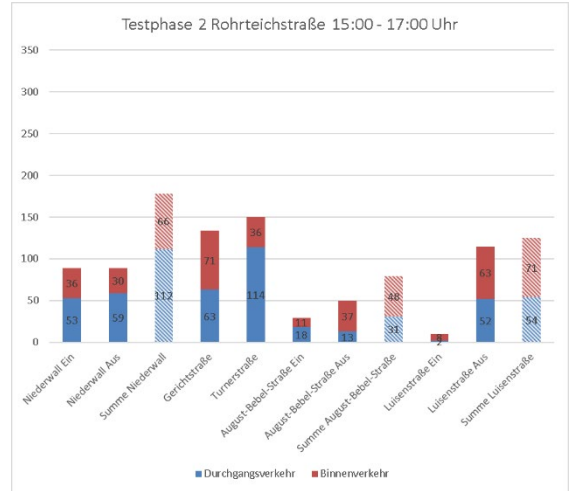
29.03.2023



15.06.2023



15.06.2023



Insgesamt ist der Durchgangsverkehr auf der Rohrteichstraße in der Nachmittagsspitze stärker ausgeprägt als in der Vormittagsspitze. Der größte Anteil an Durchgangsverkehren stammt aus der Turnerstraße in Richtung August-Bebel-Straße. In der ersten Testphase lag der Durchgangsverkehr im Rahmen der Verkehre vor der Testphase, die Verkehre mit einer Quelle / einem Ziel im Quartier waren geringer als vor der ersten Testphase. In der zweiten Testphase konnte der

Durchgangsverkehr auf der Rohrteichstraße reduziert werden, an der August-Bebel-Straße wurde deutlich weniger Verkehr gemessen. Auf Grund der Diagonalsperre an der Turnerstraße wurde die Luisenstraße mit in die Auswertung aufgenommen. Diese führt wie die Rohrteichstraße auf die August-Bebel-Straße. Auch die Summe aus Fahrten über die Rohrteichstraße und die Luisenstraße in Richtung August-Bebel-Straße liegen unter den Daten der ersten Testphase und der vorher Erhebung.

## **6 Unfallauswertung**

In der ersten Testphase wurden keine Verkehrsunfälle auf der Fahrradstraßenverbindung gemeldet. In der zweiten Testphase kam es zu einem polizeilich gemeldeten Verkehrsunfall zwischen zwei Pkw ohne Beteiligung des Radverkehrs.

## **7 Zusammenfassung**

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

### **7.1 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.

### **7.2 Veränderungen im Kraftfahrzeugverkehr**

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.

Die Einrichtung der Diagonalsperren führt in den meisten Abschnitten zu höheren Reduzierungen des Kfz-Verkehrs (über 70 %). Lediglich in den Bereichen des Ehlenruper Wegs an der Prießallee fällt der Rückgang des Kfz Verkehrs etwas geringer aus.

In den Umliegenden Straßen des Quartiers zeigen sich unterschiedliche Veränderungen der Kfz-Verkehre. Im Quartier zwischen Niederwall und August-Bebel-Straße weist die Luisenstraße in der ersten Testphase 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. In der Zweiten Testphase kann eine leichte Erhöhung der Verkehre auf der Luisenstraße um 157 Kfz/24 h nachgewiesen werden. In Verbindung mit der deutlich stärkeren Reduzierung von 1433 Kfz/24 h auf der Fahrradstraße ist insgesamt eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs im gesamten Quartier vorhanden.

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 in der ersten Testphase 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. In der zweiten Testphase mit den Diagonalsperren an der Eduard-Windthorst-Straße und der Diesterwegstraße wurde der Verkehr um rund 600 Kfz/24 h reduziert. Auf der Parallel verlaufenden Lippischen Straße wurde der Verkehr um rund 200 Kfz/24 h erhöht, die Diesterwegstraße weist eine Reduzierung in beiden Abschnitten auf.

Insgesamt kann auch hier von einer Reduktion der Verkehre im gesamten Quartier gesprochen werden.

Im Quartier rund um den Ehlenruper Weg zwischen Prießallee und Otto-Brenner-Straße wurde der Kfz-Verkehr in der ersten Testphase 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.

In der zweiten Testphase fällt die Reduktion des Kfz-Verkehr an der Einmündung zur Prießallee mit rund 750 Kfz/24 h etwas geringer aus als in der ersten Testphase. Im weiteren Verlauf auf Höhe des Hartlager Wegs fällt die Reduzierung des Kfz-Verkehrs durch die angrenzende Diagonalsperre höher als in der ersten Testphase aus.

Der Hartlager Weg in Richtung Oldentruper Straße weist eine leichte Erhöhung der Verkehrsbelastung um 100 Kfz/24 h auf. In südlicher Richtung in das angrenzende Wohngebiet rund um die Königsbrücke ist der Kfz-Verkehr in der zweiten Testphase gesunken.

Mit den vorliegenden Daten kann keine konkrete Verlagerung der Verkehre innerhalb des Quartiers nachgewiesen werden.

## **8 Empfehlungen für die finale Verkehrsführung**

Die Empfehlungen für die Übernahme der Verkehrsführung aus den Testphasen sind aufgeteilt nach den einzelnen Abschnitten dargestellt.

### **8.1 Abschnitt 1**

Die beiden Testphasen führen zu einer Reduzierung des Kfz-Verkehrs im ersten Abschnitt. In der ersten Testphase führt die durchgehende Einbahnstraßenregelung, bei insgesamt einer Reduktion des Kfz-Verkehrs, zu einer Zunahme des Kfz-Verkehrs in Einbahnstraßenrichtung. Die Diagonalsperre führt zu einer deutlichen Reduktion des Kfz-Verkehrs auf der Rohrteichstraße. Die Verkehre im umgebenden Quartier sind gegenüber der ursprünglichen Verkehrsführung leicht erhöht, liegen allerdings deutlich unter der Reduktion des Kfz-Verkehrs in der Rohrteichstraße.

Auf Grund der deutlich geringeren Kfz-Verkehre auf der Fahrradstraße wird die Diagonalsperre als Element der Verkehrsführung für die Fahrradstraße an dieser Stelle für die dauerhafte Umsetzung empfohlen.

### **8.2 Abschnitt 2**

Die beiden Testphasen führen zu einer Reduzierung des Kfz-Verkehrs im zweiten Abschnitt. Die Verkehrsbeobachtungen an der Diesterwegschule, insbesondere zum

morgendlichen Schulbeginn zeigt eine deutliche Reduktion des Kfz-Verkehrs und der Eltern-Bringverkehre vor der Schule in der ersten Testphase. In Verbindung mit der Einrichtung der Einbahnstraße wurde die Einfahrt in die Rohrteichstraße aus Richtung Teutoburger Straße abgepollert. Die Kombination aus nur einer Fahrtrichtung und dem reduzierten Kfz Verkehrs auf der Rohrteichstraße führt zu einer deutlich erhöhten Schulwegsicherheit. In der zweiten Testphase konnte ein deutlicher Anstieg der Eltern-Bringverkehre vor der Diesterwegschule beobachtet werden. Einhergehend mit Haltevorgängen in zweiter Reihe, in Bereichen des absoluten Halteverbots und auf den Lehrerparkplätzen.

In der Rohrteichstraße zwischen der August-Bebel-Straße und der Alsenstraße ist der Bedarf an Flächen für Lieferverkehre auch mit größeren Fahrzeugen erhöht. Um diese Verkehre nicht durch die Nebenstraßen zu leiten ist in diesem Bereich die Aufrechterhaltung der Befahrbarkeit der Rohrteichstraße in beide Richtungen in Verbindung mit einer geringfügigen Anpassung der Anordnung der Stellplätze zu empfehlen. In Verbindung mit der erhöhten Schulwegsicherheit im Bereich der Diesterwegschule wird eine Kombination der beiden Verkehrsführungen empfohlen. Die Einrichtung der Einbahnstraße im Abschnitt zwischen der Bielsteinstraße und der Teutoburger Straße in Verbindung mit der Diagonalsperre an der Alsenstraße.

### **8.3 Abschnitt 3**

Beide Testphasen führen zu einer deutlichen Reduktion der Kfz-Verkehre auf der Fahrradstraße. Die Einbahnstraßenregelung führt zu einer erhöhten Anzahl an Verstößen gegen die vorgeschriebene Fahrtrichtung, insbesondere im Bereich kürzerer Straßenabschnitte (zwischen Eduard-Windthorst-Straße und Ludwig-Lepper-Straße). Und im Bereich der Einfahrten der Hauptverkehrsstraßen.

Die Diagonalsperren verdeutlichen die Verkehrsführung für den Kfz-Verkehr. Rückmeldung von Anwohnenden und Gewerbetreibenden im Bereich des Ehlenruper Wegs zwischen den Diagonalsperren weisen auf eine eingeschränkte Erreichbarkeit mit dem Kfz in diesem Abschnitt hin.

Im Ehlenruper Weg wird eine Diagonalsperre an der Diesterwegstraße, analog zur Testphase 2 eingerichtet. Die Diagonalsperre an der Eduard-Windthorst-Straße entfällt. Zusätzlich können an 3 weiteren Stellen durch punktuelle Einengungen 6 zusätzliche Stellplätze eingerichtet werden.

### **8.4 Abschnitt 4**

Beide Testphasen führen zu einer deutlichen Reduktion der Kfz-Verkehre auf der Fahrradstraße. Die Einbahnstraßenregelung in der ersten Testphase führte zu einer erhöhten Anzahl an Verstößen gegen die vorgeschriebene Fahrtrichtung, selbst bei Verdeutlichung des Verbots der Einfahrt durch bauliche Maßnahmen.

Durch die Abbindung des Ehlenruper Wegs auf Höhe des Spielplatzes ist die Einfahrt in den Ehlenruper Weg aus Richtung der Prießallee ermöglicht.

Die Verkehrsführung der zweiten Testphase wird empfohlen. Die Stellplätze zwischen Prießallee und Einmündung Am Kordskamp sollten auf die Südseite verlegt werden, wodurch die Grundstückszufahrten im Bereich des Grünstreifens besser freigehalten werden.