

Hansestadt Herford

Erstellen eines Radwegekonzepts

Planungsgemeinschaft
Verkehr

PGV Dargel Hildebrandt GbR
PGV-Alrutz GbR

Adelheidstraße 9 b
30171 Hannover

Telefon 0511/220 601-80
Telefax 0511/220 601-990

info@pgv-dargel-hildebrandt.de
www.pgv-dargel-hildebrandt.de

info@pgv-alrutz.de
www.pgv-alrutz.de

2. Bürgerforum

11. Juni 2018

Gesamtschule Friedenstal, Herford

- Fotoprotokoll -

Themen und Ergebnisse

Beteiligte



Logo: **0! herford**

Radwegekonzept Herford

2. Bürgerforum am 11. Juni 2018

<p>Planungsgemeinschaft Verkehr PGV Dargel Hildebrandt GbR</p> <p>in Kooperation mit PGV-Alrutz GbR Schelp-Mediation</p> <p>Edzard Hildebrandt Annika Wittkowski Heike Prahlow Claudia Schelp Anja Rauch Luise Wolfrum</p>	<p>Hansestadt Herford Dezernat Bauen und Ordnung Beigeordneter Dr. Peter Böhm</p> <p>in Kooperation mit <i>mein Herford 2030</i></p>
---	--

Ihre Partner in Verkehrsfragen

Diplomingenieure
Verkehrswesen
Beratende Ingenieure
für Bauwesen

Sie erreichen uns vom
Hauptbahnhof mit den
Stadtbahnlinien 1, 2 u. 8,
Haltestelle Schlägerstraße

Ablauf der Veranstaltung

18:00 Uhr Ankommen und Umsehen
 Begrüßung und Eröffnung
 Thematische Einführung
 Austausch an 4 Themenorten

Machen Sie sich auf den Weg!

ca. 20:00 Zusammenfassung erster Ergebnisse,
 Fragen und Diskussion
 Wie geht es weiter? Verabschiedung

20:30 Uhr Ende der Veranstaltung



Themenort 1

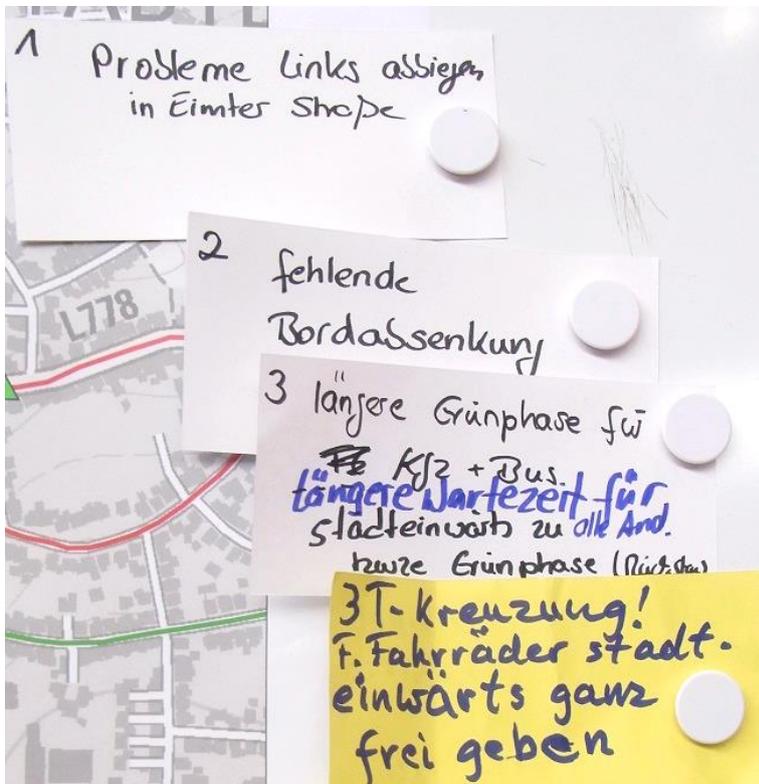
Thema: Ihr Radwegenetz, Ihre Hauptroute

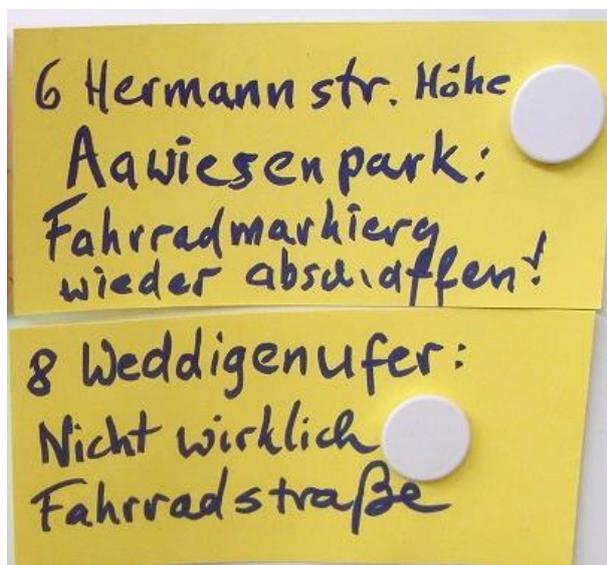
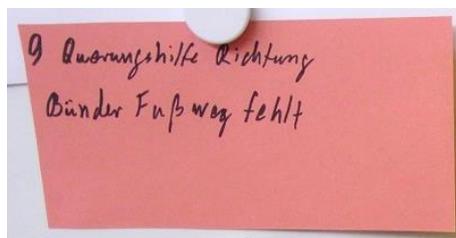
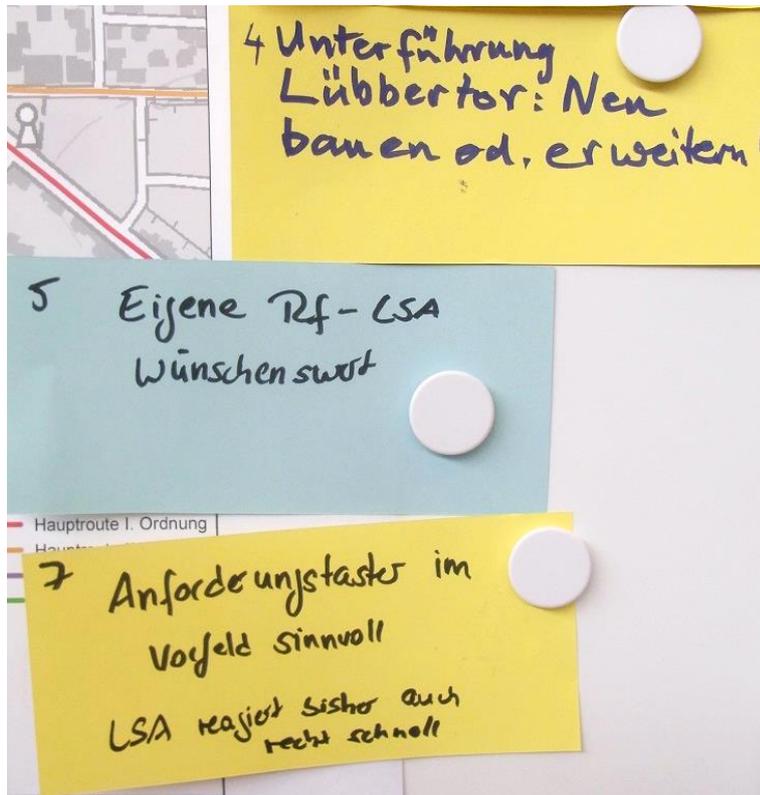
Moderation: Heike Prahlow

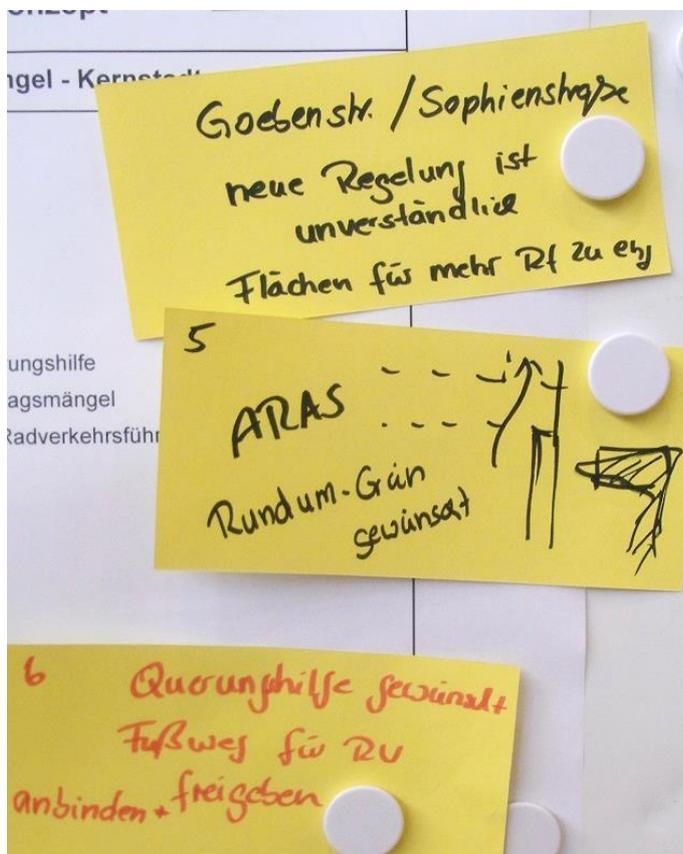
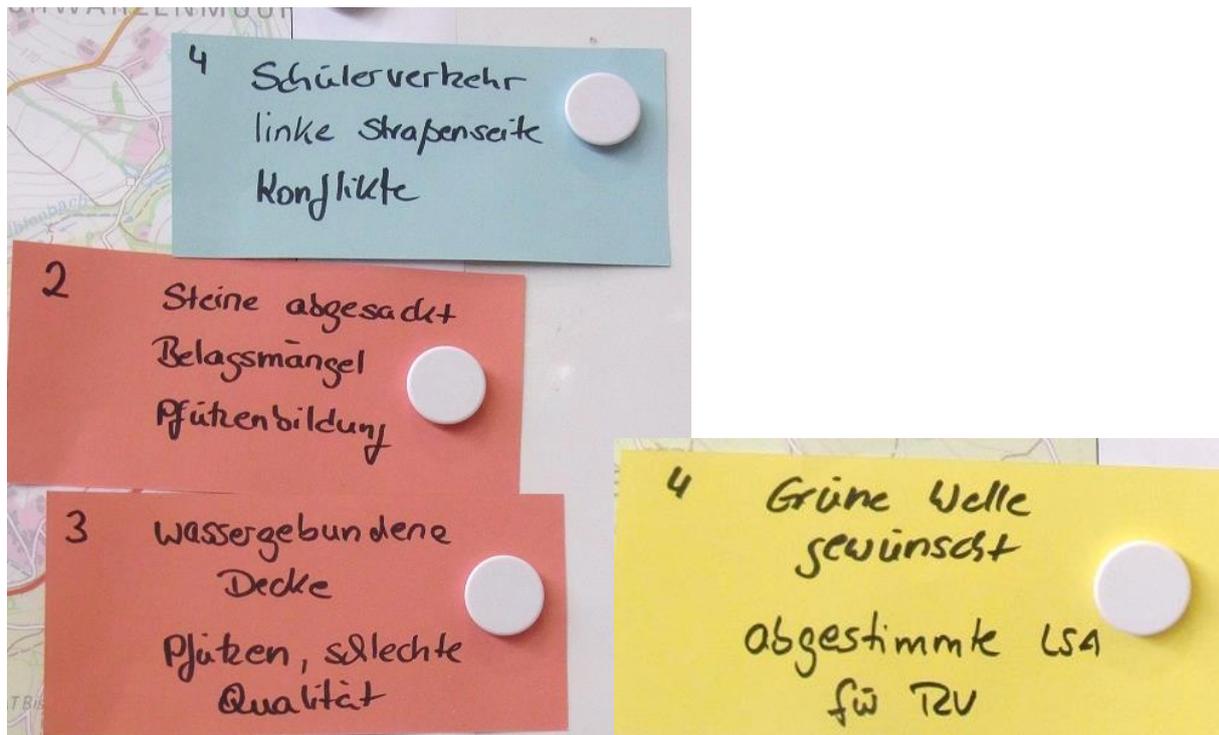
1 Radwegenetz und Querungen

- Was ist aus Ihrer Sicht bei diesen Querungen wichtig ?
- Welche der Querungen sind besonders mangelbehaftet ?
- Welche fehlen Ihnen und welche neuen Querungen wünschen Sie sich ?
- Was finden Sie gut und was wäre noch wichtig in Bezug auf das Radwegenetz ?

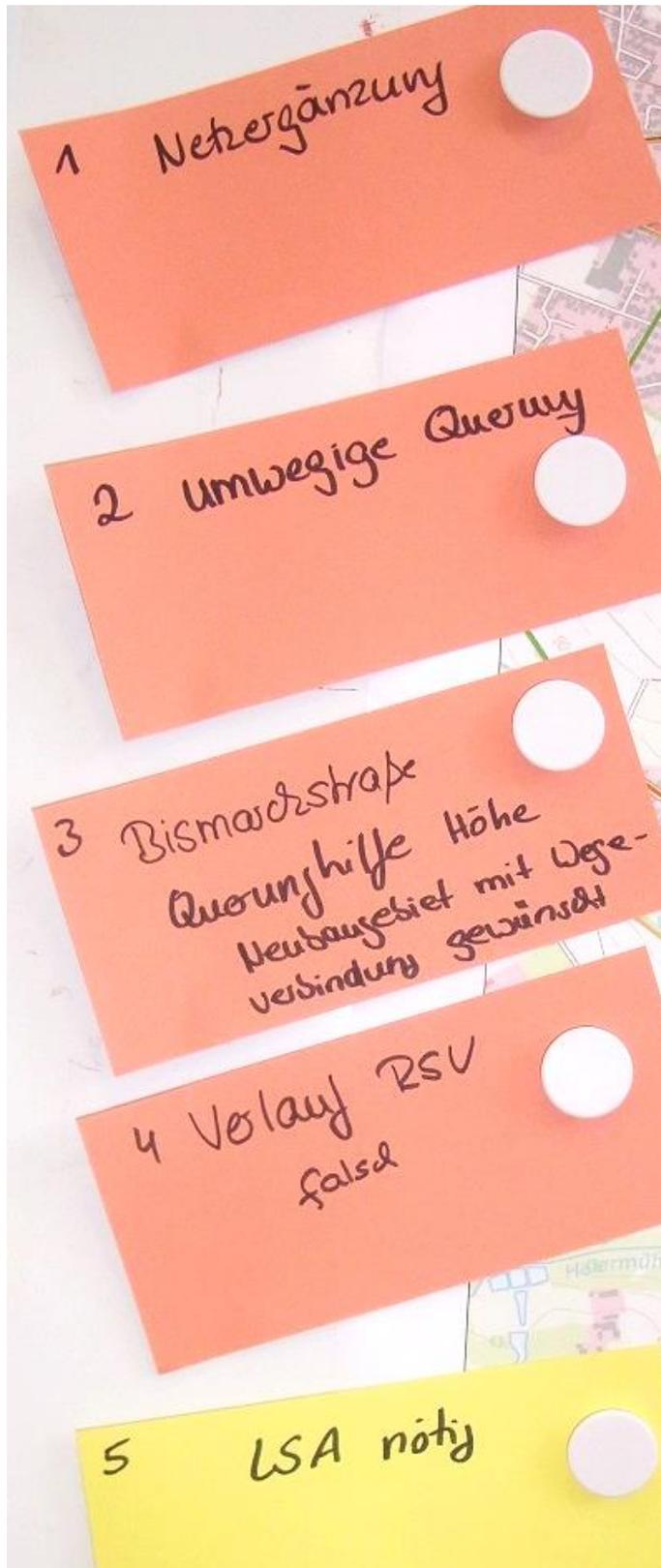
Ergebnisse:

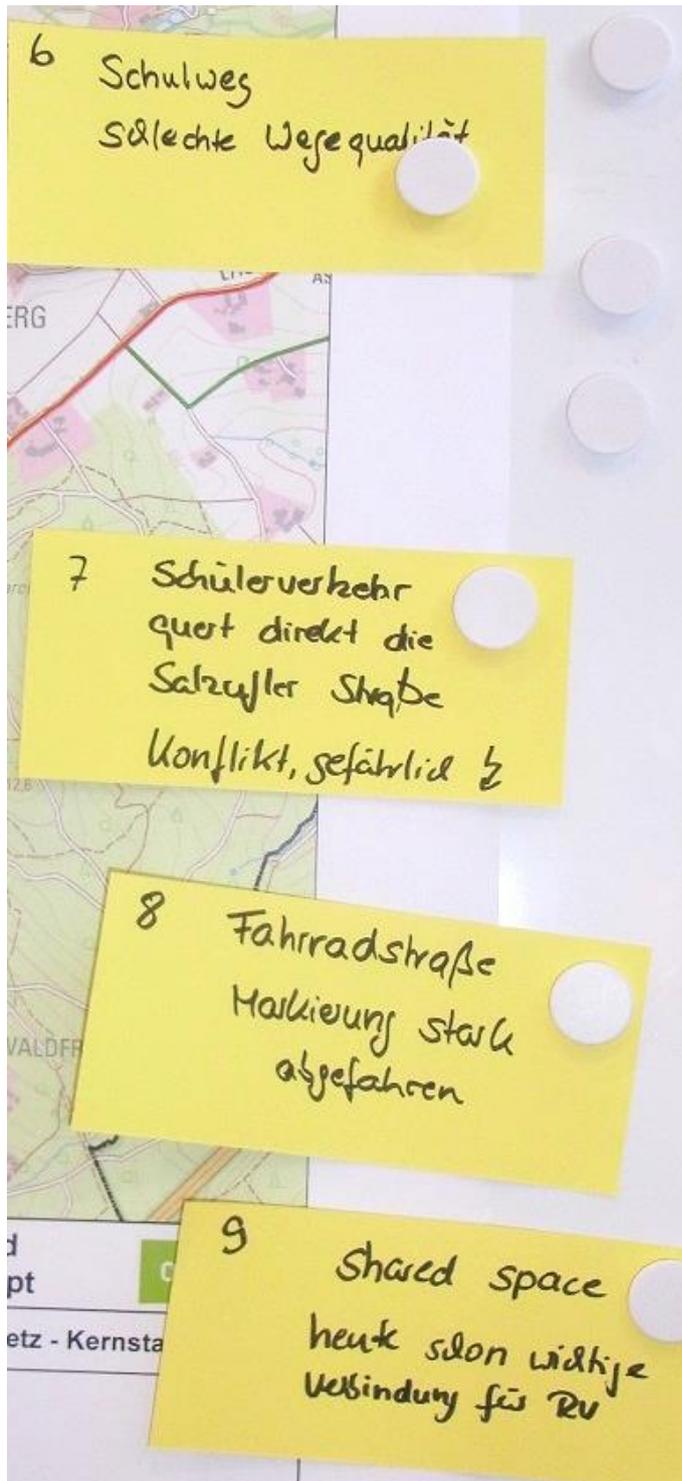


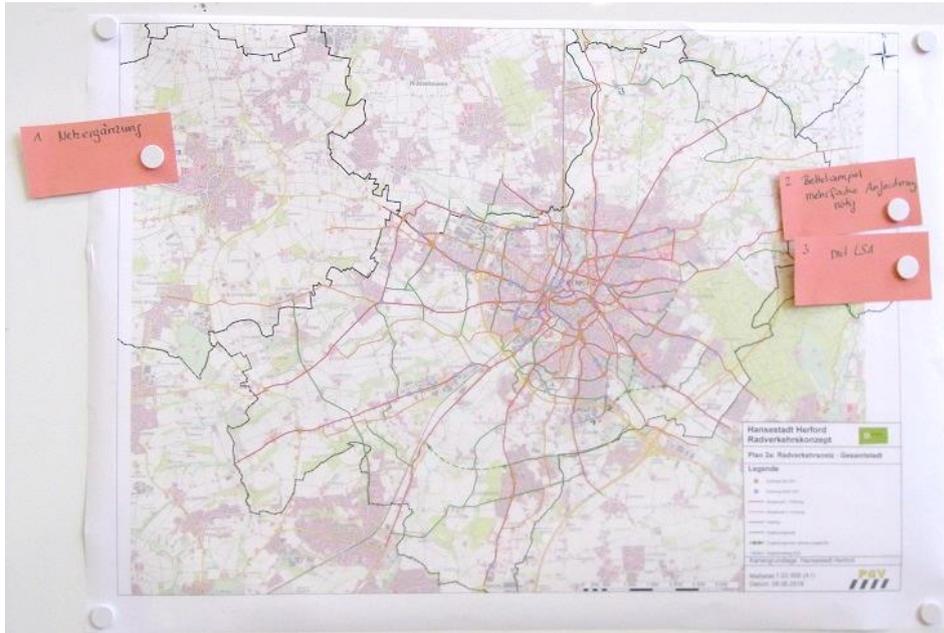








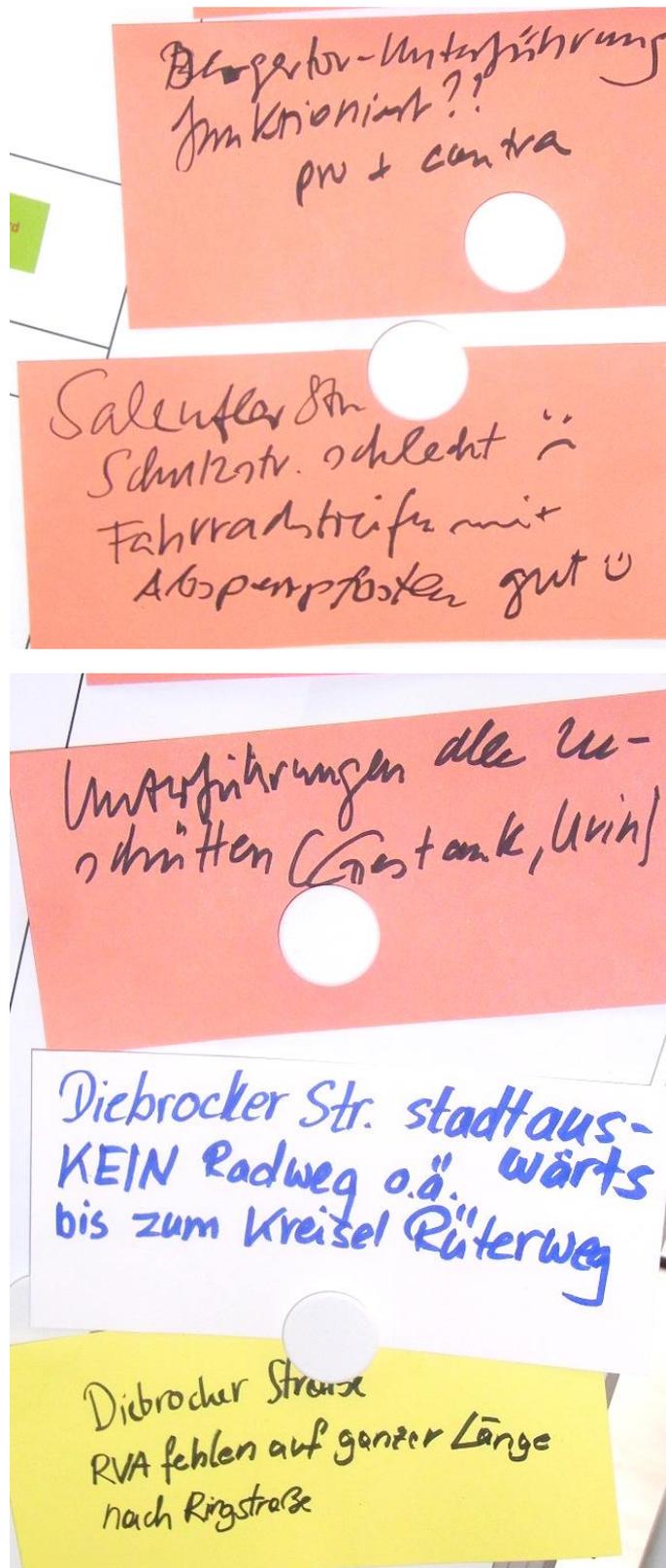




1 Netzergänzung

2 Bettelampel
mehrfache Anforderung
nötig

3 mit LSA



Themenort 2

Thema: Infrastrukturmaßnahmen zum Radfahren

Moderation: Annika Wittkowski und Edzard Hildebrandt

2 Infrastrukturmaßnahmen
zum Radfahren

Maßnahmenvorschläge für
Veränderungen im Radwegenetz

□ Bitte Priorisieren Sie diese
Maßnahmenvorschläge :

! vordringlich
+ wichtig
o wäre nett
- nicht erforderlich

□ Hinterlassen Sie Ihre Einschätzung
□ Wir sammeln Ihre Kommentare

Ergebnisse:

Radverkehrskonzept Hansestadt Herford 2018



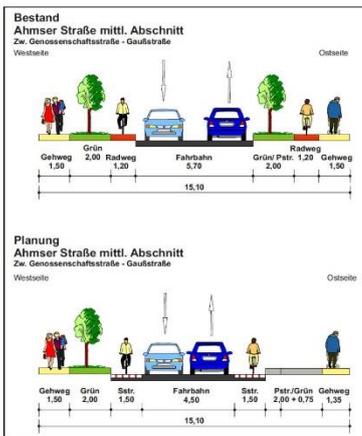
Ahmser Straße

Bestand / Probleme

- Länge Rennstraße – Planckstraße 1.800m
- Rennstr. – Lockhauser Str. 8.300 Kfz/Tag; Lockhauser Str. – Gaußstr. 7.300 Kfz/Tag; Gaußstr. – Hohe Warth 12.000 Kfz/Tag
- Linienbusverkehr (5 Stadtbuslinie)
- Nördl. Abschnitt Rennstr. – Lockhauser Str. (Fotos): Radweg beidseitig
- **Mittl. Abschnitt Lockhauser Str. – Gaußstr. (Fotos): Radwege beidseitig**
- Südl. Abschnitt Gaußstr. – Hohe Warth (Fotos): Mischverkehr, Seitenstreifen
- Mängel: unzureichende Breite RVA, Addition schmaier Verkehrsanlagen ohne Sicherheitsabstände (Fahrbahn - Parkstreifen - Radweg – Gehweg)



Konzept / Varianten



Empfehlungen / Umsetzung

- Planungsempfehlung für eine Umbaulösung im mittleren Abschnitt Lockhauser Str. – Gaußstr.:
1. Aufgabe der baulichen Radwege und Anlage von beidseitigen Schutzstreifen auf der Fahrbahn
 2. Bordumbau auf der Westseite zu Lasten des Radweges
 3. Umbau des Radweges auf der Ostseite zur Nutzung als Parkstreifen

11.06.2018

Maßnahme Nr.



Bürgerforum Hansestadt Herford 11.06.2018

! 0!0
+ f
O
— —

19 Sie empfehlen sehr oft Schutzstreifen auf der Fahrbahn. Sind diese Allheilmittel?

Geben Sie Ihr Kommentar auf Kärtchen ab Nr. 11

Radverkehrskonzept Hansestadt Herford 2018



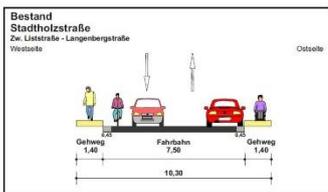
Stadtholzstraße

Bestand / Probleme

- Verkehrsbelastung mit 6.000 Kfz / Tag (Vlothoer Straße – Langenbergstraße) bis 8.300 Kfz / Tag (südl. Bauvereinstraße)
- Geringe Lkw-Anteile (geschätzt)
- Abschnittsweise Kfz-Parken auf der Fahrbahn.
- Linienbusverkehr (5 Stadtbuslinie)
- Radverkehrsführung im Mischverkehr
- Mängel: Ungeeignete bzw. fehlende Radverkehrsführung
- Problematisch weiterhin: Punktuelle hohe Verkehrsbelastungen sowie Konflikte mit parkenden Fahrzeugen zu Schulschlusszeiten im Bereich Königin Mathilde Gymnasium



Konzept / Varianten



Empfehlungen / Lösungen

- Die Verkehrsbelastung lässt eine Radverkehrsführung im Mischverkehr grundsätzlich zu.
- Schutzstreifen im Bestand könnten nur in Mindestbreite angelegt werden, wenn auf das Kfz-Parken verzichtet werden kann.

11.06.2018



Bürgerforum Hansestadt Herford 11.06.2018

0! Herford

! vordringlich

+ wichtig

o wäre nett

- nicht erforderlich

Geben Sie Ihr Kommentar auf Kärtchen ab

Nr. 77

Radverkehrskonzept Hansestadt Herford 2018



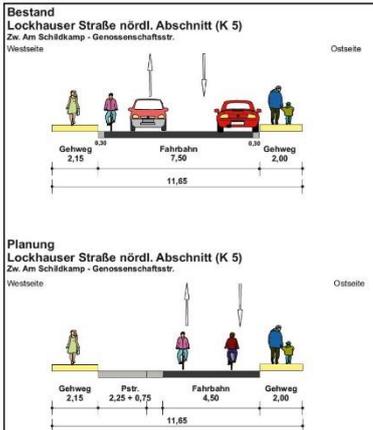
Lockhauser Straße (K 5)

Bestand / Probleme

- Länge Rennstraße – Stadtgrenze Am Lockhauser Baum 2.670m
- DTV 4.000 bis 6.000 (nur geschätzt)
- Regionaler Busverkehr (Linie 961)
- **Nördl. Abschnitt Rennstr. – Hohe Warth: Radverkehrsführung im Mischverkehr**
Mittl. Abschnitt Hohe Warth – Planckstr.: Radwege / Schutzstreifen beidseitig
- Südl. Abschnitt Planckstr. - Stadtgrenze: gemeinsamer Geh- und Radweg
- Mängel: Verkehrsbelastung allein begründet keine RVA ; Straßenrandnutzung: Wohnen/ überwiegend Einfamilienhausbebauung



Konzept / Varianten

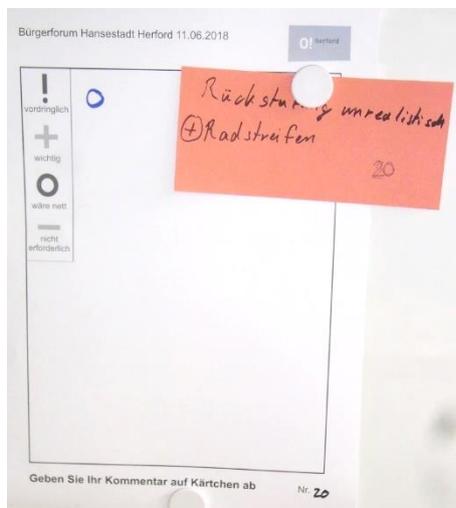


Empfehlungen / Umsetzung

1. Stärkung der Funktion als Hauptroute 1. Ordnung und Verbesserung der Sicherheit der Radfahrer im Mischverkehr mit einfachen Mitteln; Verbesserung der Übersichtlichkeit durch Ordnung des Kfz-Parkens
 2. Grundsätzlich geringer Parkdruck wegen Stellplätzen auf Grundstücken; in vielen Abschnitten volle Fahrbahnbreite für Kfz-Begegnung verfügbar
 3. Fahrbahn-Westseite für Kfz-Parken; durchgehend angeordnetes eingeschränktes Halteverbot an Ostseite (es gelten Parkverbote nach § 12 StVO)
 4. Entfernen der Mittelleitlinie wegen geschwindigkeitserhöhender Wirkung
 5. Wenn möglich Beschränkung der Streckengeschwindigkeit auf 30 km/h
 6. Ausweisung als Fahrradstraße, sobald eine straßenrechtliche Abstufung zur Gemeindestraße möglich und erfolgt ist
 7. Abstimmung Stadt/Kreis erforderlich
- KEINE VARIANTEN

10.06.2018

Maßnahme Nr.



Radverkehrskonzept Hansestadt Herford 2018



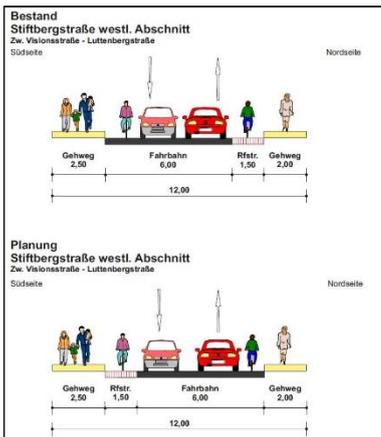
Stiftbergstraße – Westlicher Abschnitt

Bestand / Probleme

- Straßenrandnutzung;
- Länge insgesamt Visionenstraße – Stadtholzstraße 604m
- Verkehrsbelastung ca. 8.300 Kfz/Tag
- Östl. Abschnitt: Radweg einseitig, Führung im Mischverkehr
- Westl. Abschnitt Marienstr. – Pagenmarkt: Radfahrstreifen einseitig, Führung im Mischverkehr
- Mängel: unzureichende Breite der RVA, fehlende RVA an Südseite (Steigung stadtauswärts)



Konzept / Varianten

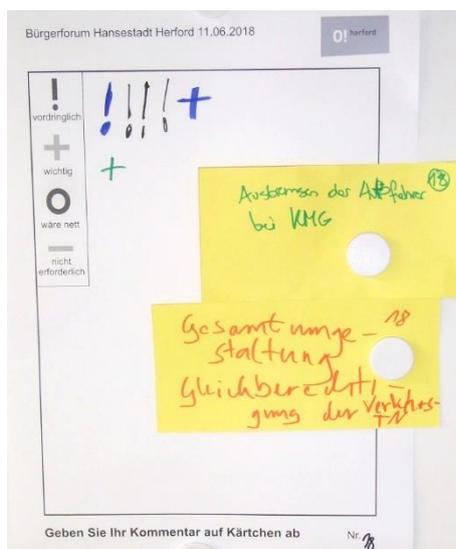


Empfehlungen / Umsetzung

- Planungsempfehlung:
- Verlagerung des Radfahrstreifens von der nördlichen an die südliche Fahrbahnseite, um dem Radverkehr in stadtauswärtiger Richtung einen Schutzraum bergauf geben zu können.
 - Anschluss an die Planungsempfehlungen Jahnstraße (siehe dort)

11.06.2018

Maßnahme Nr.



Radverkehrskonzept Hansestadt Herford 2018



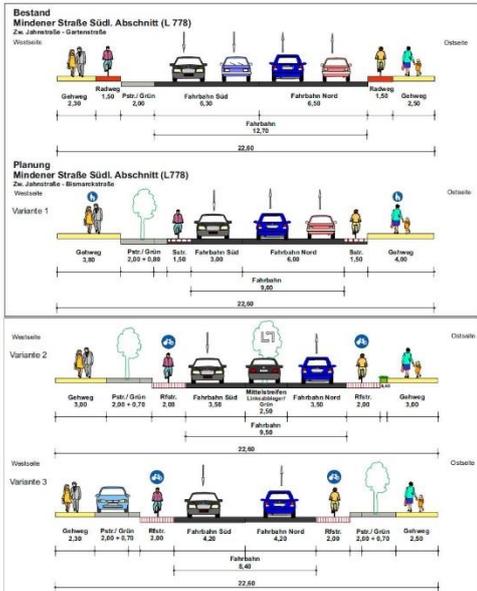
Mindener Straße (L 778) – Südlicher Abschnitt

Bestand / Probleme

- Straßenrandnutzungen: Wohnen in Stadtvielen, Einzelhandel, Dienstleistungen, Stadttheater Herford
- Abschnitt Jahnstr. – Hansastr.
- Verkehrsbelastung 21.500 Kfz/Tag
- Linienbusverkehr (Stadtbuslinie 1); Regionaler Busverkehr (Linie 435)
- **Südl. Abschnitt: Straßenbegleitende Radwege**
- Mängel: unzureichende Breite der RVA, Konflikte mit stärkerem Fußverkehr und aufgesetztem Parken wegen zu schmalen Parkstreifen, fehlende Sicherheitstrennstreifen



Konzept / Varianten



Empfehlungen / Umsetzung

1. Variante Umgestaltung mit Schutzstreifen im Bestand (2+1-Kfz-Spuren)
2. Variante Umbau als Mittelstreifenlösung mit breiten Radfahrstreifen; vorhandenes Straßengrün möglichst integrieren
3. Variante Umbau als breite Fahrbahn mit beidseitigem Parken und breiten Radfahrstreifen; vorhandenes Straßengrün möglichst integrieren

11.06.2018

Maßnahme Nr.



Bürgerforum Hansestadt Herford 11.06.2018

Handwritten notes on sticky notes:

- Umbau Variante 3
- 2-Spurigkeit
- PKW ist wichtig
- LKW ?
- Rückbau wichtig Variante 2 !!
- Variante 3
- Gesamtumbau
- Bäume an Fb
- RW im Seitenraum
- wichtige! ab Theate kreuzung Stadt auswärts dort: Variante 3

Buttons: "Geben Sie Ihr Kommentar auf Kärtchen ab" (Nr. 15)

Radverkehrskonzept Hansestadt Herford 2018

01 Herford

Knotenpunkt Mindener Str. (L 778) / Jahnstr. / Lübbestr. (L 778) / Werrestr.

Bestand / Probleme

- Quasi dreiarstig, voll signalisiert ausgebildeter Knotenpunkt, da der Knotenpunktarm Werrestraße (Fahrradstraße) Sackgasse ist
- Ca. 26.000 Kfz/Tag Knotenpunktbelastung
- Schnittpunkt der zwei Haupttrouten 1. Ordnung Mindener Str. und Jahnstr. sowie der Haupttroute 2. Ordnung Werrestraße.
- Kann seiner hohen Bedeutung für den Radverkehr nicht gerecht werden, weil die zeitaufwändige Überwindung des mit der Jahnstraße und der Berliner Straße fast einen Doppelknoten bildenden Straßenzuges Mindener Straße/ Lübbestr. ein großes Hemmnis im Radwegenetz darstellt.
- Radverkehr im Bestand entlang der Mindener Straße/ Lübbestr. im Seitenraum (Gehwege), im Zuge der Jahnstraße auf Radfahrstreifen und in der Werrestraße auf einer Fahrradstraße.
- Hoher Handlungsbedarf für grundlegende Verbesserungen im Straßenzug wie genannt und der Abbiegebeziehungen mit Jahnstraße (Haupttroute 2. O.), bei alternativlos hoher Bedeutung als Zwangspunkt für Radfahrende.



Konzept / Varianten



Empfehlungen / Umsetzung

1. Prüfauftrag mit vollständiger Erfassung der Verkehrsbeziehungen der Radfahrenden im kompletten Knotenpunkt und Erfassung der maßgeblichen Konflikte mit den Kfz.
2. Ausbildung von verbesserten und vergrößerten Aufstellflächen und wenn möglich einer durchgehenden signaltechnischen Koordination der anliegenden Knotenpunkte zwischen Bismarckstraße und Lübbestr./ Innenstadt/ Bahnhof für den Radverkehr.
3. Lösung der Radverkehrsbeziehungen im LSA-Knotenpunkt Lübbestr./ Berliner Straße in einem gesonderten Schritt.

10.06.2018

Maßnahme Nr.

PGV

Radverkehrskonzept Hansestadt Herford 2018

0! herford

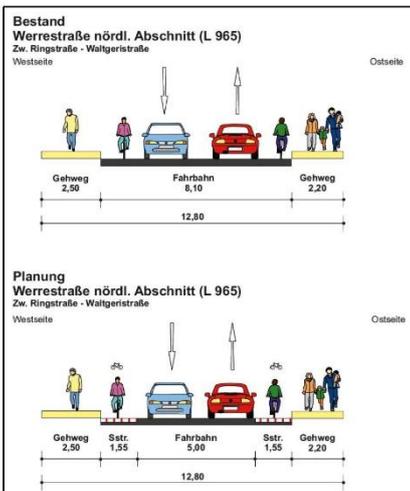
Werrestraße (L 965) – Nördlicher Abschnitt

Bestand / Probleme

- Verkehrsbelastung ca. 10.000 Kfz/Tag; Lkw-Anteil < 5% (geschätzt)
- **Nördl. Abschnitt Ringstr. – Waltgerstr.: Radverkehrsführung im Mischverkehr**
- Mängel: fehlende RVA (jedoch wünschenswert)
- Straßenrandnutzung: Autobranchen, Gewerbe, großflächiger Einzelhandel



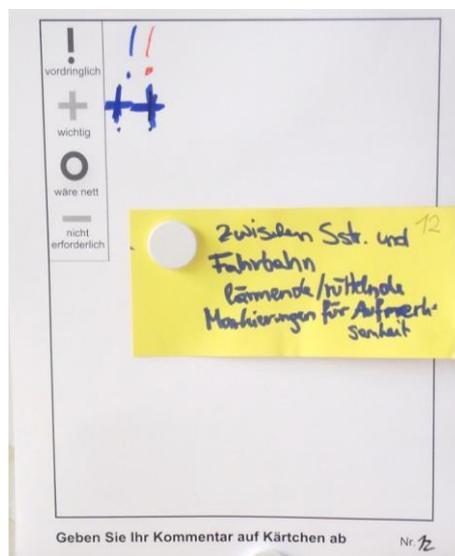
Konzept / Varianten



Empfehlungen / Umsetzung

1. Geringer Parkdruck, fehlende Möglichkeiten und Notwendigkeiten, den Radverkehr im Seitenraum zu führen und die Funktion einer Hauptroute 1. Ordnung legen eine beidseitige Schutzstreifenlösung nahe.
 2. Ohne Mittelleitlinie fördern die markierten Radverkehrsangebote ein gemäßigtes Geschwindigkeitsverhalten der Kfz.
 3. Die Notwendigkeit, die Schutzstreifen bei Abwesenheit von Radfahrern ein- oder beidseitig zu überfahren tritt mit großer Wahrscheinlichkeit deutlich seltener auf als die regelmäßige Pkw-Pkw-Begegnung, die innerhalb der verbleibenden Fahrgasse von 5,0m Breite problemlos vonstatten geht.
 4. An Bushaltestellen wird der Schutzstreifen ausgesetzt.
 5. Abstimmung Stadt/Land erforderlich.
- KEINE VARIANTEN

11.06.2018



PGV

Radverkehrskonzept Hansestadt Herford 2018

0! Herford

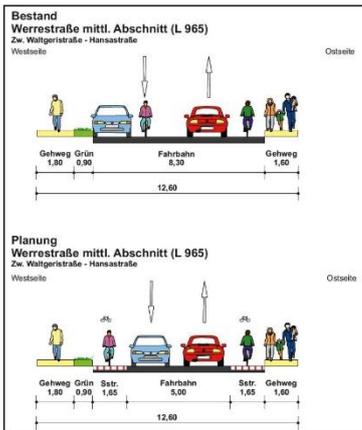
Werrestraße (L 965) – Mittlerer Abschnitt

Bestand / Probleme

- Straßenrandnutzung: Bekleidungsgewerbe, Verwaltungen/ Agentur für Arbeit, JVA-Komplex
- Verkehrsbelastung ca. 10.000 Kfz/Tag; Lkw-Anteil < 5% (geschätzt)
- Mittl. Abschnitt Waltherstr. – Hansastr.: Mischverkehr
- Mängel: fehlende RVA >> jedoch wünschenswert, besonders wegen der Ballung von Zielpunkten im südlichen Bereich, angrenzend zusätzlich noch zwei Gymnasien an der Südseite der Hansastr. (starker Schüler-Fuß- und Radverkehr sowie Eltern-Hol-und-Bringdienste)



Konzept / Varianten



Empfehlungen / Umsetzung

- Planungsvariante Schutzstreifenlösung (Prüfauftrag):
- Fahrbahnrandparken an der Ostseite verlagerbar auf benachbarte Stellplatzanlagen? Aufstellen von Mobilitätskonzepten für Verwaltungs- und Betriebsstandorte möglich?
 - Unter Verzicht auf das Fahrbahnrandparken an der Ostseite ist die Einrichtung beidseitiger Schutzstreifen in Regelbreite möglich
 - Radverkehrsmaßnahmen im Knotenpunkt Hansastr./Werrestr. (siehe dort)

11.06.2018

Maßnahme Nr.

PGV

! vordringlich
+ wichtig
o wäre nett
- nicht erforderlich

+ ! + +

Parkplatzproblem bei Lösungsvorschlag
 kurzzeitig (Parkplatz) → Parkplätze sonst finanzieren tun

Geben Sie Ihr Kommentar auf Kärtchen ab Nr. 13

Radverkehrskonzept Hansestadt Herford 2018



Knotenpunkt Hansastraße (K 7) / Werrestraße (L 965)

Bestand / Probleme

- Vierarmig, signalisiert ausgebildeter Knotenpunkt
- Ca. 22.000 Kfz/Tag Knotenpunktbelastung; mittlerer Lkw-Anteil (Annahme)
- Schnittpunkt von Haupttruten 1. und 2. Ordnung; stark frequentierter Radfahrer-Knotenpunkt und zugleich Schulweg (zwei Gymnasien im Umfeld), Ärztezentrum und Agentur für Arbeit unmittelbar angrenzend
- Radverkehr im Bestand entlang der Hansastraße im Seitenraum, im Zuge der Werrestraße generell auf der Fahrbahn geführt, jedoch in der Werrestraßen-Zufahrt von Norden auf kurzen Angebotsradwegen
- Untergeordneter Knotenarm Werrestraße-Süd (vorhandener attraktiver Anschluss an Wallring-Führungen für Radfahrer in/aus Richtung Innenstadt)



Konzept / Varianten



Empfehlungen / Umsetzung

1. Prüfauftrag zur grundlegenden Verbesserung der Verträglichkeit und Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden im Knotenbereich; Durchführung von Verkehrszählungen zur Erhebung belastbarer Verkehrsdaten
2. Ausrichtung der Signalisation auf hohe Radverkehrsmengen, auch über die Fahrbahnen; Prüfen besonderer Programmfolge zu Schulbeginnzeiten
3. Ausbildung bzw. Markierung ausreichender Fußgänger- und Radfahreraufstellflächen im Knotenpunkt
4. Vermeidung und Unterbindung von Hol- und Bringverkehr über die südliche beengte Parkplatzzufahrt und „Verkehrstasche“ zur Vermeidung von Konflikten der Eltern-Pkw mit dem Fuß- und Radverkehr der Schüler
5. Aufstellung eines Umgestaltungs- und Signalisierungskonzeptes zur Optimierung der Verkehrssituation für den Schülerverkehr

10.06.2018

Maßnahme Nr.



<p>! vordringlich</p> <p>+ wichtig</p> <p>o wäre nett</p> <p>— nicht wünschenswert</p>	<p>! + ! +</p>
--	----------------

Geben Sie Ihr Kommentar auf Kärtchen ab Nr. 14

Radverkehrskonzept Hansestadt Herford 2018



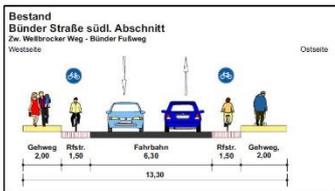
Bünder Straße – Südlicher Abschnitt

Bestand / Probleme

- Straßenrandnutzung Wohnen, Dienstleistungen, Bahnanlagen
- Verkehrsbelastung im Bereich Niederstr. – Goltzstr. Ca. 10.400 Kfz/Tag ; im Bereich Goltzstr. – Sophienstr. Ca. 11.100 Kfz/Tag;
- Geringe bis mittlere Lkw-Anteile (geschätzt)
- Südl. Abschnitt: Radwege, Gehweg Radfahrer frei, Radfahrstreifen
- Abschnitt in städtischer Baulast
- Mängel: unzureichende Breite der RVA; unstetige Führung durch häufig wechselnde Führungsformen im Wechsel zwischen Neuanlage im Seitenraum und markierter Führung auf der Fahrbahn -> Radfahrstreifen als besonders verkehrssichere und verträgliche Führungsform hervorzuheben
- Radfahrstreifen nicht als benutzungspflichtig beschildert



Konzept / Varianten



Empfehlungen / Umsetzung

- Radverkehrsführungen im Grundsatz beibehalten, Knotenpunkte überarbeiten und optimieren
Die Verkehrsbelastung lässt eine Führung im Mischverkehr grundsätzlich zu
- Kein unmittelbarer, dringender Handlungsbedarf.
- Langfristig anzustreben ist die Einrichtung einer einheitlichen Radverkehrsführung, insbesondere an der Ostseite
- Die Radverkehrsanlagen sind zum Teil neu ausgebaut und unterliegen daher noch den Förderauflagen nach GVFG
- Hinweis auf Knotenpunkte Bünder Straße / Sophienstraße und Bünder Straße / Diebrocker Straße / Schiefe, siehe dort)

11.06.2018



!

vordringlich

+

wichtig

○

wäre nett

—

nicht erforderlich

Geben Sie Ihr Kommentar auf Kärtchen ab Nr. 10

Radverkehrskonzept Hansestadt Herford 2018

0! herford

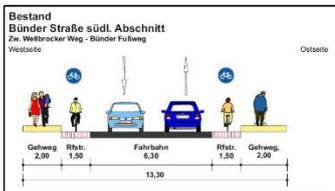
Bünder Straße – Südlicher Abschnitt

Bestand / Probleme

- Straßenrandnutzung Wohnen, Dienstleistungen, Bahnanlagen
- Verkehrsbelastung im Bereich Niederstr. – Goltzstr. Ca. 10.400 Kfz/Tag ; im Bereich Goltzstr. – Sophienstr. Ca. 11.100 Kfz/Tag;
- Geringe bis mittlere Lkw-Anteile (geschätzt)
- Südl. Abschnitt: Radwege, Gehweg Radfahrer frei, Radfahrstreifen
- Abschnitt in städtischer Baulast
- Mängel: unzureichende Breite der RVA; unetliche Führung durch häufig wechselnde Führungsformen im Wechsel zwischen Neuanlage im Seitenraum und markierter Führung auf der Fahrbahn -> Radfahrstreifen als besonders verkehrssichere und verträgliche Führungsform hervorzuheben
- Radfahrstreifen nicht als benutzungspflichtig beschildert



Konzept / Varianten



Empfehlungen / Umsetzung

- Radverkehrsführungen im Grundsatz beibehalten, Knotenpunkte überarbeiten und optimieren
- Die Verkehrsbelastung lässt eine Führung im Mischverkehr grundsätzlich zu
- Kein unmittelbarer, dringender Handlungsbedarf.
- Langfristig anzustreben ist die Einrichtung einer einheitlichen Radverkehrsführung, insbesondere an der Ostseite
- Die Radverkehrsanlagen sind zum Teil neu ausgebaut und unterliegen daher noch den Fördereauflagen nach GVFG
- Hinweis auf Knotenpunkte Bünder Straße / Sophienstraße und Bünder Straße / Diebrocker Straße / Schiefe, siehe dort

11.06.2018

!!! Kreuzung Stadt auswärts

! vorzüglich
+ wichtig
o wäre nett
nicht erforderlich

++

Geben Sie Ihr Kommentar auf Kärtchen ab Nr. 11

Sophie / Goeta -
(Lina abbiegen)
11 (kein Seitenstreifen auf der Kreuzung -> zu gefährlich)

Schutzstreifen
1,35 = rot
228el 0,20 = weiß

Knoten
Goeten/Hansa str.
Sehr gefährlich!!

Schutzstreifen
eignet hinter
Kreuzung 11

Radverkehrskonzept Hansestadt Herford 2018



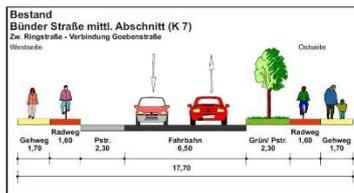
Bünder Straße (K 7) – Mittlerer Abschnitt

Bestand / Probleme

- Sophienstr. – Ringstr. 13.500 Kfz/Tag
- Mittl. Abschnitt: beidseitige nicht benutzungspflichtige Radwege bzw. Beschilderung mit Gehweg/Radfahrer frei
- Straßenrandnutzung: Gewerbe, Einzelhandel, Grünflächen, Anlagen
- Radverkehrshauptroute 1. Ordnung
- Mängel: unzureichende Breite der RVA wegen fehlender Sicherheitstrennstreifen zu Längsparkständen und fließendem Verkehr
- Gefahrenstellen an einzelnen Grundstückszufahrten (Lkw-Verkehr!)
- Handlungsbedarf am Knotenpunkt Bünder Straße / Ringstraße (B 61) wegen unzureichender Führung beim Seitenwechsel in Richtung stadteinwärts



Konzept / Varianten



Empfehlungen / Umsetzung

- Radverkehrsführungen im Grundsatz beibehalten, Knotenpunkte überarbeiten und optimieren
- Gefahrenstellen durch Einfärbung und Verbesserung der Sichtverhältnisse entschärfen
- Am Knoten Bünder Straße / Ringstraße (B 61) sollte eine Optimierung der Radverkehrsführung erfolgen, um dem Radfahrer eine geradlinige Querung ohne zusätzliche Wartezeiten und mehrfache Richtungswechsel zu ermöglichen (*Hinweise Knotenoptimierung folgen*)
- Hinweis auf Attraktivierung der parallelen Hauptroute 2. Ordnung Bentler Weg / Bünder Fußweg

11.06.2018

!

+

vordringlich

wichtig

wäre nett

nicht erforderlich

Links abbiegen⁸
in Bünder
Fußweg
verbessern

Geben Sie Ihr Kommentar auf Kärtchen ab Nr. 8



Radverkehrskonzept Hansestadt Herford 2018

01 Herford

Knotenpunkt Bündler Str. (K 7) / Sophienstr. (K 7) / Bündler Str.

Bestand / Probleme

- Dreiarstig, signalisiert, kompakt ausgebildeter Knoten bzw. Einmündung
- Ca. 16.000 Kfz/Tag Knotenpunktbelastung; mittlerer Lkw-Anteil (Annahme)
- Schnittpunkt von zwei Haupttradrouten 1. Ordnung; Abbiege-beziehung zwischen HF-Nord/Hiddenhausen und Bahnhof Herford bzw. Innenstadt über Sophienstraße/ Goebenstraße deutlich attraktiver als über Niederstraße
- Radverkehrsführungen uneinheitlich auf nicht regelkonformen schmalen Geh- und Radwegen ohne Benutzungspflicht und auf Radfahrstreifen im Zuge des südlichen Streckenabschnittes der Bündler Straße (siehe dort)
- Zusammengefasster Handlungsbedarf: Die Übersichtlichkeit und Kompaktheit des Knotens wird für Radfahrer zum Nachteil, soweit sie keine Chance haben, über die Fahrbahn zügig ein- und abzubiegen.



Konzept / Varianten



Empfehlungen / Umsetzung

1. Südliche Knotenzufahrt der Bündler Straße: Verdeutlichung des Angebotes zur Fahrbahnnutzung in Richtung Süden (z.B. Piktogrammmarkierung)
2. Östliche Zufahrt der Sophienstraße: Herstellung eines gefahrlosen Überwechsels auf die Fahrbahn aus Sophienstraße in Ri. Bündler Str./Süd; Anlage eines ARAS mit Aufstellflächen vor den links- und rechts einbiegenden Kfz
3. Nördliche Zufahrt der Bündler Straße: Ebenfalls Verdeutlichung der Erlaubnis der Fahrbahnnutzung in Ri. Nord und in Ri. Sophienstraße (Linksabbiegen mit den Kfz über die Linksabbiegespur)
4. Roteinfärbungen der Aufstellflächen und Radfahrerfurten im Knotenpunktsbereich

PGV

!	vordringlich	<input type="checkbox"/>
+	wichtig	<input type="checkbox"/>
o	wäre nett	<input type="checkbox"/>
-	nicht erforderlich	<input type="checkbox"/>

g Von d. Unterführung aus fährt man gerne auf der linken Straßenseite. Könnte man das Regalisieren?

Geben Sie Ihr Kommentar auf Kärtchen ab Nr. 9

Radverkehrskonzept Hansestadt Herford 2018



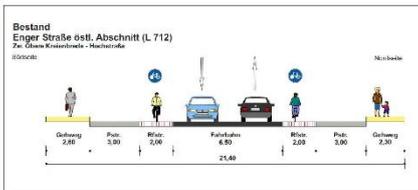
Enger Straße - Östlicher Abschnitt (L 712)

Bestand / Probleme

- Straßenrandnutzungen: Wohnen, Gewerbe, Autobranchen, Geschäftszentrum des Stadtteils
- Verkehrsbelastung 19.400 Kfz/Tag
- Linienbusverkehr Engerstraße (Stadtbuslinie 1)
- Regionaler Busverkehr (Linie 465)
- Östl. Abschnitt: beidseitige Radfahrstreifen
- Mängel: Unstetige, wechselnde Radverkehrsführungen in den Zufahrten des Kreisverkehrsplatzes Enger Straße / Westring. Führung teils fahrbahnnahe, teils weit abgesetzt im Seitenraum (*siehe dort*).



Konzept / Varianten



Empfehlungen / Umsetzung

- Die Radfahrstreifen übertreffen die Regemaße nach ERA.
- Zu den Parkstreifen sind ausreichende Sicherheitsräume vorhanden.
- Die Führung auf Radfahrstreifen ist dem Verkehrsaufkommen entsprechend angemessen.
- Im Kreisverkehr Enger Straße / Westring sollte der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt werden und die Führung im Seitenraum vollständig aufgegeben werden.
Hinweis auf Knotenpunktlösung KVP Engerstraße / Westring
- Die Furtmarkierungen und Roteinfärbungen im Zuge der Radfahrstreifen müssen durchgängig **dringend** zur Verbesserung der Verkehrssicherheit erneuert werden.

! vordringlich

+ wichtig

o wäre nett

— nicht erforderlich

→ Radstreifen / Sanieren

+ Parken auf Radweg kontrollieren

Kreisverkehr → Markierung aufheben

Geben Sie Ihr Kommentar auf Kärtchen ab Nr. 4



Radverkehrskonzept Hansestadt Herford 2018



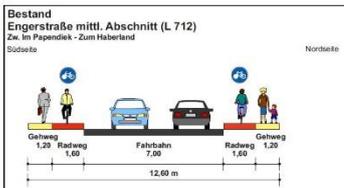
Enger Straße – Mittlerer Abschnitt (L 712)

Bestand / Probleme

- Straßenrandnutzungen: Wohnen, Dienstleistungen, großflächiger Einzelhandel, Autobranchen
- Verkehrsbelastung 15.000 Kfz/Tag
- Linienbusverkehr Engerstraße (Stadtbuslinie 1)
- Regionaler Busverkehr (Linie 465)
- Mittl. Abschnitt: Benutzungspflichtige Radwege beidseitig, ab Knotenpunkt Oststraße / Zum grünen Wald Übergang auf benutzungspflichtige einseitige RVA an der Nordseite im Zweirichtungsbetrieb
- Mängel: Unzureichende Breite der durchgängig neu ausgebauten RVA, Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn fehlt abschnittsweise (Engstellen)



Konzept / Varianten



Empfehlungen / Lösungen

- Kein unmittelbarer Handlungsbedarf.
- Die Radwege unterschreiten in Bereichen mit fehlenden Sicherheitstrennstreifen den Mindeststandard nach ERA.
- Die benutzungspflichtige Führung auf Hochbordradwegen ist dem Verkehrsaufkommen entsprechend angemessen.
- Optimierungsbedarf im Kreisverkehrsplatz Engerstraße / Im Papendiek zur Behebung der unklaren bzw. fehlenden radverkehrsgerechten Führung über die jeweiligen Zufahrten
- Weiterer Handlungsbedarf: Versetzen des mittig auf dem Radweg befindlichen LSA-Mastes nördlich der Einmündung im Papendiek (Kreisverkehrsplatz).

11.06.2018

!

vordringlich

+

wichtig

○

wäre nett

-

nicht erforderlich

KVP - Radweg-
markierung weiterführen

!

Geben Sie Ihr Kommentar auf Kärtchen ab

Nr. 5



Radverkehrskonzept Hansestadt Herford 2018

0! Herford

Kreisverkehrsplatz Engerstraße (L 712) / Westring

Bestand / Probleme

- Vierarmiger Kreisverkehrsplatz
- 25.000 – 30.000 Kfz/Tag im Knotenpunkt, Lkw-Anteil angenommen (4 – 6%)
- Wichtiger Schnittpunkt von Hauptadrueten 1. und 2. Ordnung
- Mischverkehr, Radfahrstreifen und Radwegeführungen in den Zuläufen
- Keine markierten Fußgängerüberwege
- Akzeptabel:
Geometrie (Außen-/Innendurchmesser = ca. 30 / 15m)
- Mangelbehaftet:
Breite der Kfz-Zufahrten >> 3,5m; Radverkehr im Kreis sehr fahrbahnnahe geführt, dagegen in den Zufahrten sehr unterschiedlich nah bzw. entfernt geführt, z.T. abseitig; Geschwindigkeitsreduktion nicht ausreichend?; Zustand der Markierungen?



Konzept / Varianten



Empfehlungen / Umsetzung

1. Konfliktbeobachtungen besonders des Verhaltens Radverkehr / Kfz-Verkehr zur Ermittlung und Aufdeckung der ggf. unterschiedlichen örtlichen Schwachstellen der Zufahrten
2. Überprüfung der Geometrie des Entwurfs, insbesondere der Lage bzw. des Abstands der Radverkehrsführungen zu den Zufahrten und zum Außenkreis und der ggf. unterschiedlichen Sichtbeziehungen (einheitlicheres Design und Sicherheitsniveau der jetzt verschiedenen Fuß- und Radverkehrsführungen)
3. Aufstellung eines Optimierungs- und Umsetzungsconzeptes für den Fuß- und Radverkehr insgesamt bzw. nach den Handlungsprioritäten der einzelnen Zufahrten

PGV

! vordringlich

+ wichtig

o wäre nett

— nicht erforderlich

!!! ! ! !

! ! ! !

- Radfahrer sind gefährdet:
- werden überrollt
- Geschwindigkeit ist hoch
- Geschwindigkeit wird von PKW/LKW unterschätzt

Radfahrstreifen geneigt. (6)
auf gleicher Ebene um nicht Vorfahrt geben zu müssen.

Geben Sie Ihr Kommentar auf Kärtchen ab Nr. 6

Radverkehrskonzept Hansestadt Herford 2018



Diebrocker Straße – Westl. Abschnitt (L 543)

Bestand / Probleme

- Außerortsbereich
- Verkehrsbelastung 3.900 Kfz/Tag
- Linienbusverkehr (Stadtbuslinie 6)
- Westl. Abschnitt: Radverkehrsführung im Mischverkehr
- Mangel: fehlende RVA bei Streckengeschwindigkeit bis zu 100 km/h und schmaler Fahrbahn



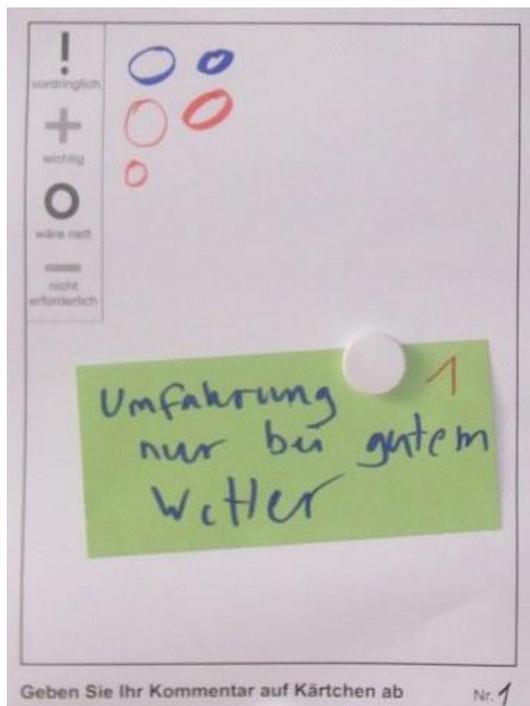
Konzept / Varianten



Empfehlungen / Lösungen

- Es besteht eine Umfahrungsmöglichkeit über die verkehrsarme Hauptroute 2. Ordnung entlang der Kinsbeke.
- Langfristig Anlage einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage zwischen Radwegeende im Bereich Umgehungsstraße und Diebrock / Nieder-Eickum in einer Breite von 2,50 m.

11.06.2018



Radverkehrskonzept Hansestadt Herford 2018



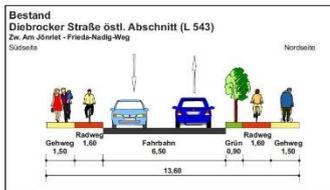
Diebrocker Straße – Östlicher Abschnitt (L 543)

Bestand / Probleme

- Straßenrandnutzungen: Wohnen, Gewerbe
- Verkehrsbelastung mit 3.900 Kfz/Tag vergleichsweise gering
- Lkw-Anteil gering (Annahme)
- Linienbusverkehr (Stadtbuslinie 6)
- Östl. Abschnitt: beidseitige Radwege
- Mängel: geringfügig unzureichende Breite der RVA



Konzept / Varianten



Empfehlungen / Umsetzung

- Kein unmittelbarer Handlungsbedarf
- Die Radwege sind neu ausgebaut und unterschreiten nur knapp den Mindeststandard nach ERA.
- Die Radwege sind nicht als benutzungspflichtig ausgewiesen.
- Auf Grund der geringen Verkehrsbelastungen ist eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn problemlos möglich.
- Im Kreisverkehr Diebrocker Straße / Westring sollten die Radwege im Seitenraum bzw. Furtmarkierungen aufgegeben werden und der Radverkehr ausschließlich auf der Fahrbahn geführt werden.
- Im abknickenden Streckenverlauf in Höhe der Bahnanlagen bieten sich Piktogrammmarkierungen an, um über die regelkonforme und sichere Radverkehrsführung auf der Fahrbahn zu informieren
- Hinweis auf Knotenlösung Diebrocker Str. / Bänder Str. / Schleife



11.06.2018

!	Kreisverkehr → Markierung aufheben!
vordringlich	
+	
wichtig	
○	
wäre nett	▽
—	○
nicht erforderlich	

Geben Sie Ihr Kommentar auf Kärtchen ab Nr. 2



Radverkehrskonzept Hansestadt Herford 2018



Knotenpunkt Niederstr. (L 712) / Schleife / Diebrocker Str. (L 543)

Bestand / Probleme

- Zweimal dreiarmlig, teilsignalisiert ausgebildeter Doppelknotenpunkt
- Ca. 28.000 Kfz/Tag Knotenpunktbelastung Niederstraße/Schleife
- Ca. 12.000 Kfz/Tag Knotenbelastung Schleife/ Bündler-Str./ Diebrocker-Str.
- Schnittpunkt von drei Hauptrouten 1. Ordnung; wird seiner Bedeutung für den Radverkehr nicht gerecht, weil die DB-Unterführung und der südlich angrenzende große GoParc-Knoten Hemmnisse im Radwegenetz darstellen.
- Radverkehr im Bestand entlang der Niederstraße wechselnd im Seitenraum und auf der Fahrbahn (langgezogene Furt), im Zuge der Bündler Straße und der Diebrocker Straße nicht Benutzungspflichtig im Seitenraum.
- Zusammengefasster Handlungsbedarf: Abbiegen über Fahrbahnen kann das Befahren der Schleife zw. Diebrocker Str. u. anderen Richtungen fördern; für grundlegende Verbesserung muss das Unterführungsproblem gelöst werden



Konzept / Varianten



Empfehlungen / Umsetzung

1. Im ersten Schritt Verbesserung der Anbindung der Diebrocker Straße an die Bündler Straße und Schleife (Fahrbahnutzung) mittels direkter Führungen über ARAS und Anlage von Fahrbahnteilen in den drei Straßen, zur Sicherung der Radfahrenden.
2. Im zweiten Schritt Verbesserung der Radverkehrsanbindung der Schleife an die Niederstraße mit Einbindung in den Programmablauf der LSA und Führung der in Richtung Bahnhof/ Innenstadt abbiegenden Radfahrer ebenfalls über ARAS und Radverkehrsfurt (einheitl. Design der Radverkehrsführung)
3. Parallel dazu Einleitung von Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit und Durchlässigkeit für die Radfahrenden in der Bahnunterführung aus beiden Richtungen

10.06.2018

Maßnahme Nr.



!	
vorwiegend	
+	
wichtig	
○	
wäre nett	
—	
nicht erforderlich	

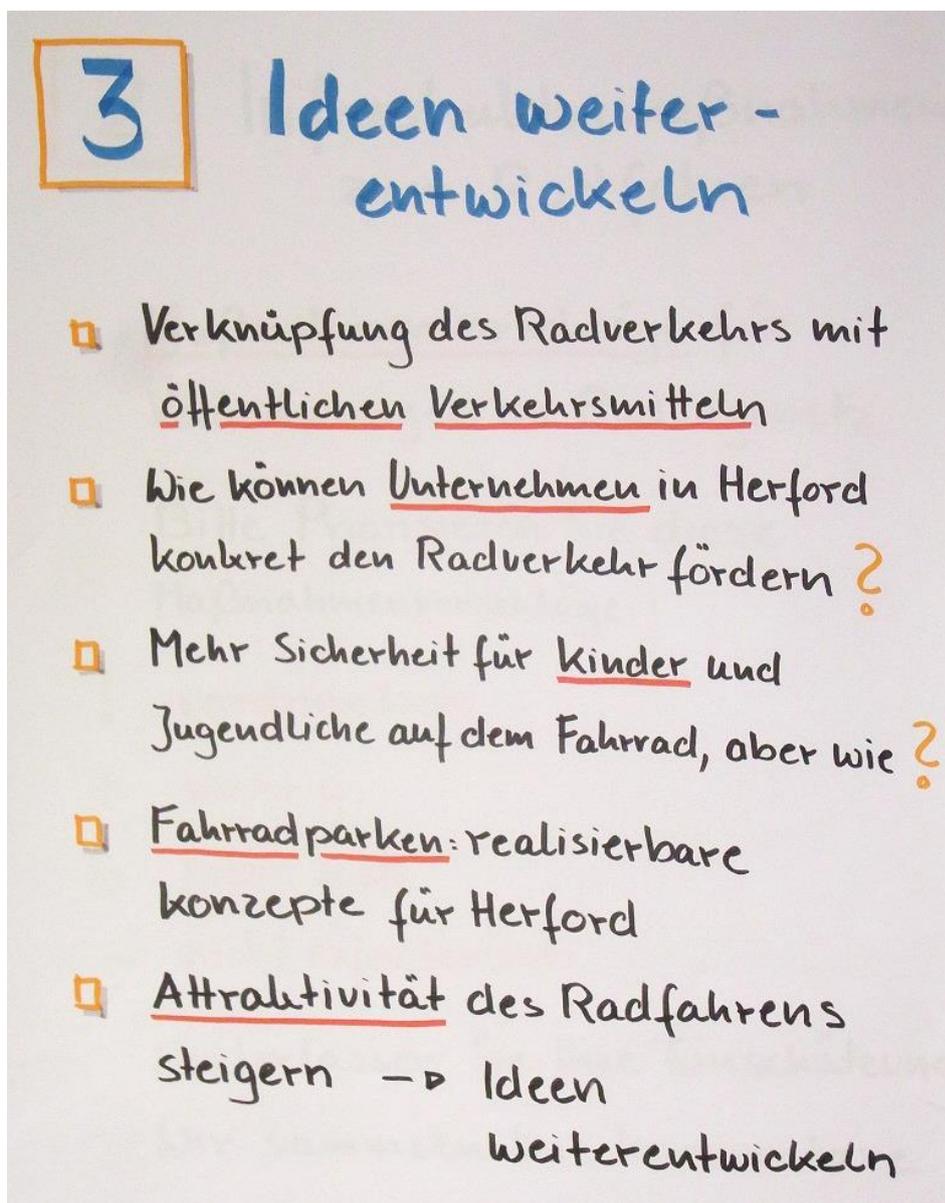
!!!

Geben Sie Ihr Kommentar auf Kärtchen ab Nr. 3

Themenort 3

Thema: Ideen weiterentwickeln

Moderation: Anja Rauch

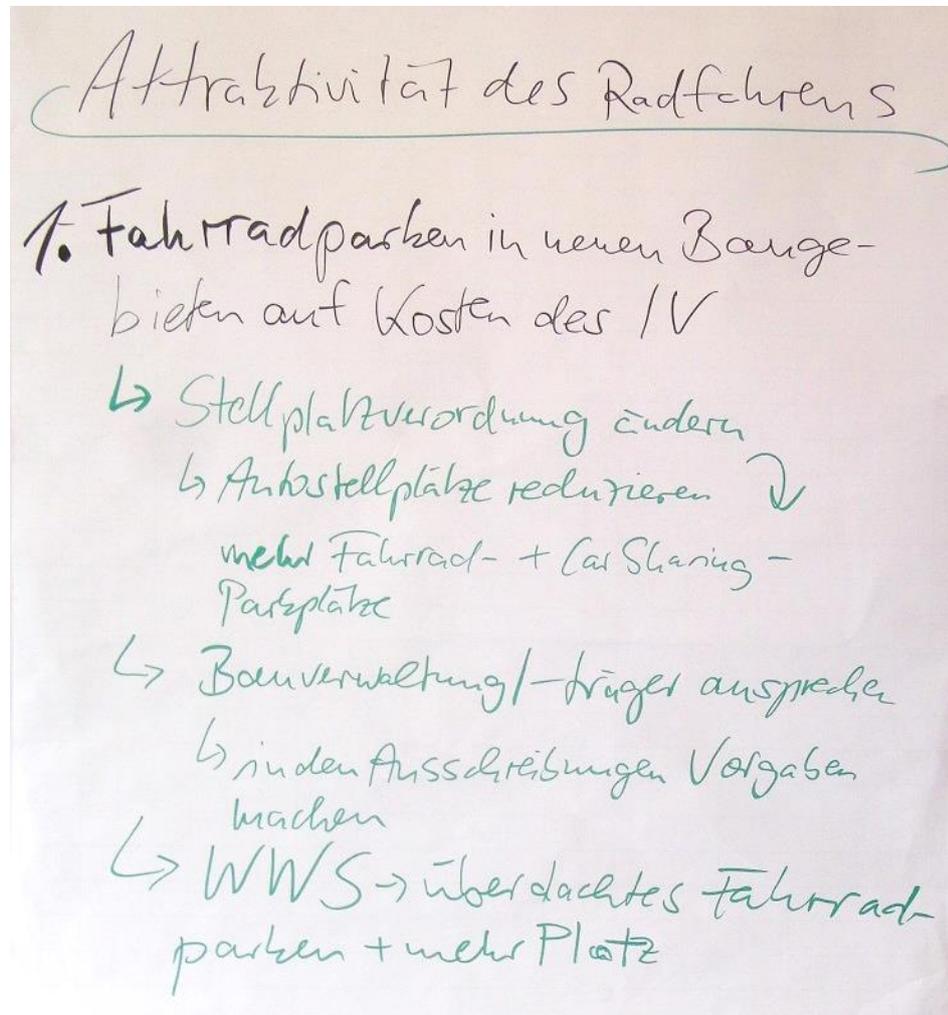


3 Ideen weiterentwickeln

- Verknüpfung des Radverkehrs mit öffentlichen Verkehrsmitteln
- Wie können Unternehmen in Herford konkret den Radverkehr fördern ?
- Mehr Sicherheit für Kinder und Jugendliche auf dem Fahrrad, aber wie ?
- Fahrradparken: realisierbare Konzepte für Herford
- Attraktivität des Radfahrens steigern → Ideen weiterentwickeln

Themen und Ideen aus dem ersten Bürgerforum im Januar 2018 zur Vertiefung und Konkretisierung

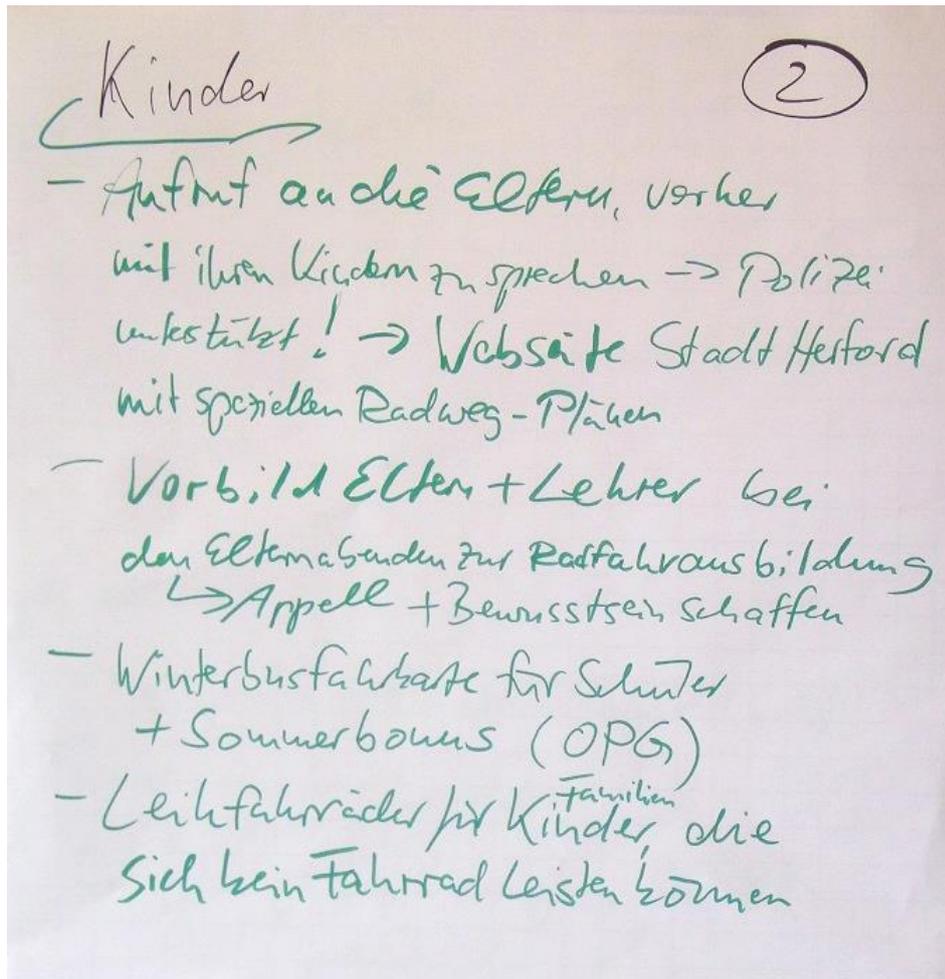


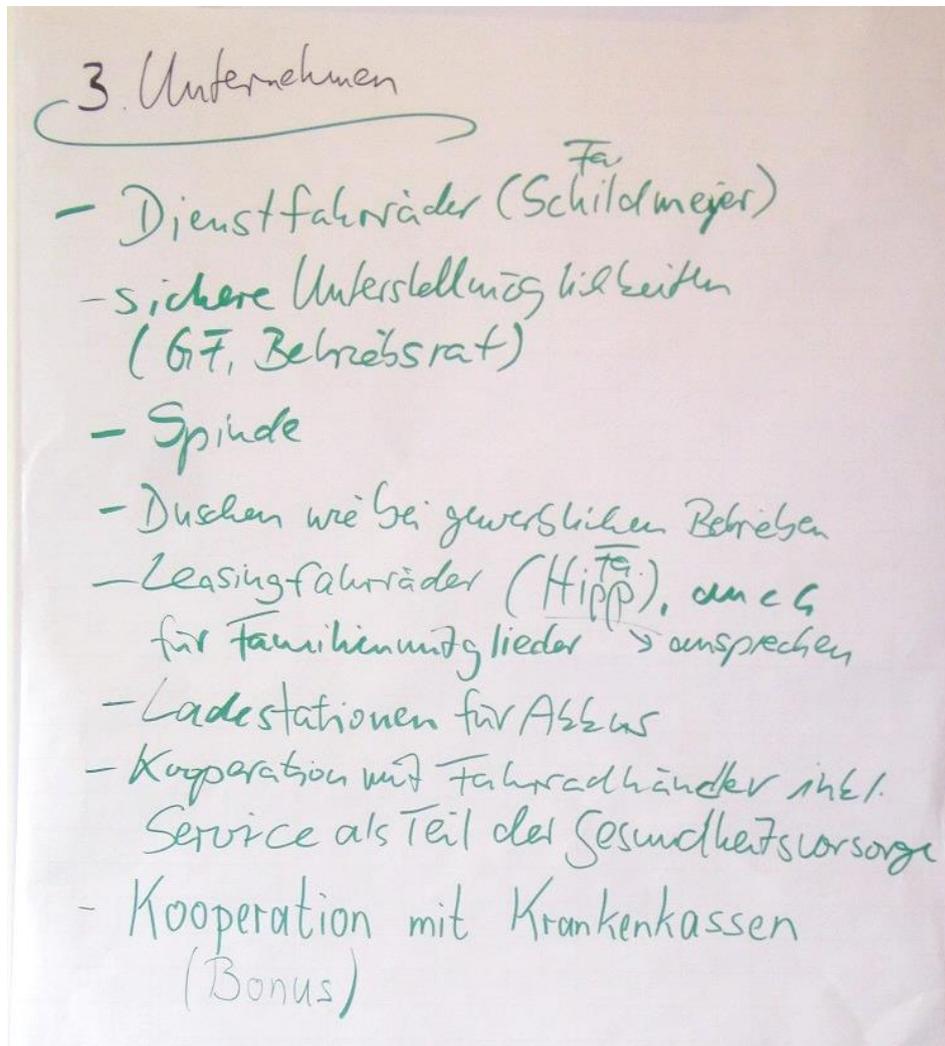
Ergebnisse:**Wie kann die Attraktivität des Radfahrens gesteigert werden?****Fahrradparken: realisierbare Konzepte für Herford**

Mehr Sicherheit für Kinder u. Jugendliche auf dem Fahrrad, aber wie?

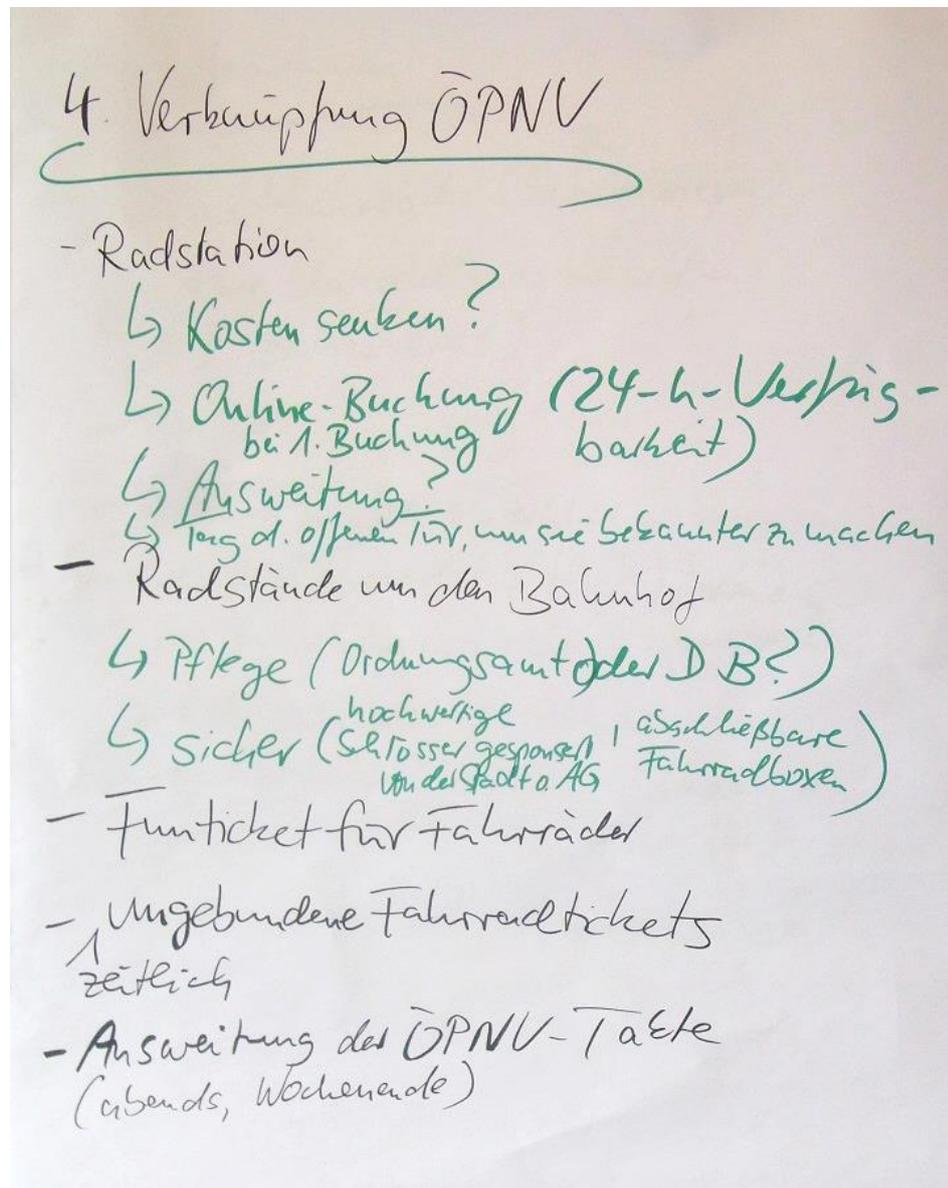
2. Kinder

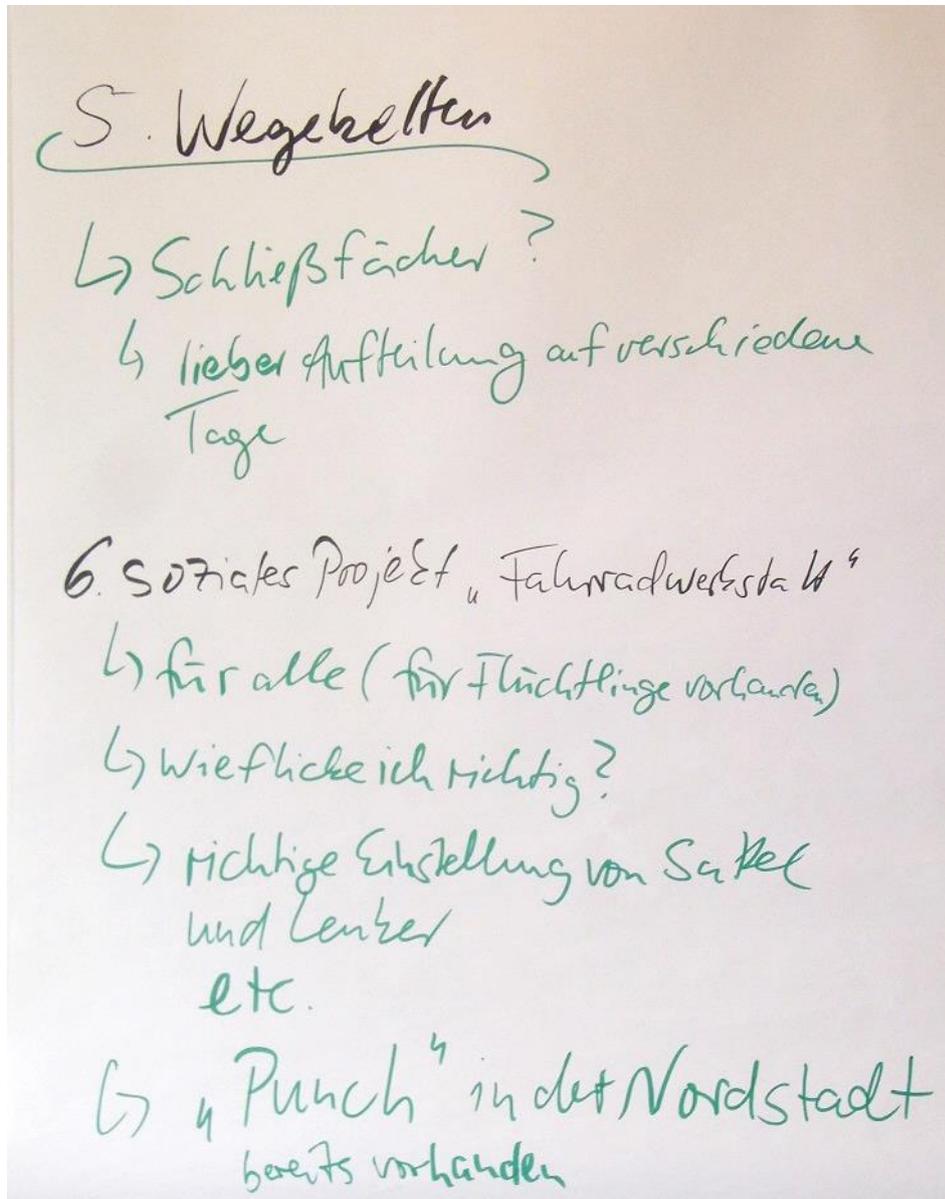
- ↳ mehr Fahrradparkplätze
- ↳ überdacht
- ↳ Sicher, z.B. Betonschutz
- ↳ Grundschulen → Walking/ bus
→ Polizei, Schulen, Eltern! Miting
- ↳ Verkehrs zähler → Chaos vor
den Schulen vermeiden
- ↳ Priorität auf Schul-Fahrradwege
- ↳ Tempo 30 auf den Hauptverkehrs-
straßen
- ↳ Entlastungsskuden für Verkehrs-
beauftragte an Schulen → Landesebene
- ↳ Sport helfer $\hat{=}$ Verkehrshelfer



Wie können Unternehmen in Herford konkret das Radfahren fördern?

Verknüpfung des Radverkehrs mit öffentlichen Verkehrsmitteln

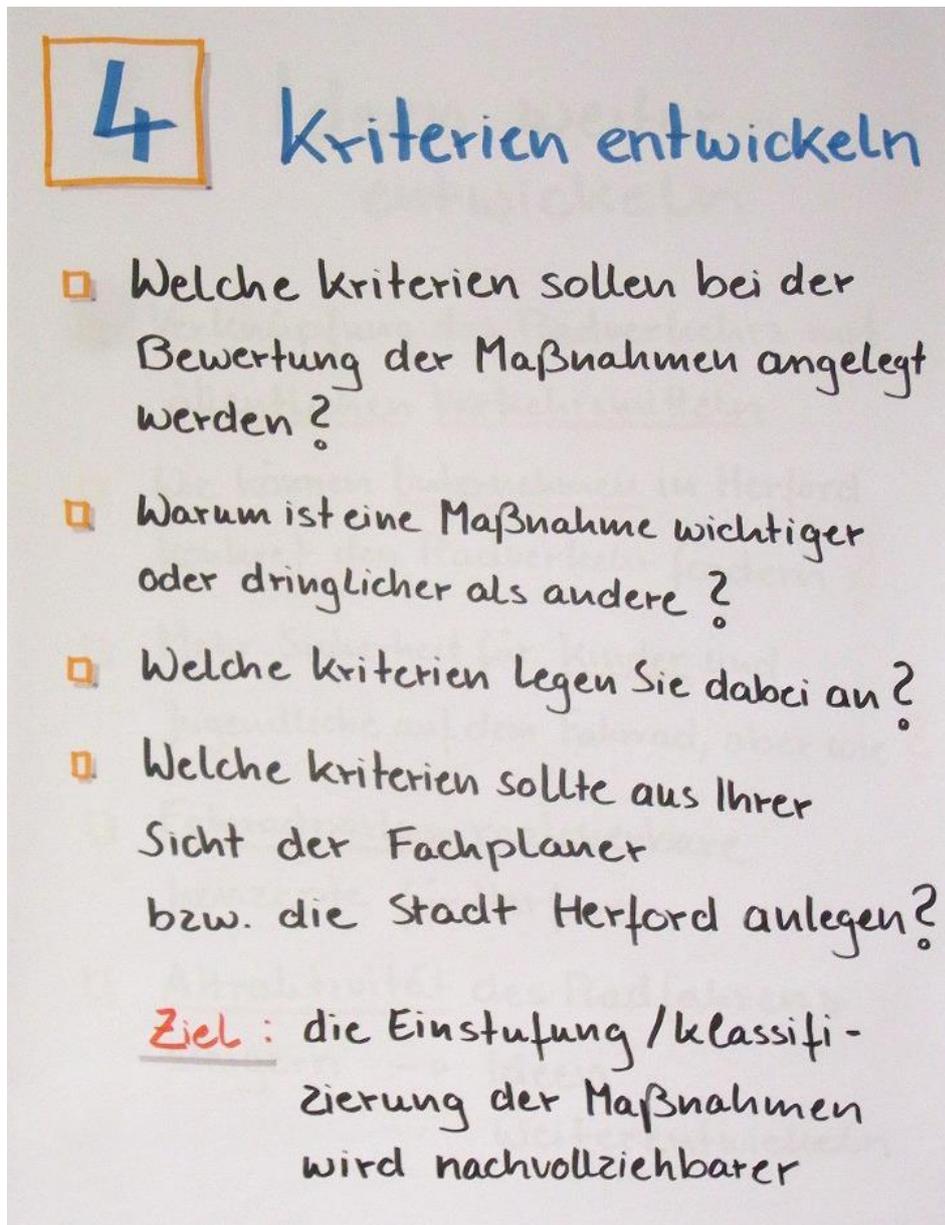


Wie können Wegeketten geschaffen werden?**Soziales Projekt „Fahrradwerkstatt“**

Themenort 4

Thema: Kriterien entwickeln

Moderation: Claudia Schelp



4 Kriterien entwickeln

- Welche Kriterien sollen bei der Bewertung der Maßnahmen angelegt werden?
- Warum ist eine Maßnahme wichtiger oder dringlicher als andere?
- Welche Kriterien legen Sie dabei an?
- Welche Kriterien sollte aus Ihrer Sicht der Fachplaner bzw. die Stadt Herford anlegen?

Ziel: die Einstufung / klassifizierung der Maßnahmen wird nachvollziehbarer

Ergebnisse: Kriterien (und Ziele)

Kriterien zur Bewertung der Maßnahmen

- ▣ Faktor Pedeleck, breitere Lenker, ältere Menschen, höhere Geschwindigkeiten
→ ist die Maßnahme für die Zielgruppe tauglich?
- ▣ Verkehrsaufkommen → wieviele Leute betrifft es?
- ▣ Schafft es Flüssigkeit in der Fortbewegung?
- ▣ Zielgruppengerecht → Schüler
Es geht darum Radfahren ^{als} reizvoll zu gestalten
→ Ziel Radfahren ist einfacher, besser, macht Spaß usw.
- ▣ Ballungspunkte, z.B. Schulen
als Netz-Ausgangspunkte auswählen
Für das Gesamtnetz die Kernstadt

Kriterien zur Bewertung der Maßnahmen - 2 -

- Gleichberechtigung für alle Verkehrsteilnehmer (Haltung, Einstellung)
- Sicherheit des Radverkehrs
→ Unfallpunkte haben Vorrang
- komme ich damit bequem in die Innenstadt? (z.B. schafft man dadurch eine Velo-Route)
- Sind Service-Angebote erreichbar?
- Wie kann man messen, ob das Ziel "mehr" Radverkehr erreicht wird?
- stark frequentierte Wege sollten in guten Zustand versetzt werden
- führt die Strecke ^{Maßnahme} zu einer Steigerung in Radverkehr?

Kriterien

-3-

- Rechtssicherheit schaffen
- Sicherheitsrisiken reduzieren
- Kosten der Maßnahme
 - viele "kleine" Maßnahmen oder wenige große?
- Wie schnell ist eine Maßnahme umsetzbar? (Planungs- und Genehmigungszeit)
- Priorisierung für Radverkehr in der Stadt → Vorfahrt fürs Rad
- egal ob klein oder groß (Maßnahme)
 - wenn sie sinnvoll ist, soll sie angegangen werden
- ... dass man als Radfahrer nicht "betteln" muss → mehr Spaß

Kriterien

-4-

- Verkehrszahlen als Kriterium
- Sicherheit, nicht von Autos
"umzingelt" sein
- ... Nähe zum Auto ist gefährlich
→ scheinbare Sicherheit
(z.B. durch Schutzstreifen)
→ was "übrig bleibt": falscher Ansatz
- Utopie zum Radverkehr:
"man kann überall und immer sicher
Radfahren in Herford"
- Gesamtkonzept! Maßnahmen
sollen das Gesamtkonzept
ergeben

Wie sind Sie zur Veranstaltung angereist?

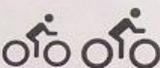
...und weitere Fragen an die Ankommenden

o! herford

Herzlich Willkommen beim Bürgerforum Radwegekonzept Herford

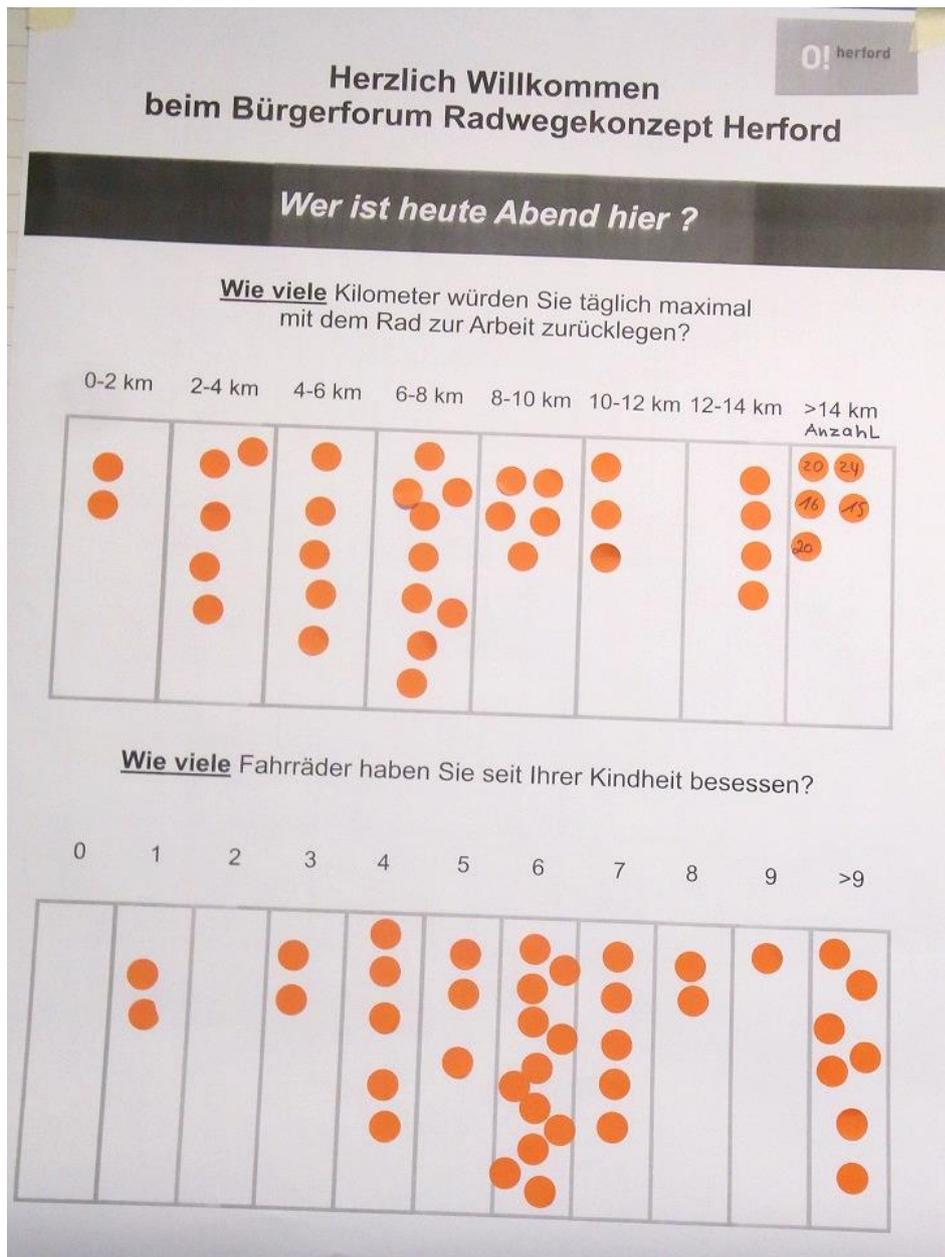
Wer ist heute Abend hier ?

Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie heute Abend gekommen?
Bitte setzen Sie **einen Punkt** in das entsprechende Feld.

			
1 Punkt	15 Punkte	0 Punkte	12 Punkte

Welcher Altersgruppe gehören Sie an?
Bitte setzen Sie **einen Punkt** in das entsprechende Feld.

unter 25 Jahre	25 bis 45 Jahre	45 bis unter 65 Jahre	65 Jahre und älter
0 Punkte	5 Punkte	18 Punkte	10 Punkte



Kontaktdaten:

PGV Dargel-Hildebrandt GbR

Edzard Hildebrandt
Annika Wittkowski

Adelheidstraße 9 b
30171 Hannover
Telefon 0511/220 601-87
Telefax 0511/220 61-990

info@pgv-dargel-hildebrandt.de
www.pgv-dargel-hildebrandt.de

PGV Alrutz GbR

Heike Prahlow

Adelheidstraße 9 b
30171 Hannover
Telefon 0511/220 601-83
Telefax 0511/220 601-990

info@pgv-alrutz.de
www.pgv-alrutz.de

SCHELP MEDIATION

Claudia Schelp

Bertha-von-Suttner-Platz 15
30173 Hannover
Telefon: 0177 2989770

cs@schelp-mediation.de
www.schelp-mediation.de