Radschnellweg OWL 2.0

Maßnahmensteckbriefe

Abschnitt	
Abschnittsnummer (RWxx, GTxx, Blxx)	Abschnittsnummer der Untersuchung. Eine Übersicht der Abschnitte im Betrachtungsgebiet liegt bei. (RW = Rheda-Wiedenbrück, GT = Gütersloh, Bl = Bielefeld)
Straßenname	Betreffende Straßenabschnitte und Abgrenzung.
Route	Beschreibt den Abschnitt gemäß der Unterteilung in der Nutzen-Kosten-Berechnung. Eine Übersicht der Abschnitte im Betrachtungsgebiet liegt bei.
Länge	Länge des Abschnitts in Metern.
Baulast	Benennt die verantwortliche Institution (Straßen.NRW oder jeweilige Kommune, entsprechend Kürzel der Abschnittsnummer).
Bestandssituation	
Breiten	
Straßenraum	Benennt die Breite des Raums, die laut Katasterplan dem Straßenraum zugesprochen ist, d.h. absolut verfügbare Breite zwischen den Grundstücksgrenzen.
Fahrbahn	Regelbreite der heutigen Kfz-Fahrbahn auf der Strecke. Klammert dabei bspw. Bereiche mit zusätzlichen Abbiegestreifen an Knotenpunkten aus.
Radverkehrsanlage	Sofern eine Radverkehrsanlage vorhanden ist, wird die Breite genannt. Ist das Feld leer, ist keine Radverkehrsanlage vorhanden, bzw. der Radverkehr wird auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg im Seitenraum oder auf der Fahrbahn geführt.
Seitenraumanlage	Beschreibt die Breite der Wegeinfrastruktur im Seitenraum.
Oberfläche Radverkehrsanlage	Sofern eine Radverkehrsanlage vorhanden ist, wird die Art der Oberfläche genannt. Ist das Feld leer, ist keine Radverkehrsanlage vorhanden.
Oberfläche Straße	Beschreibt die Materialität der Oberfläche der Fahrbahn.
Zul. Höchstgeschwindigkeit	Beschreibt die aktuelle Temporegelung im Kfz-Verkehr.

Verkehrsstärke	Nennt die Kfz-Verkehrsstärken eines wochentags in 24 Stunden (i.d.R. DTV). Befährt kein Kfz-Verkehr diesen Bereich, ist hier ein Strich [-]. Konnten keine Daten im Rahmen der Untersuchung vorgelegt werden sind sie mit n.v. (nicht vorhanden) beschrieben. Quelle der Verkehrsstärken an den Bundes-, Landes- und Kreisstraßen: Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen: Verkehrsstärken Nordrhein-Westfalen – Straßenverkehrszählung 2015 an den Straßen des überörtlichen Verkehrs [2016]; alle weitere Verkehrsstärken sind von den jeweiligen Kommunen erhoben und bereitgestellt worden.
Öffentlicher Verkehr	Beschreibt, ob öffentlicher Verkehr den Bereich durchfährt.
Klassifizierung	Beschreibt die Klassifizierung des Bereichs (Landes-, Kreis-, Bundesstraßen, Wohnstraßen etc.)
Aktuelle Führung	Beschreibt jeweils die aktuelle Fuß- und Radverkehrsführung
Ortslage	Beschreibt die Ortslage, ob sich der Bereich in inner- oder außerörtlicher Lage befindet.
Beleuchtung	Beschreibt, ob der Bereich mit Straßenraumbeleuchtung versehen ist.
Topografie	Beschreibt, ob der Radverkehr ggf. von einer Steigung beeinflusst wird.
Anmerkung	Beschreibt ob der Bereich ggf. in anderen Konzepten, Studien oder Planungen betrachtet wird und beschreibt sonstige planungsrelevanten Randbedingungen.
Maßnahme	Beschreibt die durchzuführenden Maßnahmen um einen Radschnellweg in diesem Abschnitt herzustellen. Es werden potentielle Engstellen, Maßnahmen auf der Strecke und an Knotenpunkten beschrieben, sowie potentielle Überschneidungen zu anderen Planungen.
Kostenschätzung	
Gesamtkosten	Benennt die Kosten zur Planung und Ausführung des Radschnellwegs in diesem Abschnitt.
davon Grunderwerb	Benennt ggf. Kosten für Grunderwerb. Nennt dieses Feld „0,00 Euro“ ist kein Grunderwerb notwendig.

RW14	Am Bahndamm (Weg am Bahndamm), zw. Am Bahndamm und Pixeler Str.				
Route	RW-GT	Länge	613 m	Baulast	Kommune

Bestandssituation

Breiten	Straßenraum	4,00 m	Fahrbahn	2,00 m	Radverkehrsanlage m
	Seitenraumanlage (Gehweg und ggf. inkl. Radweg)				m
Oberfl. Radverkehrsanlage		-		Oberfl. Straße	Asphalt
zul. Höchstgeschwindigkeit		km/h		Verkehrsstärke	- Kfz/24h
Öffentlicher Verkehr		nein		Klassifizierung	Pfad
Aktuelle Führung	Radverkehr	Gemeinsamer Geh- und Radweg			
	Fußverkehr	Gemeinsamer Geh- und Radweg			

Ortslage	innerorts	Beleuchtung	ja	Topografie	flach

Anmerkung

-

Kostenschätzung

Gesamtkosten	653.000,00	Euro
davon Grunderwerb	0,00	Euro

Maßnahmenvorschlag

Heutiger asphaltierter Weg kann auf 4,0 m verbreitert werden. Auf einen separaten Gehweg kann aufgrund geringer Fußverkehrverkehrsstärken verzichtet werden (Im Maximum 70 Zufußgehende/24 h; Zählung vom 24.09.2021; Q: Stadt Rheda-Wiedenbrück). Auf einer Länge von ca. 100 m, unmittelbar im Anschlussbereich am KP Pixeler Straße, erscheint der Bau einer Stützmauer notwendig. Im Rahmen der Sanierung der Pixeler Straße 2023 wird eine signalisierte Querungshilfe im Querungsbereich des Bahnseitenwegs und der Pixeler Straße vorgesehen. Nichtsdestotrotz beinhaltet die Kostenschätzung Anpassungen an der signalisierten Querungshilfe. Für den KP Pixeler Straße liegt ein Entwurf für eine planerische Lösung vor.

RW13	Pixeler Straße (Weg am Bahndamm), zw. Pixeler Str. und Ems				
Route	RW-GT	Länge	334 m	Baulast	Kommune

Bestandssituation

Breiten	Straßenraum	4,00 m	Fahrbahn	2,00 m	Radverkehrsanlage m
	Seitenraumanlage (Gehweg und ggf. inkl. Radweg)				m
Oberfl. Radverkehrsanlage		-		Oberfl. Straße	Asphalt
zul. Höchstgeschwindigkeit		km/h		Verkehrsstärke	- Kfz/24h
Öffentlicher Verkehr		nein		Klassifizierung	Pfad
Aktuelle Führung	Radverkehr	Gemeinsamer Geh- und Radweg			
	Fußverkehr	Gemeinsamer Geh- und Radweg			

Ortslage	innerorts	Beleuchtung	ja	Topografie	flach

Anmerkung

-

Kostenschätzung

Gesamtkosten	135.000,00	Euro
davon Grunderwerb	0,00	Euro

Maßnahmenvorschlag

Heutiger asphaltierter Weg kann auf 4,0 m verbreitert werden. Auf einen separaten Gehweg kann aufgrund geringer Fußverkehrverkehrsstärken verzichtet werden (Im Maximum 35 Zufußgehende/24 h; Zählung vom 24.09.2021; Q: Stadt Rheda-Wiedenbrück). Auf einer Länge von ca. 200 m, unmittelbar im Anschlussbereich am KP Pixelerstraße, erscheint der Bau einer Stützmauer notwendig. Für den KP Pixeler Straße und den Brückenbereich über die Ems liegt ein Entwurf für eine planerische Lösung vor.

RW12	(Weg am Bahndamm), zw. Ems und Milchweg				
Route	RW-GT	Länge	311 m	Baulast	Kommune

Bestandssituation

Breiten	Straßenraum	4,00 m	Fahrbahn	2,00 m	Radverkehrsanlage m
	Seitenraumanlage (Gehweg und ggf. inkl. Radweg)				m
Oberfl. Radverkehrsanlage		-		Oberfl. Straße	Verdichtet
zul. Höchstgeschwindigkeit		km/h		Verkehrsstärke	- Kfz/24h
Öffentlicher Verkehr		nein		Klassifizierung	Pfad
Aktuelle Führung	Radverkehr	Gemeinsamer Geh- und Radweg			
	Fußverkehr	Gemeinsamer Geh- und Radweg			

Ortslage	innerorts	Beleuchtung	nein	Topografie	flach

Anmerkung

Abschnitt ist Teil des NRW Rad-Verkehrsnetzes

Kostenschätzung

Gesamtkosten	971.000,00	Euro
davon Grunderwerb	2.325,00	Euro

Maßnahmenvorschlag

Heutiger wassergebundener Weg soll asphaltiert und auf 4,0 m verbreitert werden. Auf einen separaten Gehweg kann aufgrund geringer Fußverkehrverkehrsstärken verzichtet werden (vgl. RW13 und RW14). Um Flächenerwerb zu vermeiden, soll am Bahndamm eine Stützmauer eingebracht werden um die notwendige Breite herzustellen. Eine Beleuchtung muss vorgesehen werden. Kostenschätzung beinhaltet zudem ein neues Brückenbauwerk über die Ems. Für den Brückenbereich über die Ems liegt ein Entwurf für eine planerische Lösung vor.

RW15	Milchweg				
Route	RW-GT	Länge	318 m	Baulast	Kommune

Bestandssituation

Breiten	Straßenraum	5,00 m	Fahrbahn	2,50 m	Radverkehrsanlage m
	Seitenraumanlage (Gehweg und ggf. inkl. Radweg)				m
Oberfl. Radverkehrsanlage		-		Oberfl. Straße	Asphalt
zul. Höchstgeschwindigkeit		30 km/h		Verkehrsstärke	n.v. Kfz/24h
Öffentlicher Verkehr		nein		Klassifizierung	Wohnstraße
Aktuelle Führung	Radverkehr	Fahrbahn			
	Fußverkehr	Fahrbahn			

Ortslage	innerorts	Beleuchtung	ja	Topografie	flach

Anmerkung

Abschnitt ist Teil des NRW Rad-Verkehrsnetzes

Kostenschätzung

Gesamtkosten	121.000,00	Euro
davon Grunderwerb	0,00	Euro

Maßnahmenvorschlag

Milchweg wird zur Fahrradstraße umgewidmet. Die asphaltierte Straße soll auf 4,5 m verbreitert werden. Ein separater Gehweg erscheint nicht notwendig. Pkw-Parken auf der Fahrbahn sollte nicht zulässig sein. Die Kostenschätzung beinhaltet Markierungs- und Beschilderungsarbeiten am KP Moorweg/Milchweg. Für den KP Moorweg/Milchweg liegt ein Entwurf für eine planerische Lösung vor.

RW05	Moorweg, zw. Milchweg und Brücke B 64				
Route	RW-GT	Länge	444 m	Baulast	Kommune

Bestandssituation

Breiten	Straßenraum	12,00 m	Fahrbahn	4,50 m	Radverkehrsanlage m
	Seitenraumanlage (Gehweg und ggf. inkl. Radweg)				m
Oberfl. Radverkehrsanlage		-		Oberfl. Straße	Asphalt
zul. Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		Verkehrsstärke	n.v. Kfz/24h
Öffentlicher Verkehr		nein		Klassifizierung	Wohnstraße
Aktuelle Führung	Radverkehr	Fahrbahn			
	Fußverkehr	Fahrbahn			

Ortslage	innerorts	Beleuchtung	Ja	Topografie	flach

Anmerkung

Abschnitt ist Teil des NRW Rad-Verkehrsnetzes und des Alltagsradwegekonzeptes Kreis Gütersloh.

Kostenschätzung

Gesamtkosten	73.000,00	Euro
davon Grunderwerb	0,00	Euro

Maßnahmenvorschlag

Der Moorweg wird zur Fahrradstraße umgewidmet. Ein separater Gehweg erscheint nicht notwendig. Aufgrund der ausreichende Breite der Fahrbahn erscheinen keine grundsätzlichen Anpassungen im Straßenraum notwendig. Pkw-Parken auf der Fahrbahn sollte nicht zulässig sein. Der KP mit den Straßen Schorlemer Weg und Trakehner Straße werden entsprechend mit Markierung und Beschilderung kenntlich gemacht. Für den KP Moorweg/Milchweg liegt ein Entwurf für eine planerische Lösung vor.

RW06	Moorweg, zw. Brücke B 64 und Sudheide				
Route	RW-GT	Länge	540 m	Baulast	Kommune

Bestandssituation

Breiten	Straßenraum	8,50 m	Fahrbahn	5,00 m	Radverkehrsanlage m
	Seitenraumanlage (Gehweg und ggf. inkl. Radweg)				m
Oberfl. Radverkehrsanlage		-		Oberfl. Straße	Asphalt
zul. Höchstgeschwindigkeit		100 km/h		Verkehrsstärke	n.v. Kfz/24h
Öffentlicher Verkehr		nein		Klassifizierung	Wirts.-Weg
Aktuelle Führung	Radverkehr	Fahrbahn			
	Fußverkehr	Fahrbahn			

Ortslage	außerorts	Beleuchtung	nein	Topografie	flach

Anmerkung

Abschnitt ist Teil des NRW Rad-Verkehrsnetzes und des Alltagsradwegekonzeptes Kreis Gütersloh.

Kostenschätzung

Gesamtkosten	183.000,00	Euro
davon Grunderwerb	0,00	Euro

Maßnahmenvorschlag

Der Moorweg wird zur Fahrradstraße umgewidmet. Ein separater Gehweg erscheint nicht notwendig. Aufgrund der ausreichenden Breite der Fahrbahn erscheinen keine grundsätzlichen Anpassungen im Straßenraum notwendig. Pkw-Parken auf der Fahrbahn sollte nicht zulässig sein. Eine Beleuchtung muss vorgesehen werden. Die Kostenschätzung beinhaltet zudem bauliche Anpassungen am KP Moorweg/Sudheide. Für den KP Moorweg/Milchweg und den KP Moorweg/Sudheide liegt ein Entwurf für eine planerische Lösung vor.

RW07	Sudheide, zw. Moorweg und Emser Landstr.				
Route	RW-GT	Länge	323 m	Baulast	Kommune

Bestandssituation

Breiten	Straßenraum	11,00 m	Fahrbahn	5,50 m	Radverkehrsanlage m
	Seitenraumanlage (Gehweg und ggf. inkl. Radweg)				m
Oberfl. Radverkehrsanlage		-		Oberfl. Straße	Asphalt
zul. Höchstgeschwindigkeit		100 km/h		Verkehrsstärke	n.v. Kfz/24h
Öffentlicher Verkehr		nein		Klassifizierung	Wirts.-Weg
Aktuelle Führung	Radverkehr	Fahrbahn			
	Fußverkehr	Fahrbahn			
Ortslage	außerorts	Beleuchtung	nein	Topografie	flach

Anmerkung

Abschnitt ist Teil des NRW Rad-Verkehrsnetzes und des Alltagsradwegekonzeptes Kreis Gütersloh.

Kostenschätzung

Gesamtkosten	77.000,00	Euro
davon Grunderwerb	0,00	Euro

Maßnahmenvorschlag

Die Straße Sudheide wird zur Fahrradstraße umgewidmet. Ein separater Gehweg erscheint nicht notwendig. Aufgrund der ausreichenden Breite der Fahrbahn erscheinen keine grundsätzlichen Anpassungen im Straßenraum notwendig. Der KP Emser Landstraße wird mit flächenhafter Fahrbahnmarkierung und Beschilderung kenntlich gemacht. Die Fahrradstraße sollte durchgängig Vorfahrt erhalten. Eine Beleuchtung muss vorgesehen werden. Für den KP Moorweg/Sudheide liegt ein Entwurf für eine planerische Lösung vor.

RW16	Sudheide, zw. Emser Landstr. und Rhedaer Str.				
Route	RW-GT	Länge	1.202 m	Baulast	Kommune

Bestandssituation

Breiten	Straßenraum	11,00 m	Fahrbahn	5,50 m	Radverkehrsanlage m
	Seitenraumanlage (Gehweg und ggf. inkl. Radweg)				m
Oberfl. Radverkehrsanlage		-		Oberfl. Straße	Asphalt
zul. Höchstgeschwindigkeit		30 km/h		Verkehrsstärke	n.v. Kfz/24h
Öffentlicher Verkehr		nein		Klassifizierung	Fahrradstr.
Aktuelle Führung	Radverkehr	Fahrbahn			
	Fußverkehr	Fahrbahn			

Ortslage	außerorts	Beleuchtung	nein	Topografie	flach

Anmerkung

Abschnitt ist Teil des NRW Rad-Verkehrsnetzes und des Alltagsradwegekonzeptes Kreis Gütersloh.

Kostenschätzung

Gesamtkosten	289.000,00	Euro
davon Grunderwerb	0,00	Euro

Maßnahmenvorschlag

Die Straße Sudheide ist bereits heute eine Fahrradstraße und kann auch in dieser Form als RSW fungieren. Ein separater Gehweg erscheint nicht notwendig. Aufgrund der ausreichenden Breite der Fahrbahn erscheinen keine grundsätzlichen Anpassungen im Straßenraum notwendig. Eine Beleuchtung muss vorgesehen werden.

GT61	Rhedaer Str., Sudheide und Knisterbachweg				
Route	RW-GT	Länge	1.249 m	Baulast	Kommune

Bestandssituation

Breiten	Straßenraum	11,00 m	Fahrbahn	5,50 m	Radverkehrsanlage m
	Seitenraumanlage (Gehweg und ggf. inkl. Radweg)				m
Oberfl. Radverkehrsanlage		-		Oberfl. Straße	Asphalt
zul. Höchstgeschwindigkeit		30 km/h		Verkehrsstärke	n.v. Kfz/24h
Öffentlicher Verkehr		nein		Klassifizierung	Fahrradstr.
Aktuelle Führung	Radverkehr	Fahrbahn			
	Fußverkehr	Fahrbahn			

Ortslage	außerorts	Beleuchtung	nein	Topografie	flach

Anmerkung

Abschnitt ist Teil des NRW Rad-Verkehrsnetzes und des Alltagsradwegekonzeptes Kreis Gütersloh.

Kostenschätzung

Gesamtkosten	258.000,00	Euro
davon Grunderwerb	0,00	Euro

Maßnahmenvorschlag

Die Rhedaer Straße ist bereits heute eine Fahrradstraße und kann auch in dieser Form als RSW fungieren. Ein separater Gehweg erscheint nicht notwendig. Pkw-Parken auf der Fahrbahn sollte nicht zulässig sein. Aufgrund der ausreichenden Breite der Fahrbahn erscheinen keine grundsätzlichen Anpassungen im Straßenraum notwendig. Eine Beleuchtung muss vorgesehen werden. Die KP mit den Straßen Hilgenbusch und Knisterbachweg werden mit flächenhafter Fahrbahnmarkierung und Beschilderung kenntlich gemacht. Die Fahrradstraße sollte durchgängig Vorfahrt erhalten.

GT01	Rhedaer Str., zw. Knisterbachweg und Kiebitzstr.				
Route	RW-GT	Länge	501 m	Baulast	Kommune

Bestandssituation

Breiten	Straßenraum	9,50 m	Fahrbahn	4,10 m	Radverkehrsanlage m
	Seitenraumanlage (Gehweg und ggf. inkl. Radweg)				m
Oberfl. Radverkehrsanlage		-		Oberfl. Straße	Asphalt
zul. Höchstgeschwindigkeit		30 km/h		Verkehrsstärke	n.v. Kfz/24h
Öffentlicher Verkehr		nein		Klassifizierung	Wohnstraße
Aktuelle Führung	Radverkehr	Fahrbahn			
	Fußverkehr	Fahrbahn			
Ortslage	außerorts	Beleuchtung	ja	Topografie	flach

Anmerkung

Abschnitt ist Teil des NRW Rad-Verkehrsnetzes und des Alltagsradwegekonzeptes Kreis Gütersloh.

Kostenschätzung

Gesamtkosten	262.000,00	Euro
davon Grunderwerb	0,00	Euro

Maßnahmenvorschlag

Die Rhedaer Straße ist in diesem Abschnitt Teil einer Tempo 30-Zone und soll zur Fahrradstraße umgewidmet werden. Ein separater Gehweg erscheint nicht notwendig. Der Straßenraum sollte auf eine Breite von 4,5 m verbreitert werden, bspw. in dem die Banquette ausgebaut wird. Pkw-Parken auf der Fahrbahn sollte nicht zulässig sein. An den Knotenpunkten Im Südfeld (Nord und Süd) und Kiebitzstraße werden mit flächenhafter Fahrbahnmarkierung und Beschilderung kenntlich gemacht. Die Fahrradstraße sollte durchgängig Vorfahrt erhalten.

GT02	Rhedaer Str., zw. Kiebitzstr. und Ostpreußenweg 38				
Route	RW-GT	Länge	214 m	Baulast	Kommune

Bestandssituation

Breiten	Straßenraum	11,00 m	Fahrbahn	5,20 m	Radverkehrsanlage m
	Seitenraumanlage (Gehweg und ggf. inkl. Radweg)				m
Oberfl. Radverkehrsanlage		-		Oberfl. Straße	Asphalt
zul. Höchstgeschwindigkeit		30 km/h		Verkehrsstärke	n.v. Kfz/24h
Öffentlicher Verkehr		ja		Klassifizierung	Wohnstraße
Aktuelle Führung	Radverkehr	Fahrbahn			
	Fußverkehr	Fahrbahn			

Ortslage	außerorts	Beleuchtung	ja	Topografie	flach

Anmerkung

Abschnitt ist Teil des NRW Rad-Verkehrsnetzes und des Alltagsradwegekonzeptes Kreis Gütersloh.

Kostenschätzung

Gesamtkosten	35.000,00	Euro
davon Grunderwerb	0,00	Euro

Maßnahmenvorschlag

Die Rhedaer Straße ist in diesem Abschnitt Teil einer Tempo 30-Zone und soll zur Fahrradstraße umgewidmet werden. Ein separater Gehweg erscheint nicht notwendig. Aufgrund der ausreichenden Breite der Fahrbahn erscheinen grundsätzliche Anpassungen des Straßenraums nicht notwendig. Pkw-Parken auf der Fahrbahn sollte nicht zulässig sein.

GT64	Rhedaer Str., zw. Ostpreußenweg 38 und Westring				
Route	RW-GT	Länge	1.061 m	Baulast	Kommune

Bestandssituation

Breiten	Straßenraum	11,00 m	Fahrbahn	6,50 m	Radverkehrsanlage m
	Seitenraumanlage (Gehweg und ggf. inkl. Radweg)				2,00 m

Oberfl. Radverkehrsanlage	-	Oberfl. Straße	Asphalt
zul. Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Verkehrsstärke	n.v. Kfz/24h
Öffentlicher Verkehr	ja	Klassifizierung	Wohnstraße

Aktuelle Führung	Radverkehr	Fahrbahn
	Fußverkehr	Seitenraum

Ortslage	außerorts	Beleuchtung	ja	Topografie	flach

Anmerkung

Abschnitt ist Teil des NRW Rad-Verkehrsnetzes und des Alltagsradwegekonzeptes Kreis Gütersloh.

Kostenschätzung

Gesamtkosten	713.000,00	Euro
davon Grunderwerb	0,00	Euro

Maßnahmenvorschlag

Die Rhedaer Straße ist in diesem Abschnitt Teil einer Tempo 30-Zone und soll zur Fahrradstraße umgewidmet werden. Ein separater Gehweg ist beidseitig vorhanden. Aufgrund der ausreichenden Breite der Fahrbahn erscheinen grundsätzliche Anpassungen des Straßenraums nicht notwendig. Pkw-Parken auf der Fahrbahn sollte nicht zulässig sein, insbesondere im Hinblick auf die Befahrung durch Linien-Busverkehr. Die Knotenpunkte mit den Straßen Pommernweg, Ostpreußenweg, Im Heidkamp, Thüringer Weg, Brandenburger Weg, Sachsenweg, Frankenweg und Mecklenburger Weg werden mit flächenhafter Fahrbahnmarkierung und Beschilderung kenntlich gemacht. Die Fahrradstraße sollte an diesen Knotenpunkten durchgängig Vorfahrt erhalten. Zudem sollen am Knotenpunkt mit der Straße Westring Anpassungen an der Signalisierung vorgenommen werden und Aufstellbereiche für Radfahrende an den Armen der Rhedaer Straße (Ost und West) markiert werden. Zudem wird empfohlen die Bypässe an den Armen der Rhedaer Straße (Ost und West) zurückzubauen. Für den KP Westring/Rhedaer Straße liegt ein Entwurf für eine planerische Lösung vor.

GT03	Rhedaer Str., zw. Westring und Unter den Ulmen				
Route	RW-GT	Länge	620 m	Baulast	Kommune

Bestandssituation

Breiten	Straßenraum	13,00 m	Fahrbahn	6,50 m	Radverkehrsanlage m
	Seitenraumanlage (Gehweg und ggf. inkl. Radweg)			2,50 m	
Oberfl. Radverkehrsanlage				Oberfl. Straße	Asphalt
zul. Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		Verkehrsstärke	n.v. Kfz/24h
Öffentlicher Verkehr		nein		Klassifizierung	Erschl.str.
Aktuelle Führung	Radverkehr	Fahrbahn			
	Fußverkehr	Seitenraum			

Ortslage	außerorts	Beleuchtung	ja	Topografie	flach

Anmerkung

Abschnitt ist Teil des NRW Rad-Verkehrsnetzes, des RadnetzOWL und des Alltagsradwegekonzeptes Kreis Gütersloh.

Kostenschätzung

Gesamtkosten	171.000,00	Euro
davon Grunderwerb	0,00	Euro

Maßnahmenvorschlag

Die Rhedaer Straße in diesem Abschnitt soll zur Fahrradstraße umgewidmet werden. Ein separater Gehweg ist beidseitig vorhanden. Aufgrund der ausreichenden Breite der Fahrbahn erscheinen grundsätzliche Anpassungen des Straßenraums nicht notwendig. Pkw-Parken auf der Fahrbahn sollte nicht zulässig sein. Die Knotenpunkte an den Supermarkt-Parkplätzen (Edeka, Rhedaer Straße 27 und 43), sowie die Knotenpunkte Alter Westring, Kolpingstraße, Ludwigstraße, Diekstraße und Unter den Ulmen werden mit flächenhafter Fahrbahnmarkierung und Beschilderung kenntlich gemacht. Die Fahrradstraße sollte durchgängig Vorfahrt erhalten.

GT04	Unter den Ulmen, zw. Rhedaer Str. und Blessenstätte				
Route	RW-GT	Länge	1.000 m	Baulast	Straßen.NRW

Bestandssituation

Breiten	Straßenraum	18,50 m	Fahrbahn	7,00 m	Radverkehrsanlage	1,60 m
	Seitenraumanlage (Gehweg und ggf. inkl. Radweg)			5,50 m		
Oberfl. Radverkehrsanlage		Pflaster			Oberfl. Straße	Asphalt
zul. Höchstgeschwindigkeit		50 km/h			Verkehrsstärke	n.v. Kfz/24h
Öffentlicher Verkehr		ja			Klassifizierung	L788
Aktuelle Führung	Radverkehr	Fahrbahn				
	Fußverkehr	Seitenraum				

Ortslage	außerorts	Beleuchtung	kein	Topografie	flach

Anmerkung

Abschnitt ist Teil des NRW Rad-Verkehrsnetzes, des RadnetzOWL und des Alltagsradwegekonzeptes Kreis Gütersloh.

Kostenschätzung

Gesamtkosten	643.000,00	Euro
davon Grunderwerb	0,00	Euro

Maßnahmenvorschlag

Die Straße Unter den Ulmen in diesem Abschnitt soll zur Fahrradstraße umgewidmet werden. Ein separater Gehweg ist beidseitig vorhanden. Aufgrund der ausreichenden Breite der Fahrbahn erscheinen grundsätzliche bauliche Anpassungen des Straßenraums nicht notwendig. Die Knotenpunkte Cäcilienstraße und Blessenstätte werden mit flächenhafter Fahrbahnmarkierung und Beschilderung kenntlich gemacht. Die Fahrradstraße sollte durchgängig Vorfahrt erhalten. Am Knotenpunkt Bultmannstraße/Feuerbornstraße ist ggf. eine Anpassung an der LSA notwendig, bzw. grundsätzlich überprüft werden, ob mit Einrichtung einer Fahrradstraße eine Vollsignalisierung des KP noch notwendig ist. Für den KP Unter den Ulmen/Bogenstraße liegt ein Entwurf für eine planerische Lösung vor.

GT05	Blessenstätte/Kirchstr., zw. Unter den Ulmen und Kaiserstr.				
Route	RW-GT	Länge	412 m	Baulast	Kommune

Bestandssituation

Breiten	Straßenraum	14,50 m	Fahrbahn	8,50 m	Radverkehrsanlage m
	Seitenraumanlage (Gehweg und ggf. inkl. Radweg)		4,00 m		
Oberfl. Radverkehrsanlage		-		Oberfl. Straße	Pflaster
zul. Höchstgeschwindigkeit		30 km/h		Verkehrsstärke	n.v. Kfz/24h
Öffentlicher Verkehr		ja		Klassifizierung	Erschl.str.
Aktuelle Führung	Radverkehr	Fahrbahn			
	Fußverkehr	Seitenraum			

Ortslage	außerorts	Beleuchtung	ja	Topografie	flach

Anmerkung

Abschnitt ist Teil des NRW Rad-Verkehrsnetzes, Radnetz OWL und des Alltagsradwegekonzeptes Kreis Gütersloh.

Kostenschätzung

Gesamtkosten	926.000,00	Euro
davon Grunderwerb	0,00	Euro

Maßnahmenvorschlag

Die Achse Blessenstätte-Kirchstraße soll zur Fahrradstraße umgewidmet werden. Gehwege sind beidseitig vorhanden. Aufgrund der ausreichenden Breite der Fahrbahn erscheinen grundsätzliche bauliche Anpassungen des Straßenraums nicht notwendig. Pkw-Parken auf der Fahrbahn und im Seitenraum kann nicht zugelassen werden, da im Hinblick auf die Befahrung durch Linien-Busverkehr keine ausreichenden Fahrbahnbreiten und Sicherheitsabstände zum ruhenden Verkehr vorgesehen werden können. An den signalisierten KP Berliner Straße/Balkestraße und Kaiserstraße sind Anpassungen notwendig. So sollen an allen Armen des KP Berliner Straße/Balkestraße Aufstellbereiche für Radfahrende vorgesehen werden; am KP Kaiserstraße sollen Aufstellbereiche an der Kirchstraße (West) und Kaiserstraße eingerichtet werden. Für den KP Blessenstätte/Kirchstraße liegt ein Entwurf für eine planerische Lösung vor.

GT06	Kaiserstr., zw. Kirchstr. und Eickhoffstr./ZOB				
Route	RW-GT	Länge	312 m	Baulast	Kommune

Bestandssituation

Breiten	Straßenraum	15,00 m	Fahrbahn	10,50 m	Radverkehrsanlage 2,00 m
	Seitenraumanlage (Gehweg und ggf. inkl. Radweg)				4,00 m
Oberfl. Radverkehrsanlage		Asphalt		Oberfl. Straße	Asphalt
zul. Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		Verkehrsstärke	n.v. Kfz/24h
Öffentlicher Verkehr		ja		Klassifizierung	L782
Aktuelle Führung	Radverkehr	Westseite: Radfahrstreifen; Ostseite: Getrennter Geh-/Radw			
	Fußverkehr	Seitenraum			

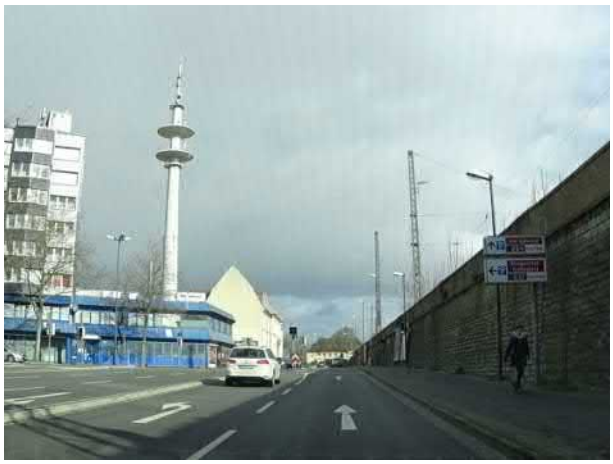
Ortslage	außerorts	Beleuchtung	ja	Topografie	flach

Anmerkung

Abschnitt ist Teil des NRW Rad-Verkehrsnetzes, des RadnetzOWL und des Alltagsradwegekonzeptes Kreis Gütersloh.

Kostenschätzung

Gesamtkosten	652.000,00	Euro
davon Grunderwerb	0,00	Euro



Maßnahmenvorschlag

Im Abschnitt der Kaiserstraße zwischen Kirchstraße und Kökerstraße können im Bestand beidseitig Radfahrstreifen vorgesehen werden. Dazu werden die Fahrstreifen neu eingeteilt, Borde werden gehalten. Am KP Kökerstraße kann der Bypass zurückgebaut werden. Des Weiteren kann überprüft werden, ob in diesem Zuge eine Vollsignalisierung des KP Kökerstraße notwendig ist. Im Abschnitt zwischen Kökerstraße und Eickhoffstraße (ZOB) ist auf ca. 230 m eine flächenhafte Umgestaltung des Straßenraums aufgrund geringer Gehwegbreiten notwendig. Das Flächenangebot ist durch die Bebauung begrenzt (u.a. Bahndamm, Jobcenter Kaiserstraße 5). Der RSW wird in diesem Abschnitt als Engstelle mit einer Breite von ca. 2,5 m ausgeführt, wenn beidseitig eine Gehweg-Breite von je 2,5 m sowie eine Fahrbahnbreite für den Kfz-Verkehr von 6,5 m (Befahrbarkeit durch Linien-Busverkehr) sichergestellt werden soll. Die Parkhaus-Zufahrten werden mit flächenhafter Fahrbahnmarkierung und Beschilderung kenntlich gemacht. Für diesen Abschnitt liegt ein Entwurf für eine planerische Lösung vor.

GT62	Kaiserstr., zw. Eickhoffstr./ZOB und Friedrich-Ebert-Str.				
Route	RW-GT	Länge	178 m	Baulast	Kommune

Bestandssituation

Breiten	Straßenraum	15,00 m	Fahrbahn	10,50 m	Radverkehrsanlage 2,00 m
	Seitenraumanlage (Gehweg und ggf. inkl. Radweg)				4,00 m
Oberfl. Radverkehrsanlage		Pflaster		Oberfl. Straße	Asphalt
zul. Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		Verkehrsstärke	n.v. Kfz/24h
Öffentlicher Verkehr		ja		Klassifizierung	L782
Aktuelle Führung	Radverkehr	Getrennter Geh- und Radweg			
	Fußverkehr	Seitenraum			
Ortslage	außerorts	Beleuchtung	ja	Topografie	flach

Anmerkung

Abschnitt ist Teil des NRW Rad-Verkehrsnetzes, des RadnetzOWL und des Alltagsradwegekonzeptes Kreis Gütersloh.

Kostenschätzung

Gesamtkosten	1.005.000,00	Euro
davon Grunderwerb	0,00	Euro

Maßnahmenvorschlag

In dem Abschnitt der Kaiserstraße wird ein Radfahrstreifen vorgesehen, die Borde im Bestand werden gehalten. Die Mittelinseln auf der Kaiserstraße im Bereich des Willy-Brandt-Platzes (Vorplatz Bahnhof) müssen versetzt werden, damit die Fahrbahn eine ausreichende Breite für Radfahrstreifen von 3,0 m Breite und Kfz-Fahrstreifen (u.a. Befahrbarkeit durch Bus-Linienverkehr) vorweist. Es erscheint, dass dabei auch der mittig liegende Baumbestand entfernt werden muss. Am KP Friedrich-Ebert-Straße sind Anpassungen an der Signalisierung notwendig. Am Arm Kaiserstraße (Süd) sollen die Radfahrstreifen an den KP anschließen, am Arm Kaiserstraße (Nord) wird ebenfalls eine Radfurt, sowie Übergangsbereiche in die Fahrradstraße im Anschluss an Abschnitt GT07 markiert. Zusätzlich können Aufstellbuchten für Radfahrende vorgesehen werden, um an die Radwege an der Friedrich-Ebert-Straße anzuschließen. Für den KP Friedrich-Ebert-Straße/Kaiserstraße liegt ein Entwurf für eine planerische Lösung vor.

GT07	Kaiserstr., zw. Friedrich-Ebert-Str. und Berliner Str.				
Route	GT-BI	Länge	500 m	Baulast	Kommune

Bestandssituation

Breiten	Straßenraum	15,00 m	Fahrbahn	6,00 m	Radverkehrsanlage 1,00 m
	Seitenraumanlage (Gehweg und ggf. inkl. Radweg)				5,00 m
Oberfl. Radverkehrsanlage		Pflaster		Oberfl. Straße	Asphalt
zul. Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		Verkehrsstärke	n.v. Kfz/24h
Öffentlicher Verkehr		ja		Klassifizierung	Erschl.str.
Aktuelle Führung	Radverkehr	Fahrbahn/Seitenraum (Keine Beschilderung)			
	Fußverkehr	Seitenraum			

Ortslage	außerorts	Beleuchtung	ja	Topografie	flach

Anmerkung

Abschnitt ist Teil des NRW Rad-Verkehrsnetzes, des RadnetzOWL und des Alltagsradwegekonzeptes Kreis Gütersloh.

Kostenschätzung

Gesamtkosten	309.000,00	Euro
davon Grunderwerb	0,00	Euro

Maßnahmenvorschlag

Die Kaiserstraße wird in diesem Abschnitt zur Fahrradstraße umgewidmet. Aufgrund der ausreichenden Breite der Fahrbahn erscheinen grundsätzliche Anpassungen des Straßenraums nicht notwendig. Pkw-Parken auf der Fahrbahn und im Seitenraum kann nicht zugelassen werden, da im Hinblick auf die Befahrung durch Linien-Busverkehr keine ausreichenden Fahrbahnbreiten und Sicherheitsabstände zum ruhenden Verkehr vorgesehen werden können. Die Knotenpunkte Dr.-Kranefuß-Straße, Wilhelm-Florin-Weg, Willbrandtstraße und Carl-Miele-Straße werden mit flächenhafter Fahrbahnmarkierung und Beschilderung kenntlich gemacht. Die Fahrradstraße sollte durchgängig Vorfahrt erhalten. Am signalisierten Knotenpunkt mit der Berliner Straße sollen den den Armen Kaiserstraße und Berliner Straße (Nord) Radfurten markiert werden. Für den KP Friedrich-Ebert-Straße/Kaiserstraße liegt ein Entwurf für eine planerische Lösung vor.

GT08	Berliner Str., zw. Kaiserstr. und F.-Birkhan-Ring (B 61)				
Route	GT-BI	Länge	457 m	Baulast	Kommune

Bestandssituation

Breiten	Straßenraum	18,00 m	Fahrbahn	6,00 m	Radverkehrsanlage 1,00 m
	Seitenraumanlage (Gehweg und ggf. inkl. Radweg)				4,00 m
Oberfl. Radverkehrsanlage		Pflaster		Oberfl. Straße	Asphalt
zul. Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		Verkehrsstärke	n.v. Kfz/24h
Öffentlicher Verkehr		ja		Klassifizierung	Erschl.str.
Aktuelle Führung	Radverkehr	Fahrbahn/Seitenraum (Keine Beschilderung)			
	Fußverkehr	Seitenraum			

Ortslage	außerorts	Beleuchtung	ja	Topografie	flach

Anmerkung

Abschnitt ist Teil des NRW Rad-Verkehrsnetzes, des RadnetzOWL und des Alltagsradwegekonzeptes Kreis Gütersloh.

Kostenschätzung

Gesamtkosten	870.000,00	Euro
davon Grunderwerb	0,00	Euro

Maßnahmenvorschlag

Die Berliner Straße wird in diesem Abschnitt zwischen Kaiserstr. und Pfälzer Str./Goethestr. zur Fahrradstraße umgewidmet. Aufgrund der ausreichenden Breite der Fahrbahn erscheinen grundsätzliche Anpassungen des Straßenraums nicht notwendig. Pkw-Parken auf der Fahrbahn und im Seitenraum kann nicht zugelassen werden, da im Hinblick auf die Befahrung durch Linien-Busverkehr keine ausreichenden Fahrbahnbreiten und Sicherheitsabstände zum ruhenden Verkehr vorgesehen werden können. Die Knotenpunkte Lothringer Str. und Sedanstr. werden mit flächenhafter Fahrbahnmarkierung und Beschilderung kenntlich gemacht. Die Fahrradstraße sollte an diesen Knotenpunkten Vorfahrt erhalten. An den signalisierten Knotenpunkten mit den Straßen Pfälzer Str. und Nordring sollen Radaufstellbereiche markiert werden. Im Übergangsbereich zwischen Pfälzer Str./Goethestr. und B 61 können Radfahrstreifen vorgesehen werden. Der mittig liegende Grünstreifen muss auf einer Länge von ca. 50 m zurückgebaut werden, um ausreichende Breiten für Kfz- und Rad-Fahrstreifen herzustellen; Borde an den Außenseiten werden gehalten. Am KP mit der B 61 im Anschluss an Abschnitt GT17 werden Radfurten eingebracht, die Signalisierung muss angepasst werden. Für den KP Berliner Str./Franz-Birkhan-Ring liegt ein Entwurf für eine planerische Lösung vor.

GT17	Berliner Str. (B 61), zw. F.-Birhan-Ring und Postdamm				
Route	GT-BI	Länge	714 m	Baulast	Straßen.NRW

Bestandssituation

Breiten	Straßenraum	25,50 m	Fahrbahn	18,50 m	Radverkehrsanlage 1,20 m
	Seitenraumanlage (Gehweg und ggf. inkl. Radweg)				3,00 m
Oberfl. Radverkehrsanlage		Pflaster		Oberfl. Straße	Asphalt
zul. Höchstgeschwindigkeit		70 km/h		Verkehrsstärke	22.214 Kfz/24h
Öffentlicher Verkehr		ja		Klassifizierung	B61
Aktuelle Führung	Radverkehr	Getrennter Geh- und Radweg			
	Fußverkehr	Seitenraum			

Ortslage	außerorts	Beleuchtung	ja	Topografie	flach

Anmerkung

Abschnitt ist Teil des NRW Rad-Verkehrsnetzes, des RadnetzOWL und des Alltagsradwegekonzeptes Kreis Gütersloh.

Kostenschätzung

Gesamtkosten	1.908.000,00	Euro
davon Grunderwerb	0,00	Euro

Maßnahmenvorschlag

Auf dem Abschnitt der Berliner Straße kann in Verlängerung an den einseitig geführten RSW (s. GT18) ein einseitiger Zweirichtungs-Radweg vorgesehen werden. Im Abschnitt zwischen Postdamm/Hülsbrockstraße und dem Bahnübergang werden die Fahrstreifen auf einer Länge von ca. 570 m auf der bestehenden Fahrbahn neu eingeteilt. Auf der Nord-West-Seite wird ein Zweirichtungsradweg von 4,0 m Breite vorgesehen, der von einem Sicherheitstrennstreifen von 1,0 m Breite und mit Trennelementen vom fließenden Kfz-Verkehr getrennt wird. Es verbleibt eine Fahrbahnbreite von ca. 14,0 m, auf der vier Fahrstreifen (zwei je Richtung) mit einer Breite von je 3,5 m markiert werden können. Im Abschnitt zwischen Berliner Straße und Bahnübergang wird der einseitige Zweirichtungsradweg hinter dem Bord ausgeführt, dazu muss die Fahrbahn in Fahrtrichtung Süd flächenhaft angepasst werden, es entfällt eine der beiden Links-Abbiegestreifen auf der Berliner Straße (Nord). An höher frequentierten Zufahrten wie bspw. zu Parkplätzen oder Tankstellen, sowie an untergeordneten Straßen wird der RSW flächenhaft markiert. Für den KP Berliner Straße/Franz-Birhan-Ring liegt ein Entwurf für eine planerische Lösung vor.

GT18	Berliner Str. (B 61), zw. Postdamm und Isselhorster Str.				
Route	GT-BI	Länge	3.292 m	Baulast	Straßen.NRW

Bestandssituation

Breiten	Straßenraum	19,00 m	Fahrbahn	7,00 m	Radverkehrsanlage m
	Seitenraumanlage (Gehweg und ggf. inkl. Radweg)	2,00 m			
Oberfl. Radverkehrsanlage	Asphalt			Oberfl. Straße	Asphalt
zul. Höchstgeschwindigkeit	70 km/h			Verkehrsstärke	22.214 Kfz/24h
Öffentlicher Verkehr	ja			Klassifizierung	B61
Aktuelle Führung	Radverkehr	Gemeinsamer Geh- und Radweg (einseitig)			
	Fußverkehr	Seitenraum (einseitig)			

Ortslage	außerorts	Beleuchtung	nein	Topografie	flach

Anmerkung

Abschnitt ist Teil des RadnetzOWL und des Alltagsradwegekonzeptes Kreis Gütersloh.

Kostenschätzung

Gesamtkosten	5.445.000,00	Euro
davon Grunderwerb	58.380,00	Euro

Maßnahmenvorschlag

In dem Abschnitt der B 61 wird an der Nord-West-Seite ein Zweirichtungsradweg vorgesehen. Um den Baumbestand in weiten Teilen zu erhalten ist ein Flächenerwerb der angrenzenden landwirtschaftlich genutzten Flächen notwendig. An den Bereichen mit (Wohn-)Nutzung wird kein Flächenerwerb durchgeführt, der RSW wird an diesen Stellen zwischen der B 61 und den Grundstücken geführt, dabei muss teilweise Baumbestand entfernt werden. Der Erhalt des Baumbestands wird propagiert, der Erhalt einzelner Bäume ist aber nicht in allen Abschnitten möglich. Eine Beleuchtung muss vorgesehen werden. An den Knotenpunkten der B 61 mit den Straßen Isselhorster Str., Haller Str. und Stadtring Nordhorn wird die Signalisierung und die bauliche Ausführung angepasst. Einzelne Überfahrtsbereiche von anschließenden Wirtschaftswegen und untergeordneten Straßen werden flächenhaft markiert und beschildert. Der bestehende straßenbegleitende Geh- und Radweg kann in Teilen erhalten werden und als Gehweg ausgewiesen werden. Bereiche dieses Wegs, die vom RSW überplant werden sollten, müssen nicht ersetzt werden, da aufgrund gering eingeschätzter Fußverkehrsstärken ein separater Gehweg grundsätzlich nicht notwendig erscheint. Für einen Abschnitt auf Höhe Berliner Straße 387 liegt ein Entwurf für eine planerische Lösung vor.

GT63	Berliner Str. (B 61), zw. Isselhorster Str. und Gütersloher Str.				
Route	GT-BI	Länge	286 m	Baulast	

Bestandssituation

Breiten	Straßenraum	18,00 m	Fahrbahn	7,00 m	Radverkehrsanlage 0,00 m
	Seitenraumanlage (Gehweg und ggf. inkl. Radweg)				2,00 m

Oberfl. Radverkehrsanlage	Asphalt	Oberfl. Straße	Asphalt
zul. Höchstgeschwindigkeit	70 km/h	Verkehrsstärke	15.819 Kfz/24h
Öffentlicher Verkehr	ja	Klassifizierung	B61
Aktuelle Führung	Radverkehr		
	Fußverkehr		

Ortslage	außerorts	Beleuchtung	kein	Topografie	

Anmerkung

Abschnitt ist Teil des NRW Rad-Verkehrsnetzes, des RadnetzOWL und des Alltagsradwegekonzeptes Kreis Gütersloh.

Kostenschätzung

Gesamtkosten	218.000,00	Euro
davon Grunderwerb	0,00	Euro

Maßnahmenvorschlag

In dem Abschnitt der B 61 wird an der Nord-West-Seite ein Zweirichtungs-Radweg vorgesehen. Um das nord-westlich angrenzende Waldstück zu schützen wird der RSW als Engstelle mit einer Breite von 3,0 m ausgeführt. Das Entfernen einzelner Bäume insbesondere unmittelbar an der B 61 ist dennoch nicht vermeidbar. Der bestehende Geh- und Radweg an der B 61 wird überplant, ein ersetzender Gehweg erscheint aufgrund gering eingeschätzter Fußverkehrsstärken nicht notwendig. Eine Beleuchtung wird vorgesehen. Der Knotenpunkt Sinnernweg wird mit flächenhafter Markierung und Beschilderung kenntlich gemacht. Für diesen Abschnitt liegt ein Entwurf für eine planerische Lösung vor.

BI01	Gütersloher Str. (B 61), zw. Bielefelder Str. und Steinhagener Str.				
Route	GT-BI	Länge	2.805 m	Baulast	Straßen.NRW

Bestandssituation

Breiten	Straßenraum	18,00 m	Fahrbahn	7,00 m	Radverkehrsanlage m
	Seitenraumanlage (Gehweg und ggf. inkl. Radweg)			2,00 m	
Oberfl. Radverkehrsanlage		Asphalt		Oberfl. Straße	Asphalt
zul. Höchstgeschwindigkeit		70 km/h		Verkehrsstärke	15.819 Kfz/24h
Öffentlicher Verkehr		ja		Klassifizierung	B61
Aktuelle Führung	Radverkehr	Gemeinsamer Geh- und Radweg (einseitig)			
	Fußverkehr	Seitenraum (einseitig)			

Ortslage	außerorts	Beleuchtung	kein	Topografie	flach

Anmerkung

Abschnitt ist Teil des RadnetzOWL. Das Radverkehrskonzept Bielefeld markiert in diesem Bereich Entwicklungskorridore. Ab dem Bereich Ramsloh wird geplant, die B 61 als Ortsumfahrung Ummeln bis an das Kreuz A 33/B 61 (Ostwestfalendamm) herumzuführen.

Kostenschätzung

Gesamtkosten	3.644.000,00	Euro
davon Grunderwerb	45.344,00	Euro

Maßnahmenvorschlag

In dem Abschnitt der B 61 wird an der Nord-West-Seite ein Zweirichtungsradweg vorgesehen. Um den Baumbestand in weiten Teilen zu erhalten ist ein Flächenerwerb der angrenzenden landwirtschaftlich genutzten Flächen notwendig. An den Bereichen mit (Wohn-)Nutzung wird kein Flächenerwerb durchgeführt, der RSW wird an diesen Stellen zwischen der B 61 und den Grundstücken geführt, dabei muss teilweise Baumbestand entfernt werden. Der Erhalt des Baumbestands wird propagiert, der Erhalt einzelner Bäume ist aber nicht in allen Abschnitten möglich. Eine Beleuchtung muss vorgesehen werden. Der bestehende straßenbegleitende Geh- und Radweg kann in Teilen erhalten werden und als Gehweg ausgewiesen werden. Bereiche dieses Wegs, die vom RSW überplant werden sollten, müssen nicht ersetzt werden, da aufgrund gering eingeschätzter Fußverkehrsstärken ein separater Gehweg grundsätzlich nicht notwendig erscheint. Einzelne Überfahrtsbereiche von anschließenden Wirtschaftswegen und Zufahrten werden flächenhaft markiert und beschildert. Am Knotenpunkt B 61/Ummelner Straße wird die Signalisierung und die bauliche Ausführung angepasst; im anschließenden Abschnitt BI136 wird der Radverkehr jeweils im Rechtsverkehr geführt, sodass entsprechend Übergangsbereiche wie bspw. Furten vorgesehen werden müssen. Für den KP Gütersloher Straße/Steinhagener Straße liegt ein Entwurf für eine planerische Lösung vor.

BI136	Gütersloher Str. (B 61), zw. Steinhagener Str. und Umlostr.				
Route	GT-BI	Länge	848 m	Baulast	Straßen.NRW

Bestandssituation

Breiten	Straßenraum	18,00 m	Fahrbahn	8,50 m	Radverkehrsanlage 0,00 m
	Seitenraumanlage (Gehweg und ggf. inkl. Radweg)				2,00 m
Oberfl. Radverkehrsanlage		Asphalt		Oberfl. Straße	Asphalt
zul. Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		Verkehrsstärke	18.704 Kfz/24h
Öffentlicher Verkehr		ja		Klassifizierung	B61
Aktuelle Führung	Radverkehr	Getrennter Geh- und Radweg (einseitig)			
	Fußverkehr	Seitenraum (einseitig)			

Ortslage	außerorts	Beleuchtung	ja	Topografie	flach

Anmerkung

Abschnitt ist Teil des RadnetzOWL. Das Radverkehrskonzept Bielefeld markiert in diesem Bereich Entwicklungskorridore. Ab dem Bereich Ramsloh wird geplant, die B 61 als Ortsumfahrung Ummeln bis an das Kreuz A 33/B 61 (Ostwestfalendamm) herumzuführen.

Kostenschätzung

Gesamtkosten	1.924.000,00	Euro
davon Grunderwerb	0,00	Euro

Maßnahmenvorschlag

In dem Abschnitt der B 61 werden beidseitig Radfahrstreifen vorgesehen, dazu muss an der Süd-Ost-Seite der Fahrbahn das Bord versetzt werden, um ausreichend Fläche zu schaffen. Die Fahrbahn wird damit einseitig verbreitert. Beidseitig müssen jedoch Bord angepasst werden, sodass eine flächenhafte Erneuerung der Fahrbahn notwendig erscheint. Der einseitig geführte Gehweg an der Nord-West-Seite erscheint ausreichend, um das Fußverkehrsaufkommen aufzunehmen. Der Knotenpunkt Kasseler Straße wird baulich und dessen Signalisierung angepasst. Höher frequentierte Zufahrten wie bspw. von Parkplätzen oder Tankstellen, sowie an untergeordneten Straßen werden flächenhaft markiert und beschildert. Für den KP Gütersloher Straße/Steinhagener Straße liegt ein Entwurf für eine planerische Lösung vor.

BI12	Gütersloher Str. (B 61), zw. Umlostr. und Südring				
Route	GT-BI	Länge	1.367 m	Baulast	Straßen.NRW

Bestandssituation

Breiten	Straßenraum	18,00 m	Fahrbahn	8,50 m	Radverkehrsanlage m
	Seitenraumanlage (Gehweg und ggf. inkl. Radweg)			2,00 m	
Oberfl. Radverkehrsanlage		Asphalt		Oberfl. Straße	Asphalt
zul. Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		Verkehrsstärke	18.704 Kfz/24h
Öffentlicher Verkehr		ja		Klassifizierung	B61
Aktuelle Führung	Radverkehr	Gemeinsamer Geh- und Radweg (einseitig)			
	Fußverkehr	Seitenraum (einseitig)			

Ortslage	außerorts	Beleuchtung	ja	Topografie	flach

Anmerkung

Abschnitt ist Teil des RadnetzOWL. Das Radverkehrskonzept Bielefeld markiert in diesem Bereich Entwicklungskorridore. Umbau des KP Pivitsweg durch angrenzender Gewerbegebiets-Planung. Ortsumfahrung Ummeln: Planung B 61 zw. Ramsloh und Kreuz A 33/B 61.

Kostenschätzung

Gesamtkosten	3.030.000,00	Euro
davon Grunderwerb	198.600,00	Euro

Maßnahmenvorschlag

In dem Abschnitt der B 61 werden beidseitig Radwege im Seitenraum vorgesehen. Der einseitig geführte Gehweg an der Nord-West-Seite erscheint ausreichend, um das Fußverkehrsaufkommen aufzunehmen. Um den Baumbestand in weiten Teilen zu erhalten ist ein Flächenerwerb der angrenzenden landwirtschaftlich genutzten Flächen an der Nord-West-Seite notwendig. Im Bereich Plangebiet Pivitsweg werden Flächen zum Bau des RSW (in Fahrtrichtung Nord) an der Süd-Ost-Seite im Rahmen des Bebauungsplans vorgehalten. Der Erhalt des Baumbestands wird propagiert, der Erhalt einzelner Bäume ist ggf. nicht in allen Abschnitten möglich. Die Knotenpunkte Winterstraße und Südring müssen baulich und dessen Signalisierung angepasst werden. Der RSW soll zudem in den geplanten Ausbau des KP Pivitsweg eingebunden werden. Engstellen entstehen ggf. in Bereichen mit erhaltenswerten Baumbestand oder am Brückenbauwerk A 33, wobei Radwege-Breiten von unter 2,0 m nicht unterschritten werden sollten. Höher frequentierte Zufahrten wie bspw. von Parkplätzen oder Tankstellen, sowie an untergeordneten Straßen sollen flächenhaft markiert und beschildert werden.

BI20	Gütersloher Str., zw. Südring und Brockhagener Str.				
Route	GT-BI	Länge	1.183 m	Baulast	Kommune

Bestandssituation

Breiten	Straßenraum	27,00 m	Fahrbahn	10,00 m	Radverkehrsanlage 1,80 m
	Seitenraumanlage (Gehweg und ggf. inkl. Radweg)				2,50 m
Oberfl. Radverkehrsanlage		Asphalt		Oberfl. Straße	Asphalt
zul. Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		Verkehrsstärke	Kfz/24h
Öffentlicher Verkehr		ja		Klassifizierung	Erschl.str.
Aktuelle Führung	Radverkehr	Radfahrstreifen			
	Fußverkehr	Seitenraum			

Ortslage	außerorts	Beleuchtung	ja	Topografie	flach

Anmerkung

Abschnitt ist Teil des RadnetzOWL. Das Radverkehrskonzept Bielefeld markiert in diesem Bereich Entwicklungskorridore.

Kostenschätzung

Gesamtkosten	1.860.000,00	Euro
davon Grunderwerb	79.800,00	Euro

Maßnahmenvorschlag

In diesem Abschnitt sind aufgrund des Baumbestands und der beengten baulichen Verhältnisse wechselnde Führungsformen des RSW notwendig. In dem Abschnitt der Gütersloher Straße zwischen der Straße Südring bis zur Adresse Gütersloher Straße 172 auf ca. 540 m kann der RSW in Fahrtrichtung Süd als Radfahrstreifen auf der Fahrbahn der Gütersloher Straße geführt werden. In Fahrtrichtung Nord wird der RSW auf der parallel verlaufenden Erschließungsstraße als Radweg geführt. Eine Befahrung dieser parallelen Erschließungsstraße durch den Kfz-Verkehr wäre dann nicht mehr möglich, einzelne zusätzliche Grundstückszufahrten werden vorgesehen, die direkt an die Gütersloher Straße anschließen. Im Abschnitt zwischen der Adresse Gütersloher Straße 172 bis zur südlichen Zufahrt des Supermarkts (Gütersloher Straße 122) an der Gütersloher Straße kann auf ca. 310 m der RSW in entsprechender Breite nur umgesetzt werden, wenn Bäume an der Süd-Ost-Seite entfernt werden, die Fahrbahn wird zu dieser Seite verbreitert. In diesem Bereich können so beidseitig Radfahrstreifen vorgesehen werden. Im Bereich des Supermarkts kann auf ca. 210 m durch Flächenerwerb an der Nord-West-Seite der RSW als Radweg hinter dem Bord ausgeführt werden, an der Süd-Ost-Seite wird ein Radfahrstreifen markiert. Im Bereich zwischen der nördlichen Zufahrt des Supermarkts bis an den KP Brockhagener Straße muss auf ca. 120 m erneut Baumbestand an der Süd-Ost-Seite entfernt werden, sodass der RSW als Radfahrstreifen vorgesehen werden kann, die Fahrbahn wird zu dieser Seite verbreitert. Der Knotenpunkt Brockhagener Straße/Cheruskerstraße wird baulich und dessen Signalisierung angepasst. Höher frequentierte Zufahrten wie bspw. von Parkplätzen oder Tankstellen sollen flächenhaft markiert und beschildert werden.

BI21	Gütersloher Str., zw. Steinhagener Str. und Osnabrücker Str.				
Route	GT-BI	Länge	558 m	Baulast	Straßen.NRW

Bestandssituation

Breiten	Straßenraum	20,50 m	Fahrbahn	7,50 m	Radverkehrsanlage m
	Seitenraumanlage (Gehweg und ggf. inkl. Radweg)			6,00 m	
Oberfl. Radverkehrsanlage		Asphalt/Pflaster		Oberfl. Straße	Asphalt
zul. Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		Verkehrsstärke	n.v. Kfz/24h
Öffentlicher Verkehr		ja		Klassifizierung	L806
Aktuelle Führung	Radverkehr	Gemeinsamer Geh- und Radweg			
	Fußverkehr	Seitenraum			
Ortslage	außerorts	Beleuchtung	ja	Topografie	flach

Anmerkung

Abschnitt ist Teil des RadnetzOWL. Das Radverkehrskonzept Bielefeld markiert in diesem Bereich Entwicklungskorridore.

Kostenschätzung

Gesamtkosten	1.308.000,00	Euro
davon Grunderwerb	0,00	Euro

Maßnahmenvorschlag

In dem Abschnitt der Gütersloher Straße sollen beidseitig Radfahrstreifen markiert werden. Um einen ausreichend bemessenen RSW, sowie eine notwendige Breite von 6,5 m für den Kfz-Verkehr (u.a. aufgrund Bus-Linienverkehr) zu gewährleisten, müssen beidseitig Borde versetzt werden, die Fahrbahn wird zu den Außenseiten verbreitert. Eine flächenhafte Erneuerung der Fahrbahndecke erscheint in diesem Zuge notwendig und wird so in dieser Kostenermittlung berechnet. Die Benutzungspflicht der bislang ausgewiesenen Radwege hinter dem Bord muss aufgehoben werden, die Fläche kann dem Fußverkehr zugesprochen werden. Der Knotenpunkt B 61/Osnabrücker Straße wird baulich und dessen Signalisierung angepasst. Höher frequentierte Zufahrten wie bspw. von Parkplätzen oder Tankstellen, sowie an untergeordneten Straßen werden mit flächenhafter Fahrbahnmarkierung und Beschilderung kenntlich gemacht. Für den KP Gütersloher Straße/Osnabrücker Straße liegt ein Entwurf für eine planerische Lösung vor.

BI137	Gütersloher Str., zw. Osnabrücker Str. und Am Preßwerk				
Route	GT-BI	Länge	220 m	Baulast	Kommune

Bestandssituation

Breiten	Straßenraum	20,50 m	Fahrbahn	9,00 m	Radverkehrsanlage m
	Seitenraumanlage (Gehweg und ggf. inkl. Radweg)	2,50 m			
Oberfl. Radverkehrsanlage	Pflaster			Oberfl. Straße	Asphalt
zul. Höchstgeschwindigkeit	50 km/h			Verkehrsstärke	n.v. Kfz/24h
Öffentlicher Verkehr	ja			Klassifizierung	Erschl.str.
Aktuelle Führung	Radverkehr	Gemeinsamer Geh- und Radweg			
	Fußverkehr	Seitenraum			

Ortslage	außerorts	Beleuchtung	ja	Topografie	flach

Anmerkung

Abschnitt ist Teil des RadnetzOWL. Das Radverkehrskonzept Bielefeld markiert in diesem Bereich Entwicklungskorridore.

Kostenschätzung

Gesamtkosten	2.082.000,00	Euro
davon Grunderwerb	34.200,00	Euro

Maßnahmenvorschlag

In dem Abschnitt der Gütersloher Straße entstehen durch die beiden Brückenbauwerke Engstellen, sodass der RSW im Bereich des Bahndamms als Engstelle ausgeführt werden muss. Nach gutachterlicher Einschätzung erscheint ein einseitiger Gehweg an der Südseite ausreichend das Fußverkehrsaufkommen aufzunehmen, sodass der Gehweg an der Nord-seite entfallen kann. Die Fahrbahn kann somit zur Nordseite hin erweitert werden, um Fläche zur Einrichtung von Radfahrstreifen zu generieren. Unter dem Bahn-Brückenbauwerk erhält der RSW eine Breite von je ca. 2,7 m. Westlich des Bahndamms und unter dem Ostwestfalendamm kann durch Flächenerwerb der Straßenraum nach Süden erweitert werden. Dabei kann der RSW in einer Breite von je 3,0 m, drei Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr und ein einseitiger Gehweg an der Südseite von 2,5 m Breite vorgesehen werden. Aufgrund der beidseitigen Anpassung des Bords erscheint eine flächenhafte Erneuerung der Fahrbahn notwendig und wird so in dieser Kostenschätzung berechnet. Im Anschluss der Querschnittsumgestaltung erscheint es zudem notwendig den KP Am Preßwerk flächenhaft umzubauen, um die Befahrung durch größere Fahrzeuge sicherzustellen. Die Kostenschätzung beinhaltet zudem bauliche Anpassungen und Anpassungen an der Signalisierung des Knotenpunkts mit der Osnabrücker Straße. Für diesen Abschnitt liegt ein Entwurf für eine planerische Lösung vor.

BI22	Gütersloher Str., zw. Am Preßwerk und Gotenstr.				
Route	GT-BI	Länge	476 m	Baulast	Kommune

Bestandssituation

Breiten	Straßenraum	15,00 m	Fahrbahn	6,00 m	Radverkehrsanlage 2,00 m
	Seitenraumanlage (Gehweg und ggf. inkl. Radweg)				2,20 m
Oberfl. Radverkehrsanlage		Pflaster		Oberfl. Straße	Asphalt
zul. Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		Verkehrsstärke	n.v. Kfz/24h
Öffentlicher Verkehr		ja		Klassifizierung	Erschl.str.
Aktuelle Führung	Radverkehr	Gemeinsamer Geh- und Radweg			
	Fußverkehr	Seitenraum			

Ortslage	außerorts	Beleuchtung	ja	Topografie	leichte Steigung

Anmerkung

Abschnitt ist Teil des RadnetzOWL. Das Radverkehrskonzept Bielefeld markiert in diesem Bereich Entwicklungskorridore.

Kostenschätzung

Gesamtkosten	1.404.000,00	Euro
davon Grunderwerb	0,00	Euro

Maßnahmenvorschlag

In diesem Abschnitt der Gütersloher Straße erscheint nach gutachterlicher Einschätzung ein einseitiger Gehweg an der Ostseite ausreichend das Fußverkehrsaufkommen aufzunehmen, sodass der Gehweg an der Westseite entfallen kann. Die Fahrbahn kann somit zur Westseite hin erweitert werden, um Fläche zur Einrichtung von Radfahrstreifen zu generieren. Aufgrund der Anpassung des Bords erscheint eine flächenhafte Erneuerung der Fahrbahn notwendig und wird so in dieser Kostenschätzung berechnet. Die Benutzungspflicht der bislang ausgewiesenen Radwege hinter dem Bord muss aufgehoben werden, die Fläche kann dem Fußverkehr zugesprochen werden. Weiterhin können die Fahrstreifen im Kfz-Verkehr, ähnlich wie im Bestand, bemessen werden. Die Kostenschätzung beinhaltet zudem bauliche Anpassungen und Anpassungen an der Signalisierung des Knotenpunkts mit der Gotenstraße. An höher frequentierten Zufahrten wie bspw. von Parkplätzen oder Tankstellen soll der RSW mit flächenhafter Markierung und Beschilderung kenntlich gemacht werden. Für den KP Gütersloher Straße/Am Preßwerk liegt ein Entwurf für eine planerische Lösung vor.

BI104	Gütersloher Str./A.-Ladebeck-Str., zw. Gotenstr. und Haller Weg				
Route	GT-BI	Länge	2.352 m	Baulast	Kommune

Bestandssituation

Breiten	Straßenraum	12,70 m	Fahrbahn	5,50 m	Radverkehrsanlage 1,00 m
	Seitenraumanlage (Gehweg und ggf. inkl. Radweg)				3,20 m
Oberfl. Radverkehrsanlage		Pflaster		Oberfl. Straße	Asphalt
zul. Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		Verkehrsstärke	n.v. Kfz/24h
Öffentlicher Verkehr		ja		Klassifizierung	Erschl.str.
Aktuelle Führung	Radverkehr	Getrennter Geh- und Radweg			
	Fußverkehr	Seitenraum			

Ortslage	außerorts	Beleuchtung	ja	Topografie	leichte Steigung

Anmerkung

Abschnitt ist Teil des Knotenpunkt-Netzes, RadnetzOWL und NRW Radverkehrsnetzes. Das Radverkehrskonzept Bielefeld markiert in diesem Bereich Entwicklungskorridore.

Kostenschätzung

Gesamtkosten	5.378.000,00	Euro
davon Grunderwerb	0,00	Euro

Maßnahmenvorschlag

In dem Abschnitt der Gütersloher Straße und Artur-Ladebeck-Straße werden beidseitig Radfahrstreifen vorgesehen. Die Borde werden wie im Bestand beibehalten, die bestehenden Fahrstreifen werden dazu neu eingeteilt. Die Erneuerung der Fahrbahndecke im Bereich des RSW wird in der Kostenberechnung angesetzt. Die Benutzungspflicht der bislang ausgewiesenen Radwege hinter dem Bord muss aufgehoben werden, die Fläche kann dem Fußverkehr zugesprochen werden. Die Knotenpunkte Hauptstraße, Artur-Ladebeck-Straße (Höhe Artur-Ladebeck-Straße 151), Eggeweg, Am Ellerbrocks Hof, Sandhagen und Quellenhofweg und Haller Weg/Gadderbaumer Straße werden baulich und dessen Signalisierung angepasst. Höher frequentierte Zufahrten wie bspw. von Parkplätzen oder Tankstellen, sowie an untergeordneten Straßen sollen flächenhaft markiert und beschildert werden.

BI138	A.-Ladebeck-Str., zw. Haller Weg und Kreuzstr.				
Route	GT-BI	Länge	564 m	Baulast	Kommune

Bestandssituation

Breiten	Straßenraum	33,00 m	Fahrbahn	5,50 m	Radverkehrsanlage 2,00 m
	Seitenraumanlage (Gehweg und ggf. inkl. Radweg)				3,50 m
Oberfl. Radverkehrsanlage		Pflaster		Oberfl. Straße	Asphalt
zul. Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		Verkehrsstärke	Kfz/24h
Öffentlicher Verkehr		ja		Klassifizierung	Erschl.str.
Aktuelle Führung	Radverkehr	Getrennter Geh- und Radweg			
	Fußverkehr	Seitenraum			

Ortslage	außerorts	Beleuchtung	ja	Topografie	flach

Anmerkung

Abschnitt ist Teil des Knotenpunkt-Netzes, RadnetzOWL und NRW Radverkehrsnetzes. Das Radverkehrskonzept Bielefeld markiert in diesem Bereich Entwicklungskorridore.

Kostenschätzung

Gesamtkosten	1.428.000,00	Euro
davon Grunderwerb	0,00	Euro

Maßnahmenvorschlag

In dem Abschnitt der Artur-Ladebeck-Straße werden beidseitig Radfahrstreifen vorgesehen. Die Borde werden wie im Bestand beibehalten, die bestehenden Fahrstreifen werden dazu neu eingeteilt. Die Erneuerung der Fahrbahndecke im Bereich des RSW wird in der Kostenberechnung angesetzt. Die Benutzungspflicht der bislang ausgewiesenen Radwege hinter dem Bord muss aufgehoben werden, die Fläche kann dem Fußverkehr zugesprochen werden. Der Doppel-Knotenpunkt Johannistal/Kreuzstraße wird baulich und dessen Signalisierung angepasst. Höher frequentierte Zufahrten wie bspw. von Parkplätzen oder Tankstellen, sowie an untergeordneten Straßen sollen flächenhaft markiert und beschildert werden. Für einen Abschnitt nördlich des KP Artur-Ladebeck-Straße/Gadderbaumer Straße und für den KP Artur-Ladebeck-Straße/Johannistal/Kreuzstraße liegt ein Entwurf für eine planerische Lösung vor.

BI51	A.-Ladebeck-Str./Oberntorwall/A.-Bozi-Str. (B 66), zw. Kreuzstr. und Stapenho				
Route	GT-BI	Länge	602 m	Baulast	Straßen.NRW

Bestandssituation

Breiten	Straßenraum	37,00 m	Fahrbahn	16,00 m	Radverkehrsanlage 1,00 m
	Seitenraumanlage (Gehweg und ggf. inkl. Radweg)				4,00 m
Oberfl. Radverkehrsanlage		Plaster		Oberfl. Straße	Asphalt
zul. Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		Verkehrsstärke	21.428 Kfz/24h
Öffentlicher Verkehr		ja		Klassifizierung	B 66
Aktuelle Führung	Radverkehr	Getrennter Geh- und Radweg			
	Fußverkehr	Seitenraum			

Ortslage	außerorts	Beleuchtung	ja	Topografie	flach

Anmerkung

Abschnitt ist Teil des Knotenpunkt-Netzes, RadnetzOWL und NRW Radverkehrsnetzes. Das Radverkehrskonzept Bielefeld markiert in diesem Bereich Entwicklungskorridore.

Kostenschätzung

Gesamtkosten	1.895.000,00	Euro
davon Grunderwerb	0,00	Euro

Maßnahmenvorschlag

In dem Abschnitt mit den Straßen Artur-Ladebeck-Straße, Oberntorwall und Alfred-Bozi-Straße werden beidseitig Radfahrstreifen vorgesehen. Die Borde werden wie im Bestand beibehalten, die bestehenden Fahrstreifen werden dazu neu eingeteilt. Die Erneuerung der Fahrbahndecke im Bereich des RSW wird in der Kostenberechnung angesetzt. Die Benutzungspflicht der bislang ausgewiesenen Radwege hinter dem Bord muss aufgehoben werden, die Fläche kann dem Fußverkehr zugesprochen werden. Die Knotenpunkte Obernstraße, Klosterstraße und Stapenhorststraße werden baulich und dessen Signalisierung angepasst. Höher frequentierte Zufahrten, sowie an untergeordneten Straßen sollen flächenhaft markiert und beschildert werden. Für einen Abschnitt zwischen den KP mit der Obernstraße und Klosterstraße und für den KP Artur-Ladebeck-Straße/Johannistal/ Kreuzstraße liegt ein Entwurf für eine planerische Lösung vor.

BI85	A.-Bozi-Straße/Oberntorwall/Jahnpl., zw. Stapenhorststr. und F.-Verleger-Str.				
Route	GT-BI	Länge	450 m	Baulast	Kommune

Bestandssituation

Breiten	Straßenraum	44,00 m	Fahrbahn	10,00 m	Radverkehrsanlage 3,50 m
	Seitenraumanlage (Gehweg und ggf. inkl. Radweg)				12,00 m
Oberfl. Radverkehrsanlage		Asphalt		Oberfl. Straße	Asphalt
zul. Höchstgeschwindigkeit		30 km/h		Verkehrsstärke	Kfz/24h
Öffentlicher Verkehr		ja		Klassifizierung	-
Aktuelle Führung	Radverkehr	Getrennter Geh- und Radweg			
	Fußverkehr	Seitenraum			

Ortslage	außerorts	Beleuchtung	ja	Topografie	flach

© Stadt Bielefeld

Anmerkung

Abschnitt ist Teil des Knotenpunkt-Netzes, RadnetzOWL und NRW Radverkehrsnetzes. Das Radverkehrskonzept Bielefeld markiert in diesem Bereich Entwicklungskorridore.

Kostenschätzung

Gesamtkosten	1.065.000,00	Euro
davon Grunderwerb	0,00	Euro

© Stadt Bielefeld

Maßnahmenvorschlag

In diesem Abschnitt mit den Straßen Oberntorwall, Alfred-Bozi-Straße und Jahnplatz werden beidseitig Radwege im Seitenraum vorgesehen. Die Gehwege werden neu gestaltet und beidseitig mit einer Breite von min. 2,5 m vorgesehen. Die Knotenpunkte Elsa-Brändström-Straße/Notpfortenstraße, Friedenstraße, Niederwall und Friedrich-Verleger-Straße sollen baulich und dessen Signalisierung angepasst werden. Da der Bereich im Zuge der Umgestaltung des Jahnplatzes erst 2023 erneuerte Radwege erhalten hat, die mindestens dem ERA-Standard entsprechen, erscheinen zwar zeitnah bauliche Anpassungen in diesem Bereich nicht notwendig. Es werden dennoch RSW-Vorgaben berechnet.

BI111	Herforder Str. zw. F.-Verleger-Straße und W.-Brandt-Pl.				
Route	BI-HF	Länge	395 m	Baulast	Kommune

Bestandssituation

Breiten	Straßenraum	28,00 m	Fahrbahn	16,00 m	Radverkehrsanlage 3,00 m
	Seitenraumanlage (Gehweg und ggf. inkl. Radweg)				9,00 m
Oberfl. Radverkehrsanlage		Asphalt		Oberfl. Straße	Pflaster/Asphalt
zul. Höchstgeschwindigkeit		30 km/h		Verkehrsstärke	0 Kfz/24h
Öffentlicher Verkehr		ja		Klassifizierung	Erschl.str.
Aktuelle Führung	Radverkehr	Getrennter Geh- und Radweg			
	Fußverkehr	Seitenraum			

Ortslage	außerorts	Beleuchtung	ja	Topografie	flach

Anmerkung

Abschnitt ist Teil des RadnetzOWL. Das Radverkehrskonzept Bielefeld markiert in diesem Bereich Entwicklungskorridore.

Kostenschätzung

Gesamtkosten	2.523.000,00	Euro
davon Grunderwerb	0,00	Euro

Maßnahmenvorschlag

In diesem Abschnitt der Herforder Straße werden beidseitig Radwege im Seitenraum vorgesehen. Die Gehwege werden neu gestaltet und beidseitig mit einer Breite von min. 2,5 m vorgesehen. Die Knotenpunkte Friedrich-Ebert-Straße und Zimmerstraße sollen baulich und dessen Signalisierung angepasst werden. Da der Bereich im Zuge der Umgestaltung des Jahnplatzes erst 2023 erneuerte Radwege erhalten hat, die mindestens dem ERA-Standard entsprechen, erscheinen zwar zeitnah bauliche Anpassungen in diesem Bereich nicht notwendig. Es werden dennoch RSW-Vorgaben berechnet. Die Kostenschätzung beinhaltet zudem Anpassung am Kreisverkehr Willy-Brandt-Platz. Für den Kreisverkehr Willy-Brandt-Platz liegt ein Entwurf für eine planerische Lösung vor.

BI56	Herforder Str., zw. W.-Brandt-Pl. und Beckhausstr.				
Route	BI-HF	Länge	968 m	Baulast	Kommune

Bestandssituation

Breiten	Straßenraum	30,00 m	Fahrbahn	12,00 m	Radverkehrsanlage 2,00 m
	Seitenraumanlage (Gehweg und ggf. inkl. Radweg)				4,80 m
Oberfl. Radverkehrsanlage		Pflaster		Oberfl. Straße	Asphalt
zul. Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		Verkehrsstärke	n.v. Kfz/24h
Öffentlicher Verkehr		ja		Klassifizierung	Erschl.str.
Aktuelle Führung	Radverkehr	Getrennter Geh- und Radweg			
	Fußverkehr	Seitenraum			

Ortslage	außerorts	Beleuchtung	ja	Topografie	flach

Anmerkung

Abschnitt ist Teil des RadnetzOWL. Das Radverkehrskonzept Bielefeld markiert in diesem Bereich Entwicklungskorridore.

Kostenschätzung

Gesamtkosten	2.285.000,00	Euro
davon Grunderwerb	0,00	Euro

Maßnahmenvorschlag

In dem Abschnitt der Herforder Straße werden beidseitig Radfahrstreifen vorgesehen. Die Borde werden wie im Bestand beibehalten, die bestehenden Fahrstreifen werden dazu neu eingeteilt. Die Erneuerung der Fahrbahndecke im Bereich des RSW wird in der Kostenberechnung angesetzt. Die Benutzungspflicht der bislang ausgewiesenen Radwege hinter dem Bord muss aufgehoben werden, die Fläche kann dem Fußverkehr zugesprochen werden. Die Knotenpunkte Nahariyastraße, Schildescher Straße und Walter-Rathenau-Straße werden baulich und dessen Signalisierung angepasst. Höher frequentierte Zufahrten, sowie an untergeordneten Straßen sollen flächenhaft markiert und beschildert werden. Für den Kreisverkehr Willy-Brandt-Platz liegt ein Entwurf für eine planerische Lösung vor.

BI59	Herforder Str. (B 61), zw. Beckhausstr. und Talbrückenstr.				
Route	BI-HF	Länge	3.500 m	Baulast	Kommune

Bestandssituation

Breiten	Straßenraum	26,00 m	Fahrbahn	14,00 m	Radverkehrsanlage 1,00 m
	Seitenraumanlage (Gehweg und ggf. inkl. Radweg)				3,00 m
Oberfl. Radverkehrsanlage		Pflaster		Oberfl. Straße	Asphalt
zul. Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		Verkehrsstärke	23.622 Kfz/24h
Öffentlicher Verkehr		ja		Klassifizierung	B61
Aktuelle Führung	Radverkehr	Seitenraum/Fahrbahn (Keine Beschilderung)			
	Fußverkehr	Seitenraum			

Ortslage	außerorts	Beleuchtung	ja	Topografie	flach

Anmerkung

Abschnitt ist Teil des RadnetzOWL. Das Radverkehrskonzept Bielefeld markiert in diesem Bereich Entwicklungskorridore.

Kostenschätzung

Gesamtkosten	6.129.000,00	Euro
davon Grunderwerb	0,00	Euro

Maßnahmenvorschlag

In dem Abschnitt der Herforder Straße werden beidseitig Radfahrstreifen vorgesehen. Die Borde werden wie im Bestand beibehalten, die bestehenden Fahrstreifen werden dazu neu eingeteilt. Die Erneuerung der Fahrbahndecke im Bereich des RSW wird in der Kostenberechnung angesetzt. Zusätzlich sollte auf der gesamten Strecke Tempo 50 gelten. Die Knotenpunkte Stadtheider Straße, Auf der Großen Heide, Hellingstraße, Sattelmeyerweg, Karolinenstraße und Talbrückenstraße werden baulich und dessen Signalisierung angepasst. Höher frequentierte Zufahrten, sowie an untergeordneten Straßen sollen flächenhaft markiert und beschildert werden. Ab dem Knotenpunkt Talbrückenstraße wird der RSW einseitig geführt (s. BI61). Der Übergangsbereich am KP Talbrückenstraße wird entsprechend hergestellt. Für einen Abschnitt zwischen den Knotenpunkten mit den Straßen Beckhausstraße und Stadtheider Straße und für den KP Herforder Straße/Talbrückenstraße liegt ein Entwurf für eine planerische Lösung vor.

BI61	Herforder Str. (B 61), zw. Talbrückenstr. und Rabenhof				
Route	BI-HF	Länge	557 m	Baulast	Kommune

Bestandssituation

Breiten	Straßenraum	33,00 m	Fahrbahn	14,00 m	Radverkehrsanlage 1,00 m
	Seitenraumanlage (Gehweg und ggf. inkl. Radweg)				3,20 m
Oberfl. Radverkehrsanlage		Asphalt		Oberfl. Straße	Asphalt
zul. Höchstgeschwindigkeit		70 km/h		Verkehrsstärke	16.928 Kfz/24h
Öffentlicher Verkehr		ja		Klassifizierung	B61
Aktuelle Führung	Radverkehr	Getrennter Geh- und Radweg			
	Fußverkehr	Seitenraum			

Ortslage	außerorts	Beleuchtung	ja	Topografie	flach

Anmerkung

Abschnitt ist Teil des RadnetzOWL. Das Radverkehrskonzept Bielefeld markiert in diesem Bereich Entwicklungskorridore.

Kostenschätzung

Gesamtkosten	973.000,00	Euro
davon Grunderwerb	0,00	Euro

Maßnahmenvorschlag

In dem Abschnitt der Herforder Straße wird ein einseitiger Zweirichtungsradweg an der Nord-West-Seite vorgesehen. Die Borde werden wie im Bestand beibehalten. Ein Gehweg an der Nord-West-Seite erscheint nicht notwendig und kann für die Ausgestaltung des RSW hinzugezogen werden. Die Benutzungspflicht des bislang ausgewiesenen Radwegs an der Süd-Ost-Seite hinter dem Bord muss aufgehoben werden, die Fläche kann dem Fußverkehr zugesprochen werden. Am Knotenpunkt mit der Straße Rabenhof sind Anpassungen in der Gestaltung und der Signalisierung notwendig. Höher frequentierte Zufahrten, sowie an untergeordneten Straßen sollen flächenhaft markiert und beschildert werden. Für den KP Herforder Straße/Talbrückenstraße liegt ein Entwurf für eine planerische Lösung vor.

BI139	Herforder Str. (B 61), zw. Rabenhof und Grafenheider Str.				
Route	BI-HF	Länge	1.758 m	Baulast	Straßen.NRW

Bestandssituation

Breiten	Straßenraum	24,00 m	Fahrbahn	14,00 m	Radverkehrsanlage 3,00 m
	Seitenraumanlage (Gehweg und ggf. inkl. Radweg)				2,00 m
Oberfl. Radverkehrsanlage		Asphalt		Oberfl. Straße	Asphalt
zul. Höchstgeschwindigkeit		70 km/h		Verkehrsstärke	16.928 Kfz/24h
Öffentlicher Verkehr		ja		Klassifizierung	B61
Aktuelle Führung	Radverkehr	Gemeinsamer Geh- und Radweg			
	Fußverkehr	Seitenraum			

Ortslage	außerorts	Beleuchtung	ja	Topografie	flach

Anmerkung

Abschnitt ist Teil des RadnetzOWL. Umbau des KP Herforder Straße (B 61)/Grafenheider Straße durch Verlängerung der Ostwestfalenstraße (L 712n). Das Radverkehrskonzept Bielefeld markiert in diesem Bereich Entwicklungskorridore.

Kostenschätzung

Gesamtkosten	2.945.000,00	Euro
davon Grunderwerb	0,00	Euro

Maßnahmenvorschlag

In dem Abschnitt der Herforder Straße wird ein einseitiger Zweirichtungsradweg an der Nord-West-Seite vorgesehen. Die Borde werden wie im Bestand beibehalten. Ein Gehweg an der Nord-West-Seite erscheint nicht notwendig und kann für die Ausgestaltung des RSW hinzugezogen werden. Die Benutzungspflicht des bislang ausgewiesenen Radwegs an der Süd-Ost-Seite hinter dem Bord muss aufgehoben werden, die Fläche kann dem Fußverkehr zugesprochen werden. Um Flächenwerb und das Entfernen von Baumbeständen zu vermeiden, kann der RSW stellenweise als Engstelle ausgeführt werden, Breiten von 3,0 m sollten nicht unterschritten werden. Am Knotenpunkt mit den Straßen Milser Straße und Grafenheider Straße sind Anpassungen in der Gestaltung und der Signalisierung notwendig. Es wird zudem beachtet, dass Anpassungen am Planknoten Ostwestfalenstraße (Verlängerung L 712n) vorgenommen werden müssen. Über den Johannisbach ist ein Brückenbauwerk notwendig. Höher frequentierte Zufahrten, sowie an untergeordneten Straßen sollen flächenhaft markiert und beschildert werden.

BI140	Herforder Str. (B 61), zw. Grafenheider Str. und Braker Str.				
Route	BI-HF	Länge	475 m	Baulast	Straßen.NRW

Bestandssituation

Breiten	Straßenraum	28,00 m	Fahrbahn	8,50 m	Radverkehrsanlage 2,00 m
	Seitenraumanlage (Gehweg und ggf. inkl. Radweg)				6,00 m
Oberfl. Radverkehrsanlage		Asphalt		Oberfl. Straße	Asphalt
zul. Höchstgeschwindigkeit		70 km/h		Verkehrsstärke	16.928 Kfz/24h
Öffentlicher Verkehr		ja		Klassifizierung	B61
Aktuelle Führung	Radverkehr	Gemeinsamer Geh- und Radweg (einseitig)			
	Fußverkehr	Seitenraum (einseitig)			

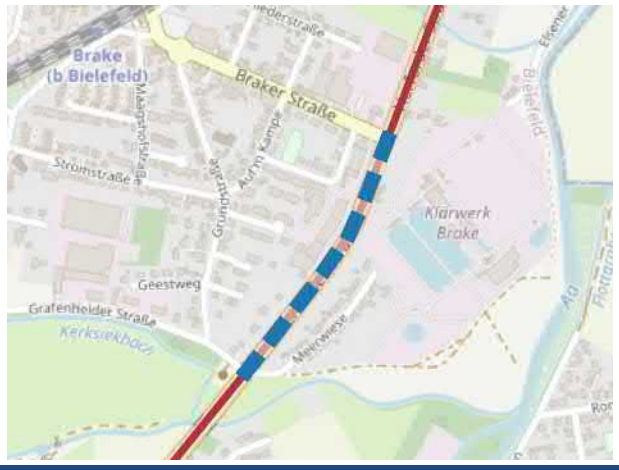
Ortslage	außerorts	Beleuchtung	kein	Topografie	flach

Anmerkung

Abschnitt ist Teil des RadnetzOWL und NRW Radverkehrsnetzes. Umbau des KP Herforder Straße (B 61)/Grafenheider Straße durch Verlängerung der Ostwestfalenstraße L 712n). Das Radverkehrskonzept Bielefeld markiert in diesem Bereich Entwicklungskorridore.

Kostenschätzung

Gesamtkosten	888.000,00	Euro
davon Grunderwerb	0,00	Euro



Maßnahmenvorschlag

In dem Abschnitt der Herforder Straße wird ein einseitiger Zweirichtungsradweg an der Nord-West-Seite vorgesehen. Die Borde werden wie im Bestand beibehalten. Ein Gehweg parallel zum RSW sollte vorgesehen werden. Am Knotenpunkt mit der Braker Straße sind Anpassungen in der Gestaltung und der Signalisierung notwendig. Höher frequentierte Zufahrten, sowie an untergeordneten Straßen sollen flächenhaft markiert und beschildert werden.

BI121	Herforder Str. (B 61), zw. Braker Str. und Elsener Str.				
Route	BI-HF	Länge	424 m	Baulast	Straßen.NRW

Bestandssituation

Breiten	Straßenraum	16,00 m	Fahrbahn	6,50 m	Radverkehrsanlage m
	Seitenraumanlage (Gehweg und ggf. inkl. Radweg)	2,00 m			
Oberfl. Radverkehrsanlage	Asphalt			Oberfl. Straße	Asphalt
zul. Höchstgeschwindigkeit	70 km/h			Verkehrsstärke	13.637 Kfz/24h
Öffentlicher Verkehr	ja			Klassifizierung	B61
Aktuelle Führung	Radverkehr	Gemeinsamer Geh- und Radweg (einseitig)			
	Fußverkehr	Seitenraum (einseitig)			

Ortslage	außerorts	Beleuchtung	nein	Topografie	flach

Anmerkung

Abschnitt ist Teil des RadnetzOWL und NRW Radverkehrsnetzes. Umbau des KP Herforder Straße (B 61)/Grafenheider Straße durch Verlängerung der Ostwestfalenstraße (L 712n). Das Radverkehrskonzept Bielefeld markiert in diesem Bereich Entwicklungskorridor

Kostenschätzung

Gesamtkosten	1.687.000,00	Euro
davon Grunderwerb	0,00	Euro

Maßnahmenvorschlag

In dem Abschnitt der Herforder Straße wird ein einseitiger Zweirichtungsradweg an der Nord-West-Seite vorgesehen. Die Borde werden wie im Bestand beibehalten. Ein Gehweg parallel zum RSW sollte vorgesehen werden. Am Knotenpunkt mit der Braker Straße sind Anpassungen in der Gestaltung und der Signalisierung notwendig. Höher frequentierte Zufahrten, sowie an untergeordneten Straßen sollen flächenhaft markiert und beschildert werden. Eine Beleuchtung muss vorgesehen werden. Am Knotenpunkt mit der Elsener Straße sind Anpassungen in der Gestaltung und der Signalisierung notwendig. Für einen Abschnitt zwischen den Knotenpunkten mit den Straßen Braker Straße und Elsener Straße liegt ein Entwurf für einen planerische Lösung vor.

BI141	Herforder Str. (B 61), zw. Elsener Str. und Bielefelder Str.				
Route	BI-HF	Länge	682 m	Baulast	Straßen.NRW

Bestandssituation

Breiten	Straßenraum	16,00 m	Fahrbahn	6,50 m	Radverkehrsanlage m
	Seitenraumanlage (Gehweg und ggf. inkl. Radweg)	2,00 m			
Oberfl. Radverkehrsanlage	Asphalt			Oberfl. Straße	Asphalt
zul. Höchstgeschwindigkeit	70 km/h			Verkehrsstärke	13.637 Kfz/24h
Öffentlicher Verkehr	ja			Klassifizierung	B61
Aktuelle Führung	Radverkehr	Gemeinsamer Geh- und Radweg (einseitig)			
	Fußverkehr	Seitenraum (einseitig)			

Ortslage	außerorts	Beleuchtung	ja	Topografie	flach

Anmerkung

Abschnitt ist Teil des RadnetzOWL und NRW Radverkehrsnetzes. Das Radverkehrskonzept Bielefeld markiert in diesem Bereich Entwicklungskorridore.

Kostenschätzung

Gesamtkosten	766.000,00	Euro
davon Grunderwerb	0,00	Euro

Maßnahmenvorschlag

In dem Abschnitt der Herforder Straße wird ein einseitiger Zweirichtungsradweg an der Nord-West-Seite vorgesehen. Die Borde werden wie im Bestand beibehalten. Ein Gehweg erscheint nicht notwendig, die Fläche kann für die Ausgestaltung des RSW hinzugezogen werden. Eine Beleuchtung muss vorgesehen werden. Höher frequentierte Zufahrten, sowie an untergeordneten Straßen sollen flächenhaft markiert und beschildert werden.