

# RADNETZ OWL



**Regionales  
Alltagsradwegenetz**  
OstWestfalenLippe  
Kurzbericht

## INHALT

Zum Geleit	3	
Vorwort	5	
<b>1</b>	<b>Ausgangslage und Ziele</b>	→ 6
<b>2</b>	<b>Planungs- und Abstimmungsverfahren – Regionale Zusammenarbeit</b>	→ 7
<b>3</b>	<b>Netzplanung</b>	→ 8
<b>4</b>	<b>Radwege</b>	→ 11
4.1	Rahmenbedingungen für Radverkehrsanlagen	11
4.2	Qualitätsstandards für Radverkehrs- anlagen des Radnetz OWL	12
<b>5</b>	<b>Öffentlichkeitsinformation und Marketing</b>	14
<b>6</b>	<b>Ausblick</b>	15
Dank	16	
Impressum	17	



## ZUM GELEIT

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Radfahrerinnen und Radfahrer,

das Fahrrad hat Hochkonjunktur. Nicht erst seit der Corona-Pandemie steigen immer mehr Menschen aufs Rad. Das Freizeit-Vergnügen entwickelt sich mit E-Bike und Pedelec immer mehr zum Alltagsverkehrsmittel, mit dem auch längere Pendel-Strecken bequem zurückgelegt werden. Deshalb treiben wir den Ausbau einer modernen Radverkehrsinfrastruktur voran und haben Nordrhein-Westfalen zum Fahrradland Nummer 1 in Deutschland gemacht. 485 Kilometer neue Radwege sind seit 2017 entstanden. Und davon profitieren auch die Menschen in Ostwestfalen-Lippe.

Unsere Fachleute für Radverkehr im Verkehrsministerium erarbeiten gerade ein Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz für Nordrhein-Westfalen. Noch in diesem Jahr soll es vom Landtag verabschiedet werden. Wir sind dann das erste Flächenland in Deutschland mit einem eigenen Gesetz für den Radverkehr.

Mit dem Gesetz werden wir u. a. ein Radvorrangnetz in Nordrhein-Westfalen etablieren. Auf Premium-Radschnellverbindungen bieten wir den Menschen Routen für schnellen, sicheren und störungsfreien Radverkehr, etwa auf der Verlängerung des bereits geplanten Radschnellwegs Ostwestfalen-Lippe zwischen Minden, Herford, Bielefeld bis zum Süden des Kreises Gütersloh. Dazu gehören auch Radvorrangrouten, etwa die geplante Strecke an der alten B 68 zwischen Borgholzhausen und Bielefeld.

Davon profitieren alle Menschen in Ostwestfalen-Lippe: in Städten und im ländlichen und suburbanen Raum. Wir vernetzen das Rad mit anderen Verkehrsträgern und schaffen so die Voraussetzung, dass das Rad mindestens für einen Teil der Wegstrecke zu einer echten Alternative für Pendlerinnen und Pendler wird.

54 Millionen Euro stehen in diesem Jahr für besseren Radverkehr in Nordrhein-Westfalen zur Verfügung – so viel wie nie zuvor. Mit deutlich höherer Förderung des Landes als bislang, kombiniert mit Unterstützung aus Bundesmitteln ergeben sich bis Ende 2023 nie dagewesene Förderprogramme für die Radinfrastruktur. Zudem wurden von der Landesregierung bereits neue Stellen für Planer von Radinfrastruktur geschaffen. Jetzt liegt der Ball bei den Städten und Gemeinden.

Ich freue mich schon auf die REGIONALE 2022 und auf Ihre Vorschläge, wie wir das Radnetz in Ostwestfalen-Lippe noch besser machen können. Lassen Sie uns gemeinsam an die Umsetzung gehen und in die Pedale treten.

**IHR HENDRIK WÜST, MDL**

Minister für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen



## ZUM GELEIT

Die Vision eines flächendeckenden, verkehrssicheren und zukunftsfähigen Alltagsradnetzes ist der Ausgangspunkt des Radnetz OWL. Schneller und komfortabler soll Radfahren werden. Immer mehr Bürgerinnen und Bürger aus OWL sollen vom Auto auf das Fahrrad umsatteln. Es kommt dem Klima und der Gesundheit zu Gute – und dies nicht nur in der Freizeit, sondern täglich auf den Wegen zu Arbeit, Schule, Ausbildung, Einkauf, Ärzten und vielem mehr.

Um das Fahrrad bei Bürgerinnen und Bürgern mehr in den Fokus zu rücken, soll die komplette Region OstWestfalenLippe fahrradfreundlicher werden. Dazu müssen die Voraussetzungen systematisch und nachhaltig verbessert werden. Dabei geht es um die großen Visionen wie neue Radschnellwege und Velorouten sowie kleine Lückenschlüsse zwischen bestehenden Verbindungen oder Verbreiterung von zu schmalen Wegen. Es geht aber auch um gute Oberflächen, ausreichende Beleuchtung, günstige Ampelschaltungen, Services an der Strecke, Abstellmöglichkeiten und Verhalten. Das Rad soll sich als vollwertiges und gleichberechtigtes Alltagsverkehrsmittel im Bewusstsein der Menschen verankern – sowohl für die Nutzer als auch andere Verkehrsteilnehmer.

Ein erster Schritt in Richtung Steigerung der Radfahrmobilität ist, ein Netz zu entwickeln, welches die zentralen Orte benachbarter Kommunen über Kreis- und Landesgrenzen miteinander verbindet. Dieser Aufgabe haben sich die Kreise Gütersloh, Herford, Höxter, Lippe, Minden-Lübbecke, Paderborn und die Stadt Bielefeld gestellt. Das entwickelte Konzept „Radnetz OWL“, welches hier in einer Kurzfassung vorliegt, bildet die Grundlage. Die beschriebenen Maßnahmen gilt es in den kommenden Jahren zu konkretisieren und umzusetzen, damit die Vision einer fahrradfreundlichen Region OWL Wirklichkeit wird.

### **SVEN-GEORG ADENAUER**

Landrat Kreis Gütersloh

### **JÜRGEN MÜLLER**

Landrat Kreis Herford

### **ANNA KATHARINA BÖLLING**

Landrätin Kreis Minden-Lübbecke

### **CHRISTOPH RÜTHER**

Landrat Kreis Paderborn

### **PIT CLAUSEN**

Oberbürgermeister Stadt Bielefeld

### **MICHAEL STICKELN**

Landrat Kreis Höxter

### **DR. AXEL LEHMANN**

Landrat Kreis Lippe

## VORWORT

Die vernetzte Mobilität ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor für die Zukunftsfähigkeit von Regionen. Mit dem UrbanLand in OstWestfalenLippe haben wir uns zum Ziel gesetzt, die Stadt-Land-Beziehung zu stärken. Wir arbeiten mit Hochdruck daran, die Verbindung der 70 Städte und Gemeinden und ihre Erreichbarkeit – gerade auch im ländlichen Raum – über alle Verkehrsarten hinweg auszubauen. Gemeinsames Fundament ist die Mobilitätsstrategie OstWestfalenLippe. Die Stärkung des Radverkehrs gehört zu den wesentlichen Handlungsfeldern.



Radfahren liegt im Trend und erlebt insbesondere als Alltags- und Pendlermobilität einen neuen Aufschwung. Ob als direkte Verbindung zwischen Lebensmittelpunkt und Arbeitsort oder als Teil einer multimodalen Wegeketten: Das Rad wird eine ernstzunehmende Alternative zum motorisierten Individualverkehr – insbesondere durch Pedelecs, die längere Strecken und auch Steigungen entspannt bewältigen lassen. Damit ergeben sich neue Chancen für eine moderne individuelle Mobilität – gesund und klimaschonend.

Zentrale Voraussetzung, die Radmobilität zu einem signifikanten Teil des Gesamtverkehrs zu machen, sind komfortable und sichere Radwege als schnelle, direkte Verbindungen. Das Radnetz OWL ist das Rückgrat der Radwegeverbindungen in ganz OWL. Es definiert die Hauptverbindungsrouen zwischen allen Städten und Gemeinden sowie die Verknüpfungen zu den Nachbarregionen. Je nach Nutzungspotenzial werden drei Ausbaustandards vorgeschlagen; ein weitgehend kreuzungsfreier Radschnellweg in der dichtbesiedelten Achse Minden – Rheda-Wiedenbrück gehört dazu.

Das Radnetz OWL baut auf bestehenden Radwegen auf und ist gleichzeitig Programm zum Infrastrukturausbau. Vernetzung durch Lückenschlüsse und die Beseitigung von Gefahrensituationen gehören zu den dringlichen Maßnahmen. Das Konzept ist in enger Zusammenarbeit mit den Fachleuten in den Städten und Gemeinden entstanden, die ihre Ortskenntnis zu Ausbaustand bestehender Strecken und Potenzialen für neue Verknüpfungen eingebracht haben.

Mit der Vorlage des Konzeptes Radnetz OWL beginnt die gemeinsame Arbeit an der Realisierung. Dabei wird die bewährte Zusammenarbeit der sechs Kreise und der kreisfreien Stadt Bielefeld mit der OWL GmbH fortgesetzt. Damit ist das Radnetz OWL Arbeitsstruktur und Instrument zur Abstimmung über kommunale Grenzen hinweg. Und es bildet ein gemeinsam getragenes Dach für die Radverkehrsnetze auf Ebene der Kreise und Städte.

Das Radnetz OWL soll Leuchtturmprojekt und Beitrag zum Aufbau eines Radvorrangnetzes in NRW sein. Noch in der REGIONALE 2022 sollen erste Maßnahmen sichtbar werden und dem ambitionierten Vorhaben zusätzlichen Rückenwind geben. Daher freuen wir uns über die Ankündigung des Landes Nordrhein-Westfalen ein Aktionsprogramm zum Ausbau des Radverkehrswegenetzes umzusetzen und bedanken uns an dieser Stelle für die umfassende Unterstützung des bisherigen Prozesses.

**HERBERT WEBER**

Geschäftsführer der OWL GmbH

**ANNETTE NOTHNAGEL**

REGIONALE 2022-Managerin, OWL GmbH

## 1

# Ausgangslage und Ziele

Der Wirtschafts- und Kulturräum OstWestfalenLippe (OWL) richtet unter der Überschrift „Wir gestalten das neue UrbanLand“ die REGIONALE 2022 aus. Das UrbanLand OWL mit 70 Städten und Gemeinden soll durch eine intensive Vernetzung gestärkt werden. Die Mobilität ist dafür ein Schlüsselthema – und damit auch der Radverkehr.

Radfahren in OstWestfalenLippe (OWL) soll schneller, komfortabler und sicherer werden. Im Rahmen der REGIONALE 2022 haben sich die sechs Kreise Gütersloh, Herford, Höxter, Lippe, Minden-Lübbecke und Paderborn sowie die Stadt Bielefeld auf den Weg gemacht, eine gemeinsame Radinfrastruktur mit gemeinsam abgestimmten Standards zu entwickeln.

Ein Konzept für ein lückenloses und verkehrssicheres Alltagsradnetz in einem auch topografisch sehr heterogenen Raum mit etwa 6.500 km<sup>2</sup> war Ziel des einjährigen Planungsprozesses. Das Radnetz OWL soll ein Leuchtturmprojekt der Radverkehrsförderung in OWL sein. Es stellt die erarbeiteten Maßnahmen in den gesamtregionalen

Zusammenhang und nimmt auch periphere Lagen in OWL in den Fokus. Dabei soll Radverkehr zukünftig stärker als Faktor für regionale Siedlungsentwicklung wirken. Zielsetzung ist es, aus den Maßnahmenempfehlungen Pilotprojekte zu definieren und erste Ansätze bis 2022 umzusetzen.

Langfristig soll diese verbesserte und leistungsfähigere Radinfrastruktur die Mobilitätsgewohnheiten und damit den Modal Split zu einer nachhaltigeren Verkehrsmittelwahl hin zum Fahrrad positiv verändern. Besonderes Augenmerk liegt auch auf Wirtschaftsverkehren mit Lastenrädern. Radverkehr soll sich als echter Alltagsverkehr etablieren, dazu müssen auch die Standards zukunftsorientiert angepasst werden.

## Gemeinsam abgestimmtes Zielsystem für das Radnetz OWL

Zielebenen					
Strategisches Ziel der REGIONALE					
Die Neue Mobilität in OstWestfalen-Lippe					
Wirkungsziele	Beitrag zum Klima- und Umweltschutz		Bedarfsgerechte Anpassung, Ergänzung und effizientere Nutzung der Verkehrsinfrastruktur		Veränderung der Mobilitätsgewohnheiten zu einer nachhaltigeren Verkehrsmittelwahl
Oberziele des Radnetzes	Aufbau eines hochwertigen Radnetzes für den Alltagsverkehr		Attraktive Fahrräderreichbarkeit in OstWestfalenLippe		Steigerung der Verkehrssicherheit
Ergebnisziele	Einstimmig beschlossenes Alltagsradverkehrsnetz	Ertüchtigung und Ausbau der Radwegeinfrastruktur	Ausbau der Multi- und Intermodalität	Erweiterung der Service- und Informationsangebote	Evaluierungskonzept
Vorgehensziele	Direkte und attraktive Haupttrouten	Sichere und schnelle Wegeführung	Schaffung von Mobilitätsangeboten	Stärkung der Elektromobilität	Konzept für Zählstellen
	Anbindung der Nachbarkommunen außerhalb OWL	Schließung der Netzlücken	Verkehrsträger des Umweltverbundes fördern	Förderung digital unterstützender Dienstleistungen	Nennung von Kennziffern zur Ermittlung und Fortschreibung
	Gute Erreichbarkeit von wichtigen Zielen im Alltagsverkehr	Unfallschwere senken	Ausbau B + R und P + R	Unterstützung innovativer Lösungen	

# 2 Planungs- und Abstimmungsverfahren – Regionale Zusammenarbeit

Der Impuls zu dieser über einzelne Kreise hinausgehenden koordinierten Planung für ein gemeinsames regionales Radnetz wurde als Projektidee des Kreises Paderborn bei der REGIONALE 2022 eingereicht und zu einem OWL-weiten Ansatz ausgeweitet. Moderiert wurde der Prozess von der OstWestfalenLippe GmbH.

Beteiligt sind die sechs Kreise Gütersloh, Herford, Höxter, Lippe, Minden-Lübbecke, Paderborn und die Stadt Bielefeld mit Unterstützung der Bezirksregierung Detmold, von Straßen.NRW sowie dem beauftragten Planungsbüro SHP Ingenieure aus Hannover. Gefördert wurde das Konzept im Rahmen der REGIONALE 2022 vom Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes Nordrhein-Westfalen.

Fachleute aus den sechs Kreisen sowie den 70 Städten und Gemeinden der Region haben Ziele entwickelt, Verbindungsstrecken zwischen den Orten in OWL konzipiert und den Anschluss zum ÖPNV auf den Prüfstand gestellt. Die politischen Gremien der Kreise und der Stadt Bielefeld werden über das Projekt informiert. Beschlüsse sollen in der Region noch im Jahr 2021 herbeigeführt werden.

## Abstimmungs- und Beteiligungsprozess für das Radnetz OWL

OWL GmbH	
Projektbegleitender Arbeitskreis	Info- Veranstaltung (Digital) 06/2020
Kreis Gütersloh Kreis Herford Kreis Höxter Kreis Lippe Kreis Minden-Lübbecke Kreis Paderborn Stadt Bielefeld	Regionalkonferenzen (Digital)  Abschlussveranstaltung (Digital) 02/2021
4 Sitzungen (i. d. R. Online)	Dokumentation

## 3

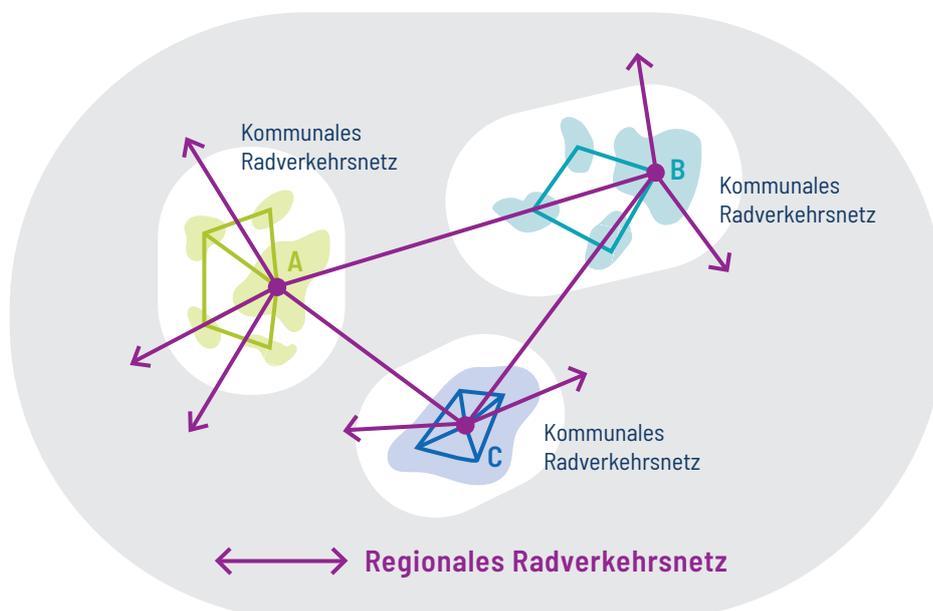
## Netzplanung

Ziel ist es, optimale bedarfsgerechte und sichere Fahrraderreichbarkeit zwischen den Orten in OWL sicher zu stellen.

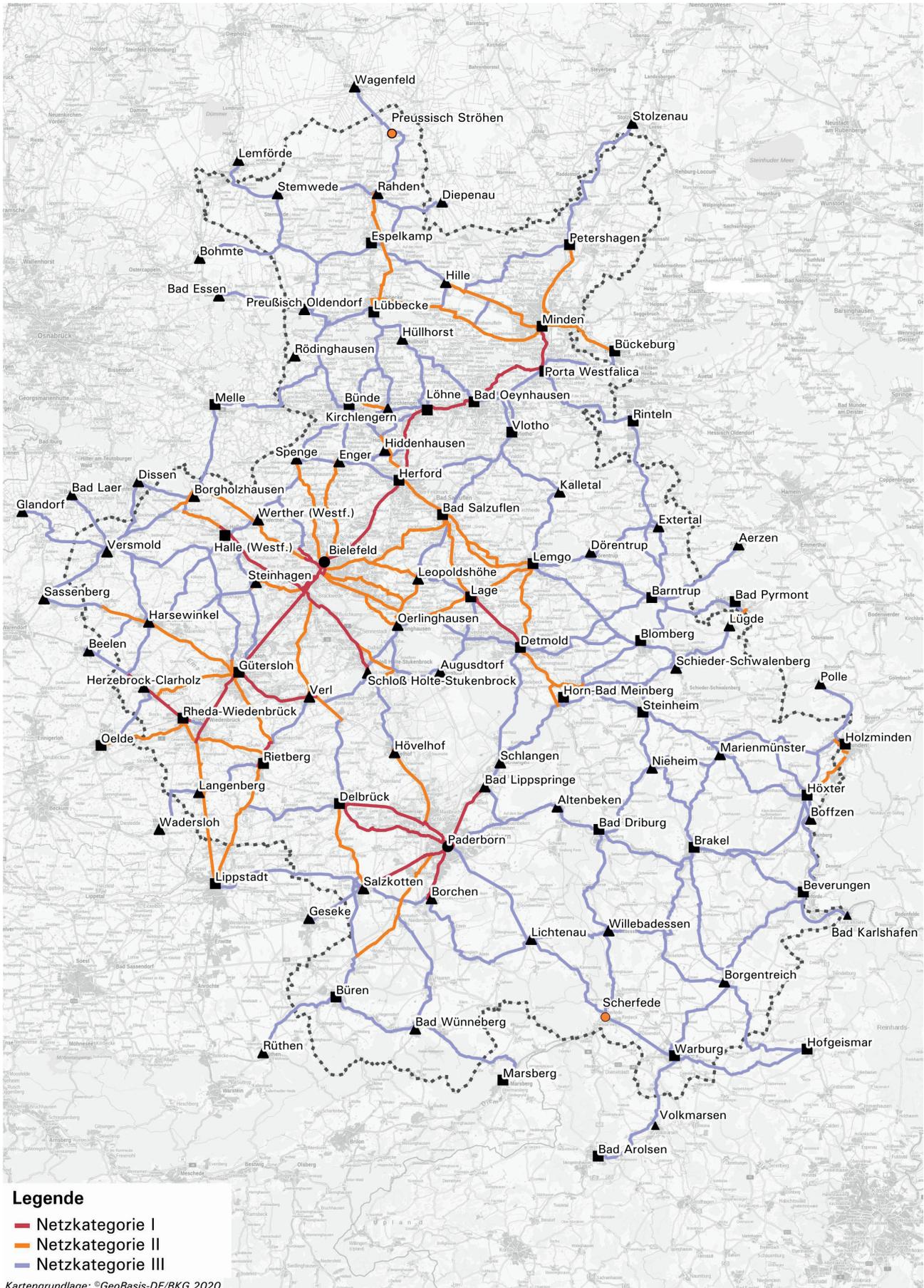
Nach der Erstellung einer übergeordneten Zielmatrix für das Radnetz OWL wurde ein Wunschliniennetz für die Region entwickelt, welches die zentralen Orte benachbarter Kommunen miteinander verbindet. Anschließend wurde es in ein „primäres“ und „nicht primäres“ Wunschliniennetz eingeteilt und hierarchisiert. Unter Berücksichtigung von Ortskenntnissen ging es darum, welche zentralen örtlichen Versorgungsfunktionen eine Kommune übernimmt, wie groß die Entfernungen sind, um sie überhaupt mit dem Rad in Erwägung zu ziehen, welche Umwege bei bestimmten Strecken in Kauf genommen werden oder wie direkte Wegeführungen aussehen müssten, auch im Hinblick auf die jeweilige Topografie und Vermeidung starker Steigungen.

Die vorhandenen ideellen Verbindungen dieses weitergehend betrachteten Luftliniennetzes wurden auf das konkret in der Örtlichkeit vorhandene Wegenetz umgelegt. Die spezifische polyzentrische Struktur der Region OstWestfalenLippe kommt hierin zum Ausdruck, die Verbindung von urbanen und ländlichen Siedlungsgebieten soll gleichermaßen gut sein. Wichtige Quellen und Ziele wie Gewerbegebiete, größere Arbeitgeber, Krankenhäuser, weiterführende Schulen, Schnittstellen mit dem ÖPNV und die Direktheit der Anbindungen an die Kommunen wurde in die Abwägung einbezogen.

#### Prinzip der Abgrenzung kommunaler und regionaler Radverkehrsnetze



## Radnetz OWL – Netzkategorien

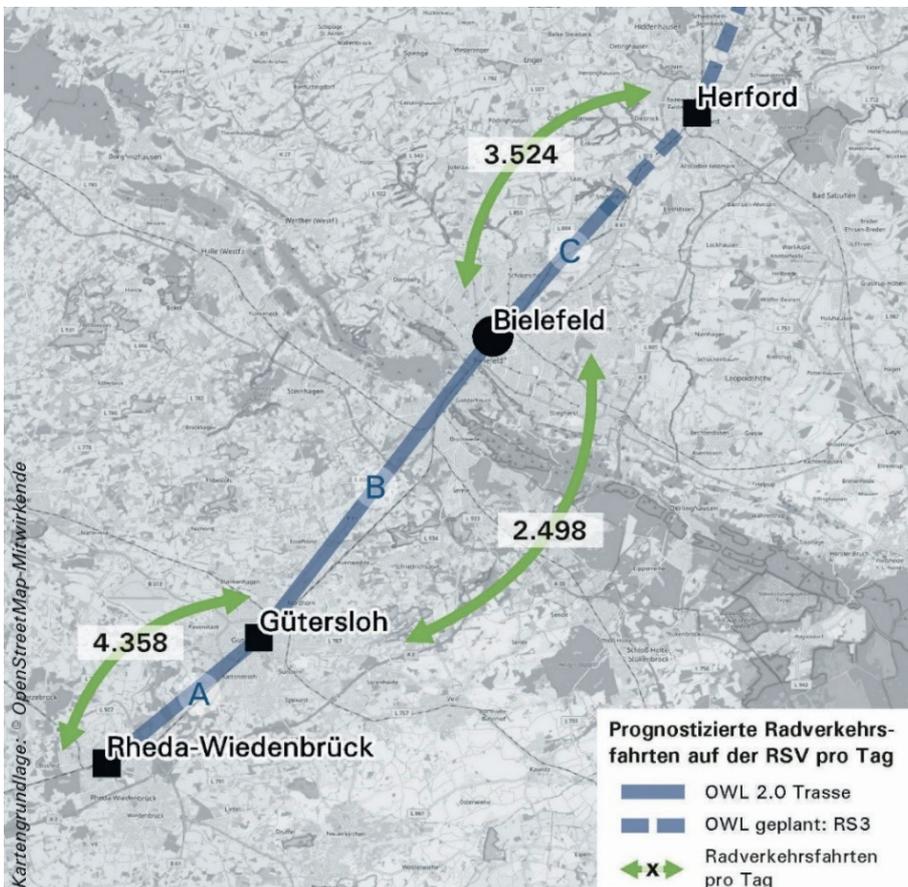


Anhand der Verbindungsfunktionsstufen, Pendlerdaten, Radverkehrsanteile der Kommunen und Entfernungen wurden die zu erwartenden Radverkehrsfahrten pro Tag abgeschätzt und die Verbindungen in Netzkategorien I bis III eingestuft. Verbindungen der Netzkategorie I sind die bedeutenden Verbindungen, wie z. B. Radschnellverbindungen. Das Ergebnis ist ein regional bedeutsames Basisnetz mit hoher Gleichwertigkeit, welches die Kommunen in OWL untereinander verbindet, in Ergänzung zu den kommunalen Radverkehrsnetzen, die vorrangig eine Erschließung innerhalb der Gemeinden gewährleisten.

Die kurz vorher in einem ähnlichen Ansatz systematisch erstellten Radnetze für die Regiopolregion Bielefeld und den Kreis Gütersloh konnten dabei übernommen werden. Vorhandene Radkonzepte und Planungen der jeweiligen Kommunen und weiteren Kreise dienen als weitere Grundlage.

Eine besondere Radverbindung, der Radschnellweg OWL 2.0 zwischen den Städten Rheda-Wiedenbrück, Gütersloh, Bielefeld und Herford, ist in der Gesamtstreckenführung mit dem RS3 (Minden–Herford) ein Leuchtturmprojekt der Region. Für diesen Radschnellweg wurde eine Potenzialanalyse im Rahmen des Radnetzkonzeptes OWL erstellt. Aufgrund der positiven Ergebnisse ist eine detaillierte Nutzen-Kosten-Analyse geplant. Die dargestellten Potenziale ergeben sich aufgrund der reinen Betrachtung von interkommunalen Pendlern unter Berücksichtigung der Entfernungen auf den Gesamtstrecken. Das tatsächliche Nutzerpotenzial wird aber durch Verkehrszwecke wie Bildungs-/Schülerverkehre, Einkaufsverkehre und Freizeitverkehre sowie durch die Binnenverkehre erheblich gesteigert, weshalb letztlich von einem deutlich höheren Potenzial auszugehen ist.

**Prognostizierte Radverkehrsfahrten auf dem RSW OWL 2.0**



# 4 Radwege

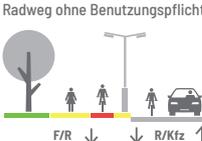
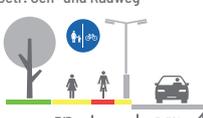
Radverkehrsanlagen sind der Oberbegriff zu verschiedenen von Radfahrern zu nutzenden Verkehrsanlagen, darunter auch bauliche Radwege. Im Folgenden werden die Rahmenbedingungen und Standards der unterschiedlichen Arten und Führungsformen erläutert.

## 4.1 Rahmenbedingungen für Radverkehrsanlagen

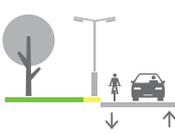
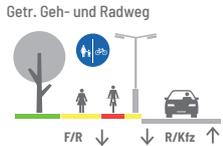
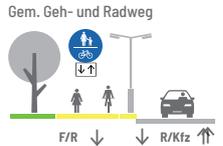
Eine der wichtigsten Grundaussagen einer sicheren und attraktiven Radverkehrsführung innerorts lautet „Radverkehr ist Fahrverkehr und ist deshalb im Regelfall in den Fahrbahnquerschnitt zu integrieren.“ Für die Einsatzbereiche, bei denen ein Fahren im Mischverkehr auf der Fahrbahn nicht möglich ist, stellen die Regelwerke für innerörtliche und außerörtliche Strecken ein umfangreiches Repertoire an Radverkehrsführungen zur Verfügung.

Dabei ist insbesondere auf ausreichende Breiten (auch für den Fußverkehr), auf eine durchgängige und intuitive Nutzbarkeit, gute Sichtbeziehungen der Verkehrsteilnehmenden untereinander sowie auf ausreichende Sicherheitsabstände zu parkenden Kfz zu achten.

### Führungsformen des Radverkehrs in Abhängigkeit der Verkehrsstärke – innerhalb geschlossener Ortschaften

Führungsformen Rad	Querschnitt	Bedingungen innerorts
<b>I Mischen</b>		DTV < 4.000 Kfz/24h bei 50 km/h DTV < 8.000 Kfz/24h bei 30 km/h
<b>II Teilseparation</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>Gehweg Radfahrer Frei</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>Radweg ohne Benutzungspflicht</p>  </div> </div>	4.000 Kfz/24h < DTV < 10.000 Kfz/24h bei 50 km/h 8.000 Kfz/24h < DTV < 18.000 Kfz/24h bei 30 km/h
<b>III/IV Trennen</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>Getr. Geh- und Radweg</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>Gem. Geh- und Radweg</p>  </div> </div>	DTV > 10.000 Kfz/24h bei 50 km/h DTV > 18.000 Kfz/24h bei 30 km/h

**Führungsformen des Radverkehrs in Abhängigkeit der Verkehrsstärke – außerhalb geschlossener Ortschaften**

Führungsformen Rad	Querschnitt	Bedingungen innerorts
<b>I Mischen</b>		DTV ≤ 2.500 Kfz/24h DTV ≤ 4.000 Kfz/24h bei 70 km/h
<b>III/IV Trennen</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>Getr. Geh- und Radweg</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>Gem. Geh- und Radweg</p>  </div> </div>	DTV > 2.500 Kfz/24h DTV > 4.000 Kfz/24h bei 70 km/h

**4.2 Qualitätsstandards für Radverkehrsanlagen des Radnetz OWL**

Die Ansprüche an Radverkehrsanlagen im Straßenraum steigen bei zunehmender Radverkehrsnutzung stetig an. Demzufolge soll die Radverkehrsplanung in OstWestfalen-Lippe künftig sowohl baulich als auch verkehrstechnisch einheitlich und an den aktuellen sich ständig weiterentwickelnden bundesweiten Regelwerken angelehnt erfolgen. Veränderungen (z. B. mehr Pedelecs und ein höheres Aufkommen an Lastenrädern), zunehmende Radverkehrsstärken und höhere Qualitätsanforderungen wurden für das Radnetz OWL bereits antizipiert, sodass die im Konzept definierten Qualitätsstandards die Festlegungen der Richtlinien teilweise übertreffen, aber einen anzustrebenden Idealzustand darstellen.

Insgesamt führt dies zu einer besseren Akzeptanz und Verständlichkeit der Radverkehrsführungen für alle Verkehrsteilnehmenden als auch zu einer Vereinfachung der Planungs- und Abstimmungsprozesse. Die Umsetzung dieser zukünftigen Standards ist ein essentieller Schritt für einen lückenlosen, sicheren und komfortablen Alltagsradverkehr. Dies muss in der Region diskutiert, priorisiert und umgesetzt werden.

Neben Regelbreiten für unterschiedliche Führungsformen (vom Schutzstreifen über gemeinsame Geh- und Radwege bis zur selbständigen Wegeverbindung) und Netzkategorien wurden Standards für weitere Kriterien der Radverkehrsplanung entwickelt. Diese betreffen die Oberflächen, Einbauten, Bevorrechtigungen, Verträglichkeit mit Fußverkehr, Winterdienste, Reinigung und Kontrolle, Beleuchtung, Absenkungen und Markierung.

## Regelbreiten von Radverkehrsanlagen des Radnetz OWL – innerhalb geschlossener Ortschaften

Art der Radverkehrsanlage		Ostwestfalen-Lippe			
		Netzkategorie I	Netzkategorie II	Netzkategorie III *	Radschnellweg
INNERORTS	<b>Schutzstreifen</b>	<b>Regelbreite</b> 1,75 m	<b>1,50 m</b>	<b>1,50 m</b>	–
		Mindestmaß 1,50 m	1,50 m	1,25 m	
	<b>Radfahrstreifen</b>	<b>Regelbreite</b> 2,55 m	<b>2,15 m</b>	<b>2,00 m</b>	<b>3,25 m</b>
		Mindestmaß 2,15 m	2,00 m	1,85 m	
	<b>Richtungsradweg</b>	<b>Regelbreite</b> 2,30 m	<b>2,15 m</b>	<b>2,00 m</b>	<b>3,00 m</b>
		Mindestmaß 1,90 m	1,80 m	1,60 m	
	<b>Zweirichtungsradweg</b>	<b>Regelbreite</b> 3,30 m	<b>3,00 m</b>	<b>3,00 m</b>	<b>4,00 m</b>
	Mindestmaß 3,00 m	2,70 m	2,50 m		
<b>Gem. Geh- und Radweg**</b>	<b>Regelbreite</b> 3,00 m	<b>2,50 m</b>	<b>2,50 m</b>	–	
	Mindestmaß 3,00 m	2,50 m	2,50 m		
<b>Fahrradstraße</b>	<b>Regelbreite</b> 4,60 m	<b>4,10 m</b>	<b>4,00 m</b>	<b>5,00 m</b>	
	Mindestmaß 4,00 m	4,00 m	4,00 m		
<b>Selbstständige Wegeverbindung</b>	<b>Regelbreite</b> 4,00 m	<b>3,00 m</b>	<b>3,00 m</b>	<b>4,00 m</b>	
	Mindestmaß 3,00 m	2,50 m	2,50 m		

Breiten zzgl. Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn/zum Parken

\* Mindestmaße nach geltenden ERA-Standards

\*\* nur in geeigneten Fällen oder bei geringem Fußverkehrsaufkommen

## Regelbreiten von Radverkehrsanlagen des Radnetz OWL – außerhalb geschlossener Ortschaften

Art der Radverkehrsanlage		Ostwestfalen-Lippe			
		Netzkategorie I	Netzkategorie II	Netzkategorie III *	Radschnellweg
AUSSERORTS	<b>Gem. Geh- und Radweg Einrichtungsverkehr</b>	<b>Regelbreite</b> 3,00 m	<b>2,70 m</b>	<b>2,50 m</b>	–
		Mindestmaß 2,70 m	2,50 m	2,50 m	
	<b>Gem. Geh- und Radweg Zweirichtungsverkehr</b>	<b>Regelbreite</b> 3,50 m	<b>3,00 m</b>	<b>2,70 m</b>	<b>5,00 m**</b>
	Mindestmaß 3,00 m	2,70 m	2,50 m		
<b>Wirtschaftsweg</b>	<b>Regelbreite</b> 4,00 m	<b>3,50 m</b>	<b>3,00 m</b>	<b>5,00 m</b>	
	Mindestmaß 3,50 m	3,00 m	3,00 m		

\* Mindestmaße nach geltenden ERA-Standards

\*\* bei geringem Fußverkehrsaufkommen

# 5

## Öffentlichkeitsinformation und Marketing

Kommunikation ist ein entscheidender Faktor bei der Förderung des Radverkehrs und einer zu bewirkenden Verhaltensänderung. Das Radverkehrsnetz OWL wird erst in einigen Jahren vollständig ausgebaut sein. Die Kommunikation kann aber sofort beginnen. Mit einem Mix aus Printmedien, Internet, Aktionen und Vernetzung.

Die bisher vorrangig für den Freizeitverkehr bereitgestellten Informationen müssen für den Alltagsradfahrer adaptiert und ergänzt werden. Die zukünftigen Maßnahmen im Bereich Öffentlichkeitsinformation und Marketing sollen:

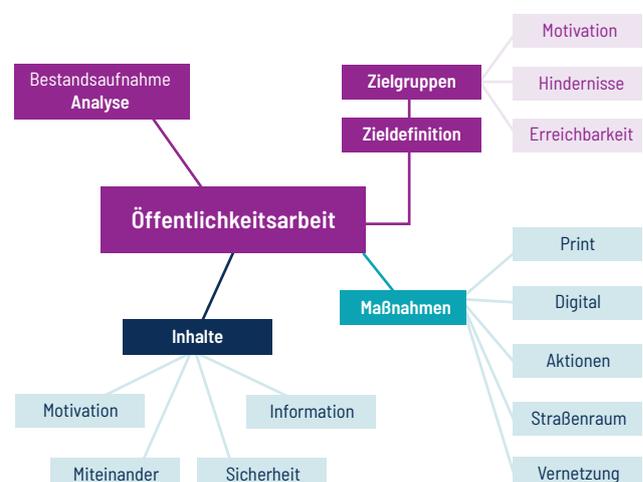
- die Zielgruppen (allgemeine Öffentlichkeit – speziell Pendlerinnen und Pendler sowie noch nicht Radfahrende, Multiplikatoren und Partner – z. B. Presse, Verbände und Unternehmen, Politik und Verwaltung) über Infrastruktur und Service-Angebote informieren
- die Routen des Netzes im Straßenraum erkennbar machen
- zur Nutzung des Fahrrads auch auf längeren Strecken motivieren
- Regeln für sicheres Verhalten vermitteln
- eine positive Bewertung des Fahrrads als gleichwertiges Verkehrsmittel fördern und für ein kooperatives Klima im Straßenraum werben

Zu den Daueraufgaben gehören ein guter Kontakt zu Presse und Medien, kontinuierliche Social Media Kommunikation und die Nutzung von Netzwerken und Synergieeffekten. Kurzfristige Maßnahmen unterstützt mit einer Dachmarke für Wiedererkennbarkeit erläutern das Projekt, z. B. Rubriken auf Websites, Erklärvideos, Präsenzen bei Aktionen und Veranstaltungen, Bürgerversammlungen, Runde Tische Radverkehr.

Mittelfristige Maßnahmen nutzen die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit und der Medien z. B. mit regionsweiten Aktionswochen, geführten Touren, Foto-/Videowettbewerben „Meine Lieblingsstrecke“. Das Netz kann sichtbar gemacht werden durch (zunächst provisorische, später dauerhafte) Kennzeichnung der vorgesehenen Routen und der aktuellen Baustellen. Gemeinsam mit Unternehmen kann ein Motivationspaket für Penderinnen und Pendler erarbeitet werden.

Ein Radportal OWL oder eine OWL Rad App, eine Imagekampagne für das Radfahren im Alltag und kooperatives Verhalten im Verkehr oder beispielsweise Bonusprogramme für Radfahrende im lokalen Handel unterstützen langfristig die Ziele für eine nachhaltige Radverkehrsstärkung.

### Bestandteile von Öffentlichkeitsarbeit und Marketing



(Quelle: Design-Gruppe)

# 6

## Ausblick

### Das erarbeitete Radnetz OWL stellt eine umfassende Strategie zur Radverkehrsförderung der gesamten Region OWL dar.

Es wurde ein hochwertiges, attraktives an der Zielmatrix ausgerichtetes Alltagsradnetz konzipiert, das die Fahrraderreichbarkeit und Verkehrssicherheit im gesamten Raum von OstWestfalenLippe steigert, mit einer Länge von insgesamt etwa 2.000 Kilometern und 425 Maßnahmenempfehlungen auf 532 km, davon 313 nach Regelwerk notwendig sowie 112 nach weitergehenden Qualitätsstandards empfohlen.

#### Maßnahmenempfehlungen

Kreis/ Kreisfreie Stadt	Radnetz OWL	Maßnahmen	Anteil Maßnahmen am Radnetz OWL
Bielefeld	121 km	19 km	16%
Gütersloh	371 km	87 km	24%
Herford	182 km	54 km	30%
Höxter	356 km	85 km	24%
Lippe	393 km	88 km	23%
Minden-Lübbecke	287 km	80 km	28%
Paderborn	282 km	119 km	42%
<b>Gesamt</b>	<b>1.992 km</b>	<b>532 km</b>	<b>27%</b>

Um die Verkehrssicherheit der Radfahrenden in OWL zu steigern und ein qualitativ hochwertiges und durchgängiges Angebot an Radverkehrsanlagen zu schaffen, zeigt das Konzept auf, wo Radverkehrsanlagen zwingend erforderlich sind.

Mit dem Radnetz OWL wurde ein hierarchisches Pendlerradnetz zur Vernetzung der Kommunen untereinander entwickelt. Ländliche Gebiete werden mit den Grund-, Mittel- und Oberzentren, aber auch mit dem ÖPNV über Mobilstationen angebunden. Es geht dabei auch um nachhaltigere Erreichbarkeit weniger verdichteter Räume durch stärkere Vernetzung der Verkehrsmittel und neue Bedienformen durch Mobilitätsmanagement und Digitalisierung.

Das Netz geht über Stadt- und Kreisgrenzen hinaus und ist klar strukturiert, analog zu überregionalen Straßennetzen. Es integriert bestehende und neue Strategien der Region (Alltagsradwegekonzept Kreis Gütersloh und das Integrierte Radverkehrskonzept der Regiopoleregion Bielefeld), kann aber auch wichtige Impulse für deren Weiterentwicklung innerhalb der REGIONALE bis 2022 und darüber hinaus geben.

Die Erstellung des Konzepts Radnetz OWL hat gezeigt, wie wichtig und erfolgreich eine koordinierte regionale Zusammenarbeit sein kann, insbesondere zur Förderung des Radverkehrs über Kommunengrenzen hinaus.

Alle beteiligten Akteure und der Radnetz-Prozess insgesamt profitieren erheblich von einer neutralen Moderation, koordinierten Vorgehensweise und Wissens- und Ressourcendündelung. Eine Verstetigung der engen Zusammenarbeit, auch in Bezug auf die Umsetzung von Maßnahmen oder Weiterentwicklung von Standards, die eine Bündelung von Ressourcen und weitreichende Synergieeffekte ermöglicht, wird angestrebt.

#### Zukünftiges Arbeitsprogramm und Instrument Radnetz OWL

Fortführung der koordinierten Zusammenarbeit 2021–2022 Perspektivische Aufgaben ab 2023				
Umsetzungsmaßnahmen Infrastruktur	Verknüpfung Mobilstationen	Gemeinsame Themen Kommunikation Austausch	Gemeinsame Planung und Finanzierung	Regionaler Konsens
	Pespektive Beschilderung	Pespektive Radschnellwege	Pespektive Master- studiengang / Referendariat	

Durch einen von den Bürgerinnen und Bürgern in OWL getragenen Konsens „Pro Rad“ kann die Förderung des Radverkehrs über die formalen Beschlüsse zum Radnetz OWL hinaus getragen und gefördert werden. Durch die strategische Ausrichtung der künftigen Radverkehrsplanung wird das Radfahren in OWL sicher, schnell und komfortabel. Radfahrende finden ein gutes Fahrradklima vor und werden als gleichwertige Verkehrsteilnehmende wahrgenommen. Neben politischem Engagement sowie von Vereinen und Verbänden bedarf es vor allem einer personellen und finanziellen Unterstützung.

Um das Radfahren im Raum OWL nicht nur durch vorrangig bauliche Umsetzungsmaßnahmen, sondern verstärkt auch durch Kommunikationsmaßnahmen nachhaltig zu fördern, sicherer zu gestalten und positiv zu besetzen ist es erforderlich, eine Gesamtstrategie über mehrere Jahre mit Zeit- und Budgetplan zu entwickeln und Verantwortliche für die Umsetzung zu benennen. Dabei gilt es die Möglichkeiten der StVO zu nutzen, die Qualitätsstandards einzuhalten, Mängel im Radverkehrsnetz herauszuarbeiten, Radabstellanlagen zu verbessern, eine Abwägung häufiger zu Gunsten des Radverkehrs zu treffen und eine kontinuierliche und auskömmliche Finanzierung zu sichern.

## Wesentliche Ergebnisse

Die Bedingungen für den Radverkehr sind heute in dem Raum, den das UrbanLand OWL abdeckt, sehr unterschiedlich. Vor allem die verdichteten Räume mit den Städten Bielefeld, Paderborn und Gütersloh weisen hohe Radverkehrsanteile auf, aber auch Kommunen im Westen von OWL (hier ist offenbar die Nähe zum Münsterland von Bedeutung). Die topografisch anspruchsvollen Regionen wie beispielsweise das Weserbergland oder der Kreis Höxter mit größeren Entfernungen zwischen den Städten, weisen dagegen eher geringere Radverkehrsanteile aus. Es sind dichte Netze für den Freizeitradverkehr vorhanden, der Alltagsradverkehr steht aber bisher oft nicht im Fokus.

Das neu entwickelte regionale Radverkehrsnetz orientiert sich an den relevanten Verbindungen zwischen den Kommunen; diese Verbindungen sind oft auch für den Kraftfahrzeugverkehr bedeutend. Deshalb verlaufen sehr viele dieser regional bedeutsamen Radverbindungen parallel zu den Straßenverbindungen der sog. klassifizierten Straßen

(Bundes-, Landes- und Kreisstraßen). Diese Verbindungen sind direkt, mit wenigen Umwegen und geringen Steigungen verbunden, so also auch für den Radfahrer eine schnelle und komfortable Route. An zahlreichen dieser klassifizierten Straßen finden sich jedoch große Lücken im Alltagsnetz. Für die Bundes- und Landesstraßen ist Straßen.NRW der Baulastträger und damit Ansprechpartner beim Ausbau der Radverkehrsanlagen an diesen Straßen. Für die Kreisstraßen sind die Kreise zuständig

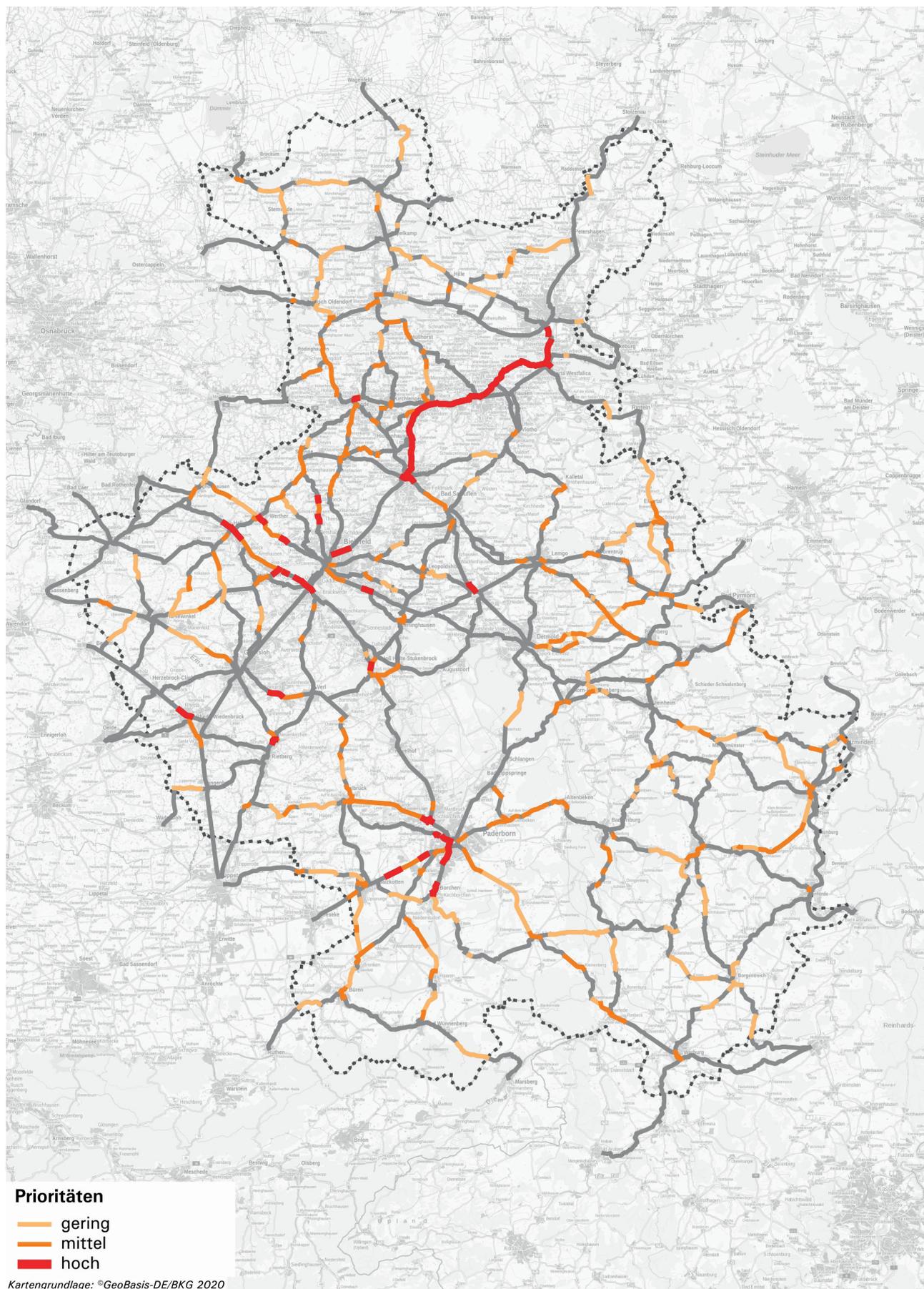
## Anteile Baulastträger an den gesamten Maßnahmen

Baulastträger	Maßnahmen	Anteil an den gesamten Maßnahmen
Straßen.NRW	370 km	70 %
Stadt Bielefeld	14 km	3 %
Kreis Gütersloh	28 km	5 %
Kreis Herford	4 km	1 %
Kreis Höxter	24 km	5 %
Kreis Lippe	12 km	2 %
Kreis Minden-Lübbecke	10 km	2 %
Kreis Paderborn	16 km	3 %
Städte/Gemeinden	54 km	10 %
<b>Gesamt</b>	<b>532 km</b>	<b>100 %</b>

Eine erste Übersicht über die Ausbau-Dringlichkeiten für Strecken, die derzeit nicht über Radverkehrsanlagen verfügen, zeigt die nebenstehende Karte.

Am Beispiel des Kreises Paderborn lässt sich zeigen, dass insbesondere außerorts über viele Kilometer Radverkehrsanlagen fehlen und dass davon weit überwiegend Bundes- und Landesstraßen betroffen sind. Das bedeutet, dass Straßen.NRW hier ein besonders wichtiger Ansprechpartner ist. Ein ähnliches Bild ergibt sich auch in den anderen Kreisen. Auf der Basis des vorliegenden Konzeptes können nun kreisweite Radverkehrskonzepte aufbauen. Die Stadt Bielefeld hat das im Umgriff mit der Regiopolregion bereits geleistet und deren regionales Radverkehrskonzept einstimmig beschlossen. Der Kreis Gütersloh hat parallel ebenfalls ein eigenes Radverkehrskonzept entwickelt. Und auch in anderen Kreisen werden in Kürze solche Kreisnetz-Konzepte erarbeitet. In diesen kreisweiten Radverkehrsnetzen muss das Radnetz OWL weiter verdichtet und um detaillierte Konzepte der kommunalen Radverkehrsverbindungen erweitert werden.

## Priorisierung für den Ausbau von Radverkehrsanlagen bei Netzlücken



## DANK

Ein besonderer Dank gilt den Mitgliedern der Arbeitsgruppe Radnetz OWL für ihre engagierte Mitarbeit bei der Entwicklung des Radnetz OWL.

**Jürgen Deppemeier**

Radverkehrsbeauftragter, Eigenbetrieb Straßen, Kreis Lippe

**Jürgen Geisler**

regio|REGION PADERBORN e.V., c/o Stadt Paderborn

**Friederike Keller**

Strategische Mobilitätsplanung und ÖPNV, Amt für Verkehr, Stadt Bielefeld

**Heike Lockstedt-Macke**

Leiterin Abteilung Straßen, Kreis Höxter

**Linda Noack**

Konzeptionelle Radverkehrsplanung, Kreisstraßenbauamt, Kreis Paderborn

**Michael Rüngeler**

Amtsleiter Kreisstraßenbauamt, Kreis Paderborn

**Julian Schimichowski**

Strategische Mobilitätsplanung und ÖPNV, Amt für Verkehr, Stadt Bielefeld

**Christopher Schmiegel**

Mobilitätsbeauftragter, Koordinierungsstelle Energie und Klima, Kreis Gütersloh

**Arne Schubert**

Straßen- und Brückenbauamt, Stadt Paderborn

**Dorothea Streich**

Projektmanagement, Amt für Sozialplanung und Kreisentwicklung, Kreis Herford

**Stefanie Zienc**

Kreisplanungsstelle, Bau- und Planungsamt, Kreis Minden-Lübbecke

**Darüber hinaus bedanken wir uns bei allen Personen, die Anteil am Gelingen des Konzepts hatten, mit Rat und Tat zur Seite standen und das Projekt unterstützt haben – insbesondere bei den Fachleuten in den Städten und Gemeinden, die sich mit ihrer Ortskenntnis sehr engagiert eingebracht haben.**

# IMPRESSUM

## HERAUSGEBERIN

OstWestfalenLippe GmbH  
REGIONALE 2022  
Turnerstraße 5-9  
33602 Bielefeld  
[www.urbanland-owl.de](http://www.urbanland-owl.de)

Verantwortlich:  
Herbert Weber, Geschäftsführer

## PROJEKTLEITUNG

Astrid Butt, OWL GmbH

## PROJEKTKOORDINATION

Linda Noack, Kreis Paderborn

## AUFTRAGNEHMER

SHP Ingenieure  
Plaza de Rosalia 1  
30449 Hannover  
[www.shp-ingenieure.de](http://www.shp-ingenieure.de)

Projektleitung:  
Dr.-Ing. Peter Bischoff  
Bearbeitung:  
Christopher Reineking M.Eng.  
unter Mitarbeit von:  
Julia Ware B.Sc.  
Engelbert Stenkoff

## UNTERAUFTRAGNEHMERINNEN

Gisela Sonderhüsken  
Design-Gruppe  
Ricklinger Straße 3 B  
30449 Hannover  
[www.design-gruppe.com](http://www.design-gruppe.com)

## GESTALTUNG

[deteringdesign.de](http://deteringdesign.de)

## STAND

Februar 2021

Eine Langfassung mit detaillierten Vorschlägen zu Routen  
und Ausbaustandards finden Sie unter:  
[www.urbanland-owl.de/presse-mediathek/medien-zum-download](http://www.urbanland-owl.de/presse-mediathek/medien-zum-download)



**OstWestfalenLippe**  
Eine Region. Ein Wort.

OstWestfalenLippe GmbH  
REGIONALE 2022  
Turnerstraße 5-9  
33602 Bielefeld

0521 96733-130  
urbanland@ostwestfalen-lippe.de

Das Radnetz OWL definiert die Hauptrouten zwischen allen Städten und Gemeinden in OWL sowie zu Nachbarregionen. Es bildet somit das Rückgrat eines lückenlosen, verkehrssicheren und zukunftsfähigen Alltagsradnetzes für das UrbanLand OstWestfalenLippe.

[www.urbanland-owl.de](http://www.urbanland-owl.de)



#### Kommunen in OWL

Altenbeken | Augustdorf | Bad Driburg | Bad Lippspringe  
Bad Deynhausen | Bad Salzuflen | Bad Wünnenberg  
Barntrup | Beverungen | Bielefeld | Blomberg | Borchel  
Borgentreich | Borgholzhausen | Brakel | Bünde | Büren  
Delbrück | Detmold | Dörentrup | Enger | Espelkamp  
Extertal | Gütersloh | Halle (Westf.) | Harsewinkel | Herford  
Herzebrock-Clarholz | Hiddenhausen | Hille | Horn-Bad Meinberg  
Hövelhof | Höxter | Hüllhorst | Kalletal | Kirchlengern | Lage  
Langenberg | Lemgo | Leopoldshöhe | Lichtenau | Löhne  
Lübbecke | Lügde | Marienmünster | Minden | Nieheim  
Oerlinghausen | Paderborn | Petershagen | Porta Westfalica  
Preußisch Oldendorf | Rahden | Rheda-Wiedenbrück  
Rietberg | Rödinghausen | Salzkotten | Schieder-Schwalenberg  
Schlangen | Schloß Holte-Stukenbrock | Spenge | Steinhagen  
Steinheim | Stewede | Verl | Versmold | Vlotho | Warburg  
Werther (Westf.) | Willebadessen

Die REGIONALE 2022 wird  
gefördert durch:



Ministerium für Heimat, Kommunales,  
Bau und Gleichstellung  
des Landes Nordrhein-Westfalen

