

REGIONALE
2022

URBANLAND
OstWestfalenLippe

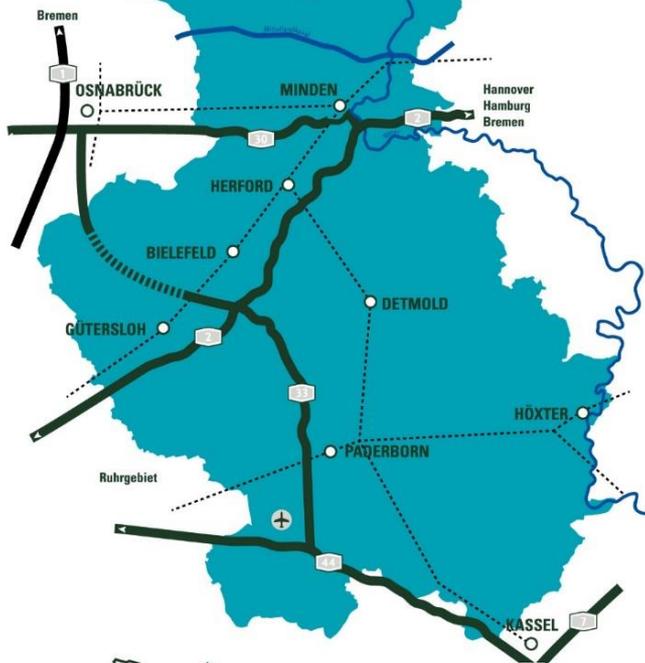
Fachtagung „Radverkehr im Alltag“
17.06.2022, Lingen

Radnetz OWL
Astrid Butt, OWL GmbH

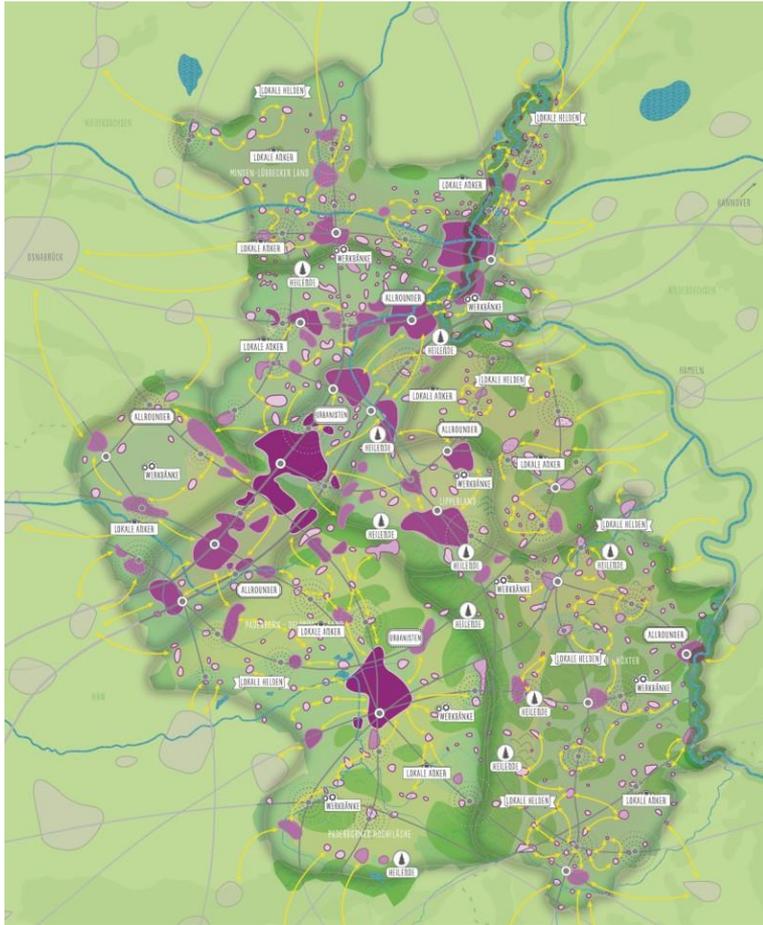
Wir gestalten
DAS NEUE
URBAN
LAND
OstWestfalenLippe

OstWestfalenLippe

Ganz oben in Nordrhein-Westfalen



Einwohner:	2.055.724 (12/2019)
Fläche:	6.523,2 km ²
Einwohner pro qkm:	315 (2019)
Kreise, kreisfreie Stadt:	7
Anzahl Kommunen:	70
Erwerbstätige:	1.129,110 (2018)
Arbeitslose:	6,4 % (07/2020)
Bruttoinlandsprodukt	ca. 68,9 Mrd. € (2017)
Anzahl der Unternehmen	
IHKs	135.724 (01/2019)
HWK	21.191 (01/2019)
Hochschulen	14
Studierende	69.108 (WS 2019/2020)



Die neue Balance von Stadt und Land in der polyzentrischen vernetzten Region

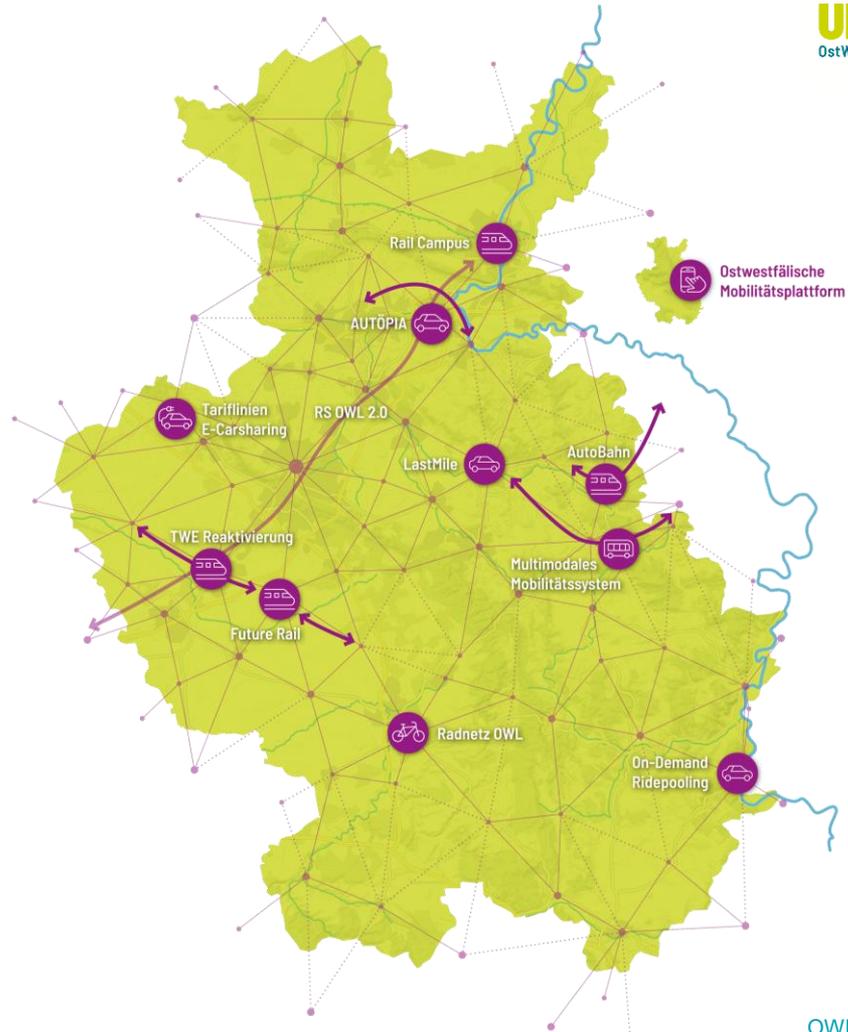
- Vernetzte Mobilität mit einer gemeinsamen Strategie
- Innovationsimpulse für eine exzellente Bildung und berufliche Entfaltung
- Lebendige Quartiere in Stadt und Land mit der Verbindung von Wohnen, Arbeiten, Kultur und Freizeit.
- Orte der Begegnung mit urbanem Lebensgefühl - auch auf dem Land.
- Kulturlandschaften qualifizieren und Lebensräume stärken.
- Gesundheitsversorgung, Daseinsvorsorge und gemeinschaftlich Leben in allen Lebensphasen überall in OWL
- Reize der Region, um zusätzliche Strahlkraft zu entwickeln.

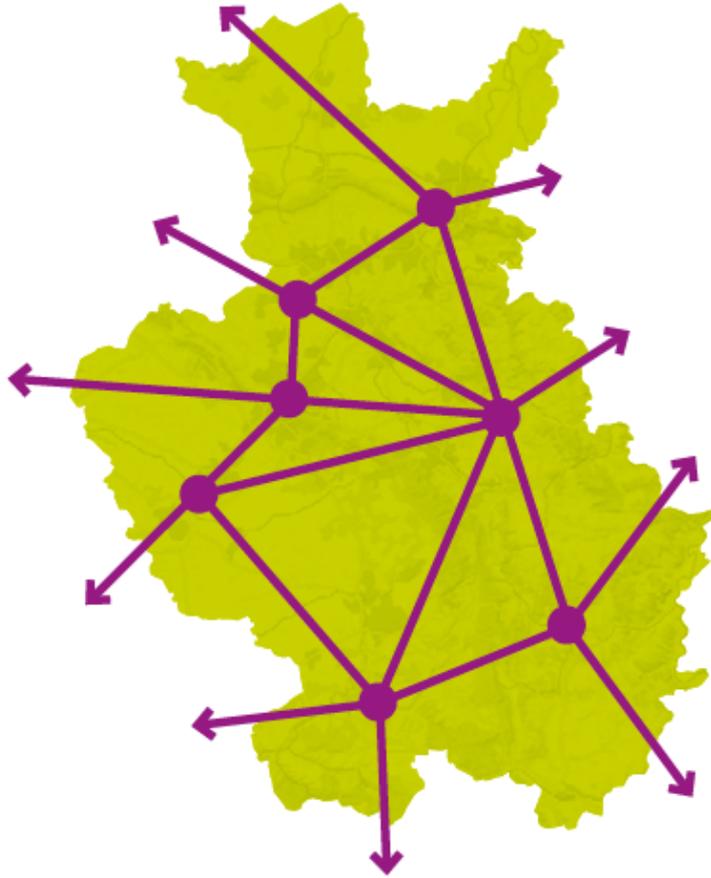


- Ausbau und Qualitätsverbesserung des bestehenden ÖPNV-Angebots
- Flexible und bedarfsgesteuerte Mobilitätsangebote
- Multimodales Mobilitätssystem
- Mobilitätskosten (Tarife/Preise)
- Stärkung des Radverkehrs
- Mobilitätsverständnis verändern / Mobilitätskompetenz steigern
- Zukunftsfähige Wirtschafts- und Güterverkehre
- Betriebliches Mobilitätsmanagement
- Alternative Antriebe

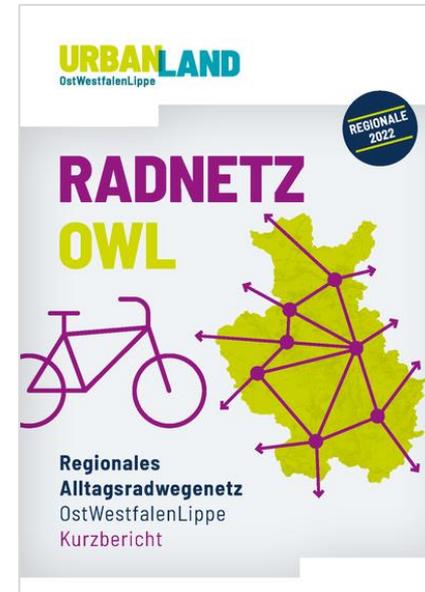
Wir sorgen dafür, dass jeder in OWL alles gut erreicht und mit der ganzen Welt verbunden ist.

- vernetzte Mobilität als wesentlicher Erfolgsfaktor für die Zukunftsfähigkeit von Regionen
- Gemeinsames Fundament ist die Mobilitätsstrategie OstWestfalenLippe
- Radfahren liegt im Trend besonders als Alltags- und Pendlermobilität





RADNETZ OWL



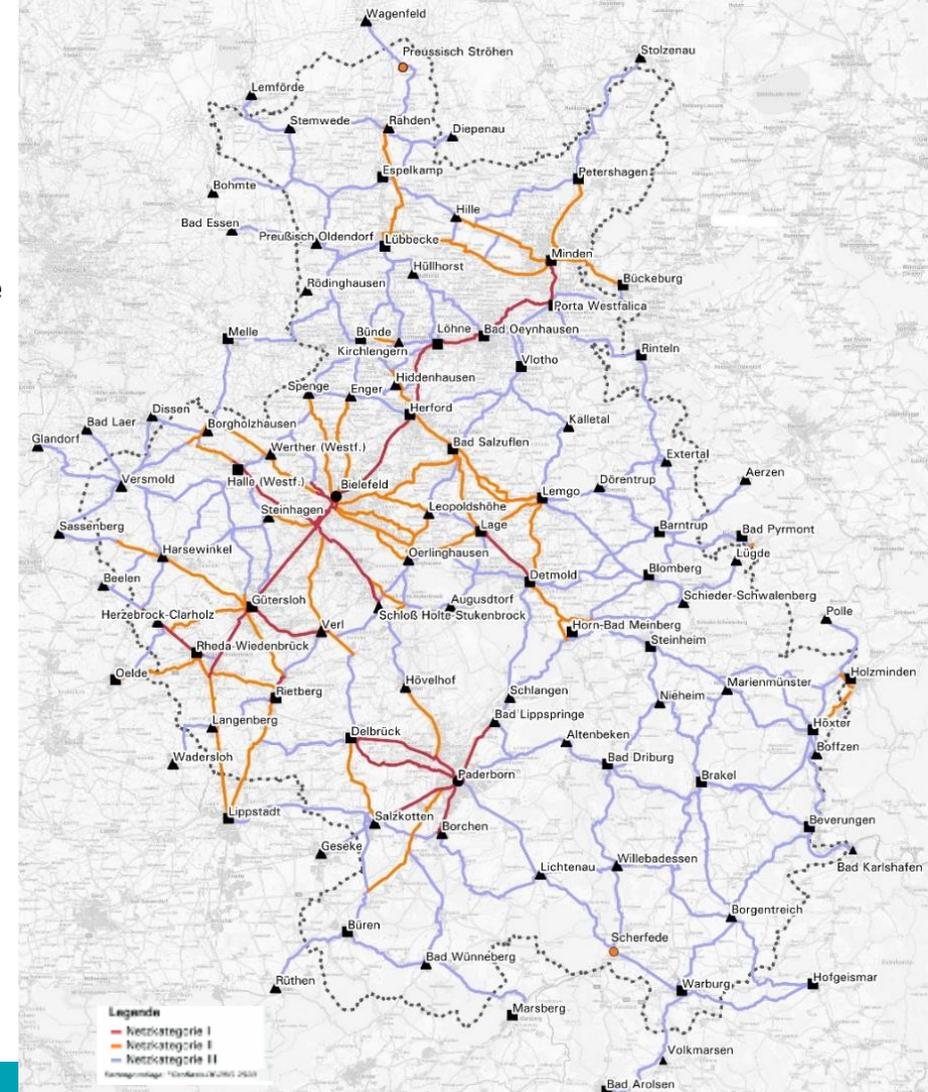


RADNETZ OWL als Rückgrat

- Voraussetzung - komfortable und sichere Radwege als schnelle, direkte Verbindungen
- Definition der Hauptverbindungsrouen zwischen allen Städten und Gemeinden sowie die Verknüpfungen zu den Nachbarregionen
- Einstufung der Verbindungen in Netzkategorien: Entfernung, Anzahl Pendelnder zwischen den Städten sowie Radverkehrsanteile dienen als Kriterien

➤ 1.992 km Radnetz

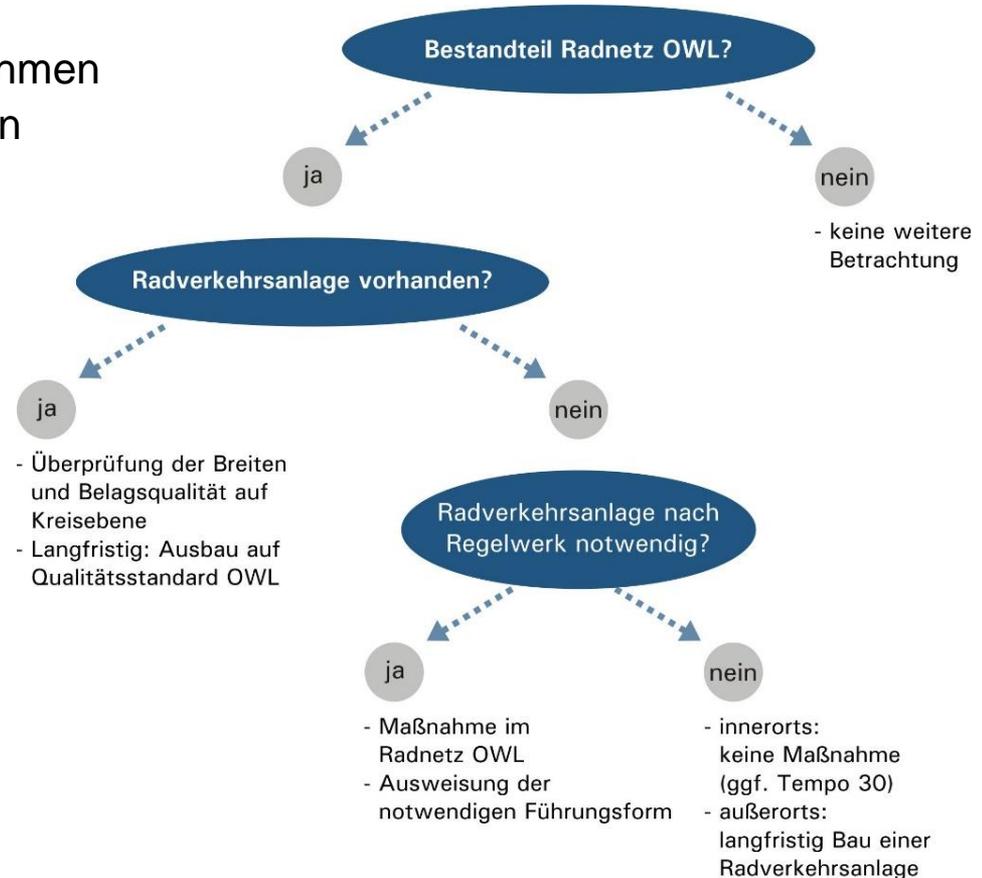
Kreis / Kreisfreie Stadt	Radnetz OWL [km]	Anteil am Gesamtradnetz
Bielefeld	121	6%
Gütersloh	371	19%
Herford	182	9%
Höxter	356	18%
Lippe	393	20%
Minden-Lübbecke	287	14%
Paderborn	282	14%
Gesamt	1992	



- Erarbeitung und Priorisierung von Maßnahmen
 - Ableiten von geeigneten Führungsformen
- Festlegung von Qualitätsstandards

Führungsformen Rad	Querschnitt	Bedingungen innerorts
I Mischen		<ul style="list-style-type: none"> • DTV < 4.000 Kfz/24h bei 50 km/h • DTV < 8.000 Kfz/24h bei 30 km/h
II Teilseparation		<ul style="list-style-type: none"> • 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
III/ IV Trennen		<ul style="list-style-type: none"> • DTV > 10.000 Kfz/24h bei 50 km/h • DTV > 18.000 Kfz/24h bei 30 km/h

Führungsformen Rad	Querschnitt	Bedingungen außerorts
I Mischen		<ul style="list-style-type: none"> • DTV ≤ 2.500 Kfz/24h • DTV ≤ 4.000 Kfz/24h bei 70 km/h
III/ IV Trennen		<ul style="list-style-type: none"> • DTV > 2.500 Kfz/24h • DTV > 4.000 Kfz/24h bei 70 km/h



- Stetig wachsende Ansprüche an Radverkehrsanlagen durch zunehmenden Radverkehr
- Radverkehrsplanung in OWL künftig baulich als auch verkehrstechnisch einheitlich
- Qualitätsstandards übertreffen teilweise die Festlegungen in Richtlinien
 - zunehmende Radverkehrsstärken und höhere Qualitätsanforderungen werden antizipiert
- Regelbreiten für unterschiedliche Führungsformen und Netzkategorien
- Standards für bspw. Oberflächen, Bevorrechtigungen, Reinigung und Kontrolle, Beleuchtung

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

Breiten zzgl. Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn/zum Parken

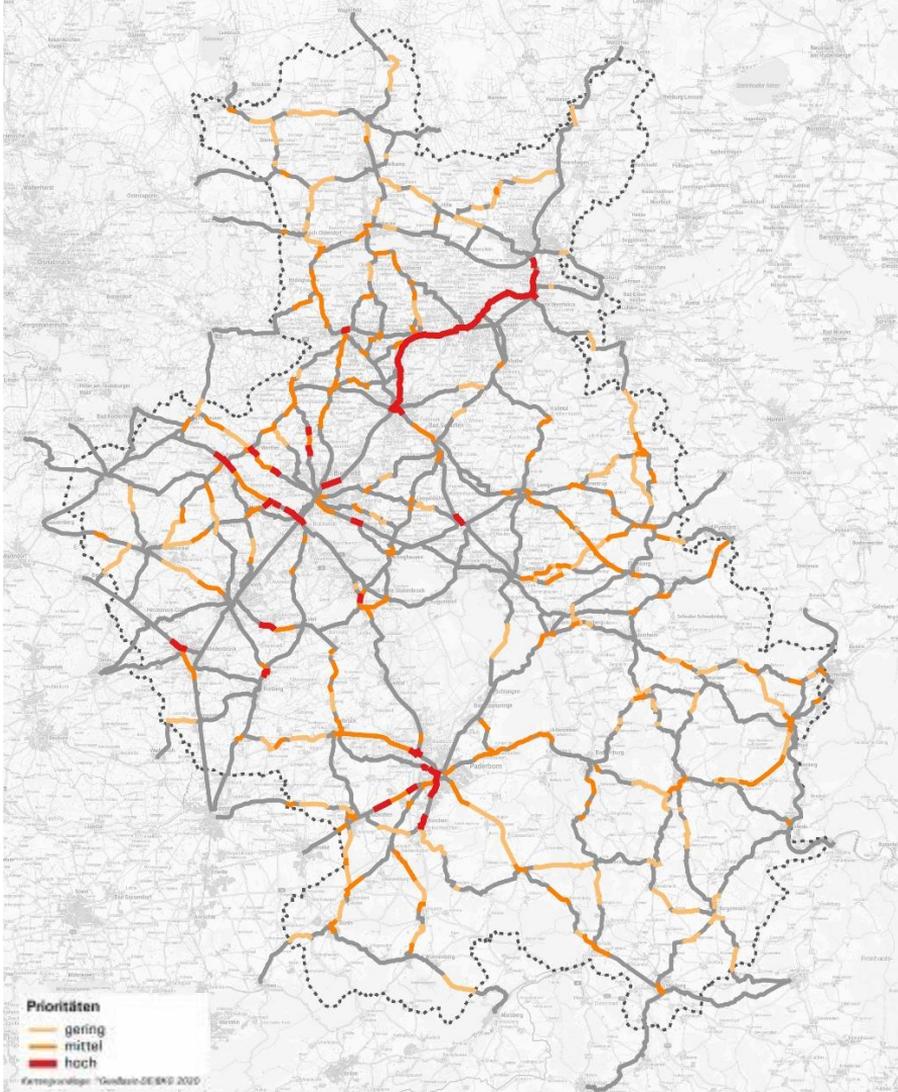
* Mindestmaße nach geltenden ERA-Standards

** nur in geeigneten Fällen oder bei geringem Fußverkehrsaufkommen

Art der Radverkehrsanlage	Ostwestfalen-Lippe			Radschnell- verbindung	
	Netzkategorie I	Netzkategorie II	Netzkategorie III*		
Gem. Geh- und Radweg	Regelbreite	3,00 m	2,70 m	2,50 m	-
	Mindestmaß	2,70 m	2,50 m	2,50 m	
Einrichtungsverkehr	Regelbreite	3,50 m	3,00 m	2,70 m	5,00 m**
	Mindestmaß	3,00 m	2,70 m	2,50 m	
Wirtschaftsweg	Regelbreite	4,00 m	3,50 m	3,00 m	5,00 m
	Mindestmaß	3,50 m	3,00 m	3,00 m	

* Mindestmaße nach geltenden ERA-Standards

** bei geringem Fußverkehrsaufkommen



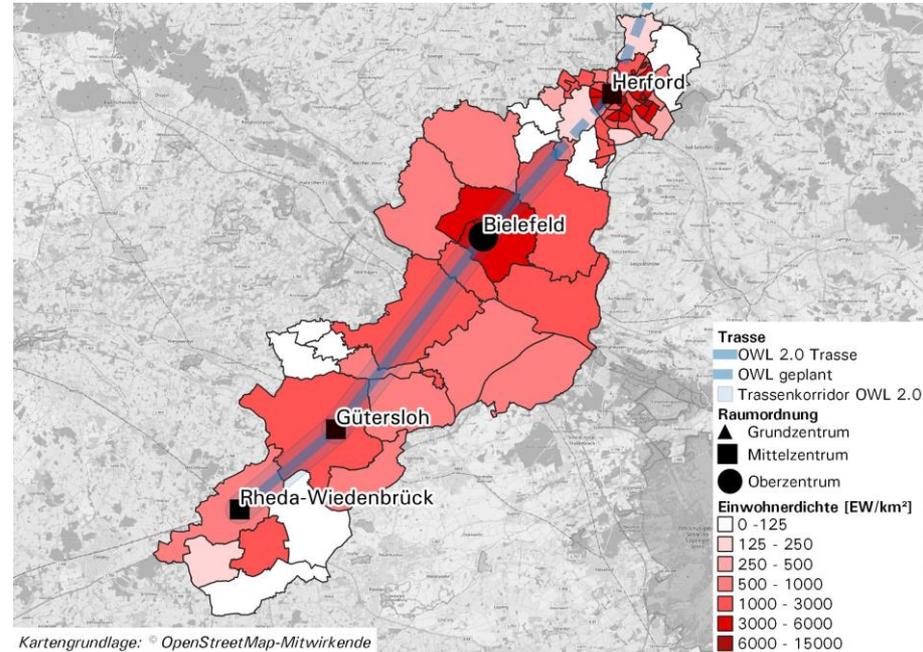
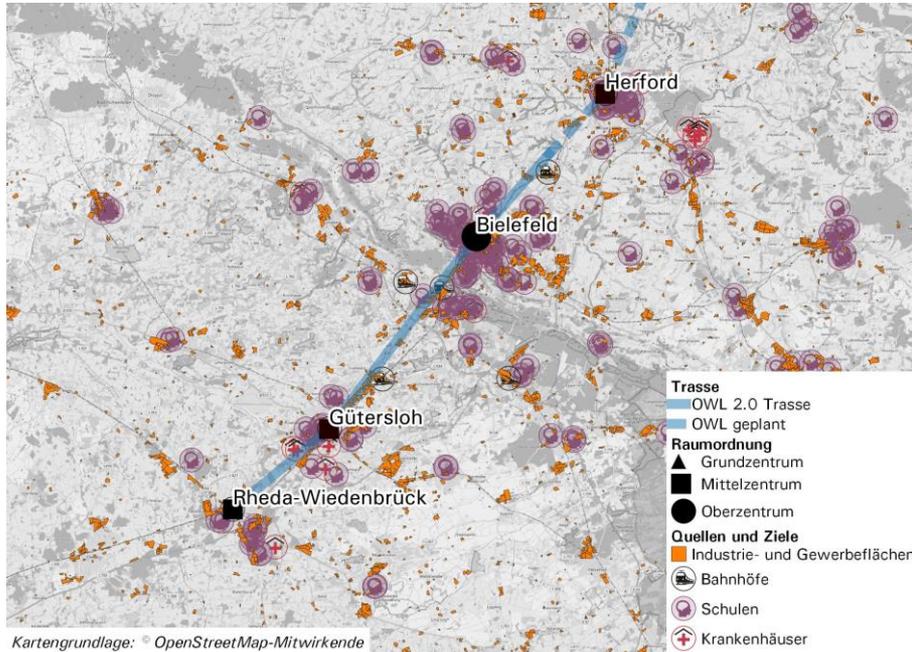
Prioritäten
— gering
— mittel
— hoch
Kartengrundlage: GeoBase-DE/NS 2020

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%
Gesamt	1.992 km	532 km	27%

Baulasträger	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 %
Gesamt	532 km	100 %

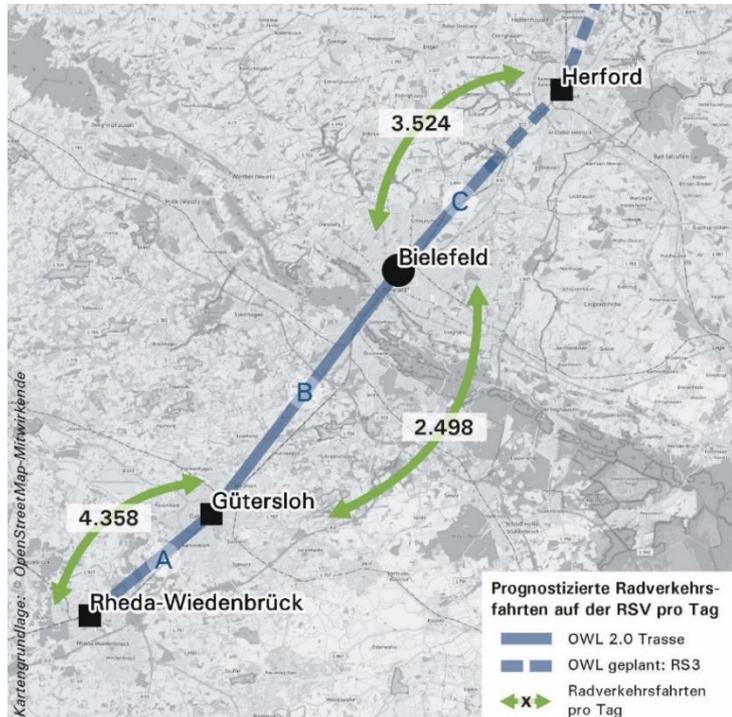
- Viele Quellen und Ziele entlang des Korridors
- Sehr gute Voraussetzungen für einen RSW

- Potenzialuntersuchung zum RSW OWL 2.0
- Hohe Einwohnerdichten entlang des Korridors

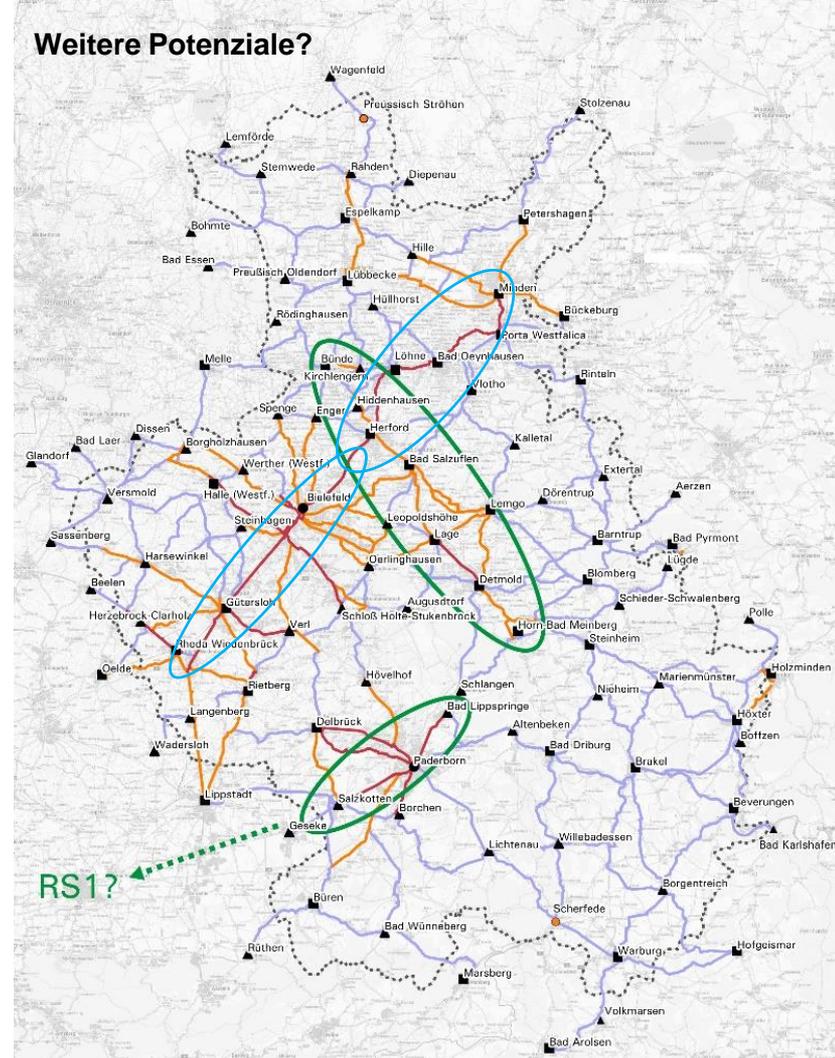


Radschnellweg OWL 2.0

- Potenzial von mehr als 2.000 Radfahrenden auf allen Abschnitten
- Detaillierte Nutzen-Kosten-Analyse geplant



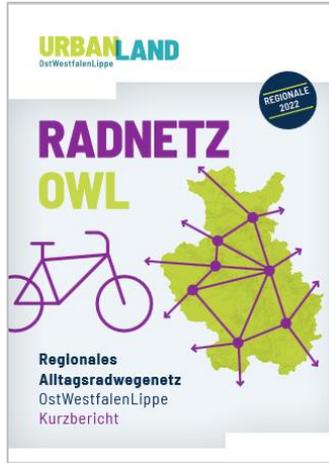
Weitere Potenziale?



■ Unterschiedliche Bedingungen in den einzelnen Kreisen

- ❖ die verdichteten Räume mit den Städten Bielefeld, Paderborn und Gütersloh weisen **hohe Radverkehrsanteile** auf
 - ❖ topografisch anspruchsvollen Regionen wie bspw. 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 bisher oft nicht im Fokus oder verläuft **umwegig**
- Radnetz OWL verbindet die Kommunen möglichst **direkt**. Daher verlaufen sehr viele dieser regional bedeutsamen Radverbindungen parallel zu klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen)
- Insbesondere außerorts fehlen über **viele Kilometer Radverkehrsanlagen**

- **Hochwertige Standards** entscheidend für die Qualität des Radnetzes
 - Komfortable und zukunftsfähige Standards
- Zusammenarbeit mit **Straßen.NRW** für die Umsetzung der Maßnahmen entscheidend
- OWL als **Vorreiter für Radverkehrsplanung** für eine gesamte Region
 - Radverkehrsplanung darf nicht an Verwaltungsgrenzen enden
- Chance die Radmobilität in der **gesamten Region** zu stärken
 - Projektpartner haben konkrete Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs
- Verlängerung des **RS1** in die Region und des **RS3** innerhalb OWL



[www.urbanland-owl.de/presse-mediathek/
medien-zum-download/](http://www.urbanland-owl.de/presse-mediathek/medien-zum-download/)

- Kurzbericht
- Bericht
- Anlagen mit Maßnahmensteckbriefen



UrbanLand Blog

[www.urbanland-owl.de/urbanland-
blog/aufgesattelt-radnetz-owl-vorgestellt/](http://www.urbanland-owl.de/urbanland-blog/aufgesattelt-radnetz-owl-vorgestellt/)

- Blog zur Veranstaltung
- Videobotschaft Minister Wüst

- Zusammenarbeit von sechs Kreisen und der Stadt Bielefeld
 - Moderiert von der OstWestfalenLippe GmbH
 - Unterstützung durch die Bezirksregierung Detmold und Straßen.NRW
 - Bearbeitung durch SHP Ingenieure
- Beteiligung der 70 Städten und Gemeinden
- Organisation/Moderation durch REGIONALE bis 2023
- Verstetigung der in der Konzeptphase aufgestellten Arbeitsstruktur mit dem Radnetz OWL als Instrument für die Abstimmung über kommunale Grenzen hinweg
- Fortführung der gesamtregionalen Koordinierung und enge Zusammenarbeit mit Straßen.NRW
- Konkretisierung und Absicherung der gemeinsamen Aufgaben, bspw. Datenmanagement
- Schaffung einer guten Umsetzungsperspektive

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) HF HX LIP MI PB Abschlussveranstaltung (Digital) 02/2021		
4 Sitzungen (i. d. R. Online)		Dokumentation		
Fortführung der koordinierten Zusammenarbeit 2021–2022 Perspektivische Aufgaben ab 2023				
Umsetzungsmaßnahmen Infrastruktur	Verknüpfung Mobilstationen	Gemeinsame Themen Kommunikation Austausch	Gemeinsame Planung und Finanzierung	Regionaler Konsens
	Perspektive Beschilderung	Perspektive Radschnellwege	Perspektive Master- studiengang/ Referendariat	



Deutscher Fahrradpreis geht nach Ostwestfalen-Lippe

am Samstag, 19.02.2022 Lokales

Fahrradpreis beflügelt Projekt Radnetz OWL

Bielefelder OB Pit Clausen: Auch für Pendler gehört das Rad mittlerweile zur Alltagsmobilität.

Matthias Bungeroth

■ **Bielefeld.** Die Verleihung des Deutschen Fahrradpreises 2022 für das Radnetz OWL ist in der Region als Rückenwind für die Bemühungen um eine Verkehrswende in Ostwestfalen-Lippe aufgenommen worden. „Wir sind unglaublich

Blick, die in allen sechs Kreisen sowie der kreisfreien Stadt Bielefeld angesiedelt sind. Alle 70 OWL-Kommunen sowie Fachleute verschiedener Institutionen arbeiten an der Entwicklung dieses Netzes mit. „Die interkommunale Zusammenarbeit und Koordination für die Umsetzung eines all-



sed_

(1ade0e.jpg)

! Auszeichnung stellvertretend für

Der Jury des Deutschen Fahrradpreises

hat sich entschieden. Kategorie Ostwestfalen-Lippe.

Pendler

Die Kreise auf, die zwischen Bielefeld und Paderborn liegen, sind für die Umsetzung des Projekts Radnetz OWL entscheidend.

HOME > NACHRICHTEN > ZWISCHEN WESER UND RHEIN > ERMUTIGUNG FÜR VERKEHRSWENDE: DE



Das Radwegenetz in Ostwestfalen-Lippe soll deutlich ausgebaut sowie sicherer und komfortabler werden. So will es das Projekt Radnetz OWL. | © OWL GmbH

Verkehr

Ermutigung für Verkehrswende: Deutscher Fahrradpreis für Radnetz OWL

Radfahren ist "in". Das zeigt sich in immer weiter steigenden Verkaufszahlen. Ein Projekt zum Ausbau des Radwegenetzes ist nun preisgekrönt worden.



Matthias Bungeroth

Das Radnetz OWL skizziert ein Wegenetz mit 2000 Kilometern

Deutscher Fahrradpreis geht nach Ostwestfalen-Lippe

Köln/Paderborn - Das Infrastrukturkonzept Radnetz OWL ist mit dem 22. Deutschen Fahrradpreis ausgezeichnet worden. Paderborns Landrat Christoph Rütter nahm den ersten Preis stellvertretend in Köln entgegen. Das Radnetz OWL skizziert ein Wegenetz mit 2000 Kilometern und nimmt die direkten Verbindungen der Kommunen in den Blick.

Freitag, 18.02.2022, 06:36 Uhr

aktualisiert: 18.02.2022, 10:02 Uhr



Laudatorin Christine Fuchs (AGFS, links), Paderborns Landrat Christoph Rütter, Moderatorin Anna Planken und im Hintergrund Annette Nothnagel, Leiterin „Regionale“ bei der OWL GmbH, die digital der Preisverleihung zugeschaltet war. Foto: Deutscher Fahrradpreis/Endermann

Anzeige

Ziel: Umsetzungsgeschwindigkeit erhöhen

Herausforderungen:

- Zersplitterte Zuständigkeiten
- Ressourcenprobleme, insbesondere Fachkräfte
- Flächenmobilisierung

Lösungen:

- Kooperation der Gebietskörperschaften und Straßen.NRW, regionale Moderation
- Neue Instrumente (z. B. Planerpool)
- Einbindung der Menschen vor Ort (z. B. auch Bürgerradwege)
- Setzung politischer Prioritäten



URBANLAND

OstWestfalenLippe

Die REGIONALE 2022 wird gefördert durch:



Bundesministerium
des Innern, für Bau
und Heimat



STÄDTÉBAU-
FÖRDERUNG

von Bund, Ländern und
Gemeinden

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



REGIONALE
2022



OstWestfalenLippe

Eine Region. Ein Wort.



Hinweis

Nur zum internen Gebrauch. Weitergabe und Vervielfältigung (auch auszugsweise) sind lediglich mit schriftlicher Einwilligung der OWL GmbH zulässig. Dieses Dokument ist Teil einer Präsentation und ohne die mündliche Erläuterung unvollständig. Soweit Fotos, Graphiken und andere Abbildungen zu Layoutzwecken oder als Platzhalter verwendet wurden, für die keine Nutzungsrechte für einen öffentlichen Gebrauch vorliegen, kann jede Wiedergabe, Vervielfältigung oder gar Veröffentlichung Ansprüche der Rechteinhaber auslösen. Wer diese Unterlage ganz oder teilweise in welcher Form auch immer weitergibt, vervielfältigt oder veröffentlicht, übernimmt das volle Haftungsrisiko gegenüber den Inhabern der Rechte, stellt die OWL GmbH von allen Ansprüchen Dritter frei und trägt die Kosten der ggfs. notwendigen Abwehr solcher Ansprüche durch die OWL GmbH.