

Maßnahme B5: Einrichtung von Fahrradstraßen

Auswirkungen auf Zielfelder

ZF 1

ZF 2

ZF 3

ZF 4

ZF 5

Beschreibung der Maßnahme

Der Radverkehr in Coesfeld besitzt aufgrund einer flachen Topographie und einer fahrradaffinen Bevölkerung eine herausragende Bedeutung. Dies unterstreicht der Modal-Split-Anteil von 39 % [19]. Das kompakte Siedlungsgefüge begünstigt diese Qualität. Es ist ein Hauptanliegen des Masterplans Mobilität, durch den Ausbau der Radinfrastruktur den Radverkehr als Hauptverkehrsart im Binnenverkehr Coesfelds weiter zu entwickeln. So soll das hierarchische Radverkehrsnetz (siehe Maßnahme B4) Zug um Zug umgesetzt werden.

Hierzu wird mit dem ‚Coesfelder Weg‘ ein innovativer Ansatz verfolgt, der die Ausweisung von Fahrradstraßen auf wichtigen Sammelstraßen innerhalb von Quartieren vorsieht. Hintergrund dessen ist, dass neben den Sammelstraßen keine alternativen Verbindungen für den Radverkehr vorhanden sind, um entsprechende Ziele und vor allem die Innenstadt zu erreichen. Synergien mit der Maßnahme F1 begünstigen durch die dort vorgesehene Herausnahme des Durchgangsverkehrs dieses Vorgehen. Zudem besitzt der Radverkehr in Coesfeld bereits heute eine enorme Bedeutung und überwiegt auf Strecken unter 5 km gegenüber dem MIV.

Dort, wo keine alternativen Strecken für Radfahrende vorhanden sind, werden diese künftig auch auf Sammelstraßen priorisiert gegenüber dem Kfz-Verkehr geführt. Das betrifft in der Mehrzahl der Fälle Radhaupttrouten des Radverkehrsnetzes, da die Velorouten zum Großteil entlang der Hauptverkehrsstraßen geführt werden (lediglich parallel zur Dülmener Straße verläuft eine geplante Fahrradstraße auf einer Veloroute). Dabei muss sich schlussendlich immer im Rahmen der geltenden Anordnungsvoraussetzungen der StVO und der VwV-StVO bewegt und der Einzelfall geprüft werden. Die Machbarkeit kann jeweils anhand von Checklisten, die die gängigen Kriterien und rechtlichen Rahmenbedingungen beinhalten, abgearbeitet werden. Trotzdem soll als Maßgabe gelten, den innovativen Ermessensspielraum bei der Anordnung im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten voll auszuschöpfen.

Fahrradstraßen sind grundsätzlich ein geeignetes Instrument zur Radverkehrsförderung, da sie zunächst prinzipiell alleine dem Radverkehr vorbehalten sind. Eine Beschilderung erfolgt mit dem Zeichen 244.1 der StVO. Es entspricht jedoch mittlerweile der gängigen und regelkonformen Praxis, dass andere Fahrzeugarten mit Zusatzzeichen zugelassen werden. Diese dürfen nicht schneller als 30 km/h fahren und sind sprichwörtlich nur „zu Gast“. Diese Terminologie beinhaltet unter anderem, dass es den Radfahrenden gemäß StVO ausdrücklich erlaubt ist, nebeneinander zufahren, und Kraftfahrzeuge nur unter bestimmten, eng gefassten Voraussetzungen zum Überholen berechtigt sind. Somit wird ausreichend Sicherheit und Komfort für den Radverkehr gewährleistet.

In die Auswahl der entsprechenden Ausweisungen sind die bereits angestellten Planungen der Verwaltung sowie die Vorgaben des hierarchischen Radwegenetzes mit eingeflossen. Diese als Fahrradstraßen auszuweisenden Strecken (siehe unten) sind in eine Reihenfolge zur zeitlichen Umsetzung zu bringen und dementsprechend abzuarbeiten. Als erste, zu bearbeitenden Streckenabschnitte werden die Straßen Oldendorper Weg / Haugen Kamp oder die Straße Hohes Feld empfohlen. Alternativ kommt auch der Abschnitt der Veloroute 1 in Richtung Lette in Frage. Grundsätzlich soll der Ausbau von Fahrradstraßen auf Radhaupttrouten im Tätigkeitsbereich des Radverkehrs mit oberster Priorität behandelt werden.

Zur Einrichtung von Fahrradstraßen sollten Gestaltungsstandards beschlossen werden, die die straßenverkehrsrechtlichen Vorgaben der StVO ergänzen, eine sichere und komfortable Führung des Radverkehrs gewährleisten sowie die Ausweisung von Fahrradstraßen visuell kenntlich machen. Hierzu wird die Gestaltung nach dem ‚Ahauser Vorbild‘ empfohlen, welches die folgenden Merkmale umfasst:

- Roteinfärbung in Knotenbereichen und im Einfahrtsbereich, ansonsten roter Randbegleitstreifen
- Regelbreite von mindestens 4 m Fahrbahn, neben durchgehenden Parkstreifen 4 m zzgl. 0,75 m Sicherheitstrennstreifen

- Falls zu breit: Fahrbahnverengungen zu Beginn / Torsituation, eingerückter roter Randbegleitstreifen
- Vorzeichen-Piktogramm zu Beginn und nach jeder Einmündung
- Piktogramme mit Querpfeilen an Einmündungen / Kreuzungen
- Ausdrücklich akzeptiert werden in Ausnahmefällen Einengungen der Fahrbahn über das Mindestmaß hinaus im Bereich von einzelnen Stellplätzen; in diesem Fall sind die Stellplätze markiert, geordnet und versetzt, Mindestfahrbahnrestbreite neben den Stellplätzen von 3 m +0,75m Trennstreifen, maximal 3 zusammenhängende Stellplätze, Mindestlänge der Fahrbahn mit regulärer Breite zwischen den Stellplätzen: 25 m.

Eine Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmenden für diese Führungsform wirkt hier unterstützend. Hierzu können Hinweistafeln und Informationsschilder genutzt werden, die insbesondere Autofahrende auf ihre untergeordnete Rolle auf Fahrradstraßen hinweisen.

Fahradstraßen kommen dem Regelwerk nach dort in Betracht, wo der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder werden soll. Grundsätzlich können sie demnach überall außerhalb des Vorbehaltsnetzes proaktiv zur Attraktivierung des Radverkehrs eingerichtet werden. Sie bewirken eine Verbesserung des Angebots für Radfahrende und besitzen als Zeichen verkehrspolitischer und gesellschaftlicher Wertschätzung von Radfahrenden das Potenzial, das individuelle Mobilitätsverhalten zu beeinflussen. Darüber hinaus wird durch die Ausweisung auch eine verkehrliche Beruhigung auf der jeweiligen Straße herbeigeführt, aus der zeitgleich eine Qualitätssteigerung des öffentlichen Raums hervorgeht. Außerdem ist darauf zu achten, dass Fahrradstraßen keine attraktiven Abkürzungen für den Kfz-Verkehr darstellen, da dies zu häufigen Geschwindigkeitsverstößen und erhöhten Unfallgefahren führt und somit entgegen der gewünschten Wirkungen steht.

Die bereits umgesetzte Fahrradstraße Cronestraße sollte nachträglich an die Standards zur Gestaltung angepasst werden. Eine wichtige Rolle spielt außerdem die schnelle, möglichst flächendeckende Umsetzung des Systems. Die Prioritäten sollten auf die Radialachsen und den Fahrrading der Innenstadt gesetzt werden.

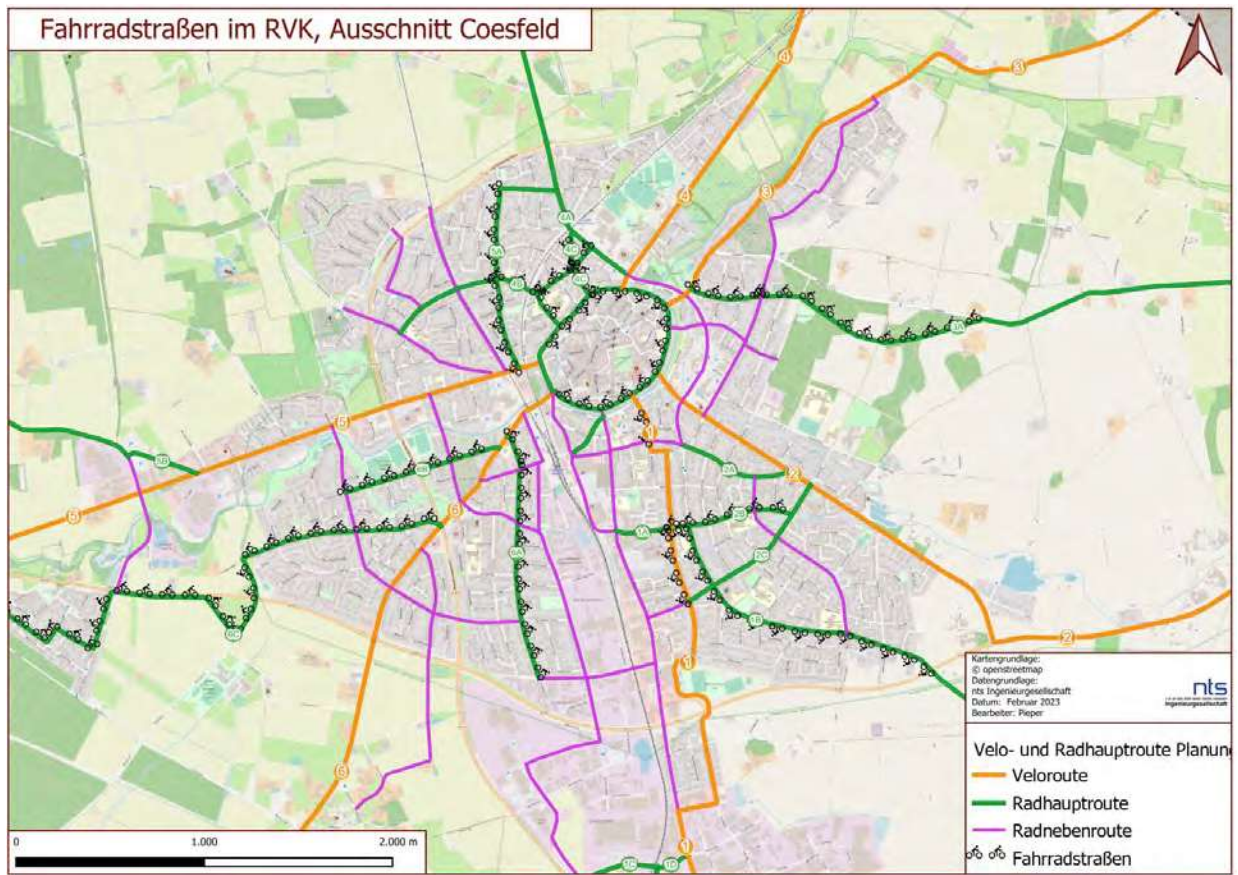
Räumlicher Bezug

<input type="checkbox"/> Stadtgebiet	<input type="checkbox"/> Innenstadt	<input type="checkbox"/> Wohngebiete	<input checked="" type="checkbox"/> konkreter Raum
--------------------------------------	-------------------------------------	--------------------------------------	--

Anwendungsfälle

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Haugen Kamp / Oldendorper Weg • Hohes Feld / Paradiesweg • Hengtering / Wetmarstraße • Hengtstraße • Neutorstraße • Seminarstraße • Steveder Weg / Stockum / Rekener Postweg / Wittenfeld / Witten Sand • Hüppelswicker Weg | <ul style="list-style-type: none"> • Grimpingstraße • Kalbsbecker Weg und Bahnhofstraße (je unter Prämisse Herausnahme aus Vorbehaltsnetz) • Stadtwaldallee • Jakobiring / Südring / Schützenring / Burgring / Marienring / Basteiring • Bahnhofsallee |
|--|---|

Visualisierung der Maßnahme



Skizze Gestaltung



Gestaltungstandard Bsp. Ahaus





Kosten			Fördermöglichkeiten
<u>Straße</u>	<u>Bauvolumen</u>	<u>HOAI 1-5</u>	
Haugenkamp / Olpendorper Weg	ca. 60.000 €	ca. 9.000 €	<ul style="list-style-type: none"> FöRi-Nah (Sonderprogramm „Stadt und Land“): max. 90 % (75 % Bundesmittel, 15 % Landesmittel)
Hohes Feld	ca. 125.000 €	ca. 22.500 €	
Hüppelwicker Weg	ca. 45.000 €	ca. 8.000 €	
Cronestraße	-	-	
Stadtwaldallee	ca. 110.000 €	ca. 20.000 €	
Wettmar Straße / Seminarstraße	ca. 65.000 €	ca. 10.000 €	
Neutorstraße	ca. 20.000 €	ca. 5.000 €	
Kalbsbecker Weg	ca. 85.000 €	ca. 15.000 €	
Hengtestraße Hölkers Kamp	ca. 85.000 €	ca. 15.000 €	
Wittenfeld, Postweg, Goxel, Steveder Weg	ca. 230.000 €	ca. 35.000 €	
Bastei-, Marien-, Burg-, Schützen-, Südring	ca. 140.000 €	ca. 25.000 €	
Paradiesweg	ca. 40.000 €	ca. 8.000 €	
Grimpingstraße	ca. 65.000 €	ca. 12.500 €	
Lindenstraße	ca. 65.000 €	ca. 10.000 €	

Bedeutung für die Zielerreichung	Umsetzungshorizont: Startpunkt	Umsetzungshorizont: Zeitrahmen
<p>hohe Priorität</p>	<p>kurzfristig mittelfristig langfristig</p>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> langfristig (über 5 Jahre) <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig (3 bis 5 Jahre) <input type="checkbox"/> kurzfristig (bis 2 Jahre) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe