

Fahrradstraßenkonzept der Stadt Coesfeld



Stand: 08.01.2025

1. Zielsetzungen aus dem Masterplan Mobilität „A nach B || Coesfeld geht weiter“ als Grundlagen des Fahrradstraßenkonzeptes

Der Masterplan Mobilität formuliert Ziele, die als Leitlinie für das verkehrspolitische Handeln der Zukunft dienen sollen. Dabei ist insbesondere der zeitliche Horizont des Masterplans zu beachten. Entsprechend seiner Funktion als strategisches Planungsinstrument verfolgt der Masterplan langfristig angelegte Zielsetzungen.

Im Rahmen des Masterplans wurde ein Zielkonzept entwickelt, das übergeordnete, durch den Kreis, das Land, den Bund und die EU vorgegebene Ziele mit kleineren, teilweise messbaren Zielen zur Evaluation in einen Zusammenhang setzt.

Als grundsätzliche Ausrichtung des verkehrspolitischen und -planerischen Handelns der Zukunft wird der folgende Leitsatz als langfristig angelegte Vision ausgegeben:

Mobilität in Coesfeld ist 2040 klimaneutral, sozial gerecht, smart, attraktiv, sicher und für alle machbar, in einem coolen attraktiven Stadtumfeld mit kurzen Wegen auch im Umland und bietet Lebensqualität und Zukunftssicherheit, wovon Wirtschaft und Einzelhandel profitieren.

Auf Basis dessen wurden die folgenden Ziele mit übergeordnetem Charakter abgeleitet:

- I. Der Klimaschutz, die Klimafolgenanpassung und die Energiewende sollen vorangetrieben werden.
- II. Der Verkehr in Coesfeld soll 2040 klimaneutral sein.
- III. Der notwendige MIV auch aus dem Umland soll emissionsfrei sein. Hierfür sind entsprechende Rahmenbedingungen (E-Lade-Infrastruktur) zu schaffen.
- IV. Die ökologische Funktion von Straßen und Plätzen soll zur Verbesserung der mikroklimatischen Situation gestärkt werden.
- V. Die Attraktivität und Lebendigkeit der Innenstadt (soziale Funktion) sowie ihre ökonomische und klimatische Situation (ökologische Funktion) sollen gestärkt werden.
- VI. Der aktive Einsatz des Mittelzentrums Coesfeld für Nachhaltigkeit und Klimaschutz soll Besucher:innen; Investor:innen und neue Einwohner:innen anziehen und das Kaufkraftniveau und die Einzelhandelszentralität stärken. Auch die Expertise der IHK Nord-Westfalen soll miteinbezogen werden.

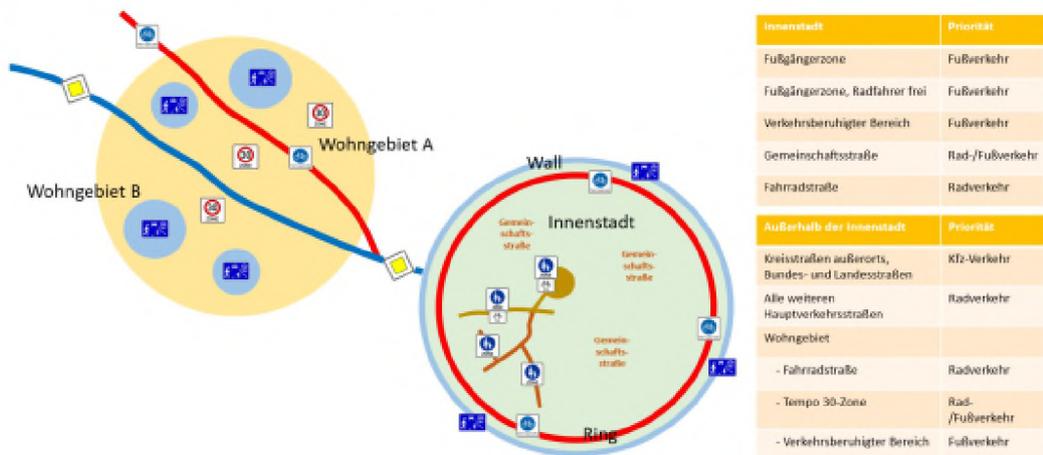
Daraus entwickelt wurden u.a. die folgenden Teilziele, die durch einen wesentlichen Bezug zur Nahmobilität gekennzeichnet werden:

ZF 1 Das Mobilitätsverhalten soll verändert und der Modal Split-Anteil von ÖV, Fuß- und Radverkehr erhöht werden.

- MV1. Ziel ist ein verändertes Mobilitätsverhalten, das den Switch zu alternativen Mobilitätsformen fördert.
- MV2. Das Bewusstsein für nachhaltige Mobilität soll gestärkt und nachhaltiges Mobilitätsverhalten gefördert werden.
- MV3. Kommunikation und Transparenz sollen für alle Mobilitätsangebote verbessert werden. Bürger*innen, Einpendler*innen und Gäste sollen optimal über alle Angebote informiert sein, um ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten zu unterstützen.
- MV4. In der Verwaltung soll für Kommunikation, Mobilitätsmanagement und Maßnahmenumsetzung eine weitere Stelle eingerichtet werden.

MV5. Es bedarf einer neuen Priorisierung der Verkehrsarten im gesamten Siedlungsgebiet.

Der Rad- und Fußverkehr (und der ÖV) werden gegenüber dem MIV im gesamten Siedlungsgebiet priorisiert gemäß nachfolgendem Schaubild (siehe auch Anlage):



MV6. Aufgrund der überragenden Bedeutung des Radverkehrs für eine Verkehrswende soll Coesfeld als Fahrradstadt weiterentwickelt werden.

MV7. Die weitere Siedlungs- und Wohnentwicklung (Stadtentwicklung) soll so erfolgen, dass ein maximal nachhaltiges Mobilitätsverhalten durch das Prinzip „Stadt der kurzen Wege“ mit einer hohen Nutzungsmischung ermöglicht wird.

(Der Zusatz „durch das Prinzip „Stadt der kurzen Wege“ mit einer hohen Nutzungsmischung“ wird überwiegend befürwortet, teilweise aber auch kontrovers gesehen. Das Vorgehen wirkt langfristig und entspricht der täglichen Praxis der Stadtplanung in Coesfeld.)

MV8. Durch eine Stellplatzsatzung soll die Nutzung des Umweltverbundes gefördert und die Möglichkeit geschaffen werden, Stellplatzpflichten durch Mobilitätskonzepte und Maßnahmen des Mobilitätsmanagements zu reduzieren.

(Dieser Ansatz wird von Einzelnen kritisch gesehen.)

MV9. Es sollen insbesondere für Pendelnde Anreize für nachhaltige Mobilität geschaffen werden. Dafür können in Zusammenarbeit mit Arbeitgebenden Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements (z.B. Anreize für Fahrgemeinschaften) entwickelt werden.

ZF 2

Das Angebot und die Attraktivität des ÖV sowie des Fuß- und Radverkehrs sollen verbessert werden.

- UV1. Die Rahmenbedingungen für einen attraktiven Fuß- und Radverkehr müssen geschaffen werden.
- UV2. Es muss ein geschlossenes, ausreichend dimensioniertes und barrierefreies Wegenetz für Zu- fußgehende und Radfahrende gewährleistet werden.
- UV3. Die sichere, komfortable Überquerbarkeit des Hauptstraßennetzes ist für Zufußgehende und Radfahrende zu gewährleisten. Schwerpunktmäßig sind die Knotenpunkte entlang des inneren Rings nahmobilitätsfreundlich zu gestalten.
- UV4. Zebrastreifen sollen als Standard etabliert und im ganzen Stadtgebiet umgesetzt werden.
- UV5. Ein hierarchisches Radwegnetz (Velorouten und Radhaupttrouten) mit Anschluss an das Radwegenetz des Kreises soll auf Basis einheitlicher Qualitätsstandards aufgebaut bzw. weiterentwickelt werden. Auch Pendlerstrecken bis etwa 10km sollen attraktiv gestaltet werden. Besondere Priorität besitzen die Verbindungen zwischen dem Stadtzentrum und den Ortsteilen Lette, Goxel und Brink (Ausbau auf den vereinbarten Standard, Beleuchtung).

- UV6. Wichtigster Baustein im Radwegenetz ist die Einrichtung von Fahrradstraßen, auf denen der Radverkehr priorisiert geführt wird. Aufgrund des Coesfelder Verkehrsnetzes können diese häufig nur auf Sammelstraßen geführt werden (Coesfelder Weg/Strategie).
- UV7. Das Fahrradabstellanlagenkonzept soll in der Innenstadt und an wichtigen Frequenzorten weiterentwickelt, die Kapazitäten erhöht und überdachte Fahrradabstellanlagen integriert werden.
- ÖV1. Die Stadt Coesfeld setzt sich für den Ausbau überörtlicher Verbindungen ein, um insbesondere für Pendelnde, Umlandbewohnende und Besuchende ein attraktives ÖV-Angebot zu schaffen.
- ÖV2. Durch die Verschmelzung von Bürgerbus und On-Demand soll ein neues attraktives, "cooles", bedarfsgerechtes und flexibles Angebot für smarte Mobilität auch für das Umland und Jugendliche geschaffen werden.
- ÖV3. Formen der geteilten Mobilität (Car-Sharing und Lastenrad-Sharing) sollen gefördert werden. Der Aufbau von Mobilstationen zur Förderung der Multi- und Intermodalität soll voranschreiten. Der Ausbau der Bahnhofpunkte und der wichtigsten Bushaltestellen zu Mobilstationen muss weiterverfolgt werden.

2. Das Radverkehrsnetz als Grundlage des Fahrradstraßenkonzeptes

Ein zusammenhängendes Radverkehrsnetz mit gut sichtbaren Verbindungen stellt die Basis für die zukünftige Radverkehrsplanung dar. Die Radverkehrsverbindungen müssen sicher und komfortabel ausgebaut sein. Nur so kann gewährleistet werden, dass die bereits beträchtliche Bedeutung des Radverkehrs in Coesfeld weiter gestärkt werden kann. Das bestehende Radverkehrsnetz in Coesfeld setzt auf den Planungen des Kreis Coesfeld auf:

- Radverkehrskonzept für den Kreis Coesfeld 2020
- <https://klima.kreis-coesfeld.de/mobilitaet/radverkehrskonzept-kreis-coesfeld.html>

Die Stadt Coesfeld hat die Planung der Radhaupt- und Velorouten aufgenommen und weitergeführt. Auf Basis dessen wurde ein hierarchisches Zielnetz im Rahmen des Masterplans entwickelt. Die Routen innerhalb des Netzes werden gegliedert in die drei Kategorien Velorouten, Hauptrouten und Nebenrouten. Abbildungen mit dem Radverkehrsnetz sind als Anlage beigelegt.

2.1. Velorouten

Maßgeblich für die Netzgestaltung ist in einem ersten Schritt die Routenfindung der Velorouten. Velorouten sind komfortable Radwege mit überörtlicher Bedeutung. Sie sind insbesondere für Strecken mittlerer Wegelängen relevant. Insgesamt sieht das Radverkehrsnetz sechs Velorouten vor. Diese sind von Süden aus entgegen dem Lauf der Sonne von eins bis sechs durchnummeriert.

Endscheidender Faktor ist die Lage der Veloroute. Die Velorouten verlaufen nach Stand der Planung des Kreises entlang der klassifizierten Hauptverkehrsstraßen. Die Führung entlang der Straßen des Vorbehaltsnetzes widerspricht grundsätzlich dem Anspruch des komfortablen und sicheren Radfahrens. Der Großteil der Radfahrenden fühlt sich an Achsen mit einer hohen Belastung im motorisierten Verkehr wegen des Lärms, der Emissionen und der Konflikte zum ruhenden Verkehr nicht wohl. Eine alternative Routenführung, bspw. parallel durch Wohngebiete verlaufend, bietet sich aufgrund der räumlichen Gegebenheiten lediglich für die Veloroute 1 in Richtung Lette parallel zur Dülmener Straße an. Für die Veloroute 3 in Richtung Billerbeck wäre eine alternative Führung parallel zur Billerbecker Straße über die Straßen Deipe Stegge, Osthellenweg, Abt-Molitor-Straße grundsätzlich möglich. Mit Blick auf die fehlende Gradlinigkeit, dem Ausbleiben einer Zeitersparnis und dem damit nur unwesentlich höheren Komfort dieser Route wurde diese Variante jedoch verworfen.

Zum Radfahren gehört auch der Aspekt der Kommunikation. Auf einer Veloroute sollen zwei Radfahrende nebeneinander fahren und im besten Fall noch von einer 3. Person überholt werden können. Dies ist beim Ausbau zu beachten. Zudem ist das subjektive

Sicherheitsgefühl für Radfahrende sehr wichtig. Aus diesem Grund sollen die Velorouten beleuchtet werden. Im Verlauf der Velorouten sollten sich Servicestationen mit einfachen Reparaturmöglichkeiten befinden sowie eine Grundversorgung durch z.B. eine Bäckerei oder Ähnliches vorhanden sein. Neben einem Betriebs- und Winterdienst kann ebenfalls eine Dauerzählstelle für den Radverkehr etabliert werden.

Die Umsetzung der Velorouten sollte vom Grundsatz her zeitnah und prioritär behandelt werden. In Coesfeld wird mit Blick auf die Kostenintensität der notwendigen Maßnahmen, die bereits bestehende Fahrradaffinität insbesondere im Binnenverkehr und die Straßenbaulast der betroffenen Strecken jedoch ein anderes Vorgehen verfolgt. Der kurzfristige Fokus soll auf den Radhaupttrouten liegen.

2.2. Haupttrouten

Abgehend von den Velorouten werden die Haupttrouten definiert. Entsprechend des Verlaufs der Velorouten wurden die jeweiligen abgehenden Haupttrouten an die Nummerierung derjenigen Veloroute, zu der ein räumlicher Bezug besteht, bspw. indem sie ineinander münden, mit einer alphabetischen Reihenfolge vom Innenstadtzentrum aus versehen. Zur Verdeutlichung der Reihenfolge dient die Veloroute 1 in Richtung Lette. Diese verläuft vom Innenstadtzentrum aus über die Cronestraße, Eschsstraße, Am Roten Baum, Hüppelswicker Weg, Weißlingskamp, Erlenweg und am Teigelkamp abseits der klassifizierten Straßen. Die ersten abgehenden Haupttrouten (1A und 1B) treffen die Veloroute 1 im Bereich der Grimpingstraße und verlaufen unter anderem über den Kalksbecker Weg. Weiter südlich im Bereich des Gewerbegebiets Dreischkamp trifft die nächste Haupttroute die Veloroute 1. Diese verläuft über den Rottkamp und erhält die Nummerierung 1C. Im Bereich der Bahnschienen zwischen Lette und Coesfeld trennt sich erneut eine neue Haupttroute ab, die dann mit 1D betitelt wird. Dieses vom Innenstadtzentrum aus räumlich orientierte, numerisch aufsteigende Vorgehen wurde bei allen Haupttrouten angewandt.

Die Haupttrouten besitzen in Coesfeld aufgrund der oben genannten Problemlagen der Velorouten eine im Vergleich zu anderen Radverkehrsnetzen untypisch hohe Bedeutung. Sie sind in der Mehrzahl der Fälle Sammelstraßen innerhalb von Quartieren, auf denen neben dem Kfz-Verkehr insbesondere auch der Radverkehr gebündelt werden soll. Um dies sicherzustellen, sind angemessene Führungsformen erforderlich. Bei der Ertüchtigung der Radwegeinfrastruktur sind sie prioritär, auch gegenüber der Veloroute zu behandeln. Das ist vor allem in der leichteren, weil weniger aufwändigen und weniger kostenintensiven Umsetzung begründet. Damit wird ihnen mittelfristig faktisch eine größere Bedeutung zukommen als den Velorouten.

2.3. Nebenrouten

Die Nebenrouten stellen die untere Kategorie im Radverkehrsnetz dar. Sie sind vor allem dort vorgesehen, wo die Verbindung zwischen zwei übergeordneten Radwegekategorien erforderlich wird, diese jedoch nicht die Bedeutung einer Radhaupttroute besitzt. Somit sollen sie lose Enden vermeiden, dienen der Vervollständigung des Netzes sowie der Feinerschließung auf Quartiersebene.

3. Maßnahmensteckbriefe des Masterplanes Mobilität als Grundlage des Fahrradstraßenkonzeptes

Aus den übergeordneten Zielfeldern und den jeweiligen Unterzielen wurden Maßnahmen abgeleitet. Dabei wurden mit Blick auf die Vorgaben der Stadt Coesfeld keine umfangreichen dezidierten Maßnahmenkataloge entwickelt, die kleinteilige und punktuelle Optimierungen vornehmen. Der Fokus lag im gesamten Prozess darauf, die Schlüsselthemen im Stadtgebiet zu behandeln und konzeptionelle Ansätze zu entwickeln. Wesentliche

Grundlage des vorliegenden Konzeptes sind die beiden Maßnahmensteckbriefe B4 „Planung und Bau des Radnetzes“ (Anlage 1) und B5 „Einrichtung von Fahrradstraßen“ (Anlage 2), die insbesondere aus den Zielen entwickelt wurden, die sich mit den Rahmenbedingungen für den Fuß- und Radverkehr beschäftigen:

- UV1. Die Rahmenbedingungen für einen attraktiven Fuß- und Radverkehr müssen geschaffen werden.
- UV2. Es muss ein geschlossenes, ausreichend dimensioniertes und barrierefreies Wegenetz für Zufußgehende und Radfahrende gewährleistet werden.
- UV5. Ein hierarchisches Radwegnetz (Velorouten und Radhaupttrouten) mit Anschluss an das Radwegenetz des Kreises soll auf Basis einheitlicher Qualitätsstandards aufgebaut bzw. weiterentwickelt werden. Auch Pendlerstrecken bis etwa 10km sollen attraktiv gestaltet werden. Besondere Priorität besitzen die Verbindungen zwischen dem Stadtzentrum und den Ortsteilen Lette, Goxel und Brink (Ausbau auf den vereinbarten Standard, Beleuchtung).
- UV6. Wichtigster Baustein im Radwegenetz ist die Einrichtung von Fahrradstraßen, auf denen der Radverkehr priorisiert geführt wird. Aufgrund des Coesfelder Verkehrsnetzes können diese häufig nur auf Sammelstraßen geführt werden (Coesfelder Weg/Strategie).

4. Fahrradstraßen

4.1. Allgemeines und Fahrradstraßennetz

Zur Umsetzung des hierarchischen Radverkehrsnetzes 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 „Konzentration des motorisierten Individualverkehrs auf das Vorbehaltsnetz“ 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. Insgesamt 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.

Als Grundlage zur Umsetzung des Maßnahmensteckbriefes B5 definiert der Masterplan Mobilität ein Netz von Fahrradstraßen. Dieses ist Grundlage des vorliegenden Konzeptes, Abbildungen mit dem Fahrradstraßennetz sind als Anlage beigefügt.

4.2. Fahrradzone Hengtegebiet und Nordwestliche Innenstadt

Im Rahmen des Projektes „Masterplan Mobilität, Maßnahme E2: Verkehrsberuhigung in der (nordwestlichen) Innenstadt & im Hengtegebiet: konkretisierende Planung“ hat der Rat der Stadt Coesfeld die von der Verwaltung vorgeschlagene Ausweisung einer Fahrradzone für Teile des Hengtegebietes und der nordwestlichen Innenstadt bestätigt und die Verwaltung beauftragt, eine Planung für die Fahrradzone zu erarbeiten. Die Planung ist nicht Bestandteil des vorliegenden Fahrradstraßenkonzeptes. Sie wird in einem separaten Projekt erarbeitet.

4.3. Standards

Bereits der Maßnahmensteckbrief B5 „Einrichtung von Fahrradstraßen“ enthält erste Elemente eines Gestaltungsstandards für Fahrradstraßen. Hierzu ein Auszug aus dem Steckbrief:

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.*

Unter Zuhilfenahme des Leitfadens „Fahrradstraßen“ der AGFS hat die Verwaltung hieraus einen Gestaltungsstandards für Fahrradstraßen in Coesfeld entwickelt der die Erkennbarkeit der Fahrradstraße gewährleisten soll und bei der Umsetzung des Fahrradstraßennetzes zu berücksichtigen ist. Der Gestaltungsstandard ist als Anlage beigefügt.

4.4. Planung

Die Fahrradstraßen sind verschiedenen Velorouten bzw. Radhaupttrouten zugeordnet. Entsprechend dieser Systematik wurde die Planung gegliedert. Die Planunterlagen sind als Anlage beigefügt. Betrachtet wurden zunächst Fahrradstraßen auf dem Gebiet der Kernstadt Coesfeld einschließlich der Verbindung nach Goxel. Auch für den Ortsteil Lette definiert der Masterplan Mobilität eine Fahrradstraße. Die Planung für diese Fahrradstraße wird zu einem späteren Zeitpunkt ergänzt.

4.5. Verzeichnis der Anlagen

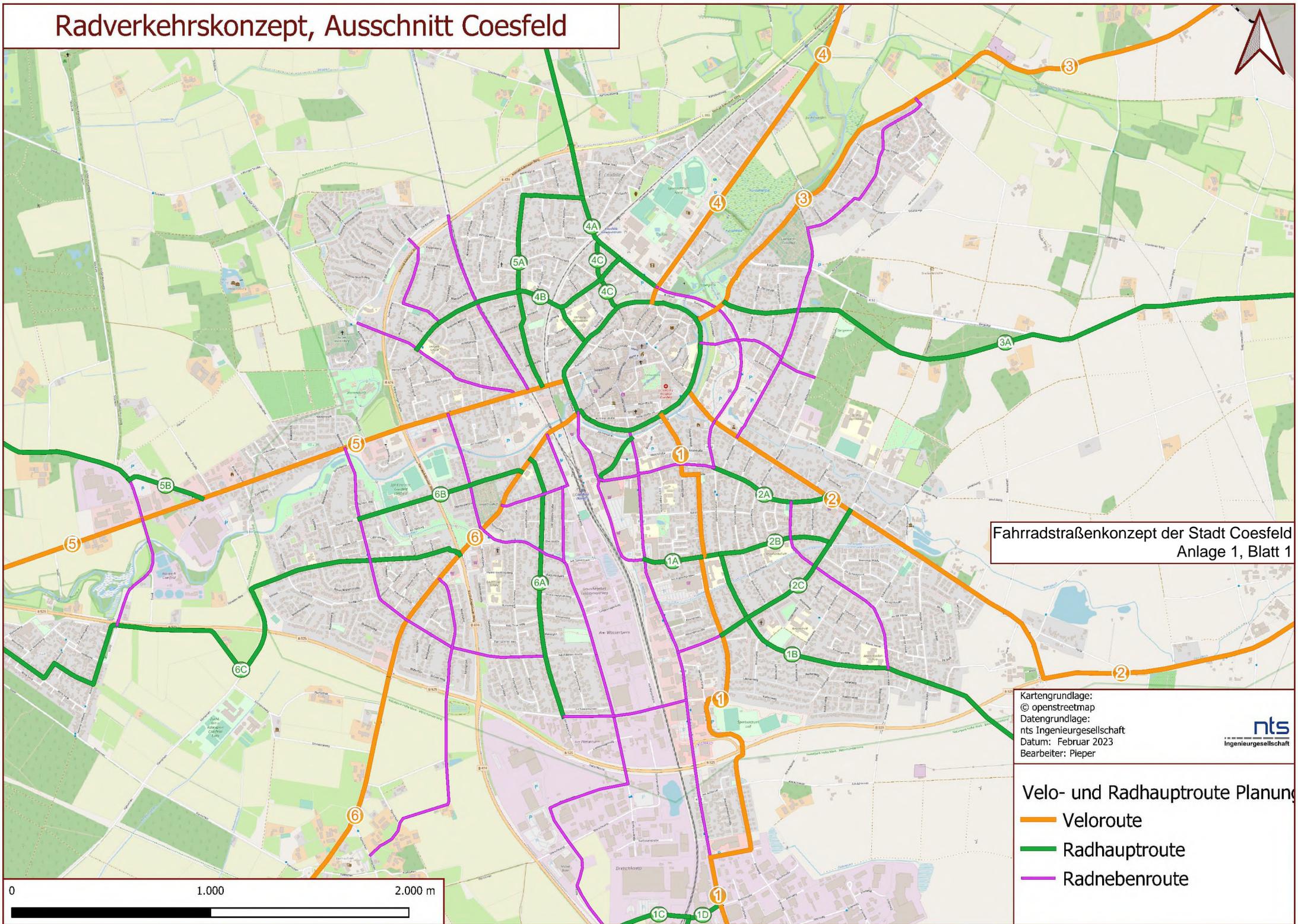
Anlage 1: Lageplan „Radverkehrsnetz“, Blätter 1 und 2.

Anlage 2: Maßnahmensteckbriefe B4 „Planung und Bau des Radnetzes“ und B5 „Einrichtung von Fahrradstraßen“

Anlage 3: Lageplan „Fahrradstraßen“, Blätter 1 und 2

Anlage 4: Gestaltungsstandards für Fahrradstraßen in Coesfeld einschließlich der Anlagen

Radverkehrskonzept, Ausschnitt Coesfeld



Fahrradstraßenkonzept der Stadt Coesfeld
Anlage 1, Blatt 1

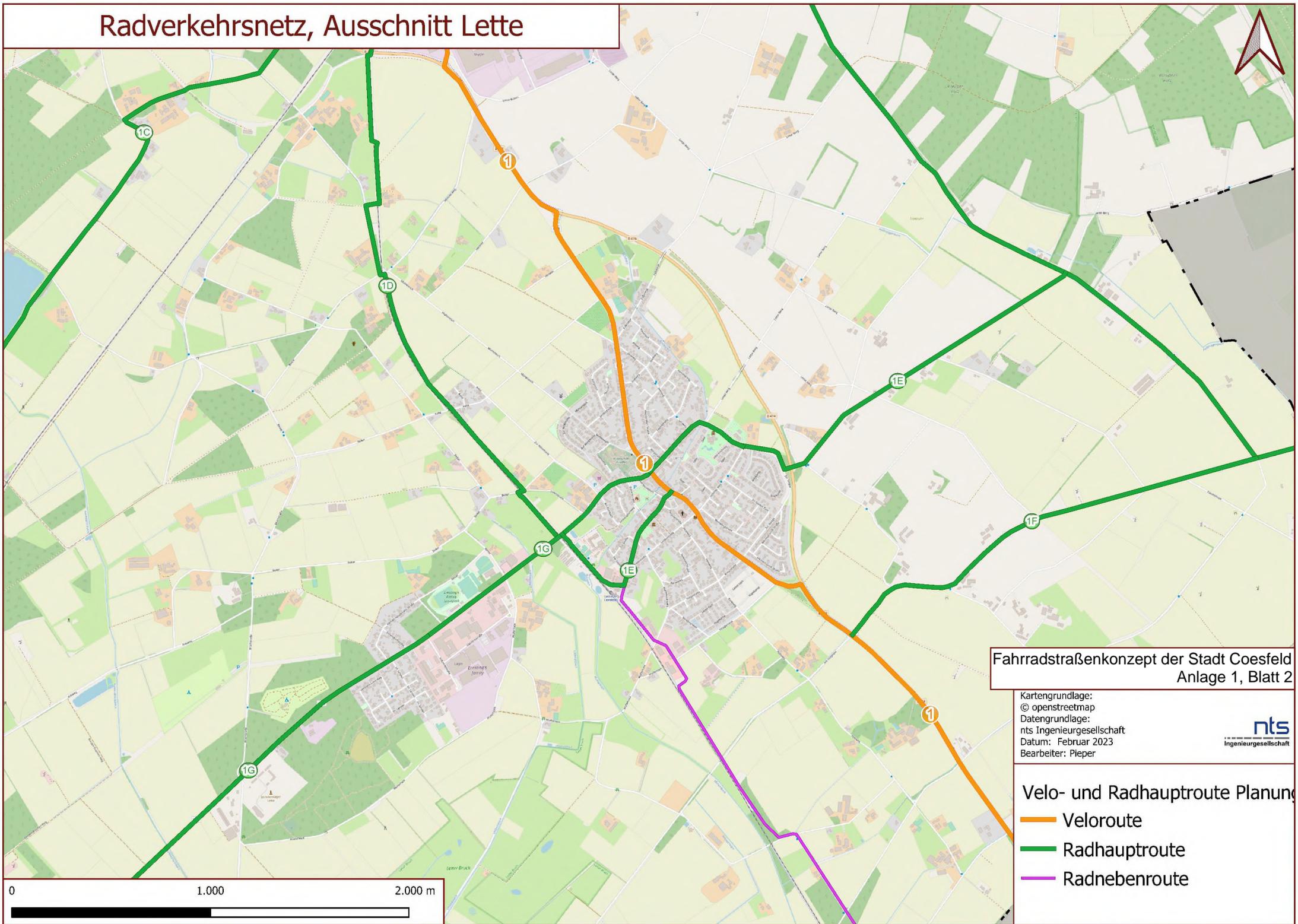
Kartengrundlage:
© openstreetmap
Datengrundlage:
nts Ingenieurgesellschaft
Datum: Februar 2023
Bearbeiter: Pieper



Velo- und Radhauptroute Planung

- Veloroute
- Radhauptroute
- Radnebenroute

Radverkehrsnetz, Ausschnitt Lette



Fahrradstraßenkonzept der Stadt Coesfeld Anlage 1, Blatt 2

Kartgrundlage:
© openstreetmap
Datengrundlage:
nts Ingenieurgesellschaft
Datum: Februar 2023
Bearbeiter: Pieper



Velo- und Radhauptroute Planung

- Veloroute
- Radhauptroute
- Radnebenroute

Maßnahme B4: Planung und Bau des Radnetzes

Auswirkungen auf Zielfelder

ZF 1

ZF 2

ZF 3

ZF 4

ZF 5

Beschreibung der Maßnahme

Innerhalb des bestehenden Radverkehrsnetzes in Coesfeld hat die Bestandsanalyse Lücken im Netz oder ungeeignete Radverkehrsführungen identifiziert. Um den Nutzenden hier eine sichere und komfortable Führung anzubieten, sollen diese Situationen Zug um Zug ausgebessert werden. Für die Planung des Coesfelder Radverkehrs wurde ein hierarchisches Radverkehrsnetz aufgestellt (siehe Kapitel 3.2). Ein zusammenhängendes Radverkehrsnetz stellt die Basis für eine zielgerichtete Radverkehrsplanung dar. Es legt den Grundstein für eine gute Radinfrastruktur. Anhand einer umfangreichen Netzbetrachtung können verschiedene Maßnahmen im Bereich des Radverkehrs abgeleitet, definiert und untereinander priorisiert werden.

Die Ertüchtigung des Radnetzes soll sukzessive erfolgen und hat einen langfristig angelegten Umsetzungshorizont. Sie ist als Gesamtmaßnahmenpaket zu verstehen und beinhaltet eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen. Diese müssen nach und nach sowie entsprechend der jeweiligen Haushaltslage und dem Kosten-Nutzen-Faktor abgeleitet werden.

Die baulichen Maßnahmen zur Erreichung der Velorouten-Standards besitzen in diesem Fall nicht oberste Priorität. Ursache hierfür ist vor allem der Kosten-Nutzen-Faktor. Die Velorouten verlaufen überwiegend entlang der Hauptverkehrsstraßen, da oftmals keine sinnvollen alternativen Routenführungen vorhanden sind und der Fokus auf der Verknüpfung mit den Umlandgemeinden liegt. Aufgrund der räumlichen Bedingungen entlang der Routen ist es jedoch nur durch umfangreiche Baumaßnahmen und unter hohen Kostenaufwand möglich, die Velorouten-Standards zu erreichen. Daher und aufgrund wirtschaftlicher Zwänge ist eine zeitnahe Umsetzung der Veloroute nicht wahrscheinlich. Weitere Herausforderungen liegen in Zweckbindungen durch Fördermaßnahmen sowie in der Straßenbaulast. Sind bspw. Landesstraßen betroffen, liegt die Straßenbaulast sowie die Planungshoheit beim Landesbaubetrieb Straßen.NRW, der mitunter andere Interessen verfolgt als die jeweiligen Städte.

Um auch zeitnah bereits Maßnahmen hinsichtlich der Radverkehrsinfrastruktur zu ergreifen und umsetzen zu können, liegt die Priorität eher auf dem ‚Coesfelder Weg‘. Dieser sieht die Priorisierung des Radverkehrs auf u.a. Sammelstraßen innerhalb der Quartiere vor. Das betrifft überwiegend Radhaupt-routen und soll in Form von Fahrradstraßen umgesetzt werden (siehe Maßnahme B5).

Neben dem Ausbau der Fahrradstraßen auf Radhaupttrouten wird auch die Beschilderung der Radrouten als wichtiges Element im Zuge der Radverkehrsförderung gesehen. Grundlage ist eine Durchnummerierung der Routen. Hierfür wurde ein beispielhaftes Corporate Design entworfen. Das Design stellt einen aktuellen Entwurf dar und bietet die Möglichkeit einer Weiterentwicklung. Wichtig ist in diesem Zusammenhang, dass ein hoher Wiedererkennungswert vorhanden ist und keine Verwechslungsgefahr mit dem Design der Beschilderung des landesweiten Radverkehrsnetzes NRW besteht. Für eine kurzfristige Umsetzung ist es möglich, das Logo auf die Fahrbahn zu sprühen. Langfristig gilt es das Logo zu etablieren und in Form von in den Boden eingelassenen Steinen bzw. Platten, Schildern o.ä. im Straßenverlauf zu verstetigen. So soll die Orientierung gestärkt werden.

Aufgrund der bereits beschriebenen Problematiken insbesondere hinsichtlich des Kosten-Nutzen-Faktors erfolgt die Planung und Umsetzung der Velorouten im Anschluss an die Beschilderung der Radhaupttrouten. Dort, wo eine Umsetzung hingegen realistisch erscheint und die Route nicht entlang von Hauptverkehrsstraßen führt, kann eine Umsetzung zeitlich vorgezogen werden. Zumeist gestaltet sich die Führung entlang von Hauptverkehrsstraßen jedoch alternativlos. Für die Veloroute 1 in Richtung Lette, welche parallel zur Dülmener Straße verläuft, gilt dies nicht. Eine vorzeitige Ertüchtigung ist hier somit möglich und weniger aufwändig als bei den anderen Velorouten.

Für die langfristig anvisierte Planung und Umsetzung der Velorouten müssen individuelle Planungen erfolgen. Dabei sind bereits angestellte Planungen und Best-Practice-Beispiel in die Überlegungen miteinzubeziehen. Anknüpfungspunkte für innovative Lösungen finden sich besonders häufig in den Nie-

derlanden. Auf Basis dortiger Gestaltungslösungen wurden für die Rekener Straße bereits erste Grundüberlegungen angestellt. Die Rekener Straße bietet sich deshalb für eine Umgestaltung an, da sie verschiedene nahmobilitätsnahe Nutzungen (Friedhof, Seniorenheim, Kindergarten) erschließt und motorisierte Verkehre mit dem Ziel Innenstadt gut über die B 474 und die Borkener Straße umgelenkt werden könnten. Zudem münden verschiedene Haupttrouten aus den Quartieren Hohes Feld und Am Stadtbusch in die Rekener Straße. Als klassifizierte Veloroute muss die Rekener Straße langfristig auf den entsprechenden Standard gebracht werden. Im Normalfall wird hierfür ein vollumfänglicher Umbau des Straßenraums erforderlich, da Rad- und Fußwege heute zu schmal sind. Um mit vergleichsweise einfachen Mitteln und unter Beibehaltung der heutigen Hochbordführung für den Radfahrenden eine schnelle und komfortable Führungsform zu realisieren, wurde sich eines Beispiels einer Fahrradstraße aus Casticum (NL) bedient, die sich auch andernorts bereits umgesetzt wiederfindet. Dort wird der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Mit einer baulich hergestellten, überfahrbaren, längsseitig verlaufenden Bodenschwelle werden bei Überholvorgängen des Kfz-Verkehrs die Wahrung des Sicherheitsabstands gefördert. Diese Gestaltungslösung wird im Rahmen des Masterplans als Paradebeispiel für attraktive Radrouten bewertet. In Bezug auf die Rekener Straße ist lediglich die Fahrbahn baulich umzugestalten. Unter der Voraussetzung von entsprechenden Radverkehrsmengen sollte sie langfristig weiterverfolgt werden.

In nachgeschalteter oder individuell bewerteter Priorität können weitere, kleinere punktuelle Maßnahmen zur Radverkehrsförderung ergriffen und im Zuge der Umsetzung einzelner Routen mitgedacht werden. Solche sind zum Beispiel die flächendeckende Roteinfärbung von Radverkehrsfurten auf der Fahrbahn sowie von Aufstellflächen an Kreuzungen (siehe Maßnahme B1). Mit Blick auf die gesammelten Erfahrungen in anderen Städten kann die Einfärbung der Furten einen ganz wesentlichen Baustein darstellen, um den Radverkehr im Verkehrssystem sichtbar zu machen. Auch die Einfärbung von Schutzstreifen kann diskutiert werden.

Das können aber auch die Optimierung bereits räumlich verorteter Problemstellen sein. So sollte im Bereich der Unterführung auf der Straße Hengtering die Trennung des Rad- und des Fußverkehrs erwogen werden. Hier verkehren nach Zählung der Stadt Coesfeld spitzenstündlich rund 250 Zufußgehende und Radfahrende. Nach den Vorgaben Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ist eine gemeinsame Führung bei den vorhandenen Breiten von ca. 2,8 – 3 m unter diesen Belastungen nicht zu empfehlen. In Kombination mit der im weiteren Verlauf geplanten Fahrradstraße ist zudem eine Erhöhung der Belastungen zu erwarten. Eine vergleichbare Problematik ergibt sich für den gemeinsamen Geh- und Radweg vor dem Schulzentrum an der Holtwicker Straße.

Weitere Maßnahmen sind zum Beispiel Trittbretter für komfortables Warten an Lichtsignalanlagen, der Grünpfeil zum freien Abbiegen für Radfahrende (Vz. 721), eine Aufrüstung der Beleuchtungen an Unterführungen (betrifft bspw. Veloroute 1 an der B474 / Coesfelder Straße) oder die Integration von Induktionsschleifen für den Radverkehr im Vorfeld von Knotenpunkten. Für solche Einzelmaßnahmen gilt es jeweils den Bedarf zu ermitteln und Kosten und Nutzen gegeneinander abzuwägen. Sie können grundsätzlich auch losgelöst von Gesamtmaßnahmen des Radverkehrs umgesetzt werden.

Durch die bauliche Realisierung des Radnetzes wird langfristig eine wesentliche Verbesserung des Angebots für Radfahrende bewirkt. Die stetige und nachhaltige Förderung des Radverkehrs besitzt das Potenzial, das individuelle Mobilitätsverhalten zu beeinflussen.

Räumlicher Bezug

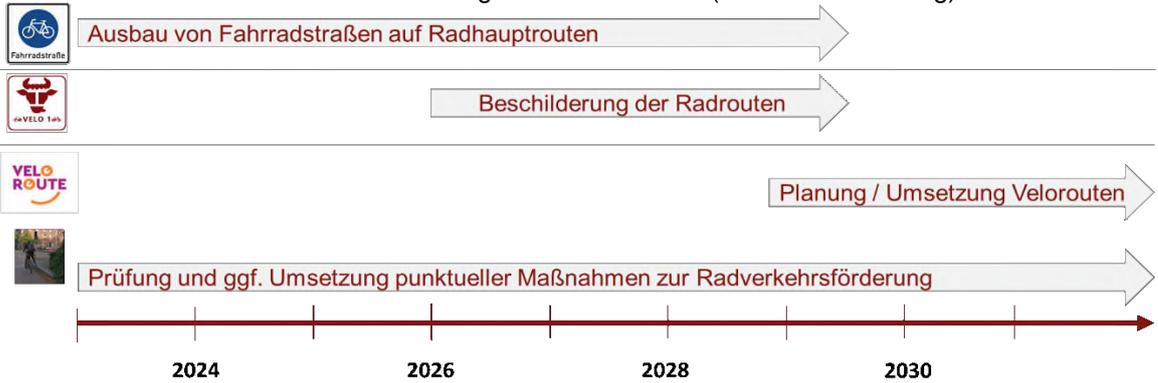
<input checked="" type="checkbox"/> Stadtgebiet	<input type="checkbox"/> Innenstadt	<input type="checkbox"/> Wohngebiete	<input checked="" type="checkbox"/> konkreter Raum
---	-------------------------------------	--------------------------------------	--

Anwendungsfälle

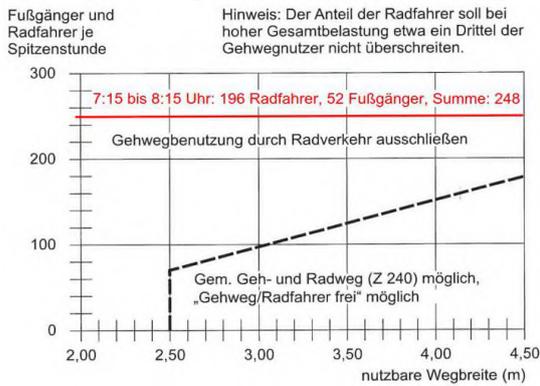
Velo- und Haupttrouten gemäß Radverkehrsnetz
(siehe Kapitel 3.2 Netzhierarchie)

Visualisierung der Maßnahme

Zeitschiene Umsetzung Radverkehrsnetz (Zeiträume vorläufig)



Nutzungsabhängige Einsatzgrenzen für gemeinsame Führung Fuß- und Radverkehr [9]



Unterführung Hengtering

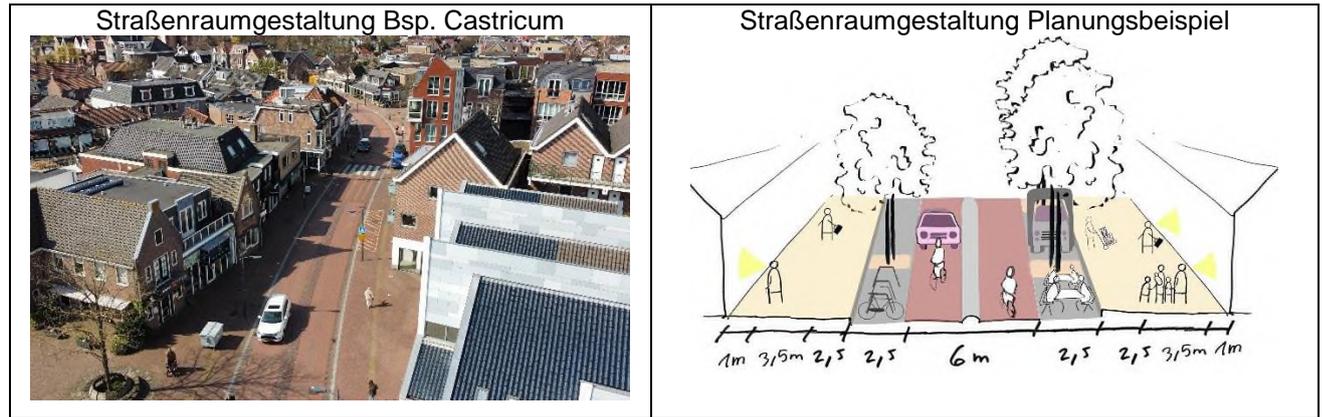


Beispiel punktuelle Maßnahme (Trittbrett)



Corporate Design





Kosten			Fördermöglichkeiten
<u>Veloroute</u>	<u>Bauvolumen (Sanierung und Volleinfärbung)</u>	<u>HOAI 1-5</u>	<ul style="list-style-type: none"> FöRi-Nah (Sonderprogramm „Stadt und Land“): max. 90 % (75 % Bundesmittel, 15 % Landesmittel)
1	ca. 3.5 mio €	ca.150.000 €	
2	ca. 2.6 mio €	ca. 120.000 €	
3	ca. 900.000 €	ca. 60.000 €	
4	ca. 1.6 mio €	ca. 90.000 €	
6	ca. 4.3 mio €	ca. 170.000 €	

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

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.

Fahrradstraßen 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.

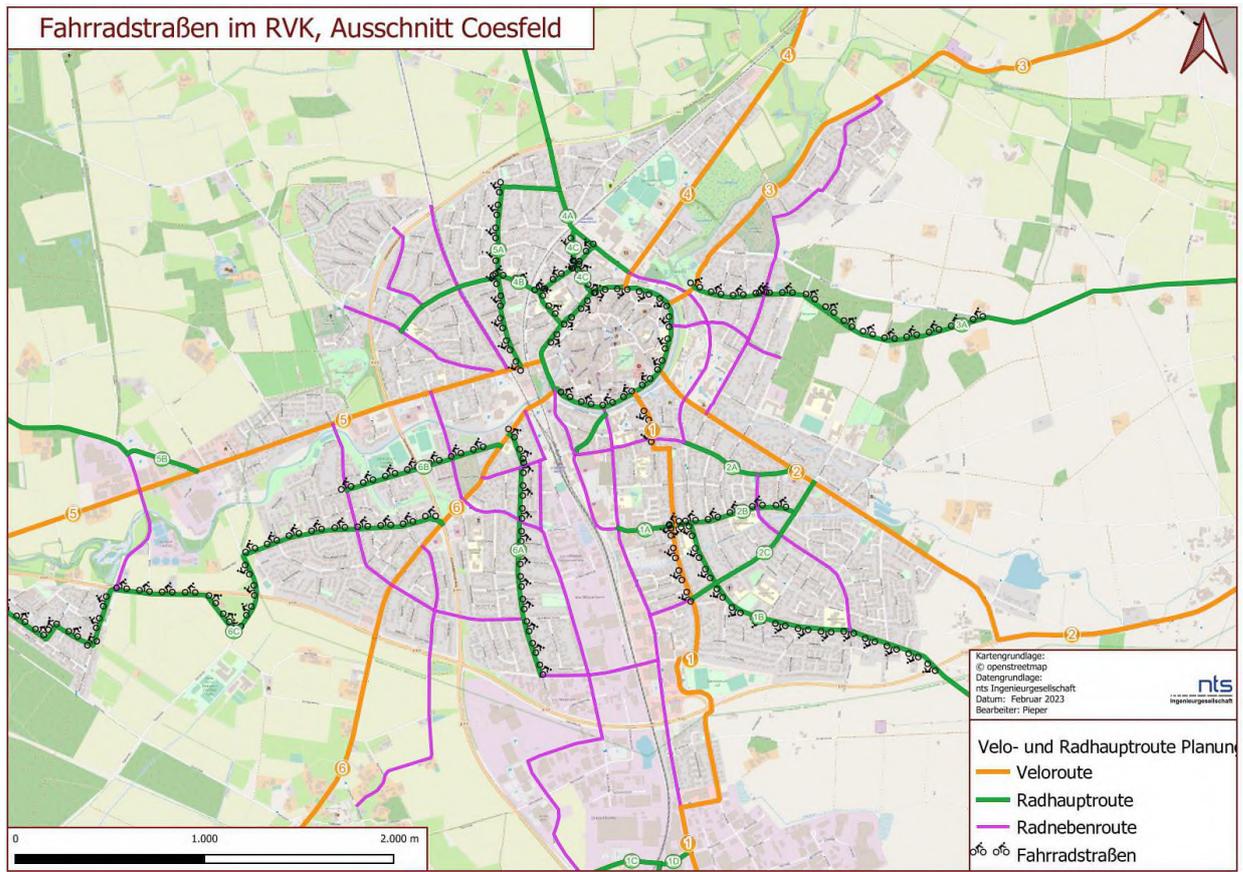
Räumlicher Bezug

- | | | | |
|--------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------------------|--|
| <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



Gestaltungsstandard Bsp. Ahaus



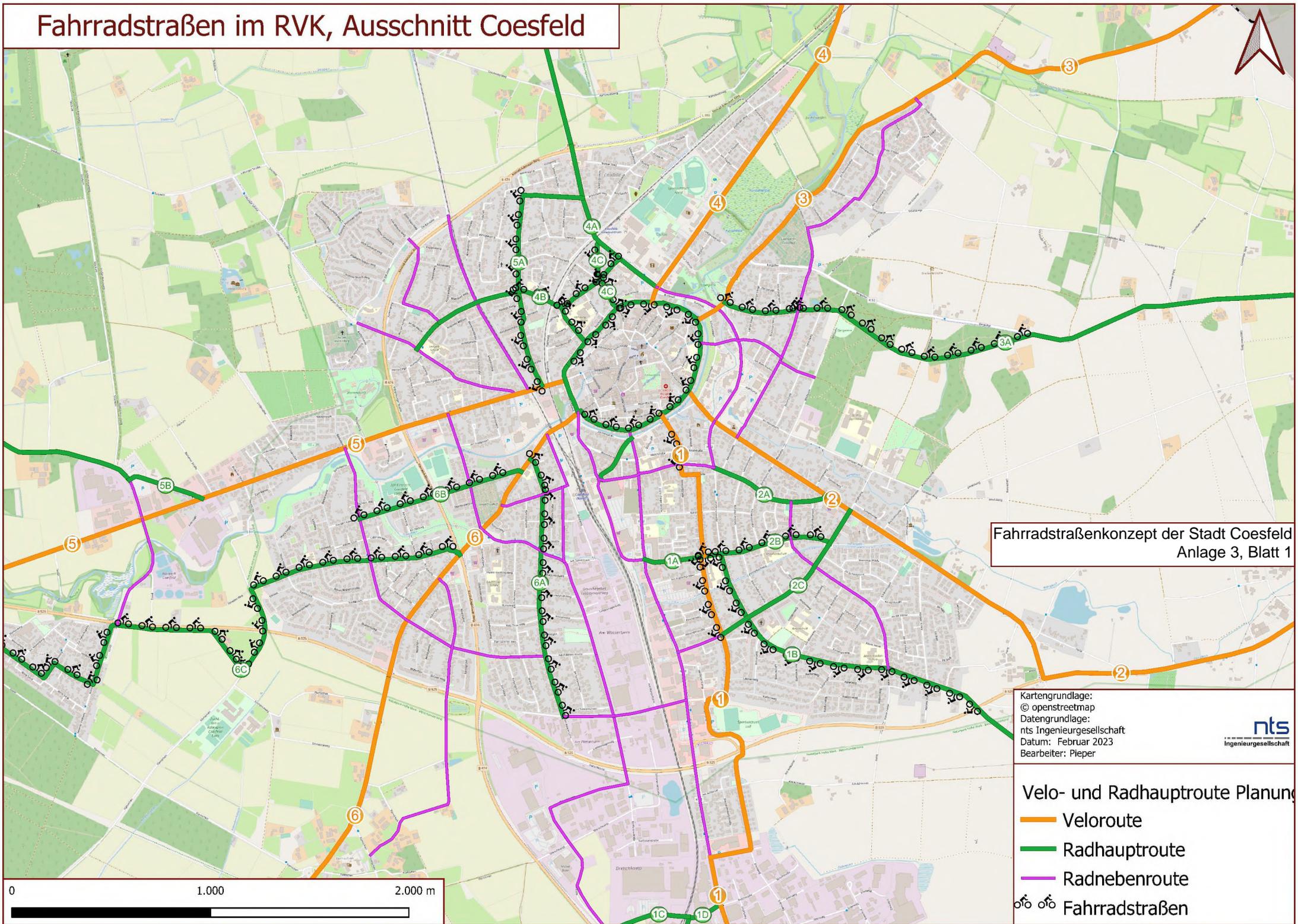
Informelle Hinweise, Senden



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
 hohe Priorität	 kurzfristig mittelfristig langfristig	<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

Fahrradstraßen im RVK, Ausschnitt Coesfeld



Fahrradstraßenkonzept der Stadt Coesfeld
Anlage 3, Blatt 1

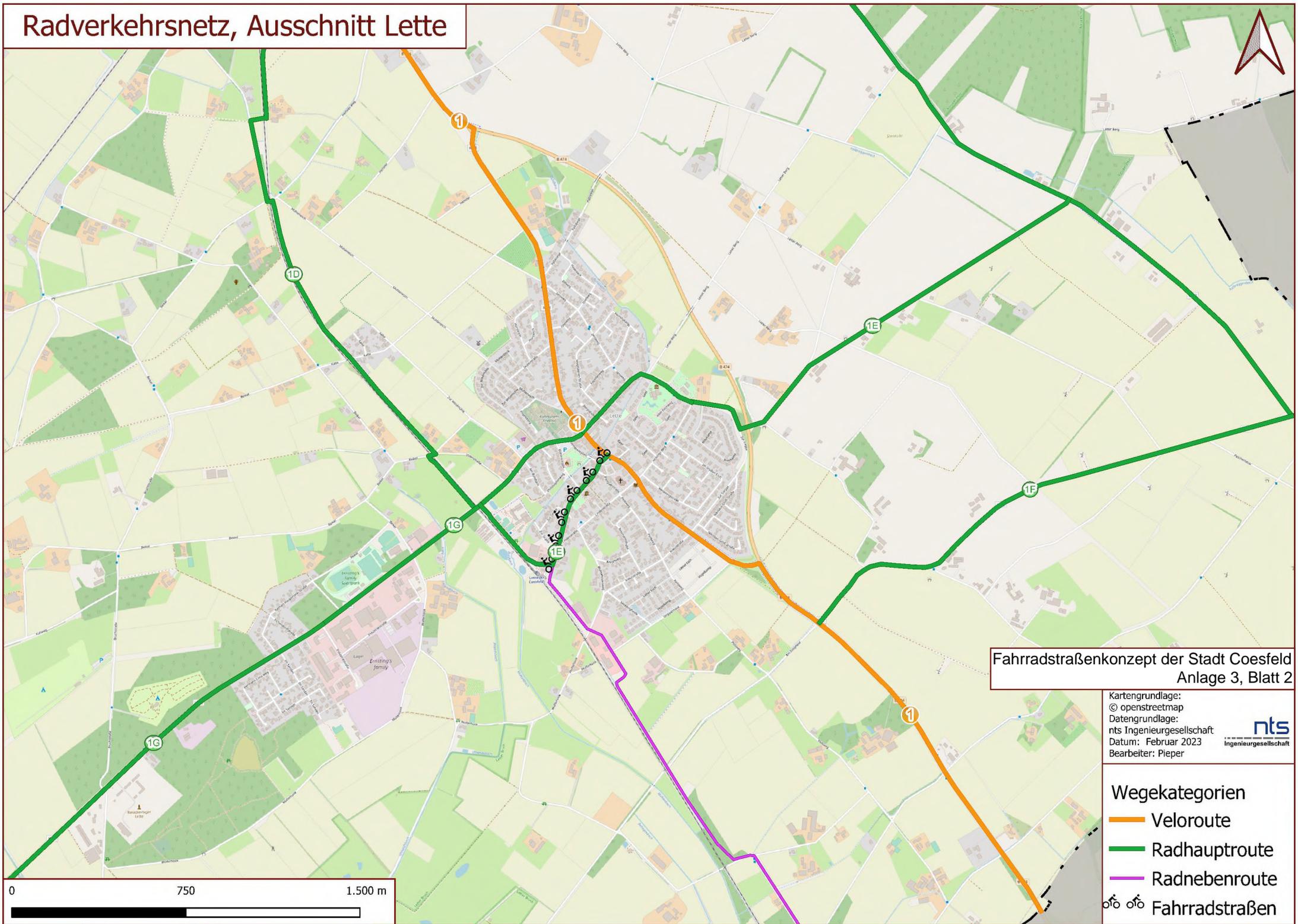
Kartengrundlage:
© openstreetmap
Datengrundlage:
nts Ingenieurgesellschaft
Datum: Februar 2023
Bearbeiter: Pieper



- Velo- und Radhauptroute Planung
- Veloroute
 - Radhauptroute
 - Radnebenroute
 - 🚲 🚲 Fahrradstraßen



Radverkehrsnetz, Ausschnitt Lette



Fahrradstraßenkonzept der Stadt Coesfeld
Anlage 3, Blatt 2

Kartengrundlage:
© openstreetmap
Datengrundlage:
nts Ingenieurgesellschaft
Datum: Februar 2023
Bearbeiter: Pieper



- Wegekategorien
- Veloroute
 - Radhaupttroute
 - Radnebenroute
 - 🚲 🚲 Fahrradstraßen

Fachbereiche 30, 60 und 70



Gestaltungsstandards für Fahrradstraßen in Coesfeld



1. Zielsetzung und Zweck

Die vorliegenden Qualitätsstandards wurden erarbeitet, um ein einheitliches Erscheinungsbild und einen gleichbleibend hohen Standard für Fahrradstraßen in Coesfeld zu gewährleisten und so langfristig zur Attraktivität und Sicherheit des Radverkehrs sowie zu gleichberechtigten Nebeneinander aller Verkehrsteilnehmer beizutragen. Die Qualitätsstandards sollen auf alle neu auszuweisenden Fahrradstraßen im gesamten Stadtgebiet angewendet werden. Durch festgelegte Qualitätsstandards verbessert sich die Wahrnehmung und Wiedererkennbarkeit von Fahrradstraßen für alle Verkehrsteilnehmer. Die Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmer und die Akzeptanz der geltenden Verkehrsregeln in einer Fahrradstraße werden erhöht.

2. Grundlagen

2.1. Rechtliche Grundlagen und verkehrstechnische Regelwerke

Die Einrichtung von Fahrradstraßen soll die Attraktivität des Radverkehrs steigern, Radverkehrsströme bündeln und die Verkehrssicherheit erhöhen. Für die Einrichtung einer Fahrradstraße gemäß Zeichen 244.1 und 244.2 StVO [1] gelten bestimmte Anforderungen, die sich aus der VwV-StVO [2] und dem gültigen verkehrstechnischen Regelwerk ableiten.

StVO / VwV-StVO

Gemäß der VwV-StVO muss in Fahrradstraße der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart sein oder es muss erwartet werden, dass der Radverkehr nach Einrichtung der Fahrradstraße die vorherrschende Verkehrsart wird. Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr darf die Fahrradstraße nicht benutzen, es sei denn, dies ist durch Zusatzzeichen erlaubt (z. B. Anliegerverkehr). Vor Anordnung einer Fahrradstraße müssen die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung). Das Überqueren einer Fahrradstraße durch anderen Fahrzeugverkehr an einer Kreuzung ist gestattet. In der Fahrradstraße gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Fahrradfahrer dürfen Nebeneinanderfahren und der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Falls die Vorfahrt nicht durch Zeichen geregelt ist, gilt rechts vor links. In Fahrradstraßen darf geparkt werden, falls keine Beschilderung dies verbietet oder einschränkt.

RASt 06 / ERA

Gemäß RASSt 06 [3] und ERA [4] können Fahrradstraßen im Zuge von Hauptverbindungen des Radverkehrs angelegt werden, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies planerisch beabsichtigt ist. Fahrradstraßen sind insbesondere für Hauptverbindungen des Radverkehrs bzw. bei hohem Radverkehrsaufkommen geeignet und begünstigen eine Bündelung des Radverkehrs. Fahrradstraßen können in Erschließungsstraßen mit einer Verkehrsbelastung von etwa bis zu 400 Kfz/h eingesetzt werden. Um einen gleichmäßigen Verkehrsfluss mit einer hohen Reisegeschwindigkeit zu erreichen, sollten Fahrradstraßen an Knotenpunkten gegenüber anderen Erschließungsstraßen Vorfahrt erhalten. Außerdem werden verkehrsregelnde und bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung empfohlen, um mäßige Geschwindigkeiten des Kfz-verkehrs zu erreichen. Die Bedürfnisse des Kfz-Verkehrs sind durch eine parallele und akzeptable Verkehrsführung zu berücksichtigen, um Durchgangsverkehr in der Fahrradstraße vorzubeugen.

2.2. Masterplan Mobilität

Am 21.06.2023 wurde der Masterplan Mobilität [6] durch den Rat der Stadt Coesfeld beschlossen. Dieser definiert neben dem Radverkehrsnetz auch das Netz der zukünftigen Fahrradstraßen. Der Maßnahmensteckbrief „Maßnahme B5: Einrichtung von Fahrradstraßen“ beschäftigt sich ausführlich mit dem Thema und enthält auch bereits einige Festlegungen in Bezug auf den Standard der Fahrradstraßen. Diese werden in den folgenden Kapiteln näher erläutert.

2.3. Leitfaden Fahrradstraßen der AGFS

Auszug aus dem Leitfaden:

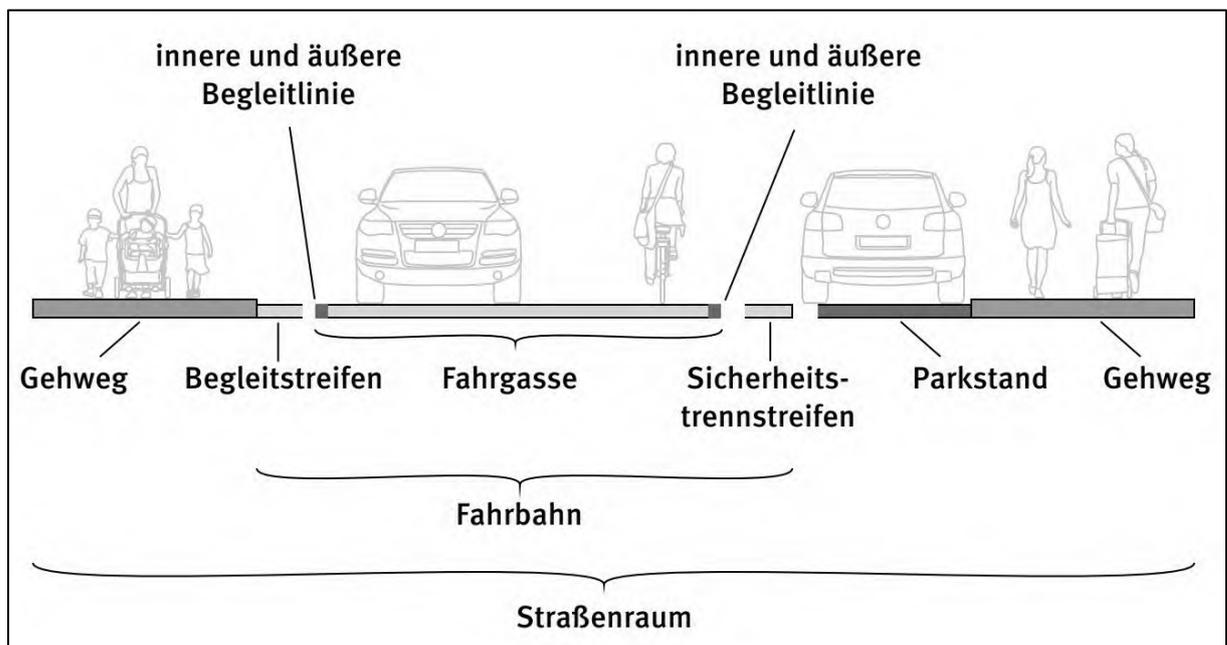
„Der vorliegende Leitfaden der AGFS NRW soll dabei helfen, die Gestaltungsgrundsätze für Fahrradstraßen und die daraus folgende Planung zu harmonisieren. Durch die Etablierung einer landesweit einheitlichen Gestaltung soll neben der Wiedererkennbarkeit auch die Akzeptanz von Fahrradstraßen verbessert werden. Auch soll durch die eindeutig definierten Gestaltungs- und Qualitätsmerkmale das von den Verkehrsteilnehmenden gewünschte Verhalten Unterstützung finden.“

3. Gestaltungsstandards für Fahrradstraßen in Coesfeld

Über die rechtlichen Anordnungen der StVO und VwV-StVO sowie den Empfehlungen aus RAST 06 und ERA wurden für Lüdinghausen folgende Gestaltungsstandards abgeleitet, um bei den Verkehrsteilnehmern zukünftig einen Wiedererkennungswert zu schaffen und ein dem Straßencharakter entsprechendes Verkehrsverhalten zu fördern:

3.1. Fahrgassenbreite

Der Leitfaden der AGFS [5] gibt Hinweise zur Bemessung der Fahrgassenbreite. Dabei ist zu beachten, dass die Fahrbahn nicht nur aus der Fahrgasse selbst, sondern auch aus den Begleitstreifen und/oder dem Sicherheitstrennstreifen neben Parkständen besteht:



Quelle: Leitfaden Fahrradstraßen der AGFS [5]

Die Fahrgassenbreite von Fahrradstraßen, die nicht für den motorisierten Verkehr freigegeben sind, soll 3,50 m nicht unterschreiten.

Für Fahrradstraßen, in denen der motorisierte Verkehr freigegeben ist, ergibt sich eine Fahrgassenbreite zwischen 4,5 und 5 m. Die Festlegung erfolgt anhand der Kriterien Kfz-Aufkommen, Radverkehrsaufkommen, Lastenradanteil und in Abhängigkeit davon, ob Linienverkehr die Fahrradstraße befährt (siehe Anlage 1). Die Breite der Begleitstreifen ergibt sich aus der in der Örtlichkeit vorhandenen Fahrbahnbreite. Der Sicherheitstrennstreifen mit einer Breite von 0,75 m neben parkenden Fahrzeugen ist zwingend einzuhalten.

Ergänzend ist im Masterplan Mobilität [6] festgelegt, dass die Fahrbahnbreite neben Parkständen auf 3,75 m reduziert werden kann. Hierin enthalten ist auch hier der Sicherheitstrennstreifen mit einer Breite von 0,75 m.

Bei Straßen, in denen die Kennzahlen von den in der Anlage 5 zugrunde gelegten Werten abweichen, ist die Breite der Fahrgasse entsprechend der Hinweise zur Bemessung im Leitfaden der AGFS [5] festzulegen.

3.2. Bevorrechtigung

Fahrradstraßen sind gegenüber einmündenden Nebenstraßen zu bevorzugen. Kreuzt eine Fahrradstraße eine Hauptverkehrsstraße, ist sicherzustellen, dass der Radverkehr die Hauptverkehrsstraße, sicher, komfortabel und ohne unverhältnismäßige Zeitverzögerungen überqueren kann. Die Anlage eines Kreisverkehrs ist in die Überlegungen mit einzubeziehen.

3.3. Reduktion des Durchgangsverkehrs

Die Notwendigkeit von Maßnahmen zur Verringerung des Durchgangsverkehrs ist im Einzelfall zu prüfen. Unter anderem in Frage kommende Maßnahmen sind im Leitfaden der AGFS [5] unter dem Stichpunkt „Modale Filter“ beschrieben.

3.4. Fahrbahngestaltung

Der Beginn bzw. das Ende der Fahrradstraße erhält eine rote Einfärbung mit zusätzlichen Fahrrad-Piktogrammen. Zusätzlich sollten besondere Gefahrenpunkte (z.B. Einmündungsbereiche oder stark befahrene Grundstückszufahrten) rot markiert werden und es sind ebenfalls Fahrrad-Piktogramme vorzusehen.

3.5. Ruhender Verkehr

Parken in Fahrradstraßen kann in entsprechend gekennzeichneten Flächen und mit einem entsprechenden Sicherheitstrennstreifen (0,75 m) erlaubt werden. Siehe hierzu die Erläuterungen im Kapitel 3.1. Ergänzend definiert der Masterplan Mobilität [6] die folgenden Einschränkungen: Gekennzeichnet werden dürfen maximal 3 zusammenhängende Parkstände. Der Abstand zwischen so gekennzeichneten Parkständen muss mindestens 25 m betragen.

Um das Parken außerhalb der gekennzeichneten Flächen zu verhindern, ist zwingend eine Zone mit eingeschränktem Haltverbot auszuweisen (Verkehrszeichen 290.1, in der Regel mit dem Zusatz „Parken in gekennzeichneten Flächen erlaubt“).

4. Anlagen

- Anlage 1: Regelquerschnitt Fahrradstraße Coesfeld
Ableitung der Regelquerschnitte / der notwendigen Fahrgassenbreite
- Anlage 2: Regelquerschnitt Fahrradstraße
- Anlage 3: Gestaltungsstandard, schematische Darstellung

5. Literaturverzeichnis

- [1] Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) "Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 2. Oktober 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 299) geändert worden ist“.
- [2] Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO). In der Fassung vom 22. Mai 2017 (BAnz AT 29.05.2017 B8).
- [3] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt). Köln, 2006.
- [4] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln, 2010.
- [5] Leitfaden Fahrradstraßen, Planungshinweise für die Praxis, Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V., Erstveröffentlichung innerhalb der Loseblattsammlung 11/2022.
- [6] Masterplan Mobilität, beschlossen vom Rat der Stadt Coesfeld am 21.06.2023

Fahrradstraße mit Kfz-Verkehr

Sofern Kfz-Verkehr auf einer Fahrradstraße zugelassen wird (→ **Nutzung durch andere Verkehrsarten**) hängt die notwendige Fahrgassenbreite neben dem Radverkehrsaufkommen und dem Lastenradanteil davon ab, ob Linienbusse in der Fahrradstraße verkehren. Insofern das zu erwartende Kfz-Aufkommen in der Fahrradstraße eine Prognoseverkehrsstärke von 2.500 Kfz/24h übersteigt, ist die Einrichtung einer Fahrradstraße nicht zu empfehlen. In den → **Datenblättern Querschnitte** werden in Anhängigkeit von der Fahrgassenbreite Querschnitte mit und ohne die Anordnung von Parkständen vorgestellt.

Das in der nachfolgenden Matrix genannte Kfz-Aufkommen in Höhe von 2.500 Kfz/24h ist als Ziel- und Orientierungswert für die zukünftig zu erwartende Kfz-Verkehrsstärke in der Fahrradstraße zu verstehen.

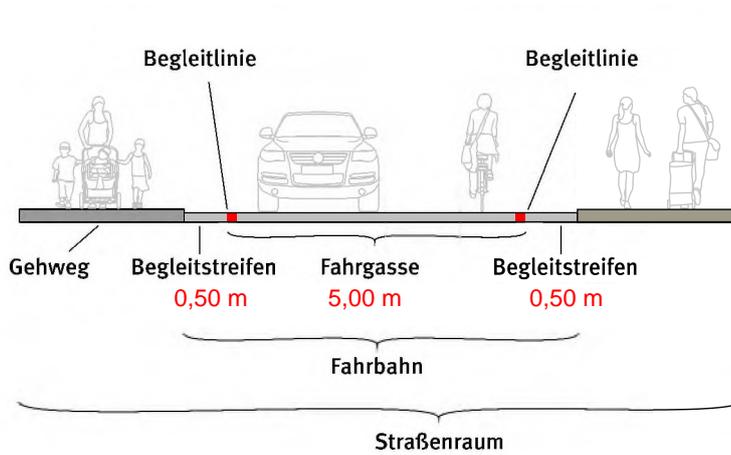
Kfz-Aufkommen	Radverkehrsaufkommen	Lastenradanteil	Linienverkehr	notwendige Fahrgassenbreite [m]	Querschnitt ohne Parkstände	Querschnitt mit Parkständen
mit Kfz-Verkehr bis zu 2.500 Kfz/24h*	niedrig	gering	nein	4,00	QS2.1	QS2.3
			ja	5,00	QS2.1	QS2.3
		mittel	nein	4,00	QS2.1	QS2.3
			ja	5,00	QS2.1	QS2.3
		hoch	nein	4,50	QS2.1	QS2.3
			ja	5,50	QS2.1	QS2.3
	mittel	gering	nein	4,50	QS2.1	QS2.3
			ja	5,50	QS2.1	QS2.3
		mittel	nein	5,00	QS2.1	QS2.3
			ja	6,00	QS2.2	QS2.4
		hoch	nein	5,00	QS2.1	QS2.3
			ja	6,00	QS2.2	QS2.4

* Bei einem Zielwert des Kfz-Aufkommens von über 2.500 Kfz/24h ist die Einrichtung einer Fahrradstraße nicht zu empfehlen.

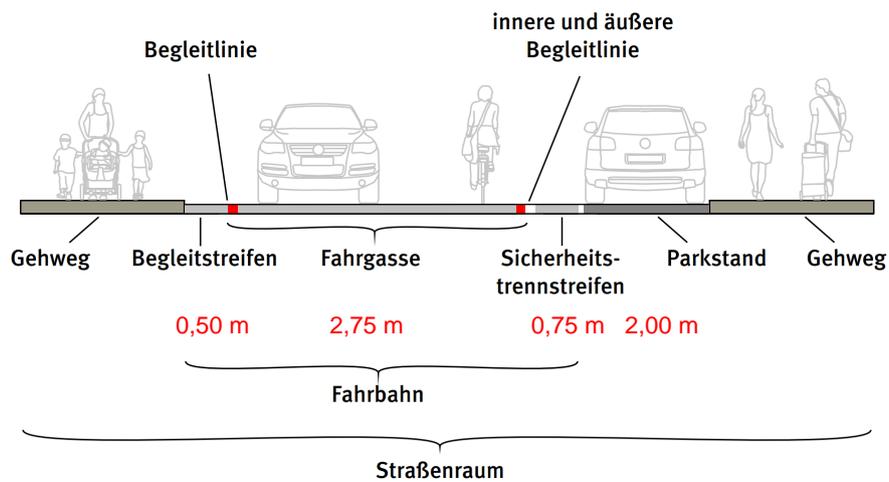
Regelquerschnitt Fahrradstraße

Am Beispiel einer Straße mit einer Fahrbreite von 6 m

1. Querschnitt ohne Parkplätze



2. Querschnitt mit Längsparkplätzen



Abgeleitet aus:

Leitfaden Fahrradstraßen – Erstveröffentlichung 11/2022 **D.23**



Im Bereich der Knotenpunkte ist zur Verdeutlichung der Bevorrechtigung der Fahrradstraße neben der flächigen Roteinfärbung zusätzlich eine Leitlinie (Z 340 StVO) entlang der Fahrradstraße im Knotenpunkttinnenbereich zu markieren. Bei dieser Leitlinie handelt es sich um einen unterbrochenen Breitstrich (Breite 0,25 m) mit einer Länge von 0,50 m und einem Strich-Lücke-Verhältnis von 0,50 m/0,20 m.

Der Beginn und das Ende einer Fahrradstraße erhält als Markierung das verzerrte Piktogramm des Verkehrszeichens 244.1 (Beginn einer Fahrradstraße) in der Mitte der Fahrgasse. Das Piktogramm soll eine Höhe von 3,00 m und eine Breite von 2,00 m aufweisen, kann je nach Flächenverfügbarkeit jedoch auch in einem ähnlichen Verhältnis dargestellt werden. Unmittelbar hinter den Einmündungen wird das Piktogramm wiederholt.

Zur Hervorhebung der Fahrradstraßen entlang der Streckenabschnitte ist ein linienhaftes Element, welches die Fahrradstraße als solche von jedem Standort aus direkt erkennbar macht, zielführend. Zur linienhaften Kennzeichnung dient eine durchgezogene Begleitlinie mit einer Breite von 0,25 m.

Zur weiteren Verdeutlichung der Funktion der Fahrradstraße ist in regelmäßigen Abständen das Sinnbild „Fahrrad“ auf der Fahrbahn jeweils in der Fahrgasse in der Mitte der jeweiligen Fahrtrichtung aufzubringen.



Ergänzend soll in jeder Einmündung ein Piktogramm „Fahrrad mit Richtungspfeilen“ in Anlehnung an das Zusatzzeichen 1000-32 (Radverkehr kreuzt von links und rechts) auf der rot eingefärbten Fläche markiert werden. Das Piktogramm soll eine Höhe von 1,32 m und eine Breite von 0,90 m aufweisen.



Die Beschilderung einer Fahrradstraße erfolgt nach Maßgabe der StVO. Hierzu sieht die StVO das Verkehrszeichen 244.1 (Beginn einer Fahrradstraße) und das Verkehrszeichen 244.2 (Ende einer Fahrradstraße) vor. Die Beschilderung erfolgt zu Beginn und Ende der Fahrradstraße. Hinter jeder Einmündung erfolgt die Beschilderung mit Verkehrszeichen 244.1 (Beginn einer Fahrradstraße).

Sollen in einer Fahrradstraße Kraftwagen und sonstige mehrspurige Fahrzeuge sowie Krafträder zugelassen werden, so ist das folgende Zusatzschild zu verwenden:



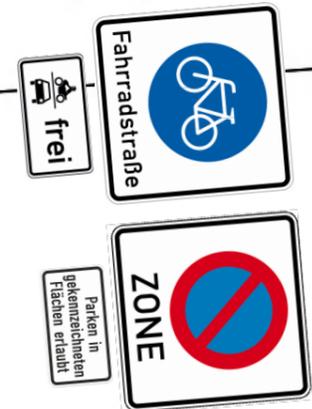
In der Regel erfolgt ergänzend eine Beschilderung mit den Verkehrszeichen 290.1 und 290.2 (Beginn/Ende eines eingeschränkten Haltverbotes für eine Zone in Verbindung mit Verkehrszeichen 1053-30:



Die Beschilderung erfolgt zu Beginn und Ende der Fahrradstraße und bei der Einfahrt in die Fahrradstraße aus den einmündenden Straßen

Festlegungen zur Anordnung von Stellplätzen:
Mindestfahrbahnrestbreite neben den Stellplätzen von 3 m + 0,75m Sicherheitstrennstreifen, maximal 3 zusammenhängende Stellplätze, Mindestlänge der Fahrbahn mit regulärer Breite zwischen den Stellplätzen: 25 m

Im Bereich von Parkständen wird der Sicherheitstrennstreifen (Breite 0,75 m) als weißer, unterbrochener Breitstrich (Breite 0,25 m) mit einer Länge von 0,50 m und einem Strich-Lücke-Verhältnis von 0,50 m/0,50 m markiert. Die Parkstandmarkierung erfolgt mit einem Schmalstrich in den äußeren Ecken der Parkstände.



Fahrradstraßenkonzept: Standards	
Maßstab: 1:100 Bearbeiter: Ludorf, Holger Datum: 21.08.2024	Detailplan
Quellennachweis der Kartengrundlage: © Kreis Coesfeld (2022) Datenlizenz Deutschland – Namensnennung - Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0) Dieser Auszug dient nur der Information und begründet keinen rechtlichen Anspruch	