

Bau- und Verkehrsausschuss 27.06.2024

Sonderausschuss Radverkehr



Radverkehrsplanung und Radverkehrsförderung in Lüdenscheid



Eckdaten Radverkehr in Lüdenscheid

- Kreisweites Radverkehrsnetz: Masterplan MK 2022: umfasst bereits viele Landes- und Bundesstraßen im Stadtgebiet Lüdenscheid
- Kommunales Radverkehrsnetz: Mobilitäts- und Radverkehrskonzept 2024/2025: zur Weiterentwicklung und Konkretisierung des Masterplans MK: Beschluss bis Mitte 2025

Ziele

- **Sicheres und durchgängiges** (regelkonformes) **Radverkehrsnetz** (Fokus: Alltagsradverkehr)
- Erhöhung Modal Split (Anteil aller Wege am Gesamtverkehrsaufkommen) Radverkehr auf über 10% (Zielsetzung des Konzeptes „Globale Nachhaltige Kommune“) als ein wesentlicher Baustein zur Gestaltung der Verkehrswende

Führung des Radverkehrs – „Radwege“

- Mischverkehr auf der Fahrbahn – Tempo 30-Zone
- Fahrradstraße
- Mischverkehr mit teilweiser Separation: Schutzstreifen
- Trennprinzip (Benutzungspflicht)
Radfahrstreifen, Radweg, gemeinsamer Geh- und Radweg



VZ 237



VZ 241



VZ 240

Führung des Radverkehrs – „Radwege“

	Beschilderung	Qualität / Komfort	Breite	Lage	
Mischverkehr auf der Fahrbahn				Fahrbahn	
Radweg			2,00	Seitenraum exklusiv	
Radfahrstreifen			1,85	Fahrbahn exklusiv	
Schutzstreifen			1,50	Fahrbahn	

Weitere Führungsformen

- Geschützte Radfahrstreifen



<https://www.adfc.de/artikel/interview-so-werden-verwaltungen-agiler-und-handlungsfahiger#zoom>



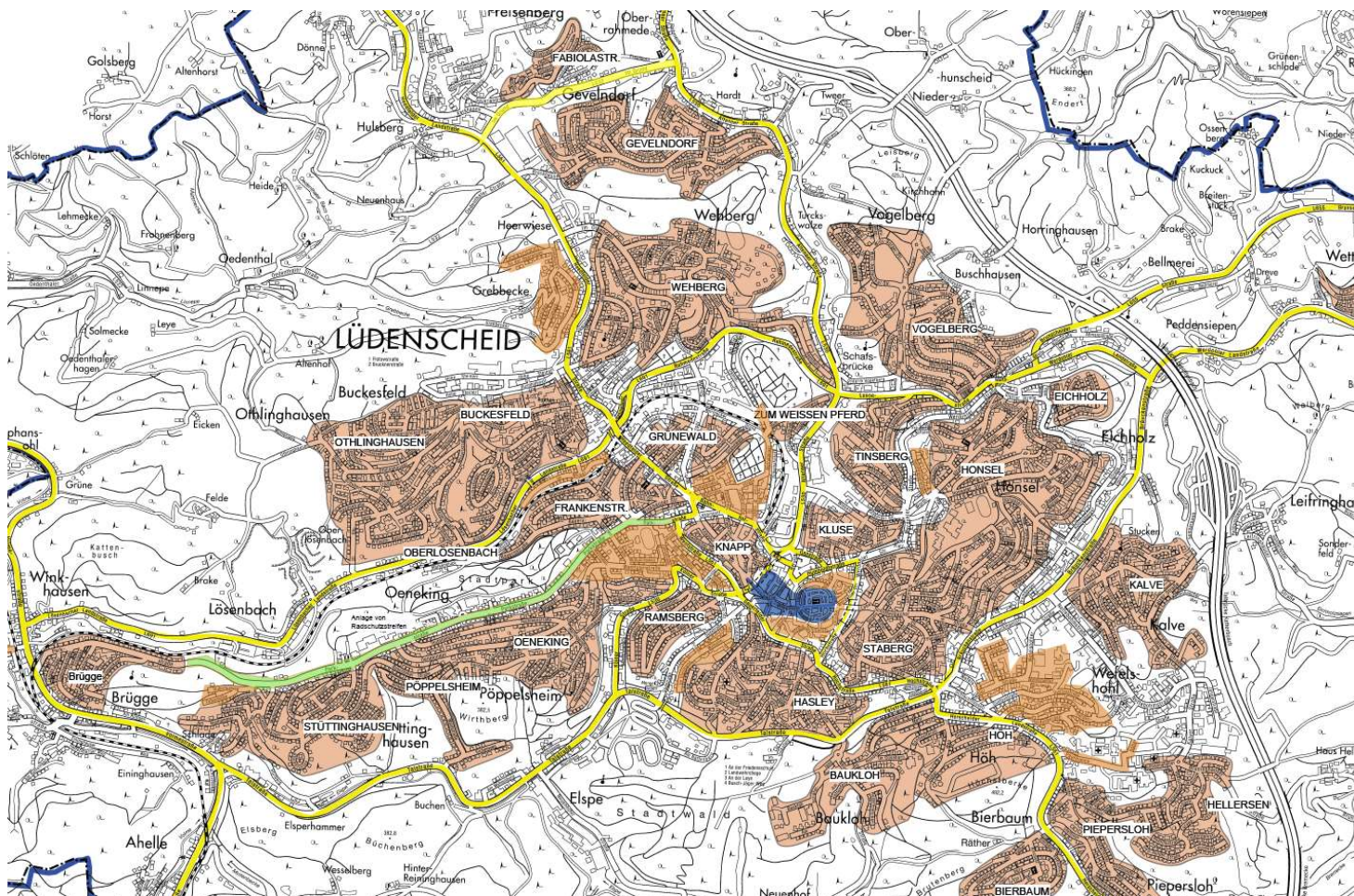
<https://muenchenunterwegs.de/angebote/protected-bike-lanes>



https://www.mobilitaetsforum.bund.de/DE/Themen/News-RADar/_texte/Geschuetzte-Radfahrstreifen_Umsetzung.html?cms_templateQueryString=Einladende+Radverkehrsnetze&cms_templateQueryString=Einladende+Radverkehrsnetze

- Busspur – Rad frei oder breiter Radfahrstreifen – Bus frei
- Piktogrammkeite (vgl. Parkstraße)
- Außerorts: einseitiger, gemeinsamer Geh- und Radweg mit baulicher Trennung (Grünstreifen, Bord, Schutzplanke, ...)

Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigte Bereiche in Lüdenscheid



27.06.2024

Fachdienst 66

Randbedingungen bei der Wahl der Führungsform

- Vorhandener Platz auf der Strecke und in den Knotenpunkten (Kreuzungen)
- Berücksichtigung und Abwägung **verschiedener Interessen**:
 - Radfahrende (geübt und ungeübt)
 - Zufußgehende
 - ÖPNV
 - Bäume
 - Händler und Lieferverkehr
 - Pendler
 - ruhender Verkehr (Anwohner und Anlieger)
 - ...
- Gesetze und Regelwerke, u.a. zur Anordnung von zulässigen Höchstgeschwindigkeiten, erforderlichen Breiten von Fahrbahnen und Radverkehrsanlagen, erforderlichen Sichtbeziehungen
- Vorhandene Verkehrsmengen, SV-Anteil

Spannungsfeld der Radverkehrsplanung

- Besonderer Fokus auf Sicherheit, da Radfahrende als Verkehrsteilnehmende besonders gefährdet
- Kosten für Planung / Machbarkeitsprüfung
- Angebotsplanung: Anzahl der Radfahrenden wird ggf. zunächst nur moderat steigen
- Komforteinbußen für den MIV (motorisierter Individualverkehr) / Verlagerungseffekte und erhöhte Reisezeit im Hauptverkehrsnetz
- Wegfall von öffentlichen Parkständen (Erhöhung des Parkdrucks)
- Konkurrenz zur ÖPNV-Priorisierung
- Neuversiegelung von Flächen
- Geringe Flexibilität durch Vorgaben aus der Straßenverkehrsordnung
- Abstimmung mit Straßen NRW hinsichtlich Zeithorizont und finanziellen Möglichkeiten

Warum Radverkehr fördern?

- Reduktion von Lärm und Luftverschmutzung
 - Effizient: wenig Platzverbrauch, im fließenden und auch im ruhenden Zustand (u.a. Flächenversiegelung, ...)
 - Individuelle Mobilität auch ohne Auto oder Führerschein
 - Flexibilität in der Wahl des Verkehrsmittels und Intermodalität (Verknüpfung von verschiedenen Verkehrsmitteln zur Bewältigung einer Wegstrecke)
 - CO² Einsparungen
 - Gut für Gesundheit und Lebensqualität
 -
- ➔ Einräumen der gleichen Rechte und Gleichbehandlung neben den anderen Verkehrsarten

Fahrradparken

- Abstellmöglichkeiten für Fahrräder
- Aktuelle Situation: überdachte Abstellanlagen am Rathaus und am Sauerfeld, Fahrradbügel im Stadtgebiet
- geplanter Ausbau von Rad-Boxen am Bhf. Lüdenscheid und Brügge
- Bezug auf Prüfauftrag durch HFA: Prüfung Fahrradparkhaus an Bahnhöfen
 - zuerst Netzstruktur aufbauen, danach Schwerpunkt auf Abstellanlagen
 - Einrichten der Boxen: zunächst Belegungsgrad/ Annahme der Abstellanlagen abwarten

➔ derzeitig Priorisierung von Maßnahmen für den Fahrverkehr

Planungs- und Umsetzungsprozess

- Städtebaugespräche mit Straßenbaulastträger Landesbetrieb Straßen.NRW:
Grundsätzlich zuständig für Erstellung von ausführungsfähigen Planunterlagen an Landes- und Bundesstraßen
- Aufgrund der Aufgabenfülle von Straßen.NRW sollen Möglichkeiten geschaffen werden, dass Planungsleistungen durch die Stadt Lüdenscheid vergeben und betreut werden
- Vorab Verkehrsuntersuchungen an neuralgische Strecken und Knoten
- Sanierungskonzept durch Straßen.NRW soll aufgestellt werden (unter Beteiligung der Kommunen) unter Ausarbeitung einer priorisierten Maßnahmenliste

Zustandserfassung und -bewertung (ZEB)

- für alle Hauptverkehrsstraßen durch Straßen.NRW
- Bekanntmachung der Ergebnisse in der zweiten Jahreshälfte 2024
- Bildet die Grundlage zur Festsetzung der Umsetzungsreihenfolge

Handlungsfelder Radverkehr

- Erstellung eines Radverkehrskonzepts unter Beteiligung der Öffentlichkeit
- Überplanung der Hauptverkehrsstraßen im Kontext der Straßensanierungen durch Straßen.NRW
- Im Nebenstraßennetz (i.d.R. Tempo-30-Zonen): Rückbau von Hindernissen, Prüfung der Freigabe von Einbahnstraßen und Einrichtung von Fahrradstraßen
- Ausbau von Radabstellanlagen

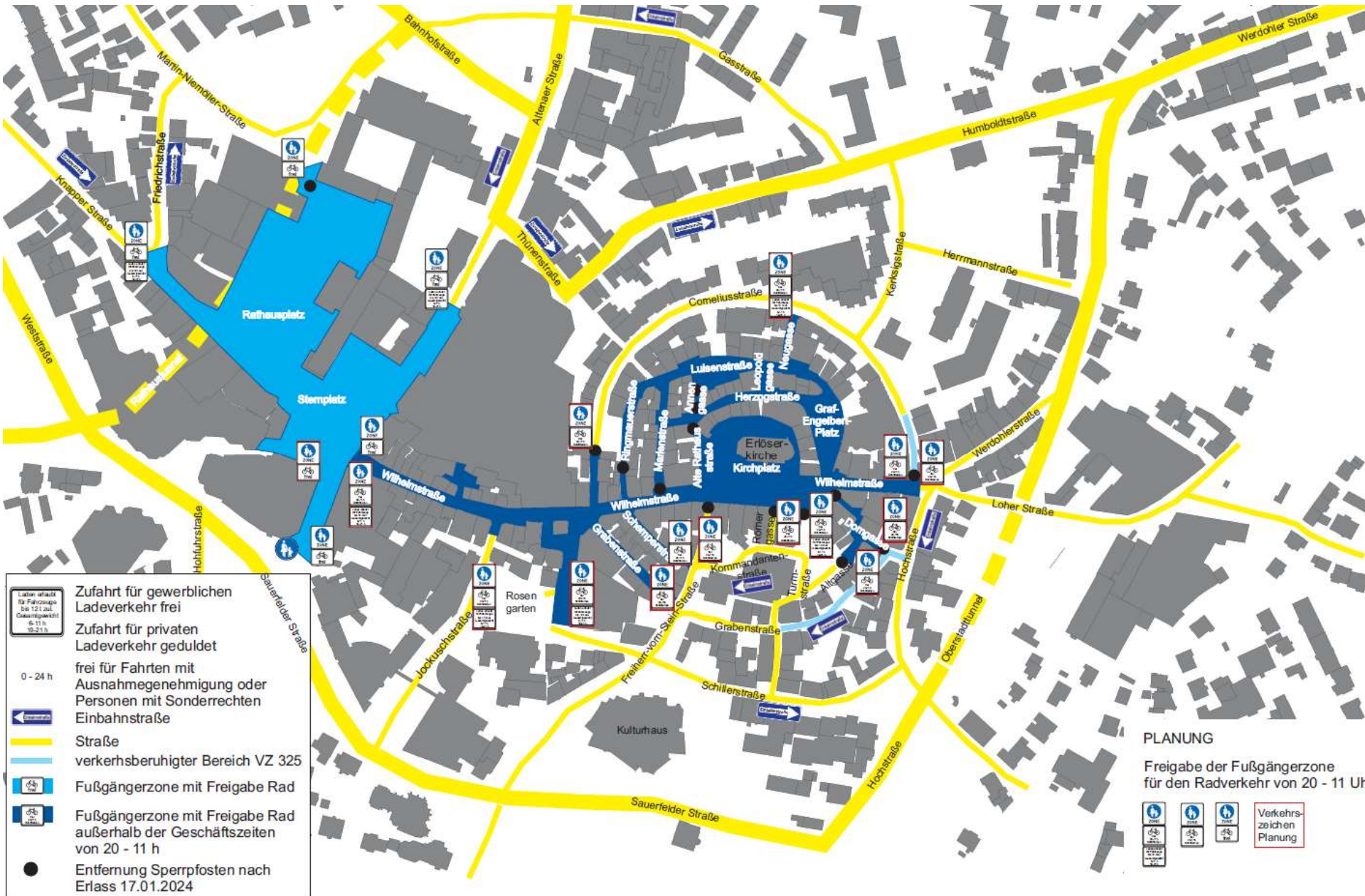
Prozessablauf Radverkehrsinfrastruktur an Hauptverkehrsstraßen

- auf Basis des Radverkehrskonzeptes mit Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern
- Abstimmung zu Priorisierung sowie möglicher Radverkehrsführung mit Straßen.NRW; unter Berücksichtigung der Platzverhältnisse, z.B. Umwandlung einer Fahrspur in Radfahrstreifen
- Verkehrsuntersuchung neuralgischer Streckenabschnitte hinsichtlich verkehrlicher Auswirkungen durch die Stadt Lüdenscheid
- Vorstellung der Untersuchungsergebnisse im BVA
- Beschluss zur detaillierten Überplanung durch den BVA
- Schriftwechselvereinbarung mit Straßen.NRW und Vergabe der Planungsleistung
- Umsetzung der Planung durch Straßen.NRW im Rahmen der anstehenden Sanierungsmaßnahmen

Zeithorizont

- Komplexität der Planungsaufgaben (insbesondere Signaltechnik)
- Ausgewogene Planungsabstimmung (konsensfähig) unter Berücksichtigung aller Interessen
- eingeschränkte Personalkapazitäten bei allen Beteiligten (Stadt, Straßen.NRW, externe Ingenieurbüros)
- finanzielle Ausstattung
- lange Abstimmungsprozesse mit vielen Beteiligten

Freigabe Fußgängerzone





Domgasse



Corneliusstraße - mittlere Wilhelmstraße

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

