

3.3 MAßNAHMEN IM HANDLUNGSFELD RADVERKEHR

Neben dem Fußverkehr ist vor allem auch der Radverkehr mit deutlichen Verlagerungspotenzialen verbunden, welche eine Reduktion des MIV-Verkehrsaufkommens bewirken können. Zur Nutzung dieses Potenzials sollte der Radverkehr bewusst gefördert werden. Dies erfordert eine geeignete, effiziente und sichere Radverkehrsinfrastruktur innerhalb der Ortschaften, zwischen den Ortschaften und Richtung der Nachbarkommunen.

Die entwickelten Maßnahmen im Handlungsfeld Radverkehr können dazu beitragen die Attraktivität des Radverkehrs weiter zu erhöhen. Ein besonderes Augenmerk ist auf eine Verbesserung der vorhandenen Infrastrukturen des Radverkehrs zu richten.



Abbildung 5: Elemente des Radverkehrs in der Gemeinde Nottuln
[eigene Aufnahmen]

Tabelle 9: Gesamtübersicht der Maßnahmen im Handlungsfeld Radverkehr

Nr.	Titel
R1	Schaffung qualitativer und sicherer Fahrradabstellanlagen an Schulen
R2	Schaffung qualitativer und sicherer Fahrradabstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen und Plätzen
R3	Schaffung von Einfädelungshilfen für den Radverkehr an relevanten Stellen im Gemeindegebiet
R4	Instandsetzung der Radwege / Oberflächenqualität
R5	Schaffung weiterer Fahrradstraßen
R6	Neukonzeption der Dülmener Str. inkl. Nebenanalgen
R7	Lückenschluss im vorhandenen Radwegenetz
R8	Änderung der Führungsform des Radverkehrs an relevanten Stellen

Schaffung qualitativer und sicherer Fahrradabstellanlagen an Schulen

R1

LEITZIEL	Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split bis 2030
ZIELGRUPPE	Schüler*innen; Lehrer*innen
POTENZIAL	Direkter Beitrag zur Förderung des Radverkehrs

Ausgangssituation

Einer der wesentlichen Wegezwecke von Kindern und Jugendlichen ist der tägliche Weg von und zur Schule. Während Schüler*innen weiterführender Schulen bereits über ausreichend Erfahrung und Reife verfügen, um sicher am Verkehr teilzunehmen, sollten Schüler*innen der ersten und zweiten Klasse den Schulweg zu Fuß bewältigen.

Daraus und in Kombination mit der Anzahl an Schüler*innen je Schule ergeben sich unterschiedliche Anforderungen an die Anzahl bereitzustellenden Fahrradabstellmöglichkeiten. Ungeachtet der Anzahl an Fahrradabstellmöglichkeiten gilt jedoch, dass auch Fahrradabstellanlagen an Schulen qualitativ und sicher sein sollten. Die Bestandsanalyse hat ergeben, dass Fahrradabstellanlagen an Schulen teilweise mit Vorderradhaltern ausgestattet sind (vgl. Abbildung 6). Diese Form des Fahrradparkens ist vor dem Hintergrund von Diebstahl und Vandalismus nicht mehr zeitgemäß.



Abbildung 6: Fahrradabstellanlage an der Grundschule Appelhülsen (li.) und am Rupert-Neudeck-Gymnasium in Nottuln (re.)

[eigene Aufnahmen]

Darüber hinaus hat sich insbesondere am Rupert-Neudeck-Gymnasium gezeigt, dass nicht nur veraltete Abstellanlagen für die Schüler*innen zur Verfügung stehen, sondern auch dass das Fahrradparken ungeordnet und abseits der vorgesehenen Flächen erfolgt (vgl. Abbildung 6, re.).

Maßnahme

Mit dem Ziel, dass Fahrrad als Verkehrsmittel für den Schulweg zu etablieren und zu stärken, sollten die veralteten Fahrradabstellanlagen an den Schulen in Nottuln durch Anlehnbügel ersetzt werden.

Aufgrund der zahlreichen außerhalb der Abstellflächen abgestellten Fahrräder am Gymnasium ist weiterhin davon auszugehen, dass eine nicht ausreichende Anzahl an Fahrradabstellmöglichkeiten vorhanden ist. Im engen Austausch mit der Schulleitung sollte daher der Bedarf abgestimmt werden. Zudem führen außerhalb der Abstellanlagen geparkte Fahrräder dazu, dass notwendige Flucht- und Rettungswege nicht freigehalten werden. Neben der Bereitstellung von ausreichenden und sicheren Anlehnbügeln sollte am Gymnasium zudem eine Markierung der Flucht- und Rettungswege erfolgen, sodass Schüler*innen ersichtlich ist, dass das Fahrrad ggf. gefährdend abgestellt ist.

Handlungsschritte	▶ Kontaktaufnahme Schulleitungen ▶ Bedarfsfeststellung ▶ Beschlussvorlage und Beschlussfassung ▶ Ausführung
Verantwortung / Akteure	▶ Gemeinde Nottuln ○ Schulleitungen
Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten	▶ Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (FöRi-Nah) ▶ Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie) ▶ Sponsorengelder ▶ Eigenmittel
Kosten	▶ Anlehnbügel: ca. 250,00 € / Stk. zzgl. Montage

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

Kosten	
Umsetzbarkeit	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Priorisierung	

Schaffung qualitativer und sicherer Fahrradabstellanlagen an öff. Einrichtungen und Plätzen

R2

LEITZIEL	Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split bis 2030
ZIELGRUPPE	Radfahrer*innen
POTENZIAL	Direkter Beitrag zur Förderung des Radverkehr

Ausgangssituation

Sowohl an zentralen Orten als auch an öffentlichen Einrichtungen in der Gemeinde Nottuln sind zum Teil keine oder keine adäquaten Fahrradabstellanlagen vorhanden. Die Bestandsanalyse hat ergeben, dass zahlreiche Fahrradabstellanlagen mit Vorderradhaltern ausgestattet sind (vgl. Abbildung 7 li.). Diese Art an Abstellanlagen ist aus heutiger Perspektive weder als qualitativ noch als sicher zu bewerten.

Insbesondere durch die Zunahme von hochpreisigen Fahrrädern (E-Bikes, Lastenräder) besteht zunehmend Nachfrage bezüglich sicherer Abstellmöglichkeiten. Der Ausbau adäquater Abstellanlagen an relevanten Stellen im Gemeindegebiet fördert dabei nicht nur den Radverkehr, sondern erhöht auch die Attraktivität von intermodalen Wegen. So unterstützen Fahrradabstellanlagen an Haltestellen eine Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger. Unter anderem am Rathaus in Nottuln sowie am Bürgerzentrum Schulze-Frenkings-Hof befinden sich bereits hochwertige Abstellanlagen (vgl. Abbildung 7 re.).



Abbildung 7: Fahrradabstellanlagen in Nottuln (li. nicht qualitativ und sicher; re. qualitativ und sicher)
[eigene Aufnahmen]

Darüber hinaus hat die Bestandsanalyse gezeigt, dass die vorhandenen Fahrradabstellanlagen am Bahnhof in Appelhülsen teilweise bereits den Anforderungen an Qualität und Sicherheit entsprechen, aber aufgrund ihres Alters ggf. auszutauschen sind.

Maßnahme

Um Radfahrenden die Möglichkeit zum sicheren Abstellen des eigenen Fahrrades zu geben, sind sichere und zeitgemäße Fahrradabstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen und Plätzen zu schaffen. Die Abstellanlagen sind dabei ortsspezifisch zu gestalten (vgl. Tabelle 10): An bedeutenden öffentlichen Einrichtungen oder Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind überdachte Fahrradkäfige oder -boxen anzustreben, da diese einen vermehrten Schutz vor Vandalismus und Diebstahl bieten. Darüber hinaus sind Fahrräder an diesen Orten häufig über einen längeren Zeitraum abgestellt. Die zusätzliche Ausstattung mit weiteren Ausstattungselementen wie bspw. Lademöglichkeiten für E-Bikes ist individuell zu prüfen.

Die Verbesserung bzw. Anpassung der Fahrradabstellanlagen wird u. a. an folgenden relevanten Standorten empfohlen:

Tabelle 10: Standorte für weitere Fahrradabstellanlagen und Ausstattungselemente

Wichtigkeit	Art der Abstellanlage / Ausstattungselemente	Mögliche Standorte
I	▶ Fahrradbox / Fahrradkäfig ▶ Anlehnbügel & Überdachung ▶ Ggf. Ladeinfrastruktur	▶ Bahnhof Appelhülsen ▶ Haltestelle „Rhodeplatz“ ▶ P+R an der A43
II	▶ Anlehnbügel & Überdachung	▶ Haltestelle „Historischer Ortskern“ ▶ Hallenbad / Sportplätze
III	▶ Anlehnbügel	▶ Kirchvorplätze ▶ Friedhöfe ▶ Wanderparkplätze ▶ Historischer Ortskern / Stiftsplatz ▶ (Lebensmittel-) Einzelhandel
Handlungsschritte	▶ Bedarfsermittlung und Priorisierung der Standorte ▶ Festlegung von Zuständigkeiten ▶ Sukzessiver Ausbau und Qualitätssteigerung der Fahrradabstellanlagen ▶ Instandhaltung und Pflege	
Verantwortung / Akteure	▶ Gemeinde Nottuln ○ DB Station & Service AG ○ Straßenbaulastträger ○ Lokaler Einzelhandel / Unternehmen ○ Eigentümer / Öff. Einrichtungen	
Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten	▶ Eigenmittel der Gemeinde Nottuln ▶ Eigenmittel der Akteure ▶ Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland (Förderquote: Maximal 80 %)	
Kosten	Investitions- und Unterhaltungskosten ▶ Anlehnbügel: ca. 250,00 € / Stk. zzgl. Montage ▶ Fahrradüberdachung (je Modell und Größe): ca. 7.500 – 15.000 € / Stk. zzgl. Montage ▶ Fahrradgarage (für ein Fahrrad): ca. 1.000-1.500 € / Stk. zzgl. Montage	

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

Kosten



Umsetzbarkeit



Auswirkungen



Umsetzungsdauer



Priorisierung



Schaffung von Einfädelungshilfen für den Radverkehr an relevanten Stellen im Gemeindegebiet

R3

LEITZIEL	Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split bis 2030
ZIELGRUPPE	Radfahrer*innen
POTENZIAL	Erhöhung der Sicherheit im Radverkehr und Attraktivierung dessen durch Einfädelungshilfen an relevanten Stellen

Ausgangssituation

An einigen Stellen im Gemeindegebiet wechselt die Führungsform des Radverkehrs von einer separierten Führung in den Mischverkehr oder in umgekehrter Reihenfolge. In diesen Bereichen ist die Unfallgefahr zwischen dem Radverkehr und dem motorisierten Verkehr um ein Vielfaches erhöht.

Vor diesem Hintergrund sind an einigen Stellen im Gemeindegebiet (bspw. Schapdettener Str.; Coesfelder Str.) Einfädelungshilfen für den Radverkehr errichtet worden. Die Einfädelungshilfen – welche unterschiedlich gestaltet sein können – tragen vor allem zur verbesserten Sichtbarkeit und Wahrnehmung des einfädelnden Radverkehrs bei.

An mehreren Stellen im Gemeindegebiet (insb. im Bereich der Ortseinfahrten / Ortsausfahrten) sind weitere Wechsel der Führungsform des Radverkehr notwendig. An diesen Stellen existieren bislang keine weiteren Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bzw. zur sichereren Einfädelung des Radverkehrs.

Maßnahme

Im Sinne einer sicheren Radverkehrsführung sowie zur Vermeidung von Gefahrensituationen mit anderen Verkehrsteilnehmenden sollten Einfädelungshilfen für den Übergang in den Mischverkehr errichtet werden. Dahingehend bestehen verschiedene Lösungs- und Gestaltungsmöglichkeiten (vgl. Abbildung 8).



Abbildung 8: Einfädelungshilfen für den Radverkehr in der Gemeinde Nottuln

[eigene Aufnahmen]

Gemeinsam haben sie jedoch, dass sie hauptsächlich der Verbesserung der Sichtbarkeit der Radfahrenden für den motorisierten Verkehr dienen. Zu empfehlen sind daher farbliche Einfädelungshilfen an den Stellen, an denen die Fahrbahn nicht gekreuzt werden muss. An Stellen, an denen die Fahrbahn zwecks Wechsel der Führungsform überquert werden muss, empfiehlt es sich zusätzliche eine Querungshilfe (Mittelinsel oder vorgezogener Seitenraum) zu errichten.

Die Einrichtung von Einfädelungshilfen bzw. Querungsstellen für den Radverkehr sollte insbesondere an folgenden Standorten in der Gemeinde Nottuln überprüft werden:

- ▶ L843 / Roxeler Str. (im Bereich des Friedhofs)
- ▶ L843 / Roxeler Str. (im Kreuzungsbereich Laerbrockweg)

Anders als an der Schapdettener Str. (vgl. Abbildung 8 li.) ist eine Lösung anzustreben, welche dem Radverkehr in beide Richtungen eine sichere Querung und Weiterfahrt ermöglicht. Für die oben genannten Standortvorschläge an der L843 sollte daher eine Lösung mit Aufstellfläche und Mittelinsel oder vorgezogenem Seitenraum angestrebt werden.

Eine erste Übersicht, wie eine Lösung erfolgen kann, kann dem Handlungsleitfaden „Querungsstellen für die Nahmobilität“ der AGFS NRW entnommen werden².

Handlungsschritte	▶ Priorisierung von Standorten ▶ Festlegung von Zuständigkeiten ▶ Abstimmung mit Straßenbaulastträger ▶ Beschlussfassung & Umsetzungsplanung ▶ Umsetzung
Verantwortung / Akteure	▶ Straßenbaulastträger ○ Gemeinde Nottuln
Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten	▶ Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (Förderquote: Maximal 50 %) ▶ Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (FöRi-Nah)
Kosten	Planungs- und Investitionskosten ▶ Abhängig von der Art der Einfädelungs- / Querungshilfe (Beschilderung / Fahrbahnmarkierung: mind. 250 € pro Stk.; Tiefbaukosten für Mittelinseln o.ä. > 20.000 €)

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

Kosten	
Umsetzbarkeit	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Priorisierung	

² Handlungsleitfaden abrufbar unter: <https://www.agfs-nrw.de> (Fachthemen / Radverkehr / Querungsstellen)

Instandsetzung der Radwege / Oberflächenqualität

R4

LEITZIEL	Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split bis 2030
ZIELGRUPPE	Radfahrer*innen
POTENZIAL	Erhöhung der Sicherheit im Radverkehr und Attraktivierung dessen durch Verbesserung der Radwege

Ausgangssituation

Die Bestandsanalyse hat ergeben, dass in Nottuln 25 % aller Wege am Gesamtverkehrsaufkommen mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Laut Haushaltsumfrage besitzen zudem rund 87 % aller Haushalte mindestens ein Fahrrad und rund 18 % aller Haushalte ein E-Bike oder Pedelec. Diese positive Ausgangssituation hinsichtlich des Radverkehrs in der Gemeinde Nottuln gilt es zu nutzen und den Radverkehrsanteil am Modal Split zukünftig zu steigern (vgl. Kap. 2). Dies gelingt jedoch nur, wenn die Radwege attraktiv und für den steigenden Bedarf ausgelegt sind. In den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) heißt es: „Der Entwurf der Radverkehrsanlage soll geeignet sein, die Verkehrssicherheit und die Qualität des Verkehrsablaufes zu gewährleisten“ (ERA 2010 S. 15). Hinsichtlich der objektiven Verkehrssicherheit bedeutet dies, dass eine „bauliche Ausführung mit geringem Sturz- und Gefährdungsrisiko wie z. B. ausreichende Griffigkeit, Vermeidung von Rillen und Kanten“ sowie „Oberflächen mit geringem Rollwiderstand“ (ERA 2010 S. 15) zu wählen sind.

Die Haushaltsumfrage sowie Gespräche mit Bürgerinnen und Bürgern haben weiterhin ergeben, dass die vorhandene Radwegeinfrastruktur in Nottuln als sehr negativ wahrgenommen wird. Ausschlaggebend dafür sind insbesondere die Oberflächenbeschaffenheiten der vorhandenen Radwege (vgl. Abbildung 9).



Abbildung 9: Mangelhafte Oberflächenqualität von Radwegen in Nottuln

[eigene Aufnahmen]

Maßnahme

Ein geringes Sturz- und Gefährdungsrisiko ist nicht durchgängig gegeben, sodass eine Instandsetzung / Verbesserung der Oberflächenqualität umzusetzen ist. Um den Anforderungen eines attraktiven und sicheren Radwegenetzes gerecht zu werden, sollten Radwege nach den Vorgaben der ERA ausgebaut / instandgesetzt werden (vgl. Tabelle 11).

Neben den Mindestbreiten müssen Radwege eine adäquate Oberflächenqualität aufweisen und plangleich sein. Eine Oberfläche mit möglichst geringem Rollwiderstand gehört ebenso zu den grundlegenden Entwurfsanforderungen. Besonders Schlaglöcher, Baumwurzeln oder kleinere Unebenheiten müssen diesbezüglich ausgebessert werden. Weiterhin sind Radwege dauerhaft von Laub oder Schnee freizuhalten. Durch attraktive und qualitativ hochwertige Radwege kann die Akzeptanz des Radverkehrs zunehmend gesteigert werden. Weiterhin schlägt die ERA eine Wirkungskontrolle und Qualitätssicherung vor. Diese kann beispielsweise Mittels Befragung, Verkehrszählung oder Untersuchen von Unfallstatistiken erfolgen.

Tabelle 11: Breitenmaße Radverkehrsanlagen

[eigene Darstellung nach FGSV 2010: ERA]

Analgentyp	Breite der Radverkehrsanlage (einschl. Markierung)	
Schutzstreifen	Regelmaß	1,50 m
	Mindestmaß	1,25 m
Radfahrstreifen	Regelmaß	1,85 m
Einrichtungsradschweg	Regelmaß	2,00 m
	Bei geringer Verkehrsstärke	1,60 m
Beidseitiger Zweirichtungsradschweg	Regelmaß	2,50 m
	Bei geringer Verkehrsstärke	2,00 m
Einseitiger Zweirichtungsradschweg	Regelmaß	3,00 m
	Bei geringer Verkehrsstärke	2,50 m
Gemeinsamer Geh- und Radschweg (innerorts)	Abhängig von Verkehrsstärke	≥ 2,50 m
Gemeinsamer Geh- und Radschweg (außerorts)	Regelmaß	2,50 m

Im Rahmen der Bestandsanalyse ist keine Befahrung des gemeindlichen Radschwegenetzes erfolgt. Die nachfolgende Auflistung von Radschwegen / Streckenabschnitten mit Handlungsbedarf stellt daher eine Auswahl von Nennungen aus Partizipationsformaten o.ä. dar:

- ▶ Steinstraße (Nottuln) ▶ Bahnhofstraße (Appelhülsen) ▶ Schapdettener Str. / L843
- ▶ Münsterstraße / L551 ▶ Appelhülsener Str. & B525

Um das Radschwegenetz in der Gemeinde Nottuln langfristig adäquat gestalten zu können, sind auch Instandsetzungen über die genannten Streckenabschnitte hinaus möglich. Zur Identifikation und Priorisierung dieser sollte ein enger Austausch mit den Bürger*innen sowie Vereinen und Verbänden angestrebt werden.

Handlungsschritte	▶ Bedarfsermittlung und Priorisierung ▶ Umsetzungsplanung und Ausführung ▶ Wartung und Instandhaltung ▶ Evaluation / Wirkungskontrolle
Verantwortung / Akteure	▶ Gemeinde Nottuln ▶ Straßenbaulastträger ▶ Bürger*innen / Vereine und Verbände
Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten	▶ Eigenmittel der Gemeinde ▶ Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (FöRi-Nah)
Kosten	▶ Planungs- / Investitionskosten, Instandhaltungskosten: ○ abhängig von Umfang der Maßnahmen

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

Kosten	
Umsetzbarkeit	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Priorisierung	