



Maßnahmenkonzept

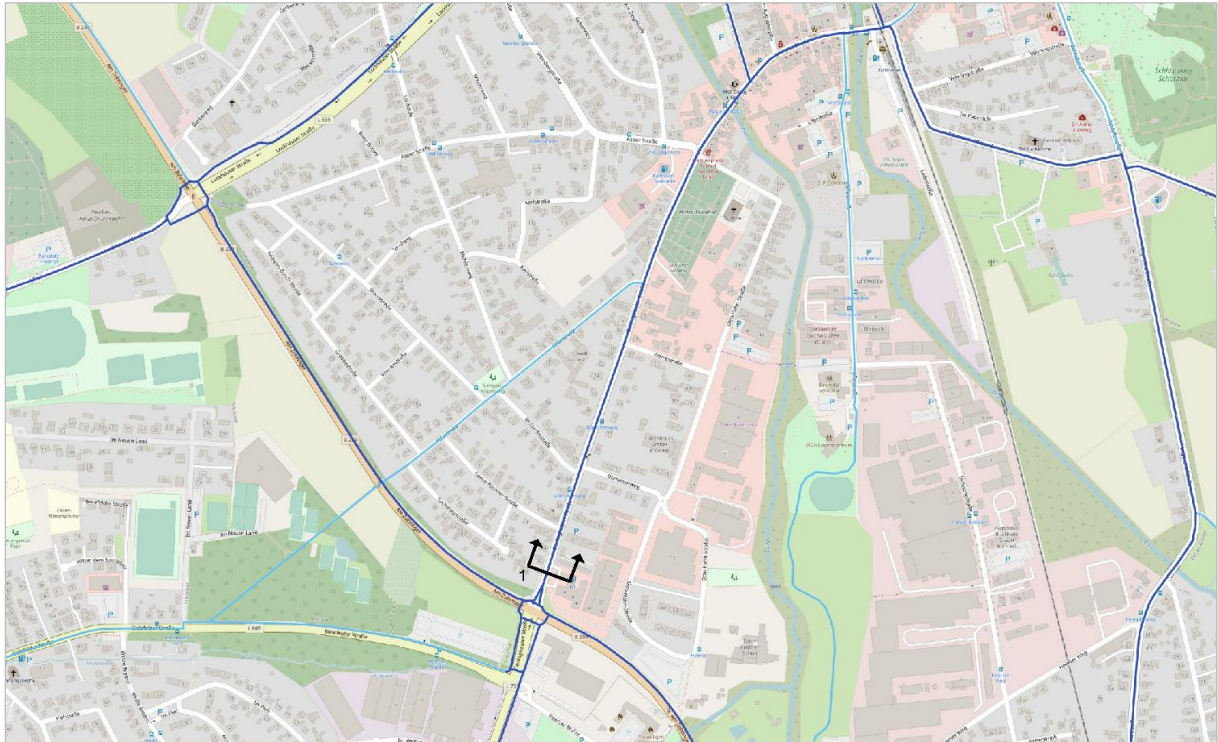
Planungsempfehlungen für lineare Netzlücken

25.10.2023

Lineare Planungsempfehlungen

Oerlinghauser Straße (B 239 – Asper Straße)

Lageplan

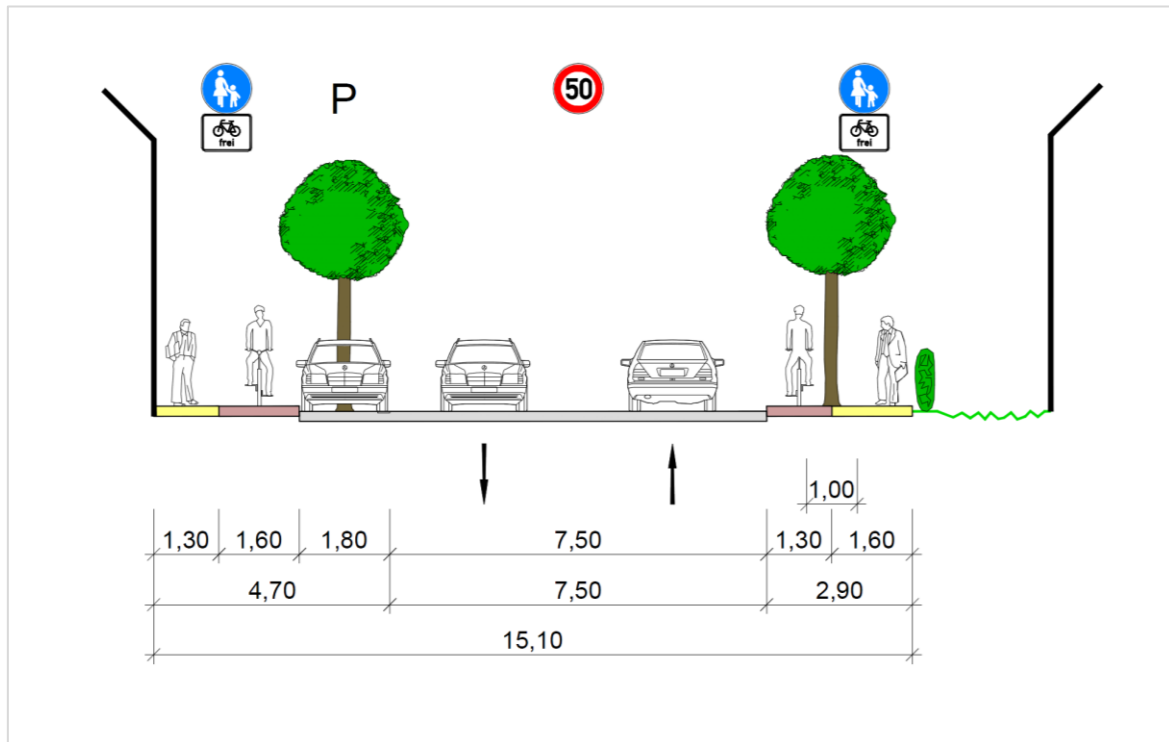


Bestand



Oerlinghauser Straße (B 239 – Asper Straße)

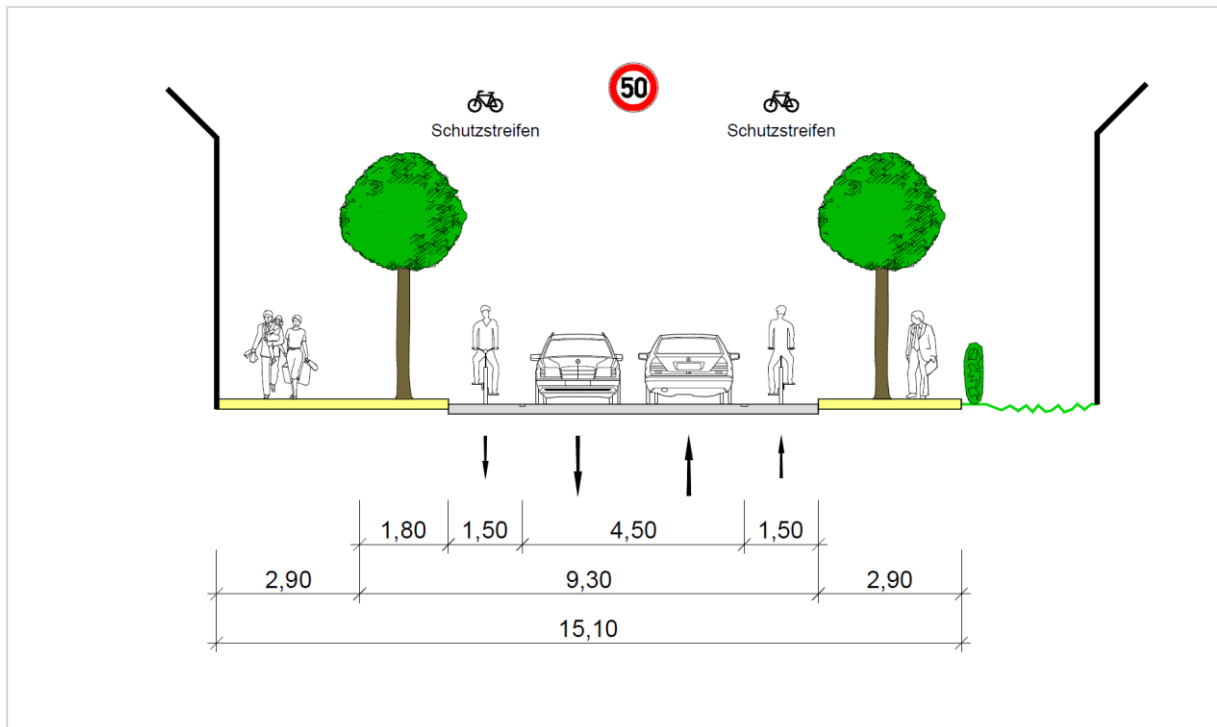
Bestand



Problembeschreibung

Der Radverkehr wird auf der Oerlinghauser Straße gegenwärtig im Mischverkehr geführt, bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. An beiden Seiten befinden sich von der Fahrbahn bauliche, farblich getrennte Geh- und Radwege, deren Benutzungspflicht für den Radverkehr aufgehoben wurde. Einzeln weisen die Radwege eine Breite von 1,30 m bis 1,60 m auf, wobei der Verlauf immer wieder durch Baumbestand gestört wird. Auf der westlichen Straßenseite befinden sich Buchten zum längsseitigen Parken, in Abwechslung mit regelmäßigem Baumbestand. Die Fahrbahn weist eine Breite von insgesamt 7,50 m auf.

Planungsempfehlung: beidseitige Schutzstreifen



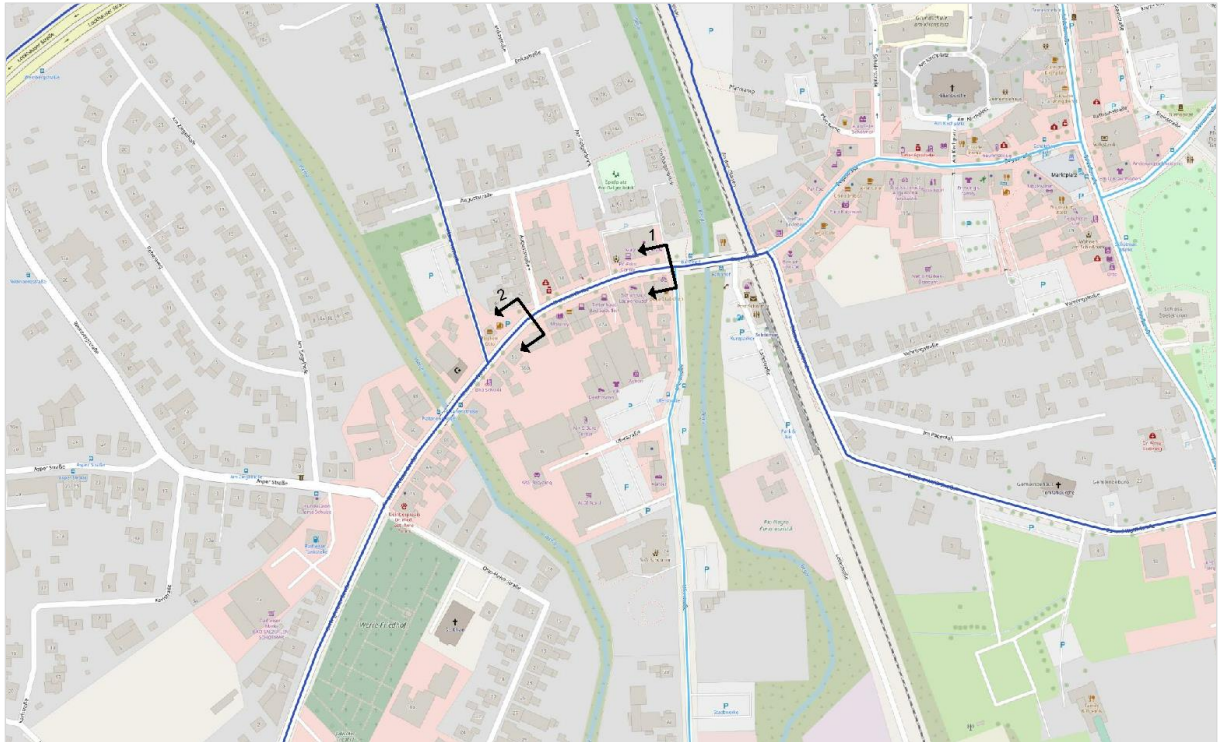
Beschreibung

Entsprechend den definierten Qualitätskriterien für Hauptrouten der Kategorie I werden beidseitig Schutzstreifen mit einer Breite von mindestens 1,50 m zur sicheren Führung des Radverkehrs angelegt. Die Kernfahrbahn wird für den Kfz-Verkehr auf 4,50 m reduziert.

Für die Realisierung ist es notwendig, die längsseitigen Parkflächen bzw. die Markierung dieser zu entfernen, da andernfalls der Sicherheitsabstand von 0,75 m nicht eingehalten werden kann. Der Baumbestand bleibt unverändert, in den Haltestellenbereichen können die Schutzstreifen unterbrochen werden.

Krumme Weide

Lageplan

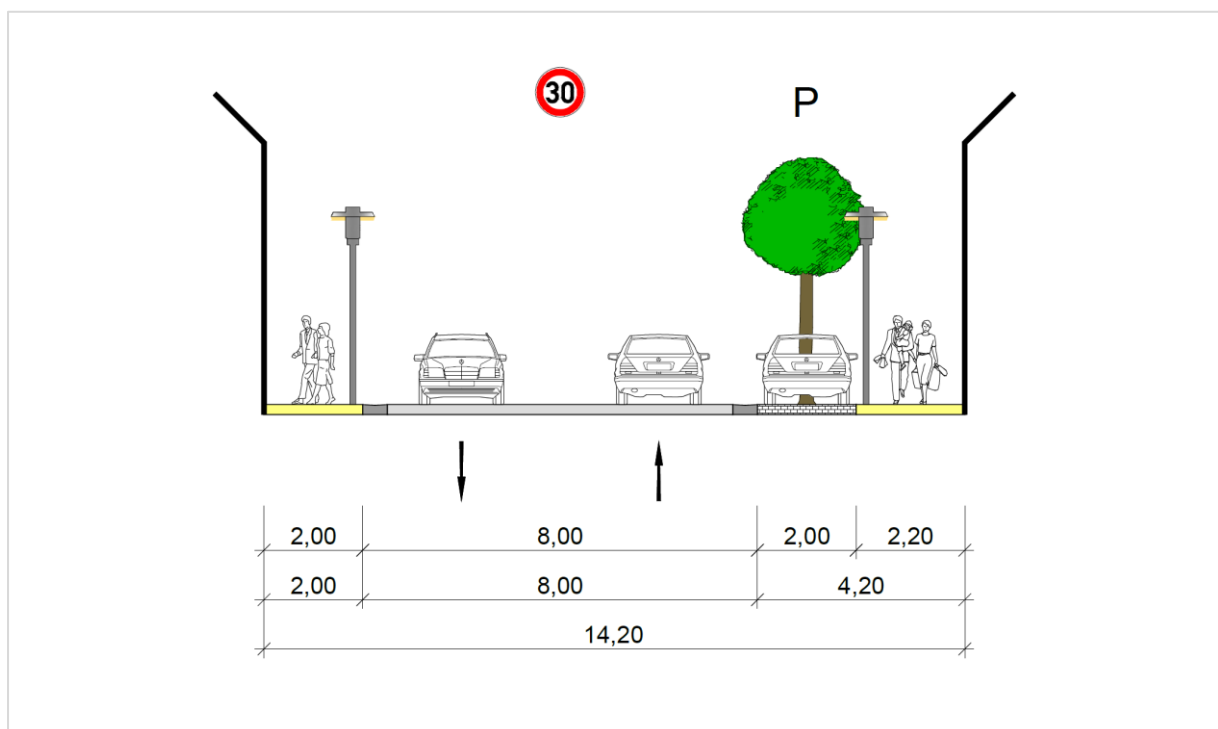
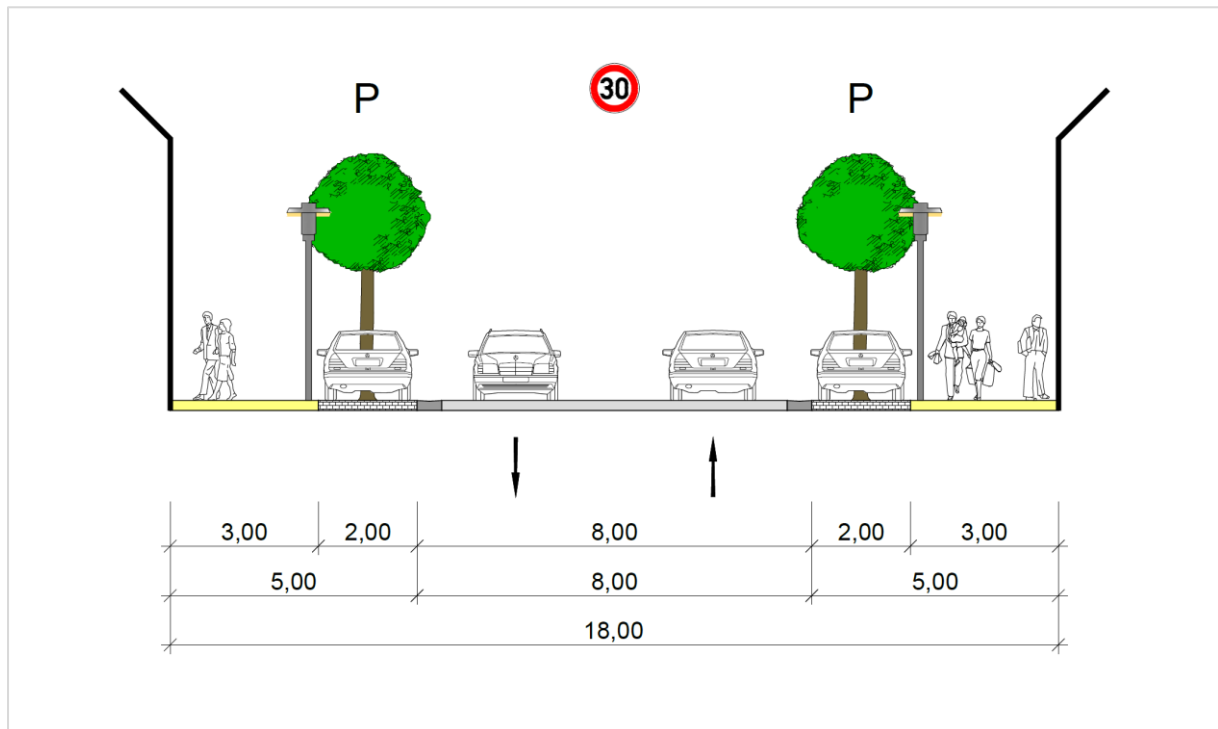


Bestand



Krumme Weide

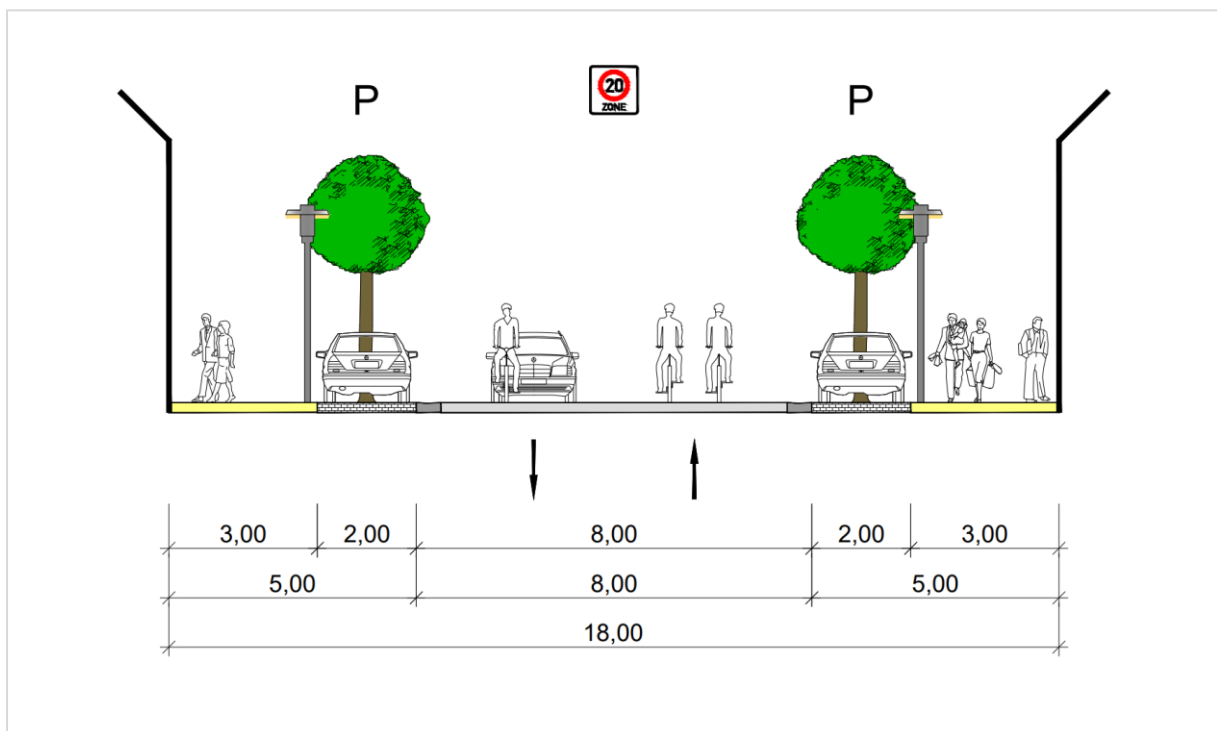
Bestand

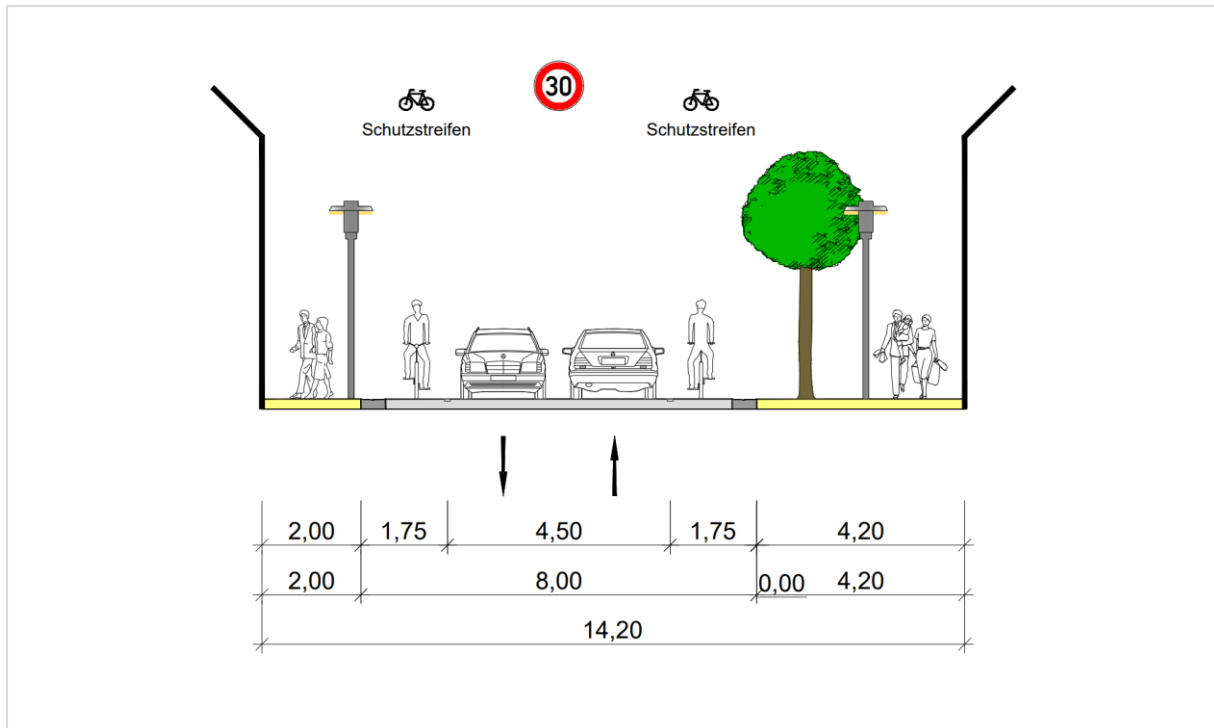


Problembeschreibung

Im Bestand wird der Radverkehr von der Begaquerung bis zur Kreuzung mit der Asper Straße im Mischverkehr bei zulässigen 30 km/h geführt. Die Gehwegbreiten variieren von 2,00 bis teilweise 5,00 m aufgrund des Gebäudebestands. Auf beiden Straßenseiten sind längsseitige Parkbuchten vorhanden, welche sich mit dem Baumbestand in regelmäßigen Abständen abwechseln. Die Kernfahrbahn weist ohne die Wasserrinnen eine Breite von 7,00 m auf. Der ganze Querschnitt ist plangleich ausgeführt, die Verkehrsströme sind nur optisch voneinander getrennt und die Verkehrsstärken des motorisierten Verkehrs hoch.

Planungsempfehlung: beidseitige Schutzstreifen und Temporeduzierung





Beschreibung

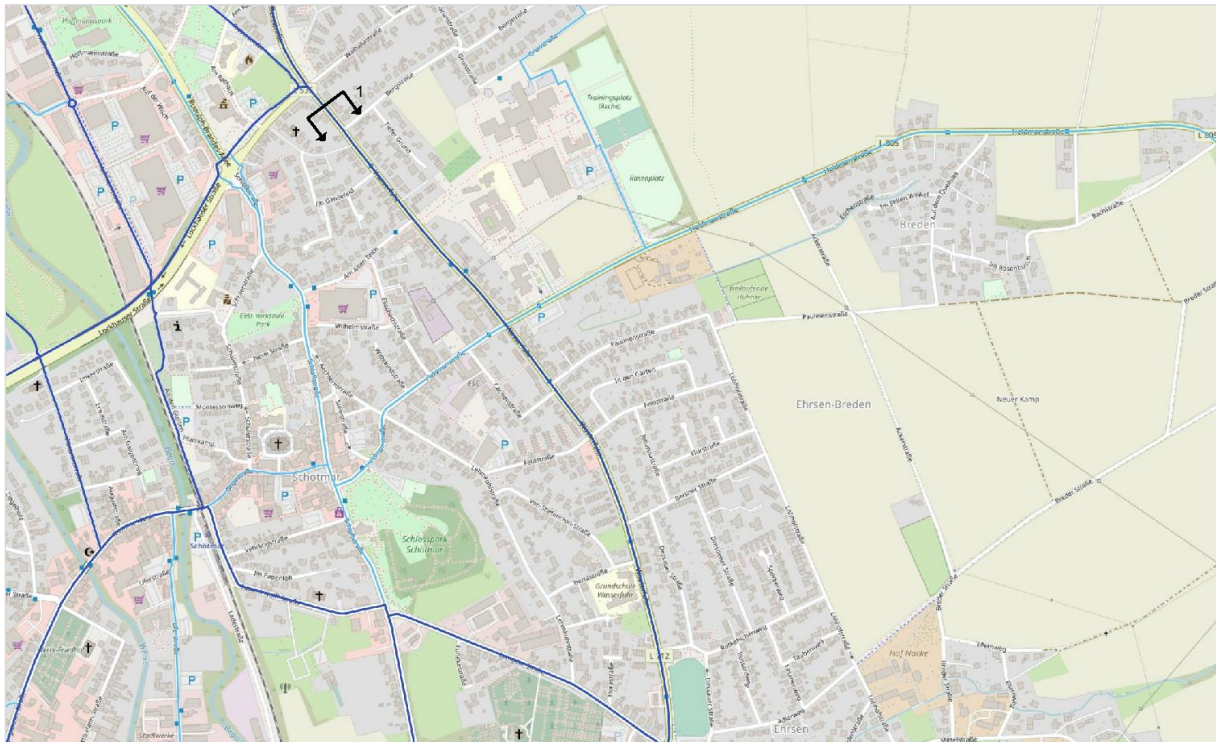
Die Tempo 20-Zone von der Begastraße soll vom Bereich des Bahnübergangs bis zur Einmündung der Platanenstraße ausgeweitet werden. So wird der Radverkehr weiter bei geringerer Differenzgeschwindigkeit im Mischverkehr geführt, die beidseitigen Parkflächen können erhalten bleiben.

Ab der Platanenstraße sollen beidseitig Schutzstreifen mit einer Breite von 1,75 m unter Reduzierung der Kernfahrbahn auf 4,50 m zur sicheren Führung des Radverkehrs angelegt werden, einschließlich der gepflasterten Rinnen. Die Möglichkeiten zum längsseitigen Parken entfallen, da sonst der Sicherheitsabstand nicht eingehalten werden kann. Die Geschwindigkeitsbegrenzung der Straße bleibt analog im Bestand bei maximal 30 km/h.

Mit der Führung des Radverkehrs auf Schutzstreifen kann ein optimaler Anschluss an die Oerlinghauser Straße erfolgen, auf welcher ebenfalls in Zukunft beidseitig markiert werden soll.

Wasserfuhr

Lageplan

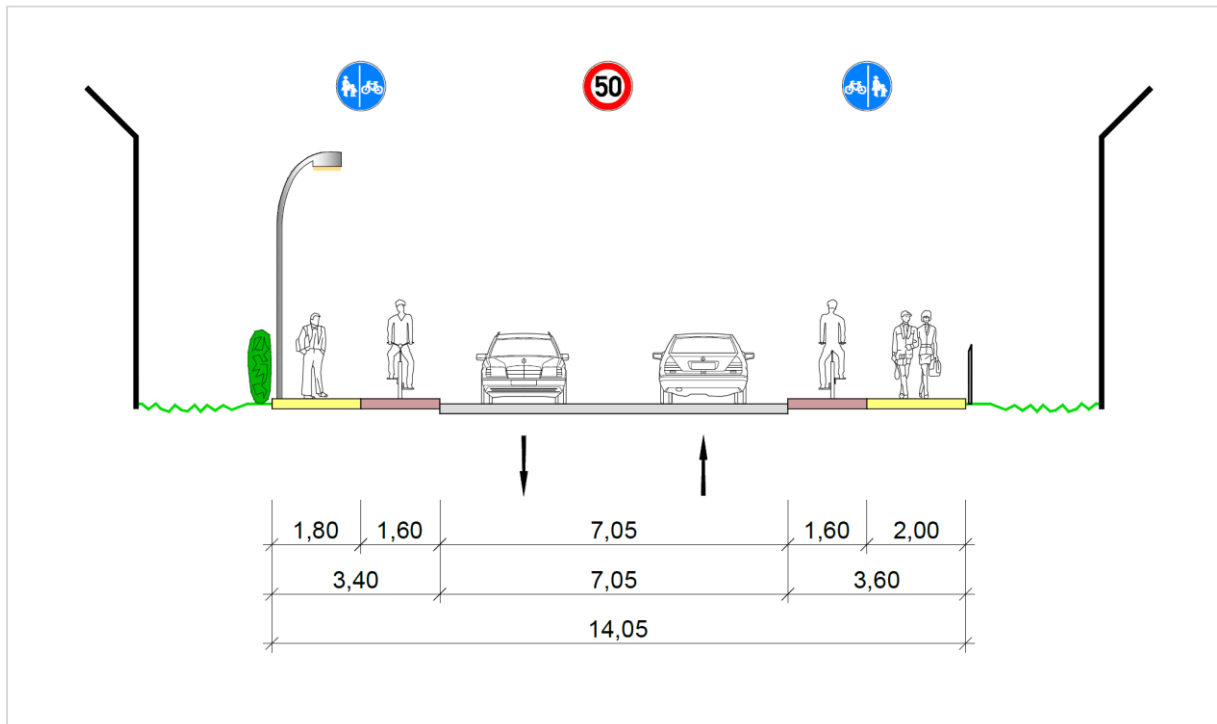


Bestand



Wasserfuhr

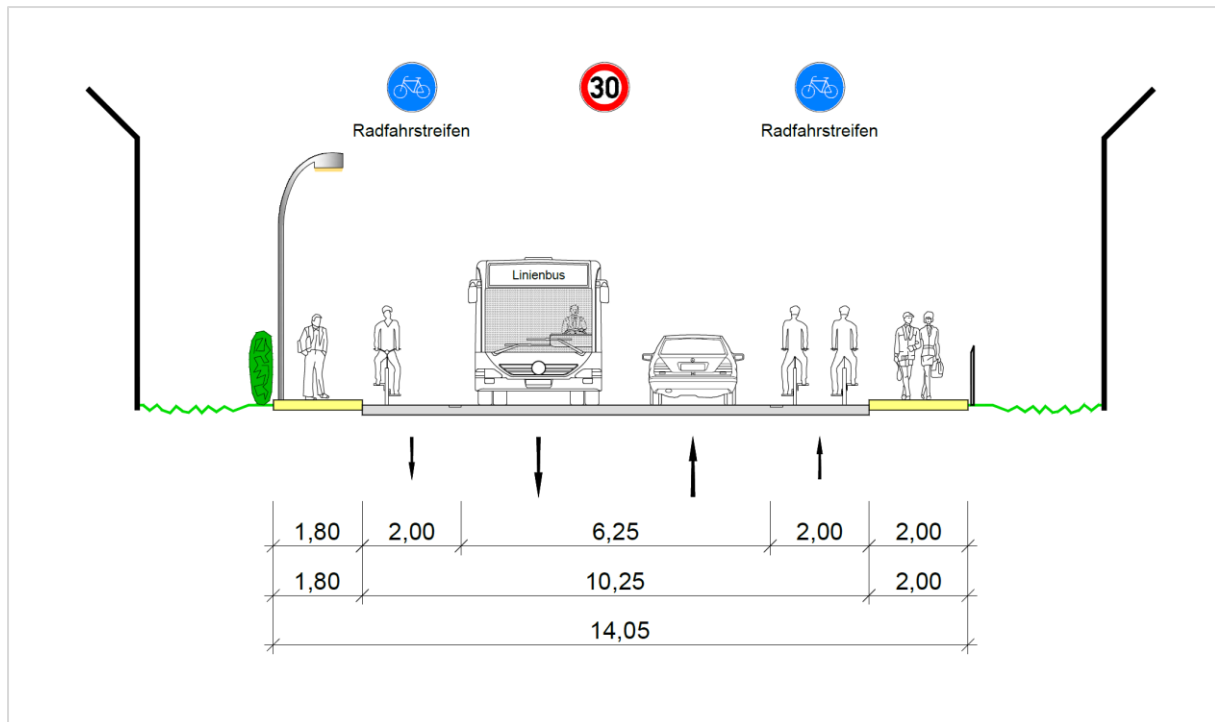
Bestand



Problembeschreibung

Im Bestand wird der Radverkehr entlang der Wasserfuhr auf einem separaten, vom Kfz-Verkehr baulich getrennten Radweg mit angrenzendem Gehweg geführt. Die Radwege sind beidseitig mit einer Breite von 1,60 m im Einrichtungsverkehr ausgeführt. An mehreren Stellen sind auf der Fahrbahn Querungshilfen oder Bushaltestellen eingerichtet, welche eine Engstelle auf dem Geh- und Radweg zur Folge haben. Die Benutzungspflicht ist an diesen Stellen ohne Vorwarnung aufgehoben, einer Überleitung auf die Fahrbahn existiert nicht. Zudem ist die gesamte Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr kontinuierlich mit Absenkungen für Grundstückseinfahrten versehen. Die Fahrbahn für den Kfz-Verkehr weist eine Breite von etwa 7,00 m auf.

Planungsempfehlung: Rückbau und Markierung beidseitiger Radfahrstreifen



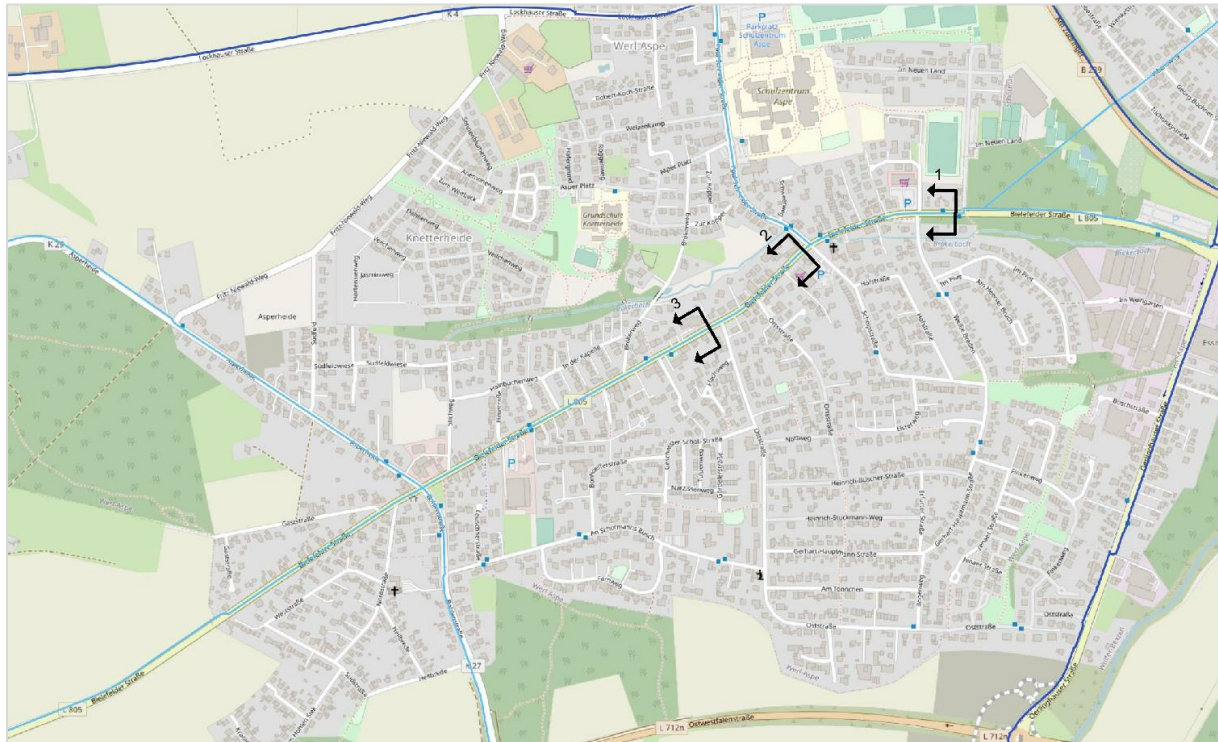
Beschreibung

Unter Berücksichtigung bestehender Vorhaben wird der beidseitige Radweg entlang der Wasserfuhr vollständig zurückgebaut, der Gehweg bleibt in seiner jetzigen Form erhalten.

Die Führung des Radverkehrs soll über markierte Radfahrstreifen mit einer Breite von 2,00 m erfolgen. Damit ergibt sich für die Kernfahrbahn eine Breite von 6,25 m. Die Querungsstellen entlang der Wasserfuhr bleiben, die Führung des Radverkehrs wird an diesen Engstellen kurzzeitig unterbrochen, sodass Radfahrende im Mischverkehr geführt werden.

Bielefelder Straße (Im Neuen Land – Ortsausgang Knetterheide)

Lageplan

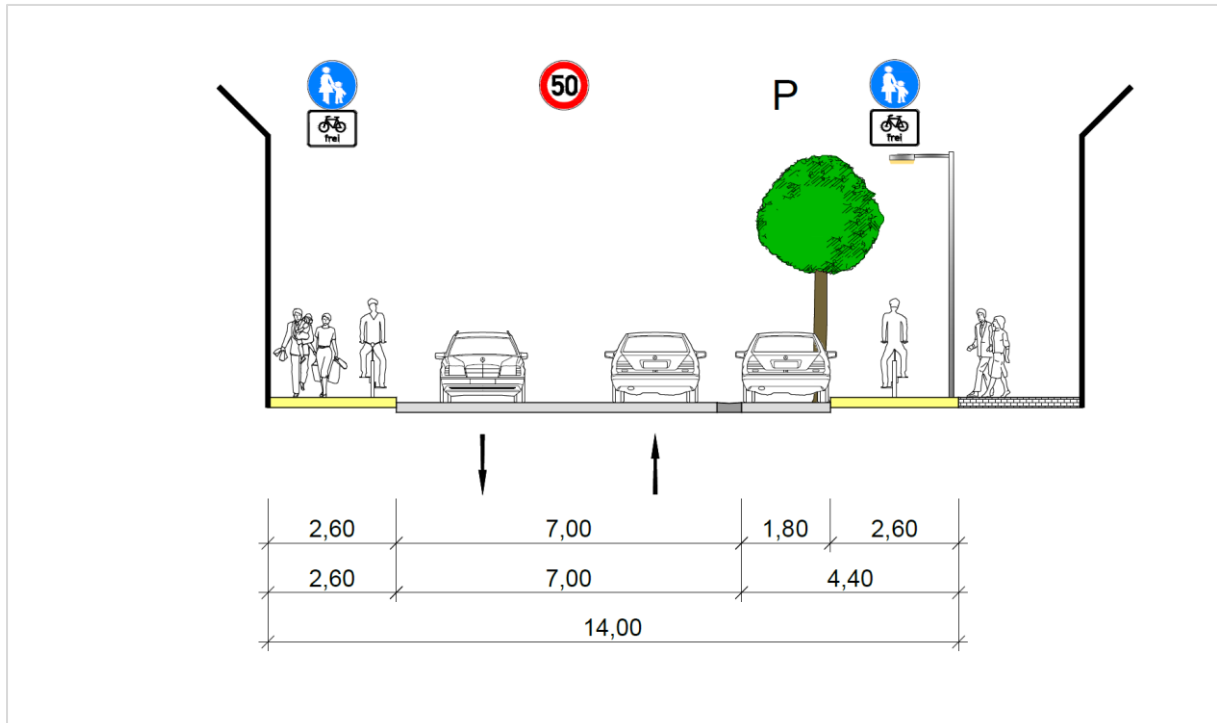
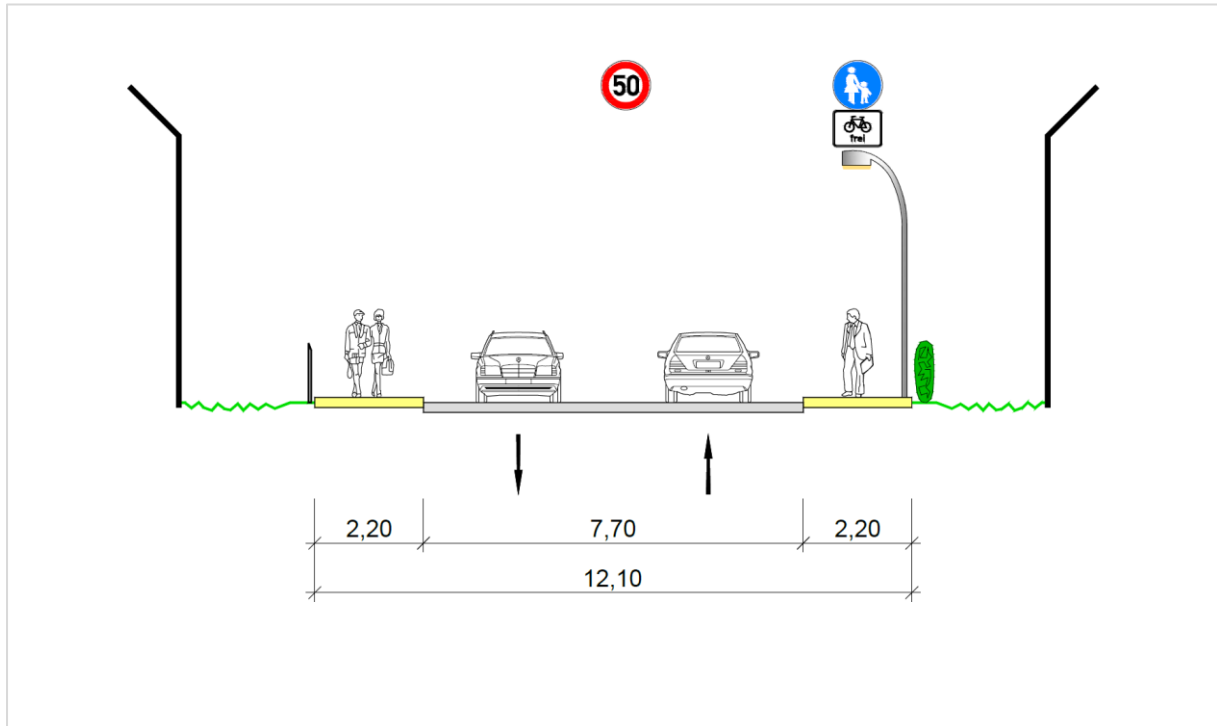


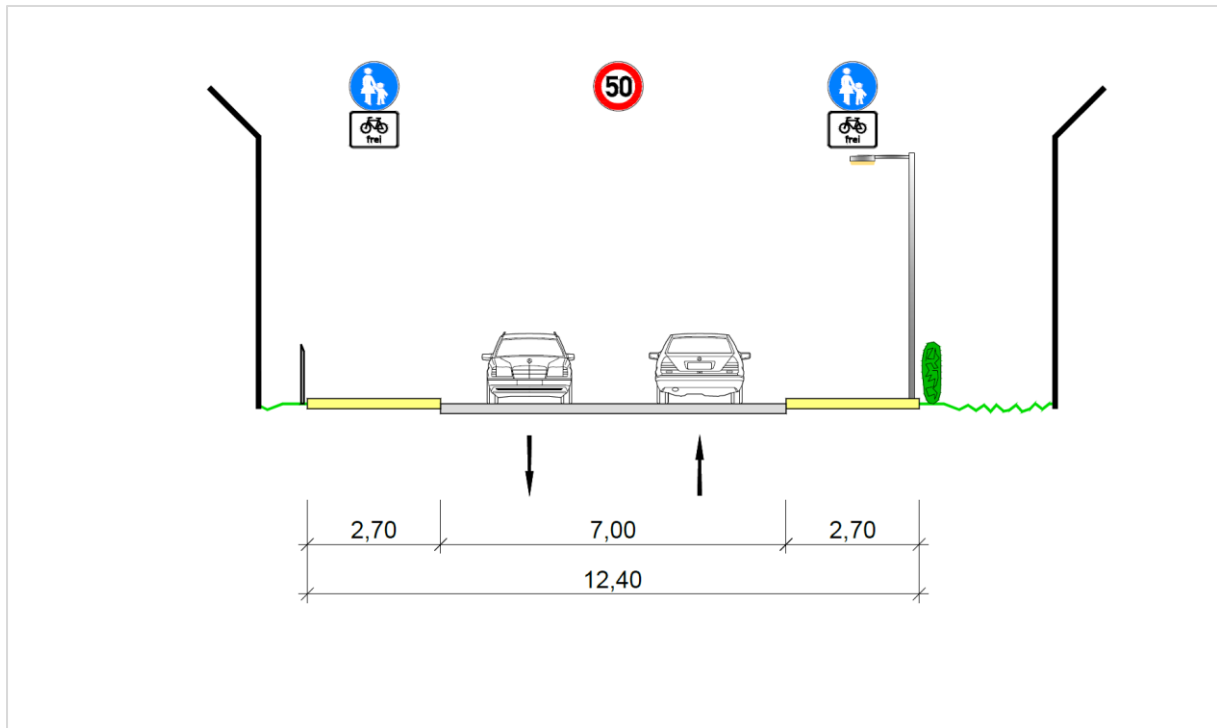
Bestand



Bielefelder Straße (Im Neuen Land – Ortsausgang Knetterheide)

Bestand





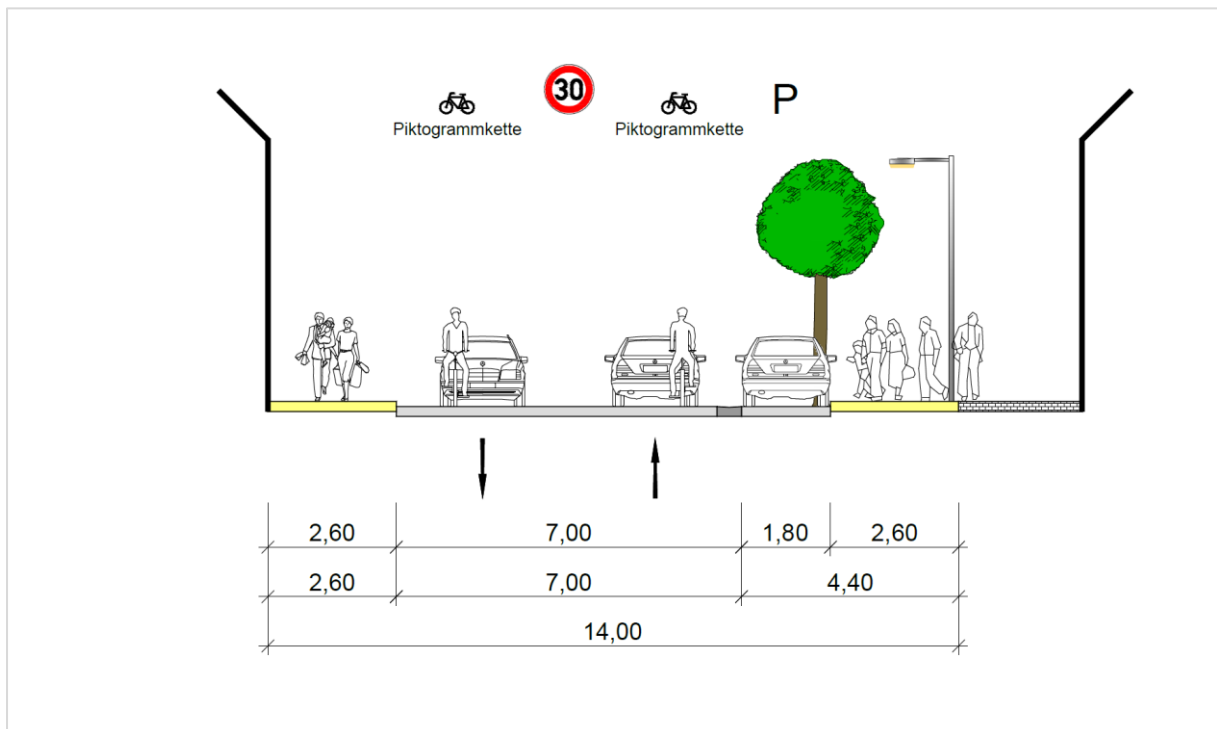
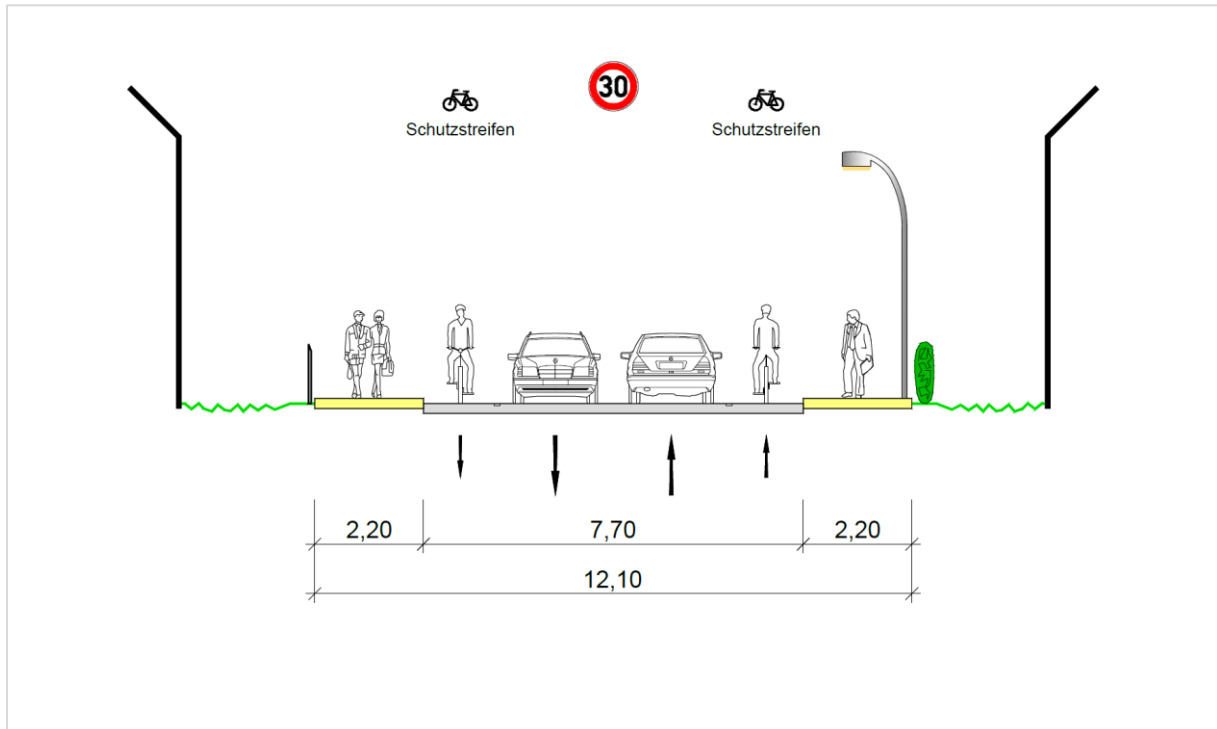
Problembeschreibung

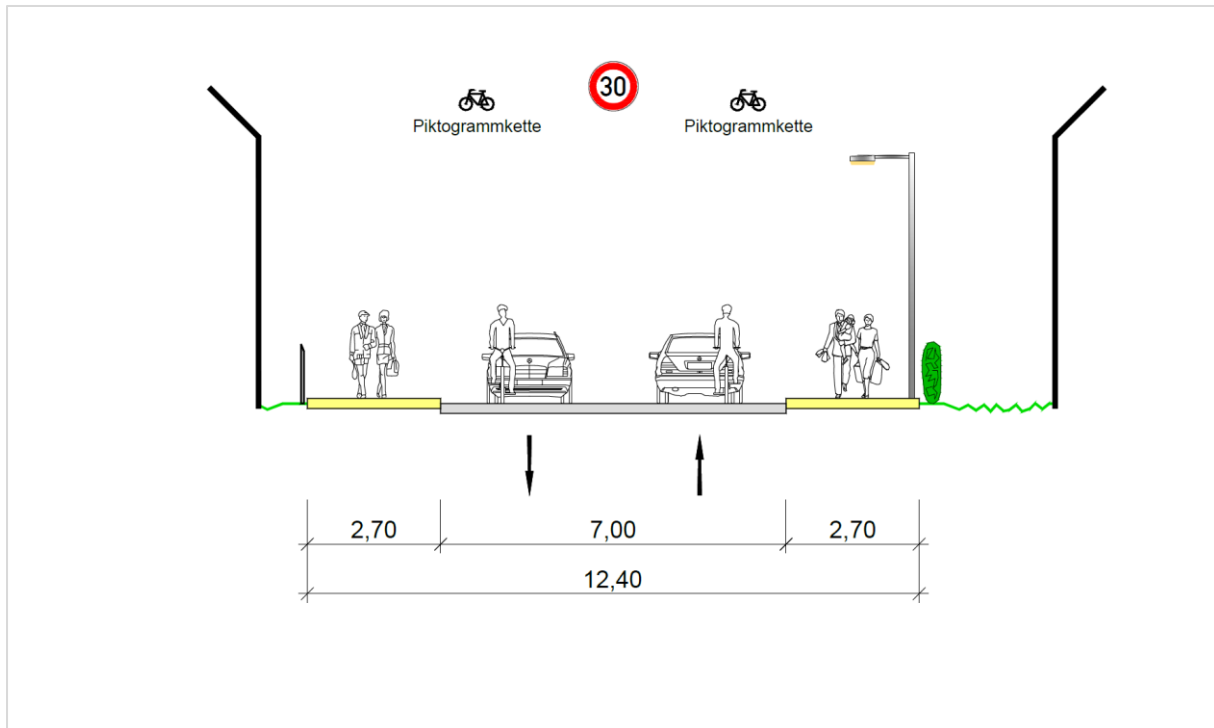
Im Bestand wird der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn bei einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h für den Kfz-Verkehr geführt.

Zu Beginn des Abschnittes, am Knotenpunkt mit „Im Neuen Land“, wird der Radverkehr ohne konkrete Führung auf die Fahrbahn geleitet, gleichzeitig entstehen Konflikte mit dem Kfz-Verkehr aus der Straße „Im Neuen Land“. In Gegenrichtung ist der Gehweg nicht für den Radverkehr freigegeben, eine Überleitung auf die andere Straßenseite sowie eine Querungshilfe fehlen. Dieser Querschnitt zieht sich vom Ortseingang bis zur Kreuzung mit der Paul-Schneider-Straße.

Ab dort ist der beidseitig vorhandene Gehweg ist für den Radverkehr freigegeben, die ehemalige Benutzungspflicht wurde aufgehoben. Diese weisen eine Breite von jeweils 2,70 m auf, die Fahrbahn eine durchgängige Breite von insgesamt 7,00 m. Auf dem Abschnitt zwischen Ortsstraße und Brökerweg sind zusätzlich zum Querschnitt noch Buchten für längsseitiges Parken vorhanden, welche sich mit Baumbestand abwechseln. Ein großer Teil des innerörtlichen Abschnitts ist von Einzelhandel und Zielen des täglichen Bedarfs gedeckt, wodurch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen verschiedener Modalgruppen entsteht.

Planungsempfehlung: Schutzstreifen / Piktogrammketten und Temporeduzierung





Beschreibung

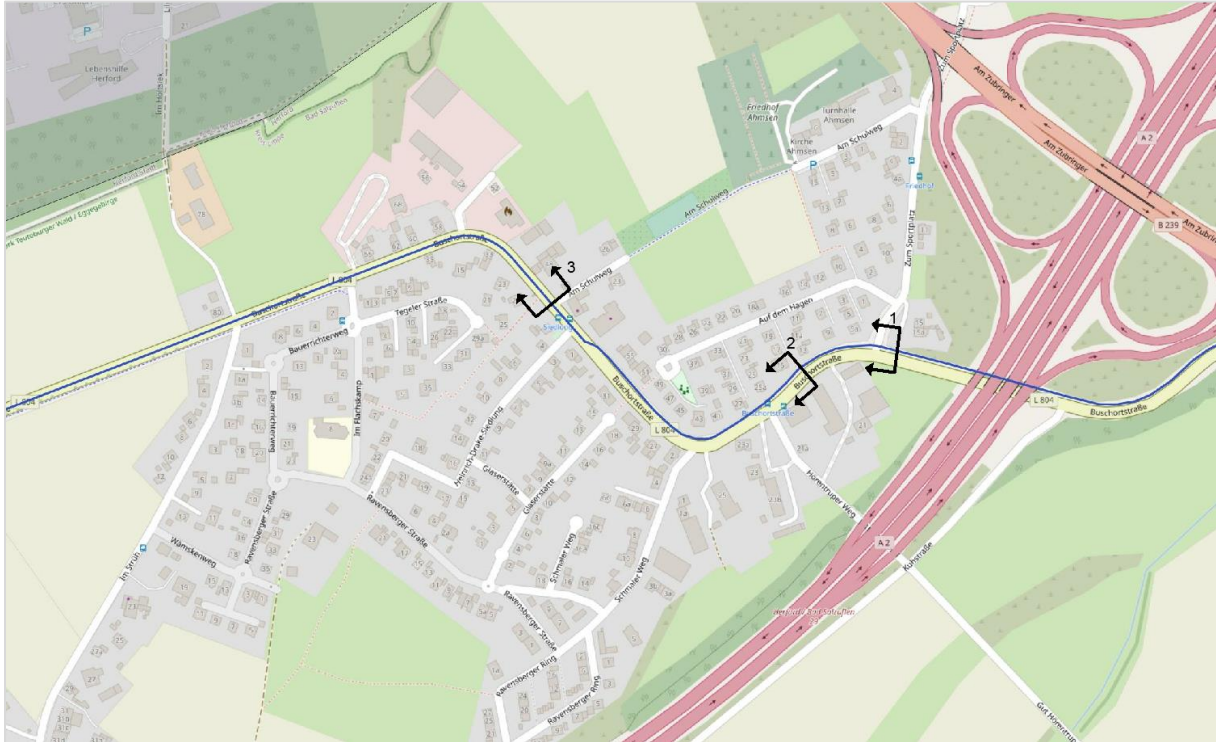
Durch die außerorts liegende, einseitige Führung des Radverkehrs muss am Knotenpunkt mit der Straße „Im Neuen Land“ eine gesicherte Überleitung des Radverkehrs erfolgen, welche auch den Kfz-Verkehr an dieser Stelle drosselt. Mit einer Querungshilfen oder Fahrbahnverengung können alle Modalgruppen gleichberechtigt geführt werden und für mehr Achtsamkeit sorgen.

Ab dem Ortseingang sollen zur Sicherung des Radverkehrs, welcher auf der Fahrbahn geführt werden soll, beidseitige Schutzstreifen mit einer Breite von 1,50 m markiert werden. Die Kernfahrbahn wird für den Kfz-Verkehr somit auf 4,50 m bis zum nächsten Knotenpunkt mit der Paul-Schneider-Straße begrenzt.

Fortan ist die Fahrbahnbreite mit 7,00 m für die Markierung von Schutzstreifen unzureichend, sodass Piktogrammketten markiert werden können. In den Bereichen, wo längsseitiges Parken erlaubt ist, sollte zudem ein Sicherheitstrennstreifen markiert werden. Zur Verkehrsberuhigung ist es zudem vorteilhaft, die Bielefelder Straße ab dem genannten Knoten durchgängig mit Tempo 30 zu beschildern. Das Parken am Fahrbahnrand entfällt für die weitere Ortsdurchfahrt in Knetterheide.

Buschortstraße (Ortsdurchfahrt Ahmsen)

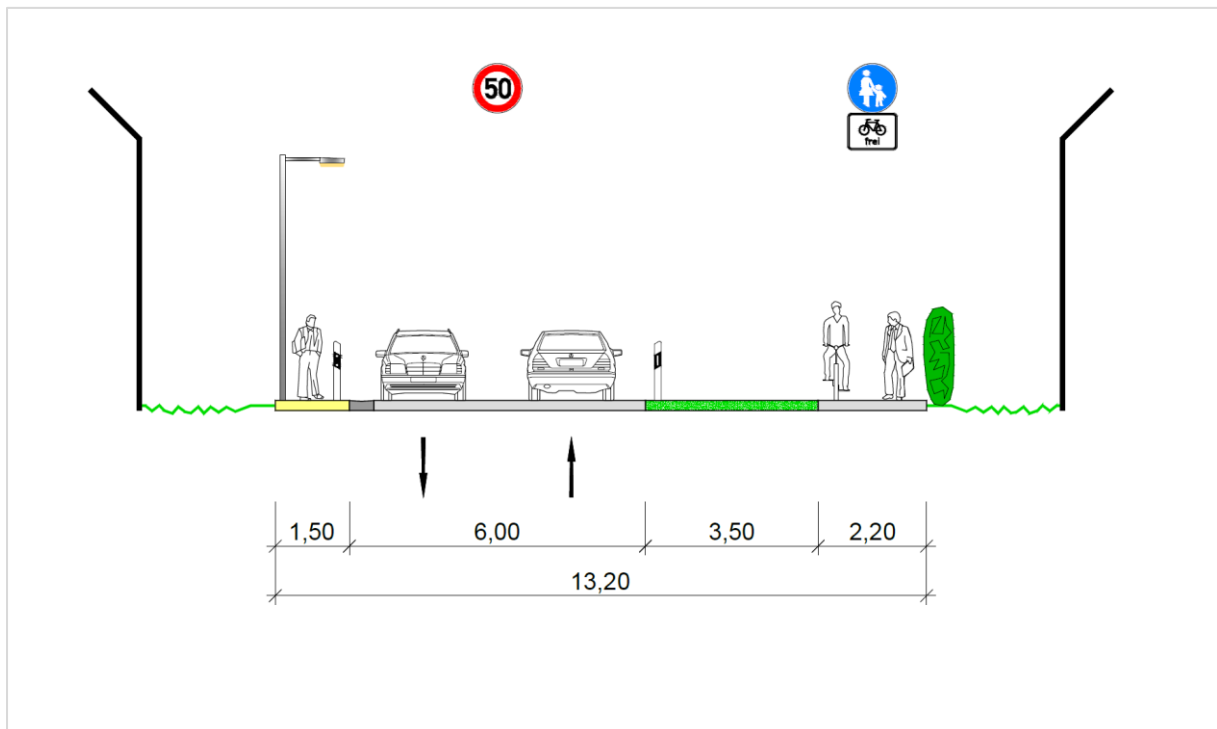
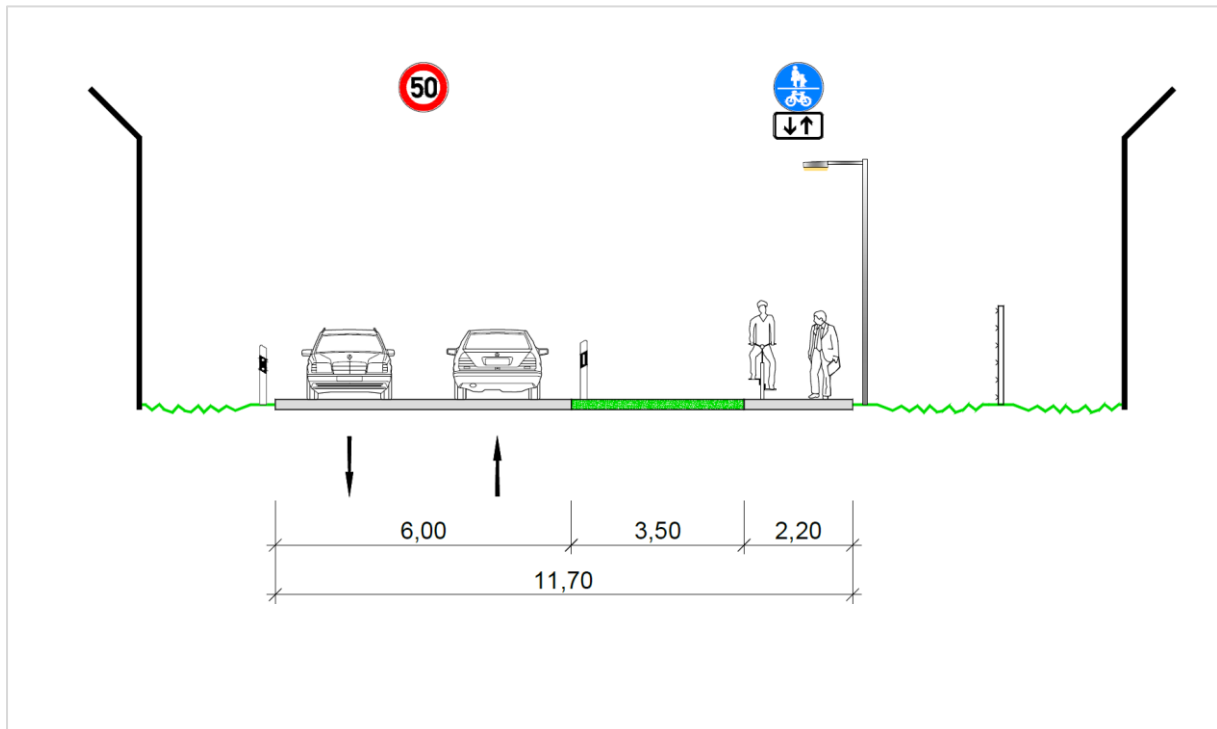
Lageplan

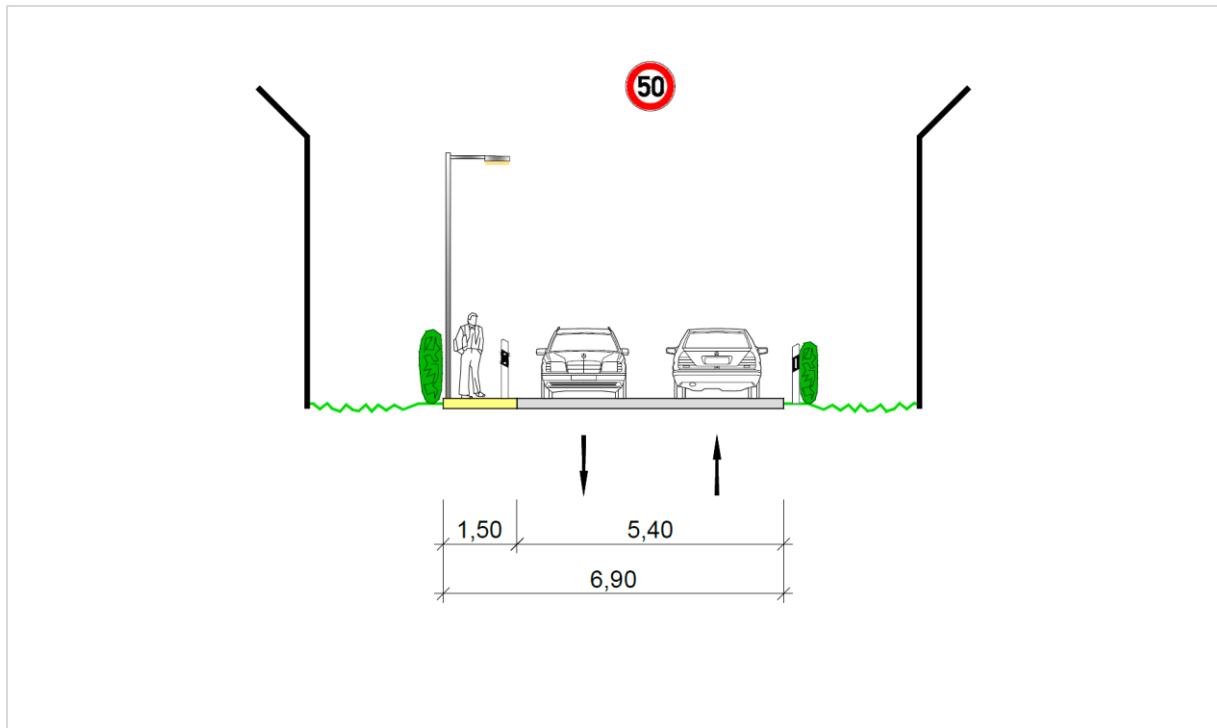


Bestand



Buschortstraße (Ortsdurchfahrt Ahmsen)

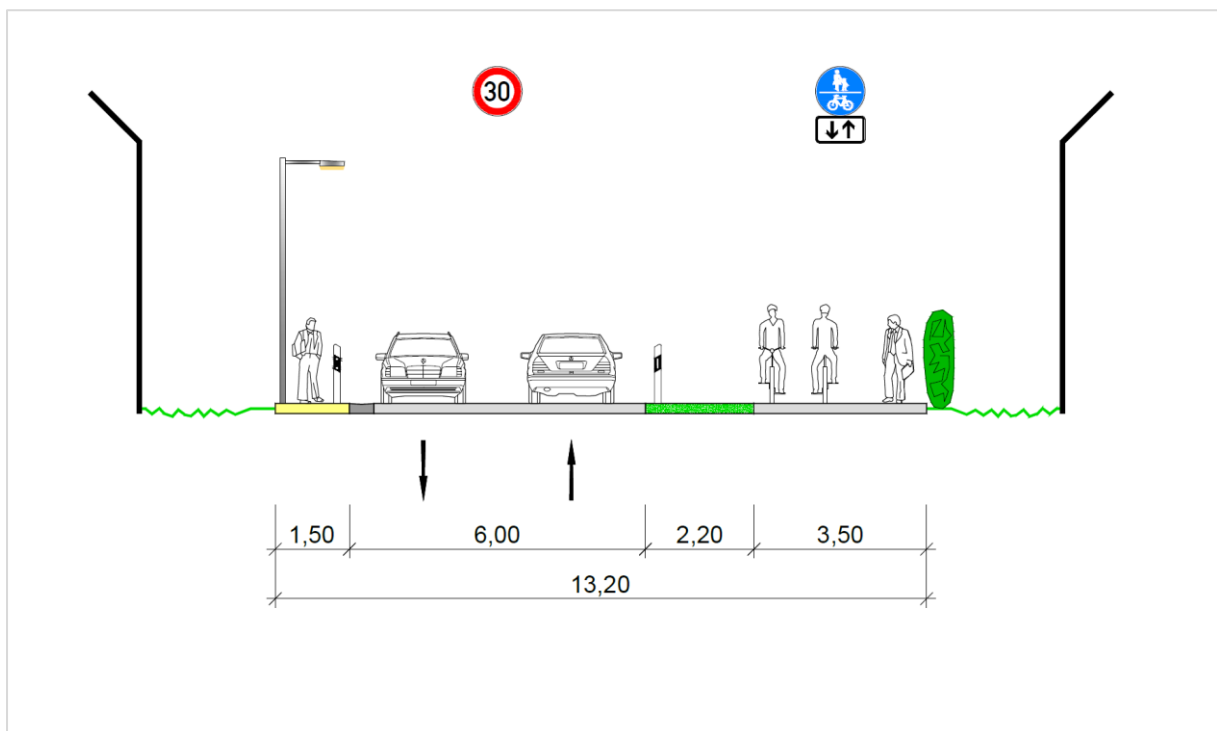
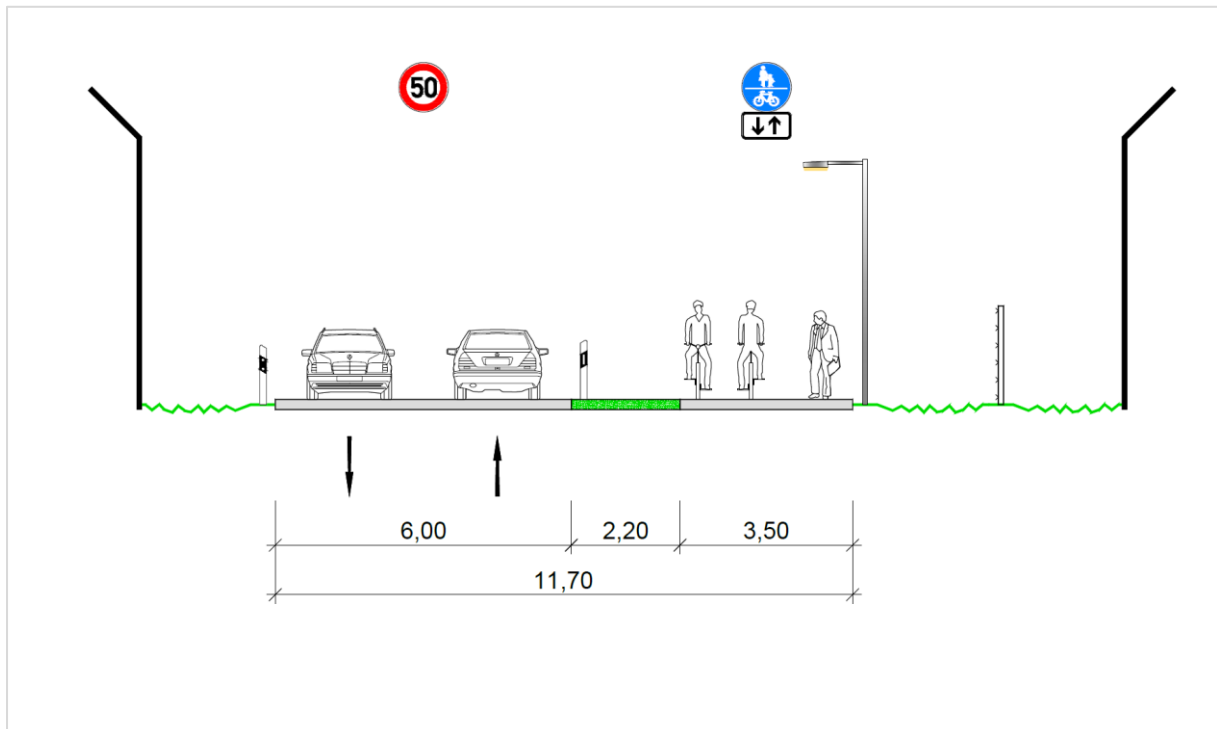


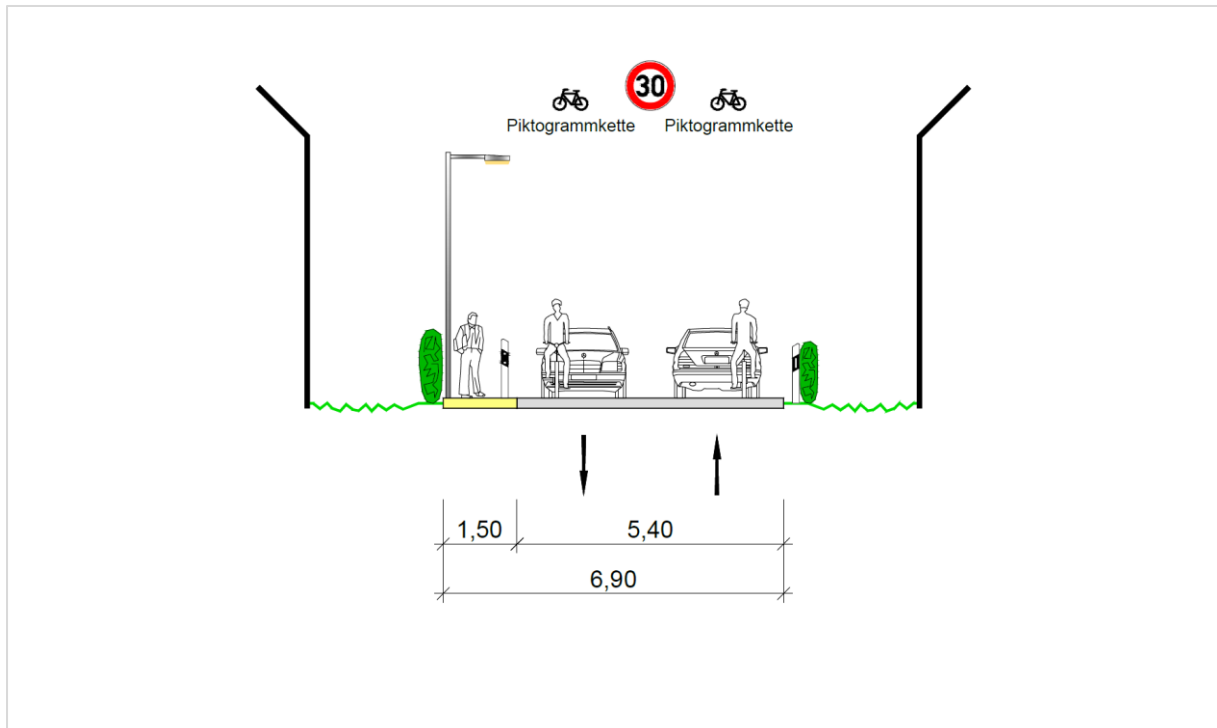


Problembeschreibung

Der Radverkehr wird während der Ortsquerung durch den Stadtteil Ahmsen unterschiedlich geführt. Von Osten aus wird zunächst einseitig der gemeinsame Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr verlängert, ab der Bushaltestelle „Buschortstraße“ wird dieser zu einem Gehweg mit Zusatzzeichen „Rad frei“. Ab der Straße „Am Schulweg“ endet der Gehweg auf der östlichen Straßenseite; der Radverkehr wird nun vollends im Mischverkehr bei einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h geführt. Die Fahrbahnbreite beträgt ab dieser Stelle bis zum Ortsausgang 5,40 m, eine Markierung ist nicht vorhanden. Der Fußverkehr wird plangleich neben der Fahrbahn geführt und durch Leitpfosten am Fahrbahnrand markiert.

Planungsempfehlung: Verbreiterung des vorhandenen Weges; Markierung von Piktogrammketten





Beschreibung

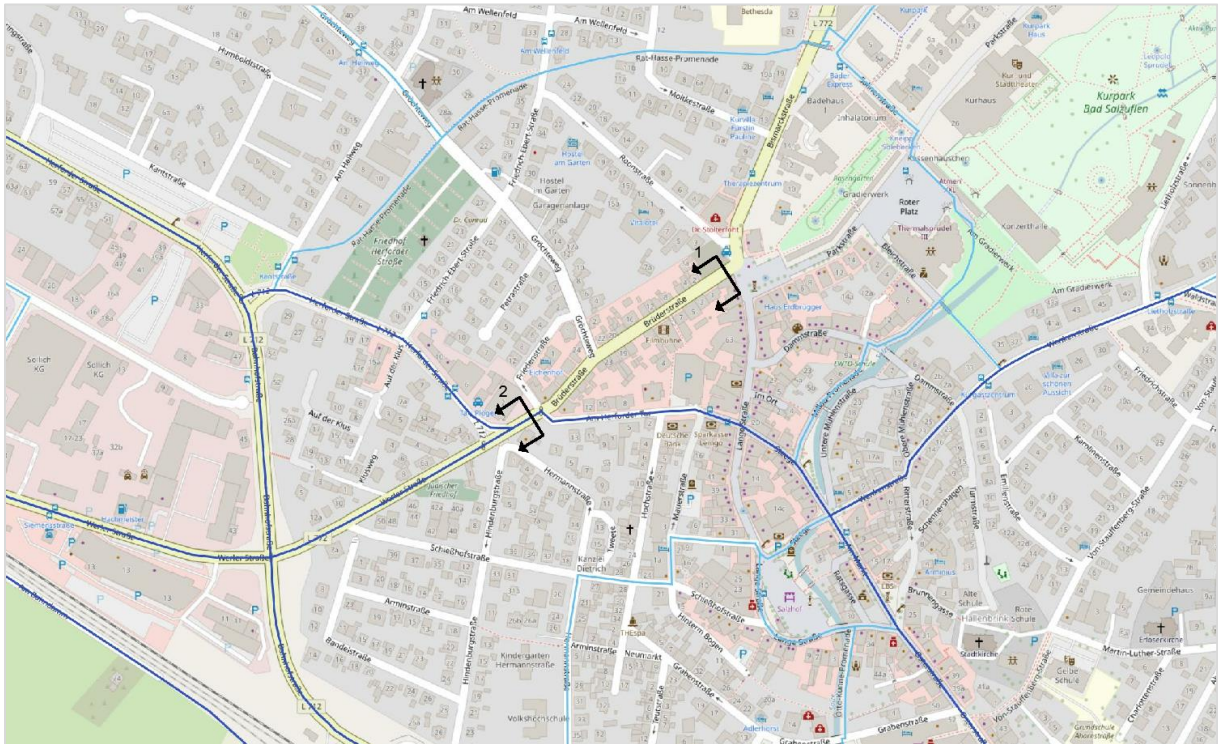
Da die Buschortstraße auf dem zuvor definierten Hauptnetz liegt, ist entsprechend der Qualitätskriterien eine durchweg gesicherte Führung anzustreben.

Der gemeinsame Geh- und Radweg, welcher ab der östlichen Ortseinfahrt bereits besteht, sollte innerorts auf 3,50 m ausgebaut werden, sodass ein Zweirichtungsverkehr von Rad- und Fußverkehr reibungslos möglich ist. Auch ab der Bushaltestelle „Buschortstraße“ ist der Geh- und Radweg weiter als solcher auszuschildern sowie auszubauen.

Da der Geh- und Radweg ab der Bushaltestelle „Siedlung“ endet und sich der Fahrbahnquerschnitt durch Grundstücke und Bebauung enorm verkleinert, ist für diesen Abschnitt bis zum Ortsausgang ab der Straße „Im Flachskamp“ nur die Markierung von Piktogrammketten möglich, um auf den Radverkehr hinzuweisen. Des Weiteren ist für die Ortsdurchfahrt eine maximale Geschwindigkeit von 30 m/h anzustreben.

Brüderstraße – Werler Straße

Lageplan

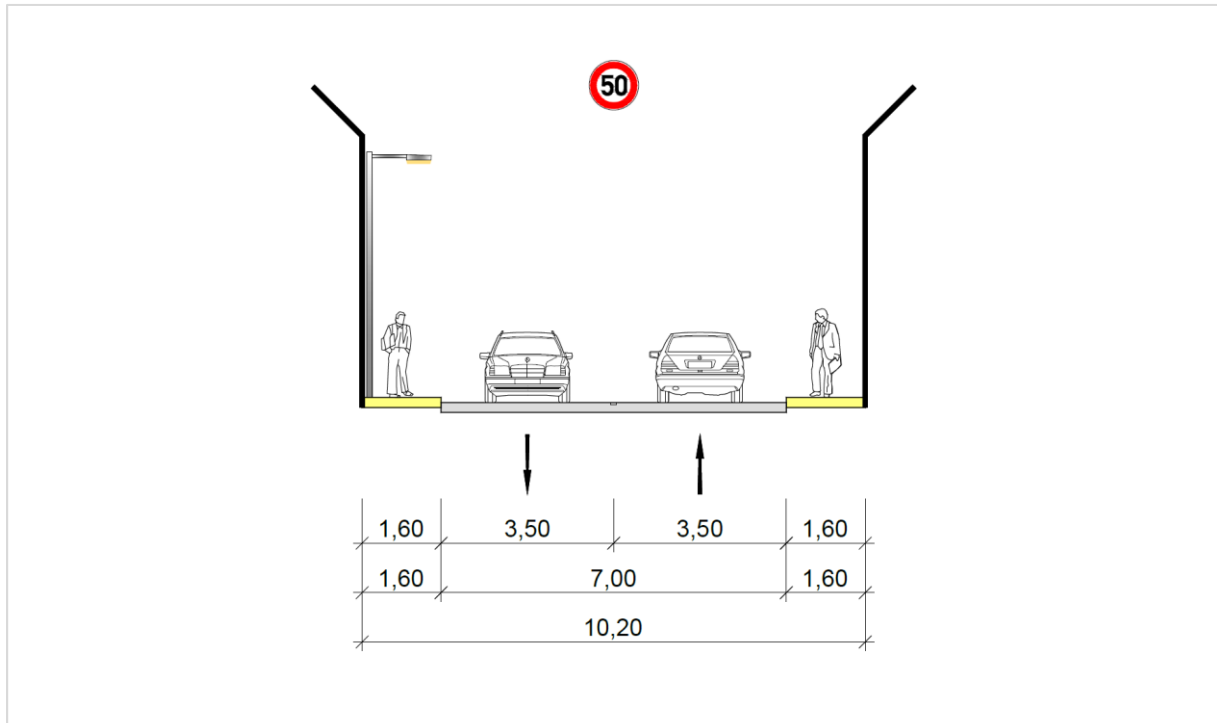
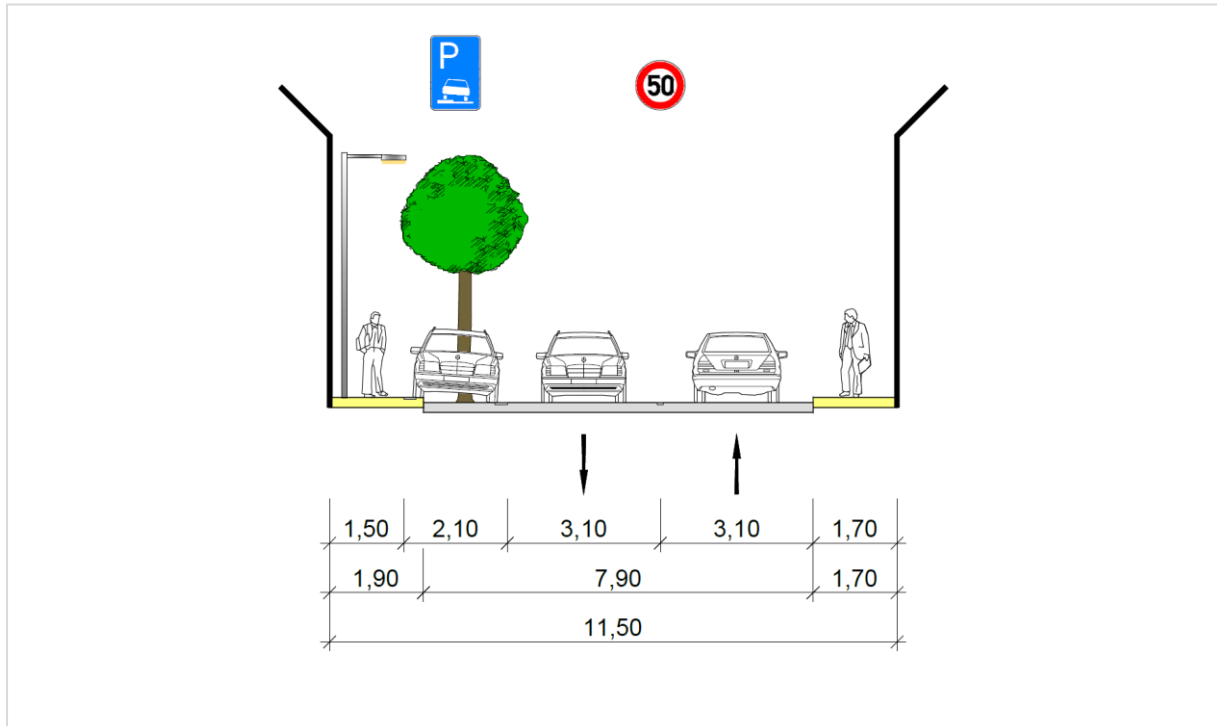


Bestand



Brüderstraße – Werler Straße

Bestand

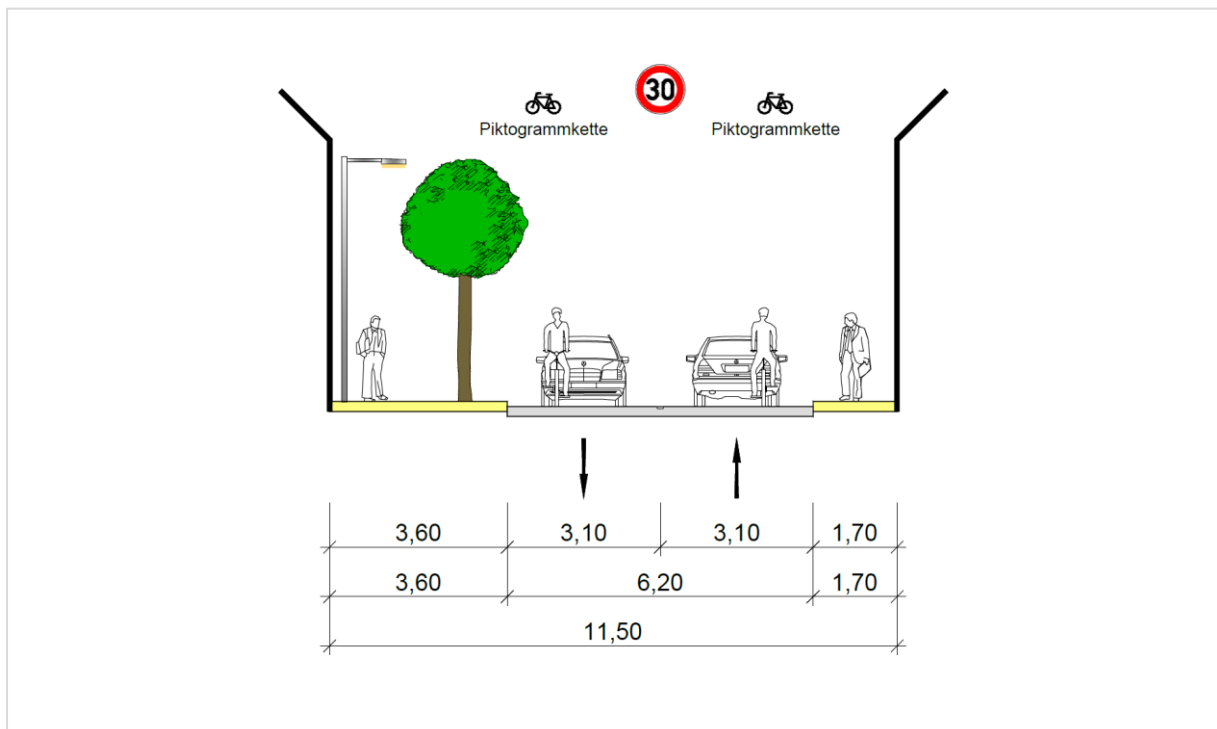


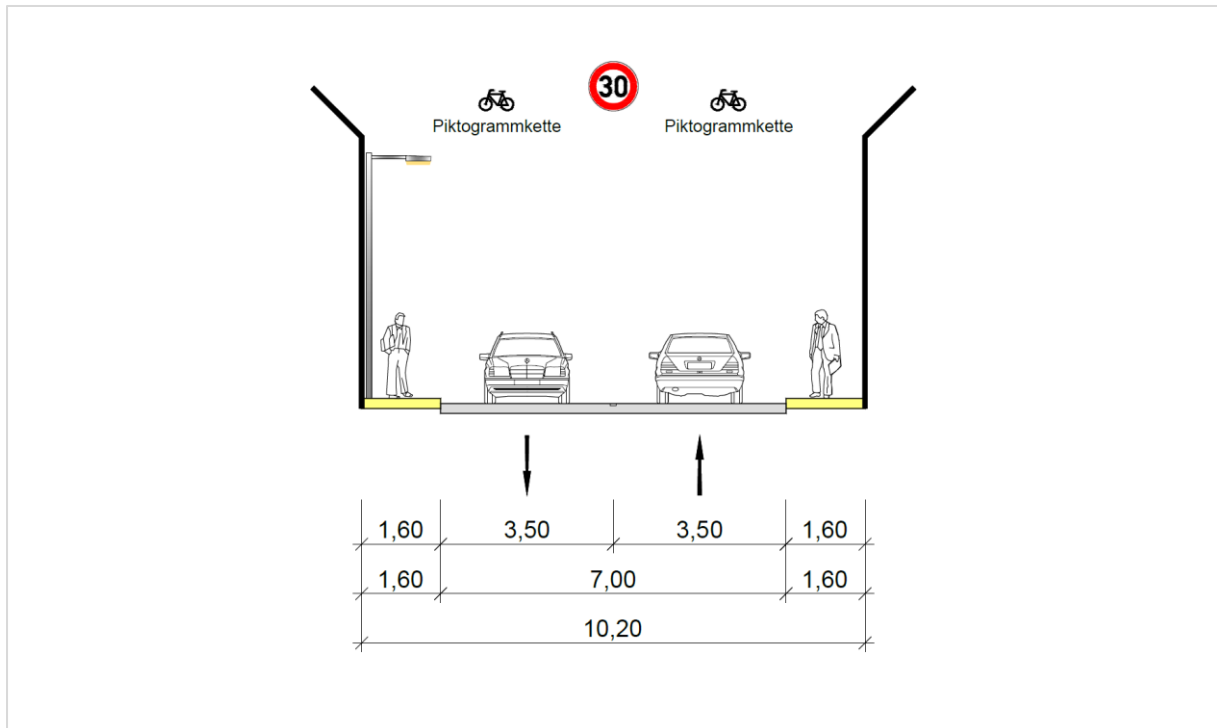
Problembeschreibung

Die Brüderstraße weist einen baulich sehr begrenzten Querschnitt auf. Während der Gehweg beidseitig mit ca. 1,80 m bemessen ist, ist zudem auf der südlichen Seite eine 1,70 m breite Bucht für längsseitiges Parken eingerichtet. Aufgrund der geringen Breiten darf auf dem Gehweg aufgebockt geparkt werden, sodass sich die Breite für den Fußverkehr auf unter 1,50 m beläuft. Der Radverkehr wird mit dem motorisierten Verkehr zusammen geführt, die Fahrbahnbreite beläuft sich auf insgesamt 6,20 m.

Im weiteren Verlauf geht die Brüderstraße in die Werler Straße über. Ab dem Knotenpunkt mit dem Gröchteweg ändert sich der Querschnitt auf eine Fahrbahnbreite von 7,00 m, die Gehwege verkleinern sich beidseitig auf 1,50 bis 1,60 m. Der Radverkehr wird weiterhin im Mischverkehr bei 50 km/h geführt. Beide Straßen sind als Landstraße L 772 klassifiziert und weisen Verkehrsstärken von bis zu 9.000 Kfz/d auf (VZ 2019, NWSIB).

Planungsempfehlung: Piktogrammketten und Temporeduzierung





Beschreibung

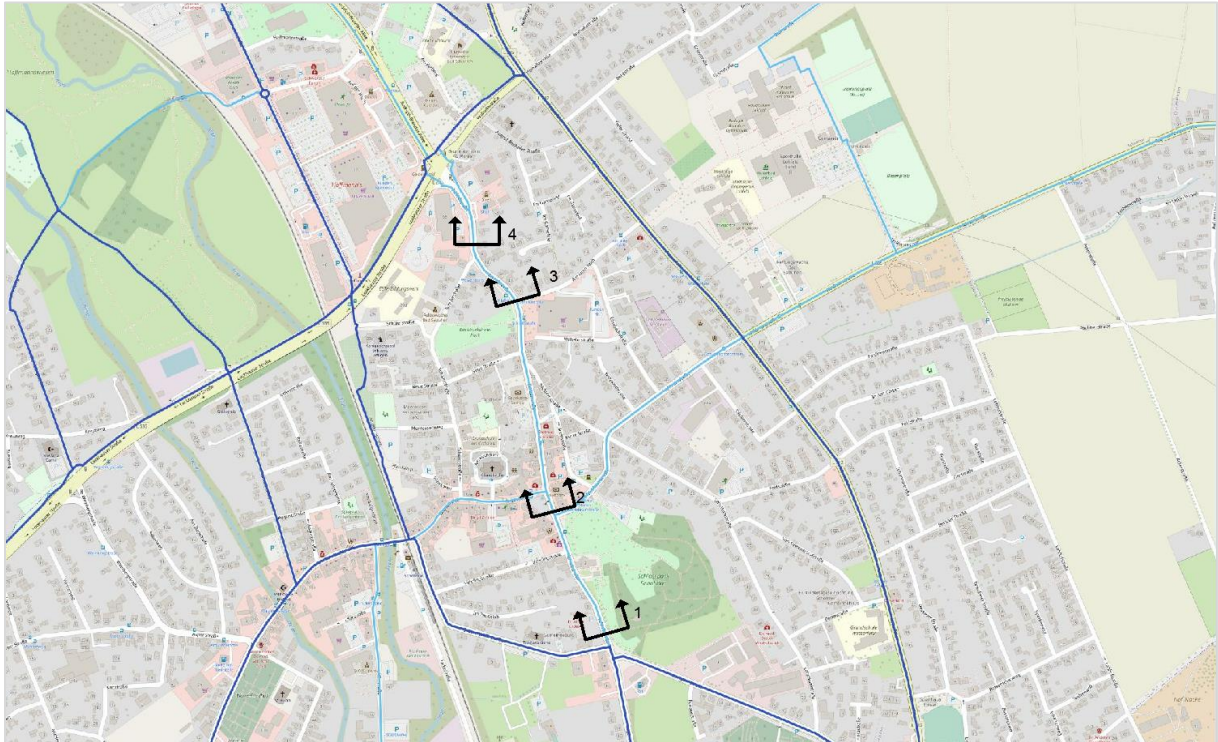
Aufgrund der beengten Verhältnisse auf beiden Straßen und einer maximalen Breite von 7,00 m müssen zur Sicherung des Radverkehrs Piktogrammketten am Fahrbahnrand markiert werden, um zu signalisieren, dass der Radverkehr auf der Fahrbahn berechtigterweise geführt wird.

Zur weiteren Sicherung der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer sollte der Parkstreifen an der Brüderstraße demarkiert und idealerweise als Gehweg ausgebaut werden, um Park- und Haltevorgänge zünftig zu vermeiden.

Der gesamte Abschnitt sollte aufgrund des beengten Querschnitts mit einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h versehen werden. Weitere Maßnahmen zur Entschleunigung des Kfz-Verkehrs am Knoten mit der Herforder Straße sind der Detailplanung zu entnehmen.

Schloßstraße

Lageplan

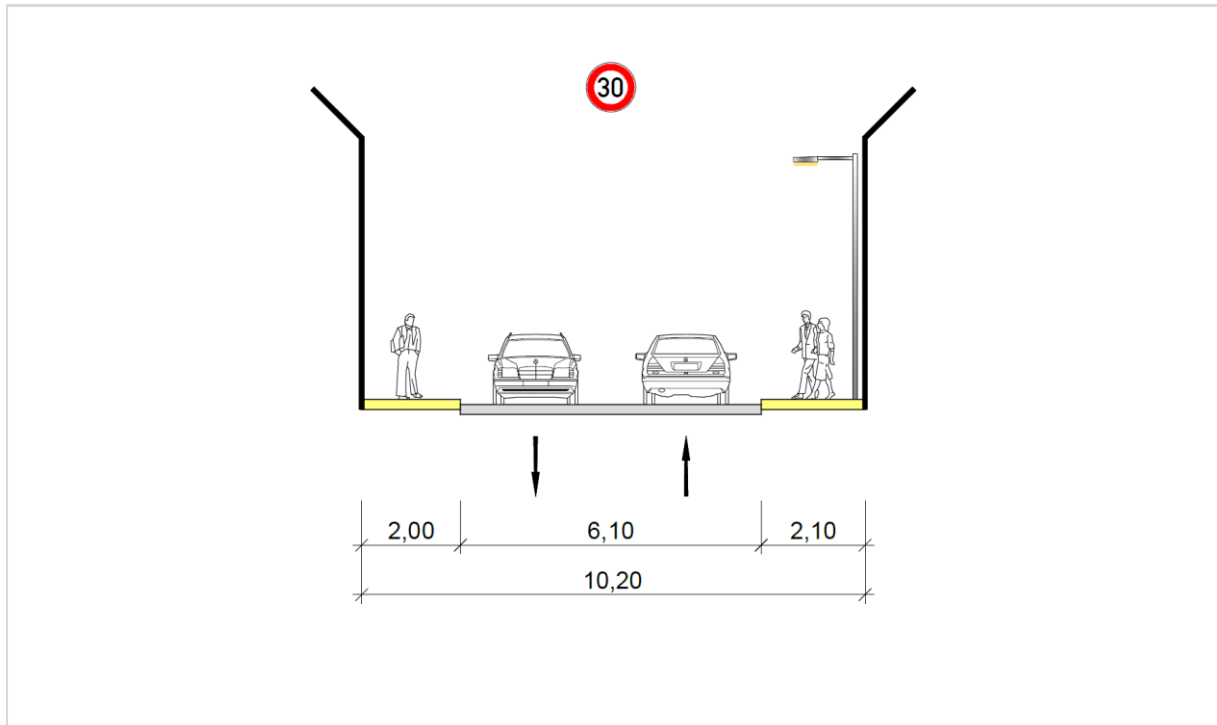
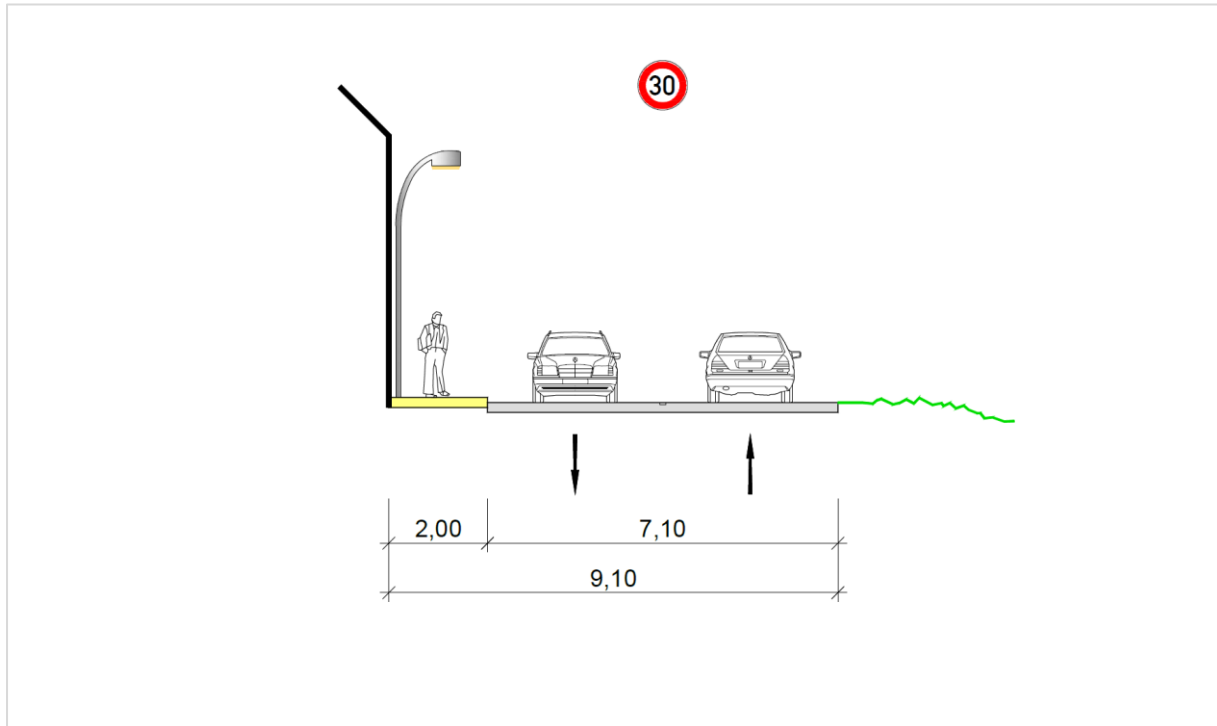


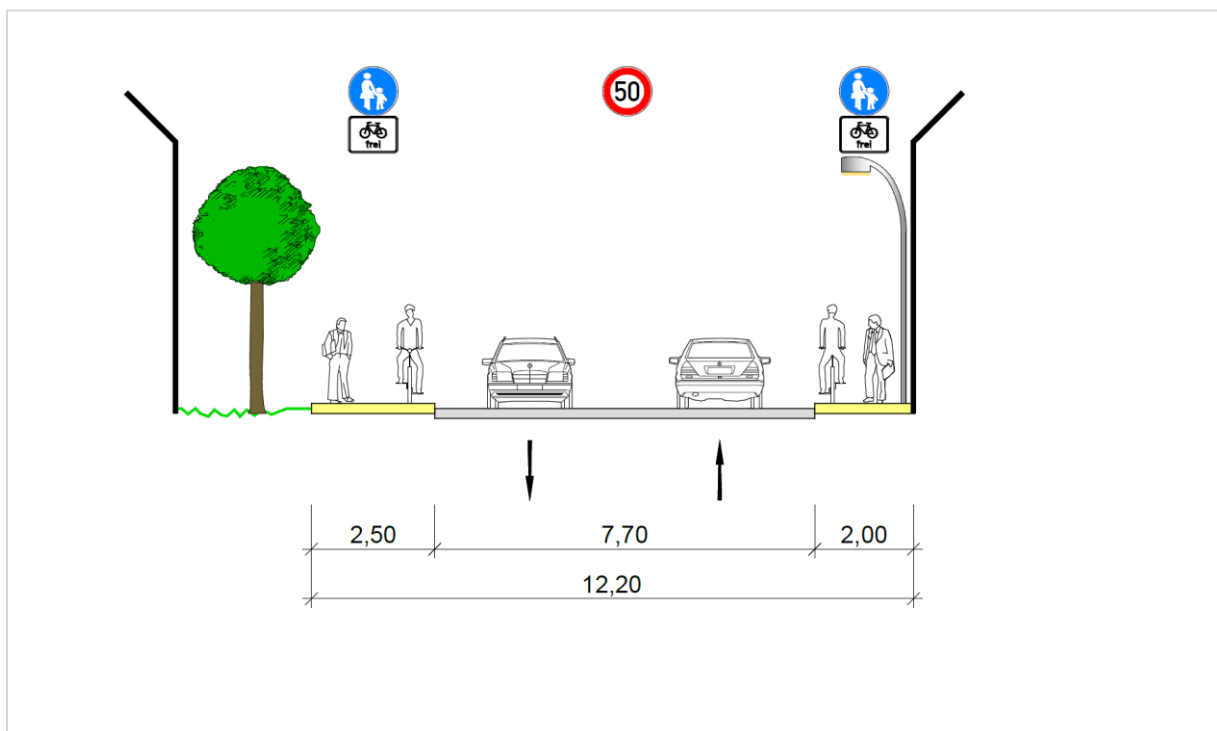
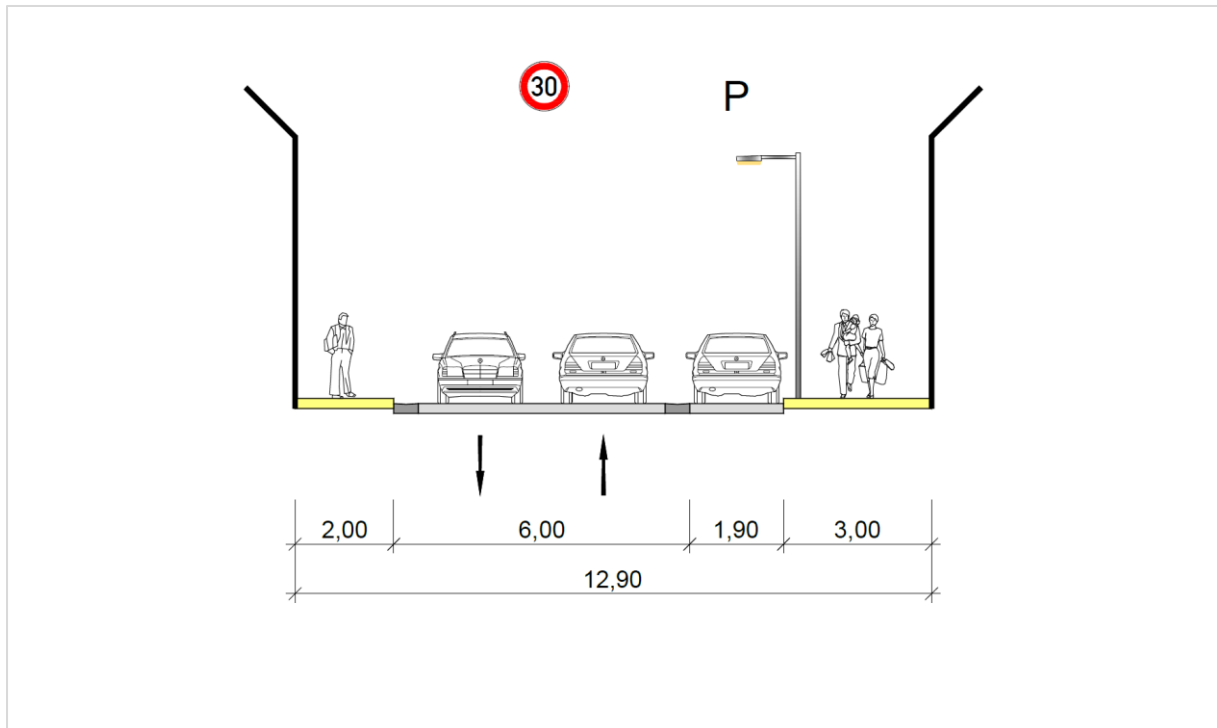
Bestand



Schloßstraße

Bestand



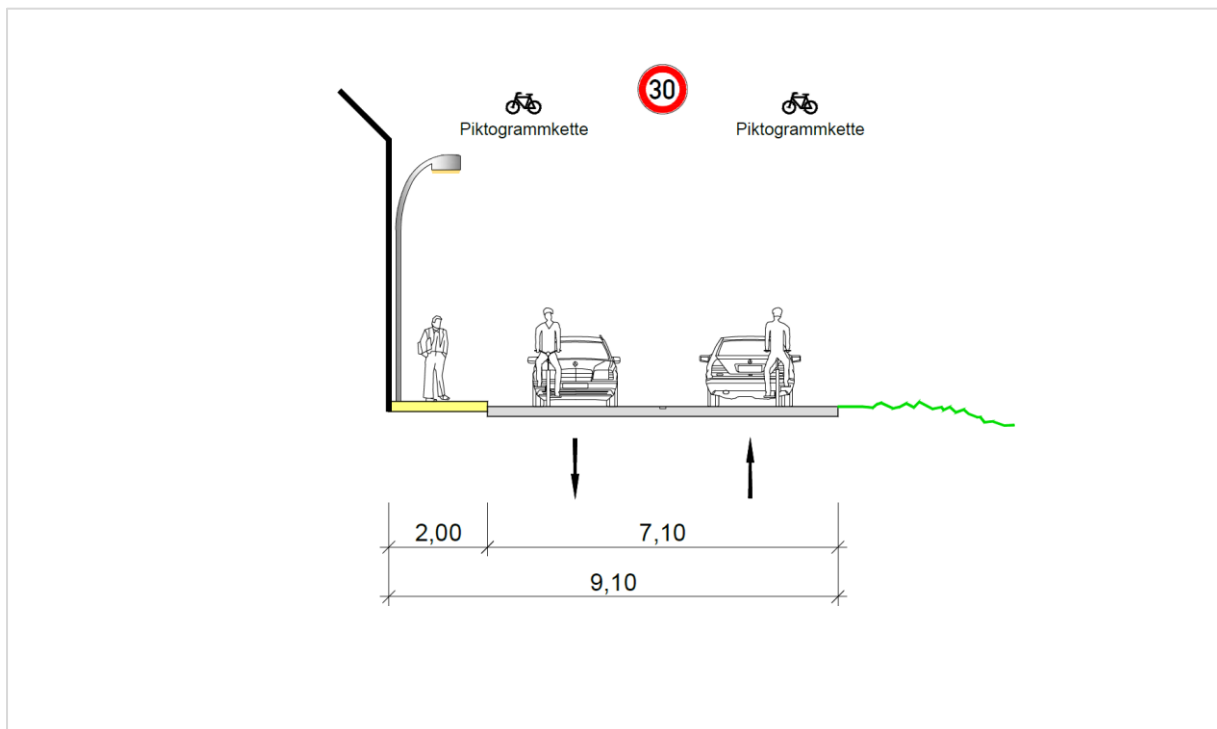


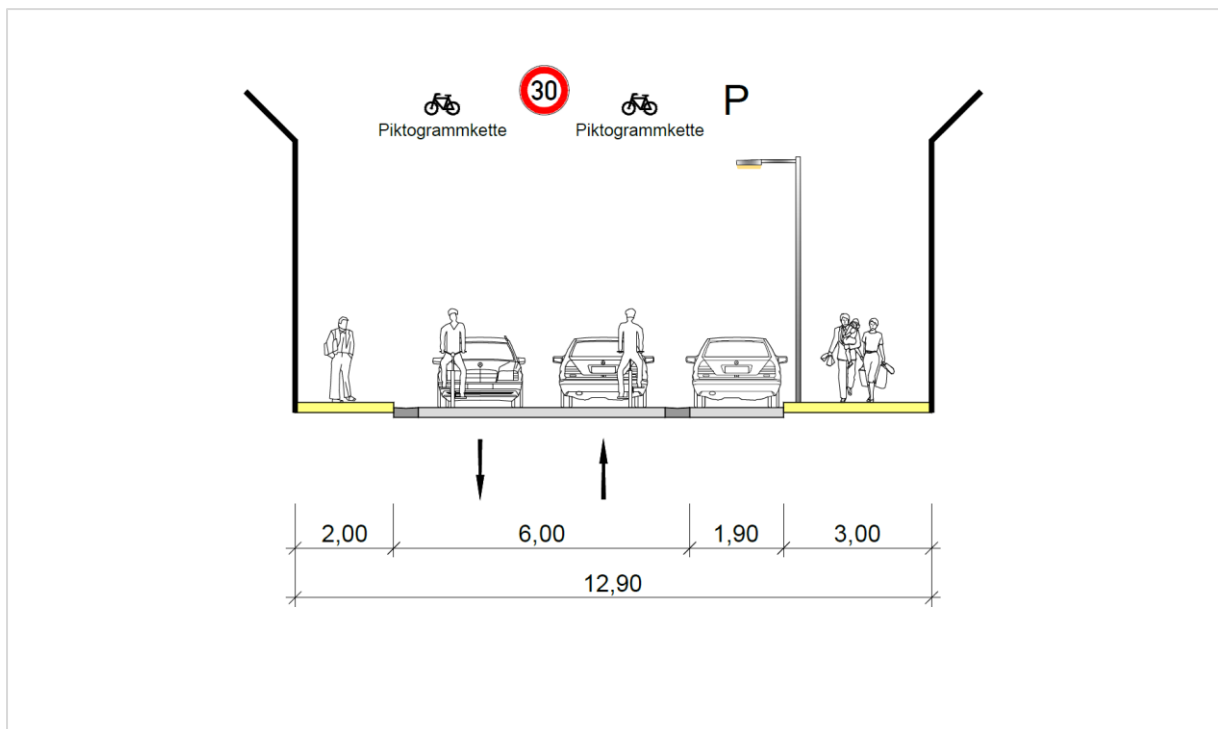
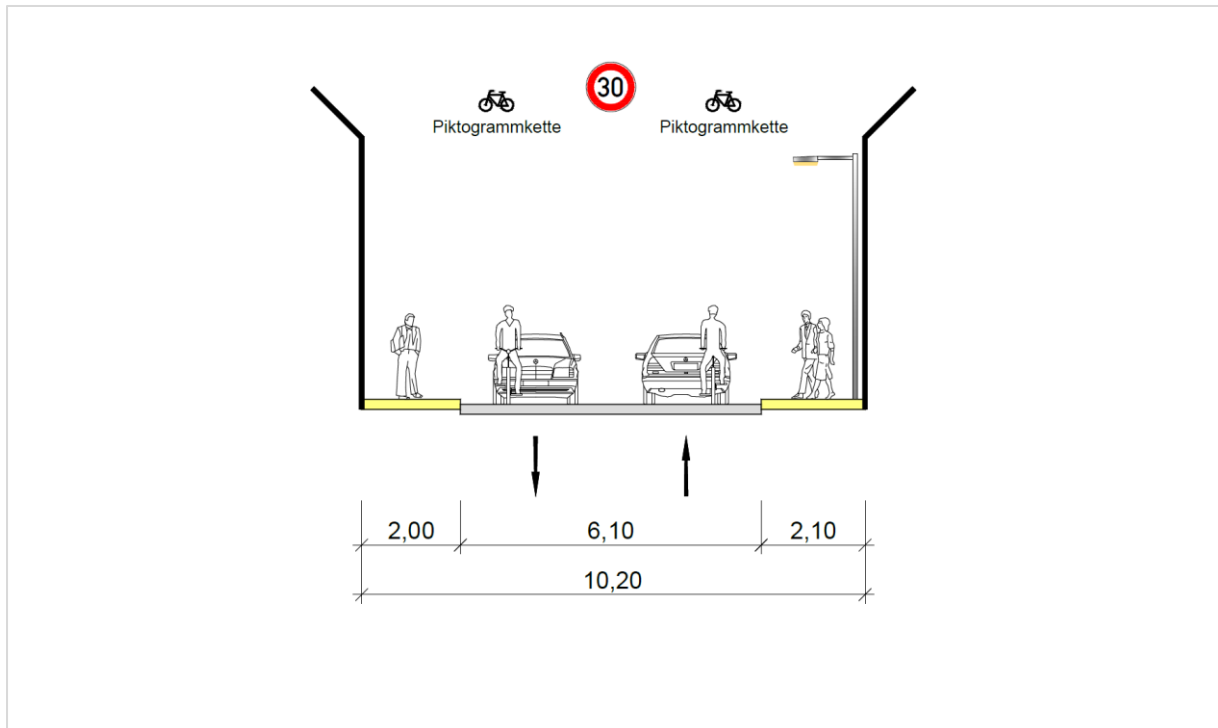
Problembeschreibung

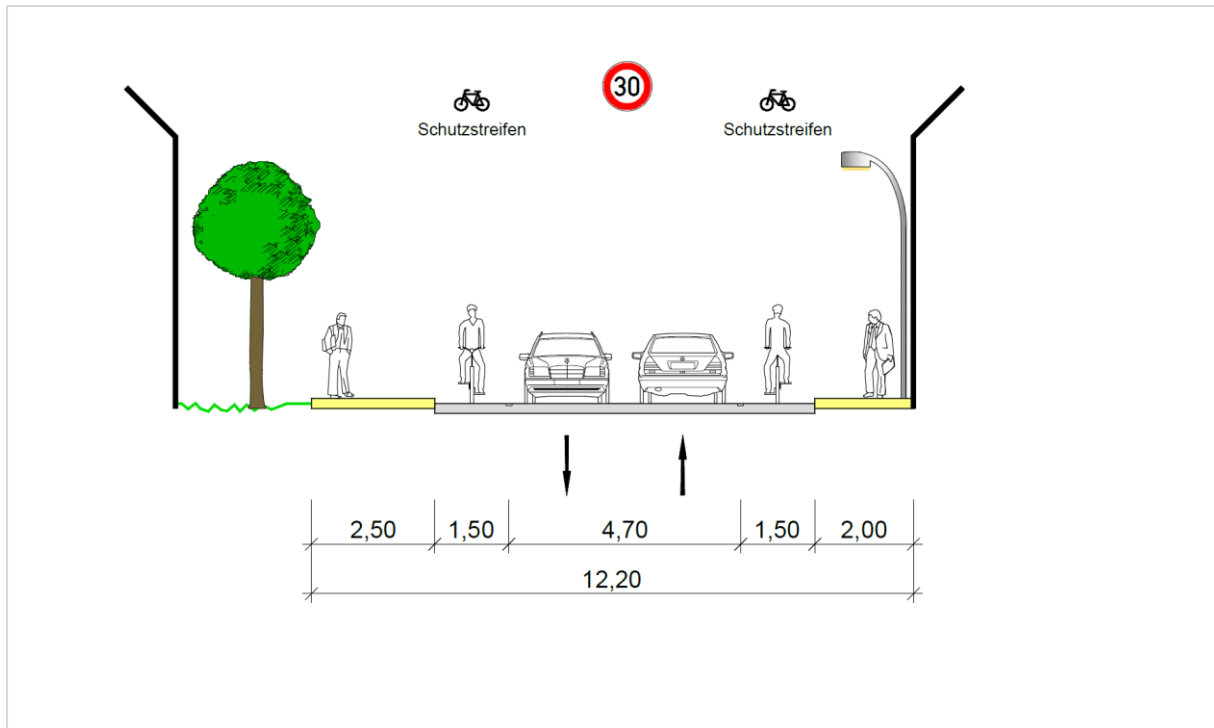
Im Bestand wird der Radverkehr, bis auf wenige Ausnahmen, entlang der Schloßstraße im Mischverkehr bei zulässigen 30 km/h geführt. Aufgrund der schlangenlinienmäßigen Führung durch Schötmar und einiger Aufweitungen variiert die Fahrbahnbreite häufig, lässt sich jedoch zwischen 6,00 bis 8,00 m einordnen. Zwischen Bega- und Aechternstraße sind einseitige Buchten für längsseitiges Parken mit einer Breite von 1,90 m vorhanden, ein Sicherheitstrennstreifen oder Ähnliches liegt nicht vor.

Am Knotenpunkt mit der Lageschen sowie Lemgoer Straße sind Schutzstreifen markiert, um eine optimale Überleitung für den Radverkehr zu ermöglichen. Kurz vor dem Knotenpunkt mit der Rudolph-Brandes-Allee werden beidseitig die Gehwege für den Radverkehr freigegeben. Eine sichere bzw. eindeutige Überleitung liegt hierbei nicht vor.

Planungsempfehlung: Piktogrammketten und Schutzstreifen







Beschreibung

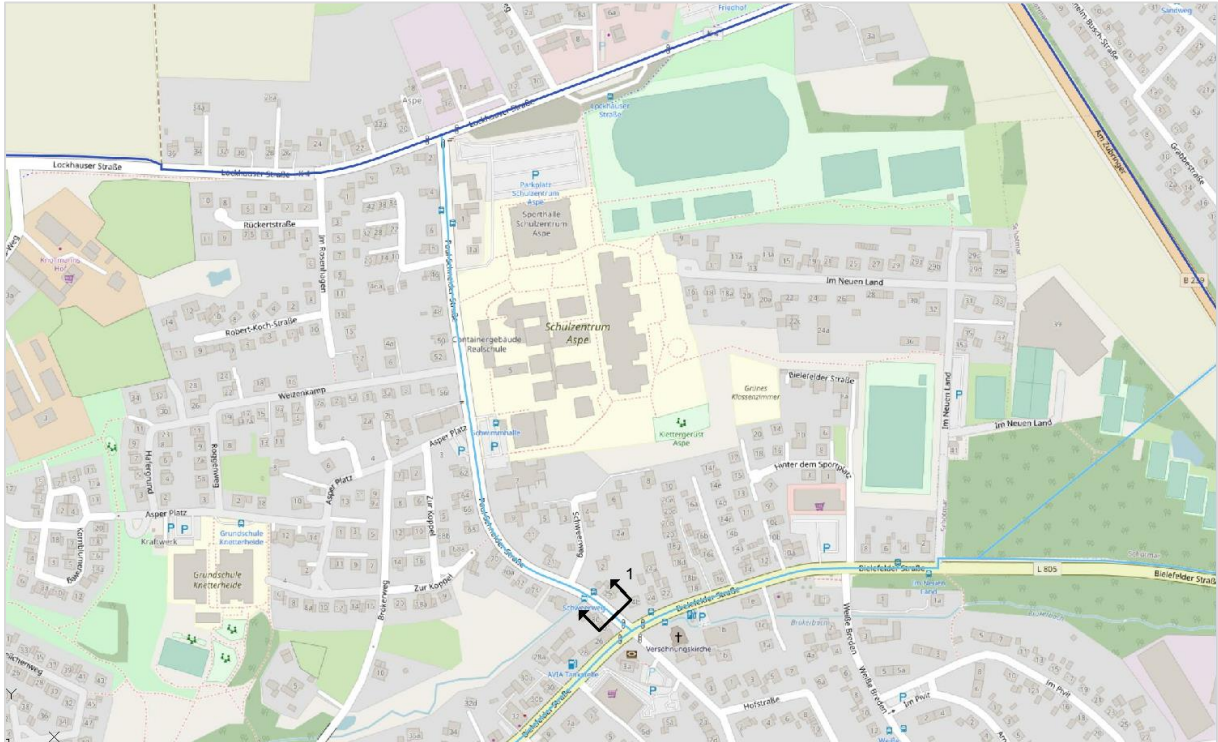
Aufgrund der beengten Verhältnisse am Schloss Stietencron und im weiteren Verlauf bis zur Aechternstraße liegt die Fahrbahnbreite grundsätzlich unter 7,50 m, sodass hier als Lösung für den Radverkehr Piktogrammketten zu markieren sind. Ab der Einmündung der Aechternstraße wird die Fahrbahn breiter, sodass bis kurz vor dem Knotenpunkt mit der Lockhauser sowie Walhallastraße beidseitig Schutzstreifen markiert werden können. Die Kernfahrbahn ist dabei auf 4,50 m für den Kfz-Verkehr zu begrenzen.

Die längsseitigen Parkflächen zwischen Begastraße und Aechternstraße können erhalten bleiben, zur Sicherung vor Dooring-Unfällen ist jedoch ein Sicherheitstrennstreifen zu markieren.

Im Bereich der Tankstelle an der Überleitung zur Rudolph-Brandes-Allee ist es sinnvoll, die bestehenden Gehwege auszubauen und für den Radverkehr benutzungspflichtig zu machen. Aufgrund der enormen Größe des Knotenpunkts mit der Lockhauser Straße ist der nichtmotorisierte Verkehr hier zu schützen, sollte aber nicht weiter untergeordnet werden.

Paul-Schneider-Straße

Lageplan

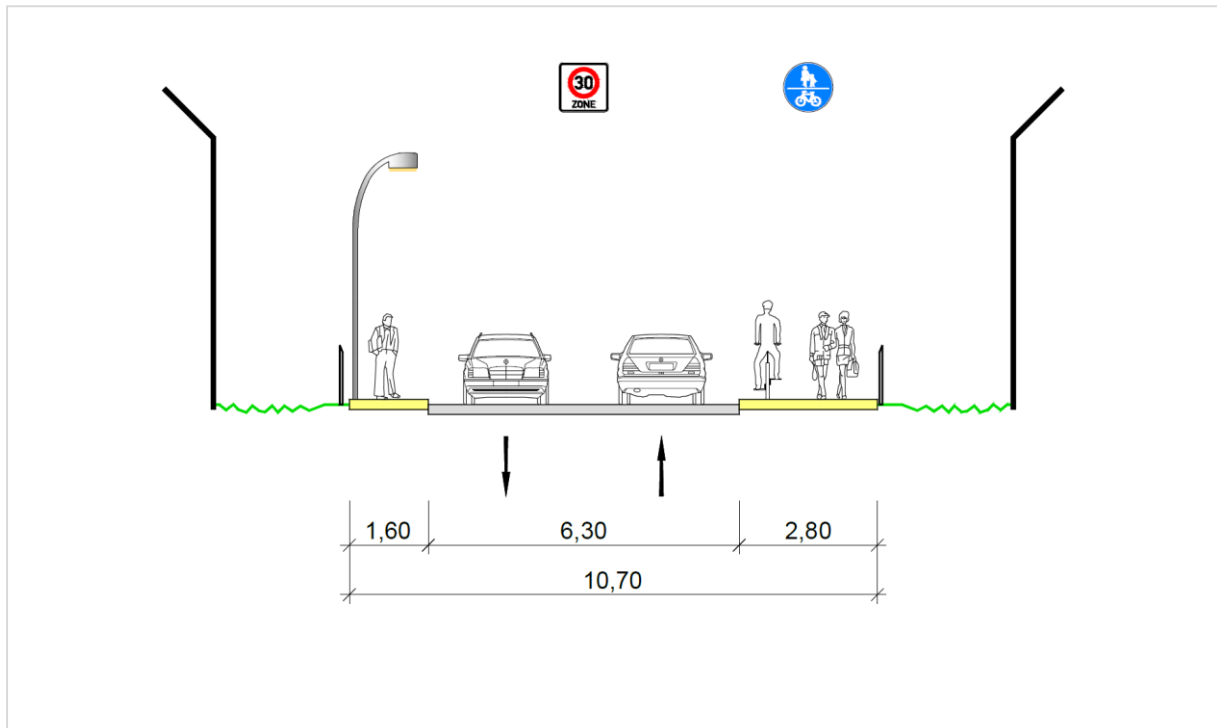


Bestand



Paul-Schneider-Straße

Bestand

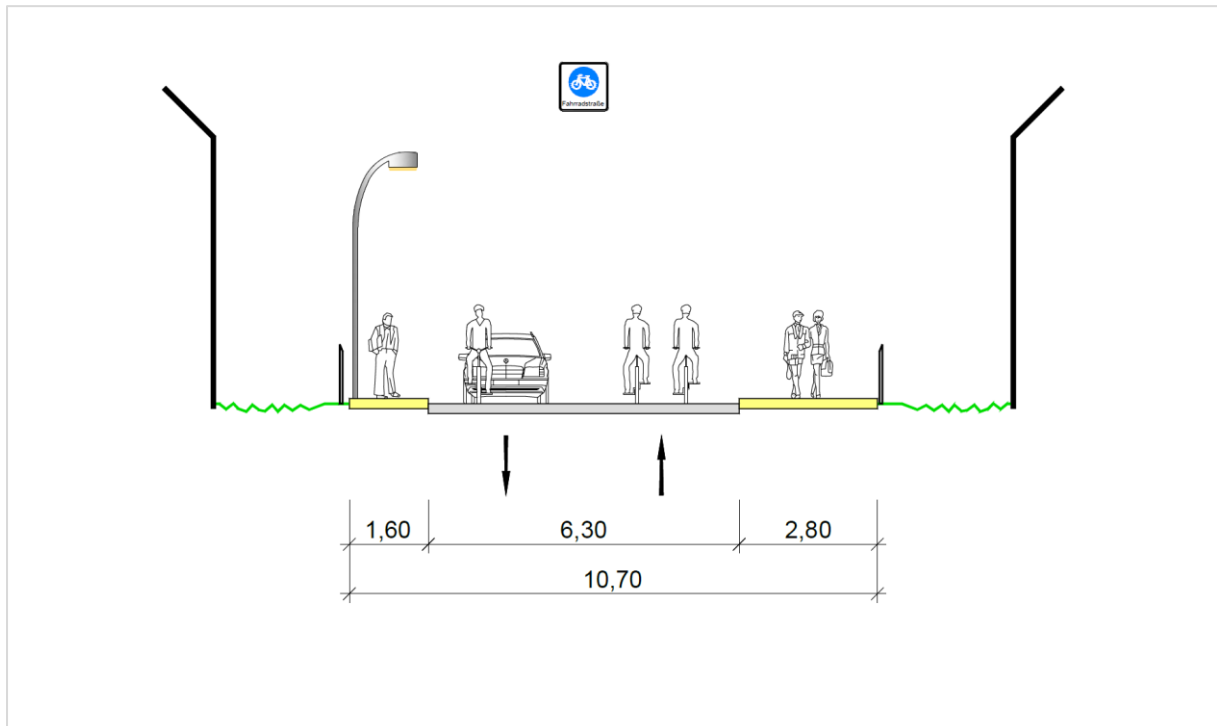


Problembeschreibung

Die Paul-Schneider-Straße ist eine Tempo 30 – Zone, die Radverkehrsführung verläuft dennoch einseitig über einen benutzungspflichtigen, gemeinsamen Geh- und Radweg von 2,80 m Breite. In südlicher Richtung werden Radfahrende im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

Die Straße ist insbesondere zu Schulzeiten stark durch Bring- und Holverkehr („Eltern-Taxi“) frequentiert, zudem fährt ein Schulbus zur nahegelegenen Grundschule am Asper Platz. Am Knotenpunkt mit dem Asper Platz wurde daher ein Parkplatz für Bring- und Holverkehr eingerichtet, gleich daneben befindet sich ein weiterer Parkplatz für die Schwimmhalle sowie im weiteren Verlauf auch das Schulzentrum Aspe.

Planungsempfehlung: Fahrradstraße



Beschreibung

Da die Paul-Schneider-Straße im Bestand bereits in einer Tempo 30-Zone liegt, ist die Benutzungspflicht für den einseitigen, gemeinsamen Geh- und Radweg aufzuheben. Die Breite des Weges lässt nach Qualitätsstandards keinen Zweirichtungsverkehr zu; der gegenüberliegende Gehweg ist zudem noch schmaler dimensioniert.

Daher sollte die gesamte Straße als Fahrradstraße ausgewiesen sowie markiert werden. Jegliches Parken oder Halten am Fahrbahnrand sollte untersagt werden, zum Gehweg und den Einfahrten sind Sicherheitstrennstreifen mit Breitstrich und einer Breite von 0,75 m zu markieren.

Aufgrund des SchülerInnenverkehrs ist es zudem empfehlenswert, die ausgewiesene Fahrradstraße durchgängig in rot und mit den entsprechenden Piktogrammen zu markieren.

Im weiteren Verlauf der Neugestaltung sollte zudem ein Durchfahrtsverbot geprüft werden, bei welchem Anlieger (BewohnerInnen des Wohngebietes, ArbeitnehmerInnen des Schulzentrums sowie BesucherInnen des Schwimmbades) sowie der öffentliche Verkehr ausgenommen sind.