



Radverkehrskonzept für die Stadt Drensteinfurt

Radverkehrskonzept für die Stadt Drensteinfurt

Auftraggeber/in:



Stadt Drensteinfurt
Fachbereich 2 – Planen, Bauen, Umwelt
Landsbergplatz 7
48317 Drensteinfurt

Ansprechpartner/in:

Sebastian Schröder

Bearbeitung durch:

büro stadVerkehr

Planungsgesellschaft mbH & Co. KG

Verwaltungssitz: Mittelstraße 55

Bürostandort: Bahnhofsallee 11
40721 Hilden

Tel.: 02103 / 9 11 59-0

www.buero-stadtverkehr.de

Bearbeiter/in:

Mira Isfort

Lennart Bruhn

Bildquellen:

Eigene Aufnahmen

Stand: 22.02.2023

Bei allen planerischen Projekten gilt es, die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter gemeint.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	1
1.1	Veranlassung und Aufgabenstellung	1
1.2	Vorgehensweise.....	2
1.3	Beteiligungsverfahren.....	3
2	Bestandsaufnahme	8
2.1	Raum- und Siedlungsstruktur	8
2.2	Wichtige öffentliche und soziale Einrichtungen	12
2.3	Straßen-, Schienen- und Schnellbusnetz mit Bezug zum Radverkehr	17
2.4	Bestehende Radwegerouten in Drensteinfurt.....	21
2.5	Radservice in Drensteinfurt	22
2.6	Erreichbarkeiten	24
3	Erarbeitung einer Netzkonzeption für den Alltagsradverkehr.....	26
3.1	Anforderungen wichtiger Nutzergruppen	26
3.2	Qualitätsstandards Radverkehr	27
3.3	Ableitung eines Wunschliniennetzes.....	31
3.4	Netzkategorisierung und Qualitätsstandards	32
3.5	Untersuchungsnetz für den Radverkehr.....	35
3.6	Mängelanalyse der Netzkonzeption	37
3.7	Zusammenfassende Stärken – Schwächen – Chancen – Risiken – Analyse (SWOT)	40
4	Leitbild Radverkehr für die Stadt Drensteinfurt	41
5	Maßnahmenkonzept Radverkehr.....	44
5.1	Allgemeine Maßnahmen.....	44
5.2	Handlungsfeld Radverkehrsanlage	49
5.3	Handlungsfeld Knotenpunkt	51
5.4	Erläuterungen zu den Maßnahmentabellen.....	52
5.5	Exkurs Radschutzstreifen außerorts und Tempo 30 in Innenstädten	53
6	Flankierende Maßnahmen.....	56
6.1	Verbesserung der Fahrradservice-Infrastruktur	56
6.2	Kampagnen/ Öffentlichkeitsarbeit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.....	59
6.3	Mobilitätsmanagement	62
7	Controlling, Verstetigung und Kommunikation.....	63
8	Fördermöglichkeiten	65
9	Fazit und Ausblick	67
	Quellenverzeichnis	68
	Abbildungsverzeichnis	70
	Abkürzungsverzeichnis	72
	Anhang	74

Anhang 1: Maßnahmenübersichtskarten	74
Anhang 2: Maßnahmentabellen	78

1 Einleitung

1.1 Veranlassung und Aufgabenstellung

Mit der Erstellung eines zukunftsfähigen und nachhaltigen Radverkehrskonzeptes verfolgt die Stadt Drensteinfurt das Ziel, langfristig den Radverkehrsanteil im Stadtgebiet insbesondere auf den mittleren und kurzen Wegen zu erhöhen. Die Mobilitätsbefragung des Kreises Warendorf aus dem Jahr 2015 zeigt, dass der Radverkehrsanteil in Drensteinfurt gegenüber den anderen Kommunen im Kreisgebiet unterdurchschnittlich ist. Der Wunsch und die Notwendigkeit einer klima- und umweltverträglichen Mobilität, der demographische Wandel und ein zunehmendes Gesundheitsbewusstsein in der Bevölkerung erfordern eine Stärkung der Nahbereichsmobilität. Drensteinfurt weist bereits aufgrund der flachen topographischen Bedingungen ideale Voraussetzungen zum Radfahren auf.

Ziel des vorliegenden Konzeptes ist es, eine möglichst lückenlose, sichere, attraktive sowie komfortable Radverkehrsinfrastruktur für den Alltagsradverkehr zu schaffen. Durch gezielte Maßnahmen, wie dem Neubau, Umbau oder Ausbau von Radwegen, soll langfristig der Radverkehrsanteil am Modal Split erhöht werden. Eine zusammenhängende Bewertung des vorhandenen Radverkehrsangebotes stellt die Grundlage für die Entwicklung von konkreten und umsetzungsfähigen Maßnahmen dar. Neben der Überprüfung des Radverkehrsangebotes gemäß den aktuellen Regelwerken (ERA, RASt, StVO etc.) sind auch die Aspekte der Erreichbarkeit von bedeutenden Quellen und Zielen (z. B. Schulen, Versorgungsstandorte, öffentliche Einrichtungen) zu prüfen. Darüber hinaus werden auch die Schnittstellen zwischen dem Radverkehr und dem ÖPNV herausgearbeitet. Mit dem Konzept soll neben der Analyse der bestehenden Strukturen hinsichtlich Angebots und Zustand der Radverkehrsinfrastruktur auch die Radabstellmöglichkeiten sowie die ergänzenden Dienstleistungsangebote untersucht und bewertet werden.

Das Radfahren hat positive Auswirkungen auf die Menschen und deren Umwelt. Die Gründe für die Förderung des Radverkehrs sind daher auch über die Aspekte des Klimaschutzes hinaus vielfältig:

- Radfahren bietet eine sichere, umweltfreundliche und effiziente Form der Mobilität.
- Radverkehr hat einen positiven Effekt auf die Gesundheit und fördert Aufenthalts- und Lebensqualität in Städten („lebenswerte Städte“).
- Radfahrende leisten einen erheblichen Beitrag zum Klimaschutz, da sie emissionsfrei unterwegs sind und weder Luftschadstoffe/ Treibhausgase ausstoßen noch Lärm verursachen.
- Darüber hinaus bietet das Radfahren eine eigenständige Form der Mobilität in (fast) allen Bevölkerungsgruppen. Das Fahrrad als günstiges, individuelles und flexibles Verkehrsmittel zeichnet sich daher durch einen einfachen Zugang für eine Vielzahl von Menschen aus.
- Radfahren benötigt im Vergleich zum motorisierten Verkehr deutlich weniger Platz im Straßenraum. Auch die benötigten Parkraumflächen fallen für Fahrräder geringer aus als für den Kfz-Verkehr. Die Verlagerung von Pkw-Kurzstrecken auf das Fahrrad entlasten somit nicht nur Straßen, sondern auch den häufig in dicht besiedelten Gebieten vorzufindenden Parkdruck. Darüber hinaus ist das Abstellen von Fahrrädern deutlich günstiger bzw. kostenlos.
- Die Verlagerungen von Pkw-Kurzstrecken auf den Radverkehr können einen Beitrag zur Staureduzierung leisten.

Das Konzept bietet eine planerische Grundlage für die kommenden rund zehn Jahre. Dabei werden verschiedene Handlungsfelder betrachtet, die sich nicht nur

auf straßenbauliche Maßnahmen konzentrieren. Neben der Radverkehrsinfrastruktur werden auch strategische (flankierende) Maßnahmen wie beispielsweise Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation berücksichtigt.

In den vergangenen Jahren hat das Fahrrad in der Alltagsmobilität vor allem durch die zunehmende Anzahl an E-Bikes und Pedelecs stark zugenommen. Während der Corona-Pandemie hat das Radverkehrsaufkommen in Deutschland weiter zugenommen. Allerdings kann die Modifizierung und Optimierung der Radverkehrsinfrastrukturen die Fahrradnutzung deutlich attraktiver gestalten, deren Anteil erhöhen und damit einen Beitrag zum Klimaschutz leisten.

Bis zum Jahr 2030 sollen in Nordrhein-Westfalen (NRW) die Treibhausgasemissionen im Vergleich zum Jahr 1990 halbiert werden. Auf bundesweiter Ebene entspricht dies rund 65,0 Mio. t CO₂ weniger gegenüber dem Ausgangsjahr 1990.¹ Vor dem Hintergrund der festgelegten Klimaschutzziele sowie der Klimaneutralität gibt es inzwischen nicht nur vom Land Nordrhein-Westfalen, sondern auch vom Bund eine Vielzahl von Fördermaßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs in den Kommunen. Zur Inanspruchnahme dieser Fördermittel ist in den meisten Fällen das Vorliegen eines städtischen Mobilitäts- bzw. Radverkehrskonzeptes Voraussetzung.

1.2 Vorgehensweise

Das vorliegende Radverkehrskonzept wurde sukzessiv und in einem dialogbasierten Arbeitsprozess gemeinsam mit der Stadtverwaltung Drensteinfurt und dem Planungsbüro „büro stadtVerkehr“ aus Hilden erstellt. Die Bearbeitung setzt sich aus mehreren Bausteinen zusammen:

Einführend werden im Rahmen der **Bestandsaufnahme** siedlungsstrukturelle, soziodemographische und infrastrukturelle Gegebenheiten der Stadt Drensteinfurt dargestellt, auf deren Grundlage wichtige Quell- und Zielgebiete im Alltagsradverkehr ermittelt werden. Zur Verfügung gestellte Konzepte und Studien geben Aufschluss über bereits geplante und laufende Maßnahmen im Stadtgebiet.

Die **Erarbeitung einer Netzkonzeption** mit Schwerpunkt auf den Alltagsradverkehr setzt sich aus verschiedenen Bewertungskriterien zusammen. Unter Berücksichtigung bedeutender Quellen und Ziele wird ein Wunschliniennetz (anhand von Luftlinien) abgeleitet und priorisiert, welches die Ortsteile von Drensteinfurt und ihre angrenzenden Kommunen miteinander verbindet. Das abgeleitete (abstrakte) Wunschliniennetz wird in einem weiteren Schritt auf das bestehende Straßennetz umgelegt.

Mithilfe von definierten **Qualitätsstandards** für den Radverkehr erfolgt anschließend eine **Mängelanalyse** der Streckenführungen auf dem kategorisierten Netz (Analysenetz). Grundlage bildet neben der durchgeführten Online-Beteiligung mittels einer interaktiven Kartenanwendung die eigene Vor-Ort-Befahrung. Die Mängelanalyse zeigt den Handlungsbedarf an Radverkehrsanlagen und Knotenpunkten auf.

Im Anschluss daran sind infrastrukturelle Maßnahmenvorschläge im Rahmen des **Maßnahmenkonzepts** zur Behebung der Defizite entwickelt worden, die anhand von Karten und Tabellen dargestellt sind. Neben der detaillierten Verortung der Maßnahme werden die Mängel beschrieben, Maßnahmen benannt, Kostenschätzungen vorgenommen und ein Umsetzungszeitraum für den

¹ Quelle: Presse- und Informationsamt der Bundesregierung 2022: Themen. Energie und Klimaschutz. Klimaschutzender Verkehr.

Maßnahmenvorschlag empfohlen. Das Maßnahmenkonzept wird durch ein **flankierendes Maßnahmenkonzept** ergänzt, das u. a. Serviceangebote sowie die Fortführung und Neuintiierung von Kampagnen und Öffentlichkeitsarbeit beinhaltet.

Zur Evaluierung der Maßnahmenumsetzung wird das Konzept durch eine **Controlling- und Verstetigungsstrategie** abgerundet, um dauerhaft eine Erfolgskontrolle und Prozessanpassung zu ermöglichen.

In Abbildung 1.2-1 ist der Ablaufplan zur Erstellung des vorliegenden Radverkehrskonzeptes dargestellt.

	Auftaktgespräch Auftraggeber	05/2022
Siedlungs- und Raumstruktur		05/2022 bis 09/2022
Aufnahme und Analyse der derzeitige Radverkehrsangebote	Interaktive Kartenanwendung	
Herleitung des Wunschliniennetzes sowie Netzkategorisierung	Vorstellung im Ausschuss	
Mängelanalyse	Politischer Beirat	
Maßnahmenkonzept Radverkehr		11/2022 bis 01/2023
Flankierendes Konzept zum Radverkehr	Umsetzungskonzept	01/2023 bis 02/2023
	Politischer Beirat	
	Bürgerveranstaltung	
Evaluationskonzept		ab 02/2023
Gesamtbericht Radverkehrskonzept Redaktionelle Abstimmung mit dem AG		ab 02/2023
	Vorstellung im Ausschuss	13.03.2023

Abb. 1.2-1 Ablaufplan des Radverkehrskonzeptes Stadt Drensteinfurt

1.3 Beteiligungsverfahren

Durch eine frühzeitige Einbindung möglichst vieler Beteiligter sowie Interessenvertreterinnen und -vertreter kann nicht nur die Akzeptanz eines über viele Jahre wirksamen Konzeptes gesteigert, sondern auch ein öffentlichkeitswirksames Signal gesetzt werden. Im Rahmen der Konzepterarbeitung wurden folgende Beteiligungsverfahren durchgeführt:

- Interne Abstimmungen mit der Verwaltung
- Online-Beteiligung mittels einer interaktiven Kartenanwendung (INKA)
- Politischer Beirat

- Bürgerveranstaltung

1.3.1 Politischer Beirat

Der politische Beirat bildet sich aus Akteuren der Stadtverwaltung Drensteinfurt sowie Vertretern der Fraktionen CDU, SPD, Grüne und FDP. Ein Vertreter des Bürgerradvereins Mersch-Walstedde war ebenfalls anwesend. Auf dieser Ebene wurde ein fachlicher Konsens über die verschiedenen Inhalte des Radverkehrskonzeptes erzielt.

Nachfolgend sind die Inhalte der beiden Sitzungen des politischen Beirats dargestellt:

1. Politischer Beirat: Auftaktveranstaltung mit Bestandsanalyse und Herleitung eines Wunschliniennetzes und Netzkategorisierung für den Radverkehr anhand bedeutsamer Quellen und Ziele im Stadtgebiet (u. a. Raumstruktur, Arbeitsplatzschwerpunkte). Nach der Vorstellung der Vorgehensweise bestand die Möglichkeit, Wünsche und Anregungen zu benennen, die bei der Konzepterstellung Berücksichtigung finden sollten. Zudem wurde das Vorgehen der ersten Bürgerbeteiligung thematisiert.

2. Politischer Beirat: In der zweiten Sitzung wurde das Zielszenario sowie das Leitbild für die Stadt Drensteinfurt vorgestellt. Anschließend wurden allgemeine Führungsformen und Qualitätsstandards im Radverkehr erläutert, die auch in der Stadt Drensteinfurt zukünftig zur Anwendung kommen können. Anschließend wurden die Maßnahmenvorschläge an Radverkehrsanlagen und Knotenpunkten thematisiert sowie der Ablauf der Maßnahmenkonzeption beschrieben.

1.3.2 Interaktive Kartenanwendung INKA

Mit Hilfe der interaktiven Kartenanwendung (INKA) wurde der Öffentlichkeit die Möglichkeit gegeben Anregungen, Ideen sowie Kritik an der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur in Drensteinfurt auf einer Karte zu verorten. Die INKA-Online Beteiligung wurde kurz nach Projektstart im Zeitraum vom 13. Juni 2022 bis zum 08. August 2022 für interessierte Bürgerinnen und Bürger freigeschaltet. Sie erhielten die Möglichkeit sich zu Radverkehrsthemen in der Stadt Drensteinfurt zu äußern. Mithilfe von Piktogrammen konnten Anregungen direkt verortet und konkret benannt werden. Die Hinweise konnten von anderen Nutzerinnen und Nutzern bestätigt oder abgelehnt werden. Das Beteiligungsverfahren wurde von den Bürgerinnen und Bürgern sehr gut angenommen. Insgesamt konnten 257 Einträge aus der Bevölkerung zusammengetragen werden.

Folgende acht Kategorien zum Thema Radverkehr standen zur Verfügung:

- Netzlücke
- Querungsmöglichkeit
- Sicherheit
- Baulicher Zustand
- Wegweisung
- Radabstellanlage
- Beleuchtung
- Sonstiges

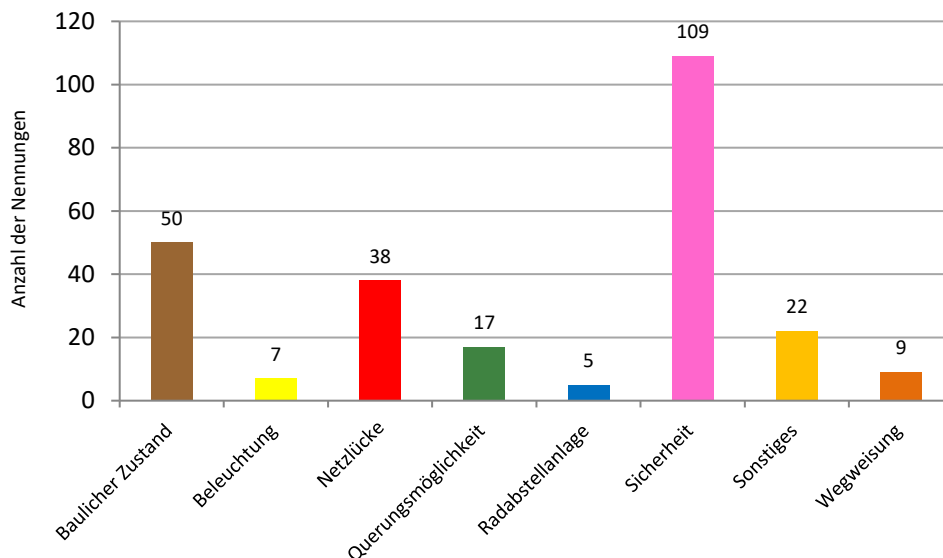


Abb. 1.3.2-1 Aussagenverteilung nach Kategorien

Die häufigsten Einträge wurden unter der Kategorie „Sicherheit“ getätigt (109 Einträge), gefolgt von den Kategorien „Baulicher Zustand“ (50 Einträge) und „Netz-lücke“ (38 Einträge). In der Kategorie Sicherheit wurden u. a. zu hohe Geschwindigkeiten, fehlende Markierungen und zugewachsene Radwege angemerkt. Beim Baulichen Zustand wurden der schlechte bauliche Zustand einiger Radwege sowie beschädigte Radwegeoberflächen und Bordsteinkanten genannt. Zudem wurden fehlende Radwege entlang der Werse sowie der Anschluss an bereits bestehende regionale Radwege aufgezeigt.

Die Hinweise und Anregungen aus der Bürgerschaft stellen eine wichtige Grundlage für die Mängelanalyse des vorliegenden Konzeptes dar. Die Einträge wurden detailliert betrachtet und im Rahmen der Vor-Ort-Befahrung geprüft und nach Abwägung mit aufgenommen.



Abb. 1.3.2-2 Wortwolke aus den Anregungen der Bevölkerung im Rahmen der Online-Beteiligung

In der Abbildung 1.3.2-3 sind die Einträge verortet, die bis zum 08. August 2022 auf der Online-Plattform INKA eingegangen sind.

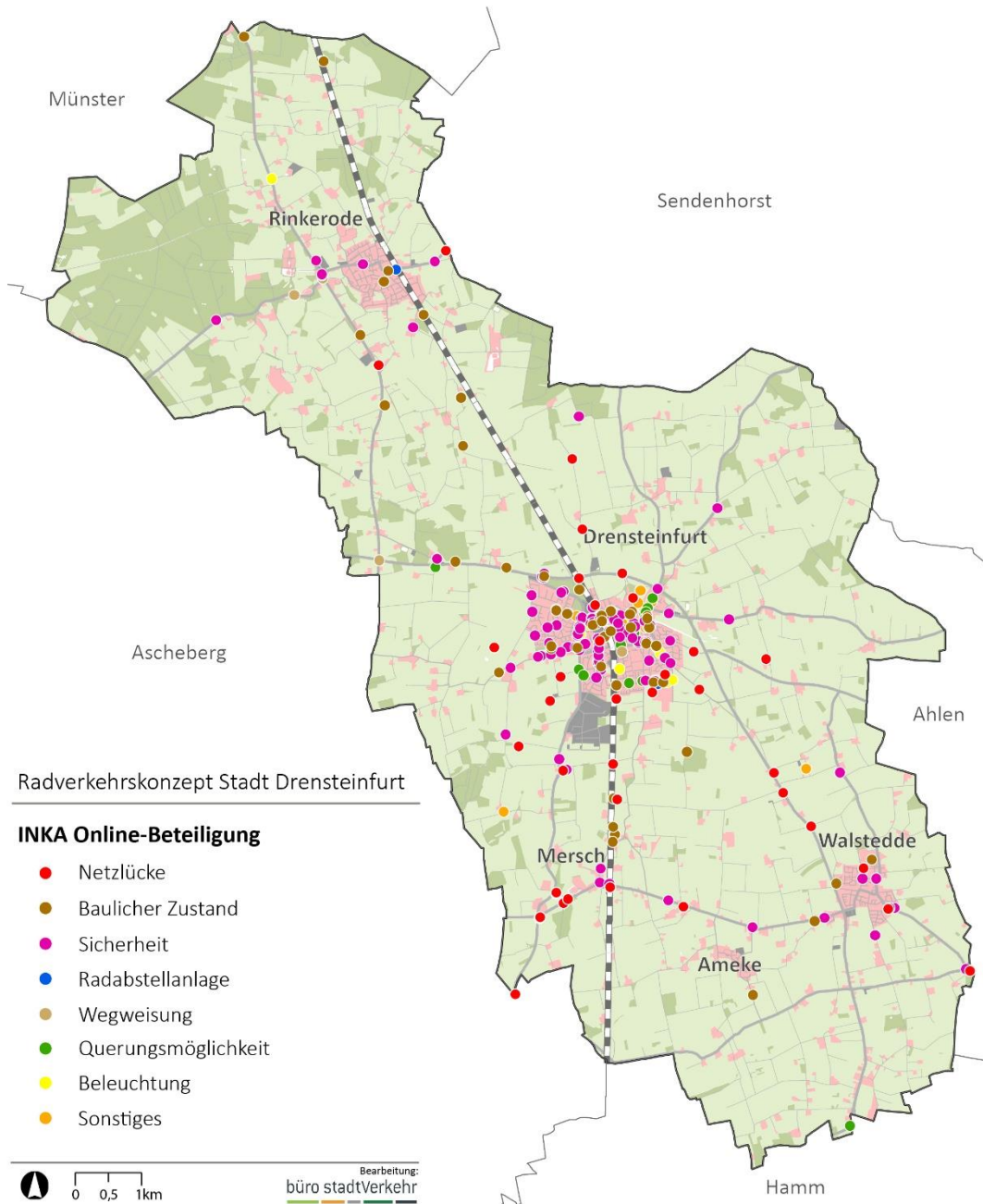


Abb. 1.3.2-3 Onlinebeteiligung INKA Stadt Drensteinfurt

1.3.3 Bürgerveranstaltungen

Im Rahmen der Bearbeitungsphase ist die frühzeitige Einbindung der Bürgerinnen und Bürger in den Planungsprozess von hoher Relevanz. Im Zuge dessen wurde neben der interaktiven Kartenanwendung INKA im Rahmen der Maßnahmenkonzeption eine Bürgerveranstaltung durchgeführt. Die Bürgerveranstaltung fand am 2. Februar 2023 in der „Alten Post“ in Drensteinfurt statt.

Nach einer kurzen Vorstellung des beauftragten Büros wurden die Vorgehensweise und Ziele des Radverkehrskonzeptes und die Bestandsaufnahme vorgestellt. Im Anschluss hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit Rückfragen zum Input-Vortrag zu stellen. Abschließend erhielten die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit an Stelltafeln über die Maßnahmen zu diskutieren und eigene Ideen einzubringen.



Abb. 1.3.3-1 Bürgerveranstaltung (Bild 1) (eigene Aufnahme)



Abb. 1.3.3-2 Bürgerveranstaltung (Bild 2) (eigene Aufnahme)

Die Anregungen der Bürgerinnen und Bürger aus den beiden Veranstaltungen wurden im Nachgang geprüft, abgewogen und in das Konzept eingearbeitet.

2 Bestandsaufnahme

Ein grundlegender Baustein der Erstellung des Radverkehrskonzeptes für die Stadt Drensteinfurt besteht in der Analyse der Ausgangslage. Damit einher geht die Untersuchung der siedlungsstrukturellen und soziodemografischen Gegebenheiten. Die genaue Betrachtung der Ausgangslage ermöglicht es, wichtige Quell- und Zielgebiete im Alltagsradverkehr zu ermitteln, um Aufschluss über das Mobilitätsverhalten der Einwohnerinnen und Einwohner in der Stadt zu erhalten.

2.1 Raum- und Siedlungsstruktur

Das Radfahren bzw. das individuelle Radverkehrsverhalten wird durch verschiedene Faktoren beeinflusst. Unter anderem wirken sich die Siedlungsdichte und die Topographie auf das Mobilitätsverhalten und damit auch auf das Radfahren der Bevölkerung aus. Die flache Topographie und gute Erreichbarkeit innerhalb der Ortsteile untereinander bieten bereits gute Voraussetzungen zum Radfahren.

2.1.1 Lage und Topographie

Drensteinfurt ist eine kreisangehörige Stadt des Kreises Warendorf, die südlich von Münster im Norden des Landes Nordrhein-Westfalen liegt. Drensteinfurt grenzt nordöstlich an den Kreis Warendorf, im Süden an die kreisfreie Stadt Hamm, im Westen an den Kreis Coesfeld und im Norden an die kreisfreie Stadt Münster. Umliegende Städte und Gemeinden im Uhrzeigersinn beginnend vom Nordosten sind die Kommunen Sendenhorst (Kreis Warendorf), Ahlen (Kreis Warendorf), Heesen (kreisfreie Stadt Hamm), Bockum-Hövel (kreisfreie Stadt Hamm), Ascheberg (Kreis Coesfeld) sowie der kreisfreien Stadt Münster. Auf einer Fläche von 106,4 km² leben rund 16.645 Einwohnerinnen und Einwohner (Stand 08/2022).² Die eher ländlich geprägte Kommune besteht aus den Ortsteilen Drensteinfurt (46,4 km²), Walstedde (24,9 km²) und Rinkerode (35,1 km²).³

Der höchste Punkt in Drensteinfurt liegt bei 81 m über NHN. Aufgrund der relativ flachen Topographie bietet Drensteinfurt daher sehr gute Voraussetzungen zum Radfahren. Zudem ist die Stadt aufgrund der Lage im Münsterland sowie den landschaftlich reizvollen Räumen und vielfältigen Radrouten ein beliebter Ziel- und Ausgangspunkt für Radtouren durch das Münsterland.

In Abbildung 2.1.1-1 ist die Flächennutzung der Stadt Drensteinfurt dargestellt. Rund 71,6 % des Stadtgebietes sind der Kategorie Landwirtschaftsfläche, 14,7 Wald- und Gehölzfläche, 11,7 % Siedlungs- und Verkehrsfläche sowie 1,7 % Gewässerflächen zuzuordnen.⁴

² Daten wurden von der Stadt Drensteinfurt zur Verfügung gestellt.

³ Quelle: Stadt Drensteinfurt 2022: Bevölkerung/ Einwohnerzahlen. Abrufbar unter: www.drensteinfurt.de/portal/seiten/bevoelkerung-einwohnerzahlen-900000060-26830.html.

⁴ Quelle: Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) 2022: Kommunalprofil Drensteinfurt, Stadt, Kreis Warendorf, Regierungsbezirk Münster, Gemeindetyp: Größere Kleinstadt. Düsseldorf.

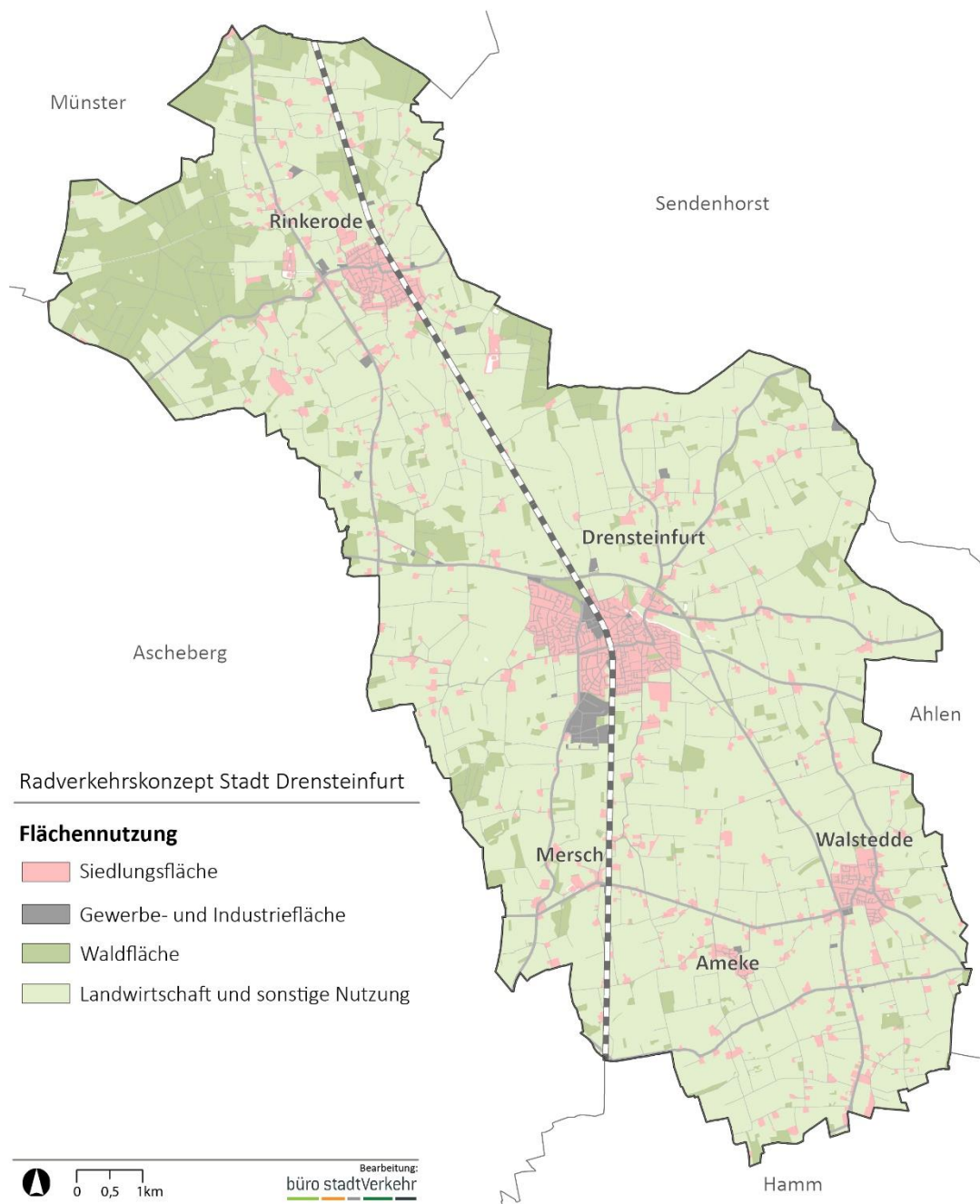


Abb. 2.1.1-1 Flächennutzung Drensteinfurt

2.1.2 Bevölkerungsstruktur

In Drensteinfurt leben aktuell rund 16.645 Einwohnerinnen und Einwohner (Stand 08/2022). In Abbildung 2.1.2-1 sind die Einwohnerzahlen nach den Ortsteilen dargestellt. Knapp 57 % der Bevölkerung lebt in der Ortschaft Drensteinfurt, 19 % in Walstedde und 24 % in Rinkerode.

Ortsteil	Einwohnerzahl Stand 08/2022
Hauptort Drensteinfurt	9.586
Ortsteil Rinkerode	3.959
Ortsteil Walstedde	3.114
Gesamt Drensteinfurt	16.645

Abb. 2.1.2-1 Einwohnerzahlen nach Ortsteilen ⁵

Seit den 1990er Jahren ist die Einwohnerzahl in Drensteinfurt kontinuierlich gestiegen. Im Planungszeitraum bis zum Jahr 2026 soll die Einwohnerzahl durch die Schaffung von zusätzlichen Wohneinheiten in Drensteinfurt, Walstedde und Rinkerode zu einem Wachstum von ca. 1.084 Einwohnerinnen und Einwohnern führen. Die Anzahl der Wohneinheiten verteilt sich auf die drei Ortsteile wie folgt:

Baugebiete im Ortsteil Drensteinfurt

- Baugebiet Blumenstraße mit ca. 7,7 ha und 90 WE EFH und 100 WE in MFH
- Mondscheinweg mit ca. 10,6 ha und 167 WE in EFH und 83 WE in MFH
- Restflächen in aktuellen Baugebieten mit 45 WE

Baugebiet in Rinkerode

- Baugebiet Meerkamp mit ca. 1,4 ha und 34 WE in EFH und 3 WE in MFH
- Restflächen in aktuellen Baugebieten mit 7 WE

Baugebiete in Walstedde

- Restflächen in aktuellen Baugebieten mit 4 WE

Bei durchschnittlich zwei Personen pro Haushalt ist mit einem Wachstum von ca. 1.034 Einwohnerinnen und Einwohnern bis zum Jahr 2026 zu rechnen.

2.1.3 Arbeitsplatzstandorte/ Wichtige Gewerbestandorte

Die Zahl der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten im Stadtgebiet von Drensteinfurt beläuft sich auf 2.566 Personen (Stand 6/2021). Rund 44 % sind im sonstigen Dienstleistungssektor tätig, ca. 25,9 % im produzierenden Gewerbe, 24,1 % im Bereich Handel, Gastgewerbe sowie Verkehr und Lagerei und 6 % in der Land- und Forstwirtschaft.⁶

Das Industrie- und Gewerbegebiet Viehfeld ist südlich des Ortsteils Drensteinfurt gelegen und gut an die Innenstadt angebunden. Es gehört zu dem wichtigsten Gewerbebestandort in Drensteinfurt und beschäftigt etwa 300 bis 400 Personen.

⁵ Daten wurden von der Stadt Drensteinfurt zur Verfügung gestellt.

⁶ Quelle: Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) 2022: Kommunalprofil Drensteinfurt, Stadt. Kreis Warendorf, Regierungsbezirk Münster, Gemeindetyp: Größere Kleinstadt. Düsseldorf.

2.1.4 Pendlerbeziehungen

Drensteinfurt weist ein deutliches negatives Pendlersaldo von 4.742 Personen auf, d. h. es pendeln täglich mehr Menschen aus dem Stadtgebiet zum Arbeiten aus als umgekehrt. Insgesamt 1.997 Berufseinpendler stehen 6.739 Berufsauspendlern gegenüber. Besonders hohe Pendlerverflechtungen bestehen in die angrenzenden Städte Münster, Ahlen und Hamm. Eine hohe Bedeutung kommt dabei der Achse zwischen Münster und Drensteinfurt zu. Fast 60 % der Berufsauspendler aus Drensteinfurt gehen ihrer Tätigkeit im Oberzentrum Münster nach.

In den nachstehenden Abbildungen 2.1.4-1 sind die wichtigsten Berufseinpendlerbeziehungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten der Stadt Drensteinfurt dargestellt:

- Hamm (415)
- Münster (387)
- Ahlen (272)

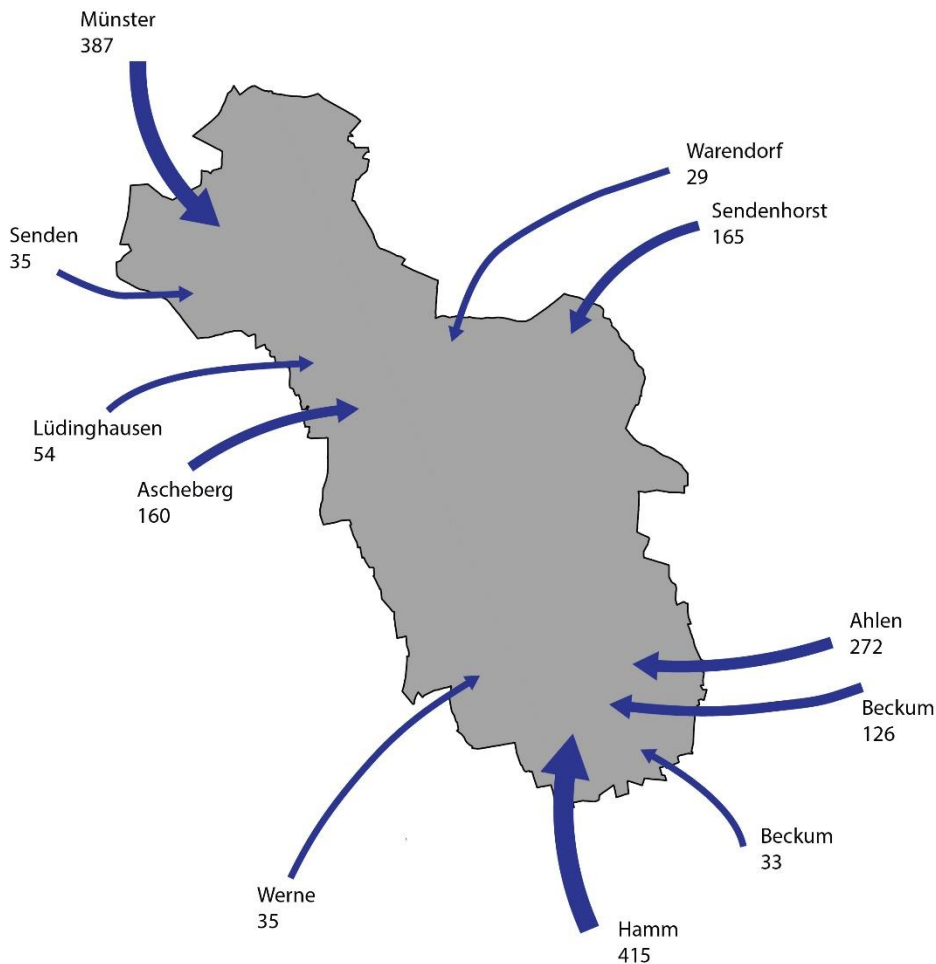


Abb. 2.1.4-1 Berufseinpendler in die Stadt Drensteinfurt⁷

⁷ Quelle: Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) 2022: Berufseinpendler (Tagespendler) nach Geschlecht, Entfernung und Quelle/Ziel - Gemeinden – Stichtag (2019). Drensteinfurt.

In Abb. 2.1.4-2 sind die wichtigsten Auspendlergemeinden dargestellt. Zu den stärksten Auspendlergemeinden gehören:

- Münster (2.824)
- Hamm (828)
- Ahlen (526)

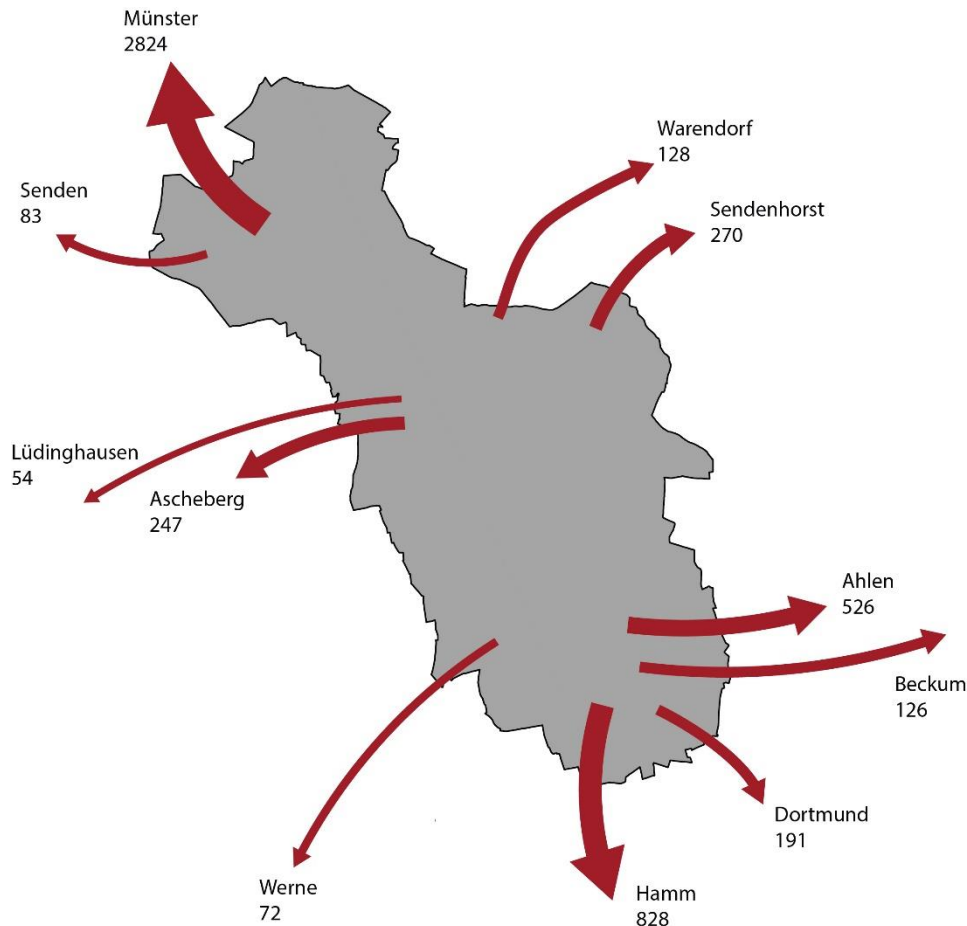


Abb. 2.1.4-2 Berufsauspendler aus der Stadt Drensteinfurt⁸

Es ist zu vermuten, dass viele der alltäglichen Wege in die angrenzenden Nachbarkommunen mit dem privaten Pkw zurückgeführt werden.

2.2 Wichtige öffentliche und soziale Einrichtungen

Kurze Wege spielen für die Versorgung der Bürgerinnen und Bürger einer Stadt eine entscheidende Rolle. Ältere Menschen und Eltern mit ihren Kindern sowie in zunehmendem Maße auch Menschen, die bewusst auf das Auto verzichten, sind darauf angewiesen, ihren Alltag auch ohne ein Auto meistern zu können. Nahmobilität leistet damit einen wichtigen Beitrag zur Sicherung der Grundversorgung im Wohnumfeld. Neben der Siedlungsstruktur nehmen daher auch wichtige öffentliche und soziale Einrichtungen Einfluss auf die Ausrichtung des zukünftigen Radverkehrsnetzes. Zu nennen sind hier:

⁸ Quelle: Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) 2022: Berufsauspendler (Tagespendler) nach Geschlecht, Entfernung und Quelle/Ziel - Gemeinden – Stichtag (2019). Drensteinfurt.

- Öffentliche Einrichtungen
- Versorgungsstandorte
- Freizeiteinrichtungen
- Schulstandorte

Öffentliche Einrichtungen

Zu den Öffentlichen Einrichtungen zählen unter anderem Verwaltungseinrichtungen, Polizei und Feuerwehr. Nicht nur durch den hohen Publikumsverkehr, sondern auch als Ziel von Berufstätigen stellen diese Einrichtungen bedeutsame verkehrsrelevante Einrichtungen dar. Die Öffentlichen Einrichtungen in der Stadt Drensteinfurt konzentrieren sich größtenteils auf den Ortsteil Drensteinfurt mit der Stadtverwaltung, Arbeitsamt sowie der Polizei und Feuerwehr (vgl. Abb. 2.2-1).

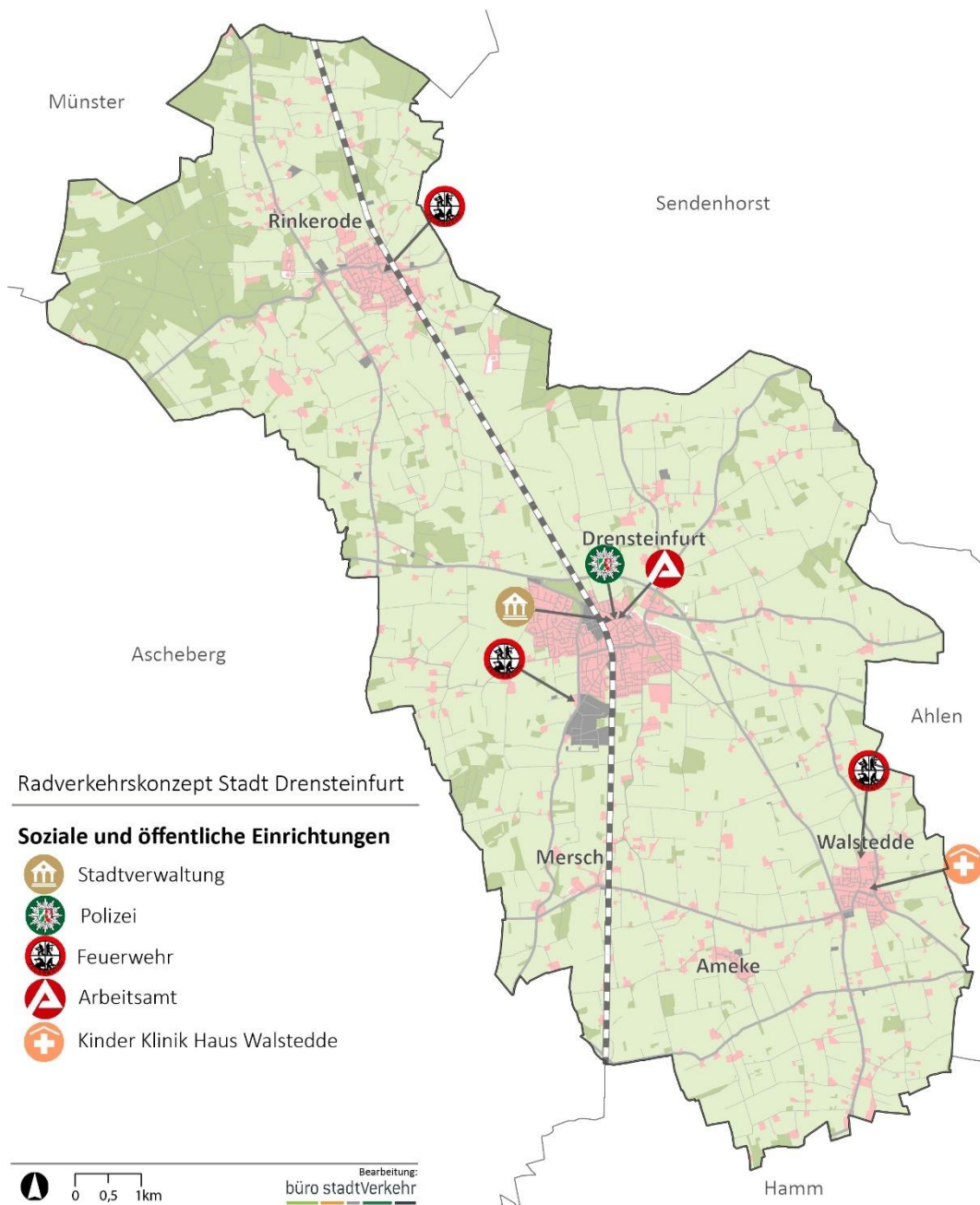


Abb. 2.2-1 Öffentliche Einrichtungen Drensteinfurt

Nahversorgung

Ein weiterer Einfluss in Bezug auf die alltäglichen Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung in Drensteinfurt besteht in der Verteilung der Nahversorgungsstandorte. Gemäß des Landesentwicklungsplans Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) ist die Stadt Drensteinfurt als Grundzentrum ausgewiesen, d. h. eine Grundversorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs ist gegeben.⁹

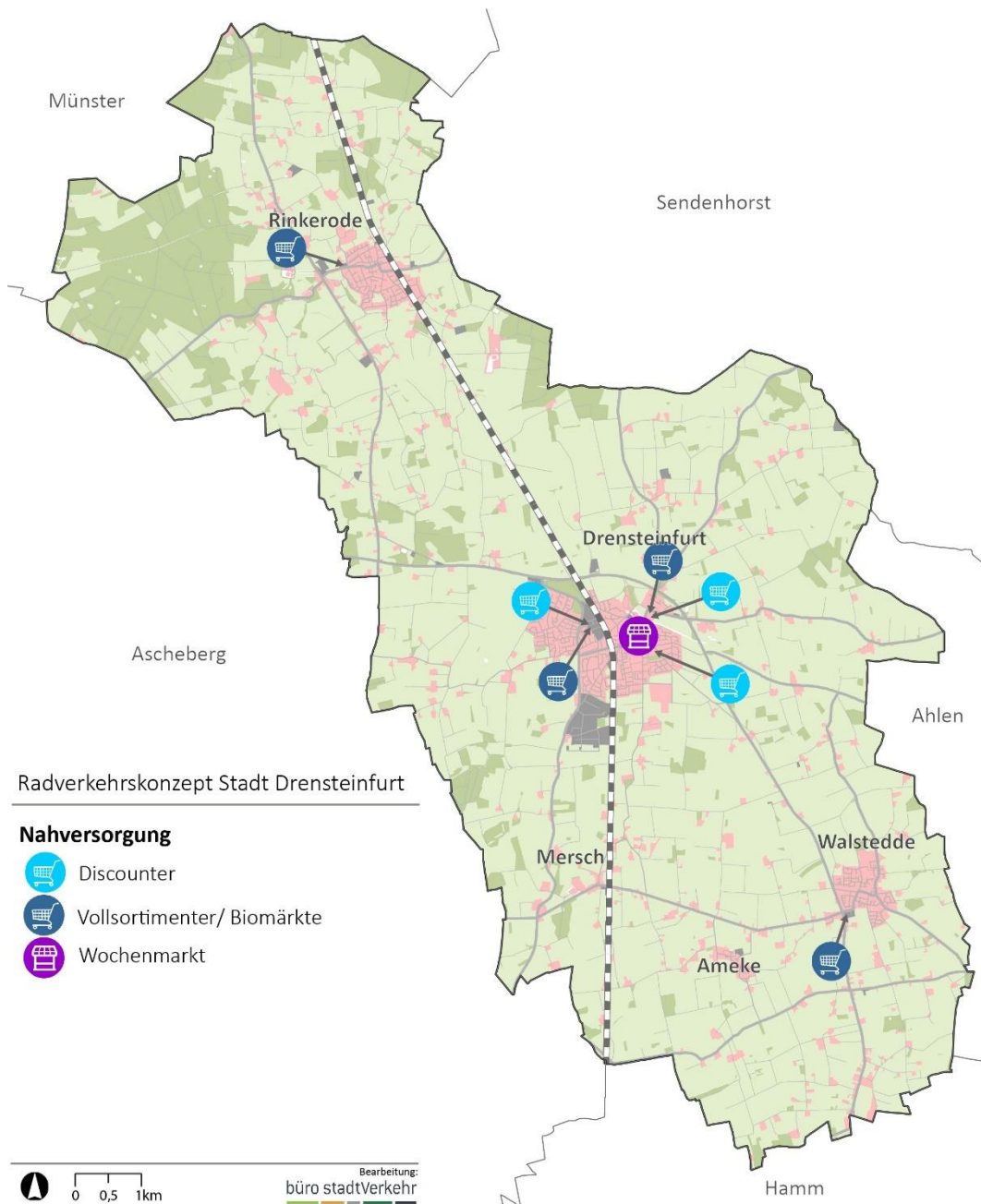


Abb. 2.2-2 Versorgungstandorte Drensteinfurt

Im Stadtgebiet von Drensteinfurt liegen verschiedene Versorgungsschwerpunkte. Der zentrale Versorgungsbereich befindet sich im Ortsteil Drensteinfurt. Ein Wochenmarkt und mehrere Versorgungsstandorte liegen im zentralen Bereich der

⁹ Quelle: Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen 2020: Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW). Düsseldorf.

Stadt. In den Ortschaften Rinkerode und Walstedde ist jeweils ein Versorgungsstandort angesiedelt.

Freizeiteinrichtungen

Kultur- und Freizeiteinrichtungen nehmen als Zielgebiete im Radverkehr ebenfalls eine wichtige Rolle ein, wenngleich diese in dem vorliegenden Konzept eher eine untergeordnete Rolle spielen. Zu den Kultur- und Freizeiteinrichtungen in Drensteinfurt gehören unter anderem (vgl. Abb. 2.2-3):

- Erlbad
- Historische Sehenswürdigkeiten (Schloss Haus Drensteinfurt, Haus Venne, Haus Borg, Haus Bisping)
- Sportanlage

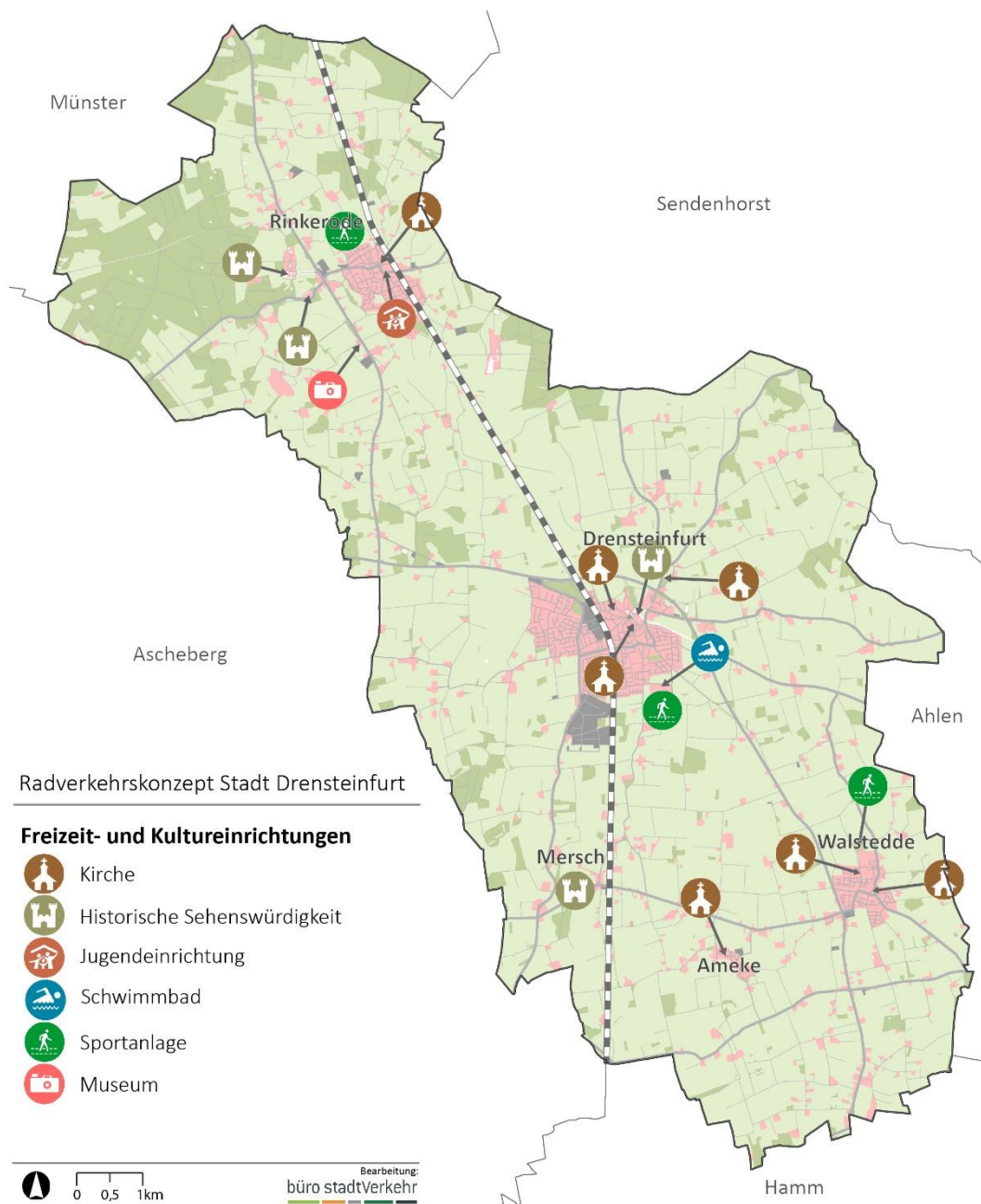


Abb. 2.2-3 Kultur- und Freizeiteinrichtungen Drensteinfurt

Schulstandorte

Schülerinnen und Schüler sind stärker als Erwachsene auf das Verkehrsmittel Fahrrad angewiesen, da ihre Mobilitätsvoraussetzungen wegen eines fehlenden Pkw-Führerscheins eingeschränkt sind. Sie werden mit ihren täglichen Verkehrsbeziehungen im Rahmen des Konzeptes besonders berücksichtigt. Eine gute Erreichbarkeit der Schulen mit dem Fahrrad stärkt die Akzeptanz der Fahrradnutzung und kann eine Verringerung der Hol- und Bringverkehre mit dem Pkw zur Folge haben. Im vorliegenden Konzept haben Grundschulen eine eher untergeordnete Relevanz, da Kinder bis zum vollendeten 8. Lebensjahr den Gehweg benutzen müssen und bis zum 10. Lebensjahr den Gehweg benutzen dürfen.

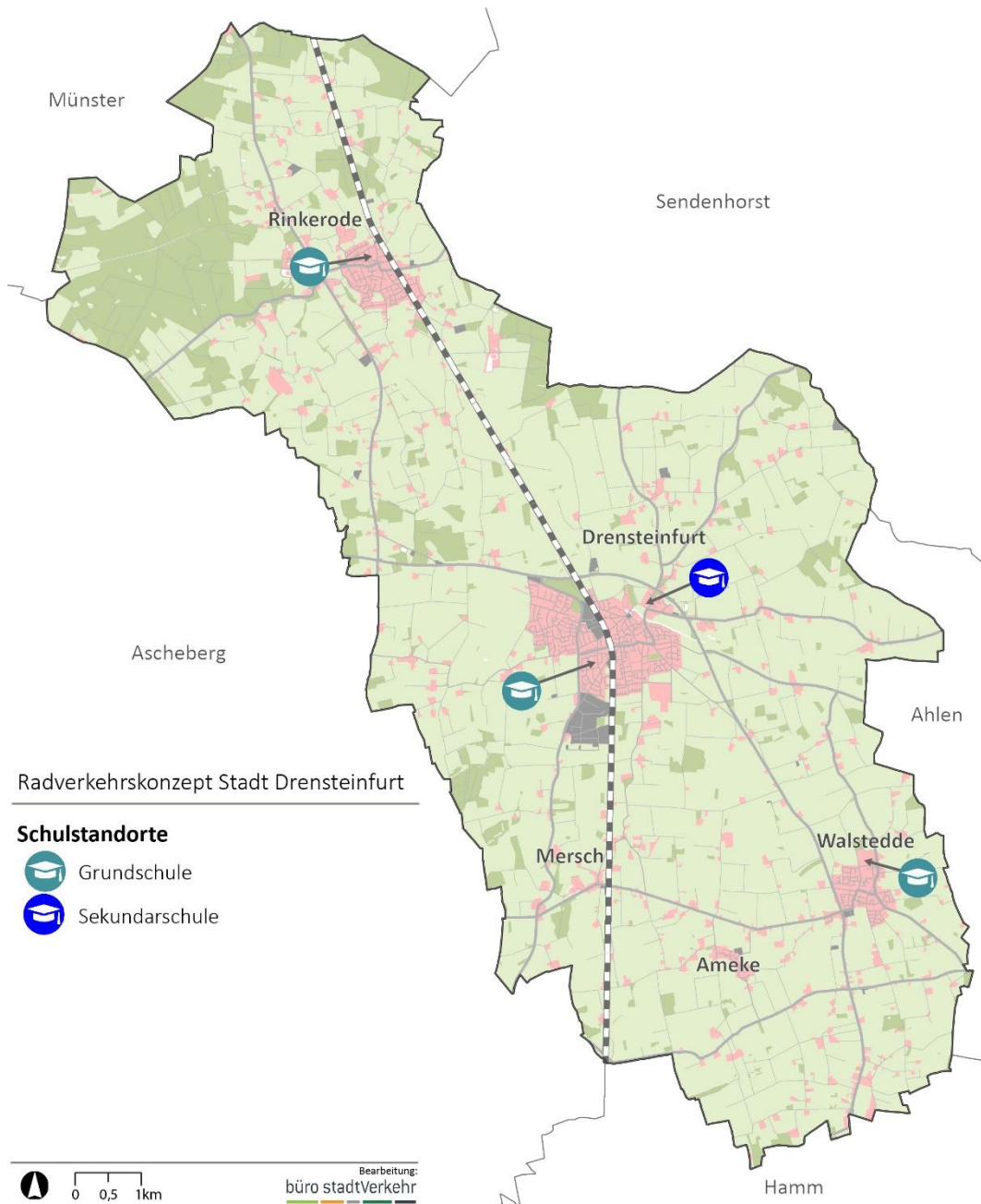


Abb. 2.2-4 Schulstandorte Drensteinfurt Drensteinfurt

Insgesamt gibt es in Drensteinfurt vier Schulen mit ca. 2.410 Schulkindern.¹⁰ Die weiterführende Schule liegt im Ortsteil Drensteinfurt an der Sendenhorster Straße (vgl. Abb. 2.2-4):

- Kardinal-von-Galen Grundschule mit 343 Schülerinnen und Schülern
- Katholische Grundschule Rinkerode mit 162 Schülerinnen und Schülern
- Lambertus Grundschule Walstedde mit 146 Schülerinnen und Schülern
- Sekundarschule Teamschule Drensteinfurt mit 354 Schülerinnen und Schülern

2.3 Straßen-, Schienen- und Schnellbusnetz mit Bezug zum Radverkehr

Mobilität ist ein wichtiger Aspekt unserer heutigen modernen Gesellschaft. Zukünftig ist es von hoher Bedeutung, die Fortbewegung zu sichern und vor allem ökologisch zu gestalten. Der hohe Stellenwert des motorisierten Verkehrs zeigt sich zum einen am Stadtbild Drensteinfurts, welches durch eine Vielzahl klassifizierter Straßen durchzogen wird, und zum anderen an den sehr guten Anbindungen an das regionale und überregionale Straßennetz. Im Stadtgebiet befindet sich kein Autobahnanschluss. Die B 54, B 58 und B 63 stellen als bedeutsame Nord-Süd-Achse eine Verbindung von Rinkerode über Drensteinfurt bis nach Walstedde her. Die B 58 dient außerdem als wichtiger Zubringer aus dem Kernort Drensteinfurt an die Anschlussstelle Ascheberg der A 1 Richtung Dortmund/Münster und Osnabrück. Zusätzlich ist die B 58 von großer regionaler Bedeutung, da sie eine Verbindung nach Münster, Ascheberg, Ahlen und Hamm herstellt. Für den nördlichen Ortsteil Rinkerode wird der Anschluss an die A 1 über die Anschlussstelle Münster-Hiltrup und für den südlichen Ortsteil Walstedde über die Anschlussstelle Hamm-Bockum/Werne sichergestellt.

Bundesstraßen

- B 54 (Gronau – Münster – Rinkerode – Dortmund – Wiesbaden)
- B 58 (Straelen – Haltern am See – Drensteinfurt – Langenberg)
- B 63 (Drensteinfurt – Hamm – Wickede (Ruhr))

Landesstraßen

- L 850 (Rinkerode – Sendenhorst – Lohne)
- L 851 (Warendorf-Hoetmar – Drensteinfurt – Holdorf)
- L 585 (Münster – Drensteinfurt – Buchen)
- L 671 (Ascheberg –Walstedde – Ahlen – Nordkirchen)

Kreisstraßen

- K 5
- K 21
- K 26
- K 31
- K 40

Das klassifizierte Straßennetz ist der Abbildung 2.3-2 zu entnehmen.

Drensteinfurt hat jeweils einen Bahnhof in den Ortsteilen Rinkerode, Drensteinfurt und Walstedde (Mersch). Damit ist jeder Ortsteil an das Schienennetz angebunden und bietet einen hohen Anreiz zu einem multimodalen und intermodalen Mobilitätsverhalten. Die Regionalbahn RB 89 verkehrt an allen drei Haltepunkten werktags im Halbstundentakt und bindet die Stadt Drensteinfurt unter anderem an

¹⁰ Daten wurden von der Stadt Drensteinfurt zur Verfügung gestellt.

Münster und Hamm an. Der Regionalexpress der Linie RE 7 fährt stündlich den Bahnhof Drensteinfurt an und fährt in Richtung Münster und Rheine sowie in Richtung Köln. Innerhalb von 15 Minuten Fahrzeit kann der Münsteraner Hbf erreicht werden. Das macht gegenüber der Fahrtzeit mit dem eigenen Pkw (Fahrzeit ca. 30 Min.) einen Zeitvorteil von fast 15 Minuten aus.

Die Entfernung zwischen dem Bahnhof Drensteinfurt und der Drensteinfurter Altstadt beträgt lediglich 700 m. Ab Münster Hbf besteht Anschluss an den Fernverkehr.

Linie	Streckenverlauf
RE 7	Rheine – Münster (Westf) Hbf – Drensteinfurt – Hamm (Westf) Hbf – Hagen Hbf – Wuppertal Hbf – Köln Hbf – Neuss Hbf – Krefeld Hbf
RB 89	Münster (Westf) Hbf – Münster-Hiltrup – Rinkerode – Drensteinfurt – Mersch (Westf) – Hamm-Bochum-Hövel – Hamm (Westf) Hbf

Abb. 2.3-1 Linie und Streckenverlauf des Schienenpersonennahverkehrs

Die Stadt Drensteinfurt verfügt über ein ausgebautes Busliniennetz, welches über die Stadtgrenze hinaus von dem Regionalverkehr Münster (RVM) betrieben wird. Die Interessen der Stadt Drensteinfurt müssen daher mit anderen Kommunen abgestimmt werden. Ergänzend dazu verkehrt ein TaxiBus auf Bestellung (On-Demand-Verkehr). Das ÖPNV- und SPNV-Netz ist in der Abbildung dargestellt (vgl. Abb. 2.3-3).

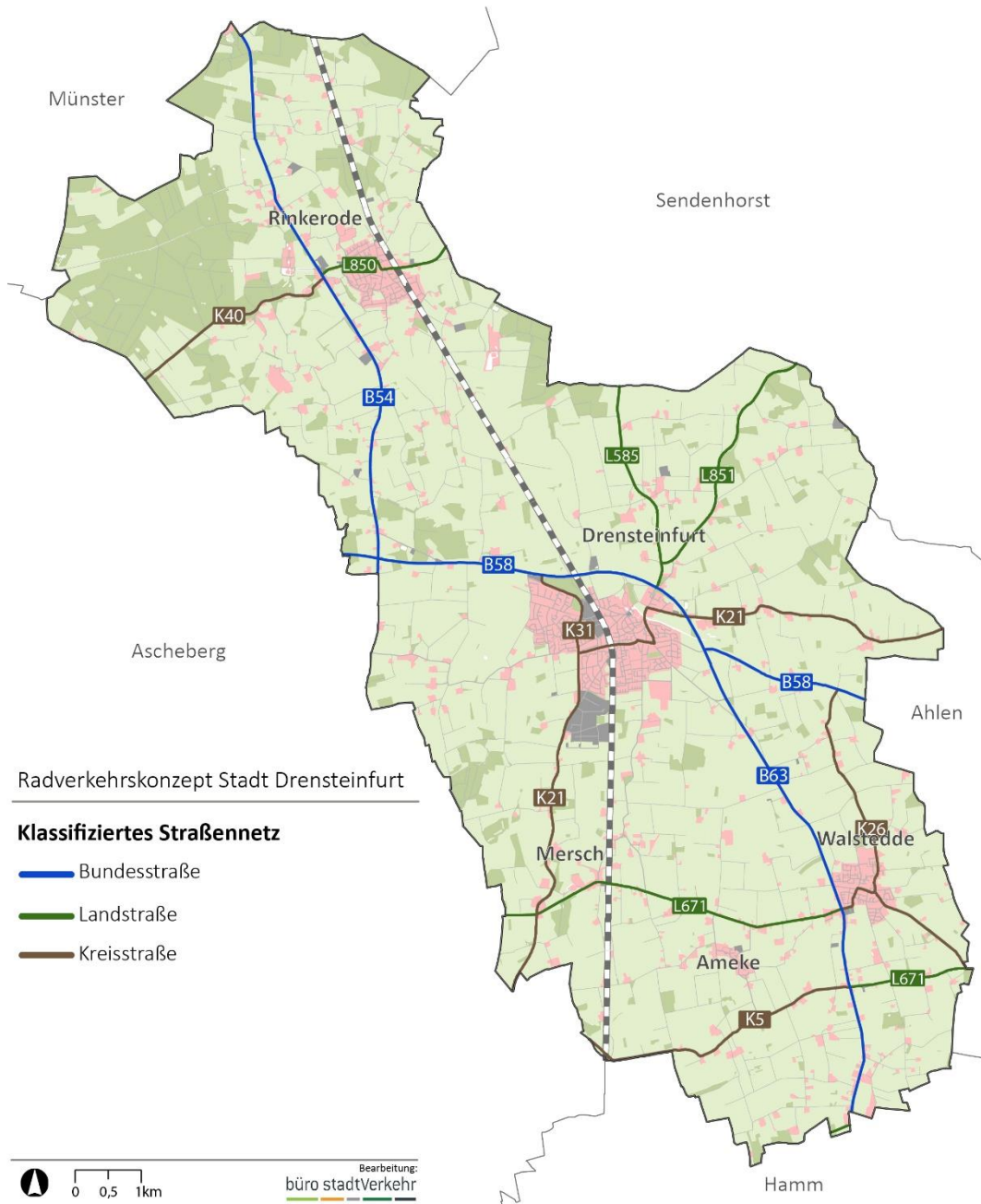


Abb. 2.3-2 Klassifiziertes Straßennetz Drensteinfurt

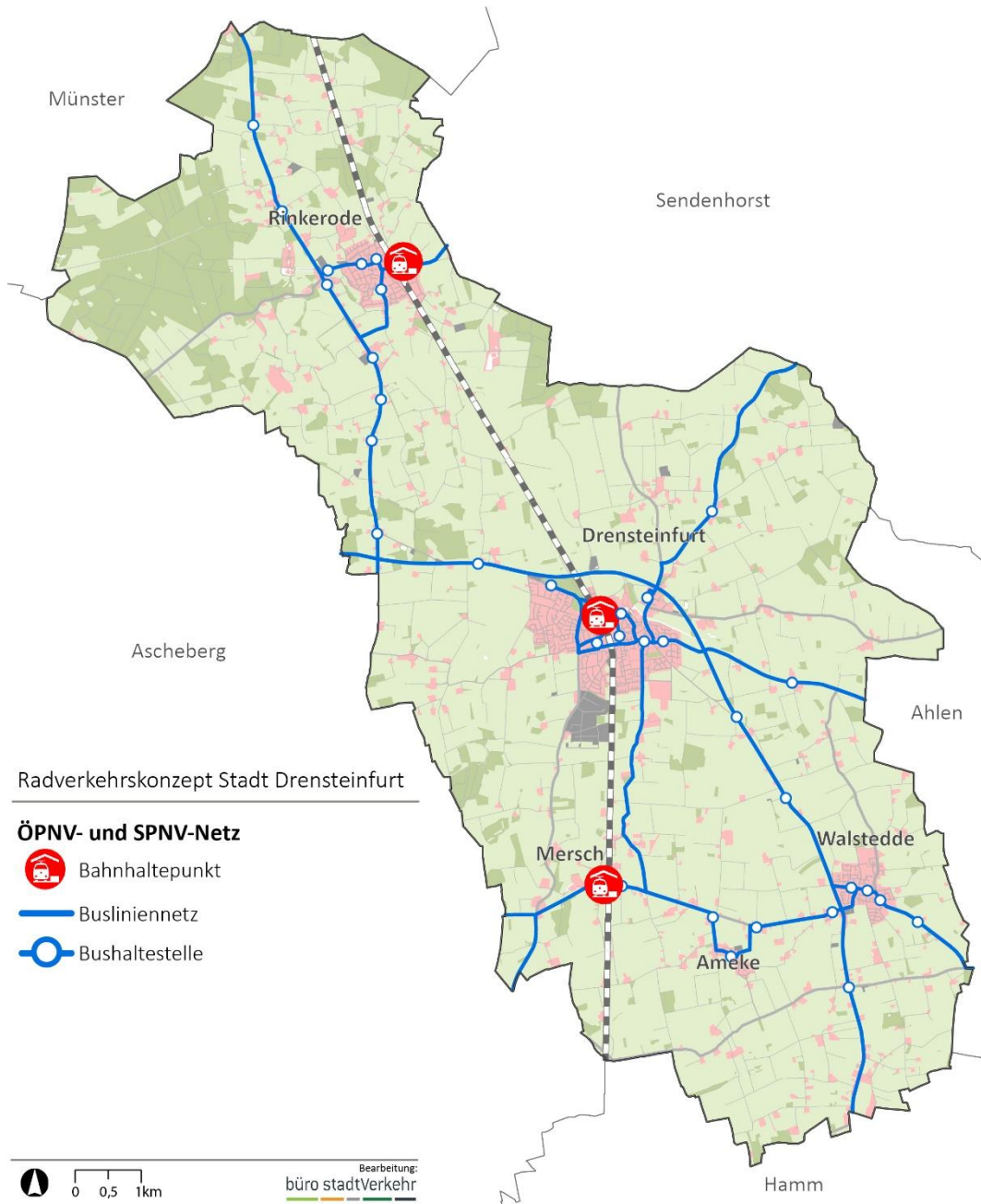


Abb. 2.3-3 ÖPNV- und SPNV-Netz Drensteinfurt

2.4 Bestehende Radwegerouten in Drensteinfurt

Rund um die die Stadt Drensteinfurt gibt es zahlreiche regionale und überregionale Radwegerouten. Das landesweit ausgeschilderte Radverkehrsnetz NRW ist gemäß den Hinweisen zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in Nordrhein-Westfalen (HBR NRW) ausgewiesen. Darüber hinaus ist das Radfahren nach Knotenpunkten gemäß niederländischem Vorbild möglich, welches im Kreis Warendorf umgesetzt wurde. Das einheitliche System ermöglicht eine flexible Tourenplanung mit einem flächendeckenden Knotenpunktsystem in Nordrhein-Westfalen. An den Knotenpunkten sind Übersichtstafeln und Orientierungstafeln mit Knotenpunktnummern installiert, die aufzeigen, welcher Knotenpunkt als nächstes angefahren werden kann, oder die Möglichkeit geben, die Route kurzfristig zu ändern. Insgesamt finden sich im Kreis Warendorf 124 Knotenpunkttafeln wieder.

Durch das Stadtgebiet und rund um Drensteinfurt verlaufen zudem die eher touristischen Radrouten wie der WerseRadweg und die 100-Schlösser-Route. Der Verlauf der bestehenden Radrouten ist der Abb. 2.4-2 zu entnehmen. Diese verlaufen durch das gesamte Stadtgebiet in die benachbarten Kommunen.

Die Stadt Drensteinfurt ist auch Teil des kommunenübergreifenden Projektes zu Velorouten. 14 neue Radrouten sollen die Nachbarkommunen Münsters mit der Promenade verbinden (s. Abb. 2.4-1). Die Velorouten sind dabei als sogenannte Radvorrangrouten geplant, bei denen Radfahrende möglichst Vorrang im Verkehrsgeschehen haben. Die Veloroute zwischen Drensteinfurt über Wolbeck nach Münster ist mit einer Streckenlänge von 19,4 km geplant. Radfahrende können dann auf schnellen, komfortablen Radwegen zwischen Drensteinfurt, Hilstrup und dem Münsteraner Stadtzentrum pendeln. In Drensteinfurt soll die Veloroute vom Ortsteil Drensteinfurt vom Bahnhofsplatz entlang der B 58 und B 54 bis zum Abzweig Zum Hiltruper See Straße weiter in Richtung Münsteraner Promenade verlaufen.

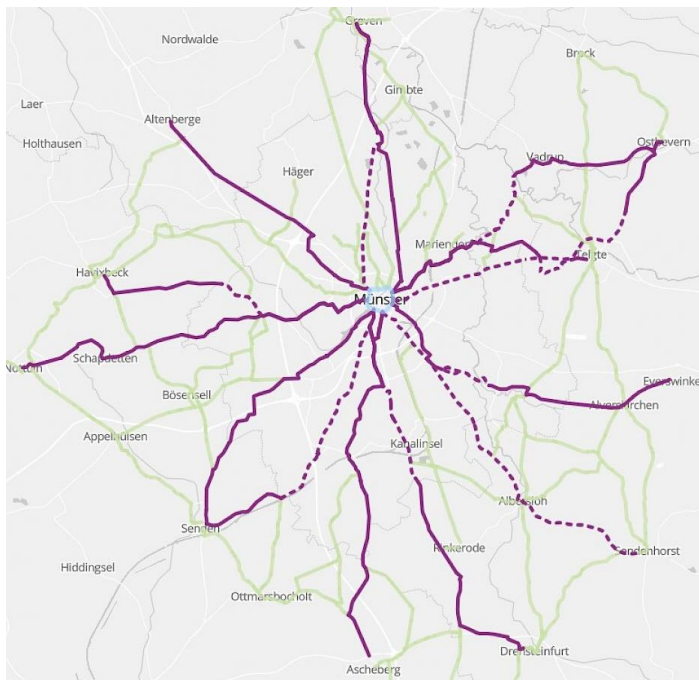


Abb. 2.4-1 Velorouten der Stadtregion Münster¹¹

¹¹ Stadt Münster 2023: Veloregion Stadtregion Münster. Abrufbar unter: www.veloregion.de.

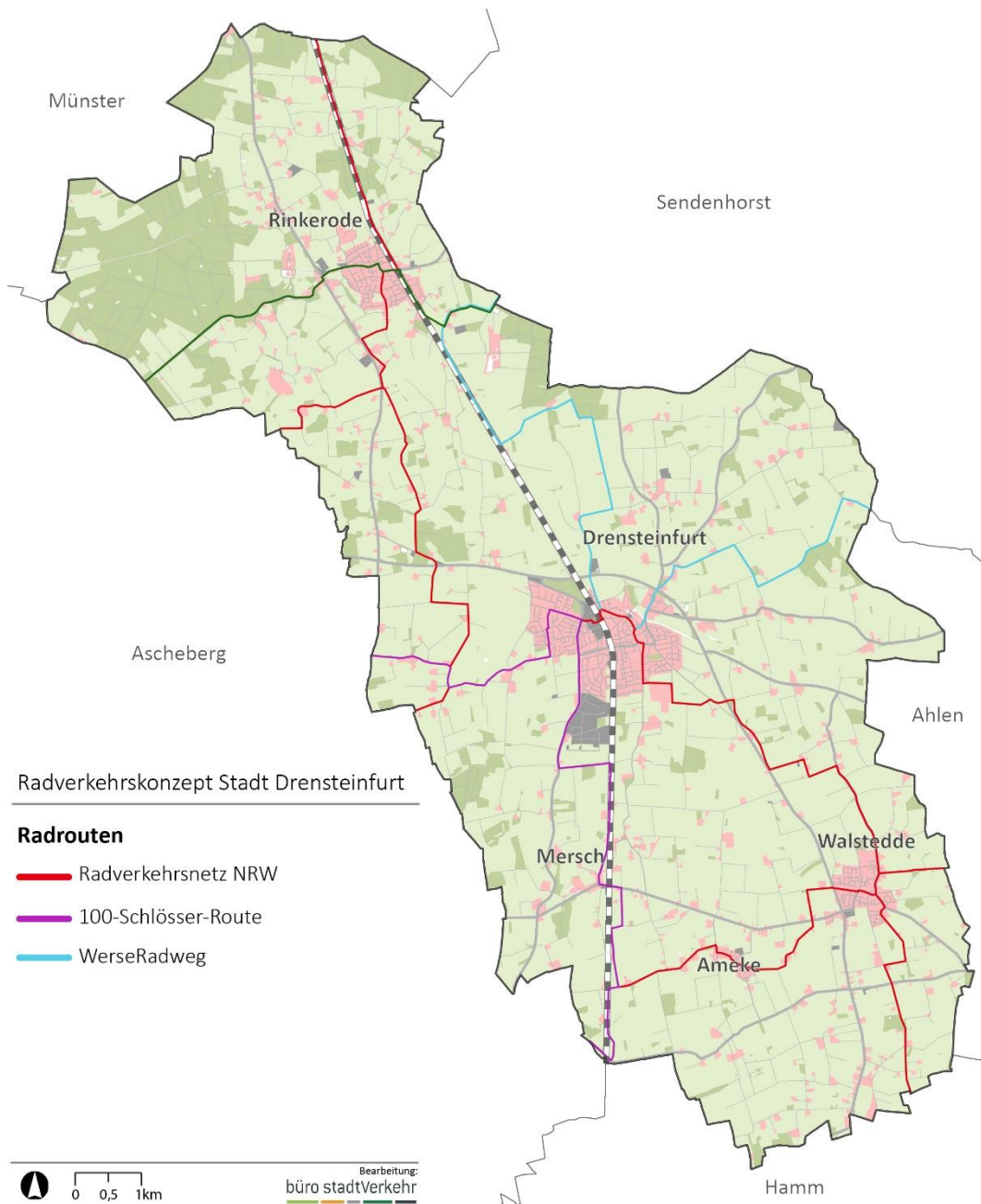


Abb. 2.4-2 Bestehende (touristische) Radrouten Drensteinfurt

2.5 Radservice in Drensteinfurt

Radabstellanlagen an den Bahnhöfen

Komfortable und sichere Radabstellanlagen können die Attraktivität des Radfahrens erhöhen. Aus diesem Grund sind an den Bahnhöfen Rinkerode, Drensteinfurt und Mersch (Walstedde) bereits zahlreiche (witterungsgeschützte) Radabstellanlagen installiert. Die Zahl der Bahnpendlerinnen und -pendler ist im Ortsteil Drensteinfurt aufgrund seiner Größe am höchsten. Hier bieten über 550 überdachte Radabstellanlagen und 300 Stellplätze in abschließbaren Sammelgaragen (analoger Zugang) an beiden (Gleis-)Seiten Platz zum Abschließen des Fahrrads. Ebenso sind überdachte und teilweise verschließbare Sammelgaragen an den Bahnhöfen Rinkerode und Mersch (Walstedde) vorhanden. Das Angebot wird in den Ortsteilen Rinkerode und Drensteinfurt durch unüberdachte Fahrradbügel ergänzt.

Zudem sind an den drei Bahnhöfen sogenannte Mobilstationen geplant, um die verschiedenen Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu kombinieren (vgl. hierzu Kap. 5.1).



Abb. 2.5-1 Überdachte Radabstellanlage am Bahnhof Drensteinfurt (eigene Aufnahme)



Abb. 2.5-2 Überdachte Sammelgarage am Bahnhof Rinkerode (eigene Aufnahme)

E-Bike-Ladestationen

E-Bike-Ladestationen sind im Ortsteil Walstedde vorzufinden. Radfahrende haben die Möglichkeit ihr E-Bike/ Pedelec an zwei verschiedenen Stationen aufzuladen. Die Ladestationen liegen zum einen im Zentrum von Walstedde und zum anderen etwas außerhalb des Stadtgebiets auf der Hauptroute zum Ortsteil Drensteinfurt. Die Ladestationen liegen unmittelbar an gastronomischen Betrieben zum bequemen Aufladen der Akkus während der Rast. Zusätzlich bietet die Stadt Drensteinfurt ein Verleihangebot von E-Bikes gegen eine Gebühr von 5,00 Euro pro Tag an. Die E-

Bikes können für höchstens drei Tage am Erlbad oder am Hotel Leib & Seele ausgeliehen werden.¹²

2.6 Erreichbarkeiten

Die Erreichbarkeit von bedeutenden Quellen und Zielen spielt neben der vorhandenen Infrastruktur eine wichtige Rolle bei der Nutzung des Fahrrads. Daher wurde eine Analyse der Erreichbarkeit der Bahnhöfe im Stadtgebiet vorgenommen. Hierfür wurden Radien von 10 und 20 Minuten Fahrzeit um die entsprechenden Bereiche gezogen. Dabei können Distanzen bis 2,5 km durchschnittlich in gut 10 bis 15 Minuten zurückgelegt werden. Für bis zu 5,0 km lange Strecken können dabei 20 bis 30 Minuten Fahrzeit angesetzt werden. Die Fahrzeit variiert je nach Fahrgeschwindigkeit und Routenverlauf (bspw. Zeitverluste an Knotenpunkten). Die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit schwankt stark zwischen 10-25 km/h mit einem konventionellen Fahrrad (kein E-Bike/ Pedelec). Mit einem E-Bike/ Pedelec sind auch Geschwindigkeiten von über 25 km/h möglich, wodurch sich die Reisezeit noch einmal verkürzt, so dass auch der Aktionsradius erweitert werden kann.

Die Ergebnisse sind in der folgenden Abbildung 2.6-1 dargestellt. Die Abbildung zeigt deutlich, dass die Bahnhöfe innerhalb der Ortsteile in wenigen Minuten zu erreichen sind und Drensteinfurt insgesamt fahrradfreundliche Distanzen aufweist. Die Fahrzeit mit dem Fahrrad zwischen Drensteinfurt und Rinkerode beträgt ca. 25 Minuten.

¹² Quelle: Stadt Drensteinfurt 2023: Radverkehr. Abrufbar unter: www.drensteinfurt.de/portal/seiten/radverkehr-900000352-26830.html

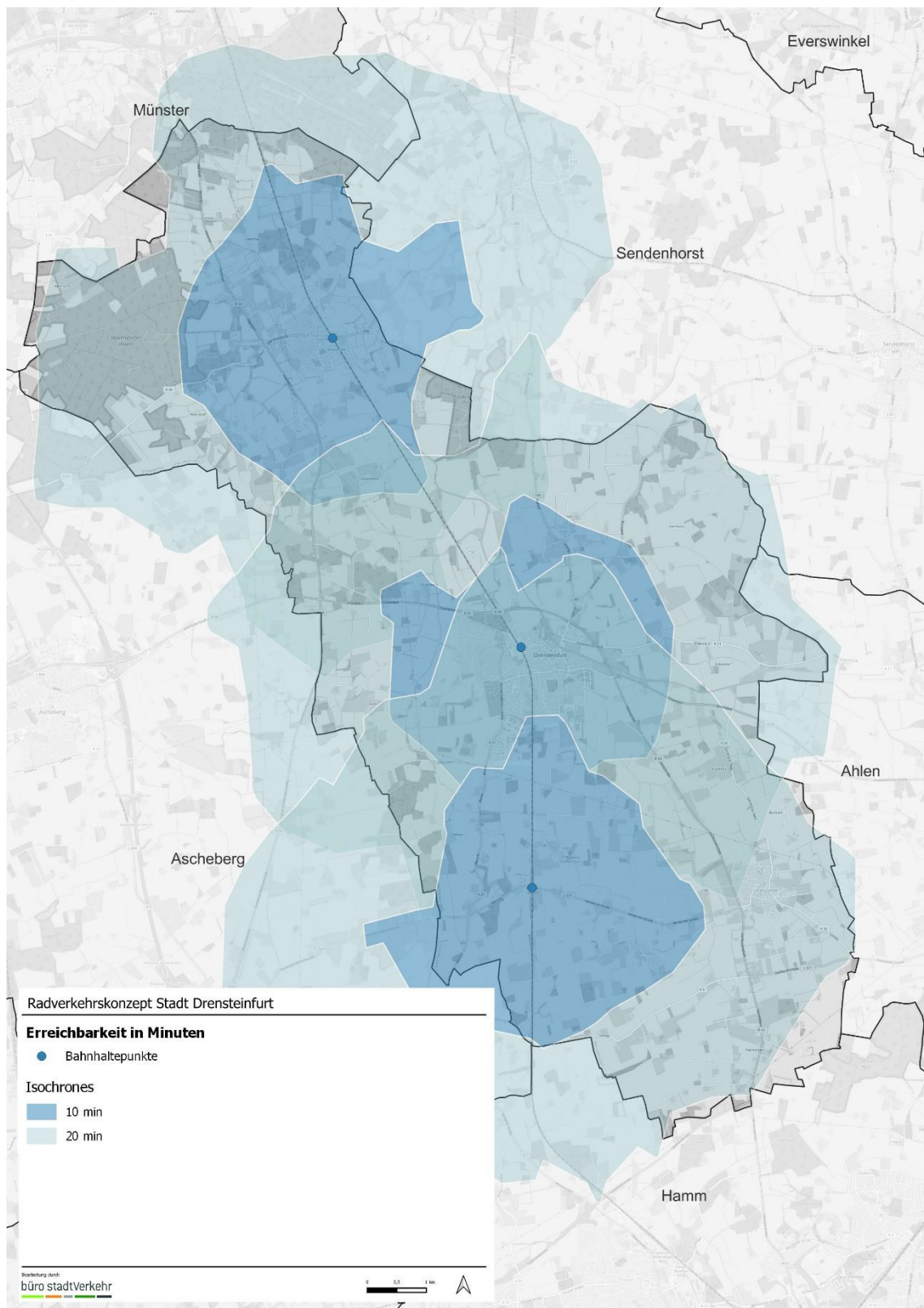


Abb. 2.6-1 Erreichbarkeit in Minuten von den Bahnhaltdepunkten in Drensteinfurt

3 Erarbeitung einer Netzkonzeption für den Alltagsradverkehr

Insgesamt setzt das Radverkehrskonzept der Stadt Drensteinfurt auf die Stärkung der Wegebeziehungen innerhalb der Stadt sowie die Anbindung zu den angrenzenden Nachbarkommunen. Der Fokus liegt dabei vor allem auf dem Alltagsradverkehr, der auf zügigen, direkten und sicheren Wegen zurückgelegt werden soll, um möglichst viele Pkw-Fahrten durch das Fahrrad zu ersetzen. Das klassifizierte Straßennetz stellt dabei historisch bedingt häufig die direkteste Verbindung innerhalb der Stadt und zu den angrenzenden Nachbarstädten dar.

Grundsätzlich sollten im Alltagsradwegenetz die Anforderungen aller Nutzergruppen berücksichtigt werden und sind dementsprechend bei der Netzplanung zu berücksichtigen. Die Formulierung von Standards, die sich an den technischen Regelwerken und den Anforderungen der Radfahrenden orientieren, soll dabei helfen, mit Freude das Fahrrad zu benutzen.

3.1 Anforderungen wichtiger Nutzergruppen

Die Ansprüche der Radfahrenden variieren je nach Alter, Erfahrung und Ziel des Weges. Daraus lassen sich vier Gruppen von Radfahrenden ableiten: Erwachsene Alltagsradelnde, Kinder und Jugendliche, Ältere Menschen sowie Freizeitradelnde.

Erwachsene Alltagsradelnde

Die Gruppe der erwachsenen Alltagsradelnden zeichnet sich durch Erfahrung und Selbstsicherheit aus. Sie sind mitunter mit Fahrradanhängern oder Lasträdern unterwegs und bevorzugen möglichst schnelle und direkte Verbindungen. Hierfür nutzt die Gruppe auch die Fahrbahn oder parallel zur Fahrbahn getrennt geführte Radwege.

Kinder und Jugendliche

Kinder bis 8 Jahre müssen auf dem Gehweg in Schrittgeschwindigkeit fahren. Danach dürfen Kinder bis 10 Jahre weiterhin auf dem Gehweg fahren. Jugendliche im Alter von 13 bis 17 Jahren gelten als selbstsichere Radfahrerinnen und Radfahrer. Sie bevorzugen, ebenfalls wie die Gruppe der erwachsenen Alltagsradelnden, schnelle und direkte Verbindungen. Sowohl für Kinder als auch für Jugendliche ist die Führung auf baulich von der Fahrbahn getrennten Radwegen sinnvoll. Die häufigsten Wegezwecke sind die Schul- und Freizeitwege.

Ältere Menschen

Ältere Menschen sind vor allem Alltags- und Freizeitradfahrende. Die Gruppe bevorzugt ebene, griffige Flächen und eine vom Kfz-Verkehr getrennte Führung. Darüber hinaus ist insbesondere die soziale Sicherheit im öffentlichen Raum von großer Bedeutung.

Freizeitradelnde

Die Gruppe der Freizeitradelnden benötigt eine gut befahrbare, glatte, allwettertaugliche Wegeoberfläche abseits der Hauptverkehrsstraßen mit einem hohen Erlebniswert. Die Strecke sollte über eine durchgängige Radwegweisung verfügen.

Anhand der differenzierten Ansprüche der Radfahrenden lassen sich in der nachfolgenden Darstellung der Netzhierarchie die unterschiedlichen Ausstattungsmerkmale und Qualitäten der Radwege ableiten. Bedeutsame Ziele an Haupttrouten richten sich überwiegend an Alltagsradler und ältere Menschen,

während wichtige Einrichtungen für Kinder und Jugendliche vornehmlich in dicht besiedelten Wohngebieten und Ortsteilen zu finden sind. Die Belange der Fahrradurlauber werden dagegen auf ergänzenden Radrouten erfüllt, deren Erlebniswert über der Anbindung von Zielen im Alltagsverkehr steht.

3.2 Qualitätsstandards Radverkehr

Die Formulierung von Qualitätsstandards für den Radverkehr dient als Grundlage und Zielvorgabe für Planungen und Entwicklungen von Radverkehrsanlagen in der Gesamtstadt. Diese Standards orientieren sich an den aktuellen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010).¹³ Es ist das zentrale Regelwerk für die Gestaltung von Radverkehrsanlagen in Deutschland. Die ERA bildet die Grundlage für Planung, Entwurf und Betrieb von Radverkehrsanlagen. Sie gelten für den Neubau und die wesentliche Änderung von Straßen. Für bestehende Straßen wird ihre Anwendung empfohlen. Berücksichtigung finden auch aktuelle Entwicklungen im Bereich Rad-schnellwege oder Radvorrangrouten sowie die steigende Nutzung elektrisch betriebener Fahrräder, die neue Herausforderungen an die Infrastruktur stellen. Eine Novellierung der ERA ist zeitnah vorgesehen.

Inwiefern der Radverkehr auf der Fahrbahn im Mischverkehr oder getrennt vom Kfz-Verkehr geführt werden soll, ist nicht eindeutig definiert und abhängig von verschiedenen Faktoren. Als Orientierung können gemäß ERA (vgl. Kapitel 2.3.3 ERA) die Verkehrsstärke und die zulässige Höchstgeschwindigkeit herangezogen werden. Exemplarisch ist die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr (auf der Fahrbahn ohne Radverkehrsanlage) auf Straßen mit wenig Kfz-Verkehr und wenig Lkw-Verkehr (max. 700 Kfz/h) zu empfehlen. Die Geschwindigkeit sollte maximal 30 km/h betragen. Daher bietet sich die Führung im Mischverkehr besonders in verkehrsberuhigten Bereichen, Tempo-30-Zonen und ruhigen Anwohnerstraßen an.

Allerdings haben auch weitere Faktoren abseits der Geschwindigkeit und der Kfz-Verkehrsstärke Einfluss auf die Radwegeführung:

- **Flächenverfügbarkeit des Straßenraums:** Die Fahrbahnbreite und der Seitenraum spielen bei der Führung des Radverkehrs eine entscheidende Rolle. Je nach Nutzungsanforderung sind entsprechende Breiten erforderlich. Es ist daher je nach Erfordernis zu überprüfen, ob die gegebenen Querschnitte beispielsweise durch eine Neuaufteilung eine optimierte Führung des Radverkehrs realisieren lassen.
- **Schwerlastverkehrsstärke:** Besteht ein hohes Verkehrsaufkommen durch Lkws oder andere Schwerlastverkehre, sollte der Radverkehr in der Regel im Seitenraum geführt werden.
- **Parken:** Durch ein- und ausparkende Pkws und das Öffnen von Wagentüren entstehen Gefahrensituationen. Dabei ist zu prüfen, wie und wie lange auf dem untersuchten Abschnitt geparkt wird und welche die daraus resultierend sicherste Führung ist.
- **Knotenpunkte und Grundstückszufahrten:** An Knotenpunkten und Grundstückszufahrten sind ein- und abbiegende Kfz-Verkehre zu berücksichtigen. Bei einer hohen Anzahl von Zufahrten (z. B. Zufahrt zu Supermärkten) und Einmündungen mit hoher Zahl von ein- und abbiegenden Fahrzeugen, sollte der Radverkehr eher auf der Fahrbahn und nicht im Seitenraum geführt werden.

¹³ Quelle: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) 2010: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen.

- Längsneigung: „Je stärker und länger die Steigung, umso mehr spricht dies für eine Führung im Seitenraum“¹⁴

Ob Radfahrende vor Ort auf der Fahrbahn oder abseits im Seitenraum auf baulichen Radwegen geführt werden sollten, ist immer im Einzelfall zu prüfen.

In § 2 der StVO ist die **Benutzungspflicht von Radwegen** geregelt. Die Zeichen 237, 240 und 241 sind als benutzungspflichtige Radwege gekennzeichnet (vgl. Abb. 3.2-1). Radwege, die eine solche Beschilderung aufweisen, müssen von Radfahrenden benutzt werden.

Es besteht jedoch keine Radwegebenutzungspflicht, wenn der Radweg „wegen der Beschaffenheit [...] oder [des] Zustandes (z. B. tiefer Schnee, Eis, Löcher) für Radfahrende nicht zumutbar ist“ (Rechtsprechung, z. B. Bouska in NVZ 1991).

		
<p align="center">Radweg Zeichen 237 StVO</p>	<p align="center">Getrennter Geh- und Radweg Zeichen 241 StVO</p>	<p align="center">Gemeinsamer Geh- und Radweg Zeichen 240 StVO</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Der Radverkehr darf die Fahrbahn nicht benutzen, sondern ist verpflichtet den Radweg (baulich angelegt oder Radfahrstreifen) zu benutzen • Andere Fahrzeuge sind nicht erlaubt, nur durch Zusatzzeichen • Andere Verkehrsträger müssen auf den Radverkehr Rücksicht nehmen • Breite: mind. 2,00 m 	<ul style="list-style-type: none"> • Der Radverkehr darf die Fahrbahn nicht benutzen, sondern ist verpflichtet den getrennten Geh- und Radweg (baulich angelegt) zu benutzen • Keine andere Verkehrsart ist auf dem Geh- und Radweg erlaubt, nur durch Zusatzzeichen, dann darf jedoch nur der Radweg benutzt werden • Breite für den Radweg: mind. 2,00 m 	<ul style="list-style-type: none"> • Der Radverkehr darf die Fahrbahn nicht benutzen, sondern ist verpflichtet den gemeinsamen Geh- und Radweg (baulich angelegt) zu benutzen • Der Radverkehr muss auf solchen Wegen auf Fußgänger Rücksicht nehmen • Breite • innerorts: mind. 2,50 m • außerorts: mind. 2,50 m

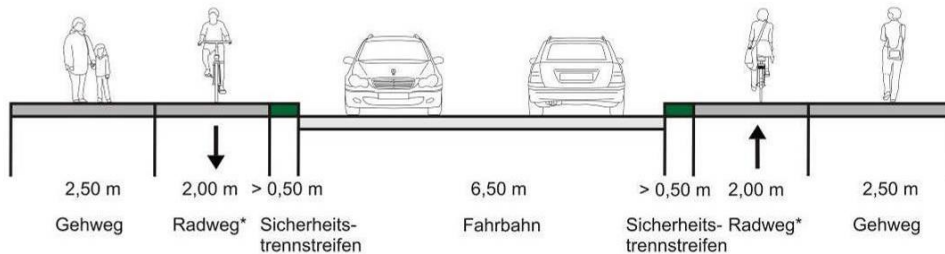
Abb. 3.2-1 Benutzungspflichtige Radwege (Zeichen StVO 237, 240, 241)

Die Benutzungspflicht von Radwegen im Stadtgebiet sollte nur dort angeordnet werden, wo es zwingend erforderlich ist. Ist dies jedoch nicht realisierbar, sollte die Anlage von getrennten Geh- und Radwegen mit dem Zeichen 241 StVO bevorzugt werden. Die Mindestbreiten für den Fußverkehr (2,50 m) sind einzuhalten. Eine bauliche Trennung der Flächen für den Fuß- und Radverkehr erfolgt durch einen mindestens 30 cm breiten taktil erfassbaren und kontrastierenden Streifen. Wenn es unumgänglich ist, sollte die Regelung „Gehweg, Radfahrer frei“ mit der Beschilderung Zeichen 239 StVO mit dem Zusatzzeichen 1022-10 StVO gewählt

¹⁴ Quelle: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) 2010: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. Kapitel 2.3.5.

werden. Eine gemeinsame Führung von Fußgängern und Radfahrern ist jedoch grundsätzlich zu vermeiden.

Beispielquerschnitte mit Breitenmaße für bauliche Radwege im Einrichtungsverkehr sowie als kombinierter Geh- und Radweg sind in den Abbildungen 3.2-2 und 3.2-3 gemäß ERA 2010¹⁵ dargestellt.



*Radweg: bei beidseitigem Zweirichtungsradweg mind. 2,50 m Radwegebreite

Abb. 3.2-2 Einrichtungsradweg (innerorts) (gemäß ERA 2010, Kapitel 2.2.1)

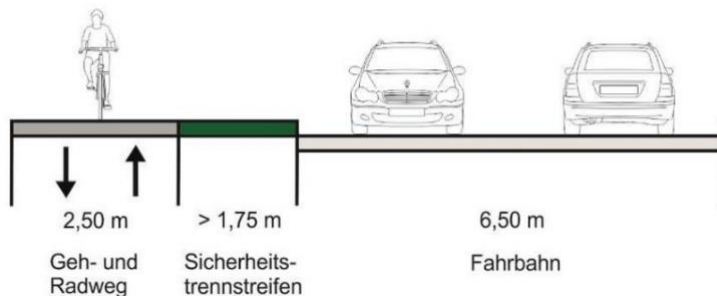


Abb. 3.2-3 Kombiniertes Geh- und Radweg (außerorts) (gemäß ERA 2010, Kapitel 2.2.1)

Schutzstreifen werden auf der Fahrbahn durch eine gestrichelte Linie markiert und dürfen in Ausnahmefällen (z. B. im Kfz-Begegnungsverkehr) auch von Kraftfahrzeugen genutzt werden. Sie tragen dazu bei, den Mischverkehr aus Kfz und Fahrrad verträglicher zu gestalten und kommen dann zum Einsatz, wenn aus Platzgründen keine Radfahrstreifen angelegt werden können. Parken und Halten ist für den Kfz-Verkehr nicht erlaubt. Als Radfahrer darf auch außerhalb der Schutzstreifen gefahren werden. Schutzstreifen sollten eine Regelbreite von mindestens 1,50 m nicht unterschreiten (vgl. Abb. 3.2-4). Bei angrenzendem Längsparken mit häufigem Wechsel ist ein Sicherheitstrennstreifen von 0,50 m vorgesehen. Nicht geeignet ist diese Führungsform bei hohem Verkehrsaufkommen mit Lkw-Anteilen und anderen Schwerlastverkehren (>1.000 Schwerlastverkehr pro Tag).¹⁶

¹⁵ Quelle: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) 2010: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen.

¹⁶ Quelle: Ebenda.

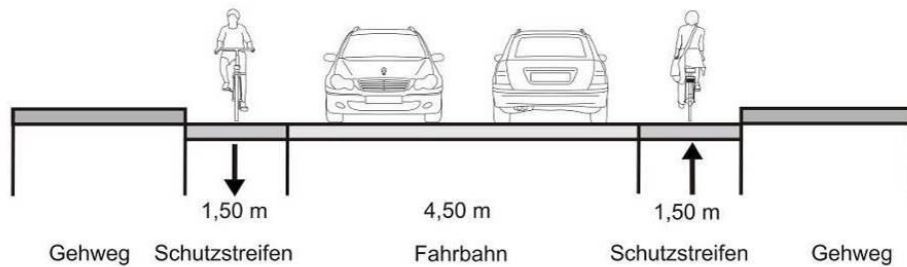


Abb. 3.2-4 Schutzstreifen (innerorts) (gemäß ERA 2010, Kapitel 2.2.1)

Radfahrstreifen sind vom Kfz-Verkehr durch eine breite, durchgezogene Linie abgetrennt. Häufig sind sie mit einem Fahrradpiktogramm versehen. Gegenüber Schutzstreifen sind Radfahrstreifen benutzungspflichtig und mit dem Zeichen StVO 237 ausgeschildert. Sie dürfen vom Kfz-Verkehr nicht überfahren werden. Parken und Halten ist auf den Radfahrstreifen ebenfalls verboten. Sofern Parkplätze für den Kfz-Verkehr angesiedelt sind, sind Sicherheitszonen in Form einer schmalen Trennlinie zu kennzeichnen oder durch bauliche Maßnahmen hervorzuheben. Radfahrstreifen bieten ein hohes Sicherheitsniveau und angenehmen Fahrtkomfort. Ein Querschnitt mit Mindestbreiten ist in Abbildung 3.2-5 abgebildet.¹⁷

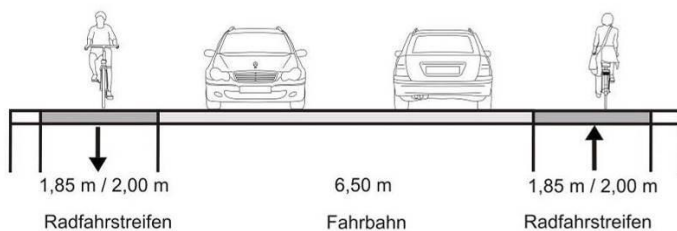


Abb. 3.2-5 Radfahrstreifen (innerorts) (gemäß ERA 2010, 2.2.1)

Radverkehrsführung an Knotenpunkten

Grundlage für eine sichere Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten sind gute und frühzeitige Sichtbeziehungen zwischen allen Verkehrsteilnehmenden. Eine vorhandene Radverkehrsanlage muss deutlich erkennbar sein, ebenso wie die Vorfahrtsverhältnisse. Die Begreifbarkeit, Erkennbarkeit und Übersichtlichkeit stellen folglich eine Grundanforderung für sicher befahrbare Knotenpunkte dar.

Es gibt zahlreiche Regelungen für die Radverkehrsführung an Knotenpunkten. Auf diese wird im Folgenden daher nicht vertiefend eingegangen. Grundsätzlich werden an den Radverkehr an Knotenpunkten folgende Anforderungen gestellt:

- Knotenpunkte sollen aus allen Zufahrten rechtzeitig erkennbar sein
- Der Radverkehr in Knotenpunkten ist sicher zu führen
- Ausreichend dimensionierte Warteflächen sind für den Radverkehr vorzusehen
- Konfliktvermeidung von geradeaus fahrendem Radverkehr und rechts abbiegenden Kraftfahrzeugen bzw. aus der Gegenrichtung links abbiegenden Kfz-Verkehr

¹⁷ Quelle: Ebenda.

3.3 Ableitung eines Wunschliniennetzes

Radverkehrsplanung ist Angebotsplanung, die sich an vorhandenen und perspektivischen Quellen und Zielen der Stadt Drensteinfurt orientiert. Aufbauend auf der Siedlungs- und Gewerbestruktur, Erreichbarkeit von sozialen und schulischen Einrichtungen, Beschäftigungsschwerpunkten, zentralen öffentlichen Einrichtungen und Versorgungsbereichen, ÖPNV- und SPNV-Haltepunkten sowie Pendlerverflechtungen (vgl. Kapitel 2) wird unter Berücksichtigung des Zentrale-Orte-Systems ein Wunschliniennetz entwickelt.

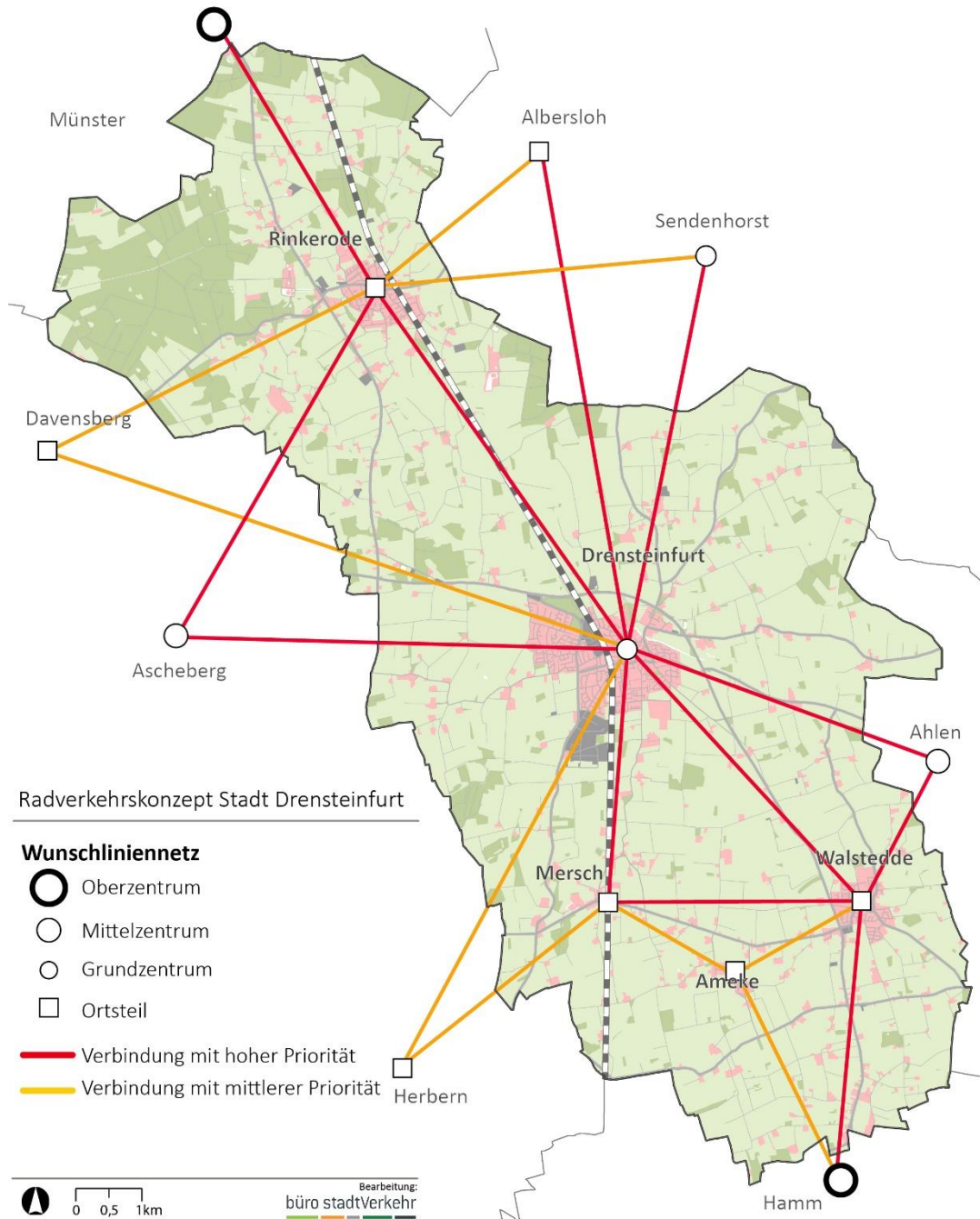


Abb. 3.3-1 Wunschliniennetz im Radverkehr für die Stadt Drensteinfurt

Die als Luftlinien dargestellten Wunschlinien zeigen Verbindungen von Drensteinfurt zu den Nachbarkommunen sowie Verbindungen der Ortsteile untereinander auf. Die Verbindungen werden nach hoher, mittlerer und geringer Priorität eingestuft. Die Anbindung aus allen Ortsteilen in den Ortskern Drensteinfurt ist grundsätzlich auf zügigen, sicheren und direkten Routen zu gewährleisten. Darüber hinaus sollen auch Nahversorgungsstandorte in den jeweiligen Ortskernen gut untereinander vernetzt sein. Das Wunschliniennetz ist in der Abbildung 3.3-1 dargestellt.

Verbindungen auf stark nachgefragten Pendler Routen und zu bedeutsamen Arbeitsplatzstandorten sind prioritär zu stärken, da sie ein hohes (Verlagerungs-) Potenzial vom MIV auf den Radverkehr darstellen. Verbindungen mit hoher Priorität bestehen beispielsweise zwischen Drensteinfurt und seinen Nachbarkommunen Münster (Westf), Hamm (Westf) und Ascheberg (vgl. Kapitel 2.1.4).

3.4 Netzkategorisierung und Qualitätsstandards

Ein hierarchisiertes Radwegenetz wird im Rahmen der Radverkehrsnetzplanung für die Stadt Drensteinfurt entwickelt. Dafür wird das Luft- bzw. Wunschliniennetz unter Berücksichtigung bestehender Netzlücken und alternativer Wegeverbindungen auf das vorhandene Straßennetz umgelegt. Das in Nordrhein-Westfalen ausgewiesene Radverkehrsnetz NRW, welches alle Städte und Gemeinden in NRW mit einer einheitlichen Wegweisung verbindet, ist als Alltagsradwegenetz konzipiert, das insbesondere die Wege zur Arbeit oder zum Einkauf auf unmittelbaren und kurzen Relationen ausweist.¹⁸ Dieses wird bei der Umlegung des Wunschliniennetzes auf das Straßennetz berücksichtigt und weiterentwickelt. Das hierarchisch abgestufte Radwegenetz für die Stadt Drensteinfurt wird in insgesamt drei Kategorien, für die jeweils unterschiedliche Anforderungen gelten, gegliedert:

- Hauptnetz
- Nebennetz
- Ergänzungsnetz

Hauptnetz

Das Hauptnetz verknüpft Ortsteile und die umliegenden Städte und Gemeinden untereinander. Als Hauptverbindung für den Alltagsradverkehr verbindet es die wichtigsten Quellen und Ziele (z. B. Arbeitsplatzstandorte, Bahnhof, Einkaufen etc.). Die Führung ist dabei überwiegend entlang von Hauptstraßen als direkte Zielführung vorgesehen. Diese entsprechen häufig den Anforderungen an Wegequalität und sozialer Sicherheit.

- Verbindungen für den Alltagsradverkehr
- Direkte Verbindung an die Nachbarkommunen und umliegenden Stadt-/ Ortsteile
- Zielführung auf zügigen, sicheren und direkten Routen
- Zu allen Jahres- und Tageszeiten sicher befahrbar
- Radanlagen sollten möglichst den ERA-Standards (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) oder darüber hinaus entsprechen
- Die Anbindung aus allen Ortsteilen in den Ortskern Drensteinfurt ist grundsätzlich auf zügigen, sicheren und direkten Routen zu gewährleisten

¹⁸ Quelle: Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen 2020: Das landesweite Radverkehrsnetz NRW. Abrufbar unter: www.radverkehrsnetz.nrw.de/rvn_rvn.asp.

Nebennetz

Das Nebennetz konzentriert sich dagegen auf bedeutende Wegeverbindungen auf Ortskernebene. Im Fokus steht wie beim Hauptnetz der Alltagsradverkehr (z. B. Schulen, Anbindung an Haupttrouten). Die Führung der Nebenradwege kann auf Hauptstraßen und Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h liegen:

- Verbindungen für den Alltagsradverkehr
- Verbindung von den Stadt-/ Ortsteilen zum Ortskern Drensteinfurt
- Verbindung von Stadtteil-/ Ortsteilzentren untereinander
- Wege im dicht besiedelten Bereich zur Vernetzung von Wohngebieten und Stadt-/ Ortsteilen
- Berücksichtigung von bedeutenden Zielen (Schulen, Haltestellen, Supermärkte)
- Die Mindestmaße der ERA 2010 sind grundsätzlich einzuhalten

Ergänzungsnetz

Das ergänzende Freizeitnetz verläuft überwiegend auf touristischen Radwegen und dient damit dem touristischen (überörtlichen) Freizeitradverkehr. Die Möglichkeit einer Parallelführung zum Haupt- und Nebennetz ist dabei nicht ausgeschlossen. Die Wege weisen zumeist nicht die direkteste Führung auf, sondern liegen abseits von Hauptverkehrsstraßen überwiegend im Grünen.

- Vorwiegend für den Freizeitverkehr ausgerichtet (Parallelführung des Haupt- und Nebennetzes möglich)
- Verbindung für den Alltagsradverkehr ist zu prüfen
- Wegeverbindung abseits des Straßenverkehrs

In Abbildung 3.4-1 ist das Haupt-, Neben- und Ergänzungsnetz graphisch dargestellt. Die in den vorangegangenen Kapiteln dargestellten bedeutenden Quellen und Ziele sind hierfür mit hohem, mittlerem und niedrigem Radverkehrspotenzial eingeordnet worden.

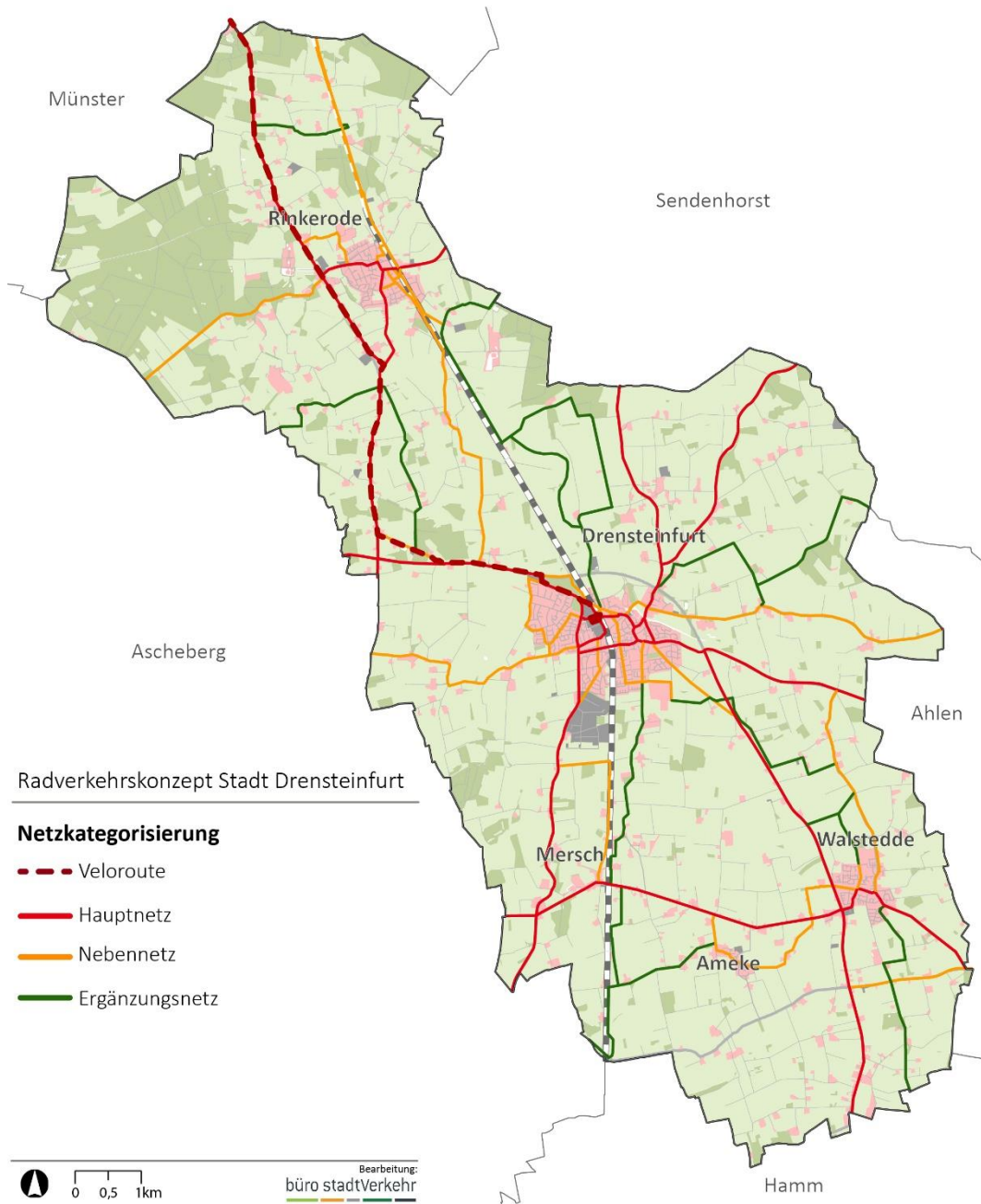


Abb. 3.4-1 Netzkategorisierung im Radverkehr für die Stadt Drensteinfurt

Die Hauptradwege verlaufen ausgehend von dem Ortskern Drensteinfurt zu den Ortsteilen Rinkerode, Walstedde sowie dem Bahnhof Mersch (Westf) bis in die umliegenden Städte und Kommunen. Wichtige Quellen und Ziele (z. B. Arbeitsplatzschwerpunkte, Schulen etc.) werden durch das Hauptnetz abgedeckt.

Die Mindestmaße der ERA sind auf den Haupt- und Nebenradwegen grundsätzlich einzuhalten. An hochfrequentierten Hauptradwegen können die Standards sogar über die Mindestmaße der ERA hinaus geplant werden. Beispielsweise können Radwege, die außerorts als gemeinsame Geh- und Radwege geführt werden und ein erhöhtes Radverkehrsaufkommen aufweisen bzw. bei dem ein zunehmendes Radverkehrsaufkommen zu erwarten ist, durchaus auf eine Breite von 3,00 m ausgebaut werden. Die Regelmaße gemäß ERA 2010 beträgt jedoch nur 2,50 m.

3.5 Untersuchungsnetz für den Radverkehr

Im Anschluss an die Herleitung der Netzkategorisierung wird das Untersuchungsnetz für den Radverkehr in Drensteinfurt vorgestellt. Dieses dient insbesondere für die Bestands- und Mängelanalyse und im späteren Arbeitsverlauf zur Maßnahmenentwicklung als Grundlage. Das Analysenetzt entspricht der Netzkategorisierung und wurde im Rahmen der Bestandsanalyse durch das Team von büro stadVerkehr befahren und die Radverkehrsinfrastruktur detailliert aufgenommen.

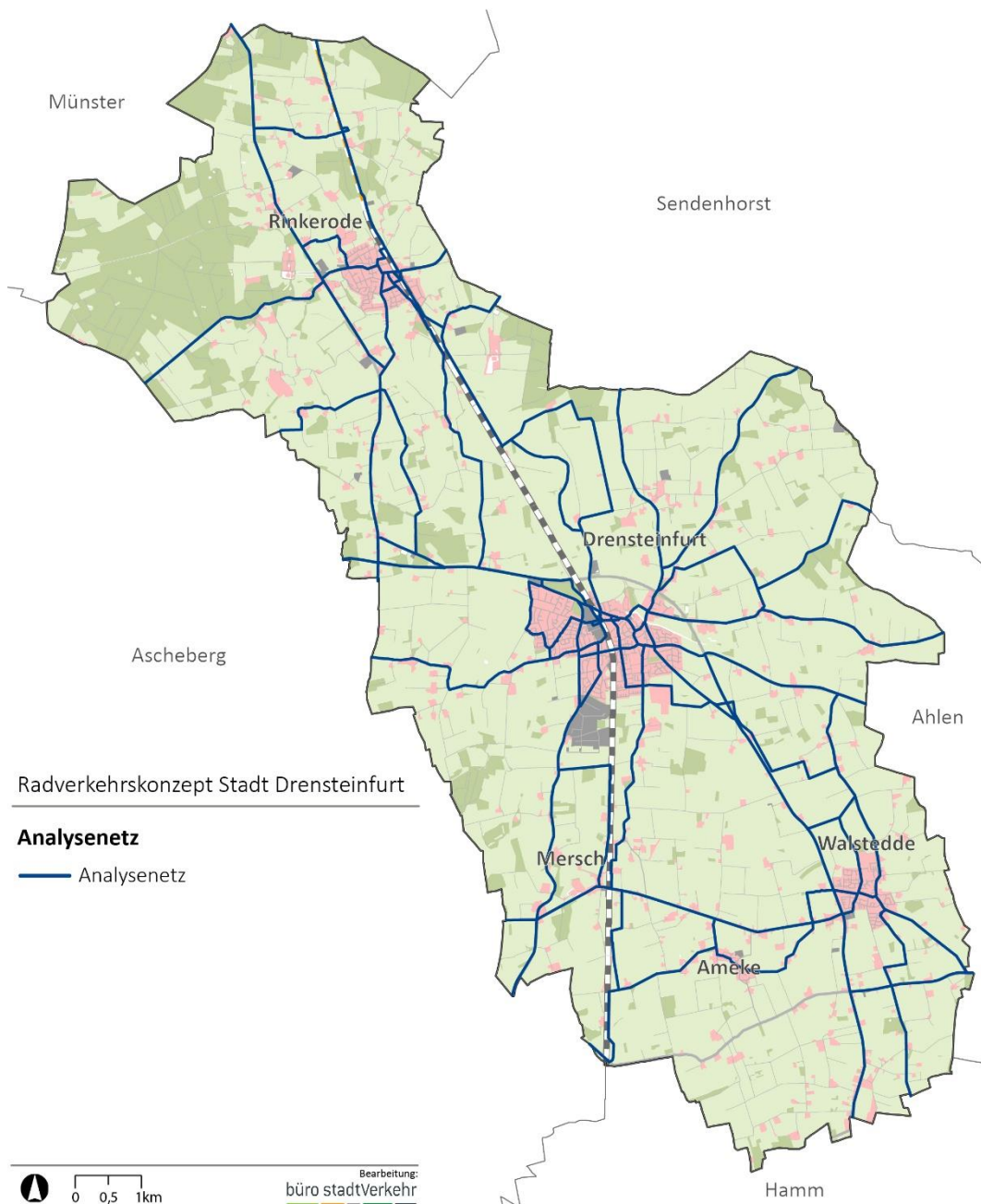


Abb. 3.5-1 Analysenetzt

Das gesamte Analysenetzt wurde auf Netzlücken, Gefahren und Barrieren hin überprüft. In Kapitel 3.6 werden anschließend die Mängel im Netz aufgezeigt. Der Fokus wird auf das Haupt- und Nebenetzt gelegt, da der Schwerpunkt des Konzeptes auf der Stärkung des Alltagsradverkehrs liegt. Berücksichtigt wurden

dabei auch die zahlreichen Anregungen und Ideen sowie Mängel aus der Online-Beteiligung (s. Kap. 1.3).

Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurden für das Stadtgebiet Drensteinfurt folgende Führungsformen an Radverkehrsanlagen und Knotenpunkten im Untersuchungsnetz ermittelt:

Führungsformen an Radverkehrsanlagen

- Führung im Mischverkehr (auf der Fahrbahn)
- Radschutzstreifen
- Radfahrstreifen
- Gemeinsamer Geh- und Radweg
- Getrennter Geh- und Radweg
- Eigenständige Führung



Abb. 3.5-2 Radschutzstreifen,
Sendenhorster Straße (K 21) (eigene Aufnahme)



Abb. 3.5-3 Getrennter Geh- und Radweg, Windmühlenweg
(Einrichtungsverkehr) (eigene Aufnahme)



Abb. 3.5-4 Gemeinsamer Geh- und Radweg,
L 850 bis Hemmer (Zweirichtungsverkehr)
(eigene Aufnahme)



Abb. 3.5-5 Radfahrstreifen auf der K 21
(eigene Aufnahme)

Es fällt auf, dass in den Wohngebieten der Radverkehr vorwiegend im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt wird. In den Wohngebieten herrscht vornehmlich eine Geschwindigkeit von 30 km/h. Auf Straßen mit einer geringen Geschwindigkeit bis maximal 30 km/h wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt. In Tempo-30-Zonen dürfen zudem benutzungspflichtige Radwege nicht ausgewiesen werden (vgl. § 45 StVO Abs. 1c). Auch das Aufbringen von Schutzstreifen ist unzulässig, da Straßen in diesen Zonen keine Fahrstreifenbegrenzungen und Leitlinien umfassen dürfen.

Alle Knotenpunkte im Analysenet wurden im Rahmen der Bestandsaufnahme untersucht. Die Knotenpunkte werden im weiteren Verlauf folgendermaßen

kategorisiert: Innerortskreisel, unsignalisierter Knotenpunkt, Knotenpunkt mit Teilsignalisierung und Knotenpunkt mit Vollsinalisierung.

3.6 Mängelanalyse der Netzkonzeption

In Kapitel 3.6 werden die Kriterien der Mängelanalyse an den Radverkehrsanlagen und Knotenpunkten kurz vorgestellt. Als Indikatoren für die Ermittlung der Mängel dienen die definierten Qualitätsstandards gemäß ERA (2010). Insgesamt wurden die Oberflächenzustände, Radwegebreiten und -führungen sowie die Beschilderung und Markierung erhoben und bewertet.

Mängel Oberfläche

Bei der Erhebung der Radwegeoberflächen wurde nach folgenden Kriterien bewertet:

- Gut: Oberfläche weist nur wenige bis keine Schäden auf
- Mittel: Oberflächen, die vereinzelte Unebenheiten wie Wurzelschäden, Schlaglöcher, Risse an der Oberfläche, Bewuchs und Löcher und Kanten aufweisen
- Schlecht: Oberflächen mit flächendeckenden Schäden und leichten Beschädigungen und Kanten

Mängel Radwegbreite

Im Stadtgebiet von Drensteinfurt gibt es (benutzungspflichtige) Radwege, die nicht

- gemäß der VwV-StVO (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung)
- und/oder den Standards der ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) entsprechen.

Häufig werden Radwege auf benutzungspflichtigen Radwegen als getrennte Geh- und Radweg geführt, die hinsichtlich ihrer Breite unzureichend sind und nicht mehr den aktuellen Standards entsprechen.

Mängel an Knotenpunkten

Die Kriterien an Knotenpunkten für Überquerungsstellen, Ortseinfahrten, Kreisverkehren sowie signalisierten und nichtsignalisierten Knotenpunkten sind in Abbildung 3.6-1 dargestellt.

Überquerungsstellen	Ortseinfahrten	Kreisverkehr	Knotenpunkt signalisiert/ unsignalisiert
<ul style="list-style-type: none"> • Überquerungshilfe wie z. B. Mittelinsel oder LSA-Anlage fehlt • Unsichere Überquerungsstelle 	<ul style="list-style-type: none"> • Wechsel von Zweirichtungsverkehr zu Einrichtungsverkehr ohne Querungshilfe z. B. in Form einer Mittelinsel 	<ul style="list-style-type: none"> • Fehlende Markierung • Fehlende Beschilderung • Führung des Radverkehrs 	<ul style="list-style-type: none"> • Fehlende Furtmarkierung • Führung des Radverkehrs unsicher • Lange Wartezeiten an LSA-Anlagen • Fehlende Sichtbeziehung

Abb. 3.6-1 Mängelkriterien an Knotenpunkten

In Abbildung 3.6-2 ist eine graphische Übersicht der Mängel an Radverkehrsanlagen und Knotenpunkten dargestellt. Häufig sind auf längeren Streckenabschnitten Mängel an Radwegeoberflächen vorzufinden. An Knotenpunkten sind zudem Verbesserungen im Bereich der Radwegführungen und ungesicherten Straßenquerungen erforderlich. Häufig fehlen hier sichere Querungshilfen. Darüber

hinaus sind im Rahmen der Mängelanalyse auch Netzlücken mit fehlender Radverkehrsinfrastruktur identifiziert worden. An den Ortsein- und -ausgängen fehlen außerdem oftmals sichere Überleitungen vom gemeinsamen Geh- und Radweg auf die Fahrbahn. Besonders auffällig ist ein häufiger Wechsel der Radverkehrsführung. Des Weiteren besteht teilweise kein Radangebot zwischen den Ortsteilen sowie in die Nachbarkommunen. Ebenso fehlen in der Stadt Drensteinfurt an einigen zentralen Standorten wie dem Busbahnhof oder den Bahnhöfen sichere und witterungsgeschützte Radabstellanlagen.

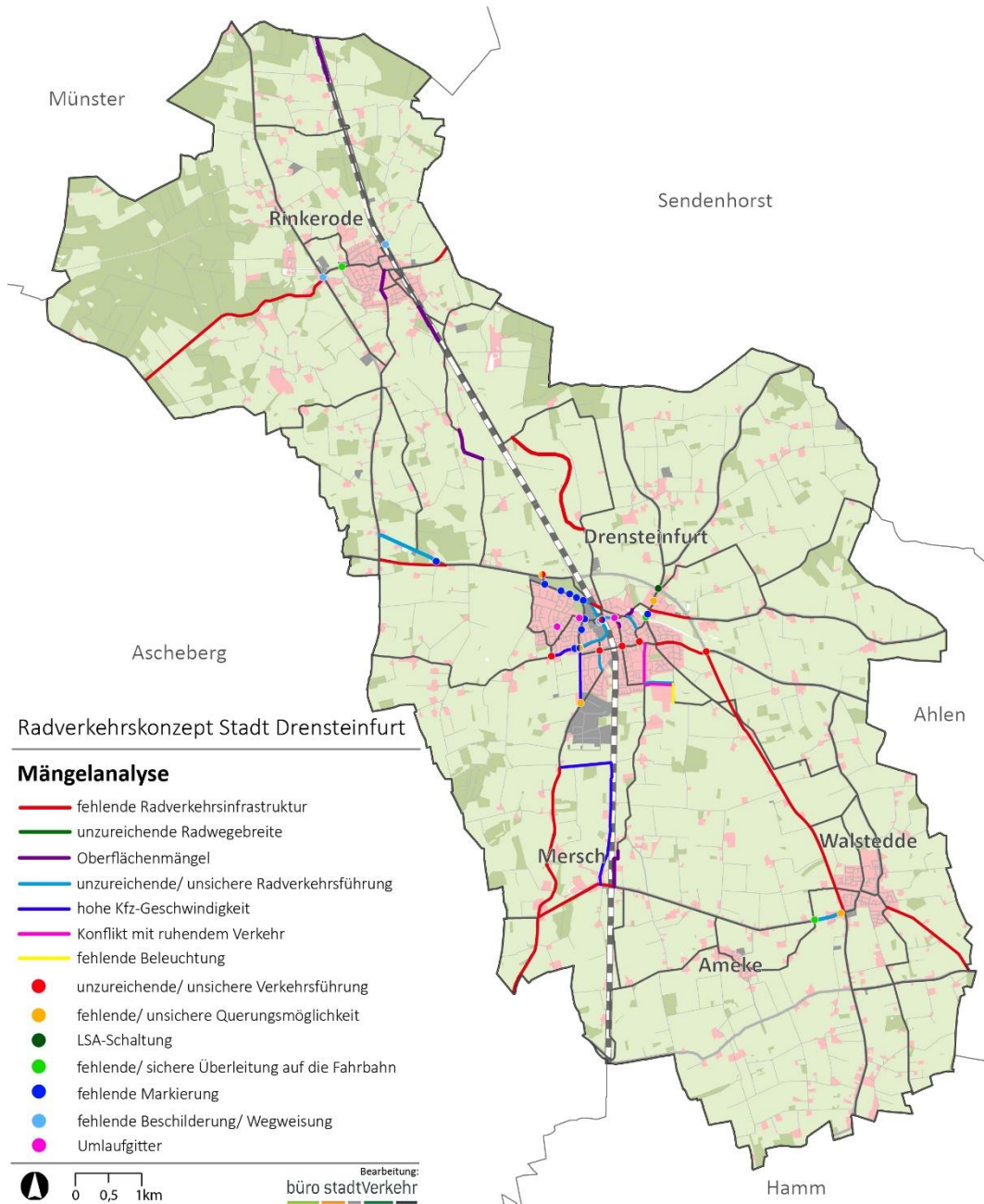


Abb. 3.6-2 Mängelanalyse

In den nachstehenden Abbildungen sind Mängelbeispiele im Stadtgebiet von Drensteinfurt aufgezeigt. Eine genaue Beschreibung des Zustandes ist den Maßnahmentabellen (vgl. Anhang 2) zu entnehmen.



Abb. 3.6-3 Umlaufgitter mit sehr geringem Abstand
(eigene Aufnahme)



Abb. 3.6-4 Verblichene Radschutzstreifen
(eigene Aufnahme)



Abb. 3.6-5 Fehlende komfortable Überleitung über die K 21
(eigene Aufnahme)



Abb. 3.6-6 fehlende Radverkehrsinfrastruktur, B 63
(eigene Aufnahme)



Abb. 3.6-7 Flächendeckende Oberflächenmängel des
Fahrbahnbelags, Eickenbecker Straße
(eigene Aufnahme)



Abb. 3.6-8 Schmale Fahrbahnbreite insbesondere bei
entgegenkommendem Kfz-Verkehr auf der
Mühlenstraße (eigene Aufnahme)

3.7 Zusammenfassende Stärken – Schwächen – Chancen – Risiken – Analyse (SWOT)

Aus der Bestandsaufnahme (vgl. Kapitel 2) und der Mängelanalyse (vgl. Kapitel 3.6) sowie anhand eigener Befahrungen und der Online-Beteiligung, können die Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken im Stadtgebiet von Drensteinfurt benannt werden.

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Drensteinfurt ist verkehrsgünstig an die umliegenden Kommunen, aber auch an die Oberzentren Münster (Westf) und Hamm (Westf) angebunden • Drei Bahnhaltepunkte (Rinkerode, Drensteinfurt, Mersch (Westf)) mit Anschluss in Richtung Münster (Westf), Hamm (Westf), Bielefeld, Köln • Sehr gute Voraussetzungen zum Radfahren durch günstige topographische Gegebenheiten (flache Topographie, keine Steigungen) • Fahrradfreundliche Distanzen auch innerhalb des Stadtgebietes 	<ul style="list-style-type: none"> • Es ist zu vermuten, dass noch viele kurze Wege mit dem Auto zurückgelegt werden • Mängel an Radwegeoberflächen • Netzlücken auf wichtigen Verbindungen (B 54, Herberner Straße, B 63) • Fehlende sichere Querungsmöglichkeiten auf wichtigen Achsen • Fehlende sichere und witterungsgeschützte Radabstellanlagen insbesondere an den Bahnhöfen, im Ortskern Drensteinfurt und bedeutenden Bushaltestellen und am Erlbad
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> • Nutzung der guten Rahmenbedingungen für Radfahrende (Topographie) • Pendlerbeziehung in die angrenzenden Nachbarkommunen → Verlagerungspotenzial vom MIV auf den Radverkehr • Optimierung der überregionalen Anbindung • Stärkung der Multi-/ Intermodalität zur Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV (u. a. Ausbau von Fahrradboxen an zentralen SPNV-Haltepunkten) • Verbesserung der Radwege insb. zu bedeutenden Quellen und Zielen (z. B. Schulwege, Arbeitsplatzstandorte) • Schaffung sicherer Radabstellanlagen an bedeutenden Zielen (Versorgungsbereiche, öffentliche Einrichtungen, Haltestellen) 	<ul style="list-style-type: none"> • Planungs- und Umsetzungskosten der entwickelten Maßnahmenvorschläge (z. B. Ausbau der Radwegeinfrastruktur auf bestimmte Radverkehrsstandards) • Klassifizierte Straßen liegen nicht in der Baulast der Stadt Drensteinfurt • Unzureichende Nutzung der guten Rahmenbedingungen • Fahrrad stellt noch kein ganzjähriges Verkehrsmittel dar (Schaffung von Alternativen bei „schlechten“ Wetterverhältnissen und in den Wintermonaten) • ggf. autoaffine Bevölkerung/ Mobilitätsgewohnheiten und daher geringe Bereitschaft auf das Rad umzusteigen

Abb. 3.7-1 SWOT-Analyse

4 Leitbild Radverkehr für die Stadt Drensteinfurt

Das Leitbild für den Radverkehr legt durch die angestrebten Ziele der Radverkehrsförderung die langfristige Entwicklungslinie der Stadt Drensteinfurt fest. Aufbauend auf dem Leitbild Radverkehr werden Handlungsfelder abgeleitet, aus denen Maßnahmen für eine verbesserte Radverkehrsinfrastruktur entwickelt werden. Das Leitbild Radverkehr wurde gemeinsam mit der Verwaltung, dem politischen Beirat und dem beauftragten Büro diskutiert und erarbeitet.



Abb. 4-1 Leitbild Radverkehr Stadt Drensteinfurt

Wo stehen wir heute? Welche Ziele setzen wir uns konkret?

Für die Stadt Drensteinfurt liegen keine aktuellen Modal-Split-Werte zur Verfügung.¹⁹ Daher dienen die Modal-Split-Werte des Kreises Warendorf aus dem Jahr 2015 als Richtwert für die Stadt Drensteinfurt. Demnach liegt der MIV-Anteil bei 57 %. Beim Verkehrsmittel Fahrrad lag der Anteil mit 18 % deutlich unterhalb des kreisweiten Durchschnitts von 24 %. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass der Radverkehrsanteil aufgrund zunehmender Beliebtheit in den vergangenen Jahren mittlerweile deutlich höher liegt. Aufgrund dessen wird von einem derzeitigen Radverkehrsanteil von ca. 22 % ausgegangen. Der Wert bildet die Grundlage für das Zielszenario für die Stadt Drensteinfurt. Im Jahr 2023 wird der Kreis Warendorf voraussichtlich eine neue kreisweite Erhebung zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung im Kreis Warendorf im Rahmen einer Haushaltsbefragung durchführen, sodass dann aktuelle Werte zur Verfügung stehen.

Es kann davon ausgegangen werden, dass häufig kürzere Distanzen unter 5 km bis 10 km mit dem eigenen Pkw zurückgelegt werden. Insbesondere auf den kurzen Wegen sollen die Potenziale mehr genutzt werden. Einen Beitrag kann dabei auch die Verknüpfung des Fahrrads mit Bus und Bahn bieten.

¹⁹ Der Begriff „Modal Split“ ist aus dem Englischen entlehnt und bezeichnet in der Verkehrsstatistik den Anteil an den verschiedenen Verkehrsmitteln am Verkehrsaufkommen (verschiedene Verkehrsmittel = Modi, etwas aufteilen/spalten = split)

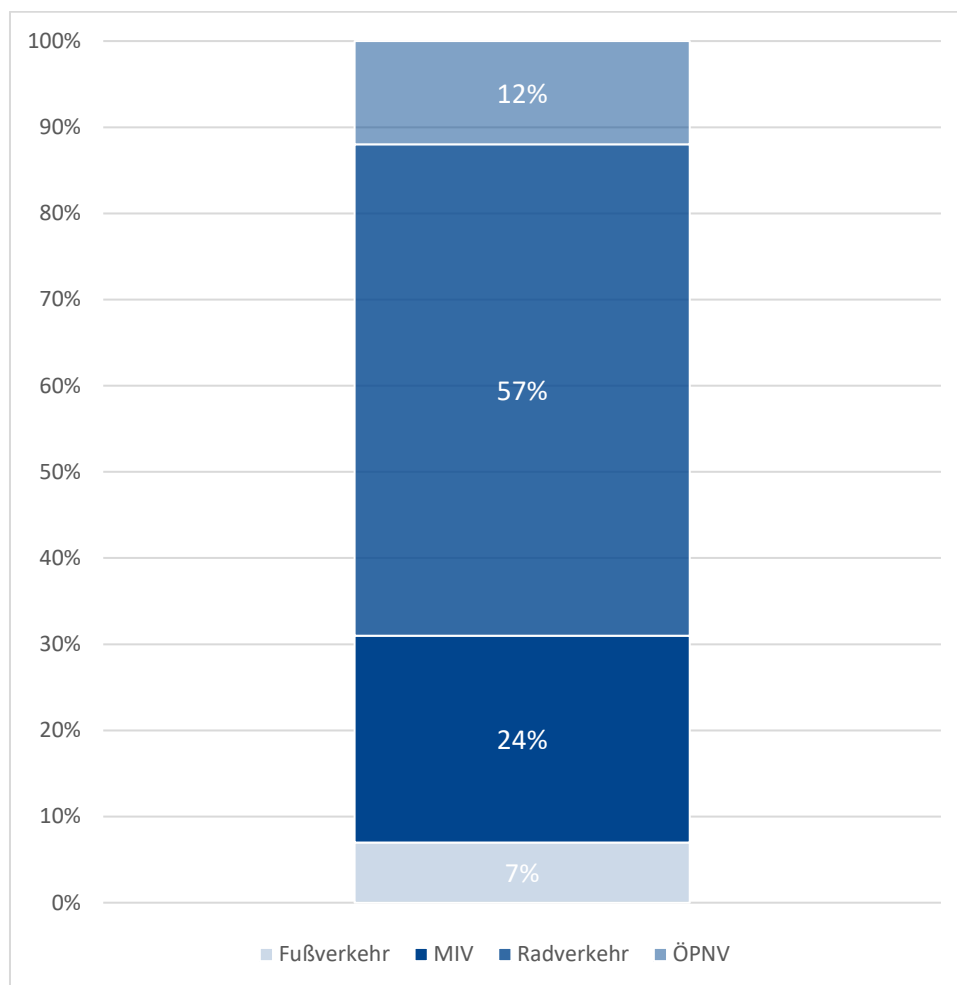


Abb. 4-2 Modal-Split des Kreises Warendorf

Zielszenario

Im Rahmen des ersten politischen Beirates wurden verschiedene Szenarien als Ziel für das Radverkehrskonzept diskutiert. Das nachstehende Zielszenario legt fest, dass der Radverkehr in den nächsten 10 Jahren um 10 % am Modal-Split gesteigert werden soll. Damit setzt sich die Stadt Drensteinfurt mit einem entsprechenden Maßnahmenkatalog zur Prüfung und Umsetzung der Maßnahmen ein hohes Ziel, um einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten.

- Steigerung des Radverkehrsanteils um bis zu 10 %
- Definition eines priorisierten Radverkehrsnetzes und Festlegung fahrradfreundlicher Standards (auch über den ERA-Standard hinaus)
- Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden
- Gestaltung fahrradfreundlicher Knotenpunkte, LSA-Schaltungen und Einmündungen sowie sichere Querungsstellen
- Schrittweise Optimierung des Radverkehrsklimas durch Image- und Bildungsmaßnahmen
- Flächendeckender Ausbau von sicheren (witterungsgeschützten) Radabstellanlagen
- Großzügiger Mitteleinsatz als wahrnehmbarer Beitrag zum Klimaschutz und zur Erreichung der Mobilitätsziele → Inanspruchnahme von Fördermitteln

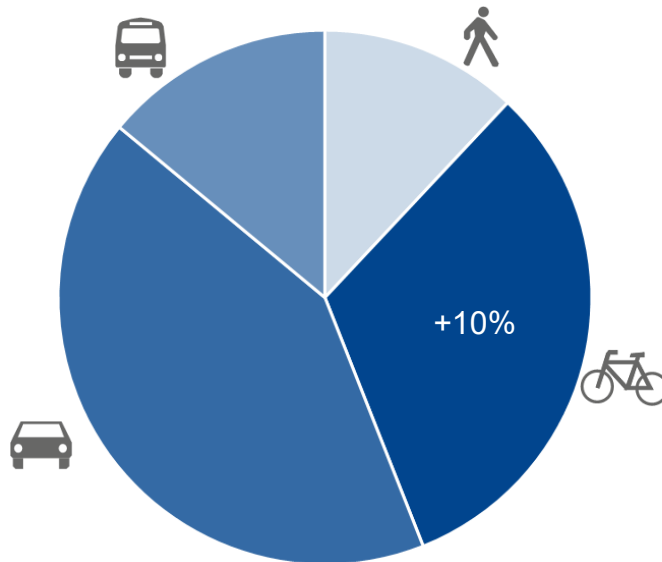


Abb. 4-3 Zielszenario

Leitbild Radverkehr

Das verfasste Leitbild Radverkehr skizziert die künftige Radverkehrsentwicklung in Drensteinfurt. Dabei sollen alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer gleichberechtigt werden.

Radfahren in Drensteinfurt...

schnell...

Das Fahrrad soll als Alltagsverkehrsmittel integriert werden, so dass die Bürgerinnen und Bürger nicht nur häufiger fahren, sondern auch längere Strecken mit dem Fahrrad zurücklegen. Es sollen attraktive und direkte Radwegeachsen geschaffen werden. Eine verstärkte Vernetzung zwischen öffentlichem Verkehr und dem Fahrrad (multimodaler Verkehr) steigert das Radfahren auf den Alltagswegen.

sicher...

Die Verkehrssicherheit insbesondere auf Alltagsradwegen (Pendler Routen) und Schulwegen soll für Alle Bürgerinnen und Bürger unabhängig von sozialer und räumlicher Herkunft erhöht werden.

bequem...

Schaffung einer motivierenden Infrastruktur auf komfortablen und umwegefreien Radwegen mit einer sicheren und konfliktarmen Führung an den Knotenpunkten. Zukünftig werden bei Infrastrukturmaßnahmen die Interessen und der Platzbedarf des Fuß- und Radverkehrs ausreichend berücksichtigt und gegenüber dem Kfz-Verkehr als gleichwertiges Verkehrsmittel behandelt.

und gesund

Schaffung eines positiven Fahrradklimas durch Öffentlichkeitsarbeit und Imagebildung. Aufzeigen der (Reisezeit-)Vorteile gegenüber dem Pkw. Bürgerinnen und Bürger werden zur Bewegung motiviert und gleichzeitig wird ein Beitrag für eine lebenswerte und attraktive Stadt geleistet.



Abb. 4-4 Leitbild Radverkehr Stadt Drensteinfurt

5 Maßnahmenkonzept Radverkehr

Die Maßnahmenkonzeption für den Radverkehr konzentriert sich auf punktuelle Maßnahmenvorschläge, die auf der Mängelanalyse aufbauen. Grundlage bildet das abgeleitete Analysenetz für den Radverkehr (vgl. Abb. 3.5-1). Zusätzlich werden allgemeine Maßnahmen benannt, die bei neuen Planungen bzw. Baumaßnahmen berücksichtigt (z. B. Barrierefreiheit) bzw. im gesamten Stadtgebiet geprüft werden sollen. Grundlage für die Radverkehrsplanung sind die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen²⁰ sowie der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)²¹ (vgl. auch Kapitel 3.2).

5.1 Allgemeine Maßnahmen

Die Allgemeinen Maßnahmen sollten bei Baumaßnahmen und Planungen im Stadtgebiet von Drensteinfurt auch abseits des kategorisierten Radwegenetzes berücksichtigt und umgesetzt werden. Sie sind als Querschnittsaufgabe in jedem Handlungsfeld von Bedeutung. Sie sind dauerhaft umzusetzen und eine grundlegende Voraussetzung, um eine Erhöhung des Radverkehrsanteils am Gesamt-Modal-Split um 10 % in den kommenden 10 Jahren zu erreichen.

5.1.1 Führungsformen

Radverkehr auf die Fahrbahn führen

Der Radverkehr sollte, da wo es möglich ist, unter folgenden Bedingungen im Mischverkehr geführt werden, d. h. ohne Radverkehrsanlage:

- Auf Straßen mit wenig Kfz-Verkehr und kaum Lkw-Verkehr (max. 700 Kfz/h)
- Abhängig auch von der Breite der Fahrbahn (<7,50 m)
- Geringe Geschwindigkeiten bis max. 30 km/h
- Geeignete Straßen sind u. a.:
 - Verkehrsberuhigte Bereiche,
 - Tempo-30-Zonen,
 - ruhige Anwohnerstraßen

Wird die Verkehrsstärke unter Berücksichtigung der Fahrbahnbreite überschritten, sollten andere Führungsformen geprüft werden.

Sackgassen

Teilweise sind Sackgassen in Drensteinfurt nicht als durchlässig für Fußgänger und Radfahrer markiert, obwohl sie durchlässig sind. Dort, wo es möglich ist, sollte das Verkehrszeichen 357-50 „für Radverkehr und Fußgänger durchlässige Sackgasse“ aufgestellt werden (vgl. Abb. 5.1.1-1).

²⁰ Quelle: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) 2010: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen.

²¹ Quelle: Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 20. April 2020 (BGBl. I S. 814) geändert worden ist.



Abb. 5.1.1-1 Zeichen 257-50/51 StVO

Öffnung von Einbahnstraßen

Für den flüssigen Radverkehr stellen Einbahnstraßen in Gegenrichtung oft Hemmnisse dar, die umfahren werden müssen. Auch die Anlieger können ihre eigene Straße mit dem Rad nur in eine Richtung befahren und werden so schon zu Beginn der Fahrt zu Umwegen gezwungen. Das Öffnen von Einbahnstraßen für den Radverkehr wird durch die Zeichen 220 mit Zusatzzeichen 1000-33 und 267 mit dem Zusatzzeichen 1022-10 StVO gewährt. Voraussetzung ist, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h beträgt, eine ausreichende Straßenbreite für Begegnungsverkehr mit dem Kfz zur Verfügung steht sowie die Verkehrsführung im Streckenverlauf und an Kreuzungen und Einmündungen übersichtlich ist.

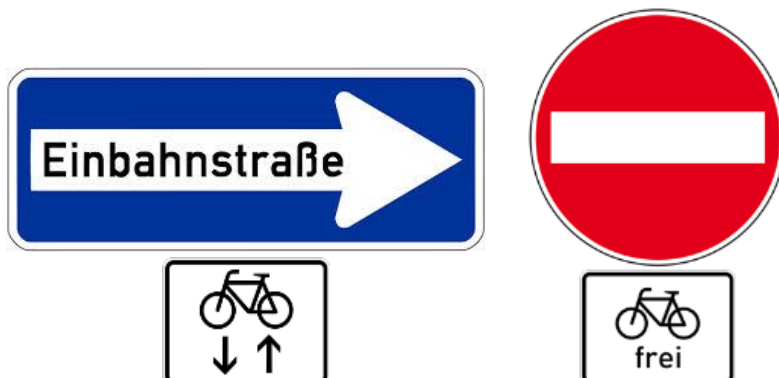


Abb. 5.1.1-2 Zeichen 220 + Zusatzzeichen 1000-33 und 267 + Zusatzzeichen 1022-10 StVO

Überprüfung der benutzungspflichtigen Radwege

An einigen Radwegen im Stadtgebiet von Drensteinfurt wurde deren Benutzungspflicht mangels Einhaltung der Mindestmaße aufgehoben. Die weiterhin bestehenden häufig gepflasterten Radwege wurden jedoch baulich nicht beseitigt. Dies führt an einigen Stellen im Stadtgebiet zu Konflikten insbesondere zwischen Fußgängern und Radfahrern aber auch dem Kfz-Verkehr, weil die Verkehrsteilnehmer häufig nicht über die (geänderten) Verkehrsregelungen Bescheid wissen. Alle Radwege sollten im Stadtgebiet hinsichtlich ihrer Radwegebenutzungspflicht geprüft werden. Gemäß VwV-StVO zu § 2 Absatz 4 Satz 2 müssen bspw. baulich angelegte Radwege mindestens 1,60 m sein und gemeinsame Geh- und Radwege innerorts sowie außerorts 2,50 m.

5.1.2 Sicherheit

Aufstellflächen für den Radverkehr bei Führung auf Fahrbahnen

An größeren Knotenpunkten, bei denen der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt wird, stehen Radfahrer häufig eng neben dem wartenden Kfz. Ihnen sollte Vorrang gewährt werden. Es besteht die Möglichkeit, an Knotenpunkten mit Signalisierung eine aufgeweitete Radaufstellfläche zu markieren, um die Radfahrenden beim Aufstellen und Anfahren in das Blickfeld des Kfz-Verkehrs zu rücken. Die Radaufstellfläche sollte mindestens 3,00 bis 5,00 m lang sein sowie mit Fahrradpiktogrammen und im Idealfall roter Farbe deutlich markiert werden. Die Haltelinie des Kfz-Verkehrs wird durch eine zurückverlegte Haltelinie angeordnet.

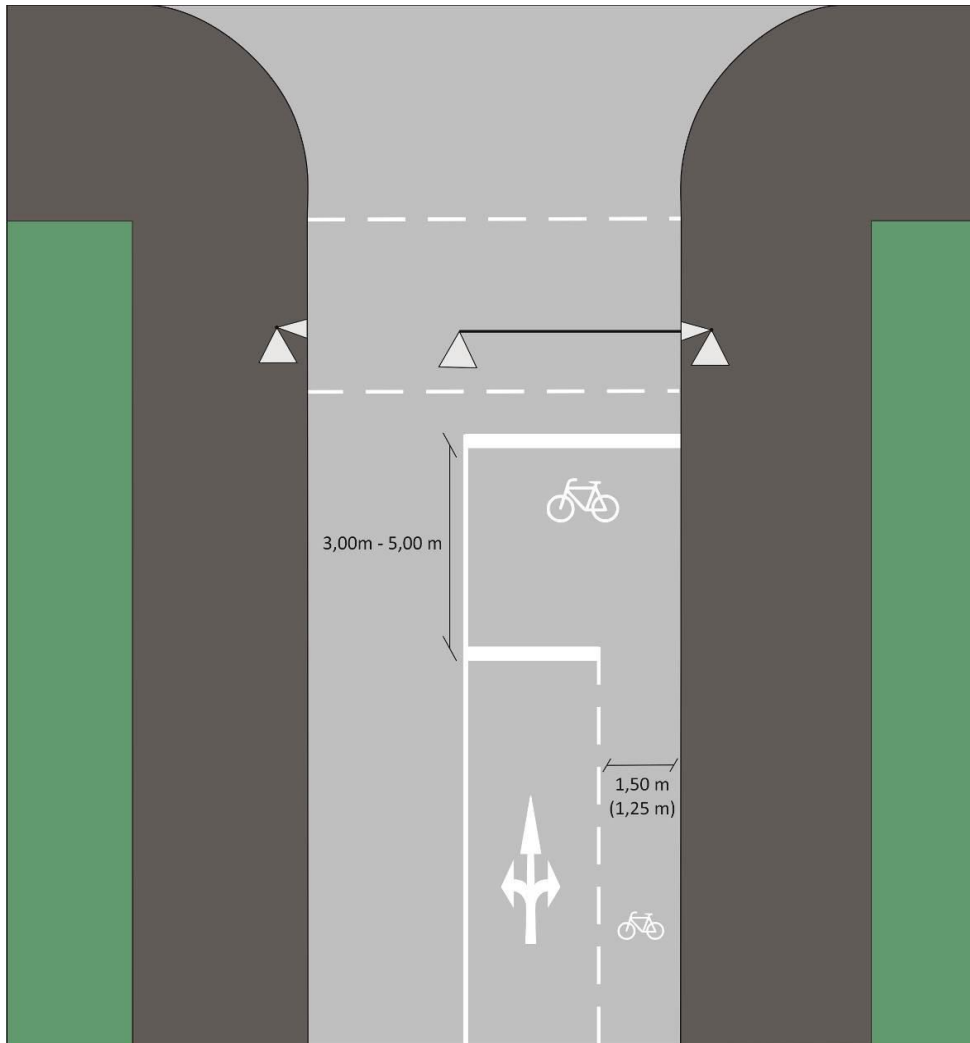


Abb. 5.1.2-1 Aufstellfläche Radverkehr (gemäß ERA 2010, Kapitel 4.4)

Beleuchtung

Die Beleuchtung von Streckenabschnitten kann die Verkehrssicherheit für Radfahrer bei Dunkelheit erhöhen. Neben der Sicherheit spielt der Aspekt der Angst bei Dunkelheit eine Rolle. Besteht der Wunsch einen Radweg mit angemessener Beleuchtung zu versehen, dann sollte die Beleuchtung den Richtlinien der Forschungsgemeinschaft für Straßen- und Verkehrswesen entsprechen. Neuerdings ist es möglich, mit geeigneter Sensorik die Beleuchtung nur dann zu betreiben, wenn der Weg auch genutzt wird (smarte Beleuchtung). Im Sinne des Umweltschutzes ist

es jedoch nicht möglich (und auch nicht zielführend), alle Wege auszuleuchten (Lichtverschmutzung, Energie- und Instandhaltungskosten).

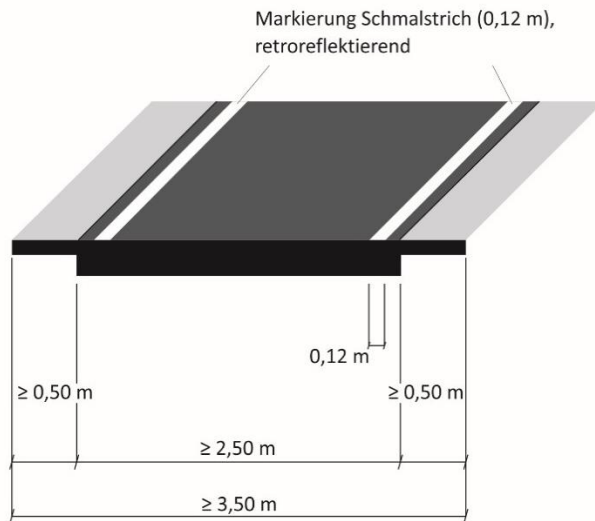


Abb. 5.1.2-2 Radweg mit Markierung eines Schmalstrichs (gemäß ERA 2010, Kapitel 9.2)

Damit Radfahrende bei Dunkelheit zumindest nicht vom Weg abkommen, können die Fahrbahn­ränder von Radwegen auch mit einem durchgehenden, retroreflektierenden Schmalstrich markiert werden (vgl. Abb. 5.1.2-2).

Fahrkomfort

An vielen Querungsstellen verhindern Bordsteinkanten eine komfortable Querung der Fahrbahn. Einige Überquerungen im Stadtgebiet sind bereits barrierefrei gestaltet worden, insbesondere da wo Straßenräume saniert bzw. neu geplant wurden. Dennoch sollte bei anstehenden Planungsarbeiten bzw. Baumaßnahmen die Barrierefreiheit berücksichtigt werden. Alle Überleitungen und sonstigen nutzbaren Flächen sollten barrierefrei ohne Kanten und Stufen nutzbar sein. Dies fördert erheblich den Komfort der Radfahrenden. Erfolgen kann dies zum Beispiel über Bordsteinabsenkungen. Dabei sind die Belange von Menschen mit Behinderung zu berücksichtigen (z. B. Installation von Rippenplatten etc.).

Rückbau von Umlaufgittern

Umlaufgitter und Sperrpfosten sind unpraktisch für Fahrradfahrende mit Anhängern, Lasten- oder Spezialrädern. Durch die oftmals zu schmalen Durchfahrtsbreiten zwischen den Umlaufgittern wird eine Weiterfahrt unterbunden sowie das Unfallrisiko erhöht. Gemäß ERA 2010, Kap. 9.4.2 (Überquerungsstellen ohne Lichtsignalanlage) sollte auf den Einsatz von Umlaufsperrern möglichst verzichtet werden. Sind sie im Ausnahmefall aus verkehrssicherheitsrelevanten Aspekten erforderlich, dann ist zu beachten, dass die Durchlassbreite der Umlaufgitter den aktuellen Anforderungen des Radverkehrs entspricht und es zu keiner Behinderung, z. B. bei der Durchfahrt mit Gepäcktaschen, Lastenrädern oder Fahrrädern mit Anhängern kommt. An Gefahrenstellen sind diese Hindernisse/ Einschränkungen für den Radverkehr allerdings nicht immer zu vermeiden, da sie zum einen dem Schutz der Verkehrsteilnehmer beim Kreuzen von Radweg und Straße dienen und andererseits den Kfz-Verkehr am Befahren des Radweges hindern. Zur Einhaltung der geforderten Durchfahrtsbreite sollte der Abstand zwischen den Sperrgittern mind. 1,50 m betragen. Außerdem ist ein Abstand vom Umlaufgitter zur Fahrbahn von 3,00 m zu berücksichtigen. Vorstellbar sind:

- Seitliche Verengung des Radweges
- Pollerinstallation gemäß ERA (Sperrpfosten sind zunächst grundsätzlich zu prüfen)
- Installation von Umlaufsperrern gemäß ERA
- Alternative Anordnung von Umlaufsperrern unter Einhaltung der Mindestmaße

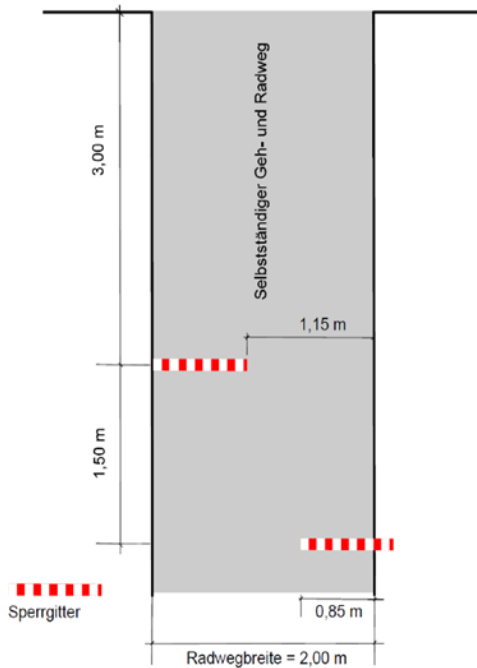


Abb. 5.1.2-3 Installation von Umlaufsperrern gemäß ERA²²

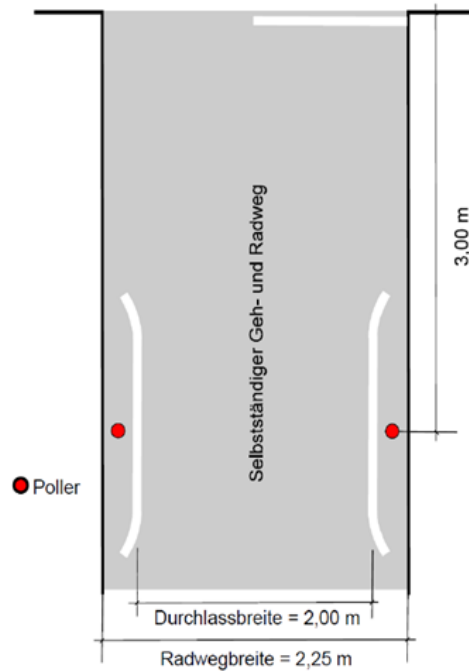


Abb. 5.1.2-4 Seitliche Verengung des Radweges²³

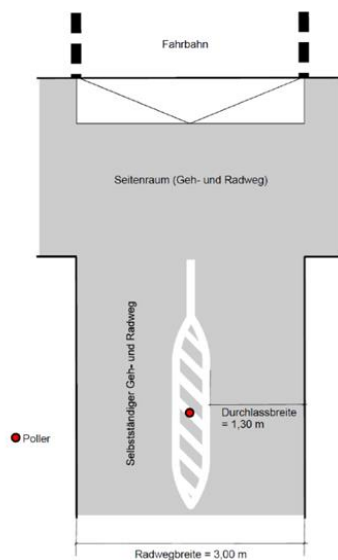


Abb. 5.1.2-5 Pollerinstallation²⁴

²² Quelle: Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. 2015: ADFC-Empfehlungen: Umgang mit Pollern und Umlaufsperrern. Oktober 2015.

²³ Quelle: Ebenda.

²⁴ Quelle: Ebenda.

Führung Radverkehr an Arbeitsstellen/ Baustellen

Arbeitsstellen/ Baustellen im Straßenraum müssen gesichert werden, um Verkehrsteilnehmende, aber auch Arbeitskräfte zu schützen. Häufig werden zwar von den Behörden geeignete Anordnungen getroffen, diese aber durch Baufirmen nicht immer ausreichend und dauerhaft umgesetzt. Während Fußgänger normalerweise den Gehweg benutzen bzw. den Rand der Fahrbahn, wenn kein Gehweg vorhanden ist, gibt es beim Radverkehr mehrere unterschiedliche Führungsformen.

- Dem Radverkehr soll das Passieren der Arbeitsstelle ohne Absteigen ermöglicht werden.
- Wenn vor und/ oder hinter der Baustelle eine Benutzungspflicht für den Radverkehr besteht, soll sie möglichst entlang der Arbeitsstelle aufrechterhalten werden.
- Falls Rad- und Fußverkehr sich eine gemeinsame Fläche teilen müssen, sollte die Benutzungspflicht aufgehoben und der Radverkehr vor der Arbeitsstelle gesichert auf die Fahrbahn übergeleitet werden.
- Ggf. ist zu prüfen, ob wegen der arbeitsstellenbedingten Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn Tempo 30 angeordnet werden sollte.

5.2 Handlungsfeld Radverkehrsanlage

Das Handlungsfeld Radverkehrsanlage umfasst insgesamt acht Maßnahmenswerpunkte bzw. -gruppen, die nachstehend erläutert werden:

Handlungsfelder Radverkehrsanlagen
Änderung der (Rad-)Verkehrsführung
Beschilderung
Fahrradstraße
Geschwindigkeitsreduzierung
Markierung
Neubau Radweg
Oberflächensanierung
Umbau

Änderung Radverkehrsführung

Unübersichtliche und defizitäre Radwegeführungen sollen durch bauliche Anpassungen oder Änderung von Radverkehrsbeschilderung verbessert werden. Dies kann z. B. mit der Änderung der Radwegeführung einhergehen. Durch Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 km/h kann der Radverkehr auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt werden. Bei vorhandenen gemeinsamen Geh- und Radwegen, die deutlich zu schmal sind, um beiden Verkehrsträgern gerecht zu werden, kann eine Konfliktsituation damit entschärft und sowohl dem Rad- als auch dem Fußverkehr ausreichend Platz im Straßenraum gewährt werden.

Beschilderung

Bei Beschilderungen handelt es sich oftmals um die Ausweisung von Fahrradstraßen oder benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen. Zudem dienen einige dieser Maßnahmen der Orientierung (Hinweisschilder) sowie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit (z. B. „Vorfahrt gewähren“ VZ 205).

Fahrradstraßen

Fahrradstraßen sollen die Attraktivität des Radverkehrs steigern und Vorteile gegenüber dem Kraftfahrzeugverkehr schaffen. Andere Fahrzeuge als Fahrräder dürfen ausgewiesene Fahrradstraßen (Zeichen 244.1) nicht benutzen. Das Nebeneinanderfahren von Fahrradfahrenden ist hier durchgängig erlaubt. Durch Zusatzzeichen können andere Fahrzeuge zugelassen werden. Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist **oder dies alsbald zu erwarten ist**. Fahrradstraßen zeigen Radfahrenden, dass sie als Verkehrsteilnehmer wertgeschätzt werden. Fahrradstraßen werden durch die Verkehrszeichen 244.1 und 244.2 angeordnet. Mit der Drucksacke 410/21 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO reicht es nun seit Juni 2021 jedoch schon aus, wenn der Straße bereits eine hohe Netzbedeutung im Radverkehr zukommt. Die Interessen sind jedoch auch mit den Belangen anderer Verkehrsmittelnutzerinnen und -nutzer hinlänglich abzuwägen. Durch den geringen Kfz-Verkehr und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h sind Fahrradstraßen zudem deutlich weniger von Lärm- und Schadstoffemissionen betroffen.

Fahrradzonen können analog zu Tempo 30-Zonen angeordnet werden. Die Regelungen ähneln denen von Fahrradstraßen. Für den durch Fahrzeuge verursachten Verkehr gilt eine maximale Geschwindigkeit von 30 km/h. Dabei dürfen Radfahrende nicht gefährdet oder behindert werden. Zusätzlich ist für Elektrokleinstfahrzeuge das Einfahren in eine Fahrradzone erlaubt.

Ziel ist es, die Hauptachsen des Radverkehrs zu beschleunigen und Fahrradfahren komfortabler und sicherer zu gestalten. Das erhöht die Motivation mit dem Fahrrad statt mit dem Auto zu fahren, insbesondere dann, wenn es sich um kurze bis mittlere Strecken handelt.

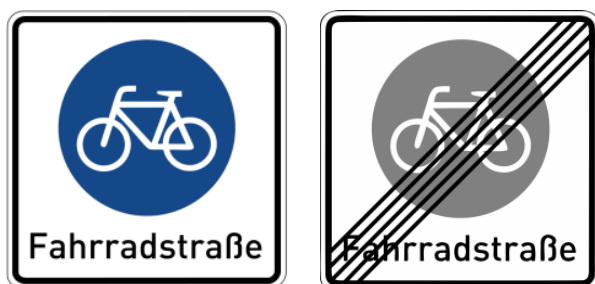


Abb. 5.2-1 Zeichen 244.1 und 244.2 StVO

Geschwindigkeitsreduzierung

Bei Geschwindigkeiten von 30 km/h und geringem Lkw-Aufkommen kann der Radverkehr im Mischverkehr ohne Radverkehrsanlage geführt werden. Geschwindigkeitsreduzierung kann zu einer erheblichen Verkehrssicherheit für Radfahrende beitragen. Insbesondere, wenn der Fahrbahnquerschnitt keine eigenständige Radverkehrsführung zulässt, ist die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn unumgänglich.

Markierung

Maßnahmen in Form von Markierungen sind vor allem an den Stellen relevant, an denen die Sicherheit der Radfahrenden beeinträchtigt sein könnte. Im Rahmen von Markierungsmaßnahmen trägt eine farbige Markierung von Furten, Sicherheitsstreifen und Radfahrstreifen an Radverkehrsanlagen beispielsweise zu mehr Sicherheit bei.

Ausbau und Neubau von Radverkehrsanlagen

Die Anpassung der Breite der Radverkehrsanlage eines Haupt-, Neben- und Ergänzungsradwegs erfordert häufig den kompletten Neubau, um eine durchgängig asphaltierte, ebene Oberfläche zu ermöglichen. Bei einem Neubau des Radweges ist generell die Anpassung der Breite nach mindestens ERA-Standard zu empfehlen, da somit ein hoher Komfort für den Radfahrenden geschaffen wird und der betroffene Abschnitt eine Zunahme der Radfahrerzahlen ermöglicht (angebotsorientierte Planung). Dies gilt auch für die Wegekategorie „Ergänzungsradweg“.

Neben dem Komfort ist eine ausreichende Radwegebreite für eine sichere und konfliktfreie Führung von Bedeutung. Zu nennen sind in diesem Zusammenhang auch der Pedelec- und E-Bike-Verkehr (v. a. im Zweirichtungsverkehr), der durch seine höheren Geschwindigkeiten neue Ansprüche an die Radverkehrsinfrastruktur – insbesondere deren Radwegebreite im Begegnungsverkehr – stellt.

Wurden bei der Mängelanalyse Netzlücken auf den drei Wegekategorien festgestellt, sollen diese durch die Errichtung von neuen Radverkehrsanlagen gemäß den ERA-Standards oder darüber hinaus geschlossen werden. Damit werden Umwege für die Radfahrenden künftig vermieden und eine zügige Radwegeverbindung im Alltagsradverkehr gewährleistet.

Oberflächensanierung

Die Sanierung der Radwegeoberflächen ermöglicht eine ebene und asphaltierte Wegeführung für ein zügiges und gefahrloses Vorankommen im Alltagsverkehr. Bei empfohlenen Sanierungen sollten die Radverkehrsanlagen möglichst den gegenwärtigen Standards oder darüber hinaus entsprechen.

Umbau

An Stellen, an denen eine bauliche Umstrukturierung des Straßenquerschnittes erforderlich ist, sind Umbaumaßnahmen vorgesehen.

5.3 Handlungsfeld Knotenpunkt

Das Handlungsfeld Knotenpunkt umfasst insgesamt sechs Maßnahmen-schwerpunkte bzw. -gruppen, die nachstehend erläutert werden.

Handlungsfelder Knotenpunkte

Anpassung der LSA-Schaltung

Beschilderung

Errichtung einer Querungshilfe

Markierung

Umbau

Anpassung LSA-Schaltung

Lichtsignalanlagen mit Anforderungstaster sind noch weit verbreitet, sodass Radfahrende zunächst die Anforderungstaste betätigen müssen, um eine Grünphase zu erhalten. Der Radverkehr sollte – sofern es sich nicht um eine Dunkelampel handelt – bei Phasenumlauf automatisch Grün erhalten. Bei breiteren Straßen/ größeren Knotenpunkten sollte der Radverkehr ein eigenes Signal erhalten. Die Grünschaltung sollte dabei für den Fuß- und Radverkehr einige Sekunden vor dem Kfz erfolgen.

Beschilderung

In die Kategorie „Beschilderung“ fallen Maßnahmen im Bereich Beschilderung von Verkehrszeichen. Beispiele sind das Verkehrszeichen 205 (Vorfahrt gewähren) und das Zusatzzeichen 1000-32 (Radverkehr kreuzt von links und rechts).

Errichtung einer Querungshilfe

Eine weitere Maßnahme sieht Verbesserungen im Querungsbereich vom Radverkehr mit dem Kfz-Verkehr vor. Die Errichtung einer Querungshilfe dient der sicheren Führung des Radverkehrs über die Fahrbahn. Die Markierung einer Wartelinie für Radfahrer (die Markierung der Fahrbahn ist im Einzelfall zu prüfen) oder die Errichtung einer ca. 3,50 m breiten (mindestens 2,50 m) Mittelinsel erhöht die Sicherheit beim Queren der Fahrbahn, da bereits ein Fahrrad mit Anhänger Längen von 3,00 bis 3,50 m aufweist.

Markierung

Mithilfe von Markierungen kann die Sicherheit von Radfahrenden an Knotenpunkten gesteigert werden. Beispielsweise erhöhen rote Einfärbungen von Furten mit Fahrradpiktogrammen die Verkehrssicherheit von Radfahrenden. An unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten etc.) wird dem abbiegenden Kfz-Verkehr verdeutlicht, dass hier Radfahrer die Straße queren. Auch die Markierung von Aufstellflächen bei einer Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn fällt unter diese Kategorie (vgl. Kapitel 5.1.2).

Umbau

Hierunter werden Umbautätigkeiten verstanden, wie beispielsweise der Umbau eines Knotenpunktes zu einem Kreisverkehr oder die barrierefreie Anpassung von Geh- und Radwegen.

5.4 Erläuterungen zu den Maßnahmentabellen

Die Grundlage für die Maßnahmentabellen bilden die in den vorangegangenen Kapiteln analysierten Mängel und Handlungsfelder. Sowohl die Mängel als auch die Maßnahmen werden in den Tabellen zusammengefasst und übersichtlich dargestellt. Mithilfe einer Maßnahmennummer ist eine detaillierte Verortung der jeweiligen Maßnahme möglich. Im Folgenden wird der Aufbau der Maßnahmentabellen für die Handlungsfelder „Radverkehrsanlage“ und „Knotenpunkte“ erläutert.

Die beiden Maßnahmentabellen sind mit einer **ID-NR** versehen, die dabei hilft, die Maßnahme im Stadtgebiet anhand der Maßnahmenübersichtskarte (vgl. Anhang 1) zu verorten. Ebenso sind die Maßnahmentabellen im Anhang 1 zu finden.

Maßnahmen für Radverkehrsanlagen geht das Kürzel **RV** voran. Maßnahmen an Knotenpunkten sind mit dem Kürzel **KN** versehen. Weitere Angaben beziehen sich

auf die **Lage** (Straßennamen), die **Länge in m** (nur für Maßnahmen an Radverkehrsanlagen), die **Ortslage** (innerorts oder außerorts) sowie die Baulastträgerschaft (Stadt Drensteinfurt, Kreis Warendorf, Landesbetrieb Straßen.NRW, Bund).

Für die Maßnahmentabellen der Radverkehrsanlagen und Knotenpunkte an klassifizierten Straßen sind zusätzlich, sofern vorhanden, **DTV-Werte** eingetragen (aus der Hochrechnung SVZ 2019).²⁵ Darüber hinaus wird die **zulässige Höchstgeschwindigkeit** angegeben, sofern diese mit erhoben wurde.

Zusätzlich enthalten die Maßnahmentabellen Informationen über die **Radwegekategorie** der Netzhierarchisierung (Haupt-, Neben-, Ergänzungsnetz) sowie eine **Bestandsbeschreibung** mit der Beschreibung der Maßnahmen.

Die **Maßnahmengruppe** der jeweiligen Handlungsfelder ist ebenfalls mit aufgeführt und gibt einen ersten Überblick über die geplanten Maßnahmen. Darauf aufbauend findet in der **Maßnahmenbeschreibung** eine kurze Beschreibung der Maßnahme statt.

Alle Maßnahmen werden mit einer Kostenschätzung angegeben. Es ist zu beachten, dass sich diese lediglich auf den aktuellen Stand (2023) beziehen und sich aufgrund von Anpassungen der Material- und Baukosten in der Folgezeit ändern können. Nachfolgend sind die Kosten in fünf verschiedene Kategorien eingeteilt:

- Kategorie 1: bis 5.000 €
- Kategorie 2: 5.000 € bis 20.000 €
- Kategorie 3: 20.000 € bis 50.000 €
- Kategorie 4: 50.000 € bis 100.000 €
- Kategorie 5: über 100.000 €

Die Gesamtbewertung der Priorisierung gibt eine Empfehlung/ Hilfestellung, welche Maßnahmen prioritär zu entwickeln sind. Aus der Priorisierung wird der Umsetzungszeitraum abgeleitet.

- Priorität 1: Umsetzungszeitraum 1 bis 3 Jahre
- Priorität 2: Umsetzungszeitraum 4 bis 7 Jahre
- Priorität 3: Umsetzungszeitraum 7 bis 10 Jahre oder darüber hinaus

Die Maßnahmen, die in einem Zeitraum zwischen 1-3 Jahren umgesetzt werden können, betreffen häufig die Verbesserung der Sicherheit des Radverkehrs, v. a. an Knotenpunkten auf Hauptradwegen. Dazu zählen beispielsweise die Errichtung von Schildern oder Signalleuchten sowie die farbliche Markierung von Furten und Piktogrammen.

5.5 Exkurs Radschutzstreifen außerorts und Tempo 30 in Innenstädten

Nachfolgend sind zwei Exkurse zu den rechtlichen Rahmenbedingungen zur Markierung von Radschutzstreifen außerorts und zur flächendeckenden Ausweisung von Tempo 30 verfasst.

²⁵ Quelle: Landesbetrieb Straßenbau NRW 2022: Straßenverkehrszählung (SVZ) aus dem Jahr 2015.

Radschutzstreifen außerorts – Exkurs

Während der Projektbearbeitung kam innerhalb der Abstimmungsrunden der Wunsch nach Radschutzstreifen außerorts auf, so wie sie in den Niederlanden häufig markiert werden. Eine Markierung der Radschutzstreifen außerorts kann zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit und Akzeptanz des Radverkehrs führen. Zudem stellt es eine kostengünstige und schnelle Lösung zur Schaffung eines Radverkehrsangebotes an außerörtlichen Straßen ohne Radverkehrsanlage dar.

Bei Einführung der Schutzstreifen in Deutschland durch die sogenannte „Fahrradnovelle“ in der Straßenverkehrsordnung (StVO) wurde die Markierung von Radschutzstreifen außerorts vorerst ausgeschlossen. Grund dafür stellte das Forschungsdefizit hinsichtlich der Sicherheit für Radfahrerinnen und Radfahrer dar. Diese Forschungsdefizite sollten im Rahmen des durch den Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) geförderten Pilotprojekts „Schutzstreifen außerorts – Modellversuch zur Abmarkierung von Schutzstreifen außerorts und zur Untersuchung der Auswirkungen auf die Sicherheit und Attraktivität im Radverkehrsnetz“ aufgegriffen werden. Mithilfe des Projektes sollten den Auswirkungen der Markierungen von Radschutzstreifen, die Akzeptanz der Verkehrsteilnehmenden sowie die Sicherheitslage erforscht und dargestellt werden. Anschließend sollte geprüft werden, ob ein Anpassungsbedarf der verkehrsrechtlichen Bestimmungen und der technischen Regelwerke nötig ist

Das Pilotprojekt erfolgte im Landkreis Grafschaft Bentheim (LGB) im Südwesten Niedersachsens. Der LGB ist ein ländlich geprägter Raum mit einem Radverkehrsanteil von 31,4 %, welcher in etwa dreimal höher als der Bundesdurchschnitt ist. Bereits 2007 und 2011 wurde der LGB als „Fahrradfreundlichster Landkreis Niedersachsens“ ausgezeichnet. Es gibt also eine breite Akzeptanz des Radverkehrs in der Bevölkerung und somit wurde der LGB als Standort für das Pilotprojekt ausgewählt. Die Umsetzung der Projektstrecken erfolgte im Jahr 2013 auf der Kreisstraße 40 zwischen den Gemeinden Halle und Getelo mit einer Länge von rund sieben Kilometern. Die Fahrbahnbreite betrug 5,25 m und nach Abmarkierung der Radschutzstreifen von jeweils 1,25 m verblieb die Kernfahrbahn mit 3,75 m. Zusätzlich wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h reduziert und in engen Kurven erfolgte eine weitere Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h. Das ursprünglich festgelegte Projektende (Ende des Jahres 2015) wurde um ein weiteres Jahr verlängert und anschließend wurde der Schlussbericht zeitnah angefertigt.

Die abschließende Bewertung des Projektes ist zu dem Ergebnis gelangt, dass sich nach Einschätzung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) „die Anlage eines Schutzstreifens außerorts nicht förderlich auf die Verkehrssicherheit auswirkt“. Die Ergebnisse bestätigten, dass sich insbesondere Kraftfahrzeugführer an der Leitlinie orientieren und dadurch oftmals näher an die Radfahrer heranfahren. Daraus ergeben sich, insbesondere angesichts der höheren Geschwindigkeiten außerorts, Verkehrssicherheitsrisiken für die Radfahrenden. Eine Änderung der Vorschrift zur Straßenverkehrsordnung konnte nicht erreicht werden, allerdings werden weitere Teststrecken eingeführt, um die Markierung von Schutzstreifen außerorts voranzutreiben. Im Rahmen des Modellprojekts „Schutzstreifen“ der Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V. (AGFK-BW) wurden rund 30 Teststrecken eingerichtet. Im Januar 2023 hat das Verkehrsministerium Baden-Württemberg Schutzstreifen auf Landstraßen mit weniger als 5.000 Kfz/ d und einem Tempolimit zugelassen. Die Entscheidung, ob Schutzstreifen außerorts zum Zuge kommen, wird den zuständigen Straßenverkehrsbehörden übertragen.

Quellen:

Schlussbericht NRVP-Projekt 2017: „Modellversuch zur Abmarkierung von Schutzstreifen außerorts zur Untersuchung der Auswirkungen auf die Sicherheit und Attraktivität im Radverkehrsnetz.“
Adenstedt, F. 2020: Wie viel Radverkehr geht noch im ländlichen Raum? Das Beispiel Landkreis Grafschaft Bentheim. In: Straßenverkehrstechnik, 11 (2020), 766-776.
Staatsministerium Baden-Württemberg 2023: Service. Presse. Pressemitteilung. Land ermöglicht Fahrradschutzstreifen außerorts.

Tempo 30 in Innenstädten – Exkurs

Einige Maßnahmenvorschläge setzen eine flächendeckende Ausweisung von Tempo 30 im Stadtkern von Drensteinfurt voraus. Ein Tempolimit von max. 30 km/h bringt einige nennenswerte Vorteile mit sich. Zum einen besteht so eine einheitliche Regelung zur zulässigen Höchstgeschwindigkeit im gesamten Stadtgebiet. Des Weiteren ist bei einem gleichbleibenden sowie verbesserten Verkehrsfluss mit einer Reduktion der Lärm- und CO₂-Emissionen zu rechnen. Ebenso wird dadurch die Unfallgefahr und Unfallschwere reduziert. Den Fußgängerinnen und Fußgängern kann bei Geschwindigkeiten von 30 km/h mehr Raum zugesprochen werden, was für eine erhöhte Aufenthaltsqualität sorgt. Für den Radverkehr bedeutet eine Geschwindigkeit von 30 km/h innerorts, dass dieser sicher auf der Fahrbahn geführt werden kann (vgl. Kap. 3.2).

Bisher entscheidet die jeweils zuständige Straßenverkehrsbehörde über das Errichten oder Entfernen von Verkehrszeichen. Eine Ausnahme bildet die streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h auf Straßen des überörtlichen Verkehrs in unmittelbarer Nähe zu schützenswerten Einrichtungen wie Schulen, Kindergärten, Pflegeheimen und Krankenhäusern (§ 45 Abs. 9 StVO). An streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h ist die Anlage von Radverkehrsanlagen im Gegensatz zu Tempo 30-Zonen zulässig.

Im Zuge der Geschwindigkeitsreduzierung unabhängig von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde wurde im Juli 2021 die Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ von den Städten Aachen, Augsburg, Freiburg, Hannover, Leipzig, Münster und Ulm gegründet, welcher mittlerweile über 400 weitere Städte und Gemeinden beigetreten sind. Die Initiative verfolgt das Ziel, die erforderlichen rechtlichen Rahmenbedingungen auf Bundesebene zu schaffen, um den Kommunen die notwendige Gestaltungs- und Entscheidungsfreiheit zur orts- und zielgerichteten Einrichtung von Zonen mit reduzierter Fahrgeschwindigkeit zu ermöglichen. Eine Änderung der StVO würde hier die rechtlichen Grundlagen zur bedarfsgerechten Ausweisung von Tempo-30 schaffen.

Quellen:

Straßenverkehrsordnung (StVO) Stand 2022: § 45 StVO Abs. 9.

Agora Verkehrswende 2023: Kommunen für Tempo 30. Abrufbar unter: www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/kommunen-fuer-tempo-30/.

Initiative „Lebenswerte Städte und Gemeinden“ 2023: ...durch angepasste Geschwindigkeiten. Abrufbar unter: <https://www.lebenswerte-staedte.de/impressum.html>.

Umweltbundesamt 2016: Wirkung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. Berlin.

6 Flankierende Maßnahmen

Die flankierenden Maßnahmen beinhalten zum einen die Optimierung der Fahrradservice-Infrastruktur sowie sogenannte „weiche“ Maßnahmen, die vorrangig Kampagnen und Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung des Radverkehrs und der Verkehrssicherheit umfassen. Darüber hinaus werden flankierende, „weiche“ Maßnahmen zur Pflege des Radwegenetzes und zur Beschleunigung der Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen sowie die Aufstellung eines betrieblichen und eines kommunalen Mobilitätsmanagements empfohlen.

Flankierende Maßnahmen für die Stadt Drensteinfurt	
Verbesserung der Fahrradservice-Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> • Sichere Radabstellanlagen im Stadtgebiet • Errichtung von Mobilstationen • (E-)Lastenrad-Verleih/ Das freie Lastenrad • Fahrradreparaturpoints
Kampagnen/ Öffentlichkeitsarbeit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit	<ul style="list-style-type: none"> • Projekt „STADTRADELN“ • Sicherheit auf Schulwegen • Fahrsicherheitstraining für Senioren/ E-Bike-Schulung • Winterdienst, Pflege und Instandhaltung auf Hauptradwegen
Mobilitätsmanagement	<ul style="list-style-type: none"> • Betriebliches Mobilitätsmanagement • Kommunales Mobilitätsmanagement

Abb. 6-1 Übersicht flankierende Maßnahmen

6.1 Verbesserung der Fahrradservice-Infrastruktur

Sichere Radabstellanlagen im Stadtgebiet und Errichtung von Mobilstationen

Die steigende Anzahl hochwertiger und kostenintensiver Fahrräder erfordert zunehmend den Bedarf an sicheren Radabstellanlagen. Im Jahr 2020 wurden über fünf Mio. Fahrräder verkauft, wovon alleine knapp zwei Mio. einen elektrischen Antrieb zur Unterstützung aufweisen. Der durchschnittliche Verkaufspreis lag bei rund 1.300 Euro mit steigender Tendenz.²⁶

Neben der Errichtung von abschließbaren, sicheren Fahrradboxen wird empfohlen, diebstahlsichere, witterungsgeschützte Radabstellanlagen unmittelbar in der Nähe von bedeutenden Alltagszielen zu installieren (z. B. Arbeitsplatzschwerpunkte, Schulen, Innenstadtbereich). Insbesondere an Schulstandorten sind witterungsgeschützte Anlagen zu empfehlen (vor allem weiterführende Schulen), da die Schülerinnen und Schüler zu den Hauptnutzergruppen im Alltagsradverkehr zählen. Die Fahrräder werden auch unter den jüngeren Radlern zunehmend hochpreisiger und sollte neben der Witterung auch vor Vandalismus geschützt werden. Bei den Schulstandorten ist zum Erhalt des Schulhofes in seinen derzeitigen Ausprägungen mitunter auf eine platzsparende Abstellvariante zu achten.

Die Radabstellanlagen sollten generell einfach und schnell nutzbar sein und einen hohen Diebstahlschutz aufweisen. Eine Überdachung sorgt zusätzlich für mehr Witterungsschutz. Für die Stadt Drensteinfurt sind insbesondere an den

²⁶ Quelle: Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) 2022: Fahrradland Deutschland 2030 – Nationaler Radverkehrsplan 3.0. Berlin.

bedeutenden ÖPNV-Haltepunkten (Bahnhöfe und Busbahnhof) sichere, überdachte Radabstellanlagen zu schaffen. Diese können einen bedeutenden Beitrag zum Umstieg auf den Umweltverbund gerade im Pendlerverkehr leisten (vgl. Abb. 6.1-1). An den Bahnhöfen Rinkerode, Drensteinfurt und Mersch (Walstedde) sind bereits sichere, überdachte Radabstellanlagen vorhanden, die jedoch zum Teil sehr hohe Auslastungen aufweisen.

Zudem sind am Freibad Erlbad und am Sportplatz in den Sommermonaten viele Radfahrende unterwegs. Hier sollten die vorhandenen Felgenhalter durch sichere Fahrradbügel ersetzt und erweitert werden und das Angebot auch durch Stellplätze für Lastenfahräder ergänzt werden. Es sollte außerdem überlegt werden, ob überdachte Radabstellanlagen für Besucherinnen und Besucher des Sportplatzes und der Tennisanlage sinnvoll wären (Vorschlag: ca. 10 bis 20 Stellplätze für Radfahrende).

Errichtung von Mobilstationen

Unter Mobilstationen werden multimodale Verknüpfungspunkte verstanden, an denen mindestens zwei Verkehrsmittel verknüpft werden. Im Rahmen des verbundweiten Konzeptes für die Errichtung von Mobilstationen in der Region Westfalen-Lippe wurden bereits Standorte für (potenzielle) Mobilstationen im Verbundraum identifiziert. Im Konzept des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen Lippe (NWL) werden folgende Standorte für Mobilstationen vorgeschlagen.²⁷

- Brink (Walstedde)
- Drensteinfurt Bahnhof
- Rinkerode Bahnhof
- Mersch Bahnhof

Im Rahmen eines Feinkonzeptes werden die konkreten Ausstattungselementen der potenziellen Mobilstationen genauer untersucht und definiert. Zudem werden die Standorte der Ausstattungselemente genau verortet.

(E-)Lastenrad-Verleih/ Das freie Lastenrad

Lastenräder sind in vielen Bereichen für private (z. B. Familienrad zum Transport von Kindern oder Einkäufen) und wirtschaftliche (z. B. Kurier- oder Postdienste, Handwerk) Zwecke einsetzbar. Lastenräder bieten eine umweltfreundliche Transportalternative gegenüber dem Auto. Neben Gegenständen und Lebensmitteln (z. B. Großeinkäufe) können auch Kinder transportiert werden. Sie tragen damit zum Umweltschutz bei, indem sie den CO₂-Ausstoß sowie die Feinstaub- und Lärmbelastungen verringern.

Die Stadt Drensteinfurt verfügt bereits über ein kostenlos ausleihbares Lastenrad. Ziel ist es, dass Bürgerinnen und Bürger und auch Unternehmen das Fahrrad als Transportmittel stärker nutzen und erste Erfahrungen mit dem Umgang von Lastenrädern sammeln und gegebenenfalls dazu angestoßen werden, sich ein eigenes Lastenrad anzuschaffen. Ausgeliehen werden können die Fahrräder in der Kindertageseinrichtung "Kleine Strolche" und dem Hotel "Leib und Seele".

Zudem bietet die Stadt Drensteinfurt eine anteilige Förderung für Bürgerinnen und Bürger beim Kauf eines Lastenrades mit einem Zuschuss von 500 Euro pro

²⁷ Quelle: Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) 2023: NWL-WEITES KONZEPT ZUR ERRICHTUNG VON MOBILSTATIONEN. Endbericht. Unna.

gekauftem Lastenfahrrad. Insgesamt steht ein Budget von 5.000 Euro zur Verfügung (Stand: 01.01.2023 unter Vorbehalt der Haushaltsfreigabe).²⁸



Abb. 6.1-1 Lästerräder der Stadt Drensteinfurt²⁹

Radabstellanlagen für Lastenräder und Cargobikes

Nicht nur in den urbanen Zentren sind vermehrt Lastenräder oder auch Cargobikes zu erblicken, sondern auch in eher ländlich geprägten Räumen kommen beide Formen verstärkt zum Einsatz. Von den über fünf Mio. verkauften Rädern 2020 in Deutschland entfielen immerhin bereits gut 103.000 auf Lastenräder, davon 78.000 mit elektrischem Antrieb.³⁰ Es gilt, diesen Trend nicht zu „verschlafen“ und entsprechende infrastrukturelle Anforderungen in Sachen Radverkehrsbreiten, höheren Geschwindigkeiten und ausreichend dimensionierten Radabstellanlagen zu berücksichtigen.

Die Anforderungen an Stellplätze für Lastenräder, Cargobikes und auch Fahrräder mit Anhänger sind bei der Dimensionierung der Stellplätze anders als bei konventionellen Rädern (z. B. bis zu 2,75 m Länge eines Lastenrades). Daher weisen die Bügel Abstände von ungefähr 2,00 m zueinander auf (0,80 – 1,20 m Abstand konventionelle Fahrradbügel) und können ggf. schräg angeordnet werden (vgl. Abb. 5.1-2).

Öffentliche „Fahrradrepairpoints“

Zur Attraktivitätssteigerung des Fahrrads können öffentlich zugängliche, kleinere Reparaturstationen einen Beitrag leisten. Diese Servicestationen sind mit einem kleinen Reparaturset (z. B. Schraubendreher, Inbusschlüssel, Reifenheber etc.) sowie einer Luftpumpe ausgestattet. Zusätzlich besteht die Möglichkeit, einen Ständer zu integrieren, damit das Fahrrad zur Reparatur aufgehängt werden kann. Radfahrer können somit selbstständig kleine Reparaturen an ihrem Fahrrad durchführen.

²⁸ Quelle: Stadt Drensteinfurt 2023: Radverkehr. Abrufbar unter: www.drensteinfurt.de/portal/seiten/radverkehr-900000352-26830.html

²⁹ Aufnahme der Stadt Drensteinfurt

³⁰ Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) 2022: Fahrradland Deutschland 2030 – Nationaler Radverkehrsplan 3.0. Berlin.

Die Kosten eines Radreparaturpoints inkl. Fahrradpumpe liegen bei ca. 2.000 bis 2.500 Euro. Eine Förderung ist derzeit noch nicht möglich.



Abb. 6.1-2 Beispiel einer Radservice Station (Fahrradreparaturpoint) aus der Stadt Würselen

6.2 Kampagnen/ Öffentlichkeitsarbeit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

Nachfolgend sind einige Kampagnen und Formen der Öffentlichkeitsarbeit aufgeführt, die vornehmlich der Erhöhung der Verkehrssicherheit dienen und das Radfahren bewerben. Im Fokus stehen hier insbesondere Kinder und Jugendliche sowie Senioren, die im Straßenverkehr besonders zu schützen sind.

Projekt „STADTRADELN“

STADTRADELN ist ein Wettbewerb des Klima-Bündnisses und verfolgt das Ziel, dass in den Kommunen ein Zeichen für verstärkte Radverkehrsförderung und Klimaschutz gesetzt wird. Teilnehmende sind dazu aufgerufen, innerhalb von 21 Tagen möglichst viele Kilometer mit dem Fahrrad zurückzulegen. Mitmachen können Städte, Gemeinden, Landkreise und Regionen mit ihrer Bevölkerung. Insgesamt werden die gesammelten zurückgelegten Kilometer mit dem Fahrrad innerhalb von 21 aufeinanderfolgenden Tagen eines jeden Jahres gezählt. Die Kommunen können diesen Zeitraum in der Zeit vom 1. Mai bis 30. September selbst bestimmen.³¹

Die Stadt Drensteinfurt hat im Jahr 2022 bereits zum fünften Mal gemeinsam mit dem Kreis Warendorf und weiteren kreisangehörigen Kommunen am STADTRADELN teilgenommen. Im Zeitraum vom 07.05.2022 bis 27.05.2022 konnten alle, die in Drensteinfurt wohnen, arbeiten oder einem Verein zugehörig sind, beim STADTRADELN teilnehmen und möglichst viele Kilometer mit dem Fahrrad zurücklegen. Die Zahl der Radelnden und Teams sind seit 2020 gestiegen.

³¹ Quelle: Klima-Bündnis 2022: Stadtradeln. Radeln für ein gutes Klima. Abrufbar unter: www.stadtradeln.de/home



Abb. 6.2-2 Ergebnisse Stadtradeln Drensteinfurt 2022³²

Sicherheit auf Schulwegen

Zur Sicherung und Stärkung von Schulwegen in Drensteinfurt können verschiedene Projekte in Betracht gezogen werden. Eine Verkehrserziehung in der Schule beinhaltet zum einen den Aspekt Mobilitätsalternativen aufzuzeigen und die Verkehrssicherheit der Schülerinnen und Schüler zu schulen. Mobilitätserziehung an Schulen betrifft sowohl die Ausbildung der Schülerinnen und Schüler als auch die entsprechende Weiterbildung der Lehrerinnen und Lehrer als Multiplikatoren. Ziel sollte es sein, den Hol- und Bringverkehr der Eltern mit dem privaten Pkw deutlich zu verringern.

Der „Radlbus“ ist ein Projektbeispiel aus dem Landkreis Mittenberg für gemeinsames Radfahren zur Schule. Ehrenamtliche Fahrrad-Scouts (z. B. Erwachsene oder Schüler ab der 10. Klasse) holen Schüler zu einem bestimmten Zeitpunkt morgens an ausgemachten Startpunkten ab und begleiten sie radfahrend zur Schule. Auf diesem Weg wird sicheres Verhalten im Radverkehr eingeübt. Zur Zielgruppe zählen Schülerinnen und Schüler der 5. und 6. Klasse.³³

Die Einrichtung von Elterntaxi-Haltestellen dient dazu, die Konflikte zwischen Pkw und Radfahrenden sowie Pkw und zu Fuß Gehenden während der Hol- und Bringverkehre zur Schule zu unterbinden. Insbesondere zu Schulbeginn und -ende kommt es zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen vor den Schulgebäuden. Dadurch werden Radfahrer und Fußgänger in ihrem Bewegungsraum gefährdet. Haltende Fahrzeuge auf den Straßen und Bordsteinen, abrupt öffnende Autotüren und mitunter überhöhte Geschwindigkeiten der Pkws bergen erhöhte Unfallgefahr. Die Eltern-Taxi-Haltestellen befinden sich einige hundert Meter vor den Schulen, so dass ein Vorfahren bis vor den Schuleingang nicht mehr möglich ist. Die Schüler können sicher an der Haltestelle aus- oder einsteigen ohne andere Verkehrsteilnehmer zu gefährden und die restlichen Meter zu Fuß zur Schule zurücklegen.

Häufig sind Radwege oder Schutzstreifen von motorisierten Fahrzeugen zugestellt und stellen dadurch eine Barriere für Radfahrer dar, sodass vom vorhandenen Radweg auf den Fußweg oder die Fahrbahn ausgewichen werden muss. Die Aktion „NINA: Warum stehst Du auf meinem Weg?“ weist auf die Gefahren insbesondere für Kinder durch Falschparker hin. Mittels Informationsmaterialien für die Kinder sowie Eltern und Lehrpersonal wird ein Bewusstsein für die Probleme von falsch abgestellten Fahrzeugen geschaffen. Die Kinder und Jugendlichen halten

³² Quelle: Klima-Bündnis 2022: Stadtradeln. Radeln für ein gutes Klima. Abrufbar unter: www.stadtradeln.de/drensteinfurt

³³ Quelle: Nationaler Radverkehrsplan 2020: Radlbus. Fünftklässler werden per Fahrrad in die Schule begleitet. Abrufbar unter: www.nationaler-radverkehrsplan.de/de/node/12187

selbstständig nach Falschparkern Ausschau und weisen mittels Kreide auf dem Gehweg und Infomaterial für die Fahrzeughalter auf die Thematik der Verkehrssicherheit hin. Die Aktion wird von der AGFS NRW organisiert und finanziert.³⁴

Weitere Projektideen an den Schulen, die zur Verkehrssicherheit beitragen, sind:

- Tempo 30-Aktionen (Geschwindigkeitsmessungen, Malaktionen etc.)
- Kinderstreifzüge „Gute Plätze – Schlechte Plätze“ (Streifzüge durch die Stadtteile in Drensteinfurt)
- Verkehrssicherheitstage an den Schulen
- Projekt Fahrradhelm an weiterführenden Schulen (Erhöhung der Akzeptanz für das Tragen eines Fahrradhelmes)

Fahrsicherheitstraining / E-Bike-Schulungen

Mobilität spielt besonders im hohen Alter eine wichtige Rolle für Eigenständigkeit und Teilhabe an der Gesellschaft. Fahrradfahren kann Senioren dabei helfen, die Unabhängigkeit zu erhalten und den Aktionsradius zu erweitern. Kurse bzw. Schulungen für Senioren helfen dabei, mehr Sicherheit und Vertrauen beim Radfahren zu erhalten. Neben einem theoretischen Teil, bei dem die Sicherheit im Straßenverkehr und die Verkehrsregeln (z. B. Vorfahrtsregelung) erneut erläutert werden, können Senioren verschiedene Fahrräder von E-Bikes bis Dreiräder in der Praxis testen.

Ältere Menschen, denen es zu anstrengend ist, mit einem herkömmlichen Fahrrad zu fahren, steigen insbesondere vermehrt auf Pedelecs und E-Bikes um. Damit Unfälle vermieden werden, sollten Fahrtrainings in Betracht gezogen werden. Derartige Kurse werden von der Deutschen Verkehrswacht e. V. angeboten, die Moderatoren für die Kurse ausbilden.³⁵

Sauberkeit und Winterdienst auf Hauptradwegen

Ein häufiges Ärgernis auf Geh- und Radwegen ist der Winterdienst: Gehwege, Fahrbahnquerungen, ÖPNV-Haltestellen werden gar nicht oder spät geräumt; festgetretener Schnee wird mit Hilfe eines Salz-/ Split-Gemischs zu einem schwer bezwingbaren Ärgernis. Darüber hinaus behindern häufig an Abbiegebeziehungen Bepflanzungen (z. B. Hecken, Büsche) die Sichtbeziehungen beim Abbiegen. Bewuchs wird außerdem auch häufig auf Geh- und Radwegen als Einschränkung gesehen, da sie die Breite von Wegen deutlich minimieren. Laut Rechtsprechung wird Gehenden und Radfahrenden eine eigenverantwortliche Aufmerksamkeit abverlangt, nach der erkennbaren Hindernissen ausgewichen werden soll. Bei den betroffenen Bürgerinnen und Bürgern führt dies jedoch zu Unmut.

Der Fokus bei der Pflege und Instandhaltung soll zunächst auf den Hauptradwegen liegen und danach sukzessive auf die gesamte Netzkategorisierung ausgeweitet werden. Hierfür ist zu klären wie die jährliche Qualitätserfassung abläuft und wann und wer die Arbeiten zur Pflege und Instandhaltung durchführt.

Hier kann mit einer entsprechenden Formulierung und Vorgaben in der Ortssatzung zur Räum- und Streupflicht (z. B. Breite des zu räumenden Bereichs und Streumaterial) Abhilfe geschaffen werden. Ein Fokus sollte zunächst auf den Winterdienst an Hauptradwegen gelegt werden. Es ist ratsam, dass die Stadt Drensteinfurt sich

³⁴ Quelle: Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW. (AGFS NRW) 2022: Events und Kampagnen. NINA – Warum parkst Du auf meinem Weg?

³⁵ Quelle: Deutsche Verkehrswacht e.V. 2022: Fit mit dem Fahrrad. Das Trainingsprogramm für Rad- und Pedelecfahrer. Abrufbar unter: www.deutsche-verkehrswacht.de/themen/fit-mit-dem-fahrrad/

mit dem Kreis und weiteren relevanten Baulastträgern gemeinsam abstimmt und entsprechende Organisationsstrukturen und Arbeitsabläufe sowie rechtliche und finanzielle Rahmenbedingungen festlegt.

6.3 Mobilitätsmanagement

Kommunales Mobilitätsmanagement

Das Kommunale Mobilitätsmanagement umfasst ein umfangreiches, umweltfreundliches Mobilitätsangebot, welches den Beschäftigten seitens der Stadtverwaltung angeboten bzw. finanzielle/ infrastrukturelle Anreize zur Nutzung der Angebote geschaffen werden. Dies können folgende Angebote sein:

- Bildung von Fahrgemeinschaften
- Nutzung des ÖPNV und des Fahrrads fördern (z. B. durch sichere Radabstellanlagen, Leasing)
- Bereitstellung von Diensträdern/ Jobrädern/ Lastenrädern

Die Stadtverwaltung dient in erster Linie als Vorbildfunktion.

Betriebliches Mobilitätsmanagement

Die Einrichtung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements zielt auf eine Stärkung umweltfreundlicher Mobilitätsangebote in Betrieben ab. Interessierte Unternehmen erhalten eine Einzelberatung zum Thema nachhaltige Mobilität. Ziel ist es, der Mitarbeiterschaft verschiedene umweltfreundliche Alternativen für den täglichen Arbeitsweg aufzuzeigen. Ein betriebliches Mobilitätsmanagement kann folgende Maßnahmen beinhalten:

- Bereitstellung von sicheren, überdachten Radabstellanlagen
- Umkleiden und Duschkmöglichkeiten
- Lademöglichkeiten für E-Bikes/ Pedelecs am Arbeitsplatz
- Nutzung des ÖPNV (Jobticket) und des Fahrrads
- Einrichtung von Car- und Bikesharingsystemen
- Nutzung der betrieblichen Carsharing-Flotte durch die Bevölkerung außerhalb der Dienstzeiten am Wochenende Bereitstellung von Diensträdern/ Jobrädern/ Lastenrädern
- Nutzung von Angeboten der IHK zur Ausbildung von Mitarbeitenden zu betrieblichen Mobilitätsmanagern
- Schaffung von regelmäßigen Beratungs- und Informationsangeboten für Betriebe

Zudem könnte über (private) Fahrradverleihsysteme zwischen Arbeitsplatz/ Betrieb und Bahnhof nachgedacht werden, um mehr Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern auf den Umweltverbund (ÖPNV, Fuß, Rad) zu bringen.

7 Controlling, Verstetigung und Kommunikation

Die erfolgreiche Umsetzung des Radverkehrskonzeptes ist an eine regelmäßige Überprüfung der Zielerreichung in Form eines Controlling-Systems sowie einer Verstetigungsstrategie gebunden. Zudem nimmt die Kommunikation der Radverkehrsmaßnahmen in der Umsetzung eine bedeutende Rolle ein. Für die Weiterverfolgung und Umsetzung des Konzeptes ist es daher von Bedeutung, dass die Planungen vertiefend vorangetrieben werden. Die Maßnahmen sollten ggf. geprüft und konkret ausgearbeitet werden, damit die empfohlenen Umsetzungszeiträume eingehalten werden können. Nur so kann die Stadt Drensteinfurt die Nahmobilität nachhaltig fördern und die Umweltbelastungen verringern sowie das Ziel der Reduktion der CO₂-Emissionen bis 2035 erreichen.

Controlling und Verstetigung

Eine hohe Anzahl an Maßnahmen betrifft vor allem andere Baulastträger als die Stadt Drensteinfurt selbst. Daher ist für die Maßnahmenumsetzung des Radverkehrskonzeptes eine Abstimmung der Vertreter der Stadt mit den entscheidenden Baulastträgern maßgeblich. Innerorts liegt die Baulastträgerschaft vorwiegend bei der Stadt Drensteinfurt, außerorts hingegen beim Bund, beim Landesbetrieb Straßen.NRW und beim Kreis Warendorf. Damit ist Drensteinfurt auf eine enge Abstimmung mit den Baulastträgern angewiesen. Demzufolge sind für die Umsetzung und Erfolgskontrolle des vorliegenden Radverkehrskonzeptes eine Vielzahl an Akteuren gefragt.

Darüber hinaus ist für die Realisierung der zahlreichen Maßnahmen die Schaffung finanzieller und personeller Voraussetzungen in der Stadtverwaltung notwendig. Die Umsetzung der infrastrukturellen Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes und des flankierenden Maßnahmenkonzeptes stellt eine langfristige Aufgabe dar, die personelle und finanzielle Ressourcen erfordert. Dieser Mehraufwand ist im Stadthaushalt zu berücksichtigen. In diesem Zusammenhang kann ein wichtiger Baustein die Benennung eines Radverkehrsplaners in der Stadtverwaltung sein, der die fachbereichsübergreifende Umsetzung des Konzeptes betreut, Fördermittelanträge stellt und die Abstimmung der Maßnahmen mit den beteiligten Akteuren organisiert.

Aus gutachterlicher Sicht ist ein gemeinsames Treffen aller beteiligter Akteure der Projektgruppe (Stadt Drensteinfurt, Baulastträger, Verbände etc.) zur Überprüfung der überwiegend kurz- bis mittelfristig umzusetzenden Maßnahmen nach ca. zwei Jahren vorstellbar. Die Umsetzungsschritte und Ausführungen von Maßnahmen können gemeinsam evaluiert und vorangetrieben werden. Es ist anzumerken, dass die Maßnahmen nicht innerhalb des nächsten Jahres umzusetzen sind, sondern dass das Konzept mit einer Umsetzungsdauer von bis zu 10 Jahren oder mehr einen längerfristigen Zeitraum zur Umsetzung vorsieht. Vor allem langfristige und perspektivische (strategische) Maßnahmen benötigen eine hohe Vorlaufplanung und erhöhten baulichen Aufwand.

Eine hilfreiche Methodik stellt eine Mobilitätsbefragung in der Stadt Drensteinfurt dar, anhand der gemessen werden kann, inwiefern sich der Radverkehrsanteil beispielsweise durch die Umsetzung von Maßnahmen verändert. Als Erhebungsturnus empfiehlt sich ein Fünf-Jahres-Rhythmus. Dabei soll sich das Befragungsdesign an den Landesstandards zur einheitlichen Modal-Split-Erhebung der AGFS halten, um Vergleichbarkeiten – z. B. in Zeitreihen – zu ermöglichen.

Kommunikationsstrategie

Die Öffentlichkeitsarbeit ist ein wichtiger Bestandteil zur Bekanntmachung der Inhalte des Radverkehrskonzepts. Kommunikationsarbeit gewinnt zunehmend an Bedeutung und gilt als wichtiger Bestandteil, der zum Umdenken anregt. Beispielsweise können Menschen so zum Umsteigen vom Auto auf das Fahrrad bewegt werden. Darüber hinaus kann die Akzeptanz für das Verkehrsmittel Fahrrad verbessert und die Verkehrssicherheit erhöht werden. Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes ist es daher erforderlich, eine erfolgreiche Öffentlichkeitsarbeit zu leisten. Diese sollte zunächst intern ansetzen und die Fahrradnutzung innerhalb der Verwaltung verbessern, damit Mitarbeitende als „Vorbildfigur“ fungieren. Allgemein sollte die Kommunikationsarbeit möglichst alle Zielgruppen ansprechen und dadurch breit aufgestellt sein.

Zu möglichen Strategien zählen verschiedene Kampagnen und Wettbewerbe, welche die Vorteile des Radfahrens betonen und anregen, über das Mobilitätsverhalten nachzudenken. Ein Beispiel ist die Kampagne „Stadtradeln“, an dem die Stadt Drensteinfurt in den vergangenen Jahren bereits erfolgreich teilgenommen hat. Eine Fortführung der Kampagne ist auch für die kommenden Jahre zu empfehlen (vgl. Kapitel 6.2). Zur Öffentlichkeitsarbeit zählen auch Kommunikationsmaßnahmen im Bereich der Verkehrssicherheit. Als Beispiel ist hier die Schulung von Senioren im Umgang mit E-Bikes/ Pedelecs unter dem Slogan „Sicher mobil im Alter“ zu nennen (vgl. Kapitel 6.2).

Auf der Homepage der Stadt Drensteinfurt sollte zudem in regelmäßigen Abständen darüber informiert werden, welche Fuß- und Radverkehrsmaßnahmen umgesetzt bzw. in Planung sind. Dies kann die Akzeptanz der Bürgerinnen und Bürger gegenüber der Verwaltung und der Politik erhöhen. Die Öffentlichkeit kann nachvollziehen, welche Radverkehrsmaßnahmen des Konzeptes bereits umgesetzt wurden oder werden bzw. welche zukünftigen Maßnahmen noch folgen.

Insgesamt ist eine gute Öffentlichkeitsarbeit durch Kampagnen, Informationsflyer und Veranstaltungen im öffentlichen Raum wichtig, um möglichst alle Zielgruppen in Drensteinfurt zu erreichen. In diesem Zusammenhang ist eine verstärkte Nutzung der sozialen Medien zu empfehlen, damit auch zunehmend junge Personen erreicht werden können.

8 Fördermöglichkeiten

Für die Förderung von Radverkehrsmaßnahmen stehen den Städten und Gemeinden verschiedene Fördermittel zur Verfügung. Nachfolgend werden für die Umsetzung der Maßnahmen einige Fördermöglichkeiten aufgezeigt:

Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld („Kommunalrichtlinie“)

- Ziel ist es, die Anreize zur kostengünstigen Erschließung von Minderungspotenzialen im kommunalen Umfeld zu verstärken, die Minderung von Treibhausgasemissionen zu beschleunigen und messbare Treibhausgaseinsparungen zu realisieren.
- Beispiele: Wegweisung zur Orientierung und Routenwahl, Signalisierung (z. B. Grüne Welle Rad- und Fußverkehr), Errichtung von Mobilstationen
- Fördersatz steht in Abhängigkeit des investiven Förderschwerpunktes.
- Fördergeber: Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK)
- Geltungsdauer: 01.01.2022 bis 31.12.2027

Förderaufruf für modellhafte regionale investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (Klimaschutz durch Radverkehr)

- Ziel des Förderaufrufes ist es unter anderem, die Treibhausgasemissionen durch modellhafte Projekte in den Kommunen zu verringern und den Radverkehrsanteil zu erhöhen. Das Antragsverfahren verläuft in einem zweistufigen Verfahren ab. In einem ersten Schritt sind Projektskizzen einzureichen, in dem quantitativ und qualitativ dargestellt wird, wie und in welchem Umfang der Klimaschutzbeitrag geleistet wird. Nach Aufforderung kann der Antrag gestellt werden.
- Beispiele: Elektrisches Lastenrad Querungseinrichtung, Radwegneubau; Radwegeumgestaltung; Schutzstreifen; Self-Service-Dienstleistung und Verkaufsautomat; Smart Locker, Güter- und Warenstation, usw.
- Fördersatz: Der Förderhöchstsatz beträgt bis zu 75 %, für finanzschwache Kommunen eine erhöhte Förderquote mit bis zu 90 %.
- Beispiele: Radabstellanlagen im öffentlichen Raum, Radverkehrsanlagen
- Fördergeber: Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK)
- Geltungsdauer: 15.11.2019 bis 15.11.2023

Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (Förderrichtlinie Nahmobilität FöRi-Nah)

- Das Land NRW gewährt im Rahmen dieser Richtlinie und nach Maßgabe der Verwaltungsvorschrift für Zuwendungen an Gemeinden, Zuwendungen für Investitionen und Planungen, Service, Kommunikation und Information zur Verbesserung der Nahmobilität (nichtmotorisierter Individualverkehr) in den Gemeinden.
- Beispiele: Fahrradstationen, Rad- und Fußverkehrsanlagen, Fahrradabstellanlagen, Öffentlichkeitsarbeit
- Fördersatz: Der Förderhöchstsatz beträgt bis zu 80 %, für finanzschwache Kommunen bis zu 85 % und einem Eigenanteil von 10 %.
- Fördergeber: Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr (MUNV NRW)
- Geltungsdauer: 01.12.2014 bis 31.12.2024

Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland

Mit der Radverkehrsförderung innovativer Projekte werden insbesondere investive Maßnahmen zur Radverkehrsförderung unterstützt. Neue Ideen und Konzepte sollen aus der modellhaften Erprobung und Praxis heraus entwickelt werden, die auch für andere Räume übertragen werden können und damit einen Beitrag zur Radverkehrsverbesserung leisten können. Neben der Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur wird auch die nachhaltige Mobilität in Form von Mobilitätskonzepten gefördert. Das Antragsverfahren verläuft in einem zweistufigen Verfahren ab. In einem ersten Schritt sind Projektskizzen einzureichen, in denen quantitativ und qualitativ dargestellt wird, wie und in welchem Umfang der Klimaschutzbeitrag geleistet wird. Nach Aufforderung kann der Antrag gestellt werden.

- Beispiele zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur: Bike-and-Ride-Anlage (B+R), Fahrradstation; Fahrradbrücke, Fahrradparkhaus, Umgestaltung von Knotenpunkten
- Beispiele für Nachhaltige Mobilität: Mobilitätskonzept; Quartierskonzept, Verkehrskonzept
- Fördersatz: Der Förderhöchstsatz beträgt bis zu 80 %, für finanzschwache Kommunen eine erhöhte Förderquote mit bis zu 100 %.
- Fördergeber: Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV)
- Geltungsdauer: 01.01.2021 bis 31.12.2026

Richtlinie zur Förderung von E-Lastenfahrrädern für den fahrradgebundenen Lastenverkehr in der Wirtschaft und in Kommunen

Ziel dieser Richtlinie ist die die Umsetzung von verkehrsbedingten Klimaschutzpotenzialen in Wirtschaft und Kommunen. Daher werden mit dieser Richtlinie Investitionen in E-Lastenfahrräder und E-Lastenfahrradanhänger für den fahrradgebundenen Lastenverkehr gefördert.

Beispiele: Förderfähig ist die Anschaffung von E-Lastenfahrrädern (Lastenpedelecs) und Lastenanhängern mit elektrischer Antriebsunterstützung (E-Lastenfahrradanhänger) für den fahrradgebundenen Lastenverkehr in Industrie, Gewerbe, Handel, Dienstleistungen und im kommunalen Bereich.

- Fördersatz: Maximal 25 % bei einer maximalen Förderhöhe von 2.500 €
- Fördergeber: Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV)
- Geltungsdauer: 01.03.2021 bis 29.04.2024

9 Fazit und Ausblick

Die Stärkung des Radverkehrs trägt zu einem wichtigen Impuls zur Steigerung der Lebensqualität der Bevölkerung und zur Verbesserung des Radfahrens in Drensteinfurt bei. Das vorliegende Radverkehrskonzept zeigt zahlreiche Maßnahmen auf, wie der Radverkehrsanteil in der Stadt langfristig um mindestens 10 % in den kommenden 10 Jahren gesteigert werden kann.

Das Konzept stellt eine Grundlage dar, auf dessen Basis der Radverkehr anhand von infrastrukturellen und flankierenden Maßnahmen in den kommenden Jahren gestärkt wird. Aktuelle und zukünftige Trends im Bereich Radverkehr sind bei den Planungen zu berücksichtigen. In diesem Zusammenhang ist auf die zunehmende Anzahl und Nutzung von E-Bikes und Pedelecs (sowie E-Tretroller/ E-Scooter) im Alltagsradverkehr hinzuweisen, die höhere Fahrtgeschwindigkeiten erreichen, und somit höhere Ansprüche an die Radverkehrsinfrastruktur in Form von ebenen und breiteren Radwegen stellen. Mit den elektrisch unterstützten Rädern können problemlos längere Distanzen im Alltagsverkehr zurückgelegt werden.

Insgesamt sind die mit der Stadt Drensteinfurt eng abgestimmten Maßnahmenvorschläge sukzessive umzusetzen, um schlussendlich im Sinne einer klimafreundlichen Mobilität das gesamte Potenzial auszuschöpfen. Dabei geben insbesondere die Maßnahmen, die die Verbindungen unter den Ortsteilen, aber auch in die Nachbarkommunen stärken, langfristig einen wichtigen Impuls zur Verlagerung von Fahrten mit dem MIV auf das Rad im Alltagsverkehr. Bei anstehenden Straßensanierungen bzw. dem Neubau von Straßen sind die Belange der Radfahrenden zukünftig stets zu berücksichtigen und sollten mindestens nach den aktuellen Standards der ERA errichtet werden. Daher sollte bei anstehenden Baumaßnahmen und Planungen die Maßnahmen aus dem vorliegenden Radverkehrskonzept berücksichtigt und ggfs. angepasst werden.

Quellenverzeichnis

Adenstedt, F. 2020: Wie viel Radverkehr geht noch im ländlichen Raum? Das Beispiel Landkreis Grafschaft Bentheim. In: Straßenverkehrstechnik, 11 (2020), 766-776.

Agora Verkehrswende 2022: Kommunen für Tempo 30. Abrufbar unter: <https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/kommunen-fuer-tempo-30/>

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. 2015: ADFC-Empfehlungen: Umgang mit Pollern und Umlaufsperrern. Oktober 2015.

Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW. (AGFS NRW) 2022: Events und Kampagnen. NINA – Warum parkst Du auf meinem Weg?

Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) 2022: Fahrradland Deutschland 2030 – Nationaler Radverkehrsplan 3.0. Berlin.

Bundestag 2018: Drucksache 19/3762 vom 10.08.2018, S. 90/91.

Deutsche Verkehrswacht e.V. 2022: Fit mit dem Fahrrad. Das Trainingsprogramm für Rad- und Pedelecfahrer. Abrufbar unter: www.deutsche-verkehrswacht.de/themen/fit-mit-dem-fahrrad/

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) 2010: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. Köln.

Klima-Bündnis 2022: Stadtradeln. Radeln für ein gutes Klima. Abrufbar unter: www.stadtradeln.de/home

Klima-Bündnis 2022: Stadtradeln. Radeln für ein gutes Klima. Abrufbar unter: www.stadtradeln.de/drensteinfurt

Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) 2022: Berufseinpendler (Tagespendler) nach Geschlecht, Entfernung und Quelle/Ziel - Gemeinden – Stichtag (2019). Drensteinfurt.

Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) 2022: Berufsauspendler (Tagespendler) nach Geschlecht, Entfernung und Quelle/Ziel - Gemeinden – Stichtag (2019). Drensteinfurt.

Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) 2022: Kommunalprofil Drensteinfurt, Stadt, Kreis Warendorf, Regierungsbezirk Münster, Gemeindetyp: Kleinstadt. Düsseldorf.

Initiative „Lebenswerte Städte und Gemeinden“ 2022: Abrufbar unter: <https://www.lebenswerte-staedte.de/>

Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen 2020: Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW). Düsseldorf.

Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen 2020: Das landesweite Radverkehrsnetz NRW. Abrufbar unter: www.radverkehrsnetz.nrw.de/rvn_rvn.asp

Quelle: Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) 2023: NWL-WEITES KONZEPT ZUR ERRICHTUNG VON MOBILSTATIONEN. Endbericht. Unna.

Nationaler Radverkehrsplan 2020: Radlbus. Fünftklässler werden per Fahrrad in die Schule begleitet. Abrufbar unter: www.nationaler-radverkehrsplan.de/de/node/12187

Presse- und Informationsamt der Bundesregierung 2022: Themen. Energie und Klimaschutz. Klimaschonender Verkehr. Abrufbar unter www.bundesregierung.de/breg-de/themen/klimaschutz/klimaschonender-verkehr-1794672

Schlussbericht NRVP-Projekt 2017: „Modellversuch zur Abmarkierung von Schutzstreifen außerorts zur Untersuchung der Auswirkungen auf die Sicherheit und Attraktivität im Radverkehrsnetz.“

Staatsministerium Baden-Württemberg (2023): Service. Presse. Pressemitteilung. Land ermöglicht Fahrradschutzstreifen außerorts. Abrufbar unter: www.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/land-ermoeglicht-fahrradschutzstreifen-ausserorts-1

Stadt Drensteinfurt 2022: Bevölkerung/ Einwohnerzahlen. Abrufbar unter: www.drensteinfurt.de/portal/seiten/bevoelkerung-einwohnerzahlen-900000060-26830.html

Stadt Drensteinfurt 2023: Radverkehr. Abrufbar unter: www.drensteinfurt.de/portal/seiten/radverkehr-900000352-26830.html

Stadt Münster 2023: Veloregion Stadtregion Münster. Abrufbar unter: www.veloregion.de

Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013: (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 20. April 2020 (BGBl. I S. 814) geändert worden ist.

Umweltbundesamt 2016: Wirkung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. Berlin.

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr 2020: Verbundweites Konzept für die Errichtung von Mobilstationen. Endbericht. Düsseldorf.

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1.2-1	Ablaufplan des Radverkehrskonzeptes Stadt Drensteinfurt.....	3
Abb. 1.3.2-1	Aussagenverteilung nach Kategorien	5
Abb. 1.3.2-2	Wortwolke aus den Anregungen der Bevölkerung im Rahmen der Online- Beteiligung	5
Abb. 1.3.2-3	Onlinebeteiligung INKA Stadt Drensteinfurt.....	6
Abb. 1.3.3-1	Bürgerveranstaltung (Bild 1).....	7
Abb. 1.3.3-2	Bürgerveranstaltung (Bild 2).....	7
Abb. 2.1.1-1	Flächennutzung Drensteinfurt	9
Abb. 2.1.2-1	Einwohnerzahlen nach Ortsteilen	10
Abb. 2.1.4-1	Berufseinpendler in die Stadt Drensteinfurt	11
Abb. 2.1.4-2	Berufsauspendler aus der Stadt Drensteinfurt	12
Abb. 2.2-1	Öffentliche Einrichtungen Drensteinfurt	13
Abb. 2.2-2	Versorgungsstandorte Drensteinfurt.....	14
Abb. 2.2-3	Kultur- und Freizeiteinrichtungen Drensteinfurt	15
Abb. 2.2-4	Schulstandorte Drensteinfurt Drensteinfurt	16
Abb. 2.3-1	Linie und Streckenverlauf des Schienenpersonennahverkehrs	18
Abb. 2.3-2	Klassifiziertes Straßennetz Drensteinfurt	19
Abb. 2.3-3	ÖPNV- und SPNV-Netz Drensteinfurt	20
Abb. 2.4-1	Velorouten der Stadtregion Münster	21
Abb. 2.4-2	Bestehende (touristische) Radrouten Drensteinfurt	22
Abb. 2.5-1	Überdachte Radabstellanlage am Bahnhof Drensteinfurt.....	23
Abb. 2.5-2	Überdachte Sammelgarage am Bahnhof Rinkerode	23
Abb. 2.6-1	Erreichbarkeit in Minuten von den Bahnhaltungen in Drensteinfurt ...	25
Abb. 3.2-1	Benutzungspflichtige Radwege (Zeichen StVO 237, 240, 241)	28
Abb. 3.2-2	Einrichtungsradweg (innerorts) (gemäß ERA 2010, Kapitel 2.2.1).....	29
Abb. 3.2-3	Kombinierter Geh- und Radweg (außerorts) (gemäß ERA 2010, Kapitel 2.2.1).....	29
Abb. 3.2-4	Schutzstreifen (innerorts) (gemäß ERA 2010, Kapitel 2.2.1)	30
Abb. 3.2-5	Radfahrstreifen (innerorts) (gemäß ERA 2010, 2.2.1)	30
Abb. 3.3-1	Wunschliniennetz im Radverkehr für die Stadt Drensteinfurt	31
Abb. 3.4-1	Netz kategorisierung im Radverkehr für die Stadt Drensteinfurt.....	34
Abb. 3.5-1	Analysenetz.....	35
Abb. 3.5-2	Radschutzstreifen, Sendenhorster Straße (K 21)	36
Abb. 3.5-3	Getrennter Geh- und Radweg, Windmühlenweg (Einrichtungsverkehr)	36
Abb. 3.5-4	Gemeinsamer Geh- und Radweg, L 850 bis Hemmer (Zweirichtungsverkehr	36
Abb. 3.5-5	Radfahrstreifen auf der K 21.....	36
Abb. 3.6-1	Mängelkriterien an Knotenpunkten	37
Abb. 3.6-2	Mängelanalyse	38
Abb. 3.6-3	Umlaufgitter mit sehr geringem Abstand	39
Abb. 3.6-4	Verblichene Radschutzstreifen	39
Abb. 3.6-5	Fehlende komfortable Überleitung über die K 21	39
Abb. 3.6-6	fehlende Radverkehrsinfrastruktur, B 63	39
Abb. 3.6-7	Flächendeckende Oberflächenmängel des Fahrbahnbelags, Eickenbecker Straße.....	39

Abb. 3.6-8	Schmale Fahrbahnbreite insbesondere bei entgegenkommendem Kfz-Verkehr auf der Mühlenstraße	39
Abb. 3.7-1	SWOT-Analyse	40
Abb. 4-1	Leitbild Radverkehr Stadt Drensteinfurt	41
Abb. 4-2	Modal-Split des Kreises Warendorf	42
Abb. 4-3	Zielszenario	43
Abb. 4-4	Leitbild Radverkehr Stadt Drensteinfurt	43
Abb. 5.1.1-1	Zeichen 257-50/51 StVO	45
Abb. 5.1.1-2	Zeichen 220 + Zusatzzeichen 1000-33 und 267 + Zusatzzeichen 1022-10 StVO	45
Abb. 5.1.2-1	Aufstellfläche Radverkehr (gemäß ERA 2010, Kapitel 4.4)	46
Abb. 5.1.2-2	Radweg mit Markierung eines Schmalstrichs (gemäß ERA 2010, Kapitel 9.2)	47
Abb. 5.1.2-3	Installation von Umlaufperren gemäß ERA	48
Abb. 5.1.2-4	Seitliche Verengung des Radweges	48
Abb. 5.1.2-5	Pollerinstallation	48
Abb. 5.2-1	Zeichen 244.1 und 244.2 StVO	50
Abb. 6-1	Übersicht flankierende Maßnahmen	56
Abb. 6.1-1	Lästeräder der Stadt Drensteinfurt	58
Abb. 6.1-2	Beispiel einer Radservice Station (Fahrradreparaturpoint) aus der Stadt Würselen	59
Abb. 6.2-2	Ergebnisse Stadtradeln Drensteinfurt 2022	60

Abkürzungsverzeichnis

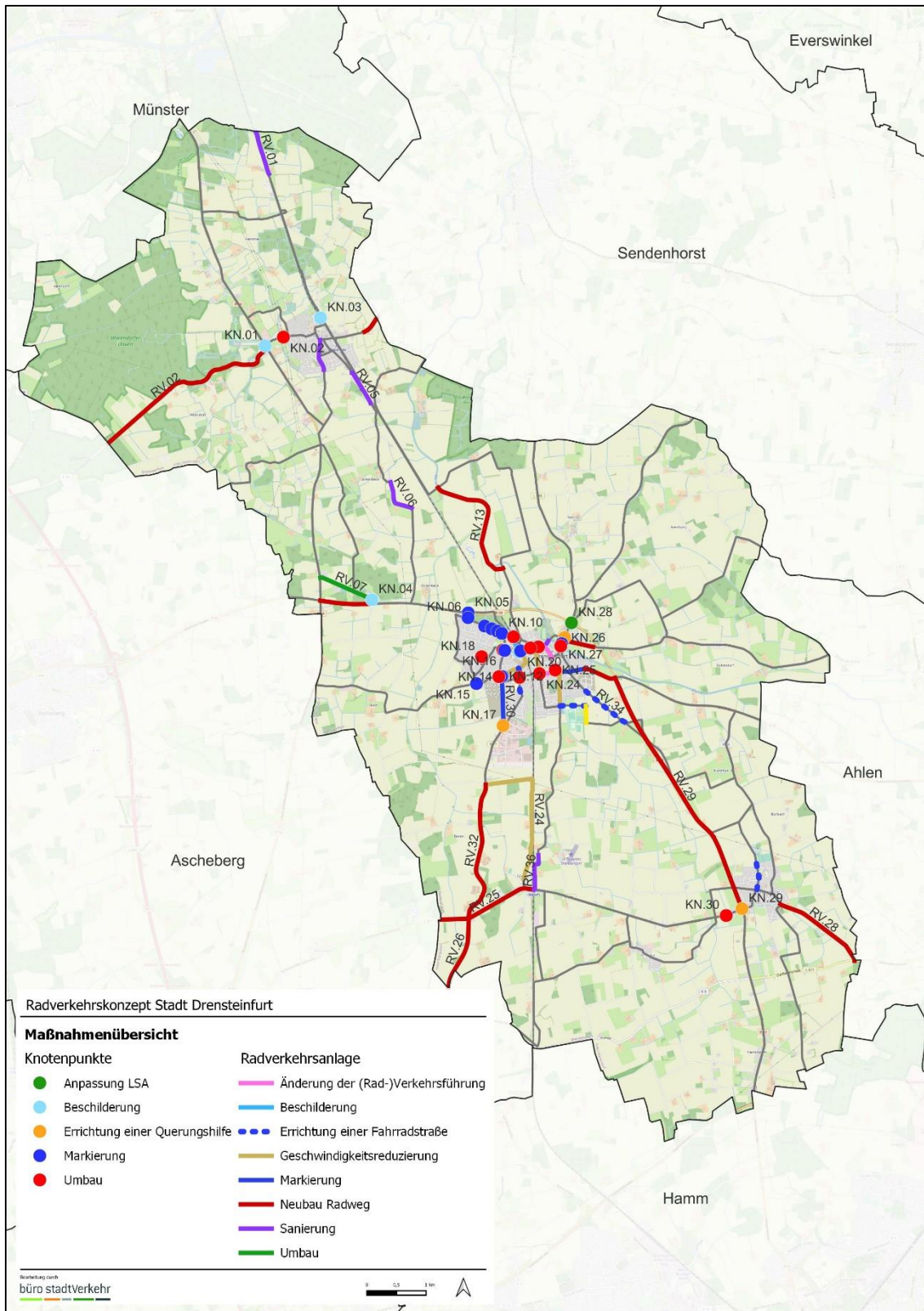
a	Jahr
Abb.	Abbildung
ADFC	Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e. V.
AGFS	Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.
B+R	Bike-and-Ride (Reiseweg mit Fahrrad und einem anderen Fortbewegungsmittel, Ein B+R-Platz bezeichnet den Umsteigepunkt an dem das Auto parkt)
ca.	circa
CO ₂	Kohlenstoffdioxid
DTV	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
etc.	Et cetera
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
g	Gramm
ggf.	gegebenenfalls
h	Stunde
Hbf.	Hauptbahnhof
HBR NRW	Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in Nordrhein-Westfalen
IT.NRW	Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen
Kfz	Kraftfahrzeug
Kfz/d	Kraftfahrzeug pro Tag
km	Kilometer
km/h	Kilometer pro Stunde
L	Landesstraße
LEP NRW	Landesentwicklungsplans Nordrhein-Westfalen
Lkw	Lastkraftwagen
LSA	Lichtsignalanlage
m	Meter
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NN	Normalnull
NRW	Nordrhein-Westfalen
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr - öffentlicher Personennahverkehr mit Bus, Straßenbahn/Stadtbahn sowie Eisenbahnverkehr aber auch mit sogenannten alternativen Verkehrsmitteln wie z. B. TaxiBus, Anrufsammeltaxi, Bürgerbus.
Pkw	Personenkraftwagen

RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
SB	Schnellbus
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
SVZ	Straßenverkehrszählung
t	Tonnen
Tsd.	Tausend
u. a.	unter anderem
VwV	Verwaltungsvorschrift
z. B.	zum Beispiel

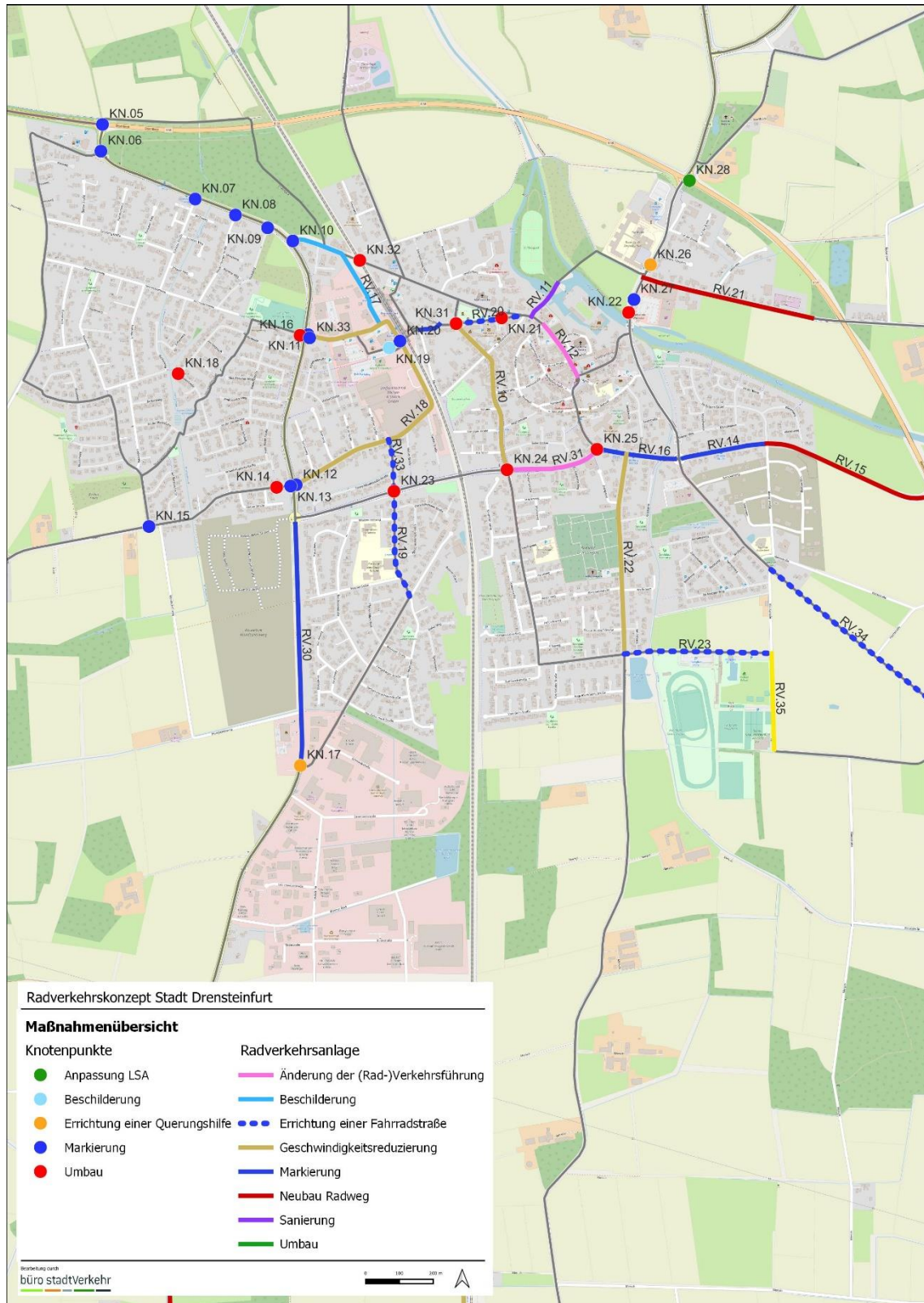
Anhang

Anhang 1: Maßnahmenübersichtskarten

Maßnahmenübersicht Gesamtstadt



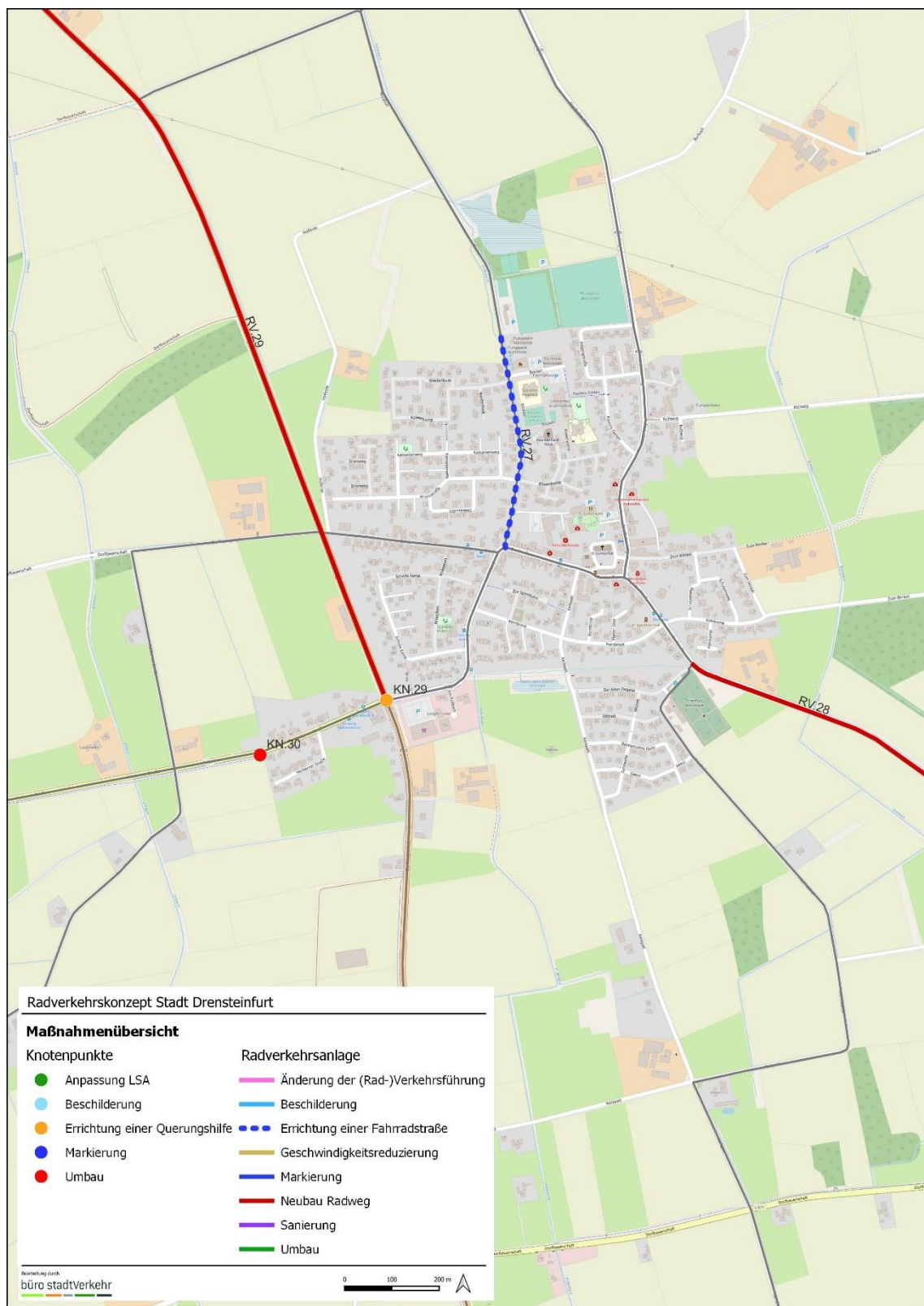
Maßnahmenübersicht: Drensteinfurt



Maßnahmenübersicht: Rinkerode



Maßnahmenübersicht: Walstedde



Anhang 2: Maßnahmentabellen

Maßnahmen an Radverkehrsanlagen

ID_NR	Lage	von - bis	Ortslage	Länge (in m)	Baulastträger	DTV (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radwege- kategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnah- mengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschät- zung	Priori- sierung
RV.01	Hemmer (parallel zu den Bahngleisen)	Everding in Richtung Stadtgrenze Münster	außerorts	750	Stadt Drensteinfurt	-	-	Nebennetz	Der Radweg ist in einem schlechten baulichen Zustand.	Sanierung	Oberflächensanierung	50.000 - 100.000 €	2
RV.02	Altendorf (K40)	zwischen B54 und Stadtgrenze Ascheberg	außerorts	3.320	Kreis Warendorf	-	70/100	Nebennetz	Fehlende Radverkehrsinfrastruktur zwischen der B54 und Stadtgrenze Ascheberg.	Neubau Radweg	Prüfung Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges von mind. 2,50 m Breite (besser 3,00 m) und 1,75 m Sicherheitsabstand. Für die Errichtung des gemeinsamen Geh- und Radweges ist ggfs. Grunderwerb notwendig.	über 100.000 €	3
RV.03	Albersloher Straße (L850)	zw. Albersloher Str und Stadtgrenze (Ri Alberlsoh)	außerorts	320	Straßen.NRW	2.848	70/100	Hauptnetz	Fehlende Radverkehrsinfrastruktur entlang der L850 in Richtung Albersloh.	Neubau Radweg	Prüfung Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges von mind. 2,50 m Breite (besser 3,00 m) und 1,75 m Sicherheitsabstand. Für die Errichtung des gemeinsamen Geh- und Radweges ist ggfs. Grunderwerb notwendig.	über 100.000 €	2
RV.04	Eickenbecker Straße	zw. Albersloher Str (L850) und Meerkamp	innerorts	520	Stadt Drensteinfurt	-	30	Hauptnetz	Der Fahrbahnbelag weist flächendeckend (teilw. punktuell) Oberflächenmängel auf.	Sanierung	Oberflächensanierung (im laufenden Sanierungsintervall)	über 100.000 €	1
RV.05	Fasanenweg		außerorts	610	Stadt Drensteinfurt	-	-	Nebennetz	Der Fasanenweg weist einen schlechten baulichen Zustand auf.	Sanierung	Oberflächensanierung (im laufenden Sanierungsintervall)	über 100.000 €	3
RV.06	Eickenbeck	zw. den Hausnr. 26 und 34	außerorts	650	Stadt Drensteinfurt	-	-	Nebennetz	Die Straße Eickenbeck weist Oberflächenmängel auf.	Sanierung	Oberflächensanierung (im laufenden Sanierungsintervall)	50.000 € - 100.000 €	2
RV.07	Eickenbeck und Ossenbeck	zw. B58 und B54	außerorts	950	Stadt Drensteinfurt	-	100	Nebennetz	Die Fahrbahn ist sehr breit, sodass Pkws hohe Geschwindigkeiten fahren (insb. Durchgangsverkehr).	Umbau	Kurzfristig soll die Verbindung Ossenbeck/B54 beidseitig als Sackgasse ausgewiesen werden und mittels Sperren eine Durchfahrt verhindert werden.	bis 5.000 €	1
RV.08	B58	zw. Ossenbeck und B54	außerorts	880	Bund	12.808	70/100	Hauptnetz	Fehlende Radverkehrsinfrastruktur zwischen Ossenbeck und B54. Wichtige Verbindungsachse zwischen Drensteinfurt und Ascheberg.	Neubau Radweg	Prüfung Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges von mind. 2,50 m Breite (besser 3,00 m) und 1,75 m Sicherheitsabstand. Für die Errichtung des gemeinsamen Geh- und Radweges ist ggfs. Grunderwerb notwendig.	über 100.000 €	3
RV.09	Bahnhofplatz	zw. Bahnunterführung und Landsbergplatz	innerorts	60	Stadt Drensteinfurt	-	-	Hauptnetz	Konflikt zwischen Radfahrenden untereinander sowie Radfahrenden und zu Fuß Gehenden aufgrund fehlender Sichtbeziehungen in Kurvenbereichen.	Markierung	Prüfen, ob in dem Bereich eine Trennung des Fuß- und Radverkehrs durch Markierung erfolgen kann.	bis 5.000 €	1

ID_NR	Lage	von - bis	Ortslage	Länge (in m)	Baulastträger	DTV (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radwege- kategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnah- mengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschät- zung	Priori- sierung
RV.10	Josefstraße	zwischen Marienstraße und Martinstraße	innerorts	480	Stadt Drensteinfurt	-	50	Nebennetz	Unsichere Verkehrsführung im Kurvenbereich auf der Landsbergstraße. Hohe Kfz-Geschwindigkeiten im Kurvenbereich.	Geschwindigkeitsreduzierung	Prüfung Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h auf dem gesamten Straßenabschnitt. Durch Markierung von Parkflächen auf der Fahrbahn können die parkenden Autos auf beide Straßenseiten verteilt werden, sodass natürliche Hindernisse entstehen, die langsames Fahren erfordern.	bis 5.000 €	1
RV.11	Schloßallee	zwischen Bahnhofstraße und Brücke Werse	innerorts	120	Privat	-	30	Nebennetz	Der Radweg ist in einem schlechten baulichen Zustand.	Sanierung	Oberflächensanierung, Abstimmung mit Grundstückseigentümer/in notwendig	20.000 - 50.000 €	2
RV.12	Mühlenstraße	zw. Westwall und Münsterstraße	innerorts	180	Stadt Drensteinfurt	-	20	Hauptnetz	Schmale Fahrbahnbreite, sodass entgegenkommender Verkehr (insb. Pkw/Pkw) Radfahrende gefährden.	Änderung der (Rad-)Verkehrsführung	Es sollte geprüft werden, ob der Bereich um die Mühlenstraße und der Markt in das Einbahnstraßennetz von den Straßen Westwall, Wagenfeldstraße, Kurze Straße erweitert werden könnte. Die Einbahnstraßen sollten für Radfahrende in Gegenrichtung befahrbar sein. Beschilderung Beginn der Fahrradstraße durch Zeichen 220 StVO mit Zusatzzeichen "Fahrradverkehr in Gegenrichtung" und Ende durch Zeichen 267 StVO mit Zusatzzeichen "Radfahrer frei"	5.000 - 20.000 €	1
RV.13	Entlang der Werse		außerorts	2.200	Stadt Drensteinfurt	-	-	Ergänzungnetz	Netzlücke	Neubau Radweg	Prüfung Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges von mind. 3,0 m Breite entlang der Werse.	über 100.000 €	3
RV.14	Ahlener Weg	zw. Kleistraße und Im Grünen Grund/ Blumenstraße	innerorts	250	Stadt Drensteinfurt	-	50	Hauptnetz	Fehlende Radverkehrsinfrastruktur auf dem Ahlener Weg.	Markierung, Geschwindigkeitsreduzierung	Aufgrund der Fahrbahnbreite von ca. 7,50 m und der Nutzung von Bus/ Lkw ist nur eine einseitige Markierung eines Radschutzstreifens stadteinwärts ab ca. Höhe Bushaltestelle möglich. Alternative: Beibehaltung Radverkehr auf der Fahrbahn (ggf. ist zukünftig eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 möglich)	5.000 - 20.000 €	1
RV.15	Ahlener Weg	zw. Im Grünen Grund/ Blumenstraße und Kleistraße	innerorts/ außerorts	540	Stadt Drensteinfurt	-	50	Hauptnetz	Fehlende Radverkehrsinfrastruktur auf dem Ahlener Weg.	Neubau Radweg	Prüfung Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges von mind. 2,50 m Breite (besser 3,00 m) und 1,75 m Sicherheitsabstand. Für die Errichtung des gemeinsamen Geh- und Radweges ist ggfs. Grunderwerb notwendig.	über 100.000 €	3

ID_NR	Lage	von - bis	Ortslage	Länge (in m)	Baulastträger	DTV (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radwege- kategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnah- mengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschät- zung	Priori- sierung
RV.16	Hammer Straße (K21)	zw. Hammer Straße und Kreisverkehr (Sendenhorster Str./ Ahleener Weg/ Kleist- raße)	innerorts	230	Stadt Drenstein- furt	-	50/30	Hauptnetz	Auf der Hammer Straße sind Radschutzstreifen markiert. Diese sind jedoch bereits sehr ausgeblichen. Es kommt zu Konflikten zwischen Radfah- renden und dem ruhenden Verkehr.	Markierung	Die Markierung der Schutzstreifen sollte erneuert werden. Zudem ist zu prüfen, ob ein Sicherheitsabstand von 0,5 m in Form einer Markierung zum ruhenden Verkehr ergänzt werden kann. Alternativ: Wegfall Parkbucht zuguns- ten eines breiteren Gehweges (oder Begrünung/ Bäume) und barrierefreier Umbau Busbucht in einen Buskap.	5.000 - 20.000 €	1
RV.17	Am Ladestrang	zw. Raiffeisenstraße und K31	innerorts	400	Stadt Drenstein- furt	-	50	Hauptnetz	Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Fahr- bahn ist relativ breit. Im Rahmen der geplanten Veloroute wird der Abschnitt als Einbahnstraße eingerichtet.	Markierung, Beschilder- ung	Im Zuge der Veloroute von Drenstein- furt in Richtung Münster soll die Straße Am Ladestrang als Einbahn- straße ausgewiesen werden und ein getrennter Geh- und Radweg (beidsei- tig befahrbar) markiert werden.	bis 5.000 €	1
RV.18	Riether Straße/ Am Ladestrang/ Raiffeisenstraße	zw. Konrad-Ade- nauer -Straße	innerorts	1.000	Stadt Drenstein- furt	-	50	Hauptnetz	Auf der Riether Straße in Richtung Bahnhof wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt. Radfahrende werden hier nicht sicher geführt.	Geschwindig- keitsreduzie- rung	Prüfung Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h auf dem gesamten Stra- ßenabschnitt. Prüfung geschwindigkeitsreduzieren- der Maßnahmen (z. B. Verschwenkungen/ Versätze, Markierung von Parkbuchten als ge- schwindigkeitsreduzierende Maß- nahme), ggf. Markierung Fahrradpikto- grammen auf der Fahrbahn.	bis 5.000 €	1
RV.19	Windmühlenweg	zw. Schützenstraße und Bürener Straße	innerorts	320	Stadt Drenstein- furt	-	50/30	Nebennetz	Der Radverkehr wird auf ei- nem getrennten Geh- und Radweg geführt, der nicht den aktuellen Ausbau- und Qualitätsstandards ent- spricht. Der Windmühlenweg stellt eine wichtige Schulwegver- bindung dar. Die Kardinal-von-Galen Grund- schule und der Kindergarten St. Marien liegen unmittelbar am Windmühlenweg, sodass eine hohe Frequenz von Schü- ler*innen zu verzeichnen ist. Es kommt zu Konflikten zwi- schen Radfahrenden und El- tern-Taxis, die unmittelbar vor der Schule halten.	Errichtung ei- ner Fahr- radstraße	Prüfung Errichtung einer Fahr- radstraße. Beschilderung durch das Zeichen 244 StVO, Markierung von Pik- togrammen auf der Fahrbahn, ggfs. Prüfung baulicher Maßnahmen zur Ge- schwindigkeitsreduzierung. Weg- nahme von Parkraum könnte zur Rad- verkehrssicherheit beitragen.	5.000 - 20.000 €	1

ID_NR	Lage	von - bis	Ortslage	Länge (in m)	Baulastträger	DTV (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radwege- kategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnah- mengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschät- zung	Priori- sierung
RV.20	Landsbergplatz	zw. Landsbergstraße und Bahnhofstraße	innerorts	195	Stadt Drensteinfurt	-	-	Hauptnetz		Errichtung einer Fahrradstraße	Prüfung Errichtung einer Fahrradstraße. Beschilderung durch das Zeichen 244 StVO, Markierung von Piktogrammen auf der Fahrbahn, ggfs. Prüfung baulicher Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung. Änderung der Vorrangregelung der Landsbergstraße und Landsbergplatz. Prüfung Umkehrung der Einbahnstraßenregelung am Landsbergplatz, um den Parksuchverkehr zu unterbinden, da die Stellplätze am Ende der Straße vorhanden sind.	5.000 - 20.000 €	1
RV.21	Eickendorfer Weg (K21)	zw. Sendenhorster Str. (K21) Ortsausgang	innerorts	510	Kreis Warendorf	509	50	Nebennetz	Der Radverkehr wird auf dem Eickendorfer Weg auf der Fahrbahn geführt. Hohe Kfz-Geschwindigkeiten.	Neubau Radweg	Prüfung Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges von mind. 2,50 m Breite (besser 3,00 m) und 1,75 m Sicherheitsabstand. Für die Errichtung des gemeinsamen Geh- und Radweges ist ggfs. Grunderwerb notwendig.	über 100.000 €	3
RV.22	Merscher Weg	zw. Erfeld und Hammer Straße	innerorts	590	Stadt Drensteinfurt	-	50	Nebennetz	Die Merscher Straße verleitet durch ihre relativ breite, gradlinige Fahrbahn zum schnellen Fahren.	Markierung, Geschwindigkeitsreduzierung	Prüfung Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h auf dem gesamten Straßenabschnitt. Durch Markierung von Parkflächen auf der Fahrbahn können die parkenden Autos auf beide Straßenseiten verteilt werden, sodass natürliche Hindernisse entstehen, die langsames Fahren erfordern.	bis 5.000 €	1
RV.23	Im Erfeld	zw. Merscher Weg und Kleiststraße	innerorts	430	Stadt Drensteinfurt	-	50	Nebennetz	Die Straße "Im Erfeld" stellt eine wichtige Anbindung zum Sportzentrum in Drensteinfurt mit dem Sportplatz, Freibad, Tennis-Club dar. Der Radverkehr wird auf einem zu schmalen getrennten Geh- und Radweg (ca. 1,5 m Radwegebreite) geführt (in beide Richtungen freigegeben).	Errichtung einer Fahrradstraße	Aufhebung der Benutzungspflicht für Radfahrende. Prüfung Errichtung einer Fahrradstraße und Beschilderung durch das Zeichen 244 StVO, Markierung von Piktogrammen auf der Fahrbahn, ggfs. Prüfung baulicher Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung.	5.000 - 20.000	1
RV.24	Mersch	zw. K21 und Grenzgraben/ Ortseinfahrt Mersch	außerorts	2.490	Stadt Drensteinfurt	-	70/100	Nebennetz	Kfz-Verkehr nimmt die Straße als Abkürzung anstatt über die K21 zu fahren. Beim Überholvorgang von Radfahrenden wird der Mindestabstand von 2,00 m nicht eingehalten.	Geschwindigkeitsreduzierung, Beschilderung	Beschilderung durch Zeichen 250 StVO mit Zusatzbeschilderung Verkehrszeichen 1020-12 „Radverkehr und Anlieger frei“	bis 5.000 €	1

ID_NR	Lage	von - bis	Ortslage	Länge (in m)	Baulastträger	DTV (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radwege- kategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnah- mengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschät- zung	Priori- sierung
RV.25	L671	zw. Bahnübergang und K21	innerorts/ außerorts	1.690	Straßen.NRW	1.538	50/70	Hauptnetz	Fehlende Radverkehrsinfrastruktur auf der L671 bis zur Kreuzung der K21.	Neubau Radweg	Prüfung Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges von mind. 2,50 m Breite (besser 3,00 m) und 1,75 m Sicherheitsabstand. Für die Errichtung des gemeinsamen Geh- und Radweges ist ggfs. Grunderwerb notwendig. Planungen für den Netzlückenschluss laufen bereits.	über 100.000 €	1
RV.26	K21	zw. L671 und Stadtgrenze Ascheberg	innerorts/ außerorts	1.240	Kreis Warendorf	-	70/100	Hauptnetz	Fehlende Radverkehrsinfrastruktur auf der K21 bis zur Stadtgrenze Ascheberg.	Neubau Radweg	Prüfung Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges von mind. 2,50 m Breite (besser 3,00 m) und 1,75 m Sicherheitsabstand. Für die Errichtung des gemeinsamen Geh- und Radweges ist ggfs. Grunderwerb notwendig.	über 100.000 €	3
RV.27	Böcken	zw. Dorfstraße und Sportplatz	innerorts	450	Stadt Drensteinfurt	-	30	Nebennetz	Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt (Tempo 30-Zone). Durch die direkte Anbindung an das Schulzentrum und den Sportplatz sollte der Radverkehr auf der Achse gestärkt werden. Es ist zu vermuten, dass durch den Hol- und Bringverkehr Radfahrende sich nicht sicher auf der Straße fühlen.	Errichtung einer Fahrradstraße	Prüfung Errichtung einer Fahrradstraße und Beschilderung durch das Zeichen 244 StVO, Markierung von Piktogrammen auf der Fahrbahn, ggfs. Prüfung baulicher Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung.	5.000 - 20.000 €	2
RV.28	K26 Ostfeld	zw. Zur Alten Ziegelei und Walstedder Straße (L671)	außerorts	1.610	Kreis Warendorf	-	70/100	Nebennetz	Fehlende Radverkehrsinfrastruktur auf der K26 zwischen Walstedde und L671.	Neubau Radweg	Prüfung Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges von mind. 2,50 m Breite (besser 3,00 m) und 1,75 m Sicherheitsabstand. Für die Errichtung des gemeinsamen Geh- und Radweges ist ggfs. Grunderwerb notwendig.	über 100.000 €	2
RV.29	B63	zw. B58 und L671	außerorts	4.450	Bund	5.973	70/100	Hauptnetz	Fehlende Radverkehrsinfrastruktur entlang der B63.	Neubau Radweg	Prüfung Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges von mind. 2,50 m Breite (besser 3,00 m) und 1,75 m Sicherheitsabstand. Für die Errichtung des gemeinsamen Geh- und Radweges ist ggfs. Grunderwerb notwendig.	über 100.000 €	3
RV.30	K21	zw. Schützenstraße und Bürener Straße	innerorts	715	Kreis Warendorf	2.761	50	Hauptnetz	Der Radverkehr wird auf einem beidseitigem Radfahrstreifen geführt. Die Markierungen sind teilweise nicht mehr erkennbar.	Markierung	Die Markierung der Radfahrstreifen und Fahrradpiktogramme sollten erneuert werden. Zudem ist es empfehlenswert, die Furten insbesondere in Problembereichen (Einmündungen/ Grundstückszufahrten) rot zu markieren.	5.000 - 20.000 €	1

ID_NR	Lage	von - bis	Ortslage	Länge (in m)	Baulastträger	DTV (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radwege- kategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnah- mengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschät- zung	Priori- sierung
RV.31	Schützenstraße (K21)	zw. Josefstraße und Hammer Straße	innerorts	260	Kreis Warendorf	2.761	30/50	Hauptnetz	Der Radverkehr wird auf ei- nem getrennten Geh- und Radweg geführt. Die Führung am angrenzenden Knoten- punkt K21 und Hammer Straße ist derzeit nicht sicher.	Änderung der (Rad-)Ver- kehrsführung	Führung des Radverkehrs auf der Fahr- bahn, um den Radverkehr sicher in die Hammer Straße zu führen (in Verbin- dung mit Maßnahme KN.24).	bis 5.000 €	2
RV.32	K21	zw. Mersch und L671	außerorts	2.400	Kreis Warendorf	2.761	100	Hauptnetz	Fehlende Radverkehrsinfra- struktur entlang der K21 zwi- schen Mersch und L671.	Neubau Radweg	Prüfung Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges von mind. 2,50 m Breite (besser 3,00 m) und 1,75 m Si- cherheitsabstand. Für die Errichtung des gemeinsamen Geh- und Radweges ist Abstimmungsbedarf mit den Grundstückseigentümern zu führen.	über 100.000 €	3
RV.33	K22	zw. Riether Straße und Schützenstraße	innerorts	150	Kreis Warendorf	-	50	Nebennetz	Der Radverkehr wird auf ei- nem getrennten Geh- und Radweg geführt. Dem Fußver- kehr wird auf dem Strecken- abschnitt zu wenig Platz ein- geräumt. Die Verbindung ist eine wichtige Schul- wegeachse.	Errichtung ei- ner Fahr- radstraße	Prüfung Errichtung einer Fahr- radstraße und Beschilderung durch das Zeichen 244 StVO, Markierung von Piktogrammen auf der Fahrbahn, ggfs. Prüfung baulicher Maßnahmen zur Ge- schwindigkeitsreduzierung. Als Fortführung zur Maßnahme RV.19.	5.000 - 20.000 €	2
RV.34	Kleiststraße	zw. Riether Straße und Schützenstraße	außerorts	850	Kreis Warendorf	-	50/100	Nebennetz	Die Kleiststraße wird als Zu- bringer zur B63 genutzt. Die gerade Straßenführung verlei- tet zu schnellem Fahren, bei dem sich Radfahrende nicht sicher fühlen.	Alternative 1: UmbauAlter- native 2: Er- richtung ei- ner Fahr- radstraße	Alternative 1: Prüfung Errichtung Ge- schwindigkeitskissen zur Reduzierung der Kfz-Geschwindigkeit. Alternative 2 (bzw.- Ergänzung zu Alternative 1): Prüfung Errichtung einer Fahr- radstraße und Beschilderung durch das Zeichen 244 StVO, Markierung von Piktogrammen auf der Fahrbahn, ggfs. Prüfung baulicher Maßnahmen zur Ge- schwindigkeitsreduzierung. Als Fortfüh- rung zur Maßnahme RV.19. Zudem sollte geprüft werden, ob Sperrpfosten auf der Strecke errichtet werden kön- nen, um den Straßenabschnitt für den Kfz-Verkehr zu sperren. Dies ist jedoch mit dem Wirtschaftsverkehr in Ein- klang zu bringen.	5.000 - 20.000 €	2
RV.35	Kleiststraße	zw. Im Erlfeld und Tennis-Club	außerorts	280	Kreis Warendorf	-	50	Nebennetz	fehlende Beleuchtung	Beleuchtung	Prüfung Einrichtung einer Beleuch- tung. Allerdings: Prüfung auf Verein- barkeit mit Umwelt- und Naturschutz erforderlich (ggf. smarte Beleuchtung bei entsprechender Nutzung durch Fußgänger und Radfahrer).	ca. 5.000 € pro Beleuch- tungsstand- ort inkl. Erd- verlegung des Stroman- schlusses	2

ID_NR	Lage	von - bis	Ortslage	Länge (in m)	Baulastträger	DTV (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radwege- kategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnah- mengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschät- zung	Priori- sierung
RV.36	Mersch	zw. L671 und Mersch (östlich der Bahn- gleise)	außerorts	600	Stadt Drenstein- furt	-	-	Ergänzungs- netz	Der Weg ist in einem schlech- ten baulichen Zustand.	Sanierung	Oberflächensanierung	20.000 - 50.000 €	2

Maßnahmen an Knotenpunkten

ID_NR	Lage	Ortslage	Knotenpunkttyp	Baulastträger	DTV (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radwege- kategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnah- mengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kosten- schätzung	Priorisie- rung
KN.01	Alte Dorfstraße (L850)/ Altendorf (B54)	außerorts	unsignalisiert	Bund, Straßen.NRW	8.414 (B54), 8.985 (B54), 2.848 (L850)	50	Hauptnetz	Die Wegweisung in Richtung Rinkerode ist nicht ersichtlich. Von Süden aus kommend ist nicht unmittelbar zu erkennen, dass die L850 überquert werden muss, um auf den gemeinsamen Geh- und Radweg in Richtung Rinkerode zu gelangen. Zudem ist die Kurve, um nach Rinkerode reinzufahren, sehr eng. Einige Radfahrende fahren direkt auf der Alten Dorfstraße, obwohl es einen Radweg bis zum K+K gibt.	Beschilde- rung, Umbau	Erkennbarkeit der Wegweisung in Rich- tung Rinkerode verbessern und Prü- fung Anpassung des Kurvenbereichs an der B54.	bis 5.000 €	2
KN.02	Alte Dorfstraße (L850) im Bereich von K+K	innerorts	unsignalisiert	Straßen.NRW	-	50	Hauptnetz	Fehlende, sichere Überleitung von der Fahrbahn auf den ge- meinsamen Geh- und Radweg.	Umbau	Der Radverkehr sollte sicher von der Fahrbahn auf den gemeinsamen Geh- und Radweg geführt werden. Der vom Ortskern aus kommende Rad- verkehr sollte hinter der Straße Im Breul einen rot markierten Auffahrbe- reich erhalten.	5.000 - 20.000 €	2
KN.03	Pröbstingweg/ Stellastraße	innerorts	unsignalisiert	Stadt Drenstein- furt	-	-	Nebennetz	Fehlende Wegweisung in Rich- tung Ortskern Rinkerode.	Beschilde- rung	Ergänzung Beschilderung in Richtung Rinkerode über die Bahnunterführung.	bis 5.000 €	1
KN.04	Ossenbeck	außerorts	unsignalisiert	Stadt Drenstein- furt	-	-	Nebennetz/ Hauptnetz	Fehlende Markierung. Radfah- rende müssen am Knotenpunkt Vorfahrt gewähren.	Beschilde- rung, Markierung	Installation Zeichen VZ 205 "Vorfahrt gewähren" gemäß StVO und Markie- rung einer Aufstellfläche für den Rad- verkehr.	bis 5.000 €	1
KN.05	B58/ K31	außerorts	Knotenpunkt mit Teilsignalisierung	Bund, Kreis	12.808 (B58), 5.044 (K31)	50	Hauptnetz	Gefahrensituation durch rechtsabbiegenden Kfz-Verkehr von der B58 auf die K31. Rad- fahrende sind verpflichtet an dem freien Rechtsabbieger zu warten und dem Kfz-Verkehr Vorrang zu gewähren. Die Überquerung der Geradeaus- spur ist jedoch mittels LSA-An- lage gesichert. Es ist zu vermu- ten, dass Radfahrende häufig die Beschilderung (Zeichen 205 StVO) nicht berücksichtigen. Radfahrende müssen zudem sehr lange auf die nächste Grünphase (Bedarfsampel) warten.	Beschilde- rung Anpas- sung LSA	Prüfung Errichtung eines Hinweis- schilds "querende Radfahrer" aus bei- den Richtungen. Errichtung Signal- leuchte an der freien Rechtsabbiege- spur. Prüfung Anpassung der LSA- Schaltung (z. B. LSA mit automatischer Detektion).	bis 5.000 € Beschilde- rung und Signal- leuchte; bis zu 20.000 € pro LSA	2

ID_NR	Lage	Ortslage	Knotenpunkttyp	Baulastträger	DTV (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radwege- kategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnah- mengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kosten- schätzung	Priorisie- rung
KN.06	Konrad-Adenauer-Straße (K31)/ Heuweg	außerorts	unsignalisiert	Kreis Warendorf, Stadt Drensteinfurt	5.044 (K31)	70/ 100	Hauptnetz	Fehlende/ veraltete Markierung	Markierung	Rote Einfärbung der Furt, ggfs. Markierung von Fahrradpiktogrammen mit Richtungspfeil (in beide Richtungen, zur Verdeutlichung von kreuzendem Radverkehr von links und rechts).	bis 5.000 €	1
KN.07	Konrad-Adenauer-Straße (K31)/ Görlicher Straße	innerorts	unsignalisiert	Kreis Warendorf, Stadt Drensteinfurt	5.044 (K31)	50	Hauptnetz	Fehlende/ veraltete Markierung	Markierung	Rote Einfärbung der Furt, ggfs. Markierung von Fahrradpiktogrammen mit Richtungspfeil (in beide Richtungen, zur Verdeutlichung von kreuzendem Radverkehr von links und rechts).	bis 5.000 €	1
KN.08	Konrad-Adenauer-Straße (K31)/ Mecklenburger Straße	innerorts	unsignalisiert	Kreis Warendorf, Stadt Drensteinfurt	5.044 (K31)	50	Hauptnetz	Fehlende/ veraltete Markierung	Markierung	Rote Einfärbung der Furt, ggfs. Markierung von Fahrradpiktogrammen mit Richtungspfeil (in beide Richtungen, zur Verdeutlichung von kreuzendem Radverkehr von links und rechts).	bis 5.000 €	1
KN.09	Konrad-Adenauer-Straße (K31)/ Kirchsteig	innerorts	unsignalisiert	Kreis Warendorf, Stadt Drensteinfurt	5.044 (K31)	50	Hauptnetz	Fehlende/ veraltete Markierung	Markierung	Rote Einfärbung der Furt, ggfs. Markierung von Fahrradpiktogrammen mit Richtungspfeil (in beide Richtungen, zur Verdeutlichung von kreuzendem Radverkehr von links und rechts).	bis 5.000 €	1
KN.10	Konrad-Adenauer-Straße (K31)/ Am Ladestrang	innerorts	unsignalisiert	Kreis Warendorf, Stadt Drensteinfurt	5.044 (K31)	50	Hauptnetz	Fehlende/ veraltete Markierung	Markierung	Rote Einfärbung der Furt, ggfs. Markierung von Fahrradpiktogrammen mit Richtungspfeil (in beide Richtungen, zur Verdeutlichung von kreuzendem Radverkehr von links und rechts).	bis 5.000 €	1
KN.11	Konrad-Adenauer-Straße (K31)/ Raiffeisenstraße	innerorts	unsignalisiert	Kreis Warendorf, Stadt Drensteinfurt	5.044 (K31)	50	Hauptnetz	Fehlende/ veraltete Markierung	Markierung	Rote Einfärbung der Furt, ggfs. Markierung von Fahrradpiktogrammen mit Richtungspfeil (in beide Richtungen, zur Verdeutlichung von kreuzendem Radverkehr von links und rechts).	bis 5.000 €	1
KN.12	Konrad-Adenauer-Straße (K31)/ Riether Straße	innerorts	unsignalisiert	Kreis Warendorf, Stadt Drensteinfurt	5.044 (K31)	50	Hauptnetz	Fehlende/ veraltete Markierung. Die Fahrbahn ist im Querungsbereich sehr breit, sodass die Querung für Radfahrende unsicher ist.	Markierung, Errichtung einer Querungshilfe	Rote Einfärbung der Furt, ggfs. Markierung von Fahrradpiktogrammen mit Richtungspfeil (in beide Richtungen, zur Verdeutlichung von kreuzendem Radverkehr von links und rechts). Prüfung Errichtung einer Querungshilfe in Form einer Mittelinsel im Bereich der östlichen Querung der Riether Straße zur sicheren Überquerung des Fuß- und Radverkehrs. Alternative: Prüfung Einengung des breiten Querungsbereiches durch Verbreiterung des Gehwegs.	20.000 - 50.000 €	1

ID_NR	Lage	Ortslage	Knotenpunkttyp	Baulastträger	DTV (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radwege- kategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnah- mengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kosten- schätzung	Priorisie- rung
KN.13	Konrad-Adenauer-Straße (K31)/ Riether Straße	innerorts	unsignalisiert	Kreis Warendorf, Stadt Drenstein- furt	5.044 (K31)	50	Hauptnetz	Fehlende/ veraltete Markie- rung	Markierung	Rote Einfärbung der Furt, ggfs. Markie- rung von Fahrradpiktogrammen mit Richtungspfeil (in beide Richtungen, zur Verdeutlichung von kreuzendem Rad- verkehr von links und rechts).	bis 5.000 €	1
KN.14	Riether Straße/ Einmündung Fuß- weg in Richtung Arnold-Huppertz- Weg	innerorts	unsignalisiert	Stadt Drenstein- furt	-	30	Nebennetz	Die Einmündung des Fußweges in Richtung Arnold-Huppertz- Weg ist aufgrund parkender Pkws nicht deutlich erkennbar.	Umbau, Beschilde- rung	Absenkung des Bordsteins im Bereich der Einmündung. Beschilderung als gemeinsamer Geh- und Radweg durch das Zeichen Zeichen 240 gemäß StVO.	bis 5.000 €	2
KN.15	Riether Straße/ Lindenweg	innerorts	unsignalisiert	Stadt Drenstein- furt	-	30	Nebennetz	Am Knotenpunkt Riether Straße/ Lindenweg wird häufig Rechts-vor-Links missachtet.	Markierung	Vorschlag: Markierung von sogenann- ten "Haifischzähnen" (Zeichen 342 StVO)	bis 5.000 €	1
KN.16	Heimstättenweg/ Konrad-Adenauer- Straße (K31)	innerorts	unsignalisiert	Kreis Warendorf, Stadt Drenstein- furt	-	-	Nebennetz	Die Umlaufsperrn haben ei- nen sehr geringen Abstand zu- einander. Ein Durchkommen mit dem Fahrrad (insb. Fahrrä- der mit Anhänger oder Lasten- räder) ist kaum möglich.	Umbau	Alternative 1: Breite der Umlaufsperr- ren vergrößern und Errichtung des Zei- chens 205 StVO. Alternative 2: Seitliche Einengung der Fahrbahn z. B. auch durch Einsatz von Pollern und Errichtung des Zeichens 205 StVO. Alternative 3: Markierung auf der Fahr- bahn zur Warnung der Radfahrer und Errichtung des Zeichens 205 StVO.	bis 5.000 €	1
KN.17	Konrad-Adenauer- Straße (K21)/ Bü- rener Straße	innerorts	unsignalisiert	Kreis Warendorf, Stadt Drenstein- furt	2.761 (K21)	50	Hauptnetz	Der Radfahrstreifen stadtaus- wärts endet gegenüber der Bü- rener Straße. Es fehlt eine si- chere Querungshilfe, um in die Bürener Straße oder auf den gemeinsamen Geh- und Rad- weg (Zweirichtungsverkehr) zu gelangen.	Errichtung einer Que- rungshilfe	Prüfung Errichtung einer Querungshilfe in Form einer Mittelinsel südlich der Bürener Straße zur sicheren Überque- rung des Fuß- und Radverkehrs. Ggf. Umbau/ Verbreiterung des Bereiches inkl. Grunderwerb.	20.000 - 50.000 €	2
KN.18	Pfad zw. Weidenb- rede und Buchen- weg	innerorts	unsignalisiert	Stadt Drenstein- furt	-	30	Nebennetz	Die Umlaufsperrn haben ei- nen sehr geringen Abstand zu- einander. Ein Durchkommen mit dem Fahrrad (insb. Fahrrä- der mit Anhänger oder Lasten- räder) ist kaum möglich.	Umbau	Alternative 1: Breite der Umlaufsperr- ren vergrößern und Errichtung des Zei- chens 205 StVO. Alternative 2: Seitliche Einengung der Fahrbahn z. B. auch durch Einsatz von Pollern und Errichtung des Zeichens 205 StVO. Alternative 3: Markierung auf der Fahr- bahn zur Warnung der Radfahrer und Errichtung des Zeichens 205 StVO.	bis 5.000 €	1

ID_NR	Lage	Ortslage	Knotenpunkttyp	Baulastträger	DTV (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radwege- kategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnah- mengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kosten- schätzung	Priorisie- rung
KN.19	Bahnhof (Kurve Unterführung in Richtung "Am La-destrang")	innerorts	unsignalisiert	Stadt Drensteinfurt	-	-	Hauptnetz	Auskommend von der Ostseite der Unterführung fehlt eine Beschilderung im abzweigenden Kurvenbereich, der unmittelbar auf die andere Seite des Bahnhofs führt. Ortsunkundige finden daher den direkten Weg zum Bahnhof nicht.	Beschilderung	Installation Wegweisung in Richtung Bahnhof (Westseite/ Gleis 2).	bis 5.000 €	1
KN.20	Bahnhofsunterführung	innerorts	unsignalisiert	Stadt Drensteinfurt	-	-	Hauptnetz	In der Bahnhofsunterführung wird der Radverkehr getrennt vom Fußverkehr geführt. Die Fahrbahn ist durch eine weiße Mittellinie und Markierungen von Piktogrammen auf den Pflastersteinen (Fußgänger und Radfahrer) getrennt. Die Piktogramme sind nicht mehr gut erkennbar, die Fahrbahn ist insbesondere im Gegenverkehr (Fahrrad/ Fahrrad) sehr schmal, sodass ein Ausweichen auf den Fußweg unumgänglich ist. Die Unterführung ist zudem auch tagsüber recht dunkel.	Markierung	Erneuerung bzw. Anpassung und Aufwertung der Markierung. Zusätzlich sollte ein Hinweis an den Eingängen der Unterführung errichtet werden, dass auf "Rücksicht untereinander" hinweist. Eine Aufwertung der Unterführung durch bspw. Beleuchtung sollte geprüft werden. Langfristig: Bahnunterführung als Fußgängerweg ausführen und Schaffung einer neuen Überführung der Bahnlinie im nördlichen Bereich (vgl. RV. 13)	bis 5.000 €	1
KN.21	Landsbergplatz/ Schloßallee	innerorts	unsignalisiert	Stadt Drensteinfurt	-	-	Hauptnetz	Die Umlaufsperrn haben einen sehr geringen Abstand zueinander. Ein Durchkommen mit dem Fahrrad (insb. Fahrräder mit Anhänger oder Lastenräder) ist kaum möglich.	Umbau	Alternative 1: Breite der Umlaufsperrn vergrößern und Errichtung des Zeichens 205 StVO. Alternative 2: Seitliche Einengung der Fahrbahn z. B. auch durch Einsatz von Pollern und Errichtung des Zeichens 205 StVO. Alternative 3: Markierung auf der Fahrbahn zur Warnung der Radfahrer und Errichtung des Zeichens 205 StVO.	bis 5.000 €	1
KN.22	Sendenhorster Straße (K21)/ Brauwall	innerorts	unsignalisiert	Kreis Warendorf, Stadt Drensteinfurt	509 (K21)	30	Hauptnetz	Der Radverkehr auf der Sendenhorster Straße wird auf der Fahrbahn mittels Schutzstreifen geführt. Eine komfortable Anbindung an den Radweg (Brauwall) entlang der Werse in Richtung Schloss über die Sendenhorster Straße ist nicht gegeben.	Umbau	Absenkung des Bordsteins im Bereich der Einmündung des Brauwalls und Schaffung einer sicheren Überleitung für Radfahrende.	bis 5.000 €	2

ID_NR	Lage	Ortslage	Knotenpunkttyp	Baulastträger	DTV (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radwege- kategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnah- mengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kosten- schätzung	Priorisie- rung
KN.23	Schützenstraße (K21)/ Windmühlenweg	innerorts	Knotenpunkt mit Vollsignalisierung	Kreis Warendorf, Stadt Drensteinfurt	2.761 (K21)	50	Hauptnetz	Konflikt zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden sowie fehlende Sichtbeziehungen im Kreuzungsbereich. Der Radverkehr wird auf der Schützenstraße als getrennter Geh- und Radweg geführt. Längere Wartezeiten an LSA.	Umbau	Prüfung: Umbau zu einem Kreisverkehrsplatz. Bei Kreisverkehren (innerorts) ist die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn zu bevorzugen. Radfahrende werden mind. 10 m vor dem Kreisverkehr sicher auf die Fahrbahn geführt. Radfahrende und Kfz fahren nicht nebeneinander in den Kreisverkehr ein, sondern hintereinander. Dadurch wird die Geschwindigkeit in den Knotenpunktsbereichen gesenkt. Wichtig dabei ist, dass die Fahrbahnbreite im Kreisverkehr nicht zu breit ist, um Überholungen zu verhindern. Gleichzeitig erhalten Fußgänger mehr Platz. Die Führung auf der Fahrbahn wird bis zu einer Verkehrsstärke von 15.000 Kfz/24h empfohlen. Die Führung auf umlaufenden Radwegen kann hingegen vor allem an den Knotenpunktarmen neue Konfliktpunkte verursachen.	über 100.000 €	3
KN.24	Schützenstraße (K21)/ Josefststraße/ Goethestraße	innerorts	Knotenpunkt mit Vollsignalisierung	Kreis Warendorf, Stadt Drensteinfurt	2.761 (K21)	50	Hauptnetz	Konflikt zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden sowie fehlende Sichtbeziehungen im Kreuzungsbereich. Der Radverkehr wird auf der Schützenstraße als getrennter Geh- und Radweg geführt. Längere Wartezeiten an LSA.	Umbau	Prüfung: Umbau zu einem Kreisverkehrsplatz Bei Kreisverkehren (innerorts) ist die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn zu bevorzugen. Radfahrende werden mind. 10 m vor dem Kreisverkehr sicher auf die Fahrbahn geführt. Radfahrende und Kfz fahren nicht nebeneinander in den Kreisverkehr ein, sondern hintereinander. Dadurch wird die Geschwindigkeit in den Knotenpunktsbereichen gesenkt. Wichtig dabei ist, dass die Fahrbahnbreite im Kreisverkehr nicht zu breit ist, um Überholungen zu verhindern. Gleichzeitig erhalten Fußgänger mehr Platz. Die Führung auf der Fahrbahn wird bis zu einer Verkehrsstärke von 15.000 Kfz/24h empfohlen. Die Führung auf umlaufenden Radwegen kann hingegen vor allem an den Knotenpunktarmen neue Konfliktpunkte verursachen.	über 100.000 €	3

ID_NR	Lage	Ortslage	Knotenpunkttyp	Baulastträger	DTV (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radweg- kategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnah- mengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kosten- schätzung	Priorisie- rung
KN.25	Hammer Straße (K21)/ Schützenstraße (K21)	innerorts	Knotenpunkt mit Teilsignalisierung	Stadt Drensteinfurt	2.761 (K21)	50	Hauptnetz	Die Hammer Straße in Richtung Markt dient als Zugang in die Innenstadt von Drensteinfurt. Die Fußgänger-LSA im Kreuzungsbereich auf der Schützenstraße wird häufig vom Kfz-Verkehr beim Abbiegen übersehen.	Markierung	Bei Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn sollten aufgeweitete Radaufstellflächen in den jeweiligen Haltebereichen markiert werden, damit der Radverkehr beim Aufstellen und Anfahren sicher im Blickfeld des Kfz-Verkehrs steht. Der vorgezogene Aufstellbereich weist eine Länge von mindestens 3,00 m bis 5,00 m auf und wird vor der Haltelinie des Kfz-Verkehrs markiert und ggfs. rot eingefärbt. Ein Radschutzstreifen oder Radfahrstreifen kann bei entsprechenden Platzverhältnissen den Radfahrer sicher in den Aufstellbereich am Knotenpunkt führen. Darüber hinaus sind Fahrradpiktogramme zur besseren Erkennbarkeit im Wartebereich zu markieren.	bis 5.000 €	2
KN.26	Sendenhorster Straße im Bereich der Teamschule Drensteinfurt	innerorts	unsignalisiert	Stadt Drensteinfurt	-	30/50	Hauptnetz	Die Teamschule mit 354 Schüler/innen (Stand 2022 SuS) ist die einzige weiterführende Schule in Drensteinfurt und liegt unmittelbar an der Sendenhorster Straße. Auf der Sendenhorster Straße sind Schutzstreifen installiert. Allerdings fehlt eine sichere Überleitung von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden, um von der Ostseite auf die Westseite zu gelangen. Die nächste sichere Überquerung liegt ca. 350 bis 400 m weiter südlich am Knotenpunkt Sendenhorster Straße/ Südwall.	Errichtung einer Querungshilfe	Errichtung einer sicheren Querungshilfe in Form einer Mittelinsel für den Fuß- und Radverkehr Höhe Hs.-Nr. 14. (Mindestens 3,00 m breit mit einer Wartefläche von mindestens 4,00 m). Schaffung eines Aufstellbereiches oberhalb der Mittelinsel für Radfahrende aus Richtung Süden kommend. Für die Errichtung der Querungshilfe ist der betroffene Straßenabschnitt umzubauen (Verbreiterung) und ggf. Grunderwerb zu tätigen. Alternative: Installation einer Bedarfsampel mit indirektem Linksabbieger für Radfahrende aus Richtung Süden kommend (ggf. Grunderwerb notwendig). Es sollte geprüft werden, wo die Überquerungsmöglichkeit errichtet werden sollte. Vor dem Einkaufszentrum auf der Sendenhorster Straße wurde queren häufig Schülerinnen und Schüler von der Teamschule die Straße.	20.000 - 50.000 €	2
KN.27	Einfahrt Einkaufszentrum auf der Sendenhorster Straße (K21)	innerorts	unsignalisiert	Kreis Warendorf	509 (K21)	50	Hauptnetz	Durch die hohe Anzahl an Ein- und Ausfahrten sind die Schutzstreifen nicht mehr gut erkennbar.	Markierung, Beschilderung	Erneuerung der Schutzstreifenmarkierung. Prüfung rote Einfärbung der Furt und Ergänzung der Beschilderung durch Zeichen VZ 138 "Achtung! Radverkehr" gemäß StVO.	bis 5.000 €	1

ID_NR	Lage	Ortslage	Knotenpunkttyp	Baulastträger	DTV (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radweg- kategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnah- mengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kosten- schätzung	Priorisie- rung
KN.28	B58/ L585/ Sen- denhorster Straße	außerorts	Knotenpunkt mit Vollsignalisierung	Kreis Warendorf	12.808 (B58),3.173 (L585)	50	Nebennetz	Radfahrende müssen sehr lange auf die nächste Grün- phase warten.	Anpassung LSA-Schal- tung	Prüfung Anpassung der LSA-Schaltung (z. B. LSA mit automatischer Detek- tion).	bis zu 20.000 € pro LSA	2
KN.29	Herberner Straße (L671)/ B63	innerorts	unsignalisiert	Straßen.NRW	1.538	50	Hauptnetz	Unsichere Querung auskom- mend vom gemeinsamen Geh- und Radweg aus Richtung Her- berner Straße. Konfliktpotenzial zwischen entgegenkommen- den Radfahrenden und Fußgän- gern.	Errichtung einer Que- rungshilfe	Prüfung Errichtung einer Querungshilfe in Form einer Mittelinsel auf der L671.	20.000 - 50.000 €	2
KN.30	Herberner Straße (L671)	außerorts/ innerorts	unsignalisiert	Straßen.NRW	1.538	50	Hauptnetz	Fehlende, sichere Überleitung auf die Fahrbahn. Radfahrende queren die Fahr- bahn entweder via Mittelinsel auf den gegenüberliegenden Gehweg (Radfahrer frei in beide Richtungen) oder setzen ihre Fahrt auf der Fahrbahn fort.	Umbau	Der Radverkehr sollte vom gemeinsa- men Geh- und Radweg (außerorts) si- cher auf die Fahrbahn geführt werden. Der vom Ortskern kommende Radver- kehr sollte einen eigenen Auffahrbe- reich erhalten.	20.000 - 50.000 €	2
KN.31	Landsbergstraße/ Landsbergplatz	innerorts	unsignalisiert	Stadt Drenstein- furt	-	30	Hauptnetz	unzureichende/ unsichere Ver- kehrsführung	Umbau	Die Vorfahrt am Knotenpunkt Lands- bergplatz/ Landsbergstraße sollte im Zuge der Errichtung einer Fahr- radstraße angepasst werden. Sinnvoll wäre eine Aufpflasterung, um auf die geänderte Vorfahrt aufmerksam zu ma- chen (Vorfahrt für Rad-fahrende).	20.000 - 50.000 €	2
KN.32	Bahnunterführung zwischen "Am La- destrang" und Bahnhofstraße	innerorts	unsignalisiert	Stadt Drenstein- furt		-	Hauptnetz	Netzlücke in der Fuß- und Rad- verkehrsinfrastruktur zwischen der Bahnhofstraße und Am La- destrang.	Umbau	Als alternative Verbindung zu der Bahnhofsunterführung sollte nördlich eine sichere, komfortable und gut aus- gebaute Fuß- und Radwegeverbindung zwischen dem östlichen und westlichen Ortsteil Drensteinfurts geschaffen wer- den. Die Verbindung würde eine wei- tere direkte Anbindung an das Stadt- zentrum darstellen.	über 100.000 €	2
KN.33	Raiffeisenstraße	innerorts	unsignalisiert	Stadt Drenstein- furt		50	Hauptnetz	An der Raiffeisenstraße fahren viele Radfahrende insbeson- dere ab der Einfahrt/Ausfahrt zum Aldimarkt auf dem Geh- weg in Richtung Konrad-Ade- nauer-Straße, um diese über die Anforderungsampel in Rich- tung Heimstättenweg zu que- ren. Radfahrende sind eigent- lich nicht berechtigt auf dem Gehweg zu fahren (keine Be- schilderung vorhanden).	Beschilde- rung, Markierung, (Umbau)	Eindeutige Markierung und ggfs. si- chere Führung des Radverkehrs auf die Fahrbahn. Radfahrende sollten durch Beschilderung und Wegweisung mög- lichst über den gemeinsamen Geh- und Radweg südlich des Aldi-Marktes ge- führt werden.	bis 5.000 € 5.000 - 20.000 € (si- chere Über- leitung auf Fahrbahn)	1