

Konzept zur Einrichtung von Fahrradstraßen in Dülmen

A. Anlass

Die Förderung einer klimafreundlichen Mobilität ist ein bedeutsames Ziel der Stadt Dülmen. Damit soll ein Beitrag zum Klimaschutz und zur Minimierung der CO₂-Emissionen geleistet werden. Zu diesem Zweck wurden in den vergangenen Jahren kontinuierlich zahlreiche unterschiedliche Bausteine und Maßnahmen auf den Weg gebracht.

Im Zusammenhang mit dem Ziel, die Verkehrsverhältnisse zu optimieren, die Mobilität aller Bevölkerungsgruppen nachhaltig zu sichern und die Verkehrsmittelwahl im Umweltverbund zu stärken, wurde im Jahr 2018 ein Nahmobilitätskonzept erarbeitet. Das darin eingeschlossene Konzept zur Verbesserung der Radfahrersituation gibt u.a. Empfehlungen zur Überprüfung des bestehenden Veloroutenkonzeptes, zur Anlage von Radverkehrsanlagen, zur Einrichtung von Fahrradstraßen, zum Fahrradparken, etc.¹

Zur Förderung des Radverkehrs hatte die Stadt Dülmen bereits vor einigen Jahren ein Veloroutenkonzept erarbeitet. Velorouten sind attraktive Hauptverbindungen eines Radwegenetzes, die über längere Strecken durchgehend benutzbar sind und sich in der Regel aus verschiedenen Netzelementen zusammensetzen. Die Routen sollen zügig zu befahren und dabei komfortabel und sicher sein. Die bestehenden Dülmener Velorouten führen sternförmig vom Stadtrand aus durch die Wohngebiete bis in die Innenstadt und zu zentralen Infrastruktureinrichtungen.

Das o.g. Nahmobilitätskonzept empfiehlt zur weiteren Stärkung des Radverkehrs, auf verschiedenen Strecken(-abschnitten) im Verkehrsnetz Fahrradstraßen nach dem Prinzip der „4-Himmelsrichtungen“ einzurichten. In diesem Zusammenhang bietet es sich an, die Einrichtung von Fahrradstraßen vor allem auf den Velorouten umzusetzen, da diese den Radverkehr bündeln und verkehrssichere Verbindungen ermöglichen.

B. Fahrradstraße im Allgemeinen

Als Fahrradstraße im Sinne der Straßenverkehrsordnung wird eine Straße bezeichnet, die vorrangig für den Radverkehr vorgesehen ist. Sie soll die Attraktivität des Radverkehrs steigern und ihm Vorteile gegenüber dem motorisierten Individualverkehr schaffen. Auf Fahrradstraßen gilt gegenüber Radfahrenden eine besondere Rücksichtnahmeverpflichtung. Abweichend vom Rechtsfahrgebot dürfen Radfahrer hier nebeneinander fahren. Aufgrund der Bevorrechtigung des Radverkehrs hat sich der Kfz-Verkehr bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h unterzuordnen. Damit aus einer Fahrradstraße eine komfortable und schnelle Route wird, sollte sie gegenüber einmündenden Straßen bevorrechtigt werden².

C. Ziele

Es ist beabsichtigt in einem ersten Schritt Fahrradstraßen in Dülmen-Mitte einzurichten. Hiermit werden folgende Ziele verfolgt:

- Der Radverkehrsanteil, insbesondere im Bereich der Nahmobilität, soll gesteigert werden.
- Radverkehrsströme sollen gebündelt werden.
- Für den Alltagsverkehr bedeutende Quellen und Ziele (Wohnen, Arbeiten, Schulen, Innenstadt, Freizeit- und Infrastruktureinrichtungen) sollen miteinander verbunden werden.

¹ Vgl. Sitzungsvorlage Stadt Dülmen, BA 060/2018

² Vgl. Nahmobilitätskonzept der Stadt Dülmen, BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH (2017), S. 102

- Es soll ein Beitrag zur Steigerung der Verkehrssicherheit u.a. auf Schulwegen geleistet werden.

D. Fahrradstraßen

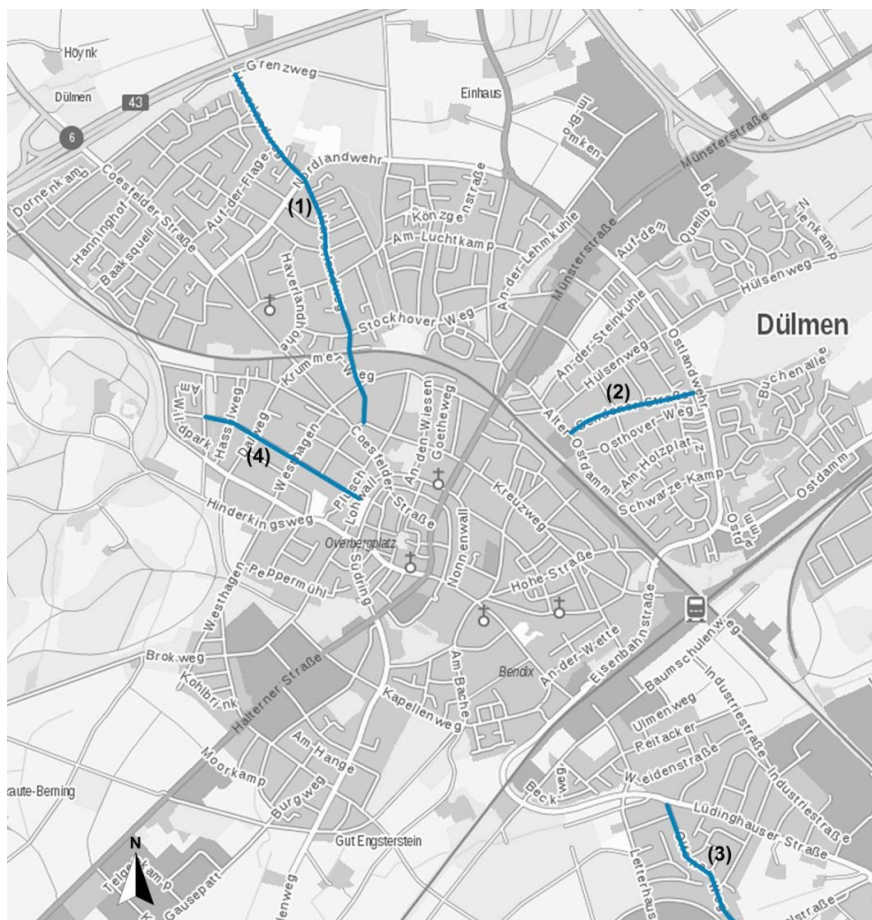
Unter Berücksichtigung der genannten Ziele (s. Kapitel C: Ziele) und unter Einbeziehung der Empfehlungen aus dem Nahmobilitätskonzept, Fahrradstraßen nach dem Prinzip der „4-Himmelsrichtungen“ auf bereits bestehenden Velorouten einzurichten, wurde das Straßennetz betrachtet.

Ferner fanden bei der Auswahl von Fahrradstraßen die nachfolgenden Merkmale Berücksichtigung:

- Fahrradstraßen sollen möglichst auf Achsen im Straßennetz verlaufen, die für den Radverkehr eine hohe Bedeutung haben und bereits heute einen bedeutsamen Radverkehrsanteil aufweisen,
- Fahrradstraßen sollen für den Radverkehr zügig zu befahren und dabei komfortabel und sicher sein, insbesondere auch an Kreuzungen und Einmündungen,
- Fahrradstraßen sollten nach Möglichkeit durch bestehende Tempo-30-Zonen geführt werden und
- Fahrradstraßen sollen vorzugsweise gegenüber einmündenden Straßen bevorrechtigt sein.

Um das Instrument „Fahrradstraße“ in Dülmen zu erproben und zu etablieren, sollen daher in einer ersten Stufe folgende Straßen(-abschnitte) für die Einrichtung von Fahrradstraßen vorgesehen werden:

- (1) Haverlandweg (zwischen Grenzweg und Bergfeldstraße)
- (2) Sendener Straße
- (3) Olfener Weg
- (4) Overbergstraße (zwischen Stolbergstraße und Lohwall)



Übersichtskarte

Nachfolgend werden die Fahrradstraßen der ersten Umsetzungsstufe näher beschrieben:

(1) Haverlandweg (zwischen Grenzweg und Bergfeldstraße)

Der Haverlandweg führt aus nördlicher Richtung kommend in Richtung Innenstadt. Bereits heute ist der Haverlandweg eine wichtige Route für den Alltags- und Freizeitradverkehr. Diese Verbindung wird sowohl im Alltag z.B. von Schülern/innen wie auch als touristische Radwegeverbindung (Radnetz NRW, 100-Schlösser-Route, Dülmener R-Routen) genutzt. Auf dieser Straße, welche in unmittelbarer Nähe zur Freizeitanlage Nord mit dem Freizeitbad düb und dem TSG-Stadion liegt, verläuft bereits die Veloroute V2. Insgesamt hat der Haverlandweg daher bereits heute einen hohen Radverkehrsanteil. Ein sicheres Queren der Kreisstraße K 59 (Nordlandwehr) ist durch eine bereits vorhandene Querungshilfe gegeben. Auf dem Haverlandweg verlaufen im Bereich zwischen dem Grenzweg und der Josef-Heiming-Straße zzt. insgesamt zwei Buslinien zur Schülerbeförderung.

(2) Sendener Straße

Mit der Einrichtung einer Fahrradstraße auf der Sendener Straße soll innerhalb des Innenstadtgebietes eine Verbindung in östlicher Richtung aufgenommen werden. Die Sendener Straße bindet das Wohngebiet Spiekerhof und die angrenzenden Wohngebiete der Sendener Straße an die hier gelegene Augustinus-Grundschule sowie über den Alten Ostdamm und die Unterführung an der Elsa-Brändström-Straße an die Innenstadt und an bestehende Infrastruktureinrichtungen an (Netzschluss). Die derzeit parallel verlaufende Veloroute V5 wird über den Osthover Weg geführt.

Aufgrund der Geschwindigkeitsbegrenzung (verkehrsberuhigter Bereich, Schrittgeschwindigkeit) ist auf der Sendener Straße eine Ausweisung als Fahrradstraße nur unter Aufhebung des verkehrsberuhigten Bereichs möglich, da in einer Fahrradstraße grundsätzlich eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30-km/h gilt. Es wird angestrebt, den Verlauf der Veloroute V5 in diesem Zuge anzupassen und den Radverkehr dann über die Sendener Straße zu führen.

Die Sendener Straße zeichnet sich bereits heute durch einen hohen Radverkehrsanteil aus.

Aktuell fahren hier drei Buslinien im Rahmen der Schülerbeförderung.

(3) Olfener Weg

Der Olfener Weg stellt eine Verbindung aus südlicher Richtung dar. Bereits heute verlaufen über den Olfener Weg das Radnetz NRW, die Veloroute V7a und kommunale touristische Radrouten (R-Routen). Ferner bildet er den Lückenschluss zwischen der „Fröbelstraße“, die mit ihrem gut ausgebauten Radweg eine wichtige Verbindung in Richtung Dernekamp darstellt und der Lüdinghauser Straße in Richtung Innenstadt.

Perspektivisch soll der weitere Verlauf der Lüdinghauser Straße in Richtung Innenstadt insgesamt überplant und im Sinne einer fahrradfreundlichen Verbindung des Dernekamps einschließlich angrenzender Wohn- und Gewerbegebiete an bestehende Infrastruktureinrichtungen sowie die Innenstadt Dülmens ausgebaut werden.

(4) Overbergstraße (zwischen Stolbergstraße und Lohwall)

Die Overbergstraße verläuft aus Richtung Innenstadt kommend in westlicher Richtung. Hierüber werden sowohl die Veloroute V1 als auch das Radnetz NRW geführt.

Der nördliche Bereich der Overbergstraße, zwischen der Stolbergstraße und der Borkener Straße, ist heute als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen. Da dieser beibehalten werden soll, wird die Fahrradstraße an der Stolbergstraße beginnen. Der Verlauf der Overbergstraße befindet sich ab dort in einer Tempo-30-Zone.

Bereits heute stellt die Overbergstraße eine wichtige Route für den Alltagsradverkehr dar, da diese unmittelbar ins Zentrum von Dülmen führt. Weiterhin ist die Overbergstraße für Radfahrende eine Alternativstrecke zur Borkener Straße.

Auf dem südlichen Abschnitt der Overbergstraße herrscht ein hoher Parkdruck. Hier parken im Wesentlichen die der Anwohner/innen der Overbergstraße und Arbeitnehmer/innen der Innenstadt.

Sofern sich das Instrument der Fahrradstraßen auf den vorgeschlagenen Straßen(-abschnitten) etabliert hat, ist beabsichtigt, in einer zweiten Stufe weitere Fahrradstraßen umzusetzen, um so perspektivisch ein Fahrradstraßennetz für Dülmen-Mitte zu realisieren.

Ziel ist es hierbei, weitere bedeutende Quellen und Ziele des Alltags miteinander zu verbinden und somit das Fahrrad als tägliches Verkehrsmittel zu stärken. Ein besonderes Augenmerk liegt hierbei auf der Anbindung an den Bahnhof in Dülmen-Mitte als wichtigem Anknüpfungspunkt für Berufspendler/innen. Der Bahnhof Dülmen wird aktuell mit umfangreichen Fördermitteln aus dem Programm „Kommunaler Klimaschutz.NRW“ sowie mit Mitteln im Bereich der ÖPNV-Infrastrukturförderung zu einem multimodalen Mobilitätsschwerpunkt ausgebaut.

Darüber hinaus sollen weitere Quellen und Ziele wie Wohnen, Schulen, Gewerbegebiete, Sport- und Freizeit- und Nahversorgungseinrichtungen über Fahrradstraßen miteinander verbunden werden. Insgesamt soll ein komfortables und zügig zu befahrendes Fahrradstraßennetz ausgebaut werden.

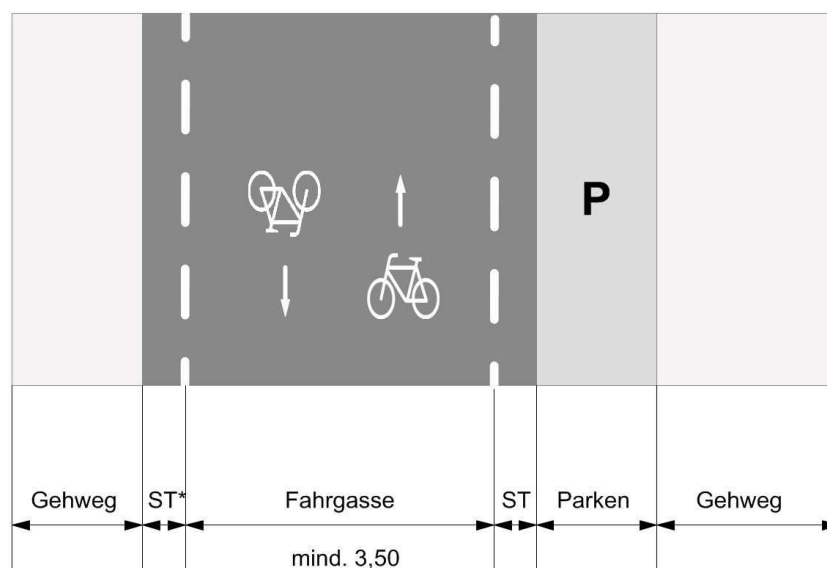
E. Qualitätsstandards auf Fahrradstraßen

Um die mit der Einrichtung von Fahrradstraßen verfolgten Ziele zu erreichen und gleichzeitig eine hohe Akzeptanz bei allen Verkehrsteilnehmern/innen sowie einen hohen Wiedererkennungswert zu erzielen, sollen einheitliche Qualitätsstandards für die Gestaltung der Fahrradstraßen gelten.

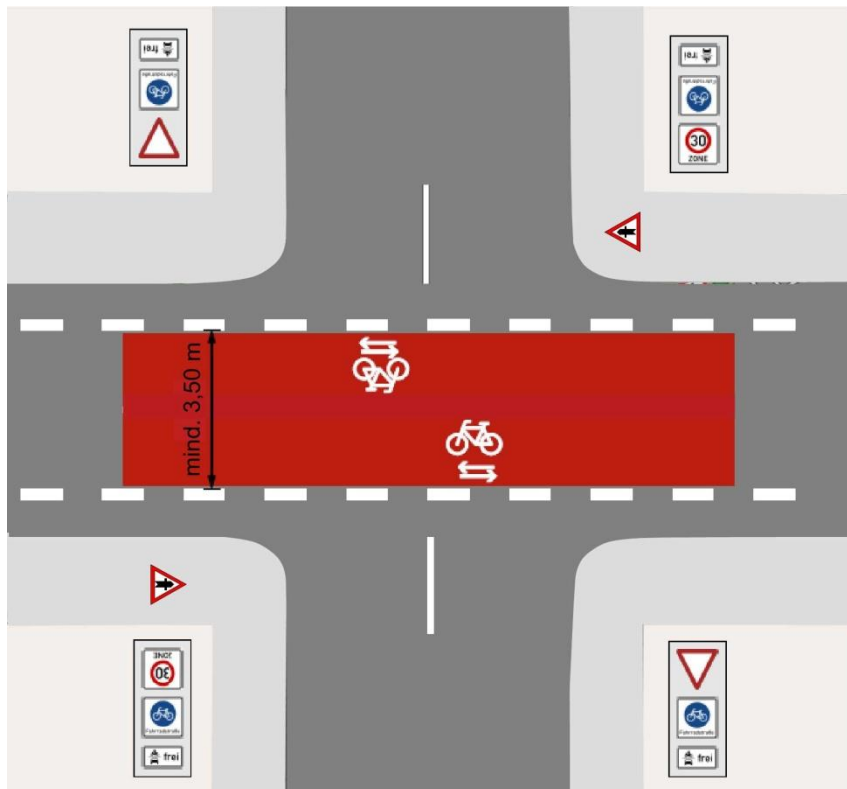
Daher sind folgende Qualitätsstandards für Dülmens Fahrradstraßen vorgesehen:

- Fahrgassenbreite von mind. 3,50 m (Markierung mit gestrichelter Leitlinie)
- Fahrradstraße bevorzugen, d.h. rechts-vor-links-Regelung aufheben
- Kreuzungsbereiche rot markieren (Hervorheben von Gefahrenstellen)
- Verkehrszeichen „Fahrradstraße“ mit Zusatzzeichen „Kfz frei“ und Fahrrad-Piktogramme auf der Fahrbahn

Die folgenden Skizzen sollen obige Aussagen zu den Qualitätsstandards verdeutlichen:



ST* = Sicherheitstrennstreifen



F. Maßnahmen zur Einrichtung von Fahrradstraßen

Im Zusammenhang mit der Einrichtung von Fahrradstraßen sind Beschilderungen und Markierungen vorzunehmen, um die verkehrsrechtlichen Maßnahmen in der Örtlichkeit zu kennzeichnen. Darüber hinaus sind auf einzelnen Straßen(-abschnitten) auch bauliche Maßnahmen erforderlich.

Um die o. g. Qualitätsstandards zu erreichen, sollen daher folgende Maßnahmen umgesetzt werden:

- Anordnung des Verkehrszeichens „Fahrradstraße“ mit dem Zusatzzeichen „Kfz frei“ gemäß Straßenverkehrsordnung,
- Kennzeichnung der Fahrgasse auf der Fahrradstraße durch Aufbringen einer weißen gestrichelten Leitlinie und ergänzender - sich wiederholender - Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn im Verlauf der Fahrradstraße (s. Kapitel D: Skizzen zur Gestaltung der Fahrradstraßen),
- Rückbau der auf einzelnen Straßen(-abschnitten) vorhandenen Aufpflasterungen in den Kreuzungsbereichen und Gestaltung dieser mit asphaltiertem Fahrbahnbelag (soweit noch nicht im Bestand vorhanden), um die Bevorrechtigung der Fahrradstraße hervorzuheben und die komfortable Befahrbarkeit der Verkehrsfläche für die Radfahrenden zu erhöhen,
- Gestaltung der Kreuzungsbereiche durch eine Rotmarkierung, um die Aufmerksamkeit stärker als bisher auf diese Bereiche der Fahrradstraße zu richten (s. Kapitel D: Skizzen zur Gestaltung der Fahrradstraßen) und
- teilweise Ergänzung der bestehenden Regelungen (z.B. abmarkierte Stellplätze) für den ruhenden Verkehr. Abschnittsweise können vereinzelt zusätzliche Stellplätze auf der Fahrbahn markiert werden.

G. Evaluierung der Fahrradstraßen

Die Einrichtung von Fahrradstraßen ist in Dülmen neu und muss zunächst etabliert werden, so dass die Funktion und damit auch die Vorteile von Fahrradstraßen seitens der Bürgerschaft und aller Verkehrsteilnehmer akzeptiert werden. Insoweit bedarf es einer Evaluierung der vorgeschlagenen Standards und Maßnahmen, um ggf. über erforderlich werdende Veränderungen zu entscheiden.

H. Beteiligungsprozess und Öffentlichkeitsarbeit

Grundlage für die Erstellung des Fahrradstraßenkonzeptes ist ein entsprechender politischer Auftrag aus dem Jahr 2018 die Einrichtung von Fahrradstraßen zu prüfen und einen Vorschlag aus zuarbeiten³. Auch der durchgeführte Beteiligungsprozess wie auch die geplante Öffentlichkeitsarbeit erfolgten auf Grundlage von politischen Beschlüssen⁴.

Nicht nur im Hinblick auf die anstehenden Änderungen gegenüber den bisherigen Verkehrsregelungen, sondern auch unter dem Gesichtspunkt einer erforderlichen Akzeptanz aller Verkehrsteilnehmer/innen kommt einer umfangreichen und breit angelegten Öffentlichkeitsarbeit eine große Bedeutung zu.

Daher hat bereits im Vorfeld der Einrichtung von Fahrradstraßen die Beteiligung der Öffentlichkeit stattgefunden. Den interessierten Bürgern/innen wurden die geplanten Fahrradstraßen sowie die beabsichtigten Standards am 04.09.2019 im Rahmen eines Workshops vorgestellt. Darüber hinaus bestand dort ebenfalls die Möglichkeit, die Einrichtung und Gestaltung der vier vorgeschlagenen Fahrradstraßen in Dülmen zu bewerten und Anregungen einzubringen.

Im Ergebnis wurde die Einrichtung der Fahrradstraßen auf dem Haverlandweg, der Sendener Straße, dem Olfener Weg und der Overbergstraße begrüßt. Auch die vorgestellten Qualitätsstandards auf Fahrradstraßen fanden deutliche Zustimmung.

Im Rahmen des Beteiligungsprozesses wurde das Konzept sowohl mit der ADFC Ortsgruppe Dülmen als auch mit der Kreispolizeibehörde Coesfeld und der Polizeidirektion Dülmen abgestimmt. Diese haben sich positiv zur Einrichtung der vier Fahrradstraßen geäußert.

Weiterhin ist im Zusammenhang mit der konkreten Umsetzung der Fahrradstraßen eine breit angelegte Öffentlichkeitsarbeit (z.B. Banner, Pressearbeit, Infolyer, Infostand) von großer Bedeutung, um alle Verkehrsteilnehmer/innen über die Verkehrsregelungen auf Fahrradstraßen zu informieren und für die Rücksichtnahme auf die Radfahrer/innen zu sensibilisieren.

³ Vgl. Sitzungsvorlage Stadt Dülmen, BA 060/2018

⁴ Vgl. Sitzungsvorlage Stadt Dülmen, UW 054/2019