

Klimaschutzteilkonzept Radverkehr

Ordnungs- und Umweltausschuss

Steinhagen, 15.02.2018



Inhalte

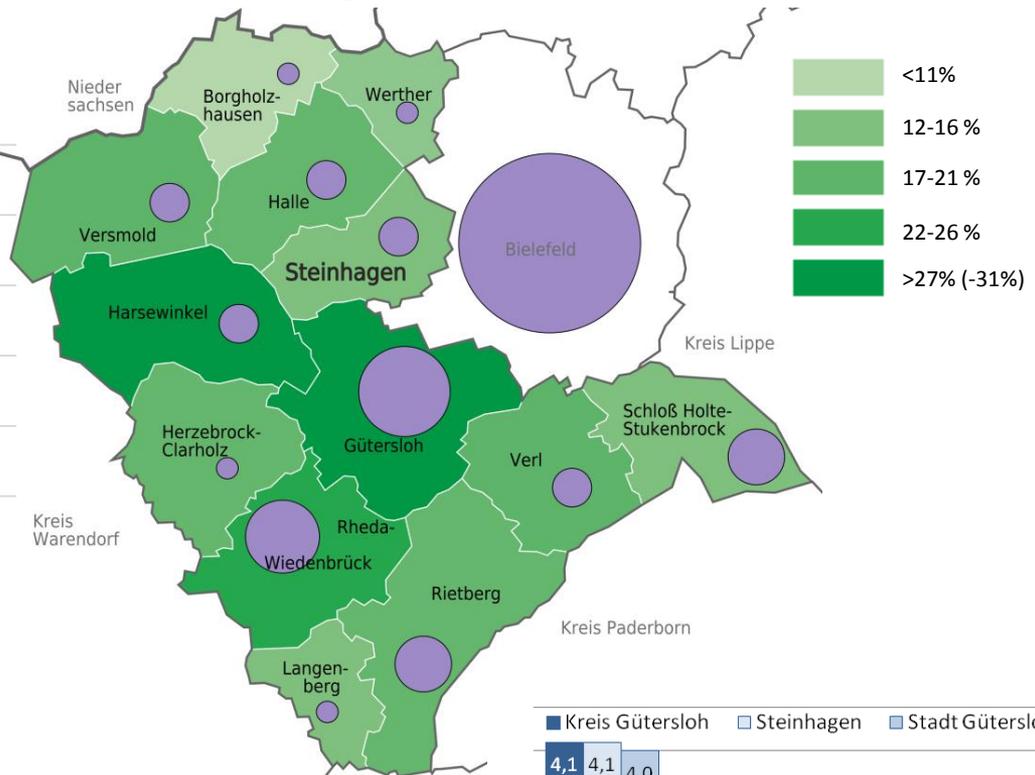
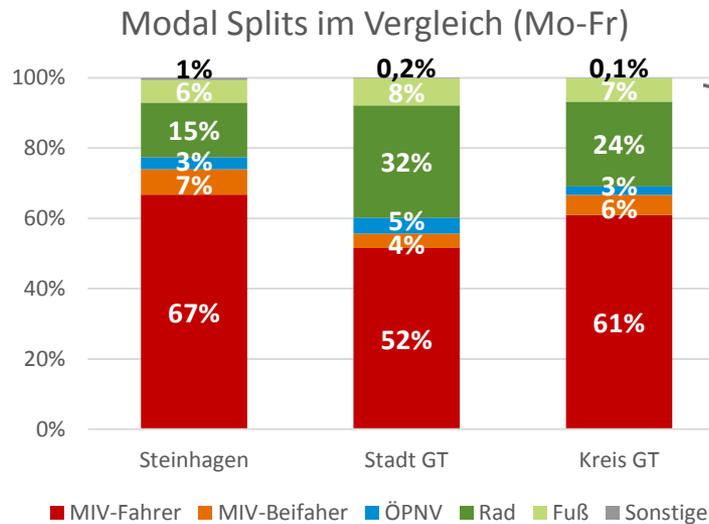
- Ausgangslage
- Netzplanung
- Bestandsanalyse
- Maßnahmen Radwege
- Flankierende Maßnahmen
- Umsetzungsfahrplan



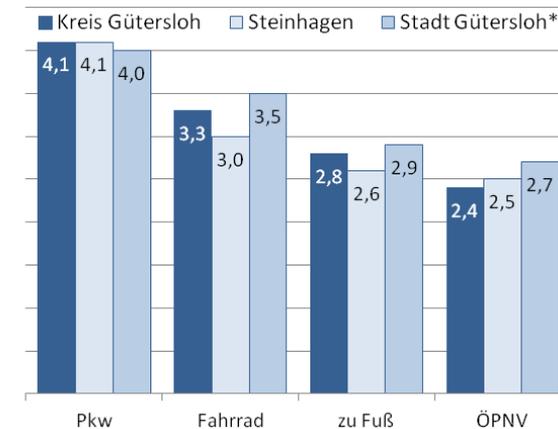
Ausgangslage

Mobilitätsverhalten

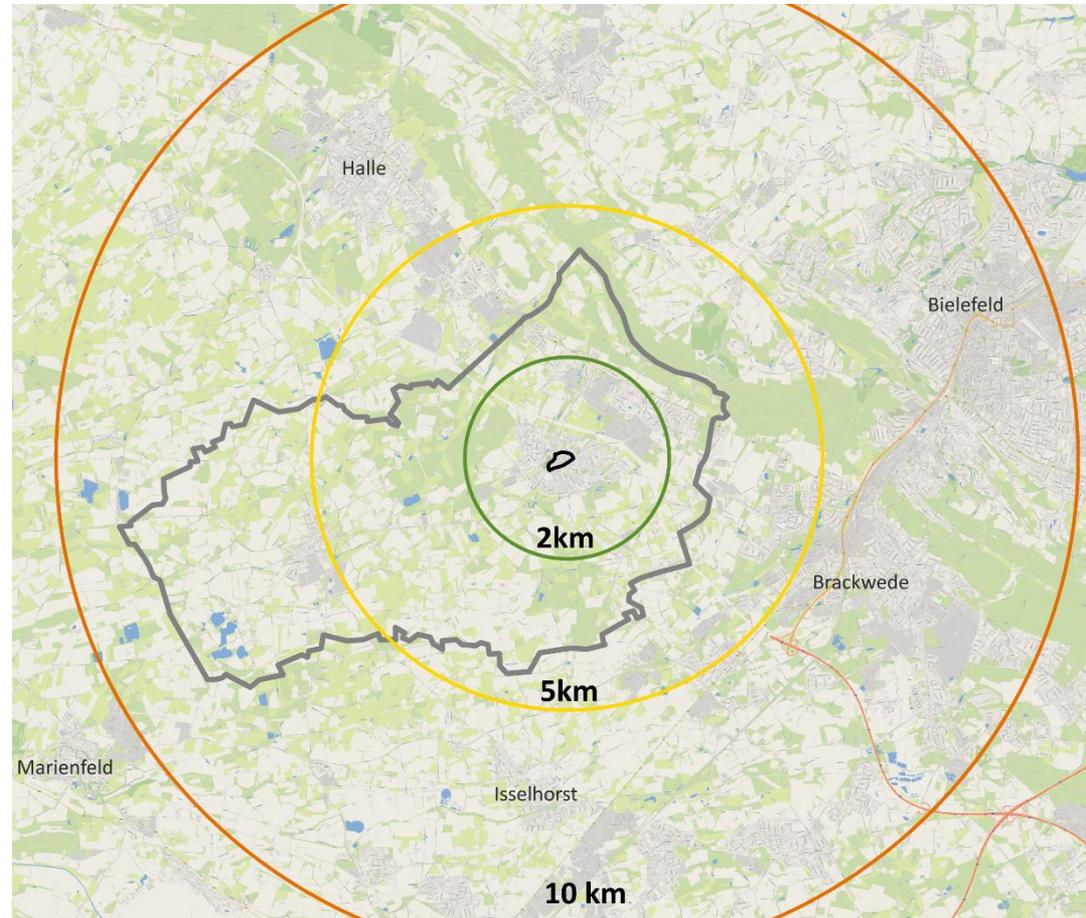
- Alltagsradverkehr: Radverkehrsanteil kreisweit 24 %, Steinhagen 15 %



- mittlere Zufriedenheit mit Erreichbarkeit
- intermodales Potenzial (v. a. Haller Willem)
- Hauptpendlerbeziehungen nach Bielefeld, Halle und Gütersloh
- keine AGFS-Mitgliedschaft



- Kompakte Siedlungsstrukturen der Ortsteile
- Steinhagen, Bahnhof und Ortsteil Amshausen innerhalb 2km Radius um den zentralen Versorgungsbereich
- Entfernungen können sehr gut mit dem Rad zurückgelegt werden
- Brockhagen knapp oberhalb 5 km Radius
- Barrierewirkung A 33 und Bahnlinie
- Wenig Topographie (Ausnahme Teuto!)



Ausgangslage

Radroutennetz (Bestand)

Radverkehrskonzept

Steinhagen

Karte: Bestand

Radrouten

Stand: Januar 2018

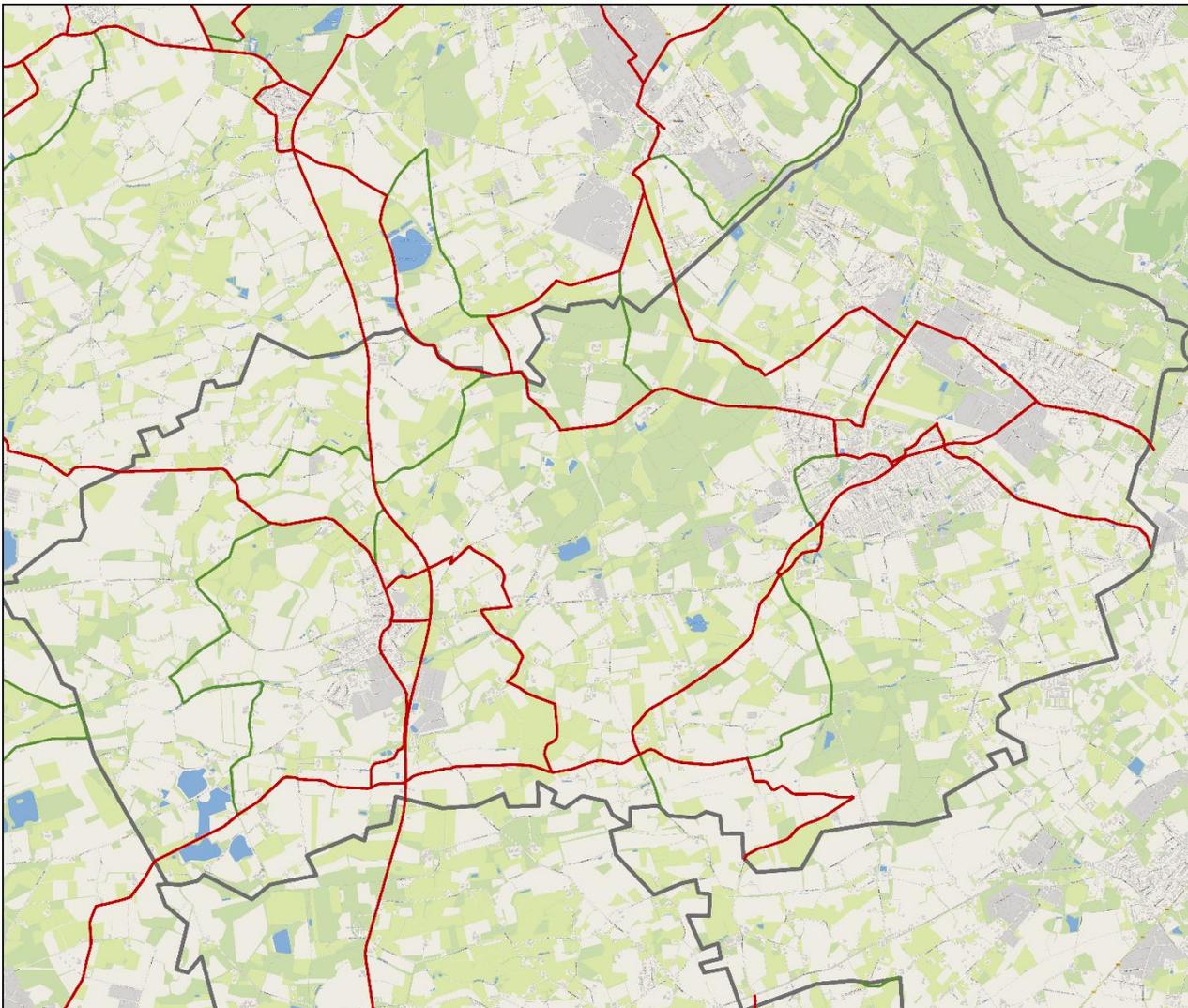
Radroutenbeschilderung

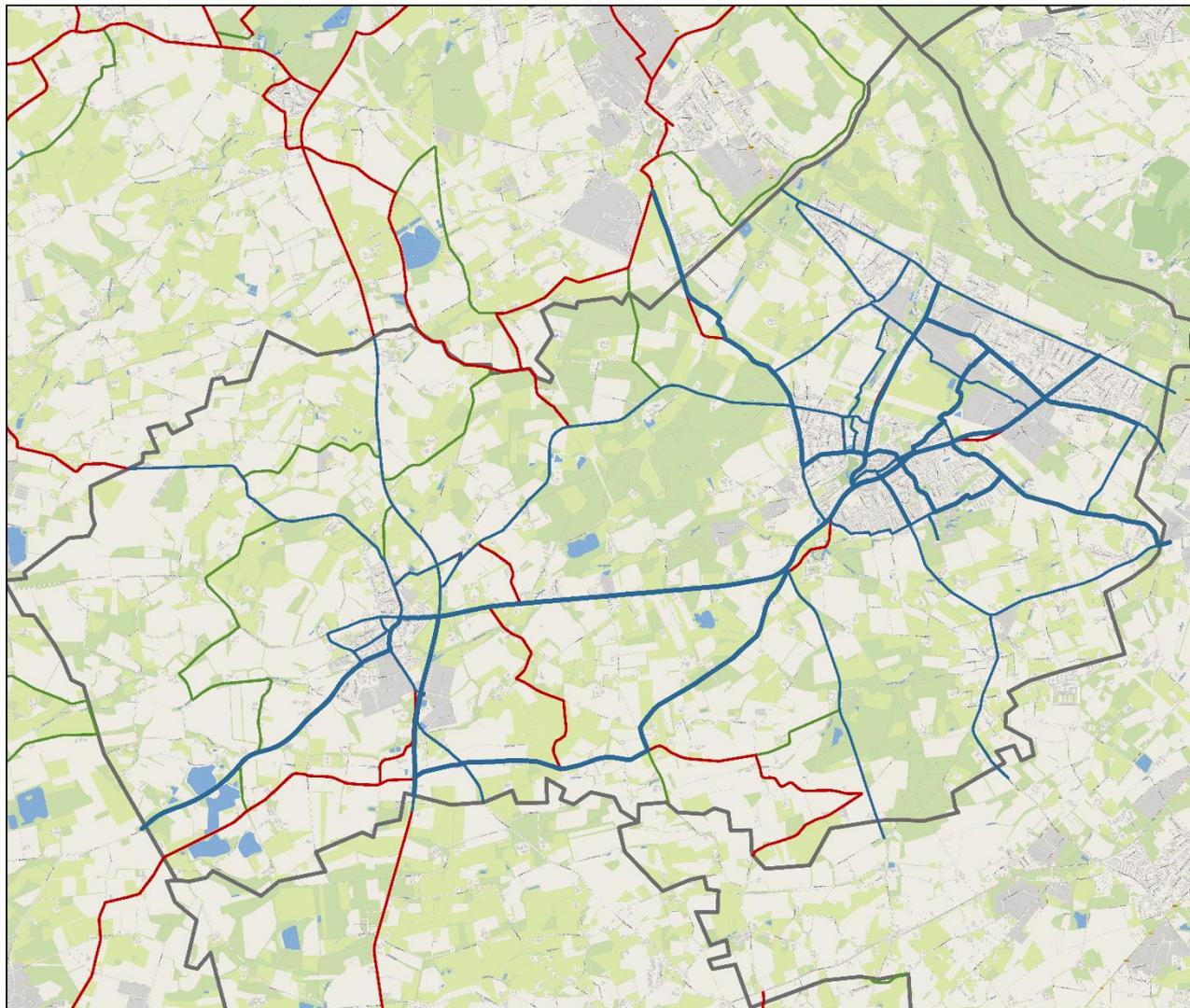
 HBR Radwege-
beschilderung

 Freizeitradrouten

Gemeindegrenzen

 Steinhagen





Radverkehrskonzept

Steinhausen

Karte: Netz

Alltagsverkehr

Stand: Januar 2018

Routentyp

-  Hauptroute
-  Ergänzungsrouten
-  HBR-NRW-Netz
-  Freizeitnetz

Gemeindegrenzen

-  Steinhausen

Radverkehrskonzept

Steinhagen

Karte: Bestand

Führungsformen

Stand: Januar 2018

Ausbaustand

Routentyp nach Strichstärke

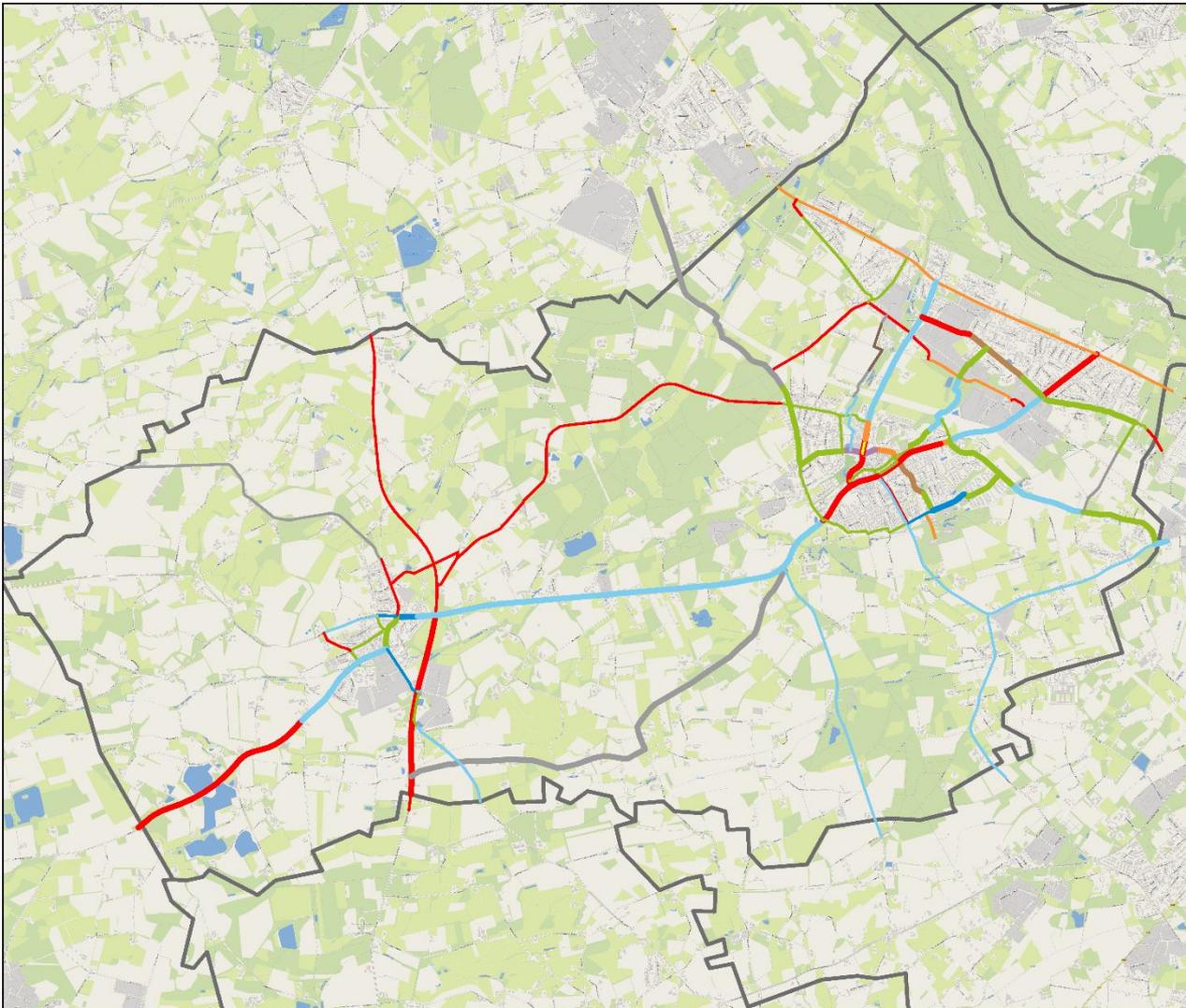
- Hauptrouuten
- Ergänzungsrouten

Ausbauzustand nach Farbe

- Netzlücke
- gemeinsamer Geh- & Radweg
- getrennter Geh- & Radweg
- Gehweg, Radfahrer frei
- anderer Radweg
- Schutzstreifen
- kein Handlungsbedarf (Tempo ≤ 30)
- Führung undeutlich
- Wirtschaftsweg

Gemeindegrenzen

- Steinhagen



Stärken

kompakte Siedlungsstrukturen in den Ortsteilen

gute Fahrradverbindungen der Ortsteile

einige Maßnahmen wurden bereits umgesetzt/ sind geplant

viele Tempo-30-Zonen und Abkürzungen für den Fuß- und Radverkehr

Schwächen

Barrierewirkung durch Bahnlinie und A 33

Brockhagen räumlich relativ isoliert

eklatante Lücken im Radwegenetz an Hauptverkehrsstraßen

Rad- und Fußwegenetz zersplittert und nicht auf dem Stand der Technik

Verkehrsprobleme im Umfeld der Schulen

Potenziale

viele kurze Wege werden noch mit dem Auto zurückgelegt (Verlagerungspotenzial vorhanden)

Ausbau des vorhandenen Radwegenetzes

Bielefeld in guter Radverkehrsreichweite

Pedelecs helfen auch längere Strecken und Steigungen zu überwinden

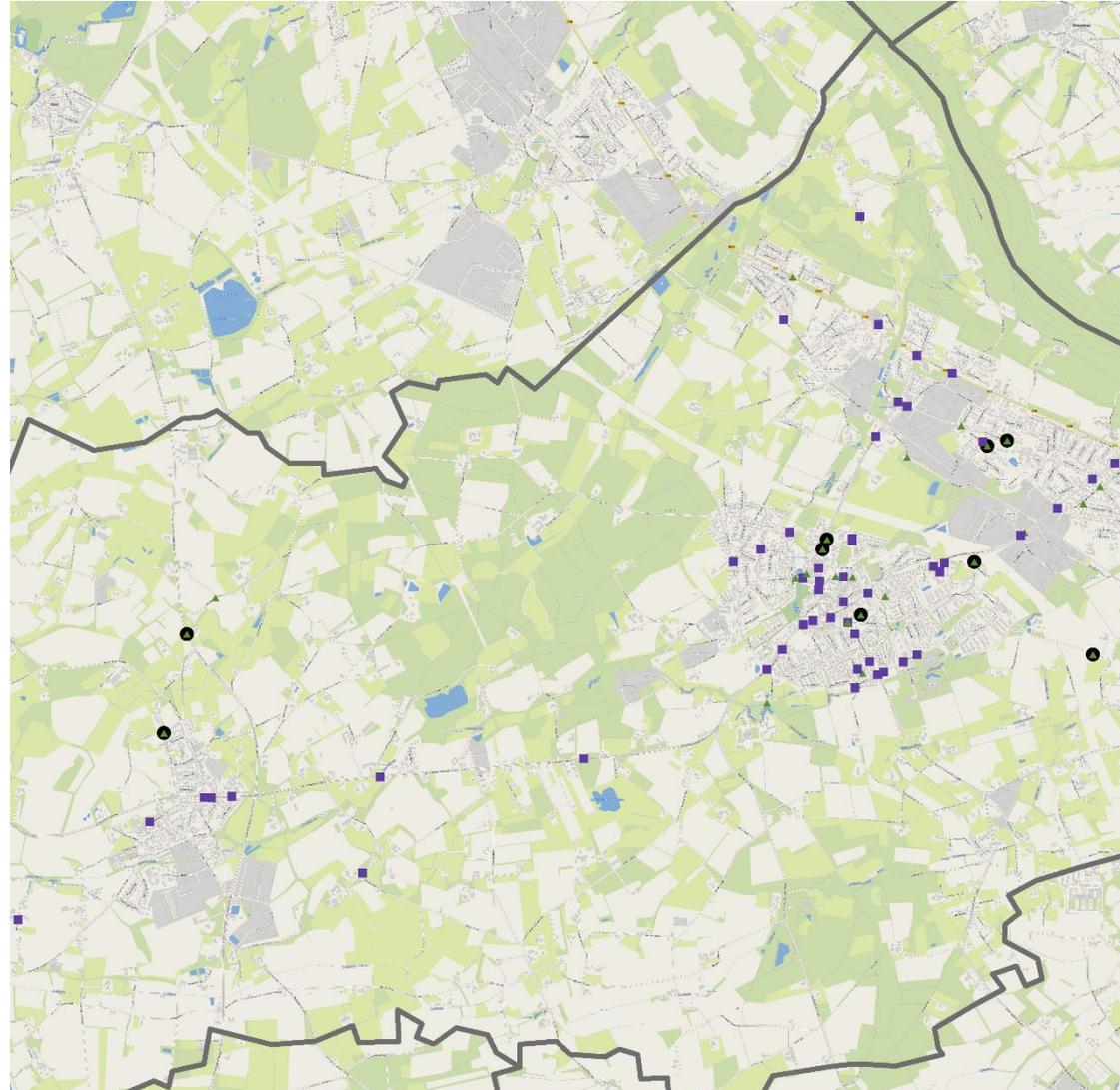
Herausforderungen

Verhaltensänderung häufig nur schwer zu erreichen (Gewohntes muss aufgegeben werden)

gegenseitige Rücksichtnahme zwischen allen Verkehrsteilnehmern stärken

Wünschen und Erwartungen der Nutzenden entsprechen

- Radfahrende an 86 Unfällen beteiligt (2014-16)
- ca. 1,4 Unfälle pro 1000 Einwohner im Jahr (Bundesschnitt: 1 pro 1.000)
- dabei wurden 68 Personen verletzt
 - 9 davon schwer
 - 59 davon leicht
- häufigste Unfalltypen:
 - Einbiegen/Kreuzen (42)
 - Abbiegen (8)
 - Fahr Unfall (8)
- Hauptunfallgegner sind Pkw
- die meisten Unfälle mit Radfahrendenbeteiligung weisen die folgenden Straßen auf:
 - Bahnhofstraße (12)
 - Bielefelder Straße (10)
 - Brockhagener Straße (9)

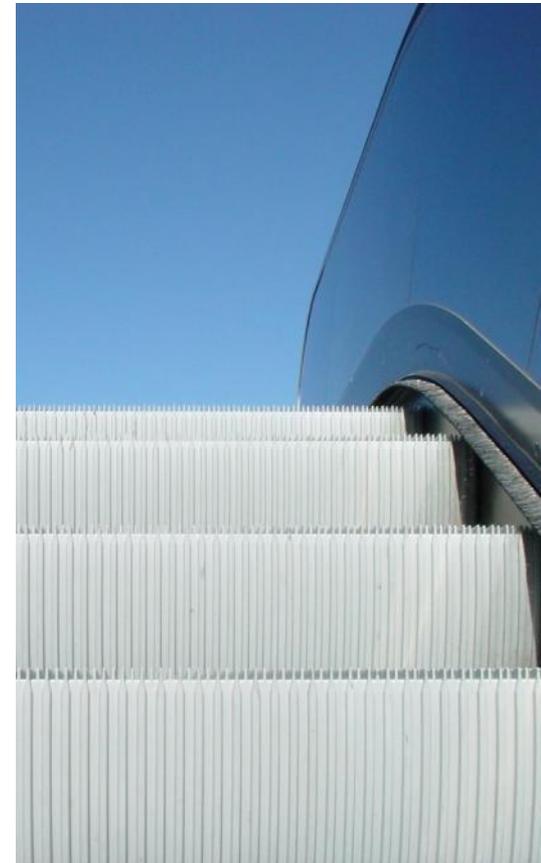


Bestandsanalyse



Handlungsfelder beinhalten Maßnahmen und Empfehlungen, an denen sich die Gemeinde Steinhagen in den nächsten 10-15 Jahren zur Förderung des Radverkehrs orientieren kann:

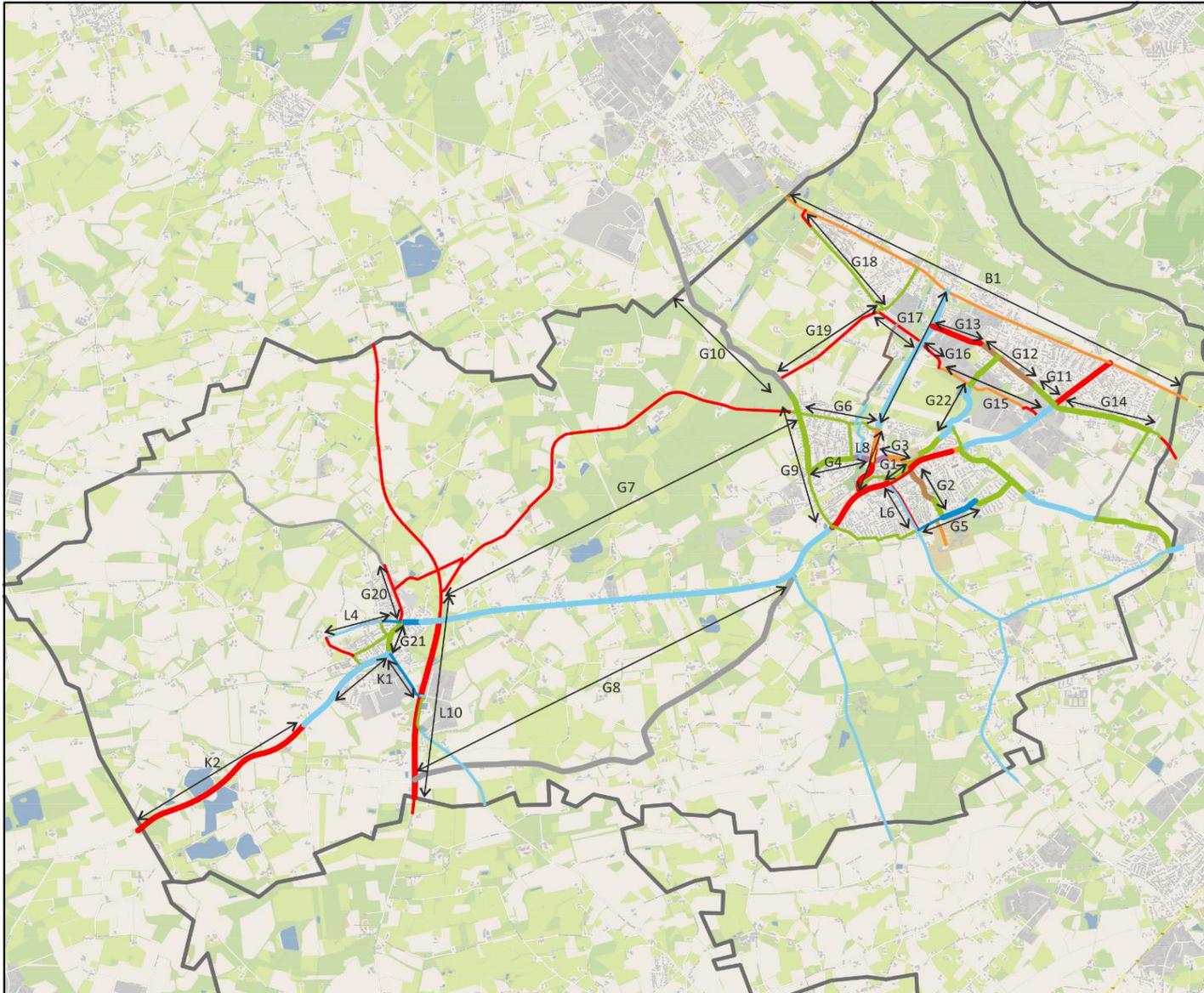
- 9 Handlungsfelder im Radwegenetz
- 5 Handlungsfelder flankierende Maßnahmen



Maßnahmenkatalog

(Auszug)

Index	Straße	Vmax	Verkehrsstärke/d DTV _w	Verkehrsstärke/h 1/10 DTV _w	Belastungsbereich nach ERA	Vorschlag Infrastruktur	Bestand Infrastruktur	Erfüllt
K5	Ebbesloher Straße K 32 Richtung Süden (ab L 782/Brockhagen)	70+	Keine Daten	Keine Daten	II-IV	Baulicher Radweg (einseitig)	Baulicher Radweg (einseitig)	✓
K6	Isselhorster Straße K 33 Richtung Süden (ab L 778)	70+	2453 Kfz/Tag	245 Kfz/h	I-II	Baulicher Radweg (einseitig)	Baulicher Radweg (einseitig)	✓
Kommunale Straßen (Gemeinde Steinhagen)								
G1	Am Markt (parallel Woerdener Straße)	30	Keine Daten	Keine Daten	I	Fahrradstraße und Freigabe Einbahnstraße	Keine / baulicher Geh- und Radweg	✗
G2	Mozartstraße	Z30	Keine Daten	Keine Daten	I	Fahrradstraße (alternativ Piktogrammspur)	Anderer Radweg / Keine	✗
G3	Am Pulverbach	30	Keine Daten	Keine Daten	I	Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Zone 20) (alternativ Piktogrammspur)	Teilweise Schutzstreifen, teilweise unklare Situation Seitenraum	✗
G4	Mühlenstraße	Z30	Keine Daten	Keine Daten	I	ggfs. Piktogrammspur	Teilweise Schutzstreifen	○
G5	Laukshof	Z30	Keine Daten	Keine Daten	I	Fahrradstraße (alternativ Piktogrammspur)	Keine	○
G6	Patthorster Str. (innerorts)	Z30	Keine Daten	Keine Daten	I	ggfs. Piktogrammspur	Keine	○
G7	Patthorster Str. (außerorts)	70+	Keine Daten	Keine Daten	II-III	Schutzstreifen außerorts (falls eingeführt)	Keine	○
G8	Ströher Straße	70+	Keine Daten	Keine Daten	I-III	Schutzstreifen außerorts	Keine	○



Handlungsfeld 3 Radfahrstreifen

Maßnahme L8 Bahnhofstraße



Handlungsfeld 3 Radfahrstreifen

Maßnahme L8 Bahnhofstraße

- Beidseitige Radfahrstreifen mit 1,85m Breite
- Durchgehende Führung Patthorster Straße bis Brockhagener Straße
- Eindeutige Führungen an Knotenpunkten
- Geringeres Unfallrisiko an Ausfahrten
- Beschleunigung des Radverkehrs



Handlungsfeld verkehrsber. Geschäftsbereich



Planersocietät
Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation

Maßnahme G3 Am Pulverbach



- Tempo-20-Zone
- Radverkehr einheitlich auf der Fahrbahn
- Trennung von Radverkehr und Fußverkehr
- Verbesserte Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr
- Städtebauliche Aufwertung möglich

Handlungsfeld Hindernisse und kleine Mängel

flankierende Maßnahme Entfernung Umlaufsperren

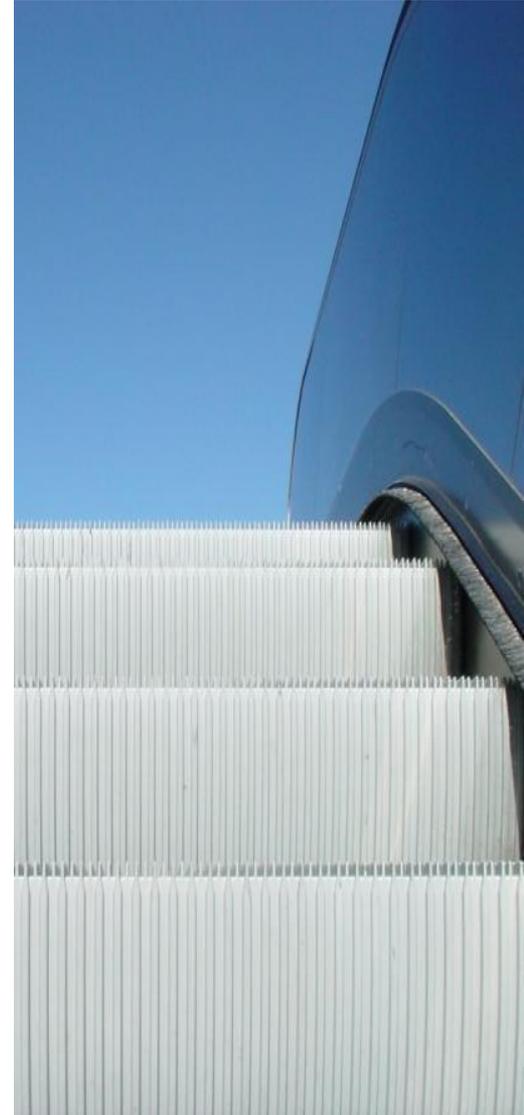
- öffentlichkeitswirksame Förderung des Radverkehrs
- schnelle und kostengünstige Maßnahmen
- Eingehen auf Beschwerden der Bürgerinnen und Bürger



- Auszeichnung als fuß- und radverkehrsfreundliche Gemeinde
- Teilnahme an Kampagnen für den Fuß- und Radverkehr
- regelmäßige Treffen zur Vernetzung und Fortbildung
- kostenlose Nutzung von Informationsmaterial



- schrittweise Umsetzung der Maßnahmen in den nächsten 10-15 Jahren (dabei auch Weiterentwicklung und Anpassung)
- Nutzen von Fördermöglichkeiten
 - z.B. Kommunalrichtlinie, Förderrichtlinie
Nahmobilität, aktuelle Wettbewerbsverfahren
- Umsetzen einer einheitlichen Radverkehrsstrategie
- besonders kostenintensive Vorschläge in der Baulast von Kreis, Land oder Bund



Fragen, Anregungen, Kritik?

Kontakt:

M.Sc. Johannes Pickert

Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation

Gutenbergstraße 34

44139 Dortmund

Fon: 0231/589696-21

Fax: 0231/589696-18

Internet: www.planersocietaet.de

