

Webinar zum Radverkehrskonzept für den Kreis Coesfeld vom 23.06.2020 – Fragen & Antworten

 **Andreas** 06:34 PM

Rad - Rad Unfälle häufig auf Radwegen im gegenverkehr oder Überholunfälle oder Kreuzungsunfälle? Zu schmale Radwege?



Antwort in Echtzeit

Antwort eingeben

Rad-Rad-Unfälle sind häufig Unfälle, die innerorts geschehen. Hier müssten sich die Unfälle einzeln angesehen werden, ob wirklich infrastrukturelle Ursachen auszumachen sind oder ein Fehlverhalten der Verkehrsteilnehmenden. Eine solche Mikroanalyse kann i.d.R. nur auf kommunaler Ebene erfolgen.

 **M Kuliga** 06:37 PM

Kann es nicht sehr sinnvoll sein und COE einzusparen, den Radverkehr über eine Optimierung des Schienenverkehrs zu fördern (Fahrradmitnahmemöglichkeiten über längere strecken in die Zentren - zu den Arbeitsplätzen und ein Takt von 30 Minuten statt stündlich z. B.)?



Antwort in Echtzeit

Antwort eingeben

Die Förderung des Radverkehrs und die Verlagerung von Autofahrten auf diesen ist eine Stellschraube zur Einsparung von CO₂. Der Umstieg vom Auto auf den Öffentlichen Verkehr ist eine weitere zentrale Maßnahme, die im Kreis Coesfeld bereits angegangen wird. Hierzu wird zum Beispiel im Kreis Coesfeld das Projekt „Münsterland Express“ angeschoben sowie an der Verbesserung der Schienenverbindungen gearbeitet.

 **M Kuliga** 06:56 PM

Das ganze sieht für mich fast so aus, dass man mal etwas macht, weil man etwas machen muss (CO₂ Problem und weil es Fördermittel gibt) - und es soll aber nicht zu viel sein. Jede Maßnahme, die den Radverkehr attraktiver macht, begrüße ich sehr. Ich bezweifle andererseits, ob man damit das Klima ansatzweise retten könnte, weil der Entwurf und die Ideen doch sehr klein gedacht sind und eine grundsätzliche Mobilitätswende so nicht vorankommen kann. Ist mein Eindruck völlig daneben? Wie soll man denn von bis 70 bis 80% KFZ Verkehr wegkommen und Umsteiger überzeugen?

Die alleinige Förderung des Radverkehrs führt sicher nicht zur „Rettung des Klimas“, hierfür sind viele einzelne Maßnahmen notwendig. Die Förderung des Radfahrens ist jedoch ein Element, das zur Reduktion der Treibhausgase beiträgt. Am Ende kommt es bei der Mobilitätswende auf jeden einzelnen an. Jeder einzelne muss sein Verhalten reflektieren und anpassen. Mit einer passenden Infrastruktur fällt der Umstieg auf das Fahrrad einfacher. Gleichzeitig ist hier natürlich auch Überzeugungsarbeit in den Köpfen notwendig.

 carsten 06:57 PM

Da hier keine konkreten Routen / Wunschlinien besprochen werden sollen habe ich die Frage, in welchem Forum diese Fragen / Anmerkungen besprochen werden können?



Antwort in Echtzeit

Antwort eingeben

Fragen zu einzelnen Radwegeverbindungen können – je nach Baulast – am besten mit der Kommune vor Ort oder dem Kreis geklärt werden. Den Radverkehrsbeauftragten des Kreises Coesfeld erreichen Sie unter mathias.raabe@kreis-coesfeld.de.

 Gast87 07:01 PM

werden außerhalb der Orte ausschließlich Radwege (aus-)gebaut oder wird es auch andere Lösungen geben, die vielleicht sogar schneller umgesetzt werden könnten? ZB Fahrradstraßen oder Radstreifen?



Antwort in Echtzeit

Antwort eingeben

Wir haben neben Radwegeneu-/ausbau auch Fahrradstraßen außerorts im Maßnahmenprogramm. Der Kreis Coesfeld hat hier schon einige sehr gute Beispiele vorzuweisen, z.B. in Billerbeck. Diese Vorbilder werden im Bericht gewürdigt und die Nachahmung im Maßnahmenprogramm empfohlen. Fahrradstraßen außerorts sind eine Maßnahmenempfehlung, die auf Verbindungen in der Baulast der Kreiskommunen gegeben wurde, d.h. die kommunale Politik entscheidet über die Einrichtung. Häufig wird auf diesen Straßen heute 70 km/h oder mehr gefahren; die Fahrradstraße würde die Geschwindigkeit auf 30 km/h senken. Außerdem bestehen hier häufig Konflikte mit den Ansprüchen des land- oder forstwirtschaftlichen Verkehrs. Diese Ansprüche müssen abgewogen und politisch entschieden werden. Wir sehen hier einen Ansatzpunkt für Lobbyarbeit vor Ort in der eigenen Kommune.

Schutzstreifen außerorts dürfen in Deutschland aufgrund der geltenden Rechtslage nicht markiert werden. In den Niederlanden macht man gute Erfahrungen damit auf schwach belasteten Außerortsstraßen. In Deutschland hat es ein Forschungsprojekt gegeben, dass die Empfehlung ausgesprochen hat, dass Schutzstreifen außerorts bis zu einer Kfz-Belastung von 2.000 Kfz/Tag markiert werden sollten. Diese Empfehlung ist aber nie in geltendes Recht umgesetzt worden. Zurzeit bearbeitet das Planungsbüro VIA in Baden-Württemberg ein weiteres Forschungsprojekt zum Thema Schutzstreifen außerorts. Ergebnisse sind Ende 2020 zu erwarten. Das Thema ist auch im Kreisausschuss in Coesfeld diskutiert worden, mit dem Ergebnis, dass die Münsterlandkreise den Druck auf die Politik pro Schutzstreifen außerorts noch einmal erhöhen wollen.

Die Nutzung von Mehrzweckstreifen als Radverkehrsverbindung lehnen wir ab, da die Sicherheitstrennstreifen hier zu den z.T. stark und schnell befahrenen Straßen nicht gegeben sind und Radfahrer neben den Sicherheitsdefiziten auch verstärkt Spritzwasser, Lärm und Abgasen ausgesetzt sind. Dort, wo im Kreis Coesfeld Radverkehr auf Mehrzweckstreifen geführt wird, empfehlen wir den regelgerechten Radwegeneubau.

M msa 07:03 PM

Hat man sich auch mal in den Niederlanden Lösungen für Kreuzungen angeschaut?



Antwort in Echtzeit

Antwort eingeben

Ja, wir sind in stetem Austausch mit Kollegen in den Niederlanden und waren auch schon mal dort (😊). Auch in den Niederlanden weisen nicht alle Knotenpunkte dieselbe Geometrie auf, es gibt dort - wie in Deutschland - viele verschiedene Führungsformen in Knotenpunkten. Hier wie dort sind die Sichtverhältnisse im Knotenpunkt und in der Anfahrt von entscheidender Bedeutung. Daher gibt es unterschiedliche Lösungsansätze. Die abgesetzten Kreuzungen, die der ADFC zurzeit propagiert, können in Deutschland auch umgesetzt werden, wenn der Platz dafür vorhanden ist. Allerdings ist ein Umbau immer sehr kosten- und zeitintensiv, d.h. ein Umbau eines Knotenpunktes wird eher mittel- bis langfristig umgesetzt. Eine empirisch abgesicherte Unfallanalyse existiert dazu allerdings nicht.

C carsten 07:04 PM

Wie wird sich die geänderte Zielsetzung der Landespolitik (25% Radverkehr bis 2025) noch in der weiteren Zielsetzung für den Kreis auswirken? Oder wird es keine Auswirkung geben, da der Kreis dieses Ziel mit dem Plan schon übererfüllt?



Antwort in Echtzeit

Antwort eingeben

Die 25 % Radverkehrsanteil hat der Kreis Coesfeld tatsächlich schon erreicht. Gleichwohl begrüßen wir natürlich die Aktivitäten auf Landesebene und begleiten die dortigen Prozesse sehr eng über den Landkreistag NRW und unsere Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS), beispielsweise wenn es jetzt um die Beratungen zum geplanten Fahrradgesetz NRW geht.

MF Margareta Fraune 07:14 PM

Frage an Frau Fromberg, im Kreis Steinfurt wird zur Zeit die gleiche Analyse gemacht. Wie ist hier die Planung von Altenberge Richtung Münster und könnte hier nicht eine Veloroute von Hohenholte kommend richtung Münster (Nord) führen.



Antwort in Echtzeit

Antwort eingeben

Im Kreis Steinfurt wurde ebenfalls von der Arbeitsgemeinschaft Planersocietät, Dortmund und Planungsbüro VIA, Köln das Kreisradverkehrskonzept erstellt, allerdings von unseren Kollegen. Da die Daten aber im Haus vorhanden sind, wurde selbstverständlich ein Abgleich und eine Harmonisierung der Übergabepunkte vorgenommen.

Die Veloroute Havixbeck-Münster wurde entsprechend des Veloroutenkonzeptes für die Stadtregion Münster über Roxel gelegt.

 **Andreas** 07:31 PM ...

Eine Frage zu Markierungen auf den Radwegen. Könnte eine Mittellinie nicht sinnvoller sein, da die Ränder ja häufig auch überwuchert werden und der Aufwand geringer ist.



Antwort in Echtzeit

Antwort eingeben

Bundesweit kommt zurzeit verstärkt die Randmarkierung zum Einsatz, dies wird auch in der neuen ERA empfohlen werden. Eine Mittelmarkierung soll nur in unübersichtlichen Situationen angewandt werden, so wie dies auch im Kreis Coesfeld bereits der Fall ist.

Auch die Unterhaltung der Radverkehrsverbindungen soll im Kreis Coesfeld optimiert werden – ein regelmäßiger Grünschnitt auf den definierten Hauptrouten des Radverkehrs gehört dazu.