

Maßnahmen für eine fahrradfreundliche Gestaltung



Bereich Innenstadttring

vorgelegt von
ADFC Haltern am See e.V. und
Initiative Haltern-fahrradfreundlich

im November 2021

Vorwort

Hintergrund

Seit langem wird in Haltern am See diskutiert, wie man den Radverkehr stärken kann, um

- den Radverkehr sicherer und stressfreier zu gestalten
- mehr Menschen zum Umstieg vom Auto aufs Rad zu bewegen
- die Klimaziele zu erreichen.

Für dieses Ziel hat die Stadt das Verkehrsgutachten ISEK in Auftrag gegeben, dessen Ergebnisse Ende 2021 erwartet werden. Außerdem wird bis Ende des Jahres von der Stadtverwaltung eine Prioritätenliste der Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs vorgelegt.

Unser Ziel

In der Hoffnung, dass konkrete Maßnahmen in den nächsten Jahren in Angriff genommen werden, möchten wir unsere Vorschläge unterbreiten und dazu beitragen, dass die Ressourcen sinnvoll eingesetzt werden und dem Bedarf entsprechen.

Dazu haben wir im Innenstadtbereich 7 Schwerpunkte identifiziert, an denen wir eine fahrradfreundliche Gestaltung als sinnvoll und prioritär erachten. Die Einzelmaßnahmen sind dabei nicht fix und im Einzelfall diskutierbar, die damit verbundenen Ziele sollten aber auf jeden Fall berücksichtigt werden.

Insgesamt liegen den vorgeschlagenen Maßnahmen folgende Maximen zugrunde:

- den Radverkehr, schneller, sicherer und stressfreier zu gestalten
- berechnete Anliegen aller Verkehrsteilnehmer zu berücksichtigen
- Lösungen zu finden, die sich zeitnah umsetzen lassen
- schonend mit Finanz- und Naturressourcen umzugehen.

Bei den Luftbildern und Fotomontagen geht es nicht darum, konkrete Planungen vorwegzunehmen, sondern eine Liste von konkreten Maßnahmen vorzuschlagen und deren Umsetzbarkeit zu veranschaulichen.

Urheber und Ansprechpartner

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Ortsgruppe Haltern am See

Sprecher: Paul Hochmann

Stellvertretender Sprecher: Arno Huesmann

haltern@adfc-kvre.de

halternamsee.adfc.de



Initiative Haltern-fahrradfreundlich

Sprecher: Adalbert Pollerberg

Droste-Hülshoff-Str. 1, 45821 Haltern am See

kontakt@haltern-fahrradfreundlich.de

www.haltern-fahrradfreundlich.de



Begriffsbestimmungen

Um Missverständnisse zu vermeiden hier ein kurzes Glossar für die in diesem Dokument verwendeten Begriffe.

Bezeichnung	Beschreibung	Zeichen	Symbol, Farbe*
Aufstellfläche	Fahrbahn- oder spurbreiter Raum vor der Halterlinie an einer Ampel, der für Radfahrer reserviert wird.		
Fahrradampel	Lichtzeichenanlage mit Fahrradsymbolen, für die eigene Phasen eingerichtet werden kann.		
Fußweg	Für Fußgänger reservierter Bereich		
freigegebener Fußweg	Fußweg, der von Radfahrern benutzt werden darf, aber nicht muss	 	
gemeinsamer Fuß-Radweg	Für Radfahrer und Fußgänger gleichberechtigter Bereich ohne Aufteilung		
getrennter Fuß-Radweg	Für Radfahrer und Fußgänger vorgesehener Bereich mit zugewiesenen Bereichen		
Radspur	Ein am Fahrbahnrand für Radfahrer vorgesehener Bereich, der durch Markierung und/oder Einfärbung erkennbar ist.		
Radweg	Ein durch Bordsteinkante von der Fahrbahn getrennter reservierter Bereich für Radfahrer		
doppelter Radweg	Radweg, der für beide Fahrrichtungen zugelassen ist.		

*verwendete Farbe in den Luftbildern und Montagen.

Quellennachweise

Luftbilder:

<https://luftbilder.geoportal.ruhr>

<http://natura2000-meldedok.naturschutzinformationen.nrw.de/natura2000-meldedok/de/>

Pläne:

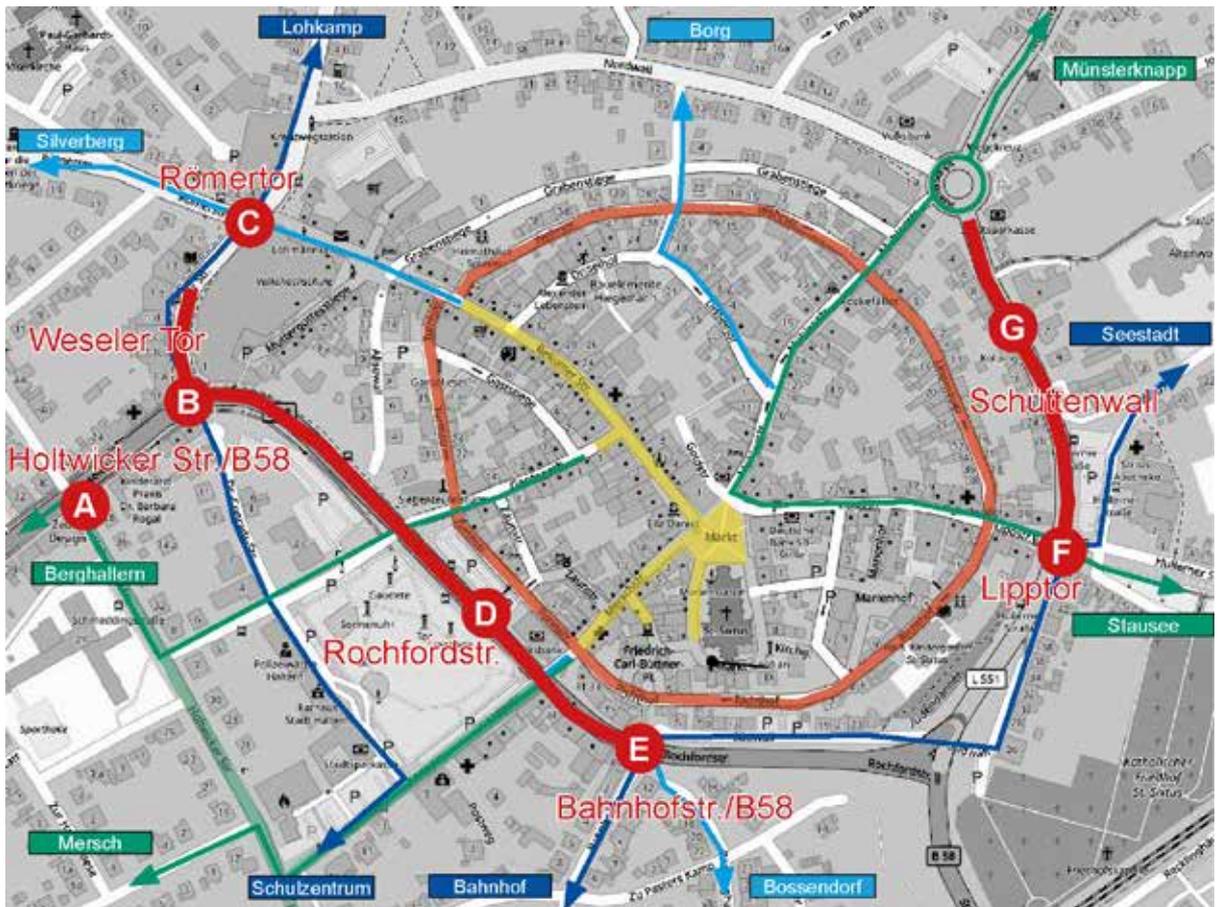
<https://umap.openstreetmap.de/de>

Fotos und Fotomontagen:

Adalbert Pollerberg, Jannik May

Schwerpunkte

Folgende in der Gewichtung gleichwertige Schwerpunkte wurden betrachtet:



Aufbau der Schwerpunktbeschreibungen

Für jeden Schwerpunkt sind verschiedene Informationen und Grafiken zusammengestellt.

- Aktuelle Situation: Beschreibung des Schwerpunkts und seiner Problembereiche für Radfahrende
- Liste der vorgeschlagenen Maßnahmen
- Lageplan: Lokalisierung mit vorherrschenden Radfahrrouten
- Luftbild mit farbig eingetragenen und beschriebenen Vorschlägen
- Fotomontagen aus verschiedenen Perspektiven mit nummerierter Kennzeichnung der Maßnahmen

Maßnahmenlisten

In Form von Listen werden die vorgeschlagenen Maßnahmen zusammengestellt, und zwar mit folgenden Informationen:

- NR: Laufende Nummer für den Schwerpunkt
- Maßnahme: Beschreibung der Maßnahme
- Art: AI = Ampelinstallation; AP Ampelprogrammierung; B = bauliche Maßnahme; M = Markierung; S = Beschilderung
- Zeit: Zeitperspektive für die Realisierung. K = kurzfristig; M = mittelfristig

Maßnahmenübersicht nach Schwerpunkten

A	Holtwicker Straße/B58	Art	Zeit
A-1	Aufstellfläche mit hinführender Radspur auf der Südseite (Fahrradstraße)	M	K
A-2	Aufstellfläche mit hinführender Radspur auf der Nordseite	M	K
A-3	Fahrradampeln mit vorgeschalteter Grünphase	AI, AP	M
B	Weseler Tor	Art	Zeit
B-1	Verbindung zwischen Lavesumer Straße und Dr.-Conrads-Straße	B, M	K
B-2	Verbindung von der Dr.-Conrads-Straße auf der Ostseite	B, M	K
B-3	Automatische Grünphasen ohne Druckanforderung	AP	K
B-4	Früheres Fußgänger-Grün an der Ostseite in der Linksabbiegerphase	AP	M
B-5	Freigabe des Fußwegs auf der Ostseite Lavesumer Straße	S	M
B-6	Ostseite Lavesumer Straße: Zusätzlich Radspur auf der Fahrbahn	M	K
C	Römertor	Art	Zeit
C-1	Anpassung des Ampelzyklus an die Taktung der Weseler Straße	AP	K
C-2	Querung der Tiefgaragenausfahrt mit Fahrradampel	AI	M
C-3	Ostseite Lavesumer Straße: Radspur bis Einmündung Nordwall	M	K
C-4	Aufstellfläche am Ende der Römerstraße	M	K
D	Rochfordstraße	Art	Zeit
D-1	Durchgängige kombinierte Radspur an der Ostseite (Innenstadtseite) auf dem bestehenden Seitenstreifen	M	M
D-2	Auf der Westseite: Radspur zwischen Schedding- und Bahnhofstraße	M	M
E	Bahnhofstraße/B58	Art	Zeit
E-1	Radwegverbindung zwischen Recklinghäuser und Rochfordstraße mit Fahrradampel vor der Kreuzung	B, M, AI	M
E-2	Für die Fahrradampel eigene kurze Grünphase vor dem Querverkehr	AP	M
E-3	Radwegverbindung zwischen geplanter Radspur Rochfordstraße und Recklinghäuser Straße auf einem Teil des bestehenden Fußwegs	M	K
E-4	Aufstellfläche am Ende der Bahnhofstraße mit hinführender Radspur	M	K
E-5	Fahrradampel Bahnhofstraße mit der gleichen Grünphase wie E-2	AP, AI	M
F	Lipptor	Art	Zeit
F-1	Aufstellfläche am Ende der Lippstraße	M	K
F-2	Fahrradampel und Wartebereich für Linksabbieger Richtung Stausee	M, AI	M
F-3	Radspur auf dem Mehrzweckstreifen, Anbindung an den Judendannen	M	K
F-4	Radwegverbindung von der Büttnerstr. und Radspur bis Ampel Lipptor	B, M	K
F-5	Aufstellfläche an der Hullerner Straße mit Wegweisung vom Lippspieker	M, S	K
F-6	Ampelfreies Rechtsabbiegen in den neuen Radweg Schüttenwall	B	M
G	Schüttenwall	Art	Zeit
G-1	Einrichtung eines vollwertigen Radwegs auf der Ostseite	B, M, S	M
G-2	Neubau eines Fußweg hinter der Baumreihe im Bereich des Parkplatzes	B	M
G-3	Radweg auf der Westseite durch Überbauung des Seitenstreifens	B, S	M
G-4	Anbindung an den Raiffeisenplatz durch Einmündung und Auffahrt	B, M	M
G-5	Verlegung des verbleibenden Seitenstreifens auf die Westseite	M	M
X	Weitere Bereiche (Nordwall, Markt)	Art	Zeit
X-1	Nordwall: Absenkung Bordsteinkante gegenüber Lohstraße	B	K
X-2	Nordwall: Absenkung Bordsteinkante gegenüber Zum Mühlengraben	B	K
X-3	Freigabe Fußgängerzone; Fr.-C.-Büttner-Platz bis Kirchstraße	S	M
X-4	Stabile Fahrradständer am Markt rund um die Kirche	B	M

Schwerpunkt A: Holtwicker Straße/B58



Aktuelle Situation

Die Holtwicker Straße ist im südlichen Bereich eine wichtige Achse für Radfahrer zum Schulzentrum und Bahnhof und ist zurecht als Fahrradstraße ausgewiesen. Auch nördlich der Weseler Straße wird sie als Zubringerstraße stark genutzt.

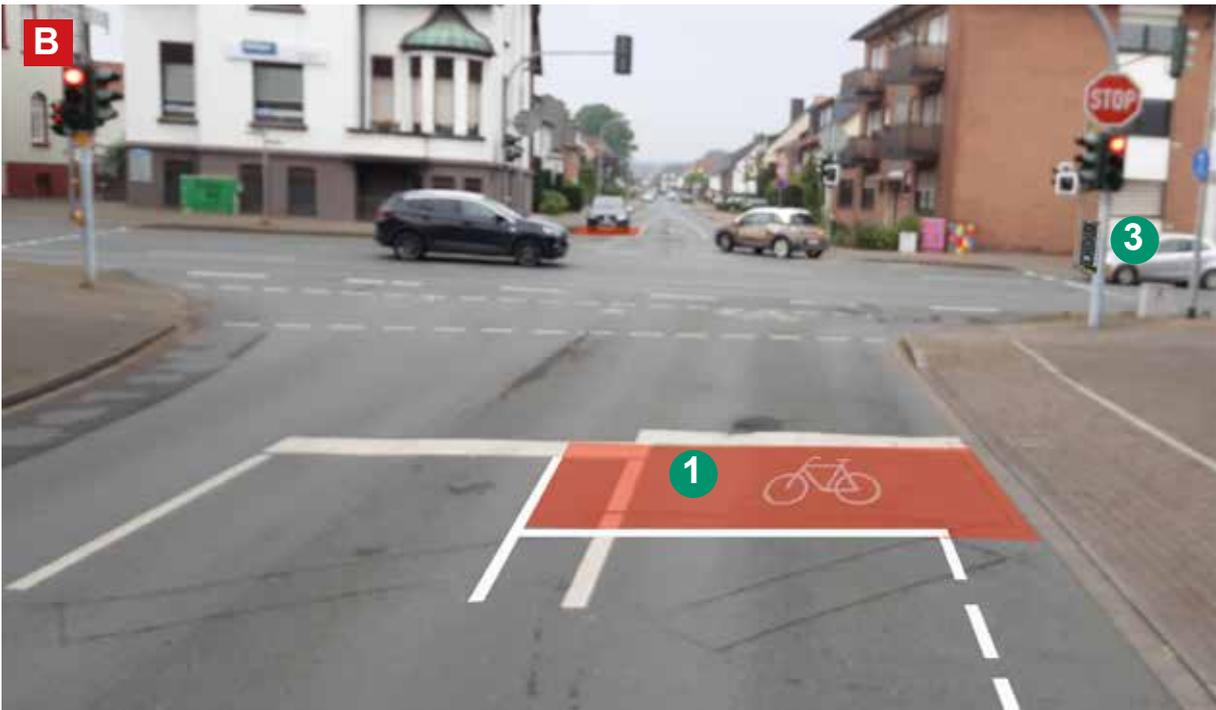
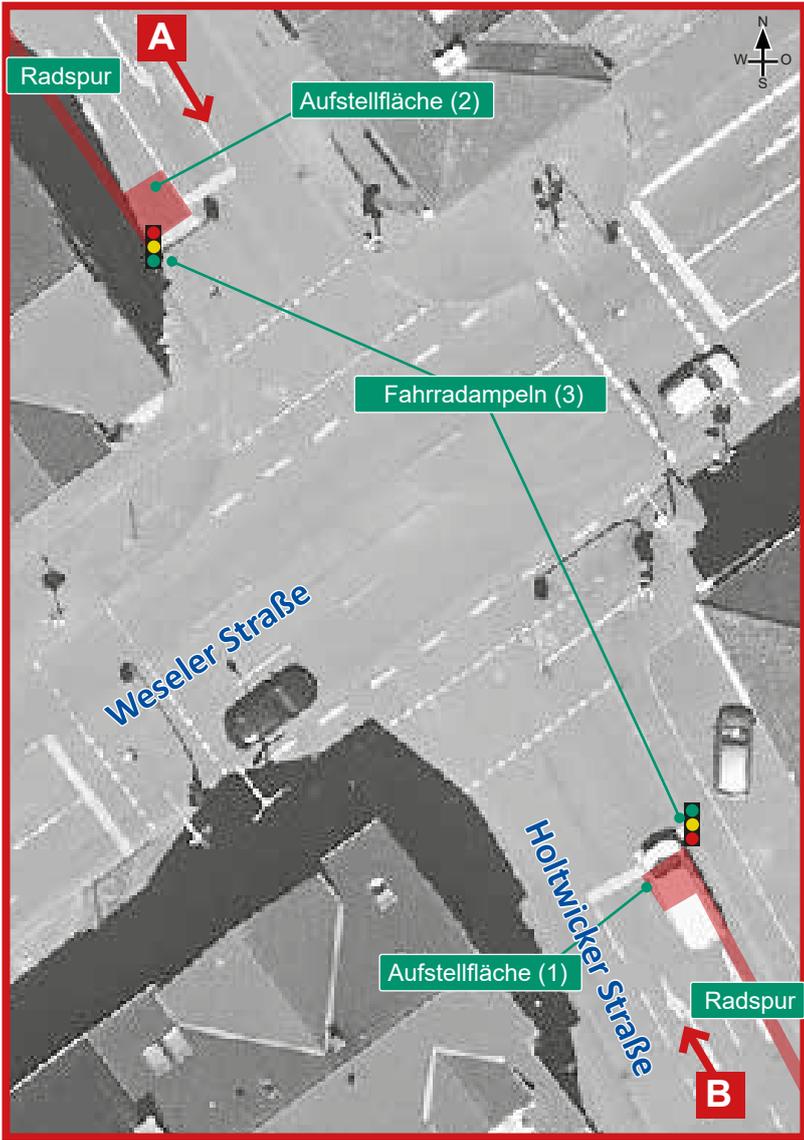
Gleichzeitig ist auch der motorisierte Verkehr erheblich, was sich besonders vor der Ampelanlage an der Weseler Straße bemerkbar macht.

Radfahrer haben keinen Platz, sich vor den Autos zu positionieren. Zwar dürfen Sie auch die Fußgängerampeln nutzen, aber das ist wenig sinnvoll, weil es keine angeschlossenen Radwege entlang der Holtwicker Straße gibt und eine Eingliederung in den fließenden Verkehr gefährlich ist. Diese unbefriedigende Situation widerspricht der Idee einer Fahrradstraße.

Maßnahmen

NR	Maßnahme	Art	Zeit
1	Aufstellfläche mit hinführender Radspur auf der Südseite (Fahrradstraße)	M	K
2	Aufstellfläche mit hinführender Radspur auf der Nordseite	M	K
3	Fahrradampeln mit vorgeschalteter Grünphase	AI, AP	M





Schwerpunkt B: Weseler Tor



Aktuelle Situation

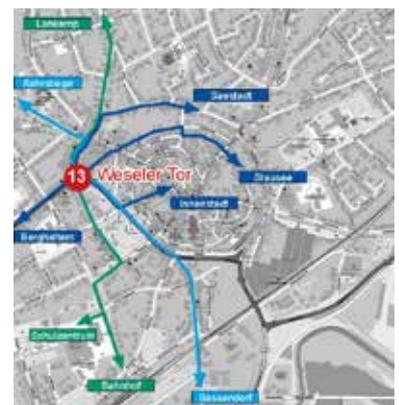
Das Weseler Tor ist vor allem in Nord-Südrichtung eine wichtige Achse für Radfahrer aus den nördlichen Stadtbezirken Richtung Schulzentrum, Bahnhof und Bossendorf und bietet eine Alternative zur belebten Holtwicker Straße.

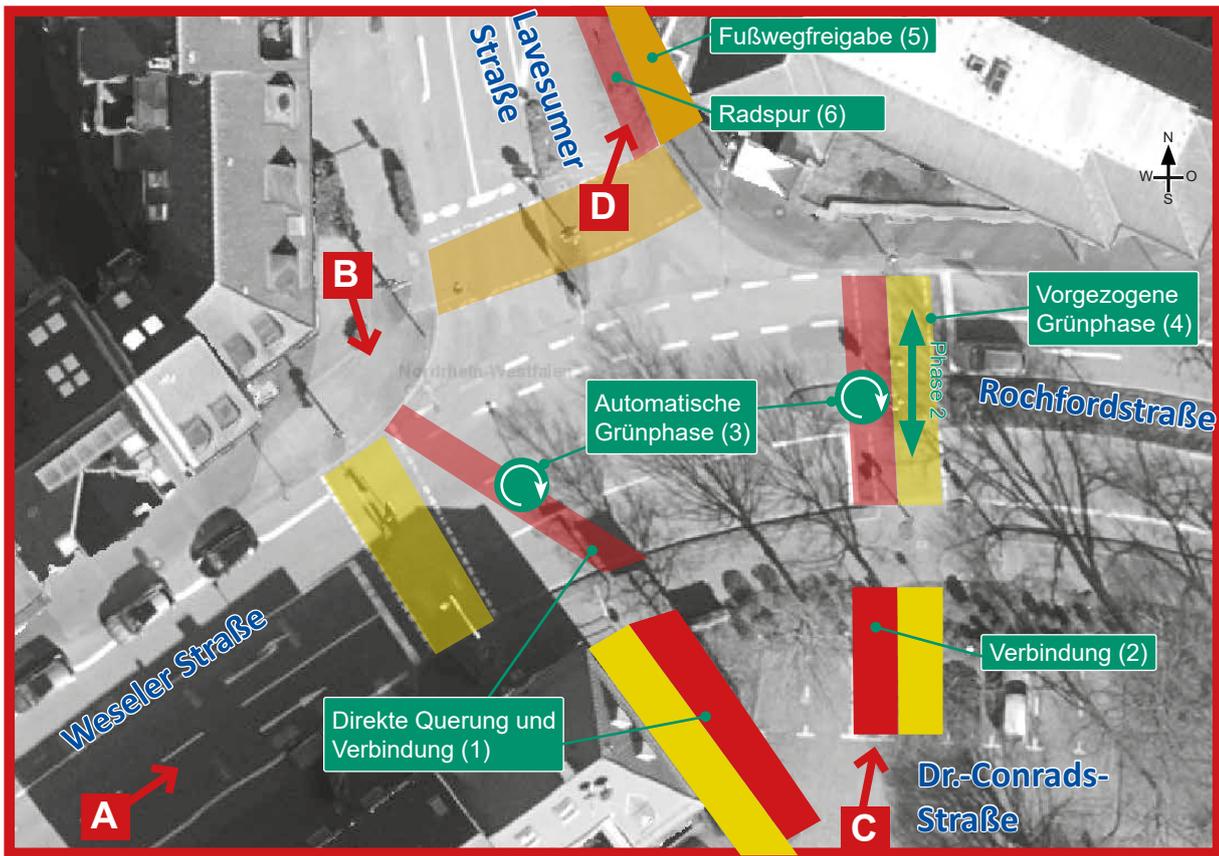
Doch die Querung der Weseler Straße wird erschwert durch eine sehr kurze Grünphase, die nur auf Anforderung schaltet, und durch fehlende anschließende Radwege. Mit einer früheren Grünphase auf der Ostseite könnten Konflikte mit Linksabbiegern aus der Lavesumer Straße minimiert werden.

Auf der Ostseite der Lavesumer Straße sollten sich trotz begrenztem Platz Einrichtungen für den Radverkehr an die Kreuzung anschließen. Optimal wäre die Wahlmöglichkeit zwischen einem freigegebenen Fußweg und einer Radspur je nach Fahrgeschwindigkeit und Sicherheitsbedürfnis der Radelnden.

Maßnahmen

NR	Maßnahme	Art	Zeit
1	Auf der Westseite der Kreuzung: Direkte Querung und Verbindung zwischen Lavesumer Straße und Dr.-Conrads-Straße	M, B	K
2	Auf der Ostseite Verbindung von der Dr.-Conrads-Straße	M, B	K
3	Automatische Grünphasen für Fußgänger u. Radfahrer ohne Druckanforderung	AP	K
4	Vorgezogenes Fußgänger-Grün an der Ostseite in der Linksabbiegerphase	AP	M
5	Ostseite Lavesumer Straße: Ausbesserung und Freigabe des wenig genutzten Fußwegs für Radfahrer	S, B	M
6	Ostseite Lavesumer Straße: Zusätzlich Radspur auf der Fahrbahn	M	K





Schwerpunkt C: Römertor



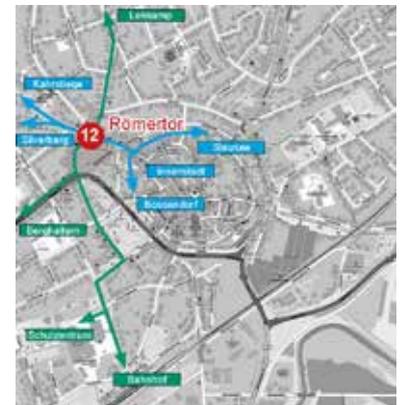
Aktuelle Situation

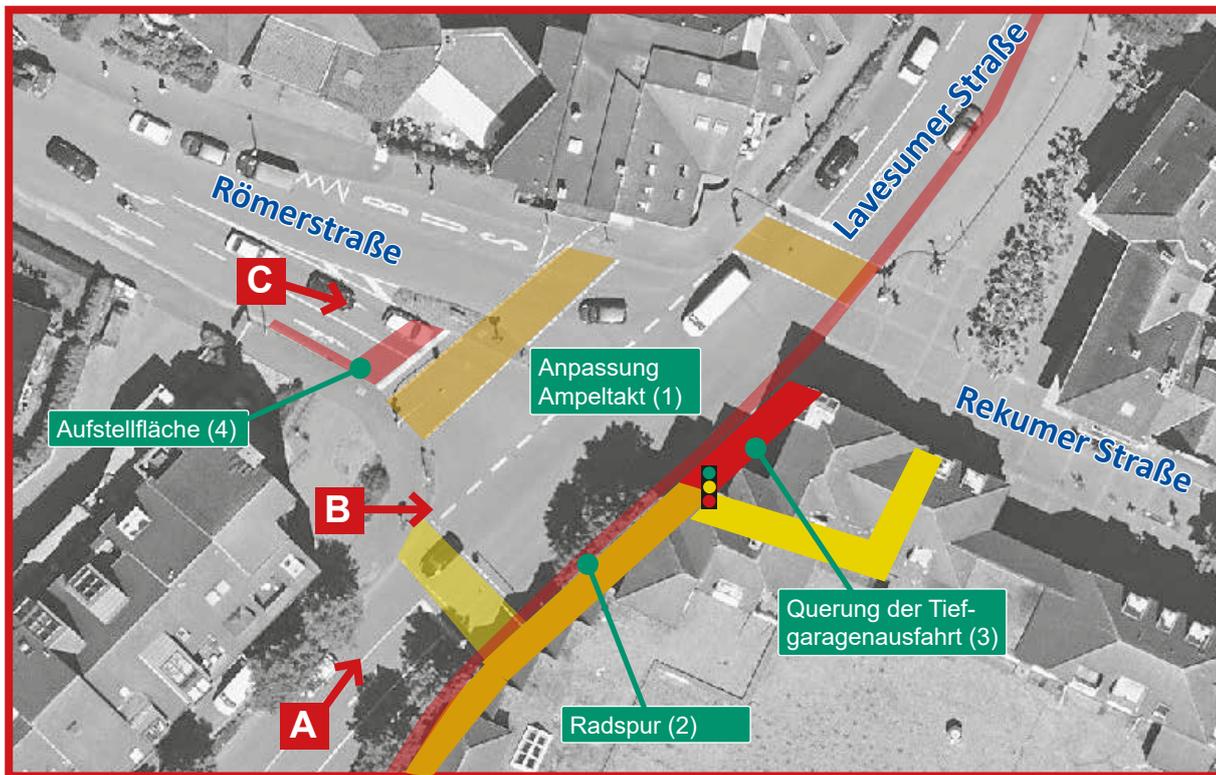
Der Ampelzyklus am Römertor ist um ca. 12 Sekunden kürzer als am Weseler Tor (B58), was zu einer permanenten Verschiebung der Phasenverhältnisse führt. Diese Situation ist für alle Verkehrsteilnehmer unbefriedigend.

Zusätzlich ist der Weg für Radfahrer entlang der Lavesumer Straße in Nordrichtung kompliziert: Zunächst ist die Fahrt auf der linken Seite (im Gegenverkehr!) zulässig, dann müssten zwei Ampelquerungen genutzt werden, um auf der rechten Seite weiterzufahren. Die Querung der Tiefgaragenausfahrt ist zurzeit durch Ketten gesperrt, wäre aber bei einer Ampelregelung unkritisch.

Maßnahmen

NR	Maßnahme	Art	Zeit
1	Anpassung des Ampelzyklus an die Taktung der Weseler Straße	AP	K
2	Ostseite Lavesumer Straße: Querung der Tiefgaragenausfahrt mit Fahrradampel	AI	M
3	Ostseite Lavesumer Straße: Radspur bis Einmündung Nordwall	M	K
4	Aufstellfläche am Ende der Römerstraße	M	K





Anpassung Ampeltakt

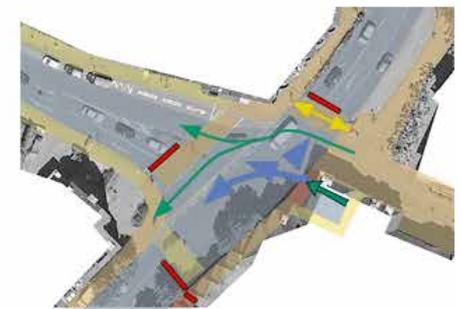
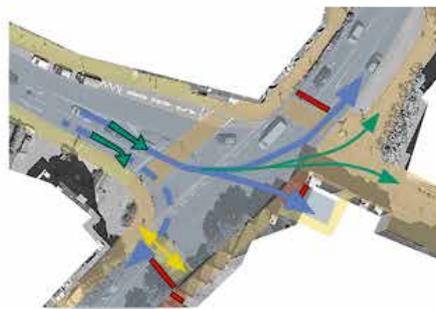
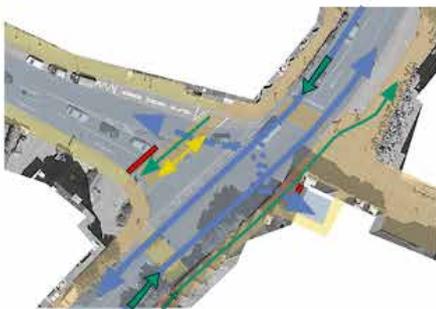
Wenn beide Ampelkreuzungen, wie vorgeschlagen, aufeinander abgestimmt werden, ergeben sich unter Beibehaltung der bestehenden Phasen nur geringe Wartezeiten beim Passieren beider Kreuzungen für alle Verkehrsteilnehmer.

Phase I
Dauer: 48 sec

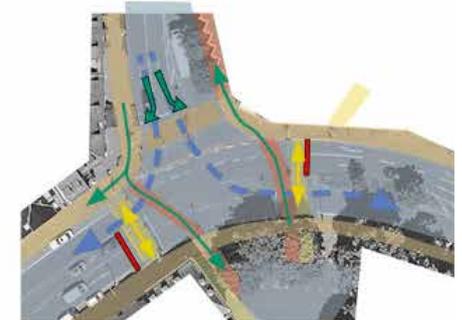
Phase II
Dauer: 24 sec

Phase III
Dauer: 24 sec

Römertor



Weseler Tor



001 - 048 sec

049 - 072 sec

073 - 096 sec

Schwerpunkt D: Rochfordstraße



Aktuelle Situation

Die Rochfordstraße bildet den Innenstadtteil der B58 und nimmt damit sowohl den Durchgangsverkehr als auch den Innenstadtverkehr auf. Außerdem befindet sich hier der zentrale Busbahnhof „Kärntner Platz“.

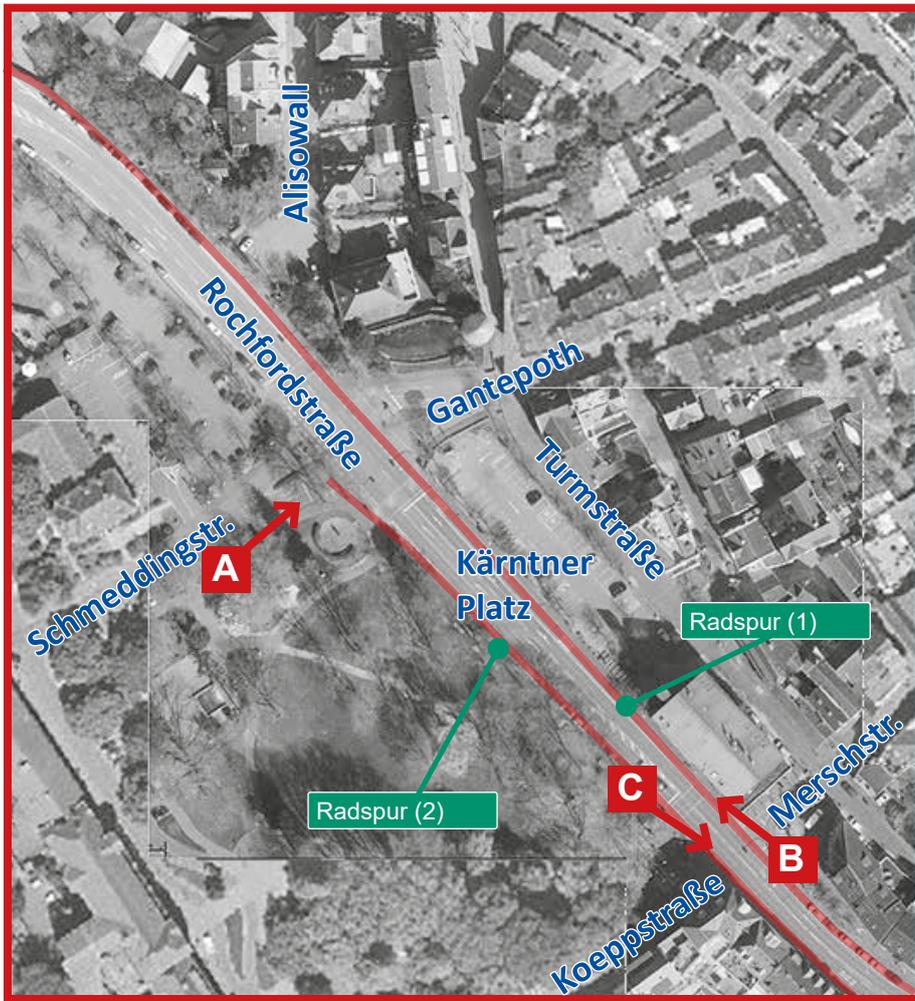
Für Radfahrer ist die Rochfordstraße vor allem als Transferstrecke zwischen Innenstadt auf der einen und Bossendorf / Bahnhof / Schulzentrum auf der anderen Seite unumgänglich.

Bisher gibt es - abgesehen von einem freigegebenen Fußweg auf der Westseite zwischen Weseler Tor und Schmeddingstraße - keine Verkehrseinrichtungen für Radfahrer.

Maßnahmen

NR	Maßnahme	Art	Zeit
1	Durchgängige kombinierte Radspur an der Ostseite (Innenstadtseite) auf dem bestehenden Mehrzweckstreifen. Die Freigabe als Parkraum sowie die Rechtsabbiegerspur vor dem Weseler Tor würden entfallen.	M	M
2	Auf der Westseite durchgehende Radspur zwischen Schedding- und Bahnhofstraße	M	M





Schwerpunkt E: Bahnhofstraße/B58



Aktuelle Situation

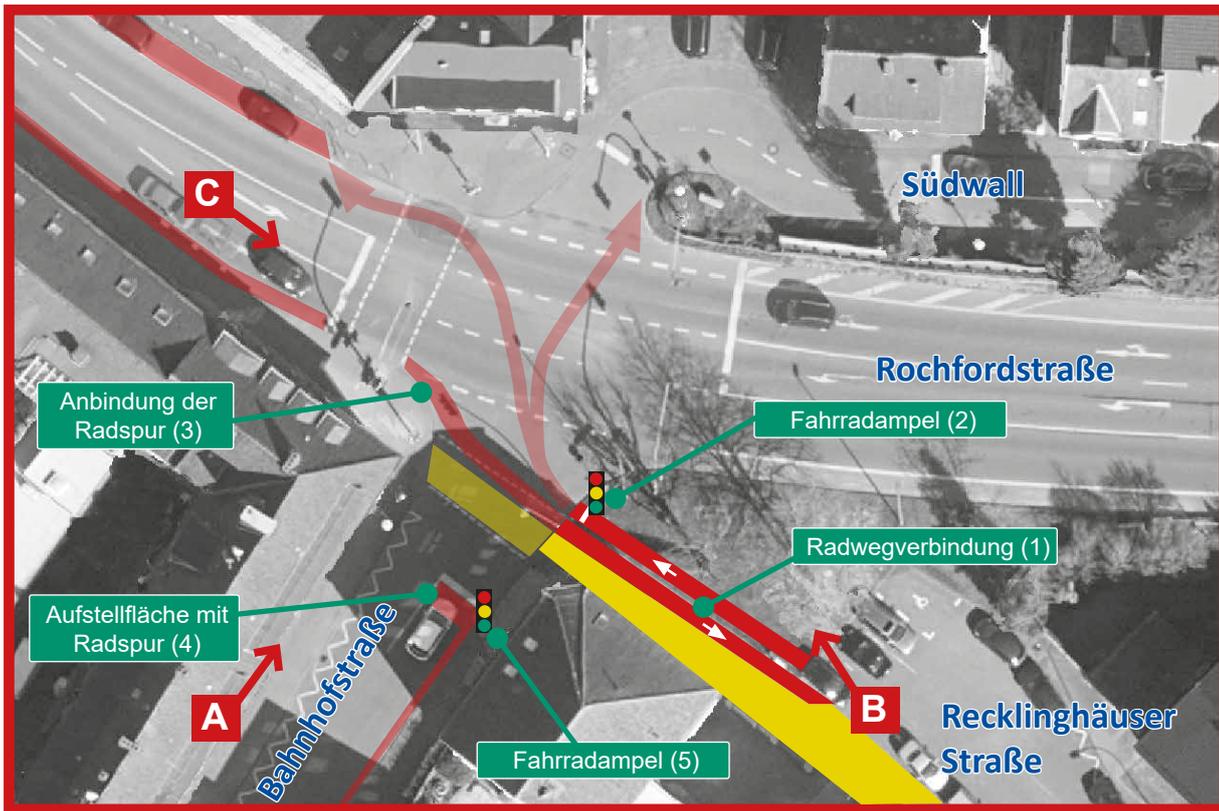
Die „alte“ Recklinghäuser Straße, die durch den Eisenbahntunnel die einzige Verbindung für Radfahrer nach Süden bildet, ist schlecht an die Innenstadt angebunden. Entweder wird der Umweg über „Zu Pastors Kamp“ und Poststiege genommen oder es sind an der Kreuzung Bahnhofstor ein Fußweg und zwei Ampelquerungen zu Fuß zu passieren. Dabei ist eine barrierefreie Verbindung zwischen Recklinghäuser Straße und Merschstraße recht leicht einzurichten.

Außerdem ist auch die Querung der Rochfordstraße aus Richtung Bahnhof zum Südwahl mit Anbindung an die Seestadt von Bedeutung. Rückstaus an der Ampel sorgen dafür, dass Radfahrer entweder die Grünphasen verpassen, durch Rechtsabbieger weggedrängt werden oder an den wartenden Autos links vorbeifahren und in den Gegenverkehr geraten.

Maßnahmen

NR	Maßnahme	Art	Zeit
1	Radwegverbindung zwischen Ende Recklinghäuser und Rochfordstraße mit Fahrradampel vor der Kreuzung	B, M, AI	M
2	Für die Fahrradampel eigene kurze Grünphase vor dem Querverkehr	AP	M
3	Radwegverbindung zwischen geplanter Radspur Rochfordstraße und Recklinghäuser Straße auf einem Teil des bestehenden Fußwegs	M	K
4	Aufstellfläche am Ende der Bahnhofstraße mit hinführender Radspur	M	K
5	Fahrradampel mit der gleichen vorgeschalteten Grünphase. Die Grünphasen für 2 und 5 können gleichgeschaltet sein, da durch die zurückgesetzte Haltelinie die Querung der Rochfordstraße von der Bahnhofstraße aus später erfolgt.	AP, AI	M





Schwerpunkt F: Lipptor



Aktuelle Situation

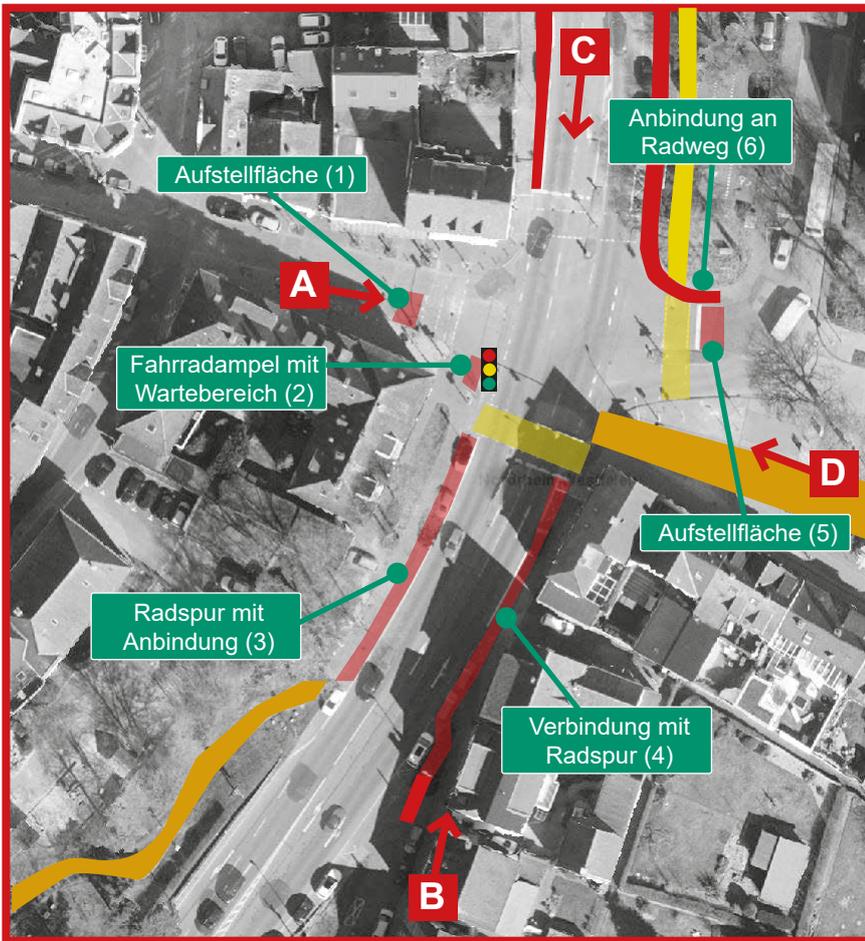
Das Lipptor bildet die Schnittstelle zwischen Seepromenade und Innenstadt. Doch die Wartebereiche für Fußgänger und Radfahrer sind sehr eng begrenzt und führen zu Konflikten.

Für Radfahrer ist auch die Querung des Lipptors in Nord-Süd-Richtung von Bedeutung als Verbindung zwischen Bahnhof und Seestadt/Münsterknapp. In Nordrichtung ist das Einfädeln vor der Kreuzung von der Büttnerstraße auf die L551 gefährlich. In Südrichtung fehlt die Anbindung an den Judendannen Richtung Bahnhof ganz.

Maßnahmen

NR	Maßnahme	Art	Zeit
1	Aufstellfläche am Ende der Lippstraße	M	K
2	Fahrradampel und Wartebereich für Linksabbieger Richtung Stausee	M, AI	M
3	Radspur auf dem Mehrzweckstreifen und Anbindung an den Judendannen hinter der Bushaltestelle.	M	K
4	Radwegverbindung von der Büttnerstraße auf den Friedrich-Ebert-Wall und Übergang in eine Radspur auf dem Mehrzweckstreifen.	B, M	K
5	Aufstellfläche an der Hullerner Straße mit Wegweisung an der Promenade.	M, S	K
6	Ampelfreies Rechtsabbiegen durch Anbindung des Radweg Schüttenwall	B	M





Schwerpunkt G: Schüttenwall



Aktuelle Situation

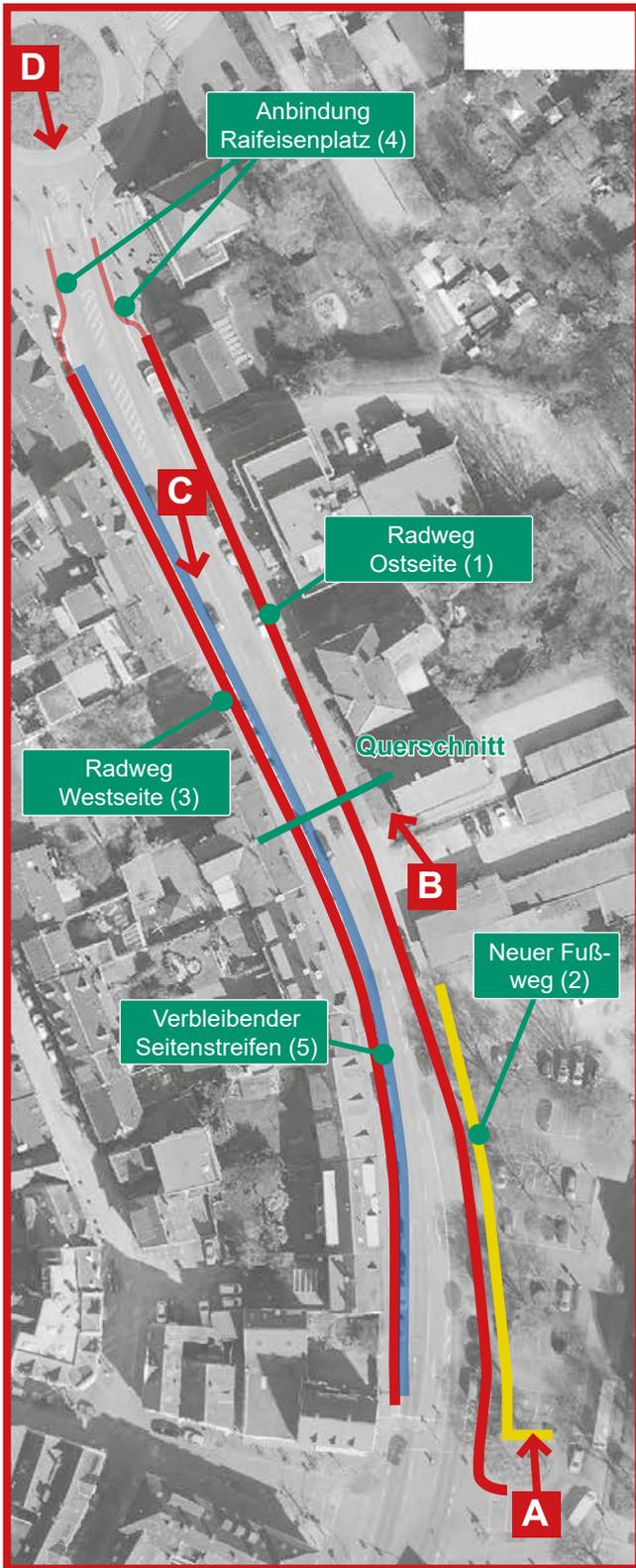
Der Schüttenwall bildet eine wichtige Innenstadt-Tangente und verbindet die nördlichen Bezirke mit See und Bahnhof. Es fehlt auf der stark befahrenen L551 bisher jegliche Ausweisung von Fahrradwegen oder Schutzspuren.

Zusätzlich wird der Mehrzweckstreifen am Schüttenwall auf beiden Seiten als Parkraum genutzt. Aus unserer Sicht ist hier eine veränderte Raumaufteilung (weniger öffentliche Parkfläche, mehr Radverkehrsfläche) unumgänglich. Die geplante Neugestaltung des Quartiers auf der Ostseite böte dabei die Chance, Parkdruck von der Verkehrsfläche zu nehmen.

Maßnahmen

NR	Maßnahme	Art	Zeit
1	Einrichtung eines vollwertigen Radwegs auf der Ostseite: im nördlichen Abschnitt Verbreiterung und Zweiteilung des aktuellen Fußwegs durch Ankauf von 1 Meter Privatgrundstücken; im südlichen Abschnitt Umwidmung des aktuellen Fußwegs.	B, M, S	M
2	Neubau eines Fußweg hinter der Baumreihe im Bereich des Parkplatzes	B	M
3	Einrichtung eines vollwertigen Radwegs auf der Westseite durch Überbauung des Seitenstreifens.	B, S	M
4	Anbindung an den Raiffeisenplatz durch Einmündung und Auffahrt ähnlich wie am Nordwall.	B, M	M
5	Verlegung des verbleibenden Seitenstreifens von der Ost- auf die Westseite	M	M



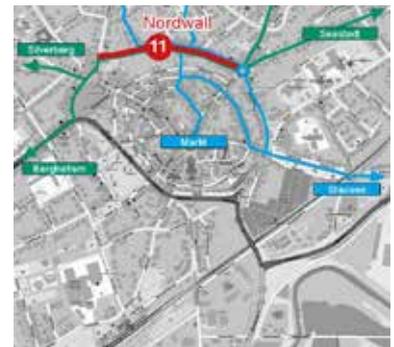


Querschnitt



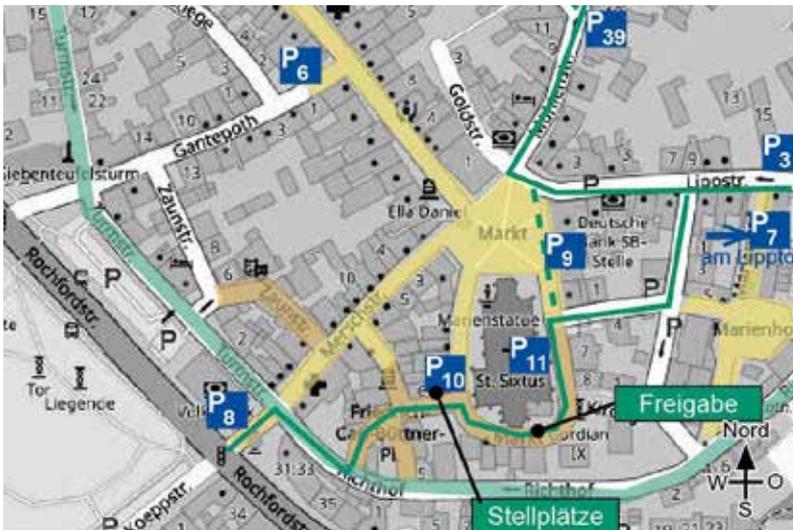
X: Weitere Bereiche

Nordwall



Der Nordwall ist beidseitig mit schmalen Radwegen ausgestattet, die als freigegebener Fußweg beschildert sind. Die Auffahrt auf den Fußweg bei den beiden wichtigen Einmündungen aus der inenstadt (Zum Mühlengraben) und von Norden (Lohstraße) wird aber durch hohe Kanten erschwert. Es herrscht Sturzgefahr. Dieser Mangel lässt sich leicht beheben.

Markt



Der Markt ist das Zentrum der Altstadt und als Ort der Begegnung eine reine Fußgängerzone. Es schließen sich nach Nordwesten die Rekumer Str. und nach Südwesten die Merschstraße als Einkaufsstraßen und reine Fußgängerzonen an.

Andererseits ist der Bereich hinter der Kirche wenig belebt und auch für Anlieger mit den KFZ befahrbar. Eine Freigabe dieses Bereichs für Radfahrende würde die Erreichbarkeit des Markts und der Kirche von Westen und Süden deutlich verbessern.

Maßnahmenliste

X	Weitere Bereiche (Nordwall, Markt)	Art	Zeit
X-1	Nordwall: Absenkung Bordsteinkante gegenüber Lohstraße	B	K
X-2	Nordwall: Absenkung Bordsteinkante gegenüber Zum Mühlengraben	B	K
X-3	Freigabe Fußgängerzone; Fr.-C.-Büttner-Platz bis Kirchstraße	S	M
X-4	Stabile Fahrradständer am Markt rund um die Kirche	B	M