Anhang

Inhaltsverzeichnis

Planungsradtour zum Radverkehrskonzept der Region Wittgenstein 2

Ergebnisdokumentation Bad Berleburg 2

Ergebnisdokumentation Bad Laasphe 23

Ergebnisdokumentation Erndtebrück 34

Wirtschaftsworkshops zum Radverkehrskonzept der Region Wittgenstein 46

Stand und Erfahrungen zur betrieblichen Radverkehrsförderung 48

Wünsche an die Radverkehrsinfrastruktur 49

Anreize setzen 49

Kostensatzübersicht 52

Planungsradtour zum Radverkehrskonzept der Region Wittgenstein

Ergebnisdokumentation Bad Berleburg

25. Juni 2021
17:00 – 19:45 Uhr

Einführung

Die Region Wittgenstein möchte den niedrigen Radverkehrsanteil deutlich steigern. Dazu wird gemeinsam mit dem Gutachterbüro Planersocietät bis Ende 2021 ein Radverkehrskonzept entwickelt. Vorgesehen ist ein schnelles, komfortables und sicheres Radverkehrsnetz, das die Innenstadt mit den Ortsteilen verbindet und bis zu den Nachbarkommunen reicht. Die Beteiligung der Bürger*innen ist ein zentraler Baustein des Radverkehrskonzeptes, da diese als lokale Expert*innen über ein umfangreiches Wissen aus der Alltagsnutzung verfügen. Es wird deswegen auch eine Planungsradtour mit interessierten Personen aus der Stadtgesellschaft durchgeführt, bei der direkt vor Ort mit Verwaltung und Gutachterbüro diskutiert und gemeinsam ab Lösungen gearbeitet werden kann. Diese werden in einem anschließenden Rad-Café noch näher diskutiert.

Link zum Planungsstand des Radverkehrskonzeptes für den Kreis Siegen-Wittgenstein und des ergänzenden Konzeptes für die Region Wittgenstein:

https://planersocietaet.maps.arcgis.com/apps/View/index.html?appid=fd63237be21d49c0ad6849060bab55e0

Ablauf der Veranstaltung

Bei einer Planungsradtour wird ein festgelegter Ausschnitt des Radverkehrsnetzes unter die Lupe genommen. Gemeinsam diskutieren Bürger*innen mit Verwaltung und Gutachterbüro vor Ort die Situation für Radfahrende und entwickeln Lösungsansätze.

Ca. 15 Personen haben an der Planungsradtour teilgenommen. Nach einer Begrüßung der Teilnehmenden durch Herrn Koch, Dezernent Planen, Bauen Wohnen, stellte Herr Pickert von der Planersocietät den Ablauf der Planungsradtour vor.

Kern der Veranstaltung war die Befahrung der vorgeschlagenen Route (s. u.) und eine Reflexion der wahrgenommen und „erfahrenen" Radverkehrsinfrastruktur. Hierzu wurden im Vorfeld sieben Diskussionspunkte auf der ca. 10 km langen Tour zu unterschiedlichen Themenfeldern durch die Gutachter erstellt. Besonders im Mittelpunkt standen aber die Fragen, Ideen und Maßnahmenvorschläge der Teilnehmenden.

Karte 1 Strecke Planungsradtour

Quelle: Eigene Darstellung Kartengrundlage: © Land NRW 2020

Diskussionsinhalte an den Stationen

Im Verlauf der Planungsradtour entstand eine dynamische Diskussion, die neben den eigentlichen Stationen weitere Bereiche des Radverkehrsnetzes und der Situation des Radverkehrs im Allgemeinen umfasste. Die Anmerkungen zu den Stationen werden folgend stichpunktartig wiedergegeben, generelle Anmerkungen folgen im Anschluss.

Diskussionen an den einzelnen Punkten

Standort 1 | Mühlwiese

Ideen, Rückmeldung und Fragen der Bürger*innen

- Unterm Hain/Mühlwiese als gute Umfahrung der Poststraße und gefahrlos befahrbar
- Keine Nullabsenkung des Bordsteins an der Einfahrt von der Poststraße in Unterm Hain
- Anschluss an die Ziele in der Poststraße und die Schule muss gegeben sein
- Problem der Einbahnstraßen, die für den Radverkehr nicht geöffnet sind: Graf-Casimir-Straße, Bismarckstraße, Im Herrengarten etc.
- Schwierige Kopfsteinpflasterstrecke in der Graf-Casimir-Straße

Ideen Gutachter

- Einrichtung einer Fahrradstraße auf der Mühlwiese
- Bevorrechtigung der Fahrradstraße am Knotenpunkt mit der Graf-Casimir-Straße

➔ Aus Sicht der Bürger*innen besteht jetzt kein Umsetzungsbedarf, da die Strecke gut befahrbar ist und prioritär wichtigere andere Netzlücken geschlossen werden sollten.

Maßnahmenvorschläge aus der Veranstaltung

- Öffnung der genannten Einbahnstraßen für den Radverkehr
  - Grundsätzliche Zustimmung der Straßenverkehrsbehörde des Kreises einholen
  - Schnelle Umsetzung möglich: vorbehaltlich der Detailprüfung ausreichender Breiten
- Nullabsenkung Bordstein Unterm Hain prüfen

Abbildung 1 Achse Graf-Casimir-Straße

Quelle: Planersocietät

Abbildung 2 Einbahnstraße nicht geöffnet

Quelle: Planersocietät

Abbildung 3 Übergang Unterm Hain - Mühlwiese - Möglichkeit für eine bevorrechtigte Fahrradstraße?

Quelle: Planersocietät

Abbildung 4 Beispiel bevorrechtigte Querung einer Fahrradstraße in Lünen

Quelle: Planersocietät

Standort 2 | B 480 Astenbergstraße

Ideen, Rückmeldung und Fragen der Bürger*innen

- Guter und ebener Radweg; gute Strecke für Menschen aus dem nördlichen Berleburg in die Innenstadt und zur Schule
- Problematische Querung der B 480 von der Mühlwiese in Richtung Norden
    - Fast 9000 Kfz pro Tag auf der B 480 und Ausfahrt der ARAL-Tankstelle
    - Schwachpunkt der eigentlich guten Strecke: schwierige Querung der B 480, vor allem für Schulkinder
- Grünüberwuchs auf Radweg – Rückschnitt nötig
- Längsrisse, Abbrüche und fehlende Hangsicherung – Sanierung und ggf. Sicherung nötig?
- Ende des Radwegs nach Wemlighausen ist unklar – Radfahrende wissen nicht, wo und wie sie fahren sollen

Ideen Gutachter

- Querungshilfe für B 480 an der Mühlwiese;
    - **Verwaltung:** Querungshilfe an dieser Stelle wegen Brückenkopf, Ausfahrt, Nähe zum Kreisverkehr und mangelnder Fahrbahnbreite schwer umsetzbar. Richtung Norden am Ortsausgang ist eine Querungshilfe vorhanden.
    - Ampel wegen Tankstellenausfahrt eher unwahrscheinlich
- Bodenmarkierung für Radführung ab Mühlwiese in Richtung Norden prüfen
- Getrennter Radweg zu schmal; Änderung der Beschilderung zu gemeinsamem Geh- und Radweg notwendig (Zeichen 240)
- Rotmarkierung der Furt Einfahrt EJOT und ARAL-Tankstelle
- Reflektierende Randmarkierungen auf Radweg zur Böschungsseite

Maßnahmenvorschläge aus der Veranstaltung (Baulast: Bund/Straßen.NRW?)

- Prüfung Querungshilfe B 480
- Grünschnitt am Radweg
- Sanierung Abbruchkante Radweg und Randmarkierungen
- Markierung und Ausbau Kreuzungsbereich Wemlighausen – Ordnung der Radverkehrsführung

Abbildung 5 Auf Gehweg überhängender Bewuchs

Quelle: Planersocietät

Abbildung 6 Gefahr – Abbruchkante zur Böschung

Quelle: Planersocietät

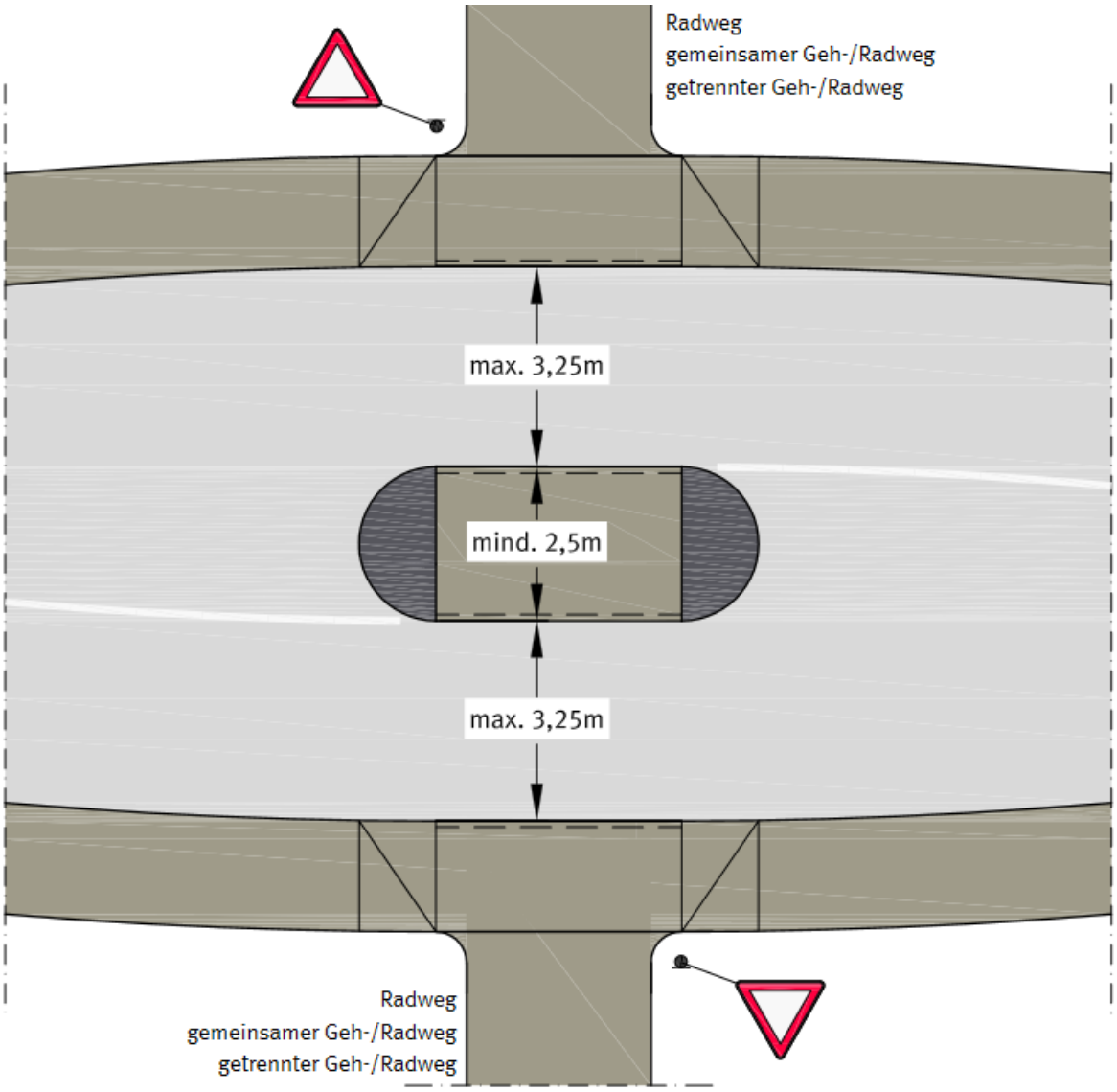
Abbildung 7 Furt Einfahrt EJOT

Quelle: Planersocietät

Abbildung 8 Ende des Radwegs - Übergang unklar

Quelle: Planersocietät

Abbildung 9 Funktionsskizze Querungshilfe für die B 480 (schwierige Umsetzung an Ausfahrt Mühlwiese!)



Quelle: AGFS Querungsstellenbroschüre 2013 via: https://repository.difu.de/jspui/bitstream/difu/232133/1/DS1099.pdf

Standort 3 | Wemlighausen bis Sählingstraße

Ideen, Rückmeldung und Fragen der Bürger*innen

- Wirtschaftswege werden als gute Alternative zu einem Neubauradweg an der B 480 gesehen
  - Nachteil der Topographie, Umwege und sozialen Sicherheit werden als nicht so gravierend eingeschätzt
  - **Verwaltung:** Grundsätzliche Überlegungen sind anzustellen, ob solche Trassen zu Radwegen umgewidmet werden können. Wäre alternativ Mischverkehr mit land- und forstwirtschaftlichem Verkehr auch für Pendler- & Hauptrouten denkbar? Im Freizeitradverkehr werden keine Konflikte im Mischverkehr gesehen.
- Kurzfristiger Ausbau des bestehenden Wirtschaftswegs von Wemlighausen nach Dödesberg sowohl touristisch als auch im Alltagsradverkehr sinnvoll
  - Wassergebundene Decke für touristische Zwecke in Ordnung
  - Gefährliche und schadhafte Gefällestrecken → mindestens hier ist Asphalt erforderlich
  - Anmerkung: Weg ggf. förderfähig als Bürgerradweg durch Straßen.NRW → Förderung nur mit Asphaltdecke
- Auf wichtige Verbindungen konzentrieren und Netzlücken schließen und nicht gleichzeitig parallele Strecken entwickeln (Wirtschaftswege und klassifizierte Straßen)
- Schutzstreifen auf Sählingstraße wird grundsätzlich begrüßt
  - Besteht die Gefahr des Unterschreitens von Überholabständen, wenn Schutzstreifen markiert werden?
  - Anschluss außerorts muss gegeben sein – Radweg weiter an der Hallenberger Straße?
- Sind Radwege über lange Strecken mit wenigen potenziellen Radfahrenden z. B. in Richtung Hallenberg sinnvoll?
  - **Gutachter:** Kürzere Strecken mit mehr Potenzial zuerst ausbauen
  - **Ziel Verwaltung:** gute Anbindungen für alle Ortsteile schaffen, ggf. aber auch über Nebenstrecken

Ideen Gutachter

- Sanierung der schlechten Fahrbahnoberfläche Am Schulweg zwischen Radweg B 480 und Wirtschaftsweg nach Dödesberg, um einen guten Lückenschluss zu erreichen
  - Ergänzung um Piktogramme/Beschilderungen für eine leichtere Orientierung?
- Markierung eines Schutzstreifens auf der Sählingstraße
  - Regelmaß bei 7,5 m Fahrbahnbreite einhaltbar:
    1,5 m Schutzstreifen | 4,5 m Kernfahrbahn | 1,5 m Schutzstreifen
  - Alternativ breiter Schutzstreifen bergauf und Piktogrammkette bergab

Maßnahmenvorschläge aus der Veranstaltung

- Ausbau des bestehenden Wirtschaftswegs nach Dödesberg mit Förderung durch Land/Bund prüfen
- Sanierung Fahrbahnoberfläche Am Schulweg
- Markierung eines Schutzstreifens auf der Sählingstraße; ggf. erst nur bergauf, um wegen wegfallender Parkmöglichkeiten vorab Kommunikationsarbeit zu leisten
- Langfristig Ausbau des Gehwegs bergauf zu gemeinsamem Geh- und Radweg prüfen

Abbildung 10 Diskussion zum Wirtschaftsweg in Richtung Dödesberg: Ausbaupotenzial vorhanden?

Quelle: Planersocietät

Abbildung 11 Exemplarische Markierung eines Schutzstreifen an der Sählingstraße – 1,5 m Breite

Quelle: Planersocietät

Standort 4 | Bahnhof und Bahnhofstraße (aus Zeitgründen nicht im Detail diskutiert)

Ideen, Rückmeldung und Fragen der Bürger*innen

- Fehlende Radwege auf der Bahnhofstraße – Radfahren ist hier sehr unangenehm, vor allem mit dem Lkw-Verkehr
    - Sind Radwege möglich?
    - Können Schutzstreifen o. ä. markiert werden?
- Das Queren der Straße ist bei den zahlreichen Einzelhandelsfilialen häufig nötig
- Kann der Kfz-Durchgangsverkehr auf eine Straße – Poststraße oder Bahnhofstraße – verlagert werden?
    - **Verwaltung:** entsprechende Überlegungen wurden bereits angestellt. Im Rahmen der Überplanung der Entlastungsstraße soll das Thema Shared-Space mit betrachtet werden.
- Fehlende Fahrradparkmöglichkeiten am Bahnhof und im Einzelhandel (z. B. Aldi)
    - **Verwaltung:** die Einrichtung einer Mobilstation am Bahnhof mit Fahrradabstellanlagen und Carsharing ist mittelfristig geplant. Die Förderung ist beantragt.

Ideen Gutachter (nicht diskutiert)

- Erstellung eines Verkehrsmodells und Innenstadtverkehrskonzeptes zusammen mit Straßen.NRW
    - Prüfung einer leistungsfähigen und stadtverträglichen Führung des Kfz-Verkehrs
    - Prüfung einer Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 20/30 km/h
- Ausbau des Verbindungswegs Moltkestraße – Bahnhofstraße für den Fuß- und Radverkehr als Abkürzung aus dem östlichen Wohngebiet in Richtung Innenstadt/Einzelhandel
    - Breiter und mit Asphaltdecke
    - Durchgängige Beleuchtung

Maßnahmenvorschläge aus der Veranstaltung

- Einrichtung Mobilstation/Fahrradparkmöglichkeiten am Bahnhof (bereits in Planung)
- Prüfung Radverkehrsinfrastruktur auf der Poststraße/Prüfung der Gesamtverkehrssituation

Abbildung 12 Bahnhof und ZOB Bad Berleburg - noch ohne Fahrradparkmöglichkeiten

Quelle: Planersocietät

Abbildung 13 Verbindungsweg Moltkestraße – Bahnhofstraße mit Ausbaupotenzial

Quelle: Planersocietät

Standort 5| Rathaus Bad Berleburg (aus Zeitgründen nicht im Detail diskutiert)

Ideen, Rückmeldung und Fragen der Bürger*innen

- Fehlende Radwege auf der Poststraße – Radfahren ist hier sehr unangenehm, vor allem mit dem Lkw-Verkehr
    - Sind Radwege möglich? **Gutachter:** wegen der derzeitigen Straßenraumaufteilung leider nicht.
    - Können Schutzstreifen o. ä. markiert werden? **Gutachter:** wegen der derzeitigen Straßenraumaufteilung leider nicht.
    - Kann das Tempo auf 30 km/h gesenkt werden?
        - **Gutachter:** wegen der Einzelhandelsnutzung und des schmalen Straßenquerschnitts ist dies vorstellbar
        - **Verwaltung:** Geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen wären im Gesamtkontext des Verkehrskonzepts für die Kernstadt zu betrachten. Bisherige Bemühungen sind allerdings an der StVO-Zulässigkeit gescheitert.
- Das Queren der Straße ist bei den zahlreichen Nutzungen häufig nötig
- Kann der Kfz-Durchgangsverkehr auf eine Straße – Poststraße oder Bahnhofstraße – verlagert werden?
    - Verwaltung: entsprechende Überlegungen wurden bereits angestellt. Im Rahmen der Überplanung der Entlastungsstraße soll das Thema Shared-Space mit betrachtet werden.

Ideen Gutachter

- Temposenkung auf der Poststraße auf 20/30 km/h z. B. verkehrsberuhigter Geschäftsbereich
- Verbesserung des Fahrradparkens durch Anlehnbügel z. B. statt eines Kfz-Parkplatzes

Maßnahmenvorschläge aus der Veranstaltung

- Prüfung Temposenkung auf der Poststraße/Prüfung der Gesamtverkehrssituation
- Verbesserung des öffentlichen Fahrradparkens mit neuen Anlehnbügel
- Unterstützung privater Akteure zum Bau qualitativ hochwertiger neuer Fahrradparkmöglichkeiten

Abbildung 14 Fahrradparker mit Anschließmöglichkeit für den Rahmen (Poststraße/Gymnasium)

Quelle: Planersocietät

Abbildung 15 Beispiel für die (temporäre) Umnutzung von Kfz-Parkplätzen zu Fahrradparkplätzen

Quelle: https://www.strasse-zurueckerobern.de/wp-content/uploads/susan-yin-63089-unsplash-e1535967662633.jpg

Standort 6| Knotenpunkt Stöppel (aus Zeitgründen nicht im Detail diskutiert)

Ideen, Rückmeldung und Fragen der Bürger*innen

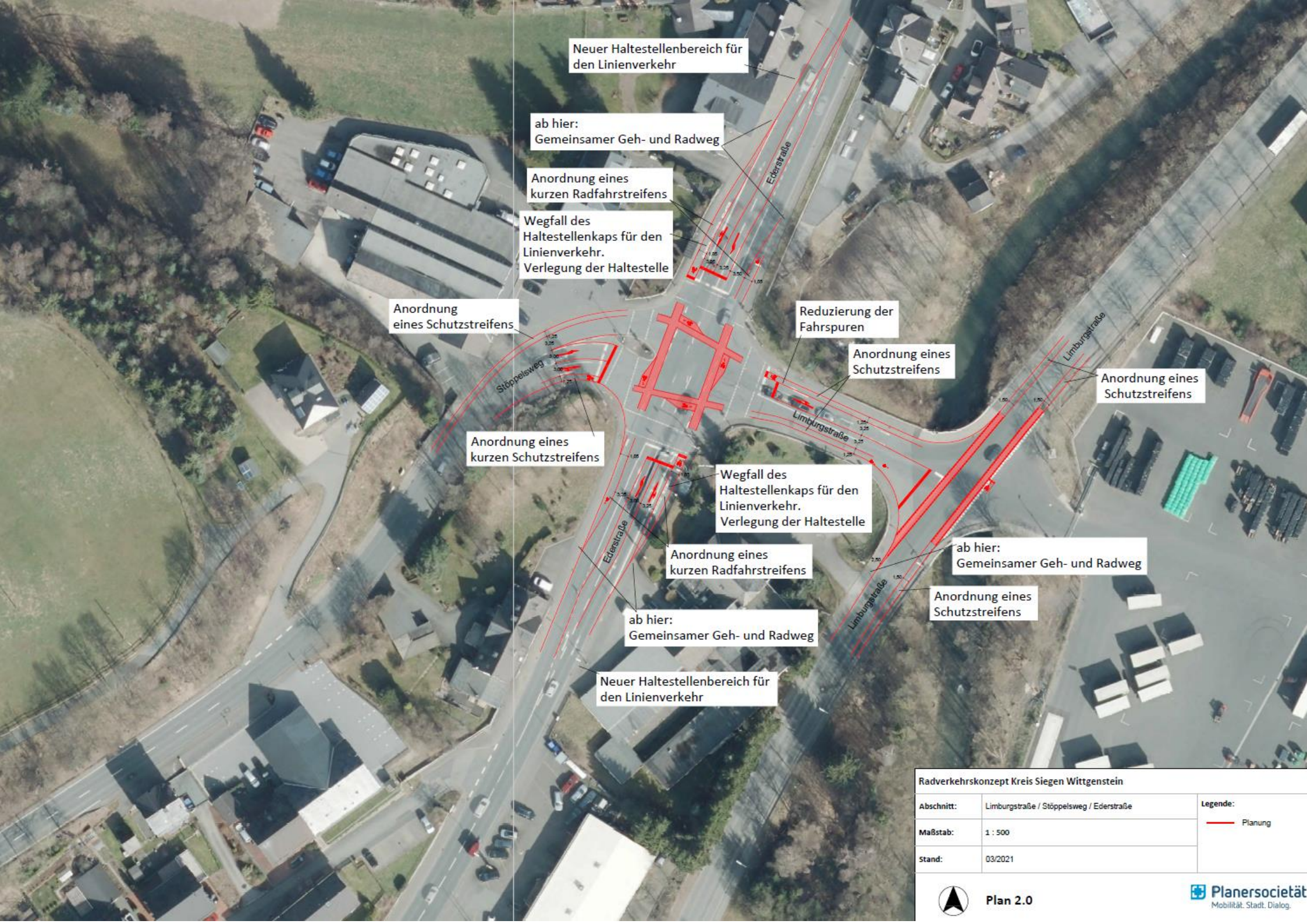
- Schwierige Führung des Radverkehrs am Knotenpunkt Stöppel
- Unklarer Übergang zum Radweg in Richtung Aue/Berghausen
- Schutzstreifen auf Limburgstraße
    - Mit ausreichender Fahrbahnbreite grundsätzlich möglich
    - **Verwaltung:** laufende Überlegungen zur Umgestaltung des gesamten Straßenquerschnitts. Radwegbau ist im Straßenquerschnitt möglich. Man könnte direkt am Kreisverkehr anschließen, der an der B 480 entstehen soll. Ausbildung z. B. als getrennter Geh- und Radweg (Zeichen 241).
- Fehlende Absenkung der Gehwege am Ast Limburgstraße

Ideen Gutachter

- Erster Umgestaltungsvorschlag für den Knotenpunkt mit Anschlüssen an das weitere Rad(wege)netz → siehe untenstehende Entwurfsskizze
    - Abhängig von der Baumaßnahme von Straßen.NRW an der B 480
    - Wegfall von Abbiegefahrstreifen für Aufstellbereiche des Radverkehrs notwendig
    - Weitere Überarbeitung/Prüfung notwendig
    - Eingriff in bestehende Bushaltestellen erforderlich

Maßnahmenvorschläge aus der Veranstaltung

- Prüfung Radinfrastruktur im Knotenpunkt im Zusammenhang mit den Maßnahmen an der B 480 und Limburgstraße



Radverkehrskonzept Kreis Siegen Wittgenstein

Abschnitt:	Limburgstraße / Stöppelsweg / Ederstraße
Maßstab:	1 : 500
Stand:	03/2021

Legende:
Planung

Plan 2.0

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Standort 7a| Radweg Stöppel - Raumland Bahnhof

Ideen, Rückmeldung und Fragen der Bürger*innen

- Guter Bestandsradweg auch zur Erschließung der Schulen und des Schwimmbads: breit und beleuchtet (Teil der geplanten Veloroute)
- Fehlender Anschluss und fehlende Querung in Richtung Süden (Stöppel/Berghausen)
    - Nur 300 m Radweg fehlen und im Anschluss eine Führung des Radverkehrs an der Kreuzung Stöppelsweg/Berghäuser Straße
    - Radfahrende nutzen den Gehweg auf der falschen Straßenseite
    - Viele Gefahrensituationen können beobachtet werden
- Anschluss an den Knoten Stöppel und in die Innenstadt sehr schlecht
    - Radwegebeschilderung in Richtung Süden fehlt

Ideen Gutachter

- Bevorrechtigte Querung des Geh- und Radwegs Am Sportfeld zur Beschleunigung des Radverkehrs
    - Anhebung und Markierung einer Furt für den Geh- und Radweg
    - Ggf. Markierung Zebrastreifen (FGÜ)
    - Freihalten der Sichtdreiecke am Knoten
    - Beschilderung Vorrang Radweg und Wartepflicht Fahrbahn
- Sanierung der Oberfläche des Geh- und Radwegs im Steilstück östlich Am Sportfeld

Maßnahmenvorschläge aus der Veranstaltung

- Beschleunigter Weiterbau des Radwegs nach Süden
- Sanierung der Oberfläche wo es erforderlich ist
- Prüfung der Einrichtung des Vorrangs des Geh- und Radwegs Am Sportfeld
- Ergänzung der roten HBR-NRW Radwegebeschilderung vom Stöppelsweg zum Geh- und Radweg

Abbildung 16 Abruptes Ende des Radwegs

Quelle: Planersocietät

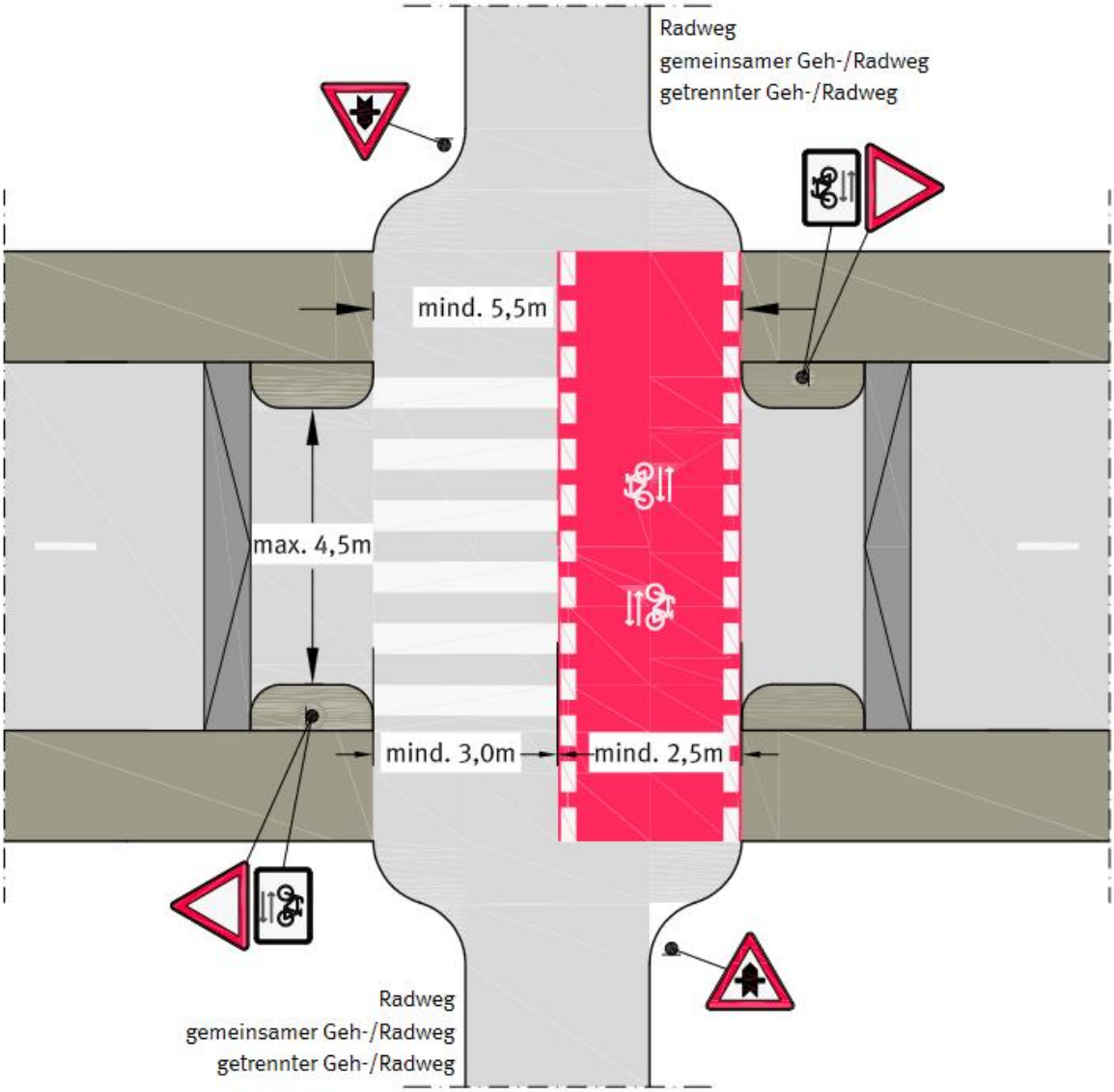
Abbildung 17 Schadhafte Oberfläche im Gefälle

Quelle: Planersocietät

Abbildung 18 Kreuzung Geh- und Radweg Stöppel mit Am Sportfeld – Vorrang für Radweg möglich?

Quelle: Planersocietät

Abbildung 19 Bevorrechtigte Querung eines eigenständigen Geh- und Radwegs



Quelle: AGFS Querungsstellenbroschüre 2013 via: https://repository.difu.de/jspui/bitstream/difu/232133/1/DS1099.pdf

Standort 7b| B 480 Ederstraße

Ideen, Rückmeldung und Fragen der Bürger*innen

- Fehlende Radwege auf der Ederstraße – Radfahren ist hier sehr unangenehm, vor allem mit dem Lkw-Verkehr
    - Sind Radwege möglich? **Gutachter:** grundsätzlich möglich in den breiteren Bereichen
    - Können Radfahrstreifen/Schutzstreifen markiert werden? **Gutachter:** grundsätzlich möglich in den breiteren Bereichen
- Tempo 30 sollte angeordnet werden, da man wegen der Kurven ohnehin kaum schneller fahren kann

Ideen Gutachter

- Kurzfristig Markierungslösung mit Radfahrstreifen/Schutzstreifen, angepasst nach Fahrbahnquerschnitt
- Langfristig Ausbau der Seitenräume im breiteren Bereich zu baulichen Radwegen
- Tempo 30 ab Beginn der beidseitigen randständigen Bebauung bis Kreisverkehr Sählingstraße (gesamte Ortsdurchfahrt der B 480)

Maßnahmenvorschläge aus der Veranstaltung

- Prüfung Markierung Schutzstreifen/Radfahrstreifen oder Ausbau der Seitenräume zu gemeinsamen Geh- und Radwegen im breiteren Bereich
- Abstimmung mit Bauvorhaben von Straßen.NRW auf der B 480 ab Knotenpunkt Stöppel
- Prüfung Tempo 30/Abstimmung in der Ortsdurchfahrt mit Straßenverkehrsbehörde

Abbildung 20 Breiterer Bereich

Quelle: Planersocietät

Abbildung 21 Schmaler Bereich in der Bebauung

Quelle: Planersocietät

Weitere Ideen und Anregungen

Abbildung 22 Abschlussdiskussion mit dem Entwurf des Radverkehrsnetzes für Bad Berleburg

Quelle: Planersocietät

Im Anschluss an die Tour wurden weitere Themen diskutiert

- Zusammenhang des Kreisradverkehrskonzeptes und des regionalen Radverkehrskonzeptes
  - Regionales Konzept ergänzt Kreisradverkehrskonzept, beide funktionieren nur zusammen
  - Umsetzung des Kreisradverkehrskonzeptes soll möglichst schnell beginnen – erste Gespräche mit Kreis und Straßen.NRW noch im Juli
- Wie können private Wegeeigentümer*innen zu einem Freihalten/Pflegen der Wege motiviert werden, damit diese mit dem Rad befahrbar bleiben?
- Ausbauplanungen der B 480 zwischen Kreuzung Stöppel und Raumland
  - Pläne sind auf der Projektseite von Straßen.NRW einsehbar: https://www.strassen.nrw.de/de/wir-bauen-fuer-sie/projekte/b480-ausbau-zwischen-raumland-und-bad-berleburg.html
  - Erster Bauabschnitt zwischen Kreuzung Stöppel und geplantem neuen Kreisverkehr Limburgstraße
  - Ein separater Geh- und Radweg ist für die komplette Strecke vorgesehen
  - Deutlicher Wunsch der Bürger*innen diese Strecke schnellstmöglich auszubauen

Themen aus dem Bereich Fußverkehr, die während der Planungsradtour aufgefallen sind

Fehlende Absenkung der Gehwege an Kreuzungen und Querungen

- Bisher sehr häufig noch zu hohe Bordsteinkanten
- Sehr hinderlich für Kinder auf dem Fahrrad und mobilitätseingeschränkte Personen
- Nullabsenkungen und barrierefreier Ausbau werden bei Aus- und Umbau standardmäßig umgesetzt z. B. Am Breitenbach
- Beschleunigte Umsetzung, besonders innerstädtisch erwünscht

Abbildung 23 Fehlende Absenkung an der Fußgängerfurt Bismarckstraße/Schulstraße – Barrierewirkung

Quelle: Planersocietät

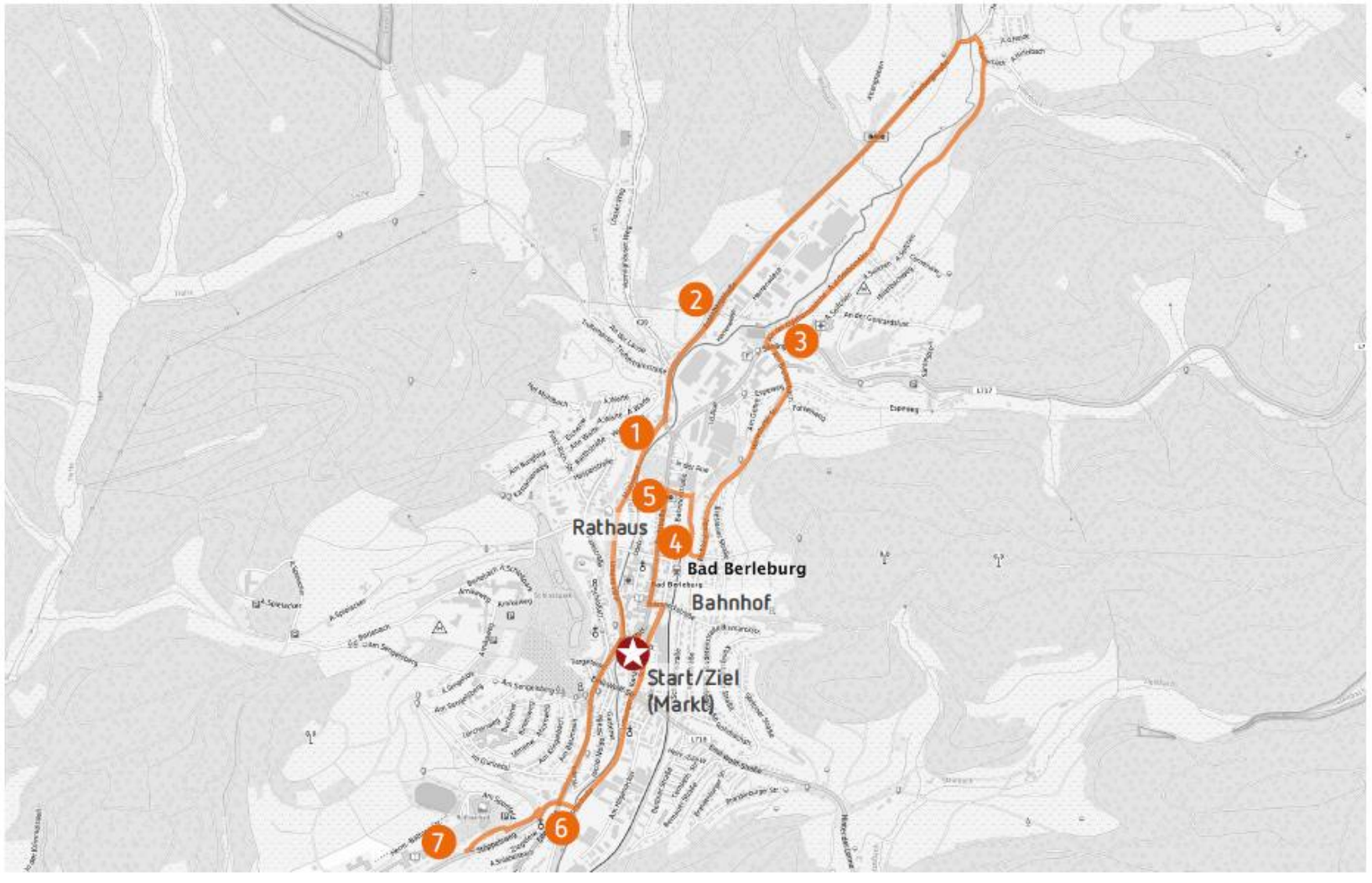
Geduldetes halbhüftiges Parken auf dem Gehweg

- Sehr häufig werden Pkw augenscheinlich grundlos halb auf dem Gehweg geparkt, obwohl die Restfahrbahnbreite bei legalem Parken auf der Fahrbahn mehr als 3,05 m betrüge
- Gehwege, die häufig baulich schon deutlich schmaler als 2,5 m sind (Regelmaß in den Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen EFA) werden so stark eingeschränkt
- Begegnungsverkehr von zu Fuß Gehenden ist nicht mehr möglich
- Mobilitätseingeschränkte Menschen können Gehwege nicht ohne Einschränkung nutzen
- Kinder mit Fahrrädern können Gehwege nicht ohne Einschränkungen nutzen (Benutzungspflicht für Gehwege bis 8 Jahre)
- Die Gehwege werden durch die hohen Lasten beschädigt
- Die Praxis verstößt klar gegen die §§ 2 und 12 StVO; Fahrzeuge könnten regelmäßig ohne weitere Begründung wegen der ordnungswidrigen Nutzung des Gehwegs umgesetzt werden
- Aufklärungsarbeit und Kontrollen sind aus Gutachtersicht erforderlich

Abbildung 24 Behinderndes und ordnungswidriges halbhüftiges Parken auf dem Gehweg

Quelle: Planersocietät

RVK Region Wittgenstein - Planungsradtour Bad Berleburg



Legende

- Start und Ziel der Radtour
- Routenführung
- 1 Mühlwiese
- 2 B 480 Astenbergstraße
- 3 Sählingstraße
- 4 Bahnhof Bad Berleburg
- 5 Poststraße / Rathaus
- 6 Knotenpunkt Stöppel
- 7 Radweg Ri. Raumland Bahnhof

Quelle: Eigene Darstellung Kartengrundlage: © Land NRW 2020

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Bad Berleburg

Stadt Bad Berleburg
Claudia Apler, Christoph Koch
Poststraße 42
57319 Bad Berleburg

Region Wittgenstein

Zweckverband Region Wittgenstein
Anja Achenbach, Steffen Wagener
Talstraße 27
57339 Erndtebrück

Gutachterliche Betreuung

Planersocietät
- Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation -
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft
Johannes Pickert, Niklas Rischbieter, Johannes Schaub
Gutenbergstraße 34, 44139 Dortmund

Planungsradtour zum Radverkehrskonzept der Region Wittgenstein

Ergebnisdokumentation Bad Laasphe

18. Juni 2021
17:00 – 19:00 Uhr

Einführung

Die Region Wittgenstein möchte den derzeitigen Radverkehrsanteil deutlich steigern. Dazu wird gemeinsam mit dem Gutachterbüro Planersocietät bis Ende 2021 ein Radverkehrskonzept entwickelt. Vorgesehen ist ein schnelles, komfortables und sicheres Radverkehrsnetz, das zusätzlich zu den überregionalen Verbindungen im Kreisradnetz eine weitere Verdichtung und Anbindung der Ortsteile an das Kernzentrum vorsieht. Die Beteiligung der Bürger*innen ist ein zentraler Baustein des Radverkehrskonzeptes, da diese als lokale Expert*innen über ein umfangreiches Wissen aus der Alltagsnutzung verfügen. Es wird deswegen auch eine Planungsradtour mit interessierten Personen aus der Stadtgesellschaft durchgeführt, bei der direkt vor Ort mit Verwaltung und Gutachterbüro diskutiert und gemeinsam an Lösungen gearbeitet werden kann.

Link zum Planungsstand des Radverkehrskonzeptes für den Kreis Siegen-Wittgenstein und des ergänzenden Konzeptes für die Region Wittgenstein:

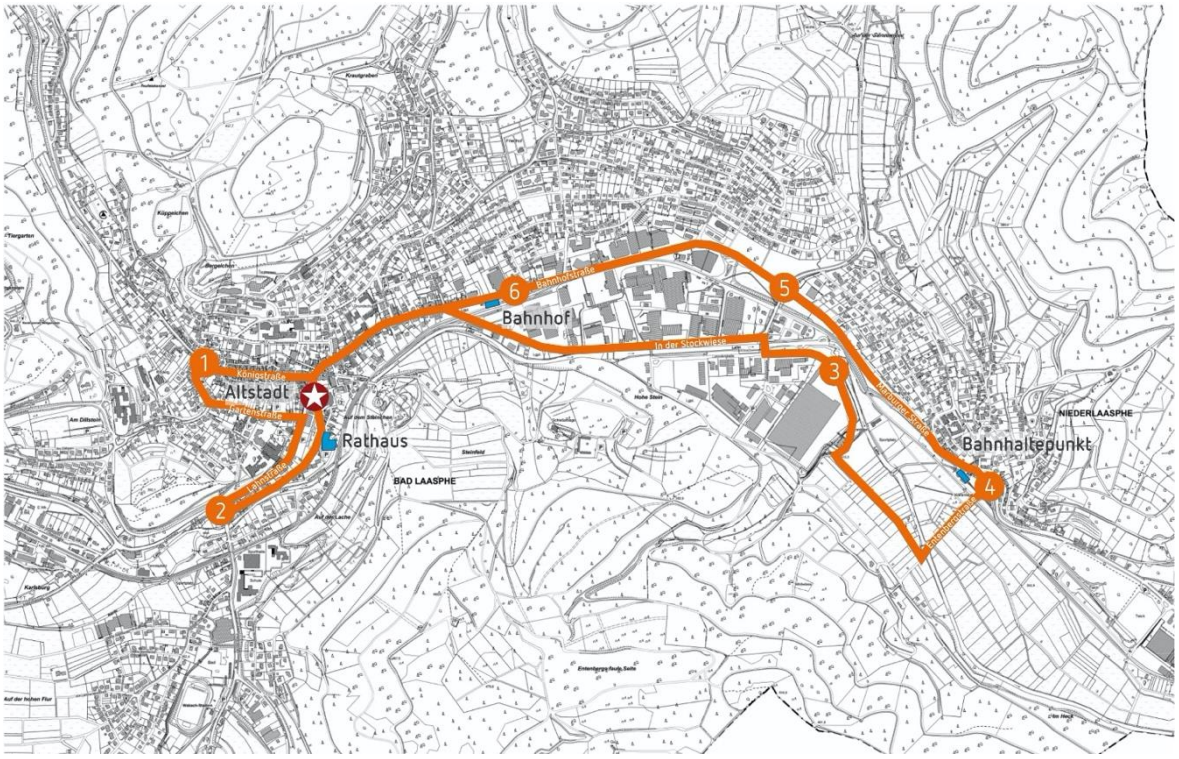
https://planersocietaet.maps.arcgis.com/apps/View/index.html?apid=fd63237be21d49c0ad6849060bab55e0

Ablauf der Veranstaltung

Bei der Planungsradtour wird ein festgelegter Ausschnitt des Radverkehrsnetzes unter die Lupe genommen. Gemeinsam diskutiert die Bürgerschaft mit Verwaltung und Gutachterbüro direkt an Ort und Stelle die Probleme für Radfahrende, um erste Lösungsansätze zu entwickeln.

Insgesamt 22 Personen (inkl. Verwaltung und Gutachter) haben an der Planungsradtour teilgenommen. Nach einer Begrüßung der Teilnehmenden durch Herrn Winkeler, Fachbereichsleiter Bauen und Planen, stellte Herr Rischbieter von der Planersocietät den Ablauf der Planungsradtour vor und gab einen kurzen Überblick zum aktuellen Stand des Kreis- und regionalen Radverkehrskonzeptes.

Kern der Veranstaltung war die Befahrung der vorgeschlagenen Route (s. u.) und eine Reflexion der wahrgenommen und „erfahrenen" Radverkehrsinfrastruktur. Hierzu wurden im Vorfeld 7 Diskussionspunkte (einschließlich des Startpunktes) auf der 8 km langen Tour zu unterschiedlichen Themenfeldern durch die Gutachter erstellt. Neben vorbereiteten Fragen und Diskussionsanstößen standen besonders die Anregungen, Ideen und Maßnahmenvorschläge der Teilnehmenden im Mittelpunkt.



Diskussionsinhalte an den Stationen

Im Verlauf der Planungsradtour entstand eine dynamische Diskussion, die neben den eigentlichen Stationen weitere Bereiche des Radverkehrsnetzes und der Situation des Radverkehrs in Bad Laasphe im Allgemeinen umfasst. Die Anmerkungen zu den Stationen und generellen Anmerkungen sind folgend stichpunktartig wiedergegeben. Der intensive Austausch mit den Teilnehmenden macht Planungsradtouren so wertvoll. Die gefahrene Route lässt sich der Abbildung unten entnehmen.

Diskussionen an den einzelnen Punkten

Standort 0 | Wilhelmsplatz

- Wie und an welcher Stelle queren Sie die Bundesstraße?
    - Der Großteil der Teilnehmenden quert die Bundesstraße an individuellen Stellen, abhängig von der tageszeitlichen Verkehrsstärke – z. T. ungesichert oder über die Lichtsignalanlage (LSA).
    - Die Lichtsignalanlage als gesicherte Querung wird positiv hervorgehoben und ist laut Teilnehmenden eine der sichersten Querungen im Kernzentrum. Bemängelt wird der Versatz des Ampeltasters, der eine geradlinige Führung des Radverkehrs erschwert.
    - Eine Familie berichtet, immer die Lichtsignalanlage zu nutzen, da sie die höchste Sicherheit bietet.

- Was halten Sie von alternativen Querungsangeboten zur LSA, z. B. einer Geschwindigkeitsreduktion und einheitlichen Gestaltung des Straßenraums im Bereich des flächigen Querungsbedarfs mit weicher Separation (Shared Space) zur Überwindung der optischen Barrierewirkung?
    - Grundsätzlich wird die Idee einer einheitlichen Gestaltung in dem Bereich zusammen mit einer Geschwindigkeitsreduzierung begrüßt. Die Teilnehmende sehen andere Querungsanlagen jedoch kritisch und wünschen sich vor dem Hintergrund der Verkehrssicherheit weiterhin eine Ampelanlage.

- Zukunft der B62 (Umgestaltung)
  - Aktuell ist der Zeitplan für die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt noch offen, konkrete Pläne von Straßen.NRW sind nicht bekannt.
  - Teilnehmende wünschen sich als Alternative zur B 62 eine durchgängige Wegeverbindung über Mühlenstraße, Wilhelmsplatz, Brückenstraße, Unterm Hombruch mit Anbindung an die Straße In der Stockwiese. Eine Realisierung wäre jedoch nicht sofort machbar.
  - Es liegen Ausarbeitungen der Uni Siegen zu Kreisverkehren an zwei Stellen im Kernzentrum vor.
  - Insgesamt existieren viele Ideen, aber es handelt sich bisher um einen ergebnisoffenen Prozess.

Standort 1 | Königstraße

- Stellt das Kopfsteinpflaster eine Einschränkung für den Fahrkomfort dar?
  - Das Kopfsteinpflaster stellt für die meisten Teilnehmenden auch mit Einkäufen in der Regel keine Probleme dar und wird nicht als große Einschränkung hinsichtlich der Barrierefreiheit gewertet.

- Wie gestaltet sich die Wechselwirkung und Nutzung zwischen Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr?
  - Autofahrende halten Geschwindigkeiten häufig nicht ein und fahren z. T. unangenehm Radfahrenden eng auf.
  - Konflikte mit dem Fußverkehr werden nicht wahrgenommen.

- Besteht Bedarf nach Radabstellanlagen auf der Königstraße?
  - Aktuell gibt es auf der Königstraße keine Radbügel.

  - Der Großteil der Teilnehmenden wünscht sich Radbügel nahräumlich zu den Geschäften und Lokalen, um die Räder gesichert abschließen zu können.
  - Radbügel ordnen die abgestellten Fahrräder und sorgen für ein „aufgeräumtes" Straßenbild.

Standort 2 | Gennernbach

- Wie nehmen Sie das Sicherheitsgefühl bei der Führung im Mischverkehr auf der B62 wahr?
  - Die Teilnehmende fühlen sich unsicher.
  - Sicherheitsabstände werden von Pkw-Fahrenden grundsätzlich selten eingehalten. Das führt zu einer starken Unsicherheit der Radfahrenden.
  - Ein separater Radweg, ggf. baulicher Radweg, fehlt in dem Bereich.
  - Es gibt viel Schwerlastverkehr, der die Führung in im Mischverkehr unangenehm macht.
  - Eine Tempореduktion würde die Sicherheit der Radfahrenden erhöhen.
  - Wenn möglich, wird der Bereich von den Teilnehmenden umfahren.

- Vorschlag: Einsatz von Fahrrad-Piktogramm am Fahrbahnrand (beispielhafte Skizzierung mit Sprühkreide), wo Radverkehrsanlagen laut Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) nicht möglich sind:
  - Der Einsatz von Piktogrammketten wird begrüßt, wenn diese in entsprechender Größe und regelmäßigem Abstand am Fahrbahnrand angebracht werden.
  - Wahrnehmung des Radverkehrs durch den Kfz-Verkehr könnte so erhöht und damit auch das subjektive Sicherheitsgefühl gesteigert werden.
  - Eine Erweiterung um einen Schutzstreifen ist aufgrund des Fahrbahnquerschnitts auf dem Gennernbach nicht möglich.

Standort 3 | In der Stockwiese/Lahnuferstraße

- Fehlende Radverkehrsanlage
  - Es gibt keine Markierung auf der Straße, die den (Lahn-)Radweg kennzeichnet.

  - Hohe Verkehrsbelastung In der Stockwiese aufgrund der Einkaufs-Märkte und Schwerlastverkehr im Gewerbegebiet.
  - Rücksichtnahme des Kfz-Verkehrs auf Radverkehr im Mischverkehr häufig nur sehr eingeschränkt gegeben.
  - Vorschlag: Piktogrammkette auf der Fahrbahn anbringen.

- Alternative Wegführungen
  - In der Stockwiese als alternative Führung zur B62.
  - Anbindung Unterm Hombach mit In der Stockwiese durch Überquerung der Lahn.
  - Vorschlag: Über alte Ziegeleibrücke (abbruchreif, müsste ersetzt werden) und Teil der Stockwiese (Zuständigkeit: Bund).
  - Wunsch nach einer durchgängigen Radwegeverbindung abseits der B62.

- Bedeutung Alltagsradverkehr / Touristischer Radverkehr
  - Der Alltagsradverkehr wird aktuell als nicht so bedeutend wie der Tourismusradverkehr wahrgenommen.
  - Radpendlerrouten sind geplant, z. B. nach Bad Berleburg, doch es gibt bei den Teilnehmenden Zweifel an der Umsetzbarkeit aufgrund der Topographie.
  - Lahnradweg wird sowohl für Freizeit als auch im Alltag genutzt.
  - Synergieeffekte von Alltags- und touristischen Routen sind zur beschleunigten Realisierung zu nutzen; klare Abgrenzung bei Radwegeverbindungen nicht immer möglich.

- Touristischer Radverkehr
  - Unterschiedliche Ansprüche an Oberflächenbeschaffenheit aufgrund diverser Nutzung (Mountainbiking, Gravelbiking, klassisches Stadt-Pedelec) durch Tourist*innen. Vorschlag: Beschilderung mit Hinweisen.
  - Mountainbiker sind meist auf eigenen Routen unterwegs.
  - Oberflächen der Waldwege bei schlechtem Wetter z. T. nicht befahrbar.

Standort 4 | Bahnhaltepunkt Niederlaasphe

- Welcher Bedarf an Radabstellanlagen wird am Bahnhaltepunkt in Niederlaasphe gesehen?
  - Einige Teilnehmende merken an, dass die wenigsten mit dem Rad zum Bahnhaltepunkt fahren und eine Radabstellanlage daher nicht notwendig ist. Der Schülerverkehr fährt in der Regel mit dem Bus.
  - Einige nutzen den Bahnhaltepunkt, da die Weiterfahrt nach Hessen von dort aus günstiger ist.
  - Bei der Ausstattung und der Dimensionierung der Radabstellanlage muss die Bedeutung des Haltepunkts (Bedarfs-Haltepunkt) berücksichtigt werden.
  - Ein grundsätzliches Angebot von ca. 5 Radbügeln wird begrüßt, da bisher keine Radabstellmöglichkeiten vorhanden sind.

Standort 5 | Kreisverkehr Abzweig Puderbach

- Sicherheit entlang der B62
  - Die Teilnehmenden nutzen in der Regel zwischen Niederlaasphe und Abzweig Puderbach die Alte Landstraße, um dann weiter auf dem kombinierten Geh- und Radweg zu fahren.

  - Der Abschnitt auf der B 62 wird als sehr gefährlich wahrgenommen aufgrund der engen räumlichen Verhältnisse und den Kurven, die eine uneingeschränkte Sicht des Kfz-Verkehrs auf den Radverkehr stark einschränken. Zudem werden die Geschwindigkeiten in dem Bereich häufig überschritten.

- Anbindung Puderbach
  - Die Entfernung Puderbach - Bad Laasphe ist gut zu bewältigen, doch ein Radweg fehlt.
  - Radwegeverbindung wird per E-Bike immer beliebter.
  - Die Relation ist als Hauptroute im Kreisradnetz aufgenommen und wird entsprechend der Umsetzungsstufe realisiert.
  - Wirtschafts-/Waldweg „Vor der Höhstadt" als Alternative im nördlichen Abschnitt zur serpentinenreichen L 903.

Standort 6 | Bahnhof Bad Laasphe/REWE

- Erreichbarkeit REWE
  - Viele der Teilnehmenden nutzen den REWE für Wocheneinkäufe mit dem Auto; bei entsprechendem Infrastrukturangebot wäre Bereitschaft und Wille groß, kleinere Einkäufe auch mit dem Fahrrad zu erledigen.
  - Der Weg über den REWE-Parkplatz zu den Radabstellanlagen ist gefährlich, eine extra Fahrradeinfahrt wird gewünscht (Anm.: schwierig, da es sich um ein Privatgrundstück handelt)

- Radabstellanlagen am Bahnhof:
  - Am Bahnhof ist die Einrichtung einer Mobilstation mit einer verschließbaren Fahrradbox geplant. Die Mobilstation wird über den NWL gefördert.

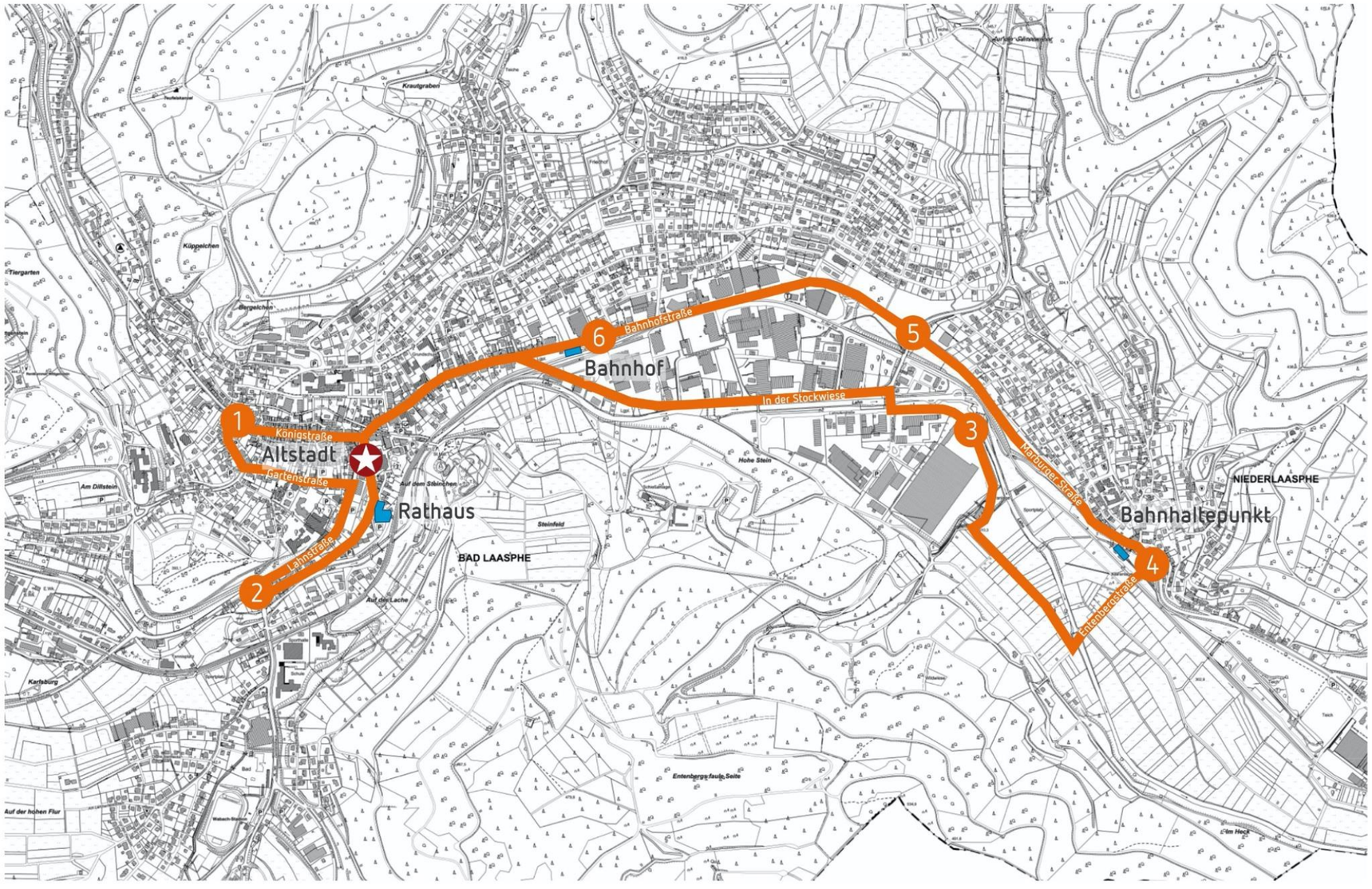
Haus des Gastes – Startpunkt

Querung B62 am Königsplatz – Nutzung der LSA

Lahnuferstraße – Lahnradweg gen Niederlaasphe

Bahnhaltepunkt Niederlaasphe – Radabstellanlagen an ÖV-Schnittpunkten

RVK Region Wittgenstein - Planungsradtour Bad Laasphe (ca. 8,0 km)



Legende

- Start und Ziel der Radtour
- Routenführung (ca. 8,0 km)
- 1 Königstraße
- 2 Gennenbach
- 3 In der Stockwiese
- 4 Bahnhaltepunkt Niederlaasphe
- 5 KVP B62/Bachweg
- 6 Bahnhof Bad Laasphe

Quelle: Eigene Darstellung Kartengrundlage: © Land NRW 2020

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Kommune

Stadt Bad Laasphe
Marcus Winkeler
Mühlenstraße 20
57334 Bad Laasphe

Tourismus, Kur und Stadtentwicklung Bad Laasphe GmbH
Signe Friedreich
Wilhelmsplatz 3
57334 Bad Laasphe

Region Wittgenstein

Zweckverband Region Wittgenstein
Anja Achenbach, Steffen Wagener
Talstraße 27
57339 Erndtebrück

Gutachterliche Betreuung

Planersocietät
- Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation -
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft
Johannes Pickert, Niklas Rischbieter, Johannes Schaub
Gutenbergstraße 34, 44139 Dortmund

Planungsradtour zum Radverkehrskonzept der Region Wittgenstein

Ergebnisdokumentation Erndtebrück

25. Juni 2021
17:00 – 19:30 Uhr

Einführung

Die Region Wittgenstein möchte den derzeitigen Radverkehrsanteil deutlich steigern. Dazu wird gemeinsam mit dem Gutachterbüro Planersocietät bis Ende 2021 ein Radverkehrskonzept entwickelt. Vorgesehen ist ein schnelles, komfortables und sicheres Radverkehrsnetz, das zusätzlich zu den überregionalen Verbindungen im Kreisradnetz eine weitere Verdichtung und Anbindung der Ortsteile an das Kernzentrum vorsieht. Die Beteiligung der Bürger*innen ist ein zentraler Baustein des Radverkehrskonzeptes, da diese als lokale Expert*innen über ein umfangreiches Wissen aus der Alltagsnutzung verfügen. Es wird deswegen auch eine Planungsradtour mit interessierten Personen aus der Stadtgesellschaft durchgeführt, bei der direkt vor Ort mit Verwaltung und Gutachterbüro diskutiert und gemeinsam an Lösungen gearbeitet werden kann.

Link zum Planungsstand des Radverkehrskonzeptes für den Kreis Siegen-Wittgenstein und des ergänzenden Konzeptes für die Region Wittgenstein:

https://planersocietaet.maps.arcgis.com/apps/View/index.html?apid=fd63237be21d49c0ad6849060bab55e0

Ablauf der Veranstaltung

Bei der Planungsradtour wird ein festgelegter Ausschnitt des Radverkehrsnetzes unter die Lupe genommen. Gemeinsam diskutiert die Bürger*innenschaft mit Verwaltung und Gutachterbüro direkt an Ort und Stelle die Probleme für Radfahrende, um erste Lösungsansätze zu entwickeln.

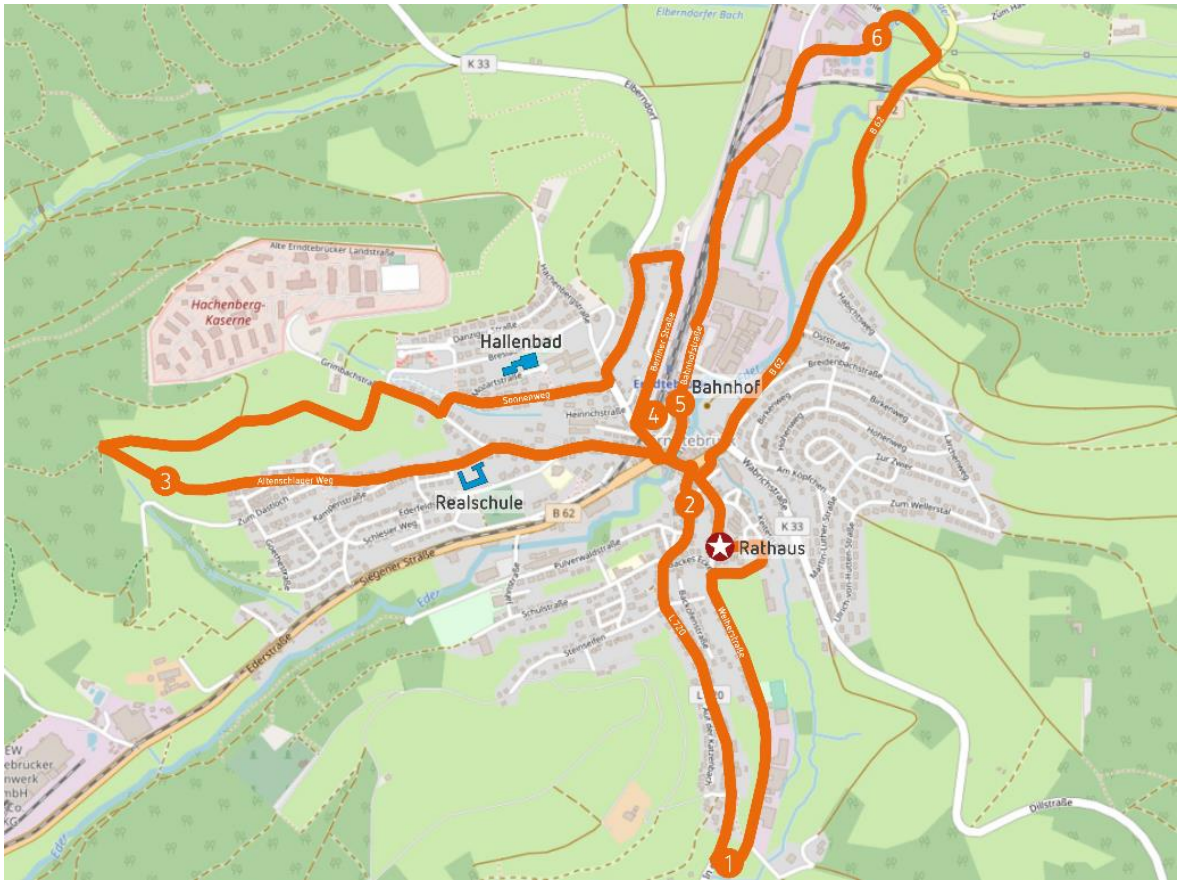
Insgesamt 9 Personen (inkl. Verwaltung und Gutachter) haben an der Planungsradtour teilgenommen. Nach einer Begrüßung der Teilnehmenden durch Herrn Gronau, Bürgermeister der Gemeinde Erndtebrück, stellte Herr Schaub von der Planersocietät den Ablauf der Planungsradtour vor und gab einen kurzen Überblick zum aktuellen Stand des Kreis- und regionalen Radverkehrskonzeptes.

Kern der Veranstaltung war die Befahrung der vorgeschlagenen Route (s. u.) und eine Reflexion der wahrgenommen und „erfahrenen" Radverkehrsinfrastruktur. Hierzu wurden im Vorfeld 7 Diskussionspunkte (einschließlich des Endpunktes) auf der 10 km langen Tour zu unterschiedlichen Themenfeldern durch die Gutachter erstellt. Neben vorbereiteten Fragen und Diskussionsanstößen standen besonders die Anregungen, Ideen und Maßnahmenvorschläge der Teilnehmenden im Mittelpunkt

Diskussionsinhalte an den Stationen

Im Verlauf der Planungsradtour entstand eine dynamische Diskussion, die neben den eigentlichen Stationen weitere Bereiche des Radverkehrsnetzes und der Situation des Radverkehrs in Erndtebrück im Allgemeinen umfasst. Die Anmerkungen zu den Stationen und weiteren sind folgend stichpunktartig wiedergegeben. Der intensive Austausch mit den Teilnehmenden macht Planungsradtouren so wertvoll. Die gefahrene Route lässt sich der Abbildung unten entnehmen. Wegen des gesetzten Zeitrahmens konnten nicht alle vorbereiteten Fragen diskutiert werden. Die offenen Fragen sind kursiv markiert.

Karte 25 Strecke Planungsradtour



Quelle: Eigene Darstellung Kartengrundlage: Openstreetmaps

Diskussionen an den einzelnen Stationen

Standort 1 | Weiherstraße

- Weiherstraße wird von Teilnehmenden in der Regel als alternative Radwegeverbindung zur Bergstraße genutzt
    - Fortführung häufig weiter südlich über Wirtschaftswege in Richtung Benfe
- Querungssituation an Landesstraße stellt kein Problem dar; nur geringe Verkehrsbelastung
- Sicherheitsempfingen an klassifizierten Straßen
    - Da der Abstand häufig nicht eingehalten wird eher unsicher

    - Viel Schwerlastverkehr unterwegs (schränkt Verkehrssicherheit und subjektives Sicherheitsgefühl ein)
- Wunsch nach Markierungslösungen an klassifizierten Straßen wie beispielsweise Schutzstreifen.

Standort 2 | Bergstraße (Parkplatz ev. Kirche)

- Einige der Teilnehmenden nutzen das Rad für ihren Arbeitsweg.
    - Radwegeverbindung über die Pulverwaldstraße als Alternative zur B62.
        - Rad- und Fußverkehrsanlage entlang der notwendig.
        - Vorschlag bereits im Kreisradnetz aufgenommen. (Oberflächensanierung)
        - Alternativverbindung durch den Pulverwald wird von einigen Beteiligten genutzt, um zum Eisenwerk zu kommen.
        - Die Oberfläche muss verbessert werden, um dem Alltagsradverkehr gerecht zu werden.
        - Weiterer Vorschlag: Weiterführung des Ederradweges bis zu den Eisenwerken (sicherere Führung als an B62).
    - Radabstellanlagen sind an Unternehmen häufig nicht gegeben.
    - Das Industriegebiet ist über den Breitenbach gut angebunden.
- Einseitiger Schutzstreifen in Bergstraße in Richtung bergauf vorgeschlagen
    - Sichere Führung auch für Grundschulverkehr gewährleisten

Standort 3 | Altenschlager Weg /Alte Erndtebrücker Landstraße

- Schülerverkehr an der Realschule
    - Tempo 30 Zone -> Radverkehrsanlage rechtlich nicht möglich
    - Piktogrammkette als Alternative wird begrüßt
        - Stärkere Wahrnehmung des Radverkehrs durch Kfz-Verkehr
        - Bessere Orientierung auch für Ortsunkundige
- Ausbau der Grimmbachstraße geplant
    - Eine Radverkehrsanlage ist mitzudenken.
- Tourismus
    - Potential: Flüsseradwege (Eder und Lahn) und E-Bike/Pedelec-Tourismus
    - Vorschlag: Beschilderung eines oder mehrerer Panoramawege (siehe Abbildung 26).

Abbildung 26 möglicher Panoramaweg zwischen Altenschlager Weg und Grimbachstraße

Quelle: Planersocietät

Standort 4 | Berliner Straße/ (Neuer P+R Parkplatz am Bahnhof)

- Zuwegung vom P+R-Parkplatz über S-Kurve zur Berliner Straße geplant
    - Freigabe der Einbahnstraßenregelung für Radverkehr auf dem oberen Teilstück der Berliner Straße
    - Direkte Wegeverbindung vom Bahnhof auf den Ederradweg.
    - Gastronomische Angebote am Eingangsportal.
    - Fortführung über Wirtschaftswegekonzept weiter zum Wummelshof
        - Der Ederradweg wurde letztes Jahr von einem 3-Sterne-Weg auf 4-Sterne-Weg (TOP 30 Radwanderwege in Deutschland) angehoben.
        - Mit Verbesserung in den angrenzenden Kommunen besteht das Potential für eine Aufwertung zum 5-Sterne-Radweg.

Abbildung 27 zukünftiger Anschlusspunkt des Ederradwegs zum Bahnhof Erndtebrück

Quelle: Planersocietät

Standort 5 | Bahnhofstraße

- Bahnhof
    - Sicherheit für Räder in Radabstellanlagen muss gegeben sein.
        - Fahrradboxen sind auf Westseite des Bahnhofs geplant, um gerade Pedelecs und E-Bikes gerecht zu werden.
    - Die vorhandene Abstellanlage steht zu weit vom Bahnsteig entfernt (fehlende soziale Kontrolle).
        - Eine Verlegung der Radabstellanlage zum Busbahnhof wäre sinnvoll, da der Weg zum Bahnsteig kürzer ist und eine soziale Kontrolle erfolgt.
- Einkaufen mit Rad für die meisten Teilnehmenden kein Thema
    - Viele der Teilnehmenden nutzen REWE, ALDI und dm für Wocheneinkäufe mit dem Auto; bei entsprechendem Infrastrukturangebot wäre Bereitschaft und Wille groß, kleinere Einkäufe auch mit dem Fahrrad zu erledigen. Die sichere Abstellmöglichkeit fehlt, um beispielsweise E-Bikes sicher abzustellen.
    - Vereinzelt wird bereits vollständig mit dem Fahrrad eingekauft.
    - Zum Teil ist keine ausreichende Fahrradinfrastruktur vorhanden, um die Einkaufsläden zu erreichen.

Standort 6 | Mühlenweg

- Teilnehmende fahren in der Regel auf dem Ederradweg anstatt auf der B62
- Die langgezogene Rechtskurve ist aus Sicht der Verkehrssicherheit kritisch zu betrachten.
- Oberflächenqualität und Fahrkomfort sind auf einigen Wegen eingeschränkt.
- Ortsteilverbindungen eher über Wirtschaftswege
    - Ortskundige nutzen eher Wirtschaftswege; Ortsunkundige klassifizierte Straßen (Bsp.: Richtung Schameder über Flugplatz)
    - Es existieren häufig landschaftlich schöne Verbindungen neben kürzeren, landschaftlich unschönen Verbindungen.
        - Die Einbindung der landschaftlich schöneren Verbindungen in die vorhandene Beschilderung nach den „Hinweisen zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in Nordrhein-Westfalen" (HBR NRW) ist gegebenenfalls möglich.

Standort 7 | Rathaus Gemeinde Erndtebrück

Am letzten Standort gab es eine Zusammenfassung und Vorstellung des Radverkehrsnetzes der Region Wittgenstein auf Gemeindeebene von Erndtebrück. Hierzu wurde das erarbeitete Radverkehrsnetz ausgehangen. Auch das kreisweite Radverkehrsnetz wurde nachrichtlich eingezeichnet.

Weitere Anmerkungen

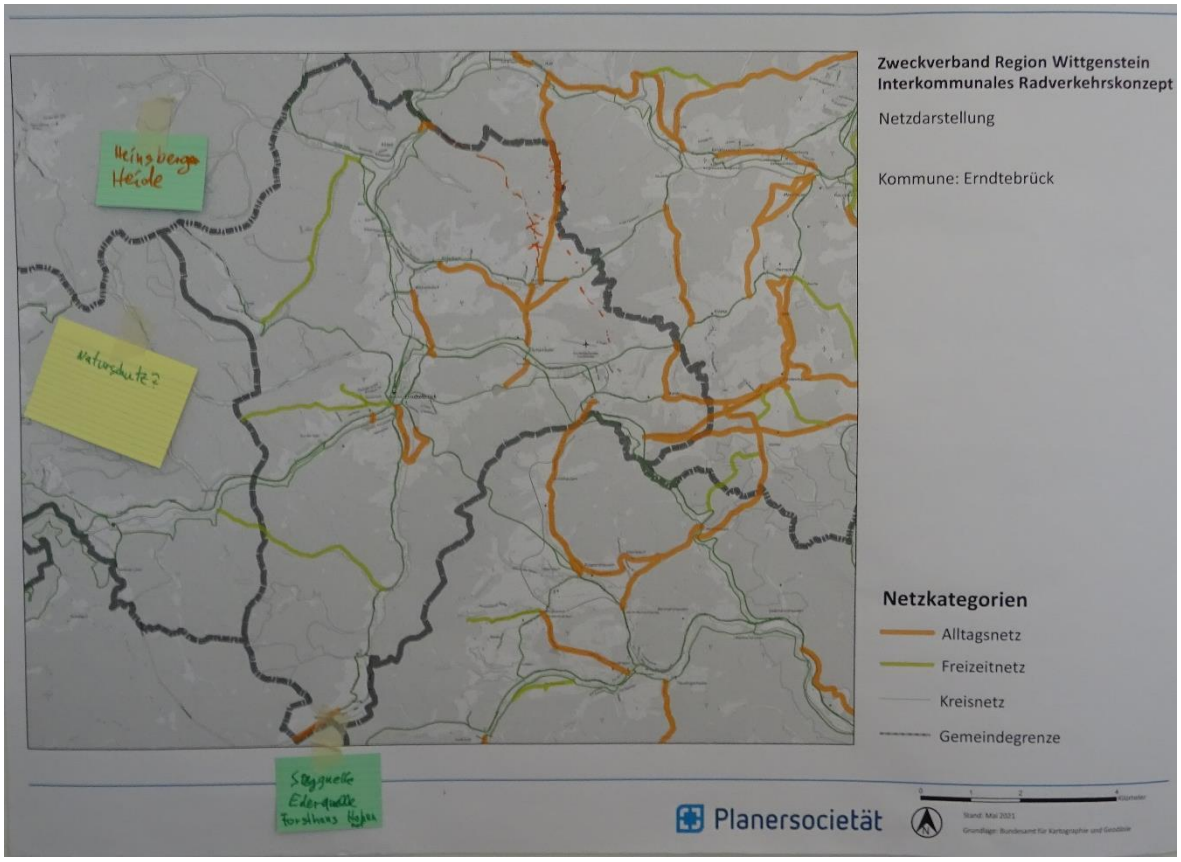
Im Nachgang an die eigentliche Planungsradtour hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit anhand einer aufgebauten Stellwand mitsamt des Radverkehrsnetzes der Region Wittgenstein weitere Anmerkungen und Hinweise zu Radverbindungen innerhalb des Gemeindegebietes einzubringen.

- Zinse
    - Weiterführung der Radverbindung des Kreises in Richtung Heinsberger Heide (touristisch, schöne Landschaft)
- Schameder – Verbindung nach Birkefehl
    - Die Führung am Flugplatz entlang, anstatt über Damm- und Schamederstraße ist landschaftlich schöner und sicherer.
- Eisenweg – Anbindung an Bad Berleburg – Aue
    - Die Steigung ist sehr steil.
    - Eine Führung östlich des Eisenwegs mit Anbindung an das kreisweite Alltagsnetz nördlich von Röspe wird als Alternative vorgeschlagen.
    - Eine direkte Anbindung vom Eisenweg an den Flugplatz Schameder ist östlich von Birkefehl möglich.
- Benfe
    - Touristische Ziele südlich von Erndtebrück sind: Siegquelle, Ederquelle, Forsthaus Hohenhof

- Eine Anbindung an diese Ziele erfolgt am besten über die Schützenstraße und weiterführende Wirtschaftswege. (Absprache mit Nachbarkommunen zwingend erforderlich.)

- Weiterführung der Radwege in Richtung Hilchenbach als sinnvoll erachtet. Prüfung der Machbarkeit aufgrund eines Naturschutzgebietes nötig.

Abbildung 28 Ergebnis der Abschlussdiskussion mit dem Entwurf des Radverkehrsnetzes für Erndtebrück



Quelle: Planersocietät

Abbildung 29 Rathaus Erndtebrück

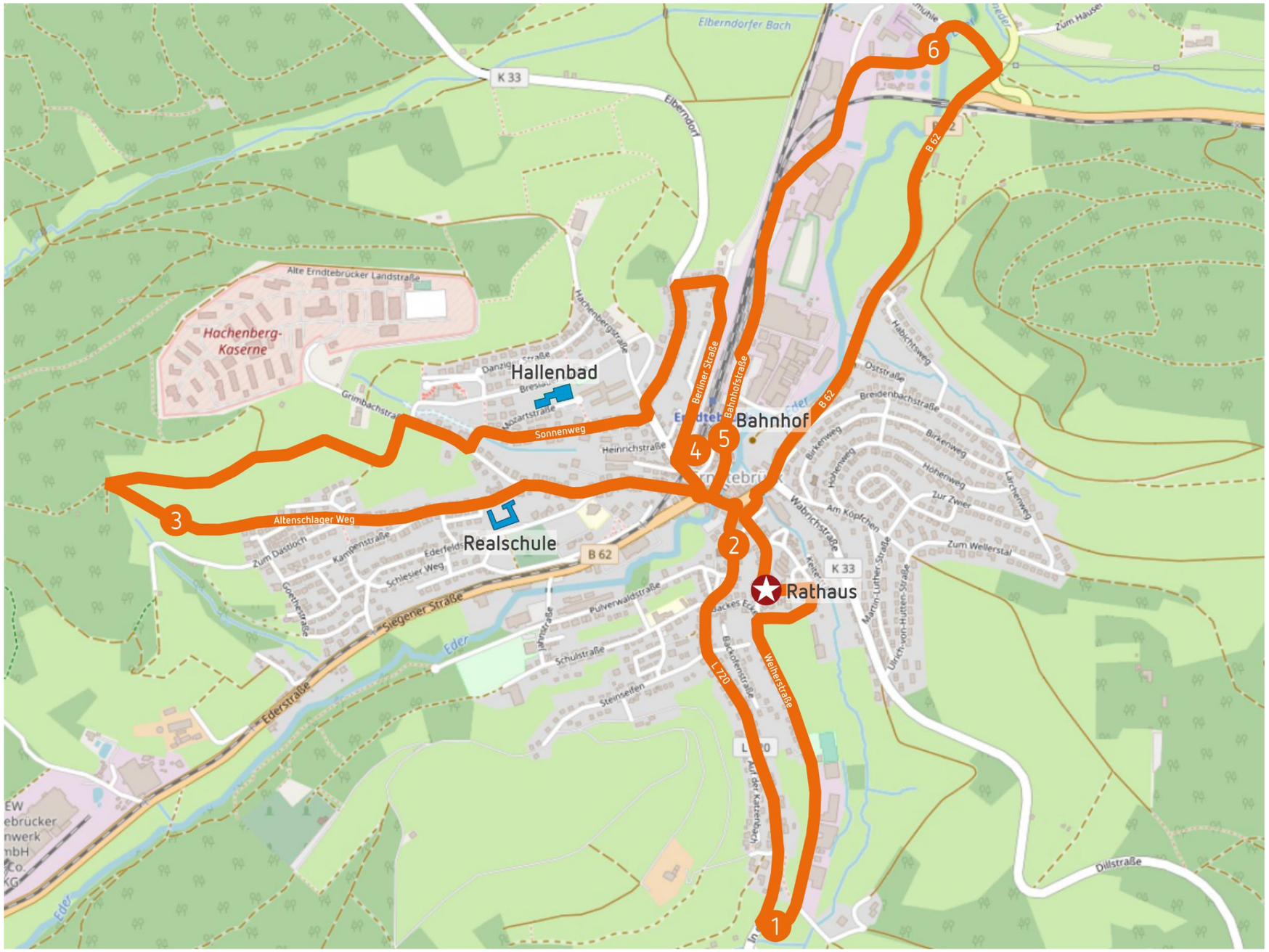
Abbildung 30 Bergstraße – Führung im Mischverkehr

Abbildung 31 Altenschlager Weg – Wirtschaftsweg als Nutzungsmöglichkeit für den Radverkehr

Abbildung 32 L 720/ B 62 – Gemeinsamer Geh- und Radweg

Quelle: Planersocietät

RVK Region Wittgenstein - Planungsradtour Erndtebrück (ca. 10,3 km)



Legende

- Start und Ziel der Radtour
- Routenführung (ca. 10,3 km)
- 1 Weiherstraße
- 2 Kirchplatz
- 3 Altenschlager Weg
- 4 P+R Bahnhof Erndtebrück
- 5 Bahnhofsstraße
- 6 Mühlenweg
- 7 Rathaus (Start und Ziel)

Quelle: Eigene Darstellung Kartengrundlage: © openstreetmaps

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Erndtebrück

Gemeinde Erndtebrück
Kevin Asbeck, Sophie Manche
Talstraße 27
57339 Erndtebrück

Region Wittgenstein

Zweckverband Region Wittgenstein
Anja Achenbach, Steffen Wagener
Talstraße 27
57339 Erndtebrück

Gutachterliche Betreuung

Planersocietät
- Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation -
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft
Johannes Pickert, Niklas Rischbieter, Johannes Schaub
Gutenbergstraße 34, 44139 Dortmund

Wirtschaftsworkshops zum Radverkehrskonzept der Region Wittgenstein

Ergebnisdokumentation

Bad Berleburg

Datum: 14.09.2021

Zeit: 18.00 – 19.40 Uhr

Ort: Bürgerhaus am Markt, Bad Berleburg

Erndtebrück

Datum: 22.09.2021

Zeit: 18.00 – 19.20 Uhr

Ort: Online via ZOOM

Bad Laasphe

Datum: 04.10.2021

Zeit: 18.00 – 19.30 Uhr

Ort: Online via ZOOM

Bad Berleburg	**Erndtebrück**	**Bad Laasphe**
Anwesende		
Arbeitgeber*innen, Verbände und Akteur*innen		
IHK – Frau Menn Vamed (Reha-Klinik) – Herr König Volksbank – Frau Lauber Sparkasse – Herr Marburger IfR – Herr Steinhoff Private Gesundheitsberatung/betriebliches Gesundheitsmanagement – Herr Stöcker Tourismus Bad Berleburg (Vertretung von Herrn Bernshausen) – Frau Gerhard	IHK – Frau Menn Bundeswehr – Herr Hofmann Busch-Fliesen – Herr Busch IfR – Herr Steinhoff	Achatzi Fotogeschäft – Herr Achatzi Bernshausen Bau GmbH & Co.KG – Herr Bernshausen Volksbank – Herr K. Wunderlich Pro Bad Laasphe – Herr O. Wunderlich IfR – Herr Steinhoff
Zweckverband Region Wittgenstein		
Herr Koch Frau Achenbach Herr Wagener	Herr Asbeck Frau Achenbach	Frau Achenbach Herr Wagener Frau Manske
Stadt Bad Berleburg Herr Sonneborn Herr Koch Frau Apler	**Gemeinde Erndtebrück** Herr Asbeck	**Stadt Bad Laasphe** Herr Terlinden Herr Winkeler Frau Manske Frau Friedreich (TKS)
Presse Siegener Zeitung/Lokalredaktion Bad Berleburg	**Presse** -	**Presse** -
Planersocietät Herr Pickert	**Planersocietät** Herr Schaub	**Planersocietät** Herr Rischbieter

Die besprochenen Themen und Anregungen werden nachfolgend für die gesamte Region zusammengefasst.

Stand und Erfahrungen zur betrieblichen Radverkehrsförderung

- JobRad / Bike-Leasing ist weitestgehend akzeptiert und wird von einigen vertretenen Unternehmen erfolgreich praktiziert
- Fahrtstrecken der Mitarbeiter*innen zur Arbeit teilweise deutlich > 10 km
    - Fahrten eher bei besserem Wetter, aber auch harter Kern der Allwetter-Radfahrenden
    - Anpassung der Fahrtstrecken an die Witterung (z. B. Umfahrung schlechter Wegeoberflächen oder dunkler Wege)
    - Infrastruktur v. a. außerhalb der bebauten Gebiete problematisch
- Dienstliche Radnutzung aufgrund der Zeitverluste und fehlenden Praktikabilität (Kleidung, Transport) und mangelhafter Infrastruktur (Sanitäre Anlagen etc.) derzeit für die Anwesenden nicht vorstellbar
    - eher sinnvoll für größere Unternehmen mit mehreren Standorten in der Stadt und kurzen Wegen zwischen den Standorten
- Betriebliches Fahrradparken stößt (im Sommer) an Kapazitätsgrenzen
    - Fahrradparken z. B. in der Tiefgarage reicht nicht mehr aus
    - Weitere Standortsuche/Erweiterung des geschützten Fahrradparkens
- Besonderheiten Parken von Pedelecs
    - Wunsch nach Lademöglichkeiten und abschließbaren Ladeschränken für die Akkus
    - Pedelecs aus Brandschutzgründen nicht in Gebäuden parken
- Duschen, Spinde und Umkleiden sind zum Teil im Aufbau
    - Nachfrage nach Duschen eher gering – nur wenige Nutzende
- Gäste/Patient*innen
    - Nachfrage nach Leihrädern (v. a. in Verknüpfung mit Bahnhof/ZOB)
    - Begeisterung für die Landschaft des Wittgensteiner Landes – beliebte Erkundung mit Fahrrad, E-Bike und Mountainbike
- Negative Rückmeldungen zu Mountainbikes auf Wanderwegen (von Wander*innen)
- Regionsweite Nutzung von Outdooractive als App/Anwendung für das Routing im Bereich Radtourismus und Wandern
- Lastenräder für die anwesenden Unternehmen betrieblich bisher nicht einsetzbar

➢ Zur Abfrage weiterer Unternehmen aus der Region hinsichtlich erster Erfahrungen, Bedarfe und Hürden im betrieblichen Mobilitätsmanagement besteht die Idee zur Entwicklung eines Fragebogens, der an die Unternehmen verschickt und ausgewertet werden soll

Wünsche an die Radverkehrsinfrastruktur

Radwegenetz

- Deutlicher Ausbau der Radwege erforderlich, vor allem auf stark belasteten Straßen
- (Außerorts) Trennung vom Kfz-Verkehr anstreben
- Potential vorhandener Verbindungen (Flussradwege) nutzen
- Innerorts relativ kurzfristig mit Markierungslösungen arbeiten (z. B. Sählingsstraße, Ortschaften)
    - Beachtung der planerischen/politischen Implikationen z. B. durch Wegfall des Parkens am Straßenrand
- Beispielhafte Verbindungen
    - Raumland – Bad Berleburg (wird derzeit durch Straßen.NRW konkret geplant)
    - Winterberg – Bad Berleburg

Qualitätsstandards

- Ganzjährig befahrbare Oberflächen (asphaltiert), um sauber am Arbeitsplatz anzukommen
- Durchgängig gepflegte Radwege, die gefahrlos befahrbar sind
- Beleuchtung, um auch in Tagesrandzeiten sicher anzukommen

Fahrradparken im öffentlichen Raum

- Abgestuftes Angebot je nach Parkdauer z. B.
    - Einfache Anlehnbügel vor Geschäften
    - Überdachte und abschließbare Anlagen an Schulen und Betrieben
- Mobilstation am Bahnhof mit abschließbaren Fahrradboxen und Lademöglichkeiten geplant – intermodale Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln
    - Ggf. auch Leihräder

Anreize setzen

Fahrradparken

- Überdachte Fahrradparkmöglichkeiten mit Lademöglichkeiten für Pedelecs und Schließfächern anbieten
- Reparaturstationen an zentralen Orten anbieten (in Kombination mit o. g. überdachten Fahrradabstellanlagen)
    - Luftpumpe, Werkzeug, Schlauchautomat
    - Sponsoring durch Unternehmen

- Beleuchtet, gut einsehbar und in belebter Umgebung, z. B. an Rathäusern, in der Innenstadt, am ZOB/Bahnhof und touristischen Zielen

Kampagnen und Anreize

- Erfolgreiche Kampagnen „Mit dem Rad zur Arbeit" sowie Stadtradeln mit kleinen Gewinnen für Teilnehmende fortsetzen
- Spielraum für Gratifikationen/Anreize aus dem Gesundheitsmanagement nutzen
  - Bis zu 600 € jährlich möglich?
  - Punktesystem für Radfahrende?
  - Ggf. weitere Angebote?
- Fahrrad-Reparaturservice am Arbeitsplatz
  - z. B. als vergünstigten oder kostenlosen Frühjahrscheck während der Arbeitszeit anbieten
  - für JobRad-Nutzende eher nicht interessant, da diese Leasingfahrräder ohnehin jährlich zur Inspektion müssen

Routen, Routing & Beschilderung

- Beschilderung von touristischen Radrouten – auch für „sanften" Mountainbike-Tourismus
  - Erstellung von Karten/Flyern
  - Ausweisung unterschiedlicher Schwierigkeitsgrade an Routen
  - Parallele Übertragung in elektronische Plattformen
  - Herausforderung: Routen, die über Privatgrund führen, dürfen offiziell nicht beworben werden
  - Neben Angebot für Mountainbikes, E-Bikes auch für Radrennsport schaffen (Potential für die Region; deckt Winterberg bisher nicht explizit ab)
  - Neubewaldung kommunaler Flächen bietet Chance für neue Wegebeziehungen und Angebot für Wandern und Radfahren
- App der Region oder Stadt als Angebot für Gäste und Tourist*innen
  - Routing und Streckenangebote
  - Weitere touristische Ziele (Gastronomie, Unterkünfte)
  - Weitere Angebote (Bewegung, Gesundheit)
  - Mit der genutzten Outdooractive-App heute weitestgehend schon dargestellt
  - → bessere Vernetzung nötig

Weitere Maßnahmen

- ÖPNV-Ticket/Firmenticket
    - Derzeit eher unwahrscheinlich im ländlichen Raum auf Grund der Qualität des ÖPNV
- Parkraumbewirtschaftung der Firmenparkplätze und ggf. öffentlichen Parkplätze als „Push-Maßnahme"
    - Derzeit nicht vorstellbar
- Gemeinsame öffentliche/private Fahrradparkmöglichkeiten grundsätzlich denkbar
    - Genaues Betriebsmodell unklar/zu verhandeln
    - Zu prüfen: Haftungsgründe bei gemeinsamer öffentlicher / privater Fahrradpark-möglichkeit

Kostensatzübersicht

Kostensätze zur Berechnung der Kosten

Maßnahmen	Einheit	Kosten
Maßnahmen Führungsform		
Neubau einer Radverkehrsanlage (Apshaltdecke)	je m²	200 €
Neubau einer Radverkehrsanlage (wassergebunden)	ja m²	150 €
Ausbau einer Radverkehrsanlage	je m²	150 €
Fahrradstraße optimieren/einrichten	je m	65 €
Temporeduktion prüfen	pauschal	1.500 €
Markierungslösung Radfahrstreifen(innerorts)/Mehrzweckstreifen (außerorts))	je m	50 €
Markierungslösung Schutzstreifen	je m	50 €
Markierungslösung Piktogrammkette	je m	50 €
Begegnungszone einrichten	pauschal	1.500 €
Maßnahmen Oberfläche		
Asphaltieren	je m²	100 €
Oberflächensanierung	je m²	70 €
Wassergebundene Decke herstellen (nur Freizeitnetz!)	je m²	75 €
Weitere Maßnahmen		
Freigabe Durchfahrverbot	pauschal	650 €
Öffnung Einbahnstraße	pauschal	650 €
Bau Querungshilfe	pauschal	20.000 €
Fehlende Verbindung herstellen (kein Weg vorhanden)		
Turnout zum Erleichtern des Überholens	pauschal	15.000 €
Randmarkierung	je m	10 €
Einfädelung auf Fahrbahn	pauschal	2.000 €
Bevorrechtigung an Knotenpunkten (v a. bei Nebenstraßen)	pauschal	10.000 €
Rotmarkierung von Furten	pauschal	1.000 €
Entfernung von Pollern und Umlaufsperren	pauschal	150 €
Beleuchtung (verbessern)	je m	150 €
Temporeduktion prüfen	pauschal	1.500 €
Bereich igO erweitern	pauschal	1.500 €
Halteverbot anordnen	pauschal	650 €