

Anhang zum Brief

Im Folgenden gehen wir näher auf die im Brief genannten Maßnahmen ein.

Während sich alle Maßnahmen positiv auf den Radverkehr auswirken, steigt der Einfluss auf die restlichen Verkehrsteilnehmer*innen im Laufe des Anhangs.

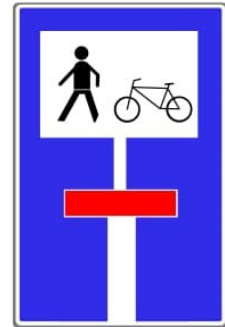
Die folgenden Vorschläge sind Ideen mit der Bitte um Prüfung. Es handelt sich nicht um eine endgültige Liste. Stattdessen ist „nur“ der aktuelle Stand abgedruckt, in den immer wieder neue Ideen eingearbeitet werden und auf weitere Ereignisse/ Situationen reagiert wird.

1. Sackgassen für Fuß- und Radverkehr durchlässig machen

Viele Sackgassen in Lüdenscheid waren vorher Durchfahrtsstraßen, die Durchfahrt ist oft nur für Autos gesperrt worden. Jedoch ist die Durchlässigkeit für Fuß- und Radverkehr oft nicht gekennzeichnet, wodurch Navigationssysteme diese Strecken nicht vorschlagen.



Umlaufsperrern erschweren das Passieren nicht nur für Radelnde, sondern auch für Fußgänger*innen mit Kinderwägen oder Gehhilfen. Es wurden schon viele Umlaufsperrern in Lüdenscheid entfernt und durch einfache Poller ersetzt, bei den folgenden Orten sehen wir aber noch Bedarf:



- a. Im Goseborn
- b. Lohmühlenstraße

2. Busspuren für den Radverkehr freigeben

Eine besonders niederschwellige Maßnahme ist das Freigeben von Busspuren für den Radverkehr. Hier sind Schilder zu ergänzen und Markierungen auf den Fahrbahnbelag anzubringen.

Busspuren freizugeben ist fast immer sinnvoll. Ausnahmen bestehen, wenn die Busse sehr viel schneller fahren als die Radler, zum Beispiel bei mehr als 30 km/h zugelassener Geschwindigkeit; wenn die Steigung die Radelnden bremst, oder wenn das Busaufkommen zu hoch ist.

Eine aktuell bestehende Busspur, auf der das Freigeben des Radverkehrs einen großen Unterschied machen würde, wäre zum Beispiel:

- a. die Weststraße von der Parkstraße bis zur Sauerfelder Kreuzung in der aktuellen Einbahnstraßen-Situation

Darüber hinaus sehen wir auch das Einrichten von neuen Busspuren als sinnvoll an. Busspuren ermöglichen es den Bussen den Fahrplan einzuhalten und den ÖPNV attraktiver zu machen. Das reduziert das Verkehrsaufkommen. Die Einrichtungen von Umweltpuren, also Bus- und Radspuren, schlagen wir für folgende Straßen vor:

- b. Bahnhofsstraße, vom Bahnhof bis zur Christuskirche (in der unten vorgeschlagenen Einbahnstraßen-Situation)



3. Anliegerstraßen für den Radverkehr freigeben

Da Radverkehr weder zu Stau, noch zu Luftverschmutzung oder Lärm beiträgt, ist für uns kein Grund ersichtlich, warum der Radverkehr nicht auf allen Anliegerstraßen zugelassen sein sollte.

Durch die Begrenzung für Anlieger ist hier so wenig Verkehr, dass Radelnde keine Bedrohung für die Sicherheit oder den Verkehrsfluss wären.

Diese Maßnahme wird in Lüdenscheid bereits sehr aktiv umgesetzt, dies begrüßen wir und wünschen uns, dass es beibehalten wird.



4. Einbahnstraßen für den Radverkehr in beide Richtungen freigeben

Einbahnstraßen in beide Richtungen für den Radverkehr freizugeben ist eine Maßnahme, welche mit beliebig viel Aufwand stattfinden kann. Von einem Schild bis zur baulichen Trennung ist alles möglich.

Wichtig ist vor allem, dass die Ein- und Ausfahrt des Radverkehrs in den Kreuzungen in die Gegenrichtung des Kraftverkehrs möglich gemacht wird. Da, besonders für unsichere Radelnde, das Fahren gegen die Fahrtrichtung gefährlich wirkt, ist die bauliche Trennung oder Einrichtung von Pop-Up-Radwegen auch hier sehr sinnvoll.

Eine häufige Ursache von Unfällen im Radverkehr ist das Fahren gegen sich öffnende Autotüren von parkenden Autos (sogenanntes dooring). Deshalb ist es wichtig, dass die Autos auf der anderen Straßenseite parken oder eine bauliche Trennung zwischen parkenden Autos und Radweg besteht. In Lüdenscheid gibt es bereits einige Einbahnstraßen, welche für den Radverkehr in beide Richtungen freigegeben sind, die dahingehend zu überprüfen wären.



a. Philippsstraße (zwischen Freiherr-vom-Stein-Straße und Hasleystraße)

Hier ist es zwar eng, jedoch ist die Verkehrsbelastung recht gering. Wir schlagen vor, die Parkplätze auf der linken Straßenseite auf die Flächen des Alten Amtsgerichts (heute Archiv) zu verschieben, sodass der Platz für eine Radspur frei wird.



Auf dem Foto ist ein Radweg auf der Rue De Rambouillet in Paris zu sehen. Hier sind die Radelnden durch einen breiten Streifen mit Pollern geschützt und der Parkstreifen befindet sich auf der anderen Seite. Dies ist der maximale Ausbau, welcher sinnvoll ist, wenn eine große Menge Radfahrer*innen auf der Strecke fahren.



5. Pop-Up-Radwege einrichten

Eine weitere, niederschwellige Maßnahme ist das Einrichten von Pop-up-Radwegen. Städte wie Freiburg und Berlin haben diese bereits während der Corona-Jahren ausführlich genutzt und Erfahrungen gesammelt, von denen wir in Lüdenscheid jetzt profitieren könnten.

Pop-up-Radwege sind temporäre Radwege, welche mit einfachen und günstigen Mitteln, wie Straßenschildern, gelber Fahrbahnmarkierung und Barken oder Leitschwellen eingerichtet werden. Sie können angelegt werden, um den Zeitraum zu überbrücken, bis ein schon geplanter Radweg angelegt wird, oder um zu testen, ob ein Radweg an einer bestimmten Stelle den Verkehrsfluss positiv beeinflusst, ob das Aufkommen an Radelnden steigt und ob die Zustimmung der Bevölkerung gegeben ist.

Wir halten die Einrichtung von Pop-Up-Radwegen vor allem dort für sinnvoll, wo das Radfahren mit dem Verkehrsfluss zu gefährlich wird. Das ist vor allem der Fall, wenn das Verkehrsaufkommen besonders hoch ist, oder wenn der Geschwindigkeitsunterschied zwischen PKWs und Radelnden besonders hoch ist. Dazu kommt es bei zugelassenen Geschwindigkeiten von 50 km/h oder mehr, oder wenn die Radelnden durch eine starke Steigung langsamer werden.

Bei den meisten der genannten Straßen gibt es mehr als eine Autospur pro Richtung, sodass der Platz für einen Pop-Up-Radweg gegeben ist. Nicht immer ist das Verkehrsaufkommen so hoch, dass alle Spuren zwingend notwendig sind.

a. Heedfelder Straße

Hier gibt es bereits Teile einer Radinfrastruktur, welche durch Pop-up-Radwege ausgeweitet und verbunden werden kann. Da diese Straße Wohngebiete mit der Innenstadt, Schulen und Industriegebieten verbindet, können hier besonders viele Wege des Alltags mit dem Rad erledigt werden.

Wir schlagen einen beidseitigen Pop-up-Radweg von der Christuskirche bis zur Hohen Steinert vor, wobei aktuell freigegebene Busspuren Teil des Radwegenetzes werden.

Nördlich der Hohen Steinert schlagen wir einen Pop-Up-Radweg vor, welche auf der Westseite der Straße Radelnden in beiden Richtungen dient. Der Radweg sollte mindestens bis zum ERCO Betriebsgelände gehen, bestenfalls jedoch eine Anbindung an Heedfeld bieten. Wegen des hohen Stauaufkommens ist es besonders attraktiv, mit dem Fahrrad an wartenden Autos vorbeizufahren, aktuell jedoch zu gefährlich.

b. Kölner Straße

Die Breite reicht zwischen Talstraße und Germanenstraße aus, um mindestens einen Radweg bergauf einzurichten. Bergab können Radelnde schneller und mit dem Kraftverkehr fahren. Oberhalb der Germanenstraße könnte die Breite der Straße nicht ausreichen, sodass wir, auch wegen der angrenzenden Grundschule, eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h vorschlagen (siehe Punkt 7).

c. Talstraße

Auf der steileren Strecke zwischen Bräuckenkreuz und Südstraße ist die Straße schmaler als auf der restlichen Talstraße. Trotzdem wünschen wir uns hier einen Radweg in Richtung bergauf. Zwischen Südstraße und Volmestraße ist ein Radweg pro Richtung platztechnisch möglich und wegen der hohen Verkehrsbelastung wünschenswert. Ideal wäre eine Fortsetzung auf der

Volmestraße durch Brügge, da der tägliche Stau dann vermieden werden kann und es eine Verbindung zum Bahnhof gibt.

d. Altenaer Straße

Pop-Up Radspur in beide Richtungen von Bahnhofsstraße mindestens bis zur Gevelindorfer Straße, besser noch bis nach Altena.

e. Lösenbacher Landstraße

Von der Rahmedestraße in Richtung Brügge, so weit wie die Breite der Straße Radwege dies zulässt. Hier geht es weniger um die Verbindung nach Brügge als an die Arbeitsstätten entlang der Lösenbach. Auch hier ist die Steigung zu berücksichtigen, ein Radweg bergauf ist wichtiger als bergab. Zum Vermeiden von Staus sind beide Richtungen wichtig.

f. Rahmedestraße, Lennestraße, Brunscheider Straße bis zur Rosmart

Hier geht es vor allem um eine Umfahrung des Staus und eine Anbindung der Stadt an das Industrie- und Freizeitgebiet Rosmart.

g. Bräuckenstraße

Eine Verbindung der Stadtteile vom Bräuckenkreuz bis zur Werdohler Landstraße ist notwendig und möglich.

6. Fahrradstraßen und -zonen einrichten

Fahrradzonen und -straßen sind dem Fahrradverkehr und Elektrokleinstfahrzeugen (z.B. E-Scooter) vorbehalten, Anwohner, Lieferverkehr und Mofas können durch die entsprechende Beschilderung freigegeben werden.



Für die Einrichtung von Fahrradstraßen braucht es Beschilderung, Fahrbahnmarkierungen, das Entfernen des Durchgangsverkehrs und vor allem Öffentlichkeitsarbeit (bei letzterem bieten wir unsere Unterstützung gerne an).

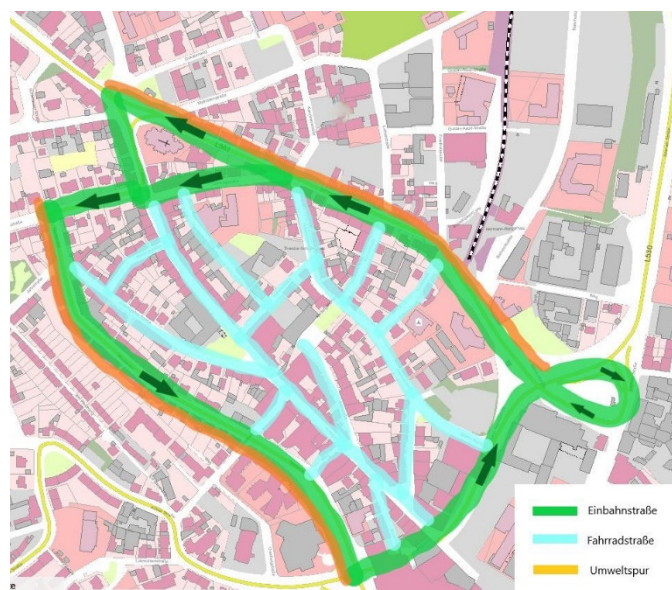
a. Im Olpendahl und Am Weiten Blick

Diese Straßen ermöglichen es dem Radverkehr, die gefährlichen Landstraßen zu vermeiden.

b. der Knapp

Rund um den Knapp schlagen wir mit der Einrichtung einer Fahrradzone eine Kombination aus Maßnahmen vor:

- Die Einrichtung eines Einbahnstraßenrings bestehend aus der Bahnhofstraße, der Lessingstraße, der Parkstraße, der Weststraße und dem Rathaustunnel. Dieser Ring besteht zu guten Teilen schon jetzt. Einzig die Richtungsänderung der Lessingstraße und das Einrichten einer Einbahnstraße auf der Bahnhofstraße wären nötig.



- Alle Straßen innerhalb dieses Rings sollten zu Fahrradstraßen mit dem Zusatz „Anlieger Frei“ werden. Das betrifft die folgenden Straßen: Knapper Straße, Lösenbacher Straße, Albrechtstraße, Ruth-Tannenzapf-Weg, Herderstraße, Augustastraße, Karlstraße, Friedrichstraße, Börsenstraße, Martin-Niemöller-Straße, Nordstraße und Körnerstraße.
- Die Parkplätze innerhalb dieser Zone sollten für die Anwohner*innen mit Ausweisen zur Verfügung stehen.
- Die Parkplätze entlang der Straßen, welche dadurch wegfallen, sollen zur Verbreiterung der Bürgersteige führen. Dass diese an der Auslastungsgrenze sind, wird an Markttagen klar, an denen Passanten auf der Knapper Straße teilweise auf die Fahrbahn ausweichen. Auf den weniger stark belasteten Fußwegen können überdachte Radparkplätze und kleine Grünflächen/ Spielflächen angebracht werden.
- Auf der Bahnhofstraße wird mit dem Einrichten einer Einbahnstraße eine Spur frei, welche als Bus- und Radspur einen großen Beitrag leisten kann.

Die oben genannten Maßnahmen sorgen dafür, dass Autofahrer*innen weiterhin jedes Ziel erreichen können. Anwohner*innen werden entlastet, gleichzeitig wird die Gegend ruhiger und attraktiver. Die Ladengeschäfte auf der Knapper Straße können einen Aufschwung erleben, auf den Studien aus anderen Städten hinweisen (<https://www.adfc.de/artikel/fahrradfoerderung-ist-gut-fuers-geschaeft-argumente-fuer-den-einzelhandel>).

7. Geschwindigkeit des Kraftverkehrs reduzieren

Eine innerstädtische Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h hat viele Vorteile: weniger Lärm und geringere Gefahrenlevel für Fuß- und Radverkehr durch geringere Bremswege. Durch den Wegfall von starken Beschleunigungen kommt es zu einem gleichmäßigeren Verkehrsfluss, welcher die Durchfahrskapazität der Straßen erhöht und zu weniger Zeitverlust führt.

30 km/h im gesamten Stadtgebiet finden wir wünschenswert, besonders notwendig finden wir es jedoch an folgenden Stellen:

- a. an Schulen und Kindergärten
- b. auf Straßen mit vielen Kreuzungen
Hier ist die Belastung durch Lärm, Abgasen und gefährlichem Verhalten mit hohen Beschleunigungen besonders hoch.
- c. auf schmalen Straßen
Wenn kein Platz für einen Radweg ist, muss der Radverkehr mit dem Kraftverkehr fahren, bei hohen Geschwindigkeiten wird das schnell gefährlich.
- d. bei parkenden Autos am Straßenrand.

Diese Kriterien treffen auf viele Straßen in Lüdenscheid zu, wir wünschen uns eine Evaluierung dieser Maßnahme auf dem gesamten Stadtgebiet.

So kann die Stadt Lüdenscheid der Städteinitiative „Lebenswerte Städte durch angepasste Geschwindigkeiten“ beitreten (www.lebenswerte-staedte.de).