

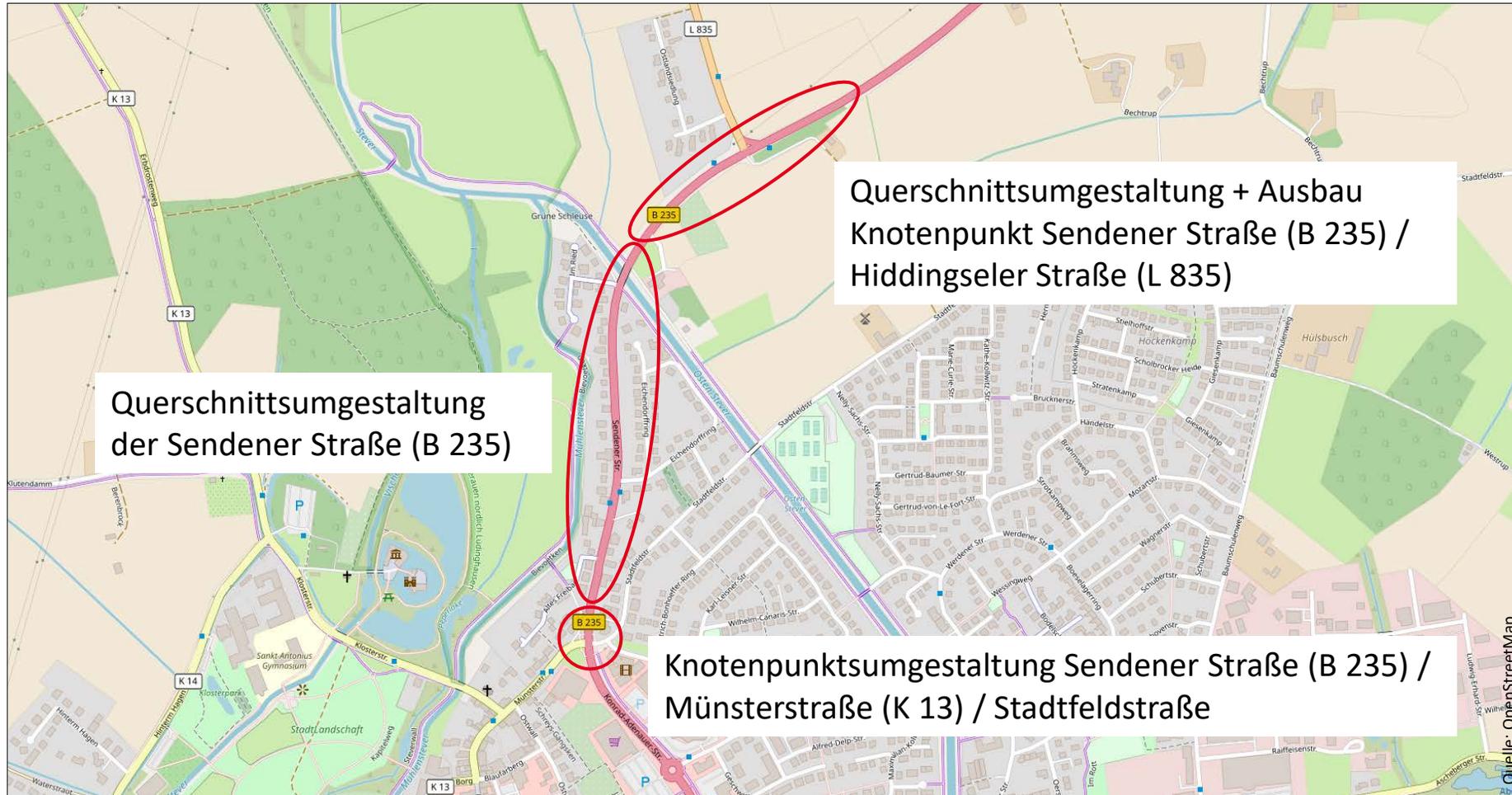


Straßen.NRW

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Umgestaltung der B 235 (Sendener Straße)

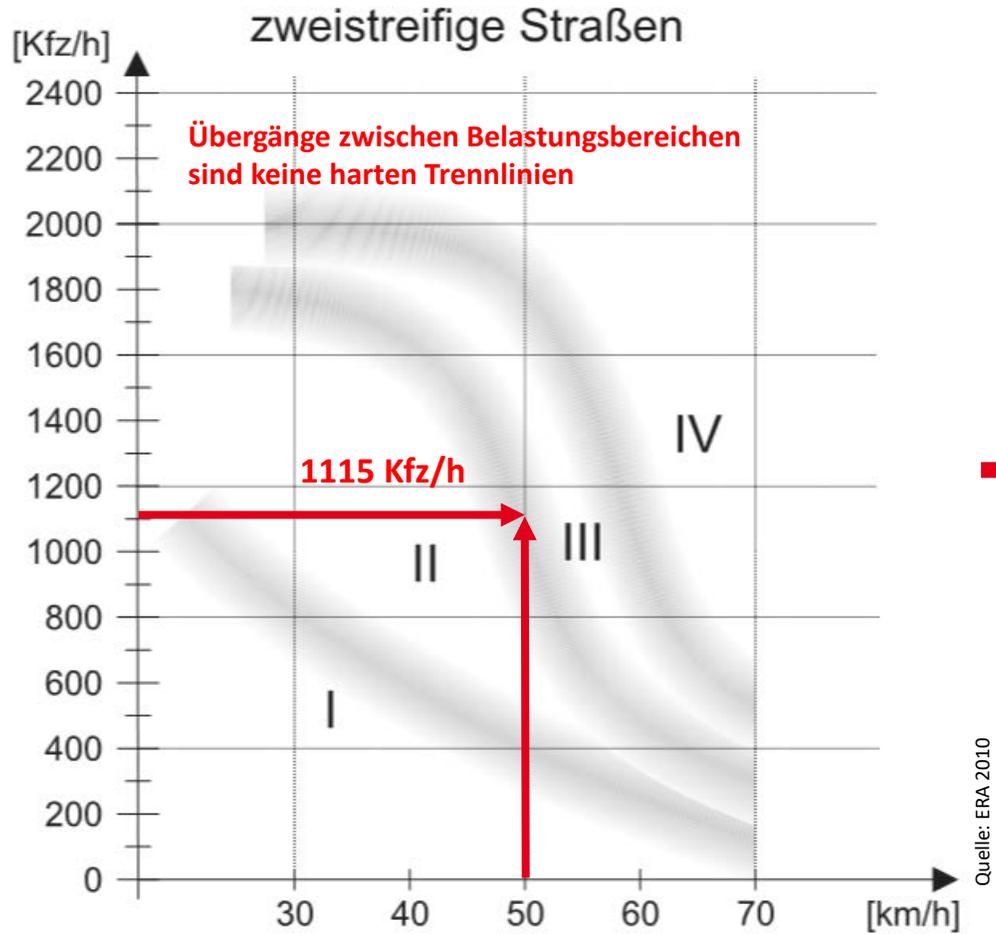
1. Ausgangslage
2. Führungsformen des Radverkehrs
3. Variantenvergleich
4. Kosten
5. Ausblick







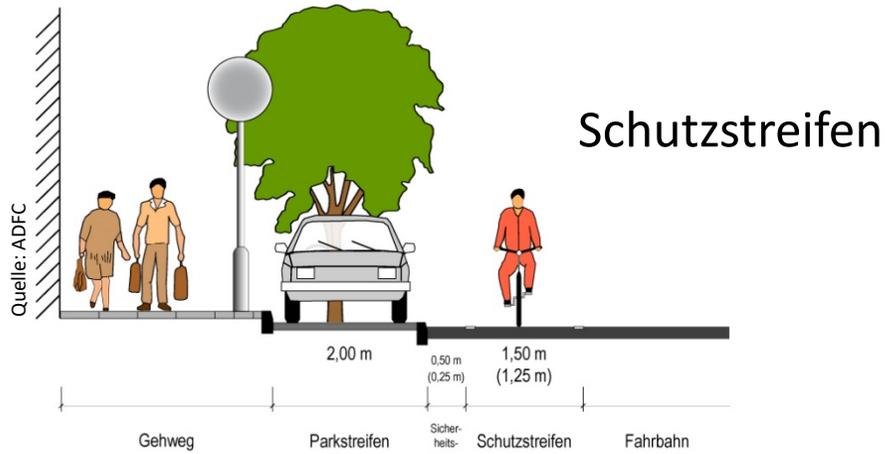




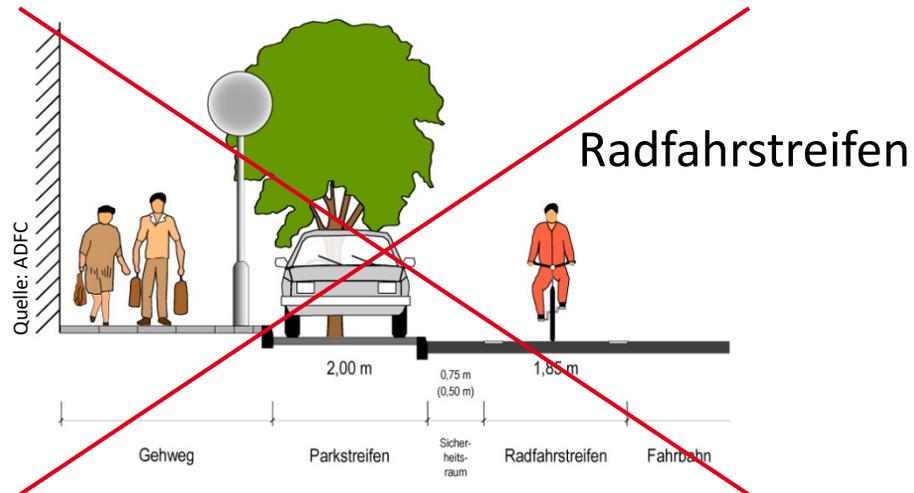
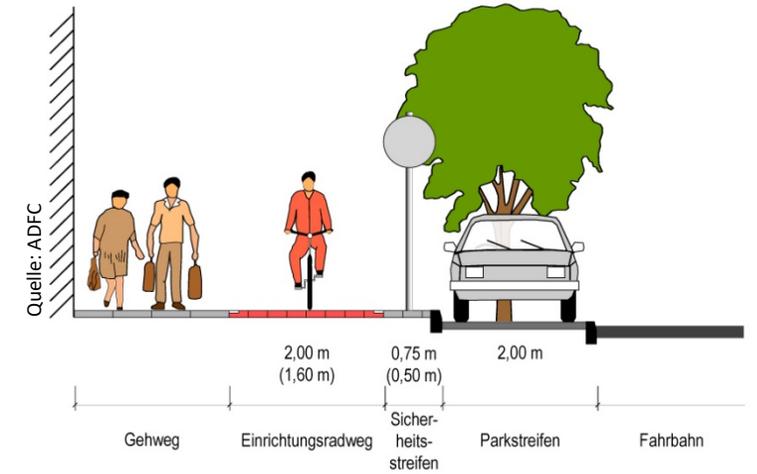
Belastungsbereich	Führungsformen für den Radverkehr
I	<ul style="list-style-type: none"> Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn (Benutzungspflichtige Radwege sind auszuschließen)
II	<ul style="list-style-type: none"> Schutzstreifen Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“ Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Radweg ohne Benutzungspflicht Kombination Schutzstreifen und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“ Kombination Schutzstreifen und vorhandener Radweg ohne Benutzungspflicht
III/IV	<ul style="list-style-type: none"> Radfahrstreifen Radweg gemeinsamer Geh- und Radweg

Quelle: ERA 2010

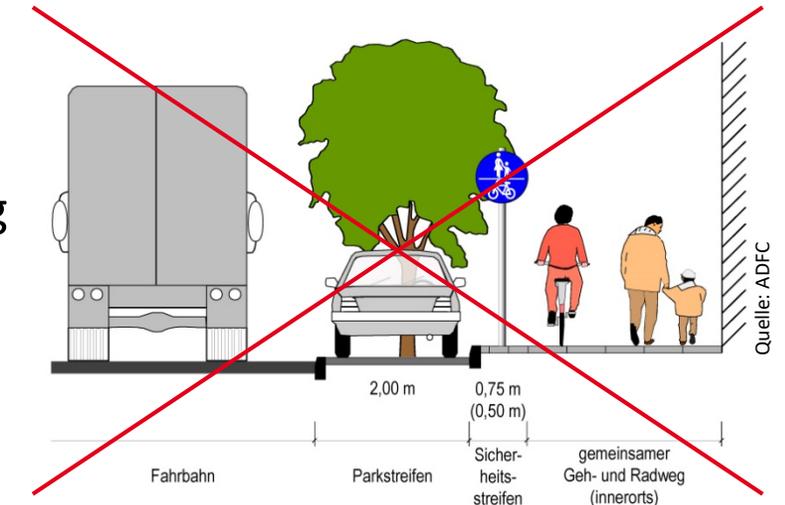
Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen



Radweg

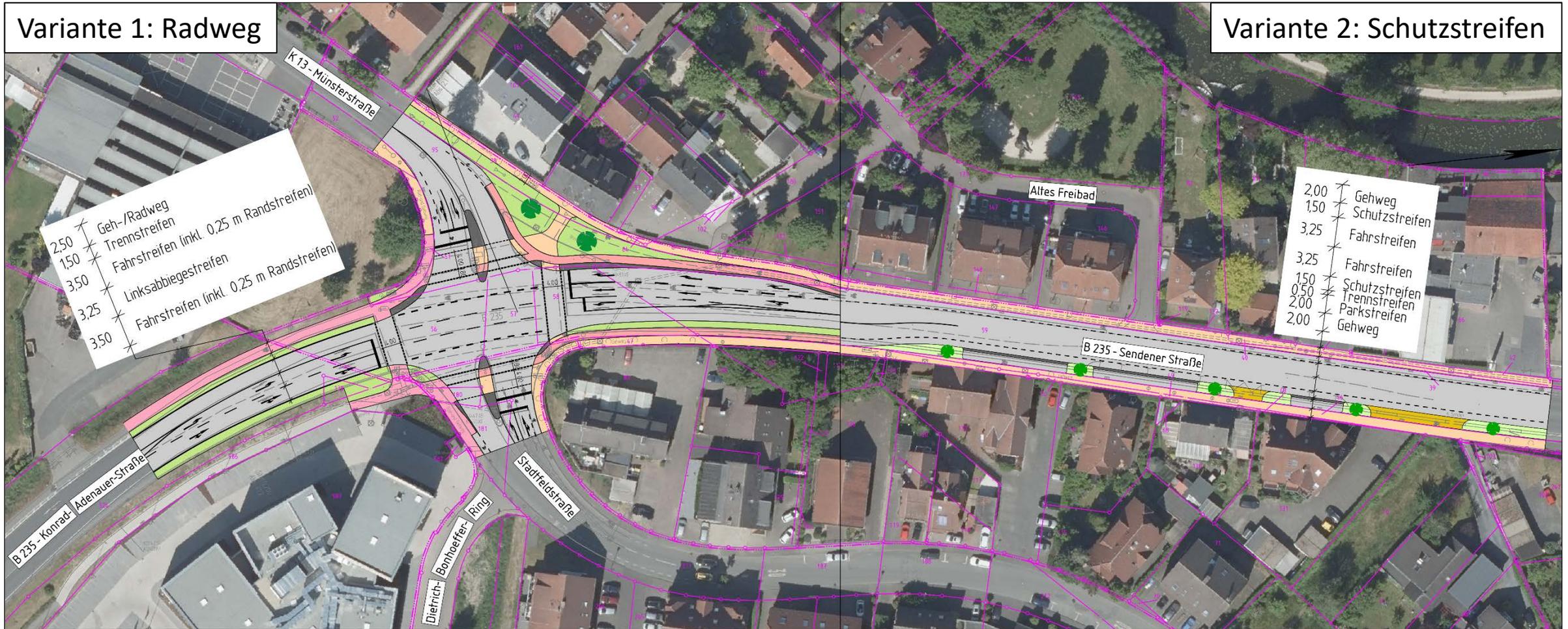


Gemeinsamer Geh- und Radweg



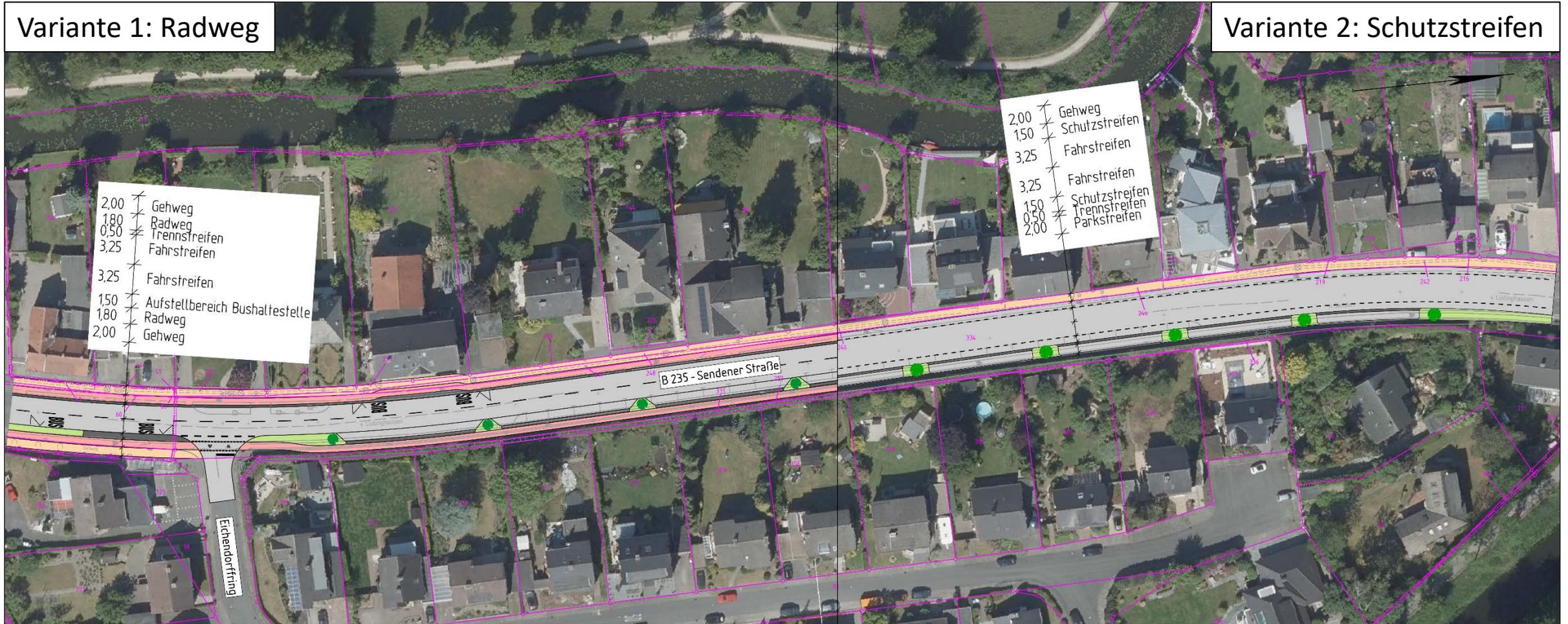
Variante 1: Radweg

Variante 2: Schutzstreifen



Variante 1: Radweg

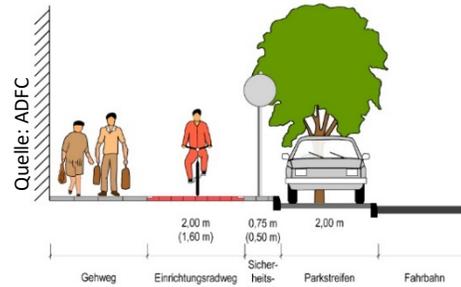
Variante 2: Schutzstreifen





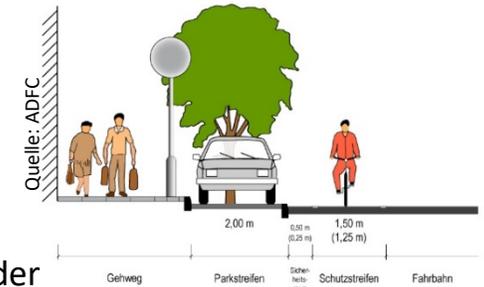
Variante 1: Radweg

- + Trennung Radverkehr/Kfz-Verkehr durch Hochbord
- + Sichere Führung schwächerer Verkehrsteilnehmer (Kinder/ältere Menschen)
- + Breiter, baulich ausgebildeter Trennstreifen zum Parkstreifen → im Regelfall kein Überparken des Trennstreifens
- + Schmäler Fahrbahnquerschnitt → kürzere Wege bei Querung
- Komforteinbußen durch Bordsteinabsenkungen für den Radverkehr
- Keine bauliche Trennung zwischen Geh- und Radweg
- Verlagerung von 8 Parkplätzen 150 m in Richtung Norden



Variante 2: Schutzstreifen

- + Komfortable Führungsform für schnelle Radfahrer → E-Bikes
- + Radfahrer fahren im direkten Sichtfeld der Autofahrer und werden an Kreuzungen/Einmündungen besser gesehen
- Erhöhte Verkehrsbelastung → Führungsform grenzwertig
- Schutzstreifen darf vom Kfz-Verkehr überfahren werden → Keine geschützte Radspur wie beim Radfahrstreifen
- Sicherheitsabstand bei Überholvorgängen: Min. 1,5 m → Mitnutzung der linken Fahrspur bzw. Abbremsen bei Gegenverkehr
- Führung schwächerer Verkehrsteilnehmer auf der Fahrbahn

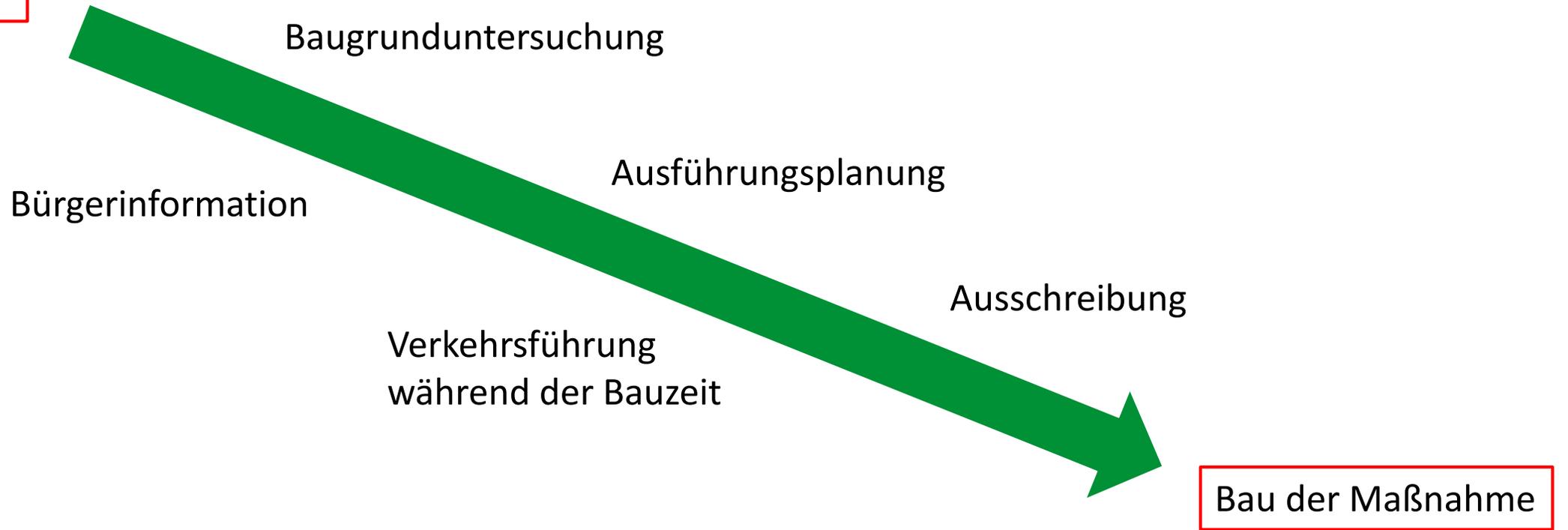


Fazit: In der Summe ist das Sicherheitsniveau für Radfahrer beim Radweg (auf der Bordanlage) höher. Deshalb wird diese Variante favorisiert und weiter verfolgt!

- Knotenpunkt Sendener Straße (B 235) / Münsterstraße (K 30) / Stadtfeldstraße
 - Kosten trägt der Bund
 - keine Beteiligung der Stadt Lüdinghausen an den Gesamtkosten

- Sendener Straße (B 235)
 - Kostenteilung gemäß Ortsdurchfahrtsrichtlinie (ODR)
 - Bund: Fahrbahn, Radweg, Trennstreifen, Entwässerung und anteilige Kosten für Hochbordsteine, Baufeldfreimachung und Baustelleneinrichtung/-räumung
 - Stadt: Gehweg, Parkflächen und anteilige Kosten für Hochbordsteine, Baufeldfreimachung und Baustelleneinrichtung/-räumung
 - Voraussichtliche Kosten für die Stadt Lüdinghausen: ca. 150.000 €

Vorstellung im
Bauausschuss





Straßen.NRW

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!