



Impressum



www.planersocietaet.de

Pia Lesch

Sabrina Wörmann



www.pesch-partner.de

Jacqueline Thate

Ina Schauer

Bildnachweis

Titelseite: Pesch Partner

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	5
1.1	Erarbeitungsprozess in der Gemeinde Schlangen	6
2	Ausgangslage	10
2.1	Räumliche Einordnung	10
2.2	Zentrale Schwächen und Herausforderungen, Chancen und Potenziale	12
3	Konzeption	16
3.1	Zielsetzung	16
3.2	Maßnahmen	17
4	Umsetzung und Ausblick	34

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Projektfamilien in der Transferphase	5
Abbildung 2: Modellprojekte in der Projektfamilie „Stadträume für neue Mobilität“.....	6
Abbildung 3: Ablauf der Konzepterstellung in der Gemeinde Schlangen	7
Abbildung 4: Routenverlauf und Stationen der Planungsradtour.....	8
Abbildung 5: Vorstellung der Überlegungen zur Mobilstation in Schlangen.....	9
Abbildung 6: Gruppenfoto der Planungsradtour.....	9
Abbildung 7: Bestehendes Radnetz.....	11
Abbildung 8: Verlauf der zu entwickelnden Mobilitätsachsen und Qualität der ÖV-Anbindung.....	11
Abbildung 9: Ein- und Auspendlerströme in die/ aus der Gemeinde Schlangen	12
Abbildung 10: Erreichbarkeit des Ortskerns mit dem Fahrrad.....	13
Abbildung 11: Problemstellen im Radverkehr	14
Abbildung 12: Räumliche Zielsetzung	16
Abbildung 13: Maßnahmenübersicht.....	17
Abbildung 12: Tabellarische Maßnahmenübersicht.....	18
Abbildung 13: nächste Arbeitsschritte in den vier Schlüsselmaßnahmen.....	34

1 Einleitung

Von 2018 bis 2022 fand das Strukturentwicklungsprogramm REGIONALE des Landes Nordrhein-Westfalen in OstWestfalenLippe statt. Ziel war es, Lösungen für die Herausforderungen, vor denen die Region steht, zu entwickeln und ein neues „UrbanLand“ zu gestalten. In der nun, 2024 stattgefundenen Transferphase zur Verstetigung der Aktivitäten, werden die Erkenntnisse aus der REGIONALE umsetzungsorientiert fortgeführt. Die hier vorliegende Konzeptstudie für die Gemeinde Schlangen entstammt dieser Transferphase.

Die innovativen und modellhaften Lösungen für ein gutes Leben in der Region werden im Transferprogramm UrbanLand fortgeführt. Ziel ist es, Stadt- und Ortskerne in den Städten und Gemeinden in OstWestfalenLippe zu stärken. Mit fünf Projektfamilien in den Themenfeldern Stadtentwicklung, Wohnen, Daseinsvorsorge, Begegnungsorte und Mobilität werden Kommunen in OWL unterstützt. Dies bietet den Kommunen die Chance, Ansätze aus der REGIONALE bedarfsgerecht lokal zu verwirklichen.

Abbildung 1: Projektfamilien in der Transferphase



Mit der Teilnahme an der Transferphase bündeln die Kommunen in OWL ihr Wissen, Personal und Finanzmittel. Durch die interkommunale Zusammenarbeit erreichen Sie mehrere Vorteile. Sie gehen Problemstellungen gemeinsam an, helfen sich gegenseitig mit ihren Erfahrungen

Mit der Projektfamilie „Stadträume für neue Mobilität“ werden vier Modellprojekte gefördert. Dabei haben alle Projekte eine eigene Fragestellung und Problemlage, die jedoch auf vielfältige Kommunen übertragbar sind, sodass die Ergebnisse für die Gesamtregion nutzbar werden.

Abbildung 2: Modellprojekte in der Projektfamilie „Stadträume für neue Mobilität“



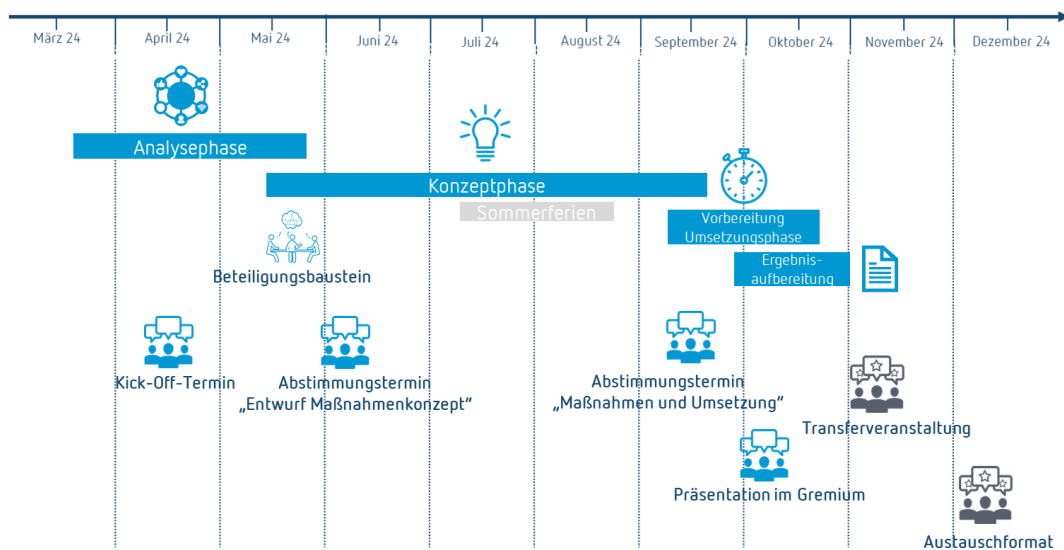
Die vier Konzeptstudien in der Projektfamilie „Stadträume für neue Mobilität“ wurden alle in einem vergleichbaren Prozess im Zeitraum April bis Dezember 2024 erstellt.

Neben den Arbeiten in den vier Kommunen fanden auch projektübergreifende Veranstaltungen statt. Abschluss der Transferphase stellte die UrbanLand Konferenz im November 2024 dar, bei der die Ergebnisse der Projekte vorgestellt und die interkommunale Zusammenarbeit über alle Projektfamilien hinaus gestärkt wurden.

1.1 Erarbeitungsprozess in der Gemeinde Schlangen

Aufbauend auf einer Konkretisierung der Fragestellung im Rahmen eines gemeinsamen Abstimmungstermins mit den jeweiligen Kommunen fand eine kurze Analyse der Situation vor Ort statt. In dieser wurden die Handlungsbedarfe herausgearbeitet. Kern der anschließenden Arbeit lag in der Lösungskonzeption sowie in ersten Überlegungen zur Umsetzung der erarbeiteten Maßnahmen. Die Maßnahmenempfehlungen wurden mit den Kommunen vorabgestimmt und finalisiert. Dazu fanden zwei Abstimmungstermine mit den unterschiedlichen Fachbereichen der Verwaltung statt.

Abbildung 3: Ablauf der Konzepterstellung in der Gemeinde Schlangen



Planungsradtour mit anschließendem Austausch

Als ergänzender Abschluss der Analysephase sowie als Auftakt in die Konzeptphase fand am 23.05.2024 eine Planungsradtour in Schlangen statt. Die Beteiligung hatte zum Ziel, Akteure der Verkehrspolitik über das Projekt zu informieren, zentrale Erkenntnisse der Analyse darzustellen und vor Ort zu veranschaulichen. Außerdem wurden gemeinsam mit den Beteiligten Probleme, Hinweise und Ideen zur Verbesserung der Situation gesammelt und diskutiert. Die Planersocietät hat dafür erste Lösungsvorschläge mitgebracht. So konnten Erkenntnisse durch lokales Expertenwissen ergänzt und zusätzliche Verbesserungsvorschläge identifiziert werden. Die geladenen Stakeholder setzten sich aus Verwaltung, Kommunalpolitik, sowie zwei eingeladenen Bürgerinnen und Bürgern der jeweiligen Ortsteile zusammen.

Nach einer Begrüßung wurde für die Beteiligten eine Vorstellung der Zielsetzung und des Ablaufs des Projektes sowie eine Einordnung in das Gesamtprojekt „Stadtträume für Neue Mobilität“ vorgenommen. Bei der Planungsradtour wurden an fünf Stationen in einer durch die Fachbüros moderierten Diskussion verschiedene Themen besprochen. Die Teilnehmenden hatten die Möglichkeit, Beobachtungen, Probleme und Lösungsideen zu äußern und gemeinsam zu diskutieren. Dabei konnten neben den vorgeschlagenen Themen für die Stationen auch weitere Themen behandelt werden. Die Planungsradtour wurde mit verschiedenen Darstellungen/Beispielskizzen unterstützt.

Besprochen wurden dort jeweils Themen mit Bezug zur jeweiligen Station bzw. dem Wegeabschnitt zu dieser. Die Auswahl der Stationen sowie die Zuweisung der Themen erfolgte in Einklang mit den in der Analysephase festgestellten Defiziten und möglichen Potenzialen. Neben den jeweils 2-4 Themen pro Station, welche den Teilnehmenden vorab mitgeteilt wurden, wurde auch die Möglichkeit genutzt, weitere Themen und Probleme anzusprechen.

Die Planungsradtour startete in der Ortsmitte und führte zunächst entlang der Kohlstädter Straße zum Ortseingang Kohlstädt, wo sich die erste Station befand. Hier wurde die Radverkehrsführung an verschiedenen Punkten in der Ortsdurchfahrt beleuchtet. Die zweite Station befand sich an der

Querung Steinweg / Fürstenallee, wo insbesondere die fehlende Querungshilfe deutlich geworden ist und das Thema Beleuchtung diskutiert wurde. Station drei stellt der geplante Mobility Hub (Detmolder Straße / An den Knickwiesen) dar. Die letzten beiden Stationen lagen wieder im Gemeindezentrum von Schlangen. An der Kreuzung Detmolder Straße / Mühlenstraße wurden die Ideen zur Öffnung der Fußverbindung in die Rosenstraße vorgestellt und in der Lindestraße die Pläne zur Schaffung einer Rad- und Fußverkehrsachse Richtung Gewerbepark. Die Tour endete im Bürgerhaus, wo die Ergebnisse der Tour noch einmal zusammengefasst wurden und die Teilnehmenden Gelegenheit für den weiteren Austausch hatten.

Abbildung 4: Routenverlauf und Stationen der Planungsradtour



Insgesamt kann durch die vielfältigen Hintergründe und Blickwinkel der Anwesenden und deren aktive Teilnahme an den Diskussionen die Beteiligung in Bezug auf die Zielsetzung sehr erfolgreich gewertet werden. Neben einer lokalen Sichtweise auf bereits festgestellte Mängel und Potenziale wurden auch weitere Themen, Zusammenhänge und örtliche Besonderheiten besprochen, welche zuvor weniger oder nicht im Fokus standen. Die Diskussion bestimmter Ideen und Lösungsansätze, ergänzt durch passende visuelle Materialien, ermöglichte den Beteiligten Perspektivwechsel und einen sachlichen Austausch von Ansichten und Standpunkten. Dabei konnte in allen Fällen ein Konsens hinsichtlich Problemstellungen und möglichen Lösungen gefunden werden.

Abbildung 5: Vorstellung der Überlegungen zur Mobilstation in Schlangen (Quelle: OWL GmbH)



Abbildung 6: Gruppenfoto der Planungsradtour (Quelle: OWL GmbH)



Präsentation der Ergebnisse

Die Ergebnisse des Konzeptes wurden am 10.10.2024 im Gemeinderat der Gemeinde Schlangen präsentiert. Anwesend waren Pia Lesch (Projektleiterin bei der Planersocietät, digital zugeschaltet) und Katharina Neubert (Mitarbeiterin der OstWestfalenLippe GmbH). Die OWL GmbH hat zu Beginn eine Einordnung des Projektes in den Gesamtzusammenhang gegeben. Dazu wurde der Ursprung der Projektidee sowie die vier Projektfamilien erläutert. Im Anschluss hat die Planersocietät die Zielsetzung, den Ablauf sowie die Ergebnisse der Konzeptentwicklung vorgestellt. Abschließend nutzen die Politiker:innen die Gelegenheit, Fragen zu stellen. Ein Beschluss des Konzeptes stand zu diesem Zeitpunkt noch aus.

2 Ausgangslage

Um zielgerichtete und an die spezifische Bestandssituation angepasste Maßnahmen entwickeln zu können, ist es zunächst essenziell die Gegebenheiten vor Ort zu bewerten und die wichtigsten Problemstellen, Stärken, Herausforderungen und Chancen herauszuarbeiten.

2.1 Räumliche Einordnung

Die Gemeinde Schlangen liegt in Nordrhein-Westfalen inmitten der Landschaft Senne und dem Naturpark Teutoburger Wald/Eggegebirge, wodurch sie eine große landschaftliche Vielfalt aufweist. Sie gehört zum Kreis Lippe und hat ca. 9.600 Einwohnende, welche sich auf die drei Ortsteile Schlangen, Kohlstädt und Oesterholz-Haustenbeck verteilen. Kohlstädt wird durch die Kohlstädter Straße bzw. Lippspringer Straße mit dem Ortskern Schlangen verbunden. Den Ortsteil Oesterholz-Haustenbeck erreicht man über die 2,5 km lange einstige Prachtstraße Fürstenallee. Das im Westen angesiedelte Gewerbegebiet ist über die Lindenstraße an den Ortskern angebunden. Aufgrund der Lage der Gemeinde in unberührter Natur, aber auch die Nähe zu den Zentren Detmold und Paderborn, konnte eine positive Entwicklung der Gemeinde entgegen dem demografischen Wandel verzeichnet werden.

Das Ortszentrum von Schlangen strahlt durch seine zentralen Nutzungen, wie Schulen, Gastronomie, ärztliche und allgemeine Versorgung und Einzelhandel, eine starke Anziehungskraft aus. Außerdem sind hier vielfältige Freizeiteinrichtungen zu finden.

Durch die Gemeinde Schlangen führen vielfältige touristische Radrouten, wie beispielsweise die Römer-Lippe-Route, der Senne-Radweg sowie die Fürstenroute Lippe. Und auch regionale und überregionale Radverkehrsnetze wie das Radnetz NRW und das Radnetz OWL binden die Gemeinde Schlangen in die Region an (siehe Abbildung 7).

Für den Alltagsradverkehr innerhalb von Schlangen bieten sich außerorts insbesondere die bestehenden Infrastrukturen parallel zu den Hauptverkehrsstraßen an. Und auch innerorts gibt es direkte Wegeverbindungen entlang der Hauptverkehrsstraßen und im Nebenstraßennetz, die sich für den Radverkehr eignen und zu Mobilitätsachsen entwickelt werden (siehe Abbildung 8).

Im Zentrum von Schlangen gibt es eine gute ÖPNV-Anbindung an Paderborn (15 min Takt), die Ortsteile sind jedoch weniger gut angebunden (60 Min. Takt; 120 Min. Takt nach Horn-Bad Meinberg). Die Pläne eines Ortsbusses zur Verknüpfung der Ortsteile mit dem Zentrum sind in der Vergangenheit gescheitert. Eine Verbesserung des ÖPNV steht nicht in Aussicht. Ein guter Takt wird noch an der Haltestelle „Zur Knickwiese“ erreicht. Hier fährt der Bus im 15 Minuten-Takt in Richtung Bad Lippspringe und Paderborn, wohin die stärksten Pendlerbeziehungen bestehen.

Abbildung 7: Bestehendes Radnetz

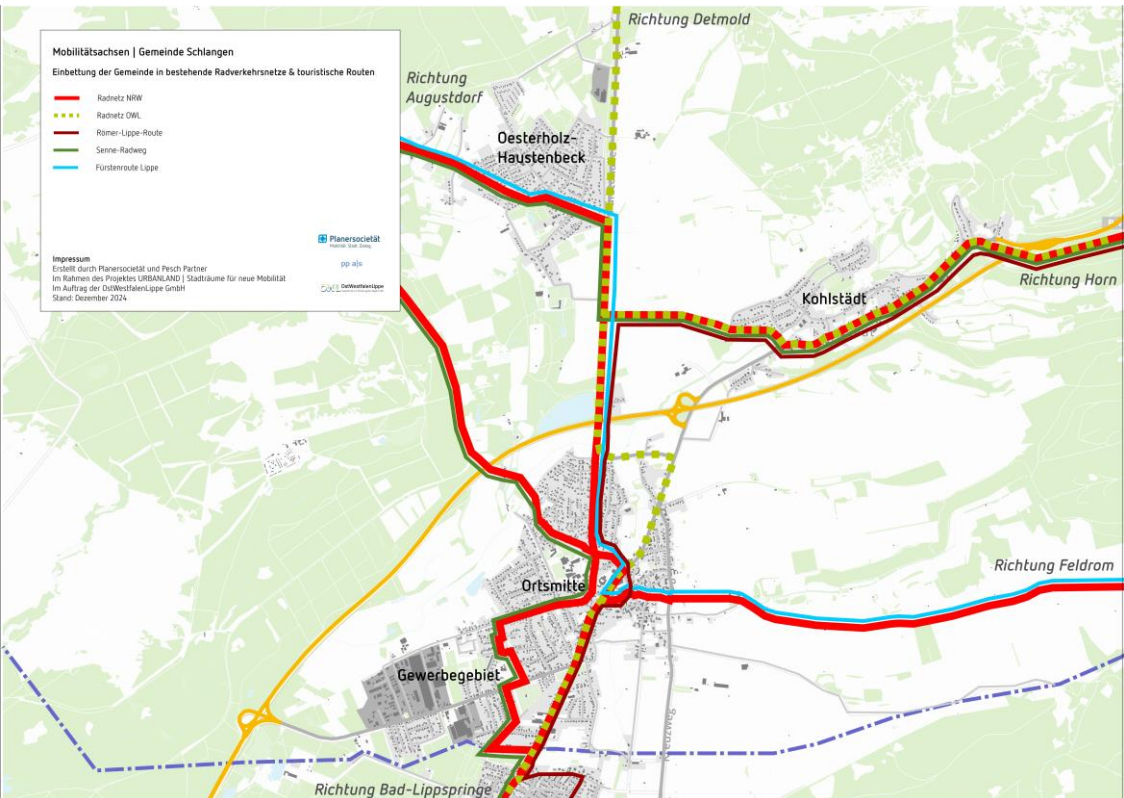


Abbildung 8: Verlauf der zu entwickelnden Mobilitätsachsen und Qualität der ÖV-Anbindung

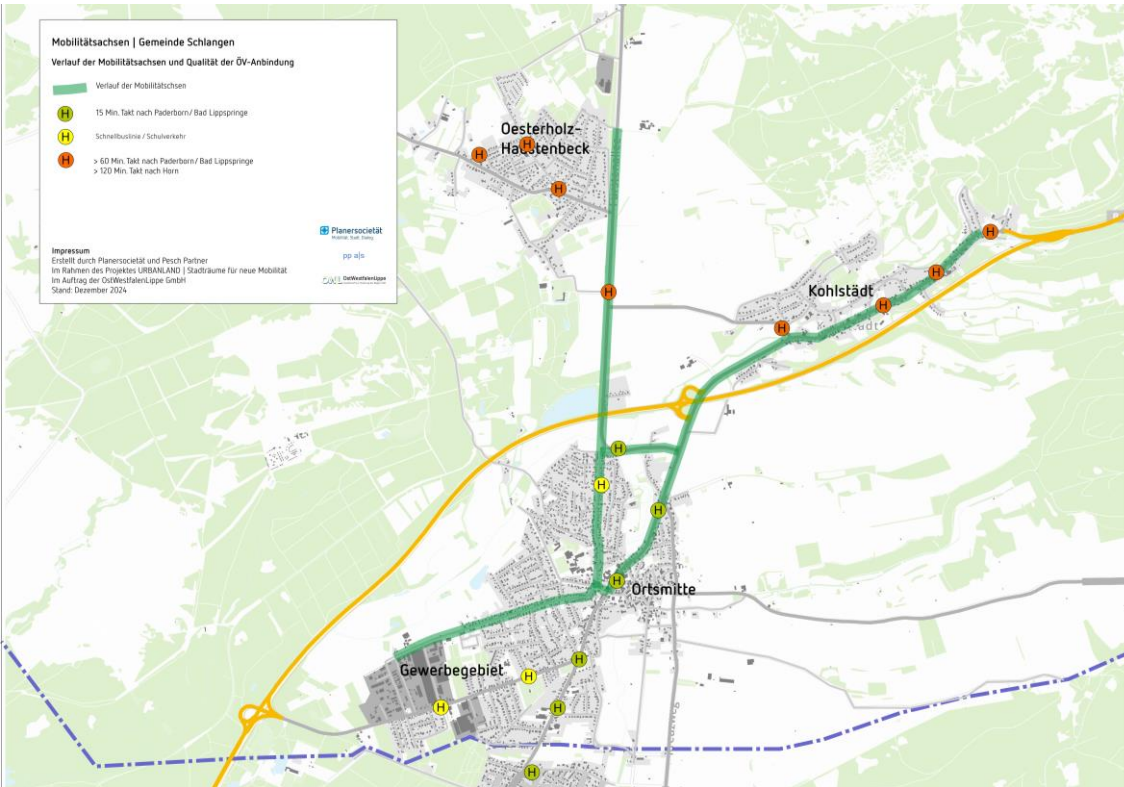
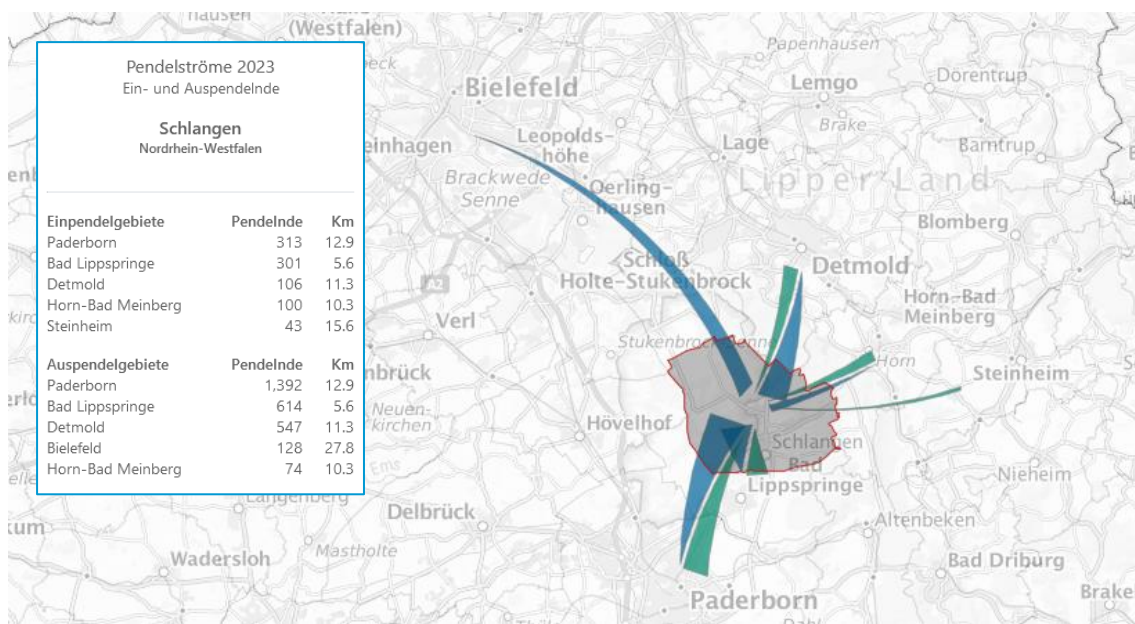


Abbildung 9: Ein- und Auspendlerströme in die/ aus der Gemeinde Schlangen



Quelle: <https://pendleratlas.statistikportal.de/>

2.2 Zentrale Schwächen und Herausforderungen, Chancen und Potenziale

Das Gemeindegebiet Schlangen verfügt über wenig Topografie und zeichnet sich durch kurze Distanzen aus. Diese kurzen Distanzen machen außerdem den Umstieg auf das Fahrrad attraktiv, insbesondere auch in Kombination mit einem gut ausgebauten ÖPNV.

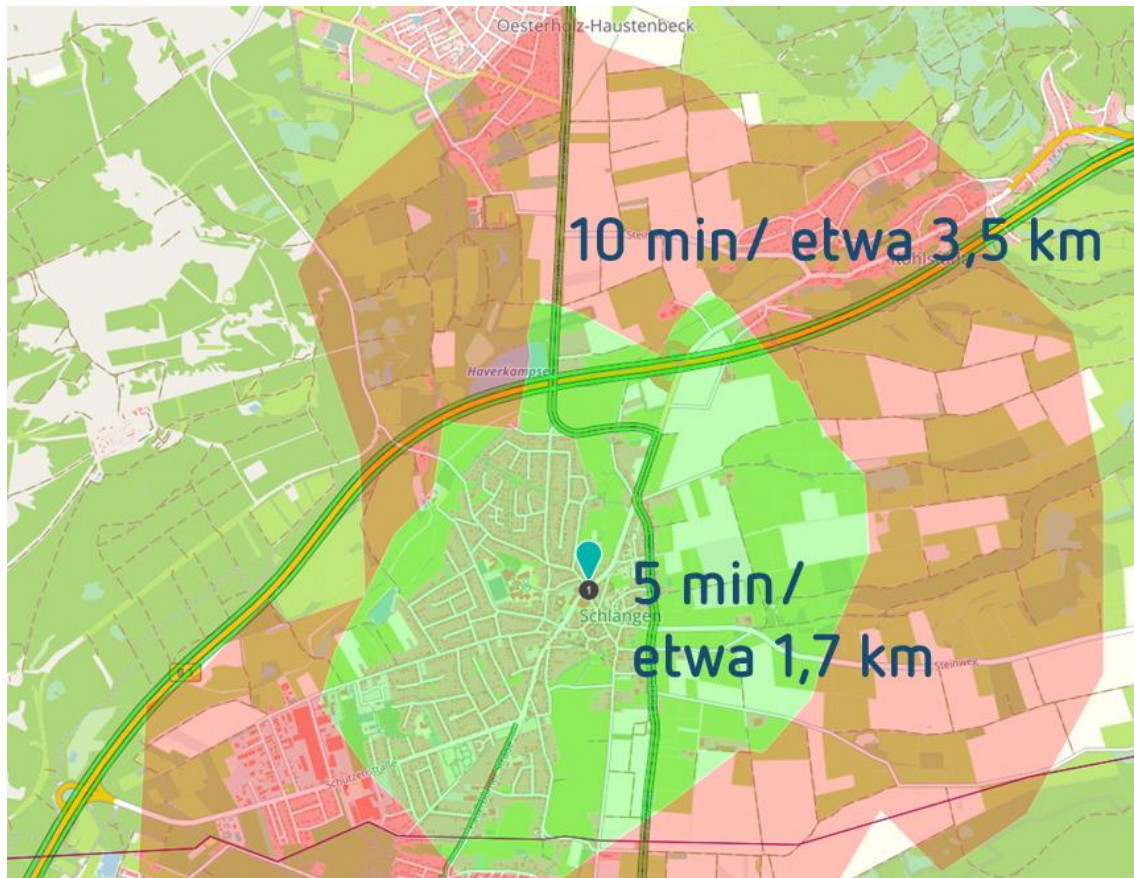
Trotz der positiven Entwicklung der Gemeinde in den letzten Jahren steht Schlangen vor großen Herausforderungen, sich zukünftig als Wohn- und Wirtschaftsstandort zu behaupten. Besonders Themen, wie Klimawandel und Bevölkerungsentwicklung sorgen für veränderte Bedingungen und erzeugen Druck, sich diesen anzupassen.

Vor allem die beiden Ortsteile Kohlstädt und Oesterholz-Haustenbeck weisen Probleme, wie mangelnde Angebote der Grundversorgung (z.B. Einzelhandel) auf, während diese in der Kerngemeinde Schlangen größtenteils vorhanden sind. Dies hat zur Folge, dass diese Ortsteile vorwiegend zum Wohnen genutzt werden. Auch die ÖPNV- und Rad-Anbindung der beiden Stadtteile, sowie der peripheren Bereiche an die Kerngemeinde ist mangelhaft ausgestaltet, was dazu führt, dass Einkäufe der Einwohnenden der Ortsteile Kohlstädt und Oesterholz-Haustenbeck überwiegend mit dem Motorisierten Individualverkehr erledigt werden. Es passiert jedoch darüber hinaus auch, dass Einkäufe deshalb in benachbarten Städten getätigt werden.

Zwar sind die Ortsteile Oesterholz und Kohlstädt abgesetzt vom Ortskern, jedoch liegt die Wegestrecke zur Erreichung der wichtigen Ziele bei etwa 3,5 km. Diese Entfernung könnte in etwa 10 Minuten mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, wenn eine attraktive Infrastruktur vorhanden ist, die die Nutzung des Fahrrades begünstigt. Ein Großteil der Strecken, die in Deutschland und somit

auch in Schlangen mit dem Auto zurückgelegt werden, ist statistisch gesehen nicht länger als 5 km. Hier besteht ein großes Potenzial, einen Umstieg vom Auto auf das Fahrrad zu erreichen.

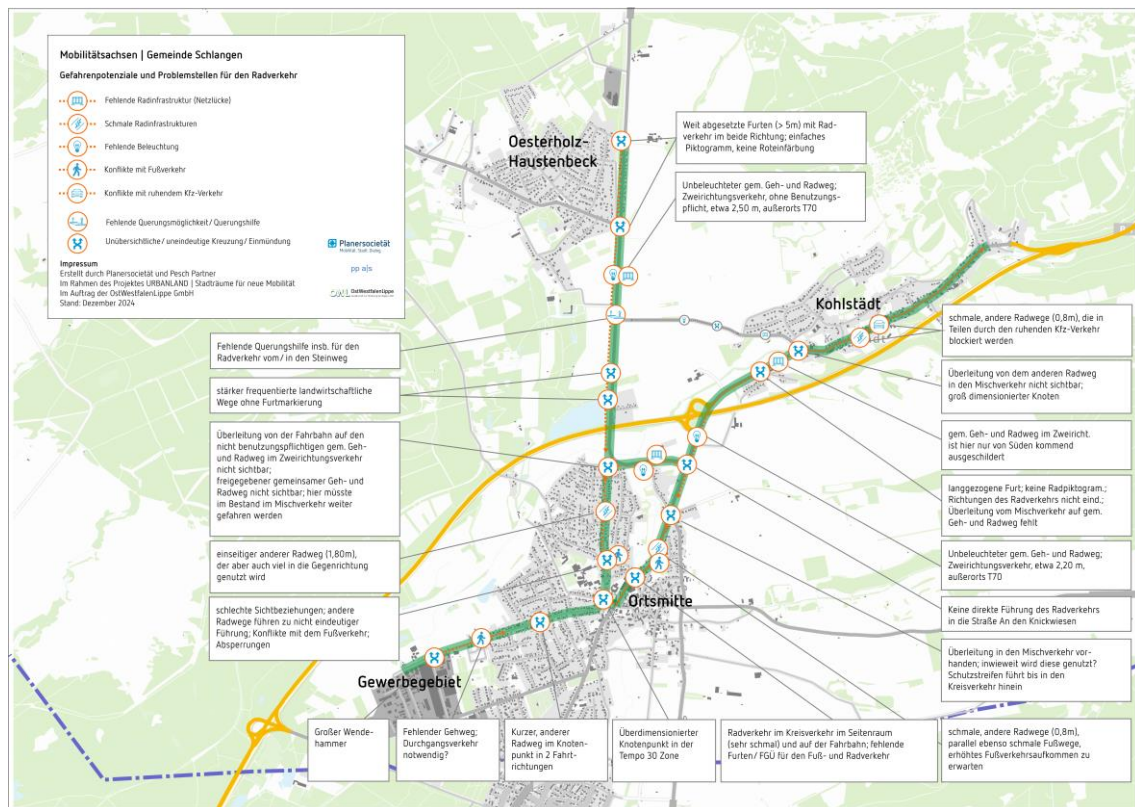
Abbildung 10: Erreichbarkeit des Ortskerns mit dem Fahrrad



Das Radfahren in Schlangen ist zwar flächendeckend möglich, jedoch nicht intuitiv und komfortabel ausgestaltet. Insbesondere an Knoten gibt es Sicherheitsmängel und einen zusätzlichen Zeitverlust für Radfahrende im Gegensatz zur Kfz-Führung. Charakteristisch für Schlangen sind die Angebotsradwege im Seitenraum, die für Radfahrende nicht benutzungspflichtig sind, aber ein bauliches Angebot darstellen und häufig rot gepflastert sind. Diese sind überwiegend sehr schmal und es entstehen Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr, wenn beide die Seitenräume gleichzeitig nutzen. In der Bestandsanalyse ist außerdem die teils uneindeutige oder fehlende Beschilderung für den Radverkehr, sowie eine fehlende Beleuchtung der Verbindungen in die Ortsteile aufgefallen. Die Oberfläche der Radinfrastruktur ist überwiegend gut, abschnittsweise bestehen jedoch Belagsschäden, beispielsweise durch Wurzelaufbrüche. Neben den Mängeln in der streckenbezogenen Infrastruktur sind außerdem punktuelle Mängel an Kreuzungen und Querungen aufgefallen. Zu erwähnen sind hier Bereiche, in denen eine Querungshilfe fehlt, in denen der Radverkehr uneindeutig geführt wird oder die unübersichtlich gestaltet sind.

Eine Übersichtskarte mit konkreten Problemstellen entlang der Mobilitätsachsen in Schlangen stellt Abbildung 11 dar.

Abbildung 11: Problemstellen im Radverkehr



Richtung Kohlstädt fallen insbesondere mangelhafte Überleitungssituationen, beispielsweise vom Radverkehr in den Mischverkehr, fehlende Beschilderung und Piktogramme sowie Beleuchtung und zu schmale Radwege auf. Angefangen beim Kreisverkehr Obere Straße / Kohlstädter Straße, welcher eher umwegig und nicht intuitiv gestaltet ist. Darüber hinaus ist zu prüfen, inwieweit die Überleitung in den Mischverkehr genutzt wird. Folgt man der Kohlstädter Straße Richtung Norden gelangt man zur Kreuzung An den Knickwiesen. Hier ist keine direkte Führung des Radverkehrs in die Straße vorhanden. Außerdem fällt hier vor allem der unbeleuchtete gemischte Geh- und Radweg auf. Richtung Ortseingang Kohlstädt gibt es eine lange, ungesicherte Furt (Ausfahrt Hasselweg / Elektrohandel). Darüber hinaus fehlen hier Radpiktogramme und es sind an einigen Stellen keine Überleitungen zwischen dem Mischverkehr und den häufig zu schmalen Radwegen (0,8m) vorhanden. Diese werden zudem teilweise vom ruhenden Kfz-Verkehr blockiert. Auffällig ist außerdem der sehr groß dimensionierte Knotenpunkt Lippspringer Straße / Steinweg.

In der Ortsmitte fällt vor allem der Kreisverkehr Detmolder Straße / Kohlstädter Straße mit seinen sehr schmalen Radfahrstreifen sowie den fehlenden Furten und Fußgängerüberwegen für den Rad- und Fußverkehr auf. Am Knotenpunkt Mühlenstraße / Detmolder Straße / Rosenstraße herrschen schlechte Sichtbeziehungen, und es gibt keine eindeutige Führung des Radverkehrs. Hier kommt es häufig zu Konflikten mit dem Fußverkehr. Der einseitige andere Radweg (1,8m) wird oft auch in Gegenrichtung genutzt. Insgesamt fehlen an der Detmolder Straße Beschilderungen für den Radverkehr.

Die Überleitung von der Fahrbahn auf den nicht benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radweg am Knotenpunkt Detmolder Straße / An den Knickwiesen sowie der freigegebene

gemeinsame Geh- und Radweg sind nicht sichtbar. Weiter Richtung Norden gibt es Zufahrten zu stärker frequentierten landwirtschaftlichen Wegen ohne Furtmarkierungen. Am Abzweig Steinweg fehlt eine Querungshilfe für den Radverkehr. Insgesamt fehlen außerorts außerdem Beleuchtungsmöglichkeiten.

Am Beginn der Lindenstraße gibt es einen überdimensionierten Knotenpunkt in der Tempo 30 Zone (Parkstraße/Lindenstraße/Rosenstraße). Den östlichen Abschnitt der Lindenstraße kennzeichnet außerdem ein breiter Straßenraum, sowie wenig Grün. Der westliche Teil der Lindenstraße hat eher einen Alleecharakter. Hier fehlen vor allem Gehwege und es kann eine hohe Verkehrsstärke durch den Durchgangsverkehr zum Gewerbegebiet verzeichnet werden. Auffällig ist zudem auch der große Wendehammer auf Höhe des Gewerbegebietes.

3 Konzeption

Die Konzeption der zukünftigen Entwicklung der Mobilitätsachsen zur Anbindung der Ortsteile an den Ortskern stellt den Schwerpunkt des Konzeptes dar. Hierfür wurde zunächst eine gemeinsame Zielsetzung entwickelt, vor deren Hintergrund zielführende Maßnahmen abgeleitet wurden.

3.1 Zielsetzung

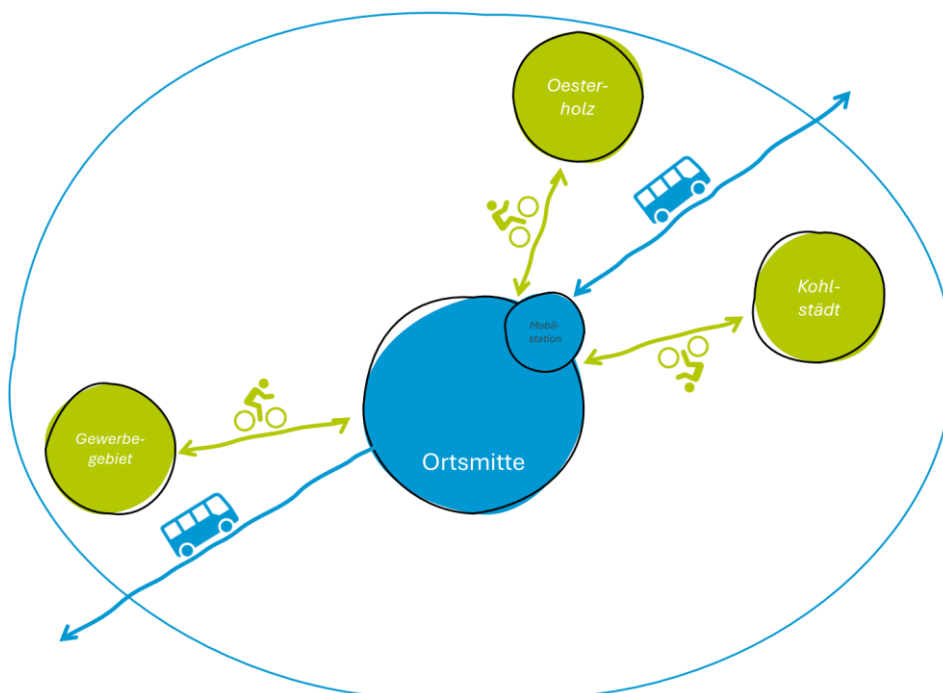
Aufbauend auf den Analysen des Bestandes, wurde eine zentrale Zielsetzung formuliert. Die kurzen Distanzen in Schlangen bieten ein besonderes Verlagerungspotenzial.

Zur Anbindung der Ortsteile an das Zentrum sollen die vorhandenen Wege zu zentralen Radachsen weiterentwickelt werden. Hierbei stehen insbesondere die Themen Attraktivität und Sicherheit im Vordergrund. Außerorts sollen die Wege insbesondere auch bei Dunkelheit gut nutzbar sein, Querungen müssen sicher ausgestaltet werden.

In Verbindung mit dem Ausbau einer Mobilstation wird die ÖV-Anbindung der Ortsteile entscheidend gestärkt und ein Umstieg vom Auto fokussiert. Eine umfassende und attraktive Ausgestaltung der Mobilstation ist hierfür notwendig.

Innerorts wird der Fokus auch auf den Fußverkehr erweitert. Wichtige Nahmobilitätsachsen sollen auf attraktiven Infrastrukturen die wichtigen Ziele des Radverkehrs, wie Schul- und Sportzentrum, den Gewerbepark oder Siedlungsschwerpunkte erreichbar machen. Eine Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr ist insbesondere in zentralen Lagen weitestgehend anzustreben, um die Konflikte innerhalb der Nahmobilität zu minimieren.

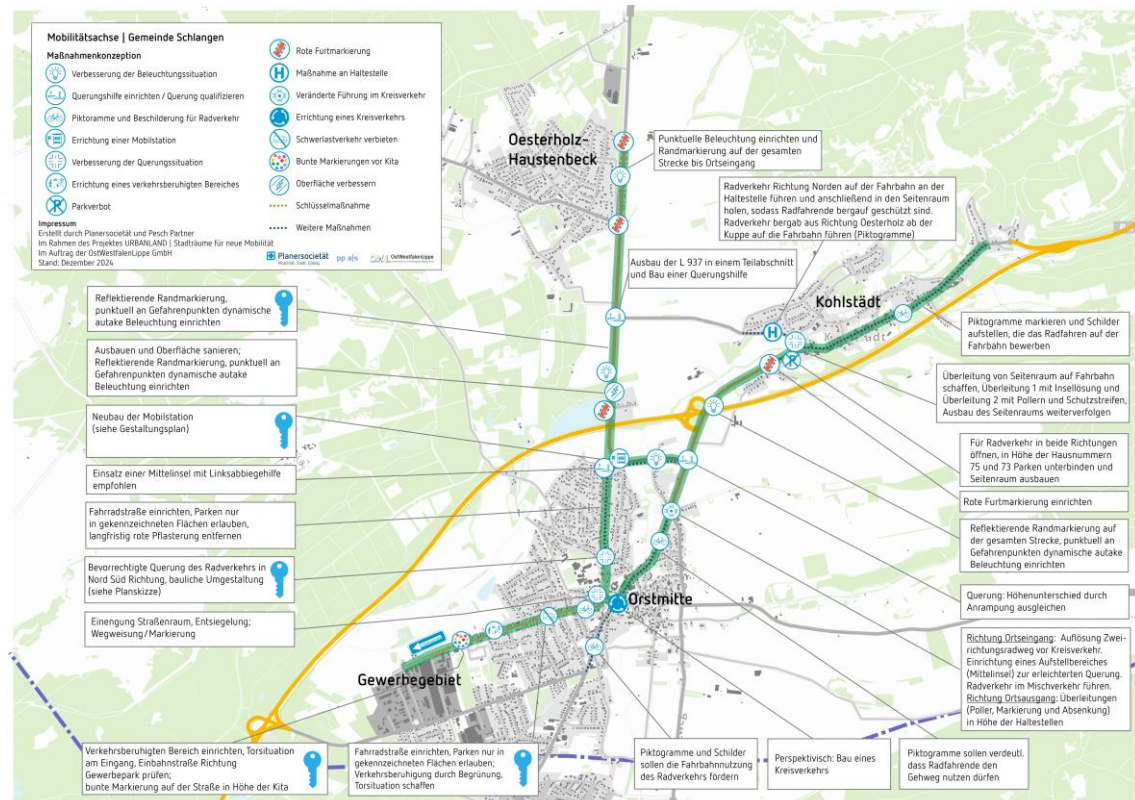
Abbildung 12: Räumliche Zielsetzung



3.2 Maßnahmen

Die Maßnahmenvorschläge zeigen Ideen und Ansätze zum Erreichen der gesetzten Ziele auf. In insgesamt neun Steckbriefen werden die verschiedenen Themenbereiche behandelt, von denen vier als Schlüsselmaßnahmen dienen. Grundsätzlich kommen zur Schaffung attraktiver Mobilitätsachsen sehr unterschiedliche Maßnahmen zusammen. Alle haben das Ziel, insbesondere den Radverkehr auf den Verbindungen attraktiv und sicher zu gestalten.

Abbildung 13: Maßnahmenübersicht



Auf den Verbindungen außerorts sollen die bestehenden Wege durch retroreflektierende Radmarkierung und punktuelle Beleuchtung auch in den dunklen Jahreszeiten und in der Nacht nutzbar und sichtbar sein. Teilweise müssen die bestehenden Wege durch eine passende StVO-Beschilderung / Markierung von Piktogrammen für den Radverkehr auch offiziell nutzbar gemacht werden.

Einmündungen sind durch die Rotmarkierung der Furten sicherer zu gestalten. Insbesondere an den Ortseingängen / Ausgängen müssen sichere Überleitungen von dem Zweirichtungsverkehr in den Einrichtungsverkehr hergestellt werden. Dies kann unter anderem durch Mittelinseln mit Abbiegehilfe geschehen. Um die Verbindungen in ihrer Gänze nutzbar zu machen, müssen auch Mittelinseln zum Queren der Fahrbahn geschaffen werden.

Innerorts werden die Mobilitätsachsen zum einen im Nebenstraßennetz und zum anderen im Hauptverkehrsnetz geführt. Im Nebenstraßennetz soll der Fokus auf der Nahmobilität liegen, weswegen diese Verbindung im Konzept als Nahmobilitätsachse benannt wird. Diese führt über die Detmolder Straße, die Rosenstraße und die Lindenstraße und hat eine Gesamtlänge von mehr als 2 km. Auf dieser Verbindung sollen die Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr minimiert werden.

Radfahrende sollen sich im Straßenraum sicher fühlen, der Kfz-Verkehr soll sich hier dem Fuß- und Radverkehr unterordnen. Deswegen wird die Einrichtung von einer Fahrradstraße (ausgenommen des verkehrsberuhigten Bereichs der Rosenstraße) empfohlen. Im westlichsten Abschnitt der Lindenstraße, auf dem aktuell keine Gehwege vorhanden sind, wird die Nahmobilitätsachse in Form eines verkehrsberuhigten Bereiches ausgestaltet, was insbesondere auch die Erreichbarkeit des anliegenden Kindergartens verbessern soll. Die gesamte Nahmobilitätsachse ist in zwei Schlüsselmaßnahmen zusammengefasst, da insbesondere der Umbau des Knotenpunktes Detmolder Straße/ Mühlenstraße für eine geradlinige Nutzung der Achse essenziell ist.

Auch im Hauptverkehrsnetz sollen die Konflikte zwischen Radverkehr und Fußverkehr weitestgehend minimiert werden. Auf Abschnitten mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h sollen Radfahrende die Wahl zwischen dem Seitenraum und der Fahrbahn haben. Piktogramme im Seitenraum sollen dies verdeutlichen. Auf den Abschnitten im Zentrum von Schlangen, wo bereits Tempo 30 angeordnet ist und die Nutzung der Gehwege durch Zufußgehende hoch ist, soll die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn angestrebt und sicherer gestaltet werden. Hierfür sollen Radpiktogramme auf der Fahrbahn in beide Fahrtrichtungen markiert werden. Auf lange Sicht sollten die bestehenden, rot gepflasterten, anderen Radwege zurückgebaut werden.

Um insbesondere die Anbindung der Ortsteile an den ÖV zu verbessern, soll die Bushaltestelle an den Knickwiesen zur Mobilstation ausgebaut werden. Der Umstieg zwischen Rad- und Busverkehr soll hier attraktiv und sicher werden. Der Ausbau der Mobilstation ist eine der Schlüsselmaßnahmen, da es aktuell keine Möglichkeit gibt, das Rad sicher abzustellen und somit ein Umstieg vom Fahrrad in den öffentlichen Verkehr verhindert wird.

Abbildung 14: Tabellarische Maßnahmenübersicht

	Schlüsselmaßnahme?	Förderung von...		
		Fußverkehr	Radverkehr	Intermodalität
Dynamische Beleuchtung und reflektierende Markierung		x	x	x
Knotenpunktumbau Detmolder Straße/Mühlenstraße		x	x	
Umgestaltung Lindenstraße		x	x	
Mobilstation Knickweg			x	x
Förderung des Radverkehrs auf der Fahrbahn		x	x	
Sicherung des Radverkehrs im Seitenraum		x	x	
Verbesserung der Radverkehrsführung an Ortseingängen		x	x	
Schaffen neuer Querungsmöglichkeiten		x	x	
Belagserneuerungen		x	x	

Dynamische Beleuchtung und reflektierende Markierung



Kurzbeschreibung

Die beiden Ortsteile Kohlstädt und Oesterholz sollen für den Radverkehr besser an das Zentrum von Schlangen sowie an die zukünftige Mobilstation und damit an den regionalen Öffentlichen Verkehr angebunden werden. Hierfür sind insbesondere Beleuchtungs- und Markierungsmaßnahmen vorgesehen.

Außerorts ist in der Regel keine ortsfeste Beleuchtung erforderlich, hier wird eine **reflektierende Randmarkierung** als Standard für Routen im Radnetz der Gemeinde Schlangen empfohlen. An prägnanten Punkten und Konfliktstellen wie beispielsweise Querungsstellen, Zusammentreffen von Routen, besonderen „Angsträumen“ ist jedoch auch außerorts eine **punktueller Beleuchtung** vorzusehen.

Da einige Abschnitte in sensiblen Bereichen (Fledermaus-Schutzgebiete) liegen, soll eine adaptive (dynamische) Beleuchtung eingerichtet werden. Wenn sich keine Radfahrenden oder Zufußgehenden auf dem Abschnitt bewegen, wird die Lichtstärke entweder herabgesetzt oder ausgeschaltet. Das System sollte durch Solar- oder Wind-Energie betrieben werden.



Zielsetzung

Insbesondere für Pendelnde sowie für Schülerinnen und Schüler ist es wichtig, ganzjährig attraktive Radinfrastruktur zu schaffen. Ein wesentlicher Bestandteil dabei ist die Beleuchtung. Eine durchgehende reflektierende Randmarkierung erhöht die Nachtsichtbarkeit und damit auch die Orientierung der Nutzenden. Die punktueller adaptive Beleuchtung erhöht außerdem die subjektive und objektive Sicherheit der Radfahrenden.



Innovationen

Durch das dynamische Beleuchtungssystem mit abgeschirmten Leuchten von oben nach unten wird zum benötigten Zeitraum das entsprechende Areal für den Verkehr beleuchtet und gleichzeitig Dunkelkorridore für Fledermäuse erhalten.

Warmweißes LED-Licht ohne UV-Anteil mit einem gezielten Lichtkegel verhindert, dass potenzielle Beute der Fledermäuse vom Licht angezogen wird. Das System ist energiesparend und naturnahe Bereiche werden vor hohen Lichtemissionen geschützt.

Außerdem sorgt ein autarkes System mit intelligenter und vernetzter Lade- und Lichtsteuerung zu geringen Kosten beim Anschluss und der Wartung sowie den laufenden Stromkosten.



Überblick

Kosten	102.000 € (inkl. MwSt. und Planungskosten)
Fördermitteltopf	Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen (NRW; FöRi-Nah)
Anteil Förderung	80 %
Zu beteiligende Akteure	Untere Naturschutzbehörde, Straßen.NRW
Umsetzungszeitraum	kurzfristig

Zusammenspiel



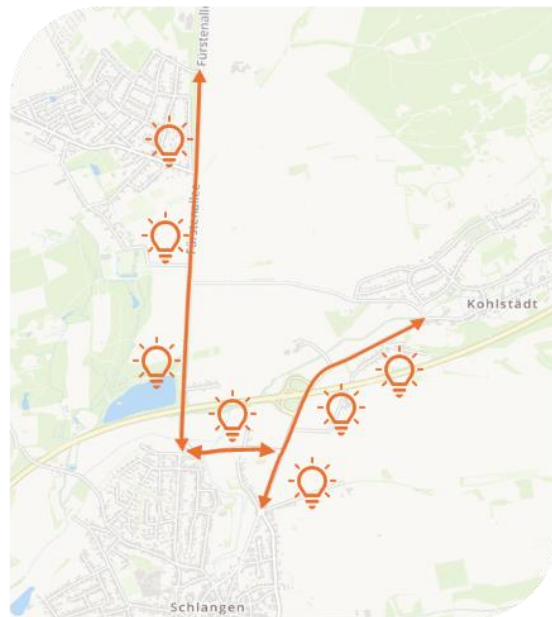
Die beiden hier betrachteten Achsen stellen wichtige Anbindungen in die Ortsteile Oesterholz und Kohlstädt dar. Eine Förderung des Radverkehrs auf diesen Strecken ist aufgrund der kurzen Distanzen besonders wertvoll. Weiter sind auf diesen beiden Verbindungen ergänzende Maßnahmen, wie verbesserte Querungen oder die Umgestaltung des Kreisverkehrs Kohlstädter Str. / Obere Straße geplant, um die Verbindungen weiter zu stärken.

In Verbindung mit dem Ausbau der Mobilstation wird die ÖV-Anbindung der Ortsteile entscheidend gestärkt und ein Umstieg vom Auto fokussiert.



Arbeitsschritte

1. Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde
2. Fördermittelbeantragung auf Grundlage der Konzeptstudie
3. Ausschreibung und Beauftragung der weiteren Leistungsphasen



Knotenpunktumbau Detmolder Straße / Mühlenstraße



Kurzbeschreibung

Im Knotenbereich Detmolder Str. / Mühlenstraße besteht derzeit ein hohes Konfliktpotenzial. Zum einen sind die Sichtfelder aufgrund der bestehenden Bebauung eingeschränkt. Zum anderen besteht ein hoher Bedarf für den Radverkehr, den Knoten in Nord-Süd-Richtung zu befahren. Dies ist aus rechtlicher Sicht nicht möglich, da der Bereich zwischen Detmolder Straße und Rosenstraße aktuell offiziell ein Gehweg ist. Dennoch wird die Verbindung widerrechtlich durch den Radverkehr befahren. Hinderlich sind dabei auch die bestehenden Absperrgitter, die das Queren des Fußverkehrs im direkten Knotenbereich verhindern sollen.

Um die Konflikte zu reduzieren und die Bedeutung der Verbindung als Nachmobilitätsachse zu bestärken, wird ein Umbau des Knotenpunktes vorgeschlagen. Die Vorfahrtssituation für den Radverkehr wird grundlegend verändert. Ziel ist es, den Radverkehr in Nord-Süd-Richtung zu bevorzugen während der Kfz-Verkehr weiterhin abbiegen muss. Um die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs zu reduzieren, wird eine Anrampung und Anhebung des Bereiches empfohlen.



Zielsetzung

Ziel der Umbaumaßnahme ist die Bevorrechtigung des Radverkehrs auf der innerörtlichen Rad-Achse und die Entschärfung der Konfliktpunkte. Dadurch wird der Radverkehr beschleunigt und komfortabel sowie sicher im Nebenstraßennetz von Schlangen geführt.



Überblick

Kosten	286.000 € (inkl. MwSt. und Planungskosten)
Fördermitteltopf	Förderung der Nahmobilität – Sonderprogramm „Stadt und Land“
Anteil Förderung	90 %
Zu beteiligende Akteure	Verkehrsaufsicht Kreis Lippe
Umsetzungszeitraum	mittelfristig



Innovationen

Vorrang des Radverkehr als Teil der innerörtlichen Rad-Achse abseits der Hauptverkehrsstraßen

Zusammenspiel

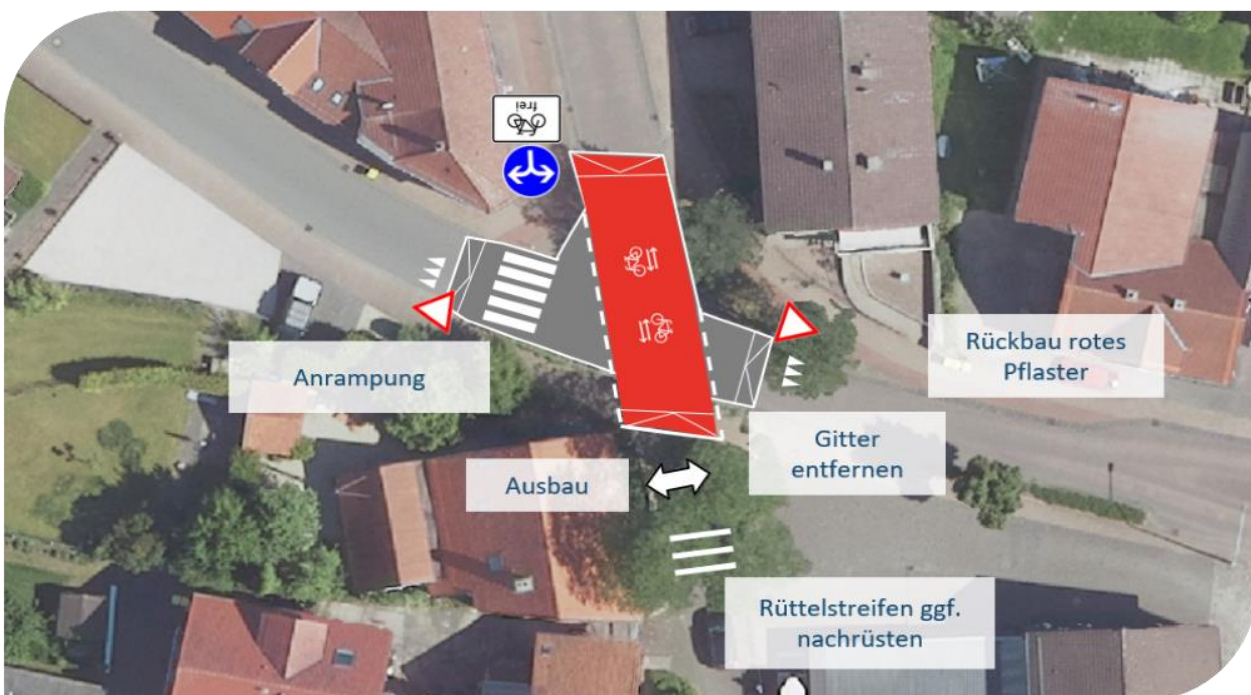
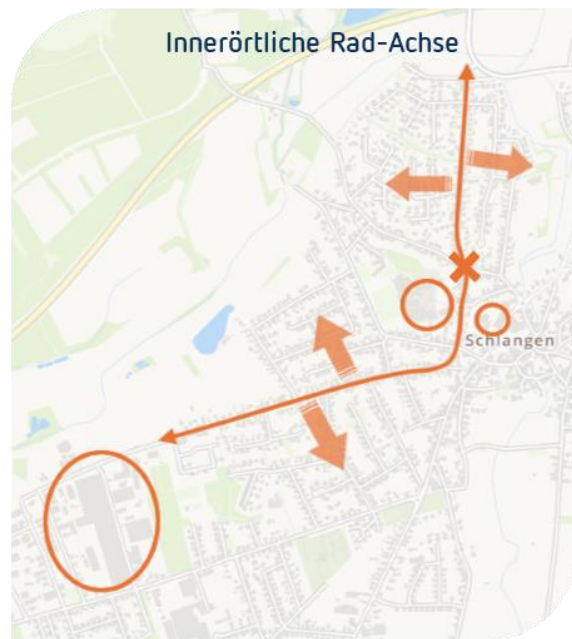


Der Knoten ist Teil der zukünftigen innerörtlichen Rad-Achse, die im Nebenstraßennetz der Gemeinde Schlangen wichtige Ziele des Radverkehrs, wie die Grundschule und das Sportzentrum, den Gewerbepark oder Siedlungsschwerpunkte anbindet. Sie führt über die Detmolder Straße, die Rosenstraße und die Lindenstraße. Im Zusammenhang mit Maßnahmen vor und hinter dem Knoten, wie beispielsweise die Einrichtung von Fahrradstraßen, entsteht eine sichere und komfortable Verbindung für den Radverkehr.



Arbeitsschritte

1. Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde/ der Verkehrsaufsicht des Kreises Lippe
2. Fördermittelbeantragung
3. Ausschreibung und Beauftragung der weiteren Leistungsphasen inkl. Entwurfsplanung und Bauausführung





Mobilstation Knickweg



Kurzbeschreibung

Die heute bestehende Bushaltestelle „Knickweg“ soll zur Mobilstation ausgebaut werden. Pläne für einen barrierefreien Ausbau liegen bereits vor, welche zu einer echten Mobilstation weiter entwickelt werden sollten.

Die geplante Mobilstation „Knickweg“ wird sich durch folgende Ausstattungsmerkmale auszeichnen: Infosteele, digitale Fahrgastinformation, 2 Bussteige, überdachter Buswartebereich inkl. Sitzmöglichkeiten, direkte und barrierefreie Erreichbarkeit für den Fußverkehr und Radverkehr, überdachte Fahrradbügel und verschließbare Fahrradboxen für insgesamt 60 Räder, überdachte Reparaturstation für Räder inkl. Trinkbrunnen, Picknicktische, einen Regiomaten, eine durchgehend ausreichende Beleuchtung sowie eine Mitfahrbank und Kiss&Ride-Stellplätze. Die Neupflanzung von Obstbäumen soll einen Ausgleich für die neue Versiegelung auf der Fläche schaffen. Zusätzlich werden Haltepunkte für zukünftige innerörtliche On-Demand Verkehre (z.B. NeMo.bil) mit vorgesehen.

Beide Ortsteile können die Mobilstation mit dem Rad innerhalb von 10 Minuten erreichen. Ein Bus in Richtung Bad Lippespringe und Paderborn fährt hier bereits alle 15 Minuten ab. Touristische Radrouten werden entlang an der zukünftigen Mobilstation geführt, sodass auch diese Zielgruppe in der Konzeption berücksichtigt wurde.



Zielsetzung

Die ÖV-Anbindung der Bevölkerung in Kohlstädt und Oesterholz ist aktuell schlecht. Der Bus nach Paderborn fährt beispielsweise nur stündlich, zusätzlich ist ein Umstieg notwendig. Mithilfe einer mit dem Rad sehr gut erreichbaren Mobilstation an den Knickwiesen soll der Umstieg von dem Rad auf den Bus attraktiv gemacht werden.



Innovationen

Durch die Kombination von nachhaltigen Verkehrsmitteln wie öffentlichen Verkehrsmitteln und Fahrrädern tragen Mobilstationen zur Reduktion von CO₂-Emissionen und zur Entlastung des Straßenverkehrs bei.

Für die Menschen in Kohlstädt und Oesterholz stellt die Mobilstation ein neues Mobilitätsangebot dar.

Die Mobilstation in Schlangen soll durch einen kleinen Picknickbereich für den touristischen Radverkehr interessant sein. Zusätzlich sollen lokale Händler in einem Automaten Waren anbieten können.



Überblick

Kosten	465.000 € (inkl. Planung)
Fördermitteltopf	FöRi-MM
Anteil Förderung	80 %
Zu beteiligende Akteure	Straßen.NRW als Flächeneigentümerin; KVG Lippe
Umsetzungszeitraum	mittelfristig

Zusammenspiel

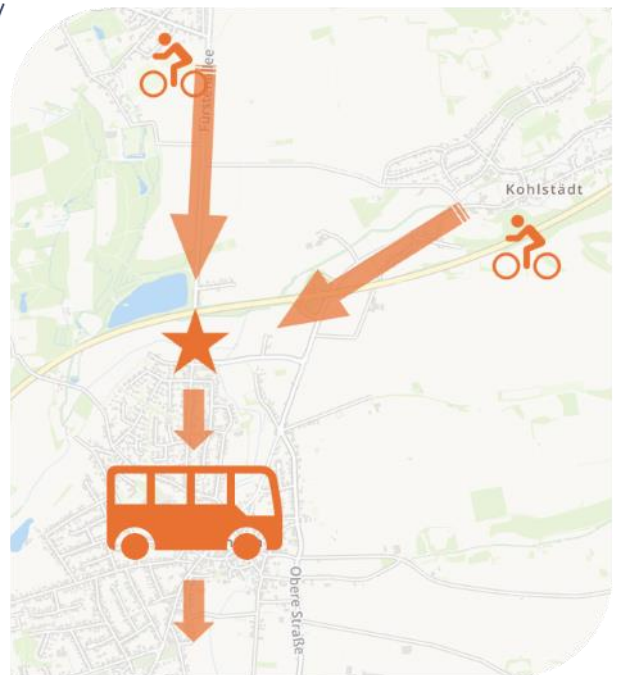


Der Ausbau der Radverkehrsachsen von Osterholz und Kohlstädt schafft eine gute Erreichbarkeit der Mobilstation. Hierzu zählen neben den Maßnahmen im Bereich der Beleuchtung und Randmarkierung auch die Verbesserung der Querung an der Kreuzung „An den Knickwiesen“/„Kohlstädter Straße“ sowie notwendige Belagsverbesserungen.



Arbeitsschritte

1. Abstimmungen mit Straßen.NRW zur Nutzung der Flächen (Grunderwerb/ Gestattungsvertrag/ Sondernutzungserlaubnis)
2. Fördermittelbeantragung auf Grundlage der Konzeptstudie
3. Ausschreibung und Beauftragung der weiteren Leistungsphasen



Umgestaltung Lindenstraße



Kurzbeschreibung

Die Lindenstraße bietet großes Potenzial für eine fahrradfreundliche Erschießung des Gewerbe-parks sowie des vorhandenen Kindergartens und der Wohngebiete an der Lindenstraße. Die Straße gehört zum Nebenstraßennetz der Gemeinde und hat vorrangig eine erschießende Funktion für die Anlieger:innen. Auf der Lindenstraße wurden Maßnahmen für **zwei zentrale Bereiche** entwickelt.

Im **westlichen Bereich der Lindenstraße**, in dem es aktuell keine Gehwege gibt, soll ein verkehrsberuhigter Bereich inkl. farblicher Markierungen eingerichtet werden. Der Durchgangsverkehr auf dem Gesamtabschnitt soll durch eine Einbahnstraße sowie ein Durchfahrtsverbot für Schwerlastverkehr auf dem westlichsten Teilabschnitt erfolgen. Der **östliche Bereich der Lindenstraße**, in dem der Straßenquerschnitt in Teilen aktuell sehr breit ist, werden unterschiedliche Maßnahmen angesetzt, um den Querschnitt schmaler zu gestalten und die Lindenstraße für den Radverkehr attraktiver zu machen.



Zielsetzung

Insgesamt sollen die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sowie der Durchgangsverkehr auf der Lindenstraße reduziert werden, um die Sicherheit sowie die Wohn- und Aufenthaltsqualität zu erhöhen.

Der Radverkehr soll sich im Straßenraum willkommen fühlen und die Verbindung auf der Lindenstraße soll als attraktive und schnelle Radverbindung (bis zur Erikastraße) wahrgenommen werden.

Im Abschnitt der Lindenstraße, in dem es aktuell keine separaten Fußwege gibt, soll ein harmonisches und sicheres Zusammenspiel zwischen Radfahrern, Fußgängern und Autofahrern auf derselben Infrastruktur geschaffen werden.



Überblick

Kosten	326.000 € (inkl. MwSt. und Planungskosten)
Fördermitteltopf	Förderung der Nahmobilität – Sonderprogramm „Stadt und Land“ (Förderung der Fahrradstraße)
Anteil Förderung	90 %
Zu beteiligende Akteure	Anwohnende
Umsetzungszeitraum	Kurz- bis mittelfristig



Innovationen

Durch die Priorisierung von Fußgängern und Radfahrern trägt die Nahmobilitätsachse zur Verbesserung der Gesundheit der Bürgerinnen und Bürgern und zur Reduktion von CO₂-Emissionen bei. Sichere und attraktive Wege ermutigen mehr Menschen, zu Fuß zu gehen oder Fahrrad zu fahren.

Zusammenspiel



In der Gesamtheit entsteht eine innerörtliche Rad-Achse, die im Nebenstraßennetz der Gemeinde Schlangen wichtige Ziele des Radverkehrs, wie die Grundschule und das Sportzentrum, den Gewerbepark oder Siedlungsschwerpunkte anbindet. Sie führt über die Detmolder Straße, die Rosenstraße und die Lindenstraße. Insbesondere die Gesamtheit der Maßnahmen der Rad-Achse führen zur weiteren Steigerung des Radverkehrs.



Arbeitsschritte

1. Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde
2. Fördermittelbeantragung
3. Ausschreibung und Beauftragung der weiteren Leistungsphasen (u.a. Entwurfsplanung)



Im **westlichen Bereich der Lindenstraße**, in dem es aktuell keine Gehwege gibt, soll ein verkehrsberuhigter Bereich eingerichtet werden. Um die Besonderheit der gemeinsam genutzten Fläche zu verdeutlichen, sollen farbliche Markierungen aufgebracht werden. Der Abschnitt wird für den Kfz-Verkehr zu einer Einbahnstraße in Richtung Gewerbegebiet (Freigabe für den Radverkehr in beide Richtungen), damit der morgendliche Bringverkehr zur Kita besser abfließen kann. Die Durchfahrt für den Schwerlastverkehr soll in diesem Bereich (Anlieger frei) zusätzlich verboten sein.

Der **östliche Bereich der Lindenstraße**, in dem der Straßenquerschnitt in Teilen aktuell sehr breit ist, soll zur Fahrradstraße entwickelt werden. Die Einrichtung der Fahrradstraße sollte insbesondere durch flankierende Maßnahmen umgesetzt werden: Markierung eines roten unterbrochenen Beistriches und von Sicherheitsabständen zum Parken, Schaffen von Eingangsbereichen durch Einengung z.B. durch mobile Bäume, Markierung von wechselseitigen Stellplätzen kombiniert mit einer (mobilen) Begrünung. In jedem Fall sollte der Knotenpunktbereich an der Parkstraße baulich eingengt werden. Entlang der Fahrradstraße wird der Radverkehr an den Knotenpunkten bevorrechtigt. Die Knotenpunkte sollten flächig rot markiert werden.

Mobilitätsachsen | Gemeinde Schlangen Maßnahmenkonzeption Lindenstraße

- | | | | |
|--|-------------------------------|--|--|
| | Verkehrsberuhigter Bereich | | Zufahrtsbeschränkung Schwerverkehr |
| | Torsituation schaffen | | Bunte Markierung vor Kita |
| | Mobile Bäume | | Piktogramme und Beschilderung für Radverkehr |
| | Bauliche Anpassung der Knoten | | Bevorrechtigte Querung |

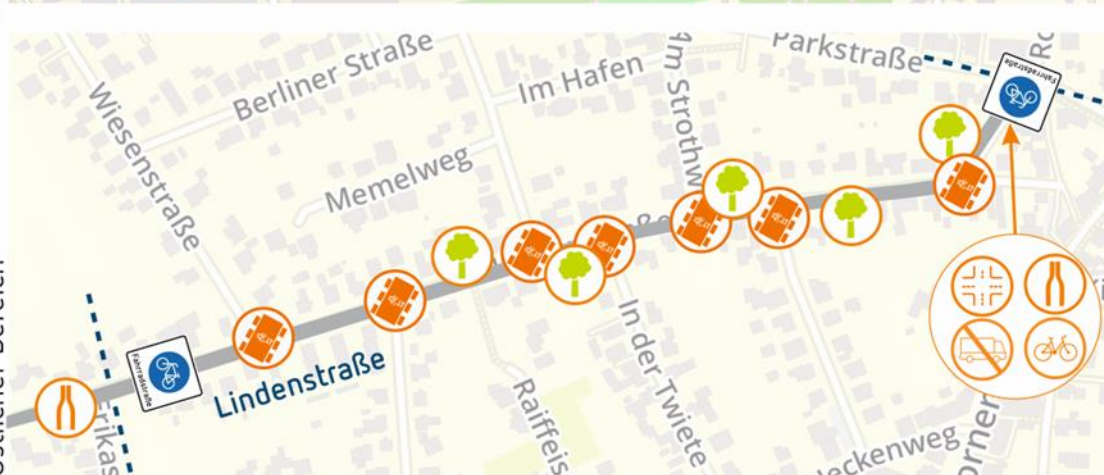
Impressum
Erstellt durch Planersocietät und Pesch Partner
Im Rahmen des Projektes URBANLAND | Stadträume für neue Mobilität
Im Auftrag der OstWestfalenLippe GmbH
Stand: August 2024

Planersocietät
urbane Stadt Ökologie
pp ajs
OWL OstWestfalenLippe
Gemeinschaft der Regionen und der Städte

Westlicher Bereich



Östlicher Bereich



Förderung des Radverkehrs auf der Fahrbahn



Kurzbeschreibung

Die Situation für den Radverkehr auf der Kohlstädter Straße ist im Zentrum nicht optimal. Es gibt zu schmale nicht benutzungspflichtige Radwege im Seitenraum oder Wege mit einer Querpflasterung in roten und hellen Steinen. All diese ungeklärten Situationen führen insbesondere auch an den Kreisverkehren zu Konflikten mit dem Fußverkehr. Das Radfahren soll aus diesem Grunde innerorts auf der Fahrbahn gefördert werden. Eine Temporeduktion von Tempo 30 besteht bereits. Ergänzend sollen Piktogrammketten auf der Fahrbahn markiert werden. In einem Abstand von 50 m werden hier Radpiktogramme auf der Fahrbahn markiert. Im Rahmen von Forschungsprojekten konnte bereits gezeigt werden, dass Piktogrammketten eine Maßnahme sind, um insbesondere die Akzeptanz des Mischverkehrs auf Hauptverkehrsstraßen zu erhöhen, Seitenraumnutzungen zu reduzieren und Routen im Radverkehr zu verdeutlichen. Per Erlass des Landesverkehrsministeriums sind Piktogrammketten mittlerweile auch in NRW möglich. Erste Pläne seitens des Kreises Lippe liegen bereits vor.



Zielsetzung

Reduktion der Konflikte mit dem Fußverkehr;
Förderung des Radverkehrs auf der Fahrbahn
durch Erhöhung der Akzeptanz und
Verdeutlichung der Regelung



Zusammenspiel

Die Piktogrammketten auf der Kohlstädter Straße spielen insbesondere zur Anbindung der Rad-Achsen an die zentralen Einrichtungen eine wichtige Rolle.



Herausforderungen



Damit die Piktogrammketten gut genutzt wird, sollte die Umsetzung mit einer breiten Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgen; in manchen Bereichen sollten Fußpiktogramme die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn weiter verdeutlichen



Überblick

Umsetzungs-
zeitraum



Priorität



Sicherung des Radverkehrs im Seitenraum



Kurzbeschreibung

Einmündungen stellen für Radfahrende im Seitenraum eine zentrale Gefahrenstelle dar. Insbesondere an stark befahrenen Einmündungen und Zufahrten können deswegen Roteinfärbungen zur Erhöhung der Aufmerksamkeit des Kfz-Verkehrs und damit zur Erhöhung der Sicherheit für Radfahrende beitragen. Zusätzlich sollten die Sichtverhältnisse an Einmündungen frei sein. So sollte beispielsweise an kritischen Punkten darauf geachtet werden, dass das Parken unterbunden wird. Auch sollte darauf geachtet werden, dass Wege im Seitenraum regelmäßig freigeschnitten werden, um die nutzbare Breite gewährleisten zu können.



Zielsetzung

Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrende an Einmündungen; Maximierung der notwendigen Breiten für Radinfrastrukturen im Seitenraum



Zusammenspiel

Nur gut nutzbare Rad-Achsen werden zukünftig verstärkt angenommen werden. Die Achsen sollten dann auch sicher und komfortabel nutzbar sein und nicht zu vermehrten Radunfällen führen.



Herausforderungen

Ggf. Ansprache von Privatpersonen im Rahmen von Grünschnitt notwendig



Überblick

Umsetzungs-
zeitraum



Priorität



Verbesserung der Radverkehrsführung an den Ortseingängen



Kurzbeschreibung

In Ortseingängen gibt es häufig das Problem, dass eine Überleitung von einer einseitigen Zweirichtungsführung in eine zweiseitige Einrichtungsführung notwendig wird. Diese Überleitungen sollten verständlich und sicher gestaltet sein. In Schlangen betrifft dies insbesondere den Kreisverkehr Kohlstädter Straße/Knickweg/Emkental/Obere Straße sowie den Ortseingang in Kohlstädt.

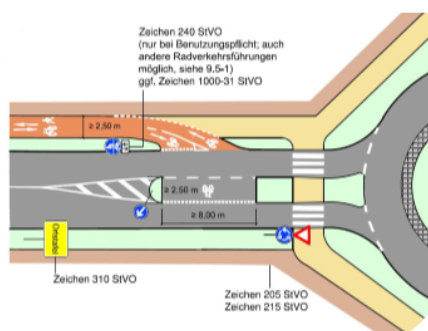
Der Radverkehr sollte im betroffenen Kreisverkehr aufgrund der Verhältnisse im Seitenraum auf der Kreisfahrbahn geführt werden. Am nördlichen Arm des Kreisverkehrs sollte hierfür die vorhandene Überleitung baulich weiter verdeutlicht werden (siehe Musterlösung des Landes BW). Im südlichen Arm sind neue Überleitungen von dem Seitenraum auf die Fahrbahn (und umgekehrt) zu schaffen, damit Radfahrende sicher auf die Fahrbahn gelangen können. Die vorhandenen Furtmarkierungen am Kreisverkehr sind zurückzunehmen.

Am Ortseingang Kohlstädt sollten Radfahrende aus dem Zentrum kommend weiterhin den rechten Seitenraum nutzen können. In Gegenrichtung sollte der Weg für Radfahrende freigegeben werden. Der Weg auf der Ostseite sollte dementsprechend breiter werden, insbesondere durch das Ausweisen von Parkverboten. Radfahrende, die vom Steinweg abwärts in Richtung Kohlstädt/ an Kohlstädt vorbei fahren, sollen gleichzeitig die Fahrbahn nutzen dürfen. Hierfür sind Piktogramme zu markieren. Um von der Fahrbahn auf den einseitigen Zweirichtungsradweg Richtung Zentrum zu gelangen, soll zusätzlich eine kleine „Linksabbiegespur“ für Radfahrende markiert werden.



Zielsetzung

Steigerung der Sicherheit für den Radverkehr an den Ortseingängen



Quelle: Musterlösungen für Radverkehrsanlagen Baden-Württemberg



Herausforderungen

Damit die Überleitungen gut genutzt wird, sollte die Umsetzung mit einer breiten Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgen.



Zusammenspiel

Durch die Verbesserung und Verdeutlichung der Radachsen und die damit verbundene Erhöhung des Radverkehrsanteils müssen neuralgische Punkte im Radnetz gut nutzbar gemacht werden – auch für unsicherere Radfahrende.



Überblick

Umsetzungs-
zeitraum



Priorität



Schaffen neuer Querungsmöglichkeiten



Kurzbeschreibung

Die Durchlässigkeit der Rad-Achsen ist entscheidend für die Akzeptanz. Deswegen sollten insbesondere stark befahrene Straßen gut und sicher gequert werden können. Insbesondere bei der Querung der Kohlstädter Straße auf Höhe der Straße An den Knickwiesen und der Fürstenallee auf Höhe der Steinstraße wird hier Handlungsbedarf gesehen.

An der Kohlstädter Straße ist aufgrund der topografischen Gegebenheiten die Querung sehr schwierig. Hier gilt es, die Anrampung hoch zur Straße so zu gestalten, dass eine ebene Aufstellfläche für den Radverkehr entsteht.

Die Fürstenallee ist aktuell sehr stark befahren, die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 70 km/h. Das Queren für Radfahrende ist hier besonders schwierig, da es keine Mittelinsel gibt. So müssen aktuell beide starken Kfz-Ströme im Blick behalten werden. Insbesondere die Einrichtung einer Mittelinsel erscheint vom Kosten-Nutzen-Verhältnis zielführend. Hier sind weiterführende Abstimmungen mit dem Straßenbaulastträger notwendig.



Zielsetzung

Erhöhung der Sicherheit des Radverkehrs;
Erhöhung der Durchlässigkeit des Netzes



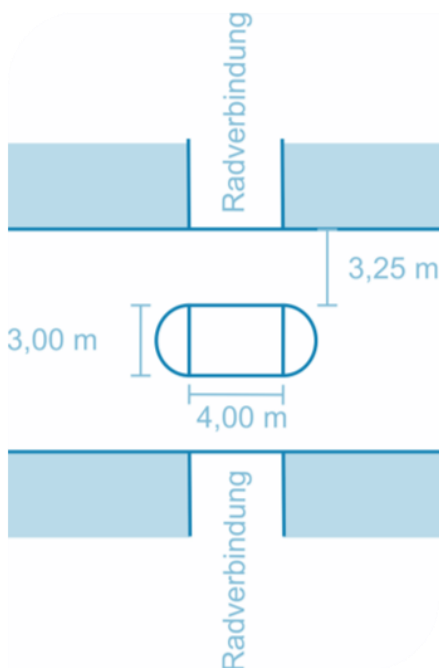
Zusammenspiel

Die Verbesserung der Querungsmöglichkeiten führt zu einer besseren Erreichbarkeit wichtiger Einrichtungen (z.B. Freibad, neues Sportzentrum Oesterholz), sowie der Mobilstation und einer besseren Verknüpfung der Rad-Achsen untereinander.



Herausforderungen

Baumstandorte entlang der Fürstenallee,
Abstimmungen mit dem Straßenbaulastträger;
ggf. Grunderwerb an der Kohlstädter Straße



Überblick

Umsetzungs-
zeitraum



Priorität



Belagserneuerungen



Kurzbeschreibung

Eine ebene Oberfläche, die das ganze Jahr und auch bei Dunkelheit befahren werden kann, ist für Radfahrende besonders wichtig. Zur Vermeidung von Unfällen sollte grundsätzlich die Nutzung von Asphalt angestrebt werden. Dies ist jedoch je nach Lage in Abstimmung z.B. mit dem Naturschutz abzuwägen.

In Schlangen hat sich insbesondere eine Stelle entlang der Rad-Achsen als problematisch im Bereich der Wegeoberfläche erwiesen – entlang der Detmolder Straße zwischen dem Finkenkrug und der Straße im Mühlenknick. Hier sollten die vorhandenen Wurzelauftürche behoben werden.



Zielsetzung

Erhöhung der Sicherheit und des Komforts für den Radverkehr; Verbesserung der Befahrbarkeit und Reinigung auch in den Wintermonaten/ im Herbst



Zusammenspiel

Insbesondere durch die Hervorhebung der Rad-Achsen durch die Randmarkierung ist damit zu rechnen, dass auch mehr Radverkehr die Routen nutzen wird. Dies verbessert die Situation auf den Schul- und Arbeitswegen vor allem in der dunklen Jahreszeit.



Herausforderungen

Abstimmungen mit dem Straßenbaulastträger über Zuständigkeiten; sollte gemeinsam mit den Randmarkierungen erfolgen



Überblick

Umsetzungs-
zeitraum



Priorität



4 Umsetzung und Ausblick

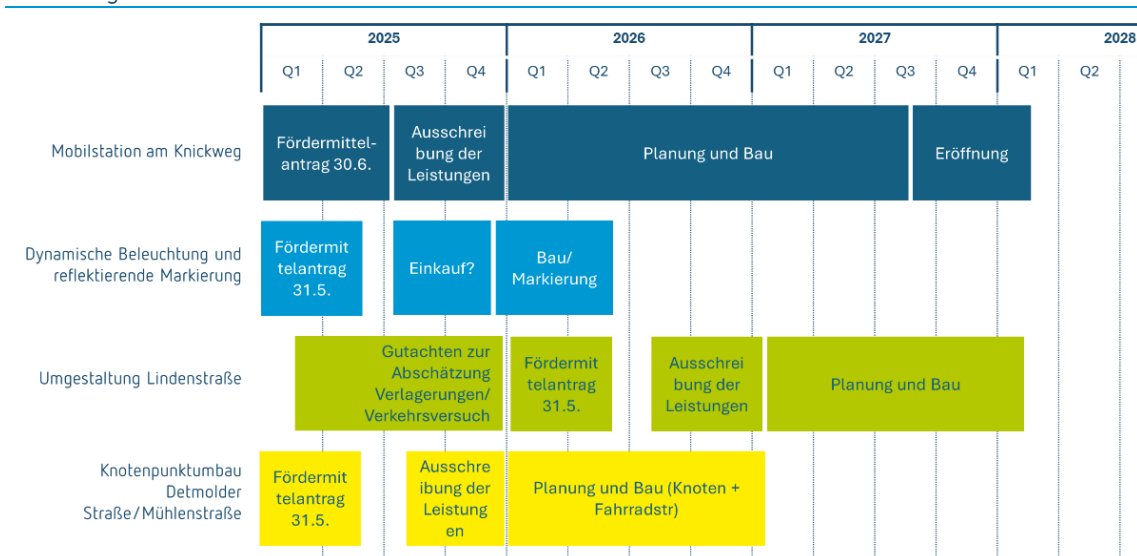
Die dargestellten Maßnahmen bieten die Chance, die Ortsteile besser an die Ortsmitte und an einen attraktiven öffentlichen Verkehr anzubinden sowie insgesamt eine fahrradfreundliche Infrastruktur für die Wege in Schlangen zu schaffen. Die nun vorliegende Konzeptstudie stellt eine wichtige Grundlage für die weitere Planung und Umsetzung der Maßnahmen dar.

Begleitet wurde die Konzeptstudie durch das Klimaschutz- und Mobilitätsmanagement der Gemeinde Schlangen. Die Zuständigkeit für das Projekt sollte weiterhin klar benannt werden, sodass die weitere Planung und spätere Umsetzung koordiniert begleitet werden kann. Aufgabe wird es sein, die unterschiedlichen Stellen in der Gemeinde zusammenzubringen und in die nächsten Schritten einzubeziehen. Auch die Erlangung politischer Beschlüsse, die Akquirierung von Fördermitteln und die Kommunikation der empfohlenen Maßnahmen sind essenziell.

Aktuell gibt es sowohl auf Bundes als auch auf Landesebene vielfältige Fördermöglichkeiten für die Förderung der empfohlenen Maßnahmen. Neben den Bauausgaben werden auch die Planungsausgaben mit einer Pauschale bezogen auf die zuwendungsfähigen Bauausgaben abgegolten.

Zu nennen sind hier insbesondere die Fördermittel aus dem Sonderprogramm „Stadt und Land“ des Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr (MUNV NRW). Hierüber können insbesondere die Maßnahmen im Radverkehr (Fahrradstraße/ Knotenpunktumbauten) gefördert werden. Förderanträge können jeweils bis zum 31. Mai eingereicht werden. Das Thema der Beleuchtung und Reflektierenden Randmarkierung kann über die Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen (NRW; FöRi-Nah) mit bis zu 80 % gefördert werden. Für den Bereich der Entwicklung der Mobilstation ist die Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement des Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr (MUNV NRW) in den Blick zu nehmen. Förderanträge können jeweils bis zum 30. Juni eingereicht werden.

Abbildung 15: nächste Arbeitsschritte in den vier Schlüsselmaßnahmen



Für die weitere Planung ist es sinnvoll, einen gemeinsamen Termin mit den Fördergeber:innen zu organisieren, um insbesondere abzustimmen, welche Fördertöpfe zielgerichtet genutzt werden können und welche Maßnahmen kombiniert eingereicht werden können.

Mit der Konzeptstudie liegt nun ein zusammenhängendes Konzept zur Förderung des Radverkehrs aus den Ortsteilen und innerhalb der Ortsmitte dar. Wichtige Schlüsselmaßnahmen wurden bereits im Rahmen einer öffentlichen Radtour bekannt gegeben. Diese sehr positive Öffentlichkeitsarbeit sollte in der weiteren Planung fortgesetzt werden. Die späteren Nutzenden sollten im weiteren Prozess umfassend beteiligt werden.

Und auch nach der Umsetzung spielt das Thema der Öffentlichkeitsarbeit eine wichtige Rolle, um beispielsweise die Regelungen in der Fahrradstraße zu erläutern und ein gutes Miteinander zu erlangen. Auch das Prinzip und die Vorteile der Mobilstationen werden in den ersten Jahren immer wieder kommuniziert werden müssen.