

**IGS** | P.3



27. Juni 2023  
Gemeinde Schwalmtal

# NAHMOBILITÄTSKONZEPT

Maßnahmensteckbriefe

Projekt 22N007

# NAHMOBILITÄTSKONZEPT

## Gemeinde Schwalmtal

Erstellt im Auftrag der Gemeinde Schwalmtal

Markt 20

41366 Schwalmtal

---

### Bearbeitung

Kirstin Borsbach  
Christian Eckert  
Julia Groth  
Tabea Kesting  
Gina Krämer  
Nicole Stephan  
Michael Vieten  
Christopher Vogt  
Sonja Wenzel

---

### Projektdaten

Laufzeit: seit APR 2022

Stand: 27.06.2023

---

# Übersicht Maßnahmensteckbriefe

## **Maßnahmensteckbrief Nr. 01**

S2.04 Einrichtung einer Fahrradstraße, Felderseite

## **Maßnahmensteckbrief Nr. 02**

P3.01 Querungshilfe mit Überführung des Radverkehrs, Boisheimer Straße

## **Maßnahmensteckbrief Nr. 03**

S3.07 Abschnittsbildung durch Querungshilfen, Dorfstraße / Schellerstraße

## **Maßnahmensteckbrief Nr. 04**

P3.09 Querungshilfe, Roermonder Straße

## **Maßnahmensteckbrief Nr. 05**

S3.16 Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht, St.-Michael-Straße

## **Maßnahmensteckbrief Nr. 06**

S2.23 Einrichtung einer Fahrradstraße, Schulstraße

## **Maßnahmensteckbrief Nr. 07**

P3.18 Änderung der Vorfahrtssituation, KP St.-Michael-Straße / Schulstraße

## **Maßnahmensteckbrief Nr. 08**

S3.14 Tempo 30 und wechselseitiges Parken, Dülkener Straße

## **Maßnahmensteckbrief Nr. 09**

P3.12 Mini-Kreisverkehr, KP Dülkener Straße / Friedenstraße

## **Maßnahmensteckbrief Nr. 10**

P2.19 Änderung der Vorfahrtssituation, KP Friedenstraße / Turmstraße

## **Maßnahmensteckbrief Nr. 11**

S1.14 Markieren des Parkens auf der Fahrbahn, Friedenstraße / Eickener Straße

## **Maßnahmensteckbrief Nr. 12**

S1.16 Neuverteilung der Flächen im Straßenraum, Am Zoppenberg

## **Maßnahmensteckbrief Nr. 13**

P3.26 Gehwegüberfahrt Römerstraße, KP L 371 / Römerstraße / Heerstraße

## **Maßnahmensteckbrief Nr. 14**

Schulwegsicherung

## **Maßnahmensteckbrief Nr. 15**

Einrichtung von Hol- und Bringzonen

# NAHMOBILITÄTSKONZEPT GEMEINDE SCHWALMTAL

## Ortschaft

Dilkrath

## Straße / Lage

Felderseite, Gertrudisstraße bis Renneperstraße

## Maßnahme

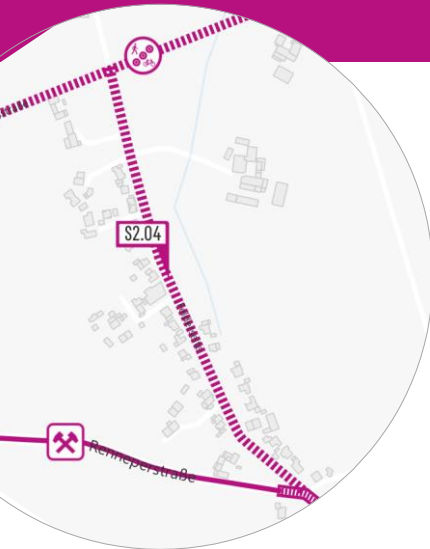
Einrichtung einer Fahrradstraße

## Maßnahmen-Nr.

S2.04 (Kombination mit S2.03)



## FÖRDERUNG DES RADVERKEHRS



### Hintergrund

#### Ausgangslage

- Tempo 50 im bebauten Abschnitt der Felderseite
- Keine Seitenräume
- Geradliniger Straßenverlauf, hohe Geschwindigkeiten möglich
- Weder Radvorrangnetz noch touristisches Radnetz

#### Zielsetzung

Der Radverkehr soll gegenüber dem Kfz-Verkehr priorisiert werden und es ist eine angemessene Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs sicherzustellen. Da es keine Seitenräume gibt, dienen Blumenkübel o.Ä. als Schutzräume für den Fußverkehr.

### Maßnahmenbeschreibung

Einrichtung einer Fahrradstraße mit entsprechender Beschilderung (VZ 244.1 bzw. VZ 244.2). Unverkennbare Gestaltung der Fahrradstraße mit begleitenden Markierungen und wiederkehrenden Elementen. Wechselseitige Anordnung von Blumenkübeln o.Ä., um die Fahrbahn zu verschwenken und eine angemessene Fahrgeschwindigkeit der Kfz sicherzustellen.

### Abhängigkeiten

Konflikte	keine
Voraussetzungen	keine

### Umsetzung

Baulicher Aufwand	gering
Umsetzungskosten	bis 25.000 €
Zuständigkeit	Gemeinde Schwalmthal

Priorität	hoch
Realisierungszeitraum	weniger als 5 Jahre

### Fördermöglichkeiten

Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV NRW)

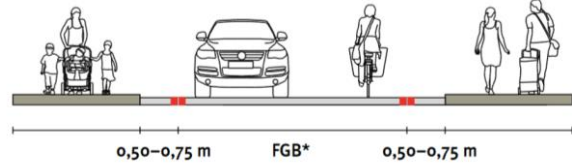


Beispielskizze: Einrichtung einer Fahrradstraße  
Felderseite, Gertrudisstraße bis Renneperstraße

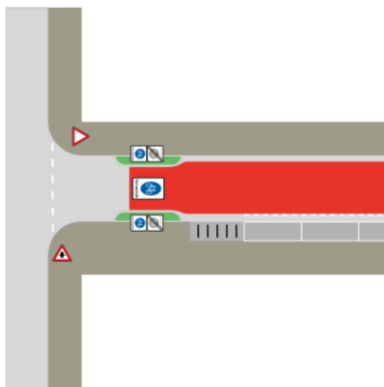


### Gestaltung:

- Die Fahrradstraße kann entweder mit doppelter Begleitlinie (s. Beispielskizze oben) oder in gänzlicher Roteinfärbung (s. Prinzipskizze unten) markiert werden. Hierzu ist die aktuelle Auflage des „Leitfaden Fahrradstraßen“ der AGFS zu berücksichtigen.
- Es ist eine Einfahrtsituation zu gestalten. Um die Torwirkung zu verdeutlichen, können Fahrbahnverengungen eingesetzt werden (s. Prinzipskizze unten).
- Markierung von wiederkehrenden Elementen in Form von Fahrrad-Piktogrammen



AGFS Leitfaden Fahrradstraßen (2023)  
QS2.1: mit Kfz-Verkehr ohne Kfz-Parken



AGFS Leitfaden Fahrradstraßen (2023)  
NE1: Tor-Situation mit Fahrbahneinengung

- Die Fahrgassenbreite ist konstant, variierende Fahrbahnbreiten sind über die Begleitstreifen zu regulieren
- Die Begleitstreifen sind max. 0,75 m breit
- Hinsichtlich der Markierung ist die aktuelle Auflage der RMS zu berücksichtigen
- VZ 244.1 „Beginn einer Fahrradstraße“ und VZ 244.2 „Ende einer Fahrradstraße“ beidseitig im Bereich der Torsituation

Dilkrath

Felderseite, Gertrudisstraße bis Renneperstraße

Einrichtung einer Fahrradstraße (S2.04, Kombination mit S2.03)



GEMEINDE  
SCHWALMTAL



# NAHMOBILITÄTSKONZEPT GEMEINDE SCHWALMTAL

## Ortschaft

Dilkrath

## Straße / Lage

Boisheimer Straße, Höhe Hausnummer 4

## Maßnahme

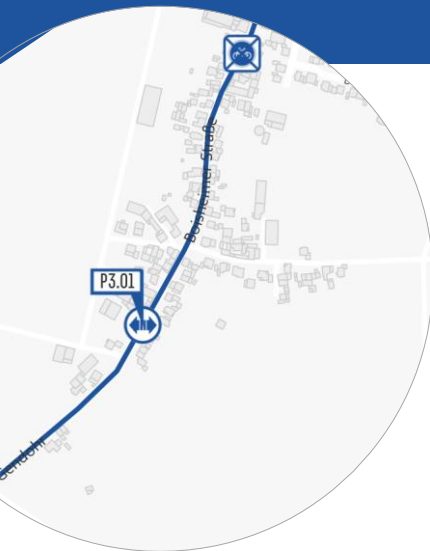
Querungshilfe mit Überführung des Radverkehrs

## Maßnahmen-Nr.

P3.01 (Kombination mit S3.01)



## KOMBINIERTE FÖRDERUNG FUß + RAD



### Hintergrund

#### Ausgangslage

- Tempo 50 auf der Boisheimer Straße (K 7) außerorts, Tempo 30 innerorts
- Radvorrangroute und Kfz-Hauptroute entlang der Boisheimer Straße
- Außerorts: eins. gem. Geh-/Radweg, innerorts zukünftig: Mischverkehrsführung (S3.01)
- Rund 3.100 Kfz/24h entlang der Boisheimer Straße

#### Zielsetzung

Die Mittelinsel vereinfacht den Übergang für den Radverkehr von der Führung außerorts zur Führung innerorts. Außerdem hebt sie die Ortseingangssituation und die damit einhergehende reduzierte zulässige Höchstgeschwindigkeit hervor.

### Maßnahmenbeschreibung

Auf Höhe der Hausnummer 4 (Ortseingang Süd) ist eine Überführung des Radverkehrs in Form einer Mittelinsel anzuordnen. Radfahrende, die außerorts auf dem einseitigen gemeinsamen Geh- und Radweg fahren, werden über die Mittelinsel in die Mischverkehrsführung bei Tempo 30 überführt. Die derzeitige Benutzungspflicht der Radwege ist in diesem Abschnitt aufzuheben (S3.01).

### Abhängigkeiten

#### Konflikte

ggf. Grunderwerb erforderlich

#### Voraussetzungen

Rücksprache mit dem Kreis Viersen

### Umsetzung

#### Baulicher Aufwand

mittel bis hoch

#### Priorität

hoch

#### Umsetzungskosten

50.000 € - 100.000 €

#### Realisierungszeitraum

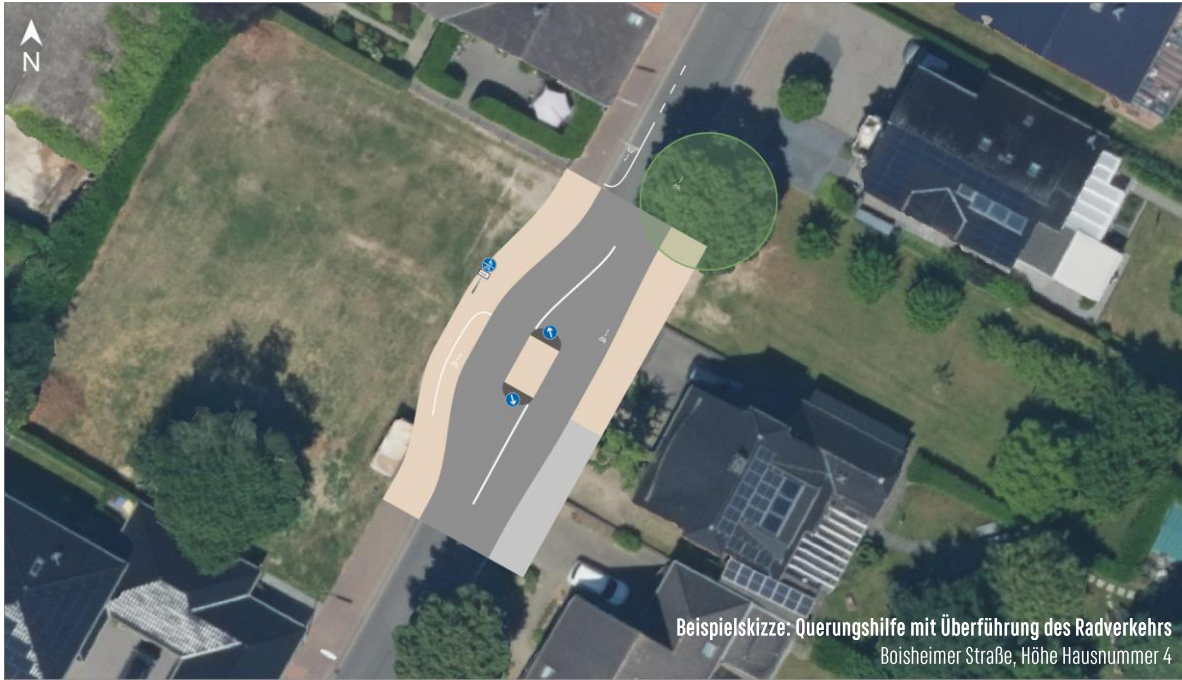
weniger als 5 Jahre

#### Zuständigkeit

Kreis Viersen

### Fördermöglichkeiten

Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV NRW)

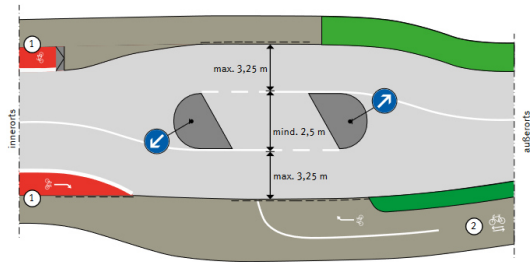


Beispielskizze: Querungshilfe mit Überführung des Radverkehrs  
Boisheimer Straße, Höhe Hausnummer 4



### Gestaltung:

- Einrichtung einer Mittelinsel zur Überführung des Radverkehrs vom einseitigen gemeinsamen Geh- und Radweg (außerorts) in eine Mischverkehrsführung auf der Fahrbahn bei Tempo 30 (innerorts)
- Entscheidungsgründe: Hervorhebung der Ortseingangssituation  
Wechsel der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h  
außerorts einseitig geführte Radverkehrsanlage wird aufgelöst  
Kfz-Verkehr wird auf querende Radfahrende aufmerksam gemacht
- Maße der Aufstellfläche: mind. 2,50 x 4,00 m
- Ggf. Inselköpfe im Innenbereich abschrägen oder abrunden, um Fahrtbeziehung zu verdeutlichen (s. Prinzipskizze rechts)
- Verlängerung des Gehwegs auf der östlichen Straßenseite bis mindestens zur Mittelinsel
- Markierung von entsprechenden leitenden Symbolen und Linien für die Überführung des Radverkehrs
- Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht entlang der Boisheimer Straße innerorts



AGFS Leitfaden Querungsstellen für die Nahmobilität (2021)  
QSR 10A: Ortseingang mit Mittelinsel



VZ 241-30



VZ 240

Dilkrath

Boisheimer Straße, Höhe Hausnummer 4

Querungshilfe mit Überführung des Radverkehrs (P3.01, Kombination mit S3.01)



GEMEINDE  
SCHWALMTAL



Agentur für  
Kommunikation  
und Mobilität GmbH



# NAHMOBILITÄTSKONZEPT GEMEINDE SCHWALMTAL

## Ortschaft

Amern

## Straße / Lage

Dorfstraße / Schellerstraße, Hauptstr. bis Kasender Str.

## Maßnahme

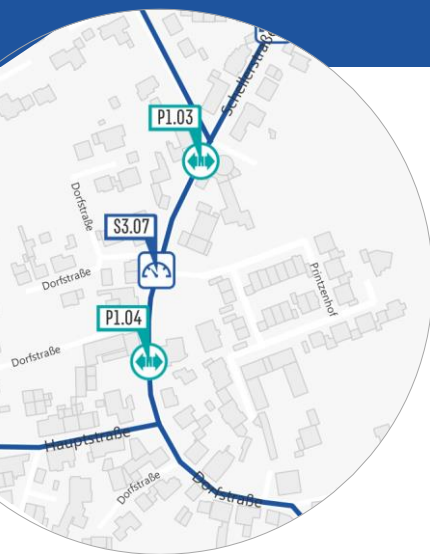
Abschnittsbildung durch Querungshilfen

## Maßnahmen-Nr.

S3.07, P1.03 und P1.04 (Kombination mit S3.03 und P1.01)



## KOMBINIERTE FÖRDERUNG FUß + RAD



## Hintergrund

### Ausgangslage

- Tempo 50 auf dem Straßenzug Dorfstraße / Schellerstraße (K 25)
- Fußhauptroute, Radvorrangroute und Kfz-Hauptroute
- Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn
- Linienbusverkehr entlang der Dorfstraße

### Zielsetzung

Durch die Reduzierung bzw. Sicherstellung der Kfz-Geschwindigkeit wird die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr attraktiviert. Die Querung der K 25 wird erleichtert, insbesondere für Grundschulkinder.

## Maßnahmenbeschreibung

Entlang des Straßenzugs Dorfstraße / Schellerstraße sollen in regelmäßigen Abständen Querungshilfen für den Fußverkehr angeordnet werden. Dies verringert die Barrierewirkung der Kreisstraße und stellt eine angemessene Kfz-Geschwindigkeit sicher.

## Abhängigkeiten

<b>Konflikte</b>	keine
<b>Voraussetzungen</b>	Rücksprache mit dem Kreis Viersen

## Umsetzung

<b>Baulicher Aufwand</b>	mittel	<b>Priorität</b>	hoch
<b>Umsetzungskosten</b>	25.000 – 50.000 €	<b>Realisierungszeitraum</b>	weniger als 5 Jahre
<b>Zuständigkeit</b>	Kreis Viersen		

## Fördermöglichkeiten

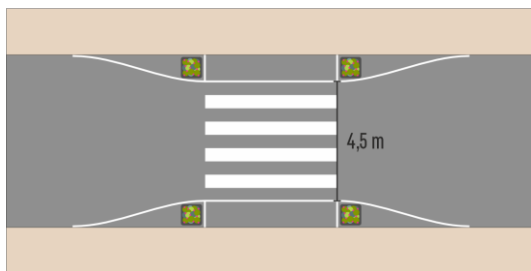
Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV NRW)





### Gestaltung:

- Zur Sicherstellung einer nutzungsverträglichen Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs sind wiederkehrende geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen in einem Abstand von 100 – 150 m erforderlich (RASt 2006).
- Ggf. ist ein Fußgängerüberweg und/oder Fahrbahnanhebungen im Bereich der Querungsstelle zu ergänzen.



Um kurzfristig einen Effekt zu erzielen, eignen sich temporäre Maßnahmen im Bereich der Querungsstelle. Diese können im Rahmen von späteren Baumaßnahmen (bspw. im Zusammenhang mit Plateauaufpflasterungen) baulich verstetigt werden.

### Langfristig:

Langfristig wird entlang des Straßenzugs Waldnieler Straße / Dorfstraße / Schellerstraße (K 25) innerorts eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h empfohlen. Neuverteilung der Flächen im Straßenraum.



### Problemstellen 116 und 119 aus KiTa- und Schulwegekonzept:

Kurzfristig Querungshilfe über Dorfstraße in Höhe der Bushaltestelle / Stichwege und in Höhe der Einmündung Kasender Straße.

Mögliche Querungshilfe für Grundschul Kinder: bis ca. 60 Kfz/0,25h: Vorgezogene Seitenräume oder Mittelinsel

ab ca. 60 Kfz/0,25h: Vorgezogene Seitenräume mit Fußgängerüberweg

Langfristig Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h.

## Waldniel

Dorfstraße / Schellerstraße, Hauptstraße bis Kasender Straße

Abschnittsbildung durch Querungshilfen (S3.07, P1.03 und P1.04, Kombination mit S3.03 und P1.01)



# NAHMOBILITÄTSKONZEPT GEMEINDE SCHWALMTAL

## Ortschaft

Waldniel

## Straße / Lage

Roermonder Straße, östlich Einmündung Gangesallee

## Maßnahme

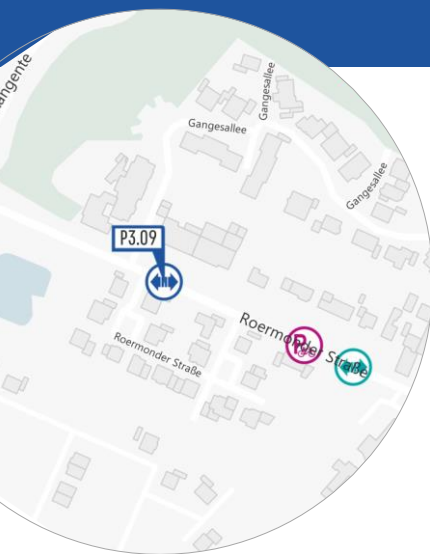
Querungshilfe

## Maßnahmen-Nr.

P3.09



## KOMBINIERTE FÖRDERUNG FUß + RAD



### Hintergrund

#### Ausgangslage

- Tempo 50 auf Roermonder Straße, v85 liegt bei 59 km/h, vmax bei 107 km/h
- Radhauptroute und Kfz-Hauptroute entlang der Roermonder Straße
- Hohes Aufkommen an querenden KiTa-Verkehren
- Linienbusverkehr entlang der Roermonder Straße

#### Zielsetzung

Durch die Querungshilfe wird das Queren der Roermonder Straße insbesondere für Kinder erleichtert. Außerdem wird durch die Einengung und die Wartepflicht am Fußgängerüberweg eine Reduzierung der Kfz-Geschwindigkeit in diesem Abschnitt erwartet.

### Maßnahmenbeschreibung

Einrichtung einer Querungshilfe über die Roermonder Straße durch vorgezogen Seitenräume in Verbindung mit einem Fußgängerüberweg. Die Querungsstelle ist entsprechend zu beschildern und die Beleuchtung ist zu prüfen. Die Fahrbahn sollte derart verengt sein, dass sich ein Bus und ein Pkw bei reduzierter Geschwindigkeit problemlos begegnen können.

### Abhängigkeiten

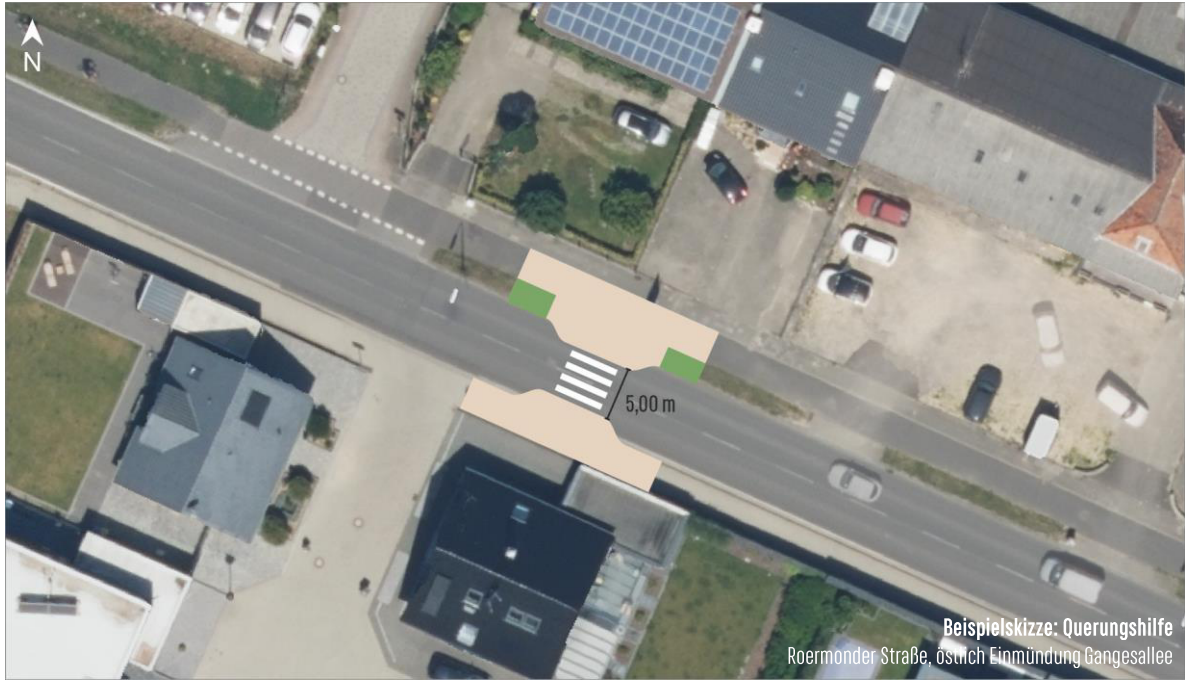
Konflikte	keine
Voraussetzungen	Rücksprache mit dem Kreis Viersen

### Umsetzung

Baulicher Aufwand	mittel	Priorität	hoch
Umsetzungskosten	25.000 – 50.000 €	Realisierungszeitraum	weniger als 5 Jahre
Zuständigkeit	Kreis Viersen		

### Fördermöglichkeiten

Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV NRW)



### Gestaltung:

- Verdeutlichung des Vorrangs für den Fußverkehr durch Einengung der Fahrbahn (Begegnungsfall Bus – Pkw bei verringerter Geschwindigkeit beachten)
- Gewährleistung der Sichtbeziehungen durch freizuhalten Bereiche an der Querungsstelle
- Markierung (VZ 293) und Beschilderung (VZ 350) des Fußgängerüberwegs inkl. erhöhter Anbringung mittels Kragarms
- Beleuchtung des Fußgängerüberwegs
- Die aktuelle Auflage der Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) ist zu berücksichtigen



Leitfaden zur Anlage von Fußgängerüberwegen in Baden-Württemberg (2019)  
Fußgängerüberweg mit vorgezogenen Seitenräumen

### Problemstelle 23 aus KiTa- und Schulwegekonzept:

Kurzfristig Querungshilfe östlich der Einmündung Gangesallee in Form eines Fußgängerüberwegs (ggf. mit vorgezogenen Seitenräumen) oder Mittelinsel. Langfristig Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Roermonder Straße auf 30 km/h.

Waldniel

Roermonder Straße, östlich Einmündung Gangesallee

Querungshilfe (P3.09)



GEMEINDE  
SCHWALMTAL



# NAHMOBILITÄTSKONZEPT GEMEINDE SCHWALMTAL

## Ortschaft

Waldniel

## Straße / Lage

St.-Michael-Straße, Dülkener Straße bis Schulstraße

## Maßnahme

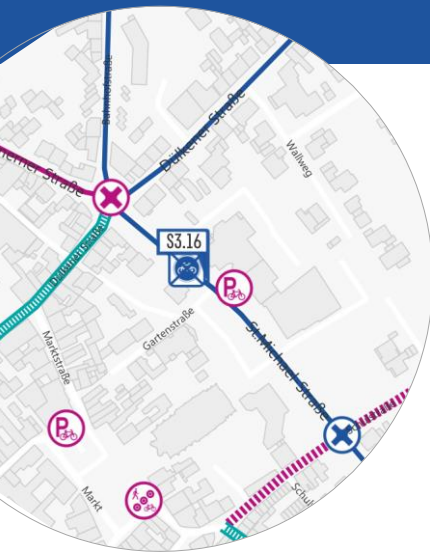
Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht

## Maßnahmen-Nr.

S3.16 (Kombination mit S3.17)



## KOMBINIERTE FÖRDERUNG FUß + RAD



### Hintergrund

#### Ausgangslage

- Tempo 30 auf St.-Michael-Straße
- Radvorrangroute, Fußvorrangroute (Kernbereich) und Kfz-Vorrangroute
- Getrennter Geh- und Radweg im Seitenraum (VZ 241-30)
- Gehwegbreite größtenteils < 2,50 m
- Linienbusverkehr entlang der St.-Michael-Straße

#### Zielsetzung

Die Führung des Radverkehrs wird attraktiviert, indem die Benutzungspflicht des zu schmalen und sanierungsbedürftigen Radwegs aufgehoben wird. Die gewonnene Fläche wird dem Fußverkehr zugeteilt oder entsiegelt und für Begrünung genutzt. Das Konfliktpotenzial im Bereich der Bushaltestelle „Waldniel Kirche“ wird reduziert.

### Maßnahmenbeschreibung

Die Benutzungspflicht des getrennten Geh- und Radwegs entlang der St.-Michael-Straße wird aufgehoben und der Radverkehr wird bei Tempo 30 im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Langfristig sind die Flächen im Seitenraum umzubauen und dem Fußverkehr bzw. Begrünung zu widmen. Ggf. ist eine Piktogrammreihe mit Fahrrad-Symbolen auf der Fahrbahn zu markieren. Die Furten in den Einmündungen sind zu demarkieren.

### Abhängigkeiten

Konflikte keine

Voraussetzungen keine

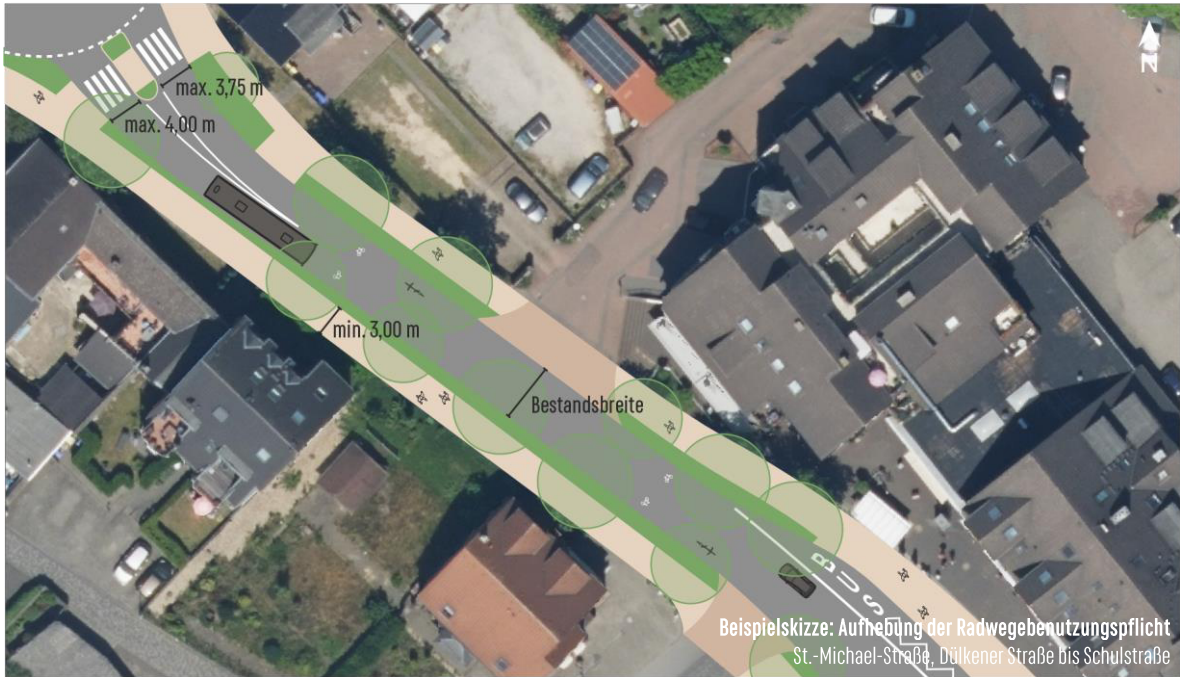
### Umsetzung

Baulicher Aufwand gering  
Umsetzungskosten bis 25.000 €  
Zuständigkeit Gemeinde Schwalmtal

Priorität hoch  
Realisierungszeitraum weniger als 5 Jahre

### Fördermöglichkeiten

Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV NRW)



Beispielskizze: Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht  
St.-Michael-Straße, Dülkener Straße bis Schulstraße



VZ 237



VZ 240

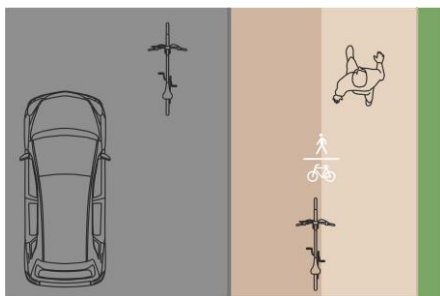


VZ 241-30



### § 2 Abs. 4 StVO

„Eine Pflicht, Radwege in der jeweiligen Fahrrichtung zu benutzen, besteht nur, wenn dies durch Zeichen 237, 240 oder 241 angeordnet ist. Rechte Radwege ohne die Zeichen 237, 240 oder 241 dürfen benutzt werden. [...] Wer mit dem Rad fährt, darf ferner rechte Seitenstreifen benutzen, wenn keine Radwege vorhanden sind und zu Fuß Gehende nicht behindert werden.“



Piktogramm „Nutzungsrecht“ (eigene Darstellung)  
Prinzipialskizze

### Piktogramm „Nutzungsrecht“

Bei der Markierung muss der Radverkehr lediglich „erforderlichenfalls [...] die Geschwindigkeit dem Fußgängerverkehr anpassen. [...] Zu Fuß Gehende dürfen darauf vertrauen, dass Radfahrende auf sie Rücksicht nehmen und notfalls rechtzeitig durch Glockenzeichen auf sich aufmerksam machen; erst dann müssen sie eine Passage freigeben.“ [VwV-StVO zu § 41]



Für Radfahrende besteht weiterhin die Möglichkeit, die Seitenräume zu nutzen. Gleichzeitig ist die Nutzung der Fahrbahn gestattet, was durch Fahrrad-Piktogramme auf der Fahrbahn verdeutlicht werden kann.

Waldniel

St.-Michael-Straße, Dülkener Straße bis Schulstraße

Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht (S3.16, Kombination mit S3.17)

# NAHMOBILITÄTSKONZEPT GEMEINDE SCHWALMTAL

## Ortschaft

Waldniel

## Straße / Lage

Schulstraße, St.-Michael-Straße bis Friedenstraße

## Maßnahme

Einrichtung einer Fahrradstraße

## Maßnahmen-Nr.

S2.23 (Kombination mit S2.22 und P3.18)



## FÖRDERUNG DES RADVERKEHRS



### Hintergrund

#### Ausgangslage

- Tempo 30 in diesem Abschnitt der Schulstraße, kein Linienbusverkehr
- Radvorrangroute und Fußhauptroute
- Hohes Aufkommen an KiTa- und Schulverkehren, KiTa unmittelbar anliegend
- Beidseitig Parken, teilweise auf der Fahrbahn, teilweise im Seitenraum

#### Zielsetzung

Dem Radverkehr soll entlang der Schulstraße Vorrang gewährt werden, was insbesondere dem fahradfahrenden Schülerverkehr zugutekommt. Der Seitenraum steht dann ausschließlich den zu Fuß Gehenden zur Verfügung, wodurch ausreichend Platz für Begegnung und Aufenthalt besteht.

### Maßnahmenbeschreibung

Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht in der Schulstraße und Einrichtung einer Fahrradstraße mit entsprechender Beschilderung (VZ 244.1 bzw. VZ 244.2). Unverkennbare Gestaltung der Fahrradstraße mit begleitenden Markierungen und wiederkehrenden Elementen. Sortierung des Parkens auf der Fahrbahn zur Einhaltung von Sichtfeldern und zur Verkehrsberuhigung.

### Abhängigkeiten

Konflikte keine

Voraussetzungen keine

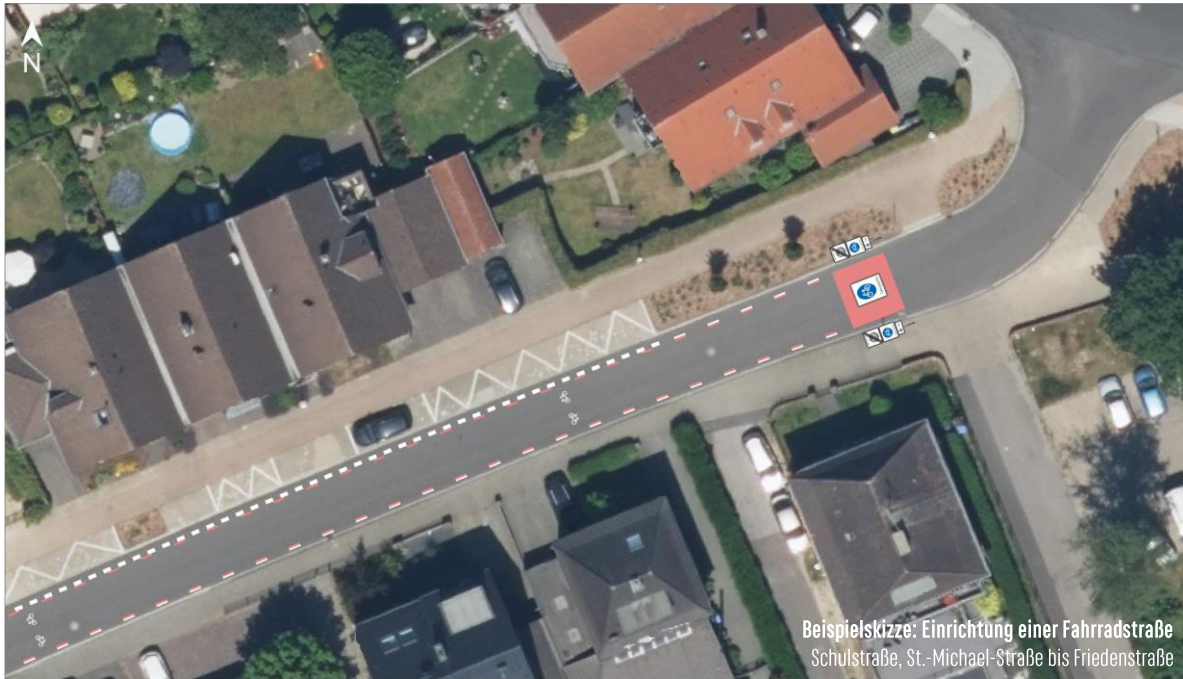
### Umsetzung

Baulicher Aufwand gering  
Umsetzungskosten bis 25.000 €  
Zuständigkeit Gemeinde Schwalmtal

Priorität hoch  
Realisierungszeitraum weniger als 5 Jahre

### Fördermöglichkeiten

Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV NRW)

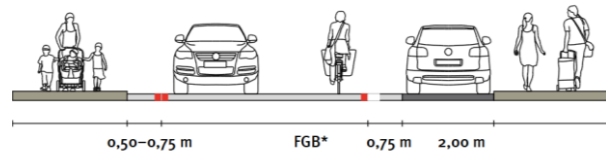


Beispielskizze: Einrichtung einer Fahrradstraße  
Schulstraße, St.-Michael-Straße bis Friedenstraße

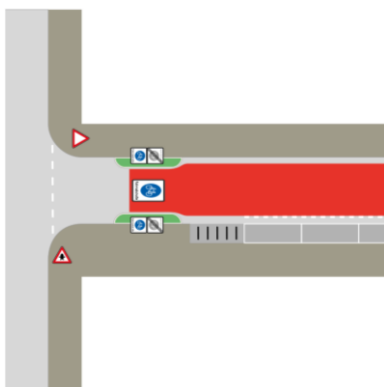


### Gestaltung:

- Die Fahrradstraße kann entweder mit doppelter Begleitlinie (s. Beispielskizze oben) oder in gänzlicher Roteinfärbung (s. Prinzipskizze unten) markiert werden. Hierzu ist die aktuelle Auflage des „Leitfaden Fahrradstraßen“ der AGFS zu berücksichtigen.
- Es ist eine Einfahrtsituation zu gestalten. Um die Torwirkung zu verdeutlichen, können Fahrbahnverengungen eingesetzt werden (s. Prinzipskizze unten).
- Markierung von wiederkehrenden Elementen in Form von Fahrrad-Piktogrammen



AGFS Leitfaden Fahrradstraßen (2023)  
QS2.3: mit Kfz-Verkehr und Kfz-Parken



AGFS Leitfaden Fahrradstraßen (2023)  
NE1: Tor-Situation mit Fahrbahneinengung

- Die Fahrgassenbreite ist konstant, variierende Fahrbahnbreiten sind über die Begleitstreifen zu regulieren
- Die Begleitstreifen sind max. 0,75 m breit, Sicherheitstrennstreifen neben Parkständen sind zwingend 0,75 m breit
- Hinsichtlich der Markierung ist die aktuelle Auflage der RMS zu berücksichtigen
- VZ 244.1 „Beginn einer Fahrradstraße“ und VZ 244.2 „Ende einer Fahrradstraße“ beidseitig im Bereich der Torsituation

Waldniel

Schulstraße, St.-Michael-Straße bis Friedenstraße

Einrichtung einer Fahrradstraße (S2.23, Kombination mit S2.22 und P3.18)



GEMEINDE  
SCHWALMTAL



# NAHMOBILITÄTSKONZEPT GEMEINDE SCHWALMTAL

## Ortschaft

Waldniel

## Straße / Lage

Knotenpunkt St.-Michael-Straße / Schulstraße

## Maßnahme

Änderung der Vorfahrtssituation

## Maßnahmen-Nr.

P3.18 (Kombination mit S2.22 und S2.23)



## KOMBINIERTE FÖRDERUNG FUß + RAD



### Hintergrund

#### Ausgangslage

- St.-Michael-Straße bevorrechtigt gegenüber Schulstraße
- Tempo 30 (im westlichen Knotenpunktarms der Schulstraße Tempo 50)
- Radvorrangroute auf St.-Michael-Straße und Schulstraße
- KiTa- und Schulhauptroute entlang der Schulstraße
- Linienbusverkehr entlang der St.-Michael-Straße

#### Zielsetzung

Nachdem die Schulstraße als Fahrradstraße ausgewiesen wurde (S2.22 und S2.23) soll sie gegenüber der St.-Michael-Straße bevorrechtigt werden. Dies sichert den KiTa- und Schulverkehr und wirkt geschwindigkeitsreduzierend entlang der St.-Michael-Str. Die FGÜ fördern zudem ein sicheres und zügiges Queren des Fußverkehrs.

### Maßnahmenbeschreibung

Die Fahrradstraße Schulstraße erhält Vorfahrt gegenüber der St.-Michael-Straße (VZ 301) während die St.-Michael-Straße wartepflichtig ist (VZ 205). Um die Vorfahrtssituation zu verdeutlichen, wird empfohlen, den Knotenpunktbereich aufzupflastern und Anrampungen in der St.-Michael-Str. zu installieren. Hierbei ist auf eine gute Befahrbarkeit durch Busse und Rettungswagen zu achten.

### Abhängigkeiten

#### Konflikte

keine

#### Voraussetzungen

Umsetzung der Maßnahmen S2.22 und S2.23, Rücksprache mit den Verkehrsbetrieben und der Feuerwehr

### Umsetzung

#### Baulicher Aufwand

mittel bis hoch

#### Umsetzungskosten

50.000 – 100.000 €

#### Zuständigkeit

Gemeinde Schwalmtal

#### Priorität

hoch

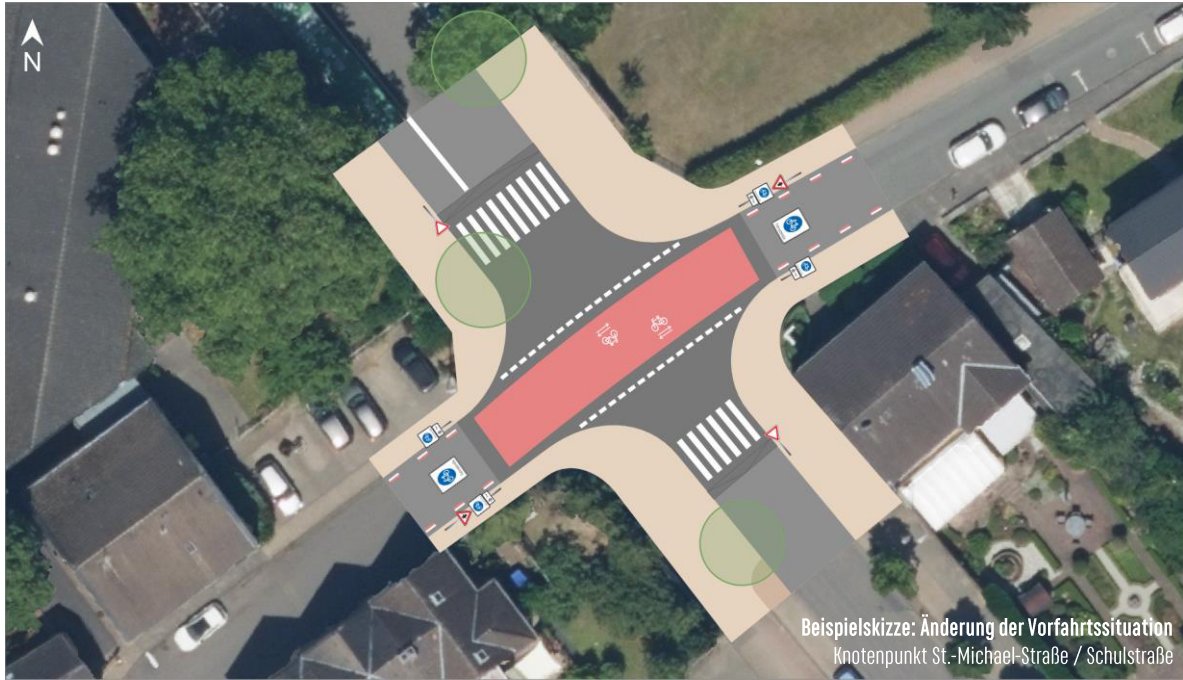
#### Realisierungszeitraum

weniger als 5 Jahre

### Fördermöglichkeiten

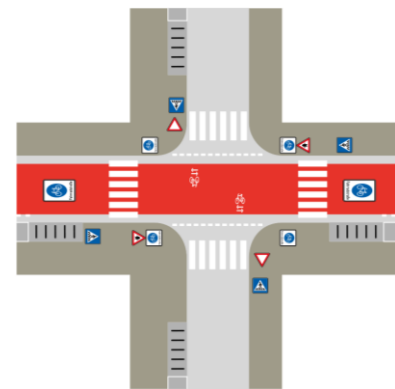
Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV NRW)





### Gestaltung:

- Aufpflasterung des Knotenpunkttinnenbereichs zur Erhöhung der Aufmerksamkeit und Verkehrsberuhigung
- Anrampung in den Zufahrten der St.-Michael-Straße (für Busse und Rettungswagen gut zu befahren)
- FGÜ in beiden Knotenpunktarmen der St.-Michael-Straße
- Roteinfärbung des Knotenpunktbereichs der Fahrradstraße
- Wiederkehrendes Element im Knotenmittelpunkt, z.B. Fahrradpiktogramme
- VZ 244.1 „Beginn einer Fahrradstraße“ beidseitig in den Knotenpunktarmen der Schulstraße
- Hinsichtlich der Markierung ist die aktuelle Auflage der RMS zu berücksichtigen
- Die Fahrradstraße kann entweder mit doppelter Begleitlinie (s. Beispielskizze oben) oder in gänzlicher Roteinfärbung (s. Prinzipskizze rechts) markiert werden. Hierzu ist die aktuelle Auflage des „Leitfaden Fahrradstraßen“ der AGFS zu berücksichtigen.



AGFS Leitfaden Fahrradstraßen (2023)  
KP2.3: 4-armig und Vorfahrt Fahrradstraße

### Problemstelle 62 aus KiTa- und Schulwegekonzept:

Kurzfristig Überprüfen und Herstellen von Sichtbeziehungen, regelmäßiger Grünschnitt. Überprüfung der Beleuchtung am FGÜ und Beobachtung der Missachtung der Vorfahrt von zu Fuß Gehenden. Messung und Kontrolle der Geschwindigkeit auf der St.-Michael-Straße. Langfristig Fahrradstraße Schulstraße und Änderung der Vorfahrtssituation.

Waldniel

Knotenpunkt St.-Michael-Straße / Schulstraße

Änderung der Vorfahrtssituation (P3.18, Kombination mit S2.22 und S2.23)



GEMEINDE  
SCHWALMTAL



# NAHMOBILITÄTSKONZEPT GEMEINDE SCHWALMTAL

## Ortschaft

Waldniel

## Straße / Lage

Dülkener Straße, St.-Michael-Straße bis Schulzentrum

## Maßnahme

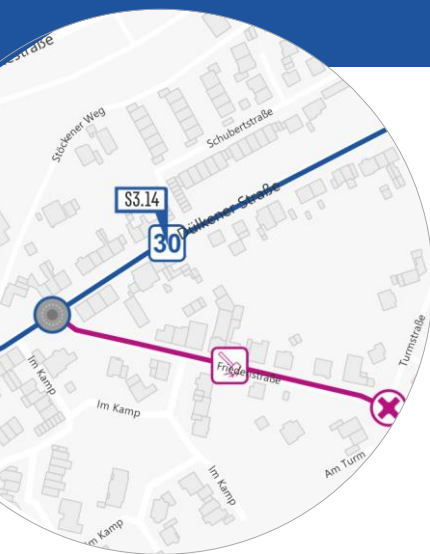
Tempo 30 und wechselseitiges Parken

## Maßnahmen-Nr.

S3.14 (Kombination mit P3.12)



## KOMBINIERTE FÖRDERUNG FUß + RAD



### Hintergrund

#### Ausgangslage

- Tempo 50 auf dem Großteil der Dülkener Straße
- Radhauptroute und Fußhauptroute, hohes Aufkommen an Schulverkehren
- Radverkehr im Mischverkehr auf Fahrbahn, abschnittsweise einseitig Schutzstreifen
- Gehwegbreite größtenteils < 1,50 m
- Linienbusverkehr entlang der Dülkener Straße

#### Zielsetzung

Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit stellt eine Erhöhung der Verkehrssicherheit und Attraktivierung für den Fuß- und Radverkehr dar. Insbesondere der Schulverkehr ist in diesem Straßenabschnitt zu schützen. Durch die Anordnung von wechselseitigem Parken werden Kfz-Führende zu langsamer Fahrweise verleitet.

### Maßnahmenbeschreibung

Anordnung von Tempo 30 auf der Dülkener Straße und Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Der abschnittsweise einseitig angeordnete Schutzstreifen ist zu demarkieren. Für das Parken auf der Fahrbahn werden Parkflächen markiert, die wechselseitig angeordnet sind und die Sichtfelder aus Stichstraßen freigehalten. Neben parkenden Fahrzeugen ist ein Sicherheitstrennstreifen (0,75 m) zum Radverkehr zu markieren.

### Abhängigkeiten

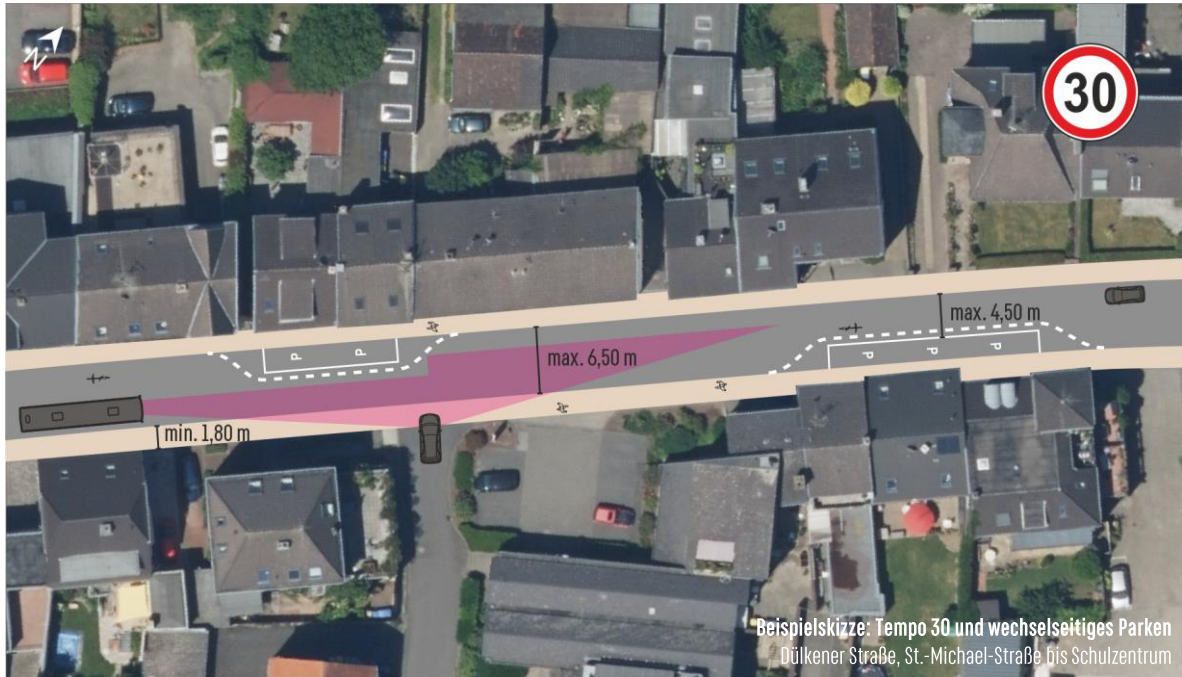
Konflikte	keine
Voraussetzungen	Rücksprache mit dem Verkehrsbetrieb

### Umsetzung

Baulicher Aufwand	gering	Priorität	hoch
Umsetzungskosten	bis 25.000 €	Realisierungszeitraum	weniger als 5 Jahre
Zuständigkeit	Gemeinde Schwalmatal		

### Fördermöglichkeiten

Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV NRW)



ADFC Frankfurt am Main (Bertram Giebeler)  
Sicherheitsstrennstreifen zu parkenden Kfz

### Gestaltung:

- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h
- Demarkierung des abschnittsweise einseitigen Schutzstreifens
- Markieren von Parkbereichen (Breite 2,00 m) auf der Fahrbahn
- Sicherstellung von Sichtverhältnissen aus Stichstraßen
- 0,75 m Sicherheitsstrennstreifen zum Parken markieren



Neue Regelwerke der FGSV (derzeit in Erarbeitung):

„Wenn Parken im Straßenraum nicht zu vermeiden ist, sind Sicherheitsstrennstreifen mit einer Mindestbreite von 0,75 Meter zu allen Arten der Radverkehrsführung vorzusehen - so auch bei Radfahrstreifen, Schutzstreifen und in Fahrradstraßen. Dies soll die sog. Dooring-Unfälle vermeiden, bei denen Radfahrende mit unvorhersehbar geöffneten Türen geparkter PKW kollidieren.“  
(Quelle: www.fgsv.de)

### Langfristig:

In den Abschnitten der Dülkener Straße, die in den vergangenen Jahren noch nicht saniert wurden, wird eine ganzheitliche Umgestaltung des Straßenquerschnitts empfohlen. Die Fahrbahnbreite sollte dabei maximal 6,50 m und die Gehwegbreite auf einer Straßenseite mindestens 1,80 m betragen. Bei der Umgestaltung ist für eine Integration von Begrünung in den Straßenraum zu sorgen.

### Problemstelle 67 aus KiTa- und Schulwegekonzept:

Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h und Radfahrende im Mischverkehr.

Waldniel

Dülkener Straße, St.-Michael-Straße bis Schulzentrum

Tempo 30 und wechselseitiges Parken (S3.14, Kombination mit P3.12)



GEMEINDE  
SCHWALMTAL



# NAHMOBILITÄTSKONZEPT GEMEINDE SCHWALMTAL

## Ortschaft

Waldniel

## Straße / Lage

Knotenpunkt Dülkener Straße / Friedenstraße

## Maßnahme

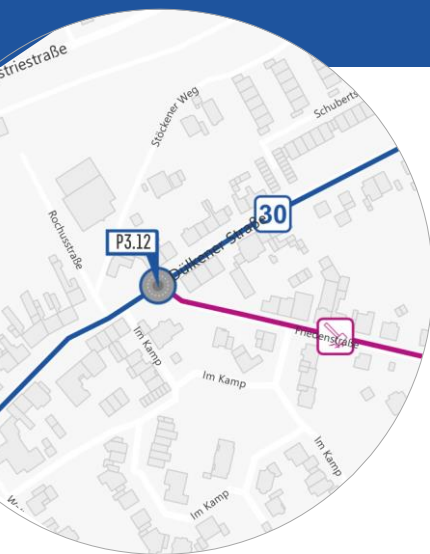
Mini-Kreisverkehr

## Maßnahmen-Nr.

P3.12 (Kombination mit S3.14)



## KOMBINIERTE FÖRDERUNG FUß + RAD



## Hintergrund

### Ausgangslage

- Tempo 50 auf dem Großteil der Dülkener Straße
- Vorfahrt geregelter Knotenpunkt, Friedenstraße wartepflichtig
- Linienbusverkehr entlang der Dülkener Straße
- Querende Schulkinder in Nord-Süd-Richtung
- Langer Querungsweg über Friedenstraße

### Zielsetzung

Durch den Umbau des Knotenpunkts in einen Mini-Kreisverkehr mit überfahrbarer Mittelinsel wird die Übersichtlichkeit insbesondere für den querenden Fußverkehr sowie den Radverkehr erhöht. Der Kreisverkehr erzeugt eine Abschnittsbildung entlang der Dülkener Straße, was geschwindigkeitsdämpfend wirkt.

## Maßnahmenbeschreibung

Der Knotenpunkt Dülkener Straße / Friedenstraße wird zu einem Mini-Kreisverkehr mit einem Außendurchmesser von 18 Metern umgebaut. In allen drei Knotenpunktarmen ist ein Fußgängerüberweg zu markieren und die Zu- und Ausfahrten sind nach den Maßen der aktuellen Regelwerke zu gestalten. Die Mittelinsel des Kreisverkehrs ist überfahrbar auszubauen, sodass Linienbusse sie problemlos überfahren können.

## Abhängigkeiten

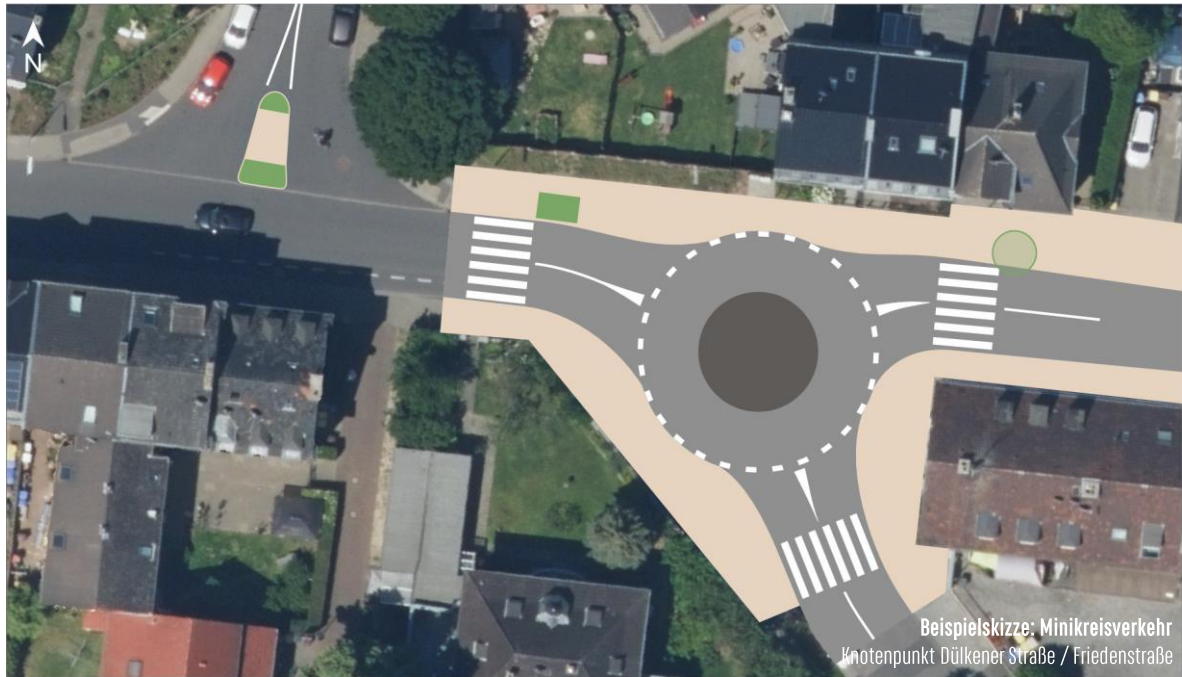
Konflikte	keine
Voraussetzungen	Rücksprache mit dem Verkehrsbetrieb

## Umsetzung

Baulicher Aufwand	hoch	Priorität	hoch
Umsetzungskosten	mehr als 100.000 €	Realisierungszeitraum	5 bis 10 Jahre
Zuständigkeit	Gemeinde Schwalmtal		

## Fördermöglichkeiten

Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV NRW)



### Gestaltung:

- Außendurchmesser 18 Meter
- Kreisfahrbahn 4 - 6 Meter (Schleppkurven sind zu prüfen)
- Fahrstreifenbreite Kreiszufahrt: 3,25 – 3,75 Meter
- Fahrstreifenbreite Kreisausfahrt: 3,50 – 4,00 Meter
- Die Kreisinsel ist so zu gestalten, „dass sie von Pkw nicht oder nur selten, von Lkw und Bussen ohne nennenswerte Probleme mit niedriger Geschwindigkeit überfahren werden kann.“ (RASt 2006, S.117)
- Gehwegbreiten mind. 2,50 Meter
- In jedem Knotenpunktarm ist ein FGÜ anzuordnen (Berücksichtigung aktuelle Regelwerke und Leitfäden)
- Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn, Demarkierung des Schutzstreifens im östlichen Knotenpunktarm der Dülkener Straße



AGFS Querungsstellen für die Nahmobilität (2021)  
Titelblatt

### Problemstellen 67 und 68 aus KiTa- und Schulwegekonzept:

Querungshilfe über Einmündung Rochusstraße zur Verkürzung des Querungsweges. Querungshilfe über die Dülkener Straße ggf. mit Vorrang (FGÜ). Querungshilfe über Einmündung Friedenstraße zur Verkürzung des Querungsweges. Überprüfen und Herstellen aller Sichtbeziehungen: Anfahrtsicht, Überquerungsstellen etc.

Waldniel

Knotenpunkt Dülkener Straße / Friedenstraße

Mini-Kreisverkehr (P3.12, Kombination mit S3.14)



GEMEINDE  
SCHWALMTAL



# NAHMOBILITÄTSKONZEPT GEMEINDE SCHWALMTAL

## Ortschaft

Waldniel

## Straße / Lage

Knotenpunkt Friedenstraße / Turmstraße

## Maßnahme

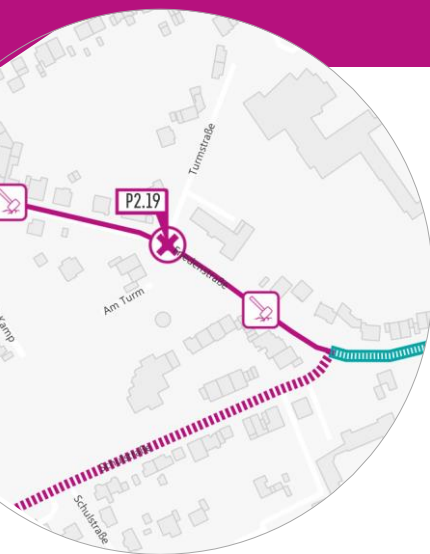
Änderung der Vorfahrtssituation

## Maßnahmen-Nr.

P2.19



## FÖRDERUNG DES RADVERKEHRS



## Hintergrund

### Ausgangslage

- Tempo 30 auf der Friedenstraße, kein Linienbusverkehr
- Radhauptroute entlang der Friedenstraße
- Stark frequentierte Schulroute entlang der Turmstraße, bevorrechtigt durch FGÜ
- Unübersichtlicher Knotenpunkt, schlechte Sichtbeziehungen, teilw. zugeparkt

### Zielsetzung

Dem Strom an Schulkindern, der über die Turmstraße zum Schulzentrum geht und fährt, soll an besagtem Knotenpunkt Vorfahrt gewährt werden. Dies vermeidet unklare Vorfahrtssituationen und sorgt durch entsprechende Gestaltung für ein langsames Heranfahren der Radfahrenden und Kfz-Führenden auf der Friedenstraße.

## Maßnahmenbeschreibung

Es wird eine sichere Querungsstelle über die Friedenstraße eingerichtet, die vorzugsweise in Form einer Gehwegüberfahrt mit Vorrang für die Turmstraße gestaltet ist. Der Knotenpunktbereich sollte dabei aufgepflastert sein und die Wartepflicht für die Friedenstraße ist gestalterisch unmissverständlich zu verdeutlichen. Dabei ist vor allem auf ausreichende Sichtbeziehungen zu achten.

## Abhängigkeiten

Konflikte	keine
Voraussetzungen	keine

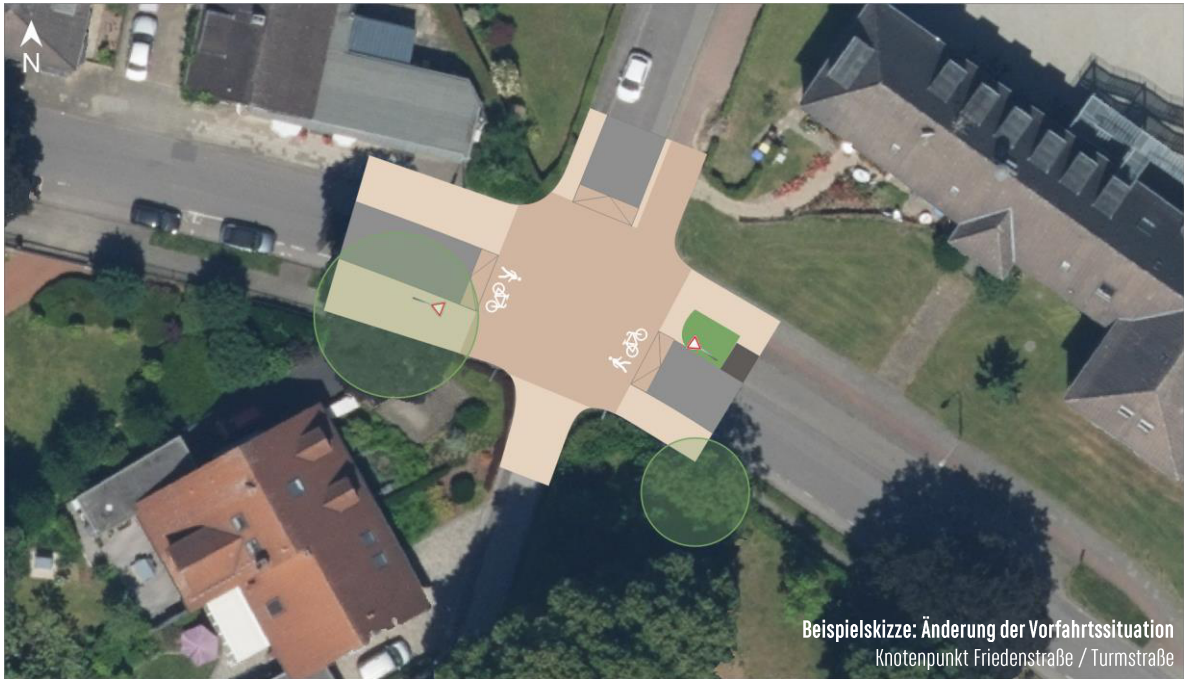
## Umsetzung

Baulicher Aufwand	mittel
Umsetzungskosten	25.000 – 50.000 €
Zuständigkeit	Gemeinde Schwalmtal

Priorität	hoch
Realisierungszeitraum	weniger als 5 Jahre

## Fördermöglichkeiten

Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV NRW)

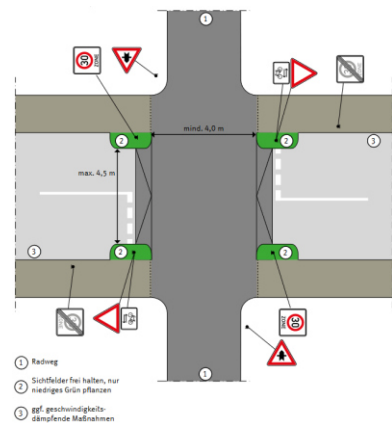


Beispielskizze: Änderung der Vorfahrtssituation  
Knotenpunkt Friedenstraße / Turmstraße



### Gestaltung:

- Entscheidungsgrund: Radverkehrsachse mit hoher Bedeutung (z.B. Schulwegverbindung)
- Aufpflasterung der Querungsstelle auf Gehwegniveau
- Verdeutlichung der Vorfahrt der Turmstraße durch:
  - Verengung der Friedenstraße
  - Anrampung in der Friedenstraße, die derart gestaltet sein sollte, dass sie durch Rettungswagen problemlos überfahren werden kann
  - Aufweitung der Turmstraße im Bereich der Querungsstelle
- Keine durchgehende Bordsteinführung entlang der Friedenstraße
- Ggf. Wartelinie in der Friedenstraße
- Ggf. zusätzliche geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen



AGFS Leitfaden Querungsstellen für die  
Nahmobilität (2021)

QSR 02A: Bevorrechtigung der Radverkehrsführung

### Problemstelle 71 aus KiTa- und Schulwegekonzept:

Kurzfristig Überprüfen und Herstellen von Sichtbeziehungen und Überwachung der Geschwindigkeiten auf der Friedenstraße. Ggf. Rückbau der Parkstände, die Sichtbeziehungen einschränken und als Hof- und Bringzone genutzt werden. Langfristig gesicherte Querungsstelle für Fuß- und Radfahrende (LSA oder Gehwegüberfahrt mit Aufpflasterung).

## Waldniel

Knotenpunkt Friedenstraße / Turmstraße

Änderung der Vorfahrtssituation (P2.19)



# NAHMOBILITÄTSKONZEPT GEMEINDE SCHWALMTAL

## Ortschaft

Waldniel

## Straße / Lage

Friedenstraße / Eickener Straße, Schulstr. bis Heerstr.

## Maßnahme

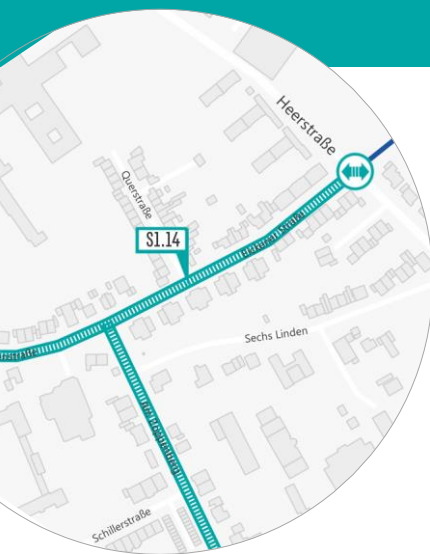
Markieren des Parkens auf der Fahrbahn

## Maßnahmen-Nr.

S1.14



## FÖRDERUNG DES FUßVERKEHRS



### Hintergrund

#### Ausgangslage

- Tempo 30 auf dem Straßenzug Friedenstr. / Eickener Straße, kein Linienbusverkehr
- Radvorrangroute und Fußhauptroute bei einer Gehwegbreite von 1,50 – 2,00 m
- Hohes Aufkommen an KiTa- und Schulkindern
- Fahrbahnbreiten von 6,50 – 7,00 m, beids. unsortiertes Parken am Fahrbahnrand

#### Zielsetzung

Dem Fußverkehr soll durch eine Neuverteilung der Flächen mehr Platz im Seitenraum eingeräumt werden. Durch die Ordnung des Parkens auf der Fahrbahn werden Sichtbeziehungen sichergestellt und es wird eine Reduzierung der gefahrenen Kfz-Geschwindigkeit erreicht.

### Maßnahmenbeschreibung

Die Fahrbahn ist auf das notwendige Maß für Erschließungsstraßen mit geringem Bus-/Lkw-Verkehr zu verschmälern. Der gewonnene Platz ist dem Seitenraum zuzuteilen und für ausreichende Gehwegbreiten sowie Begrünung und Aufenthalt zu nutzen. Das Parken auf der Fahrbahn ist möglichst wechselseitig anzuordnen und derart zu markieren, dass notwendige Sichtdreiecke freigehalten werden.

### Abhängigkeiten

Konflikte	keine
Voraussetzungen	keine

### Umsetzung

Baulicher Aufwand	hoch	Priorität	hoch
Umsetzungskosten	mehr als 100.000 €	Realisierungszeitraum	5 bis 10 Jahre
Zuständigkeit	Gemeinde Schwalmtal		

### Fördermöglichkeiten

Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV NRW)



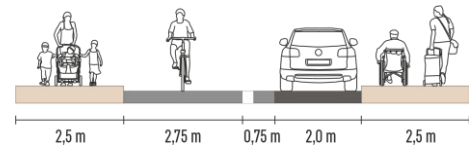
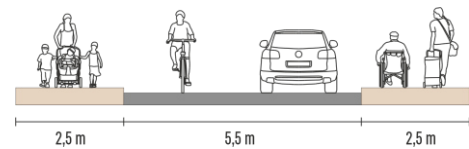


Beispielskizze: Sortierung des Parkens auf der Fahrbahn  
Friedenstraße / Eickener Straße, Schulstraße bis Heerstraße



### Gestaltung:

- Die Fahrbahnbreite in Erschließungsstraßen ohne Linienbusverkehr beträgt im Regelfall 4,50 – 5,50 m (vgl. RAS 2006). Soll Parken auf der Fahrbahn ermöglicht werden, sollte die Fahrbahnbreite neben Parkständen 3,50 m betragen, sodass sie von jeder Fahrzeugart problemlos passiert werden kann.
- Da der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt wird, ist neben Parkständen ein Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m zu markieren. Dieser kann bei Bedarf von Kfz überfahren werden und zählt daher zur Fahrbahnbreite.



### Kurzfristig

Als kurzfristig umsetzbare Maßnahme wird empfohlen, die Parkstände auf der Fahrbahn im derzeitigen Querschnitt zu markieren. Die Anordnung sollte wechselseitig erfolgen, wobei auf ausreichende Begegnungsflächen zwischen den Parkständen zu achten ist. Die Sichtverhältnisse aus Stichstraßen sind zu wahren und neben den Parkständen ist ein 0,75 m breiter Sicherheitstrennstreifen zum Radverkehr zu markieren.

### Problemstellen 51, 52 und 55 aus KiTa- und Schulwegkonzept:

Kurzfristig eindeutige Parkraumregelung mit Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn. Langfristig Verbreiterung der Gehwege auf mind. 2,50 m. Überprüfen und Herstellen der Sichtbeziehungen an Querungsstellen, regelmäßiger Grünschnitt.

## Waldniel

Friedenstraße / Eickener Straße, Schulstraße bis Heerstraße

Markieren des Parkens auf der Fahrbahn (S1.14)



# NAHMOBILITÄTSKONZEPT GEMEINDE SCHWALMTAL

## Ortschaft

Waldniel

## Straße / Lage

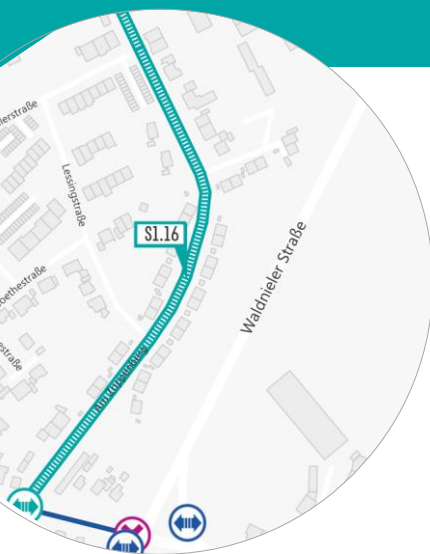
Am Zoppenberg, Schillerstraße bis Gladbacher Straße

## Maßnahme

Neuverteilung der Flächen im Straßenraum

## Maßnahmen-Nr.

Sl.16



## FÖRDERUNG DES FUßVERKEHRS

### Hintergrund

#### Ausgangslage

- Tempo 30 und Einbahnstraße (FR Nord) in diesem Abschnitt von Am Zoppenberg
- Radhauptroute und Fußhauptroute bei Gehwegbreiten von weniger als 1,50 m
- Hohes Aufkommen an Schulverkehren, Schulbusverkehr und Schulbushaltestelle
- Fahrbahnbreite ca. 5,70 m, Parken unsortiert am rechten Fahrbahnrand

#### Zielsetzung

Durch die Neuverteilung der Flächen werden den Kindern auf ihrem Weg zu Schule ausreichend breite Flächen zur Verfügung gestellt, sodass ein Ausweichen auf die Fahrbahn vermieden wird. Die Aufenthaltsqualität wird deutlich gesteigert und die Kfz-Fahrgeschwindigkeit reduziert.

### Maßnahmenbeschreibung

Der südliche Abschnitt von Am Zoppenberg (Gladbacher Straße bis Zufahrt Schule) ist in eine Mischverkehrsfläche umzugestalten, in der sortiert Parkraum in Kombination mit Begrünung angeboten wird. Im nördlichen Abschnitt (Zufahrt Schule bis Schillerstraße) ist die Fahrbahn der Einbahnstraße auf das notwendige Breitenmaß zu reduzieren und die gewonnene Fläche für ausreichend breite Gehwege und Aufenthalt zu nutzen.

### Abhängigkeiten

#### Konflikte

Schulbusverkehr

#### Voraussetzungen

Rücksprache mit den Betreibenden des Schulbusses und der Feuerwehr

### Umsetzung

#### Baulicher Aufwand

hoch

#### Priorität

hoch

#### Umsetzungskosten

mehr als 100.000 €

#### Realisierungszeitraum

5 bis 10 Jahre

#### Zuständigkeit

Gemeinde Schwalmtal

### Fördermöglichkeiten

Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV NRW)

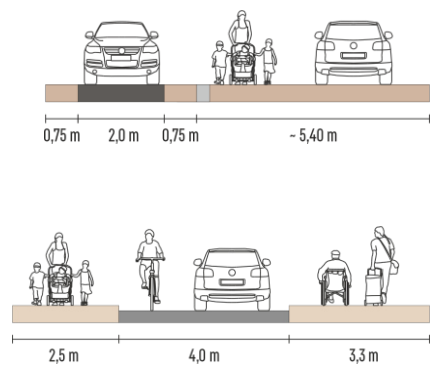


Beispielskizze: Neuverteilung der Flächen im Straßenraum  
Am Zoppenberg, Schillerstraße bis Gladbacher Straße



#### Gestaltung südlicher Abschnitt:

- Um dem Fußverkehr in dem schmalen Querschnitt ausreichend Flächen zur Verfügung zu stellen und dennoch Parkstände zu erhalten, wird empfohlen, eine Mischverkehrsfläche anzulegen. Die Schulbushaltestelle ist in den nördlichen Abschnitt zu verlegen.
- Die Einbahnstraßenregelung könnte in diesem Abschnitt von Am Zoppenberg dann entfallen. Im nördlichen Ausfahrbereich ist das VZ 267 „Einfahrt verboten“ anzuordnen (s. Beispielskizze).
- Die Parkstände sind in Kombination mit Grünflächen wechselseitig anzuordnen. Dabei ist darauf zu achten, dass der Schulbus die Verschwenkungen problemlos passieren kann.



#### Gestaltung nördlicher Abschnitt:

- Die Fahrbahnbreite in Einbahnstraßen mit Radverkehr in Gegenrichtung beträgt im Regelfall 3,50 m (vgl. RAS 2006). Um ein sicheres Begegnen zwischen Kfz und entgegenkommenden Radfahrenden zu gewährleisten, wird jedoch eine Fahrbahnbreite von 4,00 m empfohlen. Das Parken ist in diesem Abschnitt zu untersagen und ausreichend zu kontrollieren.
- Der westliche Gehweg sollte eine Regelbreite von 2,50 m aufweisen, die übrigen Flächen sind dem östlichen Gehweg zuzuteilen. Das Einplanen von Begrünung oder Sitzgelegenheiten ist zu prüfen.

#### Problemstellen 37 und 39 aus KiTa- und Schulwegekonzept:

Kurzfristig geschwindigkeitsreduzierende Elemente und prüfen, ob Gehweg im Bereich der Bushaltestelle erweitert werden kann (mind. 2,50 m). Langfristig Gestaltung Tempo 30-Zone und prüfen, ob Durchgangsverkehr reduziert werden kann.  
Barrierefreier Ausbau der Haltestelle.

### Waldniel

Am Zoppenberg, Schillerstraße bis Gladbacher Straße

Neuverteilung der Flächen im Straßenraum (S1.16)

# NAHMOBILITÄTSKONZEPT GEMEINDE SCHWALMTAL

## Ortschaft

Waldniel

## Straße / Lage

Knotenpunkt L 371 / Römerstraße / Heerstraße

## Maßnahme

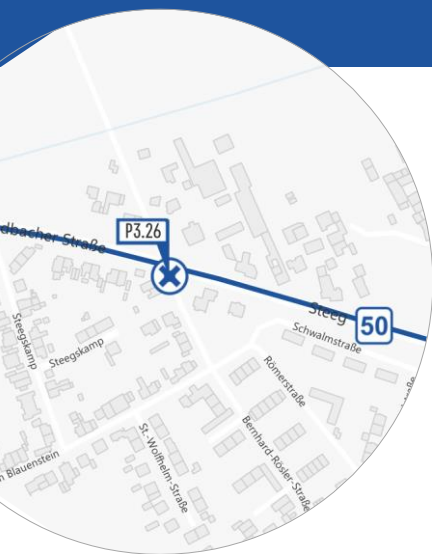
Gehwegüberfahrt Römerstraße

## Maßnahmen-Nr.

P3.26 (Kombination mit S3.22)



## KOMBINIERTE FÖRDERUNG FUß + RAD



### Hintergrund

#### Ausgangslage

- L 371 bevorrechtigt gegenüber Römerstraße und Heerstraße
- Tempo 70 auf L 371, Tempo 30 auf Römerstraße und Heerstraße
- Radvorrangroute entlang L 371, einseitiger gemeinsamer Geh- und Radweg
- Regelmäßiges Überfahren des Stoppschildes (VZ 206) in Römerstraße
- Hohes Konfliktpotenzial zw. Radfahrenden entlang L 371 und Kfz aus Römerstraße

#### Zielsetzung

Eine Gehwegüberfahrt in der Einmündung Römerstraße soll die Wartepflicht der Kfz aus der Römerstraße verdeutlichen. Die Anrampung stellt dabei eine stark reduzierte Anfahrgeschwindigkeit sicher und mindert so das Unfallpotenzial. Das Abbiegen der Fahrzeuge von der L 371 in die Römerstraße wird dabei nicht beeinträchtigt.

### Maßnahmenbeschreibung

Die Einmündung Römerstraße wird als Gehwegüberfahrt gestaltet, bei der zur Römerstraße hin eine starke Anrampung eingerichtet wird. Zur Seite der L 371 ist die Anrampung flacher zu gestalten, damit die Fahrzeuge beim Abbiegen nicht eingeschränkt werden und zusätzliches Konfliktpotenzial mit entgegenkommendem Kfz-Verkehr auf der L 371 verursacht wird.

### Abhängigkeiten

Konflikte	keine
Voraussetzungen	Rücksprache mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW

### Umsetzung

Baulicher Aufwand	mittel	Priorität	hoch
Umsetzungskosten	25.000 – 50.000 €	Realisierungszeitraum	weniger als 5 Jahre
Zuständigkeit	Landesbetrieb Straßen.NRW		

### Fördermöglichkeiten

Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV NRW)  
Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus (MUNV NRW)



### Gestaltung:

- Gehwegüberfahrt mit Anrampung zu beiden Seiten als optische Unterstützung des Vorrangs von Fuß- und Radverkehr und zur Geschwindigkeitsdämpfung
- Steile Anrampung zur Römerstraße hin, um die anfahrenden Kfz stark zu bremsen
- Flache Anrampung zur L 371 hin, um ein zügiges Abbiegen von der L 371 in die Römerstraße zu ermöglichen und so Konflikte mit dem entgegenkommenden Kfz-Verkehr entlang der L 371 zu vermeiden
- Tempo 50 in diesem Abschnitt der L 371 (S3.22)
- Erhöhung der Sicherheit für Fuß- und Radverkehr, Erleichterung des Querens für Rollstuhlfahrende und Personen mit Rollator o.Ä. sowie Erhöhung des Fahrkomforts für Radfahrende

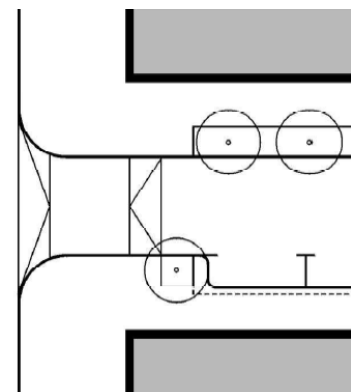


Bild 114: Gehwegüberfahrt in Einmündung

### Kurzfristig

Installation von Bodenschwellen in der Römerstraße, sodass die Kfz gezwungen sind, in Schrittgeschwindigkeit an die Haltelinie im Knotenpunkt heranzufahren.

### Problemstelle 11 aus KiTa- und Schulwegekonzept:

Einbindung der Unfallkommission: Unfallhergang und -ursache im Detail betrachten. Langfristig prüfen, ob eine Signalisierung des gesamten Knotenpunktes möglich ist.

Waldniel

Knotenpunkt L 371 / Römerstraße / Heerstraße

Gehwegüberfahrt Römerstraße (P3.26, Kombination mit S3.22)



GEMEINDE  
SCHWALMTAL



Agentur für  
Kommunikation  
und Mobilität GmbH



# NAHMOBILITÄTSKONZEPT GEMEINDE SCHWALMTAL

## Ortschaften

Gesamtes Gemeindegebiet

## Maßnahme

Schulwegsicherung

## Präsentation

Teil 1 – Vorgehen Schul-Kita-Wegecheck

Teil 2 – Maßnahmenvorschläge für 128 Örtlichkeiten



## KITA- UND SCHULWEGE



## Hintergrund

### Ausgangslage

- Viele Ho- und Bringverkehre mit dem Pkw zur Schule
- Sorge der Eltern vor Unfällen und Belästigung
- Mobilitätsbildung im Sekundarbereich wenig ausgeprägt
- Viele Jugendliche sind nach eigenen Angaben zu „bequem“ / „faul“ zum Radfahren
- Dunkelfeld bei Radunfällen auf Schulwegen ist überraschend hoch

### Zielsetzung

Durch die Einrichtung von sicheren Schulwegen sollen die (Grund-)Schülerinnen und Schüler daran herangeführt werden, ihre Schulwege selbstständig zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurücklegen zu können. In Verbindung mit weiteren Maßnahmen wird der Ho- und Bringverkehr („Elterntaxen“) in Schulgebieten reduziert.

## Maßnahmenbeschreibung

Die Sicherung der Schulwege besteht im Wesentlichen aus drei Säulen. Im ersten Schritt werden die Schulwege auf Problemstellen und Mängel analysiert (Schulwegcheck) und Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung gemacht. In einem zweiten Schritt werden Programme zur Mobilitätsbildung eingesetzt, um ein verkehrssicheres Verhalten und notwendige Regeln zu vermitteln. In einem dritten Schritt werden Ho- und Bringzonen eingerichtet, um den Pkw-Verkehr im Schulbereich zu reduzieren.

## Abhängigkeiten

**Konflikte** abhängig von den notwendigen (baulichen) Maßnahmen  
**Voraussetzungen** stetige und ansprechende Kommunikation

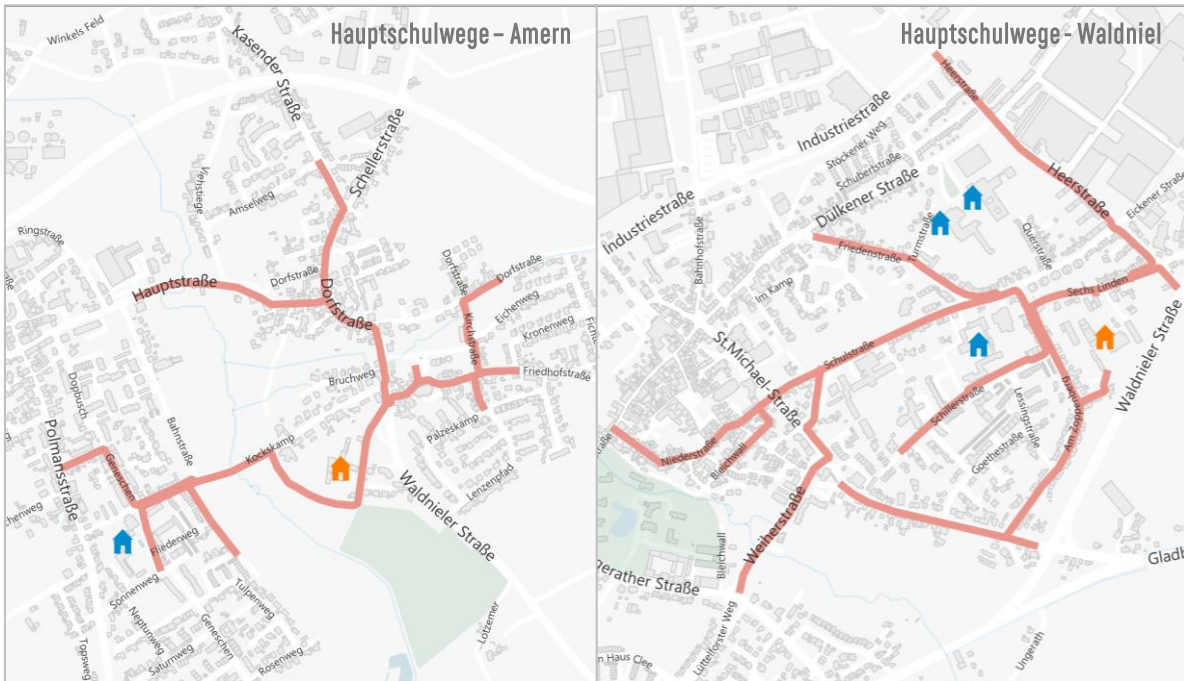
## Umsetzung

**Baulicher Aufwand** abhängig von Maßnahmen  
**Umsetzungskosten** abhängig von Maßnahmen  
**Zuständigkeit** i.d.R. Gemeinde Schwalmtal

**Priorität** hoch  
**Realisierungszeitraum** abhängig von Maßnahmen

## Fördermöglichkeiten

abhängig von notwendigen (baulichen) Maßnahmen



### Schritt 1: Schulwegcheck

- Schulwege dürfen keine besonderen Gefahren aufweisen und müssen eindeutig sein.
- Die KiTa- und Schulwege wurden analysiert und 128 Örtlichkeiten eruiert, an denen die Verkehrssicherheit verbessert werden kann.
- Es liegen kurz- und langfristige Maßnahmenvorschläge vor, die eine kindgerechte, verkehrssichere und selbstständige Mobilität im Grundschulalter fördern. Bei der Umsetzung der Maßnahmen sind die definierten Hauptschulwege zu priorisieren.



### Schritt 2: Verkehrszähler-Leitfaden, Fußgängerprofi, Kleiner Ader, ...

- Kinder sollten dabei unterstützt werden, Wege selbstbestimmt und selbstständig zu bewältigen.
- Programme zur Mobilitätsbildung helfen dabei, Kinder zu einem nachhaltigen und verkehrssicheren Verhalten zu motivieren und notwendige Regeln zu vermitteln.
- Ein Belohnungssystem im Klassenverband (bspw. verlängerte Pause oder Hausaufgabenfrei) stellt einen besonderen Ansporn dar.

### Schritt 3: Hol- und Bringzonen

- Wenn der Weg der Kinder zu weit oder zu gefährlich ist, können sie ihren Schulweg nicht vollständig zu Fuß bewältigen.
- Die Einrichtung von Hol- und Bringzonen ermöglicht es ihnen jedoch, einen Teil des Weges selbstständig zu bewältigen.
- Außerdem werden Pkw-Fahrten im Schulbereich verringert, die alle einen Problemerzeuger für die Kinder, die zu Fuß zur Schule gehen, darstellen.

Gesamtes Gemeindegebiet

Schulwegsicherung

Präsentation Teil 1 – Vorgehen Schul-Kita-Wegecheck und  
Teil 2 – Maßnahmenvorschläge für 128 Örtlichkeiten

## Ortschaften

Waldniel und Amern

## Maßnahme

Einrichtung von Hol- und Bringzonen

## Präsentation

Teil 2 – Häufungen 01-20 (Waldniel)

Folien 285 und 286



## KITA- UND SCHULWEGE



### Hintergrund

#### Ausgangslage

- Überdurchschnittlich viele Hol- und Bringverkehre mit dem Pkw zur Schule / KiTa
- Unübersichtliche Verkehrssituationen, Sorge vor Unfällen und Belästigung
- Wenig ausgeprägte Mobilitätsbildung im Sekundar-Bereich
- Schulwegrouten oft kaum geeignet zum selbstständigen bewältigen (5.-7.Klasse)

#### Zielsetzung

Durch die Einrichtung von Hol- und Bringzonen sollen die (Grund-)Schülerinnen und Schüler daran herangeführt werden, ihre Schulwege selbstständig zu Fuß zurücklegen zu können. Außerdem werden die Kfz-Verkehre unmittelbar vor den Schulen reduziert und riskante Dreh- und Wendemanöver vermieden.

### Maßnahmenbeschreibung

In angemessenen fußläufigen Entfernungen zu den Schulen und KiTas werden an sicheren Standorten Hol- und Bringzonen eingerichtet. Je nach Standort umfassen die Hol- und Bringzonen drei bis fünf Stellplätze und sind an ausgewählten Tagen auf bestimmte Zeiten für Elterntaxen vorbehalten. Neben der Einrichtung von Hol- und Bringzonen werden umfassende Kommunikationsmaßnahmen durchgeführt.

### Abhängigkeiten

#### Konflikte

Parkdruck am Standort

#### Voraussetzungen

sichere Fußwege und Querungsstellen, die für Grundschul Kinder geeignet sind

### Umsetzung

#### Baulicher Aufwand

gering

#### Umsetzungskosten

bis 25.000 €

#### Zuständigkeit

Gemeinde Schwalmatal

#### Priorität

hoch

#### Realisierungszeitraum

weniger als 5 Jahre

### Fördermöglichkeiten

derzeit nicht bekannt





### Hol- und Bringzonen für Schulen in Amern:

A1)	Kockskamp:	3 Stellplätze
	Bahnstraße:	3-5 Stellplätze
A2)	St. Georg:	5 Stellplätze
A3)	ggf. Lenzenpfad:	3 Stellplätze



### Hol- und Bringzonen für Schulen in Waldniel:

W1)	Am Zoppenberg:	5 Stellplätze
W2)	Heerstraße:	5 Stellplätze
W3)	Schillerstraße:	5 Stellplätze
W4)	Heerstraße:	5 Stellplätze
W5)	St.-Michael-Strasse:	5 Stellplätze

### Grundsätze:

- Grundschul Kinder auf die Füße holen, Radfahren nur begleitet
- Kinder in der 5. Klasse sind selten wirklich fit für den Straßenraum; Verkehrsraum auf Schulwegrouten oft kaum geeignet zum selbstständigen Radfahren für 5.-7. Klässler
- Hol- und Bringzonen Schulen: Nur zum Halten („Kuss und Tschüss“), Abstand zur Grundschule ca. 250 m  
 Hol- und Bringzonen Kitas: Kurzzeitparkstände, in unmittelbarer Umgebung der Kita  
 → ca. 5-6 Parkstände bei Schulen, bei Kitas entsprechend mehr
- Hol- und Bringzonen zeitlich auf bestimmte Wochentage und Tageszeiten beschränken (Akzeptanzsteigerung)
- Die Standorte der Hol- und Bringzonen sind derart gewählt, dass keine zusätzlichen Kfz-Wege an den Schulen vorbeiführen. Außerdem sind sowohl der Standort an sich als auch die Fußwege zwischen Hol- und Bringzone und Einrichtung sicher. Es sollte am Standort möglichst geringer Parkdruck bestehen, damit die Freihaltung der Hol- und Bringzone gewährleistet ist.

### Gestaltung:

- Beschilderung der Hol- und Bringzone (ADAC-Empfehlung)
- ggf. zusätzlich eingeschränktes Halteverbot z.B. von 07:30 - 08:30 und 12:00 - 16:00 Uhr



### Begleitende Maßnahmen:

Neben der Einrichtung von Hol- und Bringzonen sind intensive und regelmäßige Kommunikationsmaßnahmen durchzuführen. Es empfehlen sich Programme wie z.B. „Verkehrszähler Leitfaden“, „Fußgängerprofili“, „Kleiner Adler“ etc. sowie Elternbriefe/-abende und Schulwegpläne. Außerdem ist der allgemeine Fuß- und Radverkehr insbesondere im erweiterten Umfeld der Schule/Kita sowie der Schulbusverkehr zu fördern.

## Waldniel und Amern

### Einrichtung von Hol- und Bringzonen

Präsentation Teil 2 – Häufungen 01-20 (Waldniel), Folien 285 und 286



**IGS** | Ingenieurgesellschaft STOLZ mbH

Hammfelddamm 6  
41460 Neuss

**T** (0 21 31) 79 18 92 - 0  
**F** (0 21 31) 79 18 92 - 30  
**E** [info@igs-ing.de](mailto:info@igs-ing.de)

Heinrich-Grüber-Straße 19  
12621 Berlin

(030) 439 7281 - 8  
(030) 439 7281 - 6  
[www.igs-ing.de](http://www.igs-ing.de)