

SHP Ingenieure

Ahlen

Vorbehaltsnetz Kraftfahrzeugverkehr
und Radverkehrsnetz

Vorbehaltsnetz Kraftfahrzeugverkehr und Radverkehrsnetz

– Bericht zum Projekt Nr. 22001 –

Auftraggeber:

Stadt Ahlen

Auftragnehmer:

SHP Ingenieure
Plaza de Rosalia 1
30449 Hannover
Tel.: 0511.3584-450
Fax: 0511.3584-477
info@shp-ingenieure.de
www.shp-ingenieure.de

Projektleitung:

Dipl.-Ing. Jörn Janssen

Bearbeitung:

Dipl.-Ing. Harald von Lübke
Engelbert Stenkhoff

unter Mitarbeit von:

Dipl.-Ing. Sabrina Stieger

Hannover, August 2023

Inhalt

Seite

1	Problemstellung und Zielsetzung	1
2	Begriffsklärung, Grundlagen, Methodik	2
2.1	Begriffsklärung und Zielvorstellung	2
2.2	Gesetzliche Grundlagen	3
2.3	Methodisches Vorgehen	4
2.4	Kriterien zur Beschreibung der verkehrlichen Situation	4
3	Ergebnisse der Bestandaufnahme	6
3.1	Vorhandenes Vorbehaltensnetz der Stadt Ahlen	6
3.2	Bestandsauswertung: Klassifiziertes Straßennetz	8
3.3	Bestandsauswertung: Verkehrsstärken [Kfz/24 h]	9
3.4	Bestandsauswertung: Zul. Höchstgeschwindigkeiten	10
3.5	Bestandsauswertung: Straßen mit Linienbusverkehr	11
3.6	Bestandsauswertung: Straßenräumliche Randnutzung	12
4	Zukünftiges Vorbehaltensnetz	13
4.1	Einstufungsgrundlagen und Festsetzungen	13
4.2	Sonderstatus Innenstadt	16
4.3	Netzvorschlag	17
5	Handlungsfeld Radverkehr	22
6	Rechtliche und entwurfsrelevante Rahmenbedingungen	24
6.1	Hinweise zur Benutzungspflicht	24
6.2	Verträgliche Führung Rad-/Kfz-Verkehr	29
7	Führungsformen im Radverkehr lt. ERA 2010	34
8	Zukünftiges Radverkehrsnetz	36
8.1	Betrachtung des Haupttroutennetzes	36
8.2	Handlungsschwerpunkt Radverkehr	40
8.3	Exkurs: Fahrradstraßen	48
9	Straßenraumentwurf	51
9.1	Schachtstraße	51
9.2	Im Pattenmeicheln	53
9.3	Westfalendamm	55
9.4	Vorhelmer Weg	60
10	Exkurs: Verkehrsversuche als Experimentierfeld	61
11	Beteiligungsverfahren	64
12	Ausblick	65
Anhang		67

1 Problemstellung und Zielsetzung

Die Stadt Ahlen hält eine Überprüfung und ggf. Anpassung des Vorbehaltsnetzes für den fließenden Kraftfahrzeugverkehr und für das Radverkehrsnetz für erforderlich. Gemeint sind zum einen die verkehrswichtigen Straßen im Pkw- und Lkw-Verkehr, auf denen der Großteil des innerstädtischen Verkehrs im Normalfall bei Tempo 50 gebündelt werden soll. Abseits erfolgt eine flächenhafte Verkehrsberuhigung, die sich rechtlich zum Beispiel in der Ausweisung von Tempo 30 – Zonen zeigt. Für den Radverkehr ist dieses untergeordnete Netz von zentraler Bedeutung, findet allerdings oft sinnvolle und attraktivere Ergänzungen im untergeordneten Netz.

Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung erfolgte zunächst eine umfangreiche Grundlagenermittlung und Analyse der heutigen Situation. Unterstützt durch einen projektbegleitenden Beteiligungsprozess wurde dann die Neuausrichtung der Netze vorgenommen und dabei die prognostisch zu erwartende Stadtentwicklung hinterlegt. Zudem wurden „Expertengespräche“ mit Vertretern der Straßenbaulastträger, der Polizei, der ÖPNV-Betreiber sowie des ADFC durchgeführt.

Abschließend wurde an fünf Beispiel-Knotenpunkten sowie auch exemplarisch für drei Streckenabschnitte eine detailliertere Durchplanung von zweckmäßigen Führungsformen des Radverkehrs erarbeitet sowie ein Leitfaden für die Einrichtung von Fahrradstraßen hinzugefügt.

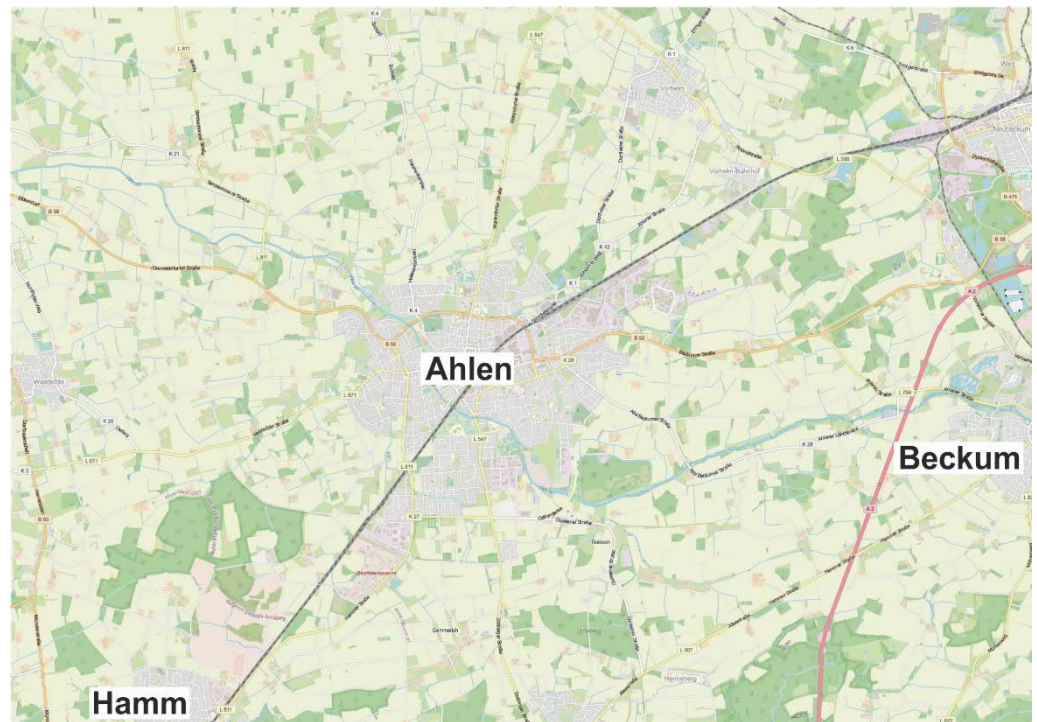


Abb. 1 Lage der Stadt Ahlen im regionalen Netz

2 Begriffsklärung, Grundlagen, Methodik

2.1 Begriffsklärung und Zielvorstellung

Das **Vorbehaltsnetz** (im Allgemeinen wird dieser Begriff in Bezug zum Kraftfahrzeugverkehr verwendet) einer Stadt umfasst die Netzabschnitte des gesamten, innerörtlichen Straßennetzes, die für die Abwicklung des innerörtlichen Kraftfahrzeugverkehrs von wesentlicher Bedeutung sind. Bei einer ggf. erforderlichen Abwägung zwischen konkurrierenden Nutzungsansprüchen ist auf den Netzabschnitten des Vorbehaltsnetzes dem Kraftfahrzeugverkehr Priorität einzuräumen. Demgegenüber liegt abseits des Vorbehaltsnetzes der Fokus auf einem Interessenausgleich zwischen den Verkehrsarten/Nutzungsansprüchen oder auch auf einer Priorisierung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes.

Andere Begrifflichkeiten sind beispielsweise das sog. Vorrangnetz, das Netz der verkehrswichtigen Straßen oder auch das Hauptverkehrsstraßennetz, wobei die Einstufung als Hauptverkehrsstraße oftmals nicht unumstritten ist. In jedem Fall kann dabei aber eine inhaltliche Übereinstimmung unterstellt werden.

Nicht identisch zum Vorbehaltsnetz ist das in der StVO genannte Vorfahrtstraßennetz, da eine Beschilderung als Vorfahrtstraße nicht zwangsläufig bedeuten muss, dass hier die Belange des Kraftfahrzeugverkehrs von übergeordneter Bedeutung sind. Beispielsweise kann eine Vorfahrtbeschilderung für eine Sammelstraße im Wohnquartier eingerichtet werden, um für den darüber verlaufenden Linienbusverkehr einen homogenen Fahrtablauf sicherzustellen (weil eine Rechts-vor-Links-Vorfahrtregelung in dem Fall nicht sinnvoll wäre). Darüber hinaus sind aber in einer derartigen Straße die Belange der Verkehrsarten gleich wichtig einzuordnen.

Die Definition/Zielvorstellung für das zukünftige Vorbehaltsnetz in Ahlen lässt sich wie folgt zusammenfassen:

Im Vorbehaltsnetz sind die Straßen und Netzabschnitte zusammengefasst, die zur Aufnahme des quartierfremden Kraftfahrzeugverkehrs geeignet erscheinen, so dass darüber Durchgangsverkehre durch das Stadtgebiet abgewickelt werden können, die Erreichbarkeit der Innenstadt und die Erreichbarkeit der Gewerbegebiete erfolgen und eventuell auch Verbindungen zwischen Stadtteilen ermöglicht werden. Letzteres ist allerdings bei der Stadtgröße Ahlens eher weniger relevant. Die somit hohe Bedeutung des Kraftfahrzeugverkehrs rechtfertigt in den Straßenräumen des Vorbehaltsnetzes eine priorisierte Berücksichtigung der Belange des Kraftfahrzeugverkehrs.

Als verkehrliche Randbedingungen für Straßen des Vorbehaltsnetzes sind eine Vorfahrtbeschilderung sowie eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von mindestens 50 km/h hervorzuheben. Für die Radverkehrsführung gilt mindestens die Teilseparation.

2.2 Gesetzliche Grundlagen

Für alle Straßen in der Bundesrepublik Deutschland gelten einheitlich das Straßenverkehrsgesetz (StVG), die darauf abgestimmte Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) sowie - zu deren Umsetzung - die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) in ihrer jeweils gültigen Fassung.

Darin ist aktuell festgelegt, dass auf allen Straßen innerorts die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h beträgt und Abweichungen nach unten (beispielsweise Tempo 30) nur punktuell im Bereich von sensiblen Einrichtungen oder Fußgängerüberwegen sowie durch die Festlegung/Ausweisung von Tempo-30-Zonen zulässig sind.

Die letzte Novellierung des Straßenverkehrsgesetzes StVG erfolgte im Juni 2023 durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr mit dem „Zehnten Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG)“. Darin werden den Kommunen mehr Spielräume eingeräumt und explizit festgestellt, dass neben der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs genauso die Verbesserung des Klima- und Umweltschutzes, der Schutz der Gesundheit sowie die Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung als gleichberechtigte Ziele zu berücksichtigen sind. Gegenwärtig wird an einer Verordnung zur entsprechenden Änderung der StVO und der VwV-StVO gearbeitet. Die Tendenz geht somit eindeutig in die Richtung, zukünftig mehr Möglichkeiten für eine Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf geringere Werte als 50 km/h anzubieten. Gegenwärtig gilt jedoch 50 km/h!

Rückkoppelung zum Vorbehaltsnetz

Eine Definition für die Einstufung von Straßen in ein Vorbehaltsnetz gibt es weder im Straßenverkehrsgesetz noch in der StVO. **Die Festlegung/Bestimmung eines Vorbehaltsnetzes ist immer eine verkehrspolitische Entscheidung, bei der eine Kommune einen Handlungsspielraum hat.** Wenn beispielsweise für eine Verbindung zwei parallel verlaufende Straßen zur Verfügung stehen, kann die Kommune – im Sinne einer wünschenswerten Bündelung des Verkehrs auf dafür geeigneten Achsen – sich für eine der beiden Straßen entscheiden, darf aber andererseits auch beide Straßen in das Vorbehaltsnetz aufnehmen. Sofern dann eine Straße als Bestandteil des Vorbehaltsnetzes festgelegt wurde, gilt die Notwendigkeit zur Vorfahrtbeschilderung und eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von mindestens 50 km/h. An der erforderlichen Einhaltung dieser beiden Kriterien wird sich voraussichtlich in absehbarer Zeit nichts verändern. Dies bedeutet aber im Umkehrschluss, dass sich für Straßen, die nicht zum Vorbehaltsnetz gehören, zukünftig durchaus Möglichkeiten ergeben können, hier geringere Höchstgeschwindigkeiten zu erlauben, um beispielsweise bei der Führungsform des Radverkehrs eine Richtlinienkonformität zu erreichen.

2.3 Methodisches Vorgehen

Für die vorliegende Untersuchung wurde das bestehende Vorbehaltsnetz der Stadt Ahlen, dem ein politischer Beschluss aus dem Jahre 1996 zu Grunde liegt, als Grundlage festgelegt. Für die Erarbeitung einer Empfehlung zum zukünftigen Vorbehaltsnetz wurde zunächst ein Kriterienkatalog entwickelt, um die aktuelle bzw. die absehbare verkehrliche Situation sämtlicher Netzelemente des bestehenden Vorbehaltsnetzes detailliert zu beschreiben.

Aus dem Kriterienkatalog wird anschließend ein „Anforderungsprofil“ abgeleitet, das Straßen erfüllen müssen, um sich für das zukünftige Vorbehaltsnetz zu qualifizieren. Dadurch wird eine nachvollziehbare Einstufung der Netzabschnitte ermöglicht, d. h. es wird dokumentiert, warum ein Netzabschnitt zukünftig zum Vorbehaltsnetz gehört bzw. warum nicht. Weiterhin wurde im begleitenden Arbeitskreis abgestimmt, ob infolge zurückliegender oder zukünftig zu erwartender städtebaulicher Entwicklungen noch zusätzliche Netzabschnitte für eine Einstufung als Vorbehaltsstraße in Frage kommen.

Letztendlich wird das zukünftige Vorbehaltsnetz „von außen nach innen“ entwickelt. Dabei steht der Leitgedanke im Vordergrund, die nach Ahlen einstrahlenden Verkehre bzw. die Durchgangsverkehre über dafür geeignete Netzelemente zu führen und gleichzeitig ein in sich geschlossenes Netz anzubieten.

2.4 Kriterien zur Beschreibung der verkehrlichen Situation

Um die verkehrliche Situation auf den Netzabschnitten des aktuellen Vorbehaltsnetzes zu beschreiben, wurden insgesamt sechs Kriterien definiert:

- (1) Bestehende Klassifizierung der Straße,
- (2) Verkehrsstärke,
- (3) Zulässige Höchstgeschwindigkeit,
- (4) Bedeutung für das Radverkehrsnetz,
- (5) Nutzung durch den Linienbusverkehr sowie
- (6) Straßenraumprägende Nutzung.

(1) Bestehende Klassifizierung der Straße

Klassifizierte Straßen sind Straßen für die nicht die Kommune, sondern der Bund (bei Bundesstraßen), das Land (bei Landesstraßen) oder der Kreis (bei Kreisstraßen) zuständig ist. Die genannten Behörden sind damit die Straßenbaulastträger. Derartige Straßen besitzen im Allgemeinen eine wesentliche Bedeutung für den überörtlichen Kraftfahrzeugverkehr.

Straßen ohne Klassifizierung werden als Gemeindestraßen oder Kommunale Straßen bezeichnet und fallen damit in den kommunalen Zuständigkeitsbereich.

(2) Verkehrsstärken

Die Verkehrsstärken im Kraftfahrzeugverkehr sind ein ganz wesentlicher Indikator für die Bedeutung einer Straße im Netz, d.h. je intensiver die Straße von Kraftfahrzeugen befahren wird, desto unverzichtbarer ist sie in ihrer Verbindungsfunktion und desto wichtiger sind dann auch die Belange des Kraftfahrzeugverkehrs.

(3) Zulässige Höchstgeschwindigkeiten

Im vorhandenen Vorbehaltsnetz der Stadt Ahlen liegen die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten innerorts ganz überwiegend bei 50 Km/h und außerhalb darüber. Die Erhebung dieses Kriteriums zielt darauf ab, im weiteren Verlauf Aussagen zur Richtlinienkonformität der vorhandenen/erforderlichen Radverkehrsführungsform zu ermöglichen.

(4) Bedeutung für das Radverkehrsnetz

Für dieses Erhebungskriterium werden sowohl die aktuellen Führungsformen des Radverkehrs im bestehenden Vorbehaltsnetz analysiert und zudem erfasst, welche Bedeutung (Hauptroute/Nebenroute) der jeweilige Netzabschnitt ggf. im Radverkehrskonzept des Kommunalen Mobilitätskonzeptes besitzt.

(5) Nutzung durch den Linienbusverkehr

Hierbei werden allein die Linienwege analysiert, so dass die durch den Linienbusverkehr genutzten Haupttrouten herausgearbeitet werden können. Eine Berücksichtigung von Taktfrequenzen erfolgt dabei nicht, weil dies bei jeder Linie von Jahr zu Jahr bzw. vom Nahverkehrsplan und dessen Fortschreibung abhängt. Auftretende Taktveränderungen sollten nicht direkt eine Neubewertung des Vorbehaltsnetzes notwendig werden lassen.

(6) Straßenraumprägende Nutzung

Durch die Erfassung der straßenraumprägenden Nutzung lässt sich die Verträglichkeit zur Aufnahme von quartierfremdem Verkehr bestimmen. Beispielsweise wäre die zentrale Achse eines Wohnquartiers dazu weniger geeignet als – bei gleichem Ausbaustandard – die zentrale Achse innerhalb eines Gewerbegebietes, zumal in einem Gewerbegebiet ohnehin von vergleichsweise hohen Anteilen an quartierfremden Verkehren auszugehen ist.

3 Ergebnisse der Bestandaufnahme

Seitens der Stadt Ahlen wurden für die vorliegende Untersuchung die folgenden Datengrundlagen zur Verfügung gestellt:

- Vorhandenes Vorbehaltsnetz für den Kraftfahrzeugverkehr von 1996 mit Netzergänzungen von 2008,
- Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan Ahlen von 2016,
- Kommunales Mobilitätskonzept incl. Radverkehrskonzept von Planmobil/LK Argus aus dem Jahre 2019,
- Verkehrsstärken im Stadtgebiet aus dem Verkehrsmodell Ahlen – Prognosehorizont 2030.

Weiterhin haben SHP Ingenieure eine **Bereisung** des bestehenden Vorbehaltsnetzes im Kraftfahrzeugverkehr sowie des Haupt- und Nebenroutennetzes im Radverkehr durchgeführt und daraus eine umfangreiche Bestandsdokumentation sowie eine Beschreibung der städtebaulich-straßenräumlichen und der verkehrlich-funktionalen Situation angelegt.

3.1 Vorhandenes Vorbehaltsnetz der Stadt Ahlen

Das gegenwärtig gültige Vorbehaltsnetz der Stadt Ahlen zeigt Abb. 2. Die Darstellung macht deutlich, dass in der Kernstadt und im Stadtzentrum ein sehr engmaschiges Netz ausgewiesen ist. Eine Routenpriorisierung ist hier nicht zu erkennen. Klar strukturiert sind die Verbindungen zu den außen liegenden Stadtteilen, bei denen dann normalerweise lediglich die zentrale Ortsdurchfahrt zum Vorbehaltsnetz gehört.

In der Grafik sind farblich unterschieden:

- Vorbehaltsnetz von 1996 in schwarz,
- Netzergänzung zur Abbildung im Verkehrsmodell 2008 in gelb,
- Netzergänzung bestehende klassifizierte Straßen interkommunal in orange sowie
- Tempo 20 / 30 Strecken in violett.

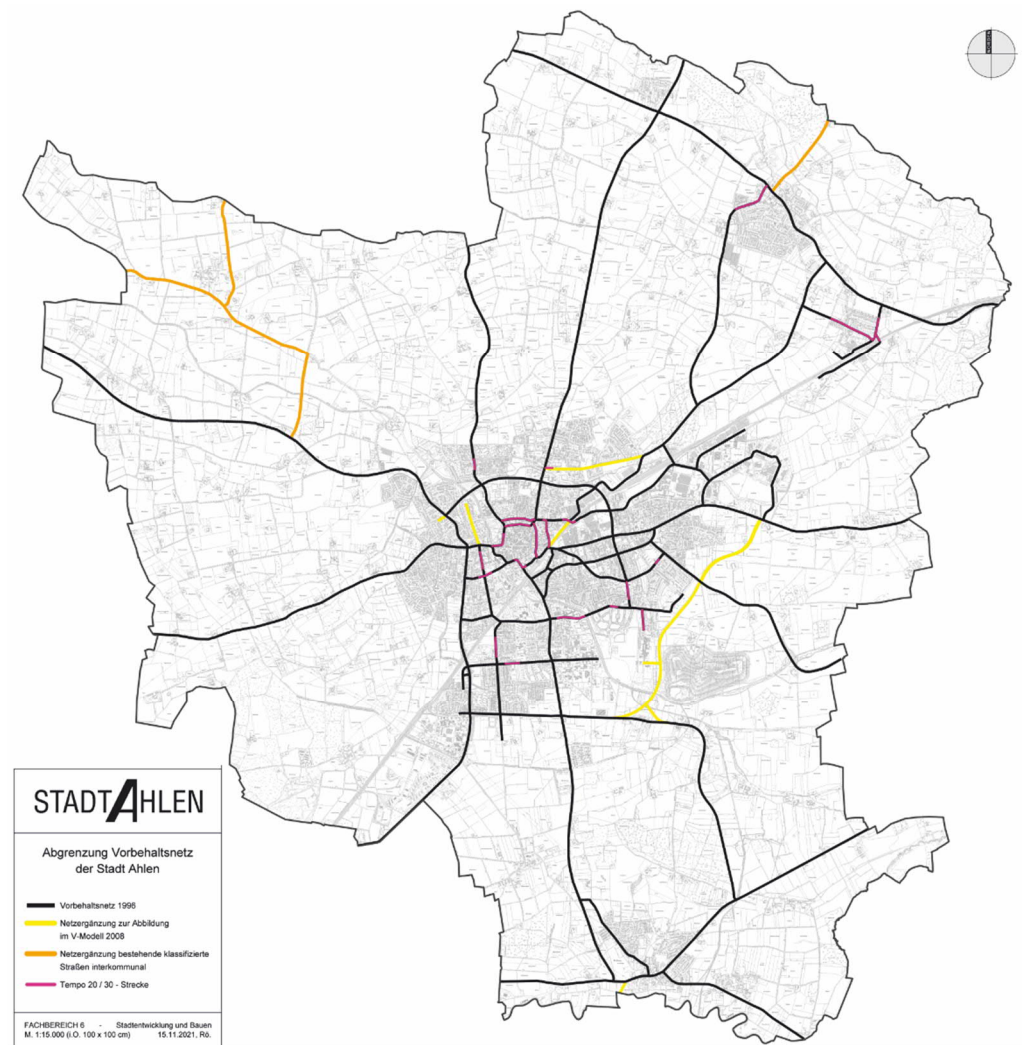


Abb. 2 Gültiges Vorbehaltsnetz der Stadt Ahlen gemäß Ratsbeschluss von 1996 (Quelle: Stadt Ahlen)

Engmaschige Vorbehaltsnetze sind ein bundesweit anzutreffendes Relikt aus der Zeit des 2016 ausgelaufenen **Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG)**. Mit Hilfe dieses Gesetzes konnten Kommunen finanzielle Hilfen für die bauliche Umgestaltung von Straßen erhalten. Allerdings waren nur Maßnahmen im Zuge verkehrswichtiger Straßen förderfähig. Tendenziell war für die Gewährung von Fördergeldern bereits die Begründung „Bestandteil des Vorbehaltsnetzes“ oder „verkehrswichtige städtische Straße“ ausreichend. Vorbehaltsnetze waren daher in der Vergangenheit eher großzügig ausgelegt, weil Straßenumgestaltungen ohne Fördergelder oftmals die finanziellen Möglichkeiten von Kommunen überstiegen und andererseits keine allgemein gültigen Voraussetzungen für die Einstufung einer Straße in das Vorbehaltsnetz zu erfüllen waren. Vorfahrtstraße und eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von mindestens 50 km/h kristallisierten sich dann als bundeseinheitliche Randbedingungen heraus.

Besondere Beachtung verdient – als gelb markierte Verbindung hervorgehoben – die derzeit in Bau befindliche „Osttangente“, mit der östlich der Ahlener Kernstadt zur Entlastung des Zentrums eine neue Verbindung

geschaffen wird. Die Osttangente ist als Straße des Vorbehaltensnetzes ohne Klassifizierung vorgesehen und soll die Verbindung von der B 58 zur Guissener Straße (K27) herstellen.

3.2 Bestandsauswertung: Klassifiziertes Straßennetz

In der Übersicht der durch Ahlen verlaufenden klassifizierten Straßen (vgl. Abb. 3) wird deutlich, dass – von außen betrachtet – ein radiales Netz auf die Ahlener Innenstadt ausgerichtet ist. Sämtliche regionalen Verbindungsnotwendigkeiten und genauso die Verbindungen zu den peripher gelegenen Ahlener Stadtteilen sind durch die klassifizierten Straßen abgedeckt. Hervorzuheben ist dabei, dass das Netz im unmittelbaren Zentrumsbereich nur aus Gemeindestraßen besteht.

Perspektivisch betrachtet wird durch die im Bau befindliche Osttangente (derzeit vorgesehene Einstufung: Gemeindestraße) eine zusätzliche Möglichkeit geschaffen, Verkehrsbeziehungen abseits der Ahlener Zentrums abzuwickeln.

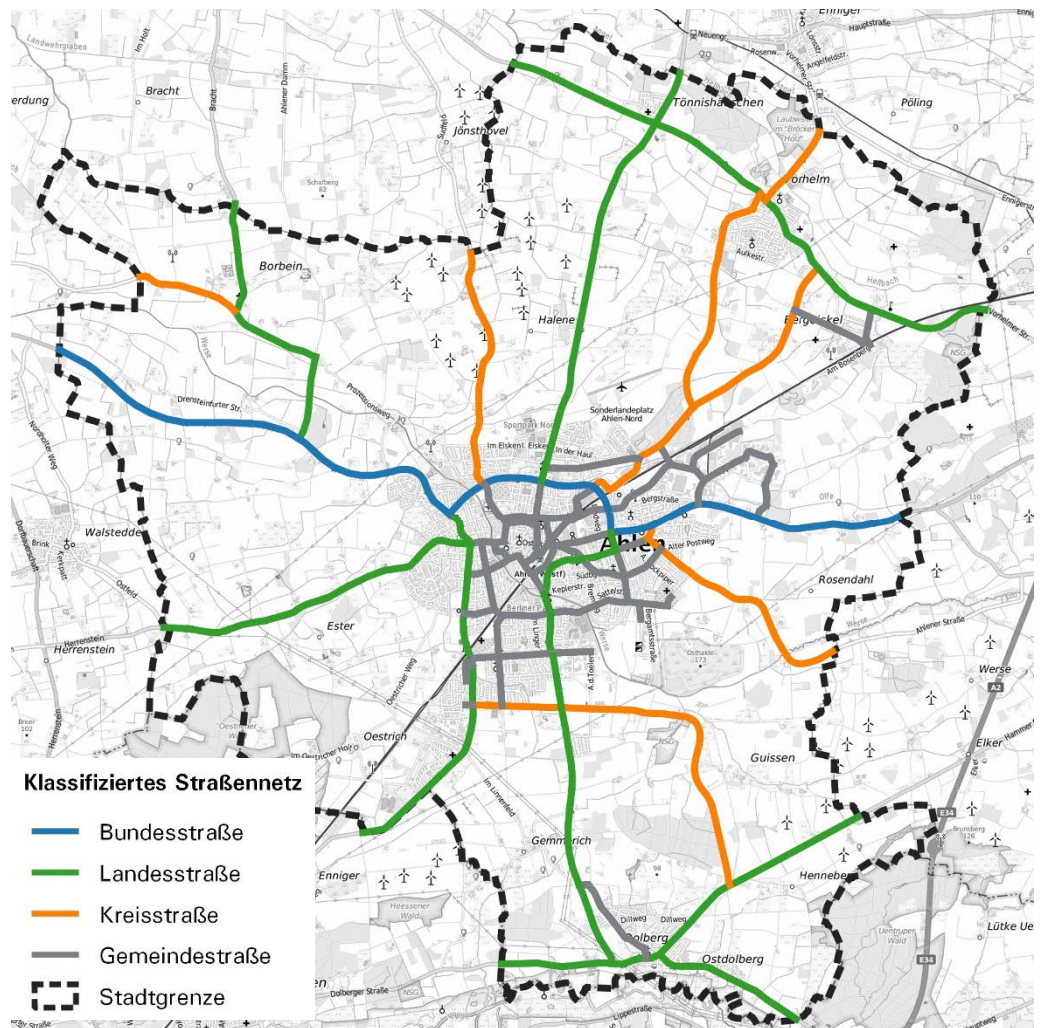


Abb. 3 Netz der klassifizierten Straßen – gesamtes Stadtgebiet

3.3 Bestandsauswertung: Verkehrsstärken [Kfz/24 h]

Die Verkehrsstärken im Bestands-Vorbehaltsnetz wurden aus dem Verkehrsmodell Ahlen übernommen und beschreiben den Zustand im Jahre 2017. Zur besseren Übersichtlichkeit erfolgte eine Einteilung in Verkehrsstärkeklassen (vgl. Abb. 4). Ganz besonders wichtig ist dabei die Hervorhebung von Straßen mit einer Verkehrsbelastung über 8.000 Kfz/24 h. Derartige Straßen sind für den Mischverkehr Kfz/Rad zumeist ungeeignet und erfordern deshalb Maßnahmen zur verträglichen Abwicklung der Verkehrsarten, d. h. beispielsweise eigene Radverkehrsanlagen oder eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h

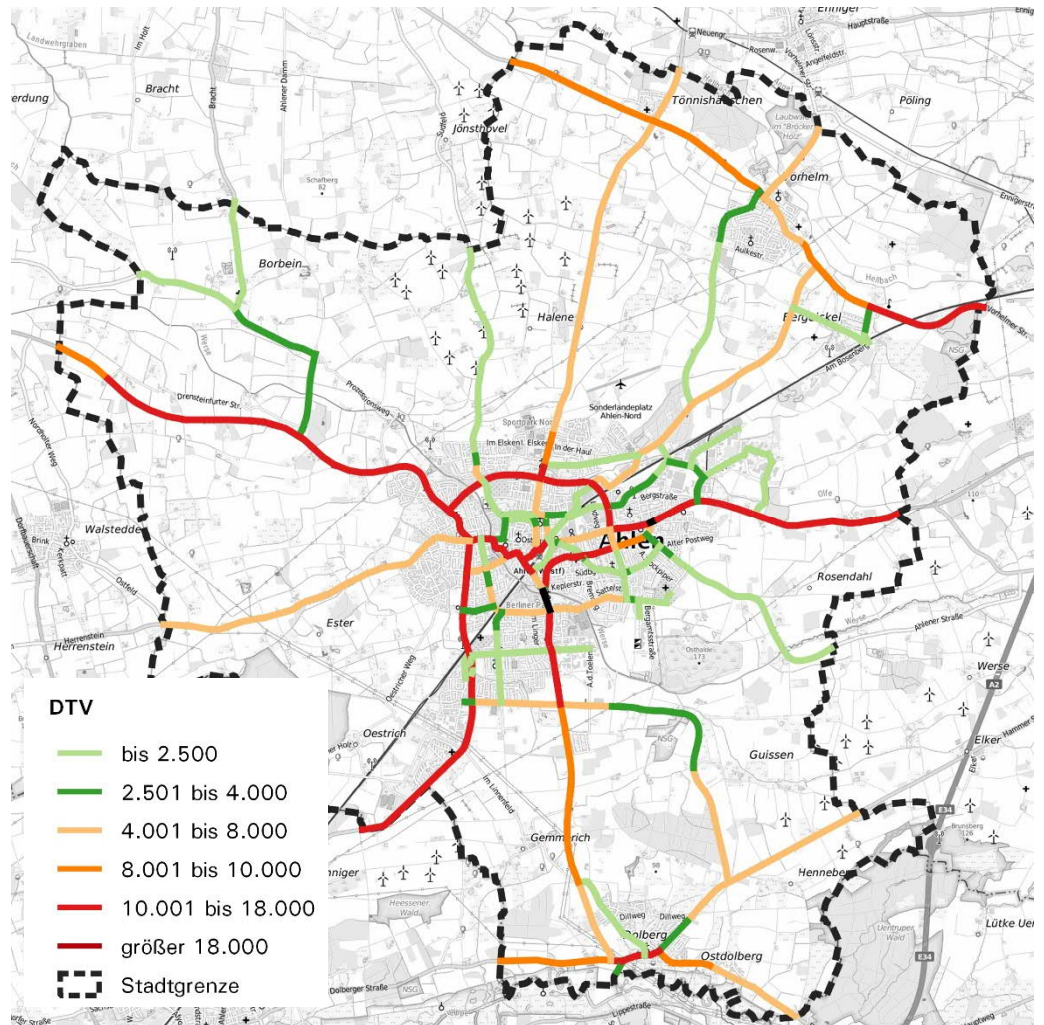


Abb. 4 Verkehrsstärken – gesamtes Stadtgebiet

3.4 Bestandsauswertung: Zul. Höchstgeschwindigkeiten

In der grafischen Übersicht über die gegenwärtig angeordneten zulässigen Höchstgeschwindigkeiten (vgl. dazu Abb. 5) wird deutlich, dass schneller als 50 km/h nur auf Netzabschnitten außerhalb der geschlossenen Ortslage erlaubt ist. Innerorts gilt ganz überwiegend der „Standardwert“ der StVO von 50 km/h, allerdings sind auf Grund spezieller örtlicher Gegebenheiten diverse Abschnitte mit 30 km/h ausgewiesen.

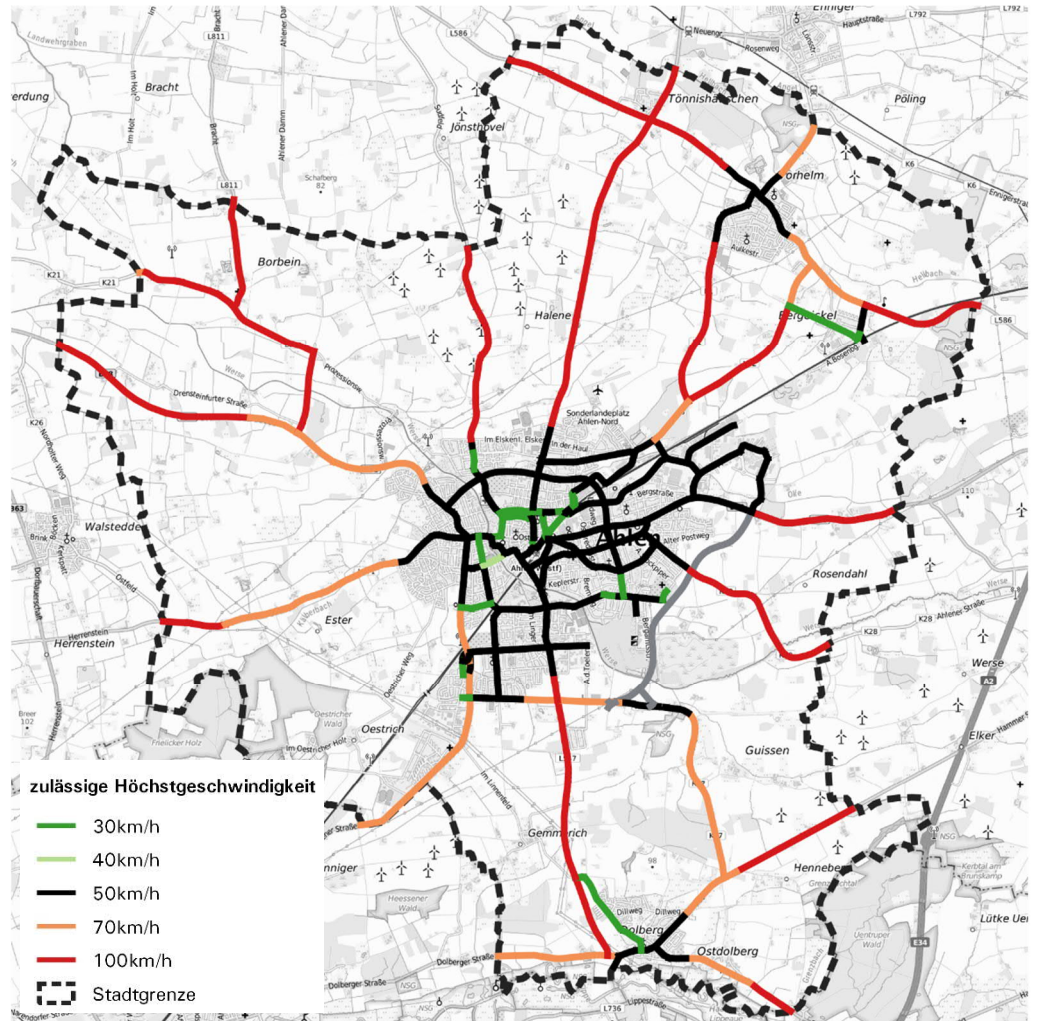


Abb. 5 Zulässige Höchstgeschwindigkeiten – gesamtes Stadtgebiet

3.5 Bestandsauswertung: Straßen mit Linienbusverkehr

Zur Darstellung der Nutzung von Straßenräumen durch den Linienbusverkehr wurden die Straßen entsprechend der Anzahl der über sie verlaufenden Buslinien eingefärbt. Das Spektrum im bestehenden Vorbehaltsnetz reicht von „ohne Linienbusverkehr“ (Farbe: schwarz) bis zu „sechs verschiedene Buslinien“ (Farbe: rot) (vgl. dazu Abb. 6).

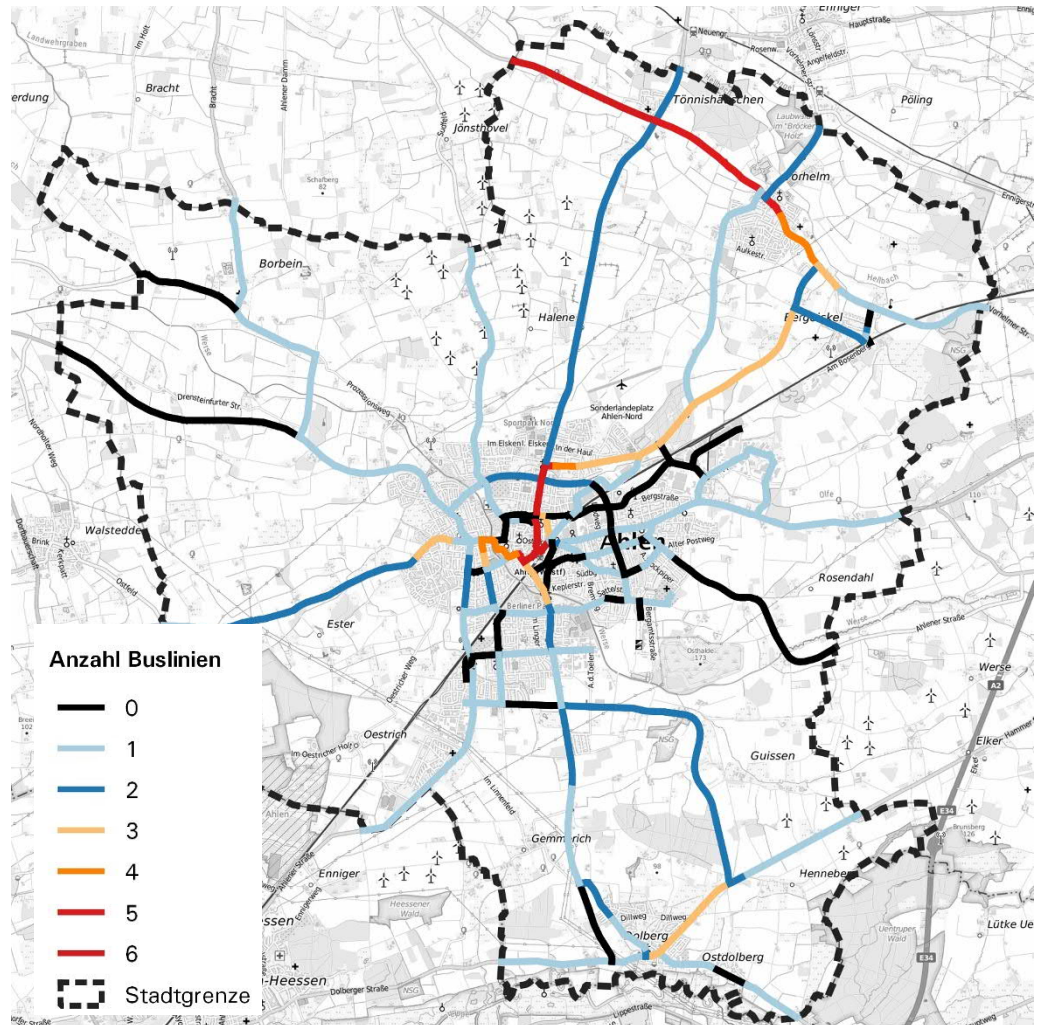


Abb. 6 Straßennutzung durch den Linienbusverkehr – gesamtes Stadtgebiet

3.6 Bestandsauswertung: Straßenräumliche Randnutzung

Bei der straßenräumlichen Randnutzung wird zwischen Wohnen, Wohnen mit Einzelhandel, Wohnen mit gewerblichen Nutzungen sowie gewerblichen Nutzungen unterschieden. Abb. 7 verdeutlicht, dass in weiten Bereichen der Ahlener Kernstadt die Randnutzungen der bestehenden Vorbehaltsstraßen durch reine Wohnnutzung bzw. durch eine Mischung aus Wohnen und Einzelhandel geprägt sind. Gewerbliche Randnutzungen sind vorwiegend im nordöstlichen Bereich der Kernstadt anzutreffen.

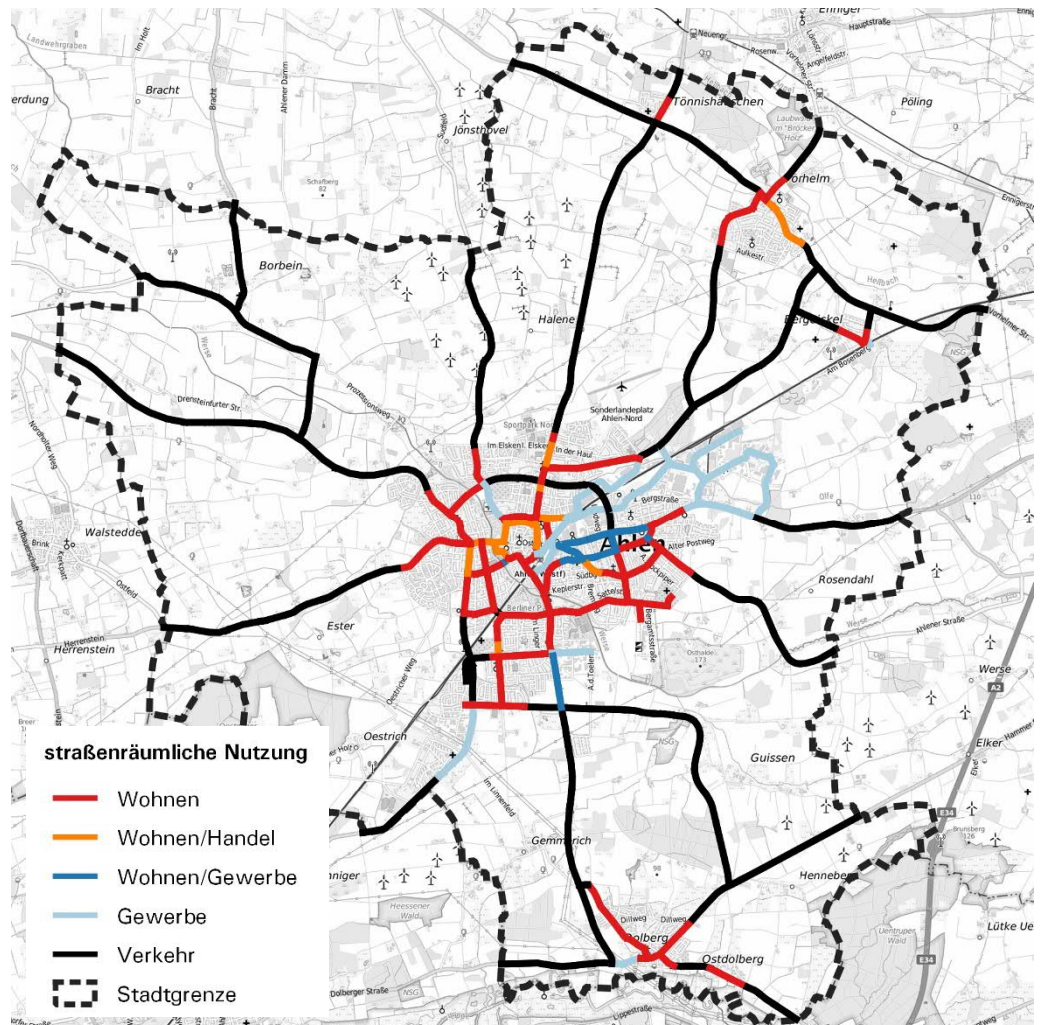


Abb. 7 Straßenräumliche Randnutzungen – gesamtes Stadtgebiet

Alle Ergebnisse der Bestandsaufnahme sind in Tabellenform im Anhang dieses Berichtes als Dokumentation zusammengestellt.

4 Zukünftiges Vorbehaltensnetz

4.1 Einstufungsgrundlagen und Festsetzungen

Für die Planung des zukünftigen Vorbehaltensnetzes gilt, dass sich eine Straße dafür quasi „qualifizieren“ muss, d. h. es müssen die vorab definierten Voraussetzungen erfüllt werden.

Zielsetzung für das zukünftige Vorbehaltensnetz ist, dass

- die von außen nach Ahlen hereinführenden Hauptachsen auf Grund ihrer übergeordneten **Verbindungsfunktion** dem Kraftfahrzeugverkehr **vorbehalten** sind (zumindest in der Abwägung von Nutzungsansprüchen),
- diese Ströme dann zur Innenstadt und ggf. um die Innenstadt herumgeführt werden,
- bei den Straßen innerhalb des Zentrums dann jedoch die Erschließung und nicht die Durchfahrung (im Sinne von Durchgangsverkehren) im Vordergrund stehen sollte und
- für Gewerbegebiete ein analoges Planungsverfahren gilt, bei dem die Erreichbarkeit der Gewerbegebiete die wesentliche Netzaufgabe ist, während innerhalb der Gewerbegebiete die Erschließung der Firmen bzw. Einzelflächen maßgebend ist und dazu dann keine Vorbehaltensstraßen erforderlich sind.

Auf Grund der wesentlichen Verbindungsfunktion bei den auf die Stadt Ahlen zuführenden Außerortsverbindungen sind dies die Netzgrundbausteine. Weiterhin sollen die Straßen des Vorbehaltensnetzes in der Gesamtbetrachtung ein in sich geschlossenes Netz bilden.

„Stichstraßen“ bzw. Sackgassen sind für die Netzbildung nicht relevant, da sie im Allgemeinen eher eine Erschließungsfunktion erfüllen, so dass keine Aufnahme in das Vorbehaltensnetz erfolgt (Ausnahme: bei Klassifizierung). Wie bereits o. a. ist für die eigentliche Erschließung dann das Vorbehaltensnetz nicht mehr zuständig. Die Ausführungen wurden beispielhaft für den nach Ahlen einstrahlenden Zielverkehr formuliert, sie gelten im Umkehrschluss selbstverständlich auch für den Quellverkehr.

(1) Klassifizierung der innerstädtischen Straßen

Als wichtigstes Kriterium für die Zuordnung zum Vorbehaltensnetz ist die Verbindungsfunktion einer Straße anzusehen. Die klassifizierten Straßen, d. h. Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sind vor diesem Hintergrund als Bestandteile des Vorbehaltensnetzes „gesetzt“.

(2) Verkehrsstärken im innerstädtischen Netz

Aus der intensiven Nutzung von Straßen durch den Kraftfahrzeugverkehr lässt sich ableiten, dass diese Netzelemente für den Kraftfahrzeugverkehr eine große Bedeutung besitzen und daher eine Aufnahme in das Vorbehaltensnetz nutzungsgerecht erscheint. Allerdings sind damit gegenüber den

Klassifizierten Straßen nur wenige zusätzliche Netzabschnitte betroffen. Als Belastungsgrenzwert wird eine Querschnittverkehrsstärke von 8.000 Kfz/24 h definiert, weil dann selbst bei 30 km/h kein Mischverkehr mit Radfahrern in Frage kommt.

(3) Zulässige Höchstgeschwindigkeiten

50 km/h: Standard-Höchstgeschwindigkeit im Vorbehaltsnetz

> 50 km/h: Aufnahme ins Vorbehaltsnetz, weil dieses zugelassene, erhöhte Geschwindigkeitsniveau verdeutlicht, dass der Kfz-Nutzung Priorität eingeräumt wird

< 50 Km/h: d.h. 40 km/h oder 30 km/h in einem begrenzten Abschnitt ermöglicht trotzdem die Aufnahme ins Vorbehaltsnetz

Eine Ausweisung als Tempo-30-Zone bedeutet, dass keine Aufnahme der beteiligten Straßen in das Vorbehaltsnetz erfolgt.

(4) Führungsformen im Radverkehr

Genereller Planungsgrundsatz

Für die Entwicklung des zukünftigen Vorbehaltsnetzes wird als Leitmotiv zum Thema Radverkehr festgelegt, dass bei Straßen des Vorbehaltsnetzes der Mischverkehr von Kfz und Fahrrad auf der Fahrbahn zu vermeiden ist.

Straßenräume, die als Haupttrouten im Radverkehr definiert wurden

Die Festlegung einer Hauptroute für den Radverkehr bedeutet für den betreffenden Straßenraum, dass der Radverkehr hier eine hohe Bedeutung besitzt bzw. zukünftig besitzen wird. Die zugehörige Führungsform ergibt sich aus der Verkehrsstärke, der zul. Geschwindigkeit und den verfügbaren Flächen.

Im Falle eines Priorisierungs-Konfliktes, d. h. bei einer ggf. erforderlichen Abwägung zwischen konkurrierenden Nutzungsansprüchen, „Hauptroute Radverkehr <-> Vorbehaltsnetz Kfz“, ist die betreffende Straße eventuell als Bestandteil des Vorbehaltsnetzes ungeeignet.

Straßenräume, die als Ergänzungsnetz im Radverkehr definiert wurden

Die Festlegung einer Ergänzungsrouten für den Radverkehr bedeutet für den betreffenden Straßenraum, dass der Radverkehr eine nicht so hohe Bedeutung besitzt bzw. zukünftig besitzen wird. Die zugehörige Führungsform ergibt sich erneut aus der Verkehrsstärke, der zul. Geschwindigkeit und den verfügbaren Flächen.

Im Falle eines Priorisierungs-Konfliktes „Ergänzungsrouten Radverkehr <-> Vorbehaltsnetz Kfz“ ist die betreffende Straße eventuell als Bestandteil des Ergänzungsnetzes ungeeignet.

(5) Nutzung der Straßenräume durch den Linienbusverkehr

Straßen, die von mehreren Buslinien befahren werden, besitzen grundsätzlich die Eignung, sie als Bestandteil des Vorbehaltsnetzes einzustufen. Als alleiniges Kriterium erscheint dies jedoch nicht ausreichend. Dagegen sind

Straßen, die nur von einer oder zwei Buslinien befahren werden, nicht zwangsläufig in das Vorbehaltsnetz aufzunehmen, beispielsweise gilt diese Einschätzung für eine Sammelstraße innerhalb eines Wohnquartiers.

Es ist darauf hinzuweisen, dass sich die Notwendigkeit von $v_{zul} = 50 \text{ km/h}$ aus der Linienbusnutzung nicht ableiten lässt. Für den Linienbusverkehr ist es viel wichtiger, den Linienweg als Vorfahrtstraße zu beschildern, um das Bremsen und Anfahren bei einer Rechts-vor-Links-Regelung zu vermeiden. Das wäre auch bei einer geringeren zulässigen Höchstgeschwindigkeit möglich.

Insgesamt ist die Nutzung durch den Linienbusverkehr kein entscheidendes Kriterium in Bezug auf die Aufnahme einer Straße in das Vorbehaltsnetz. Eine Vorfahrtberechtigung des jeweiligen Linienweges ist anzustreben. Dazu ist jedoch nicht die Aufnahme in das Vorbehaltsnetz erforderlich.

(6) Straßenraumprägende Nutzung

Geschäftliche Nutzungen bedeuten im Allgemeinen erhebliche Fußgänger- und Radfahrerströme, intensiven Überquerungsbedarf sowie – bei Stellplatzangeboten im Straßenraum – hohe Parkwechselfrequenzen. Derartige Straßen sind daher als Bestandteil des Vorbehaltsnetzes eher ungeeignet, weil es hier vorrangig um Erreichbarkeiten als um Sicherstellung des Verkehrsflusses geht.

Ist die **Wohnnutzung** für einen Straßenraum das prägende Merkmal, bedeutet dies normalerweise, dass reduzierte Geschwindigkeiten im Kraftfahrzeugverkehr wünschenswert bzw. sogar notwendig sind (erheblicher Fußgänger- und Radfahrerverkehr sowohl im Längs- als auch im Querverkehr, viele Kinder als Verkehrsteilnehmer). Derartige Straßen sind daher als Bestandteil des Vorbehaltsnetzes möglichst zu vermeiden, weil sich daraus dann ein nicht zu lösender Widerspruch mit der für Vorbehaltsstraßen vorgegebenen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ergibt.

Gewerbenutzung (zumeist als ausgewiesenes Industrie-/Gewerbegebiet) bedeutet im Allgemeinen einen erheblichen Schwerverkehrsanteil, viel Lieferverkehr, geringen Fußgänger- und Radfahrerverkehr sowie auch eine Kfz-Orientierung von Gewerbetreibenden, Kunden und Besuchern. Diese Straßen sind daher als Bestandteil des Vorbehaltsnetzes grundsätzlich geeignet. Sofern aber die Netzfunktion innerhalb des Industrie-/Gewerbegebietes eindeutig die Erschließung der Einzelbetriebe/-flächen betrifft und keine Verbindungsfunktion erkennbar ist, sollte auf eine Aufnahme in das Vorbehaltsnetz verzichtet werden.

Sofern **keine unmittelbare Randnutzung** erfolgt (das gilt beispielsweise auch bei landwirtschaftlich genutzten Flächen), erfüllt eine Straße fast zwangsläufig eine verkehrliche Verbindungsfunktion. Die Eignung zur Aufnahme ins Vorbehaltsnetz ergibt sich dann zumeist schon aus dem Netzzusammenhang.

4.2 Sonderstatus Innenstadt

Für die Ahlener Innenstadt ergibt sich aus dem Kommunalen Mobilitätskonzept ein Sonderstatus. Die Innenstadt ist eindeutig Ziel bzw. Quelle von Fahrten, in keinem Fall jedoch ein „Transit-Raum“.

Eine gleichwertig attraktive Erschließung für alle Verkehrsarten steht eindeutig im Vordergrund. Eine Durchfahrung ist nicht ausgeschlossen, sollte nach Möglichkeit aber keinen Zeitvorteil bedeuten.

Die geschäftlichen, kulturellen und sozialen Nutzungen sowie das Wohnumfeld erzeugen hier einen erheblichen Fußverkehr in nahezu allen Straßenräumen und führen u. a. zu einer lebhaften Überquerungsnachfrage.

Eine vergleichbare Situation besteht für den Radverkehr, da über die Ahlener Innenstadt eine Verknüpfung der Radrouten erfolgt und daher in sehr vielen Straßenräumen ein lebhafter Radverkehr zu erwarten ist. Im Allgemeinen ist dabei der Mischverkehr die einzig mögliche Führungsform, weil in den beengten Straßenräumen kaum Flächen für eigene Radverkehrsanlagen verfügbar sind.

Die Priorisierung des Kraftfahrzeugverkehrs ist daher hier nicht angemessen, sondern vielmehr ist ein strukturiertes Miteinander der Verkehrsteilnehmer bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h oder auch weniger erforderlich.

Auf eine Einbeziehung der Straßen des unmittelbaren Stadtzentrums in das Vorbehaltsnetz wird – bei angemessener Berücksichtigung des Kraftfahrzeugverkehrs - daher verzichtet.

Auch wenn sich die Zielsetzung verringerter Höchstgeschwindigkeiten im Innenstadtbereich nicht kurzfristig umsetzen lässt, erscheint dies vor dem Hintergrund der zu erwartenden Novellierung der StVO auf Grund der Änderungen beim Straßenverkehrsgesetz (vgl. dazu Abschnitt 2.2) zumindest perspektivisch wichtig. In Weiterführung dieser Überlegungen ist absehbar, dass sich für Straßen des Vorbehaltsnetzes die Vorgabe, hier auf jeden Fall eine Höchstgeschwindigkeit von mindestens 50 km/h zu ermöglichen, nicht verändern wird.

Bei der konkreten Umsetzung des genannten „Sonderstatus Innenstadt“ ist letztendlich nur der – allerdings sehr wichtige und stark befahrene – **Straßenzug „Weststraße-Westenmauer-Südenmauer-Südstraße-Südbrede-Am Bahndamm“** von dem definierten Einstufungsgrundsatz betroffen. Dieser Straßenzug wird **zukünftig nicht mehr Bestandteil des Vorbehaltsnetzes** sein.

4.3 Netzvorschlag

Auf der Grundlage der in den Abschnitten 4.1 und 4.2 skizzierten Rahmenbedingungen wurde das zukünftige Vorbehaltsnetz entwickelt. Abb. 8 zeigt in der Übersicht das zukünftige Vorbehaltsnetz für das gesamte Stadtgebiet. In grüner Farbe sind alle Netzabschnitte hervorgehoben, die sich für das zukünftige Vorbehaltsnetz qualifizieren, während in schwarzer Farbe die aus dem bestehenden Vorbehaltsnetz entfallenen Abschnitte dargestellt sind. Die Grafik macht deutlich, dass ein in sich geschlossenes Vorbehaltsnetz zur Verfügung steht, über das sämtliche Verkehrsbeziehungen nach/von Ahlen und genauso auch die über Ahlen verlaufenden Durchgangsverkehre abgewickelt werden können.

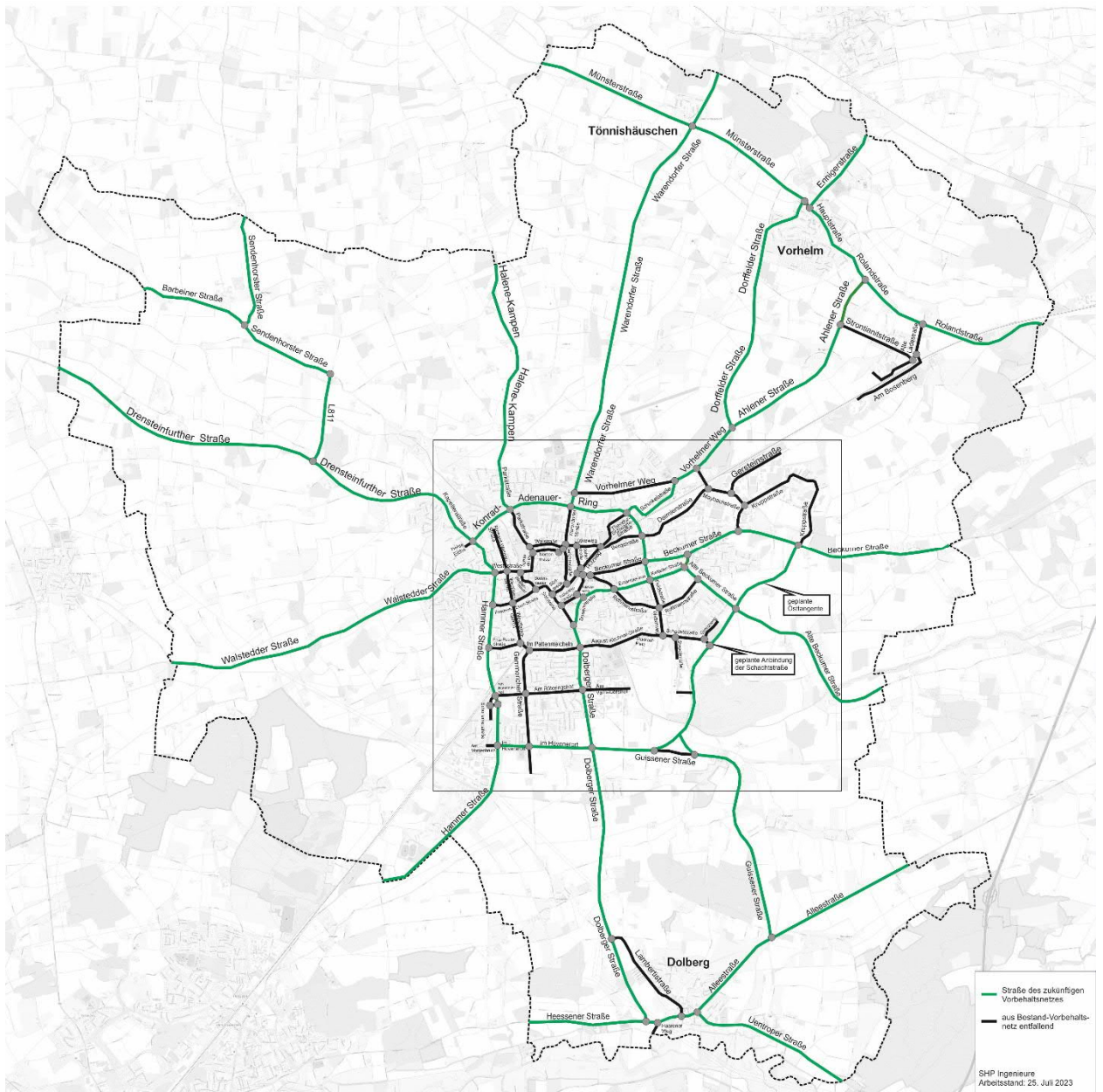


Abb. 8 Zukünftiges Vorbehaltsnetz der Stadt Ahlen

Eine Detailbetrachtung für den Bereich der erweiterten Innenstadt zeigt Abb. 9. Das zukünftige Vorbehaltsnetz beruht ganz wesentlich auf dem Netz der klassifizierten Straßen, die tendenziell nur wenige Ergänzungen benötigen, um den Anspruch an ein geschlossenes, voll funktionsfähiges Vorbehaltsnetz zu erfüllen. Zusätzlich ist die geplante Osttangente (derzeit nicht als klassifizierte Straße, sondern als Gemeindestraße vorgesehen) als Vorbehaltsstraße ergänzt worden, um quasi als Netzarrondierung eine östliche Umfahrung des Stadtgebietes zu ermöglichen. Darüber hinaus wurde die Emanuel-von-Ketteler-Straße im Abschnitt Feldstraße bis Beckumer Straße (in diesem Abschnitt ist es keine Landesstraße mehr, sondern eine Gemeindestraße) aus dem Bestandsnetz auch in das zukünftige Vorbehaltsnetz übernommen. Auch wenn dadurch zur Beckumer Straße (B 58) eine Parallelführung im Vorbehaltsnetz eingerichtet wird, erscheint diese Netzergänzung für die Anbindung der Alten Beckumer Straße zweckmäßig.

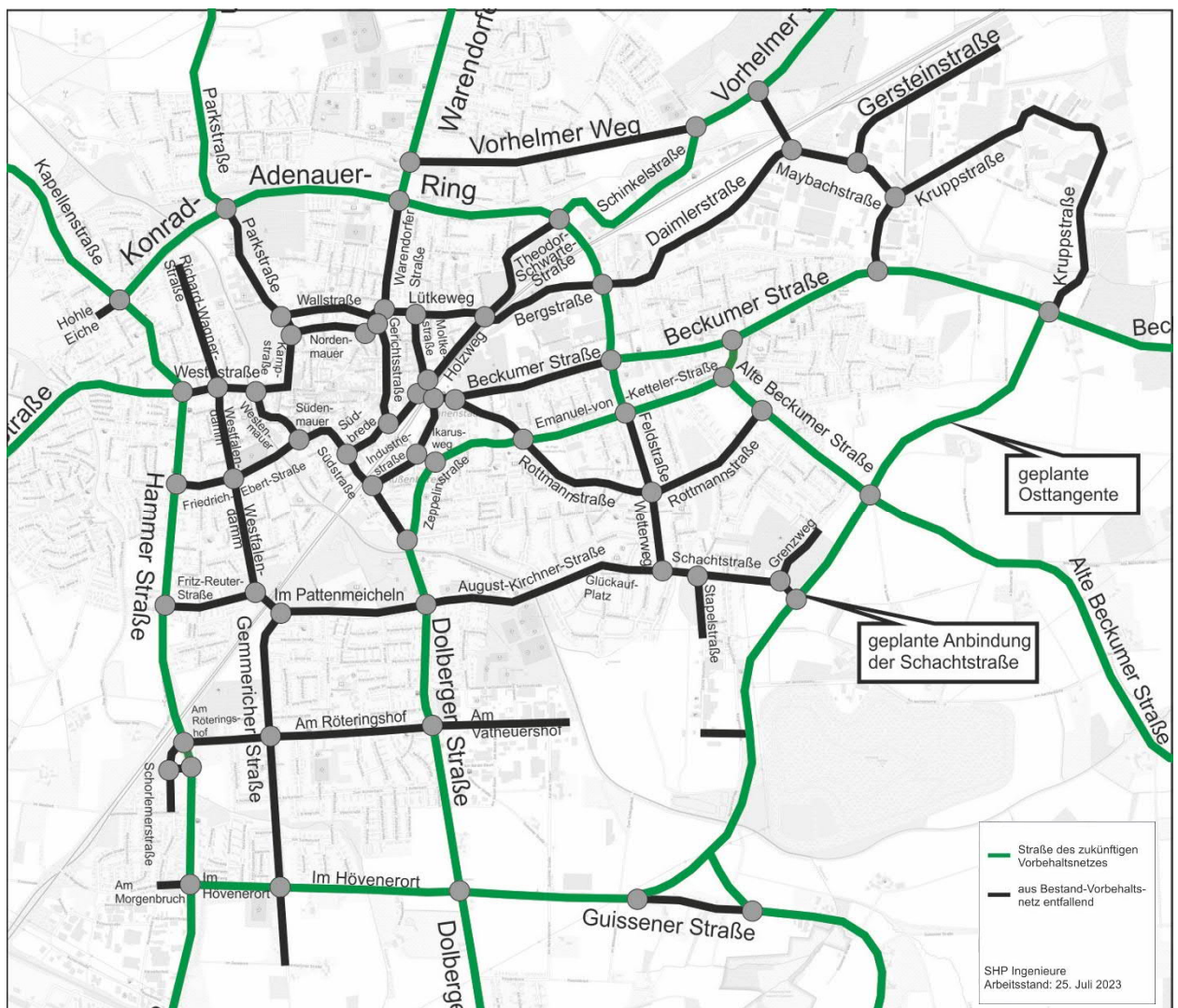


Abb. 9 Zukünftiges Vorbehaltsnetz der Stadt Ahlen – Lageplanabschnitt erweiterte Innenstadt

Durch die Herausnahme einzelner Straßen/Streckenabschnitte aus dem Vorbehaltsnetz wird keine Straße für den Kraftfahrzeugverkehr gesperrt. Das Netz bleibt genauso durchlässig wie bisher.

Einzelfragen zur zukünftigen Einstufung von Netzabschnitten

Im Verlauf der Entwicklung des zukünftigen Vorbehaltensnetz wurden verschiedene Einzelfragen im begleitenden Arbeitskreis diskutiert, deren lagemäßige Zuordnung in Abb. 10 als Pfeilsignatur verdeutlicht wird.

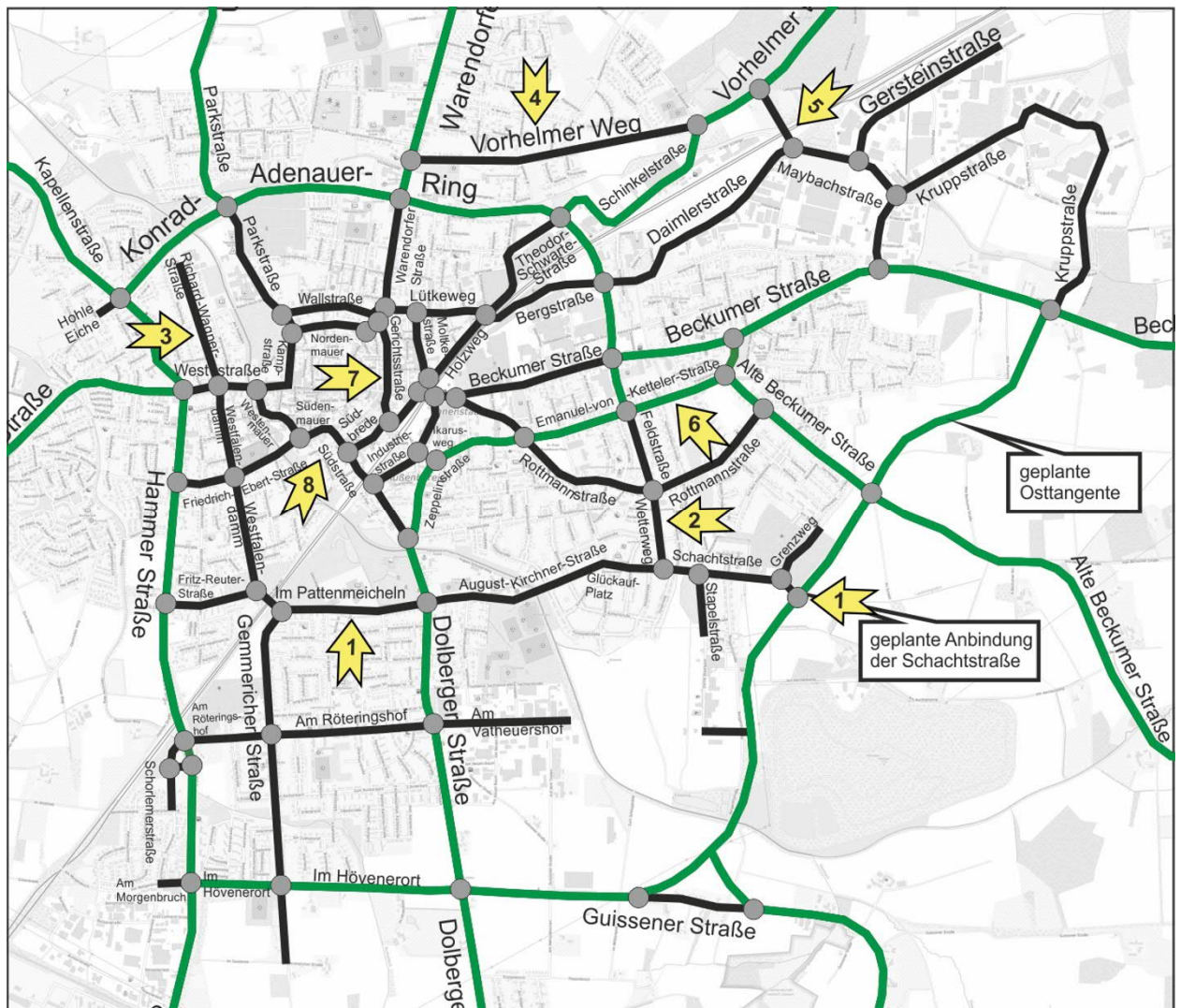


Abb. 10 Übersicht zu den Einzelfragen der Einstufung

(1) Straßenzug Fritz-Reuter-Straße/Im Pattenmeicheln/August-Kirchner-Straße/Schachtstraße

Da die Anbindung der Schachtstraße an die Osttangente vorrangig zur Erschließung des angrenzenden Quartiers dienen soll, fehlt der übergeordnete, stadtweite Netzaspekt, d. h. in der kommunalen Netzplanung soll keine Stärkung der Verbindungsfunktion (beispielsweise als südliche Innenstadtumfahrung) für den Straßenzug Fritz-Reuter-Straße/Im Pattenmeicheln/August-Kirchner-Straße/Schachtstraße erfolgen. Daher besteht auch keine Notwendigkeit, diese Ost-West-Achse im zukünftigen Vorbehaltensnetz zu erhalten. Dies korrespondiert mit der dort stark prägenden Wohnnutzung, der Schule und den Sportanlagen, die letztendlich eine Priorisierung der Belange des Kraftfahrzeugverkehrs nicht rechtfertigen.

(2) Straßenzug Feldstraße/ Wetterweg

Auf Grund fehlender Weiterführungen wird dann in der Konsequenz die Einbeziehung des Straßenzuges Feldstraße/ Wetterweg in das Vorbehaltsnetz verzichtbar, zumal auch hier die Wohnnutzung als das straßenraumprägende Merkmal hervorzuheben ist.

(3) Straßenzug Richard-Wagner-Straße/Westfalendamm/Gemmericher Straße

Der als Nord-Süd-Achse verlaufende Straßenzug Richard-Wagner-Straße/Westfalendamm/Gemmericher Straße wird aus dem Vorbehaltsnetz herausgenommen, da auch hier die Wohnnutzung dominiert und zudem eine überflüssige Parallelführung zur Hammer Straße besteht.

(4) Vorhelmer Weg

Der Vorhelmer Weg wird im Abschnitt Warendorfer Straße bis Schinkelstraße auf Grund der Parallelführung zum Konrad-Adenauer-Ring und der Wohnnutzung ebenfalls nicht als notwendiger Bestandteil des Vorbehaltsnetzes bewertet. Eine Vorfahrtbeschilderung für den Linienbusverkehr sollte erhalten bleiben.

(5) Straßenzug Daimlerstraße/Maybachstraße/Kruppstraße

Die Verbindung zwischen Vorhelmer Weg und Beckumer Straße über die Netzabschnitte Daimlerstraße/Maybachstraße/Kruppstraße wäre unter dem Aspekt des Netzzusammenhanges durchaus zweckmäßig, ist aber auf Grund der Höhenbegrenzung an der Eisenbahnunterführung Daimlerstraße nicht für alle Lkw nutzbar. Im Vorschlag für das zukünftige Vorbehaltsnetz ist sie deshalb nicht mehr enthalten.

(6) Emmanuel-von-Kettler-Straße

Die Emmanuel-von-Kettler-Straße weist im Abschnitt zwischen Feldstraße und Alte Beckumer Straße eine Verkehrsstärke von mehr als 8.000 Kfz/24 h auf. Trotz der Parallelführung zur klassifizierten Beckumer Straße (B 58) wird sie aus Gründen des Netzzusammenhangs auch weiterhin im Vorbehaltsnetz gesehen und ist auf Grund ihrer hohen Verkehrsstärke dafür auch qualifiziert. Zur Sicherung des Radverkehrs (wg. hoher Verkehrsstärke bei zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h) kann die bestehende Regelung mit Mischverkehr und nicht benutzungspflichtigen Radwegen im Seitenraum beibehalten werden.

(7) Straßenzug Warendorfer Straße/Gerichtsstraße

Trotz der intensiven Linienbusnutzung wird für den Straßenzug Warendorfer Straße/Gerichtsstraße eine Herausnahme aus dem Vorbehaltsnetzes empfohlen, weil hier auch eine sehr intensive Nutzung durch Fußgänger und Radfahrer erfolgt. Angemessen erscheint eine Lösung mit einer Ausschilderung als Vorfahrtstraße mit reduzierter zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h.

(8) Straßenzug Weststraße/Westenmauer/Südenmauer/Südstraße und Südbrede

Die Achse Weststraße/Westenmauer/Südenmauer/Südstraße und Südbrede (eingestuft als Gemeindestraße) wäre gemäß des o. a. Kriterienkataloges

auf Grund ihrer hohen Verkehrsstärken (je nach Abschnitt zwischen etwa 11.000 Kfz/24 h und 16.000 Kfz/24 h) als Bestandteil des Vorbehaltsnetzes geeignet. Allerdings stehen die Bedeutung als Geschäftsstraße (Fußgängerverkehr, viele Überquerungen) und als Radverkehrsachse dazu in Konkurrenz.

Zur Sicherung des Radverkehrs ist eine Separation im Straßenzug Weststraße/Westenmauer/Südenmauer/Südstraße und Südbreite erforderlich, die sich jedoch baulich nicht umsetzen lässt. Bei einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h (wird im Zentrum als Regelgeschwindigkeit empfohlen) könnte der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Im Übrigen ist die Achse für den Netzzusammenhang des Vorbehaltsnetzes nicht erforderlich. Vielmehr dient sie der Erschließung der Innenstadt - eine Nutzung zur Durchfahung der Innenstadt ist möglich, als Netzfunktion jedoch nicht beabsichtigt.

5 Handlungsfeld Radverkehr

Im Jahr 2021 hat die Stadt Ahlen das Kommunale Mobilitätskonzept¹ mit dem Schwerpunkt zur Förderung des ÖPNV und der intermodalen Mobilität verabschiedet. Teil des Konzeptes ist das Leitbild mit den folgenden acht strategischen Mobilitätszielen für die Mobilitätsentwicklung der Stadt Ahlen:

- Mobilität in Ahlen ist Grundlage einer gleichberechtigten, barrierefreien, sicheren und bezahlbaren Teilhabe für alle Bürger*innen,
- Den öffentlichen Personennahverkehr als lokales und regionales Rückgrat der Mobilität ausbauen,
- Den Umweltverbund (ÖPNV, Rad, Fuß) fördern, Ahlen zu einem Vorreiter der vernetzten Mobilität entwickeln,
- Öffentliche Straßenräume aufwerten, den Fußverkehr sicher gestalten und kurze Wege ermöglichen,
- **Gesamtstädtische Lücken im Radverkehr schließen, Infrastrukturen sicher und nutzer*innengerecht gestalten,**
- Den motorisierten Individualverkehr verträglich gestalten und dosieren,
- Die wirtschaftliche Bedeutung Ahlens sichern, die Wirtschafts- und Güterverkehre nachhaltig steuern und
- Die Ahlener Bürger*innen durch Kommunikation und Mobilitätsmanagement für ihr Verkehrsverhalten sensibilisieren und die Verkehrssicherheit erhöhen.

Unter dem strategischen Mobilitätsziel Radverkehr (oben fett dargestellt) wurde ein Radverkehrsnetz bestehend aus innerstädtischen Radhauptverbindungen, interkommunalen Radverbindungen (Velorouten) und einem Ergänzungnetz zur Anbindung der Stadtteile entwickelt. Dieses Netz steht bislang im Konflikt mit dem vorhanden Vorbehaltsnetz für den Kfz-Verkehr und erschwert eine gleichberechtigte Führung von Kfz- und Radverkehr. Im Rahmen dieser Untersuchung soll die Umsetzbarkeit des geplanten zukünftigen Radverkehrsnetzes aus dem Kommunalen Mobilitätskonzept vor dem Hintergrund der Neuordnung des Vorbehaltsnetzes für den Kfz-Verkehr geprüft werden.

¹ Stadt Ahlen, Kommunales Mobilitätskonzept – Schwerpunkt Förderung des ÖPNV und intermodale Mobilität –, plan:mobil, LK Argus Kassel, Stand 2021

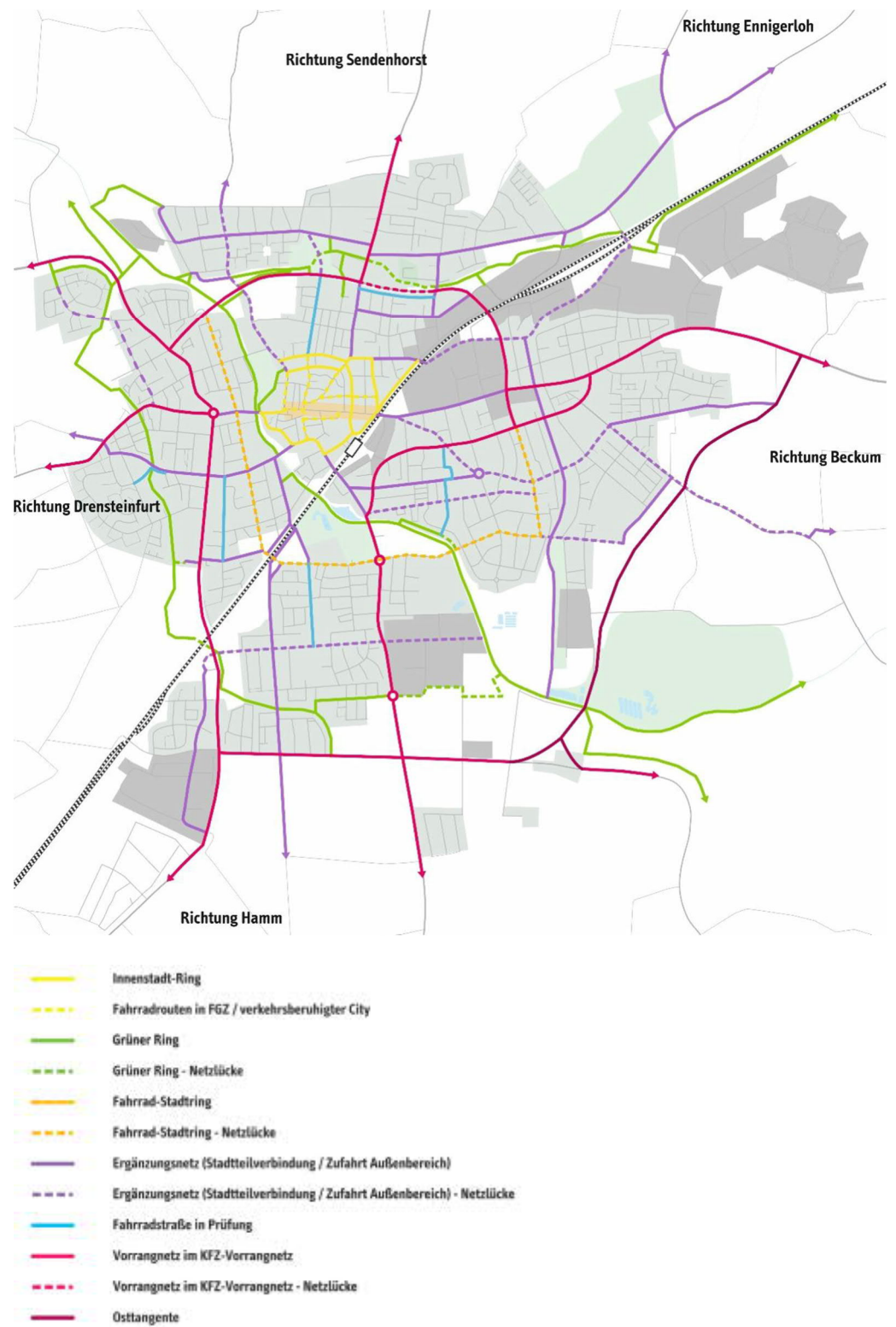


Abb. 11 Planung des innerstädtisches Radverkehrsnetzes (Quelle: Kommunale Mobilitätskonzept; plan:mobil, LK Argus Kassel; 2021)

6 Rechtliche und entwurfsrelevante Rahmenbedingungen

6.1 Hinweise zur Benutzungspflicht

Die Führung der Radfahrenden auf einem gemeinsamen oder getrennten Geh- und Radweg sowie auf einem separaten Radweg und auf Radfahrstreifen ist benutzungspflichtig, wenn die Radverkehrsanlage mit StVO-Verkehrszeichen als benutzungspflichtig ausgewiesen wird. Im Straßenbild ist dies an den blauen Verkehrszeichen mit weißem Symbol (z.B. Zeichen 240 StVO) zu erkennen. Benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen sind sowohl innerorts als auch außerorts vorzufinden.



Zeichen 237



Zeichen 240



Zeichen 241

Abb. 12 StVO-Zeichen für benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen

Zum Thema Benutzungspflicht von Radverkehrsanlagen hat es in der Vergangenheit bereits verschiedene Gerichtsurteile gegeben. Die Regelwerke (insbesondere die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010 [ERA]) bewerten die Führung des Radverkehrs gemeinsam mit dem Kraftfahrzeugverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn als grundsätzlich geeignete Führungsform und somit als Normalform der Radverkehrsführung. Das Fahren auf der Fahrbahn im Blickfeld der Kraftfahrzeuge wird in Abhängigkeit der Verkehrsstärke als sichere und geeignete Führungsform angesehen.

Bezüglich der Bedingungen zur Anordnung einer Benutzungspflicht von Radverkehrsanlagen macht die StVO kaum konkrete Angaben, es wird dort generell bei der Gestaltung von Radverkehrsanlagen auf die aktuelle Fassung der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) hingewiesen. Ausnahme ist § 45 Abs. 1c S. 3 StVO, wonach die Anordnung benutzungspflichtiger Radverkehrsanlagen in Tempo-30-Zonen unzulässig ist. Bezüglich der Breite benutzungspflichtiger Radverkehrsanlagen führt die VwV-StVO an, dass die lichte Breite eines baulich angelegten Radweges mindestens 1,50 m und möglichst 2,00 m sein soll. Hinsichtlich der Gestaltung von Radverkehrsanlagen wird auf die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) in der jeweils gültigen Fassung hingewiesen.

In § 45 Abs. 9 S. 1-3 führt die StVO aus: *„Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Dabei dürfen Gefahrzeichen nur dort angeordnet werden, wo es für die Sicherheit des Verkehrs erforderlich ist, weil auch ein aufmerksamer Verkehrsteilnehmer die Gefahr nicht oder nicht rechtzeitig erkennen kann und auch nicht mit ihr rechnen muss. Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur*

angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.“

Demzufolge ist eine Benutzungspflicht von Radverkehrsanlagen ausschließlich zur Erhaltung und Erhöhung der Sicherheit (auf Basis einer besonderen Gefahrenlage) im Straßenverkehr anzuordnen, während die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn den Normalfall darstellt.

Mit eben dieser Textstelle der StVO hat das Bundesverwaltungsgericht das Grundsatzurteil vom 18.11.2010 begründet. Nach Auffassung des Gerichts lag an dem betroffenen Streckenabschnitt keine qualifizierte Gefahrenlage vor. Hintergrund des Rechtsstreits war, dass ein Radfahrender eine durch die Stadt Regensburg angeordnete Benutzungspflicht eines gemeinsamen Geh- und Radweges als unzulässig ansah. Seiner Auffassung nach bestand für Radfahrende auf dem betroffenen Streckenabschnitt bei Nutzung der Fahrbahn kein besonderes Gefährdungspotenzial.

Die Beurteilung der Gefahrenlage im Grundsatzurteil zur Radwegebenutzungspflicht ist größtenteils auf Grundlage der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) 2010 erfolgt. Grundsätzlich berufen sich Gerichtsurteile häufig auf die Angaben in technischen Regelwerken, wie beispielsweise den ERA 2010, allerdings werden sie nicht als bindende Vorgaben, sondern vielmehr als Anhaltspunkte verstanden².

Innerorts

In den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) 2010 wird die Wahl einer geeigneten Radverkehrsführung für Stadtstraßen stärker systematisiert, sodass individuellere, an die jeweilige örtliche Situation angepasste, Lösungen möglich sind. Es werden vorrangig in Abhängigkeit von der Stärke und der Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs sog. Belastungsbereiche von I bis IV definiert. Diese werden jeweils separat für zweistreifige und für vierstreifige Straßen (für die Stadt Ahlen nicht von Bedeutung) festgelegt (vgl. Abb. 13).

² Klöpfer, J.; Stadt Mainz:
„Leitfaden zur Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht in Mainz“,
Mainz 2011

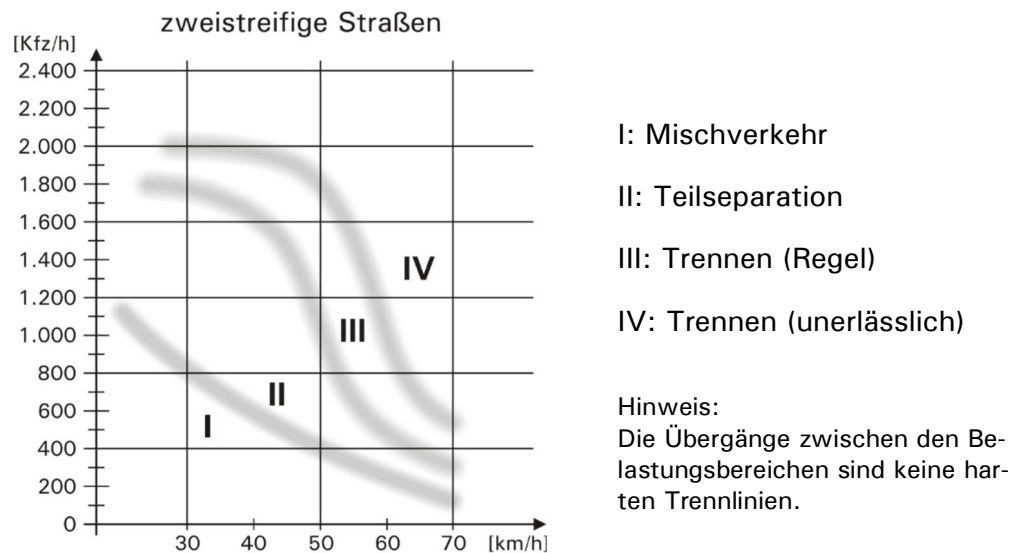


Abb. 13 Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen³

Über eine Einstufung in diese Belastungsbereiche ist eine einfache Vorauswahl der geeigneten Führungsform möglich (vgl. Abb. 13). Es werden die drei Grundtypen an Führungsformen, wie Mischen, Teilseparation und Trennen in Bezug auf den Rad- und Kraftfahrzeugverkehr unterschieden. Die folgende Abbildung (vgl. Abb. 14) gibt einen Überblick über die Grundführungsformen des Radverkehrs sowie den jeweiligen Belastungsbereich und die zugehörige Führungsform.

Bezüglich der Prüfung, ob Gehwege für Radfahrende freigegeben werden können, führt die Verwaltungsvorschrift zur StVO („Gehweg/Radfahrer frei“, Zeichen 239) folgendes aus: *„Die Freigabe des Gehweges zur Benutzung durch Radfahrer durch das Zeichen 239 mit Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ kommt nur in Betracht, wenn dies unter Berücksichtigung der Belange der Fußgänger vertretbar ist. Die Beschaffenheit und der Zustand des Gehweges sollen dann auch den gewöhnlichen Verkehrsbedürfnissen des Radverkehrs (z. B. Bordsteinabsenkung an Einmündungen und Kreuzungen) entsprechen.“* Als Ausschlusskriterien sind demnach anzusehen: starkes Fußgängeraufkommen, große Radverkehrsmengen, geringe Breiten sowie dichte Abfolge von Hauseingängen und Zufahrten.

³ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)“, Köln 2010

Führungsformen Rad	Erläuterung	Radverkehrsführung	Querschnitt
I Mischen	Mischverkehr auf der Fahrbahn ist für den gesamten Kfz-Verkehr vertretbar.	<ul style="list-style-type: none"> Mischverkehr Rad/Kfz 	
II Teilseparation	Der Radverkehr soll die Wahl zwischen der Führung auf der Fahrbahn im Mischverkehr und im Seitenraum haben. Es ist nicht für alle Radfahrenden vertretbar auf der Fahrbahn zu fahren.	<ul style="list-style-type: none"> Schutzstreifen Gehweg Radfahrer frei Radwege ohne Benutzungspflicht Kombinationen 	<p>Gehweg Radfahrer frei</p> <p>Radweg ohne Benutzungspflicht</p>
III/ IV Trennen	Für alle Radfahrenden ist aus Sicherheitsgründen eine Trennung vom Kfz-Verkehr erforderlich.	<ul style="list-style-type: none"> Radfahrstreifen Radweg (VZ 237) gemeinsamer (VZ 240) oder getrennter (VZ 241) Geh- und Radweg 	<p>Getr. Geh- und Radweg</p> <p>Gem. Geh- und Radweg</p>

Abb. 14 Die drei Grundformen der Radverkehrsführung

Führungsformen Rad	Querschnitt	Bedingungen innerorts
I Mischen		<ul style="list-style-type: none"> DTV < 4.000 Kfz/24h bei ≤ 50 km/h DTV < 8.000 Kfz/24h bei ≤ 30 km/h
II Teilseparation	<p>Gehweg Radfahrer frei</p> <p>Radweg ohne Benutzungspflicht</p>	<ul style="list-style-type: none"> 4.000 Kfz/24h < DTV < 10.000 Kfz/24h bei ≤ 50 km/h 8.000 Kfz/24h < DTV < 18.000 Kfz/24h bei ≤ 30 km/h
III/ IV Trennen	<p>Getr. Geh- und Radweg</p> <p>Gem. Geh- und Radweg</p>	<ul style="list-style-type: none"> DTV > 10.000 Kfz/24h bei 50 km/h DTV > 18.000 Kfz/24h bei 30 km/h

Abb. 15 Kriterien für die Belastungsbereiche

Außerorts

Im Hinblick auf die Anlage von Radverkehrsanlagen im außerörtlichen Bereich sind die Aussagen der ERA 2010 (S. 66), der RAL 2012 und die Kriterien der Entwurfsklassen an Landstraßen zu berücksichtigen. Daraus abgeleitet werden folgende Kriterien als Grundlage für eine Einschätzung der Radverkehrsführungsform und damit verbundenen Benutzungspflicht vorgeschlagen:


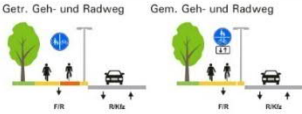
Führungsformen Rad	Querschnitt	Bedingungen außerorts
I Mischen		<ul style="list-style-type: none"> • DTV \leq 2.500 Kfz/24h • DTV \leq 4.000 Kfz/24h bei 70 km/h
III/ IV Trennen		<ul style="list-style-type: none"> • DTV $>$ 2.500 Kfz/24h • DTV $>$ 4.000 Kfz/24h bei 70 km/h

Abb. 16 Kriterien für die Radverkehrsanlagen außerorts

An Abschnitten, an denen anhand dieser Kriterien Radverkehrsanlagen notwendig sind, sollten diese auch benutzungspflichtig sein. An Abschnitten, an welchen aufgrund der Einsatzkriterien nicht zwingend Radverkehrsanlagen notwendig sind, sollte die Benutzungspflicht aufgehoben werden, auch wenn diese – bei einem guten Zustand – von dem überwiegenden Teil der Radfahrenden weiterhin benutzt werden. Eine Aufhebung der Benutzungspflicht ergibt somit für Radfahrende die Wahlmöglichkeit, an diesem Abschnitt – je nach individuellem Sicherheitsbedürfnis – die Fahrbahn oder die nicht mehr benutzungspflichtige Radverkehrsanlage zu nutzen. Diese vormals benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen werden dann zu Radverkehrsanlagen ohne Benutzungspflicht, eine auch nach den ERA 2010 durchaus geeignete Führung für den Radverkehr. Dafür sind allerdings eine Reihe von Maßnahmen (z.B. geeignete Furtmarkierungen auch für die Radverkehrsführungen, die keine Benutzungspflicht aufweisen) zur sicheren Führung zu beachten.

Benutzungsrecht

Neben der überwiegend verbreiteten Führung des Radverkehrs auf gemeinsamen Geh- und Radwegen außerorts gibt es neue Benutzungsrechte eines Seitenraums durch Markierung oder das Zusatzzeichen 1022-10 „Radverkehr frei“. In der aktuellen ERA sind derzeit noch keine konkreten Angaben zur Führungsform eines gemeinsamen Weges ohne Benutzungspflicht zu finden.

Das Verkehrsministerium hat 2017 die Möglichkeit bestätigt, dass außerorts auf gemeinsamen Wegen, für die eine Benutzungspflicht für den Radverkehr nicht zu begründen ist, diese mit einem Bodenpiktogramm (Zeichen 240 ohne umschließenden Kreis) als solche rechtssicher zu kennzeichnen sind. Damit besteht die Möglichkeit, entsprechende Wege zu kennzeichnen, ohne mit der Aufstellung des Zeichens 240 zugleich eine Benutzungspflicht zu generieren, wie es aus Mangel an geeigneter Alternative vielfach erfolgt

ist. Bei einer Beschilderung Gehweg Radverkehr frei, die nach Aufhebung einer nicht zu rechtfertigenden Benutzungspflicht oftmals zum Zuge kommt und mit einer zu fahrenden Schrittgeschwindigkeit für die Radfahrenden einhergeht, entfällt bei einer Bodenmarkierung die generelle Begrenzung auf Schrittgeschwindigkeit. Jedoch bleibt bei einer ausschließlichen Bodenmarkierung das Problem der mangelnden Erkennbarkeit bei fehlender Ausleuchtung oder Verdeckung durch Schmutz oder Schnee bzw. der Kennzeichnung unbefestigter Wege bestehen. ⁴

In den Musterlösungen für Radverkehrsanlagen des Landes Baden-Württemberg von 2017⁵ wird ebenfalls auf das Thema des Benutzungsrechtes eingegangen. Dabei wird neben der Bodenmarkierung zusätzlich das alleinstehende Zusatzzeichen 1022-10 „Radverkehr frei“ zur Verdeutlichung des Benutzungsrechtes für Radfahrende empfohlen. Durch das fehlende Zeichen 240 bzw. 239 entfällt auch hier die verpflichtende Schrittgeschwindigkeit.

6.2 Verträgliche Führung Rad-/Kfz-Verkehr

Sofern laut den definierten Bedingungen zur Prüfung der Radwegebenutzungspflicht eine Radverkehrsanlage erforderlich ist, aber aufgrund der örtlichen Randbedingungen kein Ausbau oder Neubau der Radverkehrsanlage im Seitenraum oder auf der Fahrbahn möglich ist, besteht die Möglichkeit die Verträglichkeit zwischen Radfahrenden und dem Kfz-Verkehr durch Reduzierung der Geschwindigkeit zu erhöhen. Innerorts kann bspw. durch eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h der Belastungsbereich von II auf I wechseln, sodass hier keine benutzungspflichtige RVA erforderlich ist. Weiterhin kann durch die Markierung von Fahrradpiktogrammen auf das Fahren der Radfahrenden auf der Fahrbahn aufmerksam gemacht werden.

Abschnittsweise Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen

Es spricht Vieles für abschnittsweise Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen. Die Abschnitte sollten klar erkennbar und nicht zu groß sein. Tempo 30 sollte auch aus städtebaulichen Gründen angeordnet werden können, da nur so die Stadtteilzentren, die Siedlungskerne mit stadtgerechten Geschwindigkeiten befahren werden. Niedrige Geschwindigkeiten sind für das Miteinander im Straßenraum wichtiger als die Verkehrsstärke, dies zeigen die vielen stark belasteten Beispiele, die nach dem Shared Space-Prinzip funktionieren. Die empfohlene Maßnahme „Geschwindigkeitsreduzierung“ ist als Prüfauftrag zu verstehen und in jedem Abschnitt neu zu bewerten. Sie bildet die kostengünstigste Maßnahme, um den Radverkehr regelkonform zu führen. Ist diese Maßnahme nicht umsetzbar, gehen damit zumeist kostenintensive Eingriffe in den Straßenquerschnitt einher.

⁴ Rad- und Fußverkehr auf gemeinsamen Flächen (Teil 2): <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/node/21729>, Abruf 08.07.2020

⁵ Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg, November 2017

Die umfangreiche Forschung zur Verkehrssicherheit des Radverkehrs zeigt, dass die Fahrbahnführung des Radverkehrs oder die Führung auf Schutzstreifen bis in hohe Belastungsbereiche eine sehr gute Führungsform ist. Subjektiv wird dies leider oft anders empfunden, u.a. weil die Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen dem Kfz-Verkehr und dem Radverkehr bei Tempo 50 sehr hoch sind. Eine größere Akzeptanz wäre zu erwarten, wenn bei Fahrbahnführung und Führung auf Schutzstreifen Tempo 30 als flankierende Maßnahme eingesetzt würde (vgl. Abb. 17). Zudem kann an Straßen, an denen die Einrichtung von getrennten Radverkehrsanlagen oder zumindest von Schutzstreifen nicht möglich ist, durch die Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit für alle Verkehrsteilnehmer auf 30 km/h die gemischte Führung des Radverkehrs mit dem Kraftfahrzeugverkehr auf der Fahrbahn verträglich gemacht werden.



Abb. 17 Eingefärbte Schutzstreifen in Kombination mit Tempo 30 in Harenberg (Seelze)

Markierung von Fahrradpiktogrammen auf der Fahrbahn

Um auf das erlaubte Fahren auf der Fahrbahn aufmerksam zu machen, empfiehlt sich die Markierung von Fahrradpiktogrammen auf der Fahrbahn. Dies empfiehlt sich vor allem an Ortsdurchfahrten, auf denen aufgrund der geringen Verkehrsstärke keine benutzungspflichtige RVA erforderlich ist, aber die Radfahrenden im Straßenraum sichtbar sein sollen. Flankierend kann hier ebenfalls eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h geprüft werden.



Abb. 18 Markierung von Fahrradpiktogrammen auf der Fahrbahn (Braunschweig)



Abb. 19 Markierung von Fahrradpiktogrammen auf der Fahrbahn Übergang Fahrbahnführung innerorts und außerorts benutzungspflichtige RVA (Seelze)

Sofern die Prüfung der Radverkehrsführung ergibt, dass außerorts eine RVA erforderlich ist, sollte zunächst in einem ersten Schritt die Geschwindigkeitsreduzierung von 100 km/h auf 70 km/h geprüft werden. Bei 70 km/h

wird eine Verträglichkeit bei einem DTV von bis zu 4.000 möglich, bei 100 km/h bis zu 2.500.

Markierung von Schutzstreifen innerorts

Sofern laut Regelwerk keine benutzungspflichtige Radverkehrsanlage, sondern eine Teilseparation erforderlich ist, empfiehlt sich die Markierung von Schutzstreifen. Dies kann auch einseitig erfolgen, sofern der Straßenquerschnitt keine beidseitige Markierung (jeweils 1,50 m Schutzstreifen) und eine verbleibende Fahrbahnbreite von 4,50 erlaubt. Auf der Fahrbahnseite ohne Schutzstreifen können flankierende Fahrradpiktogramme markiert werden, um auf das Nutzungsrecht der Fahrbahn hinzuweisen. Parallel kann bei einem ausreichend breitem Seitenraum (2,50 m) die Freigabe für den Radverkehr geprüft werden (Gehweg Radfahrer frei).



Abb. 20 Einseitige Markierung von Schutzstreifen (Osnabrück)



Abb. 21 Einseitige Markierung von Schutzstreifen und Markierung von Fahrradpiktogrammen auf der Fahrbahn (Seelze)

Führungshilfe Radwegende

Sofern eine Radverkehrsanlage im Seitenraum endet und der Radverkehr in den Mischverkehr auf die Fahrbahn geführt wird, ist ein baulich geschützter Übergang oder eine Rotmarkierung vorzusehen.



Abb. 22 Führungshilfe Radwegende (Hannover)

Markierung Furten

Furten im Zuge von Zweirichtungsradwegen sind wegen der besonderen Gefährdung gegenläufig fahrender Radfahrer mit Radfahrerpiktogramm und Richtungspfeilen zusätzlich zur verkehrsrechtlich erforderlichen Beschilderung besonders zu markieren. Die Zweirichtungs-Furten sollten grundsätzlich rot eingefärbt werden. Roteinfärbungen von Radfahrerfurten sollten bei potenziell kritischen Situationen zum Einsatz kommen, um hier die Aufmerksamkeit anderer Fahrzeugführer zu erhöhen.



Abb. 23 Markierung Zweirichtungsradweg Furt (Papenburg)

7 Führungsformen im Radverkehr lt. ERA 2010

Während der Bereisung des Vorbehaltsnetzes wurde deutlich, dass die Führung des Radverkehrs teilweise nicht eindeutig erkennbar ist. Auf einem Großteil der innerstädtischen Streckenabschnitte im Vorbehaltsnetz kann der Radverkehr sowohl im Mischverkehr auf der Fahrbahn fahren, als auch auf den nicht benutzungspflichtigen Nebenanlagen. In anderen Bereichen wird der Radverkehr teilweise im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt, um im weiteren Verlauf auf die benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen im Seitenraum zu wechseln. Dabei ist nicht klar erkennbar, warum die Führungsform wechselt.

Vor diesem Hintergrund wurde für das vorhandene Vorbehaltsnetz im Kfz-Verkehr die optimale Führungsform im Radverkehr nach ERA 2010 ermittelt. Datengrundlage waren die Verkehrsstärken und zulässigen Höchstgeschwindigkeiten des Verkehrsmodells der Stadt Ahlen (vgl. Kapitel 3). Die erforderliche Führungsform ist dabei unabhängig vom Vorbehaltsnetz im Kfz-Verkehr.

In Abb. 24 sind die nach ERA 2010 erforderlichen Führungsformen im Radverkehr mit der Differenzierung nach Mischen, Teilseparation und Trennen dargestellt. Deutlich wird, dass der Radverkehr an klassifizierten Straßen überwiegend auf separaten Radverkehrsanlagen geführt werden sollte. Dies stimmt auch mit der tatsächlichen Führung überein. Dabei kann der Radverkehr auf Außerortsstrecken mit geringen Verkehrsstärken, aber hohen Geschwindigkeiten die Radwege ohne Benutzungspflicht im Seitenraum nutzen. Vor allem für schwächere Verkehrsteilnehmer wird somit eine sichere Führungsform angeboten.

Auf den Stadtstraßen im Kernstadtbereich wird überwiegend die Führung des Radverkehrs im Mischverkehrs empfohlen. Für Abschnitte mit höheren Verkehrsstärken ist die Teilseparation mit der Anlage von Schutzstreifen oder nicht benutzungspflichtigen Anlagen im Seitenraum notwendig. Auch hier hat die Bestandsaufnahme des vorhandenen Radverkehrsnetzes große Übereinstimmungen ergeben. Ausnahme ist der Streckenzug zwischen der Weststraße und der Straße Am Bahndamm mit den Abschnitten Weststraße, Westenmauer, Südenmauer, Südbrede, Südstraße, Bahnhofplatz und m Bahndamm, wo die Verkehrsstärken laut Verkehrsmodell so hoch sind, dass der Radverkehr bei Tempo 50 auf separaten Radverkehrsanlagen vom Kfz-Verkehr getrennt geführt werden muss.

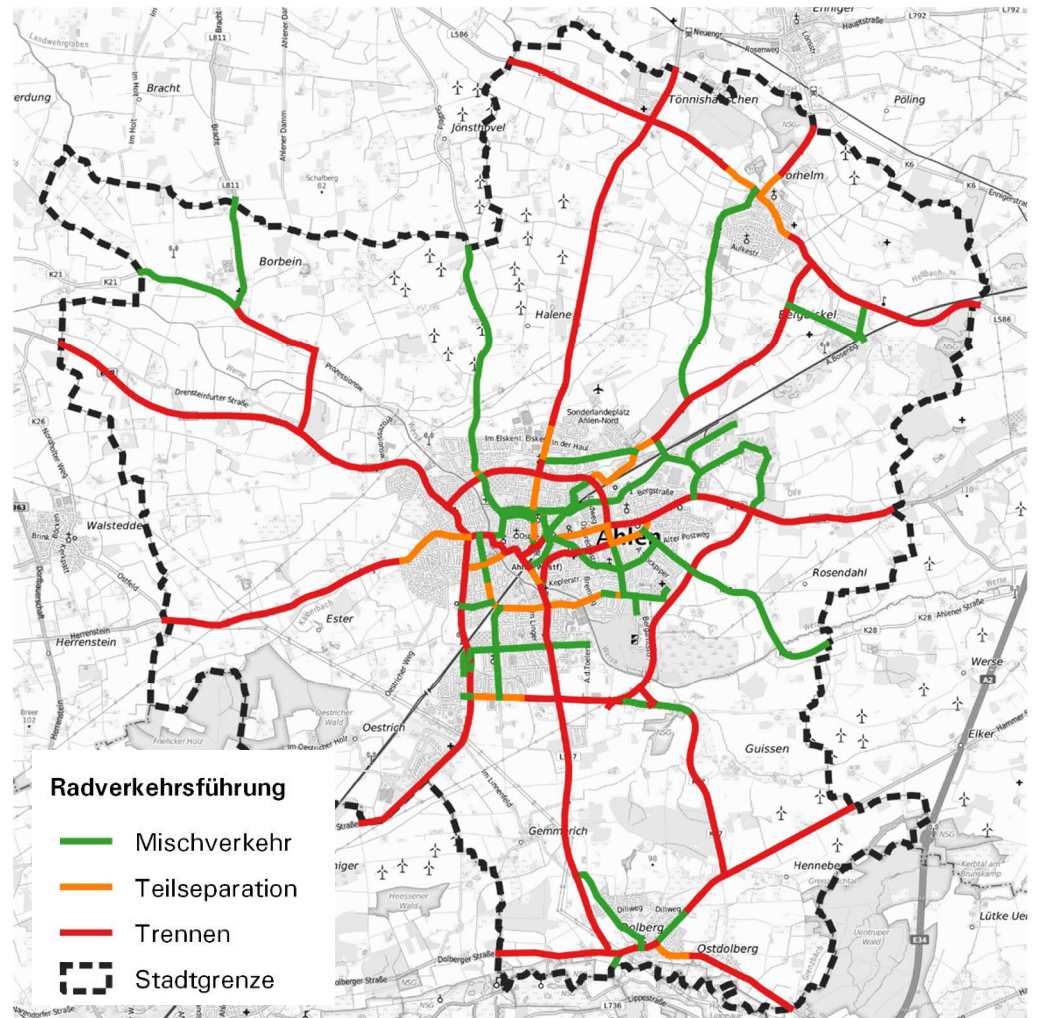


Abb. 24 Führungformen im Radverkehr nach ERA 2010

8 Zukünftiges Radverkehrsnetz

Im Kommunalen Mobilitätskonzept der Stadt Ahlen wurden für das Handlungsfeld Radverkehr Handlungsempfehlungen formuliert, anhand derer das Ziel, die gesamtstädtischen Lücken im Radverkehrsnetz zu schließen und die Infrastrukturen sicher und nutzer*innengerecht zu gestalten, erreicht werden kann (vgl. Kapitel 5):

- Schaffung von umwegefreien und schnellen Radverbindungen (Realisierbarkeit von Reisegeschwindigkeiten von mind. 20 km/h) zwischen der Stadt Ahlen und ihren Ortsteilen zu den Nachbarkommunen.
- Definition von umwegefreien und schnellen Radverbindungen als lokale Vorrangrouten zur Anbindung an die Innenstadt bzw. den Ortskern sowie zur Anbindung der Stadtteile und Ortsteile untereinander als Grundlage für entsprechende Flächen- und Gestaltungsansprüche.
- Förderung der Fahrradnutzung von Pendler*innen (Arbeitsweg, Ausbildungs- und Freizeitverkehr) auf Wegen über 5 km (E-Bikes und Pedelecs, moderne Freizeiträder etc.), insbesondere im Alltagsverkehr zur Erhöhung des Modal-Split-Anteils und einer höheren Reichweite und Verkehrsleistung mit dem Fahrrad.
- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch straßenräumlich und funktional adäquate Führungsformen im hierarchisch definierten Radwegenetz und seinen Teilelementen.

8.1 Betrachtung des Hauptroutennetzes

Für das Handlungsfeld Radverkehr wurden in dieser Untersuchung das zukünftige Hauptroutennetz des Kommunalen Mobilitätskonzeptes mit dem zukünftigen Vorbehaltsnetz im Kfz-Verkehr überlagert und hinsichtlich der Verträglichkeit untersucht. Aus der Überlagerung beider Netze ergeben sich folgende Netzabschnitte für den Radverkehr (vgl. Abb. 25):

- Velorouten des Kreises Warendorf
- Fahrradstadtring
- Innenstadtring
- Trialog (Grüner Ring)

Die Velorouten des Kreises Warendorf verbinden als radiale Routen die die Nachbarkommunen mit der Stadt Ahlen. Die Ortsteile Vorhelm mit Tönnishäuschen und Dolberg sind aktuell nicht Bestandteil des Veloroutennetzes. Der Fahrradstadtring verläuft zukünftig über die Richard-Wagner-Straße, Westfalendamm im Westen, Im Pattenmeicheln, August-Kichner-Straße im Süden, Feldstraße, Wetterweg im Osten und im Norden über den Konrad-Adenauer-Ring. Der Innenstadtring verläuft zukünftig im Übergang zur Fußgängerzone über Westenmauer, Südbrede, Gerichtsstraße, Nordenmauer/Wallstraße und Kampfstraße. Der Trialog bzw. „Gründer Ring“ verläuft über den Werse-Radweg, den Zechenbahn-Radweg und den Olfe-Radweg.

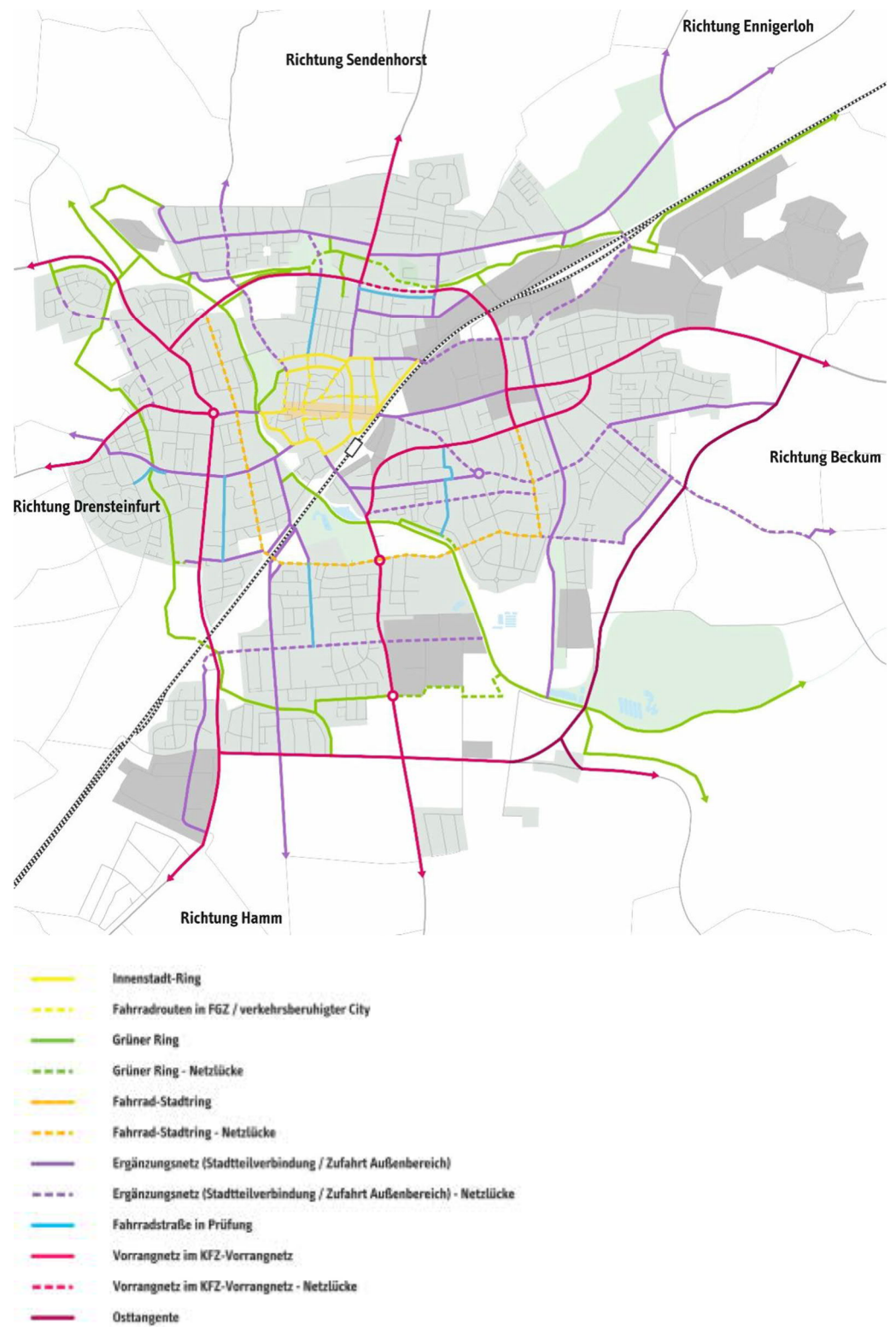


Abb. 25 Planung des innerstädtisches Radverkehrsnetzes (Quelle: Kommunales Mobilitätskonzept; plan:mobil, LK Argus Kassel; 2021)

Aus dem Vorschlag für das zukünftige Vorbehaltensnetz im Kfz-Verkehr wird deutlich, dass ein Großteil der städtischen Straßen zukünftig nicht mehr Bestandteil dieses Netzes ist. Daher eröffnen sich hier für den Radverkehr neue Möglichkeiten umwegefrie und schnelle Radverbindungen zu schaffen und somit das Angebot für die Fahrradnutzung von Pendler*innen (Arbeitsweg, Ausbildungs- und Freizeitverkehr) deutlich zu verbessern.

Im ersten Schritt wurde das zukünftige Haupttroutennetz in seiner Funktion betrachtet. Für die klassifizierten Straßen, die Teil des zukünftigen Vorbehaltensnetzes im Kfz-Verkehr sind, wird das Haupttroutennetz im Radverkehr über die geplanten Velorouten des Kreises Warendorf geführt. Um auch die Ortsteile Vorhelm und Dolberg besser an die Kernstadt anzubinden, sollte das Radverkehrsnetz um städtische Velorouten erweitert werden. Der Radverkehr wird auf diesen Routen auf separaten Radverkehrsanlagen sicher geführt.

Der zukünftige Fahrradstadtring und der Innenstadtring verläuft zukünftig über städtische Straßen, die nicht mehr Teil des Vorbehaltensnetzes im Kfz-Verkehr sind. Eine Ausnahme ist der nördliche Abschnitt des Fahrradstadtrings im Bereich des Konrad-Adenauer-Rings, der Teil des Vorbehaltensnetzes ist. Hier sind schon heute benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen im Seitenraum vorhanden.

Der Trialog bzw. „Grüner Ring“ ist Teil des touristischen Netzes und verläuft zu einem Großteil abseits des Haupttroutennetzes für den Radverkehr entlang der Werse und Olfe sowie über die ehemalige Trasse der Zechenbahn. Grundsätzlich sollten im Verlauf der Routen sinnvolle Verknüpfungspunkte zwischen dem Trialog und dem Haupttroutennetz geschaffen werden, um die gemeinsame Nutzung beider Netze für den Alltagsradverkehr zu verbessern.

In der Abb. 26 und Abb. 27 sind das zukünftige Haupttroutennetz im Radverkehr sowie der Trialog bzw. „Grüner Ring“ dargestellt. Im Weiteren werden für die Bereiche des Fahrradstadtrings und des Innenstadtrings in der Kernstadt der Handlungsbedarf abgeleitet sowie erste Empfehlungen erarbeitet.

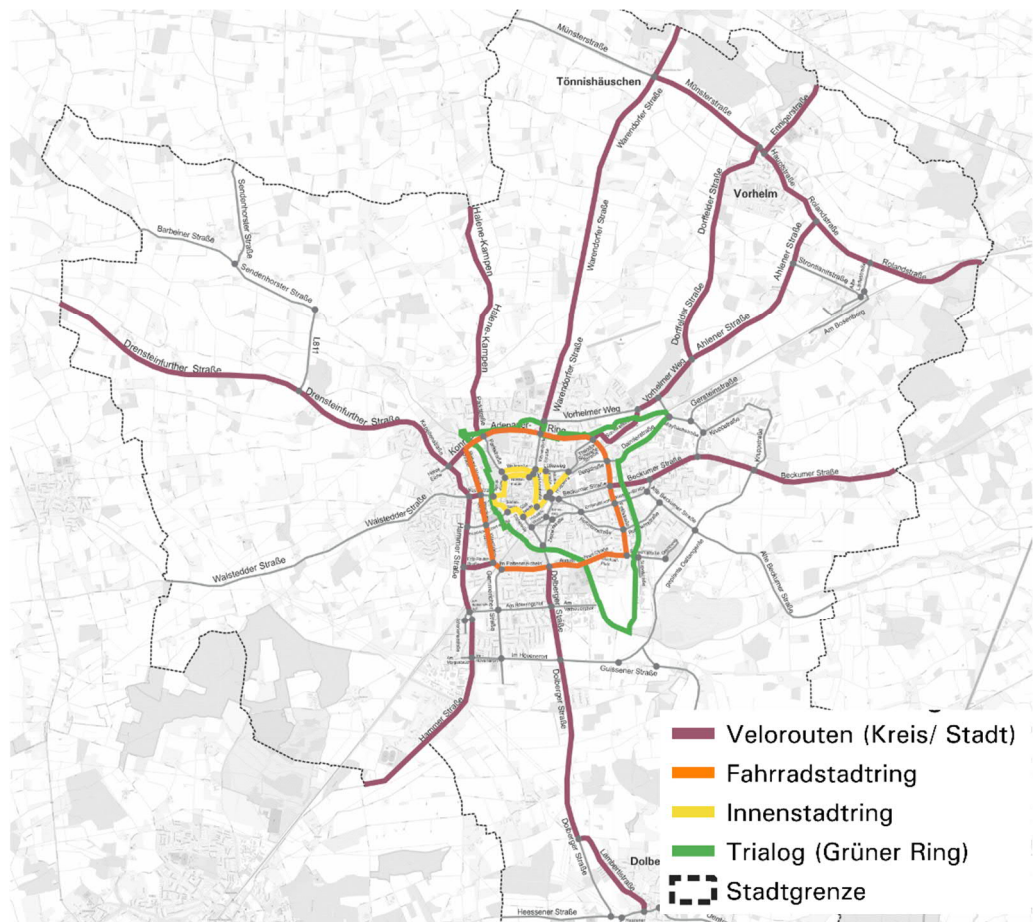


Abb. 26 Haupttroutennetz Radverkehr und Trialog/ „Grüner Ring“

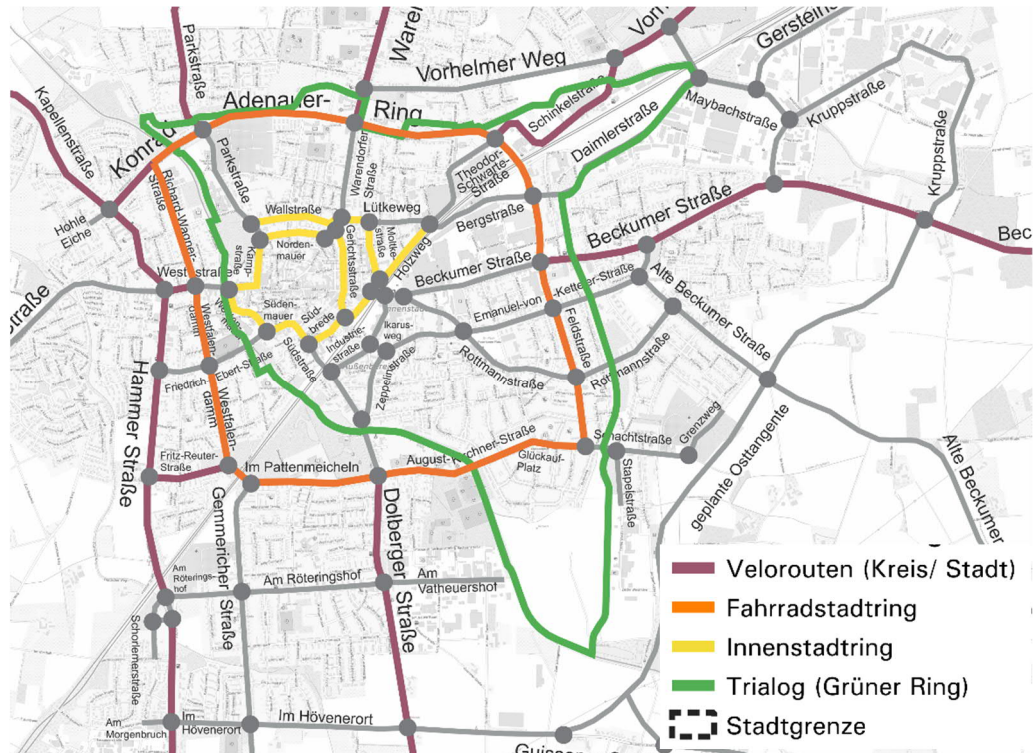


Abb. 27 Haupttroutennetz Radverkehr und Trialog/ „Grüner Ring“; Ausschnitt Kernstadt

8.2 Handlungsschwerpunkt Radverkehr

Durch den Entfall vieler städtischer Straßen aus dem Vorbehaltsnetz im Kfz-Verkehr kann für die Abschnitte des Fahrradstadtrings und des Innenstadtrings als zukünftige Hauptrouten im Radverkehr die Führung des Radverkehrs deutlich verbessert werden und somit die Attraktivität und die Verkehrssicherheit erhöht werden.

Fahrradstadtring

Zukünftig wird der Radverkehr aus den umliegenden Ortschaften und Stadtteilen über die Velorouten in die Kernstadt geführt. Der Fahrradstadtring übernimmt eine Verteilerfunktion, der die Kernstadt umschließt. Im Westen wird er über die Richard-Wagner-Straße und den Westfalendamm geführt, im Süden über die Straße im Pattenmeicheln, August-Kirchner-Straße und Schachtstraße, im Osten über die Feldstraße und den Wetterweg sowie im Norden über den Konrad-Adenauer-Ring. In der Abb. 28 sind die Handlungsschwerpunkte als blaue Punkte dargestellt.

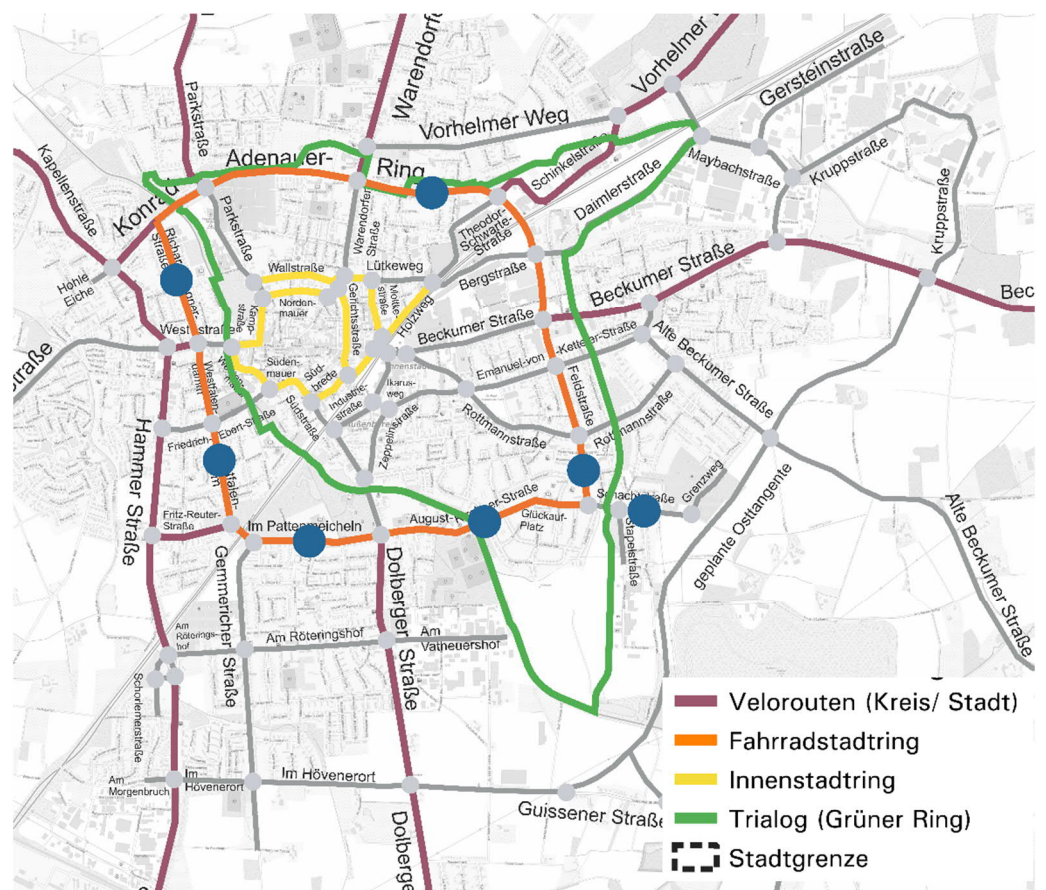


Abb. 28 Handlungsbedarf Fahrradstadtring

Die **Richard-Wagner-Straße** liegt in einer Tempo-30-Zone und hat den Charakter einer Wohnstraße. Sie weist einen Fahrbahnquerschnitt von etwa 7,50 m auf. Das Parken findet auf der Fahrbahn statt, der Radverkehr wird auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt. Die Straße wird von einer Taxibuslinie genutzt. Im Zuge der Umsetzung des Fahrradstadtrings sollte hier die Einrichtung einer Fahrradstraße geprüft werden. Am Knotenpunkt Weststraße wird die Veloroute auf den Fahrradstadtring geführt. Der Knotenpunkt ist bezüglich einer sicheren Führung des Radverkehrs zu überprüfen.



Abb. 29 Richard-Wagner-Straße/ Beethovenstraße

Der **Westfalendamm** ist eine Sammelstraße mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Im Bereich der Schule wird die Geschwindigkeit auf 30 km/h reduziert. Er weist einen Fahrbahnquerschnitt zwischen 6,00 m und 7,50 m auf. Das Parken findet abschnittsweise auf der Fahrbahn statt, der Radverkehr wird auf der Fahrbahn im Mischverkehr oder im Seitenraum auf nicht benutzungspflichtigen Radwegen geführt. Die Straße wird vom Linienbusverkehr genutzt. Im Zuge der Umsetzung des Fahrradstadtrings sollte hier die Einrichtung einer Fahrradstraße geprüft werden. Am Knotenpunkt Fritz-Reuter-Straße wird die Veloroute auf den Fahrradstadtring geführt. Der Knotenpunkt ist hinsichtlich einer sicheren Führung des Radverkehrs zu überprüfen.



Abb. 30 Westfalendamm

Die Straße **Im Pattenmeicheln** ist eine Sammelstraße mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Sie weist einen Fahrbahnquerschnitt von etwa 6,00 m auf. Das Parken findet abschnittsweise auf der Fahrbahn statt, der Radverkehr wird auf der Fahrbahn im Mischverkehr oder im Seitenraum auf dem Gehweg „Radfahrer frei“ geführt. Die Straße wird vom Linienbusverkehr genutzt. Im Zuge der Umsetzung des Fahrradstadtrings sollte hier die Radverkehrsführung einheitlich geregelt werden. Die Einrichtung einer Fahrradstraße sollte geprüft werden.



Abb. 31 Im Pattenmeicheln

Die **August-Kirchner-Straße** ist eine Sammelstraße mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Sie weist einen Fahrbahnquerschnitt von etwa 6,00 m auf. Das Parken findet abschnittsweise auf der Fahrbahn statt, der Radverkehr wird auf der Fahrbahn im Mischverkehr oder einseitig auf einer benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage geführt. Die Straße wird vom Linienbusverkehr genutzt. Im Bereich der Werse kreuzt der Werse-Radweg die August-Kirchner-Straße. Im Zuge der Umsetzung des Fahrradstadtrings sollte hier die Radverkehrsführung einheitlich geregelt werden. Die Einrichtung einer Fahrradstraße sollte geprüft werden.



Abb. 32 August-Kirchner-Straße

Die **Schachtstraße** ist eine Sammelstraße mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Sie weist einen Fahrbahnquerschnitt von etwa 6,00 m auf. Das Parken findet abschnittsweise auf der Fahrbahn statt, der Radverkehr wird auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt. Die Straße wird vom Linienbusverkehr genutzt. Im Zuge der Umsetzung des Fahrradstadtrings sollte hier die Radverkehrsführung einheitlich geregelt werden. Die Einrichtung einer Fahrradstraße sollte geprüft werden.



Abb. 33 Schachtstraße

Der **Wetterweg** und die **Feldstraße** sind Sammelstraßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Sie weisen einen Fahrbahnquerschnitt zwischen 6,00 m und 9,50 m auf. Das Parken findet abschnittsweise im Seitenraum statt, der Radverkehr wird auf der Fahrbahn im Mischverkehr oder im Seitenraum auf nicht benutzungspflichtigen Radwegen geführt. Die Straße wird vom Linienbusverkehr genutzt. Im Zuge der Umsetzung des Fahrradstadtrings sollte hier die Einrichtung einer Fahrradstraße geprüft werden. Am Knotenpunkt Beckumer Straße wird die Veloroute auf den Fahrradstadtring geführt. Der Knotenpunkt ist hinsichtlich einer sicheren Führung des Radverkehrs zu überprüfen.



Abb. 34 Wetterweg

Der **Konrad-Adenauer-Ring** ist Bestandteil des zukünftigen Vorbehaltensnetzes im Kfz-Verkehr und die nördliche Umfahrung der Kernstadt. Als Bundesstraße nimmt er zudem den überörtlichen Verkehr auf. Er weist einen Fahrbahnquerschnitt zwischen 7,50 m und 10,00 m auf bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf. Der Radverkehr wird einseitig auf einem getrennten Zweirichtungsradweg geführt. Im Zuge der Umsetzung des Fahrradstadtrings sollten die vorhandenen Radwegebreiten überprüft und ggf. ausgebaut werden. An den Knotenpunkten Schinkelstraße, Warendorfer Straße und Parkstraße werden die Velorouten auf den Fahrradstadtring geführt. Die Knotenpunkte sind hinsichtlich einer sicheren Führung des Radverkehrs zu überprüfen.



Abb. 35 Konrad-Adenauer-Ring

Innenstadtring

Zukünftig wird der Radverkehr aus den umliegenden Ortschaften und Stadtteilen über die Velorouten in die Kernstadt geführt. Der Innenstadtring übernimmt neben dem Fahrradstadtring die innenstadtnahe Verteilung der Radverkehrsströme. Im Westen wird er über die Kampstraße, Weststraße und Westenmauer geführt, im Süden über die Südenmauer, Südbrede und den Bahnhofplatz, im Osten über die Gerichtsstraße und die Moltkestraße sowie im Norden über die Nordenmauer, Wallstraße und den Lütkeweg. In der Abb. 36 sind die Handlungsschwerpunkte als blaue Punkte dargestellt.

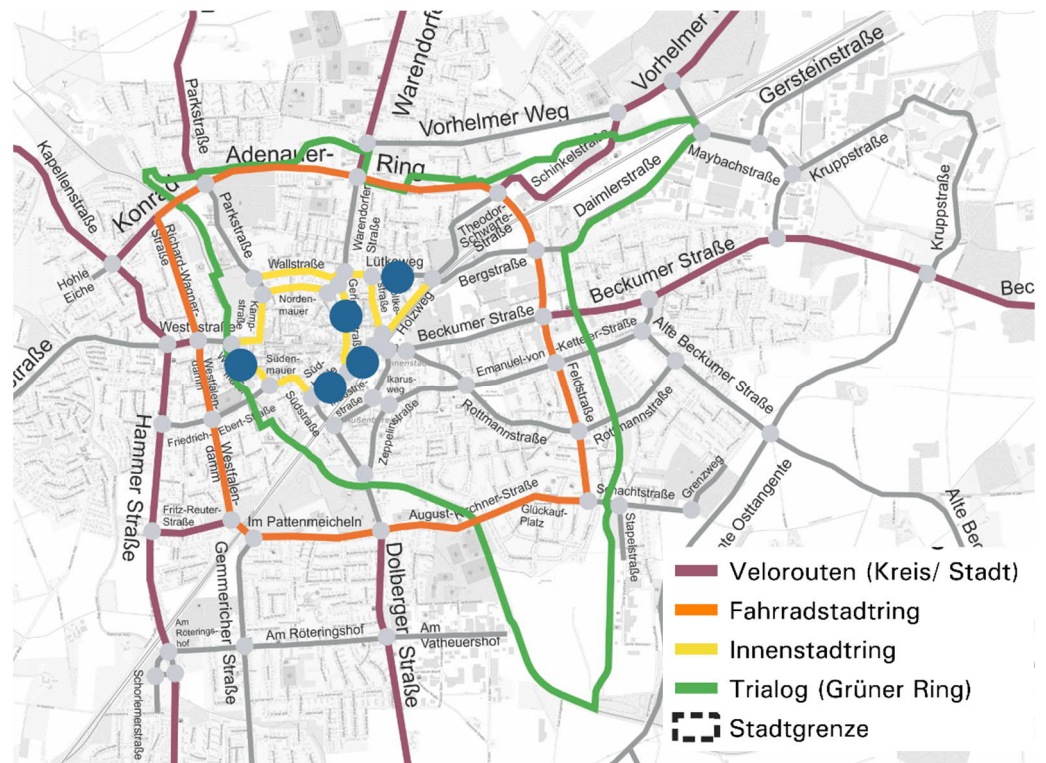


Abb. 36 Handlungsbedarf Innenstadtadtring

Die **Westenmauer** ist die westliche Umfahrung der Innenstadt mit der Fußgängerzone. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h mit einer Verkehrsstärke von über 11.000 Kfz/24h. Sie weist einen Fahrbahnquerschnitt von etwa 7,50 m auf. Der Radverkehr wird beidseitig auf Schutzstreifen geführt. Die Straße wird vom Linienbusverkehr genutzt. Im Zuge der Umsetzung des Innenstadtrings sollte die vorhandene Radverkehrsführung auf Basis der ERA 2010 zur Verbesserung der Verkehrssicherheit überprüft werden.



Abb. 37 Weststraße/ Westenmauer

Die **Südbrede** ist die südliche Umfahrung der Innenstadt mit der Fußgängerzone und die direkte Anbindung an den Bahnhof und den ZOB. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h mit einer Verkehrsstärke von über 12.000 Kfz/24h. Sie weist einen Fahrbahnquerschnitt von etwa 14,00 m auf und hat 3-4 Fahrstreifen. Das Parken findet abschnittsweise im Seitenraum statt, der Radverkehr wird beidseitig auf Schutzstreifen geführt. Die Straße wird vom Linienbusverkehr genutzt. Im Zuge der Umsetzung des Innenstadtrings sollte die vorhandene Radverkehrsführung auf Basis der ERA 2010 zur Verbesserung der Verkehrssicherheit überprüft werden. Die Planung zum Innenstadtring und die Neukonzeption des ZOB sollten unbedingt aufeinander abgestimmt werden.



Abb. 38 Südbrede

Die Straße **Am Bahndamm** ist die südliche Umfahrung der Innenstadt mit der Fußgängerzone und die direkte Anbindung an den Bahnhof und den ZOB. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h mit einer Verkehrsstärke von über 10.000 Kfz/24h. Sie weist einen Fahrbahnquerschnitt von etwa 9,50 m auf und hat 3 Fahrstreifen. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn oder im Seitenraum auf nicht benutzungspflichtigen Radwegen geführt. Die Straße wird vom Linienbusverkehr intensiv genutzt. Im Zuge der Umsetzung des Innenstadtrings sollte die vorhandene Radverkehrsführung auf Basis der ERA 2010 zur Verbesserung der Verkehrssicherheit überprüft werden. Die Planung zum Innenstadtring und die Neukonzeption des ZOB sollten unbedingt aufeinander abgestimmt werden.



Abb. 39 Am Bahndamm

Die **Gerichtsstraße** ist die östliche Umfahrung der Innenstadt mit der Fußgängerzone. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt abschnittsweise bei 50 km/h bzw. 30 km/h. Sie weist einen Fahrbahnquerschnitt von etwa 4,00 m auf und ist als Einbahnstraße in Richtung Süden ausgewiesen. Das Parken findet abschnittsweise im Seitenraum statt, der Radverkehr wird in Richtung Süden im Mischverkehr auf der Fahrbahn oder im Seitenraum auf dem benutzungspflichtigen Radweg geführt. In Richtung Norden muss der Radverkehr den linksseitigen benutzungspflichtigen Radweg in Gegenrichtung benutzen. Die Straße wird vom Linienbusverkehr intensiv genutzt. Im Zuge der Umsetzung des Innenstadtrings sollte hier die zulässige Höchstgeschwindigkeit einheitlich geregelt werden.



Abb. 40 Gerichtsstraße

Der **Lütkeweg** ist die nördliche Umfahrung der Innenstadt mit der Fußgängerzone. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt abschnittsweise bei 50 km/h bzw. 30 km/h. Sie weist einen Fahrbahnquerschnitt von etwa 7,50 m bis 8,00 m auf. Das Parken findet abschnittsweise auf der Fahrbahn statt, der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Im östlichen Abschnitt wird der Radverkehr beidseitig auf Schutzstreifen geführt. Die Straße wird vom Linienbusverkehr genutzt. Im Zuge der Umsetzung des Innenstadtrings sollte hier die Radverkehrsführung sowie die zulässige Höchstgeschwindigkeit einheitlich geregelt werden. Die Einrichtung einer Fahrradstraße sollte geprüft werden.



Abb. 41 Lütkeweg

8.3 Exkurs: Fahrradstraßen

Fahrradstraßen sollen die Fahrradnutzung langfristig unterstützen und fördern den Umstieg vom Auto auf das Fahrrad. Durch die Bevorrechtigung des Radverkehrs wird kommuniziert, dass dieser ausdrücklich erwünscht ist. Gegenüber fahrbahnbegleitend geführten Radwegen bieten Fahrradstraßen dem Radverkehr mehr Platz und ermöglichen das Nebeneinanderfahren.

In Fahrradstraßen hat der Radverkehr Vorrang. Die Benutzung von Fahrradstraßen ist für den Radverkehr und Elektrokraftfahrzeuge erlaubt. Andere Fahrzeuge dürfen Fahrradstraßen nicht benutzen, sofern dies nicht durch ein Zusatzzeichen ausdrücklich erlaubt ist. In Fahrradstraßen gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Radfahrende dürfen nebeneinander fahren, auch wenn dabei der Kfz-Verkehr beeinträchtigt wird. Der Radverkehr darf dabei jedoch nicht gefährdet oder behindert werden. Der Kfz-Verkehr muss gegebenenfalls die Geschwindigkeit dem Radverkehr anpassen und vorgeschriebene Abstände einhalten (1,50 m innerorts beim Überholen). Es gelten die allgemeinen Vorfahrtsregelungen. Die Vorfahrt für auf der Fahrradstraße fahrenden Verkehr muss gegebenenfalls durch Verkehrszeichen oder eine entsprechende Gestaltung des Straßenraumes geregelt werden.

Die Voraussetzungen zur Anordnung einer Fahrradstraße sind in der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)⁶ zu Zeichen 244.1 und 244.2 Beginn und Ende einer Fahrradstraße geregelt:

1. Die Anordnung einer Fahrradstraße kommt nur auf Straßen mit einer hohen oder zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte, einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr oder auf Straßen von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr in Betracht. Eine hohe Fahrradverkehrsdichte, eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr setzen nicht voraus, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist. Eine zu erwartende hohe Fahrradverkehrsdichte kann sich dadurch begründen, dass diese mit der Anordnung einer Fahrradstraße bewirkt wird.

Fahrradstraßen sind im Vergleich zu anderen Maßnahmen kostengünstig, da sie in erster Linie ein verkehrsregelndes Instrument darstellen und nur geringen baulichen Aufwand erfordern. Fahrradstraßen sollten in einem einheitlichen Design mit entsprechenden Piktogrammen und Beschilderungen gestaltet werden. Der Beginn der Fahrradstraße wird mit dem Zeichen 244.1 der StVO gekennzeichnet und das Ende mit dem Zeichen 244.2 der StVO. Ergänzend zu der Beschilderung sollten Fahrradstraßen durch deutliche Fahrbahnmarkierungen hervorgegeben werden. Die Einrichtung von Fahrradstraßen besitzt als Mittel der Öffentlichkeitsarbeit eine starke Signalwirkung für den Radverkehr.



Z. 244.1 (Beginn Fahrradstraße)



Z. 244.2 (Ende Fahrradstraße)



Abb. 42 Fahrradstraßen in Berlin (links) und Leer (rechts)

⁶ Berücksichtigt die Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung vom 08. November 2021 (abrufbar unter [bundesanzeiger.de](https://www.bundesanzeiger.de))

Die Fahrbahnbreite in Fahrradstraßen sollte mindestens 4,00 m betragen. Ist Kfz-Verkehr in beiden Fahrtrichtungen zugelassen, ist eine nutzbare Breite von mindestens 4,50 m empfehlenswert, damit sich zwei Fahrzeuge begegnen können. Ist das Parken in einer Fahrradstraße zugelassen – und dabei ist es unabhängig, ob am Fahrbahnrand oder in Parkstreifen geparkt wird – ist immer ein Sicherheitstrennstreifen zwischen Parkstand und Fahrgasse vorzusehen. Der Sicherheitstrennstreifen dient der Vermeidung sog. Dooring-Unfälle, bei denen Radfahrende durch aufschlagende Autotüren gefährdet werden. Abb. 43 zeigt den Regelquerschnitt einer Fahrradstraße ohne Parken (oben) sowie mit beidseitigem Parken (unten). Bestehen nur einseitig Parkstände, muss auch nur auf dieser Seite der Sicherheitstrennstreifen nachgewiesen werden.

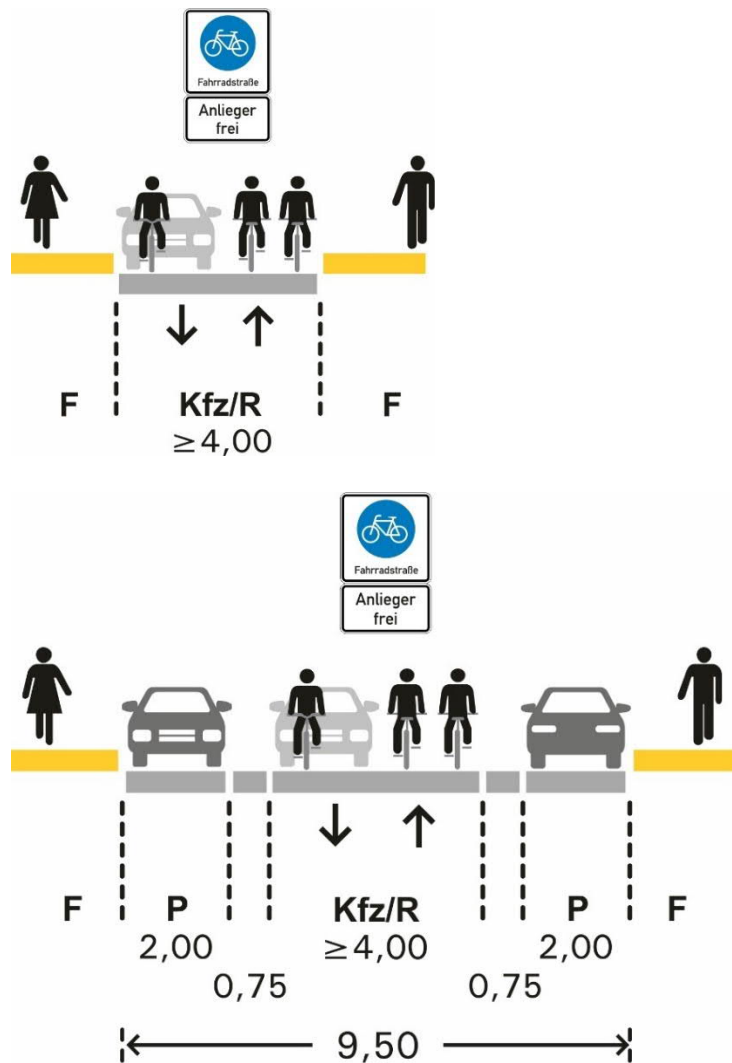


Abb. 43 Regelquerschnitt Fahrradstraße ohne (oben) und mit Parken (unten)

Im Rahmen dieser Untersuchung wird empfohlen, im Zuge des Fahrradstadtringes für die Abschnitte Richard-Wagner-Straße, Westfalendamm, Im Pattemeicheln, August-Kirchner-Straße sowie Wetterweg und Feldstraße die Einrichtung einer Fahrradstraße zu prüfen.

9 Straßenraumentwurf

Auf Grundlage des zukünftigen Vorbehaltsnetzes im Kfz-Verkehr und dem Handlungsschwerpunkten im Radverkehr wurden in Abstimmung mit der Stadt Ahlen verschiedene Untersuchungsräume für eine Überplanung festgelegt. Dazu werden im Folgenden erste Planungsüberlegungen vorgestellt.

9.1 Schachtstraße

Knotenpunktbereich Schachtstraße/Stapelstraße

Aufgrund ihrer neuen Funktion als Zubringer zur Ortsumgehung Ost wird angeregt, die Vorfahrtregelung am Knotenpunkt Schachtstraße/Stapelstraße anzupassen und die Schachtstraße als Vorfahrtstraße auszubilden (vgl. Abb. 44). Um die Bevorrechtigung der Schachtstraße zu betonen, wird an sämtlichen Einmündungen die Ausbildung von Gehwegüberfahrten vorgesehen: die Fahrbahn wird im Einmündungsbereich auf Gehwegniveau angehoben und das Material des Seitenraums durchgezogen, so dass ein niveaugleiches Queren möglich wird.

Um die Gradlinigkeit der Schachtstraße aufzulösen und überhöhten Fahrgeschwindigkeiten entgegenzuwirken, werden punktuell Einengungen mit Baumpflanzungen und Parkständen vorgesehen. Im Bereich der Einengungen verbleibt eine Fahrbahnbreite von 5,00 m, die das Begegnen von zwei Pkw erlaubt. Außerhalb der Einengungen sollte das Parken untersagt werden, um den Linienbusverkehr nicht zu behindern.

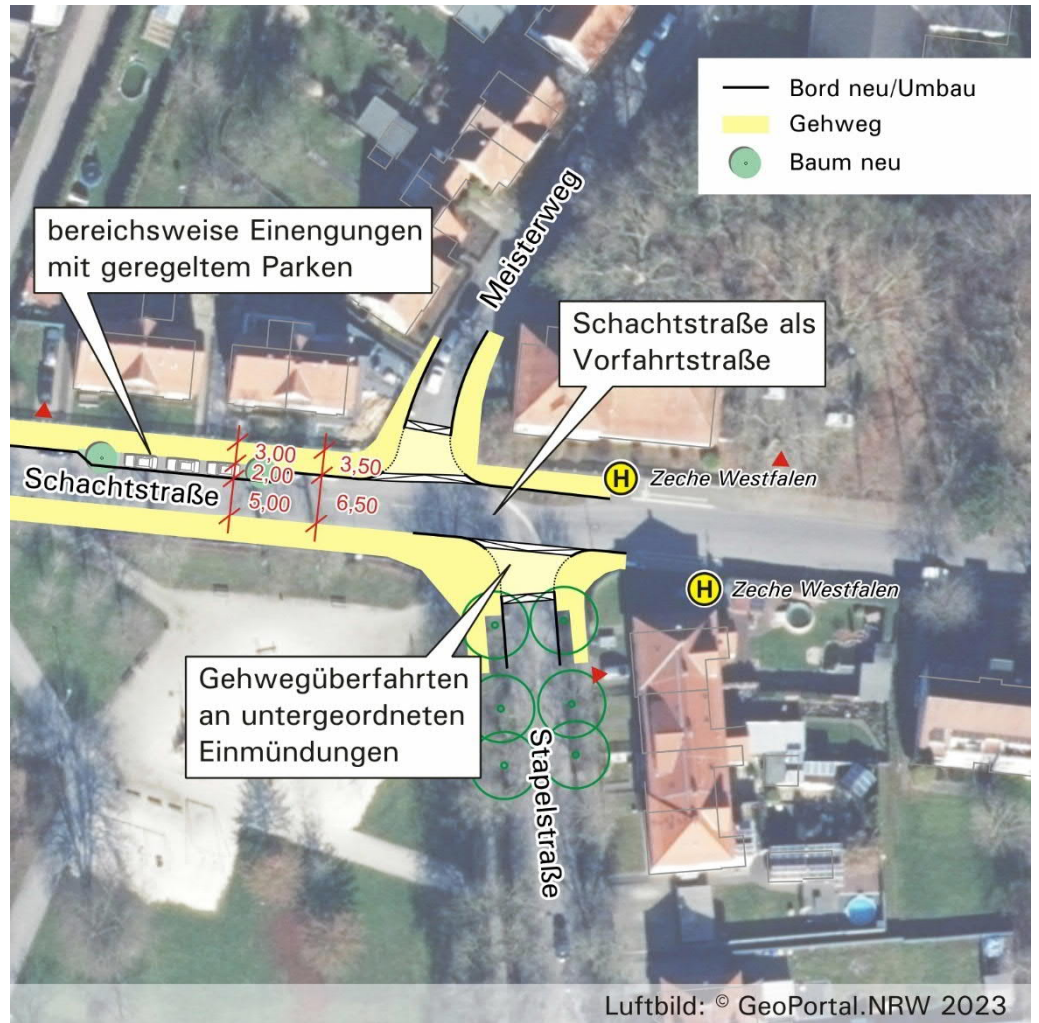


Abb. 44 Gestaltungsvorschlag Knotenpunkt Schachtstraße/Stapelstraße

9.2 Im Pattenmeicheln

Querungsbereich Oelmühlenkamp

Der Oelmühlenkamp stellt eine wichtige Fuß- und Radwegeverbindung dar. Dem Fußverkehr wird das Queren der Straße Im Pattenmeicheln bereits im Bestand durch eine Mittelinsel erleichtert. Der querende Radverkehr findet bislang kein Angebot. Es wird daher vorgeschlagen, die vorhandene Fahrbahnaufweitung nach Osten zu verlängern und einen Aufstellbereich für Radfahrende in der Fahrbahnmitte vorzusehen. So wird zum einen die Querbeziehung Oelmühlenkamp/Im Burbecksort gestärkt und zum anderen das Ein- und Abbiegen in/aus dem Oelmühlenkamp erleichtert (vgl. Abb. 45). Darüber hinaus wird vorgeschlagen, die vorhandenen, markierten Parkstände am Fahrbandrand baulich zu fassen und durch Baumpflanzungen den Straßenraum aufzuwerten. Untergeordnete Einmündungen sollten als Gehwegüberfahrten gestaltet werden.



Abb. 45 Gestaltungsvorschlag Im Pattenmeicheln/Querungsbereich Oelmühlenkamp

Zu Verdeutlichung des Verlaufs des Fahrrad-Stadtrings wird das Markieren von Fahrradpiktogrammen auf die Fahrbahn angeregt. Alternativ ist auch die Entwicklung einer eigenständigen „Marke“ Fahrrad-Stadtring denkbar, die mit großen Wiedererkennungswert die Führung für Kfz- und Radverkehr betont (vgl. Abb. 46).



Abb. 46 Markierungsbeispiel City-Radring Hannover

Querschnittsgestaltung Im Pattenmeicheln

Um die Gradlinigkeit der Straße Im Pattenmeicheln aufzulösen, wird wie im Querungsbereich Oelmühlenkamp die bauliche Fassung der im Bestand markierten Parkstände sowie die begleitende Pflanzung von Bäumen angeregt. Die Fahrbahnbreite neben den Einengungen sollte nicht schmaler als 4,75 m sein. Auf dieser Breite ist das Begegnen von zwei Pkw weiterhin möglich. Darüber hinaus ist perspektivisch die Einrichtung einer Fahrradstraße möglich, die eine Fahrbahnbreite von mindestens 4,00 m zzgl. eines 0,75 m breiten Sicherheitstrennstreifens zu parkenden Fahrzeugen erfordert (vgl. Kapitel 8.3).

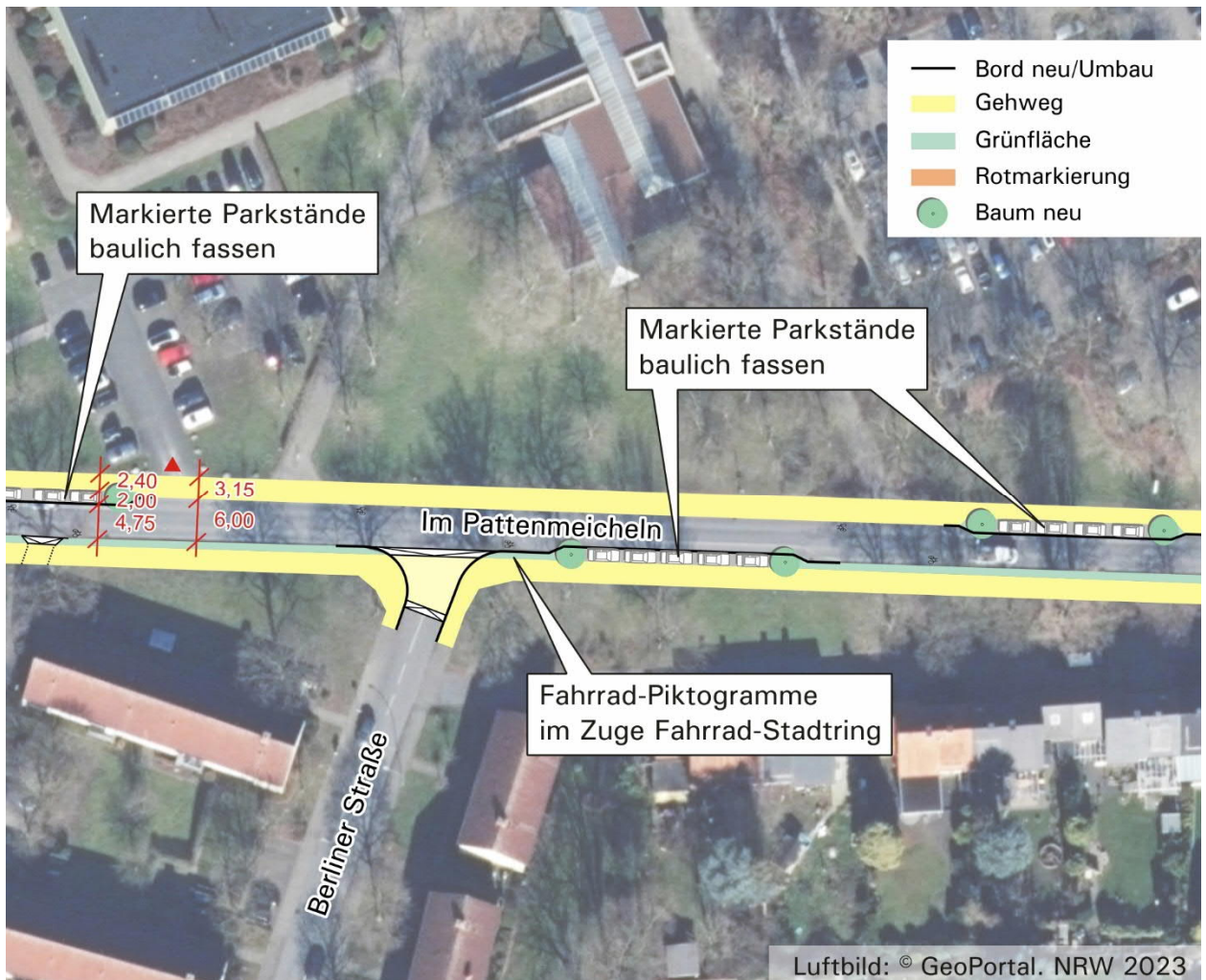


Abb. 47 Gestaltungsvorschlag Im Pattenmeicheln

9.3 Westfalendamm

Knotenpunkt Westfalendamm/Fritz-Reuter-Straße

Der Westfalendamm stellt als Teil des Fahrrad-Stadtrings eine wichtige Nord-Süd-Verbindung dar und soll künftig als Fahrradstraße ausgewiesen werden. Der Auftakt liegt im Süden am Knotenpunkt Westfalendamm/Fritz-Reuter-Straße. In diesem Zusammenhang erfolgt eine Änderung der Vorfahrt und die Achse Im Pattenmeicheln/Fritz-Reuter-Straße wird zur

Vorfahrtstraße. Die untergeordnete Einmündung der Fahrradstraße Westfalendamm erhält eine flächige Rotmarkierung, um den Auftakt der Fahrradstraße zu betonen. Ergänzend zur Rotmarkierung wird die Markierung des Zeichens Fahrradstraße (StVO-Zeichen 244.1) vorgesehen. Dies sollte sich an allen Einmündungen wiederholen. In den Abschnitten zwischen einmündenden Straßen erfolgt die Markierung von Fahrradpiktogrammen. Bau-liche Maßnahmen sind aufgrund des Linienbusverkehrs an dieser Stelle nicht sinnvoll.

Ein Umbau ist im Zuge des Westfalendamms nicht erforderlich. Allerdings ist das Parken am Fahrbahnrand aufgrund der in diesem Bereich vorhandenen Fahrbahnbreite von 5,00-5,50 m nicht mehr möglich (erforderliche Mindestbreite 6,75 m) und mittels Anordnung einer Parkverbotszone zu unterbinden. Da die Grundstücke entlang des Westfalendamms zu überwiegen-dem Teil über Stellplätze verfügen, wird das fehlende Angebot im Straßen-raum aus gutachterlicher Sicht als unkritisch bewertet. Zu hinterfragen ist allerdings, ob die schmale Fahrbahnbreite eine komfortable Bedienung durch den Linienbusverkehr ermöglicht. Für das Begegnen zweier Busse bei reduzierter Geschwindigkeit ist eine Fahrbahnbreite von 6,00 m erforderlich.



Abb. 48 Gestaltungsvorschlag Knotenpunkt Fritz-Reuter-Straße/Westfalendamm

Knotenpunkt Westfalendamm/Friedrich-Ebert-Straße

Die Bevorrechtigung der Fahrradstraße Westfalendamm gegenüber einmündenden und kreuzenden Straßen wird durch eine flächige Rotmarkierung betont. Beidseitig der Querung der Friedrich-Ebert-Straße wird das Zeichen Fahrradstraße markiert (vgl. Abb. 49). Auch in diesem Bereich reicht die vorhandene Fahrbahnbreite für das Parken am Fahrbahnrand nicht aus. Der Begegnungsfall Bus/Bus ist aufgrund der vorhandenen Breite > 6,00 m jedoch möglich.

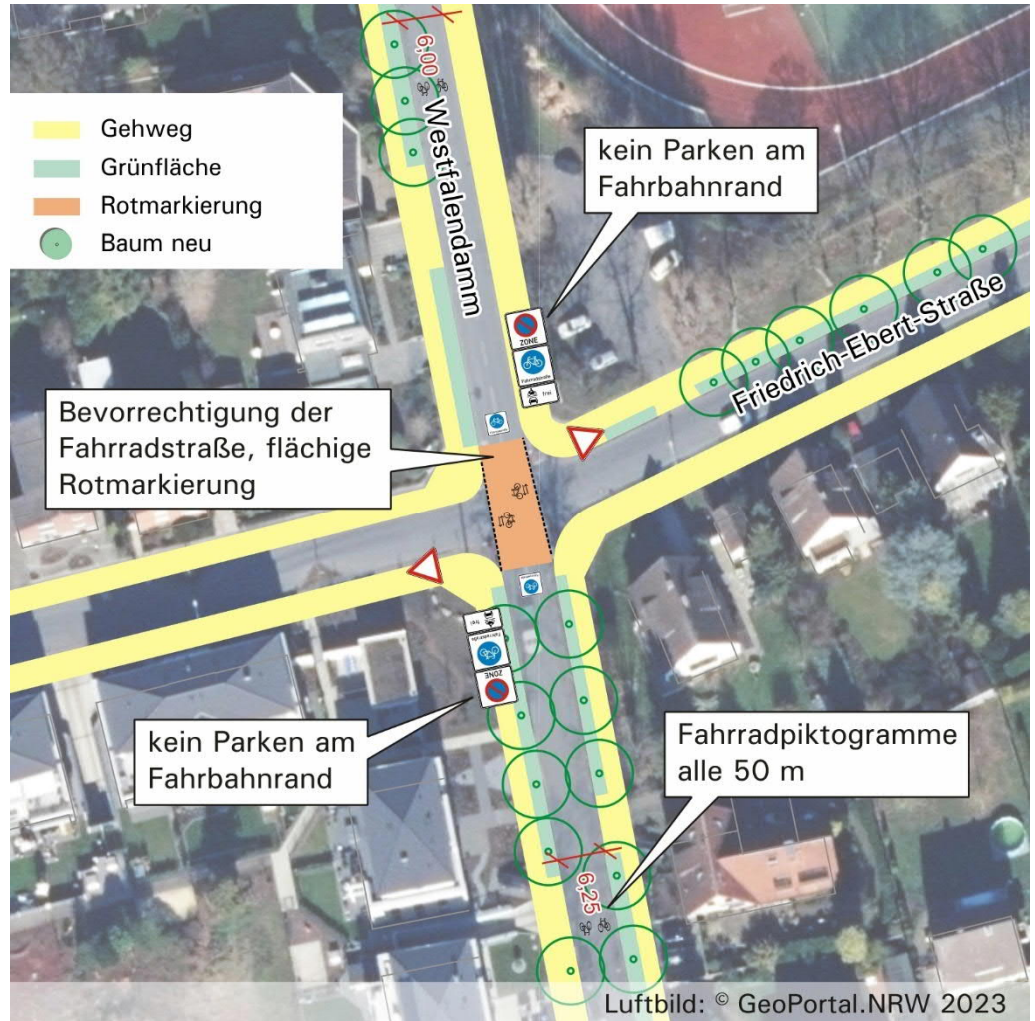


Abb. 49 Gestaltungsvorschlag Friedrich-Ebert-Straße/Westfalendamm

Knotenpunkt Westfalendamm/Weststraße

Die Weststraße weist mit gut 10.000 Kfz/24 h relativ hohe Verkehrsstärken auf. Um die Querbarkeit im Bereich Westfalendamm/Richard-Wagner-Straße für Fuß- und Radverkehr zu verbessern wird die Integration einer Mittelinsel und einer Querungshilfe für den Radverkehr vorgesehen. Zur Umsetzung der Maßnahme müssen am nördlichen Fahrbahnrand der Weststraße ca. 3 Parkstände entfallen (vgl. Abb. 50). Der Westfalendamm stellt an dieser Stelle den nördlichen Auftakt der Fahrradstraße dar. Der Einmündungsbereich wird durch eine flächige Rotmarkierung und die Markierung des Zeichens Fahrradstraße betont.

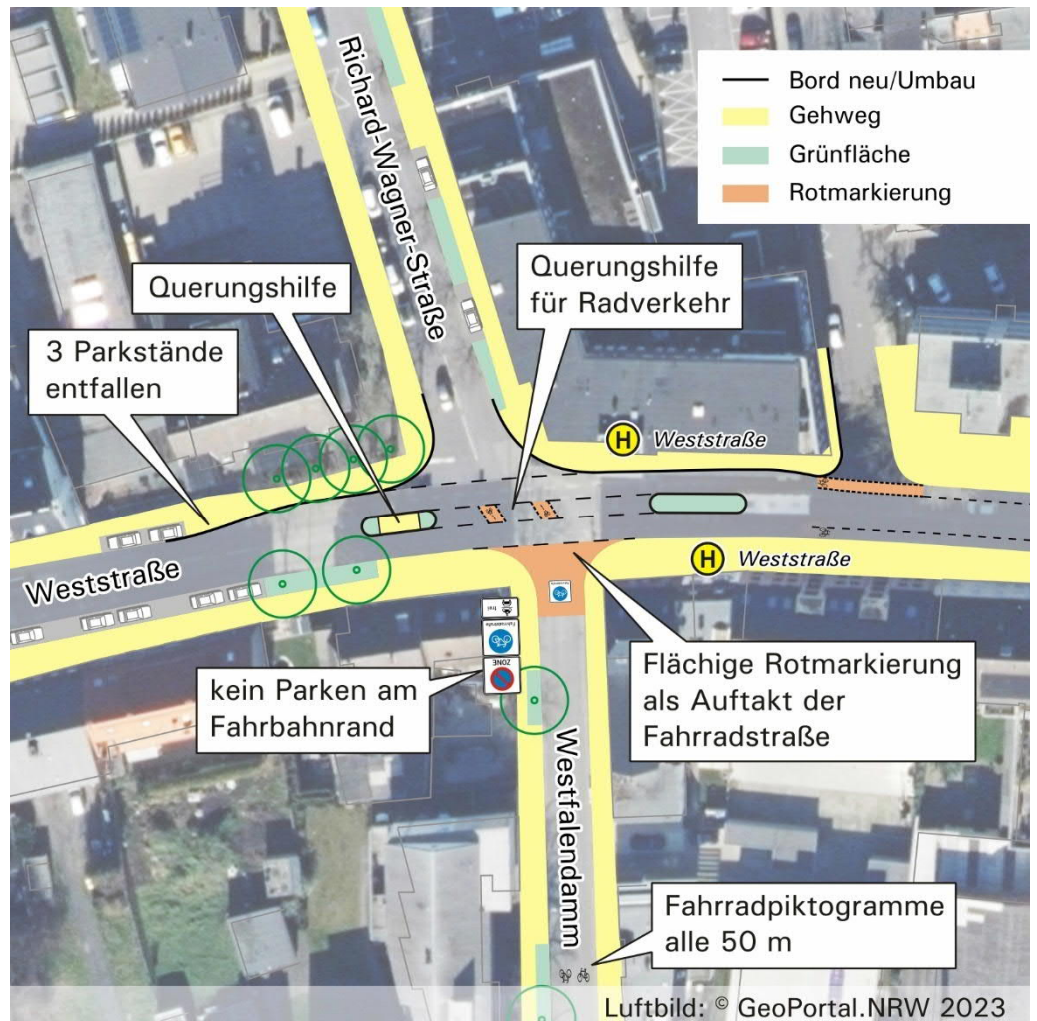


Abb. 50 Gestaltungsvorschlag Weststraße/Westfalendamm

Um den Verkehr im Zuge der Weststraße zu entschleunigen und die Querbarkeit auf allen Relationen zu verbessern, böte sich die Anlage eines Minikreisverkehrs an. Aufgrund der versetzten Knotenpunktgeometrie ist eine regelkonformer Minikreisverkehr jedoch nicht möglich (vgl. Abb. 51). Um die Abbiegebeziehung Richard-Wagner-Straße/Weststraße zu ermöglichen, wäre die Ausbildung eines Bypasses erforderlich. Dieses Element kommt zum einen an Minikreisverkehren in der Regel nicht zur Anwendung und verschlechtert zum anderen die Querbarkeit. Da der Einmündungsbereich Weststraße zudem sehr eng angebaut ist, kommt es zu Engstellen in den

Seitenräumen. Nicht zuletzt müssen die Eckausrundungen zwischen Westfalendamm und Weststraße als überfahrbare Sicheln gestaltet werden, um die Befahrbarkeit durch größere Fahrzeuge zu gewährleisten. Aus diesen Gründen wird auf die Weiterverfolgung eines Minikreisverkehrs an dieser Stelle verzichtet.

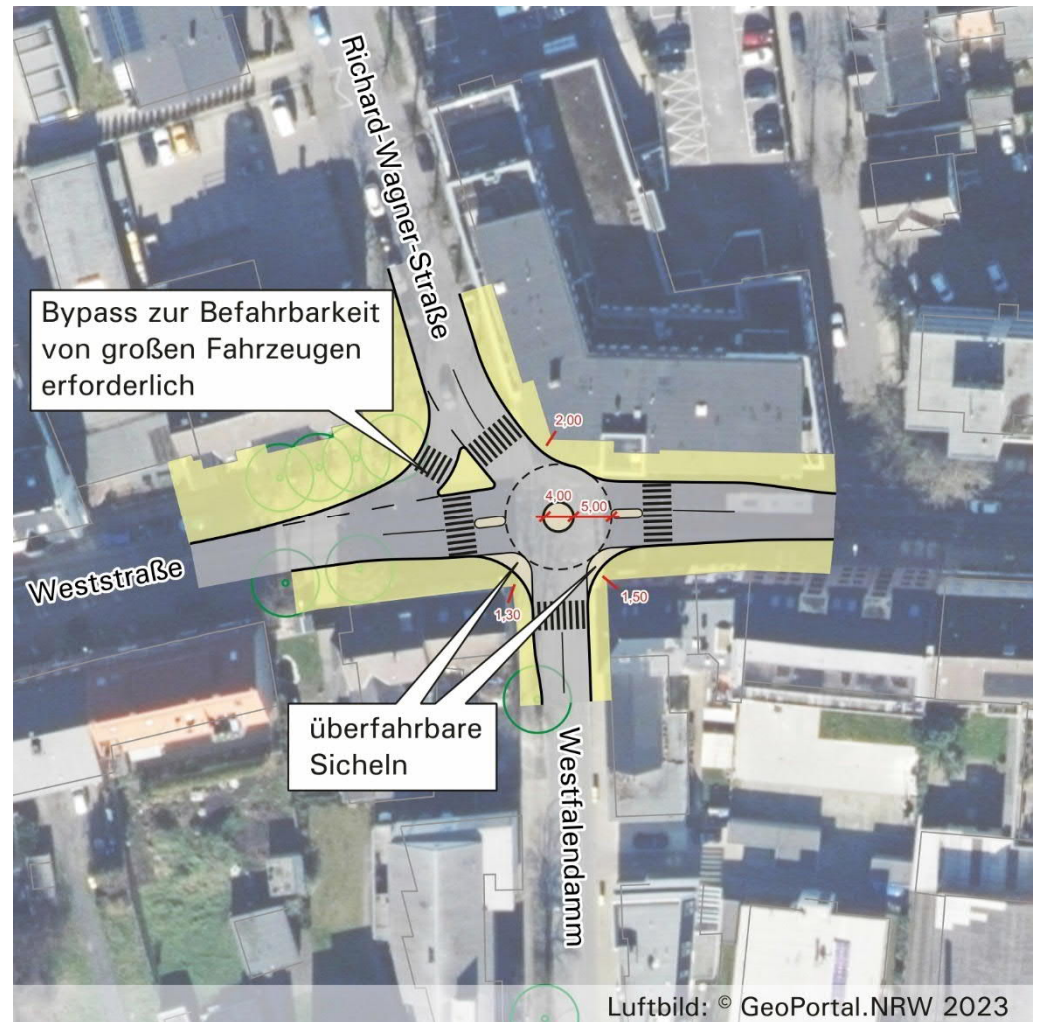


Abb. 51 Entwurfsskizze Minikreisverkehr Weststraße/Westfalendamm

9.4 Vorhelmer Weg

Im Vorhelmer Weg kommt es durch parkende Fahrzeuge am Fahrbahnrand häufig zu einer Beeinträchtigung des Linienbusverkehrs. Es wird daher vorgeschlagen, das Parken im Straßenraum außerhalb der Fahrbahn vorzusehen. Der vorhandene - ohnehin zu schmale - bauliche Radweg im südlichen Seitenraum kann aufgegeben werden, da bei der vorhandenen Verkehrsstärke von etwa 1.500 Kfz/24 h eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr möglich ist. Auf diese Weise kann eine durchgängig 6,50 m breite Fahrbahn geschaffen werden, die einen Begegnungsfall von Bussen auch bei 50 km/h ermöglicht. Um den Linienbusverkehr weiterhin zu stärken, müssen die Haltestellen barrierefrei ausgebaut werden. Dazu ist eine Verlegung der Haltestelle am nördlichen Fahrbahnrand Richtung Osten zwischen zwei Grundstückszufahrten erforderlich. Die vorgesehenen Parkstände können auch zeitlich beschränkt und als Bring- und Holzone für die anliegende Schule genutzt werden. Im Bereich der Haltestellen ist zu prüfen, ob die Querbarkeit - insbesondere für Schulkinder - durch die Anlage eines Fußgängerüberweges gestärkt werden kann (vgl. Abb. 52).

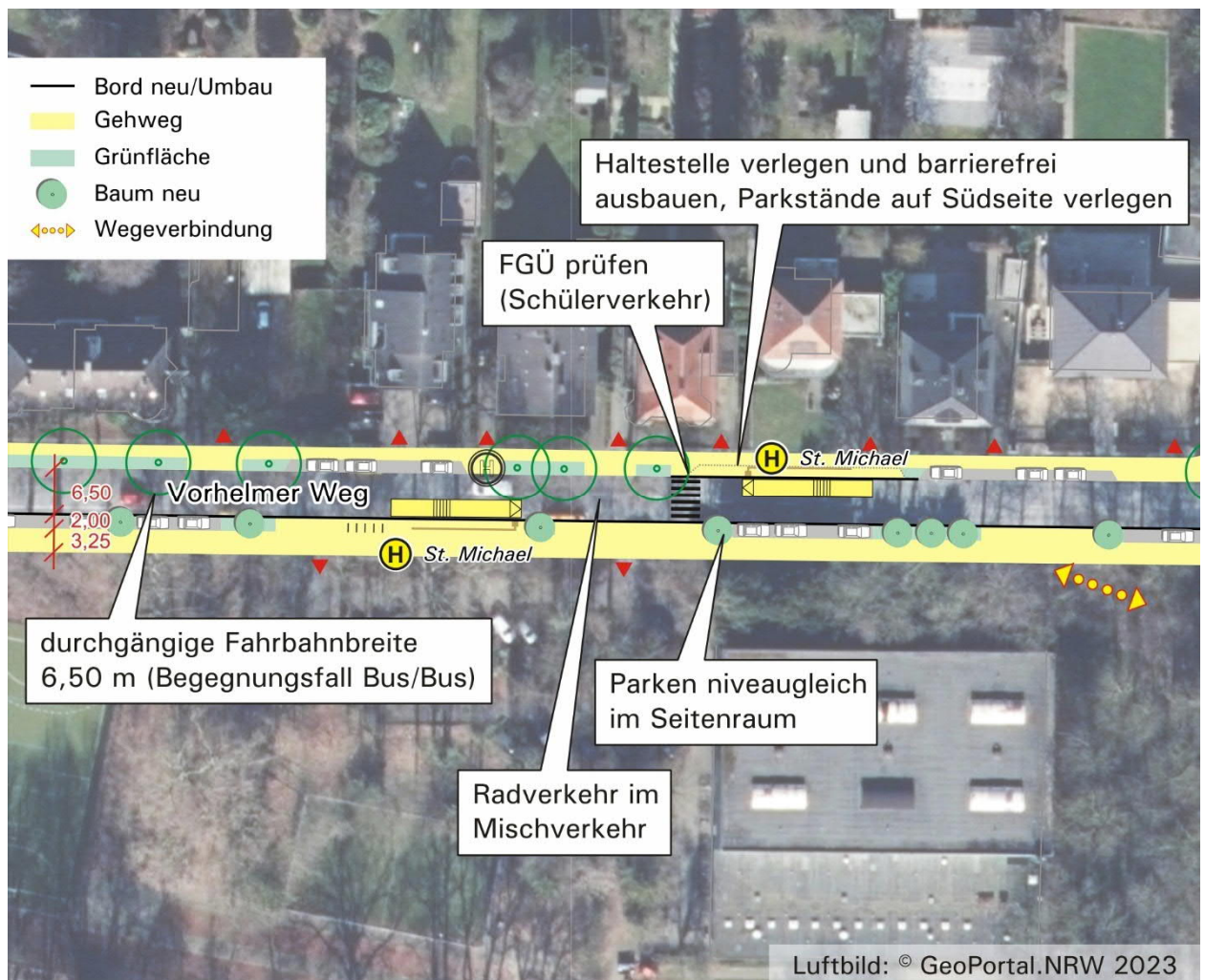


Abb. 52 Gestaltungsvorschlag Vorhelmer Weg

10 Exkurs: Verkehrsversuche als Experimentierfeld

Der Anteil der Mobilität am CO₂-Ausstoß in Deutschland beläuft sich nach Angaben des Umweltbundesamtes derzeit auf knapp 20 %. Ein wesentlicher Beitrag zum dringend notwendigen Klimaschutz ist daher die Verkehrswende. Maßnahmen, die die Verkehrswende vorantreiben (würden), werden nicht selten in der Bevölkerung kritisch gesehen, da persönliche Einschränkungen befürchtet werden. Insbesondere werden nach wie vor restriktive Maßnahmen gegenüber dem Autoverkehr problematisch gesehen. Verkehrsversuche sind daher ein sehr geeignetes Mittel, kostengünstig Veränderungen im Verkehrsablauf zu erproben, bevor große Beträge in bauliche Umgestaltungsmaßnahmen investiert werden.

Die StVO liefert die rechtliche Grundlage für die Durchführung von Verkehrsversuchen:

*„Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das gleiche Recht haben sie zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie **zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen.**“* [§45 Absatz 1 Satz 2 Nr. 6]

Auch wenn es den genannten Paragraphen schon lange Zeit gibt, war seine Anwendung bis 2020 nur in begründeten Fällen anwendbar, etwa aufgrund einer besonderen Gefahrenlage. Mit der Novellierung der StVO im April 2020 wird den Kommunen nun eine unkomplizierte Durchführung von Verkehrsversuchen ermöglicht, da eine probeweise Beschränkung des fließenden Verkehrs auch ohne qualifizierte Gefahrenlage zugelassen wird:

*„ [...] Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht [...]. **Satz 3 gilt nicht für die Anordnung von [...] Erprobungsmaßnahmen nach Absatz 1 Satz 2 Nummer 6 zweiter Halbsatz.**“* [§45 Absatz 9 Satz 3 Nr. 7]

Verkehrsversuche können auf dieser rechtlichen Grundlage vielfältig sein. Grundlage dabei ist aber immer eine vorgeschaltete Verkehrsuntersuchung, die einen Planungsansatz zur Problemlösung liefert. Darauf aufbauend werden Maßnahmen zur Umsetzung dieses Planungsansatzes entwickelt. Um das Erreichen der beabsichtigten Wirkungen dieser Maßnahmen zu überprüfen, ohne einen aufwendigen Umbau von Straßen zu realisieren, kann ein Verkehrsversuch wichtige Erkenntnisse bzw. erforderliche Korrekturmöglichkeiten aufzeigen.

Große mediale Aufmerksamkeit erreichten z.B. die Pop-up-Radwege in Berlin zu Beginn der Corona-Krise. Auch SHP Ingenieure begleitet Städte und Gemeinden bei der Planung, Durchführung und Evaluierung von Verkehrsversuchen. Im Folgenden werden dazu einige Beispiele gezeigt.

St. Peter-Ording

St. Peter-Ording hat aufgrund seiner touristischen Attraktivität insbesondere in den Sommermonaten mit einem hohen Verkehrsaufkommen zu leben. An den Strandzufahrten kommt es zeitweise zu chaotischen Situationen. Im Sommer 2021 sind daher verkehrslenkende Maßnahmen zur geordneten Strandan- und -abfahrt erprobt worden. Der Verkehrsversuch war erfolgreich und die neue Verkehrslenkung besteht seitdem. Auch eine in 2021 versuchsweise eingerichtete Fahrradstraße soll dauerhaft umgesetzt werden.



Lemgo

In Lemgo soll die Überquerbarkeit am Knotenpunkt Breite Straße/Schuhstraße/Stiftstraße verbessert werden, angedacht ist die Einrichtung eines Verkehrsberuhigten Bereichs, um dem Fußverkehr Vorrang einzuräumen. Die Maßnahme ist von März bis Mai 2022 als Verkehrsversuch erprobt worden. Die Resonanz war überwiegend positiv, ein Großteil vor Ort befragter Passantinnen und Passanten hat sich für eine dauerhafte Umsetzung der Regelung ausgesprochen.



Emden

Auf der zentralen Achse Neutorstraße in Emden herrschen beengte Verhältnisse bei gleichzeitig vielfältigen Nutzungsansprüchen. Um die Verkehrswende voranzutreiben und die Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu stärken, führt Emden derzeit einen dreiphasigen Verkehrsversuch durch. Nach zwei Phasen mit Einbahnstraßenregelung (Süd-Nord und Nord-Süd) läuft aktuell der Verkehrsversuch Fahrradstraße mit Freigabe des Kfz-Verkehrs in südlicher Richtung. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wird dabei auf 30 km/h beschränkt. Der gewonnene Raum wird durch den Einsatz von Parklets zur Aufenthaltsfläche.



Westerland (Sylt)

Im Zuge der Fußgängerzone Friedrichstraße und Strandstraße in Westerland auf Sylt queren im Sommer täglich mehr als 20.000 Fußgängerinnen und Fußgänger die Achse Machbachstraße/Norderstraße. Im Rahmen eines derzeit laufenden Verkehrsversuches sind, mit dem Ziel eines flüssigen Verkehrsablaufes, die Ampeln ausgeschaltet und Begegnungszonen eingerichtet worden. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist auf 20 km/h reduziert. Eine flächige Markierung lässt die Fußgängerzone optisch zusammenwachsen.



Fazit

Verkehrsversuche sind ein probates Mittel, um verkehrliche Maßnahmen und ihre Auswirkungen zu erproben. Gleichzeitig können mögliche Ängste durch die Erprobung abgebaut werden. Wichtig ist eine begleitende Evaluation und die Beteiligung der Öffentlichkeit, um etwaiges Verbesserungspotenzial zu ermitteln und zu berücksichtigen, bevor ein baulicher Eingriff erfolgt. Entpuppt sich eine Maßnahme durch den Verkehrsversuch wider Erwarten als nicht zielführend, kann durch Abbruch der provisorischen Umgestaltung mit geringem Aufwand zur Ausgangsposition zurückgekehrt werden. Durch Verkehrsversuche können Maßnahmen, die die Verkehrswende vorantreiben, transparent vermittelt werden – die StVO liefert die rechtliche Grundlage dafür.

Im Nachgang zur vorliegenden Verkehrsuntersuchung zum Kfz-Vorbehaltssystem bzw. zum Radverkehr sollten mögliche Verkehrsversuche für Ahlen überlegt und dann auch durchgeführt werden.

11 Beteiligungsverfahren

Die Bearbeitung der vorliegenden Untersuchung erfolgte in enger Abstimmung mit der Stadt Ahlen. Der Arbeitsfortschritt wurde in regelmäßigen Abständen einem begleitenden Arbeitskreis, bestehend aus dem Stadtbaurat, dem Fachbereichsleiter Stadtentwicklung und Bauen sowie Mitarbeitern unterschiedlicher Fachdienste der Ahlener Stadtverwaltung vorgestellt.

Zwischenberichte wurden frühzeitig auch der politischen Ebene präsentiert, beispielsweise der Verkehrskommission und dem Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz und Mobilität (UKM).

Darüber hinaus wurden auch externe Fachleute beteiligt und zu sog. „Fachgesprächen“ in kleiner Runde eingeladen. Auf diese Weise konnten bereits im Vorfeld die Straßenbaulasträger, die Kreispolizeibehörde, die für Ahlen zuständigen Verkehrsbetriebe des ÖPNV sowie der Allgemeine Deutsche Fahrradclub (ADFC) und der Beirat für Menschen mit Behinderung über die Planungen für eine Neufassung des Ahlener Vorbehaltsnetzes und die damit verbundenen Planungsansätze informiert werden. Im Einzelnen hat folgender Ablauf im Beteiligungsverfahren stattgefunden (vgl. dazu Abb. 53):

Terminliste Ahlen - Vorrangnetz		
14.06.2022	1. Arbeitskreis Vorbehaltsnetz	Rechtliche Grundlagen und Zieldiskussion
30.08.2022	2. Arbeitskreis Vorbehaltsnetz	Vorstellung der Bestandsaufnahme
27.09.2022	3. Arbeitskreis Vorbehaltsnetz	Vorstellung und Diskussion Vorschlag zukünftiges Vorbehaltsnetz und zukünftiges Radverkehrsnetz
24.10.2022	Verkehrskommission	Vorstellung und Diskussion Vorschlag zukünftiges Vorbehaltsnetz und zukünftiges Radverkehrsnetz
28.11.2022	Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz und Mobilität	Vorstellung und Diskussion Vorschlag zukünftiges Vorbehaltsnetz und zukünftiges Radverkehrsnetz
23.01.2023	Fachgespräche	Verkehrsbetriebe und ADFC
24.01.2023	Fachgespräche	Straßenbaulasträger und Polizei
17.03.2023	Verwaltungsgespräch	Verkehrsrechtliches Abstimmungsgespräch
13.06.2023	Verwaltungsgespräch	Finale Abstimmung Gesamtkonzept
<i>in Planung</i>		
31.08.2023	Verkehrskommission	Vorstellung Gesamtkonzept
19.09.2023	Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz und Mobilität	Vorstellung Gesamtkonzept

Abb. 53 Ablauf des Beteiligungsverfahrens - Terminliste

12 Ausblick

Um das zukünftige Vorbehaltsnetz für Ahlen entsprechend der vorliegenden Verkehrsuntersuchung festzulegen, muss ein politischer Beschluss herbeigeführt werden. Ein entsprechendes Votum des Ahlener Stadtrates wird bezüglich der zulässigen Geschwindigkeiten keinen neuen Handlungsspielraum eröffnen. Bereichsweise ergeben sich danach aber neue Spielräume für eine verkehrsgerechtere Straßenraumgestaltung, wie z.B. die Umgestaltung des Bahnhofsplatzes und des ZOB, die Reduzierung von Durchgangsverkehren zwischen Weststraße und Am Bahndamm sowie generell die Umsetzung der Planungen des kommunalen Mobilitätskonzeptes (Fahrradstadt-ring, Innenstadtring, Velorouten). Alles das wäre bei der im Vorbehaltsnetz erforderlichen Priorisierung des Kfz-Verkehrs nicht machbar.

Es ist ausdrücklich darauf zu verweisen, dass auch für Straßen, die nicht mehr Bestandteil des Vorbehaltsnetzes sind, gemäß der StVO bzw. der VwV-StVO momentan eine pauschale Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nicht zulässig ist. Es bleibt zunächst abzuwarten, wie sich die Veränderungen des Straßenverkehrsgesetzes vom Juni 2023 in der nächsten Novelle der StVO und der zugehörigen Verwaltungsvorschrift niederschlagen werden. Andererseits ist absehbar, dass die Diskussionen um mehr kommunalen Handlungsspielraum bei der Festlegung der innerorts zulässigen Höchstgeschwindigkeit weitergeführt werden. Ein durchaus denkbare Vorgehen könnte wie folgt aussehen:

Jede Kommune wird verpflichtet, in ihrem Zuständigkeitsbereich ein geschlossenes Netz von Straßen zu definieren, bei dem die zulässige Höchstgeschwindigkeit mindestens 50 km/h beträgt. Dafür könnten dann beispielsweise die klassifizierten Straßen das Grundgerüst bilden. Die Begründung liegt dabei in der hohen Bedeutung von überregionaler bzw. regionaler Verkehrsbedeutung/Verbindungsfunktion, die für eine Einstufung als klassifizierte Straße im Allgemeinen ohnehin vorliegen muss. Mit entsprechenden Begründungen (beispielsweise bei größeren Städten nicht klassifizierte, aber stark frequentierte Stadtteilverbindungen) kann das Grundgerüst ergänzt und an die Nachfrage angepasst werden. Dadurch lässt sich der immer wieder angeführte Aspekt der „erforderlichen Flüssigkeit des Verkehrsablaufes“ auf Straßen mit vorrangiger Verbindungsfunktion konzentrieren.

Im Gegenzug kann dann bei den übrigen Straßen eine auf die vorhandenen Nutzungsansprüche abgestimmte Festlegung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erfolgen. Das in der vorliegenden Untersuchung vorgeschlagene zukünftige Vorbehaltsnetz in der Stadt Ahlen, würde genau dieser Vorgehensweise bereits entsprechen.

Durch die Neuorganisation des zukünftigen Vorbehaltsnetzes im Kfz-Verkehr lässt sich auch für das Kommunale Mobilitätskonzept der Stadt Ahlen ableiten, dass die dort formulierten Ziele zur Förderung einer gleichberechtigten Mobilität, zur Förderung des Umweltverbundes, zur Aufwertung von öffentlichen Straßenräumen und genauso bei der Umsetzung des geplanten Radverkehrsnetzes leichter umsetzbar sind.

Das zukünftige Radverkehrsnetz mit den Haupttrouten bestehend aus den Velorouten, dem Fahrradstadtring und dem Innenstadtring schafft schnelle und direkte Radverbindungen zwischen den Stadt- und Ortsteilen sowie zu den Nachbarkommunen. Es bietet die Grundlage einer nachhaltigen Förderung des Radverkehrs, indem es die Attraktivität von Wegen über 5 km für Pendler*innen (Arbeitsweg, Ausbildungs- und Freizeitverkehr) erhöht und die Verkehrssicherheit durch die Anpassung der straßenräumlich und funktional erforderlichen Führungsformen verbessert.

Anhang

- Ergebnisse der Bestandsaufnahme im bestehenden Vorbehaltsnetz
- Einstufungsempfehlungen für das zukünftige Vorbehaltsnetz

Ahlen - Bestandsaufnahme bestehendes Vorbehaltsnetz							
Erhebungskriterien							
Straße	Abschnitt		Klassifizierung	DTV	ÖPNV Bus	Geschwindigkeit	Randnutzung
				Gerundet	Anzahl Linien	v zul [km/h]	x = ohne Nutzung
Ahlener Straße	Vorhelmer Weg	Strontianitstraße	Kreisstraße	4.300	3	100, 70	x
Ahlener Straße	Strontianitstraße	Rolandstraße	Kreisstraße	4.100	2	70	x
Alleestraße	Uentropfer Straße	Guissener Straße	Landesstraße	4.100	3	50, 70	Wohnen, x
Alleestraße	Guissener Straße	Rand Stadtgebiet	Landesstraße	7.100	2, 1	70, 100	x
Alte Beckumer Straße	Emanuel-v.-Ketteler-Str.	Rottmannstraße	Kreisstraße	3.500	1	50	Wohnen + Gewerbe, Wohnen
Alte Beckumer Straße	Rottmannstraße	geplante Osttangente	Kreisstraße	3.000	1, 0	50, 100	Wohnen, x
Alte Beckumer Straße	geplante Osttangente	Rand Stadtgebiet	Kreisstraße	1.700	0	100	x
Alte Ladestraße	Rand Stadtgebiet	Strontianitstraße	Gemeindestraße	keine Angabe	0	-	Gewerbe
Alte Ladestraße	Strontianitstraße	Am Bosenberg	Gemeindestraße	1.200	2	30	Wohnen
Alte Ladestraße	Am Bosenberg	Rolandstraße	Gemeindestraße	3.200	2, 0	50, 100	Wohnen, x
Am Bahndamm	Bahnhofplatz	Holzweg	Gemeindestraße	10.500	6	50	Gewerbe
Am Bosenberg	Rand Stadtgebiet	Alte Ladestraße	Gemeindestraße	1.100	0	-	Gewerbe
Am Morgenbruch	Schorlemerstraße	Hammer Straße	Gemeindestraße	2.800	1	50	Wohnen
Am Röteringshof	Hammer Straße	Schorlemerstraße	Gemeindestraße	1.500	0	50	x
Am Röteringshof	Schorlemerstraße	Hammer Straße	Gemeindestraße	1.100	0	50	x
Am Röteringshof	Hammer Straße	Gemmericher Straße	Gemeindestraße	1.400	0	50	Wohnen
Am Röteringshof	Gemmericher Straße	Dolberger Straße	Gemeindestraße	2.300	1	50	Wohnen
Am Vatheuershof	Dolberger Straße	Werse-Radweg	Gemeindestraße	1.800	1	50	Gewerbe
August-Kirchner-Straße	Dolberger Straße	Glückauf-Platz	Gemeindestraße	7.000	1	50, 30	Wohnen
Bahnhofplatz	Südbrede	Am Bahndamm	Gemeindestraße	12.800	6	50	Wohnen
Bahnhofstraße	Am Bahndamm	Gerichtsstraße	Gemeindestraße	4.800	6	30	Wohnen
Beckumer Straße	Holzweg	Rottmannstraße	Gemeindestraße	9.800	3	50	Gewerbe
Beckumer Straße	Rottmannstraße	Konrad-Adenauer-Ring	Gemeindestraße	7.300	1	50	Wohnen + Gewerbe
Beckumer Straße	Konrad-Adenauer-Ring	Emanuel-v.-Ketteler-Str.	Bundesstraße	14.800	1	50	Wohnen + Gewerbe
Beckumer Straße	Emanuel-v.-Ketteler-Str.	Kruppstraße	Bundesstraße	18.500	1	50	Wohnen, Gewerbe
Beckumer Straße	Kruppstraße	Kruppstraße	Bundesstraße	15.000	1	70, 50	Gewerbe
Beckumer Straße	Kruppstraße	Rand Stadtgebiet	Bundesstraße	14.400	1	100, 70	x, Wohnen
Bergstraße	Lütkeweg	Konrad-Adenauer-Ring	Gemeindestraße	2.400	0	50	Gewerbe
Bergstraße	Konrad-Adenauer-Ring	Daimlerstraße	Gemeindestraße	3.900	0	50	Wohnen
Borbeiner Straße	Rand Stadtgebiet	Sendenhorster Straße	Kreisstraße	1.400	0	100	x
Daimlerstraße	Bergstraße	Maybachstraße	Gemeindestraße	2.200	0	50	Gewerbe
Daimlerstraße	Maybachstraße	Vorhelmer Weg	Gemeindestraße	1.600	0	50	Gewerbe
Dolberger Straße	Heessener Straße	Lambertstraße	Landesstraße	7.200	0	100, 70	x
Dolberger Straße	Lambertstraße	Im Hövenerort	Landesstraße	9.100	1, 2	100	x
Dolberger Straße	Im Hövenerort	Am Röteringshof	Landesstraße	11.100	1	50	Wohnen + Geschäfte
Dolberger Straße	Am Röteringshof	August-Kirchner-Straße	Landesstraße	15.500	2	50	Wohnen
Dolberger Straße	August-Kirchner-Straße	Zeppelinstraße	Landesstraße	18.500	2, 3	50	Wohnen
Dolberger Straße	Zeppelinstraße	Industriestraße	Gemeindestraße	9.200	3	50	Wohnen
Dolberger Straße	Industriestraße	Südstraße	Gemeindestraße	10.100	3	50	Wohnen
Dorffelder Straße	Ahlener Straße	Münsterstraße	Kreisstraße	3.600	1	100, 50, 30	x, Wohnen
Drensteinfurther Straße	Rand Stadtgebiet	L811	Bundesstraße	10.100	0	100, 70	x
Drensteinfurther Straße	L811	Kapellenstraße	Bundesstraße	13.500	1	70, 50	x
Emanuel-von-Ketteler-Straße	Rottmannstraße	Feldstraße	Landesstraße	11.100	1	50	Wohnen + Gewerbe
Emanuel-von-Ketteler-Straße	Feldstraße	Alte Beckumer Straße	Gemeindestraße	8.900	1, 0	50	Wohnen
Emanuel-von-Ketteler-Straße	Alte Beckumer Straße	Beckumer Straße	Gemeindestraße	5.700	1	50	Wohnen
Ennigerstraße	Münsterstraße	Rand Stadtgebiet	Kreisstraße	5.300	2	50, 70	Wohnen
Feldstraße	Rottmannstraße	Emanuel-v.-Ketteler-Str.	Gemeindestraße	2.100	0	50	Wohnen
Feldstraße	Emanuel-v.-Ketteler-Str.	Beckumer Straße	Landesstraße	6.500	0	50	Wohnen + Gewerbe
Friedrich-Ebert-Straße	Hammer Straße	Westfalendamm	Gemeindestraße	5.700	0	50, 30	Wohnen
Friedrich-Ebert-Straße	Westfalendamm	Südenmauer	Gemeindestraße	6.800	1	30, 50	Wohnen, Wohnen + Gewerbe
Fritz-Reuter-Straße	Hammer Straße	Westfalendamm	Gemeindestraße	3.700	1	30	Wohnen
Gemmericher Straße	Rand Stadtgebiet	Im Hövenerort	Gemeindestraße	keine Angabe	0	100	x
Gemmericher Straße	Im Hövenerort	Am Röteringshof	Gemeindestraße	1.800	1	50	Wohnen
Gemmericher Straße	Am Röteringshof	Im Pattenmeicheln	Gemeindestraße	3.100	0	50, 30	Wohnen + Geschäfte, Wohnen
Gerichtsstraße	Nordstraße	Bahnhofstraße	Gemeindestraße	3.900	6	50, 30	Wohnen + Geschäfte
Gersteinstraße	Maybachstraße	Rand Stadtgebiet	Gemeindestraße	2.100	0	50	Gewerbe
Glückauf-Platz	August-Kirchner-Straße	Schachtstraße	Gemeindestraße	keine Angabe	0	30	Wohnen
Grenzweg	Schachtstraße	Am Stockpiper	Gemeindestraße	400	1	50, 30	x
Guissener Straße	Alleestraße	geplante Osttangente	Kreisstraße	4.200	2	70, 50	x
Guissener Straße	geplante Osttangente	geplante Osttangente	Kreisstraße	3.900	2	50	x
Guissener Straße	geplante Osttangente	Im Hövenerort	Kreisstraße	4.200	2	50, 70	x
Haarener Weg	Rand Stadtgebiet	Heessener Straße	Gemeindestraße	2.700	0	50	x
Halene-Kampen	Parkstraße	Rand Stadtgebiet	Kreisstraße	1.900	1	100, 50, 30	x

Ahlen - Bestandsaufnahme bestehendes Vorbehaltsnetz							
Erhebungskriterien							
Straße	Abschnitt		Klassifizierung	DTV	ÖPNV Bus	Geschwindigkeit	Randnutzung
				Gerundet	Anzahl Linien	v zul [km/h]	x = ohne Nutzung
Hammer Straße	Rand Stadtgebiet	Im Hövenerort	Landesstraße	11.600	1	70	x, Gewerbe
Hammer Straße	Im Hövenerort	Am Röteringshof	Landesstraße	14.600	1	70	Wohnen
Hammer Straße	Am Röteringshof	Fritz-Reuter-Straße	Landesstraße	15.000	1	70, 50	x, Wohnen
Hammer Straße	Fritz-Reuter-Straße	Friedrich-Ebert-Straße	Landesstraße	13.400	2	50	Wohnen
Hammer Straße	Friedrich-Ebert-Straße	Weststraße	Landesstraße	12.600	2, 1	50	Wohnen + Geschäfte
Hauptstraße	Ennigerstraße	Rolandstraße	Landesstraße	8.500	5	50, 70	Wohnen + Geschäfte
Heessener Straße	Rand Stadtgebiet	Dolberger Straße	Landesstraße	9.200	1	70	x
Heessener Straße	Dolberger Straße	Haarener Weg	Landesstraße	13.700	1	70	x
Heessener Straße	Haarener Weg	Lambertstraße	Landesstraße	13.100	1	50	Gewerbe, Wohnen
Heessener Straße	Lambertstraße	Uentropfer Straße	Landesstraße	12.000	3	50	Wohnen
Hohle Eiche	Rand Stadtgebiet	Kapellenstraße	Gemeindestraße	1.300	0	50	Wohnen
Holzweg	Am Bahndamm	Moltkestraße	Gemeindestraße	5.300	4	30	Wohnen + Gewerbe
Holzweg	Moltkestraße	Bergstraße	Gemeindestraße	1.000	1	30	Gewerbe
Ikarusweg	Zeppelinstraße	Industriestraße	Gemeindestraße	1.400	0	50	Gewerbe
Im Hövenerort	Hammer Straße	Gemmericher Straße	Kreisstraße	7.100	1	50	Wohnen
Im Hövenerort	Gemmericher Straße	Dolberger Straße	Kreisstraße	7.000	0	50, 70	Wohnen, x
Im Hövenerort	Dolberger Straße	Guisener Straße	Kreisstraße	5.300	2	70	x
Im Pattenmeicheln	Westfalendamm	Gemmericher Straße	Gemeindestraße	6.600	1	50	x
Im Pattenmeicheln	Gemmericher Straße	Dolberger Straße	Gemeindestraße	7.000	1	50	Wohnen
Industriestraße	Dolberger Straße	Ikarusweg	Gemeindestraße	2.100	0	50	Wohnen + Gewerbe
Industriestraße	Ikarusweg	Beckumer Straße	Gemeindestraße	1.600	0	50	Gewerbe
Kampstraße	Weststraße	Nordenmauer	Gemeindestraße	3.400	0	30, 50	Wohnen + Geschäfte
Kapellenstraße	Walstedder Straße	Konrad-Adenauer-Ring	Landesstraße	15.100	1	50	Wohnen
Kapellenstraße	Konrad-Adenauer-Ring	Drensteinfurter Straße	Bundesstraße	17.200	1	50	Wohnen
Konrad-Adenauer-Ring	Kapellenstraße	Parkstraße	Bundesstraße	17.100	1	50	Wohnen
Konrad-Adenauer-Ring	Parkstraße	Warendorfer Straße	Bundesstraße	16.100	1,2	50	x, Wohnen + Geschäfte
Konrad-Adenauer-Ring	Warendorfer Straße	Schinkelstraße	Bundesstraße	12.600	2	50	Wohnen
Konrad-Adenauer-Ring	Schinkelstraße	Bergstraße	Bundesstraße	14.000	0	50	Gewerbe
Konrad-Adenauer-Ring	Bergstraße	Beckumer Straße	Bundesstraße	15.300	0	50	Gewerbe
Kruppstraße	Beckumer Straße	Maybachstraße	Gemeindestraße	3.200	1	50	Gewerbe
Kruppstraße	Maybachstraße	Beckumer Straße	Gemeindestraße	1.800	1	50	Gewerbe
L811	Sendenhorster Straße	Drensteinfurter Straße	Landesstraße	3.500	1	100	x
Lambertstraße	Heessener Straße	Dolberger Straße	Gemeindestraße	1.300	2, 1, 2	30, 50	Wohnen, x
Lütkeweg	Warendorfer Straße	Moltkestraße	Gemeindestraße	4.500	3	30	Wohnen + Geschäfte
Lütkeweg	Moltkestraße	Theodor-Schwarte-Str.	Gemeindestraße	2.800	0	50	Wohnen + Geschäfte
Maybachstraße	Daimlerstraße	Gersteinstraße	Gemeindestraße	3.200	0	50	Gewerbe
Maybachstraße	Gersteinstraße	Kruppstraße	Gemeindestraße	2.600	0	50	Gewerbe
Moltkestraße	Lütkeweg	Holzweg	Gemeindestraße	4.400	3	30	Wohnen
Münsterstraße	Rand Stadtgebiet	Warendorfer Straße	Landesstraße	9.100	6	100, 70, 50	x
Münsterstraße	Warendorfer Straße	Dorffelder Straße	Landesstraße	9.900	5	100, 70, 50	x
Münsterstraße	Dorffelder Straße	Ennigerstraße	Landesstraße	10.600	5	50	Wohnen
Nordenmauer	Parkstraße	Nordstraße	Gemeindestraße	1.500	1, 0	30	Wohnen + Geschäfte
Nordstraße	Nordenmauer	Gerichtsstraße	Gemeindestraße	2.100	0	30	Wohnen + Geschäfte
Parkstraße	Nordenmauer	Wallstraße	Gemeindestraße	2.700	1	50	Wohnen
Parkstraße	Wallstraße	Konrad-Adenauer-Ring	Gemeindestraße	2.400	1	50	Gewerbe
Parkstraße	Konrad-Adenauer-Ring	Halene-Kampen	Kreisstraße	5.500	1	50, 30	Wohnen
Richard-Wagner-Straße	Weststraße	Konrad-Adenauer-Ring	Gemeindestraße	1.100	0	30	Wohnen
Rolandstraße	Hauptstraße	Ahlener Straße	Landesstraße	8.600	4	50, 70	x
Rolandstraße	Ahlener Straße	Alte Ladestraße	Landesstraße	8.600	3, 1	70	x
Rolandstraße	Alte Ladestraße	Rand Stadtgebiet	Landesstraße	10.600	1	70, 100	x
Rottmannstraße	Beckumer Straße	Emanuel-v.-Ketteler-Str.	Gemeindestraße	2.700	2, 1	50	Wohnen, Wohnen + Gewerbe
Rottmannstraße	Emanuel-v.-Ketteler-Str.	Feldstraße	Gemeindestraße	2.800	1	50	Wohnen + Geschäfte, Wohnen
Rottmannstraße	Feldstraße	Alte Beckumer Straße	Gemeindestraße	2.800	0, 1	50	Wohnen
Schachtstraße	Glückauf-Platz	Wetterweg	Gemeindestraße	4.400	0	50	Wohnen
Schachtstraße	Wetterweg	Stapelstraße	Gemeindestraße	3.800	1	50	Wohnen
Schachtstraße	Stapelstraße	Grenzweg	Gemeindestraße	1.100	1	50	Wohnen
Schachtstraße	Grenzweg	geplante Osttangente	geplante Gemeindestraße				x
Schinkelstraße	Konrad-Adenauer-Ring	Vorhelmer Weg	Kreisstraße	5.200	1	50	Gewerbe
Schorlemerstraße	Rand Stadtgebiet	Am Röteringshof	Gemeindestraße	1.000	0	30	x
Sendenhorster Straße	Rand Stadtgebiet	Borbeiner Straße	Landesstraße	2.200	1	70, 100	x
Sendenhorster Straße	Borbeiner Straße	L811	Landesstraße	3.500	1	100	x
Stapelstraße	Schachtstraße	Zeche Westfalen	Gemeindestraße	1.900	0	30	Wohnen
Strontianitstraße	Ahlener Straße	Alte Ladestraße	Gemeindestraße	1.200	2	100, 30	x, Wohnen

Ahlen - Bestandsaufnahme bestehendes Vorbehaltsnetz							
Erhebungskriterien							
Straße	Abschnitt		Klassifizierung	DTV	ÖPNV Bus	Geschwindigkeit	Randnutzung
				Gerundet	Anzahl Linien	v zul [km/h]	x = ohne Nutzung
Südbrede	Südstraße	Bahnhofplatz	Gemeindestraße	12.900	6	50	Wohnen
Südenmauer	Südstraße	Friedrich-Ebert-Straße	Gemeindestraße	16.100	4	50	Wohnen
Südenmauer	Friedrich-Ebert-Straße	Westenmauer	Gemeindestraße	11.200	4	50	Wohnen + Geschäfte
Südstraße	Dolberger Straße	Südbrede	Gemeindestraße	10.200	3	50	Wohnen
Südstraße	Südbrede	Südenmauer	Gemeindestraße	16.300	5	50, 30	Wohnen
Theodor-Schwarte-Straße	Lütkeweg	Konrad-Adenauer-Ring	Gemeindestraße	2.200	1	50, 30	Gewerbe
Uentroper Straße	Rand Stadtgebiet	Alleestraße	Landesstraße	8.300	1, 0, 1	100, 70, 50	Wohnen, x, Wohnen, x
Vorhelmer Weg	Warendorfer Straße	Schinkelstraße	Gemeindestraße	1.600	5, 4, 3	50	Wohnen
Vorhelmer Weg	Schinkelstraße	Daimlerstraße	Kreisstraße	4.900	3	70	x
Vorhelmer Weg	Daimlerstraße	Ahlener Straße	Kreisstraße	5.500	3	70	x
Wallstraße	Parkstraße	Warendorfer Straße	Gemeindestraße	900	0	30	Wohnen
Walstedder Straße	Rand Stadtgebiet	Kapellenstraße	Landesstraße	7.900	1, 2, 3, 1	100, 70, 50	x, Wohnen
Warendorfer Straße	Münsterstraße	Rand Stadtgebiet	Landesstraße	7.800	2	100, 70, 50	Wohnen
Warendorfer Straße	Vorhelmer Weg	Münsterstraße	Landesstraße	9.900	2	100, 70, 50	Wohnen + Geschäfte, Wohnen, x
Warendorfer Straße	Konrad-Adenauer-Ring	Vorhelmer Weg	Gemeindestraße	11.000	6	50	Wohnen
Warendorfer Straße	Lütkeweg	Konrad-Adenauer-Ring	Gemeindestraße	5.100	6	50	Wohnen, Wohnen + Geschäfte
Warendorfer Straße	Nordstraße	Lütkeweg	Gemeindestraße	5.900	6	30	Wohnen
Westenmauer	Südenmauer	Weststraße	Gemeindestraße	10.800	4	50	Wohnen + Geschäfte
Westfalendamm	Fritz-Reuter-Straße	Friedrich-Ebert-Straße	Gemeindestraße	4.200	2	50	Wohnen
Westfalendamm	Friedrich-Ebert-Straße	Weststraße	Gemeindestraße	800	3, 4	30, 50	Wohnen
Weststraße	Kapellenstraße	Richard-Wagner-Straße	Gemeindestraße	10.100	2	50	Wohnen + Geschäfte
Weststraße	Richard-Wagner-Straße	Westenmauer	Gemeindestraße	10.400	4	50	Wohnen + Geschäfte
Weststraße	Westenmauer	Kampstraße	Gemeindestraße	3.900	0	30	Wohnen + Geschäfte
Wetterweg	Schachtstraße	Rottmannstraße	Gemeindestraße	2.500	1	30	Wohnen
Zeppelinstraße	Dolberger Straße	Ikarusweg	Landesstraße	11.300	0	50	Wohnen
Zeppelinstraße	Ikarusweg	Rottmannstraße	Landesstraße	11.500	0	50	Wohnen, Wohnen + Gewerbe

Ahlen - geplantes Vorbehaltensnetz mit Einstufungsbegründung				
Straße	Abschnitt		Klassifizierung	Einstufung
Ahlener Straße	Vorhelmer Weg	Strontianitstraße	Kreisstraße	Straße bleibt im Vorbehaltensnetz aufgrund Klassifizierung als Kreisstraße
Ahlener Straße	Strontianitstraße	Rolandstraße	Kreisstraße	Straße bleibt im Vorbehaltensnetz aufgrund Klassifizierung als Kreisstraße
Alleestraße	Uentroper Straße	Guissener Straße	Landesstraße	Straße bleibt im Vorbehaltensnetz aufgrund Klassifizierung als Landesstraße
Alleestraße	Guissener Straße	Rand Stadtgebiet	Landesstraße	Straße bleibt im Vorbehaltensnetz aufgrund Klassifizierung als Landesstraße
Alte Beckumer Straße	Emanuel-von-Ketteler-Straße	Rottmannstraße	Kreisstraße	Straße bleibt im Vorbehaltensnetz aufgrund Klassifizierung als Kreisstraße
Alte Beckumer Straße	Rottmannstraße	geplante Osttangente	Kreisstraße	Straße bleibt im Vorbehaltensnetz aufgrund Klassifizierung als Kreisstraße
Alte Beckumer Straße	geplante Osttangente	Rand Stadtgebiet	Kreisstraße	Straße bleibt im Vorbehaltensnetz aufgrund Klassifizierung als Kreisstraße
Alte Ladestraße	Rand Stadtgebiet	Strontianitstraße	Gemeindestraße	Nicht im Vorbehaltensnetz, auf Grund der Sackgasse ohne Netzbedeutung
Alte Ladestraße	Strontianitstraße	Am Bosenberg	Gemeindestraße	Nicht im Vorbehaltensnetz, weil Belange der Wohn- und Geschäftsnutzung überwiegen
Alte Ladestraße	Am Bosenberg	Rolandstraße	Gemeindestraße	Nicht im Vorbehaltensnetz, weil Belange der Wohn- und Geschäftsnutzung überwiegen
Am Bahndamm	Bahnhofplatz	Holzweg	Gemeindestraße	Nicht im Vorbehaltensnetz, hohe Verkehrsstärken infolge der Bedeutung als Erschließungsachse für die Innenstadt, aber nicht als Verbindung der Radialen
Am Bosenberg	Rand Stadtgebiet	Alte Ladestraße	Gemeindestraße	Nicht im Vorbehaltensnetz, auf Grund der Sackgasse ohne Netzbedeutung
Am Morgenbruch	Schorlemerstraße	Hammer Straße	Gemeindestraße	nicht im Vorbehaltensnetz, weil Belange der Wohn- und Geschäftsnutzung überwiegen und ohne Netzzusammenhang
Am Röteringshof	Hammer Straße	Schorlemerstraße	Gemeindestraße	nicht im Vorbehaltensnetz, weil ohne Netzzusammenhang (fehlende Weiterführung)
Am Röteringshof	Schorlemerstraße	Hammer Straße	Gemeindestraße	nicht im Vorbehaltensnetz, weil ohne Netzzusammenhang (fehlende Weiterführung)
Am Röteringshof	Hammer Straße	Gemmericher Straße	Gemeindestraße	nicht im Vorbehaltensnetz, weil Belange der Wohn- und Geschäftsnutzung überwiegen
Am Röteringshof	Gemmericher Straße	Dolberger Straße	Gemeindestraße	nicht im Vorbehaltensnetz, weil Belange der Wohn- und Geschäftsnutzung überwiegen
Am Vatheuershof	Dolberger Straße	Werse-Radweg	Gemeindestraße	nicht im Vorbehaltensnetz, weil Belange der Wohn- und Geschäftsnutzung überwiegen, Sackgasse
August-Kirchner-Straße	Dolberger Straße	Glückauf-Platz	Gemeindestraße	nicht im Vorbehaltensnetz, weil Belange der Wohn- und Geschäftsnutzung überwiegen
Bahnhofplatz	Südbrede	Am Bahndamm	Gemeindestraße	Nicht im Vorbehaltensnetz, hohe Verkehrsstärken infolge der Bedeutung als Erschließungsachse für die Innenstadt, aber nicht als Verbindung der Radialen
Bahnhofstraße	Am Bahndamm	Gerichtsstraße	Gemeindestraße	Nicht im Vorbehaltensnetz, weil Belange der Wohn- und Geschäftsnutzung überwiegen
Beckumer Straße	Holzweg	Rottmannstraße	Gemeindestraße	nicht im Vorbehaltensnetz, weil Belange der Wohn- und Geschäftsnutzung überwiegen
Beckumer Straße	Rottmannstraße	Konrad-Adenauer-Ring	Gemeindestraße	nicht im Vorbehaltensnetz, weil Belange der Wohn- und Geschäftsnutzung überwiegen
Beckumer Straße	Konrad-Adenauer-Ring	Emanuel-von-Ketteler-Straße	Bundesstraße	Straße bleibt im Vorbehaltensnetz aufgrund Klassifizierung als Bundesstraße
Beckumer Straße	Emanuel-von-Ketteler-Straße	Kruppstraße	Bundesstraße	Straße bleibt im Vorbehaltensnetz aufgrund Klassifizierung als Bundesstraße
Beckumer Straße	Kruppstraße	Kruppstraße	Bundesstraße	Straße bleibt im Vorbehaltensnetz aufgrund Klassifizierung als Bundesstraße
Beckumer Straße	Kruppstraße	Rand Stadtgebiet	Bundesstraße	Straße bleibt im Vorbehaltensnetz aufgrund Klassifizierung als Bundesstraße
Bergstraße	Lütkeweg	Konrad-Adenauer-Ring	Gemeindestraße	Nicht im Vorbehaltensnetz, weil Erschließungsstraße innerhalb eines Gewerbegebietes
Bergstraße	Konrad-Adenauer-Ring	Daimlerstraße	Gemeindestraße	Nicht im Vorbehaltensnetz, weil Belange der Wohn- und Geschäftsnutzung überwiegen
Borbeiner Straße	Rand Stadtgebiet	Sendenhorster Straße	Kreisstraße	Straße bleibt im Vorbehaltensnetz aufgrund Klassifizierung als Kreisstraße
Daimlerstraße	Bergstraße	Maybachstraße	Gemeindestraße	Nicht im Vorbehaltensnetz, weil Erschließungsstraße innerhalb eines Gewerbegebietes
Daimlerstraße	Maybachstraße	Vorhelmer Weg	Gemeindestraße	Nicht im Vorbehaltensnetz, weil Erschließungsstraße innerhalb eines Gewerbegebietes

  Bestandteil Vorbehaltensnetz

  kein Bestandteil Vorbehaltensnetz

Ahlen - geplantes Vorbehaltensnetz mit Einstufungsbegründung				
Straße	Abschnitt		Klassifizierung	Einstufung
Dolberger Straße	Heessener Straße	Lambertistraße	Landesstraße	Straße bleibt im Vorbehaltensnetz aufgrund Klassifizierung als Landesstraße
Dolberger Straße	Lambertistraße	Im Hövenerort	Landesstraße	Straße bleibt im Vorbehaltensnetz aufgrund Klassifizierung als Landesstraße
Dolberger Straße	Im Hövenerort	Am Vatheuershof	Landesstraße	Straße bleibt im Vorbehaltensnetz aufgrund Klassifizierung als Landesstraße
Dolberger Straße	Am Vatheuershof	August-Kirchner-Straße	Landesstraße	Straße bleibt im Vorbehaltensnetz aufgrund Klassifizierung als Landesstraße
Dolberger Straße	August-Kirchner-Straße	Zeppelinstraße	Landesstraße	Straße bleibt im Vorbehaltensnetz aufgrund Klassifizierung als Landesstraße
Dolberger Straße	Zeppelinstraße	Industriestraße	Gemeindestraße	Nicht im Vorbehaltensnetz, trotz hoher Verkehrsstärken werden nichtverkehrliche Nutzungen als gleichwertig bewertet
Dolberger Straße	Industriestraße	Südstraße	Gemeindestraße	Nicht im Vorbehaltensnetz, trotz hoher Verkehrsstärken werden nichtverkehrliche Nutzungen als gleichwertig bewertet
Dorffelder Straße	Ahlener Straße	Münsterstraße	Kreisstraße	Straße bleibt im Vorbehaltensnetz aufgrund Klassifizierung als Kreisstraße
Drensteinfurther Straße	Rand Stadtgebiet	L811	Bundesstraße	Straße bleibt im Vorbehaltensnetz aufgrund Klassifizierung als Bundesstraße
Drensteinfurther Straße	L811	Kapellenstraße	Bundesstraße	Straße bleibt im Vorbehaltensnetz aufgrund Klassifizierung als Bundesstraße
Emanuel-von-Ketteler-Straße	Rottmannstraße	Feldstraße	Landesstraße	Straße bleibt im Vorbehaltensnetz aufgrund Klassifizierung als Landesstraße
Emanuel-von-Ketteler-Straße	Feldstraße	Alte Beckumer Straße	Gemeindestraße	Vorbehaltensnetz, um den Netzzusammenhang herzustellen
Emanuel-von-Ketteler-Straße	Alte Beckumer Straße	Beckumer Straße	Gemeindestraße	Vorbehaltensnetz, um den Netzzusammenhang herzustellen
Ennigerstraße	Münsterstraße	Rand Stadtgebiet	Kreisstraße	Straße bleibt im Vorbehaltensnetz aufgrund Klassifizierung als Kreisstraße
Feldstraße	Rottmannstraße	Emanuel-von-Ketteler-Straße	Gemeindestraße	nicht im Vorbehaltensnetz, weil Belange der Wohn- und Geschäftsnutzung überwiegen
Feldstraße	Emanuel-von-Ketteler-Straße	Beckumer Straße	Landesstraße	Straße bleibt im Vorbehaltensnetz aufgrund Klassifizierung als Landesstraße
Friedrich-Ebert-Straße	Hammer Straße	Westfalendamm	Gemeindestraße	Nicht im Vorbehaltensnetz, weil Belange der Wohn- und Geschäftsnutzung überwiegen
Friedrich-Ebert-Straße	Westfalendamm	Südenmauer	Gemeindestraße	Nicht im Vorbehaltensnetz, weil Belange der Wohn- und Geschäftsnutzung überwiegen
Fritz-Reuter-Straße	Hammer Straße	Westfalendamm	Gemeindestraße	nicht im Vorbehaltensnetz, weil Belange der Wohn- und Geschäftsnutzung überwiegen
Gemmericher Straße	Rand Stadtgebiet	Im Hövenerort	Gemeindestraße	nicht im Vorbehaltensnetz, weil ohne Netzzusammenhang
Gemmericher Straße	Im Hövenerort	Am Röteringshof	Gemeindestraße	nicht im Vorbehaltensnetz, weil Belange der Wohn- und Geschäftsnutzung überwiegen
Gemmericher Straße	Am Röteringshof	Im Pattenmeicheln	Gemeindestraße	nicht im Vorbehaltensnetz, weil Belange der Wohn- und Geschäftsnutzung überwiegen
Gerichtsstraße	Nordstraße	Bahnhofstraße	Gemeindestraße	Nicht im Vorbehaltensnetz, weil Belange der Wohn- und Geschäftsnutzung überwiegen
Gersteinstraße	Maybachstraße	Rand Stadtgebiet	Gemeindestraße	Nicht im Vorbehaltensnetz, weil Erschließungsstraße innerhalb eines Gewerbegebietes
Glückauf-Platz	August-Kirchner-Straße	Schachtstraße	Gemeindestraße	nicht im Vorbehaltensnetz, weil Belange der Wohn- und Geschäftsnutzung überwiegen
Grenzweg	Schachtstraße	Am Stockpiper	Gemeindestraße	nicht im Vorbehaltensnetz, weil Erschließungsstraße im Wohnquartier und ohne Netzzusammenhang (fehlende Weiterführung)
Guissener Straße	Alleestraße	geplante Osttangente	Kreisstraße	Straße bleibt im Vorbehaltensnetz aufgrund Klassifizierung als Kreisstraße
Guissener Straße	geplante Osttangente	geplante Osttangente	Kreisstraße	Straße bleibt im Vorbehaltensnetz aufgrund Klassifizierung als Kreisstraße
Guissener Straße	geplante Osttangente	Im Hövenerort	Kreisstraße	Straße bleibt im Vorbehaltensnetz aufgrund Klassifizierung als Kreisstraße
Haarener Weg	Rand Stadtgebiet	Heessener Straße	Gemeindestraße	liegt weitgehend außerhalb des Stadtgebietes, Verkehrsbedeutung unklar
Halene-Kampen	Parkstraße	Rand Stadtgebiet	Kreisstraße	Straße bleibt im Vorbehaltensnetz aufgrund Klassifizierung als Kreisstraße

 Bestandteil Vorbehaltensnetz

 kein Bestandteil Vorbehaltensnetz

Ahlen - geplantes Vorbehaltsnetz mit Einstufungsbegründung				
Straße	Abschnitt		Klassifizierung	Einstufung
Hammer Straße	Rand Stadtgebiet	Im Hövenerort	Landesstraße	Straße bleibt im Vorbehaltsnetz aufgrund Klassifizierung als Landesstraße
Hammer Straße	Im Hövenerort	Am Röteringshof	Landesstraße	Straße bleibt im Vorbehaltsnetz aufgrund Klassifizierung als Landesstraße
Hammer Straße	Am Röteringshof	Fritz-Reuter-Straße	Landesstraße	Straße bleibt im Vorbehaltsnetz aufgrund Klassifizierung als Landesstraße
Hammer Straße	Fritz-Reuter-Straße	Friedrich-Ebert-Straße	Landesstraße	Straße bleibt im Vorbehaltsnetz aufgrund Klassifizierung als Landesstraße
Hammer Straße	Friedrich-Ebert-Straße	Weststraße	Landesstraße	Straße bleibt im Vorbehaltsnetz aufgrund Klassifizierung als Landesstraße
Hauptstraße	Ennigerstraße	Rolandstraße	Landesstraße	Straße bleibt im Vorbehaltsnetz aufgrund Klassifizierung als Landesstraße
Heessener Straße	Rand Stadtgebiet	Dolberger Straße	Landesstraße	Straße bleibt im Vorbehaltsnetz aufgrund Klassifizierung als Landesstraße
Heessener Straße	Dolberger Straße	Haarener Weg	Landesstraße	Straße bleibt im Vorbehaltsnetz aufgrund Klassifizierung als Landesstraße
Heessener Straße	Haarener Weg	Lambertstraße	Landesstraße	Straße bleibt im Vorbehaltsnetz aufgrund Klassifizierung als Landesstraße
Heessener Straße	Lambertstraße	Uentroper Straße	Landesstraße	Straße bleibt im Vorbehaltsnetz aufgrund Klassifizierung als Landesstraße
Hohle Eiche	Rand Stadtgebiet	Kapellenstraße	Gemeindestraße	Nicht im Vorbehaltsnetz, weil Belange der Wohn- und Geschäftsnutzung überwiegen
Holzweg	Am Bahndamm	Moltkestraße	Gemeindestraße	Nicht im Vorbehaltsnetz, weil Belange der Wohn- und Geschäftsnutzung überwiegen
Holzweg	Moltkestraße	Bergstraße	Gemeindestraße	Nicht im Vorbehaltsnetz, weil Erschließungsstraße in der Innenstadt
Ikarusweg	Zeppelinstraße	Industriestraße	Gemeindestraße	Nicht im Vorbehaltsnetz, weil Erschließungsstraße innerhalb eines Gewerbegebietes
Im Hövenerort	Hammer Straße	Gemmericher Straße	Kreisstraße	Straße bleibt im Vorbehaltsnetz aufgrund Klassifizierung als Kreisstraße
Im Hövenerort	Gemmericher Straße	Dolberger Straße	Kreisstraße	Straße bleibt im Vorbehaltsnetz aufgrund Klassifizierung als Kreisstraße
Im Hövenerort	Dolberger Straße	Guissener Straße	Kreisstraße	Straße bleibt im Vorbehaltsnetz aufgrund Klassifizierung als Kreisstraße
Im Pattenmeicheln	Westfalendamm	Gemmericher Straße	Gemeindestraße	nicht im Vorbehaltsnetz, weil Belange der Wohn- und Geschäftsnutzung überwiegen
Im Pattenmeicheln	Gemmericher Straße	Dolberger Straße	Gemeindestraße	nicht im Vorbehaltsnetz, weil Belange der Wohn- und Geschäftsnutzung überwiegen
Industriestraße	Dolberger Straße	Ikarusweg	Gemeindestraße	Nicht im Vorbehaltsnetz, weil Erschließungsstraße innerhalb eines Gewerbegebietes
Industriestraße	Ikarusweg	Beckumer Straße	Gemeindestraße	Nicht im Vorbehaltsnetz, weil Erschließungsstraße innerhalb eines Gewerbegebietes
Kampstraße	Weststraße	Nordenmauer	Gemeindestraße	Nicht im Vorbehaltsnetz, weil Belange der Wohn- und Geschäftsnutzung überwiegen
Kappellenstraße	Walstedder Straße	Konrad-Adenauer-Ring	Landesstraße	Straße bleibt im Vorbehaltsnetz aufgrund Klassifizierung als Landesstraße
Kappellenstraße	Konrad-Adenauer-Ring	Drensteinfurther Straße	Bundesstraße	Straße bleibt im Vorbehaltsnetz aufgrund Klassifizierung als Bundesstraße
Konrad-Adenauer-Ring	Kapellenstraße	Parkstraße	Bundesstraße	Straße bleibt im Vorbehaltsnetz aufgrund Klassifizierung als Bundesstraße
Konrad-Adenauer-Ring	Parkstraße	Warendorfer Straße	Bundesstraße	Straße bleibt im Vorbehaltsnetz aufgrund Klassifizierung als Bundesstraße
Konrad-Adenauer-Ring	Warendorfer Straße	Schinkelstraße	Bundesstraße	Straße bleibt im Vorbehaltsnetz aufgrund Klassifizierung als Bundesstraße
Konrad-Adenauer-Ring	Schinkelstraße	Bergstraße	Bundesstraße	Straße bleibt im Vorbehaltsnetz aufgrund Klassifizierung als Bundesstraße
Konrad-Adenauer-Ring	Bergstraße	Beckumer Straße	Bundesstraße	Straße bleibt im Vorbehaltsnetz aufgrund Klassifizierung als Bundesstraße
Kruppstraße	Beckumer Straße	Maybachstraße	Gemeindestraße	Nicht im Vorbehaltsnetz, weil Erschließungsstraße innerhalb eines Gewerbegebietes
Kruppstraße	Maybachstraße	Beckumer Straße	Gemeindestraße	Nicht im Vorbehaltsnetz, weil Erschließungsstraße innerhalb eines Gewerbegebietes

  Bestandteil Vorbehaltsnetz

  kein Bestandteil Vorbehaltsnetz

Ahlen - geplantes Vorbehaltensnetz mit Einstufungsbegründung				
Straße	Abschnitt		Klassifizierung	Einstufung
L811	Sendenhorster Straße	Drensteinfurther Straße	Landesstraße	Straße bleibt im Vorbehaltensnetz aufgrund Klassifizierung als Landesstraße
Lambertstraße	Heessener Straße	Dolberger Straße	Gemeindestraße	nicht im Vorbehaltensnetz, weil Belange der Wohn- und Geschäftsnutzung überwiegen; weiterhin mit Bevorrechtigung wegen Linienbusverkehr
Lütkeweg	Warendorfer Straße	Moltkestraße	Gemeindestraße	Nicht im Vorbehaltensnetz, weil Belange der Wohn- und Geschäftsnutzung überwiegen
Lütkeweg	Moltkestraße	Theodor-Schwarte-Straße	Gemeindestraße	Nicht im Vorbehaltensnetz, weil Belange der Wohn- und Geschäftsnutzung überwiegen
Maybachstraße	Daimlerstraße	Gersteinstraße	Gemeindestraße	Nicht im Vorbehaltensnetz, weil Erschließungsstraße innerhalb eines Gewerbegebietes
Maybachstraße	Gersteinstraße	Kruppstraße	Gemeindestraße	Nicht im Vorbehaltensnetz, weil Erschließungsstraße innerhalb eines Gewerbegebietes
Moltkestraße	Lütkeweg	Holzweg	Gemeindestraße	Nicht im Vorbehaltensnetz, weil Belange der Wohn- und Geschäftsnutzung überwiegen
Münsterstraße	Rand Stadtgebiet	Warendorfer Straße	Landesstraße	Straße bleibt im Vorbehaltensnetz aufgrund Klassifizierung als Landesstraße
Münsterstraße	Warendorfer Straße	Dorffelder Straße	Landesstraße	Straße bleibt im Vorbehaltensnetz aufgrund Klassifizierung als Landesstraße
Münsterstraße	Dorffelder Straße	Ennigerstraße	Landesstraße	Straße bleibt im Vorbehaltensnetz aufgrund Klassifizierung als Landesstraße
Nordenmauer	Parkstraße	Nordstraße	Gemeindestraße	Nicht im Vorbehaltensnetz, weil Belange der Wohn- und Geschäftsnutzung überwiegen
Nordstraße	Nordenmauer	Gerichtsstraße	Gemeindestraße	Nicht im Vorbehaltensnetz, weil Belange der Wohn- und Geschäftsnutzung überwiegen
Parkstraße	Nordenmauer	Wallstraße	Gemeindestraße	Nicht im Vorbehaltensnetz, weil Belange der Wohn- und Geschäftsnutzung überwiegen
Parkstraße	Wallstraße	Konrad-Adenauer-Ring	Gemeindestraße	Nicht im Vorbehaltensnetz, weil Belange der Wohn- und Geschäftsnutzung überwiegen
Parkstraße	Konrad-Adenauer-Ring	Halene-Kampen	Kreisstraße	Straße bleibt im Vorbehaltensnetz aufgrund Klassifizierung als Kreisstraße
Richard-Wagner-Straße	Weststraße	Rand Stadtgebiet	Gemeindestraße	Nicht im Vorbehaltensnetz, weil Belange der Wohn- und Geschäftsnutzung überwiegen
Rolandstraße	Hauptstraße	Ahlener Straße	Landesstraße	Straße bleibt im Vorbehaltensnetz aufgrund Klassifizierung als Landesstraße
Rolandstraße	Ahlener Straße	Alte Ladestraße	Landesstraße	Straße bleibt im Vorbehaltensnetz aufgrund Klassifizierung als Landesstraße
Rolandstraße	Alte Ladestraße	Rand der Bebauung	Landesstraße	Straße bleibt im Vorbehaltensnetz aufgrund Klassifizierung als Landesstraße
Rottmannstraße	Beckumer Straße	Emanuel-von-Ketteler-Straße	Gemeindestraße	nicht im Vorbehaltensnetz, weil Belange der Wohn- und Geschäftsnutzung überwiegen
Rottmannstraße	Emanuel-von-Ketteler-Straße	Feldstraße	Gemeindestraße	nicht im Vorbehaltensnetz, weil Belange der Wohn- und Geschäftsnutzung überwiegen
Rottmannstraße	Feldstraße	Alte Beckumer Straße	Gemeindestraße	nicht im Vorbehaltensnetz, weil Belange der Wohn- und Geschäftsnutzung überwiegen
Schachtstraße	Glückauf-Platz	Wetterweg	Gemeindestraße	nicht im Vorbehaltensnetz, weil Belange der Wohn- und Geschäftsnutzung überwiegen
Schachtstraße	Wetterweg	Stapelstraße	Gemeindestraße	nicht im Vorbehaltensnetz, weil Belange der Wohn- und Geschäftsnutzung überwiegen
Schachtstraße	Stapelstraße	Grenzweg	Gemeindestraße	nicht im Vorbehaltensnetz, weil Belange der Wohn- und Geschäftsnutzung überwiegen
Schachtstraße	Grenzweg	geplante Osttangente	geplante Gemeindestraße	nicht im Vorbehaltensnetz, weil ohne Netzzusammenhang (fehlende Weiterführung)
Schinkelstraße	Konrad-Adenauer-Ring	Vorhelmer Weg	Kreisstraße	Nicht im Vorbehaltensnetz, weil Erschließungsstraße innerhalb eines Gewerbegebietes
Schorlemerstraße	Am Röteringshof	Am Morgenbruch	Gemeindestraße	nicht im Vorbehaltensnetz, weil Belange der Wohn- und Geschäftsnutzung überwiegen
Sendenhorster Straße	Rand Stadtgebiet	Borbeiner Straße	Landesstraße	Straße bleibt im Vorbehaltensnetz aufgrund Klassifizierung als Landesstraße
Sendenhorster Straße	Borbeiner Straße	L811	Landesstraße	Straße bleibt im Vorbehaltensnetz aufgrund Klassifizierung als Landesstraße

 Bestandteil Vorbehaltensnetz

 kein Bestandteil Vorbehaltensnetz

Ahlen - geplantes Vorbehaltensnetz mit Einstufungsbegründung				
Straße	Abschnitt		Klassifizierung	Einstufung
Stapelstraße	Schachtstraße	Zeche Westfalen	Gemeindestraße	nicht im Vorbehaltensnetz, weil Belange der Wohn-, Geschäfts- und touristischen Nutzung überwiegen
Strontianitstraße	Ahlener Straße	Alte Ladestraße	Gemeindestraße	Nicht im Vorbehaltensnetz, weil Belange der Wohn- und Geschäftsnutzung überwiegen
Südbrede	Südstraße	Bahnhofplatz	Gemeindestraße	Nicht im Vorbehaltensnetz, hohe Verkehrsstärken infolge der Bedeutung als Erschließungsachse für die Innenstadt, aber nicht als Verbindung der Radialen
Südenmauer	Südstraße	Friedrich-Ebert-Straße	Gemeindestraße	Nicht im Vorbehaltensnetz, trotz hoher Verkehrsstärken werden nichtverkehrliche Nutzungen als gleichwertig bewertet
Südenmauer	Friedrich-Ebert-Straße	Westenmauer	Gemeindestraße	Nicht im Vorbehaltensnetz, trotz hoher Verkehrsstärken werden nichtverkehrliche Nutzungen als gleichwertig bewertet
Südstraße	Dolberger Straße	Südbrede	Gemeindestraße	Nicht im Vorbehaltensnetz, trotz hoher Verkehrsstärken werden nichtverkehrliche Nutzungen als gleichwertig bewertet
Südstraße	Südbrede	Südenmauer	Gemeindestraße	Nicht im Vorbehaltensnetz, trotz hoher Verkehrsstärken werden nichtverkehrliche Nutzungen als gleichwertig bewertet
Theodor-Schwarte-Straße	Lütkeweg	Konrad-Adenauer-Ring	Gemeindestraße	Nicht im Vorbehaltensnetz, weil Erschließungsstraße innerhalb eines Gewerbegebietes
Uentropfer Straße	Rand Stadtgebiet	Alleestraße	Landesstraße	Straße bleibt im Vorbehaltensnetz aufgrund Klassifizierung als Landesstraße
Vorhelmer Weg	Warendorfer Straße	Schinkelstraße	Gemeindestraße	Nicht im Vorbehaltensnetz, weil Belange der Wohn- und Geschäftsnutzung überwiegen; weiterhin mit Bevorrechtigung wegen Linienbusverkehr
Vorhelmer Weg	Schinkelstraße	Daimlerstraße	Kreisstraße	Straße bleibt im Vorbehaltensnetz aufgrund Klassifizierung als Kreisstraße
Vorhelmer Weg	Daimlerstraße	Ahlener Straße	Kreisstraße	Straße bleibt im Vorbehaltensnetz aufgrund Klassifizierung als Kreisstraße
Wallstraße	Parkstraße	Warendorfer Straße	Gemeindestraße	Nicht im Vorbehaltensnetz, weil Belange der Wohn- und Geschäftsnutzung überwiegen
Walstedder Straße	Rand Stadtgebiet	Kapellenstraße	Landesstraße	Straße bleibt im Vorbehaltensnetz aufgrund Klassifizierung als Landesstraße
Warendorfer Straße	Münsterstraße	Rand Stadtgebiet	Landesstraße	Straße bleibt im Vorbehaltensnetz aufgrund Klassifizierung als Landesstraße
Warendorfer Straße	Vorhelmer Weg	Münsterstraße	Landesstraße	Straße bleibt im Vorbehaltensnetz aufgrund Klassifizierung als Landesstraße
Warendorfer Straße	Konrad-Adenauer-Ring	Vorhelmer Weg	Gemeindestraße	Straße bleibt im Vorbehaltensnetz aufgrund Klassifizierung als Landesstraße
Warendorfer Straße	Lütkeweg	Konrad-Adenauer-Ring	Gemeindestraße	Nicht im Vorbehaltensnetz, weil Belange der Wohn- und Geschäftsnutzung überwiegen
Warendorfer Straße	Nordstraße	Lütkeweg	Gemeindestraße	Nicht im Vorbehaltensnetz, weil Belange der Wohn- und Geschäftsnutzung überwiegen
Westenmauer	Südenmauer	Weststraße	Gemeindestraße	Nicht im Vorbehaltensnetz, trotz hoher Verkehrsstärken werden nichtverkehrliche Nutzungen als gleichwertig bewertet
Westfalendamm	Fritz-Reuter-Straße	Friedrich-Ebert-Straße	Gemeindestraße	Nicht im Vorbehaltensnetz, weil Belange der Wohn- und Geschäftsnutzung überwiegen
Westfalendamm	Friedrich-Ebert-Straße	Weststraße	Gemeindestraße	Nicht im Vorbehaltensnetz, weil Belange der Wohn- und Geschäftsnutzung überwiegen
Weststraße	Kapellenstraße	Richard-Wagner-Straße	Gemeindestraße	Nicht im Vorbehaltensnetz, trotz hoher Verkehrsstärken werden nichtverkehrliche Nutzungen als gleichwertig bewertet
Weststraße	Richard-Wagner-Straße	Westenmauer	Gemeindestraße	Nicht im Vorbehaltensnetz, trotz hoher Verkehrsstärken werden nichtverkehrliche Nutzungen als gleichwertig bewertet
Weststraße	Westenmauer	Kampstraße	Gemeindestraße	Nicht im Vorbehaltensnetz, weil Belange der Wohn- und Geschäftsnutzung überwiegen
Wetterweg	Schachtstraße	Rottmannstraße	Gemeindestraße	nicht im Vorbehaltensnetz, weil Belange der Wohn- und Geschäftsnutzung überwiegen
Zeppelinstraße	Dolberger Straße	Ikarusweg	Landesstraße	Straße bleibt im Vorbehaltensnetz aufgrund Klassifizierung als Landesstraße
Zeppelinstraße	Ikarusweg	Rottmannstraße	Landesstraße	Straße bleibt im Vorbehaltensnetz aufgrund Klassifizierung als Landesstraße

 Bestandteil Vorbehaltensnetz

 kein Bestandteil Vorbehaltensnetz