

Radverkehr in Zahlen

Gronau ist Fahrradstadt

- hohe Fahrraddichte: 1.074 Fahrrädern je 1.000 Einwohner (Deutschland: 930 Fahrräder/1.000 Einwohner)
- 92 % der Einwohnerinnen und Einwohner haben ein Fahrrad
- 27 % haben ein E-Fahrrad; und es werden immer mehr
- insbesondere Person ab 50 Jahren haben ein E-Fahrrad

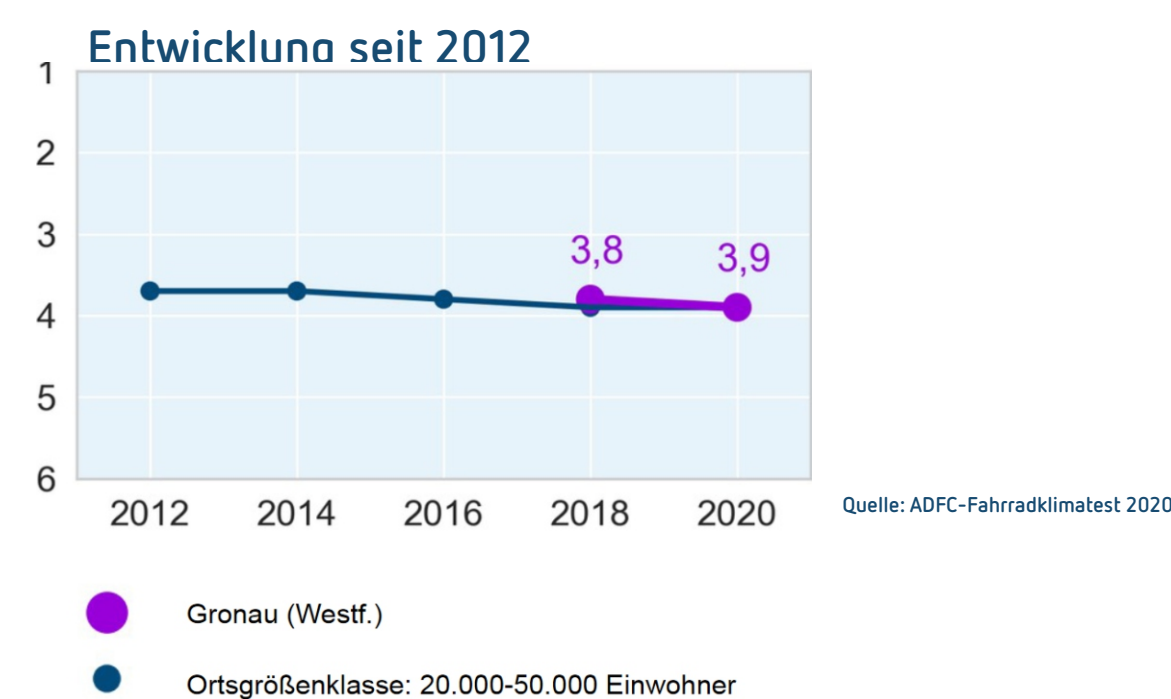
Nutzung des Fahrrades

- 30 % aller Wege legen die Gronauer mit dem Fahrrad zurück, das ist Münsterland-typisch, aber im Bundesvergleich sehr viel
- Der Radverkehr ist auf Wegen von einem bis zu zwei Kilometern das dominierende Verkehrsmittel (Anteil 50 %)



ADFC-Fahrradklimatest 2020

- der ADFC-Fahrradklimatest befragt die Bevölkerung regelmäßig zur Zufriedenheit mit dem Radverkehr
- Gronau schnitt 2020 mit einer Schulnote von 3,9 ab
- im Vergleich zu den Vorjahren ist dies eine leichte Verschlechterung
- Im Vergleich zu anderen Orten der selben Größe liegt Gronau mit einer Note von 3,9 auf Platz 181 von 415
- positiv wurden bewertet: „Alle Fahren Fahrrad“, Winterdienst auf Radwegen“ Erreichbarkeit des Stadtzentrums
- negativ wurden bewertet: Fahrraddiebstahl, Qualität der Radwege, Fahrradförderung in jüngster Zeit



Stärken und Schwächen in Gronau



Münsterlandtypische Fahrradkultur, kompakte Siedlungsstruktur bietet Potenzial viele Wege mit dem Rad zurückzulegen; dichtes Radverkehrsnetz



Bereits Fahrradstraßen vorhanden



Defizite durch z. T. hohes Kfz-Verkehrsaufkommen, Konflikte mit Fußverkehr durch „Kultur des Bordsteinfahrens“, z. T. Mängel in Breite und Oberflächenqualität der Radwege sowie bei Wechsel der Führungsformen



Mängel in Qualität und Quantität der Radabstellanlagen

Herausforderungen

Demographischer Wandel

- Verkehrssicherheit
- Übersichtlichkeit
- empfundene Sicherheit

E-Bike/Pedelec-Boom

- höhere Geschwindigkeiten, Verkehrssicherheit
- Anpassung der Radwege (Breite, Überholmöglichkeiten)
- Ladestationen und sichere Abstellanlagen

Infrastrukturverbesserungen im Radverkehr

- Verbreiterung der Radwegeinfrastruktur im Stadtgebiet
- Ausbildung attraktiver West-Ost- und Nord-Süd-Achsen
- Erneuerung / Umgestaltung der L510 in Gronau
- Abbau von Konflikten mit Fußverkehr und ruhendem Kfz-Verkehr (insb. auch hinsichtlich Bordsteinparken von Autos)
- Ausbau und Erneuerung Radabstellanlagen, mehr überdachte und verschließbare Radabstellanlagen
- weitere Verknüpfung des Radverkehrs mit Bus und Bahn: Bahnhof Epe, Haltestellen des Regionalbusses



Protected Bike-Lane in Berlin



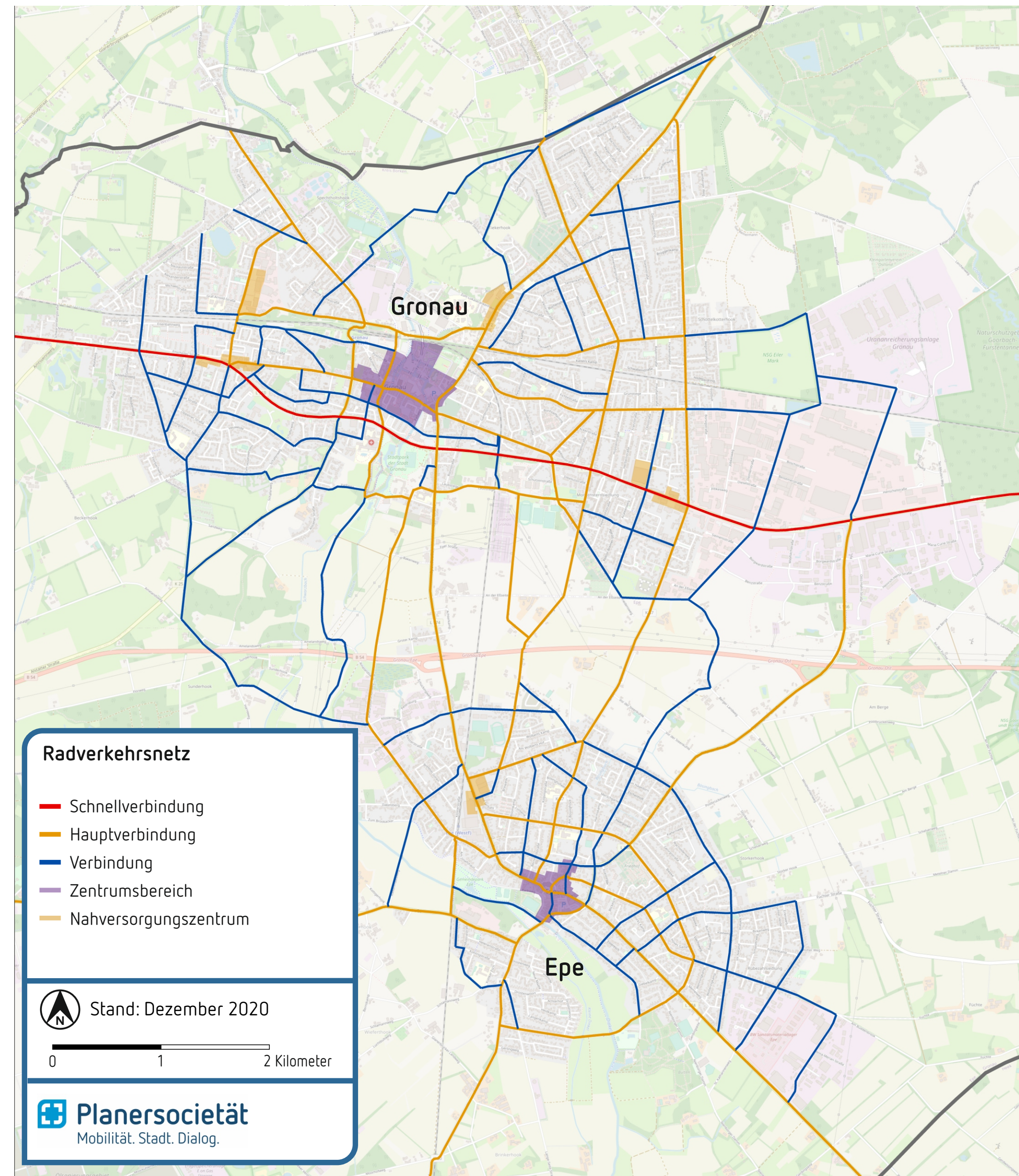
breite Rad-Verbindungsachsen in Bocholt



mehr attraktive Radabstellanlagen

Radverkehr

Radverkehrsnetz

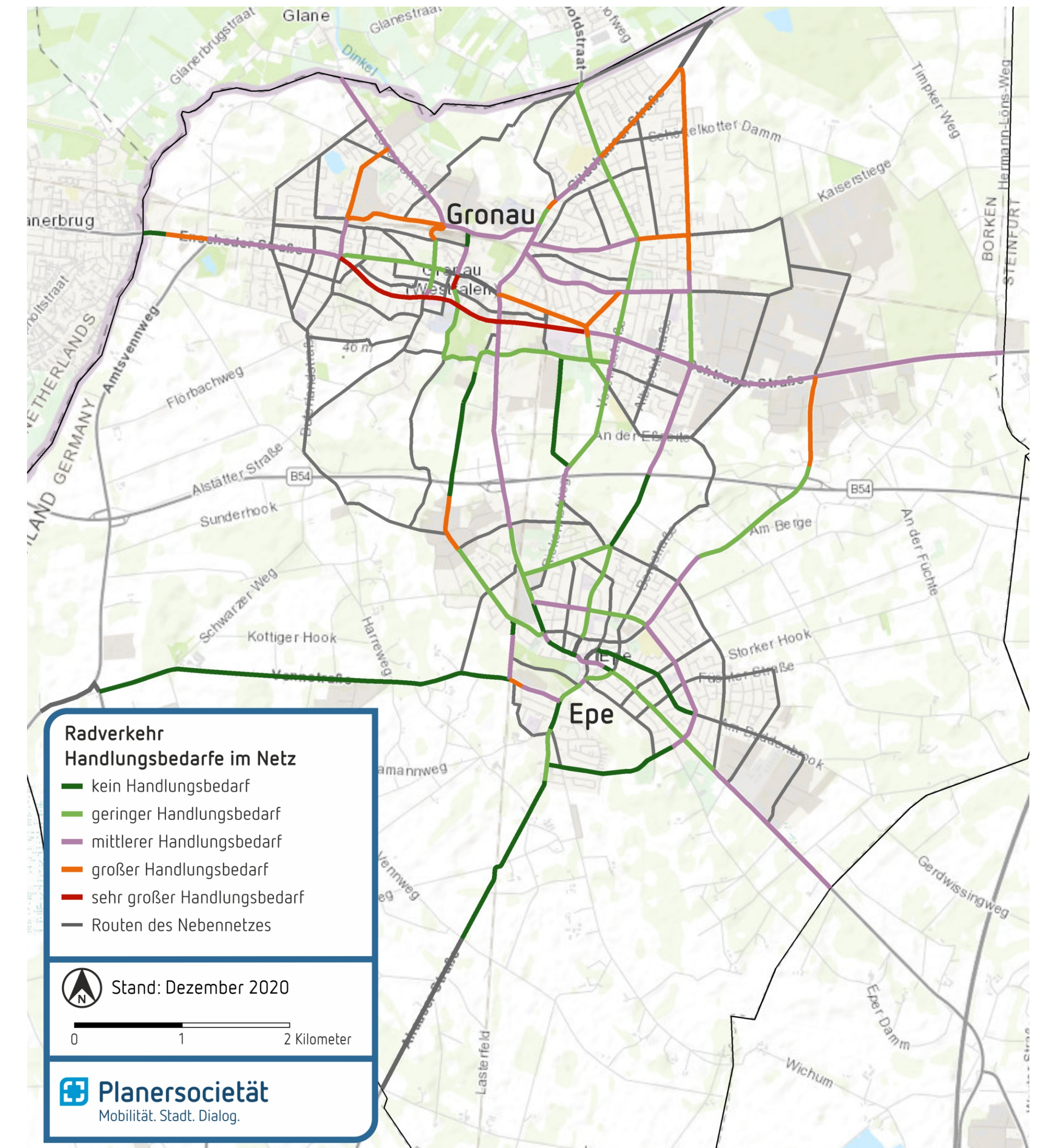


Netzlücken

- Hermann-Ehlers-Straße: hier ist zwar ein Seitenstreifen durch den Radverkehr befahrbar, allerdings nicht offiziell als Radfahrstreifen ausgewiesen.
- Innenstadtbereich in West-Ost-Richtung an der Neustraße: Nutzungsüberlagerungen mit dem Fußverkehr, dem Lieferverkehr und weiteren innerstädtischen Nutzungen erschweren die Durchlässigkeit des verkehrsberuhigten Bereichs, in dem ohnehin nur Schrittgeschwindigkeit erlaubt ist.
- Innenstadtbereich in Nord-Süd-Richtung zwischen Bahnhof, Neustraße und Hermann-Ehlers-Straße: keine intuitive, schnelle Radverbindung vorhanden, Konflikte mit dem Fußverkehr, Lieferverkehr und innerstädtischen Nutzungen
- Gewerbegebiete im Osten Gronaus und Epe: keine Wegeinfrastruktur für den Radverkehr vorhanden

Mobilitätskonzept Gronau

Handlungsbedarfe im Hauptradroutennetz



Erläuterung

- Kein Handlungsbedarf: normgerechte Radverkehrsinfrastruktur in gutem Zustand
- geringer Handlungsbedarf: ausreichend breite Radverkehrsanlage vorhanden, geringe Mängel (bspw. Oberflächen)
- mittlerer Handlungsbedarf: Radverkehrsanlage vorhanden, aber nicht mehr „up to date“, zum Teil zu schmal, zum Teil Engstellen vorhanden
- großer Handlungsbedarf: deutliche Mängel in der Radinfrastruktur (deutlich zu schmal und/oder Sicherheitsmängel)
- sehr großer Handlungsbedarf: keine Radverkehrsanlage vorhanden, jedoch dringend erforderlich oder große Sicherheitsmängel