



Stadt Lünen

Maßnahmenkonzept **RAU+**



Planersocietät

orangeedge

Impressum

Auftraggeber

Stadt Lünen
Abteilung Stadtplanung
Willy-Brandt-Platz 5
44532 Lünen

Ansprechpartner

Herr Robert Petrás
02306 104-1419

Auftragnehmer



Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft, Stadt- und Verkehrsplaner
Gutenbergstr. 34
44139 Dortmund

Fon: 0231/589696-0
Fax: 0231/589696-18

info@planersocietaet.de
www.planersocietaet.de

Bearbeitung

Dipl. Ing. Gernot Steinberg (Projektleitung)
Pia Lesch (M.Sc. Raumplanung)



orange edge - Stadtforschung und Stadtplanung

Lüneburger Straße 16
21073 Hamburg

Fon: 49 (0) 40/83986231

www.orangeedge.de

Bearbeitung

Dr. Stefanie Bremer (Projektleitung)
Philipp Wetzel (M.Sc. Stadtplanung)

Dortmund/ Hamburg, im Juli 2015

Hinweis

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen von Frauen und Männern zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Gutachtens werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder beide Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets beide Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis.....	iii
Tabellenverzeichnis.....	iv
Kartenverzeichnis.....	iv
Fachliches Abkürzungsverzeichnis.....	v
1 Einleitung Ausgangslage und Zielsetzung.....	9
2 Allgemeine Rahmenbedingungen Aktuelle Trends im Bereich der Radverkehrsplanung	11
2.1 Radwegebenutzungspflicht	11
2.2 Qualitätsstandards an Radwegeinfrastrukturen	14
2.3 Signalisierungen für den Radverkehr	15
2.4 Das Pedelec Neue Anforderungen an kommunale Radwegeinfrastruktur	16
2.5 Radverkehr als Imagefrage	17
3 Ausgangslage und bisherige Radverkehrsförderung in Lünen	19
3.1 Siedlungsstruktur	19
3.2 Bisherige Konzepte, Strategien und Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs	21
3.2.1 Radverkehrskonzept Kreis Unna	21
3.2.2 BYPAD-Bericht 2012	22
3.2.3 Masterplan Einzelhandel – Nahversorgungskonzept	24
3.2.4 Weitere Maßnahmen der Radverkehrsförderung in der Stadt Lünen	24
3.3 Unfallgeschehen	25
4 Analyse der bestehenden Radwegeinfrastruktur	28
4.1 Bestehende Führungsformen in Lünen	28
4.2 Benutzungspflichtige Radwege	30
4.3 Netzlücken	30
4.4 Querungshilfen zur Freigabe linker Radwege (Zweirichtungsradwege)	33
4.5 Weitere Problemstellen im Radverkehrsnetz	33
4.6 Fahrradparken im zentralen Innenstadt- und Bahnhofsbereich	35
4.6.1 Bahnhof und ÖPNV-Haltestellen	38
4.6.2 Zentraler Innenstadtbereich	38
4.7 Erkundungen: Thema Radverkehr in der Lünener Bevölkerung	48
4.7.1 Vorgehensweise	48
4.7.2 Zielgruppen: Expertengespräche vor Ort	48
4.7.3 Vor-Ort-Befragungen	49
4.7.4 Zielgruppenerkundung: Schüler und Schulen	53
5 Das Maßnahmenkonzept RAD+	59

5.1	Das zukünftige Radwegenetz	60
5.1.1	Das Alltagsnetz	61
5.1.2	Das Freizeitnetz	62
5.2	Infrastrukturelle Maßnahmen	64
5.2.1	Generelle Zielsetzungen und Standards für die Lünen Radinfrastrukturen	64
5.2.2	Notwendige Maßnahmen	78
5.2.3	Ergänzende Maßnahmen	83
5.2.4	Maßnahmenkatalog	100
5.3	Nicht-Investive Maßnahmen als integriertes Gesamtkonzept	130
5.3.1	Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl & Zielgruppen	131
5.3.2	Handlungsfelder	134
5.3.3	Akteure als Kommunikationskanäle	139
5.3.4	Maßnahmenkatalog	140
5.4	Umsetzungsstrategie	144
6	Fazit und Ausblick	148
7	Quellenverzeichnis	154
8	Anhang	I
8.1	Zusammenstellung der bisherigen Maßnahmenkonzepte und deren Umsetzungsstand	II
8.1.1	Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept Kreis Unna	II
8.1.2	Maßnahmen im Radverkehr eigene Recherche	III
8.2	Übersicht der punktuellen Problemstellen im Radverkehrsnetz	VI
8.3	Erkundungsbogen	XIV
8.4	Ergebnisprotokoll der Planungsradtour	XVI
8.5	Ergebnisprotokoll des RadCafés	XIX
8.6	Maßnahmenpaket A und B Begründungen zur Aufhebung der Benutzungspflichten/ Belassen der Benutzungspflichten	XXV
8.7	Maßnahmenpaket Q Ausbau und Verbesserung der Radwegeinfrastruktur entlang des klassifizierten Straßennetzes	XXVII
8.7.1	Maßnahmen an Bundesstraßen	XXVII
8.7.2	Maßnahmen an Landesstraßen	LXIV
8.7.3	Maßnahmen an Kreisstraßen	CXIV
8.8	Referenzbeispiele für nicht-investive Maßnahmen	CLXIII

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Arbeitsschritte Maßnahmenkonzept RAD ⁺ (eigene Darstellung)	10
Abbildung 2: Bürgerbeteiligung im Erarbeitungsprozess (eigene Bilder)	10
Abbildung 3: Abgrenzung der Belastungsbereiche nach ERA 2010 (Quelle: FGSV 2010)	12
Abbildung 4: Modal Split Lünen (eigene Darstellung)	21
Abbildung 5: Punktuelle Problemstellen (eigene Bilder)	35
Abbildung 6: Wild abgestellte Räder in der Innenstadt (eigene Bilder)	39
Abbildung 7: Demographie der befragten Personen im Vergleich mit der Einwohnerstatistik von Lünen.....	50
Abbildung 8: Beschäftigungsverhältnisse der befragten Personen nach Geschlecht	50
Abbildung 9: Fahrradnutzung der befragten Personen bei der Vor-Ort-Befragung	51
Abbildung 10: Wegezwecke aufgeschlüsselt nach der Fahrradnutzung.....	52
Abbildung 11: Wortwolke von Aussagen befragter Personen zur Zufriedenheit zum Radfahren in Lünen - geordnet nach der Intensivität der Fahrradnutzung (je heller die Schrift, desto weniger fährt die Person Fahrrad).....	53
Abbildung 12: Altersverteilung der befragten Schüler aller Schulen in Prozent.....	54
Abbildung 13: Fahrradnutzung der befragten Schüler bei der Fragebogenverschickung an Schulen	55
Abbildung 14: Wegezwecke aufgeschlüsselt nach der Fahrradnutzung.....	56
Abbildung 15: Assoziationen der befragten Schüler zu Fahrrad (blau) und Auto (rot).....	56
Abbildung 16: Verteilung der Verkehrsmittelnutzung zwischen den befragten Schülern, die positive Assoziationen zum Fahrrad und zum Auto angegeben haben	57
Abbildung 17: Ergebnisse der Bewertung vorgeschlagener Maßnahmen.....	58
Abbildung 18: Bestandteile des Maßnahmenkonzeptes RAD ⁺ (eigene Darstellung)	59
Abbildung 19: Themenschwerpunkte im Feld der infrastrukturellen Maßnahmen (eigene Darstellung)	64
Abbildung 20: oben: Beispiel für eine weiterlaufende Pflasterung des Radwegs gegenüber untergeordneten Straßen; unten: Beispiel für einen Rampenstein an Grundstückzufahrten	73
Abbildung 21: Breitenanforderungen an Fahrradanhängerbügel (eigene Darstellung nach FGSV 2012)	75
Abbildung 22: umzusetzende Abstellanlagen in der Innenstadt (eigenes Foto).....	76
Abbildung 23: Wegweisung in Lünen (eigenes Foto)	77
Abbildung 24: Detailplanung Moltkestraße Konrad-Adenauer-Straße (eigene Darstellung)	82
Abbildung 25: Detailplanung zum Knotenpunkt Kurt-Schumacher-Straße Münsterstraße (eigene Darstellung)	92
Abbildung 26: Detailplanung zum Knotenpunkt Münsterstraße Ernst-Becker-Straße (eigene Darstellung)	94
Abbildung 27: Zebrastreifen über Radweg (eigenes Foto, Heidelberg)	94
Abbildung 28: Handgriffe an Knotenpunkten (eigene Darstellung und Foto)	97
Abbildung 29: Verteilung der Kosten auf die unterschiedlichen Prioritätsstufen insgesamt (eigene Darstellung)	144
Abbildung 30: Verteilung der Kosten auf die Prioritäten; Baulast Lünen (eigene Darstellung)	145
Abbildung 31: Umsetzungsstrategie gesamt (eigene Darstellung)	147

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Verteilung der Führungsformen im Alltagsnetz (eigene Darstellung)	28
Tabelle 2: Netzlücken im Alltagsnetz (eigene Darstellung)	31
Tabelle 3: Netzlücken im Freizeitnetz (eigene Darstellung).....	32
Tabelle 4: Überblick über Typen von Abstellanlagen (eigene Darstellung).....	37
Tabelle 5: Bestandssituation Abstellanlagen Lünen Bahnhof und Innenstadt (eigene Erhebungen).....	37
Tabelle 6: Unterschiede Alltagsfahrer und Freizeitfahrer (eigene Darstellung).....	60
Tabelle 7: Verteilung des Alltagsnetzes auf die klassifizierten Straßen (eigene Berechnung)	61
Tabelle 8 : Übersicht der Regelbreiten nach ERA 2010 und der Mindestbreiten nach VwV-StVO (eigene Darstellung).....	70
Tabelle 9: Ansprüche an Fahrradabstellanlagen in Abhängigkeit der Umfeldnutzung (eigene Darstellung nach FGSV 2012).....	75
Tabelle 10: beispielhafte Übersicht nicht-investiver Maßnahmen nach Meschik.....	130
Tabelle 11: Grobe Abschätzung von Zielgruppen in Lünen.....	132
Tabelle 12: Akteure und die Art der Ansprache um sie für den Radverkehr zu begeistern	139
Tabelle 13: Umsetzungsstrategie infrastrukturelle Maßnahmen (eigene Darstellung)	145
Tabelle 14: Umsetzungsstrategie nicht-investive Maßnahmen (eigene Darstellung).....	146

Kartenverzeichnis

Karte 1: Quellen und Ziele im Radverkehr (eigene Darstellung)	27
Karte 2: Bestehende Führungsformen in Lünen (eigene Darstellung und Erhebung).....	40
Karte 3: Anforderungen nach StVO im Alltags- und Freizeitnetz (eigene Darstellung und Erhebung).....	41
Karte 4: Einschätzung des Gefahrenpotenzials - Belastungsbereiche nach ERA 2010 (eigene Darstellung)	42
Karte 5: Anforderungen nach ERA 2010 im Alltagsnetz (eigene Darstellung).....	43
Karte 6: Anforderungen nach StVO und ERA im Freizeitnetz (eigene Darstellung).....	44
Karte 7: Punktuelle Problemstellen (eigene Darstellung)	45
Karte 8: Öffentliche Radabstellanlagen in der Lünen Innenstadt und am Bahnhof sowie wild abgestellte Räder (eigene Darstellung und Erhebung)	46
Karte 9: Einzugsgebiet von Radabstellanlagen in der Lünen Innenstadt (eigene Darstellung)	47
Karte 10: Zukünftiges Radwegenetz für den Alltags- und Freizeitverkehr (eigene Darstellung).....	150
Karte 11: Maßnahmen im gesamten Stadtgebiet (eigene Darstellung).....	151
Karte 12: Maßnahmen im Bereich der Innenstadt (eigene Darstellung)	152
Karte 13: Erreichbarkeit von Schulen und Problemstellen (eigene Darstellung)	153

Fachliches Abkürzungsverzeichnis

AGFS	Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
EZH	Einzelhandel
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Kfz	Kraftfahrzeug
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
StVO	Straßenverkehrsordnung
VwV-StVO	Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung

1 Einleitung | Ausgangslage und Zielsetzung

Die Stadt Lünen hat unter dem Namen „Maßnahmenkonzept RAD⁺“ ein Radverkehrskonzept erarbeiten lassen. Dieses zeigt konkrete Maßnahmen auf, um den Status als „fahrradfreundliche Stadt Lünen“¹ auszubauen und als Standortfaktor zu etablieren. Angestrebt ist insgesamt ein hoher Anteil der Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr) am gesamten Verkehrsaufkommen.

Die Stadt Lünen ist mit ihren 86.500 Einwohnern² die größte Stadt im Kreis Unna und zählt zum Gemeindetyp der „großen Mittelstadt“. Die Stadt Lünen gehört zu den Gründungsstädten der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen (AFGS). 17% aller Wege in Lünen werden bereits mit dem Rad zurückgelegt – der bundesdeutsche Durchschnitt liegt bei 8%³. Die Stadt Lünen möchte ihren Radverkehr weiter stärken und das Angebot für die einheimische Bevölkerung ebenso wie für die Radtouristen als Besucher der Stadt ausbauen.

Das Maßnahmenkonzept RAD⁺ verfolgt einen integrierten Ansatz und berücksichtigt ergänzend die Belange des Fußverkehrs. Das „+“ steht somit insbesondere für die Verkehrssicherheit der Fußgänger bei den Entwicklung der Maßnahmen und Zielsetzungen, um auch die Attraktivität des zu Fuß Gehens zu erhalten und ggf. zu fördern.

Das vorliegende Maßnahmenkonzept teilt sich zwei grundlegende Teile ein: die Analyse und die Konzeption (vgl. Abbildung 1). Der Schwerpunkt der begleitenden Öffentlichkeitsarbeit ergänzt und vervollständigt die jeweiligen Arbeitsschritte.

- Grundlage des Maßnahmenkonzeptes RAD⁺ bilden bisherige Pläne und Maßnahmen in Lünen. Aus diesen werden Übereinstimmungen und Rückschlüsse für die zu entwickelnden Maßnahmen gezogen. Grundlagen bilden u.a.:
 - Radverkehrskonzept Kreis Unna
 - BYPAD-Auditbericht 2012
- Eine weitere Grundlage bildet eine im Rahmen dieses Maßnahmenkonzeptes durchgeführte Radfahrerbefragung. Hieraus konnten idealtypische Radfahrer und ihre Anforderungen an den Radverkehr in Lünen ermittelt und in die Konzepterarbeitung integriert werden.
- Das bestehende Radverkehrsnetz wird hinsichtlich seiner Attraktivität und Sicherheit für Radfahrer überprüft, um Defizite, aber auch Potenziale und bestehende Lösungen in Lünen zu ermitteln. Die Analyse findet unter der Berücksichtigung allgemein gültiger Regelwerke (ERA 2010, StVO, etc.) statt.
- Im Sinne eines flächendeckenden, integrierten Radverkehrsnetzes wird der Bestand weiterentwickelt. Dabei werden die Anforderungen des Alltags- und Freizeitverkehrs berücksichtigt.

¹ Vgl. Ausschreibungsunterlagen

² Stichtag: 31.12.2013 (Quelle: Webseite Stadt Lünen a)

³ infas & DLR (2010): 25f.

- Als weitere Entscheidungsgrundlage für die abschließende Maßnahmenliste werden die Ergebnisse der umfassenden Öffentlichkeitsbeteiligung berücksichtigt. Unterschiedliche Formate liefern hierfür Ergebnisse:
 - Planungsradtour und RadCafé (siehe Abbildung 2)
- Den größten Teil des Maßnahmenkonzeptes RAD⁺ stellt der konzeptionelle Teil selbst, mit der abschließenden Maßnahmenliste dar. Diese ist grob nach investiven und nicht-investiven Maßnahmen gegliedert und definiert grundsätzliche Zielsetzungen.

Die investiven Maßnahmen zielen, aufbauend auf dem entwickelten Radverkehrsnetz und den zuvor definierten Zielsetzungen, auf eine attraktive und sichere Führung des Radverkehrs unter Berücksichtigung des aktuellen Erkenntnisstandes und der besonderen Anforderungen von Pelelecs.

Die nicht-investiven Maßnahmen heben dagegen beispielsweise die Verbesserung des Fahrradparkens und im Sinne einer Radverkehrsförderung als System auch die Öffentlichkeitsarbeit und Serviceangebote für den Radverkehr hervor. Die beiden Maßnahmenfelder sind dabei nicht getrennt voneinander sondern integrativ und sich bedingend aufgebaut, um Synergieeffekte zu erwirken.
- Abschließend gilt es, die Maßnahmen zu priorisieren, einen Umsetzungsplan zu erarbeiten und das weitere Vorgehen aufzuzeigen.

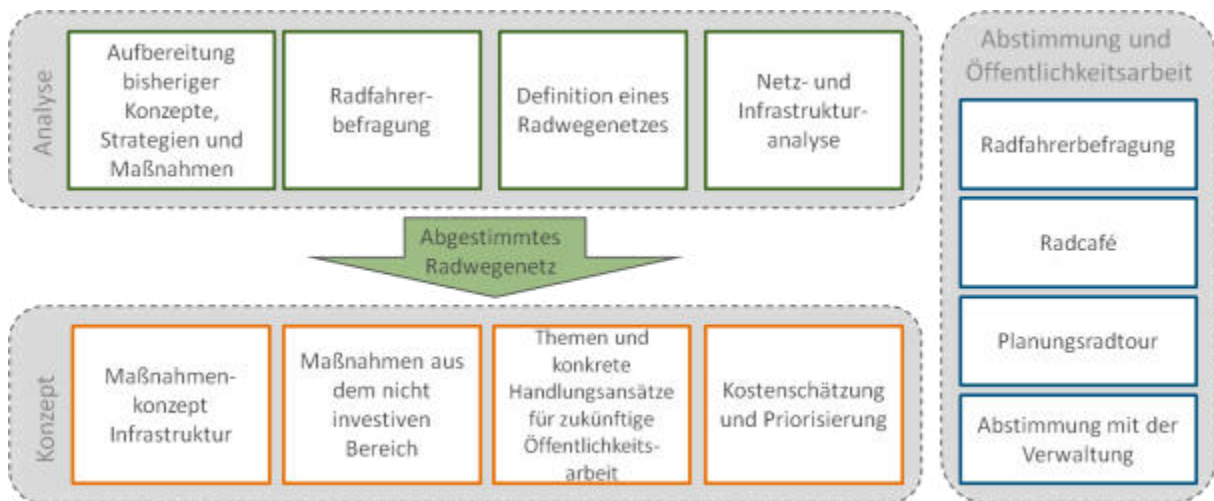


Abbildung 1: Arbeitsschritte Maßnahmenkonzept RAD⁺ (eigene Darstellung)



Abbildung 2: Bürgerbeteiligung im Erarbeitungsprozess (eigene Bilder)

2 Allgemeine Rahmenbedingungen | Aktuelle Trends im Bereich der Radverkehrsplanung

Ziel einer guten und nachhaltigen Radverkehrsplanung sollte es sein, heutige Trends und deren Anforderungen an die Infrastruktur zu betrachten, um daraus Rückschlüsse für den Radverkehr zu ziehen. Hieraus resultieren Maßnahmen, die in die Radverkehrskonzeption und eine anschließende Umsetzung einfließen müssen.

Ein aktuelles Thema im Radverkehr stellen Pedelecs dar, welche im Maßnahmenkonzept RAD⁺ eine besondere Bedeutung einnehmen. Ein weiteres Thema stellt die Radwegebenutzungspflicht dar, die aufgrund eines Grundsatzurteils des Bundesverwaltungsgerichtes aus dem Jahr 2010 eine strengere Regelung und Grundlage für dessen Anordnung erfahren hat. Zudem wird auf aktuelle Regelwerke und Auswirkungen einiger Änderungen darin eingegangen.

2.1 Radwegebenutzungspflicht

In der Vergangenheit wurde das zentrale Augenmerk in der Verkehrsplanung häufig auf die Beschleunigung des Autos gelegt. Das Fahrrad wurde weitestgehend von den Straßen ferngehalten und gemeinsam mit Fußgängern auf die Restflächen verdrängt – häufig mit dem Verweis auf die Sicherheit der Radfahrer. Gerade zwischen Fußgängern und Radfahrern kommt es auf gemeinsam zu nutzenden Flächen jedoch häufig zu Konflikten. Doch auch an Kreuzungen ereignen sich häufig Zwischenfälle zwischen Radfahrern und dem motorisierten Verkehr, wenn Radfahrer auf dem Hochbord fahren, da sie von Autofahrern oft nicht ausreichend wahrgenommen werden. Eine Untersuchung stellte fest, dass das Benutzen eines Radweges an Kreuzungen mit einem fünffach höheren Unfallrisiko verbunden ist, als das Fahren auf der Fahrbahn⁴. Weitere Studien haben die Erkenntnis verstärkt, dass das Radfahren auf der Fahrbahn sicherer ist, da Radfahrer so im Sichtfeld des Kraftfahrzeugverkehrs geführt werden. In diesem Rahmen wurde häufig eine Abschaffung der Radwegebenutzungspflicht gefordert.

Zur Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht existiert seit 2010 in Deutschland ein zentrales Grundsatzurteil. Das Bundesverwaltungsgericht entschied, dass „eine Radwegebenutzungspflicht [...] nur angeordnet werden darf, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Rechtsgutbeeinträchtigung erheblich übersteigt“. Das Gericht bezieht sich dabei auf § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO⁵. Dieses Urteil macht das Radfahren auf der Straße zur Regel, wenn keine qualifizierte Gefahrenlage nachgewiesen werden kann. Zudem ist gemäß § 45 Abs.1c Satz 3 StVO die Anordnung der Benutzung von benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen in Tempo-30-Zonen generell unzulässig. Dies hat bereits in einigen Städten – beispielsweise Köln – dazu geführt, dass alle bestehenden Benutzungspflichten aufgehoben wurden und die besonderen Gefahrenlagen nun neu ermittelt werden.

Weder in der StVO noch in der dazugehörigen VwV sind Hinweise dazu zu finden, wie sich die besondere Gefahrenlage darstellt. Die FGSV gibt erste Anhaltspunkte, wann von einer Führung des Radverkehrs

⁴ vgl. Schnüll (1992)

⁵ Az: BVerwG 3 C 42.09

auf der Fahrbahn im Mischverkehr abzusehen ist: Die Verkehrsstärke der Kraftfahrzeuge, die zulässige Höchstgeschwindigkeit sowie die Fahrbahnbreite spielen eine besondere Rolle.⁶ Auch die Auswertung von Unfällen kann dafür ausschlaggebend sein, einen benutzungspflichtigen Radweg auszuweisen. Die Gefahrenlage kann demnach nur auf Grundlage aktueller, ortsspezifischer Verkehrserhebungen ermittelt werden. Im Folgenden wird für die Hinweise zur Einschätzung der Gefahrenlage auf einen Leitfaden der Stadt Mainz zurückgegriffen, der Kriterien der verschiedenen Regelwerke für das Gefährdungspotenzial zusammenstellt⁷:

- Kfz-Belastung und zulässige Höchstgeschwindigkeit | Belastungsbereiche⁸

Die Kombination aus Kfz-Belastung, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie der Spurigkeit der Fahrbahn kann erste Anhaltspunkte für das Gefahrenpotenzial für Radfahrer auf einem Straßenabschnitt verdeutlichen. Die FGSV hat hierfür Belastungsbereiche definiert und spezifische Führungsformen empfohlen.

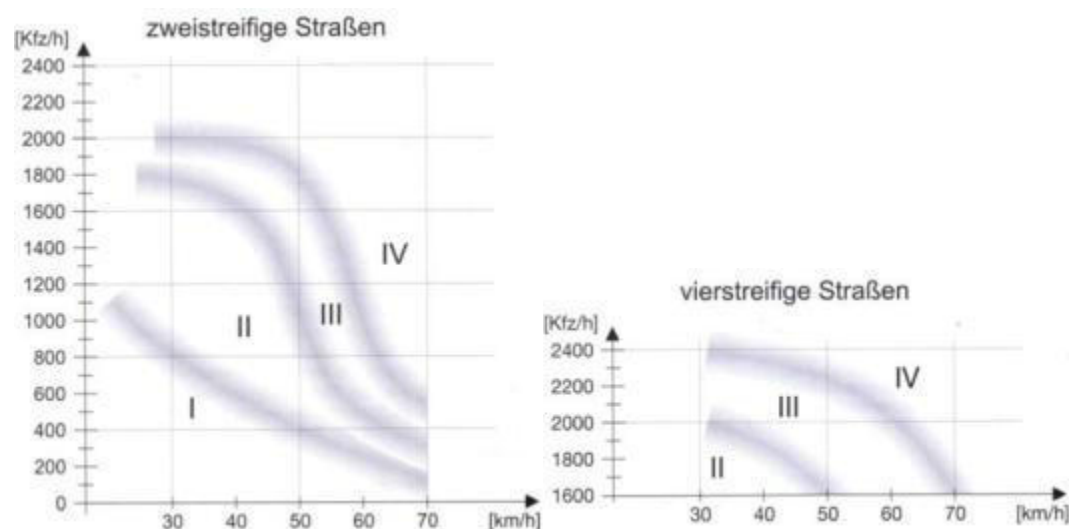


Abbildung 3: Abgrenzung der Belastungsbereiche nach ERA 2010 (Quelle: FGSV 2010)

Beispiel: Bei einer Straße mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ist die Führung des Radverkehrs auf der Straße im Mischverkehr (Belastungsbereich I) unproblematisch, solange die Belastung nicht über 700 Kfz/ Stunde liegt⁹. Von einem benutzungspflichtigen Radweg ist somit abzusehen.

Belastungsbereich I Eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr ist nicht notwendig. Benutzungspflichtige Radwege sind nicht zulässig.

Belastungsbereich II Eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr ist nicht notwendig. Alternative Angebote (anderer Radweg, Gehweg „Radfahrer frei“) sind empfohlen.

⁶ vgl. FGSV (2010): 22

⁷ vgl. Klöpfer (2011)

⁸ vgl. FGSV (2010)

⁹ Die Übergänge zwischen den Belastungsbereichen sind keine harten Werte.

Belastungsbereich III Eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr ist notwendig. In günstigen Fällen (geringes Schwerverkehrsaufkommen, übersichtliche Linienführung) kann auch eine nicht benutzungspflichtige Führungsform in Frage kommen.

Belastungsbereich IV Rad- und motorisierter Verkehr sind durch benutzungspflichtige Radwege zu trennen.

▪ Unfallzahlen¹⁰

Gab es fünf gleichartige Unfälle in einem Jahr oder fünf Unfälle mit Personenschaden in drei Jahren bzw. drei Unfälle mit schwerem Personenschaden auf demselben Streckenabschnitt, so ist die Gefahrenlage zu hoch, um die Fahrbahn freizugeben. Hierbei handelt es sich um Unfallhäufungsstellen, welche bei der Analyse und Maßnahmenentwicklung speziell betrachtet werden.

„Ist aus Verkehrssicherheitsgründen die Anordnung der Radwegebenutzungspflicht [...] erforderlich, so ist sie, wenn nachfolgende Voraussetzungen erfüllt sind, vorzunehmen“¹¹. Die Anordnung einer Benutzungspflicht ist demnach weiter nur zulässig, wenn eine für den Radweg bestimmte Verkehrsfläche (baulicher Radweg oder Radfahrstreifen; gemeinsam nutzbarer Gehweg) vorhanden ist oder angelegt werden kann, die Nutzung des Radweges zumutbar und die Linienführung eindeutig ist¹². Sollen einzelne Wege von einer Kommune als benutzungspflichtig ausgewiesen werden, können grundsätzlich drei Arten von benutzungspflichtigen Infrastrukturelementen genutzt werden (siehe Tabelle 1). Die baulichen Voraussetzungen der Breite sind dann zu erfüllen. Zur Ausweisung ist jedoch selbst bei der Einhaltung notwendiger Breiten die besondere Gefahrenlage seitens der Stadt zu belegen.

Von den in der VwV-StVO festgeschriebenen Mindestmaßen kann nur „ausnahmsweise und nach sorgfältiger Prüfung“¹³ abgewichen werden, „wenn es aufgrund der örtlichen oder verkehrlichen Verhältnisse erforderlich und verhältnismäßig ist, an kurzen Abschnitten (z.B. kurze Engstelle) unter Wahrung der Verkehrssicherheit“¹⁴. Anzumerken ist, dass die Mindestbreiten einen Überholvorgang auf den Radwegen nicht möglich machen. Gerade bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten, die durch die steigende Anzahl von Pedelecs sowie die unterschiedlichen Nutzer des Fahrrades weiter ansteigen werden, werden Überholvorgänge in Zukunft verstärkt möglich gemacht werden müssen, um die Nutzung des Fahrrades weiterhin attraktiv zu machen.

Weitere **zentrale bauliche Voraussetzungen** zur Anordnung einer Benutzungspflicht nach VwV-StVO sind, dass...

- ...der Gehweg vom Rad- und Fußgängerverkehr getrennt oder gemeinsam benutzt werden kann und ausreichende Flächen für den Fußgängerverkehr zur Verfügung stehen.
- ...von der Fahrbahn ein Radweg baulich oder ein Radfahrstreifen mit Zeichen 295 "Fahrbahnbegrenzung" abgetrennt werden kann.

¹⁰ vgl. FGSV 2003

¹¹ VwV StVO zu §2 Abs.4, Satz 2

¹² vgl. VwV StVO zu §2 Abs.4, Satz 2

¹³ VwV StVO zu §2 Abs.4, Satz 2, 2a

¹⁴ VwV StVO zu §2 Abs.4, Satz 2

- ...der Radweg eine zumutbare Beschaffenheit und einen zumutbaren Zustand [Breite, Befestigung, frei von Hindernissen] aufweist.
- ...eine eindeutige, stetige und sichere Linienführung vorliegt. Die Radwegeführung an Kreuzungen und Einmündungen muss auch für den Ortsfremden eindeutig erkennbar sein. Der Radverkehr ist rechtzeitig vor der Kreuzung oder Einmündung im Sichtfeld des Kraftfahrzeugverkehrs zu führen und die Radwegeführung an der Kreuzung oder Einmündung ist darauf abzustimmen.

Nach §45 Abs.1c sind Tempo-30-Zonen nur an Straßen zulässig, die keine Lichtzeichen geregelte Kreuzungen oder Einmündungen, Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295), Leitlinien (Zeichen 340) und benutzungspflichtige Radwege (Zeichen 237, 240, 241 oder Zeichen 295 in Verbindung mit Zeichen 237) besitzen. Hinter den Zeichen verbergen sich Radwege, gemeinsame oder getrennte Geh- und Radwege und Radfahrstreifen. Auch diese Bereiche werden im Rahmen des Konzeptes identifiziert und Maßnahmen dazu entwickelt.

2.2 Qualitätsstandards an Radwegeinfrastrukturen

Um den Radverkehrsanteil in Lünen zu steigern, ist eine geeignete Infrastruktur erforderlich, denn im Verkehrssektor wird die Nachfrage vom Angebot beeinflusst: Ein gutes und attraktives Radwegenetz mit einer entsprechenden Infrastruktur steigert so die Nutzung des Fahrrads bzw. den Radverkehrsanteil. Eine entsprechende Infrastruktur, auf der Radfahrer bequem, sicher und zügig fahren können und die eindeutig verständlich ist, erfordert festgesetzte Qualitätsstandards. Diese sollten bei der Neuplanung von Radinfrastrukturen sowie im Bestand angewandt bzw. auf lange Sicht umgesetzt werden.

„Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010)

Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) veröffentlichte im Jahr 2010 die aktuelle Fassung der „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (**ERA 2010**). In diesem Grundlagen-Werk werden auf Grundlage der aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisse Empfehlungen für die Gestaltung einer sicheren Radverkehrsinfrastruktur gegeben, die ein zügiges Vorankommen gewährleistet. Die ERA 2010 ist nicht mit einer gesetzlichen Verordnung gleichzusetzen, in der Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) wird jedoch ausdrücklich auf deren Berücksichtigung bei der Gestaltung von Radverkehrsanlagen hingewiesen¹⁵. Die Festlegungen haben sich zu einem informellen Ausbaustandard entwickelt, deren Regelstandards auch in Lünen Grundlage der zukünftigen Radverkehrsförderung sind.

Die Empfehlungen der ERA 2010 gelten nicht nur für die Gestaltung benutzungspflichtiger Radwege (siehe Kapitel 2.3), sondern sollen auch bei den nichtbenutzungspflichtigen Radwegen angewandt werden. Die Anforderungen an die Breiten dieser sog. anderen Radwege lassen sich auch aus der ERA 2010 ableiten, sind dort jedoch nicht eindeutig formuliert¹⁶. Insgesamt sollte anerkannt werden, dass andere Radwege immer ein ergänzendes Angebot zur Fahrbahnnutzung darstellen und deswegen auch eine qualitativ hochwertige Gestaltung und Unterhaltung erfahren sollten - bis sie bei etwaigen Umbaumaßnahmen rückgebaut werden.

¹⁵ vgl. VwV StVO zu § 2, Abs. 4 Satz 2, 5

¹⁶ vgl. FGSV (2010): 24 f.

In der ERA 2010 und auch in der StVO sind Anforderungen an mögliche Führungsformen, Breiten der Radinfrastrukturen sowie Knotenpunktgestaltungen und Signalisierungen enthalten. Diese werden im Maßnahmenkonzept als Standards angesetzt werden (vgl. Kapitel 5.2.1).

Ausreichend breite Radwege, weite Kurvenradien, ein rutschfester Belag sowie die Vermeidung von Absperrpfosten, Umlaufsperrern und Treppen sind zwar schon jetzt erforderlich. Der Bedarf hierfür wächst jedoch bei einer wachsenden Zahl von Radfahrern und bei der Nutzung von Pedelecs. Das Erfordernis, verkehrssichere Überholvorgänge unterschiedlich schneller Radfahrerinnen und Radfahrer zu ermöglichen, gewinnt darüber hinaus an Bedeutung.

2.3 Signalisierungen für den Radverkehr

Genauso, wie die Städte mit der Zeit wachsen, haben sich auch die Regelungen zur Signalisierung für Radfahrer im Laufe der Zeit verändert, sodass Radfahrer heute eine Vielzahl an Lösungen in Städten antreffen. Dieser Umstand führt häufig dazu, dass Radfahrer unsicher sind, welche Signalisierung zu beachten ist und häufig die für die aktuelle Situation günstigere gewählt wird.

In der Fassung der StVO, die bis zum April 2013 gültig war, wurde die von Radfahrern zu wählende Signalisierung von der Position der Furt abhängig gemacht. Wenn eine Radfahrerfurt an eine Fußgängerfurt grenzt und keine besondere Signalisierung besteht, mussten Radfahrer das Lichtzeichen für Fußgänger mitverwenden.

In der Fassung der StVO, die seit April 2013 gültig ist, heißt es: „wer ein Rad fährt, hat die Lichtzeichen für den Fahrverkehr zu beachten“¹⁷. Besteht eine besondere Signalisierung für den Radverkehr, so ist diese zu nutzen. „An Lichtzeichenanlagen mit Radverkehrsführungen ohne besondere Lichtzeichen für Rad Fahrende müssen Rad Fahrende bis zum 31. Dezember 2016 weiterhin die Lichtzeichen für zu Fuß Gehende beachten, soweit eine Radfahrerfurt an eine Fußgängerfurt grenzt.“¹⁸. Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass der Bestandsschutz ausläuft und bis zum Januar 2017 alle Lichtsignalanlagen, die den Anforderungen nicht entsprechen, umgerüstet werden müssen. Dies kann zum einen die Installation von separaten Signalisierungen für den Radverkehr bedeuten (für den Radverkehr die eindeutigste Lösung) oder das Anbringen von Kombischildern an Fußgängerüberwegen.

Insgesamt wird zukünftig zwischen drei Formen der Radverkehrssignalisierung unterschieden: gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr, gemeinsam mit dem Fußverkehr oder selbstständig durch eine eigene Radfahrersignalisierung. Doch gerade gemeinsame Signalisierungen mit dem Fußverkehr gehen nicht auf die schnelleren Räumzeiten des Radverkehrs ein, da nach VwV-StVO gleichzeitig grün/rot zu zeigen ist.

Im Folgenden soll dieses anhand eines Beispiels in Lünen verdeutlicht werden:

¹⁷ §37 Abs.2 StVO

¹⁸ §37 Abs.2 StVO



Knotenpunkt:	Kurt-Schumacher-Straße Münsterstraße
Aktuelle Regelung:	Die Radfahrer und Fußgängerfurt liegen direkt nebeneinander. Deswegen muss der Radfahrer sich aktuell – auch wenn er kein eigenes Piktogramm im Lichtsignal besitzt – an der Signalanlage für die Fußgänger orientieren.
Regelung ab 2017:	Ab 2017 müssen Radfahrer – solange sie kein eigenes Piktogramm in der Lichtsignalanlage haben – die Signalisierung des Kfz-Verkehrs nutzen. Dies würde an dieser Stelle zu schweren Konflikten führen, da der Radverkehr auf dem Gehweg geführt wird. Die Installation von Kombistreuscheiben ist hier im aktuellen Zustand zu empfehlen.

2.4 Das Pedelec | Neue Anforderungen an kommunale Radwegeinfrastruktur

Die Anzahl der Pedelecs, die auf deutschen Straßen zu finden sind, hat sich in den letzten Jahren rasant entwickelt. Wurden im Jahr 2005 nach Angaben des Zweiradindustrieverbandes¹⁹ 25.000 Pedelecs verkauft, waren es im Jahr 2010 bereits 200.000 und 2012 sogar 400.000. Somit existierten im Jahr 2012 1Mio. Pedelecs in Deutschland, was aktuell jedoch nur knapp 1,5 % des gesamten Fahrradbestandes in Deutschland ausmacht. Zukünftig wird von einer Absatzzahl von 600.000 Pedelecs pro Jahr ausgegangen, sodass sich der Anteil weiter schnell erhöhen wird.

Die Hauptnutzergruppe von Pedelecs ist aktuell noch die Generation 50+, die auch vor dem Kauf regelmäßig Rad gefahren ist. Aufgrund der elektrischen Unterstützung stellen diese Räder gerade für ältere Nutzer eine Alternative zum konventionellen Fahrrad dar, werden aber bisher hauptsächlich im freizeit-orientierten und touristischen Bereich genutzt. Die Erfahrungen aus den Niederlanden und das steigen-

¹⁹ vgl. ZIV 2011

de Interesse jüngerer Menschen lassen eine zunehmende Nutzung von Pedelecs auch im Alltagsverkehr erwarten.²⁰

Durch die verstärkte Pedelec-Nutzung auf kommunalen Verkehrswegen steigt das Geschwindigkeitsniveau im Radverkehr. Pedelec-Fahrer fahren im Durchschnitt 3 km/h schneller als ein normaler Radfahrer der gleichen Altersgruppe. So erhöhen sich die Geschwindigkeitsunterschiede zwischen unterschiedlichen Radfahrertypen, aber auch zwischen Radfahrern und Fußgängern. Es ist also mit häufigeren Überholvorgängen zu rechnen.

Hinzu kommt eine häufigere Nutzung von Fahrradanhängern, die eine größere lichte Breite auf Radverkehrsanlagen erfordert.

Sicherheitsrisiken ergeben sich besonders dann, wenn Nutzer die hohe Beschleunigungskraft und starke Bremswirkung des Pedelecs nicht beherrschen. Die Geschwindigkeiten der - in den Augen von Autofahrern als langsame Verkehrsteilnehmer wahrgenommen - Radfahrer werden von Autofahrern, aber auch von Fußgängern unterschätzt. Durch die höheren Geschwindigkeiten erhöht sich gerade auf gemeinsam mit dem Fußverkehr zu nutzenden Flächen (z.B. gemeinsame Geh-/Radwege) das Konfliktpotenzial. Häufig führen auch ungeeignete Radverkehrsanlagen (zu geringe Breite etc.) zu Konflikten. Insbesondere Gehwege, die für den Radverkehr freigegeben sind, sind für Pedelec-Fahrer nicht geeignet. Fußgänger haben zwar Vorrang vor dem Radverkehr und Radfahrer müssen ihre Geschwindigkeit an den Fußgängerverkehr anpassen und bei Bedarf anhalten²¹, jedoch ist hier mit Regelverstößen zu rechnen.

Die Nutzung von Verkehrsanlagen der Pedelec-Fahrenden entspricht weitgehend der bei früheren Untersuchungen beobachteten Flächennutzung mit konventionellen Fahrrädern: Pedelec-Fahrende nutzen baulich angelegte Radwege (auch nicht benutzungspflichtige), Radfahrstreifen und Schutzstreifen²². Diese Ergebnisse können gerade auf die befragten Nutzer von Pedelecs zurückgeführt werden. Gerade Nutzer älterer Altersgruppen fühlen sich beim Fahren auf der Fahrbahn unsicher und präferieren deswegen Strecken mit wenig Kfz-Verkehr. Eine geeignete Infrastruktur, die auch an die Anforderungen von Pedelec-Nutzern angepasst ist, muss hier geschaffen werden.

Investitionen, die heute in die geringsten geforderten Ausprägungen von Radwegen gesteckt werden, können sich in einigen Jahren als Fehlinvestitionen herausstellen, da nicht auf die Notwendigkeit des sicheren Überholens von langsameren Radfahrern geachtet wurde. Themen wie Breiten, aber auch die Aufhebung von Benutzungspflichten, um so auf die Bedürfnisse unterschiedlicher Radfahrer eingehen zu können, sind aktuell stark diskutierte Themen – gerade innerhalb der Städte und bei deren Bürgern.

2.5 Radverkehr als Imagefrage

Die Förderung des Fahrradfahrens beruht nicht mehr nur auf der Etablierung sicherer Infrastrukturanlagen, als neues Aufgabenfeld haben sich für Städte und Kommunen Kampagnen bereits als festes Förderinstrument etabliert. Beispiele mit besonderer Außenwirkung aufgrund ihres Bekanntheitsgrades sind die Kampagnen „Radlhauptstadt München“, „200 Tage Fahrradstadt“ in Mönchengladbach oder „I bike Copenhagen“.

²⁰ Auch die Nutzergruppe der 14-19-Jährigen zeigt zu 42 % Interesse an Pedelecs (vgl. ZIV 2011).

²¹ vgl. Anlage 2 zu § 41 Absatz1 StVO

²² Vgl. PGV (2013)

Bisweilen werden in Deutschland pro Jahr in etwa 1 Million Euro für radverkehrsfördernde Kampagnen eingesetzt²³. Ihnen ist gemein (abhängig von Akteuren, Auftraggebern, Zielgruppen), dass versucht wird, durch einen nicht-investiven Aufwand (Werbung, Marketing, Imagekampagne) das Verkehrsmittelwahlverhalten möglichst breit in der Bevölkerung zugunsten des Fahrrads zu beeinflussen. Neben allgemein bekannten Möglichkeiten (Flyer verteilen, Plakate öffentlichkeitswirksam platzieren) bietet sich für die Durchführung von Kampagnen eine große Vielzahl unterschiedlichster Möglichkeiten. Bislang wurden diese weitestgehend von der Werbewirtschaft etabliert und im privatwirtschaftlichen Umfeld eingesetzt, um beispielsweise neue Produkte zu etablieren oder Umsatzzahlen zu steigern. Mit der fortschreitenden Einflussnahme digitaler Techniken im alltäglichen Leben wurde dieses Möglichkeitsfeld noch einmal erweitert.

Neben städtisch konzentrierten Kampagnen können Marketingkonzepte ebenso raumübergreifend angelegt sein, wie dies beispielsweise die Kampagne „Stadtradeln“ zeigt. Hierbei werden Kommunen auf freiwilliger Basis in einen Fahrradwettbewerb zueinander gesetzt – Kommunen bilden Teams und die Kommune, welche in 21 Tagen am meisten Kilometer zurücklegt, wird prämiert.

Wirkungsvolle Kampagnen können mittlerweile zur Stärkung des Images einer Stadt als sogenannte „Fahrradstadt“ beitragen, mit dem sie sowohl international und national in verschiedensten Medien (Artikel, Forschungsberichte, Fernsehsendungen, Workshops) auftauchen und genannt werden. Dafür bedarf es eines leicht verständlichen und öffentlichkeitswirksamen Auftretens, welches zur Veränderung des Modal-Splits zugunsten des Radfahrens führt.

²³ vgl. difu 2012

3 Ausgangslage und bisherige Radverkehrsförderung in Lünen

Die grundlegenden Voraussetzungen des Radverkehrs in Lünen werden durch unterschiedliche Komponenten abgebildet. Neben den Faktoren der Infrastruktur (Knotenpunkte, Wegeführungen), spielen auch die Themen Siedlungsstruktur und Image/ Wert des Radfahrens in der Stadt Lünen eine wichtige Rolle. Auf die Themen Image und Kommunikation soll deswegen in diesem Punkt besonders eingegangen werden. Hier werden die Ergebnisse, die aus der Radfahrerbefragung hervorgingen, zusammengefasst. Bisherige Ansätze, umgesetzte Maßnahmen und Untersuchungen bezüglich des Radverkehrs in Lünen werden betrachtet.

3.1 Siedlungsstruktur

Die Siedlungsstruktur einer Stadt hat großen Einfluss auf das Radfahren. Gerade in Städten mit Höhenunterschieden ergeben sich für Radfahrer häufig schwierige Situationen.

Die Stadt Lünen bietet durch ihre flache Topographie gute Voraussetzungen zum Radfahren – auch für ungeübte oder ältere Radfahrer. Insgesamt gibt es drei zentrale Siedlungsschwerpunkte in Lünen, die hier beispielhaft aufgeführt werden:

- Lünen Mitte und Altlünen,
- Lünen Süd und Niederaden sowie
- Brambauer.

Innerhalb von 6 km ist die Innenstadt aus den Stadtteilen zu erreichen. Barrieren im Stadtgebiet stellen der Datteln-Hamm-Kanal, die Lippe sowie die Bahnlinien – sie durchkreuzen Lünen in Nord-Süd- sowie Ost-West-Verbindung - dar. Die Schulen verteilen sich über das gesamte Stadtgebiet. In den meisten Fällen müssen also nur kurze Wege zwischen den wichtigsten Quell- und Zielpunkten in der Stadt zurückgelegt werden (siehe Karte 1). Insgesamt hat Lünen einen negativen Pendlersaldo von knapp 7.500 Pendlern zu verzeichnen (15.093 Einpendler; 22.579 Auspendler pro Tag)²⁴.

Mobilitätsverhalten und Einschätzung des Radverkehrs der Lünener Bevölkerung

Im Rahmen einer Mobilitätsbefragung im Kreis Unna im Jahr 2013 wurde auch die Lünener Bevölkerung bezüglich ihres werktäglichen Mobilitätsverhaltens befragt. Eine separate Auswertung für die Stadt Lünen wurde vorgenommen und kann als erste grobe Einschätzung genommen werden. Durch eine Befragung im Rahmen des Maßnahmenkonzeptes RAD+ sollen weitere Ergebnisse hinzukommen.

Für Lünen konnte auf 770 Personendaten und 2.037 Wegedaten zurückgegriffen werden. Dies bildet in etwa 1 % der Lünener Bevölkerung ab.²⁵

²⁴ Vgl. IT NRW (Daten von 2012)

²⁵ Vgl. Kreis Unna - Der Landrat (2013)

Ein Auto ist in sehr vielen Haushalten vorhanden - 87 % der Haushalte besitzen mindestens eins (Landesdurchschnitt NRW: 83 %). Fast die Hälfte der motorisierten Haushalte besitzt mind. zwei Kfz. Der Führerscheinbesitz in Lünen liegt bei 87 % - bei den über 16-jährigen.²⁶

Beim Fahrradbesitz stellt sich das Bild in den Haushalten wie folgt dar: 88 % der Haushalte besitzen mindestens ein Fahrrad. 1/3 der Haushalte besitzen sogar drei oder mehr Fahrräder. Trotzdem besitzen 12 % der Haushalte kein Fahrrad (Landesdurchschnitt NRW: 18,8 %).²⁷

Am regelmäßigsten (Nutzung des Verkehrsmittels für die täglichen Wege) werden die Wege mit dem Auto zurückgelegt (54 %). Mit 20 % erreichte das Fahrrad den zweiten Rang unter den regelmäßig genutzten Verkehrsmitteln. Bus und Bahn werden von 17 % der Personen regelmäßig genutzt. Das Kfz wird überdurchschnittlich oft als hauptsächlich genutztes Verkehrsmittel benutzt.²⁸

Die im Vergleich zu den anderen Verkehrsmitteln geringere Nutzung des ÖVs in Lünen spiegelt sich auch in der Verfügbarkeit von Zeitkarten für den öffentlichen Verkehr wieder. 85 % der Personen in Lünen besitzen keine ÖV-Dauerkarte. Dennoch ist der Anteil der Personen mit einer Dauerkarte in Lünen im Vergleich mit den anderen Kommunen im Kreis im Mittelfeld. Es zeigt sich, dass 16 % der Nichtnutzer den ÖPNV zu teuer finden. Bei den Nichtnutzern nannte ca. jeder Fünfte Inflexibilität und jeder elfte ein schlechtes Angebot als Grund für ihre Nichtnutzung des ÖPNV.²⁹

Insgesamt wurde das Fahrradangebot in Lünen von der Bevölkerung mit der Schulnote 2,5 (befriedigend) bewertet. Für ein Drittel der Nicht-Radfahrer in Lünen ist ebenso wie auf Kreisebene das Ziel zu weit weg. Die zweithäufigste Nennung neben „Sonstiges“ erfolgte in der Kategorie „Anstrengend“. 72 % der Radfahrer aus Lünen gaben keine Gründe für die Nichtnutzung an, was die Zufriedenheit wieder spiegelt. Ein weiterer Punkt, der im Rahmen der Erhebung auffiel, ist, dass etwa 2/3 der Befragten ihr Rad am Wohnort abstellen können. Am Arbeitsplatz ist dies nur für 1/3 der Befragten möglich.³⁰

Insgesamt lag der Radverkehrsanteil in Lünen im Jahr 2013 bei 17,3 % - der Durchschnitt im Kreis Unna liegt bei 12 %³¹. Dabei wird in Lünen das Rad besonders von jüngeren Menschen bis 17 Jahre und Personen über 50 Jahren genutzt. Die durchschnittliche Wegedauer mit dem Fahrrad liegt bei 14 Minuten. Fast 12 % aller Wege im MIV sind kürzer als 5 Minuten, fast 35 % sogar kürzer als 10 Minuten³². Hier besteht besonderes Verlagerungspotenzial zugunsten des Radverkehrs.

98 % der Wege, die mit dem Rad zurückgelegt werden, bleiben innerhalb von Lünen. Nur 2 % der Wege beginnen in Lünen und enden in einer anderen Stadt – oder umgekehrt³³. Hier besteht nach einer ersten Einschätzung Potenzial zur Verbesserung.

²⁶ Vgl. Kreis Unna - Der Landrat (2013)

²⁷ Vgl. Kreis Unna - Der Landrat (2013)

²⁸ Vgl. Kreis Unna - Der Landrat (2013)

²⁹ Vgl. Kreis Unna - Der Landrat (2013)

³⁰ Vgl. Kreis Unna - Der Landrat (2013)

³¹ Vgl. Kreis Unna - Der Landrat (2013)

³² Vgl. Kreis Unna - Der Landrat (2013)

³³ Vgl. Kreis Unna - Der Landrat (2013)

Am häufigsten wird das Fahrrad im Ausbildungsverkehr, im Freizeitverkehr sowie für kleinere Besorgungen genutzt (31,9 % aller Wege im Ausbildungsverkehr werden mit dem Rad zurückgelegt). Auf dem Weg zur Arbeit wird das Rad nur für 12,7 % der Wege genutzt³⁴.

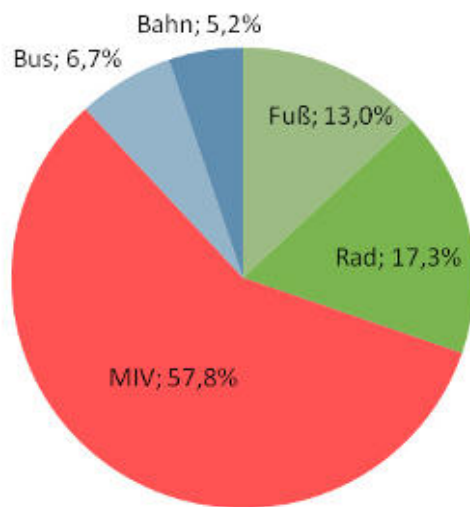


Abbildung 4: Modal Split Lünen (eigene Darstellung)

3.2 Bisherige Konzepte, Strategien und Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs

Die Verbesserung der Situation für den Radverkehr in Lünen wurde bereits in einigen Konzepten auf unterschiedlichen Planungsebenen behandelt.

3.2.1 Radverkehrskonzept Kreis Unna

Im Jahr 2013 wurde das kreisweite Radverkehrskonzept im Kreistag verabschiedet. Demnach wird das Radverkehrskonzept als mittelfristig orientiertes Zielkonzept für den Kreis Unna zur Kenntnis genommen. Die Umsetzung soll Zug um Zug je nach zur Verfügung stehenden Haushalts- und Fördermittel durch die zuständigen Baulastträger erfolgen. Den Städten und Gemeinden sowie dem Landesbetrieb wird die Umsetzung des Handlungsprogramms mit den Prioritäten für die Bundes-, Landes- und Gemeindestraßen als Bestandteil des Radverkehrskonzeptes Unna nahegelegt³⁵.

Ziel dieses Konzeptes war es, Lückenschlussnotwendigkeiten im infrastrukturellen Radverkehrsnetz sowohl im Alltags- als auch im Freizeitverkehr aufzudecken und die entsprechenden Maßnahmenempfehlungen im Rahmen eines Handlungsprogramms zu dokumentieren. Das im Radverkehrskonzept entwickelte Zielnetz für den Alltags- und Freizeitverkehr wird in die Netzkonzeption für Lünen berücksichtigt.

³⁴ Vgl. Kreis Unna - Der Landrat (2013)

³⁵ vgl. Kreis Unna - Der Landrat (2013)

Für die Stadt Lünen wurden im Rahmen des Radverkehrskonzeptes Kreis Unna neun Maßnahmen (siehe Anhang 8.1.1) formuliert – davon sechs an Gemeindestraßen, zwei an Landesstraßen und eine an Bundesstraßen. Diese werden bei der Maßnahmenentwicklung integriert und überarbeitet.

3.2.2 BYPAD-Bericht 2012

BYPAD (Bicycle Policy Audit) wurde zwischen 1999 und 2001 im Rahmen eines EU-Projekts von einem internationalen Experten-Konsortium entwickelt und untersucht in einer Qualitätskette aus neun Modulen, wie eine ausgewogene Radverkehrspolitik gewährleistet werden kann. Auch in der Stadt Lünen wurde das BYPAD-Audit durchgeführt, um die damalige Radverkehrsförderung auf den Prüfstand zu stellen und Qualitätsziele für die künftigen Aktionen zur Förderung des Radverkehrs in Lünen zu entwickeln.

Insgesamt erreichte die Radverkehrsförderung in Lünen die BYPAD-Stufe 2 (von 4) „Isolierter Ansatz“, was bedeutet, dass es sich in Lünen um eine reine Radverkehrsförderung handelt³⁶. Durchschnittlich wurden in den 9 Modulen 51,9 % von 100 % erreicht. Die wichtigsten Ergebnisse in den einzelnen Modulen werden im Folgenden kurz zusammengefasst. Sie geben einen sehr guten Überblick über die Situation der Radverkehrsförderung in Lünen.

Anforderungen der RadfahrerInnen – Isolierter Ansatz

Positiv wird die Beteiligung bei der Gründung der AGFS in NRW gesehen. Hiermit wurde ein deutliches Zeichen für den Radverkehr gesetzt. Auch die Berücksichtigung des Radverkehrs in den Zielen des Verkehrsentwicklungsplans (1990) und die Schaffung des Leezenpatt als attraktive Nord-Süd-Verbindung wird als wichtig erachtet. Durch die stetige Zusammenarbeit mit dem ADFC in Lünen wird der Status Quo der Radverkehrsanlagen stetig geprüft.

Steuerung und Koordinierung – Isolierter Ansatz

Auf Verwaltungsebene besteht ein etablierter und regelmäßig stattfindender Arbeitskreis Radverkehr. Die regionale und überregionale Zusammenarbeit wird überdies eher projektbezogen angesehen. Insgesamt wird der Informationsaustausch zwischen der Verwaltung und der Politik jedoch als „verbesserungsfähig“³⁷ eingeschätzt. Zwar wird das Rad generell bei den städtischen Themen zur Mobilität berücksichtigt, eine Behandlung als gleichwertiges Verkehrsmittel ist vor allem in den politischen Gremien jedoch nicht gegeben³⁸.

³⁶ Stufe 0 = kaum/keine Aktivitäten
 Stufe 1 = Ad-hoc orientiert (Feuerwehr-Prinzip)
 Stufe 2 = Isolierter Ansatz (reine Radverkehrsförderung)
 Stufe 3 = System-orientiert (Nachhaltigkeitsprinzip)
 Stufe 4 = Integrierter Ansatz (Gesamtpolitisch, Fachübergreifend)

³⁷ Vgl. PGV (2012)

³⁸ Vgl. PGV (2012)

Strategien und Konzepte – Ad-hoc orientierter Ansatz

Insgesamt wurde der Radverkehrsförderung in Lünen im Jahr 2012 als ein projektbezogener Ansatz bewertet. Gerade das Fehlen eines gesamtstädtischen Radverkehrskonzeptes wurde als „deutlicher Mangel“³⁹ ermittelt.

Finanzen und Personal – isolierter Ansatz

Bemängelt wurde in diesem Punkt, dass kein festes Budget für den Radverkehr zur Verfügung steht und die Finanzierung der Einzelprojekte nur auf Antrag erfolgen kann. Zudem wurde das Fehlen eines konkreten Radverkehrsbeauftragten bemängelt.

Infrastruktur und Sicherheit – isolierter Ansatz

Das Modul der Infrastruktur und Sicherheit wurde am besten bewertet. Besonders hervor zu stellen sei hier die gute Zusammenarbeit mit der Polizei. Weiterhin ist die Stadt Lünen Mitglied im Netzwerk „Verkehrssicheres Nordrhein-Westfalen“, einer Initiative des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen.

Weiterhin wurde das dichte Radwegenetz sowie der Leezenpatt positiv bewertet. Auch die vielen Tempo-30-Zonen sowie die Öffnung aller Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung tragen zur Förderung des Radverkehrs bei. Auch die Situation der Abstellanlagen wird insgesamt als ausreichend eingeschätzt.

Die Führung des Radverkehrs – außerhalb des Leezenpatts - wurde jedoch als „nicht den aktuellen Qualitäts- und Sicherheitsanforderungen“⁴⁰ entsprechend bezeichnet. Dies wird im Rahmen des Maßnahmenkonzeptes RAD+ zu überprüfen sein.

Information und Erziehung – isolierter Ansatz

In Lünen wird gerade in Grundschulen und in der Sekundarstufe intensive Verkehrserziehung durchgeführt. Aktuelle Themen und geplante Maßnahmen werden vereinzelt über örtliche Printmedien oder die Internetseite der Stadt bekanntgegeben, wobei besonders die Webseite der Stadt Lünen als ausbaufähig betrachtet wird.

Im Bereich der Fahrradwegweisung wird weiteres Ausbaupotenzial gesehen – gerade in der Abstimmung mit den Nachbarkommunen.

Kommunikation und Partner – Ad-hoc- orientierter Ansatz

Besonders die Öffentlichkeitsarbeit wurde als Manko in der Radverkehrsförderung herausgestellt. Diese sei fehlend oder unzureichend vorhanden. Die Zusammenarbeit mit Akteuren in der Stadt findet projektbezogen statt, sodass auch hier Handlungsbedarf besteht.

Ergänzende Maßnahmen – isolierter Ansatz

Gerade Maßnahmen, die zur Förderung des Umweltverbundes und der Verlagerung von Kfz-Fahrten auf diesen geführt haben, werden als positiv bewertet (insbesondere die Einrichtung des Leezenpatts). Die zentralen Innenstadtbereiche konnten so eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs erfahren – eine generelle Verlagerung der Kfz-Fahrten aus der Innenstadt ist hingegen nicht gewünscht. Auch der Ausbau der Abstellanlagen in den Innenstadtbereichen wurde in den vergangenen Jahren durchgeführt.

³⁹ Vgl. PGV (2012)

⁴⁰ Vgl. PGV (2012)

Evaluation und Wirksamkeit – isolierter Ansatz

Aktuelle Daten zur Fahrradnutzung in Lünen liegen nicht vor. Die Daten über Unfälle werden jedoch regelmäßig erhoben und ausgewertet. Zu Unfallhäufungsstellen tagt eine Unfallkommission, die Lösungsvorschläge erarbeitet. Diese werden einer Erfolgskontrolle unterzogen.

3.2.3 Masterplan Einzelhandel – Nahversorgungskonzept

Auch der Masterplan Einzelhandel aus dem Jahr 2009 nimmt Einfluss auf den Radverkehr in Lünen. Zukünftig ist angestrebt, integrierte Stadtteilzentren – für die Nahversorgung – weiter zu qualifizieren. Die fußläufige Erreichbarkeit ist explizit genannt, hat selbstverständlich auch Einfluss auf die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad. Das definierte Versorgungsnetz mit den drei Zentrentypen (Innenstadt, Nebenzentrum, Nahbereichszentrum) wurde in die Zielnetzentwicklung integriert.

3.2.4 Weitere Maßnahmen der Radverkehrsförderung in der Stadt Lünen

Neben den beschriebenen Berichten wurden in der Stadt Lünen einige weitere Maßnahmen umgesetzt, die zum einen die Infrastruktur in der Stadt verbessert haben, zum anderen auch auf öffentlichkeitswirksame Weise das Radfahren in Lünen bewirbt.

Lünen ist eine Stadt der kurzen Wege. Die Lippestadt hat ihre Verkehrspolitik auf eine umweltverträgliche Mobilität ausgerichtet. Dabei spielt das Fahrrad eine zentrale Rolle.

Vor allem das Stadtmarketing der Stadt Lünen betreibt bereits viel Öffentlichkeitsarbeit zu Gunsten des Radverkehrs in Lünen und der Region.

Der jährlich stattfindende Drahteselmarkt⁴¹ ist als Grundstein für die Öffentlichkeitsarbeit zu nennen. Der Markt ist ein wichtiges und in Lünen etabliertes Event. Im Frühling 2015 fand er zum zehnten Mal statt.

Im Jahr 2014 organisierte das Stadtmarketing der Stadt Lünen zudem folgende Veranstaltungen zum Thema Fahrrad:

- ◆ Die Großveranstaltung „radKULT(O)UR“ im Kreis Unna fand 2014 erstmalig unter Beteiligung der Stadt Lünen statt. Die ca. 10.000 Radfahrbegeisterten fuhren über Strecken, welche ausschließlich Ihnen vorbehalten waren.
- ◆ Im Jahr 2014 nahm die Stadt Lünen ebenfalls bei der bundesweiten Aktion „STADTRADELN“ teil. 216 Radfahrerinnen und Radfahrer legten innerhalb von drei Wochen insgesamt 47.871 km mit dem Fahrrad zurück und vermieden dabei 6.893,4 kg CO₂.⁴² Bei den teilnehmenden

⁴¹ Zum Start in die Fahrradsaison veranstaltet das Stadtmarketing der Stadt Lünen jedes Jahr an einem Samstag in Frühjahr den Open-Air-Fahrradmarkt „Drahteselmarkt“ auf dem Rathausplatz. Neben dem Angebot von Fahrrädern und Radzubehör bietet der Drahteselmarkt Informationen, Aktionen und ein buntes Unterhaltungsprogramm für die ganze Familie rund um die Themen „Freizeit und Radfahren“. Verschiedene Mitmach-Aktionen für Kinder runden das Angebot ab.

⁴² Vgl. Ergebnisse des STADTRADELN 2014

Städten der Metropole Ruhr belegt Lünen damit den fünften Platz (teilgenommen haben 14 Kommunen).

- ◆ Im Sommer 2014 endete die NRW-Radtour in Lünen und sorgte durch großflächige Pressearbeit für positives Öffentlichkeitsaufsehen in Bezug auf das Radfahren in Lünen.
- ◆ Zudem bietet die Stadt Lünen eigene Radtouren an. Zu nennen sind: geführte Stadtführungen zu diversen Themen als Radtouren, eine Radtour mit dem Bürgermeister, sowie eine Radtour durch die Gärten am Tag der offenen Gartenpforte.

Weiter sind auch die Radpläne und Stadtsouvenirs zu nennen, die das Stadtmarketing verkauft. Insgesamt gibt es sieben Radpläne im Sortiment, die den Radverkehr in Lünen und Umgebung fördern. Als Souvenir gibt es den Sattelschoner, der die Fahrradfreundlichkeit Lünens unterstreicht. Das wesentliche Kartenmaterial ist der Radstadtplan für Lünen, welcher im Jahr 2012 veröffentlicht wurde und die wichtigsten Punkte und Wege für den Radverkehr in Lünen abbildet. Es wird aber auch eine breite Palette an Informationsmaterial vom Stadtmarketing zum Thema Radfahren und Radtouren in Lünen und Umgebung an Interessierte kostenlos herausgegeben.

Im Infrastrukturbereich wurde beispielsweise die Fußgängerzone für den Radverkehr geöffnet und der Leezenpatt umgesetzt. Dieser führt auf einer Länge von 6km von Norden nach Süden durch die Stadt.

Eine ausführlichere Zusammenstellung ist dem Anhang 8.1.2 zu entnehmen. Zusammenfassend ist festzuhalten, dass in Lünen bereits viel für den Radverkehr getan wird. Viele Maßnahmen wurden bereits umgesetzt und unterschiedliche Akteure eingebunden. Mit öffentlichkeitswirksamen Aktionen wie dem Drahteselmarkt oder dem STADTRADELN wird auch die Öffentlichkeit in das Thema des Radfahrens eingebunden.

3.3 Unfallgeschehen

Im Vergleich zu den starken Rückgängen bei der Zahl getöteter und verletzter Verkehrsteilnehmer insgesamt konnte der Radverkehr vom erreichten Sicherheitsgewinn im Straßenverkehr bisher nur unterdurchschnittlich profitieren. Anlass zur Sorge gibt, dass sich immer weniger Radfahrer im Straßenverkehr sicher fühlen. Das zeigt zumindest der Fahrrad-Monitor 2011, im Rahmen dessen nur etwas mehr als die Hälfte der befragten Personen sagten, dass sie sich im Straßenverkehr als Radfahrer sehr sicher oder meistens sicher fühlen. 2009 waren dies noch zwei Drittel aller Befragten.

Im Rahmen des Unfallgeschehens werden im Radverkehrskonzept die ermittelten Unfallhäufungsstellen übernommen. Dabei handelt es sich um Kreuzungen, bei denen die kritische Zahl an Unfällen in einem Jahr/ in drei Jahren überschritten wurde.

In Lünen konnten folgende Unfallhäufungsstellen identifiziert werden. Diese sind⁴³:

Tabelle 1: Unfallhäufigkeitsstellen in der Jahresübersicht und in der 3-Jahresübersicht (Quelle: Stadt Lünen)

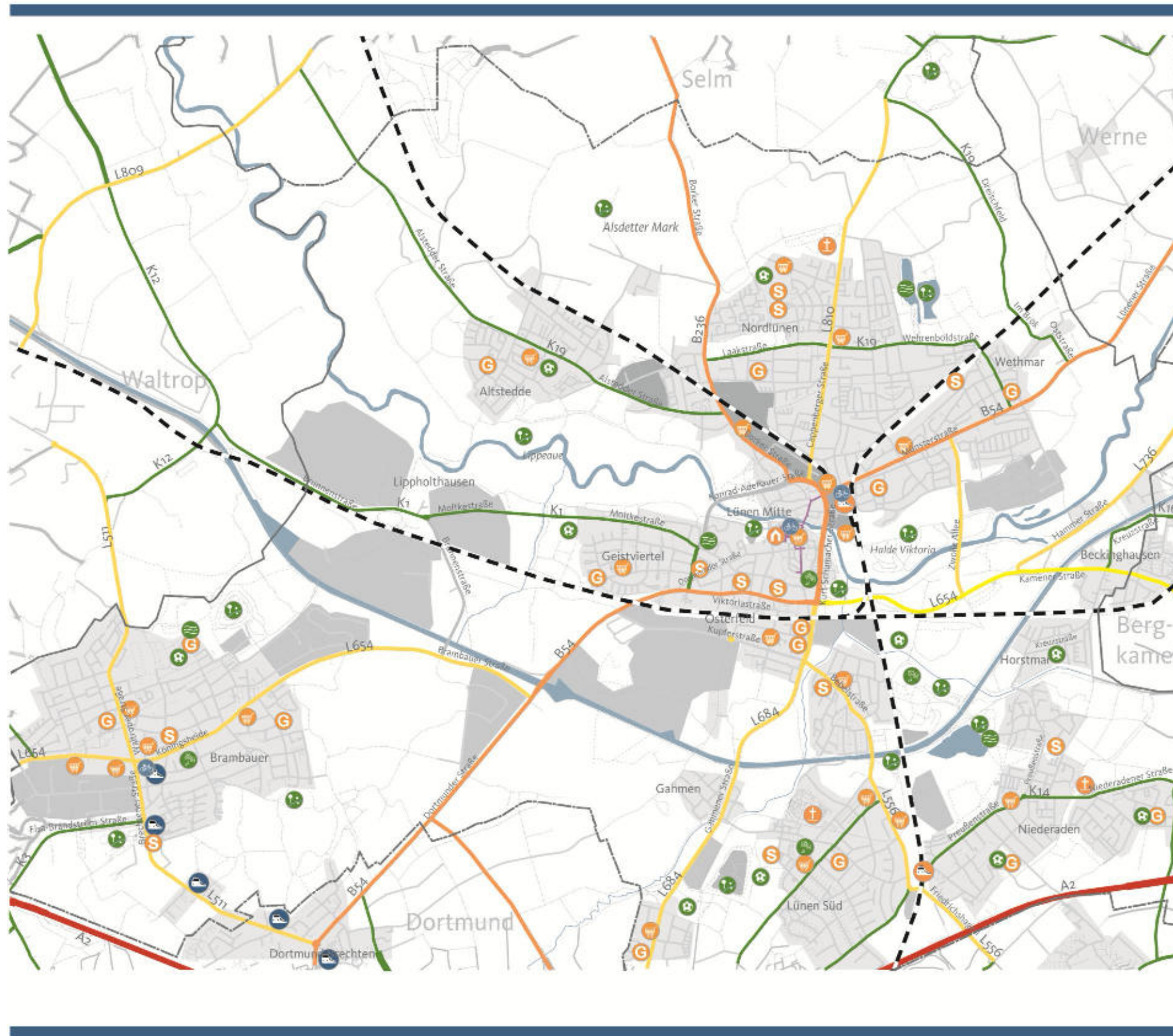
Straßenname	Jahr	Unfälle mit Radfahrern
Kurt-Schumacher-Straße / Münsterstraße	2011	3
Bebelstraße / Derner Straße	2011	2
Kurler Straße / Preußenstraße	2011	2
Laakstraße / Akazienstraße	2011	5
Zwoller Allee / Willi-Melchers-Straße	2011	1
Cappenberger Straße / Löwen-Köster-Straße / Schulstraße	2012	7
Königsheide / Rudolfstraße	2012	2
Kurt-Schumacher-Straße / Engelstraße / Merschstraße	2012	2
Kurt-Schumacher-Straße / Bismarckstr. / Horstmarer Str.	2012	3
Cappenberger Straße / Löwen-Köster-Straße / Schulstraße	2013	2
Steinstraße / Wehrenboldstraße (Kreisverkehr)	2011	1
	2012	2
	2013	2
Kreuzung Mengeder Straße / Königsheide / Brechtener Str.	2011	2
	2012	4
	2013	1

Gerade im Bereich des neuen Leezenpatts gab es zu Beginn eine Vielzahl an Unfällen. Diese sind darauf zurückzuführen, dass die Vorfahrtsregelung dieses neuen Elementes vielen Autofahrern noch nicht bewusst war.

Regelübertretungen und Unfälle können ein Indiz für Defizite in der Infrastruktur sein. Darauf weisen auch Erkenntnisse aus einer Untersuchung der BAST hin, in der festgestellt wurde, dass dort, wo sich im Einzelfall Unfallauffälligkeiten zeigen, meist entwurfstechnische Gegebenheiten zu verzeichnen sind, die sich unfallbegünstigend ausgewirkt haben. Diese gilt es im Rahmen des Maßnahmenkonzeptes RAD⁺ zu begleichen.

Die Jägerstraße soll als Unfallpunkt in die Betrachtung mit einbezogen werden, da es hier 2014 zu einem tödlichen Verkehrsunfall gekommen ist.

⁴³Quelle: Stadt Lünen



Maßnahmenkonzept RAD+ Stadt Lünen

Quellen und Ziele im Radverkehr

Quellen und Ziele	
	Siedlungsschwerpunkte
	Gewerbstandorte
	Grundschule
	weiterführende Schule
	Friedhof
	öffentliche Verwaltung
	Einkaufsmöglichkeiten
	Schwimmbad
	Kultureinrichtung
	Sportplatz/-halle
	Naherholungsgebiet
Verkehrsnetz	
	Autobahn
	Bundesstraße
	Landesstraße
	Kreisstraße
	Gemeindestraße
	Fuß- und sonstigen Wege
	Ortsschild
	Bahngleis
	Bahnhof
	Straßenbahnhaltestelle
	Radstation



Grundlage: OpenStreetMap

Karte 1: Quellen und Ziele im Radverkehr (eigene Darstellung)

4 Analyse der bestehenden Radwegeinfrastruktur

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurden unterschiedliche Merkmale, die für die Attraktivität des Radverkehrs in Lünen wichtig sind, betrachtet. Insgesamt wurde das zuvor erstellte, mögliche Radwegenetz⁴⁴ befahren. Insgesamt wurden dem entsprechend mehr Strecken betrachtet, als das entwickelte Radwegenetz für das Maßnahmenkonzept RAD+ (siehe Kapitel 5.1) enthält. In der Bestandsanalyse werden jedoch nur die Strecken dieses entwickelten Radwegenetzes betrachtet werden, um die Bestandssituation auf das Maßnahmenkonzept zu fixieren.

Da insbesondere im Alltagsverkehr großes Potenzial gesehen wird, fokussieren sich die folgenden Kapitel auf die Infrastrukturen für den Alltagsverkehr. Das Netz für den Freizeitverkehr wird ergänzend betrachtet werden. Abschließend wird auf die Situation der Fahrradabstellanlagen im Bereich der Innenstadt eingegangen.

4.1 Bestehende Führungsformen in Lünen

Insgesamt gibt es eine sehr große Vielfalt an Führungsformen in Lünen. Die Verteilung und die Häufigkeit des Wechsels variiert im Stadtgebiet. Insbesondere aus einem häufigen Wechsel zwischen Führungsformen auf dem Hochbord oder auf der Straße resultieren Verunsicherungen bei allen Verkehrsteilnehmern. Insbesondere am zentralen Ring um die Innenstadt gibt es beispielsweise viele unterschiedliche Führungsformen (siehe Karte 2).

Im Alltagsnetz (insgesamt etwa 133 km) verteilen sich die Führungsformen wie folgt:

Tabelle 2: Verteilung der Führungsformen im Alltagsnetz (eigene Darstellung)

Führungsform / Kombination	Länge	Anteil
Benutzungspflichtige Infrastruktur auf dem Bordstein		
<i>Gemeinsamer Geh- und Radweg</i> (in beide Fahrrichtungen gleich)	17,3 km	13,0 %
Getrennter Geh- und Radweg (in beide Fahrrichtungen gleich)	7,6 km	5,7 %
Gemeinsamer/Getrennter Geh- und Radweg	0,7 km	< 1 %
Radweg (in beide Fahrrichtungen gleich)	0,9 km	< 1 %
Einseitiger Gemeinsamer Geh- und Radweg/ Radweg im Zweirichtungsverkehr	10,5 km	7,9 %
Beidseitige Gemeinsamer/Getrennter Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	2,1 km	1,6 %

⁴⁴ Bestehend aus den Wegen des Fahrradstadtplans

Zusätzlich angebotene Infrastruktur auf dem Bordstein		
Gehweg „Radfahrer frei“ (in beide Fahrrichtungen gleich)	5,0 km	3,8 %
Anderer Radweg (in beide Fahrrichtungen gleich)	1,4 km	1,1 %
Gehweg „Radfahrer frei“/ anderer Radweg	0,6 km	< 1 %
Führung im Straßenraum		
<i>Mischverkehr</i>	42,3 km	31,5 %
markierte Radinfrastruktur (in beide Fahrrichtungen) (Schutzstreifen/ Radfahrstreifen)	2,0 km	1,5 %
Fahrradstraße	2,0 km	1,5 %
Kombinierte Führung im Straßenraum und auf dem Bordstein		
Benutzungspflichtige Infrastruktur auf dem Bordstein & Führung im Straßenraum	3,6 km	2,7 %
zusätzlich angebotene Infrastruktur auf dem Bordstein & Führung im Straßenraum	2,3 km	1,7 %
zusätzlich angebotene & benutzungspflichtige Infrastruktur auf dem Bordstein	3,0 km	2,3 %
Sonstige Führungsformen		
Fußgängerzone (für Radfahrer freigegeben)	0,6 km	< 1 %
<i>Führung über Grünverbindungen</i>	29,8 km	22,4 %
Sonstige Führungsformen	0,5 km	< 1 %
Kein Weg vorhanden	1,0 km	< 1 %

Bei der Betrachtung der räumlichen Verortung der unterschiedlichen Führungsformen fällt auf, dass gerade im Zentralen Bereich der Stadt (Innenstadt und Umgebung) häufig ein Wechsel zwischen den Führungsformen stattfindet. Dies ist den gewachsenen Strukturen und den sich in der Vergangenheit ändernden Anforderungen an Radwege und die wechselnden Einstellungen und Ansichten zur Führung von Radfahrern geschuldet. Als Vergleich wird Brambauer als ein Stadtteil herangezogen, wo die Führungsformen sich sehr homogener und somit auch eindeutiger gestalten.

Die Führungsformen im Freizeitnetz sind insgesamt und in ihrer räumlichen Verteilung betrachtet einheitlicher. Über lange Strecken ist die gleiche Führungsform (gemeinsame Geh- und Radwege oder nicht beschilderte Grünverbindungen) vorzufinden. Dies ist besonders auf die vielen straßenunabhängigen Führungen zurückzuführen.

4.2 Benutzungspflichtige Radwege

An benutzungspflichtige Radwege werden besondere Anforderungen gestellt. Dies betrifft insbesondere das Gefahrenpotenzial und die bestehende Beschaffenheit (Befahrbarkeit) des Radwegs. Ein wichtiges Indiz ist hier die Breite. Zu schmale Radwege entlang von Straßen schränken ein zügiges Vorankommen für Radfahrer ein und können zu Konflikten führen (z.B. zu geringe Flächen zum Ausweichen). Im Rahmen der Bestandsanalyse wurden die benutzungspflichtigen Radwege in Hinblick auf Ihre bestehenden Breiten untersucht. Auch wurde – wo möglich⁴⁵ – die bestehende Führungsform mit dem Gefahrenpotenzial und den daraus abzuleitenden, empfohlenen Führungsformen ermittelt. Auf diese Weise wurden Straßenzüge, bei denen eine Überregulierung vorliegt und Radfahrern ohne besondere Gefahrenlage die Nutzung der Fahrbahn verwehrt wird, identifiziert. Auch Netzlücken konnten auf diese Weise ermittelt werden (vgl. Kapitel 4.3). Eine Überregulierung konnte auf einer Strecke von etwa 7,5 km festgestellt werden (siehe *Karte 3* und *Karte 4*).

Fast in 1/3 des Alltagsnetzes wird der Radverkehr entlang von Straßen auf benutzungspflichtigen Wegen geführt. Die notwendigen Breiten nach StVO erfüllen hierbei etwa 80 % (38,5 km), die Regelbreiten nach ERA 2010 erfüllen nur etwa 50 % (24,7 km) der Strecken, auf denen benutzungspflichtige Radwege bestehen (einseitig/beidseitig). Vor dem Hintergrund der Zielsetzung (siehe Kapitel 5.2.1) ist auch die Betrachtung der Erfüllung der Regelbreiten nach ERA 2010 wichtig (siehe *Karte 5* und

Karte 6).

4.3 Netzlücken

Die Verknüpfung zwischen Netz, bestehender Führungsform und der Einschätzung des Gefahrenpotenzials (Belastungsbereiche nach ERA 2010) zeigt Netzlücken auf (siehe *Karte 4*). Netzlücken sind hier als Abschnitte definiert, in denen entweder kein Weg besteht oder dem Radverkehr trotz hoher Gefahrenlage (Verkehrsaufkommen und Geschwindigkeit) keine separate Infrastruktur zugewiesen ist. Insgesamt haben die Netzlücken im Alltagsnetz eine Länge von etwa 6,6 km, im Freizeitnetz von 2,2 km (550 m überschneiden sich hierbei).

Im Alltagsnetz konnten sieben Netzlücken ermittelt werden (siehe *Tabelle 3*). Im Freizeitverkehr wurde drei Netzlücke identifiziert (siehe *Tabelle 4*). Diese sollen hier kurz beschrieben werden

⁴⁵ Abgeschätzt wurde das Gefahrenpotenzial an den klassifizierten Straßen, da hier häufig Belastungszahlen vorlagen. Zudem ist hier mit einem hohen Verkehrsaufkommen und damit einem erhöhten Gefahrenpotenzial zu rechnen. Der zentrale Innenstadtring wurde in seiner Gesamtheit betrachtet. Tempo-30-Zonen ergänzt.

Tabelle 3: Netzlücken im Alltagsnetz (eigene Darstellung)

Abschnitt	Beschreibung
<p>Kurt-Schumacher-Straße (B54) zwischen Viktoriastraße und Stadttorstraße</p>	<p>Die zulässige Höchstgeschwindigkeit für den motorisierten Verkehr beträgt in diesem Abschnitt 70km/h. Das Verkehrsaufkommen liegt bei fast 2.500 Fahrzeugen in der Spitzenstunde. Aus diesem Grunde ist eine Trennung zwischen dem Radverkehr und dem motorisierten Verkehr notwendig.</p> <p>Aktuell gibt es jedoch in eine Fahrtrichtung keinen benutzungspflichtigen Radweg. Hier besteht ein anderer Radweg.</p> <p>Auf diesem Abschnitt ist eine standardgerechte Radinfrastruktur getrennt vom Kfz-Verkehr zu schaffen.</p> <p>Länge: 350 m</p>
<p>Konrad-Adenauer-Straße zwischen Viktoriastraße und Lippebrücke</p>	<p>Zulässige Höchstgeschwindigkeiten und Belastungszahlen machen eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr notwendig. Aktuell können Radfahrer teilweise einen anderen Radweg nutzen. Auf weiteren Abschnitten gibt es einen Mehrzweckstreifen, der genutzt werden kann, jedoch teilweise von parkenden Fahrzeugen mit genutzt wird.</p> <p>Eine einheitliche und eindeutige Führung des Radverkehrs wäre auf diesem Abschnitt wünschenswert.</p> <p>Länge: 850 m</p>
<p>Borker Straße Zwischen Kurt-Schumacher-Straße und Ladestraße</p>	<p>Geschwindigkeiten und Belastungszahlen machen eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr notwendig. Heute wird der Radverkehr im Mischverkehr sowie auf sehr schmalen Gehwegen geführt.</p> <p>Hier ist eine Verbesserung der Situation für den Radverkehr notwendig.</p> <p>Länge: 325 m</p>




Abschnitt	Beschreibung	
Lanstroper Straße zwischen Ortsein-/ ausgang und Gemarkungsgrenze	<p>Die zulässige Höchstgeschwindigkeit für den motorisierten Verkehr beträgt in diesem Abschnitt 100km/h. Aus diesem Grunde erscheint eine Trennung zwischen dem Radverkehr und dem motorisierten Verkehr notwendig.</p> <p>Aktuell besteht keine separate Führung für den Radverkehr.</p> <p>Länge: 350 m</p>	
Gelände der ehemaligen Zeche Viktoria Zwischen Merschstraße und Westfaliastraße	<p>Heute besteht zwischen der Kurt-Schumacher-Straße und der Zwolle-Allee über das ehemalige Gelände der Zeche Viktoria ein Schleichweg, der durch eine Unterführung erreicht werden kann.</p> <p>Das Radverkehrsnetz sieht hier für den Alltagsverkehr die Führung einer Ost-West-Verbindung vor.</p> <p>Diese Strecke wäre auch für den Freizeitverkehr von wichtiger Bedeutung.</p> <p>Länge: 950 m</p>	
Gahmener Straße Zwischen Bebelstraße und Im Sauerfeld	<p>Heute wird der Radverkehr auf der Gahmener Straße zwischen der Bebelstraße und der Straße Im Sauerfeld im Mischverkehr geführt. Bei den Belastungszahlen und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h, ist eine Trennung vom Kfz-Verkehr sinnvoll.</p> <p>Länge: 1.500 m</p>	
Brambauerstraße Zwischen Dortmunder Straße und Am Brambusch	<p>Heute wird der Radverkehr auf der Brambauer Straße zwischen der Dortmunder Straße und der Straße Am Brambusch auf Mehrzweckstreifen geführt. Bei den Belastungszahlen und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, ist eine Trennung vom Kfz-Verkehr zu empfehlen.</p> <p>Länge: 2.300 m</p>	

Tabelle 4: Netzlücken im Freizeitnetz (eigene Darstellung)

Abschnitt	Beschreibung	
Dreischfeld (K19) zwischen Richard- Schirrmann-Weg und Gemarkungsgrenze	<p>Die Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs betragen in diesem Abschnitt 70km/h. Aus diesem Grunde erscheint eine Trennung zwischen dem Radverkehr und dem motorisierten Verkehr notwendig. Alternativ ist die Reduzierung der Geschwindigkeit zu prüfen; die Möglichkeit ist dann von dem Kfz-Verkehrsaufkommen abhängig.</p> <p>Aktuell besteht keine separate Führung für den Radverkehr.</p> <p>Länge: 400 m</p>	

Hönninghauser Straße zwischen Ende Hönninghauser Straße und Bergstraße	Der Abschnitt zwischen der Hönninghauser Straße und der Bergstraße ist im kommunalen Freizeitnetz definiert. Aktuell besteht eine Art Trampelpfad, der für Radfahrer nur unzureichend befahrbar ist. Länge: 1.200 m
In den Hülsen Zwischen In den Hülsen und Am Calversbach	In Brambauer verläuft ein Abschnitt des kommunalen Freizeitnetzes hinter der Einfamilienhaus-Siedlung. Aktuell besteht eine Art Trampelpfad, der für Radfahrer nur unzureichend befahrbar ist. Länge: 600 m

4.4 Querungshilfen zur Freigabe linker Radwege (Zweirichtungsradwege)

Die VwV-StVO schreibt in Bezug auf die Freigabe linker Radwege vor, dass „am Anfang und am Ende einer solchen Anordnung [...] eine sichere Querungsmöglichkeit der Fahrbahn zu schaffen [ist]“ (II zu Absatz 4 Satz 3 und 4 VwV-StVO). Bei der Notwendigkeit einer Querungshilfe wird auf die ERA 2010 zurückgegriffen. Diese gibt die Empfehlung, dass Querungsanlagen in der Regel notwendig sind, wenn bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von bis zu 50km/h die Verkehrsstärke bei mehr als 1.000 Kfz/h oder bei über 50 km/h bei 500 Kfz/h liegt.

Bei der Betrachtung der freigegebenen Linken Radwege entlang von Straßen hat sich eine Stelle aufgetan, bei der eine Querungshilfe notwendig wäre (siehe

Karte 7):

- Cappenberger Straße (Höhe Am Vogelsberg): Hier besteht heute keine Querungshilfe, um auf den östlich gelegenen Zweirichtungsradweg zu gelangen. Bei einer Geschwindigkeit von 50km/h und einem Verkehrsaufkommen von etwa 650 Kfz/h ist eine Querungshilfe nicht unmittelbar notwendig. Eine Querungshilfe sollte jedoch in Betracht gezogen werden, da die zulässige Höchstgeschwindigkeit im weiteren Verlauf erhöht wird.

4.5 Weitere Problemstellen im Radverkehrsnetz

Um weitere Problemstellen im Radwegenetz in Lünen zu ermitteln, wurde auf unterschiedliche Quellen zurückgegriffen. Zum einen wurde auf die Mängelliste des ADFC Lünen zurückgegriffen. Hierin enthalten sind beispielsweise Belagsschäden, lange Wartezeiten an Lichtsignalanlagen oder fehlende Beleuchtungen. Auch die Anmerkungen, die im Rahmen des Projektes STADTRADELN im Jahr 2014 online eingegeben wurden, und die Anmerkungen aus den beiden Beteiligungsverfahren wurden integriert. Zuletzt wurden im Rahmen der Bestandsaufnahme erhobene Problemstellen hinzugefügt. Ein Anspruch auf Vollständigkeit wird nicht erhoben. Insgesamt wurden folgende Problemschwerpunkte ermittelt⁴⁶ (siehe Karte 7):

⁴⁶ Eine detaillierte Auflistung dieser Stellen ist den Tabellen des Anhangs 8.2 zu entnehmen.

- Konflikte im Kreuzungsbereich: hierin enthalten sind beispielweise lange Wartezeiten und ungünstige Umlaufzeiten für Radfahrer, fehlende abgesenkte Bordsteine oder starke Verschwendung von Radwegen, die das Sichtverhältnis zwischen Radfahrern und Autofahrern beeinträchtigen.
- Fehlendes Sinnbild Fahrrad in der Signalisierung: hier sind Lichtsignale betroffen, an denen heute meist nur ein Fußgängerpiktogramm zu sehen ist, der Radverkehr aber auch zukünftig diese Signalisierung nutzen soll (siehe Kapitel 2.3).
- Ungeklärte Situationen: hierin enthalten sind ungeklärte Situationen, die bei Radfahrern und anderen Verkehrsteilnehmern zu unsicherem Verhalten und damit zu gesteigerten Konflikten führen können. Hierin enthalten sind zum Beispiel Knotenpunkte, in denen die Führung oder die Vorfahrtsregelung sichtbar ist, oder Radwege, die enden und bei denen die weitere Führung nicht ersichtlich ist.
- Konflikte durch Poller, Masten etc.: Poller können Gefahrenpunkte für Radfahrer darstellen, insbesondere wenn diese nur schwer sichtbar sind und den Radweg unverhältnismäßig einengen.
- Schadhafte Wegeoberfläche: hierin enthalten sind Stellen, die beispielsweise durch Wurzelaufläufe schwer befahrbar sind oder bei denen der Belag in bestimmten Jahreszeiten zu Rutschgefahr führt.
- Schadhafte Markierungen: Furtmarkierungen und Roteinfärbungen von Radinfrastrukturen sind wichtig, um die Eindeutigkeit zu gewährleisten. Insbesondere in Knotenpunkten sind Furtmarkierungen und ggf. Rotmarkierungen zur Erhöhung der Sicherheit wichtig.
- Fehlende Querungshilfe: hierunter fallen Straßenabschnitte, auf denen aufgrund der Belastungszahlen und der Geschwindigkeit eine Querungshilfe für den Radverkehr notwendig wäre und an denen gleichzeitig Knotenpunkte im definierten Radwegenetz bestehen. Stellen, an denen heute noch keine Querungshilfe besteht, sind markiert.
- Fehlende Querungshilfe zur Freigabe linker Radwege: siehe Kapitel 4.4
- Fehlende Beleuchtung

Bei der Auswertung der im Rahmen der Beteiligung oder vom ADFC und den Bürgern angemerkten Problemstellen stach heraus, dass viele ungeklärte oder als problematisch empfundene Situationen daraus resultieren, dass Führungsformen sowohl auf der Strecke, als auch in Knotenpunkten wenig bekannt und eingeübt sind. Hier ist mit Kampagnenarbeit gegen zu wirken.



Abbildung 5: Punktuelle Problemstellen (eigene Bilder)

4.6 Fahrradparken im zentralen Innenstadt- und Bahnhofsbereich

Bei einer Ortsbesichtigung in der Lüner Innenstadt wurden insgesamt fast 700 Fahrradabstellplätze aufgenommen (siehe

Karte 8). Dabei wurde die Art der Abstellanlage aufgenommen, die Kapazität, der Zustand sowie der mögliche Witterungsschutz. All diese Dinge bilden die Qualität der Anlagen im Bereich der Sicherheit und damit der Attraktivität von Abstellanlagen wieder.

Unterschieden wurde dabei zwischen drei Arten von Abstellanlagen, die sich im Bereich von Halt, Diebstahlschutz und Anfahrmöglichkeiten unterscheiden (siehe *Tabelle 5*).

Mehr als die Hälfte der untersuchten Abstellanlagen haben einen Witterungsschutz (etwa 55 %), was vergleichsweise viel ist. Das erhöht die Attraktivität der Abstellanlagen in Lünen. Im untersuchten Bereich existieren neben den öffentlichen Stellplätzen auch zwei Radstationen. Eine befindet sich am Hauptbahnhof, die andere im Gebäude des Kinos in direkter Umgebung der Einkaufsstraße. Diese bieten neben dem Abstellen auch weitere Serviceleistungen an.

Hinsichtlich der Neigung sind die vorhandenen Fahrradabstellanlagen passend eingerichtet. Die bestehenden öffentlichen Fahrradabstellanlagen sind meist ein Anlehnbügel oder Anlehnbügel mit Vorderadhalterung. Da diese Formen eine gute Standsicherheit bieten, lässt sich diese als gut bewerten. Die meisten vorhandenen Fahrradabstellanlagen ermöglichen es, das Rad sowohl am Reifen, als auch am Rahmen zu befestigen. Zum Diebstahlschutz tragen auch die übersichtlichen Standorte der Abstellanlagen bei. Mehr als die Hälfte der untersuchten Abstellanlagen haben einen Witterungsschutz (etwa 55%), was vergleichsweise viel ist.

Die Achsabstände zwischen den vorhandenen Fahrradständern in Form von Anlehnbügeln sowie in Form von Anlehnbügeln mit Vorderradhalterungen entsprechen weitgehend den Standards der FGSV zum Fahrradparken⁴⁷. Die bestehenden Vorderradhalter wurden jedoch meist mit geringeren Achsabständen installiert. Deswegen bieten sie eine geringere Zugänglichkeit und Standfestigkeit.

⁴⁷ Vgl. FGSV (2012)

Tabelle 5: Überblick über Typen von Abstellanlagen (eigene Darstellung)

Art der Abstellanlage	Beschreibung	
Klassischer Anlehnbügel	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Halt: gut ▪ Diebstahlschutz: hoch ▪ Anfahrmöglichkeiten: von beiden Seiten 	
Anlehnhalter mit Vorderradhalterung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Halt: sehr gut ▪ Diebstahlschutz: hoch ▪ Anfahrmöglichkeiten: einseitig 	
Vorderradhalter	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Halt: schlecht ▪ Diebstahlschutz: gering ▪ Anfahrmöglichkeiten: einseitig 	

Tabelle 6: Bestandssituation Abstellanlagen Lünen Bahnhof und Innenstadt (eigene Erhebungen)

Art der Abstellanlage	Anzahl	Prozent	Davon mit Witterungsschutz
Klassischer Anlehnbügel	363	50 %	91
Anlehnhalter mit Vorderradhalterung	312	43 %	253
Vorderradhalter	16	2 %	0
Doppelstockparksystem mit Vorderradhalterung (Radstation)	36	5 %	36
<i>Summe</i>	<i>727</i>	<i>100 %</i>	<i>380</i>

4.6.1 Bahnhof und ÖPNV-Haltestellen

Fahrradabstellanlagen erweitern den Einzugsbereich von Bahnhöfen und ÖPNV-Haltestellen gegenüber der fußläufigen Erschließung sowohl im städtischen Bereich als auch in dünner besiedelten Bereichen um ein Vielfaches. Eine überdurchschnittliche Bike&Ride-Nachfrage kann sich an Endbahnhöfen und -haltestellen sowie an Tarifgrenzen ergeben. Die Kapazität der Abstellanlagen orientiert sich im Regelfall an der aktuellen Nachfrage und bei wichtigen Stationen und Neuplanungen nach einem zu ermittelnden Potenzial.

Lünen liegt im Geltungsbereich des Ruhr-Lippe-Tarifes und ist gleichzeitig ein Übergangsbereich zwischen dem VRL und VRR. Deshalb stellt der Radverkehr eine sparsame Alternative bei den Geltungsbereichsübergängen dar. Zusätzlicher Bedarf an den Fahrradabstellanlagen besteht somit meist tagsüber im Bereich von langfristigen Parkdauern.

Das weist darauf hin, dass sowohl in städtischen Bereichen als auch im Umland der Innenstadt in Lünen ein hoher Bedarf an Bike&Ride Konzepten gegeben sein könnte. Das bestätigen auch die Auslastungen der Radstation am Bahnhof. Gleichzeitig stellt dieser Punkt eine große Chance zur Förderung des Radverkehrs in der Stadt dar.

Zentral sind die umzäunte Fahrradstation und der öffentlich und frei zugängliche Fahrradparkplatz am Busbahnhof. Die Kapazität entspricht insgesamt 349 Fahrradabstellanlagen. Fast alle (295 Stück) sind mit einem Witterungsschutz ausgestattet.

Die Radstation am Hauptbahnhof ist mithilfe eines Chips (Pfand notwendig) 24 Stunden zugänglich; die regulären Öffnungszeiten sind von 6.30 bis 18.00 Uhr (montags bis freitags). Der Chip ist gegen einen Pfand zu erhalten. Die Räder stehen hier in einem umzäunten Bereich, wetterfest und in stabilen Fahrradständern. Bewacht werden die Räder in den Öffnungszeiten. Am Wochenende hat die Station geschlossen. Die Auslastung ist nach Angaben der Betreiber sehr hoch. Das haben auch Besuche der Anlage zu unterschiedlichen Tageszeiten gezeigt. Etwa 170 Stellplätze befinden sich hier.

Die in der Umgebung des Bahnhofs stehenden Fahrradabstellanlagen weisen einen optimalen Standort auf, da sie eine direkte Erreichbarkeit des Bahnhofes und der Bushaltestellen neben dem Bahnhof sicherstellen. Die Intermodalität in Lünen wird damit gefördert.

Besonders im Umfeld der Radstation sowie am Busbahnhof und im rückliegenden Bereich des Bahnhofsgebäudes sind Fahrräder außerhalb der Abstellanlagen zu finden. An Bushaltestellen wurden im Rahmen der Befahrungen keine wild abgestellten Fahrräder festgestellt.

4.6.2 Zentraler Innenstadtbereich

Der Bereich der zentralen Innenstadt umfasst im Rahmen des Maßnahmenkonzeptes RAD⁺ die Fußgängerzone mit ihren direkten Nebenstraßen. Die Abstellanlagen konzentrieren sich hier besonders im südlichen Teil der Münsterstraße und auf der Lange Straße sowie der naheliegender Umgebung. Hier stehen insgesamt 378 öffentliche Fahrradständer zur Verfügung. Hier haben im Vergleich zum Bahnhofsbereich nur 20 % der Abstellanlagen einen Witterungsschutz.

Im innerstädtischen Einkaufsbereich stehen im Straßenraum neben der Radstation eher kleine Fahrradparkplätzen zur Verfügung. Da die Fußgängerströme sich auf die Lange Straße konzentrieren, ist das Befahren für Radfahrer hier verboten. Die Abstellanlagen entlang der Langen Straße können so meist nur schiebend oder durch das Nutzen von Nebenstraßen erreicht werden. Die innerstädtischen Fahrradabstellanlagen sind gut einsehbar platziert, sodass allgemein das subjektive Sicherheitsgefühl gefördert wird.

Diebstahlschutz und Lademöglichkeiten sind besonders für Pedelecs oder Elektrofahrräder von Bedeutung. Die Abstellanlagen in der Innenstadt weisen meist einen guten Diebstahlschutz auf. Öffentliche Lademöglichkeiten gibt es in der Lünen Innenstadt noch nicht.

Die Radstation in der City fasst 80 Fahrräder. Auch hier sind die Abstellanlagen überdacht, befinden sich jedoch nicht in einem umzäunten Bereich. Stammkunden können einen Schlüssel erhalten, um auch außerhalb der Öffnungszeiten sichere Stellplätze zu erreichen. Geöffnet hat die Station montags bis freitags zwischen 9.00 und 18.00 Uhr. Auch hier werden Bewachung, Fahrradverleih sowie ein Werkstadt-service angeboten. Die Station hat nach Angaben der Betreiber offene Kapazitäten.

Die Standorte der vorhandenen Fahrradabstellanlagen liegen günstig und erschließen große Teile der Innenstadt in Bezug auf die unterschiedlichen Nachfragegruppen (siehe *Karte 9*). Ein großer Teil steht in direkter Nähe zu oder in der Fußgängerzone sowie an innerstädtischen ÖV-Haltestellen bereit.

Trotz der hohen Anzahl an Abstellanlagen sind immer wieder wild abgestellte Fahrräder zu beobachten. Wild abgestellte Fahrräder wurden insbesondere im Kreuzungsbereich der Lippe und der Langen Straße sowie entlang der Marktstraße festgestellt werden (siehe *Karte 8*). Dies ist besonders an Markttagen ausgeprägt.

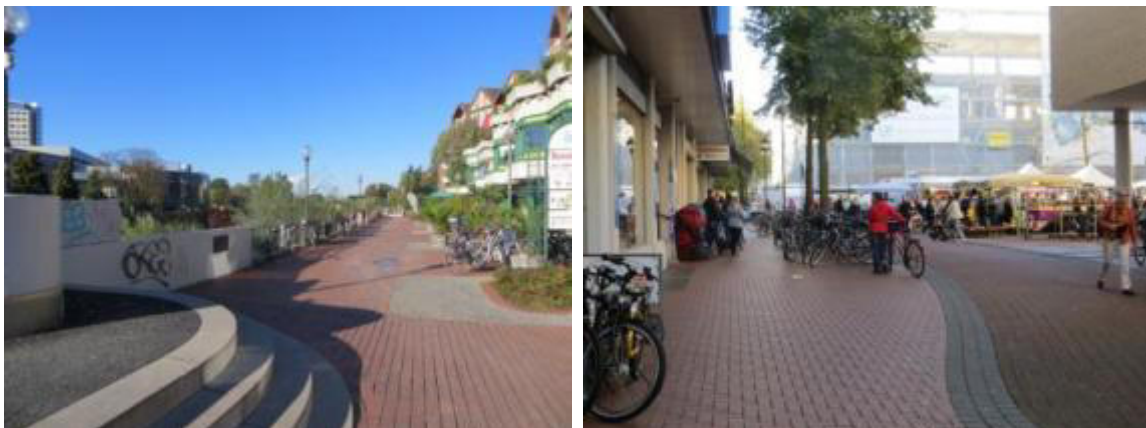
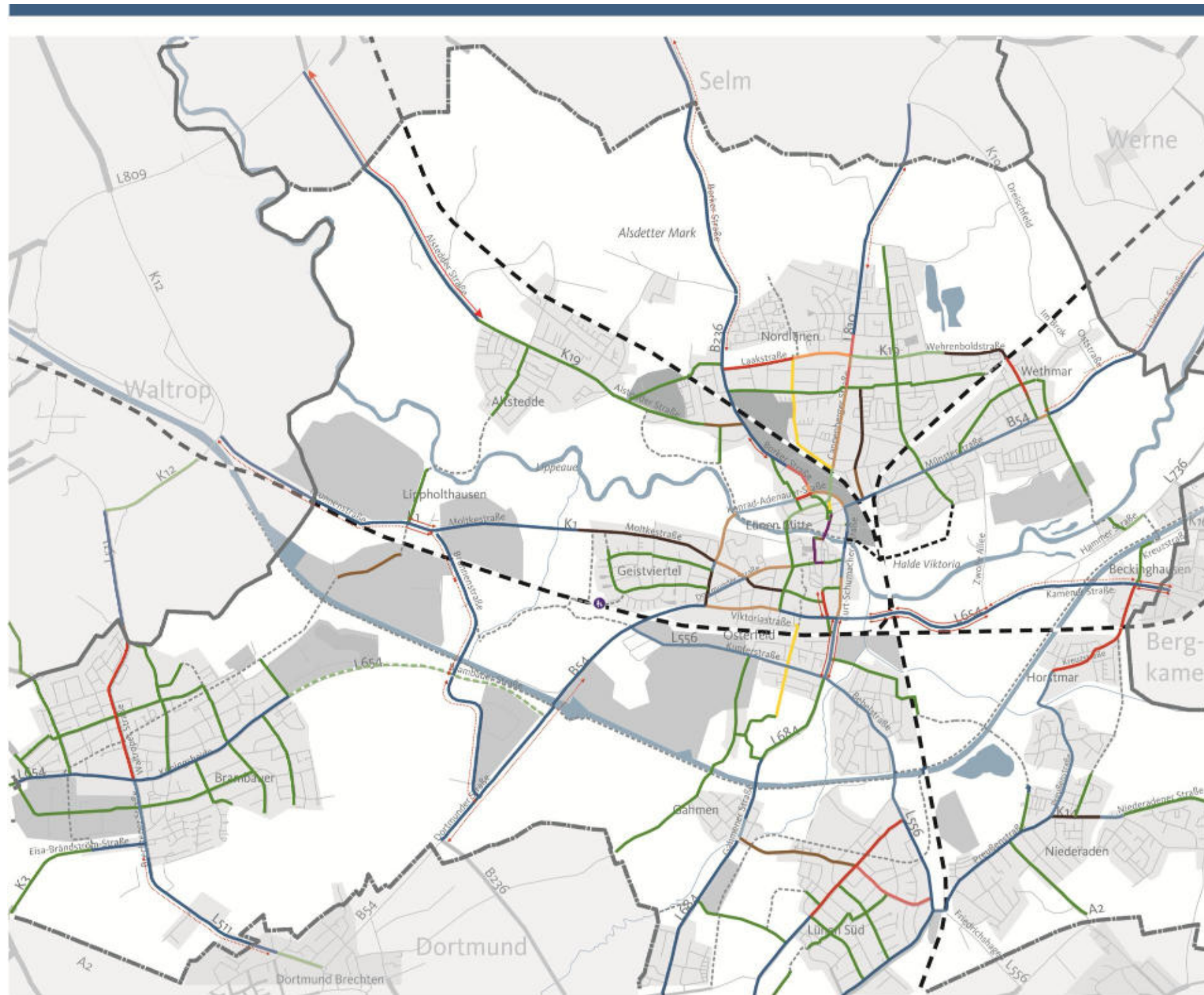


Abbildung 6: Wild abgestellte Räder in der Innenstadt (eigene Bilder)

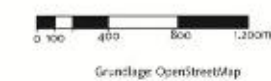
Alle innerstädtischen Anlagen sind durch Straßenbeleuchtung gut sichtbar. Da es eine Vielzahl unterschiedlicher Formen und Farben der Fahrradabstellanlagen gibt, kann nicht von einem einprägsamen Design gesprochen werden. Dies führt dazu, dass die vorhandenen innerstädtischen Abstellanlagen schwer wahrnehmbar und lesbar sind. Für den Bereich der Fußgängerzone hat die Stadt Lünen bereits Anforderungen an Abstellanlagen definiert und ein Modell ausgewählt.



Maßnahmenkonzept RAD+ Stadt Lünen

Bestehende Führungsformen im Alltagsnetz

- Benutzungspflichtige Infrastruktur auf dem Bordstein (in beide Fahrrichtungen)**
 - Gemeinsamer Geh- und Radweg
 - Getrennter Geh- und Radweg
 - Gemeinsamer/Getrennter Geh- und Radweg
- Zusätzlich angebotene Infrastruktur auf dem Bordstein (in beide Fahrrichtungen)**
 - Gehweg „Radfahrer frei“
 - Anderer Radweg
 - Gehweg „Radfahrer frei“/ anderer Radweg
- Führung im Straßenraum (in beide Fahrrichtungen)**
 - Mischverkehr
 - markierte Radinfrastruktur (Schutzstreifen/ Radfahrstreifen)
 - Fahrradstraße
 - Mehrzweckstreifen
- Führung im Straßenraum und auf dem Bordstein in unterschiedliche Fahrrichtungen**
 - Benutzungspflichtige Infrastruktur auf dem Bordstein & Führung im Straßenraum
 - zusätzlich angebotene Infrastruktur auf dem Bordstein & Führung im Straßenraum
 - zusätzlich angebotene & benutzungspflichtige Infrastruktur auf dem Bordstein
- Sonstige Führungsformen**
 - Fußgängerzone (für Radfahrer freigegeben)
 - Sonstige Führungsformen (ins. Grünwege)
 - keine Infrastruktur vorhanden
 - im Zweirichtungsverkehr (gestrichelt: ohne Radinfrastruktur auf der anderen Straßenseite)
 - ausschließlich Gehweg



Stand: Januar 2015

Karte 2: Bestehende Führungsformen in Lünen (eigene Darstellung und Erhebung)



Maßnahmenkonzept RAD+ Stadt Lünen

Anforderungen nach StVO im Alltagsnetz

konform mit den Breitenanforderungen der StVO?

Führungen entlang von Straßen

- Ja
- Nein
- teilweise
- - - - - Führungen fernab von Straßen*
- - - - - Ja
- - - - - Nein

Benutzungspflicht in Tempo30-Zonen

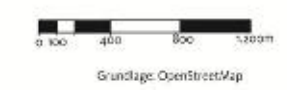
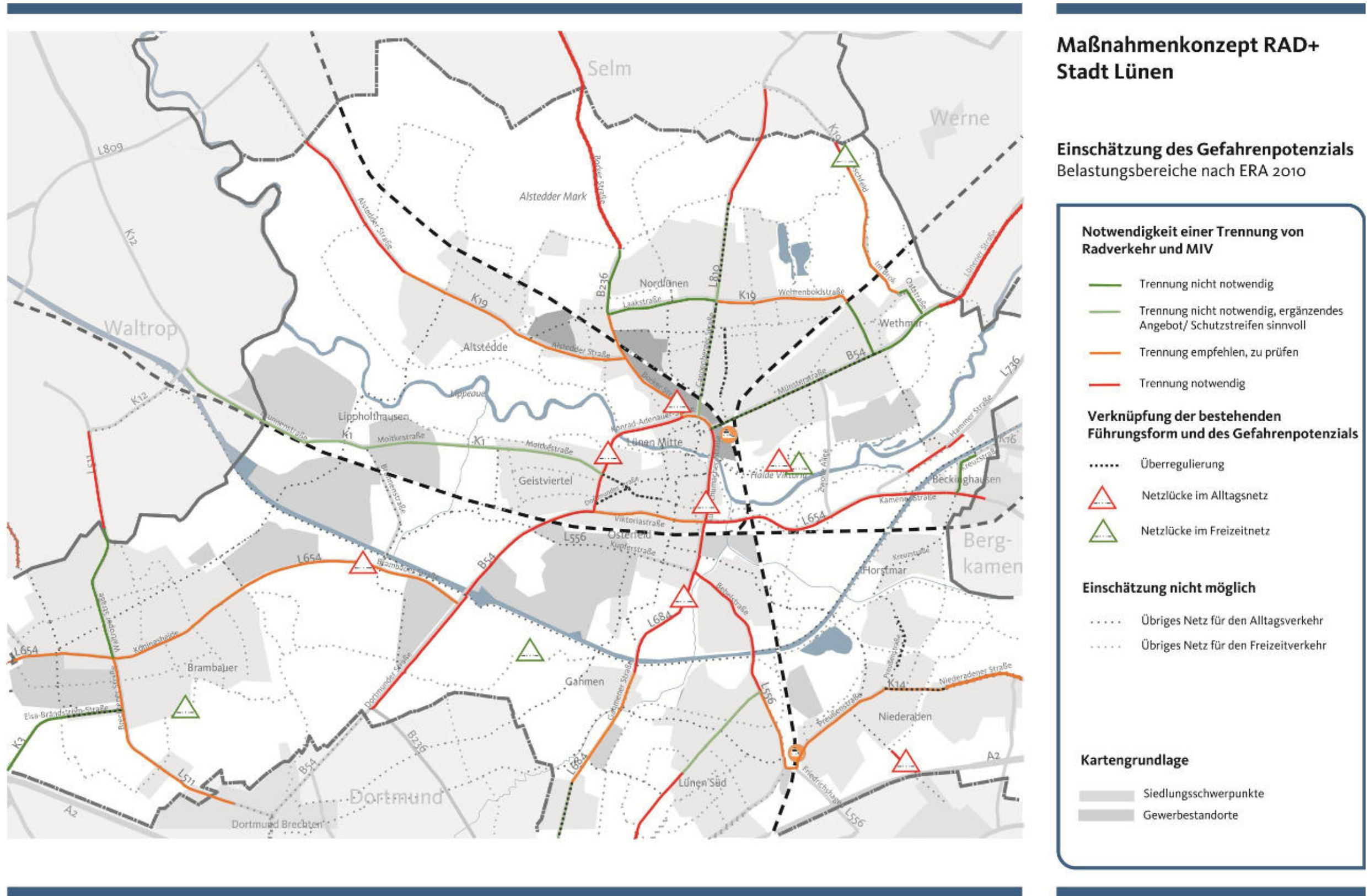
- Abschnitte, auf denen eine Benutzungspflicht in Tempo30-Zonen besteht
- Abschnitte, auf denen in einer Tempo30-Zonen Schutzstreifen/ Radfahrstreifen markiert sind

* ausgegangen wurde von gemeinsamen Geh- und Radwegen und somit von einer Breite von 2,50 m (innerorts)/ 2,00 m (außerorts)



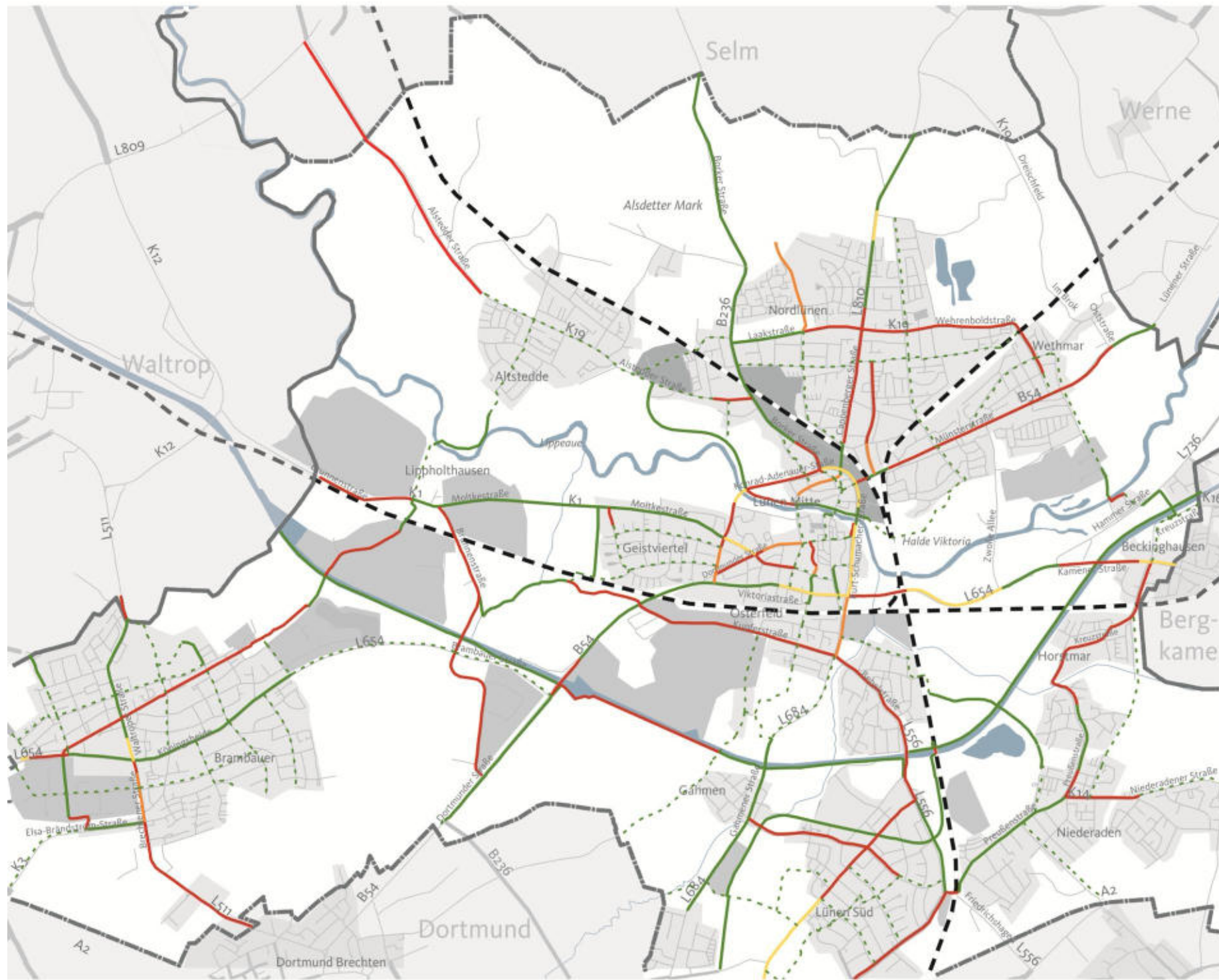
Stand: Januar 2015

Karte 3: Anforderungen nach StVO im Alltags- und Freizeitnetz (eigene Darstellung und Erhebung)



Stand: Juni 2015

Karte 4: Einschätzung des Gefahrenpotenzials - Belastungsbereiche nach ERA 2010 (eigene Darstellung)



Maßnahmenkonzept RAD+ Stadt Lünen

Anforderungen nach ERA 2010 im Alltagsnetz

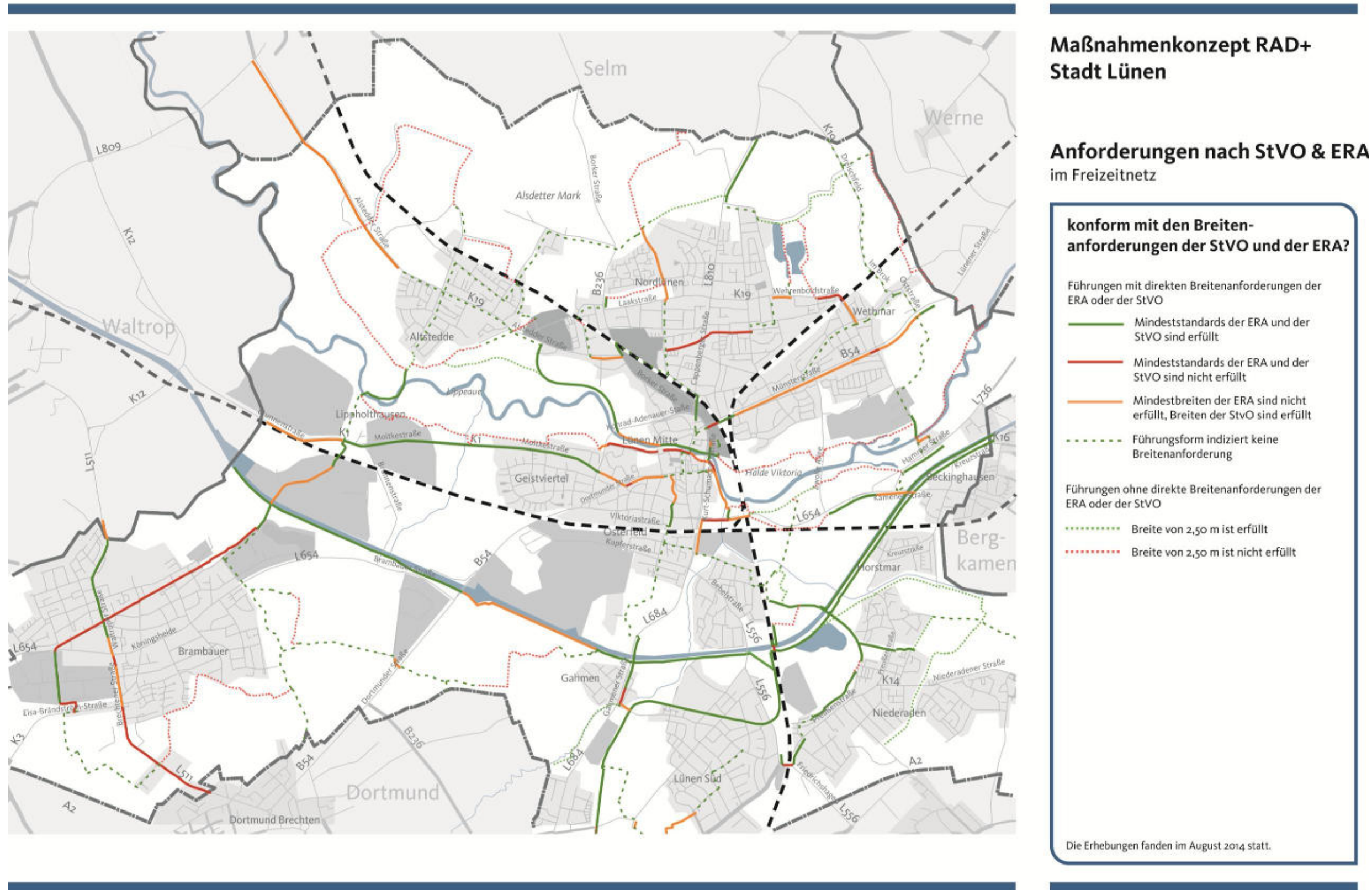
- konform mit den Breitenanforderungen der ERA 2010?**
- Mindest- und Regelbreiten sind erfüllt
 - Mindest- und Regelbreiten sind nicht erfüllt
 - Mindest- oder Regelbreiten sind teilweise nicht erfüllt
 - Regelbreiten sind nicht erfüllt, Mindestbreiten sind erfüllt
 - Führungsform indiziert keine Breitenanforderung

Die Erhebungen fanden im August 2014 statt.



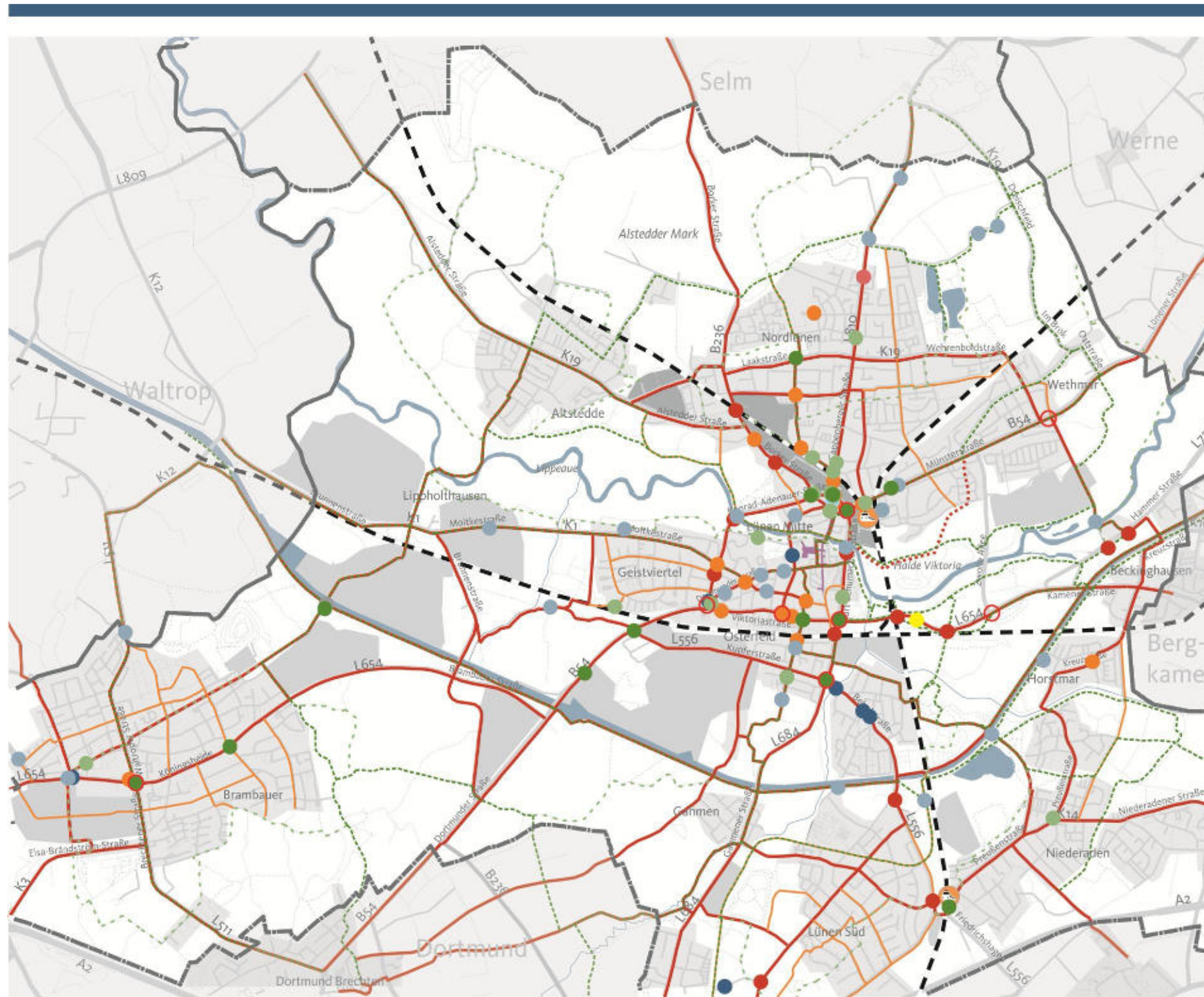
Stand:
Januar 2015

Karte 5: Anforderungen nach ERA 2010 im Alltagsnetz (eigene Darstellung)



Stand: Januar 2015

Karte 6: Anforderungen nach StVO und ERA im Freizeitnetz (eigene Darstellung)



Maßnahmenkonzept RAD+ Stadt Lünen

Punktuellen Problemstellen ADFC, Stadtradeln, Bürger, Befahrung

Problemstellen

- Probleme im Kreuzungsbereich
- ungeklärte Situationen
- störende Poller
- schadhafte Wegeoberfläche
- schadhafte Markierungen
- fehlende Querungshilfe
- fehlende Querungshilfe zur Freigabe eines linken Radweges
- fehlende Beleuchtung
- fehlende Beschilderung
- Fehlendes Sinnbild Fahrrad in LSA

Wunschliniennetz

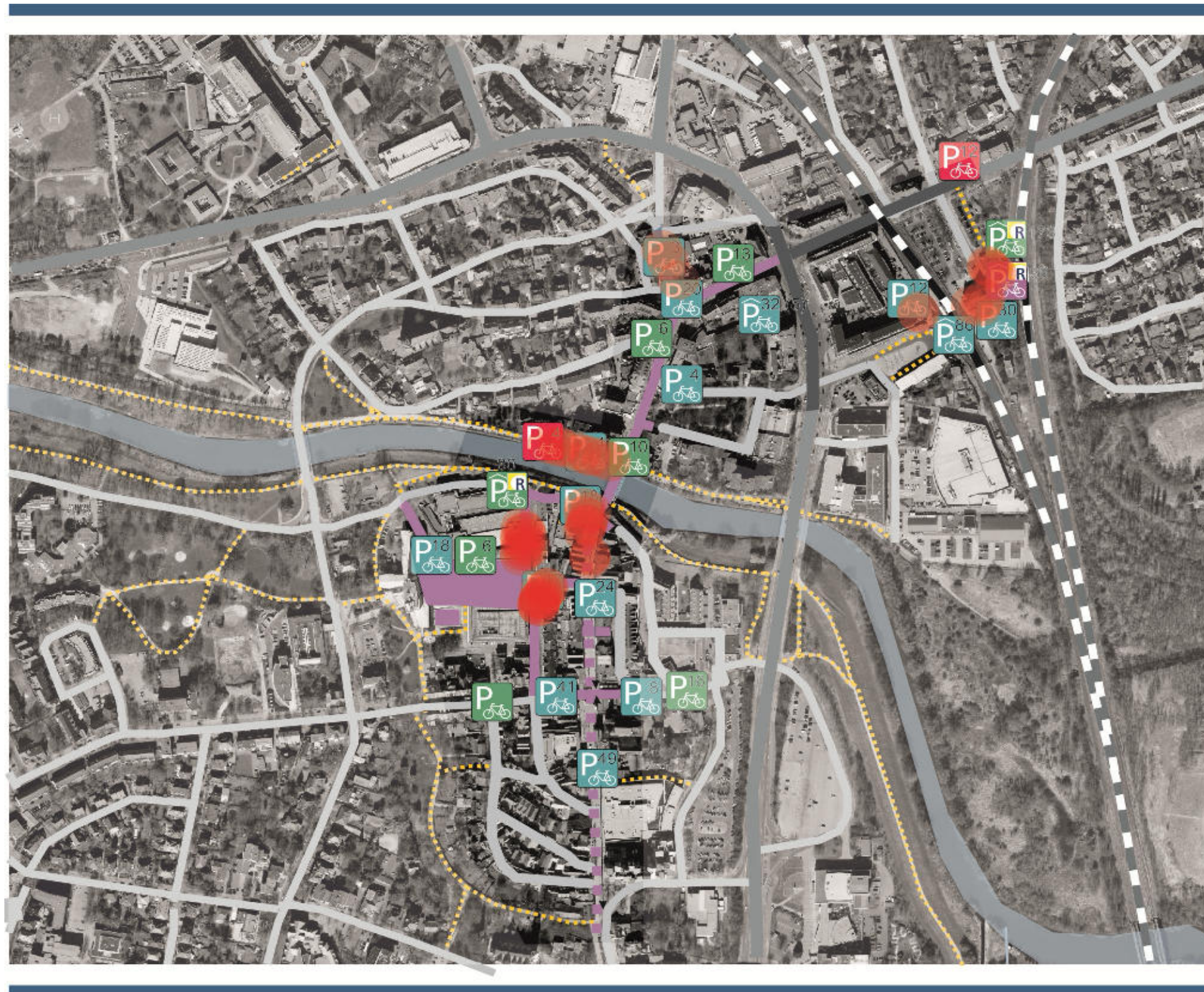
- Alltagsnetz - Hauptnetz
- Alltagsnetz - Nebennetz
- - - Freizeitnetz - Hauptnetz
- - - Freizeitnetz - Nebennetz
("innere Erschließung der regionalen Grünzüge" im Zusammenhang mit dem Emscher Landschaftspark)

Kartengrundlage

- Siedlungsschwerpunkte
- Gewerbestandorte



Karte 7: Punktuellen Problemstellen (eigene Darstellung)



Radverkehrskonzept Rad+ Stadt Lünen

Öffentliche Radabstellanlagen in der Lüner Innenstadt

Fahrradabstellanlagen

-  Klassischer Anlehnbügel
-  Vorderradhalter
-  Anlehnhalter mit Vorderradhalter
-  Doppelstockparksystem mit Vorderradhalterung
-  Fahrradständer mit Witterungsschutz
-  Radstation mit zusätzlichem Service
-  Wild abgestelltes Fahrrad



Grundlage: OpenStreetMap

Stand:
September 2014

Karte 8: Öffentliche Radabstellanlagen in der Lüner Innenstadt und am Bahnhof sowie wild abgestellte Räder (eigene Darstellung und Erhebung)



Maßnahmenkonzept RAD+ Stadt Lünen

Einzugsgebiet von Radabstell- anlagen in der Lünen Innenstadt

Entfernung zwischen Abstellplatz und Ziel

- 10 m Entfernung
(kurze Erledigung, z.B. bis 1 Stunde)
- 25 m Entfernung
(längere Erledigung, mehrere
Stunden)
- 50 m- 75 m Entfernung
(Tagesparken für z.B.
Mitarbeiter, ÖPNV-
Kunden)
- 100 m Entfernung
(Tagesparken mit
zusätzlichen
Dienstleistungen,
wie Fahrradstation,
oder -boxen)



Grundlage: Stadt Lünen

Stand:
Januar 2015

Karte 9: Einzugsgebiet von Radabstellanlagen in der Lünen Innenstadt (eigene Darstellung)

4.7 Erkundungen: Thema Radverkehr in der Lünener Bevölkerung

Als wichtiger Bestandteil der Analyse wurden Erkundungen in der Lünener Bevölkerung zum Thema Radverkehr in Lünen durchgeführt. Ziel dieser Erkundungen war es, Ansätze für Öffentlichkeitsarbeit und Serviceangebote (nicht-investive Maßnahmen) herauszufiltern. Damit wird auf den am schlechtesten bewerteten Punkt im BYPAD-Audit reagiert. Das Audit ergab, dass besonders die Öffentlichkeitsarbeit und die Zusammenarbeit mit Akteuren verbessert werden müsste, um insgesamt zu einem integrierten Ansatz bei der Radverkehrsförderung zu gelangen. Bislang wird die Öffentlichkeitsarbeit als reiner ad-hoc-Ansatz bewertet, d.h. es gibt keine mittel- bis langfristige Strategie, um den Radverkehr durch Kommunikation und Service zu fördern.

4.7.1 Vorgehensweise

Grundlage für die Handlungsfelder der nicht-investiven Maßnahmen im Maßnahmenkonzept RAD⁺ bilden die Erkundungen zum Thema Radverkehr in Lünen:

- Vor-Ort-Befragungen mit der Bevölkerung an zweieinhalb Tagen (Do – Sa) an 6 Standorten in Lünen (Brambauer, Horstmar, Innenstadt, Nord-Lünen, Wethmar, Datteln-Hamm-Kanal),
- Zielgruppenbefragung an Schulen: jeweils 50 Fragebögen wurden an 4 Schulen verschickt und dort von der Schüler- und Lehrerschaft ausgefüllt; 3 Schulen haben ihre Fragebögen zurückgeschickt,
- 5 Expertengespräche mit Personen aus Lünen, die beruflich mit dem Thema Radverkehr in Berührung kommen.

Für die Befragung vor Ort und für die Verschickung an die Schulen wurde ein Fragebogen entwickelt (siehe Fragebogen im Anhang 8.3).

4.7.2 Zielgruppen: Expertengespräche vor Ort

Im Zuge der Erkundungen wurden zur Sondierung des Themas Fahrrad und Radverkehrsförderung in Lünen mit fünf Personen offene Gespräche geführt. Vier der Personen arbeiten als Fahrradhändler oder betreiben eine Fahrradwerkstatt in Lünen. Zusätzlich wurde ein Gespräch mit einer Person aus dem Hotelgewerbe geführt. Aus den Gesprächen konnten unterschiedliche Nutzergruppen in Lünen identifiziert werden, die anschließend tabellarisch aufgeführt sind. Im weiteren Verlauf der Erkundungen wird auf die Gruppe der Schüler mit einer gesonderten Befragung noch einmal genauer Bezug genommen.

Gruppe	Art des Fahrrads	Mobilitätsbedürfnisse bzgl. Fahrrad	Förderpotenziale
Schüler/ Studenten	Neuwertige, günstige Hollandräder	Sind auf das Fahrrad ange- wiesen, um sich eigenständig und kostengünstig fortzube- wegen	Lebenslanges Radfahren, Fahrradkultur etablieren
Geringverdiener	Günstige bzw. ge- brauchte Räder	Nutzen das Rad vorrangig als kostengünstiges Fortbewe- gungsmittel	Teilhabe ermöglichen
Erwerbstätige	Hochwertige Räder, gebrauchte und unge- nutzte Räder in der Ga- rage	Fahren nur selten mit dem Rad bzw. nur am Wochenen- de als Freizeitsportgerät	Bewusstsein für tägliche Wege schärfen
Rentner	Pedelecs, neue robuste Räder	Das Rad ermöglicht ihnen ei- genständige Teilhabe und ei- nen erweiterten Erreichbar- keitsradius	Gesellschaftliche Teilhabe
Sportradler und Radwanderer	hochwertige Fahrräder, Pedelecs	Das Fahrrad wird vorrangig für Freizeit bzw. Sportzwecke genutzt	Fahrrad auch als alltäg- liches Verkehrsmittel nut- zen
EZH-Kunden	Transporträder, Räder mit Transportfunktion	Fahrradfahren aus Überzeu- gung	Pioniere veranschauli- chen die Möglichkeiten des Radfahrens

4.7.3 Vor-Ort-Befragungen

Innerhalb von zweieinhalb Tagen wurden an sechs unterschiedlichen Standorten zu verschiedenen Tageszeiten Befragungen mit einzelnen Personen geführt, die sich spontan dazu bereit erklärt haben:

- (1) Brambauer - in der Umgebung des Marktplatzes an der Yorckstraße (25 Personen)
- (2) Lünen Zentrum – im Innenstadtbereich entlang der Lange Straße (21 Personen)
- (3) Horstmar – im Südosten von Lünen in der Umgebung des Bahnhof Preußen (22 Personen)
- (4) Nordlünen – an der Cappenberger Straße Höhe Wehrenboldstraße (9 Personen)
- (5) Wethmar – Münsterstraße Höhe Barbarastraße (7 Personen)
- (6) Datteln-Hamm-Kanal – Höhe Brunnenstraße (6 Personen)

Während der Vor-Ort-Befragungen wurden sowohl die Kenndaten und die Wegezwecke, als auch das alltägliche Mobilitätsverhalten abgefragt. Ansonsten wurden die Gespräche offen gestaltet. Die zentralen Fragestellungen für die Vor-Ort-Befragung waren:

- Wie häufig und wofür nutzen die Befragten das Fahrrad?

- Wen kann man mit Kampagnen erreichen – den Viel- oder den Wenigfahrer?
- Welche nicht-investiven Maßnahmen können in Lünen einen höchstmöglichen Wirkungsgrad erreichen?
- Wie zufrieden sind die Lünener mit dem Fahrradangebot ihrer Stadt?

Insgesamt wurden bei den Vor-Ort-Befragungen Gespräche mit 90 Personen geführt. Die Altersverteilung der Befragten entspricht in etwa der Demographie der Lünener Gesamtbevölkerung (siehe Abbildung 7) – mit Ausnahme der 0-17-jährigen ist keine große Abweichung von der Gesamtdemographie festzustellen. Ebenso entsprechen die Anteile der Beschäftigungsverhältnisse der Befragten in etwa denen der Mobilitätsbefragung 2013 im Kreis Unna (siehe Abbildung 8).⁴⁸ Die hier durchgeführte Befragung kann aufgrund der kleinen Probe nicht als repräsentativ gelten. Sie dient dazu, Eindrücke und Ideen aus der Bevölkerung zu sammeln und ein „Stimmungsbild“ zu vermitteln.

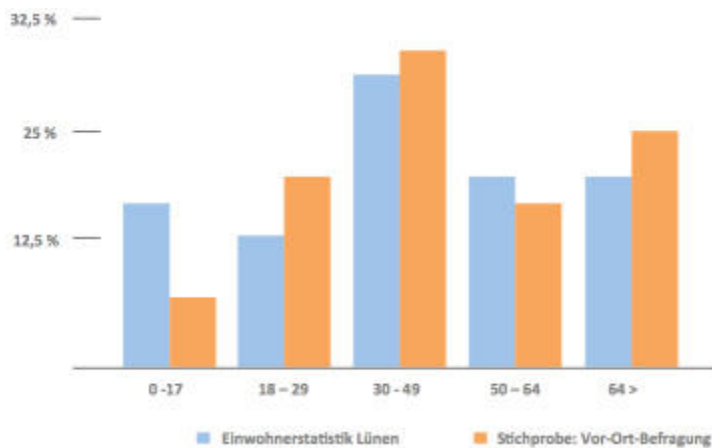


Abbildung 7: Demographie der befragten Personen im Vergleich mit der Einwohnerstatistik von Lünen

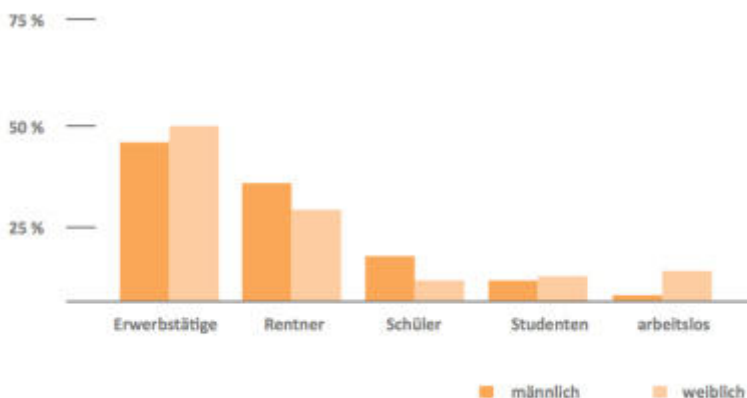


Abbildung 8: Beschäftigungsverhältnisse der befragten Personen nach Geschlecht

Um ein möglichst breites Bild des Mobilitätsverhaltens in Lünen abzubilden, wurden auch Personen befragt, die kein Fahrrad fahren. Daraus ergibt sich bei der Betrachtung der Fahrradnutzung der Befragten, dass etwas weniger als die Hälfte der Befragten selten bis kein Fahrrad fahren. Die andere Hälfte

⁴⁸ Vgl. Kreis Unna - Der Landrat (2013)

der Befragten dagegen gab an, oft bis täglich mit dem Fahrrad (nutzen das Rad für alle Wege) unterwegs zu sein. Die Mobilitätsbefragung im Kreis Unna 2013 erhob für den Modal Split in Lünen einen Radverkehrsanteil von 17%. Die Untersuchung ergab zudem, dass das Fahrrad täglich von 20% der Befragten genutzt wird.⁴⁹ Dies entspricht in etwa dem Anteil der befragten Personen, die bei der Vor-Ort-Befragung angegeben haben alle Wege mit dem Fahrrad durchzuführen (21%).

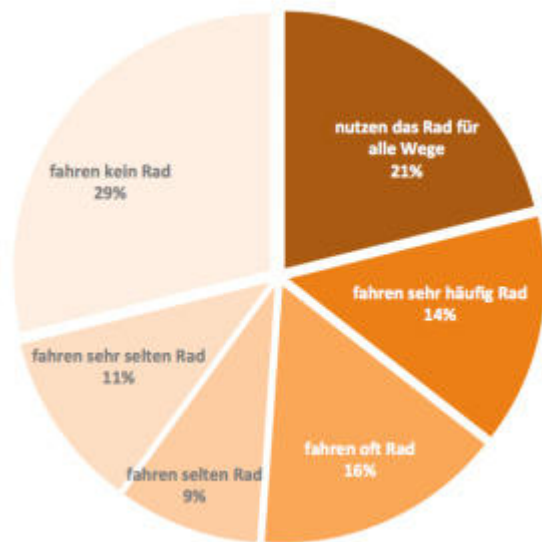


Abbildung 9: Fahrradnutzung der befragten Personen bei der Vor-Ort-Befragung

Aufgeschlüsselt nach Wegezwecken ergibt sich aus der Befragung, dass Personen, die weniger Fahrrad fahren, das Rad dennoch zum Einkaufen oder als Freizeit-Verkehrsmittel für Ausflüge nutzen. Dies entspricht den Ergebnissen aus der Mobilitätsbefragung 2013 im Kreis Unna. Hier zeigt sich ebenfalls, dass in Lünen die Wege mit dem Fahrrad zum Einkaufen und Besorgungen sowie für Freizeitaktivitäten höher waren als in den anderen Bereichen.⁵⁰ Die Wege zur Arbeit, zu Bekannten oder zum Sport werden dagegen mit einem anderen Verkehrsmittel durchgeführt, wenn das Fahrrad generell weniger gebraucht wird. Die Mobilitätsbefragung 2013 im Kreis Unna lässt darauf schließen, dass diese vorzugsweise mit dem Kfz zurückgelegt werden.⁵¹

⁴⁹ Vgl. Kreis Unna - Der Landrat (2013)

⁵⁰ Vgl. Kreis Unna - Der Landrat (2013)

⁵¹ Vgl. Kreis Unna - Der Landrat (2013)



Abbildung 10: Wegezwecke aufgeschlüsselt nach der Fahrradnutzung

Im Kreis Unna erreichte die Stadt Lünen mit wenigen anderen Städten die beste Bewertung. Im Ergebnisbericht der Mobilitätsbefragung 2013 im Kreis Unna wurde das Fußgänger- und Fahrradangebot im Schnitt mit der Schulnote 2,5 (befriedigend) bewertet. Gründe für die Nichtnutzung des Fahrrads dagegen (Befragung 2013) sind unterschiedlich. Personen, die das Fahrrad nicht regelmäßig nutzten, gaben als Gründe an, dass ihnen die Entfernung zum Ziel zu weit oder das Radfahren zu anstrengend sei oder als gefährlich empfunden wird.

Die Aussagen aus der Vor-Ort-Befragung zeigen eine noch differenzierte Sichtweise der Befragten zum Thema Radfahren in Lünen (Abbildung 11). Personen, die bereits regelmäßig mit dem Fahrrad fahren, äußerten sich dazu, was sie als gut empfinden und wo sie noch Verbesserungsmöglichkeiten sehen. Beispielsweise schlagen sie vor den Fahrradverleih metropolradruhr in Lünen zu etablieren oder weisen darauf hin, dass die Abstellanlagen für Fahrräder nicht sicher genug konzipiert sind, um auch hochwertige Räder sicher abstellen zu können. Mit steigender Fahrradnutzung nehmen auch die negativen Aussagen zum Radverkehr zu. Bei ihnen fallen negative Aspekte, wie beispielsweise zu schmale Radwege oder ungenügende Abstellanlagen, stärker ins Gewicht. Es gilt, sie weiterhin zufrieden zu stellen, beispielsweise mit neuen Serviceangeboten und Kampagnen, die auf die Bedürfnisse der Nutzer eingehen, um sie als Fahrradfahrer zu behalten.

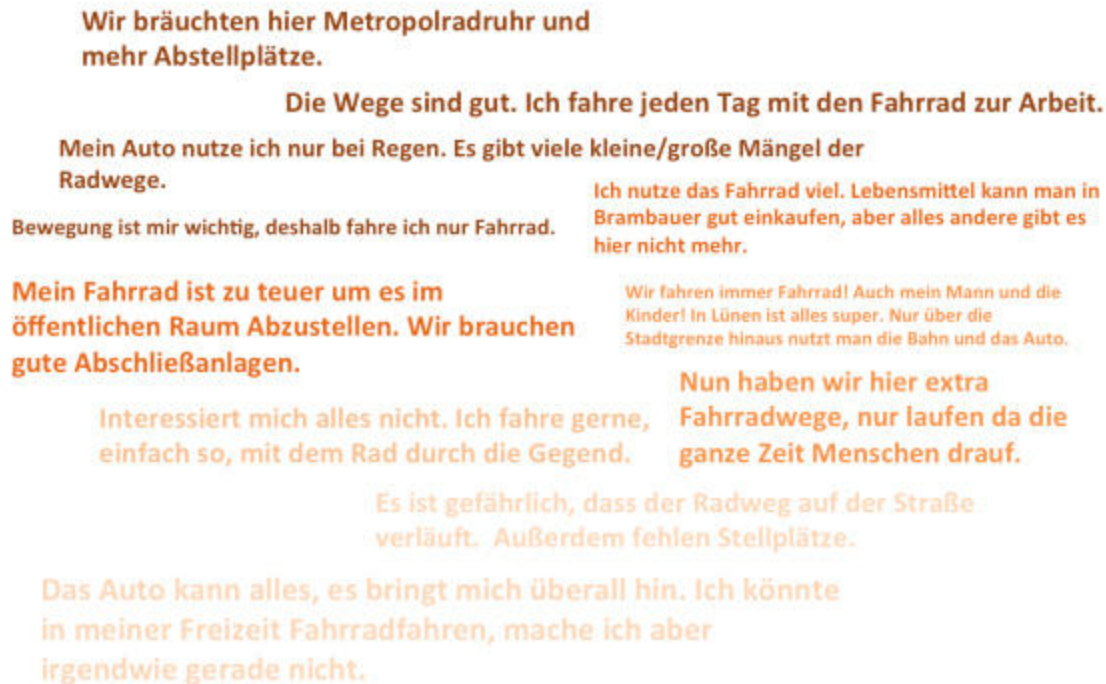


Abbildung 11: Wortwolke von Aussagen befragter Personen zur Zufriedenheit zum Radfahren in Lünen - geordnet nach der Intensivität der Fahrradnutzung (je heller die Schrift, desto weniger fährt die Person Fahrrad)

Die Befragten, die weniger bis kaum mit dem Fahrrad unterwegs sind, gaben an, dass es ihnen zu gefährlich ist, wenn der Radweg auf der Straße verläuft. Teilweise verwiesen sie auch darauf, dass sie doch mit dem Auto überall hinkämen und nicht mit dem Fahrrad fahren müssten. Diese Nutzer sind mit Kampagnen sehr schwer zu erreichen, da sie keinen Bezug zum Fahrrad haben. Sie sind mit den Mobilitätsangeboten, die sie nutzen, bereits zufrieden. Dennoch fördert stetige Werbung auch ihr Bewusstsein gegenüber anderen Radfahrern, was zu gegenseitiger Rücksichtnahme beiträgt.

Den Personen, welche das Fahrrad nur unregelmäßig nutzen, sind die Vorteile des Radfahrens durch Öffentlichkeitsarbeit und Anreizprogramme näher zu bringen, um sie als regelmäßige Radfahrer zu gewinnen. Hierfür sind die neuralgischen Punkte herauszufiltern, die eine maximale Wirkung erzielen, wie beispielsweise die frühe Radverkehrserziehung an Schulen. So wird langfristig in eine Fahrradkultur investiert. Kinder wirken zusätzlich als Multiplikatoren, wenn sie in der Familie über ihre Erfahrungen zum Radfahren berichten.

4.7.4 Zielgruppenerkundung: Schüler und Schulen

Aus den Expertengesprächen entstand der Vorschlag, im Rahmen der Vor-Ort-Befragung, sog. „Probebohrungen“ an Schulen durchzuführen. „Probebohrung“ versteht sich in diesem Zusammenhang als ein separater Befragungsvorgang, der erste Eindrücke und Thesen zum Mobilitätsverhalten und zur Radafinität von bestimmten Zielgruppen (siehe Tabelle Kap. 4.3.2) ermittelt. Diese sogenannte „Probebohrung“ wurde zusätzlich zur Vor-Ort-Befragung an 3 Schulen in Lünen durchgeführt, um weitere Ansatzpunkte zur zielgruppenorientierten Radverkehrsförderung herauszufiltern. Die frühe Radverkehrserziehung an Schulen hilft langfristig eine Radfahrkultur zu etablieren. Ebenso werden an Schulen auch die

Lehrer mit dem Thema erreicht, die als Vorbildfunktion für die Schüler in Fahrradkonzepte mit einzubeziehen sind. Aus der Mobilitätsbefragung 2013 im Kreis Unna ging hervor, dass in Lünen 13,8% der Wegezwecke auf die Ausbildung fallen. Damit steht die Ausbildung an dritter Stelle der Wegezwecke, hinter Arbeit (26%) und Einkaufen (20%). Es sind somit weitere zielgruppenorientierten „Probebohrungen“ in anderen Bereichen (bspw. an Unternehmen, Sportvereinen, Einzelhändlern) sinnvoll, um zusätzliche Potentiale und Bedürfnisse zur Förderung des Radfahrens aufzudecken.

Vor der Verschickung der Fragebögen wurde vorab mit den Schulleitungen die Vorgehensweise besprochen. So sollte sichergestellt werden, dass die Fragebögen zeitnah ausgewertet und zurückgesandt werden können. Es wurden je 50 Fragebögen (insgesamt 200 Fragebögen) an vier Schulen verschickt, mit der Bitte diese sowohl von Lehrer- und Schülerschaft ausfüllen zu lassen. 112 Fragebögen wurden von drei Schulen zurückgesandt. Damit lag die Rücklaufquote bei 56%. Eine höhere Rücklaufquote kann mit einer direkten Fragebogenverteilung an den Schulen (bestenfalls in den Schulklassen) erreicht werden.

- Käthe-Kollwitz-Gesamtschule (Fragebögen ausgefüllt von 19 Lehrern und 21 Schülern)
- Geschwister-Scholl-Gesamtschule (50 Schüler)
- Städtisches Gymnasium Lünen – Altlünen (22 Schüler)

Insgesamt wurden bei der Fragebogenverschickung 93 Schüler befragt. Die Schüler waren zwischen 16 und 19 Jahren alt. Der größte Anteil der Befragten war 18 Jahre alt, an zweiter Stelle die 17 jährigen und danach folgen die Schüler im Alter von 16 Jahren. Die kleinste Gruppe waren die 19 jährigen.

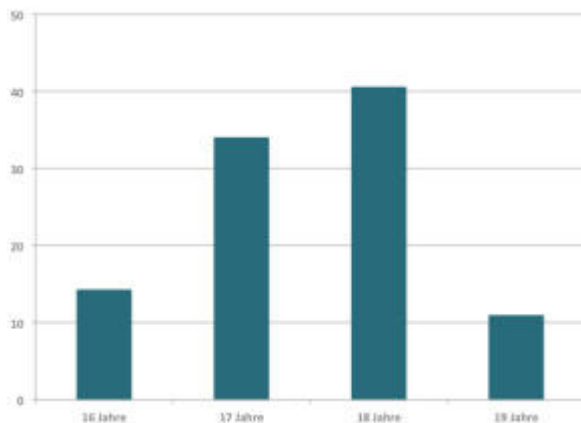


Abbildung 12: Altersverteilung der befragten Schüler aller Schulen in Prozent

Somit wurden in der Befragung vor allem Schüler erreicht, die seit kurzem einen Autoführerschein besitzen oder diesen bald erhalten. Sie befinden sich ebenso kurz ihrem Abschluss, mit dem sie auch die Schule verlassen werden. Damit befinden sie sich in einer Phase, die meist mit starken Ortsveränderungen (Umzug in eine andere Stadt für einen Ausbildungsplatz oder Studium) sowie einer Änderung im Mobilitätsverhalten einhergeht. In der Mobilitätsbefragung 2013 im Kreis Unna wurde für Lünen, ähnlich wie in anderen Städten, festgestellt, dass der Anteil am Umweltverbund rapide sinkt, sobald ein Führerschein erwartet wurde. Das Fahrrad hat bei den 0 – 17 Jährigen noch einen Anteil an 34%, bei den 18-29 Jährigen liegt dieser jedoch nur noch bei 9%.

Insgesamt wird das Fahrrad für den Wegezweck Ausbildung sehr häufig genutzt.⁵² Anzunehmen ist hier, dass für Schüler das Fahrrad meist das einzige Verkehrsmittel ist, um sich selbstständig fortzubewegen und zudem besonders kostengünstig ist. Außerdem sind die Wege zur Zeit der Ausbildung meist noch kurz und können daher ohne hohen Aufwand mit dem Fahrrad bewältigt werden.

Etwas mehr als die Hälfte der Schüler gaben an, selten bis gar kein Fahrrad zu fahren. Damit ist die Fahrradnutzung bei den befragten Schülern geringer als bei der Vor-Ort-Befragung. Jedoch liegt ähnlich wie bei der Vor-Ort-Befragung als auch bei Mobilitätsbefragung 2013 im Kreis Unna der Anteil der Personen, die das Fahrrad regelmäßig bzw. für alle Wege nutzen, in etwa bei 20%.

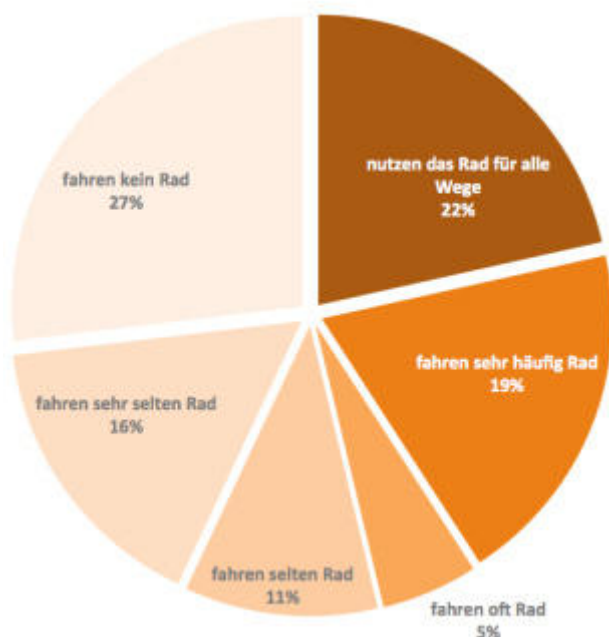


Abbildung 13: Fahrradnutzung der befragten Schüler bei der Fragebogenverschickung an Schulen

Es werden unten (siehe Abbildung 14) die Wegezwecke der Schüler dargestellt. Über den Wegezweck wird auch die dazugehörige Nutzungshäufigkeit mit dem Fahrrad gezeigt. Es ist deutlich zu sehen, dass mit abnehmender Fahrradnutzung bei den Schülern, die Wege zum Einkaufen und zur Schule mit einem anderen Verkehrsmittel zurückgelegt werden. Am häufigsten werden diese mit dem ÖPNV substituiert.⁵³ Die Wege zu Bekannten und Freunden sowie zur Freizeit werden dagegen auch noch bei geringer Fahrradnutzung mit dem Rad erledigt. Nicht zu vernachlässigen sind auch die Wege, die zu Fuß zurückgelegt werden, wenn es die räumlichen Bedingungen zulassen.

⁵² Vgl. Kreis Unna - Der Landrat (2013)

⁵³ Vgl. Kreis Unna - Der Landrat (2013)

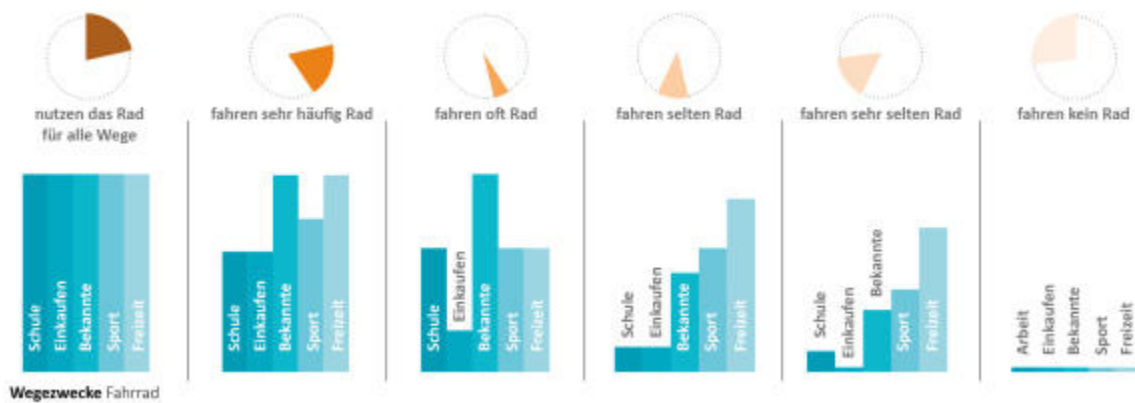


Abbildung 14: Wegezwecke aufgeschlüsselt nach der Fahrradnutzung

Im zweiten Teil des Fragebogens wurden die Schüler gefragt zu welchen Verkehrsmitteln sie positive Assoziationen haben. Die meistgenannten Verkehrsmittel waren hierbei Fahrrad und Auto. Unten wurden die Assoziationen zu den Verkehrsmitteln in Wortwolken dargestellt. Je größer ein Wort geschrieben ist, desto häufiger wurde diese Assoziation mit dem Verkehrsmittel angegeben. Beim Fahrrad waren die Assoziationen, die häufiger genannt wurden: flexibel, unabhängig, selbstständig, schnell. Für das Auto waren die am häufigsten genannten Assoziationen: flexibel, unkompliziert, einfach, erstes Fahrzeug. Es fällt auf, dass sich die Assoziationen bei den Verkehrsmitteln Auto und Fahrrad ähneln: beide Verkehrsmittel gelten aus der Sicht der Schülerinnen und Schüler als flexibel und haben eine Bedeutung als erstes selbstständiges Verkehrsmittel. Beim Fahrrad rückten vor allem die Gründe Gesundheit und Umwelt in den Vordergrund. Mit dem Auto wurden Assoziationen hervorgerufen, die in Abgrenzung zu anderen Verkehrsmitteln standen, wie beispielsweise „besser als der Bus“.



Abbildung 15: Assoziationen der befragten Schüler zu Fahrrad (blau) und Auto (rot)

Anschließend wurde die Verkehrsmittelnutzung der Personen, die positive Assoziationen zum Auto und zum Fahrrad hatten, miteinander verglichen. Es zeigt sich, dass die Personen, welche positive Assoziationen zum Fahrrad angaben, auch am häufigsten das Fahrrad nutzen. Ebenso führten die Schüler, welche positive Assoziationen zum Auto hatten, an, dass sie am meisten mit dem Kfz fahren. So ist eine selbstreferentielle Bewertung festzustellen: man bewertet die persönlich vertraute Verkehrsmittelwahl als allgemein gut.

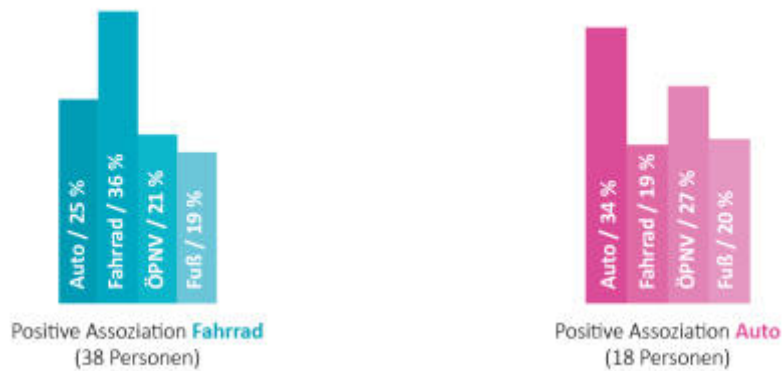


Abbildung 16: Verteilung der Verkehrsmittelnutzung zwischen den befragten Schülern, die positive Assoziationen zum Fahrrad und zum Auto angegeben haben

Es wird deutlich, dass eine positive Assoziation mit einem Verkehrsmittel auch dessen Nutzung fördert. Dennoch scheint es, dass sich bei den Schülern aus den oberen Stufen das Erlangen des Führerscheins negativ auf die Nutzung des Fahrrads auswirkt. Um dies empirisch genauer belegen zu können, müssten zusätzliche Daten aus den unteren Klassen vorliegen.

Die Schüler wurden ebenfalls gefragt, welche Kampagnen und Maßnahmen sie für sinnvoll erachten, um den Radverkehr zu fördern. Hierfür wurden ihnen unterschiedliche Vorschläge angeboten, die sie mit sehr gut, gut oder unwichtig bewerten konnten. Die Vorschläge beinhalteten Werbekampagnen, wie Preisausschreiben und Bonussystem, weiterhin Maßnahmen zum Infrastrukturerhalt, wie beispielsweise Reinigung oder Reparatur der Radwege sowie Maßnahmen zum Infrastrukturausbau, wie bessere Beschilderung oder bessere Gestaltung (siehe Anhang 8.3).

Die meisten Stimmen erhielten:

- Reparatur der Radwege
- Besserer Winterdienst auf Radwegen
- Bonussystem: Punkte für km sammeln
- Reinigung der Radwege
- Neue separate Radwege (auf Bürgersteigen, nicht an Straßen)
- Bessere Vernetzung der Radwege untereinander

Etwas weniger Stimmen erhielten:

- Werbe-Kampagne mit Fokus auf Gesundheit und Umwelt
- Online-Portal um Radwege zu bewerten
- Bessere Beschilderung

Als unwichtig bewertet wurden folgende Maßnahmen:

- Preisausschreiben: Das schönste Fahrrad gewinnt
- Wettbewerb: Wer fährt mehr km – Bürger oder Behörde?

Zur Veranschaulichung sind die Ergebnisse dieses Befragungsteils unten grafisch (siehe Abbildung 17) dargestellt. Die genaue Bezeichnung der Vorschläge findet sich in dem Fragebogen (siehe Anhang 8.3).

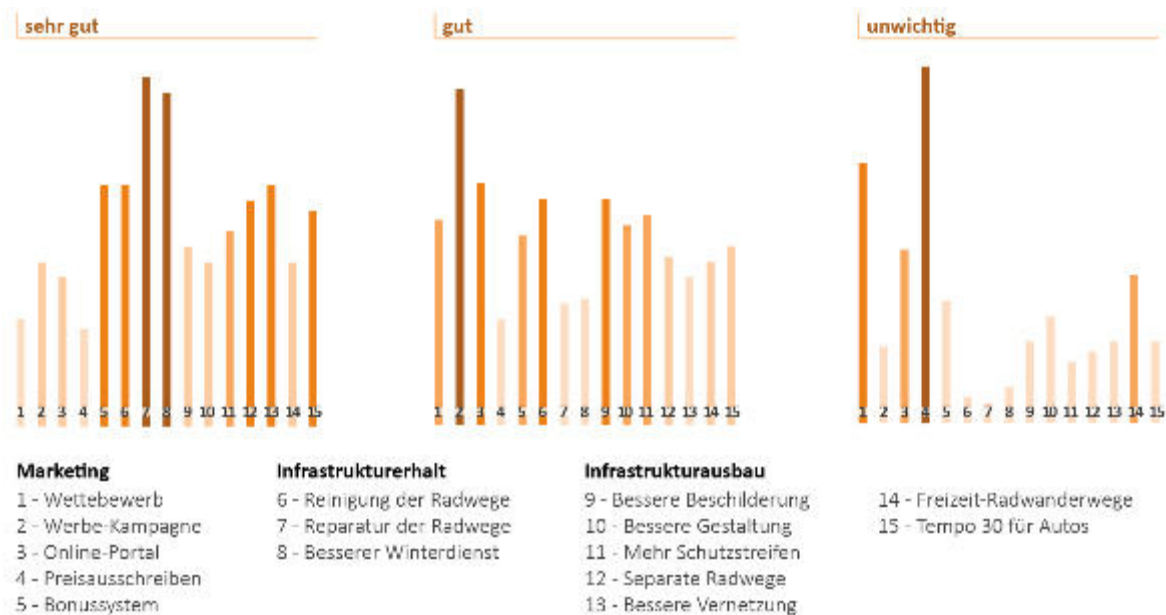


Abbildung 17: Ergebnisse der Bewertung vorgeschlagener Maßnahmen

Die Bewertung der Vorschläge zur Verbesserung des Fahrradklimas in Lünen lässt darauf schließen, dass die befragten Schüler bereits Erfahrungen mit dem Fahrrad als Verkehrsmittel gesammelt haben. Es werden vor allem Maßnahmen zum Infrastrukturausbau und -erhalt als radverkehrs-fördernde Mittel genannt. Dies unterstreicht die Dringlichkeit der investiven bzw. infrastrukturellen Maßnahmen. Diese sind mit den Kampagnen und Öffentlichkeitsarbeit zu unterstützen, um die negativen Auswirkungen beispielsweise von Baustellen und damit einhergehenden Umwegen zu mindern.

5 Das Maßnahmenkonzept RAD⁺

Im Sinne des Leitbildes „Radverkehr als System“ sind neben einer sicheren, bedarfsgerechten und komfortablen Radverkehrsinfrastruktur auch Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation sowie Serviceleistungen für die Förderung des Radverkehrs essenziell. Ein gutes Zusammenspiel von Maßnahmen aus allen drei Bereichen schöpfen die Potenziale des Radverkehrs in der Stadt Lünen aus und stehen entsprechend für das „+“ bei RAD⁺.

Die zentrale Zielsetzung des Maßnahmenkonzeptes RAD⁺ ist das weitere Attraktiveren des Radverkehrs in Lünen – sowohl für alltägliche als auch für touristische Wege. Die Stadt Lünen bereitet sich somit auf die steigende Anzahl an Radfahrern – auch mit Pedelecs – vor und verstärkt diese Entwicklung weiter, um Lünen zu einer lebendigen, attraktiven, nachhaltigen und gesunden Stadt für ihre BürgerInnen und BesucherInnen zu machen.

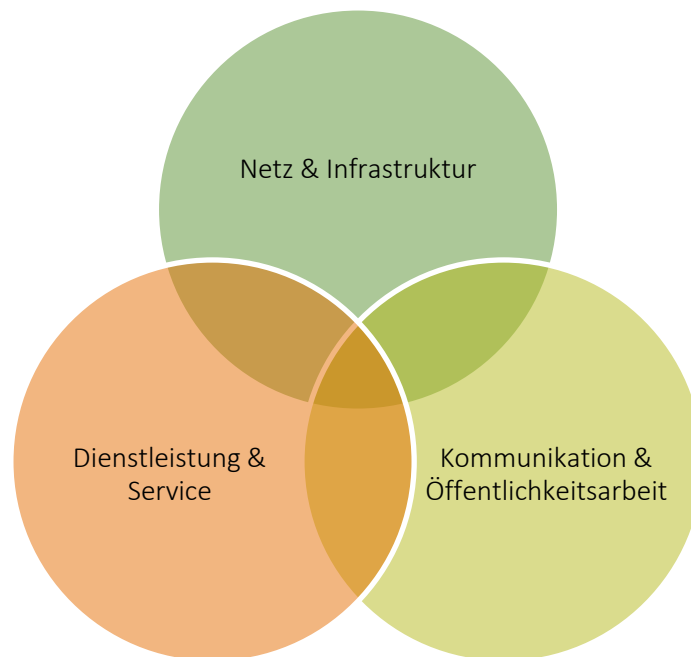


Abbildung 18: Bestandteile des Maßnahmenkonzeptes RAD⁺ (eigene Darstellung)

Die Schwerpunkte Netz und Infrastruktur sind in Kapitel 5.2 zu finden. Die entwickelten Maßnahmen im Bereich von Dienstleistung und Service sowie Kommunikation und Öffentlichkeit finden sich in Kapitel 5.3. Den Abschluss des Maßnahmenkonzeptes bilden die Priorisierung der Maßnahmen sowie eine erste Umsetzungskonzeption (Kapitel 5.4).

5.1 Das zukünftige Radwegenetz

Als zentraler Punkt des Maßnahmenkonzeptes RAD⁺ wird zunächst das zukünftig weiter zu entwickelnde Radwegenetz vorgestellt. Die Umsetzung von RAD⁺ erfordert die Konzeption eines Radverkehrsnetzes von stadtweiter Bedeutung. Auch wenn auf fast allen Straßen und Wegen Radverkehr stattfindet, so ist doch ein Netz zu entwickeln, das alle wichtigen Ziele direkt und möglichst ohne Umwege miteinander verbindet. Das Netz ist somit als empfohlene Verbindung für den Radverkehr anzusehen, die dem Radverkehr möglichst optimalen Komfort und Sicherheit bieten sollten.

Ziel ist es auch, die Stadt Lünen mit den Nachbarkommunen zu verknüpfen. Zudem wird das Netz an die unterschiedlichen Nutzergruppen der Alltagsfahrer und Freizeitfahrer angepasst. Diese unterscheiden sich grundsätzlich durch folgende zentrale Merkmale:

Tabelle 7: Unterschiede Alltagsfahrer und Freizeitfahrer (eigene Darstellung)

Alltagsfahrer	Freizeitfahrer
Zielorientiert (der Weg ist die Strecke zum Ziel)	Wegeorientiert (der Weg ist das Ziel)
Erfordert engmaschiges Netz	Erfordert Routenbeschilderung und Wegweisung
Sucht Abkürzungen, wenn die Radverkehrsführung mit Umwegen verbunden ist	Akzeptiert die Radverkehrsführung, auch wenn sie mit Umwegen verbunden ist
Fährt eher Ziele im dichtbebauten Ortsgebiet an	Fährt eher Ziele außerhalb des Ortsgebietes an

Gerade im Alltagsverkehr wird ein großes Potenzial gesehen, den Radverkehrsanteil von heute 17% in Lünen weiter zu steigern. Wege im Alltag z.B. vom Auto auf das Fahrrad zu verlagern, ist erfahrungsgemäß als schwierig einzuschätzen, da fest verankerte Verhaltensmuster verändert werden müssen. Trotzdem sollte die Förderung des Radverkehrs im Alltag als prioritär betrachtet werden, da es insbesondere die Teilhabe der Lünener an der Gesellschaft fördert.

Dementsprechend wurden ein Alltags- sowie ein Freizeitnetz entwickelt, welche sich jeweils wiederum in Haupt- und Nebennetz unterteilen. Die beiden Netze können getrennt voneinander betrachtet werden. Jedoch gibt es immer wieder Bereiche, in denen sie sich überschneiden und bei der Umsetzung somit besondere Synergien – aber auch Herausforderungen – zu erwarten sind.

Entwickelt wurde auf Grundlage der bestehenden Quellen und Ziele im Stadtgebiet sowie bestehender Wege anhand des Fahrradstadtplans. Das Netz wurde im Rahmen von Verwaltungssitzungen sowie des RadCafés mit den beteiligten Akteuren abgestimmt und ergänzt.

Das Radwegenetz wurde auf Basis folgender Grundsätze konzipiert:

- Alle für den Freizeit- und Alltagsradverkehr wichtigen Ziele werden angebunden.
- Die alltagsrelevanten Quellen und Ziele werden möglichst frei von Umwegen miteinander verbunden.

- Die Erschließungsnetze aller Siedlungsbereiche werden an das stadtweite Radverkehrsnetz angebunden.
- Die Netzteile, die dem touristischen Radverkehr dienen, sind als integraler Bestandteil des Gesamtnetzes zu betrachten und nahtlos mit Verbindungen des Alltagsradverkehrs verknüpft.

5.1.1 Das Alltagsnetz

Das Alltagsnetz unterteilt sich in ein Haupt- und ein Nebennetz. Dabei ergänzt das Nebennetz das eigentliche Hauptnetz. Insgesamt verläuft das Alltagsnetz auf einer Länge von 134 km. Dabei werden zum Großteil Nebenstraßen, separate Wege oder Wirtschaftswege verwendet (siehe *Tabelle 8*). Im Netz enthalten sind jedoch auch große Teile der Bundes-, Landes- und Kreisstraßen, da gerade diese häufig die kürzesten Wege darstellen.

Tabelle 8: Verteilung des Alltagsnetzes auf die klassifizierte Straßen (eigene Berechnung)

Klassifizierte Straßen	Länge	Prozent
Bundesstraße	15,0 km	11,0 %
Landesstraßen	18,0 km	13,5 %
Kreisstraßen	19,0 km	14,0 %
Sonstiges	82,0 km	61,5 %
<i>Summe</i>	<i>134, km</i>	<i>100 %</i>

Das Hauptnetz

Das Hauptnetz hat die Aufgabe, die Stadt Lünen mit ihren Ortsteilen sowie umliegenden Städten und Gemeinden zu verknüpfen. Es verläuft im wesentlichen radial auf das Stadtzentrum zu und folgt den gewachsenen Strukturen der Stadt. Die Durchlässigkeit der Innenstadt spielt im Zuge des Hauptnetzes eine wichtige Rolle.

Das Hauptnetz hat die Aufgabe, den über die einzelnen Wohngebiete hinausreichenden Radverkehr auch in die Region auf zügigen, sicheren und direkten Routen zu seinen Zielen zu führen. Meist handelt es sich um Radwege entlang von Hauptstraßen, da dies häufig die direktesten Routen. In Lünen spielen jedoch auch viele parallel verlaufende Grünverbindungen für das Radwegenetz eine wichtige Rolle, wenn sie eine wichtige Alternative gegenüber Hauptverkehrsstraßen sind.

Das **Hauptnetz** ist **prioritär** zu entwickeln. Die Mindestmaße der ERA 2010 sind grundsätzlich im Sinne einer Zielkonzeption einzuhalten. Die Regelmanße sind an den Stellen, an denen sie aufgrund des Querschnittes als realisierbar eingeschätzt werden, den Mindestmaßen vorzuziehen. Geringfügige Standardunterschreitungen sind jedoch aus Gründen der Realisierbarkeit hinzunehmen, wenn andernfalls eine

sichere Führung gar nicht möglich wäre. Auch an kurzen Engstellen (bis etwa 50 m Länge) können die Standards unterschritten werden.

Das Hauptnetz im Alltagsverkehr hat eine Gesamtlänge von etwa 102 km.

Das Nebennetz

Das Nebennetz ergänzt die wichtigen Wege innerhalb der einzelnen Stadtteile in Lünen. Durch dieses Netz sollen die besiedelten Bereiche vom Kfz-Verkehr entlastet werden. Häufig handelt es sich um Radwege entlang von Hauptstraßen, da dies häufig die direktesten Routen sind. Zudem erstreckt sich das Nebennetz auch über Straßen mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h oder durch Tempo-30-Zonen. Hier wurde auf Straßen, die zur Bündelung beitragen, zurückgegriffen.

Das Nebennetz ist sekundär zu entwickeln. Die Mindestmaße der ERA 2010 sind grundsätzlich im Sinne einer Zielkonzeption einzuhalten. Die Regelmaße sind an den Stellen, an denen sie aufgrund des Querschnittes als realisierbar eingeschätzt werden, den Mindestmaßen vorzuziehen. Geringfügige Standardunterschreitungen sind jedoch aus Gründen der Realisierbarkeit hinzunehmen, wenn andernfalls eine sichere Führung gar nicht möglich wäre. Auch an kurzen Engstellen (bis etwa 50 m Länge) können die Standards unterschritten werden.

Das Nebennetz im Alltagsverkehr hat eine Gesamtlänge von etwa 32 km.

5.1.2 Das Freizeitnetz

Das Freizeitnetz unterteilt sich ebenfalls in ein Hauptnetz und ein Nebennetz. Hier spielt besonders die überörtliche Bedeutung des Netzes eine wichtige Zuteilungsrolle.

Das Hauptnetz im Freizeitverkehr bildet die regionalen Grünzüge sowie das Radwegenetz NRW ab. Hier enthalten sind auch die unterschiedlichen Themenrouten, die durch Lünen verlaufen. Das Hauptnetz für den Freizeitverkehr hat eine Gesamtlänge von etwa 81 km.

Durch Lünen verlaufen folgende Themenrouten:

- Emscher Park Radweg
- Rundkurs Ruhrgebiet
- Römer-Lippe-Route
- Radkreis Unna
- LandesGartenSchau-Route
- Seseke Weg
- R33: Regionale Radwanderstrecke
- A7: Rundtour des Kreises Unna

Das Nebennetz stellt die innere Erschließung der regionalen Grünzüge sicher und wurde aus bestehenden Unterlagen der Stadt Lünen⁵⁴ übernommen. Diese ergänzen das Hauptnetz. Die Routen sind mitei-

⁵⁴ Vgl. Stadt Lünen (2013): Projekteinreichung Emscher Landschaftspark 2020+. Lünen

inander vernetzt und überschneiden sich an mehreren Punkten. Das Nebennetz für den Freizeitverkehr hat eine Gesamtlänge von etwa 40 km.

Im Nebennetz enthalten sind folgende Routen:

- Route 1: RUND UM DIE LIPPE - LÜNER AUENLANDSCHAFTEN (Länge:
- Route 2: VOM WIRTSCHAFTSWEG ZUR FREIZEITACHSE - DER DATTELN-HAMM-KANAL
- Route 3: ZWISCHEN KULTURLANDSCHAFT UND LANDSCHAFTSRAUM
- Route 4: VON HALDE ZU HALDE
- Route 5: WOHNEN - WALD - WASSER EMSCHER LANDSCHAFTSPARK
- Route 6: VON DER LIPPE RICHTUNG MÜNSTERLAND
- Route 7: LANDWIRTSCHAFT IM EMSCHER LANDSCHAFTSPARK

Das Freizeitnetz verläuft zu großen Teilen über zentrale Grünverbindungen (Wege, die ausschließlich für den Rad- und Fußverkehr ausgewiesen sind und nicht straßenbegleitend sind). Entlang von Bundesstraßen hat das Netz eine Länge von etwa 4,5 km (4 %), entlang von Landesstraßen 6 km (5 %), entlang von Kreisstraße 10 km (8 %), entlang von Gemeindestraßen 24 km (20 %) und entlang von sonstigen Wegen (Wirtschaftswege, Waldwege etc.) etwa 76,5 km (63 %). Hierin sieht man die klare Unterscheidung zum Netz für den Alltagsverkehr.

Auf insgesamt etwa 54 km überschneiden sich das Alltags- und das Freizeitnetz. Hier können Maßnahmen zu Synergien führen. Hier können jedoch auch höhere Anforderungen an Standards gestellt werden, da sich Nutzergruppen überlagern.

Die nachfolgenden infrastrukturellen Maßnahmen beziehen sich auf das konzipierte Radwegenetz und sollen dafür sorgen, dieses Netz in sichere, attraktive und komfortable Wege für den Radverkehr weiter zu entwickeln.

5.2 Infrastrukturelle Maßnahmen

Der Block der infrastrukturellen Maßnahmen beinhaltet Umsetzungen für den fließenden Radverkehr (Radwege, Schutzstreifen, Knotenpunkte) sowie für den ruhenden Radverkehr sowie die Wegweisung. Infrastrukturelle Maßnahmen werden durch die Ergänzung weicher Maßnahmen (z.B. Information und Öffentlichkeitsarbeit) unterstrichen und häufig von den NutzerInnen besser angenommen.

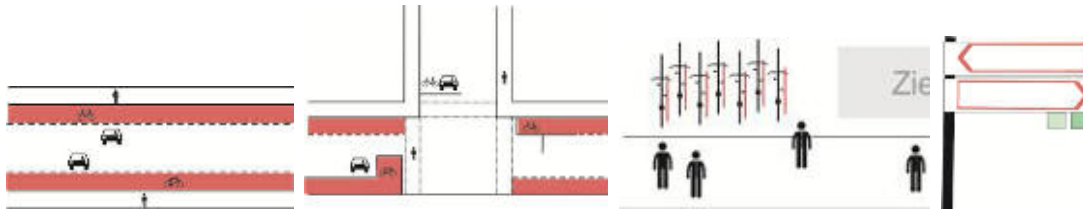


Abbildung 19: Themenschwerpunkte im Feld der infrastrukturellen Maßnahmen (eigene Darstellung)

Ziel ist es, der Radverkehrsinfrastruktur in Lünen eine weitgehend einheitliche bauliche und verkehrstechnische Ausrüstung – **entsprechend den gesetzten Standards** – zu verleihen. Somit wird die Verständlichkeit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht und Planungs- und Abstimmungsprozesse vereinfacht. Eine zusammengehörige Ausbildung der Infrastrukturen und Gestaltungselementen im Sinne eines einheitlichen Erscheinungsbildes wirkt öffentlichkeitswirksam als Zeichen der Förderung des Radverkehrs.

Im Paket der Infrastrukturellen Maßnahmen gibt es drei grundlegende Maßnahmenebenen:

- **Generelle Zielsetzungen**
Die generellen Zielsetzungen stellen Ausrichtungen dar, die bei dem Neubau von Radinfrastrukturen zu berücksichtigen sind. Sie sind damit ein zentraler Punkt für das Bekennen zur Förderung des Radverkehrs.
- **Notwendige Maßnahmen**
Maßnahmen, die aufgrund gesetzlicher Vorgaben oder aus Sicherheitsgründen notwendig sind, werden in diesem Maßnahmenpaket betrachtet. Sie stellen das Grundgerüst für das Radwegenetz in Lünen dar.
- **Ergänzende Maßnahmen**
Aufbauend auf dem Grundgerüst können dann Maßnahmen umgesetzt werden, die den Komfort und die Sicherheit für den Radverkehr weiter erhöhen. Enthalten sind hier auch Maßnahmen, die bei zukünftigen Arbeiten im klassifizierten Straßennetz zu berücksichtigen sind.

5.2.1 Generelle Zielsetzungen und Standards für die Lüner Radinfrastrukturen

Qualität bzw. Nutzbarkeit von Radinfrastruktur und auch von Straßen ohne eigene Radinfrastrukturelemente sind entscheidende Faktoren für den Radverkehr. Die Entwicklung von Standards hat mehrere Vorteile. So sichern Standards bei der Neuanlage und beim Umbau bestehender Radverkehrsanlagen eine gleichbleibend hohe Qualität der Anlagen, erfüllen die Sicherheitsstandards nach den aktuellen Regelwerken und geben den Radfahrenden Kontinuität und Sicherheit. Darüber hinaus haben sie auch einen praktischen Nutzen beispielsweise bei der Vergabe von Aufträgen können die Standards den ausführenden Büros und Unternehmen als Arbeitsgrundlage dienen.

Generelle Zielsetzungen stellen die Grundlage für die zukünftige Infrastrukturentwicklung für den Radverkehr und die Priorisierung der Maßnahmen.

Die Stadt Lünen setzt sich im Bereich der Infrastrukturen zum Ziel...

- ... ein ganzjährlich attraktives Radwegenetz für den Alltags- und den Freizeitverkehr zu schaffen,
- ... den Ausbau, die Erhaltung und Sanierung (insb. Beheben beschädigter Beläge) der Infrastrukturen für den Radverkehr voran zu treiben und dabei auch die Vorteile für den Fußverkehr zu berücksichtigen,
- ... eine regelmäßige Kontrolle und Unterhaltung der Radverkehrsanlagen – auch der anderen Radwege – durchzuführen (insb. Reinigung und Grünschnitt),
- ... das Hauptnetz für den Alltagsverkehr in den Winterdienst aufzunehmen,
- ... selbsterklärende Infrastrukturen zu schaffen (Führungsformen und Knotenpunkte; Verbesserung der gegenseitigen Rücksichtnahme),
- ... Radfahrer möglichst umwegfrei an ihr Ziel zu bringen,
- ... die Verkehrssicherheit zu erhöhen,
- ... Kombinationsmöglichkeiten von Verkehrsmitteln zu fördern,
- ... die Infrastrukturen an die Anforderungen von Pedelecs und zu Fuß Gehenden anzupassen sowie
- ... Infrastrukturmaßnahmen mit Image- & Kampagnenarbeit zu verknüpfen.

Führungsformen und Breitenanforderungen

Laut Gesetz gehören Radfahrer auf die Straße. Und auch eine Vielzahl von Studien hat belegt, dass die Sicherheit für den Radverkehr bei Fahrbahnführungen höher ist – insbesondere in Knotenpunktbereichen. Diesen Grundsatz folgt auch das Maßnahmenkonzept RAD⁺ und die zukünftige Entwicklung der Führungsformen für den Radverkehr.

Gerade vor dem Hintergrund der Pedelecs und den damit erhöhten Geschwindigkeiten von Radfahrern wird es zukünftig notwendig sein, eine bessere Trennung zwischen Radverkehr und Fußverkehr und damit Vorteile für beide Verkehrsteilnehmer zu schaffen. Nutzen Radfahrer Infrastrukturen auf der Fahrbahn, ist das Konfliktpotenzial reduziert und Radfahrer kommen schneller voran. Für den Komfort und die Sicherheit der Radfahrer ergeben sich so weitere Vorteile:

- Radfahrer fahren seltener in die falsche Fahrtrichtung.
- Fahrradfahrer sind für Autofahrer besser zu sehen, besonders an Kreuzungen und Zufahrten, wo es häufig zu Unfällen kommt.
- In Knotenpunkten können Radfahrer mit dem Kfz-Verkehr oder separat signalisiert werden.
- Bei Radfahrstreifen (teilweise auch bei Schutzstreifen) können Radfahrer in Knotenpunkten an wartenden Fahrzeugen vorbei fahren und so den toten Winkel der Autofahrer verlassen.

Die Stadt Lünen setzt sich im Bereich der Führungsformen zum Ziel...

- ... wo möglich Führungen im Mischverkehr, auf Schutzstreifen oder auf Radfahrstreifen anderen Führungsformen vorzuziehen,
- ... eine Trennung mit dem Fußverkehr einer gemeinsamen Führung vorzuziehen und
- ... die Regelbreiten der ERA 2010 bei Neu-, Umbau anzusetzen.

RAD⁺ gibt erste Anhaltspunkte, an welchen Stellen Gefahrenlagen bestehen und deswegen auch benutzungspflichtige Radwege auszuweisen sind. Letztlich sind im Hinblick auf Umsetzung und Ausführungsplanung an vielen dieser Straßenabschnitte eine umfassende Verkehrsschau mit den relevanten Akteuren (u.a. Baulastträger, Polizei) und ggf. auch eine Aktualisierung der Verkehrsdaten (Belastungszahlen, Schwerverkehrsanteile, Fußverkehrsaufkommen) notwendig.

Die Einhaltung von Regelmaßen bei der Neuanlage oder Umgestaltung von Radverkehrsanlagen ist insbesondere unter dem Aspekten einer Zunahme von Pedelecs von Bedeutung, um die Dimensionierung von Radverkehrsanlagen den Anforderungen anzupassen. Aufgrund der erhöhten Geschwindigkeiten und damit verbundenen Ansprüche von Pedelecs, werden zukünftig bei dem Neubau von Wegen oder bei Umbaumaßnahmen möglichst die **Regelbreiten der ERA 2010** umgesetzt. Die zu wählende Führungsform ist situationsgerecht zu bestimmen.

Mischverkehr | gemeinsam auf der Fahrbahn

Ob die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr verträglich ist, hängt neben der Kraftfahrzeugstärke und der Geschwindigkeit (Belastungsbereiche nach ERA 2010) auch von der Fahrbahnbreite ab. Insgesamt ist eine Führung im Mischverkehr in etwa bis zu einer Belastung von 700 Kfz/h vertretbar.

Dabei ergeben sich Probleme, wenn die Fahrbahnbreite zwischen 6,00 und 7,00 m und die Kraftfahrzeugverkehrsstärke bei über 400 Kfz/h liegen. In diesem Falle wird ein Überholen des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr unter Einhaltung der notwendigen Sicherheitsabstände nur schwer möglich. Bei Fahrbahnbreiten unter 6,00m kann ein Radfahrer im Begegnungsfall Kfz-Kfz nicht überholt werden, sodass das Gefahrenpotenzial sinkt. Bei Fahrbahnbreiten über 7,00 m kann ein Radfahrer im Begegnungsfall mit ausreichendem Sicherheitsabstand überholt werden.

Radfahrstreifen



Ein Radfahrstreifen ist ein mit Zeichen 237 gekennzeichneteter und durch Zeichen 295 von der Fahrbahn abgetrennter Sonderweg. Diese sind für Radfahrer immer benutzungspflichtig. Radfahrstreifen dürfen vom Kfz-Verkehr nur zum Abbiegen oder zum Erreichen von Parkplätzen überquert werden.

Angrenzende Fahrstreifen sollten mindestens eine Breite von 2,75 Meter, im Regelfall jedoch 3,25 Meter haben. Zum Parken sind Sicherheitsabstände von mind. 0,50 m einzuhalten. Der Radfahrstreifen selbst hat ein Regelmaß von 1,85m (hierin enthalten ist bereits die 0,25m breite Markierung)

Schutzstreifen

Ein Schutzstreifen ist ein durch Zeichen 340 gekennzeichnete und zusätzlich in regelmäßigen Abständen mit dem Sinnbild „Fahrrad“ markierter Teil der Fahrbahn. Er kann innerhalb geschlossener Ortschaften auf Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von bis zu 50 km/h markiert werden, wenn die Verkehrszusammensetzung eine Mitbenutzung des Schutzstreifens durch den Kraftfahrzeugverkehr nur in seltenen Fällen erfordert. Er ist nicht benutzungspflichtig und kann im Bedarfsfall von Autofahrern mit genutzt werden. Sie sollen bei hohem Schwerverkehrsaufkommen (> 1.000 Fahrzeuge pro Tag) vermieden werden.

Bei der Markierung beidseitiger Schutzstreifen muss der Teil der Fahrbahn zwischen ihnen mindestens 4,50m betragen (bei höheren Verkehrsstärken 5,00 Meter), sodass eine Fahrbahnbreite von insgesamt 7,00m notwendig wird, um beidseitig Schutzstreifen zu markieren. Die Leitlinie in der Fahrbahnmitte ist ab einer Breite der Restfahrbahn von 5,50 Metern zu entfernen. Zu parkenden Fahrzeugen sind Sicherheitsabstände einzuhalten.

Fahrradstraße



In Fahrradstraßen haben Radfahrer besondere Rechte und sie ist im Grunde eine Straße ausschließlich für Radfahrer, die durch den Kfz-Verkehr genutzt werden darf, sofern sie für diesen freigegeben ist. Hiermit wird dem Radverkehr eine besondere Bedeutung eingeräumt.

Fahrradstraßen sind Straßen, die mit dem Zeichen 244.1 zunächst für andere Fahrzeuge ausgeschlossen werden, es sei denn, sie werden durch ein Zusatzzeichen erlaubt. Somit ist es auch möglich, die Fahrradstraße für den Kfz-Verkehr generell oder Anlieger frei zu geben. Für den Fahrverkehr (auch Radverkehr) gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h.

Auch wenn eine Fahrradstraße für den Autoverkehr freigegeben wird, muss der Kfz-Verkehr sich dem Radverkehr unterordnen. Dieser darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Kfz-Verkehr seine Geschwindigkeit verringern. Zudem ist es Radfahrern erlaubt, nebeneinander zu fahren.

Die StVO stellt Bedingungen für die Einrichtung von Fahrradstraßen: Auf Fahrradstraßen darf der Kfz-Verkehr nur gering sein (z.B. für Anlieger). Zudem kommen Fahrradstraßen nach VwV-StVO nur in Betracht, wenn der Radverkehr bereits die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist. Alternative Führungen für den Kfz-Verkehr sollten gegeben sein.

Durch die Einrichtung einer Fahrradstraße kann die zentrale Bedeutung des Radverkehrs auf besonderen Abschnitten verdeutlicht werden. Die Sicherheit des Radverkehrs wird erhöht, da auch der Kfz-Verkehr – wenn die Fahrradstraße für ihn freigegeben ist – nur langsam fahren darf und sich dem Radverkehr unterordnen muss. Zudem werden gemeinsame Fahrten attraktiv, da Menschen mit dem Rad nebeneinander fahren dürfen und sich unterhalten können. Fahrradstraßen erleichtern zudem die Orientierung, da sie besonders geeignete Verbindungen leicht erkennbar machen und den Radverkehr bündeln.



Getrennte Geh- und Radwege (Zeichen 241 StVO) sowie
gemeinsame Geh- und Radwege (Zeichen 240 StVO)

Getrennte und gemeinsame Geh- und Radwege werden für baulich angelegte Radwege verwendet. Das heißt, dass sie sich im Seitenraum befinden oder durch Borde-, Park- oder Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt sind. Da diese Führungsformen für den Radverkehr benutzungspflichtig sind, spielen die von der VwV-StVO gesetzten Mindestbreiten für die Zulässigkeit dieser Benutzungspflicht eine wichtige Rolle.

Die Unterscheidung zwischen Fuß- und Radweg muss bei einem **getrennten Geh- und Radweg** eindeutig sein (Begrenzungstreifen von 0,30 Metern Breite). Meist wird dies mithilfe einer unterschiedlichen Pflasterung und Farbgebung erreicht. Größere Breiten als die Regelbreiten können in folgenden Fällen notwendig werden:

- im Verlauf von Hauptverbindungen des Radverkehrs,
- bei hohen Radverkehrsstärken zur Realisierung einer angemessenen Verkehrsqualität nach der HBS,
- bei häufig auftretenden Belastungsspitzen (Radfahrerpulks),
- bei mittlerer bis hoher Nutzungsintensität im Seitenraum,
- bei starkem Gefälle.

Bei Radwegen, die sich von begleitenden Gehwegen kaum unterscheiden, empfiehlt sich eine Verdeutlichung mit Fahrradpiktogrammen. Um die Gefahr des Fahrens entgegen der Fahrtrichtung zu verringern, sind Pfeile zu markieren.

Gerade die **gemeinsame Führung** von Fußgänger- und Radverkehr birgt häufig Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern. Deshalb sollte von einer gemeinsamen Führung abgesehen werden, wenn folgende Kriterien erfüllt sind und eine Trennung möglich ist:

- Straßen mit intensiver Geschäftsnutzung,
- überdurchschnittlich hohe Nutzung des Seitenraums durch besonders schutzbedürftige Fußgänger (z.B. Menschen mit Behinderungen oder Mobilitätseinschränkungen, Kinder),
- Hauptverbindungen des Radverkehr,
- starkes Gefälle (>3 %),
- dichte Folge von unmittelbar an den Gehweg angrenzenden Hauseingängen,
- zahlreiche untergeordnete Knotenpunkt- und Grundstückszufahrten bei beengten Verhältnissen,
- stärker frequentierte Bushaltestellen in Seitenlage ohne gesonderte Warteflächen.

Andere Radwege

Auf den sogenannten ‚anderen Radwegen‘ besteht keine Benutzungspflicht für Radfahrer - sie dürfen aber durch sie genutzt werden. Auch die nicht benutzungspflichtigen baulichen Radwege sind verkehrsrechtlich Radwege, die der Verkehrssicherungspflicht unterliegen. Sie dürfen von anderen Verkehrsteilnehmern oder für Sondernutzungen nicht benutzt werden. Auch auf diesen Radwegen ist Parken verboten. Der Vorrang des Radverkehrs gegenüber ein- oder abbiegenden Fahrzeugen ist durch Furtmarkierungen zu verdeutlichen.

Aufgrund der Verkehrssicherungspflicht unterscheidet die ERA 2010 nicht zwischen benutzungspflichtigen und nicht benutzungspflichtigen Radwegen. Demnach sollen auch nicht benutzungspflichtige Radwege, die gestaltet sind wie getrennte Geh- und Radwege, die Mindestbreite von 1,60 m, besser jedoch 2,00 m erfüllen.



Fußwege mit Freigabe zur Benutzung durch den Radverkehr (Zeichen 239 StVO mit Zusatz „Radfahrer frei“)

Gehwege, die auch für Radfahrer freigegeben sind, stellen eine weitere, mögliche Führungsform dar. Eine Benutzungspflicht ist mit der Ausweisung nicht verbunden. Vielmehr stellt diese Form der Führung ein weiteres Angebot, beispielsweise für unsichere Verkehrsteilnehmer dar. Prinzipiell hat der Radfahrer hier besondere Rücksicht gegenüber den Fußgängern zu nehmen und muss seine Geschwindigkeit ggf. verringern oder anhalten und absteigen.

Die FGSV (2010) formuliert Anforderungen an Gehwege mit dem Zusatz „Radfahrer frei“, da gerade hier das Konfliktpotenzial zwischen Fußgängern und Radfahrern groß ist. Diese empfiehlt, dass Gehwege mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ aufgrund des Konfliktpotenzials eine Mindestbreite von 2,50 m haben sollten.

Tabelle 9 : Übersicht der Regelbreiten nach ERA 2010 und der Mindestbreiten nach VwV-StVO (eigene Darstellung)

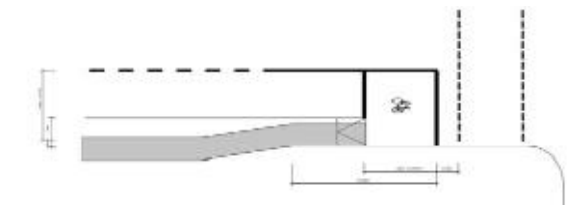
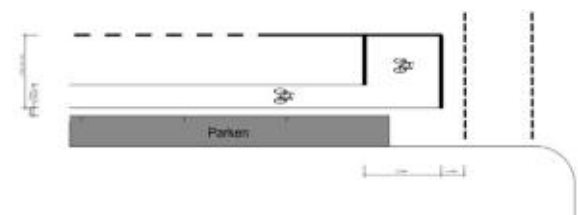
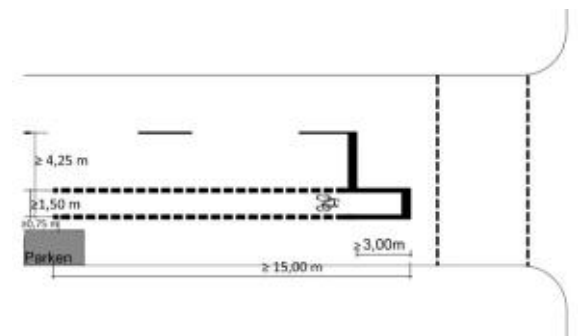
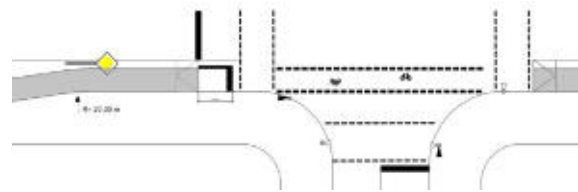
Benutzungspflichtige Radwege	Anlagentyp	Regelbreiten (ohne Sicherheits- trennstreifen) nach ERA 2010	Mindestbreiten (ohne Sicherheits- trennstreifen) nach VwV-StVO
Radwege mit Zeichen 237 (Radweg) 	baulich angelegter Radweg	2,00 m	1,50 m
	Radfahrstreifen, inkl. der Breite des Zeichens 295 (Fahrstreifenbegrenzung)	1,85 m (inkl. Begrenzung)	1,50 m (inkl. Begrenzung)
Radwege mit Zeichen 240 (gemeinsamer Fuß- und Radweg) 	baulich angelegter Radweg innerorts	≥ 2,50 m	2,50 m
	baulich angelegter Radweg außerorts	2,50 m	2,00 m
Radwege mit Zeichen 241 (getrennter Fuß- und Radweg) 	baulich angelegter Radweg im Einrichtungsverkehr	2,00 m (für den Radweg)	1,50 m (für den Radweg)
	Im Zweirichtungsverkehr (einseitig)	3,00 m	2,00 m
Schutzstreifen	Markierter Angebotsstreifen auf der Fahrbahn mit dem Zeichen 340 (Leitlinie)	1,50 m	1,25 m
Gehweg „Radfahrer frei“  	baulich angelegter Radweg innerorts	≥ 2,50 m	Keine Angaben
	baulich angelegter Radweg außerorts	2,50 m	Keine Angaben
Anderer Radweg	baulich angelegter Radweg ohne Benutzungspflicht	2,00 m	Keine Angaben

Knotenpunkte

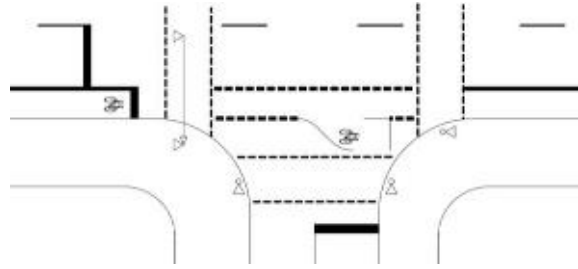
Knotenpunkte stellen auch in Lünen ein hohes Potenzial für Unfälle dar. Insbesondere schlechte Sichtverhältnisse, unzureichende Verdeutlichung von Vorrangsituationen oder das Radfahren entgegen der Fahrtrichtung sind hierfür verantwortlich. Wie bereits oben beschrieben, ist das Führen von Radfahrern auf der Fahrbahn eine gute Möglichkeit, um mit Markierungen in Knotenpunkten die Regelungen für alle Verkehrsteilnehmer zu verdeutlichen. Im Rahmen der Änderungen/ Anpassen der Führungsformen sind auch die Knotenpunkte zu betrachten und sichere Möglichkeiten für den Radverkehr zu schaffen.

Die Stadt Lünen setzt sich im Bereich von Knotenpunkten zum Ziel...

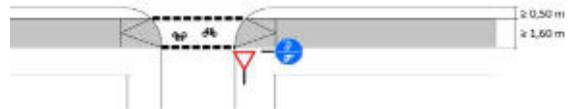
- ... Radfahrer - wo möglich - vor dem Knotenpunkt in den Straßenraum zu führen (z.B. durch den Rückbau eines Radweges und dem Markieren eines Radfahrstreifens),
- ... vorgezogene Haltlinien zu markieren, um den Radfahrer im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs zu führen und Konflikte mit rechtsabbiegender Kfz-Verkehr zu vermindern,
- ... dem Radverkehr aus Nebenstraßen das direkte Linksabbiegen in Form von Aufstellbereichen zu ermöglichen,



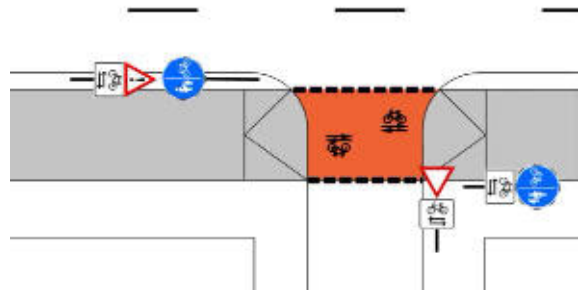
- ... an Hauptverkehrsstraßen Aufstellflächen für das indirekte Linksabbiegen zu markieren,



- ... Furtmarkierungen gegenüber untergeordneter Straße entlang von Hauptverkehrsstraßen in Kombination mit Piktogrammen zu markieren,



- ... Zweirichtungsradwege gegenüber untergeordneten Straßen rot zu markieren und mit einem Radfahrerpiktogramm und zwei Pfeilen zu markieren (zusätzlich ist die das Zeichen 205 StVO mit Zusatz 1000-32 StVO anzubringen),



- ... an LSA **Radfurten** zu markieren, wenn auf den weiteren Straßenabschnitten Radwege (auch ohne Benutzungspflicht) oder Radfahrstreifen vorhanden sind (nach RMS-1),
- ... an besonderen **Gefahrenstellen**, wie z. B. häufig genutzten Zufahrten von Tankstellen, die Sicherheit durch eine Roteinfärbungen von Furten oder Radwegen zu erhöhen und
- ... sowohl benutzungspflichtige wie auch nicht benutzungspflichtige Radwege in Knotenpunkten zu berücksichtigen (insbesondere auch in der Signalisierung).

Wegeoberfläche und weiterer Komfort

Neben der Führungsform und der Führung an Knotenpunkten wird der Komfort von Radinfrastrukturen insbesondere von dem Belag und dem Zustand des Radweges bestimmt. Ziel sollte es hierbei sein, sukzessiv ein einheitliches Erscheinungsbild zu schaffen. Komfort für den Radverkehr bedeutet an vielen Stellen auch die Erhöhung des subjektiven Sicherheitsgefühls.

Die Stadt Lünen setzt sich für die weitere Erhöhung des Komforts für Radfahrer zum Ziel...

- ... Radwege mit einer ebenen Oberfläche mit möglichst geringem Rollwiderstand, hoher Griffbarkeit (auch bei Nässe) und Allwettertauglichkeit auszustatten,
- ... den Radwegbelag an Grundstückszufahrten durchzuführen, um die Bevorrechtigung des Radverkehrs zu verdeutlichen.

- ... das Radwegniveau an Grundstückszufahrten z. B. durch den Einsatz von Rampensteinen durchgängig zu halten (keine Absenkungen im Zuge der Grundstückszufahrten),
- ... rot gepflasterte Radwege auf gemeinsamen Geh- und Radwegen sukzessiv umzugestalten und eine einheitliche Farbe für den Gehweg umzusetzen,
- ... wichtige Treppen (z.B. zu Haltestellen des SPNV) mit Schieberillen auszustatten (möglichst beidseitig),
- ... Sperrpfosten, Umlaufsperrn und andere Einbauten von dem lichten Raum fernzuhalten/ zu entfernen, um den Radfahrer nicht zu gefährden,
- Sperrpfosten, Umlaufsperrn und andere Einbauten nachts sowie bei schlechten Sichtverhältnissen gut sichtbar zu gestalten,
- ... wenn erforderlich (z.B. soziale Kontrolle) eine ortsfeste Beleuchtung umzusetzen und
- ... das Alltagsnetz auf lange Sicht zu beleuchten.



Abbildung 20: oben: Beispiel für eine weiterlaufende Pflasterung des Radwegs gegenüber untergeordneten Straßen; unten: Beispiel für einen Rampenstein an Grundstückszufahrten

Abstellanlagen für den Radverkehr

Neben den Wegen, die Radfahrer nutzen, spielen auch die Abstellanlagen für Radfahrer sowohl an der Quelle als auch am Ziel eine wichtige Rolle für die Attraktivität und die Nutzung des Fahrrads. Insbesondere bei wertvollen Rädern können unsichere Abstellanlagen die Nutzung verhindern.

Die Stadt Lünen setzt sich für die Fahrradabstellanlagen in Lünen zum Ziel...

- ... sichere Abstellanlagen, in denen Fahrräder einen guten Stand und Anschließ-Möglichkeiten haben, an allen wichtigen Quellen und Zielen im Stadtgebiet in ausreichender Zahl zu schaffen,
- ... Fahrradstellplätze grundsätzlich in Eingangsnähe bzw. nahe dem Ziel zu errichten und eine gute Zugänglichkeit zu gewährleisten (keine Barrieren oder Treppen),
- ... bei dem Bau von Abstellanlagen auf die Art der Umfeldnutzung zu achten und entsprechende Anforderungen an Abstellanlagen zu berücksichtigen,
- ... bei der notwendigen Anzahl an Abstellplätzen sowohl die aktuelle Zahl der an einem sommerlichen Werktag vor Ort abgestellten Fahrräder sowie eine ausreichende Reserve für die zukünftige Entwicklung (+15 %) zu berücksichtigen,
- ... einen ausreichenden Abstand zwischen den Aufstellern zu halten (siehe *Abbildung 21*),
- ... eine bessere Sichtbarkeit auch bei Dunkelheit durch reflektierende Elemente oder die Beleuchtung von Abstellanlagen zu schaffen sowie
- ... eine einheitliche Gestaltung der Abstellanlagen anzustreben und
- ... vorhandene Anlagen erforderlichenfalls sukzessive auszutauschen und hierfür einen Standard zu entwickeln, der verwaltungsintern abgestimmt ist und die o.g. Aspekte ebenso beachtet wie Kriterien der Gestaltung,
- ... die Abstellanlagen bei kommunalen Liegenschaften nach den oben genannten Standards zu entwickeln sowie
- ... im Rahmen von Genehmigungsverfahren die Bauherren, Grundstückseigentümer und Architekten über die Notwendigkeit und Möglichkeit von Radabstellanlagen zu informieren.

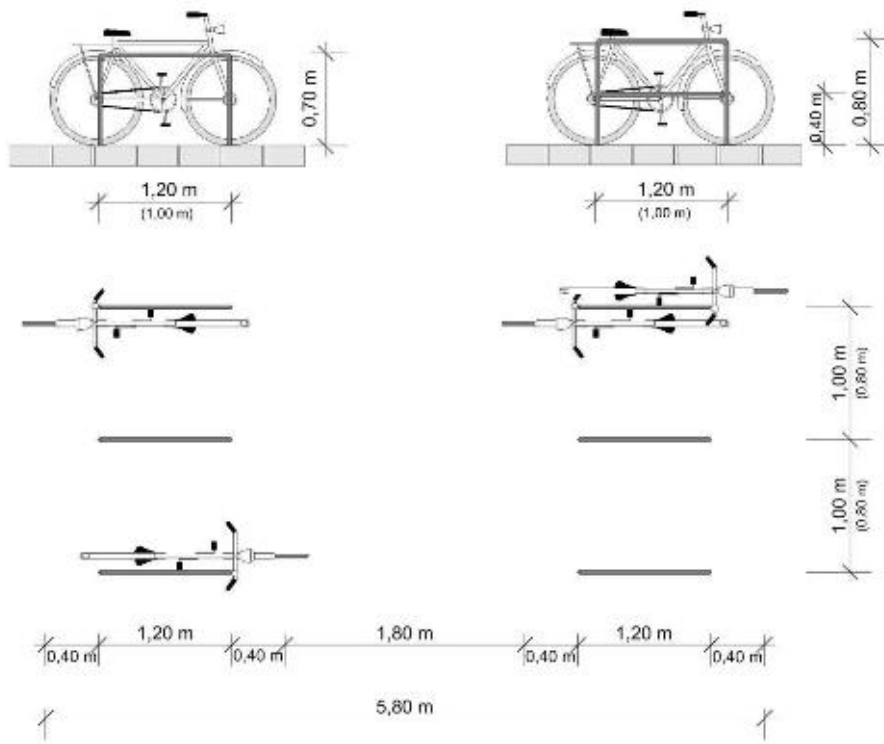


Abbildung 21: Breitenanforderungen an Fahrradablenbügel (eigene Darstellung nach FGSV 2012)

Tabelle 10: Ansprüche an Fahrradabstellanlagen in Abhängigkeit der Umfeldnutzung (eigene Darstellung nach FGSV 2012)

Nutzungsart	Nachfragegruppe	saisonale oder tageszeitliche Nachfragespitzen	Parkzeitraum			Parkdauer			Besondere Anforderungen	
			tagsüber	abends	nachts	kurzfristig	langfristig	dauerhaft	Wetterschutz	Flächen für Sonderformen, Zubehör, Services
Wohngebäude	Bewohner		x	x	x	x	x	x	x	x
	Besucher		x	x		x	x			
Schulen	Schüler	x	x				x		x	x
	Beschäftigte	x	x				x		x	x
Hochschulen	Studenten	x	x	x		x	x		x	x
Institutsgebäude	Beschäftigte		x	x			x		x	x
Mensen, Bibliotheken	Studenten	x	x			x			x	x

Arbeitsstätten	Beschäftigte		x				x		x	x
	Besucher		x			x	x			
Einzelhandel und Dienstleistungsbetriebe	Kunden		x	x		x				x
	Beschäftigte		x	x			x		x	x
Zentrale Bahnhöfe	Kunden		x			x				
	B+R-Nutzer		x ⁵⁵	x	x ⁵⁶		x	x ⁵⁷	x	x
	Beschäftigte		x				x		x	x
ÖV-Haltestellen	B+R-Nutzer		x				x		x	x
Freizeiteinrichtungen und Veranstaltungsstätten	Besucher	x	x	x		x	x			x
Öffentliche Fahrradverleih-Systeme	Kunden		x	x	x	x	x	x		x



Abbildung 22: umzusetzende Abstellanlagen in der Innenstadt (eigenes Foto)

Wegweisung für den Radverkehr

Um das landesweite Radverkehrsnetz komfortabel befahren zu können, ist es mit einem einheitlichen Wegweisungssystem ausgestattet. Diese einheitliche Wegweisung soll langfristig die bestehende Vielfalt unterschiedlicher Schildertypen der Radwegweisung in Nordrhein-Westfalen ersetzen und helfen, die "Schilderbäume" abzubauen.

Die Stadt Lünen setzt sich für die Fahrradwegweisung in Lünen zum Ziel...

- ... eine durchgängige Wegweisung für den Alltags- und Freizeitverkehr zu schaffen und regelmäßig zu prüfen,

⁵⁵ In der Regel ausgeprägte Tagesspitze für B+R-Nutzer

⁵⁶ An Bahnhöfen mit ausgeprägtem Einpendelverkehr

⁵⁷ In der Regel ausgeprägte Tagesspitze für B+R-Nutzer

- ... grundsätzlich entlang aller Hauptrouten sowie touristischer Routen überall dort Wegweiser aufzustellen, wo Richtungsentscheidungen zu treffen sind,
- ... sich bei der ziel- und routenorientierten Wegweisung nach dem einheitlichen Wegweisungssystem in NRW (HBR NRW, 2013) zu richten.



Abbildung 23: Wegweisung in Lünen (eigenes Foto)

5.2.2 Notwendige Maßnahmen

Notwendige Maßnahmen betreffen Punkte, die aus rechtlicher Sicht und aus Sicherheitsaspekten umzusetzen sind. Hierzu zählen die Maßnahmenbündel „Aufhebung der Benutzungspflichten - wo möglich“ (vgl. Kapitel 2.1), „Anpassen der Lichtsignalisierung“ (vgl. Kapitel 2.3) sowie „Schließen von Netzlücken“ (vgl. Kapitel 4.2).

A) Aufhebung der Benutzungspflichten - wo möglich (Straßenbegleitende Wege)

Radfahrer müssen grundsätzlich die Fahrbahn benutzen. 2010 wurde seitens des Bundesverwaltungsgerichtes entschieden, dass „eine Radwegebenutzungspflicht [...] nur angeordnet werden darf, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Rechtsgutbeeinträchtigung erheblich übersteigt“. Neben der Gefahrenlage spielen auch die Beschaffenheit und der Zustand des Radweges eine wichtige Rolle bei der Ausweisung der Benutzungspflicht. Ein wichtiges Merkmal ist die Breite des Radweges, für die seitens der VwV-StVO Vorgaben gemacht werden. Diese dürfen auf kurzen Strecken (bis zu 50 m) ausnahmsweise unterschritten werden.

Nach §45 Abs.1c sind Tempo-30-Zonen nur an Straßen zulässig, die keine Lichtzeichen geregelte Kreuzungen oder Einmündungen, Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295), Leitlinien (Zeichen 340) und benutzungspflichtige Radwege (Zeichen 237, 240, 241 oder Zeichen 295 in Verbindung mit Zeichen 237) besitzen. Hinter den Zeichen verbergen sich Radwege, gemeinsame oder getrennte Geh- und Radwege und Radfahrstreifen sowie Schutzstreifen.

Im Rahmen der Bestandsaufnahmen wurde eine erste Einschätzung bezüglich der benutzungspflichtigen Radwege in Lünen vorgenommen. Hierbei wurden einige Abschnitte im Radwegenetz identifiziert, bei denen primär die Breite ein Ausschlusskriterium für eine Benutzungspflicht ist. Bei weiteren Abschnitten konnte aufgrund von Belastungszahlen das Gefahrenpotenzial und somit eine mögliche Aufhebung der Benutzungspflicht abgeschätzt werden. Auch benutzungspflichtige Führungsformen in Tempo-30-Zonen wurden hier berücksichtigt.

Bei getrennten Geh- und Radwegen, bei denen die Benutzungspflicht aufgehoben wird, ist prinzipiell keine zusätzliche Beschilderung nötig, auf Wunsch der Stadt Lünen soll jedoch auch in diesen Fällen aufgrund der Einheitlichkeit die Beschilderung „Gehweg“ mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ verwendet werden. Die anderen Radwege sollen auf lange Sicht umgepflastert werden, diese Kosten werden nicht berücksichtigt.

Drei unterschiedliche Argumentationen zur Aufhebung der Benutzungspflicht werden berücksichtigt:

Zunächst werden Abschnitte dargestellt, in denen in einer Tempo-30-Zone ein benutzungspflichtiger Radweg ausgeschildert ist. Diese sind entsprechend von der Benutzungspflicht zu befreien:

- Ernst-Becker-Straße
zwischen Löwen-Köster-Straße und Arndtstraße
- Moltkestraße
zwischen Konrad-Adenauer-Straße und Dortmunder Straße

- Dortmundener Straße
zwischen Moltkestraße und Konrad-Adenauer-Straße
- Friedenstraße
zwischen Dortmundener Straße und Parkstraße

Weiter sind von der Aufhebung der Benutzungspflicht Abschnitte betroffen, auf denen die Breitenanforderungen erfüllt sind, ein benutzungspflichtiger Radweg jedoch nicht notwendig ist. In diesem Punkt wurde auf das klassifizierte Straßennetz⁵⁸ zurückgegriffen:

- Cappenberger Straße (L810)
zwischen Döttelbeckstraße und Laakstraße
- Cappenberger Straße (L810)
zwischen Von-Ketteler-Straße und Kommunalfriedhof
- Niederader Straße (K14)
zwischen Preußenstraße und Kreisstraße

Als drittes existieren es Abschnitte, auf denen die Breitenanforderungen nicht erfüllt sind und ein benutzungspflichtiger Radweg nicht zu empfehlen ist. Diese sind entsprechend von der Benutzungspflicht zu befreien:

- Gahmener Straße
Kümperheide und Gemarkungsgrenze
- Elsa-Brändström-Straße
zwischen Brechtener Straße und Hausnummer 47

B) Anpassen der notwendigen Breiten benutzungspflichtiger Radwege

Abschnitte, auf denen die Breitenanforderungen nicht erfüllt sind, ein benutzungspflichtiger Radweg jedoch zu empfehlen ist⁵⁹, sind entsprechend den Anforderungen zu verbreitern. Die Umsetzung der Maßnahmen erscheint vielerorts aufwändig und kann deswegen nicht unmittelbar umgesetzt werden. Als Zwischenlösung werden deswegen die Benutzungspflichten dort aufgehoben, wo die Gefahrenlage noch nicht unmittelbar durch die Unfallkommission bestätigt ist, und die Gehwege (im Falle von gemeinsamen Geh- und Radwegen) für Radfahrer freigegeben, um unsicheren Verkehrsteilnehmern weiterhin die Möglichkeit zu geben, im Seitenraum zu fahren. Bei getrennten Geh- und Radwegen, bei denen die Benutzungspflicht aufgehoben wird, ist prinzipiell keine zusätzliche Beschilderung nötig, auf Wunsch der Stadt Lünen soll jedoch auch in diesen Fällen aufgrund der Einheitlichkeit die Beschilderung „Gehweg“ mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ verwendet werden. Die anderen Radwege sollen auf lange Sicht umgepflastert werden; diese Kosten werden nicht berücksichtigt.

- Kurt-Schumacher Straße (B54)
zwischen Stadttorstraße und Beginn Lippebrücke
- Mengeder Straße
zwischen Seilbahntrasse und Gemarkungsgrenze

⁵⁸ Im klassifizierten Netz liegen zu großen Teilen die KFZ-Belastungszahlen vor.

⁵⁹ Nach einer ersten Abschätzung aufgrund von Belastungszahlen und zulässiger Höchstgeschwindigkeit.

- Konrad-Adenauer-Straße
zwischen Moltkestraße und Marie-Juchacz-Straße
- Konrad-Adenauer-Straße
zwischen Lippebrücke und Altstadtstraße
- Münsterstraße (B54)
zwischen Kurt-Schumacher-Straße und Hüttenallee
- Kamener Straße (L654)⁶⁰
zwischen Viktoriastraße und Kleingartenanlage „Seseke“
- Bebelstraße (L556)⁶¹
zwischen Kurt-Schumacher-Straße und Jägerstraße
- Brechtener Straße
zwischen Königsheide und Zum Verkehrshof
- Brechtener Straße
zwischen Elsa-Brändström-Straße und Gemarkungsgrenze
- Kurler Straße (L556)
zwischen Derner Straße und Preußenstraße (Unterführung)
- Kupferstraße⁶²
zwischen Dortmunder Straße und Kurt-Schumacher-Straße
- Preußenstraße
zwischen Niederader Straße (K14) und Brückenkamp
- Wehrenboldstraße
zwischen Parkplatzzufahrt und Bahnunterführung

C) Schließen von Netzlücken

Bei der Bestandsanalyse wurden im definierten Alltags- und Freizeitnetz acht Lücken identifiziert. Hier gilt es, Maßnahmen umzusetzen, um das Netz für den Radverkehr zu vervollständigen und die Verkehrssicherheit an definierten Stellen zu erhöhen. Häufig handelt es sich auch um Verknüpfungen zu den Nachbargemeinden.

- Kurt-Schumacher-Straße (B54)
zwischen Viktoriastraße und Stadttorstraße
- Konrad-Adenauer-Straße
zwischen Viktoriastraße und Lippebrücke
- Borker Straße
zwischen Kurt-Schumacher-Straße und Ladestraße

⁶⁰ Gefahrenlage wurde durch die Unfallkommission im April 2015 bestätigt.

⁶¹ Gefahrenlage wurde durch die Unfallkommission im April 2015 bestätigt.

⁶² Gefahrenlage wurde durch die Unfallkommission im April 2015 bestätigt.

- Lanstroper Straße
zwischen Ortsein-/ausgang und Gemarkungsgrenze
- Gelände der ehemaligen Zeche Viktoria
Zwischen Merschstraße und Westfaliastraße
- Gahmener Straße
zwischen Bebelstraße und Im Sauerfeld
- Brambauerstraße⁶³
zwischen Dortmunder Straße und Am Brambusch
- Dreischfeld (K19)
zwischen Richard-Schirrmann-Weg und Gemarkungsgrenze
- Hönninghauser Straße
Zwischen Ende Hönninghauser Straße und Bergstraße
- In den Hülsen
Zwischen In den Hülsen und Am Calversbach

Als eine Detailplanung wurde der Knotenpunkt der Konrad-Adenauer-Straße mit der Moltkestraße betrachtet. Hier wird der Radverkehr zukünftig entlang der Konrad-Adenauer-Straße auf Radfahrstreifen geführt. Um den Radfahrer im Sichtfeld des motorisierten Verkehrs zu führen, werden vorgezogene Haltlinien 3 m vor der Haltlinie des Kfz-Verkehrs markiert. Signalisiert wird der Radverkehr hier mit dem Kfz-Verkehr gemeinsam. Im Falle der Moltkestraße westlich des Knotenpunktes wird der Radverkehr auf gemeinsamen Geh- und Radwegen geführt. Der Radverkehr wird vor dem Knotenpunkt durch Bordsteinabsenkungen auf einen Radfahrstreifen geführt und bekommt durch den Aufstellbereich die Möglichkeit zum direkten Linksabbiegen⁶⁴. Bei der Moltkestraße im Osten wird der Radverkehr zum einen auf der Fahrbahn, zum anderen auf einem anderen Radweg geführt. Im Knotenpunktbereich müssen beide Dinge berücksichtigt werden. Für eine einheitliche Führung, wird auch der andere Radweg vor dem Knotenpunkt auf die Fahrbahn geführt. Radfahrer, die bereits die Fahrbahn nutzen, können auf Höhe der Furtmarkierung in den Radfahrstreifen wechseln. Um die beiden Führungsformen für Radfahrer in die Moltkestraße zu verdeutlichen und insbesondere um dem Kfz-Verkehr zu verdeutlichen, dass Radfahrer auch die Fahrbahn nutzen, werden Radfahrerpiktogramme auf der Fahrbahn markiert.

⁶³ Aufgrund weiteren Abstimmungsbedarfs wird keine Maßnahme im Maßnahmenkatalog aufgeführt. Empfohlen wird der Bau eines gemeinsamen Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr.

⁶⁴ Der aufgeweitete Aufstellstreifen für den Radverkehr ist auch auf der östlichen Seite der Moltkestraße möglich.



Abbildung 24: Detailplanung Moltkestraße | Konrad-Adenauer-Straße (eigene Darstellung)

D) Anpassen der Sinnbilder in der Lichtsignalisierung

Ab 2017 müssen alle Lichtsignalanlagen bezüglich der Anforderungen der StVO, die seit April 2013 gültig ist, umgerüstet sein. Das bedeutet, dass die bestehenden Signalisierungen in Hinblick auf ihre heutige Signalisierung überprüft und der jeweiligen Führung des Radverkehrs angepasst werden müssen. In diesem Zusammenhang wurden auch die Furtmarkierungen für den Radverkehr betrachtet. An Lichtsignalanlagen, an denen keine Furtmarkierungen für den Radverkehr vorhanden sind, müssen diese auf Grundlage der RMS-1⁶⁵ markiert werden.

In Lünen konnten im Rahmen der Befahrung folgende Ampeln identifiziert werden, auf die dies zu trifft⁶⁶. Die Umlaufzeiten sind bei einer separaten Signalisierung für den Radverkehr neu zu beachten. Weitere, bestehende Signalisierungen sind jedoch zu prüfen.

- Konrad-Adenauer-Straße | Viktoriastraße | Dortmunder Straße
- Kurt-Schumacher-Straße | Kamener Straße | Viktoriastraße
- Kurt-Schumacher-Straße | Münsterstraße (vgl. Maßnahmenpaket D)
- Kurt-Schumacher-Straße | Bebelstraße | Gahmener Straße | Kupferstraße
- Matthias-Claudius-Straße | Münsterstraße | Hüttenallee
- Parkstraße | Viktoriastraße
- Waltroper Straße | Königsheide | Brechtener Straße | Mengeder Straße

⁶⁵ FGSV (1993): Richtlinien für die Markierung von Straßen

⁶⁶ Keine Vollständigkeit

- Zwolle-Allee | Kamener Straße | Brückenkamp
- *Kupferstraße | Auf dem Osterfeld*⁶⁷

E) Bau von Querungshilfen zur Freigabe Linker Radwege

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurde aufgrund der Belastungszahlen und der Geschwindigkeit ein Ort identifiziert, an dem eine Querungshilfe zum Erreichen eines einseitigen Zweirichtungsradweges zu empfehlen ist. Dies betrifft die Cappener Straße (vgl. Kapitel 4.4). Hier ist eine Querungshilfe zu schaffen. Diese kann gleichzeitig zu einer Geschwindigkeitsreduktion des Kfz-Verkehrs führen. Umgesetzt werden könnte die Querungshilfe beispielsweise nördlich des Friedhofes. Aufgrund der Belastungen kommt der Bau einer Mittelinsel in Frage.

Folgende Anforderungen werden an die Querungshilfe gestellt:

- Die Fahrbahnen müssen weiterhin eine Breite von mindestens 3,25 m haben.⁶⁸
- Die Tiefe einer Mittelinsel soll mindestens 3,50 m betragen.⁶⁹
- Eine Radverkehrsfurt ist nicht zu markieren.
- Wechsel des Belages kann die Sicherheit für Radfahrer weiter erhöhen.

5.2.3 Ergänzende Maßnahmen

Aufbauend auf dem Grundgerüst der notwendigen Maßnahmen sollen die ergänzenden Maßnahmen den Komfort und die Sicherheit für den Radverkehr weiter erhöhen. Enthalten sind sowohl Maßnahmen im Längsverkehr, als auch an Knotenpunkten, an Abstellanlagen und eine erste Maßnahmen im Themenfeld der Beleuchtung.

F) Schaffen einer zentralen Ost-West-Verbindung

Als Ergänzung zum Leezenpatt, der die zentrale Nord-Süd-Verbindung für den Radverkehr in Lünen darstellt, soll auch eine Ost-West-Verbindung umgesetzt werden. Auf einer Strecke von etwa 13,5 km soll eine definierte Fahrradrouten mit besonderen Qualitätsanforderungen entstehen. Im Osten ist die verlängerte Ost-West-Verbindung ein Anschluss an den Stadtteil Mengede (Dortmund), im Westen an die Stadt Werne. Mit der Verbindung werden zentrale Arbeitsplatz- und Wohnstandorte miteinander verknüpft.

Zu schaffen ist ein durchgängig gut zu befahrener Weg für Radfahrer. Dies betrifft sowohl die Breiten – anzusetzen sind die Regelstandards der ERA 2010, wo möglich, sind diese zu übertreffen – als auch die Wegeoberflächen.

⁶⁷ Hier sind Furtmarkierungen für den Radverkehr zu markieren

⁶⁸ Vgl. FGSV (2010): S. 57

⁶⁹ Vgl. FGSV (2010): S. 57

Die Ost-West-Verbindung hat folgenden Verlauf; die Maßnahmen, die notwendig sind, um die zentrale Ost-West-Verbindung auszubauen, sind dem Maßnahmenkatalog (siehe Kapitel 5.2.4) zu entnehmen:

Im Osten stellt die Elsa-Brändström-Straße den ersten/ letzten Abschnitt auf Lüner Stadtgebiet dar. Hier wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt. Dieser Abschnitt stellt den Anschluss nach Dortmund Mengede dar.



Über eine separat geführte Fahrradstraße wird der Radfahrer über die ehemalige Seilbahntrasse nach Nord-Osten geführt. Zentral erschlossen werden so das Gewerbegebiet rund um die Zechenstraße sowie der Stadtteil Brambauer und das Gewerbegebiet an der Frydagstraße.

Die Ausweisung als Fahrradstraße verdeutlicht die zentrale Bedeutung des Radverkehrs in Lünen. Fußgänger dürfen die Fahrradstraße nutzen. Die Wegeoberflächen sind teilweise zu verbessern.

Bei bestehenden Waldwegen ist ggf. über einen Gestattungsvertrag oder über eine Waldumwandlungsgenehmigung und Umwidmung zu sprechen (Gespräche mit dem Forst wären notwendig).





In der Frydagstraße verläuft der Radverkehr heute im Mischverkehr und kann ergänzend den Gehweg nutzen. Die Breiten machen Schutzstreifen möglich – sie sollten die maximal mögliche Breite erhalten. Das Aufkommen im Schwerverkehr ist zu prüfen. Ab einem täglichen Aufkommen von 1.000 Fahrzeugen sind Schutzstreifen nicht zu empfehlen. Ergänzend ist ein Konzept zur gegenseitigen Rücksichtnahme umzusetzen.



Auf dem Abschnitt des Mühlenwegs – zwischen der Frydagstraße und der Brunnenstraße – wird wieder eine Fahrradstraße (mit Anliegerverkehr frei) umgesetzt werden.



Von dort aus verläuft die Ost-West-Verbindung weiter über die Brunnenstraße. Vorgesehen ist hier ein einseitiger Zweirichtungsrادweg auf der südlichen Straßenseite.

Ab dem Kreisverkehr zur Moltkestraße wird der Radverkehr dann im Einrichtungsverkehr auf beiden Straßenseiten bis zur Konrad-Adenauer-Straße geführt. Stellenweise ist der Weg hier grundlegend zu erneuern und gemeinsame Geh- und Radwege auszuweisen.



Im Bereich des Innenstadtrings folgt die Ost-West-Verbindung der Moltkestraße (Mischverkehr), der Dortmunder Straße (Schutzstreifen), der Bäckerstraße (Fahrradstraße) und der Stadttorstraße (Fußgängerzone). Somit wird die gesamte Innenstadt erschlossen.



Über die bestehende Anrampung westlich der Kurt-Schumacher-Straße wird diese erreicht und mithilfe der bestehenden Unterführung nördlich der Lippebrücke wird die Merschstraße und damit das ehemalige Gebiet der Zeche Viktoria angeschlossen. Eine geradlinige Querung der Lippe mithilfe eines neuen Brückenbauwerkes wird aufgrund des bestehenden Naturschutzgebietes ausgeschlossen.





Auf dem Gebiet der ehemaligen Zeche Viktoria wird ein neuer Weg zu schaffen sein. Abhängig von der potenziellen Nachfrage sollte ein gemeinsamer oder getrennter Geh- und Radweg umgesetzt werden. Der Weg schließt dann an die Westfaliastraße an.



Die Westfaliastraße wird als Fahrradstraße (Anlieger frei) ausgewiesen. Über die Barbarastraße (Fahrradstraße Anlieger frei) wird die Münsterstraße angebunden.



Die Münsterstraße verbindet dann die Stadt Lünen mit der Stadt Werne.

Die Planungen im Zusammenhang mit der Quartiersuntersuchung (Integriertes Handlungskonzept Münsterstraße) zu entwickeln.



G) Aufheben von Zweirichtungsradwegen (insbesondere in innerörtlichen Lagen)

Radwegen, die in die Fahrtrichtung links genutzt werden, stellen besonders in innerörtlichen Lagen ein Gefahrenpotenzial dar und sollen deswegen grundsätzlich nicht angeordnet werden⁷⁰ und kommen nur ausnahmsweise in Betracht. Im Rahmen der Bestandsanalyse wurden die Führungsformen erhoben. Für das Maßnahmenkonzept wurden die freigegebenen Radwege in entgegengesetzter Fahrtrichtung betrachtet und die Möglichkeit der Aufhebung der Freigabe eingeschätzt. Insgesamt wurden vier Abschnitte identifiziert.

- Kamener Straße zwischen Kleingartenanlage Seseke und Zwolle-Allee (zusammen mit dem Bau von Querungshilfen (siehe Maßnahmen I))
- Kamener Straße zwischen Pamp Gruppe und Gemarkungsgrenze
- Kurt-Schumacher-Straße zwischen Viktoriastraße und Bebelstraße (Ausgenommen der Abschnitt zwischen Lange Straße und Horstmarer Straße in Fahrtrichtung Süden)
- Borker Straße zwischen Altstadtstraße und In den Erlen (zusammen mit dem Bau einer Querungshilfe Höhe Altstadtstraße (siehe Maßnahmen I))

⁷⁰ VwV zur StVO

H) Überprüfen und Anpassen von Umlaufzeiten für den Radverkehr

In den Beteiligungsverfahren wurden von den BürgerInnen insbesondere lange Wartezeiten an Lichtsignalanlagen bemängelt. Die dort aufgeführten Knotenpunkte sollen im Rahmen dieses Maßnahmenkonzeptes genannt werden. Die Liste ist nicht als vollständig zu betrachten, sondern gibt vielmehr erste Handlungsschwerpunkte vor. Die Umlaufzeiten für den Radverkehr sind an folgenden Knotenpunkten zu überprüfen und wenn möglich für den Rad- und Fußverkehr zu verbessern:

- Königsheide | Waltroper Straße
- Kurt-Schumacher-Straße | Kamener Straße | Viktoriastraße.
- Kurt-Schumacher-Straße | Münsterstraße
- Kurt-Schumacher-Straße | Kupferstraße | Bebelstraße
- Münsterstraße | Goethestraße
- Querung Viktoriastraße (zw. Kantstraße und Lange Straße)
- Dortmunder Straße | Buchenberg⁷¹
- Dortmunder Straße | Kupferstraße
- Konrad-Adenauer-Straße | Borker Straße

I) Schaffen von Querungshilfe zur Verbesserung der Durchlässigkeit des Netzes

Im Gegensatz zu der Querungshilfe an der Cappenberger Straße, die zur Freigabe des linken Radweges benötigt wird, sind die hier aufgeführten Querungshilfe notwendig, um beispielsweise eine viel befahrene Straße zu überqueren, um weiter dem Radwegenetz zu folgen. In der Bestandsanalyse konnten 14 Punkte ermittelt werden, bei denen eine Querungshilfe aufgrund der Belastungszahlen wünschenswert ist:

- Kamener Str. | Eisenbahnbrücke
- Kamener Str. | Kreuzung mit Verbindungsweg Lippe-Seseke
- Borker Str. | Altstadtstr.
- Borker Str. | Döttelbeckstr.
- Bebelstr. | Sedanstr.
- Bebelstr. | Alsenstr.
- Kurt-Schumacher-Str. (südl. Lippebrücke)
- Hammer Str. | Mühlenkamp
- Hammer Str. | An der Fähre
- Dortmunder Str. | Konrad-Adenauer-Str.

⁷¹ Hier funktioniert die Anforderungssampel nicht

- Konrad-Adenauer-Str. | Friedrichstr.
- *Konrad-Adenauer-Str. | Graf-Haeseler-Str.*⁷²
- Konrad-Adenauer-Str. (östl. Lippebrücke)
- Jägerstr. | Am Krähenort

J) Verbesserung der Sichtverhältnisse zwischen Radfahrern und Kfz-Verkehr in Kreuzungsbereichen

Besonders beim Rechtsabbiegen werden Radfahrer vom Kfz-Verkehr übersehen. Dies ist häufig darauf zurückzuführen, dass Radfahrer nicht im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs fahren und somit übersehen werden. Eine Maßnahme ist, die Radfahrer – entweder auf der gesamten Strecke oder in Kreuzungsbereichen – auf der Straße zu führen und somit dieses Risiko zu reduzieren. Im Rahmen der Analyse wurden folgende Stellen identifiziert, für die exemplarische Maßnahmen entwickelt werden:

- Kurt-Schumacher-Straße | Cappenberger Straße
- Preußenstraße (nördl. Einmündung in Kurler Straße)
- Zufahrt zur Kanalbrücke | Tockhausen

Unfälle entstehen häufig aus ungeklärten Verkehrssituationen und schlechten Sichtverhältnissen zwischen den Verkehrsteilnehmern. Radverkehrsanlagen müssen daher so gestaltet werden, dass Radfahrende insbesondere an neuralgischen Punkten für den Kraftfahrzeugverkehr rechtzeitig und gut erkennbar sind, selbst gute Sichtverhältnisse haben und Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrenden möglichst vermieden werden.

Für zwei Knotenpunkte wurden detailliertere Maßnahmen entwickelt:

- Laakstraße | Akazienstraße
Die Unfallhäufungsstelle Laakstraße | Akazienstraße wurde bereits im Jahr 2012 von der Unfallkommission begutachtet. Dort wurde bereits als mittelfristige Maßnahme der Umbau der Querung beschlossen. Zentraler Punkt hierbei war, dass die Kreuzungssituation durch bauliche Maßnahmen deutlicher zum Vorschein gebracht werden soll. Dies wird auch von Seiten der Gutachter unterstützt. Deswegen werden folgende Maßnahmen vorgesehen:
 - geradlinige Führung des Kreuzungsarm von Norden kommend (Aufhebung der Verschwengung)
 - Vor und im Kreuzungsbereich Austausch des roten Pflasters im Gehweg Laakstraße (gegen graues)
 - Anbringen von Piktogrammen entlang des Leezenpatts, dass Radfahrer aus beiden Fahrtrichtungen zu erwarten sind
- Kurt-Schumacher-Straße | Münsterstraße
Am Knotenpunkt Kurt-Schumacher-Straße | Münsterstraße wurde besonders in den Beteiligungsverfahren von den Bürgern angemerkt, dass besonders die Wartezeiten für den Radver-

⁷² Für diesen Knotenpunkt konnte im Rahmen des Maßnahmenkonzeptes keine Maßnahme entwickelt werden.

kehr lange sind und zum Queren der Münsterstraße von Süden kommend mehrere Umläufe möglich sind. Aus diesem Grunde wurde besonders in diesem Knotenpunkt eine Führung des Radverkehrs im Straßenraum bevorzugt, um so auch die Wartezeiten zu reduzieren. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind der *Abbildung 25* zu entnehmen. Im einzelnen sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Umbau der getrennten Geh- und Radwege an der Kurt-Schumacher-Straße (südlich der Münsterstraße) zu Radfahrstreifen.
- Verbreiterung der Getrennten Geh- und Radwege an der Münsterstraße. Auf der südlichen Straßenseite ist die Rücknahme von 8 Stellplätzen notwendig. Auf der nördlichen Straßenseite sind überfahrbare Baumscheiben zu installieren, um die nutzbare Radwegbreite zu erhöhen.
- Bau von abgesenkten Bordsteinen.
- Markieren von vorgezogenen Haltelinien, Furtmarkierungen und Radfahrerpiktogrammen.
- Anbringen eines separaten Radfahrersignals für das indirekte Linksabbiegen in die Münsterstraße in Richtung Innenstadt sowie aus der Münsterstraße aus Richtung Innenstadt.



Abbildung 25: Detailplanung zum Knotenpunkt Kurt-Schumacher-Straße | Münsterstraße (eigene Darstellung)

K) Klären von nicht eindeutigen Situationen

Im Interesse aller, die am Verkehr teilnehmen, bedarf es insgesamt einer Infrastruktur und Verkehrsregelungen, die unbeabsichtigtes Fehlverhalten möglichst verhindern oder ausgleichen und ein sicheres Verkehrsverhalten unterstützen. Bei den Befahrungen sowie den Beteiligungsverfahren fielen vereinzelt immer wieder Situationen auf, die für Radfahrer, aber auch für andere Verkehrsteilnehmer nicht eindeutig sind. Die nachfolgende Liste ist nicht als vollständig zu betrachten:

- Knotenpunkt Graf-Adolf-Straße | Cappenberger Straße
- Knotenpunkt Cappenberger Straße | Erzberger Straße
- Knotenpunkt Kurt-Schumacher-Straße | Stadttorstraße
- Knotenpunkt Konrad-Adenauer-Straße | Borker Straße
- Knotenpunkt Cappenberger Straße | Von-Ketteler-Straße | Gottfriedstraße
- *Knotenpunkt Münsterstraße | Ernst-Becker-Straße*
- Knotenpunkt Konrad-Adenauer-Straße | Dortmunder Straße
- Knotenpunkt Lorenzstraße | Seilbahntrasse
- Knotenpunkt Döttelbeckstraße | Reuterstraße | Körnerstraße
- Knotenpunkt Auf dem Osterfeld | Feuerbachweg
- Knotenpunkt Cappenberger Straße | Döttelbeckstraße | Arndtstraße
- Kreisverkehr Preußenstraße | Niederader Straße
- Führung auf der Cappenberger Straße zwischen Kurt-Schumacher-Straße und Bahngleisen
- Führung zwischen Virchowstraße und Bahnlinie

Als ein Beispiel, welches einer detaillierteren Maßnahmenentwicklung unterzogen wird, wurde der Knotenpunkt Münsterstraße | Ernst-Becker-Straße herausgesucht. Viele Fahrzeuge, die heute aus Süde vom Hauptbahnhof auf die Münsterstraße einbiegen wollen, warten auf dem Radweg und übersehen die Radfahrer. Als Lösung wird die Teilaufpflasterung vorgesehen.

Bei Teilaufpflasterungen der Einmündungsbereiche untergeordneter Straßen verlaufen Radweg und Gehweg im Niveau der angrenzenden Streckenabschnitte über die Knotenpunktzufahrt hinüber. Die Aufpflasterung verdeutlicht die Vorfahrt des Radverkehrs und wirkt geschwindigkeitsdämpfend. Untersuchungen zeigen, dass die Sicherheit der Radfahrer durch solche Radwegüberfahrten deutlich erhöht wird.

Als weitere Maßnahmen in dem Knotenpunkt werden folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Anrampung des getrennten Geh- und Radweges inkl. Furtmarkierungen
- Neupflasterung und Verbreiterung des getrennten Geh- und Radweges auf der nördlichen Straßenseite
- Markieren eines „Zebrastrreifens“ im Bereich der Signalanlagen (damit Radfahrer, die vom Bahnhof kommen/ zum Bahnhof fahren, mehr Rücksicht auf die Fußgänger nehmen) (siehe *Abbildung 27*)
- Markieren eines schmalen Aufstellbereiches auf der Münsterstraße (für Radfahrer, die von der Ernst-Becker-Straße in Richtung Bahnhof fahren wollen; Breite: 0,75 m)

- Markieren von Fußgängerfurten im Bereich der Aufpflasterung



Abbildung 26: Detailplanung zum Knotenpunkt Münsterstraße | Ernst-Becker-Straße (eigene Darstellung)



Abbildung 27: Zebrastrifen über Radweg (eigenes Foto, Heidelberg)

- L) Rückbau/ Markieren von Pollern, Laternen etc. auf/an Radwegen

Feste Einbauten auf Radwegen sind besonders gefährlich, wenn sie im Dunkeln nicht zu sehen sind. Doch auch bei Tageslicht können sie zu Gefahrenpunkten für Radfahrer werden. Im Rahmen der Befahrungen, der Beteiligungsverfahren und der Meldeplattformen von ADFC und STADTRADELN wurden Punkte im Radwegenetz von Lünen identifiziert, an denen solche festen Einbauten die Sicherheit von Radfahrern gefährden. Die nachfolgende Liste ist nicht als vollständig zu betrachten:

- Querung Graf-Adolf-Straße (Höhe Sparkasse)
- Am Krähenort | Gneisenau-Trasse (Zw. Ende der Bebauung und Kaubrügge)
- Mengeder Straße | Schulkampstraße
- Bebelstraße (Höhe Lützwowstraße)
- Bebelstraße (Höhe Wilh.-Meier-Straße)
- Bebelstraße (zw. Kurt-Schumacher-Straße und Süggelstraße)
- Dortmunder Str. | Konrad-Adenauer-Straße

M) Beleuchtung von Radwegen

Ziel ist es, das Alltagsnetz des Radverkehrs zu beleuchten, um es gerade auch in den Zeiten, wo es früh dunkel/ spät hell wird für Radfahrer attraktiv zu machen. Im Rahmen der Beteiligung wurde ein Abschnitt genannt, in dem eine Beleuchtung gerade auch vor dem Hintergrund vieler Schüler umzusetzen ist:

- Kamener Straße ab der Bahnunterführung bis zum Sportplatz Schwansbell

Insgesamt ist ein Beleuchtungskonzept zu entwickeln. Die Erarbeitungen laufen bereits, bestenfalls 2015 soll es politisch beschlossen werden.

N) Prüfen und Erneuern von Markierungen

Markierungen für den Radverkehr sind auf der Strecke und in Knotenpunkten zu finden. Teilweise haben sie rechtliche Bindungen (z.B. Radfahrstreifen, Haltlinie) und verdeutlichen die Führung des Radverkehrs für den Radfahrer selbst und andere Verkehrsteilnehmer. Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurden einige Stellen identifiziert, an denen Markierungen für den Radverkehr abgetragen sind und erneuert werden sollten. Diese Liste ist nicht als abschließend zu betrachten. Vielmehr gilt es, im Rahmen von regelmäßigen Kontrollen der Infrastrukturen weitere Punkte zu identifizieren und nachzubessern.

An folgenden Stellen ist das Erfordernis zum Nachbessern von Markierungen sichtbar geworden:

- Döttelbeckstraße/ Am Katzbach/ Akazienstraße (Leezenpatt)
- zwischen Cappenberger Straße und Laakstraße
- Cappenberger Straße (Leezenpatt)
zwischen Döttelbeckstraße und Kurt-Schumacher-Straße
- Cappenberger Straße (Leezenpatt)
zwischen Kurt-Schumacher-Straße und Innenstadt

- Kantstraße (Leezenpatt)
zwischen Im Egelbrauck und Kupferstraße
- Knotenpunkt Akazienstraße | Ulmenstraße
- Knotenpunkt Akazienstraße | Haselnussweg
- Knotenpunkt Am Katzbach | Schulstraße
- Knotenpunkt Am Katzbach | Am Mispelbohm
- Knotenpunkt Am Katzbach | Wilhelm-Hüsing-Straße
- Knotenpunkt Am Katzbach | Krimstraße
- Knotenpunkt Am Katzbach | Döttelbeckstraße
- Knotenpunkt Döttelbeckstraße | Körnerstraße/ Reuterstraße
- Knotenpunkt Kantstraße | Altdorfer Weg
- Rudolph-Nagell-Straße
im Bereich Buswendeschleife
- Knotenpunkt Viktoriastraße | Parkstraße
- Knotenpunkt Viktoriastraße | Kantstraße
- Knotenpunkt Dortmunder Straße | Moltkestraße
- Knotenpunkt Cappenberger Straße | Kurt-Schumacher-Straße
- Knotenpunkt Moltkestraße | Konrad-Adenauer-Straße
- Knotenpunkt Münsterstraße (Ausfahrt Bahnhof)
- Knotenpunkt Kreuzstraße | Holunderweg
- Knotenpunkt Mengeder Straße | Waltroper Straße
- Knotenpunkt Leezenpatt | Holtgrevenstraße

O) Haltegriffen für den Radverkehr (Pilotprojekte)

Um das Warten an Lichtsignalanlagen oder auch an anderen wartepflichtigen Knotenpunkten attraktiver, bequemer und sicherer zu gestalten, sollen in einem Pilotprojekt Ampelgriffe montiert werden. Somit müssen Radfahrer beim Warten nicht absteigen und können sich beim Anfahren einfacher abstoßen. Der Komfort für die Radfahrer wird so weiter verbessert.

Die Ampelgriffe sollen an Lichtsignalanlagen entlang des definierten Netzes montiert werden. Zu berücksichtigen ist hier, dass in allen wichtigen Fahrtrichtungen Haltegriffen montiert werden. Zunächst sollten einige Knotenpunkte als Pilotprojekte umgesetzt werden. Erste Knotenpunkte sind:

- Lichtsignalanlage Kurt-Schumacher-Straße | Kamener Straße | Viktoriastraße (benötigt werden 16 Haltegriffe⁷³)

⁷³ 16 werden benötigt, wenn man nur das Radfahren im Uhrzeigersinn berücksichtigt (ansonsten 24).

Nach und nach sollen weitere Knotenpunkte mit Haltegriffen ausgestattet werden. Die genauen Standorte werden im Rahmen des Arbeitskreises für Radverkehr abgestimmt.

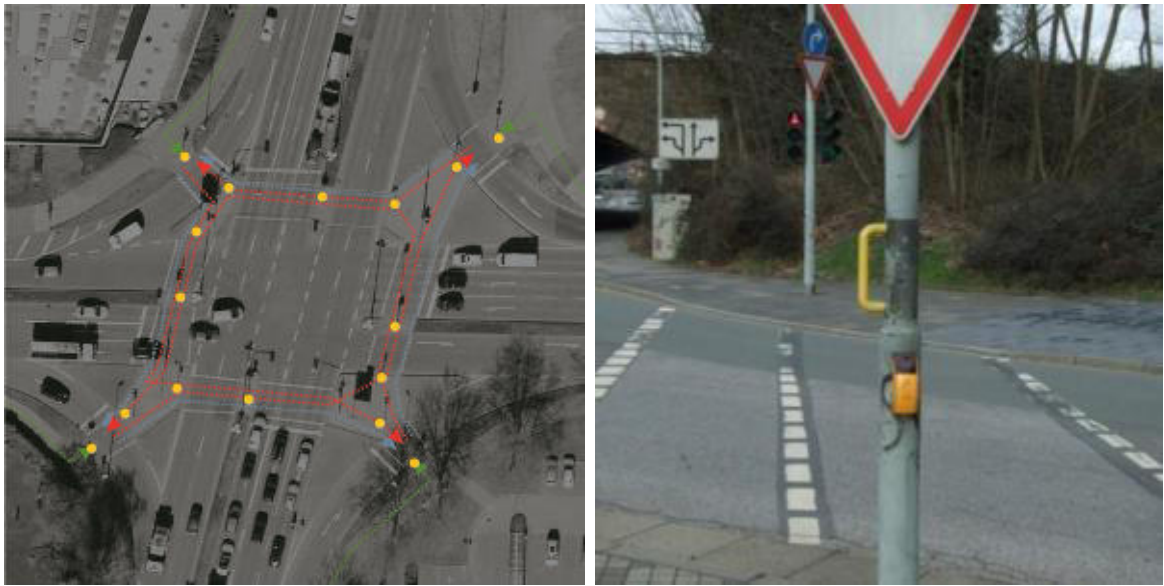


Abbildung 28: Handgriffe an Knotenpunkten (eigene Darstellung und Foto)

P) Erweiterung der Fahrradabstellanlagen

Für den Radverkehr ist es besonders wichtig, Abstellanlagen in direkter Lage zur Quelle und zum Ziel zu haben. Im Rahmen der Befahrungen und der Besichtigungen in der Innenstadt konnten einige Orte identifiziert werden, an denen wild abgestellte Fahrräder vermehrt vorzufinden sind. Dabei soll hier zwischen baulichen Erweiterungen unterschieden werden und zunächst vertiefende Untersuchungen/Konzeptarbeiten. Im Rahmen des Maßnahmenkonzeptes RAD⁺ konnten drei bauliche Schwerpunktmaßnahmen identifiziert werden.

- **Ausbau der Radstation am Bahnhof**
Insbesondere für die Verknüpfung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel Bahn und Fahrrad spielt die Radstation am Hauptbahnhof von Lünen eine wichtige Rolle. In den vergangenen Jahren wurde viel an dem Service und den Angeboten der Radstation getan (Chip, Leihfahrräder, etc.). Die Auslastung der Radstation ist gut; am Bahnhof sind häufig wildabgestellte Räder festzustellen. Deswegen ist ein Ausbau der Radstation anzustreben. Der Rat der Stadt Lünen hat im Dezember 2014 unter dem Vorbehalt der Mittelbereitstellung beschlossen die Radstation am Hauptbahnhof Lünen gemäß der Maximal-Variante auszubauen. Demnach sollen der bestehenden Service-Container durch neue Container – mit Platz für ein Büro, eine Werkstatt und einen Sanitärbereich – im Bereich der Kfz-Stellplätze ausgetauscht werden. Durch den Einbau von Doppelstock-Abstellanlagen kann das Angebot der Radstation um etwa 70 % gesteigert werden, sodass zukünftig 288 Räder sicher und wettergeschützt abgestellt werden können.
- **Bau von neuen Abstellanlagen nördlich des Lippeufers**
Nördlich des Lippeufers auf der westlichen Seite der Hauptverkehrsstraße konnte eine Vielzahl von wild abgestellten Fahrrädern festgestellt werden (9 Stück). Deswegen sollten neue Abstellanlagen in direkter Nähe geschaffen werden. Zur genauen Abschätzung der Anzahl sollte eine

detaillierte Erhebung und Befragung der Radfahrer mit dem Schwerpunkt des Fahrradparkens durchgeführt werden⁷⁴. Der Standort ist zu ermitteln.

- Bau von Abstellanlagen entlang der Marktstraße
Besonders zu Markttagen werden viele Fahrräder außerhalb der Abstellanlagen abgestellt, da diese bereits durch andere Fahrräder belegt sind. Die Räder stehen größtenteils bereits in der Verlängerung von bestehenden Fahrradbügel. Diese sollen weiter ergänzt werden, um gerade den Diebstahlschutz und die Standfestigkeit der Räder zu erhöhen. Zur genauen Abschätzung der Anzahl sollte eine detaillierte Erhebung und Befragung der Radfahrer mit dem Schwerpunkt des Fahrradparkens durchgeführt werden⁷⁵. Der Standort ist zu ermitteln (z.B. im Knotenpunkt Marktstraße | Goldstraße).

Für den Bau neuer/ eine bessere Auslastung bestehender Abstellanlagen in Lünen sind zunächst weitere Arbeitsschritte notwendig, die nicht direkt als investive Maßnahme anzusehen sind:

- Erhöhung der Auslastung der Radstation in den Innenstadt
Da gerade auf der Einkaufsstraße in Lünen der Platz für Abstellanlagen des Radverkehrs begrenzt ist (südliches Lippeufer), sollte neben dem Bau von Abstellanlagen auch die Auslastungen der vorhandenen Stellplätze (insbesondere in der innerstädtischen Radstation) erhöht werden. Eine erste Maßnahme wäre eine besser sichtbare Beschilderung. Für weitere Maßnahmen ist eine detaillierte Befragung von Radfahrern und Beschäftigten in der Innenstadt durchzuführen, um hieraus ein griffiges Konzept zu entwickeln. Eine Kooperation mit Einzelhändlern oder der Stadtverwaltung in Bezug auf Stellplätze für Mitarbeiter ist anzustreben.
- Erstellen eines Konzeptes zum Fahrradparken in der Innenstadt
Für die Innenstadt ist ein Konzept zum Fahrradparken zu entwickeln, das auf einer Bestandsaufnahme von Angebot und Nachfrage fußt. Nach dem Prinzip der „dezentralen Konzentration“ (viele kleinere bis mittlere Anlagen für etwa 6 bis 30 Fahrräder) sind Standorte und ihre Kapazitäten zu definieren. Erforderlichenfalls ist in Erwägung zu ziehen, andere Nutzungen wie straßenbegleitende Stellplätze, Verkehrsgrün oder gewerblich genutzte Flächen in Fahrradabstellanlagen umzuwandeln.

Das Konzept soll folgende Inhalte enthalten:

- Definieren von Standorten des Fahrradparkens und ihrer Kapazität (unter Berücksichtigung der grundsätzlichen Zielsetzungen; Parkdauer, etc.). Die Ergebnisse der Bestandsanalyse können erste Anhaltspunkte für mögliche weitere Standorte geben.
- In Zusammenarbeit mit Radtourismusverbänden soll geprüft werden, ob und wo Fahrradboxen aufgestellt werden können, die insbesondere Radtouristen ein gesichertes Abstellen ihrer bepackten Fahrräder ermöglichen. Insbesondere im Bereich des Tourismus spielen Lademöglichkeiten für Pedelects eine wichtige Rolle. Im Alltagsverkehr reichen die Akkuladungen meist für Hin- und Rückweg aus, sodass das Rad Zuhause geladen werden kann. Sinnvoll erscheint es deswegen, das Konzept in Kooperation mit Gastronomie und Übernachtungsmöglichkeiten zu erstellen.

⁷⁴ Für die Kostenschätzung wurde von 6 neuen, doppelseitig nutzbaren AnlehnbügelIn ausgegangen.

⁷⁵ Für die Kostenschätzung wurde von 10 neuen, doppelseitig nutzbaren AnlehnbügelIn ausgegangen.

- Abstimmungen zum Betrieb der Anlagen (laufende Pflege und Instandhaltung insbesondere von Anlagen mit Überdachung)
- Strategien, wie „wildes“ und behinderndes Parken von Fahrrädern außerhalb der Abstellanlagen durch Informationskampagnen und ordnungsrechtliche Maßnahmen verringert und verhindert werden kann
- Strategie für das Entsorgen von Schrotträdern über das bereits Praktizierte hinaus (optional)
- Verbesserung der Qualität und Quantität von Stellplätzen an öffentlichen Einrichtungen
Die Stellplätze an öffentlichen Einrichtungen sind hinsichtlich ihrer Standfestigkeit, dem Diebstahlschutz und ggf. dem Witterungsschutz zu überprüfen. Die Stellplätze werden gegebenenfalls angepasst oder erneuert. Die Verbesserung der Qualität und der Quantität der Abstellanlagen ist anzustreben. Eine erste Maßnahme wurde bereits an der Radabstellanlage Gymnasium Altlünen (moderne Anlage mit 300 überdachten und beleuchteten Stellplätzen) umgesetzt; eine weitere ist an der der Geschwister-Scholl-Gesamtschule (voraussichtlich dezentral über den Hof verteilte Stellplätze) vorgesehen.

Q) Ausbau und Verbesserung der Radwegeinfrastruktur entlang des klassifizierten Straßennetzes

Vielfältige Nutzungsüberlagerungen und oft eingeschränkte Flächenverfügbarkeiten zwingen auf Hauptverkehrsstraßen oft zu Kompromissen in der Gestaltung des Straßenraumes und damit auch in der Führung des Radverkehrs. Generell ist die Anlage von separaten Radverkehrsanlagen auf stark belasteten Hauptverkehrsstraßen anzustreben. Eine schematische Anwendung des Trennungsprinzips ist aber häufig aufgrund zu beachtender Randbedingungen nicht realisierbar oder nicht angemessen.

Das umfassende Paket an Maßnahmen im infrastrukturellen Bereich beschäftigt sich mit dem klassifizierten Straßennetz. Gerade für den Alltagsverkehr stellen Wege entlang von Hauptverkehrsstraßen attraktive Wege dar, weil diese direkt sind und somit den kürzesten Weg darstellen. Anhang 0 enthält Maßnahmenblätter zu den einzelnen Straßenabschnitten. Hierin enthalten sind alle Abschnitte entlang des klassifizierten Netzes.

Dieser Maßnahmenkatalog soll im Rahmen von Baumaßnahmen von der Verwaltung zur Hand genommen und berücksichtigt werden. Somit werden die vorgeschlagenen Maßnahmen für den Radverkehr in die Abwägung eingestellt. Die enthaltenen Maßnahmen sollen eine erste Orientierung geben und sind nicht als unumstößlich zu betrachten. Die Maßnahmen sind nicht in der Maßnahmenkarte enthalten.

R) Service für den Radverkehr

Als zentrale Serviceleistung, die auch im Rahmen der zentralen Zielsetzungen formuliert wurden, soll das Alltagsnetz in den Winterdienst aufgenommen werden, damit auch im Winter ein gut befahrbares Netz an Radwegen vorhanden ist. Auch sollen die Wege regelmäßig von Laub und anderen störenden Dingen (z.B. Splitt nach dem Winter) gereinigt und die Begrünung zurückgeschnitten werden.

5.2.4 Maßnahmenkatalog

Der Maßnahmenkatalog stellt eine tabellarische Benennung von Maßnahmen zur Radverkehrsförderung in Lünen – im Handlungsfeld Infrastruktur – dar. Deswegen ist eine weiterführende, detaillierte Planung der Maßnahmen notwendig; Änderungen an den Maßnahmen sind in diesem Rahmen möglich.

Die Priorisierung der Maßnahmen wurden bei den Infrastrukturellen Maßnahmen anhand folgender Kriterien vorgenommen, wobei die Bewertungskriterien eine unterschiedliche Gewichtung haben⁷⁶:

- Synergien im Radwegenetz und mit dem Fußverkehr
durch eine Maßnahme können sowohl Vorteile für das Freizeit- und Alltagsnetz als auch weiter für den Fußverkehr entstehen. Dadurch tragen mehrere Nutzergruppen von einer Maßnahme einen positiven Nutzen (zusätzlichen Nutzen im Netz⁷⁷ oder im Fußverkehr (+); zusätzlichen Nutzen im Netz und im Fußverkehr (++)).
- Handlungsbedarf für den Radverkehr
Der Handlungsbedarf vergleicht die jetzige Situation mit dem gewünschten Ausbaustandard für den Radverkehr und betrachtet somit, ob die Sicherheit für den Radverkehr (++) oder der Fahrkomfort (+) erhöht wird.
- Kosten der Maßnahmen
Die Kosten sind insbesondere in Anbetracht der Haushaltslage der Stadt Lünen wichtig für die Priorisierung der Maßnahmen. Sie spiegelt damit teilweise die Umsetzbarkeit der Maßnahme ab. Günstige Maßnahmen (++) werden somit mittleren (+) oder teuren Maßnahmen gegenüber gestellt.

⁷⁶ Die Bewertung der Kosten wurde zu 50%, die Bewertung des Handlungsbedarfs zu 35% sowie die Synergieeffekte zu 15% an der Priorisierung gewertet.

⁷⁷ Prioritäre Entwicklung der Hauptnetze wurde berücksichtigt und sind somit mit einem höheren Nutzen in die Priorisierung eingeflossen.

	Lage	Länge	Vorhabenbeschreibung	Netzkategorie		Kosten	Anmerkung	Priorität	Umsetzungs- horizont
A) Aufhebung der Benutzungspflicht – wo möglich									
A1	<u>Ernst-Becker-Straße</u> zwischen Löwen-Köster-Straße und Arndtstraße	698 m	Aufhebung der Benutzungspflicht	A	Hauptnetz	1.900 €		Priorität 1	Kurzfristig
				F	-				
A2	<u>Moltkestraße</u> zwischen Konrad-Adenauer- Straße und Dortmunder Stra- ße	298 m	Aufhebung der Benutzungspflicht	A	Hauptnetz	800 €	4.6 vergibt für den Knoten ein Verkehrs- gutachten	Priorität 1	Kurzfristig (Umsetzung nach Ergebnis des Verkehrs- gutachtens)
				F	Hauptnetz				
A3	<u>Dortmunder Straße</u> zwischen Luisenhüttenstraße und Konrad-Adenauer Straße	450 m	Aufhebung der Benutzungspflicht (siehe auch Maßnahme L7)	A	Hauptnetz	1.200 €		Priorität 1	Kurzfristig
				F	-				
A4	<u>Friedenstraße</u> zwischen Dortmunder Straße und Parkstraße	355 m	Aufhebung der Benutzungspflicht Langfristig: Neumarkierungen für den Radverkehr in Gegenrichtung	A	Hauptnetz	1.000 €	Im Rahmen von Fahr- bahnerneuerungen soll auf die bestehen- den Markierungen verzichtet werden und Markierungen entsprechend der ERA 2010 angebracht werden.	Priorität 1 Priorität3	Kurzfristig Langfristig
				F	-	Langfristig: 16.000 €			
A5	<u>Cappenberger Straße (L810)</u> zwischen Döttelbeckstraße	771 m	Aufhebung der Benutzungspflicht Belassen des anderen Radwegs	A	Hauptnetz	4.000 €		Priorität 1	Kurzfristig

	Lage	Länge	Vorhabenbeschreibung	Netzkategorie		Kosten	Anmerkung	Priorität	Umsetzungs- horizont
	und Laakstraße		und Freigabe des Gehweges für den Radverkehr	F	-				
A6	<u>Cappenberger Straße (L810)</u> zwischen Von-Ketteler-Straße und Kommunalfriedhof	569 m	Aufhebung der Benutzungspflicht Belassen des anderen Radwegs und Freigabe des Gehweges für den Radverkehr (siehe auch Maßnahme E1)	A	Hauptnetz	3.100 €	Baulast: Landesbetrieb Straßenbau NRW	Priorität 1	Kurzfristig
				F	-				
A7	<u>Gahmener Straße</u> Zwischen Kümperheide und Gemarkungsgrenze	612 m	Aufhebung der Benutzungspflicht (bei ebenen Strecken und Gefälle) Belassen der Benutzungspflicht (bei Steigungen) Markieren von Schutzstreifen (bei Gefälle) Belassen des anderen Radwegs und Freigabe des Gehweges für den Radverkehr	A	Hauptnetz	5.800 €		Priorität 3	Kurzfristig
				F	Hauptnetz				
A8	<u>Niederader Straße (K14)</u> Zwischen Preußenstraße und Kreisstraße	625 m	Überprüfen der Belastungszahlen Aufhebung der Benutzungspflicht Belassen des anderen Radwegs und Freigabe des Gehweges für den Radverkehr	A	Hauptnetz	1.700 €		Priorität 3	Kurzfristig
				F	-				
A9	<u>Elsa-Brändström-Straße</u> Zwischen Brechtener Straße und Hausnummer 47	479 m	Aufhebung der Benutzungspflicht Markieren von beidseitigen Schutzstreifen	A	Hauptnetz	6.600 €		Priorität 1	Kurzfristig
				F	-				

	Lage	Länge	Vorhabenbeschreibung	Netzkategorie		Kosten	Anmerkung	Priorität	Umsetzungs- horizont
B) Anpassen der notwendigen Breiten benutzungspflichtiger Radwege									
B1	<u>Kurt-Schumacher-Straße (B54)</u> zwischen Stadttorstraße und Beginn Lippebrücke	247 m	Verbreiterung der Radinfrastruktur (getrennter Geh- und Radweg; Erneuerung des Belags und taktile Trennung)	A	Hauptnetz	150.000 €		Priorität 3	mittelfristig
				F	-				
B2	<u>Mengeder Straße</u> Zwischen Seilbahntrasse und Gemarkungsgrenze	438 m	Überprüfung einer möglichen Aufhebung der Benutzungspflicht Verbreiterung der Radinfrastruktur (gemeinsamer Geh- und Radweg)	A	Hauptnetz	- 37.300 €	Baulast: Landesbetrieb Straßenbau NRW – ab Schulenkampstraße Erhalt der Straßenbäume ist anzustreben	Priorität 1 Priorität 2	Kurzfristig langfristig
				F	-				
B3	<u>Konrad-Adenauer-Straße</u> zwischen Moltkestraße und Marie-Juchacz-Straße	282 m	Markieren und Beschildern von beidseitigen Radfahrstreifen (siehe Maßnahmen C2)	A	Hauptnetz	<i>Siehe Kosten Maßnahme C2</i>		Priorität 2	Kurzfristig
				F	-				
B4	<u>Konrad-Adenauer-Straße</u> zwischen Lippebrücke und Altstadtstraße	521 m	Markieren und Beschildern von beidseitigen Radfahrstreifen bis zum Lippebad Langfristig ab Lippebad: Umpflasterung der getrennten Geh- & Radwege zu gemeinsamen	A	Hauptnetz	8.600 € Zzgl. 63.000 € (langfristige Maßnahme)	Möglichkeiten zur Verbreiterung der Getrennten Geh- und Radwege sollten zunächst genau geprüft werden (getrennte Führung ist prinzipiell	Priorität 2	Kurzfristig langfristig

	Lage	Länge	Vorhabenbeschreibung	Netzkategorie		Kosten	Anmerkung	Priorität	Umsetzungs- horizont
			Geh- und Radwegen	F	-		vorzuziehen) Die Umfunktionierung der Parkstreifen zu Radfahrstreifen ist insbesondere zur Optimierung der Grünen Welle anzustreben.		
B5	<u>Münsterstraße</u> Zwischen Kurt-Schumacher-Straße und Hüttenallee	1.803 m	Zunächst Aufhebung der Benutzungspflicht Verbreiterung der Radwege; in Konfliktbereichen (z.B. Haltestellen) ist eine gemeinsame Führung umzusetzen und zu markieren (siehe auch Maßnahme J2, K6, F15)	A	Hauptnetz	Kurzfristig: 5.000€ Langfristig: 220.000€	Maßnahmen im Rahmen der Quartiersuntersuchung (Integriertes Handlungskonzept Münsterstraße) Förderung beachten Erhalt der Straßenbäume ist anzustreben	Priorität 1 Priorität 3	Kurzfristig langfristig
				F	Hauptnetz				
B6	<u>Kamener Straße (L654)</u> Zwischen Viktoriastraße und Kleingartenanlage „Seseke“	275 m	Umbau der getrennten Geh- & Radwege zu gemeinsamen Geh- und Radwegen und Beschilderung (Möglichkeiten zur Verbreiterung der Getrennten Geh- und Radwege sollten geprüft werden) (siehe auch Maßnahme I5)	A	Hauptnetz	40.700 €	Baulast: Landesbetrieb Straßenbau NRW – ab Sesekebrücke	Priorität 3	langfristig
				F	Hauptnetz				

	Lage	Länge	Vorhabenbeschreibung	Netzkategorie		Kosten	Anmerkung	Priorität	Umsetzungs- horizont
B7	<u>Bebelstraße (L556)</u> Zwischen Kurt-Schumacher- Straße und Jägerstraße	1.483 m	Umbau der getrennten Geh- & Radwege zu gemeinsamen Geh- und Radwegen und Beschilderung (Möglichkeiten zur Verbreiterung der Getrennten Geh- und Radwe- ge sollten geprüft werden) (siehe auch Maßnahme I5)	A	Hauptnetz	115.800 €	Erhalt der Straßen- bäume ist anzustre- ben	Priorität 3	langfristig
				F	-				
B8	<u>Brechtener Straße</u> zwischen Königsheide und Zum Verkehrshof	115 m	Überprüfung einer möglichen Aufhebung der Benutzungspflicht Umbau der getrennten Geh- & Radwege zu gemeinsamen Geh- und Radwegen und Beschilderung (Möglichkeiten zur Verbreiterung der Getrennten Geh- und Radwe- ge sollten geprüft werden)	A	Hauptnetz	17.000 €	Baulast: Landesbe- trieb Straßenbau NRW	Priorität 3	langfristig
				F	Hauptnetz				
B9	<u>Brechtener Straße</u> zwischen Elsa-Brändström- Straße und Gemarkungsgrenze	862 m	Überprüfung einer möglichen Aufhebung der Benutzungspflicht Verbreiterung des bestehenden gemeinsamen Geh- und Radwe- ges (im Zweirichtungsverkehr) Ausweisung des gemeinsamen Geh- und Radweges	A	Hauptnetz	74.700 €	Baulast: Landesbe- trieb Straßenbau NRW	Priorität 2	langfristig
				F	Hauptnetz				

	Lage	Länge	Vorhabenbeschreibung	Netzkategorie		Kosten	Anmerkung	Priorität	Umsetzungs- horizont
B10	<u>Kurler Straße (L556)</u> Zwischen Derner Straße und Preußenstraße (Unterführung)	119 m	Überprüfen der Belastungszahlen Ggf. Aufhebung der Benutzungspflicht Umbau der getrennten Geh- & Radwege zu gemeinsamen Geh- und Radwegen und Beschilderung (Möglichkeiten zur Verbreiterung der Getrennten Geh- und Radwege sollten geprüft werden)	A	Hauptnetz	17.600 €	Baulast: Landesbetrieb Straßenbau NRW Baumaßnahme „Nordtunnel“ ist in die weitere Planung einzubeziehen	Priorität 3	langfristig
				F	Nebennetz				
B11	<u>Kupferstraße</u> Zwischen Dortmunder Straße und Kurt-Schumacher-Straße	1.730 m	Umbau der getrennten Geh- & Radwege zu gemeinsamen Geh- und Radwegen und Beschilderung (Möglichkeiten zur Verbreiterung der Getrennten Geh- und Radwege sollten geprüft werden); Kon- fliktbereiche mit dem ruhenden Verkehr berücksichtigen	A	Hauptnetz	250.000 €	Planungen des Landesbetrieb Straßen NRW (Ausbau B54) ist für den Kreuzungsbereich Dortmunder Straße/ Kupferstraße einzubeziehen Förderung beachten	Priorität 3	langfristig
				F	-				
B12	<u>Preußenstraße</u> Zwischen Niederader Straße (K14) und Brückenkamp	1.432	Überprüfen der Belastungszahlen Ggf. Aufhebung der Benutzungspflicht Ggf. Umbau zu einer StVO- konformen Regelung Ggf. Geschwindigkeitsreduzierung	A	Hauptnetz	4.000 € (ggf.- Maßnahmen nicht enthal- ten)	Platanenbestand ist zu schützen	Priorität 1	kurzfristig
				F	-				
B13	<u>Wehrenboldstraße</u> Zwischen Parkplatzzufahrt und	564 m	Möglichkeit zur Aufhebung der Benutzungspflicht prüfen	A	Hauptnetz	bis 500 €	Einklang mit den empfangenen För-	Priorität 2	mittelfristig

	Lage	Länge	Vorhabenbeschreibung	Netzkategorie		Kosten	Anmerkung	Priorität	Umsetzungs- horizont
	Bahnunterführung			F	Nebennetz (zw. A.-Wibbelt- Str.- Unterführung)		dermitteln beachten		
C) Schließen von Netzlücken									
C1	<u>Kurt-Schumacher-Straße (B54)</u> zwischen Viktoriastraße und Stadttorstraße	351 m	Beschilderung der Benutzungspflicht Verbreiterung der bestehenden Wege auf 2,00 m (nach ERA 2010)	A	Hauptnetz	85.900 €		Priorität 1	Kurzfristig
				F	-				
C2	<u>Konrad-Adenauer-Straße</u> zwischen Viktoriastraße und Lippebrücke	699 m	Markieren und Beschildern von beidseitigen Radfahrstreifen (inkl. Piktogramme) Aufstellen eines absoluten Halte- verbotes in beide Fahrrichtungen (siehe auch Maßnahme B3, I10, I11)	A	Hauptnetz	11.500 €	Im Bereich der Halte- stellen und Contai- ner-Standorte sind besondere Lösungen zu finden	Priorität 2	kurzfristig
				F	Nebennetz (zw. M.- Juchacz-Str. u. Lippebrücke)				
C3	<u>Borker Straße</u> Zwischen Kurt-Schumacher- Straße und Ladestraße	325 m	Verbreiterung/ Umwandlung der bestehenden Gehwege zu ge- meinsamen Geh- und Radwege (Breite 2,50 m nach VwV-StVO und ERA 2010) Beschilderung der Benutzungspflicht	A	Hauptnetz	75.400 €		Priorität 2	kurzfristig
				F	-				

	Lage	Länge	Vorhabenbeschreibung	Netzkategorie		Kosten	Anmerkung	Priorität	Umsetzungs- horizont
C4	<u>Lanstroper Straße</u> zwischen Ortsein-/ausgang und Gemarkungsgrenze	327 m	Neubau eines einseitigen gemein- samen Geh- und Radweges im Zweirichtungsverkehr (Breite 2,50 m nach ERA 2010)	A	Hauptnetz	134.900 €		Priorität 3	langfristig
				F	-				
C5	<u>Gelände der ehemaligen Ze- che Viktoria</u> Zwischen Merschstraße und Westfaliastraße	957 m (A) 2.308 m (F)	Neubau eines (bestenfalls) ge- trennten Geh- und Radweges im Zweirichtungsverkehr (Breite mind. 3 m (nach ERA 2010) für den Radweg, da es sich um die zentrale Ost-West-Achse handeln wird)	A	Hauptnetz	1.267.900 €		Priorität 3	Mittelfristig
				F	Hauptnetz				
C6	<u>Gahmener Straße</u> Zwischen Bebelstraße und Im Sauerfeld	1.470 m	Neubau eines einseitigen gemein- samen Geh- und Radweges im Zweirichtungsverkehr (Breite 2,50 m nach ERA 2010)	A	Hauptnetz	550.000		Priorität 3	langfristig
				F	-				
C7	<u>Dreischfeld (K19)</u> zwischen Richard-Schirrmann- Weg und Gemarkungsgrenze	360m	Neubau eines einseitigen gemein- samen Geh- und Radweges im Zweirichtungsverkehr (Breite 2,50 m nach ERA 2010)	A	-	148.500 €	Baulast: Kreis Unna	Priorität 3	langfristig
				F	Hauptnetz				
C8	<u>Hönninghauser Straße</u> Zwischen Ende Hönninghauser Straße und Bergstraße	1.200 m	Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges im Zweirichtungs- verkehr; (Breite 2,50 m nach ERA 2010) wassergebundene Decke erscheint ausreichend.	A	-	495.000 €	Abstimmung mit der Stadt Dortmund er- forderlich	Priorität 3	langfristig
				F	Nebennetz				

	Lage	Länge	Vorhabenbeschreibung	Netzkategorie		Kosten	Anmerkung	Priorität	Umsetzungs- horizont
C9	In den Hülsen Zwischen In den Hülsen und Am Calversbach	600 m	Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges im Zweirichtungs- verkehr; (Breite 2,50 m nach ERA 2010)	A	-	247.500 €	Grunderwerb erfor- derlich	Priorität 3	langfristig
				F	Nebennetz				
D) Anpassen der Sinnbilder in den Lichtsignalanlagen									
D1	Konrad-Adenauer-Straße Viktoriastraße Dortmunder Straße	-	Integration des Sinnbildes „Fahr- rad“ in die Fußgängerampel	A	Hauptnetz	2.600 €		Priorität 2	kurzfristig (bis 2017)
				F	-				
D2	Kurt-Schumacher-Straße Kamener Straße Viktoria- straße	-	Integration des Sinnbildes „Fahr- rad“ in die Fußgängerampel Markieren von Radfahrerfurten nach RMS-1	A	Hauptnetz	6.700 €		Priorität 2	kurzfristig (bis 2017)
				F	Hauptnetz				
D3	Kurt-Schumacher-Straße Münsterstraße	-	<i>Integration des Sinnbildes „Fahr- rad“ in die Fußgängerampel</i> (bis der Umbau der Führungsfor- men und der Knotenpunkte statt- gefunden hat; siehe Maßnahme B5)	A	Hauptnetz	3.100 €		Priorität 2	kurzfristig (bis 2017)
				F	Hauptnetz				
D4	Kurt-Schumacher-Straße Be- belstraße Gahmener Straße Kupferstraße	-	Integration des Sinnbildes „Fahr- rad“ in die Fußgängerampel Markieren von Radfahrerfurten nach RMS-1	A	Hauptnetz	4.600 €		Priorität 2	kurzfristig (bis 2017)
				F	-				
D5	Matthias-Claudius-Straße Münsterstraße Hüttenallee	-	Integration des Sinnbildes „Fahr- rad“ in die Fußgängerampel	A	Hauptnetz	900 €		Priorität 2	kurzfristig (bis 2017)
				F	Hauptnetz				

	Lage	Länge	Vorhabenbeschreibung	Netzkategorie		Kosten	Anmerkung	Priorität	Umsetzungs- horizont
				A	F				
D6	Parkstraße Viktoriastraße	-	Integration des Sinnbildes „Fahrrad“ in die Fußgängerampel	A	Hauptnetz	900 €		Priorität 2	kurzfristig (bis 2017)
				F	Hauptnetz				
D7	Waltroper Straße Königsheide Brechtener Straße Mengeder Straße	-	Integration des Sinnbildes „Fahrrad“ in die Fußgängerampel	A	Hauptnetz	2.600 €	Radverkehrsführung im Knoten ist grund- sätzlich zu überpla- nen, um einheitliche Führung zu gewähr- leisten	Priorität 2	kurzfristig (bis 2017)
				F	Hauptnetz				
D8	Zwolle-Allee Kamener Straße Brückenkamp	-	Integration des Sinnbildes „Fahrrad“ in die Fußgängerampel	A	Hauptnetz	3.500 €		Priorität 2	kurzfristig (bis 2017)
				F	Hauptnetz				
D9	Kupferstraße Auf dem Oster- feld	-	Markieren von Radfahrerfurten nach RMS-1 entlang der Kupfer- straße	A	Hauptnetz	bis 500 €		Priorität 2	kurzfristig
				F	Hauptnetz				
E) Bau von Querungshilfen zur Freigabe linker Radwege									
E1	Cappenberger Straße (Höhe Am Vogelsberg)	-	Bau einer Mittelinsel mit Bord- steinversatz zum Erreichen des einseitigen Zweirichtungsradwe- ges (siehe auch Maßnahme A7)	A	Hauptnetz	22.000 €	Baulast: Landesbe- trieb Straßenbau NRW	Priorität 2	kurzfristig
				F	-				
F) Schaffen einer zentralen Ost-West-Verbindung									
F1	Seilbahntrasse Zwischen Elsa-Brändström-	3.725 m	Ausweisen einer Fahrradstraße (Fußgänger frei)	A	Hauptnetz	840.000 €	Erhalt der Bäume ist anzustreben	Priorität 3	mittelfristig

	Lage	Länge	Vorhabenbeschreibung	Netzkategorie		Kosten	Anmerkung	Priorität	Umsetzungs- horizont
	Straße und Frydagstraße		Asphaltierung der Wege Verbreiterung der Wege (möglichst auf 3 m)	F	Nebennetz				
F2	Seilbahntrasse Mengeder Straße	-	Reduzierung der Poller auf einen zentralen Poller; Anbringen von reflektierenden Markierungen (siehe auch Maßnahme L3)	A	Hauptnetz	700 €	Baulast prüfen	Priorität 1	Kurzfristig
				F	Nebennetz				
F3	Seilbahntrasse Lorenzstraße	-	Ergänzen des Vorfahrtschildes	A	Hauptnetz	600 €		Priorität 1	Kurzfristig
				F	Nebennetz				
F4	Zufahrt zur Kanalbrücke Tockhausen		Rückschnitt der Begrünung zur besseren Sichtbarkeit und Überprüfung einer möglichen Führung über den Kanal auf der alten Bahntrasse	A	Hauptnetz			Priorität 2	Kurzfristig
				F	Hauptnetz				
F5	<u>Frydagstraße</u> Zwischen Seilbahntrasse und Mühlenweg	600 m	Markieren von beidseitigen Schutzstreifen auf der Fahrbahn	A	Hauptnetz	6.600 €		Priorität 3	Mittelfristig
				F	Hauptnetz				
F6	<u>Mühlenweg</u> Zwischen Frydagstraße und Brunnenstraße	270 m	Ausweisung einer Fahrradstraße (Anlieger frei) Asphaltierung der Wege Verbreiterung der Wege (möglichst auf 3 m)	A	Hauptnetz	60.800 €		Priorität 3	Langfristig
				F	Hauptnetz				

	Lage	Länge	Vorhabenbeschreibung	Netzkategorie		Kosten	Anmerkung	Priorität	Umsetzungs- horizont
F7	<u>Moltkestraße</u> Zwischen Brunnenstraße und Konrad-Adenauer Straße	2.455 m	Ausweisen von gemeinsamen Geh- und Radwegen auf der ge- samten Strecke; Asphaltieren der Wege (70 m); Beseitigen von einzelnen Wurzel- aufbrüchen	A	Hauptnetz	32.300 €	Förderung beachten	Priorität 1	kurzfristig
				F	Hauptnetz				
F8	<u>Moltkestraße</u> zwischen Konrad-Adenauer- Straße und Dortmunder Stra- ße	298 m	Aufhebung der Benutzungspflicht	A	Hauptnetz	800 €		Priorität 1	Kurzfristig
				F	Hauptnetz				
F9	<u>Dortmunder Straße</u> Zwischen Moltkestraße und Luisenhüttenstraße	67 m	Aufhebung der Benutzungspflicht	A	Hauptnetz	bis 500 €		Priorität 1	Kurzfristig
				F	Hauptnetz				
F10	<u>Bäckerstraße</u> Zwischen Parkstraße und Rog- genmarkt	197 m	Ausweisung einer Fahrradstraße (Linienverkehr, Anlieger und Taxen frei)	A	Hauptnetz	17.300 €		Priorität 3	Mittelfristig
				F	Hauptnetz				
F11	<u>Stadttorstraße</u> Zwischen Kirchstraße und Pfarrer-Bremer-Straße	95 m	Ausweisung einer Fahrradstraße (Linienverkehr und Taxen frei)	A	Hauptnetz	8.400 €		Priorität 3	Mittelfristig
				F	Hauptnetz				
F12	<u>Auffahrt</u> Zwischen Stadttorstraße und Kurt-Schumacher-Straße	119 m	Verbreiterung des Weges	A	Hauptnetz	19.600 €		Priorität 2	Mittelfristig
				F	Hauptnetz				
F13	<u>Gelände der ehemaligen Ze- che Viktoria</u>	957 m	Neubau eines (bestenfalls) ge- trennten Geh- und Radweges im	A	Hauptnetz	710.600 €		Priorität 3	Mittelfristig

	Lage	Länge	Vorhabenbeschreibung	Netzkategorie		Kosten	Anmerkung	Priorität	Umsetzungs- horizont
	Zwischen Merschstraße und Westfaliastraße		Zweirichtungsverkehr (Breite mind. 3 m (nach ERA 2010) für den Radweg)	F	Hauptnetz				
F14	<u>Westfaliastraße / Barbarastraße</u> Zwischen Gelände der ehemaligen Zeche Viktoria und Münsterstraße	563 m	Ausweisen einer Fahrradstraße	A	Nebennetz	49.500 €		Priorität 3	mittelfristig
	F			-					
F15	<u>Münsterstraße</u> Zwischen Barbarastraße und Hüttenallee	1.173 m	Verbreiterung der Radwege; in Konfliktbereichen (z.B. Haltestellen) ist eine gemeinsame Führung umzusetzen und zu markieren (siehe auch Maßnahme B5)	A	Hauptnetz	<i>Siehe Kosten Maßnahme B5</i>	Förderung beachten Maßnahmen im Rahmen der Quartiersuntersuchung (Integriertes Handlungskonzept Münsterstraße)	Priorität 1	Kurzfristig
	F			Hauptnetz					
G) Aufheben von Zweirichtungsradwegen									
G1	<u>Kamener Straße</u> zwischen Kleingartenanlage Seseke und Zwolle-Allee	1.084 m	Rücknahme der Freigabe des gemeinsamen Geh- und Radweges im Zweirichtungsverkehr (zusammen mit dem Bau von Querungshilfen; siehe auch Maßnahme I1, I2)	A	Hauptnetz	3.000 €	Baulast: Landesbetrieb Straßenbau NRW Installation einer einseitigen Beleuchtung ist in Vorbereitung	Priorität 1	Kurzfristig
	F			Hauptnetz					

	Lage	Länge	Vorhabenbeschreibung	Netzkategorie		Kosten	Anmerkung	Priorität	Umsetzungs- horizont
G2	<u>Kamener Straße</u> zwischen Pamp Gruppe und Gemarkungsgrenze	280 m	Rücknahme der Freigabe des ge- meinsamen Geh- und Radweges im Zweirichtungsverkehr	A	Hauptnetz	800 €	Baulast: Landesbe- trieb Straßenbau NRW	Priorität 1	Kurzfristig
				F	-				
G3	<u>Borker Straße</u> zwischen Altstadtstraße und In den Erlen	287 m	Prüfung einer Verlängerung des Zweirichtungsverkehr bis zur Alstedder Straße (Netzschluss) (unabhängig von dem Bau einer Querungshilfe Höhe Altstadtstra- ße (siehe Maßnahmen I3))	A	Hauptnetz	800 €	Zweirichtungsradweg hat in diesem Bereich bisher zu keine Prob- lemen bei der Ver- kehrssicherheit ge- führt	Priorität 1	kurzfristig
				F	-				
H) Überprüfen und Anpassen von Umlaufzeiten für den Radverkehr									
H1	Königsheide Waltroper Stra- ße	-	Überprüfen und anpassen von Umlaufzeiten für den Radverkehr	A	Hauptnetz	2.200 €		Priorität 2	Kurzfristig
				F	Hauptnetz				
H2	Kurt-Schumacher-Straße Kamener Straße Viktoria- straße	-	Überprüfen und anpassen von Umlaufzeiten für den Radverkehr (siehe auch Maßnahme O1)	A	Hauptnetz		Bereits im Rahmen der Planung der dyn. Echtzeitoptimierung durchgeführt		
				F	Hauptnetz				
H3	Kurt-Schumacher-Straße Münsterstraße	-	Überprüfen und anpassen von Umlaufzeiten für den Radverkehr	A	Hauptnetz		Bereits im Rahmen der Planung der dyn. Echtzeitoptimierung durchgeführt		
				F	Hauptnetz				
H4	Kurt-Schumacher-Straße	-	Überprüfen und anpassen von	A	Hauptnetz		Bereits im Rahmen		

	Lage	Länge	Vorhabenbeschreibung	Netzkategorie		Kosten	Anmerkung	Priorität	Umsetzungs- horizont
				F	A				
	Kupferstraße Bebelstraße		Umlaufzeiten für den Radverkehr	F	-		der Planung der dyn. Echtzeitoptimierung durchgeführt		
H5	Münsterstraße Goethestraße	-	Überprüfen und anpassen von Umlaufzeiten für den Radverkehr	A	Hauptnetz	2.200 €		Priorität 2	Kurzfristig
				F	Hauptnetz				
H6	Querung Viktoriastraße (zw. Kantstraße und Lange Straße)	-	Überprüfen und anpassen von Umlaufzeiten für den Radverkehr	A	Hauptnetz		2. Anwurf ist wieder implementiert		
				F	Hauptnetz				
H7	Dortmunder Straße Buchenberg ⁷⁸	-	Instandsetzen der Anforderungsampel; Überprüfen und anpassen von Umlaufzeiten für den Radverkehr	A	Hauptnetz	2.200 €	Baulast: Landesbetrieb Straßenbau NRW; Freie Strecke	Priorität 2	Kurzfristig
				F	-				
H8	Dortmunder Straße Kupferstraße	-	Überprüfen und anpassen von Umlaufzeiten für den Radverkehr	A	Hauptnetz	2.200 €	Freie Strecke; Baulast liegt nicht bei der Stadt Lünen	Priorität 2	Kurzfristig
				F	-				
H9	Konrad-Adenauer-Straße Borker Straße	-	Überprüfen und anpassen von Umlaufzeiten für den Radverkehr	A	Hauptnetz		Bereits im Rahmen der Planung der dyn. Echtzeitoptimierung durchgeführt		
				F	-				
I) Schaffen von Querungshilfe zur Verbesserung der Durchlässigkeit des Netzes									
I1	Kamener Str. Eisenbahnbrücke	-	Bau einer Mittelinsel mit Bordsteinversatz (siehe auch Maßnahme G1)	A	Hauptnetz	20.000 €	Baulast: Landesbetrieb Straßenbau NRW	Priorität 3	mittelfristig
				F	Hauptnetz				

⁷⁸ Hier funktioniert die Anforderungsampel nicht

	Lage	Länge	Vorhabenbeschreibung	Netzkategorie		Kosten	Anmerkung	Priorität	Umsetzungs- horizont
				A	F				
I2	Kamener Str. Kreuzung mit Verbindungsweg Lippe-Seseke	-	Bau einer Mittelinsel ohne Bordsteinversatz (siehe auch Maßnahme G1)	A	Hauptnetz	10.000 €	Baulast: Landesbetrieb Straßenbau NRW	Priorität 3	mittelfristig
				F	Hauptnetz				
I3	Borker Str. Altstadtstr.	-	Bau einer Mittelinsel ohne Bordsteinversatz (Rücknahme einzelner Stellplätze)	A	Hauptnetz	10.000 €		Priorität 3	mittelfristig
				F	-				
I4	Borker Str. Döttelbeckstr.	-	Prüfen der Möglichkeit einer Lichtsignalisierung	A	Hauptnetz	Keine Kostenansätze möglich	Abstimmung mit der DB notwendig	Priorität 2	mittelfristig
				F	Nebennetz				
I5	Bebelstr. Sedanstr.	-	Bau einer Mittelinsel mit Bordsteinversatz (siehe auch Maßnahme B7)	A	Hauptnetz	20.000 €		Priorität 2	mittelfristig
				F	-				
I6	Bebelstr. Alsenstr.	-	Bau einer Mittelinsel ohne Bordsteinversatz	A	Hauptnetz	10.000 €	In Abhängigkeit mit dem Bau „Nordtunnel“ und KVP's und Durchgang Preußenbahnhof	Priorität 3	mittelfristig
				F	Nebennetz				
I7	Kurt-Schumacher-Str. (südl. Lippebrücke)	-	Prüfung der Möglichkeit einer Mittelinsel/ einer Lichtsignalanlage (Voraussetzung für die Maßnahme G3)	A	Hauptnetz		Reduzierung der Geschwindigkeit auf 50 km/h ist von Seiten der Unfallkommission empfohlen	Priorität 1	kurzfristig
				F	Nebennetz				
I8	Hammer Str. Mühlenkamp	-	Bau einer Mittelinsel mit Bordsteinversatz	A	-	20.000 €	Baulast: Landesbetrieb Straßenbau NRW	Priorität 3	mittelfristig
				F	Hauptnetz				

	Lage	Länge	Vorhabenbeschreibung	Netzkategorie		Kosten	Anmerkung	Priorität	Umsetzungs- horizont
I9	Hammer Str. An der Fähre	-	Bau einer Mittelinsel mit Bordsteinversatz	A	Hauptnetz	20.000 €	Baulast: Landesbetrieb Straßenbau NRW	Priorität 3	mittelfristig
				F	Hauptnetz				
I10	Konrad-Adenauer-Str. Graf-Haeseler-Str.	-	Keine unmittelbare Maßnahme möglich (siehe auch Maßnahme C2)	A	Hauptnetz	-			langfristig
				F	-				
I11	Konrad-Adenauer-Str. (östl. Lippebrücke)	-	Bau einer Mittelinsel ohne Bordsteinversatz (Rücknahme einzelner Stellplätze) (siehe auch Maßnahme C2)	A	Hauptnetz	10.000 €		Priorität 3	mittelfristig
				F	Hauptnetz				
I12	Jägerstr. Am Krähenort	-	Bau einer Mittelinsel mit Bordsteinversatz	A	Hauptnetz	20.000 €	Baulast: Kreis Unna	Priorität 3	mittelfristig
				F	Nebennetz				
J) Verbesserung der Sichtverhältnisse zwischen Radfahrern und dem Kfz-Verkehr in Kreuzungsbereichen									
J1	Laakstraße Akazienstraße	-	geradlinige Führung des Kreuzungsarm von Norden kommend (Aufhebung der Verschwenkung) Vor und im Kreuzungsbereich Austausch des roten Pflasters im Gehweg Laakstraße (gegen graues) Anbringen von Piktogrammen entlang des Leezenpatts, dass Radfahrer aus beiden Fahrtrichtungen zu erwarten sind	A	Hauptnetz	26.200 €	Unfallhäufungen vor 2-3 Jahren	Priorität 3	kurzfristig
				F	Hauptnetz				

	Lage	Länge	Vorhabenbeschreibung	Netzkategorie		Kosten	Anmerkung	Priorität	Umsetzungs- horizont
J2	Kurt-Schumacher-Straße Münsterstraße	-	<p>Umbau der getrennten Geh- und Radwege an der Kurt-Schumacher-Straße (südlich der Münsterstraße) zu Radfahrstreifen;</p> <p>Verbreiterung der Getrennten Geh- und Radwege an der Münsterstraße. Auf der südlichen Straßenseite ist die Rücknahme von 8 Stellplätzen notwendig. Auf der nördlichen Straßenseite sind überfahrbare Baumscheiben zu installieren, um die nutzbare Radwegbreite zu erhöhen;</p> <p>Bau von abgesenkten Bordsteinen;</p> <p>Markieren von vorgezogenen Haltlinien, Furtmarkierungen und Radfahrerpiktogrammen.</p> <p>Anbringen eines separaten Radfahrersignals für das indirekte Linksabbiegen in die Münsterstraße in Richtung Innenstadt sowie aus der Münsterstraße aus Richtung Innenstadt (siehe auch Maßnahme B5)</p>	A	Hauptnetz	492.800 €	<p>Signaltechnische Maßnahmen sind mit der „Grünen Welle“ zu koordinieren</p> <p>Neuplanungen der Münsterstraße sind zu berücksichtigen</p>	Priorität 3	mittelfristig
				F	Hauptnetz				

	Lage	Länge	Vorhabenbeschreibung	Netzkategorie		Kosten	Anmerkung	Priorität	Umsetzungs- horizont
J3	Kurt-Schumacher-Straße Cappenberger Straße	-	Markieren eines Schutzstreifens für den geradeausfahrenden Radfahrer von Osten kommend bereits 55 m vor der Kreuzung; Rotmarkierung; Anbringen von Piktogrammen und Pfeilen zur Verdeutlichung des Radverkehrs, dass geradeausfahrende Radfahrer auf die Straße fahren; Anbringen des Schildes „Achtung Radfahrer“ (Z 138) (siehe auch Maßnahme N18)	A	Hauptnetz	4.300 €		Priorität 1	kurzfristig
				F	Hauptnetz				
J4	Preußenstraße (nördl. Einmündung in Kurler Straße)	-	Markieren von Radfahrer- und Fußgängerpiktogrammen im Kurvenbereich und -der Unterführung (mit zusätzlichen Richtungspfeilen für den Radverkehr)	A	Hauptnetz	550 €	Baulast: Landesbetrieb Straßenbau NRW bei der freien Strecke	Priorität 2	kurzfristig
				F	Hauptnetz				
J5	Zufahrt zur Kanalbrücke Tockhausen	-	Rückschnitt der Begrünung zur besseren Sichtbarkeit (siehe auch Maßnahme F4)	A	Hauptnetz	Bis 500 €		Priorität 2	kurzfristig
				F	Hauptnetz				
K) Klären von nicht eindeutigen Situationen									
K1	Knotenpunkt Graf-Adolf-Straße Cappenberger Straße	-	Berücksichtigen der laufenden Planungen von dem Büro „Wolters Partner“	A	Hauptnetz	-		Priorität 2	-
				F	-				

	Lage	Länge	Vorhabenbeschreibung	Netzkategorie		Kosten	Anmerkung	Priorität	Umsetzungs- horizont
K2	Knotenpunkt Cappenberger Straße Erzberger Straße	-	Berücksichtigen der laufenden Planungen von dem Büro „Wol- ters Partner“	A	Hauptnetz	-		Priorität 2	-
				F	-				
K3	Knotenpunkt Kurt- Schumacher-Straße Stadt- torstraße	-	Entfernen der Pfeile auf der Fahr- bahn; Markieren von Radfahrer- und Fußgängerfurten; Einbringen eines Vorfahrt- Gewähren-Schildes (Z 205) für den Kfz-Verkehr	A	Hauptnetz	bis 500 €		Priorität 2	kurzfristig
				F	-				
K4	Knotenpunkt Konrad- Adenauer-Straße Borker Straße	-	Demarkieren einer der beiden Furtmarkierungen für den Rad- verkehr	A	Hauptnetz	bis 500 €		Priorität 2	kurzfristig
				F	-				
K5	Knotenpunkt Cappenberger Straße Von-Ketteler-Straße Gottfriedstraße	-	Markieren einer Haltlinie für den Radweg (Signalisierung des Kfz- Verkehrs muss genutzt werden)	A	Hauptnetz	bis 500 €		Priorität 2	kurzfristig
				F	-				

	Lage	Länge	Vorhabenbeschreibung	Netzkategorie		Kosten	Anmerkung	Priorität	Umsetzungs- horizont
K6	Knotenpunkt Münsterstraße Ernst-Becker-Straße	-	<p>Anrampung des getrennten Geh- und Radweges inkl. Furtmarkierungen</p> <p>Neupflasterung und Verbreiterung des getrennten Geh- und Radweges auf der nördlichen Straßenseite</p> <p>Markieren eines „Zebrastreifens“ im Bereich der Signalanlagen (damit Radfahrer, die vom Bahnhof kommen/ zum Bahnhof fahren, mehr Rücksicht auf die Fußgänger nehmen)</p>	A	Hauptnetz	15.000 €	Baulast: Landesbetrieb Straßenbau NRW	Priorität 2	mittelfristig
			<p>Markieren eines schmalen Aufstellbereiches auf der Münsterstraße (für Radfahrer, die von der Ernst-Becker-Straße in Richtung Bahnhof fahren wollen; Breite: 0,75 m)</p> <p>Markieren von Fußgängerfurten im Bereich der Aufpflasterung (siehe Detailplan; siehe auch Maßnahme B5)</p>	F	Hauptnetz				

	Lage	Länge	Vorhabenbeschreibung	Netzkategorie		Kosten	Anmerkung	Priorität	Umsetzungs- horizont
K7	Knotenpunkt Konrad-Adenauer-Straße Dortmunder Straße	-	Ausweisung eines gemeinsamen Geh- und Radweges Furtmarkierung an der Tankstellenausfahrt Anbringen von Radfahrerpiktogrammen und einem Pfeil, der auf den Gehweg verweist Auf lange Sicht Verbreiterung des Gemeinsamen Geh- und Radweges	A	Hauptnetz	bis 500 € zzgl. 9.900 € (auf lange Sicht)		Priorität 1 Priorität 3	Kurzfristig langfristig
				F	-				
K8	Knotenpunkt Lorenzstraße Seilbahntrasse	-	Ergänzen von Vorfahrt-Gewähren-Beschilderung (Z. 205) an der Lorenzstraße	A	Hauptnetz	600 €		Priorität 1	kurzfristig
				F	Nebennetz				
K9	Knotenpunkt Döttelbeckstraße Reuterstraße Körnerstraße	-	Ergänzen von Vorfahrt-Gewähren-Beschilderung (Z. 205) an der Reuterstraße und Körnerstraße	A	Hauptnetz	600 €		Priorität 1	kurzfristig
				F	Hauptnetz				
K10	Knotenpunkt Auf dem Osterfeld Feuerbachweg	-	Ergänzen von Vorfahrt-Gewähren-Beschilderung (Z. 205) am Feuerbachweg	A	Hauptnetz	600 €		Priorität 1	kurzfristig
				F	Hauptnetz				
K11	Knotenpunkt Cappenberger Straße Döttelbeckstraße Arndtstraße	-	Entfernen der Markierungen auf der Fahrradstraße; Radfahrer haben die Signalisierung zu nutzen	A	Hauptnetz	bis 500 €		Priorität 2	kurzfristig
				F	Hauptnetz				
K12	Kreisverkehr Preußenstraße	-	Anbringen von Radfahrerpiktogrammen	A	Hauptnetz	bis 500 €		Priorität 2	kurzfristig

	Lage	Länge	Vorhabenbeschreibung	Netzkategorie		Kosten	Anmerkung	Priorität	Umsetzungs- horizont
	Niederader Straße		grammen auf der Fahrbahn der Niederader Straße, wo Radfahrer auf diese wechseln müssen	F	-				
K13	Führung zwischen Virchowstraße und Bahnlinie	460 m	Ausweisen eines gemeinsamen Geh- und Radweges	A	Nebennetz	1.300 €	Prüfen des Baulastträgers	Priorität 2	kurzfristig
				F	-				
L) Rückbau/ Umbau gefährlicher Poller, Laternen etc. auf/an Radwegen									
L1	Querung Graf-Adolf-Straße (Höhe Sparkasse)		Reduzierung der Poller (Mindestabstand 2 m); Anbringen von reflektierenden Elementen	A	Hauptnetz	800 €		Priorität 1	kurzfristig
				F	-				
L2	Am Krähenort/ Gneisenau-Trasse (Zw. Ende der Bebauung und Kaubrügge)		Anbringen von reflektierenden Elementen	A	-	bis 500 €		Priorität 1	kurzfristig
				F	-				
L3	Mengeder Straße./ Seilbahntrasse		Reduzierung der Poller auf einen zentralen Poller; Anbringen von reflektierenden Markierungen (siehe auch Maßnahme F2)	A	Hauptnetz	<i>Siehe Kosten Maßnahme F2</i>	Baulast: Landesbetrieb Straßenbau NRW auf der freien Strecke	Priorität 1	kurzfristig
				F	Nebennetz				
L4	Bebelstraße (Höhe Lützowstraße)		Kurzfristig: Anbringen von reflektierenden Elementen Langfristig: Versetzen des Gebotschildes	A	Hauptnetz	700 €		Priorität 1 Priorität 2	Kurzfristig mittelfristig
				F	-				
L5	Bebelstraße (Höhe Wilh.-Meier-Straße)		Kurzfristig: Anbringen von reflektierenden Elementen Langfristig: Versetzen der Laterne	A	Hauptnetz	bis 500 €		Priorität 1 Priorität 3	Kurzfristig langfristig
				F	-				

	Lage	Länge	Vorhabenbeschreibung	Netzkategorie		Kosten	Anmerkung	Priorität	Umsetzungs- horizont
L6	Bebelstraße (zw. Kurt-Schumacher-Straße und Süggelstraße)		Kurzfristig: Anbringen von reflektierenden Elementen Langfristig: Versetzen der LSA	A	Hauptnetz	bis 500 €		Priorität 1 Priorität 3	Kurzfristig langfristig
				F	-	zzgl. 1.100 € (auf lange Sicht)			
L7	Dortmunder Str./Konrad-Adenauer-Str.		Rücknahme des Blumenkübels (siehe auch Maßnahme A3)	A	Hauptnetz	bis 500 €		Priorität 1	Kurzfristig
				F	Hauptnetz				
M) Beleuchtung von Radwegen									
M1	Kamener Straße ab der Bahnunterführung bis zum Sportplatz Schwansbell	800 m	Es wird empfohlen die Beleuchtung des Abschnittes in das Beleuchtungskonzept aufzunehmen.	A	Hauptnetz	200.000 € (Information Stadt Lünen)	Ein Beleuchtungskonzept wird ausgearbeitet und soll in Zukunft politisch beschlossen werden	Priorität 3	langfristig
				F	Hauptnetz				
N) Prüfen und Erneuern von Markierungen									
N1	Döttelbeckstraße/ Am Katzbach/ Akazienstraße (Leezenpatt) zwischen Cappenberger Straße und Laakstraße	1.113 m	Erneuerung der Markierung der Fahrradstraßen nach neuem Standard	A	Hauptnetz	5.400 €	Verwaltungsinterne Abstimmung bezüglich der zukünftigen Gestaltung von Fahrradstraßen notwendig	Priorität 2	Kurzfristig
				F	Hauptnetz				
N2	Cappenberger Straße (Leezenpatt)	215 m	Erneuerung der Rotmarkierung des Radfahrstreifens	A	Hauptnetz	16.000 €	Verwaltungsinterne Abstimmung bezüglich	Priorität 3	Mittelfristig

	Lage	Länge	Vorhabenbeschreibung	Netzkategorie		Kosten	Anmerkung	Priorität	Umsetzungs- horizont
	zwischen Döttelbeckstraße und Kurt-Schumacher-Straße			F	Hauptnetz		lich der zukünftigen Gestaltung von Fahr- radstraßen notwen- dig		
N3	Cappenberger Straße (Leezenpatt) zwischen Kurt-Schumacher- Straße und Innenstadt	137 m	Erneuerung der Markierung der Fahrradstraßen nach neuem Standard	A	Hauptnetz	700 €	Verwaltungsinterne Abstimmung bezüg- lich der zukünftigen Gestaltung von Fahr- radstraßen notwen- dig	Priorität 2	Kurzfristig
				F	Hauptnetz				
N4	Kantstraße (Leezenpatt) zwischen Im Egelbrauck und Kupferstraße	473 m	Erneuerung der Markierung der Fahrradstraßen nach neuem Standard	A	Hauptnetz	2.500 €	Verwaltungsinterne Abstimmung bezüg- lich der zukünftigen Gestaltung von Fahr- radstraßen notwen- dig	Priorität 2	Kurzfristig
				F	Hauptnetz				
N5	Knotenpunkt Akazienstraße Ulmenstraße	-	Erneuerung der Markierung der Fahrradstraßen nach neuem Standard	A	Hauptnetz	4.000 €	Verwaltungsinterne Abstimmung bezüg- lich der zukünftigen Gestaltung von Fahr- radstraßen notwen- dig	Priorität 2	Kurzfristig
				F	Hauptnetz				
N6	Knotenpunkt Akazienstraße Haselnussweg	-	Erneuerung der Markierung der Fahrradstraßen nach neuem	A	Hauptnetz	4.000 €	Verwaltungsinterne Abstimmung bezüg-	Priorität 2	Kurzfristig

	Lage	Länge	Vorhabenbeschreibung	Netzkategorie		Kosten	Anmerkung	Priorität	Umsetzungs- horizont
			Standard	F	Hauptnetz		lich der zukünftigen Gestaltung von Fahrradstraßen notwendig		
N7	Knotenpunkt Am Katzbach Schulstraße	-	Erneuerung der Markierung der Fahrradstraßen nach neuem Standard	A	Hauptnetz	4.000 €	Verwaltungsinterne Abstimmung bezüglich der zukünftigen Gestaltung von Fahrradstraßen notwendig	Priorität 2	Kurzfristig
				F	Hauptnetz				
N8	Knotenpunkt Am Katzbach Am Mispelbohm	-	Erneuerung der Markierung der Fahrradstraßen nach neuem Standard	A	Hauptnetz	4.000 €	Verwaltungsinterne Abstimmung bezüglich der zukünftigen Gestaltung von Fahrradstraßen notwendig	Priorität 2	Kurzfristig
				F	Hauptnetz				
N9	Knotenpunkt Am Katzbach Wilhelm-Hüsing-Straße	-	Erneuerung der Markierung der Fahrradstraßen nach neuem Standard	A	Hauptnetz	4.000 €	Verwaltungsinterne Abstimmung bezüglich der zukünftigen Gestaltung von Fahrradstraßen notwendig	Priorität 2	Kurzfristig
				F	Hauptnetz				
N10	Knotenpunkt Am Katzbach Krimstraße	-	Erneuerung der Markierung der Fahrradstraßen nach neuem	A	Hauptnetz	4.000 €	Verwaltungsinterne Abstimmung bezüg-	Priorität 2	Kurzfristig

	Lage	Länge	Vorhabenbeschreibung	Netzkategorie		Kosten	Anmerkung	Priorität	Umsetzungs- horizont
			Standard	F	Hauptnetz		lich der zukünftigen Gestaltung von Fahrradstraßen notwendig		
N11	Knotenpunkt Am Katzbach Döttelbeckstraße	-	Erneuerung der Markierung der Fahrradstraßen nach neuem Standard	A	Hauptnetz	4.000 €	Verwaltungsinterne Abstimmung bezüglich der zukünftigen Gestaltung von Fahrradstraßen notwendig	Priorität 2	Kurzfristig
				F	Hauptnetz				
N12	Knotenpunkt Döttelbeckstraße Körnerstraße/ Reuterstraße	-	Erneuerung der Markierung der Fahrradstraßen nach neuem Standard	A	Hauptnetz	4.000 €	Verwaltungsinterne Abstimmung bezüglich der zukünftigen Gestaltung von Fahrradstraßen notwendig	Priorität 2	Kurzfristig
				F	Hauptnetz				
N13	Knotenpunkt Kantstraße Altdorfer Weg	-	Erneuerung der Markierung der Fahrradstraßen nach neuem Standard	A	Hauptnetz	4.000 €	Verwaltungsinterne Abstimmung bezüglich der zukünftigen Gestaltung von Fahrradstraßen notwendig	Priorität 2	Kurzfristig
				F	Hauptnetz				
N14	Rudolph-Nagell-Straße im Bereich Buswendeschleife	-	Erneuerung der Furtmarkierung für den Radverkehr und der Halte- linien für den motorisierten Verkehr	A	-	bis 500 €		Priorität 2	Kurzfristig
				F	-				

	Lage	Länge	Vorhabenbeschreibung	Netzkategorie		Kosten	Anmerkung	Priorität	Umsetzungs- horizont
N15	Knotenpunkt Viktoriastraße Parkstraße	-	Erneuerung der Furtmarkierung im Knotenpunkt	A	Hauptnetz	1.400 €		Priorität 2	Kurzfristig
				F	-				
N16	Knotenpunkt Viktoriastraße Kantstraße	-	Erneuerung der Furtmarkierung (inkl. Roteinfärbung) im Knoten- punkt	A	Hauptnetz	1.000 €		Priorität 2	Kurzfristig
				F	-				
N17	Knotenpunkt Dortmund Straße Moltkestraße	-	Erneuerung der Furtmarkierung (inkl. Roteinfärbung) im Knoten- punkt	A	Hauptnetz	-		Priorität 3	Kurzfristig
				F	Hauptnetz				
N18	Knotenpunkt Cappenberger Straße Kurt-Schumacher- Straße	-	Erneuerung der Furtmarkierung (inkl. Roteinfärbung) im Knoten- punkt Verlängerung der Furtmarkierung von Osten kommend (siehe auch Maßnahme J3)	A	Hauptnetz	3.800 €		Priorität 2	Kurzfristig
				F	Hauptnetz				
N19	Knotenpunkt Moltkestraße Konrad-Adenauer-Straße	-	Erneuerung der Roteinfärbungen und Furtmarkierungen im Kno- tenpunktbereich	A	Hauptnetz	10.700 €		Priorität 3	Kurzfristig
				F	Hauptnetz				
N20	<i>Knotenpunkt Münsterstraße (Ausfahrt Bahnhof)</i>	-	<i>Erneuerung der Roteinfärbungen und Furtmarkierungen im Knoten- punktbereich (siehe auch Maßnahme K6)</i>	A	<i>Hauptnetz</i>	<i>Siehe Kosten Maßnahme K6</i>		Priorität 2	Kurzfristig
				F	Hauptnetz				
N21	Knotenpunkt Kreuzstraße Holunderweg	-	Erneuerung der Roteinfärbung und Furtmarkierung im Knoten- punktbereich	A	Hauptnetz	1.000 €		Priorität 2	Kurzfristig
				F	-				
N22	Knotenpunkt Mengeder Stra-	-	Erneuerung der Roteinfärbung	A	Hauptnetz	2.500 €		Priorität 2	Kurzfristig

	Lage	Länge	Vorhabenbeschreibung	Netzkategorie		Kosten	Anmerkung	Priorität	Umsetzungs- horizont
	ße Waltroper Straße		und Furtmarkierung im Knotenpunktbereich	F	Hauptnetz				
N23	Knotenpunkt Leezenpatt Holtgrevenstraße	-	Erneuerung der Roteinfärbung und Furtmarkierung im Knotenpunktbereich	A	Hauptnetz	600 €		Priorität 2	Kurzfristig
				F	Hauptnetz				
O) Pilotprojekte: Haltegriffen für den Radverkehr									
O1	Lichtsignalanlage Kurt-Schumacher-Straße Kamener Straße Viktoriastraße	-	Anbringen von 16 Haltegriffen an bestehenden Masten (siehe auch Maßnahme H2)	A	Hauptnetz	1.000 € (Sachkosten)		Priorität 2	kurzfristig
				F	Hauptnetz				
P) Erweiterung der Fahrradabstellanlagen									
P1	Ausbau der Radstation am Hauptbahnhof Lünen	-	Erweiterung der Radstation um weitere Stellplätze	A	Hauptnetz	295.000 € ⁷⁹		Priorität 2	kurzfristig
				F	Hauptnetz				
P2	Bau von neuen Abstellanlagen nördlich des Lippeufers	-	Zunächst: Prüfung des Bedarfs an Stellplätzen Bau von 6 neuen Anlehnbügeln	A	Hauptnetz	2.000 €		Priorität 2	kurzfristig
				F	Hauptnetz				
P3	Bau von neuen Abstellanlagen an der Marktstraße	-	Zunächst: Prüfung des Bedarfs an Stellplätzen Bau von 10 neuen Anlehnbügeln	A	Hauptnetz	3.500 €		Priorität 2	mittelfristig
				F	Hauptnetz				

⁷⁹ Kosten: Stadt Lünen

5.3 Nicht-Investive Maßnahmen als integriertes Gesamtkonzept

Der Ausbau einer sicheren, bedarfsgerechten und komfortablen Radverkehrsinfrastruktur schafft angebotsseitig eine starke Grundlage für den Radverkehr in Lünen. Um die positive Entwicklung des Radverkehrs zu stärken und ungenutzte Potentiale zu fördern, wird im Folgenden auf nicht-investiven Maßnahmen der Radverkehrsförderung eingegangen.

Als Teil einer integrierten Verkehrsplanung (Verkehrsentwicklungsplanung, Verkehrssystemmanagement, Mobilitätsmanagement) umfasst die Radverkehrsförderung sowohl die baulichen „harten“ Maßnahmen, wie auch die nicht-investiven bzw. nicht-baulichen „weichen“ Maßnahmen⁸⁰. Die bauliche Herstellung einer guten Radinfrastruktur ist die Grundlage dafür, dass sogenannte „Soft Policies“ (organisatorische und verkehrspolitische Maßnahmen) flankiert mit zielgruppenorientierter Öffentlichkeitsarbeit wirksam das Mobilitätsverhalten zugunsten des Fahrrads beeinflussen⁸¹. Der Radverkehr soll im Bewusstsein aller Akteure (Politiker, Handel, Gesundheitswesen, etc.) verankert werden, um ein fahrradfreundliches Klima für die Nutzer (Bürger, Pendler, Touristen) zu generieren und den Radverkehrsanteil am Gesamtverkehrsaufkommen zu erhöhen.

Tabelle 11: beispielhafte Übersicht nicht-investiver Maßnahmen nach Meschik⁸²

„Soft Policies“		Öffentlichkeitsarbeit
organisatorisch	verkehrspolitisch	
Radverkehrsbeauftragter	Fahrradmitnahme im ÖV	Bürgerbefragungen
Qualitätsmanagement	Tempo 30 an Schulen, Kindertagesstätten, Krankenhäusern ⁸³	Informationsveranstaltungen
Dienstfahrräder	Einbahnen frei für Radfahrer	Promotionsveranstaltung
Radfahrkurse	Verkehrsberuhigte Zonen	Pressemitteilungen
Mobilitätsberatung	Radfahrerüberfahrten	Informationstafeln, Poster im öffentlichen Raum
Sicherheitsaktionen	Radabstellanlagen/-stationen	Broschüren, Flyer

Die Tabelle ist eine Übersicht nicht-investiver Maßnahmen zur Radverkehrsförderung. „Soft Policies“ sind ergänzende Maßnahmen, die den Radverkehr fördern, vorrangig aber keine Bau- oder Infrastrukturmaßnahmen betreffen. Eine klare Trennung zwischen organisatorischen oder verkehrlichen Maßnahmen ist nicht eindeutig, da z.B. die Etablierung eines Radverkehrsbeauftragten auch eine verkehrspolitische Dimension enthält.

⁸⁰ Vgl. Ahrens, S.50

⁸¹ Vgl. Meschik, S.25

⁸² Die Tabelle wurde auf der Grundlage von Meschik 2008, S.26ff „Soft Policies“ erstellt. Fahrradstationen oder Leihfahrräder wurden nicht mit in die Tabelle aufgenommen, da sie aus Sicht der Autoren den baulichen Maßnahmen zuzuordnen sind.

⁸³ Dieser Punkt wird derzeit auf der Länder-Verkehrsministerkonferenz in Rostock diskutiert — vgl. Zeit-Online: Länder diskutieren Ausweitung der Tempo-30-Zonen. Online unter: <http://www.zeit.de/mobilitaet/2015-04/tempo-30-kitaschulen-krankenhaeuser-bundeslaender> Zugriff 18.04.2015

Öffentlichkeitsarbeit bei der Radverkehrsförderung hat zum Ziel, Nutzer über Angebote zu informieren, sie über öffentliche Veranstaltungen zu beteiligen oder mit Promotionsangeboten für den Radverkehr zu begeistern.

„Soft Policies“, Öffentlichkeitsarbeit und bauliche Maßnahmen bedingen sich. Öffentlichkeitsarbeit ist auch dann ein Teil von organisatorischen oder verkehrspolitischen Maßnahmen, wenn Mitteilungen in der Presse dazu verwendet werden, sie öffentlichkeitswirksam darzustellen oder Bürger zu informieren. Ebenso ziehen verkehrspolitische Entscheidungen Baumaßnahmen nach sich, wie z.B. die Einrichtung oder Ausweitung von Tempo 30 Zonen⁸⁴.

5.3.1 Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl & Zielgruppen

Um die Wirksamkeit von Maßnahmen für die Verhaltensänderung zugunsten des Umweltverbundes abschätzen zu können, wird in der Verkehrsplanung meist das klassische ökonomische Modell des „Rationalen Entscheiders“ herangezogen⁸⁵. Als Bewertungsparameter werden bei diesem Modell Zeit, Komfort und Preis eingesetzt um steuer-, ordnungs- und infrastrukturpolitische Maßnahmen hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl abschätzen zu können. Dies setzt einen Nutzer voraus, der Zugang zu Informationen hat und sich nicht von äußeren Einflüssen (z.B. Alltagsroutinen, Wetter, Gemütszustand) leiten lässt. Das tatsächliche Entscheidungsverhalten von Menschen ist aber komplexer. Daher sollten weitere, aus der Verhaltenswissenschaft für das Mobilitätsverhalten abgeleitete Parameter, berücksichtigt werden.

Ein im Rahmen eines EU-Forschungsprojektes entwickeltes Modell ist das sog. MAX-Selbstregulationsmodell⁸⁶. Es stützt sich auf die Annahme, dass Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl in Phasen geschehen. Die Phasen werden wie folgt unterschieden⁸⁷:

1. **Nullphase (Prä-Kontemplation)**: In dieser Phase wird nicht über eine Änderung des Verkehrsmittelwahlverhaltens nachgedacht. Typischer Gedankengang einer Person in dieser Phase ist: *„Für mich spielt das Rad als Verkehrsmittel keine Rolle! Das geht in meinem Fall wirklich nicht! Oder können Sie mir erklären, wie ich meinen Familiengroßeinkauf allein mit einem Fahrrad erledigen soll?“*
2. **Nachdenkphase (Kontemplation)**: Eine Änderung des Wahlverhaltens wird erwogen und als persönliches Ziel entwickelt: Typischer Gedankengang: *„Ich würde schon gerne öfter Rad fahren. Mein Arzt hat mir das auch empfohlen, aber irgendwie fehlt mir der Anlass und die Berichte in der Zeitung zu den Unfällen von Radfahrern lassen mich zweifeln, ob ich das machen soll.“*
3. **Startphase (Präparation)**: Es besteht bereits eine Strategie zur Änderung des Wahlverhaltens und wurde auch schon angewandt. Typischer Gedankengang: *„Ich habe mir vorgenommen, öfter mal mit dem Rad zum Wochenmarkt zu fahren. Aber irgendwie schaffe ich es nicht, das auch regelmäßig umzusetzen.“*
4. **Erprobungsphase (Aktion)**: Das Wahlverhalten wird über einen längeren Zeitraum (z.B. 6 Monate) durchgeführt. Typischer Gedankengang: *„Seit 3 Wochen fahre ich mit dem Rad zur Ar-*

⁸⁴ In Kapitel 5.2.3 wurden dazu bereits Maßnahmen für Lünen vorgestellt.

⁸⁵ Vgl. Bamberg 2012; Gorr 1997

⁸⁶ Vgl. Bamberg, 2012

⁸⁷ Vgl. Hunecke 2012, S.56

beit. Bisher ist das super. Ich weiss aber nicht, ob ich das auch durchhalte, wenn der Winter kommt.“

5. **Etablierungsphase (Aufrechterhaltung):** Das Wahlverhalten zu Gunsten eines Verkehrsmittels hat sich etabliert und ist zur Gewohnheit geworden. Typischer Gedankengang: „Ich mach eigentlich all meine Touren hier in Lünen mit dem Rad. Das Rad ist für mich einfach das beste Verkehrsmittel, auch wenn es immer noch Dinge gibt, die mich stören, wie z.B. zugeparkte Radwege, rücksichtslose Autofahrer, Gefahrenpunkte auf bestimmten Kreuzungen.“

Die nicht-investiven Maßnahmen sind so zu konzipieren, dass die Verkehrsmittelwahl einer Person von einer Phase auf die nächst höhere gehoben wird. Dazu müssen vorab klare Zielgruppen definieren werden, um zu verhindern, dass Maßnahmen zur Radverkehrsförderung nach dem „Gießkannenprinzip“⁸⁸ entwickelt und auf Stadträume und Stadtbürger pauschal verteilt werden, dann aber keine messbare Wirkung entfalten, weil sie zu ungenau in der Ansprache ausgeführt wurden⁸⁹.

Im Rahmen der Arbeit konnten die für die Stadt Lünen zentralen Zielgruppen nicht abschließend ermittelt werden. Die nachfolgende Tabelle versteht sich als erste Richttabelle, die aus Sicht der Bearbeiter weiter ausdifferenziert werden sollte. Die Tabelle zeigt anhand statistischer Grunddaten, in welchen Bevölkerungsgruppen Radkampagnen als besonders lohnenswert erscheinen, da sie eine signifikante Masse ansprechen. So könnten mit einer Schülerkampagne circa 9.000 Personen⁹⁰ erreicht werden, eine Erwerbstätigen-Kampagne berührt statistisch 21.000 Personen in Lünen; eine Kampagne, die das Rad für Einkaufsfahrten bewirbt, erreicht theoretisch 70.000 Personen.

Dabei müssen in jeder Zielgruppe die oben beschriebenen Bereitschaftsphasen konzeptionell berücksichtigt werden. Als Beispiel: Erwerbstätige, die sich in einer Nullphase befinden, müssen strategisch anders angesprochen werden, als z.B. Erwerbstätige, die bereits Pendlerwege mit dem Rad erproben, dabei aber vielleicht auf Hemmnisse (z.B. fehlende Duschen am Arbeitsort) stoßen. Ebenso kann es sein, dass Personen im Ruhestand gut über eine E-Bike-Kampagne angesprochen werden, bei anderen Gruppen (z.B. Schülern) diese Fahrräder aber keine verhaltensverändernde Wirkung zeigen.

Tabelle 12: Grobe Abschätzung von Zielgruppen in Lünen

Alltagsfahrten			
	Anzahl insgesamt ⁹¹	Phase	Schätzung der Personenverteilung in den Phasen
Schüler	ca. 9.000	Nullphase	Eher gering
		Nachdenkphase	Eher hoch
		Startphase	Eher mittel
		Erprobungsphase	Eher mittel
		Etablierungsphase	Eher mittel

⁸⁸ Der Begriff kommt ursprünglich aus der Wirtschaftsgeographie. Er beschreibt, dass Maßnahmen oder Förderhilfen „wie mit einer Gießkanne“ gleichmäßig auf alle Räume einer Administrationseinheit oder alle Bürger verteilt oder angewandt werden, ohne dass vorab ein Bedarf, eine Dringlichkeit oder eine Gewichtung vorgenommen wurde. Dadurch kann oft schnell und unbürokratisch gehandelt werden, es kann aber auch zu Fehlsubventionen oder unwirksamen Eingriffen kommen. (Definition: vgl. Wikipedia)

⁸⁹ Vgl. Hunecke 2012, S.50

⁹⁰ Wenn in die Kampagne auf geeignete Weise auch Eltern und Lehrerinnen eingebunden werden, könnten ungefähr 30.000 Personen erreicht werden.

⁹¹ www.landesdatenbank-nrw.de

Erwerbstätige	ca. 21.000	Nullphase	Eher hoch
		Nachdenkphase	Eher gering
		Startphase	Eher gering
		Erprobungsphase	Eher gering
		Etablierungsphase	Eher gering
Rentner (Personen ab 65)	ca. 18.000	Nullphase	Eher Mittel
		Nachdenkphase	Eher mittel
		Startphase	Eher mittel
		Erprobungsphase	Eher mittel
		Etablierungsphase	Eher gering
EZH-Kunden (alle Personen ab 18 Jahren)	ca. 70.000	Nullphase	Eher hoch
		Nachdenkphase	Eher mittel
		Startphase	Eher gering
		Erprobungsphase	Eher Gering
		Etablierungsphase	Eher Gering
Freizeitfahrten			
Übernachtungen im Jahr 2014 ⁹²	61.000 (Auslastung 26,8%)	Nullphase	Eher gering
		Nachdenkphase	Eher hoch
		Startphase	Eher hoch
		Erprobungsphase	Eher hoch
		Etablierungsphase	Eher gering

Auf Basis von Erkenntnissen aus der Forschung kann von folgenden Prämissen ausgegangen werden:

- Schülerinnen und Schüler würden gerne mehr mit dem Rad zur Schule fahren, tun es aber aus verschiedenen Gründen nicht, so dass mit einer Kampagne und weiteren flankierenden Maßnahmen das Verhalten von der Nachdenkphase in die Start- bis Etablierungsphase gelenkt werden kann.
- Erwerbstätige mit Familie und Wohnort im weiteren suburbanen Raum schließen das Rad als Verkehrsmittel für Alltagsfahrten eher aus, auch weil hier Zeitfaktoren und MIV-förderliche Steuersubventionen greifen und das Rad unattraktiv erscheinen lassen.
- Mit dem Einstieg in die Rente überdenken viele Personen ihre bisherigen Mobilitätsroutinen und Verkehrsmitteln werden neu bewertet (Nachdenkphase/Startphase). Dabei spielen Aspekte wie Gesundheitserhalt, Sicherheit, Komfort und Teilhabe am gesellschaftlichen Leben eine Rolle.
- Das Interesse am Radtourismus ist in den letzten Jahren gestiegen. Ebenso steigt die Bereitschaft, im Urlaub oder in der Freizeit neue Verkehrsmittel (Rad, E-Bike, Segway o.ä.) auszuprobieren. Der Urlaub ist eine temporäre Start- und Erprobungsphase.
- Das Einkaufsverhalten ist meist ein routinierter Vorgang, bei dem sich das Auto als bequemstes Transportmittel etabliert hat. Diese Routinen aufzubrechen ist schwierig, vor dem Hintergrund

⁹² www.landesdatenbank-nrw.de (Ankünfte und Übernachtungen)

eines sich derzeit verändernden Einkaufsverhaltens durch z.B. neue Online-Angebote ergeben sich jedoch Möglichkeiten. Durch die Möglichkeiten, sich schwere und sperrige Waren direkt nach Hause oder an wohnungsnahe Stationen liefern zu lassen, entfällt die Abhängigkeit vom Auto als privates Warentransportmittel. Das Fahrrad als Verkehrsmittel auf kurzen Strecken wird dann für den gezielten Einkauf hochwertiger Produkte attraktiver, denn Einkäufe unter 5 kg lassen sich problemlos mit dem Fahrrad transportieren⁹³.

5.3.2 Handlungsfelder

In einer Mittelstadt wie Lünen müssen nicht alle in Forschung und Praxis diskutierten Handlungsansätze zur Radverkehrsförderung angewandt werden. Vielmehr sollten Maßnahmen priorisiert werden, die eine bestmögliche Wirkung erwarten lassen.

Aufbauend auf den Erfahrungen aus der Öffentlichkeitsarbeit und den im Rahmen dieser Arbeit durchgeführten Vor-Ort-Befragungen, dem RadCafé, der Planungsradtour und der Zielgruppenanalyse wurden in Abstimmung mit der Verwaltung vier zentrale Handlungsfelder für das Maßnahmenkonzept RAD+ entwickelt, die im Folgenden beschrieben werden.

HANDLUNGSFELD 0

EINHEITLICH GESTALTETES KOMMUNIKATIONSKONZEPT

Seit April 2015 hat die Stadt Lünen eine neue Stadt-Kampagne unter dem Motto "Mein Lünen". In einem Motiv der Kampagne wurde auch ein Bekenntnis zur Fahrradfreundlichkeit abgegeben.

Um die nicht-investiven Maßnahmen der Radverkehrsförderung in Lünen effektiv nach Außen und Innen transportieren zu können, sollte – als Ergänzungsbaustein der Stadt-Kampagne – eine inhaltliche Vertiefung erarbeitet werden, die dann auf alle Bausteine der Öffentlichkeitsarbeit im Bereich Radverkehrsförderung anwendbar ist.

.....

Referenzbeispiel: Radverkehrskampagne „Graz schafft neue Wege“, siehe Anhang 8.8

Referenzbeispiel: München: „Radlhauptstadt“, siehe Anhang 8.8

HANDLUNGSFELD 1

BAUMASSNAHMEN KOMMUNIKATIONSSTRATEGISCH BEGLEITEN

Baumaßnahmen sind mit Einschränkungen für Nutzer in der Bauphase verbunden. Nicht immer werden neue Baustellen mit Wohlwollen aufgenommen (sowohl von Verkehrsteilnehmern als auch Anwohnern). Auch sind manche juristisch notwendigen Umbaumaßnahmen (Anpassung einer Infrastruktur an die geltende Rechtslage) in ihrer praktischen Sinnhaftigkeit nicht immer für jeden nachvollziehbar.

⁹³ vgl. Arbeitskreis Verkehrssicherheit beim Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen 2014

MASSNAHMENVORSCHLAG FÜR LÜNEN

>> BAUSTELLENKAMPAGNE

Es wird empfohlen, alle Baumaßnahmen mit einer Baustellen-Kampagne zu begleiten, um dadurch bei Bürgern und Presse ein Verständnis zu bewirken und gleichzeitig die zukünftige Verbesserung vor Ort zu bewerben. Hierfür sollte auf verschiedene mediale Einsatzmöglichkeiten zurückgegriffen werden. Auf einheitlich gestalteten Vor-Ort-Postern wird z.B. der Einsatz der Stadt für die Radfahrer kommuniziert, mit Slogans wie „Lünen macht sich fit für den Radverkehr“ und auf Alternativrouten hingewiesen. In Pressemitteilungen und Online wird ebenfalls auf Baustellen hingewiesen und regelmäßig in einem Sachstandbericht der Status der Baustellen dargestellt.

.....

Referenzbeispiel: Hamburg - Baustellenposter, siehe Anhang 8.8

Referenzbeispiel: Deutsche Bahn: Image- und Verständniskampagne, siehe Anhang 8.8

HANDLUNGSFELD 2

BESTEHENDE MASSNAHMEN WEITERFÜHREN UND QUALIFIZIEREN

In Lünen gibt es bereits einige etablierte nicht-investive Maßnahmen zur Radverkehrsförderung, wie z.B. Radveranstaltungen wie Drahteselmarkt, radKULT(O)UR und STADTRADELN, Fahrradinformationsmaterial wie Fahrradstadtplan oder Flyer zu Radrouten, ein Stadtsouvenir oder eine Mängel-App. Diese Angebote sind hinsichtlich ihrer Wirkung zu überprüfen, anzupassen und weiterzuentwickeln.

MASSNAHMENVORSCHLÄGE FÜR LÜNEN

>> MOBILISIERUNGSAKTIONEN AUSBAUEN

Die bereits von der Stadt Lünen etablierten Mobilisierungsaktionen sollen weiterentwickelt werden. Beispielsweise können Werbemaßnahmen in öffentlichen Einrichtungen (Schulen, Krankenhäuser, Stadtverwaltung, etc.) und lokalen Medien ausgebaut werden.

>> SYNERGIEEFFEKTE DES DRAHTESELMARKTES NUTZEN

Um Synergieeffekte zwischen Fahrrad und Einkaufen zu fördern, sollte der Drahteselmarkt mit weiteren Veranstaltungen zur Radverkehrsförderung zeitlich kombiniert werden, z.B. mit „Fahrrad-Einkaufstagen“ oder einer Auftaktveranstaltung für das „STADTRADELN“.

.....

Referenzbeispiel: Kiel: Radkurse, siehe Anhang 8.8

Referenzbeispiel: Aktionstage, siehe Anhang 8.8

>> FAHRRADSTADTPLAN

Im Zuge des Ausbaus/Anpassung der Fahrradinfrastruktur ist in Zukunft auch der Fahrradstadtplan zu aktualisieren und inhaltlich zu vertiefen. Bereits gewonnene Informationen aus dem Kundenkontakt sollten hier einfließen.

HANDLUNGSFELD 3

UMBRUCHSITUATIONEN NUTZEN

Veränderungen der Lebensumstände gehen oft einher mit einem veränderten Mobilitätsverhalten. Es gilt diese Veränderungen zu nutzen, um Menschen auf die positiven Effekte des Radfahrens aufmerksam zu machen.

MASSNAHMENVORSCHLAG FÜR LÜNEN

>> „RAD+ PAKET“ LÜNEN

Als erster Schritt wird vorgeschlagen, im Rahmen einer Studie die prototypischen Umbruchsituationen bei den Bürgern der Stadt zu evaluieren. Darauf aufbauend wird ein „RAD+ Paket“ entwickelt, mit Werbemaßnahmen für Radfahrer wie z.B. Schnupper-Abos für Abstellanlagen, E-Bike Probefahrten, Online-Einkaufsgutscheine, Einladungen zum Drahteselmarkt, Radstadtplan sowie Hinweisen auf Fahrradschulwege. Das Paket sollte die betreffenden Personen im richtigen Moment erreichen – postalisch für Zuziehende oder während der Einschulung auf das Gymnasium mit in der Schultüte. Hierfür sind verstärkt Kooperationen anzustreben.

.....

Referenzbeispiel: Aachen: Clever Mobil, siehe Anhang 8.8

HANDLUNGSFELD 4

EINBINDEN VON AKTEUREN IN NICHT-INVESTIVE MASSNAHMEN

Die Tourismusförderung der Stadt Lünen ausgehend vom Stadtmarketing, setzt ihren Fokus auf den Fahrradtourismus, um die optimale Lage Lünens an mehreren touristischen Fahrradwegen, sowie den Naherholungswert der Stadt herauszustellen. Zur Verfolgung der Fahrradtourismusedwicklung in der Region, sowie der verstärkten Präsentation Lünens in der Region, beteiligt sich das Stadtmarketing an diversen Tourismusnetzwerken (LandesGartenSchau-Route, Kreis Unna, Römer-Lippe-Route) und bindet zudem in unterschiedlichen Thematiken des Radfahrens diverse Akteure, wie die Werbegemeinschaft City Ring Lünen, den Lippeverband, den ADFC Lünen, die Radsportvereine, die ortsansässigen Hotels und andere Städte ein.

Die Zielgruppenanalyse hat gezeigt, dass weitere Akteure und Partner in die Öffentlichkeitsarbeit eingebunden werden sollten. Durch Kooperationen, gemeinsame Aktionen und Kampagnen an Schulen, die Einbindung von Einzelhandel und Unternehmen können zusätzliche Anreize und Anlässe für die Radnutzung auf vor allem Alltagswegen geschaffen werden.

SCHULEN

Die Bestandsaufnahme im Rahmen dieser Arbeit hat einige Straßenraummängel in der Nähe von Schulen aufgezeigt (siehe *Karte 13*). Im Sinne der integrierten Radverkehrsförderung sind Schulen in die Schaffung adäquater Fahrradinfrastruktur entlang von Schulwegen einzubeziehen um z.B. Gefahrenstellen und mentale Hürden (Angst vor unsicheren Schulwegen) zu beseitigen.

EINZELHANDEL

Das radbasierte Einkaufen birgt noch viele Umsatzpotentiale⁹⁴. Um diese Ausschöpfen zu können und als Synergieeffekt den Radfahranteil zu erhöhen, müssen die lokalen Einzelhändler und die Händler des Wochenmarktes über entsprechende Möglichkeiten informiert und in Aktionen eingebunden werden.

UNTERNEHMEN

73,4% der täglichen Wege, die in Lünen mit dem Auto zurückgelegt werden, sind die Wege zur Arbeit. Das Fahrrad hat hier mit 12,7% im Vergleich nur einen geringen Anteil. Dabei sind die großen Unternehmen und Gewerbegebiete in Lünen gut mit dem Fahrrad erreichbar und bieten ein großes Potential.

MASSNAHMENVORSCHLÄGE FÜR LÜNEN

>> PARTIZIPATIV ENTWICKELTE AKTIONSPLÄNE FÜR SICHERE UND ATTRAKTIVE SCHULWEGE

Mit einem umfassenden Beteiligungs- und Befragungsformat können die Schwachstellen im Radwegenetz aus Sicht der Schülerinnen und Schüler identifiziert und kartiert werden, wie z.B. Barrieren, unsichere Knotenpunkte, schlecht beleuchtete Unterführungen und Angsträume, schadhafte Oberflächen, störende Hindernisse, fehlende Beschilderungen und ungenügende Abstellanlagen.

Mit der Erfassung der Wege der Schüler lassen sich Verkehrszellen bilden, die darauf hinweisen, wo entlang von Straßen und Radwegen die Bündelung des Schulradverkehrs sinnvoll ist und welche Problemstellen dringend zu beheben sind.

.....

Referenzbeispiel: Kampagne „Mehr Freiraum für Kinder,“ siehe Anhang 8.8

>> IDEENWORKSHOP „FAHRRAD UND EINKAUFEN“

Um die Einzelhändler und Händler des Wochenmarktes für das Thema Einkaufen mit dem Fahrrad zu sensibilisieren und sie über die Vorteile des radbasierten Einkaufens zu informieren, sollten Ideenworkshops durchgeführt werden. Hierfür können Vertreter anderer Kommunen über ihre Erfahrungen berichten, ein Erfahrungspool zu Best-Practice-Beispielen eingerichtet oder gemeinsame Aktionen, wie z.B. ein Fahrrad-Einkaufstag oder ein Fahrrad-Service-Stand auf dem Wochenmarkt ins Leben gerufen werden.

.....

Referenzbeispiel: Einkaufen mit dem Rad – Tipps für Einzelhändler, siehe Anhang 8.8

Referenzbeispiel: Kunde Radfahrer – Marketinghinweise für Einzelhändler in Dresden, siehe Anhang 8.8

⁹⁴ Eine Studie des österreichischen Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft stellt fest, dass die Kundschaft, die mit dem Fahrrad einkauft, im Vergleich zu Pkw-Nutzern häufiger (mehrmals wöchentlich) die Handelsgeschäfte besucht. Durch die höhere Besuchshäufigkeit ist damit auch die Kontakthäufigkeit für Aktionen, Kampagnen und die direkte Kundenansprache gegeben. Ebenso zeigte sich, dass unter entsprechenden Bedingungen die Erhöhung des Radverkehrsanteils auch das Umsatzpotential des lokalen Einzelhandels steigt. Vgl. Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft 2010

>> FAHRRAD-EINKAUFSTAGE

Um im zentralen Innenstadtbereich entlang der Lange Straße und Münsterstraße das Einkaufen mit dem Fahrrad weiterhin attraktiv zu gestalten, können „Fahrrad-Einkaufstage“, ähnlich verkaufsoffenen Sonntagen, mit den Einzelhändlern organisiert werden. Kunden, die an den besagten Tagen mit dem Fahrrad einkaufen, werden mit Kaffee und Kuchen, Prozente beim Einkauf oder anderen zusätzlichen Anreizen (Fahrradtransportanhänger zum Einkaufspreis) honoriert. Sinnvoll wäre es, diese Tage mit dem Drahteselmarkt zu kombinieren, um Synergieeffekte nutzen zu können.

.....

Referenzbeispiel: Einkaufen mit dem Rad – Tipps für Einzelhändler, siehe Anhang 8.8

Referenzbeispiel: Kunde Radfahrer – Marketinghinweise für Einzelhändler in Dresden, siehe Anhang 8.8

>> REGELMÄSSIGER FAHRRAD-SERVICE-STAND AUF DEM WOCHENMARKT

Um Angebote, wie z.B. einen Fahrradcheck oder Gebrauchtfahrrad-Markt regelmäßig zur Verfügung zu stellen, sollte auf dem Wochenmarkt ein „Fahrrad-Service-Stand“ eingerichtet werden. Hier können Bürgerinnen und Bürger während des Einkaufs ihr Fahrrad sicher abstellen und kleinere Reparaturen durchführen lassen, sich über neue Angebote (Pedelecs, Radrouten, etc.) informieren und sich ggf. größere Einkäufe nach Hause liefern lassen, um selbst mit dem Rad fahren zu können.

.....

Referenzbeispiel: Aktionstage, siehe Anhang 8.8

>> BETRIEBLICHES MOBILITÄTSMANAGEMENT DER STADTVERWALTUNG LÜNEN ALS VORREITER- UND ANREIZMODELL

Die Lünen Stadtverwaltung am Willy-Brandt-Platz bietet aufgrund der zentralen Lage günstige Bedingungen, um als Vorreiter mit gutem Beispiel voranzugehen und eigene Erfahrungen im Mobilitätsmanagement zu sammeln. Mit einfachen Mitteln (Dienstfahrräder, Fahrradboxen, Duschen & Umkleiden) können Anreize für die Mitarbeiter geschaffen werden, damit sie häufiger mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren⁹⁵.

Mit den hauseigenen Erfahrungen kann die Stadt Lünen nach Außen ein fahrradfreundliches Image transportieren und zudem das gewonnene Wissen nutzen, um Vertrauen zu Betrieben und Institutionen aufzubauen und sie selbst für ein Mobilitätsmanagement zu begeistern. Dafür sind geeignete Gewerbebetriebe in Lünen zu identifizieren und über die Vorteile eines radbasierten Mobilitätsmanagements zu informieren.

.....

Referenzbeispiel: Offenbach „Effizient Mobil“, siehe Anhang 8.8

⁹⁵ Vgl. Scharnweber 2012, S.257

5.3.3 Akteure als Kommunikationskanäle

Die Stadt Lünen muss zur Umsetzung der Handlungsfelder Akteure der Stadt (Schulen, Betriebe, Einzelhändler) in die Arbeit einbinden. Die Akteure übernehmen dabei unterschiedliche Rollen: Sie helfen bei der Vermittlung kommunikationsstrategischer Ziele, führen Aktionen durch oder übernehmen einzelne Bausteine.

Tabelle 13: Akteure und die Art der Ansprache um sie für den Radverkehr zu begeistern

Akteur	Art der Ansprache
<u>Kommunale Verwaltung</u>	Radverkehr in allen Bereichen mit leichten und direkt einsetzbaren Informationen versorgen, Vorreiterrolle einnehmen.
<u>Lokale Politik</u>	Ihre Pressewirksamkeit nutzen, sie neben den Kosten-Nutzen-Vorteilen des Radfahrens über weitere Qualitäten informieren lassen und als Vorbild die Eigennutzung des Fahrrads unter Politikern fördern: innovativ, gesund, sportiv, klimaschonend, modern.
<u>Lokale Presse</u>	Starke Multiplikatorfunktion nutzen, indem aktuell und journalistisch aufbereitete Informationen für sie bereitgestellt und gute persönliche Kontakte gepflegt werden.
<u>Unternehmen</u>	Ökonomische Vorteile verdeutlichen (Teambuilding, gesunde Arbeiter, Fuhrparks und Logistik sparen Geld) und öffentlichkeitswirksame Maßnahmen anbieten.
<u>Bürger</u>	In erster Linie sollten sie mit Blick auf den Alltagsverkehr abgeholt werden. Sie sollten möglichst direkt als fokussierte Zielgruppe angesprochen werden (Einkaufswege / Weg zur Arbeit / Umbruchsituationen).
<u>Umwelt- und Mobilitätsverbände</u>	Sie sind tendenziell leicht zu erreichende Multiplikatoren und aufgrund ihrer Vernetzung unbedingt frühzeitig einzubinden. Sie können Aktionen unterstützen und in die Bevölkerung tragen.
<u>Schulen</u>	Schüler sind offen, begeisterungsfähig und Experten des Alltags. Sie als Akteur ernst zu nehmen und in Planungsprozesse einzubinden, stärkt langfristig ihre Verkehrsmittelwahl.
<u>Einzelhandel</u>	Vorteile von Fahrradfahrern als Kunden näher bringen (kommen öfter als Autofahrer, hohe Kundentreue, belebende Atmosphäre, brauchen wenig Stellfläche) und Konzepte vorschlagen.
<u>Gesundheitssektor: Krankenkassen, Ärzte, Verbände</u>	Geben ihren Patienten und Kunden gerne Tipps und Möglichkeiten, sich im Alltag aktiver zu bewegen. Sie können mit Angeboten für Fahrradfahrer in Lünen werben, wenn sie regelmäßig informiert werden.

5.3.4 Maßnahmenkatalog

Somit ergeben sich aus Sicht der Bearbeiter folgende Vorschläge im Bereich der nicht-investiven Maßnahmen. Es wurden vier Kriterien zur Bewertung der Maßnahmen herangezogen. Die Bewertung der Maßnahmen sind erste Einschätzungen.



Erhöhung der Fahrradfreundlichkeit: Hierbei wird bewertet inwieweit die Maßnahme das Thema Fahrradfreundlichkeit nach Außen (Öffentlichkeit, Wirtschaft, Presse) und nach Innen (Verwaltung, Politik) kommuniziert.

++ / sehr gut: Die Maßnahme erhöht die Fahrradfreundlichkeit.

+ / gut: Sie wirkt sich positiv auf die Fahrradfreundlichkeit aus.

o / neutral: Die Maßnahme erhöht kaum die Fahrradfreundlichkeit.



Erhöhung des Radverkehrsanteil: Es wird abgeschätzt, ob durch die Maßnahme der Radverkehrsanteil am Modal Split erhöht wird.

++ / sehr gut: Die Maßnahme erhöht den Radverkehrsanteil.

+ / gut: Das Maßnahme wirkt sich positiv auf den Radverkehrsanteil aus.

o / neutral: Die Maßnahme wirkt sich kaum auf den Radverkehrsanteil aus.



Finanzieller Aufwand: Hier werden die Kosten für die Umsetzung der Maßnahme bewertet. Diese Kostenbewertung bezieht sich sowohl auf Sach- und Personalkosten.

++ / sehr gut: Die Maßnahme ist besonders kosteneffizient.

+ / gut: Die Kosten sind moderat.

o / neutral: Die Maßnahme ist kostenaufwendig.



Maßnahme 0.0 - KOMMUNIKATIONSKONZEPT




++




o




+




Maßnahme/Teilleistung




- a) Entwicklung eines Ergänzungsbausteins zur Stadt-Kampagne „Mein Lünen“ für die investiven und nicht-investiven Maßnahmen des Maßnahmenkonzeptes RAD⁺ (z.B. Poster für Baustellenkampagnen, Gestaltungskonzept für das „RAD⁺ Paket“, etc.)




			
Maßnahme 1.0 - BAUSTELLENKAMPAGNE	++	0	++
a) Musterentwurf auf Basis des Kommunikationskonzeptes für Vor-Ort Poster zur Baustellen-Kampagne — inkl. kontinuierliche Anwendung bei allen durchgeführten Baumaßnahmen und Hinweisen auf Alternativrouten			
b) Musterentwurf für Pressemitteilung zu Radwegebaustellen und baulichen Radmaßnahmen — inkl. kontinuierliche Pressearbeit zu allen durchgeführten Baumaßnahmen			
c) Sachstandberichte: Darstellung aller bereits durchgeführten Maßnahmen im Rahmen eines Berichts			
d) Pressegespräche/ Pressekonferenz zu besonderen Anlässen (Meilensteine, Einweihung neuer Baumaßnahme z.B. Radstation, Radschnellweg u.ä.) Zwischenstand mit Wirkungsanalyse			

			
Maßnahme 2.0 – BESTEHENDE MASSNAHMEN WEITERFÜHREN UND QUALIFIZIEREN			
2.1 Die bisherigen Mobilisierungsaktionen hinsichtlich ihrer Wirksamkeit evaluieren und darauf aufbauend anpassen (z.B. zusätzliche Werbung bei öffentlichen Einrichtungen und über lokale Medien verstärken)	+	+	++
2.2 Durchführung Drahteselmarkt im Jahr 2016 und 2017, ggf. in Kombination mit „Fahrrad-Einkaufstagen“ oder „Stadtradeln“	++	+	0
2.3 Kontinuierliche Streuung des Fahrradstadtplans, Aktualisierung nach ca. zwei Jahren	+	0	+

			
Maßnahme 3.0 – AUFBAU „RAD+ PAKET“	++	++	+
a) Ermittlung typischer Umbruchsituationen von Personen in Lünen (Aufnahme Studium/Lehre, Berufswechsel, Familiengründung mit Wohnungswechsel, Eintritt Ruhestand o.ä.) und dem bisherigen Mobilitätsverhalten			
b) Entwicklung von Paketen, passend zu den vorab ermittelten typischen Umbruchsituationen, inkl. Liste für etwaige Fördermittel, Probe und Schnupperangebote für die Zielgruppen, z.B. probeweise ÖV-Monatskarten, Schnupper-Abo für Radstellanlagen, E-Bike-Probefahrten, Online-Famielieneinkaufsgutscheine und Hinweise für Schulwege mit dem Fahrrad			
c) Begleitende Pressearbeit zur Informationsbroschüre und den Probeangeboten mit Pressemitteilung, Pressekonferenz, Flyer, Poster im öffentlichen Raum			

			
Maßnahme 4.0 – INTEGRALES BETEILIGUNGSKONZEPT AN SCHULEN	++	++	0
a) Konzeption und Durchführung eines integralen Beteiligungsverfahrens an Schulen in Lünen zur Förderung des Radverkehrs im Schulalltag: Ankündigung, Auswahl geeigneter Schulen als Pilotvorhaben, Befragung und Beteiligungs-Workshops zur Entwicklung von Maßnahmenideen			
b) Durchführung der im Prozess entwickelten baulichen Maßnahmen, die im Hoheitsbereich der Kommune liegen, z.B. Radabstellanlagen, Tempo 30 im Umfeld der Schulen, Leitsysteme, Umgestaltung Straßenraum unter Beteiligung Kinder/Eltern/Lehrerinnen			
c) Durchführung und zeitliche Unterstützung der im Prozess entwickelten sonstigen Maßnahmen, die von Partnern ausgeführt werden, wie z.B. Fußbus-Aktion, Schulwege-Detektive, Helm-Kampagnen u.ä.			

				
Maßnahme 5.0 - EINKAUFEN MIT DEM FAHRRAD FÖRDERN				
5.1	Konzeption und Durchführung eines integralen Beteiligungsverfahrens auf dem Wochenmarkt und mit Händlerinnen und Händlern der Innenstadt zur Förderung des Radverkehrs: Ankündigung, Anwerbung der Händlerinnen und Händlern zur Teilnahme, gemeinsame Bestandsaufnahme, gemeinsame Ideenentwicklung, Umsetzung und Auswertung	++	++	o
5.2	Konzeption und Durchführung eines gemeinsamen „Fahrrad-Einkaufstags“ mit den Händlern des Wochenmarkts und des lokalen Einzelhandels	++	++	o
5.3	Einrichtung eines ständigen Drahteselmarktes auf dem Gelände des Wochenmarkt	++	++	+

				
Maßnahme 6.0 - BETRIEBLICHES MOBILITÄTSMANAGEMENT DER STADTVERWALTUNG LÜNEN ALS VORREITER- UND ANREIZMODELL				
a)	Konzeption und Durchführung eines beispielhaften Beteiligungsverfahrens der Lünener Stadtverwaltung zur Förderung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements: Bedarfsumfrage bei prototypischen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, dialogische Ermittlung von Maßnahmenideen und Bewertung	++	++	o
b)	Durchführung und zeitliche Unterstützung der im Prozess entwickelten Maßnahmen, wie z.B. Radabstellanlagen (mit e-Ladestationen), Bonus-Systeme für Radpendler, Anschaffung von Dienst-Pedelecs, Organisation von Fahrgemeinschaften			
c)	Evaluation der Gewerbebetriebe in Lünen und Auswahl von Betrieben, die für ein betriebliches Mobilitätsmanagement angesprochen werden, bzw. Einrichtung einer Kontaktstelle			

5.4 Umsetzungsstrategie

Das Maßnahmenkonzept RAD⁺ besteht nicht nur aus einem umfassenden Maßnahmenkatalog. Es wird einige Zeit in Anspruch nehmen, einzelne Maßnahmen zu planen und umzusetzen. Dies ist nicht nur eine Frage der kommunalen Haushaltslage, sondern auch der personellen Planungskapazitäten der Verwaltung. Daher müssen die Maßnahmen nach unterschiedlichen Kriterien priorisiert und Umsetzungs-horizonte definiert werden.

Unter Berücksichtigung der Kosten wird ein möglichst konkreter Handlungsfahrplan festgelegt, um die Umsetzung der Maßnahmen auf ambitioniertem, aber realistischem Niveau zu halten.

Der Umsetzungshorizont für das Maßnahmenkonzept RAD⁺ orientiert sich an der Mitgliedschaft der Stadt Lünen in der AGFS bis 2022. Eine Umsetzung der Maßnahmen soll in einem Zeitraum von 7 Jahren angestrebt werden.

Infrastrukturelle Maßnahmen

Für die Umsetzung der Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Infrastruktur des gesamten Zielnetzes entsprechend der Standards entstehen Kosten in Höhe von etwa 6,4 Mio. Euro. Dabei entfällt der Großteil der Kosten auf Priorität III-Maßnahmen (meist der Neubau/ die Asphaltierung von Wegen/ der Umbau von Knotenpunkten).

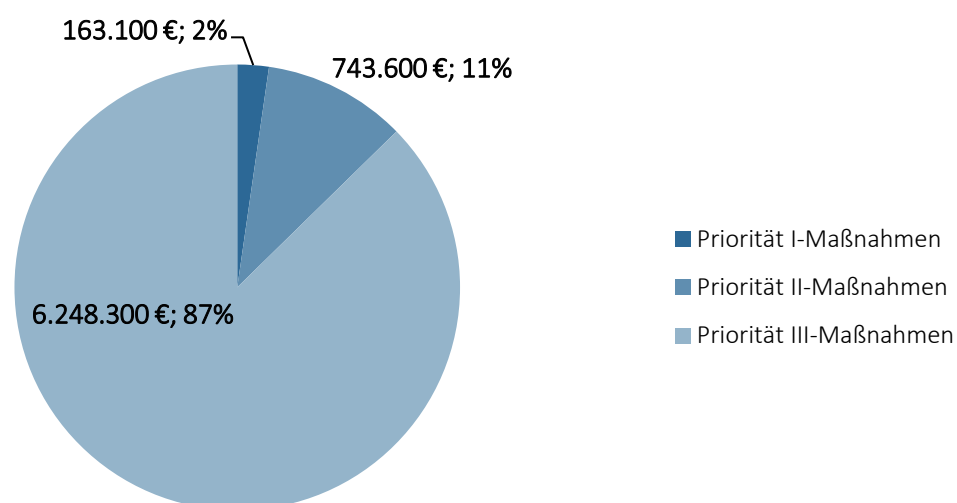


Abbildung 29: Verteilung der Kosten auf die unterschiedlichen Prioritätsstufen **insgesamt** (eigene Darstellung; Werte gerundet)

Eine zeitliche Verteilung der Maßnahmenumsetzung ist in Abhängigkeit der Prioritäten zu sehen. Insgesamt wird von einem Zeitraum von 7 Jahren ab Beschlussfassung des Konzepts für die Umsetzung ausgegangen. Die folgenden beiden wichtigen Prioritätsklassen I und II mit dem jeweils zugeordneten Umsetzungsaufwand können in drei Jahren realisiert werden. Der weitaus überwiegende Teil (87%) ist der geringsten Prioritätsklasse III zugeordnet, was auf die anteilig hohe Bewertung der Kosten bei der Priorisierung zurückzuführen ist, und umfasst einen Umsetzungszeitraum von weiteren 4 Jahren. In Bezug auf die Einwohner (86.500 Einwohner) ergibt sich ein spezifischer Gesamtaufwand von annähernd 83€, der

für die Jahre 2016-2018 einwohnerspezifisch rund 3,50 € und die Jahre 2019-2022 einwohnerspezifisch rund 18,00€ ergibt.

Tabelle 14: Umsetzungsstrategie infrastrukturelle Maßnahmen insgesamt (eigene Darstellung)

Priorität	Investitionsaufwand (insgesamt; gerundet)	Anteil	Jahre/ Um- setzung	Aufwand je EW*Jahr	
Priorität I	163.100 €	2%			
Priorität II	743.600 €	11%	3	3,49 €	
Priorität III	6.248.300 €	87%	4	18,06 €	
Gesamt	7.155.000 €	100%	7	11,81 €	
				82,68 €	Gesamtaufwand je Einwohner

Bezug: 86.500 Einwohner

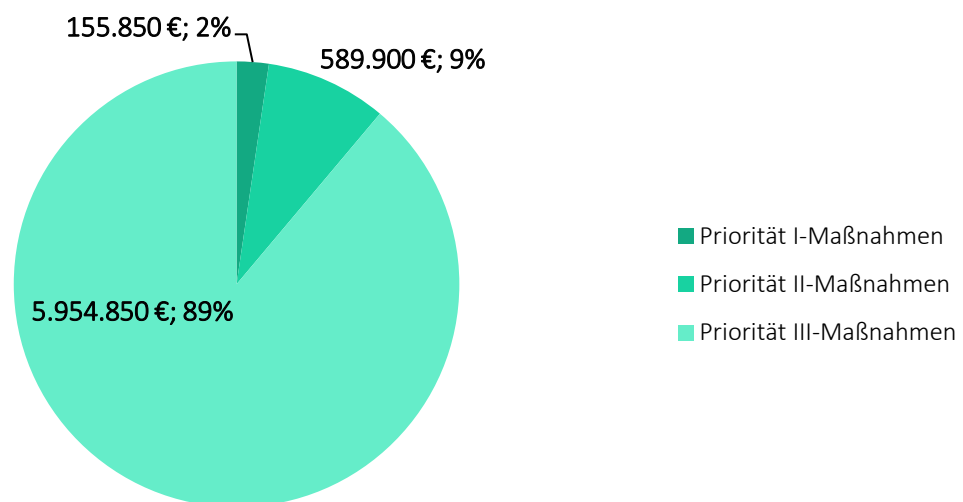


Abbildung 30: Verteilung der Kosten auf die Prioritäten; **Baulast Lünen** (eigene Darstellung; Werte gerundet)

Die abgeschätzten Kosten können mit den einwohnerspezifischen Investitionsempfehlungen nach den Entwicklungsstufen des NRVP verglichen werden. Die Stadt Lünen kann als sog. Aufsteiger(-stadt) eingeordnet werden, da der Radverkehrsanteil bei 17% liegt⁹⁶. Die Empfehlung des NRVP sieht einen Kostenaufwand von 8 bis 12 € je Einwohner und Jahr vor, der neben Umbau und Ausbau auch den Erhalt der Infrastruktur für den Radverkehr beinhaltet. Die hohen jährlichen Kosten zur Umsetzung der Prioritätsstufe 3 entstehen insbesondere durch die großen, angedachten Bauprojekte (z.B. Knotenpunktumbau, Bau einer teilweise neuen Ost-West-Verbindung).

Für die betriebliche Unterhaltung (in diesem Sinne Reinigung und Winterdienst) sind pro Einwohner und Jahr weitere Kosten zu kalkulieren.

⁹⁶ Vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2012)

Nicht-investive Maßnahmen

Das Investitionsvolumen für die nicht-investiven Maßnahmen in Lünen wird für einen Umsetzungszeitraum von 7 Jahren auf etwa 42.000 Euro geschätzt. Grundlage dieser Berechnung ist das Kurzugutachten im Rahmen des NRVP zur Abschätzung des Finanzbedarfes von Städten, Gemeinden und Landkreisen⁹⁷. Lünen kann als Aufsteiger(-stadt) eingeordnet werden, wodurch ein Kostenaufwand von 0,50 € je Einwohner und Jahr für die nicht-investiven Maßnahmen angesetzt werden kann. Dies entspricht bei 85.000 Einwohnern jährlich 6.000 €.

Die nicht-investiven Maßnahmen lassen sich grob in zwei Maßnahmenpakete aufteilen. Das Maßnahmenpaket 1 beinhaltet Maßnahmen, die insbesondere die Öffentlichkeitsarbeit der Stadt Lünen betreffen. Maßnahmenpaket 2 zielt auf die Einbindung externer Akteure ab.

Zeitlich verteilt, fallen die Hauptkosten für Maßnahmenpaket 1 in die erste Phase der Umsetzungsstrategie. Das Kommunikationskonzept bildet die Grundlage für alle folgenden öffentlichkeitswirksamen Maßnahmen (Baustellenkampagne, RAD⁺ Paket, etc.). Die laufenden Kosten werden in den weiteren Jahren mit einer konzentrierten Anfangsinvestition gering gehalten. Maßnahmenpaket 2 zielt auf die Einbindung externer Akteure ab. Hierfür müssen Kontakte hergestellt und gemeinsame Interessenslagen abgeklärt werden. Anschließend werden über die Jahre verteilt Investitionen für die akteursbezogenen Maßnahmen getätigt. Zusätzliches Investitionsvolumen kann über die externen Akteure generiert werden.

Tabelle 15: Umsetzungsstrategie nicht-investive Maßnahmen (eigene Darstellung)

Maßnahmenpaket 1 (Kommunikation und Öffentlichkeit)	22.000 €
0.0 Kommunikationskonzept	
1.0 Baustellenkampagne	
2.0 Bestehende Maßnahmen weiterführen & qualifizieren	
3.0 RAD ⁺ Paket	
Maßnahmenpaket 2 (Externe Akteure einbinden)	20.000 €
4.0 Beteiligungskonzept Schulen	
5.0 Einzelhandelskonzepte	
6.0 Betriebliches Mobilitätsmanagement	
SUMME für den Zeitraum von 7 Jahren	42.000 €

⁹⁷ Vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2012)

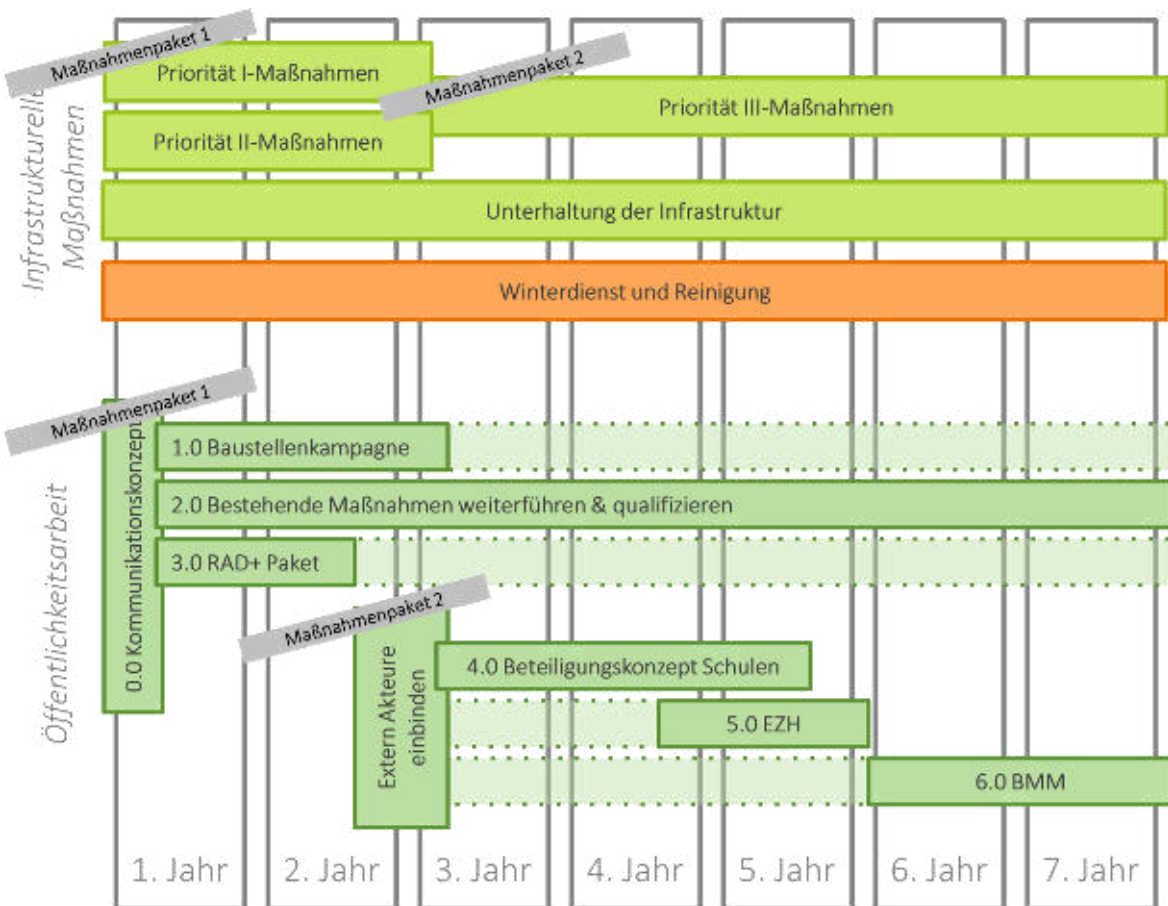
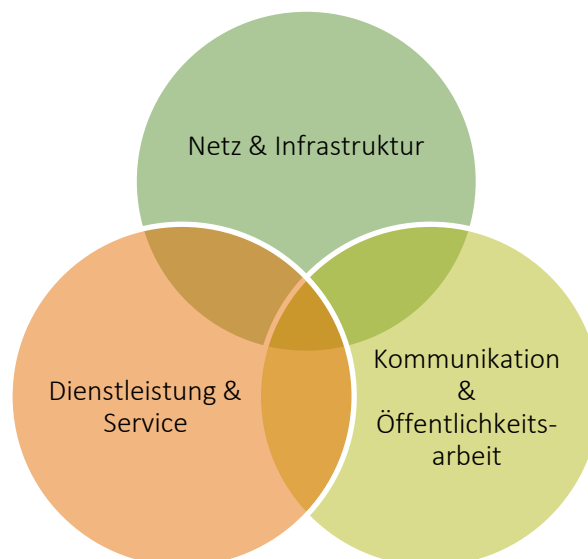


Abbildung 31: Umsetzungsstrategie gesamt (eigene Darstellung)

6 Fazit und Ausblick

In Lünen ist der Radverkehrsanteil bereits überdurchschnittlich hoch. Fast jeder fünfte Weg der Lünener (17 %) wird bereits mit dem Fahrrad zurückgelegt. Die zentrale Zielsetzung des Maßnahmenkonzepts RAD⁺ ist es, den **Radverkehr in Lünen weiter zu attraktiveren** – sowohl für alltägliche als auch für touristische Wege. Die Stadt Lünen bereitet sich somit auf die bundesweit steigenden Radverkehrsanteile – auch unter dem Gesichtspunkt der steigenden Nachfrage nach Pedelecs – vor und verstärkt die bestehende Entwicklung weiter, um Lünen zu einer **lebendigen, attraktiven, nachhaltigen und gesunden Stadt für ihre Bürger und Besucher** zu machen.

Im Sinne des Leitbildes „Radverkehr als System“ ist neben einer **sicheren, bedarfsgerechten und komfortablen Radverkehrsinfrastruktur auch Öffentlichkeitsarbeit/Kommunikation und Serviceleistungen für die Förderung des Radverkehrs und ein konfliktfreies Miteinander im Straßenverkehr** essenziell. Ein gutes Zusammenspiel von Maßnahmen aus allen drei Bereichen schöpft die Potenziale des Radverkehrs in der Stadt Lünen aus und steht entscheidend für das „+“ bei RAD⁺.



Neben dem Radverkehr wird auch der **Fußverkehr** berücksichtigt, sodass Synergien der beiden „langsamen“ Fortbewegungsmittel entstehen können.

Die günstige topografische Situation und die kompakte Stadtstruktur, aber auch die jahrzehntelang gewachsene Mobilitätskultur mit dem Fahrrad als wichtiges Verkehrsmittel und die umfangreiche Fahrradinfrastruktur begünstigen das Radfahren und machen eine Förderung deswegen besonders sinnvoll. Allerdings ist die infrastrukturelle Situation der durch den Radverkehr genutzten bzw. nutzbaren Routen durch ein lang andauerndes Planungsparadigma geprägt, das eine Führung auf Hochbordradwegen jenseits der Fahrbahn vorgesehen hat, die dem Kfz-Verkehr vorbehalten ist.

Die Bewertung dieses Ansatzes hat sich im Licht der Erkenntnisse aus Forschung und Praxis der letzten etwa 20 Jahre gewandelt. Eine wesentliche Erkenntnis ist, dass das Radfahren auf Bordsteinradwegen gerade an Kreuzungen und Einmündungen eine hohe Verkehrsgefährdung zwischen Rad- und Kfz-

Verkehr mit sich bringt. Aber auch Gründen der **Schnelligkeit und des Komforts** für den Radverkehr spielen die Führungsformen auf der Fahrbahn (Schutzstreifen, Radfahrstreifen oder auch Mischverkehr) eine immer wichtigere Rolle.

Die höheren Fahrgeschwindigkeiten betreffen sicherlich nicht alle Radfahrer, aber der Anteil derer, die eine zügigeres Vorankommen nicht nur schätzen, sondern ggf. zur Voraussetzung für die Nutzung des Fahrrads machen, steigt. Hierbei ist unbedingt auf die schnell **wachsende Verbreitung und Nutzung von Pedelecs** zu verweisen. Aber auch Konflikte mit Fußgängern gilt es, so weit wie möglich zu vermeiden, sodass viele Experten nicht zuletzt deshalb zu einer Führung auf der Fahrbahn raten. Auch in Lünen wurden bereits "Markierungsradwege" umgesetzt, die seitens der Radfahrer eine Umorientierung im Verhalten verlangen im Vergleich zu dem vorherigen prägenden Standard.

Das 2010 aktualisierte technische Regelwerk, die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, formulieren die vorliegenden Erkenntnisse in Bezug auf Führungsformen des Radverkehrs für die Praxis, sind also Richtschnur für die zukünftige Radverkehrsentwicklung in Lünen. Dort, wo es aufgrund der Belastungszahlen möglich ist, sollte der Radverkehr die Möglichkeit bekommen, auf der Fahrbahn zu fahren. Im Vordergrund sollte jedoch immer die Sicherheit des Radfahrers selbst stehen.

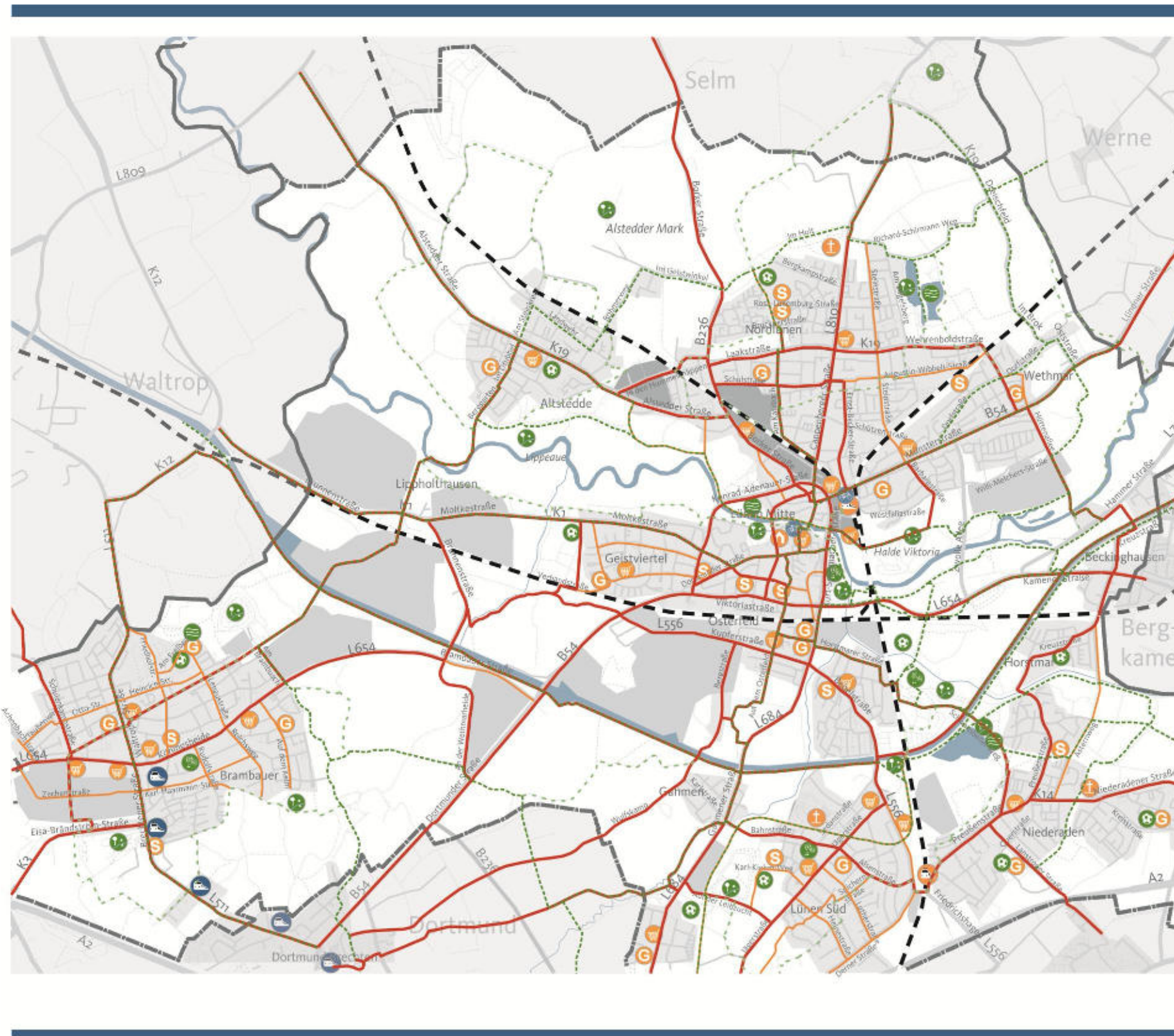
Kurzum: Radfahrer sollen überall dort auf der Straße fahren können, wo es sicher ist.

Das Maßnahmenkonzept RAD⁺ gibt erste Anhaltspunkte, an welchen Stellen Gefahrenlagen auf der Fahrbahn bestehen und deswegen auch benutzungspflichtige Radwege auszuweisen oder anzupassen sind; die Baulast der Maßnahmen liegt nicht in der Gänze bei der Stadt Lünen. Letztlich sind im Hinblick auf Umsetzung und Ausführungsplanung an vielen dieser Straßenabschnitte eine umfassende Verkehrsschau mit den relevanten Akteuren (u.a. Baulastträger, Polizei), ggf. auch eine Aktualisierung der Verkehrsdaten (Belastungszahlen, Schwerverkehrsanteile, Fußverkehrsaufkommen) notwendig.

Neben den Führungsformen selbst sind Maßnahmen enthalten, die neben den rechtlichen Grundlagen besonders die **Sicherheit und den Komfort des Radfahrens in Lünen** steigern sollen; z.B. Querungsstellen, Erneuerung von Markierungen, Haltegriffe, Ausweitung von Abstellanlagen. Neben den rein baulichen Anlagen wurde auch ein Konzept zum **Service und der Öffentlichkeitsarbeit (nicht-investive Maßnahmen)** im Bereich des Radverkehrs entwickelt. Damit wird die fahrradfreundliche Ausrichtung der Stadt Lünen auf allen Ebenen kommuniziert und durch gezielte Maßnahmen, z.B. an Schulen und Betrieben, versucht positiv auf die Fahrradfreundlichkeit einzuwirken.

Das Maßnahmenkonzept soll in einem **Zeitraum von 7 Jahren** umgesetzt und der Radverkehr damit weiter gestärkt werden. Insgesamt umfassen die Maßnahmen **jährliche Kosten zwischen etwa 320.000€ und 1,5 Mio. €**, wobei nicht alle entstehenden Kosten auf die Stadt Lünen entfallen und auch Fördermittel noch nicht berücksichtigt sind; etwa 7% der Kosten liegen in der Baulast des Kreis Unna und dem Landesbetrieb Straßenbau NRW. Die **Akquirierung von spezifischen Fördermitteln** für die Maßnahmen ist seitens der Stadt im Umsetzungsprozess weiter zu prüfen. Dabei ist darauf zu achten, dass auch ein entsprechendes Budget für die Öffentlichkeitsarbeit zur Verfügung gestellt wird, um die im Konzepte benannten nicht-investiven Maßnahmen durchführen zu können.

Durch die Beschlussfassung des Konzeptes ist ein wichtiger Schritt in Richtung eines weiteren Bekennens als fahrrad- und fußgängerfreundliche Stadt Lünen getan. Die schrittweise Umsetzung wird diesen Prozess auch für die Bürgerinnen und Bürger sowie die Touristen sichtbar und spürbar machen.



Maßnahmenkonzept RAD+ Stadt Lünen

Wunschliniennetz im Radverkehr

Wunschliniennetz

- Alltagsnetz - Hauptnetz
- Alltagsnetz - Nebennetz
- - - Freizeitnetz - Hauptnetz
- - - Freizeitnetz - Nebennetz
("innere Erschließung der regionalen Grünzüge" im Zusammenhang mit dem Emscher Landschaftspark)

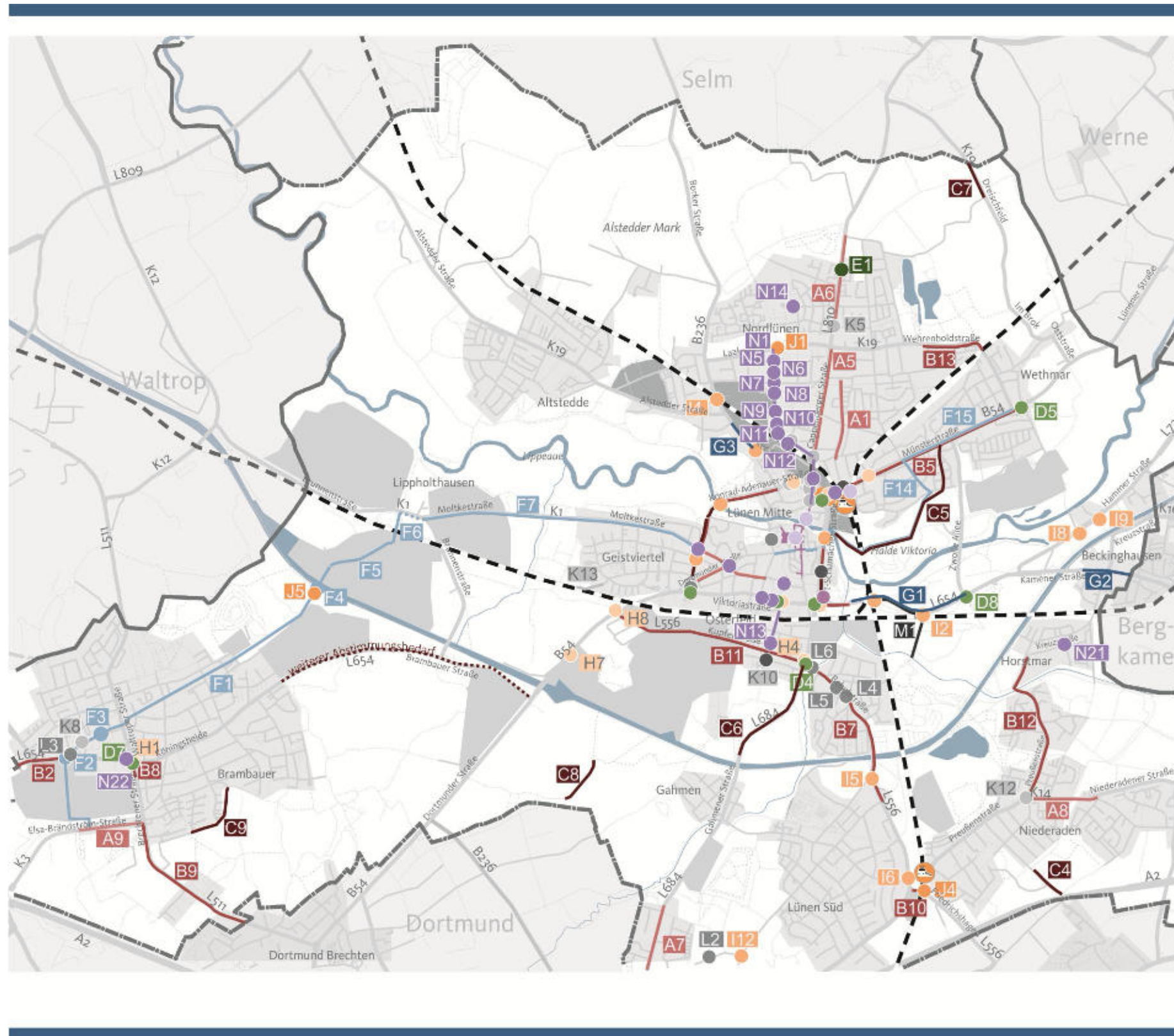
Quellen und Ziele

- Siedlungsschwerpunkte
- Gewerbestandorte
- G Grundschule
- S weiterführende Schule
- H öffentliche Verwaltung
- W Einkaufsmöglichkeiten
- T Friedhof
- S Schwimm- und Bademöglichkeiten
- K Kultureinrichtung
- S Sportplatz/-halle
- S Naherholungsgebiet
- Bahngleis
- B Bahnhof
- S Stadtbahnhaltestelle
- B Radstation



Stand:
Juni 2015

Karte 10: Zukünftiges Radwegenetz für den Alltags- und Freizeitverkehr (eigene Darstellung)

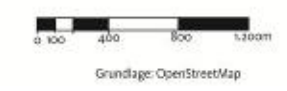


Maßnahmenkonzept RAD+ Stadt Lünen

Karte 09:
Maßnahmen
auf dem gesamten Stadtgebiet

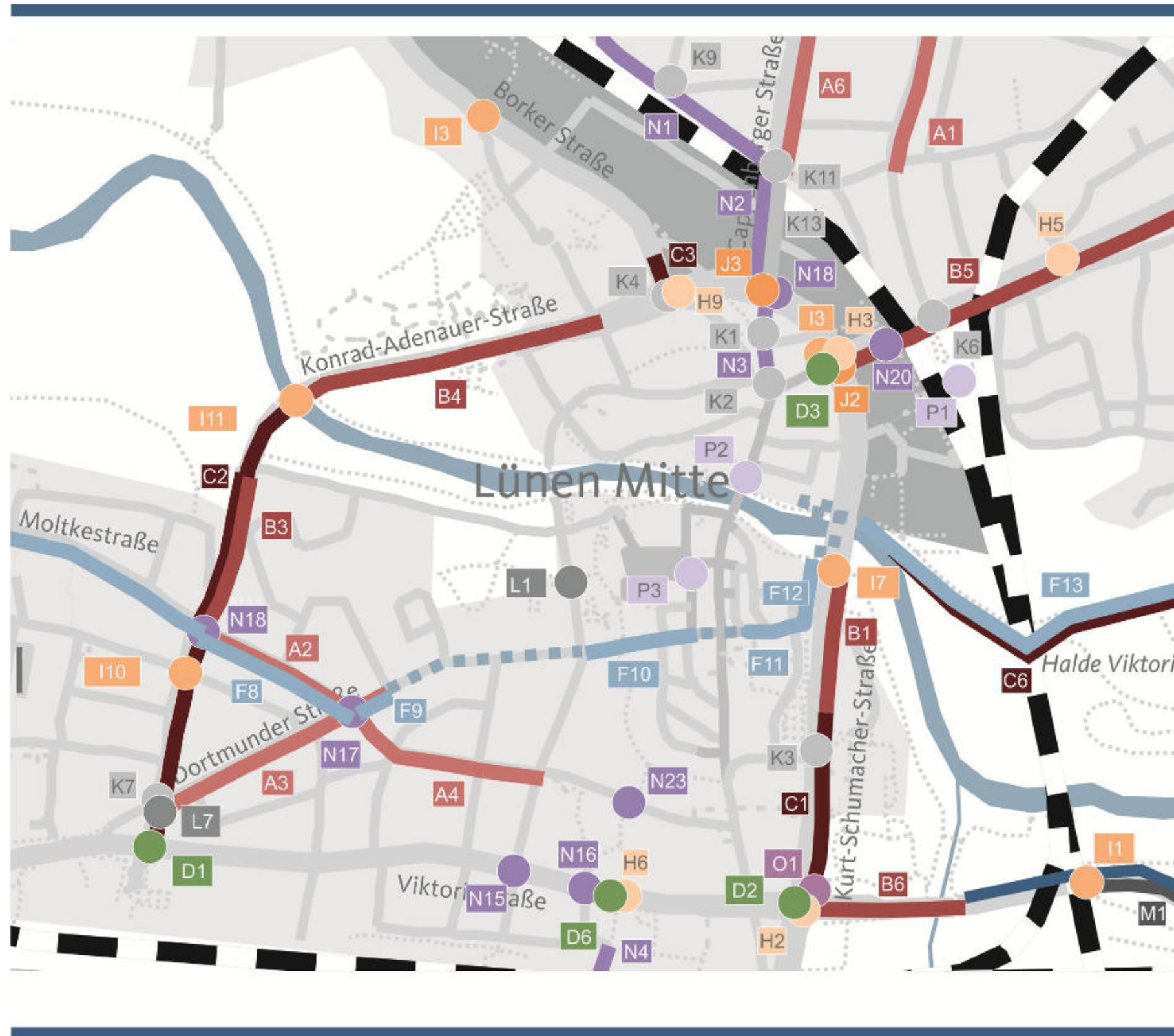
Maßnahmen mit Nummerierung

- A - Aufhebung der Benutzungspflicht
- B - Anpassen der notwendigen Breiten benutzungspflichtiger Radwege
- C - Schließen von Netzlücken
- D - Anpassen der Sinnbilder in den Lichtsignalanlagen
- E - Bau von Querungshilfen zur Freigabe linker Radwege
- F - Schaffung einer zentralen Ost-West-Verbindung
- G - Aufheben von Zweirichtungsradwegen
- H - Überprüfung und Anpassung von Umlaufzeiten für den Radverkehr
- I - Bau von Querungshilfen zur Verbesserung der Durchlässigkeit des Netzes
- J - Verbesserung der Sichtverhältnisse zwischen Radfahrern und dem Kfz-Verkehr
- K - Klären von nicht eindeutigen Situationen
- L - Rückbau/ Umbau gefährlicher Poller, Laternen etc. auf/an Radwegen
- M - Beleuchtung von Radwegen
- N - Erneuern von Markierungen
- O - Pilotprojekt: Haltegriffe für den Radverkehr
- P - Erweiterung der Fahrradabstellanlagen



Stand: Juli 2015

Karte 11: Maßnahmen im gesamten Stadtgebiet (eigene Darstellung)



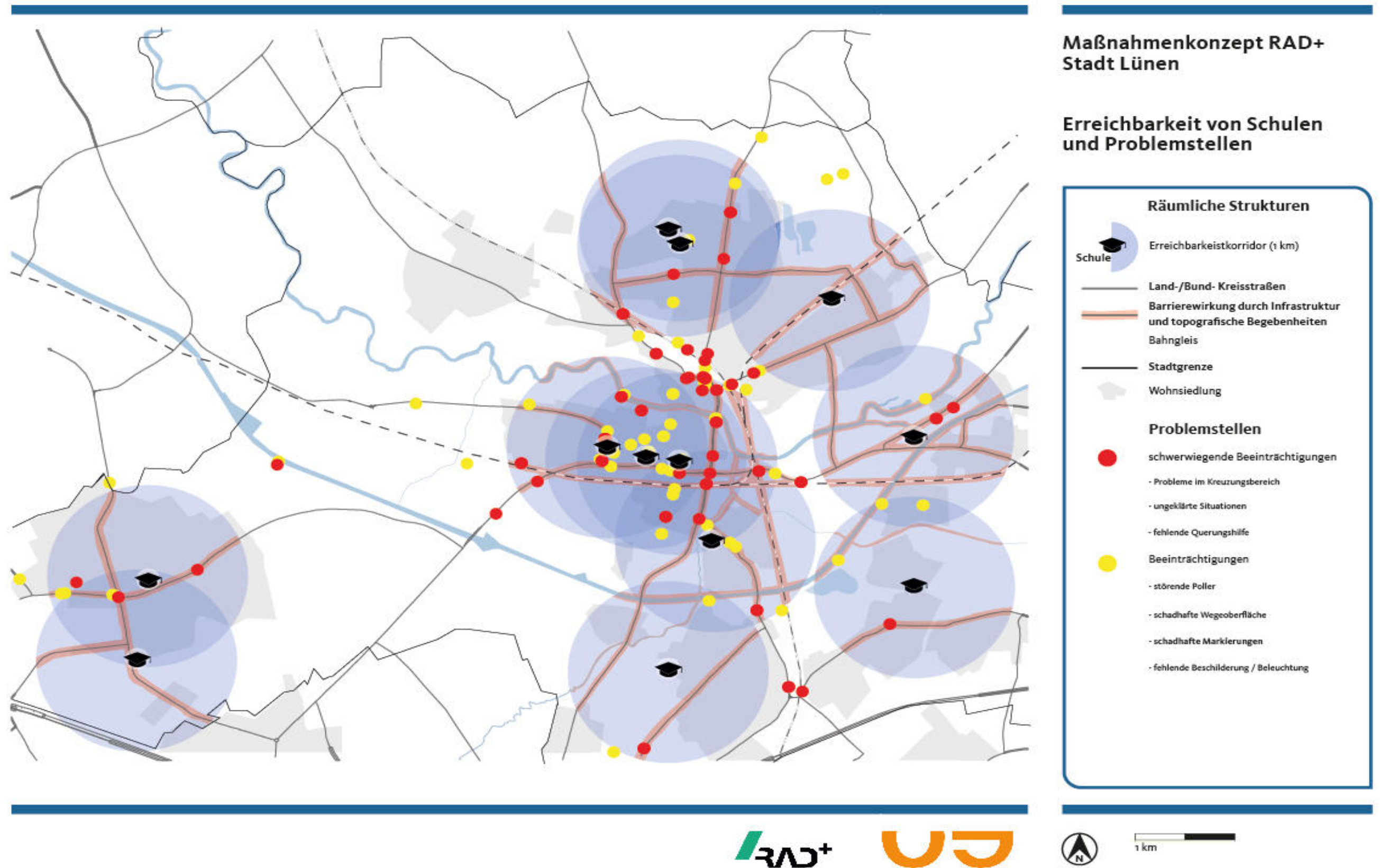
Maßnahmenkonzept RAD+ Stadt Lünen

**Karte 10:
Maßnahmen
im Bereich der Innenstadt**

Maßnahmen mit Nummerierung

- A - Aufhebung der Benutzungspflicht
- B - Anpassen der notwendigen Breiten benutzungspflichtiger Radwege
- C - Schließen von Netzlücken
- D - Anpassen der Sinnbilder in den Lichtsignalanlagen
- E - Bau von Querungshilfen zur Freigabe linker Radwege
- F - Schaffung einer zentralen Ost-West-Verbindung
- G - Aufheben von Zweirichtungsradwegen
- H - Überprüfung und Anpassung von Umlaufzeiten für den Radverkehr
- I - Bau von Querungshilfen zur Verbesserung der Durchlässigkeit des Netzes
- J - Verbesserung der Sichtverhältnisse zwischen Radfahrern und dem Kfz-Verkehr
- K - Klären von nicht eindeutigen Situationen
- L - Rückbau/ Umbau gefährlicher Poller, Laternen etc. auf/an Radwegen
- M - Beleuchtung von Radwegen
- N - Erneuern von Markierungen
- O - Pilotprojekt: Haltegriffe für den Radverkehr
- P - Erweiterung der Fahrradabstellanlagen

Karte 12: Maßnahmen im Bereich der Innenstadt (eigene Darstellung)



Karte 13: Erreichbarkeit von Schulen und Problemstellen (eigene Darstellung)

7 Quellenverzeichnis

- Ahrens, G.-A. ; Hubrich, S.(2012):** Mobilitätsmanagement – zentrales Element einer integrierten Verkehrsentwicklungsplanung. In: Stiewe, M.; Reutter, U. (Hrsg.): Mobilitätsmanagement. ILS-Schriftenreihe. S. 30-48
- Bamberg, S. (2012):** Wie funktioniert Verhaltensveränderung? – Das MAX-Selbstregulationsmodell. In: Stiewe, M.; Reutter, U. (Hrsg.): Mobilitätsmanagement. ILS-Schriftenreihe. S. 76 – 103
- Bundesministerium für Land und Fortwirtschaft, Umwelt, und Wasserwirtschaft (2010):** Studie Radfahren und Einkaufen - Potentiale des Fahrrads für den Einzelhandel in Österreich. April 2010. Wien
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2012):** Nationaler Radverkehrsplan 2020. Den Radverkehr gemeinsam weiterentwickeln. 2. Auflage. Berlin
- FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) (2002):** Hinweise zum Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete (H RaS). Köln
- FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) (2003):** Merkblatt für die Auswertung von Straßenverkehrsunfällen. Köln.
- FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) (2006):** Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen. Ausgabe 2006. Köln
- FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) (2010):** Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Ausgabe 2010. Köln.
- FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) (2012):** Hinweise zum Fahrradparken. Ausgabe 2012. Köln.
- Hunecke, M.; Haustein, S. (2012):** Methoden der empirischen Sozialforschung zur Identifikation von Zielgruppen für umweltfreundliche Mobilitätsangebote. In: Stiewe, M.; Reutter, U. (Hrsg.): Mobilitätsmanagement. ILS-Schriftenreihe. S. 49-61
- Infas (Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH) und DLR (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V.; Institut für Verkehrsforschung) (2010):** Mobilität in Deutschland 2008. Ergebnisbericht. Struktur – Aufkommen – Emissionen – Trends. Bonn und Berlin
- Kreis Unna - Der Landrat (2013):** Radverkehrskonzept Kreis Unna. Handlungsprogramm. März 2013
- Meschik, M. (2008):** Planungshandbuch Radverkehr. Springer. Wien, New York
- Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (2014):** Mehr FreiRaum für Kinder – Ein Gewinn für alle! Ideen und Anregungen für sichere und kinderfreundliche Straßen und Wege. August 2014
- PGV (2012):** BYPAD-Verfahren Stadt Lünen – Qualitätsmanagement für den Radverkehr 2012. Auditbericht und Qualitätsplan - Zusammenfassung. Hannover
- PGV (2013):** Anforderungen von Pedelecs an die kommunale Radinfrastruktur. 5. Workshop Radverkehrsstrategie Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg am 01. März 2013 in

Hannover. Dipl. Ing. Dankmar Alrutz.

Abzurufen unter: edoc.difu.de/edoc.php?id=NUIH4EW9 (zuletzt zugegriffen am 05.03.2014)

Scharnweber, M.(2012): Mobilitätsmanagement – eine Aufgabe für Betriebe. In: Stiewe, M.; Reutter, U. (Hrsg.): Mobilitätsmanagement. ILS-Schriftenreihe. S. 30-48

Stadt Lünen (2013): Projekteinreichung Emscher Landschaftspark 2020+. Lünen

Zweirad-Industrie-Verband (2011): Pedelecs als Zukunftsmarkt. Präsentation von Siegfried Neuberger (Zweirad-Industrie-Verband e.V.) vom 29.März 2011 in der Zentrale der deutschen Bundesbank. Frankfurt/Main.

http://www.bikeandbusiness.de/download/kongress2011/08_ZIV.pdf (zuletzt zugegriffen am 04.03.2014)

Webseite Stadt Lünen a: Statistische Daten. Zugegriffen am 14.07.2014

<https://www.luenen.de/stadtplanung/statistik/statistik.php>

Webseite Landesdatenbank NRW: Zugegriffen am 08.04.2014

www.landesdatenbank-nrw.de

Statistische Daten:

Bevölkerung nach Altersgruppen

Ankünfte und Übernachtungen

Kommunales Bildungsmonitoring Tab. D13.2

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte

Bevölkerung nach Altersgruppen

8 Anhang

8.1 Zusammenstellung der bisherigen Maßnahmenkonzepte und deren Umsetzungsstand

8.1.1 Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept Kreis Unna

Maßnahme	Straßenkat.	Anmerkung ⁹⁸	Umsetzungsstand
Wehrenboldstraße Anordnung Tempo 30 prüfen	Gemeindestraße	Tempo 30 wird als einzige Möglichkeit gesehen	Tempo 30 Zone eingerichtet
Wehrenboldstraße Ausbau	Gemeindestraße	Soll bis 2013 sichergestellt sein	umgesetzt
Frydagstraße Neuer Radweg	Gemeindestraße	Einseitiger Zweirichtungsradweg; dringend erforderliche Maßnahme	Noch nicht umgesetzt
Kreuzstraße Ausbau	Gemeindestraße		Noch nicht umgesetzt
Lanstroper Straße Neubau Radweg	Gemeindestraße	Fortführung auf Dortmunder Stadtgebiet notwendig	Noch nicht umgesetzt
K14 Niederader Straße Radwegeneubau	Gemeindestraße	Alternativrouten nur bedingt vorhanden	Noch nicht umgesetzt
L 736 Hammer Straße	Landesstraße	Neubau Geh-/Radweg	Noch nicht umgesetzt
L684 Gahmener Straße Neubau Radweg	Landesstraße	Hinter den Baumreihen; Alternative Führung über Gemeindestraßen möglich	Noch nicht umgesetzt
L654 Kamener Straße Neubau Radweg	Bundesstraße	Maßnahme ist für 2013 vorgesehen	umgesetzt

⁹⁸ Nach Radverkehrskonzept Kreis Unna

8.1.2 Maßnahmen im Radverkehr | eigene Recherche

Kategorie	Maßnahmen	Akteure	Status/Zeitraum
Beschilderung	Beschilderung der Radwege gemäß HBR-NRW	Kreis Unna	wird umgesetzt
Bike&Ride	Bike&Ride-Anlage am ZOB		im Bestand
	Fahrradboxen am Hbf		im Bestand
	Fahrradbus als Zubringer zu Radrouten	Kreis Unna	kein Halt des Busses in Lünen, Radtour 4 führt durch Lünen
	Fahrradmitnahme im ÖV möglich	VRL	über Zusatzticket
	ÖV-Monatsticket für die Fahrradmitnahme verfügbar	VRL	im Bestand
	Radstation mit Bewachung, Radverleih, Werkstatt, Radreinigung, Fahrradcodierung, Gepäckservice, Transporthilfe am Hbf	DasDies Service GmbH	im Bestand
BikeSharing & Radverleih	Radstation mit Bewachung, Radverleih, Werkstatt, Radreinigung, Fahrradcodierung in der Innenstadt	DasDies Service GmbH	im Bestand
	Radstation mit Bewachung, Radverleih, Werkstatt, Radreinigung, Fahrradcodierung, Gepäckservice, Transporthilfe am Hbf.	DasDies Service GmbH	im Bestand
Evaluation	BYPAD-Verfahren		2012
Fahrradparken	Bike&Ride-Anlage am ZOB		im Bestand
	Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt und verschiedenen Ortsteilen		im Bestand
	Fahrradboxen am Hbf		im Bestand
	Radstation mit Bewachung, Radverleih, Werkstatt, Radreinigung, Fahrradcodierung in der Innenstadt	DasDies Service GmbH	im Bestand
	Radstation mit Bewachung, Radverleih, Werkstatt, Radreinigung, Fahrradcodierung, Gepäckservice, Transporthilfe am Hbf	DasDies Service GmbH	im Bestand

Kategorie	Maßnahmen	Akteure	Status/Zeitraum
Öffentlichkeitsarbeit Veranstaltungen, Aktionen	Radskampagne „Mein Lünen“	Stadt Lünene	Seit 2015
	Radpläne und Radstadtplan	Stadt Lünen, Planungs- büro	Veröffentlichung 2012
	Presse- und Marketingarbeit für den Radverkehr, wie bspw. Sattelschoner, Informationsmaterial, Werbemaßnahmen		kontinuierlich
	Radtourenangebote: NRW-Radtour, Stadtführungen mit dem Rad, Radtouren mit Bürgermeister	ADFC, Stadt Lünen	kontinuierlich
	Teilnahme an der Aktion STADTRADELN, Auftakt im Rahmen des Weinfestes	Bewohner, Klimabündnis, ADFC, AOK Lünen, AWO Radstationen, Mrs. Sporty	jährlich
	Großveranstaltung: radKULT(O)UR	ADFC; Kreise, Gemeinden, Städte in NRW; AOK, DasDies Service GmbH, uvm.	jährlich
	Mängel-App	Stadt Lünen	kontinuierlich
Mitglied- schaften, Teilnahme	Mitglied der AGFS, Werbegemeinschaft City Ring Lünen, Lippeverband, ADFC Lünen	Stadt Lünen	im Bestand
Pläne, Konzepte	Erstellung eines Maßnahmenkonzeptes Rad+	Stadtplanung, Planersocietät	Start im Frühjahr 2014
	Leitbild "Stadt der kurzen Wege" wird verfolgt	Stadt Lünen	im Bestand
	Radverkehrskonzept des Kreises	Kreis Unna	im Bestand
Service	Radstation mit Bewachung, Radverleih, Werkstatt, Radreinigung, Fahrradcodierung in der Innenstadt	DasDies Service GmbH	im Bestand

Kategorie	Maßnahmen	Akteure	Status/Zeitraum
	Radstation mit Bewachung, Radverleih, Werkstatt, Radreinigung, Fahrradcodierung, Gepäckservice, Transporthilfe am Hbf	DasDies Service GmbH	im Bestand
sonstiges	Einsatz des grünen Pfeils an Ampeln		an 26 Ampeln
	kompakte Stadtstruktur		im Bestand
Wegenetz	Angebot verschiedener Radrouten: LandesGartenSchau-Route, Römer-Lippe-Route		im Bestand
	Bau von Radwegen		kontinuierlich
	Neubau einer Radfahrer- und Fußgängerbrücke über den Datteln-Hamm-Kanal		unbekannt
	Öffnung der Fußgängerzone von 19:00-9:00 für den Radverkehr		im Bestand
	Umnutzung ehemaliger Bahntrassen zu Radwegen		im Bestand
	zentrale Radverkehrsachse "Leezenpatt" fungiert als eine Art Radschnellweg	Stadt Lünen	im Bestand
	zweiseitige Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr		nahezu im gesamten Bestand
Wegesicherung	Beseitigung von Gefahrenpunkten, z.B. bauliche Sicherung des Zweirichtungsverkehrs		kontinuierlich
	Erhöhung der Sicherheit durch Straßenmarkierung wie rote Asphaltfurten, aufgeweitete Aufstellflächen, weiße Blockmarkierungen und Fahrrad-Piktogramme		im Bestand

8.2 Übersicht der punktuellen Problemstellen im Radverkehrsnetz

	Straßenname/ Abschnitt	Beschreibung	Quelle
Probleme im Kreuzungsbereich	Hauptkreuzung Brambauer Königsheide/ Waltroper Str.	Lange Wartezeiten an Anforderungsampel	ADFC
	Kurt-Schumacher-Str./ Kamener Str./ Viktoriastr.	3x warten bei der Querung der Kreuzung	Radar
	Kurt-Schumacher-Str./ Münsterstr.	Lange Wartezeiten, dauert mehrere Umläufe Starke Verschwänkungen im Kreuzungsbereich	Beteiligungsverfahren
	Kurt-Schumacher-Str./ Kupferstr./ Bebelstr.	Lange Wartezeiten, dauert mehrere Umläufe	Beteiligungsverfahren
	Münsterstr./ Goethestr.	Lange Wartezeiten an Anforderungsampel	Beteiligungsverfahren
	Viktoriastr. (zw. Kantstr. und Lange Str.)	Lange Wartezeiten an Anforderungsampel	Beteiligungsverfahren
	Dortmunder Str./ Buchenberg	Anforderungsampel funktioniert nicht	Beteiligungsverfahren
	Dortmunder Str./ Kupferstr.	Lange Wartezeiten für den Radverkehr	Beteiligungsverfahren
	Konrad-Adenauer-Str./ Borker Str.	Lange Wartezeiten für den Radverkehr	Beteiligungsverfahren
	Laakstr./ Akazienstr.	Starke Verschwenkung des Radweges und somit schlechte Sichtbarkeit des Radfahrers	Beteiligungsverfahren
	Kurt-Schumacher-Straße Cappenger Straße	Furt der Radfahrer wird von rechtsabbiegenden Fahrzeugen häufig misachtet	Planersocietät
	Zufahrt zur Kanalbrücke Tockhausen	Schlechte Sichtverhältnisse	Planersocietät
	Kurt-Schumacher-Str./ Münsterstr.	Hohes Konfliktpotenzial mit Fußgängern aufgrund von schmalen Furten und schlechten Sichtverhältnissen	Planersocietät

	Straßenname/ Abschnitt	Beschreibung	Quelle
	Preußenstraße (nördl. Einmündung in Kurler Str.)	Engstelle/schlecht einzusehen	ADFC
	Zufahrt zur Kanalbrücke/ Tockhausen	Schlecht einsehbare Kreuzungssituation bei starkem Gefälle	ADFC
	Königsheide/ Einmündung Reichsweg	Fehlende abgesenkte Bordsteine	ADFC
Fehlendes Sinnbild Fahrrad in der LSA	Konrad-Adenauer-Straße Viktoriastraße Dortmunder Straße	Fehlendes Sinnbild Fahrrad in der Signalisierung	Planersocietät
	Kurt-Schumacher-Straße Kamener Straße Viktoriastraße	Fehlendes Sinnbild Fahrrad in der Signalisierung	Planersocietät
	Kurt-Schumacher-Straße Münsterstraße	Fehlendes Sinnbild Fahrrad in der Signalisierung	Planersocietät
	Kurt-Schumacher-Straße Bebelstraße Gahmener Straße Kupferstraße	Fehlendes Sinnbild Fahrrad in der Signalisierung	Planersocietät
	Matthias-Claudius-Straße Münsterstraße Hüttenallee	Fehlendes Sinnbild Fahrrad in der Signalisierung	Planersocietät
	Parkstraße Viktoriastraße	Fehlendes Sinnbild Fahrrad in der Signalisierung	Planersocietät
	Waltroper Straße Königsheide Brechtener Straße Mengeder Straße	Fehlendes Sinnbild Fahrrad in der Signalisierung	Planersocietät
	Zwolle-Allee Kamener Straße Brückenkamp	Fehlendes Sinnbild Fahrrad in der Signalisierung	Planersocietät
Ungeklärte Situationen	Graf-Adolf-Str./ Cappenberger Str.	Hohes Konfliktpotenzial mit Autofahrern aufgrund ungeklärter Führungen	Planersocietät
	Cappenberger Straße Erzbergerstraße	Ungeklärte Führungssituation für den Radverkehr	Planersocietät
	Kurt-Schumacher-Str. (Höhe Lükaz)	Gefährlicher Kreuzungsbereich, fehlende Furt	Planersocietät

	Straßenname/ Abschnitt	Beschreibung	Quelle
	Konrad-Adenauer-Str./ Borker Str.	Doppelte Furtmarkierung für den Radverkehr	Planersocietät
	Cappenberger Str./ Von-Ketteler-Str./ Gottfriedstr.	Haltepflicht für Radfahrer nicht deutlich	Beteiligungsverfahren
	Münsterstr./ Ernst-Becker-Str.	Wartende Fahrzeuge auf Radweg	Beteiligungsverfahren
	Konrad-Adenauer-Str./ Dortmund-der Str.	Radfahrer muss auf Gehweg. Hier darf er nicht fahren	Planersocietät
	Cappenberger Str./ Christian-Morgenstern-Str.	Führung über alte Bushaltestelle	Planersocietät
	Weg zw. Virchowstr. und Bahnlinie	Ausschließlich Gehweg	ADFC
	Döttelbeckstr./ Reuterstr./ Körnerstr.	Fehlendes Vorfahrtsschild	ADFC
	Auf dem Osterfeld/ Feuerbachweg	Markierung Vorfahrt Fahrradstr. fehlt	ADFC
	Cappenberger Str./ Döttelbeckstr./ Arndtstr.	Verwirrende Fahrbahnmarkierungen	ADFC
	Kreisel Preußenstr.	Fehlende Markierungen für Radfahrer auf Fahrbahn	ADFC
	Lorenzstraße	Fehlendes Vorfahrtsschild	ADFC
	Kurt-Schumacher-Straße Cappenberger-Straße	Übergang auf die Straße und Überquerung des Rechtsabbiegers von Osten kommend liegen sehr nah beieinander	Radar
	Marie-Juchacz-Straße	Furtmarkierung anstelle eines Schutzstreifens	Planersocietät
Gefährliche Poller, Masten, etc.	Querung Graf-Adolf-Str. (Höhe Sparkasse)	Gefährlicher Poller	Planersocietät
	Am Krähenort/ Gneisenau-Trasse (Zw. Ende der Bebauung und Kaubrücke)	Schwer sichtbarer Poller	ADFC

	Straßenname/ Abschnitt	Beschreibung	Quelle
	Mengeder Str./ Schulkampstr.	Schwer sichtbarer Poller	ADFC
	Bebelstraße (Höhe Lützwstr.)	Gebotsschild zw. Radweg und Fußweg steht im Weg	Beteiligungsverfahren
	Bebelstr. (Höhe Wilh.-Meier-Str.)	Laterne steht im Weg	Beteiligungsverfahren
	Bebelstr. (zw. Kurt-Schumacher-Str. und Süggelstr.)	LSA für Busse steht im Weg	Beteiligungsverfahren
	Dortmunder Str./Konrad-Adenauer-Str.	Blumenkübel verengen Radweg	Planersocietät
Fehlende Beschilderung	südl. Kanalradweg/ Tockhausen/ Höhe Brambauer	Fehlende Ausweisung nach Brambauer	ADFC
Schadhafte/ gefährliche Wegeoberfläche	Graf-Adolf-Str. (Höhe Haus Nr. 36)	Belagschäden	Planersocietät
	Dortmunder Str. (zw. Moltkestr. und Roonstr.)	Schwere Belagschäden	Planersocietät
	Dortmunder Str. (Höhe Haus Nr. 42-45)	Schwere Belagschäden	Planersocietät
	Dortmunder Str. (zw. E.-Waldschmidt-Str. und Luisenhüttenstr.)	Schwere Belagschäden	Planersocietät
	Dortmunder Str. (Höhe Sparkasse)	Schwere Belagschäden	Planersocietät
	Münsterstr. (zw. Fichtestr. Und Bahnübergang)	Viele Belagschäden	Planersocietät
	Viktoriastr. (Ecke Konrad-Adenauer-Str.)	Belagschäden	Planersocietät
	Achenbachstr.	Schadhafte Wegeoberfläche	ADFC
	Cappenberger Str. (Höhe Im Holt/ Am Vogelsberg)	Schadhafte Wegeoberfläche, Neubau notwendig	ADFC
	Auf dem Osterfeld	Schadhafte Wegeoberfläche, Teil des	ADFC

	Straßenname/ Abschnitt	Beschreibung	Quelle
		Leezenpatt	
	Friedenstr.	Schadhafter Straßenbelag, Pfützenbildung, Schulweg	ADFC
	Moltkestr./ Kleingärten	Unebene Decke, Verschlammung	ADFC
	Mengeder Str./ Schulkampstr.	Zerbeulte Wegeoberfläche, Wurzelaufbrüche, Längsrillen	ADFC
	Moltkestr. (Nähe Kraftwerk)	Wurzelaufbrüche	ADFC
	Münsterstr. (zw. Steinstr. Und Ernst-Becker-Str.)	Wurzelaufbrüche, Laternen versperren den Weg	ADFC
	Richard-Schirrmann-Weg	Wurzelaufbrüche	ADFC
	Verbandstr./ Auf der Rührenbeck	Schlechter Zustand wassergebundener Decke	ADFC
	Waltroper Str. (Stadtgrenze)	Wurzelaufbrüche	Radar
	Verbindungsweg Kanalradweg/ Kreuzstr.	Loch, Unebenheiten, Bruch oder Riss im Oberbau	Radar
	Kanalbrücke Schwansbeller Weg	Wuchernde Pflanzen/Bäume versperren die Sicht	Radar
	Preußenhafen	Glatt-Holzboden, gefährliche Kurve auf dem Plankenweg	Radar
	Südl. Kanalradweg (Höhe Blücherstr.)	Tiefe Schlaglöcher auf südl. Kanalradweg	Radar
	Richard-Schirrmann-Weg	Laub und Matsch gefährlich	Beteiligungsverfahren
	Cappenberger Str. (Stadtgrenze)	Laub und Matsch gefährlich	Beteiligungsverfahren
	Kurt-Schumacher-Str. (südl. Lippebrücke)	Hohe Kante zw. Rad- und Fußweg	Beteiligungsverfahren
	Weg zwischen An der Fähre und Hüttenallee	Belagschäden	Planersocietät

	Straßenname/ Abschnitt	Beschreibung	Quelle
	Wüstenknappstraße	Belagschäden	Planersocietät
	Nördl. Lipperadweg (Unterführung Konrad-Adenauer-Str.)	Unterführung teilweise sehr glatt	Beteiligungsverfahren
Schadhafte Markierungen	Döttelbeckstraße	Markierungen der Fahrradstraße sind teilweise abgetragen	Planersocietät
	Am Katzbach Schulstraße	Rotmarkierung teilweise abgetragen	Planersocietät
	Cappenberger Straße Kurt-Schumacher-Straße	Rote Furtmarkierung teilweise abgetragen	Planersocietät
	Moltkestraße Konrad-Adenauer-Straße	Rote Furtmarkierung teilweise stark abgetragen	Planersocietät
	Viktoriastraße	Rotmarkierung des Radwegs teilweise abgetragen * gemeinsamer Geh- und Radweg ist ausgeschildert	Planersocietät
	Viktoriastraße Parkstraße	Furtmarkierungen sind abgetragen	Planersocietät
	Victoriastraße Kantstraße	Furtmarkierungen und Roteinfärbungen sind abgetragen	Planersocietät
	Dortmunder Straße Moltkestraße	Furtmarkierungen sind abgetragen	Planersocietät
	Cappenberger Straße zwischen Kurt-Schumacher-Straße und Döttelbeckstraße	Rotmarkierung des Radwegs teilweise abgetragen (auch in Kreuzungsbereichen)	Planersocietät
	Münsterstraße (Ausfahrt Bahnhof)	Furtmarkierungen und Roteinfärbungen sind abgetragen	Planersocietät
Borker Straße	Rotmarkierung des Radwegs teilweise abgetragen * gemeinsamer Geh- und Radweg ist ausgeschildert	Planersocietät	

	Straßenname/ Abschnitt	Beschreibung	Quelle
	Cappenberger Str.(zw. Kurt-Schumacher-Str. und Innenstadt)	Belagschäden und abgetragene Furtmarkierungen	Planersocietät
	Kreuzstraße Holunderweg	Furtmarkierungen und Roteinfärbungen sind abgetragen	Planersocietät
	Kantstr.	Schadhafter Straßenbelag, Fehlende Markierungen	ADFC
	Mengeder Straße Waltroper Straße	Furtmarkierungen und Roteinfärbungen sind abgetragen	Planersocietät
	Rudolph-Nagell-Straße (Bereich Buswendeschleife)	Markierte Furt und Wartelinien sind abgetragen und nicht mehr eindeutig	Stadt Lünen
	Leezenpatt Holtgrevenstraße	Furtmarkierungen und Roteinfärbungen sind abgetragen	Planersocietät
Fehlende Beleuchtung	Kamener Str. (östl. Eisenbahnbrücke)	Fehlende Beleuchtung (aber viele Schütler zum Sportplatz)	Beteiligungsverfahren
	Kamener Str./Eisenbahnbrücke	Fehlende Querungshilfe	Planersocietät
	Kamener Str./Kreuzung mit Verbindungsweg Lippe-Seseke	Fehlende Querungshilfe	Planersocietät
	Borker Str./Altstadtstr.	Fehlende Querungshilfe	Planersocietät
	Borker Str./Döttelbeckstr.	Fehlende Querungshilfe	Planersocietät
	Bebelstr./Sedanstr.	Fehlende Querungshilfe	Planersocietät
	Bebelstr./Alsenstr.	Fehlende Querungshilfe	Planersocietät / ADFC
	Kurt-Schumacher-Str. (südl. Lippebrücke)	Fehlende Querungshilfe	Planersocietät
	Kurt-Schumacher-Str./Lange Str.	Fehlende Querungshilfe	Planersocietät
	Hammer Str./Mühlenkamp	Fehlende Querungshilfe	Planersocietät
	Hammer Str./An der Fähre	Fehlende Querungshilfe	Planersocietät
	Konrad-Adenauer-Str./Graf-	Fehlende Querungshilfe	Planersocietät

	Straßenname/ Abschnitt	Beschreibung	Quelle
	Haeseler-Str.		
	Konrad-Adenauer-Str. (östl. Lippebrücke)	Fehlende Querungshilfe	Planersocietät
	Jägerstr./Am Krähenort	Fehlende Querungshilfe	Planersocietät

8.3 Erkundungsbogen

Maßnahmenkonzept RAD+ | Stadt Lünen

Erkundungsbogen

2014

[Tag]
[Monat]
[Jahr]

Kenndaten

Alter

Geschlecht
 männlich
 weiblich

Haushaltsgröße
 Anzahl Personen im Haushalt

davon Kinder
 Auszubildende
 Erwerbstätige
 Rentner

Berufsgruppe (Schüler/Student, Arzt, o.ä.)

Erwerbssituation (angestellt, selbstständig, Teilzeit, Vollzeit o.ä.)

Einkommen pro Monat

Unter 1000€ 2500€ – 3500€
 1000€ – 1500€ über 3500€
 1500€ – 2500€

Bildungsstand

Haupt- oder Realschule
 Weiterführende Schule (Gymnasium)
 Berufsschule/Berufsausbildung
 Studium
 Promotion

Verkehrsmittel

Verfügbarkeit und Nutzung von Verkehrsmitteln
Bewerten Sie die von Ihnen genutzten Verkehrsmittel nach der Nutzungshäufigkeit. Tragen Sie dafür folgenden Zahlen (graues Kästchen) ein.

1 = mehrmals täglich
 2 = einmal täglich
 3 = mehrmals wöchentlich
 4 = einmal wöchentlich
 5 = monatlich
 6 = nie
 0 = nicht im Haushalt

PKW (auch Privat, Miet- und Firmenwagen)
 Transport- oder Sportmittel (Kinderwagen, Trolley, Skateboard, Rollstuhl o.ä.)
 Taxi

ÖPNV, davon:

Bus S-Bahn & U-Bahn Regionalbahn

Fahrräder, davon:

hochwertige Räder (ab 1.000 Euro)
 neuwertige Räder (200 – 900 Euro)
 gebrauchte/alte Räder (bis 200 Euro)
 Elektrofahräder

Mitgliedschaften
Besitzen/nutzen Sie eines oder mehrere der folgenden Angebote? Kreuzen Sie an.

ÖPNV (Monats-/Wochenkarte) Bahncard (25, 50, 100)
 CarSharing (drive, autonotzer, o.ä.) Fahrgemeinschaft (Pendlerportal, o.ä.)
 Radstation

Wertigkeit der Verkehrsmittel
Zu welchem Verkehrsmittel der Vergangenheit oder Gegenwart verbinden Sie besonders positive Assoziationen? (bspw. das erste Fahrrad, das erste Auto) Warum?

Kampagnen

Radverkehrsstrategien
Sind Ihnen Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs in der Stadt Lünen bekannt?

Was würden Sie der Stadt Lünen empfehlen: Welche Maßnahmen sollten in Zukunft umgesetzt werden, um den Radverkehr in Lünen zu fördern?

Radkampagnen
Wir haben Ihnen hier einige Vorschläge gemacht und würden Sie bitten, diese Maßnahmen zu bewerten: Welche halten Sie persönlich für sehr gut, gut oder unwichtig, um den Radverkehr in Lünen zu fördern?

sehr gut	gut	unwichtig	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Wettbewerb: Wer fährt mehr km – Bürger oder Behörde?
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Werbe-Kampagne mit Fokus auf Gesundheit und Umwelt
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Online-Portal um Radwege zu bewerten
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Preisausschreiben: Das schönste Fahrrad gewinnt
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Bonussystem: Punkte für km sammeln
Infrastrukturerhalt			
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Reinigung der Radwege
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Reparatur der Radwege
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Besserer Watterdienst auf Radwegen
Infrastrukturausbau			
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Bessere Beschilderung
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Schönere Gestaltung der vorhandenen Radwege
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Mehr Fahrrad-/Schutzstreifen auf der Straße
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Neue separate Radwege (auf Bürgersteig, nicht an Straßen)
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Bessere Vernetzung der Radwege miteinander
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Mehr Freizeit- und Radwanderwege
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Neue/mehr Abstellplätze für Fahrräder

Planersocietät | orange edge

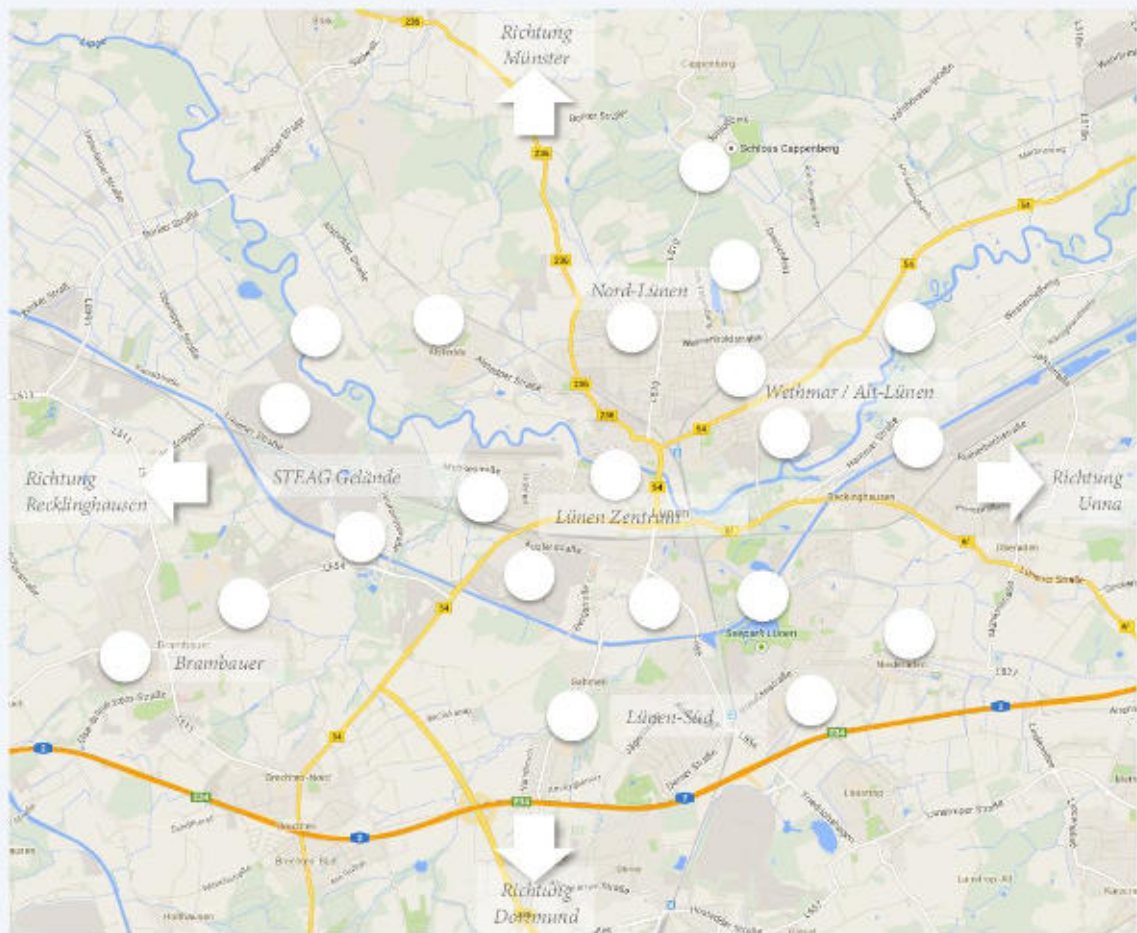
Kartierung der Wege

Bitte kreuzen Sie in folgenden an mit welchen Verkehrsmitteln Sie in und um Lünen Ihre Wege zurücklegen.

- Zum Arbeitsplatz/zur Schule/zur Ausbildungsstätte mit dem Auto Fahrrad ÖPNV (Bus/Bahn) zu Fuß
- Zum Einkaufen/für erledigungen mit dem Auto Fahrrad ÖPNV (Bus/Bahn) zu Fuß
- Zu Bekannten/Freunden mit dem Auto Fahrrad ÖPNV (Bus/Bahn) zu Fuß
- Zum Sport mit dem Auto Fahrrad ÖPNV (Bus/Bahn) zu Fuß
- In der Freizeit mit dem Auto Fahrrad ÖPNV (Bus/Bahn) zu Fuß

Bitte tragen Sie nun auf der Karte in den weißen Feldern ein, wo sich die Orte befinden, die Sie in Ihrem Alltag nutzen; verwenden Sie dafür die folgenden Buchstaben um die Orte zu kennzeichnen. Orte außerhalb der Karte tragen Sie in die jeweiligen Richtungspfeile ein.

- W = Wohnort
- A = Arbeitsplatz/Schule/Ausbildungsstätte
- K = Kaufen: Orte, an denen Sie regelmäßig einkaufen und Erledigungen machen.
- F = Familie/Freunde: Orte, an denen Menschen wohnen, die Sie regelmäßig besuchen.
- S = Sport: Orte, die Sie regelmäßig aufsuchen, um dort Sport zu treiben.
- R = Freizeit: Orte, die Sie aufsuchen, um ihre Freizeit zu verbringen.



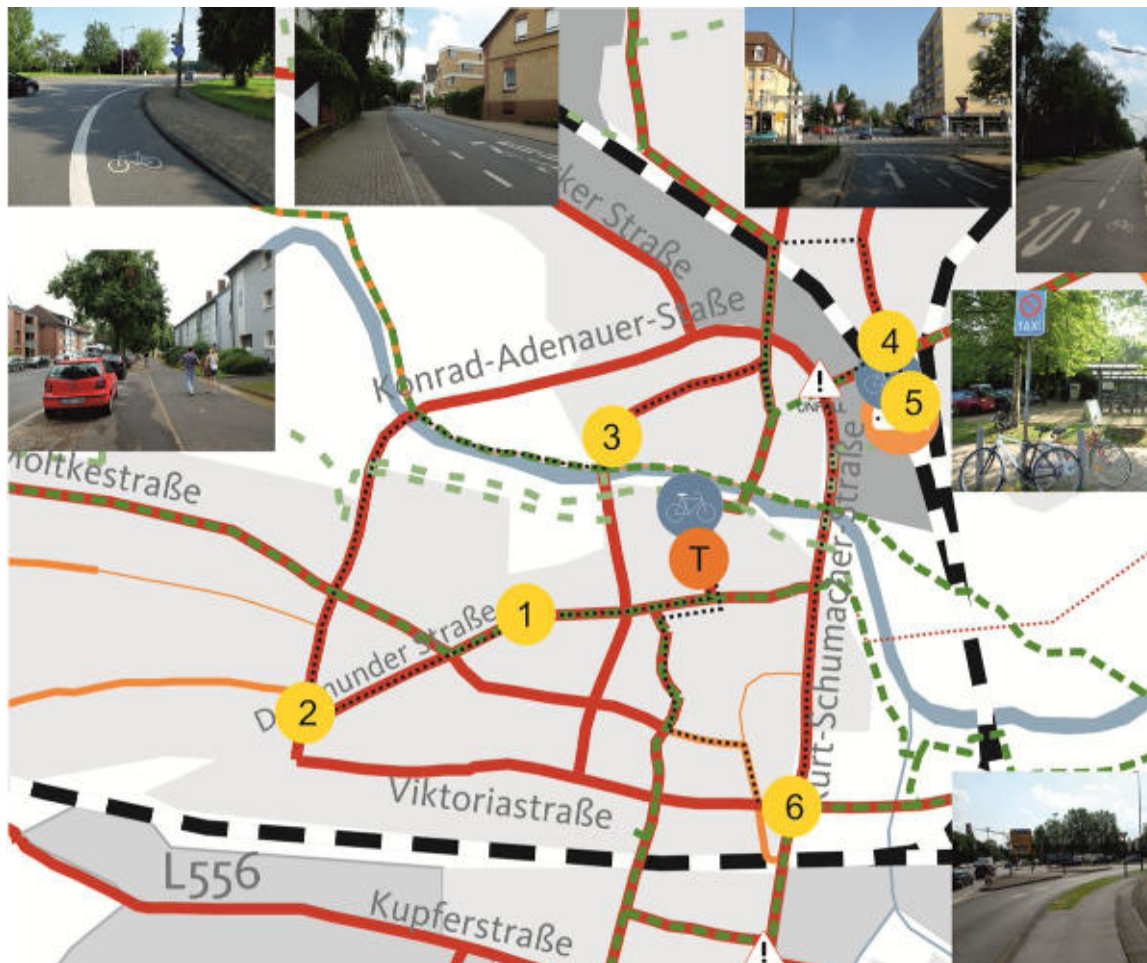
8.4 Ergebnisprotokoll der Planungsradtour

Ort: Lünen

Datum: 25. Oktober 2014

Uhrzeit: 15:00 bis 17:00

Protokoll: Pia Lesch (Planersocietät)



a. Dortmunder Straße – Schutzstreifen

- Schutzstreifen sind bisher wenig aufgefallen
- Viele Radfahrer nutzen auch weiterhin die anderen Radwege
- Am Knotenpunkt mit der Moltkestraße ist weiterhin eine Benutzungspflicht ausgeschildert
- Die Knotenpunktsituation mit der Moltkestraße ist noch nicht optimal gelöst * könnte eine mögliche Vertiefung im Rahmen des Maßnahmenkonzeptes RAD+ sein
- Auch im weiteren Verlauf der Dortmunder Straße sollte die Benutzungspflicht aufgehoben werden

b. Konrad-Adenauer-Straße – Radfahrstreifen

- Radfahrstreifen (heute ein Mehrzweckstreifen) bis zur Lippe-Brücke wurde von den Teilnehmern in einem Zug durchfahren
- Fahrzeuge, die nördliche der Lippe-Brücke parken, sind wahrscheinlich Leute, die kostenlos parken wollen und dann in die Innenstadt gehen, um dort einzukaufen oder zu arbeiten
- Querung auf Höhe des Lippe-Brücke wird von einigen Bürgern als nicht notwendig betrachtet

c. Graf-Adolf-Straße – freigegebene Einbahnstraße

- Schutzstreifen in der Einbahnstraße wird als gut betrachtet
- Es wird die Frage aufgeworfen, ob Radfahrer nicht entlang der Erzbergerstraße mit der Einbahnstraße fahren können und die Graf-Adolf-Straße für den Radfahrer nur in der Einbahnstraßenrichtung geöffnet wird
- Umleitungsschilder im Rahmen der Bauarbeiten sind für den Radfahrer verwirrend
- Knotenpunktgestaltung Graf-Adolf-Straße/ Cappenberger Straße ist zu überarbeiten. Radfahrer müssen heute zunächst den Zebrastreifen benutzen und dann einen kleinen Fußweg nehmen * könnte eine mögliche Vertiefung im Rahmen des Maßnahmenkonzeptes RAD⁺ sein

d. Leezenpatt

- Es wird bemängelt, dass der Leezenpatt nicht mehr so eindeutig ausgeschildert ist, wie er es zu Beginn war (mit großen, eindeutigen Schildern) – stattdessen gibt es einheitlich die rot-weiße NRW-Wegweisung mit Themenschilder für Routen wie den Leezenpatt
- Die Überlegungen bestanden, die Leezenpatt von Cappenberg bis Dortmund zu führen.

e. Cappenberger Straße/ Döttelbeckstraße/ Arndtstraße

- Am Knotenpunkt Cappenberger Straße ist die Lichtsignalanlage problematisch: wenn man von Osten kommend über die Cappenberger Straße fahren möchte, gibt es zwei Möglichkeiten, Grün anzufordern. Bei einem der beiden Taster wird nicht angezeigt, dass das Signal registriert wurde.
- Wenn man von der Arndtstraße links in die Cappenberger Straße einbiegen möchte, müssen zwei Ampelschaltungen abgewartet werden (zunächst die, um über die Cappenberger Straße zu kommen und dann, um über die Döttelbeckstraße zu kommen).
- Auf der Arndtstraße gab es entgegen der Einbahnstraße auch mal einen Schutzstreifen, der heute nicht mehr erkennbar ist (man sieht nur noch einige Reste). Kann dieser wieder hergestellt werden?
- In Fahrtrichtung Süden ist der Leezenpatt sehr gut zu befahren (in Bezug auf die Lichtsignale)

f. Hauptbahnhof (Radstation und Querung Münsterstraße)

- Die erweiterten Öffnungszeiten werden als sehr gut angesehen.
- Es gibt die Möglichkeit, für 20 Euro Pfand eine Chipkarte zu bekommen, mit der man 24h lang die Radstation nutzen kann. Diese Möglichkeit ist nicht gut kommuniziert. (Gibt es einen Wochenendchip).
- Die Verwaltung überlegt, die Radstation von 170 auf 300 aufzustocken. Hierbei gibt es das Problem, dass Infrastrukturen, die durch Fördergelder finanziert wurden, wieder umgebaut werden müssen, sodass Fördergelder zurückgezahlt werden müssen.
- Die Möglichkeit mit dem Chip wird jedoch auch als unsicher angesehen.
- Bei der Querung der Münsterstraße nutzen viele die Lichtsignalanlage und fahren dafür auch einige Meter in die falsche Fahrtrichtung. Von Seiten der Verwaltung kann hier auch auf eine separate Lösung verzichtet werden (es müsse nicht immer eine extra Lösung für Radfahrer geben. Diese sollen sich wie ein Pkw-Fahrer verhalten.) ?

g. Signalisierung Münsterstraße/Kurt-Schumacher-Straße und Mercedes-Kreuzung

- An der Münsterstraße muss man als Radfahrer, der entlang der Kurt-Schumacher-Straße in Richtung Norden fährt, 3 Umläufe warten, da die freien Rechtsabbieger signalisiert sind. Dies führt dazu, dass wenn die Geradeausfahrenden Fahrzeuge auf der Kurt-Schumacher-Straße grün haben, auch der Rechtsabbieger in die Kurt-Schumacher-Straße Grün hat, ohne dass er auf diese fahren kann (zu viele Fahrzeuge). Hier müssen Radfahrer dann unnötig warten.
* es gibt gefordert, dass Radfahrer in einem Zug die Münsterstraße überqueren können.
- An der Mercedes-Kreuzung wird auch bemängelt, dass Radfahrer nicht in einem Zug die Kreuzung nutzen können (wenn die Geradeaus weiter wollen).
Hier sollten die Zeiten so optimiert werden, dass das möglich ist.
Auch die Anrampungen sollten erneuert werden.

h. Sonstiges

- Konflikte zwischen Radfahrern und Autofahrern im Allgemeinen: Einbauten auf Fahrbahnen zwingen Autofahrer teilweise dazu auszuweichen. In diesen Momenten denken Sie dann nicht mehr an die Radfahrer, sodass diese In Gefahr geraten.
- Das kommunale Freizeitnetz von Lünen ist nicht bekannt. Hier gibt es kein gutes Kartenmaterial.

8.5 Ergebnisprotokoll des RadCafés

Veranstaltungstermin: 30.10.14

Ort: Geschwister-Scholl Gesamtschule

Uhrzeit: 18 bis 20 Uhr

Protokoll: Philipp Wetzel (orange edge)

Tagesordnungspunkte:

1. **Begrüßung und Einführung zum RadCafé**
 2. **Durchführung des RadCafés**
 - 2.1 *Ablauf*
 - 2.2 *Dokumentation der Tischgespräche*
 - 2.3 *Dokumentation der Lieblingsideen*
-

1. **Begrüßung und Einführung zum RadCafé**

Zu Beginn des Abends stellte Herr Petrás kurz das Maßnahmenkonzept RAD⁺ der Stadt Lünen vor und erklärt die Funktion des RadCafés. Anschließend stellten Frau Lesch und Herr Wetzel die Ergebnisse der Infrastrukturuntersuchung, der Planungsradtour sowie der Radfahrerbefragung vor. Hierbei wurde bereits inhaltlich auf die drei Thementische eingegangen. Abschließend erläutert Herr Steinberg den Ablauf des RadCafés.

2. **Durchführung des RadCafés**

2.1 **Ablauf**

Für den Abend waren drei Themenbereiche vorbereitet, die an drei Tischen in Tischgesprächen diskutiert werden sollten. Den Tischen war jeweils ein Moderator oder Moderatorenteam zugeordnet, die die Tischgespräche begleitet haben. Die drei Themenbereiche waren:

- Fahrradinfrastruktur (Moderatoren: Herr Petrás, Frau Lesch)
- Dienstleistungs- und Serviceangebote für den Radverkehr (Herr Steinberg)
- Förderung des Radverkehrs durch Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation (Herr Wetzel)

Die Tischgespräche wurden in Gruppen mit ca. 6 Teilnehmern a 20 Minuten geführt. Nach 20 Minuten wechselten die Gruppen im Rotationsverfahren zu einem anderen der drei Tische und damit auch Themenbereiche. Die Tischgespräche wurden auf einem Tischpapier von den Teilnehmern festgehalten.

Abschließend waren die Teilnehmer dazu aufgefordert ihre persönliche „Lieblingsideen“ des Abends aus allen Tischgesprächen auf einem Notizzettel zu notieren. Diese wurden an einer Stellwand gesammelt. Anschließend wurden die Ergebnisse von den Moderatoren noch einmal zusammenfassend vorgestellt.

2.2 Dokumentation der Tischgespräche

Es werden im Folgenden die Ergebnisse der Tischgespräche des RadCafés aus den drei Themenbereichen Infrastruktur, Dienstleistungsangebote und Service sowie Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation vorgestellt.

// Tischgespräche zum Themenbereich Infrastruktur:

Grundsätzliches

- In Tempo-30-Zonen Radfahrer auf die Straße (grundsätzlich keine Markierung erforderlich)
- Situationen aufklären * sich selbsterklärende Infrastrukturen
- Rücksichtnahme
- Weniger Schilder, aber mehr Rücksichtnahme
- Kein häufiger Wechsel der Führungsformen
- Grundstückszufahrten: abgesenkte Bordsteine erneuern, sodass Radfahrer eben fahren können
- Bei den Radwegen ist häufig der Zustand zu verbessern (insbesondere Belag)
- Kreisverkehre: Radfahrer auf die Fahrbahn!
- Gutes Beispiel: Krankenhausgelänge: Rad, Fußgänger, Auto (alle zusammen); es wird gegenseitig Rücksicht genommen
- Fahrbahnführung kann gut sein (z.B. Dortmunder Straße)
- Radverkehrsanlagen situationsbedingt bauen
- Optimierung und Vereinheitlichung der LSA: grün automatisch auch für Radfahrer
- Angebote für zwei Radfahrergruppen schaffen: langsamere * Gehweg/Radweg; schnellere * Straße
- Rücksichtnahme zwischen Radfahrern und Fußgängern verbessern
- Breitere Radwege
- Aufklärung uns bekannter Schilder

Netz

- Ost-West-Achse zwischen Brambauer und Horstmar
- Ost-West-Verbindung: Problem Frydagstraße ohne Radweg. Reaktivierung der alten Bahntrasse südlich des Kanals, um Höhenunterschiede zu vermeiden
- Quartiersnahe Freizeitwege

- Verbindungen zum Nachbarort: Regelungen schaffen; Kommunikation zwischen den Kommunen fördern; auch entlang von HVS (gutes Beispiel: Weg nach Bork; schlechtes Beispiel: Brambauer-Mengede; Wethmar)

Konkrete Infrastrukturmaßnahmen

- Laakstraße: Verbesserung des Wegebelauges notwendig
- Fahrbahn des Leezenpatts erneuern
- Jägerstraße (vor REWE): zwischen Overbergschule und Adolf-Damaschke-Straße sollte Tempo 30 angeordnet werden; alternativ kann auch ein guter Radweg/ ein Schutzstreifen umgesetzt werden (tödlicher Unfall); wenn es heute eng wird, muss man immer hintereinander fahren
- Frydagstraße: anliegende Betriebe in die Umsetzung mit einbinden
- Reaktivierung der Eisenbahn Westfalia-Wüstenknapp (bis Zwollallee oder Mersch unter der Bahn)
- Beleuchtung Kamener Straße ist unbedingt notwendig, wegen Radverkehr zur Sportplatz **Schwansbell** durch Kinder, die dort Sport treiben

Knotenpunkte

- Unterführung Konrad-Adenauer-Allee teilweise sehr glatt * Querungshilfe als Ergänzung
- Laakstraße/Akazienstraße: Der Leezenpatt sollte in diesem Bereich gerader geführt werden (durch die Versenkung ist Radfahrer von Norden kommend aktuell nicht im Sichtfeld der Autofahrers)
- Ampelanlage Cappenberger Straße/ Gottliebstraße: Haltepflicht für Radfahrer entlang der Cappenberger Straße kenntlich machen
- Leezenpatt: Auf dem Osterfeld/Günter-Kleine-Straße: Radfahrer entlang des Leezenpatts Vorfahrt einräumen
- Döttelbeckstraße/ Cappenberger Straße: grüner Pfeil aus der Döttelbeckstraße
- Knotenpunkt Borker Straße/ Konrad-Adenauer-Straße: Signalisierung so unattraktiv, dass Radfahrer oft auf der falschen Straßenseite auf der Konrad-Adenauer-Straße weiterfahren
- Münsterstraße / Ein-/Ausfahrt zum Bahnhof: Anheben des Radweges, damit Autofahrer mehr Respekt davor haben, auf dem Radweg zu stehen
- Ampelschaltung Kurt-Schumacher-Straße/Münsterstraße: Umläufe für Radfahrer verbessern
- Kupferstraße/Ostenfeld: grüner Pfeil weg
- Zwolle-Allee/Kamener Straße: Radverkehrssignale mit den Hauptsignalen schalten

- Ampel Münsterstraße / Kirchhofstraße/Goethestraße. Die Ampel wird auf Anforderung geschaltet. Es dauert es mehr als 90 s bis umgeschaltet wird. dto. Viktoriastraße Querung Leesenpad
- Ampel Dortmunder Straße / Buchenberg reagiert nicht auf Anforderungstaste, nur bei jeder 2.Grünphase der Autoampel wird die Fahrradampel grün geschaltet.
- Ampel Dortmunder Straße / Kupferstraße bei Grünphase von DO in die Innenstadt wird die Abbiegespur auch mit Anforderung erst grün, wenn die Ampel danach (Querung Kupferstraße) rot ist. Auch hier muss man als Fahrradfahrer 2 x warten, eigentlich ohne Grund, da die Linksabbiegerspur der Autofahrer asynchron laufen kann

// Tischgespräche zum Themenbereich Dienstleistungs- und Serviceangebote:

Erweiterungsangeboten für den Radverkehr

- Schlauch-O-Mat-Stationen in der Stadt verteilen: bestückt mit unterschiedlichen kleinen Angeboten für das Fahrrad (nicht nur Reperatursets, auch Snacks, Radwegkarten etc.)
- Tankstelle bietet explizit die Möglichkeit an, um Fahrradreifen aufzupumpen

Angebote in Kombination mit Einzelhandel, Gastronomie, etc.

- Mietbare Leihanhänger beim Einzelhandel für größere Einkäufe
- Ausschilderung für Elektrorad-Ladestationen mit abschließbaren Fächer
- Service-Chip für die Radstation (kurzzeitig) bei Kanne Bhf. anbieten, zwecks Radabgabe zur Reparatur auch wenn die Radstation geschlossen ist
- Fahrradabstellanlagen beim Einzelhandel
- Lieferservice/Lieferanhänger für die Einzelhandelsketten zum Ausliefern
- Römer-Lippe-Route: Gastronomie soll die Übernachtungen besser bewerben mit Beschilderung
- Verknüpfung Elektrorad-Ladestationen stärker mit der Gastronomie verknüpfen

Qualifizierung der Radinfrastruktur

- Den Bahnhof noch fahrradgerechter gestalten
- überdachte Fahrradabstellplätze am Krankenhaus, Rathaus, Markt
- Schneeräumung der Fahrradwege (Leezenpatt)
- Reinigung und Winterdienst z.B. Leezenpatt und Wallgang
- Radstation einmal in der Woche verlängern (Dienstleistungstag)
- Fahrradmitnahme VKU prüfen
- Abstellplätze an Schulen
- Qualitätsverbesserung der städtischen Fahrradabstellanlagen

*// Tischgespräche zum Themenbereich Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation**Schüler und Jugendliche*

- Radverkehrserziehung sehr früh spielerisch
- Radfahren an Schulen fördern
- Probetage / Strecke für Kinder
- Fahrradbus analog zum Walking Bus
- Gebrauchte Kinderräder an Schulen geben (Fundbüro, Händler)
- Schulwegpläne/Schulwegkonzept für das Fahrrad
- Fahrradbeauftragter an Schulen, der sich um den Radverkehr kümmert
- Lehrer als Vorbilder / Paten

Einzelhandels-Radkonzepte

- ◆ Bonussystem für Radfahrer
- ◆ Radfahrer bekommen ein Getränk
- ◆ Lastenräder oder Anhänger zum Ausleihen

Pedelecförderung

- Feature in der Zeitung (Ruhrnachrichten)
- Radmarkt zum Ausprobieren/Ausleihen der Fahrräder

Weitere Themen

- Zusammenarbeit mit multikulturellem Zentrum (Integrationsbeauftragte)
- „Ersatzrad“ bei Autoreparatur anstatt Ersatzauto
- Autofahrer über Radfahrer aufklären (Bewusstsein schaffen)
- Radfahrer des Monat küren bzw. vorstellen (Bürgermeister, Personen des öffentlichen Interesses oder Bürger)
- Betriebliches Mobilitätsmanagement
- Stellplatzkarte (Übersichtskarte)
- Offenes Fahrradsystem
- Radprüfung
- Kampagne: Fahrrad zum Brötchen holen und für Alltagswege
- Erfahrungen aus anderen Ländern (bspw. Lünenize)
- Mobilitätsberatung/coaching
- Post: Briefe mit Rad austragen
- Zufriedenheitsbefragung Gäste
- Mobilpunkte

2.3 Dokumentation der Lieblingsideen

Infrastruktur

- Ampelanlage Cappenbergstr/ Gottfriedstr.
- Beleuchtung Kamener Str.
- Leezenpatt: Fußgängerzone
- Schutzstreifen für Radfahrer und im Kreisverkehr, Ampelschaltung für Räder muss angepaßt werden: Kreuzung Kamener Str. und Zwoller Allee
- Benutzungspflicht der Radwege
- Radweg unterhalb Lippebrücke/Konrad-Adenauer-Straße Verlängerung Lippepark dringend asphaltieren (Sicherheit)
- Hbf Münsterstr. Radweg anheben
- Angemessene Berücksichtigung des Radverkehr an Ampeln (mindestens gleiche Verkehrsqualität; HBS)
- Einheitliche Radführung an Kreuzungen
Plateau zur Verdeutlichung Furt Münsterstr. Bahnhofsvorplatz

Dienstleistungs- und Serviceangebote

- Fahrradabstellanlagen vor Betrieben, Schulen, Geschäften (bedarfdeckend)
- Mehr Abstellplätze für Fahrräder
Akkuladestation in der Nähe von Gastronomie

Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation

- Schulwegkonzept und Freizeitnetz verbessern
- In Lünen muss das Bewusstsein der Fahrradfreundlichkeit viel mehr in allen Kreisen verankert werden
- Themenbezogene Flyer
- Verkehrsaufklärung in Presse/Rundfunk: StVO-gerechtes Verhalten der Teilnehmer
- Lehrer als Vorbilder
- Fahrradfreundlich heißt: es den Autofahrern ein wenig schwer machen
- Mehr Kommunikationspflege und Werbung pro Fahrrad
- Bewusstsein der Autofahrer für das Fahrradfahren ändern
Verkehrsverhalten Radfahrer: vor allem auf Radwegen die in Fahrbahn integriert sind

8.6 Maßnahmenpaket A und B | Begründungen zur Aufhebung der Benutzungspflichten/ Belassen der Benutzungspflichten

Straßenabschnitt	Begründung
<u>Ernst-Becker-Straße</u> zwischen Löwen-Köster-Straße und Arndtstraße	Benutzungspflichtiger Radweg in Tempo-30-Zone Breitenanforderungen nicht erfüllt
<u>Moltkestraße</u> zwischen Konrad-Adenauer-Straße und Dortmundener Straße	Benutzungspflichtiger Radweg in Tempo-30-Zone
<u>Dortmunder Straße</u> zwischen Moltkestraße und Konrad-Adenauer Straße	Benutzungspflichtiger Radweg in Tempo-30-Zone Breitenanforderungen nicht erfüllt
<u>Friedenstraße</u> zwischen Dortmundener Straße und Parkstraße	Benutzungspflichtiger Radweg in Tempo-30-Zone Breitenanforderungen nicht erfüllt
<u>Cappenberger Straße (L810)</u> zwischen Döttelbeckstraße und Laakstraße	Breitenanforderungen nicht erfüllt Gefahrenpotenzial nicht bestätigt (Belastungsbereich II)
<u>Cappenberger Straße (L810)</u> zwischen Von-Ketteler-Straße und Kommunalfriedhof	Gefahrenpotenzial nicht bestätigt (Belastungsbereich II)
<u>Gahmener Straße</u> Zwischen Im Sauerfeld und Bahnstraße	Breitenanforderungen nicht erfüllt Gefahrenpotenzial nicht bestätigt (Belastungsbereich II)
<u>Niederader Straße (K14)</u> Zwischen Preußenstraße und Kreisstraße	Breitenanforderungen nicht erfüllt Gefahrenpotenzial wird als gering eingeschätzt ⁹⁹
<u>Gahmener Straße</u> <u>Zwischen Gahmener Kamp (Süd) und Im Sauerfeld</u>	Breitenanforderungen sind erfüllt Gefahrenpotenzial nicht bestätigt (Belastungsbereich II)
<u>Elsa-Brändström-Straße</u> <u>Zwischen Brechtener Straße und Hausnummer 47</u>	Breitenanforderungen sind erfüllt Gefahrenpotenzial wird als gering eingeschätzt ¹⁰⁰ (Belastungsbereich I-II)
<u>Kurt-Schumacher Straße (B54)</u> zwischen Stadttorstraße und Beginn Lippebrücke	Breitenanforderungen nicht erfüllt Gefahrenpotenzial bestätigt (Belastungsbereich IV)
<u>Mengeder Straße</u> Zwischen Seilbahntrasse und Gemarkungsgrenze	Breitenanforderungen nicht erfüllt Gefahrenpotenzial bestätigt (Belastungsbereich III aufgrund des hohen Schwerverkehrsanteils)
<u>Konrad-Adenauer-Straße</u> zwischen Moltkestraße und Marie-Juchacz-Straße	Breitenanforderungen nicht erfüllt Gefahrenpotenzial bestätigt (Belastungsbereich IV)

⁹⁹ Es liegen keine genauen Belastungszahlen vor. Im Rahmen der Befahrungen wurde die Verkehrsbelastung als hoch eingeschätzt. Zusammen mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h erscheint eine Trennung nicht notwendig. Genauere Erhebungen sind jedoch notwendig.

¹⁰⁰ Es liegen keine genauen Belastungszahlen vor. Im Rahmen der Befahrungen wurde die Verkehrsbelastung als gering eingeschätzt. Zusammen mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h erscheint eine Trennung nicht notwendig. Genauere Erhebungen sind jedoch notwendig.

Straßenabschnitt	Begründung
<u>Konrad-Adenauer-Straße</u> zwischen Lippebrücke und Altstadtstraße	Breitenanforderungen nicht erfüllt Gefahrenpotenzial bestätigt (Belastungsbereich IV)
<u>Münsterstraße (B54)</u> zwischen Kurt-Schumacher-Straße und Hüttenallee	Breitenanforderungen nicht erfüllt Gefahrenpotenzial nicht bestätigt (Belastungsbereich II); Mischverkehr oder andere Führung im Straßenraum jedoch nicht möglich; Deswegen Belassen der Benutzungspflicht
<u>Kamener Straße(L654)</u> Zwischen Viktoriastraße und Kleingartenanlage „Seseke“	Breitenanforderungen nicht erfüllt Gefahrenpotenzial bestätigt (Belastungsbereich IV)
<u>Bebelstraße (L556)</u> Zwischen Kurt-Schumacher-Straße und Jägerstraße	Breitenanforderungen nicht erfüllt Gefahrenpotenzial bestätigt (Belastungsbereich IV)
<u>Brechtener Straße</u> zwischen Königsheide und Zum Verkehrshof	Breitenanforderungen nicht erfüllt Gefahrenpotenzial bestätigt (Belastungsbereich III)
<u>Brechtener Straße</u> zwischen Elsa-Brändström-Straße und Gemarkungsgrenze	Breitenanforderungen nicht erfüllt Gefahrenpotenzial bestätigt (Belastungsbereich III)
<u>Kurler Straße (L556)</u> Zwischen Derner Straße und Preußenstraße (Unterführung)	Breitenanforderungen nicht erfüllt Gefahrenpotenzial wird gesehen ¹⁰¹
<u>Kupferstraße</u> Zwischen Dortmunder Straße und Kurt-Schumacher-Straße	Breitenanforderungen nicht erfüllt Gefahrenpotenzial wird gesehen ¹⁰²
<u>Preußenstraße</u> Zwischen Niederader Straße (K14) und Brückenkamp	Breitenanforderungen nicht erfüllt Gefahrenpotenzial wird gesehen ¹⁰³
<u>Wehrenboldstraße</u> Zwischen Parkplatzzufahrt und Bahnunterführung	Breitenanforderungen nicht erfüllt Gefahrenpotenzial nicht abzuschätzen

¹⁰¹ Es liegen keine genauen Belastungszahlen vor. Im Rahmen der Befahrungen wurde die Verkehrsbelastung als hoch eingeschätzt. Zusammen mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h kann eine Trennung sinnvoll sein. Genauere Erhebungen sind jedoch notwendig.

¹⁰² Es liegen keine genauen Belastungszahlen vor. Im Rahmen der Befahrungen wurde die Verkehrsbelastung als hoch eingeschätzt. Zusammen mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h kann eine Trennung sinnvoll sein. Genauere Erhebungen sind jedoch notwendig.

¹⁰³ Es liegen keine genauen Belastungszahlen vor. Im Rahmen der Befahrungen wurde die Verkehrsbelastung als hoch eingeschätzt. Zusammen mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h kann eine Trennung sinnvoll sein. Genauere Erhebungen sind jedoch notwendig.

8.7 Maßnahmenpaket Q | Ausbau und Verbesserung der Radwegeinfrastruktur entlang des klassifizierten Straßennetzes

8.7.1 Maßnahmen an Bundesstraßen¹⁰⁴

Die auf einer Analyse mittels Befahrung sowie weiteren Bewertungen (z.B. Netzzusammenhang) vorgenommenen Empfehlungen zur weiteren Entwicklung des Alltagsnetzes in Lünen werden in einem gleichen Raster je Abschnitt eines Straßenzuges dargestellt.

Im Folgenden werden die Bundesstraßen betrachtet. Die entwickelten Maßnahmen wurden auf Grundlage bestehender Regelwerke (StVO; ERA 2010 etc.) entwickelt.



Insgesamt umfassen die hier beschriebenen Maßnahmen eine Länge von etwa 15 km.

¹⁰⁴ Bei der Entwurfsplanung und Ausführungsplanung ist prinzipiell zu ermitteln, ob anstelle von gemeinsamen Geh- und Radwege auch getrennte Geh- und Radwege in Frage kommen (Grundstückszugehörigkeit; Fußverkehrsaufkommen, Radverkehrsaufkommen, etc.). Eine Trennung ist zu bevorzugen.

Dortmunder Straße (B 54) zwischen Gemarkungsgrenze und Brücke Datteln-Hamm-Kanal					
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 1.533 Meter Baulastträger: NRW	
		Hauptnetz			
Bestand Kfz- Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		1.830		
	Schwerverkehrsanteil		9%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		70 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich IV		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	keine Führung auf der anderen Straßenseite	
	Breite der Radinfrastruktur		3,00 m	m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		notwendig		
	Empfehlungen zur Führungsform		Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr		
	Argumentation nach ERA		In Belastungsbereich IV ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisierten Verkehr notwendig. Die gemeinsamen Geh- und Radwege entsprechen den Breitenanforderungen. Zudem ist nur mit einem geringen Fußverkehrsaufkommen zu rechnen.		
	Maßnahmenbeschreibung		keine Maßnahme notwendig		
	Weitere Maßnahmen				

Dortmunder Straße (B54) zwischen Brücke Datteln-Hamm-Kanal und Freizeitweg "Am Kanal"				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 267 Meter Baulastträger: NRW
		Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	2.257		
	Schwerverkehrsanteil	7%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	70 km/h		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich IV		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	keine Führung auf der anderen Straßenseite	
	Breite der Radinfrastruktur	2,00 m	m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	nicht erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	notwendig		
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr		
	Argumentation nach ERA	In Belastungsbereich IV ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisierten Verkehr notwendig. Die gemeinsamen Geh- und Radwege entsprechen den Breitenanforderungen. Zudem ist nur mit einem geringen Fußverkehrsaufkommen zu rechnen. Auf der Brücke sollte der Zweirichtungsverkehr durch zusätzliche Pfeile verdeutlicht werden		
	Maßnahmenbeschreibung	Markierung von Pfeilen		

Dortmunder Straße (B54) zwischen Freizeitweg "Am Kanal" und Konrad-Adenauer-Straße (K1)					
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 1.356 Meter Baulastträger: NRW	
		Hauptnetz			
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		2.257		
	Schwerverkehrsanteil		7%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		70 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich IV		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Gemeinsamer Geh- und Radweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur		2,50 m	2,50 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		notwendig		
	Empfehlungen zur Führungsform		Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Richtungen)		
	Argumentation nach ERA		In Belastungsbereich IV ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisierten Verkehr notwendig. Die gemeinsamen Geh- und Radwege entsprechen den Breitenanforderungen. Zudem ist nur mit einem geringen Fußverkehrsaufkommen zu rechnen.		
	Maßnahmenbeschreibung		keine Maßnahme notwendig		
	Weitere Maßnahmen		Buchenweg: Verschwenkung des Radweges reduzieren, um Radfahrer mehr im Sichtfeld der Autofahrer zu führen		

Viktoriastraße (B 54) zwischen Konrad-Adenauer-Straße (K1) und Roonstraße				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 287 Meter Baulastträger: LÜN
		Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	1.234		
	Schwerverkehrsanteil	4%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich III		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	anderer Radweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur	2,50 m	2,50 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	empfohlen; zu prüfen		
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Richtungen)		
	Argumentation nach ERA	<p>Im Belastungsbereich III kann eine Benutzungspflicht sinngebend sein.</p> <p>Bei einer übersichtlichen Linienführung können aber auch Schutzstreifen verwendet werden.</p> <p>Fahrbahnbreiten sind für einen Schutzstreifen zu schmal.</p> <p>Die ERA 2010 empfiehlt, gemeinsame Geh- und Radwege nicht entlang von Hauptachsen des Radverkehrs zu verwirklichen. Die Breiten reichen jedoch für einen Radfahrstreifen oder einen getrennten Geh- und Radweg nicht aus. Diese Führungen sollten jedoch angestrebt werden.</p>		
	Maßnahmenbeschreibung	<p>Veränderung der Pflasterung zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg</p> <p>Beschilderung des gem. Geh- und Radweges auch in südlicher Fahrtrichtung</p>		
	Weitere Maßnahmen	Dortmunder Straße: integration des Radfahrerpiktogramms in die Signalisierung		

Viktoriastraße (B 54) zwischen Roonstraße und Wilhelmstraße			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 264 Meter
	Hauptnetz		Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	1.234	
	Schwerverkehrsanteil	4%	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich III	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gemeinsamer Geh- und Radweg	anderer Radweg
	Breite der Radinfrastruktur	2,50 m	2,50 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	empfohlen; zu prüfen	
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Richtungen)	
	Argumentation nach ERA	<p>Im Belastungsbereich III kann eine Benutzungspflicht sinngemäß sein.</p> <p>Bei einer übersichtlichen Linienführung können aber auch Schutzstreifen verwendet werden.</p> <p>Fahrbahnbreiten sind für einen Schutzstreifen zu schmal.</p> <p>Die ERA 2010 empfiehlt, gemeinsame Geh- und Radwege nicht entlang von Hauptachsen des Radverkehrs zu verwirklichen. Die Breiten reichen jedoch für einen Radfahrstreifen oder einen getrennten Geh- und Radweg nicht aus. Diese Führungen sollten jedoch angestrebt werden.</p>	
	Maßnahmenbeschreibung	<p>Veränderung der Pflasterung zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg</p> <p>Ausweisung eines absoluten Halteverbotes, um den Radweg von ruhendem Verkehr frei zu halten</p>	
	Weitere Maßnahmen		

Viktoriastraße (B 54) zwischen Wilhelmstraße und Parkstraße					
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 90 Meter Baulastträger: LÜN	
		Hauptnetz			
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		1.234		
	Schwerverkehrsanteil		4%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich III		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Gemeinsamer Geh- und Radweg	anderer Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur		2,50 m	1,40 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		empfohlen; zu prüfen		
	Empfehlungen zur Führungsform		Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Richtungen)		
	Argumentation nach ERA		<p>Im Belastungsbereich III kann eine Benutzungspflicht sinngebend sein.</p> <p>Bei einer übersichtlichen Linienführung können aber auch Schutzstreifen verwendet werden.</p> <p>Fahrbahnbreiten sind für einen Schutzstreifen zu schmal.</p> <p>Die ERA 2010 empfiehlt, gemeinsame Geh- und Radwege nicht entlang von Hauptachsen des Radverkehrs zu verwirklichen. Die Breiten reichen jedoch für einen Radfahrstreifen oder einen getrennten Geh- und Radweg nicht aus. Diese Führungen sollten jedoch angestrebt werden.</p>		
	Maßnahmenbeschreibung		Veränderung der Pflasterung zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg		
	Weitere Maßnahmen				

Viktoriastraße (B 54) zwischen Parkstraße und Kurt-Schumacher-Straße					
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 498 Meter Baulastträger: LÜN	
		Hauptnetz			
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		1.234		
	Schwerverkehrsanteil		4%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich III		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Gemeinsamer Geh- und Radweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur		2,50 m	2,20 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		abschnittsweise erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		empfohlen; zu prüfen		
	Empfehlungen zur Führungsform		Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Richtungen)		
	Argumentation nach ERA		<p>Im Belastungsbereich III kann eine Benutzungspflicht sinngemäß sein.</p> <p>Bei einer übersichtlichen Linienführung können aber auch Schutzstreifen verwendet werden.</p> <p>Fahrbahnbreiten sind für einen Schutzstreifen zu schmal.</p> <p>Die ERA 2010 empfiehlt, gemeinsame Geh- und Radwege nicht entlang von Hauptachsen des Radverkehrs zu verwirklichen. Die Breiten reichen jedoch für einen Radfahrstreifen oder einen getrennten Geh- und Radweg nicht aus. Diese Führungen sollten jedoch angestrebt werden.</p>		
	Maßnahmenbeschreibung		<p>Veränderung der Pflasterung zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg</p> <p>Absicherung/ Versetzen von Bushalteschild</p>		
	Weitere Maßnahmen				

Kurt-Schumacher-Straße (B54) zwischen Viktoriastraße und Stadttorstraße				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 351 Meter Baulastträger: LÜN
		Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	2.438		
	Schwerverkehrsanteil	3%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	70 km/h		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich IV		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	anderer Radweg	Getrennter Geh- und Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur	1,40 m	1,60 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	nicht erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	notwendig		
	Empfehlungen zur Führungsform	Getrennter Geh- und Radweg (in beide Richtungen)		
	Argumentation nach ERA	In Belastungsbereich IV ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisierten Verkehr notwendig. Eine Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr besteht bereits und sollte zukünftig beibehalten werden. Der Radweg ist zu verbreitern und die Wegeoberfläche zu erneuern. Zwischen Fuß- und Radweg ist eine sichere Trennung umzusetzen.		
	Maßnahmenbeschreibung	Benutzungspflicht ist auszuschildern; die Wegeoberfläche sollte erneuert und Fehler behoben werden		
	Weitere Maßnahmen			

Kurt-Schumacher-Straße (B54) zwischen Stadttorstraße und Beginn Lippebrücke					
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 247 Meter Baulastträger: LÜN	
		Hauptnetz			
Bestand Kfz- Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		2.438		
	Schwerverkehrsanteil		3%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		70 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich IV		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Getrennter Geh- und Radweg	Getrennter Geh- und Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur		1,40 m	1,60 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		teilw		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		nicht erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		notwendig		
	Empfehlungen zur Führungsform		Getrennter Geh- und Radweg (in beide Richtungen)		
	Argumentation nach ERA		In Belastungsbereich IV ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisierten Verkehr notwendig. Eine Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr besteht bereits und sollte zukünftig beibehalten werden. Der Radweg ist zu verbreitern und die Wegeoberfläche zu erneuern. Zwischen Fuß- und Radweg ist eine sichere Trennung umzusetzen.		
	Maßnahmenbeschreibung		Benutzungspflicht ist auszuschildern; die Wegeoberfläche sollte erneuert und Fehler behoben werden		
	Weitere Maßnahmen				

Kurt-Schumacher-Straße (B 54) zwischen Beginn Lippebrücke und Merschstraße					
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 154 Meter Baulastträger: LÜN	
		Hauptnetz	Nebennetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		2.438		
	Schwerverkehrsanteil		3%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich IV		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Gemeinsamer Geh- und Radweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur		5,00 m	2,50 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		notwendig		
	Empfehlungen zur Führungsform		Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Richtungen)		
	Argumentation nach ERA		n Belastungsbereich IV ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisierten Verkehr notwendig. Eine Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr ist anzustreben. Die Breiten reichen jedoch nur für einen gemeinsamen Geh- und Radweg auf beiden Straßenseiten aus. Auf lange Sicht sollte eine Möglichkeit gesucht werden, Fuß- und Radverkehr zu trennen, da besonders mit viel Fußverkehrsaufkommen zu rechnen ist.		
	Maßnahmenbeschreibung		keine Maßnahme notwendig		
	Weitere Maßnahmen				

Kurt-Schumacher-Straße (B54) zwischen Merschstraße und Engelstraße					
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 58 Meter Baulastträger: LÜN	
		Hauptnetz	Nebennetz		
Bestand Kfz- Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		2.438		
	Schwerverkehrsanteil		3%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich IV		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Getrennter Geh- und Radweg	Getrennter Geh- und Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur		2,00 m	1,50 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		abschnittsweise erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		notwendig		
	Empfehlungen zur Führungsform		Radfahrstreifen		
	Argumentation nach ERA		In Belastungsbereich IV ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisierten Verkehr notwendig. Eine Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr ist anzustreben. Die bestehenden Radfahrstreifen sind mit Piktogrammen zu markieren und teilweise zu verbreitern.		
	Maßnahmenbeschreibung		Verbreiterung des Radfahrstreifens Markieren von Piktogrammen		
	Weitere Maßnahmen				

Kurt-Schumacher-Straße (B54) zwischen Engelstraße und Münsterstraße			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 144 Meter
	Hauptnetz		Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	2.438	
	Schwerverkehrsanteil	3%	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich IV	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Getrennter Geh- und Radweg	Getrennter Geh- und Radweg
	Breite der Radinfrastruktur	2,00 m	1,50 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	abschnittsweise erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	notwendig	
	Empfehlungen zur Führungsform	Radfahrstreifen	
	Argumentation nach ERA	<p>In Belastungsbereich IV ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisierten Verkehr notwendig. Eine Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr ist anzustreben.</p> <p>Gerade in Richtung Süden ist die Situation für Radfahrer aktuell schwierig, da der Radweg sehr schmal ist. Die Führung auf einem Radfahrstreifen würde besonders im nördlichen Abschnitt zu einer Entlastung führen. Südlich müssten die Fahrspuren verschmälert/ der Radverkehr im Knotenpunkt integriert werden (z.B. durch Schutzstreifen)</p>	
	Maßnahmenbeschreibung	Umbau der getrennten Geh- und Radwege zu Radfahrstreifen.	
	Weitere Maßnahmen	Radfahrern von Norden kommend sollte das direkte Linksabbiegen ermöglicht werden (Aufstellbereich)	

Kurt-Schumacher-Straße (B 54) zwischen Münsterstraße und Cappenberger Straße				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 181 Meter Baulastträger: LÜN
		Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	2.058		
	Schwerverkehrsanteil	4%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich III		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gemeinsamer Geh- und Radweg	anderer Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur	2,50 m	1,00 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	empfohlen; zu prüfen		
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Richtungen)		
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich III kann eine Benutzungspflicht sinngemäß sein. Aufgrund des erhöhten Schwerverkehrsanteil und der nicht sehr übersichtlichen Führung kann eine Benutzungspflicht empfohlen werden. Eine Trennung zwischen Rad- und Fußverkehr ist anzustreben. Die Breiten lassen einen getrennten Geh- und Radweg jedoch nicht zu. Und auch für Radfahrstreifen sind keine Flächen vorhanden.		
	Maßnahmenbeschreibung	Veränderung der Pflasterung zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg Beschilderung des gem. Geh- und Radweges auch in südlicher Fahrtrichtung		
	Weitere Maßnahmen			

Kurt-Schumacher-Straße (B 54) zwischen Cappenberger Straße und Borker Straße				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 165 Meter Baulastträger: LÜN
		Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	1.857		
	Schwerverkehrsanteil	3%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich III		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gemeinsamer Geh- und Radweg	anderer Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur	2,80 m	1,00 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	empfohlen; zu prüfen		
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Richtungen)		
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich III kann eine Benutzungspflicht sinngebend sein. Aufgrund des erhöhten Schwerverkehrsanteil und der nicht sehr übersichtlichen Führung kann eine Benutzungspflicht empfohlen werden. Eine Trennung zwischen Rad- und Fußverkehr ist anzustreben. Die Breiten lassen einen getrennten Geh- und Radweg jedoch nicht zu. Und auch für Radfahrstreifen sind keine Flächen vorhanden.		
	Maßnahmenbeschreibung	Veränderung der Pflasterung zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg Beschilderung des gem. Geh- und Radweges auch in südlicher Fahrtrichtung		
	Weitere Maßnahmen			

Münsterstraße (B 54) zwischen Kurt-Schumacher-Straße und Bahnübergang					
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 115 Meter Baulastträger: LÜN	
		Hauptnetz	Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		863		
	Schwerverkehrsanteil		4%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		30 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich II		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Getrennter Geh- und Radweg	Getrennter Geh- und Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur		1,00 m	1,00 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		nicht erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		nicht erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		nicht empfohlen		
	Empfehlungen zur Führungsform		Getrennter Geh- und Radweg (in beide Richtungen)		
	Argumentation nach ERA		<p>Eine Benutzungspflicht ist im Belastungsbereich II nicht notwendig. Vielmehr wird eine Führung auf der Fahrbahn mit einem zusätzlichen Angebot empfohlen; für einen Schutzstreifen ist die Fahrbahn zu schmal.</p> <p>Auch Mischverkehr ist aufgrund der Belastungszahlen als kritisch zu betrachten. Aus diesen Gründen soll ein getrennter Geh- und Radweg entstehen. Hierfür sind die Rücknahme von Stellplätze sowie Umbauarbeiten notwendig.</p>		
	Maßnahmenbeschreibung		Umbau des Straßenraumes, damit zwei getrennte Geh- und Radwege entstehen können (1,60m)		
	Weitere Maßnahmen		Maßnahmen im Rahmen der Quartiersuntersuchung (Integriertes Handlungskonzept Münsterstraße)		

Münsterstraße (B 54) zwischen Bahnübergang und Am Wüstenknapp					
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 187 Meter Baulastträger: LÜN	
		Hauptnetz	Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		863		
	Schwerverkehrsanteil		4%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		30 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich II		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Gemeinsamer Geh- und Radweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur		3,50 m	2,50 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		nicht empfohlen		
	Empfehlungen zur Führungsform		Getrennter Geh- und Radweg (in beide Richtungen)		
	Argumentation nach ERA		Eine Benutzungspflicht ist im Belastungsbereich II nicht notwendig. Vielmehr wird eine Führung auf der Fahrbahn mit einem zusätzlichen Angebot empfohlen; für einen Schutzstreifen ist die Fahrbahn zu schmal. Auch Mischverkehr ist aufgrund der Belastungszahlen als kritisch zu betrachten. Aus diesen Gründen soll ein getrennter Geh- und Radweg entstehen.		
	Maßnahmenbeschreibung		Umbau des Seitenraums auf der nördlichen Sttaßenseite zwischen Ernst-Becker-Straße und Bahnübergang Änderung der Beschilderung zu einem getrennten Geh- und Radweg		
	Weitere Maßnahmen		Maßnahmen im Rahmen der Quartiersuntersuchung (Integriertes Handlungskonzept Münsterstraße)		

Münsterstraße (B 54) zwischen Am Wüstenknapp und Steinstraße			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 440 Meter
	Hauptnetz	Hauptnetz	Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	863	
	Schwerverkehrsanteil	4%	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich II	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Getrennter Geh- und Radweg	Getrennter Geh- und Radweg
	Breite der Radinfrastruktur	1,00 m	1,50 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	nicht erfüllt	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	nicht erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	nicht empfohlen	
	Empfehlungen zur Führungsform	Getrennter Geh- und Radweg (in beide Richtungen)	
	Argumentation nach ERA	Eine Benutzungspflicht ist im Belastungsbereich II nicht notwendig. Vielmehr wird eine Führung auf der Fahrbahn mit einem zusätzlichen Angebot empfohlen; für einen Schutzstreifen ist die Fahrbahn zu schmal. Auch Mischverkehr ist aufgrund der Belastungszahlen als kritisch zu betrachten. Aus diesen Gründen soll der getrennte Geh- und Radweg bestehen bleiben. Dieser ist jedoch zu verbreitern.	
	Maßnahmenbeschreibung	keine Maßnahme notwendig	
	Weitere Maßnahmen	Maßnahmen im Rahmen der Quartiersuntersuchung (Integriertes Handlungskonzept Münsterstraße)	

Münsterstraße (B 54) zwischen Steinstraße und Dorfstraße					
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 342 Meter Baulastträger: LÜN	
		Hauptnetz	Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		863		
	Schwerverkehrsanteil		4%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich II		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Getrennter Geh- und Radweg	Getrennter Geh- und Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur		1,00 m	1,50 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		nicht erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		nicht erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		nicht empfohlen		
	Empfehlungen zur Führungsform		Getrennter Geh- und Radweg (in beide Richtungen)		
	Argumentation nach ERA		<p>Eine Benutzungspflicht ist im Belastungsbereich II nicht notwendig. Vielmehr wird eine Führung auf der Fahrbahn mit einem zusätzlichen Angebot empfohlen; für einen Schutzstreifen ist die Fahrbahn zu schmal.</p> <p>Auch Mischverkehr ist aufgrund der Belastungszahlen als kritisch zu betrachten. Aus diesen Gründen soll der getrennte Geh- und Radweg bestehen bleiben. Dieser ist jedoch zu verbreitern.</p>		
	Maßnahmenbeschreibung		keine Maßnahme notwendig		
	Weitere Maßnahmen		Maßnahmen im Rahmen der Quartiersuntersuchung (Integriertes Handlungskonzept Münsterstraße)		

Münsterstraße (B 54) zwischen Dorfstraße und Zwolle-Allee			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 136 Meter
	Hauptnetz	Hauptnetz	Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	863	
	Schwerverkehrsanteil	4%	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich II	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Getrennter Geh- und Radweg	Getrennter Geh- und Radweg
	Breite der Radinfrastruktur	1,00 m	1,50 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	nicht erfüllt	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	nicht erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	nicht empfohlen	
	Empfehlungen zur Führungsform	Getrennter Geh- und Radweg (in beide Richtungen)	
	Argumentation nach ERA	Eine Benutzungspflicht ist im Belastungsbereich II nicht notwendig. Vielmehr wird eine Führung auf der Fahrbahn mit einem zusätzlichen Angebot empfohlen; für einen Schutzstreifen ist die Fahrbahn zu schmal. Auch Mischverkehr ist aufgrund der Belastungszahlen als kritisch zu betrachten. Aus diesen Gründen soll der getrennte Geh- und Radweg bestehen bleiben. Dieser ist jedoch zu verbreitern.	
	Maßnahmenbeschreibung	keine Maßnahme notwendig	
	Weitere Maßnahmen	Maßnahmen im Rahmen der Quartiersuntersuchung (Integriertes Handlungskonzept Münsterstraße)	

Münsterstraße (B 54) zwischen Zwolle-Allee und Wehrenboldstraße					
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 596 Meter Baulastträger: LÜN	
		Hauptnetz	Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		863		
	Schwerverkehrsanteil		4%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich II		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Getrennter Geh- und Radweg	Getrennter Geh- und Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur		1,00 m	1,50 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		nicht erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		nicht erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		nicht empfohlen		
	Empfehlungen zur Führungsform		Getrennter Geh- und Radweg (in beide Richtungen)		
	Argumentation nach ERA		<p>Eine Benutzungspflicht ist im Belastungsbereich II nicht notwendig. Vielmehr wird eine Führung auf der Fahrbahn mit einem zusätzlichen Angebot empfohlen; für einen Schutzstreifen ist die Fahrbahn zu schmal.</p> <p>Auch Mischverkehr ist aufgrund der Belastungszahlen als kritisch zu betrachten. Aus diesen Gründen soll der getrennte Geh- und Radweg bestehen bleiben. Dieser ist jedoch zu verbreitern.</p>		
	Maßnahmenbeschreibung		keine Maßnahme notwendig		
	Weitere Maßnahmen		Maßnahmen im Rahmen der Quartiersuntersuchung (Integriertes Handlungskonzept Münsterstraße)		

Münsterstraße (B 54) zwischen Wehrenboldstraße und Hüttenallee			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 102 Meter
	Hauptnetz	Hauptnetz	Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	756	
	Schwerverkehrsanteil	5%	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich II	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	anderer Radweg	Getrennter Geh- und Radweg
	Breite der Radinfrastruktur	1,00 m	1,00 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	nicht erfüllt	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	nicht erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	nicht empfohlen	
	Empfehlungen zur Führungsform	Getrennter Geh- und Radweg (in beide Richtungen)	
	Argumentation nach ERA	Eine Benutzungspflicht ist im Belastungsbereich II nicht notwendig. Vielmehr wird eine Führung auf der Fahrbahn mit einem zusätzlichen Angebot empfohlen; für einen Schutzstreifen ist die Fahrbahn zu schmal. Auch Mischverkehr ist aufgrund der Belastungszahlen als kritisch zu betrachten. Aus diesen Gründen soll der getrennte Geh- und Radweg bestehen bleiben. Dieser ist jedoch zu verbreitern.	
	Maßnahmenbeschreibung	Rücknahme der Benutzungspflicht	
	Weitere Maßnahmen	Knotenpunkt an Zwolleallee ist näher zu untersuchen Maßnahmen im Rahmen der Quartiersuntersuchung (Integriertes Handlungskonzept Münsterstraße)	

Münsterstraße (B 54) zwischen Hüttenallee und Ziegelei Siegeroth				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 242 Meter Baulastträger: NRW
		Hauptnetz	Hauptnetz	
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	756		
	Schwerverkehrsanteil	5%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich II		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	keine Führung auf der anderen Straßenseite	
	Breite der Radinfrastruktur	2,00 m	m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	nicht erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	nicht empfohlen		
	Empfehlungen zur Führungsform	gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr		
	Argumentation nach ERA	Benutzungspflichtige Wege sind in Belastungsbereich II eigentlich auszuschließen. Im weiteren Verlauf ist ein gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr jedoch notwendig, weshalb die bestehende sichere Querung an dieser Stelle genutzt werden sollte.		
	Maßnahmenbeschreibung	Verbreiterung des Weges auf lange Sicht auf 2,50m		
	Weitere Maßnahmen	Fahrradpiktogramm fehlt in Signalisierung integrieren Maßnahmen im Rahmen der Quartiersuntersuchung (Integriertes Handlungskonzept Münsterstraße)		

Münsterstraße (B 54) zwischen Ziegelei Siegeroth und Oststraße					
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 312 Meter Baulastträger: NRW	
		Hauptnetz	Hauptnetz		
Bestand Kfz- Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		756		
	Schwerverkehrsanteil		5%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich II		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	keine Führung auf der anderen Straßenseite	
	Breite der Radinfrastruktur		2,00 m	m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		nicht erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		nicht empfohlen		
	Empfehlungen zur Führungsform		gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr		
	Argumentation nach ERA		Benutzungspflichtige Wege sind in Belastungsbereich II eigentlich auszuschließen. Im weiteren Verlauf ist ein gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr jedoch notwendig, weshalb die bestehende sichere Querung auf der Höhe Hüttenallee genutzt werden sollte.		
	Maßnahmenbeschreibung		Verbreiterung des Weges auf lange Sicht auf 2,50m		
	Weitere Maßnahmen		Maßnahmen im Rahmen der Quartiersuntersuchung (Integriertes Handlungskonzept Münsterstraße)		

Münsterstraße (B 54) zwischen Oststraße und Ortsausgang/Ortseingang					
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 180 Meter Baulastträger: NRW	
		Hauptnetz	Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		756		
	Schwerverkehrsanteil		5%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich II		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	keine Führung auf der anderen Straßenseite	
	Breite der Radinfrastruktur		2,50 m	m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		nicht empfohlen		
	Empfehlungen zur Führungsform		gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr		
	Argumentation nach ERA		Benutzungspflichtige Wege sind in Belastungsbereich II eigentlich auszuschließen. Im weiteren Verlauf ist ein gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr jedoch notwendig, weshalb die bestehende sichere Querung auf der Höhe Hüttenallee genutzt werden sollte.		
	Maßnahmenbeschreibung		Verbreiterung des Weges auf lange Sicht auf 2,50m		
	Weitere Maßnahmen		Maßnahmen im Rahmen der Quartiersuntersuchung (Integriertes Handlungskonzept Münsterstraße)		

Münsterstraße (B 54) zwischen Ortsausgang/Ortseingang und Gemarkungsgrenze				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 206 Meter Baulastträger: NRW
		Hauptnetz		
Bestand Kfz- Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	756		
	Schwerverkehrsanteil	5%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	70 km/h		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich IV		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	keine Führung auf der anderen Straßenseite	
	Breite der Radinfrastruktur	2,50 m	m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	notwendig		
	Empfehlungen zur Führungsform	gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr		
	Argumentation nach ERA	Benutzungspflicht ist nach ERA erforderlich. Der bestehende Weg kann so bestehen bleiben.		
	Maßnahmenbeschreibung	keine Maßnahme notwendig		
	Weitere Maßnahmen	Maßnahmen im Rahmen der Quartiersuntersuchung (Integriertes Handlungskonzept Münsterstraße)		

Borker Straße (B 236) zwischen Kurt-Schumacher-Straße und Borker Straße (Einmündung)				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 77 Meter Baulastträger: LÜN
		Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	1.857		
	Schwerverkehrsanteil	3%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich III - IV		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gehweg "Radfahrer frei"	anderer Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur	1,50 m	1,00 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	keine Breitenanforderungen		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	nicht erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	empfohlen; zu prüfen		
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Richtungen)		
	Argumentation nach ERA	<p>Eine Trennung zwischen Rad- und motorisierten Verkehr wird empfohlen.</p> <p>Eine Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr ist auf Hauptverbindungen für den Radverkehr empfohlen. Eine Trennung erscheint aufgrund der Platzverhältnisse nicht möglich.</p> <p>Aufgrund der Einheitlichkeit der Führung sollten die bestehenden Gehwege verbreitert werden.</p>		
	Maßnahmenbeschreibung	Verbreiterung der Gehwege		
	Weitere Maßnahmen			

Borker Straße (B 236) zwischen Borker Straße (Einmündung) und Von-Wieck-Straße				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 248 Meter Baulastträger: LÜN
		Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		1.857	
	Schwerverkehrsanteil		3%	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		50 km/h	
	Belastungsbereich		Belastungsbereich III - IV	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		anderer Radweg	anderer Radweg
	Breite der Radinfrastruktur		1,00 m	1,00 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		keine Breitenanforderungen	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		keine Breitenanforderungen	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		empfohlen; zu prüfen	
	Empfehlungen zur Führungsform		Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Richtungen)	
	Argumentation nach ERA		<p>Eine Trennung zwischen Rad- und motorisierten Verkehr wird empfohlen.</p> <p>Eine Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr ist auf Hauptverbindungen für den Radverkehr empfohlen. Eine Trennung erscheint aufgrund der Platzverhältnisse nicht möglich.</p> <p>Aufgrund der Einheitlichkeit der Führung sollten die bestehenden Gehwege verbreitert werden.</p>	
	Maßnahmenbeschreibung		Verbreiterung der Gehwege	
	Weitere Maßnahmen			

Borker Straße (B 236) zwischen Von-Wieck-Straße und Altstadtstraße					
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 138 Meter Baulastträger: LÜN	
		Hauptnetz			
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		1.857		
	Schwerverkehrsanteil		3%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich III - IV		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Gemeinsamer Geh- und Radweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur		2,60 m	2,50 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		empfohlen; zu prüfen		
	Empfehlungen zur Führungsform		Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Richtungen)		
	Argumentation nach ERA		<p>Eine Benutzungspflicht ist empfohlen. Die Breiten reichen für einen getrennten Geh- und Radweg nicht aus. Eine Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr ist auf Hauptverbindungen für den Radverkehr empfohlen. Eine Trennung erscheint aufgrund der Platzverhältnisse nicht möglich.</p> <p>Radfahrstreifen sind in einem verhältnismäßigen Rahmen nicht möglich. Hier müssten der gesamte Straßenquerschnitt geändert, Parkplätze zurückgenommen und Straßenbäume gefällt werden.</p> <p>Schutzstreifen sind aufgrund des ruhenden Verkehrs und den damit verbundenen Sicherheitsabständen nicht möglich.</p>		
	Maßnahmenbeschreibung		Umpflasterung der Gehwege		
	Weitere Maßnahmen				

Borker Straße (B 236) zwischen Altstadtstraße und In den Erlen					
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 287 Meter Baulastträger: LÜN	
		Hauptnetz			
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		1.857		
	Schwerverkehrsanteil		3%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich III - IV		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Gemeinsamer Geh- und Radweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	
	Breite der Radinfrastruktur		2,60 m	2,50 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		empfohlen; zu prüfen		
	Empfehlungen zur Führungsform		Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Richtungen)		
	Argumentation nach ERA		<p>Eine Benutzungspflicht ist empfohlen. Die Breiten reichen für einen getrennten Geh- und Radweg nicht aus.</p> <p>Radfahrstreifen sind in einem verhältnismäßigen Rahmen nicht möglich. Hier müssten der gesamte Straßenquerschnitt geändert, Parkplätze zurückgenommen und Straßenbäume gefällt werden.</p> <p>Schutzstreifen sind aufgrund des ruhenden Verkehrs und den damit verbundenen Sicherheitsabständen nicht möglich.</p>		
	Maßnahmenbeschreibung		Umpflasterung der Gehwege Aufhebung der Freigabe des Radweges in Gegenrichtung		
	Weitere Maßnahmen				

Borker Straße (B 236) zwischen In den Erlen und Alstedder Straße			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 110 Meter
	Hauptnetz		Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	1.857	
	Schwerverkehrsanteil	3%	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich III - IV	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gemeinsamer Geh- und Radweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg
	Breite der Radinfrastruktur	2,50 m	2,50 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	empfohlen; zu prüfen	
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Richtungen)	
	Argumentation nach ERA	<p>Eine Benutzungspflicht ist empfohlen. Eine Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr ist auf Hauptverbindungen für den Radverkehr empfohlen. Eine Trennung erscheint aufgrund der Platzverhältnisse nicht möglich.</p> <p>Radfahrstreifen sind in einem verhältnismäßigen Rahmen nicht möglich. Hier müssten der gesamte Straßenquerschnitt geändert, Parkplätze zurückgenommen und Straßenbäume gefällt werden.</p> <p>Schutzstreifen sind aufgrund des ruhenden Verkehrs und den damit verbundenen Sicherheitsabständen nicht möglich.</p>	
	Maßnahmenbeschreibung	Umpflasterung der Gehwege	
	Weitere Maßnahmen		

Borker Straße (B 236) zwischen Alstedder Straße und Bahnübergang					
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 146 Meter Baulastträger: LÜN	
		Hauptnetz	Nebennetz		
Bestand Kfz- Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		1.857		
	Schwerverkehrsanteil		3%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich III - IV		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Gemeinsamer Geh- und Radweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur		2,50 m	2,50 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		empfohlen; zu prüfen		
	Empfehlungen zur Führungsform		Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Richtungen)		
	Argumentation nach ERA		<p>Eine Benutzungspflicht ist empfohlen. Die Breiten reichen für einen getrennten Geh- und Radweg nicht aus.</p> <p>Radfahrstreifen sind in einem verhältnismäßigen Rahmen nicht möglich. Hier müssten der gesamte Straßenquerschnitt geändert, Parkplätze zurückgenommen und Straßenbäume gefällt werden.</p> <p>Schutzstreifen sind aufgrund des ruhenden Verkehrs und den damit verbundenen Sicherheitsabständen nicht möglich.</p>		
	Maßnahmenbeschreibung		Umpflasterung der Gehwege		
	Weitere Maßnahmen				

Borker Straße (B 236) zwischen Bahnübergang und Laakstraße					
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 344 Meter Baulastträger: LÜN	
		Hauptnetz			
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		1.857		
	Schwerverkehrsanteil		3%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich III - IV		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Gemeinsamer Geh- und Radweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur		2,50 m	2,50 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		empfohlen; zu prüfen		
	Empfehlungen zur Führungsform		Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Richtungen)		
	Argumentation nach ERA		Eine Benutzungspflicht ist empfohlen. Eine Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr ist auf Hauptverbindungen für den Radverkehr empfohlen. Eine Trennung erscheint aufgrund der Platzverhältnisse nicht möglich.		
	Maßnahmenbeschreibung		Umpflasterung der Gehwege		
	Weitere Maßnahmen				

Borker Straße (B 236) zwischen Laakstraße und Im Ort					
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 46 Meter Baulastträger: LÜN	
		Hauptnetz			
Bestand Kfz- Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		712		
	Schwerverkehrsanteil		4%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich II		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Gemeinsamer Geh- und Radweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur		3,00 m	3,00 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		nicht empfohlen		
	Empfehlungen zur Führungsform		Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Richtungen)		
	Argumentation nach ERA		In Belastungsbereich II ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisierten Verkehr nicht notwendig. Aufgrund einer einheitlichen Führungsform sollte eine Benutzungspflicht jedoch ausgesprochen werden. Die gemeinsamen Geh- und Radwege entsprechen den Breitenanforderungen. Zudem ist nur mit einem geringen Fußverkehrsaufkommen zu rechnen.		
	Maßnahmenbeschreibung		keine Maßnahme notwendig		
	Weitere Maßnahmen				

Borker Straße (B 236) zwischen Im Ort und Katzbach					
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 107 Meter Baulastträger: LÜN	
		Hauptnetz	Nebennetz		
Bestand Kfz- Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		712		
	Schwerverkehrsanteil		4%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich II		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Gemeinsamer Geh- und Radweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur		3,00 m	3,00 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		nicht empfohlen		
	Empfehlungen zur Führungsform		Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Richtungen)		
	Argumentation nach ERA		In Belastungsbereich II ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisierten Verkehr nicht notwendig. Aufgrund einer einheitlichen Führungsform sollte eine Benutzungspflicht jedoch ausgesprochen werden. Die gemeinsamen Geh- und Radwege entsprechen den Breitenanforderungen. Zudem ist nur mit einem geringen Fußverkehrsaufkommen zu rechnen.		
	Maßnahmenbeschreibung		keine Maßnahme notwendig		
	Weitere Maßnahmen				

Borker Straße (B 236) zwischen Katzbach und Bergkampstraße				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 510 Meter Baulastträger: NRW
		Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	712		
	Schwerverkehrsanteil	4%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich II		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	keine Führung auf der anderen Straßenseite	
	Breite der Radinfrastruktur	2,70 m	- m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	nicht empfohlen		
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr		
	Argumentation nach ERA	In Belastungsbereich II ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisierten Verkehr nicht notwendig. Aufgrund einer einheitlichen Führungsform sollte eine Benutzungspflicht jedoch ausgesprochen werden. Die gemeinsamen Geh- und Radwege entsprechen den Breitenanforderungen. Zudem ist nur mit einem geringen Fußverkehrsaufkommen zu rechnen.		
	Maßnahmenbeschreibung	keine Maßnahme notwendig		
	Weitere Maßnahmen			

Borker Straße (B 236) zwischen Bergkampstraße und Gemarkungsgrenze				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 1.717 Meter Baulastträger: NRW
		Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	712		
	Schwerverkehrsanteil	4%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	70 km/h		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich IV		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	keine Führung auf der anderen Straßenseite	
	Breite der Radinfrastruktur	2,70 m	- m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	notwendig		
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr		
	Argumentation nach ERA	In Belastungsbereich IV ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisierten Verkehr notwendig. Der gemeinsame Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr entspricht den Breitenanforderungen. Zudem ist nur mit einem geringen Fußverkehrsaufkommen zu rechnen.		
	Maßnahmenbeschreibung	keine Maßnahme notwendig		
	Weitere Maßnahmen			

8.7.2 Maßnahmen an Landesstraßen¹⁰⁵

Die auf einer Analyse mittels Befahrung sowie weiteren Bewertungen (z.B. Netzzusammenhang) vorgegenommenen Empfehlungen zur weiteren Entwicklung des Alltagsnetzes in Lünen werden in einem gleichen Raster je Abschnitt eines Straßenzuges dargestellt.

Im Folgenden werden die Landesstraßen betrachtet. Die entwickelten Maßnahmen wurden auf Grundlage bestehender Regelwerke (StVO; ERA 2010 etc.) entwickelt.



Insgesamt umfassen die hier beschriebenen Maßnahmen eine Strecke von etwa 18 km.

¹⁰⁵ Bei der Entwurfsplanung und Ausführungsplanung ist prinzipiell zu ermitteln, ob anstelle von gemeinsamen Geh- und Radwege auch getrennte Geh- und Radwege in Frage kommen (Grundstückszugehörigkeit; Fußverkehrsaufkommen, Radverkehrsaufkommen, etc.). Eine Trennung ist zu bevorzugen.

Waltroper Straße (L 511) zwischen Mengeder Straße und Paul-Bonnermann-Straße			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 193 Meter
	Hauptnetz	Hauptnetz	Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	776	
	Schwerverkehrsanteil	4%	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich I	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gehweg "Radfahrer frei"	Gehweg "Radfahrer frei"
	Breite der Radinfrastruktur	2,20 m	4,00 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	keine Breitenanforderungen	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	abschnittsweise erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	nicht notwendig	
	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr mit einem zusätzlichen anderen Radweg	
	Argumentation nach ERA	<p>In Belastungsbereich I ist Mischnutzung vorzuziehen.</p> <p>Bei einer Fahrbahnbreite zwischen 6,00 und 7,00 m ist Mischverkehr bis zu einer Verkehrsstärke von 400 Kfz/h unproblematisch.</p> <p>Bei einer Fahrbahnbreite kleiner als 6,00 m sind Verkehrsstärken bis zu 700 Kfz/h unproblematisch.</p> <p>Im Bereich ist mit einem erhältnismäßig hohen Fußverkehrsaufkommen aufgrund von Einzelhandel zu rechnen. Aufgrund des leicht erhöhten Kfz-Verkehrsaufkommen sollte der andere Radweg (Bestand) bestehen bleiben. Somit sollte von einer Freigabe des Gehweges für den Radfahrer aufgehoben werden.</p>	
	Maßnahmenbeschreibung	Rücknahme des freigegebenen Gehweges evtl. Verdeutlichung des Radverkehrs auf der Straße durch Piktogramme	
	Weitere Maßnahmen	Markierung von Aufstellbereichen am Knotenpunkt Königsheide zum direkten Linksabbiegen	

Waltroper Straße (L 511) zwischen Paul-Bonnermann-Straße und Ottostraße			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 374 Meter
	Hauptnetz	Hauptnetz	Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	776	
	Schwerverkehrsanteil	4%	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich I	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gehweg "Radfahrer frei"	Gehweg "Radfahrer frei"
	Breite der Radinfrastruktur	3,00 m	3,00 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	keine Breitenanforderungen	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	nicht notwendig	
	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr mit einem zusätzlichen anderen Radweg	
	Argumentation nach ERA	<p>In Belastungsbereich I ist Mischnutzung vorzuziehen.</p> <p>Bei einer Fahrbahnbreite zwischen 6,00 und 7,00 m ist Mischverkehr bis zu einer Verkehrsstärke von 400 Kfz/h unproblematisch.</p> <p>Bei einer Fahrbahnbreite kleiner als 6,00 m sind Verkehrsstärken bis zu 700 Kfz/h unproblematisch.</p> <p>Im Bereich ist mit einem erhältnismäßig hohen Fußverkehrsaufkommen aufgrund von Einzelhandel zu rechnen. Aufgrund des leicht erhöhten Kfz-Verkehrsaufkommen sollte der andere Radweg (Bestand) bestehen bleiben. Somit sollte von einer Freigabe des Gehweges für den Radfahrer aufgehoben werden.</p>	
	Maßnahmenbeschreibung	Rücknahme des freigegebenen Gehweges evtl. Verdeutlichung des Radverkehrs auf der Straße durch Piktogramme	
	Weitere Maßnahmen		

Waltroper Straße (L 511) zwischen Ottostraße und Friedhofstraße			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 680 Meter
	Hauptnetz	Hauptnetz	Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	776	
	Schwerverkehrsanteil	4%	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich I	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gehweg "Radfahrer frei"	Gehweg "Radfahrer frei"
	Breite der Radinfrastruktur	3,00 m	3,00 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	keine Breitenanforderungen	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	nicht notwendig	
	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr mit einem zusätzlichen anderen Radweg	
	Argumentation nach ERA	<p>In Belastungsbereich I ist Mischnutzung vorzuziehen.</p> <p>Bei einer Fahrbahnbreite zwischen 6,00 und 7,00 m ist Mischverkehr bis zu einer Verkehrsstärke von 400 Kfz/h unproblematisch.</p> <p>Bei einer Fahrbahnbreite kleiner als 6,00 m sind Verkehrsstärken bis zu 700 Kfz/h unproblematisch.</p> <p>Im Bereich ist mit einem erhältnismäßig hohen Fußverkehrsaufkommen aufgrund von Einzelhandel zu rechnen. Aufgrund des leicht erhöhten Kfz-Verkehrsaufkommen sollte der andere Radweg (Bestand) bestehen bleiben. Somit sollte von einer Freigabe des Gehweges für den Radfahrer aufgehoben werden.</p>	
	Maßnahmenbeschreibung	<p>Rücknahme des freigegebenen Gehweges</p> <p>evtl. Verdeutlichung des Radverkehrs auf der Straße durch Piktogramme</p>	
	Weitere Maßnahmen		

Waltroper Straße (L 511) zwischen Friedhofstraße und Rottstraße			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 139 Meter
	Hauptnetz	Hauptnetz	Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	776	
	Schwerverkehrsanteil	4%	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich I	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gehweg "Radfahrer frei"	Gehweg "Radfahrer frei"
	Breite der Radinfrastruktur	2,00 m	2,40 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	keine Breitenanforderungen	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	nicht erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	nicht notwendig	
	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr mit einem zusätzlichen anderen Radweg	
	Argumentation nach ERA	<p>In Belastungsbereich I ist Mischnutzung vorzuziehen.</p> <p>Bei einer Fahrbahnbreite zwischen 6,00 und 7,00 m ist Mischverkehr bis zu einer Verkehrsstärke von 400 Kfz/h unproblematisch.</p> <p>Bei einer Fahrbahnbreite kleiner als 6,00 m sind Verkehrsstärken bis zu 700 Kfz/h unproblematisch.</p> <p>Im Bereich ist mit einem erhältnismäßig hohen Fußverkehrsaufkommen aufgrund von Einzelhandel zu rechnen. Aufgrund des leicht erhöhten Kfz-Verkehrsaufkommen sollte der andere Radweg (Bestand) bestehen bleiben. Somit sollte von einer Freigabe des Gehweges für den Radfahrer aufgehoben werden.</p>	
	Maßnahmenbeschreibung	Rücknahme des freigegebenen Gehweges evtl. Verdeutlichung des Radverkehrs auf der Straße durch Piktogramme	
	Weitere Maßnahmen		

Waltroper Straße (L 511) zwischen Rottstraße und Gemarkungsgrenze				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 10 Meter Baulastträger: LÜN
		Hauptnetz	Hauptnetz	
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	776		
	Schwerverkehrsanteil	4%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	70 km/h		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich IV		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	keine Führung auf der anderen Straßenseite	
	Breite der Radinfrastruktur	2,30 m	m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	nicht erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	notwendig		
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr		
	Argumentation nach ERA	<p>In Belastungsbereich IV ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr zu schaffen. Gerade außerorts haben sich gemeinsame Geh- und Radwege im Zweirichtungsverkehr aufgrund des geringen Fußverkehrsaufkommens bewährt.</p> <p>Auf lange Sicht sollte die Breite des Gemeinsamen Geh- und Radweges auf mind. 2,50 m verbreitert werden. Die Standards der StVo sind heute bereits erfüllt.</p>		
	Maßnahmenbeschreibung	Verbreiterung auf lange Sicht		
	Weitere Maßnahmen	Eine Querungshilfe ist aufgrund der Belastungszahlen nicht notwendig.		

Brechtener Straße (L 511) zwischen Mengeder Straße und Verkehrsdepot			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 115 Meter
	Hauptnetz	Hauptnetz	Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	1.055	
	Schwerverkehrsanteil	5%	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich III	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Getrennter Geh- und Radweg	Getrennter Geh- und Radweg
	Breite der Radinfrastruktur	1,20 m	1,20 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	nicht erfüllt	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	nicht erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	empfohlen; zu prüfen	
	Empfehlungen zur Führungsform	Getrennter Geh- und Radweg (in beide Fahrtrichtungen)	
	Argumentation nach ERA	<p>Im Belastungsbereich III ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr vorzusehen. Dies sollte aufgrund der Schwerverkehrsbelastung und der Straßenbahn auch so bestehen bleiben.</p> <p>Die Radwege sind zu verbreitern. Vorzusehen ist hier eine Breite von mind.1,50 m, um die gesetzten Anforderungen der StVO (besser 2,00m nach ERA 2010) zu erfüllen.</p>	
	Maßnahmenbeschreibung	Verbreiterung der Radwege	
	Weitere Maßnahmen		

Brechtener Straße (L 511) zwischen Verkehrsdepot und Elsa-Brandström-Straße					
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 418 Meter Baulastträger: LÜN	
		Hauptnetz	Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		1.055		
	Schwerverkehrsanteil		5%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich III		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Getrennter Geh- und Radweg	Getrennter Geh- und Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur		1,80 m	1,80 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		nicht erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		empfohlen; zu prüfen		
	Empfehlungen zur Führungsform		Getrennter Geh- und Radweg (in beide Fahrrichtungen)		
	Argumentation nach ERA		Im Belastungsbereich III ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr vorzusehen. Dies sollte aufgrund der Schwerverkehrsbelastung und der Straßenbahn auch so bestehen bleiben.		
	Maßnahmenbeschreibung		keine Maßnahme notwendig		
	Weitere Maßnahmen				

Brechtener Straße (L 511) zwischen Elsa-Brandström-Straße und Am Westpark			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 136 Meter
	Hauptnetz	Hauptnetz	Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	1.055	
	Schwerverkehrsanteil	5%	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich III	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Getrennter Geh- und Radweg	Getrennter Geh- und Radweg
	Breite der Radinfrastruktur	1,20 m	1,20 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	nicht erfüllt	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	nicht erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	empfohlen; zu prüfen	
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr (auf westlicher Straßenseite)	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich III ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr vorzusehen. Dies sollte aufgrund der Schwerverkehrsbelastung und der Straßenbahn auch so bestehen bleiben. Schutzstreifen sind aufgrund der Fahrbahnbreiten nicht möglich. Der Gemeinsame Geh- und Radweg sollte aufgrund erhöhtem Fußverkehrsaufkommen auf 3,00 m verbreitert werden.	
	Maßnahmenbeschreibung	Verbreiterung des gemeinsamen Geh- und Radweges Umpflastern des gemeinsamen Geh- und Radweges Zugang zur Realschule sollte auch für Radfahrer weiter möglich sein.	
	Weitere Maßnahmen	Lichtsignalgesteuerte Querung ist vorhanden. Deswegen sollte der gemeinsame Geh- und Radweg bereits vor der Realschule beginnen, um ein sicheres Queren zu ermöglichen. Weiter südlich erscheint der Bau einer Querungsshilfe nicht möglich.	

Brechtener Straße (L 511) zwischen Am Westpark und Gemarkungsgrenze			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 1.213 Meter
	Hauptnetz	Hauptnetz	Baulastträger: NRW
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	1.055	
	Schwerverkehrsanteil	5%	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich III	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	keine Führung auf der anderen Straßenseite
	Breite der Radinfrastruktur	2,30 m	m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	nicht erfüllt	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	nicht erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	empfohlen; zu prüfen	
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr (auf westlicher Straßenseite)	
	Argumentation nach ERA	<p>Im Belastungsbereich III ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr vorzusehen. Dies sollte aufgrund der Schwerverkehrsbelastung und der Straßenbahn auch so bestehen bleiben. Schutzstreifen sind aufgrund der Fahrbahnbreiten nicht möglich.</p> <p>Das Fußverkehrsaufkommen sollte abgeschätzt werden, um eine eventuelle Verbreiterung auf 3,00 m entscheiden zu können.</p>	
	Maßnahmenbeschreibung	<p>Verbreiterung des gemeinsamen Geh- und Radweges auf lange Sicht auf 2,50 m</p> <p>Abschätzung des Fußverkehrsaufkommens</p>	
	Weitere Maßnahmen		

Bebelstraße (L 556) zwischen Kurt-Schumacher-Straße und Jäger Straße				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 1.483 Meter Baulastträger: LÜN
		Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	1.847		
	Schwerverkehrsanteil	#VALUE!		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich IV		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Getrennter Geh- und Radweg	Getrennter Geh- und Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur	1,00 m	1,00 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	nicht erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	nicht erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	notwendig		
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Fahrtrichtungen)		
	Argumentation nach ERA	<p>In Belastungsbereich IV ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr zu schaffen. Die ERA 2010 empfiehlt, gemeinsame Geh- und Radwege nicht entlang von Hauptachsen des Radverkehrs zu verwirklichen. Die Breiten reichen jedoch für einen Radfahrstreifen oder einen getrennten Geh- und Radweg nicht aus, ohne dass größere Umbauarbeiten notwendig wären und Stellplätze umstrukturiert werden müssten.</p> <p>Aufgrund dieses unverhältnismäßigen Aufwandes sollten gemeinsame Geh- und Radwege auf beiden Straßenseiten umgesetzt werden.</p>		
	Maßnahmenbeschreibung	<p>Umpflasterung und neue Beschilderung des gemeinsamen Geh- und Radweges</p> <p>Versetzen von Masten für LSA</p>		
	Weitere Maßnahmen			

Bebelstraße (L 556) zwischen Jäger Straße und Spichernstraße			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 361 Meter
	Nebennetz		Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	1.781	
	Schwerverkehrsanteil	#VALUE!	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich III	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gemeinsamer Geh- und Radweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg
	Breite der Radinfrastruktur	3,20 m	3,20 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	empfohlen; zu prüfen	
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Fahrrichtungen)	
	Argumentation nach ERA	In Belastungsbereich III ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr zu schaffen. Die ERA 2010 empfiehlt, gemeinsame Geh- und Radwege nicht entlang von Hauptachsen des Radverkehrs zu verwirklichen. Die Breiten reichen jedoch für einen Radfahrstreifen oder einen getrennten Geh- und Radweg nicht aus. Deswegen sollten gemeinsame Geh- und Radwege auf beiden Straßenseiten umgesetzt werden.	
	Maßnahmenbeschreibung	keine Maßnahme notwendig	
	Weitere Maßnahmen		

Dermer Straße (L 556) zwischen Spichernstraße und Alsenstraße					
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 353 Meter Baulastträger: LÜN	
		Nebennetz			
Bestand Kfz- Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		1.781		
	Schwerverkehrsanteil		#VALUE!		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich III		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Gemeinsamer Geh- und Radweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur		3,20 m	3,20 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		empfohlen; zu prüfen		
	Empfehlungen zur Führungsform		Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Fahrrichtungen)		
	Argumentation nach ERA		In Belastungsbereich III ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr zu schaffen. Die ERA 2010 empfiehlt, gemeinsame Geh- und Radwege nicht entlang von Hauptachsen des Radverkehrs zu verwirklichen. Die Breiten reichen jedoch für einen Radfahrstreifen oder einen getrennten Geh- und Radweg nicht aus. Deswegen sollten gemeinsame Geh- und Radwege auf beiden Straßenseiten umgesetzt werden.		
	Maßnahmenbeschreibung		Bau einer Querungshilfe an der Alsenstraße (Bei Belastungen von mehr als 1.000 Fahrzeugen pro Stunde und einer Geschwindigkeit bis 50 km/h ist eine Querungshilfe empfohlen)		
	Weitere Maßnahmen		Bau einer Querungshilfe		

Derner Straße (L 556) zwischen Alsenstraße und Kurler Straße			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 110 Meter
	Hauptnetz	Nebennetz	Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	1.781	
	Schwerverkehrsanteil	#VALUE!	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich III	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gemeinsamer Geh- und Radweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg
	Breite der Radinfrastruktur	3,20 m	3,20 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	empfohlen; zu prüfen	
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Fahrrichtungen)	
	Argumentation nach ERA	In Belastungsbereich III ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr zu schaffen. Die ERA 2010 empfiehlt, gemeinsame Geh- und Radwege nicht entlang von Hauptachsen des Radverkehrs zu verwirklichen. Die Breiten reichen jedoch für einen Radfahrstreifen oder einen getrennten Geh- und Radweg nicht aus. Deswegen sollten gemeinsame Geh- und Radwege auf beiden Straßenseiten umgesetzt werden.	
	Maßnahmenbeschreibung	keine Maßnahme notwendig	
	Weitere Maßnahmen		

Kurler Straße (L 556) zwischen Derner Straße und Preußenstraße			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 119 Meter
	Hauptnetz	Nebennetz	Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	1.781	
	Schwerverkehrsanteil	#VALUE!	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich III	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Getrennter Geh- und Radweg	Getrennter Geh- und Radweg
	Breite der Radinfrastruktur	1,00 m	1,00 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	nicht erfüllt	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	nicht erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	empfohlen; zu prüfen	
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Fahrrichtungen)	
	Argumentation nach ERA	In Belastungsbereich III ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr zu schaffen. Die ERA 2010 empfiehlt, gemeinsame Geh- und Radwege nicht entlang von Hauptachsen des Radverkehrs zu verwirklichen. Die Breiten reichen jedoch für einen Radfahrstreifen oder einen getrennten Geh- und Radweg nicht aus. Deswegen sollten gemeinsame Geh- und Radwege auf beiden Straßenseiten umgesetzt werden.	
	Maßnahmenbeschreibung	Umpflasterung und neue Beschilderung des gemeinsamen Geh- und Radweges	
	Weitere Maßnahmen		

Kamener Straße (L 654) zwischen Kurt-Schumacher-Straße und Kleingartenanlage "Seseke"					
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 275 Meter Baulastträger: LÜN	
		Hauptnetz	Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		1.919		
	Schwerverkehrsanteil		5%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich IV		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Getrennter Geh- und Radweg	Getrennter Geh- und Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur		1,20 m	1,20 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		nicht erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		nicht erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		notwendig		
	Empfehlungen zur Führungsform		Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Richtungen)		
	Argumentation nach ERA		In Belastungsbereich IV ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisierten Verkehr notwendig. Die gemeinsamen Geh- und Radwege entsprechen den Breitenanforderungen. Zudem ist nur mit einem geringen Fußverkehrsaufkommen zu rechnen.		
	Maßnahmenbeschreibung		Oberfläche erneuern; Beschilderung ändern		
	Weitere Maßnahmen				

Kamener Straße (L 654) zwischen Kleingartenanlage "Seseke" und Östlich Bahnunterführung			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 225 Meter
	Hauptnetz	Hauptnetz	Baulastträger: NRW
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	1.919	
	Schwerverkehrsanteil	5%	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	70 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich IV	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr
	Breite der Radinfrastruktur	2,40 m	2,00 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	nicht erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	notwendig	
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Richtungen)	
	Argumentation nach ERA	<p>In Belastungsbereich IV ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisierten Verkehr notwendig.</p> <p>Die gemeinsamen Geh- und Radwege entsprechen den Breitenanforderungen. Zudem ist nur mit einem geringen Fußverkehrsaufkommen zu rechnen.</p> <p>Die Lage ist als innerörtlich einzuschätzen. Somit sind Zweirichtungsradswege nur in Ausnahmefällen zu verwenden.</p>	
	Maßnahmenbeschreibung	Aufheben des Zweirichtungsverkehrs	
	Weitere Maßnahmen		

Kamener Straße (L 654) zwischen Östlich Bahnunterführung und Zwolle-Allee			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 859 Meter
	Hauptnetz	Hauptnetz	Baulasträger: NRW
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	1.919	
	Schwerverkehrsanteil	5%	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	70 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich IV	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr
	Breite der Radinfrastruktur	2,40 m	2,00 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	teilw	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	notwendig	
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Richtungen)	
	Argumentation nach ERA	<p>In Belastungsbereich IV ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisierten Verkehr notwendig.</p> <p>Die gemeinsamen Geh- und Radwege entsprechen den Breitenanforderungen. Zudem ist nur mit einem geringen Fußverkehrsaufkommen zu rechnen.</p> <p>Die Lage ist als innerörtlich einzuschätzen. Somit sind Zweirichtungsradwege nur in Ausnahmefällen zu verwenden.</p>	
	Maßnahmenbeschreibung	Aufheben des Zweirichtungsverkehrs	
	Weitere Maßnahmen		

Kamener Straße (L 654) zwischen Zwolle-Allee und Hammer Straße				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 528 Meter Baulastträger: NRW
		Hauptnetz	Hauptnetz	
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	1.919		
	Schwerverkehrsanteil	5%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	70 km/h		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich IV		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	keine Führung auf der anderen Straßenseite	
	Breite der Radinfrastruktur	2,60 m	m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	notwendig		
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr		
	Argumentation nach ERA	In Belastungsbereich IV ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisierten Verkehr notwendig. Der gemeinsamen Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr entsprechen den Breitenanforderungen. Zudem ist nur mit einem geringen Fußverkehrsaufkommen zu rechnen.		
	Maßnahmenbeschreibung	keine Maßnahme notwendig		
	Weitere Maßnahmen	Querungsmöglichkeit vorhanden		

Kamener Straße (L 654) zwischen Hammer Straße und Brücke Datteln-Hamm-Kanal					
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 404 Meter Baulastträger: NRW	
		Hauptnetz	Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		1.323		
	Schwerverkehrsanteil		5%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		70 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich IV		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	keine Führung auf der anderen Straßenseite	
	Breite der Radinfrastruktur		2,35 m	m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		nicht erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		notwendig		
	Empfehlungen zur Führungsform		Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr		
	Argumentation nach ERA		In Belastungsbereich IV ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisierten Verkehr notwendig. Der gemeinsamen Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr entsprechen den Breitenanforderungen. Zudem ist nur mit einem geringen Fußverkehrsaufkommen zu rechnen.		
	Maßnahmenbeschreibung		keine Maßnahme notwendig		
	Weitere Maßnahmen				

Kamener Straße (L 654) zwischen Brücke Datteln-Hamm-Kanal und Pamp Gruppe				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 271 Meter Baulastträger: NRW
		Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	1.323		
	Schwerverkehrsanteil	5%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	70 km/h		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich IV		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	keine Führung auf der anderen Straßenseite	
	Breite der Radinfrastruktur	2,35 m	m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	nicht erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	notwendig		
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr		
	Argumentation nach ERA	In Belastungsbereich IV ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisierten Verkehr notwendig. Der gemeinsamen Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr entsprechen den Breitenanforderungen. Zudem ist nur mit einem geringen Fußverkehrsaufkommen zu rechnen.		
	Maßnahmenbeschreibung	keine Maßnahme notwendig		
	Weitere Maßnahmen			

Kamener Straße (L 654) zwischen Pamp Gruppe und Kreuzstraße				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 100 Meter Baulasträger: LÜN
		Hauptnetz		
Bestand Kfz- Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	1.323		
	Schwerverkehrsanteil	5%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich IV		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	
	Breite der Radinfrastruktur	2,35 m	3,20 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	notwendig		
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Richtungen)		
	Argumentation nach ERA	<p>In Belastungsbereich IV ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisierten Verkehr notwendig.</p> <p>Die gemeinsamen Geh- und Radwege entsprechen den Breitenanforderungen. Zudem ist nur mit einem geringen Fußverkehrsaufkommen zu rechnen.</p> <p>Die Lage ist als innerörtlich einzuschätzen. Somit sind Zweirichtungsradwege nur in Ausnahmefällen zu verwenden.</p>		
	Maßnahmenbeschreibung	Aufheben des Zweirichtungsverkehrs		
	Weitere Maßnahmen	Querungsmöglichkeit vorhanden		

Kamener Straße (L 654) zwischen Kreuzstraße und Gemarkungsgrenze				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 180 Meter Baulastträger: LÜN
		Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	928		
	Schwerverkehrsanteil	4%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich IV		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	
	Breite der Radinfrastruktur	2,35 m	3,20 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	notwendig		
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Richtungen)		
	Argumentation nach ERA	<p>In Belastungsbereich IV ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisierten Verkehr notwendig.</p> <p>Die gemeinsamen Geh- und Radwege entsprechen den Breitenanforderungen. Zudem ist nur mit einem geringen Fußverkehrsaufkommen zu rechnen.</p> <p>Die Lage ist als innerörtlich einzuschätzen. Somit sind Zweirichtungsradswege nur in Ausnahmefällen zu verwenden.</p>		
	Maßnahmenbeschreibung	Aufheben des Zweirichtungsverkehrs		
	Weitere Maßnahmen			

Brambauerstraße (L 654) zwischen Dortmunder Straße und Brunnenstraße			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 891 Meter
	Hauptnetz		Baulastträger: NRW
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	940	
	Schwerverkehrsanteil	10%	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich II (SV: III)	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mehrzweckstreifen	Mehrzweckstreifen
	Breite der Radinfrastruktur	2,00 m	2,00 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	Keine Anforderungen	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	Keine Anforderungen	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	Trennung aufgrund des Schwerverkehrsanteils zu prüfen	
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	
	Argumentation nach ERA	<p>Aufgrund des erhöhten Schwerverkehrsaufkommens sollte eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr angestrebt werden.</p> <p>Entlang von Hauptachsen des Radverkehrs ist eine gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr prinzipiell auszuschließen. Aufgrund der Lage kann jedoch mit einem geringen Fußverkehrsaufkommen gerechnet werden.</p> <p>Die Breite des gemeinsamen Geh- und Radweges sollte eine Breite von 2,50 m besitzen.</p>	
	Maßnahmenbeschreibung	Bau eines gemeinsamen Geh- und Radweges im Zweirichtungsverkehr	
	Weitere Maßnahmen	Markierungen im Knotenpunkt Dortmunder Straße sollten überarbeitet werden	

Brambauerstraße (L 654) zwischen Brunnenstraße und Am Brambusch					
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 1.447 Meter Baulastträger: NRW	
		Hauptnetz			
Bestand Kfz- Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		940		
	Schwerverkehrsanteil		10%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich II (SV: III)		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Mehrzweckstreifen	Mehrzweckstreifen	
	Breite der Radinfrastruktur		2,00 m	2,00 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		Keine Anforderungen		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		Keine Anforderungen		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		Trennung aufgrund des Schwerverkehrsanteils zu prüfen		
	Empfehlungen zur Führungsform		Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr		
	Argumentation nach ERA		<p>Aufgrund des erhöhten Schwerverkehrsaufkommens sollte eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr angestrebt werden.</p> <p>Entlang von Hauptachsen des Radverkehrs ist eine gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr prinzipiell auszuschließen. Aufgrund der Lage kann jedoch mit einem geringen Fußverkehrsaufkommen gerechnet werden.</p> <p>Die Breite des gemeinsamen Geh- und Radweges sollte eine Breite von 2,50 m besitzen.</p>		
	Maßnahmenbeschreibung		Bau eines gemeinsamen Geh- und Radweges im Zweirichtungsverkehr		
	Weitere Maßnahmen		Am Knotenpunkt Brunnenstraße sollte der gemeinsame Geh- und Radweg nicht auf die Abbiegespur geführt werden. Hier ist ein neuer Radweg anzulegen (Strecke: etwa 75 m)		

Brambauerstraße (L 654) zwischen Am Brambusch und Lenaustraße				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 655 Meter Baulastträger: LÜN
		Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	940		
	Schwerverkehrsanteil	10%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich II (SV: III)		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gemeinsamer Geh- und Radweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur	2,50 m	2,50 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	Trennung aufgrund des Schwerverkehrsanteils zu prüfen		
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Fahrtrichtungen)		
	Argumentation nach ERA	<p>Schutzstreifen sind aufgrund der bestehenden Fahrbahnbreiten nicht auf allen Teilabschnitten möglich. Mischverkehr ist aufgrund der hohen Belastungszahlen nicht möglich. Bei einer Fahrbahnbreite zwischen 6,00 und 7,00 m ist Mischverkehr bis zu einer Verkehrsstärke von 400 Kfz/h unproblematisch.</p> <p>Bei einer Fahrbahnbreite kleiner als 6,00 m sind Verkehrsstärken bis zu 700 Kfz/h unproblematisch.</p> <p>Aufgrund des erhöhten Schwerverkehrsaufkommens sollte eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr angestrebt werden. Die bestehenden Wege entsprechen den Anforderungen der ERA. Getrennte Geh- und Radwege sind aufgrund der bestehenden Breiten auf den ersten Blick nicht möglich.</p>		
	Maßnahmenbeschreibung	Umpflastern des gemeinsamen Geh- und Radweges		
	Weitere Maßnahmen			

Königsheide (L 654) zwischen Lenaustraße und Waltroper Straße				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 879 Meter Baulastträger: LÜN
		Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	940		
	Schwerverkehrsanteil	10%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich II (SV: III)		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gemeinsamer Geh- und Radweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur	2,50 m	2,50 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	Trennung aufgrund des Schwerverkehrsanteils zu prüfen		
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Fahrtrichtungen)		
	Argumentation nach ERA	<p>Schutzstreifen sind aufgrund der bestehenden Fahrbahnbreiten nicht auf allen Teilabschnitten möglich. Mischverkehr ist aufgrund der hohen Belastungszahlen nicht möglich. Bei einer Fahrbahnbreite zwischen 6,00 und 7,00 m ist Mischverkehr bis zu einer Verkehrsstärke von 400 Kfz/h unproblematisch.</p> <p>Bei einer Fahrbahnbreite kleiner als 6,00 m sind Verkehrsstärken bis zu 700 Kfz/h unproblematisch.</p> <p>Aufgrund des erhöhten Schwerverkehrsaufkommens sollte eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr angestrebt werden. Die bestehenden Wege entsprechen den Anforderungen der ERA. Getrennte Geh- und Radwege sind aufgrund der bestehenden Breiten auf den ersten Blick nicht möglich.</p>		
	Maßnahmenbeschreibung	Umpflastern des gemeinsamen Geh- und Radweges		
	Weitere Maßnahmen	<p>abgesenkten Bordstein an der Lenaustraße umsetzen; Versetzen der Furten entlang der Königsheide weiter ins Sichtfeld des Autoverkehrs</p> <p>Markierung von einer Haltelinie für den Radverkehr an der Gustav-Sybrecht-Straße?</p>		

Mengeder Straße (L 654) zwischen Waltroper Straße und Seilbahntrasse					
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 545 Meter Baulastträger: LÜN	
		Hauptnetz			
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		910		
	Schwerverkehrsanteil		7%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich II (SV: III)		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Gemeinsamer Geh- und Radweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur		3,00 m	2,80 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		Trennung aufgrund des Schwerverkehrsanteils zu prüfen		
	Empfehlungen zur Führungsform		Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Fahrtrichtungen)		
	Argumentation nach ERA		<p>Schutzstreifen sind aufgrund der bestehenden Fahrbahnbreiten nicht auf allein Teilabschnitten möglich. Mischverkehr ist aufgrund der hohen Belastungszahlen nicht möglich. Bei einer Fahrbahnbreite zwischen 6,00 und 7,00 m ist Mischverkehr bis zu einer Verkehrsstärke von 400 Kfz/h unproblematisch.</p> <p>Bei einer Fahrbahnbreite kleiner als 6,00 m sind Verkehrsstärken bis zu 700 Kfz/h unproblematisch.</p> <p>Aufgrund des erhöhten Schwerverkehrsaufkommens sollte eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr angestrebt werden. Die bestehenden Wege entsprechen den Anforderungen der StVO sowie der ERA. Getrennte Geh- und Radwege sind aufgrund der bestehenden Breiten auf den ersten Blick nicht möglich.</p>		
	Maßnahmenbeschreibung		Umpflastern des gemeinsamen Geh- und Radweges		
	Weitere Maßnahmen		Einführung eines kombinierten Piktogrammes (Radfahrer und Fußgänger) in die LSA an der Waltrper Straße; Verkürzung der Wartezeiten		

Mengeder Straße (L 654) zwischen Seilbahntrasse und Achsenbachstraße					
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 335 Meter Baulastträger: NRW	
		Hauptnetz			
Bestand Kfz- Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		910		
	Schwerverkehrsanteil		7%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich II (SV: III)		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Gemeinsamer Geh- und Radweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur		2,00 m	2,00 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		nicht erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		nicht erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		Trennung aufgrund des Schwerverkehrsanteils zu prüfen		
	Empfehlungen zur Führungsform		Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Fahrtrichtungen)		
	Argumentation nach ERA		<p>Schutzstreifen sind aufgrund der bestehenden Fahrbahnbreiten nicht auf allen Teilabschnitten möglich. Mischverkehr ist aufgrund der hohen Belastungszahlen nicht möglich. Bei einer Fahrbahnbreite zwischen 6,00 und 7,00 m ist Mischverkehr bis zu einer Verkehrsstärke von 400 Kfz/h unproblematisch.</p> <p>Bei einer Fahrbahnbreite kleiner als 6,00 m sind Verkehrsstärken bis zu 700 Kfz/h unproblematisch.</p> <p>Aufgrund des erhöhten Schwerverkehrsaufkommens sollte eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr angestrebt werden. Die bestehenden Wege entsprechen nicht den Anforderungen der StVO oder der ERA 2010. Deswegen sind sie auf 2,50 m zu verbreitern, um die Benutzungspflicht aufrecht erhalten zu können.</p>		
	Maßnahmenbeschreibung		<p>Beheben von Belagsschäden</p> <p>Verbreiterung der bestehenden gemeinsamen Geh- und Radwege</p>		
	Weitere Maßnahmen				

Mengeder Straße (L 654) zwischen Achenbachstraße und Gemarkungsgrenze					
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 103 Meter Baulastträger: NRW	
		Hauptnetz			
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		910		
	Schwerverkehrsanteil		7%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich II (SV: III)		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Gemeinsamer Geh- und Radweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur		2,50 m	1,20 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		teilw		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		teilw		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		Trennung aufgrund des Schwerverkehrsanteils zu prüfen		
	Empfehlungen zur Führungsform		Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Fahrtrichtungen)		
	Argumentation nach ERA		<p>Schutzstreifen sind aufgrund der bestehenden Fahrbahnbreiten nicht auf allein Teilabschnitten möglich. Mischverkehr ist aufgrund der hohen Belastungszahlen nicht möglich. Bei einer Fahrbahnbreite zwischen 6,00 und 7,00 m ist Mischverkehr bis zu einer Verkehrsstärke von 400 Kfz/h unproblematisch.</p> <p>Bei einer Fahrbahnbreite kleiner als 6,00 m sind Verkehrsstärken bis zu 700 Kfz/h unproblematisch.</p> <p>Aufgrund des erhöhten Schwerverkehrsaufkommens sollte eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr angestrebt werden. Die bestehenden Wege entsprechen nicht den Anforderungen der StVO oder der ERA 2010. Deswegen sind sie auf 2,50 m zu verbreitern, um die Benutzungspflicht aufrecht erhalten zu können.</p>		
	Maßnahmenbeschreibung		Verbreiterung der bestehenden gemeinsamen Geh- und Radwege		
	Weitere Maßnahmen		<p>Anbringen einer roten Furtmarkierung für die Seilbahntrasse (Radverkehr kommt aus beiden Fahrtrichtungen)</p> <p>Verlegung der Furt an der Achenbachstraße in Fahrtrichtung Westen weiter in das Sichtfeld des Autoverkehrs</p> <p>Querungshilfe zum Erreichen des Zweiric</p>		

Kurt-Schumacher-Straße (L 684) zwischen Viktoriastraße und Lange Straße					
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 125 Meter Baulastträger: LÜN	
		Hauptnetz	Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		3.394		
	Schwerverkehrsanteil		1%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich IV		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Getrennter Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	Getrennter Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	
	Breite der Radinfrastruktur		2,00 m	2,00 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		nicht erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		notwendig		
	Empfehlungen zur Führungsform		Getrennter Geh- und Radweg (in beide Fahrtrichtungen)		
	Argumentation nach ERA		<p>In Belastungsbereich IV ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr zu schaffen. Die ERA 2010 empfiehlt, gemeinsame Geh- und Radwege nicht entlang von Hauptachsen des Radverkehrs zu verwirklichen.</p> <p>Die bestehenden Breiten des getrennten Geh- und Radweges im Zweirichtungsverkehr reichen dafür nicht aus. Deswegen sollte die Führung auf eine Führung im Einrichtungsverkehr reduziert werden. Dann sind die Breiten ausreichend.</p>		
	Maßnahmenbeschreibung		Rücknahme des freigegebenen Radweges in die Gegenrichtung		
	Weitere Maßnahmen				

Kurt-Schumacher-Straße (L 684) zwischen Lange Straße und Horstmarer Straße			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 231 Meter
	Hauptnetz	Hauptnetz	Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	3.394	
	Schwerverkehrsanteil	1%	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich IV	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Getrennter Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	Getrennter Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr
	Breite der Radinfrastruktur	2,00 m	2,00 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	nicht erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	notwendig	
	Empfehlungen zur Führungsform	Getrennter Geh- und Radweg (in Fahrtrichtung Norden) Getrennter Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr (in Fahrtrichtung Süden zwischen Lange Straße und Horstmarer Straße)	
	Argumentation nach ERA	<p>In Belastungsbereich IV ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr zu schaffen. Die ERA 2010 empfiehlt, gemeinsame Geh- und Radwege nicht entlang von Hauptachsen des Radverkehrs zu verwirklichen.</p> <p>Die bestehenden Breiten des getrennten Geh- und Radweges im Zweirichtungsverkehr reichen dafür nicht aus. Deswegen sollte die Führung auf eine Führung im Einrichtungsverkehr reduziert werden. Dann sind die Breiten ausreichend.</p> <p>Zwischen der Langen Straße und der Horstmarer Straße besteht jedoch eine zentrale Route des Alltagsnetzes. Die Querung der Kurt-Schumacher-Straße ist auf Höhe der Langen Straße nicht möglich, sodass der getrennte Geh- und Radweg für Radfahrer hier in die Gegenrichtung weiterhin freigegeben werden sollte. Die bestehenden Breiten reichen hierfür aktuell jedoch nicht aus.</p>	
	Maßnahmenbeschreibung	Rücknahme des freigegebenen Radweges in die Gegenrichtung in Fahrtrichtung Norden	
	Weitere Maßnahmen		

Kurt-Schumacher-Straße (L 684) zwischen Horstmarer Straße und Bebelstraße				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 164 Meter Baulastträger: LÜN
		Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		3.394	
	Schwerverkehrsanteil		1%	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		50 km/h	
	Belastungsbereich		Belastungsbereich IV	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Getrennter Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	Getrennter Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr
	Breite der Radinfrastruktur		2,00 m	2,00 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		erfüllt	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		nicht erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		notwendig	
	Empfehlungen zur Führungsform		Getrennter Geh- und Radweg (in beide Fahrtrichtungen)	
	Argumentation nach ERA		<p>In Belastungsbereich IV ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr zu schaffen. Die ERA 2010 empfiehlt, gemeinsame Geh- und Radwege nicht entlang von Hauptachsen des Radverkehrs zu verwirklichen.</p> <p>Die bestehenden Breiten des getrennten Geh- und Radweges im Zweirichtungsverkehr reichen dafür nicht aus. Deswegen sollte die Führung auf eine Führung im Einrichtungsverkehr reduziert werden. Dann sind die Breiten ausreichend.</p>	
	Maßnahmenbeschreibung		Rücknahme des freigegebenen Radweges in die Gegenrichtung	
	Weitere Maßnahmen			

Gahmener Straße (L 684) zwischen Bebelstraße und Gahmener Kamp (Süd)				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 931 Meter Baulastträger: NRW
		Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	963		
	Schwerverkehrsanteil	3%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	70 km/h		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich IV		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr	Mischverkehr	
	Breite der Radinfrastruktur	m	m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	keine Breitenanforderungen		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	keine Breitenanforderungen		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	notwendig		
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr		
	Argumentation nach ERA	In Belastungsbereich IV ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr notwendig. Außerorts können gemeinsame Geh- und Radwege im Zweirichtungsverkehr sinnvoll sein, da mit einem geringen Fußverkehrsaufkommen zu rechnen ist.		
	Maßnahmenbeschreibung	Bau eines neuen einseitigen Gemeinsamen Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr (Breite 2,50m)		
	Weitere Maßnahmen	Ggf. Bau einer Querungshilfe am südlichen Abschnittsende		

Gahmener Straße (L 684) zwischen Gahmener Kamp (Süd) und Im Sauerfeld			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 539 Meter
	Hauptnetz	Hauptnetz	Baulastträger: NRW
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	963	
	Schwerverkehrsanteil	3%	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	70 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich IV	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gemeinsamer Geh- und Radweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg
	Breite der Radinfrastruktur	2,50 m	3,00 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	notwendig	
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Argumentation nach ERA	In Belastungsbereich IV ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr notwendig.	
	Maßnahmenbeschreibung	Keine Maßnahme notwendig	
	Weitere Maßnahmen		

Gahmener Straße (L 684) zwischen Im Sauerfeld und Bahnstraße			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 169 Meter
	Hauptnetz	Hauptnetz	Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	963	
	Schwerverkehrsanteil	3%	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich III	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gemeinsamer Geh- und Radweg	Getrennter Geh- und Radweg
	Breite der Radinfrastruktur	2,00 m	2,60 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	abschnittsweise erfüllt	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	abschnittsweise erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	empfohlen	
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Argumentation nach ERA	In Belastungsbereich III ist eine Trennung zwischen dem Radverkehr und dem Kfz-Verkehr sinngemäß. Stellenweise sollte eine Verbreiterung der gemeinsamen Geh- und Radwege geprüft werden.	
	Maßnahmenbeschreibung	Keine Maßnahme notwendig	
	Weitere Maßnahmen		

Gahmener Straße (L 684) zwischen Bahnstraße und Süggelbach			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 28 Meter
	Hauptnetz	Hauptnetz	Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	963	
	Schwerverkehrsanteil	3%	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich III	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gemeinsamer Geh- und Radweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg
	Breite der Radinfrastruktur	3,00 m	2,50 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	empfohlen	
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Argumentation nach ERA	In Belastungsbereich III ist eine Trennung zwischen dem Radverkehr und dem Kfz-Verkehr sinngemäß.	
	Maßnahmenbeschreibung	Keine Maßnahme notwendig	
	Weitere Maßnahmen		

Gahmener Straße (L 684) zwischen Süggelbach und Kümperheide				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 898 Meter Baulastträger: LÜN
		Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	963		
	Schwerverkehrsanteil	3%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich III		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gemeinsamer Geh- und Radweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur	3,00 m	2,50 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	empfohlen		
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg		
	Argumentation nach ERA	In Belastungsbereich III ist eine Trennung zwischen dem Radverkehr und dem Kfz-Verkehr sinngebend.		
	Maßnahmenbeschreibung	Keine Maßnahme notwendig		
	Weitere Maßnahmen			

Gahmener Straße (L 684) zwischen Kümperheide und Gemarkungsgrenze				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 613 Meter Baulastträger: LÜN
		Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	963		
	Schwerverkehrsanteil	3%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich II		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gemeinsamer Geh- und Radweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur	3,00 m	2,50 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	nicht notwendig (Angebot empfohlen)		
	Empfehlungen zur Führungsform	Schutzstreifen (bei Gefälle) Gemeinsamer Geh- und Radweg (bei Steigung)		
	Argumentation nach ERA	In Belastungsbereich II können Schutzstreifen eine sinnvolle Führungsform sein. Auch Mischverkehr mit einer weiteren Angebotsform können zweckmäßig sein. Mischverkehr ist aufgrund der hohen Belastungen nicht möglich. Bei Radverkehrsführungen mit Steigung/Gefälle, empfiehlt die ERA 2010 eine gemeinsame Führung mit dem Kfz-Verkehr bei Gefälle und eine getrennte Führung mit dem Kfz-Verkehr bei Steigung. Insbesondere die unterschiedlichen Geschwindigkeiten zwischen dem Fuß- und Radverkehr bei Gefälle sind hier ein wichtiger, zu reduzierender Konfliktpunkt.		
	Maßnahmenbeschreibung	Markieren von einseitigen Schutzstreifen einseitige Rücknahme der Benutzungspflicht		
	Weitere Maßnahmen			

Hammer Straße (L 736) zwischen Im Westfeld und An der Fähre				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 488 Meter Baulastträger: LÜN
			Hauptnetz	
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		701	
	Schwerverkehrsanteil		6%	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		70 km/h	
	Belastungsbereich		Belastungsbereich IV	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Radfahrstreifen	Radfahrstreifen
	Breite der Radinfrastruktur		2,20 m	2,20 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		erfüllt	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		notwendig	
	Empfehlungen zur Führungsform		Radfahrstreifen (in beide Fahrrichtungen)	
	Argumentation nach ERA		In Belastungsbereich IV ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr notwendig. Die bestehenden Breiten entsprechen den Anforderungen der ERA 2010.	
	Maßnahmenbeschreibung		keine Maßnahme notwendig	
	Weitere Maßnahmen		Bau einer Querungshilfe auf Höhe An der Fähre	

Hammer Straße (L 736) zwischen An der Fähre und Weg zur Kreuzstraße				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 200 Meter Baulastträger: LÜN
		Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	701		
	Schwerverkehrsanteil	6%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	70 km/h		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich IV		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Radfahrstreifen	Radfahrstreifen	
	Breite der Radinfrastruktur	2,20 m	2,20 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	notwendig		
	Empfehlungen zur Führungsform	Radfahrstreifen (in beide Fahrtrichtungen)		
	Argumentation nach ERA	In Belastungsbereich IV ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr notwendig. Die bestehenden Breiten entsprechen den Anforderungen der ERA 2010.		
	Maßnahmenbeschreibung	keine Maßnahme notwendig		
	Weitere Maßnahmen	Bau einer Querungshilfe auf Höhe Im Westfeld		

Cappenberger Straße (L 810) zwischen Kurt-Schumacher-Straße und Döttelbeckstraße					
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 215 Meter Baulastträger: LÜN	
		Hauptnetz	Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		1.180		
	Schwerverkehrsanteil		4,6%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich III		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Radfahrstreifen	Radfahrstreifen	
	Breite der Radinfrastruktur		1,85 m	1,85 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		Empfohlen, zu prüfen		
	Empfehlungen zur Führungsform		Radfahrstreifen (in beide Fahrrichtungen)		
	Argumentation nach ERA		In Belastungsbereich II können Schutzstreifen eine sinnvolle Führungsform sein. Auch Mischverkehr mit einer weiteren Angebotsform können zweckmäßig sein. Die bestehenden Radfahrstreifen entsprechen jedoch den Anforderungen und sollten deswegen bestehen bleiben.		
	Maßnahmenbeschreibung		keine Maßnahme notwendig		
	Weitere Maßnahmen		Rückbau der Rinnensteine		

Cappenberger Straße (L 810) zwischen Döttelbeckstraße und Schützenstraße					
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 370 Meter Baulastträger: LÜN	
		Hauptnetz			
Bestand Kfz- Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		1.180		
	Schwerverkehrsanteil		4,6%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich III		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Getrennter Geh- und Radweg	anderer Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur		1,20 m	1,00 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		nicht erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		nicht erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		Empfohlen, zu prüfen		
	Empfehlungen zur Führungsform		Mischverkehr mit einem zusätzlichen anderen Radweg; Gehweg „Radfahrer frei“		
	Argumentation nach ERA		<p>Eine Trennung zwischen Radverkehr und Kraftfahrzeugverkehr ist in Belastungsbereich III empfohlen. Schutzstreifen können bei einer übersichtlichen Linienführung sinnvoll sein.</p> <p>Schutzstreifen sind aufgrund der Breiten nicht möglich. Mischverkehr ist aufgrund der Verkehrsbelastungen nicht möglich.</p> <p>Der heute teilweise getrennte Geh- und Radweg sollte aufgehoben und ein anderer Radweg als Angebotsform bestehen bleiben; zusätzlich wird der Gehweg mit „Radfahrer frei“ beschildert.</p>		
	Maßnahmenbeschreibung		Rücknahme der Benutzungspflicht; Beschilderung des Gehweges mit „Radfahrer frei“		
	Weitere Maßnahmen		die Haltepflicht für Radfahrer auf dem anderen Radweg sollte an LSA durch Haltelinien verdeutlicht werden		

Cappenberger Straße (L 810) zwischen Schützenstraße und Schulstraße			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 317 Meter
	Hauptnetz		Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	1.180	
	Schwerverkehrsanteil	4,6%	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich III	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Getrennter Geh- und Radweg	anderer Radweg
	Breite der Radinfrastruktur	1,20 m	1,10 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	nicht erfüllt	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	nicht erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	Empfohlen, zu prüfen	
	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr mit einem zusätzlichen anderen Radweg; Gehweg „Radfahrer frei“	
	Argumentation nach ERA	<p>Eine Trennung zwischen Radverkehr und Kraftfahrzeugverkehr ist in Belastungsbereich III empfohlen. Schutzstreifen können bei einer übersichtlichen Linienführung sinnvoll sein.</p> <p>Schutzstreifen sind aufgrund der Breiten nicht möglich. Mischverkehr ist aufgrund der Verkehrsbelastungen nicht möglich.</p> <p>Der heute teilweise getrennte Geh- und Radweg sollte aufgehoben und ein anderer Radweg als Angebotsform bestehen bleiben; zusätzlich wird der Gehweg mit „Radfahrer frei“ beschildert.</p>	
	Maßnahmenbeschreibung	Rücknahme der Benutzungspflicht; Beschilderung des Gehweges mit „Radfahrer frei“	
	Weitere Maßnahmen	die Haltepflicht für Radfahrer auf dem anderen Radweg sollte an LSA durch Haltelinien verdeutlicht werden	

Cappenberger Straße (L 810) zwischen Schulstraße und Heidestraße			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 178 Meter
	Hauptnetz		Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	1.180	
	Schwerverkehrsanteil	4,6%	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich III	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	anderer Radweg	anderer Radweg
	Breite der Radinfrastruktur	1,20 m	1,10 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	keine Breitenanforderungen	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	keine Breitenanforderungen	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	Empfohlen, zu prüfen	
	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr mit einem zusätzlichen anderen Radweg; Gehweg „Radfahrer frei“	
	Argumentation nach ERA	<p>Eine Trennung zwischen Radverkehr und Kraftfahrzeugverkehr ist in Belastungsbereich III empfohlen. Schutzstreifen können bei einer übersichtlichen Linienführung sinnvoll sein.</p> <p>Schutzstreifen sind aufgrund der Breiten nicht möglich. Mischverkehr ist aufgrund der Verkehrsbelastungen nicht möglich.</p> <p>Der heute teilweise getrennte Geh- und Radweg sollte aufgehoben und ein anderer Radweg als Angebotsform bestehen bleiben; zusätzlich wird der Gehweg mit „Radfahrer frei“ beschildert.</p>	
	Maßnahmenbeschreibung	Beschilderung des Gehweges mit „Radfahrer frei“	
	Weitere Maßnahmen	die Haltepflicht für Radfahrer auf dem anderen Radweg sollte an LSA durch Haltelinien verdeutlicht werden	

Cappenberger Straße (L 810) zwischen Heidestraße und Laakstraße/Wehrenboldstraße				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 96 Meter Baulastträger: LÜN
		Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	1.180		
	Schwerverkehrsanteil	4,6%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich III		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Getrennter Geh- und Radweg	anderer Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur	1,20 m	1,10 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	nicht erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	nicht erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	Empfohlen, zu prüfen		
	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr mit einem zusätzlichen anderen Radweg; Gehweg „Radfahrer frei“		
	Argumentation nach ERA	<p>Eine Trennung zwischen Radverkehr und Kraftfahrzeugverkehr ist in Belastungsbereich III empfohlen. Schutzstreifen können bei einer übersichtlichen Linienführung sinnvoll sein.</p> <p>Schutzstreifen sind aufgrund der Breiten nicht möglich. Mischverkehr ist aufgrund der Verkehrsbelastungen nicht möglich.</p> <p>Der heute teilweise getrennte Geh- und Radweg sollte aufgehoben und ein anderer Radweg als Angebotsform bestehen bleiben; zusätzlich wird der Gehweg mit „Radfahrer frei“ beschildert.</p>		
	Maßnahmenbeschreibung	Rücknahme der Benutzungspflicht; Beschilderung des Gehweges mit „Radfahrer frei“		
	Weitere Maßnahmen	<p>der Radverkehr ist vom anderen Radweg vor dem Kreisverkehr auf die Fahrbahn zu führen, um eine einheitliche Führung zu ermöglichen</p> <p>die Haltepflicht für Radfahrer auf dem anderen Radweg sollte an LSA durch Haltelinien verdeutlicht werden</p>		

Cappenberger Straße (L 810) zwischen Laakstraße/Wehrenboldstraße und Von-Ketteler-Straße			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 180 Meter
	Hauptnetz		Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	629	
	Schwerverkehrsanteil	2%	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich II	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	anderer Radweg	anderer Radweg
	Breite der Radinfrastruktur	1,20 m	1,20 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	keine Breitenanforderungen	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	keine Breitenanforderungen	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	nicht notwendig (Angebot empfohlen)	
	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr mit einem zusätzlichen anderen Radweg	
	Argumentation nach ERA	<p>In Belastungsbereich II können Schutzstreifen eine sinnvolle Führungsform sein. Auch Mischverkehr mit einer weiteren Angebotsform können zweckmäßig sein.</p> <p>Schutzstreifen sind aufgrund der Breiten nicht möglich.</p> <p>Mischverkehr ist umzusetzen. Die Straßenbreite beträgt weniger als 6,00 m. Bei einer Fahrbahnbreite kleiner als 6,00 m sind Verkehrsstärken bis zu 700 Kfz/h unproblematisch.</p> <p>Der heute teilweise getrennte Geh- und Radweg sollte aufgehoben und ein anderer Radweg als Angebotsform bestehen bleiben.</p>	
	Maßnahmenbeschreibung	keine Maßnahme notwendig	
	Weitere Maßnahmen	die Haltepflicht für Radfahrer auf dem anderen Radweg sollte an LSA durch Haltelinien verdeutlicht werden	

Cappenberger Straße (L 810) zwischen Von-Ketteler-Straße und Kommunalfriedhof					
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 569 Meter Baulastträger: LÜN	
		Hauptnetz			
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		629		
	Schwerverkehrsanteil		2%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich II		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Gemeinsamer Geh- und Radweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur		2,80 m	2,50 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		nicht notwendig (Angebot empfohlen)		
	Empfehlungen zur Führungsform		Mischverkehr mit einem zusätzlichen Freigabe der Gehwege für den Radverkehr		
	Argumentation nach ERA		<p>In Belastungsbereich II können Schutzstreifen eine sinnvolle Führungsform sein. Auch Mischverkehr mit einer weiteren Angebotsform können zweckmäßig sein.</p> <p>Schutzstreifen sind aufgrund der Breiten nicht möglich.</p> <p>Mischverkehr ist umzusetzen. Die Straßenbreite beträgt weniger als 6,00 m. Bei einer Fahrbahnbreite kleiner als 6,00 m sind Verkehrsstärken bis zu 700 Kfz/h unproblematisch.</p> <p>Der heute teilweise gemeinsame Geh- und Radweg sollte aufgehoben und der Gehweg für den Radverkehr freigegeben werden. Die Breiten sind dafür ausreichend.</p>		
	Maßnahmenbeschreibung		Rücknahme der Benutzungspflicht		
	Weitere Maßnahmen				

Cappenberger Straße (L 810) zwischen Kommunalfriedhof und Am Vogelsberg					
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 257 Meter Baulastträger: LÜN	
		Hauptnetz			
Bestand Kfz- Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		629		
	Schwerverkehrsanteil		2%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich II		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Gemeinsamer Geh- und Radweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur		2,50 m	2,50 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		teilweise erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		nicht notwendig (Angebot empfohlen)		
	Empfehlungen zur Führungsform		Mischverkehr mit einem zusätzlichen Freigabe der Gehwege für den Radverkehr		
	Argumentation nach ERA		<p>In Belastungsbereich II können Schutzstreifen eine sinnvolle Führungsform sein. Auch Mischverkehr mit einer weiteren Angebotsform können zweckmäßig sein.</p> <p>Schutzstreifen sind aufgrund der Breiten nicht möglich.</p> <p>Mischverkehr ist umzusetzen. Die Straßenbreite beträgt weniger als 6,00 m. Bei einer Fahrbahnbreite kleiner als 6,00 m sind Verkehrsstärken bis zu 700 Kfz/h unproblematisch.</p> <p>Der heute teilweise gemeinsame Geh- und Radweg sollte aufgehoben und der Gehweg für den Radverkehr freigegeben werden. Die Breiten sind dafür ausreichend.</p>		
	Maßnahmenbeschreibung		Rücknahme der Benutzungspflicht		
	Weitere Maßnahmen				

Cappenberger Straße (L 810) zwischen Am Vogelsberg und Gemarkungsgrenze					
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 753 Meter Baulastträger: UNN	
		Hauptnetz	Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		629		
	Schwerverkehrsanteil		2%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		70 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich IV		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	keine Führung auf der anderen Straßenseite	
	Breite der Radinfrastruktur		2,50 m	m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010				
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		notwendig		
	Empfehlungen zur Führungsform		Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr (auf der östlichen Straßenseite)		
	Argumentation nach ERA		In Belastungsbereich IV ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr notwendig. Die bestehenden Breiten entsprechen den Anforderungen der ERA 2010. Bei Belastungen von mehr als 500 Fahrzeugen pro Stunde und einer Geschwindigkeit von mehr als 50 km/h ist eine Querungshilfe empfohlen.		
	Maßnahmenbeschreibung		Teilweise Belagserneuerungen		
	Weitere Maßnahmen		Bau einer Querungshilfe zum Wechsel zwischen einseitigem und zweiseitigem Richtungsradweg		

8.7.3 Maßnahmen an Kreisstraßen¹⁰⁶

Die auf einer Analyse mittels Befahrung sowie weiteren Bewertungen (z.B. Netzzusammenhang) vorgenommenen Empfehlungen zur weiteren Entwicklung des Alltagsnetzes in Lünen werden in einem gleichen Raster je Abschnitt eines Straßenzuges dargestellt.

Im Folgenden werden die Kreisstraßen betrachtet. Die entwickelten Maßnahmen wurden auf Grundlage bestehender Regelwerke (StVO; ERA 2010 etc.) entwickelt.



Insgesamt umfassen die hier beschriebenen Abschnitte in etwa 23 km.

¹⁰⁶ Bei der Entwurfsplanung und Ausführungsplanung ist prinzipiell zu ermitteln, ob anstelle von gemeinsamen Geh- und Radwege auch getrennte Geh- und Radwege in Frage kommen (Grundstückszugehörigkeit; Fußverkehrsaufkommen, Radverkehrsaufkommen, etc.). Eine Trennung ist zu bevorzugen.

Konrad-Adenauer-Straße (K 1)
zwischen Dortmunder Straße und Graf-Haeseler-Straße

Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 307 Meter Baulastträger: LÜN
		Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	2.079		
	Schwerverkehrsanteil	#VALUE!		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich IV		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mehrzweckstreifen	Getrennter Geh- und Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur	m	1,60 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	nicht erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	notwendig		
	Empfehlungen zur Führungsform	Radfahrstreifen Getrennter Geh- und Radweg (in Fahrtrichtung Norden zwischen Viktoriastraße und Bushaltestelle "Robert Koch Straße")		
	Argumentation nach ERA	<p>Eine Trennung zwischen Radverkehr und Kraftfahrzeugverkehr ist in Belastungsbereich IV notwendig.</p> <p>Die Gehwegbreiten in Fahrtrichtung Süden reichen für eine gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr auf dem Bordstein nicht aus. Der getrennte Geh- und Radweg in Fahrtrichtung Norden entspricht den Mindestanforderungen der ERA 2010.</p> <p>Bestehende Mehrzweckstreifen können in Radfahrstreifen umgewandelt werden. Im Südlichen Bereich müssten die Fahrbahnen verschmalert werden, da die heutigen Mehrzweckstreifen zu schmal für einen Radfahrstreifen (1,85 m inkl. Markierungen) sind.</p>		
	Maßnahmenbeschreibung	<p>Neu-Markierung der Radfahrstreifen</p> <p>Versehen der Radfahrstreifen mit Radfahrerpiktogrammen</p> <p>Beschilderung des Radfahrstreifens als "Radweg"</p> <p>Aufstellen eines absoluten Halteverbotes in beide Fahrtrichtungen</p>		
	Weitere Maßnahmen			

Konrad-Adenauer-Straße (K 1) zwischen Graf-Haeseler-Straße und Moltkestraße			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 81 Meter
	Hauptnetz		Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	2.079	
	Schwerverkehrsanteil	#VALUE!	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich IV	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Getrennter Geh- und Radweg	Getrennter Geh- und Radweg
	Breite der Radinfrastruktur	1,40 m	1,40 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	nicht erfüllt	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	nicht erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	notwendig	
	Empfehlungen zur Führungsform	Radfahrstreifen	
	Argumentation nach ERA	<p>Eine Trennung zwischen Radverkehr und Kraftfahrzeugverkehr ist in Belastungsbereich IV notwendig.</p> <p>Die Gehwegbreiten in Fahrtrichtung Süden reichen für eine gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr auf dem Bordstein nicht aus.</p> <p>Bestehende Mehrzweckstreifen können in Radfahrstreifen umgewandelt werden. Diese entsprechen schon heute den geforderten Breiten.</p>	
	Maßnahmenbeschreibung	<p>Versehen der Radfahrstreifen mit Radfahrerpiktogrammen</p> <p>Beschilderung des Radfahrstreifens als "Radweg"</p> <p>Aufstellen eines absoluten Halteverbotes in beide Fahrtrichtungen</p>	
	Weitere Maßnahmen		

Konrad-Adenauer-Straße (G) zwischen Moltkestraße und Marie-Juchacz-Straße				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 282 Meter Baulastträger: LÜN
		Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	2.058		
	Schwerverkehrsanteil	#VALUE!		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich IV		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gemeinsamer Geh- und Radweg	Gehweg "Radfahrer frei"	
	Breite der Radinfrastruktur	2,00 m	1,60 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	nicht erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	nicht erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	notwendig		
	Empfehlungen zur Führungsform	Radfahrstreifen		
	Argumentation nach ERA	<p>Eine Trennung zwischen Radverkehr und Kraftfahrzeugverkehr ist in Belastungsbereich IV notwendig.</p> <p>Die Gehwegbreiten in Fahrtrichtung Süden reichen für eine gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr auf dem Bordstein nicht aus.</p> <p>Bestehende Mehrzweckstreifen können in Radfahrstreifen umgewandelt werden. Diese entsprechen schon heute den geforderten Breiten.</p>		
	Maßnahmenbeschreibung	<p>Versehen der Radfahrstreifen mit Radfahrerpiktogrammen</p> <p>Beschilderung des Radfahrstreifens als "Radweg"</p> <p>Aufstellen eines absoluten Halteverbotes in beide Fahrtrichtungen</p>		
	Weitere Maßnahmen			

Konrad-Adenauer-Straße (G) zwischen Marie-Juchacz-Straße und Lippebrücke (Süd)			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 29 Meter
	Hauptnetz	Nebennetz	Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	2.224	
	Schwerverkehrsanteil	#VALUE!	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich IV	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gemeinsamer Geh- und Radweg	Gehweg "Radfahrer frei"
	Breite der Radinfrastruktur	2,00 m	1,60 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	nicht erfüllt	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	nicht erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	notwendig	
	Empfehlungen zur Führungsform	Radfahrstreifen	
	Argumentation nach ERA	<p>Eine Trennung zwischen Radverkehr und Kraftfahrzeugverkehr ist in Belastungsbereich IV notwendig.</p> <p>Die Gehwegbreiten in Fahrtrichtung Süden reichen für eine gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr auf dem Bordstein nicht aus.</p> <p>Bestehende Mehrzweckstreifen können in Radfahrstreifen umgewandelt werden. Diese entsprechen schon heute den geforderten Breiten.</p>	
	Maßnahmenbeschreibung	<p>Versehen der Radfahrstreifen mit Radfahrerpiktogrammen</p> <p>Beschilderung des Radfahrstreifens als "Radweg"</p> <p>Aufstellen eines absoluten Halteverbotes in beide Fahrtrichtungen</p>	
	Weitere Maßnahmen		

Konrad-Adenauer-Straße (G)
zwischen Lippebrücke (Süd) und Lippebrücke (Nord)

Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 150 Meter Baulastträger: LÜN
		Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	2.224		
	Schwerverkehrsanteil	#VALUE!		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich IV		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gehweg "Radfahrer frei"	Getrennter Geh- und Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur	3,00 m	1,85 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	teilw		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	notwendig		
	Empfehlungen zur Führungsform	Radfahrstreifen		
	Argumentation nach ERA	<p>Eine Trennung zwischen Radverkehr und Kraftfahrzeugverkehr ist in Belastungsbereich IV notwendig.</p> <p>Die Gehwegbreiten in Fahrtrichtung Süden reichen für eine gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr auf dem Bordstein nicht aus.</p> <p>Bestehende Mehrzweckstreifen können in Radfahrstreifen umgewandelt werden. Diese entsprechen schon heute den geforderten Breiten.</p>		
	Maßnahmenbeschreibung	<p>Versehen der Radfahrstreifen mit Radfahrerpiktogrammen</p> <p>Beschilderung des Radfahrstreifens als "Radweg"</p> <p>Aufstellen eines absoluten Halteverbotes in beide Fahrtrichtungen</p>		
	Weitere Maßnahmen			

Konrad-Adenauer-Straße (G) zwischen Lippebrücke (Nord) und Lippebad			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 269 Meter
	Hauptnetz		Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	2.224	
	Schwerverkehrsanteil	#VALUE!	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich IV	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Getrennter Geh- und Radweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg
	Breite der Radinfrastruktur	1,00 m	2,00 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	abschnittsweise erfüllt	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	nicht erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	notwendig	
	Empfehlungen zur Führungsform	Radfahrstreifen	
	Argumentation nach ERA	<p>Eine Trennung zwischen Radverkehr und Kraftfahrzeugverkehr ist in Belastungsbereich IV notwendig.</p> <p>Die Gehwegbreiten in Fahrtrichtung Süden reichen für eine gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr auf dem Bordstein nicht aus.</p> <p>Bestehende Mehrzweckstreifen können in Radfahrstreifen umgewandelt werden. Diese entsprechen schon heute den geforderten Breiten.</p> <p>Die Mehrzweckstreifen werden jedoch zum Parken genutzt. Nach Einschätzung der Verwaltung handelt es sich hierbei um Gäste der Innenstadt, die das kostenfreie Parken nutzen.</p>	
	Maßnahmenbeschreibung	<p>Versehen der Radfahrstreifen mit Radfahrerpiktogrammen</p> <p>Beschilderung des Radfahrstreifens als "Radweg"</p> <p>Aufstellen eines absoluten Halteverbotes in beide Fahrtrichtungen</p>	
	Weitere Maßnahmen	an der Einfahrt zum Stadtbahn ist eine detaillierte Planung zur Führung des Radverkehrs notwendig	

Konrad-Adenauer-Straße (G) zwischen Lippebad und Altstadtstraße			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 252 Meter
	Hauptnetz		Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	2.597	
	Schwerverkehrsanteil	#VALUE!	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich IV	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Getrennter Geh- und Radweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg
	Breite der Radinfrastruktur	1,00 m	2,00 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	teilw	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	nicht erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	notwendig	
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Richtungen) Mischverkehr (im Bereich der Marienstraße)	
	Argumentation nach ERA	<p>Eine Trennung zwischen Radverkehr und Kraftfahrzeugverkehr ist in Belastungsbereich IV notwendig.</p> <p>Die bestehenden Gehwegbreiten machen eine getrennte Führung von Fuß- und Radverkehr schwierig, obwohl dies die bevorzugte Führungsform wäre.</p> <p>Radfahrstreifen sind nicht fortzusetzen, ohne dass Fahrstreifen wegfallen würden.</p> <p>Der gemeinsame Geh- und Radweg ist zu verbreitern.</p> <p>Im Bereich der Marienstraße wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt. Die Führung zurück auf die Konrad-Adenauer-Straße sollte auf lange Sicht verbreitert werden.</p>	
	Maßnahmenbeschreibung	Ausweisung eines gemeinsamen Geh- und Radweges, Verbreiterung auf 2,50 m auf lange Sicht: Umpflastern des Gehweges	
	Weitere Maßnahmen		

Konrad-Adenauer-Straße (G) zwischen Altstadtstraße und Borker Straße			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 139 Meter
	Hauptnetz		Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	2.597	
	Schwerverkehrsanteil	#VALUE!	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich IV	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gehweg "Radfahrer frei"	Gehweg "Radfahrer frei"
	Breite der Radinfrastruktur	2,00 m	2,00 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	keine Breitenanforderungen	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	nicht erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	notwendig	
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Richtungen) Mischverkehr (im Bereich der Marienstraße)	
	Argumentation nach ERA	<p>Eine Trennung zwischen Radverkehr und Kraftfahrzeugverkehr ist in Belastungsbereich IV notwendig.</p> <p>Die bestehenden Gehwegbreiten machen eine getrennte Führung von Fuß- und Radverkehr schwierig, obwohl dies die bevorzugte Führungsform wäre.</p> <p>Radfahrstreifen sind nicht fortzusetzen, ohne dass Fahrstreifen wegfallen würden.</p> <p>Der gemeinsame Geh- und Radweg ist zu verbreitern.</p> <p>Im Bereich der Marienstraße wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt. Die Führung zurück auf die Konrad-Adenauer-Straße sollte auf lange Sicht verbreitert werden.</p>	
	Maßnahmenbeschreibung	Ausweisung eines gemeinsamen Geh- und Radweges, Verbreiterung auf 2,50 m auf lange Sicht: Umpflastern des Gehweges	
	Weitere Maßnahmen		

Moltkestraße (K 1)
zwischen Konrad-Adenauer-Straße und Rührenbecke

Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 1.223 Meter Baulastträger: LÜN
		Hauptnetz	Hauptnetz	
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	862		
	Schwerverkehrsanteil	#VALUE!		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich II		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gemeinsamer Geh- und Radweg	Radfahrstreifen	
	Breite der Radinfrastruktur	2,50 m	1,85 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	nicht notwendig (Angebot empfohlen)		
	Empfehlungen zur Führungsform	Getrennter Geh- und Radweg (in Fahrtrichtung Brambauer) Gemeinsamer Geh- und Radweg (in Fahrtrichtung Innenstadt)		
	Argumentation nach ERA	In Belastungsbereich II können Schutzstreifen eine sinnvolle Führungsform sein. Auch Mischverkehr mit einer weiteren Angebotsform können zweckmäßig sein. Schutzstreifen sind aufgrund der Breiten nicht möglich. Auch Mischverkehr ist bei den vorliegenden Belastungszahlen als problematisch einzuschätzen. Aufgrund der ungünstigen Fahrbahnquerschnitte kommen auch benutzungspflichtige Führungsformen in Betracht.		
	Maßnahmenbeschreibung	keine Maßnahmen notwendig		
	Weitere Maßnahmen			

Moltkestraße (K 1) zwischen Rührenbecke und Brunnenstraße			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 1.232 Meter
	Hauptnetz	Hauptnetz	Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	862	
	Schwerverkehrsanteil	#VALUE!	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich II	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gemeinsamer Geh- und Radweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg
	Breite der Radinfrastruktur	2,50 m	2,50 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	nicht notwendig (Angebot empfohlen)	
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Richtungen)	
	Argumentation nach ERA	<p>In Belastungsbereich II können Schutzstreifen eine sinnvolle Führungsform sein. Auch Mischverkehr mit einer weiteren Angebotsform können zweckmäßig sein.</p> <p>Schutzstreifen sind aufgrund der Breiten nicht möglich. Auch Mischverkehr ist bei den vorliegenden Belastungszahlen als problematisch einzuschätzen.</p> <p>Aufgrund der ungünstigen Fahrbahnquerschnitte kommen auch benutzungspflichtige Führungsformen in Betracht.</p>	
	Maßnahmenbeschreibung	keine Maßnahmen notwendig	
	Weitere Maßnahmen		

Brunnenstraße (K 1)
zwischen Moltkestraße und Schloßallee

Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 231 Meter	
	Hauptnetz	Hauptnetz	Baulastträger: LÜN	
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	862		
	Schwerverkehrsanteil	#VALUE!		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich II		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	
	Breite der Radinfrastruktur	2,50 m		2,50 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	nicht notwendig (Angebot empfohlen)		
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr auf beiden Straßenseiten		
	Argumentation nach ERA	<p>In Belastungsbereich II können Schutzstreifen eine sinnvolle Führungsform sein. Auch Mischverkehr mit einer weiteren Angebotsform können zweckmäßig sein.</p> <p>Schutzstreifen sind aufgrund der Breiten nicht möglich. Auch Mischverkehr ist bei den vorliegenden Belastungszahlen als problematisch einzuschätzen.</p> <p>Aufgrund der weiteren Führung und dem Verlauf des Netzes sollten beide Straßenseiten Weg im Zweirichtungsverkehr freigegeben werden. Dieser entspricht den geforderten Maßen.</p>		
	Maßnahmenbeschreibung	Beschilderung des gemeinsamen Geh- und Radweges im Zweirichtungsverkehr und Ausschilderung des nördlichen Weges als Gehweg.		
	Weitere Maßnahmen	<p>Am Kreisverkehr mit einer zusätzlichen Beschilderung des Radfahrer auf die Regelung aufmerksam machen.</p> <p>Querungshilfen sollten an den Einfahrten zu Arbeitsstätten geschaffen werden</p>		

Brunnenstr. Lün.Str. (K 1) zwischen Schloßallee und Gemarkungsgrenze			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 859 Meter
	Hauptnetz	Hauptnetz	Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	862	
	Schwerverkehrsanteil	#VALUE!	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich II	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	keine Führung auf der anderen Straßenseite
	Breite der Radinfrastruktur	2,00 m	2,00 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	nicht erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	nicht notwendig (Angebot empfohlen)	
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr auf der südlichen Straßenseite	
	Argumentation nach ERA	<p>In Belastungsbereich II können Schutzstreifen eine sinnvolle Führungsform sein. Auch Mischverkehr mit einer weiteren Angebotsform können zweckmäßig sein.</p> <p>Schutzstreifen sind aufgrund der Breiten nicht möglich. Auch Mischverkehr ist bei den vorliegenden Belastungszahlen als problematisch einzuschätzen.</p> <p>Aufgrund der weiteren Führung sollte der südliche Weg im Zweirichtungsverkehr freigegeben werden. Dieser entspricht den geforderten Maßen.</p>	
	Maßnahmenbeschreibung	Verbreiterung des gemeinsamen Geh- und Radweges auf der südlichen Straßenseite	
	Weitere Maßnahmen	Querungshilfen sollten an den Einfahrten zu Arbeitsstätten geschaffen werden	

Elsa-Brändström-Str. (K 3) zwischen Brechtener Straße und Hausnummer 47				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 479 Meter Baulastträger: LÜN
		Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	-		
	Schwerverkehrsanteil	#DIV/0!		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich keine Zahlen vorhanden		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gemeinsamer Geh- und Radweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur	2,50 m	2,50 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	Bei der Befahrung wurde das Verkehrsaufkommen subjektiv als gering eingeschätzt. In Kombination mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine Trennung nicht notwendig.		
	Empfehlungen zur Führungsform	Schutzstreifen		
	Argumentation nach ERA	Aufgrund der geringen Geschwindigkeit wird Mischverkehr als unproblematisch betrachtet. Auch Schutzstreifen sind aufgrund der Breiten möglich.		
	Maßnahmenbeschreibung	Überprüfen der Belastungszahlen evtl. Rücknahme der Benutzungspflicht		
	Weitere Maßnahmen			

Elsa-Brandström Str (K 3)

zwischen Hausnummer 47 und Ende der Bebauung

Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 143 Meter
		Hauptnetz	Nebennetz	
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	-		
	Schwerverkehrsanteil	#DIV/0!		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich keine Zahlen vorhanden		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr	Mischverkehr	
	Breite der Radinfrastruktur	m	m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	keine Breitenanforderungen		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	keine Breitenanforderungen		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	Bei der Befahrung wurde das Verkehrsaufkommen subjektiv als gering eingeschätzt. In Kombination mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine Trennung nicht notwendig.		
	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr		
	Argumentation nach ERA	Aufgrund der geringen Geschwindigkeit wird Mischverkehr als unproblematisch betrachtet. Da es sich um einen Freizeitweg handelt, sollten Hinweisschilder für den Autoverkehr angebracht werden.		
	Maßnahmenbeschreibung	Überprüfen der Belastungszahlen Anbringen von Warnschildern für den motorisierten Verkehr Ggf. Markierung von Schutzstreifen		
	Weitere Maßnahmen			

Elsa-Brandström Str (K 3)				
zwischen Ende der Bebauung und Gemarkungsgrenze				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 806 Meter Baulastträger: LÜN
		Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		-	
	Schwerverkehrsanteil		#DIV/0!	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		30 km/h	
	Belastungsbereich		Belastungsbereich keine Zahlen vorhanden	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Mischverkehr	Mischverkehr
	Breite der Radinfrastruktur		m	m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		keine Breitenanforderungen	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		keine Breitenanforderungen	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		Bei der Befahrung wurde das Verkehrsaufkommen subjektiv als gering eingeschätzt. In Kombination mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine Trennung nicht notwendig.	
	Empfehlungen zur Führungsform		Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA		Aufgrund der geringen Geschwindigkeit wird Mischverkehr als unproblematisch betrachtet.	
	Maßnahmenbeschreibung		Überprüfen der Belastungszahlen Ggf. Markierung von Schutzstreifen	
	Weitere Maßnahmen			

Jägerstraße (K 14) zwischen Bebelstraße und Heinestraße			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 1.152 Meter
	Hauptnetz		Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	784	
	Schwerverkehrsanteil	#VALUE!	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich II	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	anderer Radweg	anderer Radweg
	Breite der Radinfrastruktur	1,20 m	1,20 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	keine Breitenanforderungen	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	nicht erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	nicht notwendig (Angebot empfohlen)	
	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA	<p>In Belastungsbereich II können Schutzstreifen eine sinnvolle Führungsform sein. Auch Mischverkehr mit einer weiteren Angebotsform können zweckmäßig sein.</p> <p>Schutzstreifen sind aufgrund der Breiten nicht möglich.</p> <p>Mischverkehr erscheint aufgrund der Fahrbahnbreiten und der Belastungen knapp problematisch. Deswegen sollte die Geschwindigkeit im Abschnitte reduziert werden. Dies steigert zudem die Aufenthaltsqualität.</p> <p>Der Umgang mit den anderen Radwegen ist in einer Verkehrsschau zu diskutieren.</p>	
	Maßnahmenbeschreibung	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 (Strecke)	
	Weitere Maßnahmen		

Jägerstraße (K 14) zwischen Heinestraße und Am Krähenort				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 689 Meter Baulastträger: UNN
		Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	784		
	Schwerverkehrsanteil	#VALUE!		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	70 km/h		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich IV		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gemeinsamer Geh- und Radweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur	2,50 m	2,00 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	teilw		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	notwendig		
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Richtungen)		
	Argumentation nach ERA	<p>Aufgrund der erhöhten Geschwindigkeiten im Außenbereich ist eine Trennung zwischen Rad- und Kfz-Verkehr zu empfehlen.</p> <p>Die bestehenden Gemeinsamen Geh- und Radwege entsprechen nur teilweise den geforderten Breiten. Hier sind auf lange Sicht Verbreiterungen vorzusehen.</p> <p>Bei geringeren Belastungszahlen oder Geschwindigkeiten sind auch Schutzstreifen mit einem weiteren Angebot (Gehweg "Radfahrer frei") möglich.</p>		
	Maßnahmenbeschreibung	Prüfen der Belastungszahlen		
	Weitere Maßnahmen	Sichere Führung des Radverkehrs auf die Fahrbahn umsetzen.		

Jägerstraße (K 14) zwischen Am Krähenort und Am Schottweg				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 82 Meter Baulastträger: UNN
		Hauptnetz	Nebennetz	
Bestand Kfz- Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		784	
	Schwerverkehrsanteil		#VALUE!	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		70 km/h	
	Belastungsbereich		Belastungsbereich IV	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Gemeinsamer Geh- und Radweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg
	Breite der Radinfrastruktur		2,50 m	2,00 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		erfüllt	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		teilw	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		notwendig	
	Empfehlungen zur Führungsform		Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Richtungen)	
	Argumentation nach ERA		<p>Aufgrund der erhöhten Geschwindigkeiten im Außenbereich ist eine Trennung zwischen Rad- und Kfz-Verkehr zu empfehlen.</p> <p>Die bestehenden Gemeinsamen Geh- und Radwege entsprechen nur teilweise den geforderten Breiten. Hier sind auf lange Sicht Verbreiterungen vorzusehen.</p> <p>Bei geringeren Belastungszahlen oder Geschwindigkeiten sind auch Schutzstreifen mit einem weiteren Angebot (Gehweg "Radfahrer frei") möglich.</p>	
	Maßnahmenbeschreibung		Prüfen der Belastungszahlen	
	Weitere Maßnahmen			

Jägerstraße (K 14)
zwischen Am Schottweg und Gemarkungsgrenze

Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 153 Meter	
	Hauptnetz		Baulastträger: UNN	
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	784		
	Schwerverkehrsanteil	#VALUE!		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	70 km/h		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich IV		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gemeinsamer Geh- und Radweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur	2,50 m	2,00 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	teilw		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	notwendig		
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Richtungen)		
	Argumentation nach ERA	<p>Aufgrund der erhöhten Geschwindigkeiten im Außenbereich ist eine Trennung zwischen Rad- und Kfz-Verkehr zu empfehlen.</p> <p>Die bestehenden Gemeinsamen Geh- und Radwege entsprechen nur teilweise den geforderten Breiten. Hier sind auf lange Sicht Verbreiterungen vorzusehen.</p> <p>Bei geringeren Belastungszahlen oder Geschwindigkeiten sind auch Schutzstreifen mit einem weiteren Angebot (Gehweg "Radfahrer frei") möglich.</p>		
	Maßnahmenbeschreibung	Prüfen der Belastungszahlen		
	Weitere Maßnahmen			

Preußenstraße (K 14) zwischen Kurler Straße und An der Kohlenbahn			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 296 Meter
	Hauptnetz	Nebennetz	Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	#VALUE!	
	Schwerverkehrsanteil	#VALUE!	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich keine Zahlen vorhanden	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gemeinsamer Geh- und Radweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg
	Breite der Radinfrastruktur	2,50 m	2,50 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	Bei der Befahrung wurde das Verkehrsaufkommen subjektiv als hoch eingeschätzt. In Kombination mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine Trennung sinnvoll.	
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Richtungen)	
	Argumentation nach ERA	Eine Trennung erscheint sinnvoll. Radfahrstreifen sind aufgrund der Breiten nicht möglich und auch getrennte Geh- und Radwege sind aufgrund der bestehenden Breiten nicht möglich. Die gemeinsamen Geh- und Radwege entsprechen den Breitenanforderungen, sollten jedoch umgepflastert werden, da sie aktuell wie getrennte Geh- und Radwege aussehen. Der gemeinsame Geh- und Radweg ist gerade auf Hauptverbindungen des Radverkehrs immer die zweite Wahl.	
	Maßnahmenbeschreibung	Prüfen der Belastungszahlen Umpflastern der Gehwege Im Bereich der Unterführung zum Bahnhof "Preußen" sollte durch Piktogramme und Pfeilmarkierungen auf kurzer Strecke eine klare Trennung von Fußgängern und Radfahrern geschaffen werden, da die Sichtverh	
	Weitere Maßnahmen		

Preußenstraße (K 14) zwischen An der Kohlenbahn und Niederadener Straße			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 950 Meter
	Hauptnetz		Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	#VALUE!	
	Schwerverkehrsanteil	#VALUE!	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich keine Zahlen vorhanden	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gemeinsamer Geh- und Radweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg
	Breite der Radinfrastruktur	2,50 m	2,50 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	Bei der Befahrung wurde das Verkehrsaufkommen subjektiv als hoch eingeschätzt. In Kombination mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine Trennung sinnvoll.	
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Richtungen)	
	Argumentation nach ERA	Eine Trennung erscheint sinnvoll. Radfahrstreifen sind aufgrund der Breiten nicht möglich und auch getrennte Geh- und Radwege sind aufgrund der bestehenden Breiten nicht möglich. Die gemeinsamen Geh- und Radwege entsprechen den Breitenanforderungen, sollten jedoch umgepflastert werden, da sie aktuell wie getrennte Geh- und Radwege aussehen. Der gemeinsame Geh- und Radweg ist gerade auf Hauptverbindungen des Radverkehrs immer die zweite Wahl.	
	Maßnahmenbeschreibung	Prüfen der Belastungszahlen Umpflastern der Gehwege	
	Weitere Maßnahmen		

Niederadener Straße (K 14) zwischen Preußenstraße und Lüserbach			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 421 Meter
	Hauptnetz		Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	#VALUE!	
	Schwerverkehrsanteil	#VALUE!	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich keine Zahlen vorhanden	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Getrennter Geh- und Radweg	Schutzstreifen
	Breite der Radinfrastruktur	1,30 m	1,50 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	teilw	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	nicht erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	Bei der Befahrung wurde das Verkehrsaufkommen subjektiv als hoch eingeschätzt. In Kombination mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine Trennung weiter zu prüfen.	
	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr und anderer Radweg Schutzstreifen (einseitig)	
	Argumentation nach ERA	Aufgrund der Geschwindigkeit von 30 km/h könnte eine Mischnutzung sinnvoll sein. Hier sind genauere Belastungszahlen zu erheben, um eine konkrete Einschätzung bezüglich der Probleme der Mischung zu bekommen. Schutzstreifen erscheinen auf der gesamten Länge nicht möglich. Der andere Radweg kann bei Bedarf unsicheren Verkehrsteilnehmern weiterhin angeboten werden.	
	Maßnahmenbeschreibung	Prüfen der Belastungszahlen	
	Weitere Maßnahmen		

Niederadener Straße (K 14)
zwischen Lüserbach und Kreisstraße

Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 204 Meter	
		Hauptnetz		Baulastträger: LÜN	
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		#VALUE!		
	Schwerverkehrsanteil		#VALUE!		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		30 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich keine Zahlen vorhanden		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Getrennter Geh- und Radweg	Getrennter Geh- und Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur		1,20 m	1,20 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		nicht erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		nicht erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		Bei der Befahrung wurde das Verkehrsaufkommen subjektiv als hoch eingeschätzt. In Kombination mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine Trennung weiter zu prüfen.		
	Empfehlungen zur Führungsform		Mischverkehr		
	Argumentation nach ERA		Aufgrund der Geschwindigkeit von 30 km/h könnte eine Mischnutzung sinnvoll sein. Hier sind genauere Belastungszahlen zu erheben, um eine konkrete Einschätzung bezüglich der Probleme der Mischung zu bekommen. Schutzstreifen erscheinen auf der gesamten Länge nicht möglich. Der andere Radweg kann bei Bedarf unsicheren Verkehrsteilnehmern weiterhin angeboten werden.		
	Maßnahmenbeschreibung		Prüfen der Belastungszahlen Aufheben der Benutzungspflicht		
	Weitere Maßnahmen				

Niederadener Straße (K 14) zwischen Kreisstraße und Im Dorf				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 757 Meter Baulastträger: LÜN
		Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		#VALUE!	
	Schwerverkehrsanteil		#VALUE!	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		30 km/h	
	Belastungsbereich		Belastungsbereich keine Zahlen vorhanden	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Mischverkehr	Mischverkehr
	Breite der Radinfrastruktur		7,00 m	7,00 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		keine Breitenanforderungen	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		keine Breitenanforderungen	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		Bei der Befahrung wurde das Verkehrsaufkommen subjektiv als hoch eingeschätzt. In Kombination mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine Trennung weiter zu prüfen.	
	Empfehlungen zur Führungsform		Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA		Aufgrund der Geschwindigkeit von 30 km/h könnte eine Mischnutzung sinnvoll sein. Hier sind genauere Belastungszahlen zu erheben, um eine konkrete Einschätzung bezüglich der Probleme der Mischung zu bekommen.	
	Maßnahmenbeschreibung		Prüfen der Belastungszahlen Aufheben der Benutzungspflicht	
	Weitere Maßnahmen			

Niederadener Straße (K 14) zwischen Im Dorf und Mühlenstraße				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 874 Meter Baulastträger: LÜN
		Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		#VALUE!	
	Schwerverkehrsanteil		#VALUE!	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		50 km/h	
	Belastungsbereich		Belastungsbereich keine Zahlen vorhanden	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Mischverkehr	Mischverkehr
	Breite der Radinfrastruktur		7,00 m	7,00 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		keine Breitenanforderungen	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		keine Breitenanforderungen	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		Bei der Befahrung wurde das Verkehrsaufkommen subjektiv als hoch eingeschätzt. In Kombination mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine Trennung weiter zu prüfen.	
	Empfehlungen zur Führungsform		Mischverkehr mit dem weiteren Angebot Gehweg "Radfahrer frei" im Zweirichtungsverkehr	
	Argumentation nach ERA		<p>Aufgrund des Belastungsbereiches kommen Schutzstreifen oder eine Mischnutzung mit einem weiteren Angebot in Frage.</p> <p>Schutzstreifen sind aufgrund der Fahrbahnbreiten nicht möglich. Mischverkehr erscheint aufgrund der Belastungszahlen zunächst als unproblematisch.</p> <p>Ein weiteres Angebot sollte jedoch geschaffen werden. Hier erscheint ein Gehweg "Radfahrer frei" im Zweirichtungsverkehr als sinnvoll.</p> <p>Auch eine alternative Führung über "In der Gräfte" sollte weiter geprüft werden.</p>	
	Maßnahmenbeschreibung		<p>Prüfen der Belastungszahlen</p> <p>Prüfen einer alternativen Führung</p> <p>Bau eines neuen Weges zum Lückenschluss</p>	
	Weitere Maßnahmen			

Niederadener Straße (L821) zwischen Mühlenstraße und Gemarkungsgrenze				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 565 Meter Baulastträger: LÜN
		Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		513	
	Schwerverkehrsanteil		4%	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		50 km/h	
	Belastungsbereich		Belastungsbereich II	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Mischverkehr	Mischverkehr
	Breite der Radinfrastruktur		7,00 m	7,00 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		keine Breitenanforderungen	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		keine Breitenanforderungen	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		nicht notwendig (Angebot empfohlen)	
	Empfehlungen zur Führungsform		Mischverkehr mit dem weiteren Angebot Gehweg "Radfahrer frei" im Zweirichtungsverkehr	
	Argumentation nach ERA		<p>Aufgrund des Belastungsbereiches kommen Schutzstreifen oder eine Mischnutzung mit einem weiteren Angebot in Frage.</p> <p>Schutzstreifen sind aufgrund der Fahrbahnbreiten nicht möglich. Mischverkehr erscheint aufgrund der Belastungszahlen zunächst als unproblematisch.</p> <p>Ein weiteres Angebot sollte jedoch geschaffen werden. Hier erscheint ein Gehweg "Radfahrer frei" im Zweirichtungsverkehr als sinnvoll.</p> <p>Auch eine alternative Führung über "In der Gräfte" sollte weiter geprüft werden.</p>	
	Maßnahmenbeschreibung		<p>Prüfen einer alternativen Führung</p> <p>Bau eines neuen Weges zum Lückenschluss</p>	
	Weitere Maßnahmen			

Kreuzstraße (K 16) zwischen Kamener Straße und Kanalbrücke				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 415 Meter Baulastträger: LÜN
		Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	551		
	Schwerverkehrsanteil	4%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich I		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr	Mischverkehr	
	Breite der Radinfrastruktur	m	m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	keine Breitenanforderungen		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010			
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	nicht notwendig		
	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr		
	Argumentation nach ERA	In Belastungsbereich I sind benutzungspflichtige Radwege auszuschließen. Eine Trennung ist nicht notwendig. Mischverkehr ist aufgrund der Belastungszahlen und der Fahrbahnbreiten unproblematisch.		
	Maßnahmenbeschreibung	keine Maßnahmen notwendig		
	Weitere Maßnahmen			

Kreuzstraße (K 16) zwischen Kanalbrücke und Gemarkungsgrenze			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 300 Meter
	Hauptnetz		Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	551	
	Schwerverkehrsanteil	4%	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich I	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr	Mischverkehr
	Breite der Radinfrastruktur	m	m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	keine Breitenanforderungen	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	nicht notwendig	
	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA	In Belastungsbereich I sind benutzungspflichtige Radwege auszuschließen. Eine Trennung ist nicht notwendig. Mischverkehr ist aufgrund der Belastungszahlen und der Fahrbahnbreiten unproblematisch.	
	Maßnahmenbeschreibung	keine Maßnahmen notwendig	
	Weitere Maßnahmen		

Altstedder Straße (K 19) zwischen Borker Straße und An der Vogelscher					
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 326 Meter Baulastträger: LÜN	
		Hauptnetz	Nebennetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		#VALUE!		
	Schwerverkehrsanteil		#VALUE!		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich keine Zahlen vorhanden		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		anderer Radweg	Mischverkehr	
	Breite der Radinfrastruktur		1,25 m	m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		keine Breitenanforderungen		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		nicht erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		Bei der Befahrung wurde das Verkehrsaufkommen subjektiv als mittel eingeschätzt. In Kombination mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine Trennung weiter zu prüfen.		
	Empfehlungen zur Führungsform		Mischverkehr mit einem anderen Radweg		
	Argumentation nach ERA		<p>Mischverkehr kann aufgrund der Breitenanforderungen bis zu einer Verkehrsstärke von etwa 700 Kfz/h unproblematisch sein. Schutzstreifen sind nur mit einem gesamten Umbau der Straße möglich.</p> <p>Der große Seitenraum kann dazu genutzt werden, dem Radverkehr eine Alternative zur Fahrbahnnutzung anzubieten. Dies kann in Form eines getrennten Geh- und Radweges geschehen oder in Form eines anderen Radweges. Hier sind jedoch die Verkehrsbelastungen genau zu prüfen, um Mischverkehr zunächst auszuschließen.</p>		
	Maßnahmenbeschreibung		<p>Prüfen der Belastungszahlen</p> <p>deutliches Markieren/ Pflastern des Radweges/ des anderen Radweges</p>		
	Weitere Maßnahmen				

Altstedder Straße (K 18)

zwischen An der Vogelscher und In den Hummelknäppen

Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 521 Meter
		Hauptnetz		Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	#VALUE!		
	Schwerverkehrsanteil	#VALUE!		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich keine Zahlen vorhanden		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr	Mischverkehr	
	Breite der Radinfrastruktur	m	m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	-		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010			
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	Bei der Befahrung wurde das Verkehrsaufkommen subjektiv als mittel eingeschätzt. In Kombination mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine Trennung weiter zu prüfen.		
	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr mit einem anderen Radweg		
	Argumentation nach ERA	<p>Mischverkehr kann aufgrund der Breitenanforderungen bis zu einer Verkehrsstärke von etwa 700 Kfz/h unproblematisch sein. Schutzstreifen sind nur mit einem gesamten Umbau der Straße möglich.</p> <p>Der große Seitenraum kann dazu genutzt werden, dem Radverkehr eine Alternative zur Fahrbahnnutzung anzubieten. Dies kann in Form eines getrennten Geh- und Radweges geschehen oder in Form eines anderen Radweges. Hier sind jedoch die Verkehrsbelastungen genau zu prüfen, um Mischverkehr zunächst auszuschließen.</p>		
	Maßnahmenbeschreibung	<p>Prüfen der Belastungszahlen</p> <p>deutliches Markieren/ Pflastern des Radweges/ des anderen Radweges</p>		
	Weitere Maßnahmen			

Altstedder Straße (K 19)
zwischen In den Hummelknäppen und Ortsausgang/-ingang

Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 1.584 Meter Baulastträger: LÜN	
		Hauptnetz	Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		#VALUE!		
	Schwerverkehrsanteil		#VALUE!		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich keine Zahlen vorhanden		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Mischverkehr	Mischverkehr	
	Breite der Radinfrastruktur		m	m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		keine Breitenanforderungen		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		keine Breitenanforderungen		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		Bei der Befahrung wurde das Verkehrsaufkommen subjektiv als mittel eingeschätzt. In Kombination mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine Trennung weiter zu prüfen.		
	Empfehlungen zur Führungsform		Mischverkehr mit einem anderen Radweg (zwischen Steinkreuz und Borker Straße) Mischverkehr und Gehweg "Radfahrer frei" im Zweirichtungsverkehr (zwischen Gemarkungsgrenze und Steinkreuz)		
	Argumentation nach ERA		Mischverkehr kann aufgrund der Breitenanforderungen bis zu einer Verkehrsstärke von etwa 700 Kfz/h unproblematisch sein. Schutzstreifen sind nur mit einem gesamten Umbau der Straße möglich. Der große Seitenraum kann dazu genutzt werden, dem Radverkehr eine Alternative zur Fahrbahnnutzung anzubieten. Dies kann in Form eines getrennten Geh- und Radweges geschehen oder in Form eines anderen Radweges. Hier sind jedoch die Verkehrsbelastungen genau zu prüfen, um Mischverkehr zunächst auszuschließen.		
	Maßnahmenbeschreibung		Prüfen der Belastungszahlen deutliches Markieren/ Pflastern des Radweges/ des anderen Radweges		
	Weitere Maßnahmen		Querungshilfe ist bereits vorhanden, um auf den einseitigen Zweirichtungsweg zu kommen		

Altstedder Straße (K 19) zwischen Ortsausgang/-eingang und Gemarkungsgrenze			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 1.689 Meter
	Hauptnetz	Hauptnetz	Baulastträger: UNN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	#VALUE!	
	Schwerverkehrsanteil	#VALUE!	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	70 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich keine Zahlen vorhanden	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr	Mischverkehr
	Breite der Radinfrastruktur	m	m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	keine Breitenanforderungen	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	keine Breitenanforderungen	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	Bei der Befahrung wurde das Verkehrsaufkommen subjektiv als mittel eingeschätzt. In Kombination mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine Trennung notwendig.	
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	
	Argumentation nach ERA		
	Maßnahmenbeschreibung		
	Weitere Maßnahmen		

Laakstraße (K 19) zwischen Borker Straße und Akazienstraße				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 613 Meter Baulastträger: LÜN
		Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		#VALUE!	
	Schwerverkehrsanteil		#VALUE!	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		30 km/h Zone	
	Belastungsbereich		Belastungsbereich keine Zahlen vorhanden	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Gehweg "Radfahrer frei"	Gehweg "Radfahrer frei"
	Breite der Radinfrastruktur		2,50 m	3,00 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		keine Breitenanforderungen	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		Bei der Befahrung wurde das Verkehrsaufkommen subjektiv als gering eingeschätzt. In Kombination mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine Trennung nicht notwendig.	
	Empfehlungen zur Führungsform		Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA		Die Laakstraße ist Tempo-30-Zone. Deswegen sind benutzungspflichtige Radwege auszuschließen. Eine Führung im Mischverkehr sollte kein Problem darstellen. Die Gehwege sind für die Freigabe für den Radverkehr teilweise zu schmal. Aufgrund der Eindeutigkeit sollte die Führung im Mischverkehr ausreichen.	
	Maßnahmenbeschreibung		Rücknahme der Freigabe des Gehweges für Radfahrer Knotenpunktgestaltung Akazienstraße	
	Weitere Maßnahmen		Am Knotenpunkt Akazienstraße ist die Fahrbahn bereits angehoben. Zum Schaffen einer besseren Sichtbarkeit des Radfahrers von Norden kommend, sollte der Radweg gerader auf die Kreuzung geführt und die Sichtfelder zur Kreuzung verbessert werden. Durch Pikto	

Laakstraße (K 19)

zwischen Akazienstraße und Cappenberger Straße

Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 496 Meter
		Hauptnetz		Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	#VALUE!		
	Schwerverkehrsanteil	#VALUE!		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h Zone		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich keine Zahlen vorhanden		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gehweg "Radfahrer frei"	anderer Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur	2,00 m	1,00 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	keine Breitenanforderungen		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	nicht erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	Bei der Befahrung wurde das Verkehrsaufkommen subjektiv als gering eingeschätzt. In Kombination mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine Trennung nicht notwendig.		
	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr		
	Argumentation nach ERA	Die Laakstraße ist Tempo-30-Zone. Deswegen sind benutzungspflichtige Radwege auszuschließen. Eine Führung im Mischverkehr sollte kein Problem darstellen. Die Gehwege sind für die Freigabe für den Radverkehr teilweise zu schmal. Aufgrund der Eindeutigkeit sollte die Führung im Mischverkehr ausreichen.		
	Maßnahmenbeschreibung	Rücknahme der Freigabe des Gehweges für Radfahrer		
	Weitere Maßnahmen			

Wehrenbold (K 19)			
zwischen Cappenberger Straße und Steinstraße			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 373 Meter Baulastträger: LÜN
	Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	#VALUE!	
	Schwerverkehrsanteil	#VALUE!	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich keine Zahlen vorhanden	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Schutzstreifen	Schutzstreifen
	Breite der Radinfrastruktur	1,00 m	1,00 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	keine Breitenanforderungen	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	nicht erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	Bei der Befahrung wurde das Verkehrsaufkommen subjektiv als mittel eingeschätzt. In Kombination mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine Trennung weiter zu prüfen.	
	Empfehlungen zur Führungsform	Schutzstreifen	
	Argumentation nach ERA	Aufgrund der Geschwindigkeit von Tempo 50, kann es sinnvoll sein, dem Radverkehr einen Schutzstreifen anzubieten. Hierfür sind die Belastungszahlen zu prüfen. Bei geeigneten Fahrbahnbreiten kann ein Schutzstreifen aber auch bei geringen Verkehrsbelastungen markiert werden.	
	Maßnahmenbeschreibung	wenn möglich: Verbreiterung der Schutzstreifen auf lange Sicht	
	Weitere Maßnahmen		

Wehrenbold (K 19) zwischen Steinstraße und Hermann-Löns-Weg				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 226 Meter Baulastträger: LÜN
		Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		#VALUE!	
	Schwerverkehrsanteil		#VALUE!	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		50 km/h	
	Belastungsbereich		Belastungsbereich keine Zahlen vorhanden	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Schutzstreifen	Schutzstreifen
	Breite der Radinfrastruktur		1,00 m	1,00 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		keine Breitenanforderungen	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		nicht erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		Bei der Befahrung wurde das Verkehrsaufkommen subjektiv als mittel eingeschätzt. In Kombination mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine Trennung weiter zu prüfen.	
	Empfehlungen zur Führungsform		Schutzstreifen	
	Argumentation nach ERA		Aufgrund der Geschwindigkeit von Tempo 50, kann es sinnvoll sein, dem Radverkehr einen Schutzstreifen anzubieten. Hierfür sind die Belastungszahlen zu prüfen. Bei geeigneten Fahrbahnbreiten kann ein Schutzstreifen aber auch bei geringen Verkehrsbelastungen markiert werden.	
	Maßnahmenbeschreibung		wenn möglich: Verbreiterung der Schutzstreifen auf lange Sicht	
	Weitere Maßnahmen			

Wehrenbold (K 19)
zwischen Hermann-Löns-Weg und Parkplatzzufahrt

Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 199 Meter Baulastträger: LÜN	
		Hauptnetz	Nebennetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		#VALUE!		
	Schwerverkehrsanteil		#VALUE!		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich keine Zahlen vorhanden		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Schutzstreifen	Schutzstreifen	
	Breite der Radinfrastruktur		1,00 m	1,00 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		keine Breitenanforderungen		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		nicht erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		Bei der Befahrung wurde das Verkehrsaufkommen subjektiv als mittel eingeschätzt. In Kombination mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine Trennung weiter zu prüfen.		
	Empfehlungen zur Führungsform		Schutzstreifen		
	Argumentation nach ERA		Aufgrund der Geschwindigkeit von Tempo 50, kann es sinnvoll sein, dem Radverkehr einen Schutzstreifen anzubieten. Hierfür sind die Belastungszahlen zu prüfen. Bei geeigneten Fahrbahnbreiten kann ein Schutzstreifen aber auch bei geringen Verkehrsbelastungen markiert werden.		
	Maßnahmenbeschreibung		wenn möglich: Verbreiterung der Schutzstreifen auf lange Sicht		
	Weitere Maßnahmen				

Wehrenbold (K 19)

zwischen Parkplatzzufahrt und Augustin-Wibbelt-Straße

Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 262 Meter
		Hauptnetz		Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	#VALUE!		
	Schwerverkehrsanteil	#VALUE!		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich keine Zahlen vorhanden		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Schutzstreifen	Getrennter Geh- und Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur	1,00 m	1,40 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	nicht erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	nicht erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	Bei der Befahrung wurde das Verkehrsaufkommen subjektiv als mittel eingeschätzt. In Kombination mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine Trennung weiter zu prüfen.		
	Empfehlungen zur Führungsform	Schutzstreifen (in Fahrtrichtung Osten) Getrennter Geh- und Radweg (in Fahrtrichtung Westen)		
	Argumentation nach ERA	Ein beidseitiger Schutzstreifen ist aufgrund der Fahrbahnbreiten nicht möglich. Ob eine Mischnutzung in Fahrtrichtung Westen sinnvoll ist und der andere Radweg als Alternative erhalten bleibt, muss anhand von Belastungszahlen entschieden werden. Der bestehende Schutzstreifen erscheint vielen Radfahrern unsicher, sodass sie lieber den Gehweg nutzen. Um das Sicherheitsgefühl zu erhöhen, könnte die Breite erhöht oder die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs reduziert werden.		
	Maßnahmenbeschreibung	Prüfung der Belastungszahlen Verbreitern des Schutzstreifens Verbreitern des Radweges auf mind. 1,50 m (nach StVO)		
	Weitere Maßnahmen			

Wehrenbold (K 19)					
zwischen Augustin-Wibbelt-Straße und Bahnunterführung					
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 302 Meter	
		Hauptnetz	Nebennetz		Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		#VALUE!		
	Schwerverkehrsanteil		#VALUE!		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich keine Zahlen vorhanden		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Schutzstreifen	Getrennter Geh- und Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur		1,00 m	1,40 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		nicht erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		nicht erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		Bei der Befahrung wurde das Verkehrsaufkommen subjektiv als mittel eingeschätzt. In Kombination mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine Trennung weiter zu prüfen.		
	Empfehlungen zur Führungsform		Schutzstreifen (in Fahrtrichtung Osten) Getrennter Geh- und Radweg (in Fahrtrichtung Westen)		
	Argumentation nach ERA		Ein beidseitiger Schutzstreifen ist aufgrund der Fahrbahnbreiten nicht möglich. Ob eine Mischnutzung in Fahrtrichtung Westen sinnvoll ist und der andere Radweg als Alternative erhalten bleibt, muss anhand von Belastungszahlen entschieden werden. Der bestehende Schutzstreifen erscheint vielen Radfahrern unsicher, sodass sie lieber den Gehweg nutzen. Um das Sicherheitsgefühl zu erhöhen, könnte die Breite erhöht oder die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs reduziert werden.		
	Maßnahmenbeschreibung		Prüfung der Belastungszahlen Verbreitern des Schutzstreifens Verbreitern des Radweges auf mind. 1,50 m (nach StVO)		
	Weitere Maßnahmen				

Wehrenbold (K 19) zwischen Bahnunterführung und Dorfstraße			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 260 Meter
	Hauptnetz	Nebennetz	Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	#VALUE!	
	Schwerverkehrsanteil	#VALUE!	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h Zone	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich keine Zahlen vorhanden	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gehweg "Radfahrer frei"	Gehweg "Radfahrer frei"
	Breite der Radinfrastruktur	1,50 m	2,00 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	keine Breitenanforderungen	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	nicht erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	Bei der Befahrung wurde das Verkehrsaufkommen subjektiv als gering eingeschätzt. In Kombination mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine Trennung nicht notwendig.	
	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA	Die Wehrenboldstraße ist in diesem Bereich eine Tempo-30-Zone. Deswegen sind benutzungspflichtige Radwege auszuschließen. Eine Führung im Mischverkehr sollte kein Problem darstellen. Die Gehwege sind für die Freigabe für den Radverkehr teilweise zu schmal. Aufgrund der Eindeutigkeit sollte die Führung im Mischverkehr ausreichen.	
	Maßnahmenbeschreibung	Rücknahme der Freigabe des Gehweges für Radfahrer	
	Weitere Maßnahmen		

Wehrenbold (K 19)			
zwischen Dorfstraße und Auf dem Sande			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 78 Meter
	Hauptnetz		Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	#VALUE!	
	Schwerverkehrsanteil	#VALUE!	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h Zone	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich keine Zahlen vorhanden	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gehweg "Radfahrer frei"	Gehweg "Radfahrer frei"
	Breite der Radinfrastruktur	1,40 m	1,40 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	keine Breitenanforderungen	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	nicht erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	Bei der Befahrung wurde das Verkehrsaufkommen subjektiv als gering eingeschätzt. In Kombination mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine Trennung nicht notwendig.	
	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA	Die Wehrenboldstraße ist in diesem Bereich eine Tempo-30-Zone. Deswegen sind benutzungspflichtige Radwege auszuschließen. Eine Führung im Mischverkehr sollte kein Problem darstellen. Die Gehwege sind für die Freigabe für den Radverkehr teilweise zu schmal. Aufgrund der Eindeutigkeit sollte die Führung im Mischverkehr ausreichen.	
	Maßnahmenbeschreibung	Rücknahme der Freigabe des Gehweges für Radfahrer	
	Weitere Maßnahmen		

Wehrenbold (K 19)

zwischen Auf dem Sande und Wilhelm-Löbbe-Allee

Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 64 Meter
		Hauptnetz		Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	#VALUE!		
	Schwerverkehrsanteil	#VALUE!		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h Zone		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich keine Zahlen vorhanden		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gehweg "Radfahrer frei"	Mischverkehr	
	Breite der Radinfrastruktur	1,40 m	1,40 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	keine Breitenanforderungen		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	nicht erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	Bei der Befahrung wurde das Verkehrsaufkommen subjektiv als gering eingeschätzt. In Kombination mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine Trennung nicht notwendig.		
	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr		
	Argumentation nach ERA	Die Wehrenboldstraße ist in diesem Bereich eine Tempo-30-Zone. Deswegen sind benutzungspflichtige Radwege auszuschließen. Eine Führung im Mischverkehr sollte kein Problem darstellen. Die Gehwege sind für die Freigabe für den Radverkehr teilweise zu schmal. Aufgrund der Eindeutigkeit sollte die Führung im Mischverkehr ausreichen.		
	Maßnahmenbeschreibung	Rücknahme der Freigabe des Gehweges für Radfahrer		
	Weitere Maßnahmen			

Wehrenbold (K 19)				
zwischen Wilhelm-Löbbe-Allee und Münsterstraße				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 184 Meter Baulastträger: LÜN
		Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		#VALUE!	
	Schwerverkehrsanteil		#VALUE!	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		30 km/h Zone	
	Belastungsbereich		Belastungsbereich keine Zahlen vorhanden	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Mischverkehr	Mischverkehr
	Breite der Radinfrastruktur		m	m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		keine Breitenanforderungen	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		keine Breitenanforderungen	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		Bei der Befahrung wurde das Verkehrsaufkommen subjektiv als gering eingeschätzt. In Kombination mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine Trennung nicht notwendig.	
	Empfehlungen zur Führungsform		Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA		Die Wehrenboldstraße ist in diesem Bereich eine Tempo-30-Zone. Deswegen sind benutzungspflichtige Radwege auszuschließen. Eine Führung im Mischverkehr sollte kein Problem darstellen. Die Gehwege sind für die Freigabe für den Radverkehr teilweise zu schmal. Aufgrund der Eindeutigkeit sollte die Führung im Mischverkehr ausreichen.	
	Maßnahmenbeschreibung		Rücknahme der Freigabe des Gehweges für Radfahrer	
	Weitere Maßnahmen			

Oststraße (G) zwischen Münsterstraße und Dorfstraße					
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 346 Meter Baulastträger: LÜN	
			Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		#VALUE!		
	Schwerverkehrsanteil		#VALUE!		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich keine Zahlen vorhanden		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Mischverkehr	Mischverkehr	
	Breite der Radinfrastruktur		m	m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		keine Breitenanforderungen		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		keine Breitenanforderungen		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		Bei der Befahrung wurde das Verkehrsaufkommen subjektiv als sehr gering eingeschätzt. In Kombination mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine Trennung nicht notwendig.		
	Empfehlungen zur Führungsform		Mischverkehr		
	Argumentation nach ERA		Aufgrund der Belastungen und der Geschwindigkeiten erscheint Mischverkehr als unproblematisch.		
	Maßnahmenbeschreibung		keine Maßnahmen notwendig		
	Weitere Maßnahmen				

Oststraße (G) zwischen Dorfstraße und Im Brok					
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 33 Meter Baulastträger: LÜN	
			Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		#VALUE!		
	Schwerverkehrsanteil		#VALUE!		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		30 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich keine Zahlen vorhanden		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Mischverkehr	Mischverkehr	
	Breite der Radinfrastruktur		m	m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		keine Breitenanforderungen		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		keine Breitenanforderungen		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		Bei der Befahrung wurde das Verkehrsaufkommen subjektiv als sehr gering eingeschätzt. In Kombination mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine Trennung nicht notwendig.		
	Empfehlungen zur Führungsform		Mischverkehr		
	Argumentation nach ERA		Aufgrund der Belastungen und der Geschwindigkeiten erscheint Mischverkehr als unproblematisch.		
	Maßnahmenbeschreibung		keine Maßnahmen notwendig		
	Weitere Maßnahmen				

Im Brok/Dreischfeld (K 19)

zwischen Dorfstraße und Richard-Schirrmann-Weg

Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 1.429 Meter
			Hauptnetz	Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	#VALUE!		
	Schwerverkehrsanteil	#VALUE!		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich keine Zahlen vorhanden		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr	Mischverkehr	
	Breite der Radinfrastruktur	m	m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	keine Breitenanforderungen		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	keine Breitenanforderungen		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	Bei der Befahrung wurde das Verkehrsaufkommen subjektiv als mittel eingeschätzt. In Kombination mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine Trennung weiter zu prüfen.		
	Empfehlungen zur Führungsform	evtl. Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr		
	Argumentation nach ERA	Bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h erscheint Mischverkehr bis zu einer Verkehrsstärke von 400 Fahrzeugen unproblematisch. Hier sind die Belastungszahlen näher heran zu ziehen. Schutzstreifen sind aufgrund der Fahrbahnbreiten nicht möglich. Bei zu hohen Belastungszahlen ist ein parallel verlaufender Zweirichtungs-Radweg zu verwirklichen.		
	Maßnahmenbeschreibung	Prüfen der Belastungszahlen evtl. Bau eines neuen Weges		
	Weitere Maßnahmen			

Dreischfeld (K 19)
zwischen Richard-Schirrmann-Weg und Hausnummer 16

Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 85 Meter
			Hauptnetz	Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	#VALUE!		
	Schwerverkehrsanteil	#VALUE!		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	70 km/h		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich keine Zahlen vorhanden		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr	Mischverkehr	
	Breite der Radinfrastruktur	m	m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	keine Breitenanforderungen		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	keine Breitenanforderungen		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	Bei der Befahrung wurde das Verkehrsaufkommen subjektiv als mittel eingeschätzt. In Kombination mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine Trennung notwendig.		
	Empfehlungen zur Führungsform	evtl. Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr		
	Argumentation nach ERA	Bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h erscheint Mischverkehr bis zu einer Verkehrsstärke von 400 Fahrzeugen unproblematisch. Hier sind die Belastungszahlen näher heran zu ziehen. Schutzstreifen sind aufgrund der Fahrbahnbreiten nicht möglich. Bei zu hohen Belastungszahlen ist ein parallel verlaufender Zweirichtungs-Radweg zu verwirklichen.		
	Maßnahmenbeschreibung	Prüfen der Belastungszahlen evtl. Bau eines neuen Weges		
	Weitere Maßnahmen			

Dreischfeld (K 19)

zwischen Hausnummer 16 und Gemarkungsgrenze

Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 263 Meter
			Hauptnetz	Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	#VALUE!		
	Schwerverkehrsanteil	#VALUE!		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	70 km/h		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich keine Zahlen vorhanden		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr	Mischverkehr	
	Breite der Radinfrastruktur	m	m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	keine Breitenanforderungen		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	keine Breitenanforderungen		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	Bei der Befahrung wurde das Verkehrsaufkommen subjektiv als mittel eingeschätzt. In Kombination mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine Trennung notwendig.		
	Empfehlungen zur Führungsform	evtl. Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr		
	Argumentation nach ERA	Bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h erscheint Mischverkehr bis zu einer Verkehrsstärke von 400 Fahrzeugen unproblematisch. Hier sind die Belastungszahlen näher heran zu ziehen. Schutzstreifen sind aufgrund der Fahrbahnbreiten nicht möglich. Bei zu hohen Belastungszahlen ist ein parallel verlaufender Zweirichtungs-Radweg zu verwirklichen.		
	Maßnahmenbeschreibung	Prüfen der Belastungszahlen evtl. Bau eines neuen Weges		
	Weitere Maßnahmen			

8.8 Referenzbeispiele für nicht-investive Maßnahmen



Bild: Internet (Deutsche Bahn)

Deutsche Bahn: Image- und Verständniskampagne

Die Deutsche Bahn nutzt seit 20 Jahren die Figur „Max Maulwurf“ als zentrales Element der Image- und Verständniskampagne, die in freundlich-humoristischer Form vor Ort über Baustellen informiert. Für das Maskottchen ist inzwischen von der Bahn eine Fan-Seite eingerichtet worden.

→ [HF 1: Baumaßnahmen begleiten](#)



Bild: Internet (Stadt Hamburg)

Hamburg: Baustellenposter

Mit einer plattdeutschen Redensart („Was gemacht werden muss, muss man einfach machen“) informiert die Stadt Hamburg auf Plakaten vor Ort über Baustellen. Durch die Mundart wird die Distanz zwischen ordnungspolitischem Handeln und Alltagsdenken abgebaut.

→ [HF 1: Baumaßnahmen begleiten](#)



Bild: Internet (Financial Times Deutschland)

Kiel: Radkurse

Als Teilbaustein einer umfassenden Radkampagne bietet die Stadt Kiel über Träger (z.B. Schulen) Radfahrkurse für Kinder und Erwachsene, die noch nie mit einem Fahrrad gefahren sind. Die Kurse decken einen Bedarf, der vorab nicht öffentlich artikuliert wurde, aber nun auch auf positive Medienresonanz stößt.

→ [HF 2.1: Synergieeffekte des Drahteselmarkt nutzen](#)



Bild: Internet (Stadt Graz)

Graz: Radverkehrskampagne

Die Stadt Graz informiert und bewirbt unter dem Slogan „Graz schafft neue Wege“ Maßnahmen im Bereich Radverkehrsförderung. Die Kampagne ist schlüssig und gut gemacht, aber es fehlt ein ähnlich emotionales Element, wie bei der Deutschen Bahn.

→ [HF 0: Kommunikationsstrategie](#)



Bild: Internet (Stadt München)

München: Radhauptstadt

Zur Radverkehrskampagne in München wurde ein Logo (Piktogramm-Fahrrad) entworfen, das auf unterschiedliche Art und Weise (öffentlicher Raum, Flyer, Kunstaktionen) genutzt werden konnte, um Aktionen zur Radverkehrsförderung zu begleiten und im öffentlichen Raum sichtbar zu machen.

→ [HF 0: Kommunikationsstrategie](#)

Radverkehrskontaktstelle

Bürgerinnen und Bürger können über eine Radverkehrskontaktstelle auf Probleme, Engpässe und Chancen bei der Umgestaltung im Straßenraum hinweisen. Die Kontaktstelle sammelt die Anregungen und Beschwerden und leitet sie an die zuständigen Stellen weiter. Jede Person, die eine Anregung oder Beschwerde eingereicht hat, erhält ein Feedback zum Ergebnis.

→ [HF 2: Bestehende Massnahmen weiterführen und qualifizieren](#)



Bild: Internet (Stadt Münster)

Dienstfahrräder

Viele Kommunen führen als Vorreiter Dienstfahrräder in ihren Behörden ein. Sinnvoll ist es, öffentlich sichtbare Beamte, z.B. Polizisten mit Rädern auszustatten (Münster). In Tübingen hat z.B. auch der OB ein öffentlichkeitswirksames Dienst-Pedelec.

→ HF 4.5: *Mobilitätsmanagement*



Bild: Internet (Stadt Münster)

Aktionstage

Viele Kommunen werben auf Fahrradaktionstagen für die Nutzung von Fahrrädern im Stadtverkehr. Im Gespräch mit den Bürgerinnen und Bürgern werden auch Sicherheitsaspekte diskutiert und Informationsbroschüren zu Einzelaspekten verteilt. Man kann Gebrauchträder kaufen, sich über neue Fahrräder, Pedelecs und Segways informieren und es wird ein Unterhaltungsprogramm angeboten.

→ HF 4: *Einbinden von Akteuren in nicht-investive Massnahmen*



Bild: Internet (Stadt Aachen)

Aachen Clever Mobil

Neubürger müssen sich alle Wege neu organisieren. Dafür bekommen sie in Aachen das Neubürgerpaket "Aachen clever mobil" mit Informationen zum ÖV und Car-Sharing. Mit diesen Informationen konnte eine Erhöhung um 2% des ÖV Anteils erzielt werden. Mit einer nachgelagerten Direktansprache können die positiven Effekte signifikant erhöht werden, wie Erfahrungen aus München zeigen.

→ HF 3: *RAD+ Paket*

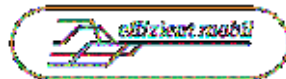


Bild: Internet (dena)

Offenbach „Effizient mobil“

Das Mobilitätsmanagement für den Deutschen Wetterdienst und die Kreisverwaltung Offenbach in Kooperation mit der DENA beinhaltet u.a. die Einführung eines Jobtickets, die Verbesserung der Fahrradinfrastruktur am Verwaltungsgebäude und eine intensive individuelle Beratung. Am Ende konnte die Zahl der ÖV Nutzer um 87% erhöht und die der MIV Nutzer um 24% reduziert werden.

→ HF 4.5: *Mobilitätsmanagement*



Bild: Internet

Kampagne „Mehr Freiraum für Kinder“

Kampagne des Arbeitskreis Verkehrssicherheit beim Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr NRW. Ziel der Kampagne ist es, die Bedeutung des Themas hervorzuheben und Kommunen darin zu unterstützen, Kinderinteressen bei allen Planungsmaßnahmen zu berücksichtigen. Dafür präsentiert der Arbeitskreis gute Initiativen und einfach umsetzbare Maßnahmen.

→ HF 4.1: *Einbindung Akteur Schule*



Bild: Internet (BUND)

Projektbeispiele „Einkaufen mit dem Rad“ - BUND

Der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) hat von 2006 bis 2008 in sieben Städten für das Einkaufen mit dem Rad geworben. Örtliche Umweltgruppen haben dabei verschiedene Aktionsformen ausprobiert, um mit dem Einzelhandel, den Kommunalverwaltungen und mit den Kundinnen und Kunden ins Gespräch zu kommen und sie von den Vorteilen des umweltfreundlichen Einkaufens zu überzeugen.

→ HF 4.2/4.3: *Einkaufen mit dem Rad*