

An den  
Ausschuss für Umwelt, Klima und Mobilität

### **Stellungnahme der Verwaltung zur Anfrage „Optimierung des Radwegenetzes im Lüner Stadtgebiet“ – AF-109/2021**

1. Die Anfrage nach neuen Aufstellflächen für Radfahrende an größeren Ampel-Kreuzungen lässt sich nicht ohne Prüfung des jeweiligen Einzelfalles beantworten. Für detaillierte Prüfungen einzelner Kreuzungen wären entsprechende Prüfaufträge an die Verwaltung zu stellen, da der Arbeitsaufwand einer allgemeinen Prüfung ansonsten in absehbarer Zeit nicht zu leisten ist.

Abhängig ist die Schaffung neuer Aufstellflächen von der vorgesehenen Fahrtrichtung für Radfahrende, von den bisher vorhandenen Radwegen und den gegebenenfalls notwendigen Umbauten. Aufstellflächen machen nur dort Sinn, wo vermehrt Radfahrende links (mit dem Kfz) abbiegen sollen oder geradeausfahrende Radfahrer keine eigenen baulichen Radwege vorfinden. Möchte man für linksabbiegende Radfahrender eine Aufstellfläche einrichten, ist zu beachten, woher Radfahrende kommen. Fahren diese bereits mit dem Kfz auf der Fahrbahn, so ist im Randbereich eine Art Schleuse einzurichten, damit Radfahrende nach vorne fahren kann (Bsp.: Dortmunder Straße/Graf-Adolf-Straße/Parkstraße). Wenn ein baulicher Radweg vorhanden ist, auf dem der Radverkehr vorab fährt, muss sichergestellt werden, dass Radfahrende auch sicher in die Aufstellfläche geführt werden (Bsp.: Jägerstraße/Bebelstraße oder Münsterstraße/Barbarastraße). Gegebenenfalls sind vorgeschaltete Lichtsignalanlagen notwendig. Natürlich sollte für die Neueinrichtung auch ein adäquater Anteil an Radfahrenden links abbiegen wollen. Für die Fahrbeziehung Bebelstraße in die Gahmener Straße würde es beispielsweise keinen Sinn ergeben.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass Radfahrende durch Aufstellflächen im Fahrbahnbereich geführt werden. Obwohl dies für Radfahrende durchaus mit einem höheren Sicherheitsrisiko verbunden sein kann, ist diese Führung vor dem Hintergrund begrenzter Straßenquerschnitte gerade in Straßen mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h oft die angezeigte Lösung. Bei ausreichenden Platzverhältnissen sind Schutzstreifen vorzusehen (Beispiele: Dortmunder Str., Münsterstr., Bebelstr...). Diese Lösungen können wirkungsvoll

zu einer Beschleunigung des Radverkehrs an größeren Verkehrsknoten und damit zu einer höheren Attraktivität beitragen.

An besonderen Situationen bieten sich auch zusätzliche Maßnahmen zum Schutz von Radfahrenden (z.B. Protected Bike Lanes) an.

Der Ausbau eines Fahrradstraßennetzes auf untergeordneten Straßen ist ebenfalls anzustreben.

Selbstverständlich bleibt es ein weiteres Ziel der Mobilitätsplanung, geschützte Radwegeverbindungen möglichst auf eigenen Flächen als attraktive Verbindung zwischen Innenstadt und Stadtteilen zu schaffen. Als Beispiele seien hier der IGA-Radweg oder die Ost-West-Trasse (Innenstadt – Lippholthausen- Brambauer) genannt. Auch entlang von vielbefahrenen Hauptverkehrsstraßen (50 km/h oder höher) sind geschützte Radwege zu bevorzugen.

2. Ein genauer Sachstand zum Rad+ kann nicht vermeldet werden, da es zu den verschiedenen Maßnahmen weder einen expliziten Planungsauftrag, noch die Bereitstellung von Finanzmitteln gibt. Ein großes Projekt im Rad+ ist beispielsweise die Schaffung einer Ost-West-Verbindung, wo weitere Planungen notwendig waren. Hier liegt nun eine Machbarkeitsstudie vor, aus der aktuell der geplante Radweg auf der nördlichen Seite der Moltkestraße als attraktive Verbindung zum Wirtschaftsstandort Lippholthausen weiter bearbeitet wird. Für diese Maßnahme soll in 2022 ein Förderantrag gestellt werden.
3. Radwege werden zusammen mit den übrigen Verkehrsflächen (Gehwege, Fahrbahn und Parkstreifen) kontrolliert. Grundlage ist neben dem Straßen- und Wegegesetz NRW und dem Regelwerk der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) die Bundesgemeinschaft Deutscher Kommunalversicherer. Die Kontrolle ist abhängig von der Bedeutung und der Frequentierung der Straßen, Wege und Plätze (Fußgängerzone hoch, landwirtschaftliche Wege geringer). Letztendlich geht es auch um eine Haftungsfrage in einem Schadensfall. Im Zuge der Kontrolle wird der Zustand bewertet und der Handlungsbedarf abgeleitet. Akute Verkehrsgefahren werden umgehend beseitigt.
4. siehe Antwort 3.  
Eine Kooperation mit SAL oder WBL ist nicht möglich, da sich bei der Verkehrssicherungspflicht um eine hoheitliche Aufgabe handelt. Bei der Beseitigung von Schadstellen wird bereits auf die Dienste von WBL zurückgegriffen.