

Alte Hansestadt Lemgo

Aktualisierung Radverkehrskonzept 2007

Baustein Radverkehrsnetz



Auftraggeber: Alte Hansestadt Lemgo

Auftragnehmer: Planungsgemeinschaft Verkehr
Große Barlinge 72 a
D - 30171 Hannover
Telefon 0511 220601-80
Telefax 0511 220601-990
E-Mail pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de

Bearbeitung: Dankmar Alrutz
Achim Abromeit
Elke Willhaus

Hannover, im Januar 2008

Inhalt

1.	Radverkehrsnetz	1
1.1	Konzeption Radverkehrsnetz 1997	1
1.2	Radverkehrsnetz 2007	2

1. Radverkehrsnetz

1.1 Konzeption Radverkehrsnetz 1997

1997 wurde für Lemgo im Rahmen der Erstellung des Radverkehrskonzeptes ein gesamtstädtisches Radverkehrsnetz entwickelt, welches in den folgenden Jahren in weiten Teilen durch eine routenorientierte Zielwegweisung beschildert wurde. Das Netz gliederte sich in die Elemente Haupt- und Neben- bzw. Ergänzungsrouten für den Alltagsradverkehr sowie Freizeitrouten und Radwanderwege.

Die Hauptrouten sollen dabei möglichst die folgenden Anforderungen an die Führung und Gestaltung erfüllen:

- Einprägsame Streckenführung mit möglichst wenigen und gut "merkbar" Richtungsänderungen.
- Nach Möglichkeit Verlauf durch ein attraktives städtebauliches Umfeld mit hoher Erlebnisqualität.
- Direkte Anbindung möglichst vieler wichtiger Ziele im Verlauf der Route zur Erhöhung der Erschließungsqualität.
- Bevorzugung von Führungen über verkehrs- und emissionsarme Straßen, soweit andere wichtige Anforderungen damit vereinbar sind und Sicherstellung einer durchgängigen, attraktiven Befahrbarkeit (z.B. auch Überquerung von Hauptverkehrsstraßen).
- Berücksichtigung der Sicherheit im öffentlichen Raum; d.h. bei Führungen durch Grünzüge oder sonstige bei Dunkelheit wenig frequentierte Wege, die tagsüber eine hohe Erlebnisqualität bieten, sollte nachts eine Alternativführung möglich sein.
- Bei Führung über hochbelastete, für den Kfz-Verkehr bedeutsame Straßen im Sinne der Verkehrssicherheit grundsätzlich Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs.
- Zügige Trassierung der Wege für situativ angemessene Entwurfsgeschwindigkeiten (im Streckenbereich abseits von Knotenpunkten etwa 30 km/h).
- Insbesondere bei straßenbegleitenden oder selbständigen Radwegen ausreichende Breite für ein Nebeneinanderfahren oder Überholen von Radfahrern ohne Benachteiligung oder Gefährdung der Fußgänger.
- Keine "Ausparung" von Radverkehrsführungen in Problembereichen.

- Gut befahrbarer Belag aller Verkehrsflächen für Radfahrer und stoßfreie Übergänge (z.B. Bordsteinabsenkungen auf „Null“, kein Aufeinandertreffen verschiedener Neigungen).
- Ständige behinderungs- und gefährdungsfreie Benutzbarkeit durch entsprechende Unterhaltungs- (insbesondere Reinigung, Winterdienst und Grünschnitt) und Erneuerungsarbeiten (Ausbesserung schadhafter Beläge etc.).

Geführt wird der Radverkehr sowohl im Zuge von Hauptverkehrsstraßen als auch auf Erschließungsstraßen oder Netzelementen ohne Kfz-Verkehr. Konzipiert wurde das Netz entsprechend der oben aufgeführten Kriterien. Bei der Planung wurde darüber hinaus nicht nur auf die streckenbezogene Führungsmöglichkeit geachtet, sondern insbesondere auch auf die Knotenpunkte und andere Problemstellen (z.B. Engstellen); da die Qualität einer Route letztlich maßgeblich durch das schwächste Glied bestimmt wird.

Um die Qualität des Netzes durchgehend gewährleisten zu können, mussten an vielen Stellen Verbesserungen wie z.B. Netzlückenschlüsse, Belagserneuerungen oder auch die Sicherung von Querungsstellen erfolgen. Die entsprechend notwendigen Maßnahmen wurden im 75-Punkte-Programm von 1997 dokumentiert. Die dort aufgezeigten Mängel wurden seit 1997 sukzessive beseitigt, so dass das heutige Netz eine deutliche Qualitätssteigerung aufweist, wenn auch noch nicht alle der damals aufgezeigten Defizite beseitigt werden konnten (vgl. Baustein „Handlungsbedarf im Radverkehrsnetz“).

1.2 Radverkehrsnetz 2007

Seit 1997 haben sich eine Reihe von Randbedingungen geändert, die eine Weiterentwicklung des Netzkonzeptes erforderlich machen. So erfuhr das Straßennetz wesentliche Ergänzungen und Änderungen, die neue Handlungsspielräume eröffneten. Insbesondere das klassifizierte Straßennetz ist durch neue Umgehungsstraßen im Umbruch, weitere Umstufungen von Straßen bzgl. der Baulastträgerschaft wurden vollzogen. Auch städtebauliche Erweiterungen und neue Ziele sind zu berücksichtigen. Hierzu zählen u.a. die Lipperlandhalle und der neue Haltepunkt Lüttfeld. Auch der Radtourismus hat heute einen höheren Stellenwert als noch vor 10 Jahren und wird von daher im neuen Netz stärker berücksichtigt.

Darüber hinaus haben sich durch kleinräumige Änderungen der Verkehrsführung und durch erforderliche Unterhaltungsmaßnahmen neue Mängel und Probleme im Netz gezeigt, die eine Überprüfung der Netzstruktur und des Handlungsbedarfs nahe legen.

Parallel zum Ausbau des städtischen Radverkehrsnetzes ist die Netzentwicklung auch auf anderen Ebenen deutlich forciert worden. So wurde 2002 das landesweite

Radverkehrsnetz im Kreis Lippe etabliert, welches auf einer Länge von 31 km durch das Stadtgebiet führt. Darüber hinaus ist zwischenzeitlich ein kreisweites Netz entwickelt worden, das Lemgo auf 94 km¹ durchzieht.

Neben kleineren Änderungen im Routenverlauf, die der Optimierung der Routenführung dienten oder auch der Herausnahme kleinerer Netzabschnitte, um Doppelführungen zu vermeiden, ist die wesentliche Änderung des Radverkehrsnetzes 2007 gegenüber dem Netz 1997 darin zu sehen, dass eine Neustrukturierung stattgefunden hat. Bedingt durch die neuen Netzebenen „Landesnetz“ und „Kreisnetz“ konnte die bisher vorgenommene Unterscheidung zwischen Haupt- und Ergänzungsrouten entfallen. In der neuen **Netzhierarchie (Landesnetz, Kreisnetz, Stadtnetz)** ist das Gesamtnetz gleichbedeutend mit dem städtischen Netz, welches sowohl das Kreisnetz als auch das Landesnetz vollständig beinhaltet.

Überlagert wird dieses Netz durch die **thematischen Routen** bzw. Radfernwege, die im Rahmen der Erstellung des kreisweiten Radverkehrsnetzes neu überarbeitet wurden. Das neue Radverkehrsnetz enthält nur noch Routen, die eine regelmäßige Unterhaltung und eine entsprechende Vermarktung erfahren. Zu diesen touristisch bedeutenden thematischen Routen zählen:

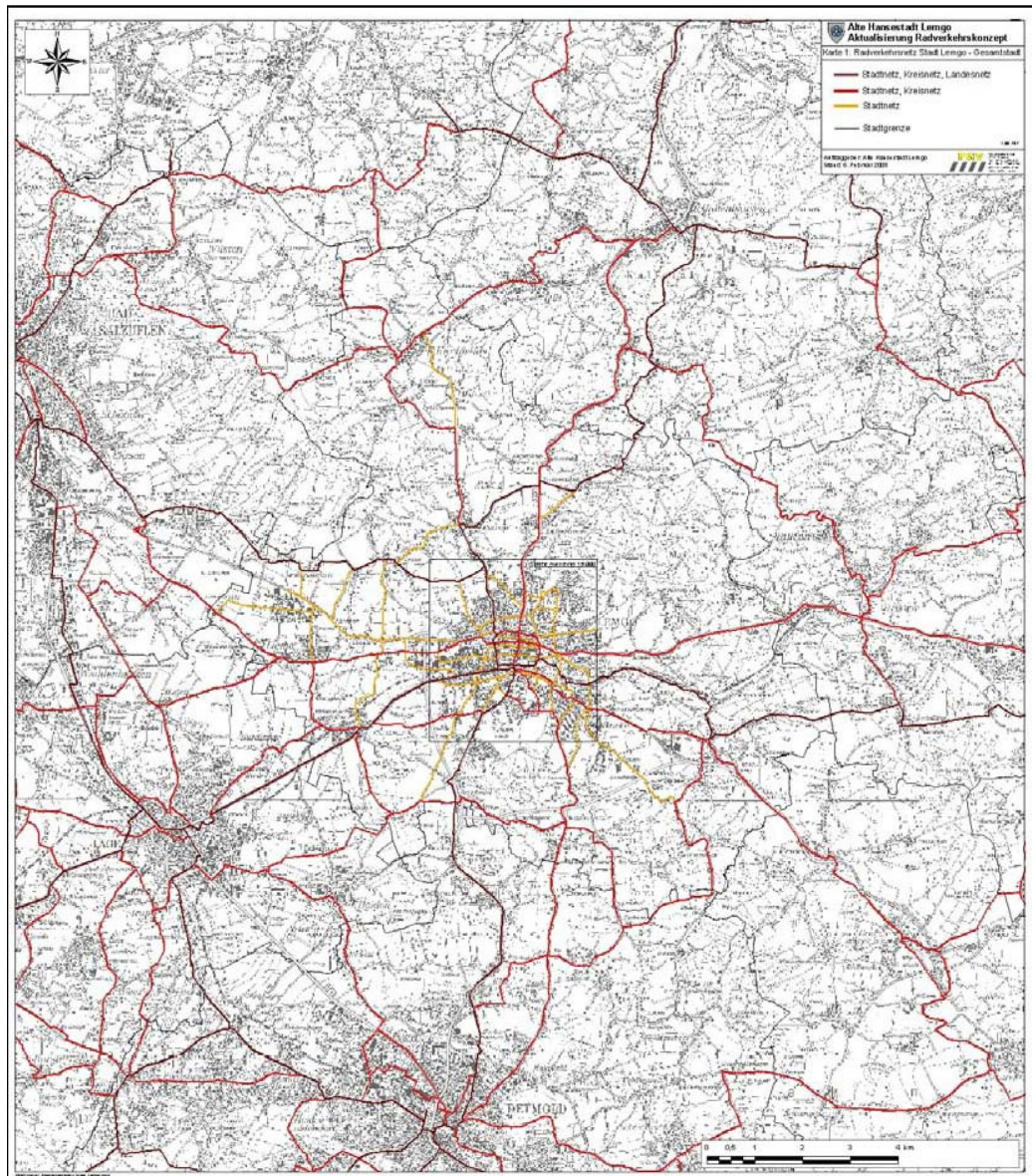
- Fürstenroute Lippe (neue konzipierte Route des Kreises)
- BahnRadRoute Hellweg-Weser
- BahnRadRoute Weser-Lippe
- Wellness- Radroute

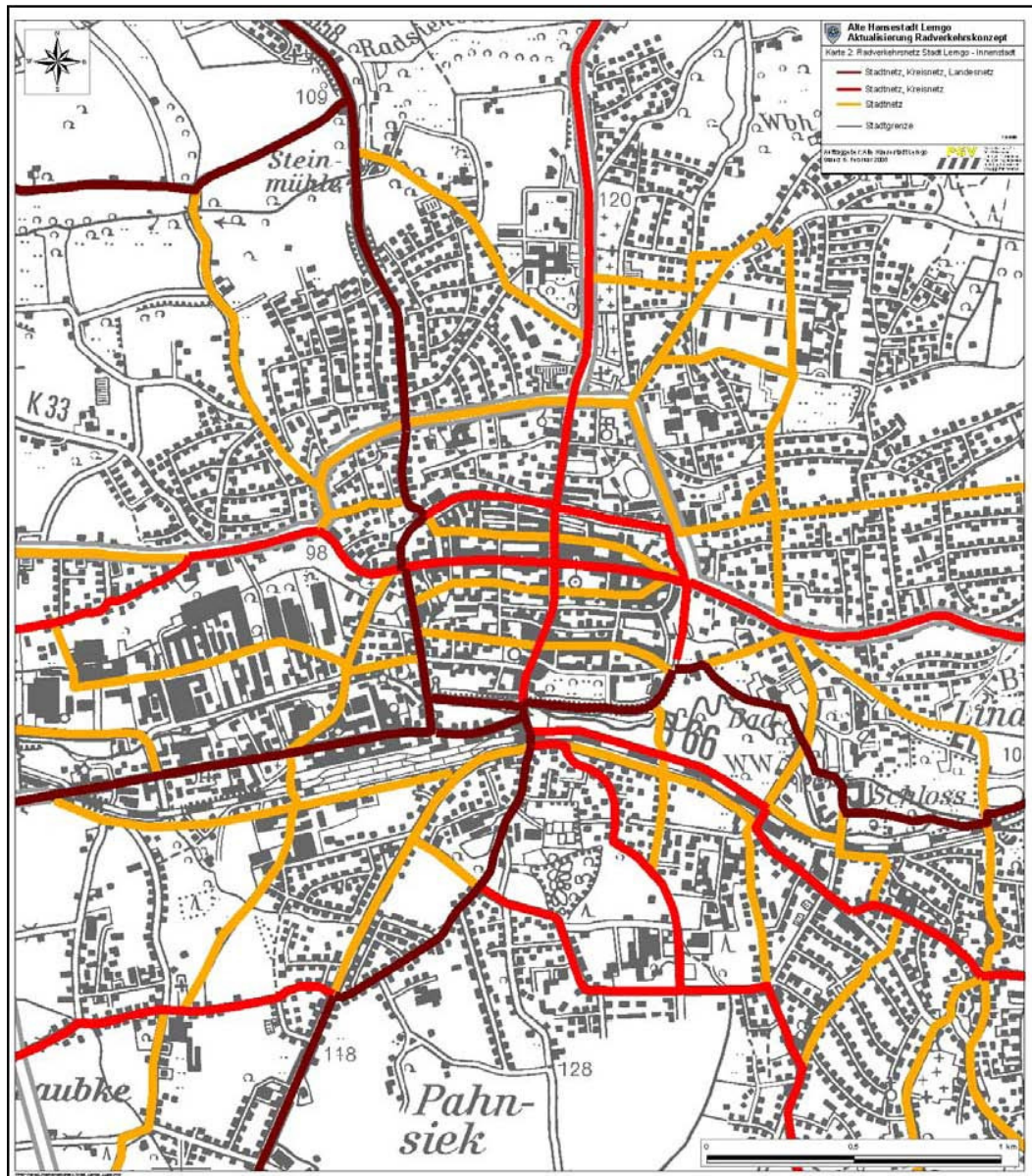
Weiter durchziehen der R3, R5 und R51 als nordrhein-westfälische Radfernwege Lemgo. Darüber hinaus berührt noch der Soleradweg das Stadtgebiet von Lemgo im Nordwesten.

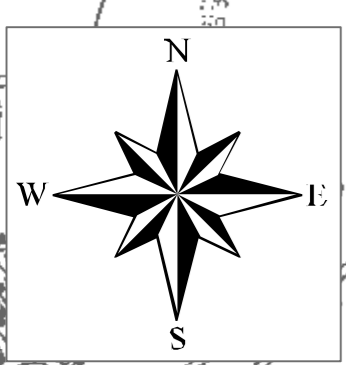
Das **Gesamtnetz** weist eine Länge von **144 km** auf und ist in weiten Teilen bereits beschildert bzw. wird im Zuge der bevorstehenden kreisweiten Radverkehrsbeschilderung in 2008 beschildert werden. Das Radverkehrsnetz ist der Karte 1 zu entnehmen.

Als besondere Neuerung ist noch die Funktion des Wallringes im Netz zu erwähnen. Der **Wallring** wird zukünftig die zentrale Verteilerfunktion für den Radverkehr übernehmen. Die Radverkehrswegweisung wird am Ring enden, um im städtebaulich sensiblen historischen Stadtkern auf eine weitergehende Beschilderung verzichten zu können.

¹ Darin enthalten sind auch die 31 km Landesnetz.



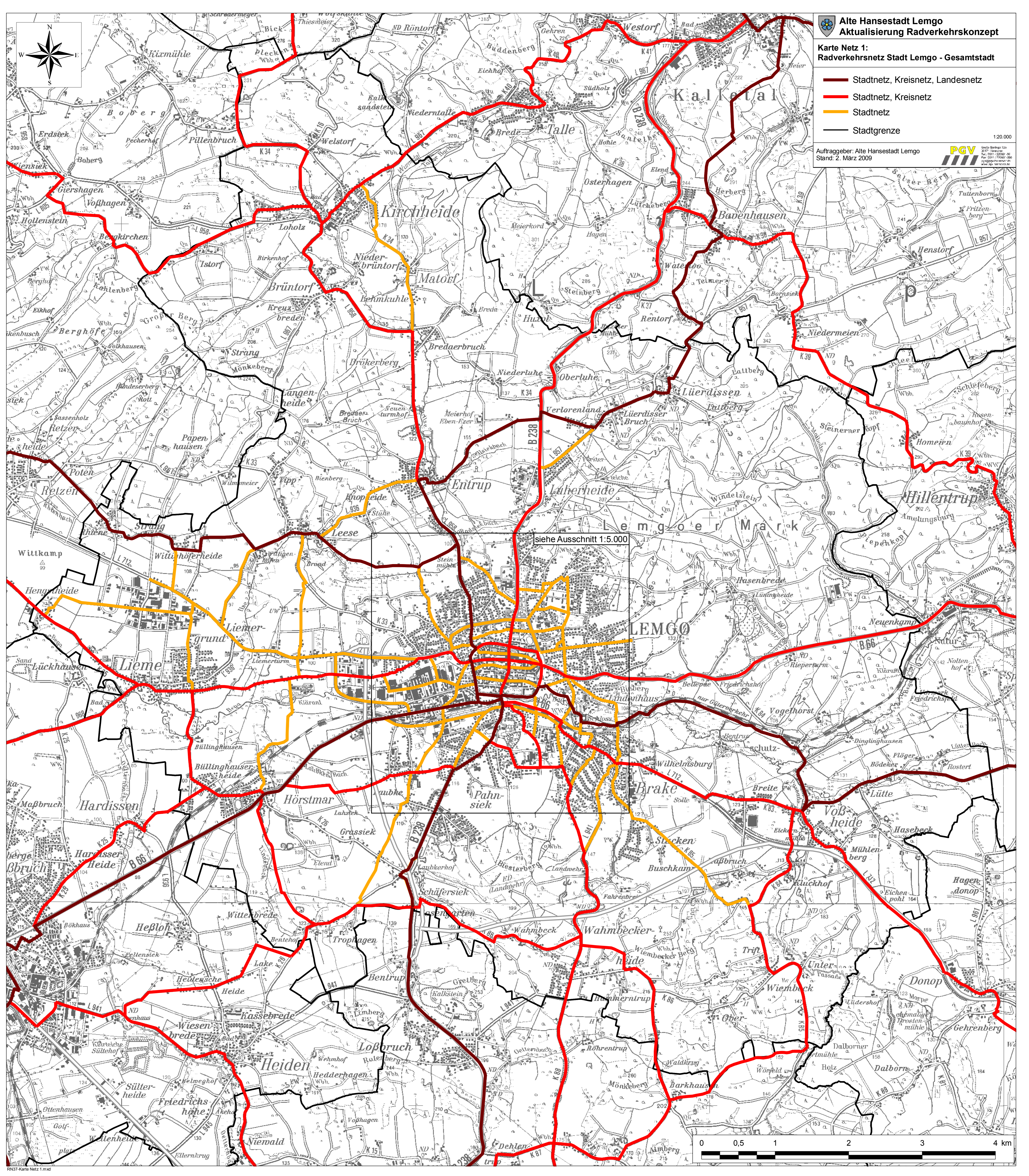




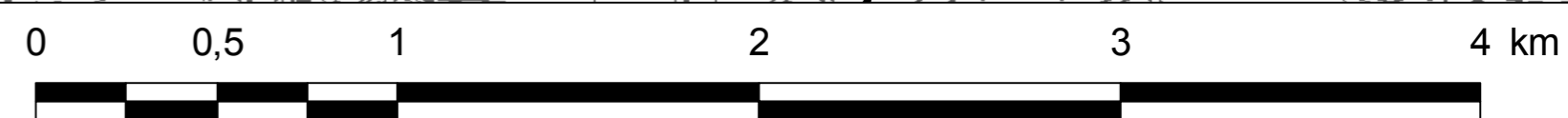
- Stadtnetz, Kreisnetz, Landesnetz
- Stadtnetz, Kreisnetz
- Stadtnetz
- Stadtgrenze

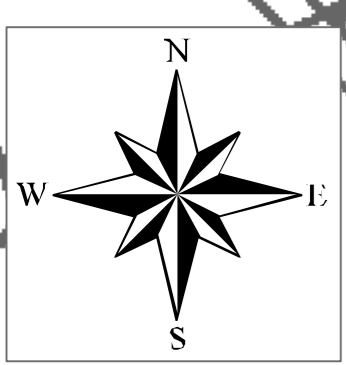


1:20.000



siehe Ausschnitt 1:5.000





- Stadtnetz, Kreisnetz, Landesnetz
- Stadtnetz, Kreisnetz
- Stadtnetz
- Stadtgrenze



1:5.000

