

Alte Hansestadt Lemgo

Aktualisierung Radverkehrskonzept 2007

Baustein Kurzbericht 2007



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
Elke Willhaus

Hannover, im Mai 2008

Inhalt

1.	Ausgangslage und Zielsetzung.....	1
2.	Grundlagenermittlung.....	2
2.1	Straßenstruktur.....	2
2.2	Radverkehrszählung 2004	2
2.3	Unfallgeschehen 2002-2006.....	3
3.	Radverkehrsnetz und Wegweisung	3
3.1	Gesamtstädtisches Radverkehrsnetz.....	3
3.2	Radverkehrswegweisung.....	4
4.	Leitfaden und Handlungsbedarf im Radverkehrsnetz	5
5.	Fahrradparken	6
6.	Service und Öffentlichkeitsarbeit	7
7.	Fazit.....	8

1. Ausgangslage und Zielsetzung

Die Stadt Lemgo hat 1997 ein umfassendes Handlungskonzept zur Förderung des Radverkehrs aufgestellt. Das Konzept beinhaltet Aussagen zu allen wesentlichen Bausteinen einer Radverkehrsförderung als System sowie zu den sich daraus ergebenden Handlungserfordernissen. Zahlreiche Maßnahmen aus dem Handlungsprogramm konnten bereits umgesetzt werden, andere mussten aus verschiedenen Gründen offen bleiben. So haben sich beispielsweise verkehrliche und städtebauliche Randbedingungen verändert. Auch das zwischenzeitlich etablierte landesweite sowie das neue kreisweite Radverkehrsnetz wirken sich auf die städtische Konzeption aus. Dementsprechend wurde eine Aktualisierung des Radverkehrskonzeptes notwendig, die die folgende Aufgabenstellungen verfolgt:

- Erfassung und Bewertung der wesentlichen Grundlagen in den Bereichen Straßenstruktur, Radverkehrsaufkommen und Unfallgeschehen.
- Neustrukturierung des Radverkehrsnetzes unter Berücksichtigung der neuen Angebote wie Landesnetz, Kreisnetz und touristische Routen.
- Aktualisierung des Leitfadens für die Ausgestaltung der wesentlichen Führungsformen des Radverkehrs.
- Aufzeigen und bewerten der bereits umgesetzten Maßnahmen im Rahmen des Gesamtkonzeptes von 1997.
- Neubewertung und Prioritätsbewertung der noch offenen Maßnahmen unter den heutigen Randbedingungen.
- Gegebenenfalls Anpassung der Maßnahmen entsprechend den aktuellen technischen und rechtlichen Gegebenheiten (Regelwerke, StVO) sowie aufzeigen von neuem Handlungsbedarf auf Grund veränderter Führungen im Radverkehrsnetz.
- Aufzeigen des aktuellen Handlungsbedarfs für das Fahrradparken.
- Fortschreibung des Konzeptes für den Bereich Service und Öffentlichkeitsarbeit.

Im Endergebnis wurde ein aktualisiertes Handlungsprogramm zur Radverkehrsförderung für einen mittelfristigen Zeitrahmen erstellt, welches neben dem Handlungsbedarf im Netz auch auf die weiteren wesentlichen Themenfelder einer umfassenden Radverkehrsförderung als System eingeht.

2. Grundlagenermittlung

2.1 Straßenstruktur

Trotz der Südumgehung (B 66n) sowie dem in einem wichtigen Teilabschnitt fertig gestellten Südring ist die Stadtmitte Lemgos nach wie vor durch die hoch belasteten Ortsdurchfahrten der B 66 und B 238 gekennzeichnet. Gegenüber 1997 hat sich die Radverkehrssituation an einigen der klassifizierten Straßen sowie der Straßen des Vorbehaltensnetzes aber deutlich verbessert, da zwischenzeitlich Radverkehrsanlagen geschaffen wurden, die den Radfahrern ein sicheres und komfortables Fahren auch im Zuge der stärker belasteten Straßen erlauben. Genauere Informationen zu den neuen Radverkehrsanlagen sind dem Baustein „Handlungsbedarf im Netz“ zu entnehmen. Für wichtige Straßenzüge, die bisher noch ohne eigenständige Radverkehrsführung sind, wie etwa die sukzessive Komplettierung der Radverkehrsanlagen am Nordring, liegen Planungen vor.

Die Wohngebiete sind demgegenüber flächendeckend Tempo-30-Zonen und bieten gute Voraussetzungen für den Radverkehr. Darüber hinaus bietet das Straßen- und Wegenetz für Radfahrer- und Fußgänger eine hohe Durchlässigkeit, da in bzw. zu vielen Wohnbereichen eigenständige Geh- und Radwegverbindungen angelegt wurden.

2.2 Radverkehrszählung 2004

2004 wurden im Rahmen einer kreisweiten Radverkehrszählung auch im Stadtgebiet von Lemgo Zählungen durchgeführt. Um eine Vergleichbarkeit zu den Zählungen von 1996 zu haben, wurde die Zählung des Kreises um eigene städtische Standorte ergänzt. Ausführlich sind die Ergebnisse im Baustein „Radverkehrszählung 2004“ dokumentiert. Das Radverkehrsaufkommen hat an einigen Zählquerschnitten stark zugenommen und an andern waren Abnahmen zu verzeichnen, die ggf. auf Baustelleneinflüsse zurückzuführen sind.

Neben dem reinen Radverkehrsaufkommen wurde auch die Verkehrsflächenwahl erhoben. Hier zeigt sich, dass veränderte Radverkehrsführungen im Straßenquerschnitt (z.B. Schutzstreifen in der Entruper Weg, Aufgabe der unzulänglichen gemeinsamen Geh- und Radwege in der Herforder Straße) positive Auswirkungen auf die Entwicklung des Radverkehrs haben und dass sich Verhaltensänderungen bzgl. der Verkehrsflächenwahl langsam durchsetzen (z.B. Entruper Weg: 1996 Gehwegnutzung 66 %, 2004 nur noch 29 %; Herforder Straße: 1996 Fahrbahnnutzung 1,6 % = 1 RF; 2004 immerhin 13 %).

Um dauerhaft zuverlässige Aussagen über die Entwicklung des Radverkehrsaufkommens und die Akzeptanz der Radverkehrsführung zu erzielen, ist zu empfehlen, **turnusmäßige** Zählungen an immer gleichen Standorten durchzuführen (alle 3 Jahre).

2.3 Unfallgeschehen 2002-2006

Die Analyse des Unfallgeschehens erfolgte auf Grundlage einer tabellarischen Übersicht der polizeilich erfassten Radverkehrsunfälle der Jahre 2002-2006. Die Zahl der Unfälle mit Radfahrer-Beteiligung ist im Untersuchungszeitraum tendenziell rückläufig. Von den insgesamt erfassten 198 Unfällen ereigneten sich zwei mit Todesfolge (beides Alleinunfälle von Radfahrern!) und 25 mit schwerem Personenschaden. Bei insgesamt 158 Unfällen (80 %) war ein Pkw beteiligt. Bei diesen Unfällen wurden zu etwa 60 % die Pkw-Fahrer als Hauptverursacher des Unfalls eingestuft. Lkw und Fußgänger waren nur in je vier Fällen Unfallgegner von Radfahrern.

Besonders oft sind radfahrende Kinder vom 11. bis zum 14. Lebensjahr an den Unfällen beteiligt. Bei dieser Altersgruppe wie auch bei den jüngeren Kindern und den älteren Senioren liegt die Hauptursache überwiegend auf Seiten des Radfahrers. Überraschend oft sind auch die 18-25 jährigen Radfahrer im Unfallkollektiv anzutreffen.

Weitergehende Informationen zum Unfallgeschehen sind dem Baustein „Unfallanalyse 2002-2006“ zu entnehmen.

Im Sinne einer **Wirkungskontrolle zur Entwicklung der Verkehrssicherheit** sowie zur Wirkung einzelner Maßnahmen sollten örtliche Unfallanalysen alle 3 Jahre wiederholt werden (jeweils für 3-Jahres-Zeiträume). Bei korrespondierenden Zählungen (vgl. Kap. 2.2) kann so auch ein Zusammenhang zwischen Radverkehrsentwicklung und Unfallgeschehen hergestellt werden.

3. Radverkehrsnetz und Wegweisung

3.1 Gesamtstädtisches Radverkehrsnetz

1997 hat Lemgo im Rahmen der Erstellung des Radverkehrskonzeptes ein flächendeckendes Radverkehrsnetz etabliert, das sich in die Elemente Haupt- und Neben- bzw. Ergänzungsrouten für den Alltagsradverkehr sowie Freizeitrouen und Radwanderwege gliedert. Geführt wird der Radverkehr sowohl im Zuge der Hauptverkehrsstraßen als auch auf Erschließungsstraßen oder Netzelementen ohne Kfz-Verkehr.

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. Auch städtebauliche Erweiterungen und neue Ziele sind zu berücksichtigen. Darüber hinaus weist der Radtourismus heute einen höheren Stellenwert auf als noch vor 10 Jahren und wird von daher im neuen Netz stärker

berücksichtigt. Weiterhin wurde 2002 das Landesweite Radverkehrsnetz im Kreis Lippe etabliert, welches auf einer Länge von 31 km durch das Stadtgebiet von Lemgo führt. Darüber hinaus wurde 2006 ein kreisweites Netz entwickelt, das Lemgo auf 94 km Routenlänge durchzieht. Aufgrund dieser Entwicklungen wurde die städtische Netzkonzeption im Rahmen der Fortschreibung aktualisiert.

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 eine regelmäßige Unterhaltung und eine entsprechende Vermarktung erfahren.

Das Gesamtnetz weist eine Länge von 144 km auf und ist in weiten Teilen bereits beschildert. Ausführliche Informationen zum Netz sind dem Baustein „Radverkehrsnetz“ zu entnehmen.

3.2 Radverkehrswegweisung

Bereits auf Basis des Radverkehrskonzeptes von 1997 wurde in Lemgo mit dem Aufbau einer Wegweisung im städtischen Routennetz begonnen, bevor in Nordrhein-Westfalen eine landesweit einheitliche Wegweisungssystematik festgelegt wurde. Die ausgewiesenen Radialrouten wurden dann um die Beschilderung NRW-Landesnetz ergänzt. Für das Jahr 2008 ist die Realisierung der Wegweisung im Kreisnetz vorgesehen.

Die damit flächendeckende Radverkehrswegweisung im Stadtgebiet nahm die Stadt Lemgo zum Anlass, im Rahmen eines Gutachtens eine „Feinjustierung“ und **Harmonisierung der städtischen Wegweisung** mit dem neuen städtischen Radverkehrsnetz und dem Wegweisungssystemen der anderen Träger (Land, Kreis) vorzunehmen. Insbesondere wurde die gesamte Radverkehrswegweisung im Stadtgebiet in einem digitalen **Wegweisungskataster** und in Standortübersichtsplänen dokumentiert. Dies dient damit auch der zukünftigen Weiterentwicklung sowie der regelmäßig erforderlichen Kontrolle und Pflege der Wegweisung.

Insgesamt kommen in Lemgo an 254 Wegweisungsstandorten über 550 einzelne Wegweiser sowie ca. 400 Plaketten thematischer Routen zum Einsatz.

4. Leitfaden und Handlungsbedarf im Radverkehrsnetz

Ein erfolgreiches Radverkehrsnetz hängt sowohl von der Streckenführung als auch vom Ausbau der Wegeinfrastruktur ab. Hier ist die Stadt Lemgo einen großen Schritt voran gekommen, denn viele der im Radverkehrskonzept von 1997 aufgezeigten Maßnahmen wurden inzwischen umgesetzt. Der Schwerpunkt der Maßnahmenumsetzung lag in der Verbesserung der Verkehrssicherheit im Zuge des Radverkehrsnetzes. Darüber hinaus wurden neue Wegeverbindungen für Radfahrer geschaffen, die insbesondere auch die Durchlässigkeit für den nichtmotorisierten Verkehr in den Wohngebieten erhöhten.

Mit Maßnahmen, mit denen 1997 noch keine Erfahrungen vorlagen und die teilweise erst durch die StVO-Novelle (1997) verkehrsrechtlich fixiert wurden, konnten mittlerweile gute Erfahrungen gesammelt werden (z.B. Radfahrstreifen, Schutzstreifen, aufgeweitete Radaufstellstreifen, Fahrradstraßen und für den Radverkehr geöffnete Einbahnstraßen).

Insgesamt wurde das Radverkehrsnetz durch diese Maßnahmen deutlich ausgebaut. Von den 1997 aufgezeigten 75 Handlungserfordernissen, die im „75-Punkte-Programm“ dokumentiert wurden, konnten 48 Maßnahmen bis Ende 2007 abgeschlossen werden. Weitere 13 Maßnahmen befinden sich im Planungsstadium.

Im Lauf der letzten 10 Jahre sind aber auch neue Defizite aufgetreten, die z.B. aufgrund sich verschlechternder Belagsqualitäten Handlungsbedarf nach sich ziehen. Weiter führen eine modifizierte Struktur des Kfz-Verkehrs- und des Radverkehrsnetzes, neue Verkehrsführungen, neue Vorgaben aus der Rechtslage oder den Regelwerken dazu, dass die Radverkehrsführungen mit Blick auf den aktuellen Handlungsbedarf noch einmal neu zu bewerten sind.

Der ermittelte Handlungsbedarf 2007 ist detailliert im Baustein „Handlungsbedarf im Radverkehrsnetz“ dokumentiert. In der Summe aus alten noch offenen Maßnahmen und neuem Handlungsbedarf ergibt sich, dass

- **35 Maßnahmen an klassifizierten Straßen und**
- **26 Maßnahmen an Stadtstraßen zu verzeichnen sind.**

Für den ermittelten Handlungsbedarf wird das nach heutigem Kenntnisstand bewährte Entwurfsrepertoire für den Radverkehr gezielt in Hinblick auf vergleichsweise schnell umsetzbare und kostengünstige Maßnahmen unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit eingesetzt.

Bei der Realisierung von Radverkehrsanlagen in Lemgo soll eine weitgehend **einheitliche bauliche und verkehrstechnische Ausführung** zum Tragen kommen. Dies dient sowohl der besseren Akzeptanz und Verständlichkeit der Radverkehrsführungen für alle Verkehrsteilnehmer als auch der Vereinfachung der

Planungs- und Abstimmungsprozesse. Darüber hinaus wirkt eine einheitliche Ausbildung auch im Sinne eines "corporate design" öffentlichkeitswirksam als Zeichen der Förderung des Radverkehrs.

Dazu werden im Baustein „Leitfaden Radverkehrsanlagen“ Einsatzbereiche und Ausbildungsanforderungen ausgewählter Aspekte der Radverkehrsführung in Form von „Musterblättern“ skizziert. Der Leitfaden orientiert sich an den aktuellen fachlichen Regelwerken und den Aussagen der StVO und spezifiziert das umfangreiche Entwurfsrepertoire zu Radverkehrsanlagen auf Lemgo-relevante Aufgabenstellungen.

5. Fahrradparken

Aufgrund der zunehmenden Nutzung hochwertiger Fahrräder sind die Anforderungen an Diebstahlschutz und Standsicherheit sowie Komfort in den letzten Jahren deutlich gestiegen. Diesen Ansprüchen ist Lemgo nachgekommen und hat seit Mitte der 90er Jahre sukzessive viele der noch vorhandenen Vorderradklemmen durch anspruchsgerechte Ständer ersetzt. Die Maßnahmen richteten sich vor allem an eine Verbesserung des technischen Standards vorhandener Fahrradparkanlagen unter dem folgenden Gesichtspunkten:

- Die flächenhafte, dezentrale und zielnahe Anordnung kleiner Einheiten in der Innenstadt wurde beibehalten.
- Im Zuge der laufenden kontinuierlichen Bestandsverbesserung wurden Vorderradhalter gegen Rahmenhalter ausgetauscht.

Darüber hinaus wurden Geschäftsinhaber direkt angesprochen und motiviert, ihren **Geschäften** zugeordnete Ständer mit Kostenbeteiligung (Stadt beschafft Ständer, Eigentümer trägt die Kosten der Installation) einzurichten. Insgesamt konnten im innerstädtischen Bereich in den letzten 10 Jahren rund 100 Stellplätze mit Pollerringen oder Rahmenhaltern ausgestattet werden. Außerhalb der Innenstadt gelegene Einkaufsmärkte haben vereinzelt auf eigene Kosten Rahmenhalter aufgestellt.

Weiterhin ist das Fahrradparkangebot am **Bahnhof** deutlich verbessert und der neue Haltepunkt „Lüttfeld“ mit anspruchsgerechten Haltern ausgestattet worden.

Insbesondere die Fahrradparksituation an **Schulen** ist als Handlungsfeld bereits 1997 aufgegriffen worden. Im Rahmen des damaligen Handlungskonzeptes wurde empfohlen, dass bei Neu- und Erweiterungsbaumaßnahmen an Schulen nur noch solche Fahrradparkanlagen errichtet werden, die anspruchsgerechtem Fahrradparken genügen. Die letzten 10 Jahre haben jedoch gezeigt, dass eine Reduzierung auf die Umstellung bei Baumaßnahmen nicht ausreichend ist, da nur wenige Schulen bisher über eine anspruchsgerechte Ausstattung von Abstellmöglichkeiten verfügen. Hier

wird zukünftig mit der Initiierung von „Schulprogrammen“ ein wichtiger Handlungsschwerpunkt gesehen, der um die Komponente der Verkehrssicherheit erweitert werden sollte. Das Vorhaben zielt unter dem Motto „Fahrradparken an Schulen – Modell 2010“ auf eine deutliche Verbesserung der bisherigen Situation bis zum Jahr 2010.

Ein besonderer Akzent mit erheblicher Signalwirkung soll mit der Einrichtung eines "**Radlertreffpunktes**" als zentralem Verknüpfungspunkt gesetzt werden. Die begriffliche Nähe zum Stadtbus-Treffpunkt ist dabei durchaus beabsichtigt. Als Standorte bieten sich sowohl der Lippegarten (Nähe zum Treffpunkt) als auch der Waisenhausplatz an.

Differenzierte Informationen sowie Hinweise auf die Fahrradparksituation an bedeutenden Einzelzielen sind dem Baustein „Fahrradparken“ zu entnehmen.

6. Service und Öffentlichkeitsarbeit

Ein fahrradfreundliches Klima und Serviceangebote zur Erleichterung der Radnutzung sind wesentliche Elemente der Radverkehrsförderung und sollten in Lemgo in den nächsten Jahren im Rahmen der Fördermaßnahmen ausgebaut werden. Ziel ist die Werbung für eine verstärkte Nutzung des Fahrrades sowie die Verbreitung von Informationen über Aktivitäten und Angebotsverbesserungen "rund um's Rad".

Die Öffentlichkeitsarbeit umfasst somit die Komponenten:

- angemessen über die geplanten und realisierten Infrastrukturmaßnahmen informieren,
- das Fahrrad mit positiven Attributen besetzen,
- die praktische Nutzung mittels Animation fördern.

In dem über die Öffentlichkeitsarbeit auch weitere Handlungsträger einbezogen oder angesprochen werden, steht das Thema in direkter Wechselwirkung zum Handlungsfeld "Service rund um's Rad".

Die vor allem in den ersten Jahren nach Erstellung des Radverkehrskonzeptes 1997 ergriffenen Maßnahmen im Bereich Öffentlichkeitsarbeit (u.a. Flyer, Workshop, Mängelcoupon) haben sich bewährt und sollten zukünftig wieder regelmäßiger zum Einsatz kommen. Die laufende Pressearbeit sollte kontinuierlich fortgesetzt werden.

Kurzfristig sollte ein **Flyer** über das neu entwickelte Radverkehrsnetz informieren und dabei die besondere Bedeutung des Walls hervorheben, der zukünftig als innerstädtischer Verteilerring für den Radverkehr eine herausragende Rolle übernehmen soll. Da im **Internet** im Regelfall deutlich aktueller und zeitnäher als

z.B. in einem Flyer informiert werden kann, ist im Aufbau einer umfassenden Internetseite zum Radverkehr ein weiterer wichtiger zukünftiger Handlungsschwerpunkt zu sehen.

Darüber hinaus wird der Aufbau einer dauerhaften **Kommunikationsstruktur** zwischen Stadtverwaltung und anderen Handlungsträgern (z.B. Arbeitskreis) als wichtige zukünftige Aufgabe angesehen.

Weitere Informationen sind dem Baustein „Service und Öffentlichkeitsarbeit“ zu entnehmen.

7. **Fazit**

Die Stadt Lemgo hat in den vergangenen 10 Jahren die **Situation des Radverkehrs spürbar verbessert**. Aufbauend auf dem Handlungskonzept von 1997 wurden insbesondere im infrastrukturellen Bereich kontinuierlich Fortschritte erzielt. Im Rahmen der Erarbeitung des Konzeptes „Fahrradfreundlicher Kreis Lippe“ hat sich gezeigt, dass Lemgo im Städtevergleich auf Kreisebene ganz vorn dabei ist. Gleichzeitig haben sich die Rahmenbedingungen für die Radverkehrsförderung durch die Aufnahme des Kreises Lippe in die Arbeitsgemeinschaft „Fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise“ (AGFS) im Jahre 2007 auch im „Umfeld“ verbessert.

Gleichwohl hat die Stadt Lemgo mit ihren kompakten Stadtstrukturen ihr Potenzial für einen hohen Anteil des Radverkehrs am Verkehrsgeschehen bei weitem noch nicht ausgeschöpft. Um hier weitere positive Effekte im Hinblick auf die Verlagerung von PKW-Kurzstreckenfahrten auf das Rad zu erzielen, muss Radverkehrsförderung als **Daueraufgabe von Politik und Verwaltung** verstanden werden. Die hier vorgelegte Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes dient in diesem Sinne als **Entscheidungsgrundlage und Handlungsrichtschnur** für eine systematische Fortsetzung des bisherigen Engagements. **Handlungsschwerpunkte** der nächsten Jahren sollen danach sein:

- Ausbau der Radverkehrsführungen im Zuge des Vorbehaltsnetzes, insbesondere der klassifizierten Straßen.
- Kontinuierliche Verbesserung des Fahrradparkens in der Innenstadt und an wichtigen Zielen.
- Förderung der Fahrradnutzung an den Schulen (insbesondere Verbesserung der Abstellbedingungen) durch ein Zusammenwirken der zuständigen Handlungsträger.
- Verstärkung der Öffentlichkeitsarbeit und der Kommunikation.
- Regelmäßige Wirkungskontrollen (Zählungen, Unfallanalyse).

Um diesen Aufgaben gerecht werden zu können, sind verlässliche **Rahmenbedingungen in finanzieller und personeller Hinsicht** eine wesentliche Voraussetzung. Nach Möglichkeit sollte mittelfristig ein fester jährlicher Betrag im

Haushalt verankert sein, der es auch ermöglicht, kurzfristig sinnvolle kleinere Maßnahmen ohne zeitaufwändigen Abstimmungsprozess durchzuführen. Für die zahlreichen notwendigen Aktivitäten ist auch eine ausreichende personelle Bearbeitungskapazität unabdingbar. Als förderlich hat sich in zahlreichen Städten die Benennung eines **Fahrradbeauftragten** oder eines **Beauftragten für den nicht motorisierten Verkehr** (mit Zuständigkeit auch für Belange der Fußgänger, mobilitätsbehinderter Personen, Inline-Skater) erwiesen, der nach innen und außen für alle Fragen rund um das Fahrrad zur Verfügung steht und die Belange des Radverkehrs (bzw. des nicht motorisierten Verkehrs) verwaltungsintern koordiniert. Mit diesen Voraussetzungen wäre die Stadt Lemgo gut aufgestellt um, kurzfristig die angestrebte **Bewerbung um eine Mitgliedschaft in der AGFS** anzugehen.