Anhang A
Lücken und Knoten im Radverkehrsnetz (Datenblätter)

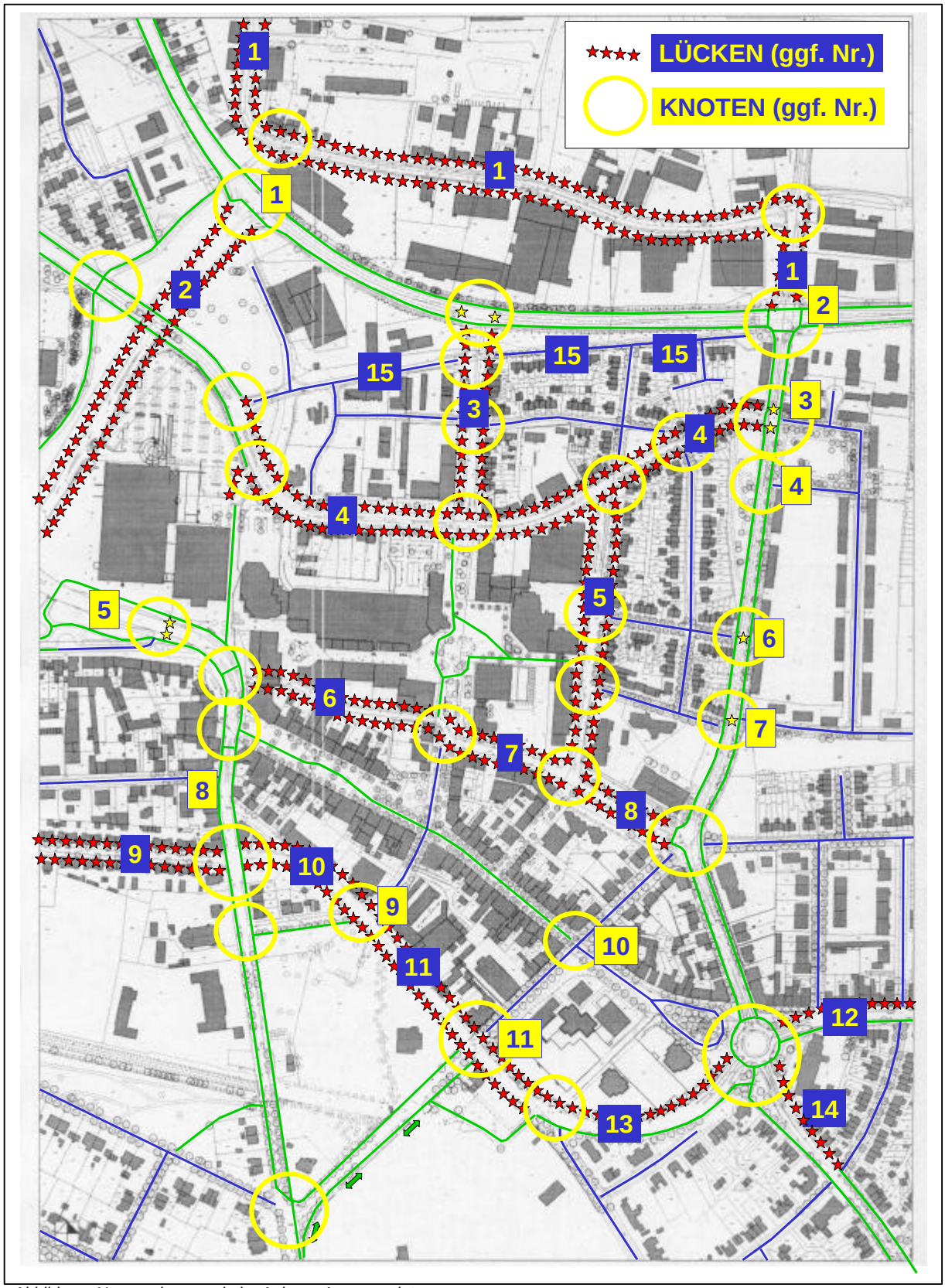


Abbildung: Nummerierung wie im Anhang A verwendet

Lücke Nr.: 1

Beschreibung: Straßenzug Kruppstraße / Oststraße / Friedrichstraße zwischen Prinzenstraße und Nordtangente

Situation Status quo:
Die Oststraße erschließt zwei Gewerbegebiete (Nord, Nord-Kamperbruch), wichtige Arbeitsplatz- sowie Versorgungsstandorte und damit wesentliche Ziele für den Radverkehr. Anhand von Verkehrsbeobachtungen und Zählungen der abgestellten Fahrräder auch vor den großflächigen Einzelhandels- und Fachmärkten lässt sich die Notwendigkeit, ein Angebot für den Radverkehr zu schaffen, belegen.

Auf dem gesamten Straßenzug fehlen Anlagen für den Radverkehr. Die Fahrbahnen verfügen über eine Breite von 8,50 -11,00 m. Die straßenbegleitenden Gehwege sind in der Regel 1,80 m breit.

Maßnahmenvorschlag:
Es wird angeregt, im gesamten Streckenverlauf der Oststraße Schutzstreifen zu realisieren. Im Kreuzungsbereich Kruppstraße / Prinzenstraße ist dies ebenfalls möglich. An der Friedrichstraße wird vorgeschlagen, den Radverkehr auf den straßenbegleitenden Gehwegen abzuwickeln.

Empfehlung:
Die Schließung dieser Lücke ist wünschenswert und mit vergleichsweise geringem Aufwand zu realisieren. Eine Umsetzung sollte kurzfristig angestrebt werden. Dabei gilt es in den jeweiligen Teilabschnitten das Erfordernis von Stellplätzen im Straßenraum mit den Belangen des Radverkehrs abzuwägen.

Erforderliche Baumaßnahmen:
Kurzfristig:
- Markierungsarbeiten
- Gehwege an der Friedrichstraße und Kruppstraße für Radverkehr freigeben (Zusatzzeichen Radfahrer frei) und Bordabsenkungen herstellen

Mittelfristig:
- Anforderungskontakte verlegen (Lichtsignalanlage Prinzenstraße)
- Anforderungskontakte für Radfahrer installieren
- Gehwege für das Parken herrichten (mittelfristig)
- Gehwege im Bereich Friedrichstraße zu Radwegen umbauen

Lücke Nr.: 2

Beschreibung: Querspange zw. Moerser Straße und Prinzenstraße

Situation Status quo:
Der betrachtete Streckenabschnitt wird stark vom motorisierten Verkehr befahren (bis zu 20.000 Kfz/Tag), die Knoten liegen an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit.

Über das vorhandene, separat geführte Netz an Radwegen im Bereich der Querspange sind heute alle Quelle-Ziel-Verbindungen abgedeckt, ohne dass eine Nutzung der Querspange für den Radverkehr erforderlich ist.

Zusätzliche Radverkehrsanlagen an der Querspange lassen sich hier nur mit erheblichem baulichen Aufwand realisieren. Dem stehen kaum Zeitvorteile und Qualitätsverbesserungen für den Radfahrer gegenüber.

Maßnahmenvorschlag:
keine

Empfehlung:
In Abwägung des baulichen Aufwandes und des Nutzen für den Radverkehr wird empfohlen, in diesem Streckenabschnitt von der Anlage zusätzlicher Radverkehrsanlagen abzusehen.

Erforderliche Baumaßnahmen:
keine

Lücke Nr.: 3

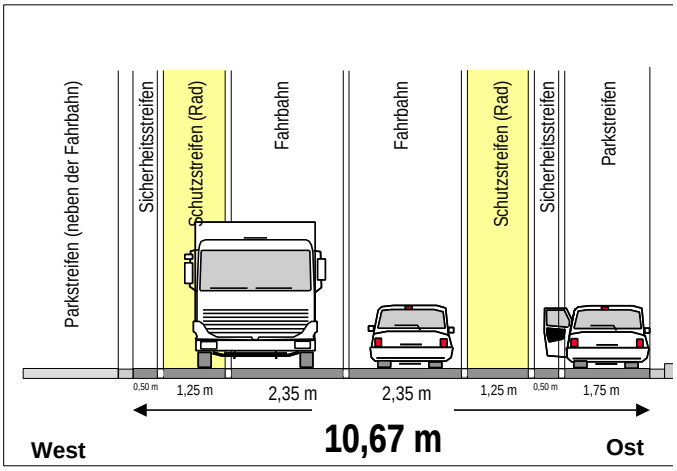
Beschreibung: Kamperdickstraße zw. Nordtangente und Wilhelmstraße

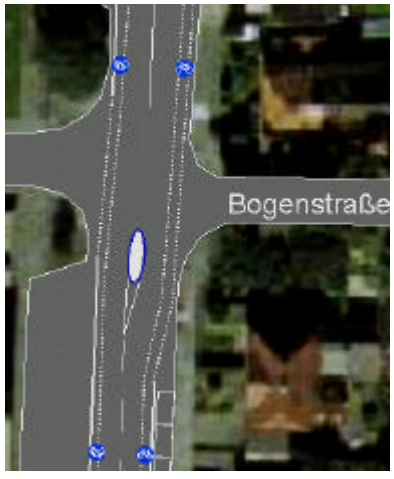
Situation Status quo:
Die Kamperdickstraße gehört zum Vorbehaltsnetz (zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h) und stellt eine der Hauptzufahrten zur Innenstadt dar. Eine Separation des Radverkehrs wäre daher wünschenswert. Die Führung des Radverkehrs auf Nebenanlagen (Bordsteinradweg) ist aufgrund der zur Verfügung stehenden Flächen nicht möglich bzw. problematisch.

Maßnahmenvorschlag:
Für den Abschnitt zwischen Hangkamerstraße und Wilhelmstraße wird die Anlage von Schutzstreifen vorgeschlagen.

Außerdem wird vorgeschlagen, in Höhe der Bogenstraße eine Mittelinsel als Querungshilfe anzulegen. Hierdurch lässt sich die Trennwirkung der Wilhelmstraße reduzieren und die Querbarkeit der Straße verbessern.
In Verbindung mit dem dort einzurichtenden Halteverbot werden die Sichtdreiecke für Einbieger aus der Bogenstraße freigehalten und somit die Übersichtlichkeit der Einmündung insgesamt verbessert.
Auch wird durch die Mittelinsel und die anschließende Fahrbahnverengung deutlich der Übergang/Eingang zum Bereich der Innenstadt markiert.

Kamperdickstraße, südlich der Bogenstraße



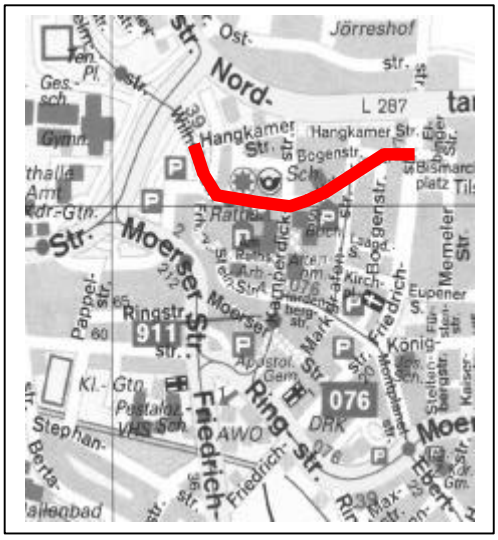


Empfehlung:
Die Schließung dieser Lücke ist wünschenswert und leicht realisierbar. Daher sollte die Umsetzung kurzfristig angestrebt werden.

Erforderliche Baumaßnahmen:
- Bau einer Mittelinsel als Querungshilfe
- Markierungsarbeiten

Lücke Nr.: 4

Beschreibung: Wilhelmstraße zwischen Hangkamer- und Friedrichstraße



Situation Status quo:
Die Wilhelmstraße bildet die nördliche Grenze der Kamp-Lintforter Innenstadt. In ihrer Erscheinung wird die Straße heute aber vor allem durch die vorhandene und zum Teil überdimensionierte Verkehrsinfrastruktur dominiert.

Über die Wilhelmstraße werden wichtige innerstädtische Ziele erschlossen (u.a. Rathaus, Markt, Post). Im Abschnitt bis zur Kamperdickstraße ist die Wilhelmstraße Bestandteil des Hauptverkehrsstraßennetzes und Teil des landesweiten Radverkehrnetzes NRW. Auf dem zu betrachtenden Abschnitt sind eine Vielzahl verkehrlicher Aspekte und Anforderungen zu berücksichtigen.

Der betrachtete Abschnitt der Wilhelmstraße ist in drei Teilabschnitte gegliedert. Der Ausbau der Abschnitte 1 und 2 zwischen Hangkamerstraße und Markgrafenstraße stammt aus den siebziger Jahren. Hier wurde ein großzügiger Standardquerschnitt von mindestens 11,30 m (Fahrbahn) realisiert. Östlich der Markgrafenstraße (Abschnitt 3) bis zur Friedrichstraße bietet der Straßenraum dagegen nur eine Fahrbahnbreite von 6,80 m zwischen den Rinnsteinen. An diesen „engen“ Straßenraum stellt der ruhende Verkehr der Anwohner zusätzliche Ansprüche.Im Abschnitt 1 und 2 stehen hierfür neben der großzügig bemessenen Fahrbahn gesonderte Flächen zur Verfügung.

Maßnahmenvorschlag:
Für den gesamten Straßenzug gibt es einen Vorentwurf des städtischen Tiefbauamtes, der im wesentlichen die Anlage beidseitiger hochbordgeführter Radwege vorsieht. Ausnahme ist die Anlage eines Radfahrstreifens am nördlichen Fahrbahnrand zwischen Markgrafenstraße und Friedrichstraße. Als Alternative hierzu wird eine durchgehende Markierung von Schutzstreifen vorgeschlagen. Für den Knotenpunkt Wilhelmstraße/Kamperdickstraße wird außerdem die Anlage eines Minikreisverkehrs vorgeschlagen. Im Zufahrtsbereich zum real-Parkplatz sollte der Radverkehr gebündelt und über eine eigenständige Furt geführt werden.
Die Maßnahmen im Einzelnen sind in Kapitel 3.6 der VEP-Fortschreibung dargestellt.

Empfehlung:
Insbesondere der Netzschluss zwischen den an der Hangkamerstraße bzw. der Einmündung real-Parkplatz endenden Radverkehrsanlagen bis zum Knotenpunkt Kamperdickstraße ist als vordringliche Maßnahme anzusehen. Die vorgeschlagene Lösung, Schutzstreifen anzulegen, hat den Vorteil, dass sie kurzfristig und mit vergleichsweise geringem Aufwand umsetzbar ist. Eine bauliche Lösung mit hochbordgeführten Radwegen sollte dann weiter verfolgt werden, wenn hierfür tatsächlich in absehbarer Zeit Zuschüsse nach GFVG zur Verfügung stehen. In Verbindung mit dem Ausbau der Radwege sollte dann aber auch unbedingt eine Verbesserung der stadtgestalterischen Qualität angestrebt werden. Eine besondere Bedeutung kommt hier dem Knotenpunkt mit der Kamperdickstraße zu, für den die Möglichkeit einen Kreisverkehr anzulegen, sicherlich auch nur einen erster Planungsansatz darstellt.

Allgemein besteht kaum ein Erfordernis, in verkehrsberuhigten Tempo-30-Zonen gesonderte Radverkehrsanlagen anzulegen. Für den Abschnitt zwischen Kamperdickstraße und Markgrafenstraße wird dennoch aufgrund des überdimensionierten Ausbausstandards der Straße und der Konfliktpunkte mit dem ein- und ausparkenden Kfz-Verkehr die Anlage von Radverkehrsanlagen empfohlen. Welche der alternativen Lösung für den Abschnitt in Betracht kommt, wird u.a. abhängig von der Gestaltung des Knotenpunktes Kamperdickstraße sein. Ziel sollte es auch sein, die Fahrbahnflächen für den Kfz-Verkehr auf das erforderliche Maß zu reduzieren. Dies gilt auch für den Knotenpunkt Wilhelmstraße/Markgrafenstraße.

Im Abwägung von Erfordernis und Aufwand sollte im Abschnitt zwischen Wilhelmstraße und Friedrichstraße auf die Anlage von Radverkehranlagen zunächst verzichtet werden.

Erforderliche Maßnahmen:

Die Maßnahmen sind abhängig von der weiteren Planung und Entscheidung, welcher Ausbau für den Straßenzug weiter verfolgt werden soll. Im Rahmen der VEP-Fortschreibung können nur grundsätzliche Lösungsansätze skizziert werden. Von daher sollte zunächst der Vorentwurf unter Berücksichtigung der verschiedenen Lösungsansätze und der stadtgestalterischen Anforderungen konkretisiert werden.

Lücke Nr.: 5

Beschreibung: Markgrafenstraße zwischen Wilhelmstraße und Hardenbergstraße

Situation Status quo:
Die Markgrafenstraße ist eine tangentiale Verbindung und Teil eines inneren Erschließungsringes um die Innenstadt.
Im Radverkehr hat die Markgrafenstraße eine untergeordnete Funktion als Verbindungsstraße, da die Nutzung alternativer Straßen (Friedrichstraße) oder Plätze (Rathausplatz) in der Regel eine attraktivere Fahrt und auch eine direktere Verbindung zu den Zielen ermöglichen.

Zurzeit findet Radverkehr nach dem Mischprinzip im Straßenraum statt.

Markgrafenstraße zwischen Laagdick- und Wilhelmstraße

Maßnahmenvorschlag:
Im nördlichen Straßenabschnitt wird eine geänderte Anordnung der Stellplätze vorgeschlagen. Statt in Schrägaufstellung sollten wie im südlichen Straßenabschnitt die Stellplätze in Längsrichtung angeordnete werden. Die Gliederung des Straßenraumes wird hierdurch insgesamt verbessert. Einhergehend damit sollte eine gestalterische Aufwertung der Fläche vor dem Parkdeck erfolgen. Außerdem wird empfohlen, im Bereich des Altenheims / Haus der Familie eine Querungshilfe einzurichten.

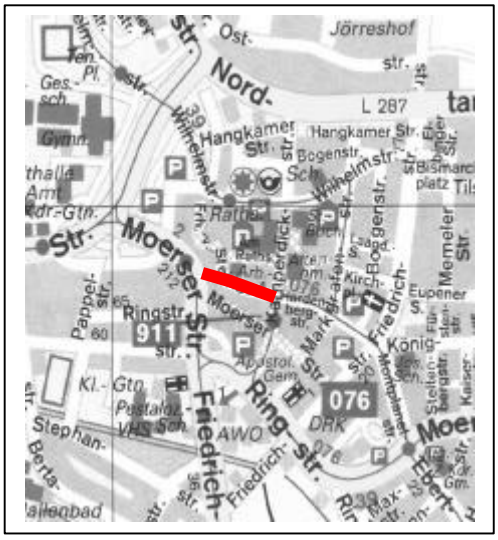
Markgrafenstraße zwischen Laagdick- und Hardenbergstraße

Empfehlung:
Die Einrichtung der Querungshilfe sollte kurzfristig erfolgen. Die Anpassung der Straßenraumgestaltung ist wünschenswert und könnte ebenfalls in Abhängigkeit vom Aufwand zeitnah erfolgten. Die Gestaltung der Fläche vor dem Parkdeck ist als nicht vordringlich anzusehen.

Erforderliche Baumaßnahmen:
- Bau einer vorgezogenen Aufstellfläche als Querungshilfe für querende Fußgänger
- Umgestaltung von Straßenraum mit umfangreicheren Tiefbaumaßnahmen

Lücke Nr.: 6

Beschreibung: Freiherr-vom-Stein-Straße



Situation Status quo:
Die Freiherr-vom-Stein-Straße ist mit rund 3.000 bis 3.500 Kfz werktäglich nicht sehr stark belastet. Der Straßenraum weist eine Breite von 5,20 m auf. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. Der Radverkehr wird gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr im Straßenraum abgewickelt.

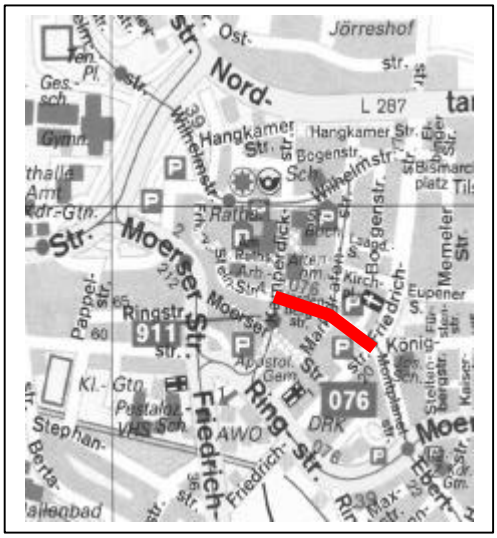
Maßnahmenvorschlag:
Es werden keine Maßnahmen vorgeschlagen.

Empfehlung:
Der Straßenraum erlaubt keine Separation des Radverkehrs. Dies ist hier aber auch nicht erforderlich. Maßnahmen werden daher keine vorgeschlagen.
.

Erforderliche Baumaßnahmen:
keine

Lücke Nr.: 7/8

Beschreibung: Hardenbergstraße / Königstraße

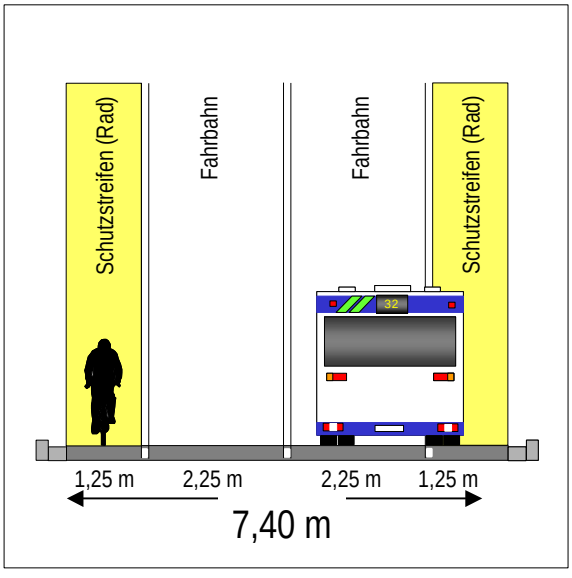


Situation Status quo:
In der Hardenbergstraße und der Königstraße wird der Radverkehr gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr im Straßenraum abgewickelt.
Die Hardenbergstraße besitzt insbesondere im Bus- und Radverkehr eine wichtige Funktion für innenstadtbezogenen Zielverkehr. Gesonderte Radverkehrsanlagen gibt es nicht.

Auf dem gesamten Straßenabschnitt zwischen Kamperdickstraße und Montplanetstraße gilt absolutes Halteverbot. Die Breite der Fahrbahn beträgt in der Regel 7,40 m. Nur im Bereich nahe der Kreuzung mit der Friedrichstraße weitet sich die Fahrbahn allmählich auf.

Maßnahmenvorschlag:
Es wird angeregt, Schutzstreifen im Straßenraum anzulegen. Der nebenstehenden Grafik kann der entsprechende Standard-Querschnitt entnommen werden. Am Knotenpunkt Friedrichstraße / Königstraße sollte der Radverkehr auf Bordsteinradwege überführt werden. Entsprechende Gestaltungsvorschläge sind der Skizze auf der folgenden Seite zu entnehmen.

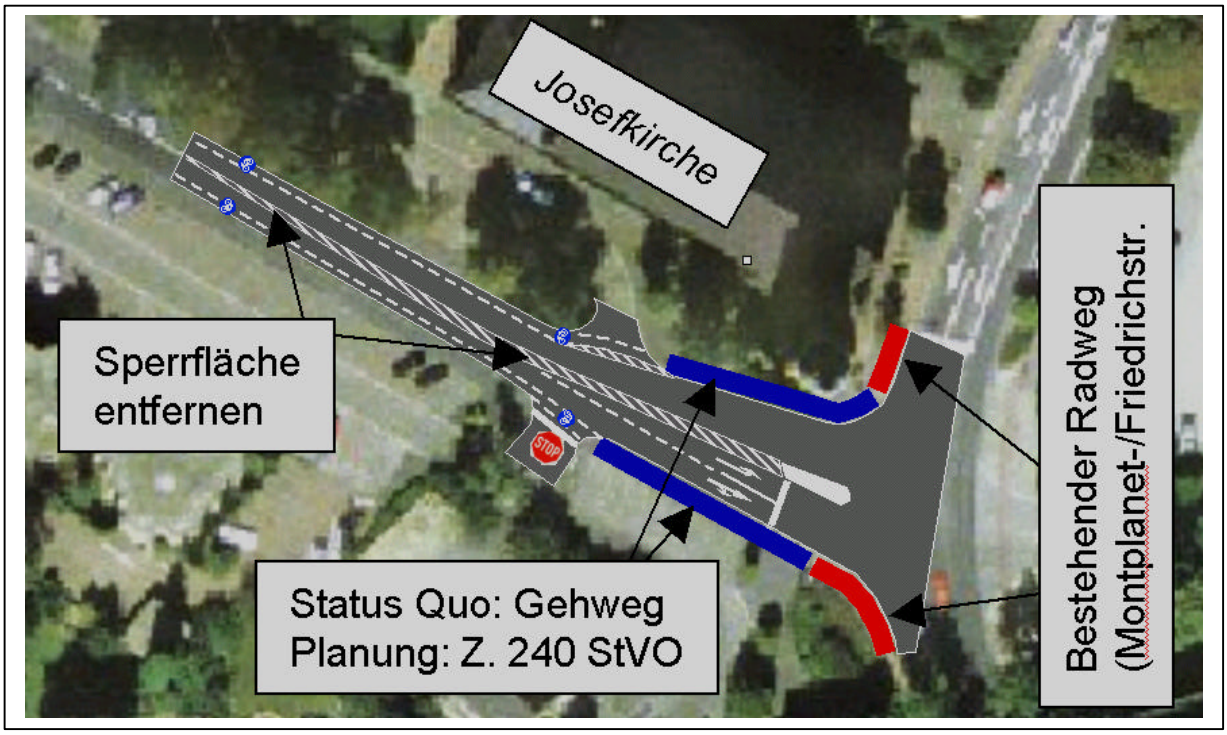
Querschnitt
Hardenbergstraße / Königstraße



Empfehlung:
Die Hardenbergstraße stellt eine wichtige Zufahrt zur Innenstadt dar. Von daher sollten die Maßnahmen, die mit relativ geringem baulichem Aufwand verbunden sind, möglichst kurzfristig umgesetzt werden.

Erforderliche Baumaßnahmen:
- Markierungsarbeiten im Straßenraum
- Widmung des südlichen Fußweges am Knotenpunkt Friedrichstraße / Montplanetstraße als Fuß- und Radweg, Verbreiterung dieses Weges
- Umwidmung des nördlichen Fußweges am Knotenpunkt Friedrichstraße / Montplanetstraße zum Fuß- und Radweg, hierzu sind die Schaffung einer Bordsteinabsenkung und das Entfernen einer Begrünung erforderlich

(siehe hierzu auch Grafik auf der folgenden Seite)


Josefkirche
Sperrfläche entfernen
Status Quo: Gehweg
Planung: Z. 240 StVO
Bestehender Radweg (Montplanet-/Friedrichstr.
STOP

Lücke Nr.: 9

Beschreibung: Konradstraße

Situation Status quo:
In der Konradstraße wird der Radverkehr gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr im Straßenraum abgewickelt. Im Netzzusammenhang stellt die Konradstraße keine Strecke von hoher Bedeutung für den Radverkehr dar, da alternativ auf die im VEP definierten und parallel geführten Hauptrouten von den Ortsteilen zur Innenstadt ausgewichen werden kann.

Maßnahmenvorschlag:
Der vorhandene Ausbau mit einem Fahrbahnquerschnitt von 5,50 m ist für die Anlage von Radverkehrsanlagen zu gering. Bordsteinradwege oder kombinierte Geh- und Radwege sind unter anderem aufgrund der verfügbaren Breite der bestehenden Gehwege keine Alternative.

Empfehlung:
Unter dem gegeben Ausbau und den vorgenannten Gründen ist die Anlage von Radverkehrsanlagen hier nicht möglich. Es werden keine Maßnahmen vorgeschlagen.

Erforderliche Baumaßnahmen:
keine

Lücke Nr.: 10

Beschreibung: Ringstraße zw. Friedrich-Heinrich-Allee und Kamperdickstraße

Situation Status quo:

Über diesen Streckenabschnitt werden ein Altenwohnheim und ein SB-Markt erschlossen. Die Strecke hat im innerstädtischen Verkehr Verteilungs- und Verbindungsfunktion und ist mit über 8.000 Kfz/Tag vergelichsweise stark belastet. Radverkehrsanlagen fehlen auf diesem Abschnitt der Ringstraße.

Der verfügbare Fahrbahnbreite beträgt ca. 6,20 m. Die Abmarkierung von Schutzstreifen und Radfahrstreifen auf der Fahrbahn ist daher nicht möglich. Ebenso sind Bordsteinradwege oder die Mitbenutzung der Gehwege aufgrund der geringen Gehwegbreiten in diesem Abschnitt nicht realisierbar.

Foto 1: Ringstraße

Foto 2: Ringstraße, Detail: Engstelle

Maßnahmenvorschlag:

Für die Anlage von eines gemeinsamen Fuß- und Radweges (Z. 240 StVO) ist eine Mindestbreite von 2,00 m notwendig. Dies ist unter den nachfolgend definierten Bedingungen möglich.

Für die erforderliche Verbreiterung des Gehweges um ca. 0,50 m ist Grundstückserwerb erforderlich. Im südlichen Fahrbahnabschnitt zwischen Friedrich-Heinrich-Allee und der Engstelle (Foto 2) betrifft dies eine vorhandene Wiese; im weiteren Verlauf bis zur Kolkschenstraße ein Privatgrundstück. Es verbleibt eine punktuelle Engstelle an einem Gebäude, die jedoch als Einzelfall im Streckenverlauf hinzunehmen wäre.

Am nördlichen Fahrbahnrand müsste im Bereich des SB-Marktes der Gehweg zu Lasten der Straße verbreitert werden. Dies könnte durch eine Reduzierung des Linksabbiegestreifens in die Kamperdickstraße erreicht werden. Im Bereich des Altenwohnheims könnte der Gehweg durch Inanspruchnahme eines Pflanzbeetes auf das erforderliche Maß verbreitert werden, um einen gemeinsamen Geh- und Radweg mit Zeichen 240 (StVO) einzurichten.

Empfehlung:
Insgesamt sind in diesem Streckenabschnitt sehr umfangreiche und schwer umsetzbare Maßnahmen erforderlich. Demgegenüber steht eine für den Radfahrer nur bedingt optimale Lösung (Geh- und Radweg mit Mindestmaß, Engstelle). Von daher stellt dies keine vordringliche Maßnahme dar.

Alternative Routen für den Radverkehr, z.B. durch die Moerser Straße oder die Kolkschenstraße, stehen zur Verfügung.

Erforderliche Baumaßnahmen:
keine

Lücke Nr.: 11

Beschreibung: Ringstraße zw. Kamperdickstraße und Friedrichstraße

Situation Status quo:
Über diesen Streckenabschnitt werden die dortigen Fachmärkte und ein SB-Markt erschlossen. Die Strecke hat im innerstädtischen Verkehr Verteilungs- und Verbindungsfunktion. Der Straßenraum ist 10,40 m breit und wird in den Kreuzungsbereichen dreispurig aufgeweitet. Auf der Strecke zwischen den Knoten wird der Straßenraum für beidseitiges Parken auf markierten Parkstreifen genutzt. Der Parkraum wird gemäß Parkraumanalyse im VEP 2000 stark nachgefragt. Die Auslastung liegt im Tagesverlauf regelmäßig im Bereich zwischen 80 und 100%.

Radverkehrsanlagen fehlen auf diesem Abschnitt der Ringstraße, wären jedoch aufgrund der hohen Verkehrsbelastung hier wünschenswert.

Maßnahmenvorschlag:
Der Maßnahmenvorschlag unterscheidet zwei Realisierungsperspektiven.

Die langfristige Perspektive steht im Zusammenhang mit einer möglichen städtebaulichen Entwicklung des ABC-Geländes. Voraussetzung hierfür wird es u.a. sein, die Trennwirkung der Ringstraße in diesem Abschnitt aufzuheben und hierdurch eine bessere Anbindung des Geländes an die Innenstadt zu ermöglichen. In Abhängigkeit von der Nutzung und der künftigen Bebauung wird dies ggf. eine neue Aufteilung des Straßenquerschnittes erfordern, bei dem auch die Belange des Radverkehrs entsprechend zu berücksichtigen sind.

Ein kurzfristiger Umsetzungsvorschlag sieht vor, den ruhenden Verkehr (17 Stellplätze) aus der Straße herauszunehmen und den hierdurch gewonnenen Raum für die Anlage beidseitiger Schutzstreifen für den Radverkehr zu nutzen. Auch Mittelinseln als Überquerungshilfe sind durch den gewonnenen Platz installierbar.

Es erscheint durchaus vertretbar, den ruhenden Verkehr aus diesem Streckenabschnitt herauszunehmen. Für Kurzzeitparker stehen der Parkplatz des SB-Marktes sowie die

Parkmöglichkeiten auf dem ABC-Gebäudes zur Verfügung. Auch im Sinne einer besseren Übersichtlichkeit bei der Ein- und Ausfahrt aus den Nutzungen (SB-Markt, ABC-Gebäude) ist ein beidseitiges Parkverbot vorteilhaft. Durch Aufhebung der Parkmöglichkeiten am Straßenrand können Schutzstreifen von jeweils 1,25 m Breite markiert werden. Als Verbesserung für den Kfz-Verkehr können Linksabbiegestreifen in den SB-Markt und in den Parkplatz des ABC-Gebäudes markiert werden.

In Kapitel 3.7 sind die hier nur kurz zusammengefassten Maßnahmne ausführlicher beschrieben.

Empfehlung:
Auf der einen Seite ist die Wegnahme von Stellplätzen im Straßenraum immer problematisch. Auf der anderen Seite werden die vorgeschlagenen Maßnahmen sowie den Belangen des fließenden Kfz- und Radverkehrs sowie des Fußgängerverkehrs besser gerecht als im Status Quo. Von daher ist die Verlagerung des ruhenden Verkehrs auf die angrenzenden Parkplätze oder in angrenzende Straßen vertretbar. Ggf. kommt auch eine Zwischenlösung in Betracht, die nur eine einseitige Wegnahme der Stellplätze vorsieht. Hierdurch könnte einseitig ein Schutzstreifen angelegt werden; auf der anderen Fahrbahnseite würde der Schutzstreifen im Bereich der Stellplätze unterbrochen.

Diese Maßnahmen ist mit geringem baulichem Aufwand umsetzbar und könnten kurzfristig umgesetzt werden.

Erforderliche Baumaßnahmen:
- Alte Markierungen entfernen
- Neue Markierungen aufbringen

Lücke Nr.: 12

Beschreibung: Moerser Straße östlich des Kreisverkehrsplatzes

Situation Status quo:
Die Moerser Straße ist ein wichtiges Netzelement für den Radverkehr, welches sowohl verbindenden Charakter hat als auch Quelle und Ziel für Verkehr ist.
Östlich des Kreisverkehrsplatzes gibt es am südlichen Straßenrand nur einen Zweirichtungsradweg. Diese Lösung ist aufgrund der Anbindung an den Kreisverkehrsplatz und der damit verbundenen potenziellen Konfliktsituationen nicht optimal.

Maßnahmenvorschlag:
Langfristig ist die Schaffung beidseitiger Anlagen für den Radverkehr anzustreben. Dies ist allerdings nur bei einem Umbau des gesamten Straßenzuges möglich.

Daher wird für den kurzfristigen Umgang mit der Situation vorgeschlagen, in Höhe der Johannstraße eine Querungshilfe zu bauen, die den Radfahrern mit Fahrtrichtung Innenstadt den Wechsel auf die anderer Straßenseite ermöglicht. Ab hier wird die Anlage eines Schutzstreifens auf der Fahrbahn angeregt, welcher den Radverkehr bis zum Kreisverkehrsplatz auf der „richtigen“ Straßenseite führt.

Empfehlung:
Es handelt sich – abgesehen vom Bau der Querungshilfe – um Markierungsarbeiten, die kurzfristig realisiert werden können.

Erforderliche Baumaßnahmen:
- Markierungsarbeiten
- Bau einer Mittelinsel als Querungshilfe

Lücke Nr.: 13

Beschreibung: Ringstraße zwischen Friedrichstraße und Ebertstraße

Situation Status quo:
Dieser Streckenabschnitt ist Bestandteil des Innenstadtrings und auch für den Radverkehr von Bedeutung.

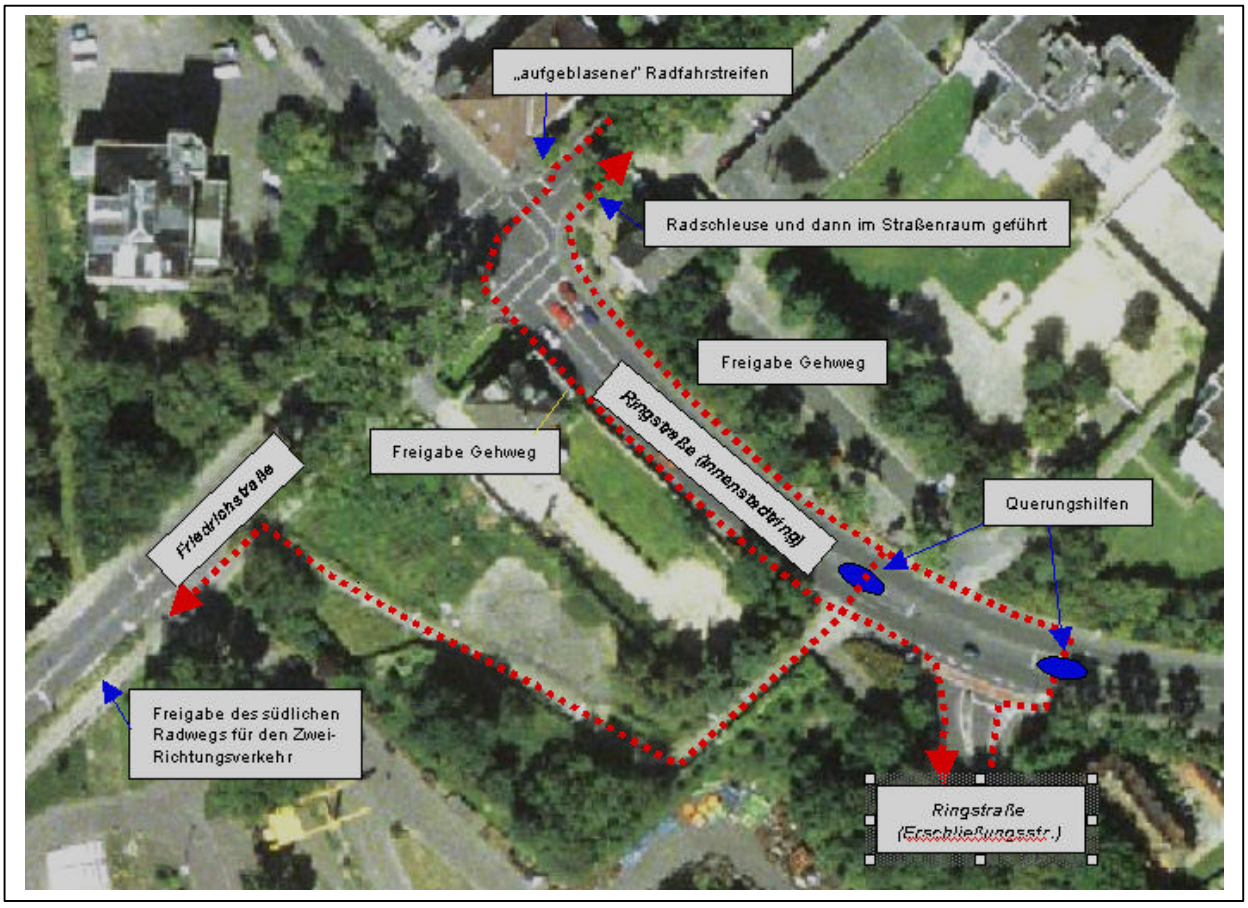
Zurzeit sind am nördlichen Straßenrand keine Radverkehrsanlagen vorhanden, am Südrand befindet sich östlich der Ringstraße bis zum Kreisverkehr ein gemeinsamer Geh- und Radweg (Z. 240 StVO).

Zwischen Friedrichstraße und Ringstraße existiert ein selbstständig geführter Fuß- und Radweg, der eine Umgehung der Kreuzung Ringstraße/Friedrichstraße ermöglicht.

Der Straßenabschnitt ist verhältnismäßig stark befahren (ca. 11.000 Kfz/Werktag). Der Fußgängerverkehr ist auf der Gesamtstrecke gering.An diesem Streckenabschnitt fehlen auf der nördlichen Straßenseite Anlagen für den Radverkehr. Am Südrand wird der Radverkehr östlich der Ringstraße auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg geführt.

Der Innenstadtring ist aufgrund seiner Dreistreifigkeit schwierig zu überqueren.

Maßnahmenvorschlag:



Der Vorschlag sieht kurz- und mittelfristige Maßnahmen vor:

Kurzfristig wird angeregt, die vorhandenen Gehwege in Gehwege mit dem Zusatzschild „Radfahrer frei“ umzuwandeln.

Mittelfristig ist anzustreben, die Gehwege auf ein Maß von 2,00 m zu verbreitern und gemeinsame Geh- und Radwege (Zeichen 240) einzurichten. Dabei wäre durch den Einbau eines ca. 0,80 m breiten Streifens mit rotem Rechteckpflaster ein Qualitätssprung zu erreichen und anstrebenswert.

Außerdem sollte die Überquerbarkeit des Innenstadtrings verbessert werden.

Verkehr aus der Ringstraße (Erschließungsstraße) stadteinwärts sollte über eine Querungshilfe auf dem heutigen Linksabbiegestreifen geführt werden. Der Linksabbiegestreifen ist schwach frequentiert und es reicht aus, dem Kfz-Verkehr Aufstellflächen westlich der Querungshilfe vorzuhalten.

Für Radverkehr, der stadtauswärts aus Richtung „Altes Rathaus“ auf den Verbindungsweg zur Friedrichstraße wechseln möchte, sollte ebenfalls eine Querungshilfe geschaffen werden. Um diesem Verkehr eine erneute Querung der Friedrichstraße zu ersparen, sollte der südliche Radweg an der Friedrichstraße für den Zweirichtungsbetrieb freigegeben werden.

Empfehlung:
Die kurzfristige Maßnahme ist ohne großen Aufwand erreichbar und daher schnellstmöglich umzusetzen. Die mittelfristig definierte Maßnahme ist nicht prioritär zu behandeln. Die Maßnahmen zur Verbesserung der Überquerbarkeit können kurzfristig realisiert werden, da es sich um punktuelle Maßnahmen handelt.

Erforderliche Baumaßnahmen:
- Kurzfristig: Beschilderung
- Kurzfristig: Einbau von Mittelinseln als Querungshilfen
- Mittelfristig: Aufnahme des alten Pflasters, Neuverlegung von rotem Rechteckpflaster

Lücke Nr.: 14

Beschreibung: Ebertstraße südlich des Kreisverkehrsplatzes „Altes Rathaus“

Situation Status quo:
Über die Ebertstraße ist ein großer Siedlungsbereich an die Lintforter Innenstadt angebunden. Im Status quo fehlt zwischen der Johannstraße und dem Kreisverkehrsplatz eine den Vorschriften der Straßenverkehrsordnung genügende Radverkehrsanlage. Der vorhandene gemeinsame Geh- und Radweg (Z. 240 StVO) weist eine nicht ausreichende Breite auf.

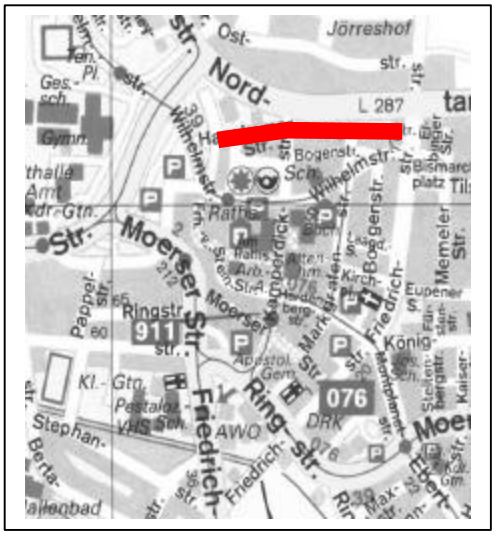
Maßnahmenvorschlag:
Der Vorschlag sieht die Führung des Radverkehrs im Straßenraum vor. Hierzu wird angeregt, den Radverkehr mittels „Schleuse“ auf die Straße zu leiten und auf einem Schutzstreifen auf den um den Kreisverkehr herumlaufenden Radweg zu führen.

Empfehlung:
Dies Maßnahme sollte kurzfristig realisiert werden. Es handelt sich um einen wichtigen Lückenschluss und eine Maßnahme mit geringem Aufwand.

Erforderliche Baumaßnahmen:
Markierungsarbeiten

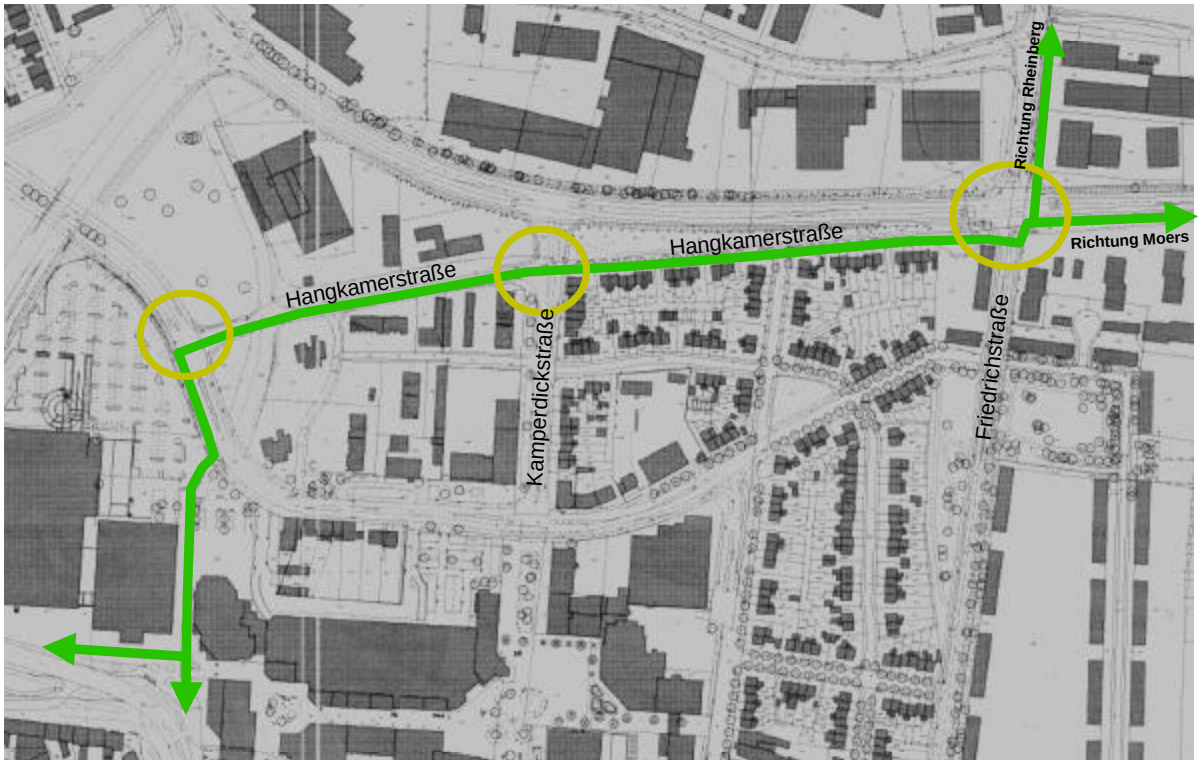
Lücke Nr.: 15

Beschreibung: Hangkamer Straße



Situation Status quo:
Die Hangkamer Straße ist eine ehemals durchgehende Straßenverbindung, die u.a. durch den Neubau der Nordtangente eine nachrangige Bedeutung bekommen hat. Im Abschnitt zwischen Kamperdickstraße und Wilhelmstraße stellt sie die Hauptzufahrt zum real-Geschäftszentrum dar.

Maßnahmenvorschlag:
Der Vorschlag sieht vor, die Hangkamerstraße für den Radverkehr (wieder) zu einer durchgängigen Verbindung zu machen.



Am östlichen Ende der Hangkamerstraße ist hierfür zunächst die Anbindung an die Friedrichstraße herzustellen. Langfristig sollte hier ein gesonderter Durchlass für den Radverkehr zum Knoten angelegt werden. Kurzfristig ist es möglich, den vorhandenen Fußweg für Radfaher frei zu geben und an der Hangkamerstraße eine Bordabsenkung vorzusehen.

Am westlichen Ende musste ein Durchlass zur Kamperdickstraße geschaffen werden. Neben der vorhandenen Treppenanlage wurde zwischenzeitlich eine Rampe angelegt, die nun auch Radfahrern die Nutzung des Durchgangs ermöglicht.

Zur Querung der Kamperdickstraße ist im Bereich der vorhandenen Mittelinsel eine abgesenkte Furt anzulegen, die von querenden Radfahrern auch als Aufstellfläche genutzt werden kann. Sie sollte jedoch so bemessen sein, dass eine widerrechtliche Nutzung durch Kfz nicht möglich ist.

Empfehlung:
Die Hangkamer Straße eignet sich als ruhige, verkehrssichere sowie verkehrsarme Parallelverbindung zur Nordtangente. Auf diese Weise würde eine interessante zusätzliche Verbindung zwischen der Lintforter Innenstadt und dem Knoten Friedrichstraße / Nordtangente geschaffen. Diese Route wäre auch an wesentliche Hauptrouten des Lintforter Radwegenetzes angeschlossen (siehe Karte auf der Vorseite), Fortsetzung der Hauptrouten Richtung Geisbruch / Gestfeld.

Es ist keine vordringliche jedoch eine mit vergleichsweise geringem Aufwand durchführbare Maßnahme und sollte von daher auch kurzfristig umgesetzt werden.

Erforderliche Baumaßnahmen:
- Grünschnitt
- Bordsteinabsenkungen
- Beschilderung

Knoten Nr.: 1

Beschreibung: Nordtangente / Prinzenstraße / Querspange

Situation Status quo:
Die Querspange mündet hier in die Prinzenstraße / Nordtangente ein. Der Knotenpunkt ist signalisiert, zwei Ströme sind als „freie Rechtsabbieger“ organisiert. Für den Radverkehr gibt es drei signalisierte Furten. Es fehlt das Radfahrersymbol auf den Signalscheiben.

„Freie Rechtsabbieger“ stellen grundsätzlich ein Gefährdungspotenzial dar, zumal wenn sie zügig befahren werden können .

Der Straßenraum unterliegt der Baulast des „Landesbetriebes Straßen NRW“

Maßnahmenvorschlag:
Die Sicherheit auf den Fuß-/Radfurten kann durch verschiedene Maßnahmen zu verbessert werden (tw. Roteinfärbung, Beschilderung, Änderung der Signalscheiben)

Die „hohe“ Begrünung sollte aus Gründen der freien Sicht entfallen. Sie könnte beispielsweise durch ein weniger pflegeintensives Kiesbett ersetzt werden.

Empfehlung:
Die sichere Befahrbarkeit des Knotens für den Radverkehr ist vom Grundsatz her gewährleistet. Daher ist kein dringender Handlungsbedarf gegeben.
Da die vorgeschlagenen Maßnahmen die Sicherheit der Radfahrer verbessern und geringe Kosten verursachen, sollte die Maßnahme dennoch kurzfristig umgesetzt werden.

Erforderliche Baumaßnahmen:
1.) An beiden „freien Rechtsabbiegern“: Aufstellen eines zweiten Verkehrszeichens „Vorfahrt achten“ (Zeichen 205). Am Rechtsabbieger in die Querspange sind diese mit Zusatzschildern „Radfahrer aus beiden Richtungen“ zu versehen
2.) Roteinfärbung der Furten mit Piktogramm Zeichen 240 „gemeinsamer Geh- und Radweg“ und Pfeil „beide Richtungen“
3.) Die Signalscheiben der Lichtsignale sind tw. gegen das Symbol Fußgänger/Radfahrer auszutauschen
4.) Wegnahme der Begrünung

Knoten Nr.: 2

Beschreibung: Friedrichstraße / Nordtangente

Situation Status quo:
Die Friedrichstraße (Tempo 50) kreuzt die Nordtangente (L 287, Tempo 70) an einem signalisierten Knotenpunkt.

Radwege gibt es nur auf dem Südast der Friedrichstraße. Entlang der Nordtangente existieren Mehrzweckstreifen, die durch den Radverkehr genutzt werden.

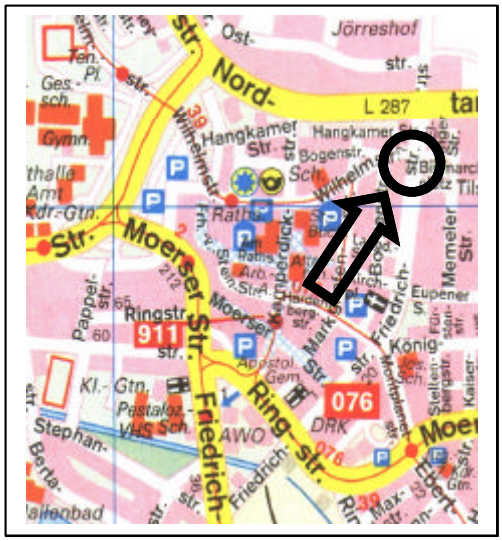
Die Notwendigkeit, Grün über Taster „anzufordern“, ist aus Sicht des Radfahrers sehr unkomfortabel

Maßnahmenvorschlag:
Die Anforderungstaster sollten abgeschaltet werden, Fußgänger/Radfahrer sollten bei jedem Ampelumlauf eine Grünphase erhalten.

Empfehlung:
Es ist zu prüfen, ob aus Gründen der Leistungsfähigkeit die Notwendigkeit besteht, hier Anforderungstaster für den Fuß- und Radverkehr vorzuhalten. Da die Signalanlage in der Baulast des Landesbetriebes Straßen NRW liegt, sind diesbezüglich entsprechende Gespräche mit dem Betrieb zu führen.

Knoten Nr.: 3

Beschreibung: Wilhelmstraße / Friedrichstraße / Bismarckplatz



Situation Status quo:
Die Wilhelmstraße (Tempo-30-Zone) und der Bismarckplatz kreuzen hier die vorfahrtberechtigte Friedrichstraße (zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h). Die Friedrichstraße ist beidseitig mit Bordsteinradwegen ausgestattet. Die Führung der Radwege ist komfortabel und verkehrssicher. Aus beiden Richtungen sind an der Friedrichstraße Linksabbiegestreifen vorhanden.

Im Einmündungsbereich Wilhelmstraße bzw. Bismarckplatz fehlen Querungshilfen über die Friedrichstraße.

Maßnahmenvorschlag:
Das Verkehrsaufkommen erfordert möglicherweise keine Linksabbiegestreifen. Vorbehaltlich einer Prüfung der Verkehrsmengen auf den Linksabbiegeströmen sollten auf der Fläche der heutigen Linksabbiegestreifen Mittelinseln installiert werden. Für einzelne Linksabbieger wäre „hinter“ den Mittelinseln ausreichend Raum, damit der fließende Verkehr nicht behindert wird.

Empfehlung:
Im Rahmen einer Leistungsfähigkeitsberechnung sollte die Erfordernis der Linksabbiegestreifen überprüft werden. Wenn auf die Abbiegestreifen verzichtet werden kann, sollten Mittelinseln installiert werden.

Knoten Nr.: 4

Beschreibung: Bismarckplatz

Situation Status quo:
Zwischen Danziger Straße und Friedrichstraße bietet ein teilweise unbefestigter Weg eine Durchfahrt für Radfahrer bzw. einen Durchgang für Fußgänger. Radfahrern mit Ziel Wilhelmstraße u.a. bleibt somit ein nicht unerheblicher Umweg über die Eupener Straße erspart.
Wie dem nebenstehenden Foto zu entnehmen ist, fehlt nahe der Friedrichstraße eine Bordsteinabsenkung. Außerdem ist der Weg unbefestigt und bspw. bei Regenwetter nicht gut begeh- und befahrbar.

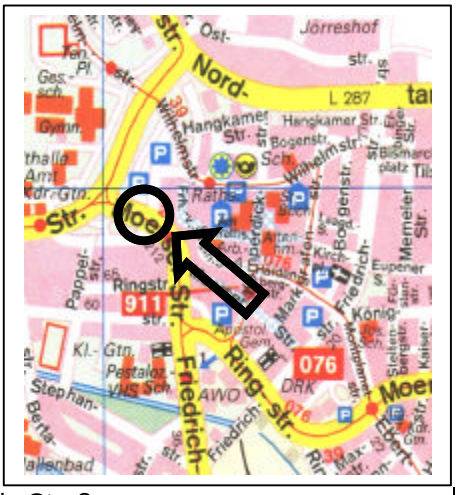
Maßnahmenvorschlag:
Der auf dem ersten Foto sichtbare Bordstein sollte abgesenkt werden.

Eine Befestigung des Weges wünschenswert, da er bei feuchtem (Matsch) und trockenem Wetter (Staub) unkomfortabel ist. Da dieser Weg etwas „versteckt“ liegt, ist eine „Vermarktung“ mittels Beschilderung anzustreben.

Empfehlung:
Der Bordstein sollte kurzfristig abgesenkt werden, die anderen Maßnahmen können mittel- bis langfristig umgesetzt werden

Knoten Nr.: 5

Beschreibung: Unterführungssystem (Bereich Schulzentrum / Querspange)



Situation Status quo:
Zur Schulwegsicherung wird der Knoten Querspange / Moerser Straße mit Hilfe selbstständig geführter Rad- und Fußwege unterquert.

Die tunnelartigen Unterführungen stellen potentielle „Angstbereiche“ dar. Zum Teil unwirtliche Zustände (u.a. Glasscherben auf der Fahrbahn) und Belästigungen sind zu beklagen.

Auch die Anbindung an die Pappelstraße ist nicht ideal gelöst. Hier treffen zwei Radwege auf eine im 90-Grad-Winkel verlaufende Straße.

Maßnahmenvorschlag:
Es erscheint nicht möglich, mit verkehrsplanerischen Mitteln den beschriebenen Problemen zu begegnen. Aus verkehrlicher Sicht sind die Vorteile dieses Unterführungssystem sehr hoch zu bewerten, da es keine sicherere Möglichkeit gibt, den Schülerverkehr an dieser Stelle zu führen.

Von daher sollte versucht werden durch andere Maßnahmen (z.B. helle blendfreie Ausleuchtung, regelmäßige Begehung durch Polizei) in Zusammenarbeit mit den Schulen, der Ordnungsbehörde und der Polizei den beschriebenen Situation im Bereich der Unterführung entgegen zu wirken.

Empfehlung:
Es werden keine **verkehrsplanerischen** Maßnahmen empfohlen.

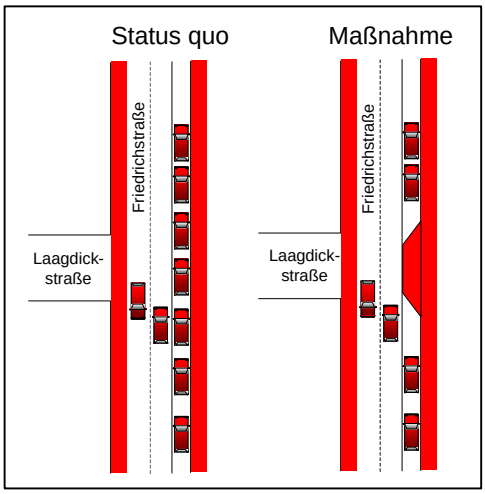
Knoten Nr.: 6

Beschreibung: Friedrichstraße / Laagdickstraße

Situation Status quo:
An der Friedrichstraße befinden sich beidseitig Radverkehrsanlagen. In nördlicher Fahrtrichtung wird der Radverkehr auf dem Bordstein geführt. In Fahrtrichtung Süd nutzen Radfahrer einen gepflasterten Radfahrstreifen.

Für Radfahrer, die aus der Laagdickstraße nach Norden in die Friedrichstraße abbiegen und Radfahrer, die aus südlicher Richtung nach links in die Laagdickstraße abbiegen wollen, ist das Queren der Friedrichstraße bei zugeparktem Parkstreifen schwierig.

Maßnahmenvorschlag:
Um die Querungsverhältnisse von Radfahrern an dieser Stelle zu verbessern wird vorgeschlagen, gegenüber der Einmündung der Laagdickstraße den Parkstreifen zu unterbrechen und hier eine vorgezogene Aufstellfläche für Radfahrer und Fußgänger anzulegen.



Empfehlung:
Die vorgeschlagene Maßnahme dient der Verkehrssicherheit der Fuß- und Radfahrer. Es handelt sich um eine bauliche Maßnahme mit vergleichsweise geringem Aufwand. Die Maßnahme sollte kurzfristig umgesetzt werden.

Knoten Nr.: 7

Beschreibung: Friedrichstraße / Kirchplatz / Eupener Straße

Situation Status quo:
Auf der Friedrichstraße sind Radverkehrsanlagen vorhanden. Auf beiden Straßenseiten wird der Radverkehr auf Bordsteinradwegen vom sonstigen Verkehr separiert. Die Furten ist niveaugleich ausgeführt, so dass ein sicheres und komfortables Fahren möglich ist.

Mittlerweile sind die Furten wegen des verblassenden Betonsteinpflasters nicht mehr gut erkennbar.

Maßnahmenvorschlag:
Zur besseren Sichtbarkeit sollten die Furten der Radwege auf beiden Straßen mit einer Blockmarkierung versehen werden.

Empfehlung:
Die Maßnahme ist nicht aufwändig und kann kurzfristig umgesetzt werden.

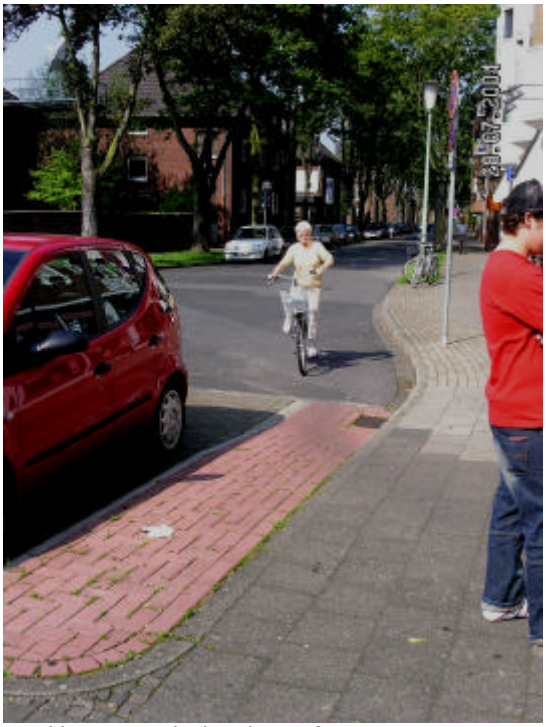
Knoten Nr.: 8

Beschreibung: Ringstraße / Friedrich-Heinrich-Allee

Situation Status quo:
Die Ringstraße ist von der Friedrich-Heinrich-Allee abgebunden. Für Radverkehr existiert ein Durchlass. Gemäß Definition im VEP 2000 ist dieser Knoten Bestandteil der Haupt-Radroute vom Geisbruch in die Innenstadt.

Die vorhandene Querungshilfe an der Friedrichstraße ist so positioniert, dass sowohl auf der Fahrt in die Stadt als auch bei der Fahrt stadtauswärts die Verkehrsteilnehmer ein Stück als „Geisterfahrer“ auf den Radweg auf der falschen Straßenseite nutzen muss.

Der Durchlass aus der Ringstraße auf die Friedrich-Heinrich-Allee ist relativ schmal ausgebildet.



Durchlass am Ende der Ringstraße

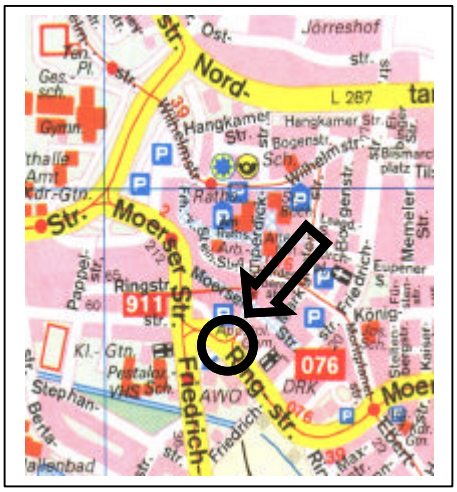
Querungshilfe am Ende der Ringstraße

Maßnahmenvorschlag:
Eine Positionierung der Querungshilfen sollte im Rahmen der Planung zum Prinzenplatz vor dem Hintergrund der oben dargestellten Problematik noch einmal geprüft werden. Eine Freigabe des Radweges im Zweirichtungsverkehr im Abschnitt zwischen Ringstraße und Querungshilfe ist aufgrund der geringen Breiten problematisch.
Der Durchlass aus der Ringstraße ist auf 2,50 m zu verbreitern, damit eine sichere Begegnung zweier Radfahrer möglich wird. Dies erfordert, dass im Bereich des Wendehammers ein Stellplatz entfällt.

Empfehlung:
Durch die versetzte Anordnung von Ringstraße und der Fußgängerzone Moerser Straße wird es eine in beide Fahrtrichtungen optimale Positionierung der Querungshilfe kaum möglich sein. Das in einem kurzen Abschnitt widerrechtliche Fahren auf der falschen Straßenseite sollte ggf. geduldet werden.

Knoten Nr.: 9

Beschreibung: Ringstraße / Kolkschenstraße / Kamperdickstraße



Situation Status quo:
Die Kolkschenstraße ist für den Kfz-Verkehr nur im Einrichtungsverkehr befahrbar. Der Radverkehr findet in beiden Richtungen statt - stadteinwärts auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg, stadtauswärts im Straßenraum. Hier kann der Radverkehr eine – allerdings seitlich versetzte – Querungshilfe benutzen, um die Friedrich-Heinrich-Allee zu queren. Die Anlage einer weiteren Querungshilfe oder eine bessere Positionierung der Querungshilfe ist nicht möglich, da die hier verkehrenden Linienbusse (tw. Gelenkbusse) entsprechenden Bewegungsspielraum benötigen.

Der gemeinsame Geh- und Radweg an der Kolkschenstraße endet unmittelbar am Knotenpunkt. Radfahrer gelangen somit nicht bis unmittelbar an die etwas versetzte Querungshilfe.

Maßnahmenvorschlag:
Es wird vorgeschlagen, den Gehweg im kurzen Abschnitt zwischen Kolkschenstraße und Querungshilfe (Seite ABC-Gelände) um ca. 0,5 m zu verbreitern, so dass dieser auch als gemeinsamer Geh- und Radweg ausgewiesen werden kann.

Empfehlung:
Es handelt sich um keine vordringliche Maßnahme.

Knoten Nr.: 10

Beschreibung: Moerser Straße (Fußgängerzone) / Friedrichstraße

Situation Status quo:
Die Fußgängerzone (Moerser Straße) endet an der Friedrichstraße. Starke Fußgänger- und Radverkehrsströme queren daher die Friedrichstraße, um sich weiter auf der Moerser Straße in östlicher Richtung oder zu den „weißen Riesen“ zu bewegen

Die Vorfahrt ist mit der „Rechts-Vor-Links“-Regel organisiert. Radfahrer und Fußgänger halten sich jedoch kaum an den Vorrang des Kfz-Verkehrs und erzwingen sich in der Regel den Vortritt.

Die Friedrichstraße hat die Funktion als Erschließungsstraße für die Innenstadt. Wie eine Analyse der Verkehrsanteile zeigte, bewegen sich jedoch mehr als ein Drittel der Kfz als Durchgangsverkehr durch die Friedrichstraße.

Maßnahmenvorschlag:
Es sollten verschiedene Maßnahmen in Erwägung gezogen werden, aufgrund der Entwicklung im Bereich der „drei weißen Riesen“ wird hier nicht nur eine Möglichkeit aufgezeigt:
- Aufpflasterung des Kreuzungsbereichs
- Schaffung einer klare Vorrangregelung zugunsten der Fußgänger mittels Zebrastreifen
- Erlass eine Geschwindigkeitsbegrenzung für den Kfz-Verkehr im Kreuzungsbereich

Empfehlung:
Es ist zu prüfen, ob die angeregten Maßnahmen im Kontext mit der Entwicklung im Bereich der „drei weißen Riesen“ umgesetzt werden können.

Knoten Nr.: 11

Beschreibung: Ringstraße / Friedrichstraße

Situation Status quo:
Dieser signalisierte Knotenpunkt ist Bestandteil der Kamp-Lintforter Haupt-Radroute vom Gestfeld in die Innenstadt. Außerdem hat er Verbindungsfunktionen im Innenstadtverkehr.

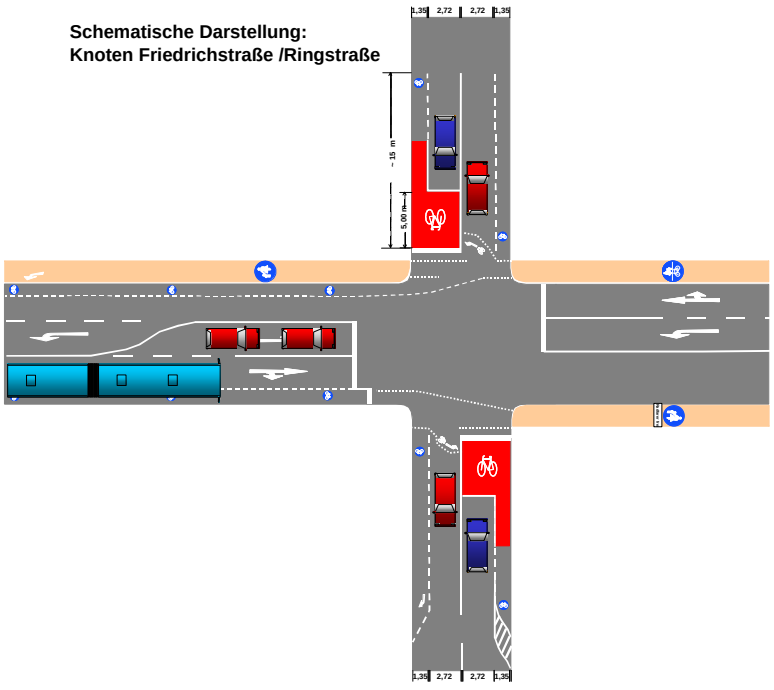
Nur an der südlichen Friedrichstraße existieren Radverkehrsanlagen. Aber auch diese enden unmittelbar vor/am Knotenpunkt.

Maßnahmenvorschlag:
Friedrichstraße (Südlicher Ast)
Die straßenbegleitenden Radwege genügen hinsichtlich der Breite zum Teil nicht den Anforderungen der StVO. Aus diesem Grund, aber auch zur besseren Führung des Radverkehrs über den Knoten sollte der Radverkehr an geeigneter Stelle südlich des Knotens auf Schutzstreifen überführt werden. Am Knoten sind gesonderte vorgezogene Aufstellbereiche für den Radverkehr zu schaffen, die dem Radfahrer ein sicheres Überqueren der Kreuzung ermöglichen.

Friedrichstraße (Südlicher Ast)
Auf der nördlichen Friedrichstraße wird der Radverkehr wie bisher im Straßenraum nach dem Mischprinzip abgewickelt. Im unmittelbaren Kreuzungsbereich wird der Radverkehr allerdings aus Sicherheitsgründen auf Schutzstreifen geführt und mit einer aufgeweiteten Aufstellfläche bedacht.

Ringstraße
Auf der Ringstraße wird der Radverkehr analog zur Grafik teilweise auf den Bordsteinwegen, teilweise im Straßenraum auf Schutzstreifen geführt.

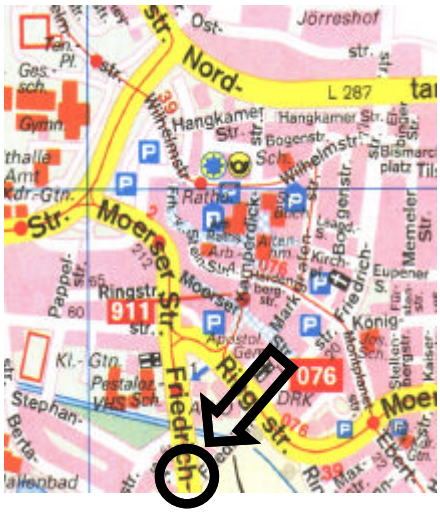
Schematische Darstellung:
Knoten Friedrichstraße /Ringstraße



Empfehlung:
Es wird empfohlen, die Maßnahmen im Bereich der Friedrichstraße **kurzfristig** umzusetzen, da dies ohne baulichen Aufwand geschehen kann.
Die Maßnahmen auf der Ringstraße sollten mittelfristig in Angriff genommen werden.

Knoten Nr.: 12

Beschreibung: Friedrich-Heinrich-Allee / Friedrichstraße / Stefanstraße



Situation Status quo:
Der Knotenpunkt liegt im Verlauf der Hauptroute vom Gestfeld in die Innenstadt.
Im Bestand ist eine durch Signalanlagen gesicherte Querung des Knotenpunktes auf allen Relationen gewährleistet.
Radverkehrsanlagen sind – wenn auch auf der Friedrich-Heinrich-Allee nur einseitig für alle Relationen ausgewiesen.

Die Radverkehrsanlagen sind am nördlichen Kreuzungsarm zu schmal und genügen nicht den Anforderungen der Straßenverkehrsordnung.

Die Signalanlagen sind nur mit dem Fußgängersymbol ausgerüstet.

Maßnahmenvorschlag:
Die Lichtsignale sind auf den Furten, auf denen Radverkehr gestattet ist, mit einem Kombisymbol Rad+Fuß auszustatten.

Der Gehweg im Bereich der Engstelle erfordert die in Anspruchnahme angrenzender privater Grundstücksflächen. Wünschenswert wäre, dass im Zuge einer solchen Lösung auch die Strecke Richtung Norden auf die notwendige Breite ausgebaut wird. Auch hierfür ist die Beanspruchung von Privatflächen erforderlich.

Verbreiterung des Rad- und Gehweges am nördlichen Ast des Knotenpunktes, um die hier abgebildete Engstelle zu beseitigen

Verbreiterung des hier abgebildeten Rad- und Gehweges an der Friedrich Heinrich-Allee Richtung Kolkschenstr.

Empfehlung:
Die einseitige Führung des Radverkehrs südlich des Knotenpunktes kann beibehalten werden. Der Radweg am östlichen Straßenrand ist komfortabel und ausreichend breit, außerdem weist er wenig Konfliktpunkte auf. Das Grundprinzip der Führung des Radverkehrs am Knotenpunkt kann daher unverändert weiter bestehen.

Die Aufbringung des Symbols kann kurzfristig erfolgen. Die Beseitigung der Engstelle stellt eine mittel- bis langfristige Umsetzungsperspektive dar, die wesentlich von der Bereitschaft der angrenzenden Grundstückseigentümer abhängen wird.

Erforderliche Baumaßnahmen:
Ausbau des Radweges an der Friedrich-Heinrich-Allee zwischen Friedrichstraße und Kolkschenstraße

Anhang B

Abbildungen aus dem Text zur VEP-Fortschreibung in vergrößerter Form

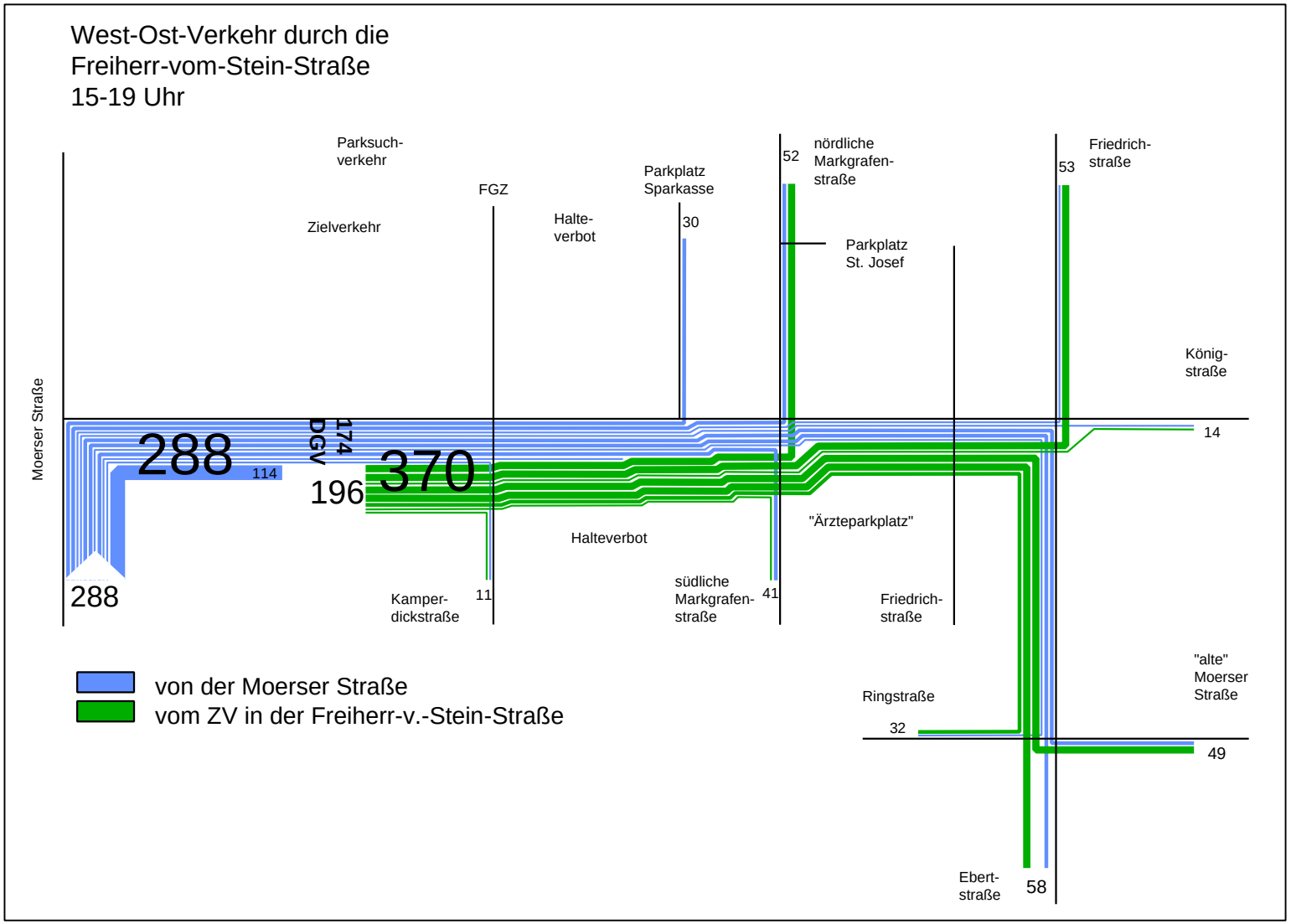


Abbildung aus Kapitel 3.2

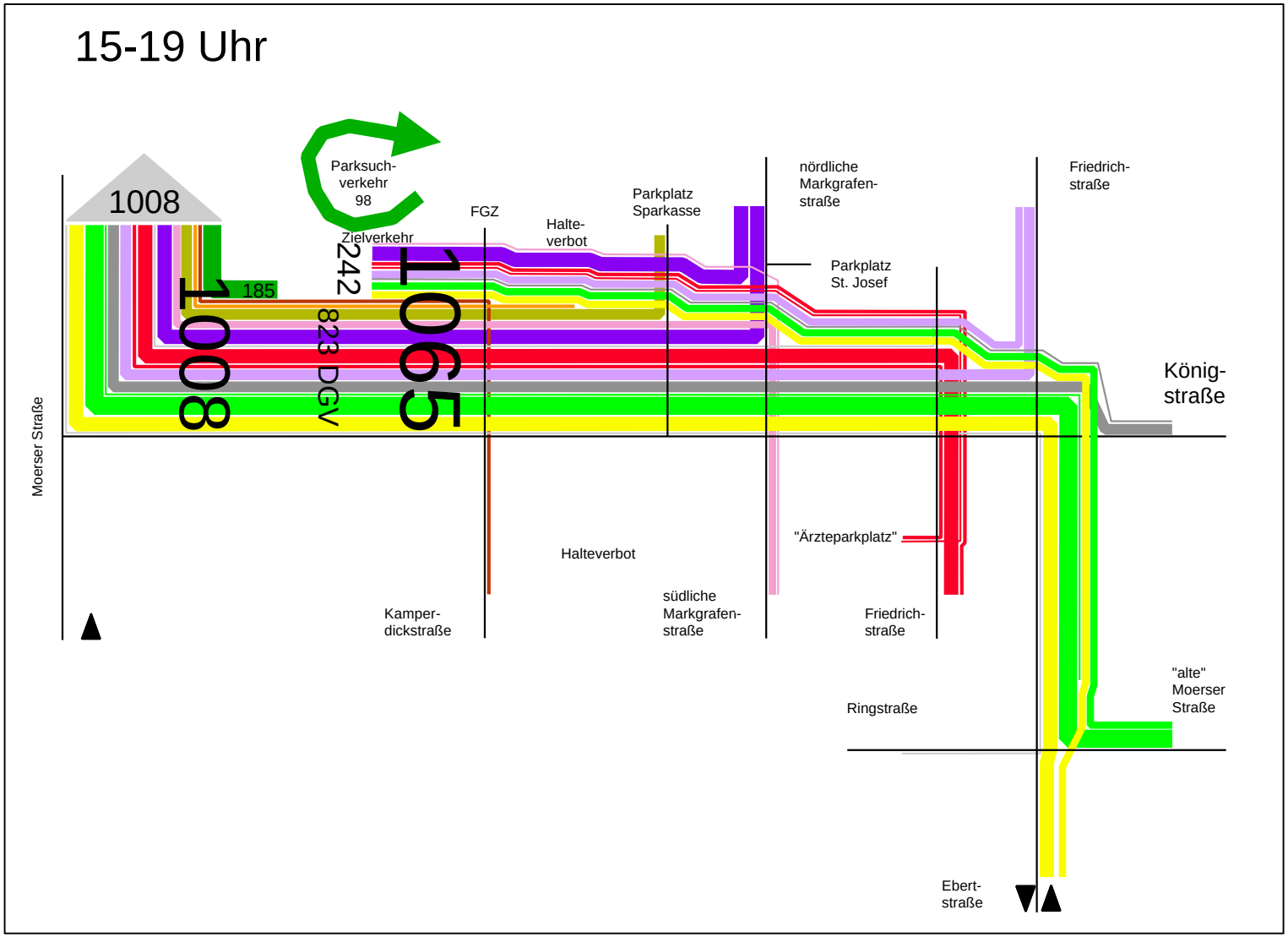


Abbildung aus Kapitel 3.2

FREIHERR-V.-ST.-STR. - EINBAHNSTRASSE IN OST-WEST-RICHTUNG

Belastungsplan

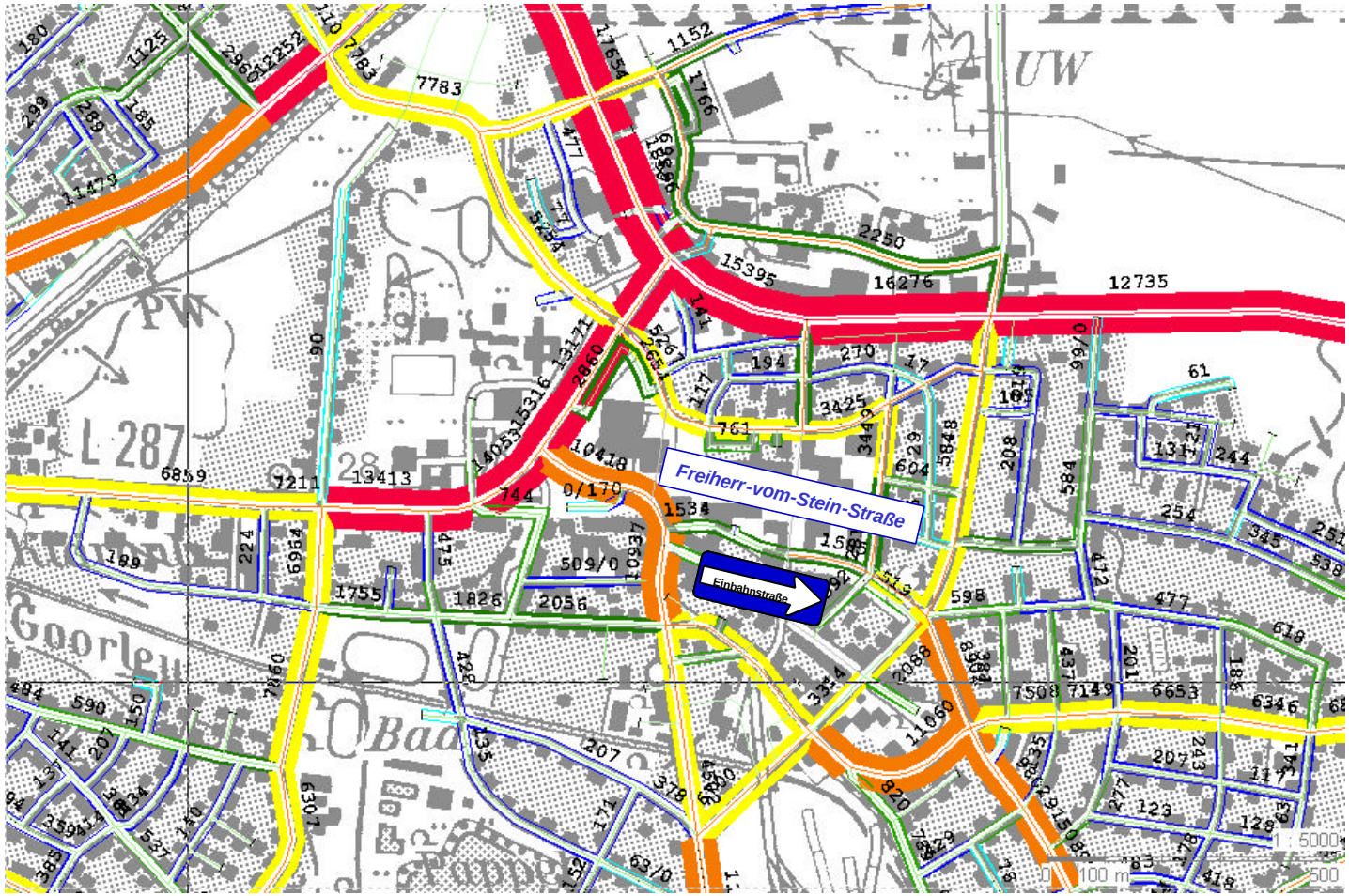


Abbildung aus Kapitel 3.5

FREIHERR-V.-ST.-STR. - EINBAHNSTRASSE IN OST-WEST-RICHTUNG

Mehrbelastungen (rot) und Minderbelastungen (blau)

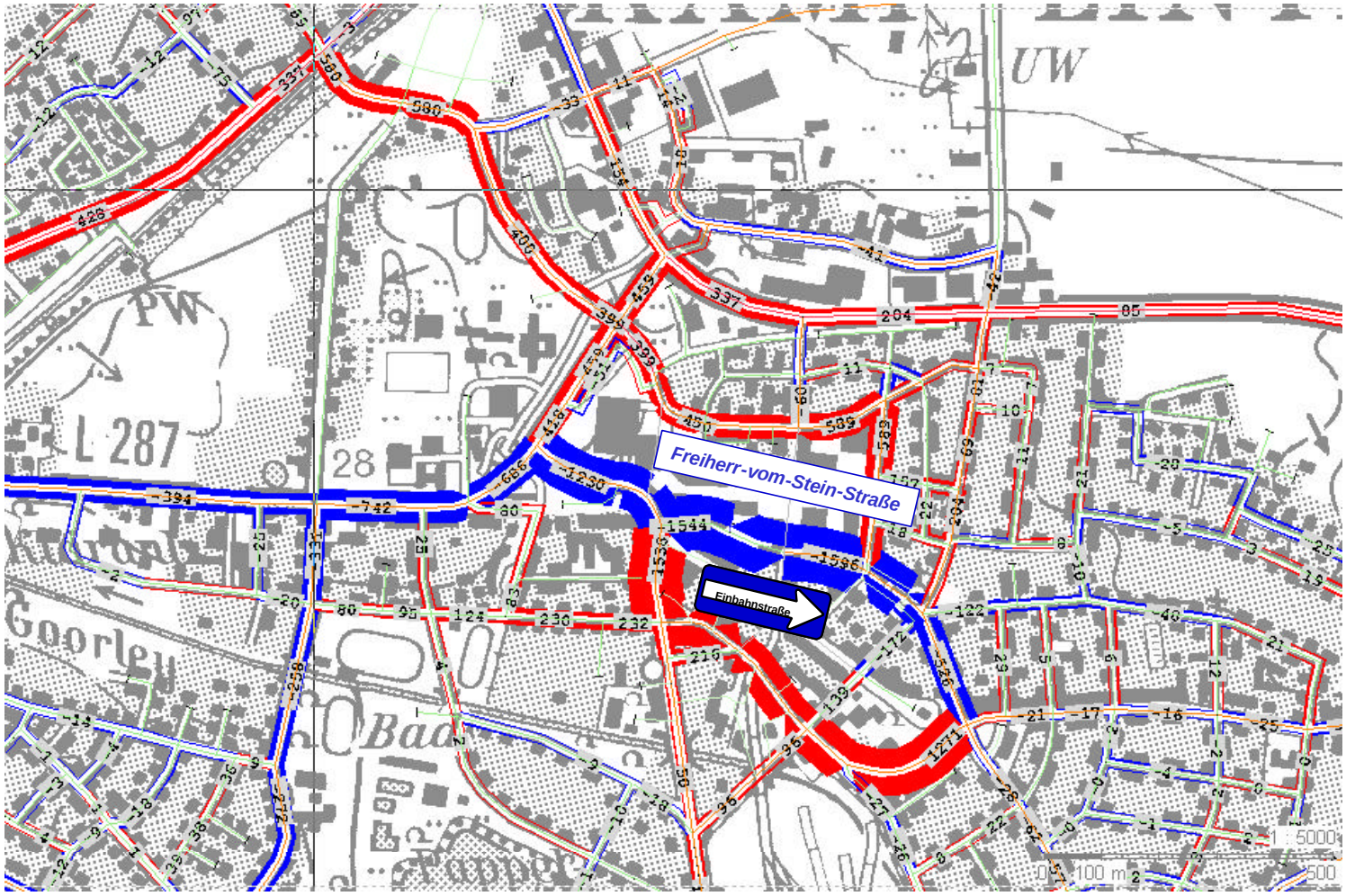


Abbildung aus Kapitel 3.5

FREIHERR-V.-ST.-STR. - EINBAHNSTRASSE IN WEST-OST-RICHTUNG

Belastungsplan

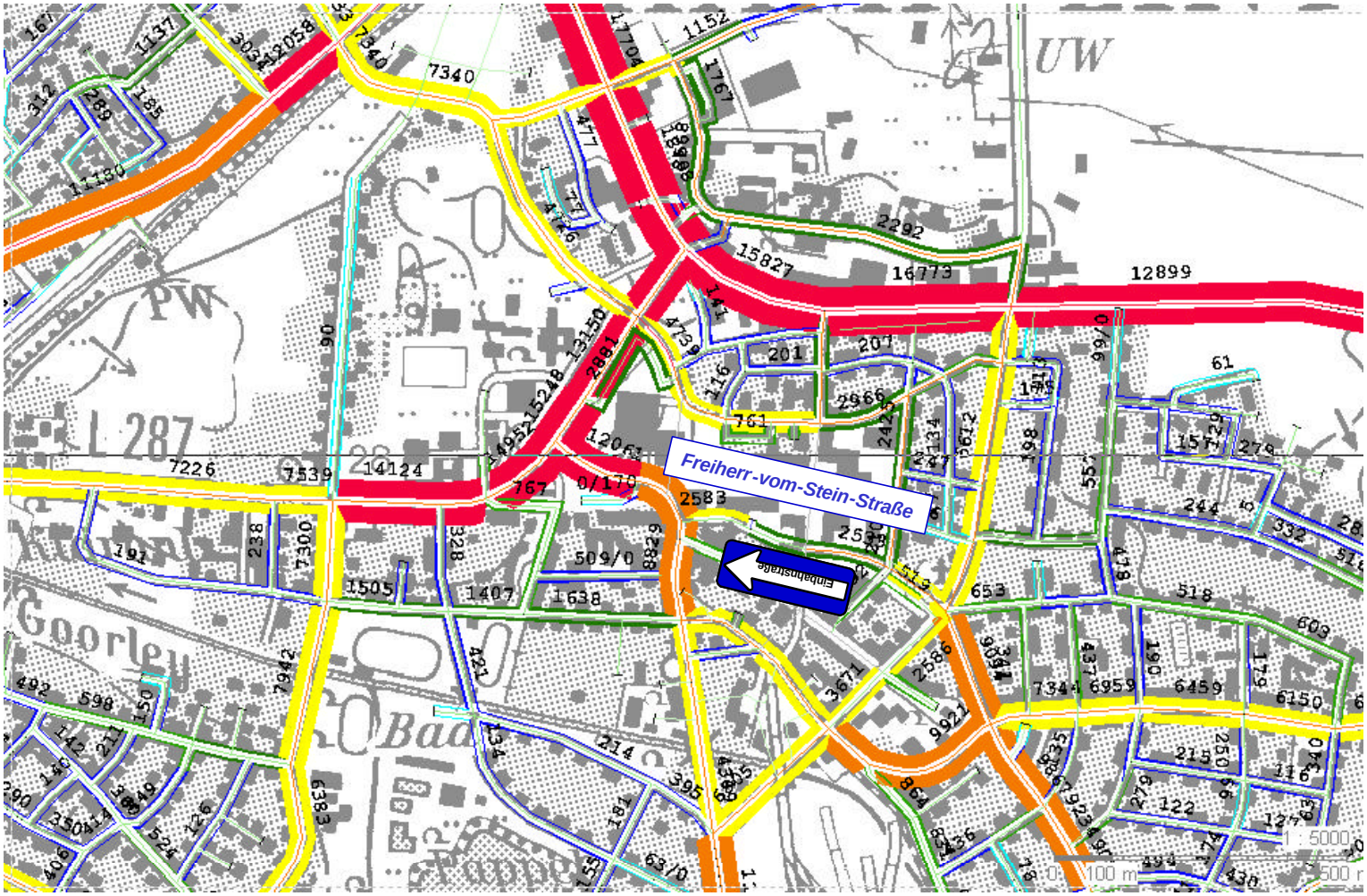


Abbildung aus Kapitel 3.5

FREIHERR-V.-ST.-STR. - EINBAHNSTRASSE IN WEST-OST-RICHTUNG

Mehrbelastungen (rot) und Minderbelastungen (blau)

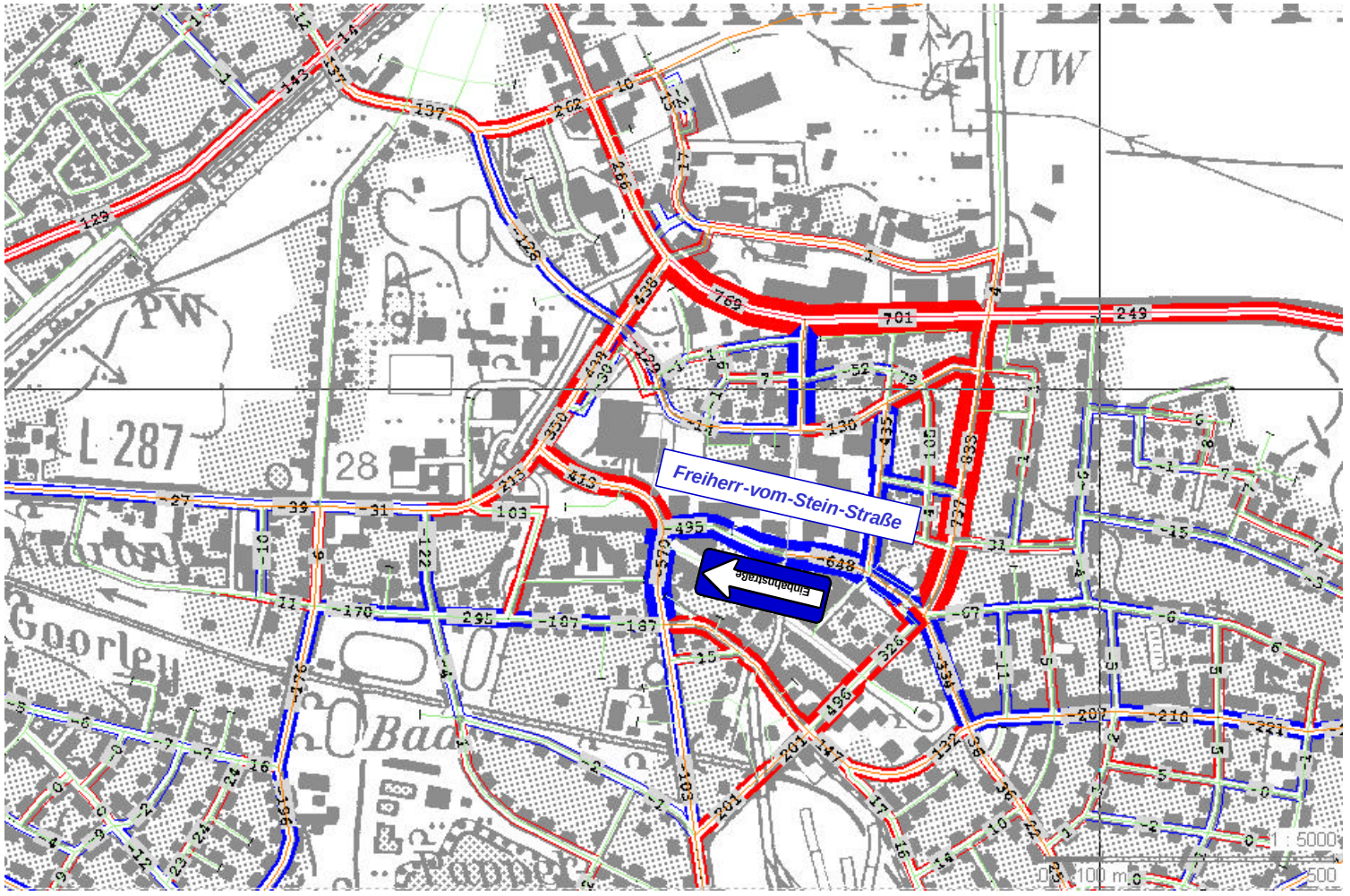


Abbildung aus Kapitel 3.5

FR.-v.ST.-STR. - EINFAHRT VON DER MOERSER STRASSE GESPERRT

Belastungsplan

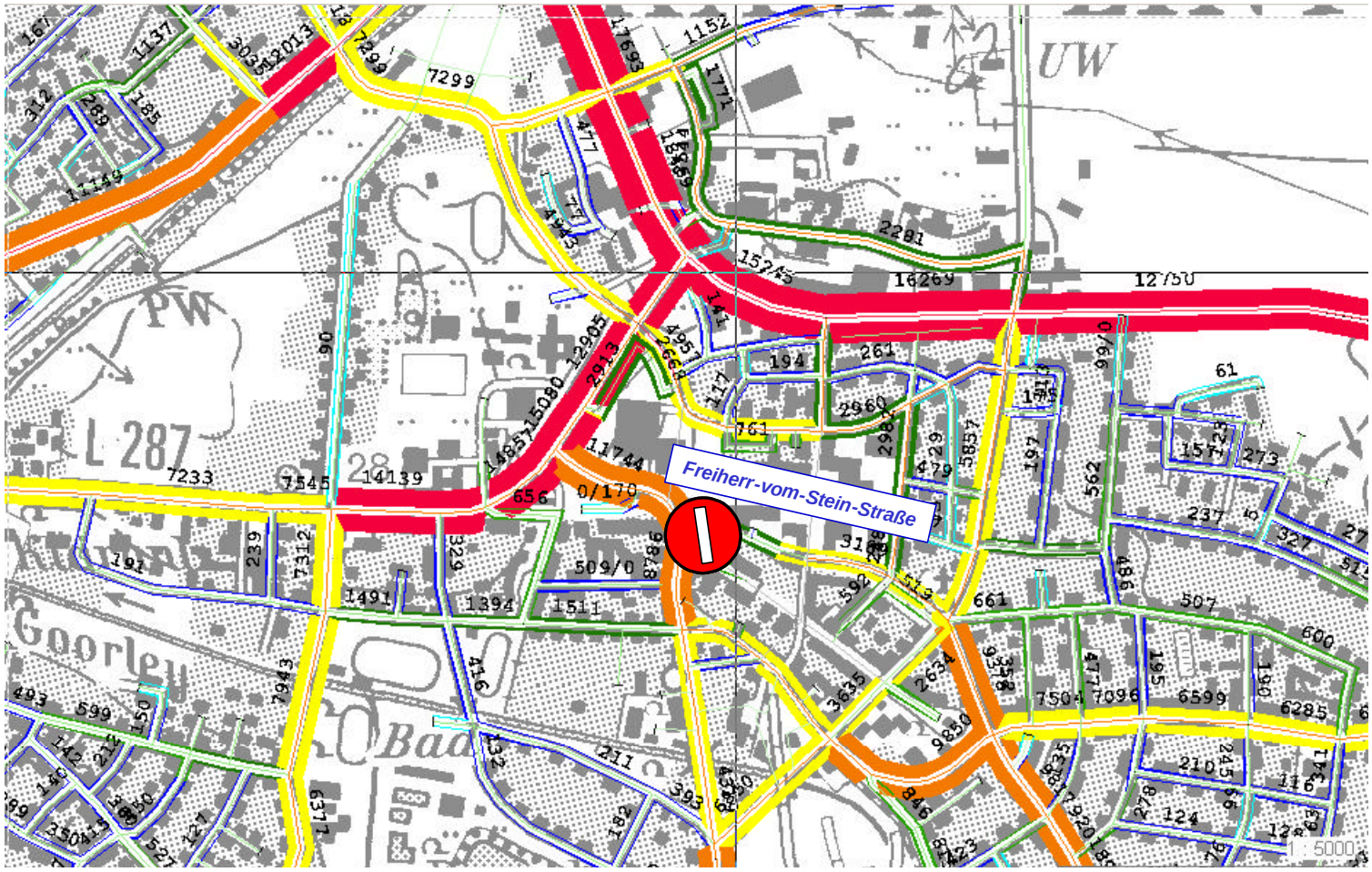


Abbildung aus Kapitel 3.5

FR.-v.ST.-STR. - EINFAHRT VON DER MOERSER STRASSE GESPERRT

Mehrbelastungen (rot) und Minderbelastungen (blau)

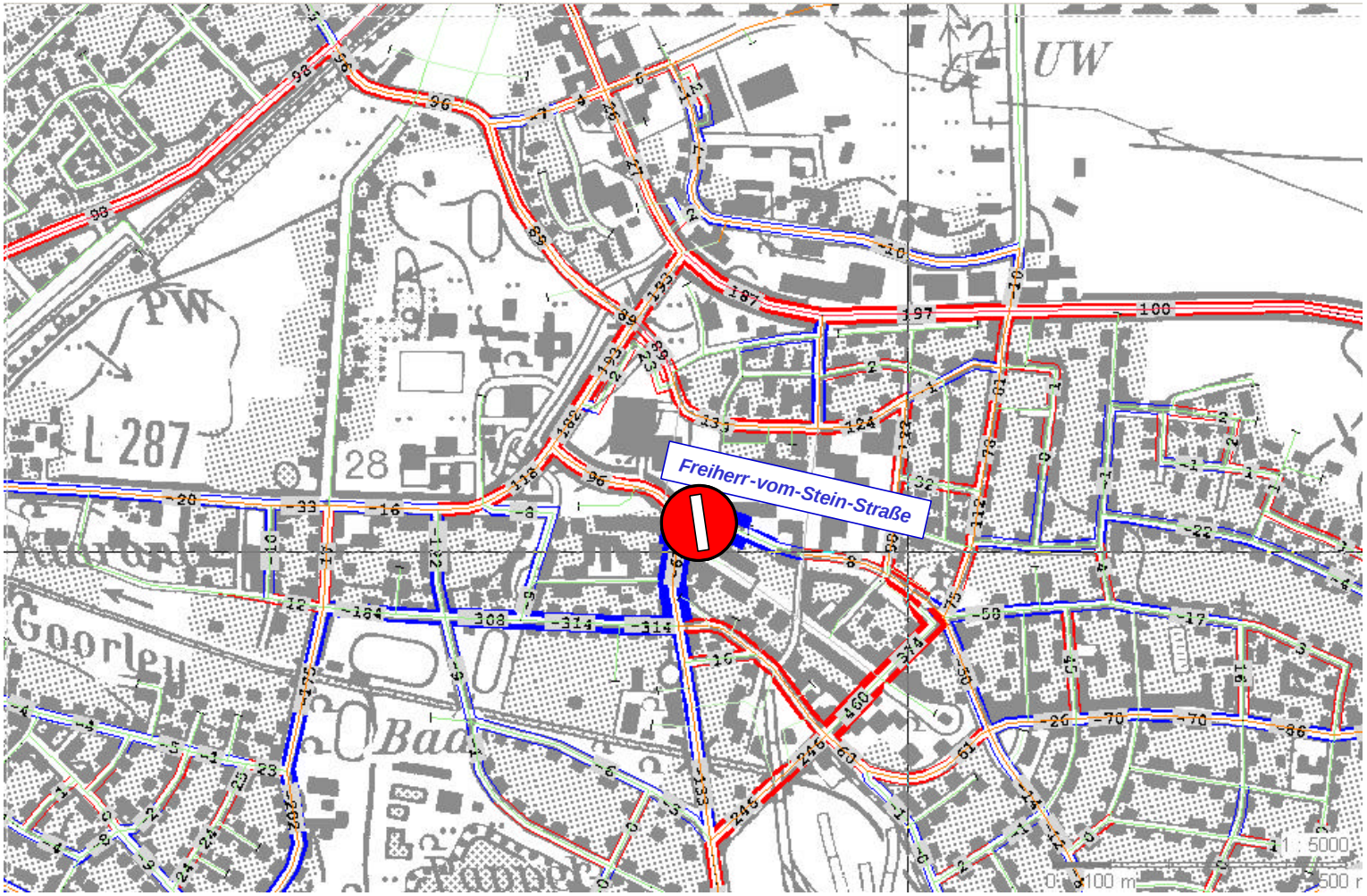


Abbildung aus Kapitel 3.5