

IKS
Mobilitätsplanung

BECKUM
B
Immer
besser.

Anlage 1 zur Niederschrift über die Sitzung des
Ausschusses für Stadtentwicklung
vom 03.05.2022

Herzlich Willkommen

Radverkehrskonzept Beckum

Vortrag: Dipl.-Ing. Alexander Gardyan, M. Sc.

Stellungnahme zu Fraktionsanmerkungen | Beckum | 03.05.2022

Ausgangslage

- Insgesamt 30 Einzelanmerkungen
- Detaillierte Stellungnahme liegt vor - Präsentation dient als Diskussionsgrundlage

- CDU: 11 Anmerkungen
- SPD: 5 Anmerkungen
- Bündnis 90/Die Grünen: 5 Anmerkungen
- FWG: 2 Anmerkungen
- FDP: 9 Anmerkungen

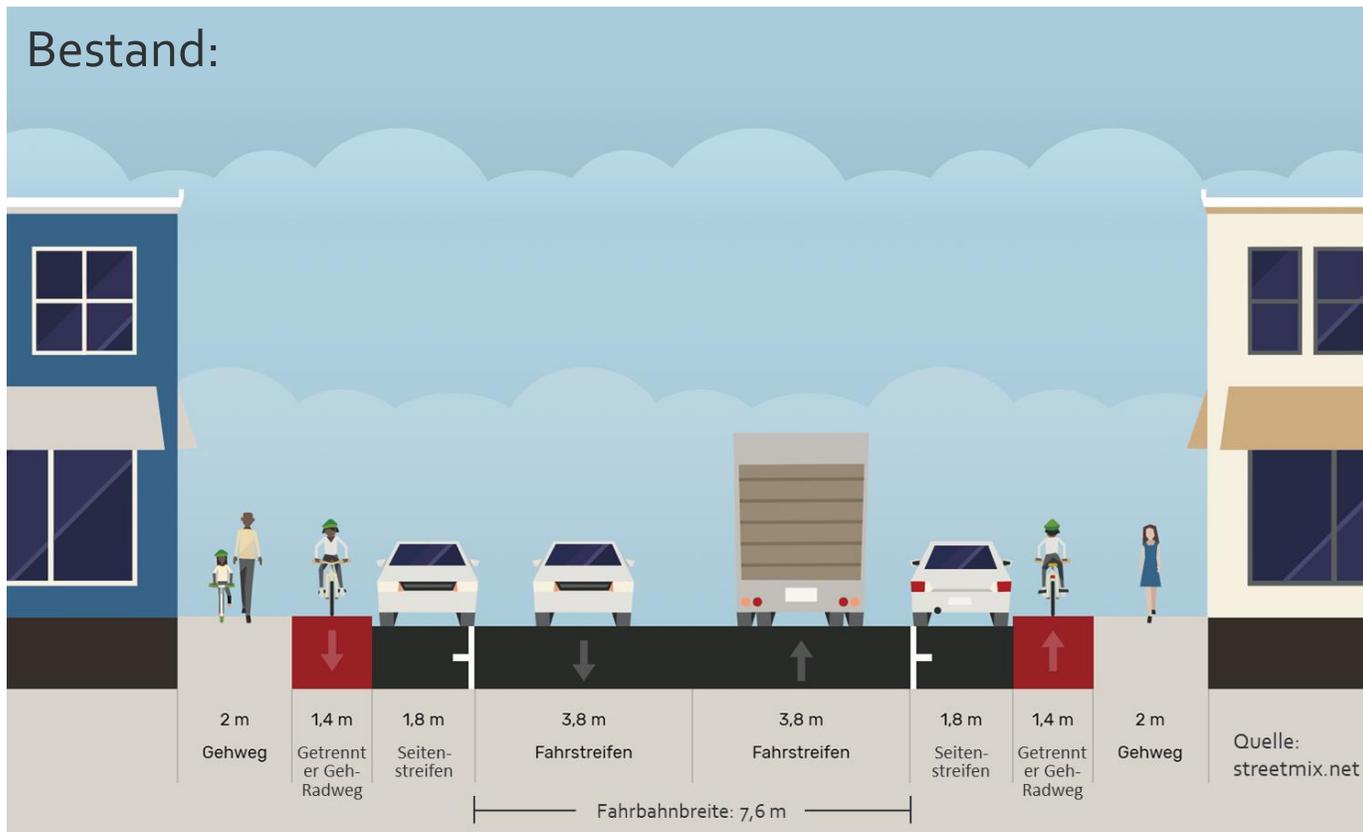
Vorwort

- Radverkehrskonzept Beckum ist ein Fachgutachten auf Grundlage des Standes von Wissenschaft und Technik
- Objektive und transparente Diskussionsgrundlage
- Kann nicht umfänglich politischen Zielsetzungen entsprechen
- Im fachlich vertretbaren Rahmen: Ausrichtung an Umsetzbarkeit
- Abstimmung und Beteiligung als Grundsatz
- Dennoch: Umsetzung obliegt mehreren Variablen, zum Beispiel Kommunalpolitik, Straßen NRW, Grundstückseigentümer...



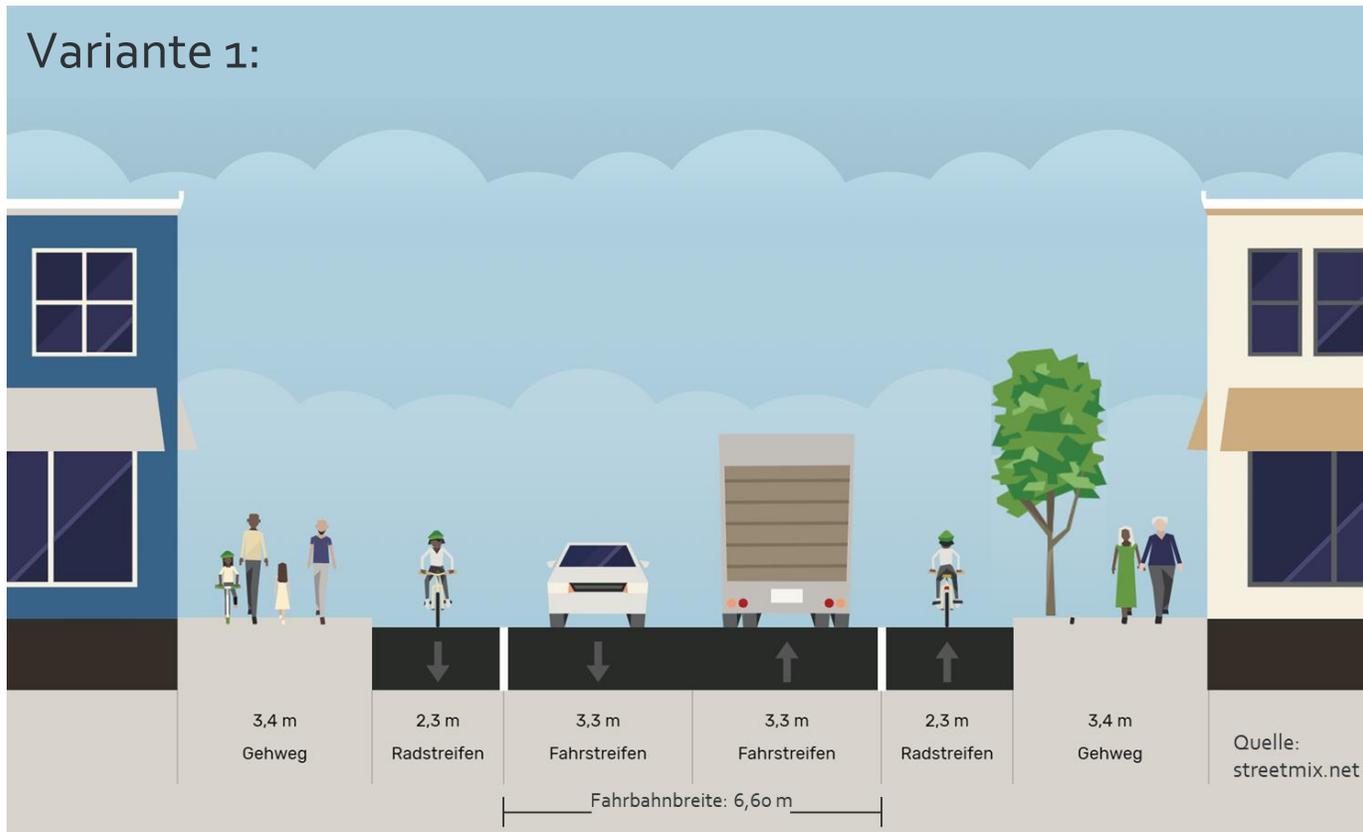
CDU 1

Änderung der Straßenaufteilung auf Ein- und Ausfallstraßen mit Seitenstreifen durch einfaches Aufbringen von neuen Fahrbahnmarkierungen (Ausnahme Hammer Straße). Hier kann nur eine gezielte bauliche Umgestaltung zum Ziel führen.



CDU 1

Änderung der Straßenaufteilung auf Ein- und Ausfallstraßen mit Seitenstreifen durch einfaches Aufbringen von neuen Fahrbahnmarkierungen (Ausnahme Hammer Straße). Hier kann nur eine gezielte bauliche Umgestaltung zum Ziel führen.



CDU 1

Änderung der Straßenaufteilung auf Ein- und Ausfallstraßen mit Seitenstreifen durch einfaches Aufbringen von neuen Fahrbahnmarkierungen (Ausnahme Hammer Straße). Hier kann nur eine gezielte bauliche Umgestaltung zum Ziel führen.

Variante 2:

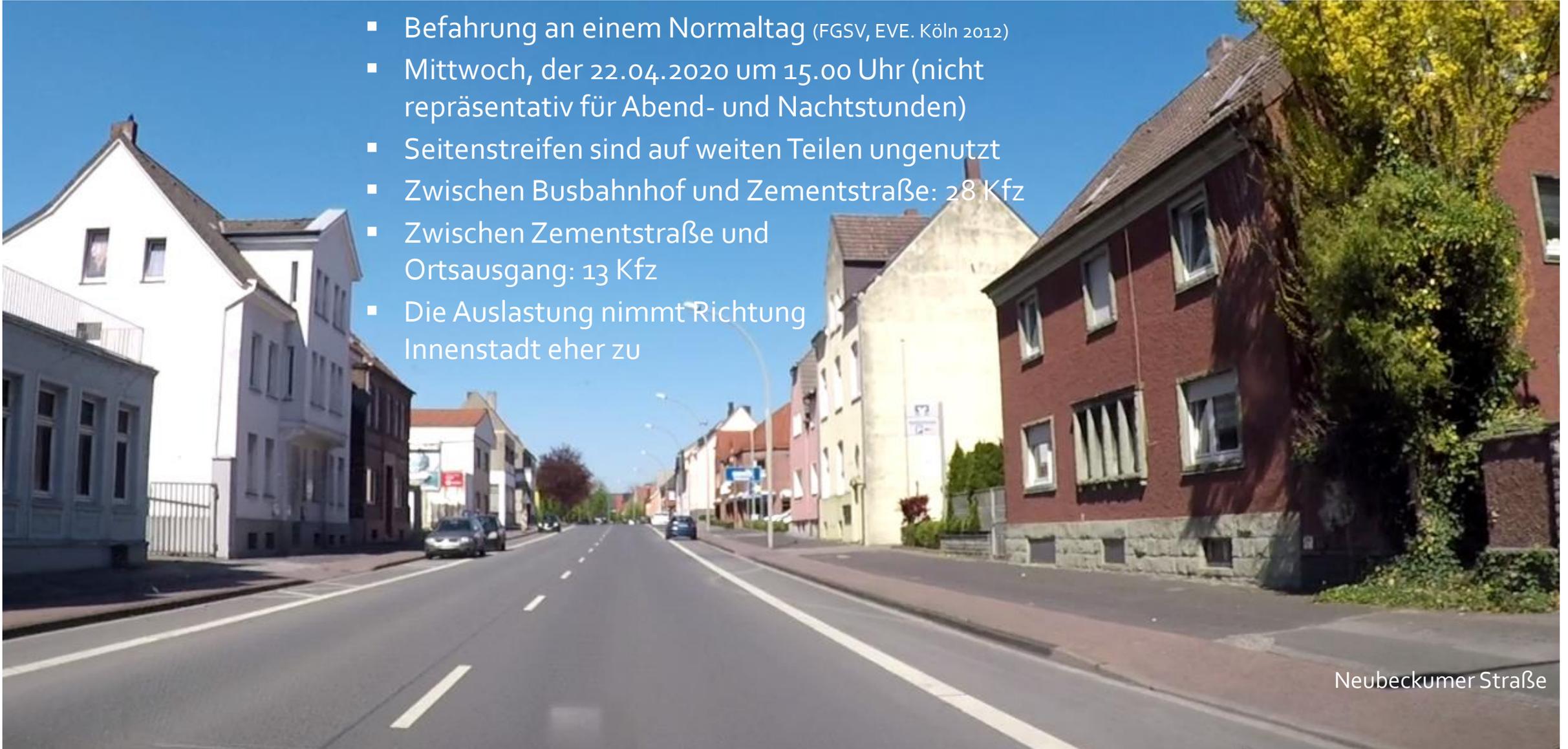
Schutzstreifen nicht vergleichbar mit Hauptstraße!

- 20 - 30 cm breiter
- 50 cm Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Fahrzeugen



Auslastung des Seitenstreifen durch parkende Fahrzeuge - Stichprobe

- Befahrung an einem Normaltag (FGSV, EVE. Köln 2012)
- Mittwoch, der 22.04.2020 um 15.00 Uhr (nicht repräsentativ für Abend- und Nachtstunden)
- Seitenstreifen sind auf weiten Teilen ungenutzt
- Zwischen Busbahnhof und Zementstraße: 28 Kfz
- Zwischen Zementstraße und Ortsausgang: 13 Kfz
- Die Auslastung nimmt Richtung Innenstadt eher zu



Neubeckumer Straße

CDU 1

- Variante 1 bietet hohe Sicherheit und Qualität - Entspricht Anforderungen an Velorouten*
- Variante 2 entspricht Stand von Wissenschaft und Technik* → Verkehrssicherheit ist gewährleistet
- Die Varianten entsprechen „gezielten baulichen Umgestaltungen“
- Grundlegender Umbau der Straßen wesentlich teurer und zeitaufwendig bei vergleichbarem Ergebnis für den Radverkehr
- **Aus Sicht des Gutachters kein Änderungsbedarf (optional: siehe FDP 3)**

SHP Ingenieure; Verkehrsentwicklungsplan 2030. Hannover 2019 und Planersocietät; Klimaschutzteilkonzept Mobilität – Radverkehrskonzept. Dortmund 2018

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln 2010, S. 19 und 22

CDU 2

Freigabe der Anton-Schulte-Straße für Radfahrer in Gegenrichtung. Diese Maßnahme verbietet sich aufgrund besonderen Gefahrenlage an dieser Örtlichkeit. Für alle anderen Einbahnstraßen ist eine Einzelfallprüfung durchzuführen.



CDU 2

- Freigabe entspricht Stand von Wissenschaft und Technik* → Verkehrssicherheit ist gewährleistet
- Zur Steigerung der Qualität: Absolutes Haltverbot in Bereichen oder im gesamten Straßenabschnitt möglich
- Maßnahmenempfehlungen sind „Empfehlungen“ und müssen im Einzelfall auf Umsetzung geprüft werden
- **Aus Sicht des Gutachters kein Änderungsbedarf**

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln 2010, S. 62

CDU 3

Festes jährliches Budget für den Radverkehr in Höhe von 1.100.000 €. Das Haushaltsrecht ist das höchste Recht des Stadtrates. Ein festgelegtes Budget in Millionenhöhe würde dieses Recht in unangemessener Weise beschneiden. Wir stellen die notwendige Höhe grundsätzlich in Frage.

- Jährliches Budget in Höhe von 1.100.000 € ist eine fachliche Empfehlung → Beschluss obliegt Kommunalpolitik
- Grundlage: Nationale Radverkehrsplan 3.0: Förderung von rund 30 € pro Person und Jahr*
- **Aus Sicht des Gutachters kein Änderungsbedarf**

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI); Nationaler Radverkehrsplan 3.0. Berlin 2022, Seite 25

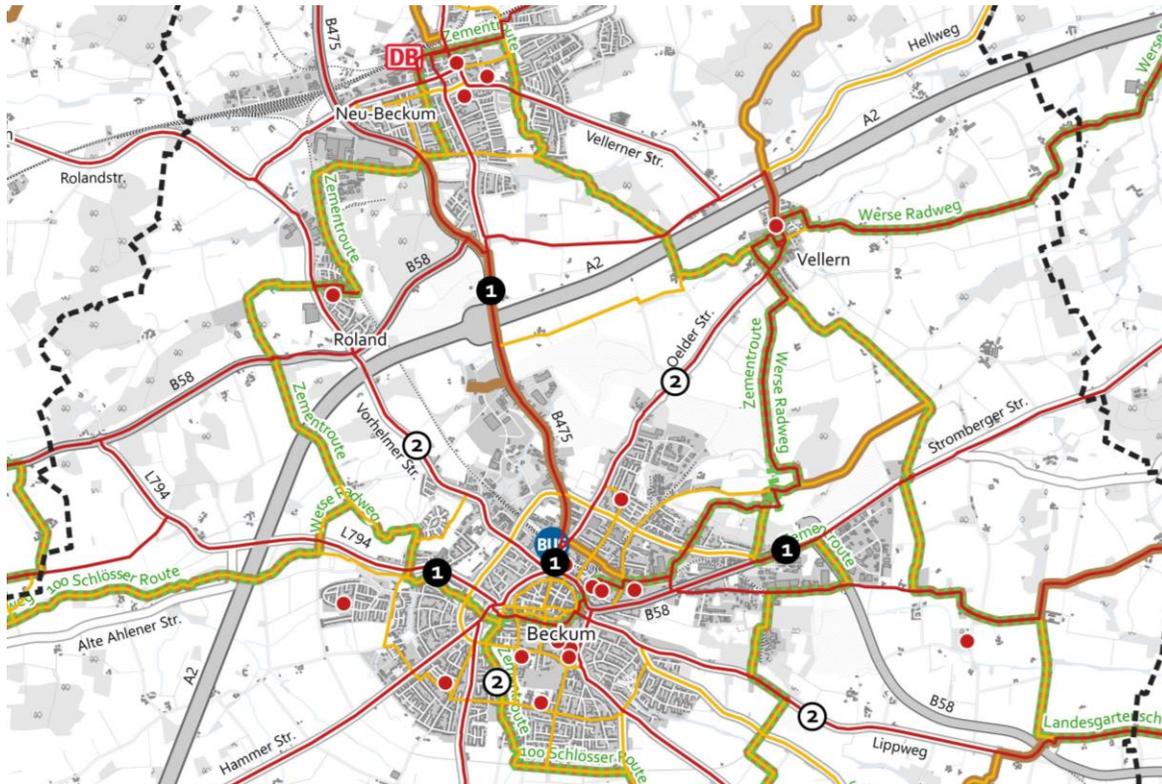
CDU 4

Schaffung einer Stelle „Mobilitäts- und Digitalbeauftragter“ - Bei der Umsetzung des Radverkehrskonzepts ist es wichtig, die Bevölkerung stetig und umfassend über die Intention des Konzepts und die einzelnen Umsetzungsschritte zu informieren. Diese Aufgabe füllt jedoch bei Weitem keine ganze Stelle aus. Diese Arbeitsrate in eine vorhandene Stelle zu integrieren ist der richtige Weg.

- „Mobilitäts- und Digitalbeauftragter“ soll der Beckumer Verkehrsplanung allgemein zugute kommen
- Aufgabenfelder nicht alleine in der Begleitung der Umsetzung des Radverkehrskonzepts
- Besondere fachliche Kenntnisse nötig, die nicht durch „irgendeine Stelle“ ausfüllbar sind
- **Aus Sicht des Gutachters kein Änderungsbedarf**

CDU 5

Anlage von Radzählstellen - Ein Mittelzentrum wie Beckum hat eine überschaubare Anzahl von Radfahrern. Der Kostenansatz von vier Stelen mit Display und insgesamt acht Induktionsschleifen in Höhe von insgesamt 112.000 € ist unverhältnismäßig. Hinzu kommt, dass das Radverkehrskonzept keine Aussage zu Wartung der Stelen und zu eventuell zusätzlich benötigter Software macht.



Legende

- Grenze des Untersuchungsgebiets
- Beckum Stadtteil
- Radverkehrsnetz NRW
- Touristische Radwege
- Hauptroute
- Nebenroute
- Schule
- 1 Möglicher Standort für Radzählstelle inklusive Display (Priorität 1)
- 2 Möglicher Standort für Radzählstelle inklusive Display oder Induktionsschleife (Priorität 2)

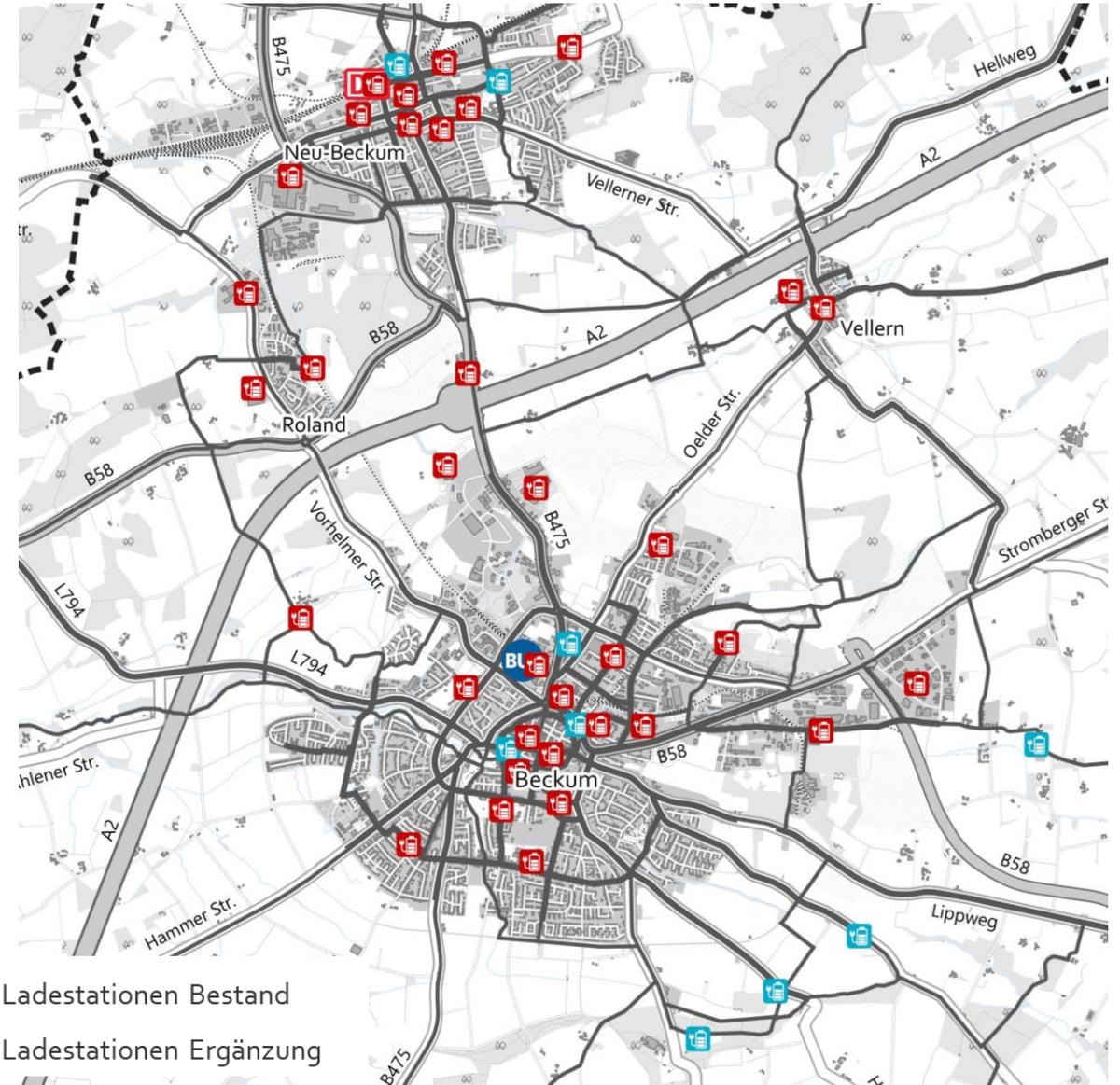
CDU 5

- „überschaubare Anzahl Radfahrende“ und „Ausgabe des genannten Betrags zum Monitoring von Radverkehrsmengen unverhältnismäßig“ sind politische Aussagen
- Standortempfehlungen sind mögliche Standorte, können sukzessive entwickelt und ausgebaut werden
- Keine Aussagen zu Kosten für Wartung und Software auf konzeptioneller Ebene möglich
- **Aus Sicht des Gutachters kein Änderungsbedarf**

CDU 6

Ladeinfrastruktur für E-Bikes ausbauen - Es ist nicht die Aufgabe der Stadt Strom für E-Bikes zu verkaufen. Dies sollte dem freien Markt überlassen werden

- Anmerkung stellt keinen Widerspruch zum Konzept dar
- Auflistung potenzieller Standorte, teilweise sogar auf privaten Flächen
- **Mögliche Ergänzung: „Die Stadt Beckum kann eine vermittelnde Rolle einnehmen und die Anlage zusätzlicher Ladestandorte mit geeigneten Mitteln unterstützen.“**



CDU 7

Veloroute Beckum - Ahlen L794 außerorts - Es ist nicht nachvollziehbar, warum für die Veloroute nicht der bereits vorhandene Werseradweg genutzt werden kann, nur weil der Werseradweg ein naturnaher touristischer Radweg ist. Eine Trennung von Veloroute und touristischer Route erschließt sich nicht.



CDU 7

- Veloroute haben erhöhte Ansprüche an Radverkehrsinfrastruktur (ausreichende Breiten, asphaltierte Oberfläche)*
- Würde erhebliche Ausbauten des Wersenradweg erfordern
- Das widerspricht naturnaher Führung - Zielkonflikt Naturschutz und touristischer Radverkehr
- Nutzungsform von Freizeitfahradfahrer:innen und Pendler:innen unterscheiden sich deutlich (Geschwindigkeit, Streckenanspruch)
- Gemeinsame Führung schmälert Qualität beider Nutzgruppen deutlich
- Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens so abgestimmt
- **Aus Sicht des Gutachters kein Änderungsbedarf**

Planersocietät; Klimaschutzteilkonzept Mobilität – Radverkehrskonzept. Dortmund 2018, S. 53

CDU 8

Verzicht auf die Machbarkeitsstudie zur Querung der BAB 2 - Die Kosten der Machbarkeitsstudie belaufen sich auf ca. 35.000€. Es ist nicht ersichtlich, warum Radfahrer nicht die bereits vorhandene Strecke des Werseradwegs für Fahrten von und nach Ahlen nutzen können.

- Siehe Stellungnahme zu „CDU 7“

CDU 9

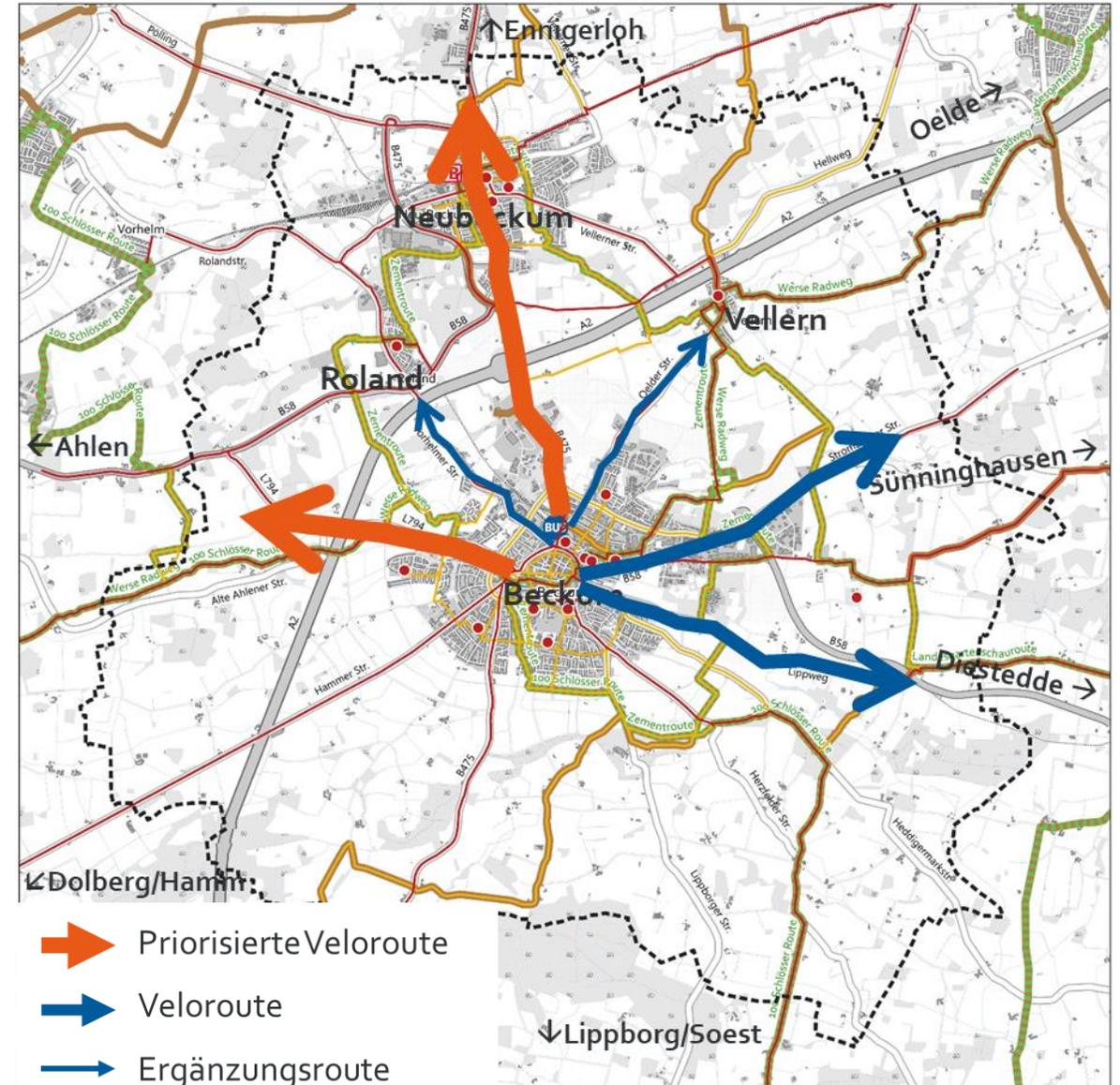
Bei einem so weitgreifenden Thema für Beckums Stadtgesellschaft, hat keine ausreichende Bürgerbeteiligung stattgefunden. Diese Beteiligung darf nicht unter der Corona Pandemie leiden oder leicht abgehandelt werden.

- Trotz Covid-19-Pandemie fachlich angemessene Beteiligung mit Vertreter:innen aus Verwaltung, Politik, Fachverbänden und der Öffentlichkeit durchgeführt
- Bei weiterem Diskussionsbedarf fortlaufende Diskussion wünschenswert
- Empfohlene Bewerbung zur Mitgliedschaft in der AGFS würde Prozess langfristig fördern
- **Aus Sicht des Gutachters kein Änderungsbedarf**

CDU sonstige 1

Die Stadtteile Neubeckum, Vellern und Roland sind in dem Radverkehrskonzept deutlich unterrepräsentiert

- Durch Netzbildung für den Radverkehr laufen im größten Stadtteil die meisten Handlungsempfehlungen zusammen
- Stadtteile sind im Rahmen des Konzeptes grundsätzlich gleichermaßen bearbeitet worden
- Eine der Kernmaßnahmen ist Optimierung der Veloroute 1: mehrere Leitmaßnahmen in Neubeckum (Anlage einer Fahrradstraße, Optimierung Schutzstreifen, Anlage von Querungshilfen)
- **Aus Sicht des Gutachters kein Änderungsbedarf**



CDU 2 sonstige

Die Umsetzung einer freiwilligen Verkehrswende und die Ausgestaltung des Radverkehrskonzepts gelingen aber nur, wenn die darin festgelegten neuen Regeln und Konzepte auch eine Akzeptanz in der Bevölkerung finden. Ohne Kontrollen sind Regeln jedoch nutzlos. So können erhebliche Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit durch illegales Halten und Parken entstehen. Wir sind uns nicht sicher, ob dieses durch die Ordnungsbehörden in dem nötigen Maß konsequent überprüft werden kann um Parkverstöße mit Behinderungen oder Gefährdungen zu verhindern.

- Kein Widerspruch zum Konzept
- Durchführung von Schwerpunktkontrollen im Radverkehrskonzept angeregt
- Verkehrssicherheit Radfahrender und Zufußgehender aktuell durch vielfältige Verstöße des Kfz-Verkehrs beeinträchtigt
- Befürchtete Verstärkung des Problems durch Umsetzung Maßnahmenempfehlungen kann fachlich nicht nachvollzogen werden
- Ergänzende Öffentlichkeitsarbeit empfohlen (Zielsetzung: „Radkultur etablieren und ausbauen“)
- **Aus Sicht des Gutachters kein Änderungsbedarf**

SPD 1

Verbesserung der Radverbindung vom Bahnhof Neubeckum bis zum Ortsausgangsschild Ennigerloh.

- Verbindung nach Ennigerloh über Veloroute entlang der B475 oder über das Radnetz NRW
- Innerhalb Beckums wurden Handlungsempfehlungen entwickelt
- Planungen außerhalb des Untersuchungsgebietes zusätzlich zur Netzabstimmung nicht angestellt
- Eingeschränkter Handlungsspielraum im Bereich des Eisenbahntunnels, Möglichkeiten zur Absprache mit der Bahn erst bei Neubau des Eisenbahntunnels
- **Aus Sicht des Gutachters kein Änderungsbedarf**

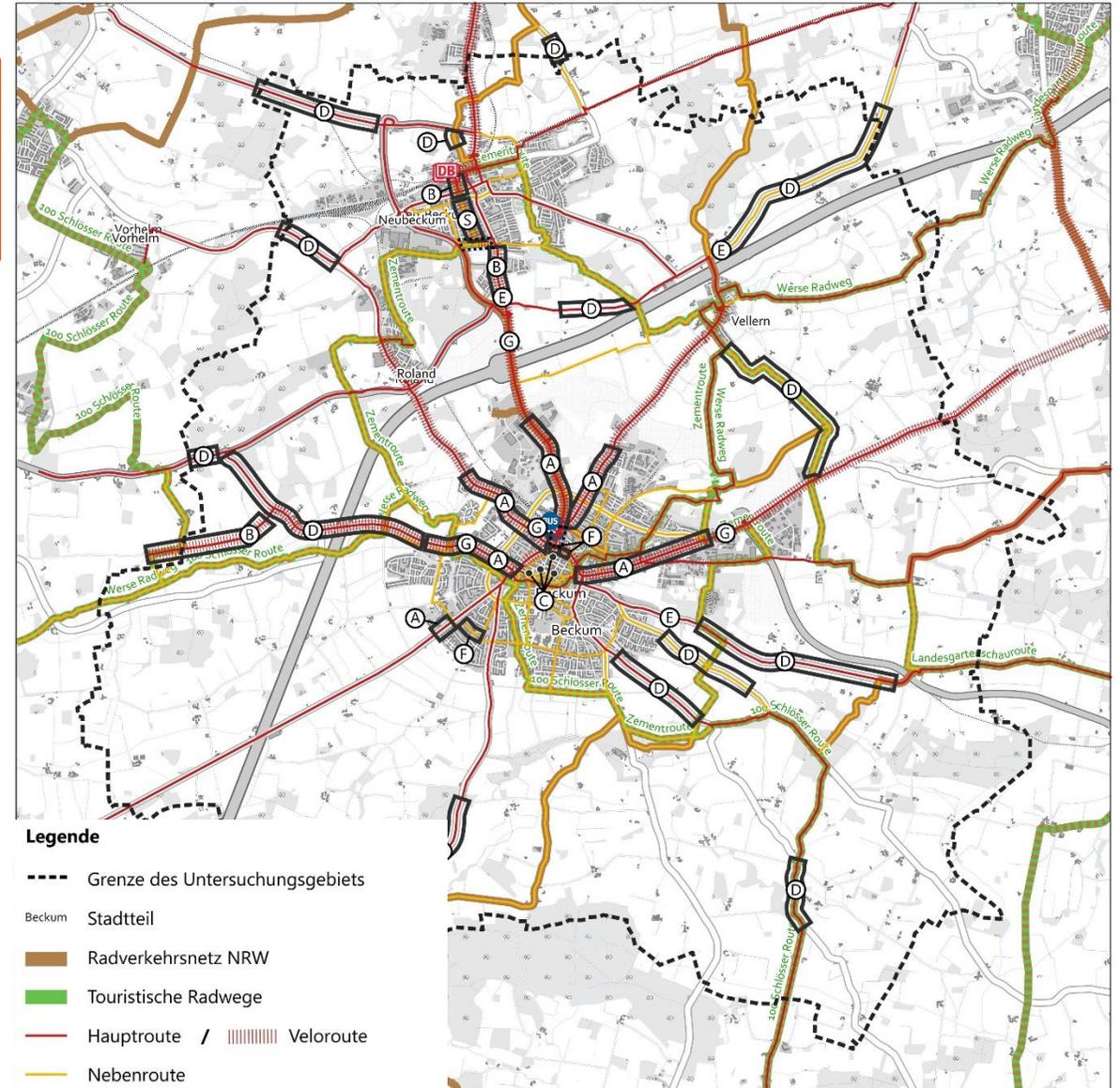
SPD 2

Prüfungen von Möglichkeiten die Radverbindungen von Neubeckum in Richtung Ahlen und Vorhelm perspektivisch zu verbessern.

- Kernaussage des Konzeptes: Bericht S. 66-70, 74-75

- **Aus Sicht des Gutachters kein Änderungsbedarf**

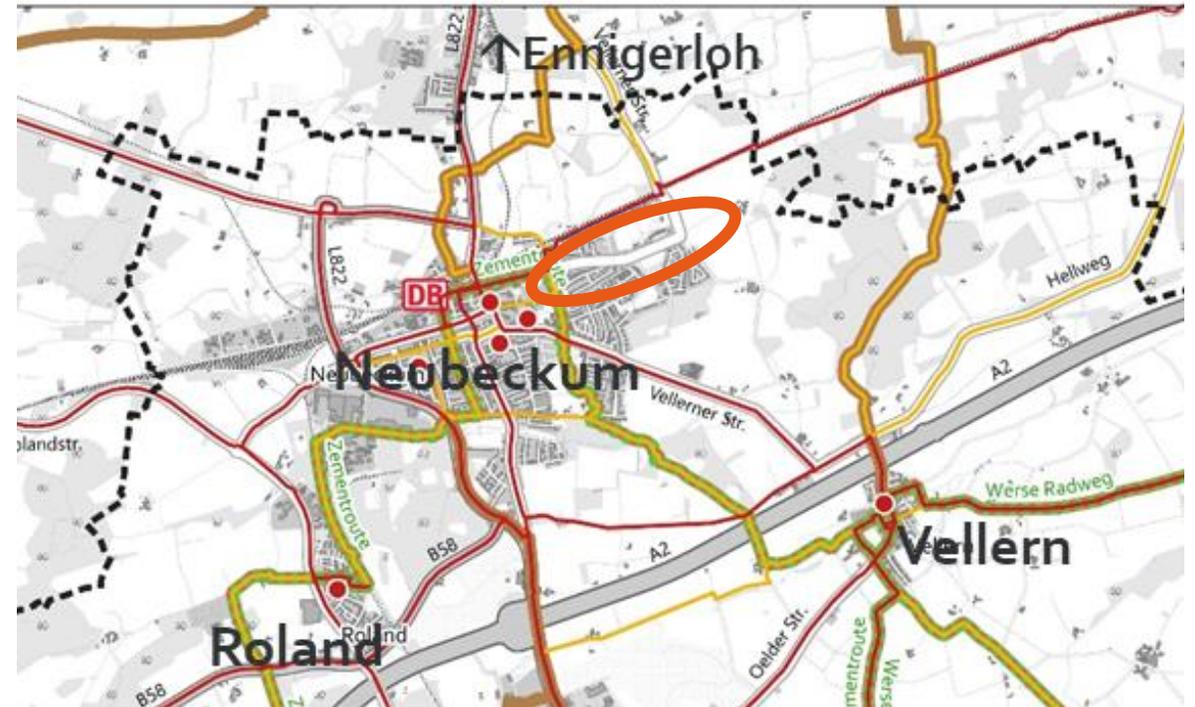
- Ⓐ Änderung Straßenraumaufteilung Ein- Ausfallstraßen (Seitenstreifen)
- Ⓑ Entwicklung der Velorouten
- Ⓒ Abstellanlagen im Umfeld der Fußgängerzone
- Ⓓ Schließung von Netzlücken außerorts
- Ⓔ Querungsanlagen ergänzen
- Ⓕ Öffnung Einbahnstraßen in Gegenrichtung
- Ⓖ Anlage von Radzählstellen
- Ⓗ Anlage von Fahrradstraßen
- ⋯ Bereits in Planung



SPD 3

Eine sichere Verbindung zwischen der Sport- und Freizeitanlage Harberg über die Neubeckumer Innenstadt in die westlichen Wohngebiete.

- Bereich über die Zementroute in Form einer Hauptroute angeschlossen
- Netz wurde durch Arbeitskreis und Online-Workshop mehrfach diskutiert und bestätigt
- Netzergänzung über Graf-Galen-Straße östlich der Harberstraße dennoch plausibel erklärbar
- **Mögliche Ergänzung: Verbindung könnte ins Netz aufgenommen werden**



- Grenze des Untersuchungsgebiets
- Beckum Stadtteil
- Radverkehrsnetz NRW
- Touristische Radwege (inkl. Radnetz NRW)
- Hauptroute
- Nebenroute
- Schule

SPD 4

Lastenfahrräder müssen im Radverkehrskonzept bedacht werden. So müssen beispielsweise gesonderte Parkplätze geschaffen werden.

- Konzept ist für die Mitbenutzung durch Lastenräder ausgelegt (zum Beispiel im Rahmen des Netzkonzeptes „möglichst auf Fahrbahnniveau“ und bei den Abstellanlagen)
- Separate Ausweisung von Abstellplätzen für Lastenräder nicht im Konzept enthalten, Mehrfachnutzung wird als ausreichend betrachtet
- **Aus Sicht des Gutachters kein Änderungsbedarf**

SPD sonstiges

Unter anderem war ein Hauptkritikpunkt, dass der Stadtteil Neubeckum nicht ausreichend in dem zur Abstimmung stehenden Radverkehrskonzept bedacht wird.

- Siehe Stellungnahme zu „CDU sonstige 2“

Bündnis 90/Die Grünen

Die Grünen wünschen die zeitnahe Umsetzung folgender Maßnahmen:

Roteinfärbung des gesamten Fahrradstreifens auf der Neubeckumer Straße

Erweiterung und komplette Roteinfärbung des Fahrradstreifens auf der Fahrbahn der Hauptstraße und Markierung von Fahrradpiktogrammen in regelmäßigen Abständen

Fußgängerpiktogramme auf dem ehemaligen asphaltierten Fahrradweg

Einrichtung von zulässiger Höchstgeschwindigkeit von Tempo 30 km/h auf gesamter Hauptstraße

Aufstellung von Informationsschildern an den Ortseingängen > Abstandsgebot 1,50 m zum Fahrrad

- Siehe Bericht S. 63 und S. 108-110 und S. 101-102
- **Aus Sicht des Gutachters kein Änderungsbedarf**

FWG 1

... eine zeitnahe Überprüfung der Bestandserhebung samt Analyse und der erarbeiteten Erfordernisse für die Neubeckumer Straße. Die alltägliche Ist-Situation an der Neubeckumer Straße, so unser Eindruck, hat der Gutachter nicht wirklich erkannt. Insofern sind auch die Bedarfe und Maßnahmvorschläge, zumindest aus Sicht der FWG, nicht wirklich überzeugend. Diese Straße, mit all ihren vielschichtigen Herausforderungen und Konflikten, bedarf eines passgenauen Ausbaus für Radfahrende. Dabei muss insbesondere der Sicherheitsaspekt nachhaltig gelöst werden, um zukünftig eine Stärkung des Radverkehrs erreichen zu können. In diesem Zusammenhang ist auch die Umsetzung der vorgesehene Veloroute Beckum – Neubeckum zu berücksichtigen und hinsichtlich der Umsetzung darzustellen.

- Siehe Stellungnahme zu „CDU 1“

FWG 2

... die Aufnahme/Bereitstellung von detaillierten Grafiken, aus der das Radverkehrsnetz (Wunschliniennetz) – Hauptrouten und Nebenrouten – ganz konkret ersichtlich wird.

- Kartenband wurde sämtlichen Fraktionen digital zur Verfügung gestellt
- **Mögliche Ergänzung: Karte 5 „Radverkehrsnetz“ könnte in größeren Format mit lesbaren Straßennamen ergänzt werden**

FDP 1

Das Radwegekonzept soll um das Themenfeld „Lückenschlüsse innerorts“ erweitert werden. Auf den Seiten 52ff im bisherigen Radwegekonzept sind mehrere Themenfelder identifiziert. Das Themenfeld D betrachtet bisher nur Schließung von Netzlücken außerorts. Die FDP-Fraktion erachtet den Lückenschluß innerorts als Thema mit hoher Priorität. Für dieses Themenfeld sollen mit dem Gutachter Maßnahmen erarbeitet werden, wie man unter anderem den Lückenschluss an der Kreuzung Sternstraße, Alleestraße, Vorhelmer Straße und Nordstraße realisieren kann. Die Möglichkeit dort einen Kreisverkehr zu realisieren, sollte von der Verwaltung abschließend geprüft werden und im zuständigen Ausschuss der Sachstand hierfür vorgetragen werden.

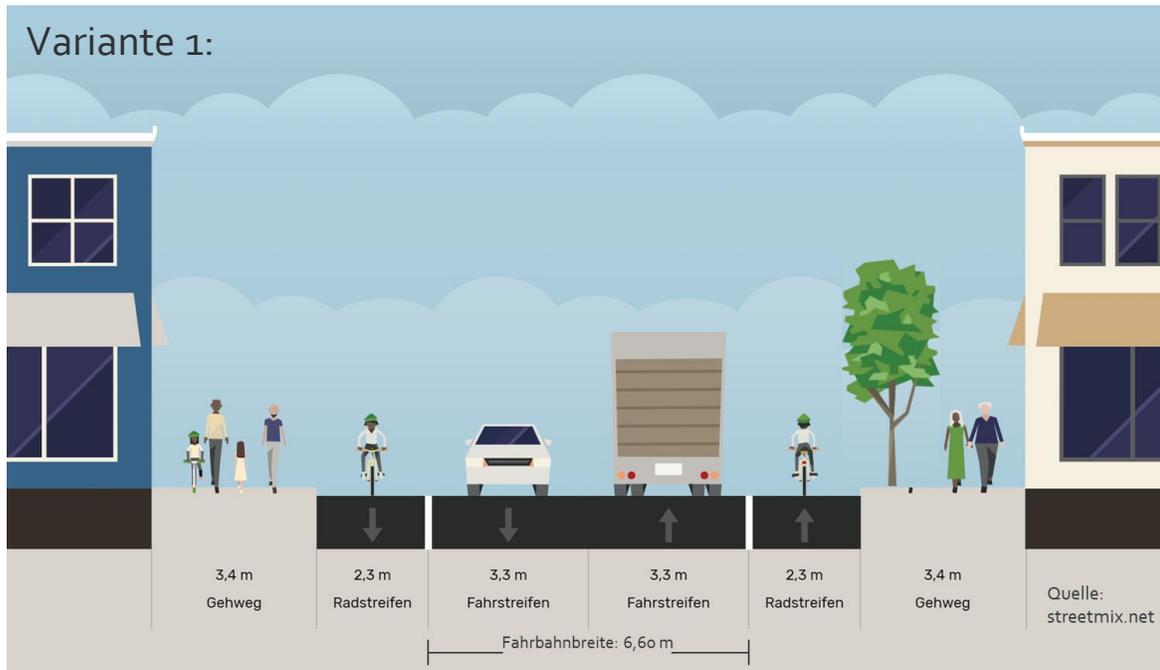
FDP 1

- Lückenschlüsse innerorts haben im Radverkehrskonzept bereits hohe Priorität, auch wenn nicht unter dieser Überschrift
- Maßnahmenempfehlungen unter den Themenfeldern A, B, E, F, G und Sonstige Maßnahmenempfehlungen
- Kreuzung Sternstraße: S. 107-108 (grundlegender Umbau nach aktuellen Standards erforderlich)
- Alleestraße: S. 107-108 (grundlegender Umbau nach aktuellen Standards erforderlich)
- Vorhelmer Straße: S. 53ff
- Nordstraße: S. 64 (bereits in Planung)
- **Aus Sicht des Gutachters kein Änderungsbedarf**

FDP 2

Die Verallgemeinerung für die Maßnahmen aller Ausfallstraßen sollte überarbeitet werden. Im bisherigen Konzept steht auf Seite 53: „Die empfohlenen Varianten zur Aufteilung werden anhand der Neubeckumer Straße beispielhaft dargestellt (siehe Kapitel 8.1.1 ab Seite 54). Diese dient als Modell für die Ahlener Straße, die Vorhelmer Straße, die Oelder Straße und die Stromberger Straße.“ Diese Formulierung sollte durch „Die Ausgestaltung der weiteren Ausfallstraßen ist nach den individuellen örtlichen Gegebenheiten zu planen“ ersetzt werden.

Variante 1:



Variante 2:



FDP 2

- Empfohlene Formulierung ist selbstverständlich immer zutreffend
- Sämtliche Planungen müssen im Rahmen der Detailplanung an örtliche individuelle Gegebenheiten angepasst werden
- Lösungsansatz Neubeckumer Straße aus fachlicher Sicht aber dennoch modellhaft übertragbar
- **Mögliche Ergänzung: „Die Ausgestaltung der weiteren Ausfallstraßen ist nach den individuellen örtlichen Gegebenheiten zu planen“**
- **Formulierung könnte als Ergänzung, aber nicht als Ersatz eingebracht werden**

FDP 3

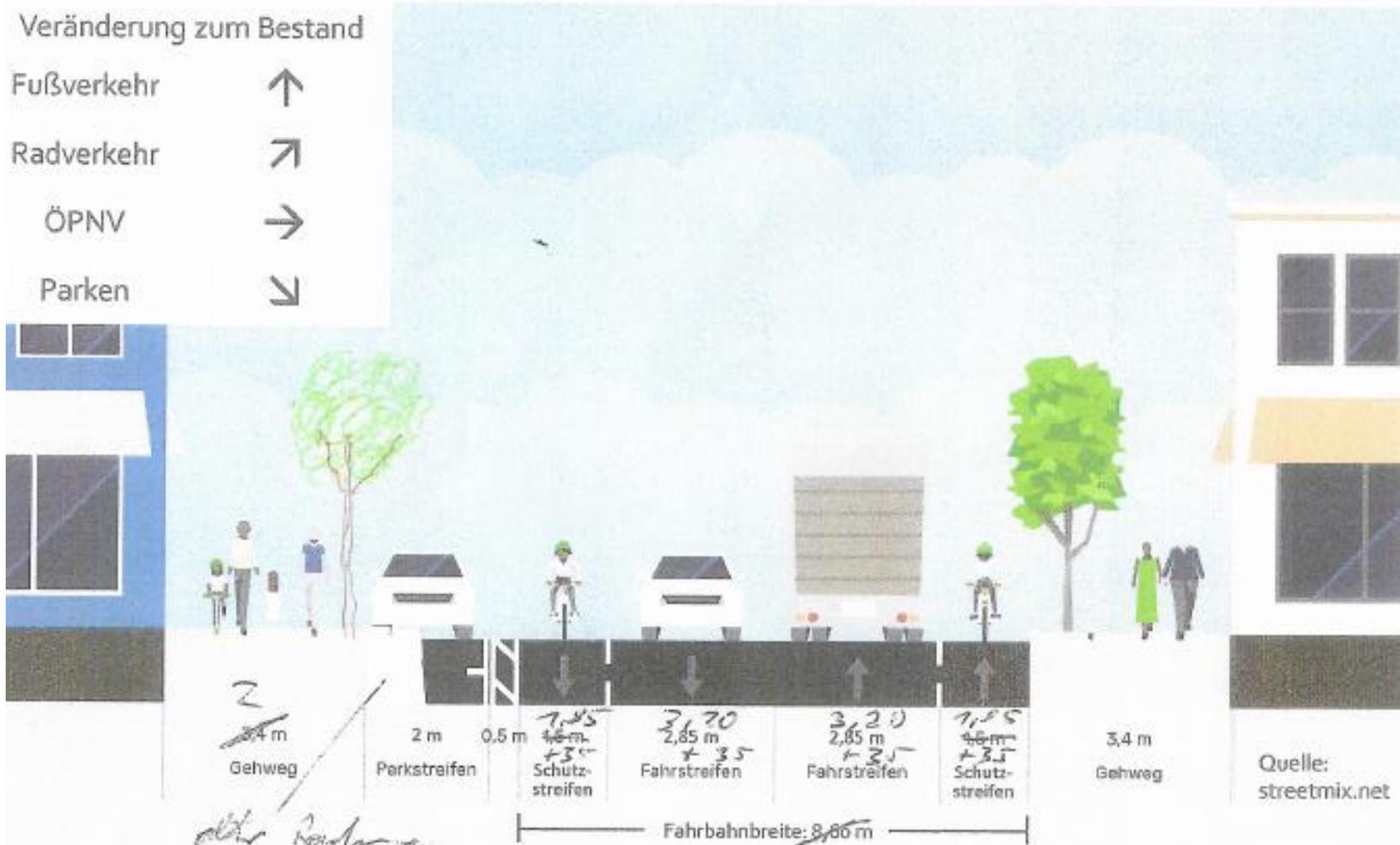
Für die Neubeckumer Straße schlagen wir die Variante 2 zur Realisierung vor. Die Umsetzungsempfehlung auf Seite 56 zur Neubeckumer Straße sollte durch eine neue Empfehlung wie folgt ersetzt werden: „Die Variante 2 sollte für die Neubeckumer Straße realisiert werden um diese Maßnahme schnellstmöglich mit einer Testphase als Pilotprojekt zu realisieren“. Zu diesem Punkt haben wir im letzten Ausschuss ausführlich Stellung genommen. Wir sehen die Variante 2 als bessere Variante an und wir brauchen eine breite Akzeptanz in unserer Bürgerschaft zur Realisierung dieser Maßnahme. Nur so können wir nach Ansicht der FDP-Fraktion schnell ein Pilotprojekt an den Start bringen. Eine Kombination von Variante 1 mit der Variante 2 lehnen wir ab. Als FDP-Fraktion stellen wir zudem eine weitere Variante für eine spätere mögliche Umbauvariante nach der Testphase an der Neubeckumer Straße zur Diskussion, welche wir in der Anlage als Variante 3a bezeichnen. Der Gutachter möge zu dieser Variante im dafür zuständigen Ausschuss bitte eine Stellungnahme abgeben.

Anlage
3a

Variante ~~2~~: Schutzstreifen + einseitiger Parkstreifen (Neubeckumer Straße)

Veränderung zum Bestand

- Fußverkehr ↑
- Radverkehr ↗
- ÖPNV →
- Parken ↘



- Planung mit bestehenden Borden
- Anlage von beidseitigen Schutzstreifen
- Seitenstreifen bleibt einseitig als Parkstreifen erhalten
- Anlage eines Sicherheitstrennstreifens
- Gehwege werden barrierefrei
- Es besteht die Möglichkeit Straßenbäume anzulegen (Mikroklima und Aufenthaltsqualität)
- Entfall von etwa 225 Parkplätzen entlang des 1,5 km langen Abschnitts

Quelle: streetmix.net

10 m!

FDP 3

- Grundsätzlich sind beide Varianten umsetzbar und entsprechen Stand von Wissenschaft und Technik - ob der fachlichen Empfehlung gefolgt wird, obliegt Kommunalpolitik
- Lösungsvorschlag aus Skizze (Anlage Variante 3a) kann aus fachlicher Sicht nicht empfohlen werden:
 - Verbleibender Gehweg (2,00 m) entspricht nicht den Anforderungen an Barrierefreiheit*
 - Bei Neubau der Straße sollten Anforderungen an Veloroute mit besonderer Priorität umgesetzt werden (mindestens Anlage eines Radfahrstreifens, bestenfalls getrennt vom Kfz-Verkehr)
- **Mögliche Ergänzung: Zusätzliche Variante „Neubau Neubeckumer Straße“**
- Allerdings ist nicht bekannt, dass Straßenbaulastträger grundlegende Sanierung vorsieht, daher Umsetzbarkeit in 10-15 Jahren sehr unwahrscheinlich

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt). Köln 2006, S. 81 oder Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA). Köln 2002, S. 16

FDP 4

Die Empfehlung für die Anton-Schulte-Straße (Seite 87ff) sollte aufgrund hoher Sicherheitsbedenken ersatzlos gestrichen werden. Die Sicherheitsbedenken wurden ausführlich im letzten Ausschuss für Stadtentwicklung unsererseits vorgetragen.



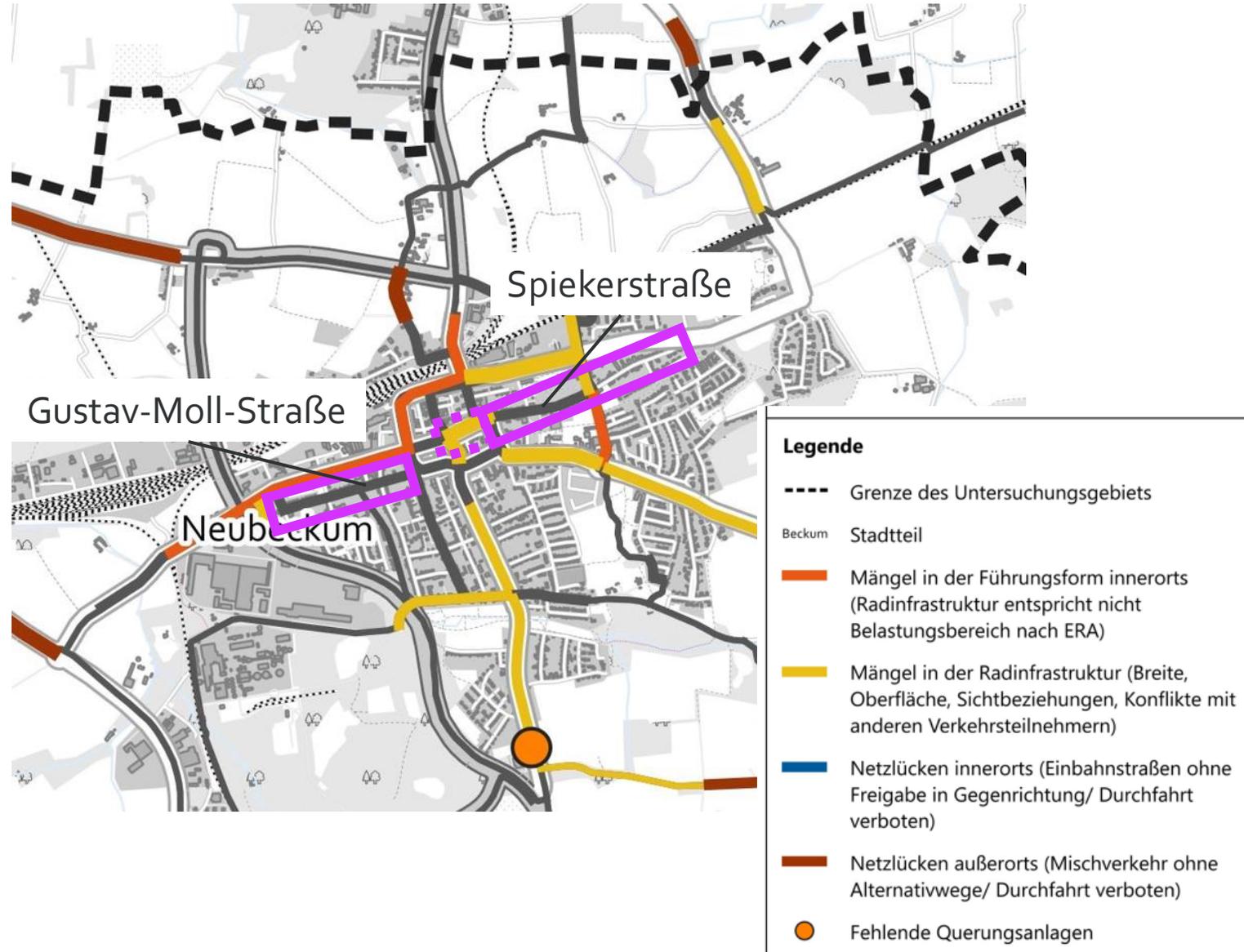
- Siehe Stellungnahme zu „CDU 2“

FDP 5

Für den Ortsteil Neubeckum schlagen wir vor über eine Ost-West-Verbindung zu diskutieren und hierbei auch explizit die Gustav-Moll-Straße mit einzubeziehen. Nach Ansicht der FDP-Fraktion sollte die Maßnahmenempfehlung bei der Gustav-Moll-Straße als „Fahrradstraße“ von der Wickingstraße bis hin zur Eichendorfstraße diskutiert werden. Im bisherigen Konzept sind auf Seite 105ff Anlagen von Fahrradstraßen niedergeschrieben, hier soll die Gustav-Moll-Straße mit aufgenommen werden. Der Gutachter sollte zudem die Spiekersstraße von der Vellerner Str. bis hin zur Graf-Galen-Straße in Neubeckum als Fahrradstraße bewerten und für den zuständigen Ausschuss eine Empfehlung vorbereiten.

FDP 5

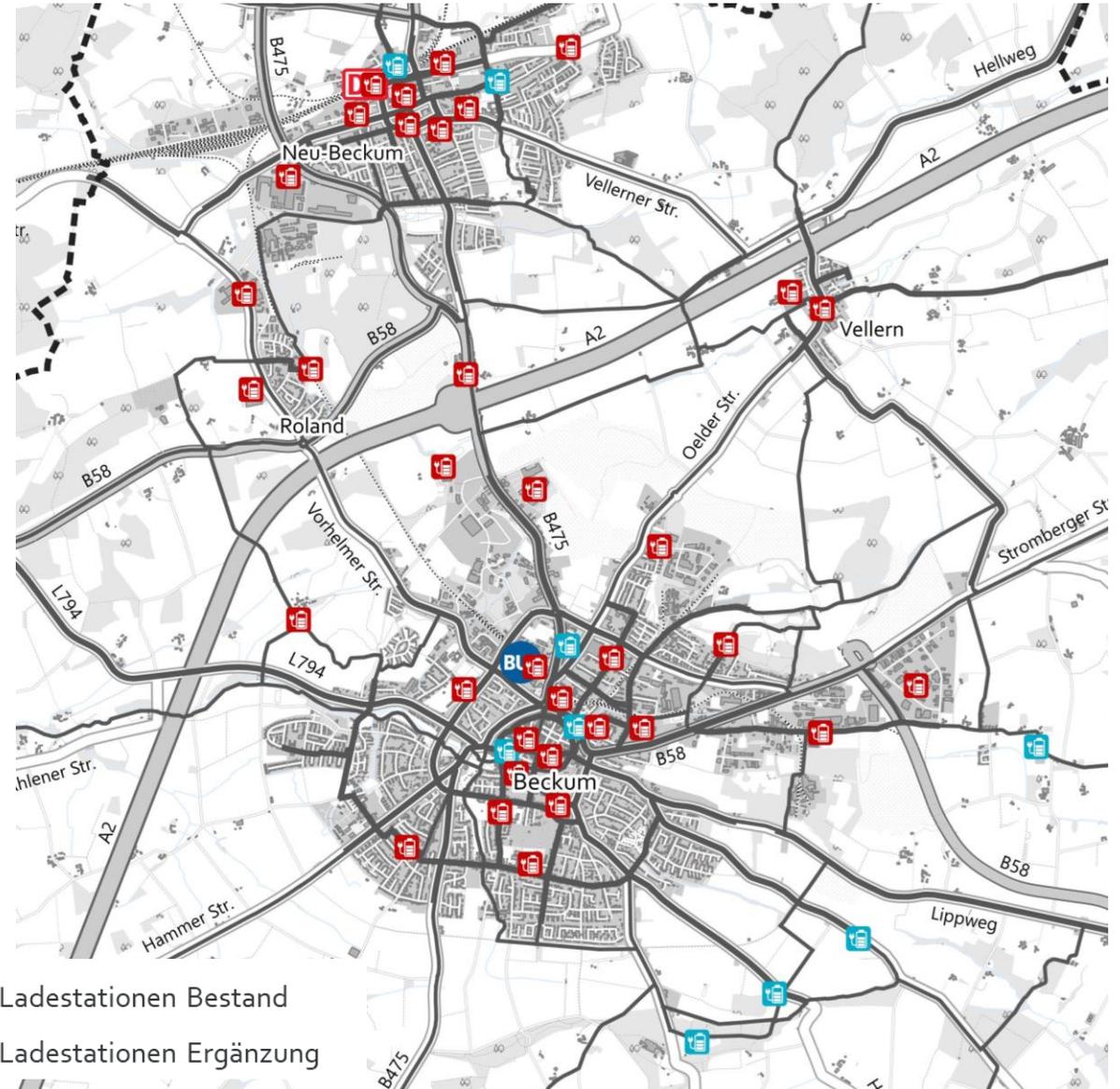
- Beide Abschnitte bereits im Radverkehrsnetz
- Führung im Mischverkehr entspricht Regelwerken, daher wurde keine Handlungsempfehlungen abgeleitet
- Aus fachlicher Sicht Anlage von Fahrradstraßen in den Abschnitten grundsätzlich möglich - Steigerung des subjektiven Wahrnehmung
- **Mögliche Ergänzung: Anmerkung übernehmen und die Abschnitte in Kapitel 8.8.4 Fahrradstraßen ergänzen - Ergänzende Empfehlung: Spiekerstraße ab Hauptstraße?!**



FDP 6

Für E-Bikes schlagen wir vor weitere Standorte für Ladestationen zur Umsetzung mit aufzunehmen. Wir schlagen hiermit konkret weitere Standorte vor: Busbahnhof Beckum, Freibad Neubeckum, Freibad Beckum, Hallenbad Beckum, Tutenbrocksee, einen zentralen Standort in Vellern und einen Standort am Rolandsee.

- Im Konzept sind mögliche Standorte dargestellt
- Liste ist nicht abschließend und auch zukünftig offen für Ergänzungen
- **Mögliche Ergänzung: Anmerkungen übernehmen**



FDP 7

Im Radwegekonzept sollte explizit niedergeschrieben werden das die Fahrradabstellanlagen für Lastenräder und E-Bikes geeignet sein sollten.

- Siehe Stellungnahme zu „SPD 4“

FDP 8

Eine weitere Ergänzung bezieht sich auf die Zementroute. Es befinden sich einige nicht mehr benötigte Bahnschienen auf Fahrrad- und Fußwegen in unserem Stadtgebiet, hier besteht nach unserer Ansicht erhöhte Sturzgefahr. Es sollte eine Empfehlung bezüglich dieser Thematik in das zu überarbeitende Radwegekonzept mit einfließen..

- Siehe Bericht S. 81-82

FDP 9

Im Konzept fehlt bisher ein Hinweis auf Optimierung von Ampelschaltungen auf Velorouten. Beim Seitenwechsel auf großen Kreuzungen benötigt der Radfahrer oft mehrere Minuten, weil er an den Fußgängerampeln sehr lange warten muss. Um schneller vorwärtszukommen, wird man quasi gezwungen, in den fließenden Verkehr einzuschwenken und mit den Autos abzubiegen. Bei Optimierung von Ampelschaltungen (Rundum-Grün) kann dieses Risiko minimiert werden und dem Radfahrer freie Fahrt gewährt werden. Dies sollte im Zuge der Planung der Velorouten geprüft werden. Die Optimierung von Ampelschaltungen sollte mit in das Konzept aufgenommen werden.

- Anmerkung nicht nachvollziehbar
- Radverkehr muss die Lichtzeichen für den Fahrverkehr beachten, außer bei eigener Signalisierung für den Radverkehr
- Vornehmliche Führungsform der Velorouten ist auf Fahrbahnniveau, daher gilt die Signalisierung für den Fahrverkehr



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Impressum

Dieses Dokument ist Teil einer Präsentation und ohne die mündlichen Erläuterungen unvollständig

Auftragnehmer:

IKS Mobilitätsplanung

Universitätsplatz 12

34127 Kassel

Projektleiter:

Alexander Gardyan

0561 - 953 79-677

alexander.gardyan@iks-planung.de

© **IKS** Mobilitätsplanung, Kassel 2022