



Abbildung 29: Potenzielle Fahrradstraßen

8.8.5 Straßenräume mit perspektivischem Transformationsbedarf

Innerhalb des Radverkehrsnetzes bestehen viele Straßen, mit Führung im Seitenraum auf zu schmalen Radwegen. Durch die fehlenden Breiten entstehen zusammen mit schlechten Sichtbeziehungen vielfältige Konflikte der Radfahrenden mit dem Kfz-Verkehr und Fußgängern.

Teilweise fehlt Infrastruktur für den Radverkehr auch gänzlich, obwohl diese aufgrund der Belastung durch Kfz-Verkehr angemessen ist.

Aufgrund der bestehenden Straßenquerschnitte und einem grundsätzlich guten Fahrbahnzustand sind in einigen Abschnitten keine kurzfristigen Lösungen umsetzbar. Bis zur nächsten grundhaften Sanierung können dort noch Jahrzehnte vergehen.

- Hammer Straße (Westpark bis Kreisverkehr)
- Alter Hammweg (Mühlenweg bis Maria-Kahle-Straße)

- Mühlenweg (Hammer Straße bis Ortsausgang)
- Dalmerweg (Südstraße bis Paterweg)
- Paterweg (Dalmerweg bis Kreisverkehr Lippborger Straße)
- Lippborger Straße (Stromberger Straße bis Dechant-Schepers-Straße)
- Sternstraße (Linnenstraße bis Stromberger Straße)
- Windmühlenstraße
- Zementstraße (Neubeckumer Straße bis Windmühlenstraße)
- Neubeckum: Spiekersstraße (Hauptstraße bis Vellerner Straße)
- Neubeckum: Vellerner Straße (Friedrich-von-Bodelschwingh-Straße bis Thomas-Mann-Straße)
- Südring/Hansaring (Kreisverkehr Mühlenweg bis Kreisverkehr Lippborger Straße)
- Dalmerweg (Paterweg bis Hansaring/Südring)
- Konrad-Adenauer-Ring (Werseweg bis Münsterweg)
- Alleestraße/Sternstraße (Weststraße bis Linnenstraße)
- Zementstraße (einseitig von Vorhelmer Straße bis Neubeckumer Straße)

Für die genannten Abschnitte wird empfohlen, bei anstehenden Sanierungsmaßnahmen angemessene Radinfrastruktur auf Fahrbahnniveau zu berücksichtigen. Gegebenenfalls muss auf die Anlage von Parkplätzen verzichtet werden, um neben angemessener Radinfrastruktur auch barrierefreie Gehwege zu gewährleisten.

Als Übergangslösung sollte für die genannten Bereiche die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt werden, sofern/sobald dies rechtlich umsetzbar ist. Dies würde die Sicherheit und den Komfort für Radfahrende steigern, bis bauliche Maßnahmen umgesetzt sind.

8.8.6 Einfärbung von Radinfrastruktur und Design der Velorouten

Ein Großteil der Unfälle mit Radfahrenden geschieht in Bereichen von Einmündungen und Kreuzungen. Innerhalb des Radverkehrsnetzes bestehen einige Stellen, an denen Fahrradinfrastruktur an Einmündungen nicht ausreichend gekennzeichnet ist (zum Beispiel mittels Rotfärbung) oder diese abgenutzt ist.

Zur besseren Sichtbarkeit der Infrastruktur von Radfahrenden wird empfohlen, die Radverkehrsinfrastruktur mindestens an Einmündungen und Kreuzungen (Furten) flächig und farbig zu markieren (siehe beispielhaft Abbildung 30).