

Vorfahrt für's Fahrrad

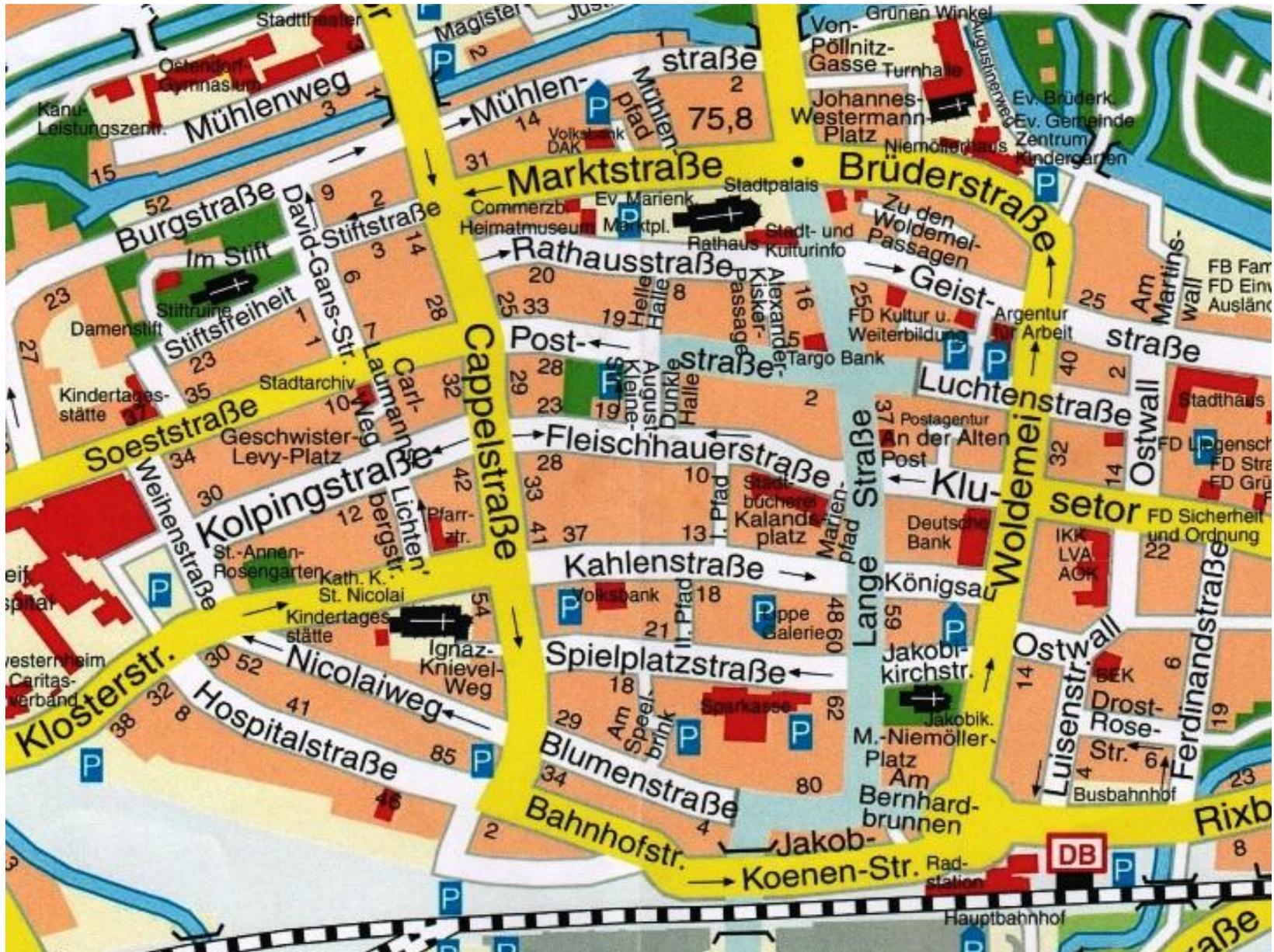
Eine Initiative des SPD-Ortsvereins Lippstadt 2018

Initiator: Dr. Franz Walter Henrich

Teilnehmer:

**Elmar Arnemann, Christine Goussis,
Dr. Claudia Griebel, Dietmar Gröning-Niehaus,
Renate Ludwig, Klaus Rennkamp, Udo Strathaus,
Karl-Heinz Tiemann, Hans Zarembo,**





Ecke Marktstraße/Cappelstraße

sichtbare Mängel:

Die Vorfahrt für die aus dem Süden kommenden Radfahrer scheint nicht eindeutig geregelt zu sein. Die Autofahrer aus der Marktstraße sehen die aus dem Süden kommenden Radfahrer kaum. Störend für die aus der Marktstraße kommenden Verkehrsteilnehmer sind zudem für ihre Wahrnehmung der aus dem Norden kommenden Verkehrsteilnehmer die Parkplätze in Höhe der Häuser "Tasso" und künftige "SPD-Geschäftsstelle" in der Cappelstraße.

Es passieren an dieser Stelle häufig Unfälle, was auch der Inhaber des dort angesiedelten Fahrradgeschäftes, Schulte-Hostede, bestätigte.



Ecke Marktstraße/Cappelstraße Verbesserungsvorschläge (1):



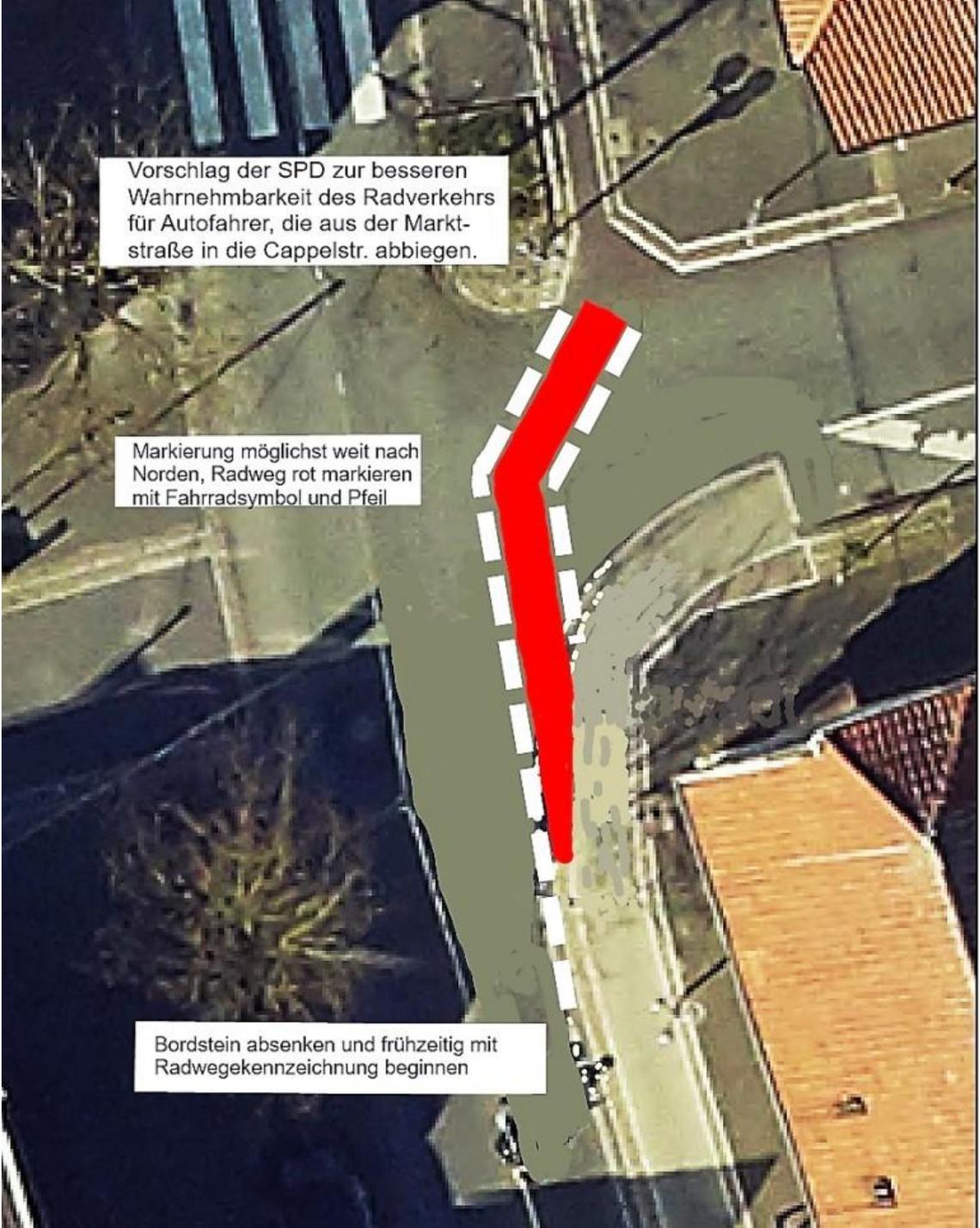
Anbringung von Hinweisen für Autofahrer, dass aus dem Süden der Cappelstraße Radfahrer kommen und nicht nur aus dem Norden Kraftfahrzeuge und andere Verkehrsteilnehmer.

Verkehrsschild für Radfahrer aus südlicher Richtung vor der Marktstraße. Fahrradfahrer entlang einer "Kette führen". Am Ende der Marktstraße eine Haltelinie „Sägezähne“ aufmalen. Den Hochbord Cappelstraße ab Straßenleuchte auf Straßenebene absenken. Das Schild VS 138-10 „Radfahrer kreuzen“ am Ende der Marktstraße tiefer setzen.

Schild VS 101 „Gefahrenstelle“ anbringen.



Ecke Marktstraße/Cappelstraße
Verbesserungsvorschläge (2):



Vorschlag der SPD zur besseren Wahrnehmbarkeit des Radverkehrs für Autofahrer, die aus der Marktstraße in die Cappelstraße abbiegen.

Markierung möglichst weit nach Norden, Radweg rot markieren mit Fahrradsymbol und Pfeil

Bordstein absenken und frühzeitig mit Radwegekennzeichnung beginnen

Kreuzung Soeststraße/Cappelstraße/Poststraße

sichtbare Mängel:

Es fehlt für den aus der Poststraße kommenden Radfahrverkehr eine Markierung, wie dieser auf den Radweg auf die Cappelstraße geführt wird. Die Poller an dieser Stelle wirken störend.



Der Radfahrweg von der Soeststraße über die Cappelstraße in die Poststraße um direkt links Richtung Norden in die Cappelstraße zu fahren, ist unterbrochen. Der Radfahrweg Richtung Norden beginnt erst am Radfahrtschild. Zwischen Poller und Radfahrtschild ist heute Bürgersteig bzw. Zur-Helle-Platz.

Busse und Autos biegen von der Poststraße links in die Cappelstraße ab und überfahren dabei den gegenläufigen Fahrradweg. Busse fahren beim Linksabbiegen auch über den Bürgersteig.

Kreuzung Soeststraße/Cappelstraße/Poststraße

Verbesserungsvorschläge:

Für den aus der Poststraße kommenden Radfahrverkehr soll eine Markierung aufgemalt werden, um den Radfahrer auf den Radweg in die Cappelstraße zu führen.

Das Radfahrtschild soll Richtung Poststraße, also näher an die Kreuzung, umgesetzt werden.

Die Poller an dieser Stelle wegnehmen.

Auf der Soeststraße soll eine Markierung des Radfahrweges über die Cappelstraße in die Poststraße aufgemalt werden.



Um die Linksabbieger von der Poststraße in die Cappelstraße besser auf der Straße zu führen ohne dass der gegenläufige Fahrradweg überfahren wird, soll ein Gummikissen in der Fahrbahn eingebaut werden um die Umfahrung sicher zu stellen. Die Markierungen der Fahrradwege sollen deutlicher und breiter ausgeführt werden.

Situation der Radfahrer in der Cappelstraße

sichtbare Mängel:

Zu oft wird der vorgeschriebene Abstand von 1 Meter zwischen dem Radfahrer und den rechts parkenden Autos nicht eingehalten. Beim Öffnen der Fahrertür wird der Radfahrer erheblich gefährdet und oft schwer verletzt.

Verbesserungsvorschläge:

Die Radfahrer sollten in südlicher Richtung mittig auf der Cappelstraße fahren, so dass der geforderte Abstand von 1 Meter zu den parkenden Autos



hergestellt wird. Gleichzeitig würde dadurch der Kfz-Verkehr in seiner Geschwindigkeit gedrosselt. Der ADFC plant eine Aktion: „Achtung Autofahrer, Abstand halten!“ um mehr Sicherheit in der Cappelstraße herzustellen. Aber ein auf der Fahrbahnmitte angebrachter Fahrradschutzstreifen ist unzulässig (Soest).

Frage an die Stadtverwaltung: Kann eine Radfahrspur auf der linken Seite der Cappelstraße eingerichtet werden?

Ecke August-Kleine-Str/Poststraße

Feststellung:

Die Poststraße ist in östlicher Richtung bis zur Lange Straße eine Spielstraße. Die Spielstraße wird von Autos, Transporter, Motorräder, Fahrräder in beiden Richtungen befahren.

Auf der August-Kleine-Straße wird der ehemalige Radweg weiterhin von Radfahrern befahren.

Die aus der Spielstraße geradeaus in der Poststraße in westlicher Richtung fahrenden Radfahrer und Fahrzeuge haben Vorfahrt gegenüber den Fahrzeugen aus der August-Kleine-Straße.



sichtbare Mängel:

Die Radwegführung in der August-Kleine-Straße ist durch den ehemaligen roten Radweg und der alten Bemalung sowie wegen des abgesenkten Bordsteins nicht eindeutig erkennbar.

Für den Fahrer von der August-Kleine-Straße links abbiegend in die Poststraße ist die Vorfahrtregel bei Sichtversperrung durch den stehenden Bus und wegen fehlender Hinweise nicht erkennbar.

Autofahrer ordnen sich beim Linksabbiegen in die Poststraße i.d.R. auf der linken Fahrbahnseite ein und gefährden den entgegenkommenden Radfahrer erheblich.



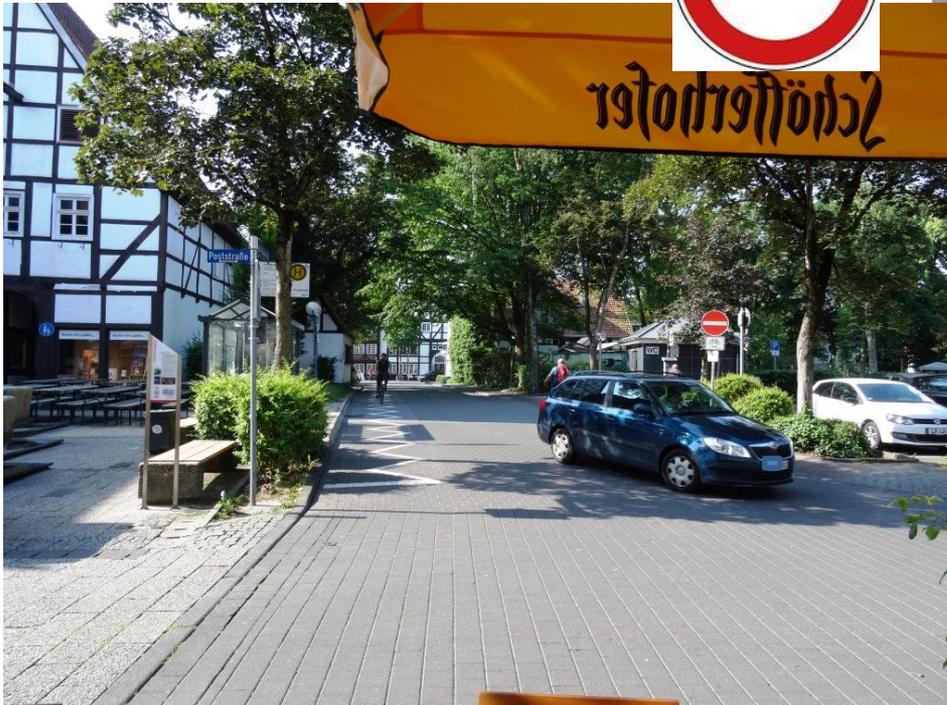
Ecke Poststraße/August-Kleine-Str

Anlieger
frei

Verbesserungsvorschläge:

Auf der August-Kleine-Straße sollte eine weiße Haltelinie direkt vor der Einmündung in die Poststraße – hinter der Bushaltestelle – aufgemalt werden.

Das Schild „Spielstraße“ soll entfernt werden. Ein Schild „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ und „Anlieger frei“ soll aufgestellt werden.



Ecke August-Kleine-Str/Fleischhauer Straße

sichtbare Mängel:

Der frühere rot gefärbte Radfahrweg wird heute noch als solcher genutzt. Das Schmuckpflaster (Kleinpflaster), welches früher den Radweg vom Bürgersteig optisch getrennt hat, führt die Radfahrer heute zum Irrtum. Die vorhandene Beschilderung für Radfahrer wird ignoriert. Der Hochbordstein als Begrenzung des Bürgersteigs zur Straße fehlt. Von der Poststraße kommend gilt die rechts-vor-links-Regel an der Fleischhauer Str.



Karl-Heinz Tiemann

Vorfahrt für's Fahrrad



Ecke August-Kleine-Str/Fleischhauer Straße

Verbesserungsvorschläge:

Der frühere rot gefärbte Radfahrweg wird heute noch als solcher genutzt. Das Schmuckpflaster (Kleinpflaster), welches früher den Radweg vom Bürgersteig optisch getrennt hat, entfernen. Einen Hochbordstein als Begrenzung des Bürgersteigs zur Straße verlegen.



Von der Poststraße kommend sollte die rechts-vor-links-Regel an der Fleischhauer Str. sichtbar gemacht werden.

Fahrradweg

Cappelstraße/
Poststraße/
August-Kleine-Str/
Fleischhauer Straße/
Lange Straße



Poststraße

sichtbare Mängel:

Zu wenig Fahrradstellplätze vorhanden!

Verbesserungsvorschläge:

Zusätzliche Fahrradstellplätze in der Poststraße und am Café Amelie schaffen.



Poststraße

Frage an die Stadtverwaltung: Wie ist hier die Vorfahrt des Verkehrs von der Spielstraße auf die abknickende Vorfahrtstraße August-Kleine-Straße/Poststraße geregelt?

Ecke Helle Halle / Poststraße

Mängel:

Der Verkehrsschilder am Hause Kusmann in der Helle Halle sind parrallel zum Weg montiert und von den einfahrenden Radfahrer nicht zu erkennen.

Verbesserungsvorschläge:

Die Verkehrsschilder sollen geschwenkt werden, so dass sie von den einfahrenden Radfahrern deutlich zu erkennen sind.



I. Pfad / Kahlenstraße / II. Pfad

Mängel:

Der Weg mit dem Fahrrad vom I. Pfad über die Kahlenstraße in den II. Pfad (von Norden nach Süden) führt über den Radweg, so dass der Fahrradfahrer nicht absteigen muß.

Auf dem selben Weg von Süden nach Norden hat der Fahrradfahrer Vorfahrt gegenüber dem Kfz-Verkehr. Ein Hinweis fehlt.

Das Schild Pfad II ist falsch geschrieben.

Verbesserungsvorschläge:

1. Kennzeichnung der Vorfahrtregelung an der Kreuzung II. Pfad / Kahlenstraße.
2. Die Poller sollen entfernt werden.
3. Das Schild Pfad II korrigieren in II. Pfad.



Karl-Heinz Tiemann



Vorfahrt für's Fahrrad

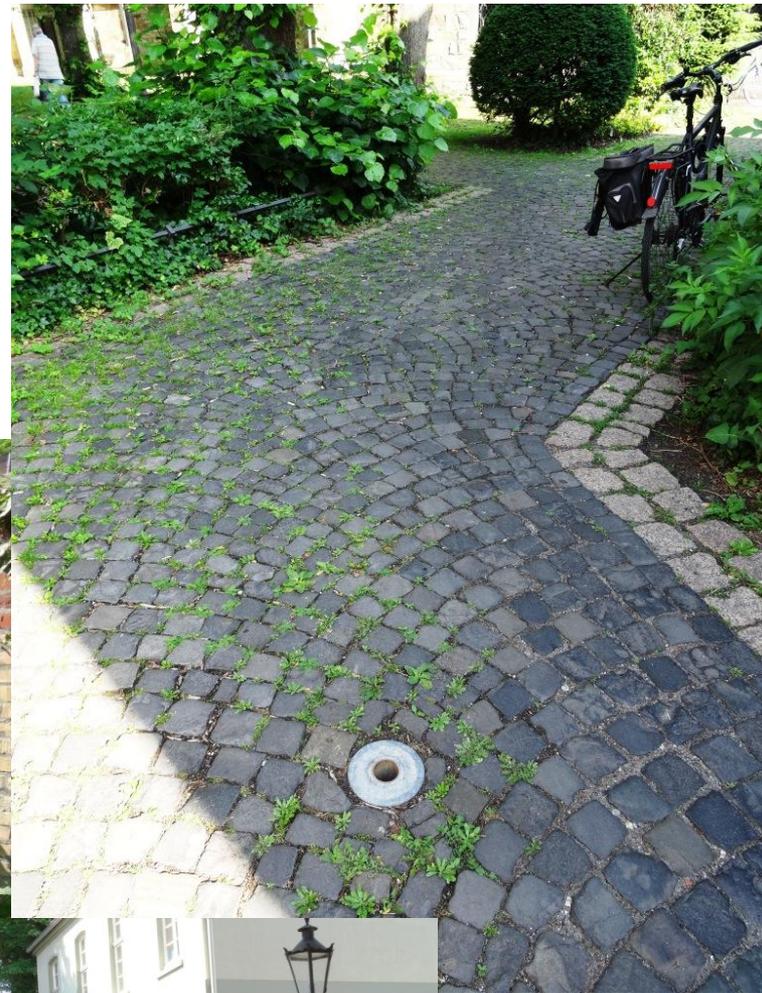
Ignaz-Knievel-Weg an der Nikolaikirche

Mängel:

Der Weg ist nur als Fußgängerweg ausgeschildert.
Mittig auf dem Weg ist eine Rohrhülse für einen
Poller eingebaut.

Verbesserungsvorschläge:

Den Weg für Fahrradfahrer freigeben.
Das Loch im Boden verschließen.



Marktstraße

Mängel:

Die parkenden Autos vor dem Hause Mattenklodt verhindern den freien Blick auf das renovierte und historische Gebäude. Der Verkehr an der Kreuzung zur Alexander-Kisker-Straße wird durch die parkenden Autos behindert.

Verbesserungsvorschläge:

Die zwei Parkplätze vor dem Hause Mattenklodt sollen entfernt und die Fläche für den Verkehr freigegeben werden.



Kolpingstraße

Mängel:

Die Kolpingstraße darf heute von allen Fahrzeugen nur in Ost-West-Richtung von der Cappelstraße befahren werden.

Verbesserungsvorschlag:

Die Kolpingstraße soll für den gegenläufigen Fahrradverkehr freigegeben werden.



Ausbaukonzept Lange Straße Nord

Frage:

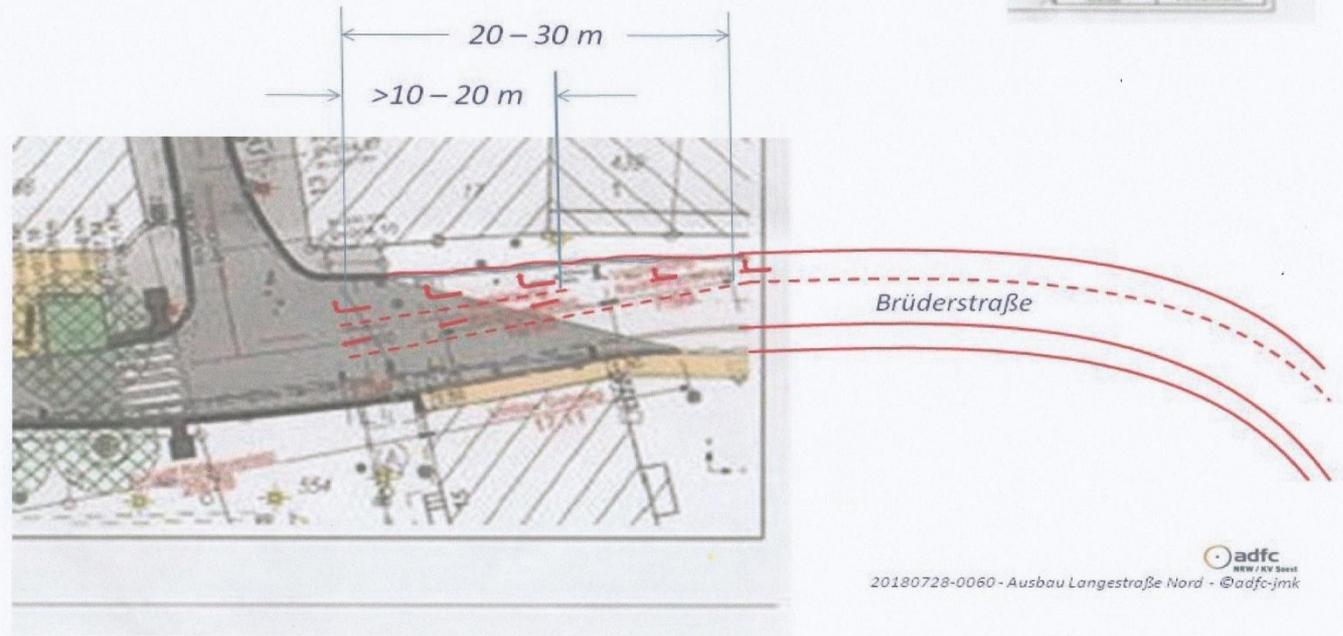
Der Weg mit dem Fahrrad von der Brüderstraße über die Lange Straße in die Marktstraße ist nicht eindeutig geregelt. Wie soll sich der Fahrradfahrer in der Brüderstraße in Fahrtrichtung Marktstraße über die Lange Straße einordnen?

Lösungsvorschlag vom ADFC (Anlage)
anlehnend an ERA Dez. 2010, S. 40

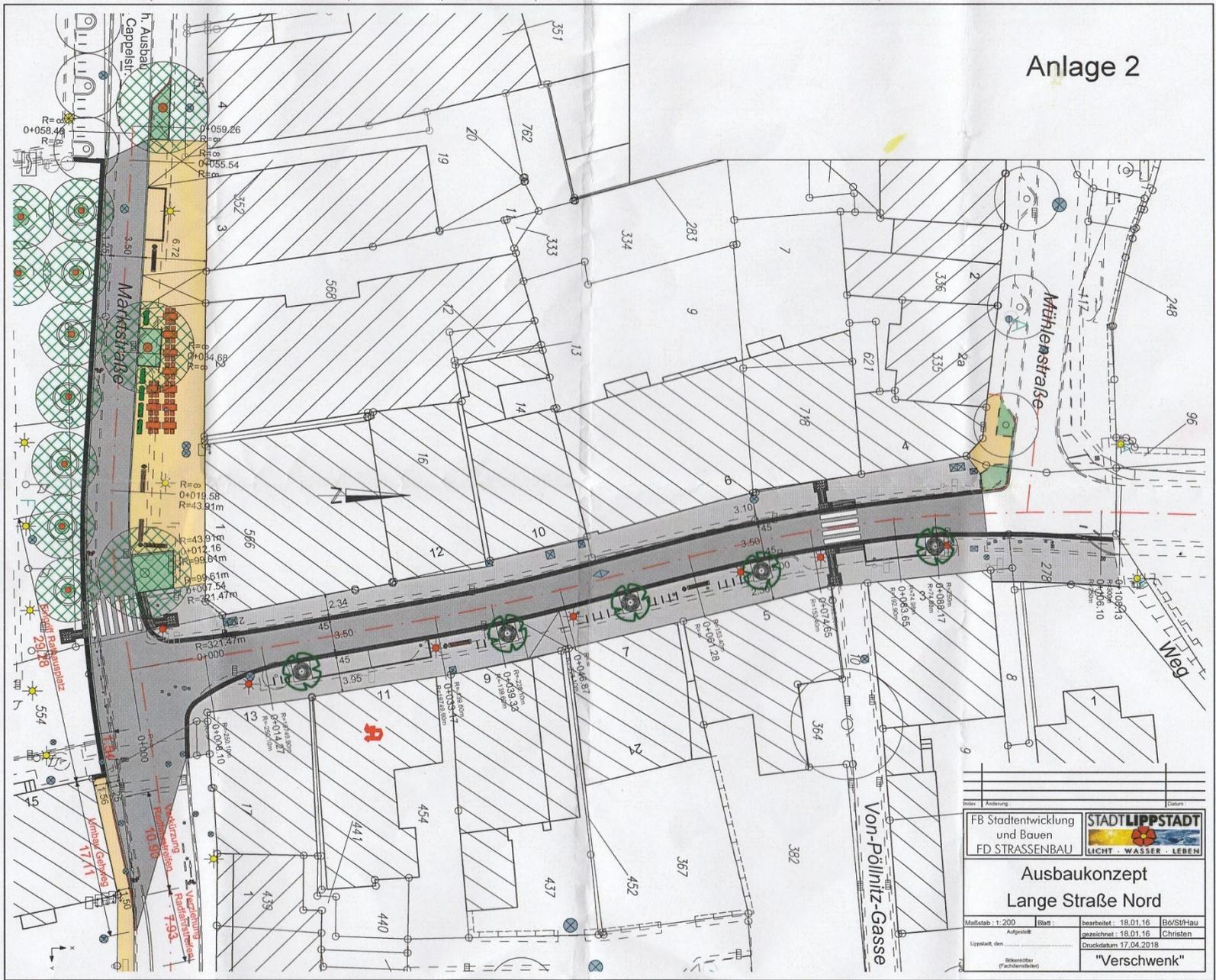
Udo Strathaus hat mit Herrn Horstmann die von uns und vom ADFC befürwortete Lösung an der Ecke Brüderstraße/Marktstraße/Lange Straße besprochen mit dem Ergebnis: „Hier gilt die selbe Regel/Vorschrift, die in Soest die Beibehaltung des auf der Fahrbahnmitte angebrachten Fahrradschutzstreifen zu Fall gebracht hat. D.h. diese auch von Herrn Horstmann für sehr gut befundene Lösung ist gegen geltendes Recht und damit nicht realisierbar.“

ANHANG
Brüderstraße: Teilung Radfahr-Schutzstreifen

Detail aus



Anlage 2



Info: Änderung		Datum:	
FB Stadtentwicklung und Bauen FD STRASSENBAU			
STADTLIPPSTADT LICHT WASSER LEBEN			
Ausbaukonzept Lange Straße Nord			
Maßstab: 1:200	Blatt:	bearbeitet: 18.01.16	B6/S1/Hau
Lippstadt, den	Aufgestellt:	gezeichnet: 18.01.16	Christen
		Druckdatum: 17.04.2018	
Verantwortlich: (Fachbereichsleiter)		"Verschwenk"	

Ob mit Auto oder Fahrrad: Der Verkehr muss fließen

Bei Aufstellung des Entwicklungsplans greifen viele Rädchen ineinander

Von Kristina Rückert

LIPPSTADT ■ Neulich auf dem Weg in die Stadt an der Kreuzung Wasserturm (mit dem Auto): Weil die Linksabbiegerspur auf der Bökenförder Straße Richtung Südstraße voll ist, muss ein Auto mitten auf der B55 stehen bleiben. Situationen wie diese sollen mit dem neuen Verkehrsentwicklungsplan für die Stadt Lippstadt vermieden werden. Denn, wie Björn Bühlmeier (Fachbereichsleiter Stadtplanung und Umweltschutz) sagt, wäre ein Autofahrer auf der Linksabbiegerspur stattdessen mit dem Rad unterwegs gewesen, dann wäre der andere kein Verkehrshindernis geworden.

Genau darum geht es (auch) bei dem ambitionierten Ansinnen der Stadtverwaltung: Weniger Autos auf den Straßen, mehr Verkehrsteilnehmer auf dem Rad, im Bus oder zu Fuß. Deshalb auch der Untertitel „Klimafreundliche Mobilität“. Ein Zusatz, der der Stadt übrigens Fördermittel des Bundes in Höhe von 100 000 Euro einbrachte. Und angesichts der kommenden Diesel-Fahrverbote aktuell ist. Aber: „Wir wollen niemanden ausbremsen. Uns geht es darum, dass der Verkehr fließt“, betont Stadtsprecherin Julia Scharte beim Pressetermin.

Um herauszufinden, was getan werden muss, damit

das passiert, ist die Verwaltung auf die Mithilfe der Bürger angewiesen. Wie bereits bei der Erstellung des Mobilitätskonzepts für die Altstadt steht für sie deshalb ein Fragebogen auf der Homepage der Stadt bereit. Dort geht es um die Beurteilung der vier Verkehrsarten Auto, Fußgänger, Fahrrad und Bus. Gefragt wird zum Beispiel nach dem Sicherheitsgefühl beim Fahrradfahren. Auch geht es um die Zufriedenheit mit der geänderten Verkehrsführung in der Altstadt.

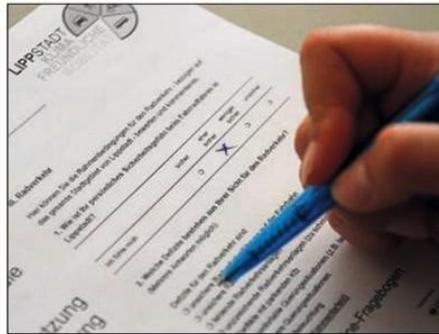
Parallel zum Start der Fragebogenaktion wird im Rathausaal am Mittwoch, 13. Juni, um 18 Uhr eine erste Bürgerwerkstatt angeboten.

Dort informiert die Verwaltung über die Inhalte. Erfahrungen der Bürger werden aufgenommen. „Sie wissen am besten, wo der Schuh drückt“, sagt Stadtplanerin Sabine Hauptert.

Die Beteiligung der Bürger und der Öffentlichkeit (also aller am Thema Interessierten) ist die Basis bei der Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplans, der übrigens ein veraltetes Konzept aus den 1970er Jahren ersetzt. Beim Abstimmungs- und Beteiligungsprozess wirken neben der Stadtverwaltung und dem Planungsbüro LK Argus (Kassel) auch die Politik sowie Vereine und Interessenverbände mit. Weitere Ex-

Wo und wann?

Die Fragebogenaktion startet am Mittwoch, 13. Juni und endet rund einen Monat später am Sonntag, 15. Juli. Parallel dazu gibt's am Mittwoch, 13. Juni, um 18 Uhr eine Bürgerwerkstatt im Saal des historischen Rathauses. Die Fragebögen sind online abrufbar unter www.lippstadt-befragung.de, liegen aber auch zur Abholung im Bürgerbüro im Stadthaus am Ostwall und in der Stadt- und Kulturinformation im Rathaus am Markt aus. An der Aktion können ausdrücklich alle teilnehmen – nicht nur Bürger Lippstadts.



Per Fragebogen zu vier Verkehrsarten werden die Bürger an der Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplans beteiligt.

perten, wie zum Beispiel die Ortsvorsteher, werden hinzu geholt. Und es gibt einen Mobilitäts-Arbeitskreis, in dem RLG, Polizei, ADFC, Seniorenbeirat, Behinderten-Initiative oder Wirtschaftsförderung und Werbegemeinschaft mitwirken.

Zusätzliches Plus für den Süden: Hier werden Fußverkehr und Radverkehr analysiert und Verbesserungsvorschläge, wie womöglich die Einrichtung von Fahrradschnellstraßen, gemacht. Das Ziel der Verwaltung ist durchaus ehrgeizig: In einem Jahr soll der Verkehrsentwicklungsplan stehen. Er muss sogar: Das ist nämlich Bedingung für den Erhalt der Fördergelder.

„Der Patriot“ am 05.06.2018



Stadtplanerin Sabine Hauptert und Fachbereichsleiter Björn Bühlmeier stehen vor der Mammutaufgabe, einen Verkehrsentwicklungsplan aufzustellen. Dabei sind sie nicht allein. Mit im Boot sind Bürger, Politik, Vereine und Verbände. ■ Fotos: Rückert

„Zwei minus bis drei plus“

Radfahren in Lippstadt: Laut ADFC hat sich viel verbessert, aber es ist noch Luft nach oben

Von Eckhard Heinenbrok

LIPPSTADT ■ Beim letzten „Fahrradklimatest“ des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) gab es für Lippstadt nur ein „Ausreichend“. Aus Sicht des heimischen ADFC-Sprechers Christian Ringel eine ungerechtfertigt schlechte Bewertung. Die Situation für Radler in Lippstadt sei „deutlich besser“, Welche Note gibt der gebürtige Ostfriesen dem Radklima in seiner Wahlheimat selbst? „Zwei minus bis drei plus.“ In den vergangenen Jahren seien – freilich erst nach den Ergebnissen des „Klimatests“ – eine Reihe von Verbesserungen für Radfahrer erreicht worden, aber es sei auch noch Luft nach oben.

Auf der Haben-Seite sieht Ringel den Umbau der Wol-



demei mit Radwegen in beiden Richtungen, die Möglichkeit, fast überall in der Altstadt gegen die Einbahnstraße radeln zu können, die radfahrgerechte Erweiterung der Brücke am Lippertor und den neuen Radweg zwischen Rathaus- und Marktstraße. Ein Lückenschluss, den er als „richtig guten Fortschritt“ bezeichnet. Im Übrigen habe die Einführung von Tempo 30 und „Rechts vor links“ in vielen Bereichen der Altstadt zur Entschleunigung, einer Beruhigung des Verkehrs beigetragen und da-

mit für mehr Sicherheit auch für Radfahrer gesorgt.

Die Stadt habe, so der ADFC-Vertreter im Patriot-Gespräch, erkannt, dass der Fahrradverkehr beim Thema Nahmobilität eine wichtige Rolle spiele. In der Verwaltung hätten Radfahrer mehrere Fürsprecher – wenn es im Stadthaus noch den einen oder anderen „Dinosaurier“ gebe, dessen Denken den alten, autorechten Bahnen verhaftet sei. Aber manchmal sei die Verwaltung in Sachen Fahrradfreundlichkeit „weiter als die Politik“.

Maßnahmen wie an der Woldemei, die auch Fußgängern zugutekämen, würden die Aufenthaltsqualität der Innenstadt steigern – „auch wenn das den einen oder anderen Parkplatz kostet.“ Zwar seien eine Reihe von zusätzlichen Abstellanlagen geschaffen worden, laut Ringel könnten es aber durchaus noch ein paar mehr sein. Auf einem Auto-Stellplatz sei Raum für sechs Fahrräder. „Das muss man einfach wollen“, sagt er, wohlwissend, dass dies zu Konflikten mit Parkplatz-Befürwortern führt.

Im Übrigen vermag er kein Parkplatzproblem in der Innenstadt zu erkennen. Der Platz gegenüber vom Stadttheater, zentral und nah an der Einkaufs-



Wichtiger Lückenschluss an der Cappelstraße: Früher mussten Radler (l.) absteigen, heute haben sie freie Fahrt gen Norden.

mit für mehr Sicherheit auch für Radfahrer gesorgt.

Die ADFC-Gruppe wurde im Juni 2008 gegründet. Ihr Ziel ist, an der Verbesserung der Radverkehrssituation in Lippstadt mitzuarbeiten. Die Mitglieder (ein Stamm von fünf bis zehn Aktiven) treffen sich jeden letzten Dienstag im Monat um 19.30 Uhr im Begegnungszentrum Mikado, Goerdelerstr. 70. Beim „Parkzauber“ im Juni im Grünen Winkel ist der ADFC auch vertreten.

ne gelegen, ist nach seiner Beobachtung „fast nie voll“. Positiv ist nach Ringels Worten der Abbau zahlreicher „Drängelgitter“. Die rot-weißen Umlaufsperrn seien – eine Forderung der vor zehn Jahren gegründeten ADFC-Gruppe – „radikal ausgedümt“ worden.

Nervig: Drängelgitter und Bettelampeln

Topografisch bietet Lippstadt „beste Bedingungen für Radfahrer“. Entfernungen bis drei Kilometer seien „Locker mit dem Rad“ zu schaffen, auch Distanzen bis fünf Kilometer seien gut machbar. Und mit den boomenden Elektrorädern erweitere sich der Radius noch. Und so könnte nach seiner Einschätzung der



Wichtiger Lückenschluss an der Cappelstraße: Früher mussten Radler (l.) absteigen, heute haben sie freie Fahrt gen Norden.



ADFC-Sprecher Christian Ringel

Radanteil an den Strecken in Lippstadt – derzeit 26 Prozent (in Soest 22 %) – noch gesteigert werden.

Bei der Umsetzung des Mobilitätskonzepts seien im Übrigen auch Maßnahmen realisiert worden, von denen es vorher geheißeln habe, dass dies nicht möglich sei – etwa von der Soeststraße geradeaus in die Poststraße zu fahren. Bei der Ausweisung von Fahrradstraßen – laut Ringel eine preiswerte und eher „plakative“ Maßnahme – hätte der ADFC gern die Friedrichstraße dabei gehabt.

Ein Ärgernis sind aus Sicht der Radler-Lobby holprige, zu schmale und ständig (um Parkbuchten) verschwenkende Radwege. Etwa an der Barbarossastraße, wo das westliche wie auch das östliche Ende in „sehr mäßigem“ Zustand seien. Hier fordert der ADFC, die Benutzungspflicht aufzuheben. „Da geht es rauf und runter, die Wegdecke ist in einem schlechten Zustand.“ Das würde man „Autofahrern niemals zumuten“, ist Christian Ringel überzeugt.

Wenn die Benutzungspflicht (wie dies etwa an der Westerkötter und der Esbecker Straße der Fall sei) aufgehoben werde, dürften Radfahrer, die zügig unterwegs sein wollen, auf der Straße fahren. Sie müssen es aber nicht, können auch weiterhin den Radweg benutzen.

Das von der Stadt angeführte Argument, die Aufhebung der Benutzungspflicht an der Barbarossastraße sei wegen des Lkw-Verkehrs zu gefährlich, sei

„nur schwer nachvollziehbar“, da dort nur selten Lkw zu sehen seien. Zudem werde ja niemand auf die Straße gezwungen.

Ärgerlich und bisweilen schmerzhaft für Radler sind auch überflüssig hohe Kantenn an Übergängen von Straße zu Radweg. Beispielsweise an der B 55-Kreuzung am Wasserturm oder am Kreisel an der Stirper Straße. „Solche Kantenn sind völlig daneben.“ Dass es auch anders geht, habe der Kreis erst kürzlich bewiesen, als er den Kreisel an Wiedenbrücker/Ostlandstraße niveaugleich umgebaut habe. Kritik übt Ringel auch daran, dass die roten Radweg-Markierungen nicht mehr erneuert würden, weil sie zu rutschig seien und sich schnell abnutzten. Die Alternative aber, solche Stellen rot zu asphaltieren, sei teuer und werde erst nach

„Bei Fahrbahnen für Autos geht's schneller“

und nach umgesetzt – zu langsam aus Sicht des ADFC. „Bei Fahrbahnen für den Autoverkehr geht das immer schneller.“

Nervig aus Radlersicht sind zudem die „Bettelampeln“, an denen Radler Grün anfordern müssen. Wenn man da zu lange warten muss, fährt man bei Rot – zumal dann, wenn die parallel fahrenden Autos weiter Grün haben. Dagegen hebt der ADFC-Sprecher die Ampeln mit ein paar Sekunden Vorlauf für Radfahrer (etwa an der Bastionstraße) als vorbildlich hervor.

Dass Radler keine besseren Menschen, geschweige denn bessere Verkehrsteilnehmer sind, ist für Christian Ringel auch klar. Sie fahren ohne Licht, mit Handy oder als „Geisterfahrer“ auf der falschen Seite – eine Unsitte, für die sie zur Kasse gebeten werden sollten, so seine Überzeugung. Nur: Es werde nicht oder viel zu wenig kontrolliert. „Das hat für die Polizei leider keine Priorität.“ Allerdings berge das Fehlverhalten von Radfahrern ein „deutlich geringeres Gefahrenpotential als das der motorisierten Verkehrsteilnehmer“.

Das von der Stadt angeführte Argument, die Aufhebung der Benutzungspflicht an der Barbarossastraße sei wegen des Lkw-Verkehrs zu gefährlich, sei



„Radikal ausgedümt“: „Drängelgitter“ genannte Umlaufsperrn. Auch an der Overhagener Straße ist sie laut ADFC überflüssig.



Ganz oben auf der Positivliste des Fahrrad-Clubs steht der fahrradfreundliche Umbau der Woldemei.



Ein nicht ganz so seltenes Problem für Radfahrer sind zugeparkte Radwege (wie hier an der Wiedenbrücker Straße).



Holprig, viele Verschwenke: Beim Radweg an der Barbarossastraße sollte laut ADFC die Benutzungspflicht aufgehoben werden.

„Der Patriot“ am 30.04.2018

Klimatest: Autos auf Radwegen „großzügig geduldet“

Beim Fahrradklimatest des ADFC im Jahr 2016 gab es für Lippstadt nur die Note 3,8. Die 167 Teilnehmer der nicht-repräsentativen Befragung monierten besonders nicht auf Radler abgestimmte Ampelschaltungen, Breite und

Oberfläche von Radwegen, die Falschparkerkontrolle auf Radwegen durch die Stadt („großzügig geduldet“) sowie die Führung des Radverkehrs an Baustellen, wo man „meistens zum Absteigen und Schieben gezwungen“ wer-

de. Bemängelt wurden ferner fehlende öffentliche (Leih-)Räder sowie der häufige Zweiraddiebstahl. Besonders positiv hervorgehoben wurden dagegen der Winterdienst auf Radwegen und die gute Erreichbarkeit des Zentrums. ■ hei

„Der Patriot“ am 30.04.2018



Neben dem Umbau der Woldemei mit Radwegen in beiden Richtungen stellt aus Sicht des ADFC die Möglichkeit, fast überall in der Altstadt gegen die Einbahnstraße radeln zu können (wie hier in der Marktstraße), eine deutliche Verbesserung der Situation dar. Auch der Lückenschluss an der Cappelstraße war laut Radler-Lobby wichtig. Und Tempo 30 hat insgesamt zur Entschleunigung und zu mehr Sicherheit für Radler beigetragen. ■ Fotos: Heienbrok