Begehung und Befahrung mit anschließendem Workshop

Ergebnisdokumentation

Zeit: Samstag, 12. November 2022, 11:00 Uhr bis 15:00 Uhr

Ort: Begehungs- und Befahrungsroute; Marianne-Weber-Gymnasium

- **Abbildung 1:** Begrüßung durch die Stadt am Treffpunkt Langenbrücker Tor

1.1 Anlass

Die Stadt Lemgo erarbeitet aktuell ein Mobilitätskonzept. Im Rahmen dessen soll die Einschätzung zur Nahmobilität durch die Bevölkerung abgefragt werden. Hierfür findet neben einer Online-Beteiligung eine Begehung und Befahrung mit anschließendem Workshop statt. Dabei handelt es sich um ein planerisches Werkzeug, bei dem die Situation für Fußgänger:innen (darunter Rollstuhfahrer:innen und Sehbehinderte) sowie Radfahrer:innen beleuchtet wird und erste Maßnahmenvorschläge erarbeitet werden.

Die Begehung und Befahrung findet in der Innenstadt auf vorher festgelegten Routen statt. Lemgoer Bürger:innen wurden eingeladen, über die aktuelle Fuß- und Radverkehrssituation zu diskutieren sowie erste Handlungsbedarfe gemeinsam abzuleiten.

1.2 Ablauf

Tabelle 1: Ablaufplan

Wann?	Was?
11:00 – 11:15	Begrüßung und kurze Vorstellungsrunde Überblick über die Routen
11:15 – 13:00	Begehung/Befahrung der Routen mit verschiedenen Stationen Bewertung der Situation für Fußgänger:innen bzw. Radfahrer:innen mit den Teilnehmenden
13:00 – 13:30	Pause mit Essen und Getränken
13:30 – 14:00	Begrüßung zum Workshop Hintergrundinformationen zum Mobilitätskonzept inklusive Frage- und Feedbackrunde
14:00 – 15:00	Austausch zur Begehung/Befahrung und allgemein zur Mobilitätssituation in Lemgo anhand von Stadtkarten: positive Beispiele, Konfliktpunkte und Maßnahmenvorschläge

1.3 Teilnehmende

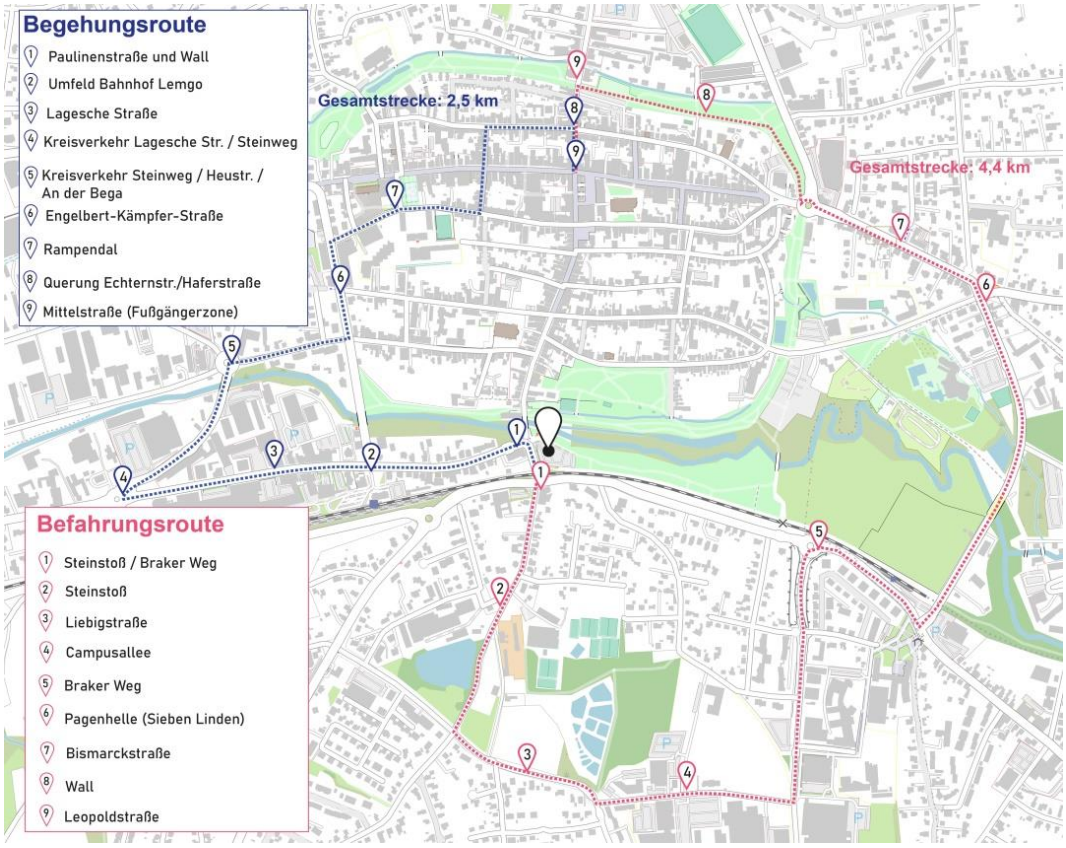
Die Veranstaltung wird von 22 Personen besucht. Mit dem Gutachterteam und Vertretern der Stadt sind insgesamt 28 Personen anwesend.

1.4 Begrüßung

Herr Reineke begrüßt die Teilnehmenden und leitet in die Veranstaltung ein. Zudem erläutert er den Ablauf und den Hintergrund der heutigen Begehung und Befahrung. Anschließend stellt er die beiden geplanten Routen vor.

Die Teilnehmenden teilen sich entsprechend ihrer für den Tag gewählten Mobilitätsform in zwei etwa gleich große Gruppen auf. Die 2,5 km lange Begehungsroute wird von Frau Arinta, Herrn Ladage und Herrn Saß geführt. Insgesamt nehmen 10 Personen an der Begehung teil. Die Befahrungsroute ist 4,4 km lang. 12 Personen nehmen an der Befahrung teil. Sie wird von Herrn Reineke, Herrn Volpert und Frau Döbler begleitet.

- **Abbildung 2:** Übersicht der beiden Routen



1.5 Begehung

Die Begehung dient dazu, gemeinsam mit den Teilnehmer:innen über Problemstellen sowie gute Umsetzungsbeispiele auf den Gehwegen und an den Querungsstellen der Begehungsroute zu diskutieren. In dieser Gruppe nehmen u. a. auch seh- sowie mobilitätseingeschränkte Personen teil. Somit werden viele interessante Aspekte der Barrierefreiheit beleuchtet. Die Begehung startet am Langenbrücker Tor und führt entlang der vorher festgelegten Route. Zwischen den Stationen 8 und 9 wird leicht vom Weg abgewichen, damit die Gruppe sich die Querungsstelle zwischen der Bushaltestelle „Treffpunkt“ und der Fußgängerzone anschauen kann.

Langenbrücker Tor

- Das Langenbrücker Tor ist eine wichtige Fuß- und Radwegeverbindung in die Innenstadt. Vom Bahnhof kommend wird der Radverkehr am Langenbrücker Tor auf der östlichen Straßenseite von der Fahrbahn in den Seitenraum geführt, obwohl dieser als Gehweg ausgewiesen ist. Im Vergleich zur westlichen Straßenseite ist der Seitenraum sehr schmal und es gibt zudem keine klare Trennung der Verkehrsflächen zwischen dem Fuß- und Rad-

verkehr. Laut den Teilnehmer:innen queren die Radfahrer:innen, die vom Bahnhof kommen, die Straße auf Höhe der Parkplatzeinfahrt, um weiter auf dem Seitenraum auf der westlichen Seite zu fahren. Der Seitenraum auf der westlichen Straßenseite ist gut ausgebaut – es gibt eine getrennte Führung des Fuß- und Radverkehrs mit ausreichenden Breiten.

- Die Gehwegoberfläche zwischen der Parkplatzeinfahrt und der Brücke ist mit Kopfsteinpflaster ausgestaltet. Insbesondere für Rollstuhfahrer:innen und Menschen mit Rollatoren oder Kinderwägen ist das Kopfsteinpflaster schlecht befahrbar. Auch für sehbehinderte Personen ist die Führung des Langstocks auf Kopfsteinpflaster problematisch. Die Stadt hat bereits für einen Bereich das Kopfsteinpflaster abgeschliffen. Laut den Teilnehmer:innen hat es keine wirkliche Verbesserung gebracht.

- Ein Teilnehmer merkt an, dass im Rahmen einer Sitzung im Café Vielfalt bereits eine Liste an Mängeln hinsichtlich der Barrierefreiheit erstellt wurde. Diese Liste sollte bei der weiteren Planung berücksichtigt werden.

- Allgemein fehlt in der Stadt die Barrierefreiheit. Auch gibt es den allgemeinen Hinweis, dass es in der Online-Beteiligung zu wenige Fragen zu Menschen im Rollstuhl und im Allgemeinen zu Menschen mit Mobilitätseinschränkung gibt.

Umfeld Bahnhof Lemgo

- Der Bahnhof erfüllt seine Funktionalität – allerdings fehlen Ausstattungen wie z. B. Kiosk, Café oder weitere Sitzmöglichkeiten am Gleis. Die bestehende Toilette ist auch zeitweise abgeschlossen. Ein Bücherschrank am Bahnhof wird gewünscht.

- Die P+R-Anlage ist häufig stark ausgelastet. Es werden weitere Stellplätze gewünscht.

- Die vorhandene Fahrradgarage ist versteckt bzw. ist den Lemgoer:innen nicht bekannt, da sie kaum beworben wird. An den frei zugänglichen Radabstellanlagen fehlt der Diebstahlschutz.

- Den Teilnehmer:innen ist es wichtig, dass die Bahn zuverlässiger fährt und dass die Anbindung zum Bahnhof gegeben ist. Es wird angemerkt, dass einige Ortsteile nicht an das Stadtbus-Netz angebunden sind. Deshalb sollte die Stadt zuerst das Angebot sowie die Anbindung verbessern, bevor der Bahnhof schöner gestaltet wird – da dieser derzeit bereits seine Funktion erfüllt.

- Es kommt teilweise zu gefährlichen Situationen am Bahnhofsplatz, da Autofahrer:innen oft dort wenden.

- 2024 soll die Lagesche Straße umgebaut werden. Hierbei wird ebenfalls der Europlatz (Bahnhofvorplatz) mit in die Planung einbezogen. Hierzu wird angemerkt, dass an der Kreuzung Lagesche Straße/Bahnhofsplatz die Barrierefreiheit berücksichtigt werden soll. Dazu gehört auch das Anbringen von akustischen Signalgebern sowie die Bordabsenkungen.

Lagesche Straße

- **Abbildung 3:** Schmale Gehwege an der Lageschen Straße

- Die Gehwege an der Lageschen Straße sind sehr schmal – teilweise weisen sie eine Gehwegbreite von unter einem Meter auf. Der Rollstuhlfahrer musste aufgrund des schmalen Gehwegs auf die Fahrbahn ausweichen.

- Frau Arinta weist darauf hin, dass der Straßenraum sehr autodominiert ist. In der Planung wird ein Straßenraumverhältnis von 30:40:30 empfohlen. Das bedeutet, jeweils 30 % der Straßenraumfläche soll beidseitig für den Seitenraum zur Verfügung gestellt werden. 40 % der Fläche soll dem Kfz-Verkehr gewidmet werden. Der vorgeschlagene Straßenquerschnitt von 30:40:30 wird von den Teilnehmer:innen als gut bewertet. Hierbei soll die Radverkehrsinfrastruktur (z. B. Radfahrstreifen) mitgeplant werden.

- Es wird gewünscht, dass die Parkstreifen an der Lageschen Straße erhalten bleiben, da hier aufgrund der Ziele (Ärztehaus, Veranstaltungsort etc.) ein hoher Parkbedarf besteht.

Kreisverkehr Lagesche Straße/Steinweg

- Es handelt sich bei diesem Querungsbereich um eine wichtige Verbindung mit einem hohen Verkehrsaufkommen.
- Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der vielen Einmündungen wird hier oft schnell gefahren, sodass es zu Gefahrensituationen kommt. Hier kann nur an die gegenseitige Rücksichtnahme zwischen den Verkehrsteilnehmenden appelliert werden.
- Der Kreisverkehr ist mit der Vielzahl an Fußgängerüberwegen (Zebrastreifen) planerisch bereits optimal für den Fußverkehr gestaltet. Für den Radverkehr ist die Führung allerdings unübersichtlich.

Kreisverkehr Steinweg/Heustraße/An der Bega

- An diesem Kreisverkehr fehlen an den Einmündungen Steinweg und An der Bega Querungshilfen. An der Einmündung Steinweg ist aufgrund der breiten Einmündung das Queren besonders gefährlich. Das Anlegen einer Querungshilfe (z. B. ein Mittelstreifen) wird hier als wichtig erachtet.
- Eine Teilnehmerin merkt an, dass auf dem nördlichen Gehweg an der Heutorstraße (vor dem Subway) die Pflastersteine lose sind.

- **Abbildung 4:** Querungssituation am Kreisverkehr Steinweg/Heustraße/An der Bega an der Einmündung Steinweg

Engelbert-Kämpfer-Straße

- An der Kreuzung Heutorstraße/Engelbert-Kämpfer-Straße ist die Haltelinie für den Kfz-Verkehr so vorgezogen, dass Fußgänger:innen oft nicht die Möglichkeit haben, sicher die Straße zu überqueren. An dieser Einmündung wird die Einrichtung einer Querungshilfe von den Teilnehmer:innen als notwendig eingeschätzt. Zudem fehlt hier eine Bordabsenkung.
- Ein Teilnehmer merkt an, dass Radfahrer:innen mit E-Bikes bei Gehwegnutzung zu schnell fahren. Die Geschwindigkeit soll auf max. 10 km/h beschränkt werden. Hierzu sollen Aktionen gestartet werden.

Rampendal

- Der Rampendal ist eine Einbahnstraße in einer Tempo-30-Zone. Diese ist für den Radverkehr nicht in Gegenrichtung freigegeben.
- Aufgrund der umliegenden Schule und Kita ist der Rampendal ein wichtiger Schulweg. In der Pausenzeit sowie nach Schulschluss gibt es dementsprechend viel Querverkehr vor der Schule. Es wird vorgeschlagen, unmittelbar vor dem Schuleingang einen Zebrastreifen anzulegen.
- **Abbildung 5:** Fehlende Querungshilfe unmittelbar vor dem Schuleingang

Fußgängerzone in der Mittelstraße

- Es wird angemerkt, dass zwischen der Bushaltestelle „Treffpunkt“ und der Fußgängerzone eine weitere Querungshilfe notwendig ist. Vor allem ist es wichtig, da viele Schulkinder auf dem Weg von und zur Bushaltestelle an dieser Stelle queren.
- Die als Blindenleitsystem genutzte Regenmulde benötigt an beiden Seiten einen ein Meter breiten Streifen, der frei von Hindernissen ist. Einige Restaurantbetreiber:innen oder Geschäftsbesitzer:innen stellen ihre Schilder oder Stühle auf die Regenmulde, was besonders für seheingeschränkte Menschen gefährlich ist.
- Bei der Diskussion, ob Radabstellanlagen in der Fußgängerzone fehlen, merkt ein Teilnehmer an, dass, wenn weitere Radabstellanlagen angebracht werden, diese auch durch einen Blindeleitstreifen abgegrenzt werden sollen.
- Positiv angemerkt wird der Umbau der Fußgängerzone, sodass diese mit einem Kinderwagen angenehmer befahrbar ist.
- **Abbildung 6:** Aufgestellte Schilder auf der Regenmulde

Querung Echternstraße/Haferstraße

- Die vorhandene Ampelanlage wird als funktionsfähig bewertet und die Wartezeiten sind in Ordnung.
- An einer anderen Ampelanlage (Höhe Hirtenstraße) ist der Signalknopf defekt. Die Beschwerde ist bereits bei der Stadt eingegangen, aber bisher wurde nichts dagegen unternommen.
- Außerdem wird angemerkt, dass die Echternstraße für den Radverkehr nicht in Gegenrichtung freigegeben ist.

Hinweise abseits der Route

- In der Breiten Straße sind die Fahrradständer im Weg und sind schwer für blinde Personen wahrzunehmen. Ein Brett/eine Abgrenzung würde die Erkennbarkeit verbessern.

1.6 Befahrung

Die Befahrung soll die Perspektive des Radverkehrs beleuchten und findet daher mit Fahrrädern statt. Die Teilnehmenden befahren die vorher festgelegt Route beginnend am Parkplatz Langenbrücker Tor. Unterwegs wird regelmäßig angehalten und die Situation der einzelnen Wegeabschnitte sowie Knotenpunkte diskutiert. Dabei wird sich nicht strikt an die nummerierten Stationen gehalten, sondern nach Bedarf und situationsbedingt gehalten.

Parkplatz Langenbrücker Tor

- Zu Beginn wird außerplanmäßig auf Wunsch eines Teilnehmers am Parkplatz Langenbrücker Tor über den gemeinsamen Geh- und Radweg im Auepark parallel zu den Gleisen gesprochen.
- Ein Thema ist der Konflikt mit Fußgänger:innen. Vor allem an den Zuwegen zur Grünanlage kommt es aufgrund von Sichtbehinderungen durch die Vegetation zu gefährlichen Situationen. Es wird betont, dass man als Radfaher:in in der Regel schnell vorwärts kommen und nicht in Schrittgeschwindigkeit fahren will, um unachtsamen Fußgänger:innen und Kindern ausweichen zu können.
- Die Teilnehmer:innen schlagen vor, mit Piktogrammen an den Ausgängen aus der Grünanlage und/oder blauen Bodenmarkierungen zu arbeiten. Dadurch soll der Rad- und Fußverkehr aufeinander aufmerksam gemacht werden.

- Alternativ würden die Radfahrer:innen auch einen reinen Radweg ohne Fußverkehr begrüßen. Für die Fußgänger:innen würde der etwas weiter nördlich liegende Weg zur Verfügung stehen. Eine klare Trennung zwischen Rad- und Fußverkehr wird generell favorisiert, um Konflikte zu vermeiden.

- Herr Reineke erläutert, dass eine Trennung jedoch aufgrund der geringen Flächenverfügbarkeit in Lemgo als Mittelstadt oft schwierig ist. Eine Trennung hätte für beide Verkehrsarten zum Teil Umwege zur Folge, da nicht mehr so viele Wege zur Verfügung stehen würden.

- Die generelle Verantwortung aller Verkehrsteilnehmer:innen wird diskutiert. Auf gemeinsamen Geh- und Radwegen gilt es gegenseitig Rücksicht zu nehmen. Kinder sollten ab dem Schulalter Verkehrserziehung erhalten. Bei jüngeren Kindern ist es schwierig, ein angepasstes Verhalten erwarten zu können. Aktionen wie „Liebe braucht Abstand“ der AGFS NRW sollen für mehr Rücksichtnahme werben.

- Ein weiteres Thema sind die Verkehrsregeln. Nicht alle Radfahrer:innen kennen alle Vorschriften und Regeln und auch manchen Autofahrer:innen scheinen sie nicht immer bewusst zu sein. Das führt zu Fehlverhalten und Konfliktsituationen.

- **Abbildung 7:** Gemeinsamer Geh- und Radweg südöstlich des Parkplatzes Langenbrücker Tor

Knotenpunkt Langenbrücker Tor/Detmolder Weg/Braker Weg/ Steinstoß

- Am Knotenpunkt wird besonders die Signalisierung kritisiert. Sobald die Schranke geschlossen ist, kommt es zu sehr langen Rotphasen zum Queren des Braker und Detmolder Wegs. Ebenso ist die Grünphase kurz und es wird gefragt, ob eine Anforderungsampel überhaupt notwendig ist.
- Es wird auch auf kurze Grünphasen an anderen Ampeln hingewiesen. Die Signalisierungsprogramme sollten überprüft und nach Möglichkeit angepasst werden. Jedoch befinden sich nicht alle Ampeln in der Verantwortung der Stadt. Für Knotenpunkte und die sich darauf befindenden Ampeln auf Landes- und Bundesstraßen sind das Land bzw. der Bund zuständig.
- Ein weiteres Defizit sind die zu gering dimensionierten Aufstellflächen.

- **Abbildung 8:** Rad- und Fußgängerfurt am signalisierten Knotenpunkt über den Braker Weg

Steinstoß (Fahrradstraße)

- Der Steinstoß ist eine der ersten Lemgoer Fahrradstraßen und wurde vor etwa 20 Jahren eingerichtet. Da sie nach damaligen Gesichtspunkten angelegt wurde, entspricht sie nicht allen aktuellen Anforderungen. Beispielsweise gibt es keine Sicherheitsanstände zu den parkenden Autos.

- Jedoch gibt es hier keinen Unfallhäufungspunkt und generell sehr wenig Autoverkehr, sodass die fehlenden Sicherheitsstreifen eventuell kein Problem darstellen.
- Allgemein wird die Fahrradstraße als wichtige und gute Verbindung gelobt. Für den Schülerverkehr ist sie auch von Bedeutung.
- **Abbildung 9:** Fahrradstraße im Steinstoß

Liebigstraße und Campusallee

- An der Kreuzung Steinstoß/Liebigstraße befindet sich eine weitere Ampel. Diese wird von den Teilnehmer:innen hinsichtlich der Signalisierung und Führung für den Radverkehr als verbesserungswürdig bewertet.
- Ebenso ist die Radverkehrsführung an der Einmündung der Campusallee/Liebigstraße mangelhaft. Denn auf der Liebigstraße fahrende Radfahrer:innen werden hier in einer Kurve von der Führung im Seitenraum auf die Fahrbahn geleitet. Dieses Defizit wurde bereits bei einer Radverkehrsschau festgestellt. Die Situation an der Einmündung wird daher genauer untersucht und Maßnahmenvorschläge sollen entwickelt werden.

- Die Campusallee ist derzeit eine Tempo 30-Zone, soll aber zukünftig in einen verkehrsberuhigten Bereich umgewandelt werden. Eine Sperrung für Autofahrer:innen soll den Durchgangsverkehr unterbinden.
- Für den Innovation Campus werden Ladestationen für elektrische Fahrräder gewünscht.

Knotenpunkte am Braker Weg

- Am Kreisverkehr Bunsenstraße/Braker Weg erläutert Herr Reineke, dass an allen Kreisverkehren in Lemgo sukzessive Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) eingerichtet werden sollen.
- Am Knotenpunkt Braker Weg/Pagenhelle/Lemgoer Straße werden erneut die kurzen Grünphasen kritisiert, was vor allem bei Schulschluss zu einigen Rotläufern führt. Die Signalisierung soll daher überprüft werden.

- **Abbildung 10:** Signalisierter Knotenpunkt am Bahnhof Lüttfeld

- Über die Pagenhelle auf Höhe der Gleise wird eine Querungsmöglichkeit gewünscht. Herr Reineke erklärt, dass der Bau einer Mittelinsel oder einer anderen Querungsanlage nur im Zuge von Umbaumaßnahmen am Gleiskörper erfolgen kann. Wann das erfolgt, ist nicht abzusehen.
- Generell sind Baumaßnahmen für den Radverkehr leider oft nur im Zuge von geplanten Maßnahmen für andere Verkehrsmittel möglich (z. B. während Umbaumaßnahmen an Straßen für den motorisierten Verkehr). Dieser

Umstand wird von den Teilnehmer:innen beklagt und eine Änderung der politischen Rahmenbedingungen gefordert.

- Das Zusatzschild „Radfahrer frei“ auf Höhe des ALDIs sorgt für Unklarheiten. Ein Teilnehmer fragt, wofür es gilt. Herr Reineke erläutert, dass es nur für den kurzen Abschnitt von der Ampel über die Pagenhelle bis zur Ampel über die Lemgoer Straße gelten soll. Jedoch fehlt hierfür ein Zusatzschild „Ende“ an der zweiten Ampel.

- Die Lemgoer Straße wird von den Teilnehmenden als Defizit für den Radverkehr bewertet, da es keine Radverkehrsanlage gibt. Laut Herrn Reineke sind Schutzstreifen aufgrund fehlender Flächenverfügbarkeit nicht möglich. Da keine Grundstücke erworben werden können, lässt sich das Problem des mangelnden Platzes nicht lösen. Als Alternative für mehr Sicherheit wird Tempo 30 vorgeschlagen. Bei der aktuellen Verkehrssituation ist es für Radfahrer:innen sicherer parallel zu den Gleisen zu fahren.

Sieben Linden

- Die Kreuzung stellt für den Radverkehr eine gefährliche Situation dar. Zwar handelt es sich nicht um einen offiziellen Unfallschwerpunkt, aber laut den Teilnehmenden passieren hier einige (Beinah-)Unfälle, die nicht polizeilich erfasst werden und daher nicht in den Statistiken auftauchen.

- Die Signalisierung wird ein weiteres Mal kritisiert. Zu den kurzen Grünphasen kommt an diesem Knotenpunkt hinzu, dass nicht in einem Zuge gequert werden kann. Die mangelhafte Signalisierung wird zum Teil bedingt durch den Stadtbusverkehr. Mehrere Stadtbusse fahren über die Kreuzung und fordern hierfür Grünphasen an.

- Die Überlegung einen Kreisverkehr zu bauen, kam vor einigen Jahren auf. Der erforderliche Durchmesser für die hohen Verkehrsstärken ist jedoch aufgrund der Grundstücksverhältnisse nicht zu realisieren.

- Für einen anderweitigen Umbau fordern die Teilnehmenden folgende Aspekte zu beachten: Anpassung der Signalisierung, verständliche Führung für Radfahrer:innen, breite und abgesetzte Aufstellflächen und Neuaufteilung der Fahrbahn eventuell mit Schutzstreifen. Bei einer Führung auf der Fahrbahn gilt es, durch Sicherheitsaudits mögliche Gefahrenstellen zu identifizieren.

- Als Alternative wird die Möglichkeit einer Diagonalquerung mit Rundumgrün vorgeschlagen.

- Die Hamelner Straße verfügt bereits über Schutzstreifen für den Radverkehr. Diese werden jedoch nach Aussagen der Teilnehmenden oft von hal-

tenden Fahrzeugen versperrt oder von Kfz regelmäßig überfahren. Vor allem morgens sind sie daher kaum befahrbar, sodass die Schutzstreifen keinen Schutz bieten.

- Das Fehlverhalten von Verkehrsteilnehmer:innen im Allgemeinen wird diskutiert. Dabei wird der Radverkehr nicht außen vor gelassen. Einige Radfahrer:innen fahren beispielsweise auf Gehwegen, zum Teil auch in Gegenrichtung. Im Rahmen dessen wir die App WegeHeld angesprochen, bei der Verkehrsverstöße gemeldet werden können.

- **Abbildung 11:** Diskussion an der Kreuzung Sieben Linden

Bismarckstraße und Ostertor

- Die Bismarckstraße ist laut den Teilnehmenden eine potenzielle Gefahrenstrecke. Die Busspur ist für den Radverkehr freigegeben, spätestens am Kreisverkehr kommt es jedoch zu Konflikten mit dem MIV, der dem Rechtsvorrang des Öfteren keine Beachtung schenkt.

- Die Führung für den Radverkehr wird als uneindeutig bewertet.

- Herr Reineke berichtet , dass auch am Kreisverkehr Ostertor/Bruchweg/Bismarckstraße Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) eingerichtet werden sollen. Jedoch gibt es diesbezüglich zwei Hindernisse: Zum einen dürfen diese nicht über zwei Spuren führen, zum anderen müssen sie permanent beleuchtet werden. Die durchgängige Beleuchtung muss

von der übrigen Straßenbeleuchtung separiert werden, wofür derzeit Kabel fehlen.

Wallweg und Querung Leopoldstraße

- Der Wallweg ist ein gemeinsamer Geh- und Radweg. Die Teilnehmenden berichten, dass hier manche Fußgänger:innen rechts, manche mittig, manche links laufen. Als Radfahrer kann man so nicht unbeschwert fahren.
- Eine Mittelmarkierung auf den Wallwegen wird vorgeschlagen. Diese soll entweder Fuß- und Radverkehr trennen oder unterstützt durch Pfeile die Lauf- bzw. Fahrrichtung anzeigen, sodass sich alle rechts halten und man besser überholen kann.
- Vor über 10 Jahren wurde eine Vorfahrt für Radfahrer:innen am Wall diskutiert und zum Teil auch umgesetzt. Aufgrund von Konflikten wurden die Maßnahmen jedoch wieder zurückgebaut.
- Die meisten Teilnehmenden begrüßen den Vorschlag, die Thematik wieder aufzunehmen und den Radfahrer:innen auf dem Wall Vorfahrt gegenüber Fahrzeugen auf den zu querenden Straßen zu gewähren. Zur Gewährleistung der Sicherheit wird vorgeschlagen, die Fahrbahn – hier der Leopoldstraße – im Querungsbereich auf eine Spur zu verschmälern.
- Ein Problem der Wallvorfahrt wird in möglichen Konflikten mit dem Fußverkehr gesehen. Nicht nur die Fahrbahn der Leopoldstraße, sondern auch die straßenbegleitenden Gehweg müssen gequert werden.
- Ein Teilnehmer bemerkt, dass er an der Leopoldstraße noch nie lange hat warten müssen. Nicht alle Radfahrer:innen erachten eine Wallvorfahrt als notwendig.

- **Abbildung 12:** Wallweg an der Querung der Leopoldstraße

Knotenpunkt Franz-Liszt-Straße/Leopoldstraße/Pideritstraße

- Am Knotenpunkt Franz-Liszt-Straße/Leopoldstraße/Pideritstraße ist die Fahrradstraße unterbrochen. Hier herrscht rechts-vor-links, was nach Aussagen der Teilnehmenden nicht allen Verkehrsteilnehmer:innen bewusst zu sein scheint.
- Eine Bevorrechtigung der Fahrradstraße über die Leopoldstraße wird sich gewünscht, da es sich um eine wichtige Radverbindung auch für den Schulverkehr handelt.

- **Abbildung 13:** Kreuzung Franz-Liszt-Straße/Leopoldstraße/Pideritstraße

Hinweise abseits der Route

- Herr Reineke erwähnt die Plakataktion, die derzeit in Lemgo läuft und für mehr Rücksicht im Straßenverkehr werben soll.
- Die Radverkehrsführung zwischen der Fußgängerampel am Klinikum und der Siechenstraße wird bemängelt. Stadteinwärts fahrende Radfahrer:innen von Norden her kommend wechseln nicht an der Ampel die Straßenseite, sondern fahren auf dem östlichen Weg weiter bis zur Kreuzung Leopoldstraße/Richard-Wagner-Straße. Die Führung sollte überprüft werden.

1.7 Pause mit Essen und Getränken

Die Routen der Begehung und Befahrung enden am Marianne-Weber-Gymnasium. Dort gibt es in der Mensa eine halbstündige Pause, in der Verpflegung bereitgestellt wird.

1.8 Workshop

Begrüßung zum Workshop

Herr Reineke leitet die zweite Phase des Tages ein – den Workshop. Zunächst geht er darauf ein, wie die Ergebnisse der heutigen Veranstaltung verarbeitet werden. Darüber hinaus stellt Herr Volpert das Büro und das Projektteam sowie den groben Zeitplan vor. Ein Teilnehmer wünscht sich ein weiteres Beteiligungsformat, indem die Maßnahmen mit den Bürger:innen diskutiert werden.

Austausch zu positive Beispielen, Konfliktpunkten und Maßnahmen

Ziel des Workshops ist es, sich zu positiven Beispielen und Konfliktpunkten sowie zu möglichen Maßnahmen auszutauschen. Diese sollen auf einer Karte verortet und benannt werden. Dabei stehen den Teilnehmenden durchnummerierte Klebepunkte und Moderationskarten zu Verfügung – in grün für positive Beispiele, in blau für Problemstellen und mögliche Maßnahmen. Hierbei können auch Hinweise zu anderen Stellen in Lemgo außerhalb der Routen gegeben werden.

- **Abbildung 14:** Impressionen zum Austausch an den Stadtkarten

Der Workshop findet wieder unterteilt in die beiden Gruppen Fuß- und Radverkehr statt, dabei steht jeder Gruppe eine eigene Karte zur Verfügung. Im Folgenden sind die genannten Punkte der beiden Gruppen dargestellt. Auf dem Stadtplan sind die positiven Beispiele, die Konfliktpunkte sowie Maßnahmen durchnummeriert verortet und in den nachfolgenden Tabellen beschrieben.

● **Abbildung 15:** Stadtkarte zum Fußverkehr mit positiven Beispielen, Konfliktpunkten und Maßnahmenvorschlägen

● **Tabelle 2:** Positive Beispiele zum Fußverkehr

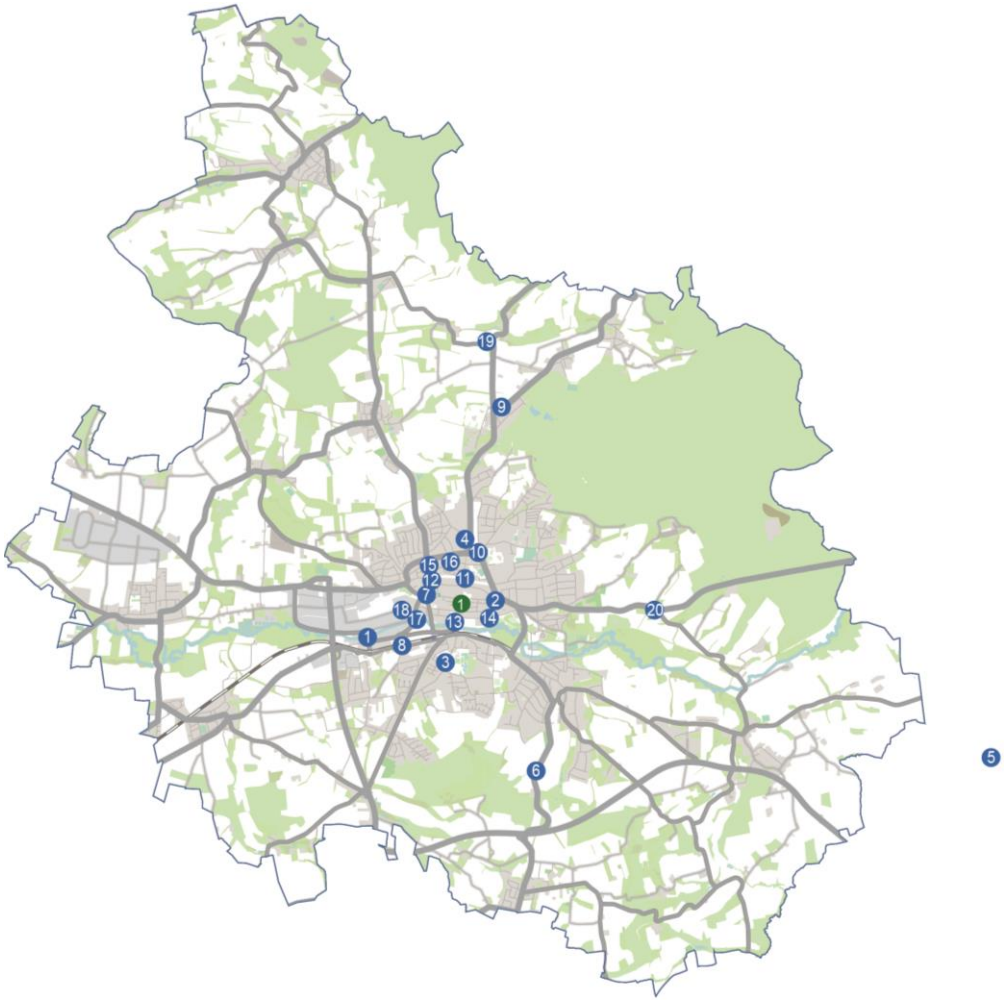
Nr.	Ort	Aspekt
1	Parkplatz Regenstorplatz	Kostenloser Parkplatz: Möglichkeit für Ortsteile den Stadtkern zu erreichen

● **Tabelle 3:** Konfliktpunkte und Maßnahmen zum Fußverkehr

Nr.	Ort	Aspekt
1	Waldkrugweg	Kein Fahrradweg im Waldkrugweg nach „Wahmbeckerheide-City“ bzw. zum Schulbus
2	Wahmbeckerheide	Kein Fahrradweg von Wahmbeckerheide nach Lemgo-Stadt

Nr.	Ort	Aspekt
3	Wahmbeckerheide	Kein Stadtbus von/nach Wahmbeckerheide
4	Waldkrugweg	Kein Schulbus → Mama-Taxi unabdingbar
5	Waldkrugweg	Gefährliche Straße, obwohl ein Schulweg. Hier ist 100 km/h erlaubt, es gibt kein Seitenstreifen, kein Mittelstreifen, keine Beleuchtung, zwei Autos passen kaum aneinander vorbei → es gibt keine Ausweichmöglichkeit
6	B 238/Rintelner Straße	Absatz zwischen dem Radweg und Straße (Fahrbahn) auf Höhe Reiterhof Quelle muss mit Schotter/Teer aufgefüllt werden
7	Grassiek	Geschwindigkeitsmessungen müssen wiederholt durchgeführt werden, da die Geschwindigkeitsbeschränkung von 60 km/h nicht/oft nicht eingehalten wird
8	Stiftstraße	Untransparente und unverständliche Straßenzettel bei angeblicher Parkwidrigkeit durch Lemgoer Mitarbeiter:innen des Ordnungsamts
9	Hummerntruper Straße	Verschiedene Bushaltestellen an verschiedenen Standpunkten mit unterschiedlichen Abfahrtszeiten der Busse zu Grund- und weiterführenden Schulen → zum Bus bringen schwierig praktikabel
10	Hauptstraße	Vorhandene Buslinie unzuverlässig und zu wenig/selten getaktet
11-12	Hauptstraße – Residenzstraße	Fahrradwegfreie genutzte Route von Fahrradfahrer:innen super gefährlich, insbesondere aufgrund des schlangenförmigen Verlaufs der Straße

● **Abbildung 16:** Stadtkarte zum Radverkehr mit positiven Beispielen, Konfliktpunkten und Maßnahmenvorschlägen



● **Tabelle 4:** Positive Beispiele zum Radverkehr

Nr.	Ort	Aspekt
1	Stiftstraße/Breite Straße/Schuhstraße	neues Konzept ist sehr gut

● **Tabelle 5:** Konfliktpunkte und Maßnahmen zum Radverkehr

Nr.	Ort	Aspekt
1	Isringhausen-Ring	Fahrtrichtung Isringhausen-Ring → Vandoeuvre Straße ist nicht schön angeschlossen Maßnahme: Schutzstreifen
	Isringhausen-Ring/Lagesche Straße	Ampelanlage: Grünanforderung nervt/kostet Zeit

Nr.	Ort	Aspekt
		Maßnahme: Fußgänger:innen/ Radfahrer:innen automatisch grün in Fahrtrichtung einrichten
	Lagesche Straße	Radweg Lagesche Straße endet auf Höhe Firma Kotzolt
2	Kreisverkehr Bruchweg/ Bismarckstraße/Ostertor	vom Kastanienwall aus mit dem Fahrrad muss man am Kreisel absteigen
3	Pahnsiek	Maßnahme: ein Spiegel für Autofahrer:innen, um von Pahnsiek kommend in die Liebig-straße schauen zu können
		Auffahrt Radweg von Straße auf geteilten Gehweg zu kurz
4	Leopoldstraße	Maßnahme: für Linksabbieger auf dem Fahrrad vom Krankenhaus kommend auf die Konsul-Wolff-Straße Richtung Bruchweg → Aufstellflächen vor PKW an Ampel
		PKW missachten Radfahrstreifen Richtung Innenstadt
5	Überregionale Radwege	Überregional schlechte Radwegverbindung zwischen Lemgo – Blomberg (Campus & Phoenix)
6	Residenzstraße	Fehlender Radweg nach Wahmbeckerheide
7	Herforder Stra-ße/Mittelstraße/Steinweg/Engelbert-Kämpfer-Straße	Fußgänger:innen, Radfahrer:innen, Bus treffen von mehreren Seiten aufeinander
8	Vandoeuvre Straße/Am Wasserturm/Trophagener Weg	Ampelzeiten
9	Lüerdissenweg Einmün-dung Rintelner Straße	Kein Fahrradweg mehr
10	Konsul-Wolff-Straße	viel zu schmaler Geh- und Radweg (Einmün-dung Spiegelberg) und sehr schlechte Ampelschaltung (Leopoldstraße/Richard-Wagner-Straße)
11-14	Querungen der Wallwege	Maßnahme: Vorfahrt für Fahrrä-der/Fußgänger:innen an Wallquerungen
15	Gosebrede	Kreuzung bei BMW/Rossmann hört der Fahrradweg plötzlich auf

Nr.	Ort	Aspekt
16	Richard-Wagner-Straße	Hier gibt es keinen Fahrradweg vor den Schulen
17	Kreisverkehr Steinweg/ Heutorstraße/An der Bega	Radfahrer:innen werden im Kreisel überholt
18	Grevenmarschstraße	Verkehrsbelebte Straße → Radfahrer:innen werden schnell übersehen
19	Niederluher Straße Ein-mündung Rintelner Straße	Kein Fahrradweg mehr
20	Hamelner Straße Höhe Einmündung Schwarze Twete und Vogelhorster Straße	Plötzliches Fahrradwegende (aus beiden Richtungen kommend), Seitenwechsel ist nicht akzeptabel

Ausblick, Schlusswort und Verabschiedung

Die Stadt Lemgo und das Gutachter:innen-Team bedanken sich bei allen Teilnehmenden für die intensive Mitarbeit und die Anregungen.

Die Ergebnisse der Begehung und Befahrung sowie des Workshops dienen der weiteren Ausarbeitung der Bestands- und Defizitanalyse. Des Weiteren bilden sie die Grundlage für die Maßnahmenkonzeption des Mobilitätskonzeptes.