

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und nukleare Sicherheit



LK Argus

Berlin • Hamburg • Kassel

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Förderkennzeichen: 03K07448

Anlage 5

Stadt Lippstadt

Dokumentation der Online- Beteiligung

im Rahmen des VEP „Klimafreundliche Mobilität“

Zwischenergebnis - Anlage zum Abschlussbericht



Oktober 2018

LK Argus Kassel GmbH

Stadt Lippstadt

Inhalt

1	Einführung und Allgemeine Ergebnisse	1
1.1	Angaben zu den Teilnehmenden der Online-Befragung	1
1.2	Verkehrsmittelwahl der Teilnehmenden der Online-Befragung	2
2	Beurteilungen zur Situation der Verkehrsmittel	4
2.1	Benannte Defizite zu den Verkehrsarten	4
2.2	Defizite Kfz-Verkehr	5
2.3	Defizite ÖPNV	10
2.4	Defizite Radverkehr	14
2.5	Defizite Fußverkehr	19
3	Visionen und Vorschläge für eine zukunftsorientierte, klimafreundliche Mobilität	23
	Tabellenverzeichnis	25
	Abbildungsverzeichnis	25
	Kartenverzeichnis	26

**Dokumentation der
Online-Beteiligung
zum VEP „Klima-
freundliche Mobilität“**

Oktober 2018

1 Einführung und Allgemeine Ergebnisse

Stadt Lippstadt

**Dokumentation der
Online-Beteiligung
zum VEP „Klima-
freundliche Mobilität“**

Oktober 2018

Von Juni bis Ende Juli 2018 wurde in der Stadt Lippstadt im Rahmen der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) „Klimafreundliche Mobilität“ eine öffentliche Online-Befragung zur Beurteilung der Ist-Situation des Verkehrsgeschehens und der Mobilitätsangebote durchgeführt. Dabei hatten die Teilnehmenden Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, ihre Meinungen und Erfahrungen zu Defiziten und Potentialen der verschiedenen Verkehrsmittel und Mobilitätsoptionen in Lippstadt abzugeben. Es beteiligten sich 908 Personen an der Online-Befragung. Die mobilitätsrelevanten Fragen beantworteten davon fast 500 Personen, die für die Auswertungen der meisten Fragen als Grundgesamtheit (N) betrachtet werden können.

Da die meisten Fragen optional beantwortet werden konnten und nicht verpflichtend waren, d.h. von den Teilnehmenden auch einfach übersprungen werden konnten, liegt für jede Frage und Unterfrage eine andere auszuwertende Größe der Grundgesamtheit vor.

Die ausgewerteten Ergebnisse der Online-Befragung werden zunächst einmal verkehrsmittel-übergreifend analysiert und dargestellt und im Folgenden zudem für jede Verkehrsart gesondert im Detailaufgezeigt.

1.1 Angaben zu den Teilnehmenden der Online-Befragung

Zu den teilnehmenden Altersgruppen der Befragung ergibt sich folgendes Bild:

- Überrepräsentiert waren in der Online-Befragung die 18 bis 65-Jährigen
 - 23 % der Befragungsteilnehmer waren 18 bis 29-Jährige, während diese Gruppe an der Bevölkerung Lippstadts einen Anteil von ca. 14% ausmacht.¹
 - 70% der Befragungsteilnehmer gaben an, der Altersgruppe der 30 bis 65-Jährigen anzugehören. Dieser Altersgruppe gehören an der gesamten Einwohnerzahl Lippstadts ca. 49% an.
- unter 18-Jährige sowie über 65-Jährige waren in der Online-Befragung unterrepräsentiert
 - 1% der Befragungsteilnehmer waren unter 18-Jährige. Diese Gruppe ist somit stark unterrepräsentiert, da sie rund 17% der Wohnbevölkerung in Lippstadt ausmacht.

¹ Als Vergleichswerte der Einwohner nach Altersgruppen in der Stadt Lippstadt wird die Bevölkerungsstruktur am 31.12.2016 aus dem Kommunalprofil Lippstadt der Landesdatenbank IT.NRW verwendet.

Stadt Lippstadt

**Dokumentation der
Online-Beteiligung**

**zum VEP „Klima-
freundliche Mobilität“**

Oktober 2018

- 6% der Teilnehmer waren über 65-Jährige. Auch diese Gruppe ist stark unterrepräsentiert, da sie etwa rund 20% der Wohnbevölkerung ausmacht.

Bei der Onlinebefragung beteiligten sich insbesondere Bewohner der nördlichen und südlichen Innenstadt sowie der östlichen Ortsteile (je über 150 Einwohner)

● **Tabelle 1:** Wohnorte der Teilnehmenden der Online-Befragung

Wohnort - Ortsteil	Teilnehmer	
	Anzahl	Anteil in %
Lippstadt - Altstadt	68	7%
Lippstadt - nördliche Innenstadt	231	25%
Lippstadt- südliche Innenstadt	154	17%
Östliche Ortsteile	202	22%
Westliche Ortsteile	79	9%
Bad Waldliesborn	42	5%
Cappel	37	4%
Außerhalb von Lippstadt	95	10%
Gesamt	908	100%

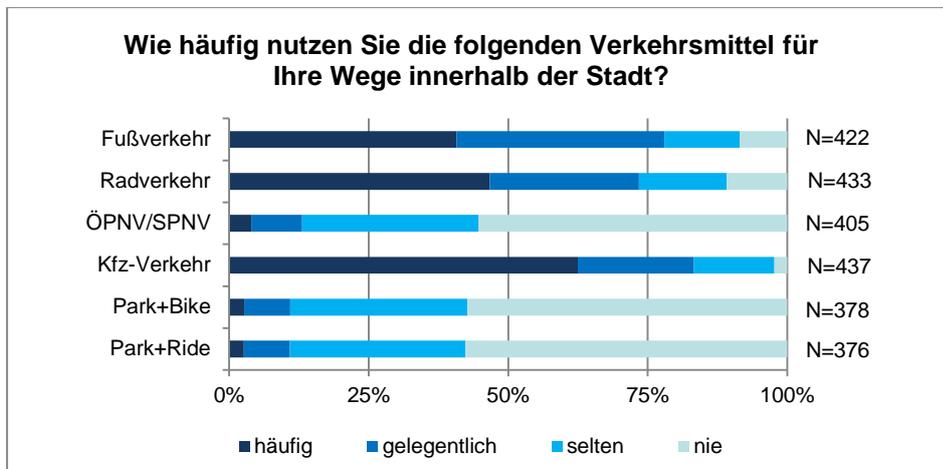
1.2 Verkehrsmittelwahl der Teilnehmenden der Online-Befragung

Der Kfz-Verkehr ist das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel der Befragungs-Teilnehmenden. Doch auch der Fuß- und Radverkehr wird von ca. 75% häufig oder gelegentlich genutzt. Seltener wird dagegen der ÖPNV sowie damit verknüpfte Angebote wie Park-and-Ride (P+R) oder Park-and-Bike (P+B) genutzt.

Das Verkehrsmittel **Kfz-Verkehr** wird von 62% der Online-Teilnehmer häufig genutzt. Unter den Befragten war insbesondere bei den Bewohnern der westlichen und östlichen Ortsteilen sowie der mit Wohnort außerhalb von Lippstadt die Kfz-Nutzung besonders häufig (über 70% mit diesen Wohnorten nutzen den Kfz-Verkehr häufig).

Jedoch auch 16% der Befragungs-Teilnehmer nutzen nur selten oder nie den Kfz-Verkehr. Insbesondere die Bewohnern der Altstadt, aber auch die Bewohner der nördlichen und südlichen Innenstadt gaben häufiger an, auf den Kfz-Verkehr zu verzichten. Über 20% der Befragten mit innenstadtnahen Wohnorten gaben an, den Kfz-Verkehr in Lippstadt selten oder nie zu nutzen.

● **Abbildung 1:** Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung



Stadt Lippstadt

**Dokumentation der
Online-Beteiligung
zum VEP „Klima-
freundliche Mobilität“**

Oktober 2018

● **Tabelle 2:** Häufigkeit der Kfz-Nutzung nach Wohnort²

angegebener Wohnort	Häufigkeit der Kfz-Nutzung			
	häufig	gelegentlich	selten	nie
Lippstadt - Altstadt*	23%	39%	29%	10%
Lippstadt - nördliche Innenstadt	50%	26%	21%	3%
Lippstadt - südliche Innenstadt	54%	23%	21%	2%
Östliche Ortsteile	78%	12%	10%	1%
Westliche Ortsteile*	79%	16%	5%	0%
Bad Waldliesborn*	54%	33%	8%	4%
Cappel*	56%	31%	13%	0%
außerhalb von Lippstadt*	98%	2%	0%	0%
Gesamtergebnis	62%	21%	14%	2%

² * niedrige Anzahl von Befragungsteilnehmern mit diesem Wohnort (unter 100) - statistische Auswertung zu diesen Wohnorten weniger belastbar

Stadt Lippstadt

**Dokumentation der
Online-Beteiligung
zum VEP „Klima-
freundliche Mobilität“**

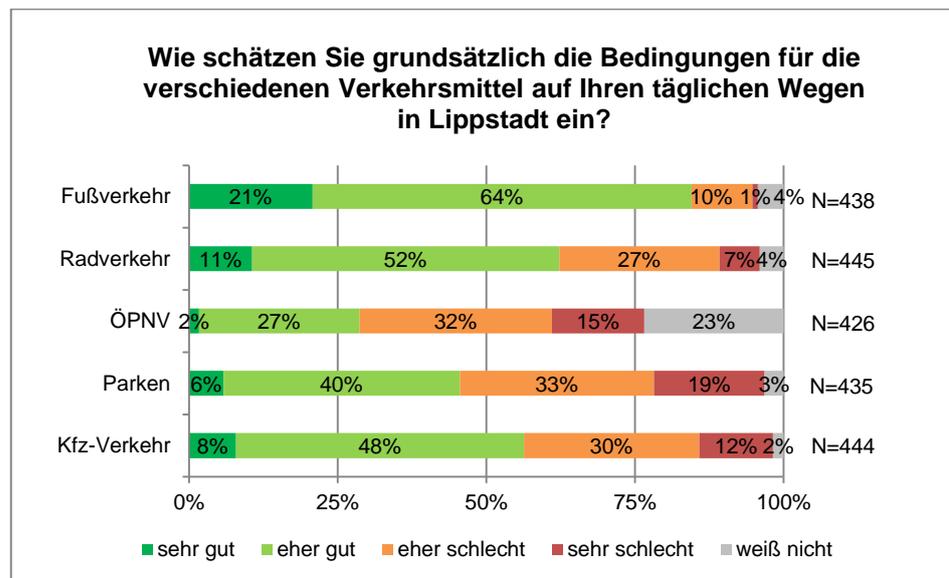
Oktober 2018

2 Beurteilungen zur Situation der Verkehrsmittel

Die Situation der Verkehrsmittel auf täglichen Wegen wird von den Befragungsteilnehmern in Lippstadt überwiegend positiv beurteilt. Negativ fallen insbesondere die Beurteilungen des Parkens und des ÖPNV ins Gewicht. Jedoch auch die Bedingungen des Radverkehrs sowie des Kfz-Verkehrs werden von mehr als einem Drittel der Befragten als eher schlecht und sehr schlecht bewertet. Die Bewertungen zu Bedingungen des Fußverkehrs spiegeln eine hohe Zufriedenheit oder Genügsamkeit mit der bestehenden Situation in Lippstadt wieder: nur 10% beurteilten diese als „eher schlecht“ und nur 1% als „sehr schlecht“.

Die Begründung, weshalb die Situation der Verkehrsmittel als schlecht bewertet wird, konvergiert jedoch stark, was sich aus der qualitativen Auswertung der offenen Fragen zur Begründung von Defiziten erschließen lässt.

- **Abbildung 2:** Beurteilung der Bedingungen der Verkehrsmittel auf den täglichen Wegen

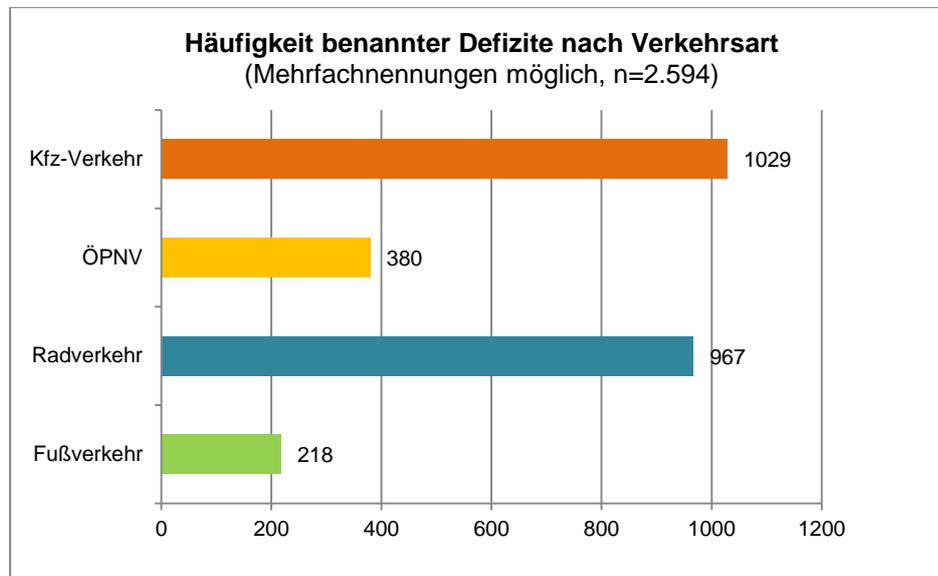


2.1 Benannte Defizite zu den Verkehrsarten

Zu den Verkehrsmitteln Kfz-Verkehr, ÖPNV, Radverkehr sowie Fußverkehr hatten die Teilnehmenden der Online-Befragung jeweils die Möglichkeit, aus einer Liste von Defiziten (beim ÖPNV 7, beim Kfz-Verkehr 10) auszuwählen, welche Defizite sie als zutreffend einschätzten.

Zum Kfz-Verkehr wurden von den Teilnehmern der Online-Befragung 1.029 Defizite als zutreffend benannt, zum Radverkehr 967, zum ÖPNV 380 und zum Fußverkehr 218.

● **Abbildung 3:** Häufigkeiten benannter Defizite nach Verkehrsart



Stadt Lippstadt

**Dokumentation der
Online-Beteiligung
zum VEP „Klima-
freundliche Mobilität“**

Oktober 2018

In einem nächsten Schritt konnten die Defizite in Form einer offenen (textlichen) Antwort nochmal zu erläutern, verortet oder spezifiziert werden. Die verorteten und häufig genannten Defizite sind in Karten visualisiert.

Generell lässt sich aus der Beurteilung der Verortung oder textlichen Konkretisierung ableiten, dass die Meinungen der Befragten meist weit auseinander gehen und sich hinter einem genannten Defizit wie „Stau“ auseinandergende Bewertungen der Situation verbergen. So wurde die Situation für den Kfz-Verkehr beispielsweise sowohl als schlecht beurteilt, wenn Straßen nur noch mit 30 Km/h befahrbar sind anstatt mit 50 km/h als auch bei der Meinung, dass es insgesamt zu viel Kfz-Verkehr in der Innenstadt gibt, dieser zu gefährlich ist oder sich nicht an die geltenden Höchstgeschwindigkeiten gehalten wird.

2.2 Defizite Kfz-Verkehr

Das am häufigsten angegebene Defizit zum Kfz-Verkehr sind lange Wartezeiten oder Staubildungen an Kreuzungen mit Lichtsignalanlage (oder auch Staubildung ohne Lichtsignalanlage, was das am dritthäufigsten benannte Defizit darstellt). Dieses Defizit wurde von über 230 Teilnehmenden angegeben. Das am zweithäufigsten benannte Defizit sind Konflikte zwischen dem Kfz-Verkehr und Radverkehr. Insbesondere bei letzterem lässt sich anhand der Konkretisierung des Defizits herauslesen, dass auch hier die Positionen der jeweils antwortenden Personen weit auseinander gehen (mal deutlich aus Sicht des Pkw-Fahrers, mal aus Sicht des Radfahrers und mal aus neutraler Perspektive).

Außerdem werden auch Defizite angegeben, die auf mangelhafte Markierungen, Geschwindigkeitsregelungen, unübersichtliche Kreuzungen, Gefahrenpunkte mit Bussen oder Fußgängern, mangelhafte Fahrbahnqualitäten oder auch Probleme beim Thema ruhender Verkehr in Lippstadt hinweisen.

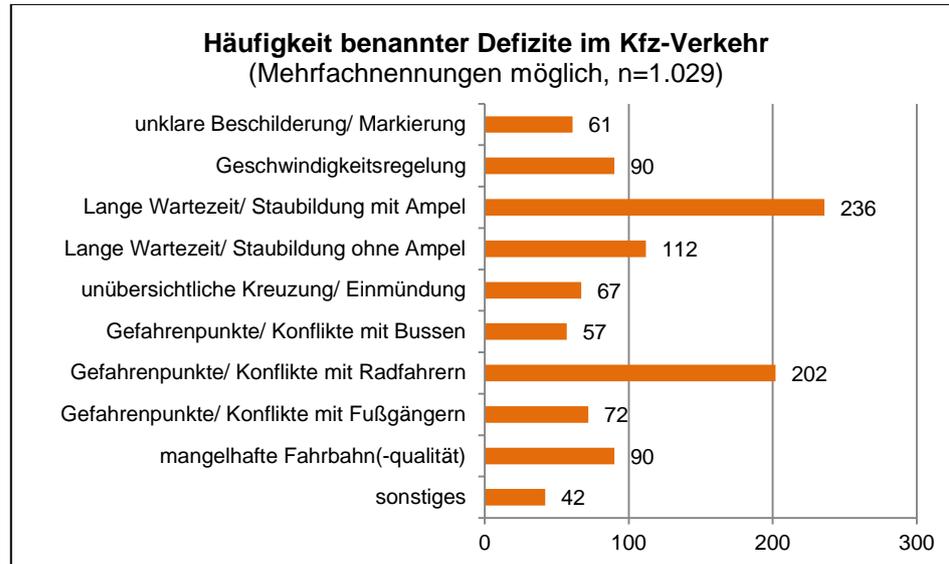
Stadt Lippstadt

**Dokumentation der
Online-Beteiligung**

**zum VEP „Klima-
freundliche Mobilität“**

Oktober 2018

● **Abbildung 4:** Häufigkeiten benannter Defizite im Kfz-Verkehr



● **Abbildung 5:** Beispielhafte O-Töne zu den jeweiligen Defizit-Kategorien im Kfz-Verkehr

„vielen nicht nur auswärtigen Autofahren ist nicht bewusst, dass Radfahrer auch entgegengesetzt der Einbahnstraße fahren dürfen.“

„Geschwindigkeitsbegrenzung wird z.B. nachts nicht eingehalten“

„Stoppen an jeder Ampel zu jeder Tag- und Nachtzeit.“

„Straßen sind für Autos da - nicht für Fahrradfahrer / es wird einfach übertrieben mit den ganzen Radwegen.“

„Zu viel Verkehr“

„Aldi Ausfahrt am Mondschein. Ausfahrt ist ein Blindflug“

„komplettes Fahrverbot zwischen Woldemei und Cappel Str.“

Defizite zum Kfz-Verkehr in Lippstadt wurden insgesamt 1029-mal angegeben, teilw. wurden diese textlich spezifiziert und Lösungen vorgeschlagen.

Tabelle 3:Häufig benannte Konkretisierungen der Defizite im Kfz-Verkehr zeigt zu den jeweiligen benannten Defizit-Kategorien im Kfz-Verkehr auf, welche textlichen Konkretisierungen und Verortungen von den Teilnehmenden der Online-Beteiligung am häufigsten benannt wurden. Die jeweilige Konkretisierung sowie die Maßnahmenvorschläge sind innerhalb der einzelnen Zeilen der Tabelle jeweils nach ihrer genannten Häufigkeit sortiert.

● **Tabelle 3:** Häufig benannte Konkretisierungen der Defizite im Kfz-Verkehr

Stadt Lippstadt

**Dokumentation der
Online-Beteiligung
zum VEP „Klima-
freundliche Mobilität“**

Oktober 2018

Aufgezeigte Defizite	Wo? / Was? - Häufigste Konkretisierung* (Anzahl der Texteinträge)	Was wird vorgeschlagen? - Häufigste Maßnahmenvorschläge * (Anzahl der Texteinträge)
<i>*Es werden zur Übersichtlichkeit jeweils nur die häufigsten Konkretisierungen aufgeführt – jeweils in der Reihenfolge nach der Häufigkeit ihrer Nennungen. In Klammern steht die jeweils absolute Anzahl der zum Defizit eingetragenen Kommentare</i>		
Unklare Beschilderung / Markierung (61 Nennungen, 6%)	(gesamt 38 Einträge) <ul style="list-style-type: none"> • Innenstadt / Altstadt (z.B. Cappelstraße, Woldemei, insb. Radverkehrsführung) • Bad Waldliesborn (div. Kreuzungen) 	(gesamt 33 Einträge) <ul style="list-style-type: none"> • Regelungen verdeutlichen (Markierungen/Schilder) • Verkehrsregelung ändern (z.B. Rechts-vor-links einführen oder ablösen) • Kontrollen
Geschwindigkeitsregelung (90 Nennungen, 9%)	(gesamt 58 Einträge) <ul style="list-style-type: none"> • Innenstadt / Altstadt (z.B. Cappelstr., Woldemei) • allgemein: kontroverse Beurteilung Tempo 30 (pro und contra) • allgemein: kontroverse Beurteilung zur Einhaltung der Geschwindigkeiten 	(gesamt 50 Einträge) <ul style="list-style-type: none"> • Tempo 30 wieder abschaffen • Tempo 30 einführen / ausweiten • Kontrollen • Weitere (bauliche) Maßnahmen zur Temporeduktion
Lange Wartezeiten / Staubbildung mit Ampel (236 Nennungen, 23%)	(gesamt 196 Einträge) <ul style="list-style-type: none"> • Rixberger Straße • Beckumer Straße • Udener Straße - Stirper Straße • Lippestr / B55 / Lipperoder Str. • Am Wasserturm (B55 / L536) • Erwitter Straße • Am Bahnhof • LipperoderStr. / Wiedenbrücker Str. 	(gesamt 147 Einträge) <ul style="list-style-type: none"> • LSA-Schaltung optimieren • Grüne Welle einrichten • Verkehrsabhängige LSA-Koordinierung • Kreisverkehre • Aufteilung der Fahrspuren ändern
Lange Wartezeit / Staubbildung an Kreuzung ohne Ampel (112 Nennungen, 11%)	(gesamt 78 Einträge) <ul style="list-style-type: none"> • Innenstadt (insb. Woldemei) • Rixberger Str. • Kreisverkehr am Bahnhof • Lippestr. / Sandstr./ in den Amtwiesen 	(gesamt 57 Einträge) <ul style="list-style-type: none"> • LSA installieren/ intelligent anpassen • Kreisverkehre • Zebrastreifen verlegen (Brüderstr.) • Woldemei: zweispurig • Lippestraße: Parken einschränken • Weniger Autoverkehr • P+R, mehr Parkplätze •

Stadt Lippstadt

**Dokumentation der
Online-Beteiligung
zum VEP „Klima-
freundliche Mobilität“**

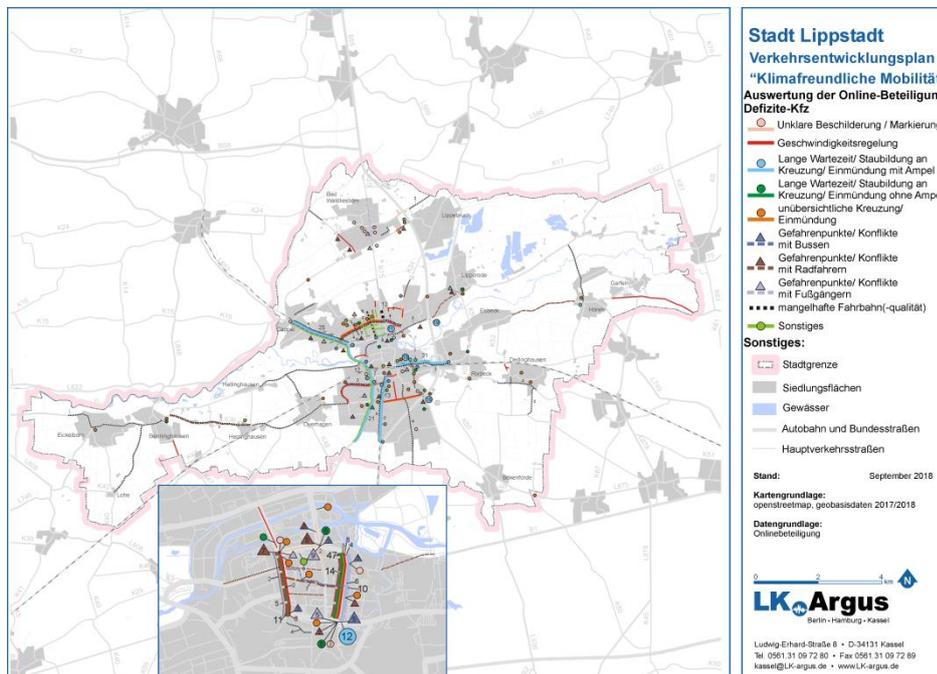
Oktober 2018

Unübersichtliche Kreuzung / Einmündung (67 Nennungen, 7%)	(gesamt 55 Einträge) <ul style="list-style-type: none"> • Kreuzung Wasserturm • Benninghauser Straße / Dorfstraße • Am Mondschein (Aldi) • Rixberger Str. / Unionsstraße • Woldemei 	(gesamt 42 Einträge) <ul style="list-style-type: none"> • Sichtbeziehungen verbessern / Sichthindernisse beseitigen / Parkverbote • Verkehrsspiegel anbringen • Kontrollen von Falschparkern, Rotlicht-Verstößen • Neuorganisation: LSA anbringen, Kreisverkehre, Beschilderung... • Zul. Höchstgeschwindigkeiten reduzieren
Gefahrenpunkte / Konflikte mit Bussen (57 Nennungen, 6%)	(gesamt 45 Einträge) <ul style="list-style-type: none"> • Div. Straßen im Altstadtbereich • Bahnhof • Eichendorfstraße 	(gesamt 30 Einträge) <ul style="list-style-type: none"> • Busfahrschulungen • Bushaltebuchten statt Fahrbahnhalt • Busrouten verlegen (auf ausreichend ausgebaute Straßen) • Hinweisschilder für Pkw
Gefahrenpunkte / Konflikte mit Radfahrern (202 Nennungen, 20%)	(gesamt 165 Einträge) <ul style="list-style-type: none"> • Einbahnstraßen/ div. Straßen im Altstadtbereich • Fehlverhalten von Radfahrern 	(gesamt 121 Einträge) <ul style="list-style-type: none"> • Einbahnstraßenregelungen zurücknehmen/ alte Situation herstellen • Kontrollen durch Ordnungsamt • Markierungen, Beschilderungen, Sichtbeziehungen verbessern • Radverkehrsführung ändern
Gefahrenpunkte / Konflikte mit Fußgängern (72 Nennungen, 7%)	(gesamt 58 Einträge) <ul style="list-style-type: none"> • Div. Straßen im Altstadtbereich (z.B. Woldemei, Rathausplatz, Kreuzungen mit Fußgängerzone) und Bahnhof • Fehlverhalten von Fußgängern • Fehlverhalten von Kz-Fahrern 	(gesamt 45 Einträge) <ul style="list-style-type: none"> • Mehr Lichtsignalanlagen installieren/ austauschen • Mehr Fußgängerüberwege („Zebrastrifen“) • Mehr Kontrollen durchführen • Zul. Höchstgeschwindigkeiten reduzieren, Verkehrsberuhigte Bereiche
Mangelhafte Fahrbahn (90 Nennungen, 9%)	(gesamt 67 Einträge) <ul style="list-style-type: none"> • Ev. Krankenhaus • Bruchbäumer Weg • Barbarossastraße • Beckumer Straße • Bahnhofstraße • Westernkötter Straße 	(gesamt 56 Einträge) <ul style="list-style-type: none"> • Fahrbahn sanieren, erneuern (Spurrillen, Schlaglöcher, ungünstige Gullideckel beheben)

Sonstiges (43 Nennungen, 4%)	(gesamt 49 Einträge)	(gesamt 37 Einträge)
	<ul style="list-style-type: none"> • Probleme durch Parken, Hol-Bring-Verkehre • Fehlende Parkplätze • LSA bei B55 / Kreuzung am Wasserturm • LSA Erweiter Straße / Overhagener Straße 	<ul style="list-style-type: none"> • Parkraum schaffen, besser kommunizieren • LSAs anpassen oder installieren • Kontrollen • Kreisverkehre • Verkehrserziehung

Stadt Lippstadt
Dokumentation der Online-Beteiligung
zum VEP „Klimafreundliche Mobilität“
Oktober 2018

- **Karte 1:** Karte zur Defizitverortung im Kfz-Verkehr in Lippstadt – Auswertung der Online-Beteiligung



Stadt Lippstadt

**Dokumentation der
Online-Beteiligung
zum VEP „Klima-
freundliche Mobilität“**

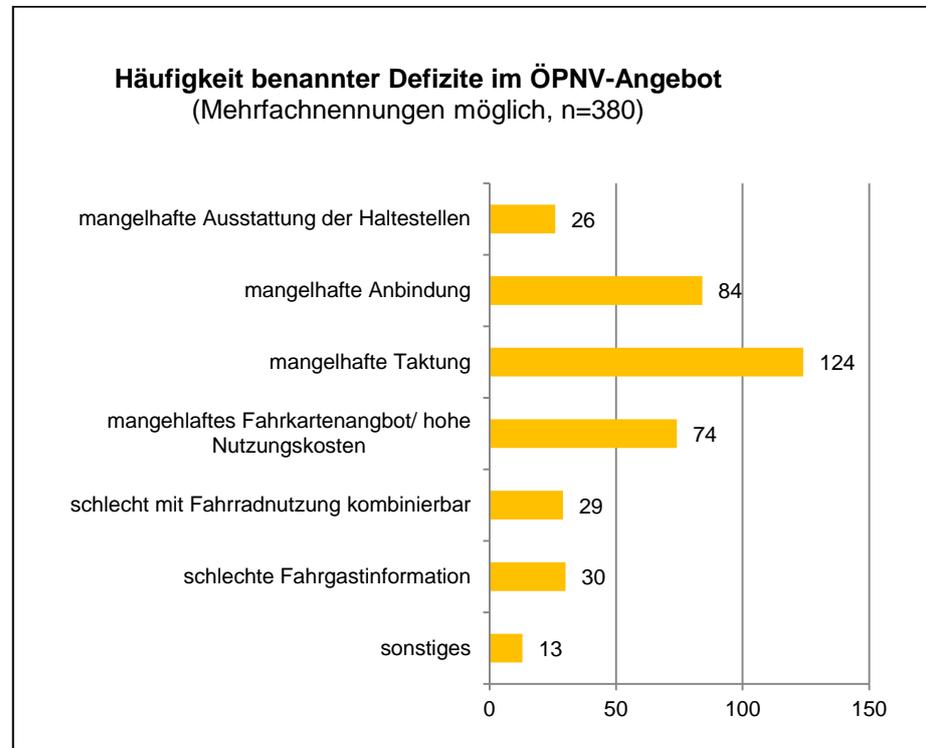
Oktober 2018

2.3 Defizite ÖPNV

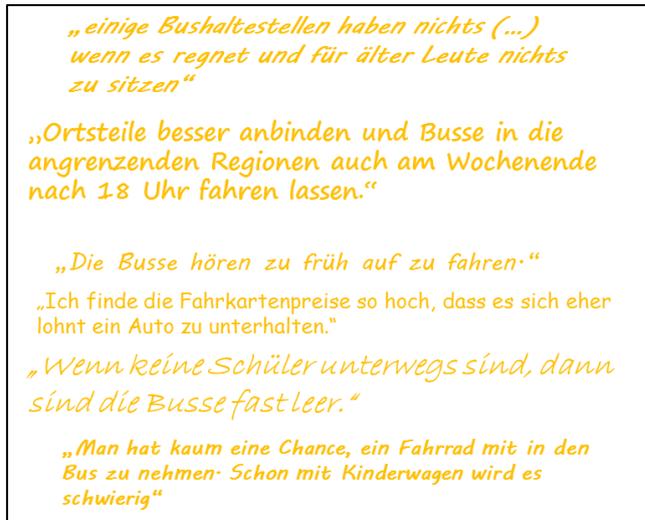
Beim Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist eine mangelhafte Taktung das am häufigsten angegebene Defizit. Dieses Defizit wird von über 100 Teilnehmenden der Online-Befragung angegeben. Das am zweithäufigsten genannte Defizit ist eine mangelhafte Anbindung (z.B. Linienführung). Am dritthäufigsten werden zum Thema ÖPNV ein mangelhaftes Fahrkartenangebot bzw. hohe Nutzungskosten als Defizit gesehen.

Auch eine schlechte Fahrgastinformation, eine schlechte Kombinierbarkeit mit dem Radverkehr, eine mangelhafte Ausgestaltung der Haltestellen und sonstige Defizite werden von den Teilnehmenden der Befragung angegeben.

● **Abbildung 6:** Häufigkeiten benannter Defizite im ÖPNV



- **Abbildung 7:** Beispielhafte O-Töne zu den jeweiligen Defizit-Kategorien im ÖPNV



Stadt Lippstadt

**Dokumentation der
Online-Beteiligung
zum VEP „Klima-
freundliche Mobilität“**

Oktober 2018

Defizite zur ÖPNV-Nutzung in Lippstadt wurden 380-mal angegeben, teilw. wurden diese textlich spezifiziert und Lösungen vorgeschlagen.

Tabelle 4 zeigt zu den jeweiligen benannten Defizit-Kategorien im ÖPNV-Angebot auf, welche textlichen Konkretisierungen und Verortungen von den Teilnehmenden der Online-Beteiligung am häufigsten benannt wurden. Die jeweilige Konkretisierung sowie die Maßnahmenvorschläge sind innerhalb der einzelnen Zeilen der Tabelle jeweils nach ihrer genannten Häufigkeit sortiert.

- **Tabelle 4:** Häufig benannte Konkretisierungen der Defizite im ÖPNV

Aufgezeigte Defizite	Wo? / Was? - Häufigste Konkretisierung* (Anzahl der Texteinträge)	Was wird vorgeschlagen? - Häufigste Maßnahmenvorschläge * (Anzahl der Texteinträge)
<p><i>*Es werden zur Übersichtlichkeit jeweils nur die häufigsten Konkretisierungen aufgeführt – jeweils in der Reihenfolge nach der Häufigkeit ihrer Nennungen. In Klammern steht die jeweils absolute Anzahl der zum Defizit eingetragenen Kommentare</i></p>		
Mangelhafte Ausstattung der Bushaltestellen (26 Nennungen, 7%)	(gesamt 7 Einträge) <ul style="list-style-type: none"> • gesamte Stadt • EVK (Ri. Waldliesborn) • Busbahnhof 	(gesamt 14 Einträge) <ul style="list-style-type: none"> • Insg. mehr Regenschutz und Sitzgelegenheiten im Stadtgebiet, • regelmäßige Instandsetzung und -haltung (Reinigung), • Barrierefreiheit schaffen, Aufstellfläche befestigen (z.B. EVK) • Digitale Anzeigetafeln (DFI), • mehr Haltestellen

Stadt Lippstadt

**Dokumentation der
Online-Beteiligung**

**zum VEP „Klima-
freundliche Mobilität“**

Oktober 2018

<p>Mangelhafte Anbindung (84 Nennungen, 22%)</p>	<p>(gesamt 61 Einträge)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lippstadt zu Nachbarstädten (z.B. Rheda-Wiedenbrück, Geseke, Erwitte, Wadersloh), • Lippstadt - östl. Stadtteile (insb. Esbeck, Hörste, Gafeln), • OT Lippstadt - Zentrum Lippstadt • OT Lippstadt untereinander (z.B. Cappel-Bad Waldliesborn) • Gesamtstadt: Mangel an durchgehenden Linien (Umstieg notwendig) 	<p>(gesamt 38 Einträge)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mehr Angebote abends, insb. am Wochenende • Verbesserung der Taktung (z.B. 30-min.-Takt in Richtung östl. Ortsteile) • Mehr (direkte) Linien anbieten/ schnelle Verbindungen, ohne Umstieg am Bahnhof • Flexible Angebote (insb. in kleine Orte oder zur Taktverdichtung) • Halt an mehr Haltestellen • Abstimmung Buslinien mit Schulzeiten und Veranstaltungen • Reaktivierung Bahnlinie Rheda-Wiedenbrück-Lippstadt
<p>Mangelhafte Taktung (124 Nennungen, 33%)</p>	<p>(gesamt 77 Einträge)</p> <ul style="list-style-type: none"> • In die Ortsteile und kleineren Orte • Alle Stadt- und Regionallinien (insb. Linie Line C4, R 66, Linie 70) <p>Wann?</p> <ul style="list-style-type: none"> • am Wochenende, • nachts, • abends, auch morgens (Berufsverkehr) 	<p>(gesamt 55 Einträge)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Generell engere Taktung, häufigere Angebote, ggf. auch mit flexiblen Kleinbussen oder AST • Erhöhung der Angebote der Regionallinien (auf 30- bzw. 60-Min-Takt, wo er noch nicht besteht) • Am Wochenende mehr Busfahrten (überhaupt Taktung herstellen) • Abends mehr Busfahrten • Aufstockung der Taktung der Stadtbuslinien (auf 15-Min-Takt) • Abstimmung der Taktung Bus/Bahn sowie Buslinien untereinander
<p>Mangelhaftes Fahrkartenangebot / hohe Nutzkosten (74 Nennungen, 22%)</p>	<p>(gesamt 28 Einträge)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zu hohe, unattraktive Tarife • Tarife im Verhältnis zum Angebot unattraktiv • Schülertickets unattraktiv • Sozialticket zu teuer • Busticket ggü. Pkw-Besitz/Parken in der Innenstadt attraktiver • Mangelnde Information/Tarif-Übersicht 	<p>(gesamt 28 Einträge)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tarifkosten senken • Schülertickets optimieren (auch in Ferien), günstiger bzw. kostenlos • Attraktive Kurzstrecken-Angebote • Finanzierung/Subventionen durch Staat/Stadt erhöhen, • Kostenstruktur vereinfachen, Information verbessern (z.B. System zum Tarifvergleich) • Jobtickets, Finanzierung durch Arbeitgeber • Angebote ggü. Auto (Parken) attraktiver machen

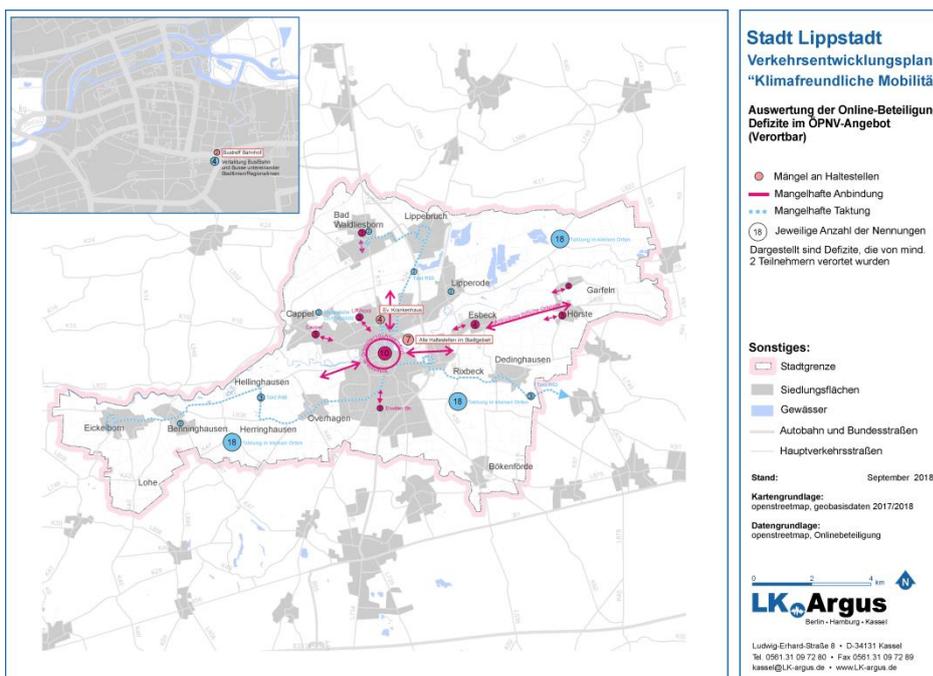
<p>Schlecht mit Fahrradnutzung kombinierbar (29 Nennungen, 8 %)</p>	<p>(gesamt 11 Einträge)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Unsicherheit im Vorfeld, ob Platz im Bus ist (für Fahrradmitnahme) • Fehlender Platz im Bus • Fehlende Infos (generell) • Undurchsichtige Tarifstruktur für Fahrradmitnahme in Bus und Bahn 	<p>(gesamt 7 Einträge)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fahrradmitnahme einheitlich ermöglichen (z.B. generell erlauben und kostenfrei) • Mehr Stellfläche für Fahrräder, Kinderwagen etc. anbieten (z.B. Niederflurbusse mit großem Aufstellbereich)
<p>Schlechte Fahrgastinfo (30 Nennungen, 8%)</p>	<p>(gesamt 13 Einträge)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zu wenig/fehlende digitale Fahrgastinformation („Anzeigetafeln“), und Infos zu Verspätungen/ Ausfall von Bussen • Schlechte Lesbarkeit der Busfahrpläne/ fehlende Netzkarten/ Stadtpläne an Haltestellen • Unübersichtliche Info zu Tarifen, insb. zur Kombi mit Bahn, Fahrradmitnahme • Mangelhafte Fahrgastinfo in den Bussen • Undurchsichtige Internetseite der RLG 	<p>(gesamt 9 Einträge)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mehr digitale Fahrgastinformation/ „Anzeigetafeln“ an Bushaltestellen (zumindest an ausgewählten) • Verbesserung der Fahrplanaushänge/ Anzeigetafeln • Verbesserung Internetauftritt/ App/ Integration in DB App

Stadt Lippstadt

Dokumentation der Online-Beteiligung zum VEP „Klimafreundliche Mobilität“

Oktober 2018

• **Karte 2:** Karte zur Defizitverortung im ÖPNV-Angebot Lippstadt – Auswertung der Online-Beteiligung



Stadt Lippstadt

**Dokumentation der
Online-Beteiligung
zum VEP „Klima-
freundliche Mobilität“**

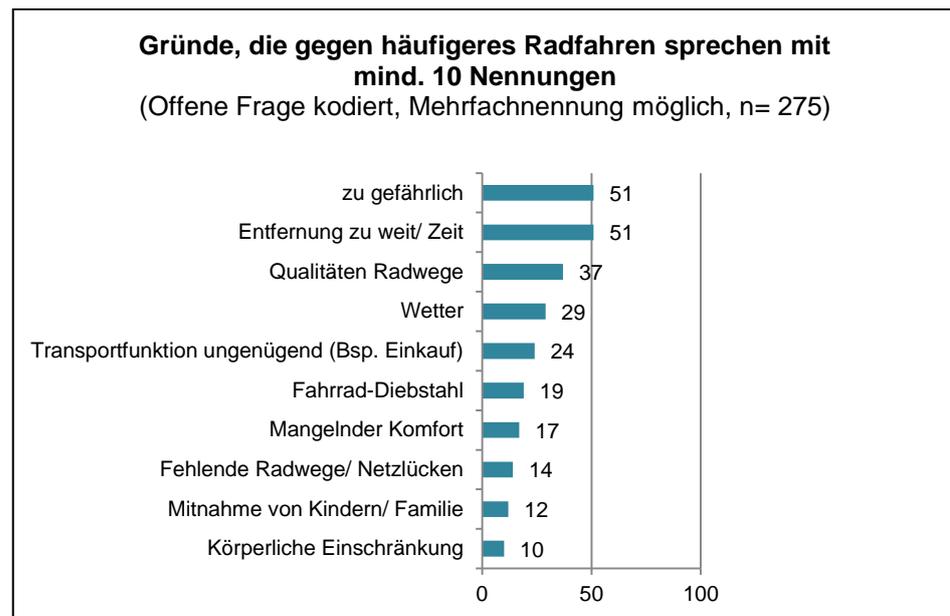
Oktober 2018

2.4 Defizite Radverkehr

Auf die Frage, welche Gründe gegen häufigeres Radfahren sprechen, antworteten die meisten Teilnehmenden der Online-Befragung mit den Argumenten, dass sie das Radfahren als zu gefährlich einschätzen oder die Entfernung zu weit ist bzw. zu lange dauern würde. Die Qualität der Radwege wird als dritthäufigster Grund benannt. Thematisch daran anknüpfend ist auch häufig der Hinderungsgrund fehlender Radwege bzw. Netzlücken in Lippstadt genannt.

Darüber hinaus sind ein mangelnder Komfort allgemein, das Wetter oder körperliche Einschränkungen oder auch das Risiko von Fahrrad-Diebstahl als weitere häufig genannte Begründungen, weshalb das Fahrrad in Lippstadt nicht genutzt wird. Weiterhin wird die ungenügende Transportfunktion des Fahrrads, z.B. zum Einkauf, zur Mitnahme von Kindern, Familie oder sonstigen Beifahrern als Hinderungsgrund wahrgenommen.

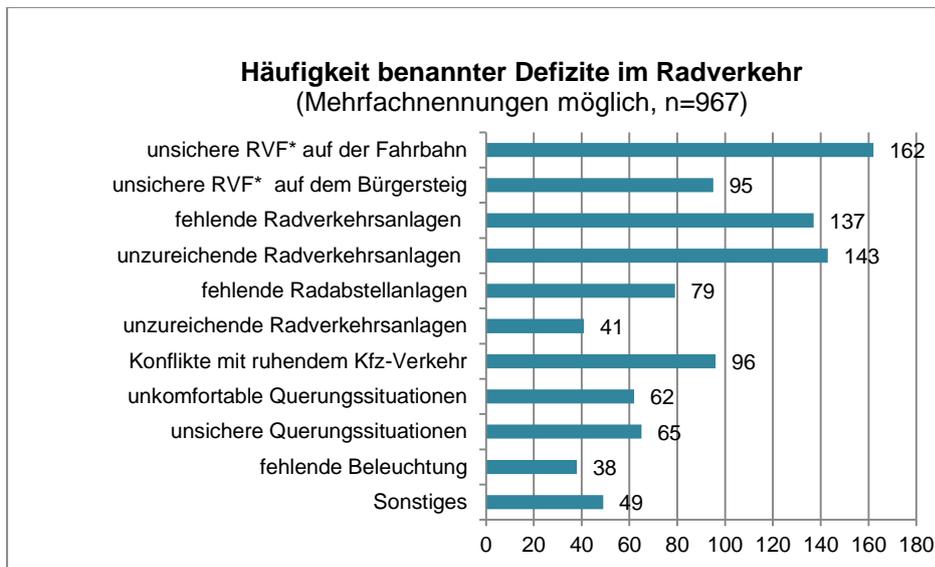
● **Abbildung 8:** Häufigste Begründungen gegen Radfahren in Lippstadt



Bei den in der Online-Befragung abgefragten Defiziten zum Radverkehr wird insbesondere einer unsicheren Radverkehrsführung auf der Fahrbahn, fehlenden oder unzureichenden Radverkehrsanlagen als vorliegendes Defizit zugestimmt.

Auch unsichere Radverkehrsführung auf dem Bürgersteig oder Konflikte mit dem ruhenden Verkehr (Parken) werden von über 90 Teilnehmenden der Online-Beteiligung als häufig vorliegendes Defizit bemerkt.

● **Abbildung 9:** Häufigkeiten benannter Defizite im Radverkehr



* RVF – Radverkehrsführung

● **Abbildung 10:** Beispielhafte O-Töne zu den jeweiligen Defizit-Kategorien im Radverkehr

„Reparieren der Radwege und installieren von flachen niedrigen Kanten um die Querung für Radfahrer angenehmer zu machen“

*„Overhagen- Herringhausen- Benninghausen
Endlich den Radweg bauen“*

„Ich fahre lieber mit meinem Kind mit dem Auto in die Stadt als mit dem Rad, da sich so viele Schlaglöcher auf der Straße befinden“

„Kameras! Egal, wie man sein Rad dort abschließt? Es wird geknackt,“

„Grundsätzlich, wenn für die Fahrtrichtung grün ist, auch die Rad und Fußgängerampel auf grün schalten“

Defizite zum Radverkehr in Lippstadt wurden insgesamt 967-mal angegeben, teilw. wurden diese textlich spezifiziert und Lösungen vorgeschlagen.

Tabelle 5 zeigt zu den jeweiligen benannten Defizit-Kategorien im Radverkehr auf, welche textlichen Konkretisierungen und Verortungen von den Teilnehmenden der Online-Beteiligung am häufigsten benannt wurden. Die jeweilige Konkretisierung sowie die Maßnahmenvorschläge sind innerhalb der einzelnen Zeilen der Tabelle jeweils nach ihrer genannten Häufigkeit sortiert.

Stadt Lippstadt

Dokumentation der Online-Beteiligung

zum VEP „Klimafreundliche Mobilität“

Oktober 2018

● **Tabelle 5:** Häufig benannte Konkretisierungen der Defizite im Radverkehr

Aufgezeigte Defizite	Wo? / Was? - Häufigste Konkretisierung* (Anzahl der Texteinträge)	Was wird vorgeschlagen? - Häufigste Maßnahmenvorschläge * (Anzahl der Texteinträge)
<i>*Es werden zur Übersichtlichkeit jeweils nur die häufigsten Konkretisierungen aufgeführt – jeweils in der Reihenfolge nach der Häufigkeit ihrer Nennungen. In Klammern steht die jeweils absolute Anzahl der zum Defizit eingetragenen Kommentare</i>		
Unsichere Radverkehrsführung auf der Fahrbahn (162 Nennungen, 17%)	(gesamt 118 Einträge) <ul style="list-style-type: none"> • Nördliche Innenstadt / Altstadt, insb. Einbahnstraßen (z.B. Cappelstraße/ Woldemei) • Erwitter Straße • Rixbecker Straße 	<ul style="list-style-type: none"> • In gegen die Fahrtrichtung freigegebenen Einbahnstraßen deutlicher auf Radfahrer hinweisen (Bspw. durch Markierungen) • Übergänge von der Führung im Seitenraum zum Mischverkehr auf der Fahrbahn verbessern
Unsichere Radverkehrsführung auf dem Bürgersteig (95 Nennungen, 10%)	(gesamt 61 Einträge) <ul style="list-style-type: none"> • Innenstadt/Altstadt nördlich und südlich • Cappelstraße (stadtauswärts) • Erwitter Straße • Stirper Straße • Rixberger Straße • OT Lipperode - Lippestraße • OT Cappel – Beckumer Straße 	(gesamt 38 Einträge) <ul style="list-style-type: none"> • Benutzungspflicht aufheben / Fahren auf der Fahrbahn erlauben • Geh- / Radwege verbreitern • Fuß- und Radverkehr besser trennen • Abbiegende Kfz-Fahrer deutlicher auf Radfahrer im Seitenraum hinweisen
Fehlende Radverkehrsanlagen (137 Nennungen, 14%)	(gesamt 96 Einträge) <ul style="list-style-type: none"> • Strecke: Benninghausen – Overnhagen – Lippstadt • Innenstadt/Altstadt (nördlich) (div. Straßen, insb. Cappelstraße) • Rixberger Straße • Erwitter Straße • Strecke: Hörste – Esbeck – Lippstadt 	(gesamt 66 Einträge) <ul style="list-style-type: none"> • Anlage/Bau von Radwegen • Markierungen auf der Fahrbahn • Vorhandene Radverkehrsanlagen weiter führen (Lücken schließen)
Unzureichende Radverkehrsanlagen (143 Nennungen, 15%)	(gesamt 107 Einträge) <ul style="list-style-type: none"> • Barbarossastraße • Westernkötter Straße • Stirper Straße • Beckumer Straße • Wiedenbrücker Straße • Bökernförder Straße • Overnhagener Straße 	(gesamt 84 Einträge) <ul style="list-style-type: none"> • Radverkehrsanlagen sanieren • Bordsteine absenken/harte Kanten entfernen • Radverkehrsanlage verbreitern/umbauen (z.B. anstatt Parkstreifen) • Benutzungspflicht aufheben • Beleuchtung ergänzen

<p>Fehlende Radabstellanlagen (79 Nennungen, 8%)</p>	<p>(gesamt 49 Einträge)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Innenstadt (Altstadt) (z.B. Marktplatz, Poststr., Lange Straße) • Am Bahnhof • An Freizeit-Zielen (Kino, Schwimmbad, Theater) • Bad Waldliesborn 	<p>(gesamt 28 Einträge)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mehr Abstellanlagen schaffen • Anti-Diebstahlmaßnahmen (Kameras, abschließbare Stellplätze) • Fahrradgaragen • Unbrauchbare Abstellanlagen verbessern (Abstellbügel, Überdachung)
<p>Unzureichende Radabstellanlagen (41 Nennungen, 4%)</p>	<p>(gesamt 18 Einträge)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einzelhandel, Geschäfte • An der Stadtverwaltung • An Schulen und Sporthallen • Am Theater • Am Marktplatz • Bahnhof (und Bushaltestellen) 	<p>(gesamt 23 Einträge)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vorhandene Abstellanlagen (Vorderradstützen) verbessern, z.B. durch Anlehnbügel ersetzen • Insgesamt (mehr) Abstellanlagen anbieten • Anti-Diebstahl- und Vandalismus-Maßnahmen (z.B. Fahrradboxen)
<p>Konflikte mit parkenden Kfz (96 Nennungen, 10%)</p>	<p>(gesamt 61 Einträge)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamter Innenstadtbereich (z.B. Woldemei, Marktstraße, Cappelstraße) • Eichendorfstraße • Südstraße • Bastionstraße • Auf Radwegen im Umfeld Stadion/ Sportplatz „Bruchbaum“ • überall wo Parken direkt an den Radweg grenzt: Gefahr durch öffnende Türen 	<p>(gesamt 47 Einträge)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verstärkte Kontrollen/ Falschparker ahnden • Parkplätze reduzieren (Rückbau von Parkstreifen) • Verkehrserziehung • Sicherheitsabstände zum Parallelparken schaffen (baulich)
<p>Unkomfortable Querungssituationen (62 Nennungen, 6%)</p>	<p>(gesamt 52 Einträge)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Alle „Bettelampeln“ • Udener Straße/ Beckumer Straße • Wiedenbrücker Str./ Lippe-tor • Wiedenbrücker Str./ Bar-barossastraße • Erwitter Straße • Cappel-tor 	<p>(gesamt 42 Einträge)</p> <ul style="list-style-type: none"> • „Bettelampeln“ abschaffen (auch automatisch Grün für Rad- und Fußverkehr oder Induktionsschleifen für Radfahrer einrichten) • Grünphasen für Pkw und Radfahrer synchronisieren • Rad- und Fußverkehr an LSAs priorisieren (und an LSA trennen)

Stadt Lippstadt

Dokumentation der Online-Beteiligung zum VEP „Klimafreundliche Mobilität“

Oktober 2018

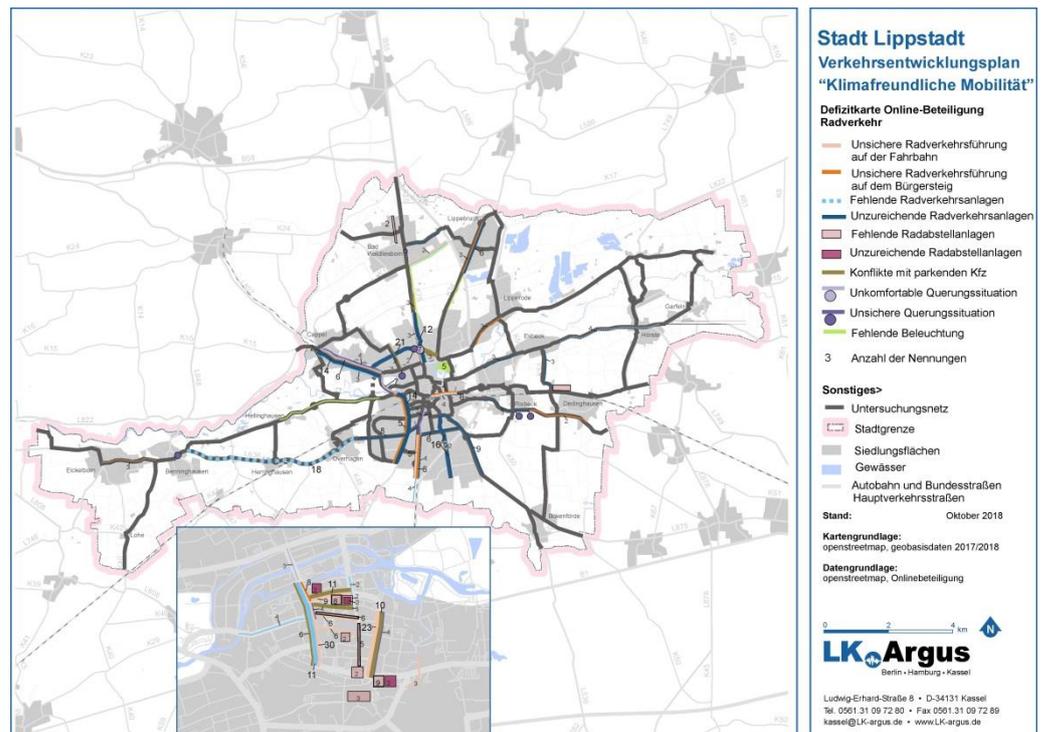
Stadt Lippstadt

Dokumentation der Online-Beteiligung zum VEP „Klimafreundliche Mobilität“

Oktober 2018

<p>Unsichere Querungssituationen (65 Nennungen, 7%)</p>	<p>(gesamt 44 Einträge)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Beckumer Straße • Innenstadt (Cappelstraße, Woldemei) • Ortsteil Rixbeck • Barbarossastraße • Erwitter Straße 	<p>(gesamt 31 Einträge)</p> <ul style="list-style-type: none"> • LSA einrichten • Fahrbahnmarkierungen anbringen (insb. An Einmündungen Radverkehr auf Straße lenken und für Pkws sichtbar machen)/ bestehende Querungshilfen sichtbarer machen • Fußgängerüberwege „Zebra-streifen“ • Anpassung der LSA-Schaltung für Fuß- und Radverkehre • Verkehrskontrollen/Verkehrserziehung zum Einhalten „Rechts-Vor-Links“ durch Autofahrer gegenüber Radfahrern
<p>Fehlende Beleuchtung (38 Nennungen, 4%)</p>	<p>(gesamt 27 Einträge)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Beleuchtung im grünen Winkel • Beleuchtung diverser Radwege außerorts zwischen den Ortsteilen 	<p>(gesamt 18 Einträge)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Installation von Beleuchtungsanlagen • Bestehende Beleuchtung verbessern (z.B. LED-Laternen)
<p>Sonstiges (49 Nennungen, 5%)</p>	<p>(gesamt 37 Einträge)</p> <ul style="list-style-type: none"> • (Potentielle) Konflikte im Seitenbereich bei schnellem Fahren (E-Bikes) 	<p>(gesamt 31 Einträge)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mehr Verkehrskontrollen, E-Bike-Ladestationen, Errichtung von Fahrradstraßen/ Rad-schnellwegen

● **Karte 3:** Karte zur Defizitverortung des Radverkehrs in Lippstadt – Auswertung der Online-Beteiligung



2.5 Defizite Fußverkehr

Stadt Lippstadt

**Dokumentation der
Online-Beteiligung
zum VEP „Klima-
freundliche Mobilität“**

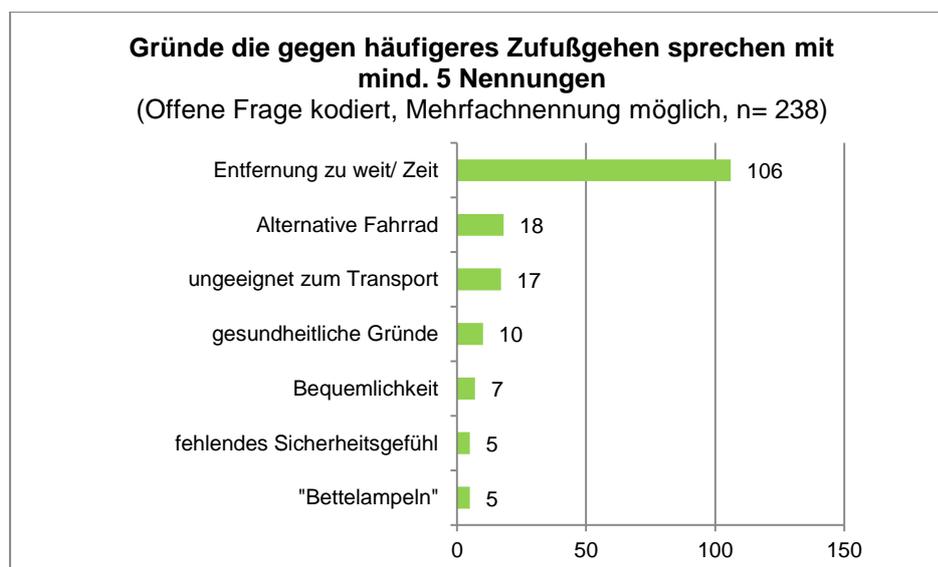
Oktober 2018

Auf die Frage, welche Gründe gegen häufigeres zu Fuß gehen sprechen, antworteten die meisten Teilnehmenden der Online-Befragung mit den Argumenten, dass Entfernungen der Wege meist zu weit sind bzw. das zu Fuß gehen zu viel Zeit in Anspruch nimmt.

Deutlich seltener, aber auch als Begründung für seltenes zu Fuß gehen, wird die Alternative des Fahrradfahrens genannt sowie die fehlende Eignung zum Transport.

Weiterhin werden von einzelnen Teilnehmenden der Online-Befragung auch gesundheitliche Gründe, Bequemlichkeit, fehlendes Sicherheitsgefühl oder der Ärger über sog. „Bettelampeln“ mit langer Wartezeit als Gründe angegeben, weshalb nicht häufiger Wege zu Fuß zurückgelegt werden.

- **Abbildung 11:** Häufigste Begründungen gegen zu Fuß gehen in Lippstadt



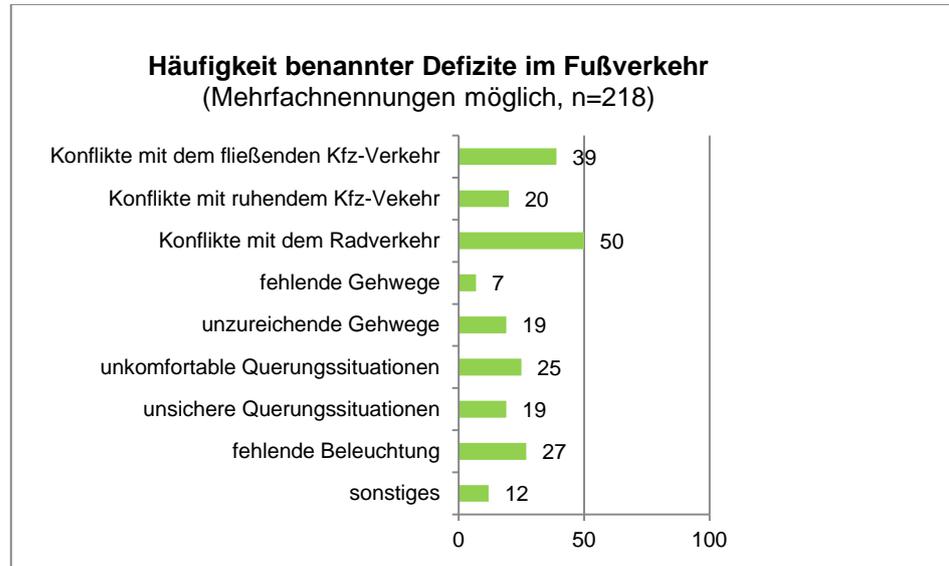
Zur Bewertung des Fußverkehrs in Lippstadt wurden von den Teilnehmenden der Online-Befragung 218 Defizite al

Stadt Lippstadt

**Dokumentation der
Online-Beteiligung
zum VEP „Klima-
freundliche Mobilität“**

Oktober 2018

● **Abbildung 12:** Häufigkeiten benannter Defizite im Fußverkehr in Lippstadt



● **Abbildung 13:** Beispielhafte O-Töne zu den jeweiligen Defizit-Kategorien im Fußverkehr

*„Bürgersteige sind Stolperfallen“
„Zu öde und hektisch!“
„Otto-Hahn-Str/ Adam-Opel-Str(...), parkende Pkw auf den Gehwegen, so dass Fußgänger über die Fahrbahn gehen müssen, um an den Hindernissen vorbei zu kommen“
„Radfahrer halten nicht an Zebrastreifen und fahren einfach durch ohne Rücksicht.“
„Lose hochstehende Gehweg-Platten, z. B. Nußbaumallee“
„Fußgänger-Ampel Stirper Straße: Unverhältnismäßig lange Wartezeit bis Fußgänger grün bekommen“
„Querung der Bökenförder Straße auf der Erwitter Str.“
„Grundsätzlich sollten alle Bereiche ob Innenstadt oder die Ortsteile vernünftig und hell ausgeleuchtet werden „
„überall wo Fahrräder beidseitig fahren und gleichzeitiger Kfz Verkehr herrscht, sind Fußgänger hinsichtlich der Übersicht häufig überfordert.“*

Defizite zum Fußverkehr in Lippstadt wurden insgesamt 218-mal angegeben, teilw. wurden diese textlich spezifiziert und Lösungen vorgeschlagen.

Tabelle 6 zeigt zu den jeweiligen benannten Defizit-Kategorien in Fußverkehr auf, welche textlichen Konkretisierungen und Verortungen von den Teilnehmenden der Online-Beteiligung am häufigsten benannt wurden. Die jeweilige Konkretisierung sowie die Maßnahmenvorschläge sind innerhalb der einzelnen Zeilen der Tabelle jeweils nach ihrer genannten Häufigkeit sortiert.

● **Tabelle 6:** Häufig benannte Konkretisierungen der Defizite im Fußverkehr

Stadt Lippstadt

**Dokumentation der
Online-Beteiligung
zum VEP „Klima-
freundliche Mobilität“**

Oktober 2018

Aufgezeigte Defizite	Wo? / Was? - Häufigste Konkretisierung* (Anzahl der Texteinträge)	Was wird vorgeschlagen? - Häufigste Maßnahmenvor- schläge* (Anzahl der Texteinträge)
<i>*Es werden zur Übersichtlichkeit jeweils nur die häufigsten Konkretisierungen aufgeführt – jeweils in der Reihenfolge nach der Häufigkeit ihrer Nennungen (mind. 2). In Klammern steht die jeweils absolute Anzahl der zum Defizit eingetragenen Kommentare</i>		
Konflikte mit dem fließenden Kfz-Verkehr (39 Nennungen, 18%)	(gesamt 25 Einträge) <ul style="list-style-type: none"> • Nördliche Innenstadt/ Altstadt (z.B. Lange Str., Rathausplatz, Marktstraße, Brüderstraße) • Südliche Innenstadt (z.B. Nußbaumstr./ Pappelallee Geschwindigkeitsüberschreitung) 	(gesamt 22 Einträge) <ul style="list-style-type: none"> • Querungssituationen verbessern • verstärkte Kontrollen • Verkehrsführung optimieren • Schilder/Markierungen vornehmen
Konflikte mit dem parkenden/abgestellten Kfz-Verkehr (20 Nennungen, 9%)	(gesamt 7 Einträge) <ul style="list-style-type: none"> • Südl. Innenstadt (Gehwegparken), z.B. Otto-Hahn-Str. 	(gesamt 4 Einträge) <ul style="list-style-type: none"> • Mehr Kontrollen • Mehr Park-/ Stellplätze
Konflikte mit dem Radverkehr (50 Nennungen, 23%)	(gesamt 27 Einträge) <ul style="list-style-type: none"> • Nördliche Innenstadt/ Altstadt (z.B. Cappelstr.) • Südliche Innenstadt • Ein- und Ausstiegsbereiche an Bushaltestellen werden von Radwegen gekreuzt (z.B. Südstraße) • Radfahrer auf der falschen Straßenseite (z.B. Erwitter Str) 	(gesamt 19 Einträge) <ul style="list-style-type: none"> • verstärkte Kontrollen • Information über (neue) Verkehrsregelungen • Eindeutige Beschilderungen oder Markierungen
Fehlende Gehwege (7 Nennungen, 3%)	(Keine Einträge)	(Keine Einträge)
Unzureichende Gehwege (19 Nennungen, 9%)	(gesamt 9 Einträge) <ul style="list-style-type: none"> • gesamtes Stadtgebiet • Nußbaumallee/ Pappelallee • Innenstadt/ Altstadt (nördlich) • Unebene Gehwege, Schäden durch Baumwurzeln 	(gesamt 7 Einträge) <ul style="list-style-type: none"> • Gehwegoberflächen ebnen

Stadt Lippstadt

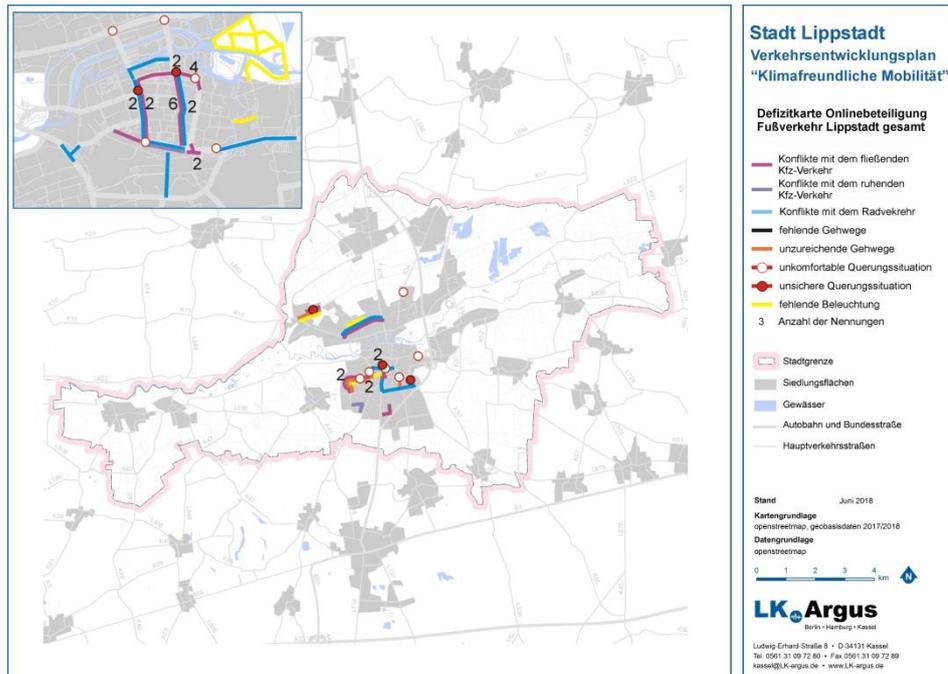
Dokumentation der Online-Beteiligung

zum VEP „Klimafreundliche Mobilität“

Oktober 2018

<p>Unkomfortable Querungssituationen (z.B. lange Wartezeit) (25 Nennungen, 11%)</p>	<p>(gesamt 16 Einträge)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Südliche Innenstadt (allgemein) • Innenstadt/Altstadt und Gesamtstadt (allgemein) • Stirper Straße • Erwitter Straße • Cappelstraße • lange Wartezeit nach Grün-Anforderung • fehlende Barrierefreiheit 	<p>(gesamt 16 Einträge)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Optimierung der LSA für Fußgänger, „Bettelampeln“ abschaffen
<p>Unsichere Querungssituationen (19 Nennungen, 9%)</p>	<p>(gesamt 11 Einträge)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Südliche Innenstadt (z.B. Erwitter Str.) • Innenstadt/ Altstadt (Langestr./ Marktstr.) 	<p>(gesamt 11 Einträge)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fußgängerüberwege anlegen • Verstärkte Kontrollen
<p>Fehlende Beleuchtung (27 Nennungen, 12%)</p>	<p>(gesamt 10 Einträge)</p> <p>Grünanlagen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Südliche Innenstadt z.B. Theodor-Heuss-Park • Innenstadt/Altstadt 	<p>(gesamt 5 Einträge)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bessere Beleuchtung (LED) • Mehr Beleuchtung
<p>Sonstiges (12 Nennungen, 5%)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Innenstadt/ Altstadt (nördl.) • Zu viel und zu schneller Kfz-Verkehr (auch Radfahrer) 	<ul style="list-style-type: none"> • Querungssituationen verbessern • Verstärkte Kontrollen

● **Karte 4:** Karte zur Defizitverortung im Fußverkehr in Stadt Lippstadt – Auswertung der Online-Beteiligung



3 Visionen und Vorschläge für eine zukunftsorientierte, klimafreundliche Mobilität

Die Abschlussfrage, worin Potentiale zum Erreichen einer klimafreundlichen Mobilität gesehen werden, beantworteten 278 Teilnehmende der Online-Befragung. In Lippstadt den Radverkehr noch mehr zu fördern, wird mit über 100 Nennungen am häufigsten als konkreter Vorschlag benannt, gefolgt vom Vorschlag, den ÖPNV in Lippstadt zu verbessern (dies wird 88 Mal benannt).

Die insgesamt meisten Vorschläge für eine klimafreundliche Mobilität in Lippstadt richten sich jedoch an den Kfz-Verkehr. An erster Stelle wird für den Kfz-Verkehr die Förderung alternativer Antriebe und Elektromobilität als Handlungspotential genannt. Die weiteren Vorschläge oder Wünsche zur zukünftigen Organisation und Gestaltung des Kfz-Verkehrs gehen jedoch inhaltlich auseinander. Während die einen eine Verflüssigung des Kfz-Verkehrs und eine bessere Befahrbarkeit der Lippstädter Straßen mit dem Auto wünschen, möchten die anderen, dass Maßnahmen umgesetzt werden, die eine Reduktion des Kfz-Verkehrs in der Stadt bewirken:

- Verflüssigung des Verkehrs z.B. durch Optimierung von Lichtsignalanlagen an Kreuzungen, durch die Umgestaltung von LSA-geregelten Knotenpunkten zu Kreisverkehren oder den Austausch von Bedarfsampeln zu Fußgängerüberwegen.
- Reduktion des Kfz-Verkehrs in der Stadt Lippstadt z.B. durch das Angebot von ausreichend und guten P+R-Anlagen, durch die Förderung von Carsharing-Angeboten, Ausweitung der Fußgängerzone, Verkehrsberuhigung.

Stadt Lippstadt

**Dokumentation der
Online-Beteiligung
zum VEP „Klimafreundliche Mobilität“**

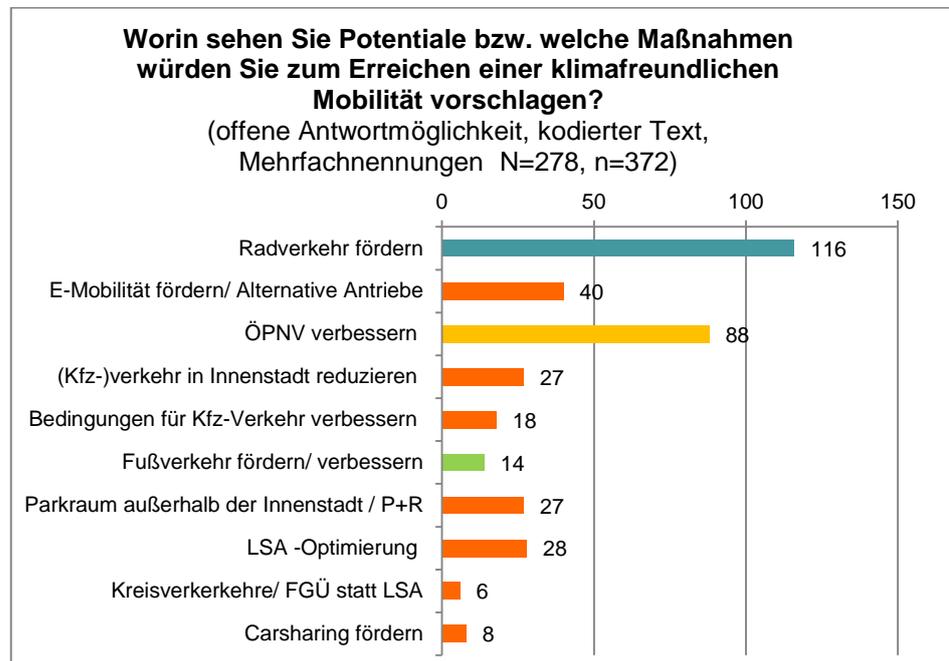
Oktober 2018

Stadt Lippstadt

**Dokumentation der
Online-Beteiligung
zum VEP „Klima-
freundliche Mobilität“**

Oktober 2018

- **Abbildung 14:** Häufigste Vorschläge zu Potentialen zum Erreichen einer klimafreundlichen Mobilität



- **Abbildung 15:** Beispielhafte O-Töne zu Zukunftsvorschlägen

„Priorität für Fahrradfahrer und ÖPNV“ *„Wirklich Fahrrad- und Fußgängerfreundliche Stadt schaffen“*

„(...) mehr Parkplätze und Lademöglichkeiten für E Fahrzeuge.“ *„(...)Dazu gehört die Reduzierung der Lärmbelastung und Staubbelastung.“*

„Einführung eines "Ringbusses", so dass Wechsel zwischen verschiedenen Buslinien minimiert werden kann(...).“

„Das Autofahren hinein und innerhalb der Kernstadt muss auf das nötigste beschränkt werden (...).“ **„wirkliche grüne Welle“**

„Schaffen von zentralen Parkflächen für KFZ außerhalb der Kernstadt“

(Arbeitsstand 19.10.2018)

Tabellenverzeichnis

• Tabelle 1: Wohnorte der Teilnehmenden der Online-Befragung	2
• Tabelle 2: Häufigkeit der Kfz-Nutzung nach Wohnort der Teilnehmenden der Online-Befragung	3
• Tabelle 3: Häufig benannte Konkretisierungen der Defizite im Kfz-Verkehr	7
• Tabelle 4: Häufig benannte Konkretisierungen der Defizite im ÖPNV	11
• Tabelle 5: Häufig benannte Konkretisierungen der Defizite im Radverkehr	16
• Tabelle 6: Häufig benannte Konkretisierungen der Defizite im Fußverkehr	21

Abbildungsverzeichnis

• Abbildung 1: Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung	3
• Abbildung 2: Beurteilung der Bedingungen der Verkehrsmittel auf den täglichen Wegen	4
• Abbildung 3: Häufigkeiten benannter Defizite nach Verkehrsart	5
• Abbildung 4: Häufigkeiten benannter Defizite im Kfz-Verkehr	6
• Abbildung 5: Beispielhafte O-Töne zu den jeweiligen Defizit-Kategorien im Kfz-Verkehr	6
• Abbildung 6: Häufigkeiten benannter Defizite im ÖPNV	10
• Abbildung 7: Beispielhafte O-Töne zu den jeweiligen Defizit-Kategorien im ÖPNV	11
• Abbildung 8: Häufigste Begründungen gegen Radfahren in Lippstadt	14
• Abbildung 9: Häufigkeiten benannter Defizite im Radverkehr	15
• Abbildung 10: Beispielhafte O-Töne zu den jeweiligen Defizit-Kategorien im Radverkehr	15
• Abbildung 11: Häufigste Begründungen gegen zu Fuß gehen in Lippstadt	19
• Abbildung 12: Häufigkeiten benannter Defizite im Fußverkehr in Lippstadt	20
• Abbildung 13: Beispielhafte O-Töne zu den jeweiligen Defizit-Kategorien im Fußverkehr	20
• Abbildung 14: Häufigste Vorschläge zu Potentialen zum Erreichen einer klimafreundlichen Mobilität	24
• Abbildung 15: Beispielhafte O-Töne zu Zukunftsvorschlägen	24

Stadt Lippstadt

Dokumentation der Online-Beteiligung zum VEP „Klima- freundliche Mobilität“

Oktober 2018

Stadt Lippstadt

**Dokumentation der
Online-Beteiligung**

**zum VEP „Klima-
freundliche Mobilität“**

Oktober 2018

Kartenverzeichnis

- Karte 1: Karte zur Defizitverortung im Kfz-Verkehr in Lippstadt –
Auswertung der Online-Beteiligung 9
- Karte 2: Karte zur Defizitverortung im ÖPNV-Angebot Lippstadt –
Auswertung der Online-Beteiligung 13
- Karte 3: Karte zur Defizitverortung des Radverkehrs in Lippstadt –
Auswertung der Online-Beteiligung 18
- Karte 4: Karte zur Defizitverortung im Fußverkehr in Stadt Lippstadt –
Auswertung der Online-Beteiligung 22

Kassel

Ludwig-Erhard-Straße 8
D-34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80
Fax 0561.31 09 72 89
kassel@LK-argus.de

Berlin

Schicklerstraße 5-7
D-10179 Berlin
Tel. 030.322 95 25 30
Fax 030.322 95 25 55
berlin@LK-argus.de

Hamburg

Altonaer Poststraße 13b
D-22767 Hamburg-Altona
Tel. 040.38 99 94 50
Fax 040.38 99 94 55
hamburg@LK-argus.de

Nr.	Straße	Abschnitt	Defizite aus RVP 2011	Maßnahme aus RVP 2011	Defizit Erhebung VEP Lippstadt (LK Argus)	Maßnahmentyp	Maßnahmenüberlegung und Konkretisierung
1	Am Bernhardbrunnen	Bahnhofplatz bis Lange Straße					
2	Lange Straße	Am Bernhardbrunnen bis Blumenstraße					
3	Blumenstraße	Lange Straße bis Cappelstraße	Netzlücke	4: Tempo 30; Kategorie: 2			
4	Nicolaiweg	Cappelstraße bis Klosterstraße		Freigabe für den Radverkehr in Einbahnstraßenrichtung			
5	Klosterstraße	Nicolaiweg bis Stirper Str.					
6	Hellinghäuser Weg	Stirper Str. bis Auf der Hude					
KP1	Knotenpunkt	Hellinghäuser Weg / Auf der Hude	Fehlende Querungshilfe		Fehlende Querungshilfe	Querungshilfe	In Verbindung mit Fortsetzung der Route in Richtung Norden (Brücke) Einrichtung einer Querungshilfe
7	Hellinghäuser Weg	Auf der Hude bis Hagedornsweg					
8	Hellinghäuser Weg	Hagedornsweg bis Im Nahtfeld					
KP2	Knotenpunkt	Im Nahtfeld / Hellinghäuser Weg	Fehlende Querungshilfe		Fehlende Querungshilfe	Querungshilfe	ggf. Querungshilfe einrichten (aufgrund der Führung im Mischverkehr Im Nahtfeld nicht zwingend notwendig)
9	Hellinghäuser Weg	Im Nahtfeld bis OE Hellingshausen	Fehlende Querungshilfe (Gieselerweg)		Fehlende Furtmarkierung	Furtmarkierung	Furten markieren
10	Friedhardtskirchener Straße	OE Hellingshausen bis Benninghauser Heide	Konflikt Mit ÖPNV; Beschilderung fehlt;		inadäquate Führungsform (Abweichung nach oben), unzureichende Breite der Radverkehrsanlage	Benutzungspflicht / Mischverkehr	Benutzungspflicht aufheben, Furtmarkierungen erneuern, bzw. an Regelung anpassen
11	Benninghauser Heide	OA Hellingshausen bis Benninghauser Straße					
12	Benninghauser Straße	Benninghauser Heide bis Im Hofholz	Geringe Radwegbreite		inadäquate Führungsform (Abweichung nach oben), unzureichende Breite der Radverkehrsanlage, Furtmarkierungen verblasst, Randbewuchs, fehlende Beleuchtung	Benutzungspflicht / Mischverkehr	Aufhebung der Benutzungspflicht prüfen, 12a: Beleuchtung installieren, 12b: Furtbahnmarkierung erneuern Randbewuchs beschneiden, Poller markieren und erneuern
13	Benninghauser Straße	Im Hofholz bis Loher Straße K 42					
KP10	Knotenpunkt	Eickelbornstraße / Loher Straße			Fehlende Querungshilfe	Querungshilfe	Querungshilfe einrichten
14	Eickelbornstraße L 636	Loher Straße K 42 bis OE Eickelborn					
15	Eickelbornstraße L 636	OE Eickelborn bis Alter Postweg	Geringe Radwegbreite; fehlende / erneuerungsbedürftige Furtmarkierung		inadäquate Führungsform (Abweichung nach oben), fehlende bzw. mangelhafte Furtmarkierungen	Benutzungspflicht / Mischverkehr	Aufhebung Benutzungspflicht prüfen, Furten markieren bzw. erneuern
16	Alter Postweg L 636	Eickelbornstraße bis OA Eickelborn					
17	Alter Postweg L 636	OA Eickelborn bis Alter Postweg 99					
18	Postweg	Alter Postweg 99 bis Querstraße			inadäquate Führungsform (Abweichung nach oben)		

Nr.	Straße	Abschnitt	Defizite aus RVP 2011	Maßnahme aus RVP 2011	Defizit Erhebung VEP Lippstadt (LK Argus)	Maßnahmentyp	Maßnahmenüberlegung und Konkretisierung
19	Loher Straße K 42	Eickelbornstraße L 636 bis OE Lohé	-		Wurzelschäden (Bodenwellen), zu schmal	Belag und Borde	kurzfristig Belag ausbessern langfristig Ausbau der vorhandenen Anlage (tatsächlich nutzbare Breite zu schmal)
20	Loher Straße K 42	OE Lohé bis Wiggeringhauser Straße	Netzlücke		Ungesicherter Übergang auf Fahrbahn	Übergang Seitenraum - Fahrbahn	Führung auf Fahrbahn nach ERA akzeptabel; Übergang auf Fahrbahn durch Markierungen absichern (vgl. Einfädelungstreifen)
KP3	Knotenpunkt	Loher Straße K 42 / Wiggeringhauser Straße K 40	Netzlücke		überdimensionierter Knoten	andere	langfristig Knoten umbauen (Entfall LA nach Eickelborn, Entfall Freier RA, ggf. Abbiegestreifen für Radverkehr etc.)
21	Wiggeringhauser Straße K 40	Loher Straße K 42 bis Wöstegegraben	Netzlücke		Netzlücke	grundhafter Neubau	Anlage einer Radverkehrsanlage auf der Westseite
22	Benninghauser Straße	Benninghauser Heide bis Dahlweg	Netzlücke		Netzlücke	grundhafter Neubau	Anlage einer Radverkehrsanlage
23	Benninghauser Straße	Dahlweg bis Bokelo					
24	Benninghauser Straße	Bokelo bis Ünninghauser Straße					
25	Benninghauser Straße	Ünninghauser Straße bis OE Herringhausen					
26	Herringhauser Straße	OE Herringhausen bis Schorlemer Allee			inadäquate Führungsform (Abweichung nach oben)	Benutzungspflicht / Mischverkehr	Prüfung Aufhebung der Benutzungspflicht
KP4	Herringhauser Straße	Herringhauser Straße / Schorlemer Allee	Fehlende Querungshilfe; Randbewuchs				
27	Schorlemer Allee	Herringhauser Straße bis Abzweigung Schloss Herringhausen	Geringe Radwegbreite		inadäquate Führungsform (Abweichung nach oben), Unzureichende Breite; Fehlende Beschilderung	Regelungen Radverkehr	Prüfung der Einschränkung der Fahrzeugnutzung (z.B. nur LWS-Verkehr) langfristig Ausbau der vorhandenen Anlage, inkl. Beleuchtung (soziale Sicherheit)
28	Schorlemer Allee	Abzweigung Schloss Herringhausen bis Friedhardtskirchener Straße	Geringe Radwegbreite		inadäquate Führungsform (Abweichung nach oben), Unzureichende Breite; Fehlende Beschilderung	Geschwindigkeits-anpassung	Prüfung Geschwindigkeitsreduzierung, Prüfung der Einschränkung der Fahrzeugnutzung (z.B. nur LWS-Verkehr) langfristig Ausbau der vorhandenen Anlage, inkl. Beleuchtung
29	Herringhauser Straße	Schorlemer Allee bis Abzweigung zur Unterführung (Im Bocksfeld)			inadäquate Führungsform (Abweichung nach oben)	Benutzungspflicht / Mischverkehr	Aufhebung der Benutzungspflicht
30.1	Herringhauser Straße	Abzweigung zur Unterführung (Im Bocksfeld) bis Unterführung	Netzlücke (L 636)		Netzlücke (L636)	alternative Route	alternative Routenführung zur L 636 über parallele Nebenstraße (namenlose Straße, Im Bocksfeld), dort: Aufhebung der Benutzungspflicht
30.2	Unterführung	Herringhauser Straße bis Herringhauser Straße	Netzlücke (L 636)		Netzlücke (L636)	alternative Route	siehe 30.1
31.1	Herringhauser Straße	Unterführung bis L 636	Netzlücke (L 636)		Netzlücke (L636)	alternative Route	Routenführung über parallele Nebenstraße, ggf. Fahrradstraße anordnen (zwischen Unterführung und L 636)

Nr.	Straße	Abschnitt	Defizite aus RVP 2011	Maßnahme aus RVP 2011	Defizit Erhebung VEP Lippstadt (LK Argus)	Maßnahmentyp	Maßnahmenüberlegung und Konkretisierung
31.2	L 636	Herringhauser Straße bis OE Overhagen	Netzlücke (L 636)		Netzlücke (L636)	grundhafter Neubau	neuen Radweg anlegen (Südseite L 636)
32	Nepomukstraße	OE Overhagen bis OA Overhagen	Netzlücke (L 636)	Schutzstreifen	Netzlücke (L636)	Schutzstreifen markieren	Schutzstreifen anlegen (siehe RVP 2011 Maßnahme 17)
33	Overhagener Straße	OA Overhagen bis OE Lippstadt					
34	Overhagener Straße	OE Lippstadt bis Nußbaumallee			inadäquate Führungsform (Abweichung nach oben), Sicherheitsabstand zum Parken zu gering		kurzfristig: keine langfristig Umbau (siehe grundsätzliche Maßnahmen)
35	Nußbaumallee / Pappelallee	Overhagener Straße bis Stirper Str.	Netzlücke	2: Schutzstreifen anlegen; Kategorie:1			
36	Stirper Str.	Pappelallee bis Klosterstraße					
37	Auf der Hude / An der Ausschacht	Hellinghäuser Weg K 42 bis OE Overhagen			Inadäquate Führungsform (Abweichung nach unten) --> zu hohe Geschwindigkeiten	Geschwindigkeits-anpassung	Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h prüfen
38	Im Nahtfeld / Wallgraben	OE Overhagen bis Nepomukstraße					
39	Hagedornsweg	Hellinghäuser Weg bis Brücke	-				
40	Brücke	Hagedornsweg bis Am Kaninchenberg					
41	Am Kaninchenberg	Brücke bis Kapellenweg	-		Uneindeutige Wegführung; Belag Beschilderung (Knotenpunktnetz) entlang Jägerpfad; Untersuchtes Netz entlang Kapellenweg / Böbbingweg ist nicht beschildert	andere	Beschilderung anpassen
42	Kapellenweg	Am Kaninchenberg bis Böbbingweg	-		Uneindeutige Wegführung	andere	Beschilderung anpassen
43	Böbbingweg	Kapellenweg bis Böbbingweg H-Nr. 40					
44	Abteiweg	Böbbingweg H-Nr. 40 bis Cappeler Stiftsallee	-		Beschilderung verdeckt; Sichtbehinderungen durch private Hecke		
45	Cappeler Stiftsallee	Weg bis Beckumer Straße L 822	Netzlücke				
KP7	Knotenpunkt	Cappeler Stiftsallee / Beckumer Straße			überdimensionierte Kreuzung, komplex	Umbau	Kreuzung umbauen und durch Markierungen und ggf. Mittelinseln strukturieren und verkleinern
46	Beckumer Straße L 822	Cappeler Stiftsallee bis Brücke über Glenne					
47	Cappeler Stiftsallee	Beckumer Straße L 822 bis Lichtenplatz	Geringe Radwegbreite; Netzlücke		Gehweg zu schmal für Freigabe	Geschwindigkeits-anpassung	Freigabe des Gehwegs aufheben, Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h (ggf. Tempo 30 Zone)
48	Brandenburger Straße	Lichtenplatz bis Wiedenbrücker Straße			Außerorts inadäquate Führungsform	Belag und Borde	Belag ausbessern, ggf. Fahrradstraße einrichten, Geschwindigkeitsbegrenzung prüfen

Nr.	Straße	Abschnitt	Defizite aus RVP 2011	Maßnahme aus RVP 2011	Defizit Erhebung VEP Lippstadt (LK Argus)	Maßnahmentyp	Maßnahmenüberlegung und Konkretisierung
49	Lichtenplatz	Cappeler Stiftsallee bis OA Cappel	Geringe Radwegbreite		inadäquate Führungsform (Abweichung nach oben)	Benutzungspflicht / Mischverkehr	Aufhebung der Benutzungspflicht
50	Lichtenplatz	OA Cappel bis Holzstraße			inadäquate Führungsform (Abweichung nach oben)	Benutzungspflicht / Mischverkehr	
KP9	Knotenpunkt	Holzstraße / Triftweg					
51	Holzstraße	Lichtenplatz bis OE Waldliesborn					
52	Holzstraße	OE Waldliesborn bis Quellenstraße			inadäquate Führungsform (Abweichung nach oben), Anlage zu schmal	Schutzstreifen markieren	einseitiger Schutzstreifen stadtauswärts (Nordseite), zwischen Lambertsweg und Quellenstraße
53	Lambertweg	Suderlager Weg bis Liesborner Straße			inadäquate Führungsform (Abweichung nach oben); Fehlende Beschilderung (Höhe Suderlager Weg); Fehlende Furtmarkierung (Höhe Auf der Hebrake)	Furtmarkierung	Furten markieren
54	Liesborner Straße	Lambertweg bis Am Salzgraben	fehlende Querungshilfe; fehlende / Erneuerungsbedürftige Furtmarkierung; Geringe Radwegbreite		Unzureichende Breite	Benutzungspflicht / Mischverkehr	Freigabe für Radverkehr aufheben, Führung im Mischverkehr auf der Fahrbahn
55	Liesborner Straße	Am Salzgraben bis Quellenstraße	-		unstete Radverkehrsführung	Benutzungspflicht / Mischverkehr	Benutzungspflicht aufheben (in T30-Zone unzulässig), Fortbestand der Radverkehrsanlage als sog. andere Radverkehrsanlage -> Sicherungspflichten
56	Quellenstraße	Liesborner Straße bis Bornefeldstraße	Netzlücke		inadäquate Führungsform (Abweichung nach oben), Kreisverkehr mangelhaft (Auslenkung Richtung Norden zu gering -> hohe Geschwindigkeiten)	Ausbau	Führung im Seitenraum beibehalten, um Übergang in Bereich 56 zu gewährleisten; auf min. 2,00m asphaltieren (innerorts 2,50m), Querungshilfen am Kreisverkehr einrichten (Fußgängerüberwege, Mittelinseln etc.) oder mind. 5,00m abgesetzte Führung mit Wartepflicht
57	Quellenstraße	Bornefeldstraße bis Glenne (Fluss)	-		wassgebundene Decke, unzureichende Breite	Ausbau	Ausbau auf mind. 2,00m, asphaltieren
58	Weg im Kurpark	Quellenstraße bis Quellenstraße					
59	Quellenstraße	Weg bis Holzstraße			inadäquate Führungsform (Abweichung nach oben)	Ausbau	Wege im Seitenraum ausbauen (wo möglich mind. 2,50m); alternativ: Aufhebung der Benutzungspflicht und Führung im Mischverkehr auf der Fahrbahn (Bei Fahrbahn bis 6,00m)
60	Wiedenbrücker Straße	Holzstraße bis Brandenburger Str.	fehlende Querungshilfe		fehlende Querungshilfe	Querungshilfe	Querungshilfe einrichten, ggf. Fahrtrichtungspfeile für den Radverkehr auf der jeweiligen Radverkehrsanlage markieren
61	Wiedenbrücker Straße	Brandenburger Straße bis OE Lippstadt	fehlende Querungshilfe; fehlende / Erneuerungsbedürftige Furtmarkierung (wurde erneuert)	13:Furtmarkierung; vor Ev. Krankenhaus Kreisverkehrsanlage geplant; Kategorie: 3		andere	Seitenraum umbauen, Trennstreifen schaffen oder Radweg baulich sichern; ggf. Fahrtrichtungspfeile für den Radverkehr auf der jeweiligen Radverkehrsanlage markieren Querungshilfen im Bereich Stadion einrichten
62	Wiedenbrücker Straße	OE Lippstadt bis Barbarossastraße	-		Furtmarkierungen verblasst, nicht vorhanden	Furtmarkierung	Breite ausreichend laut RVP 2011; Furtenmarkierungen erneuern, ggf. Fahrtrichtungspfeile für den Radverkehr auf der jeweiligen Radverkehrsanlage markieren
63	Barbarossastraße	Wiedenbrücker Straße bis Goethestr.			inadäquate Führungsform (Abweichung nach oben), fehlender Sicherheitsabstand zu Parkständen, unzureichende Bordabsenkungen, Furten verblasst	Belag und Borde	kein Handlungsspielraum für Ausbau, Führung im Seitenraum beibehalten, Borde absenken, Furtmarkierungen erneuern, langfristig: s. grundsätzliche Maßnahmen
KP12	Barbarossastraße	Barbarossastraße / Goethestraße				andere	rechtwinklige Gestaltung der Kreuzung mit Einrichtung von Querungshilfen und Verbesserung Linksabbieger Radverkehr
64	Barbarossastraße	Goethestr. bis Bastionstraße	Konflikt mit ÖPNV (zu schmal, fehlt in Mängelanalyse)	12: Benutzungspflicht aufheben (soll geprüft werden) Langfristig "Zweitausbau" geplant; Kategorie: 3	inadäquate Führungsform (Abweichung nach oben), fehlender Sicherheitsabstand zu Parkständen, unzureichende Bordabsenkungen, Furten verblasst	Belag und Borde	kein Handlungsspielraum für Ausbau, Führung im Seitenraum beibehalten, Borde absenken, Furtmarkierungen erneuern, langfristig: s. grundsätzliche Maßnahmen
65	Bastionstraße	Barbarossastraße bis Niemöllerallee					

Nr.	Straße	Abschnitt	Defizite aus RVP 2011	Maßnahme aus RVP 2011	Defizit Erhebung VEP Lippstadt (LK Argus)	Maßnahmentyp	Maßnahmenüberlegung und Konkretisierung
66	Niemöllerallee	Bastionstraße bis Triftweg					
67	Triftweg	Niemöllerallee bis Brandenburger Str.					
68	Beckumer Straße L 822	Cappeler Stiftsallee bis Udener Straße			Radverkehrsanlagen zu schmal	grundhafter Neubau	Benutzungspflicht nach VwV-StVO abschnittsweise aufgrund zu schmaler Anlagen nicht zulässig, aber notwendig --> Handlungsbedarf, Umbau der Straße mit einheitliche Führung auf beiden Seiten als getrennter Geh- und Radweg mit mindestens 1,60 m
KP8	Knotenpunkt	Beckumer Straße / Barbarossastraße			Radverkehrsführung am Knotenpunkt umwegig und indirekt	andere	Radverkehrsführung am KP auf der Fahrbahn anlegen, Übergang von Seitenraum auf Fahrbahn und Linksabiegestreifen aus Barbarossastr. und Beckumer Straße anlegen
69	Barbarossastraße	Beckumer Straße L 822 bis Graf-Adolf-Straße	Konflikt ÖPNV - Radverkehr		inadäquate Führungsform (Abweichung nach oben) Unzureichende Breite	Ausbau	Konsequente Führung im Seitenraum zu bevorzugen (Weiterführung von 63/64) Nördliche Führung: Grünstreifen entfernen, Trennstreifen Fuß-/Radverkehr entfernen (Weg neu asphaltieren) und gem. Führung mit Fußverkehr anordnen (Z240) langfristig: s. grundsätzliche Maßnahmen
70	Barbarossastraße	Graf-Adolf-Straße bis Bastionstraße	Konflikt mit ÖPNV (zu schmal fehlt in Mängelanalyse)	12: Benutzungspflicht aufheben (soll geprüft werden) Langfristig "Zweitausbau" geplant; Kategorie: 3	inadäquate Führungsform (Abweichung nach oben) Unzureichende Breite		kurzfristig: keine (Konsequente Führung im Seitenraum zu bevorzugen (Weiterführung von 63/64)) langfristig: s. grundsätzliche Maßnahmen und RVP 2011 ("Zweitausbau")
71	Bastionstraße	Barbarossastraße bis Beckumer Straße L 822	Konflikt ruhender Kfz-Verkehr - Radverkehr		inadäquate Führungsform (Abweichung nach unten), Konflikte mit ruhendem Verkehr	Regelungen Radverkehr	Schutzstreifen entfernen und Einrichtung einer Fahrradstraße mit entsprechender Umgestaltung
72	Wiedenbrücker Straße	Barbarossa Straße bis Lipperoder Straße L 822					
73	Dr.-Wilhelm-Röpke-Straße L 822	Wiedenbrücker Straße bis Cappeltor					
74	Beckumer Straße L 822	Cappeltor bis Bastionstraße					
75	Beckumer Straße L 822	Bastionstraße bis Udener Straße					
76	Udener Straße	Beckumer Straße L 822 bis Klosterstraße			keine optische Trennung zwischen Fuß- und Radweg im Abschnitt Hellinghauser Weg bis Klosterstraße	andere	Am KP Hellinghauser Weg Beschilderung Richtung Altstadt anpassen (Z 239 + ZZ 1022-10 setzen)
77	Rixbecker Straße	Bahnhofplatz bis Weißenburger Str.	Netzlücke; geringe Radwegbreite	18: Im Bereich der Fachhochschule Schutzstreifen im Zuge des Ausbaus berücksichtigt. Im Abschnitt Bahnhof bis Lüningsstraße müssen Schutzstreifen geprüft werden; Kategorie: 2	inadäquate Führungsform (Abweichung nach unten), Netzlücke	Schutzstreifen markieren	Radfahrstreifen einrichten (entsprechend der aktuellen Planung)
78	Steinstraße	Rixbecker Str. bis Esbecker Str.	Netzlücke	31: Tempo 30; Kategorie: 2,5a			
79	Esbecker Straße	Steinstraße bis Bahnbrücke	Geringe Radwegbreite	29: Altstadtkonzept schlägt Fahrradstraße vor. Benutzungspflicht auf Südseite aufgehoben	inadäquate Führungsform (Abweichung nach oben), unzureichende Breite	Regelungen Radverkehr	Fahrradstraße ab Steinstraße (aktuell ab Lüningsstraße) vorzugsweise Rückbau des roten Pflasters (ehem. Radweg)
80	Weg entlang Brücke + Brücke	Esbecker Str. bis An der Rheadaer Bahn	-		nördlich der Brücke zu geringe Breite, gefährliche Unterführung	Ausbau	auf 2,50 m verbreitern (Engstelle Unterführung bleibt); Warnhinweise, Richtungspfeile und Piktogramme in der Unterführung zur Einhaltung des Rechtsfahrgebotes und Prävention von Zusammenstößen

Nr.	Straße	Abschnitt	Defizite aus RVP 2011	Maßnahme aus RVP 2011	Defizit Erhebung VEP Lippstadt (LK Argus)	Maßnahmentyp	Maßnahmenüberlegung und Konkretisierung
81	An der Rheadaer Bahn	Weg entlang Brücke bis Am Friedhof					
82	Am Friedhof	An der Rheadaer Bahn bis Lipperoder Str.	Netzlücke	24; kein Handlungsbedarf laut Verwaltung; Kategorie: 2			
KP11	Eichendorffstraße	Wiedenbrücker Straße / Eichendorffstraße	-		inadäquate Führungsform (Abweichung nach oben)	andere	Austausch der Induktionsschleifen gegen ein anderes System (z.B. Wärmebildkameras)
84	Mastholter Straße	Lipperoder Str. bis Qualenbrink	Geringe Radwegbreite		inadäquate Führungsform (Abweichung nach oben), unzureichende Breite	Benutzungspflicht / Mischverkehr	Aufhebung der Benutzungspflicht prüfen, ansonsten Abschnitt mit 1,00m breitem roten Pflaster mit Z 240 oder Z 239 + ZZ 1022-10 anordnen (nach Möglichkeit rotes Pflaster entfernen)
85	Mastholter Straße	Qualenbrink bis Juchaczstraße	Geringe Radwegbreite	22: Ausreichend nach StVO laut Verwaltung, kein Handlungsbedarf	inadäquate Führungsform (Abweichung nach oben)		
86	Mastholter Straße	Juchaczstraße bis OA Lippstadt			inadäquate Führungsform (Abweichung nach oben)		
87.1	Mastholter Straße	OA Lippstadt bis OE Lipperbruch	-		Fahrbahnschäden	Belag und Borde	Fahrbahn im Bereich der Brücke sanieren
87.2	Mastholter Straße	OE Lipperbruch bis Heidewinkel	-		inadäquate Führungsform (Abweichung nach oben), unzureichende Breite	Schutzstreifen markieren	Prüfung Anlage von Schutzstreifen und Aufhebung der Benutzungspflicht (Freigabe Gehweg weiterhin möglich) langfristig: s. grundsätzliche Maßnahmen
88	Mastholter Straße	Heidewinkel bis Ostlandstraße	Konflikte mit ruhendem Kfz-Verkehr, geringe Radwegbreite, fehlende Beschilderung	14: Breiten reichen laut Verwaltung aus; Anlage von Schutzstreifen möglich; Kategorie: 3	inadäquate Führungsform (Abweichung nach oben), unzureichende Breite	Schutzstreifen markieren	Schutzstreifen anlegen, Benutzungspflicht aufheben (Freigabe Gehweg weiterhin möglich)
89	Ostlandstraße	Mastholter Straße bis Marienschulweg	teilweise Netzlücke		Unzureichende Breite	Belag und Borde	Unebenheiten ausbessern, Fuß- und Radwege an Grundstückseinfahrten nicht absenken (anlegen von kurzen Rampen im Sicherheitstrennstreifen) kein Handlungsspielraum für Ausbau; langfristig Umbau mit Anlage von Radfahrstreifen, s. grundsätzliche Maßnahmen
90	Marienschulweg	Ostlandstraße (Abzweigung) bis OA Lipperbruch	Geringe Radwegbreite		Unzureichende Breite	Benutzungspflicht / Mischverkehr	Führung im Mischverkehr, Prüfung Entfernung von Zusatzzeichen 1022-100
91	Marienschulweg	OA Lipperbruch bis Grüner Weg	-		inadäquate Führungsform (Abweichung nach oben), unzureichende Breite	Benutzungspflicht / Mischverkehr	Führung im Mischverkehr, Prüfung Austausch von Zeichen 240 gegen Z 239
92	Grüner Weg	Marienschulweg bis Ende Überführung	Netzlücke				

Nr.	Straße	Abschnitt	Defizite aus RVP 2011	Maßnahme aus RVP 2011	Defizit Erhebung VEP Lippstadt (LK Argus)	Maßnahmentyp	Maßnahmenüberlegung und Konkretisierung
93	Grüner Weg	OE Bad Waldliesborn bis Quellenstraße			Teilweise Gehweg (Rad frei) Führung im MV ausreichend	Benutzungspflicht / Mischverkehr	Entfernung ZZ 1022-10
94	Mastholter Straße	Ostlandstraße bis Bismarckstr. / Ringstr.					
95.1	Bismarckstraße	Mastholter Straße bis Weg am Ochsengraben	Netzlücke		inadäquate Führungsform (Abweichung nach unten), fehlende Querungshilfe	Alternative Route	Führung über Ringstraße (95.2)
95.2	Ringstraße	Mastholter Straße bis Weg am Ochsengraben	-			Alternative Route	
96	Weg am Ochsengraben	Bismarckstr. / Ringstr. bis Ringstraße	-		wassergebundenen Decke, tlw. unzureichende Breite	Belag und Borde	auf 2,00 m Breite asphaltieren
97	Ringstraße	Weg am Ochsengraben bis Mastholter Str.	-				
98	Weg am Ochsengraben	Ringstraße bis Brücke Ochsengraben / Delbrücker Weg	-		wassergebundene Decke	Belag und Borde	wenn möglich asphaltieren (Schutzgebiet)
99	Bismarckstr.	Brücke Ochsengraben / Delbrücker Weg bis Sandstraße	-		inadäquate Führungsform (Abweichung nach oben), Konflikte mit ruhendem Verkehr, unzureichende Breite	Benutzungspflicht / Mischverkehr	Aufhebung der Benutzungspflicht (rotes Pflaster gegen graues Pflaster tauschen), Gehwegparken sanktionieren
100	Sandstraße	Bismarckstr. bis OA Lipperode	Fehlende Querungshilfe		unzureichende Breiten	Benutzungspflicht / Mischverkehr	Prüfung Tempo 30 auf Sandstraße (L 822) im Bereich der Schule Aufhebung der Benutzungspflicht langfristig: s. grundsätzliche Maßnahmen
101	Sandstraße / Niederdedinghauser Str.	OA Lipperode bis Seeuferstr.	-		Bodenwellen, Beschilderung	Belag und Borde	Radweg beim Verlassen des Ortes beschildern, Wurzelschäden beheben
102	Niederdedinghauser Str.	Seeuferstr. bis OE Mettinghausen	-		fehlender Sicherheitstrennstreifen, unzureichende Breite	Ausbau	Vorhandenen Weg auf mind. 2,00 m ausbauen und ggf. durch Leitplanken oder Poller sichern (fehlender Sicherheitstrennstreifen, Teilabschnitte)
103	Mettinghauser Straße	OE Mettinghausen bis Westernholzer Str.	Geringe Radwegbreite		inadäquate Führungsform (Abweichung nach oben), unzureichende Breite	Benutzungspflicht / Mischverkehr	Aufhebung der Benutzungspflicht, Gehweg (Rad frei) anordnen, Furtmarkierungen erneuern
104	Mettinghauser Straße	Westernholzer Straße bis OA Mettinghausen	Geringe Radwegbreite; Konflikte mit ÖPNV		inadäquate Führungsform (Abweichung nach oben), unzureichende Breite, fehlende Querungshilfe	Benutzungspflicht / Mischverkehr	Aufhebung der Benutzungspflicht, Gehweg (Rad frei) anordnen, Furtmarkierungen erneuern
105	Rebbeker Straße	OA Mettinghausen bis Zur Neuen Brücke	Netzlücke		Netzlücke	grundhafter Neubau	Anlage eines gemeinsamen Geh-/Radwegs mit 2,50m Breite (mind. 2,00m Radwegbreite) und 1,75m Sicherheitsabstand
106	Zur Neuen Brücke	Rebbeker Straße bis Westerfeld	Netzlücke		Netzlücke		ggf. Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h
107	Westerfeld	Zur Neuen Brücke bis Mertenskamp	Netzlücke				ggf. Hinweisschilder (Z 138) und Piktogramme auf der Fahrbahn zur Verdeutlichung Radverkehr
108	Mertenskamp	Westerfeld bis Dörferweg	Netzlücke			Alternative Route	ggf. Route zum Dörferweg über Westerfeld (Zur neuen Brücke - Westerfeld - Dörferweg)
109	Dörferweg	Mertenskamp bis Garfelter Straße	Netzlücke				ggf. Hinweisschilder (Z 138) und Piktogramme auf der Fahrbahn zur Verdeutlichung Radverkehr
110	Garfelter Straße	Dörferweg bis Bahnecke	Fehlende Querungshilfe		inadäquate Führungsform (Abweichung nach oben), Kein Übergang zwischen RVA und Fahrbahn	Übergang Seitenraum - Fahrbahn	Übergang auf Straße durch Piktogramme und Pfeile markieren und verkleinertes Zeichen 205 für Radverkehr in Richtung Osten
111	Hörster Straße	Bahnecke bis Schleusenstr.	Fehlende Furtmarkierung/ Querungshilfe; Fehlende Überleitung vom Straßenverkehr zur RVA; uneindeutige Führung; Geringe Radwegbreite		unzureichende Breiten	Regelungen Radverkehr	Zum Parken genutzten Seitenstreifen (asphalt) zu Radfahrstreifen anordnen und Schäden ausbessern verstärkte Kontrollen und Ausgleichsmaßnahmen Parken notwendig

Nr.	Straße	Abschnitt	Defizite aus RVP 2011	Maßnahme aus RVP 2011	Defizit Erhebung VEP Lippstadt (LK Argus)	Maßnahmentyp	Maßnahmenüberlegung und Konkretisierung
112	Schleusenstr.	Hörster Straße bis Am Sandberg			inadäquate Führungsform (Abweichung nach oben)	Benutzungspflicht / Mischverkehr	Prüfung Benutzungspflicht aufheben
KP5	Knotenpunkt	Schleusenstr. bis Am Sandberg	Fehlende Querungshilfe				
113	Schleusenstr.	Am Sandberg bis Mettinghauser Str.	-		Belagsschäden	Belag und Borde	Belag ausbessern
114	Hofstraße	Mettinghauser Str. bis Herlar	-		Asphalt teilweise im schlechten Zustand; schmale Brücke;	Belag und Borde	wenn die Route genutzt werden soll: Belag ausbessern, Beleuchtung anbringen (soziale Sicherheit)
115	Herlar	Hofstraße bis Schleusenstr.	-				
116	Hörster Straße	Schleusenstr. bis OA Hörste	Netzlücke		inadäquate Führungsform (Abweichung nach unten)	Regelungen Radverkehr	Zum Parken genutzten Seitenstreifen zu Radfahrstreifen anordnen, verstärkte Kontrollen und Ausgleichsmaßnahmen Parken notwendig
117	Hörster Straße	OA Hörste bis OE Esbeck	Netzlücke		inadäquate Führungsform (Abweichung nach unten)	Ausbau	Hindernisse auf Seitenstreifen entfernen, Seitenstreifen nach Möglichkeit verbreitern und sichern (Poller etc.), langfristig: Anlage eines straßenunabhängigen Radwegs prüfen
118	Paderborner Straße	OE Esbeck bis Salzkottener Str.	Fehlende Furtmarkierung; Falsche Markierung der RVA		aktuell Baustelle		Radverkehr entsprechend den Anforderungen nach ERA bei Umbau mitdenken, s. grundsätzliche Maßnahmen
119	Salzkottener Str.	Paderborner Straße bis Knappstr.	Fehlende Furtmarkierung; Fehlende Beschilderung; Geringe Radwegbreite		inadäquate Führungsform (Abweichung nach oben)	Benutzungspflicht / Mischverkehr	Aufhebung der Benutzungspflicht, Furten markieren
120	Knappstraße	Salzkottener Str. bis OA Esbeck	Fehlende Beschilderung; Geringe Radwegbreite; fehlende Furtmarkierung		inadäquate Führungsform (Abweichung nach oben)	Benutzungspflicht / Mischverkehr	Prüfung Aufhebung der Benutzungspflicht, Verdeutlichung des Wechsels auf die Fahrbahn am Ortseingang durch Piktogramme und Pfeile, ggf verkleinertes Zeichen 205
121	Knappstraße	OA Esbeck bis Lippestraße			inadäquate Führungsform (Abweichung nach oben)		
122	Lippestraße	Knappstraße bis OA Lipperode					
123	Am Tannenbaum / Am Friedhof	Lippestraße bis An der Rhedaer Bahn					
124	Weißenburger Straße	Rixbecker Str. bis Bökenförder Str.	Netzlücke, fehlende Querungshilfe, Randbewuchs	31: - aufgrund der Fahrbahnbreite von 7,0 m sollten Schutzstreifen markiert werden - evtl. Querungshilfe Gottesgarten? Ausbau Weißenburger Straße zurzeit keine Empfehlung; Kategorie: 2,5a	inadäquate Führungsform (Abweichung nach unten)	Schutzstreifen markieren	Nördlicher Abschnitt ab Rixbecker Str. bis Roßfeld (bei ca. 4.000 Kfz/Tag) Führung auf der Fahrbahn und Gehweg für Radfahrer frei geben. Südlicher Abschnitt ab Roßfeld bis Bökenförder Str.: Führung im Mischverkehr (bei ca. 2.000 Kfz/Tag) Unabhängig davon ggf. Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen, sodass Tempo 50 eingehalten wird sowie bei Bedarf Erneuerung der Fahrbahndecke oder Gehwege
125	Roßfeld / Unterdorf	Weißenburger Straße bis OE Rixbeck	Fehlende Querungshilfe; Randbewuchs		leichte Wurzelschäden, fehlende Querungshilfe	alternative Route	125a: Querungshilfe schaffen Radverkehr Richtung Rixbeck ab Kreisverkehr auf Nordseite führen. Ab Unterdorf alternative Führung über Damaschkestraße und landwirtschaftl. Weg bis Alpenstraße in Rixbeck. Anbindung Wohngebiet "Im Dahlgraben" über Nebenstraße Unterdorf
126	Unterdorf	OE Rixbeck bis OA Rixbeck	geringe Radwegbreite, fehlende Querungshilfe, fehlende Beschilderung	43:- Fahrbahn 6,0 m statt den angegebenen 7,0 m; Radweg 2,0 m - Tempo 30 an der klassifizierten Hauptverkehrsstraße zurzeit nicht zulässig; Kategorie: 1			
127	Am Bleichgraben	OA Rixbeck bis Thingstraße	-				
128	Am Bleichgraben	Thingstraße bis OE Dedinghausen	Randbewuchs; Netzlücke; fehlende Furtmarkierung, geringe Radwegbreite		irreführende Furtmarkierung, unzureichende Breiten	alternative Route / Ausbau	Alternative Verbindung von Dedinghausen nach Rixbeck über Wasserstraße bzw. Thingstraße - Am Kusel - Kleefeld 128 a: Furtmarkierung entfernen Seitenraum ausbauen um geeignete Alternative zum Mischverkehr zu schaffen
129	Ehringhauser Straße	OA Dedinghausen bis Lämmerbach					

Nr.	Straße	Abschnitt	Defizite aus RVP 2011	Maßnahme aus RVP 2011	Defizit Erhebung VEP Lippstadt (LK Argus)	Maßnahmentyp	Maßnahmenüberlegung und Konkretisierung
130	Haunsweg	Öchtringshauser Str. bis Mönninghausen	-		Durchfahrtsverbot Richtung Mönninghausen		Dauerhaft Durchfahrt verboten? Falls ja für Radfahrer freigeben
131	Öchtringshauser Str.	Haunsweg bis OE Hörste					
132	Öchtringshauser Str.	OE Hörste bis Hörster Straße	Netzlücke				
133	Haunsweg	Öchtringshauser Str. bis Am krummen Land					
134	Am krummen Land	Haunsweg bis Merschweg K 52	-		hohe Geschwindigkeiten, geringe Abstände	sonstiges	Prüfung Aufhebung "Anlieger frei"
135	Merschweg	Am krummen Land bis Paderborner Str.	-		Belagsschäden (in Bearbeitung)	Belag und Borde	Belag ausbessern (Soll bereits erneuert werden)
136	Am Kusel	Merschweg bis Am Bleichgraben			Fahrbahnschäden	Benutzungspflicht / Mischverkehr	Prüfung Aufhebung der Benutzungspflicht, beidseitige Führung im Mischverkehr (ggf. Schutzstreifen)
137	Höchte	Am Bleichgraben bis Störmeder Str.					
138	Störmeder Str.	Höchte bis Aechterheide					
139	Aechterheide / Vorderheide	Störmeder Str. bis Puisterweg					
140	Puisterweg	Friedhofstraße bis Langeneicker Straße					
141	Rüthener Straße	Mühlenweg bis OE Bökenförde			inadäquate Führungsform (Abweichung nach oben)		
142	Rüthener Straße	OE Bökenförde bis Friedhofstr.	Fehlende Querungshilfe; geringe Radwegbreite; Festes Hindernis		unzureichende Breite, fehlende Querungshilfe	Schutzstreifen markieren	Querungshilfe am Ortseingang einrichten (vorhandenen Mittelstreifen nutzen) Prüfung Anlage von alternierenden Schutzstreifen oder Schutzstreifen mit schmalerer Kernfahrbahn
143	Rüthener Straße	Friedhofstr. bis Puisterweg	Fehlende Querungshilfe; geringe Radwegbreite; Festes Hindernis; Randbewuchs; Konflikt Fußgänger - Radfahrer; Konflikt ruhender Kfz-Verkehr - Radfahrer		unzureichende Breite, Konflikte mit Fußverkehr	Schutzstreifen markieren	Prüfung Anlage von alternierenden Schutzstreifen oder Schutzstreifen mit schmalerer Kernfahrbahn alternativ: Route über Dionysiusstraße - Friedhofstraße-Puisterweg (Umfwegfaktor ~1,3) Parkstände zurückbauen
144	Puisterweg	Friedhofstr. bis Rüthener Straße	-		unzureichende Breite		
145	Rüthener Straße	Puisterweg bis Auf dem Kalke	-		Umwegige Führung durch endenden Radweg	andere	Verbindung nach Lippstadt über südliche Führung beschildern
146	Bökenförder Straße	Auf dem Kalke bis Am Wasserturm					
KP6	Knotenpunkt	Bökenförder Straße bis Am Wasserturm	Fehlende Querungshilfe		Fehlende Querungshilfe	Querungshilfe	Querungshilfe errichten
148	Am Wasserturm	Bökenförder Straße bis Liebfrauenweg					
149	Liebfrauenweg	Am Wasserturm bis OE Rixbeck	Netzlücke		inadäquate Führungsform (Abweichung nach unten)	Geschwindigkeitsanpassung	Geschwindigkeitsreduzierung auf mind. 70 km/h, ggf. Rad-Piktogramme auf der Fahrbahn zur Verdeutlichung Radnutzung, langfristig: s. grundsätzliche Maßnahmen
150	Liebfrauenweg / Oberdorf	OE Rixbeck bis Unterdorf	Netzlücke		enge Kurve, geringer Abstand bei entgegenkommenden Kfz		ggf. Markierung der Kurve weiter lassen
151	Alpenstraße	Unterdorf bis Am Eichenhügel	einseitig Netzlücke; geringe Radwegbreite; fehlende Querungshilfe; unzureichende Sicherung im Bereich von Ein - und Ausfahrt		Überlange Querung, überdimensionierte KP, keine Querungshilfe vorhanden	Benutzungspflicht / Mischverkehr	Führung im Mischverkehr auf der Fahrbahn Langfristig: Schutzstreifen prüfen, ggf. mit schmalerer Kernfahrbahn Knotenpunkt umbauen (mit überfahrbaren Elementen für Schleppkurven des landw. Verkehrs) und Querungshilfen einrichten
152	Alpenstraße	Am Eichenhügel bis Albrecht-Dürer-Str.			Freigabe für Radverkehr nicht erforderlich, Gehweg zu schmal	Benutzungspflicht / Mischverkehr	Führung im Mischverkehr auf der Fahrbahn Langfristig: Schutzstreifen prüfen, ggf. mit schmalerer Kernfahrbahn

Nr.	Straße	Abschnitt	Defizite aus RVP 2011	Maßnahme aus RVP 2011	Defizit Erhebung VEP Lippstadt (LK Argus)	Maßnahmentyp	Maßnahmenüberlegung und Konkretisierung
153	Albrecht-Dürer-Str.	Alpenstraße bis Hans-Sachs-Str.	Netzlücke			Geschwindigkeitsanpassung	Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h oder Verkehrsberuhigter Bereich, Drängelgitter gegen Poller austauschen
154	Hans-Sachs-Str.	Albrecht-Dürer-Str. bis Elsternweg	Netzlücke			Geschwindigkeitsanpassung	Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h
155	Elsternweg	Hans-Sachs-Str. bis Merschweg K 52	-				
156	Radweg / Ziegeleiweg	Hans-Sachs-Str. bis Dr.-Arnold-Hueck-Str.	-				Prüfung Austausch Drängelgitter gegen Poller
157	Dr.-Arnold-Hueck-Str.	Radweg bis Rixbecker Str.			inadäquate Führungsform (Abweichung nach oben)		
158	Rixbecker Straße	Dr.-Arnold-Hueck-Str. bis Steinstraße			inadäquate Führungsform (Abweichung nach unten, grenzwertig)		
159	Esbecker Straße	Bahnbrücke bis Unterführung B 55	Netzlücke			Regelungen Radverkehr	Von Steinstraße bis Unterführung als Fahrradstraße führen
160	Salzkottener Str.	Unterführung B 55 bis Knapptstraße			keine Notwendigkeit einer Benutzungspflicht, unzureichende Breite Getrennter Geh-/Radweg im ZRV	Benutzungspflicht / Mischverkehr	Benutzungspflicht aufheben (Prüfung)
161.1	Westernkötter Straße	Bökenförder Straße bis Südstraße	geringe Radwegbreite		inadäquate Führungsform (Abweichung nach oben), Belagsschäden, unzureichende Breite	grundhafter Neubau	Radverkehrsanlage auf der Fahrbahn einrichten (im Zuge des geplanten Umbaus), Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h
161.2	Westernkötter Straße	Südstraße bis Hirschberger Straße	geringe Radwegbreite		inadäquate Führungsform (Abweichung nach oben), unzureichende Breite	Schutzstreifen markieren	Schutzstreifen (mind. 1,25m) sonst Mischverkehr auf der Fahrbahn und ggf. Radfahrerpiktogramme auf der Fahrbahn ("Sharrows"); Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 Km/h
161.3	Westernkötter Straße	Hirschberger Straße bis B 55	geringe Radwegbreite Konflikt mit Fußgängern/ ruhendem Kfz-Verkehr/ fahrendem Kfz-Verkehr		unzureichende Breite der RVA / keine geeignete Führung im Mischverkehr	Schutzstreifen markieren	Tempo 30, Schutzstreifen (1,25m) sonst Mischverkehr auf der Fahrbahn Radfahrerpiktogramme auf der Fahrbahn ("Sharrows")
162	Weingarten	Stirper Str. bis Erwitter Straße	Netzlücke			Geschwindigkeitsanpassung	Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h
163	Akazienstraße/ Im Ried	Stirper Str. bis Pappelallee					
164	Ulmenstraße	Pappelallee bis Weidegrund					
165	Weidegrund	Stirper Str. bis Nußbaumallee					
166	Stirper Straße	Konrad-Adenauer-Ring bis Overhagener Straße			Belagsschäden	Belag und Borde	Belag ausbessern
167	Stirper Straße	Overhagener Straße bis Sankt-Hedwig-Straße					
168	Bökenförder Straße	Erwitter Straße bis Am Schwibbogen					
169	Bökenförder Straße	Am Schwibbogen bis B 55			inadäquate Führungsform (Abweichung nach oben)		
170	Josefkirchstraße	Görrestraße bis Erwitter Straße					
171	Görrestraße	Josefkirchstraße bis Am Schwibbogen			inadäquate Führungsform (Abweichung nach oben), Radfahrstreifen unzureichende Breite	Ausbau	Radfahrstreifen verbreitern (1,85 m inklusive Markierung)

Nr.	Straße	Abschnitt	Defizite aus RVP 2011	Maßnahme aus RVP 2011	Defizit Erhebung VEP Lippstadt (LK Argus)	Maßnahmentyp	Maßnahmenüberlegung und Konkretisierung
172	Am Schwibbogen	Bökenförder Straße bis Görrestraße					
173	Görrestraße	Am Schwibbogen bis Südstraße					
174	Erwitter Straße	Bökenförder Straße bis Südstraße			Belagsschäden im Abschnitt Overhagener Straße bis Südstraße	Belag und Borde	Belag ausbessern, Sichtbeziehung an Grundstückseinfahrten verbessern (einzelne Parkstände entfernen), langfristig: s. grundsätzliche Maßnahmen (Komplettumbau mit Anlage von beidseitigen Radverkehrsanlagen im Abschnitt Overhagener Straße bis Südstraße (voraussichtlich Entfall Parken und Bäume))
175	Ebertstraße	Südstraße bis Erwitter Straße					
176	Südstraße	Erwitter Straße bis Bökenförder Straße			inadäquate Führungsform (Abweichung nach oben), Belagsschäden	Belag und Borde	Anordnung Tempo 30 prüfen, Belag Radverkehrsanlage ausbessern, ggf. langfristig: s. grundsätzliche Maßnahmen
177	Leuschnerstraße	Planckstraße bis Südstraße					
178	Planckstraße	Erwitter Straße bis Leuschnerstraße	geringe Radwegbreite				
179	Erwitter Straße	Südstraße bis B 55					
180	Mercklinghausstraße	Landsberger Straße bis Sankt-Hedwig-Straße					
181	Heinrich-Hertz-Straße	Overhagener Straße bis Otto-Hahn-Straße					
182	Curiestraße	Overhagener Straße bis Otto-Hahn-Straße			inadäquate Führungsform (Abweichung nach oben), Belagsschäden	Benutzungspflicht / Mischverkehr	Aufhebung der Benutzungspflicht, Prüfung Einbindung in T30-Zone
183	Overhagener Straße	Nußbaumallee bis Erwitter Straße			Sicherheitsabstand zum Parken zu gering		kurzfristig: keine langfristig Umbau (siehe grundsätzliche Maßnahmen)

kursiv geschriebene Maßnahmenvorschläge sind nicht in der Karte dargestellt (da in diesen Bereichen nicht zwingend notwendig, aber empfehlenswert)

Legende

	Im RVP 2011 als mittel- bis langfristig realisierbar bewertet.
	Im RVP 2011 als anforderungsgerecht bewertet
	Bereich mit Sofortmaßnahme aus RVP 2011 (in Bearbeitung)
	Bereich mit Sofortmaßnahme aus RVP 2011 (umgesetzt oder kein Handlungsbedarf)
	Bereich mit Sofortmaßnahme aus RVP 2011 Sofortmaßnahme (abgelehnt)
	Nicht Teil des 2011 definierten Rad-Netzes

Anlage 3: Tabellarische Übersicht zur Situation des Links-Abbiegens an untersuchten Knotenpunkten in der südlichen Innenstadt (im Radnetz)
Verkehrsentwicklungsplan "Klimafreudliche Mobilität" Stadt Lippstadt

Radverkehrsführung mit Linksabbiegesituation an Knotenpunkten in der südlichen Innenstadt Lippstadt
an baulich angelegten Radwegen, sowie Radfahr- und Schutzstreifen im Untersuchungsnetz

KP-Nr.	Knotenpunkt	vorhandene Lösung für Linksabbieger	Bewertung	Defizit / Anmerkung
1	Overhagener Straße / Nußbaum Allee	Indirektes Linksabbiegen nach § 9 Abs. 2 StVO hinter der Kreuzung über 2 x LSA - Schaltung mit FG + getrennte Führung)	Akzeptabel, Verbesserung empfohlen	Hohe Wartezeit durch doppeltes/ indirektes Queren der LSA neben Fußverkehr, fehlende Radfahrersignalisierung / Streuscheibe mit Radfahrersymbol zum Queren der Overhagener Straße in der Relation Nußbaumallee - Curiestraße
2	Curiestraße / Otto-Hahn-Straße	KVP mit Fußgängerüberweg, Überleitung vom Radweg auf die Fahrbahn vorhanden	Gut	Führung Kreisverkehr im Mischverkehr/ Lenkung in den Mischverkehr
3	Stirper Straße / Im Beierswinkel	KVP mit Fußgängerüberweg + getrennte Führung für Radfahrer	Ungeeignet	Umwegige, winklige Führung (Westseite); fehlende Überleitung auf die Fahrbahn (Sankt-Hedwig-Str.); zu großer Abstand (>6,00m) zwischen Kreisfahrbahn und Radwegquerung (Im Beierswinkel); parkende Kfz vor Radwegeinfahrt in den KVP (Im Beierswinkel)
4	Stirper Straße / Otto-Hahn-Straße	versetzte Querung mit LSA über Stirper Straße, Querungshilfen über vorfahrtsregelte Einmündungsbereiche Landberger Straße und Otto Hahn-Straße	Akzeptabel, Verbesserung empfohlen	Sehr umwegige Führung, Linksabbieger aus nördlicher Richtung sowie Geradeausfahrer und Linksabbieger aus Otto-Hahn-Str. werden tlw. mit Fußgängern in Gegenrichtung geführt
5	Stirper Straße / Overhagener Straße	Abbiegen über 2 x LSA: Schaltung mit Fußgängern im Verlauf der Stirper Straße + getrennte Radfahrer-Signalisierung im Verlauf der Overhagener Straße	Akzeptabel, Verbesserung empfohlen	Mangelhafte Sichtbarkeit der Markierungen; hohe Wartezeit durch doppelte LSA-Nutzung/ Abbiegen mit Fußverkehr im Seitenbereich; fehlende Radfahrersignalisierung zum Queren der Overhagener Straße (kein Radfahrersymbol in der Streuscheibe vorhanden).
6	Erwitter Straße / Südstraße	Direktes Abbiegen im Mischverkehr (aus Erwitter Straße nord) und direktes Abbiegen über LSA - Schaltung mit Fußgängern + getrennte Führung (aus Südstraße)	Ungeeignet (Mischverkehr) Akzeptabel	Nach dem Abbiegen fehlender Übergang von der Führung auf der Fahrbahn in die Führung im Seitenraum (Südstraße)
7	Erwitter Straße / Overhagener Straße	Führung in Seitenbereichen, indirektes Abbiegen über LSA mit bzw. neben Fußverkehr möglich,	Ungeeignet	leicht umwegige Führung durch Breite des Knotenpunkts, provisorische installierte LSA-Anlage, ohne Signal/ Streuscheibe mit Symbol für Radverkehr (auch nicht zum Befahren im Fahrbahnverlauf geradeaus)
8	Südertor / Erwitter Straße/ Bökenförder Straße	Ungesicherte Querung der Bökenförder Str., LSA-Querung mit Fußgängern über Erwitter Str	Ungeeignet	ungesichertes Geradeausfahren aus Süden kommend über Bökenförder Str. oder aus Bökenförder Str. oder Dusternweg kommend über Erwitter Straße ungesichertes; Linksabbiegen von Erwitter Straße aus nur über Fußgängerampel (ohne Radfahrersymbol) vor bzw. nach dem Knotenpunkt
9	Südertor / Konrad-Adenauer-Ring	LSA - Schaltung mit Fußgängern sowie getrennte Führung; LSA mit Radaufstellflächen	Gut	Kein gesicherter Übergang (Schleuse) im Vorfeld zur Radaufstellfläche auf der Fahrbahn für Linksabbieger aus Richtung Westen und Süden
10	Bökenförder Straße / Unionstraße	Radaufstellfläche zum Linksabbiegen im Mischverkehr (Bökenförder Straße süd) LSA - Schaltung mit Fußgängern (Unionstraße) oder ungesicherter Wechsel zum Linksabbiegen im Mischverkehr	Akzeptabel, Verbesserung empfohlen	Für Radfahrer aus Richtung Unionstraße gibt es zum Linksabbiegen keine geeignete Lösung: Sie können gemeinsam mit den Fußgängern die Bökenförder Straße über die LSA queren, ohne Streuscheibe mit Symbol für Radverkehr vorzufinden. Oder sie können zum Linksabbiegen ungesichert auf die Fahrbahn wechseln. Linksabbieger aus Bökenförder Str. verfügen über einen Linksabbiegestreifen auf der Fahrbahn, zu welchem jedoch eine erkennbare Radfahrerschleuse aus dem Seitenbereich fehlt. Der Knotenpunkt vermittelt aufgrund der weitläufigen Dimensionierung im Mischverkehr ein Unsicherheitsgefühl - insbesondere aber für Fußgänger bei der ungesicherten Querung der Bökenförder Str. in Richtung Unionstraße.
11	Bökenförder Straße / Westernkötter Straße	LSA mit getrennter Signalisierung für den Fuß- und Radverkehr beim Geradeaus-Fahren im Verlauf Westernkötter Str./ Bökenförder Str., Fußgänger-LSA zum Queren der Bökenförder Straße und Westernkötter Str.	Akzeptabel, Verbesserung empfohlen	Linksabbiegen für den Radverkehr ist nur im Seitenraum mit Fußverkehr oder ungesichert auf der Fahrbahn möglich, LSA-Querung über Bökenförder Str. oder Westernkötter Str. jeweils nur Fußgänger-LSA ohne Radfahrersymbol
12	Bökenförder Straße / Südstraße	Führung über LSA - Schaltung mit Fußgängern (jeweils Streuscheiben mit Radfahrersymbol vorhanden)	Akzeptabel	Linksabbiegen nur im Seitenraum mit Fußverkehr oder ungesichert auf der Fahrbahn möglich
13	Südstraße / Westernkötter Straße	LSA-Signalisierung für den Fußverkehr zum Queren der Südstraße, Signalisierung mit MIV /Haltelinie im Seitenbereich für Geradeausfahrer	Akzeptabel, Verbesserung empfohlen	Radfahrer müssen zum Links abbiegen 2 LSA überqueren, auch zum Geradeausfahren keine eigenen Radfahrampeln oder Streuscheiben mit Radfahr-Symbol bei gleichzeitig benutzungspflichtigen Radwegen und Haltestreifen im Seitenraum; Haltelinien für den Radverkehr im Seitenbereich sind nicht vorgezogen, wodurch Radfahrer nicht im Sichtfenster des Kfz-Verkehrs warten und anfahren können.
14	Stirper Straße / Pappelallee	Direktes Abbiegen im Mischverkehr mit LSA (aus Pappelallee und Weingarten) Abbiegen über LSA - Schaltung mit Fußgängern (von Stirper Straße	Akzeptabel, Verbesserung empfohlen	Übergang von Schutzstreifen zu Mischverkehr unauffällig, Linksabbiegen von Stirper Straße aus mit Fußgängern ohne Signalisierung für den Radverkehr (keine Streuscheibe mit Radfahrersymbol vorhanden)
15	Stirper Straße / Dusternweg	Direktes Abbiegen im Mischverkehr	Akzeptabel	Ungesichertes Abbiegen über Stirper Straße (DTV > 10.000 Kfz); Linksabbieger blockieren beim aufstellen die Furt über den Dusternweg; kein Übergang auf den Radweg westlich der Stirper Straße vorhanden?
16	Stirper Straße / Akazienstraße	Direktes Abbiegen im Mischverkehr mit LSA mit Radaufstellfläche (aus Stirper Straße und Akazienstraße) Indirektes Abbiegen mit LSA aus Konrad-Adenauer-Ring	Ungeeignet	Auf der Stirper Straße fehlen gesicherte Übergänge auf die Fahrbahn um die Radaufstellflächen zu erreichen, besonders aus südlicher Richtung problematisch, da 2 Fahrstreifen überquert werden muss
17	Südstraße / Elserstraße	Direktes Abbiegen im Mischverkehr (aus Elserstraße) Direktes Abbiegen aus dem Seitenraum (Südstraße)	Akzeptabel	Linksabbieger aus der Südstraße biegen ungesichert ab
18	Südstraße / Görrestraße	ungesichertes direktes Abbiegen aus dem Seitenraum (aus Südstraße) in den Mischverkehr und direktes Abbiegen aus Mischverkehr (Görrestraße oder Kirchnerstraße)	Akzeptabel	Linksabbieger aus der Südstraße biegen ungesichert ab oder müssen mit Fußverkehr LSA überqueren, Haltelinien für den Radverkehr im Seitenbereich sind nicht vorgezogen, wodurch Radfahrer nicht im Sichtfenster des Kfz-Verkehrs warten und anfahren können.

Anlage 4: Tabellarische Übersicht von Ausstattungsmerkmalen der Bushaltestellen in der südlichen Innenstadt
Verkehrsentwicklungsplan "Klimafreundliche Mobilität" Stadt Lippstadt

Haltestelle	Straße	Seite	Linie(n)	Erfüllung der erforderlichen Ausstattung von Haltestellen (nach NVP 2018, Kategorie III) □											nach NVP anzustreben			Notiz	Verbesserung 2016/2017	geplant für 2023				
				Komfort				Fahrgastinformation			Barrierefreiheit				Erfüllungsgrad Barrierefreiheit	transparente Gestaltung des Unterstands	akustische Fahrgastinformation							
				Witterungsschutz (Einsteigrichtung)	Sitzgelegenheiten (Einsteigrichtung)	Beleuchtung	Abfallbehälter	Erfüllungsgrad Komfort	Haltestellenmast	Haltestellenbezeichnung	Fahrgastinformation (barrierefrei)	Erfüllungsgrad Information	barrierefreie Zuwegung und Oberflächen	Kap./ Fahrbahnhalt							Hochbord (16cm/18cm) visuell/ taktile Elemente	Aufstellfläche für Rollstuhlfahrer	Erfüllungsgrad Barrierefreiheit	
(Sortierung nach Buslinien)																								
Josefstraße	Bökenförder Str.	west	C1; R61	o	o	✓	o	25%	✓	✓	(✓)	83%	o	✓	o	o	✓	40%		o	RVF verläuft über den Ein- und Ausstiegsbereich auf beiden Seiten, ggf. Bedarf Rad-Abstellanlagen			
	Bökenförder Str.	ost	C1; R61	o	o	o	✓	25%	✓	✓	(✓)	83%	o	✓	o	o	o	20%		o	RVF verläuft über den Ein- und Ausstiegsbereich			
Reichenbacher Str.	Westernkötter Str.	west	C1; R61	o	o	(✓)	o	13%	✓	✓	(✓)	83%	o	✓	o	o	o	20%		o	RVF verläuft über den Ein- und Ausstiegsbereich			
	Westernkötter Str.	ost	C1; R61	o	o	o	✓	25%	✓	✓	(✓)	83%	o	✓	o	o	o	20%		o	RVF verläuft über den Ein- und Ausstiegsbereich			
Südstraße	Westernkötter Str.	west	C1; R61	o	o	(✓)	(✓)	25%	✓	✓	(✓)	83%	o	✓	o	o	o	20%		o	RVF verläuft über den Ein- und Ausstiegsbereich			
	Westernkötter Str.	ost	C1; R61	o	o	o	o	0%	✓	✓	(✓)	83%	o	✓	o	o	o	20%		o	RVF verläuft über den Ein- und Ausstiegsbereich			
INI-Schulungszentrum	Südstraße	nord	C1	o	o	✓	o	25%	✓	✓	(✓)	83%	o	✓	o	o	o	20%		o	RVF verläuft über den Ein- und Ausstiegsbereich			
	Südstraße	süd	C1	o	o	o	✓	25%	✓	✓	(✓)	83%	o	✓	o	o	o	40%		o	RVF verläuft über den Ein- und Ausstiegsbereich			
Musikschule	Olbrichtstraße	nord	C1	o	o	(✓)	o	13%	✓	✓	(✓)	83%	o	✓	o	o	o	80%		o				
	Olbrichtstraße	süd	C1	✓	✓	(✓)	✓	88%	✓	✓	(✓)	83%	✓	✓	✓	o	✓	80%	✓	o				
Volkshochschule	Barthstraße	nord	C1	o	o	✓	o	25%	✓	✓	(✓)	83%	✓	✓	✓	(✓)	✓	90%		o	Fahrgastinformation ungünstig einsehbar (v. hinten)			
	Barthstraße	süd	C1	✓	✓	o	✓	75%	✓	✓	(✓)	83%	✓	✓	✓	(✓)	✓	90%	✓	o	Witterungsschutz stark beschmutzt			
Gaußstraße	Gaußstraße	nord	C1	o	o	o	o	0%	✓	✓	(✓)	83%	(✓)	✓	o	o	✓	50%		o				
	Gaußstraße	süd	C1	o	o	o	o	0%	✓	✓	(✓)	83%	(✓)	✓	o	o	✓	70%		o				
Siemensstraße	Landsberger Str.	nord	C1	o	o	o	✓	25%	✓	✓	(✓)	83%	o	✓	✓	✓	✓	80%		o	mangelhafte Erschließung nördliche Straßenseite			
	Landsberger Str.	süd	C1	o	o	✓	✓	50%	✓	✓	(✓)	83%	✓	✓	✓	✓	✓	100%		o				
Landsberger Str. (Endhaltestelle)	Landsberger Str.	nord	C2																					
	Landsberger Str.	süd	C1	✓	✓	o	✓	75%	✓	✓	(✓)	83%	(✓)	✓	✓	✓	✓	90%	✓	o		X		
Linie C1 gesamt				18%	18%	35%	44%	29%	100%	100%	50%	83%	38%	100%	47%	24%	65%	55%						
Dusternweg	Stirper Straße	west	C2; 564	o	o	(✓)	✓	38%	✓	✓	(✓)	83%	✓	✓	✓	✓	✓	100%		o	RVF verläuft über den Ein- und Ausstiegsbereich			
	Stirper Straße	ost	C2; 564	o	o	o	✓	25%	✓	✓	(✓)	83%	o	o	o	o	o	80%		o	RVF verläuft über den Ein- und Ausstiegsbereich			
Erlenstraße	Pappelallee	nord	C2	o	o	(✓)	o	13%	✓	✓	(✓)	83%	(✓)	✓	o	o	✓	63%		o				
	Pappelallee	süd	C2	✓	✓	o	✓	75%	✓	✓	(✓)	83%	(✓)	✓	✓	✓	✓	90%	✓	o	nur indirekte Ausleuchtung			
Gesamtschule	Ulmenstraße	nord	C2	(✓)	o	o	o	25%	✓	✓	(✓)	83%	✓	✓	✓	✓	✓	100%		o	Witterungsschutz durch Gebäude/ Eingangsbereich			
Bonifatiuskirche	Pappelallee	nord	C2	o	o	(✓)	o	13%	✓	✓	(✓)	83%	✓	✓	✓	✓	✓	100%		o	indirekte Ausleuchtung			
	Pappelallee	süd	C2	(✓)	✓	✓	✓	90%	✓	✓	(✓)	83%	✓	✓	✓	✓	✓	100%	✓	o	Ausleuchtung durch Werbung (Fahrgastinfo dunkel)	X		
Im Ried	Pappelallee	nord	C2	o	o	✓	✓	50%	✓	✓	(✓)	83%	o	o	o	o	✓	0%		o				
	Pappelallee	süd	C2	✓	✓	o	✓	88%	✓	✓	(✓)	83%	o	o	✓	✓	✓	60%	✓	o		X		
Schlehenstraße	Nußbaumallee	west	C2	o	o	(✓)	o	13%	✓	✓	(✓)	83%	o	✓	o	o	✓	40%	✓	o	Zuwege mit Bewuchs, hochstehende Pflastersteine		X	
	Nußbaumallee	ost	C2	✓	✓	o	✓	75%	✓	✓	(✓)	83%	o	o	o	o	✓	20%		o	ggf. Defekt bei Beleuchtung über Werbefläche?		X	
Holunderweg	Nußbaumallee	west	C2	o	o	o	o	0%	✓	✓	(✓)	83%	o	✓	✓	o	✓	60%		o				
	Nußbaumallee	ost	C2	o	o	✓	✓	50%	✓	✓	(✓)	83%	o	✓	✓	o	✓	60%		o				
Curierstraße/ Boschstraße	Boschstraße	süd	C2	✓	✓	o	✓	75%	✓	✓	(✓)	83%	(✓)	✓	✓	✓	✓	90%	✓	o		X		
	Curierstraße	C2		k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	o	als neue Haltestelle für 2020/21 geplant		
H.-Hertz-Str.	Boschstraße	süd	C2	o	o	(✓)	(✓)	25%	✓	✓	(✓)	83%	(✓)	✓	✓	o	✓	88%		o	Abfallbehälter an inaktiver Bushaltestelle gegenüber			
Bunsenstraße	Stirper Straße	ost	C2; 564	o	o	o	o	25%	✓	✓	(✓)	83%	(✓)	o	o	o	✓	30%	k.A.	o				
Landsberger Str. (Endhaltestelle)		nord	C2	✓	✓	✓	✓	100%	✓	✓	(✓)	83%	o	o	✓	o	✓	40%	✓	o	Umgestaltung geplant 2020/21		X	
		süd	C1																					
Lottnerstraße		nord	C2	o	o	✓	✓	50%	✓	✓	(✓)	83%	o	✓	o	o	o	20%	o	o	schmale Zuwege, Bewuchs, RVF über Ein-/Ausstieg			
Linie C2 gesamt				33%	33%	42%	69%	44%	100%	100%	50%	83%	42%	67%	67%	44%	94%	63%						

✓ = vorhanden

(✓) = in geringer Qualität vorhanden, berechnet mit 50% Erreichungsgrad

o = nicht vorhanden,

k.A. = nicht erhoben

Anlage 4: Tabellarische Übersicht von Ausstattungsmerkmalen der Bushaltestellen in der südlichen Innenstadt
Verkehrsentwicklungsplan "Klimafreundliche Mobilität" Stadt Lippstadt

Haltestelle	Straße	Seite	Linie(n)	Erfüllung der erforderlichen Ausstattung von Haltestellen (nach NVP 2018, Kategorie III) □												nach NVP anzustreben			Notiz	Verbesserung 2016/2017	geplant für 2023			
				Komfort				Fahrgastinformation			Barrierefreiheit					Erfüllungsgrad Barrierefreiheit	transparente Gestaltung des Unterstands	akustische Fahrgastinformation						
				Witterungsschutz (Einsteigrichtung)	Sitzgelegenheiten (Einsteigrichtung)	Beleuchtung	Abfallbehälter	Erfüllungsgrad Komfort	Haltestellenmast	Haltestellenbezeichnung	Fahrgastinformation (barrierefrei)	Erfüllungsgrad Information	barrierefreie Zuwegung und Oberflächen	Kap./ Fahrbahnhalt	Hochbord (16cm/18cm)							visuell/ taktile Elemente	Aufstellfläche für Rollstuhlfahrer	
(Sortierung nach Buslinien)																								
Westfriedhof	Overhagener Str.	nord	R66	o	o	o	o	0%	✓	✓	(✓)	83%	o	✓	o	o	✓	40%		o				
Westfriedhof	Overhagener Str.	süd	R66	o	o	o	o	0%	✓	✓	(✓)	83%	o	✓	o	o	✓	40%		o				
Nußbaumallee	Overhagener Str.	nord	R66	✓	o	o	o	20%	✓	✓	(✓)	83%	(✓)	o	o	o	✓	30%	✓	o			RVF verläuft über den Ein- und Ausstiegsbereich	X
	Overhagener Str.	süd	R66	✓	o	(✓)	✓	63%	✓	✓	(✓)	83%	(✓)	o	o	o	✓	30%	✓	o			RVF verläuft über den Ein- und Ausstiegsbereich	X
Ulmenstraße	Overhagener Str.	nord	R66	✓	o	o	✓	50%	✓	✓	(✓)	83%	(✓)	o	o	o	✓	30%	✓	o			RVF verläuft über den Ein- und Ausstiegsbereich	X
	Overhagener Str.	süd	R66	✓	✓	✓	✓	100%	✓	✓	(✓)	83%	(✓)	o	o	o	✓	30%	✓	o			RVF verläuft über den Ein- und Ausstiegsbereich	X
Traberweg	Overhagener Str.	nord	R66	o	o	(✓)	o	13%	✓	✓	(✓)	83%	(✓)	o	o	o	✓	30%		o			RVF verläuft über den Ein- und Ausstiegsbereich	X
	Overhagener Str.	süd	R66	o	o	✓	o	25%	✓	✓	(✓)	83%	(✓)	✓	o	o	✓	50%		o			RVF verläuft über den Ein- und Ausstiegsbereich	X
Lippe-Berufskolleg	Otto-Hahn-Str.	ost	R66	(✓)	o	✓	o	38%	✓	✓	(✓)	83%	o	✓	o	o	o	20%	✓	o			gemeinsamer Witterungsschutz liegt weiter	
	Otto-Hahn-Str.	west	R66	(✓)	o	✓	o	38%	✓	✓	(✓)	83%	o	✓	o	o	o	20%	✓	o			entfernt von beiden Haltestellenbereichen	
Weidegrund	Sirper Straße	ost	R66	o	o	o	✓	25%	✓	✓	(✓)	83%	(✓)	✓	o	o	✓	50%						
von-Hoerde-Str.	Overhagener Str.	nord	R66	o	o	(✓)	✓	38%	✓	✓	(✓)	83%	(✓)	o	o	o	(✓)	20%		o			Haltestelle an Tankstellenzufahrt	X
	Overhagener Str.	süd	R66	o	o	(✓)	o	13%	✓	✓	(✓)	83%	(✓)	o	o	o	o	10%		o			Eingangsbereich Wohnen, RVF über die Bushaldebucht	X
Adelheitstraße	Erwitter Str.	west	R66	✓	✓	✓	✓	100%	✓	✓	(✓)	83%	(✓)	✓	o	o	✓	63%	✓	o			Fußweg verläuft unter Witterungsschutz	X
	Erwitter Str.	ost	R66	✓	✓	o	✓	75%	✓	✓	(✓)	83%	(✓)	o	o	o	✓	38%	✓	o				X
Südertor	K.-Adenauer Ring	nord	R66	o	o	✓	✓	50%	✓	✓	(✓)	83%	✓	✓	✓	✓	✓	100%	o	o				
	Erwitter Str.	ost	R66	o	o	✓	✓	50%	✓	✓	(✓)	83%	✓	✓	✓	✓	✓	100%	o	o				RVF verläuft über den Ein- und Ausstiegsbereich
Linie R66 gesamt				41%	18%	53%	53%	41%	100%	100%	50%	83%	44%	53%	12%	12%	79%	40%						
Borlinghauser Str.	Bökenförder Str.	west	R62	o	o	✓	✓	50%	✓	✓	(✓)	83%	✓	✓	✓	o	✓	80%		o				
	Bökenförder Str.	ost	R62	o	o	o	✓	25%	✓	✓	(✓)	83%	(✓)	o	o	o	(✓)	70%		o				RVF verläuft über den Ein- und Ausstiegsbereich
Droste Realschule		süd	R61	o	o	✓	✓	50%	✓	✓	(✓)	83%	✓	o	o	o	✓	40%		o				
Am Schwibbogen		süd	AST	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	o				(nicht erhoben, außerhalb Analysenetz Fußverkehr)
Cartec	Erwitter Str.	ost	AST	o	o	o	o	0%	✓	✓	(✓)	83%	✓	o	o	o	o	20%		o				RVF verläuft über den Ein- und Ausstiegsbereich
Ebertstraße		nord	AST, N1, N11	o	o	o	o	0%	✓	✓	(✓)	83%	o	✓	o	o	o	20%		o				RVF verläuft über den Ein- und Ausstiegsbereich
		süd	N1	o	o	o	o	0%	✓	✓	(✓)	83%	o	✓	o	o	o	20%		o				RVF verläuft über den Ein- und Ausstiegsbereich
Hirschberger Str.	Südstraße	nord	AST	o	o	✓	o	25%	✓	✓	(✓)	83%	o	✓	o	o	o	20%		o				RVF verläuft über den Ein- und Ausstiegsbereich, Fahrgastinfo nicht lesbar (Schmutz)
Nikolaus-Otto-Str.	Erwitter Str.	ost	AST	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	o				(nicht erhoben/ nicht gefunden)
St.-Hedwig-Str.	Erwitter Str.	ost	AST	o	o	✓	✓	50%	✓	✓	(✓)	83%	✓	o	o	o	✓	40%		o				
Westerkötter Str.	Südstraße	nord	AST	o	✓	o	✓	50%	✓	✓	(✓)	83%	(✓)	✓	o	o	o	30%		o				RVF verläuft über den Ein- und Ausstiegsbereich

✓ = vorhanden
(✓) = in geringerer Qualität vorhanden, berechnet mit 50% Erreichungsgrad
o = nicht vorhanden,
k.A. = nicht erhoben

Abschnittsnummer	Abschnitt Straße/ Ort Straßenname/ KP	Abschnitt von ... Defizit Anfangspunkt	Abschnitt bis ... Defizit Endpunkt	Straßen- seite	Merkmale Abschnitt Radverkehrsführung			Defizite										
					Art (Kürzel siehe unten)	Breite	Tempo Gehweg- breite											
Beschreibung Defizit								Karten- Symbol	Defizit kurz (Legende)									
1	Konrad-Adenauer-Ring	Dusternweg	Unionstraße					Gefahrenpunkt Unterführung: 5 Unfälle (3 zwischen Radfahrern und Fußgängern)		Konflikte mit Kfz-Verkehr								
											Konrad-Adenauer-Ring	Unterführung Südertor	FGZ GRF	50	gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr, teilw. Engstellen durch Warenauslagen/Schaufensterbereiche, langsame Befahrbarkeit für Rad/Gefährdung für Fußverkehr		Konflikte Fuß- und Radverkehr	
											Dusternweg	Südertor	süd	GGR				50
											Dusternweg	Südertor	süd	GGR				50
2	KP Erwitter Str./ Bökenförder Str.						50	Gefahrenpunkt Kfz-Verkehr: 3 Unfälle mit Radfahrereteiligung; 1 Unfall mit Fußgängerbeteiligung		Konflikte mit Kfz-Verkehr								
3	Bökenförder Str.	Unionstraße	Am Schwibbogen	beidseitig	RW	-	30	zu geringe Breite der RVA (<2m)		Defizit im Radverkehr								
								Josefstraße	Am Schwibbogen	ost	RW	30	<1,80m	zu geringe Breite des nutzbaren Gehwegs (<1,80m)		nutzbare Gehwegbreite unter 1,80m		
4	Bökenförder Str.	Gottesgarten	Südstraße		RW		50	stellenweise Radwegschäden		Defizit im Radverkehr								
								Gottesgarten	Reichenbacher Str.	west	RW	-	50	<1,80m	zu geringe Breite des nutzbaren Gehwegs (<1,80m)			
								Gottesgarten	Reichenbacher Str.	beidseitig	RW		50		zu geringe Breite der RVA (<2m)		Defizit im Radverkehr	
								Reichenbacher Str.	Gottesgarten	ost	RW		50	<2,10m	zu geringer Sicherheitsabstand zwischen Gehweg und Radweg (<0,30m)		zu geringe Sicherheitsabstände	
								Reichenbacher Str.	Borlinghauser Str.	west	RW		50	<2,10m	zu geringer Sicherheitsabstand zwischen Gehweg und Radweg (<0,30m)		zu geringe Sicherheitsabstände	
								Borlinghauser Str.	Südstraße	beidseitig	RW	-	50	<1,80m	zu geringe Breite der RVA (<2m)		Defizit im Radverkehr	
								Borlinghauser Str.	Südstraße	beidseitig			50		zu geringe Breite des nutzbaren Gehwegs (<1,80m)		nutzbare Gehwegbreite unter 1,80m	
								Einmündung Weißburger Str.		ost			50		Überdimensionierter Einmündungsbereich, mit einer Fahrbahnquerung (im Längsverkehr) von über 20m für Fuß- und Radverkehr, Trampelpfad auf Grünfläche verweist auf Fußwegbedarf		Überdimensionierte Verkehrsfläche	
								Höhe Einzelhandel (Real)	Einmündungsbereich	ost			50		Überdimensionierter Einmündungsbereich Real, mit einer Fahrbahnquerung (im Längsverkehr) von ca. 30m für den Fuß- und Radverkehr		Überdimensionierte Verkehrsfläche	
								Höhe Einzelhandel (Real)	Einmündungsbereich h/ Parkfläche Einzelhandel	ost			50		mangelhafte Feinerschließung des Einzelhandelsstandorts über große Parkplatzfläche (von Norden), Barriere durch Zaun, nur ein offizieller Fußgänger-Zugang von Westernkötter Straße aus; ungeeignete Platzierung/fehlende Querungshilfe zu Einzelhandelsstandort		Mangelhafte Erschließung im Fuß- und Radverkehr (Einzelhandel)	
5	Westernkötter Str.	Am Schwibbogen	Brücke B55	beidseitig			50	<1,80m		nutzbare Gehwegbreite unter 1,80m								
								Am Schwibbogen	Brücke B55	beidseitig	RW (ohne Benutzungsp flicht)	50		zu geringe Breite der RVA (<2m)		Defizit im Radverkehr		
								Am Schwibbogen	Brücke B55	beidseitig		50		mangelhafter Zustand des Gehwegs/ Gehwegschäden (Baumwurzeln, Bewuchs...)		Belagschäden/ Hindernisse		
								Am Schwibbogen	Brücke B55	beidseitig		50		mangelhafter Zustand des Radwegs/ Radwegschäden (Baumwurzeln, Bewuchs...)		Defizit im Radverkehr		
								Südstraße	Brücke B55	beidseitig		50		mangelhafte Straßenraumgestaltung/Aufenthaltsqualität/fehlendes Grün/ dominante Parkflächen		Mangelnde Straßenraumgestaltung		
								KP	Südstraße	beidseitig		50		Gefahrenpunkt: 4 Unfälle mit Radfahrereteiligung		Konflikte im Kfz-Verkehr		
								KP	Südstraße	beidseitig		50		überdimensionierte Einmündungsradien, dadurch umwegige Führung des querenden Fußverkehrs bei gleichzeitig überlangen Furten (nutzbare Fahrbahnbreite über optimaler Breite von 6,5m (10-18m))		Überdimensionierte Verkehrsfläche		
								Brücke B55	Hirschberger Straße	ost		50		fehlender Geh- oder Radweg/ Radverkehrsführung im Mischverkehr		nutzbare Gehwegbreite unter 1,80m		
KP	In der Krümmen Wende/ Hirschberger Straße						überdimensionierte Einmündungsradien, dadurch umwegige Führung des längs querenden Fußverkehrs		Überdimensionierte Verkehrsfläche									

		Bereich Auffahrt Brücke	Ahrendstraße	west		30		überdimensionierte Verkehrsfläche, teilw. provisorisch mit Sperrfläche gelöst		Überdimensionierte Verkehrsfläche	
		Brücke B55				30	<1,80m	Gefahrenpunkt: kein Gehweg, nur schmaler Seitenstreifen <1m (westl.)		Konflikte im Kfz-Verkehr	
6	Südstraße	Bökenförder Str.	Erwitter Str.	beidseitig	RW	-	50	zu geringe Breite der RVA (<2m)		Defizit im Radverkehr	
		Bökenförder Str.	Erwitter Str.	beidseitig			50	Gehwegschäden durch Baumwurzeln		Belagschäden/ Hindernisse	
		Bökenförder Str.	Erwitter Str.	beidseitig			50	Radwegschäden durch Baumwurzeln		Defizit im Radverkehr	
		Bökenförder Str.	Erwitter Str.	beidseitig			50	RVF über Wartbereiche der Bushaltestellen		Defizit im Radverkehr	
		KP	Görresstraße	nord			50	überdimensionierte Einmündungsradien, dadurch überlange Furt des längs querenden Fuß- und Radverkehrs (ca.15-20m)		Überdimensionierte Verkehrsfläche	
		KP	Görresstraße	beidseitig			50	Gefahrenpunkt: 4 Unfälle mit Radfahrereteiligung		Konflikte im Kfz-Verkehr	
7	Am Schwibbogen	Bökenförder Str.	Erwitter Str.	beidseitig	RFB		<2,10m	zu geringer Sicherheitsabstand zwischen Gehweg und ruhendem Verkehr (<0,50m) sowie stellenweise Einfriedungen/ Gebäudewänden (<0,20m)		zu geringe Sicherheitsabstände	
		Bökenförder Str.	Erwitter Str.	beidseitig				Engstellen durch Bewuchs, Baumbete, Schilder		zu geringe Sicherheitsabstände	
		Bökenförder Str.	Erwitter Str.	nord				mangelhafter Zustand des Gehwegs/ Gehwegschäden		Belagschäden/ Hindernisse	
8	Josefstraße	Erwitter Str.	Bökenförder Str.				30Z				
		Erwitter Str.	Görresstraße	süd	RFB		30Z	<1,80m	zu geringe Breite des nutzbaren Gehwegs (<1,80m)		nutzbare Gehwegbreite unter 1,80m
		Erwitter Str.	Görresstraße	nord	RFB		30Z	<2,10m	zu geringer Sicherheitsabstand zwischen Gehweg und ruhendem Verkehr (<0,50m)		zu geringe Sicherheitsabstände
		Josefstr	Josefikirchstraße	beidseitig						Konflikte Hol- und Bringverkehr	
		Erwitter Str.	Josefstraße, Höhe Nr. 28	nord	RFB		30Z			Mangelhafte Erschließung im Fuß- und Radverkehr (Einzelhandel)	
		Josefikirchstraße	Bökenförder Str.	nord			30Z	<2,10m	zu geringer Sicherheitsabstand zwischen Gehweg und Fahrbahn (<0,30m) bzw. ruhendem Verkehr (<0,50m)		zu geringe Sicherheitsabstände
		Josefikirchstraße	Bökenförder Str.	süd			30Z	<1,80m	zu geringe Breite des nutzbaren Gehwegs (<1,80m)		nutzbare Gehwegbreite unter 1,80m
9	Görrestraße	Josefstraße	Südstraße				30Z				
		Josefstraße	Am Schwibbogen	west	RFS (im Gegenverkehr)		1,30m	30Z	RFS in Gegenrichtung nach FGSV min. 1,85m; S in Gegenrichtung min. 1,25m -> S wäre von der Breite ok		Defizit im Radverkehr
		Josefstraße	Am Schwibbogen	west	RFS (im Gegenverkehr)		1,30m	30Z	zu geringer Sicherheitsabstand zwischen RFS und ruhendem Verkehr (<0,75m)		Defizit im Radverkehr
		Josefstraße	Südstraße	west			30Z	<2,10m	zu geringer Sicherheitsabstand zwischen Gehweg und ruhendem Verkehr (<0,50m)		zu geringe Sicherheitsabstände
		Josefstraße	Südstraße	ost			30Z	<1,80m	zu geringe Breite des nutzbaren Gehwegs (<1,80m)		nutzbare Gehwegbreite unter 1,80m
		Am Schwibbogen	Südstraße	ost	RFB		30Z	<2,10m	zu geringer Sicherheitsabstand zwischen Gehweg und Fahrbahn (<0,30m) bzw. ruhendem Verkehr (<0,50m)		zu geringe Sicherheitsabstände
		Josefstraße	Südstraße	west	RFB		30Z	<2,10m	zu geringer Sicherheitsabstand zwischen Gehweg und Fahrbahn (<0,30m) bzw. ruhendem Verkehr (<0,50m)		zu geringe Sicherheitsabstände
		Josefstraße	Südstraße		RFB		30Z		Engstellen durch Bäume		Belagschäden/ Hindernisse
		Josefstraße	Südstraße		RFB		30Z		Gehwegschäden durch Baumwurzel		Belagschäden/ Hindernisse
10	(Abschnitt bei VHS)	Barthstraße	Kirchnerstraße								
		Kirchnerstraße	Leuschnerstr.	Südstraße	west	RFB	30Z	<2,10m	zu geringer Sicherheitsabstand zwischen Gehweg und Fahrbahn (<0,30m) bzw. ruhendem Verkehr (<0,50m)		zu geringe Sicherheitsabstände
		Barthstraße	Erwitter Str.	Elsenerstraße	beidseitig	RFB	30Z	<2,10m	zu geringer Sicherheitsabstand zwischen Gehbereich und Fahrbereich (<0,30m) bzw. ruhendem Verkehr/Markierungen (<0,50m) bei weicher Separation		zu geringe Sicherheitsabstände
11	Ebertstraße	Erwitter Str.	Südstraße				30Z				
		Erwitter Str.	Erwitter Str.	west			30Z	<2,10m	zu geringer Sicherheitsabstand zwischen Gehweg und ruhendem Verkehr (<0,50m)		zu geringe Sicherheitsabstände
		Siechenkamp	Südstraße	west			30Z	<1,80m	zu geringe Breite des nutzbaren Gehwegs (<1,80m)		nutzbare Gehwegbreite unter 1,80m
		Adelheitstraße	Südstraße	ost			30Z	<2,10m	zu geringer Sicherheitsabstand zwischen Gehweg und ruhendem Verkehr (<0,50m)		zu geringe Sicherheitsabstände
12	Planckstraße	Bartstraße	Erwitter Str.								

		Einfahrt Sportplatz	Erwitter Str.	nord	RFB	<1,80m	zu geringe Breite des nutzbaren Gehwegs (<1,80m)		nutzbare Gehwegbreite unter 1,80m
		Einfahrt Sportplatz	Erwitter Str.	süd	RFB	<2,10m	zu geringer Sicherheitsabstand zwischen Gehweg und Fahrbahn (<0,30m) bzw. ruhendem Verkehr (<0,50m)		zu geringe Sicherheitsabstände
		Einzelhandels-/ Nahversorgungsstandorte	Planckstraße	beidseitig			keine klare Wegeführung zu den Eingängen der Märkte für Fuß- und Radverkehr, Verbindungen verlaufen über Parkflächen		Mangelhafte Erschließung im Fuß- und Radverkehr (Einzelhandel)
13	Erwitter Str.	Bökernförder Straße	Südstraße		RW	50			
		Einmündung	Kampstraße	west		50	überdimensionierte Abbiegeradien, daraus resultierende unkomfortable Querbarkeit		Überdimensionierte Verkehrsfläche
		KP	Weingarten/ Josefstraße			50	überdimensionierte Abbiegeradien, daraus resultierende unkomfortable Querbarkeit		Überdimensionierte Verkehrsfläche
		KP	Weingarten/ Josefstraße			50	LSA mit langer Wartezeit für Fußgänger (>40 sek)		lange Wartezeit an LSA
		KP	Overhagener Str.			50	LSA mit langer Wartezeit für Fußgänger (>40 sek)		lange Wartezeit an LSA
		KP	Südstraße			50	LSA mit langer Wartezeit für Fußgänger (>40 sek)		lange Wartezeit an LSA
		Erwitter Str. Nr. 73	Südstraße		RW	50	zu geringe Breite der RVA (<2m)		Defizit im Radverkehr
		Erwitter Str. Nr. 73	Südstraße		RW	50	mangelhafter Zustand des RVA		Defizit im Radverkehr
		Josefstraße	Am Schwibbogen		RW	50	<1,80m		nutzbare Gehwegbreite unter 1,80m
14	Erwitter Str.	Overhagener Str	südl. Ende Untersuchungsgebiet		2R-RW	50			
		Overhagener Str	Südstraße	west		50	fehlende Radverkehrsanlage bzw. fehlende Kennzeichnung und mangelhafte Führungsform im Mischverkehr		Defizit im Radverkehr
		Südstraße	Horst-Otten-Str.	ost	2R-RW	50	<1,80m		nutzbare Gehwegbreite unter 1,80m
		nördl. Grundstücksgrenze Nr. 115	Planckstr.	ost	2R-RW	50	<1,80m		nutzbare Gehwegbreite unter 1,80m
		Barthstraße	Ende des Untersuchungsgebietes	ost	2R-RW	50	keine klare Wegeführung zu den Eingängen der Märkte für Fuß- und Radverkehr, Verbindungen verlaufen über Parkflächen		Mangelhafte Erschließung im Fuß- und Radverkehr (Einzelhandel)
		Sankt-Hedwig-Str.	südl. Ende Untersuchungsgebiet	west		50	keine klare Wegeführung zu den Eingängen der Märkte für Fuß- und Radverkehr, Verbindungen verlaufen über Parkflächen, keine Zuwegung zum Baumarkt von nord aus		Mangelhafte Erschließung im Fuß- und Radverkehr (Einzelhandel)
		Einmündung	Höhe Baumarkt (Hammer)			50	LSA mit langer Wartezeit für Fußgänger (>40 sek)		Mangelhafte Erschließung im Fuß- und Radverkehr (Einzelhandel)
15	Sankt-Hedwig-Straße	Erwitter Str.	Stirper Str.		RFB				
		Hans-Christian-Andersen-Schule		beidseitig	RFB	VBB			Konflikte Hol- und Bringverkehr
		Hedwigschule		süd	RFB	30Z	<1,80m		nutzbare Gehwegbreite unter 1,80m
		Hedwigschule		beidseitig	RFB	30Z			Konflikte Hol- und Bringverkehr
		Hedwigschule		beidseitig	RFB	30Z			Konflikte durch Hol- und Bringverkehre,

16	Mercklinghausen- straße	Sankt-Hedwig-Straße	Landsberger Str.	beidseitig	RFB		<1,80m	zu geringe Breite des nutzbaren Gehwegs (<1,80m), Niedrigbord		nutzbare Gehwegbreite unter 1,80m
17	Landsberger Str.	Stirper Str.	Erwitter Str.		RFB	30Z				
		Stirper Str.	Kopernikusweg	beidseitig		30Z	<2,10m	zu geringer Sicherheitsabstand zwischen Gehweg und Fahrbahn (<0,30m)		zu geringe Sicherheitsabstände
		Kopernikusweg	Kopernikuschule	nord		30Z	<1,80m	zu geringe Breite des nutzbaren Gehwegs (<1,80m)		nutzbare Gehwegbreite unter 1,80m
		Parkplatz/ Buswendeplatz	Kopernikuskirche	beidseitig		30Z		mangelhafte Straßenraum- und Freiraumgestaltung		Mangelnde Straßenraumgestaltung
		Bushaltestelle höhe	Siemensstraße	nord		30Z		unkomfortable Erreichbarkeit der Bushaltestelle: mangelhafte Querbarkeit vom abgesenkten Bordstein auf südlicher Straßenseite zu Bushaltestelle (ohne Gehweg) auf nördlicher Seite - aufgrund großer Fahrbahnbreite von ca. 8m		Mangelhafte Querbarkeit, fehlende Querungsmöglichkeit
		Mecklinghausstraße	Erwitter Str.	nord		30Z	<1,80m	zu geringe Breite des nutzbaren Gehwegs (<1,80), sogar unter 1m, kein Gehweg vorhanden in Richtung Erwitter Str.		nutzbare Gehwegbreite unter 1,80m
18	Grünverbindung Im Beierswinkel	Otto-Hahn-Str.	Im Beierswinkel		GGR			keine Beleuchtung		Beleuchtung mangelhaft/ fehlend
		Otto-Hahn-Str.	Carl-Borgwald-Str.					keine Beleuchtung		Beleuchtung mangelhaft/ fehlend
19	Otto-Hahn-Str.	gesamte Straße	gesamte Straße		RW	50				
		Curiestraße	Stirper Str.	süd		50	<2,10m	zu geringer Sicherheitsabstand zwischen Gehweg und Radweg (<0,30m)		zu geringe Sicherheitsabstände
		Curiestraße	Archenholdstraße	nord		50	<1,80m	zu geringe Breite des nutzbaren Gehwegs (<1,80m)		nutzbare Gehwegbreite unter 1,80m
		Im Beierswinkel	Einfahrt Aldi	süd		50		keine klare Wegeführung zu den Eingängen der Märkte für Fuß- und Radverkehr, Verbindungen verlaufen über Parkflächen		Mangelhafte Erschließung im Fuß- und Radverkehr (Einzelhandel)
	Grünverbindung (zwischen Archenholdstr. Und Uhlmannstr.)	Boschstraße	Otto-Hahn-Str.	gesamt	GGR			keine Beleuchtung		Beleuchtung mangelhaft/ fehlend
20	Boschstraße	gesamte Straße	gesamte Straße		RFB					
		Sackgasse Boschstraße	Borsingstraße	nord			<1,80m	zu geringe Breite des nutzbaren Gehwegs (<1,80m)		nutzbare Gehwegbreite unter 1,80m
		Borsingstraße	Stirper Str.	süd			<2,10m	zu geringer Sicherheitsabstand zwischen Gehweg und Fahrbahn (<0,30m) bzw. ruhendem Verkehr (<0,50m)		zu geringe Sicherheitsabstände
22	Heinrich-Hertz-Str.	Overhagener Str.	Boschstraße	ost			<1,80m	zu geringe Breite des nutzbaren Gehwegs (<1,80m)		nutzbare Gehwegbreite unter 1,80m
		Overhagener Str.	Boschstraße	beidseitig	RFB			monotoner Straßenraum/ Fahrbahn und Parken dominiert Gestaltung; mangelhafte Straßenraumgestaltung		Mangelnde Straßenraumgestaltung
23	Overhagener Str.	Kleingärtnerverein Sonnenschein e.V.	Stirper Str.		RW	50				
		Höhe Curiestraße			RW	50		mangelhafte Belagqualität des Radwegs (punktuell)		Defizit im Radverkehr
		Ulmenstraße	Stirper Str.		RW	1,60m 50		Mindestmaß der RW-Breite wird nicht eingehalten		Defizit im Radverkehr
		Ulmenstraße	Stirper Str.			50		zu geringer Sicherheitsabstand zwischen Radweg und Fahrbahn bzw. ruhendem Verkehr (<0,75m)		Defizit im Radverkehr
		KP	Stirper Str.			50		Gefahrenpunkt: 4 Unfälle mt Radfahrereteiligung		Konflikte im Kfz-Verkehr
		KP	Stirper Str.			50		überdimensionierte Abbiegeradien		Überdimensionierte Verkehrsfläche
24	Overhagener Str.	Stirper Str.	Erwitter Str.		RW	50				
		Höhe Bodelschwingstraße	von-Hoerde-Straße			50		mangelhafte Querbarkeit an Bushaltestelle, Nahversorgungsstanorten und Fußwegeverbindung, fehlende Querungsmöglichkeit		Mangelhafte Querbarkeit, fehlende Querungsmöglichkeit
		Nahversorgungs- standort (Penny Markt)	Von-Hoerde-Straße			50		keine klare Wegeführung zum Eingang des Marktes für Fuß- und Radverkehr, Verbindung verläuft über Parkflächen		Mangelhafte Erschließung im Fuß- und Radverkehr (Einzelhandel)
25	Ulmenstraße	Weidegrund	Overhagener Str.		RFB			monotoner Straßenraum, Parken und Haltelinien dominieren Gestaltung; mangelhafte Gestaltung		Mangelnde Straßenraumgestaltung

26	Nußbaumallee	Overhagener Str.	im Ried	S	50				
		Overhagener Str.	im Ried	beidseitig	50	<2,10m	zu geringer Sicherheitsabstand zwischen Gehweg und ruhendem Verkehr (<0,50m)		zu geringe Sicherheitsabstände
		Höhe Bushaltestelle Holunderweg			50		verbesserungswürdiger Übergang der Radverkehrsführung von Seitenraum auf die Fahrbahn (bevor Schutzstreifen beginnt gibt es nur eine farbliche Kennzeichnung im Seitenraum durch , auf Fahrbahn fehlt Aufmerksamkeitsbereich)		mangelhafter Übergang der Radverkehrsführung
		Overhagener Str.	Föhrenstraße		50		stellenweise mangelhafter Bodenbelag und Gehwegschäden durch Baumwurzeln		Belagschäden/ Hindernisse
		Einmündung	Weidegrund		50		überdimensionierte Abbiegeradien, provisorisch mit Sperrflächen verkleinert; dadurch umwegiges unkomfortables Längsqueren im Straßenverlauf		Überdimensionierte Verkehrsfläche
		Einmündung	Holunderweg		50		überdimensionierte Abbiegeradien, provisorisch mit Sperrflächen verkleinert; dadurch umwegiges unkomfortables Längsqueren im Straßenverlauf		Überdimensionierte Verkehrsfläche
		Einmündung	Schlehenstraße		50		überdimensionierte Abbiegeradien, provisorisch mit Sperrflächen verkleinert; dadurch umwegiges unkomfortables Längsqueren im Straßenverlauf		Überdimensionierte Verkehrsfläche
		Einmündung	Espenweg		50		überdimensionierte Abbiegeradien, provisorisch mit Sperrflächen verkleinert; dadurch umwegiges unkomfortables Längsqueren im Straßenverlauf		Überdimensionierte Verkehrsfläche
	Einmündung	Föhrenstraße		50		überdimensionierte Abbiegeradien, provisorisch mit Sperrflächen verkleinert; dadurch umwegiges unkomfortables Längsqueren im Straßenverlauf		Überdimensionierte Verkehrsfläche	
27	Pappelallee	Im Ried	Stirper Str.	S	50				
		Im Ried	Akazienstraße	nord	50	<2,10m	zu geringer Sicherheitsabstand zwischen Gehweg und ruhendem Verkehr (<0,50m)		zu geringe Sicherheitsabstände
		Im Ried	Ulmenstraße	süd	50	<2,10m	zu geringer Sicherheitsabstand zwischen Gehweg und ruhendem Verkehr (<0,50m)		zu geringe Sicherheitsabstände
		Grundschule An der Pappelallee			30: Mo.- Fr. 7- 17h		Konflikte durch Hol- und Bringverkehre		Konflikte Hol- und Bringverkehr
		Gesamtschule			30: Mo.- Fr. 7- 17h		Konflikte durch Hol- und Bringverkehre		Konflikte Hol- und Bringverkehr
		Kindergarten St. Bonifatius Höhe Einfahrt "Reifen Tiemann"	Stirper Str.		30: Mo.- Fr. 7- 17h		Konflikte durch Hol- und Bringverkehre		Konflikte Hol- und Bringverkehr
						Ende des Schutzstreifens ohne Lenkung in den Knotenpunkt		mangelhafter Übergang der Radverkehrsführung	
28	Theodor-Heuss-Park			GGR					
							schlechte Beleuchtung		Beleuchtung mangelhaft/ fehlend
							stellenweise Gehwegschäden/ Stolperfallen		Belagschäden/ Hindernisse
29	Weidegrund	Nußbaumallee	Stirper Str.	RFB	30Z				
		Nußbaumallee	Unter den Eichen	süd	30Z	<2,10m	zu geringer Sicherheitsabstand zwischen Gehweg und Fahrbahn (<0,30m)		zu geringe Sicherheitsabstände
		Nußbaumallee (Nebenstraße)		nord	30Z	<1,80m	zu geringe Breite des nutzbaren Gehwegs (<1,80m)		nutzbare Gehwegbreite unter 1,80m
	Unter den Eichen	Stirper Str.		30Z		Gehwegschäden, zT durch Baumwurzeln und angehobene Steinplatten		Belagschäden/ Hindernisse	
30	Im Ried	Nußbaumallee	Akazienstraße	RFB	30Z	<2,10m	zu geringer Sicherheitsabstand zwischen Gehweg und Fahrbahn (<0,30m)		zu geringe Sicherheitsabstände
		Nußbaumallee	Akazienstraße		30Z		monotoner Straßenraum		Mangelnde Straßenraumgestaltung

31	Akazienstraße	Im Ried	Stirper Str.	RFB				
		Im Ried	Rotdornallee		<1,80m	zu geringe Breite des nutzbaren Gehwegs (<1,80m)		nutzbare Gehwegbreite unter 1,80m
		Lärchenweg	Stirper Str.			stellenweise unebenes Pflaster/ Gehwegschäden durch Baumwurzeln		Belagschäden/ Hindernisse
32	Steinpfad	gesamte Straße	gesamte Straße	GGR		mangelhafte Beleuchtung		Beleuchtung mangelhaft/ fehlend
		Höhe Tönhüttenweg				fehlende Verbindung in den Norden (bestehende Unterführung/ Bahnbrücke ist gesperrt)		fehlende Verbindung
33	Stirper Straße	Steinpfad	Overhagener Str.	RW				
		Akazienstraße	Overhagener Str.	RW	<1,80m	stellenweise zu geringe Breite des nutzbaren Gehwegs		nutzbare Gehwegbreite unter 1,80m
		Akazienstraße	Overhagener Str.			stellenweise zu geringer Sicherheitsabstand zwischen Gehweg und Radweg (<0,30)		zu geringe Sicherheitsabstände
		Akazienstraße	Overhagener Str.			stellenweise zu geringe Breite der RVA		Defizit im Radverkehr
		Akazienstraße	Overhagener Str.			stellenweise zu geringer Sicherheitsabstand zwischen Radweg und ruhendem Verkehr (<0,75)		Defizit im Radverkehr
		KP	Konrad-Adenauer-Ring			Gefahrenpunkt: 3 Unfälle mt Radfahrereteiligung		Konflikte im Kfz-Verkehr
		Höhe Ahornstraße				FG LSA mit zu langer Wartezeit (<40 sek)		lange Wartezeit an LSA
		Weingarten	Weidegrund			mangelhafte Zustand des Geh- und des Radwegs		Belagschäden/ Hindernisse
		etwa Höhe Weidegrund			fehlende Querungsmöglichkeit (für Fuß- und Radverkehr)		Mangelhafte Querbarkeit, fehlende Querungsmöglichkeit	

Kürzel für Art der Radverkehrsführung:
 S = Schutzstreifen -> min 1,25m
 RFS = Radfahrstreifen -> 1,85m
 RW = baulich angelegte Radwege -> 2,00m
 GGR = gemeinsamer Geh- und Radweg 2,50m
 GRF = Gehweg (Radfahrer frei)
 RFB = Radverkehrsführung auf der Fahrbahn