

Mitteilung an Stadtentwicklungsausschuss zur Sitzung am 10.05.2022

TOP 4.1

Herforder Straße – FDP-Anfrage

Antwort zur Drucksache 3970/2020-2025

Das Amt für Verkehr teilt zu den Auswirkungen der Planung zur L712n auf den Radschnellweg mit:

Zur Frage:

Es liegt ein Beschluss des StEA vom 24.05.2016 zum Ausbau der Herforder Straße zwischen Rabenhof und Grafenheider Straße vor (Drucksache 2777/2020-2025).

Zur Zusatzfrage:

Die Planungen zum vierten Bauabschnitt der L 712n überschneiden sich mit einigen der bisherigen Trassenüberlegungen von SHP Ingenieure, der Gutachter, der mit der Trassenbestimmung für den Radschnellweg beauftragt ist. Die Bearbeitung der Machbarkeitsstudie befindet sich zum aktuellen Zeitpunkt noch in den Anfängen, aussagekräftige Ergebnisse sind erst im Herbst 2022 zu erwarten. Potenzielle Abschnitte des Radschnellweges sieht der Gutachter aktuell sowohl entlang der Herforder Straße (B 61) als auch entlang der Grafenheider Straße. Darüber hinaus werden in diesem Bereich auch weitere Abschnitte untersucht, die miteinander kombiniert werden könnten. Beispielfhaft sei hier eine Führung des Radschnellwegs über die Straßen Am Jeipohl und Naggertstraße oder Neuwerkstraße genannt, womit auch der Bahnhof Brake ggf. erschlossen werden könnte. Würde der Radschnellweg ausschließlich so geführt werden, blieben der Knotenpunkt B 61/L 712n unangetastet. Die verschiedenen Führungsoptionen werden in den nächsten Monaten einer Nutzen-Kosten-Analyse unterzogen und auf ihre Umsetzbarkeit hin überprüft.

Die Planung der L 712n sieht entlang der B 61 einen gemeinsamen Geh- und Radweg vor. Querungen werden jeweils am westlichen und nördlichen Arm eingeplant. Sollte der Knotenpunkt mit in die Planungen für den Radschnellweg eingebunden werden, müsste Folgendes beachtet werden: Da an dieser Stelle mit nicht unerheblichem Fußverkehr gerechnet werden muss, ist eine gemeinsame Führung des Geh- und Radverkehrs aus Sicht des Radschnellweges nicht möglich und eine getrennte Führung einzusetzen. Der Standard eines Radschnellweges sieht parallel zu einem 1,8 m breiten Gehweg (ggf. +0,5 m Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn oder zum Radschnellweg) einen 4,0 m breiten Radschnellweg bei einseitiger Führung – sprich bei Zweirichtungsverkehr – bzw. jeweils an beiden Straßenseiten einen 3,0 m breiten Radschnellweg bei Führung als Einrichtungsverkehr vor. Geringere Bemaßungen sind auf maximal zehn Prozent der Gesamtlänge des Radschnellweges denkbar, sollten aber mindestens den Anforderungen entsprechend der Radverkehrskonzepte entsprechen. So könnte der Abschnitt als hinnehmbare Engstelle angesehen werden. Nichtsdestotrotz erscheint es, dass zusätzliche Flächen erworben werden müssten, sollte ein Radschnellweg über den Knotenpunkt laufen.

i.A.

Lewald