Protokoll

2. Sitzung des Arbeitsgremiums Fuß und Rad

am 22. Januar 2019

Ort:	Rathaus, Berliner Straße 70, 33330 Gütersloh – Raum 211
Datum:	22.01.2019
Teilnehmer:	Katharina Pulsfort und Michael Wewer (FB Stadtplanung), Alfons Buske (FB Tiefbau), Thomas Habig (FB Ordnung), Heiko Patzelt (Kreispolizeibehörde), Annette Runte (Beirat für Menschen mit Behinderungen), Daniel Neuhaus (ADFC), Kurt Gramlich und Siegfried Rode (FEE), Felix Kupferschmidt und Dr. Gabriele Hardt (VCD), Anne Mechels und Céline Schmidt-Hamburger (Planersocietät)
Protokoll:	Planersocietät
Anlage:	Teilnahmeliste, Foliensatz zu den Tagesordnungspunkten

1. Begrüßung

Herr Wewer begrüßt die Anwesenden. Er richtet schöne Grüße von Herrn Dr. Zirbel aus, der sich in der kommenden Sitzung des Planungsausschusses in den Ruhestand verabschieden wird. Herr Wewer stellt die Tagesordnung vor und lobt die konstruktive Zusammenarbeit in der konstituierenden Sitzung der AGFR.

Die ersten beiden Sitzungen der AGFR werden durch Frau Mechels von der Planersocietät begleitet. Die Planersocietät ist außerdem für das Protokoll zuständig.

2. Anmerkungen zum Protokoll der 1. Sitzung

Frau Pulsfort fragt Anmerkungen zum Protokoll ab, welches ohne weitere Hinweise zur Kenntnis genommen wurde.

3. Rückblick: Forum Mobilität am 5.11 und weitere Planung

Am 05.11.2018 fand das erste Forum Mobilität statt, bei dem Herr Daniel Sauter mit dem Vortrag "Gehen, Flanieren, Verweilen – zur Bedeutung des Fußverkehrs in der Stadt" neben den planerischen vor allem auch die soziologischen Aspekte zum Thema Fußverkehr aufgriff.

Da in der ersten Sitzung der AGFR der Wunsch nach Einbindung in die Vorbereitung des Forums Mobilität geäußert wurde, berichtet Frau Pulsfort von den weiteren Überlegungen. Bürgermeister Henning Schulz schlägt für das nächste Forum Mobilität das Thema Digitalisierung / Autonomes Fahren vor. Von den Teilnehmenden gibt es dazu keine direkten Anmerkungen. Frau Pulsfort bittet um Hinweise für mögliche Referent*innen bzw. weitere Themen für zukünftige Veranstaltungen. Das nächste Forum Mobilität ist für den Zeitraum Mai/Juni 2019 geplant.

→ Bitte um Vorschläge möglicher Referent*innen für das nächste Forum Mobilität zum Thema Digitalisierung / Autonomes Fahren

→ Nächstes Forum Mobilität voraussichtlich Mai/Juni 2019

→ Themenwünsche für folgende Veranstaltungen nimmt Frau Pulsfort entgegen

4. Markierung von roten Radfahrerfurten

Frau Pulsfort stellt den Vorschlag der Verwaltung zum Umgang mit rot eingefärbten Radfahrfurten vor, der nach der Diskussion in der ersten Sitzung der AGFR ausgearbeitet wurde (siehe Foliensatz).

Auf Nachfrage erklärt sie, dass die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA, FGSV 2010) keine Aussagen zum Einsatz rot gefärbter Furten enthalten. Daher wurde die Orientierung an anderen Städten gesucht, die i.d.R. einen universellen Einsatz (Rotfärbung aller Furten) vermeiden, um die Signalwirkung zu erhalten.

Die Formulierung der Kriterien, die eine Rotfärbung von Radfahrfurten begründen, werden von den Teilnehmenden der AGFR mitgetragen.

Die im Ergebnis der Kriterienüberprüfung identifizierten Knotenpunkte werden auf einer Karte dargestellt. Damit wird ca. ein Drittel der Furten im innerstädtischen Bereich rot eingefärbt sein (vgl. Foliensatz).

Die Rotfärbung der Furten an der Nordhorner Straße wird vor dem Hintergrund guter Sichtverhältnisse in Frage gestellt. Frau Pulsfort erklärt, dass hier aber das Kriterium eines Zweirichtungsradwegs greift.

Insgesamt wird auch die in der Karte dargestellte Auswahl für die Rotfärbung relevanter Furten in der AGFR mitgetragen. Das Votum der AGFR wird, laut Verwaltung, als Grundlage für die Beantwortung auf den politischen Antrag der BfGT dienen.

Seitens des Ordnungsamtes kann bei kommunalen Straßen in der Straßenbaulast der Stadt Gütersloh direkt eine Umsetzung erfolgen. Ein politischer Beschluss ist dafür nicht erforderlich. Bei klassifizierten Straßen ist die Genehmigung des Straßenbaulastträgers mit einem geregelten Verfahren erforderlich. Für Unfallhäufungsstellen ist die Rotfärbung von Furten unproblematisch und wird als Maßnahme der Unfallkommission bereits angewendet.

Im Hinblick auf unzureichende Sichtverhältnisse wird die Verwaltung gebeten, bei den ausgewählten Furten auch die Sichtdreiecke zu überprüfen und ggf. wenn möglich tätig zu werden (Grünschnitt, Versetzen von Schildern o.ä.).

→ Es soll eine Rotfärbung von ca. einem Drittel der Radfurten erfolgen

→ Rotfärbung der Furten an Straßen in Baulast der Stadt Gütersloh kann direkt erfolgen, bei klassifizierten Straßen ist Verfahren notwendig

→ Verwaltung ist angehalten, die Sichtverhältnisse an den rot zu färbenden Furten zu prüfen und ggf. herzustellen

5. Radfahren auf der Fahrbahn in der Kahlertstraße: Markierung eines Schutzstreifens

Die Verwaltung schlägt vor, auf der Kahlertstraße einen überbreiten Schutzstreifen (1,80 m Breite ggü. Regelmaß 1,50 m) zu markieren (vgl. Foliensatz).

Die Effekte des Verkehrsversuchs Kahlertstraße aus dem Jahr 2015 werden diskutiert. Durch Piktogramme, Schilder und Öffentlichkeitsarbeit wurde erreicht, dass der Anteil der Radfahrenden auf der Fahrbahn zugenommen hatte. Inzwischen fahren die meisten Radfahrenden wieder auf dem baulichen Radweg.

Von den Verbänden wird grundsätzliche Kritik an Schutzstreifen vorgebracht, da die Markierung als Begrenzung der Fahrbahn wahrgenommen wird und in der Folge der erforderliche Überholabstand von Kfz-Fahrer/innen ggü. Radfahrenden (1,50 m) häufig nicht eingehalten wird. Es wird auf eine aktuelle Untersuchung der GDV hingewiesen.

Alternativ wird vorgeschlagen, Piktogramme als Einladung zum Fahrbahnradfahren zu erneuern. Außerdem wird kritisiert, dass die Maßnahme ab dem Kreuzungsbereich zur B61 dar-

gestellt werden sollte und die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn in der Knotenzufahrt gelöst werden muss.

Der Problematik des engen Überholens wird von der Verwaltung durch die Überbreite der Schutzstreifen begegnet. Der FB Ordnung stellt fest, dass auch bei einer Breite der Schutzstreifen von 2,00 m eine ausreichende Restfahrbahnbreite eingehalten wird und das Konfliktpotenzial der Verkehrsteilnehmenden reduziert wird.

Die Teilnehmenden verständigen sich, dass die Schutzstreifen mit einer Breite von 2,00 m (ist zu prüfen) als Verkehrsversuch realisiert und durch eine Vorher-Nachher-Untersuchung begleitet und dokumentiert werden sollen. Es wird vorgeschlagen, den Verkehrsversuch auf ca. 1,5 Jahre festzulegen. Ein geeigneter Startzeitraum könnte Mai/Juni 2019 sein. Begleitend wäre es sinnvoll, mit Hilfe der Polizei gesondert die Unfallentwicklung, v. a. im Zusammenhang mit den Schutzstreifen zu erfassen. Es wird darum gebeten, die Unfälle mit „ist auf Fahrbahn/ist auf Radweg gefahren“ zu kommentieren.

Im Bereich der Einmündung zur B61 soll die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn geprüft werden. Um die Situation gemeinsam zu besprechen, v. a. hinsichtlich der Situation der Schüler*innen, schlägt das Ordnungsamt einen Vor-Ort-Termin vor.

Es erfolgt ein Erfahrungsaustausch zum Fahrbahnfahren mit E-Rollstuhl (bis 14 km/h) bzw. Fahrrad. Dabei wird berichtet, dass Autos beim Überholen von E-Rollstühlen oftmals extrem ausweichen und Konflikte mit dem Gegenverkehr auslösen. Andererseits kommt es vor, dass E-Rollstühle sehr knapp und gefährlich überholt werden. Ähnliches wird bei Liegefahrrädern beobachtet.

Der ruhende Kfz-Verkehr ist ebenfalls Thema. Oft werden Schutzsteifen trotz regulärem Halteverbot zugeparkt. Ordnungsamt und die Polizei werden diesem Problem während des Verkehrsversuchs in der Kahlertstraße mit verstärkten Kontrollen begegnen. Parkverbotsschilder sind nicht möglich.

Öffentlichkeitsarbeit zur Information wird als unerlässlich eingeschätzt. Nach den Osterferien soll eine Pressemitteilung zur Einrichtung des Schutzsteifens in der Kahlertstraße veröffentlicht werden.

→ Einrichtung eines ca. 2,00 m breiten Schutzstreifens in der Kahlertstraße als Verkehrsversuch mit einer Dauer von ca. 1,5 Jahren (die Breite des Schutzstreifens ist im Detail noch zu prüfen)

→ Vorher-Nachher-Untersuchung mit u. a. Auswertung der Unfallsituation

→ Falschparken auf dem Schutzstreifen soll durch Kontrollen verhindert werden

→ Gemeinsamer Ortstermin am Knotenpunkt Kahlertstraße / B61 wird vereinbart

→ Öffentlichkeitsarbeit durch gemeinsame Pressemitteilung nach den Osterferien

6. Sachstand Einrichtung von Fahrradstraßen

6.1 Dalkestraße

Frau Pulsfort stellt einen Vorschlag für die Einrichtung einer Fahrradstraße in der Dalkestraße vor, mit Erweiterung über die Parkstraße bis zur Brunnenstraße (vgl. Foliensatz). Die Option könne günstig und kurzfristig durchgeführt werden.

Das Verkehrsaufkommen im Radverkehr macht in der Park- bzw. Dalkestraße 40-50 % in den Stoßzeiten aus, womit die Anordnung einer Fahrradstraße gemäß StVO zu rechtfertigen ist.

Ab der Brunnenstraße ist die Parkstraße als Verkehrsberuhigter Bereich, sogenannte Spielstraße angeordnet. Diese Verkehrsregelung mit Geschwindigkeitsreduktion auf Schrittgeschwindigkeit wird im Bereich des Stadtparks und Botanischen Gartens, die als Orte der Erholung beschrieben werden, als wichtig erachtet und soll beibehalten werden. Daher endet die Fahrradstraße an der Brunnenstraße und wird nicht bis zur Buschstraße geführt.

Im Zusammenhang mit dem verkehrsberuhigten Bereich / Spielstraße wird die Frage der Akzeptanz diskutiert, also inwiefern die Geschwindigkeitsregelung auch von Radfahrenden eingehalten wird. Dies ist in der Parkstraße kein neues Thema, in der Vergangenheit wurden bereits Kontrollen durchgeführt. Der VCD schlägt eine Einbahnstraße vor, um den Kfz-Verkehr zu reduzieren.

Am Knotenpunkt Neuenkirchener Straße gibt es eine Lichtsignalanlage, die mit Radaufstellstreifen fahrradfreundlich gestaltet und so im Zuge einer Fahrradstraße vertretbar ist. Allerdings ist zu prüfen, welche Auswirkungen die ÖPNV-Bevorrechtigung auf die Fahrradstraße hat. Der Fußgängerüberweg am Seniorenheim soll erhalten werden, so dass der Radverkehr im Zuge der Fahrradstraße hier untergeordnet ist.

Es wird die Frage gestellt, ob die Parkstraße als Zufahrt zum Krankenhaus im Konflikt zur Fahrradstraße steht. Dies wird von Seiten der Verwaltung als unproblematisch eingeschätzt, da Rettungswagen mit Martinshorn grundsätzlich Vorrang haben und in diesem Fall alle Verkehrsteilnehmenden, also auch Radfahrende ausweichen müssen. Außerdem gibt es andere Zufahrtsstraßen zum Krankenhaus (Hochstraße, Brunnenstraße). über die der motorisierte Verkehr stattfinden kann.

Frau Mechels hält die Einigkeit über die zeitnahe Umsetzung der Fahrradstraße in der Dalkestraße und Parkstraße (bis Brunnenstraße) fest. Damit wird diese Achse als erste Fahrradstraße in Gütersloh ausgewiesen.

Im Zuge der Fahrradstraße soll die Vorfahrt zugunsten des Radverkehrs eingerichtet werden und nicht durch Rechts-vor-links (Tempo 30-Zone) gestört werden. Die Vorfahrtregelung ist in der Parkstraße überwiegend baulich geklärt, da an den Einmündungen abgesenkte Bordsteine durchgezogen sind. Lediglich an der Reckenberger Straße ist die Vorfahrt durch Beschilderung zu regeln. Der FB Ordnung weist außerdem darauf hin, dass die Beschilderung der Tempo 30-Zone angepasst werden muss.

Frau Pulsfort berichtet, dass Schablonen für Piktogramme eine Bestelldauer von sechs Wochen benötigen und somit kurzfristig angeschafft werden können.

Sie bittet außerdem darum, die Farbgestaltung der Fahrradstraßen-Piktogramme gemeinsam zu klären. Dazu werden die Farben sind rot (wie z. B. Radfahrfurten) und blau (wie StVO-Beschilderung Fahrradstraße) zur Diskussion gestellt. Frau Mechels ergänzt, dass die Gestaltung in jeder Stadt unterschiedlich gehandhabt wird und dass es zu empfehlen ist, in den Eingangsbereichen auf die Fahrradstraße mit Piktogrammen aufmerksam zu machen. Die AGFR spricht sich für eine blaue Farbgebung der Piktogramme aus. Es wird vorgeschlagen, außerdem die gesamte Fahrbahn einzufärben und einen Hinweis auf Tempo 30 aufzubringen. Der FB Tiefbau merkt an, dass die Fahrradstraße zunächst als Verkehrsversuch durchgeführt werden soll und daher der Aufwand für die eventuell anschließende Entfernung der Markierung gering gehalten werden sollte. Von der Einfärbung der Fahrbahn soll zunächst abgesehen werden.

FEE möchte perspektivisch ein Fahrradstraßennetz etablieren und Fahrradstraßen und Tempo 30-Zonen klar abgrenzen.

Die AGFR verständigt sich, dass die Einführung der Fahrradstraße durch Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden soll. Es wird ein Banner vorgesehen, das die Fahrradstraße groß bewirbt. Es wird darauf hingewiesen, dass das Banner nicht die Sichtverhältnisse beeinträchtigen darf. Das Banner soll so konzipiert werden, dass es im Laufe des Verkehrsversuchs an unterschiedlichen Positionen aufgehängt werden und perspektivisch für weitere Fahrradstraßen genutzt werden kann.

Es wird angeregt, die in Fahrradstraßen geltenden Verkehrsregeln breit zu kommunizieren, da diese häufig unbekannt sind. Diese sollten Bestandteil der Pressemitteilung (als Merkkasten in Presseartikeln), von Flyern oder z. B. eines Plakats sein, das in der Weberei ausgehängt werden könnte. Schilder am Straßenrand werden kritisch eingeschätzt, da sie im Vorbeifahren nicht wahrgenommen werden. Als wichtige Plattform wird Radio Gütersloh eingeschätzt.

Die AGFR verständigt sich, dass der Start für das Stadtradeln sich für eine öffentlichkeitswirksame Eröffnung der Fahrradstraße anbietet. Frau Pulsfort berichtet, dass dieser aufgrund der Kopplung an den verkaufsoffenen Sonntag für den 5. Mai vorgesehen ist. Da der Verkehrsversuch zunächst in den AK Mobilität und den Planungsausschuss eingebracht werden muss, wird diese Zeitplanung als anspruchsvoll eingeschätzt, aber angestrebt.

Der VCD kritisiert, dass die NW bereits über die Einrichtung von Fahrradstraßen ohne Abstimmung mit der AGFR berichtet hat. Die Verwaltung erklärt, dass durch Berichte der Verwaltung für die Gremien Themen öffentlich werden, ohne dass eine aktive Öffentlichkeitsarbeit veranlasst wurde. Dies kann zu Missverständnissen führen, wenn eine zeitnahe Umsetzung ausbleibt, ist allerdings nicht zu vermeiden.

→ AGFR empfiehlt Einrichten einer Fahrradstraße Dalkestraße / Parkstraße (bis Brunnenstraße) als Verkehrsversuch

→ Verkehrsberuhigter Bereich zwischen Brunnenstraße und Buschstraße sowie Fußgängerüberweg am Seniorenheim bleiben erhalten

→ Vorfahrt der Fahrradstraße ist überwiegend baulich geregelt und wird an der Reckenberger Straße beschildert

→ AGFR favorisiert Markierung von Fahrradstraßen-Piktogrammen in den Eingangsbereichen in blauer Farbe

→ die Eröffnung der Fahrradstraße und der Verkehrsversuch sollen durch eine breite Öffentlichkeitsabriet begleitet werden (Banner, Pressemitteilung, Flyer, Plakat)

→ AGFR strebt die Eröffnung der Fahrradstraße für den Start des Stadtradelns am 5. Mai an

6.2 Strengerstraße/ Schulstraße

Frau Pulsfort stellt die Ergebnisse der Verkehrszählung der Schul- und Moltkestraße vor (vgl. Foliensatz). Da die Moltkestraße weniger stark von Radfahrenden genutzt wird, wird der Vorschlag für eine Fahrradstraße Strenger-/Schulstraße aufgegriffen. Diese soll perspektivisch bis zum Bahnhof führen, zu beachten sind allerdings die Bauarbeiten am zukünftigen Kaiserquartier und Bauarbeiten in der Berliner Straße.

Die Kreuzung Hohenzollern-/Schulstraße liegt auf dem Schulweg. Die Ecke birgt aufgrund der eingeschränkten Sichtverhältnisse Risiken zwischen Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr. Zur Senkung des Konfliktpotenzials soll das Pättken verbreitert, Geh- und Radweg getrennt sowie das Grün zugunsten der Sichtverhältnisse zurückgeschnitten werden. Ein Ortstermin bietet sich an.

Zur Einrichtung der Fahrradstraße muss am Knotenpunkt Moltke-/Schulstraße die Vorfahrtsregelung geändert werden. Da dies in die Gewohnheiten eingreife, sollen eine Roteinfärbung zwischen Pättken und Schulstraße vorgenommen sowie Schwellen (temporär als Signalwirkung) für den Kfz-Verkehr eingerichtet werden. Es wird ein Gespräch mit der Schulleitung und das Erschweren des Hol- und Bringverkehrs durch Wegnehmen von Wendemöglichkeiten vorgeschlagen.

Für die Herstellung der Fahrradstraße Schulstraße werden Varianten der Querschnittsaufteilung vorgestellt (vgl. Foliensatz). Variante 1 ist mit geringen Mitteln realisierbar, Variante 2 ist baulich aufwändig und daher kostenintensiver. In Variante 1 entfallen Kfz-Stellplätze.

Aufgrund des Umbaus der Berliner Straße kann die Einrichtung der Fahrradstraße erst in 2020 erfolgen. Die Eröffnung soll zum Stadtradeln 2020 angestrebt werden. Der Abschnitt Strengerstraße zwischen Eickhoffstraße und Kaiserstraße muss wegen der Baustelle später erfolgen. Die Verbreiterung des Pättkens und das Zurückschneiden des Grüns soll bereits 2019 getätigt werden.

Es wird darum gebeten, die Planung für die Berliner Straße in der AGFR zur Verfügung zu stellen. Vor allem die Einbindung des Fuß- und Radverkehrs und die Verträglichkeit mit der Fahrradstraße ist zu prüfen.

Der Querschnitt in Variante 1 wird im Hinblick auf die Verbreiterung der Gehwege positiv wahrgenommen. Auch der Wegfall von Kfz-Stellplätzen wird in der AGFR begrüßt. Es wird davon ausgegangen, dass dies nach der Bauphase in der Berliner Straße und den hier anschließend wieder zur Verfügung stehenden Kfz-Stellplätzen, verträglich ist.

Es wird berichtet, dass in der Strengerstraße insbesondere am Wochenende vermehrt Falschparken auf dem Gehweg und in der zweiten Reihe stattfindet. Der FB Ordnung wird Kontrollen veranlassen.

Zudem wird darum gebeten, die Radwege-Beschilderung gegenüber des Gymnasiums zu entfernen. Ein weiterer Hinweis betrifft die Schulstraße. Da dies eine Einbahnstraßen ist, solle durch Pfeile/ Schilder hervorgehoben werden, dass auch Radfahrende in die Gegenrichtung unterwegs sein können.

→ AGFR favorisiert Einrichtung einer Fahrradstraße Achse Schulstraße / Strengerstraße (zunächst bis Eickhoffstraße) nach dem Umbau der Berliner Straße in 2020

→ das Pättken könnte bereits 2019 umgestaltet werde (getrennter Geh-/Radweg, Grünschnitt, Sichtverhältnisse)

→ Vor-Ort-Termin Schulstraße Ecke Hohenzollernstraße

7. Aktueller Stand zur Themenliste und ggf. weitere Wünsche

Für die dritte Sitzung der AGFR ist vorgesehen, dass die Polizei die aktuellen Unfalldaten vorstellt. Das FEE will durch ihre Unfallanalysen ergänzen. Außerdem sollen Kampagnen für den Radverkehr behandelt werden, die die Themen Überholabstand und Geisterradeln aufgreifen.

In Bezug auf den Überholabstand von 1,50 m, der von Kfz-Fahrer/innen häufig nicht eingehalten wird, wird auf Hinweisschilder, wie sie im Verkehrsversuch Kahlertstraße 2015 eingesetzt wurden („Gib mir 1,50 m“) als geeignete Maßnahmen verwiesen. Außerdem werden Aufkleber für kommunale Fahrzeuge vorgeschlagen, die z. B. in Aachen schon verwendet werden. Die Polizei schätzt die Maßnahme als realistisch ein und wird diese intern weitergeben. Die Aktion könnte zeitnah realisiert werden.

Der Umgang mit dem Geisterradeln soll thematisiert werden, da das Linksfahren auf Radwegen ein hohes Sicherheitsrisiko birgt. Beide Themen sollen in der nächsten Sitzung weiter diskutiert werden.

Um die Öffentlichkeitsarbeit für das diesjährige Stadtradeln gemeinsam abzustimmen, wird ein Termin für Ende Februar/ Anfang März vereinbart. Perspektivisch könnte bei jedem Stadtradeln eine neue Fahrradstraße eingeweiht werden.

Es werden weitere Themenwünsche abgefragt.

Aus dem Beirat für Menschen mit Behinderungen wird vorgeschlagen, die Situation an Anforderungsampeln zu überprüfen, da die Höhe der Anforderungstaster für einige Rollstuhlfahrer/innen nicht zu erreichen ist. Es gibt den Vorschlag einer Anforderungsmöglichkeit per Smartphone. Frau Pulsfort möchte dies intern klären.

Der VCD äußert grundsätzliche Kritik an sog. „Bettelampeln“. da diese den motorisierten Verkehr bevorzugen und den nicht-motorisierten Verkehr benachteiligen.

Von Seiten FEE wird eine Vorlage für die kommende Sitzung des Planungsausschusses angesprochen, die eine neue Stellplatzsatzung betrifft. Die Stellplatzsatzung sollte in der AGFR

beraten werden, insbesondere im Hinblick auf die Möglichkeit zum Ablösen von Fahrradstellplätzen. Aufgrund der Dringlichkeit wird FEE empfohlen, über eine Fraktion bzw. einen Bürgerantrag den Ausschuss um Beratungszeit zu bitten.

FEE bringt als weiteres Thema den Abriss der Brücke über die B61 ein. Der Fokus soll beim weiteren Vorgehen auf dem Fuß- und Radverkehr liegen und einen ebenerdigen Übergang ermöglichen. Zudem solle das Groninger Modell weiter diskutiert werden.

Frau Pulsfort berichtet, dass die ISG Berliner Straße Mitglied in der AGFR werden möchte. Die AGFR verständigt sich, dass die ISG Berliner Straße themenspezifisch eingeladen werden soll oder um ihre Anliegen vorzustellen. Von einer regelmäßigen Mitgliedschaft wird abgesehen.

→ Themen für die nächste Sitzung: Vorstellung der Unfalldaten durch die Polizei und Kampagnen für den Radverkehr

→ Hinweisschilder und Aufkleber „Gib mir 1,50 m“ könnten bereits früher eingesetzt werden

→ Treffen zur Öffentlichkeitsarbeit Stadtradeln für Zeitraum Ende Februar/ Anfang März

→ barrierefreie LSA-Anforderung: Verwaltung klärt Situation

→ Themenwünsche: Querung B61, ggf. Stellplatzsatzung, Groninger Modell

Ausblick

Eine Besprechung mit dem Schwerpunkt begleitende Öffentlichkeitsarbeit beim Stadtradeln soll für alle Interessierten Ende Februar/ Anfang März stattfinden.

Der nächste reguläre Sitzungstermin der AGFR wird per Doodle-Umfrage ermittelt und für den Zeitraum Mai vorgesehen. Themenvorschläge können jederzeit per Email an Frau Pulsfort geschickt werden.