



Radverkehrskonzept Menden

Radverkehrskonzept Menden

Stadt Menden

Fachbereich Umwelt, Planen und Bauen

Abteilung Planung und Bauordnung – Verkehrsplanung

Bearbeitungsstand: Mai 2017

INHALT

A	Einführung in die Thematik	4
A.1	Rechtlicher Rahmen	5
A.2	Möglichkeiten der Radverkehrsführung.....	5
A.3	Notwendigkeit benutzungspflichtiger Radwege	9
B	Bestandsaufnahme / Analyse.....	10
B.1	Quellen der Bestandsaufnahme.....	11
B.2	Ergebnisse der Haushaltsbefragung.....	11
B.3	vorhandene Radverkehrsanlagen.....	14
B.4	Notwendigkeit benutzungspflichtiger Radverkehrsanlagen in Menden.....	16



B.5	Unfälle mit Radfahrereteiligung.....	18
C	Maßnahmenprogramm.....	20
C.1	Radverkehrsnetz.....	22
C.2	Strecken bezogene Maßnahmen für den Radverkehr	24
C.2.1	Markierung von Schutzstreifen	25
C.2.2	Markierung von Radfahrstreifen	26
C.2.3	bauliche Radwege.....	27
C.2.4	Beschilderung von Ausweichrouten.....	28
C.2.5	Aufhebung der Benutzungspflicht.....	28
C.2.6	Verbesserung der Befahrbarkeit von Radverkehrsanlagen	29
C.2.7	Schaffung neuer Verbindungen im Radverkehrsnetz.....	30
C.2.8	Gesamtübersicht Strecken bezogener Maßnahmen.....	31
C.3	Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung	40
C.4	Kennzeichnung durchlässiger Sackgassen.....	40
C.5	Ergänzung „Radfahrer frei“ bei Durchfahrverboten	44
C.6	Maßnahmen an Knotenpunkten	44
C.7	Punktuelle Maßnahmen.....	46
C.8	Wegweisung für den Radverkehr	46
C.9	Ruhender Radverkehr	47
C.10	Information und Kommunikation.....	48
C.11	Prioritätenreihung.....	50
C.12	Kosten und Fördermöglichkeiten	52
D	Maßnahmentabelle	54



A Einführung in die Thematik

A.1 Rechtlicher Rahmen

Maßgebend für die rechtlichen Grundlagen im Bereich des Radverkehrs ist die Straßenverkehrsordnung (StVO). Ergänzt bzw. konkretisiert wird diese durch die entsprechenden Verwaltungsvorschriften (StVO-VwV). Hier finden sich beispielsweise auch konkrete Angaben zu den erforderlichen Abmessungen von Radverkehrsanlagen.

Darüber hinaus definieren vor allem Richtlinien und Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen den Stand der Technik. Zu nennen sind hier in erster Linie die **Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen** (RAST 06) sowie die **Empfehlungen für Radverkehrsanlagen** (ERA 2010).

Auch die höchstrichterliche Rechtsprechung definiert Rahmenbedingungen für die Radverkehrsplanung. Besonders hervorzuheben sind diesbezüglich Urteile des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) zur Radwegebenutzungspflicht.

A.2 Möglichkeiten der Radverkehrsführung

Die Straßenverkehrsordnung definiert eine Vielzahl verschiedener Führungsformen für den Radverkehr. Die gemeinsame Nutzung der Fahrbahn mit dem Kfz-Verkehr stellt dabei den Normalfall dar. Daneben ist prinzipiell zwischen Führungsformen mit Benutzungspflicht sowie solchen ohne Benutzungspflicht zu unterscheiden. Bei letzteren hat der Radfahrer die freie Wahl, ob er die vorhandene Anlage benutzt oder nicht. Dieses Angebot richtet sich in den meisten Anwendungsfällen an langsame bzw. unsichere Radfahrer.

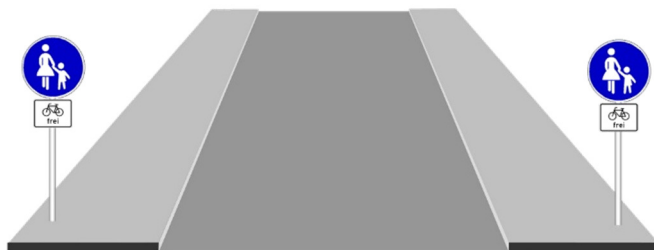
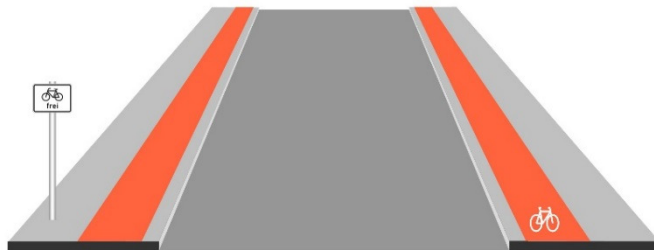
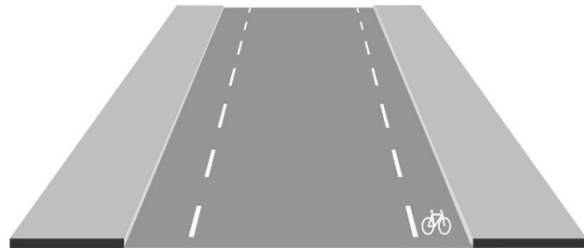
Im Folgenden sind die unterschiedlichen Möglichkeiten zur Führung des Radverkehrs mit den jeweils wichtigsten Kennzeichen dargestellt:

Mischverkehr auf der Fahrbahn



- Fahrbahnbreiten zwischen 6,00 und 7,00 m sind „nicht optimal“ bei mehr als 400 Kfz/h

Führungsformen ohne Benutzungspflicht



Schutzstreifen

- Regelbreite: 1,50 m (mindestens 1,25 m)
- Breite der verbleibenden Fahrgasse: „gefahrloses Begegnen von zwei Pkw“
- keine Einsatzgrenze hinsichtlich der Verkehrsstärke
- V_{zul} : max. 50 km/h
- Halteverbot für Kfz

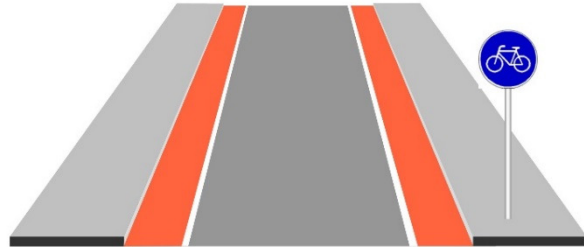
Radweg ohne Benutzungspflicht

- Breite: 2,00 m (1,60 m/ 1,50 m lt. StVO)
- kein Radweg „2. Klasse“
- auch linke Radwege können durch Zusatzzeichen für den Radverkehr freigegeben werden

Gehweg/ Radfahrer frei (Zeichen 239 i. V. m. 1022 StVO)

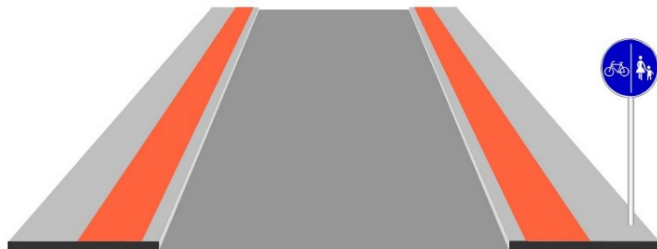
- Breite: $\geq 2,50$ m (2,00 m)
- Schrittgeschwindigkeit
- Rücksichtnahme auf Fußgänger
- auch linksseitig zulässig

Führungsformen mit Benutzungspflicht



Radfahrstreifen (Zeichen 237 StVO)

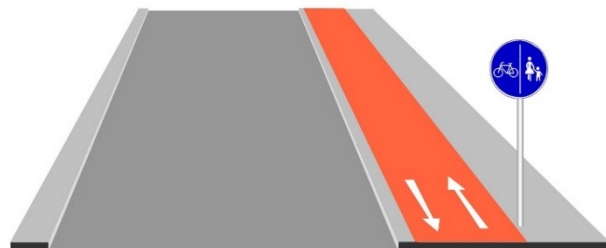
- Regelbreite: 1,85 m (1,50 m)
- erforderliche Fahrbahnbreite: $\geq 8,50$ m



getrennter Geh-/ Radweg (Zeichen 241 StVO)

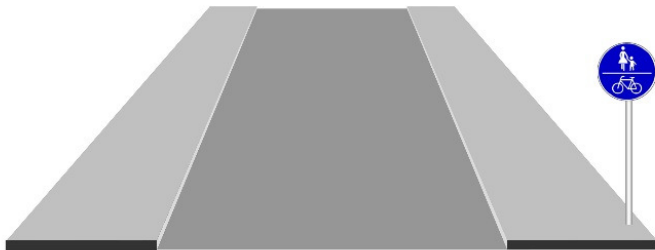
- Breite: 2,00 m (1,60 m/ 1,50 m lt. StVO)
- Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn 0,50 m (neben Parkstreifen 0,75 m)

Für eine Hauptverkehrsstraße mit 6,50 m Fahrbahn, einem Parkstreifen sowie beidseitigem getrenntem Geh/ Radweg wäre somit eine Straßenraumbreite von 17,75 m erforderlich.



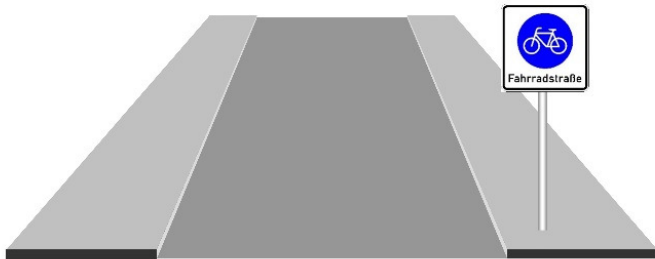
getrennter Geh-/ Radweg, Zweirichtungsverkehr (Zeichen 241 StVO)

- Breite: nur auf einer Straßenseite 3,00 m (2,50 m); auf beiden Straßenseiten 2,50 m (2,00 m)
- Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn 0,50 m (neben Parkstreifen 0,75 m)



gemeinsamer Geh-/ Radweg (Zeichen 240 StVO)

- Breite innerorts: $\geq 2,50$ m; außerorts 2,50 m (Regelmaß)



Fahrradstraße (Zeichen 244.1 StVO)

- „Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist.“ (StVO-VwV)
- anderer Fahrverkehr kann durch Zusatzzeichen erlaubt werden
- Fahrverkehr Höchstgeschwindigkeit 30 km/h
- Radfahrer dürfen auch nebeneinander fahren

A.3 Notwendigkeit benutzungspflichtiger Radwege

Laut den Verwaltungsvorschriften zur StVO dürfen benutzungspflichtige Radwege nur angeordnet werden, „wenn ausreichende Flächen für den Fußgängerverkehr zur Verfügung stehen. Sie dürfen nur dort angeordnet werden, wo es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf erfordern. Innerorts kann dies insbesondere für Vorfahrtstraßen mit starkem Kraftfahrzeugverkehr gelten.“

Nach Rechtsprechung des BVerwG darf eine Radwegenutzungspflicht „nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Rechtsgutbeeinträchtigung erheblich übersteigt.“

Orientierungswerte finden sich in den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. Wichtigstes Merkmal zur Abgrenzung sind dabei die Verkehrsbelastungen im Verhältnis zur angeordneten Höchstgeschwindigkeit. Der Abbildung 1 sind die Grenzwerte zu entnehmen. So wird beispielsweise eine Trennung des Radverkehrs bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ab einer täglichen Verkehrsmenge von über 10.000 Kfz empfohlen. In den gelb dargestellten Zwischenbereichen ist eine teilweise Separation sinnvoll. Hierunter sind Radverkehrsanlagen zu verstehen, die keiner Benutzungspflicht unterliegen, wie z. B. die Regelung „Gehweg/ Radfahrer frei“. Für die endgültige Zuordnung von Straßenabschnitten ist gem. StVO-VwV in jedem Einzelfall eine Abwägung nötig. Dabei sind dann weitere Rahmenbedingungen wie die Fahrbahnbreite oder der Lkw-Anteil zu berücksichtigen.

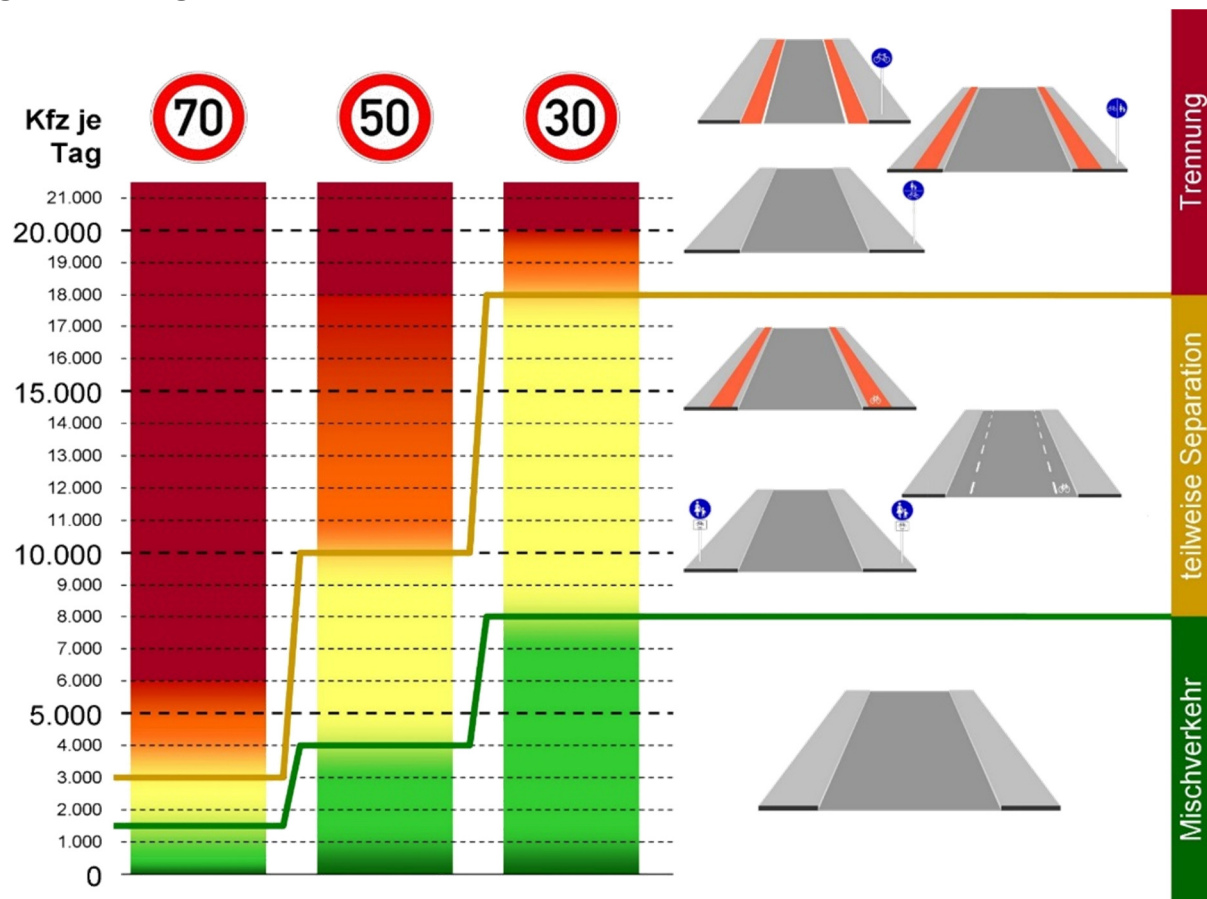


Abbildung 1 Grenzwerte für die Notwendigkeit benutzungspflichtiger Radwege



B Bestandsaufnahme / Analyse

B.1 Quellen der Bestandsaufnahme

Die Bestandsaufnahmen im Rahmen der Erarbeitung des vorliegenden Radverkehrskonzeptes basieren wesentlich auf einer Befahrung des kompletten Radverkehrsnetzes in Verbindung mit einer entsprechenden Dokumentation (Fotos, Karten und Tabellen).

Wichtige Erkenntnisse konnten auch aus dem gemeinsamen Verkehrsentwicklungsplan Hemer – Iserlohn – Menden gezogen werden, dessen Bearbeitung im Frühjahr 2016 abgeschlossen wurde. Dazu gehören insbesondere auch die Ergebnisse der in diesem Zusammenhang durchgeführten Mobilitätsuntersuchung.

Hinsichtlich einer Beurteilung der Verkehrssicherheit des Radverkehrs liefern die Unfallstatistiken der Kreispolizeibehörde den wesentlichen Beitrag.

Nicht zuletzt Presseartikel sowie das STADTRADELN-RADar, eine Internetplattform, die im Zeitraum der Aktion Stadtradeln 2016 den Bürgern die Möglichkeit bot, Kritik oder Anregungen zu äußern, erlaubten Rückschlüsse bezüglich verschiedener Aspekte des Radverkehrs in Menden.

B.2 Ergebnisse der Haushaltsbefragung

Im Rahmen der Erstellung des gemeinsamen Verkehrsentwicklungsplans Hemer – Iserlohn – Menden wurde im Zeitraum September/ Oktober 2013 eine Haushaltsbefragung durchgeführt. Sie liefert Ergebnisse zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung. Zentraler Bestandteil der Befragung war die Erstellung von Wegeprotokollen an jeweils einem Stichtag. Für Menden konnten insgesamt 573 Fragebögen ausgewertet werden. Die Ergebnisse können daher als repräsentativ angesehen werden.

Rund 167.000 Wege werden insgesamt an einem durchschnittlichen Werktag von den Einwohnern Mendens zurückgelegt. In der Summe aller Wege legen die Einwohner dabei eine Strecke von ca. 2 Mio. Kilometer zurück.

Der Modal-Split verdeutlicht die Anteile der einzelnen Verkehrsmittel an den täglichen Wegen (s. Abbildung 2). Der größte Anteil entfällt dabei mit 71 % auf den Motorisierten Individualverkehr (MIV). Dazu gehören neben Lkw und Pkw auch motorisierte Zweiräder. Ist dieser Wert für Städte in vergleichbarer Größe relativ hoch, so liegen die Anteile für den ÖPNV (7 %) und den Radverkehr (5 %) unter dem Durchschnitt.

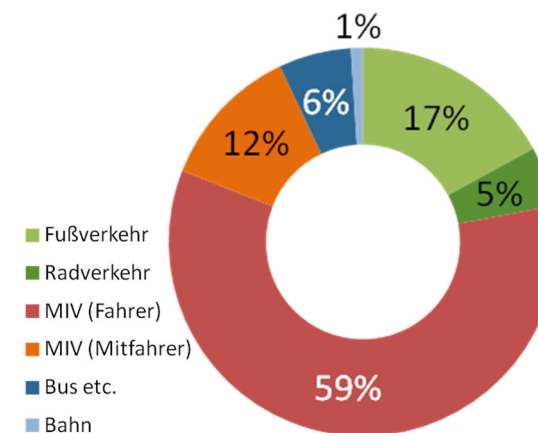


Abbildung 2 Modal-Split der Mendener Bevölkerung

Radverkehrskonzept Menden

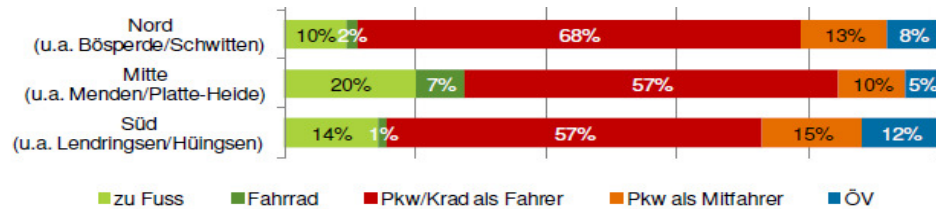


Abbildung 3 Modal-Split in den Stadtteilen Mendens

Wege mit einer Länge von weniger als einem Kilometer werden in Menden überwiegend zu Fuß zurückgelegt (74 %, s. Abbildung 4). Werden die Distanzen größer, so gewinnen die motorisierten Verkehrsmittel sehr rasch an Bedeutung. Schon bei einer Wegelänge zwischen zwei und fünf Kilometern liegt der MIV-Anteil (Fahrer und Beifahrer) bei 80 %.

Der Radverkehrsanteil liegt bei Wegen zwischen einem und zwei Kilometern mit 7 % am höchsten. Distanzen von über zehn Kilometern werden nur noch zu einem Prozent mit dem Fahrrad bewältigt.

Die Auswertung aller zurückgelegten Wege der Mendener Bevölkerung lässt ein deutliches Übergewicht bei den kürzeren Entfernungen erkennen: 17 % enden spätestens nach einem Kilometer, insgesamt 31 % nach zwei Kilometern und in Summe sind 62 % der Wege nicht länger als fünf Kilometer. **Diese Anteile lassen ein bedeutendes Potenzial für den Radverkehr in Menden erkennen.**

Erwartungsgemäß liegt der MIV-Anteil in den zentralen Stadtteilen niedriger als in den Außenbereichen (s. Abbildung 3). Demgegenüber werden im Zentrum mehr Wege zu Fuß oder mit dem Rad bewältigt.

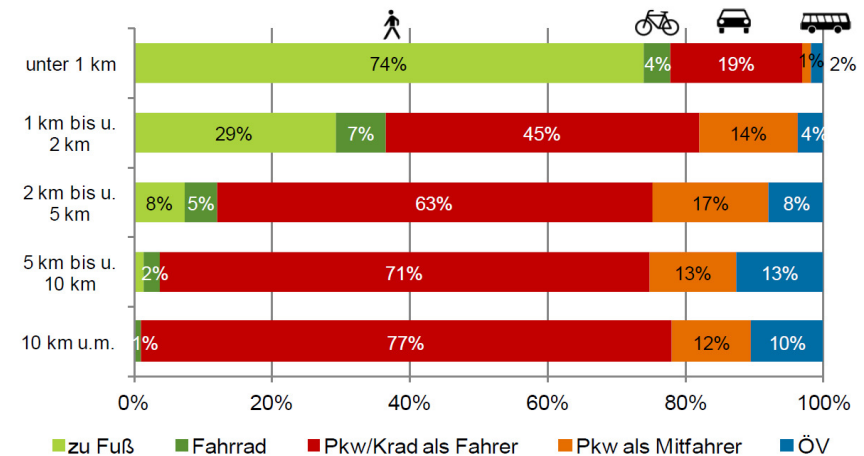


Abbildung 4 Modal-Split nach Wegelängen

Besitz eines (fahrbereiten) Fahrrads im HH (in %)	U-Raum (n=927)	Stadt Hemer (n=199)	Stadt Iserlohn (n=480)	Stadt Menden (n=248)	MiD gesamt
kein Fahrrad	36	34	41	28	17
ein Fahrrad	27	28	24	30	25
zwei Fahrräder	18	15	19	20	28
drei und mehr Fahrräder	19	23	16	22	30
	100	100	100	100	100

Abbildung 5 Ausstattung der Haushalte mit Fahrrädern

Die Ausstattung der Mendener Haushalte mit fahrbereiten Fahrrädern ist zwar höher als in den Nachbarstädten Hemer und Iserlohn (s. Abbildung 5), sie liegt jedoch deutlich unter dem bundesweiten Durchschnitt, wie ein Vergleich mit der Studie des Bundes „Mobilität in Deutschland“ (MiD) zeigt. In rd. 28 % der Haushalte Mendens ist kein fahrbereites Fahrrad vorhanden.

Rund drei Prozent der Haushalte im Untersuchungsraum verfügen über ein Elektrofahrrad (E-Bike bzw. Pedelec).

Beurteilung der Verkehrssysteme (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Fußgänger	Fahrrad	Auto/Krad	ÖV
Hemer	2,4	3,2	3,1	3,3
Iserlohn	2,6	3,5	2,5	3,1
Menden	2,6	3,2	2,9	3,3
U-Raum Hemer / Iserlohn / Menden	2,5	3,3	2,7	3,2

Im Rahmen der Haushaltsbefragung sind die Teilnehmer auch nach ihrer subjektiven Bewertung der verschiedenen Verkehrssysteme befragt worden. Die Skala war hierbei dem Schulnoten-System angelehnt. Die beste Bewertung gaben die Befragten in Menden dem Fußverkehr (Note 2,6). Das Radverkehrssystem ist mit der Note 3,2 bewertet worden (Abbildung 6).

Abbildung 6 Beurteilung der Verkehrssysteme

Schließlich konnten die Teilnehmer der Haushaltsbefragung auch angeben, wo nach ihrer Meinung die Defizite bezüglich des Radverkehrs in Menden zu finden sind und entsprechende Verbesserungsvorschläge äußern. Hierbei ist sowohl in Hemer und Iserlohn als auch in Menden der Ausbau des Radwegenetzes als wichtigstes Anliegen genannt worden (s. Abbildung 7). Die Mender nannten als zweitwichtigstes zudem die Verbesserung der vorhandenen Radwege. Die Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie die höhere Rücksichtnahme von Autofahrern sind ebenfalls häufig genannt worden. Als weniger wichtig werden eine bessere Ausschilderung / Wegweisung, die Fahrradmitnahme in Bussen & Bahnen sowie zusätzliche Informationsangebote von jeweils weniger als zwanzig Prozent der befragten Mender eingestuft.

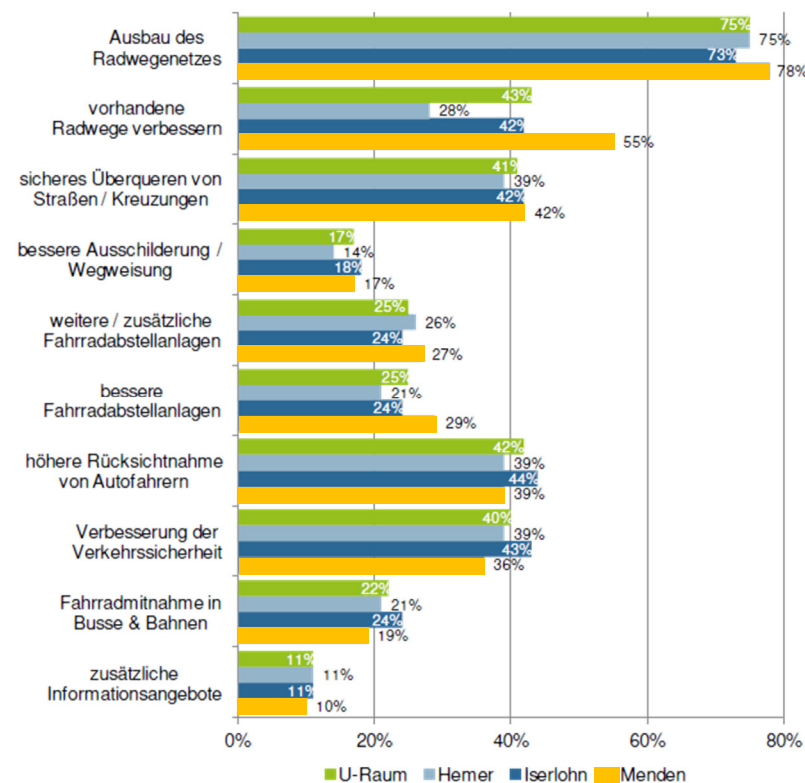


Abbildung 7 Verbesserungsvorschläge für den Radverkehr

Radverkehrskonzept Menden

B.3 vorhandene Radverkehrsanlagen

Im Gebiet der Stadt Menden finden sich derzeit vier Arten von Radverkehrsanlagen (s. Abbildung 10 auf der gegenüberliegenden Seite). Neben selbständig geführten Geh- und Radwegen abseits des Straßennetzes, sind dies vor allem straßenbegleitende gemeinsame bzw. getrennte Geh-/ Radwege. Zudem ist in einigen Fällen der Gehweg für den Radverkehr durch entsprechende Beschilderung freigegeben. Der Radfahrer hat in diesen Fällen keine Benutzungspflicht, sondern eine Nutzungsmöglichkeit unter besonderer Rücksicht auf Fußgänger.

Hinzuweisen ist darauf, dass die Radverkehrsanlagen nicht alleine das Radverkehrsnetz bilden. Hierzu gehören auch Straßen, die auf Grund ihrer Verkehrsbelastung i. V. m. der zulässigen Geschwindigkeit sicher und komfortabel von den Radfahrern genutzt werden können. Tempo 30-Zonen dienen auf diese Weise als wesentliche Bestandteile des Radverkehrsnetzes.

Einige der Radverkehrsanlagen unterschreiten deutlich die Mindestanforderungen, die gem. StVO bzw. ERA an den baulichen Zustand gestellt werden (s. Abbildung 8). Neben der Balver Straße, zwischen Rauherfeld und Oesberner Weg (s. Abbildung 9) ist dies besonders hervorzuheben für

- die Lendringser Hauptstraße,
- den Bräukerweg, Fahrtrichtung Zentrum,
- die Werler Straße, Fahrtrichtung Zentrum im Bereich des Hönne-Berufskollegs sowie
- die Märkische Straße im Bereich der Musikschule.

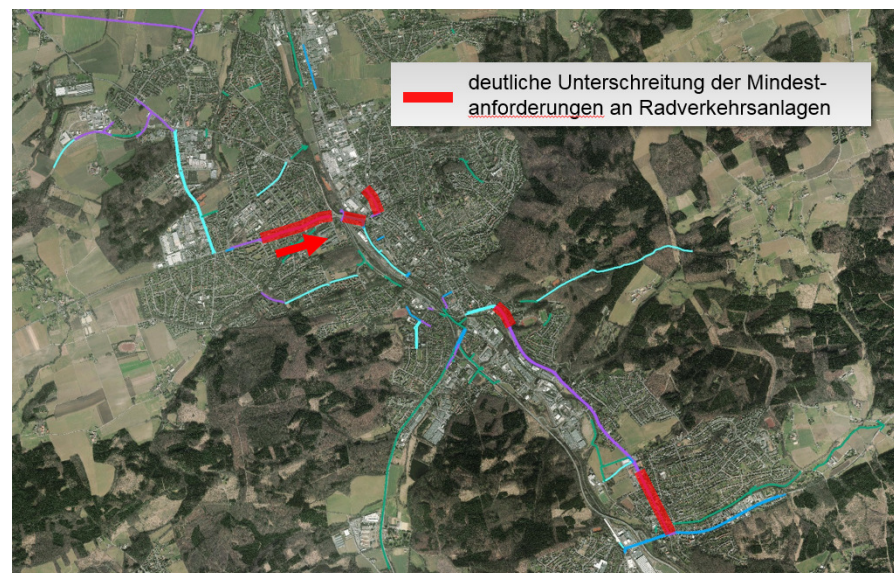


Abbildung 8 Radverkehrsanlagen mit deutlicher Unterschreitung der Mindestanforderungen



Abbildung 9 Unterschreitung der Mindestanforderungen - Beispiel Balver Straße

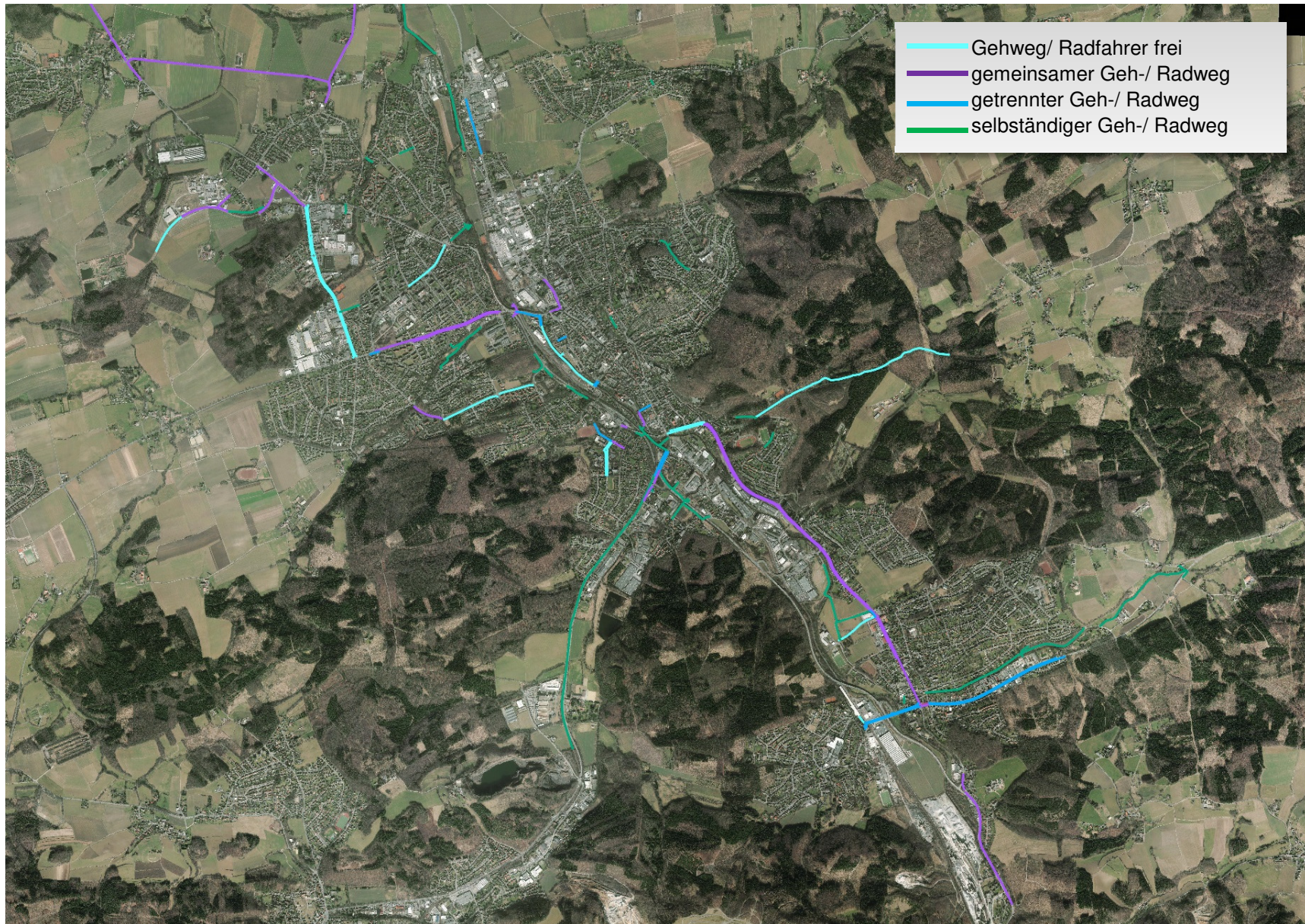


Abbildung 10 Radverkehrsanlagen in der Stadt Menden

B.4 Notwendigkeit benutzungspflichtiger Radverkehrsanlagen in Menden

Die Abbildung 11 auf der nebenstehenden Seite zeigt eine Übersicht zur Notwendigkeit benutzungspflichtiger Radwege in Menden. Grundlage ist die in Kapitel A.3 dargestellte Überprüfungsmethodik, die in erster Linie die zulässigen Geschwindigkeiten sowie die Verkehrsbelastungen betrachtet. Für die gelb dargestellten Bereiche empfiehlt sich eine teilweise Separation, beispielsweise in Form von Schutzstreifen oder Radwege ohne Benutzungspflicht. Für die dunkelrot hervorgehobenen Straßenabschnitte ist eine Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr geboten.

Es wird deutlich, dass die Notwendigkeit zur Bereitstellung bzw. Anordnung benutzungspflichtiger Radwege vor allem die Bundes- und Landesstraßen in Menden betrifft. Insbesondere in den Außerortsbereichen mit den entsprechenden hohen Geschwindigkeiten, soll sich der Radfahrer getrennt vom Kfz-Verkehr bewegen.

Zu den städtischen Straßen, für die eine Trennung des Radverkehrs empfohlen wird, gehören

- die Holzener Straße,
- die Bodelschwinghstraße,
- der Ostwall,
- die Balver Straße sowie
- die Fischkuhle.

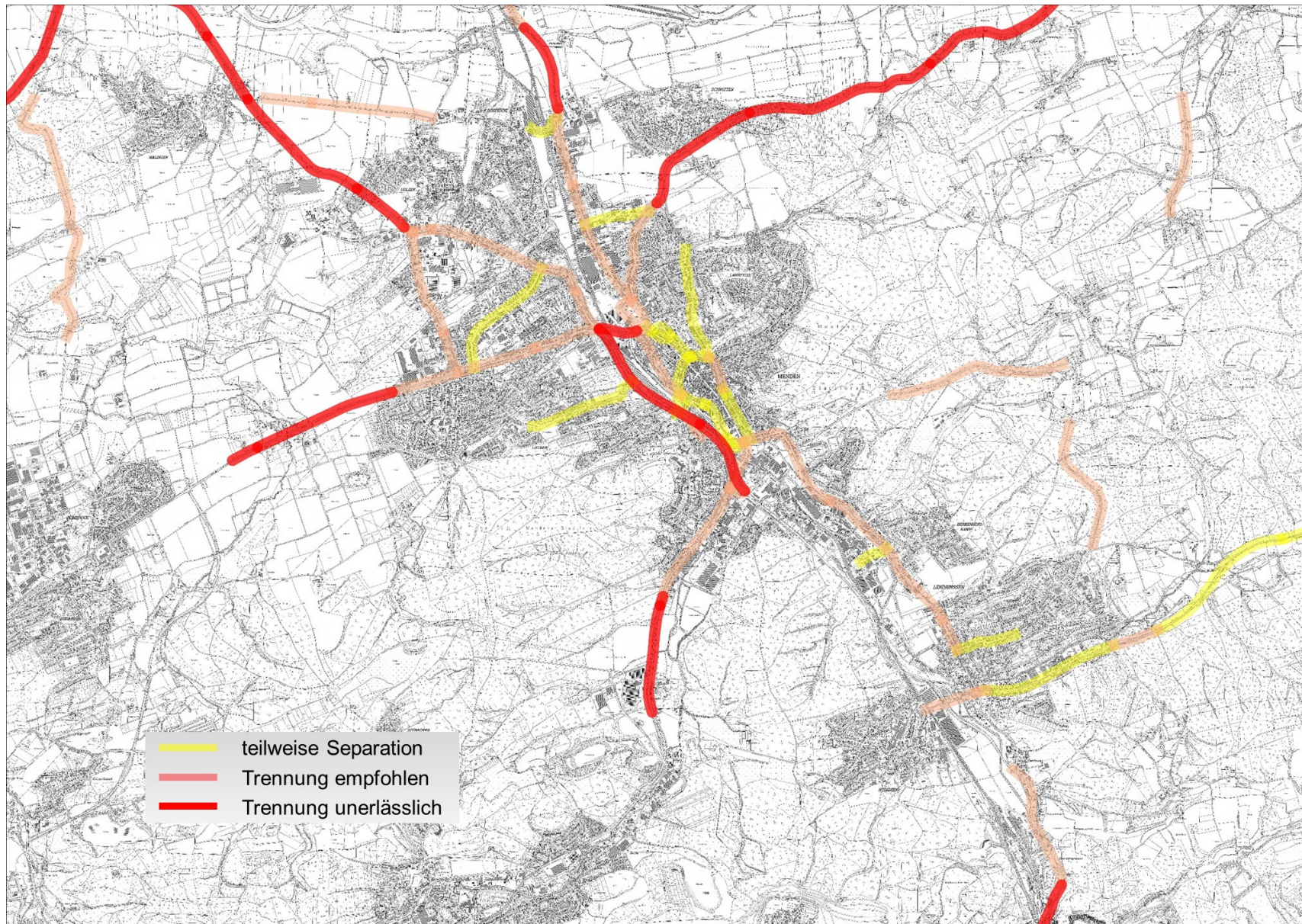


Abbildung 11 Notwendigkeit benutzungspflichtiger Radverkehrsanlagen

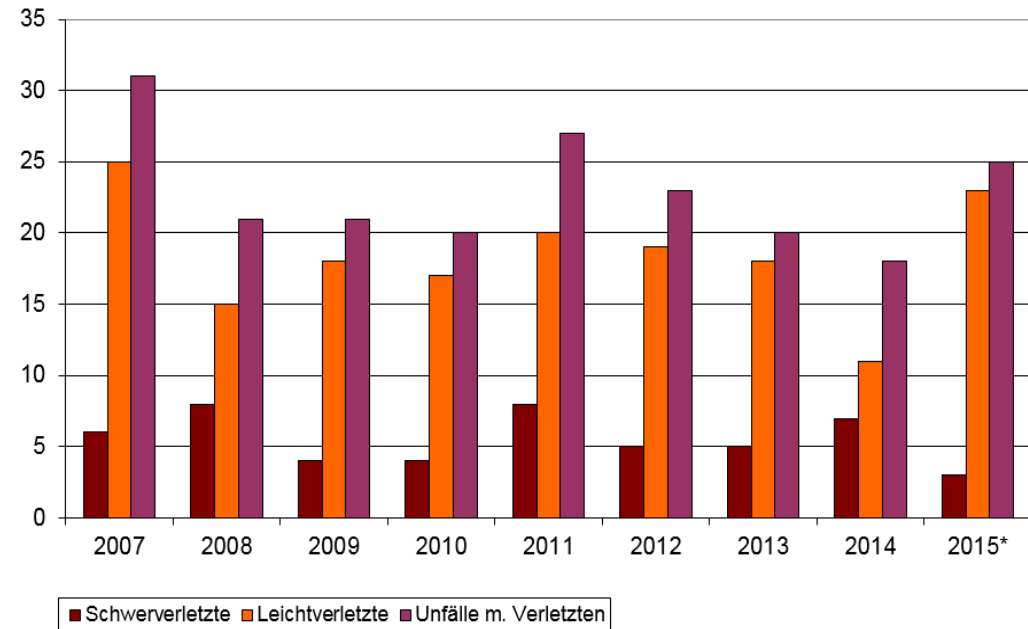
B.5 Unfälle mit Radfahrereteiligung

Wichtige Hinweise zur Verkehrssicherheit des Radverkehrs bieten die polizeilichen Unfallstatistiken. Auch wenn davon auszugehen ist, dass ein beträchtlicher Teil von Radfahrer-Unfällen – besonders wenn es sich um Alleinunfälle handelt – polizeilich nicht erfasst werden, lassen sich dennoch Rückschlüsse auf mögliche zeitliche sowie örtliche Besonderheiten des Unfallgeschehens ziehen.

Die nebenstehende Abbildung 12 stellt die Entwicklung der Unfälle mit Radfahrereteiligung in Menden zwischen 2007 und 2015 dar. Einzelne Jahre weisen zwar eine erhöhte Unfallhäufigkeit auf – ein eindeutiger Trend ist aber offensichtlich nicht zu erkennen.

Die Abbildung 13 spiegelt die räumliche Verteilung der Radfahrer-Unfälle im Stadtgebiet wider. Unter Berücksichtigung des relativ langen Beobachtungszeitraumes lassen sich keine „Brennpunkte“ der Radverkehrs-Sicherheit erkennen. Allenfalls leicht überdurchschnittliche linienhafte Konzentrationen befinden sich

- auf dem Bräukerweg, zwischen Ostpreußenstraße und Galbreite sowie
- auf der Lendringser Hauptstraße, zwischen Bieberberg und Fischkuhle.



* bis 31.08.2015

Abbildung 12 Entwicklung der Unfälle mit Radfahrern in Menden

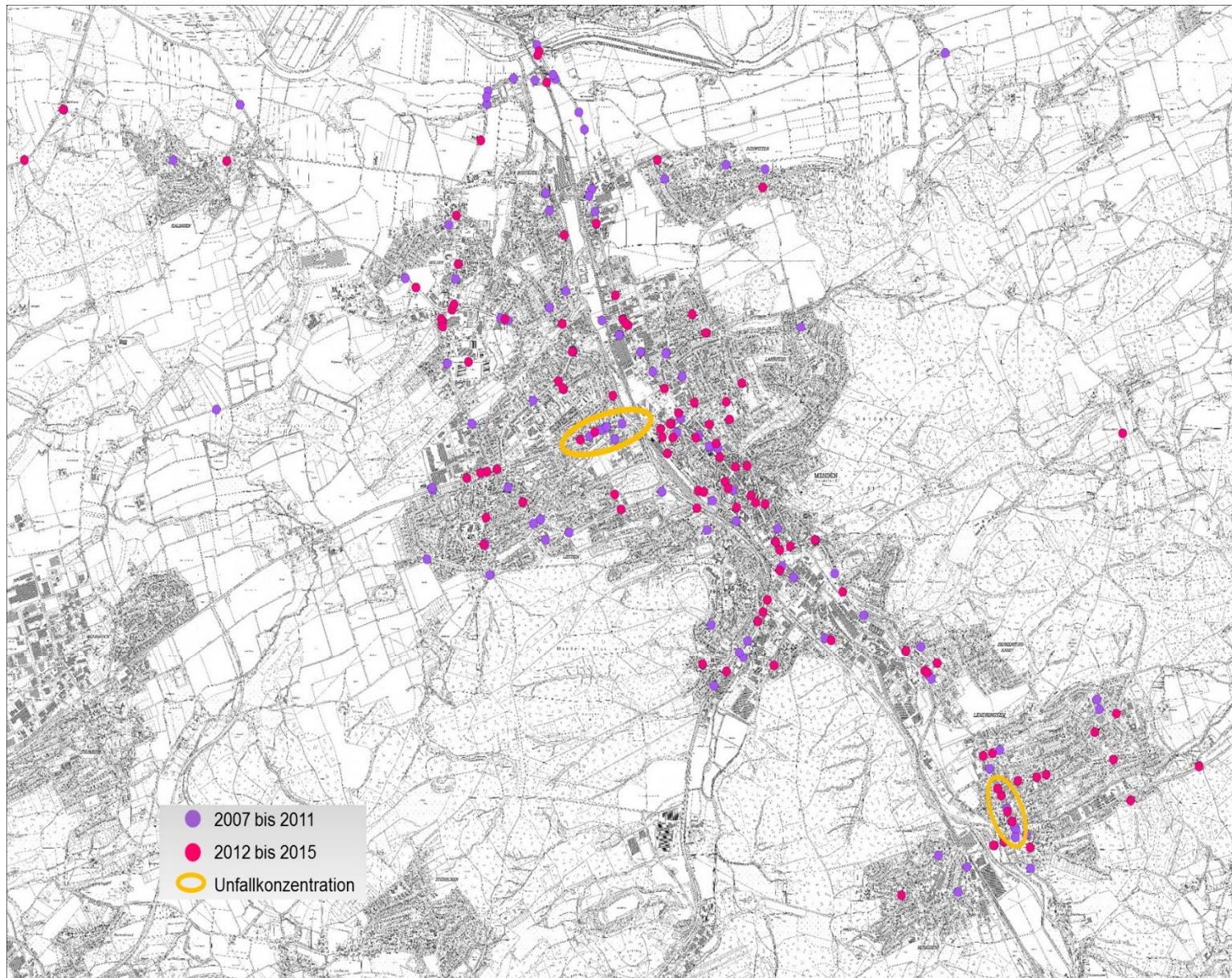


Abbildung 13 Unfälle mit Radfahrer-Beteiligung 2007 - 2015 in Menden



C Maßnahmenprogramm



Das nachfolgende Maßnahmenprogramm berücksichtigt im Besonderen die Empfehlungen aus dem gemeinsamen Verkehrsentwicklungsplan der Städte Hemmer, Iserlohn und Menden, der sich als Rahmenplan für den Verkehrssektor im nördlichen Märkischen Kreis versteht. Der VEP definiert als mittel- bis langfristiges Ziel, den Radverkehrsanteil am Modal-Split von derzeit etwa fünf Prozent auf sieben bis neun Prozent zu steigern. Dies kann nur gelingen, wenn die Bedingungen für den Radverkehr in Menden spürbar verbessert werden. Wichtigste Ziele sind dabei die Gewährleistung der Verkehrssicherheit sowie die Nutzerfreundlichkeit der vorhandenen Infrastruktur. Entsprechende Ansatzpunkte liefern neben dem Aufbau eines lückenlosen und komfortablen Radverkehrsnetzes auch Verbesserungen im Bereich des ruhenden Radverkehrs und nicht zuletzt Angebote der Information bzw. Kommunikation.

Die Vorschläge des VEP sind in den jeweiligen Einzelfällen hinsichtlich ihrer Machbarkeit überprüft und ggf. konkretisiert worden. An vielen Stellen sind darüber hinaus eigene Empfehlungen erarbeitet worden. Selbstverständlich sind bei allen Untersuchungen die Interessen der anderen Verkehrsarten, insbesondere der Fußgänger und des Kfz-Verkehrs berücksichtigt worden. Planung bedeutet in diesem Fall vor allem die Abwägung verschiedener Interessen.

Eine besondere Herausforderung bei der Planung der Radverkehrsinfrastruktur stellen die rasant ansteigenden Verkaufszahlen von Elektrofahrrädern dar. Zum einen ermöglichen die motorunterstützten Zweiräder für viele der Nutzer ein deutlich höheres Geschwindigkeitsniveau und zum anderen finden die E-Bikes und Pedelecs vor allem in der Bevölkerungsgruppe jenseits des 65. Lebensjahrs eine große Verbreitung. Erste Erkenntnisse der Unfallforschung deuten hier auf ein spürbar höheres Unfallrisiko hin.

Radverkehrskonzept Menden

C.1 Radverkehrsnetz

Wichtigste Voraussetzung zur Förderung des Radverkehrs ist ein gesamtstädtisches Radverkehrsnetz. Es dient der Verbindung der wichtigen Quellen und Ziele, wie beispielsweise Wohngebiete, Einkaufsmöglichkeiten, Arbeits- und Ausbildungsplatz-Konzentrationen sowie Freizeiteinrichtungen. Elemente des Radverkehrsnetzes sind sowohl die Strecken (bauliche Radwege, verkehrsarme Straßen etc.) als auch die Knotenpunkte. Die folgenden Eigenschaften spielen für die Qualität des Radverkehrsnetzes die größte Rolle:

- **lückenlos** | Das Netz soll zusammenhängend sein und zudem engmaschig, um alle wichtigen Quellen und Ziele einzubinden.
- **sicher** | Die Sicherheit des Radverkehrs, vor allem auch an Knotenpunkten, ist wichtigstes Ziel der Netzplanung.
- **direkt** | Die Vermeidung von Umwegen dient der Verbesserung der Akzeptanz.
- **komfortabel** | Das Radverkehrsnetz soll einen zügigen und störungsarmen Verkehrsfluss ermöglichen.

Das geplante Radverkehrsnetz der Stadt Menden unterteilt sich in zwei Kategorien: Hauptrouten dienen in erster Linie der Verbindung zwischen dem Zentrum und den größeren Stadtteilen. Nebenrouten dienen neben ihrer Verbindungsfunktion auch der Erschließung kleinerer Ortsteile sowie einzelner Quartiere des Stadtgebiets. Die Klassifizierung des Netzes ermöglicht eine angemessene Dimensionierung der Radverkehrsanlagen sowie die Definition von Qualitätsstandards. Darüber hinaus dient sie der Prioritätenreihung bei der Umsetzung von Maßnahmen. Begrenzte finanzielle und personelle Ressourcen können zielgerichtet dort eingesetzt werden, wo die den größten Nutzen bringen.

Das geplante Radverkehrsnetz der Stadt Menden ist in der nebenstehenden Abbildung 14 dargestellt.

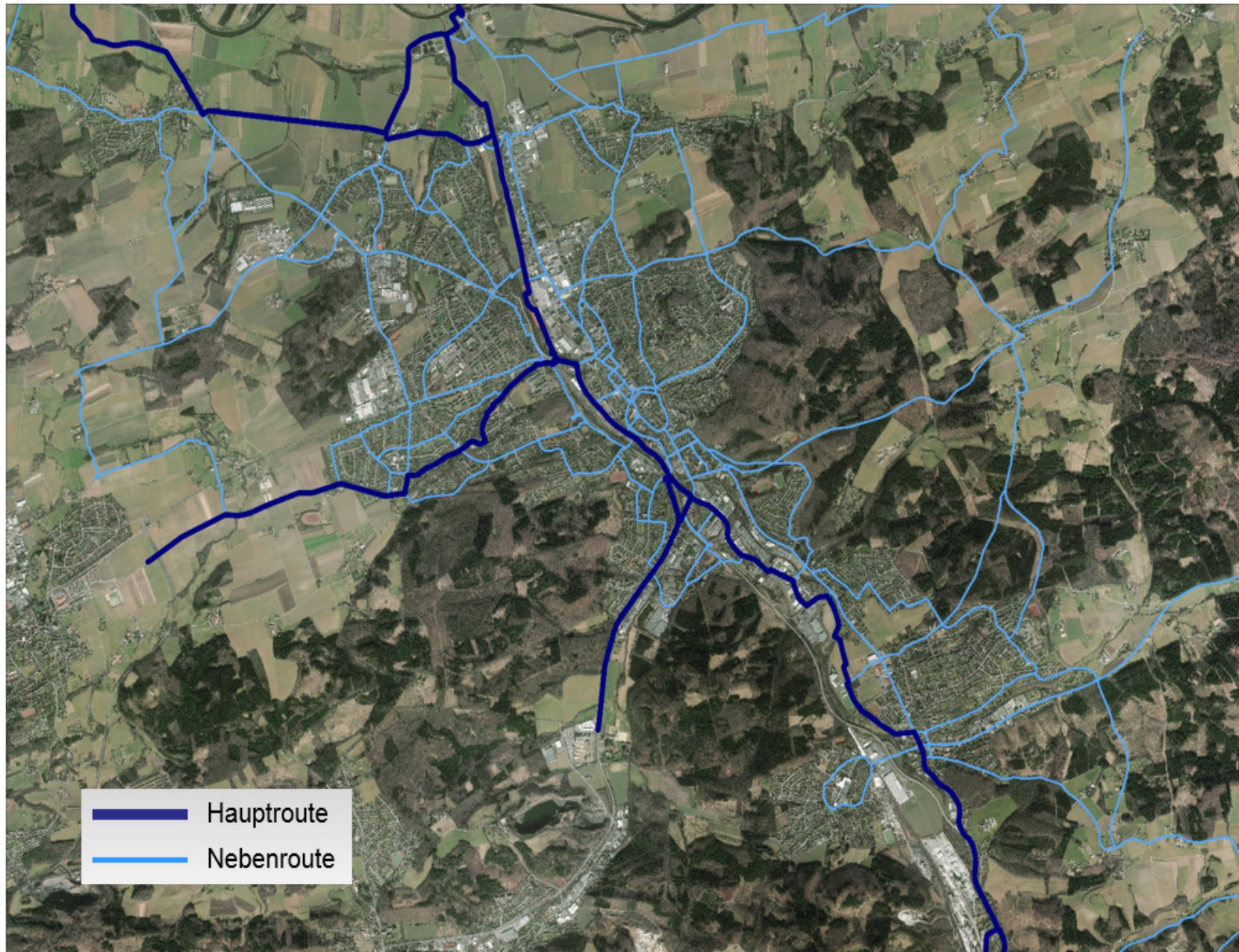


Abbildung 14 geplantes Radverkehrsnetz der Stadt Menden

C.2 Strecken bezogene Maßnahmen für den Radverkehr

Die Analyse des Mendener Straßennetzes zeigt, dass die Notwendigkeit zur Sicherung des Radverkehrs und die tatsächlich vorhandene Infrastruktur in vielen Fällen nicht übereinstimmen. Zahlreiche Bereiche, die auf Grund ihrer verkehrlichen Rahmenbedingungen Radverkehrsanlagen erforderlich machen, verfügen über keine entsprechenden Einrichtungen. Demgegenüber konnten auch Abschnitte festgestellt werden, wo die angeordnete Benutzungspflicht tatsächlich nicht notwendig ist.

Die Möglichkeiten zur Einrichtung von Radverkehrsanlagen, die den gängigen Anforderungen entsprechen, sind in zahlreichen Fällen verschiedenen Einschränkungen unterworfen. Selbstverständlich setzen die finanziellen Ressourcen in Zeiten knapper Kassen Grenzen hinsichtlich des Umbaus kompletter Straßenräume. Aber auch die örtlichen Verhältnisse können die Bereitstellung der erforderlichen Infrastruktur verhindern. Beispielsweise ist für eine Straße mit Fahrbahn sowie getrennten Geh- und Radwegen eine Gesamtbreite von 15,50 m nötig, kommt ein Parkstreifen hinzu, erhöht sich dieser Wert sogar auf 17,75 m.

Die Verbesserung der Verhältnisse für den Radverkehr durch Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs unterliegt ebenfalls Grenzen, die im Besonderen durch die Straßenverkehrsordnung gesetzt werden. So ist lt. StVO im Vorfahrtstraßennetz, zu denen neben Bundes-, Landes- und Kreisstraßen auch zahlreiche städtische Hauptverkehrsstraßen gehören (s. Abbildung 15), die Anordnung von Tempo 30 nur unter ganz eng begrenzten Voraussetzungen möglich. Der Schutz des Radverkehrs fällt bestimmungsgemäß nicht darunter. Lediglich im Umfeld sensibler Nutzungen (z. B. Schulen) lassen sich Tempo 30-Abschnitte anordnen, die dann auch der Sicherheit des Radverkehrs dienen können.



Abbildung 15 Vorfahrtstraßennetz der Stadt Menden

C.2.1 Markierung von Schutzstreifen

In den vergangenen Jahren haben Schutzstreifen in Deutschland eine weite Verbreitung gefunden. Diese gängige Führungsform des Radverkehrs hat sich - die Einhaltung geltender Standards vorausgesetzt - als sichere Möglichkeit zum Schutz der Radfahrer bewährt.

In erster Linie sind Schutzstreifen in den Fällen die geeignete Führungsform, in denen die Verkehrsbelastung die Einrichtung benutzungspflichtiger Radverkehrsanlagen nicht zwingend erfordert. Sie können aber auch dort zum Einsatz kommen, wo aus Platzgründen oder hinsichtlich des baulichen Aufwandes die Bereitstellung eigener Radwege oder Radfahrstreifen nicht in Betracht kommt.

Als Beispiel für die Markierung von Schutzstreifen sei an dieser Stelle die Fröndenberger Straße genannt. In ihrem heutigen Zustand (s. Abbildung 16) verfügt sie über eine mit 7,60 m sehr breite Fahrbahn. Daneben befinden sich beidseitig Mehrzweckstreifen, die in der Regel zum Abstellen von Pkw in Anspruch genommen werden, prinzipiell aber auch von Radfahrern genutzt werden können.

Die Planung (s. Abbildung 17) sieht die Zusammenfassung der Abstellmöglichkeiten auf einer Straßenseite vor, was nach den Beobachtungen dem Bedarf entspricht. Beidseitig werden Schutzstreifen mit einer Breite von 1,50 m markiert, wobei zum Parkstreifen ein Sicherheitsstreifen mit 0,50 m Breite zu berücksichtigen ist. Für die Kernfahrbahn verbleibt somit eine Breite von 5,50 m, die auch die Begegnung eines Pkw mit einem Lkw bzw. Bus problemlos zulässt. Erst beim Begegnungsfall Lkw / Lkw wird i. d. R. der Schutzstreifen mitgenutzt werden. Auf Grund der vorhandenen Schwerverkehrsanteile geschieht dieses aber vergleichsweise selten.

Die Markierung von Schutzstreifen kann in folgenden weiteren Straßen empfohlen werden: Werler Straße, Balver Straße, Bismarckstraße, Lendringser Hauptstraße, Unnaer Straße, Berliner Straße, Kaiserstraße, Am Alten Amt

Eine Gesamtübersicht vermitteln ebenfalls die Abbildungen 26 bis 33 sowie die Maßnahmentabelle in Kapitel D.

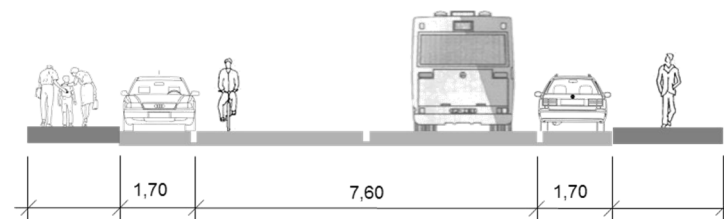


Abbildung 16 Fahrbahnquerschnitt Fröndenberger Straße, Bestand 2017

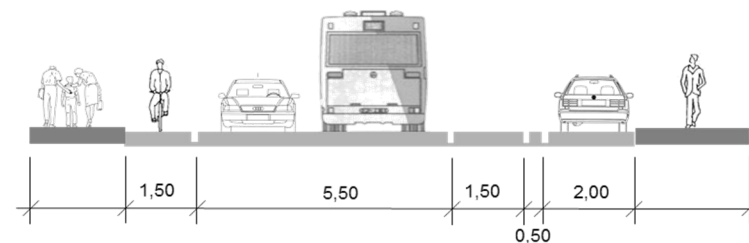


Abbildung 17 Fahrbahnquerschnitt Fröndenberger Straße, Planung

Radverkehrskonzept Menden

C.2.2 Markierung von Radfahrstreifen

Radfahrstreifen sind nach StVO Sonderfahrstreifen, die vom Kraftfahrzeugverkehr nicht in Längsrichtung befahren werden dürfen. Zum Abbiegen sowie zum Erreichen von Parkständen darf er selbstverständlich überquert werden. Für den Radverkehr sind Radfahrstreifen in jedem Fall benutzungspflichtig. Die Regelbreite beträgt 1,85 m – einschließlich der Markierung durch Breitstrich (25 cm).

Als ein Beispiel für die Markierung von Radfahrstreifen wird hier die Gartenstraße in ihrem Abschnitt zwischen Kaiserstraße und Am Alten Amt vorgestellt (s. Abbildung 18). Im heutigen Zustand gilt in diesem Bereich eine Einbahnstraßen-Regelung. Die Fahrbahn besitzt diesbezüglich eine unangemessene Breite, was u. a. auch Irritationen im Kfz-Verkehr mit gelegentlichen Überholvorgängen zur Folge hat.

Durch den geplanten Radfahrstreifen, der in diesem Fall auch breiter als die Regelabmessung von 1,85 m sein kann, wird der Straßenraum besser gegliedert (s. Abbildung 19). Die Markierung berücksichtigt einen Sicherheitsstreifen zu den parkenden Fahrzeugen von mindestens 50 cm. Durch das Aufstellen des Verkehrszeichens 237 StVO „Radweg“ besteht für den Radverkehr eine Benutzungspflicht.

Es sei an dieser Stelle angemerkt, dass eine Freigabe der Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung u. a. auf Grund der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 Km/h nicht in Betracht kommt. Einer Reduzierung der Geschwindigkeit steht die Zugehörigkeit der Gartenstraße zum Vorfahrtstraßennetz entgegen.

Die Markierung von Radfahrstreifen ist ebenfalls für den Bräukerweg, zwischen Holzener Straße und Kreisel Glockenblumenweg vorgesehen.

Eine Gesamtübersicht vermitteln ebenfalls die Abbildungen 26 bis 33 sowie die Maßnahmentabelle in Kapitel D.



Abbildung 18 Gartenstraße (Richtung Am Alten Amt), Bestand 2017



Abbildung 19 Gartenstraße (Richtung Am Alten Amt), Planung

C.2.3 bauliche Radwege

Bauliche Radwege befinden sich im Seitenraum einer Straße und sind von der Fahrbahn durch Bordsteine, Park- oder Grünstreifen getrennt. Sie können getrennt vom Fußverkehr geführt werden oder eine gemeinsame Verkehrsfläche besitzen (s. a. Kapitel A.2). Radwege, auf denen beide Fahrrichtungen abgewickelt werden, sollten nur außerhalb der geschlossenen Ortschaften Anwendung finden, da ansonsten spürbare Einschränkungen der Verkehrssicherheit auftreten können.

Als Beispiel für die Errichtung neuer Radwege dient hier die Werler Straße im Bereich vor dem Höne-Berufskolleg. Derzeit existiert für den Radverkehr in diesem Bereich in Fahrtrichtung Fröndenberg keine, in Fahrtrichtung Zentrum nur eine unzureichende Radverkehrsanlage (s. Abbildung 20). Die vorhandenen Parkstreifen können jeweils in Radwege umgebaut werden (s. Abbildung 21). In Fahrtrichtung Zentrum ist eine ausreichende Trennung zu dem in Gegenrichtung fließenden Verkehr vorzusehen. Der Verlust an Parkständen kann größtenteils durch die Inanspruchnahme von Flächenreserven auf dem angrenzenden Parkplatz kompensiert werden.

Der Bau von getrennten bzw. gemeinsamen Radwegen ist ebenfalls vorgesehen für die Provinzialstraße, den Schwitterknapp, sowie die Fröndenberger Straße, zwischen Schwitter Dorfstr. und Ruhrbrücke.

Eine Gesamtübersicht vermitteln ebenfalls die Abbildungen 26 bis 33 sowie die Maßnahmentabelle in Kapitel D.

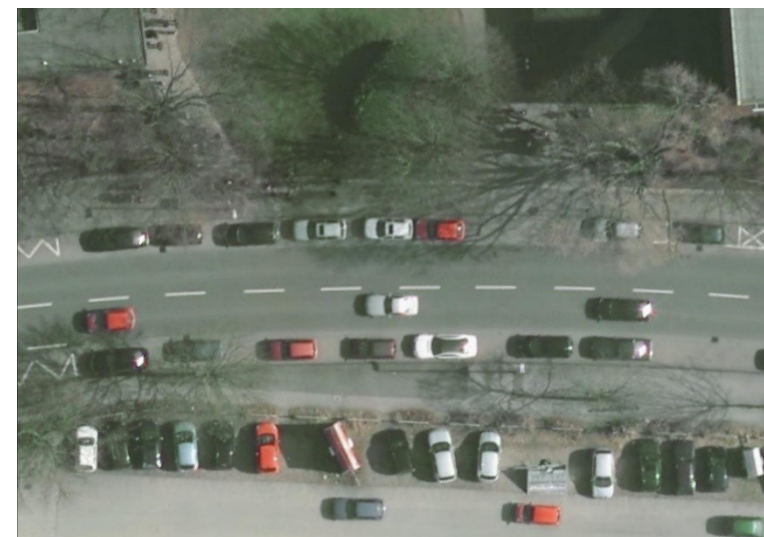


Abbildung 20 Werler Straße (Höhe Berufskolleg), Bestand 2017



Abbildung 21 Werler Straße (Höhe Berufskolleg), Planung

C.2.4 Beschilderung von Ausweichrouten

In den Fällen, in denen eine erforderliche Radverkehrsanlage nicht oder nur mit unangemessenem Aufwand hergestellt werden kann, bietet die Auschilderung geeigneter Ausweichrouten eine mögliche Alternative. Sie sollten allerdings keine größeren Umwege erfordern und zudem für den Radverkehr komfortabel befahrbar sein, um akzeptiert zu werden.

Abbildung 22 zeigt die geplante Ausweichroute zum Bräukerweg. Die Wegweisung erfolgt über Danzigstraße, Schlesienstraße und Frielingsen. Die Befahrbarkeit des Geh-/ Radwegs im Wannebachtal sollte im gleichen Zug durch eine Asphaltdecke verbessert werden.



Abbildung 22 geplante Ausweichroute zum Bräukerweg

Auch für die Unnaer Landstraße empfiehlt sich die Bereitstellung einer Ausweichroute, da zwischen Bräukerweg und Bismarckstraße kein ausreichender Platz für eine Radverkehrsanlage vorhanden ist. Hier ist allerdings noch eine Detailplanung zur Anbindung im Bereich Bismarckstraße notwendig.

Eine weitere Ausweichroute dient der Umfahrung der Werler Straße (B 7) im Bereich des Berufskollegs für Radverkehre aus der Innenstadt in Richtung Schwitten. Die entsprechende Wegweisung erfolgt über den Straßenzug Gartenstraße – Am Alten Amt – Hofeskamp. In der Einmündung Werler Straße/ Hofeskamp kann eine Mittelinsel das Linksabbiegen für Radfahrer Richtung Zentrum erleichtern.

C.2.5 Aufhebung der Benutzungspflicht

Bei fehlender Notwendigkeit vorhandene Radwege mit einer Benutzungspflicht zu belegen, sollte die entsprechende Beschilderung entfernt werden, um dem Radfahrer eine Wahlmöglichkeit zu eröffnen. In den meisten Fällen können durch Aufhebung der Benutzungspflicht Konflikte zwischen Fußgängern und (schnell fahrenden) Radfahrern verringert werden.

Innerhalb von Tempo 30-Zonen schließt die Straßenverkehrsordnung benutzungspflichtige Radwege aus. Dieser Fall ist in der Gisbert-Kranz-Straße sowie in der Berliner Straße, zwischen Spessartstraße und Eichendorffstraße gegeben.

In Fall des Bräukerwegs ist die Radverkehrsanlage so ungenügend, dass eine Aufhebung der Benutzungspflicht geboten ist. Als Kompensation dient hier die Beschilderung der Ausweichroute durch das Wannebachtal (s. Kapitel C.2.4)

Ebenfalls nicht erforderlich ist die Radwegebenutzungspflicht in

- der Heidestraße i. V. m. dem Abtissenkamp,
- dem Bussardweg,
- der Hämmerstraße,
- dem Bieberkamp, sowie
- der Walramstraße in Höhe des Parkplatzes Schlachthof.

C.2.6 Verbesserung der Befahrbarkeit von Radverkehrsanlagen

Die Befahrbarkeit ist ein wichtiges Kriterium für die Akzeptanz von Radverkehrsanlagen. Um das Radfahren im Alltagsverkehr zu fördern sollten die Oberflächen auch bei schlechtem Wetter genutzt werden können. Wassergebundene Decken bieten diesbezüglich oft nur eingeschränkte Voraussetzungen.

Der Geh- und Radweg im Wannebachtal (s. Abbildung 23) als Beispiel besitzt eine wassergebundene Oberfläche, die nach Regenfällen nur sehr eingeschränkt nutzbar ist und entsprechende Verschmutzungen an der Kleidung und am Fahrrad verursacht. Diese Verbindung ist Teil des Radverkehrsnetzes NRW sowie des Radnetzes Südwestfalen und ist darüber hinaus als Hauptroute im städtischen Radverkehrsnetz geplant und soll als Ausweichroute für den Bräukerweg dienen. Eine Asphaltierung kann hier wesentliche Verbesserungen bewirken. Zudem sollte auch eine angepasste Beleuchtung installiert werden, um bei Dunkelheit das Sicherheitsgefühl zu verbessern (Abbildung 24).

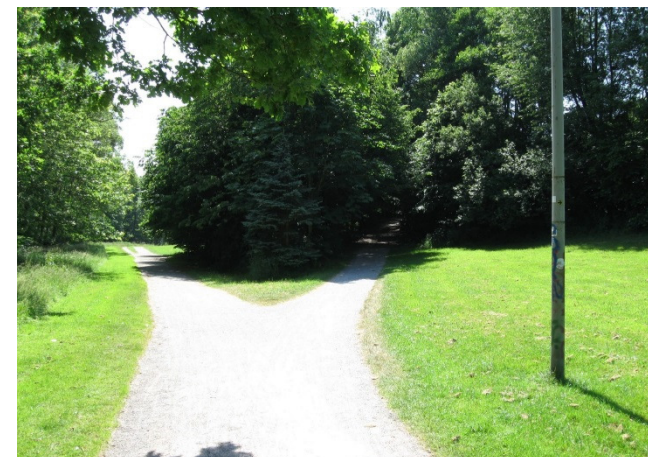


Abbildung 23 Geh- und Radweg im Wannebachtal, Bestand 2017



Abbildung 24 Geh- und Radweg im Wannebachtal, Planung

Radverkehrskonzept Menden

C.2.7 Schaffung neuer Verbindungen im Radverkehrsnetz

Lücken im Radverkehrsnetz lassen sich in vielen Fällen durch die Bereitstellung von straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen oder durch die Führung über Ausweichrouten im bestehenden Wegenetz schließen. Daneben gibt es aber auch Situationen, in denen beispielsweise die Platzverhältnisse keinen Raum für Radwege bieten und eine Verlagerung des Radverkehrs auf parallele Straßen nicht in Betracht kommt. Als mögliche Lösung ist in solchen Fällen zu überprüfen, ob sich neue Verbindungen für den Radverkehr schaffen lassen. Je nach planerischem und finanziellem Aufwand sind diese Maßnahmen allerdings eine eher mittel- bis langfristige Option.

Eine solch neue Radwegverbindung ist beispielsweise zwischen der Unteren Promenade und dem Geh- und Radweg durch die Molle denkbar (s. Abbildung 25). Die Anbindung kann entweder zwischen der Musikschule der Stadt Menden und der Märkischen Straße oder im Bereich des Schmelzwerks erfolgen. Am nördlichen Ende schließt der Weg mit einer Brücke über die Hönne an den vorhandenen Weg neben dem Hundeübungsplatz an. Die in der nebenstehenden Abbildung enthaltenen Fotos verdeutlichen, dass eine geeignete Trasse für den Weg vorhanden ist.

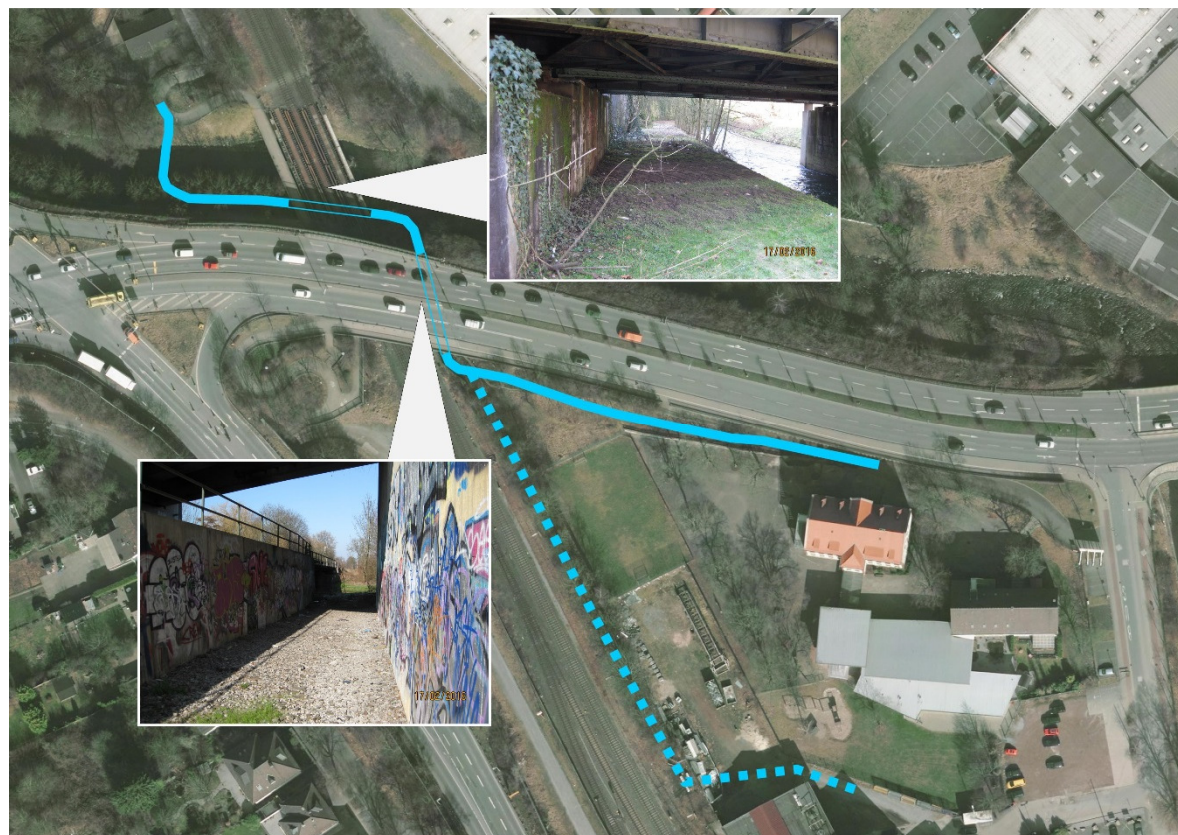


Abbildung 25 Mögliche Radwegverbindung Untere Promenade - Radweg in der Molle

Weitere neue Wegeverbindungen sind denkbar in den Feldern zwischen Carl-Schmöle-Straße und Auf dem Dornstück, um eine alternative Anbindung des Ortsteiles Schwitten zu schaffen. Ebenfalls sinnvoll wäre ein Neubau der Rampe zwischen dem Geh- und Radweg in der Molle und der Mühlenbergstraße. Der vorhandene Weg ist bergauf zu steil für ein Befahren. Bergab ergeben sich, vor allem bei Nässe, Gefahren durch den schlechten Oberflächenzustand sowie die engen Kurven.

C.2.8 Gesamtübersicht Strecken bezogener Maßnahmen

In den folgenden Abbildungen 26 bis 33 sind die empfohlenen Strecken bezogenen Maßnahmen zusammengefasst. Die dargestellten Maßnahmen finden sich auch in der Maßnahmentabelle in Kapitel D wieder.

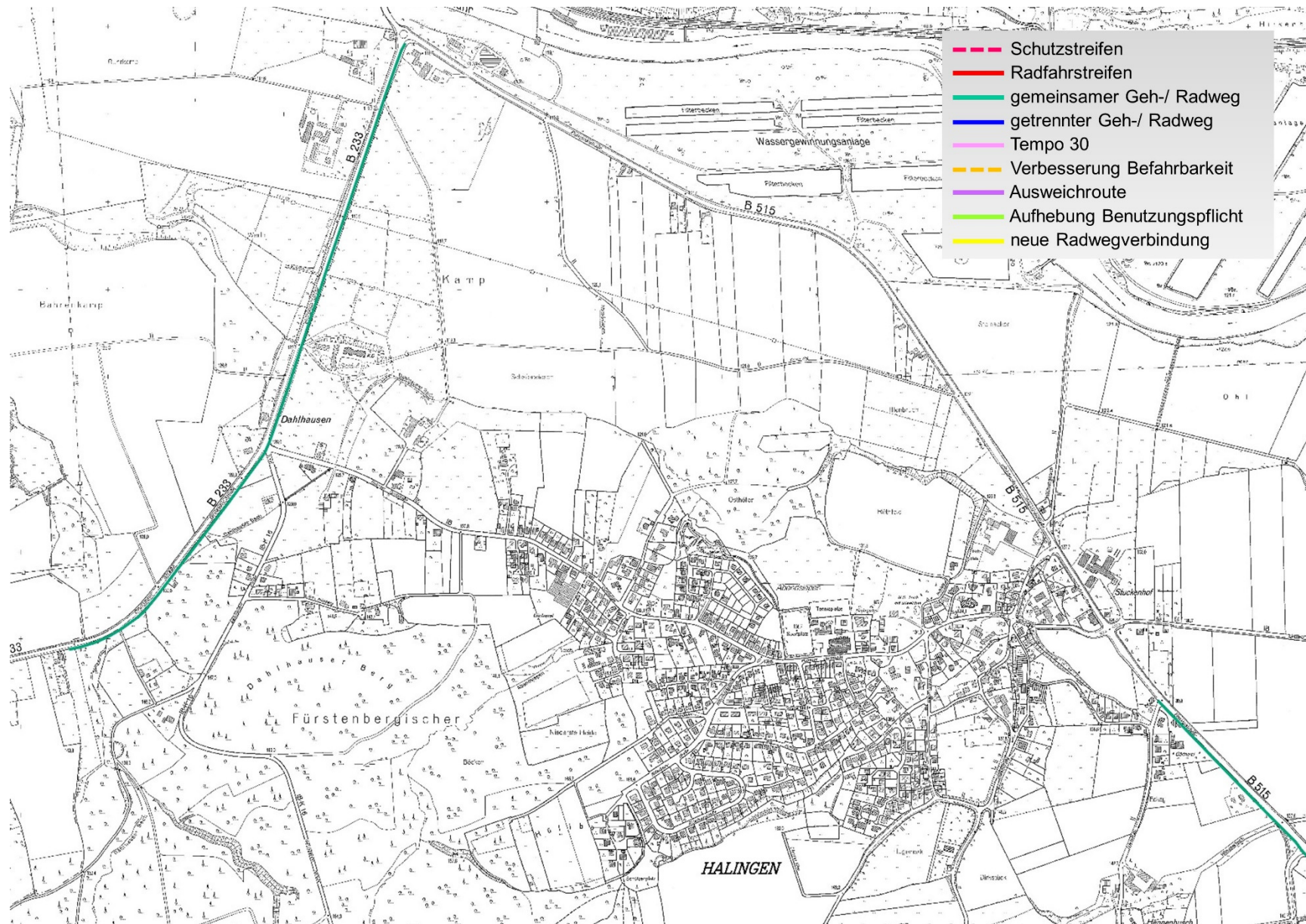


Abbildung 26 Übersicht Strecken bezogene Maßnahmen - Ausschnitt Halingen

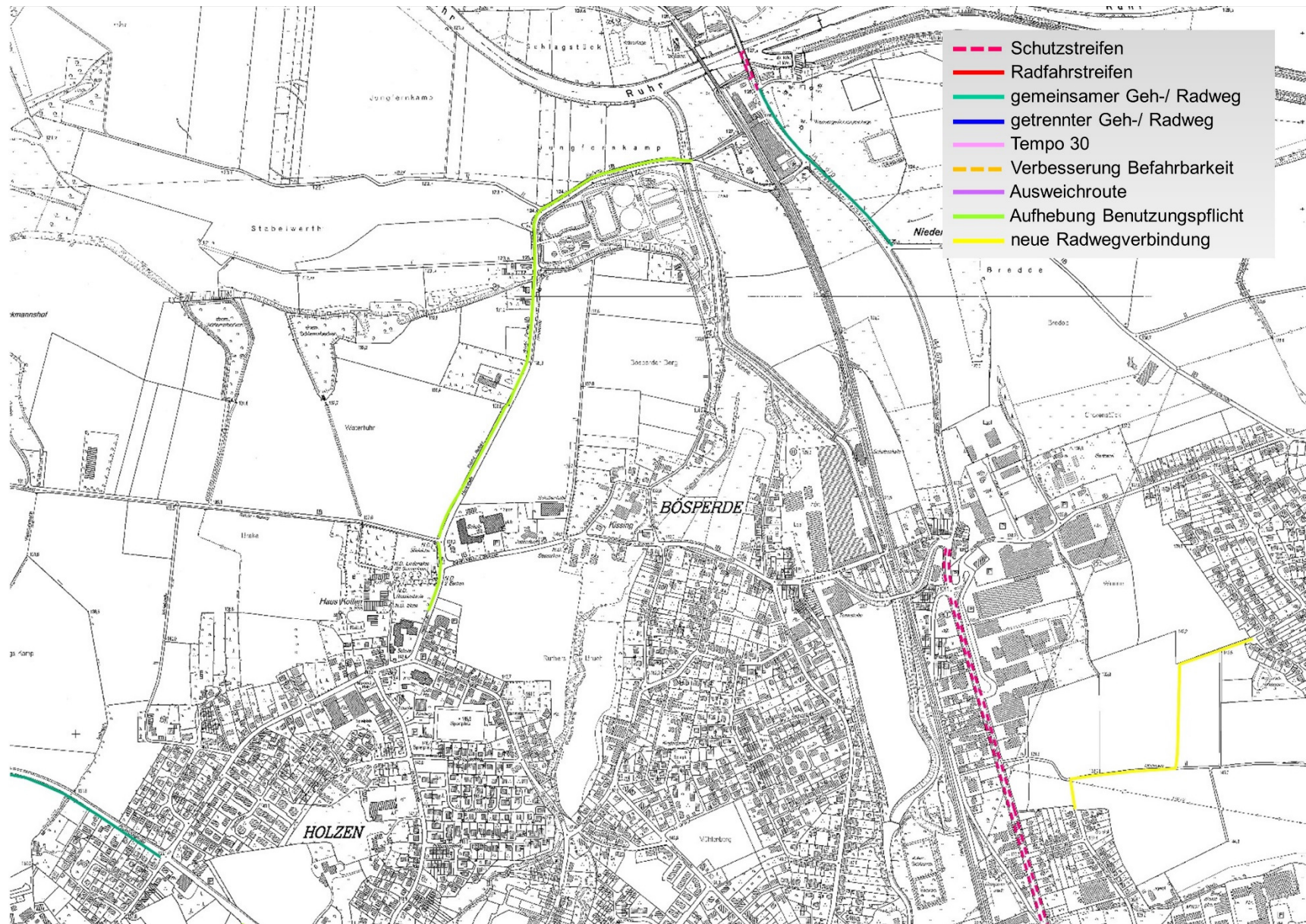


Abbildung 27 Übersicht Strecken bezogene Maßnahmen - Ausschnitt Bösperde

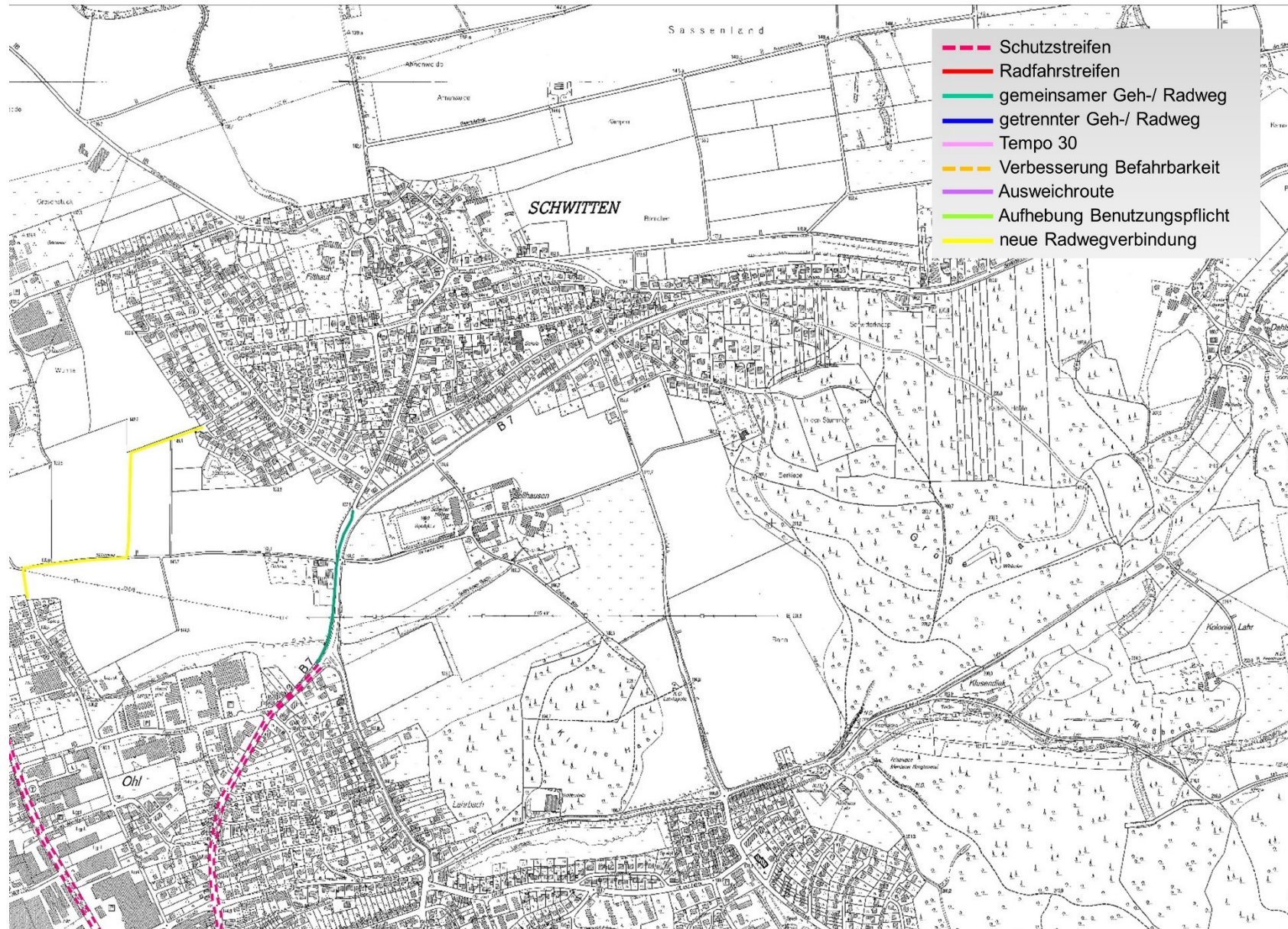


Abbildung 28 Übersicht Strecken bezogene Maßnahmen - Ausschnitt Schwitten

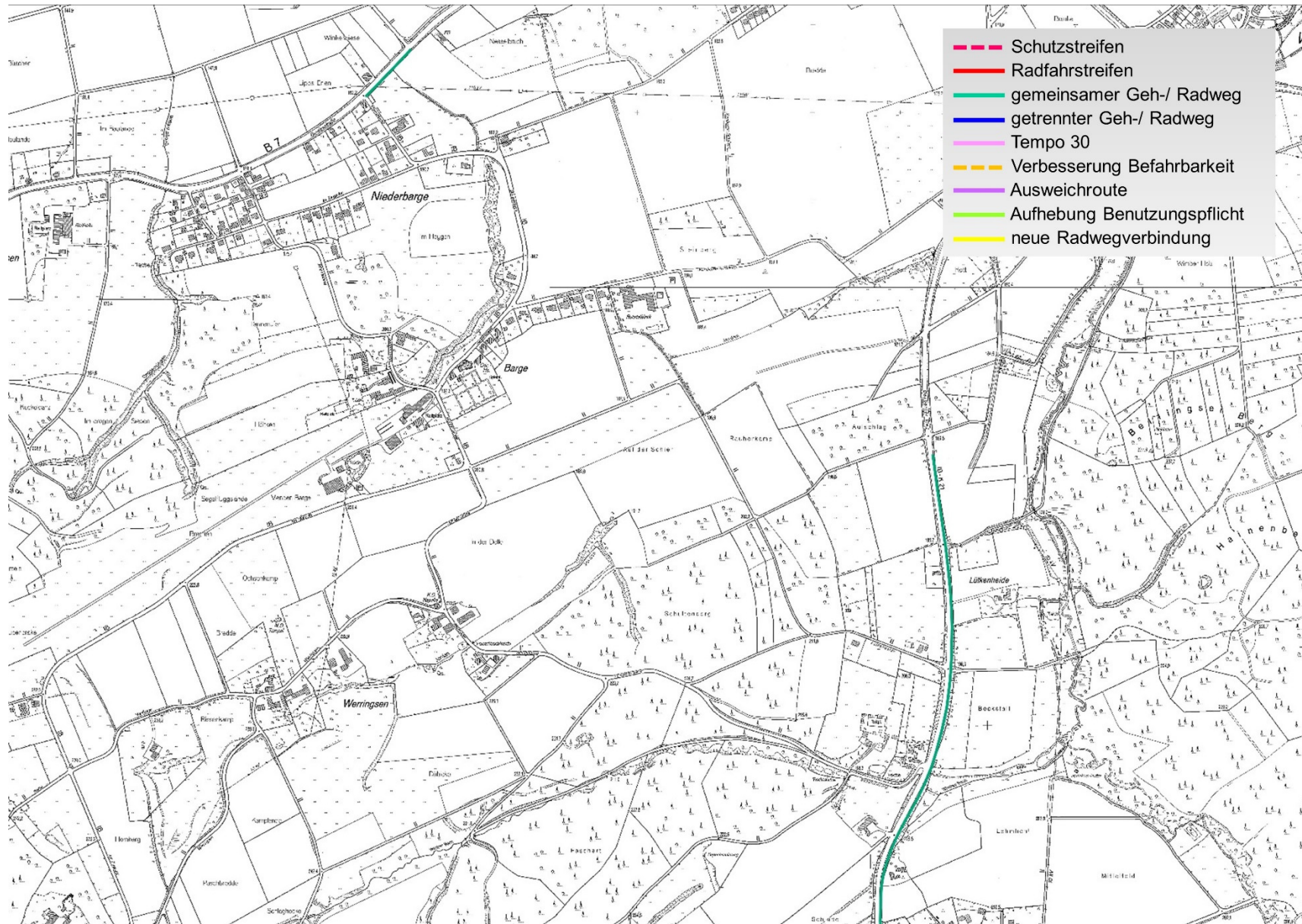


Abbildung 29 Übersicht Strecken bezogene Maßnahmen - Ausschnitt Barge

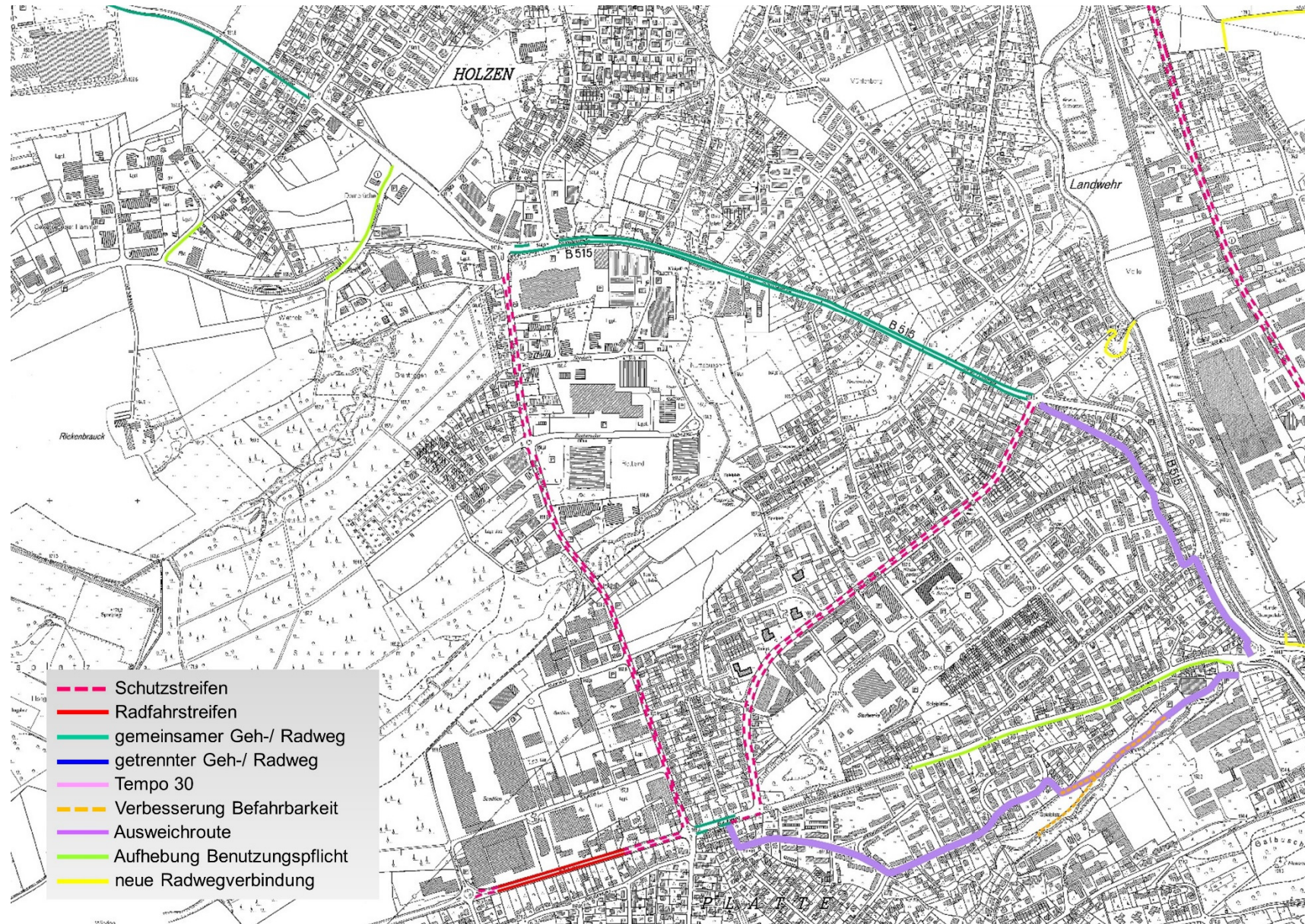


Abbildung 30 Übersicht Strecken bezogene Maßnahmen - Ausschnitt Holzen / Platte Heide

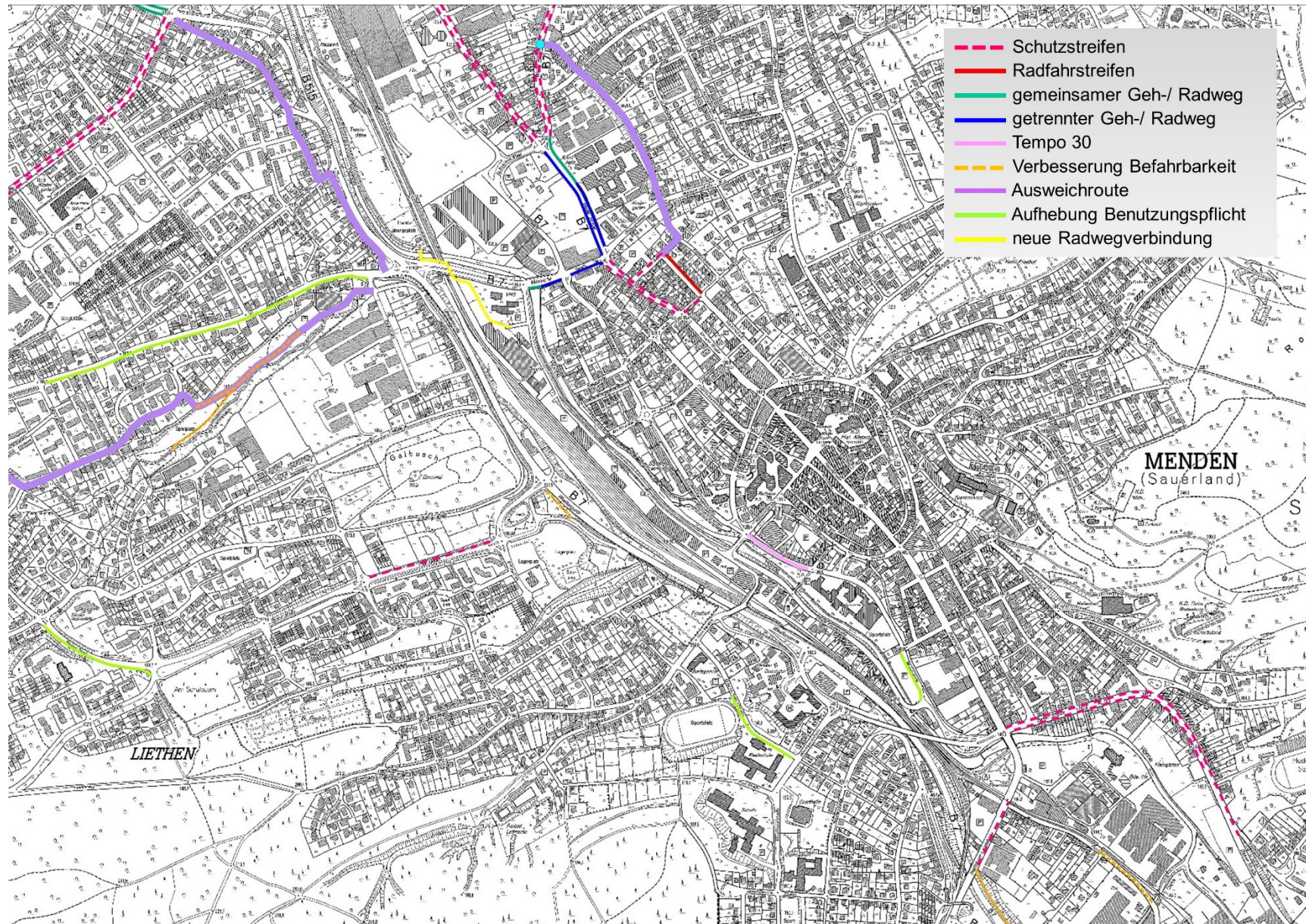


Abbildung 31 Übersicht Strecken bezogene Maßnahmen - Ausschnitt Zentrum

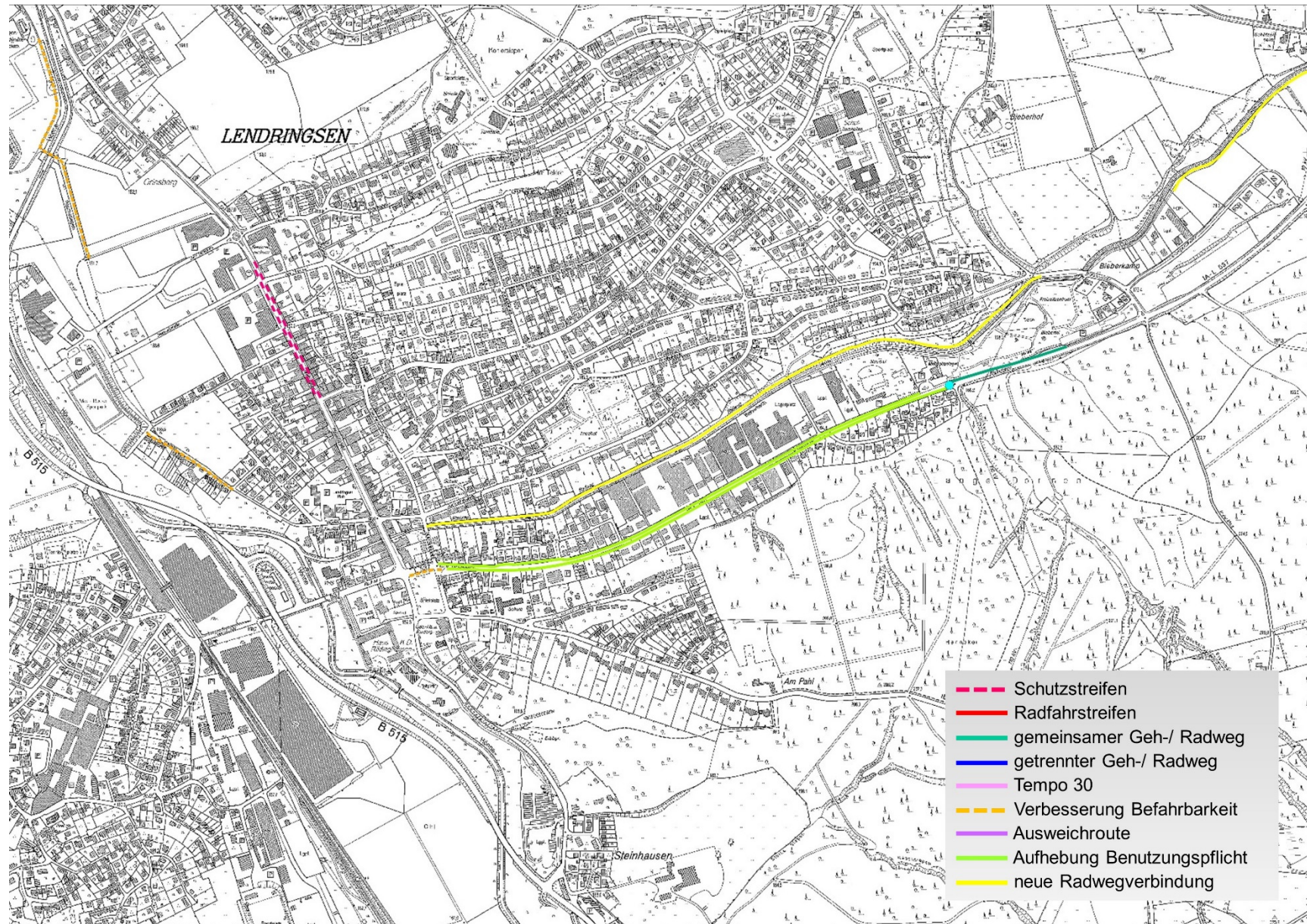


Abbildung 32 Übersicht Strecken bezogene Maßnahmen - Ausschnitt Lendringen

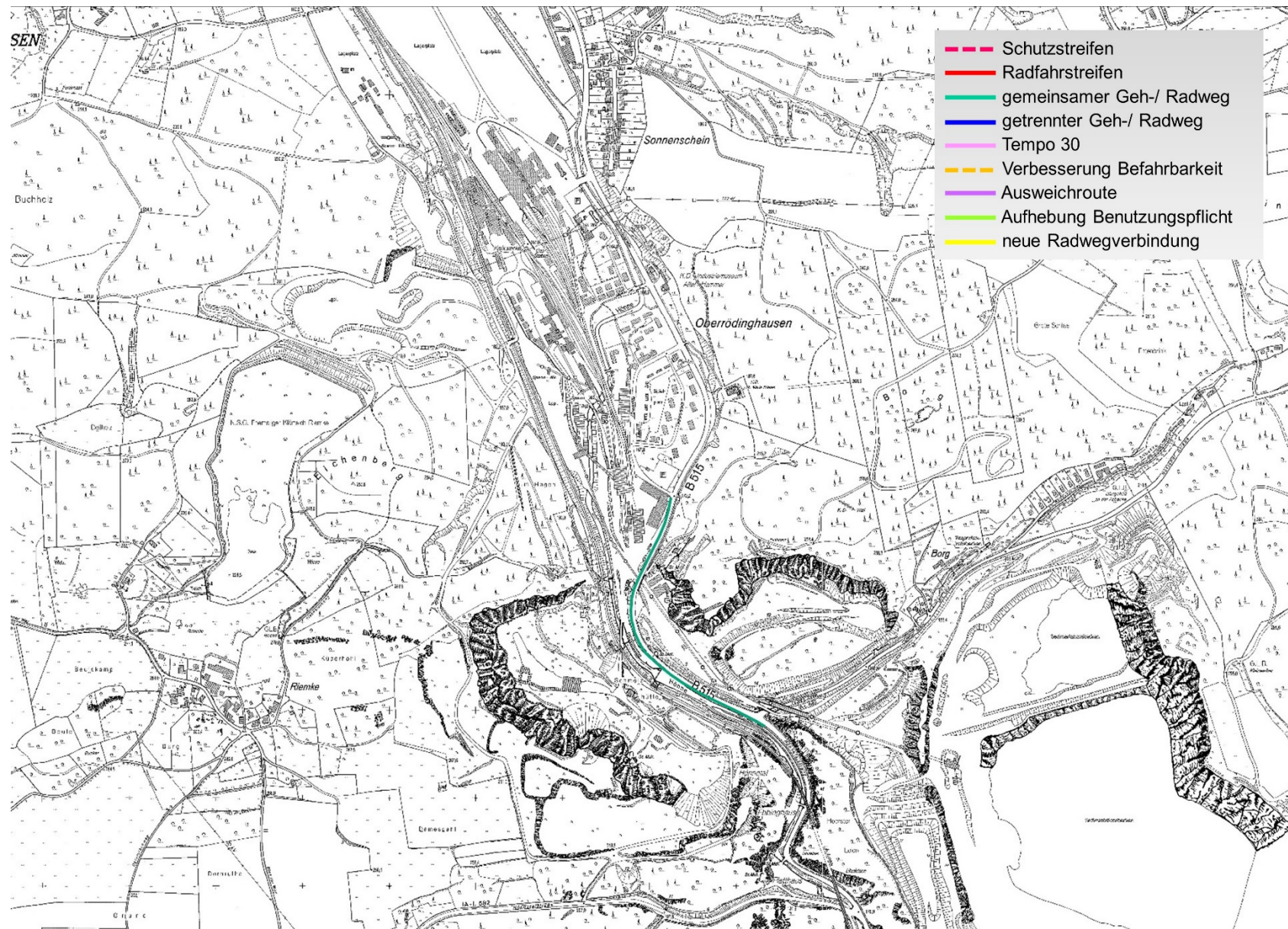


Abbildung 33 Übersicht Strecken bezogene Maßnahmen - Ausschnitt Oberrödinghausen

C.3 Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung



Abbildung 34 Öffnung der Unnaer Straße für den Radverkehr in Gegenrichtung

Im Jahr 2006 wurde seitens der Stadt Menden eine umfassende Überprüfung der Einbahnstraßen bzgl. der Öffnung für den Radverkehr durchgeführt. Zahlreiche Straßen erfüllten dabei eine der zentralen Voraussetzungen – maximal Tempo 30 – nicht. Seither hat sich die Situation nicht wesentlich verändert. Lediglich bei der Umwandlung der Unnaer Straße in eine Einbahnstraße im Bereich zwischen Westwall und Poststraße ist die Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung erfolgt (s. Abbildung 34).

Die Freigabe ist grundsätzlich möglich in der Poststraße sowie in der Papenhausenstraße. Die Umsetzung ist aber abhängig von Umbaumaßnahmen. So muss beispielsweise die große Dreiecksinsel im Einmündungsbereich Papenhausenstraße/ Kaiserstraße entfernt werden, damit der Radverkehr von dieser Seite sicher einfahren kann.

Darüber hinaus sollte der Abschnitt des Böingser Wegs zwischen Meierfrankenfeldstraße und Hönnetalstraße geöffnet werden, um dem Radverkehr in Richtung Lendringsen die Querung des Bieberkamp über die Ampel gesicherte Kreuzung zu ermöglichen. Hier besteht allerdings auch die Möglichkeit, die Einbahnrichtung umzudrehen.

C.4 Kennzeichnung durchlässiger Sackgassen

Auch regelmäßige Radfahrer verfügen oft nicht über derart detaillierte Ortskenntnisse, jede Wegeverbindung im Stadtgebiet zu kennen. So bleiben oft sichere und komfortable Wege ungenutzt. Der Hinweis auf die Durchlässigkeit einer Sackgasse für den Fuß- und Radverkehr mittels StVO-Zeichen 357-50 (Abbildung 35) kann hier zu einer Verdichtung des Radverkehrsnetzes beitragen. Auf den folgenden Seiten sind die Knotenpunkte in Menden gekennzeichnet, die sich für eine Aufstellung des Schildes eignen. Zudem ist dargestellt, ob es sich bei der Straße um den Bestandteil des Radverkehrsnetzes handelt. Diese Bereiche sind als erste Priorität hervorgehoben.



Abbildung 35 Zeichen 357-50

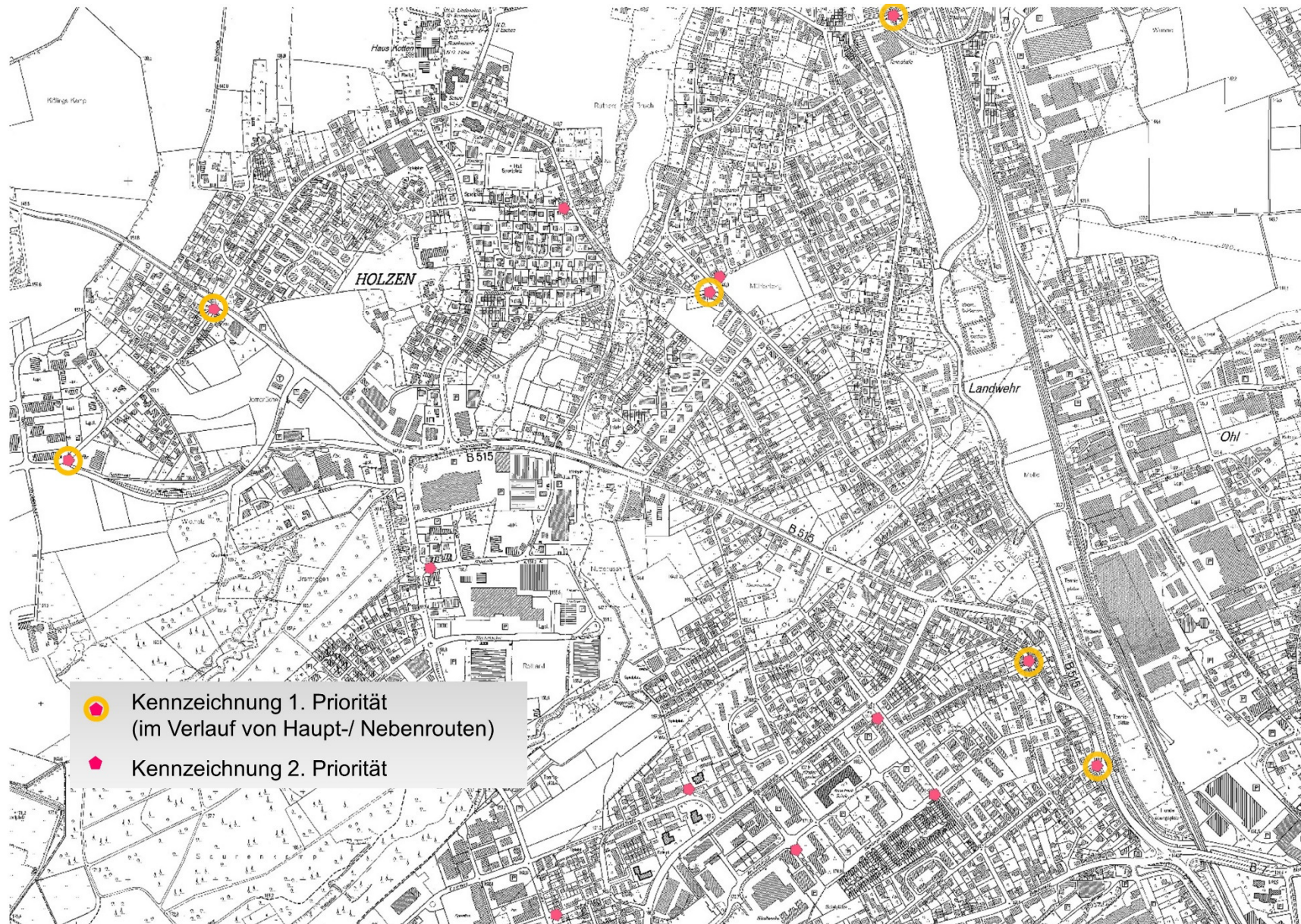


Abbildung 36 Kennzeichnung durchlässiger Sackgassen, Planung Menden-Nord

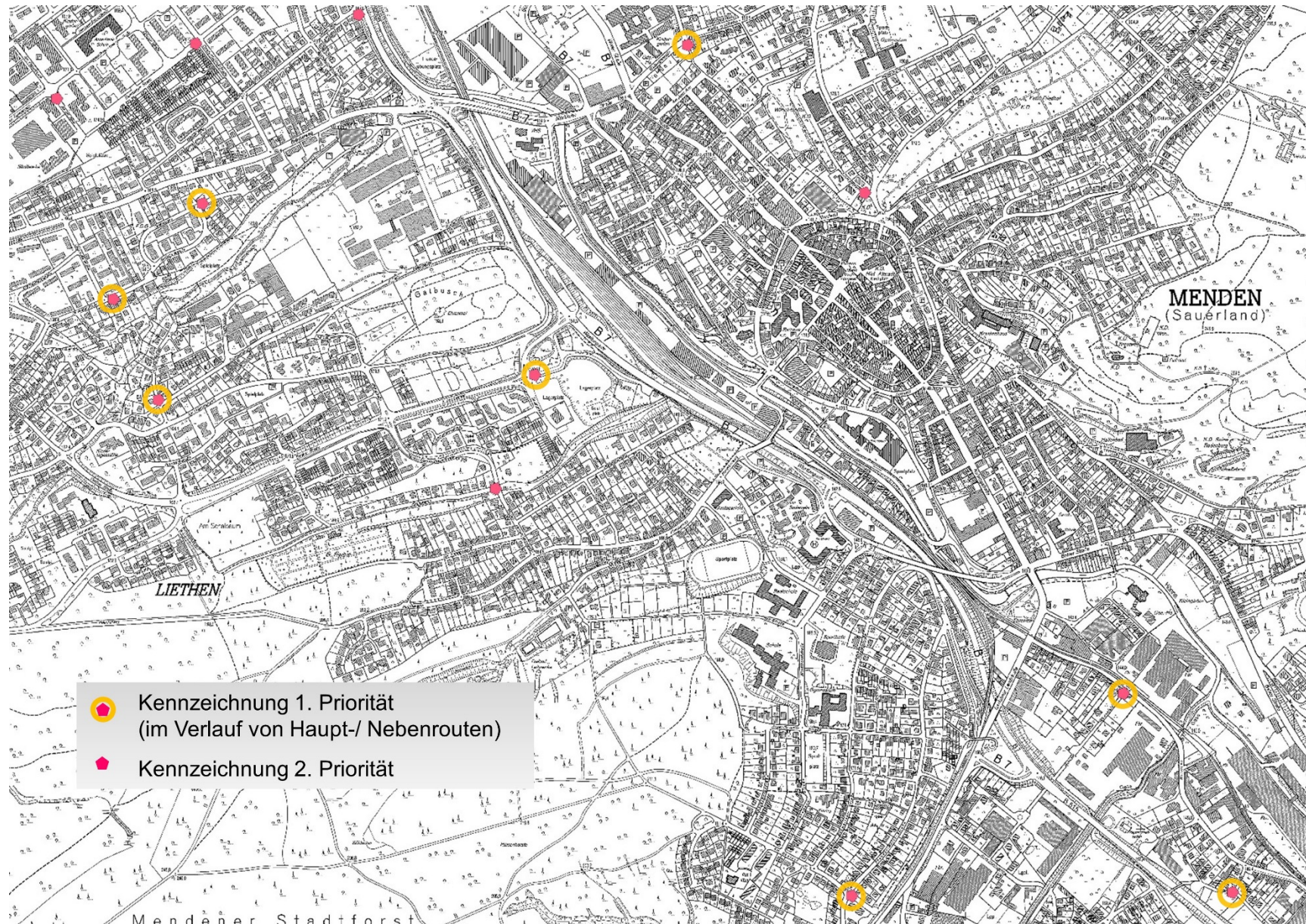


Abbildung 37 Kennzeichnung durchlässiger Sackgassen, Planung Menden-Mitte

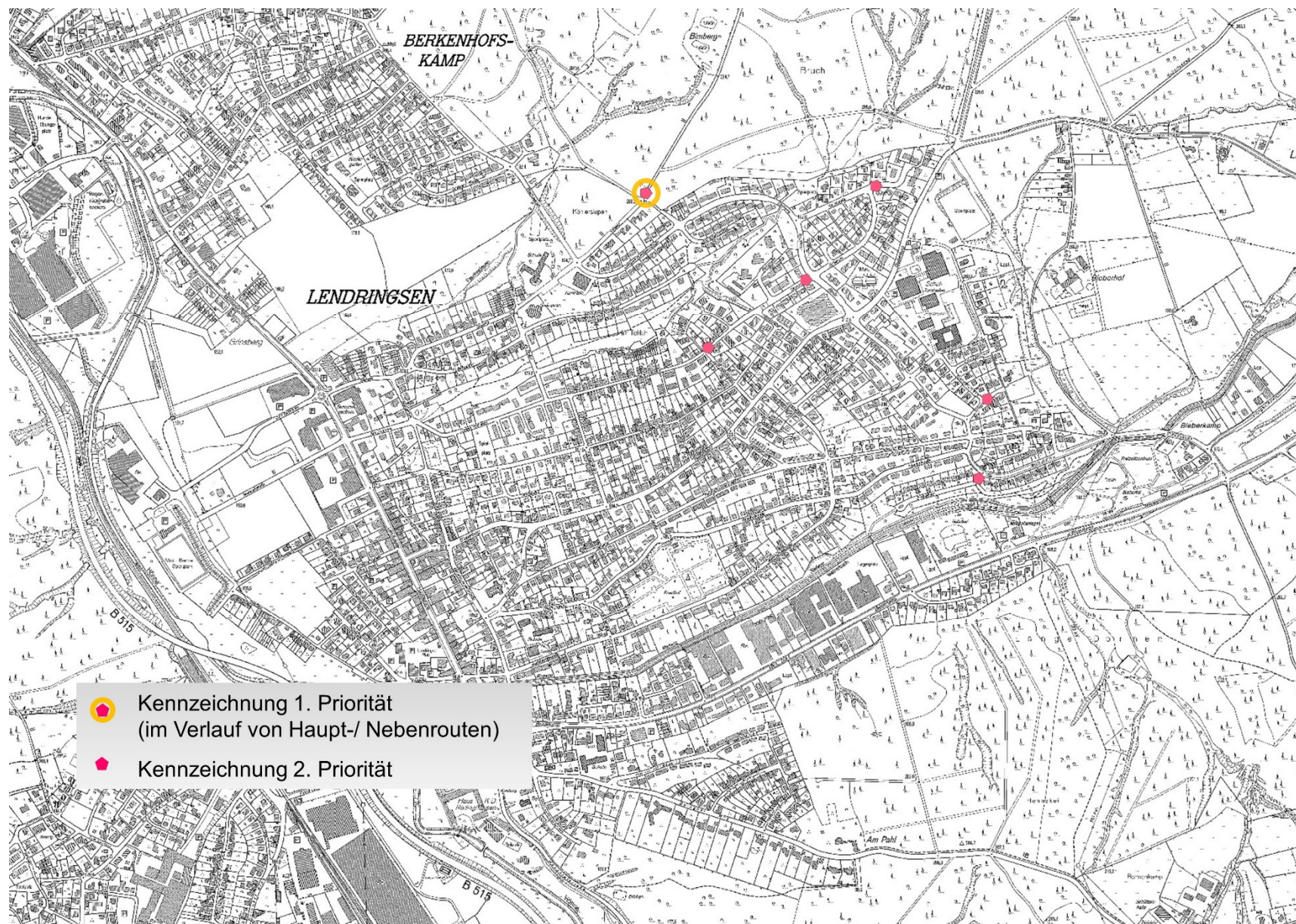


Abbildung 38 Kennzeichnung durchlässiger Sackgassen, Planung Menden-Süd

Radverkehrskonzept Menden

C.5 Ergänzung „Radfahrer frei“ bei Durchfahrverboten

Für zahlreiche Straßen in Menden wird durch Zeichen 250 StVO („Verbot für Fahrzeuge aller Art“) der allgemeine Fahrzeugverkehr, meist unter Ausnahme des Anliegerverkehrs, ausgeschlossen. In den Fällen, in denen dies dem Schutz der Anwohner vor Kfz-(Durchgangs-)Verkehr dient, kann der Radverkehr durch Zusatzzeichen zugelassen werden. Beispiele hierfür sind die Kapellengasse, die Kaiserstraße, die Pfarrer-Wiggen-Straße sowie einige „Wirtschaftswege“ im Außenbereich.

C.6 Maßnahmen an Knotenpunkten

Der Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten ist auf Grund der zahlreichen möglichen Konfliktsituationen besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Insbesondere Abbiegevorgänge bergen ein hohes Gefahrenpotenzial. Folgende Grundsätze sind daher bei der Planung der Radverkehrsinfrastruktur in Knotenpunkten zu beachten:

- ausreichende Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmern
- zügige und sichere Befahrbarkeit der Knotenpunkte
- Berücksichtigung des Radverkehrs bei vorhandenen Signalanlagen
- ausreichend große Warteflächen

Bei Kreuzungen bzw. Einmündungen mit einem hohen Kfz-Aufkommen kann durch die Möglichkeit eines indirekten Abbiegens unsicheren Radfahrern das Links-Abbiegen erleichtert werden. Hierbei wird der Radverkehr über die jeweiligen Zufahrten um den Knotenpunkt herumgeführt. Die Kreuzung Bieberkamp/ Lendringser Hauptstraße/ Fischkuhle dient in diesem Fall als Beispiel. Im heutigen Zustand stellt sich vor allem das Linksabbiegen von der Fischkuhle in die Lendringser Hauptstraße als problematisch dar (s. Abbildung 39). Die Planung sieht an dieser Stelle umlaufende Radwegfurten vor (Abbildung 40).

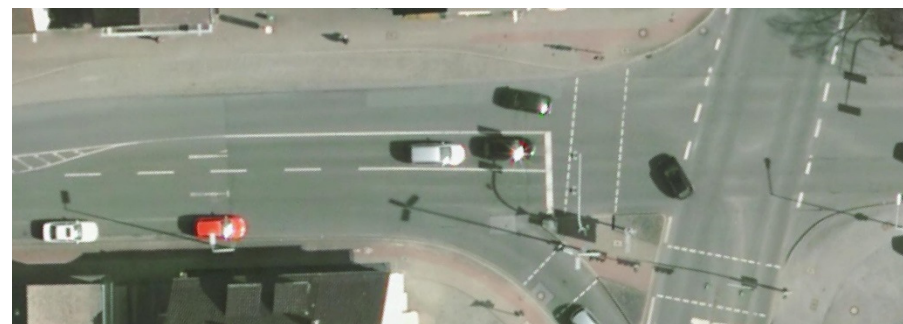


Abbildung 39 Knoten Lendringser Hauptstraße/ Fischkuhle, Bestand 2017



Abbildung 40 Knoten Lendringser Hauptstraße/ Fischkuhle, Planung

Weitere Knotenpunktmaßnahmen sind für die Kreuzungen bzw. Einmündungen vorgesehen (s. a. Maßnahmentabelle, Kapitel D):

- Bräukerweg/ Holzener Straße
- Battenfeld
- Schwitterknapp/ Auf der Haar
- Schwitterknapp/ Friedrichstraße
- Werler Straße/ Fröndenberger Straße
- Unnaer Straße/ Werler Straße

Kreisverkehrsplätze

Kreisverkehrsplätze sind auch für den Radverkehr eine komfortable und sichere Knotenpunktform. Besonders das Linksabbiegen wird durch die Reduzierung möglicher Konfliktpunkte wesentlich vereinfacht. Die Anlage eines umlaufenden Radwegs hängt hauptsächlich von der Radverkehrsführung in den zulaufenden Straßen ab. In den einschlägigen Regelwerken ausdrücklich nicht empfohlen werden Schutz- oder Radfahrstreifen auf der Kreisfahrbahn.

Neben dem in Abbildung 36 dargestellten Beispiel des Kreisverkehrsplatzes Fröndenberger Straße/ Böspeder Weg bestehen aktuell Planungen für weitere geplante Kreisverkehrsplätze an den Kreuzungen

- Lendingser Hauptstraße/ Bieberberg (Mini-Kreisel),
- Iserlohner Landstraße/ Am Vogelsang,
- Gruländer Straße (B 233)/ Halinger Dorfstraße und
- Lendingser Hauptstraße/ Bieberkamp.

Die folgenden Knotenpunkte erfüllen grundsätzlich die Voraussetzungen für den Bau eines Kreisverkehrsplatzes. Hier sind jeweils vertiefend die Möglichkeiten der Finanzierung und des Baus zu prüfen:

- Werler Straße/ Stiftstraße
- Nordwall/ Schwitter Weg (Mini-Kreisel)
- Berliner Straße/ Bischof-Henninghaus-Straße
- Bieberberg/ Habichtstraße (Mini-Kreisel)
- Schwitter Knapp/ Auf der Haar
- Fröndenberger Straße/ Franz-Kissing-Straße (Mini-Kreisel)
- Fröndenberger Straße/ Grimmestraße (Mini-Kreisel)
- Provinzialstraße/ Heidestraße

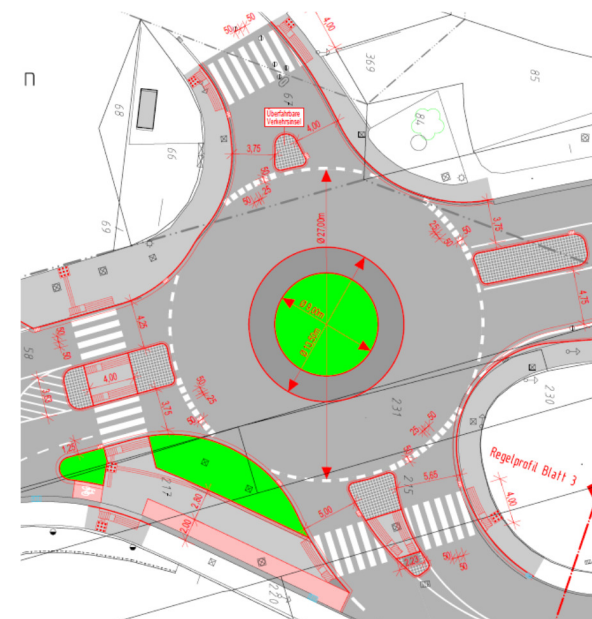


Abbildung 41 Kreisverkehrsplatz Fröndenberger Straße/ Böspeder Weg, Planung

Radverkehrskonzept Menden

C.7 Punktuelle Maßnahmen

Unter punktuellen Maßnahmen werden im Folgenden alle örtlich begrenzten Veränderungen verstanden, die die Abwicklung des Radverkehrs sicherer und komfortabler gestalten. So kann beispielsweise die Entfernung von Bügel-Sperren (s. Abbildung 42) oder deren Ersatz durch Pfosten die Befahrbarkeit für Radfahrer wesentlich vereinfachen.

Weiterhin zählen zu den punktuellen Maßnahmen die Sicherung von Radwegenden mit einer Überleitung auf die Fahrbahn (z. B. Untere Promenade / Zufahrt ZfA) sowie die Entfernung von Hindernissen an/ auf Radverkehrsanlagen (z. B. ein Verkehrsschild auf der Holzener Straße gegenüber Kaufland-Zufahrt).

Einen vollständigen Überblick gibt die Maßnahmentabelle in Kapitel D.

C.8 Wegweisung für den Radverkehr

Auch Radfahrer, die in Menden wohnen, nutzen auf ihren Wegen häufig nur die Hauptverkehrsstraßen, weil es an der Kenntnis über mögliche attraktive und sichere Alternativen fehlt. Hier kann eine spezielle Radwegweisung notwendige Hinweise geben. In Menden existiert bereits ein Grundgerüst entsprechender Wegweiser, die prinzipiell die Hauptrouten des geplanten Radverkehrsnetzes abdecken (s. Abbildung 43). Diese Wegweisung ist schrittweise zu verdichten, um die wichtigen Quellen und Ziele miteinander zu verbinden. Voraussetzung ist jeweils eine durchgängig und sicher zu befahrende Route.

Sämtliche Wegweisung für den Radverkehr muss entsprechend der "Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in Nordrhein-Westfalen" (HBRNRW) gestaltet sein.



Abbildung 42 Bügelsperre am Wendepunkt der Thüringenstraße



Abbildung 43 Radwegweisung in Nordrhein-Westfalen



Abbildung 44 neue Radabstellanlage an der Unnaer Straße



Abbildung 45 abgestelltes Fahrrad am Haltepunkt Lendringsen

C.9 Ruhender Radverkehr

Zu einer fahrradfreundlichen Infrastruktur gehören auch geeignete Abstellmöglichkeiten sowohl am Ausgangs- als auch am Zielpunkt einer Fahrt. An besonders bedeutenden Zielen des Radverkehrs sollen daher Abstellanlagen bereitgestellt werden. Dazu gehören beispielsweise wichtige Einkaufsmöglichkeiten, Freizeiteinrichtungen, Schulen sowie öffentliche Gebäude. Die Ausstattung der Mendener Fußgängerzone mit Fahrradständern wird im Rahmen der Städtebau-Fördermaßnahmen vorgenommen.

An den anderen genannten Zielen ist schrittweise nach Möglichkeiten zu suchen, ausreichende Infrastruktur für den ruhenden Radverkehr bereitzustellen. Vor allem für die weiterbildenden Schulen soll ein Konzept zur bedarfsgerechten Ausstattung mit Abstellmöglichkeiten erarbeitet werden. Als Finanzierungsmöglichkeiten kommen dabei auch Fördergelder oder privates Sponsoring in Betracht.

Zur Eignung einer Abstellanlage gehören auch bestimmte Ausführungs-Standards. Die Standsicherheit des Fahrrads sowie die Anbringungsmöglichkeit für Diebstahlsicherungen sind diesbezüglich hervorzuheben. Der ADFC testet Fahrradparker hinsichtlich der Nutzerfreundlichkeit und vergibt bei Einhaltung gewisser Standards ein Zertifikat.

Zur Verbesserung des Angebots auf privater Seite bietet sich eine städtische Stellplatzsatzung für Radabstellanlagen an. Bereits zahlreiche Kommunen haben entsprechende Satzungen beschlossen, die ein Mindestangebot für die verschiedenen Flächennutzungen (z. B. Wohnen, Gewerbe, Freizeitnutzungen) definieren. Im Falle des Wohnungsbaus sind die Richtzahlen auf den Mehrfamilien-Hausbau zu beschränken.

Bike&Ride

Um die Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV zu verbessern, sollen an den Haltestellen des Bahn- und des Busverkehrs, an denen ein Umstieg zwischen den

Radverkehrskonzept Menden

Verkehrsmitteln bereits heute erfolgt bzw. zu erwarten ist, Abstellmöglichkeiten für Fahrräder eingerichtet werden. Dazu gehören, neben dem Bahnhof Menden und den Haltepunkten Böisperde, Menden-Süd und Lendringsen auch einige Bushaltestellen mit einem großen Einzugsbereich.

Problematisch ist allerdings in vielen Fällen ein Mangel an geeigneten Flächen zur Installation der Fahrradparker. Vereinzelt befinden sich mögliche Flächen – wie am Bahnhof Menden – im Privatbesitz.

Ladeinfrastruktur für Elektrofahrräder

Durch die zunehmende Verbreitung von Pedelecs und E-Bikes stellt sich die Frage nach der Notwendigkeit zum Ausbau einer Lade-Infrastruktur. Im Innenstadtbereich von Menden befinden sich derzeit zwei Standorte an denen die Akkus aufgeladen werden können. Sowohl die Station an der Oberen Promenade als auch an der Ecke Unnaer Straße/ Poststraße (Abbildung 46) lassen jedoch nur eine äußerst geringe Nachfrage erkennen. Diese Tatsache deckt sich mit Erfahrungen, die beispielsweise auch in Hemer und Iserlohn gemacht werden konnten. Die Ursache liegt vermutlich am geringen Bedarf, als Folge aus den zurückgelegten Entfernungen der Radfahrer und den Reichweiten, die mit einer Akku-Ladung möglich sind.

Der weitere Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrräder bedarf in Menden keiner Forcierung.



Abbildung 46 Ladestation für Elektrofahrräder, Unnaer Straße

C.10 Information und Kommunikation

Zu einer umfassenden Förderung des Radverkehrs gehören neben der Bereitstellung einer geeigneten Infrastruktur auch Maßnahmen zur Information der Radfahrer bzw. zur Kommunikation.



Eine Fahrradkarte ermöglicht es, sich in einer unbekanntem Region besser zurechtzufinden oder in einer schon bekannten die Wege zu optimieren. Dabei muss unterschieden werden zwischen dem Freizeitverkehr, der die schönsten Strecken bevorzugt, und dem Alltagsverkehr, der möglichst schnell und sicher ans Ziel kommen möchte. Inhaltlich sollte der Radfahrer-Stadtplan Folgendes darstellen:

- Fahrradrouten bzw. Routenempfehlungen
- die Qualität der Wege (z. B. Oberfläche, Verkehrsaufkommen, Steigungen)
- Einbahnstraßen
- ÖV-Verknüpfungspunkte (Bahn, Bus)
- sonstige Radinfrastruktur (Fahrradwerkstätten, Rastplätze, Pedelec-Ladestationen usw.)
- touristische Informationen (Sehenswürdigkeiten, Hotels, Campingplätze, Einkehrmöglichkeiten, Tourist-Informationen)

Zur Förderung des Radverkehrs eignen sich auch Aktionen, die das Radfahren in den Mittelpunkt des Interesses stellen. Das bereits in Menden durchgeführte Stadtradeln sowie die gemeinsam von AOK und ADFC getragene Kampagne „Mit dem Rad zur Arbeit“ sind entsprechende Beispiele.

C.11 Prioritätenreihung

Die nachfolgend dargestellte Prioritätenreihung dient in erster Linie einem zielgerichteten Einsatz sowohl finanzieller als auch personeller Ressourcen. Oberste Priorität erhalten dabei Maßnahmen, die sicherheitsrelevante Mängel im Haupt- bzw. Nebenroutennetz beseitigen. Darüber hinaus ist es sinnvoll, die Maßnahmen entlang einzelner Routen zu bündeln, anstatt diese nach dem Gießkannenprinzip über das Stadtgebiet zu verteilen. Die folgende Tabelle verdeutlicht das System der Zuordnung einzelner Maßnahmen in die Prioritätenreihung.

Selbstverständlich können bei der Umsetzung einzelner Maßnahmen Abweichungen von der dargestellten Reihenfolge sinnvoll sein, wenn beispielsweise im Zusammenhang mit anderen (baulichen) Maßnahmen Synergieeffekte genutzt werden können.

Priorität	Netzelement	Strecken bezogene Radverkehrsanlagen	Knotenpunkte
1	Hauptroute	Radverkehrsanlage (unbedingt) erforderlich aber nicht vorhanden oder ungenügend	sicherheitsrelevanter Mangel
	Nebenroute		sicherheitsrelevanter Mangel
2	Hauptroute	Radverkehrsanlage eingeschränkt erforderlich aber nicht vorhanden oder ungenügend	Mangel bzgl. Komfort/ Befahrbarkeit
	Nebenroute	Radverkehrsanlage (unbedingt) erforderlich aber nicht vorhanden oder ungenügend	
3	Nebenroute	Radverkehrsanlage (unbedingt) erforderlich aber nicht vorhanden oder ungenügend, bei geringer Überschreitung der Grenzwerte	Mangel bzgl. Komfort/ Befahrbarkeit
	Nebenroute	Radverkehrsanlage eingeschränkt erforderlich aber nicht vorhanden oder ungenügend	
sonstige Maßnahme	nicht Bestandteil des Radverkehrsnetzes	Radverkehrsanlage erforderlich aber nicht vorhanden oder ungenügend	Mangel bzgl. Komfort/ Befahrbarkeit

In der Abbildung 47 sind die empfohlenen Strecken bezogenen Maßnahmen hinsichtlich ihrer Priorität dargestellt. Die Farbgebung entspricht jener in der Tabelle. Die komplette Maßnahmentabelle in Kapitel D enthält für alle Maßnahmen ebenfalls die jeweilige Zuordnung.



Abbildung 47 Prioritätenreihung Strecken bezogener Maßnahmen

Radverkehrskonzept Menden

C.12 Kosten und Fördermöglichkeiten

grobe Kostenschätzung

Weil die im vorliegenden Radverkehrskonzept empfohlenen Maßnahmen nur selten die Detailgenauigkeit eines Vorentwurfs besitzen, kann nur eine sehr grobe Abschätzung der Kosten vorgenommen werden. Beispielsweise sind den finanziellen Aufwendungen für Schutzstreifen, Radfahrstreifen und baulichen Radwegen jeweils pauschale Werte je lfd. Meter zu Grunde gelegt, die auf Erfahrungen anderer Kommunen oder vergleichbare Maßnahmen der letzten Jahre in Menden basieren.

Dort, wo weitere vertiefende Planungen erforderlich sind, können zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Kostenschätzungen vorgenommen werden. Dies gilt beispielsweise für die Installation von Fahrrad-Abstellanlagen.

Ein Großteil der hier genannten Maßnahmen bezieht sich explizit auf eine Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Radverkehr. Daneben sind aber auch einzelne Vorschläge enthalten, die nur mittelbar dem Radverkehr dienen, wie z. B. der Bau von Kreisverkehrsplätzen oder die Sanierung von Fahrbahnoberflächen. Diese Kosten können somit nicht dem Radverkehrskonzept zugeordnet werden. In der untenstehenden Tabelle sind die geschätzten Kosten aufgeteilt nach den unterschiedlichen Maßnahmenfeldern, die sich in der Maßnahmentabelle (Kapitel D) wiederfinden.

Fördermöglichkeiten

Das wichtigste Programm zur Finanzierung der Radverkehrs-Infrastruktur bietet die „Förderung Nahmobilität“ des Landes Nordrhein-Westfalen. Die Förderquote beträgt derzeit 70 %. Ansprechpartner ist die Bezirksregierung Arnsberg.

Weitere Ansätze zur Bezuschussung bieten Programme des Landes bzw. des Bundes im Rahmen des Klimaschutzes. Ggf. kann in diesen Fällen das städtische Klimaschutz-Konzept ebenfalls als Grundlage für Förderanträge herangezogen werden. Die Förderquoten haben bei diesen Programmen unterschiedliche Höhen.

Tabelle Kostenschätzung Maßnahmen Radverkehrskonzept (Angaben in €)

Maßnahmenfeld	Einzelmaßnahmen	Priorität 1	Priorität 2	Priorität 3	sonstige Maßnahme	gesamt
neue Radverkehrsanlage	Schutzstreifen	1.000	37.200	29.000	-	67.200
	davon: Bundesstraße	-	10.000	-	-	10.000
	Landesstraße	-	20.000	-	-	20.000
	Kreisstraße	-	3.500	-	-	3.500
	städt. Straße	1.000	3.700	29.000	-	33.700



Maßnahmenfeld	Einzelmaßnahmen	Priorität 1	Priorität 2	Priorität 3	sonstige Maßnahme	gesamt
	Radfahrstreifen	-	-	5.500	-	5.500
	davon: Bundesstraße	-	-	-	-	-
	Landesstraße	-	-	-	-	-
	Kreisstraße	-	-	-	-	-
	städt. Straße	-	-	5.500	-	5.500
	straßenbegleitender Geh-/ Radweg	200.000	1.730.000	720.000	-	2.650.000
	davon: Bundesstraße	-	1.250.000	-	-	1.250.000
	Landesstraße	-	140.000	-	-	140.000
	Kreisstraße	-	340.000	720.000	-	1.060.000
	städt. Straße	200.000	-	-	-	200.000
Öffnung Einbahnstraße	Beschilderung anpassen	-	-	300	-	300
Aufhebung Benutzungspflicht	Entfernung der StVO-Verkehrszeichen/ ggf. „Gehweg/ Radfahrer frei“ beschildern	-	-	-	1.500	1.500
Verbesserung der Befahrbarkeit	Oberfläche in Asphalt herstellen	-	160.000	10.000	350.000	520.000
Umgestaltung von Knotenpunkten	Markierungsarbeiten/ ggf. Änderung des Signalprogramms und bauliche Anpassungen	-	10.000	20.000	-	30.000
Markierung von Furten	Markierungsarbeiten/ tlw. Roteinfärbung	1.500	3.500	-	-	5.000
Punktuelle Maßnahmen	Verkehrszeichen oder Bügelsperren entfernen oder durch Poller ersetzen / Bau einer Schutzinsel	-	10.000	5.000	-	15.000
	Beschilderung „durchlässige Sackgasse“/ „Radfahrer frei“ bei Durchfahrverbot ergänzen	1.200	1.600	-	-	2.800
Ruhender Radverkehr	derzeit noch keine Kostenschätzung möglich	-	-	-	-	-
Wegweisung	Beschilderung von Ausweichrouten	-	4.000	2.000	-	6.000
	Für die allgemeine Wegweisung ist derzeit noch keine Kostenschätzung möglich.	-	-	-	-	-
Organisatorische Maßnahmen	überwiegend Geschäfte der laufenden Verwaltung	-	-	-	-	-
	Summe	203.700	1.956.300	791.800	351.500	3.303.300



D Maßnahmentabelle

Maßnahmen Radverkehrsnetz

Nr.	Lage	Maßnahmen	Priorität	Bemerkungen
neue Radverkehrsanlage/ Sicherung des Radverkehrs				
N1	Iserlohner Landstraße Horlecke - Bahntrassen-Radweg	Richtg. Zentrum: Schutzstreifen i. V. m. Querungshilfe in Höhe Geh-/ Radweg Richtung Wünnefeld	1	
N2	Fröndenberger Str. (L 679) Ruhrbrücke	Benutzungspflicht aufheben/ Markierung von Schutzstreifen?	1	Straßenbaulast bei Strassen.NRW
N3	Hönnetalstraße (B 515) Askeystr. - Stadtgrenze	Bau eines straßenbegleitenden Radwegs (Hönnetal-Radweg)	1	Straßenbaulast bei Strassen.NRW)
N4	Bräukerweg (L 680) Bismarckstr. - Holzener Str.	Ri. Zentrum: Führung durch Busbucht und Überleitung auf Schutzstreifen Ri. Sümmern: Führung durch Busbucht und Gehweg/ Radfahrer frei beschildern	2	evtl. Fällung von Bäumen nötig Straßenbaulast bei Strassen.NRW
N5	Unnaer Landstr./ Provinzialstr. (B 515) Bismarckstr. - Holzener Str.	Bau straßenbegleitende Geh-/ Radwege beidseitig	2	Straßenbaulast bei Strassen.NRW
N6	Provinzialstraße (B 515) Obere Heidestraße - Eckeystr.	Bau eines straßenbegleitenden Geh-/ Radwegs („Lückenschluss“)	2	Planungen durch Strassen.NRW haben begonnen
N7	Fröndenberger Str. (L 679) Schwitter Dorfstr. - Ruhrbrücke	Bau eines straßenbegleitenden Geh-/ Radwegs	2	Ggf. Planung und Bau durch Stadt Menden, Finanzierung durch Strassen.NRW
N8	Fröndenberger Str. (L 679) Werler Str. - Bahnhofstr. in Böesperde	Markierung von Schutzstreifen (Neuaufteilung der Fahrbahn)	2	Straßenbaulast bei Strassen.NRW
N9	Bundesstraße (B 7) Steinbergweg - Einmündung Ende Radweg Richtung Wimbern	einseitiger Geh-/ Radweg	2	hohe Bedeutung im Freizeitverkehr Straßenbaulast bei Strassen.NRW
N10	Werler Str. (B 7) Fröndenberger Str. - Auf der Haar	Markierung von Schutzstreifen	2	Straßenbaulast bei Strassen.NRW
N11	Schwitterknapp (B 7) Auf der Haar - Friedrichstr.	Bau eines straßenbegleitenden Geh-/ Radwegs	2	Straßenbaulast bei Strassen.NRW
N12	Werler Str. (B 7) Märkische Str. - Fröndenberger Str.	beide Richtg.: Ersatz der Stellplätze durch Radweg stadtauswärts: tlw. gemeinsamer Geh-/ Radweg	2	Straßenbaulast bei Strassen.NRW

Radverkehrskonzept Menden

Nr.	Lage	Maßnahmen	Priorität	Bemerkungen
N13	Märkische Str. (B 7) Untere Promenade - Unnaer Str.	Rückbau der Stellplätze Bau eines gemeinsamen Geh-/ Radwegs im Zweirichtungsverkehr	2	Straßenbaulast bei Strassen.NRW
N14	Balver Straße (K 21) Iserlohner Landstr. - Oesberner Weg	Markierung von Schutzstreifen	2	Straßenbaulast bei MK
N15	Balver Straße Oesberner Weg - Rauherfeld	Markierung von Schutzstreifen	2	
N16	Lendringser Hauptstraße Salzweg - Bieberberg	Markierung von Schutzstreifen	2	wird mit Fördermitteln voraussichtlich 2018 umgesetzt
N17	Bieberkamp (L 537) Ortsausgang - Bieberblick	Geh-/ Radweg bis mind. Parkplatz Freizeitzentrum herstellen	2	evtl. n Kombination mit Querungshilfe in Höhe Haus Lenze; alternativ: Ausbau des Geh-Radwegs entlang der Bieber
N18	Gruländer Straße (B 233) Kreisel Langschede - Stadtgrenze Iserlohn	Bau eines Geh-/ Radwegs	2	Strassen.NRW hat mit Vorplanungen begonnen
N19	Niederoesbern (K 21) Krähbrink - Stadtgrenze Wickede	Bau eines Geh-/ Radwegs	2	evtl. nach Änderung der StVO Schutzstreifen möglich; Straßenbaulast bei MK
N20	Oesberner Weg (K 21) Hexenteich - Lohsiepen	Bau eines Geh-/ Radwegs	3	nur geringfügige Überschreitung des Schwellenwertes; Straßenbaulast bei MK
N21	Wolfskuhle (K 23) Salzweg - Ortseingang Oesbern	Bau eines Geh-/ Radwegs	3	nur geringfügige Überschreitung des Schwellenwertes; Zuständigkeit bei MK
N22	Holzener Straße Provinzialstr. - Bräukerweg	Schutzstreifen markieren	3	evtl. in Kombination mit Freigabe des Gehwegs (Z. 1022)
N23	Bismarckstraße Unnaer Landstr. - Bräukerweg	Schutzstreifen markieren	3	
N24	In den Liethen Sollingstr. - Bischof-Henninghaus-Str.	Richtg. Platte Heide: Schutzstreifen	3	Steigungsstrecke!
N25	Unnaer Straße Märkische Str. - Kaiserstr.	Richtg. Werler Str.: Schutz-/ Radfahrstreifen; überbreite Fahrspur für Kfz Richtg. Kaiserstr.: Schutz-/Radfahrstreifen	3	
N26	Am Alten Amt Gartenstr. - Unnaer Str.	Schutzstreifen	3	





Nr.	Lage	Maßnahmen	Priorität	Bemerkungen
N27	Gartenstraße Kaiserstr. - Am Alten Amt	Radfahrstreifen	3	
N28	Walramstraße Bahnhofstr. - Obere Promenade	Tempo 30-Regelung ausdehnen bis Blumendreieck	3	Schulwegsicherung
N29	Bieberkamp (L 537) Bieberblick - Stadtgrenze Arnsberg	Bau eines Geh-/ Radwegs	3	evtl. nach Änderung der StVO Schutzstreifen möglich; Straßenbaulast bei Straßen.NRW
Öffnung Einbahnstraße in Gegenrichtung				
N40	Böingser Weg Meierfrankenfeldstr. – Hönnetalstr.	Aufhebung der Einbahnstraße (für den Radverkehr)	3	
Aufhebung der Benutzungspflicht				
N50	Bräukerweg (L 680) Bismarckstr. - Galbreite	Richtung Zentrum: Benutzungspflicht aufheben; „Radfahrer frei“ beschildern (Z. 1022)	sonstige Maßnahme	Radverkehrsanlage unzureichend Ausweichroute vorhanden
N51	Bieberkamp (L537) Meierfrankenfeldstr. - Freizeitzentrum	Benutzungspflicht aufheben, Weiterbetrieb als „anderer Radweg“	sonstige Maßnahme	
N52	Walramstraße Obere Promenade - Brückstr.	Benutzungspflicht aufheben	sonstige Maßnahme	Radverkehrsanlage unzureichend
N53	Gisbert-Kranz-Straße Zugang Stadion - Windthorststr.	Benutzungspflicht aufheben; „Radfahrer frei“ beschildern (Z. 1022)	sonstige Maßnahme	Benutzungspflicht in Tempo 30-Zone unzulässig
N54	Berliner Straße Eichendorffstr. - Spessartstr.	Benutzungspflicht aufheben	sonstige Maßnahme	Benutzungspflicht in Tempo 30-Zone unzulässig
N55	Abtissenkamp und Heidestraße Fröndenberger Str. - Beginn Tempo 30-Zone	Benutzungspflicht aufheben; „Radfahrer frei“ beschildern (Z. 1022)	sonstige Maßnahme	

Nr.	Lage	Maßnahmen	Priorität	Bemerkungen
N56	Hämmerstraße Provinzialstr. - Milanstr.	Benutzungspflicht aufheben; „Radfahrer frei“ beschildern (Z. 1022)	sonstige Maß- nahme	
N57	Bussardweg Hämmerstraße - Obere Heidestr.	Benutzungspflicht aufheben	sonstige Maß- nahme	
Verbesserung der Befahrbarkeit				
N60	Geh-/ Radweg Paschesiepen entlang der Hönne Am Alten Schornstein - Zum Eisenwerk	durchgehende Asphaltierung (Beleuchtung)	2	
N61	Geh-/ Radweg Frielingsen Trinkgut - Schlesienstr. bzw. Thüringenstr.	durchgehende Asphaltierung (Beleuchtung)	2	
N62	Geh-/Radweg neben der B 515 zw. Iserlo- hner Landstraße und Wünnefeld	durchgehende Asphaltierung (Beleuchtung)	2	
N63	Walzweg Josef-Winkler-Str. – Freiligrathstr.	Asphalt verbessern	2	evtl. Gesamtmaßnahme Straßenausbau
N64	Horlecke im Bereich Wünnefeld	Asphalt-Deckschicht verbessern	3	evtl. Gesamtmaßnahme Straßensanie- rung
N65	Geh-/ Radweg parallel B 515 In den Liethen - Am Galbusch	durchgehende Asphaltierung	3	
N66	Bieberpromenade Meierfrankenfeldstr. - Lürbker Str.	Ausbau als Geh-/ Radweg (asphaltieren/ tlw. verbreitern)	sonstige Maß- nahme	



Option: Bau einer neuen Radwegverbindung				
N70	Untere Promenade - Geh-/ Radweg Molle	neue Wegeverbindung Unterführung Märkische Str. und Bahn- gleise; Neubau einer Brücke über die Hönne	sonstige Maß- nahme	direkte Verbindung ohne Nutzung des un- zureichenden Radwegs an der B 7 (Musik- schule)
N71	Geh-/ Radweg Molle - Mühlenbergstraße	Neubau einer fahrbaren Rampe (max. ~ 5 % Steigung)	sonstige Maß- nahme	Anbindung der Ortsteile Platte Heide und Bösperde an das Zentrum
N72	Carl-Schmöle-Straße – Auf dem Dornstück	Neubau eines Geh-Radwegs „durch die Felder“	sonstige Maß- nahme	alternative Anbindung für Schwitten

Maßnahmen an Knotenpunkten

Nr.	Lage	Maßnahmen	Priorität	Bemerkungen
Umgestaltung von Knotenpunkten				
K1	Lendringser Hauptstraße/ Bieberkamp		2	mittelfristig: Umbau zu einem Kreisverkehrsplatz durch Strassen.NRW
K2	Werler Straße/ Unnaer Straße	Zufahrt Walburgisstraße: Rückbau der Dreiecksinsel Zufahrt Unnaer Straße: Schutzstreifen in der; Zusammenfassung der zwei Kfz-Fahrs Spuren zu einer überbreiten Aufstellspur (5,50 m)	3	
K3	Werler Straße/ Fröndenberger Straße		3	



K4	Balver Straße/ Kolpingstraße (Battenfeld-Kreuzung)		3	
Einrichtung von Kreisverkehrsplätzen				
K10	Fröndenberger Straße/ Böesperder Weg	Bau eines Kreisverkehrsplatzes	sonstige Maßnahme	Umsetzung in 2017
K11	Lendringser Hauptstraße/ Bieberberg	Bau eines Mini-Kreisverkehrsplatzes	sonstige Maßnahme	durch politische Gremien beschlossen
K12	Iserlohner Landstraße/ Am Vogelsang	Bau eines Kreisverkehrsplatzes	sonstige Maßnahme	Bau wird durch Strassen.NRW finanziert
K13	Gruländer Str. (B 233)/ Halinger Dorfstr.	Bau eines Kreisverkehrsplatzes	sonstige Maßnahme	erste Vorplanungen durch Strassen.NRW liegen vor
K14	Lendringser Hauptstr./ Bieberkamp Werler Str./ Stiftstr. Nordwall/ Schwitter Weg Berliner Str./ Bischof-Henninghaus-Str. Bieberberg/ Habichtstr. Schwitterknapp/ Auf der Haar Fröndenberger Str./ Franz-Kissing-Str. Fröndenberger Str./ Grimmestr. Provinzialstr./ Heidestr.	optionaler Bau von Kreisverkehrsplätzen bzw. Mini-Kreisverkehrsplätzen	sonstige Maßnahme	Bei klassifizierten Straßen Abstimmung mit Strassen.NRW notwendig; ggf. Teil-Finanzierung durch Strassen.NRW
Markierung von Furten				
K20	Holzener Straße/ Zufahrt Kaufland	Gehwegfläche („Radfahrer frei“) rot einfärben und Piktogramm aufbringen Stoppschild und Haltebalken	1	
K21	Hönnetalstraße/ Steinhauser Weg	Furtmarkierung rot einfärben	1	
K22	Mendener Straße/ Breukerskamp	Furtmarkierung verbessern	2	
K23	Mendener Straße/ Berkenhofskamp	Furtmarkierung verbessern	2	

K24	Holzener Straße, div. Einmündungen	Furtmarkierungen und Bordsteinabsenkungen	2	
K25	Zum Eisenwerk/ Zufahrt KRESS	Furtmarkierung	2	
K26	Fischkuhle/ OBO-Einfahrten beide Fahrtrichtungen	Furtmarkierung	2	

Sonstiges				
K30	B 233/ B 515 Langscheder Kreisel	Zusatzzeichen „Radfahrer absteigen“ entfernen	sonstige Maß- nahme	In Abstimmung mit strassen.NRW
K31	Iserlohner Landstr./ Rampe zur B 515 Bieberkamp/ Lendringser Hauptstraße Werler Straße/ Fröndenberger Straße Märkische Straße/ Unnaer Straße Märkische Straße/ Bodelschwinghstraße Märkische Straße/ Untere Promenade Bräukerweg/ Galbreite	LSA-Streuscheiben auswechseln gem. StVO	sonstige Maß- nahme	



Punktuelle Maßnahmen

Nr.	Lage	Maßnahmen	Priorität	Bemerkungen
P1	Märkische Straße, Ecke Untere Promenade	Verbreiterung des Gehwegbereichs	2	
P2	Iserlohner Landstraße in Höhe Anbindung Radweg neben B 515 (Wünnefeld)	Bordsteinabsenkung beidseitig	2	
P3	Untere Promenade Märkische Str. - Zufahrt ZfA	Radwegende, Überleitung auf Fahrbahn	3	
P4	Thüringenstraße Ende Sackgasse/ Beginn Geh-/ Radweg	Ersetzen der Umlaufsperr durch Poller	3	
P5	Schlesienstraße Abzweig Richtg. Frielingsen	Ersetzen der Umlaufsperr durch Poller	3	
P6	Geh-/ Radweg parallel B 515 unterhalb Alter evang. Friedhof	Bügelsperren entfernen	3	
P7	Holzener Straße gegenüber Kaufland-Einfahrt	Bake auf freigegebenen Gehweg entfernen	3	
P8	Brückstraße Ecke Kolpingstr.	Versetzen des Schildermastes (Z. 241)	3	
P9	Werler Straße/ Einmündung Hofeskamp	Bau eines Fahrbahnteilers zur Sicherung linksabbiegender Radfahrer	3	Maßnahme zur Umfahrung der Werler Straße (Berufskolleg)

Nr.	Lage	Maßnahmen	Priorität	Bemerkungen
P10	Bahnhofstr. in Böisperde, Richtg. Haltepunkt Am Gillkamp, von Mühlenbergstr. Obere Heidestraße, von Provinzialstr. Bussardweg, von Hämmerstr. Dreimorgen, von Schlesienstr. Thüringenstraße, von Sachsenstr. Am Obsthof, von Theodor-Hürth-Str. Kösterskämpchen, von Am Vogelsang Eupener Straße, von Am Haunsberg Eupener Straße, von Leibnitzstr. Wünnefeld, von Horlecke Am Gallbusch, von In den Liethen Zur Arche, von Am Limberg Salzweg, von Von-Arnim-Str. Salzweg, von Wolfskuhle (K23) Zeppelinstraße, von Walburgisstr.	Kennzeichnung „durchlässige Sackgasse“ im Verlauf einer Haupt- oder Nebenroute	1	
P11	Oberm Rohlande, von Zum Heilersiepen Magdalenenstraße, von Pfarrer-Wiggen-Str. Am Gillfeld, von Mühlenbergstr. Ringstraße, von Holzener Str. Gertrud-Bäumer-Straße, von Holzener Str. Pater-Kolbe-Str., von Hedwig-Dransfeld-Str. Münkerstraße, von Reidemeisterstr. Oberm Rohlande, v. Clemens-Brentano-Str. Sackgasse Bieberblick, von Bieberblick Bromberken, von Schwitter Weg Radestaken, von Bischof-Henninghaus-Str. Sackgasse Richard-Strauß-Straße, von Richard-Strauß-Str.	Kennzeichnung „durchlässige Sackgasse“ im sonstigen Straßennetz	2	



P12	Kapellengasse Kaiserstraße, Schwitter Weg – Zeppelinstr. Pfarrer-Wiggen-Straße Salzweg, Paschesiepen – Wolfskuhle In der Mark, Bieberkamp – Böingser Weg Abbaweg Koksbeyweg	Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ (Z. 1022) unter Zeichen 250 („Verbot für Fahrzeuge aller Art“)	2	
-----	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------	---	--

Maßnahmen Infrastruktur Ruhender Radverkehr

Nr.	Lage	Maßnahmen	Priorität	Bemerkungen
R1	Fußgängerbereich Innenstadt: Hauptstraße Kirchstraße Hochstraße	Radabstellanlagen an verschiedenen Standorten	1	Planung im Zuge der Städtebau-Fördermaßnahmen
R2	Neues Rathaus	Radabstellanlage im Eingangsbereich Neumarkt	1	
R3	Lendringser Hauptstraße	Radabstellanlagen an verschiedenen Standorten	2	
R4	Bahnhof Menden Haltepunkt Böisperde Haltepunkt Lendringsen	Bike&Ride-Fahrradparker	2	Standortsuche auf Grund der Flächenverfügbarkeit problematisch
R5	weiterführende Schulen	Radabstellanlagen, tlw. mit Wetterschutz		Kooperation mit Schulträgern

Maßnahmen Wegweisung

Nr.	Lage	Maßnahmen	Priorität	Bemerkungen
W1	Radverkehrsnetz Menden	Wegweisung im Verlauf aller Hauptrouten sowie einiger Nebenrouten	sonstige Maßnahme	Wegweisungs-Konzeption erforderlich
W2	Danzigstr. - Schlesienstr. - Frielingsen	Beschilderung der Ausweichroute zum Bräukerweg	2	
W3	Alte Provinzialstr. – Klevesberg - Wendeanlage neben Bräukerweg	Beschilderung der Ausweichroute zur Unnaer Landstraße	3	Umsetzung bei Umbau der B 515 zwischen Bismarckstraße und Holzener Straße
W4	Gartenstr. – Am Alten Amt - Hofeskamp	Beschilderung der Ausweichroute zur Werler Straße (Berufskolleg)	2	

Organisatorische Maßnahmen

Nr.	Maßnahmen	Priorität	Bemerkungen
O1	Erstellung eines Radfahrer-Stadtplans	sonstige Maßnahme	
O2	Aufstellung einer Stellplatzsatzung für Radabstellanlagen	sonstige Maßnahme	
O3	Unterstützung von Radverkehrs-Kampagnen durch die Stadtverwaltung (z. B. Stadtradeln)	sonstige Maßnahme	