

7. Teilkonzept Radverkehr

7.1 Beschreibung der Radverkehrssituation im Untersuchungsgebiet

7.1.1 Bedeutung des Radverkehrs im nördlichen Märkischen Kreis

Um zu klären, welche Bedeutung der Radverkehr für die Mobilität der Bevölkerung in Hemer, Menden und Iserlohn hat, kann auf die Ergebnisse der vorliegenden Haushaltsbefragungen zurückgegriffen werden. Im Verkehrsentwicklungsplan für den Märkischen Kreis aus dem Jahr 1994 werden bei einer Haushaltsbefragung, die im Mai 1993 durchgeführt wurde, für die Stadt Hemer ein Radverkehrsanteil von 4,1 %, für die Stadt Menden ein Radverkehrsanteil von 9,7 % und für die Stadt Iserlohn einen Radverkehrsanteil von 5,4 % ausgewiesen. Die vorhandenen Verkehrspläne für den Innenstadtbereich Hemer und die Stadt Iserlohn weisen jeweils Modal-Split-Anteile des Radverkehrs in der Größenordnung von 3 % aus. Diese Werte korrespondieren auch zu den Ergebnissen der Haushaltsbefragung, die im Februar 2002 durchgeführt wurde. Der dabei ermittelte Radverkehrsanteil am Modal-Split lag bei 2 %, wobei bei einer Interpretation die jahreszeitliche Situation zu berücksichtigen ist.

Damit liegt der nördliche Märkische Kreis im Bezug auf die Fahrradnutzung deutlich unter dem Landesmittel, das bei einem Modal-Split-Anteil von 12 % liegt.

Die Ursachen für diese insgesamt unterdurchschnittliche Fahrradnutzung in Hemer, Menden und Iserlohn sind vielschichtig:

- Insbesondere im südlichen Untersuchungsraum erschwert die vorhandene Topographie die Fahrradnutzung erheblich. Hier bieten sich im Alltagsverkehr nur bestimmte, durch die Topographie vorgegebene Relationen für den Radverkehr an. In Menden und im nördlichen Stadtgebiet von Iserlohn sind die Rahmenbedingungen für die Fahrradnutzung dagegen durchaus günstig.
- Fahrrad-Fahren hat im nördlichen Märkischen Kreis keine Tradition - wie etwa im Münsterland. Insofern wird das Fahrrad in weiten Teilen der Bevölkerung nicht als gleichwertiges Verkehrsmittel für die kurzen Wege des Alltags angesehen und hier - auch für Relationen, für die das Fahrrad durchaus gut geeignet ist - auf das Kfz zurückgegriffen.
- Die Radverkehrsinfrastruktur ist vielfach lückenhaft oder entspricht nicht den Standards, so dass die Radverkehrsteilnahme insbesondere für ungeübte Personen problematisch ist.

Gerade weil der Radverkehr derzeit lediglich einen geringen Anteil am gesamten Modal-Split aufweist und obwohl die Topographie im Untersuchungsgebiet teilweise ungünstig für den Radverkehr ist, besteht in den drei

Städten ein deutlich erkennbares Potential für eine vermehrte Nutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel im Alltagsverkehr. Durch Verbesserung der infrastrukturellen Rahmenbedingungen und eine konsequente Imageförderung lassen sich Radverkehrspotentiale erschließen, die auch als Mittel zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs zu sehen sind.

7.1.2 Radverkehrsinfrastruktur

Auf dem überwiegenden Teil des Straßennetzes wird der Radverkehr im Mischbetrieb mit dem motorisierten Individualverkehr und dem ÖPNV auf der Fahrbahn geführt. Dies ist insbesondere dann, wenn die Kfz-Verkehrsbelastungen und die gefahrenen Geschwindigkeiten gering sind, i.d.R. unproblematisch. Ergänzt wird dieses Straßennetz durch gesonderte Radwege sowie Wirtschaftswege, die aufgrund ihrer baulichen Ausstattung und der Lage im Netz auch durch den Radverkehr genutzt werden können.

Eine Trennung des Radverkehrs vom motorisierten Verkehr oder ergänzende Maßnahmen zur Erhöhung der Radverkehrssicherheit sind insbesondere bei hohen Kfz-Verkehrsbelastungen und hohen Kfz-Geschwindigkeiten erforderlich.

Die Infrastruktur für den fließenden Radverkehr setzt sich demnach aus Teilen des Straßen- und Wirtschaftswegenetzes sowie gesonderten Radverkehrseinrichtungen zusammen. Dazu gehören im Innerortsbereich:

Einrichtungs- und Zweirichtungsradwege, die durch die StVO Zeichen 237 oder 241 beschildert sind (vgl. **Abbildung 7.1-1**). Auf diesen Wegen, die 2,00 Meter, mindestens aber 1,50 Meter breit sein sollen, besteht für den Radfahrer in der Regel Benutzungspflicht, wobei auch Einzelfallentscheidungen möglich sind.



Abb. 7.1-1: StVO Zeichen 237 und 241

„**Andere Radwege**“, dieser Begriff wurde in der 24. StVO-Novelle eingeführt. Dabei handelt es sich meist um alte Radwege, die den modernen Anforderungen in Bezug auf die Qualitätskriterien Breite, Oberflächen-

beschaffenheit und Linienführung nicht entsprechen. Für solche Radwege besteht keine Benutzungspflicht.

Radfahrstreifen sind eine sichere, kostengünstige und daher schnell umzusetzende Alternative zu Radwegen. Als Sonderwege für den Radverkehr werden sie mit dem StVO-Zeichen 237 gekennzeichnet und mit einer Fahrstreifenbegrenzung auf der Fahrbahn abgetrennt. Die Breite beträgt in der Regel 1,85 Meter incl. Begrenzungslinie.

Schutzstreifen, in den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA noch als Angebotsstreifen bezeichnet, kennzeichnen am Fahrbahnrand einen Fahrstreifen, der primär dem Radverkehr vorbehalten ist und von Pkw möglichst nicht und von Lkw und Bussen nur im Begegnungsfall benutzt werden darf. Sie finden Einsatz, wenn aufgrund der Verkehrsmengen, Fahrgeschwindigkeiten, der Verkehrszusammensetzung oder Straßennutzungen eine Trennung von Radverkehr und Kfz-Verkehr notwendig wäre, diese jedoch nicht möglich ist. Die Breite des Schutzstreifens beträgt mindestens 1,25m, für den Kraftfahrzeugverkehr ist eine restliche Fahrbahnbreite von 4,50 – 5,50 Metern ausreichend.

Umweltspuren sind Busspuren, für die auch die Nutzung durch den Radverkehr zugelassen ist.

Gemeinsame Fuß- und Radwege sollten in innerörtlichen Bereichen die Ausnahme bleiben, sie kommen allenfalls bei geringem Rad- und Fußgängerverkehrsaufkommen in Frage; sie müssen mindestens eine Breite von 2,50 Metern aufweisen.

Fahrradstraßen sind Straßenabschnitte, die dem Radverkehr vorbehalten sind; der Kfz-Verkehr kann zugelassen werden.

Im Außerortsbereich werden insbesondere gemeinsame Fuß- und Radwege im Zweirichtungsverkehr sowie Radfahrstreifen betrieben.

In den **Anlagen 7.1-1 bis 7.1-4** wird eine grobe Übersicht über die in Hemer, Menden und Iserlohn vorhandene Radverkehrsinfrastruktur gegeben. Ausgewiesen sind auch die Außerortsstraßen mit weniger als ca. 3.000 Kfz/24h Verkehrsbelastung, die für die Nutzung durch den Radverkehr im Mischbetrieb geeignet sind.

Die Anlagen verdeutlichen, dass die Radverkehrsinfrastruktur in weiten Teilen lückenhaft ist und z.B. auch an hochbelasteten Außerortsstraßen häufig keine gesonderten Rad- und Fußgängerwege verfügbar sind. Eine durchgeführte Befahrung hat außerdem gezeigt, dass die vorhandene Radverkehrsinfrastruktur häufig nicht den Ansprüchen an Verkehrssicherheit und Fahrkomfort gerecht wird.

Zur Radverkehrsinfrastruktur gehören auch angemessene und diebstahl-sichere Abstellanlagen, die in den drei Städten an vielen Stellen vorhanden sind, wobei auch hier punktuell Verbesserungsbedarf besteht.

7.1.3 Radverkehrswegweisung

Die derzeit in Hemer, Menden und Iserlohn vorhandene Radverkehrswegweisung ist lückenhaft und von der Gestaltung her inhomogen. In **Anlage 7.1-5** sind einige Beispiele wiedergegeben. Insbesondere fehlt eine konsistente und fortlaufende Führung der Verkehrsteilnehmer; die vorhandene Beschilderung beschränkt sich im wesentlichen auf einige Entscheidungspunkte bzw. Bereiche, in denen eine vom motorisierten Verkehr abweichende Radverkehrsführung erfolgt.

Mit dem Radverkehrsnetz NRW wird auf Landesebene ein landesweites Radwegenetz etabliert, das sämtliche Städte und Gemeinden des Landes miteinander verbindet. Hierzu gehört eine einheitliche konsistente Beschilderung, in die auch touristische Radrouten eingebunden werden sollen. Dieses mit einer komfortablen Wegweisung ausgestattete Netz ist jedoch sehr grobmaschig und muss für die Anforderungen des lokalen Radverkehrs deutlich verdichtet werden. In **Anlage 7.1-6** ist das Radverkehrsnetz NRW für den nördlichen Märkischen Kreis wiedergegeben.

7.1.4 Förderung des Radverkehrs in Hemer, Menden und Iserlohn

Auch wenn die Rahmenbedingungen für den Radverkehr in Hemer, Menden und Iserlohn insgesamt eher ungünstig erscheinen, haben die drei Städte in den zurückliegenden Jahren durch viele Einzelmaßnahmen Radverkehrsförderung betrieben.

Die Stadt Iserlohn ist Mitglied der Arbeitsgemeinschaft „Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW“, einem freiwilligen Zusammenschluss von Städten, Gemeinden und Kreisen in Nordrhein-Westfalen, die sich zum Ziel gesetzt haben, den Radverkehr als moderne, zukunftsfähige und umweltfreundliche Form der Mobilität zu fördern. Dazu gehört

- die Schaffung eines attraktiven und sicheren Radverkehrsnetzes,
- die Erzeugung eines fahrradfreundlichen Klimas, um Mitbürgerinnen und Mitbürger für den Umstieg auf das Fahrrad zu gewinnen und
- die Bereitstellung von Informationen und Einrichtungen von Servicestellen rund ums Rad.

Bei Neubau- und Umbaumaßnahmen im Verkehrsnetz werden in allen drei Städten die Belange des Radverkehrs berücksichtigt, wobei die räumlichen und finanziellen Rahmenbedingungen häufig Einschränkungen auferlegen.

Die Stadt Hemer hat sämtliche Radverkehrsanlagen im Stadtgebiet im Bezug auf ihren baulichen Zustand erfassen lassen, um so eine Übersicht über die vorhandene Radverkehrsinfrastruktur und Ansätze für weitere Verbesserungen zu erhalten. Eine ähnliche Untersuchung hat die Stadt Menden im Jahr 1999 durchführen lassen. Diese diente als Grundlage für die Erarbeitung eines Vorschlags für ein klassifiziertes Radverkehrsnetz in Menden.

Für das Stadtgebiet von Iserlohn existiert bereits seit Mitte der 90er Jahre ein Radverkehrskonzept sowie ein Fahrradstadtplan, der die für den Fahrradfah-

rer geeigneten Straßen und Wege ausweist. Für den Märkischen Kreis sind verschiedene Radtourenvorschläge im Internet abrufbar, die auch durch das Untersuchungsgebiet führen.

Ergänzt werden die Aktivitäten durch Realisierung von Fahrradabstellanlagen/Fahrradboxen an den Haltepunkten des SPNV.

Insgesamt ergibt sich der Eindruck, dass in Hemer, Menden und Iserlohn zwar Aktivitäten zur Förderung der Fahrradnutzung erfolgen, diese jedoch bei weitem nicht ausreichen, um das Verkehrssystem Fahrrad insgesamt deutlich attraktiver zu machen.

7.1.5 Mängel im derzeitigen Radverkehrssystem

Im Rahmen einer Situationsaufnahme wurden die vorhandenen Defizite im Radverkehrssystem des Untersuchungsgebietes erfasst. Auch wenn in den zurückliegenden Jahren Anstrengungen unternommen wurden, die Radverkehrsinfrastruktur zu verbessern und Radverkehrsachsen zu entwickeln, zeigt sich die Infrastruktur für den Radverkehr immer noch als Stückwerk, das an vielen Punkten einer deutlichen Verbesserung bedarf.

Aus den **Anlagen 7.1-1 bis 7.1-4** wird deutlich, dass der Netzzusammenhang im Radverkehr an vielen Stellen unterbrochen wird. Die Radverkehrsinfrastruktur ist insgesamt lückenhaft. Generell lassen sich folgende Mängel im Radverkehrsnetz feststellen:

- Bedeutende Achsen, auf denen zumindest in Teilabschnitten große Radverkehrspotentiale zu verzeichnen sind, weisen kein durchgängiges Radverkehrsangebot auf.
- Verbindungen zum Umland der drei Städte fehlen teilweise.
- Die Innenstadtbereiche von Hemer, Menden und Iserlohn sind nicht optimal erschlossen. Der Radfahrer wird im Innenstadtbereich teilweise alleingelassen - eine gute Radverkehrsinfrastruktur existiert gerade in den Innenstadtbereichen nur auf wenigen kurzen Abschnitten.
- Die Einzugsbereiche weiterführender Schulen sind nicht durchgängig für den Radverkehr erschlossen.
- Die Gestaltung bestehender Radverkehrsanlagen orientiert sich sehr stark an den für den fließenden und ruhenden motorisierten Verkehr benötigten Flächen und beschränkt sich häufig auf die Nutzung von „Restflächen“. In vielen Fällen - hier vorrangig in Menden - stehen Hindernisse wie Bäume und Laternenmasten im Bereich der Radverkehrsanlagen, so dass die nutzbare Breite stark eingeschränkt ist. Eine direkte Führung wird oftmals auch durch mäandrierende Bewegungen zum Ausweichen von Hindernissen erschwert.
- Insbesondere bei gemeinsam geführten Rad- und Gehwegen werden Bordsteine nicht immer bis auf Fahrbahnniveau abgesenkt. Hinzu kommt, dass vor Grundstückseinfahrten der gesamte Geh- und

Radweg auf voller Breite abgesenkt wird, so dass das Radfahren zum Wellenreiten wird.

- Vor und an vielen Knotenpunkten können sich Radfahrer nur schwer orientieren. Die Verkehrsführung ist teilweise unklar - im Zulauf zum Knotenpunkt erfolgt in einigen Fällen keine Führung und kein Hinweis auf die indirekte Linksabbiegemöglichkeit.
- Radverkehrsanlagen enden oft unvermittelt. Insbesondere an Engstellen endet der Radweg meist direkt auf der Straße. Beschilderungen fehlen häufig.
- Die Radverkehrsanlagen sind unzureichend ausgeschildert. Besonders in den Siedlungsschwerpunkten sind die wegweisenden Beschilderungen unvollständig.
- Die vorhandenen wegweisenden Beschilderungen sind uneinheitlich. Sie bestehen manchmal aus Zielhinweisen - in anderen Fällen sind es Knotenstrompläne. Die Farben der Beschilderung wechseln zwischen Rot, Grün und Schwarz. Es fehlt eine konsistente Beschilderung aus einem Guss.
- Abstellanlagen sind an den Verknüpfungspunkten nicht immer anzutreffen. In Bössperde, Hennen, Iserlohner Heide und Letmathe existieren Fahrradboxen und überdachte Stellplätze – In Kalthof und Iserlohn sind solche Anlagen in Planung.
- Radstationen, wie sie an vielen Bahnhöfen in Nordrhein-Westfalen mittlerweile üblich sind, existieren im gesamten Raum Hemer - Menden - Iserlohn nicht. Ebenso ist es in diesem Raum nicht möglich, Fahrräder an dafür vorgesehenen Stationen auszuleihen und spezielle Citybikes beispielsweise zum Einkauf zu nutzen.
- Die Einbahnstraßen sind derzeit nur teilweise für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben. Dadurch wird die Erreichbarkeit für Radfahrer, die sehr umwegempfindlich sind, eingeschränkt.

Hervorzuheben ist die geringe Akzeptanz des Radfahrers durch die übrigen Verkehrsteilnehmer. Dieses drückt sich durch ein häufiges Zuparken von Radwegen, durch rücksichtslose Überholmanöver und auch durch intolerante Fußgänger aus. Das allgemeine Klima für Radfahrer ist daher insgesamt verbesserungswürdig.

Die hochbelasteten Straßen in Hemer, Menden und Iserlohn verfügen teilweise nicht über eine gesicherte Radwegeführung. In **Anlage 7.1-7** sind die hochbelasteten Streckenabschnitte ohne gesicherte Radverkehrsführung ausgewiesen. Dabei wurden Außerortsstrecken mit Verkehrsbelastungen über 3.000 Kfz/24h und Innerortsstrecken mit Verkehrsbelastungen von mehr als 5.000 Kfz/24h berücksichtigt.

Teilweise kann im Außerortsbereich auch an hochbelasteten Straßen auf straßenbegleitende Radwege verzichtet werden, wenn attraktive Parallelstrecken (Radwege oder asphaltierte Wirtschaftswege) existieren, deren Nutzung für Radfahrer problemlos möglich ist. Dies gilt beispielsweise für die

B 233 zwischen Hennen und Sümmern, wo die Radroute durch das Baarbachtal genutzt werden kann. Auch für die Verbindung zwischen Sümmern und Menden existieren parallel zur Sümmerner Straße/Bräukerweg schwachbelastete Straßen bzw. Wirtschaftswege, die sich als Alternativrouten anbieten.

Im Innerortsbereich sollten grundsätzlich alle hochbelasteten Straßen über eine gesicherte Radwegführung verfügen. Da hier aufgrund des begrenzten verfügbaren Straßenraums Radverkehrsanlagen nur auf Kosten der Flächen für den übrigen Verkehr (fließender Kfz-Verkehr, Parkraum, Fußgänger) geschaffen werden können, ist hier eine querschnittsbezogene Abwägung erforderlich.

In den folgenden **Tabellen 7.1-1 bis 7.1-3** sind die Straßenabschnitte, an denen keine separate Radverkehrsführung vorhanden ist, zusammengestellt.

Streckenabschnitt / Knoten	DTV 2001	Bemerkung
Geitbecke / Landhauser Straße (K16)	7.000 - 12.000	
Mendener Straße (B7), zwischen Höcklingser Weg und Stadtgrenze	ca. 17.500	Oesestraße, Auf dem Schilk und Untere Weide sind Parallelstrecken
Hönnetalstraße (L682) östlich der westlichen Anbindung Europastraße	3.500 - 8.500	
Hönnetalstraße (L682) zwischen Europastraße und Stephanopeler Straße	ca. 7.500	Parallele Führung über Sundwiger Weg möglich
Europastraße	ca. 5.000	
Hönnetalstraße (L682) zwischen Stephanopeler Straße und Pestalozzistraße	ca. 11.000	Radweg in Planung
Zeppelinstraße / Pestalozzistraße zwischen Hönnetalstraße und Hauptstraße	ca. 9.000	Schulweg
Altenaer Straße / Ihmerter Straße	4.000 - 10.000	teilweise Mitbenutzung von Parallelstraßen möglich
Westendorfstraße	ca. 6.500	
Iserlohner Straße	11.000 - 17.000	
Hauptstraße (L683), zwischen Hönnetalstraße und Bahnhofstraße	ca. 15.000	Paralleler Radweg (alte Bahntrasse) vorhanden
Hauptstraße / Im Ohl (L683)	15.000 - 17.500	
Märkische Straße (B7)	22.000 - 25.000	parallel Radverkehrsführung

Tab. 7.1-1: Hochbelastete Straßenabschnitte ohne separate Radverkehrsführung in Hemer

Streckenabschnitt / Knoten	DTV 2001	Bemerkung
Iserlohner Landstraße (B7), südlich Horlecke	10.000 - 19.000	
Bodelschwinghstraße / Walramstraße	8.000 - 12.000	Parallele Route über die Promenade möglich
Nordwall / Ostwall	9.000 - 12.000	parallele Routen möglich
Bräukerweg (L680) zwischen Bismarckstraße und Stadtgrenze	12.000 - 18.000	parallele Routen möglich
Holzener Straße	ca. 10.000	
Unnaer Landstraße (B515)	8.000 - 15.000	
Provinzialstraße (B515)	6.000 - 9.000	teilweise Parallelführung möglich
Gruländer Straße (B233)	ca. 5.000	
Osterfeld	ca. 3.500	Parallelachse zur Provinzialstraße
Fröndenberger Straße (L679)	11.000 - 19.000	parallele Route entlang der Hönnetalstraße

Streckenabschnitt / Knoten	DTV 2001	Bemerkung
		möglich
Werler Straße / Schwitterknapp (B7) bis Einmündung Friedrichstraße	ca. 11.000	teilweise parallele Routen möglich
Schwitterknapp / Schwitterberg (B7)	ca. 9.000	parallele Routen möglich
Balver Straße zwischen Iserlohner Landstraße und Oesberner Weg	ca. 17.000	
Hönnetalstraße (B515), südlich Steinhausen	ca. 10.000	

Tab. 7.1-2: Hochbelastete Straßenabschnitte ohne separate Radverkehrsführung in Menden

Streckenabschnitt / Knoten	DTV 2001	Bemerkung
Drüplingser Straße (B233)	5.000 - 8.000	teilweise parallele Routen möglich
In der Helle / Hennener Straße / Rheinener Straße (L676)	ca. 10.000	parallele Routen möglich
Alte Poststraße / Dortmunder Straße (L648)	8.000 - 15.000	
Schirmbergstraße (K19)	ca. 4.000	
In der Helle / Kalthofer Straße / Barendorfer Straße (B233) zwischen Hennen und Iserlohner Heide	10.000 - 25.000	Parallelroute vorhanden
Sümmerner Straße (L680) zwischen Barendorfer Straße und Burggräfte	10.000 - 18.000	Parallelroute vorhanden
Landhauser Straße (L682)	10.000 - 15.000	Parallelroute vorhanden
Mendener Landstraße (L743 / B7)	10.000 - 25.000	teilweise parallele Routen möglich
Mendener Straße (L743), zwischen Theodor-Heuss-Ring und Seilerseestraße	15.000 - 20.000	Parallelroute vorhanden
Friedrichstraße / Westfalenstraße (L680 / L682)	12.000 - 17.000	teilweise parallele Routen möglich
Theodor-Heuss-Ring / Konrad-Adenauer-Ring / Hohler Weg / Kurt-Schumacher-Ring	10.000 - 25.000	parallele Routen möglich
Hans-Böckler-Straße	ca. 18.000	Parallelroute vorhanden
Altstadt	ca. 17.000	Parallelroute vorhanden
Rahmenstraße	ca. 8.000	Parallelroute vorhanden
Alexanderstraße	ca. 8.000	
Karl-Arnold-Straße	ca. 18.000	Parallelroute vorhanden
Düsingstraße	ca. 8.000	
Grüner Talstraße	ca. 7.000	
Untergrüner Straße	14.000 - 17.000	
Im Hütten (K17)	ca. 6000	Parallelroute vorhanden
Kampstraße / Brinkhofstraße / Friedrich-Ebert-Straße / Von-der-Kuhlen-Straße	5.000 - 8.000	
Hagener Straße	8.000 - 12.000	Parallelroute vorhanden
Schwerter Straße zwischen Hagener Straße und AS Letmathe	8.000 - 13.000	Parallelroute vorhanden
Schwerter Straße, nördlich AS Letmathe	4.000 - 6.000	teilweise parallele Routen möglich
Obere Mühle / In der Läger / Kesberner Straße	5.000 - 10.000	

Tab. 7.1-3: Hochbelastete Straßenabschnitte ohne separate Radverkehrsführung in Iserlohn

7.2 Konzept für den Radverkehr

7.2.1 Zielsetzung

Mit dem Konzept für den Radverkehr werden im wesentlichen zwei Ziele verfolgt:

- Erhöhung der Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer, da Radfahrer aufgrund der fehlenden „Knautschzone“ und der im Vergleich zum Fußgängerverkehr hohen Fahrgeschwindigkeit besonders gefährdet sind.
- Erhöhung des Radverkehrsanteils am Modal-Split, um so dämpfend auf die Entwicklung des Kfz-Verkehrs mit seinen negativen Auswirkungen auf Stadtraum und Umwelt einzuwirken.

Zentraler Teil des Konzepts für den Radverkehr ist die Verbesserung der Erreichbarkeit der städtischen Ziele durch Schaffung eines konsistenten Radverkehrsnetzes, das baulich den Anforderungen der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 95) /G21/ entspricht und über eine zusammenhängende wegweisende Beschilderung verfügt.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass rd. 90 % des Alltagsverkehrs in Innerortsbereichen durchgeführt werden, während die restlichen 10 % den überörtlichen Verkehren zuzuordnen sind. Dementsprechend muss sich eine Radverkehrsförderung besonders auf die innerörtlichen Bereiche konzentrieren. Aufgrund der kurzen Fahrtweiten sind die Verkehrsbeziehungen im Innerortsbereich jedoch sehr dispers, so dass eine Bündelung auf Radverkehrsrouten schwierig ist. Insofern gilt es, ein übergeordnetes Radverkehrsnetz zu etablieren und gleichzeitig auch das übrige Verkehrsnetz, auf dem Radverkehr - überwiegend im Innerortsbereich - stattfindet, an kritischen Punkten zu verbessern.

Mit dem Konzept des landesweiten Radverkehrsnetzes Nordrhein-Westfalen liegt ein Netzkonzept vor, das auch im nördlichen Märkischen Kreis umgesetzt wird. Diese Netzstruktur ist aber zu weitmaschig, um den lokalen Radverkehrsverflechtungen gerecht zu werden. Deshalb wird ergänzend ein Netzkonzept für die drei Städte Hemer, Menden und Iserlohn entwickelt, das vorrangig umgesetzt werden soll und dann für eine gute Radverkehrerschließung in Hemer, Menden und Iserlohn sorgt.

7.2.2 Zielnetzplanung

Bei der Planungsmethodik der „Analyse der potentiellen Ziel- und Quellpunkte für den Fahrradverkehr“ wird davon ausgegangen, dass zwischen bestimmten Quellen und Zielen eine bestehende oder potentielle Nachfrage herrscht, die durch ein fahrradfreundliches Wegeangebot abzudecken ist. In diesem Analyseschritt werden deshalb alle potentiellen Ziele und Quellen für den Fahrradverkehr untersucht.

Die Zielnetzplanung erfolgt losgelöst von der derzeitigen Nutzung durch den Fahrradverkehr und wird damit unabhängig von Zählungen oder Erhebungen als Angebotsplanung durchgeführt.

Da die Verknüpfung der Ziele nicht immer problemlos möglich ist, werden zusätzlich die topographischen und strukturellen Hindernisse für den Fahrradverkehr berücksichtigt. Solche Hindernisse, die entweder für den Radfahrer eine unüberwindbare Barriere bilden oder starke Sicherheits- und/oder Komfortmängel bedeuten, sind bereits in dieser frühen Phase der Netzplanung einzubeziehen. Bei der Zielnetzplanung sind die folgenden Punkte wesentlich (vgl. /G21/):

- Wegen der hohen Umwegempfindlichkeit des Radverkehrs sind Quelle und Ziel möglichst direkt zu verbinden. In ihrer Gesamtheit sollen die vorhandenen und die geplanten Radverkehrsanlagen ein flächendeckendes Radverkehrsnetz bilden.
- Topographische und nutzungsbedingte Hindernisse müssen entweder umgangen oder durch bauliche Maßnahmen überwunden werden.
- Auf Verkehrsstraßen mit hohen Verkehrsbelastungen ist eine durchgängige Sicherung des Fahrradverkehrs durch besondere Radverkehrsanlagen erforderlich.
- Um den Investitionsaufwand in einem finanzierbaren Rahmen zu halten, sollten vorhandene fahrradfreundliche Wege und Straßen (gut ausgebaute Wirtschaftswege, verkehrsberuhigte Straßen) sowie Brückenbauwerke soweit wie möglich in das Netz integriert werden.
- Das Netz muss so gestaltet sein, dass eine Orientierung jederzeit möglich und die Wegführung eindeutig und übersichtlich ist.

Grundsätzlich wird mit der Radnetzplanung das Ziel verfolgt, sämtliche Ortsteile und bedeutende innerstädtische Ziele auf möglichst direktem Weg miteinander zu verbinden. Dazu sind die relevanten Ziele zu definieren. In **Tabelle 7.2-1** sind die in diesem Zielkonzept berücksichtigten Ortsteile im Untersuchungsgebiet sowie in den umliegenden Kommunen zusammengestellt. Dabei erfolgt entsprechend der Größe und Bedeutung der Ziele eine Gliederung in drei Kategorien:

- Orte mit ausgeprägter Zentrenfunktion, dazu gehören die Stadtzentren von Hemer, Menden und Iserlohn sowie die Ortskerne von Letmathe und Lendringsen,
- Ortsteile mit Versorgungsfunktion für den täglichen Bedarf sowie Bereiche mit großflächigem Einzelhandel und
- sonstige Siedlungsbereiche, die nur geringe Einwohnerzahlen aufweisen und über keine Versorgungsfunktion verfügen.

Ortsteil	Typ
----------	-----

Hemer

Hemer Zentrum	1
Stübecken	2
Landhausen	3
Becke	2
Oese	3
Deilinghofen	2
Apricke	3
Riemke	3
Brockhausen	3
Westig	2
Sundwig	2
Stephanopel	3
Frönsberg	3
Bredenbruch	3
Heppingsen	3
Ihmert	2

Menden

Menden Zentrum	1
Halingen	2
Holzen	2
Bösperde	2
Schwitten	2
Lahrfeld	2
Barge	3
Oesbern	3
Platte Heide	2
Ost Sümmern	3
Hembrock	3
Berkenhofskamp	3
Lendringsen	2
Lürbke	3
Böingsen	3
Asbeck	3
Oberrödinghausen	3
Hüingsen	3

Typ 1: hohe Zentrumsfunktion
 Typ 2: mittlere Zentrumsfunktion
 Typ 3: sonstige Siedlungsbereiche

Ortsteil	Typ
----------	-----

Iserlohn

Iserlohn Zentrum	1
Rheinen	3
Hennen	2
Drüpplingsen	3
Eichelberger Heide	3
Kalthof	2
Refflingsen	3
Rombrock	2
Sümmern	2
Griesenbrauck	3
Iserlohner Heide	2
Hombruch	3
Gerlingsen	2
Nussberg	2
Wermingsen	2
Dröscheder Feld	2
Obergrüne	3
Roden	3
Untergrüne	2
Lössel	3
Kesbern	3
Lasbeck	3
Grürmannsheide	3
Oestrich	2
Letmathe	1
Stübbeken	3

Nachbarstädte/Ziele

Hagen	1
Hohenlimburg	2
Ergste	2
Schwerte	1
Geisecke	2
Langschede	2
Fröndenberg	1
Wickede	1
Arnsberg	1
Wimbern	3
Voßwinkel	2
Balve	1
Garbeck	2
Dahle	2
Altena	1
Nachrodt	2
Wiblingwerde	3

Tab. 7.2-1: Ortsteile im Untersuchungsgebiet und im Umland, die in das Zielkonzept einbezogen wurden

In **Anlage 7.2-1** sind die relevanten Ziele für Hemer, Menden und Iserlohn eingetragen.

Auf der Basis dieser Zielpunkte wird ein Luftliniennetz aufgebaut, bei dem bereits die Topographie sowie vorhandene bzw. mögliche Infrastrukturverbindungen grundsätzlich berücksichtigt wurden. Auch dieses Luftliniennetz ist in **Anlage 7.2-1** dokumentiert. Auch hier erfolgte eine Gliederung der Verbindungen:

- Verbindungen zwischen bedeutenden Aufkommenspunkten, wobei hier auch Alternativrouten aufgenommen werden können (rot dargestellt).
- Verbindungen zwischen Zielen hoher und mittlerer Bedeutung sowie zwischen Zielen mittlerer Bedeutung untereinander (gelb dargestellt) und
- restliche Verbindungen, über die Ziele geringer Bedeutung in das Radverkehrsnetz eingebunden werden (blau dargestellt).

An diese Radverkehrsachsen, die unter Berücksichtigung der Topographie sowie vorhandener radverkehrsgeeigneter Infrastruktur festgelegt wurden, sind Standorte mit erheblichem Radverkehrsaufkommen/-potential anzubinden. Dazu gehören in erster Linie die weiterführenden Schulen (Realschulen, Gymnasien, Gesamtschulen, Berufskollegs) sowie sonstige Einrichtungen mit hohem Radverkehrsaufkommen wie etwa Schwimmbäder. Eine Anbindung der Fachhochschule Südwestfalen an das Radverkehrsnetz ist aus topographischen Gründen nicht möglich.

Für die Grundschulen ist keine gesonderte Radverkehrsanbindung erforderlich, da die Schüler i.d.R. erst in der 4. Klasse eine Fahrradausbildung erhalten und dementsprechend während der Grundschulzeit das Fahrrad nicht als Verkehrsmittel genutzt werden soll. Laut StVO sollen Kinder im Alter von unter 10 Jahren auf den Gehwegen fahren. In **Tabelle 7.2-2** sind die weiterführenden Schulen im Untersuchungsgebiet zusammengestellt.

Daneben ist eine Anbindung der Bahnhöfe und Haltepunkte des SPNV an das Radverkehrsnetz zwingend erforderlich, um die Nutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel im Vorlauf/Nachlauf des ÖPNV zu erleichtern.

Name	Schulform	Adresse
Hemer		
Schule Urbecker Straße	Hauptschule	Urbecker Straße 52
Schule Parkstraße	Hauptschule	Parkstraße 48
Friedrich-Leopold-Woeste-Gymnasium	Gymnasium	Albert-Schweizer-Straße 1
Hans Prinzhorn Realschule	Realschule	Parkstraße 50
Menden		
Bonifatiussschule	Hauptschule	Margueritenweg 5
Hauptschule am Gelben Morgen	Hauptschule	Windthorststraße 36
Hauptschule Böisperde	Hauptschule	Bahnhofstraße in Böisperde 2
Hauptschule Lendringsen	Hauptschule	Bieberberg 112
Realschule Lendringsen	Realschule	Drosselstraße 2
Realschule Menden	Realschule	Windthorststraße 34
Heilig-Geist-Gymnasium	Gymnasium	Klosterstraße 20
Walburgis-Gymnasium	Gymnasium	Schwitter Weg 22
Walram-Gymnasium	Gymnasium	Walramstraße 4
Hönne-Berufskolleg	Berufskolleg	Werler Straße 4
Kaufmännisches Berufskolleg Menden	Berufskolleg	Werler Straße 6

Name	Schulform	Adresse
Iserlohn		
Martin-Luther-Schule	Hauptschule	Gerlingser Weg 7
Hauptschule Brüderstraße	Hauptschule	Brüderstraße 20
Hauptschule Hennen	Hauptschule	Scherlingstraße 37
Hauptschule Im Wiesengrund	Hauptschule	Im Wiesengrund 35
Hauptschule Letmathe	Hauptschule	Aucheler Straße 12
Gesamtschule Iserlohn	Gesamtschule	Langerfeldstraße 84
Gesamtschule Iserlohn, Abt. Gerlingsen	Gesamtschule	Am Sonnenbrink 9
Realschule I	Realschule	Schleddenhofer Weg 61
Realschule II	Realschule	Immermannstraße 9
Realschule Letmathe	Realschule	Von-der-Kuhlen-Straße 12
Märkisches Gymnasium	Gymnasium	Immermannstraße 7
Gymnasium An der Stenner	Gymnasium	Stennerstraße 5
Gymnasium Letmathe	Gymnasium	Aucheler Straße 6 - 8
Berufskolleg des Märkischen Kreises	Berufskolleg	Hansaallee 19
Berufskolleg für Land- und Gartenbau	Berufskolleg	Aucheler Straße 14
Fachhochschule Südwestfalen	Fachhochschule	Frauenstuhlweg 31
Theodor-Reuter-Berufskolleg	Berufskolleg	Karnacksweg 43
Berufskolleg für Technik	Berufskolleg	Karnacksweg 43

Tab. 7.2-2: Weiterführende Schulen im Untersuchungsgebiet

7.2.3 Radverkehrsnetz für den Alltagsverkehr

Auf der Basis des in **Anlage 7.2-1** dargestellten Zielnetzes für den Radverkehr (Luftlinienverbindungen) wird ein Radverkehrsnetz für den Alltagsverkehr entwickelt. Dabei sind die folgenden Rahmenbedingungen zu berücksichtigen:

- Wesentliche Voraussetzung für die Annahme des Netzes durch die Verkehrsteilnehmer sind möglichst direkte und komfortable Verbindungen zwischen Quelle und Ziel. Insofern müssen Radrouten des Alltagsverkehrs den Hauptverbindungsachsen folgen; umwegige Routen werden i.d.R. nicht angenommen.
- Die Radverkehrsrouten müssen verkehrssicher gestaltet sein. Dazu gehört, dass als Mindestanforderung an Straßen mit Verkehrsbelastungen von über 3.000 Kfz/24h im Außerortsbereich bzw. 5.000 Kfz/24h im Innerortsbereich eine separate Radverkehrsführung erforderlich ist. In jedem Fall ist zu prüfen, ob eine Führung über parallele, weniger stark belastete Streckenabschnitte möglich ist.
- Die Fahrbahnoberfläche muss radverkehrstauglich sein. Geeignet sind insbesondere Asphaltbeläge, aber auch Verbundpflaster. Wassergebundene Wege kommen für den Alltagsverkehr nur bei geringen Radverkehrsbelastungen in Frage. Außerdem ist eine regelmäßige Wartung und Pflege erforderlich (Winterdienst).
- Die Radverkehrsverbindungen sollen möglichst frei von Hindernissen sein. Dazu gehören z.B. Einbauten in den Verkehrsraum wie Laterne, Schildermaste, Quersperren, die nur im Schritttempo passiert werden können, aber auch nicht zu 100 % abgesenkte Bordstein-

kanten oder Absenkungen von straßenbegleitenden Radwegen im Bereich von Grundstückszufahrten.

- Die Frage, ob Radverkehrsrouten auch durch Fußgängerzonen geführt werden sollen ist stark umstritten. Aus Sicht des Radverkehrs ist dies grundsätzlich zu begrüßen, da dadurch die Ziele in den Zentren direkter erreichbar sind. Gleichzeitig ergibt sich aber auch Konfliktpotential mit den Fußgängern, wenn sich Radfahrer in solchen Bereichen nicht rücksichtsvoll verhalten. Hier ist eine Abwägung zu treffen, die die Verkehrsraumbreite und das Fußgängerverkehrsaufkommen mit einbezieht. Eine Lösungsmöglichkeit ist auch, Fußgängerzonen nur in Zeiten mit geringem Fußgängeraufkommen für den Fahrradverkehr freizugeben. In Iserlohn und Menden wurden die Verbindungsrouten des Radverkehrs deshalb nicht durch die Fußgängerzonen geführt; in Hemer erfolgt die Führung im Zuge der Hauptstraße.

Das aus dem Zielnetz abgeleitete Radverkehrsnetz übernimmt im wesentlichen Verbindungsfunktion für den Radverkehr. Dieses übergeordnete Radverkehrsnetz, das auch in die Radwegweisung einzubeziehen ist, wird ergänzt durch sämtliche Straßen und Wege, die die Sammel- und Erschließungsfunktion übernehmen. Dementsprechend ergibt sich eine feinmaschige hierarchisch gegliederte Radverkehrsinfrastruktur mit übergeordneten Routen (Verbindungsfunktion) und den sonstigen Straßen und Wegen mit nachgeordneter Funktion. Bei der Zuordnung der Zielnetze zum Straßen- und Wegenetz wurden möglichst vorhandene Wege, die für den Radverkehr geeignet sind, und sonstige Radverkehrsanlagen einbezogen. Bis auf wenige Ausnahmen wurde auf die Realisierung neuer Radverkehrstrassen verzichtet. In **Anlage 7.2-2** ist eine Gesamtübersicht des Radverkehrsnetzes für Hemer, Menden und Iserlohn wiedergegeben. In den **Anlagen 7.2-3 bis 7.2-5** sind Ausschnitte für die Innenstadtbereiche von Hemer, Menden und Iserlohn dargestellt.

Hemer

Die Radverkehrsverbindungen zwischen Hemer und den umliegenden Stadtteilen orientieren sich sehr stark am vorhandenen Straßennetz. Dies ergibt sich hier aus der topographischen Situation, die eine Führung entlang der Talachsen nahelegt. Wichtige Verbindungen sind demnach:

- über Westig nach Iserlohn
- Entlang der Achse Parkstraße / Märkische Straße nach Iserlohn
- über die Geitbecke / Landhauser Straße in Richtung Stübben und Sümmern
- entlang der Mendener Straße in Richtung Menden
- über die Hönnetalstraße und den Sundwiger Weg nach Deilinghofen und weiter ins Hönnetal

- durch das Stephanopeler Tal nach Heppingsen und weiter in Richtung Garbeck sowie
- durch das Ihmerter Tal nach Ihmert und weiter in Richtung Altena

Ergänzend wurden Erschließungen der Ortsteile Apricke, Riemke, Brockhausen und Frönsberg in das Radverkehrsnetz aufgenommen.

Im zentralen Bereich von Hemer löst sich die Radverkehrsführung weitgehend von den stark belasteten Hauptverkehrsstraßen. Für die Anbindung in Richtung Iserlohn bieten sich der Mühlenweg, der an der Stadtgrenze an die Iserlohner Straße anbindet, sowie die Parkstraße an. Als Nordsüd-Achse wird die Hauptstraße, die teilweise als verkehrsberuhigter Bereich bzw. Fußgängerzone ausgewiesen ist, genutzt. Aufgrund des großzügigen Querschnitts der Fußgängerzone ist eine Mischnutzung durch Fußgänger und Radfahrer bei geringer Fahrgeschwindigkeit akzeptabel. Die weiterführenden Schulen an der Urbecker Straße und im Bereich Parkstraße/Albert-Schweitzer-Straße sind direkt an das Radverkehrsnetz angebunden. Die Zeppelinstraße mit ihrem sehr breiten Querschnitt wird als Ost-West-Achse in das Konzept einbezogen.

Als Ergänzung zu den bestehenden Verbindungen wird – bis zur möglichen Nutzung als Stadtbahntrasse - die Nutzung der stillgelegten Eisenbahntrassen zwischen der Ostenschlahstraße und ehemaligem Amtshaus (Trasse in Richtung Iserlohn) und der Ostenschlahstraße und Hotel Meise (Trasse in Richtung Sundwig) vorgeschlagen. Die derzeit brachliegenden Flächen bieten sich hervorragend als Alternative zur Benutzung der hochbelasteten Hauptstraße und Hönnetalstraße an.

Ergänzend wurde eine Nordsüd-Verbindung zwischen Stübecken und Platte Heide aufgenommen, die zwar einen Höhenrücken quert (Höhenunterschied ca. 90 m), jedoch eine direkte Verbindung zwischen Hemer und den westlichen Mendener Stadtteilen darstellt. Außerdem enthält die Netzstruktur eine Verbindung zwischen Deilinghofen und Volkringhausen, die alternativ zur Hönnetalstraße gewählt werden kann.

Menden

Aufgrund der relativ günstigeren topographischen Situation besteht in Menden die Möglichkeit, die Radwegeachsen zur Anbindung an die umliegenden Gemeinden teilweise abseits von den Hauptverkehrsachsen über Wirtschaftswege oder schwachbelastete Straßen zu führen. Dies gilt für die Anbindung in Richtung Langschede, die Anbindung in Richtung Wickede sowie die Anbindung in Richtung Sümmern. Entlang der Hönne besteht bereits im nördlichen Stadtgebiet ein komfortabler Radweg, der die Grundstruktur des Radwegenetzes mit bestimmt. In Richtung Osten können die vorhandenen Verkehrsstraßen auch für den Radverkehr genutzt werden, da diese zum überwiegenden Teil nur geringe Verkehrsbelastungen aufweisen. In Richtung Süden (entlang des Hönnetals) werden Straßen durch das Gewerbegebiet

Horlecke sowie die ehemalige B 515, die zum überwiegenden Teil eine separate Radwegführung aufweist, genutzt.

Die Erschließung des Zentrums von Menden erfolgt über einen Ring bestehend aus den Straßen An der Stadtmauer, Pastoratsstraße, Vinzenzstraße, Neumarkt und Turmstraße, so dass die zentralen Fußgängerzonen Hauptstraße und Bahnhofstraße nicht in die Netzstruktur aufgenommen werden müssen. Die Routen über den Schwitter Weg bzw. über die Lilienstraße im Lahrfeld haben aufgrund der schwierigen topographischen Situation überwiegend erschließenden Charakter. Die Standorte der weiterführenden Schulen an der Walramstraße sowie im Bereich Windthorststraße/Klosterstraße sind über entsprechende Ergänzungsabschnitte des Radwegenetzes angebunden. Sämtliche Bahnhöfe und Haltepunkte des SPNV sind direkt mit dem Radwegenetz verknüpft.

Eine Inanspruchnahme der Eisenbahnstrecke zwischen Menden und Hemer wurde nicht im Konzept berücksichtigt, da diese Strecke einerseits noch auf absehbare Zeit genutzt wird und für eine zukünftige Schienenverkehrsverbindung zwischen Hemer und Menden zur Verfügung stehen sollte. Da eine Radverkehrsführung im Bereich der Oese aus Naturschutzgründen nicht möglich ist, wird deshalb die Führung entlang der Iserlohner Landstraße/Mendener Landstraße beibehalten, wobei eine Umgestaltung des relativ breiten Straßenquerschnitts vorgeschlagen wird, um eine gesicherte Radverkehrs- und Fußgängerführung zu ermöglichen.

Iserlohn

Während sich für den Norden Iserlohns ein gut vermaschtes Radwegenetz ergibt, das sich nicht wesentlich an den Geländestrukturen orientiert, sind im Süden des Stadtgebietes die Talachsen für die Führung der Radverkehrsrouten maßgebend. Ähnlich wie in Menden besteht auch im nördlichen Stadtgebiet von Iserlohn die Möglichkeit, Radverkehre vermehrt über Wirtschaftswege oder schwachbelastete Verkehrsstraßen zu führen. Die Radverkehrsachse entlang des Baarbachs dient als zentrale Nordsüd-Erschließung für die Stadtteile Hennen, Kalthof und Sümmern/Rombrock. Diese wird durch verschiedene Verbindungen, die eine Vermaschung bewirken, ergänzt.

Die Radverkehrsverknüpfung zwischen Iserlohn und Letmathe erfolgt über zwei alternative Achsen:

- den Streckenzug Friedrich-Ebert-Straße - Brinkhofstraße - Kampstraße - Oestricher Straße und
- die Straßen An Pater und Nonne, Untergrüner Straße, Düsingstraße und Grüner Weg.

Von Letmathe aus sind Radwegeverbindungen in Richtung Hohenlimburg (entlang der Oeger Straße), in Richtung Nachrodt-Wiblingwerde über den Stenglingser Weg sowie in Richtung Ergste, überwiegend entlang der B 236, vorgesehen. Die Anbindung des Ortsteils Stübbeken in Richtung Letmathe erfolgt über eine Verbindung vom Fontaneweg zum Fürst-Adolf-Weg .

Die Anbindung des Stadtkerns Iserlohn erfolgt aus Richtung Westen über die Alexanderstraße (hier wird eine Radverkehrsführung auf Gleisniveau vorgeschlagen), aus Richtung Norden über Baarstraße, Gartenstraße und Hindenburgstraße, aus Richtung Nordosten über den Schleddenhofer Weg, der parallel zur Mendener Straße verläuft, aus Richtung Osten über Westfalenstraße und Hansaallee sowie aus Richtung Süden über Obere Mühle und In der Läger.

Ergänzend wird die Reaktivierung der Bahntrasse zwischen Iserlohn und Hemer als neue Fahrradachse vorgeschlagen, die in Kombination mit dem Mühlenweg in Hemer eine ideale Radverkehrsverbindung zwischen den benachbarten Städten darstellt.

Die Radverkehrsführung im Zentrum von Iserlohn orientiert sich an der schwierigen Topographie und der Zielsetzung, die Fahrradverkehre nicht direkt durch die Fußgängerzone zu führen. Als wichtige Ost-West-Achse sind der Theodor-Heuss-Ring und die stillgelegte Eisenbahntrasse vorgesehen. Wie in den beiden anderen Städten wurde auch hier Wert darauf gelegt, die weiterführenden Schulen unmittelbar an das Radverkehrsnetz anzubinden. Dies gilt auch für die Bahnhöfe und Haltepunkte des SPNV.

7.2.4 Radverkehrsnetz für den Freizeitverkehr

Mit der Umsetzung der in **Anlage 7.2-2** dargestellten Radnetzstruktur steht auch ein relativ dichtes Radwegenetz für den Freizeitverkehr zur Verfügung, zumal sämtliche Ziele mit touristischer Bedeutung an das Netz angebunden sind. Eine Ergänzung um einzelne Streckenabschnitte, z.B. entlang der Ruhr oder im Bereich des Felsenmeers in Hemer, die keine direkte Verbindungsbedeutung haben, ist prinzipiell möglich, sollte aber in Einzelbetrachtungen bzw. im Rahmen eines Radtourismuskonzeptes abgestimmt werden.

Insofern ergibt sich für den Untersuchungsraum nicht der Bedarf, zusätzlich zu dem Radverkehrsnetz für den Alltagsverkehr besondere touristische Routen auszuweisen.

7.3 Maßnahmen zur Umsetzung des Radverkehrsnetzes

Für die Umsetzung des Radverkehrskonzepts und hier insbesondere des übergeordneten Radverkehrsnetzes sind bauliche und verkehrstechnische Maßnahmen in erheblichem Umfang erforderlich. Dies gilt insbesondere dann, wenn die in den Richtlinien und Empfehlungen vorgesehenen Gestaltungsmerkmale netzdeckend realisiert werden sollen. Insofern muss das Radverkehrskonzept sich an den Umsetzungsmöglichkeiten orientieren und bei der Skizzierung des Handlungsbedarfs Prioritäten setzen.

Generell ist eine separate Radverkehrsführung an sämtlichen Verkehrsstraßen anzustreben. Selbst wenn die schwachbelasteten Strecken im Außerortsbereich ausgeklammert werden, obwohl auch hier aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten eine getrennte Radverkehrsführung anzustreben ist, verbleibt eine Vielzahl von Straßenabschnitten, die Umgestaltungsbedarf

aufweisen. In der Vergangenheit erfolgte dies i.d.R. im Zusammenhang mit ohnehin erforderlichen Umgestaltungsmaßnahmen des Straßenraums, wie beispielsweise auf der Hauptstraße im Hemeraner Stadtteil Westig oder auf der Provinzialstraße in Menden geschehen. Dies soll auch weiterhin so gehandhabt werden.

Außerdem verfolgt das Land Nordrhein-Westfalen und der Bund seit vielen Jahren das Ziel, entlang den Bundes- und Landesstraßen straßenbegleitende kombinierte Rad-/Gehwege zu realisieren.

Darüber hinausgehend sollten jedoch besonders dringliche Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur - und insbesondere dann, wenn eine Erhöhung der Verkehrssicherheit erforderlich ist - gezielt geplant und umgesetzt werden.

7.3.1 Anforderungen an bauliche Maßnahmen

Für eine separate bzw. gesicherte Führung des Radverkehrs im Zuge von Verkehrsstraßen bieten sich unterschiedliche Möglichkeiten an, die in Abhängigkeit von den räumlichen Gegebenheiten zu wählen sind. Dabei lassen sich häufig auch mit relativ geringem finanziellen Aufwand gute Lösungen erreichen, die der Realisierung neuer Radwege im Bezug auf Funktionsfähigkeit und Verkehrssicherheit nicht nachstehen müssen.

Auf Verkehrsstraßen kommen im Innerortsbereich grundsätzlich folgende Sicherungskonzepte in Betracht:

- Netzelemente, die dem Radverkehr eigene Verkehrsflächen im Straßenraum zuweisen (Separationsprinzip):
 - baulicher Radweg,
 - Radfahrstreifen.
- Netzelemente, die den Radverkehr im Mischverkehr mit anderen Verkehrsarten führen, falls eine Sicherung des Radverkehrs durch die Einrichtung separater Radverkehrsflächen nicht möglich oder nicht sinnvoll ist (Mischprinzip):
 - Schutzstreifen,
 - gemeinsamer Fuß- und Radweg,
 - Mitbenutzung von Busspuren.

Welche dieser Elemente für den jeweiligen Straßenquerschnitt geeignet sind, richtet sich nach den folgenden Entscheidungskriterien:

- Flächenverfügbarkeit unter Berücksichtigung sämtlicher Nutzungsansprüche,
- Stärke, Zusammensetzung und Geschwindigkeitsniveau des Kfz-Verkehrs,
- Art und Dichte der Knotenpunkte und stark befahrener Grundstückszufahrten,

- Art und Intensität der Umfeldnutzung,
- Stärke und Zusammensetzung der Radverkehrs sowie
- sonstige Parameter des Streckenverlaufs (Engstellen, Längsneigung usw.).

Welche Lösung im Einzelfall die günstigste ist, ist im Rahmen der konkreten Planung zu klären. Die Realisierung von Schutzstreifen für den Radverkehr auf hochbelasteten Innerortsstraße ist dabei eine Maßnahme, die mit relativ geringem Aufwand zu realisieren ist und zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer im Alltagsverkehr beiträgt ohne den Kfz-Verkehr spürbar einzuschränken. Insofern kommen Schutzstreifen auch als Übergangslösung in Frage.

Im Außerortsbereich ist i.d.R. ein gemeinsamer Fuß- und Radweg das günstigste Element zur Sicherung des Radverkehrs; die Konflikte zwischen Fußgänger- und Radverkehr sind aufgrund der meist geringen Verkehrsmengen und der guten Sichtverhältnisse gering. Alternativ besteht auch die Möglichkeit, im Außerortsbereich Radfahrstreifen zu realisieren.

Die erforderlichen Gestaltungsmerkmale von Radverkehrsanlagen sind in den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA 95 /G22/ dokumentiert. Neben der Querschnittsgestaltung spielt auch die sichere und funktionsgerechte Führung des Radverkehrs im Bereich von Knotenpunkten eine entscheidende Rolle für die Funktionsfähigkeit des Radverkehrsnetzes. Bei der Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur ist solchen Maßnahmen ebenfalls Bedeutung beizumessen.

Als wesentliche Qualitäts- und Ausstattungsmerkmale des Radverkehrsnetzes sind für das Radverkehrsnetz die folgenden Standards anzustreben:

- Glatter Fahrbahnbelag, i.d.R. Asphalt, oder Verbundsteinpflaster, das ein zügiges Befahren der Radverkehrsrouten ermöglicht.
- 100 % Absenkung der Radwege auf Fahrbahnniveau im Bereich von Einmündungen und Kreuzungen.
- Freiheit der Radwege von Hindernissen, z.B. Laternenmasten, Verkehrsschildmasten oder Quersperren, die ein Befahren durch Kfz verhindern sollen.
- Durchgängige Beleuchtung der Radwege, um auch die Befahrbarkeit im Alltagsverkehr während der dunklen Jahreszeit zu ermöglichen.
- Keine Absenkung fahrbahnbegleitender Radwege an Grundstückszufahrten, um einen hohen Fahrkomfort sicherzustellen.
- Konsistente Wegweisung im Zuge des Radverkehrsnetzes.

Im folgenden wird auf die in den drei Städten Hemer, Menden und Iserlohn erforderlichen Ergänzungen des Radverkehrsnetzes näher eingegangen.

7.3.2 Hemer

Geitbecke - Landhauser Straße (K 16)

Die Straße ist mit bis zu 12.000 Kfz/24h belastet und stellt als Teil des Radverkehrsnetzes die Verbindung zwischen Hemer und den nördlichen Stadtteilen von Iserlohn her. Da keine nutzbaren Alternativstrecken verfügbar sind, ist die Realisierung eines straßenbegleitenden kombinierten Rad-/Gehwegs im Außerortsbereich sowie eine separate Radverkehrsführung im Innerortsbereich erforderlich.

Mendener Straße (B 7) zwischen Höcklingser Weg und Stadtgrenze

Auf der mit bis zu 18.000 Kfz/24h belasteten Hauptverbindung zwischen Hemer und Menden stehen lediglich auf beiden Straßenseiten Mehrzweckstreifen zur Verfügung. Im südlichen Abschnitt besteht durch den Streckenzug Auf dem Schilk - Oesestraße eine schwachbelastete Parallelroute, so dass in diesem Bereich keine separate Radverkehrsführung auf der Mendener Straße erforderlich ist. Aufgrund der Schwerverkehre auf der Oesestraße (Steinbruchbetrieb) ist möglicherweise eine separate Radverkehrs-/Fußgängerführung erforderlich. Da die Realisierung eines separaten Fuß-/Radwegs entlang der Oese aus Umweltgründen nicht realisierbar ist, wird eine Umgestaltung des Straßenquerschnitts der Mendener Straße / Iserlohner Landstraße vorgeschlagen: Statt der beidseitigen Mehrzweckstreifen wird einseitig ein ca. 2,50 m breiter kombinierter Rad-/Gehweg vorgeschlagen, der durch ein Hochbord von der Kfz-Fahrbahn abgegrenzt wird.

Hönnetalstraße östlich Deilinghofen

Der Streckenzug ist im Außerortsbereich mit ca. 8.000 Kfz/24h belastet und Teil des Radverkehrsnetzes. Als Alternativroute zwischen Deilinghofen und dem Hönnetal steht eine Route über Brockhausen zur Verfügung, die jedoch für die Fahrtrelation Deilinghofen - Lendringsen zu umwegig ist. Deshalb ist die Realisierung eines straßenbegleitenden Rad-/Gehwegs erforderlich.

Hönnetalstraße (L 682) zwischen Europastraße und Stephanopeler Straße

Der Straßenabschnitt ist mit knapp 9.000 Kfz/24h belastet. Da einerseits mit dem Streckenzug Felsenmeerstraße - Sundwiger Weg und einem separaten Radweg, der von der Einmündung Stephanopeler Straße in Richtung Deilinghofen führt, alternative Routen zur Verfügung stehen, ist in diesem Bereich die Realisierung einer separaten Radverkehrsführung nicht dringlich.

Europastraße in Deilinghofen

Aufgrund der Verkehrsbelastungen, die nur knapp über 5.000 Kfz/24h liegen, und der Führung im Innerortsbereich ist eine separate Radverkehrsführung nicht unbedingt erforderlich.

Hönnetalstraße zwischen Stephanopeler Straße und Pestalozzistraße

Da die Straße in den Weiden als parallele Verbindung zur Hönnetalstraße nicht mehr zur Verfügung steht, ist die Realisierung einer gesicherten Radverkehrsführung entlang der Hönnetalstraße, westlich der Einmündung der Stephanopeler Straße erforderlich. Außerdem bietet der Streckenzug Felsenmeerstraße - Sundwiger Weg eine alternative Verbindung zwischen Sundwig und Deilinghofen, so dass die Realisierung separater Radverkehrsanlagen östlich der Stephanopeler Straße nicht vordringlich ist.

Zeppelinstraße/Pestalozzistraße zwischen Hönnetalstraße und Hauptstraße

Als südliche Ostwest-Verbindung im Bereich der Kernstadt Hemer weist die Zeppelinstraße einen sehr breiten Fahrbahnquerschnitt auf. Da dieser Straßenabschnitt auch Teil des Radverkehrsnetzes ist und mit bis zu 10.000 Kfz/24h belastet ist, bietet sich hier die Realisierung von Radfahrstreifen an.

Altenaer Straße/Ihmerter Straße

Der Straßenzug im Ihmerter Tal und weiter in Richtung Altena weist aufgrund der engen Tallage kein Potential für die Realisierung einer durchgehenden separaten Radverkehrsführung unter vertretbarem Aufwand auf. Punktuell bietet sich jedoch die Möglichkeit, über parallelverlaufende Straßenzüge (z.B. im Stadtteil Bredenbruch) oder in Bereichen, wo die Straßenraumsituation dies erlaubt - dies gilt insbesondere in der Ortsdurchfahrt Ihmert - eine separate Führung des Radverkehrs vorzusehen. Auf Abschnitten, wo die Realisierung einer getrennten Radverkehrsführung nicht möglich ist, sollte ein hinreichend breiter Fußweg mit der Ausschilderung „Radfahrer frei“ realisiert werden. Die vorhandenen Möglichkeiten sind in einer Detailbetrachtung zu klären.

Westendorfstraße

Auch wenn aufgrund der Verkehrsbelastung von bis zu 7.000 Kfz/24h eine separate Radverkehrsführung erforderlich wäre und der Straßenzug Teil des Radverkehrsnetzes ist, ist die Realisierung einer separaten Radverkehrsführung nicht mit oberster Dringlichkeit zu verfolgen, da diese Straßenverbindung im Alltagsverkehr aufgrund der starken Höhendifferenzen zwischen der Stadtgrenze nach Iserlohn und Obergrüne bzw. Iserlohn (ca. 250 Höhen-

meter) sowie der Fahrtweite von 7 bzw. 10 km kaum in Anspruch genommen wird.

Iserlohner Straße (westlich Lohstraße)

Die Iserlohner Straße ist mit bis zu 16.500 Kfz/24h belastet und aufgrund fehlender Alternativstrecken teilweise im Radverkehrsnetz enthalten. In diesen Bereichen ist deshalb die Realisierung einer separaten Radverkehrsführung erforderlich.

Hauptstraße (L 683) zwischen Hönnetalstraße und Bahnhofstraße

Bei einer Aktivierung der stillgelegten Bahntrassen in Hemer als Radverkehrsverbindungen kann auf die Realisierung straßenbegleitender Radwege verzichtet werden. Eine solche Alternativroute für den Radverkehr kann im Süden an der Hauptstraße ansetzen und bis zur Ostenschlahstraße geführt werden. Teile dieser Trasse sind bereits heute für den Radverkehr nutzbar. Über die Elsa-Brandström-Straße besteht dann auch eine Zwischenanbindung zur Fußgängerzone an der Hauptstraße.

Hauptstraße/Im Ohi (L 683)

Unmittelbar südlich des Straßenknotens Niederhemer verfügt die hochbelastete Hauptstraße über keine separaten Radverkehrsanlagen. Im südlich anschließenden Streckenabschnitt (Straße Im Ohi) kann der Radverkehr über die parallelverlaufende Hauptstraße, die im wesentlichen Erschließungscharakter hat, abgewickelt werden. Im nördlichen Abschnitt ist eine Lösung für eine sichere Radverkehrsführung zu entwickeln, zumal über den Knoten Niederhemer auch die Radverkehrsanbindung in Richtung Sümmern verläuft.

Da der Knotenpunkt Niederhemer erst im Jahr 2002 umgebaut wurde, besteht hier lediglich die Möglichkeit durch Einrichtung von Schutzstreifen auf der Hauptstraße und der Geitbecke die Radverkehrssicherheit zu erhöhen.

Märkische Straße (B 7)

Die Märkische Straße weist im Bereich der Ortsdurchfahrt Hemer derzeit Verkehrsbelastungen von bis zu 25.000 Kfz/24h auf. Eine Nutzung durch den Radverkehr (als Verbindung zwischen Iserlohn und Hemer) ist nicht erforderlich, da unmittelbar an der Stadtgrenze eine Wegeverbindung zur Parkstraße abzweigt, über die das Zentrum in Hemer und auch die Schulstandorte im Bereich Parkstraße / Albert-Schweitzer-Straße direkt zu erreichen sind. Um die Radverkehrssicherheit zu erhöhen, sollte zumindest auf der Nordseite (bergauf), besser noch auf beiden Seiten durch Realisierung eines Schutzstreifens oder eines Radfahrstreifens eine Verbesserung der derzeitigen Situation erfolgen.

Bei Realisierung der Westtangente ist eine gesicherte Radverkehrsführung im Einmündungsbereich zu gewährleisten.

7.3.3 Menden

Iserlohner Landstraße (B 7) südlich Horlecke

Wie bereits für die Mendener Straße in Hemer beschrieben, wird auch hier eine Umgestaltung des Straßenquerschnitts auf dem Abschnitt zwischen der Stadtgrenze und der Einmündung Overhuesstraße vorgeschlagen, bei dem einseitig ein kombinierter Rad-/Gehweg realisiert wird. Nördlich davon können vorhandene Fuß-/Radwege, die westlich parallel der Bahnlinie bestehen, durch den Radverkehr genutzt werden. Eine Radverkehrsführung auf dem Abschnitt der B 7 zwischen der Anbindung Industriepark Edelburg und der Overhuesstraße ist als zentraler Teil des Radverkehrsnetzes mit besonderer Dringlichkeit zu realisieren.

Bodelschwingstraße/Walramstraße

Der Straßenzug weist zwar Verkehrsbelastungen von bis zu 12.000 Kfz/24h auf, ist aber nur in einem Teilabschnitt zur Erschließung des Walram-Gymnasiums als Radverkehrsachse ausgewiesen, da südwestlich parallel entlang der Hönne eine Radverkehrsachse, die teilweise über separate Radwege geführt wird, vorhanden ist. Insofern ist die Realisierung einer separaten Radverkehrsführung nur auf dem Teilabschnitt der Walramstraße vordringlich.

Bräukerweg (L 680) zwischen Bismarckstraße und Stadtgrenze

Parallel zur L 680 verlaufen verschiedene schwachbelastete Straßen und Wirtschaftswege, die in das Radverkehrsnetz aufgenommen wurden, so dass die Schaffung einer separaten Radverkehrsführung auf der mit bis zu 18.000 Kfz/24h belasteten Straße nicht vordringlich ist.

Nordwall/Ostwall

Nordwall und Ostwall weisen Verkehrsbelastungen von bis zu 12.000 Kfz/24h auf. Sie verfügen nicht über separate Radverkehrsführungen. Über die unmittelbar parallelverlaufenden Straßen An der Stadtmauer und Pastoratstraße, die auch Teil des Radverkehrsnetzes sind, lassen sich die Radverkehre jedoch problemlos abwickeln. Ein Umbau von Nordwall/Ostwall ist nicht erforderlich.

Holzener Straße

Auf der durch das Gewerbegebiet führenden Holzener Straße, die auch starke Schwerverkehrsbelastungen aufweist, ist die Realisierung einer separaten Radverkehrsführung erforderlich.

Unnaer Landstraße (B 515)

Die Unnaer Landstraße ist nicht Teil des Radverkehrsnetzes. Die Realisierung einer separaten Radverkehrsführung, die auch in Kombination mit einer Verbesserung der Fußgängersituation zu sehen ist, wäre sehr aufwändig und ist auch deshalb nicht als vordringlich eingestuft worden.

Provinzialstraße (B 515)

Die Provinzialstraße verfügt nur in Teilbereichen über eine separate Radverkehrsführung. Nördlich von Halingen wird der Radverkehr dort, wo Radwege entlang der Provinzialstraße nicht vorhanden sind, über landwirtschaftliche Wege geführt, so dass hier ein gutes Angebot für Radfahrer vorhanden ist. Zwischen Halingen und der Anbindung Heidestraße fehlt ein solches Angebot für den Radverkehr. Auch wenn dieser Abschnitt nicht zum Radverkehrsnetz gehört, sollte die Realisierung eines einseitigen kombinierten Rad-/Gehweges angestrebt werden, um die Gesamtsituation für den nichtmotorisierten Verkehr zu verbessern. Als Alternativroute kann auch die Straße Osterfeld genutzt werden.

Gruländer Straße (B 233)

Die Gruländer Straße, die Langschede mit Hennen bzw. Kalthof verbindet, verfügt nicht über eine separate Radverkehrsführung, obwohl die Verkehrsbelastung ca. 5.000 Kfz/24h beträgt. Da keine durchgängigen parallelverlaufenden Wegeverbindungen existieren, ist die Gruländer Straße Teil des Radverkehrsnetzes, so dass die Realisierung einer separaten Radverkehrsführung anzustreben ist.

Osterfeld

Die Straße Osterfeld verbindet die nördlichen Ortsteile von Menden mit Halingen und Langschede und bildet eine Alternativroute zur hochbelasteten Provinzialstraße. Aufgrund der Verkehrsbelastung von über 3.000 Kfz/24h und der Bedeutung auch für den touristischen Verkehr ist eine gesicherte Radverkehrsführung anzustreben.

Fröndenberger Straße (L 679)

Die Fröndenberger Straße ist mit bis zu 20.000 Kfz/24h belastet, so dass die Führung des Radverkehrs im Mischbetrieb sehr problematisch ist. Parallel zur Fröndenberger Straße verläuft eine Radverkehrsachse entlang der Bahnlinie Menden - Fröndenberg, die alternativ genutzt werden kann, so dass die Realisierung einer separaten Radverkehrsführung entlang der Fröndenberger Straße zwar wünschenswert, aber nicht vordringlich ist.

Werler Straße/Schwitterknapp (B 7) bis Einmündung Friedrichstraße

Als Teil des Radverkehrsnetzes weist die Werler Straße Verkehrsbelastungen bis zu 12.000 Kfz/24h auf, so dass eine getrennte Führung des Radverkehrs dringend erforderlich ist. Dies lässt sich voraussichtlich aber nur im Rahmen einer generellen Umgestaltung des Straßenquerschnitts realisieren.

Schwitterknapp/Schwitterberg (B 7)

Die Weiterführung der B 7 in Richtung Wickede verfügt ebenfalls nicht über separate Rad-/Gehwege. Da in diesem Bereich jedoch parallele Wirtschaftswege zur Verfügung stehen, ist ein Ausbau nur auf einem kurzen Abschnitt unmittelbar an der Stadtgrenze vordringlich.

Balver Straße zwischen Iserlohner Landstraße und Oesberner Weg

Die Balver Straße ist in diesem Abschnitt Teil des Radverkehrsnetzes. Der Straßenraum ist breit und teilweise werden Radverkehre auch über die Gehwege geführt. Hier ist eine klare Ausweisung von Flächen für den Radverkehr erforderlich, die auch aufgrund der vorhandenen Verkehrsflächen möglich sein sollte.

Hönnetalstraße (B 515) südlich Steinhausen

Die Hönnetalstraße (B 515) verfügt im Bereich Oberröding wie auch im südlich anschließenden Bereich, der zur Gemeinde Balve gehört, nicht über separate Rad-/Gehwege, obwohl die Verkehrsbelastung teilweise bis zu 10.000 Kfz/24h beträgt. Die enge topographische Situation im Hönnetal lässt eine Realisierung nur mit erheblichem Aufwand zu (wobei hier auch Aspekte des Umweltschutzes zu berücksichtigen sind), so dass eine Realisierung zwar wünschenswert, aber voraussichtlich mit vertretbarem Aufwand nur auf Teilabschnitten möglich ist.

7.3.4 Iserlohn

Drüplingser Straße (B 233)

Lediglich der Abschnitt nordöstlich Altgruland bis zur Stadtgrenze wurde in das Radverkehrsnetz aufgenommen, da hier keine akzeptablen Verbindungen über parallele Wirtschaftswege möglich sind. Hier ist deshalb die Realisierung eines straßenbegleitenden Fuß-/Radwegs dringend erforderlich. Im südlichen Bereich können die Fußgänger- und Radverkehre über parallele schwachbelastete Verbindungen (die Eichelberger Straße im Norden und die Heidestraße/Mühlenstraße im Südwesten) geführt werden, so dass hier ein Streckenausbau nicht dringlich ist.

In der Helle/Hennener Straße/Rheinener Straße (L 676)

Der in Ost-West-Richtung verlaufende Streckenzug ist mit ca. 10.000 Kfz/24h belastet. Teilweise existieren parallelverlaufende Wege bzw. nachgeordnete Straßen, die zur Führung des Radverkehrs genutzt werden. Zwischen Hennen und Rheinen ist dies jedoch nicht möglich, hier wird derzeit ein straßenbegleitender Rad-/Gehweg gebaut. Zwischen In der Helle und Eichelberger Straße soll der Baartalradweg fortgeführt werden; entsprechende Planungen liegen bereits vor.

Alte Poststraße/Dortmunder Straße (L 648)

Die Alte Poststraße/Dortmunder Straße stellt die direkte Verbindung zwischen Iserlohn und Schwerte dar. Da kein parallelverlaufendes Wirtschaftswegenetz verfügbar ist, um den Radverkehr abzuwickeln, ist die Realisierung eines straßenbegleitenden kombinierten Rad-/Gehweges anzustreben, obwohl das Nutzungspotential aufgrund der Entfernung zwischen Gerlingsen und Schwerte-Villigst und der ungünstigen topografischen Situation eher gering ist.

Schirnbergstraße (K 19)

Die Schirnbergstraße wird im Straßenverkehrskonzept zusammen mit der Südumgehung Kalthof der übergeordneten Straßennetzstruktur zugeordnet. Deshalb ist davon auszugehen, dass die derzeitigen Verkehrsbelastungen (ca. 4.000 Kfz/24h) deutlich zunehmen (vgl. Anlage 5.2-20) Als Teil des Radverkehrsnetzes ist deshalb eine separate Radverkehrsführung vorzusehen.

In der Helle/Kalthofer Straße/Barendorfer Straße (B 233) zwischen Hen- nen und Iserlohner Heide

Die B 233 verfügt zwar nicht über separate Rad-/Gehwege; parallel verläuft jedoch im Baarbachtal eine Radverkehrsachse, die die Nord-Süd-Verkehre aufnehmen kann, so dass auf einen Ausbau der B 233 in diesem Abschnitt verzichtet werden kann.

Sümmerner Straße (L 680) zwischen Barendorfer Straße und Burggräfte

Die Sümmerner Straße verläuft in diesem Bereich parallel zum Streckenzug Am Westhang - Laventiestraße - Burggräfte, so dass prinzipiell auf einen Ausbau für den Radverkehr verzichtet werden kann. Auf Teilabschnitten ist nördlich der Sümmerner Straße bereits ein separater Radweg vorhanden, für eine weitere Ergänzung liegen Planungen vor.

Landhauser Straße (L 682)

Die Landhauser Straße ist nicht Teil des Radverkehrsnetzes; die Radverkehre werden über parallellaufende Streckenzüge (Griesenbraucker Straße und Bixterhauser Hellweg abgewickelt, so dass auf die Realisierung einer gesonderten Radverkehrsführung verzichtet werden kann.

Mendener Landstraße (L 743/B 7)

Im westlichen Abschnitt der Mendener Landstraße können die Radverkehre über parallellaufende Erschließungsstraßen (Am Steinhügel, Zur Sonnenhöhe) geführt werden, wobei diese Streckenführung topografisch schwierig ist. Lediglich im Bereich der Fußgänger-/Radverkehrsbrücke ist eine kurze Netzergänzung erforderlich. Auf dem daran anschließenden Abschnitt bis zur Stadtgrenze Hemer ist dagegen die Realisierung einer separaten Radverkehrsführung dringend erforderlich, da die ohnehin bereits hochbelastete Mendener Landstraße nach Realisierung der Westtangente Hemer weitere Verkehrszunahmen erfährt, so dass eine gemischte Abwicklung des Radverkehrs mit dem Kfz-Verkehr nicht mehr möglich ist.

Mendener Straße (L 743) zwischen Theodor-Heuss-Ring und Seilersee- straße

Die Mendener Straße weist auf dem betrachteten Abschnitt Alleecharakter auf. Im Straßenraum sind neben der relativ breiten Fahrbahn Parkplätze und Gehwege untergebracht. In das Radwegenetz wurde die Mendener Straße nicht einbezogen; die Fahrradverkehre werden über den parallelverlaufenden Schleddenhofer Weg geführt, an den auch die Realschule angebunden ist. Dennoch stellt sich die Frage, ob auf dieser mit bis zu 20.000 Kfz/24h sehr hoch belasteten innerstädtischen Hauptverkehrsstraße ein zusätzlicher Schutz des Radverkehrs erforderlich ist. Möglich wären prinzipiell Schutzstreifen, wobei in den Knotenpunktsbereichen dann Einschränkungen der

vorhandenen separaten Linksabbiegespuren erforderlich wären. Außerdem würde die Realisierung von Schutzstreifen auf der Mendener Straße das Konzept der Führung über den parallelverlaufenden Schlegdenhofer Weg beeinträchtigen, so dass eine Umsetzung dieser Maßnahme nicht vordringlich erscheint.

Ein Lösungsansatz besteht darin, bergauf den Fußweg für den Radverkehr freizugeben (StVO-Zeichen 239, + 1022.10, vgl. **Abbildung 7.3-1**) und stadtauswärts bis zur Straße Bredde Schutzstreifen einzurichten.

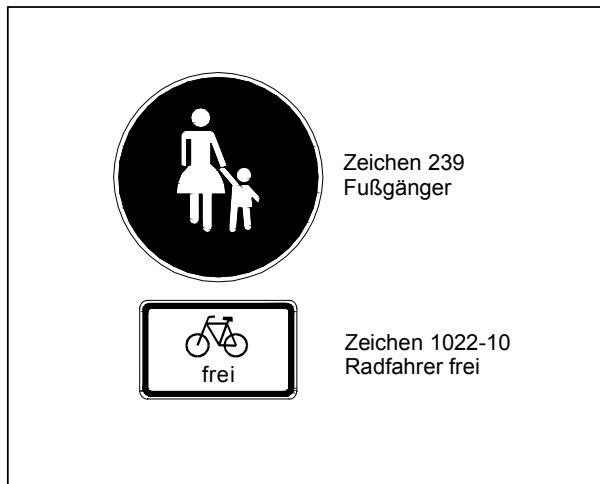


Abb. 7.3-1: StVO-Zeichen 239 + 1022.10

Friedrichstraße/Westfalenstraße (L 680/L 682)

Der Streckenzug ist die wichtigste Straßenverbindung zwischen Hemer und Iserlohn und dementsprechend mit 12.000 bis 17.000 Kfz/24h belastet. Eine separate Radverkehrsführung besteht nur im Bereich zwischen der Schlesischen Straße und der Einmündung Auf dem Eichen in Richtung stadtauswärts. Da derzeit zwischen der Stadtgrenze nach Hemer und der Anbindung der Hansaallee keine parallelen Straßen mit geringerer Verkehrsbelastung existieren, wurde dieser Straßenzug auch in das Radverkehrsnetz aufgenommen. Im Westen erfolgt die Radverkehrsführung dann weiter über die Hansaallee und den Karnacksweg. Dementsprechend ist vordringlich zwischen der Einmündung Hansaallee und der Stadtgrenze eine getrennte Radverkehrsführung vorzusehen.

Zwischen der Stadtgrenze und der Einmündung Schlesische Straße ist die Mitbenutzung des Gehwegs durch Radfahrer in beiden Richtungen möglich.

Parallel zu dem betrachteten Straßenzug verläuft südlich die Trasse der stillgelegten Eisenbahnverbindung Iserlohn - Hemer, die derzeit im gesamten Verlauf ungenutzt ist. Hier wird die Schaffung einer Radwegeverbindung zwischen Bahnhof Iserlohn und Stadtgrenze Hemer vorgeschlagen, so dass in Kombination mit dem Mühlenweg in Hemer eine durchgehende Radverkehrsachse Iserlohn - Hemer entsteht. Damit wird die Attraktivität der Ost-West-Radwegeverbindung deutlich verbessert.

Theodor-Heuss-Ring/Konrad-Adenauer-Ring/Hohler Weg/Kurt-Schumacher-Ring

Der innere Straßenring der Stadt Iserlohn verfügt nur an wenigen Stellen über eine Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr. Insbesondere auf den vierstreifig ausgebauten Abschnitten des Kurt-Schumacher-Rings, des Theodor-Heuss-Rings und des Konrad-Adenauer-Rings wäre die Realisierung von Schutzstreifen für den Radverkehr die einzige Möglichkeit, die Sicherheit für den Radverkehr zu verbessern ohne die Verkehrsqualität des Kfz-Verkehrs durch Querschnittreduzierungen einzuschränken.

Hans-Böckler-Straße

Der mit bis ca. 23.000 Kfz/24h belastete Straßenabschnitt weist einen vierstreifigen Querschnitt auf und verfügt nicht über eine getrennte Radverkehrsführung. Auch hier wäre, ähnlich wie auf den Ringen die Realisierung von Schutzstreifen für den Radverkehr eine Möglichkeit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Altstadt

Der Verkehrsraum der Straße Altstadt ist für den Radverkehr wenig geeignet. Die Routen des Radwegenetzes werden deshalb über die Straße Am Zeughaus und die Inselstraße geführt.

Rahmenstraße

Die Rahmenstraße ist Teil des Radverkehrsnetzes. Aufgrund der Verkehrsbelastung von 8.000 Kfz/24h wird die Realisierung einer separaten Radverkehrsführung vorgeschlagen, die bei dem vorgesehenen Umbau der Rahmenstraße und des Bereichs nördlich der Gleise zu berücksichtigen ist; entsprechende Planungen liegen vor.

Alexanderstraße

Über die Alexanderstraße wird die Anbindung Iserlohns in Richtung Letmathe realisiert. Dementsprechend ist hier bei einer Verkehrsbelastung von ca. 8.000 Kfz/24h eine separate Radverkehrsführung erforderlich, die auf Gleisniveau erfolgen sollte, um die Verbindung möglichst komfortabel zu gestalten. Entsprechende Planungen liegen bereits vor.

Karl-Arnold-Straße

Im Radverkehrsnetz wird die mit bis zu 18.000 Kfz/24h belastete Arnoldstraße über den Grünen Weg umgangen, so dass hier keine getrennte Radverkehrsführung vordringlich wird.

Düsingstraße

Über die Düsingstraße und die westliche Grüner Talstraße wird die Radverkehrsachse in Richtung Lössel, Obergrüne und Hemer-Ihmert geführt. Insofern ist hier bei Verkehrsbelastungen von 7.000 bis 8.000 Kfz/24h eine Sicherung des Radverkehrs anzustreben.

Untergrüner Straße

Die Untergrüner Straße ist ebenfalls Teil des Radverkehrsnetzes und bei einer Verkehrsbelastung von bis zu 17.000 Kfz/24h für die Abwicklung des Radverkehrs ohne separate Führung sehr problematisch. Auch wenn eine Umsetzung aufgrund der räumlichen Verhältnisse sehr schwierig ist, sollte eine getrennte Radverkehrsführung langfristig angestrebt werden.

Kampstraße/Brinkhofstraße/Friedrich-Ebert-Straße/Von-der-Kuhlen-Straße

Mit diesem Streckenzug wird eine zweite nördliche Verbindung zwischen Letmathe und Iserlohn geschaffen. Da auch auf diesem Straßenabschnitt teilweise Verkehrsbelastungen von deutlich über 5.000 Kfz/24h abgewickelt werden, ist eine gesicherte Radverkehrsführung erforderlich. Auf Streckenabschnitten, die als Tempo-30-Zone ausgewiesen sind, kann auf eine separate Verkehrsführung für den Radverkehr aufgrund der geringen Kfz-Geschwindigkeit verzichtet werden.

Hagener Straße zwischen Schwerter Straße und Stadtgrenze Hagen

Obwohl eine Radverkehrsführung auch über das nördlich der Hagener Straße gelegene Erschließungsstraßennetz möglich wäre, wurde - aufgrund der direkteren Führung im Alltagsverkehr die Hagener Straße selbst in das Radverkehrsnetz aufgenommen. Dementsprechend ist für den Straßenquerschnitt eine separate Radverkehrsführung vordringlich. Aufgrund der erheblichen Nutzungskonflikte innerhalb des Straßenraums ist vor der Realisierung eine Detailprüfung erforderlich.

Schwerter Straße zwischen Hagener Straße und Anschlussstelle Letmathe

Der sehr breite Straßenquerschnitt bietet die Möglichkeit, Radfahrstreifen zu realisieren. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Schwerter Straße auch die wesentliche Zufahrt zum Schulzentrum Letmathe darstellt.

Schwerter Straße, nördlich Anschlussstelle Letmathe

Die Schwerter Straße stellt eine - wenn auch sehr bergige Verbindung zwischen Letmathe und dem Schwerter Stadtteil Ergste dar. Da das Radverkehrspotential auf dieser Relation sehr gering sein dürfte, ist eine getrennte Radverkehrsführung nicht vordringlich zu realisieren. Der Ortsteil Stübbeken ist alternativ über Siepenpad / Fürst-Adolf-Weg und Fontaneweg an Letmathe angebunden.

Obere Mühle/In der Läger/Kesberner Straße

Die Straßenverbindung in das Lägerbachtal ist teilweise auch mit bis zu 10.000 Kfz/24h belastet. Insofern ist hier zumindest im nördlichen Straßenabschnitt eine separate Radverkehrsführung anzustreben.

7.3.5 Sonstige bauliche Maßnahmen

In den Abschnitten 7.3.2 bis 7.3.4 wurde auf punktuelle Mängel, die im Radverkehrssystem bestehen, nicht eingegangen. Diese „kleineren“ Mängel reichen vom schlechten Fahrbahnbelag über störende Einbauten auf Radwegen, unzureichend abgesenkte Bordsteine an Radwegen, ungünstige Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten, fehlende Beleuchtung bis hin zu mangelhaften Abstellanlagen an zentralen Ziel- oder Verknüpfungspunkten. Die Beseitigung solcher Mängel hat sehr wohl hohe Priorität; eine detaillierte Analyse und die Entwicklung von Maßnahmen würde aber im Rahmen des Interkommunalen Verkehrsentwicklungsplans zu weit führen. Deshalb bleibt eine solche Detailanalyse mit anschließender Entwicklung einzelner Maßnahmen einer nachfolgenden detaillierten Betrachtung überlassen.

7.3.6 Beschilderungskonzept

Für die Beschilderung des Radverkehrsnetzes in Hemer, Menden und Iserlohn wird die Übernahme der Systematik aus dem landesweiten Radverkehrsnetz Nordrhein-Westfalen vorgeschlagen, wobei eine deutliche Verdichtung entsprechend dem übergeordneten Radnetz erforderlich ist. Darin wird die konkrete Gestaltung der Beschilderung vorgegeben. Die Schilder sind in roter Schrift auf weißem Grund gestaltet und enthalten Informationen zu den Zielen und zur Fahrtentfernung in 100 m Genauigkeit.

Als Zielpunkte, die in dem Beschilderungskonzept zu berücksichtigen sind, werden die Ortsteile in **Tabelle 7.2-1** zugrunde gelegt.

Darüber hinausgehend wird als zusätzliche Information die Herausgabe einer gemeinsamen Radverkehrskarte für den Bereich Hemer, Menden und Iserlohn (auf der Grundlage TK 50) vorgeschlagen, in die das Radverkehrsnetz eingetragen ist.

7.3.7 Abstellmöglichkeiten für Fahrräder

Ein Teilaspekt zur Förderung der Fahrradnutzung ist die Bereitstellung ausreichender, komfortabler und sicherer Abstellmöglichkeiten. Grundsätzlich sollten an sämtlichen Haltepunkten des SPNV Fahrradabstellanlagen realisiert werden, die witterungsgeschützte, diebstahlsichere Abstellmöglichkeiten und mietbare Fahrradboxen umfassen. Hier kann das Stellplatzangebot sukzessive dem Bedarf angepasst werden.

Fahrradabstellrichtungen, die bzgl. Komfort und Sicherungsmöglichkeiten dem derzeitigen Standard entsprechen, sind darüber hinaus an wichtigen Zielpunkten (Schulen, Schwimmbäder, sonstige öffentliche Einrichtungen) sowie an den Zugängen zu den Fußgängerzonen und den Einzelhandelsbereichen in Hemer, Menden und Iserlohn vorzusehen.

7.3.8 Ergänzende Maßnahmen zur Imagepflege des Radverkehrs

In der Broschüre „Fahrrad in NRW“ /G21/ wird eine Vielzahl von Möglichkeiten zur Imagepflege für den Radverkehr gemacht. Die wichtigsten werden im folgenden aufgegriffen. Dabei wird als zentraler Baustein der Radverkehrsförderung die Information für die Bürgerinnen und Bürger sowie die Kommunikation mit den Verkehrsteilnehmern gesehen. Eine Verhaltensänderung in der Verkehrsmittelwahl ist abhängig von den Einstellungen und Werten der potentiellen Nutzer. Neben dem Angebot an fahrradfreundlicher Infrastruktur und Service kommt es in erster Linie darauf an, den Bürger über die ihm zur Verfügung stehenden Alternativen bei der Verkehrsmittelwahl zu informieren. Nur wer gut über das vorhandene Angebot informiert ist, kann entscheiden, welches das für ihn günstigste Verkehrsmittel für die jeweilige Reise ist.

Zur Information der Bürger sind z.B. Flyer, Broschüren, Postwurfsendungen, Plakate, Videos usw. geeignet. Gute Beispiele für gelungenen Medieneinsatz finden sich bei der Arbeitsgemeinschaft „Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW“.

Information und Werbung müssen zielgruppenorientiert ausgerichtet sein. Unterschiedliche Personengruppen (Schüler, Berufstätige, Senioren etc.) erfordern auch unterschiedliche Arten der Ansprache.

Wichtig ist, dass das Thema Radverkehr in der öffentlichen Diskussion positiv präsent ist. Dazu ist es von Bedeutung, dass Verbesserungen des Angebotes, die entsprechend dem Maßnahmenkonzept nach und nach zu realisieren sind, auch bekannt gemacht werden.

Die Umgestaltung der stillgelegten Eisenbahnstrecke zwischen Bahnhof Iserlohn und der Stadtgrenze nach Hemer kann hier eine „Leuchtturm“-Funktion übernehmen. Durch eine intensive Begleitung des Planungsprozesses, der politischen Meinungsbildung und der Umsetzung durch unterschiedliche Medien lässt sich verdeutlichen, dass die Förderung des Radverkehrs im nördlichen Märkischen Kreis einen hohen Stellenwert einnimmt. Ähnliche

Projekte, wie etwa die Verbesserung der straßenbegleitenden Radwegverbindung zwischen Hemer und Menden, lassen sich auch in den beiden anderen Städten finden.

Als Mittel zur Imagepflege des Radverkehrs und zur Verbesserung der Information bieten sich für unterschiedliche Zielgruppen verschiedenste Möglichkeiten an, die von der Durchführung von Tagungen oder Exkursionen über Werbekampagnen, Fahrrad-Aktionstage bis hin zu der Behandlung des Radverkehrs als Unterrichtsthema reichen.

7.4 Zusammenfassende Konzeptempfehlung

Bei der Erarbeitung eines Radverkehrskonzepts für die Städte Hemer, Menden und Iserlohn wurde das Prinzip einer Angebotsplanung verfolgt. Dabei wurde ausgehend von einer Zielnetzplanung, die die wesentlichen Quellen und Ziele für den Radverkehr miteinander verbindet, eine Netzstruktur entwickelt, die dann im Rahmen eines konkreten Radverkehrsnetzes für den Alltagsverkehr umzusetzen ist. Berücksichtigt wurde auch die Erschließung von Einrichtungen mit besonderer Relevanz für den Radverkehr, z.B. Schulen, Freibäder, Gewerbegebiete, Nahversorgungszentren und die Verknüpfung mit dem schienengebundenen ÖPNV, um so die Möglichkeit des Bike+Ride zu fördern.

Obwohl sich das Radverkehrsnetz bereits an den vorhandenen Straßen- und Wegenetzstrukturen sowie der Ausstattung mit Radverkehrsanlagen orientiert, verbleibt eine Vielzahl von Streckenabschnitten, an denen aufgrund der Kfz-Verkehrsmengen und -geschwindigkeiten eine separate Radverkehrsführung erforderlich ist.

Auf dieser Basis ergibt sich ein Maßnahmenkatalog, der schrittweise zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes und zur Verbesserung der Radverkehrssicherheit auch auf Strecken, die nicht Teil des Radverkehrsnetzes sind, erforderlich ist. Berücksichtigt wurden dabei im wesentlichen die erforderlichen Umgestaltungen auf Strecken. Auf punktuelle Mängel, z.B. im Bereich von Knotenpunkten, konnte im Rahmen der Netzkonzeption nicht im Detail eingegangen werden; hier ist nach Verabschiedung des Radverkehrskonzeptes eine Detailbetrachtung erforderlich.

In den folgenden **Tabellen 7.4-1 bis 7.4-4** sind die wichtigsten Maßnahmen zusammengestellt. Wie bei den übrigen Verkehrsarten wird auch hier nach kurz-, mittel- und langfristig zu realisierenden Maßnahmen unterschieden.

Nr.	Maßnahme	Zielsetzung	Zeithorizont
HE01	Getrennte Radverkehrsführung auf dem Streckenzug Geitbecke / Landhauser Straße (K16)	Erhöhung der Verkehrssicherheit im Zuge einer Radverkehrsachse	mittelfristig
HE02	Kombinierter Rad-/Gehweg auf der Mendener Straße (B7), zwischen Höcklingser Weg und Stadtgrenze	Erhöhung der Verkehrssicherheit im Zuge einer Radverkehrsachse, bzw. auf einer Bundesstraße mit sehr hoher Verkehrsbelastung	mittelfristig
HE03	Kombinierter Rad-/Gehweg Hönnetalstraße (L682) östlich der östlichen Anbindung Europastraße	Erhöhung der Verkehrssicherheit im Zuge einer Radverkehrsachse	langfristig
HE04	Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen auf der Hönnetalstraße in der Ortslage Deilinghofen	Erhöhung der Verkehrssicherheit im Zuge einer Radverkehrsachse	Kurz- / mittelfristig
HE05	Getrennte Radverkehrsführung auf der Hönnetalstraße (L682) zwischen Stephanopeler Straße und Pestalozzistraße	Erhöhung der Verkehrssicherheit auf einer hochbelasteten Innerortsstraße	langfristig
HE06	Radfahrstreifen / Schutzstreifen auf der Zeppelinstraße / Pestalozzistraße zwischen Hönnetalstraße und Hauptstraße	Erhöhung der Verkehrssicherheit im Zuge einer Radverkehrsachse	kurzfristig
HE07	Getrennte Radverkehrsführung in der Altenaer Straße / Ihmerter Straße	Erhöhung der Verkehrssicherheit im Zuge einer Radverkehrsachse	mittel-/langfristig
HE08	Getrennte Radverkehrsführung auf der Westendorfstraße	Erhöhung der Verkehrssicherheit im Zuge einer Radverkehrsachse	langfristig
HE09	Getrennte Radverkehrsführung auf Teilabschnitten der Iserlohner Straße	Erhöhung der Verkehrssicherheit im Zuge einer Radverkehrsachse	mittelfristig
HE10	Ausbau der stillgelegten Bahntrasse zwischen der Hauptstraße im Süden und der Ostenschlahstraße als Radweg	Schaffung einer attraktiven Radverkehrsachse zwischen Westig und dem Zentrum Hemer	kurzfristig
HE11	Ausbau der stillgelegten Bahntrasse nach Sundwig als Radweg	Schaffung einer attraktiven Radverkehrsachse zwischen Sundwig und dem Zentrum Hemer	mittelfristig
HE12	Getrennte Radverkehrsführung auf dem nördlichen Abschnitt der Hauptstraße	Erhöhung der Verkehrssicherheit im Zuge einer Radverkehrsachse	mittelfristig
HE13	Getrennte Radverkehrsführung auf der Märkischen Straße (B7)	Erhöhung der Verkehrssicherheit auf einer hoch belasteten Bundesstraße	langfristig
HE14	Radweg entlang der Westtangente als neue Nord-Süd-Verbindung	Erhöhung der Verkehrssicherheit auf einer hoch belasteten Verkehrsstraße	mittelfristig

Tab. 7.4-1: Maßnahmen des Teilkonzepts Radverkehr für das Stadtgebiet Hemer

Nr.	Maßnahme	Zielsetzung	Zeithorizont
ME01	Kombinierter Rad-/Gehweg auf der Iserlohner Landstraße (B7), südlich Horlecke	Erhöhung der Verkehrssicherheit im Zuge einer sehr wichtigen Radverkehrsachse	mittelfristig
ME02	Getrennte Radverkehrsführung auf der Walramstraße	Radverkehrsanbindung der Walramschule	kurzfristig
ME03	Getrennte Radverkehrsführung auf der Holzener Straße	Erhöhung der Verkehrssicherheit im Zuge einer Radverkehrsachse bei hohen Lkw-Verkehrsanteilen	mittelfristig
ME04	Kombinierter Rad-/Gehweg auf der Provinzialstraße (B515)	Erhöhung der Verkehrssicherheit im Zuge einer Radverkehrsachse	langfristig
ME05	Kombinierter Rad-/Gehweg auf der Gruländer Straße (B233)	Erhöhung der Verkehrssicherheit im Zuge einer Radverkehrsachse	langfristig

Nr.	Maßnahme	Zielsetzung	Zeithorizont
ME06	Kombinierter Rad-/Gehweg auf der Straße Osterfeld	Erhöhung der Verkehrssicherheit im Zuge einer Radverkehrsachse	kurzfristig
ME07	Getrennte Radverkehrsführung an der Fröndberger Straße (L679)	Erhöhung der Verkehrssicherheit auf einer hoch belasteten Innerortsstraße	langfristig
ME08	Getrennte Radverkehrsführung an der Werler Straße / Schwitterknapp (B7) bis Einmündung Friedrichstraße	Erhöhung der Verkehrssicherheit im Zuge einer Radverkehrsachse	mittelfristig
ME09	Radfahrstreifen entgegen der Einbahnrichtung auf der Unnaer Straße zwischen Poststraße und Kaiserstraße	Ermöglichung einer Radverkehrsführung im Zweirichtungsverkehr	kurzfristig
ME10	Kombinierter Rad-/Gehweg an der Straße Schwitterknapp / Schwitterberg (B7)	Erhöhung der Verkehrssicherheit auf einer hoch belasteten Straße	mittel-/ langfristig
ME11	Neuordnung der Radverkehrsführung auf der Balver Straße zwischen Iserlohner Landstraße und Oesberner Weg	Erhöhung der Verkehrssicherheit im Zuge einer Radverkehrsachse	kurzfristig
ME12	Getrennte Radverkehrsführung auf der Hönnetalstraße (B515), südlich Steinhausen	Erhöhung der Verkehrssicherheit im Zuge einer Radverkehrsachse	mittelfristig

Tab. 7.4-2: Maßnahmen des Teilkonzepts Radverkehr für das Stadtgebiet Menden

Nr.	Maßnahme	Zielsetzung	Zeithorizont
IS01	Kombinierter Rad-/Gehweg auf der Drüplinger Straße (B233), nördlich Alt-Gruland	Erhöhung der Verkehrssicherheit im Zuge einer Radverkehrsachse	langfristig
IS02	Getrennte Radverkehrsführung auf Teilabschnitten des Straßenzuges In der Helle / Hennener Straße / Rheinener Straße (L676)	Erhöhung der Verkehrssicherheit im Zuge einer Radverkehrsachse	mittelfristig
IS03	Kombinierter Rad-/Gehweg an der Poststraße / Dortmunder Straße (L648)	Erhöhung der Verkehrssicherheit im Zuge einer Radverkehrsachse	langfristig
IS04	Kombinierter Rad-/Gehweg an der Schirmbergstraße (K19)	Erhöhung der Verkehrssicherheit im Zuge einer Radverkehrsachse	mittelfristig
IS05	Getrennte Radverkehrsführung auf der Mendener Landstraße (L734 / B7)	Erhöhung der Verkehrssicherheit im Zuge einer Radverkehrsachse auf einer sehr hoch belasteten Straße	mittelfristig
IS06	Gesicherte Radverkehrsführung an der Mendener Straße (L743), zwischen Theodor-Heuss-Ring und Seilerseestraße; Alternativroute Schleddenhofer Weg	Erhöhung der Verkehrssicherheit im Zuge einer hoch belasteten Straße	kurzfristig
IS07	Getrennte Radverkehrsführung auf der Westfalenstraße (L680 / L682)	Erhöhung der Verkehrssicherheit im Zuge einer Radverkehrsachse	mittelfristig
IS08	Ausbau der stillgelegten Bahntrasse zwischen Bahnhof Iserlohn und der Stadtgrenze nach Hemer	Schaffung einer attraktiven Radverkehrsachse zwischen Iserlohn und dem Zentrum Hemer	kurzfristig
IS09	Schutzstreifen auf dem Theodor-Heuss-Ring / Konrad-Adenauer-Ring / Kurt-Schumacher-Ring	Erhöhung der Verkehrssicherheit auf hoch belasteten innerstädtischen Straßen	optional
IS10	Schutzstreifen auf der Hans-Böckler-Straße	Erhöhung der Verkehrssicherheit auf einer hoch belasteten innerstädtischen Straße	optional
IS11	Umgestaltung der Rahmenstraße mit getrennter Radverkehrsführung	Erhöhung der Verkehrssicherheit im Zuge einer hochbelasteten innerstädtischen Straße	kurzfristig
IS12	Bau eines Radweges nördlich parallel zur Alexanderstraße (im Bereich der ehemaligen Bahnanlagen)	Erhöhung der Verkehrssicherheit im Zuge einer Radverkehrsachse	kurzfristig
IS13	Realisierung einer gesicherten Radverkehrsführung auf dem Straßenzug Düsingstraße / Grüner Talstraße	Erhöhung der Verkehrssicherheit im Zuge einer Radverkehrsachse	mittel- / langfristig

Nr.	Maßnahme	Zielsetzung	Zeithorizont
IS14	Gesicherte Radverkehrsführung auf der Untergrüner Straße	Erhöhung der Verkehrssicherheit im Zuge einer Radverkehrsachse	langfristig
IS15	Gesicherte Radverkehrsführung auf dem Streckenzug Friedrich-Ebert-Straße / Brinkhofstraße, der nicht als Tempo30-Zone vorgesehen ist	Erhöhung der Verkehrssicherheit im Zuge einer Radverkehrsachse	kurz- / mittelfristig
IS16	Gesicherte Radverkehrsführung auf der Hagener Straße	Erhöhung der Verkehrssicherheit im Zuge einer Radverkehrsachse	mittelfristig
IS17	Radfahrstreifen / Schutzstreifen auf der Schwerter Straße zwischen Hagener Straße und Aucheler Straße	Erhöhung der Verkehrssicherheit im Zuge einer Radverkehrsachse und als Anbindung des Schulzentrums Letmathe sowie des Schwimmbads	optional
IS18	Gesicherte Radverkehrsführung auf dem Streckenzug Obere Mühle / In der Läger / Kesberner Straße	Erhöhung der Verkehrssicherheit im Zuge einer Radverkehrsachse	mittel- / langfristig

Tab. 7.4-3: Maßnahmen des Teilkonzepts Radverkehr für das Stadtgebiet Iserlohn

Nr.	Maßnahme	Zielsetzung	Zeithorizont
GE01	Realisierung eines konsistenten, einheitlichen Wegweisungskonzepts für den Untersuchungsraum analog zur Beschilderung des landesweiten Radwegenetzes	Verbesserung der Radverkehrsführung und Erhöhung der Attraktivität des Radverkehrs	kurz- / mittelfristig
GE02	Herausgabe einer Radnetz Karte für den Bereich des nördlichen Märkischen Kreises	Verbesserung der Radverkehrsführung und Erhöhung der Attraktivität des Radverkehrs	kurzfristig
GE03	Kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit zur Imagepflege des Radverkehrs	Erhöhung der Akzeptanz für den Radverkehr; Verstärkung der Radverkehrenutzung	kurzfristig
GE04	Beseitigung punktueller Mängel im Radverkehrsnetz	Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Radverkehr	kurzfristig
GE05	Realisierung attraktiver Fahrradabstellanlagen an allen Haltepunkten des SPNV und sonstigen zentralen Haltestellen	Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Radverkehr als Vor-/Nachlauf zum ÖPNV	kurzfristig
GE06	Fahrradwachen an Schulen, die durch den Einsatz von ABM-Stellen realisiert werden können	Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Fahrradnutzung durch Schüler	kurzfristig
GE07	Freigabe geeigneter Einbahnstraßen für den Gegenrichtungsverkehr	Verbesserung der Erreichbarkeit für den Radverkehr	kurzfristig

Tab. 7.4-4: Maßnahmen des Teilkonzepts Radverkehr für das Gesamtgebiet