

HANDLUNGS- UND MASSNAHMENKONZEPT ZUR RADVERKEHRSFÖRDERUNG ARNSBERG

Beiträge zur Stadtentwicklung | Info 31



Einführung

Mit der medienwirksamen Eröffnung des RuhrtalRadweges im Frühsommer 2006 ist in Arnsberg ein neues Bild vom Radverkehr entstanden. Galt das Radfahren in Arnsberg bis dahin neben dem imagerträchigen Radsport und dem gelegentlichen Freizeitradeln fast ausschließlich als unbequeme Alternative zum Auto bzw. im Bereich des Schülerverkehrs als notwendiges Übel, so erfährt es zunehmend größere Akzeptanz bei Nutzern und in der Bevölkerung.

Dazu beigetragen haben verschiedene Aspekte. Zwar sind in Arnsberg nicht die für Schwerte ermittelten 90.000 Radtouristen pro Jahr auf dem RuhrtalRadweg zu erwarten. Dennoch prägen auswärtige und heimische Freizeit- und Wochenendradler heute das Bild in ganz anderem Maße als noch vor einigen Jahren. Darunter befindet sich ein hoher Anteil von Familien, aber auch von Einzelpersonen, Paaren und Gruppen "im besten Alter". Letzteren ist gemein, dass sie gewillt und in der Lage sind, Angebote vor Ort wahrzunehmen und dafür auch Geld auszugeben.

Die Stadt Arnsberg will diese für die heimische Wirtschaft und das Gastronomiegewerbe spürbare positive Entwicklung durch eine Ergänzung und Weiterentwicklung des Radwegenetzes und begleitender Angebote, aber auch durch Maßnahmen, die der Sicherheit, dem Komfort und dem Fahrerlebnis der Radtouristen dienen, unterstützen. Damit wird auf die in den letzten ca. 15 Jahren realisierten Maßnahmen aufgebaut, die das Grundgerüst des heutigen Wegeangebotes darstellen. Aufgrund der besonderen Stadtstruktur Arnsbergs mit ihren bandartig im Ruhrtal liegenden Siedlungsbereichen ist der Ansatzpunkt beim RuhrtalRadweg bzw. dem landesweiten Radwegenetz zu sehen, ohne aber das Alltagsradwegenetz zu vernachlässigen.



Mit dem Handlungs- und Maßnahmenkonzept zur Radverkehrsförderung Arnsberg werden folgende Ziele verfolgt und Begleiteffekte erwartet:

- Arnsbergs ca. 35 km langer Abschnitt des RuhrtalRadweges ist mit entscheidend für das Image des im Sauerland gelegenen Wegeabschnitts. Im Vergleich zum Streckenabschnitt Schwerte-Duisburg wird der obere Teil des Weges von vielen Nutzern heute noch wesentlich schlechter bewertet und bedarf daher dringend einer Optimierung. Daran wird in vielen Bereichen gearbeitet. In diesem Jahr ist bspw. ein neuer Streckenabschnitt zwischen Langschede und Schwerte an den Start gegangen.
- Radtouristen erhalten bei ihrer Fahrt über den RuhrtalRadweg einen ersten und prägenden Eindruck von der Stadt Arnsberg. Dieses Potenzial zur Imagebildung gilt es nachhaltig zu nutzen, um die Menschen zum Wiederkommen und zum gezielten Besuch der historischen Altstadt sowie anderer touristischer Attraktionen im Stadtgebiet zu animieren.
- Verbesserungen der freizeitbezogenen Radverkehrsinfrastruktur in Arnsberg kommen den Besuchern ebenso wie den Bewohnern der Stadt zugute und tragen damit auch zur Aufwertung des Wohn- und Freizeitstandortes Arnsberg und einer höheren Lebensqualität bei.
- Maßnahmen zur Optimierung des RuhrtalRadweges und anderer Freizeitrouten dienen zu einem guten Teil auch dem Alltagsradverkehr. Gerade hier bestehen im Hinblick auf die immer wichtiger werdenden Aspekte

der Gesundheitsförderung, der steigenden Mobilitätskosten und der Ansprüche an ein klimafreundliches Mobilitätsverhalten ("Persönliche CO2-Bilanz") enorme Entwicklungsmöglichkeiten.

Wegen der erkennbar gestiegenen Akzeptanz des Verkehrsmittels Rad werden in Arnsberg künftig wohl weniger Diskussionen um die Auswirkungen der Radverkehrsförderung auf den Autoverkehr geführt als noch vor Jahren. Es muss deutlich werden, dass jeder mit dem Rad gefahrene Weg Entlastungseffekte hat und damit auch dem Autoverkehr zugute kommt. Es wird ein Angebot geschaffen, das zusätzliche Nutzungsoptionen bietet, die man wahrnehmen kann, aber nicht muss. Letztlich trägt ein gutes Angebot zur Verbesserung der Lebensqualität in der Stadt und zur Verbesserung des Images als Wohn- und Lebensstandort bei.



A. Planungsgrundsätze Freizeitverkehr | Förderung des RuhrtalRadweges

Die Arnsberger Konzepte und Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs sollen aufbauen auf den Erfahrungen der Akteure im Zusammenhang mit dem neuen RuhrtalRadweg (Sauerland Tourismus), auf den bisherigen städtischen Planungen und Konzepten einer zeitgemäßen Verkehrsentwicklung (z.B. Tempo-30-Zonen) und Radverkehrsförderung sowie dem aktuellen Masterplan | Ruhr der Stadt Arnsberg. Dabei ist eine Abstimmung mit den anderen im oberen Streckenabschnitt gelegenen Städten und Gemeinden wie auch mit den Akteuren in der Stadt erforderlich. Im Einzelnen geht es dabei um folgende Punkte:

■ Attraktiver Streckenverlauf parallel bzw. in Sichtweite zur Ruhr / Erlebbarkeit des Flusses und der Tallandschaft

Der Masterplan | Ruhr schlägt für die Streckenabschnitte zwischen Rumbeck und Arnsberg-Bahnhof (auf der linken Flussseite) bzw. Obereimer und Hüsten-Große Wiese (rechte Flussseite) neue Trassenführungen in unmittelbarer Nähe zur Ruhr vor. Beide Bereiche sind schon heute teilweise durch Wegeangebote erschlossen, allerdings ist die Durchgängigkeit nicht gegeben.

Während der vorgeschlagene Abschnitt Rumbeck - Arnsberg (vgl. Karte 3 im Anhang) aus Sicht des Naturschutzes nicht umsetzbar ist und daher nicht weiter verfolgt wird, soll die bereits vorhandene Trasse zwischen Bruchhausen und Hüsten (vgl. Karte 4 im Anhang; zurzeit nicht befahrbar, da in Teilen in Privatbesitz) kurzfristig aktiviert und anschließend um ein neues Stück zwischen Obereimer und Bruchhausen ergänzt werden. Die Strecke, die eine hohe Bedeutung auch für den innerörtlichen Radverkehr in Arnsberg hat, stellt eine wichtige Alternative zur bisherigen Streckenführung über den nördlichen Siedlungsrandweg dar.

Eine Verknüpfung mit dem weiteren ausgeschilderten Radwegesystem in Bruchhausen und Hüsten ist gegeben. Beide Teilabschnitte, die Nutzung der vorhandenen Trasse nach Hüsten wie auch der Anschluss durch das Ruhrvorland in Richtung Nieder-eimer sind noch nicht durchfinanziert und müssen mit den Landschaftsbehörden noch abgestimmt werden. Kosten werden neben dem Grunderwerb für Sicherungsmaßnahmen entlang der Bahn sowie den Wegebau selbst anfallen.

■ **Durchgängigkeit des Weges bei vom Autoverkehr möglichst unabhängiger Streckenführung**

Erhebliche Defizite im Hinblick auf die Verkehrssicherheit gibt es im Arnsberger Stadtgebiet in Streckenabschnitten, die bei einer hohen Grundbelastung durch Kfz-Verkehre keine Radverkehrsanlagen aufweisen. Auch sind verschiedene Straßenquerungen nicht verkehrssicher bzw. wenig komfortabel. Hier kommt es immer wieder zu schwierigen, teils gefährlichen Situationen, die auch ausführlich auf den "Gästebuch-Seiten" des RuhrtalRadweges geschildert werden (www.ruhrtalradweg.de). Dazu gehören folgende Abschnitte bzw. Punkte im Netz:

- a) Oeventrop-Filscheid bis Dinschede-Ruhrbrücke (vgl. Karte 3 im Anhang): während im oberen Abschnitt (ausgehend von der Kläranlage entlang der "anbaufreien Strecke" bis zur Ortseinfahrt, Straßenbaulastträger ist Straßen NRW) noch die grundlegenden Eigentums- und Finanzierungsfragen für eine parallel zur Straße geführte Trasse zu lösen sind, ist der Abschnitt zwischen Ortseinfahrt und "Auf dem Kar" darüber hinaus noch hinsichtlich der genauen Führung zu konzipieren. Oberhalb des Segelflugplatzes (zwischen "Auf dem Kar" und Ruhrbrücke) ist die neue Trasse geplant, durchfinanziert und der Bau konkret in Vorbereitung. In dem Zusammenhang soll auch die kreuzungsfreie Führung des Radweges unter der Ruhrbrücke hindurch und einem Lösung für die sichere Querung der Dinscheder Straße für den Schülerverkehr erfolgen.



- b) Rumbecker Hammer bis Ortseinfahrt Uentrop (vgl. Karte 3 im Anhang): hier konnte eine eigenständige Führung wegen ungeklärter Eigentumsfragen über Jahre hinweg nicht durchgesetzt werden. Der Straßenbaulastträger (Straßen NRW) beabsichtigt nun, in 2008 eine separate Radverkehrsanlage auf der Ruhrseite der Straße zu erstellen, die auch ein Queren auf die andere Straßenseite und ein Mitbenutzen der Fahrbahn außerhalb der Ortsdurchfahrt von Uentrop überflüssig macht. Damit wäre eines der gefährlichsten Teilstücke im gesamten Verlauf des RuhrtalRadweges entschärft.
- c) Das heute unbefriedigende Teilstück unmittelbar vor dem Bahnübergang in Arnsberg (vgl. Karte 3 im Anhang; geduldetes Beidrichtungsfahren auf dem Gehweg) wird mit Inbetriebnahme der geplanten Brücke, welche die Anbindung des Gewerbegebietes "Zu den Werkstätten" und des Bahnhofes an die L 735 sicherstellt, zugunsten einer neuen Wegeführung mit angehängter Radverkehrsanlage entfallen. Die Brücke ist Teil des Stadtumbaugebietes Arnsberg. Eine Ko-Finanzierung über GVFG-Mittel ist für die nächsten Jahre zu erwarten.
- d) Mit der neuen Fuß- und Radwegebrücke "Ruhrauen" oberhalb der Mengen Wiese (vgl. Karte 3 im Anhang; Finanzierung über das Radwegeprogramm des Landes einschließlich Eigenanteil der Stadt; zurzeit in Planung; Inbetriebnahme voraussichtlich 2008) werden die bestehenden Konfliktpunkte an beiden Enden der Marienbrücke aufgehoben. Hier kommt es immer wieder zu Orientierungsproblemen in



den 180-Grad-Kehren sowie aufgrund der Unübersichtlichkeit und der Steigungsverhältnisse zu Konflikten zwischen Radfahrern und Fußgängern. Gleichzeitig mit der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für Fußgänger und Radfahrer wird die Wegepromenade an der Ruhr auf der Seite der Neustadt verlängert. Als Aufgabe verbleibt, Lösungen zur Konfliktminimierung zwischen Radfahrern, Fußgängern und spielenden Kindern im Bereich der Jahnstraße zu erarbeiten.

- e) Unterhalb des Stadtteils Arnsberg (vgl. Karte 2 im Anhang) ist mit der neuen Hammerweidebrücke im Frühjahr 2007 ein wichtiger Beitrag zur Durchgängigkeit des Radweges geleistet worden: die Anbindung des Gewerbegebietes ist nunmehr kreuzungsfrei zu unterqueren und die Ruhrbrücke bietet einen genügend breiten, kombinierten Fuß- und Beidrichtungsrادweg.
- f) Weiter unbefriedigend stellt sich zurzeit das Wegestück zwischen Hammerweidebrücke und Einmündung Wannestraße dar (vgl. Karte 4 im Anhang). Aufgrund der vielen Zufahrten zu Gewerbestandstücken sowie der Notwendigkeit der Überquerung der Gleisanlage in einem spitzen Winkel und der Kombination von Fußgängern und Radfahrern auf zum Teil engstem Raum besteht hier ein nicht unerhebliches Gefährdungspotenzial. Ziel ist daher die Führung des Radweges über den neuen P&R-Platz an der Hammerweidebrücke



auf der dem Fluss zugewandten Seite der ehemaligen B 7. Der exakte Verlauf ist im Hinblick auf die RLG-Bahntrasse auf naturschutzrechtliche Belange und Hochwassergebietsfragen noch zu konzipieren. Abhängig von der Frage, ob ein Teil der heutigen Fahrbahn abmarkiert bzw. mit Leitpfosten abgetrennt werden kann oder ob eine Führung zwischen Straße und Uferbereich der Ruhr (ggf. in Verbindung mit Hochwasserschutzmaßnahmen) erfolgen muss, werden sich die Kosten gestalten. In jedem Fall ist diese Maßnahme aber nur im Zusammenhang mit der oben dargestellten neuen Trassenführung entlang der Ruhr zwischen Nedereimer und Hüsten sinnvoll. Insgesamt könnte damit langfristig nicht nur ein attraktiveres, sondern auch weitgehend vom Autoverkehr freies Radwegeangebot entstehen.

- g) Der Knoten der Straße Klosfuhr mit der Arnsberger Straße (vgl. Karte 1 im Anhang; hier besteht heute eine räumlich leicht abgesetzte Fußgängerlichtsignalanlage) ist besser auf die Querungsnotwendigkeit des Radverkehrs abzustimmen. Diese Maßnahme wird auch dem Schülerverkehr und der Erreichbarkeit des Sportzentrums mit dem NASS zugute kommen. Welche Maßnahmen im einzelnen ergriffen werden können, ist noch zu untersuchen.
- h) Wagenbergstraße (vgl. Karte 4 im Anhang): bis zur Eröffnung der B229n wird hier ein kritischer Punkt bleiben. Mit Inbetriebnahme der neuen Bundesstraße in 2008 ist aber das abenteuerliche Kreuzen des Autobahnzubringers nicht mehr erforderlich!
- i) Unmittelbar vor dem Rathaus (vgl. Karte 5 im Anhang) ist auf einem kurzen Wegeabschnitt, nachdem der Radweg in beiden Richtungen kilometerweit vom Autoverkehr getrennt verläuft, mit einparkenden und rangierenden Fahrzeugen zu rechnen. Durch eine Umorganisation des Parkplatzes könnte der Abschnitt autofrei gemacht und attraktiver gestaltet werden. Voraussetzung ist, dass das Kurzzeitparken zwischen Rathaus und Autobahn neu organisiert wird. Ggf. muss die Realisierung dieses Ziels wegen der anfallenden Kosten auch in Stufen erfolgen.

■ **Wegealternativen (Hochwasserfreie Wegeführung, Nutzung des Alltagsradwegeangebotes bzw. des R 12)**

In einzelnen Abschnitten im Ruhrtal gibt es bei der Realisierung von Lückenschlüssen oder ganz neuen Verbindungen künftig verschiedene Möglichkeiten, den Radverkehr zu führen. Aber auch, wenn in bestimmten Abschnitten attraktivere Trassenführungen gefunden werden, sollen die bisherigen Radwege bzw. Radrouten bestehen bleiben. Eine gute Möglichkeit besteht darin, den RuhrtalRadweg und den R 12 in solchen Abschnitten getrennt zu führen.

Dass gilt bspw. für den Streckenabschnitt zwischen Oeventrop und Rumbeck (vgl. Karte 2 im Anhang; Beibehaltung des RuhrtalRadweges, aber Verlegung des R 12 auf die Alte Landstraße unterhalb der Hünenburg mit Durchfahrung des Ortskerns). Mit dieser Maßnahme, die außer der Beschilderung keinen Kosten verursacht, wird der Ortskern in die Routenführung eingebunden.

Ein zweites Beispiel ist der genannte neue RuhrtalRadwege-Abschnitt zwischen Obereimer und dem Sportzentrum Große Wiese (R 12 weiterhin durch den Ortskern Bruchhausen). Diese und andere Abschnitte sind als Alternativen sowohl für diejenigen, die die Tour wiederholen oder in beide Richtungen fahren, als auch für den Alltagsradverkehr von großer Bedeutung.

In Einzelfällen, so im Bereich des Binnerfeldes, stellt eine Führung des R 12 auf der anderen, hier auf der linken Flusseite auch bei Hochwasserlagen eine einfach auffindbare Streckenalternative dar. Es werden nämlich schon bei kleineren Hochwässern regelmäßig Teilabschnitte des Radweges zwischen Rathaus und "Denzbrücke", an der Möhнемündung und in Richtung Haus Füchten überflutet. Das kann durchaus auch bei gutem Wetter nach Tagen mit schweren Regenfällen oder Schneeschmelze im Hochsauerland der Fall sein.

In verschiedenen Abschnitten im Ruhrgebiet wird ähnlich mit der Thematik umgegangen; Kartenausschnitte mit "Hochwasserumfahrungen" - allerdings zum Teil über "normale" Straßen - finden sich dazu im Netz.

Im Hinblick darauf soll der R 12 im gesamten Abschnitt zwischen Neheim-Rathausplatz (vgl. Karte 5 und 6 im Anhang) und dem Bachumer Ohl künftig auf der linken Flusseite verlaufen. An dieser Stelle, von wo aus der R 12 zum Wildwald führt, muss lediglich ein Hinweis auf die etwa 3 km weiter flussabwärts erfolgende Einmündung des RuhrtalRadweges auf die L 732 in Höhe von Haus Füchten aufgestellt werden. Bei Sperrung des RuhrtalRadweges kann die Umleitung dann problemlos mit einigen wenigen mobilen Hinweisen ausgeschildert werden. Außerdem besteht damit eine Streckenalternative.

Die langfristige Anlage eines straßenbegleitenden Radweges zwischen dem Bachumer Ohl und Wickede-Echthausen bzw. eines Weges auf der östlichen Seite der Bahn (auf heute landwirtschaftlich genutzter Fläche) wäre nicht nur deshalb sinnvoll, sondern auch, um Vosswinkel und Bachum flussabwärts an den RuhrtalRadweg und das weitere Wegeangebot im Ruhrtal anzubinden. Schließlich wird insbesondere von Neheim aus häufig bereits heute eine "Runde über Haus Füchten" zurück entlang der Landesstraße geradelt und / oder der Wildwald Voßwinkel über diesen Weg erreicht. Diese Maßnahme ist aber in ihrer Priorität weit unten einzustufen, zumal hier nicht unerhebliche Kosten entstehen.

■ **Angemessene abschnittsbezogene Streckenqualität (Wegebeläge, Wegebreiten, Steigungsverhältnisse, Markierungen)**

Grundsätzlich sollen die Radwege in Arnsberg, die auch für den Alltagsverkehr von Bedeutung sind und die keine direkten, parallel geführten Alternativen aufweisen, bei Erneuerungsbedarf oder Neueinrichtung asphaltiert werden. Damit wird auch den Belangen anderer "Verkehrsteilnehmer" (Inline-Skater) entsprochen. Im Bereich des Binnerfeldes ist dieser Grundsatz zuletzt bereits beachtet worden. Somit kann der Weg auch bei Schlechtwetterperioden befahren werden. In Kürze soll auch das bislang mit einer wassergebundenen Decke versehene Stück im

Bereich der Möhнемündung asphaltiert werden, so dass dann ein 7,5 km langer asphaltierter Wegeabschnitt entsteht, der vielfältig zu nutzen ist (Radfahrer, Fußgänger, Walker, Jogger, Inline-Skater, Skateboarder usw.).

Längere Streckenabschnitte mit wassergebundener Decke gibt es zwischen Freienohl und Oeventrop, was aufgrund der eindeutigen Freizeitorientierung hier akzeptabel ist. Auch der Bereich Altes Feld zwischen Sportanlagen und Jägerbrücke oder der Weg am Stadion bzw. NASS soll wegen seines Landschaftsbezuges nicht asphaltiert werden. Der Weg hinter der Kläranlage in Oeventrop ist erst Anfang des Jahres 2007 dementsprechend mit einer neuen wassergebundenen Decke versehen worden.

Zu Beginn der Radsaison 2007 wurde in Verbindung mit der Neuverlegung einer Wasserleitung auch der Abschnitt zwischen Niedereimer-Friedrichshöhe und Bruchhausen in seiner bestehenden Form erneuert. Hier wie im weiteren Verlauf in Richtung Sportzentrum Große Wiese könnte eine Asphaltierung eine Alternative aus Nutzersicht darstellen. Als Option soll dieser Punkt bei künftigen anstehenden Deckenerneuerungen aufgegriffen werden.

Sehr unterschiedlich und abhängig von der konkreten örtlichen Situation sind nicht nur in Arnsberg die Wegebreiten.



Erfahrungen aus anderen Städten (z.B. Freiburg) belegen aber, dass vor allem bei straßenbegleitender Führung Radwegebreiten, die über Mindeststandards hinausgehen, zur objektiven und subjektiven Sicherheit beitragen. Gleiches gilt auch für hoch frequentierte Bereiche (Radfahrer, Fußgänger, Skater, ...).

Die Wegeabschnitte zwischen Marienbrücke und Hallenbad in Arnsberg oder Rathaus bis Haus Füchten in Neheim bspw. sind im Hinblick auf ihre hohe Frequentierung relativ schmal. In Einzelfällen, z.B. an für den Gegenverkehr unübersichtlichen Punkten wie an der Marienbrücke oder unter der Autobahnbrücke an der Möhнемündung, soll daher - wenn keine anderen baulichen oder sonstigen Maßnahmen möglich oder sinnvoller sind - durch Markierungen auf der "Fahrbahn" zusätzliche Sicherheit erreicht werden. Am Möhneseerandweg wird diese Maßnahme an verschiedenen Stellen bereits erfolgreich eingesetzt. Eine solche Maßnahme kann ggf. auch helfen, die unfallträchtige Querung der RLE-Gleise unter dem Viadukt in Arnsberg zu entschärfen.

■ **Orientierung für Auswärtige im Stadt- und Landschaftsraum über ein einfaches und übersichtliches Beschilderungssystem und "Merkpunkte" in der Landschaft**

Insgesamt muss das bewährte Ausschilderungssystem (RuhrtalRadweg; landesweites Radwegenetz; regionale Radwanderwege) ständig überwacht, angepasst und erneuert werden. Darüber hinaus sollen wiederkehrende "Merkpunkte" in der Landschaft, z.B. aus dem Werkstoff Holz oder aus Steinblöcken eingerichtete Rastplätze, aber auch eine wieder erkennbare Möblierung und Ausstattung, dem Radfahrer signalisieren, dass er auf dem richtigen Weg ist. Beispielgebend kann hier die Stadt Fröndenberg mit ihren farbigen Stelen sein. Auch die nachstehend genannten Info tafeln sind dazu geeignet, die Orientierung zu verbessern.



■ Informationsangebote zur Strecke, zu besonderen Punkten, zum Ort

Der Masterplan | Ruhr schlägt zur besseren Orientierung der Radtouristen im Stadtraum und in der Landschaft vor, an besonderen Punkten Informationstafeln nach einem einheitlichen System zu installieren. Vorgesehen sind diese Tafeln an der Dinscheder Ruhrbrücke in Oeventrop, an der neuen Fuß- und Radwegebrücke "Ruhrauen" und an der Jägerbrücke in Alt-Arnsberg, am NASS in Hüsten sowie in Höhe des Rathauses und im Bereich der Möhnepforte in Neheim.

Neben einem Stadtplanausschnitt und Informationen zu den genannten Stadtteilen sowie deren Angeboten in touristischer und gastronomischer Hinsicht sollen auf diesen "Info-Portalen" Hinweise zu Verknüpfungspunkten mit dem ÖPNV sowie zur Fahrradinfrastruktur (Fahrradboxen, Radwege in die Stadtzentren, Fahrradreparaturwerkstätten, Bett & Bike) gegeben werden. Wichtig ist, um den schnellen Überblick zu erlangen, eine Karte, die den Streckenverlauf im größeren Zusammenhang und den derzeitigen Standort darstellt.

Die Tafeln werden zurzeit durch ein Grafikbüro konzipiert. Vorgesehen ist, die "Qualitätsbetriebe" gegen einen überschaubaren Betrag auf den Tafeln zu nennen und im Stadtplan zu verorten. Die Finanzierung der Tafeln soll zudem unter Mithilfe der lokalen Werbegemeinschaften bzw. Verkehrsvereine ermöglicht werden. Schließlich sind die Orte, an denen die "Info-Portale" aufgestellt und ggf. Aufenthaltsmöglichkeiten geboten werden sollen, geeignet, sie durch örtliche Vereine oder bspw. im Rahmen von Jubiläums- und Spendenaktionen aus den Stadtteilen usw. finanziert zu bekommen. Zeitliches Ziel ist es, die "Info-Portale" noch in 2007 aufzustellen

Unabhängig davon befindet sich derzeit ein Fußgänger-Wegeleitsystem für Alt-Arnsberg in Arbeit, das auch Informationen für Radfahrer zu wichtigen Zielen in der historischen Altstadt liefert. Im Gegenzug soll es mit dazu beitragen, den RuhrtalRadweg aus der Altstadt heraus in der gewünschten Richtung wieder zu finden. Hier gibt es heute Defizite.

■ Rastplätze und einladende Aufenthaltspunkte am Wegesrand

Zwischen den einladenden Zielen in den Innenstadtbereichen oder besonderen Punkten am Wege befinden sich gerade im oberen Teilabschnitt des RuhrtalRadweges längere "Durststrecken". Aus Sicht der Nutzer des Weges sollen deshalb an verschiedenen Punkten in unregelmäßigen Abständen Aufenthaltspunkte geschaffen oder "ausgebaut" werden. Die Ausgestaltung dieser Punkte muss sich dem Charakter und den Erfordernissen des Standortes anpassen.

So sind, wie am Wehr in Wildshausen, bisweilen schon einzelne Sitzmöglichkeiten auf Baumstämmen oder Steinblöcken ausreichend. In der Nähe zu den Stadtkernen, in Sport- und Freizeitbereichen, in "städtischen" Situationen oder im Bereich der "Info-Portale" können diese aber auch aufwändiger gestaltet sein.



Besonders interessant und noch nicht hinreichend bei der Gesamtdarstellung des Radweges in Arnsberg berücksichtigt sind die Renaturierungsabschnitte an Ruhr und Möhne bzw. die Maßnahmen zur Verbesserung der Durchgängigkeit des Gewässers für Kleinlebewesen. Hier sind zahlreiche Maßnahmen umgesetzt bzw. in der Vorbereitung, die von bestimmten Punkten aus "besichtigt" werden können. Im Zusammenhang mit der Ruhrrenaturierung im Abschnitt Neheim soll dementsprechend während der Baumaßnahme eine Erläuterungstafel aufgestellt werden. Bei der Verlängerung der "Denzbrücke", die dann ohne Treppenaufgang auch von Radfahrern zu queren ist, ist die Anlage eines Aussichtsplateaus bzw. eines "Balkons" mit Blick auf die Ruhr vorgeschlagen worden.

■ **Kulturelle, Freizeit bezogene und gastronomische Angebote an der Strecke / Übernachtungsmöglichkeiten verschiedener Qualitätsstufen**

Nicht nur die Schaffung neuer, sondern auch die Erkennbarkeit, die Einbindung und Bewerbung vorhandener Angebote muss verbessert werden. Dies gilt für das NASS ebenso wie für die Innenstadtbereiche mit ihren kulturellen Möglichkeiten. Die Radtouristen sollen ihren Kurzurlaub genießen, indem sie Stadt und Landschaft auf vielfältige Weise "erfahren".



Arnsberg mit seinem historischen stadtbaukulturellen Erbe ist nach einer Tagesetappe von gut 65-70 km Wegestrecke der ideale Punkt zum Besichtigen und Übernachten.

Neben den Qualitätsbetrieben werden zukünftig weitere preiswerte Unterkünfte - z.B. für Gruppen oder Familien mit Kindern - gefragt. "Radlerhütten" am NASS bspw. könnten das vorhandene Angebot (SGV-Jugendhof) saisonal sinnvoll ergänzen. Ob sich so etwas, was am Ems-Radweg in Verbindung mit einem Campingplatz bereits umgesetzt wurde, rechnet und ins Gesamtkonzept passt, muss natürlich zunächst überprüft werden.

Auffallend ist, dass heute noch viel zu lange Streckenabschnitte ohne Gastronomieangebote oder Hinweise darauf bestehen. Zwischen Arnsberg und Echthausen etwa liegt allein das NASS mit seinem Gastronomieangebot erkennbar am Wege. Die Innenstadt Neheim wird ebenso liegen gelassen wie bspw. das Angebot im Rathaus, in Bahnhofsnähe oder im Schwiedinghauser Feld. Hier ist dringend Abhilfe zu schaffen, wobei keine individuellen Lösungen, sondern eine Einpassung in das Gesamtkonzept (Infotafeln, Beschilderung, Sichtachsen) gefragt ist.

Auch muss das Angebot auf der Homepage zum RuhrtalRadweg (<http://www.ruhrtalradweg.de>) in den unterschiedlichen Sparten angepasst und laufend aktualisiert werden. Arnsberg mit seinen Stadtteilen bietet wesentlich mehr als auf den Seiten zu erkennen ist. Wichtig ist in dem Zusammenhang die Ausrichtung des diesjährigen RuhrtalRadweg-Festes am 29. Juli 2007 in der Promenade in Arnsberg, zu dem parallel auch der Internationale Kunstsommer stattfindet.

■ **Verknüpfungspunkte an Bahnhöfen und P&R-Anlagen sowie an Parkplätzen in der Nähe der Autobahnabfahrten / Serviceangebote**

Viele Radtouristen befahren den RuhrtalRadweg in mehreren Tagesetappen. Für diese Nutzergruppe stellen sich - auf Arnsberg bezogen - die drei Bahnhöfe in Oeventrop, Alt-Arnsberg und Neheim-Hüsten als ideale "Ankommepunkte" oder "Ausgangspunkte" der Einzeletappen dar. Wichtig ist somit auch die Führung vom Radweg zu den Bahnhöfen und zurück.

Während die Bahnhöfe Arnsberg (zukünftig) und Oeventrop direkt an der Strecke liegen, kann mit der vorgesehenen neuen Führung des R 12 auch direkt eine Zuführung vom Bahnhof Neheim-Hüsten zum RuhrtalRadweg erfolgen.

Speziell der im städtischen Besitz befindliche Bahnhof Arnsberg, der noch über freie Flächenkapazitäten verfügt, soll unter dem Thema "Service- und Radstation" weiter entwickelt werden. Denkbar ist ein Service, der Mobilitätsberatung, kleine Reparaturen, Leihräder, Steckinfos, Unterstellmöglichkeiten für Räder, geführte Radtouren, Angebote im Kioskbereich und vieles andere umfasst. Betreiberkonzepte bzw. konkrete Anfragen liegen diesbezüglich allerdings noch nicht vor.

Vom Arnsberger Bahnhof aus betreibt der ÖPNV-Anbieter Busverkehr Ruhr-Sieg GmbH seit Mai 2007 im Übrigen auch den Sorpesee-Fahrradbus, der die Möglichkeit der Fahrradmitnahme von und nach Sundern im Bus bietet.

Neben den Bahnhöfen sind Parkplatzangebote an den Autobahnausfahrten, idealerweise mit kurzer Anbindung an den RuhrtalRadweg, geeignet als Etappenorte. Der Parkplatz am Rathaus Neheim, der an Wochenenden leer steht, ist beispielhaft anzuführen.

■ **Wetter- und diebstahlsichere Abstellmöglichkeiten für Räder an Bahnhöfen und in Innenstädten**

Die Radtouristen gehen fast durchweg mit hochwertigem Material "an den Start". Räder mit einem Neupreis im vierstelligen Bereich sind keine Seltenheit und werden von ihren Besitzern ungern an schlecht einsehbaren und unsicher erscheinenden Orten abgestellt. Insofern gilt es, sowohl für den touristischen als auch für den alltagsbezogenen Radverkehr ein entsprechendes Angebot an diebstahl- und wettersicheren Abstellmöglichkeiten aufzubauen.

Daher sollen noch in 2007 an den drei Bahnhöfen abschließbare Fahrradboxen installiert werden, die für Etappenfahrer, insbesondere aber auch für Berufspendler interessant sind. Die grundsätzliche Förderzusage hierzu seitens des Landesministeriums liegt vor und die Einplanung der städtischen Eigenmittel im Haushalt ist ebenfalls erfolgt.

Auch im Umfeld der Touristeninformation am Neumarkt ist die Aufstellung von Fahrradboxen vorgesehen. Erste Gespräche zur "Standortfindung" sind geführt worden. Da es sich um private Flächen handelt, müssen hier noch einige Regelungen getroffen werden, bevor eine Aufstellung erfolgen kann. Diese soll ergänzt werden durch zeitgemäße Fahrradstände (keine Felgenkiller!) und ggf. abschließbare Gepäckfächer im Eingangsbereich der Altstadtgarage, die insbesondere für Handgepäck, Rucksäcke usw. geeignet wären. Damit könnte den Radtouristen die Gelegenheit geboten werden, die topographisch bewegte Altstadt zu besuchen, ohne ihr Rad schieben und ihr Gepäck tragen zu müssen.

Zu überlegen ist, an welchen "Rastplätzen" in welcher Form Fahrradstände aufgestellt werden sollen. Dabei gilt der Grundsatz: je weiter der Standort außerhalb der bebauten Bereiche liegt, umso einfacher soll die Ausführung erfolgen. Andererseits kann die für Besucher und Kunden des



Rathauses gedachte und überdachte Abstellanlage an der Ruhrseite einen Mehrfacheffekt erzielen, insbesondere wenn sich die privat betriebene Gastronomie im Rathaus zur Ruhr hin öffnet.

Im Citybereich von Neheim, der von Radtouristen hauptsächlich über die Möhnepforte angesteuert werden sollte, ist heute bereits z.B. auf dem Engelbertplatz, in der Apothekerstraße, an der Mendener Straße und auf dem Marktplatz ein Grundangebot an stabilen Fahrradbügeln gegeben. Ggf. ist die Idee der Schließfächer aus Alt-Arnsberg zu übertragen. Es bietet sich hier an, in den Eingangsbereichen des Parkhauses Nordseite Markt Schließfächer zu installieren oder auf die Schließfächer in der Marktpassage hinzuweisen. Fahrradboxen sind aufgrund der zu vermutenden kürzeren Aufenthaltszeit und der besseren Möglichkeiten, das Rad in der Fußgängerzone zu schieben, nicht vorgesehen.

Eine weitere Möglichkeit könnte in einem umfassenden Service des Fahrradhändlers im Möhnepark bestehen (kostenfreies Abstellen der Räder im Hause etc.).



B. Planungsgrundsätze Alltagsverkehr | Förderung des Radverkehrs allgemein

Die besondere topographische Situation Arnsbergs mit einem nahezu durchgehenden Siedlungsband in dem mit Verkehrsachsen durchzogenen Tal, mit Wohngebieten, die sich die Hänge hinauf ziehen, und mit zum Teil abgelegenen Siedlungsbereichen und Dörfern, die verkehrlich schlechter angebunden sind, hat eine Tradition des Radfahrens, wie im Münsterland, hier natürlich niemals aufkommen lassen.

In den vergangenen Jahren hat sich aber nicht nur die Einstellung zum Radfahren geändert. Auch die Wegeinfrastruktur und damit die Verkehrssicherheit konnten deutlich verbessert werden. Schließlich eröffnet heutiges Radmaterial ganz andere Möglichkeiten der komfortablen Fortbewegung als das altbekannte Hollandrad, so dass trotz der topographischen Situation immer mehr Menschen das Rad im Alltag gerne nutzen. Für viele Bewohner, nicht nur Kinder, Jugendliche und Senioren, bietet das Rad damit die Möglichkeit, ihren Bewegungsradius entscheidend auszuweiten und damit nahezu alle wichtigen Ziele im Stadtteil und darüber hinaus zu erreichen.

Vor diesem Hintergrund soll die Möglichkeit, das Rad als ernsthaftes Verkehrsmittel in Arnsberg zu sehen und zu etablieren, stärker in den Fokus der Betrachtungen kommen. Dabei sind unterschiedliche Aspekte, die nachstehend erläutert werden, zu beachten. Dem soll durch ein mittel- und langfristig angelegtes Handlungs- und Maßnahmenprogramm auch für den Alltagsradverkehr gefolgt werden, das auf eine Verbesserung der Möglichkeiten zum Radfahren setzt, ohne andere Verkehrsmittel den Autoverkehr, den Busverkehr und den Fußgängerverkehr entscheidend zu beschneiden.

Das Zwischenziel ist es somit, einen Qualitätsstandard zu erreichen, der eine Aufnahme der Stadt in die Arbeitsgemeinschaft "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW" (AGFS) ermöglicht (vgl. hierzu im Internet unter <http://www.fahrradfreundlich.nrw.de>). Hiervon verspricht sich die Stadt Arnsberg eine effiziente und auf Erfahrungen anderer aufbauende Planung, den unkomplizierteren Umgang auch mit pragmatischen Ansätzen und experimentellen Maßnahmen, zudem eine bessere Unterstützung durch die Fördergeber bei der Umsetzung wichtiger Maßnahmen und nicht zuletzt einen für den Wohnstandort wichtigen zusätzlichen Imageschub.

Oberstes Ziel aber ist es, über ein Mehr an Verkehrssicherheit, über zusätzliche Barrierefreiheit, über individuelle Bewegungsmöglichkeiten im Verkehrs- und Freiraum und attraktive Angebote im Bereich der so genannten Nahmobilität zu einer höheren Standort- und Lebensqualität beizutragen. Oft sind hier Maßnahmen ausreichend, die keine zusätzlichen Kosten verursachen, sondern nur von vornherein mitgedacht werden müssen.

1. Talachsen und periphere Lagen / Anbindung aller Stadtteile an das Radwegenetz

Radverkehrsförderung in Arnsberg, bezogen auf die Weeginfrastruktur, betrachtet in erster Linie die Talachsen, also die Strecken zwischen Oeventrop und Neheim bzw. Hüsten und Müschede.

Die Talachsen nehmen den größten Teil des Siedlungsbereiches auf und sind vom Grundsatz her relativ einfach auch für ungeübte Radfahrer ohne große Steigungen zu befahren. Der Schwerpunkt der Maßnahmen muss hier in der Verkehrssicherheit und Komfortabilität eines engermaschigen Wegenetzes liegen, das insbesondere die wichtigen Ziel- und Quellen berücksichtigt.

Dennoch formulieren auch die Dörfer außerhalb der Talachse selbstbewusst und deutlich ihren Anspruch auf eine Radwegenanbindung an die innerstädtischen Zentren und die umliegenden Dörfer. Genau das wurde zuletzt in der Dorfkonferenz in Holzen gefordert. Bei allen Überlegungen um die Qualität des Wohnstandortes, z.B. für Familien mit Kindern, muss die Erreichbarkeit der Dörfer mit dem ÖPNV und dem Rad in der Zukunft mit bedacht werden. Nicht immer ist die Stadt, z.B. bei Wegen entlang Landesstraßen, der zuständige Verkehrsbaulastträger. Von den Bürgern bzw. der Stadt muss letztlich aber der Anstoß kommen. Als gelungene Beispiele für eine Anbindung an die Talachse sind die Stadtteile Voßwinkel und Bachum zu nennen, wenn auch "nur flussaufwärts".

2. Ziel- und Quellverkehre / Erreichbarkeit der Innenstadtbereiche, der Schulen und Arbeitsstätten

Die Maßnahmen zur Radverkehrsförderung im Siedlungsbereich sind an den wichtigsten Zielen und Quellen auszurichten. Neben den Wohngebieten sind dies die Schulen und die Innenstädte, die Bahnhöfe und Busbahnhöfe, die großen Gewerbe-, Dienst-

leistungs- und Behördenstandorte, natürlich aber auch die Freizeit-/ Sportanlagen, die mittels eines geeigneten Wegenetzes miteinander zu verbinden sind.

Dabei ist vom Bestand auszugehen: die in den 1990er Jahren eingerichteten Tempo-30-Zonen stellen zusammen mit dem Radwegenetz in der Talachse bereits einen guten Ausgangspunkt dar, auf den aufgebaut werden kann. Grundsätzlich muss bei fehlenden Angeboten darüber hinaus im Einzelfall unter Berücksichtigung der speziellen verkehrlichen und räumlichen Vorgaben eine angepasste Lösung gefunden werden. Im Einzelfall kann das auch - wie bei der Straße "Lange Wende" geschehen - den Verzicht auf eine selbständig geführte Radverkehrsanlage bedeuten, wenn Alternativen bestehen. Hier ist mit der Anbindung über die "Schillerstraße" in das Binnerfeld eine solche Alternative gegeben.

Wichtig wird es sein, die Möglichkeiten auch darzustellen, denn längst nicht alle Arnsberger kennen das Netz und die Wegealternativen zum Autoverkehr. Ein Fahrradwegeplan Arnsberg könnte ein passendes Marketinginstrument, aber auch eine willkommene Hilfestellung für den Schülerverkehr sein. Insofern kann auch auf das Einbringen der Erfahrungen aus den Schulen nicht verzichtet werden.

Dabei sollen auch geeignete Abstellanlagen für die Fahrräder an den wichtigsten Orten und soweit noch nicht vorhanden - z.B. an Schulen und Sporthallen - angelegt werden, denn nur dann ist der Nutzer bereit, sein "Fahrzeug" zu nutzen und dort zu parken.

3. Wegenetz und Wegequalitäten / Wegebreiten und Markierungen

Um einen Netzzusammenhang zu erreichen, ohne den die Förderung des Radverkehrs im Ansatz stecken bleiben muss, sind unterschiedliche und örtlich angepasste Maßnahmen zu untersuchen und zu ergreifen. Von der Zulassung des (zeitlich beschränkten) Radfahrens in den Fußgängerzonen und der Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrer in

Gegenrichtung - wie jüngst in Dortmund durchgeführt - über die Einrichtung von Fahrradstraßen bis zur Erarbeitung von Alternativen zum Benutzungszwang von (ungeeigneten) Radwegen wie an der Mendener Straße oder der Graf-Gottfried-Straße besteht erheblicher Gestaltungsspielraum. Das aber gilt es, wie dargestellt, im Einzelfall zu prüfen.

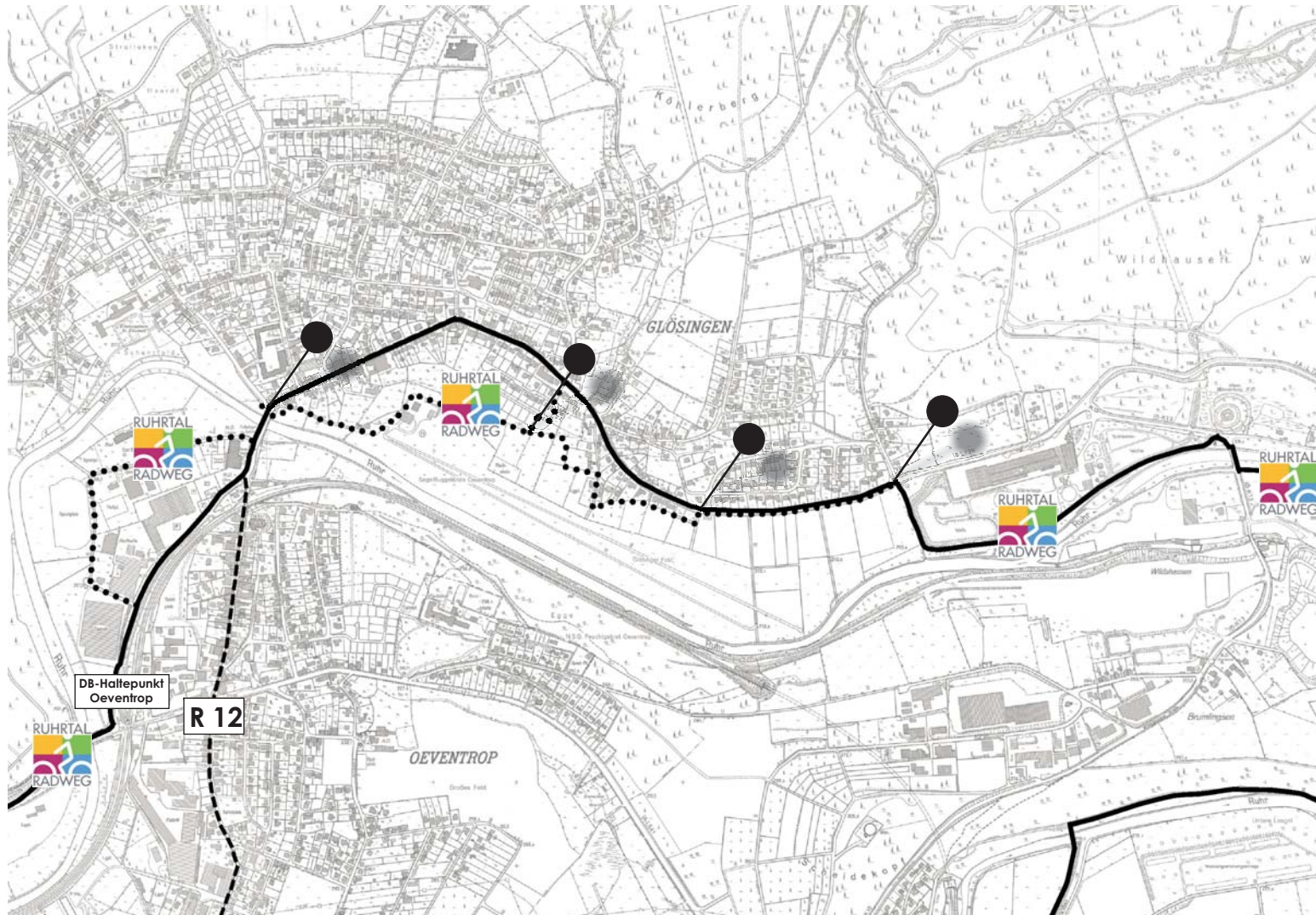
Neben dem zusammenhängenden Wegenetz ist auf die Wegequalitäten zu schauen. Die Breiten der Wege, die Beläge und die Wegemarkierungen spielen hier eine ganz besondere Rolle. Auch einfache Maßnahmen wie Bordsteinabsenkungen sind sehr zweckmäßig.

Vorrangig soll in den folgenden Monaten und Jahren im Hinblick auf den Bestand und die Möglichkeiten einer zielgerichteten, aber pragmatischen Radverkehrsförderung eine Analyse erfolgen, aus der sich ein angepasstes Maßnahmenpaket erstellen lässt. Dieses ist mit den Bürgerinnen und Bürgern sowie den interessierten Verbänden und Vereinen zu erörtern und entsprechend der Finanzierungsmöglichkeiten Zug um Zug in der abgestimmten Form zu realisieren.

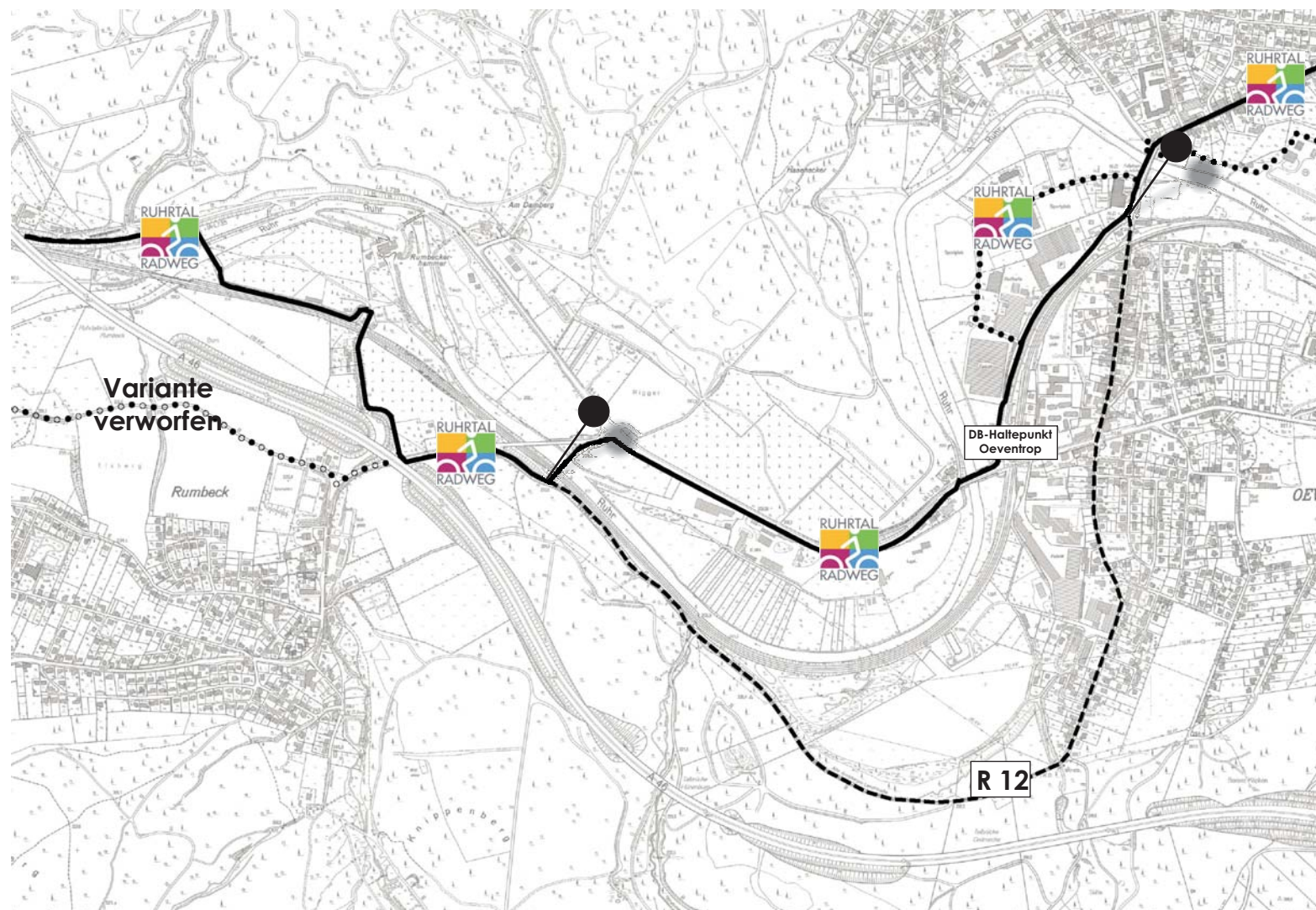
Dabei sollen erkennbare und einfache Maßnahmen nicht "auf die lange Bank geschoben", sondern zeitnah umgesetzt werden. Richtig ist hier der Einstieg über die Förderung des Freizeitverkehrs und der Qualität des allgemein anerkannten RuhrtalRadweges.

Anhang (Kartenwerk)

Oeventrop



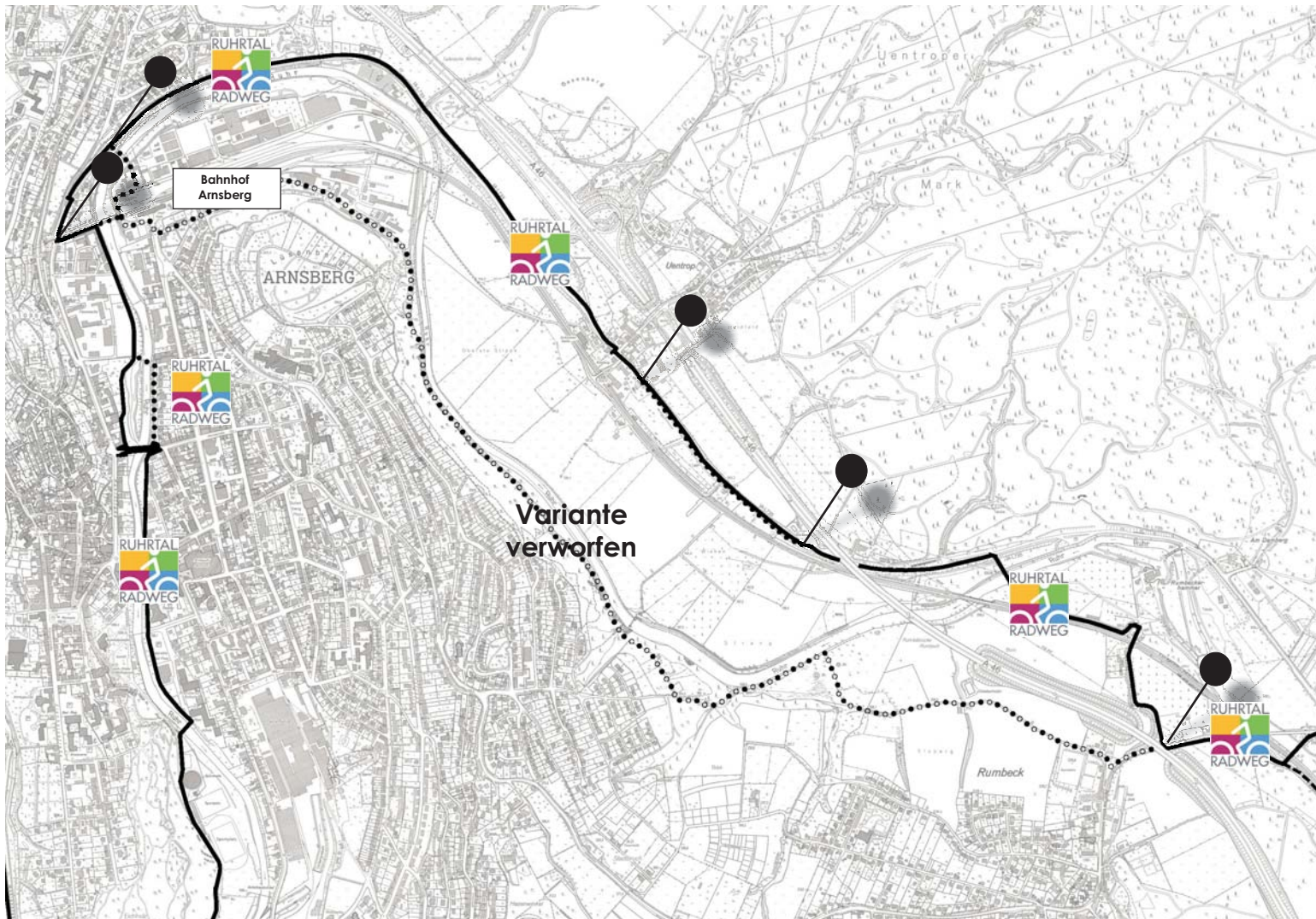
Karte 1



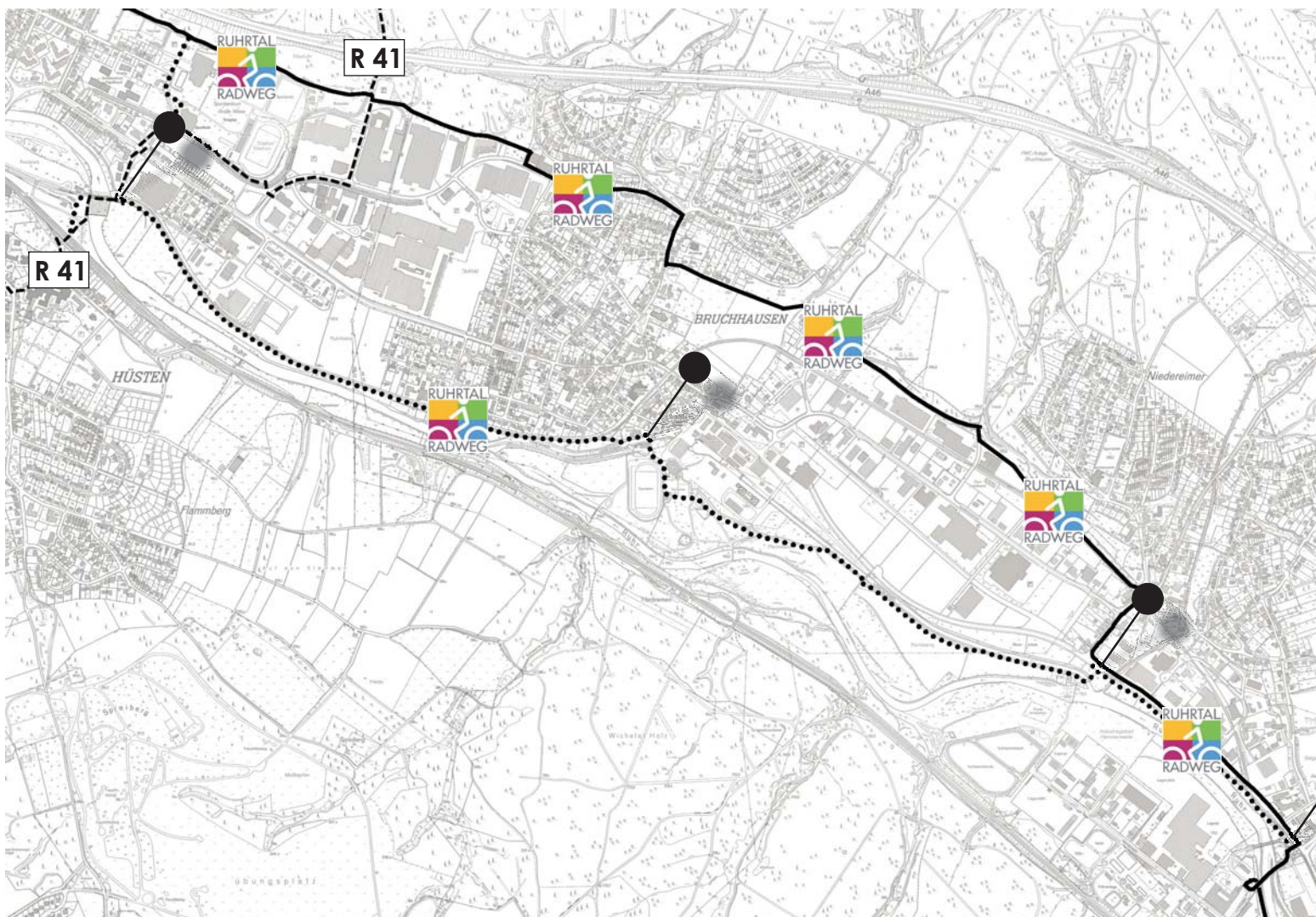
Oeventrop - Ortsdurch- fahrt - Rumbeck

Karte 2

Rumbeck- Arnsberg

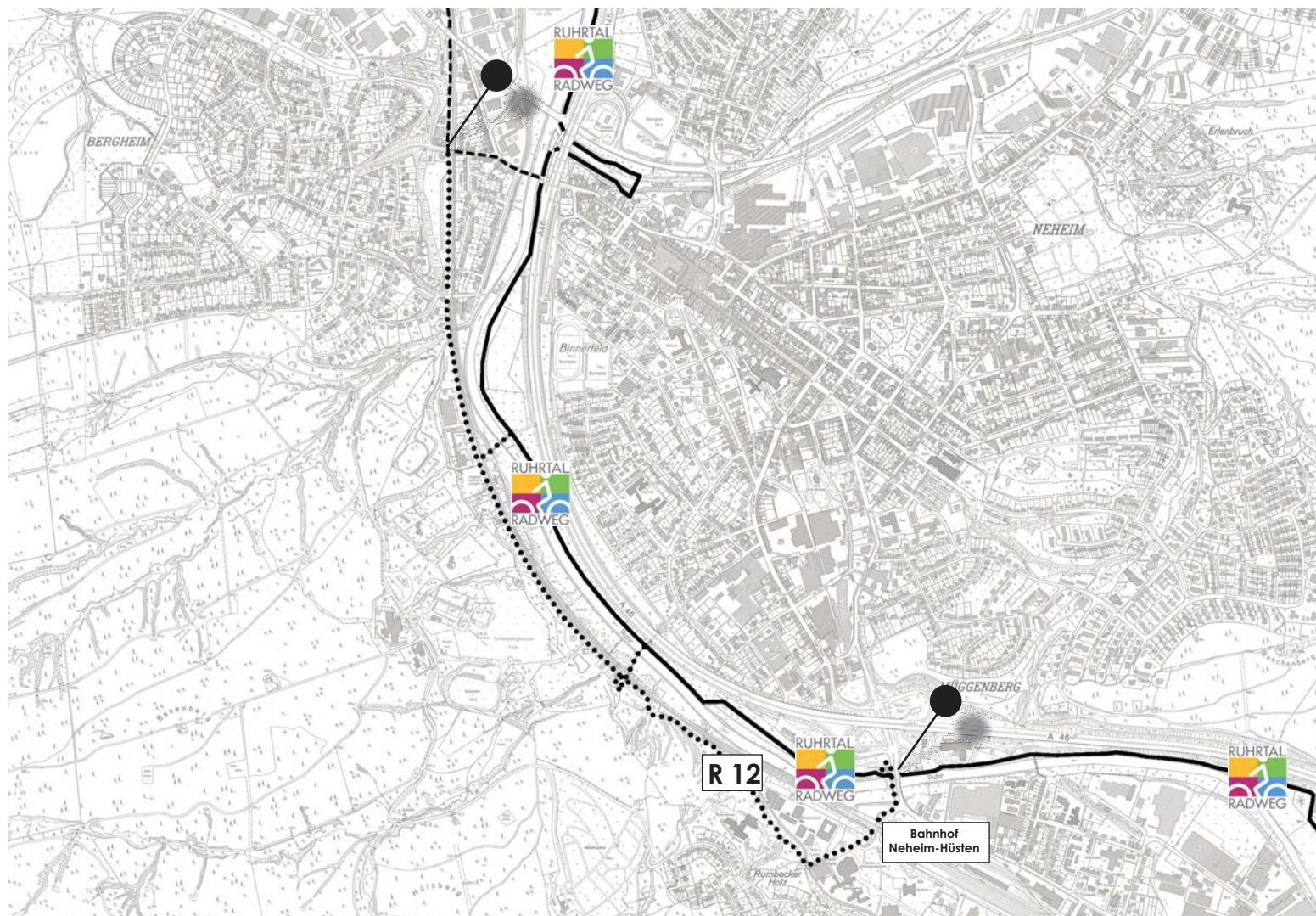


Karte 3



Bruchhausen - Hüsten

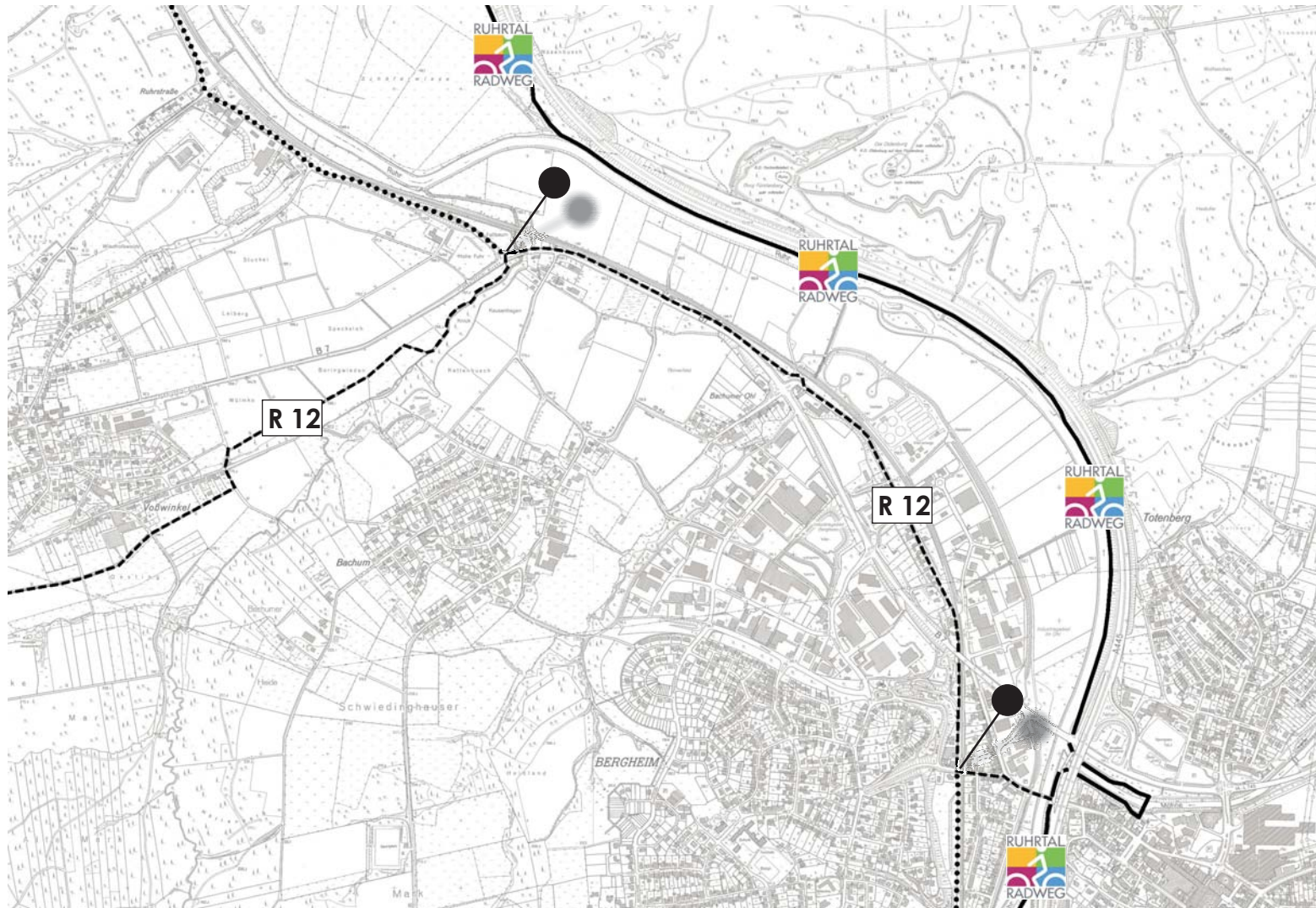
Karte 4



Neheim - Rathaus - Im Ohl

Karte 5

Neheim - Im Ohl - Echthausen



Karte 6

Stadt Arnsberg
Der Bürgermeister
Rathausplatz 1, 59759 Arnsberg
Telefon 02932-201-1333
Telefax 02932-201-1473
E-Mail stadtentwicklung@arnsberg.de
www.arnsberg.de

Stadt Arnsberg
Planen|Bauen|Umwelt