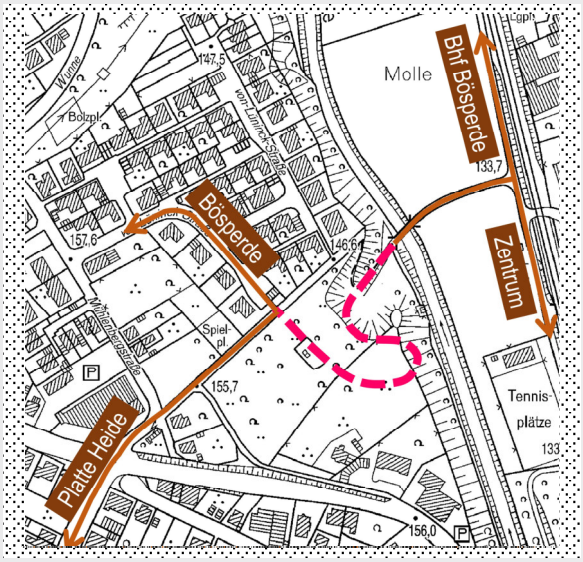
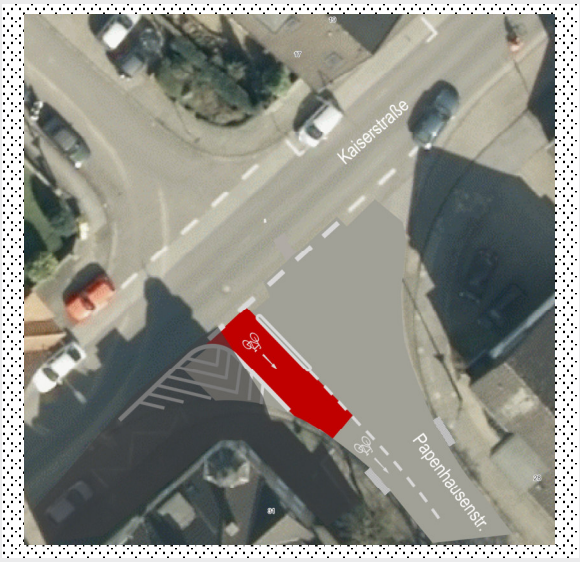




Radverkehrskonzept Menden

Umsetzungsprogramm 4

März | 2021

STADT MENDEN

Radverkehrskonzept Menden

Umsetzungsprogramm 4

INHALT

A Anlass ... 3
B Maßnahmen des Umsetzungsprogramms, Stufe 4 ... 3
B.1 Aufhebung der Radwege-Benutzungspflicht ... 3
B.2 Beschilderung „durchlässige Sackgasse“ ... 4
B.3 Öffnung von Einbahnstraßen ... 5
B.4 Aufhebung des Durchfahrverbots Walramstraße ... 6
B.5 Beseitigung von Hindernissen ... 6
B.6 Sanierung der Wege zu den Oeseteichen ... 8
B.7 Asphaltierung Geh-/ Radweg Iserlohner Landstraße - Wünnefeld ... 8
B.8 Neubau Radweg Carl-Schmöle-Straße - Auf dem Dornstück ... 8
B.9 Umbau der Rampe Molle - Mühlenbergstraße ... 9
B.10 Fahrrad-Abstellanlagen ... 10
C Kosten und Finanzierung der Maßnahmen ... 12

A Anlass

Der Ausschuss für Öffentliche Sicherheit und Ordnung hat in seiner Sitzung am 24. Mai 2017 das Radverkehrskonzept als Rahmenplan für die zukünftige Entwicklung des Radverkehrs in Menden beschlossen.

Laut Beschluss sind die im Radverkehrskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen vor ihrer konkreten Planung bzw. Umsetzung jeweils einzeln den zuständigen politischen Gremien vorzulegen.

Die in den ersten drei Umsetzungsprogrammen enthaltenen, z. T. mit sehr hohem planerischem und baulichem Aufwand verbundenen, Maßnahmen sind größtenteils umgesetzt bzw. befinden sich aktuell noch in der Umsetzung.

Bezüglich der beiden höchsten Prioritätsstufen hat die Stadt Menden damit bereits den größten Teil der Maßnahmen umgesetzt, die in ihrer Zuständigkeit liegen. Die weiteren Maßnahmen von dieser besonderen Wichtigkeit liegen in der Zuständigkeit des Landesbetriebs Straßenbau. Hier laufen kontinuierlich Abstimmungen, um eine möglichst schnelle Umsetzung herbeizuführen. Allerdings scheinen wegen des Strukturwandels beim Landesbetrieb, der insbesondere auf die Gründung der Autobahn GmbH und dem damit verbundenen Personalwechsel zurückzuführen ist, derzeit Fortschritte bei der Schaffung neuer Radverkehrs-Infrastruktur nur eingeschränkt möglich zu sein.

Im vorliegenden vierten Umsetzungsprogramm sind daher in erster Linie Maßnahmen enthalten, die in der Zuständigkeit der Stadt Menden liegen. Verschiedene Projekte sind dabei auch Gegenstand diverser Rats- bzw. Bürgeranträge.

Hinzuweisen ist auf die zahlreichen Förderprogramme des Bundes und des Landes, die erhebliche finanziellen Mittel zum Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur bereitstellen. Die Stärkung des Radverkehrs genießt augenscheinlich auf politischer Ebene derzeit eine besondere Bedeutung.

B Maßnahmen des Umsetzungsprogramms, Stufe 4

Die im Folgenden empfohlenen Maßnahmen sind auf Grundlage des Radverkehrskonzeptes Menden entwickelt bzw. konkretisiert worden. Dabei handelt es sich sowohl um einfache Beschilderungsmaßnahmen als auch um die planerisch und baulich aufwändige Schaffung neuer Radverkehrsanlagen. Darüber hinaus steht auch der Bau zahlreicher Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im Fokus des vorliegenden Maßnahmepakets.

Einige Maßnahmen können bzw. müssen ohne Inanspruchnahme von Fördermitteln umgesetzt werden. Teilweise sind diese Maßnahmen in keinerlei Förderprogrammen enthalten oder sie erreichen auf Grund der geringen Kosten nicht die jeweiligen Bagatellgrenzen. In erster Linie handelt es sich hierbei um Beschilderungen, Markierungen und die Beseitigung von Hindernissen auf Radwegen.

Für Maßnahmen mit einem hohen Investitionsbedarf sind entsprechende Förderanträge bei den jeweiligen Fördergebern zu stellen. Bei konkurrierenden Fördertöpfen sind dabei Antragsfristen und unterschiedliche Förderquoten zu berücksichtigen.

B.1 Aufhebung der Radwege-Benutzungspflicht

Sind Radverkehrsanlagen mit den Zeichen 237, 240 oder 241 der StVO beschildert (s. nebenstehende Bilder), so gilt für Radfahrende hier eine Benutzungspflicht.

Nach einem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts soll die Benutzungspflicht die Ausnahme darstellen und nur dort angeordnet werden, wo aufgrund besonderer örtlicher Verhältnisse eine erheblich erhöhte Gefährdung besteht. In der Praxis ist dies stets bei hohen Kfz-Stärken in Kombination mit hohen Geschwindigkeiten der Fall.

Bei fehlender Notwendigkeit vorhandene Radwege mit einer Benutzungspflicht zu belegen, sollte die entsprechende Beschilderung entfernt werden, um dem Radfahrer die Wahlmöglichkeit zu eröffnen, auch die Fahrbahn zu nutzen. Gerade die zunehmende Geschwindigkeit des Radverkehrs durch Pedelecs verschiebt bei einer Gefährdungsabwägung die Präferenz in Richtung Fahrbahnnutzung. Vor allem an Einmündungen und Grundstückszufahrten erweist sich die Fahrbahn als die sicherere Führungsform. In vielen Fällen können durch die Aufhebung der Benutzungspflicht auch Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern verringert werden.

Für die Aufhebung der Benutzungspflicht können verschiedene Rahmenbedingungen sprechen:

- Die Kfz-Verkehrsbelastung der Fahrbahn ist so gering, dass die Nutzung durch den Radverkehr problemlos und ohne besondere Gefährdung möglich ist.
- Innerhalb von Tempo 30-Zonen schließt die Straßenverkehrsordnung benutzungspflichtige Radwege aus.
- Die Radverkehrsanlage genügt den Anforderungen nicht, so dass deren Benutzung eine höhere Gefährdung mit sich bringt als die Fahrbahn.

Im Folgenden sind die Straßenabschnitte genannt, in denen nach Abwägung der Vor- und Nachteile die Benutzungspflicht von Radverkehrsanlagen aufgehoben werden soll. Darüber hinaus enthält die Tabelle die geplante Nutzung bzw. Beschilderung der Wege. Zu unterscheiden ist dabei zwischen separaten Radwegen, die entweder vollständig aufgegeben werden oder als sog. „andere Radwege“ weiterhin genutzt werden können. Gemeinsame Geh- und Radwege können in reine Gehwege umgewandelt werden oder mit der Kombination „Gehweg - Radfahrer frei“ bzw. nur „Radfahrer frei“ beschildert werden. Der Unterschied der beiden letztgenannten Beschilderungen liegt in der zulässigen Geschwindigkeit für den Radverkehr. Im Falle der Regelung „Gehweg - Radfahrer frei“ darf der Radfahrer nicht schneller als Schrittgeschwindigkeit fahren.

Straßenabschnitt	**Grund für die Aufhebung der Benutzungspflicht**	**geplante Beschilderung**
Berliner Straße, zwischen Spessartstraße und Eichendorffstraße	Tempo 30-Zone	Gehweg
Gisbert-Kranz-Straße	Tempo 30-Zone	Gehweg
Bräukerweg, zwischen Ostpreußenstr. und Baufastr.	unzureichender gemeinsamer Geh-/ Radweg	Gehweg - Radfahrer frei
Bussardweg	verträgliche Kfz-Belastung	Gehweg - Radfahrer frei
Oesberner Weg, zwischen Wolfskuhle und Bergheck	unzureichender gemeinsamer Geh-/ Radweg, Umlaufsperre	Gehweg - Radfahrer frei
Bieberkamp	verträgliche Kfz-Belastung	„anderer Radweg“ (ohne Beschilderung)
Walramstraße in Höhe Parkplatz Schlachthof	geringe Länge	Gehweg/ Radfahrer frei in beide Richtungen (Schulweg)

B.2 Beschilderung „durchlässige Sackgasse“

Zahlreiche Sackgassen im Mendener Stadtgebiet haben an ihrem Ende eine Fortführung für den Rad- bzw. Fußverkehr. Auch bei vielen ortskundigen Radfahrern sind diese teilweise wichtigen Verbindungswege nicht bekannt. Durch entsprechende Hinweise kann demnach das Radverkehrsnetz verdichtet werden. In der Stufe 1 des Umsetzungsprogramms wurden zunächst alle Sackgassen gekennzeichnet, die Bestandteil des städtischen Radverkehrsnetzes sind. Im nun folgenden Schritt sollen auch Sackgassen berücksichtigt werden, die zwar nicht zum Radverkehrsnetz gehören, dennoch aber von Radfahrern genutzt werden. Zugleich wird durch diese Maßnahme ein Beitrag zur Förderung des Fußverkehrs geleistet.

Zeichen 357-50 StVO

Die entsprechende Beschilderung erfolgt durch Zeichen das 357-50 StVO (s. nebenstehende Abbildung) in den folgenden Bereichen:

- Magdalenenstraße, von Pfarrer-Wiggen-Str.
- Oberm Rohlande, von Zum Heilersiepen und von Clemens-Brentano-Str.
- Am Gillfeld, von Mühlenbergstr.
- Ringstraße, von Holzener Str.
- Gertrud-Bäumer-Straße, von Holzener Str.
- Pater-Kolbe-Str., von Hedwig-Dransfeld-Str. und von Feldstraße
- Münkerstraße, von Reidemeisterstr.
- Sackgasse Bieberblick, von Bieberblick
- Bromberken, von Schwitter Weg
- Radestaken, von Bischof-Henninghaus-Str.

B.3 Öffnung von Einbahnstraßen

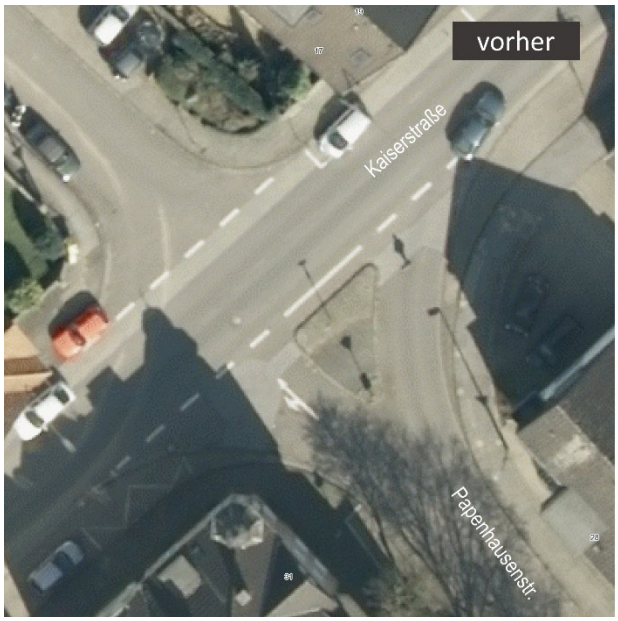
Die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung trägt zu einer Verdichtung des Radverkehrsnetzes bei. Die Straßenverkehrsordnung knüpft diese Maßnahme an einige Voraussetzungen, zu denen eine maximal zulässige Geschwindigkeit von Tempo 30 sowie eine ausreichende Breite der Fahrbahn gehören.

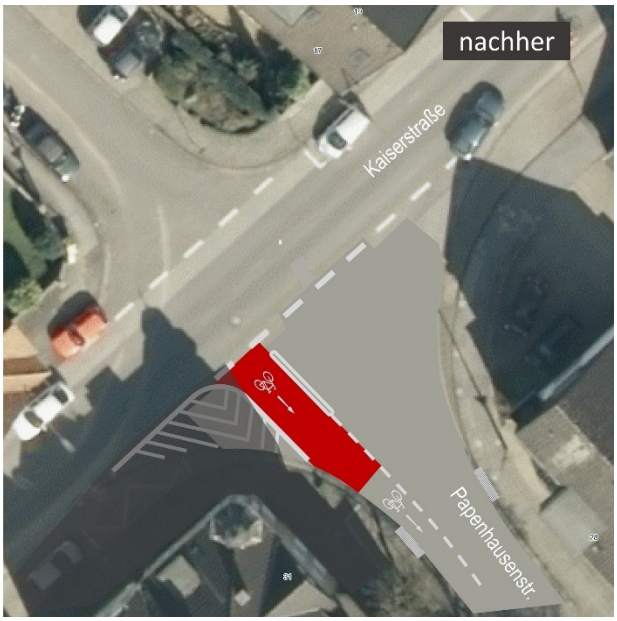
Die Möglichkeit zur Öffnung für den Radverkehr sollte auch, wie im Folgenden beschrieben, für die Papenhausenstraße sowie für den Nordwall angewendet werden.

<u>Papenhausenstraße, zwischen Kaiserstraße und Poststraße</u>

Durch die Öffnung der Papenhausenstraße zwischen Kaiserstraße und Poststraße für den Radverkehr entgegen der Einbahnstraßen-Richtung kann die Erreichbarkeit innerstädtischer Ziele verbessert werden. Diese Maßnahme wurde bisher noch nicht umgesetzt, weil eine große Dreiecksinsel in der Einmündung Kaiserstraße die Zufahrt in die Papenhausenstraße einschränkt. Durch die für das Jahr 2021 geplante Straßenbaumaßnahme in der Kaiserstraße ergeben sich nunmehr Synergieeffekte, da Aufwand und Kosten zum Rückbau der Insel deutlich reduziert werden können.

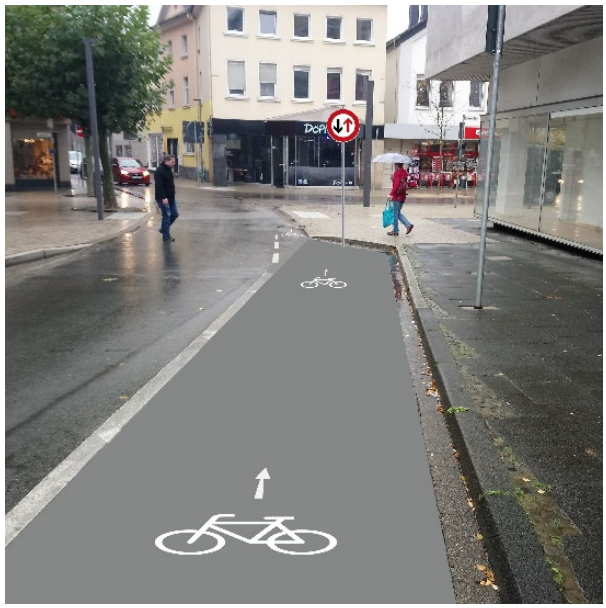
Nachstehende Abbildungen zeigen die heutige Situation mit der Dreiecksinsel sowie die geplante Fahrradpforte im Einmündungsbereich Kaiserstraße/ Papenhausenstraße.





Nordwall, zwischen Gartenstraße und Unnaer Straße

Derzeit ist es für Radfahrer nicht möglich auf dem Nordwall, aus Richtung Josefschule kommend, bis zur Unnaer Straße zu fahren. Dadurch können zahlreiche innerstädtische Ziele nur über Umwege oder schiebend erreicht werden.

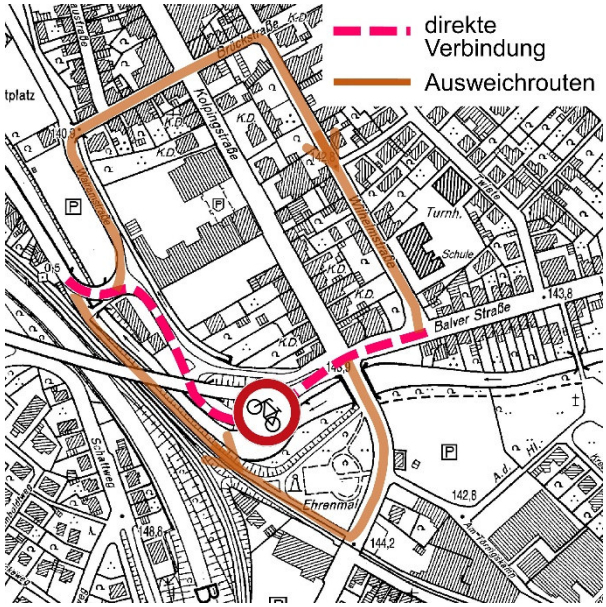


Die Umgestaltung der Unnaer Straße war auf die Errichtung des Nordwall-Centers ausgerichtet, das aus bekannten Gründen nicht realisiert werden konnte.

Die vorhandene Engstelle im Bereich der Fußgängerquerung weist mit 3,70 Meter eine Breite auf, die über dem Mindestmaß von 3,50 Meter der Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung liegt. Innerhalb der Engstelle sollte durch Strichmarkierungen und Piktogramme die veränderte Situation - auch für die Fußgänger - verdeutlicht werden. Durch Beschilderung mit Zeichen 208 StVO („Vorrang des Gegenverkehrs“) soll der Radverkehr zudem zu besonderer Aufmerksamkeit verpflichtet werden.

Bei Umsetzung der Maßnahme entfällt ein Pkw-Stellplatz. Ein Teil der fünf Krad-Stellplätze kann ggf. um einige Meter in Richtung Gartenstraße verschoben werden.

B.4 Aufhebung des Durchfahrverbots Walramstraße



Momentan ist die Walramstraße zwischen der Oberen Promenade und der Kreuzung Battenfeld durch Zeichen 254 StVO für den Radverkehr gesperrt. Wer also aus dem Bereich Obere Promenade in Richtung Balver Straße fahren möchte, muss entweder den Umweg über Brückstraße und Wilhelmstraße oder über die Iserlohner Landstraße nehmen. Die Ausweichrouten bedeuten zum einen Umwege und zum anderen ist auch in den entsprechenden Straßen keine durchgängige Infrastruktur für den Radverkehr vorhanden.

Auf der Walramstraße sind zwar keine Radverkehrsanlagen vorhanden, jedoch ist objektiv keine Gefährdung des Radverkehrs zu erkennen, die eine Sperrung dieses Abschnitts erforderlich werden lässt.

In der Gegenrichtung existiert im Übrigen kein entsprechendes Durchfahrverbot.

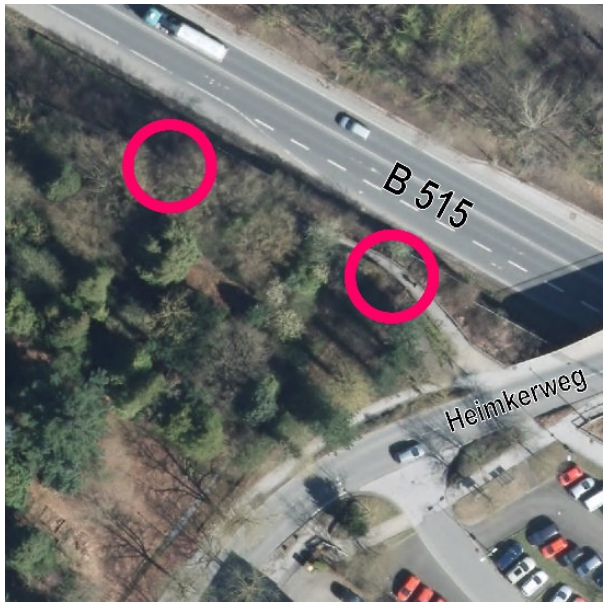
Das vorhandene Programm der Lichtsignalanlage an der Battenfeld-Kreuzung berücksichtigt bereits die langsameren Räumzeiten von Radfahrern, so dass auch diesbezüglich keine Einschränkungen vorhanden sind.

B.5 Beseitigung von Hindernissen

Die im Folgenden dargestellten baulichen Hindernisse im Radverkehrsnetz sollen beseitigt werden.

Geh-/ Radweg unterhalb Alter evangelischer Friedhof

Der Geh- Radweg unterhalb des evangelischen Friedhofs stellt die Verbindung zwischen der Innenstadt und den Bereichen Am Galbusch bzw. Hombergskamp her. Die hier vorhandenen Bügelsperren führen zu keinem erkennbaren Sicherheitsgewinn, schränken aber die Befahrbarkeit für den Radverkehr spürbar ein. Sie sollen daher entfernt werden.



Holzener Straße gegenüber Kaufland-Einfahrt

Auf dem - durch Verkehrszeichen für den Radverkehr freigegebenen Gehweg - befindet sich eine Bake, die die Verkehrsfläche deutlich einschränkt. Die Bake war offensichtlich installiert worden, als die Linksabbiegespur zum Kaufland-Parkplatz so schmal war, dass Autofahrer beim Vorbeifahren an den Linksabbiegern den Gehweg nutzten. Bereits vor einiger Zeit ist im Zuge von Umbau-Maßnahmen des Einkaufszentrums die Abbiegespur verbreitert worden. Die Bake ist somit nicht mehr erforderlich.

Iserlohner Landstraße, neben Brücke über B 515

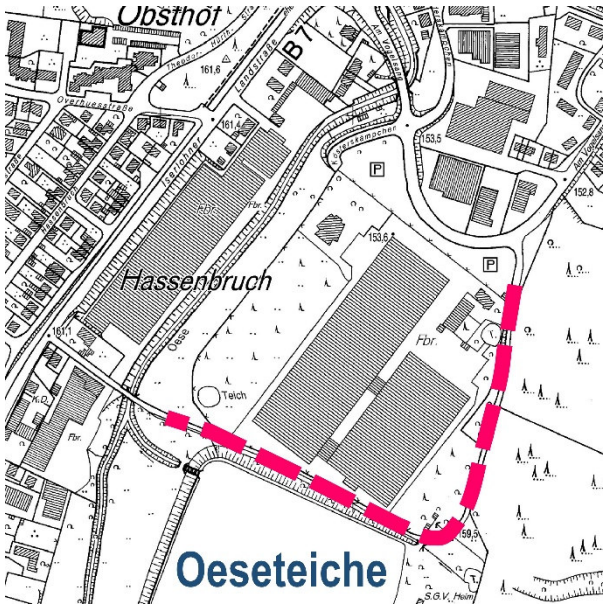
Unmittelbar neben der Brücke über die B 515 mündet ein gemeinsamer Geh- und Radweg auf die Iserlohner Landstraße. Dieser Weg stellt über die Straße Wünnefeld eine Verbindung an die Radverkehrs-Hauptroute durch die Horlecke her. Darüber hinaus dient er der Erschließung der Wohngebiete im Bereich Eupener Straße und Oeseufer sowie der Erreichbarkeit des Naherholungsgebiets Oeseteiche.

Damit die Anbindung des Geh- und Radwegs an die Iserlohner Landstraße durch Radfahrer sicher und komfortabel genutzt werden kann, sollen die Bordanlagen an der Iserlohner Landstraße abgesenkt werden.

B.6 Sanierung der Wege zu den Oeseteichen

Die Oeseteiche sind zu einem attraktiven Naherholungsgebiet umgestaltet worden. Um eine angemessene Erreichbarkeit für den Radverkehr herzustellen, sollen die Oberflächen der vorhandenen Wege zur Iserlohner Landstraße bzw. zur Straße Am Vogelsang ertüchtigt werden. In Anbetracht des Umfeldes und der Tatsache, dass es sich hierbei nicht um Hauptverbindungsrouten für den Radverkehr handelt, wird eine wassergebundene Oberfläche als angemessen angesehen.

In einem ersten Schritt soll die Anbindung an die Iserlohner Landstraße verbessert werden. Mit der Herrichtung der Anbindung an die Straße Am Vogelsang soll bis zum Abschluss der momentan umfangreich stattfindenden Holztransporte gewartet werden.

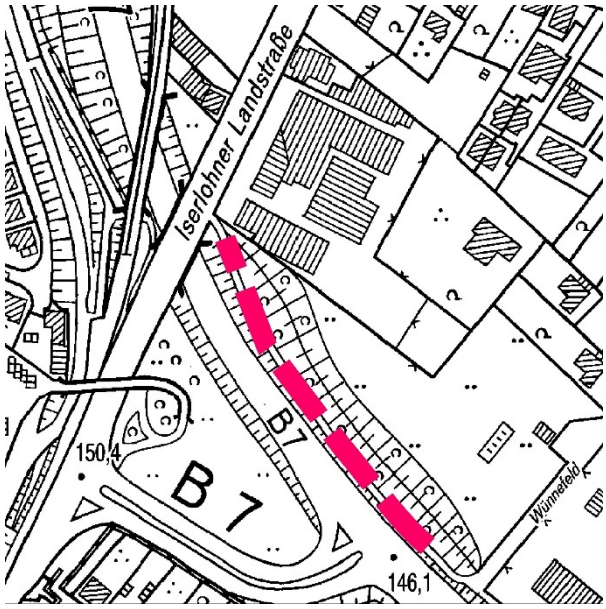


B.7 Asphaltierung Geh-/ Radweg Iserlohner Landstraße - Wünnefeld

Der Geh-/ Radweg, der die Iserlohner Landstraße mit der Straße Wünnefeld entlang der B 7 verbindet, besitzt im heutigen Zustand eine wassergebundene Oberfläche. Dieser Abschnitt mit einer Länge von rd. 200 Metern weist schon nach geringen Niederschlägen zahlreiche Pfützen auf, die die Benutzungsqualität stark einschränken.

Wie oben bereits dargestellt, stellt der Weg eine Verbindung an die Radverkehrs-Hauptroute durch die Horlecke her und dient darüber hinaus der Erschließung der Wohngebiete im Bereich Eupener Straße und Oeseufer sowie der Erreichbarkeit des Naherholungsgebiets Oeseteiche.

Durch eine Asphaltierung können sowohl Alltags- als auch Freizeit-Radverkehre deutlich attraktiver gestaltet werden. Auch die Fußgänger profitieren von der Aufwertung der Wegeverbindung.



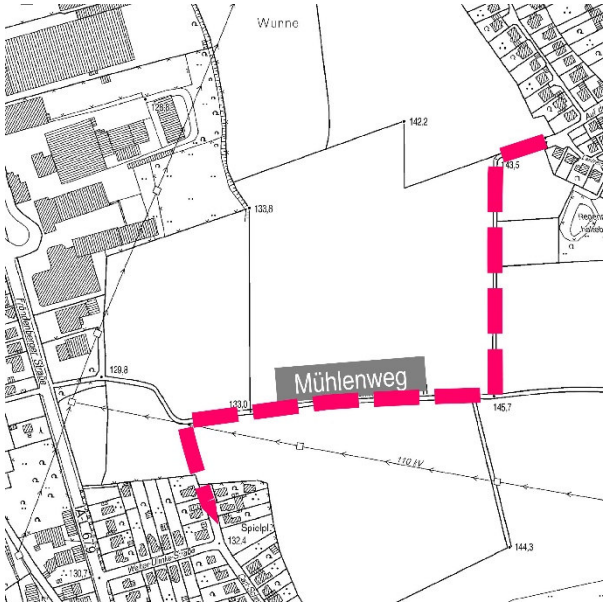
B.8 Neubau Radweg Carl-Schmöle-Straße - Auf dem Dornstück

Der Mendener Ortsteil Schwitten ist nur sehr unzureichend an das gesamtstädtische Radverkehrsnetz angebunden. So kann beispielsweise das Mendener Zentrum nur über sehr verkehrsreiche (Fröndenberger Straße, Schwitterknapp, Werler Straße) bzw. steigungsreiche oder umwegige Straßen (Auf der Haar, Schwitter Weg, Am Schwarzkopf) erreicht werden.

Eine weitere mögliche Verbindung existiert über die Carl-Schmöle-Straße, die parallel zur Fröndenberger Straße verläuft. Die weitere Route in das Zentrum führt dann beispielsweise über einen 100 Meter langen Abschnitt der Werler Straße sowie über den Hofeskamp zur Straße Am Alten Amt. Um die Carl-Schmöle-Straße an den Ortsteil Schwitten im Bereich der Straße Auf dem Dornstück anzubinden, bietet sich eine rd. 800 Meter lange Wegeverbindung an, die abschnittsweise

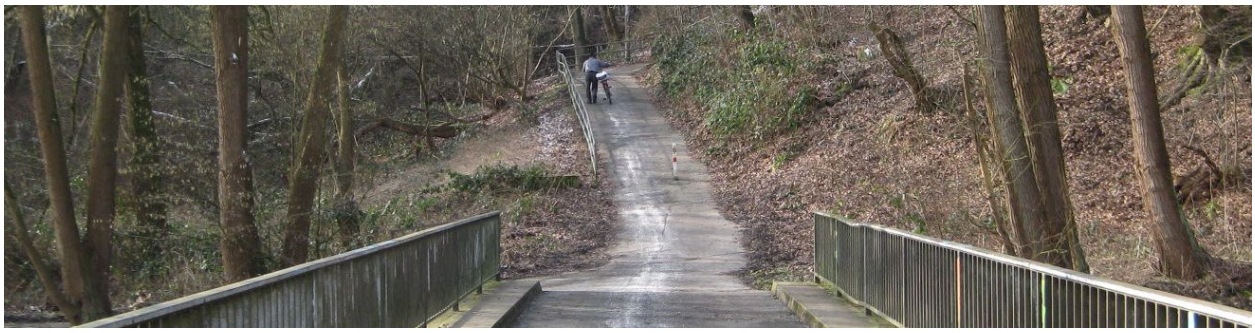
über den Mühlenweg verläuft (s. Abbildung rechts). Die betreffenden Wegeparzellen befinden sich - bis auf einen kurzen Abschnitt von 70 Meter Länge - im Besitz der Stadt Menden. Allerdings zeigt ein vorhandener „Trampelpfad“ in Verlängerung der Carl-Schmöle-Straße-Straße, dass auch dieser private Bereich bereits intensiv genutzt wird.

In einem ersten Schritt der Planung sollen die Möglichkeiten zum Grunderwerb geprüft und eine Entwurfsplanung erarbeitet werden, so dass insbesondere Aussagen über die zu erwartenden Kosten möglich sind.

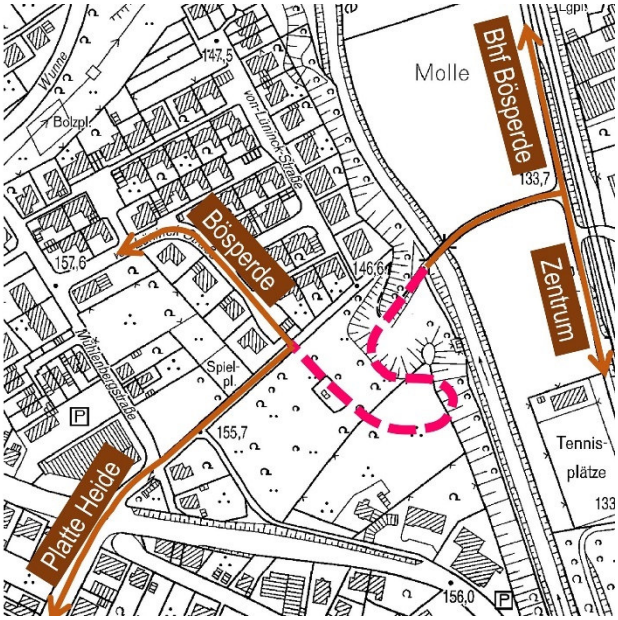


B.9 Umbau der Rampe Molle - Mühlenbergstraße

Die auf dem Foto abgebildete Rampe bindet den Radweg in der Molle an die von-Lüninck-Straße bzw. die Mühlenbergstraße an.



Zwischen der Brücke über die Hönne und der von-Lüninck-Straße bewältigt der Weg auf einer Länge von 190 Metern rd. 17 Höhenmeter, was einer durchschnittlichen Steigung von 9 Prozent entspricht - in einzelnen Abschnitten weist die Rampe mehr als 10 Prozent Steigung auf. Zudem



besitzt sie zwei sehr enge Kehren sowie eine Oberfläche, die bei Feuchtigkeit sehr rutschig werden kann. So ist die Rampe mit dem Fahrrad bergauf nur durch sportliche Radler oder mit Motorunterstützung zu bewältigen. Bergab birgt sie ein erhebliches Sicherheitsrisiko.

Ziel der Neuplanung sollte es sein, die Steigung auf ein Maß von maximal 5 Prozent zu verringern. Die Breite sollte mindestens drei Meter betragen, um das Aufkommen im Fuß- und Radverkehr konfliktfrei bewältigen zu können.

Die Lage der Rampe im Gelände ist in den obigen Abbildungen nur beispielhaft dargestellt. Auf Grund des bewegten Geländes, ist nach einem Verlauf zu suchen, der die verschiedenen Anforderungen bestmöglich erfüllt.

Das rechte Bild zeigt die Einbindung der Rampe in das Radverkehrsnetz der Stadt Menden. Hervorzuheben ist dabei die Schaffung hochwertiger Verbindungen zwischen dem Mendener Zentrum und den bevölkerungsreichen Stadtteilen Bösperde, Landwehr sowie die nördliche Platte Heide.

In einem ersten Schritt der Planung sollen die Grundlagen erarbeitet werden, die Aufschluss über die genaue Lage der Rampe im Gelände, ggf. notwendige Bauwerke sowie die Kosten geben.

B.10 Fahrrad-Abstellanlagen

Zur Förderung des Radverkehrs gilt es, neben dem Ausbau des Radverkehrsnetzes, auch die Möglichkeiten zu bieten, das Rad sicher und komfortabel am Ziel abzustellen. Wichtige Ziele des Radverkehrs sind dabei die Mendener Innenstadt, das Zentrum von Lendringsen sowie zahlreiche öffentliche Einrichtungen im gesamten Stadtgebiet. Im Folgenden werden die vorgesehenen Standorte mit dem jeweiligen Umfang des Angebotes an Abstellmöglichkeiten dargestellt.

Innenstadt Menden

Im Zusammenhang mit dem Förderprojekt „Stärkung der Innenstadtachsen“ sind bereits zahlreiche Abstellmöglichkeiten in Form von Anlehnbügeln in den innerstädtischen Fußgängerbereichen installiert worden.

In Kooperation mit dem ADFC sind nunmehr weitere Bereiche identifiziert worden, in denen das Angebot fehlt bzw. dem Bedarf nicht ausreichend gerecht wird.

Dem Luftbild rechts sowie der folgenden Tabelle sind die Standorte sowie der Bedarf an neuen Abstellmöglichkeiten zu entnehmen.

Standort	geplante Abstellmöglichkeiten
Seniorentreff, Bahnhofstraße	Planung der Radabstellanlagen im Rahmen der Freiraumgestaltung Bürgerhaus
Neumarkt/ Turmstraße im Bereich des ehem. Modehauses „Rieber“	3 Bügelparker
Altes Rathaus/ Museum	Erweiterung um 3 zusätzliche Bügelparker
am „Zentrum“, Kirchplatz	6 Bügelparker nach Umbau installieren
Unnaer Straße, Ecke Poststraße	Erweiterung um 6 zusätzliche Bügelparker
Brandstraße, Kindergarten	3 Bügelparker
Gesamtzahl	**21 Bügelparker**

Lendringsen

Auch im Zentrum von Lendringsen fehlen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Lediglich einige Einzelhändler bzw. Dienstleister bieten sporadisch mobile Fahrradständer an. Entlang der Lendringser Hauptstraße lassen sich sieben Bereiche nennen, in denen - mit Rücksicht auf die Platzverhältnisse - die Installation von Radparkern möglich ist.

Standort	geplante Abstellmöglichkeiten
neben Kreisverkehr Bieberberg	2 Bügelparker
im Bereich kik	2 Bügelparker
im Bereich Dieler	2 Bügelparker
im Bereich Hasecker, neben Sitzbank	2 Bügelparker
im Bereich Wortmann	2 Bügelparker
im Bereich Niehaves	2 Bügelparker
im Bereich Post	2 Bügelparker
Gesamtzahl	**14 Bügelparker**

Fahrrad-Abstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen

An vielen öffentlichen Einrichtungen im Mendener Stadtgebiet sind keine oder unzureichende Abstellanlagen für Fahrräder vorhanden. Besonders wichtig sind hier Möglichkeiten zum sicheren Anschließen des Fahrrads, da diese oftmals für längere Zeit unbeaufsichtigt bleiben.

Die folgende Tabelle zeigt, wie sich die insgesamt 75 geplanten Bügelparker auf die acht verschiedenen Standorte verteilen.

Einrichtung	Anzahl der Abstellmöglichkeiten
Gut Rödinghausen	6 Bügelparker
Oeseteiche	6 Bügelparker
VHS / Musikschule	12 Bügelparker
Leitmecke	21 Bügelparker
Hallenbad	12 Bügelparker
Hexenteich	6 Bügelparker
Freizeitzentrum Biebertal	6 Bügelparker
Arche	6 Bügelparker
Gesamtzahl	**75 Bügelparker**

C Kosten und Finanzierung der Maßnahmen

Bei der Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen ist mit folgenden, grob geschätzten Kosten zu rechnen:

Maßnahme	geschätzte Kosten (in €)	Finanzierung
Aufhebung der Radwege-Benutzungspflicht	1.500,-	Maßnahme im Rahmen der Straßenunterhaltung
Beschilderung „durchlässige Sackgasse“	1.500,-	Maßnahme im Rahmen der Straßenunterhaltung
Öffnung von Einbahnstraßen Papenhausenstraße und Nordwall	5.000,-	Maßnahme im Rahmen der Straßenunterhaltung Rückbau der Dreiecksinsel Papenhausenstr. erfolgt im Zusammenhang mit Sanierung Kaiserstraße
Aufhebung des Durchfahrverbots Walramstraße	100,-	Maßnahme im Rahmen der Straßenunterhaltung
Beseitigung von Hindernissen	5.000,-	Maßnahme im Rahmen der Straßenunterhaltung
Sanierung der Wege zu den Oeseteichen	10.000,-	Maßnahme im Rahmen der Straßenunterhaltung
Asphaltierung Geh-/ Radweg Iserlohner Landstraße - Wünnefeld	30.000,-	diverse Fördermöglichkeiten gegeben
Neubau Radweg Carl-Schmöle-Straße - Auf dem Dornstück	Die genauen Kosten ergeben sich durch die Erarbeitung der Entwurfsplanung.	diverse Fördermöglichkeiten gegeben
Umbau der Rampe Molle - Mühlenbergstraße	Die genauen Kosten ergeben sich durch die Erarbeitung der Entwurfsplanung.	diverse Fördermöglichkeiten gegeben
Fahrradabstellanlagen Innenstadt	5.000,-	Fördermöglichkeit im Rahmen der „Kommunalrichtlinie“ gegeben
Fahrradabstellanlagen Lendringsen	4.000,-	Fördermöglichkeit im Rahmen der „Kommunalrichtlinie“ gegeben
Fahrradabstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen	10.000,-	Fördermöglichkeit im Rahmen der „Kommunalrichtlinie“ gegeben

Für die Maßnahmen im Rahmen der Straßenunterhaltung steht die erforderliche Summe von € 23.000,- im Abrechnungsobjekt 12010101, Gemeindestraßen (Unterhaltung) bereit.

Im Falle der Installation von Fahrradabstellanlagen entstehen Kosten für den Fall eines positiven Förderbescheides. Der Eigenanteil der Stadt Menden hängt von der jeweils aktuellen Förderquote ab und bewegt sich in einem Rahmen von ca. 2.000,- bis 6.000,- Euro. Die entsprechenden Mittel stehen im Abrechnungsobjekt I 12010134, VEP, Radwegekonzept bereit.

Die Kosten der Maßnahmen zum Umbau der Rampe Molle - Mühlenbergstraße sowie dem Neubau eines Radwegs Carl-Schmöle-Straße - Auf dem Dornstück lassen sich zum jetzigen Zeitpunkt keine belastbaren Kostenschätzungen nennen. Grundsätzlich stehen aber auch für diese Maßnahmen die Mittel im Abrechnungsobjekt I 12010134, VEP, Radwegekonzept bereit.