




















Radverkehrskonzept Kreis Unna 2021




Synopse der Stellungnahmen aus der Akteursbeteiligung






Nr.	Kommune/Institution	Stellungnahme / Hinweise	Fachliche Einschätzung	Beschlussempfehlung
1	Bergkamen	RS1 (Radwegebrücke über den Kanal) Online-Karte: keine Darstellung einer zusätzlichen Überquerung des Kanals parallel zur Kanalbrücke Werner Straße im Bereich der Klöcknerbahntrasse Änderung: zusätzliche Darstellung des RS1 mit zukünftigen Verlauf über den Kanal parallel zur Kanalbrücke Werner Straße im Bereich der Klöcknerbahntrasse	Dieser zusätzliche Brückenneubau ist bereits in der „Machbarkeitsstudie Radschnellweg Ruhr RS1“ des RVR berücksichtigt und soll zukünftig, durch die zusätzliche Einbettung in das Kreisradwegenetz, ebenfalls vom Kreis Unna gegenüber dem zuständigen Planungsträger vertreten werden.	Dem Hinweis wird gefolgt ●
2	Bergkamen	Klöcknerbahntrasse Online-Karte: Führung der RVR Radhauptverbindung ab Kreuzung „Rünther Straße - Werner Straße“ in Richtung Norden auf B 233 Anmerkung: Präferierte Führung des Radverkehrs auf Bergkamener Stadtgebiet ab Nordseite Kanal in nördlicher Richtung auf Klöcknerbahntrasse	Die Klöcknerbahntrasse bietet bereits heute eine qualitative Radwegeverbindung zwischen der Stadt Werne und Bergkamen. Zusätzlich würde diese eine direkte Anbindung an den RS 1 darstellen. Da zur Zeit eine Variantenprüfung des RS 1 mit einer Führung über die bestehende Zechenbahntrasse in Werne erfolgt, wird die Klöcknerbahntrasse nördlich des Kanals in jedem Fall als sinnvoll erachtet und in das Kreisradwegenetz aufgenommen.	Dem Hinweis wird gefolgt ●
3	Bergkamen	IGA-Radweg (Marina Rünthe) Online-Karte: Führung des IGA-Radwegs über privaten Parkplatz des Hafenswegs 42 („California“) Änderung: Führung des IGA-Radwegs nördlich des Hafenswegs 42 („California“) entlang des Hafenbeckens und Kanalufers	Der Darstellungsfehler in der Online-Karte wird korrigiert	Dem Hinweis wird gefolgt ●
4	Bergkamen	IGA-Radweg (Wasserstadt Aden) Online-Karte: Darstellung zum Streckenverlauf des IGA-Radwegs im westlichen Abschnitt der Wasserstadt Aden fehlerhaft Änderung: Führung des IGA-Radwegs auf einer Länge von ca. 750 m entlang des Kanals bevor der Streckenverlauf in östlicher Fahrtrichtung vom Kanal abknickt und weiter zentral durch die Wasserstadt verläuft	Der Darstellungsfehler in der Online-Karte wird korrigiert	Dem Hinweis wird gefolgt ●
5	Bergkamen	K16 (Industriestraße) Online-Karte: keine Führung des Kreisradwegenetzes auf Industriestraße (ausgenommen Teilabschnitt zwischen Knotenpunkt Werner Straße und Querungsbereich Klöcknerbahntrasse) Änderung: Aufnahme der gesamten Industriestraße in das Kreisradwegenetz Erläuterung: Grundsätzlich ist die Industriestraße aufgrund ihres Verlaufs eine direkte Radwegeverbindung des Ortsteils „Mitte“ mit dem Gewerbe- und Industriegebiet an der Industriestraße, dem ansässigen Einzelhandel im Bereich der Straße „An der Bummansburg“ und dem Romberger Wald. Die Industriestraße ist bereits im Abschnitt südlich der Einmündung „Am Romberger Wald“ mit einem beidseitigen Geh- und Radweg ausgestattet. Im Abschnitt nördlich der der Einmündung „Am Romberger Wald“ ist bislang, trotz eines ausreichenden Straßenquerschnitts von mindestens 12,00 m keine qualitative Führung des Rad- und Fußverkehrs vorhanden. Um zukünftig eine qualitative Führungsform des (Fuß- und) Radverkehrs auf gesamter Länge herzustellen, ist die gesamte Industriestraße in das Kreisradwegenetz aufzunehmen.	Aufgrund der bisher fehlenden Anbindung des Gewerbegebietes an der Industriestraße wird die K16 in das Radverkehrskonzept mit aufgenommen. Um eine Anbindung an das Kreisradnetz zu erhalten ist eine kommunale Anbindung an das städtische Netz nötig und muss mit der Stadt abgestimmt werden.	Dem Hinweis wird gefolgt ●
6	Bergkamen	K17 (Hansastraße) Die K17 verläuft zwischen der K16 (Industriestraße) im Norden und der L654 (Hammer Straße) im Süden und bildet somit eine Nord-Süd-Achse im östlichen Stadtgebiet von Bergkamen. Entlang dieser Achse befindet sich u.a. das „Schießzentrum Unna-Hamm“ und „Sporthalle Overberge“ sowie weitere Sportanlagen und Gastronomiebetriebe. Vor diesem Hintergrund befinden sich entlang der Hansastraße mehrere relevante Ziele für den überörtlichen Radverkehr, sodass eine Berücksichtigung im Kreisradwegenetz vorzusehen ist.	Die Ziele beziehen sich überwiegend auf den Freizeitbereich und entsprechen nicht den Zielsetzungen des Kreisradwegenetzes.	Dem Hinweis wird nicht gefolgt ●
7	Bergkamen	Am Wiehagen Online-Karte: Darstellung zum Streckenverlauf der Radwegeverbindung fehlerhaft Änderung: Darstellung einer Radwegeverbindung „Am Wiehagen - Zechenpark - Erich-Ollenhauer-Straße“ über die bestehende Wegeverbindung zwischen den Grundstücken Am Wiehagen 43a und 47 Die Herstellung einer Wegeverbindung zwischen den Grundstücken Am Wiehagen 35a und 37 (Online-Karte) ist zukünftig nicht vorzusehen. •Erläuterung: Die Herstellung einer Wegeverbindung zwischen den Grundstücken Am Wiehagen 35a und 37 (Online-Karte) ist zukünftig nicht vorzusehen. Hierzu müsste eine zusätzliche und nicht erforderliche neue Wegeverbindung durch den Zechenpark angelegt werden, welche einen massiven Eingriff in den Baumbestand und finanziellen Aufwand hervorrufen würde.	Die Wegeführung wird aufgrund der Begründung der Stadt Bergkamen angepasst	Dem Hinweis wird gefolgt ●

Nr.	Kommune/Institution	Stellungnahme / Hinweise	Fachliche Einschätzung	Beschlussempfehlung
8	Bergkamen	<p>K16 (Erich-Ollenhauer-Straße, Abschnitt Kreisverkehr Töddinghauser Straße - Kreisverkehr Zweihausen) Online-Karte: die geplante Führungsform ist einseitig als Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr mit einer Zielbreite von 3,50 m angegeben Änderung: beidseitig Radfahrstreifen mit einer Zielbreite von 2,00 m Erläuterung: Die K16 durchläuft als Ost-West-Achse insgesamt fünf der sechs Bergkamener Ortsteile und besitzt folglich auch als gesamtstädtische Verbindungsachse des Radverkehrs eine besondere Bedeutung. Vor diesem Hintergrund ist der Radverkehr nach Möglichkeit nicht gemeinsam mit dem Fußverkehr auf der K16 zu führen. Für den weiteren Verlauf der Erich-Ollenhauer-Straße in westlicher Richtung über den Kreisverkehr Töddinghauser Str. hinaus ist eine geplante Führungsform durch Radfahrstreifen mit einer Zielbreite von 2,00 m angegeben, wodurch eine eigenständige komfortable Führung des Radverkehrs vorgesehen wird. Um eine einheitliche und komfortable Radverkehrsführung auf der gesamten Erich-Ollenhauer-Straße herbeizuführen, sind ebenfalls Radfahrstreifen mit einer Zielbreite von 2,00 m für diesen Abschnitt vorzusehen. Die Notwendigkeit einer dort verlaufenden Fußverkehrsführung ist jedoch im Rahmen der Entwicklung der Fläche der ehemaligen Zeche Grimberg 1 2 zu ermitteln. Der Bau eines einseitigen Gehwegs wäre infolgedessen mit einer Breite von 2,50 m vorzunehmen.</p>	<p>Die beschriebenen Ermittlungen sollten ebenso wie die Anlage von Radfahrstreifen in der Ausführungsplanung geprüft werden. Im Rahmen dieser Konzeption erschien die Anlage von Radfahrstreifen nicht möglich.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen</p> 
9	Bergkamen	<p>K16 (Erich-Ollenhauer-Straße; Abschnitt Knotenpunkt In der Schlenke - Einmündung Kleiweg) Online-Karte: die geplante Führungsform ist als beidseitiger Gemeinsamer Geh- und Radweg mit einer Zielbreite von 2,50 m angegeben Änderung: beidseitig Radfahrstreifen mit einer Zielbreite von 2,00 m</p>	<p>Die beschriebenen Ermittlungen sollten ebenso wie die Anlage von Radfahrstreifen in der Ausführungsplanung geprüft werden.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen</p> 
10	Bergkamen	<p>Bambergstraße (Abschnitt Knotenpunkt Kuhbach-Weg - Einmündung Weddinghofer Straße) Online-Karte: die geplante Führungsform ist als beidseitig Getrennter Geh- und Radweg angegeben Änderung: Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn. Nutzung des Gehwegs durch den Radverkehr zusätzlich erlaubt das Zusatzzeichen „Radfahrer frei“</p>	<p>Hier wird laut Maßnahmenvorschlag (Online-Karte) ein Rückbau der bestehenden Infrastruktur und eine zukünftige Führung im Mischverkehr mit zusätzlicher Freigabe des Gehweges für Radfahrende vorgeschlagen.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen</p> 
11	Bergkamen	<p>K9 (Abschnitt Bambergstraße) In diesem Abschnitt befinden auf östlicher Seite der Bambergstraße mehrere Straßenzufahrten, welche u.a. als Radverkehrserschließung des bestehenden Wohngebiets „Auf der Worth“ und des zukünftigen Siedlungsbereichs im Rahmen der baulichen Entwicklung im Bereich der alten Hofstelle „Schulze-Bergkamen“ dienen. Aus diesem Grund ist die Einrichtung eines Gemeinsamen Geh- und Radwegs auf der Ostseite der Bambergstraße vorzusehen. Diese Führungsform entspricht den „Qualitätsstandards für Radwege außerorts“ des Radverkehrskonzept des Kreises Unna und ist entsprechend vorzusehen.</p>	<p>Dieses ist in der Online-Karte bereits so aufgeführt.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen</p> 
12	Bergkamen	<p>K9 (Goekenheide Einmündung Buckenstr. - Häupenweg - Weddinghofer Str.) Online-Karte: die geplante Führungsform ist beidseitig als Getrennter Geh- und Radweg mit einer Zielbreite von 2,00 m angegeben Alternativ: Markierungslösungen Änderung: Schutzstreifen mit einer Zielbreite von 1,50 m (nördliche Straßenseite), Gemeinsamer Geh- und Radweg mit einer Zielbreite von 3,00 m (südliche Straßenseite) Erläuterung: Die für diesen Abschnitt der K9 in der Online-Karte geplante Führungsform (beidseitig Getrennter Geh- und Radweg; 2,00 m Breite) ist grundsätzlich positiv zu bewerten. Jedoch fehlt dem Straßenraum in vielen Bereichen die hierzu notwendige Gesamtbreite, sodass eine Umsetzung dieses Maßnahmenvorschlag lediglich im Rahmen eines kompletten Umbaus und Neuorganisierung dieses gesamten Abschnitts benötigen würde. Aufgrund des folglich enormen Planungs- und Kostenaufwands kann ebenfalls die in der Online-Karte angegebene Alternative einer Markierungslösung in Betracht gezogen werden. Auf der Nordseite dieses K9-Abschnittes kann somit ein Schutzstreifen mit einer Zielbreite von 1,50 m, gemäß den „Qualitätsstandards für Schutzstreifen innerorts“ des Radverkehrskonzept des Kreises Unna, vorgesehen werden. Der Gehweg auf der Südseite erfüllt in diesem Bereich der K9 größtenteils die Mindestbreite von 2,50 m, um den Fuß- und Radverkehr gemeinsam zu führen „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA). Aus diesem Grund ist hier ein Gemeinsamer Geh- und Radweg als geplante Führungsform möglich. Die zukünftige Zielbreite wäre gemäß der „Qualitätsstandards für Radwege außerorts“ mit 3,00 m zu benennen. Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ist insbesondere aufgrund des erhöhten Fußverkehrsaufkommens und der nicht ausgebauten Querungsmöglichkeiten im Bereich des Freizeitenrums Häupenweg zu prüfen und wird ebenfalls innerhalb der Online-Karte als alternative Lösung aufgeführt.</p>	<p>Die umzusetzenden Führungsformen müssen in der weiteren Planung geklärt und berücksichtigt werden.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen</p> 

Nr.	Kommune/Institution	Stellungnahme / Hinweise	Fachliche Einschätzung	Beschlussempfehlung
13	Bergkamen	Damit jedoch die durch die anstehende Neuaufstellung des Radverkehrskonzeptes geplanten Maßnahmen zukünftig innerhalb eines Radwegeausbauprogramms von fünf Jahren auch tatsächlich umgesetzt werden können hofft die Stadt Bergkamen, dass auf Kreisebene die notwendigen finanziellen und personellen Ressourcen bereitgestellt werden.	Das vorliegende Radverkehrskonzept kann nicht innerhalb von nur 5 Jahren umgesetzt werden. Hierbei handelt es sich um ein Missverständnis. Es ist geplant ein Radwegebauprogramm für die Kreisstraßen aufzustellen. Dieses soll in einem ersten Schritt noch zu priorisierenden Maßnahmen mit einem Zeithorizont von ca. 5 Jahren umfassen. Die Umsetzung aller Maßnahmen wird weit darüber hinaus liegen (>2030)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen 
14	Bönen	Ausbau Hammer Straße von Heeren / Streckenführung Hammer Straße (Fahrradstraße Wirtschaftsweg/Im Fuchsbau) Das neue Kreisradwegenetz sieht vor, dass der bereits bestehende Geh-/Radweg entlang der Hammer Straße erneuert wird. Das Konzept sieht weiterhin vor, dass der bereits bestehende Weg bis zur Kreuzung in Nordbögge zu erweitern ist. Der von der Hammer Straße abzweigende Wirtschaftsweg soll außerdem bis zu der Straße im Fuchsbau als Fahrradstraße ausgebaut werden. Entgegen der Darstellung im Konzept des Kreises Unna sieht die Gemeinde Bönen im Bereich der Hammer Straße eine andere Routenführung vor (siehe Anlage 2). Bei der von der Verwaltung vorgeschlagenen Routenführung wäre es möglich, eine bereits bestehende Unterführung unter der Hammer Straße zu nutzen und somit den für Radfahrer sehr gefährlichen Kreuzungsbereich an der Hammer Straße Richtung Nordbögge ohne Umweg zu umfahren. Dadurch wäre es möglich, die gefährliche Querung der Hammer Straße zu vermeiden. Weiterhin ist es aus Sicht der Verwaltung nicht notwendig, den abzweigenden Wirtschaftsweg von der Hammer Straße Richtung Rhyerner Straße (über die Straße Im Fuchsbau) als Fahrradstraße auszuweisen. Dieser Weg darf bereits im aktuellen Zustand nicht durch Kfz befahren werden und ist für den Radverkehr ausgebaut.	Die Wegeführung wird aufgrund der Begründung der Gemeinde Bönen geändert und in der Online-Karte angepasst.	Dem Hinweis wird gefolgt. 
15	Bönen	Weiterhin wird angeregt, dass der Ausbau der Hammer Straße von Kamen-Heeren nach Nordbögge bis zum Haltepunkt Nordbögge, über die Rad- und Fußgängerbrücke und weiter über die Kreisgrenze (Hammer Straße/Böner Straße), bis zum Kreisverkehr am Friedhof Pelkum mit aufgenommen wird.	Die Radwegeanbindung Richtung Hamm-Pelkum wird als sinnvolle Ergänzung im Kreisradwegenetz aufgenommen.	Dem Hinweis wird gefolgt 
16	Bönen	Fahrradstraße in Nordbögge (Böner Straße) Das Konzept des Kreises sieht an dieser Stelle die Ausweisung einer Fahrradstraße vor. Da in diesem Straßenabschnitt nicht mit übermäßigem hohen Verkehrsaufkommen zu rechnen ist und bereits maximal Tempo 30 gefahren werden darf, stellt diese Maßnahme aus Sicht der Verwaltung nicht die oberste Priorität/Notwendigkeit dar. Weiterhin gibt es in diesem Straßenzug Anwohner und Anlieger, sowie ÖPNV, wodurch in diesem Bereich der Kfz – Verkehr freigegeben werden müsste. An der örtlichen Praxis würde sich durch die Ausweisung einer Fahrradstraße wahrscheinlich nicht viel ändern. Die Ausweisung einer Fahrradstraße an dieser Stelle könnte allerdings eine positive Symbolwirkung für den Radverkehr haben und uns als „Musterbeispiel“ dienen.	-/-	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen 
17	Bönen	Piktogrammkette Ortseingang Flierich An dieser Stelle sieht das Konzept des Kreises vor, dass der Radverkehr ungefähr ab der Abzweigung zum Butterwinkel mittels einer Piktogrammkette geführt werden soll. Die Verwaltung merkt an dieser Stelle an, dass der Radweg entlang der Kamener Straße bis zum Beginn des Flurstücks Gemarkung Flierich Flur 5 Flurstück 190 weitergeführt wird. Da nach dem regionalen Radverkehrskonzept an dieser Stelle keine Änderungen notwendig sind, sollte dies auch für den weiteren Abschnitt gültig sein. Generell sind Piktogrammketten verkehrsrechtlich umstritten. Außerdem ist noch nicht hinreichend geklärt, wie hoch der Nutzen von Piktogrammketten ist, sodass dies aus Sicht der Verwaltung als einzelne Maßnahme nicht zu empfehlen ist. Die Verwaltung bittet den Kreis Unna um Prüfung nach Alternativen für diesen Streckenabschnitt.	Aus gutachterlicher Sicht ist eine Kennzeichnung durch eine Piktogrammkette sinnvoll, um den Radverkehr an dieser unübersichtlichen Stelle kenntlich und wahrnehmbar zu machen. Eine Alternativmöglichkeit ist von Seiten der Stadt in Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger vorzunehmen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen 
18	Bönen	Erneuerung des Radweges entlang der Rhyerner Straße (K 42) Nach dem neuen Radverkehrskonzept des Kreises Unna soll der Radweg entlang der K 42 (Rhyerner Straße) erneuert werden. An dieser Stelle bittet die Verwaltung der Gemeinde Bönen den Kreis Unna bei der zukünftigen Planung insbesondere die Querungsbereiche (z.B. Kreuzung K 42 / Weefelder Straße) neu zu überplanen, sodass in Zukunft eine gefahrlose und schnelle Querung der K 42 für den Rad- und Fußverkehr möglich ist. Weiterhin bittet die Gemeinde Bönen darum, dass bei der zukünftigen Erneuerung der derzeit vorhandene Grünstreifen zwischen dem Radweg und der Fahrbahn (Sicherheitsstreifen) erhalten werden soll.	Der Knotenpunkt K42/Weefelder Straße wird aufgenommen.	Dem Hinweis wird gefolgt 









Nr.	Kommune/Institution	Stellungnahme / Hinweise	Fachliche Einschätzung	Beschlussempfehlung
19	Bönen	Neubau eines gemeinsamen Zweirichtungs Geh- und Radweg entlang der Schulstraße (Nordbögge) und Sinnerstraße (Flierich): In diesen Bereichen ist im neuen Radverkehrskonzept des Kreises der Bau eines neuen gemeinsamen Zweirichtungs - Geh- und Radweg geplant. An diesen Strecken ist der Kreis Unna Straßenbaulastträger. Die Verwaltung der Gemeinde Bönen begrüßt den geplanten Neubau der Geh- und Radwege des Kreises, da ein Neubau entlang dieser Straßen eine sichere und schnelle Verbindung von Nordbögge nach Kamen und von Flierich nach Hemmerde ermöglichen würde.	-/-	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen 
20	Fröndenberg	1. Umbau Thabrauck/Feldstraße Im Jahr 2021 soll die Straße Thabrauck zwischen den Ortsteilen Ardey und Frörmern saniert und für den Kfz-Verkehr ausgebaut werden. Laut Radverkehrskonzept Kreis Unna 2021 ist auf der Straße Thabrauck ein baulicher Radweg vorgesehen. Zusätzlich soll der Radverkehr nach Sanierung der Straße Thabrauck auch über die Feldstraße geführt werden, die zu einer Fahrradstraße umgebaut werden soll.	Die zusätzlich kommunale Erschließung über die Feldstraße als Fahrradstraße wird begrüßt. Da es sich aber um eine kommunale Ergänzung handelt, wird die Darstellung nicht in die Online-Karte übernommen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen 
21	Fröndenberg	2. Radweg Richtung Kessebüren Für den Radweg nach Kessebüren ist laut des Radverkehrskonzeptes Kreis Unna 2021 die Errichtung einer Fahrradstraße geplant. Aufgrund der baulich-technischen Anforderungen einer Fahrradstraße (Regelbreite: 4,5 m) ist eine Umsetzung an dieser Stelle in Verbindung mit dem Erwerb von Grundstücken möglich. Die konkrete Ausbauplanung des Streckenabschnittes ‚Kessebürener Landwehr‘ ist aufgrund der Lage an der Stadtgrenze zur Kreisstadt Unna mit der Nachbarkommune abzustimmen. Des Weiteren wird von der Stadt Fröndenberg/Ruhr angeregt, besondere Maßnahmen (z.B. in Form einer Querungshilfe) an der hervorgehobenen Stelle an der Hubert-Biernat-Straße zum Schutz des kreuzenden Radverkehrs zu ergreifen.	Wie im Zwischenbericht S. 18 formuliert handelt es bei den 4,50m um ein Regemaß für eine Fahrradstraße. Verträgliche abweichende Breiten liegen zwischen 3,50 m - 6,00m. Der Knotenpunkt Kessebürener Landwehr/ Hubert-Biernat-Straße wird aufgrund des kreuzenden Verkehrs in das Radverkehrskonzept aufgenommen.	Dem Hinweis wird gefolgt 
22	Fröndenberg	3. Radweg Fröndenberg-Mitte – Frörmern Die Radverbindung zwischen Fröndenberg-Mitte und Frörmern wurde Ende 2020 fertig gestellt. Laut Radverkehrskonzept Kreis Unna 2021 soll eine Radverbindung über die Sümberg- und Overbergstraße zur Gesamtschule Fröndenberg/Ruhr errichtet werden. Die neu fertiggestellte Radverbindung zwischen Fröndenberg-Mitte und Frörmern führt im Bereich Innenstadt von der Ostmarkstraße über die Straße Hirschberg und im Wiesengrund zur Gesamtschule Fröndenberg. Im Verlauf der Straßen Hirschberg und im Wiesengrund lautet die Führungsform ‚Schutzstreifen‘. Die Ostmarkstraße weist die Führungsform ‚Mischverkehr‘ auf. Die Führungsform ‚Mischverkehr‘ findet sich ebenfalls im Bereich Hohenheide. Die Errichtung der laut Radverkehrskonzept Kreis Unna 2021 vorgesehenen Fahrradstraßen ist aufgrund der baulich-technischen Anforderungen einer Fahrradstraße (Regelbreite: 4,5 m) im Abschnitt 608, 607 und 596 nicht möglich. Die Errichtung einer Fahrradstraße in den Abschnitten 598, 599, 600, 601 ist in Verbindung mit dem Erwerb von Grundstücken möglich. Die Abschnitte 602, 603 und 611 haben die Führungsform ‚Mischverkehr‘.	Hier handelt es sich um die vorgeschlagenen Zielführungsformen. Der Vorschlag stellt keine bindende Maßnahme dar, sondern ist aus gutachterliche Sicht als Empfehlung zu sehen. Die konkrete Umsetzung der Planungen liegt für diese Radverbindung in der Zuständigkeit der Stadt.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen 
23	Fröndenberg	Im Kreuzungsbereich der Von-Steinen-Straße, der Brauerstraße und der Straße Ibbingsen regt die Stadt Fröndenberg/Ruhr mit dem Maßnahmenpunkt eine Erweiterung der Piktogrammkeete an oder eine sichere Führung des Radverkehrs über den Kreuzungsbereich.	Aufgrund der unübersichtlichen Situation wird der Kreuzungsbereich als Maßnahmenknoten mit aufgenommen.	Dem Hinweis wird gefolgt 
24	Fröndenberg	4. Radweg im Ortsteil Neimen Aufgrund der baulich-technischen Anforderungen (Regelbreite: 4,5 m) ist die Errichtung einer Fahrradstraße am Königsweg im Ortsteil Neimen nur in Verbindung mit dem Erwerb von Grundstücken möglich. Der Königsweg ist eine Einbahnstraße und damit bereits durch eine beruhigte Verkehrslage geprägt. Dadurch entfällt die Notwendigkeit einer Fahrradstraße auf diesem kurzen Abschnitt. Die geplante Führungsform ist daher ‚Mischverkehr‘ und der Zielstatus ändert sich von ‚Ausbau‘ in ‚Bestand‘. Für den weiteren Verlauf der L 881 Palzstraße regt die Stadt Fröndenberg/Ruhr an, die Führungsform Mischverkehr nur innerhalb des Ortsteils Frohnhausen zu planen. Außerhalb der geschlossenen Ortschaft ist die Führungsform baulicher Radweg wünschenswert.	Wie im Zwischenbericht S. 18 formuliert handelt es bei den 4,50m um ein Regemaß für eine Fahrradstraße. Verträgliche abweichende Breiten liegen zwischen 3,50 m - 6,00 m. Zusätzlich handelt es sich um vorgeschlagene Zielführungsformen. Der Vorschlag stellt keine bindenden Maßnahmen dar, sondern ist aus gutachterliche Sicht als Empfehlung zu sehen. Die konkrete Umsetzung der Planungen liegt in der Zuständigkeit der Baulastträger.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen 
25	Fröndenberg	5. Radweg im Ortsteil Warmen Aufgrund der baulich-technischen Anforderungen (Regelbreite: 4,5 m) ist die Errichtung einer Fahrradstraße an der Straße Zur Tigge im Ortsteil Warmen in Verbindung mit dem Erwerb von Grundstücken möglich.	Wie im Zwischenbericht S. 18 formuliert handelt es bei den 4,50m um ein Regemaß für eine Fahrradstraße. Verträgliche abweichende Breiten liegen zwischen 3,50 m - 6,00 m. Zusätzlich handelt es sich um vorgeschlagene Zielführungsformen. Der Vorschlag stellt keine bindenden Maßnahmen dar, sondern ist aus gutachterliche Sicht als Empfehlung zu sehen. Die konkrete Umsetzung der Planungen liegt in der Zuständigkeit der Baulastträger.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen 
26	Fröndenberg	Zusätzlich wird darauf hingewiesen, dass in den Abschnitten 477 und 478 bereits ein Tempolimit von 30 km/h vorliegt.	Die Angabe des Tempolimits auf den genannten Abschnitten wird in der Online-Karte angepasst.	Dem Hinweis wird gefolgt 







Nr.	Kommune/Institution	Stellungnahme / Hinweise	Fachliche Einschätzung	Beschlussempfehlung
27	Fröndenberg	6. Radweg im Ortsteil Ardey Der Abschnitt Talstraße/Westfeld im Ortsteil Ardey sieht im Radverkehrskonzept Kreis Unna 2021 an dieser Stelle einen baulichen Radweg vor. Für die Errichtung eines eigenständigen Geh- und Radweges ist auch an dieser Stelle der Erwerb von Grundstücken notwendig. Der Kreuzungsbereich B 233 Unnaer Straße und L 673 Ardeyer Straße sollte für den Radfahrer verkehrssicher gestaltet werden. Deshalb ist auch hier ein Maßnahmenpunkt zur sicheren Querung der B 233 in Verbindung mit dem Ruhrtalradweg wünschenswert.	Ein Maßnahmenpunkt zur sicheren Querung der B 233 in Verbindung mit dem Ruhrtalradweg wird in die Onlinekarte mit aufgenommen.	Dem Hinweis wird gefolgt 
28	Fröndenberg	7. Radweg entlang der L 673 Für die Gestaltung der Radwege entlang der Alleestraße gibt es mehrere Möglichkeiten. Für die Abschnitte 3, 4 und 5 sind getrennte Geh- und Radwege auf beiden Seiten geplant. In den Abschnitten 3 und 4 kann die vorhandene Radinfrastruktur ausgebaut werden. Im Abschnitt 5 ist ein Neubau erforderlich. Diese Planungen werden von der Stadt Fröndenberg/Ruhr befürwortet. Jedoch wird darauf hingewiesen, dass zwar mögliche Flächen zum Aus- und Neubau zur Verfügung stehen, allerdings eine kurzfristige Umsetzung der Planungen schwierig erscheint. Alternativ können in den Abschnitten 4 und 5 auf beiden Seiten Schutzstreifen (2 m Breite) angelegt werden. Eine kurzfristige Lösung ist die Einrichtung eines Schutzstreifens in den Abschnitten 5 und 6 im Zuge der geplanten Deckensanierung seitens Straßen.NRW. Für den Abschnitt 6 ist ein Schutzstreifen vorgesehen. Für den weiteren westlichen Verlauf der L 673 gibt es von Seiten der Stadt Fröndenberg/Ruhr perspektivische Planungen zur Errichtung eines Radwegeneubaus entlang der Bahnlinie als Alternativverbindung zwischen den Ortsteilen Fröndenberg-Mitte und Langschede sowie Ardey. Aufgrund des geplanten Streckenverlaufs gilt es besonders die Topographie, den Gewässerschutz und die ökologischen Aspekte zu beachten. Aus diesen Gründen ist für die Planungen dieses Abschnittes eine Machbarkeitsstudie bzw. -prüfung zwingend erforderlich.	Die perspektivischen Planungen zur Radverbindung Fröndenberg-Mitte Richtung Langschede müssen von Seiten der Stadt Fröndenberg auf Machbarkeit untersucht werden lassen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen 
29	Fröndenberg	8. Antrag der CDU-Fraktion Die Stadt Fröndenberg/Ruhr bittet, die vorgeschlagenen Streckenführungen des Antrages der CDU-Fraktion (Anlage 3) in das Radverkehrskonzept Kreis Unna 2021 aufzunehmen. Diese Radverbindung soll die Hellweg-Route mit dem Ruhrtal über die Ortsteile Frömmern und Ardey verbinden. Darüber hinaus können die Ortsteile Langschede und Dellwig sowie der Ruhrtalradweg angebunden werden.	Die CDU-Fraktion Fröndenberg hat ebenso eine direkte Stellungnahme an den Kreis Unna gesendet. Die Fachliche Einschätzung hierzu wird unter "CDU-Fraktion Fröndenberg" gegeben.	
30	Holzwickede	Die komplette Schäferkampstraße ist als Fahrradstraße ungeeignet, weil der Bereich nördlich der Gleise gewerblich geprägt ist. Derzeit wird ein Logistikzentrum realisiert, eine weitere gewerblich/ industrielle Entwicklung im Nahbereich ist zukünftig möglich. Schon jetzt sind die Fahrbahnbreiten dort sehr gering.	Hier handelt es sich um die vorgeschlagene Zielführungsform. Der Vorschlag stellt keine bindende Maßnahme dar, sondern ist aus gutachterliche Sicht als Empfehlung zu sehen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen 
31	Holzwickede	Eine Fortführung des Emscherradwegs über ein kurzes Stück Schäferkampstraße vom Anschluss Schäferkampstraße gen Süden bis zum geplanten Lückenschluss Vinckestraße wird angestrebt (wie im Konzept aufgeführt).	-/-	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen 
32	Holzwickede	Die Margaretenstraße ist keine Fahrradstraße.	Hier handelt es sich um die vorgeschlagene Zielführungsform. Der Vorschlag stellt keine bindende Maßnahme dar, sondern ist aus gutachterliche Sicht als Empfehlung zu sehen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen 
33	Holzwickede	An der Schäferkampstraße von der Sölder Straße bis zur Margaretenstraße wird ein gemeinsamer Geh- und Radweg im Zuge der Erschließung Wohnpark Emscherquelle realisiert.	Aufgrund der bestehenden Planungen der Gemeinde-Holzwickede wird die Maßnahme angepasst.	Dem Hinweis wird gefolgt. 
34	Holzwickede	An der Schäferkampstraße von der Sölder Straße in nördliche Richtung bis zum Viadukt Bahntunnel ist auf der westlichen Seite ein gemeinsamer Geh- und Radweg geplant.	Aufgrund der bestehenden Planungen der Gemeinde-Holzwickede wird die Maßnahme angepasst.	Dem Hinweis wird gefolgt. 
35	Holzwickede	An der Massener Straße von der Holzwickeder Straße über die Kreuzung Goethestraße bis zur Wasserstraße und weiter am Oelpfad Richtung B1 (L821) gibt es einen gemeinsamen Geh- und Radweg.	Dieser ist für den Bereich bis zur Goethestraße auch so dargestellt. Der Maßnahmenvorschlag bezieht sich lediglich auf einen Ausbau des Bestands. Aufgrund des bestehenden Radweges bis zur B1 entlang des Oelpfads wird dieses Teilstück zusätzlich im Radverkehrskonzept mit aufgenommen.	Dem Hinweis wird gefolgt 
36	Holzwickede	An der Massener Straße von der Holzwickeder Straße bis zur Kreuzung Hauptstraße/Landweg fehlt ein gemeinsamer Geh- und Radweg. Dieser Lückenschluss wäre sinnvoll, weil somit ein durchgängiger Geh- und Radweg entlang der Massener Straße geschaffen würde. Eine zusätzliche neue Trasse entlang der Ortsumgebung, die gem. Planfeststellungsbeschluss gar nicht vorgesehen ist, wäre somit dann nicht erforderlich. Diese Zielsetzung im Konzept sollte zurückgestellt werden.	Der Verbindung ist im Konzept enthalten. Die zusätzliche Darstellung der Umgehungsstraße bleibt als Information enthalten	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen 
37	Holzwickede	Die Asphaltdecke der Ruhrstraße (Gemeindestraße) von der Langscheder Straße bis zur Brücke 7 Zeichen wurde im Jahr 2020 komplett saniert	Die Einstufung des Straßenzustandes wird in der Online-Karte aktualisiert	Dem Hinweis wird gefolgt. 
38	Holzwickede	Die Holzwickeder Straße und die Römer Straße sind Kreisstraßen.		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen 
39	Holzwickede	Vom Lünschermannsweg bis zur Quellenstraße ist es der Luftschachtweg.	Der Straßenname wird in der Online-Karte aktualisiert.	Dem Hinweis wird gefolgt. 






Nr.	Kommune/Institution	Stellungnahme / Hinweise	Fachliche Einschätzung	Beschlussempfehlung
40	Kamen	<p>Aktualisierung Modal Split.</p> <p>Die Modal Split Untersuchung für den Kreis Unna sollte kurzfristig aktualisiert werden. Im Zwischenbericht wird auf die letzte Modal Split Untersuchung verwiesen, die aus dem Jahr 2013 stammt und somit 8 Jahre zurückliegt. Es ist davon auszugehen, dass aktuelle Entwicklungen, wie die in den letzten 5 Jahren stark zunehmende Zahl von Pedelecs, zu einem verändertem Radverkehrsanteil führen, gerade in den topographisch bewerteten Bereichen des Kreises Unna. Des Weiteren könnte durch eine erneute Modal Split Untersuchung festgestellt werden, ob sich eine Verschiebung der Verkehrsnutzung zugunsten des Fahrrades aufgrund der Corona-Pandemie zumindest zu einem Teil verstetigt hat. Abschließend ist aus Sicht der Stadt Kamen eine aktuelle Modal Split Untersuchung erforderlich, um die zu erwartende Zahl von Radfahrern auf einem Streckenabschnitt konkretisieren zu können und die daraus resultierende Einstufung in der Hierarchie belastbar zu machen. Die Einstufung als Radhaupttroute bzw. Radroute ist anhand des vorgelegten Berichtes nicht nachvollziehbar.</p>	<p>Aufgrund fehlender personeller Kapazitäten war es dem Kreis Unna nicht möglich, die Erstellung des Radverkehrskonzeptes mit einen aktuellen Modal-Split-Analyse zu untermauern. Das jetzt erstellte Radverkehrskonzept ist als dynamisches Konzept zu sehen, welches sich zukünftigen Entwicklungen auch weiterhin anpassen muss. Eine Modal-Split-Untersuchung ist sicherlich eine sinnvolle Art, die Verkehrsbeziehungen und Mengen zwischen den Kommunen zu verifizieren.</p> <p>Die Einstufung der Hierarchie bzw. Ermittlung der Radverkehrspotentiale erfolgte analog der Vorgehensweise des Regionalen Radwegenetzes des RVR (Zwischenbericht S. 9)</p> <p>Einige Verbindungen (z.B. Unna-Fröndenberg) wurden im Radverkehrskonzept Kreis Unna hochgestuft, um u. a. einen höheren Ausbaustandard zu erreichen oder aufgrund der Einschätzung eines höheren Potentials (Erhöhung der Pedelec-Nutzung und somit einfachere Überwindung topographisch schwieriger Bereiche). Die jeweilige Höherstufung erfolgte in Absprache mit den Städten und Gemeinden.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen</p> 
41	Kamen	<p>Fehlende Verbindung im Zielnetz Unnaer Straße/Kamener Straße.</p> <p>Die Verbindung zwischen Unna und Kamen über die Unnaer Straße/Kamener Straße gehört bereits heute zu den wichtigsten Pendlerstrecken im Kreis Unna. Auch mit Realisierung des RS 1 in als zukünftige Nord-Süd-Verbindung von Unna über Kamen und Bergkamen nach Hamm wird die Verbindung über die Unnaer Straße/Kamener Straße weiterhin eine besondere Bedeutung für den Alltagsverkehr haben. Diese Relation ist die direkte Anbindung der westlich der Unnaer Straße gelegenen Gewerbe- und Arbeitsplatzstandorte wie das interkommunale Gewerbegebiet Unna/Kamen (u.a. Woolworth), das Kamen Karree (u.a. IKEA, DHL) aber auch des Gewerbebestandes 3 M sowie des zukünftigen interkommunalen Kooperationsstandortes Barenbräuker. Aufgrund der geplanten Linienführung des RS 1 kann dieser die Verbindungsfunktion einer direkten Führung zwischen Unna und Kamen entlang der Unnaer Straße/Kamener Straße nicht erfüllen. Die Verbindung sollte dementsprechend auch im Radverkehrsnetz des Kreises Unna berücksichtigt werden.</p>	<p>Vor dem Hintergrund der Vielzahl der Gewerbegebiete und der Empfehlung einer Mobilstation an der Unnaer Straße in Höhe der Gewerbegebiete ist die Aufnahme der Verbindung in das Kreisradwegnetz begründet.</p>	<p>Dem Hinweis wird gefolgt</p> 
42	Kamen	<p>Fehlende Verbindung im Zielnetz Schattweg/Gießstraße.</p> <p>Diese Verbindung sollte in den Abschnitten, die nicht zur geplanten Streckenführung des RS 1 gehören im Zielnetz des Kreises Unna ergänzt werden. Diese Relation dient bereits heute der Erschließung bedeutender Gewerbebestände im Stadtgebiet Kamen und auch im Stadtgebiet Unna. Mit einer Realisierung des RS 1 bekommen diese Abschnitte eine wesentliche Bedeutung für die Anbindung der Gewerbebestände an den Radschnellweg.</p>	<p>Die Aufnahme in das Kreisradwegnetz ist aufgrund der Anbindung der Gewerbegebiete an den RS1 begründet.</p>	<p>Dem Hinweis wird gefolgt</p> 
43	Kamen	<p>Fehlende Verbindung im Zielnetz Campus Unna (Buderuskolonie) – Mobilstation Methler.</p> <p>Mit der Einrichtung eines Fachhochschulstandortes in der Buderuskolonie in Unna-Massen ist hier ein Quell-/Zielort für Alltagsradverkehr entstanden. Insbesondere die Anbindung dieses Standortes an den SPNV mittels Fahrrades ist hier von Bedeutung. Der RRX-Haltepunkt Mobilstation Methler ist nur ca. 3 km entfernt. Besonders durch das neue Radparkhaus der Mobilstation und die durchgehenden Zugverbindungen nach Ostwestfalen und in das Ruhrgebiet ist dieser Haltepunkt von Bedeutung. Eine entsprechende Verbindung sollte im Zielnetz berücksichtigt sein, entweder über die L 821 oder eine direkte Verbindung zu K 39.</p>	<p>Der Hochschulstandort Unna-Massen ist nicht als maßgeblicher Quell- bzw. Zielort einzustufen. Das Studium erfolgt überwiegend als Online-Studium.</p>	<p>Dem Hinweis wird nicht gefolgt</p> 
44	Kamen	<p>Fehlende Verbindung im Zielnetz Max-von-der-Grün-Weg (Klößnerbahntrasse) Kamen Heeren-Werve – Bönen.</p> <p>Die ehemalige Zechenbahntrasse ist eine wichtige Verbindung zwischen dem Kamener Stadtteil Heeren-Werve und der Gemeinde Bönen, auch für den Alltagsradverkehr. Des Weiteren ist dies eine Zubringerstrecke von Bönen zum RS 1. Daher sollte auch diese Verbindung in das Zielnetz des Kreises Unna aufgenommen werden.</p>	<p>Die Anbindung an den RS 1 ist über das RVR-Netz sichergestellt. Zusätzlich liegen entlang dieser Strecke keine wichtigen Ziele wie z.B. Gewerbegebiete.</p>	<p>Dem Hinweis wird nicht gefolgt</p> 











Nr.	Kommune/Institution	Stellungnahme / Hinweise	Fachliche Einschätzung	Beschlussempfehlung
45	Kamen	Fehlende Verbindung im Zielnetz Seseke-Weg Kamen-Mitte – Lünen. Der Seseke-Weg hat auch im Abschnitt zwischen Kamen und Lünen im Alltagsverkehr eine Bedeutung als Verbindung zwischen Kamen, Bergkamen und Lünen, auch wenn der Freizeitverkehr hier sicherlich überwiegt. Trotz der parallelen Führung einer Route im Zielnetz des RVR über die Lünener Straße - deren Umsetzung allenfalls langfristig zu erwarten ist – sollte dieser Abschnitt auch als Freizeitroute mit Bedeutung für den Alltagsverkehr in das Zielnetz des Kreises Unna mit aufgenommen werden, genau wie der östliche Abschnitt des Seseke-Weges zwischen Kamen und Bönen.	Wird als wichtige Freizeitverbindung mit aufgenommen.	Dem Hinweis wird gefolgt. ●
46	Kamen	Verbesserung von Knotenpunkten. Im Zwischenbericht wird darauf hingewiesen, dass Knotenpunkte besonders auf Radhauptverbindungen zu verbessern sind, um den Radverkehr zu beschleunigen.1 Nicht beachtet wird hier - oftmals notwendige - Verbesserung zur Steigerung der Sicherheit für den Radverkehr, nicht nur auf den Radhauptverbindungen, sondern mit gleicher Wichtigkeit auch auf den Radverbindungen. Im Stadtgebiet Kamen sollten in der Karte unter „Maßnahmen Knotenpunkte“ daher weitere Knoten mit Kreisstraßen berücksichtigt werden. a. Westicker Straße (K 40) / Königstraße (K 41) b. Westicker Straße (K 40) / Mühlenstraße (K 41) c. Lindenallee (L 821) / Am Langen Kamp (K9) d. Lindenallee (L 821) / Lortzingstraße (K 9) / Einsteinstraße e. Wasserkurler Straße (L 821) / Afferder Straße (K 39) / Massener Straße (L 821) f. Werver Mark (L 665) / Schillerstraße (K 36)	Die Knotenpunkte werden in der Online-Karte ergänzt.	Dem Hinweis wird gefolgt ●
47	Lünen	auch Kreisstraßen in Baulast der Stadt	Die Baulast wird in der Online-Karte angepasst.	Dem Hinweis wird gefolgt ●
48	Lünen	Stiche Richtung Waltrop und Brechten aufnehmen (in Brambauer)	Um die Anbindung an sie Stadt Lünen und Dortmund-Brechten sicherzustellen, werden die Netzbestandteile ergänzt (Waltroper Straße und Brechtener Straße)	Dem Hinweis wird gefolgt ●
49	Schwerte	Die Stadt Schwerte bittet um Weiterführung des Bürenbrucher Weges als Radhauptverbindung im Kreisnetz bis zur Iserlohner Stadtgrenze. Ziel der Führung soll wie auch zu Beginn des Bürenbrucher Weges die Markierung eines Schutzstreifens sein. Ebenfalls soll eine neue Querung auf Höhe des Neubaugebietes Am Knapp/Hinkeln die Verkehrssicherheit erhöhen.	Die Anbindung an Iserlohn-Letmathe erfolgt über die B236 (wie im Vorfeld mit der Stadt Schwerte abgestimmt) Eine Aufnahme des Bürenbrucher Weges würde eine Parallelführung darstellen.	Dem Hinweis wird nicht gefolgt. ●
50	Schwerte	Die Stadt Schwerte sieht in diesem Jahr vor, eine Planung für die Radverkehrsführung zum Haus Villigst entlang der Letmather Straße (B236) zu erarbeiten. Da diese Route aufgrund der kreisweiten und regionalen Bedeutung des Tagungshauses eine hohe Relevanz für den Radverkehr im Kreis Unna hat, wird darum gebeten, diese Führung als separaten Fuß- und Radweg ebenfalls in das Konzept mit aufzunehmen	Das Haus Villigst wird als überregionale Tagungsstätte genutzt, so dass eine Anbindung im regionalen Kontext nicht als verbindendes Element zu werten ist.	Dem Hinweis wird nicht gefolgt. ●
51	Schwerte	Die Alltagsradwegeverbindung entlang der Wannebachstraße von Schwerte-Westhofen nach Dortmund-Holzen steht immer wieder im Fokus der mittelfristigen Radverkehrsplanung der Städte Schwerte und Dortmund. Aus diesem Grund bittet die Stadt Schwerte um Aufnahme dieser Route in Form eines Zweirichtungsradweges.	Aufgrund der fehlenden Anbindung an Dortmund-Holzen wird der Streckenabschnitt beginnend von der Hagener Straße in Schwerte in das Radverkehrskonzept mit aufgenommen.	Dem Hinweis wird gefolgt ●
52	Schwerte	Die Radwegeverbindung endet unvermittelt in Höhe des Knotenpunktes Wannebachstraße / Rosenweg. Die Stadt Schwerte bittet um Weiterführung der Verbindung bis zur Dortmunder Stadtgrenze.	siehe fachliche Einschätzung Nr.51	Dem Hinweis wird gefolgt ●
53	Selm	L 507 Neue Werner Straße Es wird im Plan als alternativer Zielvorschlag eine „Umfahrung über Hermann-Löns-Weg (Fahr-Rad Straße)“ genannt. Der Stadt Selm ist nicht ersichtlich, wie es zu diesem Alternativvorschlag kommt und bittet diesen zu streichen. Der geplante Radfahrstreifen mit einer Breite von 2,00m scheint die optimalere Lösung zu sein.	Die Anmerkung als Alternativvorschlag wird aus der Online-Karte entfernt.	Dem Hinweis wird gefolgt ●
54	Selm	ID 321, 322, 366 und 367: K 8 Gutenbergstraße / Bahnhofstraße: Als Anmerkung zur Zielführung wird hier die Abhängigkeit zum Ausbau einer Umgehungsstraße genannt. Es ist nicht ersichtlich, welche Umgehungsstraße ausgebaut werden soll.	Hier war von Seiten der Stadt Selm mitgeteilt worden, dass es Planungen gibt, die Abwicklung des Gesamtverkehrs über die K8 abzuwickeln. Der Hinweis auf die "Umgehungsstraße" wird entfernt.	Dem Hinweis wird gefolgt ●
55	Selm	K44n Zeche-Hermann-Wall Die Ortslage der Streckenabschnitte wird im Plan nicht genannt. Die jeweiligen Streckenabschnitte befinden sich außerorts geschlossener Ortschaften (agO).	Die fehlerhafte Darstellung in der Online-Karte wird korrigiert.	Dem Hinweis wird gefolgt ●
56	Selm	K19, Im Dreischfeld Die Ortslage des Streckenabschnittes wird im Plan nicht genannt. Dieser befindet sich außerorts geschlossener Ortschaften (agO).	Die fehlerhafte Darstellung in der Online-Karte wird korrigiert.	Dem Hinweis wird gefolgt ●

Nr.	Kommune/Institution	Stellungnahme / Hinweise	Fachliche Einschätzung	Beschlussempfehlung
57	Selm	ID 366: K 8 Bahnhofstraße: Es wird im Plan fälschlicherweise als bestehende Führungsform ein beidseitiger gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr angegeben. Stattdessen wird der Radverkehr auf diesem Streckenabschnitt im Mischverkehr mitgeführt. Der Gehweg ist für Radfahrende freigegeben.	Die fehlerhafte Darstellung in der Online-Karte wird korrigiert.	Dem Hinweis wird gefolgt 
58	Selm	ID 367: K8 Bahnhofstraße Der Bestand wird fälschlicherweise mit einem beidseitigem gemeinsamen Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr betitelt. Der Radweg auf der westlichen Seite endet jedoch und der Radverkehr wird im Mischverkehr weitergeführt. Zudem ist hier kein Zweirichtungsbetrieb im Bestand vorhanden. Der Gehweg auf der östlichen Seite ist für Radfahrende freigegeben.	Die fehlerhafte Darstellung in der Online-Karte wird korrigiert.	Dem Hinweis wird gefolgt 
59	Selm	ID 374 und 375: K 6 Südkirchener Straße: Es wird im Plan fälschlicherweise als Straßename „K 25 Tüllinghofer Straße“ angegeben, obwohl die Streckenabschnitte an der „K 6 Südkirchener Straße“ liegen.	Die fehlerhafte Darstellung in der Online-Karte wird korrigiert.	Dem Hinweis wird gefolgt 
60	Selm	ID 629 und 654: B 236 Münsterlandstraße: Es wird im Plan fälschlicherweise die Ortslage „außerhalb geschlossener Ortschaften (agO)“ angegeben. Da die OD-Grenze jedoch verschoben wurde und der Streckenabschnitt nun innerhalb einer geschlossenen Ortschaft liegt, muss stattdessen „igO“ angegeben werden.	Die fehlerhafte Darstellung in der Online-Karte wird korrigiert.	Dem Hinweis wird gefolgt 
61	Selm	ID 890, 1.006 und 1.007: Sandforter Weg/ Heinrich-von-Kleist-Straße/ Beifanger Weg: Es wird im Plan fälschlicherweise dargestellt, dass die Fahrradstraße über die Einmündung Heinrich-von-Kleist-Straße bis zum Beifanger Weg geht, wo sie beginnt/ endet. Es wird eine Länge von 647m angegeben. Die Fahrradstraße beginnt/ endet jedoch auf Höhe der Hausnummer 64 am Sandforter Weg. Sowohl Heinrich-von-Kleist-Straße als auch Beifanger Weg sind keine Fahrradstraße.	Die fehlerhafte Darstellung in der Online-Karte wird korrigiert.	Dem Hinweis wird gefolgt 
62	Selm	ID 998: K 8 Netteberger Straße: Dieser Streckenabschnitt liegt nicht in der Baulast des Kreises, sondern der Kommune und gehört zur Hauptstraße, nicht zur Netteberger Straße. Vom KVP bis zum VZ 274.1 gilt eine maximale Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.	Die fehlerhafte Darstellung in der Online-Karte wird korrigiert.	Dem Hinweis wird gefolgt 
63	Selm	ID 1.001: L 507 Neue Werner Straße: Es wird im Plan als Zielform ein gemeinsamer Geh- und Radweg mit einer Breite von 3,00m gefordert. Hier wird nicht ersichtlich, warum der bestehende getrennte Geh- und Radweg (Z 241) nicht erhalten werden soll.	Aufgrund der Tatsache, dass es sich hierbei um eine Radhauptverbindung handelt, wird ein höherer Standard von 3,00m Breite angesetzt.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen 
64	Selm	ID 1.002 und 1.003: Sandforter Weg: Es wird im Plan als Zielform ein gemeinsamer Geh- und Radweg mit einer Breite von 3,00m gefordert. Der bestehende getrennte Geh- und Radweg (Zeichen 241) scheint jedoch als Zielführung optimal und muss dementsprechend nicht auf 3,00m ausgebaut werden. Ein Ausbau auf 2,00m scheint ausreichend.	Aufgrund der Tatsache, dass es sich hierbei um eine Radhauptverbindung handelt wird ein höherer Standard von 3,00m Breite angesetzt.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen 
65	Selm	ID 1.061 und 1.062: K 8 Netteberger Straße :Es wird fälschlicherweise im Plan angegeben, dass sich hier beidseitig ein getrennter Geh- und Radweg befindet und zudem eine maximale Höchstgeschwindigkeit von 50km/h erlaubt ist. Tatsächlich wird der Radverkehr jedoch auf der Fahrbahn im Mischverkehr mitgeführt, auf der eine Höchstgeschwindigkeit von 30km/h erlaubt ist. Diese Führungsform ist aus Sicht der Stadt Selm geeignet, sodass keine Maßnahmen erforderlich sind.	Die fehlerhafte Darstellung in der Online-Karte wird korrigiert.	Dem Hinweis wird gefolgt 
66	Selm	K 18 Alte Nordkirchener Straße Die Alte Nordkirchener Straße wird gerne von Radfahrenden genutzt und dient als schnelle Verbindung zwischen der Gemeinde Nordkirchen und dem Selmer Zentrum. Zeitgleich weist sie mit den am Wegesrand befindlichen Bäumen eine hohe Aufenthaltsqualität auf. Die Strecke war zudem Bestandteil der Regionale 2016 und sollte in diesem Zusammenhang für den Radverkehr qualifiziert werden. Bislang wird der Radverkehr im Mischverkehr auf der Straße geführt, was große Gefahren aufgrund schneller Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs mit sich zieht. Die Stadt Selm bittet um Aufnahme dieses Streckenabschnitts im Bestands- und Zielnetz mit entsprechender Maßnahmenbenennung.	Diese Verbindung wird eher als touristische Route gesehen. Überdies soll vermieden werden parallele Verbindungen zu schaffen, die mit der im Radverkehrskonzept enthaltenen K2 entstehen würden.	Dem Hinweis wird nicht gefolgt. 
67	Selm	L 810 Brauereiknapp Auf diesem Streckenabschnitt befindet sich weder Geh- noch Radweg. Der Radfahrer wird gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr im Mischverkehr geführt, was große Gefahren aufgrund von Kurven und einer hohen Steigung mit sich zieht. Die Stadt Selm bittet um Aufnahme dieses Streckenabschnitts im Bestands- und Zielnetz mit entsprechender Maßnahmenbenennung.	Im Radverkehrskonzept ist nach Abstimmung mit der Stadt Selm die Führung über die K19 vorgesehen. Mit der zusätzlichen Verbindung über den Brauereiknapp würde eine Parallelführung entstehen.	Dem Hinweis wird nicht gefolgt. 
68	Selm	ID 38: L 810 Am Brauereiknapp, K 19 Freiherr-vom-Stein-Straße Hier steht versehentlich „K 29“ statt „K 19“. Bitte um Änderung.	Die fehlerhafte Darstellung in der Online-Karte wird korrigiert.	Dem Hinweis wird gefolgt 
69	Selm	ID 39: K 11 Borker Straße, Freiherr-vom-Stein-Straße Hier steht versehentlich „K 111“ statt „K 11“. Bitte um Änderung.	Die fehlerhafte Darstellung in der Online-Karte wird korrigiert.	Dem Hinweis wird gefolgt 

Nr.	Kommune/Institution	Stellungnahme / Hinweise	Fachliche Einschätzung	Beschlussempfehlung
70	Unna	Für den ganzjährigen Gebrauch der Radverkehrsführungen sollten regelmäßige Unterhaltung und Winterdienst gewährleistet sein. Auch aus diesem Grund sollten im Alltagsnetz Asphalt- und Pflasterdecken der Vorzug gegenüber wassergebundenen Decken gegeben werden.	Für den Alltagsradverkehr wird bei den Planungen eine Asphaltierung im Grunde vorausgesetzt.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen 
71	Unna	Zudem sollte gerade im Bereich zwischen den Ostdörfern Lünern und Hemmerde, sofern sich nicht punktuell Abkürzungen anbieten, das Prinzip „Radverkehrsanlagen entlang von Kreisstraßen“ weiter gefolgt werden, um dem Sicherheitsempfinden gerade bei Dunkelheit genügen zu können. Die Hellweg Route ist in diesen Abschnitten aufgrund ihrer abgeschiedenen Linienführung mehr eine Freizeit- als eine Alltagsroute.	Aufgrund der bestehenden Planungen wird die K38 ergänzt.	Dem Hinweis wird gefolgt 
72	Unna	Massen Bahnhof durch Stich anschließen	Aufgrund der Zielsetzung des Radverkehrskonzeptes Bahnhöfe bzw. Mobilstationen anzubinden, wird die Anbindung des Bahnhofes Massen über die Kleistraße aus Richtung Unna-Massen ergänzt.	Dem Hinweis wird gefolgt 
73	Unna	Es wird empfohlen, den Radverkehr über die K 24 von Ostbüren aus kommend direkt im Anschluss an die Autobahnüberführung nördlich der A44 in Richtung Westen über den vorhandenen Feldweg zu führen und in der Folge dann wieder Richtung Norden bis zur B1 auf Höhe der Einmündung Lünerner Bahnhofstraße zu leiten	Die Umsetzung wird in der dargestellten Weise angestrebt, ist aber noch nicht gesichert. Die derzeitige Darstellung der Verbindung wird daher zunächst beibehalten.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen 
74	Unna	Wünschenswert ist beim Alleenradweg die Überbrückung der Heerener Straße und östlich daneben verlaufender Bahnlinie zur Begradigung der Trassenführung und Vermeidung einer niveaugleichen Bahngleisüberquerung.	Der Alleen-Radweg ist als Freizeitroute mit Netzbedeutung im Radverkehrskonzept enthalten. Ein Ausbau bzw. die Überbrückung des Bahnüberganges ist in diesem Zusammenhang nicht prioritär und entsprechend nicht vorgesehen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen 
75	Werne	1. Anbindung an den RS1 a. Radwegebrücke über den Datteln-Hamm-Kanal auf Bergkamener Gebiet Eine Darstellung einer zusätzlichen Überquerung des Kanals parallel zur Straßenbrücke „Werner Straße“ fehlt. Änderung: Verlauf des Radweges auf einer parallel zur Straßenbrücke verlaufenden Radwegebrücke über den Kanal. b. Klöcknerbahntrasse auf Bergkamener Gebiet Führung der RVR Radhauptverbindung ab Kreuzung „Rünther Straße - Werner Straße“ in Richtung Norden auf B 233 Änderung: Präferierte Führung des Radverkehr von Bergkamener Stadtgebiet nach Werne auf bestehender Klöcknerbahntrasse	siehe Einschätzung Nr.1 und Nr.2	Dem Hinweis wird gefolgt 
76	Werne	2. Verbindung von Werne nach OT Stockum Die Verbindung von Werne zum OT Stockum über die bestehende Zechenbahntrasse fehlt. Änderung: Ergänzung der Radwegeverbindung auf die bestehende Zechenbahntrasse Erläuterung: Der bestehende Zechenbahnradweg ist bereits heute die komfortabelste Verbindung von Werne nach OT Stockum. Die Verbindung verläuft geradlinig und ohne nennenswerte Steigungen. Der Ausbaustandart sollte mindestens als Zweirichtungs-Geh- und Radweg in gebundener Form (asphaltiert) ausgestaltet werden.	Da zur Zeit eine Variantenprüfung des RS 1 mit einer Führung über die bestehende Zechenbahntrasse erfolgt, wird die Zechenbahntrasse in das Kreisradwegenetz aufgenommen. Die weitere Anbindung an den RS 1 Richtung Hamm ist noch abzustimmen.	Dem Hinweis wird gefolgt 
77	Werne	3. Verbindung zwischen OT Horst in Richtung Ascheberg-Herbern Verbindung zwischen OT Horst in Richtung Ascheberg-Herbern Eine Verbindung zwischen dem Ortsteil Horst im nördlichen Stadtgebiet von Werne zur Nachbarkommune Ascheberg-Herbern (Kreis Coesfeld) fehlt. Änderung: Aufnahme einer Verbindung zwischen dem Ortsteil Horst zur Nachbarkommune Ascheberg-Herbern auf zwei Möglichen Trassierungen: o Entlang der L844 Herberner Straße mit mind. Qualitätsstandard des einseitigen Zweirichtungsrads o Über die Gemeindestraßen Nordbecker Damm und L844 Herberner Straße mit Qualitätsstandards als Fahrradstraße und einseitiger Zweirichtungsrads. Erläuterung: Durch den bevorstehenden Lückenschluss des Radwegs entlang der K4 von Stockum nach Horst enthält das Radwegkonzept eine Lücke zwischen dem OT Horst über OT Wessel in Richtung Ascheberg-Herbern. Eine Trasse ist geplant abgehend von der B233 über die K5 Wesseler Straße.	Die Anbindung zwischen Werne-Horst in Richtung Ascheberg-Herbern wird ergänzt. Hier wird die Trasse über den Norbecker Damm aufgrund der einfacheren Umsetzungsmöglichkeit favorisiert.	Dem Hinweis wird gefolgt 








Nr.	Kommune/Institution	Stellungnahme / Hinweise	Fachliche Einschätzung	Beschlussempfehlung
78	Werne	<p>4. Verbindung zwischen Werne-Zentrum und Ascheberg-Herbern über die B233/B54 Verbindung zwischen Werne-Zentrum über die B233/B54 in Richtung der Nachbarkommune Ascheberg-Herbern im Kreisgebiet Coesfeld fehlt Änderung: Einfügen der bestehenden Radwegeverbindung von Werne-Zentrum entlang der Münsterstraße B233/B54 als mind. einseitig geführter Zweirichtungsradweg Erläuterung: Von Werne-Zentrum aus verläuft entlang der Münsterstraße zunächst an der B233, die ab dem Kreisverkehr Nordlippestraße zur B54 wird, bereits heute ein Radweg. Einzige Ausnahme ist eine etwa 150 Meter lange Lücke, die derzeit über Feldwege umfahren werden kann. Diese Lücke ist allerdings bereits jetzt in der Überplanung über den Landesbetrieb Straßen.NRW, so dass letztendlich hier eine durchgehende Radwegeverbindung entsteht, die es nun auch im Radverkehrskonzept des Kreises Unna zu berücksichtigen gilt. In diesem Zusammenhang wird die Trassierung über die Butenlandwehr als Verbindung zur K15 Capeller Straße allerdings sehr begrüßt.</p>	Aufgrund der bereits vorhandenen Radinfrastruktur und der Planungen durch Straßen.NRW wird die Verbindung zwischen Werne-Zentrum und Ascheberg-Herbern über die B233/B54 ergänzt.	Dem Hinweis wird gefolgt 
79	Werne	<p>5. Qualitätsstandard entlang der Butenlandwehr Die geplante Führungsform entlang der Butenlandwehr wird beschrieben als Fahrradstraße. Änderung: Von der B54 aus einfahrend muss die Führungsform geändert werden in mindestens gemeinsamer Geh- und Radweg mit mind. 3m Breite bis zur Einmündung Fürstenhof. Erläuterung: In den genannten Bereich befindet sich Gewerbe mit Andienung von mehreren LKW. Im weiteren Verlauf der Butenlandwehr werden lediglich Wohngebiete erschlossen. Für eine Abkürzung des MIV zwischen der K15 und der B233 kann eine Geschwindigkeitsreduktion mit Vorrang für Radfahrer in Kauf genommen werden. Zu beachten ist, dass auf der Straße eine Buslinie verkehrt.</p>	Hier handelt es sich um die vorgeschlagene Zielführungsform. Der Vorschlag stellt keine bindende Maßnahme dar, sondern ist aus gutachterliche Sicht als Empfehlung zu sehen. Der Wunsch nach einem höheren Ausbaustandard wird begrüßt. Die Umsetzung der Planungen liegen jedoch in der Zuständigkeit der Stadt. Die Ziel-Führungsform wird in der Online-Karte aktualisiert.	Dem Hinweis wird gefolgt. 
80	Kreis Unna - FB 36	Als Straßenverkehrsbehörde möchten wir nur den Hinweis geben, dass bei einseitig geführten Zweirichtungsradwegen darauf zu achten ist, dass zu Beginn und am Ende der Strecke eine sichere Querungshilfe zwingend erforderlich ist. Es muss vermieden werden, dass der Radweg auf der linken Seite endet und der Radfahrer gezwungen wird, unverzüglich auf die rechte Fahrbahnseite zu wechseln. Bei Zweirichtungsradwegen sind zudem Einmündungsbereiche von besondere Bedeutung. Hier gilt es die Sichtdreiecke frei zu halten. Außerdem muss die Radfahrerfurt in ROT markiert werden und das ZZ 1000-32 über dem 205/206 darf nicht fehlen.	-/-	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen 
81	Kreispolizeibehörde Unna	Es ist geplant, einigen Radwegen Vorfahrt gegenüber querenden Straßen zu gewähren (z. B. Kuhbachweg in Bergkamen). Zum Teil werden hier sogar Hauptverkehrsstraßen gequert. Grundsätzlich ist übergeordneten Straßen die Vorfahrt zu gewähren. Dieses ist auch in den Köpfen von Verkehrsteilnehmern tief verwurzelt. Eine Änderung dieses Grundsatzes erfordert mindestens eine äußerst auffällige bauliche Ausstattung, möglichst verbunden mit öffentlichkeitswirksamen Maßnahmen, um dem Verkehrsteilnehmer diese Abkehr von der „Normalität“ zu verdeutlichen. Dennoch bleibt zu bedenken, dass der schwächere Verkehrsteilnehmer sich in Sicherheit wähnt und sein Recht auf Vorfahrt in Anspruch nimmt, während der Kraftfahrer auf der Straße die ungewöhnliche Situation zunächst erkennen und auch umsetzen muss. Seitens der Polizei sind hier gefährliche Situationen, wenn nicht gar Schädigungen, zum Nachteil von Radfahrern sehr wahrscheinlich.	Dem wird nicht widersprochen. Es bedarf ausdrücklich baulicher Maßnahmen zur adäquaten Sicherung solcher Knoten.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen 
82	Kreispolizeibehörde Unna	Die neue StVO sieht einen Seitenabstand zu Radfahrenden von 1,5 m vor. Dieser Vorschrift wird im Radverkehrskonzept nicht durchgängig Rechnung getragen.	Sollte ein Überholen in dem geforderten Abstand (innerorts 1,50m, außerorts 2m) nicht möglich sein, so muss der MIV hinter den Radfahrenden bleiben, bis das Überholen bei Einhaltung der Abstände möglich ist.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen 
83	Kreispolizeibehörde Unna	Im Kreisgebiet sind derzeit folgende Unfallhäufungsstellen mit Bezug zu Radfahrenden aktiv: - Schwerte: Hagener Str./ Wandhofener Bruch - Unna: Friedrich-Ebert-Str./ Hansastr./ Viktoriastr./ Kantstr. - Selm: Neue Werner Str./ Breite Str. - Werne: Capeller Str./ Bahnhofstr./ Ottostr.	Sofern die Knotenpunkte noch nicht im Radverkehrskonzept enthalten sind, werden diese aufgenommen.	Dem Hinweis wird gefolgt. 














Nr.	Kommune/Institution	Stellungnahme / Hinweise	Fachliche Einschätzung	Beschlussempfehlung																																				
84	Dortmund	<p>Anlage: Tabellarische Auflistung der Verbindungen / Anschlüsse</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Verbindung / Anschluss</th> <th>Kategorie (Kreis Unna)</th> <th>Anmerkung (Zielnetzplan Radverkehr MM 2030)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Zechenstraße (UN) / Brockenscheidter Weg (DO)</td> <td>Radhauptverbindung</td> <td>Im Zielnetz Dortmund als Hauptroute vorgesehen</td> </tr> <tr> <td>Gahmener Str. (UN) / Altenderner Str (DO)</td> <td>Radhauptverbindung</td> <td>Im Zielnetz Dortmund als Hauptroute vorgesehen</td> </tr> <tr> <td>Jägerstr (UN) / Auf dem Brink (DO)</td> <td>Radverbindung</td> <td>Im Zielnetz Dortmund als Nebenroute vorgesehen</td> </tr> <tr> <td>Lortzingstr (UN) / Husener Str (DO)</td> <td>Radverbindung</td> <td>Wurde bisher im Zielnetz nicht berücksichtigt</td> </tr> <tr> <td>Hündelstr (UN) / Westicker Str (DO)</td> <td>Radhauptverbindung</td> <td>Im Zielnetz Dortmund als Hauptroute vorgesehen</td> </tr> <tr> <td>Radschnellweg 1</td> <td>-</td> <td>Im Zielnetz Dortmund vorgesehen</td> </tr> <tr> <td>Freiberger Weg (UN) / Zeche-Freiberg-Str (DO)</td> <td>Radhauptverbindung</td> <td>Im Zielnetz Dortmund als Hauptroute vorgesehen</td> </tr> <tr> <td>Emscherweg</td> <td>Freizeitnetz</td> <td>Im Zielnetz Dortmund als Nebenroute vorgesehen</td> </tr> <tr> <td>Römerstr</td> <td>Radverbindung</td> <td>Wurde bisher im Zielnetz nicht berücksichtigt</td> </tr> <tr> <td>B236 / Hörder Str (UN) / Berghofer Str (DO)</td> <td>Radhauptverbindung</td> <td>Im Zielnetz Dortmund als Hauptroute vorgesehen</td> </tr> <tr> <td>Reichshofstr (UN) / Westhofener Str (DO)</td> <td>Radverbindung</td> <td>Im Zielnetz Dortmund als Nebenroute vorgesehen</td> </tr> </tbody> </table>	Verbindung / Anschluss	Kategorie (Kreis Unna)	Anmerkung (Zielnetzplan Radverkehr MM 2030)	Zechenstraße (UN) / Brockenscheidter Weg (DO)	Radhauptverbindung	Im Zielnetz Dortmund als Hauptroute vorgesehen	Gahmener Str. (UN) / Altenderner Str (DO)	Radhauptverbindung	Im Zielnetz Dortmund als Hauptroute vorgesehen	Jägerstr (UN) / Auf dem Brink (DO)	Radverbindung	Im Zielnetz Dortmund als Nebenroute vorgesehen	Lortzingstr (UN) / Husener Str (DO)	Radverbindung	Wurde bisher im Zielnetz nicht berücksichtigt	Hündelstr (UN) / Westicker Str (DO)	Radhauptverbindung	Im Zielnetz Dortmund als Hauptroute vorgesehen	Radschnellweg 1	-	Im Zielnetz Dortmund vorgesehen	Freiberger Weg (UN) / Zeche-Freiberg-Str (DO)	Radhauptverbindung	Im Zielnetz Dortmund als Hauptroute vorgesehen	Emscherweg	Freizeitnetz	Im Zielnetz Dortmund als Nebenroute vorgesehen	Römerstr	Radverbindung	Wurde bisher im Zielnetz nicht berücksichtigt	B236 / Hörder Str (UN) / Berghofer Str (DO)	Radhauptverbindung	Im Zielnetz Dortmund als Hauptroute vorgesehen	Reichshofstr (UN) / Westhofener Str (DO)	Radverbindung	Im Zielnetz Dortmund als Nebenroute vorgesehen	Die Anbindungen an die Stadt Dortmund sind im Radverkehrskonzept berücksichtigt. Der RS1 ist im Rahmen des regionalen Radwegenetzes des RVR berücksichtigt und dargestellt.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen 
Verbindung / Anschluss	Kategorie (Kreis Unna)	Anmerkung (Zielnetzplan Radverkehr MM 2030)																																						
Zechenstraße (UN) / Brockenscheidter Weg (DO)	Radhauptverbindung	Im Zielnetz Dortmund als Hauptroute vorgesehen																																						
Gahmener Str. (UN) / Altenderner Str (DO)	Radhauptverbindung	Im Zielnetz Dortmund als Hauptroute vorgesehen																																						
Jägerstr (UN) / Auf dem Brink (DO)	Radverbindung	Im Zielnetz Dortmund als Nebenroute vorgesehen																																						
Lortzingstr (UN) / Husener Str (DO)	Radverbindung	Wurde bisher im Zielnetz nicht berücksichtigt																																						
Hündelstr (UN) / Westicker Str (DO)	Radhauptverbindung	Im Zielnetz Dortmund als Hauptroute vorgesehen																																						
Radschnellweg 1	-	Im Zielnetz Dortmund vorgesehen																																						
Freiberger Weg (UN) / Zeche-Freiberg-Str (DO)	Radhauptverbindung	Im Zielnetz Dortmund als Hauptroute vorgesehen																																						
Emscherweg	Freizeitnetz	Im Zielnetz Dortmund als Nebenroute vorgesehen																																						
Römerstr	Radverbindung	Wurde bisher im Zielnetz nicht berücksichtigt																																						
B236 / Hörder Str (UN) / Berghofer Str (DO)	Radhauptverbindung	Im Zielnetz Dortmund als Hauptroute vorgesehen																																						
Reichshofstr (UN) / Westhofener Str (DO)	Radverbindung	Im Zielnetz Dortmund als Nebenroute vorgesehen																																						
85	Hamm	<p>Radschnellweg Ruhr (RS1): Während der RS 1 im Kreis Unna unmittelbar durch den Landesbetrieb Straßen (LS) geplant wird, erfolgt die Planung im Abschnitt Hamm durch die Stadt im Auftrag des LS. Der RS1 soll in Hamm über den Mitteldeich zwischen Kanal und Lippe geführt werden. Im vorliegenden Entwurf des Radverkehrskonzeptes für den Kreis Unna ist der RS1 im Zielnetz mit möglichem Anschluss an den Mitteldeich in Hamm auch so dargestellt. Mittlerweile liegen die Ergebnisse der UVS zur Trassenauswahl im Kreis Unna vor. Demnach ist unter Umweltgesichtspunkten eine Trassenführung über Werne und die Hammer Straße mit Anschluss an die Straße „Am Lausbach“ in Hamm am verträglichsten. Damit würde der RS1 jedoch nicht, wie von der Stadt Hamm bevorzugt, über den Mitteldeich autofrei und direkt als Städteverbindung zwischen Hamm und Werne geführt werden. Daher muss die UVS hinsichtlich des Verkehrswerts die gesamte Trasse einschließlich des Hammer Abschnitts betrachten und die Trassenvarianten auch unter diesem Gesichtspunkte neu priorisieren. Zu diesem Thema halte ich eine zeitnahe, bilaterale Abstimmung für erforderlich.</p>	Da zur Zeit eine Variantenprüfung des RS 1 mit einer Führung über die bestehende Zechenbahntrasse Werne erfolgt, wird die Trasse in das Kreisradwegenetz aufgenommen. Die möglichen Anschlüsse an den RS1 auf Hammer Stadtgebiet müssen mit allen Beteiligten abgestimmt werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen 																																				
86	Hamm	<p>Kreisnetz Radhauptverbindungen: Eine Radhauptverbindung führt über die Bockumer Straße (Werne) mit Anschluss an die Horster Straße in Hamm. An der Bockumer Straße ist der Neubau eines 3,00 m breiten, gemeinsamen Geh- und Radwegs geplant. Auch auf Hammer Stadtgebiet ist an der Horster Straße kein Radweg vorhanden, so dass hier eine gemeinsame Baumaßnahme abgestimmt werden sollte.</p>	-/-	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen 																																				
87	Hamm	<p>Eine weitere Radhauptverbindung führt über die Mühlenstraße (Werne-Stockum) und den Sandbochumer Weg zur Kanalbrücke 'Am Tibaum' in Hamm. Im RVK ist der Bau eines 3,00 m breiten, gemeinsamen Geh- und Radwegs (Zweirichtungsradschwerg) geplant. Auf Hammer Stadtgebiet ist bereits ein Geh-/Radweg entlang der Straße Sandbochumer Weg/Am Tibaum vorhanden, so dass mit der Maßnahme im Kreis Unna eine durchgehende Verbindung für Radfahrer geschaffen würde. Die Strecke stellt einen wichtigen Zubringer zum Kanaluferweg (künftig ggf. RS 1) dar. Hier verlaufen bereits gut genutzte und überregional bedeutsame radtouristische Routen wie die Römer-Lippe-Route, die Route der Industriekultur und die LGS-Route. Demnach aus Sicht der Stadt Hamm mit Priorität weiterverfolgt werden.</p>	Um die Verbindung zum RS1 auch kartographisch deutlich zu machen, wird die Anbindung in der Online-Karte auf Hammer Stadtgebiet ergänzt.	Dem Hinweis wird gefolgt. 																																				
88	Hamm	<p>RVR Radnetz Metropole Ruhr: Die im RVK dargestellten Radhauptverbindungen aus dem Regionalen Radwegenetz des RVR finden eine Fortführung im Hammer Siedlungsraum mit Anschluss ans Hammer Rad-Hauptrouthenetz, das derzeit mit Priorität ausgebaut wird. Hier sollte ein gemeinsamer Austausch mit dem RVR zum Ausbau dieser Routen angestoßen werden.</p>	Bei den Radverbindungen aus dem Regionalen Radwegenetz des RVR ist zumeist Straßen.NRW der Bauasträger, so dass hier vor allem die Abstimmung mit Straßen.NRW vordringlich ist.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen 																																				

Nr.	Kommune/Institution	Stellungnahme / Hinweise	Fachliche Einschätzung	Beschlussempfehlung
89	Iserlohn	Verbindung von Dellwig aus über Ohlweg - "Kuhbrücke" - Dellwiger Weg - Auf der Brücke - Lenninghauser Weg - Ruhrbrücke bitte mit darstellen.	Die Anbindung in Richtung der Stadt Iserlohn über den Ohlweg wird in das Kreisradwegnetz mit aufgenommen	Dem Hinweis wird gefolgt. 
90	Iserlohn	Verbindung von Villigst aus über Villigster Str. - Rheiner Weg - Zum Westhof - Dorfstr. - Ruhrtalstr. (L 677) - Ruhrbrücke "Wellenbad Geisecke" bitte auch mit darstellen.	Die Anbindung von Rheinen und Hennen ist über den RuhrtalRadweg als RVR-Verbindung vorgesehen. Eine zusätzliche Anbindung würde eine parallele Führung zur Folge haben.	Dem Hinweis wird nicht gefolgt. 
91	Iserlohn	Es ist zu überlegen, ob man den "RuhrtalRadweg" nicht als eine Radhauptverbindung darstellt! Der RTRW erfüllt zwar mehr die radtouristischen - bzw. Freizeitaspekte, erfreut sich aber einer äußerst starken Frequentierung.	Hierbei handelt es sich um einen Teil des Regionalen Radwegenetzes des RVR. Abweichend von einigen Verbindungen innerhalb des Kreises Unna wird eine "Aufwertung" an dieser Stelle nicht als nötig angesehen.	Dem Hinweis wird nicht gefolgt. 
92	Kreis Recklinghausen	Wir haben dabei festgestellt, dass die vorgeschlagenen Einzelmaßnahmen, und zwar jede Einzelne für sich, mit uns nochmals intensiv abgestimmt werden müssen. Dieses muss vor dem Hintergrund der gerade in Überarbeitung befindlichen Planungsnormen (z.B. ERA 2010, RAL 2012, RAST 2006 u. andere) und den Förderungsgrundbedingungen der Bezirksregierung Münster (z. B. regelkonformer, haushaltsrechtskonformer Nachweis des jeweiligen Bedarfs der Einzelmaßnahme) gesehen werden.	-/-	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen 
93	Kreis Recklinghausen	1. Wechsel der Straßenbaulast auf der K1 Lünener Straße: In Ihrem Konzept heißt es, dass gemäß eines Kreistagsbeschlusses eine Breite von 3,0 m für Zweirichtungsweg im Zweirichtungsweg außerhalb anzustreben ist. Die Zielbreite des einseitigen gemeinsamen Geh- und Radwegs im Zweirichtungsweg an der K1 ist mit 3,0 m angegeben. Radhauptverbindungen haben aufgrund ihrer Netzkategorie eine hohe Bedeutung für den überörtlichen Radverkehr. Perspektivisch ist mit hohen Radverkehrsstärken auf diesen Strecken zu rechnen, u.a. aufgrund von Erschließungsverkehr durch das örtliche Gewerbe. Aus diesem Grund sollten nur in Ausnahmefällen die Zufußgehenden und Radfahrenden auf einem gemeinsamen Weg geführt werden (vgl. RVR 2018: S. 35). Wir merken an, dass die Zielbreite dieser Führungsform nach RVR-Standard bei $\geq 4,0$ m liegt (vgl. RVR 2018: S. 35).	Hier handelt es sich um die vorgeschlagene Zielführungsform. Der Vorschlag stellt keine bindende Maßnahme dar, sondern ist aus gutachterliche Sicht als Empfehlung zu sehen. Im Gegensatz zu allen anderen Kreisstraßen befindet sich die K1 in der Straßenbaulast der Stadt Lünen. Insofern sind die Umsetzungsplanungen mit der Stadt Lünen abzustimmen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen 
94	Kreis Recklinghausen	2. Wechsel der Straßenbaulast auf der K2 Dahler Holz: Da für die RVR-Verbindungen keine Qualitätsstandards genannt werden, gehen wir davon aus, dass die aktuell geltenden Standards zum Ausbau des Regionalen Radwegenetzes beachtet werden.	Die Qualitätsstandards für das Zielnetz des regionalen Radwegenetzes des RVR bleiben bestehen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen 
95	Kreis Recklinghausen	3. Wechsel der Straßenbaulast auf der Waltroper Straße / Borker Straße: Da für die RVR-Verbindungen keine Qualitätsstandards genannt werden, gehen wir davon aus, dass die aktuell geltenden Standards zum Ausbau des Regionalen Radwegenetzes beachtet werden.	Die Qualitätsstandards für das Zielnetz des regionalen Radwegenetzes des RVR bleiben bestehen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen 
96	Kreis Recklinghausen	4. Wechsel der Straßenbaulast auf der L 511 Waltroper Straße: Zum überarbeiteten Zielnetz (S.12, Zwischenbericht Radverkehrskonzept Kreis Unna 2021) bitten wie Sie die L 511 (Waltroper Straße) zwischen Lünen-Brambauer und Waltrip in das Kreisnetz aufzunehmen. Hierdurch kann das Zielnetz der Stadt Waltrip mit dem des Kreises Unna verbunden werden.	siehe Einschätzung Nr.48	Dem Hinweis wird gefolgt. 
97	Waltrip	Aufnahme der L511 (Waltroper Straße) zwischen Lünen-Brambauer und Waltrip in das Kreisnetz Unna	siehe Einschätzung Nr.48	Dem Hinweis wird gefolgt. 
98	Regionalverband Ruhr (RVR)	Datengrundlage Als Grundlage für ein kreisweites Netz an Radwegen wurden die Verbindungen des Regionalen Radwegenetzes herangezogen. Jedoch weist die Führung des Regionalen Radwegenetzes im Zwischenbericht zum Radverkehrskonzept des Kreises Unna in Teilen eine von dem beschlossenen Netz abweichende Linienführung auf. Wir bitten darum, die Daten des Regionalen Radwegenetzkonzeptes (Stand Juli 2019) als Grundlage für das Radverkehrskonzept des Kreises Unna zu verwenden.	Die Darstellung des regionalen Radwegenetzes des RVR wird gemäß der Beschlussfassung 2019 in der Online-Karte korrigiert.	Dem Hinweis wird gefolgt. 





Nr.	Kommune/Institution	Stellungnahme / Hinweise	Fachliche Einschätzung	Beschlussempfehlung
99	Regionalverband Ruhr (RVR)	<p>Kategorisierung Hinsichtlich der Kategorisierungen sind Unterschiede zwischen dem Regionalen Radwegekonzept und dem Kreiskonzept festzustellen.</p> <p>Die Verbindung Werne – Nordkirchen wurde im Regionalen Radwegenetzkonzept aufgrund des Radfahrendenpotentials als Radverbindung kategorisiert. Im Radverkehrskonzept des Kreises wird sie in den GIS Daten als „Radhauptverbindung alt.“ gekennzeichnet. In der Karte ist sie als RVR Radhauptverbindung dargestellt. Daher bitten wir darum, die Darstellung zu prüfen und eine entsprechende Anpassung vorzunehmen.</p>	Die Kategorie wird in der Online-Karte korrigiert.	Dem Hinweis wird gefolgt. ●
100	Regionalverband Ruhr (RVR)	<p>Die folgenden Verbindungen sind im Regionalen Radwegenetz ebenfalls als Radverbindung kategorisiert worden. Im Radverkehrskonzept werden sie als Kreisradhauptverbindung dargestellt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Unna – Werl • Unna – Fröndenberg • Lünen – Castrop-Rauxel • Lünen – Waltrop • Selm – Nordkirchen • Selm – Lüdinghausen <p>Es wird empfohlen, im Zwischenbericht zu erläutern, warum hier eine andere Einstufung gewählt worden ist.</p>	Der Zwischenbericht wird um ein Erläuterung zu den höher gestuften Netzkategorien ergänzt.	Dem Hinweis wird gefolgt. ●
101	Straßen.NRW	In Teilbereichen sind wir im Zuständigkeitsbereich der RNL Südwestfalen schon aktiv oder werden in Kürze starten. -L677 Ruhrtalstraße Iserlohn Rheinen/Schwerte „Am Wellenbad“ -L673/L674 Hagener Straße/ Ruhrtalstraße	Der Kreis Unna begrüßt die Aktivitäten von Seiten Straßen.NRW und der Stadt Schwerte	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen ●
102	ADFC Kreisverband Unna (Hinweis Bergkamen)	In Oberaden ist die Ortsdurchfahrt der L 821 Jahnstraße zwischen der L 654 (früher B 61) Lünener Str. und der K 16 Rotherbachstr. anzubinden.	Aus Sicht des Gutachters handelt es sich dabei um eine kommunale Ergänzung, die nicht mit dem Kreisradverkehrsnetz abzudecken ist.	Dem Hinweis wird nicht gefolgt. ●
103	ADFC Kreisverband Unna (Hinweis Bergkamen)	Nach Hamm Pelkum ist eine Verbindung über die L 664 Landwehrs Straße notwendig.	Die Anbindung erfolgt über die Hammer Str./Kamener Straße und ist im Regionalen Radwegenetz des RVR enthalten. Nördlich erfolgt die Anbindung an das Hammer Netz über den RS 1. Aufgrund der parallelen Anbindung wird die Landwehrstraße nicht in das Radverkehrskonzept mit aufgenommen.	Dem Hinweis wird nicht gefolgt. ●
104	ADFC Kreisverband Unna (Hinweis Bergkamen)	Die weitgehend vorhandenen Radverkehrsanlagen an der L 736 Westenhellweg und an der L 821 Jahnstraße sind eine gute Basis um die Ökologiestation, das Naturfreibad Heil und Bergkamen Oberaden anzubinden.	Aus Sicht des Gutachters handelt es sich dabei um eine kommunale Ergänzung, die eher die Anbindung von Freizeitzielen sichert.	Dem Hinweis wird nicht gefolgt. ●
105	ADFC Kreisverband Unna (Hinweis Bergkamen)	Den "Seseke Weg" unbedingt asphaltieren und als Freizeitverbindung mit Netzbedeutung einbinden (zumindest bis zur Realisierung der Radwegplanungen an den parallelen L 654 Lünener Str. bzw. L 821/K 14 Preußenstr./Niederadener Str.).	Die Asphaltierung des Seseke-Weges ist Angelegenheit des Baulastträgers. Als wichtige Freizeitverbindung wird auch der westliche Teil in das Radverkehrsnetz aufgenommen.	Dem Hinweis wird gefolgt. ●
106	ADFC Kreisverband Unna (Hinweis Bönen)	Abschnitt 780: Bahnhofstr. (Ost): Die laufende Sanierungsplanung der M+O Rhein Ruhr Ingenieurgesellschaft aus Dortmund (www.moingenieure.de) berücksichtigt nicht den Radwegneubau im RVR Konzept (Nr.107).	Dieser Abschnitt ist Teil des regionalen Radwegenetzes des RVR. Die Umsetzung der Planung erfolgt zwischen Straßen.NRW und der Gemeinde Bönen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen ●
107	ADFC Kreisverband Unna (Hinweis Bönen)	Abschnitt 790: Die Oststraße ist als Fahrradstraße, laut RVR Konzept (Nr.107), kaum möglich.	Dieser Abschnitt ist Teil des regionalen Radwegenetzes des RVR. Die Umsetzung der Planung liegt bei der Gemeinde Bönen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen ●
108	ADFC Kreisverband Unna (Hinweis Bönen)	Über die Hammer Str. und Pelkumer Str. sind der Bahnhof Nordböge und Hamm Pelkum anzubinden.	Als Anbindung in Richtung Stadt Hamm wird die Radwegeverbindung in das Kreisradnetz aufgenommen.	Dem Hinweis wird gefolgt. ●
109	ADFC Kreisverband Unna (Hinweis Holzwickede)	Die Umfahrung der beengten Radverkehrsanlagen in der Ortsdurchfahrt der L 677 Nordstraße (Abschnitt 7, 12, 85, 89) über den Oelpfad (Geh Radweg vorhanden) und die Stehfenstraße ist günstiger.	Die Radverbindungen entlang der L677 sind Teil des regionalen Radwegenetzes des RVR. Eine Weiterführung der Radverbindung nördlich der Goethestraße über den Oelpfad bis zur B1 wird auch aufgrund des Ergänzungswunsches der Gemeinde Holzwickede mit aufgenommen	Dem Hinweis wird gefolgt. ●

Nr.	Kommune/Institution	Stellungnahme / Hinweise	Fachliche Einschätzung	Beschlussempfehlung
110	ADFC Kreisverband Unna (Hinweis Holzwickede)	Die L 821 Chaussee/Emschertalstr. ist an das Zielnetz Alltag zur St Strategie Radverkehr der Stadt Dortmund (Stand 29.04.2021) anzubinden. Dieser Lückenschluss zum Radwegbau an Landesstraßen liegt aktuell auf Rang 12 der Priorisierung beim RVR.	Die Radverbindungen Richtung Dortmund erfolgt über die Rausinger Straße und ist Teil des regionalen Radwegenetzes des RVR. Ebenso enthält die Stellungnahme der Stadt Dortmund keinen Hinweis auf die Darstellung der Emschertalstraße als Verbindung Richtung Dortmund. Aus diesem Grund erfolgt keine Aufnahme in das Radverkehrskonzept.	Dem Hinweis wird nicht gefolgt. ●
111	ADFC Kreisverband Unna (Hinweis Fröndenberg)	Über Auf dem Split, Haarweg und die Brückenstraße ist der Bahnhof Frörmern direkt aus östlicher Richtung zu erreichen und in das kreisweite Radnetz aufzunehmen.	Hierbei handelt es sich um eine zusätzliche kommunale Anknüpfung an das Kreisradnetz.	Dem Hinweis wird nicht gefolgt. ●
112	ADFC Kreisverband Unna (Hinweis Fröndenberg)	Zum Abschnitt 36: Den von Kessebüren geplanten Radweg an der L 679 Fröndenberger Str. unbedingt weiter entlang der L 679 Von Steinen Str. bis Frörmern (Ibbingsen) bauen. Das war im Konzept von 2019 vorgesehen. Dieser Radweg an der L 679 ist als weitere Maßnahme in der Priorisierung für den Radwegbau an Landesstraßen beim RVR enthalten.	Eine Weiterführung der Radverbindung über L679 in Richtung Frörmern würde zu parallelen Radverbindungen führen. Die Anbindung Richtung Frörmern ist über die Landwehr vorgesehen.	Dem Hinweis wird nicht gefolgt. ●
113	ADFC Kreisverband Unna (Hinweis Fröndenberg)	Abschnitt 458: Statt über Thabrauck den Bahnhof Frörmern über die Feldstr. und Brückenstr. Direkt anbinden.	Hierbei handelt es sich um eine kommunale Ergänzung zum Kreisradnetz. Siehe Einschätzung Nr. 27	Dem Hinweis wird nicht gefolgt. ●
114	ADFC Kreisverband Unna (Hinweis Fröndenberg)	Eine Radverbindung von den westlichen Stadtteilen Fröndenbergs mit dem Freibad in Dellwig über den Unnaer Weg und Billmerich nach Unna ist notwendig. Die Strecke war 2019 im Radverkehrskonzept des Kreises Unna.	Um eine durchgängige Radverbindung von Unna über Billmerich Richtung Iserlohn zu gewährleisten wird die Radverbindung zwischen Kluse und Dellwig entlang der Unnaer Straße ergänzt.	Dem Hinweis wird gefolgt. ●
115	ADFC Kreisverband Unna (Hinweis Fröndenberg)	Langfristig einen direkten Radweg zwischen Frörmern und Fröndenberg entlang der L 679 Von Steinen Str./Eulenstr. realisieren. Dort sind neben der Landesstraße überwiegend schon Feldwege vorhanden.	Eine Ergänzung des Radnetzes über die Eulenstraße Richtung Fröndenberg würde zu parallelen Radverbindungen führen. Die Anbindung Richtung Fröndenberg-Mitte ist über den neuen Radweg der Stadt Fröndenberg bzw. über die K24 vorgesehen.	Dem Hinweis wird nicht gefolgt. ●
116	ADFC Kreisverband Unna (Hinweis Fröndenberg)	In der Graf Adolf Str. zwischen Bismarkstr. und Lessingstr. eine Fahrradstraße einrichten.	Dieser Abschnitt ist Teil des regionalen Radwegenetzes des RVR. Die Umsetzung der Planung liegt bei der Stadt Fröndenberg.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen ●
117	ADFC Kreisverband Unna (Hinweis Kamen)	Kamen: Die K 40 Westicker Straße ist im Westen an das Dortmunder Zielnetz in Lanstrop anzubinden.	Die Anbindung Richtung Dortmund-Lanstrop wird im Kreisradnetz ergänzt.	Dem Hinweis wird gefolgt. ●
118	ADFC Kreisverband Unna (Hinweis Kamen)	An der L 678 Unnaer Str./Kamener Str. liegen wichtige Ziele. Sie muss, wie beim Entwurf 2019 im Radverkehrskonzept bleiben. Der Umweg zwischen Königsborn und Kamen Mitte über den geplanten Radschnellweg RS 1 ist nicht akzeptabel.	siehe Einschätzung Nr.41	Dem Hinweis wird gefolgt. ●
119	ADFC Kreisverband Unna (Hinweis Kamen)	Hinweis zu Abschnitt 246 u. 357: Auf der K 40, Westicker Str. sind Schutzstreifen sind beidseitig vorhanden.	Die Darstellung wird in der Online-Karte korrigiert.	Dem Hinweis wird gefolgt. ●
120	ADFC Kreisverband Unna (Hinweis Lünen)	Lünen: Abschnitt 896: Die stark belastete B 236 Borker Straße hat Tempo 50 (statt 30) und gemeinsame Geh und Radwege (statt getrennte).	Die Darstellung wird in der Online-Karte korrigiert.	Dem Hinweis wird gefolgt. ●
121	ADFC Kreisverband Unna (Hinweis Lünen)	Deutlich attraktiver ist die (gelbe) Strecke über Konrad Adenauer Str. und Lippedeich.	Hierbei könnte es sich um eine kurzfristige Alternative handeln. Strategisch sollte für den Alltagsradverkehr eine möglichst kurze und wenig umwegige Strecke hergestellt werden, weshalb keine Anpassungsnotwendigkeit gesehen wird.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen ●
122	ADFC Kreisverband Unna (Hinweis Lünen)	Ringschluss um die Stadtmitte durch Ausbau der beidseitigen gemeinsamen Radwege und Radfahrstreifen auf der Konrad Adenauer Straße.	Diese Anbindung sollte über eine kommunale Ergänzung erfolgen.	Dem Hinweis wird nicht gefolgt. ●
123	ADFC Kreisverband Unna (Hinweis Lünen)	Zwischen der Stadtgrenze nach Waltrop und dem Krankenhaus in Brambauer sollte der Radverkehr über die Friedhofstraße (als Fahrradstraße ausbaufähig) und Gustav Sybrecht Str. in das Netz einbezogen werden.	Die Anbindung Richtung Waltrop ist über die Waltroper Straße vorgesehen.	Dem Hinweis wird nicht gefolgt. ●
124	ADFC Kreisverband Unna (Hinweis Lünen)	Durch einen Ausbau der Radwege an der L 511 Brechtener Str./Brambauer Str. ist eine Anbindung an das Dortmunder Zielnetz in Brechten erforderlich.	Die Anbindung über die L511 Richtung Dortmund-Brechten wird ergänzt.	Dem Hinweis wird gefolgt. ●
125	ADFC Kreisverband Unna (Hinweis Lünen)	Der Anschluss an das Zielnetz in Dortmund Brechten entlang Süggebach und über Varstbruch bzw. Wülferichstr. ist notwendig.	Diese zusätzliche Verbindung zwischen DO-Brechten und Lünen-Gahmen hat eher Freizeitbedeutung und wäre über das kommunale Netz anzubinden. Weder von der Stadt Lünen noch der Stadt Dortmund wurde im Rahmen der Beteiligung ein Anbindungswunsch über diese Route geäußert.	Dem Hinweis wird nicht gefolgt. ●

Nr.	Kommune/Institution	Stellungnahme / Hinweise	Fachliche Einschätzung	Beschlussempfehlung
126	ADFC Kreisverband Unna (Hinweis Lünen)	Bitte die ehemalige Kraftwerksbahn aus dem Konzept Lippolthausen 2035 berücksichtigen. Die Strecke mit dem Bahnübergang Mühlenweg (Abschnitt 527, 529, 530) kann dann entfallen.	Grundsätzlich würde sich durch die Aufnahme der Wegeführung wie im "Entwicklungskonzept Lippolthausen 2030" dargestellt an den Zielen (Richtung Brambauer und Waltrap) nichts ändern. Bei Umsetzung des Konzeptes stände einer Verlegung der Wegeführung nichts entgegen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen 
127	ADFC Kreisverband Unna (Hinweis Lünen)	Auf der Strecke Dortmund Str. Friedrichstraße, Verbandstraße und Auf der Rührenbeck sind die Qualitätsstandards früher und kostengünstiger zu erreichen, als auf der stark belasteten K 1 Moltkestr. (zwischen Abschnitt 157 und 431).	Strategisch sollte für den Alltagsradverkehr eine möglichst kurze und wenig umwegige Strecke hergestellt werden, weshalb hier keine Anpassungsnotwendigkeit gesehen wird. Hierbei könnte es sich jedoch um eine kurzfristige Alternative handeln, die von Seiten der Stadt Lünen umgesetzt werden müsste.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen 
128	ADFC Kreisverband Unna (Hinweis Lünen)	Den Umweg am "Seseke Weg" durch Radwegneubau (rot) am Nordufer zwischen Adener Bach und Astenweg beseitigen.	Der Seseke-Weg liegt in der Zuständigkeit des EGLV. Die Anregung wird an den EGLV weitergeleitet.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen 
129	ADFC Kreisverband Unna (Hinweis Schwerte)	Abschnitt 698, 785, 730 und 906: Der laufende Ausbau der B 236 Hörder Str. muss nach Möglichkeit noch angepasst werden, um die Radwegstandards des RVR und des Kreises Unna weitestgehend zu erfüllen.	Hierbei handelt es sich um einen Teil des Regionalen Radwegenetzes des RVR.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen 
130	ADFC Kreisverband Unna (Hinweis Schwerte)	Abschnitt 718, 821 und 699: In der Ortsdurchfahrt der B 236 Bethunestr./Hörder Str. sind nur an den Steigungstrecken gemeinsame Geh und Radwege aus der aktuellen Ausbauplanung vertretbar. Bergab sind geschützte Radfahrstreifen erforderlich.	Hierbei handelt es sich um einen Teil des Regionalen Radwegenetzes des RVR.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen 
131	ADFC Kreisverband Unna (Hinweis Schwerte)	Abschnitt 1043 bis 1045: In Richtung Westen (Innenstadt) sollte der Radverkehr die Eisenbahnunterführung der L673 Schützenstraße über den Hasencleverweg umfahren. Vorausgesetzt die Asphaltdecke wird zuvor saniert und der Geh --/Radweg in der Unterführung ist gut beleuchtet. In Richtung Osten (Fröndenberg) sollte der Radverkehr im Bereich der Eisenbahnunterführung der L 673 Schützenstraße bis zum Ausbau mit Radwegen über die Grünstr. gelenkt werden.	Strategisch sollte für den Alltagsradverkehr eine möglichst kurze und wenig umwegige Strecke hergestellt werden, weshalb hier keine Anpassungsnotwendigkeit gesehen wird. Hierbei könnte es sich um eine kurzfristige Alternative handeln, die von Seiten der Stadt Schwerte umgesetzt werden müsste.	Dem Hinweis wird nicht gefolgt. 
132	ADFC Kreisverband Unna (Hinweis Schwerte)	Abschnitt 824 (RVR Nr.113) Die Graf Adolf Straße als Fahrradstraße auszuweisen ist wünschenswert, wird aber vermutlich kommunalpolitisch keine Mehrheit finden.	Hierbei handelt es sich um einen Teil des Regionalen Radwegenetzes des RVR.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen 
133	ADFC Kreisverband Unna (Hinweis Schwerte)	Abschnitt 857 (RVR Nr. 116) Der Ruhfeldgraben ist auch die Verbindung nach Iserlohn (über Geisecke/Hennen) und für den Alltags und Schülerradverkehr wichtiger als die bergigen RVR Hauptverbindungen nach Dortmund (über Freischütz) und nach Holzwickede (über Lichtendorf).	Hierbei handelt es sich um einen Teil des Regionalen Radwegenetzes des RVR.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen 
134	ADFC Kreisverband Unna (Hinweis Schwerte)	Abschnitt 1051: Die 1 km lange Umfahrung der B 236 Letmather Str. auf dem Wirtschaftsweg hinter Fa. Theile ist falsch dargestellt.	Die Wegeführung wird in der Online-Karte aktualisiert.	Dem Hinweis wird gefolgt 
135	ADFC Kreisverband Unna (Hinweis Schwerte)	Abschnitt 1049: Die vorgesehene Querverbindung zur B 236 in Ergste sollte durch die Asphaltierung des Wirtschaftsweges an der Nordseite der Bahn bis zu Unterführung um 400 m nach Osten verlängert werden (Netzoptimierung).	Grundsätzlich würde sich durch die Aufnahme der Wegeführung an den Zielen nichts ändern. Bei Umsetzung der Maßnahme durch die Stadt stände einer Verlegung der Wegeführung nichts entgegen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen 
136	ADFC Kreisverband Unna (Hinweis Schwerte)	Abschnitt 39, 30, 983, 981: Außerhalb der geschlossenen Ortslage ist an der L 673 Hagener Str. ein baulicher oder zumindest klar abgegrenzter Radweg notwendig g. Diese RVR Verbindung Nr. 118 nach Hagen (über Wandhofen und Westhofen) ist für den Alltags und Schülerradverkehr wichtiger als die bergigen RVR Hauptverbindungen nach Dortmund (über Freischütz) und nach Holzwickede/Unna (über Lichtendorf).	Hierbei handelt es sich um einen Teil des Regionalen Radwegenetzes des RVR.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen 
137	ADFC Kreisverband Unna (Hinweis Selm)	Die Alte Zechenbahn und der nördliche Teil der Bahnhofstr. sollten asphaltiert und Teil des Kreisnetzes werden.	Eine zusätzliche Wegeverbindung über die "Alte Zechenbahn" würde eine parallele Zielführung zur Folge haben. Zusätzlich liegen entlang der "Alten Zechenbahn" keine Ziele, die es zu berücksichtigen gilt. Ein Ausbau wäre im Rahmen einer kommunalen Netzergänzung umzusetzen.	Dem Hinweis wird nicht gefolgt. 
138	ADFC Kreisverband Unna (Hinweis Selm)	B 236 Münsterlandstr., geschützter Radweg fehlt beidseitig, Lückenschluss notwendig.	Die Maßnahme ist bereits im Radverkehrskonzept vorgesehen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen 
139	ADFC Kreisverband Unna (Hinweis Selm)	Abschnitt 366, 367: An der K 8 Bahnhofstr. ist eine komfortable, durchgehende Radwegführung notwendig.	Die Maßnahme ist bereits im Radverkehrskonzept vorgesehen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen 







Nr.	Kommune/Institution	Stellungnahme / Hinweise	Fachliche Einschätzung	Beschlussempfehlung
140	ADFC Kreisverband Unna (Hinweis Selm)	Abschnitt 41: An der L 810 Freiherr vom Stein Str. ist ein Radweg oder Radfahrstreifen notwendig. Andernfalls müsste das aufgeführte Ziel Mischverkehr auf der Fahrbahn mit Tempo 30 durch bauliche Maßnahmen unterstützt werden.	Als Zielführung sind in der Online-Karte bereits Schutzstreifen vorgesehen, und nicht wie angemerkt Mischverkehr.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen 
141	ADFC Kreisverband Unna (Hinweis Selm)	Abschnitt 198: Den vorhandenen Geh Radweg an der K 19 Freiherr vom Stein Str., sanieren und verbreitern (statt Mischverkehr und Gehweg mit Rad frei)	Als Maßnahmenvorschlag ist hier eine Piktogrammreihe vorgesehen. Ein Ausbau kann langfristig bei Instandsetzung vorgenommen werden. Aufgrund der zu erwartenden hohen Kosten (ggf. Grunderwerb, Ausbaukosten) wird an dieser Stelle die vorgeschlagene Markierungslösung als ausreichend angesehen.	Dem Hinweis wird nicht gefolgt. 
142	ADFC Kreisverband Unna (Hinweis Selm)	Abschnitt 871: In der Waltroper Straße "Fahrradstraße" muss der KFZ Durchgangsverkehr konsequent verhindert werden.	Die Anmerkung wird als Hinweis für die kommunale Umsetzung an die Stadt weiterleitet	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen 
143	ADFC Kreisverband Unna (Hinweis Selm)	Sandforter Weg, Weiterführung der vorhandenen "Fahrradstraße" vom Bahnhof bis Römerstr., sollte Teil des Kreisnetzes werden.	Die zusätzliche Radwegeverbindung entlang des Sandforter Wegs wird als Verknüpfung des Bahnhofs Selm-Beifang mit der Römerstraße (K2) in das Kreisradnetz aufgenommen.	Dem Hinweis wird gefolgt 
144	ADFC Kreisverband Unna (Hinweis Unna)	Die Radverkehrsanlagen in der Hubert Biernat Str. sind für eine Verbindung zwischen Bahnhof Königsborn und L 665 Hammer Straße auszubauen. An der L 678 Kamener Str. liegen wichtige Ziele (Einkaufsmöglichkeiten). Sie muss, wie beim Entwurf 2019 im Radverkehrskonzept bleiben. Der Umweg zwischen Königsborn und Kamen Mitte über den geplanten Rad schnellweg RS 1 ist nicht akzeptabel.	Die zusätzliche Radwegeverbindung entlang der Hubert-Biernat-Straße wird als Verknüpfung des Bahnhofs Königsborn mit der Hammer Straße in das Kreisradnetz aufgenommen. Hierdurch wird die Lücke zwischen RS1 und der Zielführung Richtung Kamen-Heeren-Werve geschlossen.	Dem Hinweis wird gefolgt 
145	ADFC Kreisverband Unna (Hinweis Unna)	Eine Alltagsverbindung von Lünern über Westhemmerde nach Hemmerde aus dem Konzept von 2019 ist dringend erforderlich. Für die K 38 Hemmerder Weg gibt es bereits eine Ausbauplanung	Siehe Einschätzung Nr. 71	Dem Hinweis wird gefolgt 
146	ADFC Kreisverband Unna (Hinweis Unna)	Unna Massen benötigt den Anschluss an das Kreisnetz (z.B. über L 821 Kleistr./Massener Bahnhofstr./Wasserkürler Str. und L 663 Dortmunder Straße).	Siehe Einschätzung Nr. 72	Dem Hinweis wird gefolgt 
147	ADFC Kreisverband Unna (Hinweis Unna)	Abschnitt 34, 35, 66, 67: Der Radverkehr in der engen, hoch belasteten L 679 Wasserstraße/Kessebürener Weg durch bauliche, oder zumindest klar abgegrenzte Radwege bzw. Radfahrstreifen (Protected Bike Lanes) zu sichern. Durch eine Einbahnstraßenregelung auf den L 679 Wasserstraße kann der notwendige Straßenraum dafür geschaffen werden. Eine Piktogrammreihe wäre auch bei Tempo 30 vor dem evangelischen Kindergarten nur eine Notlösung.	Einseitig ist hier die Schaffung von Schutzstreifen vorgesehen. Für eine beidseitige Einrichtung fehlt der vorhandene Straßenraum. Eine Führung im Mischverkehr bei gleichzeitiger Reduzierung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 ist aus gutachterlicher Sicht ausreichend. Die Einrichtung einer Einbahnstraße kann unabhängig davon durch die Kommune geprüft werden.	Dem Hinweis wird nicht gefolgt. 
148	ADFC Kreisverband Unna (Hinweis Unna)	Abschnitt 175, 384, 464, 466 und 506 bis 511: An der Morgenstraße sind bauliche oder zumindest klar abgegrenzte Radwege bzw. Radfahrstreifen (Protected Bike Lanes) notwendig; gegebenenfalls auch zu Lasten von Kfz Parkflächen.	Im Radverkehrskonzept werden für die Morgenstraße die Anlage von Schutzstreifen mit einer Breite von 1,75m zur Verbesserung der Situation empfohlen. Die Umsetzung entsprechender Maßnahmen ist jedoch Aufgabe der Stadt Unna.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen 
149	ADFC Kreisverband Unna (Hinweis Unna)	Abschnitt 590, 591: Der Umweg über "Am Predigtstuhl" wird vom Radverkehr nicht akzeptiert und war nicht im Konzept von 2019. Statt 300 m Ausbau an der Nordseite der A 44 sollte der Radverkehr an der K 39 Hertinger Straße gesichert werden.	Aufgrund des engen Straßenquerschnitts ist hier die Anlage von Radverkehrsanlagen schwierig. Aus diesem Grund wurde die Führung über den Predigtstuhl favorisiert.	Dem Hinweis wird nicht gefolgt. 
150	ADFC Kreisverband Unna (Hinweis Unna)	Fröndenberg: Zu Abschnitt 32 (in Kessebüren): Die Querungsstelle an der unübersichtlichen Bahnunterführung der L 679 Fröndenberger Str. ist zu entschärfen.	Die Querungsstelle wird als Maßnahmenknotenpunkt in der Online-Karte ergänzt	Dem Hinweis wird gefolgt. 
151	ADFC Kreisverband Unna (Hinweis Werne)	An der B 233 Münsterstraße ist der Radweg bis zum Hansaring (auf 3 m Breite) auszubauen. Die Strecke über Butenlandwehr (als Fahrradstraße) ist als isolierte Maßnahme wenig sinnvoll und geht an den Bedürfnissen der Radfahrer vorbei. Stadt dessen sollte die Stadt Werne die Straße Fürstenhof zur Fahrradstraße umgestalten.	Es handelt sich hier um keine isolierte Maßnahme, da sie in die Netzkonzeption eingebunden ist und damit einen wichtigen Bestandteil der Anbindung an Herbern und Ascheberg darstellt. Die zusätzliche Ausweisung der Straße "Fürstenhof" wäre im kommunalen Netz zu ergänzen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen 
152	ADFC Kreisverband Unna (Hinweis Werne)	Abschnitt 214, 215: An der K 15 Cappeler Str. ist Tempo 30 in Verbindung mit der Anlage von Schutzstreifen für den Radverkehr auf beiden Seiten notwendig. Außerdem sind die Aufhebung der Benutzungspflicht des gemeinsamen Geh und Radweges an der Westseite und begleitende Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung auf der Fahrbahn erforderlich.	Nach Einschätzung des Gutachterteams reicht die Straßenraumbreite der Cappeler Straße nicht für die Einrichtung eines Schutzstreifens aus. Es wird daher der Ausbau des bestehenden gemeinsamen Geh- und Radweges im Zweirichtungsverkehr angestrebt.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen 








Nr.	Kommune/Institution	Stellungnahme / Hinweise	Fachliche Einschätzung	Beschlussempfehlung
153	ADFC Kreisverband Unna (Hinweis Werne)	Abschnitte 710, 719, 756: Die Verbindung von der Innenstadt Werne zur K 8 Penningrode sollte unbedingt über Brinkhof und Kettelerstraße laufen (nicht über den Juffernkamp, Ambrosiusweg, Damianweg mit dem Umweg zur Signalanlage Penningrode/Bahnhofstraße gemäß RVR Konzept Nr. 156). Die südliche Busbucht Penningrode kann dann in Höhe Kettelerstraße zugunsten einer Mittelinsel auf der K 8 durch ein Buscap ersetzt werden.	Hierbei handelt es sich um einen Teil des Regionalen Radwegenetzes des RVR.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen ●
154	ADFC Kreisverband Unna (Hinweis Werne)	Abschnitt 173: An der K 8 Penningrode/Övelgönne ist entgegen dem RVR Konzept (Nr.120) ein Ausbau der unzureichenden Radwege erforderlich.	Hierbei handelt es sich um einen Teil des Regionalen Radwegenetzes des RVR.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen ●
155	ADFC Kreisverband Unna (Hinweis Werne)	Abschnitt 889: An der K 8 Goetheweg ist südlich Münsterfort ein Neubau oder Ausbau erforderlich (entgegen dem RVR Konzept Nr.156).	Hierbei handelt es sich um einen Teil des Regionalen Radwegenetzes des RVR.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen ●
156	ADFC Kreisverband Unna (Hinweis Werne)	Abschnitt 707 An der B 233 Freiherr vom Stein Str. sind die Radwege auszubauen (statt Fahrradstraße wie im RVR Konzept Nr.103).	Hierbei handelt es sich um einen Teil des Regionalen Radwegenetzes des RVR.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen ●
157	ADFC Kreisverband Unna (Hinweis Werne)	Zwischen Lippestr. und Stockumer Straße sollte auf der B 233 Hansastr. ein Anschluss durch das Konzept des Kreises erfolgen.	Die Verbindung wird als Lückenschluss im Radnetz ergänzt.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen ●
158	ADFC Kreisverband Unna (Hinweis Werne)	Abschnitt L 507 (835, 787, 840) Außerhalb der Ortsdurchfahrt der L 507 Lünener Straße sind baulich geschützte Radfahrstreifen erforderlich. (RVR Konzept Nr.96)	Hierbei handelt es sich um einen Teil des Regionalen Radwegenetzes des RVR.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen ●
159	Initiative Fahrrad Werne	1. Capeller Straße Die gefährliche Situation an den Einmündungen aus dem Wohngebiet, sowie die Konflikte und Gefährdungssituationen entlang des kombinierten Rad-/Fußweges dulden jedoch keinen Aufschub. Wir fordern für die Capeller Straße als kurzfristig umsetzbare Maßnahmen: <ul style="list-style-type: none"> • Dauerhafte Einführung von Tempo 30 für den KFZ-Verkehr in Verbindung mit • der Aufhebung der Benutzungspflicht des kombinierten Rad-/Fußweges für die Radfahrer, um die häufigen Konfliktsituationen auf dem schmalen Rad-/Fußweg zu entspannen. • Die Anlage von Schutzstreifen entlang der Fahrbahn kommt aus unserer Sicht nicht in Betracht. Gründe: Das hohe Verkehrsaufkommen mit zu erwartenden viel zu engen Überholmanövern, sowie die zu geringe Breite der verbleibenden Fahrbahn zwischen den Schutzstreifen. Dennoch sollten Fahrradfahrer die Fahrbahn nutzen dürfen. • Dringend erforderlich sind begleitende Maßnahmen der Verkehrsberuhigung auf der Fahrbahn. Dabei denken wir vor allem an <ul style="list-style-type: none"> • die Einrichtung eines stationären Gerätes zur Geschwindigkeitsüberwachung (stationärer „Blitzer“), sowie • an die Anlage von Querungshilfen für Radfahrer/innen und Fußgänger/innen an den Einmündungen aus dem Wohngebiet. • Weitere Maßnahmen der Verkehrsberuhigung (z.B. Fahrbahnschwellen) sind zu prüfen. 	Die beschriebenen verkehrlichen Probleme können im Rahmen eines Kreisradverkehrskonzeptes nicht gelöst werden. Im Rahmen der Umsetzung der Maßnahme sollte hier dennoch geprüft werden, inwiefern weitergehende Maßnahmen notwendig sind.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen ●
160	Initiative Fahrrad Werne	2. Butenlandwehr, Fürstenhof Die Streckenführung über Butenlandwehr als Fahrradstraße ist als isolierte Maßnahme wenig sinnvoll und geht an den Bedürfnissen der Radfahrenden vorbei. Stattdessen sollte die Straße Fürstenhof zur Fahrradstraße umgestaltet werden.	Es handelt sich hier um keine isolierte Maßnahme, da sie in die Netzkonzeption eingebunden ist und damit einen wichtigen Bestandteil der Anbindung an Herbern und Ascheberg darstellt.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen ●







Nr.	Kommune/Institution	Stellungnahme / Hinweise	Fachliche Einschätzung	Beschlussempfehlung
161	Initiative Fahrrad Werne	<p>3. Hansaring zwischen Stockumer Straße und Horster Straße Die Radfahrstreifen werden im Entwurf des Radverkehrskonzeptes als ausreichend breit bezeichnet. Viele Radfahrer/innen nehmen den Radfahrstreifen auf beiden Seiten des Hansarings jedoch als zu schmal wahr. Die häufig auf die Verkehrsfläche ragenden Pflanzen tragen zu diesem Eindruck bei.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hier kann ein rechtzeitigiger, rigoroser Rückschnitt der Pflanzen für Verbesserung sorgen. <p>Weiterhin nimmt die ungewöhnlich breite Gosse einen erheblichen Teil des Radfahrstreifens ein. Die Gosse kann durch Radfahrende nicht mit genutzt werden, dabei bestünde Sturzgefahr. Bringt man die Breite der Gosse in Abzug, dann ist die Breite des Radfahrstreifens aktuell auf beiden Seiten des Hansarings unzureichend.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wir fordern vor diesem Hintergrund eine Verbreiterung der bestehenden Radfahrstreifen um jeweils 40 bis 50 cm. <p>Weiterhin muss der Knotenpunkt Hansaring / Stockumer Straße hinsichtlich seiner Sicherheit für Radfahrer/innen näher geprüft und im Interesse eines sichereren Radverkehrs umgebaut/optimiert werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Als ersten Schritt fordern wir für den Zulaufbereich des Knotens auf einer Länge von mindestens 100 m Tempo 30. <p>Dies würde die Sicherheit der Radfahrenden in diesem Bereich hoffentlich erhöhen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eine Erweiterung dieses Tempo-30-Abschnittes über 100 m hinaus könnte die Sicherheit womöglich weiter erhöhen. Dies gilt etwa für den Abschnitt vom Knoten bis zur Breielstraße, wo für die Radfahrer/innen unbedingt das Linksabbiegen in die Breielstraße ermöglicht werden muss. 	<p>Ein entsprechender Unterhalt der Infrastruktur inklusive Grünschnitt muss in der Tat gewährleistet sein. Dieser sollte, wie auch eine mögliche Erweiterung von T30 durch die Stadt Werne geprüft werden.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen</p> 
162	Initiative Fahrrad Werne	<p>Die Qualität der Erschließung einer Stadt durch den Radverkehr ist nur mit einem dichten, konsistenten Netz möglich. Dies gilt auch für die Verknüpfung der Radwegenetze des Kreises Unna und des RVR. Konkret regen wir an, die Verbindung vom Knotenpunkt Hansaring/Stockumer Straße in Richtung Westen bis in die Kurt-Schumacher-Straße ins Radwegenetz des Kreises Unna einzubeziehen und die dort bestehende Radwege-Lücke mit höchster Priorität zu schließen.</p> <p>Das Gleiche gilt für die Radwege-Lücke vom Knotenpunkt Hansaring/Stockumer Straße entlang der B233 bis zur Kreuzung Freiherr-vom-Stein-Straße/Lippestraße.</p> <p>Radwege sind in der Regel überall rot zu asphaltieren bzw. mindestens rot einzufärben. Dies erhöht die Sicherheit der Radfahrenden, weil die Flächen des Radverkehrs von Pkw-Fahrer/innen stärker wahrgenommen werden.</p> <p>„Best practice“-Beispiele, wie anderswo in Deutschland bessere Bedingungen für Radfahrer/innen geschaffen werden, sollten nach Möglichkeit auf die Verhältnisse im Kreis Unna übertragen werden. Dies gilt etwa für die mit dem Deutschen Fahrradpreis 2021 ausgezeichneten neuen Qualitätsstandards für Fahrradstraßen der Stadt Münster.</p>	<p>Die entsprechenden Verknüpfungen werden übernommen. Was die Qualitätsstandards für Fahrradstraßen angeht ist es sicherlich sinnvoll kreisweit einheitliche Standards zu entwickeln (besser noch deutschlandweite). Ob diese tatsächlich eine komplette Roteinfärbung beinhalten wie in Münster muss kreisweit diskutiert werden.</p>	<p>Dem Hinweis wird gefolgt.</p> 
163	Initiative Fahrrad Werne	<p>Zwischenbericht Seite 15 f.:</p> <p>Aus Sicht der Initiative Radverkehr sollen Schutzstreifen wenn überhaupt, dann nur in Straßen mit geringem Verkehrsaufkommen, niedrigen Kfz-Geschwindigkeiten (höchstens Tempo 30) und in Verbindung mit einem absoluten Halteverbot eingesetzt werden. Konflikte und riskante Situationen durch zugestellte Schutzstreifen und zu geringe Sicherheitsabstände zwischen Radfahrenden und Kfz sind häufig. Schutzstreifen erfüllen aus unserer Sicht nicht die Anforderungen an eine Radverkehrsinfrastruktur, auf der Menschen aller Altersklassen und Nutzertypen zügig, sicher und komfortabel Rad fahren können. Sie müssen der Ausnahmefall bleiben, wenn bauliche Radverkehrsanlagen oder Radfahrstreifen tatsächlich nicht umsetzbar sind - und dann auch nur als vorübergehende Lösung, bis eine zufriedenstellende Lösung umgesetzt werden kann. Die im Zwischenbericht vorgeschlagene Mindestbreite von 1,50 m ist aus unserer Sicht unzureichend. Die „Unfallforscher der Versicherer“ (UDV) fordern für Schutzstreifen eine Mindestbreite von 1,85 m. Die Breite der verbleibenden Restfahrbahn für den Kfz-Verkehr sollte dann noch mindestens 5 m betragen. Es müssen Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr von mindestens 0,75 m markiert werden.</p>	<p>Schutzstreifen kommen auch in vorliegender Konzeption "nur" als Ausnahmelösung vor. Gleichwohl stellen sie in einigen Fällen die einzige Möglichkeit dar, eine Führungsform für den Radverkehr anzubieten.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen</p> 
164	Initiative Fahrrad Werne	<p>Zwischenbericht Seite 16: Qualitätsstandards für Radfahrstreifen innerorts: Unsere Anmerkung zum Spiegelstrich „Rotfärbung bei Einfahrten und in Kreuzungen prüfen“: Die Rotfärbung von Radfahrstreifen sollte überall erfolgen, im besten Fall wie in den Niederlanden mit rotem Asphalt.</p>	<p>Dies kann bei Umsetzung geprüft werden.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen</p> 




Nr.	Kommune/Institution	Stellungnahme / Hinweise	Fachliche Einschätzung	Beschlussempfehlung
165	Initiative Fahrrad Werne	Zwischenbericht Seite 18: Qualitätsstandards zu Fahrradstraßen innerorts /außerorts: ...Wir schlagen vor diesem Hintergrund vor, dass der Kreis Unna in einigen Punkten über die im Zwischenbericht aufgezeigten Standards für Fahrradstraßen hinaus geht und statt dessen die neuen Qualitätsstandards für Fahrradstraßen der Stadt Münster übernimmt, welche die Münster 2019 beschlossen hat. Hierzu verweisen wir auf die beigefügte PDF-Datei „Beschlussvorlage V/0151/2019 vom 15.05.2019: Neue Qualitätsstandards für Fahrradstraßen“ der Stadt Münster.	siehe Einschätzung unter Nr. 163	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen ●
166	Initiative Fahrrad Werne	Zwischenbericht Seite 19: Qualitätsstandards für Radwege außerorts Unsere Anmerkung: Die Ausstattung mit reflektierenden Randmarkierungen (Schmalstrich) sollte nicht nur geprüft werden, sondern der Regelfall sein.	Eine reflektierende Randmarkierung ist nicht bei jeder Maßnahme sinnvoll und umsetzbar. Es kann ein höherer Instandhaltungsaufwand, entstehen, da z.B. bei Winterräumarbeiten die Markierung Schaden nehmen kann und entsprechend neu markiert werden müsste. Deshalb ist der Kosten-Nutzen-Effekt abzuwiegen und es muss im Einzelfall entschieden werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen ●
167	Initiative Fahrrad Werne	4. Anmerkungen zum regionalen Radwegenetz des RVR Das Kreiskonzept hat den RVR-Plan pauschal übernommen. Deshalb soll letzterer hier nicht im Detail kritisiert werden. Das Kreiskonzept sollte den RVR aber darauf hinweisen, dass der RVR-Plan gründlich überarbeitet werden muss. - So ist zum Beispiel die Planung der Freiherr-vom-Stein-Straße (B233, zusammen mit der Kamener Straße die wichtigste Durchgangsstraße in Werne) als Fahrradstraße nicht ernst zu nehmen. - Außerdem geht die geplante Führung der Strecke Münsterstraße - Becklohhof in Richtung Penningrode über Damianweg mit dem Umweg über die Ampelkreuzung Penningrode/Bahnhofstraße völlig am tatsächlichen Radfahrerverhalten vorbei. Die Bürgerinnen queren die Penningrode stattdessen in der Regel auf Höhe der Gutenbergstraße, um die jenseits des Bahnhofs gelegenen Schulen, den Bahnhof selber oder Aldi zu erreichen. Bei Umgestaltung der dort gelegenen und nur selten von Bussen genutzten Busbucht zu einem Haltestellenkap kann an dieser Stelle eine Querungshilfe in Form einer Mittelinsel angelegt werden.	Das Regionale Radwegenetz des RVR wurde in Abstimmung mit den Städten und Gemeinden erstellt. Die hier gegebenen Hinweise werden an die Stadt Werne weitergeleitet.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen ●
168	Stadtteilkonferenz West (Fröndenberg)	Bürgerantrag der Stadtteilkonferenz West: Neubau Radweg zwischen Langschede und der Stadtmitte in Fröndenberg	siehe Einschätzung Nr. 28	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen ●
169	VCD	Plangrafisch hübsch anzusehen ist die Priorisierung des RS1 als oberste Kategorie. Dies hat aber in der Realität wenig Nutzen, da der RS1 nur die Städte (Dortmund) – Unna – Kamen – Bergkamen – Werne – (Hamm) durchquert oder zumindest berührt. Radverkehr ist trotz E-Mobilität weiterhin primär lokaler bzw. max. über eine Stadtgrenze verlaufender Verkehr. 6 der 10 kreisangehörigen Kommunen haben vom RS1 und somit von der obersten Priorität nichts. Relevanter sind da schon die RVR-Radhauptverbindungen sowie das ergänzende kreisweite Hauptnetz. Hierdurch sind innerhalb des Kreises nahezu alle Kommunen untereinander mit Priorität vernetzt. Weniger erfreulich ist, dass offensichtlich an der Kreisgrenze gedanklich Schluss ist, sowohl vom RVR als auch vom Kreis Unna werden Verbindungen in die Nachbarkreise ganz überwiegend nur als einfache Radverbindung geplant. Aus Radfahrersicht ist das enttäuschend, denn kommunale Grenzen sollten im alltäglichen Verkehr ohne Belang sein. Im Gegenteil, Qualität soll und muss über Grenzen hinweg gewährleistet werden. Hier gilt es die konzipierten Verbindungen von Selm und Werne in Richtung Kreis Coesfeld bzw. Hamm ebenso zu überarbeiten wie die Verbindungen von Bönen, Unna und Fröndenberg in Richtung Kreis Soest und von Fröndenberg, Holzwickede und Schwerte nach Hagen und in den MK.	Grundsätzlich wird der Anmerkung Recht gegeben. Allerdings sind sowohl im regionalen Radnetz des RVR, als auch im Kreisradverkehrsnetz Anbindungen im Standard von Radhauptverbindungen geplant. Dies gilt auch auf den hier angemarkten Verknüpfungen mit den Kreisen Coesfeld, Soest und MK. Dabei muss das Kreisradverkehrsnetz aus Sicht des Gutachters allerdings auch handhabbar bleiben. Überdies sind Radhauptverbindungen nur dort sinnvoll, wo auch mit einem entsprechenden Aufkommen an Nutzenden zu rechnen ist (gleichzeitig mit dem Wissen, hier eine Angebotsplanung zu machen). Aus gutachterlicher Sicht wird dies als gewährleistet angesehen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen ●
170	VCD	Anmerken möchten wir allerdings die folgenden Punkte: - die dargestellten Knotenpunktlösungen, hier insbesondere die mittig liegenden Radspuren zwischen Kfz-Fahrbahnen. Diese Lösungen sollten noch einmal auf den Prüfstand, - Schutzstreifen sind und bleiben ein Notbehelf, ihre Anwendung ist auf ein Minimum zu begrenzen und stets mit Tempo 30 zu kombinieren, - die Ausweisung von Fahrradstraßen macht nur Sinn, wenn sie mit modalen Filtern den Kfz- Verkehr auf den reinen Anliegerverkehr beschränkt, zudem sollte der Kreis Unna hier dem Beispiel Münster folgen und bei Fahrradstraßen mit rot eingefärbten Asphalt den Vorrang des Radverkehrs signalisieren.	Bei den Knotenpunktlösungen gilt, dass es sich hierbei lediglich um Musterlösungen handelt. Konkrete Entwürfe zur Gestaltung müssen in einem späteren Planungsschritt erarbeitet werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen ●

Nr.	Kommune/Institution	Stellungnahme / Hinweise	Fachliche Einschätzung	Beschlussempfehlung
171	CDU Fraktion Fröndenberg (auch Teil der Stellungnahme der Stadt Fröndenberg)	Die Hellweg-Route ist ein beliebter Radweg und verbindet die Städte Unna und Werl. Es wird angeregt, eine Verbindung zu schaffen, die die Hellweg-Route mit dem Ruhrtal verbindet. Die Wegeführung für diese Verbindung führt vom Mühlhausener Hellweg südlich in den Hohlweg, durch das Bimbergtal und parallel des Lünerner Baches über den Kessebürener Weg und westlich des Backenberges bis zur Kläranlage nach Frömern.	Hier handelt es sich in erster Linie um eine Freizeitverbindung, Für eine Alltagsverbindung zwischen Mühlhausen und Frömern sind die Potentiale nicht gegeben. Des Weiteren wäre für eine Alltagsverbindung ein erheblicher Ausbauaufwand und Eingriffe in Natur und Landschaft die Folge. Außerdem ist mit erheblichen Kosten und Planungsaufwänden zu rechnen, weshalb von einer Aufnahme abgesehen wird.	Dem Hinweis wird nicht gefolgt. ●
172	CDU Fraktion Fröndenberg (auch Teil der Stellungnahme der Stadt Fröndenberg)	In Frömern führt der Weg von der Kläranlage in das Dorfzentrum und von dort aus zum Bahnhof Frömern. Über die Brückenstraße und die Feldstraße, die nach einer baulichen Instandsetzung der Straße Thabrauck in eine Fahrradstraße umgewandelt werden soll, gelangen die Radfahrer verkehrssicher nach Ardey.	Die Abkürzung der Wegeführung gegenüber dem Netzvorschlag ist nachvollziehbar. Vor dem Hintergrund einer überörtlichen Planung von Seiten des Kreises sowie der Netzbedeutung des derzeitigen Vorschlags wird die gewünschte Netzergänzung als kommunale Aufgabe und Möglichkeit angesehen. Siehe Einschätzung Nr. 20	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen ●
173	CDU Fraktion Fröndenberg (auch Teil der Stellungnahme der Stadt Fröndenberg)	In Ardey bietet sich eine weitere Wegeführung von der Feldstraße bei Querung der Ardeyer Straße in die Dorfstraße bis zur Einmündung Ostholz an. Bei einer weiteren Wegeführung südlich um Ostardey herum und südlich entlang des Fröndenberger Drahtwerkes gelangt man wieder auf die L 673 und weiter in die Fröndenberger Innenstadt.	Hier würde es sich um eine neue Wegeführung handeln, welche -sofern überhaupt machbar- mit erheblichen Eingriffen in Natur und Landschaft zur Folge hätte. Außerdem ist mit erheblichen Kosten und Planungsaufwänden zu rechnen, weshalb von einer Aufnahme abgesehen wird. Da die Stadt Fröndenberg Planungsabsichten bezüglich der Verbindung nördlich der Bahn zwischen Fröndenberg-Mitte und Langschede hat und entsprechend die Durchführung einer Machbarkeitsstudie anstrebt, wäre hier der Vorschlag, zusätzlich ebenso die vorgeschlagene Wegeführung Ardey-Mitte untersuchen zu lassen.	Dem Hinweis wird nicht gefolgt. ●
174	CDU Fraktion Fröndenberg (auch Teil der Stellungnahme der Stadt Fröndenberg)	Durch diese neue Route ist es in einem weiteren Schritt möglich, die westlichen Fröndenberger Ortsteile Langschede und Dellwig ebenfalls mit anzubinden. Diese Anbindung sollte sich über das Westfeld und die Ardeyer Straße sicherstellen lassen. Gleichzeitig ist in Langschede eine Anbindung an den Ruhrtalradweg gegeben.	Die Verbindung Ardey-Langschede und weiter in Richtung Dellwig ist im Radverkehrskonzept berücksichtigt.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen ●
175	Fraktion Die GRÜNEN Fröndenberg (zur Verfügung gestellt mit der Stellungnahme der Stadt Fröndenberg)	1. Feldstraße Ardey <ul style="list-style-type: none"> • Ausbau der Straße Thabrauck für den Radverkehr • Maßnahmepunkt 27 (Thabrauck) • Maßnahmepunkt (neu) Dorfdreieck <p>Wir sehen den Umbau der Feldstraße in eine Fahrradstraße kritisch, wenn parallel dazu der Thabrauck nur für den Kfz-Verkehr ausgebaut werden soll. Aus unserer Sicht muss auch der Thabrauck (zumindest bis zum Krausen Baum) für Radfahrer ertüchtigt werden. Entscheidend dabei sind die Kriterien Bevölkerungsverteilung in Ardey, Verkehrssicherheit, Erreichbarkeit und Topografie. Wir möchten daher den Vorschlag des RVK zum Ausbau der Straße Thabrauck für den Radverkehr beibehalten (zumindest bis zum Krausen Baum). Entsprechend ist auch Maßnahmepunkt 27 (Thabrauck) beizubehalten!</p>	siehe Einschätzung Nr. 20	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen ●
176	Fraktion Die GRÜNEN Fröndenberg (zur Verfügung gestellt mit der Stellungnahme der Stadt Fröndenberg)	2. Kessebürener Landwehr <ul style="list-style-type: none"> • Maßnahmepunkt: Querung Hubert-Biernat-Straße • Landwehr als Anliegerstraße mit Tempo 30 km/h • Alternative 1: Ausbau des Feldweg vor der Kessebürener Eisenbahnbrücke prüfen • Alternative 2: Ausbau des alternativen Feldwegs ab Hubert-Biernat-Straße Richtung Unna prüfen <p>Problematisch sehen wir allerdings die Weiterführung des Radweges, wenn die Bahnbrücke in Kessebüren wiederhergestellt ist, denn die Straße Landwehr würde dann wieder auf die Kreisstraße einmünden. Hier wäre der Radfahrer gezwungen, die Kreisstraße als Linksabbieger und mit erheblichem Verkehr und Gefälle Richtung Kessebüren zu nutzen. Der erforderliche Radwegausbau ist auf dieser Strecke an der Kreisstraße wegen der bestehenden beidseitigen Bebauung nicht möglich. Der Anstieg von Kessebüren hoch zur Bahnbrücke ist zudem für ungeübte Radfahrer oder Rad fahrende Kinder nicht zu bewältigen. Diese Trassenführung ist daher so abzulehnen!</p>	siehe Einschätzung Nr. 21 Zusätzlich ist zu den Alternativvorschlägen folgendes anzumerken: zu 1. diese Variante ist bei Umsetzung der Maßnahme von Seiten der Stadt Fröndenberg und der Stadt Unna zu prüfen. zu 2. diese Variante wäre in Richtung Kessebüren mit zusätzlichen 2 km Wegstrecke verbunden und widerspricht der Zielsetzung des Radverkehrskonzeptes eine möglichst direkte Verbindung herzustellen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen ●

Nr.	Kommune/Institution	Stellungnahme / Hinweise	Fachliche Einschätzung	Beschlussempfehlung
177	Fraktion Die GRÜNEN Fröndenberg (zur Verfügung gestellt mit der Stellungnahme der Stadt Fröndenberg)	<p>3. Radweg zwischen Fröndenberg- Mitte und dem Ortsteil Frömern</p> <ul style="list-style-type: none"> • Abschnitten 598 bis 601: Mischverkehr, Anlieger frei • Abschnitte 602 und 603 Mischverkehr, Anlieger frei • Abschnitt 611: Radweg, nur Landwirtschaft und Forsten, kein Mischverkehr • Maßnahmepunkte: Ibbingsen und Brauerstraße • Maßnahmepunkt (neu): Querung Ostbürener Straße am Radwegende (611) in Ostbüren • Abschnitt 596 und Alternative zu Sümberg- und Overbergstraße wie von der Stadt dargestellt 	siehe Einschätzung Nr.22 und Nr.23	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen 
178	Fraktion Die GRÜNEN Fröndenberg (zur Verfügung gestellt mit der Stellungnahme der Stadt Fröndenberg)	<p>4. Radweg im Ortsteil Neimen</p> <p>Den Ausführungen der Stadt ist zuzustimmen: Königsweg keine Radstraße Die Einbahnstraße Königsweg ist in beide Fahrtrichtungen für den Radverkehr freigegeben.</p>	siehe Einschätzung Nr.24	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen 
179	Fraktion Die GRÜNEN Fröndenberg (zur Verfügung gestellt mit der Stellungnahme der Stadt Fröndenberg)	<p>5. Radweg im Ortsteil Warmen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maßnahmepunkt (neu) Querung Landstraße • Maßnahmepunkt (neu) Querung Wickeder Straße • Straße Zur Tigge: Anliegerstraße, Tempo 30 <p>Die Straße Zur Tigge ist bereits durch eine beruhigte Verkehrslage geprägt, wodurch die Notwendigkeit zur Errichtung einer Fahrradstraße entfällt.</p>	siehe Einschätzung Nr.25	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen 
180	Fraktion Die GRÜNEN Fröndenberg (zur Verfügung gestellt mit der Stellungnahme der Stadt Fröndenberg)	<p>Neue Maßnahmepunkte: Die Quersituation sowohl an der Landstraße als auch an der Wickeder Straße ist unübersichtlich und muss noch einmal überarbeitet werden!</p>	Die Maßnahmenknotenpunktet zur sicheren Querung der Landstraße und der Wickeder Straße werden in das Radverkehrskonzept mit aufgenommen.	Dem Hinweis wird gefolgt 
181	Fraktion Die GRÜNEN Fröndenberg (zur Verfügung gestellt mit der Stellungnahme der Stadt Fröndenberg)	<p>6. Radweg im Ortsteil Ardey</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maßnahmenpunkt: Querung der B 233 mit Ruhrtalradweg • Maßnahmepunkt (neu): Abzweig L673/Westfeld • Talstraße: Anliegerstraße, Tempo 30, frei für Radverkehr ab L673 	siehe Einschätzung Nr.27	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen 
182	Fraktion Die GRÜNEN Fröndenberg (zur Verfügung gestellt mit der Stellungnahme der Stadt Fröndenberg)	<p>7. Radweg entlang der L 673</p> <ul style="list-style-type: none"> • Überregionaler Radweg entlang der L673 • Alternativ: Machbarkeit Radwege entlang der Ruhr prüfen <p>Zunächst ist festzustellen, dass der Abschnitt 3 bereits rechts und links der Wilhelm-Feuerhake-Straße über einen Rad-Fußweg verfügt, der weiter über die Mendener Straße bis zur Ruhrstraße/ Abzweig Ruhrtalradweg verläuft .</p> <p>Die Alleestraße und die Westicker Straße sind auf Grund der Verkehrsbelastung, der Bedeutung für die Anbindung des Gewerbegebiets Westick und ihrer baulichen Beschaffenheit eigentlich für den Radverkehr nicht geeignet! Im RVK wird daher auch der Ruhrtalradweg zur Umfahrung dieser Passage gewählt, um in Neimen wieder auf die L673 zustoßen.</p>	siehe Einschätzung Nr.28	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen 

Nr.	Kommune/Institution	Stellungnahme / Hinweise	Fachliche Einschätzung	Beschlussempfehlung
183	Fraktion Die GRÜNEN Fröndenberg (zur Verfügung gestellt mit der Stellungnahme der Stadt Fröndenberg)	<p>Sehr geehrte Frau Bürgermeisterin Müller,</p> <p>die Fraktion der GRÜNEN im Rat der Stadt Fröndenberg beantragt:</p> <ul style="list-style-type: none"> den Bau eines eigenständigen Rad- und Fußweges entlang der Straße „Haarweg“, beginnend ab der Kreuzung mit der Landstraße L 679, mindestens bis zur Straße „Im Schelk“, das Anlegen von Schutzstreifen für Fahrradfahrer „Auf dem Spitt“ ab dem Ende der Bebauung und die Verlängerung des Gehwegs bis zur Landstraße L 679, die Sicherung der Querung der Landstraße L 679 zwischen „Haarweg“ und „Auf dem Spitt“ 	siehe Einschätzung Nr.111	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen 
184	SPD-Fraktion Fröndenberg (zur Verfügung gestellt mit der Stellungnahme der Stadt Fröndenberg)	<p>Antrag der SPD - Fraktion Errichtung eines Fahrradweges entlang der Ardeyer Straße</p> <p>Sehr geehrte Frau Bürgermeisterin Müller,</p> <p>Der Rat der Stadt Fröndenberg möge beschließen, die Verwaltung zu beauftragen einen Fahrradweg entlang der Ardeyer Straße zwischen dem Ortsteil Ardey und Fröndenberg Mitte zu konzipieren und entsprechende Fördermittel aus dem BM Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) zu beantragen.</p>	Die Maßnahme ist im Radverkehrskonzept Kreis Unna vorgesehen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen 
185	SPD-Fraktion Fröndenberg (zur Verfügung gestellt mit der Stellungnahme der Stadt Fröndenberg)	<p>Ergänzungsantrag und Stellungnahme der SPD Fraktion zur Vorlage 065/2021 Neuaufstellung des Radverkehrskonzeptes Kreis Unna 2021 Stellungnahme der Stadt Fröndenberg / Ruhr</p> <p>Sehr geehrte Frau Bürgermeisterin Müller,</p> <p>die SPD Fraktion unterstützt die Umsetzung des Radwegkonzeptes des Kreises Unna bezüglich des baulichen Radweges entlang des Thabrauck bis zur Feldstraße. Ein konzipierter Radweg erhöht die Verkehrssicherheit sowohl für Radfahrer wie auch für Fußgänger. Die kürzeste Verbindung von Ardey in Richtung Unna wird so auch für den Alltags – und Berufsverkehr als Alternative angenommen.</p> <p>Die durchgängige Einrichtung der Feldstraße als Fahrradstraße ist hier eine sinnvolle Ergänzung. Die niederschweligen Kosten durch die Neubeschilderung und Umwidmung erhöhen die Sicherheit allein schon durch die zwingende Herabsetzung auf 30 km/h und der damit verbundenen Entschleunigung.</p>	Die Maßnahme eines baulichen Radweges entlang des Thabraucks ist im Radverkehrskonzept Kreis Unna vorgesehen. Die zusätzliche Anbindung über die Feldstraße wird als sinnvolle kommunale Ergänzung bewertet. Siehe Einschätzung Nr.20	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen 
186	Bergel, Denise (Holzwickede)	<p>Bei der Schäferkampstr handelt es sich um einen schmalen Feldweg, welcher mit Pollern gegen den PKW-Verkehr abgeschirmt ist. Dieser wird durch den Bauträger Wilma als reiner Geh- und Radweg ausgebaut. Eine Nutzung durch PKW würde auch zu einer Beeinträchtigung der direkten Anwohner, insbesondere durch Lärmbelästigung, führen.</p> <p>Ich rege daher wie besprochen an, das Teilstück der Schäferkampstr zwischen Sölder Straße und Margarethenstr im Radverkehrskonzept als reinen Geh- und Radweg auszuweisen.</p>	Aufgrund der bestehenden Planungen der Gemeinde Holzwickede wird die Maßnahme angepasst und die Online-Karte korrigiert.	Dem Hinweis wird gefolgt. 
187	Elbers, Helmut (Schwerte)	Als Berufspendler, der seit Jahren mehrmals die Woche mit dem Rad von Schwerte-Ergste nach Hagen pendelt, fällt auf, dass keinerlei Maßnahmen an der Ruhrtalstraße und insbesondere an der Anschlussstelle zur A45 geplant sind.	Aufgrund der Darstellung als Radverbindung im Radverkehrskonzept der Stadt Hagen 2018 wird die Verbindung in das Kreisradwegenetz mit aufgenommen.	Dem Hinweis wird gefolgt. 
188	Holzhausen, Thomas (Fröndenberg)	Mit meinem Wunsch, hierfür gerne auf der kürzesten Strecke das Rad zu nutzen, stehe ich sicherlich nicht alleine da. Leider ist dies auf der L 679 zwischen Frömern und Kessebüren bislang aber nur möglich, wenn man sich dafür dem lebensgefährlichen Risiko aussetzt, auf der engen Landstraße von einem Kraftfahrzeug angefahren zu werden.	Die Planungen sehen eine Verbindung zwischen Kessebüren und Frömern über die Landwehr vor. Aus überörtlicher Sicht genießt die vorgeschlagene Führungsform aufgrund schnellerer Umsetzbarkeit und damit auch Sicherheit Priorität.	Dem Hinweis wird nicht gefolgt. 
189	Knur, Franz Josef	<p>...aus der Gesamtüberblick von Iserlohn (Ortslage Barendorf = häufiger Routenstartpunkt des ADFC Iserlohn) bis zur Stadtmitte Unna ersichtlich wird. Der eingekreiste Bereich enthält die sog. Kuhbrücke als Kontaktpunkt für mögliche Radrouten.</p> <p>Die "NWegskizze" enthält den möglichen weiteren Verlauf durch Königsborn (Bergbau-/Salzthematik), den Anschluss an die "Klößnerbahntrasse" mit Weiterführung zur Marina Rünthe, von wo aus die Route fortgesetzt werden kann, nach Werne und Nordkirchen, oder alternativ östlich der A1 nach Münster. ...</p> <p>Insgesamt, und mit dem Blick auf die real wahrnehmbaren Radtour-Bewegungen im Bereich zwischen Schwerte, Iserlohn, Arnsberg Soest und Unna, sollte die Schaffung von "klassifizierten" Radrouten der dargestellten Art alleine durch die Verdichtung des Netzes zu einer weiteren Entwicklung des touristischen Radverkehrs beitragen, zumal es weitgehend lediglich darum geht, bereits Erprobtes zu bewerten und danach auch in der Landschaft auszuweisen.</p>	Die Stellungnahme bezieht sich zum großen Teil auf die radtouristische Erschließung von Münster bis nach Iserlohn. Da es sich beim Radverkehrskonzept Kreis Unna um ein auf den Alltagsverkehr ausgerichtetes Konzept handelt, werden Themen wie Beschilderung der Radrouten nicht berücksichtigt. Aus Sicht des Alltagsverkehrs ist aber die Anbindung Richtung Iserlohn über Fröndenberg-Dellwig in das Konzept mit aufzunehmen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen 

Nr.	Kommune/Institution	Stellungnahme / Hinweise	Fachliche Einschätzung	Beschlussempfehlung
190	Loesgen, Karl-Heinz (Fröndenberg)	Daher erlaube ich mir anzuregen, einen Fahrradweg rechts der Ruhr - etwa teilweise entlang der Bahnlinie Fröndenberg Unna - von Fröndenberg nach Langschede zu bauen, von wo ja unter anderem ein Superradweg an der Ruhr entlang bis Schwerte führt.	siehe Einschätzung Nr. 28	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen 
191	Dr. Sümmerrmann, Karl-Heinrich (Fröndenberg)	Mein Vorschlag für die Streckenführung eines Radweges orientiert sich an der Bahntrasse von Frömern über Kessebüren nach Unna. Der Radweg sollte auf der westlichen Seite liegen. Das ist in mehrfacher Hinsicht eine sehr praktische und zugleich kostengünstige Lösung, da der überwiegende Teil bereits als Feldweg existiert. Es wäre lediglich eine überschaubare und machbare Ergänzung zwischen zwei Wegabschnitten erforderlich. Der Weg würde dann am Sportplatz in Frömern beginnen und in Kessebüren am Ortseingang unter Nutzung eines vorhandenen Weges unter der Eisenbahntrasse auf den Radweg Richtung Unna treffen. Damit ist dann Verbindung von Frömern nach Unna mit vergleichsweise sehr überschaubaren Mitteln gelöst. Gleichzeitig ist auch eine weitere Asphaltierung unserer Landschaft und weiterer Landfraß unterbunden. Das dürfte weiterhin unter dem Gesichtspunkt des Landschafts- und Naturschutzes eine sehr gute Lösung sein.	Die Führung des Radverkehrs ist über die Landwehr in Richtung Kessebüren vorgesehen. Die Verbindung entlang der Bahn würde eine neue Wegeführung und damit verbundene zusätzliche Asphaltierung nötig machen.	Dem Hinweis wird nicht gefolgt. 
192	Schnieder, Willi (Fröndenberg)	Warum ist es nicht möglich, einen Wander- und Radweg in Fröndenberg zu errichten, der parallel am Ufer der Ruhr verläuft, und zwar von Langschede durchgängig bis Wickede.	Grundsätzlich kann die Einrichtung einer solchen Verbindung durchaus geprüft werden. Aufgrund der vorhandenen Straßenverbindungen und der damit verbundenen schnellen Umsetzbarkeit sowie deren Berücksichtigung bereits im Netz des RVR ist der Einbezug einer solchen Lösung zum jetzigen Zeitpunkt allerdings nicht notwendig.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen 
193	Spielhoff, Martin	Ausgangssituation: Es gibt keine Radwege vom Frönderberger Osten in Nord-Südrichtung, somit für Radfahrer keine Anbindung an die Kreisstadt Unna. Viele Straßen sind so schmal, dass der vorgeschriebene Abstand von 2m beim Überholen von Radfahrern außerhalb geschlossener Ortschaften nicht eingehalten wird bzw. nicht eingehalten werden kann. Entsprechend fühlt man sich als Radfahrer häufig gefährdet. Bei der L881, „Hauptstraße“ zwischen Siddinghausen und Bausenhagen handelt es sich um eine schöne Allee. Die Straße ist schmal bzw. wird durch die Bäume stetig schmaler und ist in einem sehr schlechten Zustand. Vom LKW-Verkehr wird sie inzwischen gemieden, da ein Begegnungsverkehr immer problematisch ist. Hier werden Alternativstrecken, beispielsweise die gerade erneuerte Bausenhagener Straße, wenn es Richtung Unna gehen soll, oder die K35, wenn Richtung Werl gehen soll genutzt. Auch der PKW-Verkehr ist aufgrund des Bauzustandes rückläufig und weicht auf andere Strecken aus. Die vorausgeschickt könnte es eine einfache Lösung sein die „Hauptstraße“ zwischen Brameck („Jetzes Haus“) und der K35 in einen kombinierten Rad- und Wirtschaftsweg umzuwandeln, indem an der Einmündung zur K35 die Durchfahrt für KFZ durch einen Pfosten gesperrt würde. Für die Nutzung als Radweg müsste nur eine neue Decke in der dafür notwendigen Breite aufgetragen werden. Vorteile dieser Lösung: die Allee kann erhalten werden, es müssen keine neuen Flächen versiegelt werden, der Aufwand beschränkt sich auf eine neue Fahrbahndecke auf einem eher kurzen Teilstück, es wird ein relativ langer Weg als verkehrsunruhige Zone für Radfahrer geschaffen (zwischen B1 und Bausenhagen) ohne dass alles Radweg sein muss. Die Lösung ist zumindest eine gute Übergangslösung (vielleicht aber auch Dauerlösung) bis zum Ausbau der geplanten Radwege. Heute wird dieses Teilstück von mir als Radfahrer aufgrund der gefühlten Gefährdung und des baulichen Zustandes eher gemieden.	Bei der L881 handelt es sich um eine klassifizierte Straße mit überörtlicher Verbindungsfunktion. Eine Einschränkung der Nutzung nur als Rad- und Wirtschaftsweg ist aus diesem Grund nicht umsetzbar. Theoretisch bestünde die Möglichkeit einer Abstufung der Landesstraße in eine Gemeindestraße. Hierfür müsste untersucht werden, ob die L881 aufgrund ihres geringen Querschnitts insbesondere im Bereich der Allee ihrer Funktion als überörtliche Verbindung gerecht wird (Der DTV-Wert lag 2015 bei 1400 Fahrzeugen/Tag). Aufgrund der Zuständigkeit wird diese Anregung an die Stadt Fröndenberg weitergeleitet.	Dem Hinweis wird nicht gefolgt. 
194	Spielhoff, Martin	Die weitere Wegeführung ist über die Palztaße, Heilkammer bis zur Bausenhagener Straße gut in Richtung Süden möglich. Der Ausbaus des wenig befestigten Wirtschaftsweges parallel zum Rambach zwischen Bausenhagener Straße und Ölmühlenweg würde einen Lückenschluss bedeuten. Heute ist dieser Weg bei nassem Wetter mit dem Rad mitunter nicht zu befahren. Über den „Ölmühlenweg“ und „Zur Tigge“ ergibt sich die Anbindung an den Ruhrtalradweg und damit an einen weiteren Knotenpunkt. Diese Wegeführung würde durch die vorteilhafteste Topographie zwischen Bausenhagen und Warmen für den Radfahrer punkten, zudem ist sie landschaftlich reizvoll. Auch herbei wäre keine Inanspruchnahme weiterer Flächen erforderlich (evtl. 80m parallel zur Bausenhagener Straße, wenn es durchgängig für Radfahrer gestaltet werden soll).	Ungeachtet der Tatsache, dass sich unter Nr.193 genannter Maßnahmenvorschlag nicht umsetzen lässt, wäre der Ausbau des Wirtschaftsweges entlang des Rambachs im Zusammenhang mit der Verbindung über die Heilkammer und den Ölmühlenweg eine sinnvolle Ergänzung des kommunalen Netzes. Der Hinweis wird an die Stadt Fröndenberg weitergeleitet.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen 
195	Spielhoff, Martin	Die Anbindung an die Achse Unna-Werl nördlich der B1 (Stockumer Hellweg) wäre mit einem sehr kurzen Teilstück entlang „Zum Bröhl“ ebenfalls möglich, so dass sich hier ein weiterer Knotenpunkt ergeben könnte (weitere Wegeführung Richtung Bönen).	siehe Einschätzung Nr. 193	Dem Hinweis wird nicht gefolgt. 

Nr.	Kommune/Institution	Stellungnahme / Hinweise	Fachliche Einschätzung	Beschlussempfehlung
196	"Wir für die Palz", Stemper, Clemens (Fröndenberg)	Neimen Königsweg Hier eine Fahrradstraße zu installieren ist tatsächlich keine gute Idee. Fahrradfahrer sehen sich nach Einmündung am Bahnübergang in die Westtcker Str./Landstr. nach ca. 50m der Gefahr ausgesetzt, zwischen den auf der Fahrbahn parkenden und rangierenden Schwerlastern übersehen und in Unfälle verwickelt zu werden. Zudem wird der Königsweg trotz „beruhigter Verkehrslage“ und Durchfahrtsverbot immer wieder durch LK und manchmal auch Busse genutzt.	Die Einrichtung einer Fahrradstraße könnte aus gutachterlicher Sicht sogar dazu beitragen die Verkehrssicherheit zu erhöhen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen 
197	"Wir für die Palz", Stemper, Clemens (Fröndenberg)	Frohnhausen L881 Zitat Artikel: „Hier könnte ein Radweg entlang der Trasse ins Auge gefasst werden“. In unserem Bürgerantrag v. 2.9.2018 hatten wir das Anlegen eines Fuß-/Radweges entlang der Palzstraße (L881) gefordert. Straßen NRW hat am 27.9.2018 auf umfangreiche Planungen und die Priorisierung durch den Regionalverband Ruhr verwiesen und kommt zum Schluss, dass „... eine zeitnahe Realisierung unwahrscheinlich ist“. Am 11.2.2019 hat sich der BVA der Stadt mit dem Bürgerantrag befasst. Er übernimmt weitgehend die Stellungnahme, die uns die Stadtverwaltung mit Schreiben v. 9.4.2019 zuleitete, von Straßen NRW und fügt hinzu: Zitat „Eine Betrachtung dieser Maßnahme ist nur im Zusammenhang einer kompletten Sanierung der Straße zielführend“. U. E. ist diese Feststellung vollkommen richtig. Wir fragen uns allerdings, wann diese Sanierung (übrigens auch der L673 in Warmen) denn geschieht.	siehe Einschätzung Nr. 193	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen 
198	"Wir für die Palz", Stemper, Clemens (Fröndenberg)	Warmen Bis hier eine neue Fahrradstraße erstellt wird, dürfte ja noch geraume Zeit vergehen. Deshalb sollte es vordringlich sein, die Straße Zur Tigge für Radfahrer verkehrsgerecht an den Ruhrtalradweg entlang der Wickeder Str. anzubinden.	Die Umsetzung einer Fahrradstraße ist im Normalfall wenig zeitintensiv.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen 
199	"Wir für die Palz", Stemper, Clemens (Fröndenberg)	Ruhrtalradweg Bei Installation des Weges wurde u. E. auf Fröndenberger Gebiet lediglich an vorhandenen Straßen Wegweiser aufgestellt. Außer der Wegpflasterung entlang der Wickeder Straße ist seit der Erstellung vor mindestens 15 Jahren nichts investiert worden. Dabei ist dieser Weg für die Rad-Mobilität in Fröndenberg, erst recht im Hinblick auf den Tourismus, sehr wichtig. Bei vielen unterschiedlichen Gelegenheiten haben wir schon unsere Vorstellungen zum Ruhrradweg an Bürgermeisterin und Vertreter einiger Parteien herangetragen. Wir möchten auf unsere Punkte erneut und auf breiter Basis aufmerksam machen. Wir sind der Meinung, diese Planungen hierzu müssten zuerst in Angriff genommen werden. An der Grenze zu Wickede besteht sehr hohe Unfallgefahr, da das immer geschlossene Gatter über eine lehmige, kurvige Engstelle umfahren werden muss (s. Foto). Zudem ist es unmöglich, für Familien mit Fahrradanhänger, Behinderte und Senioren mit ihren größeren Fortbewegungsmitteln diese Stelle problemlos zu passieren. Auf zwei Arten kann Abhilfe geschaffen werden: •das Gatter wird geöffnet; um die Durchfahrt von PKW zu verhindern, werden Poller aufgestellt. •der Ruhrradweg wird geradeaus an Gatter und Engstelle vorbei über das nicht genutzte, mit Buschwerk bestandene Gelände auf die Straße entlang des Obergrabens geführt. •Verlegung des Weges ab Warmener Löhren (oder Frohnhausen Bereich Merschstraße, spätestens ab Kiebitzwiese) an die Ruhr heran, weiter hinter Westick, Hindenburg-Hain und Stadtwerke entlang, unter die Ruhrbrücke hindurch bis zur Eisenbahnbrücke und dort darüber nach Menden. Dadurch ergeben sich nur Vorteile: •attraktive, klare Wegführung für Touristen und Einheimische (s. Foto), •Wegfall der unsäglichen Wegführung an Graf-Adolf-, Bismarck- und Ruhrstraße, •keine hautnahen, gefährlichen Begegnungen mit Fußgängern oder anderen Radfahrern auf der Ruhrbrücke, •keine gefährliche Rampe an der Südseite der Ruhr, •vielfältige Anbindungsmöglichkeiten an Sportpark und Himmelmann-Gelände/Kettenschmiedemuseum. Ab Eisenbahnbrücke kann ein Radweg entlang der Ruhr auf Fröndenberger Gebiet nach Ardey geführt werden.	zu Umlaufsperrern: Es sollte tatsächlich geprüft werden ob Umlaufsperrern notwendig sind oder andere fahrradfreundliche Möglichkeiten bestehen. Hierbei handelt es sich um eine laufende Aufgabe für die Kommune bzw. den jeweiligen Baulastträger. zur Streckenführung des Ruhrtalradweges: Das Radverkehrskonzept zielt in erster Linie auf den Alltagsverkehr ab. Eine Trasse direkt entlang der Ruhr würde einen Neubau darstellen, da entsprechende Qualitätsstandards (z.B. Wegebreite, Asphaltierung) umzusetzen wären. Auf dem Streckenabschnitt zwischen Fröndenberg und Wickede wäre dieser Aufwand aufgrund der schon bestehenden guten Verbindung nicht gerechtfertigt. Für den Abschnitt zwischen Fröndenberg-Mitte und Langschede ist im Konzept eine Radverbindung vorgesehen. Diese muss jedoch von Seiten der Stadt auf Machbarkeit hin überprüft werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen 