

Potentialstudie:



RXA RadeXpressweg Arnsberg

Impressum:

Planungsbüro DTP | Davids, Terfrüchte + Partner
Im Löwental 76
45239 Essen
www.dtp-essen.de

Stadt Arnsberg
Fachbereich Planen / Bauen / Umwelt
Tel 02932-201-1333
e-mail: stadtentwicklung@arnsberg.de

Essen, 06.05.2014



„Die Siedlungsstruktur Arnsbergs ist maßgeblich geprägt durch die Lage im Ruhrtal. Auf einer Länge von über 30 km durchfließt die Ruhr das Arnsberger Stadtgebiet und prägt mit ihren ausgedehnten Schleifen das Stadtbild.“
 (zit. aus Masterplan Ruhr, Stadt Arnsberg 2007).

Aufgrund der **topografisch bewegten Landschaft** in der Stadt Arnsberg mit Höhen zwischen 150 und 420 m ü.NN bilden die Tallagen von Ruhr, Möhne und Röhr mit ihren großflächigen ebenen Bereichen den Schwerpunkt der Siedlungsaktivität. Diese Talbereiche werden deutlich begrenzt von mehr oder weniger steilen, meist bewaldeten Hängen.

Durch diese geogenen Bedingungen kommt es zu einer verstärkten Belastung durch den motorisierten Verkehr, da viele der Verkehrswege aufgrund der begünstigten Verhältnisse durch das Tal führen.
 Unterstützt wird das hohe Verkehrsaufkommen durch die **bandartige Stadtstruktur**, bestehend aus Wohn-, Industrie- und Gewerbegebieten. Die einzelnen Stadtzentren setzen auf ihre jeweiligen Stärken und thematische Kernkompetenzen. Neben Wohnen und

Gewerbe sollen Neheim als regionaler Einkaufsstandort, Alt-Arnsberg als Verwaltungs-, Kultur- und Tourismusstandort und Hüsten als Standort für die Nutzungen, ‚Freizeit und Sport‘ gestärkt werden. Nicht nur durch diese auf die spezifischen Begabungen der Stadtteile aufbauende „Arbeitsteilung“ spielt die Mobilität in dem Siedlungsband zwischen den Stadtteilen eine wichtige Rolle.

Die A46/A445 bildet mit den zahlreichen Anschlüssen das verkehrliche Erschließungsrückgrad. Durch diese Erschließungsart nimmt die Wahrnehmung des Nahbereichs ab und führt nicht zu einer Verbindung der einzelnen Stadtzentren innerhalb des Siedlungsbandes. Außerdem führt die starke Frequentierung der Autobahntrasse zu Lärm und Abgasemissionen. Um diese Folgen zu minimieren, sollen Möglichkeiten entwickelt werden, die Mobilität im Nahbereich anders abzuwickeln. Dazu ist es nötig, **klimatefreundliche Fortbewegungsarten** zu fördern. So werden auch die Stadtzentren auf kurzem Wege untereinander vernetzt und gleichzeitig ein Gefühl der Zusammengehörigkeit vermittelt.

Die Stadt Arnsberg hat sich zum Ziel gesetzt, als **fahrradfreundliche Kommune** offensiv das Radwegenetz weiterzuentwickeln.

So hat sie sich u. a. mit den benachbarten Kommunen Iserlohn, Hemer, Menden und Hagen an einem Radschnellweg-Wettbewerb des Landes NRW beteiligt. Auch wenn es nicht zu einer Landesunterstützung bei dem Radschnellweg-Projekt gekommen ist, bleiben die Ambitionen der Stadt Arnsberg zur Entwicklung neuer lokaler und regionaler Radwegeverbindungen hoch. Die Stadt Arnsberg profitiert seit der Realisierung des RuhrtalRadweges in vielerlei Hinsicht von dem stetig zunehmenden Radtourismus. Der **RuhrtalRadweg** erschließt darüber hinaus erhebliche Naherholungs- und Freizeitsportpotenziale für die Arnsberger Bürger und verbindet die verschiedenen Stadtteile und Stadtteilzentren als nahezu durchgängiges Siedlungsband. Für ein mit Verkehrsachsen durchzogenes Flusstal stellt der RuhrtalRadweg erstmals eine **durchgehende Verbindung mit hoher Qualität** für das Fahrrad, aber auch für Fußgänger, Skater

usw. dar. Er hat so auch eine wichtige Bedeutung für die Attraktivierung des innerörtlichen, alltäglichen Radverkehrs. Bis auf einen Streckenabschnitt am westlichen Rand von Alt-Arnsberg verläuft der RuhrtalRadweg nahezu ausschließlich auf der Nordseite bzw. rechtsseitig des Flusses. Die unmittelbar angrenzenden Stadtquartiere und Landschaftsräume sind hier weitgehend komfortabel angebunden und untereinander vernetzt. Es fehlt aber eine alltagstaugliche, vom RuhrtalRadweg unabhängige und verkehrssichere Radwegeverbindung zwischen den Stadtteilen Voßwinkel – Neheim – Hüsten mit den dort liegenden wichtigen Zielen **auf der Südseite der Ruhr**. Als neues Mitglied der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundliche Städte (AGFS) beabsichtigt die Stadt Arnsberg, dementsprechend auf der südlichen Flussseite zwischen den Ortsteilen Voßwinkel und Hüsten und dann weiter über die gut ausgebaute Trasse des RuhrtalRadweges oder begleitende Straßen bis zum Neumarkt in Arnsberg eine stadtteilverbindende Radwegetrasse zu entwickeln, die auch die funktionalen

Qualitäten eines Radschnellweges teilweise erfüllt. Zwischen Neumarkt und Brückenplatz ist derzeit der Ausbau einer fahrradfreundlichen Infrastruktur (Radstreifen) in Bau, sodass eine zügige Weiterführung in die Neustadt erreicht wird. Der östliche Stadtteil Oeventrop ist über den RTRW bereits gut und recht zügig erreichbar.

Um den **alltäglichen Radverkehr** zu stärken, ist es nötig, die Reisegeschwindigkeit und den Fahrkomfort zu steigern.

„Es gilt direkte, schnelle, nachvollziehbare und sichere Wegeverbindungen einzurichten, die vor dem Hintergrund der steigenden Verbreitung von Pedelecs auch auf erhöhte Reisegeschwindigkeiten und das Potenzial, längere Wege zwischen Städten zurücklegen zu können, reagieren.“

(zitiert nach Planersocietät)

Auf diese Weise lassen sich für viele Zwecke auch Strecken von 10 bis 12 Kilometern und mehr zurücklegen, was in etwa der mittleren Entfernung einer Pkw-

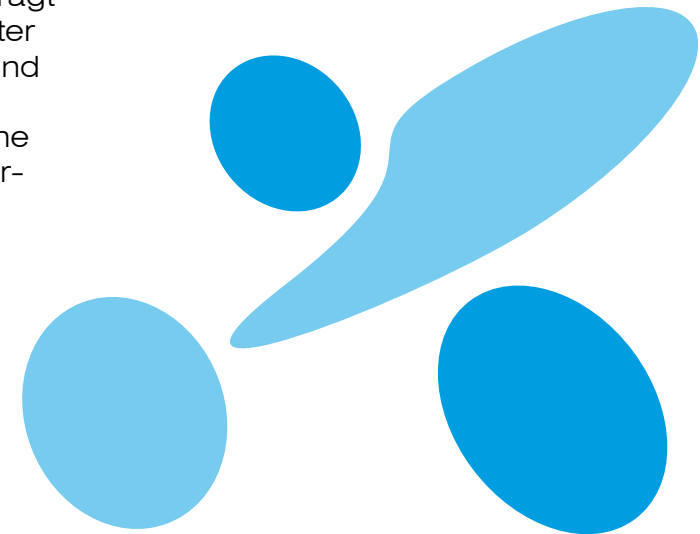
Fahrt in Städten über 200.000 Einwohnerinnen und Einwohnern entspricht (vgl. SrV 2008; Ahrens 2009). Es ergeben sich somit große **Verlagerungspotenziale zugunsten des Radverkehrs**. Innerörtliche Verbindungsqualitäten sind zu optimieren.

In ersten Sondierungen sind seitens der Stadt Arnberg bereits mögliche Trassenvarianten bzw. Wegeabschnitte für eine entsprechende Wegeführung voruntersucht worden. Das Planungsbüro Davids, Terfrüchte + Partner ist angefragt worden, um in einer **Konzeptstudie** unter Einbezug vorliegender Erkenntnisse und in Auswertung relevanter Rahmenbedingungen und Planungsvorgaben eine sinnvolle Trassenführung - ggf. als Vorzugsvariante - zu erarbeiten. Diese Erarbeitung dient als Grundlage für eine konkrete Machbarkeitsstudie beziehungsweise für die Umsetzung von Einzelmaßnahmen. Ein Schwerpunkt ist dabei eine **Varianteuntersuchung in den Teilabschnitten Sauerlandstraße und Berliner Platz**.

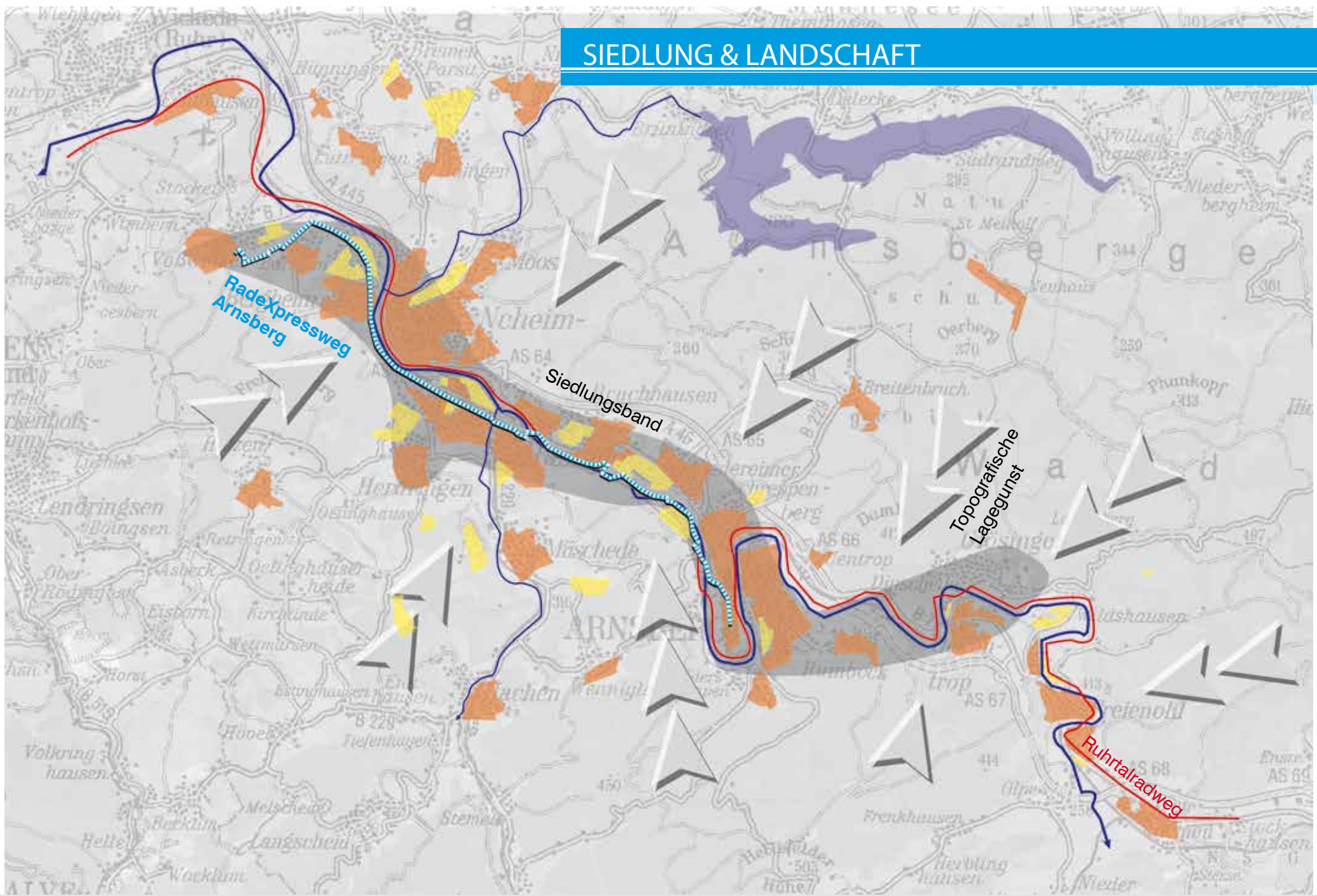
Ziel der Studie ist die Erstellung eines Leitfadens, auf die eine spätere Machbarkeitsstudie bzw. Maßnahmenplanung gründen kann. Es ist von besonderem Interesse, Handlungsschwerpunkte zu definieren und Alternativmöglichkeiten der Streckenführung gegeneinander abzuwägen. Es werden Qualitätsmerkmale erstellt und ein Leitsystem erarbeitet.

Das Arnberger Modell :

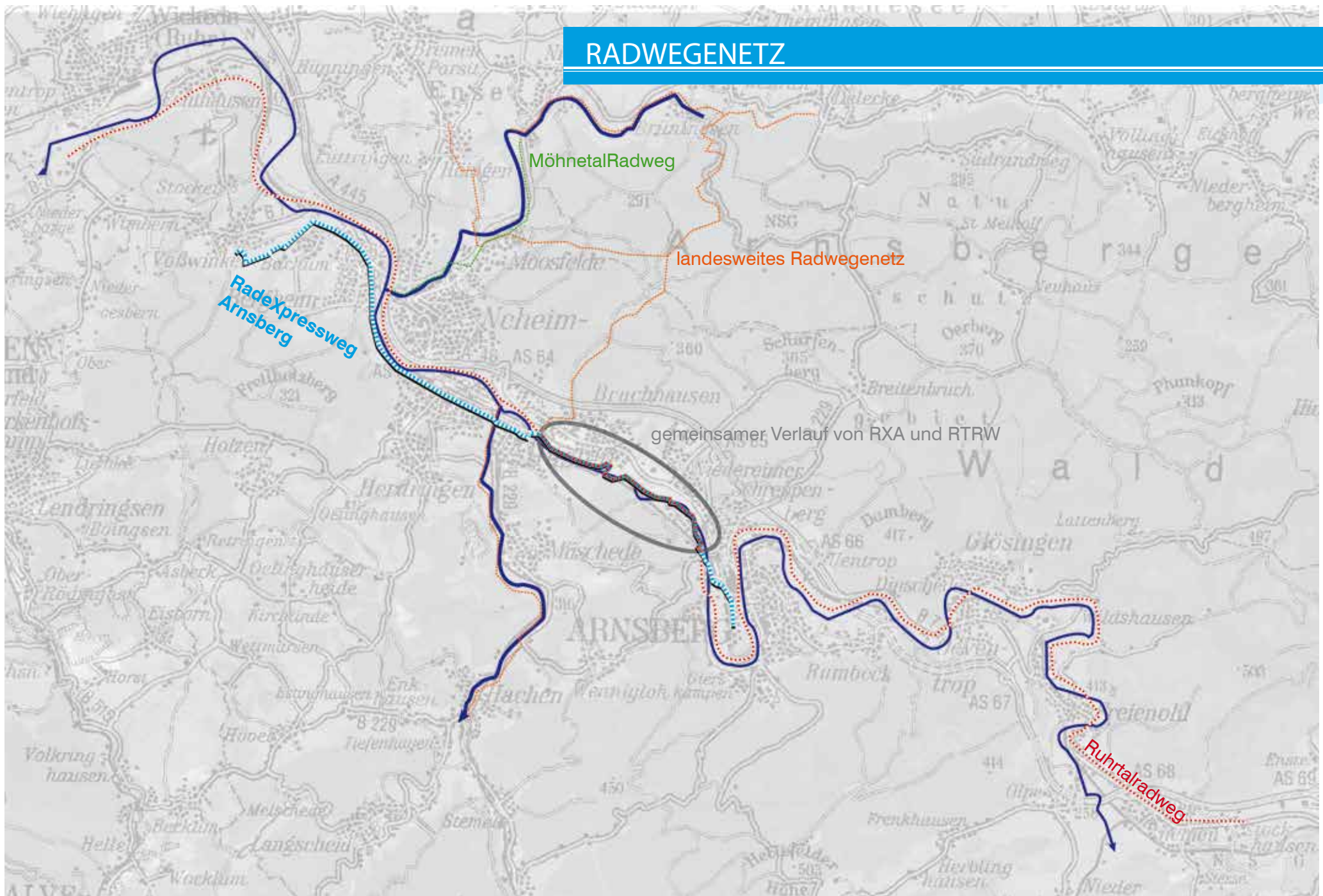
„**Radexpressweg Arnberg (RXA)**“



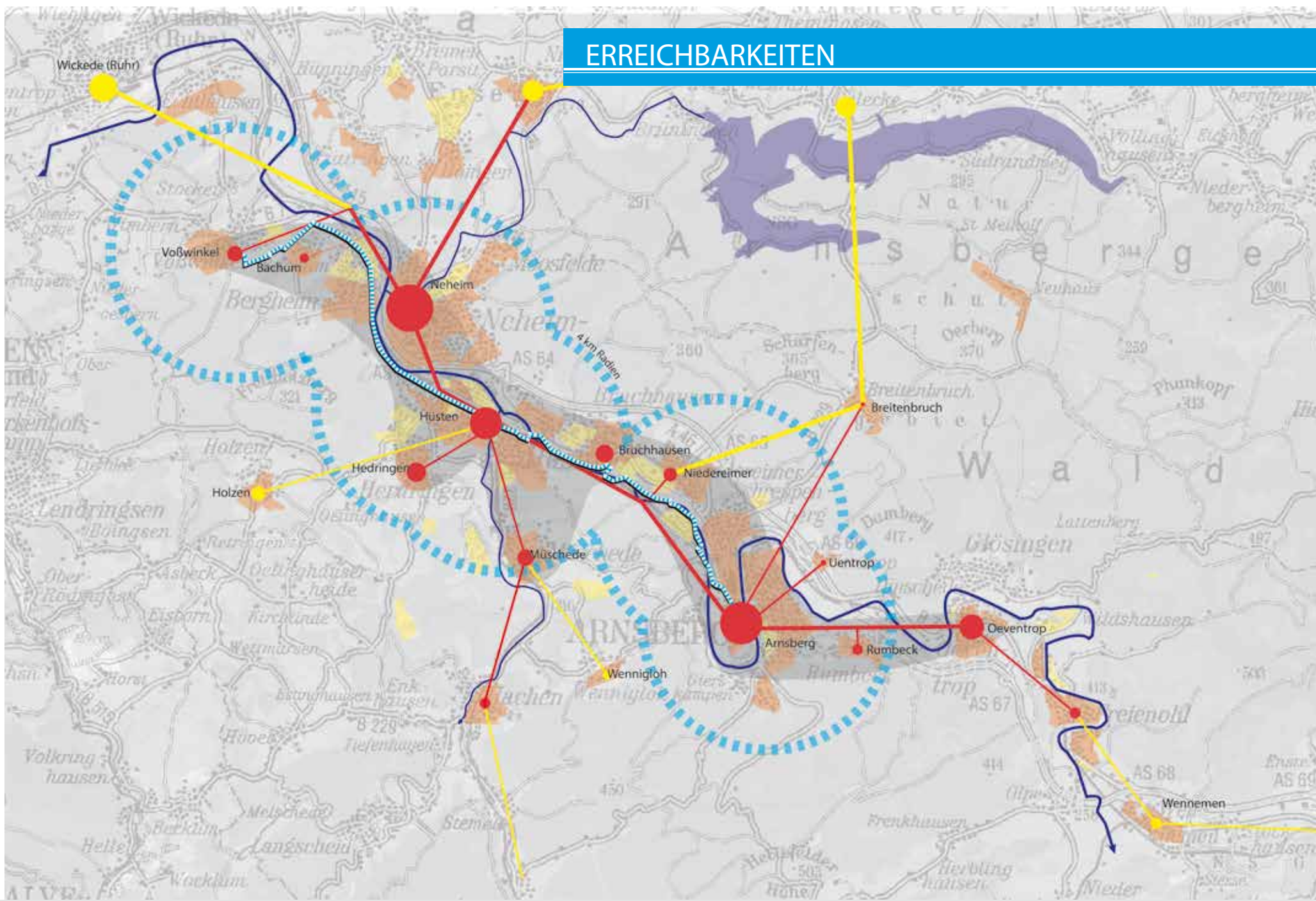
SIEDLUNG & LANDSCHAFT



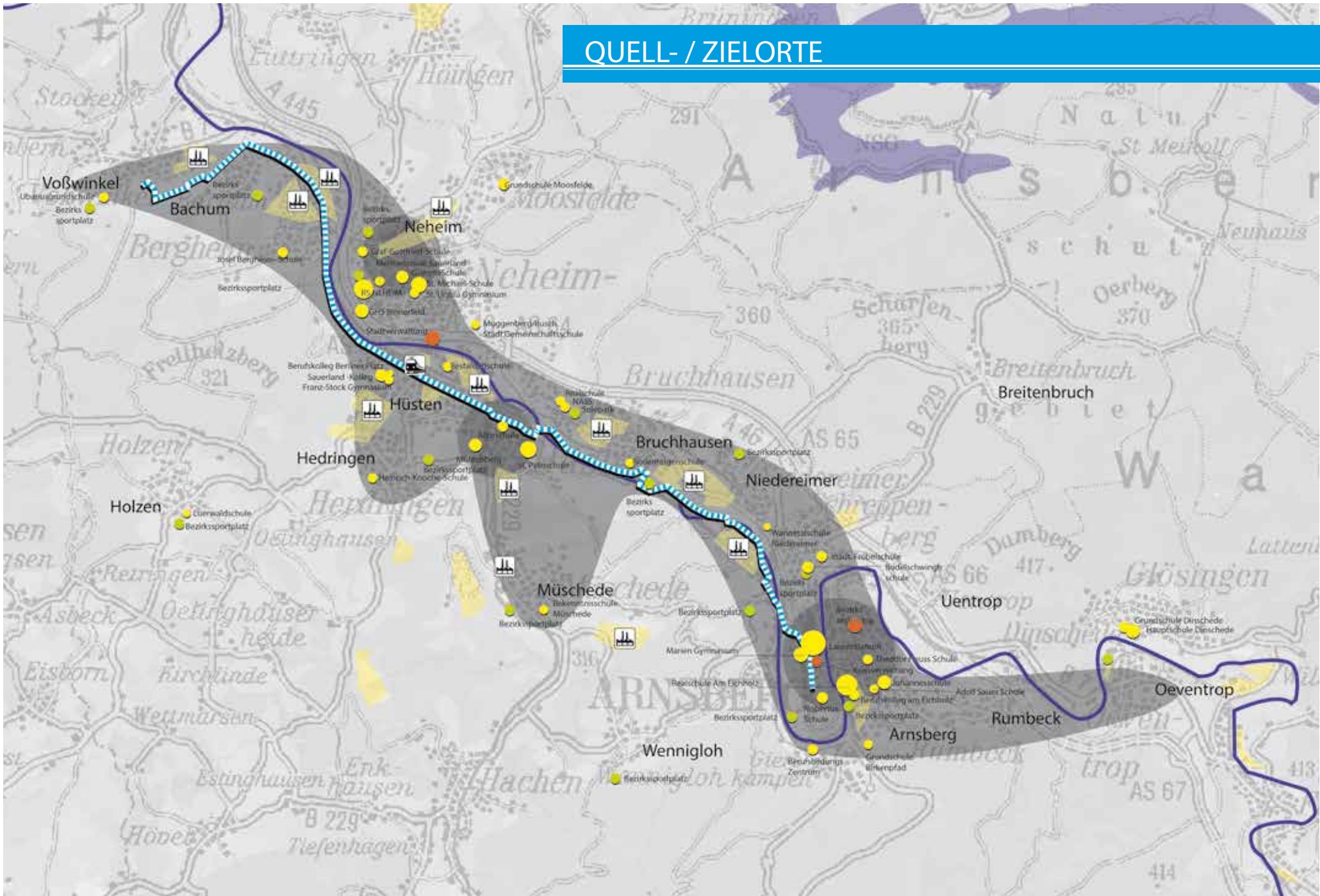
RADWEGENETZ

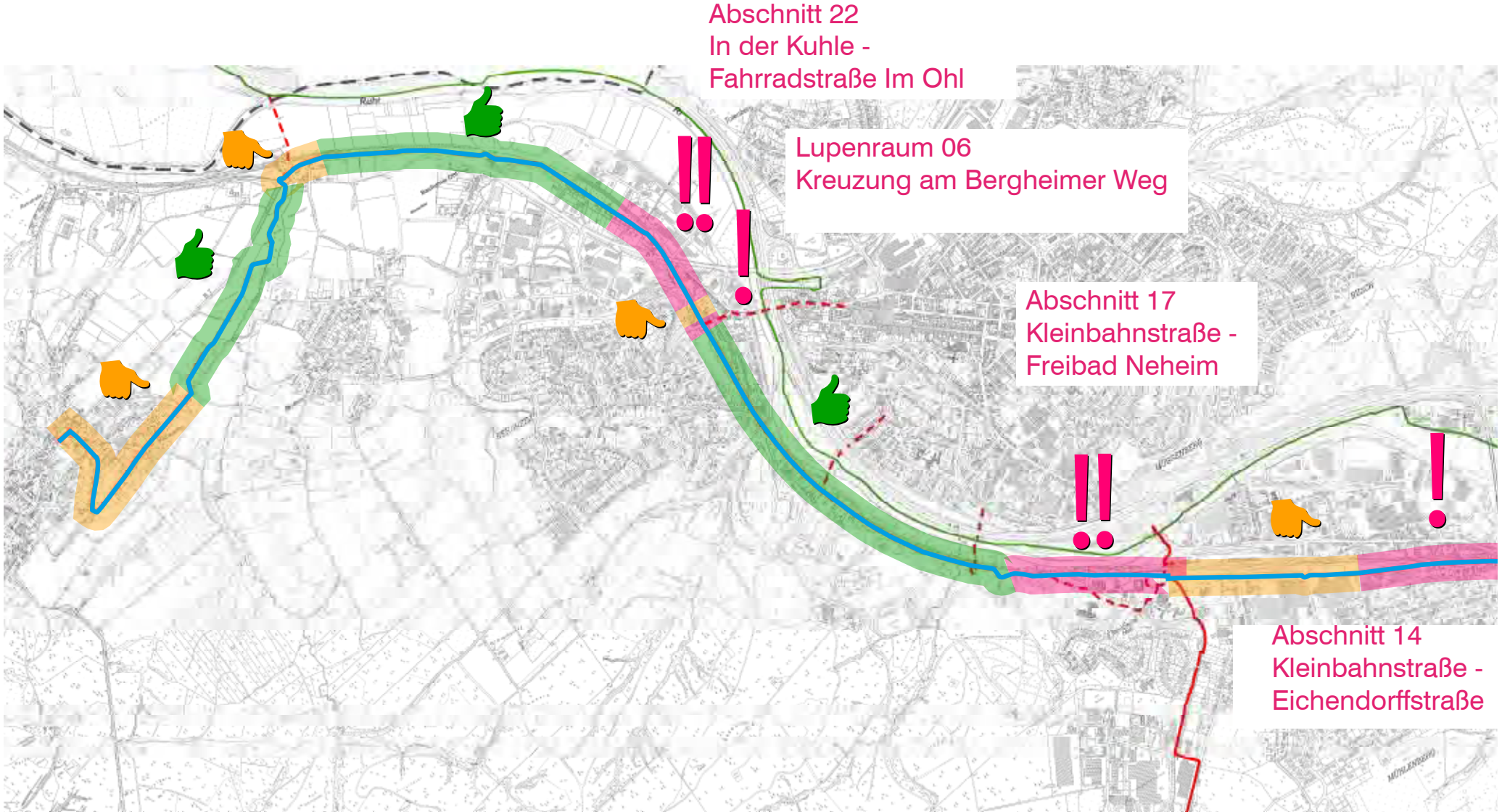


ERREICHBARKEITEN

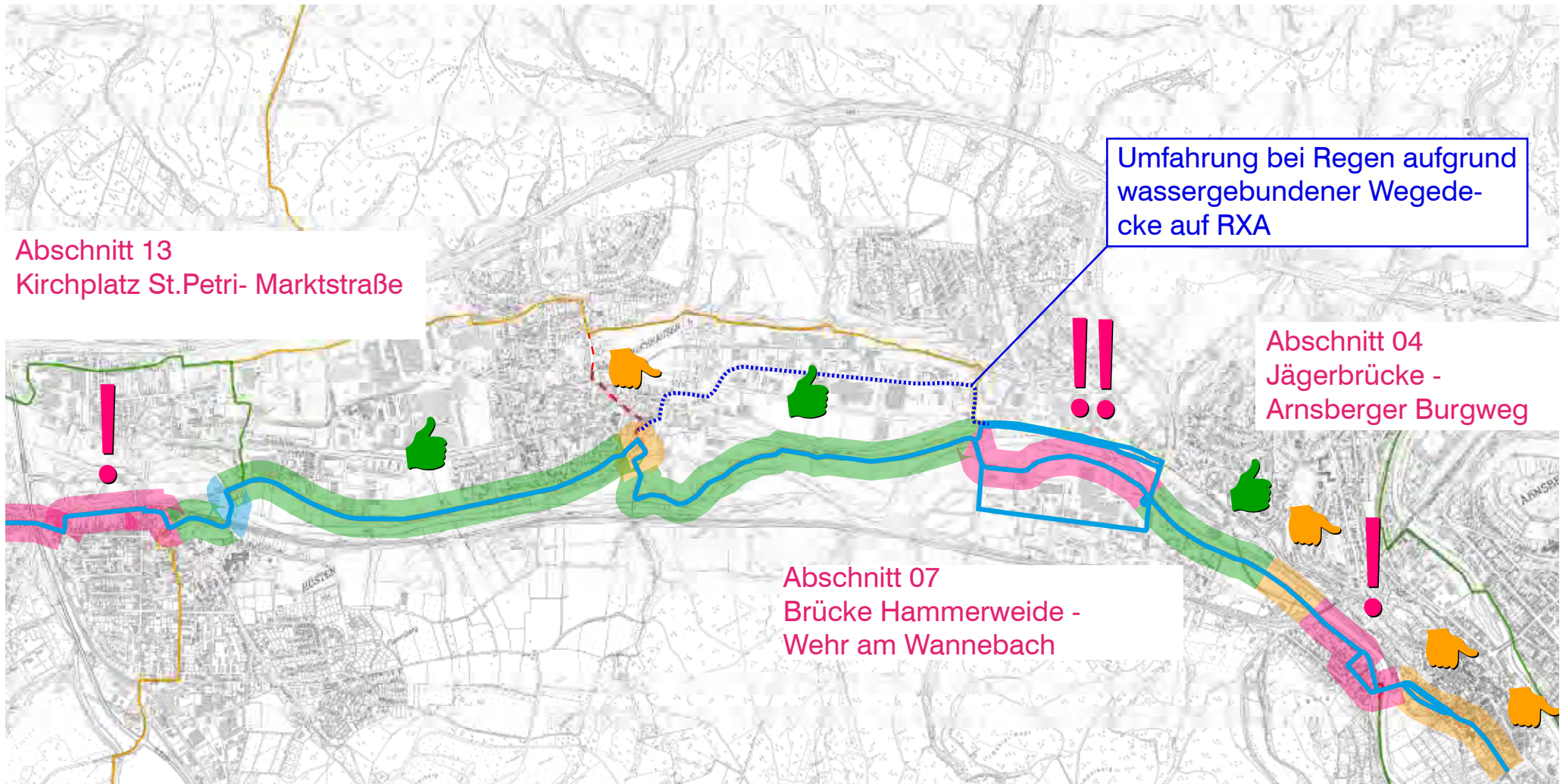


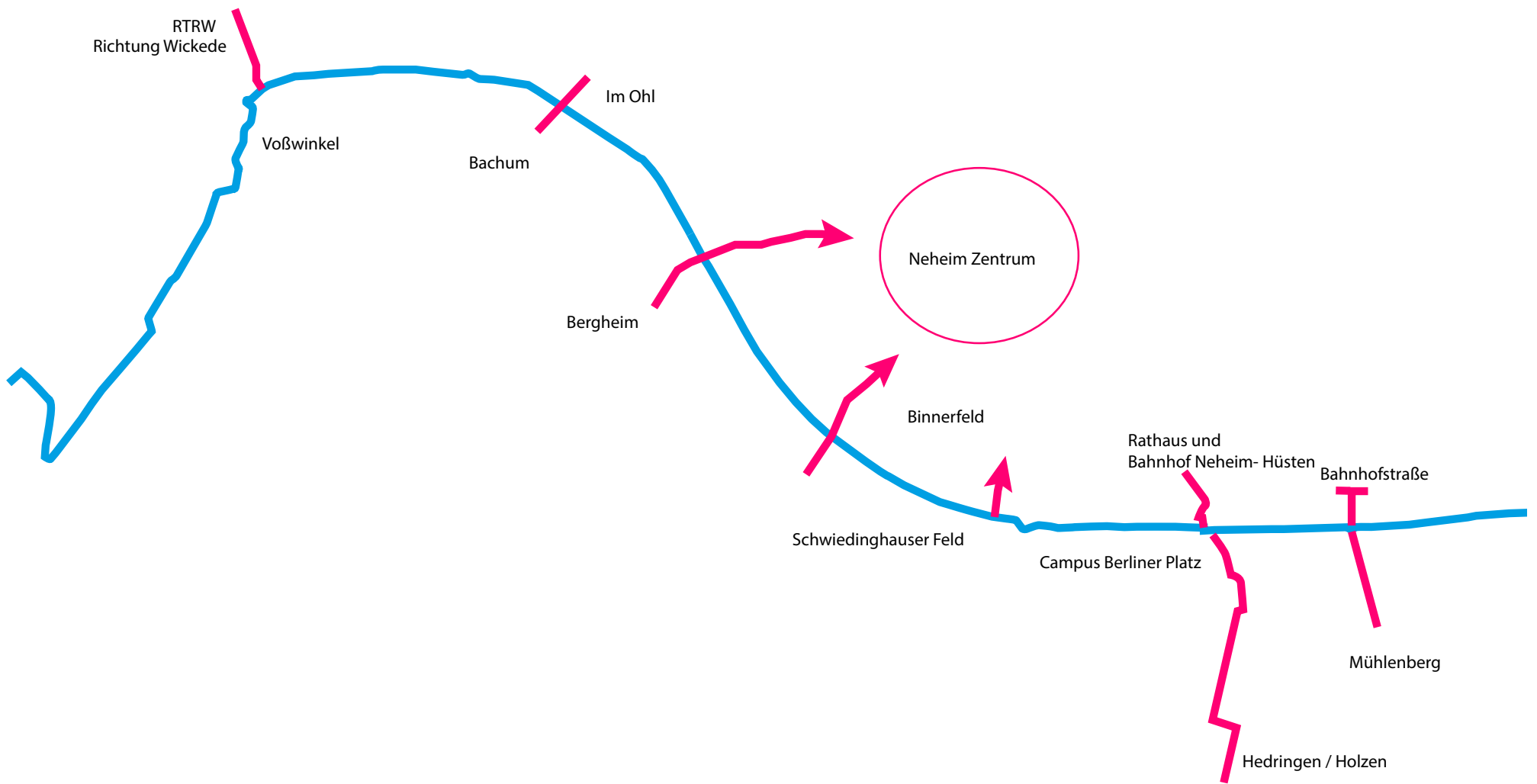
QUELL- / ZIELORTE



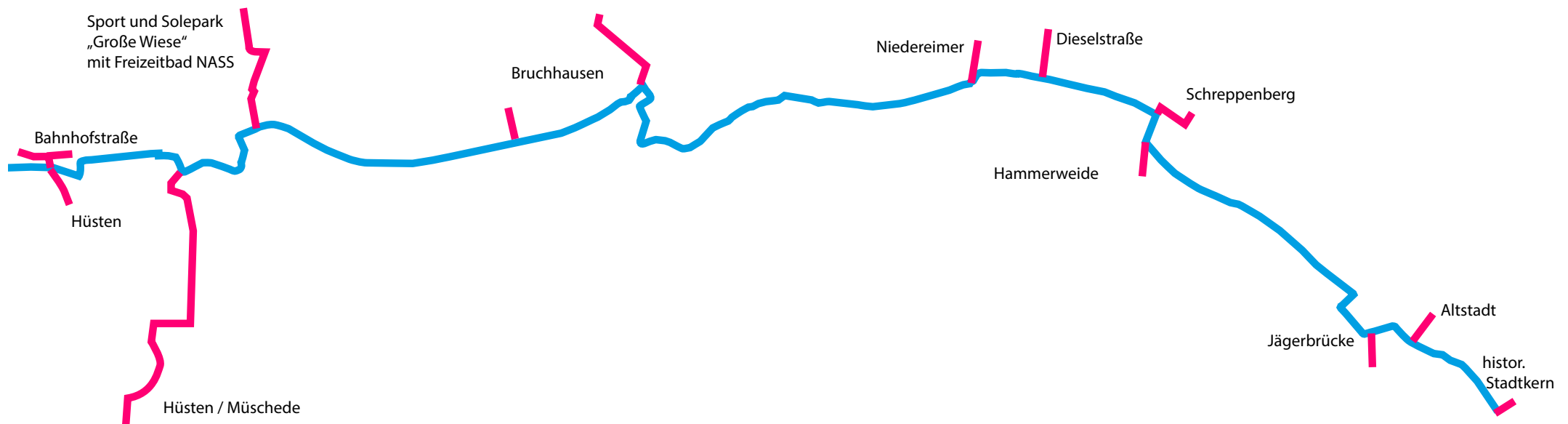


PRIORISIERUNG





ANSCHLÜSSE

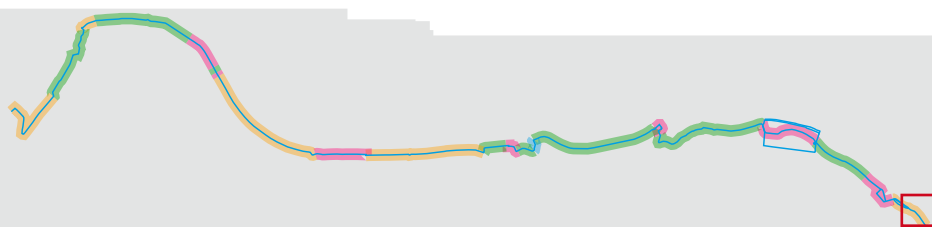


05 Nummer des Streckenabschnitts

05A Varianten der Streckenführung sind angegeben und gewertet

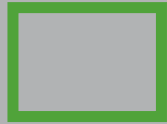
L05 Lupenraum (bei besonders kleinräumigen Situationen)

12



Verortung auf der Gesamtstrecke

Lesehilfe zu den Ideenskizzen



Sichtfenster



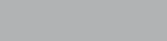
geplantes Sichtfenster



Markierung Angebotsstreifen



Markierung RXA



Markierung RTRW



Verengung der Radspur
(parkende Autos etc.)



Rücknahme des Pflanzenmaterials



Führung



Verbreiterung Radspur

Wo verläuft der Radweg (gemeinsam mit KFZ, Angebotsstreifen, selbstständig geführter Radweg etc.)?



Führung

Wie breit ist die für den Radverkehr bereitgestellte Fläche?
Wie breit ist die gesamte Straße?



Breite

Welcher Belag ist vorhanden und in welcher Qualität?



Belag

Wie hoch ist die Steigung / das Gefälle auf der Strecke?



Topografie

Wie hoch ist die angenommene Frequenz der Strecke?
(aufgrund von Ziel- und Quellorten)



Frequenz

Gibt es auf der Strecke viele Kurven? Wie ist der Verlauf der Kurven? Wie übersichtlich sind diese?



Kurvigkeit

Gibt es auf dem Streckenabschnitt Kreuzungen? Wie werden diese geregelt?



Kreuzungen

Ist die Strecke als direkte Verbindung zwischen Ziel- und Quellorten anzusehen?



Direktheit

Ist davon auszugehen, dass die Strecke bereits von der Stadt in Pflege steht? (besonderer Service auf Strecken entlang des RTRW > RTRW-Ranger)



Service

Gibt es Sichtbeziehungen? Wie eindeutig ist die Streckenführung? Gibt es Markierungen oder Beschilderung?



Orientierung

Ist bereits ausreichende Beleuchtung vorhanden?



Beleuchtung

gewichtete Summierung des Bestands /
gewichtete Summierung des zu erwartenden Potentials

Σ Bestand:

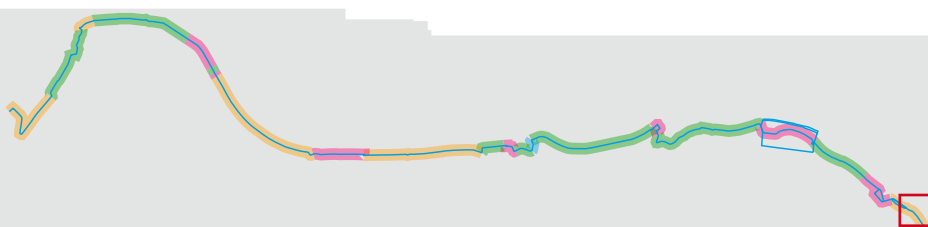
Σ Potential:

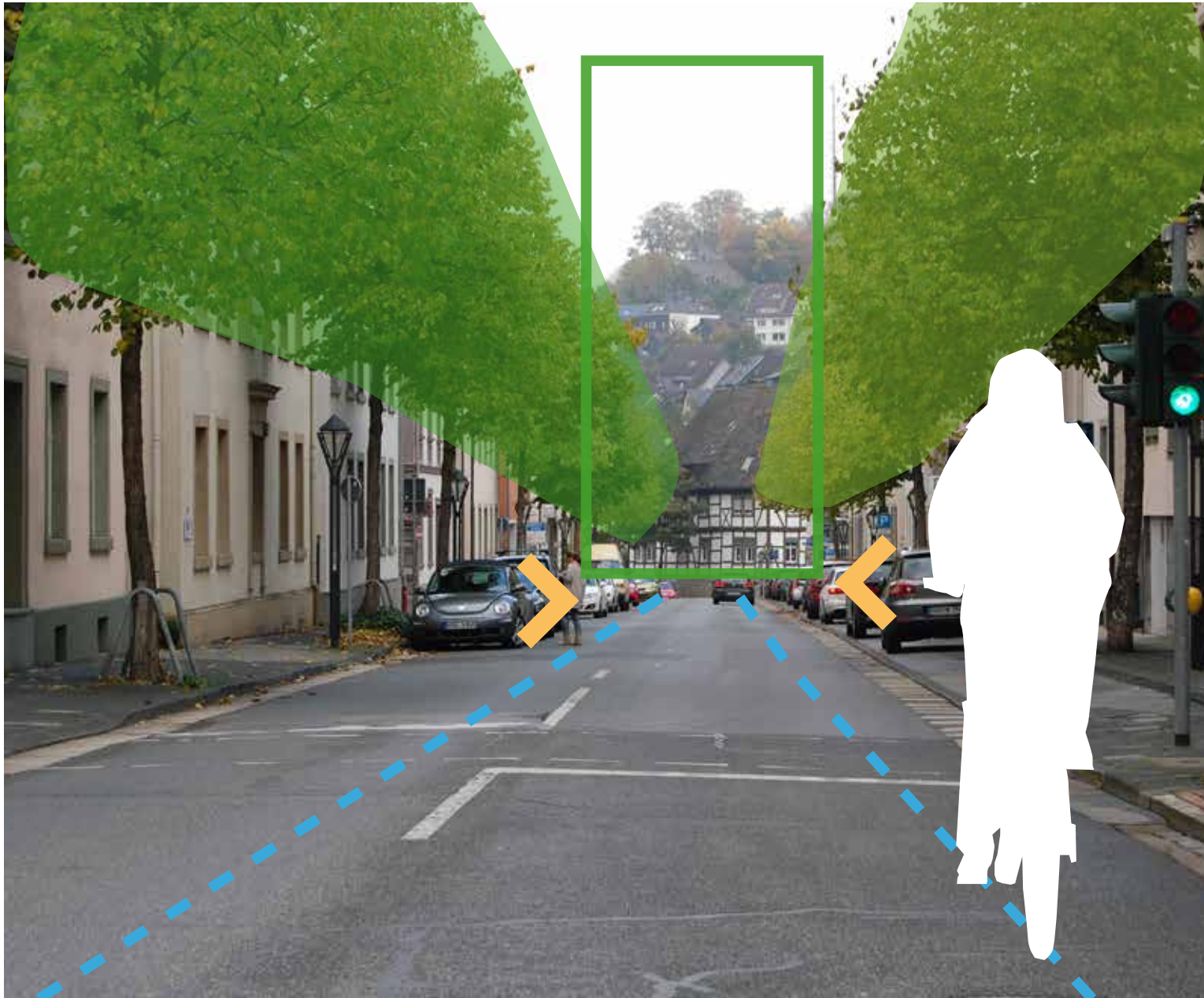
01 Neumarkt - Jägerstraße

Führung:	im Straßenraum gemeinsam mit KFZ	Steigung:	≥3%
Bestand:	ja	Anschlussstellen:	3
Länge:	360 m	durchschnittl. Breite:	7,5m Straßenbreite
Quell-/Zielorte:	Altstadt Arnsberg		

- Kenntlichmachung des Radwegs als Einstieg in den RXA
- Aufmerksamkeit für Autofahrer schaffen

Aus urheberrechtlichen Gründen wird dieses Foto nicht angezeigt.



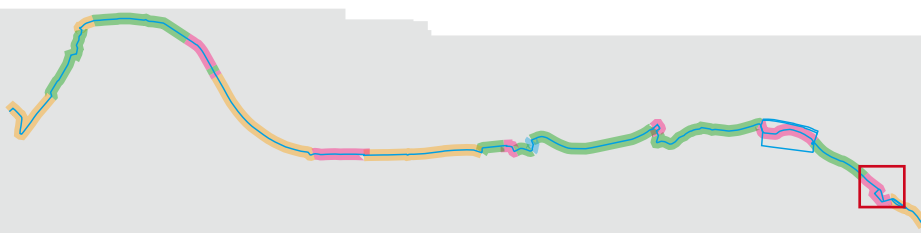


02A Jägerstraße - Jägerbrücke

Führung:	im Straßenraum gemeinsam mit KFZ	Steigung:	≥2%
Bestand:	ja	Anschlussstellen:	1
Länge:	280m	durchschnittl. Breite:	6,0-7,5m Straßenbreite
Quell-/Zielorte:	Neumarkt		

- Einrichtungsradverkehr etablieren: Auf der Jägerstraße bevorzugt in Richtung Niedereimer und auf der Mühlenstraße bevorzugt in Richtung Arnsberg Innenstadt
- durch direkte Linksabbiegespur gemeinsam mit dem KFZ-Verkehr ist flüssigere Querung der Kreuzung (siehe LUPENRAUM Kreuzung Jägerbrücke) in Richtung Niedereimer möglich

Aus urheberrechtlichen Gründen wird dieses Foto nicht angezeigt.





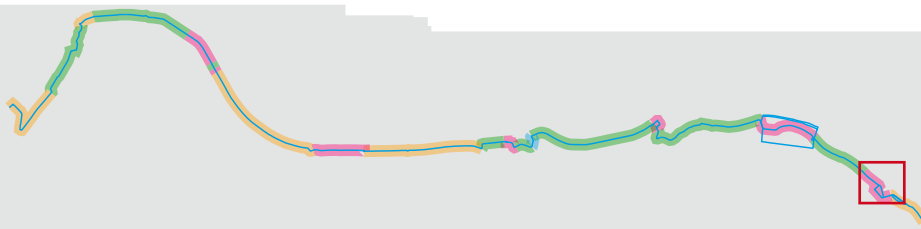
Σ Bestand: mittel
 Σ Potential: hoch

02B Jägerstraße - Jägerbrücke

Führung:	Fahrradstr./ im Straßenraum gemeinsam mit KFZ	Steigung:	≥2%
Bestand:	ja	Anschlussstellen:	1 an RTRW
Länge:	280m	durchschnittl. Breite:	4m
Quell-/Zielorte:	Altstadt		

- Einrichtungsräderverkehr etablieren: Auf der Jägerstraße bevorzugt in Richtung Niedereimer und auf der Mühlenstraße bevorzugt in Richtung Arnsberg Innenstadt
- aufgrund erschwelter Abbiegemöglichkeit an der Kreuzung vor der Jägerbrücke ist die Mühlenstraße für die Führung in Richtung Niedereimer zu bevorzugen.

Aus urheberrechtlichen Gründen wird dieses Foto nicht angezeigt.



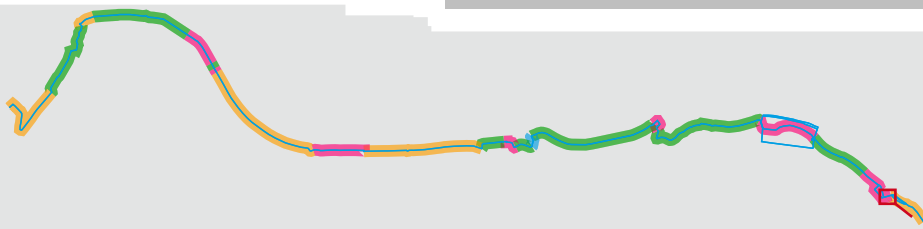


L1 Kreuzung Jägerbrücke

Führung:	im Straßenraum gemeinsam mit KFZ	Steigung:	≥0,5%
Bestand:	ja	Anschlussstellen:	1
Länge:	33m	durchschnittl. Breite:	Knotenpunkt
Quell-/Zielorte:	Altstadt und Hammerweide		mit Richtungsfahrbahnen

Aus urheberrechtlichen Gründen wird dieses Foto nicht angezeigt.

- Markierung des Radwegs als Einstieg in den Rad-schnellweg Arnsberg
- Markierung der Strecken-führung durch optische Ankerpunkte
- Linksabbiegestreifen
- Sicherheitsbereich für Radfahrer schaffen (auf-geweiteter Radaufstell-streifen)



Aus urheberrechtlichen Gründen wird dieses Foto nicht angezeigt.



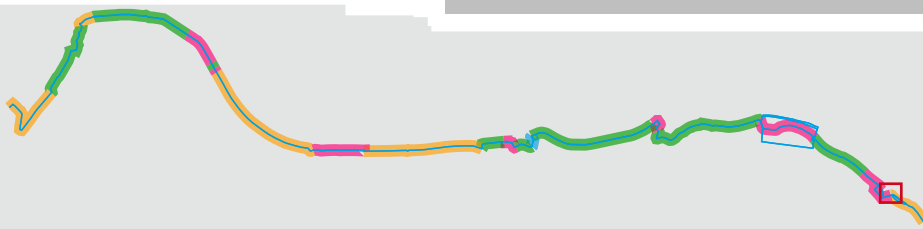
Σ Bestand: mittel Σ Potential: hoch

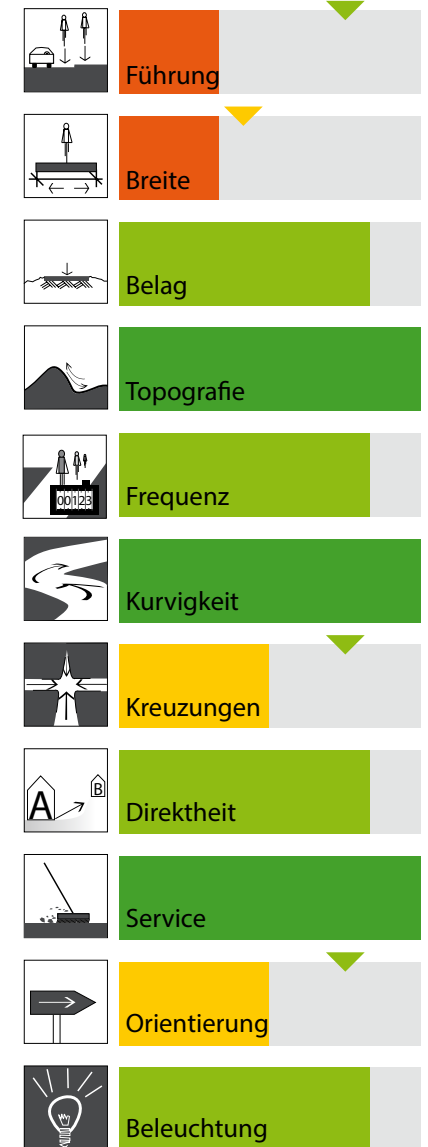
03 Jägerbrücke

Führung:	im Straßenraum gemeinsam mit KFZ	Steigung:	≥0,5%
Bestand:	ja	Anschlussstellen:	6
Länge:	150m	durchschnittl. Breite:	7,5m (Straßenbreite)
Quell-/Zielorte:	Altstadt, Altes Feld und Hammerweide		

Aus urheberrechtlichen Gründen wird dieses Foto nicht angezeigt.

- Angebotsstreifen schaffen
- Orientierung verbessern





Σ Bestand: mittel
 Σ Potential: hoch

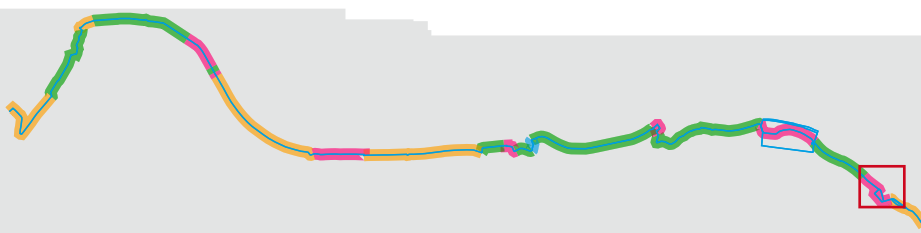
04A Jägerbrücke - Tiergartenstr./ Arnsberger Burgweg

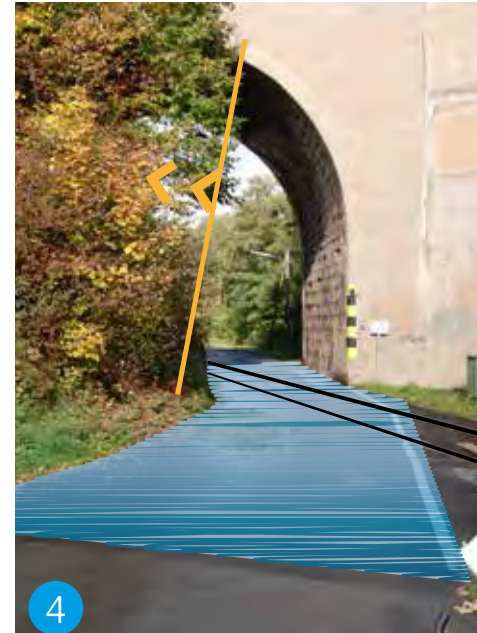
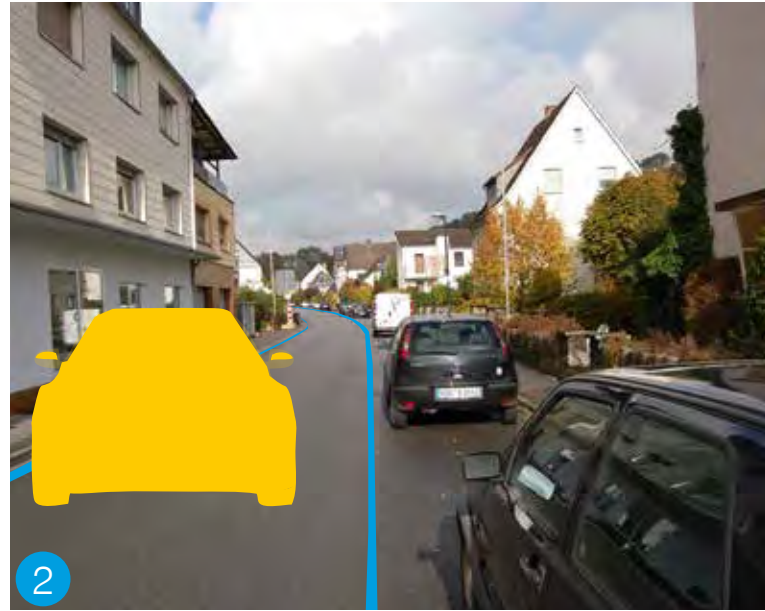
Führung:	im Straßenraum gemeinsam mit KFZ / Fahrradstraße	Steigung:	≥0,5%
Bestand:	ja	Anschlussstellen:	1
Länge:	540m	durchschnittl. Breite:	ca 6,4m (Straßenbreite)
Quell-/Zielorte:	Altes Feld und Hammerweide		

- Führung auf vorhandenem Wegesystem
- Kreuzung
- Engstelle im Wohngebiet durch parkende Autos
- Fahrradstraße verdeutlichen
- Eingelegte Schienenprofile verringern das Sturzrisiko
- Sicherheitsbereich für Radfahrer schaffen
- Orientierung verbessern
- Viadukt durch Licht „inszenieren“!

trotz der problematischen Querung der Bahnschienen (4) und der engen Verkehrssituation innerhalb des Wohngebietes (2) sollte diese Variante zunächst weiterverfolgt werden, da Flächenverfügbarkeit in Variante B sehr unsicher ist; Vorteil von Variante B liegt in der direkteren und eigenständigen Führung

Aus urheberrechtlichen Gründen wird dieses Foto nicht angezeigt.





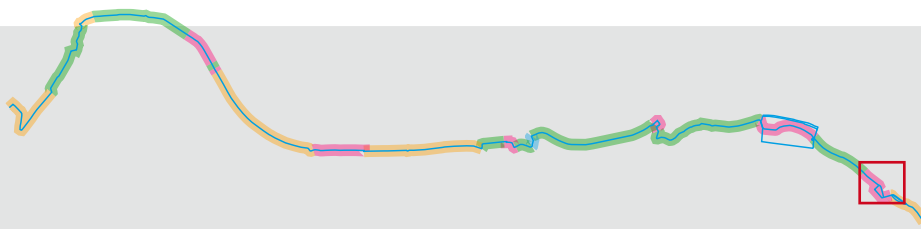
04B Jägerbrücke - Arnsberger Burgweg

Führung:	selbstständig geführter Radweg	Steigung:	≥0,5%
Bestand:	nein	Anschlussstellen:	-
Länge:	ca. 460m	durchschnittl. Breite:	-
Quell-/Zielorte:	Hammerweide und Altstadt		








Variante Arnsberger Burgweg:

- Führung an der Jägerbrücke
- Privatgrundstück mit Bebauung
- Entlang der RLG-Bahntrasse in der Ruhraue (Überschwemmungsgebiet)
- Durch den nächsten Viadukt-Bogen
- Unsichere Flächenverfügbarkeit durch privates Eigentum

Aus urheberrechtlichen Gründen wird dieses Foto nicht angezeigt.



Aus urheberrechtlichen Gründen wird dieses Foto nicht angezeigt.

	Führung
	Breite
	Belag
	Topografie
	Frequenz
	Kurvigkeit
	Kreuzungen
	Direktheit
	Service
	Orientierung
	Beleuchtung

Σ Bestand:

-

Σ Potential:

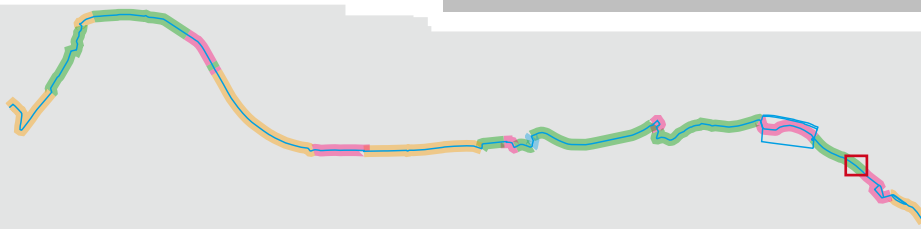
sehr hoch

05 Arnsberger Burgweg - Brücke Walpke

Führung:	gemeinsamer Geh-/ Radweg	Steigung:	≥ 1%
Bestand:	ja	Anschlussstellen:	-
Länge:	200m	durchschnittl. Breite:	2m
Quell-/Zielorte:	Hammerweide und Altstadt		

Aus urheberrechtlichen Gründen wird dieses Foto nicht angezeigt.

- Einsicht in den Wegeverlauf schaffen
- Radweg verbreitern
- Kurvenradius erweitern
- Gehölze beschneiden
- Grunderwerb erforderlich
- Wassergebundene Wegedecke asphaltieren /pflastern





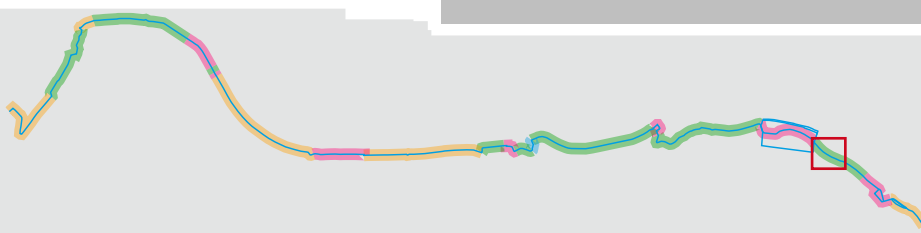
06 Brücke Walpke - Brücke Hammerweide

Führung:	gemeinsamer Geh-/ Radweg	Steigung:	≥ 1%
Bestand:	ja	Anschlussstellen:	0
Länge:	780m	durchschnittl. Breite:	3m
Quell-/Zielorte:	Hammerweide und Altstadt		

- evtl Markierung zur gemeinsamen Führung von RTRW und RXA
- durgängige Asphaltierung

Aus urheberrechtlichen Gründen wird dieses Foto nicht angezeigt.

30





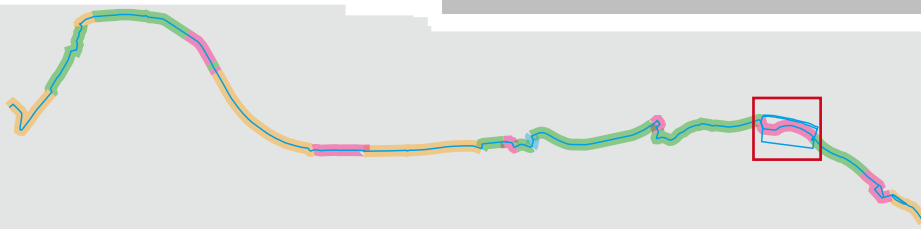
Σ Bestand: **sehr gut** Σ Potential: **sehr hoch**

07A Brücke Hammerweide - Wehr am Wannebach

Führung:	selbständig geführter Radweg	Steigung:	-
Bestand:	nein	Anschlussstellen:	4
Länge:	200m	durchschnittl. Breite:	-
Quell-/Zielorte:	Gewerbegebiet Hammerweide und Schreppenberg		

- Schaffung eines selbstständig geführten Radwegs mit ohne Kreuzungssituationen und ohne Gleisquerung
- Wenig Platz zwischen der Aue und den Bahngleisen
- Überschwemmungsgebiet
- Führung des Radverkehrs über ein Brückenbauwerk am Wannebad
- Ruhrrenaturierung erforderlich, um Retentionsraum zu schaffen
- Vorhandene Sauerlandstraße einbeziehen: Straßenbreite reduzieren

Aus urheberrechtlichen Gründen wird dieses Foto nicht angezeigt.



Aus urheberrechtlichen Gründen wird dieses Foto nicht angezeigt.

	Führung	▼
	Breite	▼
	Belag	▼
	Topografie	▼
	Frequenz	▼
	Kurvigkeit	▼
	Kreuzungen	▼
	Direktheit	▼
	Service	▼
	Orientierung	▼
	Beleuchtung	▼

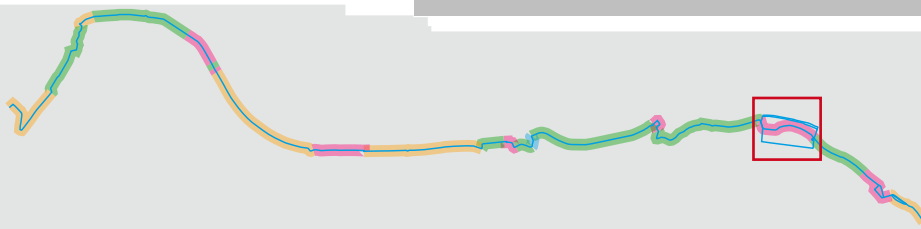
Σ Bestand:	Σ Potential:
-	hoch

07B Brücke Hammerweide - Wehr am Wannebach

Führung:	getrennter Geh-/ Radweg	Steigung:	≥ 1%
Bestand:	nein	Anschlussstellen:	4
Länge:	ca.970m	durchschnittl. Breite:	3m
Quell-/Zielorte:	Gewerbegebiet Hammerweide		

- Ausbau einer Radwegverbindung zwischen Ruhr und der Sauerländer Spanplattenfabrik:
- Hohe Auslastung, da große Frequenzbildner und gemeinsame Nutzung mit RTRW
- Kein qualitätsvoller Fußweg entlang der Ruhr vorhanden, deshalb Fußgänger mit einbeziehen!
- Breite ca 5m
3m Radweg
+2m Gehweg

Aus urheberrechtlichen Gründen wird dieses Foto nicht angezeigt.



Sofern die Verfügbarkeit der Flächen gegeben ist, wäre diese Variante auch geeignet

Mögl. Restriktionen:
 Naturschutzfachliche Belange sind zu prüfen
 Kosten für ein Brückenbauwerk am Niedereimer Wehr sind zu berücksichtigen



	Führung	▼
	Breite	▼
	Belag	▼
	Topografie	▼
	Frequenz	▼
	Kurvigkeit	▼
	Kreuzungen	▼
	Direktheit	▼
	Service	▼
	Orientierung	▼
	Beleuchtung	▼

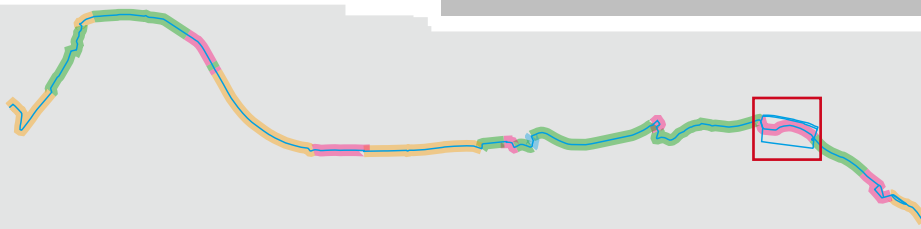
Σ Bestand:	Σ Potential:
-	sehr hoch

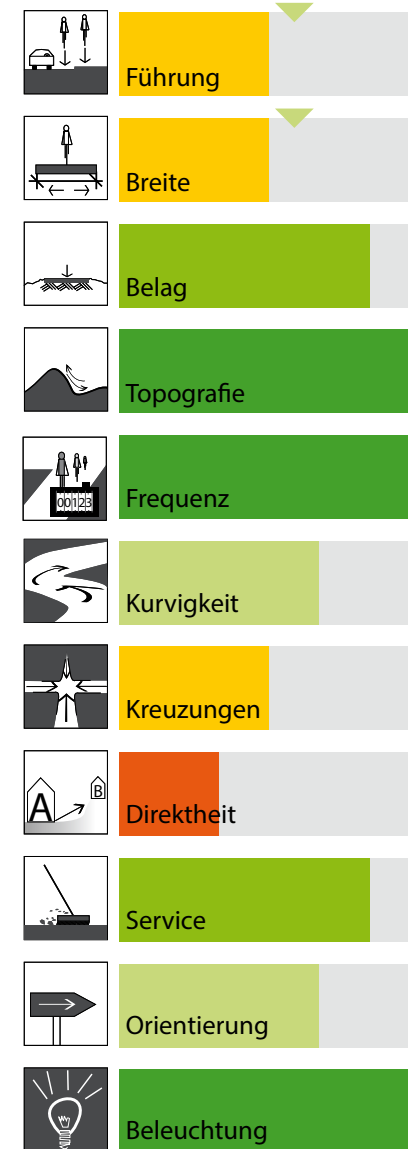
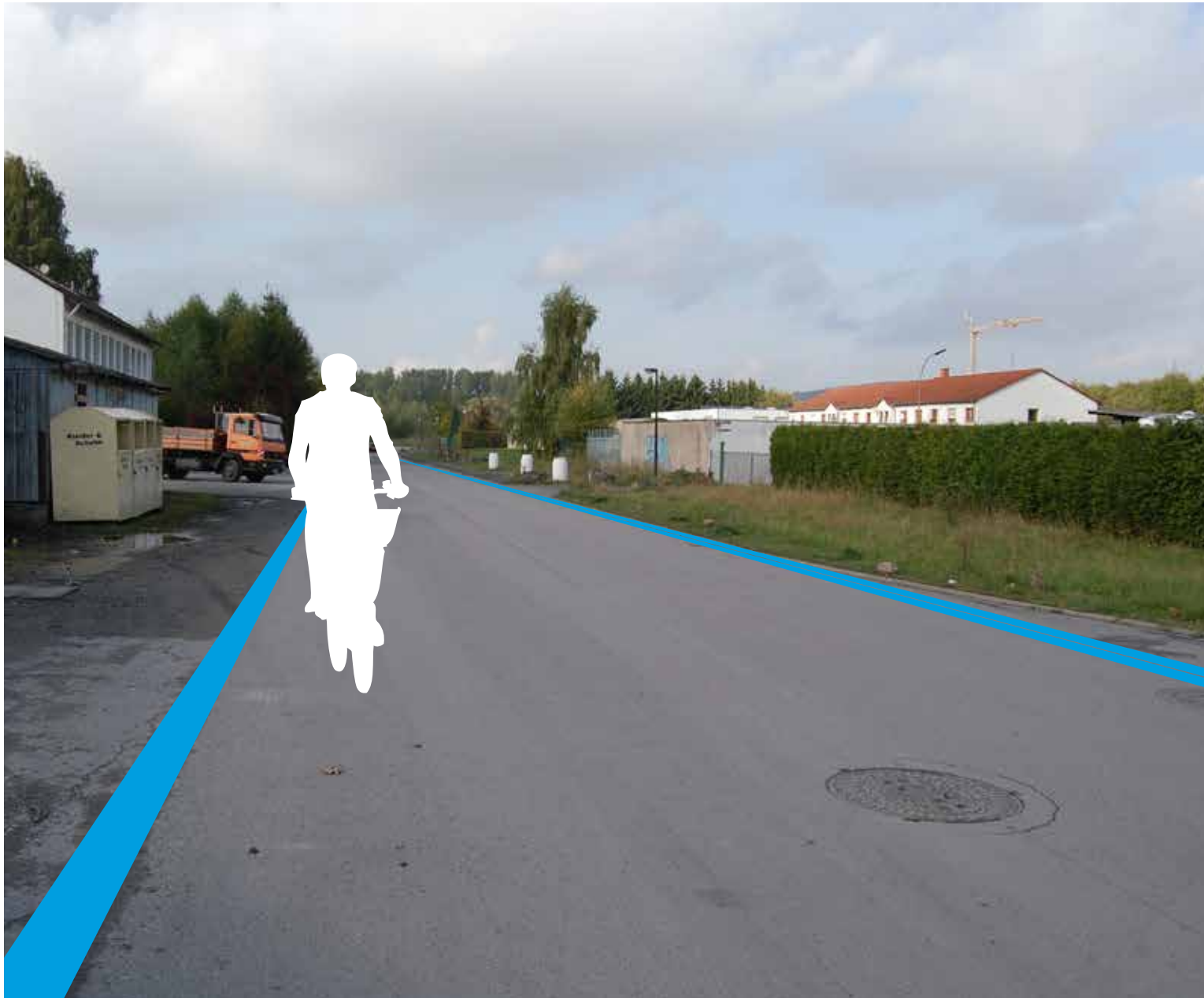
07C Brücke Hammerweide - Wehr am Wannebach

Führung:	Fahrradstreifen	Steigung:	≥ 1%
Bestand:	ja	Anschlussstellen:	4
Länge:	1240m	durchschnittl. Breite:	ca. 8m
Quell-/Zielorte:	Gewerbegebiet Hammerweide		

- Verdeutlichung des Weges als Teil des RXA Arnsberg
- Falls keine Flächen entlang Straße oder der Aue für den Radweg vorgehalten werden können, ist Variante C die zu präferierende Lösung da die Straßenbreite ausreichend ist und die Kfz Frequenz als niedrig bewertet wird
- Geringe soziale Kontrolle
- Nachteiliges Erscheinungsbild
- Kosten für Brückenbauwerk

Aus urheberrechtlichen Gründen wird dieses Foto nicht angezeigt.





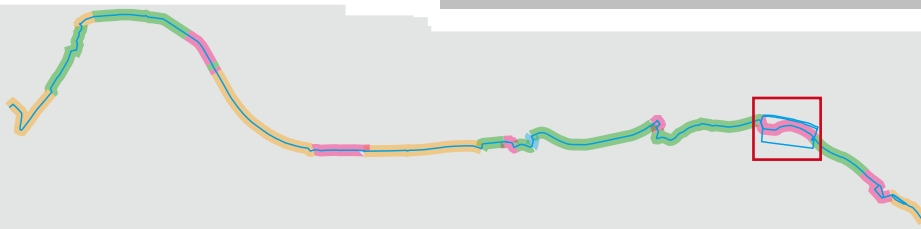
Σ Bestand: mittel
 Σ Potential: hoch

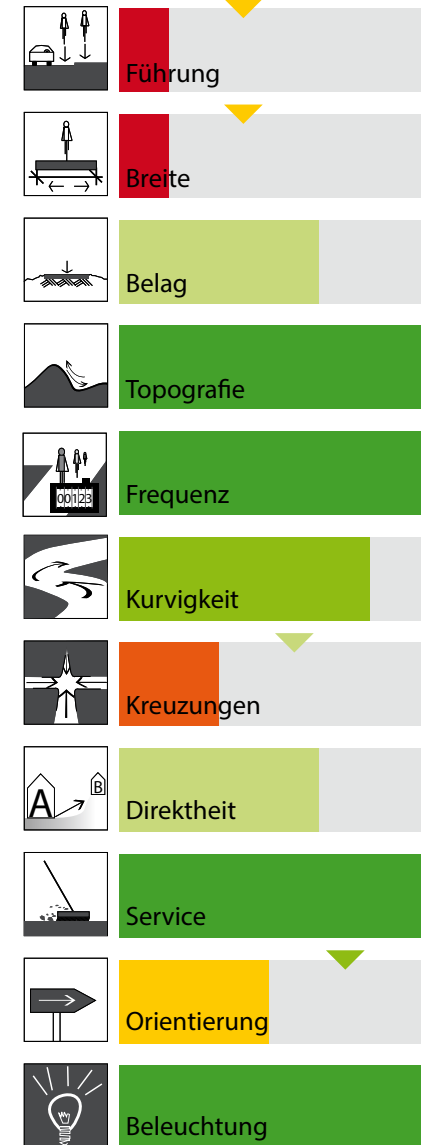
07D Brücke Hammerweide - Wehr am Wannebach

Führung:	gemeinsamer Geh-/ Radweg	Steigung:	≥0,5%
Bestand:	ja	Anschlussstellen:	4
Länge:	200m	durchschnittl. Breite:	ca 2-3m
Quell-/Zielorte:	Dieselstraße und Niedereimer		

- Aufgrund der abschnittswise sehr engen Situation nur mit sehr hohem Aufwand zu verbessern, Nutzungskonflikte von Fußgängern und Radfahrern
- Straßenquerungen vorhanden
- Bestandsverbesserung, falls Varianten A-C nicht funktionieren

Aus urheberrechtlichen Gründen wird dieses Foto nicht angezeigt.





Σ Bestand: schwierig
 Σ Potential: hoch

08A Wehr am Wannebach - Sportplatz am Hackeland

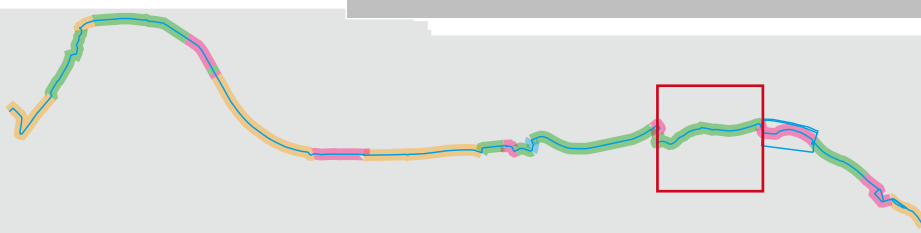
Führung:	gemeinsamer Geh-/ Radweg (RTRW)	Steigung:	≥0,5%
Bestand:	ja	Anschlussstellen:	-
Länge:	1600m	durchschnittl. Breite:	3m
Quell-/Zielorte:	Bruchhausen und Niedereimer		

Im Zuge des Ausbaus RTRW bereits ausgebaut:

- Aus naturschutzfachlichen Gründen wassergebundene Wegedecke

Aus urheberrechtlichen Gründen wird dieses Foto nicht angezeigt.

40





	Führung
	Breite
	Belag
	Topografie
	Frequenz
	Kurvigkeit
	Kreuzungen
	Direktheit
	Service
	Orientierung
	Beleuchtung

Σ Bestand:	Σ Potential:
sehr gut	sehr hoch

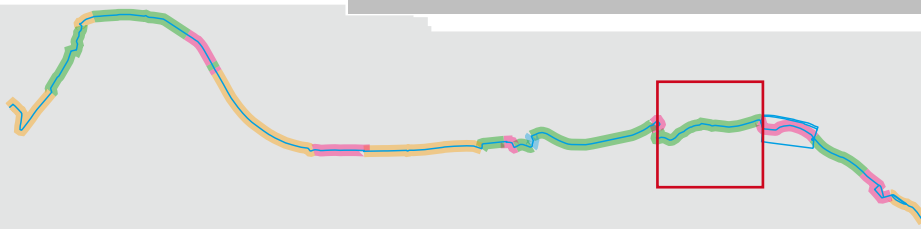
08B Wehr am Wannebach - Sportplatz am Hackeland

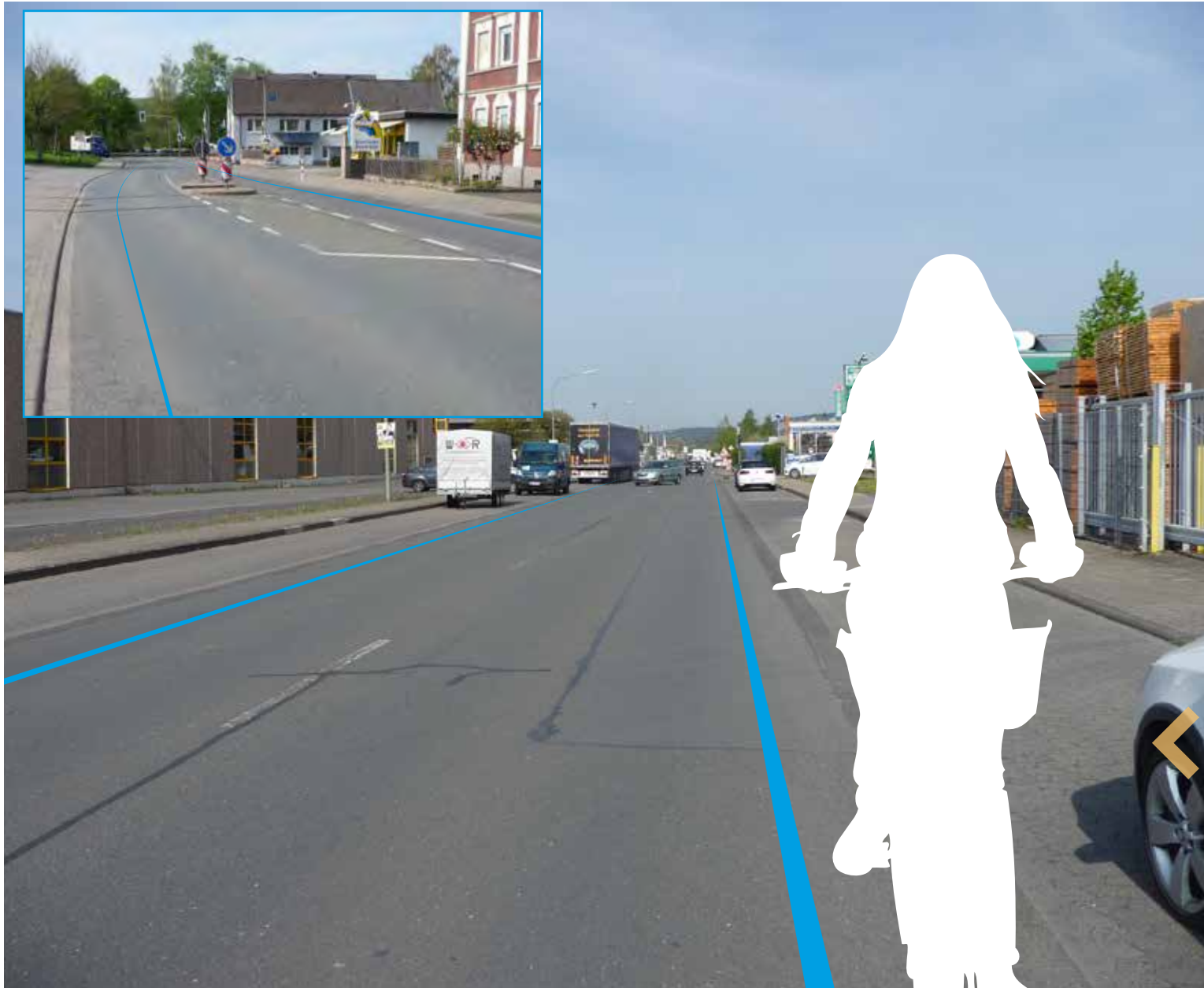
Führung:	gemeinsam mit Kfz	Steigung:	≥0,5%
Bestand:	ja	Anschlussstellen:	-
Länge:	1600m	durchschnittl. Breite:	7,5m
Quell-/Zielorte:	Bruchhausen und Niedereimer		

Alternativstrecke
bei Dunkelheit oder
Regen:

- Möglichkeiten für
einen Angebots-
streifen sind zu
prüfen

Aus urheberrechtlichen Gründen wird dieses Foto nicht angezeigt.





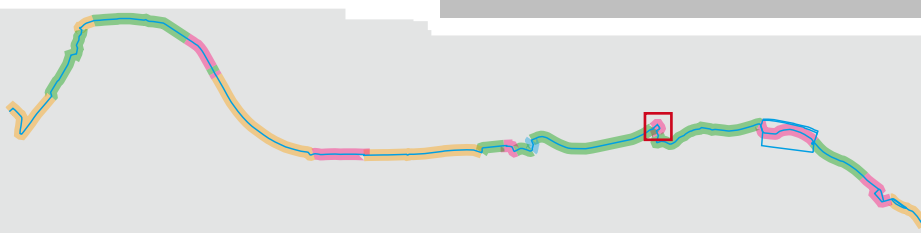
Σ Bestand: sehr gut
 Σ Potential: sehr hoch

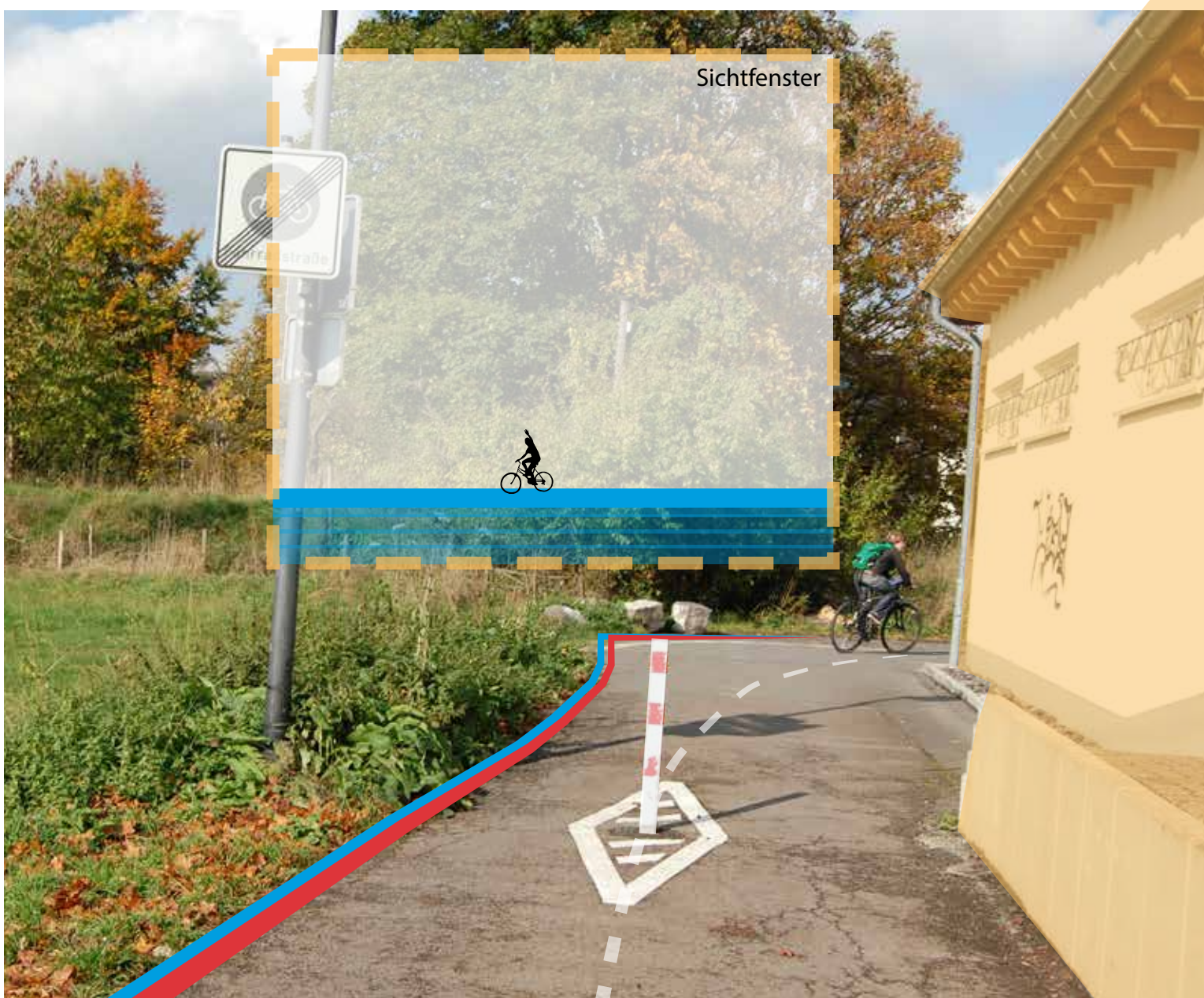
09 Sportplatz am Hackeland - Ruhrkamp

Führung:	gemeinsamer Geh-/ Radweg (RTRW)	Steigung:	≥ 1%
Bestand:	ja	Anschlussstellen:	1 an landesweites Radwegenetz
Länge:	290m	durchschnittl. Breite:	3m
Quell-/Zielorte:	Bruchhausen		

Aus urheberrechtlichen Gründen wird dieses Foto nicht angezeigt.

- Übersicht schaffen
- Orientierung verbessern
- Aus-/ Einblicke ermöglichen
- Einbau eines „nachgebenden“ Gummi-Poller
- Mittelmarkierung zur Führung
- langfristig prüfen, ob direkte Führung möglich ist





L2 Anbindung Bruchhausen

Führung:	gemeinsam im Straßenraum mit KFZ	Steigung:	≥ 1%
Bestand:	ja	Anschlussstellen:	3
Länge:	ca 400m	durchschnittl. Breite:	3m
Quell-/Zielorte:	landesweites Radverkehrsnetz		

- Übersicht schaffen
- Orientierung verbessern
- durchgängiges Leitsystem etablieren
- Querung Bruchhausener Straße verbessern
- als Fahrradstraße ausweisen zwischen Kirche und Sportplatz

Aus urheberrechtlichen Gründen wird dieses Foto nicht angezeigt.





	Führung
	Breite
	Belag
	Topografie
	Frequenz
	Kurvigkeit
	Kreuzungen
	Direktheit
	Service
	Orientierung
	Beleuchtung

Σ Bestand: mittel

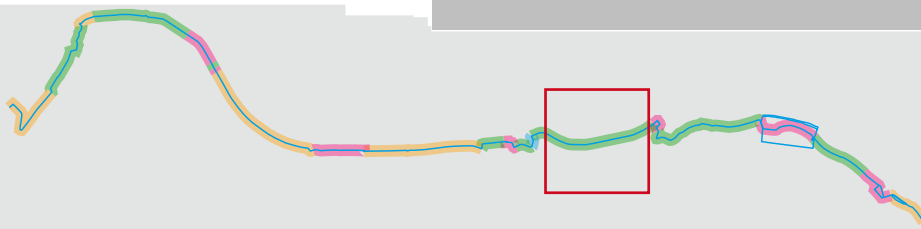
Σ Potential: hoch

10 Ruhrkamp - Arnsberger Straße


Führung:	gemeinsamer Geh-/ Radweg (RTRW)	Steigung:	≥0,5%
Bestand:	ja	Anschlussstellen:	3
Länge:	1800m	durchschnittl. Breite:	3m
Quell-/Zielorte:	Hüsten und Bruchhausen		

- Schaffung alternativer Fußgängerwege zur Vermeidung von Nutzungskonflikten


Aus urheberrechtlichen Gründen wird dieses Foto nicht angezeigt.






 Führung


 Breite

 Belag

 Topografie


 Frequenz


 Kurvigkeit

 Kreuzungen

 Direktheit

 Service

 Orientierung

 Beleuchtung

Σ Bestand:
sehr gut

Σ Potential:
sehr hoch

11 Brücke Arnsberger Straße - Unterführung Friedhof

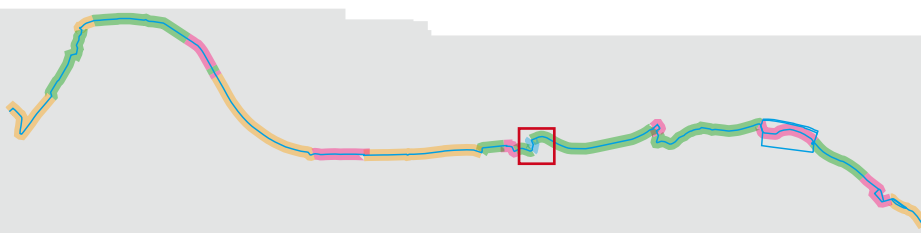
Führung:	gemeinsamer Geh-/ Radweg	Steigung:	≥0,5%
Bestand:	ja	Anschlussstellen:	3
Länge:	200m	durchschnittl. Breite:	3m
Quell-/Zielorte:	Hüsten		

- Wegeführung betonen
- Beleuchtung verbessern
- Vergrößerungen der Durchgangssituation möglich nur mit enormen Kosten / Aufwand
- Tunnel inszenieren



Aus urheberrechtlichen Gründen wird dieses Foto nicht angezeigt.

50



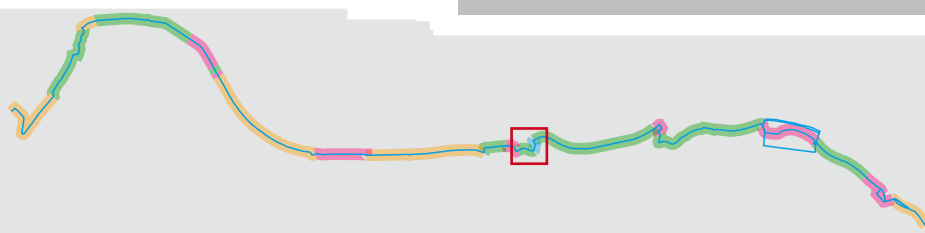


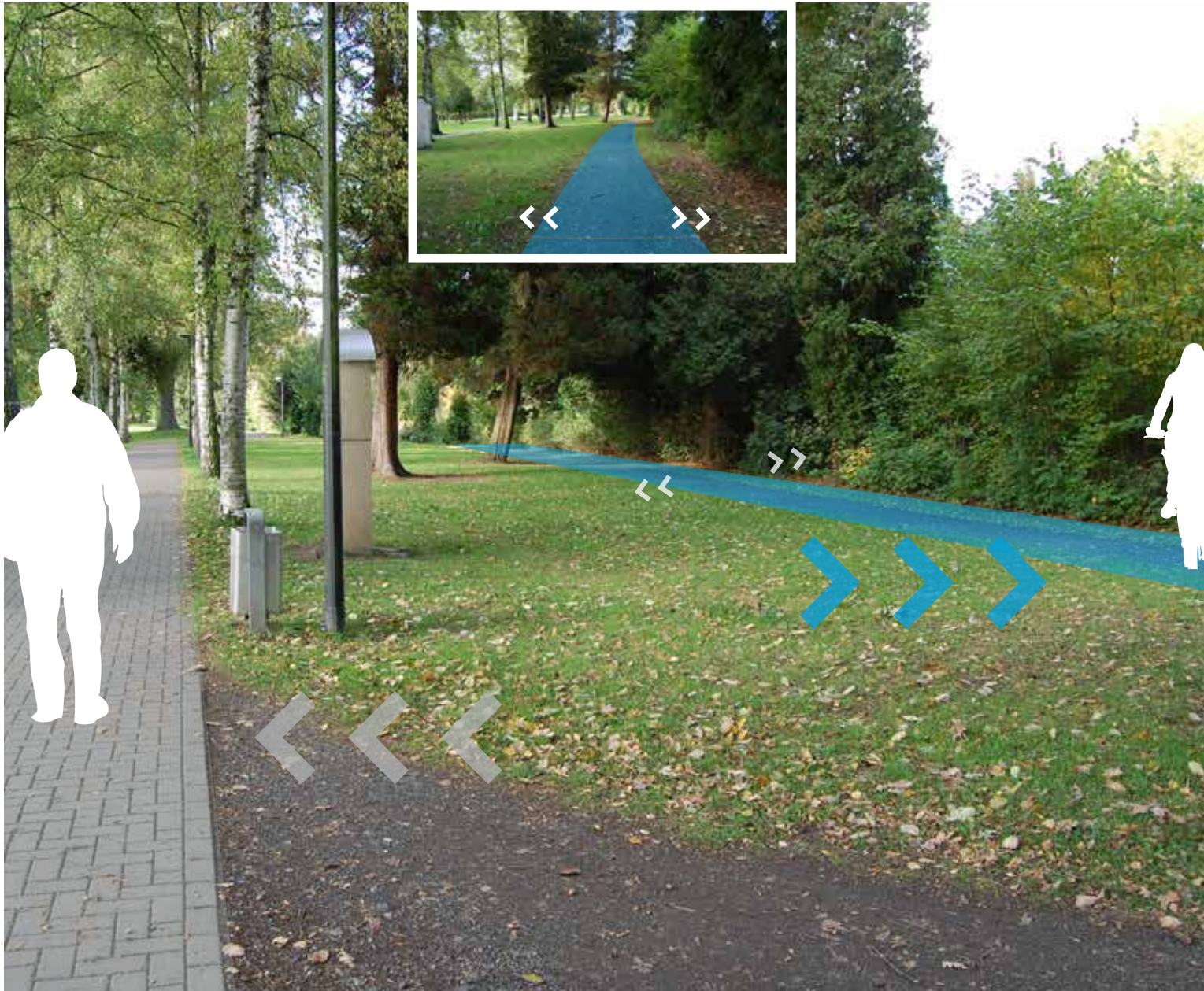
12 Unterführung Friedhof - Kirchplatz St.Petri

Führung:	eigenständig geführter Radweg	Steigung:	≥ 1%
Bestand:	ja	Anschlussstellen:	-
Länge:	240m	durchschnittl. Breite:	2m
Quell-/Zielorte:	Ortsmitte Hüsten und Müschede		

- Wegeföhrung Fuss- und Radweg klar ablesbar trennen
- Radweg verbreitern 3,5m und Belag (Asphalt) verbessern
- Anschluss an vorhandene Wege schaffen

Aus urheberrechtlichen Gründen wird dieses Foto nicht angezeigt.





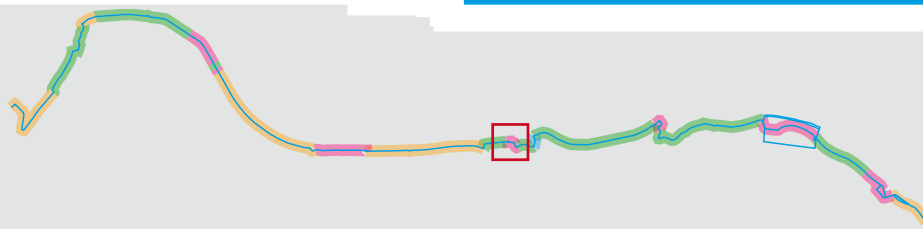
L3a Am Kirchplatz- Schützenwerth

Führung:	selbstständig geführter Radweg	Steigung:	≥0,5%
Bestand:	nein	Anschlussstellen:	-
Länge:	ca 200m	durchschnittl. Breite:	3 m
Quell-/Zielorte:	Hüsten		

Aus urheberrechtlichen Gründen wird dieses Foto nicht angezeigt.

Variante A

- direktere Führung
- keine enge Kurven
- Aufmerksamkeit auf den Radweg
- Aufweitung Durchgang Friedhofsmauer
- Führung durch private Durchfahrt





	Führung	▼
	Breite	▼
	Belag	▼
	Topografie	
	Frequenz	▼
	Kurvigkeit	
	Kreuzungen	
	Direktheit	▼
	Service	
	Orientierung	▼
	Beleuchtung	▼

Σ Bestand: mittel
 Σ Potential: hoch

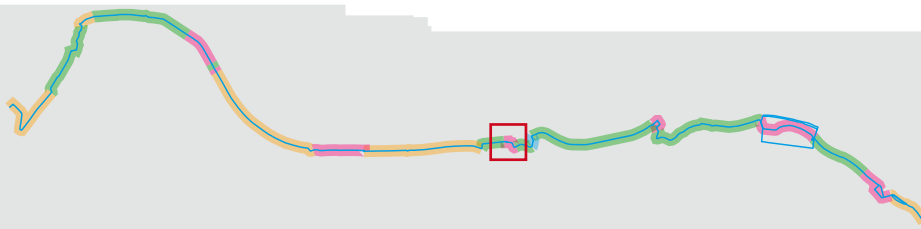
L3b Am Kirchplatz- Schützenwerth

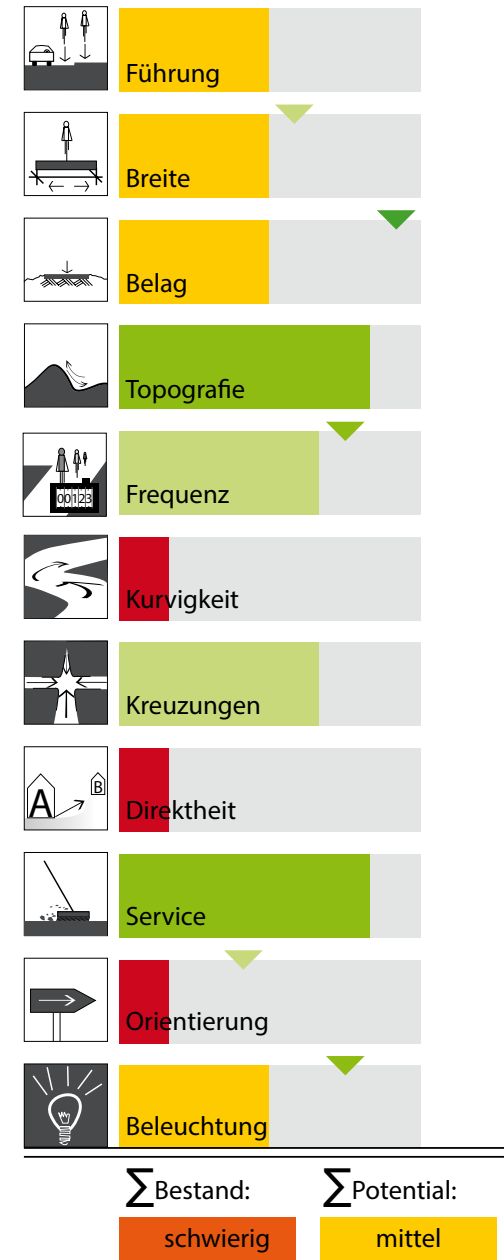
Führung:	gemeinsam mit KFZ	Steigung:	≥0,5%
Bestand:	ja	Anschlussstellen:	1
Länge:	270m	durchschnittl. Breite:	6m
Quell-/Zielorte:	Hüsten		

Variante B Hövelsgasse

- bestehende Wegeverbindung
- enge Kurvenradien
- ein-/ausparkende PKW
- keine direkte Führung

Aus urheberrechtlichen Gründen wird dieses Foto nicht angezeigt.



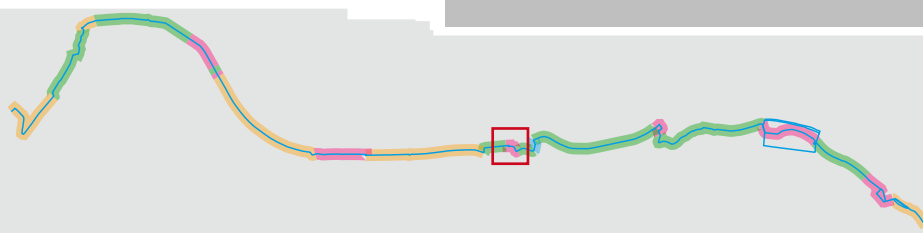


13A Kirchplatz St.Petri - Schützenwerth-Marktstraße

Führung:	Fahrradstraße	Steigung:	≥0,5%
Bestand:	ja	Anschlussstellen:	2
Länge:	510m	durchschnittl. Breite:	variiert bis ca. 6m
Quell-/Zielorte:	Ortsmitte Hüsten		

- Wegeführung verdeutlichen
- Fahrradstraße einrichten

Aus urheberrechtlichen Gründen wird dieses Foto nicht angezeigt.





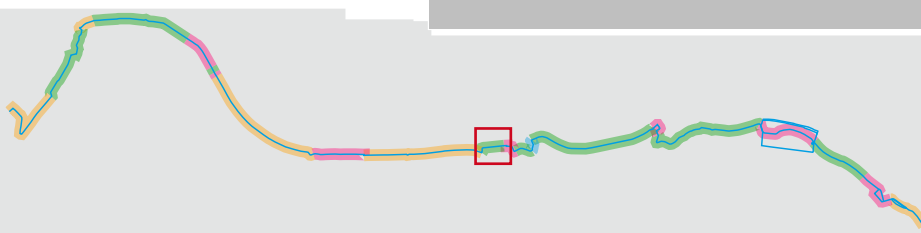
13B Kirchplatz St.Petri- Marktstraße

Führung:	im Straßenraum gemeinsam mit KFZ	Steigung:	≥0,5%
Bestand:	ja	Anschlussstellen:	3
Länge:	200m	durchschnittl. Breite:	6m
Quell-/Zielorte:	Ortsmitte Hüsten (Einzelhandel / Nahversorgung)		

- Aufmerksamkeit durch Führung durch Einkaufsstraße
- direkte Führung
- ein-/ausparkende PKW
- querende Fußgänger
- hohe PKW Frequenz

Aus urheberrechtlichen Gründen wird dieses Foto nicht angezeigt.

60





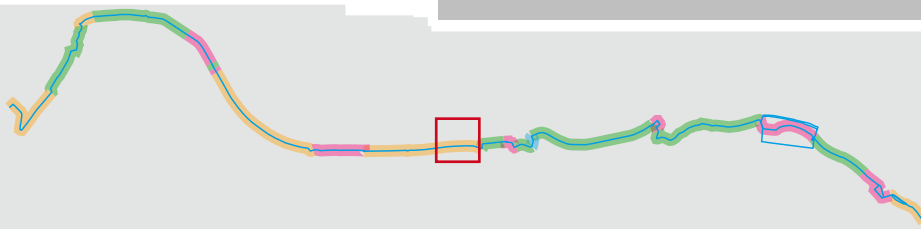
Σ Bestand: mittel Σ Potential: hoch

14 Kleinbahnstraße - Eichendorffstraße

Führung:	Fahrradstreifen	Steigung:	≥ 1%
Bestand:	ja	Anschlussstellen:	-
Länge:	680m	durchschnittl. Breite:	ca 1,25m
Quell-/Zielorte:	Gewerbegebiet Kleinbahnstraße		

- Fahrradspur verbreitern und verdeutlichen
- Verbesserung der Fahrbahnoberfläche
- Bodenindikatoren sind zu prüfen
- Aufhebung der Benutzungspflicht des südlichen Gehweges und Anlage von Schutzstreifen
- Beachtung Gleisquerung

Aus urheberrechtlichen Gründen wird dieses Foto nicht angezeigt.



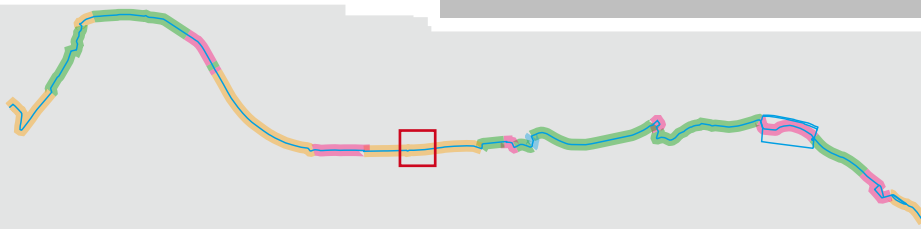


15 Eichendorfsstraße - Kreisverkehr Trilux

Führung:	gemeinsamer Geh-/ Radweg	Steigung:	≥0,5%
Bestand:	ja	Anschlussstellen:	3
Länge:	270m	durchschnittl. Breite:	2,5m
Quell-/Zielorte:	Gewerbegebiet Kleinbahnstraße		

- Benutzungspflicht des Radweges aufheben
- Angebotsstreifen auf der Fahrbahn schaffen

Aus urheberrechtlichen Gründen wird dieses Foto nicht angezeigt.





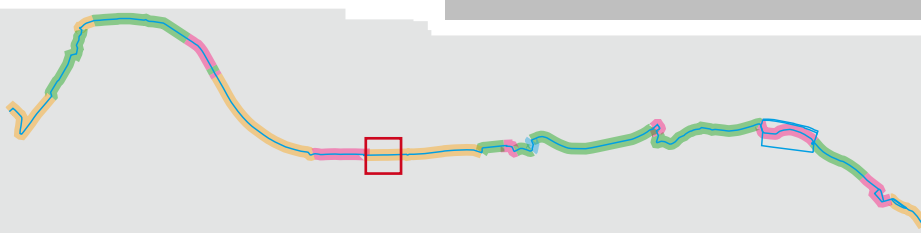
Σ Bestand: mittel
 Σ Potential: hoch

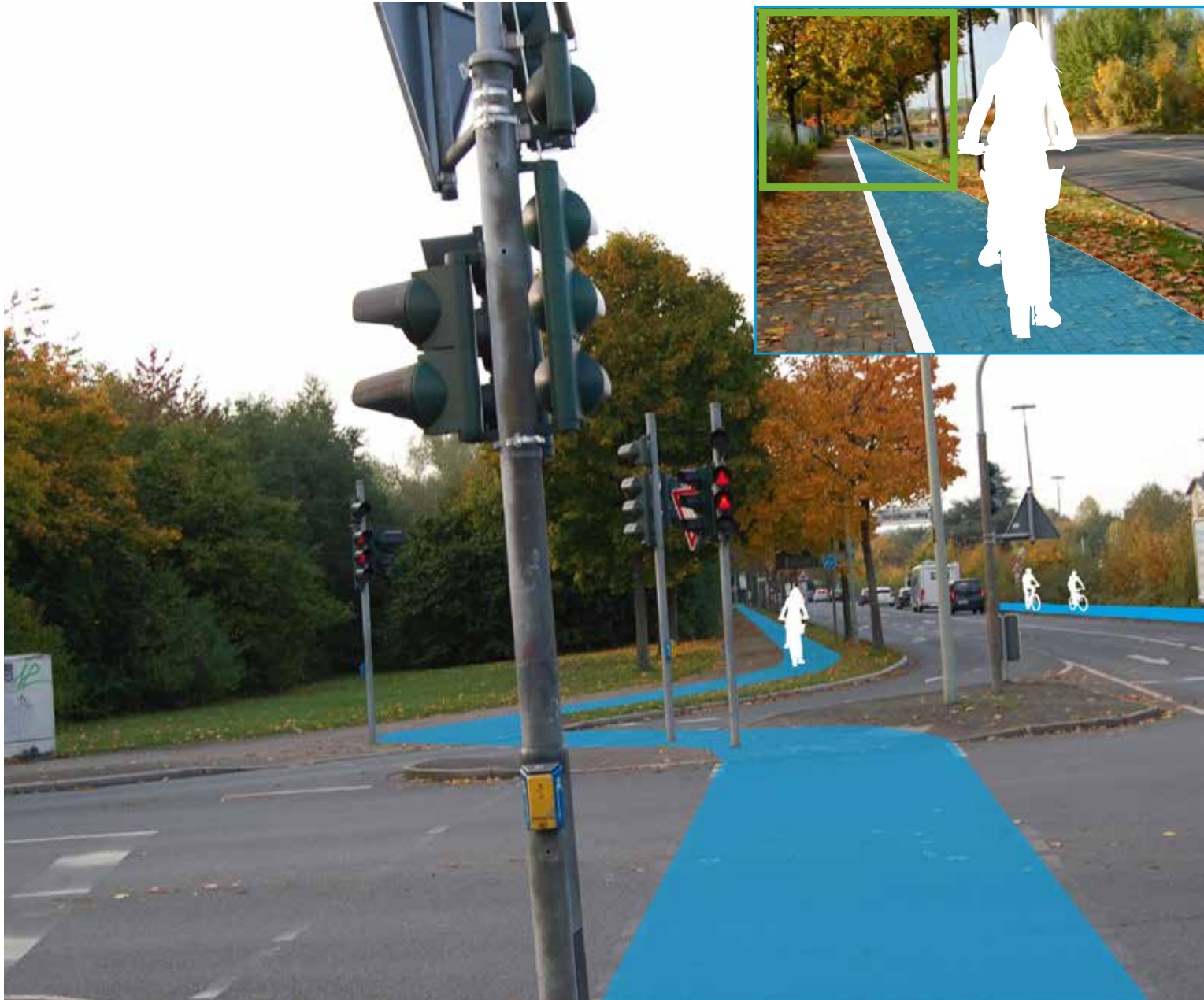
16 Kreisverkehr Trilux - Kleinbahnstraße

Führung:	getrennter Geh-/ Radweg	Steigung:	≥0,5%
Bestand:	ja	Anschlussstellen:	-
Länge:	200m	durchschnittl. Breite:	2m (Gesamt 3,5m)
Quell-/Zielorte:	Gewerbegebiet Kleinbahnstraße / Bahnhof Neheim-Hüsten / Campus Berliner Platz		

- Verbreiterung des Radfahrstreifens
- Optimierung der Beleuchtung
- Anlage eines Radweges auf Bahngelände (nach der Kleinbahnstraße zwischen Kreisverkehr und Bahnhof)
- Anbindung Bahnhof (Fahrradparkhaus)
- Querung:
Bahnhof - Campus Berliner Platz

Aus urheberrechtlichen Gründen wird dieses Foto nicht angezeigt.





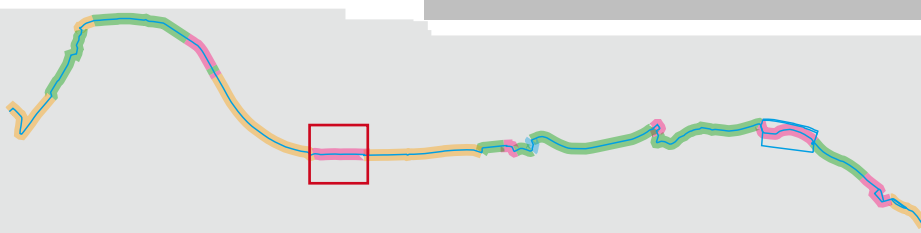
Σ Bestand: gut
 Σ Potential: hoch

17A Kleinbahnstraße - Freibad Neheim



Führung:	selbstständig geführter Radweg	Steigung:	-
Bestand:	nein	Anschlussstellen:	3
Länge:	ca. 1100m	durchschnittl. Breite:	-
Quell-/Zielorte:	Campus Berliner Platz / Bahnhof Neheim-Hüsten		

- Einrichtung eines Fahrradparkhaus am Bahnhof Neheim-Hüsten
- Führung entweder auf dem Dach der Parkpaletten oder parallel zu Parkpaletten

Aus urheberrechtlichen Gründen wird dieses Foto nicht angezeigt.





	Führung	▼
	Breite	▼
	Belag	▼
	Topografie	▼
	Frequenz	▼
	Kurvigkeit	▼
	Kreuzungen	▼
	Direktheit	▼
	Service	▼
	Orientierung	▼
	Beleuchtung	▼
Σ Bestand:		-
Σ Potential:		sehr hoch

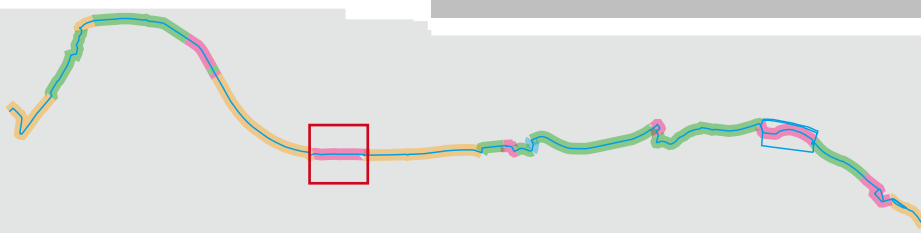
17B Kleinbahnstraße - Freibad Neheim

Führung:	selbstständig geführter Radweg	Steigung:	-
Bestand:	nein	Anschlussstellen:	3
Länge:	ca. 1100m	durchschnittl. Breite:	-
Quell-/Zielorte:	Campus Berliner Platz / Bahnhof Neheim-Hüsten		

- Verlauf des Radwegs in dem Flussbett des Baumbachs
- nur möglich bei einer Verlegung des Bachlaufes

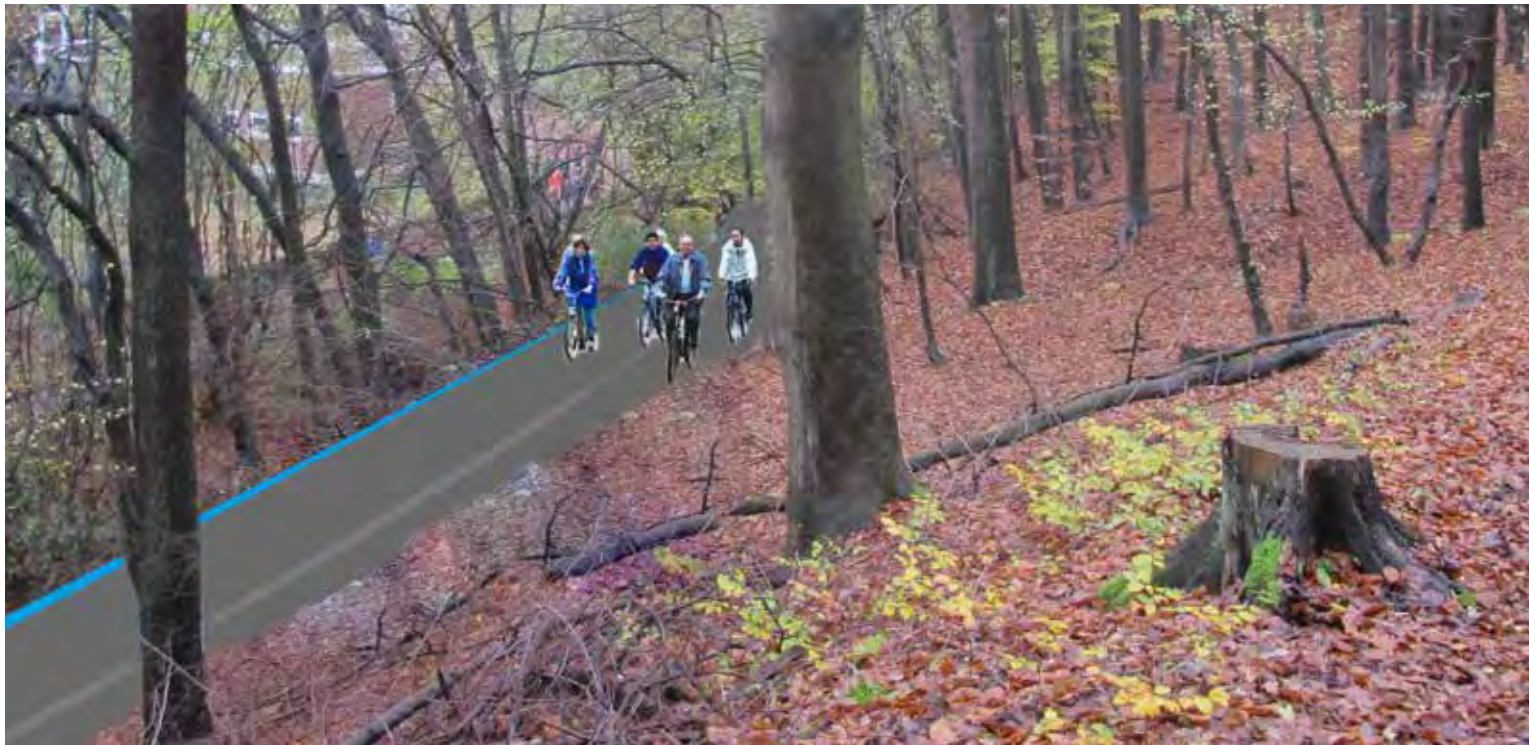
Aus urheberrechtlichen Gründen wird dieses Foto nicht angezeigt.

70





Radweg Valle di Non (<http://www.tr3ntino.it/images/cms/D-5636-pista-ciclabile-val-di-non-a-nordovest-di-romeno-bosco.jpg>)



	Führung	▼
	Breite	▼
	Belag	▼
	Topografie	▼
	Frequenz	▼
	Kurvigkeit	▼
	Kreuzungen	▼
	Direktheit	▼
	Service	▼
	Orientierung	▼
	Beleuchtung	▼

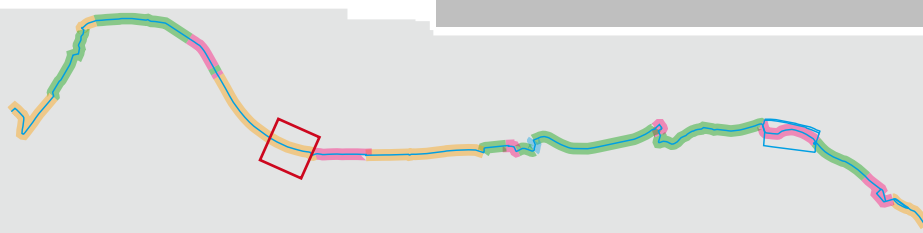
Σ Bestand:	Σ Potential:
-	sehr hoch

18 Freibad Neheim -Jahnallee

Führung:	gemeinsamer Geh-/ Radweg	Steigung:	≥0,5%
Bestand:	ja	Anschlussstellen:	-
Länge:	200m	durchschnittl. Breite:	3,5m
Quell-/Zielorte:	Freibad Neheim / Freizeitanlagen		

- Verdeutlichung der Fahrradstraße und Zugehörigkeit zum RXA
- neuer Deckenbelag

Aus urheberrechtlichen Gründen wird dieses Foto nicht angezeigt.



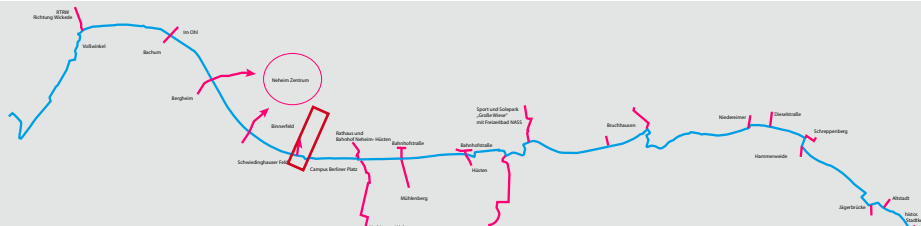


L04 Binnerfeld I

Führung:	gemeinsamer Geh-/ Radweg	Steigung:	≥ 1%
Bestand:	ja	Anschlussstellen:	3
Länge:	150m	durchschnittl. Breite:	3m
Quell-/Zielorte:	Binnerfeld und Freizeitanlagen		

- Möglichkeiten zur Verbesserung der Anbindungsqualität an dieser Stelle kaum möglich

Aus urheberrechtlichen Gründen wird dieses Foto nicht angezeigt.







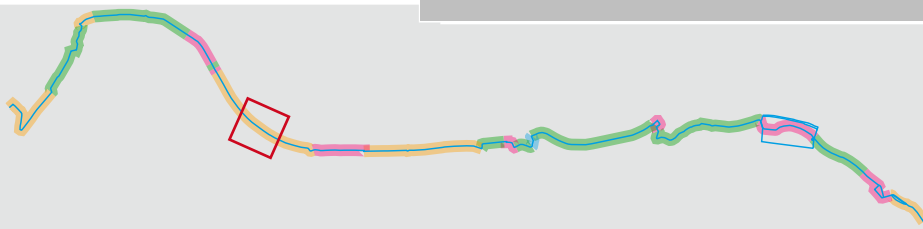
Σ Bestand:	Σ Potential:
sehr gut	sehr hoch

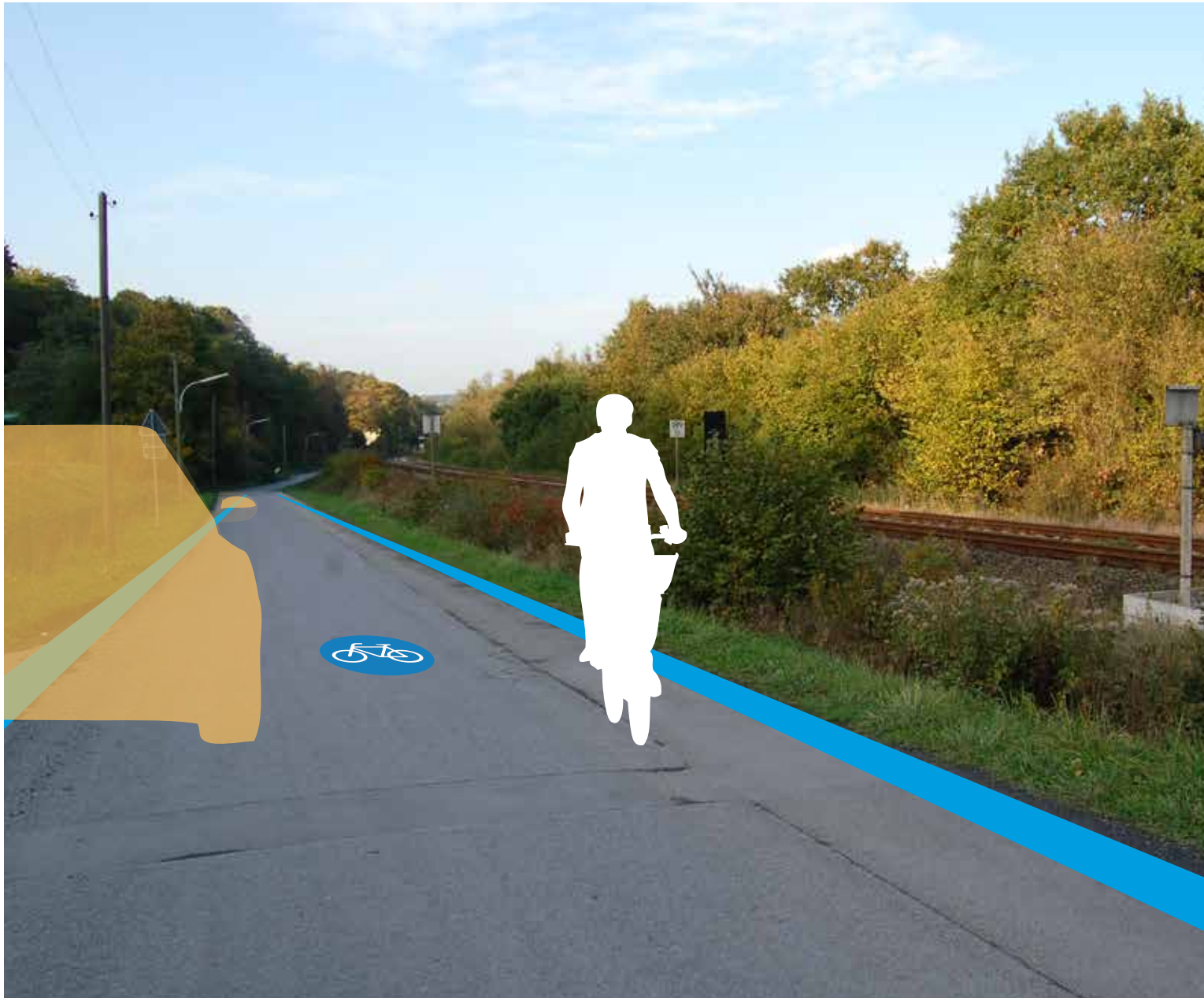
19 Jahnallee - Kardinal-Jäger Straße

Führung:	gemeinsamer Geh-/ Radweg	Steigung:	≥0,5%
Bestand:	ja	Anschlussstellen:	-
Länge:	340m	durchschnittl. Breite:	ca. 4-6m
Quell-/Zielorte:	Campus Berliner Platz und Neheim		

- Fahrradstraße verdeutlichen
- Asphaltbelag verbessern
- Abknickende Vorfahrtsstraße (Zu den drei Bänken) prüfen

Aus urheberrechtlichen Gründen wird dieses Foto nicht angezeigt.





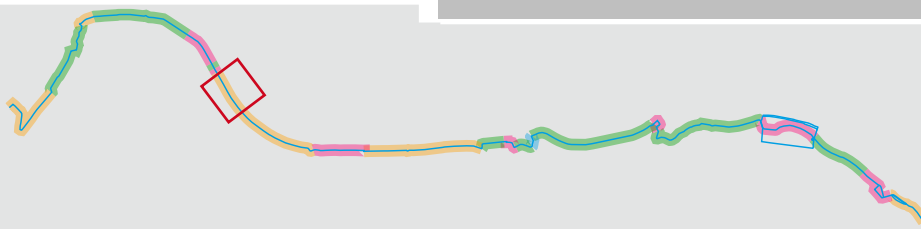
20 Kardinal-Jäger Straße - Kreuzung Bergheimer Weg

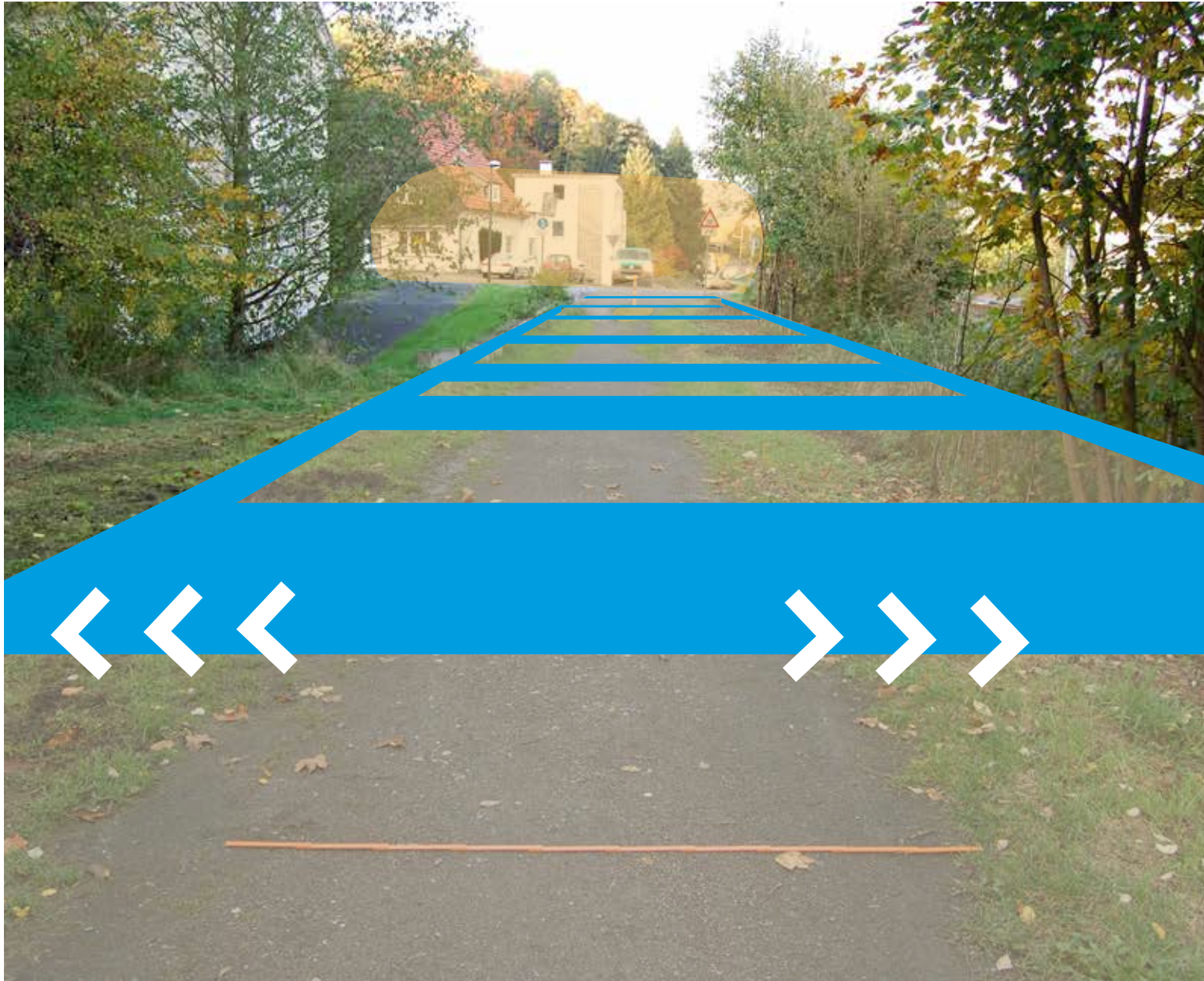
Führung:	gemeinsamer Geh-/ Radweg	Steigung:	≥0,5%
Bestand:	ja	Anschlussstellen:	-
Länge:	550m	durchschnittl. Breite:	2m
Quell-/Zielorte:	Bergheim		

- Verbreiterung und Optimierung des Radwegbelags
- Beleuchtung optimieren
- Markierung des RXA
- Asphaltieren
- zusätzliches Fußgängerangebot schaffen

Aus urheberrechtlichen Gründen wird dieses Foto nicht angezeigt.

80





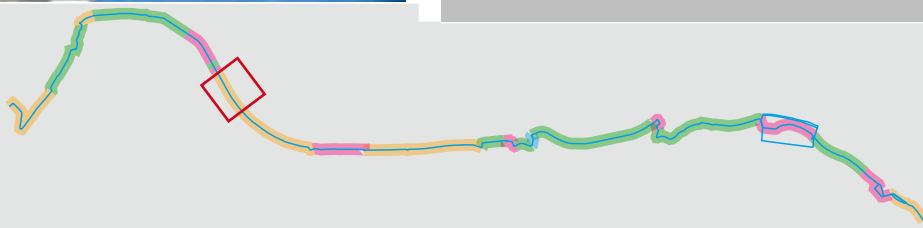
L 06 Kreuzung am Bergheimer Weg

Führung:	gemeinsamer Geh-/ Radweg	Steigung:	≥0,5%
Bestand:	ja	Anschlussstellen:	3
Länge:	200m	durchschnittl. Breite:	3m
Quell-/Zielorte:	Bergheim und Neheim- Zentrum		

- Verdeutlichung des Übergangs gegenüber dem PKW-Verkehr
- Einstiegspunkt markieren
- Aufmerksamkeitsbereiche für Radfahrer wegen gefährlicher Kreuzung schaffen



<http://www.goettinger-tageblatt.de/Nachrichten/Goettingen/uebersicht/stadt-globt-ersten-teil-des-rad-schnellweges-frei-induktionsschleifen-im-boden>





©Microsoft 2014 ©Geocontent / (p) Intergraph
 Bilder mit freundlicher Genehmigung der Simmons



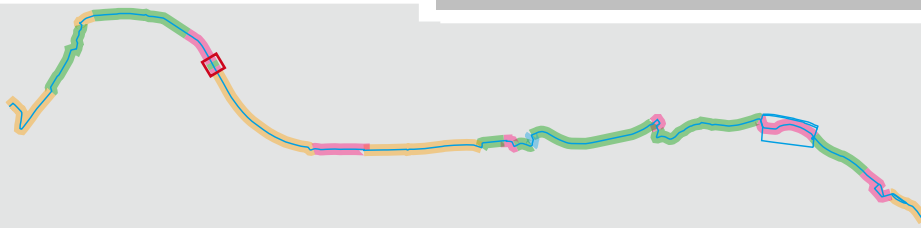
Σ Bestand:	Σ Potential:
mäßig	hoch

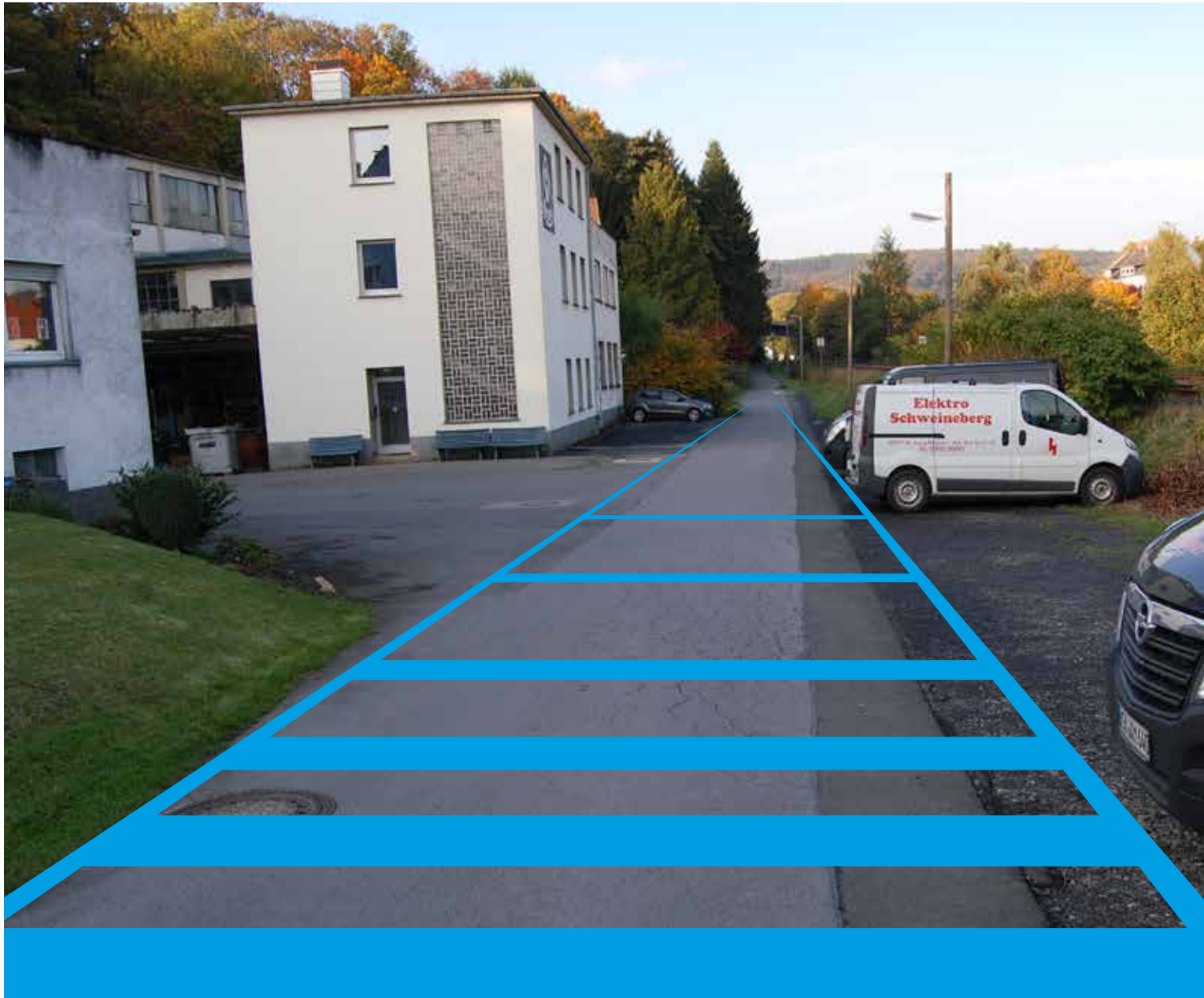
21 Kreuzung Bergheimer Straße - In der Kuhle

Führung:	gemeinsame Führung Rad und KFZ Verkehr	Steigung:	≥0,5%
Bestand:	ja	Anschlussstellen:	-
Länge:	200m	durchschnittl. Breite:	3m
Quell-/Zielorte:	Im Ohl und Bergheim		

- Verdeutlichung des Wegeabschnitts als Radweg
- Orientierung bieten

Aus urheberrechtlichen Gründen wird dieses Foto nicht angezeigt.





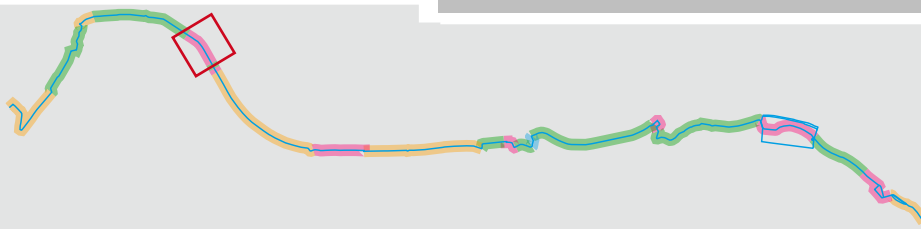
Σ Bestand: mittel Σ Potential: hoch

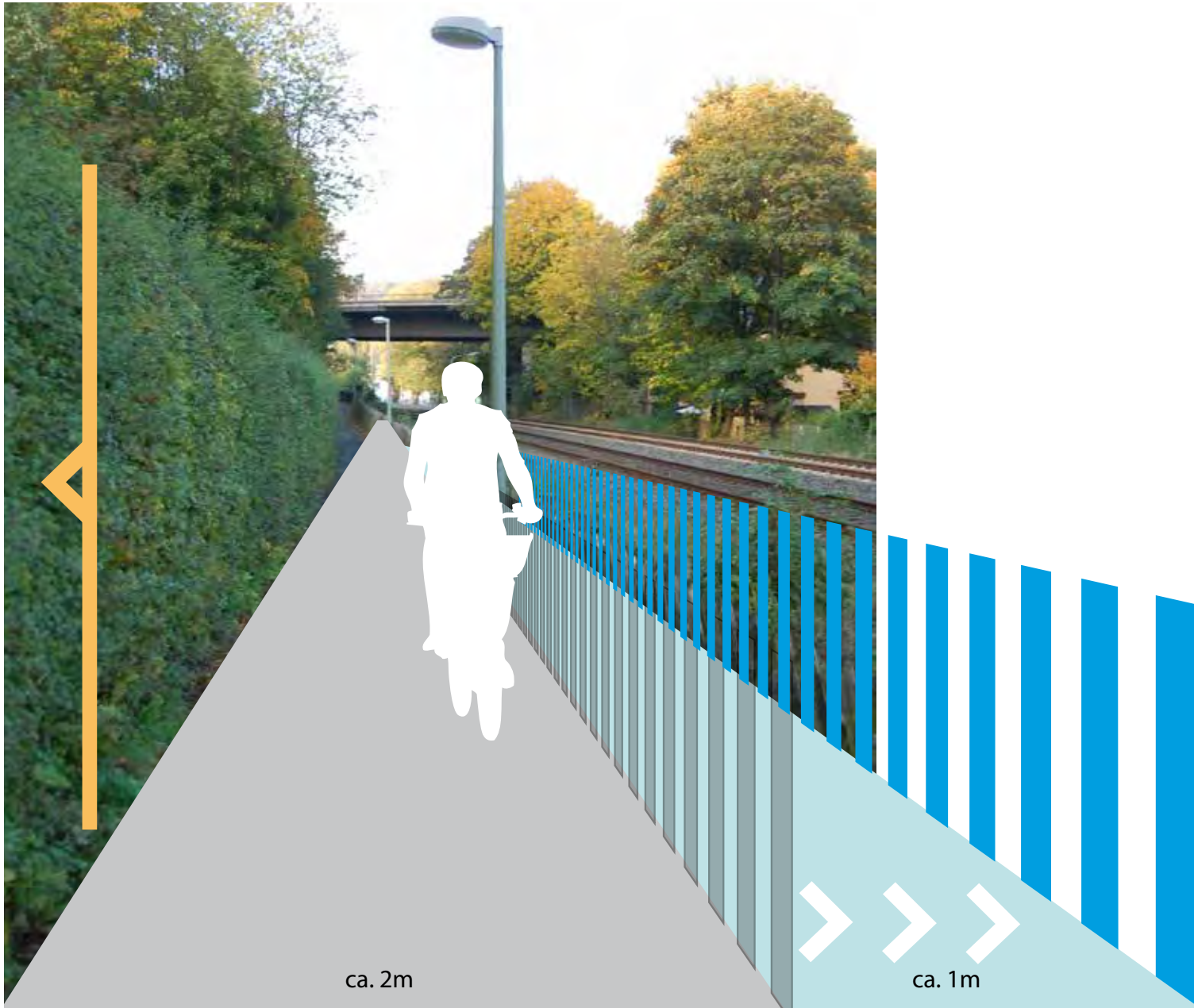
22 In der Kuhle - Fahrradstraße Im Ohl

Führung:	gemeinsamer Geh-/ Radweg	Steigung:	≥0,5%
Bestand:	ja	Anschlussstellen:	-
Länge:	350m	durchschnittl. Breite:	2m
Quell-/Zielorte:	Im Ohl und Bachum		

- Verbreiterung des Radweges durch Zukauf von privaten Flächen oder in Richtung Bahn
- Erweiterung des Lichtraumprofils durch strengen Schnitt der angrenzenden Hecke

Aus urheberrechtlichen Gründen wird dieses Foto nicht angezeigt.





Σ Bestand:	Σ Potential:
mäßig	hoch

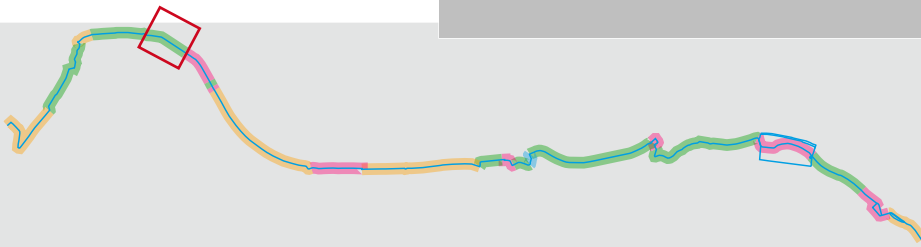
23 Im Ohl (Neheim) - Neheimer Straße (Bachum)

Führung:	Fahrradstraße	Steigung:	≥0,5%
Bestand:	ja	Anschlussstellen:	-
Länge:	750m	durchschnittl. Breite:	6,5m
Quell-/Zielorte:	Gewerbegebiet im Ohl		

- Verdeutlichung des Wegeabschnitts als Fahrradstraße
- Orientierung bieten



http://www.metropolregion.de/pages/themen/mobilitaet/radverkehr/newsletter_radverkehrsstrategie/index.html





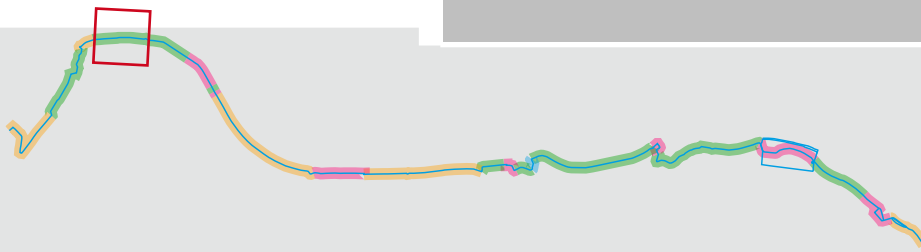
24 Bundesstraße B7 zwischen Neheimer Straße und Landesstraße L732

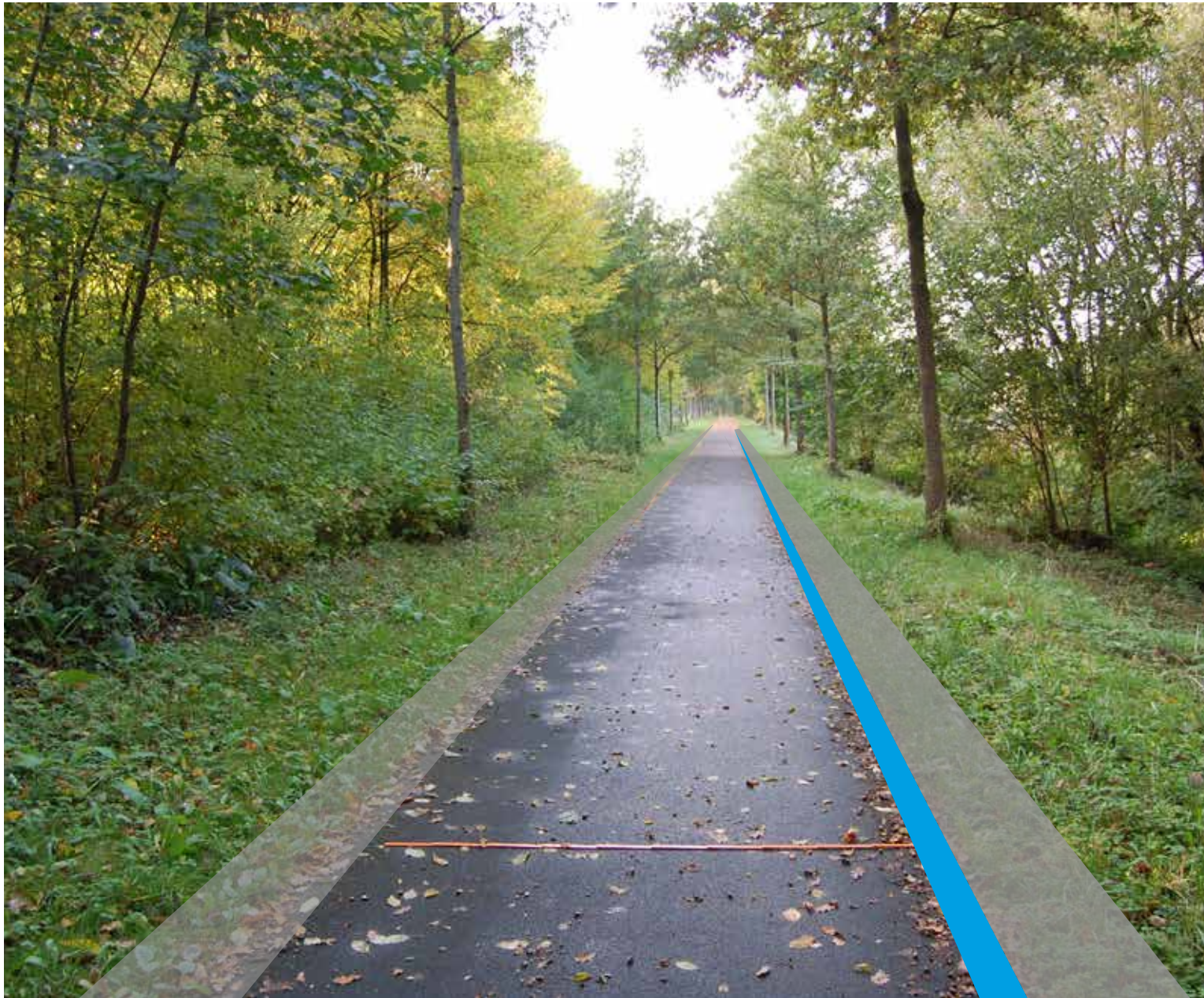
Führung:	gemeinsamer Geh-/ Radweg	Steigung:	≥ 1%
Bestand:	ja	Anschlussstellen:	(1 evtl. Anbindung RTRW)
Länge:	1000m	durchschnittl. Breite:	2m
Quell-/Zielorte:	Im Ohl und Voßwinkel		

- Beleuchtung optimieren
- Breite des Radweges (ca. 2m.) ist aufgrund der Einsehbarkeit und Frequenz noch ausreichend (weitere Entwicklung beachten)

Aus urheberrechtlichen Gründen wird dieses Foto nicht angezeigt.

90

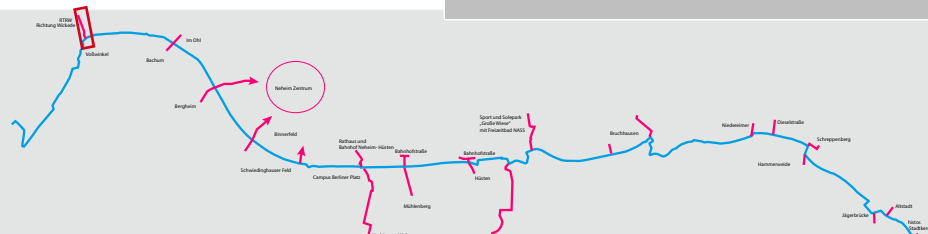




L07 Backumer Ohl- RuhrtaRadweg (Anbindung Voßwinkel/Bachum an den RTRW)

Führung:	gemeinsamer Geh-/ Radweg	Steigung:	-
Bestand:	nein	Anschlussstellen:	an den RTRW
Länge:	420m / davon ca. 90m Brückenbauwerk	durchschnittl. Breite:	-
Quell-/Zielorte:	RTRW		

- Anbindung Voßwinkel / Bachum an den RTRW über vorhandene Wege
- Zukauf von Flächen
- Bau eines Brückenbauwerks
- Verträglichkeit des Brückenbauwerks in der Aue ist zu prüfen



Beispiel: Radbrücke Bregenz



(aus: <http://www.sparkasse-marathon.at/home/news-detail/article/neuer-streckenverlauf-in-bregenzbregenzer-ache/>)



(aus: <http://www.outdooractive.com/de/bruecke/vorarlberg/radbruecke-bregenz-hard/4055153/>)



(aus: <http://www.skitouren.ch/data/images/full/20130623-121338-z394.jpg>)

	Führung	▼
	Breite	▼
	Belag	▼
	Topografie	▼
	Frequenz	▼
	Kurvigkeit	▼
	Kreuzungen	▼
	Direktheit	▼
	Service	▼
	Orientierung	▼
	Beleuchtung	▼

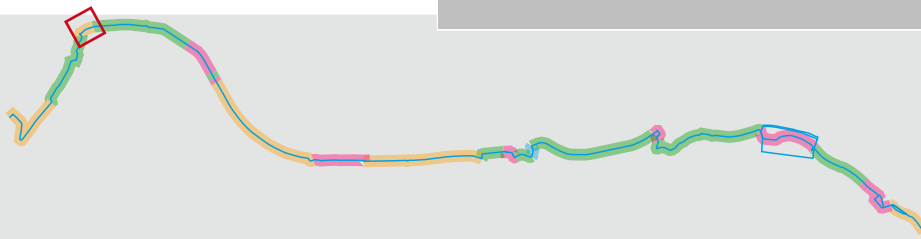
Σ Bestand:	Σ Potential:
keiner	sehr hoch

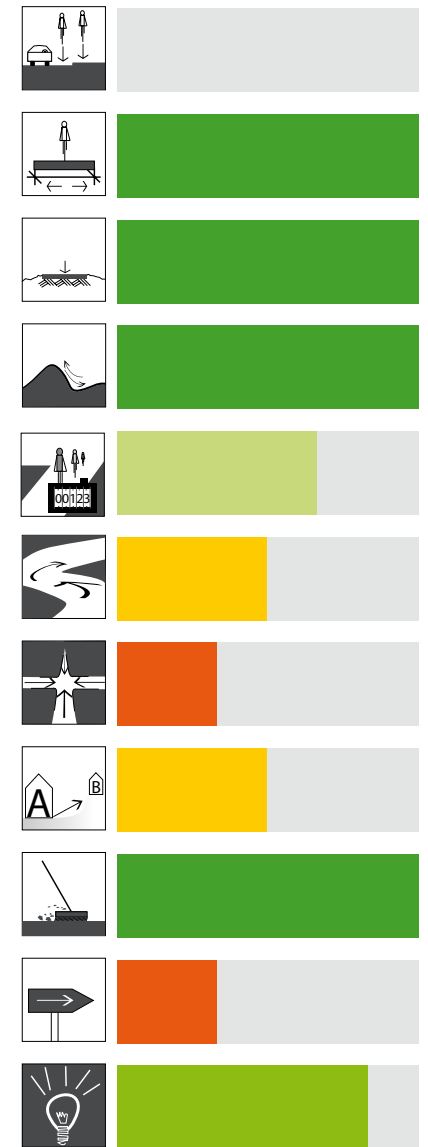
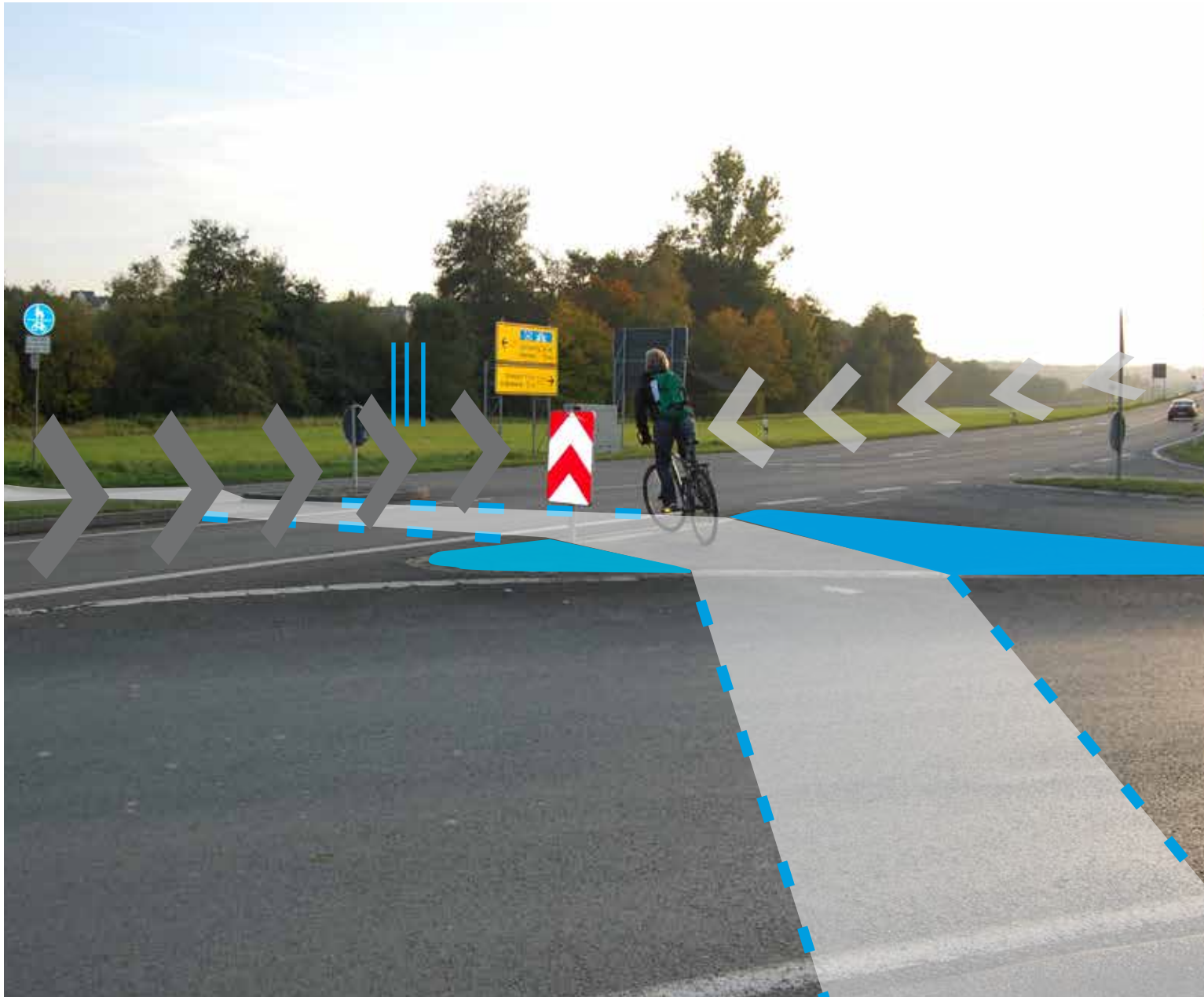
L08 Bundesstraße B7/ Querungsstelle an der L732

Führung:	gemeinsamer Geh-/ Radweg	Steigung:	≥0,5%
Bestand:	ja	Anschlussstellen:	
Länge:	ca. 40m	durchschnittl. Breite:	ca.2 m
Quell-/Zielorte:	RuhrtalRadweg und Voßwinkel / WildWald		

Aus urheberrechtlichen Gründen wird dieses Foto nicht angezeigt.

- Wegführung verdeutlichen
- Aufmerksamkeitsbereich
- optische Ankerpunkte installieren
- gegebenenfalls Einmündungsbereich überplanen





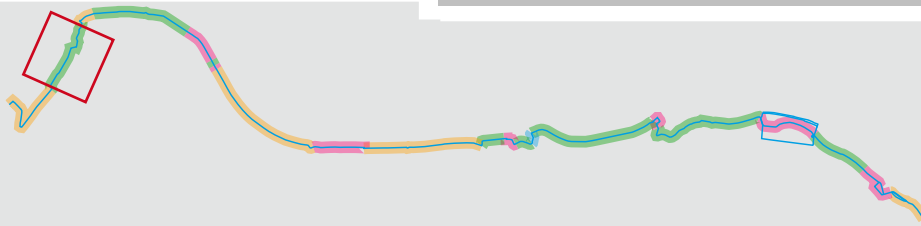
Σ Bestand: mittel
 Σ Potential: mittel

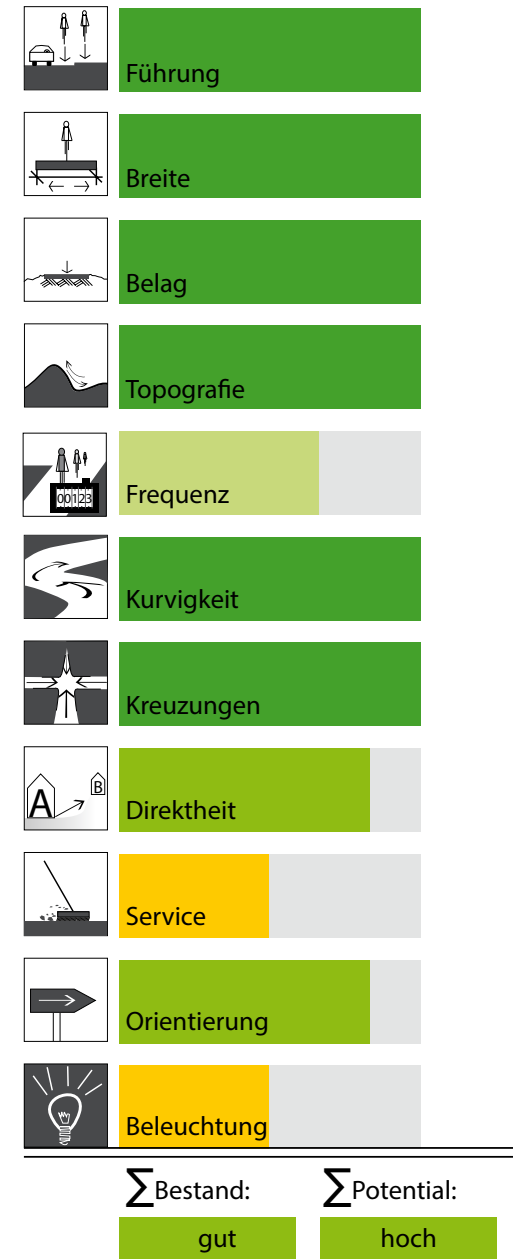
25 Voßwinkel, Hasbachtal

Führung:	gemeinsamer Geh-/ Radweg	Steigung:	≥0,5%
Bestand:	ja	Anschlussstellen:	-
Länge:	1160m	durchschnittl. Breite:	3m
Quell-/Zielorte:	Voßwinkel		

- Markierung des RXA

Aus urheberrechtlichen Gründen wird dieses Foto nicht angezeigt.



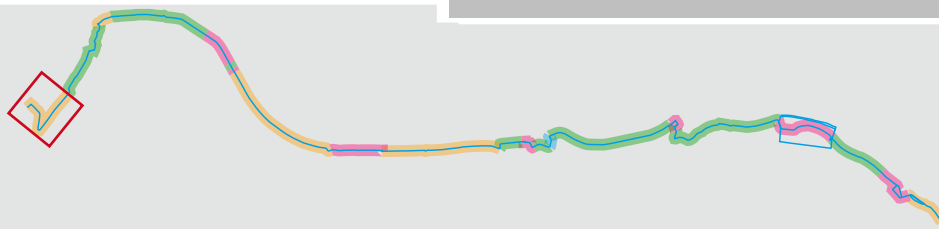


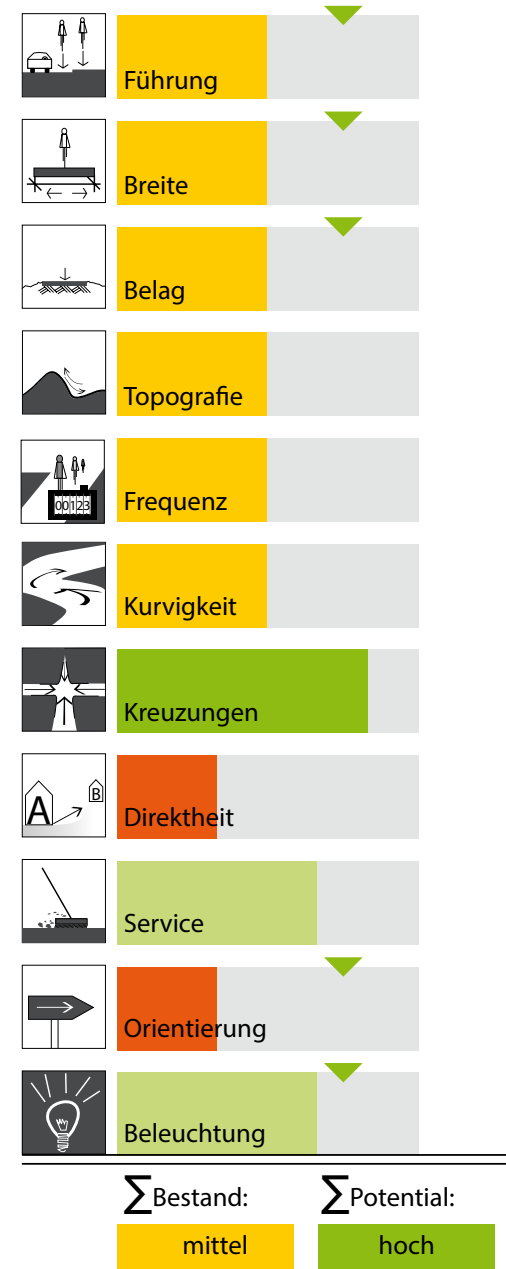
26 Siepenstraße - Kirche Voßwinkel

Führung:	Mischverkehr / Stadtstraßen	Steigung:	≥ 1%
Bestand:	ja	Anschlussstellen:	-
Länge:	ca. 2000m	durchschnittl. Breite:	4- 5m
Quell-/Zielorte:	Ort Voßwinkel		

- Verbesserung des We-
gebelags
- Orientierung schaffen
- Radwegeverbindung
verdeutlichen

Aus urheberrechtlichen Gründen wird dieses Foto nicht angezeigt.







verändert nach:
<http://www.oe24.at/oesterreich/>



verändert nach:
<http://products.trilux.com>

In dieser Potentialstudie wird deutlich, dass die Wegeverbindung zwischen Voßwinkel und Arnsberg **hohe Potentiale** vor allem für den **Alltagsradverkehr** aufweist.

Wichtige Quell und Zielorte wie Schulen, Sportzentren, Innenstadtbereiche, Gewerbegebiete etc. können entlang des topografisch günstig gelegenen Ruhrtals komfortabel verbunden werden. Absicht ist es auch, bessere Erreichbarkeiten und neue Quell- und Zielorte zu entwickeln.

Durch den **engen Siedlungskorridor** im Ruhrtal und unterschiedliche räumliche Situationen ist es nicht möglich, eine durchgängige Trassenqualität in Form von Mindestbreiten und eigenständiger Führungsform zu ent-

wickeln, wie dies bei anderen Radschnellwegen der Fall ist. Es ist nötig, **flexibel auf räumliche Situationen** einzugehen und durch gezielte Eingriffe die **durchschnittliche Geschwindigkeit** der radfahrenden Personen zu erhöhen.

Dies ist in einigen Streckenabschnitten sehr einfach zu realisieren wie etwa bei den Abschnitten die gemeinsam mit dem RTRW geführt werden (Abschnitte 8-10) und auf den Streckenabschnitten von Im Ohl bis zum Haßbachtal (Abschnitte 23-25).

Die Streckenabschnitte Jägerbrücke bis Arnsberger Burgweg (Abschnitt 4) Brücke von Hammerweide bis Ruhrwehr an

der Wanne (Abschnitt 7) Kirchplatz St. Petri – Kleinbahnstraße (Abschnitt 13) und Kleinbahnstraße– Freibad Neheim (Abschnitt 17) bedürfen besonderer Aufmerksamkeit da diese möglicherweise komplexer in der Planung und Umsetzung sind.

Um dieses **Ziel**, der gesteigerten durchschnittlichen Geschwindigkeit zu erreichen, ist es auch erforderlich, ein **Sicherheitsgefühl** zu vermitteln und die **Orientierung** zu vereinfachen. Die **Sichtbarkeit** der Radfahrer und Radfahrerinnen im Stadtbild soll dabei gleichzeitig erhöht werden, um die Aufmerksamkeit der anderen Verkehrsteilneh-

menden zu steigern und so Sicherheit durch **Rücksichtnahme** zu generieren.

Des Weiteren muss die Linienführung des Weges klar und ablesbar sein, um neue potentielle Radfahrer und Radfahrerinnen zu gewinnen

Dies kann beispielsweise über eine klare Bezeichnung der Verbindung (RSWA oder RXA), eine **durchgehende Randmarkierung**, die **Kennzeichnung von Einstiegsstellen**, z. B. über farbige Stelen, durch Pollerleuchten (LED) in autounabhängigen Streckenbereichen und durch **Aufmerksamkeitsfelder** an gefährlichen Querungen erfolgen.

Durch klare **Ablesbarkeit und Eindeutigkeit des Radweges** wird auch die

Kommunikation, Nutzung und Vermarktung des Radweges vereinfacht.

Der RXA ist größtenteils auf vorhandenen Streckenabschnitten umsetzbar und könnte den RTRW deutlich entlasten. Im Besonderen können Potentiale des Alltagsradverkehrs durch diese Infrastrukturmaßnahme deutlich besser genutzt werden. Quell- und Zielorte im Siedlungsband können entlang des Ruhrtals verbunden werden.

Abschnitt		Umbau/ Aus- bau	Grunder- werb	Sonderbau- werke	Umsetzung	Σ Bestand	Σ Potential	Aufwand	Priorität
1	Neumarkt bis Jägerstraße	X			kurzfristig			mittel	X
2	Jägerstraße bis Jägerbrücke	X						mittel	X
	Variante A	X			kurzfristig			gering	X
	Variante B	X			kurzfristig			gering	X
3	Jägerbrücke	X			kurzfristig			mittel	X
4	Jägerbrücke - Arnsberger Burgweg	X							XX
	Variante A	X			kurzfristig			mittel	XX
	Variante B		X		langfristig			hoch	XX
5	Arnsberger Burgweg - Brücke Walpke	X	X		kurzfristig			gering	X
6	Brücke Walpke bis Brücke Hammer- weide	X						sehr gering	O

Abschnitt		Umbau/ Aus- bau	Grunder- werb	Sonderbau- werke	Umsetzung	Σ Bestand	Σ Potential	Aufwand	Priorität
7	Brücke von Hammerweide bis Ruhr- wehr an der Wanne								XXX
	Variante A		X		kurzfristig	-		hoch	XXX
	Variante B			Brücken- bauwerk	mittelfristig			hoch	XXX
	Variante C			Brücken- bauwerk	mittelfristig			mittel	XXX
	Variante D				mittelfristig			mittel	XXX
8	Wehr am Wannebach bis Sportplatz am Hackeland	X			kurzfristig			sehr gering	O
9	Sportplatz am Hackeland – Ruhr- kamp	X			kurzfristig			mittel/gering	X
10	Ruhrkamp bis Arnsberger Straße	X			kurzfristig			sehr gering	O
11	Brücke Arnsberger Straße – Unter- führung Friedhof	X			mittelfristig			mittel	X

Abschnitt		Umbau/ Ausbau	Grunderwerb	Sonderbauwerke	Umsetzung	Σ Bestand	Σ Potential	Aufwand	Priorität
12	Unterführung Friedhof – Kirchplatz St.Petri	X			kurzfristig			mittel	X
13	Kirchplatz St.Petri – Kleinbahnstraße								XX
	Variante A	X			mittelfristig			mittel	XX
	Variante B	X			mittelfristig			hoch	XX
14	Kleinbahnstraße – Eichendorffstraße	X			mittelfristig			mittel	XX
15	Eichendorffstraße – Kreisverkehr Trilux	X			kurzfristig			gering	O
16	Kreisverkehr Trilux - Campus Berliner Platz	X			kurzfristig			gering	O
17	Kleinbahnstraße- Freibad Neheim		X						
	Variante A		X		mittel-/ lang- fristig			hoch	XXX
	Variante B			Brücken- bauwerk	mittel- / langfristig			hoch	XXX

Abschnitt		Umbau/ Aus- bau	Grunder- werb	Sonderbau- werke	Umsetzung	Σ Bestand	Σ Potential	Aufwand	Priorität
18	Campus Berliner Platz - "Zum Schwiedinghauser Feld"	X			kurzfristig			mittel	O
19	"Zum Schwiedinghauser Feld" - Kardinal-Jäger Straße	X			kurzfristig			mittel	O
20	Kardinal-Jäger Straße - Kreuzung Bergheimer Weg	X			kurzfristig			gering	XX
21	Kreuzung Bergheimer Straße - In der Kuhle	X			mittel-/ lang- fristig			mittel	O
22	In der Kuhle - Fahrradstraße Im Ohl	X	(X)		mittelfristig			mittel / hoch	XXX
23	Im Ohl (Neheim) - Neheimer Straße (Backum)	X			kurzfristig			gering	O
24	Bundesstraße B7 zwischen Neheimer Straße und Landesstraße L732	X			kurzfristig			gering	O
25	Voßwinkel, Haßbachtal	X			kurzfristig			gering	O
26	Siepenstraße-Kirche Voßwinkel	X			mittelfristig/ langfristig			mittel	O

Lupenraum		Umbau/ Aus- bau	Grunder- werb	Sonderbau- werke	Umsetzung	Σ Bestand	Σ Potential	Aufwand
1	Kreuzung Jägerbrücke	X			kurzfristig			gering
2	Anbindung Bruchhausen	X			kurzfristig			gering
3	Am Kirchplatz St.Petri							
	Variante A		(X)		mittelfristig			mittel
	Variante B	X			kurzfristig			gering
4	Binnerfeld I	X			-			-
5	Binnerfeld II	-			-			-
6	Kreuzung am Bergheimer Weg	X			mittelfristig			mittel
7	Anbindung RTRW (Planungsvorschlag)	X			langfristig			hoch
8	Kreuzung B7	X			mittelfristig			mittel

