Anhang

1 Kostensätze II
2 Maßnahmen an Abschnitten von Bundesstraßen III
2.1 Nordring/ Grevener Damm (B481) III
2.2 Saerbecker Straße (B475) XIII
3 Maßnahmen an Abschnitten von Landestraßen XVI
3.1 Borghorster Straße (L590) XVI
3.2 Elbersstraße/ Sinninger Straße (L590) XXII
3.3 Neuenkirchener Straße (L583) XXVI
3.4 Nordwalder Straße (L592) XXIX
4 Maßnahmen an Abschnitten des Innenstadtrings XXXV
5 Maßnahmen an Abschnitten von Kreisstraßen XLIV
5.1 Silberweg/ Taubenstraße / Lerchenfeld/ Reckenfelder Straße (K53) XLIV
5.2 Robert-Bosch-Straße (K54) LVI
5.3 Hansestraße/ Dettener Straße (K56) LVIII
6 Maßnahmen an Abschnitten von Gemeindestraßen LXX

1 Kostensätze

Folgende Kostensätze wurden für die Abschätzung der Maßnahmen an den Streckenabschnitten verwendet.

Maßnahmenbeschreibung	Kostensatz
Maßnahmen an Abschnitten	
Neubau	75 €/m²
Markierungsarbeiten	5 €/ lfm
Demarkierungsarbeiten	5 €/ lfm
Bordversatz	65 €/ lfm
Neupflasterung eines Gehweges	45 €/m²
Mittelinsel ohne Bordversatz	5.000 €
Mittelinsel mit Bordversatz	15.000 €
Umwandlung in eine Fahrradstraße (ohne hohen baulichen Aufwand, inkl. StVO-Beschilderung]	50 €/lfm

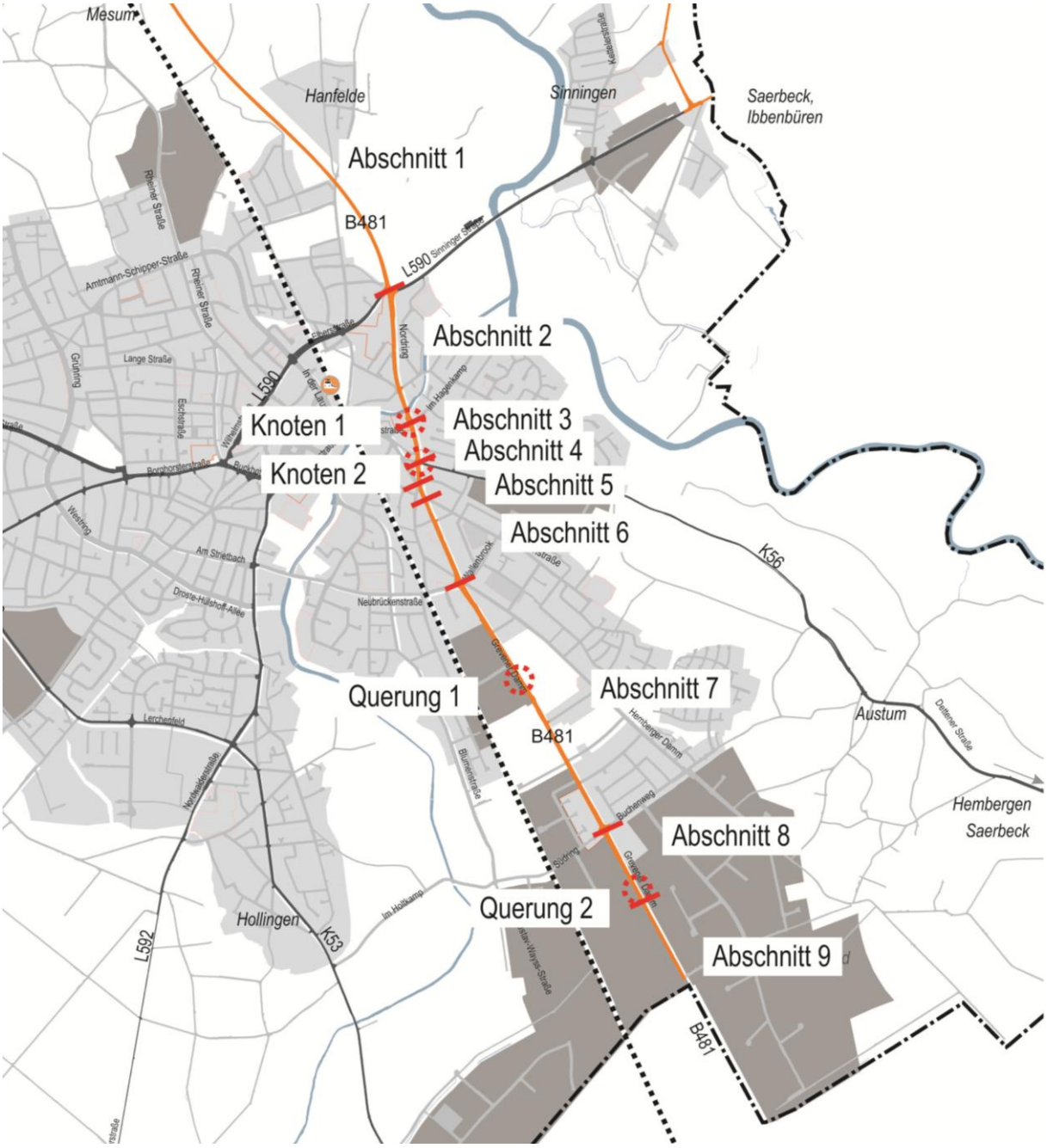
In den Kostenschätzungen zu den Abschnitten sind nicht enthalten:

- Grunderwerb
- Sich ergebende Maßnahmen an Knotenpunkten[1]
- Beschilderungsarbeiten
- Erneuerungen der Fahrbahndecke
- Maßnahmen in der Wegweisung
- Aufschlag für Planungskosten

[1] Gerade Maßnahmen an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen können nur schwer finanziell eingeschätzt werden, da gerade Kosten für Software schwer zu beziffern und abzuschätzen ist.

2 Maßnahmen an Abschnitten von Bundesstraßen

2.1 Nordring/ Grevener Damm (B481)



Nordring (B481) Abschnitt 1: von Gemarkungsgrenze - Sinninger Straße / Elbersstraße		
Straßenkategorie: Bundesstraße Lage: außersorts Radwegenetzfunktion**:** Nebennetz Länge: 3.740 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	1414
	Schwerverkehrsanteil (%)	9
	Parken	kein Parken im Straßenraum
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h oder 100 km/ h
	Belastungsbereich	IV
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	Mehrzweckstreifen
	Breite des Radweges	-
	Fahrbahnbreite	7,50 m
	Benutzungspflicht	-
	Mindestbreiten der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	-
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	gemeinsamer Geh-/ Radweg im Zweirichtungsverkehr (mind. 2,50 m Breite)
	Argumentation nach ERA	Trennung Radverkehr/ MIV im Belastungsbereich IV unbedingt erforderlich gemeinsamer Geh-/ Radweg im Zweirichtungsverkehr (mind. 2,50 m Breite) aufgrund des nachfolgenden Radweges in Mesum anzustreben
	Konfliktpunkte Strecke	-
	Konfliktpunkte Knoten	Prüfung von notwendigen Querungsstellen
	Weitere Maßnahmen	Grunderwerb Beschilderung der Benutzungspflicht Flächenversiegelung und Ausgleichsmaßnahmen
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität I
	Überschlägige Kostenschätzung	700.000 € (ohne Grunderwerb)

Nordring (B481) Abschnitt 2: Sinniger Straße - Im Hagenkamp		
Straßenkategorie: Bundesstraße Lage: innerorts Radwegenetzfunktion**:** Nebennetz Länge: 660 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	1414
	Schwerverkehrsanteil (%)	9
	Parken	Parken auf dem Mehrzweckstreifen
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h
	Belastungsbereich	III
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	Mehrzweckstreifen mit markierten Furten an Einmündungen
	Breite des Radweges	1,50 m in jede Richtung
	Fahrbahnbreite	7,50 m
	Benutzungspflicht	nein
	Mindestbreiten der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	-
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Radfahrstreifen 1,85 m Breite einschließlich Markierung/ Breitstrich
	Argumentation nach ERA	Seitenstreifen sind kein vollwertiger Ersatz für fahrbahnbegleitende Radwege (ERA (2010): S. 70) Trennung Radverkehr/ MIV im Belastungsbereich III erforderlich Mischverkehr in diesem Bereich aufgrund des erhöhten Verkehrsaufkommens nicht möglich Radfahrstreifen sollten mind. 1,85 m Breite aufweisen
	Konfliktpunkte Strecke	Reduzierung des ruhenden Verkehrs
	Konfliktpunkte Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	Verschmälerung der Fahrbahn auf 7,00 m Beschilderung der Benutzungspflicht Markierung der Radfahrstreifen durch Piktogramme
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität I
	Überschlägige Kostenschätzung	15.000 €

Nordring (B481) Abschnitt 3: Im Hagenkamp - Hansestraße		
Straßenkategorie: Bundesstraße Lage: innerorts Radwegenetzfunktion**:** Nebennetz Länge: 190 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	1528
	Schwerverkehrsanteil (%)	8
	Parken	kein Parken im Straßenraum
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h
	Belastungsbereich	III
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	Mehrzweckstreifen
	Breite des Radweges	1,50 m in jede Richtung
	Fahrbahnbreite	7,50 m
	Benutzungspflicht	nein
	Mindestbreiten der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	-
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Radfahrstreifen 1,85 m Breite einschließlich Markierung
	Argumentation nach ERA	Trennung Radverkehr/ MIV im Belastungsbereich III erforderlich Mischverkehr in diesem Bereich aufgrund des erhöhten Verkehrsaufkommens nicht möglich Radfahrstreifen sollten mind. 1,85 m Breite aufweisen
	Konfliktpunkte Strecke	Reduzierung des ruhenden Verkehrs
	Konfliktpunkte Knoten	Knotenpunkt mit unterschiedlichen Führungsformen - jeweils Überleitung erforderlich
	Weitere Maßnahmen	Verschmälerung der Fahrbahn auf 7,00 m
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität I
	Überschlägige Kostenschätzung	5.000 €

Grevener Damm (B481) Abschnitt 4: Hansestraße - Münsterstraße		
Straßenkategorie: Bundesstraße Lage: innerorts Radwegenetzfunktion**:** Nebennetz Länge: 110 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	1528
	Schwerverkehrsanteil (%)	8
	Parken	kein Parken im Straßenraum
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h
	Belastungsbereich	III
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	gemeinsamer Geh-/ Radweg in Richtung Süden Mischverkehr und Gehweg „Radfahrer frei“ in Richtung Norden
	Breite des Radweges	1,50 m in jede Richtung
	Fahrbahnbreite	7,00 m (zwei Fahrstreifen)
	Benutzungspflicht	ja
	Mindestbreiten der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	nein
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	gemeinsamer Geh-/ Radweg (2,50 m)
	Argumentation nach ERA	Trennung Radverkehr/ MIV notwendig Radfahrstreifen aufgrund der geringen Fahrbahnbreite nur mit einer Umgestaltung des Knotenpunktes möglich gemeinsamer Geh- und Radweg nur unter der Bedingung der Fahrbahnverschmälerung möglich
	Konfliktpunkte Strecke	Verschmälerung der Fahrbahn auf 9,80 m (für zwei Fahrspuren sowie eine Abbiegespur)
	Konfliktpunkte Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	ggf. Knotenpunktumgestaltung Hansestraße/ Grevener Damm als großer Kreisverkehr mit Unterordnung des Radverkehrs (vgl. Brilon/ Bondzio/ Weiser (2013)) - Grunderwerb/ Gebäudeabriss Hansestraße erforderlich
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität II
	Überschlägige Kostenschätzung	20.000 €

Grevener Damm (B481) Abschnitt 5: Münsterstraße - Schützenstraße		
Straßenkategorie: Bundesstraße Lage: innerorts Radwegenetzfunktion: Nebennetz Länge: 40 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	1273
	Schwerverkehrsanteil (%)	9
	Parken	kein Parken im Straßenraum
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h
	Belastungsbereich	III
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	getrennter Geh-/ Radweg in Richtung Süden getrennter Geh-/ Radweg im Zweirichtungsverkehr in Richtung Norden
	Breite des Radweges	1,50 m in jede Richtung
	Fahrbahnbreite	7,00 m
	Benutzungspflicht	ja
	Mindestbreiten der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	nein
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	gemeinsamer Geh-/ Radweg (Fahrtrichtung Süd) gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr (Fahrtrichtung Nord)
	Argumentation nach ERA	Mischverkehr aufgrund des erhöhten Verkehrs-aufkommens nicht möglich Trennung Radverkehr/ MIV im Belastungsbereich III erforderlich; Radfahrstreifen aufgrund der geringen Fahrbahnbreite nicht möglich innerorts nach Möglichkeit keine Zweirichtungsradwege, jedoch muss die LSA zwischen Münsterstraße und Schützenstraße weiterhin vollständig genutzt werden können
	Konfliktpunkte Strecke	-
	Konfliktpunkte Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	-
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität II
	Überschlägige Kostenschätzung	20.000 €

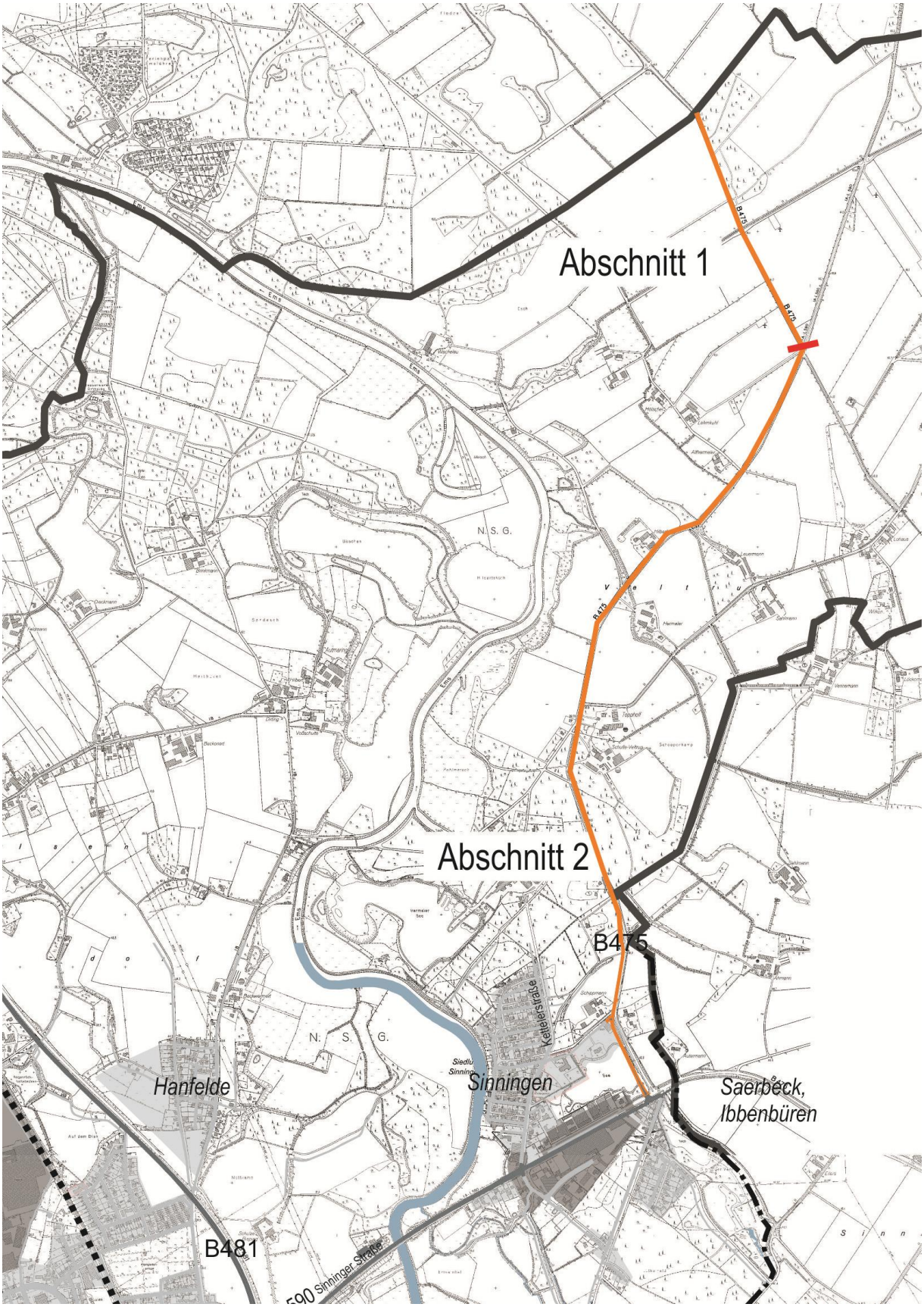
Grevener Damm (B481) Abschnitt 6: Schützenstraße - Neubrückenstraße		
Straßenkategorie: Bundesstraße Lage: innerorts Radwegenetzfunktion**:** Nebennetz Länge: 470 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	1273
	Schwerverkehrsanteil (%)	9
	Parken	einseitiges Längsparken (Parkbuchten im Seitenraum)
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h
	Belastungsbereich	III
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	getrennter Geh-/ Radweg
	Breite des Radweges	1,00 m (beide Richtungen)
	Fahrbahnbreite	7,00 m
	Benutzungspflicht	ja
	Mindestbreiten der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	nein
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	gemeinsamer Geh-/ Radweg
	Argumentation nach ERA	Trennung Radverkehr/ MIV im Belastungsbereich III erforderlich Radfahrstreifen bei gegebener Fahrbahnbreite nicht möglich Breite für gemeinsamen Geh-/ Radweg gegeben
	Konfliktpunkte Strecke	-
	Konfliktpunkte Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	Furtmarkierungen in Einmündungen; evtl. Anpassen von LSA an Rücknahme des Radweges
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität II
	Überschlägige Kostenschätzung	130.000 €

Grevener Damm (B481) Abschnitt 7: Neubrückenstraße - Südring/ Buchenweg		
Straßenkategorie: Bundesstraße Lage: innerorts Radwegenetzfunktion**:** Nebennetz Länge: 1.400 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	1622
	Schwerverkehrsanteil (%)	8
	Parken	kein Parken im Straßenraum
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h
	Belastungsbereich	III
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	getrennter Geh-/ Radweg
	Breite des Radweges	1,50 m - 2,00 m in beide Richtungen
	Fahrbahnbreite	6,50 m - 7,50 m
	Benutzungspflicht	ja
	Mindestbreiten der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	ja
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	getrennter Geh-/ Radweg
	Argumentation nach ERA	Trennung Radverkehr/ MIV im Belastungsbereich III erforderlich Radfahrstreifen bei gegebener Fahrbahnbreite nicht möglich Breite für gemeinsamen Geh-/ Radweg gegeben (Ziel: Einheitliche Führungsform auf dem Grevener Damm)
	Konfliktpunkte Strecke	-
	Konfliktpunkte Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	Kreisverkehr Grevener Damm/ Südring hinsichtlich Verkehrssicherheit untersucht durch Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (Hrsg., 2012: Verkehrssicherheit innerörtlicher Kreisverkehre) - keine Unfälle mit Radfahrerbeteiligung 2008-2010
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Keine Maßnahmen notwendig

Grevener Damm (B481) Abschnitt 8: Südring/ Buchenweg - Ortsausgang		
Straßenkategorie: Bundesstraße Lage: innerorts Radwegenetzfunktion**:** Nebennetz Länge: 380 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	1467
	Schwerverkehrsanteil (%)	1
	Parken	kein Parken im Straßenraum
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h
	Belastungsbereich	III
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	gemeinsamer Geh-/ Radweg
	Breite des Radweges	3,00 m in beide Richtungen
	Fahrbahnbreite	7,00 m
	Benutzungspflicht	ja
	Mindestbreiten der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	ja
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	gemeinsamer Geh-/ Radweg
	Argumentation nach ERA	Trennung Radverkehr/ MIV im Belastungsbereich III erforderlich Radfahrstreifen bei gegebener Fahrbahnbreite nicht möglich Breite für gemeinsamen Geh-/ Radweg gegeben
	Konfliktpunkte Strecke	-
	Konfliktpunkte Knoten	Keine Querungsstelle vom Einrichtungs- auf den Zweirichtungsradweg
	Weitere Maßnahmen	Mittelinsel (Ausdehnung mind. 4 m x 2,50 m, vgl. ERA 2010: S. 39)
	Priorität bezüglich der Umsetzung	keine Maßnahmen erforderlich
	Überschlägige Kostenschätzung	15.000 € für die Querungsstelle (inkl. Bordversatz)

Grevener Damm (B481) Abschnitt 9: Ortsausgang - Gemarkungsgrenze		
Straßenkategorie: Bundesstraße Lage: außerorts Radwegenetzfunktion**:** Nebennetz Länge: 1.260 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	1725
	Schwerverkehrsanteil (%)	8
	Parken	kein Parken im Straßenraum
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	70 km/ h
	Belastungsbereich	III
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	gemeinsamer Geh-/ Radweg im Zweirichtungsverkehr
	Breite des Radweges	2,00 m gemeinsam für beide Richtungen
	Fahrbahnbreite	7,00 m
	Benutzungspflicht	ja
	Mindestbreiten der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	ja
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	gemeinsamer Geh-/ Radweg im Zweirichtungsverkehr
	Argumentation nach ERA	Trennung Radverkehr/ MIV im Belastungsbereich III erforderlich Radfahrstreifen bei gegebener Fahrbahnbreite nicht möglich auf lange Sicht sollte der gemeinsame Geh- und Radweg auf 2,50 m (ERA 2010) verbreitert werden
	Konfliktpunkte Strecke	-
	Konfliktpunkte Knoten	kein sicherer Wechsel (Querung) vom Einrichtungs- auf den Zweirichtungsradweg
	Weitere Maßnahmen	Mittelinsel (Ausdehnung mind. 4 m x 2,50 m, vgl. ERA 2010: S. 39); Kostenschätzung siehe Abschnitt 8
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität III
	Überschlägige Kostenschätzung	50.000 €

2.2 Saerbecker Straße (B475)

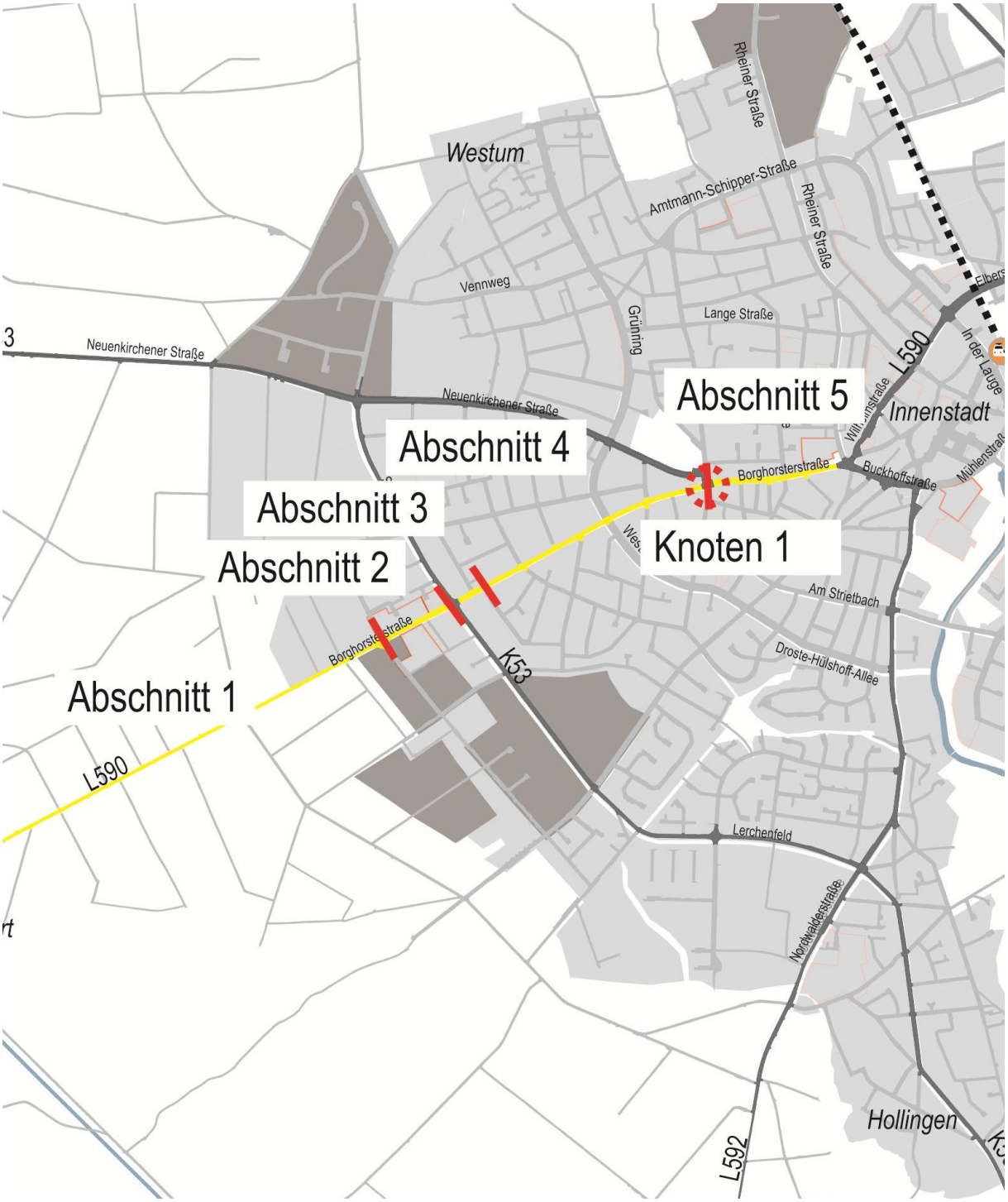


Saerbecker Straße (B 475) Abschnitt 1: nördliche Gemarkungsgrenze – Ende Netzlücke		
Straßenkategorie: Bundesstraße Lage: außerorts Radwegenetzfunktion**:** Nebennetz Länge: 700 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	330
	Schwerverkehrsanteil (%)	10
	Parken	kein Parken im Straßenraum
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	80 km/ h
	Belastungsbereich	IV
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	keine Infrastruktur vorhanden
	Breite des Radweges	-
	Fahrbahnbreite	-
	Benutzungspflicht	-
	Mindestbreiten der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	-
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	gemeinsamer Geh-/ Radweg (Breite mind. 2,50 m)
	Argumentation nach ERA	Trennung Radverkehr/ MIV im Belastungsbereich IV dringend geboten gemeinsamer Geh-/ Radweg außerorts im Zweirichtungsverkehr: Breite mind. 2,50 m
	Konfliktpunkte Strecke	-
	Konfliktpunkte Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	abknickende Vorfahrtsstraße (=Kurvenbereich) erfordert besondere Berücksichtigung von Querungsbeziehungen des Radverkehrs
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität I
	Überschlägige Kostenschätzung	135.000 € (ohne Grunderwerb)

Saerbecker Straße (B 475) Abschnitt 2: L590/ Sinninger Straße – Beginn Netzlücke		
Straßenkategorie: Bundesstraße Lage: außerorts Radwegenetzfunktion**:** Nebennetz Länge: 3.500 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	330
	Schwerverkehrsanteil (%)	10
	Parken	kein Parken im Straßenraum
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	80 km/ h
	Belastungsbereich	IV
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	gemeinsamer Geh-/ Radweg im Zweirichtungsverkehr
	Breite des Radweges	2,20 m gemeinsam für beide Richtungen
	Fahrbahnbreite	-
	Benutzungspflicht	ja
	Mindestbreiten der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	ja
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	gemeinsamer Geh-/ Radweg im Zweirichtungsverkehr (Breite mind. 2,50 m)
	Argumentation nach ERA	Trennung Radverkehr/ MIV im Belastungsbereich IV dringend geboten gemeinsamer Geh-/ Radweg außerorts im Zweirichtungsverkehr: Breite mind. 2,50 m (nach ERA 2010); langfristige Verbreiterung
	Konfliktpunkte Strecke	-
	Konfliktpunkte Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	-
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität III
	Überschlägige Kostenschätzung	130.000 € für eine langfristige Verbreiterung

3 Maßnahmen an Abschnitten von Landestraßen

3.1 Borghorster Straße (L590)



Borghorster Straße (L590) Abschnitt 1: Gemarkungsgrenze - Erzweg/ Spatzenweg		
Straßenkategorie: Landesstraße Lage: außerorts Radwegenetzfunktion: Hauptnetz		Länge: 3.610 m
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	781
	Schwerverkehrsanteil (%)	8
	Parken	kein Parken im Straßenraum
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	70 km/ h
	Belastungsbereich	IV
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	Mehrzweckstreifen
	Breite des Radweges	1,20 m (in beide Richtungen)
	Fahrbahnbreite	7,00 m
	Benutzungspflicht	nein
	Mindestbreiten der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	-
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Radfahrstreifen in beide Richtungen (1,85 m Breite einschließlich Markierung)
	Argumentation nach ERA	Trennung Radverkehr/ MIV im Belastungsbereich IV erforderlich Radfahrstreifen mind. Breite 1,85 m Führung Radfahrstreifen bei kleinen Kreisverkehren auch auf umlaufenden Radwegen möglich
	Konfliktpunkte Strecke	-
	Konfliktpunkte Knoten	Führung des Radverkehrs von der Fahrbahn auf den umlaufenden Radweg im Kreisverkehr sichere Führung des Radfahrstreifens auf den und auf dem umlaufenden Radweg ohne Bevorrechtigung gegenüber Kfz-Verkehr
	Weitere Maßnahmen	Verdeutlichung des Radfahrstreifens durch Piktogramme evtl. Flächenerwerb erforderlich zum Erhalt der Fahrbahnbreite von 6,50 m
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität I
	Überschlägige Kostenschätzung	325.000 €

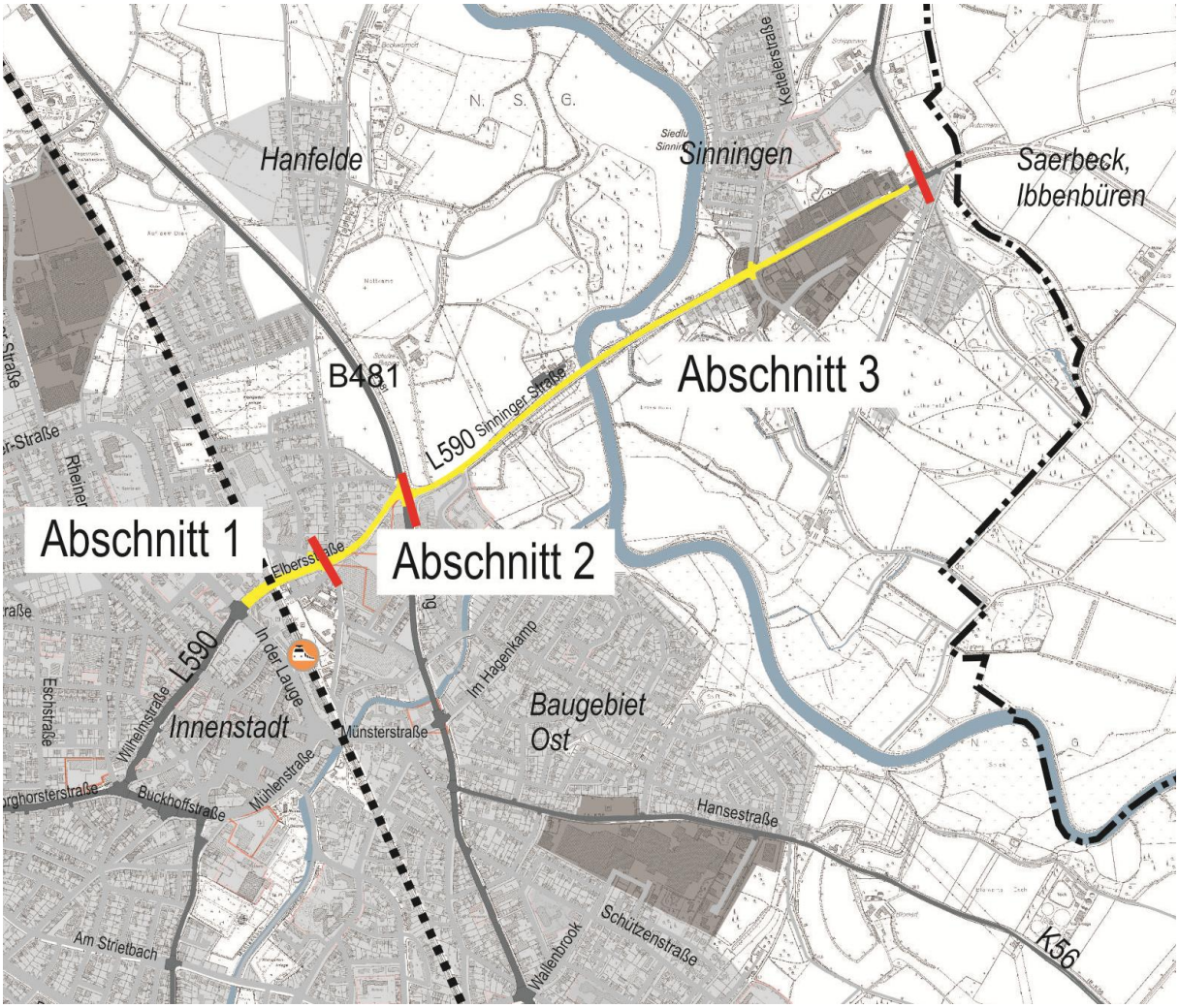
Borghorster Straße (L590) Abschnitt 2: Erzweg/ Spatzenweg - Silberweg (K53)		
Straßenkategorie: Landesstraße Lage: innerorts Radwegenetzfunktion: Hauptnetz Länge: 280 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	794
	Schwerverkehrsanteil (%)	7
	Parken	kein Parken im Straßenraum
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h
	Belastungsbereich	II
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	gemeinsamer Geh-/ Radweg stadtauswärts stadteinwärts Schutzstreifen mit Aufstellfläche an LSA
	Breite des Radweges	2,50 m (gem. Geh-/ Radweg)
	Fahrbahnbreite	9,00 m (zwei Fahrbahnen inkl. Abbiegestreifen)
	Benutzungspflicht	ja
	Mindestbreiten der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	ja
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Schutzstreifen (stadteinwärts) Gehweg „Radfahrer frei“ (stadtauswärts)
	Argumentation nach ERA	Zweirichtungsverkehr ist innerorts aufgrund erhöhter Gefahrenlage zu vermeiden Schutzstreifen ist im Belastungsbreich zu empfehlen, ein weiteres Angebot ist stadteinwärts nicht möglich Stadtauswärts kann auch eine Benutzungspflicht aufgrund des erhöhten Schwerverkehrsaufkommens angeordnet werden Mischverkehr ist aufgrund der Belastungszahlen nicht zu empfehlen
	Konfliktpunkte Strecke	-
	Konfliktpunkte Knoten	Führung des Radverkehrs auf umlaufendem Radweg im Kreisverkehr ohne Bevorrechtigung gegenüber Kfz-Verkehr
	Weitere Maßnahmen	Maßnahmen bereits umgesetzt
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität II

Borghorster Straße (L590) Abschnitt 3: Silberweg (K53) - Vogelweide		
Straßenkategorie: Landesstraße Lage: innerorts Radwegenetzfunktion: Hauptnetz Länge: 100 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	667
	Schwerverkehrsanteil (%)	4
	Parken	kein Parken im Straßenraum
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h
	Belastungsbereich	II
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	Radfahrstreifen, als getrennter Geh-/ Radweg ausgewiesen
	Breite des Radweges	1,50 m (beide Richtungen)
	Fahrbahnbreite	7,00 m
	Benutzungspflicht	ja
	Mindestbreiten der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	ja
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Schutzstreifen
	Argumentation nach ERA	entsprechend Kfz-Aufkommen und Fahrbahnbreite auch Mischverkehr möglich Gehweg „Radfahrer frei“ erfordert eine Breite von 2,50 m innerorts - gegeben 1,80 m Schutzstreifen ist in Belastungsbereich II auch ohne weiteres Angebot empfohlen Umwandlung der Radfahrstreifen in Schutzstreifen
	Konfliktpunkte Strecke	-
	Konfliktpunkte Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	Demarkierung Mittellinie
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität III
	Überschlägige Kostenschätzung	2.000 €

Borghorster Straße (L590) Abschnitt 4: Vogelweide - Voßstraße/ Amtmann-Schipper-Str.		
Straßenkategorie: Landesstraße Lage: innerorts Radwegenetzfunktion: Hauptnetz Länge: 860 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	672
	Schwerverkehrsanteil (%)	4
	Parken	beidseitiges Längsparken auf dem Mehrzweckstreifen
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h
	Belastungsbereich	II
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	Mischverkehr mit Gehweg „Radfahrer frei“ Mitnutzung des v.a. durch ruhenden Verkehr genutzten Mehrzweckstreifens möglich
	Breite des Radweges	2,00 m Gehweg, ~ 1,50 m Mehrzweckstreifen
	Fahrbahnbreite	7,00 m
	Benutzungspflicht	nein
	Mindestbreiten der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	-
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Schutzstreifen
	Argumentation nach ERA	nach Kfz-Aufkommen und Fahrbahnbreite ist auch Mischverkehr möglich; Schutzstreifen allein auch im Belastungsbereich II möglich (Vereinheitlichung anzustreben) Gehwege aufgrund der bestehenden Breiten für eine Freigabe für den Radverkehr nicht empfehlenswert; zudem ist mit einem erhöhten Fußverkehrsaufkommen zu rechnen, was zu Konflikten führt
	Konfliktpunkte Strecke	Alternative Stellplätze zum Mehrzweckstreifen sollten evtl. gesucht werden (z. B. Grünring)
	Konfliktpunkte Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	Umwandlung eines Mehrzweckstreifens in einen Parkstreifen und Hinzuziehen des anderen zur Fahrbahn, ermöglicht Schutzstreifen (beidseitig); Demarkierung Mittellinie
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität III
	Überschlägige Kostenschätzung	20.000 €

Borghorster Straße (L590) Abschnitt 5: Voßstr./ Amtmann-Schipper-Str. - Buckhoffstraße		
Straßenkategorie: Landesstraße Lage: innerorts Radwegenetzfunktion: Hauptnetz Länge: 480 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	672
	Schwerverkehrsanteil (%)	4
	Parken	beidseitiges Längsparken auf Mehrzweckstreifen
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h
	Belastungsbereich	II
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	Mischverkehr mit anderem Radweg Mitnutzung des v.a. durch ruhenden Verkehr genutzten Mehrzweckstreifens möglich
	Breite des Radweges	1,00 m Radweg; ~ 1,50 m Mehrzweckstreifen
	Fahrbahnbreite	7,00 m
	Benutzungspflicht	nein
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	-
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Schutzstreifen
	Argumentation nach ERA	nach Kfz-Aufkommen und Fahrbahnbreite ist auch Mischverkehr möglich zur Vereinheitlichung sollte ein Schutzstreifen angestrebt werden Umwandlung eines Mehrzweckstreifens in einen Parkstreifen und Hinzuziehen des anderen zur Fahrbahn, ermöglicht Schutzstreifen (beidseitig); Demarkierung Mittellinie
	Konfliktpunkte Strecke	Ruhender Verkehr wird teilweise verlagert werden müssen
	Konfliktpunkte Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	langfristig Umpflastern des anderen Radweges zu einem Gehweg
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität III
	Überschlägige Kostenschätzung	10.000 €

3.2 Elbersstraße/ Sinninger Straße (L590)



Elbersstraße (L590) Abschnitt 1: In der Lauge - Moorbrückenstraße		
Straßenkategorie: Landesstraße Lage: innerorts Radwegenetzfunktion**:** Hauptnetz Länge: 270 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	1062
	Schwerverkehrsanteil (%)	5
	Parken	kein Parken im Straßenraum
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h
	Belastungsbereich	III
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	getrennter Geh-/ Radweg im Zweirichtungsverkehr auf beiden Straßenseiten
	Breite des Radweges	1,50 m in beide Richtungen für beide Richtungen gemeinsam
	Fahrbahnbreite	7,00 m
	Benutzungspflicht	ja
	Mindestbreiten der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	nein
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	getrennter Geh-/ Radweg (Rücknahme der Befahrbarkeit in jeweils beide Fahrtrichtungen)
	Argumentation nach ERA	Mischverkehr aufgrund von Belastungszahlen nicht möglich Benutzungspflicht ist im Belastungsbereich III empfohlen Breite im Bestand entspricht nur VwV-StVO-Anforderung an getrennten Geh-/ Radweg *im Einrichtungsverkehr*, nicht aber ERA (Verbreiterung auf lange Sicht wünschenswert)
	Konfliktpunkte Strecke	-
	Konfliktpunkte Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	-
	Priorität bezüglich der Umsetzung	ERA-Regelbreite (2,00 m) wünschenswert, aber Realisierbarkeit schwierig (Unterführung Bahnlinie)
	Überschlägige Kostenschätzung	Marginale Kosten [für die Änderung der Beschilderung]

Elbersstraße (L590) Abschnitt 2: Moorbrückenstraße - Nordring		
Straßenkategorie: Landesstraße Lage: innerorts Radwegenetzfunktion: Hauptnetz Länge: 320 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	1062
	Schwerverkehrsanteil (%)	5
	Parken	kein Parken im Straßenraum
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h
	Belastungsbereich	III
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	getrennter Geh-/ Radweg
	Breite des Radweges	1,50 m in beide Richtungen
	Fahrbahnbreite	7,00 m
	Benutzungspflicht	ja
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	ja
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	getrennter Geh-/ Radweg
	Argumentation nach ERA	Mischverkehr aufgrund von Belastungszahlen nicht möglich Benutzungspflicht ist im Belastungsbereich III empfohlen Breite im Bestand entspricht nur VwV-StVO-Anforderung an getrennten Geh-/ Radweg, nicht aber ERA (Verbreiterung auf lange Sicht wünschenswert)
	Konfliktpunkte Strecke	-
	Konfliktpunkte Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	-
	Priorität bezüglich der Umsetzung	keine Maßnahmen erforderlich, da VwV-StVO eingehalten langfristige Verbreiterung jedoch wünschenswert zum Erreichen der ERA-Regelbreite (2,00 m) - Realisierbarkeit schwierig

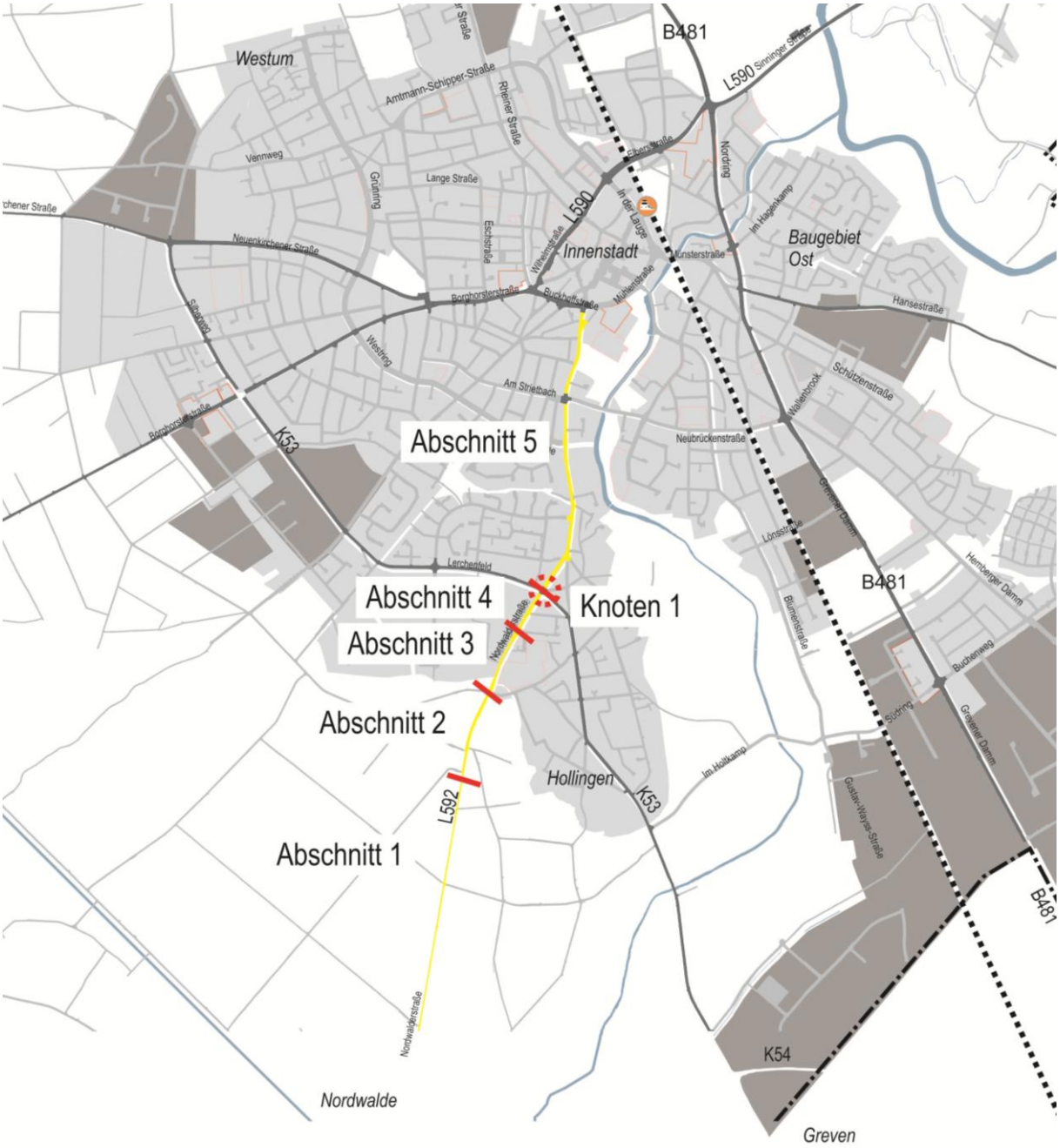
Sinninger Straße (L590) Abschnitt 3: Nordring - B475/ Gemarkungsgrenze		
Straßenkategorie: Landesstraße Lage: innerorts und außerorts Radwegenetzfunktion: Hauptnetz Länge: 1.750 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	1142
	Schwerverkehrsanteil (%)	5
	Parken	kein Parken im Straßenraum
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h
	Belastungsbereich	III
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	gemeinsamer Geh-/ Radweg
	Breite des Radweges	2,00 m in beide Richtungen
	Fahrbahnbreite	6,00 m
	Benutzungspflicht	ja
	Mindestbreiten der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	Nein [innerorts nicht erfüllt]
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	gemeinsamer Geh-/ Radweg Breite nach ERA auf mind. 2,50 m sowohl außerorts als auch innerorts erweitern
	Argumentation nach ERA	erforderliche Breite gemeinsamer Geh-/ Radweg von 2,50 m (ERA) nicht vorhanden Mischverkehr in diesem Bereich aufgrund des erhöhten Verkehrsaufkommens nicht möglich/ Trennung Radverkehr/ MIV im Belastungsbereich III erforderlich Radfahrstreifen (ggf. Schutzstreifen innerorts) aufgrund der Fahrbahnbreite nicht möglich
	Konfliktpunkte Strecke	-
	Konfliktpunkte Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	-
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität II
	Überschlägige Kostenschätzung	130.000 € (ohne Grunderwerb)

3.3 Neuenkirchener Straße (L583)

Neuenkirchener Straße (L583) Abschnitt 1: Gemarkungsgrenze - Silberweg/ Lange Water		
Straßenkategorie: Landesstraße (L583) Lage: außerorts Radwegenetzfunktion**:** Hauptnetz Länge: 4.500 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	592
	Schwerverkehrsanteil (%)	6
	Parken	kein Parken im Straßenraum
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	70 km/ h
	Belastungsbereich	IV
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	Mehrzweckstreifen (farblich abgesetzter Mehrzweckstreifen mit Fahrradsymbol in regelmäßigen Abständen, farblich abgesetzte Furten von Kreuzungen und Einmündungen)
	Breite des Radweges	1,00 m in beide Richtungen
	Fahrbahnbreite	8,00 m
	Benutzungspflicht	nein
	Mindestbreiten der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	-
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Radfahrstreifen
	Argumentation nach ERA	Trennung Radverkehr/ MIV im Belastungsbereich IV dringend erforderlich Radfahrstreifentreifen mind. 1,85 m Breite
	Konfliktpunkte Strecke	-
	Konfliktpunkte Knoten	
	Weitere Maßnahmen	Verschmälerung der Fahrbahn oder Landankauf not-wendig
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität II
	Überschlägige Kostenschätzung	575.000 € (ohne Grunderwerb)

Neuenkirchener Straße (L583) Abschnitt 2: Silberweg (K53)/ Lange Water - Amtmann-Schipper-Straße		
Straßenkategorie: Landesstraße (L583) Lage: innerorts Radwegenetzfunktion: Hauptnetz Länge: 1.230 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	692
	Schwerverkehrsanteil (%)	5
	Parken	Mehrzweckstreifen als Parkstreifen (beidseitig)
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h
	Belastungsbereich	II
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	Mischverkehr und Gehweg "Radfahrer frei"
	Breite des Radweges	2,00 m in beide Richtungen
	Fahrbahnbreite	7,00 m
	Benutzungspflicht	nein
	Mindestbreiten der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	-
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Schutzstreifen je Richtung (1,50 m Breite zzgl. Sicherheitsstreifen zum Parkstreifen)
	Argumentation nach ERA	auch Mischverkehr aufgrund von Fahrbahnbreite und Verkehrsstärke unproblematisch; Schutzstreifen jedoch zu empfehlen, da dann ein anderer Radweg/ Gehweg „Radfahrer frei“ eingespart werden kann bestehende Breiten lassen aufgrund des Parkens Schutzstreifen nur zu, wenn ein Mehrzweckstreifen aufgegeben wird; Demarkierung Mittellinie Untersagung Parken/ Verlagerung Stellplätze würde Schutzstreifen ermöglichen (einseitige Rücknahme) Breiten des Gehweges lassen einen Gehweg „Radfahrer frei“ nicht zu (müsste auf 2,50 m verbreitert werden)
	Konfliktpunkte Strecke	-
	Konfliktpunkte Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	Markierung Schutzstreifen (mit Piktogrammen) teilweise Rücknahme Parken (nur noch einseitig; evtl. müssen alternative Stellplätze gefunden werden)
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität III
	Überschlägige Kostenschätzung	25.000 €

3.4 Nordwalder Straße (L592)



Nordwalder Straße (L592) Abschnitt 1: Gemarkungsgrenze - Sternbusch		
Straßenkategorie: Landesstraße Lage: außerorts Radwegenetzfunktion**:** Hauptnetz Länge: 1.690 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	360
	Schwerverkehrsanteil (%)	6
	Parken	kein Parken im Straßenraum
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	70 km/ h
	Belastungsbereich	III
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	Mischverkehr (Netzlücke)
	Breite des Radweges	-
	Fahrbahnbreite	6,00 m
	Benutzungspflicht	nein
	Mindestbreiten der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	-
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	gemeinsamer Geh-/ Radweg im Zweirichtungsverkehr Mindestbreite außerorts: 2,50 m
	Argumentation nach ERA	Trennung Radverkehr/ Kfz-Verkehr im Belastungsbereich III notwendig im Belastungsbereich III kann ein Radfahrstreifen oder eine sonstige Benutzungspflicht in Form von gemeinsamen oder getrennten Geh-/ Radwegen in Frage kommen um die bestehende und anfolgende Führungsform aufzugreifen, sollte ein gemeinsamer Geh-/ Radweg im Zweirichtungsverkehr realisiert werden
	Konfliktpunkte Strecke	-
	Konfliktpunkte Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	Entlastung Nordwalder Straße (L592) durch Ortsumfahrung K53n
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität I
	Überschlägige Kostenschätzung	325.000 € (ohne Grunderwerb)

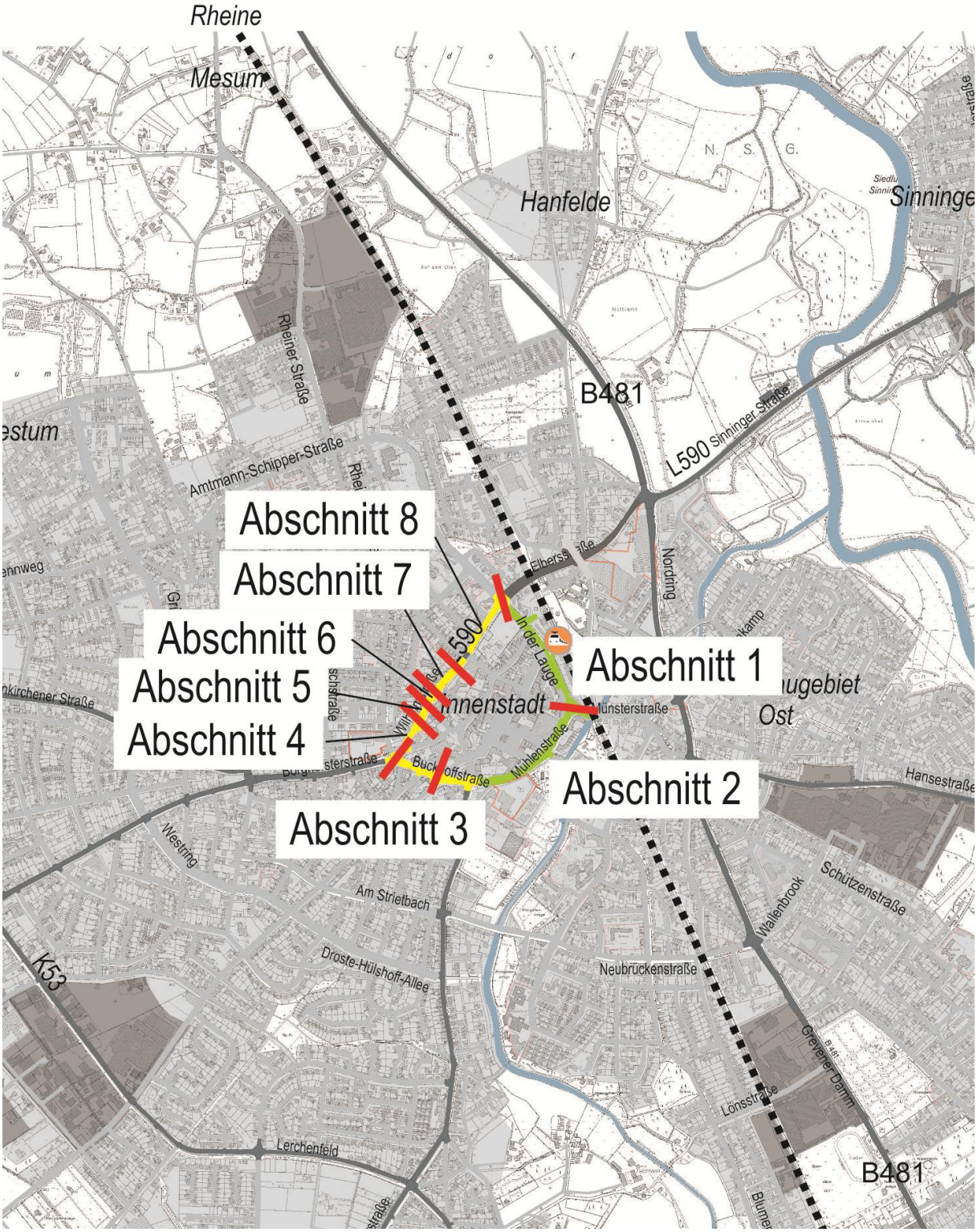
Nordwalder Straße (L592) Abschnitt 2: Sternbusch - Kirchplatz Heilig Geist		
Straßenkategorie: Landesstraße Lage: innerorts und außerorts Radwegenetzfunktion: Hauptnetz Länge: 700 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	311
	Schwerverkehrsanteil (%)	8
	Parken	kein Parken im Straßenraum
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h
	Belastungsbereich	I
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	Mischverkehr mit Gehweg „Radfahrer frei“ im Zweirichtungsverkehr
	Breite des Radweges	1,50 m in beide Richtungen
	Fahrbahnbreite	6,00 m
	Benutzungspflicht	nein
	Mindestbreiten der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	-
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Mischverkehr
	Argumentation nach ERA	bei Fahrbahnbreiten ≤ 6 m ist Mischverkehr bis zu einer Verkehrsstärke von ca. 700 Kfz/ h unproblematisch die bestehenden Breiten reichen für eine Ausweisung des Gehweges als Gehweg „Radfahrer frei“ nicht aus - hier würden innerorts 2,50 m benötigt im Belastungsbereich I wird ausschließlich eine Führung im Mischverkehr für den Radverkehr empfohlen langfristig könnte eine Verbreiterung des Gehweges angestrebt und der Gehweg für Radfahrer freigegeben werden (für unsichere Verkehrsteilnehmer)
	Konfliktpunkte Strecke	-
	Konfliktpunkte Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	Entlastung Nordwalder Straße (L592) durch Ortsumfahrung K53n
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität III
	Überschlägige Kostenschätzung	Marginale Kosten (für geänderte Beschilderung)

Nordwalder Straße (L592) Abschnitt 3: Kirchplatz Heilig Geist - Lütkeheide		
Straßenkategorie: Landesstraße Lage: innerorts Radwegenetzfunktion: Hauptnetz Länge: 90 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	439
	Schwerverkehrsanteil (%)	6
	Parken	kein Parken im Straßenraum
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h
	Belastungsbereich	I
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	Mischverkehr mit Gehweg „Radfahrer frei“
	Breite des Radweges	1,40 m in beide Richtungen
	Fahrbahnbreite	6,00 m
	Benutzungspflicht	nein
	Mindestbreiten der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	-
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Mischverkehr
	Argumentation nach ERA	bei Fahrbahnbreiten ≤ 6 m ist Mischverkehr bis zu einer Verkehrsstärke von ca. 700 Kfz/ h nach ERA unproblematisch die bestehenden Breiten reichen für eine Ausweisung des Gehweges zu Gehweg „Radfahrer frei“ nicht aus - hier würden innerorts 2,50 m benötigt im Belastungsbereich I wird ausschließlich eine Führung im Mischverkehr für den Radverkehr empfohlen langfristig könnte eine Verbreiterung des Gehweges angestrebt und der Gehweg für Radfahrer freigegeben werden (für unsichere Verkehrsteilnehmer)
	Konfliktpunkte Strecke	-
	Konfliktpunkte Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	Entlastung Nordwalder Straße (L592) durch Ortsumfahrung K53n
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität III
	Überschlägige Kostenschätzung	Marginale Kosten (für geänderte Beschilderung)

Nordwalder Straße (L592) Abschnitt 4: Lütkenheide - Lerchenfeld/ Reckenfelder Straße		
Straßenkategorie: Landesstraße Lage: innerorts Radwegenetzfunktion**:** Hauptnetz Länge: 120 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	439
	Schwerverkehrsanteil (%)	6
	Parken	kein Parken im Straßenraum
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h
	Belastungsbereich	I
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	Mischverkehr und anderer Radweg
	Breite des Radweges	1,00 m in beide Richtungen
	Fahrbahnbreite	6,00 m
	Benutzungspflicht	nein
	Mindestbreiten der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	-
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Mischverkehr
	Argumentation nach ERA	bei Fahrbahnbreiten ≤ 6 m ist Radverkehr im Mischverkehr bis zu einer Verkehrsstärke von ca. 700 Kfz/ h unproblematisch die bestehenden Breiten reichen für einen anderen Radweg nicht aus im Belastungsbereich I wird ausschließlich eine Führung im Mischverkehr für den Radverkehr empfohlen langfristig könnte ein Umplastern und Verbreitern des Gehweges angestrebt und der Gehweg für Radfahrer freigegeben werden (für unsichere Verkehrsteilnehmer)
	Konfliktpunkte Strecke	-
	Konfliktpunkte Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	Beschilderung, dass Radfahrer auf der Fahrbahn fahren dürfen/ Piktogramme
	Priorität bezüglich der Umsetzung	keine Maßnahmen notwendig
	Überschlägige Kostenschätzung	30.000 € (für das langfristige Umpflastern)

Nordwalder Straße (L592) Abschnitt 5: Lerchenfeld - Buckhoffstraße		
Straßenkategorie: Landesstraße Lage: innerortsnnerorts Radwegenetzfunktion**:** Hauptnetz		Länge: 1.360 m
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	781
	Schwerverkehrsanteil (%)	4
	Parken	beidseitiges Längsparken (Parkbuchten zwischen Bäumen)
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h
	Belastungsbereich	II
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	Mischverkehr und anderer Radweg
	Breite des Radweges	1,00 m in beide Richtungen
	Fahrbahnbreite	7,00 m
	Benutzungspflicht	nein
	Mindestbreiten der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	-
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Mischverkehr; Gehweg „Radfahrer frei“
	Argumentation nach ERA	Schutzstreifen aufgrund der Parksituation nicht möglich nach ERA bei Fahrbahnbreiten ≥ 7 m ist Radverkehr im Mischverkehr bis zu einer Verkehrsstärke von ca. 700 Kfz/ h unproblematisch anderer Radweg hat eine Breite von nur 1,00 m; aufgrund des erhöhten Verkehrsaufkommens sollte die Wegeoberfläche vereinheitlicht und ein Gehweg „Radfahrer frei“ realisiert werden (Breite 2,50 m möglich)
	Konfliktpunkte Strecke	-
	Konfliktpunkte Knoten	zwei Führungsformen treffen am Knotenpunkt aufeinander (Mischverkehr und nicht benutzungspflichtige Radwege)
	Weitere Maßnahmen	Beschilderungshinweis, dass Radfahrer die Fahrbahn nutzen können/ Piktogramme
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität II
	Überschlägige Kostenschätzung	325.000 € (für das Neupflastern des Gehweges)

4 Maßnahmen an Abschnitten des Innenstadtrings



Innenstadtring

In der Lauge Abschnitt 1: Elbersstraße - Münstestraße

Straßenkategorie: Gemeindestraße

Lage: innerorts

Radwegenetzfunktion**:** Hauptnetz

Länge: 410 m

Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	940
	Schwerverkehrsanteil (%)	5
	Parken	beidseitiges Längsparken (südlich Bahnhof)
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h
	Belastungsbereich	II
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	getrennter Geh-/ Radweg
	Breite des Radweges	1,50 m (östliche Straßenseite) 1,00 m (westliche Straßenseite)
	Fahrbahnbreite	8,00 m (zwei Fahrspuren und eine Abbiegespur)
	Benutzungspflicht	ja
	Mindestbreiten der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	nein
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Schutzstreifen und anderer Radweg
	Argumentation nach ERA	Führung im Mischverkehr bei gegebenem Verkehrsaufkommen und Tempo 50 nicht empfohlen; eine Benutzungspflicht ist im Belastungsbereich II auszuschließen Schutzstreifen bei veränderter Straßenraumaufteilung möglich (Rücknahme eines Parkstreifens); Demarkierung der Mittellinie notwendig (ab einer Breite zwischen den Schutzstreifen von 5,50 m) andere Radwege sollten auf lange Sicht auf der westlichen Straßenseite auf 1,50/ 1,60 m verbreitert werden
	Konfliktpunkte Strecke	wild abgestellte Fahrräder verstellen teilweise den Gehweg, sodass Fußgänger die Radwege nutzen müssen
	Konfliktpunkte Knoten	
	Weitere Maßnahmen	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität II
	Überschlägige Kostenschätzung	100.000 €

Innenstadtring **Mühlenstraße/ Buckhoffstraße** Abschnitt 2: Münsterstraße - Schulstraße		
Straßenkategorie: Gemeindestraße bis Nordwalder Straße (L592) Lage: innerorts Radwegenetzfunktion**:** Hauptnetz Länge: 540 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	940
	Schwerverkehrsanteil (%)	5
	Parken	kein Parken im Straßenraum
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h
	Belastungsbereich	II
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	getrennter Geh-/ Radweg
	Breite des Radweges	1,50 m in beide Richtungen
	Fahrbahnbreite	11,00 m
	Benutzungspflicht	ja
	Mindestbreiten der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	ja
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Schutzstreifen und anderer Radweg
	Argumentation nach ERA	Führung im Mischverkehr bei gegebenem Verkehrsaufkommen und Tempo 50 nicht empfohlen; eine Benutzungspflicht ist im Belastungsbereich II auszuschließen Schutzstreifen bei unveränderter Straßenraumaufteilung möglich, evtl. Demarkierung Mittellinie andere Radwege sollten auf lange Sicht auf 1,60 m verbreitert werden; evtl. Rücknahme eines Mittelstreifens
	Konfliktpunkte Strecke	-
	Konfliktpunkte Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	-
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität III
	Überschlägige Kostenschätzung	15.000 €

Innenstadtring **Buckhoffstraße (L592)** Abschnitt 3: Schulstraße - Borghorster Straße (L590)/ Wilhelmstraße		
Straßenkategorie: Landesstraße Lage: innerorts Radwegenetzfunktion**:** Hauptnetz Länge: 150 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	930
	Schwerverkehrsanteil (%)	5
	Parken	kein Parken im Straßenraum
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h
	Belastungsbereich	II
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	Mischverkehr und anderer Radweg
	Breite des Radweges	1,50 m in beide Richtungen
	Fahrbahnbreite	8,50 m
	Benutzungspflicht	nein
	Mindestbreiten der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	-
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Schutzstreifen und anderer Radweg
	Argumentation nach ERA	Führung im Mischverkehr aufgrund des Verkehrsaufkommens nicht empfohlen; eine Benutzungspflicht ist im Belastungsbereich II auszuschließen Schutzstreifen aufgrund der Breiten möglich; evtl. Demarkierung der Mittellinie andere Radwege sollten auf lange Sicht auf 1,60 m verbreitert werden
	Konfliktpunkte Strecke	-
	Konfliktpunkte Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	-
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität III
	Überschlägige Kostenschätzung	3.000 €

Innenstadtring **Wilhelmstraße (L590)** Abschnitt 4: Borghorster Straße/ Buckhoffstraße - Ende der südlichen Einbahnstraße		
Straßenkategorie: Landesstraße Lage: innerorts Radwegenetzfunktion**:** Hauptnetz Länge: 120 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	738
	Schwerverkehrsanteil (%)	6
	Parken	kein Parken im Straßenraum
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h
	Belastungsbereich	II
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	getrennter Geh-/ Radweg auf östlicher Straßenseite anderer Radweg auf westlicher Straßenseite
	Breite des Radweges	1,00 m in beide Richtungen
	Fahrbahnbreite	6,00 m
	Benutzungspflicht	ja
	Mindestbreiten der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	nein
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Mischverkehr
	Argumentation nach ERA	Führung im Mischverkehr aufgrund des Verkehrsaufkommens nicht unmittelbar empfehlenswert Schutzstreifen aufgrund der Breiten nicht möglich Reduzierung des Belastungsbereiches sollte angestrebt werden, durch die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
	Konfliktpunkte Strecke	-
	Konfliktpunkte Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	Reduzierung der Geschwindigkeit auf durchgängig 30 km/ h
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität II
	Überschlägige Kostenschätzung	22.000 € für eine neue Pflasterung

Innenstadtring **Wilhelmstraße (L590)** Abschnitt 5: Ende der südlichen Einbahnstraße - Beginn der südlichen Einbahnstraße		
Straßenkategorie: Landesstraße Lage: innerorts Radwegenetzfunktion: Hauptnetz		Länge: 40 m
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	1080
	Schwerverkehrsanteil (%)	4
	Parken	einseitiges Längsparken Fahrtrichtung Nord einseitiges Parken (Schrägaufstellung) in FR Süd
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h, an Schultagen zwischen 7 und 17 h 30km/ h 20 km/ h in der Einbahnstraße
	Belastungsbereich	II
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	getrennter Geh-/ Radweg auf östlicher Straßenseite Mischverkehr (Einbahnstraße) in Fahrtrichtung Süd
	Breite des Radweges	1,00 m (getrennter Geh-/ Radweg) 3,80 m (Einbahnstraße)
	Fahrbahnbreite	6,00 m
	Benutzungspflicht	ja
	Mindestbreiten der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	nein
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Mischverkehr
	Argumentation nach ERA	Führung im Mischverkehr aufgrund des Verkehrsaufkommens nicht unmittelbar empfehlenswert Schutzstreifen aufgrund der Breiten nicht möglich Reduzierung des Belastungsbereiches sollte angestrebt werden, durch die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
	Konfliktpunkte Strecke	-
	Konfliktpunkte Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	Reduzierung der Geschwindigkeit auf durchgängig 30 km/ h
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität II
	Überschlägige Kostenschätzung	8.000 € für eine neue Pflasterung

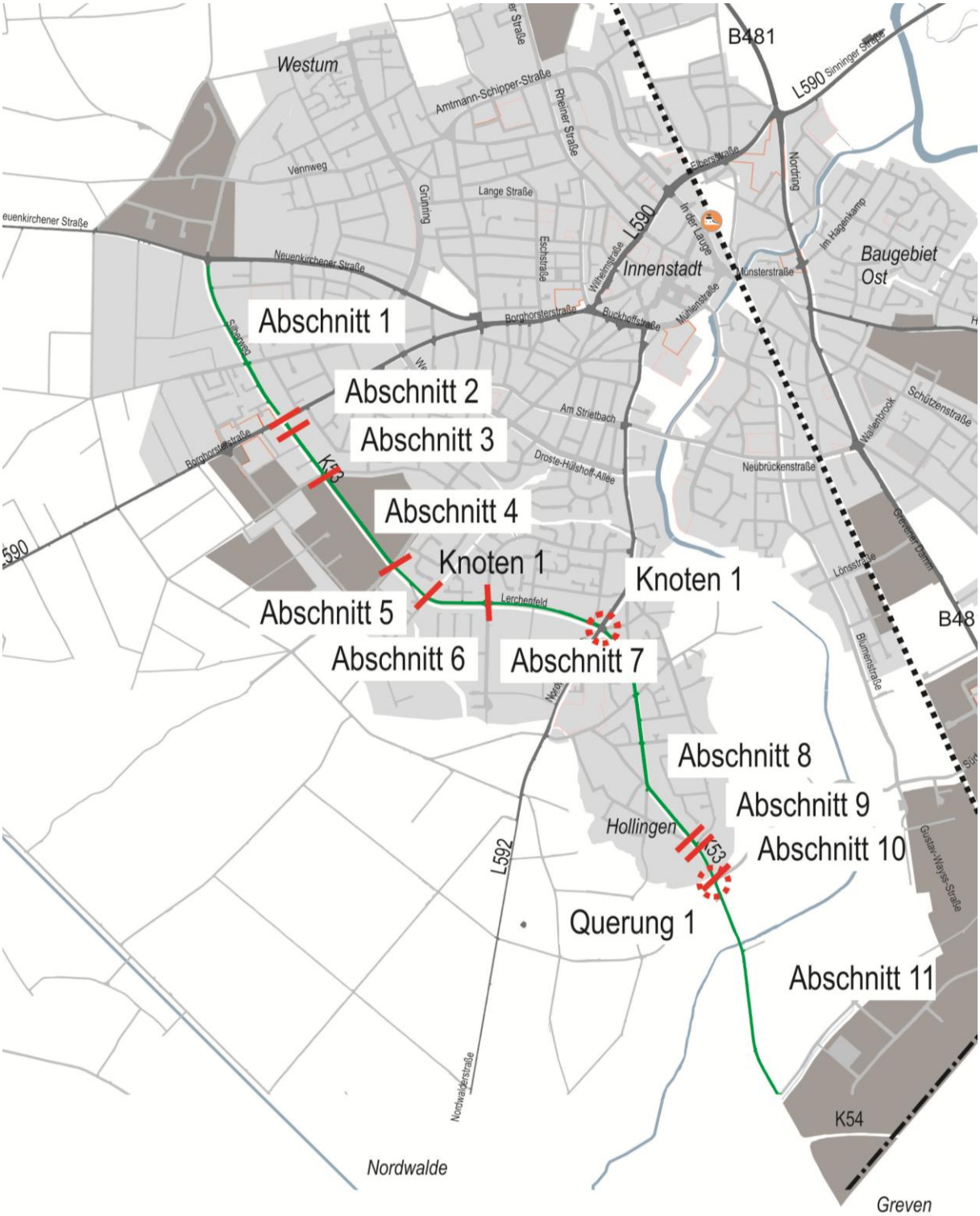
Innenstadtring **Wilhelmstraße (L590)** Abschnitt 6: Beginn der südlichen Einbahnstraße - Ende der nördlichen Einbahnstraße		
Straßenkategorie: Landesstraße Lage: innerorts Radwegenetzfunktion**:** Hauptnetz Länge: 30 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	1080
	Schwerverkehrsanteil (%)	4
	Parken	kein Parken im Straßenraum
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h, an Schultagen zwischen 7 – 17 h 30 km/ h
	Belastungsbereich	II
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	getrennter Geh-/ Radweg
	Breite des Radweges	1,00 m in beide Richtungen
	Fahrbahnbreite	6,00 m - 7,00 m
	Benutzungspflicht	ja
	Mindestbreiten der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	nein
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Mischverkehr
	Argumentation nach ERA	Führung im Mischverkehr aufgrund des Verkehrsaufkommens nicht unmittelbar empfehlenswert Schutzstreifen aufgrund der Breiten nicht möglich Reduzierung des Belastungsbereiches sollte angestrebt werden, durch die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
	Konfliktpunkte Strecke	-
	Konfliktpunkte Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	Reduzierung der Geschwindigkeit auf durchgängig 30 km/ h
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität II
	Überschlägige Kostenschätzung	1.000 € für eine neue Pflasterung

Innenstadtring **Wilhelmstraße (L590)** Abschnitt 7: Ende der nördlichen Einbahnstraße - Beginn der nördlichen Einbahnstraße		
Straßenkategorie: Landesstraße Lage: innerorts Radwegenetzfunktion: Hauptnetz		Länge: 120 m
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	1080
	Schwerverkehrsanteil (%)	4
	Parken	einseitiges Längsparken Fahrtrichtung Nord einseitiges Parken (Schrägaufstellung) in FR Süd
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h, an Schultagen zwischen 7 und 17 h 30 km/ h 20 km/ h in der Einbahnstraße
	Belastungsbereich	II
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	getrennter Geh-/ Radweg in Fahrtrichtung Nord Mischverkehr (Einbahnstraße) in Fahrtrichtung Süd
	Breite des Radweges	1,00 m (getrennter Geh-/ Radweg) 3,80 m (Einbahnstraße)
	Fahrbahnbreite	9,50 m
	Benutzungspflicht	ja
	Mindestbreiten der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	nein
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Mischverkehr
	Argumentation nach ERA	Führung im Mischverkehr aufgrund des Verkehrsaufkommens nicht unmittelbar empfehlenswert Schutzstreifen aufgrund der Breiten nicht möglich Reduzierung des Belastungsbereiches sollte angestrebt werden, durch die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
	Konfliktpunkte Strecke	-
	Konfliktpunkte Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	Reduzierung der Geschwindigkeit auf durchgängig 30 km/ h
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität II
	Überschlägige Kostenschätzung	22.000 € für eine neue Pflasterung

Innenstadtring **Wilhelmstraße/ Elbersstraße (L590)** Abschnitt 8: Beginn der nördlichen Einbahnstraße - In der Lauge		
Straßenkategorie: Landesstraße Lage: innerorts Radwegenetzfunktion**:** Hauptnetz Länge: 250 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	1080
	Schwerverkehrsanteil (%)	4
	Parken	kein Parken im Straßenraum
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h, an Schultagen zwischen 7 und 17 h 30km/ h
	Belastungsbereich	II
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	getrennter Geh-/ Radweg
	Breite des Radweges	1,00 m in beide Richtungen
	Fahrbahnbreite	7,00 m
	Benutzungspflicht	ja
	Mindestbreiten der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	nein
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Mischverkehr
	Argumentation nach ERA	Führung im Mischverkehr aufgrund des Verkehrsaufkommens nicht unmittelbar empfehlenswert Schutzstreifen aufgrund der Breiten nicht möglich Reduzierung des Belastungsbereiches sollte angestrebt werden, durch die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
	Konfliktpunkte Strecke	-
	Konfliktpunkte Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	Reduzierung der Geschwindigkeit auf durchgängig 30 km/ h
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität II
	Überschlägige Kostenschätzung	45.000 € für eine neue Pflasterung

5 Maßnahmen an Abschnitten von Kreisstraßen

5.1 Silberweg/ Taubenstraße / Lerchenfeld/ Reckenfelder Straße (K53)



Silberweg (K53) Abschnitt 1: Neuenkirchener Straße (L583) - Borghorster Straße (L590)		
Straßenkategorie: Kreisstraße Lage: innerorts Radwegenetzfunktion**:** Nebennetz Länge: 780 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	619
	Schwerverkehrsanteil (%)	6
	Parken	einseitiges Längsparken, Sicherheitsstreifen vorhanden
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h
	Belastungsbereich	II
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	Schutzstreifen
	Breite des Radweges	1,50 m in beide Richtungen
	Fahrbahnbreite	7,00 m
	Benutzungspflicht	nein
	Mindestbreiten der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	-
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Schutzstreifen
	Argumentation nach ERA	Schutzstreifen für den Belastungsbereich II geeignet erforderliche Breite von 1,25 m für Schutzstreifen vorhanden
	Konfliktpunkte Strecke	-
	Konfliktpunkte Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	-
	Priorität bezüglich der Umsetzung	keine Maßnahmen notwendig

Taubenstraße (K53) Abschnitt 2: Borghorster Straße (L590) – 35 m südlich Kreuzungsbereich L590		
Straßenkategorie: Kreisstraße Lage: innerorts Radwegenetzfunktion: Nebennetz Länge: 35 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	966
	Schwerverkehrsanteil (%)	8
	Parken	kein Parken in diesem Bereich
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h
	Belastungsbereich	II
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	Schutzstreifen benutzungspflichtig (getrennter Geh-/ Radweg)
	Breite des Radweges	1,50 m in beide Richtungen
	Fahrbahnbreite	7,00 m
	Benutzungspflicht	nein
	Mindestbreiten der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	-
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Schutzstreifen und Gehweg „Radfahrer frei“
	Argumentation nach ERA	Schutzstreifen sind im Belastungsbereich II mit oder ohne zusätzlichem Angebot zulässig ein Schutzstreifen würde aufgrund der Breite möglich sein; Demarkierung Mittellinie eine Freigabe des Gehweges ist aufgrund der Breiten nicht zu empfehlen, sollte aber aufgrund des erhöhten Schwerverkehrsanteils umgesetzt werden
	Konfliktpunkte Strecke	-
	Konfliktpunkte Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	bei einer Ortsumgehung kann von einem geringen Verkehrsaufkommen [auch SV] ausgegangen werden in allen anderen Szenarien mit der Ortsumgehung kommt der Spitzenstundenwert nicht über 350 Fahrzeuge
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität III
	Überschlägige Kostenschätzung	Marginale Kosten (für geänderte Beschilderung)

Taubenstraße (K53) Abschnitt 3: 35m südlich Kreuzungsbereich L590 - Habichtshöhe		
Straßenkategorie: Kreisstraße Lage: innerorts Radwegenetzfunktion**:** Nebennetz Länge: 250 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	966
	Schwerverkehrsanteil (%)	8
	Parken	beidseitiges Längsparken auf Seitenstreifen
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h
	Belastungsbereich	II
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	Mischverkehr
	Breite des Radweges	-
	Fahrbahnbreite	7,00 m
	Benutzungspflicht	nein
	Mindestbreiten der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	-
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Schutzstreifen und Gehweg „Radfahrer frei“
	Argumentation nach ERA	Schutzstreifen sind im Belastungsbereich II mit oder ohne zusätzlichem Angebot zulässig ein Schutzstreifen würde aufgrund der Breite möglich sein, wenn die Stellplätze einseitig verlagert würden aufgrund des erhöhten Verkehrsaufkommens [auch SV] kann auch ein Radfahrstreifen oder eine sonstige Benutzungspflicht in Form von gemeinsamen oder getrennten Geh-/ Radwegen in Frage kommen
	Konfliktpunkte Strecke	-
	Konfliktpunkte Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	bei einer Ortsumgehung kann von einem geringen Verkehrsaufkommen [auch SV] ausgegangen werden in allen anderen Szenarien mit der Ortsumgehung kommt der Spitzenstundenwert nicht über 350 Fahrzeuge Demarkierung Mittellinie
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität III
	Überschlägige Kostenschätzung	5.000 €

Taubenstraße (K53) Abschnitt 4: Habichtshöhe - Brookweg		
Straßenkategorie: Kreisstraße Lage: innerorts Radwegenetzfunktion**:** Nebennetz		Länge: 500 m
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	929
	Schwerverkehrsanteil (%)	7
	Parken	beidseitiges Längsparken auf Seitenstreifen
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h
	Belastungsbereich	II
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	Mischverkehr
	Breite des Radweges	-
	Fahrbahnbreite	6,50 m
	Benutzungspflicht	nein
	Mindestbreiten der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	-
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Schutzstreifen und Gehweg „Radfahrer frei“
	Argumentation nach ERA	Schutzstreifen sind im Belastungsbereich II mit oder ohne zusätzlichem Angebot zulässig aufgrund des erhöhten Verkehrsaufkommens [auch SV] kann auch ein Radfahrstreifen oder eine sonstige Benutzungspflicht in Form von gemeinsamen oder getrennten Geh-/ Radwegen in Frage kommen die Verkehrsmengen und auch der Breitenquerschnitt der Fahrbahn lassen eine Führung im Mischverkehr nur bedingt zu Für einen Schutzstreifen muss einseitig ein Parkstreifen rückgebaut werden; Demarkierung der Mittellinie
	Konfliktpunkte Strecke	Nutzung von Teilen des Gehweges für den Schutzstreifen
	Konfliktpunkte Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	bei einer Ortsumgehung kann von einem geringen Verkehrsaufkommen [auch SV] ausgegangen werden in allen anderen Szenarien mit der Ortsumgehung kommt der Spitzenstundenwert nicht über 350 Fahrzeuge
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität III
	Überschlägige Kostenschätzung	10.000 €

Lerchenfeld (K53) Abschnitt 5: Brookweg - Sternbusch		
Straßenkategorie: Kreisstraße Lage: innerorts Radwegenetzfunktion: Nebennetz Länge: 210 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	1001
	Schwerverkehrsanteil (%)	8
	Parken	kein Parken im Straßenraum
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h
	Belastungsbereich	III
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	getrennter Geh-/ Radweg im Zweirichtungsverkehr
	Breite des Radweges	1,30 m gemeinsam für beide Richtungen (Gehwegbreite 3,50 m / 1,60 m)
	Fahrbahnbreite	6,00 m
	Benutzungspflicht	ja
	Mindestbreiten der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	nein
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Mischverkehr inkl. Gehweg „Radfahrer frei“ Reduzierung auf den Belastungsbereich II (Reduzierung der Verkehrsmengen)
	Argumentation nach ERA	die benötigte Breite von mind. 2,50 m für einen getrennten Geh-/ Radweg im Zweirichtungsverkehr ist nicht gegeben im Belastungsbereich III kann ein Radfahrstreifen oder eine sonstige Benutzungspflicht in Form von gemeinsamen oder getrennten Geh-/ Radwegen in Frage kommen - dies ist jedoch nicht möglich ein Radfahrstreifen ist aufgrund der Fahrbahnbreiten nicht möglich
	Konfliktpunkte Strecke	-
	Konfliktpunkte Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	bei einer Ortsumgehung kann von einem geringen Verkehrsaufkommen [auch SV] ausgegangen werden in allen anderen Szenarien mit der Ortsumgehung kommt der Spitzenstundenwert nicht über 350 Fahrzeuge
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität II
	Überschlägige Kostenschätzung	35.000 € für das Neupflastern des südlichen Gehweges

Lerchenfeld (K53) Abschnitt 6: Sternbusch - Richard-Wagner-Straße/ Max-Liebermann-Straße		
Straßenkategorie: Kreisstraße Lage: innerorts Radwegenetzfunktion**:** Nebennetz Länge: 260 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	1001
	Schwerverkehrsanteil (%)	8
	Parken	kein Parken im Straßenraum
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h
	Belastungsbereich	III
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	Mischverkehr mit anderem Radweg
	Breite des Radweges	1,30 m in beide Richtungen (Gehwegbreite: 3,00 m)
	Fahrbahnbreite	6,00 m
	Benutzungspflicht	nein
	Mindestbreiten der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	-
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Mischverkehr inkl. Gehweg „Radfahrer frei“ Reduzierung auf den Belastungsbereich II (Reduzierung der Verkehrsmengen)
	Argumentation nach ERA	eine Trennung des Rad- und Kfz-Verkehrs ist im Belastungsbereich III notwendig Im Belastungsbereich III kann ein Radfahrstreifen oder eine sonstige Benutzungspflicht in Form von gemeinsamen oder getrennten Geh-/ Radwegen in Frage kommen
	Konfliktpunkte Strecke	-
	Konfliktpunkte Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	bei einer Ortsumgehung kann von einem geringen Verkehrsaufkommen [auch SV] ausgegangen werden in allen anderen Szenarien mit der Ortsumgehung kommt der Spitzenstundenwert nicht über 350 Fahrzeuge
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität III
	Überschlägige Kostenschätzung	60.000 € für das Umpflastern des anderen Radweges und des Gehweges

Lerchenfeld (K53) Abschnitt 7: Richard-Wagner-Straße - Nordwalder Straße (L592)		
Straßenkategorie: Kreisstraße Lage: innerorts Radwegenetzfunktion: Nebennetz		Länge: 510 m
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	929
	Schwerverkehrsanteil (%)	7
	Parken	kein Parken im Straßenraum
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h
	Belastungsbereich	II
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	getrennter Geh-/ Radweg und anderer Radweg 50 m vor der Kreuzung Nordwalder Straße (L592) wird er zu einem Gehweg "Radfahrer frei"
	Breite des Radweges	1,50 m in beide Richtungen
	Fahrbahnbreite	6,00 m
	Benutzungspflicht	ja
	Mindestbreiten der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	ja
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Mischverkehr und anderer Radweg (Reduzierung der Verkehrsmengen)
	Argumentation nach ERA	aufgrund des erhöhten Verkehrsaufkommens [auch SV] kann auch ein Radfahrstreifen oder eine sonstige Benutzungspflicht in Frage kommen die Verkehrsmengen und auch der Breitenquerschnitt der Fahrbahn lassen eine Führung im Mischverkehr nur bedingt zu (bis 700 Kfz) durch eine Ortsumgehung könnte die Belastung reduziert werden
	Konfliktpunkte Strecke	-
	Konfliktpunkte Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	bei einer Ortsumgehung kann von einem geringen Verkehrsaufkommen [auch SV] ausgegangen werden in allen anderen Szenarien mit der Ortsumgehung kommt der Spitzenstundenwert nicht über 350 Fahrzeuge
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität III
	Überschlägige Kostenschätzung	Marginale Kosten (für geänderte Beschilderung)

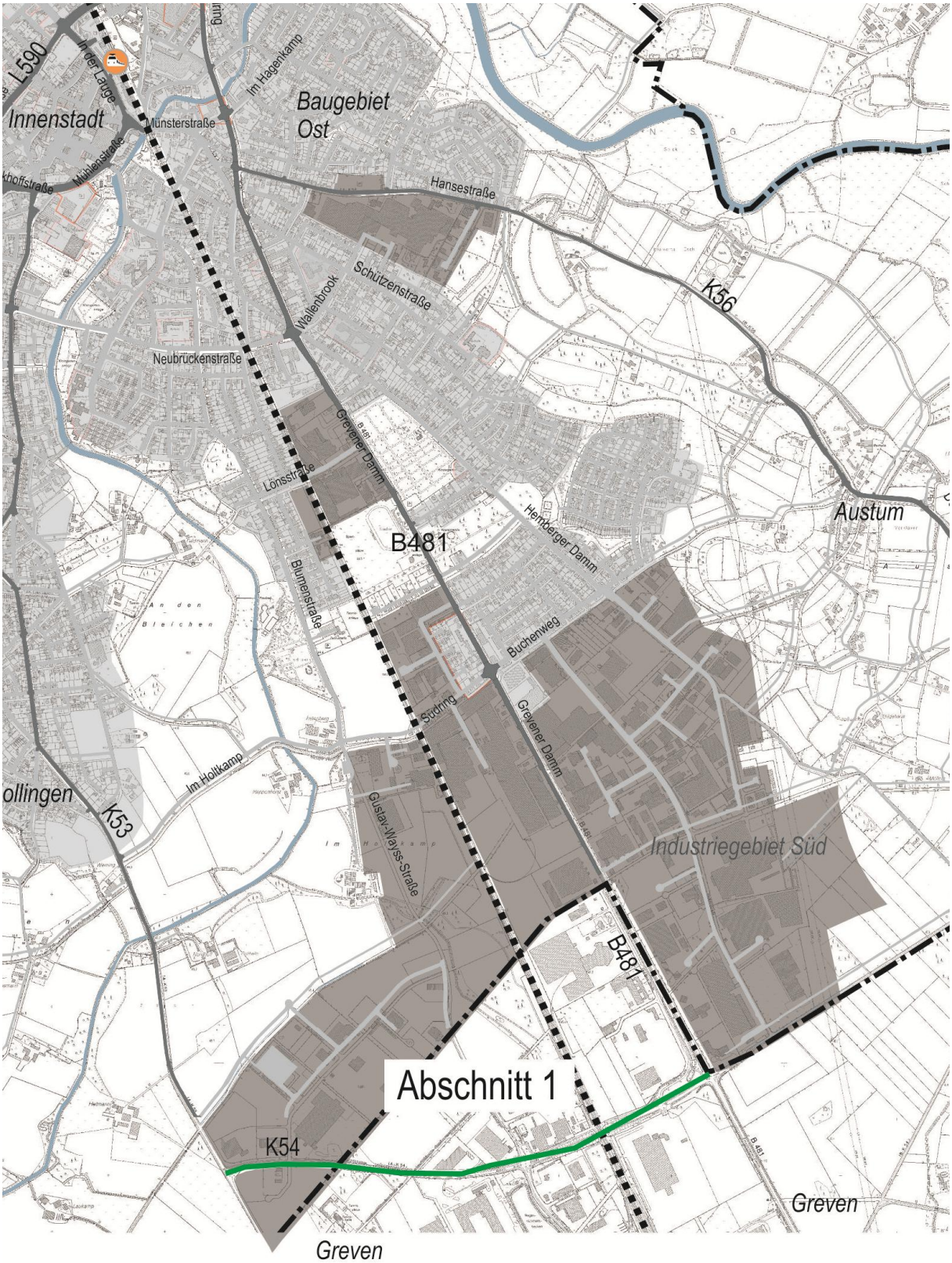
Reckenfelder Straße (K53) Abschnitt 8: Nordwalder Straße (L592) - 50 m vor Dreihuesweg		
Straßenkategorie: Kreisstraße Lage: innerorts Radwegenetzfunktion**:** Hauptnetz Länge: 1.000 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	1121
	Schwerverkehrsanteil (%)	7
	Parken	kein Parken im Straßenraum
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h
	Belastungsbereich	III
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	getrennter Geh-/ Radweg
	Breite des Radweges	1,50 m in beide Richtungen
	Fahrbahnbreite	6,00 m
	Benutzungspflicht	ja
	Mindestbreiten der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	ja
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	getrennter Geh-/ Radweg
	Argumentation nach ERA	Mischverkehr aufgrund des erhöhten Verkehrsaufkommens hier nicht möglich Fahrbahnbreite für Radfahrstreifen ungeeignet Breiten entsprechen der VwV-StVO, jedoch nicht der ERA (hier sind langfristig mind. 1,60 m notwendig)
	Konfliktpunkte Strecke	-
	Konfliktpunkte Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	Entlastung durch Ortsumfahrung K53n - Belastungsbereich II erwartbar
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität III

Reckenfelder Straße (K53) Abschnitt 9: 50 m vor Dreihuesweg - Föhrendamm		
Straßenkategorie: Kreisstraße Lage: innerorts Radwegenetzfunktion: Hauptnetz Länge: 90 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	1159
	Schwerverkehrsanteil (%)	8
	Parken	kein Parken im Straßenraum
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h
	Belastungsbereich	III
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	getrennter Geh-/ Radweg und gemeinsamer Geh-/ Radweg (Fahrtrichtung Reckenfeld wegen Engstelle)
	Breite des Radweges	1,50 m in beide Richtungen
	Fahrbahnbreite	6,00 m
	Benutzungspflicht	ja
	Mindestbreiten der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	nein
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	getrennter Geh-/ Radweg gemeinsamer Geh-/ Radweg
	Argumentation nach ERA	Mischverkehr aufgrund des erhöhten Verkehrsaufkommens hier nicht empfehlenswert Fahrbahnbreite für Radfahrstreifen ungeeignet Breiten entsprechen der VwV-StVO, jedoch nicht der ERA 2010 (mind. 1,60 m) Engstelle muss aufgrund der Länge bestehen bleiben
	Konfliktpunkte Strecke	Engstelle auf einer Länge von ca. 50 m
	Konfliktpunkte Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	Entlastung durch Ortsumfahrung K53n - Belastungsbereich II erwartbar an der Engstelle kann die Fahrbahn aufgrund der Länge nicht verengt werden; gemeinsamer Geh-/ Radweg sollte bestehen bleiben
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität III

Reckenfelder Straße (K53) Abschnitt 10: Föhrendamm - Im Holtkamp		
Straßenkategorie: Kreisstraße Lage: außerorts Radwegenetzfunktion: Hauptnetz Länge: 150 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	1159
	Schwerverkehrsanteil (%)	8
	Parken	kein Parken im Straßenraum
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h
	Belastungsbereich	III
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	gemeinsamer Geh-/ Radweg
	Breite des Radweges	2,00 m in beide Richtungen
	Fahrbahnbreite	6,00 m
	Benutzungspflicht	ja
	Mindestbreiten der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	ja
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	gemeinsamer Geh-/ Radweg (Breite 2,50 m)
	Argumentation nach ERA	Mischverkehr in diesem Bereich aufgrund des erhöhten Verkehrsaufkommens nicht möglich Breiten für getrennten Geh-/ Radweg können nicht von der Fahrbahnbreite abgenommen werden Fahrbahnbreite für Radfahrstreifen ungeeignet gemeinsame Geh-/ Radwege langfristig auf 2,50 m erweitern
	Konfliktpunkte Strecke	-
	Konfliktpunkte Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	Entlastung durch Ortsumfahrung K53n - Belastungsbereich II erwartbar
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität III
	Überschlägige Kostenschätzung	30.000 € für eine Verbreiterung sowie eine Querungsstelle

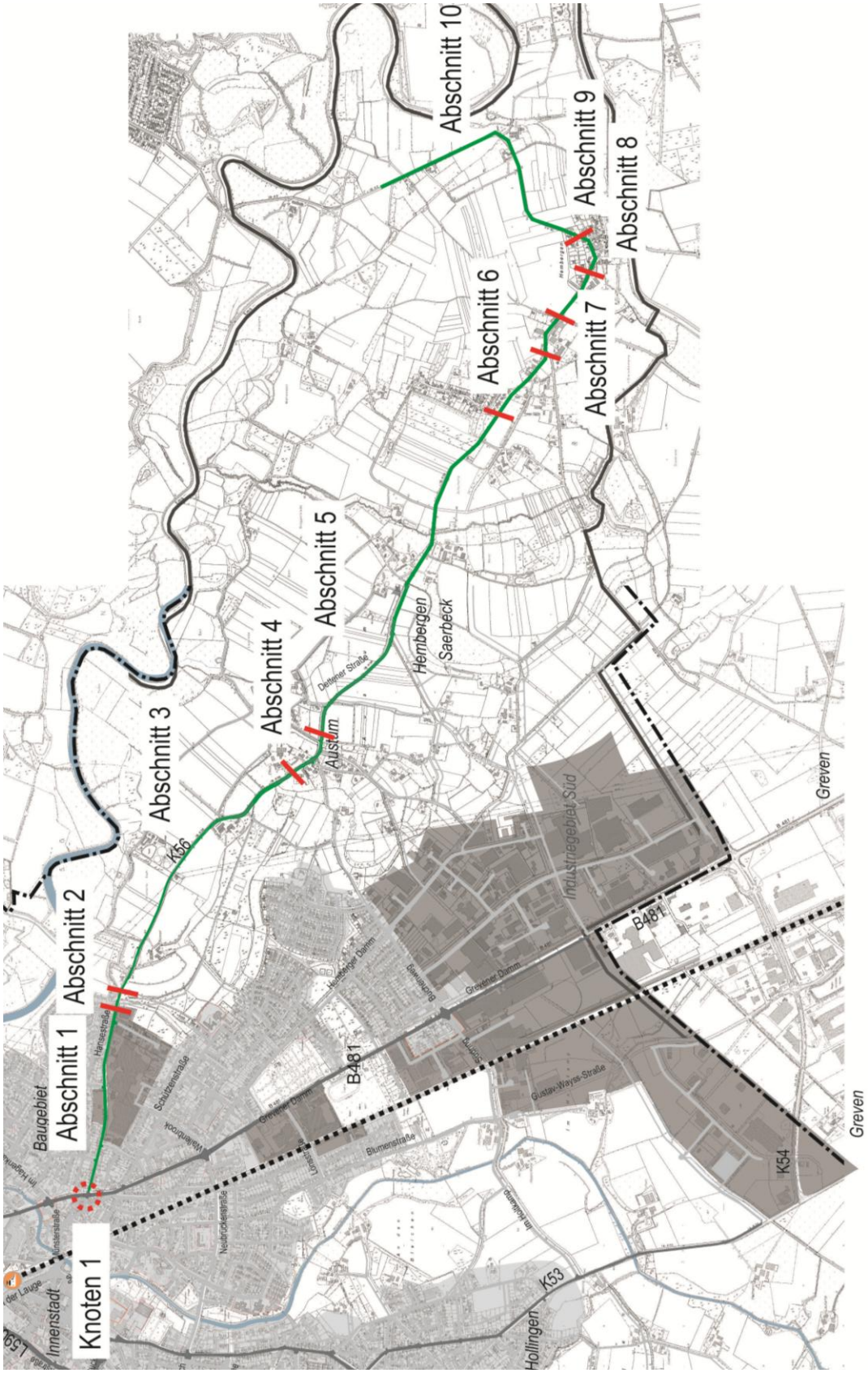
Reckenfelder Straße (K53) Abschnitt 11: Im Holtkamp – Gemarkungsgrenze		
Straßenkategorie: Kreisstraße Lage: außerorts Radwegenetzfunktion**:** Hauptnetz Länge: 1.510 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	890
	Schwerverkehrsanteil (%)	8
	Parken	kein Parken im Straßenraum
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	70 km/ h
	Belastungsbereich	IV
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	gemeinsamer Geh-/ Radweg im Zweirichtungsverkehr
	Breite des Radweges	2,00 m
	Fahrbahnbreite	6,00 m
	Benutzungspflicht	ja
	Mindestbreiten der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	ja
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	gemeinsamer Geh-/ Radweg im Zweirichtungsverkehr (Breite mind. 2,50 m)
	Argumentation nach ERA	Trennung Radverkehr/ MIV im Belastungsbereich IV dringend erforderlich Fahrbahnbreite für Radfahrstreifen ungeeignet gemeinsamen Geh-/ Radweg langfristig auf 2,50 m erweitern
	Konfliktpunkte Strecke	-
	Konfliktpunkte Knoten	Querungsstelle vom Einrichtungs- auf den Zweirichtungsradweg ist nicht gegeben
	Weitere Maßnahmen	Mittelinsel (Ausdehnung mind. 4 m x 2,50 m, vgl. ERA 2010: 39)
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität III
	Überschlägige Kostenschätzung	60.000 € für eine langfristige Verbreiterung

5.2 Robert-Bosch-Straße (K54)



Robert-Bosch-Straße (K54) Abschnitt 1: Reckenfelder Straße - Grevener Damm		
Straßenkategorie: Kreisstraße Lage: außerorts Radwegenetzfunktion**:** Nebennetz Länge: 1.800 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	641
	Schwerverkehrsanteil (%)	1
	Parken	kein Parken im Straßenraum
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h
	Belastungsbereich	II
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	gemeinsamer Geh-/ Radweg im Zweirichtungsverkehr
	Breite des Radweges	2,00 m in beide Richtungen
	Fahrbahnbreite	7,00 m
	Benutzungspflicht	ja
	Mindestbreiten der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	ja
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	gemeinsamer Geh-/ Radweg im Zweirichtungsverkehr
	Argumentation nach ERA	erforderliche Breite von mind. 2,50 m für gemeinsamen Geh- und Radweg nicht eingehalten (Verbreiterung auf lange Sicht) aufgrund des erwarteten erhöhten Schwerverkehrsanteils sollte Benutzungspflicht bestehen bleiben
	Konfliktpunkte Strecke	bei zunehmendem Erschließungsgrad des Gewerbegebietes kann mit erhöhtem Verkehrsaufkommen und insbesondere hohem bzw. steigendem Schwerverkehrsanteil gerechnet werden
	Konfliktpunkte Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	-
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität III
	Überschlägige Kostenschätzung	70.000 € (Gesamtstrecke) für eine langfristige Verbreite-rung

5.3 Hansestraße/ Dettener Straße (K56)



Hansestraße (K56) Abschnitt 1: Grevener Damm (B481) - Drivel		
Straßenkategorie: Kreisstraße Lage: innerorts Radwegenetzfunktion**:** Hauptnetz Länge: 960 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	337
	Schwerverkehrsanteil (%)	4
	Parken	kein Parken im Straßenraum
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h
	Belastungsbereich	I
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	gemeinsamer Geh-/ Radweg
	Breite des Radweges	3,00 m in beide Richtungen
	Fahrbahnbreite	6,00 m
	Benutzungspflicht	ja
	Mindestbreiten der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	ja
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Mischverkehr und Gehweg „Radfahrer frei“
	Argumentation nach ERA	Mischverkehr bei Fahrbahnbreite ≤ 6 m und Verkehrsstärke von ca. 700 Kfz/ h unproblematisch im Hinblick auf Schülerverkehr: Beschilderung Gehweg "Radfahrer frei" (nicht benutzungspflichtig): Breiten ausreichend Schutzstreifen aufgrund der Fahrbahnbreiten nicht möglich
	Konfliktpunkte Strecke	-
	Konfliktpunkte Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	-
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität III
	Überschlägige Kostenschätzung	Marginale Kosten (für geänderte Beschilderung und evtl. Fahrbahnmarkierungen)

Hansestraße (K56) Abschnitt 2: Drivel - Ortsschild		
Straßenkategorie: Kreisstraße Lage: innerorts Radwegenetzfunktion**:** Hauptnetz Länge: 190 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	155
	Schwerverkehrsanteil (%)	3
	Parken	kein Parken im Straßenraum
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h
	Belastungsbereich	I
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	gemeinsamer Geh-/ Radweg im Zweirichtungsverkehr
	Breite des Radweges	2,50 m
	Fahrbahnbreite	6,00 m
	Benutzungspflicht	ja
	Mindestbreiten der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	ja
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Mischverkehr und Gehweg „Radfahrer frei“ im Zweirichtungsverkehr
	Argumentation nach ERA	Mischverkehr bei Fahrbahnbreite ≤ 6 m und Verkehrsstärke von ca. 700 Kfz/ h unproblematisch bestehende Breite des gemeinsamen Geh-/ Radweges für Ausweisung als Gehweg „Radfahrer frei“ im Zweirichtungsverkehr ausreichend Gehweg „Radfahrer frei“ sollte zugelassen werden, da im späteren Verlauf aufgrund der zulässigen Geschwindigkeit der Belastungsbereich steigt
	Konfliktpunkte Strecke	-
	Konfliktpunkte Knoten	Querungsstelle vom Einrichtungs- auf den Zweirichtungsradweg vorhanden
	Weitere Maßnahmen	-
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität III
	Überschlägige Kostenschätzung	Marginale Kosten (für geänderte Beschilderung und evtl. Fahrbahnmarkierungen)

Hansestraße (K56) Abschnitt 3: Ortsschild - Ortseingang Austum		
Straßenkategorie: Kreisstraße Lage: außerorts Radwegenetzfunktion**:** Hauptnetz Länge: 810 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	155
	Schwerverkehrsanteil (%)	3
	Parken	kein Parken im Straßenraum
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	70 km/ h
	Belastungsbereich	II
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	gemeinsamer Geh-/ Radweg im Zweirichtungsverkehr
	Breite des Radweges	2,50 m
	Fahrbahnbreite	6,00 m
	Benutzungspflicht	ja
	Mindestbreiten der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	ja
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Mischverkehr und Gehweg „Radfahrer frei“ im Zweirichtungsverkehr
	Argumentation nach ERA	Benutzungspflicht im Belastungsbereich II nicht notwendig Schutzstreifen sind aufgrund der Fahrbahnbreiten nicht möglich Mischverkehr bei Fahrbahnbreite ≤ 6 m und Verkehrsstärke von ca. 700 Kfz/ h unproblematisch bestehende Breite für einen Gehweg „Radfahrer frei“ im Zweirichtungsverkehr (außerorts) ausreichend
	Konfliktpunkte Strecke	-
	Konfliktpunkte Knoten	Querungsstelle vom Einrichtungs- auf den Zweirichtungsradweg vorhanden
	Weitere Maßnahmen	evtl. Geschwindigkeitsreduktion auf 50 km/ h
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität III
	Überschlägige Kostenschätzung	Marginale Kosten (für geänderte Beschilderung und evtl. Fahrbahnmarkierungen)

Hansestraße (K56) Abschnitt 4: "Ortseingang" Austum - "Ortsausgang" Austum		
Straßenkategorie: Kreisstraße Lage: außerorts Radwegenetzfunktion: Hauptnetz Länge: 1.050 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	263
	Schwerverkehrsanteil (%)	6
	Parken	kein Parken im Straßenraum
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h
	Belastungsbereich	I
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	gemeinsamer Geh-/ Radweg im Zweirichtungsverkehr
	Breite des Radweges	2,50 m
	Fahrbahnbreite	6,00 m
	Benutzungspflicht	ja
	Mindestbreiten der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	ja
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Mischverkehr und Gehweg „Radfahrer frei“ im Zweirichtungsverkehr
	Argumentation nach ERA	Mischverkehr bei Fahrbahnbreite ≤ 6 m und Verkehrsstärke von ca. 700 Kfz/ h unproblematisch bestehende Breite des gemeinsamen Geh-/ Radweges für Ausweisung als Gehweg „Radfahrer frei“ im Zweirichtungsverkehr ausreichend Gehweg „Radfahrer frei“ sollte zugelassen werden, da im späteren Verlauf aufgrund der zulässigen Geschwindigkeit der Belastungsbereich steigt
	Konfliktpunkte Strecke	-
	Konfliktpunkte Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	-
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität III
	Überschlägige Kostenschätzung	Marginale Kosten (für geänderte Beschilderung und evtl. Fahrbahnmarkierungen)

Dettener Straße (K56) Abschnitt 5: Ortsausgangsschild Austum - Ortseingang Hembergen		
Straßenkategorie: Kreisstraße Lage: außerorts Radwegenetzfunktion**:** Hauptnetz Länge: 1.730 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	263
	Schwerverkehrsanteil (%)	6
	Parken	kein Parken im Straßenraum
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	70 km/ h
	Belastungsbereich	II
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	gemeinsamer Geh-/ Radweg im Zweirichtungsverkehr
	Breite des Radweges	2,50 m
	Fahrbahnbreite	6,00 m
	Benutzungspflicht	ja
	Mindestbreiten der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	ja
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Mischverkehr und Gehweg „Radfahrer frei“ im Zweirichtungsverkehr
	Argumentation nach ERA	Benutzungspflicht im Belastungsbereich II nicht notwendig Schutzstreifen sind aufgrund der Fahrbahnbreiten nicht möglich Mischverkehr bei Fahrbahnbreite ≤ 6 m und Verkehrsstärke von ca. 700 Kfz/ h unproblematisch bestehende Breite für einen Gehweg „Radfahrer frei“ im Zweirichtungsverkehr (außerorts) ausreichend
	Konfliktpunkte Strecke	-
	Konfliktpunkte Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	evtl. Geschwindigkeitsreduktion auf 50 km/ h
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität III
	Überschlägige Kostenschätzung	Marginale Kosten (für geänderte Beschilderung und evtl. Fahrbahnmarkierungen)

Dettener Straße (K56) Abschnitt 6: Ortseingang Hembergen – Engberdingdamm/ Feld (K54)		
Straßenkategorie: Kreisstraße Lage: innerorts Radwegenetzfunktion**:** Hauptnetz Länge: 450 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	263
	Schwerverkehrsanteil (%)	4
	Parken	kein Parken im Straßenraum
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h
	Belastungsbereich	I
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	gemeinsamer Geh-/ Radweg im Zweirichtungsverkehr
	Breite des Radweges	2,50 m
	Fahrbahnbreite	6,00 m
	Benutzungspflicht	ja
	Mindestbreiten der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	ja
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Mischverkehr und Gehweg „Radfahrer frei“ im Zweirichtungsverkehr
	Argumentation nach ERA	Mischverkehr bei Fahrbahnbreite ≤ 6 m und Verkehrsstärke von ca. 700 Kfz/ h unproblematisch bestehende Breite des gemeinsamen Geh-/ Radweges für Ausweisung als Gehweg „Radfahrer frei“ im Zweirichtungsverkehr ausreichend Gehweg „Radfahrer frei“ sollte zugelassen werden, da im späteren Verlauf aufgrund der zulässigen Geschwindigkeit der Belastungsbereich steigt
	Konfliktpunkte Strecke	-
	Konfliktpunkte Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	-
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität III
	Überschlägige Kostenschätzung	Marginale Kosten (für geänderte Beschilderung und evtl. Fahrbahnmarkierungen)

Dettener Straße (K56) Abschnitt 7: Engberdingdamm/ Feld (K54) - Dettener Straße		
Straßenkategorie: Kreisstraße Lage: innerorts Radwegenetzfunktion: Hauptnetz Länge: 190 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	263
	Schwerverkehrsanteil (%)	4
	Parken	kein Parken im Straßenraum
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h
	Belastungsbereich	I
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	gemeinsamer Geh-/ Radweg; einseitiger Schutzstreifen
	Breite des Radweges	2,50 m und 1,00 m
	Fahrbahnbreite	6,00 m
	Benutzungspflicht	ja
	Mindestbreiten der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	ja
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Mischverkehr und Gehweg „Radfahrer frei“ (in Fahrtrichtung Süd) Schutzstreifen (in Fahrtrichtung Nord)
	Argumentation nach ERA	benutzungspflichtige Radwege sind im Belastungsbereich I auszuschließen Mischverkehr bei Fahrbahnbreite ≤ 6 m und Verkehrsstärke von ca. 700 Kfz/ h unproblematisch ein zweiter Schutzstreifen ist aufgrund der Fahrbahnbreiten nicht möglich Verbreiterung des Schutzstreifens auf mind. 1,25 m Gehweg „Radfahrer frei“ sollte zugelassen werden, um eine einheitliche Führungsform zu ermöglichen
	Konfliktpunkte Strecke	-
	Konfliktpunkte Knoten	Mittelinsel ist hier nicht notwendig (nach ERA 2010)
	Weitere Maßnahmen	Richtungspfeilmarkierungen
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität II
	Überschlägige Kostenschätzung	2.000 €

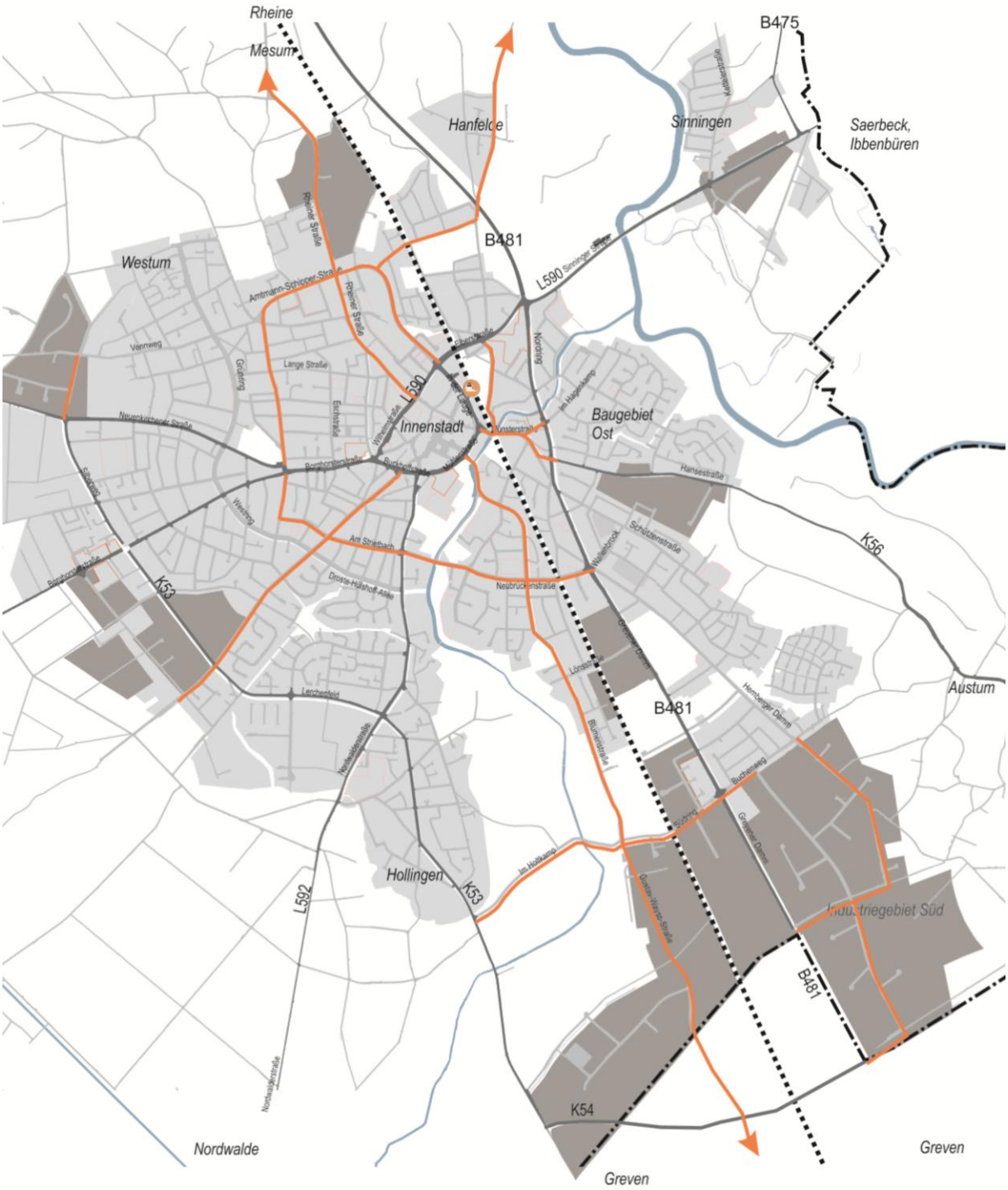
Dorfstraße (K56) Abschnitt 8: Dettener Straße - Hilgenbrink		
Straßenkategorie: Kreisstraße Lage: innerorts Radwegenetzfunktion**:** Hauptnetz Länge: 280 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	263
	Schwerverkehrsanteil (%)	4
	Parken	kein Parken im Straßenraum
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h
	Belastungsbereich	I
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	beidseitiger Schutzstreifen
	Breite des Radweges	1,00 m
	Fahrbahnbreite	6,00 m
	Benutzungspflicht	nein
	Mindestbreiten der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Schutzstreifen
	Argumentation nach ERA	benutzungspflichtige Radwege sind im Belastungsbereich I auszuschließen
	Konfliktpunkte Strecke	-
	Konfliktpunkte Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/ h
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität III
	Überschlägige Kostenschätzung	6.000 €

Dorfstraße (K56) Abschnitt 9: Hilgenbrink- Friedhofsweg		
Straßenkategorie: Kreisstraße Lage: innerorts Radwegenetzfunktion**:** Hauptnetz Länge: 190 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	263
	Schwerverkehrsanteil (%)	4
	Parken	kein Parken im Straßenraum
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/ h
	Belastungsbereich	I
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	beidseitiger Schutzstreifen
	Breite des Radweges	1,00 m
	Fahrbahnbreite	6,00 m
	Benutzungspflicht	nein
	Mindestbreiten der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Schutzstreifen
	Argumentation nach ERA	benutzungspflichtige Radwege sind im Belastungsbereich I auszuschließen Verbreiterung auf 1,25 wünschenswert
	Konfliktpunkte Strecke	-
	Konfliktpunkte Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	-
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität II
	Überschlägige Kostenschätzung	5.000 €

Dorfstraße (K56) Abschnitt 10: Friedhofsweg - Ortsausgang		
Straßenkategorie: Kreisstraße Lage: innerorts Radwegenetzfunktion: Hauptnetz Länge: 140 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	263
	Schwerverkehrsanteil (%)	4
	Parken	kein Parken im Straßenraum
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h
	Belastungsbereich	I
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	gemeinsamer Geh-/ Radweg im Zweirichtungsverkehr
	Breite des Radweges	2,50 m
	Fahrbahnbreite	6,00 m
	Benutzungspflicht	ja
	Mindestbreiten der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	ja
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	gemeinsamer Geh-/ Radweg (ab Ortsausgang im Zweirichtungsverkehr) und einseitger Schutzstreifen
	Argumentation nach ERA	benutzungspflichtige Radwege sind im Belastungsbereich I auszuschließen Schutzstreifen sollte vor den Kurven beginnen, um ein Queren im Kreuzungsbereich zu verhindern
	Konfliktpunkte Strecke	Wechsel von gemeinsamem Geh-/ Radweg im Zweirichtungsverkehr auf Schutzstreifen im Kurvenbereich mit Sichtbehinderung sollte durch eine Querung weiter nördlich möglich werden
	Konfliktpunkte Knoten	Mittelinsel ist nicht notwendig; der Wechsel der Fahr-bahnseite sollte auf Höhe des Ortsausgangs geschehen (Bodenmarkierungen), um fernab der Kurve queren zu müssen
	Weitere Maßnahmen	-
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität III
	Überschlägige Kostenschätzung	1.000 €

Dettener Straße (K56) Abschnitt 11: Ortsausgang - Gemarkungsgrenze		
Straßenkategorie: Kreisstraße Lage: außerorts Radwegenetzfunktion**:** Hauptnetz Länge: 2.000 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	263
	Schwerverkehrsanteil (%)	4
	Parken	kein Parken im Straßenraum
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	100 km/ h
	Belastungsbereich	IV
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	gemeinsamer Geh-/ Radweg im Zweirichtungsverkehr
	Breite des Radweges	2,50 m
	Fahrbahnbreite	6,00 m
	Benutzungspflicht	ja
	Mindestbreiten der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	ja
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	gemeinsamer Geh-/ Radweg im Zweirichtungsverkehr
	Argumentation nach ERA	benutzungspflichtige Radwege sind im Belastungsbereich IV notwendig die Breiten entsprechen den Anforderungen von StVO und ERA 2010
	Konfliktpunkte Strecke	-
	Konfliktpunkte Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	Querungshilfe am Ortseingang aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens nicht zwingend erforderlich
	Priorität bezüglich der Umsetzung	keine Maßnahmen notwendig

6 Maßnahmen an Abschnitten von Gemeindestraßen



Rheiner Straße Abschnitt 1: Sportplatz Teekotten - Ortseingang		
Straßenkategorie: Gemeindestraße Lage: außerorts Radwegenetzfunktion**:** Hauptnetz Länge: 1.250 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	518
	SV-Anteil (%)	5
	Parken	kein Parken im Straßenraum
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h
	Belastungsbereich	II
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	gemeinsamer Geh-/ Radweg im Zweirichtungsverkehr einseitig geführt (westliche Straßenseite)
	Radwegbreite	2,00 m
	Fahrbahnbreite	5,50 m
	Benutzungspflicht	ja
	Mindestbreite der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	ja
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Mischverkehr sowie Gehweg "Radfahrer frei" im Zweirichtungsverkehr (2,50 m Breite)
	Argumentation nach ERA	benötigte Breite von mind. 2,50 m nicht eingehalten, zudem im Belastungsbereich II keine Benutzungspflicht Fahrbahnbreite von 5,50 m für Schutzstreifen ungeeignet, aber unter Berücksichtigung der Verkehrsstärke und anbaufreier Strecke für Mischverkehr akzeptabel Breiten für Gehweg "Radfahrer frei" im Zweirichtungsverkehr nicht geeignet (mind. 2,50 m erforderlich); sollte gerade außerorts jedoch erhalten bleiben, Verbreiterung notwendig
	Konfliktpunkt Strecke	-
	Konfliktpunkt Knoten	um im Bestand auf den nächsten Abschnitt zu gelangen, muss die Fahrbahn überquert werden, keine Querungshilfe
	Weitere Maßnahmen	Bau einer Verkehrsinsel mit einer Ausdehnung von mind. 4 m x 2,50 m (vgl. ERA 2010: S. 39) Beschilderungshinweis/ Piktogramme, dass Radfahrer die Fahrbahn nutzen können
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität III
	Überschlägige Kostenschätzung	50.000 € für eine langfristige Verbreiterung

Rheiner Straße Abschnitt 2: Ortseingang - Amtmann-Schipper-Straße		
Straßenkategorie: Gemeindestraße Lage: innerorts Radwegenetzfunktion: Hauptnetz Länge: 550 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	518
	SV-Anteil (%)	5
	Parken	kein Parken im Straßenraum
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h
	Belastungsbereich	II
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	Mischverkehr und anderer Radweg
	Radwegbreite	1,00 m
	Fahrbahnbreite	7,00 m
	Benutzungspflicht	nein
	Mindestbreite der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	-
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Schutzstreifen
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich II kann eine Kombination von Mischverkehr und nicht benutzungspflichtigen Radwegen zweckmäßig sein. Die anderen Radwege entsprechen jedoch nicht den Standards von 1,50 m (StVO) oder 1,60 m (ERA 2010) ; Die Fahrbahnbreite von 7,00 m und die Verkehrsstärke sind hingegen für Mischverkehr geeignet. Schutzstreifen ist aufgrund der Fahrbahnbreiten möglich (Rücknahme des Mittelstreifens), Demarkierung der Mittellinie
	Konfliktpunkt Strecke	-
	Konfliktpunkt Knoten	neue Querungshilfe, um im Bestand die Fahrbahn zu queren und zum nächsten Abschnitt zu gelangen, muss geschaffen werden
	Weitere Maßnahmen	Einrichtung einer Mittelinsel (Ausdehnung mind. 4 m x 2,50 m, vgl. ERA 2010: S. 39)
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität III
	Überschlägige Kostenschätzung	100.000 € plus 15.000 € für eine Querungsstelle mit Bord-versatz

Rheiner Straße Abschnitt 3: Amtmann-Schipper-Straße - Lange Straße		
Straßenkategorie: Gemeindestraße Lage: innerorts Radwegenetzfunktion**:** Hauptnetz Länge: 630 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	79
	SV-Anteil (%)	4
	Parken	einseitiges Längsparken auf der Fahrbahn
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h
	Belastungsbereich	I
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	Mischverkehr
	Radwegbreite	-
	Fahrbahnbreite	7,00 m
	Benutzungspflicht	nein
	Mindestbreite der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	-
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Fahrradstraße (Anlieger frei)
	Argumentation nach ERA	Belastungsbereich I ohne erforderliche Trennung von Radverkehr und Kfz-Verkehr Führung im Mischverkehr aufgrund der Breiten und Belastungszahlen unproblematisch Auch die Realisierung einer Fahrradstraße erscheint aufgrund der geringen Belastungszahl möglich (Radverkehr aktuell/ alsbald als vorherrschende Verkehrsart)
	Konfliktpunkt Strecke	erhöhtes Schüleraufkommen mit Fahrtbeziehung Bernhardstraße
	Konfliktpunkt Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	Neue Beschilderung, Evtl. Öffentlichkeitsarbeit stellenweise Erneuerung der Fahrbahnoberfläche
	Priorität bezüglich der Umsetzung	keine Maßnahmen notwendig
	Überschlägige Kostenschätzung	30.000 €

Rheiner Straße Abschnitt 4: Lange Straße - Wilhelmstraße		
Straßenkategorie: Gemeindestraße Lage: innerorts Radwegenetzfunktion**:** Hauptnetz Länge: 190 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	53
	SV-Anteil (%)	4
	Parken	einseitiges Längsparken auf der Fahrbahn
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	20 km/ h
	Belastungsbereich	I
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	Mischverkehr
	Radwegbreite	-
	Fahrbahnbreite	5,00 m
	Benutzungspflicht	nein
	Mindestbreite der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	-
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Fahrradstraße (Anlieger frei)
	Argumentation nach ERA	grundsätzlich keine Benutzungspflicht in Tempo 20-Zonen (auch im Belastungsbereich I) Führung im Mischverkehr aufgrund der Breiten und Verkehrsbelastung unproblematisch Auch die Realisierung einer Fahrradstraße erscheint aufgrund der geringen Belastungszahl möglich (Radverkehr aktuell/ alsbald als vorherrschende Verkehrsart)
	Konfliktpunkt Strecke	-
	Konfliktpunkt Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	Neue Beschilderung, Evtl. Öffentlichkeitsarbeit
	Priorität bezüglich der Umsetzung	keine Maßnahmen notwendig
	Überschlägige Kostenschätzung	Marginale Kosten (für geänderte Beschilderung und evtl. Fahrbahnmarkierungen)

Amtmann-Schipper-Straße Abschnitt 1: In der Lauge - Diekstraße		
Straßenkategorie: Gemeindestraße Lage: innerorts Radwegenetzfunktion**:** Nebennetz Länge: 620 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	632
	SV-Anteil (%)	5
	Parken	einseitiges Längsparken im Seitenraum
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h, abschnittsweise 30 km/ h
	Belastungsbereich	II
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	getrennter Geh-/ Radweg
	Radwegbreite	1,50 m in beide Richtungen
	Fahrbahnbreite	7,00 m
	Benutzungspflicht	ja
	Mindestbreite der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	ja
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Mischverkehr sowie anderer Radweg
	Argumentation nach ERA	erforderliche Breite von mind. 1,60 m nicht gegeben im Belastungsbereich II kann eine Kombination von Mischverkehr und nicht benutzungspflichtigen Radwegen zweckmäßig sein Belastungswerte unterhalb Empfehlungswert für Mischverkehr (700 Kfz/ h), sodass diese Führungsform möglich ist, auch die Breiten sind für den Mischverkehr geeignet die anderen Radwege würden die nach StVO erforderlichen 1,50 m erfüllen
	Konfliktpunkt Strecke	-
	Konfliktpunkt Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	Fahrbahnpiktogramme, dass Radfahrer die Fahrbahn nutzen können Maßnahmen zur Verhinderung, dass nicht benutzungs-pflichtiger Radweg durch ruhenden Verkehr blockiert wird [Piktogramme]
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität III
	Überschlägige Kostenschätzung	Marginale Kosten (für geänderte Beschilderung und evtl. Fahrbahnmarkierungen)

Amtmann-Schipper-Straße Abschnitt 2: Diekstraße - Westumer Landstraße/ Bernhardstraße		
Straßenkategorie: Gemeindestraße Lage: innerorts Radwegenetzfunktion**:** Nebennetz		Länge: 750 m
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	597
	SV-Anteil (%)	4
	Parken	kein Parken im Straßenraum
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h, abschnittsweise 30 km/ h
	Belastungsbereich	II
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	getrennter Geh-/ Radweg
	Radwegbreite	1,50 m in beide Richtungen
	Fahrbahnbreite	7,00 m
	Benutzungspflicht	ja
	Mindestbreite der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	ja
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Mischverkehr sowie anderer Radweg
	Argumentation nach ERA	keine Benutzungspflicht im Belastungsbereich II im Belastungsbereich II kann eine Kombination von Mischverkehr und nicht benutzungspflichtigen Radwegen zweckmäßig sein Belastungswerte unterhalb Empfehlungswert für Mischverkehr (700 Kfz/h), sodass diese Führungsform möglich ist, auch die Breiten sind für den Mischverkehr geeignet die anderen Radwege würden die nach StVO erforderlichen 1,50 m erfüllen
	Konfliktpunkt Strecke	-
	Konfliktpunkt Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	Fahrbahnpiktogramme
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität III
	Überschlägige Kostenschätzung	Marginale Kosten (für geänderte Beschilderung und evtl. Fahrbahnmarkierungen)

Amtmann-Schipper-Straße Abschnitt 3: Westumer Landstraße/Bernhardstraße - Borghorster Straße		
Straßenkategorie: Gemeindestraße Lage: innerorts Radwegenetzfunktion: Nebennetz		Länge: 780 m
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	408
	SV-Anteil (%)	3
	Parken	einseitiges Längsparken im Straßenraum, v.a. im südlichen Bereich
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h, abschnittsweise 30 km/ h
	Belastungsbereich	II
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	getrennter Geh-/ Radweg
	Radwegbreite	1,50 m in beide Richtungen
	Fahrbahnbreite	7,00 m
	Benutzungspflicht	ja
	Mindestbreite der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	ja
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Mischverkehr sowie anderer Radweg
	Argumentation nach ERA	keine Benutzungspflicht im Belastungsbereich II im Belastungsbereich II kann eine Kombination von Mischverkehr und nicht benutzungspflichtigen Radwegen zweckmäßig sein die Fahrbahnbreite und die Verkehrsstärke sind für Mischverkehr geeignet die anderen Radwege würden die nach StVO erforderlichen 1,50 m erfüllen
	Konfliktpunkt Strecke	-
	Konfliktpunkt Knoten	abschließender Knoten mit der Neuenkirchener und Borghorster Straße bedarf einer genaueren Untersuchung
	Weitere Maßnahmen	Fahrbahnpiktogramme
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität III
	Überschlägige Kostenschätzung	Marginale Kosten (für geänderte Beschilderung und evtl. Fahrbahnmarkierungen)

Voßstraße Abschnitt Borghorster Straße - Grabenstraße		
Straßenkategorie: Gemeindestraße Lage: innerorts Radwegenetzfunktion**:** Nebennetz Länge: 260 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	448
	SV-Anteil (%)	0
	Parken	kein Parken im Straßenraum
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h
	Belastungsbereich	I bis II
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	Mischverkehr und anderer Radweg
	Radwegbreite	1,00 m
	Fahrbahnbreite	6,00 m
	Benutzungspflicht	nein
	Mindestbreite der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	-
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Mischverkehr sowie Gehweg „Radfahrer frei“
	Argumentation nach ERA	Mischverkehr bei einer Fahrbahnbreite ≤ 6 m und Verkehrsstärken < 700 Kfz/ h unproblematisch der andere Radweg entspricht nicht den geforderten Breiten und sollte auf lange Sicht rückgebaut werden zu einem Gehweg „Radfahrer frei“ (aufgrund des Schülerverkehrs)
	Konfliktpunkt Strecke	Gehwegbreite nur etwa 2,00 m
	Konfliktpunkt Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	Beschilderung, dass Radfahrer auf der Fahrbahn fahren dürfen Umgestaltung des Bürgersteiges, um anderen Radweg zu entfernen und Gehweg „Radfahrer frei“ zu realisieren
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität III
	Überschlägige Kostenschätzung	50.000 €

Grabenstraße Abschnitt Voßstraße - Brookweg		
Straßenkategorie: Gemeindestraße Lage: innerorts Radwegenetzfunktion**:** Nebennetz Länge: 280 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	290
	SV-Anteil (%)	3
	Parken	kein Parken im Straßenraum
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h
	Belastungsbereich	II
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	Mischverkehr
	Radwegbreite	-
	Fahrbahnbreite	6,00 m
	Benutzungspflicht	nein
	Mindestbreite der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	-
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Mischverkehr sowie Gehweg „Radfahrer frei“
	Argumentation nach ERA	Mischverkehr bei einer Fahrbahnbreite ≤ 6 m und Verkehrsstärken < 700 Kfz/ h unproblematisch Gehweg sollte aufgrund des Schülerverkehrsaufkommens für Radfahrer freigegeben werden (auch wenn dieser nicht den Breitenanforderungen der ERA 2010 von 2,50 m entspricht)
	Konfliktpunkt Strecke	Gehwegbreite nur 1,50 m
	Konfliktpunkt Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	-
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität III
	Überschlägige Kostenschätzung	Marginale Kosten (für geänderte Beschilderung)

Am Strietbach Abschnitt Brookweg - Nordwalder Straße		
Straßenkategorie: Gemeindestraße Lage: innerorts Radwegenetzfunktion: Nebennetz Länge: 410 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	413
	SV-Anteil (%)	2
	Parken	kein Parken im Straßenraum
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h
	Belastungsbereich	II
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	Mischverkehr und Gehweg "Radfahrer frei"
	Radwegbreite	2,50 m in beide Richtungen
	Fahrbahnbreite	6,00 m
	Benutzungspflicht	nein
	Mindestbreite der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	-
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Mischverkehr und Gehweg "Radfahrer frei"
	Argumentation nach ERA	im Belastungsbereich II kann eine Kombination von Mischverkehr und Gehweg mit dem Zusatz "Radfahrer frei" zweckmäßig sein Mischverkehr mit Fahrbahnbreite ≤ 6 m und Verkehrsstärke < 700 Kfz/ h unproblematisch Breite für Gehweg mit "Radfahrer frei" vorhanden
	Konfliktpunkt Strecke	-
	Konfliktpunkt Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	-
	Priorität bezüglich der Umsetzung	keine Maßnahmen notwendig

Neubrückenstraße Abschnitt 1: Nordwalder Straße - Bahnübergang		
Straßenkategorie: Gemeindestraße Lage: innerorts Radwegenetzfunktion: Nebennetz Länge: 800 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	698
	SV-Anteil (%)	3
	Parken	kein Parken im Straßenraum
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h
	Belastungsbereich	II
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	Mischverkehr und anderer Radweg/ Gehweg "Radfahrer frei" 50 m vor Bahnübergang in Fahrtrichtung Grevener Damm Gehweg mit Zusatz "Radfahrer frei"; geringe Gehwegbreite
	Radwegbreite	1,40 m (beide Richtungen)
	Fahrbahnbreite	6,00 m
	Benutzungspflicht	nein
	Mindestbreite der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	-
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Mischverkehr und anderer Radweg/ Gehweg „Radfahrer frei“
	Argumentation nach ERA	im Belastungsbereich II kann eine Kombination von Mischverkehr und nicht benutzungspflichtigen Radwegen zweckmäßig sein Mischverkehr mit Fahrbahnbreite ≤ 6 m und Verkehrsstärke < 700 Kfz/ h unproblematisch
	Konfliktpunkt Strecke	viele Schülerverkehre (anderer Radweg sollte trotz geringerer Breiten bestehen bleiben) Engstelle und Problembereich am Bahnübergang
	Konfliktpunkt Knoten	Bahnübergang als Problemstelle, da hier Pulkbildung von Schülern stattfindet und die Schüler so gefährdet werden
	Weitere Maßnahmen	Piktogramme auf der Fahrbahn Verhinderung, dass nicht benutzungspflichtiger Radweg durch ruhenden Verkehr blockiert wird [Aufzeichnen von Piktogrammen]; Verbreiterung des anderen Radweges aufgrund der vielen Schüler wünschenswert Geschwindigkeitsreduktion im Bereich der Gleise auf 30 km/ h
	Priorität bezüglich der Umsetzung	keine Maßnahmen notwendig

Neubrückenstraße Abschnitt 2: Bahnübergang - Grevener Damm		
Straßenkategorie: Gemeindestraße Lage: innerorts Radwegenetzfunktion**:** Nebennetz Länge: 170 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	948
	SV-Anteil (%)	3
	Parken	einseitiges Gegwegparken auf einem kurzen Abschnitt
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h
	Belastungsbereich	II
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	Mischverkehr und anderer Radweg
	Radwegbreite	1,50 m (beide Richtungen)
	Fahrbahnbreite	6,00 m
	Benutzungspflicht	nein
	Mindestbreite der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	-
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Mischverkehr und anderer Radweg
	Argumentation nach ERA	im Belastungsbereich II kann eine Kombination von Mischverkehr und nicht benutzungspflichtigen Radwegen zweckmäßig sein Mischverkehr mit Fahrbahnbreite ≤ 6 m und Verkehrsstärke < 700 Kfz/ h unproblematisch. Deswegen sollte auf lange Sicht eine Reduzierung der Verkehrsmenge angestrebt werden Schutzstreifen sind aufgrund der Fahrbahnbreiten nicht möglich
	Konfliktpunkt Strecke	hohes Aufkommen an Schülerverkehren
	Konfliktpunkt Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	Piktogramme auf der Fahrbahn Maßnahmen zur Verhinderung, dass nicht benutzungspflichtiger Radweg durch ruhenden Verkehr blockiert wird [Aufzeichnen von Piktogrammen] Geschwindigkeitsreduktion im Bereich der Gleise auf 30 km/ h
	Priorität bezüglich der Umsetzung	keine Maßnahmen notwendig

Schulstraße Abschnitt 1: Buckhoffstraße - Südstraße/ Wibbeltstraße		
Straßenkategorie: Gemeindestraße Lage: innerorts Radwegenetzfunktion**:** Hauptnetz Länge: 260 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	413
	SV-Anteil (%)	2
	Parken	zweiseitiges Längsparken in dafür vorgesehenen, parallel zur Fahrbahn verlaufenden Parkbuchten [Straßenbreite davon unberührt]
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/ h
	Belastungsbereich	I
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	Mischverkehr
	Radwegbreite	-
	Fahrbahnbreite	6,00 m
	Benutzungspflicht	nein
	Mindestbreite der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	-
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Mischverkehr evtl. Umwandlung in Fahrradstraße
	Argumentation nach ERA	Benutzungspflicht in Tempo 30-Zonen grundsätzlich unzulässig (nach StVO) Führung im Mischverkehr aufgrund der Breiten und Belastungszahlen unproblematisch da es sich hier um einen Schulweg handelt und das Verkehrsaufkommen (Spitzenstunden) verhältnismäßig groß ist, könnte hier über eine Fahrradstraße in die südlichen Wohngebiete nachgedacht werden
	Konfliktpunkt Strecke	sehr schmale Gehwege
	Konfliktpunkt Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	Rückbau anderer Radwege, Piktogramme auf der Fahr-bahn
	Priorität bezüglich der Umsetzung	keine Maßnahmen notwendig

Brookweg Abschnitt 2:Südstraße/ Wibbeltstraße - Am Strietbach/ Grabenstraße		
Straßenkategorie: Gemeindestraße Lage: innerorts Radwegenetzfunktion**:** Hauptnetz Länge: 270 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	413
	SV-Anteil (%)	2
	Parken	einseitiges Längsparken im Straßenraum
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/ h
	Belastungsbereich	I
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	Mischverkehr sowie anderer Radweg
	Radwegbreite	1,00 m (beide Richtungen)
	Fahrbahnbreite	7,00 m
	Benutzungspflicht	nein
	Mindestbreite der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	-
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Mischverkehr
	Argumentation nach ERA	die Führung im Mischverkehr ist aufgrund der Breiten und Belastungszahlen unproblematisch Rückbau des anderen Radweges auf lange Sicht, da dieser nicht breit genug ist
	Konfliktpunkt Strecke	-
	Konfliktpunkt Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	Rückbau anderer Radwege Piktogramme auf der Fahrbahn
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität III
	Überschlägige Kostenschätzung	50.000 € für eine neue Pflasterung

Brookweg Abschnitt 3: Strietbach/ Grabenstraße - Habichtshöhe		
Straßenkategorie: Gemeindestraße Lage: innerorts Radwegenetzfunktion: Hauptnetz Länge: 520 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	184
	SV-Anteil (%)	2
	Parken	einseitiges Längsparken im Straßenraum
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50km/ h
	Belastungsbereich	I
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	Mischverkehr sowie anderer Radweg
	Radwegbreite	1,00 m (beide Richtungen)
	Fahrbahnbreite	6,00 m
	Benutzungspflicht	nein
	Mindestbreite der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	-
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Mischverkehr
	Argumentation nach ERA	die Führung im Mischverkehr ist aufgrund der Breiten und Belastungszahlen unproblematisch Rückbau des anderen Radweges auf lange Sicht, da dieser nicht breit genug ist
	Konfliktpunkt Strecke	-
	Konfliktpunkt Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	Rückbau anderer Radwege, Piktogramme auf der Fahr-bahn
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität III
	Überschlägige Kostenschätzung	95.000 € für eine neue Pflasterung

Brookweg Abschnitt 4: Habichtshöhe - Taubenstraße/ Lerchenfeld		
Straßenkategorie: Gemeindestraße Lage: innerorts Radwegenetzfunktion**:** Hauptnetz Länge: 410 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	184
	SV-Anteil (%)	2
	Parken	einseitiges Längsparken im Straßenraum
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50km/ h
	Belastungsbereich	I
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	Mischverkehr sowie anderer Radweg
	Radwegbreite	1,00 m (beide Richtungen)
	Fahrbahnbreite	6,00 m
	Benutzungspflicht	nein
	Mindestbreite der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	-
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Mischverkehr
	Argumentation nach ERA	die Führung im Mischverkehr ist aufgrund der Breiten und Belastungszahlen unproblematisch Rückbau des anderen Radweges auf lange Sicht, da dieser nicht breit genug ist
	Konfliktpunkt Strecke	-
	Konfliktpunkt Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	Rückbau anderer Radwege, Piktogramme auf der Fahr-bahn
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität III
	Überschlägige Kostenschätzung	75.000 € für eine neue Pflasterung

Brookweg Abschnitt 5: Taubenstraße/ Lerchenfeld - Spatzenweg		
Straßenkategorie: Gemeindestraße Lage: innerorts Radwegenetzfunktion**:** Hauptnetz Länge: 230 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	132
	SV-Anteil (%)	0
	Parken	einseitiges Längsparken in dafür vorgesehenen, parallel zur Fahrbahn verlaufenden Parkbuchten zwischen Bäumen [Straßenbreite bleibt davon unberührt]
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	Verkehrsberuhigter Bereich
	Belastungsbereich	I
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	Mischverkehr
	Radwegbreite	-
	Fahrbahnbreite	3,00 m
	Benutzungspflicht	nein
	Mindestbreite der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	-
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Mischverkehr
	Argumentation nach ERA	Benutzungspflicht in Tempo 30-Zonen grundsätzlich unzulässig Mischverkehr erst bei Kfz-Spitzenstundenwerten > 400 Kfz/ h und Fahrbahnbreite 6,00 bis 7,00 m problematisch
	Konfliktpunkt Strecke	-
	Konfliktpunkt Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	-
	Priorität bezüglich der Umsetzung	keine Maßnahmen notwendig

Brookweg Abschnitt 6: Spatzenweg - Herzbach		
Straßenkategorie: Gemeindestraße Lage: innerorts Radwegenetzfunktion**:** Hauptnetz Länge: 620 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	9
	SV-Anteil (%)	0
	Parken	kein Parken
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h
	Belastungsbereich	I
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	Mischverkehr
	Radwegbreite	-
	Fahrbahnbreite	4,00 m
	Benutzungspflicht	nein
	Mindestbreite der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	-
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Mischverkehr
	Argumentation nach ERA	Mischverkehr erst bei Kfz-Spitzenstundenwerten > 400 Kfz/ h und Fahrbahnbreite 6,00 bis 7,00 m problematisch
	Konfliktpunkt Strecke	-
	Konfliktpunkt Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	-
	Priorität bezüglich der Umsetzung	keine Maßnahmen notwendig

Bachstraße/ Blumenstraße Abschnitt 1: Mühlenstraße - Neubrückenstraße		
Straßenkategorie: Gemeindestraße Lage: innerorts Radwegenetzfunktion**:** Nebennetz Länge: 820 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	288
	SV-Anteil (%)	1
	Parken	einseitiges Längsparken auf der Fahrbahn, wechselt teilweise die Fahrbahnseite
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/ h
	Belastungsbereich	I
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	Mischverkehr
	Radwegbreite	-
	Fahrbahnbreite	6,00 m
	Benutzungspflicht	nein
	Mindestbreite der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	-
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Mischverkehr
	Argumentation nach ERA	in Tempo-30-Zonen ist eine Benutzungspflicht von Radwegen grundsätzlich unszulässig (nach StVO) Führung im Mischverkehr aufgrund der Breiten und Kfz-Belastung unproblematisch
	Konfliktpunkt Strecke	-
	Konfliktpunkt Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	sollte diese Trasse für Radschnellwege genutzt werden, müsste der Abschnitt zur Vorfahrtsstraße umgewidmet werden; zudem würde dieser Abschnitt zur Fahrradstraße umgewandelt
	Priorität bezüglich der Umsetzung	keine Maßnahmen notwendig

Blumenstraße Abschnitt 2: Neubrückenstraße - Freibad		
Straßenkategorie: Gemeindestraße Lage: innerorts Radwegenetzfunktion**:** Nebennetz Länge: 1.100 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	202
	SV-Anteil (%)	2
	Parken	einseitiges Längsparken auf der Fahrbahn, wechselt teilweise die Fahrbahnseite
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/ h
	Belastungsbereich	I
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	Mischverkehr
	Radwegbreite	-
	Fahrbahnbreite	6,00 m
	Benutzungspflicht	nein
	Mindestbreite der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	-
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Mischverkehr
	Argumentation nach ERA	in Tempo-30-Zonen ist eine Benutzungspflicht von Radwegen grundsätzlich unszulässig (nach StVO) Mischverkehr bei Fahrbahnbreite < 6 m unproblemtisch (Radverkehr kann im Begegnungsfall Kfz/ Kfz nicht überholt werden) bis einer Verkehrsstärke von 700 Kfz/ h
	Konfliktpunkt Strecke	-
	Konfliktpunkt Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	sollte diese Trasse für Radschnellwege genutzt werden, müsste der Abschnitt zur Vorfahrtsstraße umgewidmet werden; zudem würde dieser Abschnitt zur Fahrradstraße umgewandelt
	Priorität bezüglich der Umsetzung	keine Maßnahmen notwendig

Blumenstraße Abschnitt 3: Freibad - nördlicher Parkplatz		
Straßenkategorie: Gemeindestraße Lage: innerorts Radwegenetzfunktion**:** Nebennetz Länge: 240 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	132
	SV-Anteil (%)	4
	Parken	einseitiges Längsparken (Parkbuchten)
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/ h
	Belastungsbereich	I
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	getrennter Geh-/ Radweg
	Radwegbreite	1,20 m (beide Richtungen)
	Fahrbahnbreite	5,50 m
	Benutzungspflicht	ja
	Mindestbreite der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	nein
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Mischverkehr
	Argumentation nach ERA	in Tempo-30-Zonen ist eine Benutzungspflicht von Radwegen grundsätzlich unszulässig (nach StVO) Mischverkehr bei Fahrbahnbreite < 6 m unproblemtisch (Radverkehr kann im Begegnungsfall Kfz/ Kfz nicht überholt werden) bis einer Verkehrsstärke von 700 Kfz/ h
	Konfliktpunkt Strecke	hohes Fußverkehrsaufkommen möglich zwischen Parkplatz und Schwimmbad/ Stadtpark
	Konfliktpunkt Knoten	eine Querungshilfe ist hier nicht notwendig
	Weitere Maßnahmen	Fahrbahnpiktogramme
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität III
	Überschlägige Kostenschätzung	45.000 € für eine neue Pflasterung

Blumenstraße Abschnitt 4: nördlicher Parkplatz - Südring		
Straßenkategorie: Gemeindestraße Lage: innerorts Radwegenetzfunktion**:** Nebennetz Länge: 460 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	132
	SV-Anteil (%)	4
	Parken	einseitiges Längsparken (Parkbuchten) in Richtung des gemeinsamen Geh-/ Radweges
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/ h
	Belastungsbereich	I
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	gemeinsamer Geh-/ Radweg im Zweirichtungsverkehr (östliche Straßenseite)
	Radwegbreite	3,00 m gemeinsam für beide Richtungen
	Fahrbahnbreite	5,50 m
	Benutzungspflicht	ja
	Mindestbreite der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	ja
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Mischverkehr und Gehweg "Radfahrer frei" im Zweirichtungsverkehr
	Argumentation nach ERA	in Tempo-30-Zonen ist eine Benutzungspflicht von Radwegen grundsätzlich unszulässig (nach StVO) Mischverkehr bei Fahrbahnbreite < 6 m unproblemtisch (Radverkehr kann im Begegnungsfall Kfz/ Kfz nicht überholt werden) bis einer Verkehrsstärke von 700 Kfz/ h aufgrund der Kurvensituation soll Gehweg „Radfahrer frei“ bestehen bleiben, auch wenn dies aufgrund des Belastungsbereiches nicht notwendig wäre
	Konfliktpunkt Strecke	-
	Konfliktpunkt Knoten	eine Querungshilfe ist nicht notwendig
	Weitere Maßnahmen	Fahrbahnpiktogramme
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität III
	Überschlägige Kostenschätzung	Marginale Kosten (für geänderte Beschilderung)

Gustav-Wayss-Straße Abschnitt Südring - Robert-Bosch-Straße		
Straßenkategorie: Gemeindestraße Lage: außerorts Radwegenetzfunktion**:** Hauptnetz Länge: 1.630 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	132
	SV-Anteil (%)	1
	Parken	einseitiges Längsparken in dafür vorgesehenen Parkbuchten Richtung Osten
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h
	Belastungsbereich	k.A.
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	Mischverkehr
	Radwegbreite	-
	Fahrbahnbreite	5,00 m
	Benutzungspflicht	-
	Mindestbreite der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	-
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Mischverkehr / gemeinsamer Geh- und Radweg
	Argumentation nach ERA	Mischverkehr ist nach den ermittelten Zahlen aufgrund der Verkehrsstärken und Fahrbahnbreiten unproblematisch; es ist jedoch mit einer Steigerung aufgrund der weiteren Entwicklung des Gewerbegebietes auszugehen bei evtl. ansteigendem Verkehsaufkommen sollte über einen gemeinsamen Geh-/ Radweg nachgedacht werden (abhängig vom Fußverkehrsaufkommen); würde den Anschluss im Süden bilden
	Konfliktpunkt Strecke	sollte dieser Abschnitt für Radschnellwege genutzt werden, müsste der Abschnitt zur Vorfahrtsstraße umgewidmet werden, eine Führung als Fahrradstraße wäre nicht möglich (getrennter Geh-/ Radweg nach erster Einschätzung zu empfehlen)
	Konfliktpunkt Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	auf lange Sicht sollten die Belastungszahlen geprüft werden, da das Gewerbegebiet an der Gustav-Wayss-Straße noch nicht vollständig entwickelt ist und dann auch mit einem erhöhten Schwerverkehrsanteil zu rechnen ist
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität III
	Überschlägige Kostenschätzung	300.000 (für eine gemeinsamen Geh- und Radweg/ ohne Grunderwerb)

Im Holtkamp Abschnitt Reckenfelder Straße - Blumenstraße		
Straßenkategorie: Gemeindestraße Lage: außerorts Radwegenetzfunktion**:** Nebennetz Länge: 970 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	373
	SV-Anteil (%)	0
	Parken	kein Parken im Straßenraum
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h
	Belastungsbereich	I
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	gemeinsamer Geh-/ Radweg im Zweirichtungsverkehr
	Radwegbreite	2,00 m
	Fahrbahnbreite	6,00 m
	Benutzungspflicht	ja
	Mindestbreite der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	ja
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Mischverkehr und Gehweg "Radfahrer frei" im Zweirichtungsverkehr
	Argumentation nach ERA	Mischverkehr bei Fahrbahnbreiten ≤ 6 m und Kfz-Verkehrsstärke < 700 Kfz/ h unproblematisch zudem ist Schwerverkehr ausgeschlossen für Ausweisung als Gehweg "Radfahrer frei" notwendige Breite (2,50 m) nicht gegeben; eine Ausweisung sollte jedoch stattfinden, da das subjektive Sicherheitsempfinden von Radfahrern bei 50 km/ h als gering eingeschätzt werden kann
	Konfliktpunkt Strecke	-
	Konfliktpunkt Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	Verbreiterung des Gehweges auf lange Sicht Installation einer festen Beleuchtung (alle 50 Meter)
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität III
	Überschlägige Kostenschätzung	Marginale Kosten (für geänderte Beschilderung)

Südring Abschnitt 1: Blumenstraße - Bahnübergang		
Straßenkategorie: Gemeindestraße Lage: innerorts Radwegenetzfunktion**:** Nebennetz Länge: 280 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	373
	SV-Anteil (%)	6
	Parken	kein Parken im Straßenraum
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h
	Belastungsbereich	I
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	gemeinsamer Geh-/ Radweg im Zweirichtungsverkehr
	Radwegbreite	2,00 m
	Fahrbahnbreite	6,00 m
	Benutzungspflicht	ja
	Mindestbreite der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	ja
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Mischverkehr und Gehweg "Radfahrer frei" im Zweirichtungsverkehr
	Argumentation nach ERA	Mischverkehr bei Fahrbahnbreiten ≤ 6 m und Kfz-Verkehrsstärke < 700 Kfz/ h unproblematisch für Ausweisung als Gehweg mit Zusatz "Radfahrer frei" notwendige Breite (2,50 m) nicht gegeben, sollte jedoch bestehen bleiben, da gerade aufgrund des erhöhten Schwerverkehrsanteils subjektive Ängste auftreten können
	Konfliktpunkt Strecke	-
	Konfliktpunkt Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	Verbreiterung des Gehweges auf 2,50 m (ERA 2010) auf lange Sicht sollten die Belastungszahlen geprüft werden, da das Gewerbegebiet an der Gustav-Wayss-Straße noch nicht vollständig entwickelt ist und dann auch mit einem erhöhten Schwerverkehrsanteil zu rechnen ist
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität III
	Überschlägige Kostenschätzung	Marginale Kosten (für geänderte Beschilderung)

Im Holtkamp/ Südring Abschnitt 2: Bahnübergang - Grevener Damm		
Straßenkategorie: Gemeindestraße Lage: innerorts Radwegenetzfunktion**:** Nebennetz Länge: 330 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	369
	SV-Anteil (%)	6
	Parken	einseitiges Längsparken im Straßenraum
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h
	Belastungsbereich	I
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	Mischverkehr
	Radwegbreite	-
	Fahrbahnbreite	7,00 m
	Benutzungspflicht	nein
	Mindestbreite der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	-
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Mischverkehr und anderer Radweg
	Argumentation nach ERA	Mischverkehr bei Fahrbahnbreiten ≤ 6 m und Kfz-Verkehrsstärke < 700 Kfz/ h unproblematisch aufgrund des erhöhten Schwerverkehrsanteils können subjektive Ängste auftreten, weshalb ein anderer Radweg geschaffen werden sollte (Neubau notwendig)
	Konfliktpunkt Strecke	-
	Konfliktpunkt Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	auf lange Sicht sollten die Belastungszahlen (gerade der Schwerverkehrsanteil) geprüft werden, da das Gewerbegebiet an der Gustav-Wayss-Straße noch nicht vollständig entwickelt ist und dann auch mit einem erhöhten Schwerverkehrsanteil zu rechnen ist
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität III
	Überschlägige Kostenschätzung	100.000 € (für einen 2 m breiten anderen Radweg sowie einen 2m breiten Gehweg)

Münsterstraße/ Hansestraße Abschnitt 1: In der Lauge - Im Hagenkamp		
Straßenkategorie: Gemeindestraße Lage: innerorts Radwegenetzfunktion**:** Hauptnetz Länge: 240 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	957
	SV-Anteil (%)	4
	Parken	kein Parken im Straßenraum
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h, in Fahrtrichtung Ost ca. 30 m vor Im Hagenkamp bis Grevener Damm 30 km/ h
	Belastungsbereich	II
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	getrennter Geh-/ Radweg
	Radwegbreite	1,50 m in beide Richtungen
	Fahrbahnbreite	7,00 m
	Benutzungspflicht	ja
	Mindestbreite der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	ja
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Schutzstreifen mit anderem Radweg
	Argumentation nach ERA	keine Benutzungspflicht im Belastungsbereich II Kfz-Belastung lässt Mischverkehr prinzipiell nicht zu. Im Belastungsbereich II kann eine Kombination von Schutzstreifen und nicht benutzungspflichtigen Radwegen zweckmäßig sein. Die Breiten der anderen Radwege entsprechen den Breitenanforderungen der StVO. Schutzstreifen aufgrund der Breiten möglich, Auflösen der Mittellinie und Auflösen der Schutzstreifen an Engstellen
	Konfliktpunkt Strecke	eine langfristige Verbreiterung der anderen Radwege ist aufgrund der Breiten nicht möglich
	Konfliktpunkt Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	Reduzierung der Geschwindigkeit auf der gesamten Strecke auf 30 km/ h
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität III
	Überschlägige Kostenschätzung	5.000 €

Münsterstraße/ Hansestraße Abschnitt 2: Im Hagenkamp - Marienstraße		
Straßenkategorie: Gemeindestraße Lage: innerorts Radwegenetzfunktion: Hauptnetz		Länge: 60 m
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	957
	SV-Anteil (%)	4
	Parken	kein Parken im Straßenraum
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h, in Fahrtrichtung Ost ab ca. 30 m vor Knoten Hagenkamp/ Grevener Damm 30 km/ h
	Belastungsbereich	II
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	getrennter Geh-/ Radweg sowie getrennter Geh-/ Radweg im Zweirichtungsverkehr getrennter Geh-/ Radweg im Zweirichtungsverkehr aus Richtung Emsdetten zwischen Marienstraße und Hagenkamp
	Radwegbreite	1,50 m in beide Richtungen
	Fahrbahnbreite	7,00 m
	Benutzungspflicht	ja
	Mindestbreite der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	nein
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Schutzstreifen mit anderem Radweg
	Argumentation nach ERA	keine Benutzungspflicht im Belastungsbereich II Kfz-Belastung lässt Mischverkehr prinzipiell nicht zu. Im Belastungsbereich II kann eine Kombination von Schutzstreifen und nicht benutzungspflichtigen Radwegen zweckmäßig sein. Die Breiten der anderen Radwege entsprechen den Breitenanforderungen der StVO. Schutzstreifen aufgrund der Breiten möglich, Auflösen der Mittellinie und Auflösen der Schutzstreifen an Engstellen
	Konfliktpunkt Strecke	eine langfristige Verbreiterung der anderen Radwege ist aufgrund der Breiten nicht möglich
	Konfliktpunkt Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	Reduzierung der Geschwindigkeit auf der gesamten Strecke auf 30 km/ h
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität II
	Überschlägige Kostenschätzung	1.000 €

Münsterstraße/ Hansestraße Abschnitt 3: Marienstraße - Hansestraße		
Straßenkategorie: Gemeindestraße Lage: innerorts Radwegenetzfunktion**:** Hauptnetz Länge: 90 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	1436
	SV-Anteil (%)	0
	Parken	kein Parken im Straßenraum
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h ab etwa 30 m vor Knoten Hagenkamp/ B481 (Grevener Damm) 30 km/ h in Fahrtrichtung Ost
	Belastungsbereich	II
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	getrennter Geh-/ Radweg
	Radwegbreite	1,50 m in beide Richtungen
	Fahrbahnbreite	7,00 m
	Benutzungspflicht	ja
	Mindestbreite der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	ja
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Schutzstreifen mit anderem Radweg
	Argumentation nach ERA	keine Benutzungspflicht im Belastungsbereich II Kfz-Belastung lässt Mischverkehr prinzipiell nicht zu. Im Belastungsbereich II kann eine Kombination von Schutzstreifen und nicht benutzungspflichtigen Radwegen zweckmäßig sein. Die Breiten der anderen Radwege entsprechen den Breitenanforderungen der StVO. Schutzstreifen aufgrund der Breiten möglich, Auflösen der Mittellinie
	Konfliktpunkt Strecke	-
	Konfliktpunkt Knoten	Führung des Radverkehrs in der abknickenden Vorfahrtsstraße unklar; Schutzstreifen sollte auslaufen und im weiteren Verlauf sollten Piktogramme auf der Fahrbahn den Weg für Radfahrer verdeutlichen
	Weitere Maßnahmen	Bau einer sicheren Querungshilfe Reduzierung der Geschwindigkeit auf der gesamten Strecke (ab/ bis Grevener Damm) auf 30 km/ h
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität III
	Überschlägige Kostenschätzung	1.500 €

Münsterstraße/ Hansestraße Abschnitt 4: Münsterstraße - Grevener Damm		
Straßenkategorie: Gemeindestraße Lage: innerorts Radwegenetzfunktion: Hauptnetz Länge: 80 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	957
	SV-Anteil (%)	4
	Parken	kein Parken im Straßenraum
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h ab etwa 30 m vor Hagenkamp in Fahrtrichtung Ost bis Grevener Damm 30 km/ h
	Belastungsbereich	II
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	Mischverkehr
	Radwegbreite	-
	Fahrbahnbreite	6,00 m
	Benutzungspflicht	nein
	Mindestbreite der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	-
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Mischverkehr
	Argumentation nach ERA	Führung im Mischverkehr bei 50 km/ h und gegebener Verkehrsbelastung nicht empfehlenswert Schutzstreifen bei gegebener Fahrbahnbreite nicht möglich deswegen sollte die Geschwindigkeit grundsätzlich reduziert werden; Piktogramme sollen dem Radfahrer auf der Fahrbahn einen Platz einräumen
	Konfliktpunkt Strecke	-
	Konfliktpunkt Knoten	unterschiedliche Führungsformen treffen am Knotenpunkt Hansestraße/ Grevener Damm aufeinander bestehendes Konzept zur Knotenpunktgestaltung beachten (Brilon/ Bondzio/ Weiser: Verkehrsuntersuchung B481/ Hansestraße in Emsdetten, Schlussbericht 2013)
	Weitere Maßnahmen	Reduzierung der Geschwindigkeit in beide Fahrtrichtungen auf 30 km/ h (ab/ bis Knoten Hansestraße/ Grevener Damm)
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität III
	Überschlägige Kostenschätzung	Marginale Kosten (für geänderte Beschilderung)

Im Hagenkamp Abschnitt Münsterstraße - Nordring		
Straßenkategorie: Gemeindestraße Lage: innerorts Radwegenetzfunktion: Hauptnetz Länge: 130 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	338
	SV-Anteil (%)	3
	Parken	kein Parken im Straßenraum
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h
	Belastungsbereich	I
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	getrennter Geh-/ Radweg im Zweirichtungsverkehr
	Radwegbreite	2,00 m
	Fahrbahnbreite	6,00 m
	Benutzungspflicht	ja
	Mindestbreite der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	nein
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Mischverkehr/ anderer Radweg in Fahrtrichtung Innenstadt
	Argumentation nach ERA	Mischverkehr mit Fahrbahnbreite ≤ 6 m und Verkehrsstärke < 700 Kfz/ h unproblematisch benötigte Breite für anderen Radweg für den Einrichtungsverkehr gegeben; Unfallschwerpunkt wurde bereits behoben zudem Querungsmöglichkeiten bereits vorhanden
	Konfliktpunkt Strecke	-
	Konfliktpunkt Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	evtl. Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/ h, um auch das Gefahrenpotenzial an der Kreuzung weiter zu reduzieren
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität II
	Überschlägige Kostenschätzung	Marginale Kosten (für geänderte Beschilderung und Markierungenspfeile)

Moorbrückenstraße Abschnitt Münsterstraße - Elbersstraße		
Straßenkategorie: Gemeindestraße Lage: innerorts Radwegenetzfunktion**:** Nebennetz Länge: 530 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	88
	SV-Anteil (%)	2
	Parken	kein Parken im Straßenraum
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h
	Belastungsbereich	I
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	Mischverkehr
	Radwegbreite	-
	Fahrbahnbreite	6,00 m
	Benutzungspflicht	nein
	Mindestbreite der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	-
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Mischverkehr
	Argumentation nach ERA	Mischverkehr mit Fahrbahnbreite ≤ 6 m und Verkehrsstärke < 700 Kfz/ h unproblematisch Führungsform und Belastungsbereich passen überein
	Konfliktpunkt Strecke	-
	Konfliktpunkt Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	-
	Priorität bezüglich der Umsetzung	keine Maßnahmen notwendig

Lindenstraße Abschnitt 1: "Emsweg" bis nördlich der Straße Hüewel		
Straßenkategorie: Gemeindestraße Lage: außerorts Radwegenetzfunktion**:** Nebennetz Länge: 700 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	79
	SV-Anteil (%)	4
	Parken	kein Parken im Straßenraum
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h
	Belastungsbereich	I
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	gemeinsamer Geh-/ Radweg im Zweirichtungsverkehr
	Radwegbreite	1,00 m
	Fahrbahnbreite	6,00 m
	Benutzungspflicht	ja
	Mindestbreite der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	nein
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Mischverkehr
	Argumentation nach ERA	Breite des bestehenden gemeinsamen Geh- /Radwegs im Zweirichtungsverkehr zu schmal und deswegen nicht als benutzungspflichtig auszuweisen Mischverkehr mit Fahrbahnbreite ≤ 6 m und Verkehrsstärke < 700 Kfz/ h unproblematisch Breiten für Gehweg mit "Radfahrer frei" nicht ausreichend, sollte jedoch trotzdem angeordnet werden, da gerade außerorts das subjektive Sicherheitsempfinden geringer ist (aufgrund der gefahrenen Geschwindigkeiten)
	Konfliktpunkt Strecke	-
	Konfliktpunkt Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	Oberflächenerneuerung Verbreiterung des Gehweges
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität III
	Überschlägige Kostenschätzung	Marginale Kosten (für geänderte Beschilderung)

Lindenstraße Abschnitt 2: nördlich der Straße Hüewel bis südlich der Straße Kleine Schweiz		
Straßenkategorie: Gemeindestraße Lage: außerorts/ Innerorts Radwegenetzfunktion**:** Nebennetz Länge: 840 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	79
	SV-Anteil (%)	4
	Parken	kein Parken im Straßenraum
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	innerorts: 30 km/ h; außerorts: 50 km/ h
	Belastungsbereich	I
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	Mischverkehr
	Radwegbreite	-
	Fahrbahnbreite	6,00 m
	Benutzungspflicht	nein
	Mindestbreite der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	-
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Mischverkehr
	Argumentation nach ERA	Mischverkehr mit Fahrbahnbreite ≤ 6 m und Verkehrsstärke < 700 Kfz/ h unproblematisch
	Konfliktpunkt Strecke	-
	Konfliktpunkt Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	Oberflächenerneuerung
	Priorität bezüglich der Umsetzung	keine Maßnahmen notwendig

Lindenstraße Abschnitt 3: südlich der Straße Kleine Schweiz - Hanfelde		
Straßenkategorie: Gemeindestraße Lage: innerorts Radwegenetzfunktion**:** Nebennetz Länge: 560 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	79
	SV-Anteil (%)	4
	Parken	kein Parken
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h
	Belastungsbereich	I
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	gemeinsamer Geh-/ Radweg im Zweirichtungsverkehr
	Radwegbreite	1,00 m
	Fahrbahnbreite	6,00 m
	Benutzungspflicht	ja
	Mindestbreite der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	nein
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Mischverkehr
	Argumentation nach ERA	Breite des bestehenden gemeinsamen Geh-/ Radweges im Zweirichtungsverkehr zu schmal und deswegen nicht als benutzungspflichtig auszuweisen; zudem im Belastungsbereich I keine Benutzungspflicht Mischverkehr mit Fahrbahnbreite ≤ 6 m und Verkehrsstärke < 700 Kfz/ h unproblematisch Breiten für Gehweg mit "Radfahrer frei" nicht ausreichend
	Konfliktpunkt Strecke	viele Straßenschäden
	Konfliktpunkt Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	Beschilderung, dass Radfahrer auf die Fahrbahn dürfen evtl. Schaffung einer Verkehrsinsel zum einfachen und sicheren Queren der Fahrbahn Oberflächenerneuerung
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität III
	Überschlägige Kostenschätzung	Marginale Kosten (für geänderte Beschilderung)

Lindenstraße Abschnitt 4: Hanfelde - Diekstraße		
Straßenkategorie: Gemeindestraße Lage: innerorts Radwegenetzfunktion**:** Nebennetz Länge: 140 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	79
	SV-Anteil (%)	4
	Parken	kein Parken
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h
	Belastungsbereich	I
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	Mischverkehr sowie Gehweg "Radfahrer frei" im Zweirichtungsverkehr
	Radwegbreite	2,50 m
	Fahrbahnbreite	6,00 m
	Benutzungspflicht	nein
	Mindestbreite der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	-
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Mischverkehr
	Argumentation nach ERA	Mischverkehr mit Fahrbahnbreite ≤ 6 m und Verkehrsstärke < 700 Kfz/ h unproblematisch Schutzstreifen sind aufgrund der Fahrbahnbreite nicht möglich
	Konfliktpunkt Strecke	viele Straßenschäden
	Konfliktpunkt Knoten	
	Weitere Maßnahmen	Beschilderung, dass Radfahrer auf die Fahrbahn dürfen evtl. Schaffung einer Verkehrsinsel zum einfachen und sicheren Queren der Fahrbahn Oberflächenerneuerung
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität III
	Überschlägige Kostenschätzung	Marginale Kosten (für geänderte Beschilderung)

Diekstraße Abschnitt Lindenstraße - In der Lauge		
Straßenkategorie: Gemeindestraße Lage: innerorts Radwegenetzfunktion**:** Nebennetz Länge: 610 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	290
	SV-Anteil (%)	1
	Parken	kein Parken im Straßenraum
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h
	Belastungsbereich	I
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	Mischverkehr
	Radwegbreite	-
	Fahrbahnbreite	6,00 m
	Benutzungspflicht	nein
	Mindestbreite der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	-
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Mischverkehr
	Argumentation nach ERA	Mischverkehr mit Fahrbahnbreite ≤ 6 m und Verkehrsstärke < 700 Kfz/ h unproblematisch
	Konfliktpunkt Strecke	Risse und Schlaglöcher im Asphalt
	Konfliktpunkt Knoten	plangleicher Bahnübergang auf der Strecke
	Weitere Maßnahmen	Oberflächenerneuerung
	Priorität bezüglich der Umsetzung	keine Maßnahmen notwendig

Buchenweg Abschnitt Grevener Damm - Hollefeldstraße		
Straßenkategorie: Gemeindestraße Lage: innerorts Radwegenetzfunktion: Nebennetz		Länge: 220 m
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	580
	SV-Anteil (%)	6
	Parken	kein Parken im Straßenraum
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h
	Belastungsbereich	II
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	getrennter Geh-/ Radweg
	Radwegbreite	1,00 m
	Fahrbahnbreite	6,00 m
	Benutzungspflicht	ja
	Mindestbreite der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	nein
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Keine eindeutige Lösung Evtl. Mischverkehr sowie anderer Radweg (sollte aufgrund des Schwerverkehrsanteils bestehen bleiben)
	Argumentation nach ERA	erforderliche Breite von 1,60 m für den Radweg in jede Richtung nicht gegeben, somit Benutzungspflicht nicht regelkonform, zudem keine Benutzungspflicht im Belastungsbereich II Schutzstreifen aufgrund der Fahrbahnbreite nicht möglich Mischverkehr bei Fahrbahnbreite ≤ 6 Metern und Verkehrsstärke < 700 Kfz/ h unproblematisch, jedoch ist mit einem hohen Schwerverkehrsanteil zu rechnen
	Konfliktpunkt Strecke	es kann mit einem erhöhten SV-Anteil gerechnet werden
	Konfliktpunkt Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	Umgestaltung des Bürgersteiges, um anderen Radweg zu entfernen
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität III
	Überschlägige Kostenschätzung	

Wilmersstraße Abschnitt 1: Buchenweg - Hemberger Damm		
Straßenkategorie: Gemeindestraße Lage: außerorts Radwegenetzfunktion**:** Nebennetz Länge: 560 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	*167*
	SV-Anteil (%)	*Erhöht?*
	Parken	Längsparken auf Seitenstreifen
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h
	Belastungsbereich	*I*
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	Mischverkehr
	Radwegbreite	3,30 m
	Fahrbahnbreite	6,00 m
	Benutzungspflicht	nein
	Mindestbreite der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	-
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Mischverkehr und Gehweg „Radfahrer frei“ im Zweirichtungsverkehr
	Argumentation nach ERA	Mischverkehr mit Fahrbahnbreite ≤ 6 m und Verkehrsstärke < 700 Kfz/ h unproblematisch der parallel verlaufende Gehweg sollte für Radfahrer freigegeben werden, da mit einem erhöhten Schwerverkehrsanteil zu rechnen ist
	Konfliktpunkt Strecke	-
	Konfliktpunkt Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	Überprüfung der Belastungszahlen (gerade der Schwerverkehrsanteil)
	Priorität bezüglich der Umsetzung	keine Maßnahmen notwendig

Wilmersstraße Abschnitt 2: Hemberger Damm - Grevener Damm		
Straßenkategorie: Gemeindestraße Lage: außerorts Radwegenetzfunktion**:** Nebennetz Länge: 960 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	*44*
	SV-Anteil (%)	*Erhöht?*
	Parken	kein Parken im Straßenraum
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h
	Belastungsbereich	*I*
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	Mischverkehr
	Radwegbreite	-
	Fahrbahnbreite	6,00 m
	Benutzungspflicht	nein
	Mindestbreite der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	-
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Mischverkehr/ Gehweg „Radfahrer frei“
	Argumentation nach ERA	Mischverkehr mit Fahrbahnbreite ≤ 6 m und Verkehrsstärke < 700 Kfz/ h unproblematisch auf lange Sicht kann geprüft werden, ob ein anderer Radweg oder ein Gehweg „Radfahrer frei“ auf dem nebenlaufenden Grünstreifen verwirklicht werden sollte; dies ist von den Ergebnissen der Verkehrserhebung abhängig
	Konfliktpunkt Strecke	-
	Konfliktpunkt Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	Überprüfung der Belastungszahlen (gerade der Schwerverkehrsanteil)
	Priorität bezüglich der Umsetzung	keine Maßnahmen notwendig
	Überschlägige Kostenschätzung	180.000 € für einen Neubau eines Gehweges „Radfahrer frei“ mit einer Breite von 2,50 m (ohne Grunderwerb)

Hollefeldstraße Abschnitt 1: Wilmerstraße – südliche Kurve		
Straßenkategorie: Gemeindestraße Lage: außerorts Radwegenetzfunktion**:** Nebennetz Länge: 750 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	*202*
	SV-Anteil (%)	*15*
	Parken	kein Parken im Straßenraum
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50km/ h
	Belastungsbereich	*I*
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	Mischverkehr
	Radwegbreite	-
	Fahrbahnbreite	6,00 m
	Benutzungspflicht	nein
	Mindestbreite der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	-
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	gemeinsamer Geh-/ Radweg im Zweirichtungsverkehr
	Argumentation nach ERA	aufgrund des erhöhten Schwerverkehrsanteils kann eine Benutzungspflicht ausgewiesen werden, die Breiten sollten mindestens bei 2,50 m liegen nach Prüfung der Verkehrszahlen kann auch von einem Gehweg „Radfahrer frei“ ausgegangen werden
	Konfliktpunkt Strecke	-
	Konfliktpunkt Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	Überprüfung der Belastungszahlen (gerade der Schwerverkehrsanteil)
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität II
	Überschlägige Kostenschätzung	140.000 € (ohne Grundwerwerb)

Hollefeldstraße Abschnitt 2: südliche Kurve – Grevener Damm		
Straßenkategorie: Gemeindestraße Lage: außerorts Radwegenetzfunktion**:** Nebennetz Länge: 250 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	*299*
	SV-Anteil (%)	*20*
	Parken	kein Parken im Straßenraum
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50km/ h
	Belastungsbereich	*I*
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	gemeinsamer Geh-/ Radweg im Zweirichtungsverkehr
	Radwegbreite	2,50 m
	Fahrbahnbreite	6,00 m
	Benutzungspflicht	ja
	Mindestbreite der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	ja
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	gemeinsamer Geh-/ Radweg im Zweirichtungsverkehr
	Argumentation nach ERA	aufgrund des erhöhten Schwerverkehrsanteils kann eine Benutzungspflicht ausgewiesen werden, die Breiten ent-sprechen den Mindeststandards nach Prüfung der Verkehrszahlen kann auch von einem Gehweg „Radfahrer frei“ ausgegangen werden
	Konfliktpunkt Strecke	-
	Konfliktpunkt Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	Überprüfung der Belastungszahlen (gerade der Schwerverkehrsanteil)
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Keine Maßnahmen notwendig

Westumer Landstraße Abschnitt Westumer Landstraße - Hollhorst		
Straßenkategorie: Gemeindestraße Lage: außerorts Radwegenetzfunktion**:** Nebennetz Länge: 1.050 m		
Bestand Kfz-Verkehr	**Maßgebl. Spitzenstunde Kfz** (n. HBS)	132
	SV-Anteil (%)	1
	Parken	kein Parken
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/ h
	Belastungsbereich	I
Bestand Radverkehr	**Vorhandene Radwegeinfrastruktur**	Mischverkehr
	Radwegbreite	-
	Fahrbahnbreite	5,50 m
	Benutzungspflicht	nein
	Mindestbreite der benutzungs-pflichtigen Radwege nach StVO	-
Empfehlungen	**Empfehlungen zur Führungsform**	Mischverkehr
	Argumentation nach ERA	Mischverkehr bei Fahrbahnbreite <6 m unproblemtisch (Radverkehr kann im Begegnungsfall Kfz/ Kfz nicht überholt werden) bis einer Verkehrsstärke von 700 Kfz/ h
	Konfliktpunkt Strecke	-
	Konfliktpunkt Knoten	-
	Weitere Maßnahmen	-
	Priorität bezüglich der Umsetzung	keine Maßnahmen notwendig