



Konzept des
Kreisverbandes Hochsauerland e. V.

für den

Röhrtalradweg
Neheim-Hüsten (Bahnhof)

Müschede - Hachen - Stemel / Sorpesee

Sundern

Zusammenfassung:

Der geforderte Radweg erschließt den Verlauf der Bundesstraße B 229 bis Sundern-Hachen. Von Hachen bis Sundern wird die Landesstraße L 519 – zum großen Teil durch das Verbinden und den Ausbau vorhandener Nebenwege - mit einem Radweg ausgestattet.

Im Sunderner Ortsteil Stemel besteht für Radfahrer ein optimaler Zugang zum Sorpensee. Somit wird mit der Verwirklichung der Radwegeverbindung nicht nur für Alltagsradler / Berufspendler die Radnutzung ermöglicht; Auch der Ausflugsverkehr im stark touristisch geprägten Raum erhält einen wichtigen neuen Impuls aus der Richtung Hüsten, Müschede und Wennigloh.

Bei entsprechender überörtlicher Vermarktung durch die Stadtmarketing-Einrichtungen können auch aus dem Ruhrgebiet neue Zielgruppen über den Neheim-Hüstener Bahnhof erschlossen werden.

Im folgenden wurde eine Einteilung der Gesamtstrecke in Einzelabschnitte vorgenommen und diese jeweils entsprechend ihrer Dringlichkeit / Priorität bewertet.

Inhalt:

1. Neheim-Hüsten, Bahnhof - Hüsten

2. Hüsten - Müschede

3. Ortsdurchfahrt Müschede

4. Müschede - Hachen

5. Ortsdurchfahrt Hachen

6. Hachen - Stemel

7. Ortsdurchfahrt Stemel

8. Stemel - Sundern

9. Ortsdurchfahrt Sundern

Anhang 10a. Karte Neheim - Hüsten

Anhang 10b. Karte Hüsten - Müschede - Hachen

Anhang 10c. Karte Hachen - Stemel - Sundern



Bild 1: Weg hinter der Straße „Kortenkamp“, kurz vor der Einmündung B 229 (Wasser gebundene Decke), rechts im Bild die Gleise der Röhrtalbahn



Bild 2: Hüsten, Einmündung B 229 / Herdringer Weg: Zwischen dem Tankstellenschild und dem Baum beginnt der Grabenweg

1. Neheim-Hüsten, Bahnhof - Hüsten

Bewertung: KEINE PRIORITÄT

Entlang der Kleinbahnstraße existiert ein (z. T. schlechter) Radweg, in Hüsten kann über die Röhrstraße und im weiteren Verlauf der Weg hinter den Häusern „Kortenkamp“ bis zur Heinrich-Lübke-Str. (B 229), Ecke Combi-Markt /ARAL-Tankstelle, genutzt werden (Bild 1).

2. Hüsten - Müschede

Bewertung: MITTLERE PRIORITÄT

Bisher muss die stark befahrene B 229 genutzt werden, entlang der lediglich ein Fußweg verläuft (nicht radwegeauglich).

Möglicher Verlauf: entlang der B 229 verläuft ein alter Wassergraben, der einen Begleitdamm besitzt. Dieser Dammweg (Abstand zur Straße ca. 7 m) wäre für Radverkehr nutzbar zu machen.

Vorteile:

- keine Belästigung durch Spritzwasser bei feuchter Wetterlage
- geringe Belästigung durch Abgase

Nachteile: - keine

Alternative: (daher Einstufung in MITTLERE PRIORITÄT)

In den nächsten Jahren wird die B 229n in diesem Streckenabschnitt gebaut. Nach VCD-Informationen wird mit der Fertigstellung derzeit im Jahre 2005 gerechnet. Ab dann ist mit einer erheblichen Verkehrsabnahme auf der alten Trasse zu rechnen (nur noch Zugangsverkehr für Hüsten). Eine Umgestaltung der B 229 (alt) ist dann denkbar.



Bild 3: Ortsdurchfahrt Müschede; hier ist die B 229 breit genug zur Markierung von Angebots- oder Radfahrstreifen (s. **Bild 4**)



Bild 4: Beispiel eines Angebotsstreifens (B 233, Friedrich-Ebert-Str. in Unna)

3. Ortsdurchfahrt Müschede Bewertung: HOHE PRIORITÄT

Die Ortsdurchfahrt Müschede ist geprägt von einem ca. 1 km langen, breiten und schnurgeraden Straßenverlauf. An der Straße befinden sich nur wenige Geschäfte, die zudem mit Parkmulden bzw. eigenen Parkplätzen ausgestattet sind.

Hier bietet sich nach Auffassung des VCD Hochsauerland die **Einrichtung von Radfahrstreifen oder Angebotsstreifen auf beiden Fahrbahnseiten** (Beispiel s. Bild 4) an.

Diese Lösung, die durch entsprechende Fahrbahnmarkierungen umgesetzt werden kann, ist nicht nur kostengünstig, sondern wirkt sich zudem als psychologische Verkehrsberuhigung für diese lange Ortsdurchfahrt aus, so dass auf diese Weise eher mit der Einhaltung der 50 km/h - Beschränkung gerechnet werden kann.

Bereits heute werden von Seiten der Müscheder Bevölkerung Querungshilfen in Höhe der Bushaltestellen gefordert, da das Überqueren der Fahrbahn für Fußgänger oft Schwierigkeiten bereitet.

Durch die Umstellung des Stadtbussystems ab Herbst 2002 (Bedienung des Oberdorfes nur noch einmal stündlich) werden die an der B 229 gelegenen Haltestellen zukünftig von wesentlich mehr Fahrgästen frequentiert werden.

Die Einstufung in die HOHE PRIORITÄT erfolgt aufgrund der schnellen Umsetzbarkeit dieser Maßnahme bei relativ geringen Kosten und der weiteren zu erwartenden positiven Effekte.



Bild 5: Am Ortsausgang Müschede: zwischen Bahn und Straße könnte der Radweg nach Hachen beginnen...



Bild 6: Durch Einbeziehung und Ausbau z. T. vorhandener Wege wird die Trassenfindung erleichtert (hier kurz vor Reigern)



Bild 7: Blick von Reigern Richtung Müschede: entlang der Bahn ist ausreichend Platz

4. Müschede - Hachen

Bewertung: HOHE PRIORITÄT

Dieser Teilabschnitt ist wohl **gegenwärtig der gefährlichste** für Radfahrer. Zu Zeiten des Berufsverkehrs können LKW auf der gesamten Strecke zwischen Müschede und Reigern Radfahrer nicht überholen, was die Aggressivität und Ungeduld der Verkehrsteilnehmer steigert und immer wieder gefährliche Situationen entstehen lässt.

Mehrere Varianten sind für die Streckenführung denkbar:

VARIANTE 1 - entlang der Röhrtalbahn ab der Röhrbrücke Müschede bis Bahnübergang / Ortseingang Hachen.
(Bild 5, Bild 7, Bild 8, Bild 9)

Vorteile:

- kürzere Strecke, als der Straßenverlauf
- keine Steigungen
- hoher Freizeitwert (Sorpesee-Zubringer!)
- durchgehender Verlauf möglich
- keine Belästigungen der Radfahrer durch Abgase und Spritzwasser, dadurch Steigerung des Ausflugswertes
- hoher Nutzwert auch für Wanderer und Rollerskater

Nachteil: - keiner

VARIANTE 2 - entlang der B 229 als Straßen begleitender Radweg.

(Bild 5, Bild 9)

Vorteil:

- zwischen Reigern und Hachen zum Teil breit ausgebaute Straße, die gegebenenfalls mit genutzt werden könnte.



Bild 8: Blick von Reigern Richtung Hachen:
Der ebene Verlauf dieser Variante wird sichtbar



Bild 9: Ortseingang Hachen / Bahnübergang:
Vor dem Bahnübergang mündet der
Streckenabschnitt Müschede – Hachen auf die
Straße und folgt dann in der Ortsdurchfahrt
Hachen der B 229

Nachteile:

- in Höhe Reigern ist eine hohe Böschung vorhanden, so dass entweder eine Niveauangleichung notwendig wäre oder die Wegführung unterhalb der Straße erfolgen müsste.
- Belästigung der Radfahrer durch Lärm, Abgase und Spritzwasser (bei feuchten Wetterlagen), dadurch:
- Verminderung des Freizeitwertes (Tourismus, Ausflugsverkehr)

VARIANTE 3 - Verlauf zwischen der Röhre und der Bahnlinie, unter teilweiser Einbeziehung des steigungsfreien Abschnittes des vorhandenen Waldwirtschaftsweges.

Vorteil:

- der Wirtschaftsweg verläuft teilweise eben und könnte auf ca. 1 km Länge mit benutzt werden

Nachteile:

- zur Querung der Röhre müsste eine neue Brücke entstehen (die teilweise beträchtliche Steigung des Wirtschaftsweges zwischen Müschede und Reigern muss in jedem Fall umgangen werden, da anderenfalls diese Wegführung im Alltag nicht akzeptiert wird – siehe derzeitige Nutzung).
- Brückenbenutzung führt zu „Zick-Zack-Verlauf“ und somit zu unnötigen Gefahrenstellen.
- erhöhte Instandhaltungskosten durch Brückenunterhaltung
- Verlauf durch Wald steigert Angst bei einigen Nutzergruppen

VARIANTE 4 - Verlauf entlang der Straße, ab dem Wäldchen vor Reigern dann Verlauf auf dem bestehenden Feldweg bis Reigern, ab dort bis Hachen entlang der Bahnlinie.

(Bild 5, Bild 6, Bild 8, Bild 9)

Vorteil:

- der Wirtschaftsweg verläuft teilweise eben und könnte auf ca. 1 km Länge nach Herstellung einer geeigneten Fahrbahndecke mit benutzt werden
- Verlauf durch idyllische Röhrwiesen (touristischer Nutzen)

Nachteile:

- kein geradliniger Verlauf

Da VARIANTE 1 die meisten Vorteile und keine Nachteile aufweist, plädiert der VCD Hochsauerland für die vorrangige Prüfung dieser Variante. Alternative: VARIANTE 4.

5. Ortsdurchfahrt Hachen

Bewertung: KEINE PRIORITÄT

Die Ortsdurchfahrt Hachen ist lediglich im nördlichen Bereich für die Markierung von Radfahrstreifen geeignet. Der Verlauf von der Schützenhalle bis zum Abzweig der L 519 nach Sundern ist geprägt von vielen kleineren Einzelhandelsgeschäften, verbunden mit dem entsprechenden Parkverkehr. Entlang der Hachener Straße sind fast keine Parkflächen ausgewiesen, so dass der teilweise sehr breite Gehweg rege zu Parkzwecken benutzt wird. Der motorisierte Verkehr kann nur zu wenigen Tageszeiten mit 50 km/h die Ortsdurchfahrt passieren, zumeist sind nur geringere Geschwindigkeiten möglich, da ständig Fahrzeuge vom Bürgersteig ein- bzw. ausscheren.

Derzeit sieht der VCD Hochsauerland sowohl keine Möglichkeit als auch keinen Sinn in der Ausweisung eines separaten Radbereiches.



Bild 10: Ortsausgang Hachen: Rechts Gebäude „Fa. Froh“, an dessen Ende man nach wenigen Metern auf den Wirtschaftsweg, der bis zum Lindhövel führt...



Bild 11: ...die gleiche Stelle aus der entgegengesetzten Richtung (links: Fa. Froh).



Bild 12: An der Wasseraufbereitungsanlage (weißes Gebäude) kann der Weg beidseitig vorbeigeführt werden.

6. Hachen – Stemel

Bewertung: HOHE PRIORITÄT

Am Ende des Rautarukki-Werkes („Firma Froh“, Kurve Ortsausgang Hachen) kann der Radweg entlang des Wasseraufbereitungswerkes bis zur Straße „Am Lindhövel“ (K 34 nach Langscheid) auf dem vorhandenen Wirtschaftsweg geführt werden (**Bild 10**, **Bild 11**, **Bild 12**).

Bei der Wasseraufbereitung (**Bild 12**) wird es zwar eng, dennoch ist auf beiden Seiten eine Führung denkbar, wobei die breitere Variante nur eine Verlegung des Zaunes erfordern würde. Dieser Wirtschaftsweg ermöglicht auch das Umfahren des an der Straßeneinmündung „Lindhövel“ gelegenen alten Fabrikgebäudes.

TEILSTÜCK „AM LINDHÖVEL“

(ABZWEIG LANGSCHEID) – STEMEL:

Ab „Am Lindhövel“ lässt die räumliche Enge von Straßenverlauf und Röhrtalbahn keinen Straßen begleitenden Weg zu.

Es gibt jedoch eine Möglichkeit, bei der sogar bereits ein durchgehender Weg vorhanden ist (**Bild 13**, **Bild 14**).

VARIANTE 1:

Der vorhandene alte Fabrik-Wassergraben besitzt auf seiner ganzen Länge bis zum Viadukt „Gut Selmke“ (Weg zum Sorpensee) in Stemel einen begleitenden Weg (**Bild 14**), der ab dem Bahnübergang zwischen Hachen und Stemel vom Straßenverlauf abweicht. In Stemel mündet dieser Weg unter dem Viadukt / Zuwegung Grillhütte. Zur Nutzung dieses Weges müsste am Lindhövel das bestehende Tor (**Bild 13**) geöffnet werden.

Teilweise ist die Herstellung einer geeigneten Fahrbahndecke erforderlich.



Bild 13: Kreuzung am Lindhövel: Deutlich sichtbar ist der gut befestigte Weg entlang des Grabens. Lediglich das Tor müsste geöffnet werden,...



Bild 14: ... und mit geringem Aufwand könnten Radfahrer bis zum Stemeler Viadukt / Stemeler Bahnhof fahren.

Unter dem Stemeler Viadukt ist der nicht mehr genutzte Graben zuzuschütten (Tiefe ca. 0,5 m).

Vorteile:

- TRASSE VORHANDEN, lediglich Instandsetzung des vorhandenen Weges (Herstellung der Fahrbahndecke)
- direkter Zubringer zum Sorpesee-Erschließungsweg („Gut Selmke“) durch die idyllischen Röhrwiesen, hoher touristischer Nutzen.
- Umgehung der leichten Steigung zwischen Hachen und Stemel
- keine Belästigung der Alltagsradfahrer durch Abgase und Spritzwasser (feuchte Wetterlagen)

Nachteil:

- etwas längere Wegstrecke als die Straßenführung

VARIANTE 2:

Verlauf zunächst wie Variante 1, ab dem Bahnübergang jedoch Neubau eines Weges entlang der Trasse der Röhrtalbahn.

Vorteil:

- umfasst alle Vorteile der Variante 1, zusätzlich:
- kürzerer Weg gegenüber Variante 1 durch gerade Linienführung

Nachteil:

- völlig neue Trasse erforderlich

Der VCD Hochsauerland bevorzugt für die Strecke Hachen – Stemel die VARIANTE 1, da sie erheblich niedrigere Kosten verursachen dürfte.



Bild 15: Stemel Bahnhof: Hätte hier eine Ausflugsgaststätte eine Chance?



Bild 16: Am Stemeler Bahnhof: Genügend Platz für eine Geh-/Radweg ist zwischen Gleisen und dem Gebäude der Firma Brenscheidt vorhanden

7. Ortsdurchfahrt Stemel

Bewertung: HOHE Priorität

Vom Stemeler Viadukt „Gut Selmke“ aus fehlt die Querverbindung der Straßen „Zur Süßen Wiese“ und „Zum Breiten Ohl“, die für einen durchgehenden Weg sowohl zum Sorpensee als auch von / nach Hachen unabdingbar ist.

Es handelt sich um ein ca. 150 m langes Stück vom Stemeler Bahnhof zur Schützenhalle und weiter bis zum Gelände der Firma „Schmacke“. Platz ist hier ausreichend vorhanden, zum Teil bestehen sogar schon geteerte Flächen in Form von Zufahrten.

8. Stemel – Sundern

Bewertung: HOHE PRIORITÄT

Auch bei dem Ausbau der Kreuzung „Hüstener Straße / In der Flamke“ im Jahr 2001 zeigte sich, dass der vorhandene Verkehrsraum für die Einrichtung eines Radweges keinen Platz bietet! Ein Teilstück eines Radweges besteht im Bereich des Gewerbegebietes „Kalmcke“ (Länge ca. 200 m), der jedoch im Bereich der bestehenden Wohnbebauung nicht fortgeführt werden kann.

Daher sollte auch auf dem Streckenabschnitt von Stemel nach Sundern kreativ gedacht werden:

Durch die Verbindung der zum großen Teil bereits vorhandenen Wege sind auf diesem Teilstück lediglich Lückenschlüsse notwendig, um einen durchgehenden Rad- und Fußweg zu realisieren, der zudem noch die nicht unerhebliche Steigung in Stemel vermeidet!



Bild 17: Stemel (im Hintergrund), rechts: Schmacke-Gelände, im Bildmittelpunkt vorhandene Brücke (Wiesenzufahrt)



Bild 18: Kurz vor Sundern, im Hintergrund: Stemel / Fa. Schmacke: Die Röhre zerschneidet den Weg durch die Wiesen



Bild 19: Wendehammer im „Dümpel“, hinten: Stemel: Nur wenige hundert Meter Weg fehlen.

Westlich um das Schmacke-Gelände herum führt ein Feldweg über eine kleine Brücke (Wiesenzufahrt). Diese kann genutzt werden (Bild 17).

VARIANTE 1:

Verlauf durch das Gewerbegebiet „Zum Dümpel“ (Bild 18, Bild 19, Bild 20, Bild 21).

Die erste Lücke (ca. 400 m) besteht zwischen dem Schmacke-Gelände bis zum neuen Wendehammer der Straße „Zum Dümpel“ (Bild 19). Allerdings muss auch die Röhre überquert werden (Bild 18).

Die Straße „Zum Dümpel“ (Bild 20) verläuft nun in geringem Abstand zur L 519 und könnte auf ihrer gesamten Länge genutzt werden. Der Verlauf führt um die Hallen der Firma Schulte-Regale herum bis an die Röhre.

Die zweite Lücke besteht in einer fehlenden Brücke zur Überquerung der Röhre vom Rande des Schulte-Parkplatzes bis zur Zufahrtstraße „Zur Kläranlage“ (Bild 21).

Ab hier besteht dann die Verbindung bis zur Einmündung des Lockweges.

Vorteile:

- EBENER VERLAUF
- Vorhandene Wege können mit geringem Aufwand nutzbar gemacht werden.
- Vorhandene Nebenstraßen können mit genutzt werden.
- Sehr gut nutzbar für Alltagsradler

Nachteil:

- Verlauf durch das Gewerbegebiet ist touristisch nicht sehr reizvoll.



Bild 20: Die Straße „Zum Dümpel“ verläuft bis um das Gebäude der Fa. Schulte-Regale herum,...



Bild 21: ... an dessen Ende lediglich eine Brücke über die Röhre fehlt, um die Weiterfahrt auf dem Weg zur Kläranlage bis in die Stadtmitte hinein zu ermöglichen! Alte Brückenfundamente sind noch sichtbar...

VARIANTE 2: Von der bestehenden Wiesenzufahrt (Bild 18) direkt über die Röhre auf den bestehenden Waldweg bis zur Kläranlage Sundern.

Vorteile:

- TRASSE VORHANDEN, lediglich Brücke fehlt
- Dies ist touristisch die interessantere Variante.

Nachteile:

- Der Weg führt derart abseits, dass er im Alltag auf wenig Akzeptanz stoßen könnte.
- Steigung im Bereich der Kläranlage ist wenig komfortabel, reduziert Akzeptanz ebenfalls

Fazit:

Der VCD Hochsauerland empfiehlt für diesen Abschnitt die Variante 1. Für die ca. 2,4 km lange Strecke von Stemel (Bahnhof) bis nach Sundern (Ecke Lockweg / McDonalds) müssten nur ca. 450 m neue Wege eingerichtet werden.

Schon daher erfolgt die Einstufung in die HOHE PRIORITÄT.

Der Streckenverlauf ist - im Gegensatz zu dem Verlauf der L 519 und der Variante 2 - eben.

Verlaufend über ruhige Straßen wäre diese Verbindung auch für Ausflügler und Familien attraktiv (Sorpesee).

9. Ortsdurchfahrt Sundern

Bewertung: VORHANDEN

Entlang der Röhre, unterhalb des Lockweges verläuft ein Fuß-/Radweg, der bis zum Beginn der Fußgängerzone (Ecke Post / Hauptstraße) führt.

Anhang 10a
Karte
Neheim - Hüsten



Anhang 10b
Karte
Hüsten - Müschede - Hachen



