

KREISSTADT OLPE

DER BÜRGERMEISTER
Planungsabteilung



Radverkehr in Olpe - 2018

Bestandsaufnahme - Analyse - Konzeption

Inhaltverzeichnis

1. Einleitung
2. Bisherige Entwicklung
3. Radverkehrsnetz NRW
4. Themenrouten
 - 4.1. Agger-Bigge-Runde
 - 4.2. Bergischer Panorama-Radweg
 - 4.3. Bigge-Lister-Radring
 - 4.4. Bike-Arena
 - 4.5. Ruhr-Sieg-Radweg
5. Sonstige Radwege
6. Radwegplanungen
7. Ruhender Radverkehr
8. E-Bike- und Pedelec-Infrastruktur
9. Mountainbiking
10. Radfahrer und andere Verkehrsteilnehmer
11. Allgemeine bauliche Hinweise und Empfehlungen
12. Geplante Einzelmaßnahmen
13. Fahrradservice in Olpe
14. Internetportale
15. Schluss

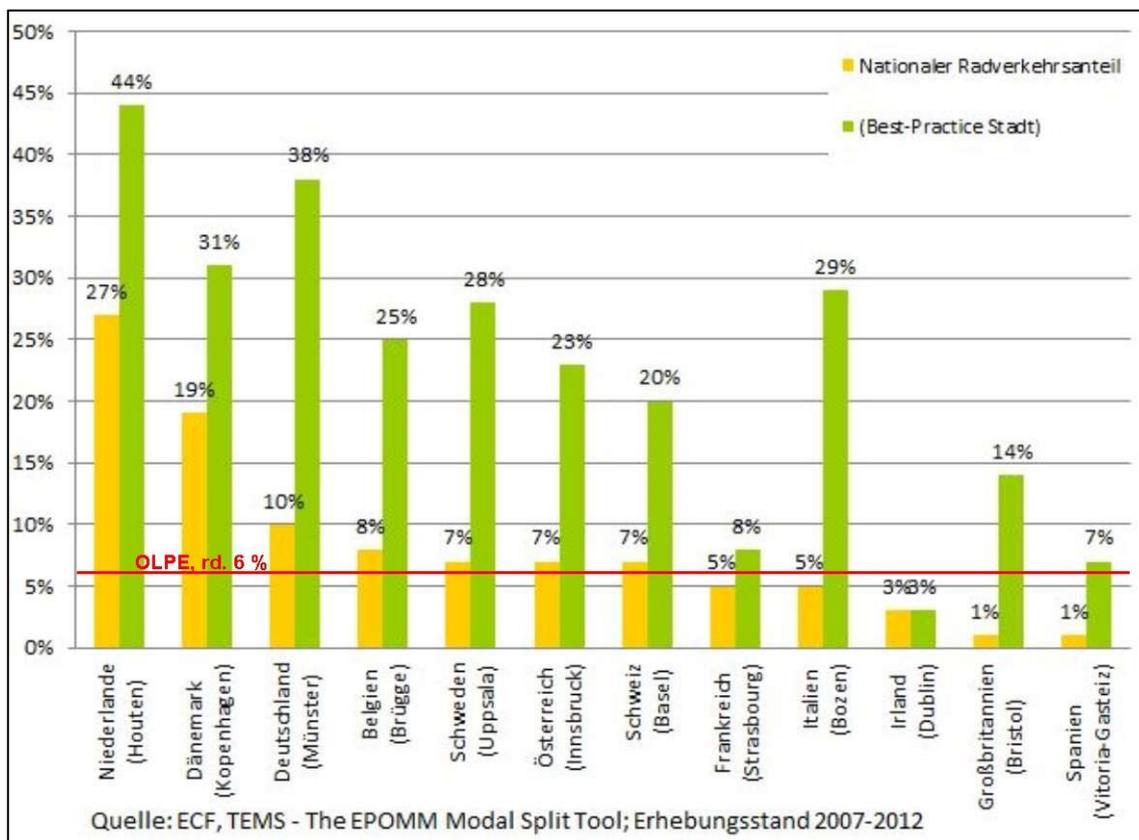


1. Einleitung

Das Sauerland zählt nicht zu den Regionen, in denen das Radfahren seit jeher eine große Rolle spielt, wie zum Beispiel das Münsterland,

Gemäß dem Ergebnisbericht zum „Verkehrsentwicklungsplan Olpe“ der Ingenieurgruppe für Verkehrswesen und Verfahrensentwicklung (IVV), Aachen vom Januar 2003 beträgt der Anteil des Radverkehrs am gesamten Fahrten- und Wegeaufkommen in Olpe nur 6 %.

Dieser sogenannte „Modal Split“, die Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel, zeigt für viele, auch vergleichbare Städte, höhere Anteile des Fußgänger- und Radverkehrs. In einigen niederländischen oder dänischen Städten liegt der Radverkehrsanteil teilweise bei fast 50 % und nach aktuellem Stand sogar bereits darüber!



Grafik zum „Modal Split“ einiger europäischer Städte mit Darstellung des Radverkehrsanteils in Olpe [Grundlage: „European Platform on Mobility Management“]

Auch wenn der Anteil des Radverkehrs in Olpe als sehr niedrig zu bezeichnen ist, so hat das Radfahren doch besonders in den letzten Jahren, insbesondere durch eine Zunahme der Zahl an E-Bikes und Pedelecs, an Bedeutung gewonnen.

Vor dem Hintergrund einer nachhaltigen Stadtentwicklung ist diese Tendenz sehr positiv zu sehen. Neben der guten volkswirtschaftlichen Bilanz hinsichtlich der

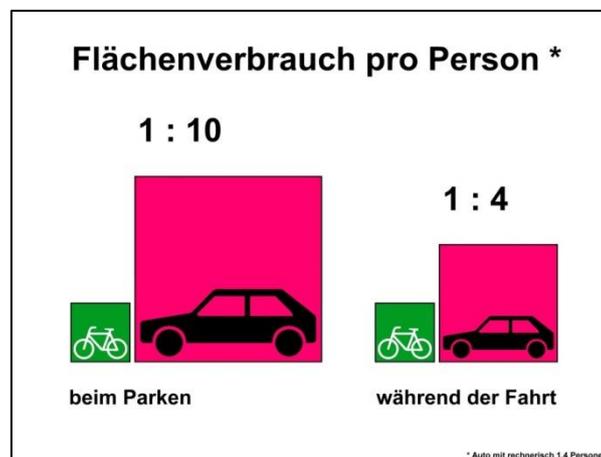
Aspekte für die Umwelt und unserer Gesundheit ist sie auch für lokale Aspekte in der Stadtentwicklung zu begrüßen.

So ist zum Beispiel der Flächenverbrauch von Fahrrädern gegenüber dem von Autos deutlich geringer. Vor allem beim sogenannten ruhenden Verkehr beträgt der Anteil, bezogen auf eine Person (Auto mit rechnerisch 1,4 Personen), für das Fahrrad nur ungefähr ein Zehntel der Parkplatzfläche, die ein Auto benötigt. Auch im Fahrverkehr beansprucht das Fahrrad gegenüber einem Auto wesentlich weniger Platz, nämlich nur ungefähr ein Viertel.



Vorteile für das Fahrrad in der volkswirtschaftlichen Bilanz
[Darstellung: Kreisstadt Olpe]

Was macht mehr Sinn, kurze Fahrten mit einem 20 kg schweren Fahrrad oder mit einem 1,5 to schweren Auto zu erledigen?



Gegenüberstellung des Flächenverbrauchs: Fahrrad und Auto
[Darstellung: Kreisstadt Olpe]

Aufgrund des geringeren Flächenverbrauchs bei einem höheren Anteil des Radverkehrs werden allgemeine verkehrliche Probleme gemindert, dadurch wiederum Freiräume für adäquate städtische Nutzungen geschaffen und somit auch Aufenthaltsqualitäten in der Stadt verbessert.

Die zunehmende Akzeptanz des Radverkehrs in den letzten Jahren hatte zur Folge, dass im Gebiet der Kreisstadt Olpe viel in die Fahrrad-Infrastruktur investiert

wurde. So gibt es im Stadtgebiet eine Vielzahl von gut ausgebauten Radwegen. Andererseits spielt Olpe aber auch im Verbund überörtlicher Radweg eine Rolle.

Trotzdem gibt es noch viele Bereiche, in denen Verbesserungen wünschenswert sind, zum Beispiel für den ruhenden Radverkehr, also die Möglichkeit, Fahrräder komfortabel und sicher abzustellen oder bei der Ausgestaltung der Radwege.

Die vorliegende Ausarbeitung „Radverkehr in Olpe“ hat im Wesentlichen zum Ziel, den Bestand der Fahrrad-Infrastruktur erstmalig komplett zu erfassen, zu beurteilen und Ideen für die Weiterentwicklung zu formulieren.

Ein erster Entwurf dieser Ausarbeitung wurde unter der Vorlagennummer 175/2016 am 8.9.2016 im Ausschuss „Umwelt, Planen, Bauen“ des Rates der Kreisstadt Olpe vorgestellt. In der Folgezeit wurde er in den Fraktionen, einzelnen Behörden, Vereinen und Organisationen beraten sowie der Öffentlichkeit zur Kenntnis gegeben.

Auch auf dem „Mobilitätstag Olpe - Olpe Mobil“ auf Marktplatz am 1.7.2017 wurden an einem städtischen Stand über Themen des Radverkehrs informiert. Vielfältige Anregungen wurden gegeben und haben in der vorliegenden Fassung Berücksichtigung gefunden.

The poster is titled 'Radverkehr in Olpe' and includes a small photograph of a path. Below the title is a two-panel cartoon. The first panel shows a person on a bicycle with a speech bubble saying 'Radfahren? ICH?!'. The second panel shows a person on a bicycle with a speech bubble saying 'Bei DEM Verkehr??'. Below the cartoon are two columns of handwritten text: 'Was ist gut?' and 'Was ist schlecht?'. At the bottom, there is a concluding handwritten sentence.

Radverkehr in Olpe

Was ist gut?

- Radweg Richtung Dahl
- Radwegesystem
- Fahrradstände am Rathaus schön breit!
- Fahrradweg nach Drolshagen

Was ist schlecht?

- Fahrradstände an öffentlichen Plätzen. Stämme hier da!
- Fahrradstände, die zu schmal sind. Mountainbike passt nicht.
- Spielfeld Radweg Osterseiten-Lütringhaus
- schlechte Radverkehrsaufführung / wege Brückstr. Richtung Saphornische
- Einbahnstraßenregelung Kölnen Str. - Mühlentor
- Grundstücke des LK + aufzufahren (z.B. Dornseife) + Brückstr.

Es gibt kaum Gründe, nicht das ganze Jahr Rad zu fahren!

Bürgerbeteiligung auf dem „Mobilitätstag Olpe - Olpe Mobil“

Ziel ist, dass Olpe insgesamt noch fahrradfreundlicher wird. Ideen und Standards für eine Fahrradfreundlichkeit werden zum Beispiel durch die

„Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte Gemeinden und Kreise in NRW e.V.“ (AGFS) definiert.

Ziel der Arbeitsgemeinschaft ist es, „zukunftsfähige, belebte und wohnliche Städte zu gestalten. Städte in denen ihre Bewohner gerne leben und wo individuelle Bewegung in Alltag und Freizeit Spaß macht. Städte mit Lebens- & Bewegungsqualität zeichnen sich nicht allein durch eine hohe Erreichbarkeit und Zugänglichkeit für alle Verkehrsteilnehmer aus, sondern bieten insbesondere optimale Bedingungen für Nahmobilität, Nahversorgung und Naherholung. Unter Nahmobilität versteht die AGFS nichtmotorisierte, individuelle Mobilität im räumlichen Nahbereich, vorzugsweise mit dem Fahrrad, zu Fuß, aber auch mit anderen Verkehrsmitteln (z. B. Inlinern, Kickboards, Skateboards u.a.) - eben "fahrradfreundlich und mehr ...".“

Bisher ist noch keine Kommune der Kreise Olpe und Siegen-Wittgenstein Mitglied in dieser Arbeitsgemeinschaft.

Zu wünschen wäre, dass die Fahrradnutzung mehr Freunde findet, gleichfalls oder vor allem auch, dass alle Verkehrsteilnehmer rücksichtsvoller miteinander umgehen und das Fahrradfahren sicherer wird.

Letztendlich wird so die Umwelt geschützt, die Gesundheit der Menschen gefördert und die Stadt gewinnt zusätzlich an Lebensqualität.

2. Bisherige Entwicklung

Fahrräder spielten neben dem motorisierten Verkehr schon immer eine wichtige Rolle als Verkehrsmittel.

Anfangs, in der Zeit nach dem II. Weltkrieg, war das Fahrrad meistens das Fahrzeug für den Alltag. Mit der folgenden stark zunehmenden Motorisierung verlor es an Bedeutung und gewann sie erst später wieder mit der Nutzung in der Freizeit und als Sportgerät zurück. Aktuell gewinnt das Fahrrad auch durch die Ausstattung mit Elektroantrieben noch mehr Nutzer.

Dem folgend gab es bereits vor einigen Jahrzehnten landesweite Radstrecken. In den 1980er Jahren wurde von den Landschaftsverbänden Westfalen und Rheinland ein Radfernwege-System entwickelt, das sich mit einer Gesamtlänge von ungefähr 10.000 km gitterförmig über ganz Nordrhein-Westfalen und teilweise darüber hinaus erstreckte. Dieses Wegesystem wurde in zahlreichen Kreisen und Kommunen realisiert, jedoch nie komplett verwirklicht.



Wegweiser der ehemaligen Radfernwege

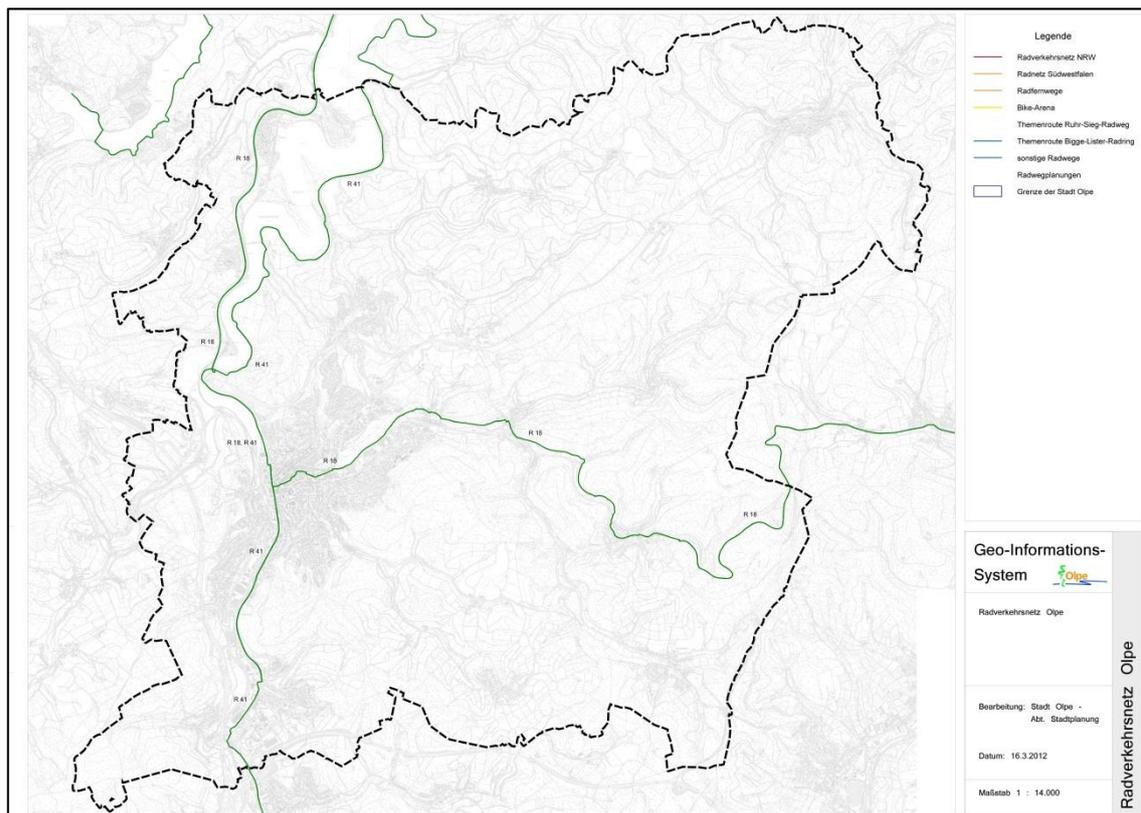
Olpe wurde in diesem System von zwei Radfernwegen erschlossen, dem Ost-West verlaufenden Radfernweg R 18 „Selfkant-Tüddern – Frankenberg“ und dem Nord-Süd verlaufenden Radfernweg R 41: Fürstenau – Lippe/Flughafen. Die Strecken verliefen wie folgt:

Radfernweg R 18: Selfkant-Tüddern – Frankenberg

Selfkant-Tüddern - Heinsberg - Wassenberg - Erkelenz - Titz - Bedburg - Stommeln - Köln-Langel - Hitdorf - Reusrath - Leichlingen - Witzhelden - Wermelskirchen - Wipperfürth - Meinerzhagen - Olpe - Lennestadt - Lennetal - Schmallerberg - Winterberg - Orketal - Neukirchen - Frankenberg,

R 41: Fürstenau – Lippe/Flughafen

Fürstenau - Voltlage - Mettingen - Ibbenbüren - Brochterbeck - Ladbergen - Ostbevern - Telgte - Everswinkel - östl. Sendenhorst - Ahlen - östl. Hamm - östl. Werl/Westönnen - Bremen - Arnsberger Wald - Mühlenberg - Müschede - Hachen - Sorpetalsperre - Amecke - Eiringhausen - Finnentrop - Attendorn - Biggetalsperre - Olpe - Wenden - Kreuztal - Siegen - Wilnsdorf - Burbach - Lippe/Flughafen.



Die Strecken der ehemaligen Radfernwege im Bereich Olpe

Beim Aufbau des Radverkehrsnetzes NRW im Jahr 2003 fanden die Radfernwege noch Berücksichtigung.

2013 wurde die Konzeption der Radfernwege dann in Abstimmung mit dem Kreis Olpe im Stadtgebiet Olpe im Zuge der Ergänzung des Radverkehrsnetzes NRW durch das Radnetz SW aufgegeben. Dies auch vor dem Hintergrund, dass die Ausweisung der Radfernwege nie komplett verwirklicht wurde.

Eine weitere touristische Radwegbeschilderung wurde 2005 durch Punkte der Bike-Arena, ähnlich dem Knotenpunktsystem, wie es jetzt durch das Radverkehrsnetz NRW besteht, installiert. Unter dem Namen „Sauerländer TälerTour“ bestanden im südlichen Bereich des Kreises Olpe insgesamt 30 Knotenpunkte, mit denen Touren individuell zusammengestellt werden konnten.

Im Stadtgebiet Olpe gab es folgende acht Knotenpunkte:

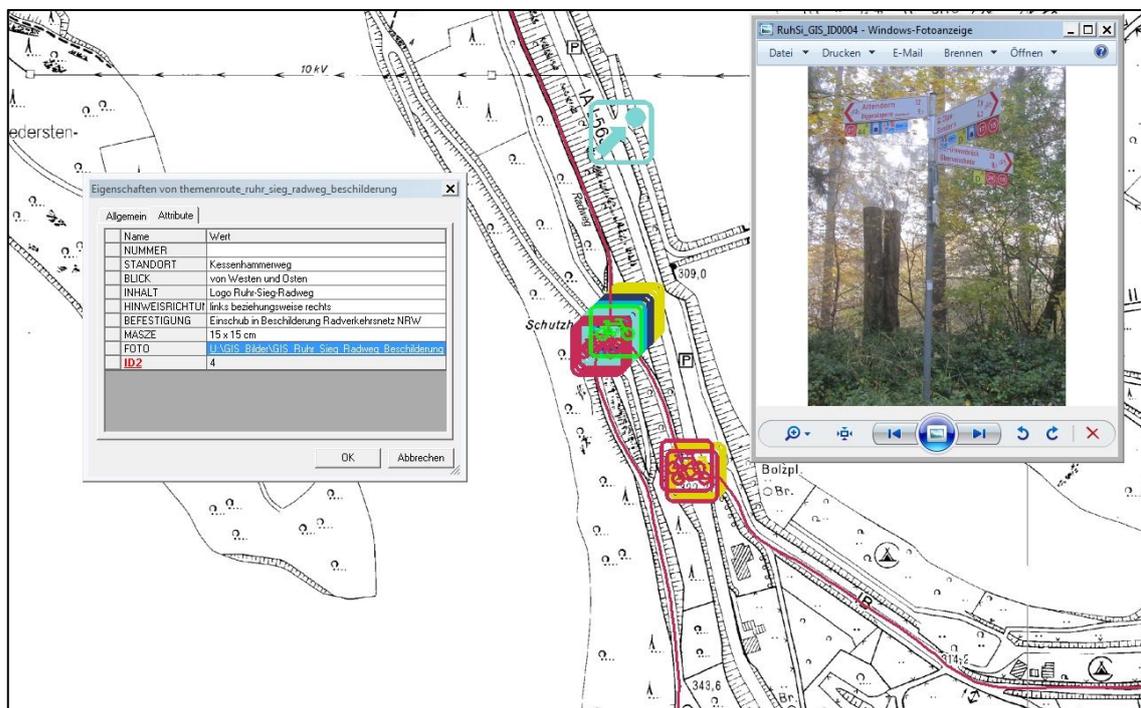
- Knotenpunkt 18: Oberveischede,
- Knotenpunkt 21: Neuenkleusheim,
- Knotenpunkt 22: Günsen,
- Knotenpunkt 23: Rehringhausen,
- Knotenpunkt 24: Olpe,
- Knotenpunkt 25: Olpe (Bad),
- Knotenpunkt 26: Rother Stein,
- Knotenpunkt 27: Stade.

Darüber hinaus wurden noch weitere, fest vorgegebene Touren ausgewiesen, zum Beispiel die „Olper Bach-Tour“, die „Bäder-Tour“ oder die Tour „Rund um den

Biggeseesee“. Sie haben heute noch Bestand und werden im Kapitel 4. 4. beschrieben.

Auch wenn das System der Radfernwege und das Knotenpunktsystem der Bike-Arena inzwischen aufgegeben wurden, so ist der Stellenwert des Fahrrads im Vergleich zu den vergangenen Jahren heute größer. Dies spiegelt sich letztendlich auch im Ausbau des Radverkehrsnetzes NRW und der Schaffung der verschiedenen Themenrouten wieder.

Innerhalb der Verwaltung der Kreisstadt Olpe wird diesem Trend mit dieser Ausarbeitung „Radverkehr in Olpe“ Rechnung getragen. Gleichfalls wurden in den vergangenen Jahren im städtischen Geo-Informationssystem alle Fahrradwege und -beschilderungen erfasst. Diese Auskunft bildet eine der Grundlagen für die vorliegende Arbeit.



Beispiel einer Auskunft aus dem Geo-Informationssystem der Kreisstadt Olpe

3. Radverkehrsnetz NRW

Das „Radverkehrsnetz NRW“ ist ein Projekt des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW.

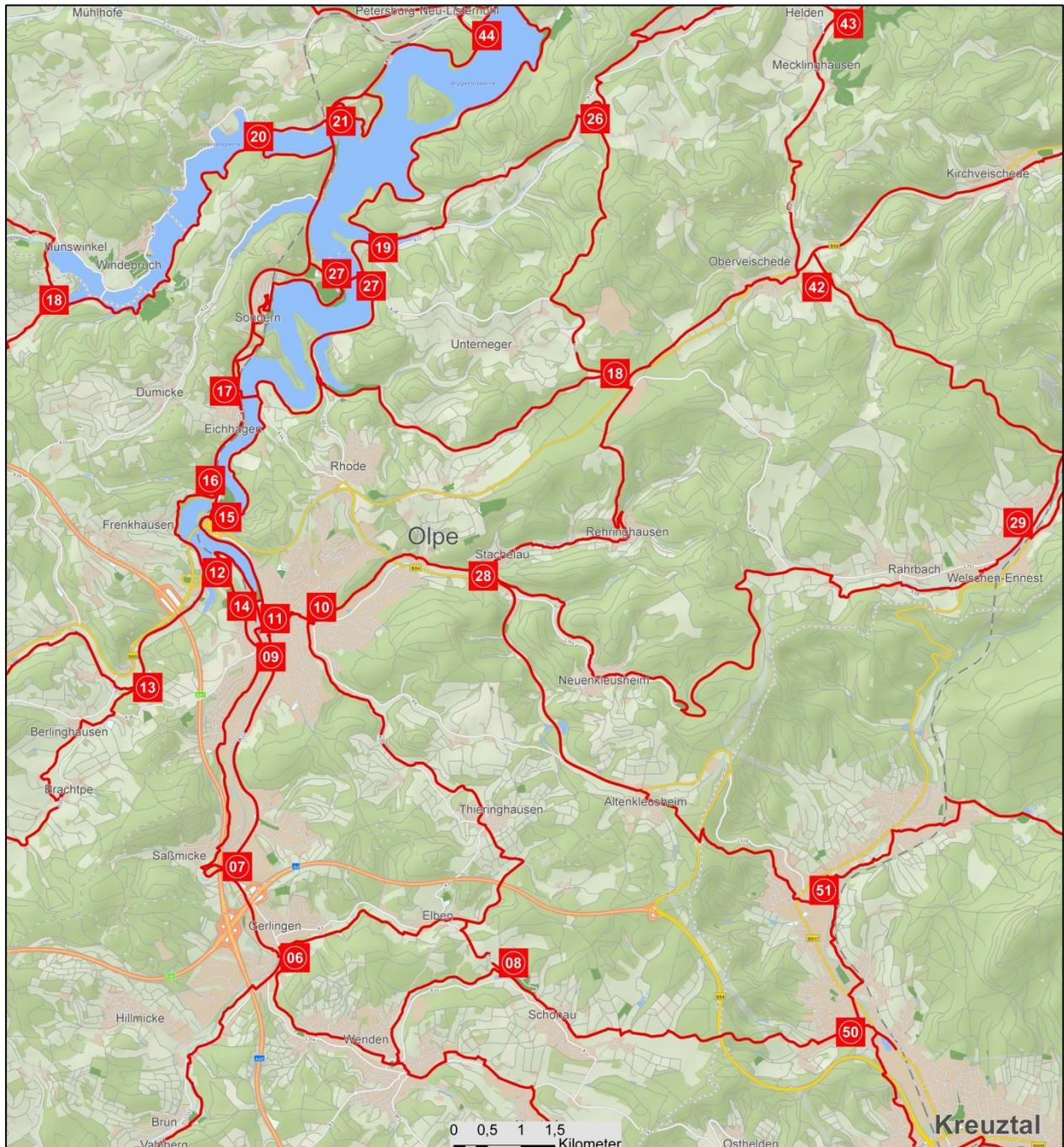
Auf der Internetseite des Projekts werden folgende Erläuterungen gegeben:

„Mit der Realisierung eines landesweiten Radverkehrsnetzes erfolgte ein weiterer bedeutender Schritt zur Förderung des Fahrradverkehrs in NRW. Für das gesamte Land wurde ein flächendeckendes System von fahrradfreundlichen Achsen mit einem einheitlichen Wegweisungssystem ausgestattet.

Das Radverkehrsnetz NRW verbindet alle Städte und Gemeinden des Landes mit einer einheitlichen Wegweisung für den Radverkehr. Die Zentren der Kommunen sowie die Bahnhöfe werden auf möglichst kurzen und direkten Wegen

miteinander verknüpft. Es handelt sich um ein Netz, das primär dem täglichen Bedarf dient, z.B. für Fahrten zur Arbeit oder zum Einkauf. Zusätzlich berücksichtigt es die Belange des Freizeitradfahrens, indem dieses Netz um hochwertige und überregionale touristische Routen ergänzt wird.“

Die Erstinstallation der Radwegweisung und die Präsentation im Internet erfolgten im Jahr 2003.



Knotenpunktsystem des Radverkehrsnetzes NRW/ Radnetzes SW im Bereich Olpe

Zehn Jahre später erfolgte mit dem „Regionale 2013“ - Projekt „Radnetz Südwestfalen“ eine Ergänzung, mit der das bestehende Radverkehrsnetz mit zusätzlichen Stecken zu einer Wabenstruktur verdichtet wurde.

Die einheitliche Beschilderung wurde dabei fortgeführt. Ergänzt wurde die Beschilderung durch sogenannte Knotenpunkte die an den Eckpunkten der Waben mit entsprechenden Wegweisern die Orientierung vereinfachen.

Im Stadtgebiet Olpe befinden sich folgende 13 Knotenpunkte:

- Knotenpunkt 7: Olpe - Saßmicker Hammer,
- Knotenpunkt 9: Olpe - Stadtzentrum (Stellwerkstraße),
- Knotenpunkt 10: Olpe (Stadthalle) [doppelter Standort],
- Knotenpunkt 11: Olpe - Franziskanerstraße,
- Knotenpunkt 12: Olpe - Rosenthal, alter Bahndamm,
- Knotenpunkt 14: Olpe - Freizeitbad/ Valentinsweg,
- Knotenpunkt 15: Olpe - Biggerandweg,
- Knotenpunkt 16: Olpe - Kirchesohl,
- Knotenpunkt 17: Olpe - Vordamm Eichhagen,
- Knotenpunkt 18: Olpe - Rother Stein,
- Knotenpunkt 27: Olpe - Sonderner Kopf [doppelter Standort],
- Knotenpunkt 28: Olpe - Stachelau,
- Knotenpunkt 42: Olpe - Oberveischede.

An den nachfolgenden Knotenpunkten befinden sich zudem informationstafeln mit Informationen zu diesem System und mit touristischen Hinweisen:

- Knotenpunkt 9: Olpe - Stadtzentrum,
- Knotenpunkt 10: Olpe,
- Knotenpunkt 16: Olpe - Kirchesohl,
- Knotenpunkt 27: Olpe - Sonderner Kopf,
- Knotenpunkt 42: Olpe - Oberscheide.

Im Stadtgebiet gibt es nun im Radverkehrsnetz NRW zusammen mit den Ergänzungen des Radnetzes SW ungefähr 80,5 km einheitlich beschilderte Radwege. Damit ist eine Grundlage zur Erschließung des Stadtgebietes für den Radverkehr vorhanden.

4. Themenrouten

Themenrouten sind in der Regel überörtliche Radwege für touristische Zwecke, die als eine einfache oder als eine Ring-Strecke aufgrund eines historischen, landschaftsräumlichen oder sonstigen örtlichen Hintergrunds ausgewiesen sind. Olpe ist Teil von fünf Themenrouten, die alle überregional Bedeutung haben.



Knotenpunkt mit Einschüben für den Bigge-Lister-Radring und die Bike-Arena

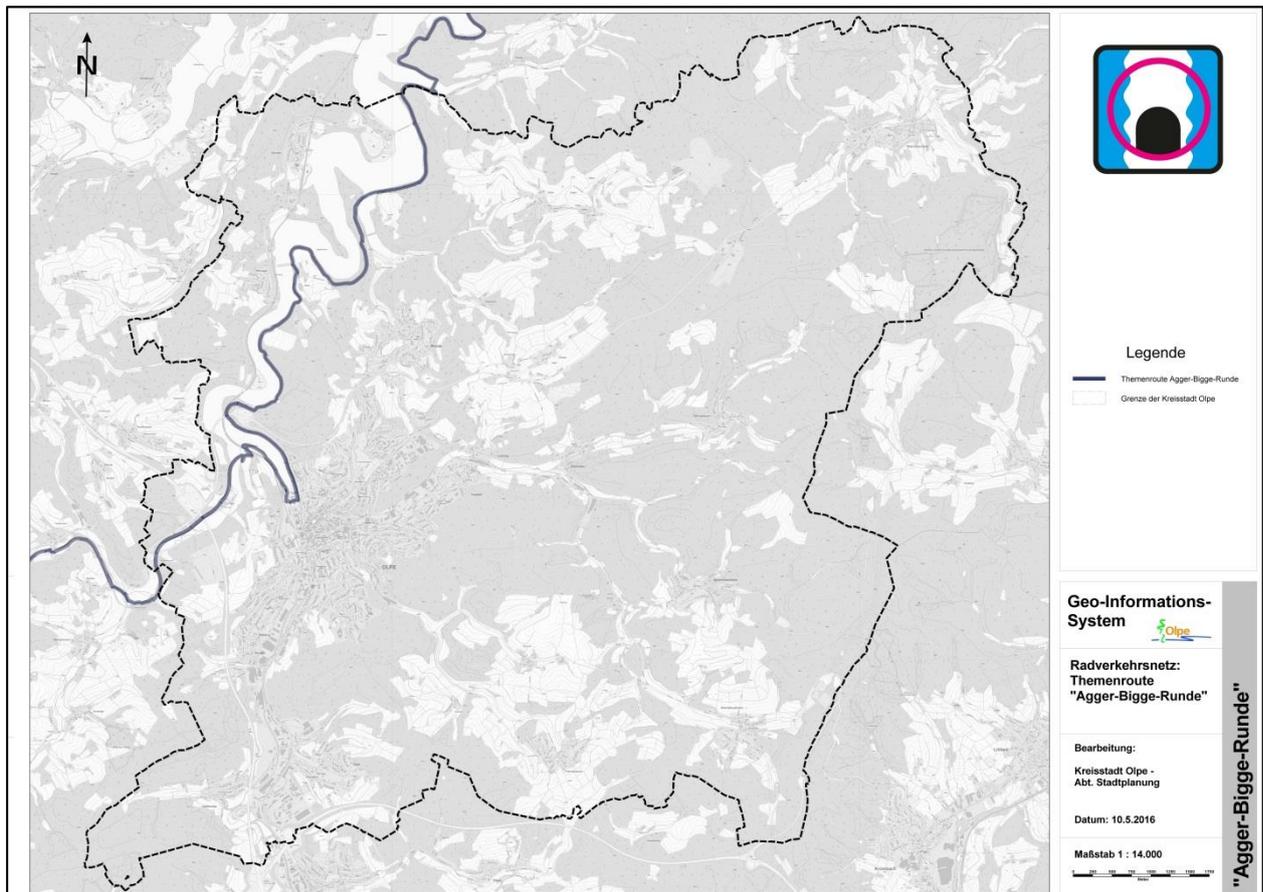
Sie sind in der Regel als Einschübe in den Wegweisern des Radverkehrsnetzes NRW gekennzeichnet. In den nachfolgenden Kapiteln werden sie einzeln in alphabetischer Reihenfolge vorgestellt.

4.1. Agger-Bigge-Runde



Logo der Agger-Bigge-Runde

Strecke: *Lieberhausen - Attendorn - Haardt - Kessenhammer - Stade - Olpe - Ronnewinkel - Rosenthal - Hüppcherhammer - Drolshagen - Lieberhausen*
Streckenlänge: 68,2 km (davon auf Olper Stadtgebiet: 12,5 km)
Höhenmeter (einfach): 796 m



Die Strecke der Agger-Bigge-Runde im Bereich Olpe

Die Agger-Bigge-Runde ist eine Ringstrecke, deren Namen von der Agger- und der Biggetalsperre hergeleitet wurde. Sie verbindet das Bergische Land und das Sauerland. Eine der Hauptattraktionen der Strecke ist der 724 m lange ehemalige Eisenbahntunnel bei Wegeringhausen. Neben drei Talsperren gibt es bei der Tour viele weitere Sehenswürdigkeiten. Ebenso liegen etliche gastronomische Betriebe entlang der Agger-Bigge-Runde.

Die Betreuung der Themenroute Agger-Bigge-Runde erfolgt durch den Sauerland-Tourismus e.V..

4.2. Bergischer Panorama-Radweg

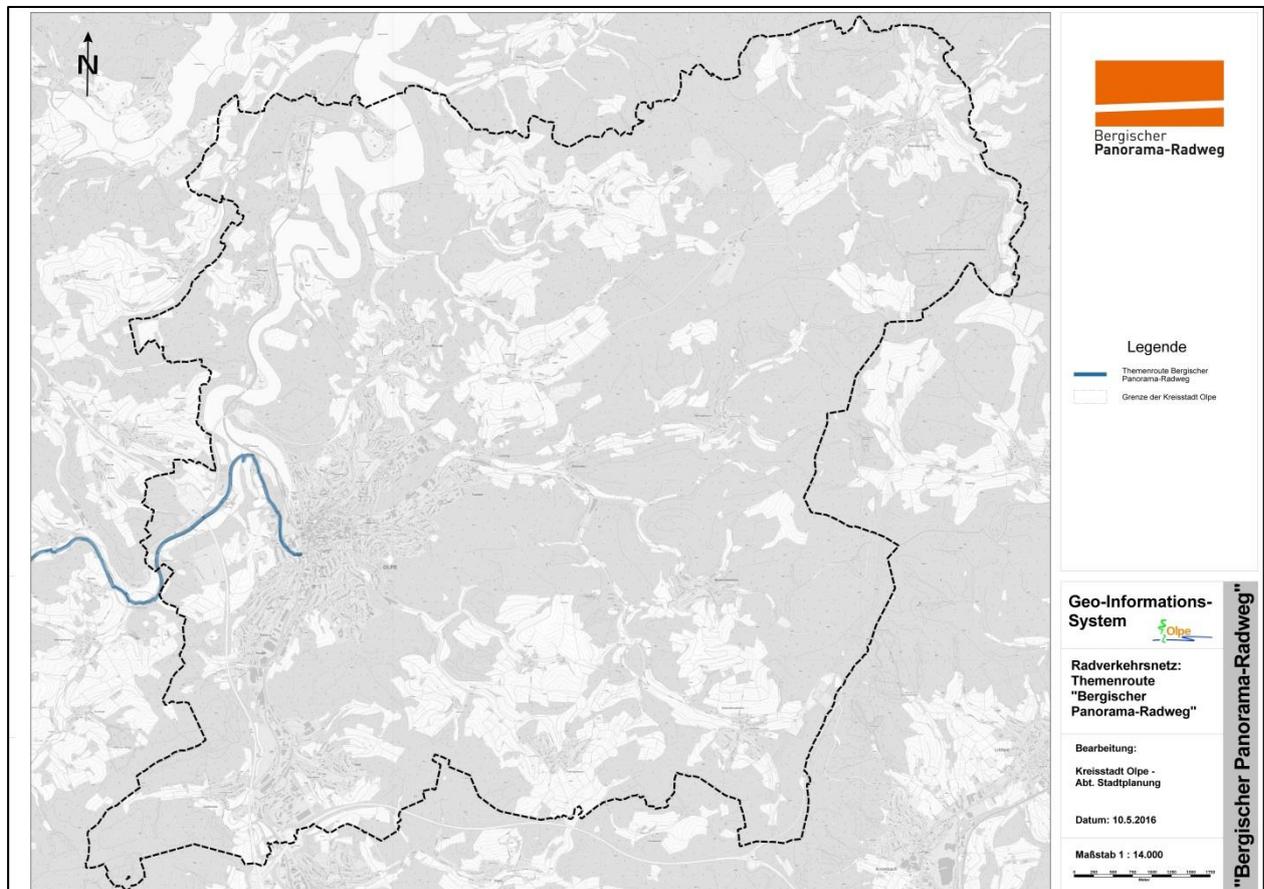


Logo des Bergischen Panorama-Radwegs

Strecke: Hattingen - Sprockhövel - Wuppertal - Solingen - Wermelskirchen - Hückeswagen - Wipperfürth - Marienheide - Drolshagen - Huppcherhammer - Rosenthal - Ronnewinkel - Olpe

Streckenlänge: 131,6 km (davon auf Olper Stadtgebiet: 3,7 km)

Höhenmeter (aufwärts/ abwärts): 2.221/ 1.973 m



Die Strecke des Bergischen Panorama-Radwegs im Bereich Olpe

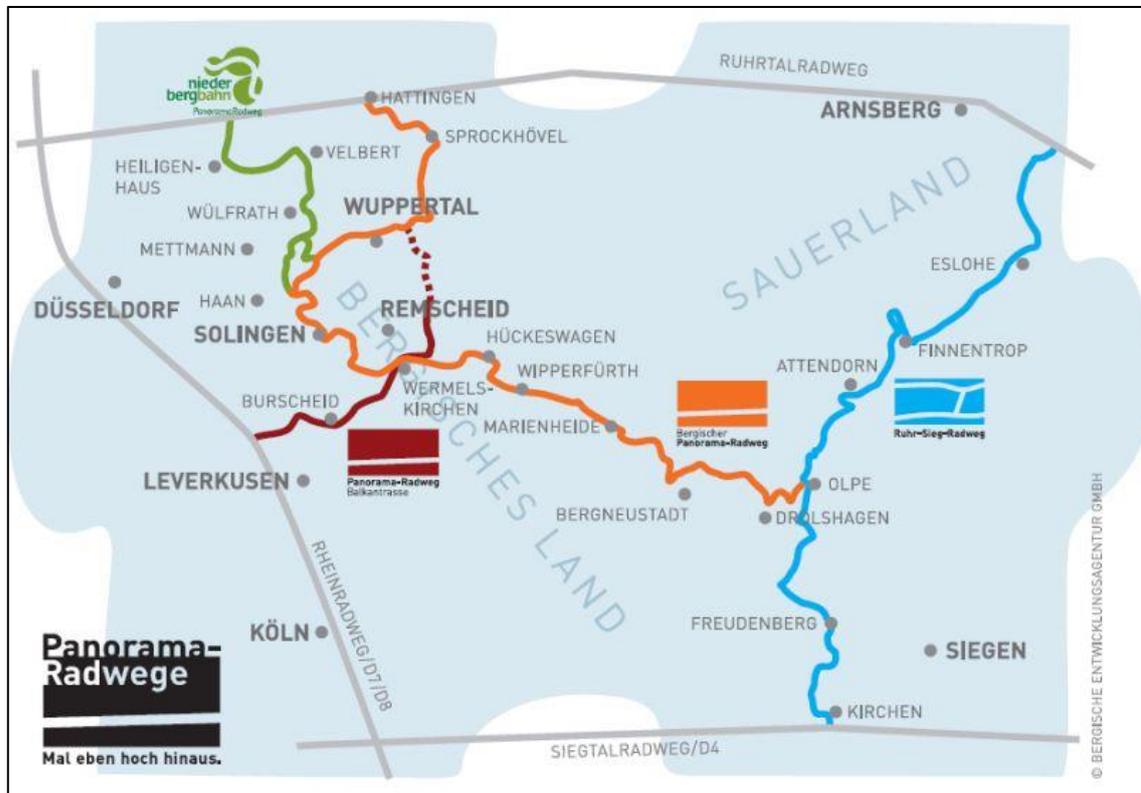
Für den Bergischen Panorama-Radweg wird auf der Internetseite „<http://www.panorama-radwege.de/>“ des Sauerland-Tourismus e.V. mit folgender Beschreibung geworben:

„Was die Ingenieurkunst seinerzeit für die Schienenwege geleistet hat, macht nun ein ganz besonderes Radelerlebnis aus: 14 Tunnel, bis zu 40 Meter hohe Viadukte und zahlreiche Brücken, mit herrlichen Ausblicken in weite Landschaften oder Einblicken in das benachbarte Häusermeer der Städte. Auf den Spuren der Industriekultur und mitten durch eine bewegte und wasserreiche Landschaft gibt es außerdem mehr als genug Anlässe, Pause zu machen – beispielsweise im Park unter der höchsten Eisenbahnbrücke Deutschlands oder am Schloss Burg. Die Fahrt mit der Schwebefähre über die Wupper bietet ein besonderes Erlebnis und eine Seilbahn hilft auch den Rädern beim Aufstieg auf die Höhe. Weiter geht es über die Route des Wasserquintetts vorbei an blauen Talsperren durch die Schlossstadt Hückeswagen, die Hansestadt Wipperfürth und Marienheide bis ins Sauerland nach Olpe.“

Weitere Infos: www.bergischer-panoramradweg.de“.

Der Bergische Panorama-Radweg stellt, wie der Name auch verrät, die Anbindung an das Radnetz im Bergischen Land dar. Von Olpe aus wird über diese

Themenroute auch eine Verbindung zu weiteren sogenannten Panorama-Radwegen geschaffen, nämlich zu den weiter östlich liegenden Routen „niederbergbahn“ und die „Balkantrasse“. Sie bilden zusammen mit dem Ruhrtalradweg, dem Rheinradweg und dem Siegtalradweg einen ganz Nordrhein-Westfalen erschließenden Radweg-Verbund.



Karte zu den Panorama-Radwegen

Der dazugehörige, ebenfalls durch Olpe verlaufende Panorama-Radweg Ruhr-Sieg-Radweg wird unter Punkt 4.5. beschrieben.

Ansprechpartner für den Bergischen Panorama-Radweg sind die EN-Agentur GmbH, Hattingen, das Bergische Land Tourismus Marketing e. V., Solingen und die Naturarena Bergisches Land GmbH, Lindlar.

4.3. Bigge-Lister-Radrिंग



Logos des Bigge-Lister-Radrिंगs

Der Bigge-Lister-Radring besteht aus zwei Ringstrecken, nämlich der Seenroute und der Höhenroute, welche aber jeweils durch Verbindungen abgekürzt oder untereinander kombiniert werden können.

Bigge-Lister-Radring Seenroute

Strecke: *Attendorn - Hunswinkel - Sondern - Eichhagen - Kirchesohl - Rosenthal - Ronnewinkel - Olpe - Stade - Kessenhammer - Haardt - Attendorn*

Streckenlänge: 49,4 km (davon auf Olper Stadtgebiet: 20,0 km)

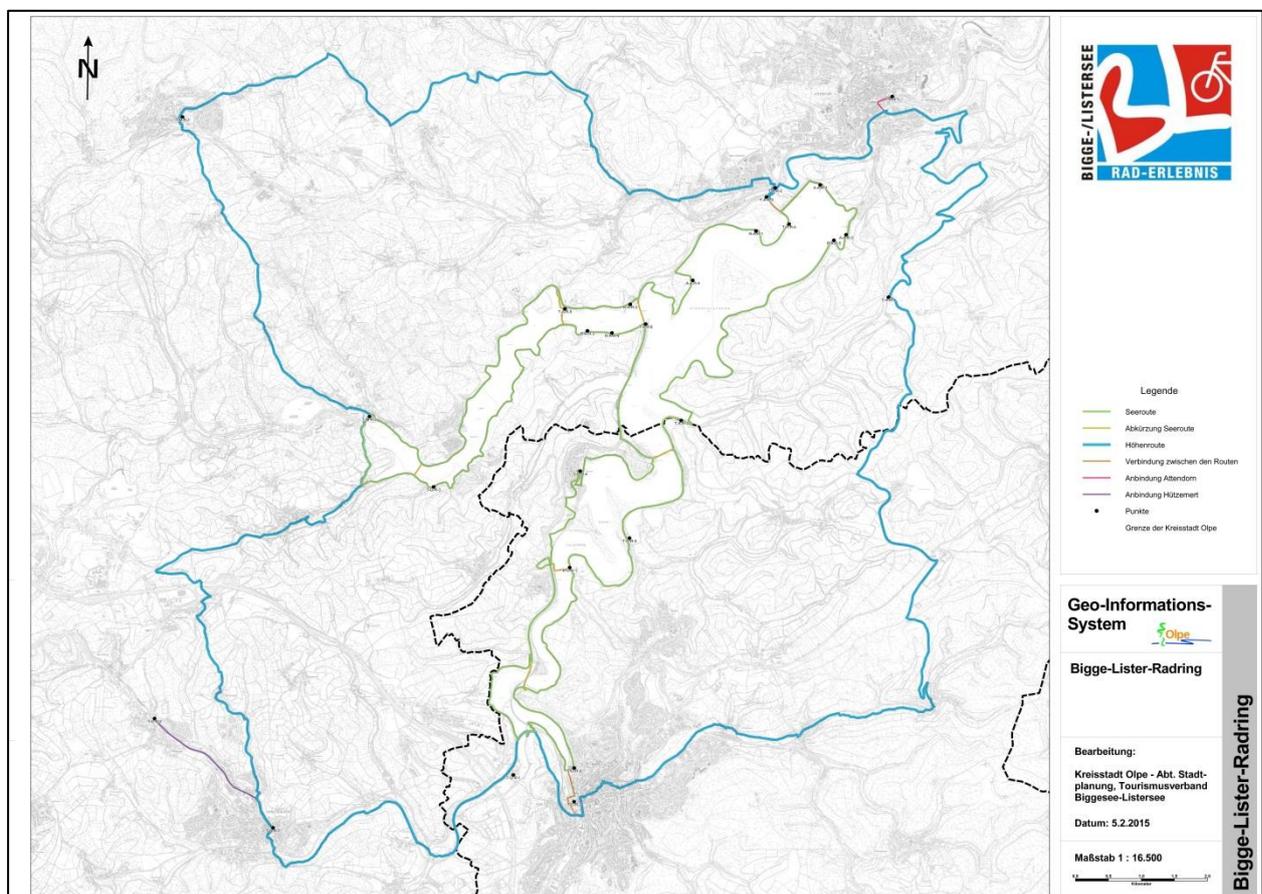
Höhenmeter (einfach): 651 m

Bigge-Lister-Radring Höhenroute

Strecke: *Olpe - Lütringhausen - Stachelau - Rehringhausen - Rother Stein - Attendorn - Valbert - Hunswinkel - Germinghausen - Drolshagen - Olpe*

Streckenlänge: 63,4 km (davon auf Olper Stadtgebiet: 16,6 km)

Höhenmeter (einfach): 890 m



Die gesamte Strecke des Bigge-Lister-Radrings

Der „Bigge-Lister-Radring“ entstand im Rahmen des „Regionale 2013“ - Projekts „Naturerlebnis Bigge-/ Listersee“. Er besteht aus zwei Radtouren. Die Seenroute führt überwiegend an den Ufern des Bigge- und des Listersees entlang. Sie ist unter anderem auch für Familien gut geeignet. Die Höhenroute des Bigge-Lister-Radrings liegt etwas abseits der Seen, verbindet die vier Städte Attendorn, Drolshagen, Meinerzhagen und Olpe miteinander und ist eine anspruchsvolle Höhenroute mit Ausblicken zu den Seen.

An den Strecken wurden zusätzlich zur vorhandenen Infrastruktur noch weitere Rast- und Ruheplätze errichtet. Eine Informationstafel zum Bigge-Lister-Radring

wurde in Olpe am Seeweg beim Freizeitbad installiert. Im Bereich der Kreisstadt Olpe wurden folgende Rastplätze geplant oder umgesetzt:

- Tor T-O-R-1 Rosenthal**
Ausstattung: Tisch und Bänke (Vesperinsel), Informationstafel, 6-fach Fahrradständer, Abfallbehälter,
- Tor T-O-R-2 Am Bahnhof**
(wird erst im Zuge der Neuplanung des Bahnhofsbereichs umgesetzt),
- Tor T-O-R-3 Freizeitbad Olpe**
Ausstattung: 2 Bänke, Informationstafel,
- Tor T-O-R-4 Strandweg**
(wird erst im Zuge der Neuplanung der Uferpromenade Sondern umgesetzt),
- Tor T-O-R-5 Kessenhammer**
Ausstattung: Tisch und Bänke (Vesperinsel), Informationstafel,
- Rastplatz R-O-R-1 Vordamm Stade**
Ausstattung: Tisch und Bänke (Vesperinsel), Waldsofa, Informationstafel, 6-fach Fahrradständer, Abfallbehälter.



**Rastplätze des Bigge-Lister-Radrings
in Rosenthal, am Seeweg, an der L 563 und an der Stader Straße**

4.4. Bike-Arena



Logos der Bike-Arena

Die Bike-Arena wird von Seiten der Sauerland-Radwelt e.V. in Bad Fredeburg betreut. Drei der vielzählig, schwerpunktmäßig für Mountainbiker und Rennradfahrer angebotenen Touren betreffen die Kreisstadt Olpe.

Die sogenannten „Olper Bach-Tour“ und „Bäder-Tour“ nutzen ausschließlich das Olper Stadtgebiet. Die Tour „Rund um den Biggensee“ dagegen befindet sich sowohl im Attendorner Bereich als auch im südlichen Abschnitt im Olper Stadtgebiet.

„Olper Bach-Tour“ (Variante C der Sauerländer-Tälertour)

Strecke: Olpe - Günsen - Thieringhausen - Altenkleusheim - Neuenkleusheim - Stachelau - Rehringhausen - Olpe

Streckenlänge: 23,2 km

Höhenmeter (einfach): 280 m

„Bäder-Tour“ (Variante D der Sauerländer-Tälertour)

Strecke: Olpe - Stade - Unterneger - Rother Stein - Rehringhausen - Stachelau - Lütringhausen - Olpe

Streckenlänge: 22,1 km

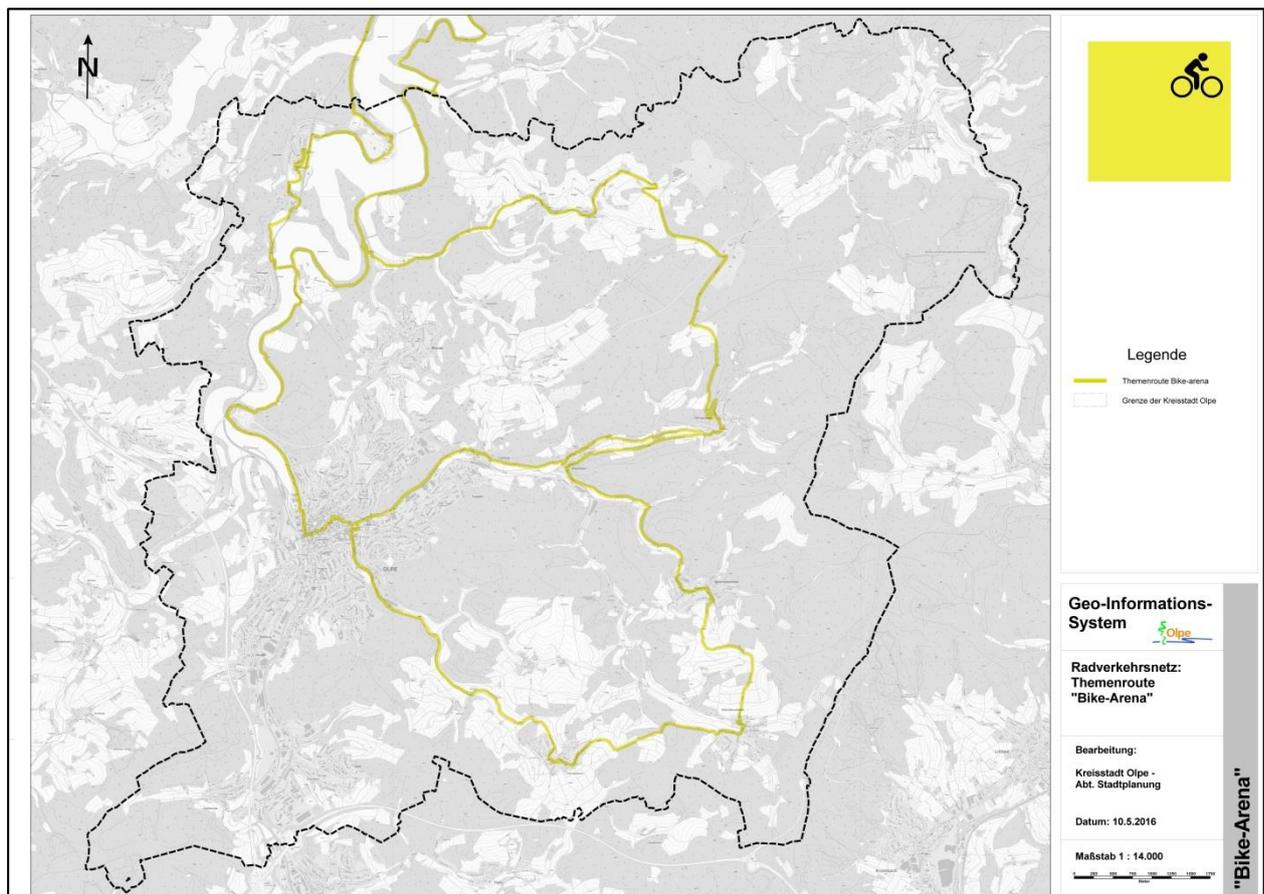
Höhenmeter (einfach): 230 m

„Rund um den Biggensee“ (44)

Strecke: *Attendorn/ Waldenburger Bucht* - Sondern - Eichhagen - Stade - Kessenhammer - Haardt - *Attendorn/ Waldenburger Bucht*

Streckenlänge: 24,8 km (davon auf Olper Stadtgebiet: 9,8 km)

Höhenmeter (einfach): 169 m



Die Strecken der Bike-Arena im Bereich Olpe

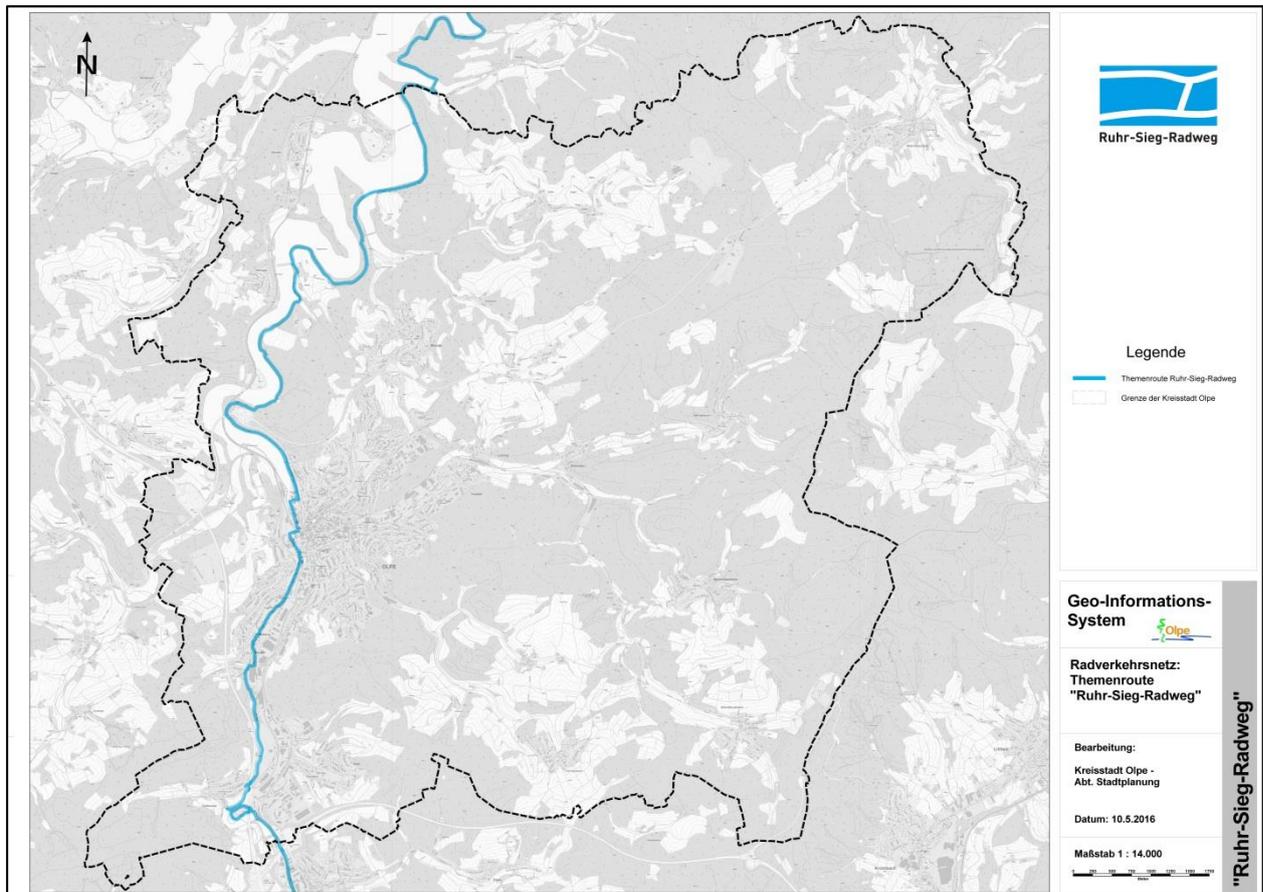
Die Tour „Rund um den Biggensee“ nutzt im Bereich Olpe ausschließlich Strecken des Radverkehrsnetzes NRW. Abweichend von diesem Streckennetz gibt es bei der „Olper Bach-Tour“ (Variante C der Sauerländer-Tälertour) die zusätzlichen Streckenabschnitte Thieringhausen - Altenkleusheim, Altenkleusheim - Neuenkleusheim und Stachelau - Rehringhausen sowie bei der „Bäder-Tour“ (Variante D der Sauerländer-Tälertour) den Streckenabschnitt Oberneger - Kessenhammer.

4.5. Ruhr-Sieg-Radweg



Logo des Ruhr-Sieg-Radwegs

Strecke: Meschede - Eslohe - Finnentrop - Attendorn - Sondern - Eichhagen - Kirchesohl - Olpe - Rüblinghausen - Saßmicke - Wenden - Freudenberg - Kirchen
Streckenlänge: 112,7 km (davon auf Olper Stadtgebiet: 15,0 km)
Höhenmeter (aufwärts/ abwärts): 763/ 831 m



Die Strecke des Ruhr-Sieg-Radwegs im Bereich Olpe

Für den Ruhr-Sieg-Radweg wird auf der Internetseite „<http://www.panoramaradwege.de/>“ des Sauerland-Tourismus e.V. mit folgender Beschreibung geworben:

„Der Ruhr-Sieg-Radweg verbindet die beiden Flüsse Ruhr und Sieg. Etwa die Hälfte der Strecke führt über ehemalige Bahntrassen und ermöglicht steigungsarmes Radeln in der Mittelgebirgslandschaft. Zunächst geht es vom Bahnhof in Meschede über Eslohe nach Finnentrop. Unterwegs gibt es einiges zu entdecken - beispielsweise das DampfLandLeute-Museum in Eslohe oder den berühmten "Fledermaus-Tunnel" bei Fehrenbracht. Von Finnentrop geht es über Attendorn nach Olpe. Diese Strecke führt entlang des Biggesees, einem der größten Stauseen Westfalens und auch die historischen Altstädte von Attendorn und Olpe laden zu einem Abstecher ein. Von Olpe geht es zunächst nach Wenden. Hier lohnt sich ein Besuch der Wendener Hütte, der ältesten und noch hervorragend erhaltenen Holzkohle-Hochofenanlage im deutschsprachigen Raum. Durch den 400 m langen Hohenhainer Tunnel führt der Radweg zum historischen Stadtkern Freudenbergs im Siegerland und von dort nach Niederfischbach, wo sich der Siegerländer Dom für eine Pause anbietet. Abschließend geht es nach Kirchen an der Sieg, wo die 20 m hohe Basaltformation der Kultstätte Druidenstein im Ortsteil Herkersdorf noch einen Abstecher lohnt.

Alle Infos: www.ruhr-sieg-radweg.de“.

Der Ruhr-Sieg-Radweg ist ein Teil der sogenannten Panorama-Radwege, die zusammen mit anderen Radwegen einen ganz Nordrhein-Westfalen erschließenden Radweg-Verbund darstellen.

Weitere Informationen hierzu werden unter Punkt 4.2. gegeben.

Eine Informationstafel zum Ruhr-Sieg-Radweg wurde in Olpe am Seeweg beim Freizeitbad installiert.

Ansprechpartner für den Ruhr-Sieg-Radweg ist der Sauerland-Tourismus e. V., Schmalleberg, zusammen mit der Sauerland-Radwelt e. V., Bad Fredeburg.

5. Sonstige Radwege

Auch außerhalb des vorgenannten Radverkehrsnetzes NRW und ergänzender Themenrouten sind im Stadtgebiet noch weitere Radwege oder Wege von ähnlicher Qualität vorhanden. Sie haben mehr noch als einen touristischen Wert insbesondere Bedeutung für den Alltagsverkehr.

Meist haben sie einen Nutzen als Verbindung einzelner Ortschaften oder als Ergänzung des Radverkehrsnetzes NRW, zum Beispiel als Abkürzung. Im Wesentlichen sind hier insgesamt 14 Strecken zu nennen:

- Olpe:
ein sehr kurzes, ungefähr nur 30 m langes Stück am Ende der Straße Am Biggeufer vor der Kreuzung zur Bahnhofstraße und der Straße Am Bahnhof, wo nach der Sperrung des Straßenabschnitts dieser ausschließlich für den Radverkehr geöffnet wurde,
- Olpe: entlang der Westfälischen Straße ein begleitender Geh- und Radweg von der Innenstadt ab dem Bereich des Kommunalfriedhofs bis zur B 54 mit Anbindung von Radwegen in Richtung Lütringhausen und Rhode,
- Olpe - Lütringhausen: ein, die B 54 begleitender asphaltierter Radweg von der Westfälischen Straße zum Radweg des Radverkehrsnetzes NRW im Olpetal,
- Olpe - Rhode: ein asphaltierter und teilweise gepflasterter Weg sowie in einem Teilstück Straße, mit Beschilderung, von der Westfälischen Straße durch die Ortschaft Hohl bis zur Rhoder Hauptstraße,
- Rhode - Stade: von der Rhoder Hauptstraße zum Kessenhammer Weg,
- Stade: ein asphaltierter Weg sowie in einem Teilstück Straße, eine abkürzende Verbindung des Radverkehrsnetzes NRW von der Stader Straße über den Kessenhammer Weg zum Radverkehrsnetzes NRW bei Kessenhammer,
- Rhode - Kessenhammer: ein asphaltierter Weg, von Auf der Kirmes zur Straße von Siedenstein nach Kessenhammer,

- **Rhode - Waukemicke:** ein asphaltierter Weg, von Am Kreuzberg entlang des Sportplatzes Rhode nach Am Kornstück,
- **Hof Siele - Griesemert:**
von der geplanten Radweg-Verbindung von der Westfälischen Straße in Olpe im Bereich Osterseifen über Hof Siele zur B 55/ Griesemerter Weg wurde im oberen Kreuzungsbereich ab dem Abzweig Jungfernhöh bereits ein etwas über 150 m Teilstück realisiert,
- **Waukemicke - Griesemert:** ein die B 55 begleitender asphaltierter Radweg,
- **Griesemert:** von Gerstenhagen zum Radweg des Radverkehrsnetzes NRW im Bieketal,
- **Fahlenscheid - Oberveischede:** ein asphaltierter Weg von Fahlenscheid entlang der Fahlmecke zur Oberveischer Straße und dem dortigen Radweg des Radverkehrsnetzes NRW,
- **Altenkleusheim:** ein asphaltierter Weg vom Lübkeweg zur K 6 nach Rhonard, als Alternative zur teilweise parallel verlaufenden Trasse des Radverkehrsnetzes NRW auf der B 54/ Siegener Straße,
- **Rhonard - Thieringhausen:** ein asphaltierter Weg von der K 6 aus Rhonard zur Thieringhauser Straße mit Anbindung an die „Olper Bach-Tour“ der Bike-Arena.

6. Radwegplanungen

Neben regelmäßigen Kontrollen zum Zustand der Radwege und der Fahrrad-Infrastruktur sind auch Verbesserungen und Ergänzungen im Radverkehrsnetz beabsichtigt. Dies bezieht sich sowohl auf die Beschilderung als auch auf die Instandhaltung und den Neubau von Trassen.

Nachfolgend werden einzelne Ideen, beginnend mit Maßnahmen, die aufgrund ihrer Priorität und Umsetzbarkeit ein besonderes Gewicht haben, vorgestellt:

- **Osterseifen - B 55/ Griesemerter Weg: Neubau Fuß- und Radweg**
Die Radweg-Verbindung von der Westfälischen Straße in Olpe im Bereich Osterseifen über Hof Siele zur B 55/ Griesemerter Weg befindet sich zurzeit in der Umsetzung. Die Fertigstellung ist für 2018 vorgesehen. Zusammen mit dem Radweg in Griesemert, von Gerstenhagen zum Radweg des Radverkehrsnetzes NRW im Bieketal, besteht dann eine zusätzliche Verbindung von Olpe nach Oberveischede, die dann mit entsprechender Beschilderung auch als zusätzliche Verbindung in das Radnetz NRW aufgenommen werden kann.
- **Olpe - Lütringhausen: Straßensanierung K 6**
Der Straßenabschnitt Martinstraße - Olper Hütte - Im Dohm - Siegener Straße soll 2019 saniert werden. Im Vorfeld gibt es Überlegungen, in welcher Form

der Radverkehr Berücksichtigung finden kann. Vier Varianten werden derzeit diskutiert:

Variante I: acht baulich hervorgehobene Parkstreifen parallel zur Fahrbahn, vor und hinter den Parkstreifen jeweils Pflanzbeete mit Großgrün, nahe der Ortsgrenze Olpe - Lütringhausen eine Querungshilfe,

Variante II: Schutzstreifen für Radfahrer in einer Breite von 1,25 m/ 1,50 m komplett, nahe der Ortsgrenze Olpe - Lütringhausen eine Querungshilfe,

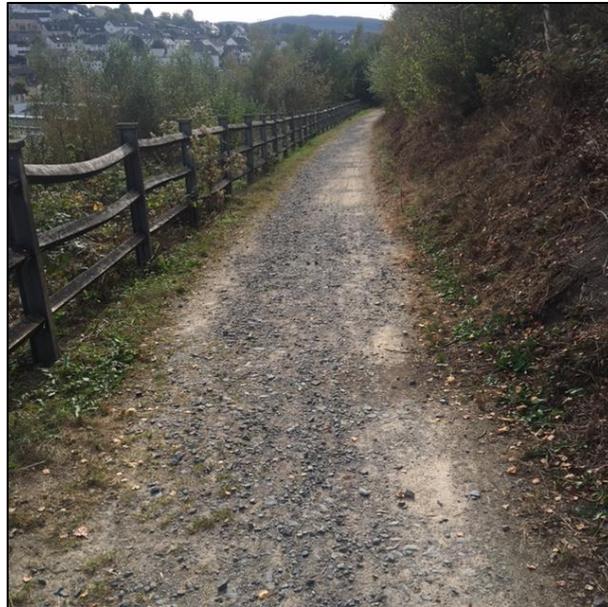
Variante III: keine Einbauten oder Markierungen außer einer Querungshilfe nahe der Ortsgrenze Olpe - Lütringhausen, lediglich „Radfahrer“-Symbole und gegebenenfalls rote Markierung auf der Fahrbahn als Hinweis oder

Variante IV: abschnittsweise Schutzstreifen für Radfahrer in einer Breite von 1,25 m/ 1,50 m, vom Ausbauanfang bis hinter Einmündung Stachelauer Weg sowie von vor Einmündung Michaelweg bis Ausbauende, Querungshilfe an der Ortsgrenze Olpe - Lütringhausen, drei baulich hervorgehobene Parkstreifen gegenüber dem Fitness-Studio, dem Hotel/ Restaurant und der Moschee.

Eine Entscheidung steht noch aus. Momentan wird Variante IV favorisiert.

- **Olpe: Verbesserungen Geh- und Radweg entlang der Bruchstraße:**
Insbesondere im südlichen Abschnitt der Bruchstraße/ L 512 bis hin zur Einmündung der Biggestraße in Rüblinghausen bestehen hinsichtlich der Radwegführung teilweise erhebliche Mängel. Fußgänger und Radfahrer teilen sich den teilweise sehr engen Weg, so dass es oft Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern gibt. Ebenso stellt die Kreuzung Bruchstraße und Biggestraße eine große Gefahrenstelle dar, weil hier stadtauswärts fahrende Radfahrer die Landesstraße queren müssen um auf den östlichen Radweg zu gelangen.
Seitens des Landesbetriebs „Straßen NRW“ ist innerhalb der nächsten Jahre der Neuausbau dieses Abschnitts der Landesstraße vorgesehen. Verbesserungen für den Radverkehr sind zu berücksichtigen. Eine Lösung mittels Radfahrstreifen oder eines eignen Radwegs wäre wünschenswert, ist jedoch aufgrund des Platzbedarfs nicht zu realisieren. Der Entwurf sieht derzeit daher beidseitig einen 2,50 m bis 3,0 m breiten gemeinsamer Geh- und Radweg vor. Gegenüber dem Bestand stellt dies, auch vor dem Hintergrund der geringen Fußgängerfrequenz, eine vertretbare Lösung dar. Die Kreuzung mit der Biggestraße erfordert bei der Neuplanung für die stadtauswärtsfahrenden Radfahrer, die hier auch die Bruchstraße/ L 512 für den auf der östlichen Seite weiter geführten Radweg queren müssen, eine besondere Berücksichtigung.
Einzelne Aspekte zu Nutzungen und bauliche Hinweise werden diesbezüglich auch noch in den Kapiteln 10. und 11. gegeben.
- **Olpe - Lütringhausen: Verbesserungen Radweg unterhalb der Lindenhardt:**
Der Radweg unterhalb der Lindenhardt hat eine besondere Wichtigkeit. Neben seiner Bedeutung als wesentliche West-Ostverbindung innerhalb des Radverkehrsnetzes NRW ist dieser Abschnitt auch Teil der Themenrouten „Bigge-Lister-Radring“ und „Bike-Arena“. Bis auf ein asphaltiertes Teilstück nahe der Kortemickestraße besteht die Oberfläche aus wassergebundenem Material. Besonders an Steigungen und Gefällstrecken finden regelmäßig Auswaschungen statt. Vielfach wurde der

Wunsch geäußert, den Weg vor allem im westlichen Abschnitt (auf einer Länge von ungefähr 350 m), gegebenenfalls auch insgesamt, zu asphaltieren. Einem Gesamtausbau auf einer Länge von ungefähr 2.800 m stehen allerdings deutlich höhere Kosten entgegen. Da sich der Weg in Privateigentum befindet, sind auch diesbezüglich Abstimmungen zu treffen.



Auswaschungen am Radweg unterhalb der Lindenhardt

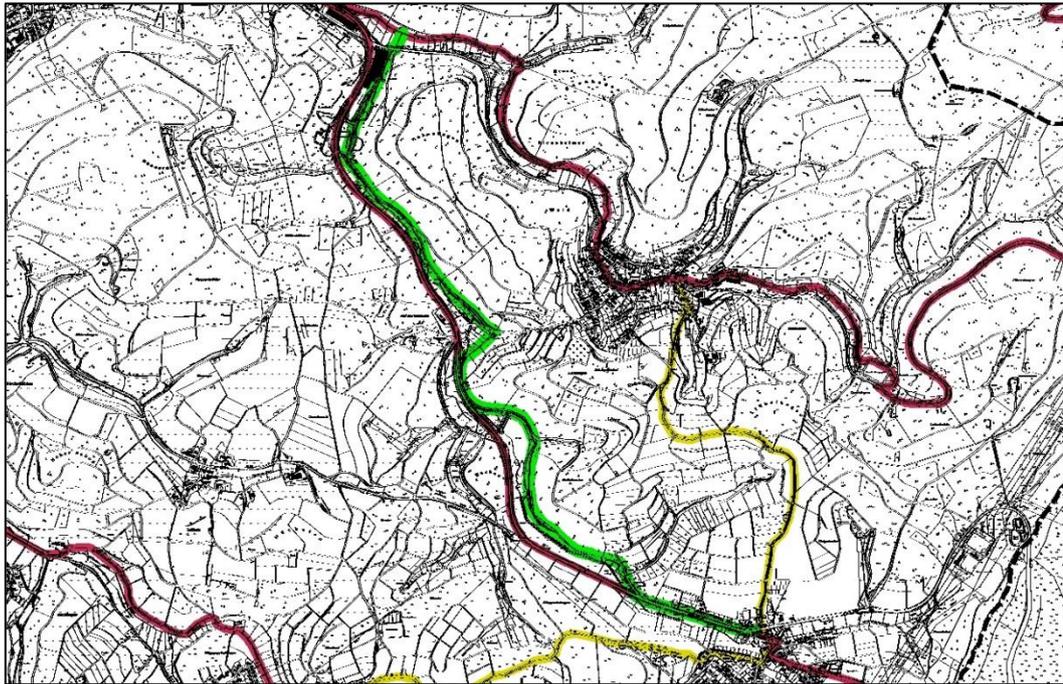
- **Olpe - Thieringhausen: Verbesserungen Radweg im Günsetal:**
Der Radweg im Günsetal hat ebenfalls eine hohe Wichtigkeit. Zum einen stellt er die Verbindung von der Innenstadt zur Ortschaft Thieringhausen und in der Weiterführung bis nach Altenkleusheim dar und zum anderen ist dieser Abschnitt auch Teil der Themenroute „Bike-Arena“. Die fast komplett aus wassergebundenem Material bestehende Oberfläche ist nur in ein paar Bereichen mit Gefälle oder Steigung asphaltiert. Teilweise wachsen Gräser der benachbarten Wiesen in den Weg hinein und es gibt stellenweise Auswaschungen in der Oberfläche. Sinnvoll wäre eine durchgehende Asphaltierung, sowohl in dem ungefähr 2000 m langen Abschnitt von Olpe bis zum Abzweig nach Günsen als auch der ungefähr 800 m langen Fortführung bis zum Anschluss an den bereits asphaltiertem Weg nord-westlich von Thieringhausen. Der Weg befindet sich im ersten Abschnitt nur zum Teil im Eigentum der Kreisstadt Olpe. Neben dem Kreis Olpe sind auch noch private Grundstückseigentümer betroffen. Kosten und eventuelle Fördermöglichkeiten sind ebenfalls noch abzuklären.



Graswuchs im Radweg bei Günsen

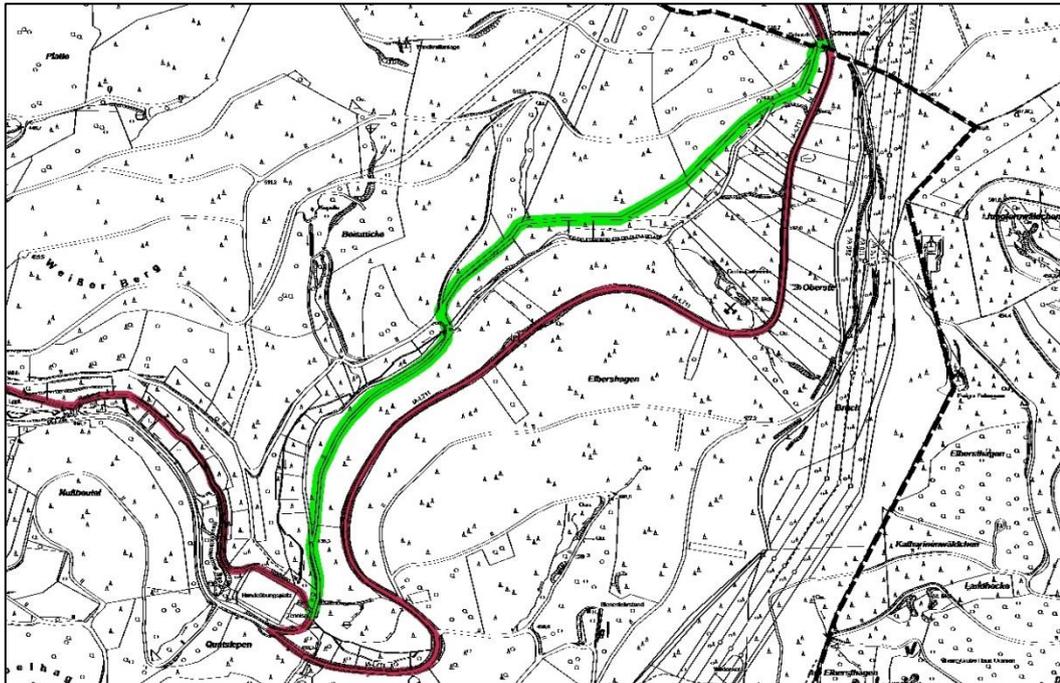
- **Kessenhammer - Neger: Neuplanung der Trassenführung:**
Die städtische Straße zwischen dem östlichen Ende des Campingplatzes in Kessenhammer und Neger ist sowohl für den Autoverkehr als auch für Radfahrer die Hauptzufahrt zu den drei dortigen Dörfern. Gleichfalls gehört dieser Abschnitt auch zur sogenannten „Bäder-Tour“, der Variante D der Sauerländer-Tälertour in der Bike-Arena.
Eine eigene Trasse für den Radverkehr würde eine erhebliche Verbesserung bedeuten. Vorgeschlagen wird die Nutzung eines Waldwirtschaftsweges südlich des Negerbachs. Er beginnt in unmittelbarer Nähe des Abzweigs nach Siedenstein, mündet nach ungefähr 1.340 m auf die Straße, welche von Siedenstein kommt, geht dann nach weiteren 390 m und Querung des Negerbachs in die Straße Negergate über. Der Weg führt durch ein Landschaftsschutzgebiet. Sowohl dadurch bedingte Hindernisse als auch eventuelle Fördermöglichkeiten sind noch abzuklären.
Ferner bestehen auch Überlegungen im Rahmen der Neugestaltung des Dorfplatzes in Unterneger diesen auch als „Punkt“, also als Ziel auf der „Bäder-Tour“ (Variante D der Sauerländer-Tälertour) der Bike-Arena zu etablieren.
- **Stachelau - Altenkleusheim: Neuplanung der Trassenführung:**
Die Verbindung der Ortschaften Stachelau und Altenkleusheim ist ein Bestandteil der Anbindung des Radnetzes in Richtung Siegerland. Daher ist diese Trasse auch Bestandteil des Radverkehrsnetzes NRW. Sie führt allerdings zwischen den beiden Ortschaften ausschließlich über die Bundesstraße B 54 und bietet aufgrund des Verkehrs auf dieser Straße für Radfahrer nur eine mangelhafte Sicherheit.
Nördlich der Straße gibt es fast durchgehend einen parallel verlaufenden Weg, der sich als Trasse für einen Radweg anbietet. Jedoch sind noch verschiedene Faktoren, zum Beispiel Vorbehalte von privaten Grundstückseigentümern und Belange des Naturschutzes, abzuklären. Eine Absichtserklärung des Bundes zur Kostenübernahme für die alternative Streckenführung zur B 54 liegt jedoch bereits vor.

Wünschenswert wäre ebenso eine qualitative Verbesserung in der weiteren Verlängerung bis zur Stadtgrenze und darüber hinaus bis zum Anschluss in Krombach.



Trassenentwurf Stachelau - Altenkleusheim

- **Neuenkleusheim, Sportplatz - Engelsberg: Neuplanung der Trassenführung:** Diese Planung ist vergleichbar mit der vorgenannten Planung von Stachelau nach Altenkleusheim. Die Verbindung vom ehemaligen Sportplatz/ heutigem Hundeübungsplatz bis zum Wanderparkplatz am Engelsberg ist ein Bestandteil der Anbindung des Radnetzes nach Kirchhundem. Daher ist diese Trasse ebenfalls Bestandteil des Radverkehrsnetzes NRW. Sie führt allerdings auf diesem Abschnitt ausschließlich über die Landesstraße L 711 und bietet aufgrund des Verkehrs auf dieser Straße für Radfahrer, ähnlich der Verbindung von Stachelau nach Altenkleusheim, nur eine mangelhafte Sicherheit. Nördlich der Straße gibt es einen parallel verlaufenden Waldweg, der sich als Trasse für einen Radweg anbietet. Jedoch sind noch eventuelle Fragen von privaten Grundstückseigentümern, Belange des Naturschutzes sowie Vorgaben durch die Forstwirtschaft abzuklären. Ebenso ist zu prüfen, inwieweit sich für die alternative Streckenführung zur L 711 Fördermöglichkeiten des Landes ergeben oder, ob die Übernahme in die Baulast des Landes möglich ist.



Trassenentwurf Neuenkleusheim, Sportplatz - Engelsberg

- Rhode - Stade: Ausbesserungen:**
 Von Rhode, beginnend bei der Gaststätte „Am Auwer“, bis zum Kessenhammerweg in Stade besteht ein überwiegend asphaltierter Weg, der im städtischen Radweg-Kataster als „sonstiger Radweg“ gekennzeichnet ist. Er hat eine Länge von ungefähr 1.500 m. Teilweise, vor allem in dem 550 m langen mittleren Abschnitt befindet sich die Oberfläche in einem für den Radverkehr sehr schlechten Zustand. Seitens einiger Bürger der Ortschaft Rhode wird eine Ausbesserung des Asphaltbelags gewünscht. Verschiedene Faktoren, zum Beispiel Belange des Naturschutzes, sind grundsätzlich zu prüfen. Ebenso sind Kosten und eventuelle Fördermöglichkeiten noch abzuklären.
- Kessenhammer, Campingplatz: Neuplanung der Trassenführung:**
 Westlich an die vorgenannte Trasse anschließend führt die Straße parallel zum Campingplatz bis zur L 563. Auch hier wäre eine Trasse alternativ zur städtischen Straße abseits des Autoverkehrs wünschenswert. Dies insbesondere, da dieses Teilstück nicht nur zur Themenroute „Bike-Arena“ gehört, sondern auch ab hier Teil des Radverkehrsnetzes NRW ist. Randbedingungen, die zum Beispiel durch die Topographie vorgegeben werden, erfordern eine genaue Planung, so dass Chancen für eine Realisierung noch nicht beurteilt werden können.
- Oberveischede - Olpe: ergänzende Trasse:**
 Verbindungen Oberveischede - Olpe bestehen innerhalb des Radverkehrsnetzes vom Rothen Stein aus derzeit über Möllendiek und Kessenhammer oder über Rehringhausen und Stachelau. Eine zusätzliche Verbindung gibt es durch den Radweg in Griesemert zusammen mit dem sich im Bau befindlichen Streckenabschnitt B 55/ Griesemerter Weg – Osterseifen.

Seitens einiger Bürger der Ortschaft Oberveischede besteht der Wunsch nach einer weiteren, direkteren Alternative. Es wäre zu prüfen, ob zum Beispiel unter Einbeziehung des Wanderwegs „X 8“ („Ehmsenweg“/ „Wanderweg der Deutschen Einheit“) eine bessere Anbindung möglich ist. Denkbar sind vom ehemaligen Natolager am Rothen Stein aus beginnend zum einen eine Trasse oberhalb des Verkehrsübungsplatzes über Griesemert und Hof Siele oder zum anderen unter weiterer Nutzung des vorgenannten Wanderwegs über Stachelau und Lütringhausen. Auch hier sind verschiedene Faktoren, zum Beispiel Belange des Naturschutzes, grundsätzlich zu prüfen.

7. Ruhender Radverkehr

Neben den Radwegen spielt natürlich auch der ruhende Radverkehr, also die Möglichkeit, ein Fahrrad zu parken, eine große Rolle. Geeignete Abstellanlagen sind nicht nur als Diebstahlschutz erforderlich, sondern geordnetes Parken fördert die Akzeptanz aller Verkehrsteilnehmer und so freigehaltene Flächen stärken auch den Willen zur Nutzung eines Fahrrades.

Wichtig ist dabei, dass genügend Platz vorhanden ist, dass das Fahrrad bequem abgestellt werden kann, es einfach am Fahrradständer angeschlossen werden kann und keine Gefahr des Umkippens und sonstiger Beschädigung besteht.

Laternen, Verkehrszeichen, Poller, Straßenbäume erfüllen diese Kriterien nur selten. Auch einfache Pfosten sind weder für Fahrräder mit tiefem Einstieg noch für Fahrräder mit Gepäck oder Kindersitz (Umschlagen des Lenkers) geeignet. Auch wird, wenn die Stellfläche nicht klar zugeordnet ist, häufig weiterhin ungeordnet geparkt.

In der Kreisstadt Olpe gibt es weit über 400 öffentliche und private Fahrradständer, die neben den Fahrradwegen und -beschilderungen auch im städtischen Geo-Informationssystem weitestgehend erfasst sind. Nachfolgend werden in einer (nicht vollständigen) Liste Fahrrad-Parkplätze im öffentlichen Bereich benannt.

Radständer im öffentlichen Bereich gibt es zum Beispiel an folgenden Orten:

Rathaus,
Kreishaus,
Arbeitsamt,
Amtsgericht,
Feuerwehrgerätehaus Olpe,
Polizeidienststelle Olpe,
evangelisches Gemeindehaus,
Jugend- und Gemeindezentrum „Lorenz-Jaeger-Haus“,
St. Martinus- Hospital,
Freizeitbad,
Busbahnhof,
Fahrrad-Box am Busbahnhof,
Städtisches Gymnasium Olpe,
Begenungsstätte „Altes Lyzeum“,
Kreuzberg-Stadion,
Bolzplatz am Rhoder Weg,

**vor der Franziskaner-Passage,
Tor „T-O-R-1“ des Bigge-Lister-Radrings in Rosenthal und
Rastplatz „R-O-R-1“ des Bigge-Lister-Radrings am Vordamm Stade.**

Auch verschiedene Einzelhändler, Gastronomen oder Dienstleister bieten als Private ihren Kunden und Gästen eine Möglichkeit, Fahrräder abzustellen. Solche Abstellmöglichkeiten, die sich meist direkt am Eingangsbereich befinden, werden in der Regel gut angenommen.

Bei den Fahrradständern selbst gibt es erhebliche Qualitätsunterschiede, von sehr guten, einfach und bequem Nutzbaren bis hin zu solchen, die das Fahrrad sogar beschädigen können.



**ein unpraktischer Fahrradständer vor einem Supermarkt: hier stehen die
Fahrräder nicht kippsicher und Schäden an den Felgen sind leicht möglich**

Als Qualitätsmerkmal für Fahrradständer gibt es Empfehlungen des ADFC, Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. sowie die Kriterien der DIN 79008 „Stationäre Fahrradparksysteme“. Nur in besonders begründeten Fällen sollte von diesen Maßgaben abgewichen werden.

Beispiele für besonders gute Fahrradständer und Fahrrad-Parkplätze gibt es in Olpe beim Drogeriemarkt dm an der Stellwerkstraße oder beim Rewe Center an der Martinstraße.



ein guter Fahrradständer vor einem Drogeriemarkt: zwischen den parkenden Fahrrädern ist ausreichend Platz, das Fahrrad kann sicher angelehnt werden und einfach am Fahrradständer abgeschlossen werden

Ein aus stadtgesterischen Gründen besonders ansprechender Fahrradständer steht nahe der Zahnarztpraxis Dr. Sondermann in der Günsestraße.



Fahrradständer nahe der Zahnarztpraxis Dr. Sondermann

Für den öffentlichen Bereich besteht ein konkreter, von Radfahrern nachgefragter Bedarf an weiteren Fahrradparkplätzen. Gleichfalls ist aber zur Förderung des Radverkehrs auch zusätzliches Angebot sinnvoll.

Es erscheint sinnvoll, neben der Zweckmäßigkeit der Fahrradständer auch das Umfeld, in dem sie sich befinden, zu berücksichtigen.

Zum einen gibt es stark frequentierte und im Alltagsablauf wichtige Bereiche in der Innenstadt, also öffentliche Freiflächen. Als Beispiele sind hier Standorte vor der Franziskanerpassage, am Marktplatz, in der Oberstadt, am Kurkölner Platz und vor der Stadthalle zu nennen.

Zum anderen sind es Fahrrad-Park-Anlagen, die eher gezielt angefahren werden, da sie sich zwar nicht direkt im öffentlichen Blickfeld befinden, eventuell durch eine Überdachung oder ähnlichem aber eine bessere Ausstattung haben. Häufig wird dort auch länger geparkt. Als Beispiele sind neben der noch zu erwähnenden Fahrrad-Box die beiden Parkhäusern an der Franziskanerstraße und der Kardinal-von-Galen-Straße zu nennen.

Aus diesen Überlegungen heraus sollen für Olpe zwei unterschiedliche Arten von Fahrradständern vorgesehen werden:

1. für „öffentliche Freiflächen“ ein aus stadtgestalterischen Gründen besonders ansprechender Fahrradständer wie nahe der Zahnarztpraxis Dr. Sondermann (Modell „Dynabike“, Fa. Veller):

Er ist nicht ADFC-zertifiziert, aber dennoch ähnlich einem breiten Anlehnbügel gut nutzbar. So wird unter anderem durch das „Fahrrad-Design“ ein Umschlagen des Lenkers verhindert. Seitens des ADFC gibt es jedoch noch den Hinweis, dass bei geneigtem Untergrund, wie zum Beispiel am Marktplatz, eine Sicherung gegen Wegrollen erforderlich ist.. Dies könnte eventuell durch einen dünneren Stab vor dem „Vorderrad“ oder durch ein ergänzendes Rohr parallel zum „Vorderrad“ geschehen.

Bei mehreren Fahrradständern nebeneinander können zwischen den beiden äußeren Ständern mittig auch einfachere Bügel, die lediglich die Form des „Rahmens“ wiedergeben, verwendet werden.

Als Material stehen sowohl Edelstahl als auch verzinkter Stahl, gegebenenfalls lackiert oder beschichtet zur Diskussion.

2. für „Fahrrad-Park-Anlagen“ ein Fahrradständer, bei dem die Praxistauglichkeit vor allem steht, wie er zum Beispiel vor dem zuvor erwähnten Drogeriemarkt zu finden ist (Modell „Kappa“, Fa. Gronard):

Ein solcher Fahrradständer ist ADFC-zertifiziert, gut anfahrbar, einfach nutzbar und bietet einen besonders sicheren Diebstahlschutz. Ähnlich dem Modell „Kappa“ ist auch der Fahrradständer „beta xxl“ der Fa. Orion. Es sollte in diesen Bereichen eine eher auffällige Farbe, zum Beispiel Rot, gewählt werden.

Eine Besonderheit für den ruhenden Radverkehr stellt in Olpe die Fahrrad-Box am neuen Busbahnhof dar. Die Vermietung erfolgt durch das Amt für zentrale Gebäudebewirtschaftung der Kreisstadt Olpe (Franziskanerstr. 6, 57462 Olpe). Gegen Zahlung einer Kautions ist dann ein Schlüssel erhältlich, mit dem die überdachten und abgesperrten Fahrrad-Stellplätze erreicht werden können.

An der Fahrrad-Box ist zudem auch eine Ladestation für Pedelecs und E-Bikes geplant. Eben solche Ladestationen sind am Kurkölner Platz, am Olper Marktplatz sowie an der neuen Promenade in Sondern vorgesehen. In diesem Zusammenhang werden an diesen Standorten auch weitere Fahrradständer aufgestellt. Details zu den Ladestationen werden im Kapitel 8. gegeben.



Fahrrad-Box am Busbahnhof in Olpe

8. E-Bike- und Pedelec-Infrastruktur

Das Radfahren hat in den letzten Jahren enorm an Bedeutung gewonnen. Dies ist nicht zuletzt auch in der Entwicklung von E-Bikes und Pedelecs begründet, denn aktuell gewinnt das Fahrrad auch durch die Ausstattung mit Elektroantrieben noch mehr Nutzer. Dadurch konnten wieder viele Menschen neu für das Radfahren gewonnen werden, die den Elektroantrieb sowohl im Alltag als auch in der Freizeit nutzen. Um die Akzeptanz weiter zu erhöhen ist eine Infrastruktur mit Ladestationen notwendig.

Neben verschiedenen Arten von Akkus gibt es für deren Aufladung auch verschiedene Anschlüsse. Daher besteht derzeit auch keine einheitliche Lösung für Ladestationen. Ebenso gibt es Varianten bei der Ausgestaltung von Ladestationen, so zum Beispiel Befestigungen an Hauswänden oder Säulen mit Steckdosen oder Schranksysteme, in denen ein Akku zum Aufladen in ein abschließbares Schrankfach hineingelegt wird.

Seitens der Kreisstadt Olpe werden Befestigungen an Hauswänden oder Säulen mit Steckdosen favorisiert. Entsprechende Ladestationen sind an vier Standorten geplant, nämlich an der Fahrrad-Box am Busbahnhof (Pkt. 1 im Plan), am Kurkölner Platz (2) und am Olper Marktplatz (3) sowie an der neuen Promenade in Sondern. Ergänzend werden dort auch, wie bereits im Kapitel 7. beschrieben, auch Fahrradständer aufgestellt.

Momentan werden zwecks Einverständnisses noch Gespräche mit Anliegern und Eigentümern der benötigten Flächen geführt. Für die Standorte Kurkölner Platz (2) und am Olper Marktplatz (3) bestehen Fördermöglichkeiten, für die bereits Fördergelder in Aussicht gestellt wurden.



Übersicht über die geplanten Ladestationen im Innenstadtbereich

Darüber hinaus gibt es auch in den Dörfern Überlegungen, Ladestationen zu errichten, so zum Beispiel in Altenkleusheim oder Unterneger.

Neben den vier geplanten öffentlichen Ladestationen werden auch von Privaten Lademöglichkeiten angeboten. Es gibt sie in Olpe unter anderem bei einer Apotheke und den folgenden Gastronomie- und Beherbergungsbetrieben:

Franziskus-Apotheke
Hospitalweg 6
57462 Olpe,

Cosmo:Lounge
Am Markt 6
57462 Olpe,

Bootshaus Goldener Löwe
Seeweg 7
57462 Olpe,

see:sicht
Talbrücke Sondern 7
57462 Olpe (Sondern),

Püttmanns Dorfhofel
Isfried-Ohm-Straße 27
57462 Olpe (Rehringhausen),

Landhotel Sangermann
Oberveischer Straße 13

57462 Olpe (Oberveischede) sowie

auf den Schiffen der „Personenschiffahrt Biggese“, die von März bis Oktober täglich auf der Talsperre zwischen Sondern und dem Biggedamm bei Attendorn fahren.

E-Bike können auch geliehen werden. In der Gaststätte „Pannenklopfer“ in Olpe bietet die Fahrrad Feldmann GmbH einen Verleih an. Näheres hierzu ist im Kapitel 12. beschrieben.

9. Mountainbiking

Der Mountainbike-Sport hat seit einigen Jahren großen Zulauf. Es haben sich dabei auch unterschiedliche Unterarten dieser Sportart gebildet, so zum Beispiel „Freeride“, „Downhill“ oder „Slopestyle/ Dirt“.

In der Vergangenheit hat sich gezeigt, dass, sofern kein örtliches Angebot an entsprechenden Strecken besteht, sich ungeachtet landschaftlicher Belange nicht genehmigte Strecken, sogenannten „Secret Spots“ entwickeln. Insofern besteht in vielfacher Hinsicht das Interesse, für den Mountainbike-Sport ein vielfältiges, aber in geordneter Form betriebenes Gelände zur Verfügung stellen zu können.

Das sogenannte „Rasenrennen“, welches von den „frOErider“, der Radsportabteilung des Turnverein Olpe 1848 e.V. seit sechs Jahren jährlich als Wohltätigkeitsveranstaltung auf dem Gelände des Skigebietes in Fahlenscheid durchgeführt wird, hat die Eignung des Geländes für Mountainbiker bewiesen. Ebenso lässt sich die bestehende Liftanlage gut in das Projekt einer Mountainbike-Anlage integrieren.

Weiter ist positiv zu werten, dass eine Mountainbike-Anlage an diesem Standort im Zusammenhang mit der vorhandenen radtouristischen Infrastruktur Südwestfalens eine weitere Attraktion für die Region darstellt.

Für den Bau und den Betrieb der Mountainbike-Anlage besteht seitens der „frOErider“ das Interesse.

Dieses Vorhaben wird von Seiten der Kreisstadt Olpe unterstützt. Um eine planungsrechtliche Grundlage zu schaffen ist sowohl die vorbereitende Bauleitplanung (Flächennutzungsplan) zu ändern, als auch ein verbindlicher Bauleitplan (qualifizierter Bebauungsplan) aufzustellen. Verbunden sind diese unter anderem mit Umweltberichten und artenschutzrechtlichen Untersuchungen.

Der erste Aufstellungsbeschluss für das Bauleitplanverfahren vom 3. April 2014 wurde am 27. August 2015 neu gefasst.

10. Radfahrer und andere Verkehrsteilnehmer

Grundsätzlich ist zwischen den Verkehrsteilnehmern Rücksichtnahme erforderlich! Häufig werden jedoch jeweils für das momentan selbst genutzte

Verkehrsmittel Rechte in Anspruch genommen, die einem gemeinschaftlichen und vor allem rücksichtsvollen Miteinander im Straßenverkehr entgegenstehen.

Um den Status der für den Radfahrer nutzbaren Flächen klarzustellen sind im Stadtgebiet im Wesentlichen folgende Verkehrszeichen verwendet worden:

Zeichen 237: Radweg,

Zeichen 241: getrennter Rad- und Gehweg,

Zeichen 240: gemeinsamer Geh- und Radweg,

Zeichen 239: Gehweg, mit Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“.



Verkehrszeichen für Wegenutzungen mit Fahrrädern

Die Benutzung eines Gehwegs (Zeichen 239) ist zum Radfahren nur mit entsprechendem Zusatzschild „Radfahrer frei“ erlaubt. Hier ist der Radfahrer untergeordnet und muss als geduldeter Verkehrsteilnehmer mit Schrittgeschwindigkeit fahren.

Hier und auch auf gemeinsamen Fuß- und Radwegen wie zum Beispiel im südlichen Abschnitt der Bruchstraße ist besondere Rücksichtnahme durch die Radfahrer erforderlich. Im Gegenzug sind aber auch Anwohner und Geschäftsinhaber gefordert, den Radweg nicht mit Mülltonnen beziehungsweise sogenannten Kundenstoppeln zu blockieren.

Zusätzlich sollen nicht offizielle Hinweisschilder helfen, Verständnis füreinander, insbesondere für die schwächsten Verkehrsteilnehmer, den Fußgänger, zu wecken.

Im Bereich des Rundwegs um den Obersee der Biggetalsperre und bei dem jeden Mittwoch stattfindenden Bauernmarkt auf dem Kurkölner Platz wurden vier Schilder montiert beziehungsweise wird eines aufgestellt. Radfahrer werden aufgefordert, die Geschwindigkeit stark zu reduzieren oder abzusteigen. Den Hinweisen folgend ist eine durchgängige gleichmäßige Fahrweise auf den Radwegen allerdings so nicht mehr möglich.

Bei einer höheren zulässigen Geschwindigkeit, auch für Läufer und Skater, wird durch mehr Verständnis aller sowie gegebenenfalls durch eine geänderte Organisation des Bauernmarktes weiterhin der Sicherheit für die Fußgänger ausreichend Rechnung getragen und gleichfalls ist eine adäquatere Nutzung der Radwege möglich.

KREISSTADT
OLPE 

Liebe Radfahrer und Fußgänger!

Wir teilen uns unsere schöne
Promenade,
daher kann es auch mal eng werden!



Nehmt bitte Rücksicht aufeinander! Danke!



Bitte
Schritttempo
fahren!

Der Bürgermeister der Kreisstadt Olpe



Achtung Marktbetrieb !

Bauernmarkt
Jeden Mittwoch

Nehmt bitte Rücksicht !

Danke !



Hinweisschilder zur Rücksichtnahme auf Fußgänger

Während die Radfahrer gegenüber den Fußgängern mit höheren Geschwindigkeiten unterwegs sind, ist es im Straßenverkehr meistens umgekehrt. Zusätzlich sind sie gegenüber Autos sehr leicht zu übersehen, so dass sie in diesem Fall selbst die schwächeren Verkehrsteilnehmer sind.



Blockieren des Radwegs während des Wartens an der Ausfahrt einer Tankstelle



rücksichtsloses Parken auf dem Radweg

Gegenseitige Akzeptanz unter den Verkehrsteilnehmern verbessert die Sicherheit für alle deutlich!

11. Allgemeine bauliche Hinweise und Empfehlungen

Wichtig für ein sicheres Radfahren ist eine übersichtliche, ungefährliche und komfortable Fahrbahn. Dazu gehören eine klare Kennzeichnung der Verkehrsführung, am besten sogar jeweils auf getrennten Wegen für Fußgänger, Radfahrer sowie motorisiertem Verkehr und eine fahrradgerechte Ausgestaltung der Radwege.

Am Beispiel des innerstädtischen Abschnitts der Bruchstraße/ L 512 ergeben sich aus Radfahrer-Sicht mehrere beachtenswerte Aspekte, welche die Nutzung des Radwegs attraktiv oder gar erst möglich machen. Im Gegenzug werden häufig folgende Mängel genannt:

- Autofahrer übersehen an unübersichtliche Einmündungen beim Rechtsabbiegen häufig vorfahrtsberechtigte, geradeaus fahrende Radfahrer,
- bei Ausfahrten zum Beispiel aus dem Supermarkt oder einer Tankstelle wird der Rad- und Fußweg sehr oft durch wartende ausfahrende Autos über einen längeren Moment zugestellt und vorfahrtsberechtigte Radfahrer werden zum Halten gezwungen,
- der Radweg führt über Flächen der Bushaltestellen und wird durch Busse oder wartende Fahrgäste vollständig blockiert, eine Ausweichmöglichkeit besteht nicht,
- Mülltonnen oder sogenannte Kundenstopper blockieren den Radweg,
- durch viele Ein- und Ausfahrten wechselt durch das Absenken des Weges sehr oft das Höhenniveau und

- es gibt viele Wechsel in den Oberflächenbelägen.

Darüber hinaus ist auch südlich der Innenstadt die Querung der Bruchstraße/ L 512 im Bereich der Einmündung Biggestraße in Rüblinghausen eine Gefahrenstelle, da in diesem Bereich Autos häufig sehr schnell unterwegs sind.

Daraus können aus Radfahrer-Sicht folgende Forderungen abgeleitet werden:

1. eindeutige Streckenführung,
2. großzügige Freiflächen zur besseren Sicht an Einmündungen,
3. freie Sichtbereiche und Ausweichflächen an Ausfahrten,
4. eigenständige Bereiche für einzelne Verkehrsteilnehmer, zum Beispiel keine Mischnutzung an Bushaltestellen,
5. deutliche Markierung der Radwege durch auffällige Farbgestaltung,
6. gleichmäßiges Höhenniveau, Vermeidung von einer Vielzahl an Absenkungen und Erhöhungen bei häufigen Ein- und Ausfahrten,
7. bodengleiche oder möglichst niedrige Randsteine bei Querungen, nicht nur Flachborde und
8. gleichmäßige Oberflächen der Fahrbahn.

Diese acht Punkte können hinsichtlich der Förderung des Radverkehrs als Checkliste bei der Neu- und Umbauplanung von Verkehrswegen dienen.



auffällige Markierung des Radwegs vor dem Parkhaus Franziskanerstraße

Solche, bei der Planung meist ohne zusätzlichen Aufwand umsetzbaren Maßnahmen sind unbedingt notwendig, um die Wege übersichtlicher, ungefährlicher und komfortabler zu gestalten.

Teilweise müssen allerdings Kompromisse eingegangen werden, zum Beispiel bei Bereichen, die an Bushaltestellen aufgrund fehlenden Platzes auch als Fahrgast-Warteflächen für den Schülerfahrverkehr genutzt werden oder an Überwegen der Einbau von Rundbordstein als Tastkante für Blinde. Situationen mit

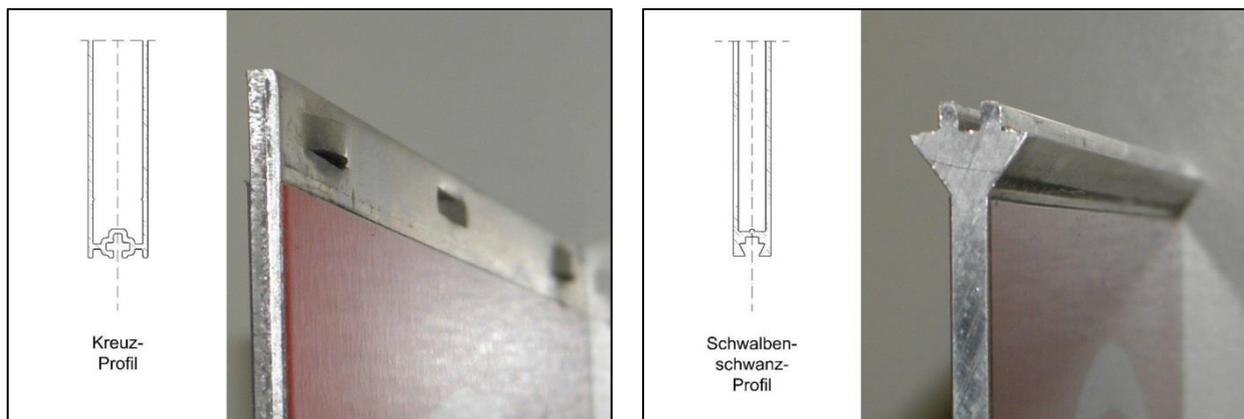
unübersichtlicherer Verkehrsführung sollten jedoch unbedingt vermieden werden!

Nur so kann die Akzeptanz der Radwege verbessert werden, was gleichbedeutend ist mit einer Förderung des Radverkehrs, insbesondere zur Nutzung im Alltag, zum Beispiel zur Arbeit, zur Schule oder zum Einkaufen.

Neben der klaren Kennzeichnung der Verkehrsführung ist auch eine vollständige und eindeutige Beschilderung erforderlich.

Die Radverkehrsbeschilderung in Nordrhein-Westfalen soll daher einem Beschluss des Landtags im Dezember 2004 folgend ausschließlich gemäß der Richtlinie HBR NRW („Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in Nordrhein-Westfalen“) erfolgen. Sie gibt Hilfestellungen sowohl bei der Planung als auch bei der Installation und Umsetzung.

Die Erstinstallation im Jahr 2003 und auch die Nachverdichtung im Rahmen des „Regionale 2013“ - Projekts „Radnetz Südwestfalen“ erfolgten kreisweise. Aufgrund notwendiger Einzelausschreibungen und aus vergaberechtlichen Gründen fanden bei den Schildern unterschiedliche Einschubleisten Verwendung. Daher ist bei der Beauftragung von Ersatz oder Ergänzungen der Wegweiser darauf zu achten, dass ein passendes Profil gewählt wird. Im Stadtgebiet Olpe wurde bei der älteren Beschilderung im Regelfall das „Kreuz-Profil“ und bei der neueren Beschilderung das „Schwalbenschwanz-Profil“ verwendet.



in Olpe verwendete Wegweiser-Profile

Neben der Richtlinie für die Beschilderung sind abschließend auch noch folgende, für die Radverkehrsplanung wichtige, zum Teil auch bindende Regelwerke zu erwähnen:

- Nationaler Radverkehrsplan 2020 (NRVP),
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010),
- DIN 79008 Stationäre Fahrradparksysteme,
- Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und
- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO).

12. Geplante Einzelmaßnahmen

Aus den vorgenannten Kapiteln 7. und 11. werden aus Gründen der Sicherheit und zur Förderung des Radverkehrs einzelne Maßnahmen vorgeschlagen.

Nachfolgend werden Ideen vorgestellt, die sich zum Teil mit relativ geringem Aufwand umsetzen lassen und auch alle mit einer hohen Priorität zu bewerten sind:

- Olpe: Öffnung der Kölner Straße für Radfahrer entgegen der Einbahnstraße:

Die Kölner Straße soll zwischen der Westfälischen Straße und der Martinstraße für Radfahrer entgegen der Fahrtrichtung geöffnet werden. Dies schafft eine praktikable Verbindung von der Westfälischen Straße und der Frankfurter Straße zur Franziskanerstraße um zum Beispiel vom Marktplatz über die Mühlenstraße zum Rathaus zu kommen. Ohne diese Verbindung sind Radfahrer gezwungen, einen großen Umweg mit Steigungen zu fahren.

Notwendig sind hierfür je zwei Verkehrszeichen an den Kreuzungen Westfälische Straße und Frankfurter Straße sowie zwei im Verlauf der Einbahnstraße als Hinweis möglicherweise entgegenkommende Radfahrer. Aus Gründen der Sicherheit bestehen Bedenken seitens des Ordnungs- und des Tiefbauamtes der Kreisstadt Olpe. Eine abschließende Stellungnahme der Kreispolizeibehörde steht noch aus. Insofern ist noch abschließend zu prüfen, ob und in welcher Form diese Radwegeverbindung sicher ermöglicht werden kann.



Kreuzungen Westfälische Straße und Frankfurter Straße

- Olpe: Öffnung der Straße Am Bahnhof für Radfahrer entgegen der Einbahnstraße:

Vor dem ehemaligen Empfangsgebäude des Opler Bahnhofs soll die Straße Am Bahnhof im Bereich des Parkplatzes „P 14 - Alter Bahnhof“ für Radfahrer entgegen der Fahrtrichtung geöffnet werden. Damit wird eine direkte Verbindung zwischen der Bahnhofstraße und dem neuen Busbahnhof geschaffen, ohne, dass hinter den parkenden Autos gefahren werden muss.

Ähnlich dem vorgenannten Punkt sind lediglich Verkehrszeichen notwendig.



Ausfahrtsbereich des Parkplatzes „P 14 - Alter Bahnhof“

- **Olpe: Absenkung Beetkante am Alten Lyzeum:**
Am Weg südlich des Alten Lyzeums, der häufig als Verbindung zum Busbahnhof genutzt wird, stellen hinter dem Gebäude, im Bereich vor einer Tiefgaragen-Zufahrt ein Bordstein und ein nicht bodengleicher Schachtdeckel ein Hindernis dar.
Hier sollte eine Absenkung zur Entschärfung des Kurvenbereichs erfolgen.



hohe Beetkante im Kurvenbereich des Weges neben dem Alten Lyzeum

- **Olpe: Markierung der Radwege entlang der Bruchstraße und Franziskanerstraße:**
Zwischen den Kreisverkehren der Stellwerkstraße mit der Bruchstraße und mit der Straße In der Wüste gibt es entlang dieser beiden Straßen sowie der Franziskanerstraße viele Einmündungen von Straßen, Bushaltstellen, Ein- und Ausfahrten von Tankstellen und Supermärkten. Dadurch wird der Radweg hier oft zugestellt oder sogar in anderen Abschnitten sogar auf ihm geparkt. Um den Radweg deutlicher hervorzuheben und damit für die Radfahrer sicherer zu machen ist eine Markierung sinnvoll.
Das ehemals deutlich erkennbar rote Pflaster hat sich verfärbt und einzelne Markierungen sind teilweise kaum noch sichtbar. Daher sollte auf dem gesamten Abschnitt eine rote Markierung der Radwege, wie vor dem Parkhaus Franziskanerstraße bereits teilweise vorhanden, erfolgen. Dies würde auch das Zusammenführen der Radwege mit der eigentlichen Fahrbahn vor den Kreisverkehren sicherer machen.



Einmündung der Kardinal-von-Galen-Straße in die Bruchstraße

Technische Fragen aufgrund von unterschiedlichen Belägen, Pflaster und Asphalt, und Fragen zu den Kosten, Höhe der Kosten und Übernahme der Kosten aufgrund der Klassifizierung als Landesstraße, sind noch zu klären. Im Ergebnis kann es möglich sein, dass eine Markierung nur an besonderen Stellen vertretbar ist.

Bei Ausfahrten von privaten Flächen, insbesondere von Tankstellen und Supermärkten sollte vor allem bei eingeschränkten Sichtverhältnissen als zusätzlicher Hinweis von den Eigentümern folgendes Verkehrszeichen aufgestellt werden:

Zeichen 138: Radfahrer kreuzen.



Verkehrszeichen zur Warnung vor den eine Ausfahrt querenden Radfahrern

- **Olpe: Ampel Franziskanerstraße:**
Die Mühlenstraße und die Franziskanerstraße sind beide Bestandteil des Radverkehrsnetzes NRW. An ihrer Kreuzung besteht, um die Franziskanerstraße im Verlauf des Radwegs queren zu können, lediglich eine Fußgängerampel.
Sie sollte in eine kombinierte Fußgänger- und Radfahrerampel geändert werden. Für wartende Radfahrer würden sogenannte „Ampelgriffe“ mehr Komfort bedeuten.
- **Olpe: Fahrradparker an fünf Stellen auf „öffentlichen Freiflächen“:**
Neben der Zahl der Fahrräder, bedingt durch die starke Nachfrage nach E-Bikes und Pedelecs, steigt durch den höheren Wert der aktuellen Fahrradmodelle das Bedürfnis nach diebstahlsicheren Parkmöglichkeiten. Dem ist mit einem Angebot an öffentlichen Fahrradparkplätzen Rechnung zu tragen. Eine besondere Bedeutung haben stark frequentierte und im

Alltagsablauf wichtige Bereiche in der Innenstadt, also öffentliche Freiflächen.

Es soll daher ein besonders ansprechendes Modell gemäß den Empfehlungen in Kapitel 7. gewählt werden.

Fahrradparkplätze sollten vor der Franziskanerpassage, am Marktplatz, in der Oberstadt, am Kurkölner Platz und vor der Stadthalle eingerichtet werden.



Standorte für Fahrradparkplätze auf „öffentlichen Freiflächen“

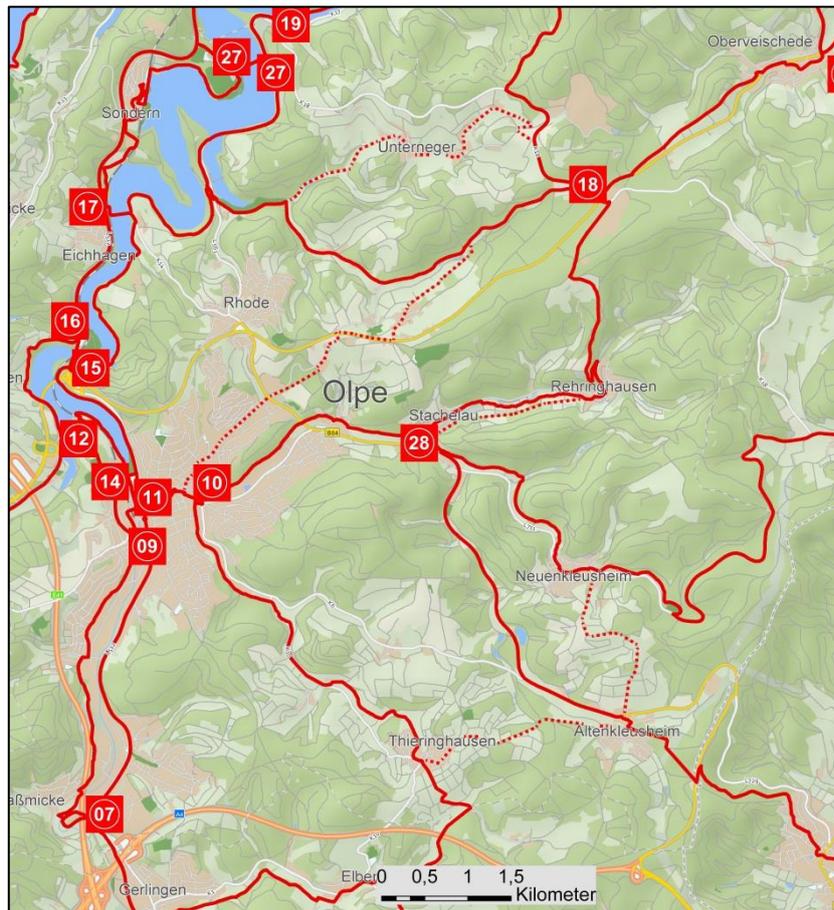
- **Olpe: Fahrradparker in Parkhäusern:** Zusätzlich zu dem Fahrradparkplatz-Angebot auf öffentlichen Freiflächen ist es sinnvoll, auch reine Parkflächen, am besten überdacht, zum Beispiel für Berufstätige, anzubieten. Einen solchen Parkplatz gibt es, wie im Kapitel 7. beschrieben, schon am neuen Busbahnhof.

Als weitere Standorte für solche Fahrrad-Park-Anlagen bieten sich die beiden Parkhäusern an der Franziskanerstraße und der Kardinal-von-Galen-Straße an. Hier sollten in der Nähe der Zufahrtsbereiche Fahrradparkplätze eingerichtet werden. Bei zusätzlichem Bedarf könnten einzelne PKW-Stellplätze zugunsten weiterer Fahrradparkplätze aufgegeben werden. Ein Modell gemäß den Empfehlungen in Kapitel 7. ist zu wählen.



Standorte für „Fahrrad-Park-Anlagen“ in zwei Parkhäusern

- **Stadtgebiet allgemein: Ergänzung der vorhandenen Beschilderung**
Im Stadtgebiet sind wesentliche Radwegverbindungen Bestandteil des Radverkehrsnetzes NRW und somit auch mit dem einheitlichen Wegweisungssystem ausgestattet. Die entsprechende Richtlinie zur Beschilderung, HBR NRW („Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in Nordrhein-Westfalen“), sieht gleichzeitig auch die Beschilderung zusätzlicher Streckenabschnitte vor.
Folgende Abschnitte sind geeignet, zusätzlich beschildert zu werden:
 - Thieringhausen - Altenkleusheim, gleichzeitig „Olper Bach-Tour“ der Bike-Arena,
 - Altenkleusheim - Neuenkleusheim, gleichzeitig „Olper Bach-Tour“ der Bike-Arena,
 - Stachelau - Rehringhausen, gleichzeitig „Olper Bach-Tour“ der Bike-Arena,
 - Oberneger - Kessenhammer, gleichzeitig „Bäder-Tour“ der Bike-Arena und
 - Olpe - Rother Stein, nach Beendigung der in Kapitel 6 „Radwegplanungen“ vorgestellten Maßnahme „Osterseifen - B 55/ Griesemerter Weg: Neubau Fuß- und Radweg“ auch als Alternative zu der ebenfalls dort erwähnten Maßnahme „Oberveischede - Olpe: ergänzende Trasse“, die Verbindung würde in Olpe in der Pannenklöpperstraße beginnen, über die Rochusstraße und Westfälische Straße geführt, dann von Hof Siele nach Griesemert und dort von der Straße Gerstenhagen zum Radweg des Radverkehrsnetzes NRW im Bieketal führen.

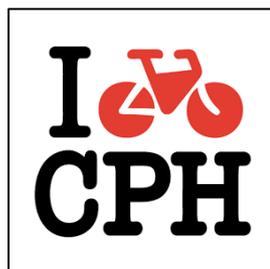


für 2018 beabsichtigte Verdichtung und Beschilderung im Knotenpunktsystem des Radverkehrsnetzes NRW im Bereich Olpe (Punktlinien)

- **Stadtgebiet allgemein: Verstärkung der Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung des Radverkehrs - Marketing**

Ein Beispiel für gute städtische Öffentlichkeitsarbeit ist Kopenhagen. Zum Beispiel wurde dort bereits 2008 die Initiative „I bike Copenhagen“ gestartet. Ziele sind unter anderem Werbung für und Informationen über das Radfahren. Viele Kopenhagener identifizieren mit der Initiative und bewerten die Arbeit allgemein positiv!

In anderen Städten, wie zum Beispiel Bern, Leipzig, Nürnberg oder auch Siegen wurde die Kampagne von engagierten Radfahrern aufgegriffen um auch vor Ort die Fahrrad-Infrastruktur zu verbessern.



Logo der Initiative „I bike Copenhagen“ und die Idee für ein Olper Logo

13. Fahrradservice in Olpe

Service rund ums Fahrrad beginnt mit der Beratung beim Kauf eines Rades, gleichfalls gehören aber auch Reparatur- und Wartungsmöglichkeiten sowie Zubehörangebote dazu. Im Stadtgebiet Olpe gibt es zwei entsprechende Fachhändler.

Fahrrad Feldmann GmbH
Raiffeisenstraße 15
57462 Olpe (Saßmicke, Gewerbegebiet Biebickerhagen/ Waar)
<http://fahrrad-feldmann.de>,

Radsport Olpe
Bruchstraße 52 a
57462 Olpe
<http://www.radsport-olpe.de>,

Fahrradfachmarkt Hacke
An der Hütte 1
57462 Olpe (Oberveischede)
<http://www.fahrrad-hacke.de>.

Ferner wird auch ein eingeschränktes Sortiment in verschiedenen Super- und Baumärkten angeboten.

Die Fahrrad Feldmann GmbH bietet in der Gaststätte „Pannenklopfer“ in Olpe (Franziskanerstraße 12-14, Telefon 02761-9778055) einen Fahrradverleih an. Dort können Fahrräder für Erwachsene für 12,- € je Tag, Kinderräder für 8,- € je Tag sowie nach telefonischer Vorbestellung E-Bikes für 22,- € je Tag geliehen werden. Seitens „Koch´s Hotel“ (Bruchstraße 16, Telefon 02761-82520) werden Pauschalangebote zum Radwandern angeboten, die zum Teil auch direkt die Miete eines Elektrofahrrads beinhalten. Ebenso besteht ein Fahrradverleih für Gäste der Jugendherberge Biggensee. Sie ist zudem als zertifizierte Unterkunft nochmals im folgenden Abschnitt aufgeführt.

Seitens des Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Clubs e. V. (ADFC) gibt es eine Zertifizierung von Unterkünften, die sich als fahrradfreundliche Gastbetriebe qualifiziert haben, die sogenannten „Bett+Bike-Unterkünfte“. Sie haben sich gemäß Vorgaben des ADFC auf die spezifischen Wünsche und Anforderungen Rad fahrender Gäste besonders gut eingestellt. Im Stadtgebiet Olpe sind dies:

Pension Baumhoff
Apollmicke 1
57462 Olpe (Apollmicke)
<http://www.bikepension-olpe.de/>
E-Mail: info@apollmicke.de
Telefon: 02764-380,

Jugendherberge Biggensee
Zur Jugendherberge 1
57462 Olpe (Stade)
<https://www.djh-wl.de/de/jugendherbergen/biggensee>

E-Mail: jh-biggesee@djh-wl.de
Telefon: 02761-6775.

Vom ADFC zertifizierte „Bett+Bike-Campingplätze“ gibt es derzeit nicht im Stadtgebiet Olpe.

Auf der Bahnstrecke Olpe - Finnentrop, dem sogenannten „Biggesee-Express“ (RB 92) wird, wie in allen Nahverkehrszügen in den Kreises Olpe und Siegen-Wittgenstein eine kostenlose Fahrradbeförderung angeboten. In den Bussen der Verkehrsgemeinschaft Westfalen-Süd (VGWS) werden Fahrräder, wenn es das Fahrzeug und die Besetzung zulassen, je Fahrt und Fahrrad zum Preis eines Einzeltickets der Preisstufe 1 befördert.

Ein ähnliches Angebot wie in den Zügen besteht seitens der Personenschiffahrt Biggesee. Im Linienverkehr zwischen Sondern und dem Biggedamm werden ebenfalls Fahrräder kostenlos befördert.

Radfahren als Vereinssport wird in Olpe von zwei Vereinen angeboten, dies ist zum einen der Turnverein Olpe 1848 e.V. innerhalb dessen es nochmals eine selbstständige Radsportabteilung, die „frOE rider“, gibt, und zum anderen der Skiclub Olpe e.V.:

Turnverein Olpe 1848 e.V.
Geschäftsstelle
Kolpingstraße 40
57462 Olpe
<http://www.tvolpe.de>
E-Mail: geschaefsstelle@tvolpe.de
Telefon: 02761-40120,

frOE rider
Frank Wipperfürth
In der Wüste 1
57462 Olpe
<http://www.froerider.de>
E-Mail: wipp@froerider.de.

Der ADFC, der Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V., ist in Olpe nicht vor Ort vertreten. Der nächstgelegene Ansprechpartner ist der

ADFC Siegen-Wittgenstein
Postfach 10 01 37
57001 Siegen
<http://www.adfc-siegen.de>
E-Mail: zentrale@adfc-siegen.de
Telefon: 0271-22553.

14. Internetportale

Radverkehrsnetz NRW
<http://www.radverkehrsnetz.nrw.de>

„Der Internetauftritt des Radverkehrsnetzes richtet sich zunächst an Fachleute des Verkehrswesens. Zur Planung von Radtouren sollte der Radroutenplaner NRW verwendet werden (www.radroutenplaner.nrw.de), der auf die dieselben Radnetzdaten zugreift.“

Radroutenplaner NRW

<http://www.radroutenplaner.nrw.de>

„Das landesweite Radverkehrsnetz ist die Grundlage für weitere Aktivitäten des Verkehrsministeriums in NRW. Seit Sommer 2003 wird ein Radroutenplaner im Internet angeboten, mit dem man sich durch Eingabe von Start-, Ziel- und Zwischenpunkten eigene Touren unter verschiedenen Gesichtspunkten zusammenstellen kann.“

Sauerland-Radwelt e.V.

<http://www.bike-arena.de>

Sauerland-Tourismus e.V.

<http://www.sauerland.com/Sauerland-entdecken/Radfahren2>

Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS)

<http://www.agfs-nrw.de>

„Generelles Ziel der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS) ist es, zukunftsfähige, belebte und wohnliche Städte zu gestalten. Städte in denen ihre Bewohner gerne leben und wo individuelle Bewegung in Alltag und Freizeit Spaß macht.“

Bahntrassenradeln - Verzeichnis der Bahntrassenwege von Dr. Achim Bartoschek

<http://www.bahntrassenradeln.de>

„Diese Website hat sich die vollständige Dokumentation der Bahntrassenwege in Deutschland als Grundlage für die Planung von Radtouren und als Referenz zur Ausgestaltung neuer Wege zum Ziel gesetzt.“

15. Schluss

Die Ausarbeitung „Radverkehr in Olpe“ soll den Bestand der Fahrrad-Infrastruktur erstmalig komplett erfassen, beurteilen und formuliert Ideen für die Weiterentwicklung. Eine Fortschreibung, die dann die Entwicklung des Radverkehrs in Olpe dokumentiert, ist in regelmäßigen Abständen vorgesehen.

Handlungsbedarf besteht gemäß der vorliegenden Ausarbeitung im Wesentlichen bei:

- dem Ausbau und der Verbesserung des Radnetzes entsprechend den in Kapitel 6. genannten Planungen,
- der Erweiterung der Angebote für den ruhenden Radverkehr entsprechend den in Kapitel 7. gemachten Vorschlägen,

- der Schaffung einer öffentlichen E-Bike- und Pedelec-Infrastruktur entsprechend den in Kapitel 8. genannten Ideen,
- der Durchführung der Bauleitplanung für die Mountainbike-Anlage in Fahlenscheid entsprechend der in Kapitel 9. beschriebenen Vorgehensweise,
- der Förderung des Verständnisses der Verkehrsteilnehmer untereinander und begleitende Maßnahmen entsprechend den in Kapitel 10. aufgeführten Anmerkungen,
- der Beachtung der in Kapitel 11. gemachten Hinweise und Empfehlungen, insbesondere zur Verbesserung bei Fahrten im Alltagsverkehr und
- einer Verstärkung der Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung des Radverkehrs, vor allem des Radverkehrs im Alltag.

Über den vorgenannten Handlungsbedarfen hinaus gehende Notwendigkeiten werden derzeit nicht gesehen. So ist zum Beispiel das Netz der fünf Themenrouten nach derzeitiger Einschätzung ausreichend. Vielmehr sollte das Ziel sein, solche Strecken stets aktuell und in gutem Zustand zu halten.

Die anderen Kapitel haben daher im Wesentlichen dokumentarischen Charakter und stellen ein Informationsangebot für Interessierte dar.

Abschließend ist noch zahlreichen ambitionierten Alltags- und Freizeitradfahrern/-innen für Hinweise und persönliche Erfahrungen zu danken, die dadurch dazu beigetragen haben, in dieser Ausarbeitung möglichst viele Aspekte beschreiben zu können.

Ein letzter Hinweis: auch wenn in den Ausführungen zuvor lediglich Radfahrer benannt werden, so schließt dies selbstverständlich auch immer Radfahrerrinnen ein.

Olpe, 6.2.2018

Der Bürgermeister
I. A.

gez. Kai Thomalla

(Kai Thomalla)