

Überlegungen zu einem Radverkehrskonzept für die Gevelsberger Innenstadt

Aus Sicht der Verkehrsführung liegt es nahe, mit Innenstadt den Bereich zu bezeichnen, der von dem Hauptstraßenring bestehend aus Haßlinghauser Straße, Heidestraße, Wittener Straße, Wasserstraße, Milsperstraße und Engelberttunnel eingeschlossen wird. Das Dorf, der östliche Teil der Rosendahler Straße, der Hauptbahnhof und der Nirgena gehören nach dieser Festlegung nicht zur Innenstadt im engeren Sinne.

Mit der Mittelstraße (Tempo 20 und dann Fußgängerzone/Radverkehr frei) besitzt die Innenstadt eine radverkehrsgerechte West-Ost-Achse zwischen Haßlinghauser/Rosendahler Straße und Wasserstraße. Zu wünschen ist eine weitere Reduzierung des Autoverkehrs im Tempo 20-Bereich und eine Radverkehrsführung zwischen Wasserstraße und Nirgena (siehe unten). Eine Nord-Süd-Achse zwischen Wittener und Milsper Straße fehlt. Eine Verkehrsberuhigung von Wittener Straße und Mauerstraße zwischen Gartenstraße und Milsper Straße sollte eine entsprechende Achse schaffen.

Die Straße Großer Markt ist zwischen Rathaus und Vendomer Platz als verkehrsberuhigter Bereich ausgebaut (Z 325.1 der StVO). Fahrzeugverkehr ist hier nur in Schrittgeschwindigkeit und Parken nur auf gekennzeichneten Flächen zulässig. Verkehrsberuhigte Bereiche finden sich auch in der Hochstraße im Bereich der Fliedner Klinik (mit Durchfahrtmöglichkeit für den Radverkehr zur Kampstraße/ Milsper Straße) und in der Milskotterstraße (mit Durchfahrtmöglichkeit für den Radverkehr über die Bahn zur Juliushöhe). Diese Lösung orientiert sich am Shared-Space-Konzept und ist auch für den Radverkehr vorteilhaft. Sie sollte Vorbildcharakter für Anliegerstraßen in der Innenstadt haben.

Im Verlaufe der Mittelstraße gibt es neunzehn Fahrradbügel als Abstellanlagen, die eventuell wegen ihres gefälligen Designs wenig auffallen und daher wenig benutzt werden. Ein Fahrradsymbol auf dem Bürgersteig wie bei der Fahrradabstellanlage der Sparkasse in der Mittelstraße könnte hier Abhilfe schaffen. Geeignete Abstellanlagen (Fahrradbügel) fehlen dagegen am Vendômer Platz, an der Ecke Weststraße/ Nordstraße und an anderen zentralen Punkten abseits der Mittelstraße.

Das Problem der letzten Meter in die Innenstadt

Bei unseren Ortsterminen in den vergangenen Jahren („Radwegfinder unterwegs“) hat sich immer wieder gezeigt, dass das größte Problem der einzelnen Routen, die die einzelnen Stadtteile mit der Innenstadt verbinden, in vielen Fällen die letzten Meter bis zur Innenstadt sind. Deshalb sollen hier noch einmal die einzelnen Übergänge in die Innenstadt untersucht werden. Bei den Optimierungspunkten soll unterschieden werden zwischen Maßnahmen, die kurzfristig umgesetzt werden können, und solchen, die nur langfristig realisierbar sind und daher in das „Integrierte Entwicklungs- und Handlungskonzept Gevelsberg Zentrum 2030“ aufgenommen werden sollten (Im Folgenden kursiv gedruckt).

a) Verbindung Nirgena – Fußgängerzone/untere Mittelstraße

Heutige Situation: Es sind lediglich ca. 120 m, die das Radwegenetz entlang der L 700 von der Ost-West-Verbindung im verkehrsberuhigten Teil der Mittelstraße trennen. Eine Radver-

kehrsführung gibt es nicht. Insbesondere in Fahrtrichtung Innenstadt erfordert die derzeitige Verkehrsführung einen doppelten Spurwechsel auf der Wasserstraße, um die Einmündung der Straße Großer Markt zu erreichen.

Kurzfristig ließe sich der Radverkehr in Richtung Nirgena im Bereich der Ennepebrücke auf dem Gehweg führen, wenn man die Poller beseitigt. Im weiteren Verlauf finden sich fünf PKW-Stellplätze, die einer Radwegführung weichen müssten. In Gegenrichtung gibt es den Vorschlag, zunächst vor der Sparkasse einen Schutzstreifen anzulegen, dann mit der letzten Querungshilfe auf die Mittelinsel zu wechseln und den Radweg entlang der Stadtharfe zu führen. Das Kunstwerk würde dadurch aber möglicherweise in seinem Charakter beschädigt. *Sinnvoller dagegen wäre es, die untere Mittelstraße in Fahrtrichtung Nirgena zwischen Wasserstraße und Kölner/Hagener Straße für den Autoverkehr zu sperren. Der gesamte motorisierte Verkehr, der derzeit diesen Abschnitt benutzt, kann bereits über die Mauerstraße zur L 700 geführt werden. Ausnahmen von der Sperrung können eventuell für Anlieger und den Busverkehr zur Hagener Straße gemacht werden. Auf diese Weise entsteht in unmittelbarer Verlängerung der Fußgängerzone eine weitgehend verkehrsberuhigte Fläche, die von Fußgängern, Radfahrern im zweirichtungsverkehr und eventuell Bussen genutzt wird. Die Gegenrichtung vor der Sparkasse könnte vom Autoverkehr in jetziger Form weiterhin genutzt werden. Gleichzeitig hat diese Lösung den Vorteil, dass die Wasserstraße im Zweirichtungsverkehr umso leistungsfähiger sein wird, je weniger Abgangs- und Zugangsmöglichkeiten es zwischen Wittener Straße und Mauerstraße gibt. Diesen Vorschlag hat das Fachforum Radverkehr bereits am 14. 12. 2013 in seiner Stellungnahme zu den Bebauungsplänen 71 und 72 gemacht.*

b) Kreuzung Mauerstraße/Milsper Straße bzw. Wasserstraße

In diesem Bereich gibt es bisher keine Radverkehrsführung. Dennoch ist diese Kreuzung wichtig für den Radverkehr, der aus der Südstadt oder vom Bahnhof Ennepetal (Gevelsberg) über die Milsper Straße oder aus Richtung Kruin über die Mauerstraße kommend in den unteren Bereich der Innenstadt gelangen will.

Wünschenswert sind Schutzstreifen auf der Mauerstraße zwischen L 700 und Wasserstraße und auf der Milsper Straße bis zur Wasserstraße. Von der Kreuzung aus wird der Radverkehr über den dann verkehrsberuhigten Teil der Mauerstraße in den unteren Bereich der Innenstadt geführt.

c) Verbindungsweg Kampstraße – Hochstraße

Als Ergänzung zu b) bietet sich der Weg zwischen Milsper Straße und Kampstraße an. Hier müsste die Beschilderung geändert werden, da der untere Teil des Weges derzeit lediglich als Gehweg ausgeschildert ist (Z 240 statt Z 239 oder Kombination Z 239 mit Z 1022-10 der StVO). Oberhalb des Portales des Engelberttunnels gibt es einen Rad-/Gehweg zur Hochstraße. Bei unserer Befahrung im April gab es in diesem Bereich eine Stelle, die schlecht einsehbar war. Es wurde angeregt, durch einen Spiegel Abhilfe schaffen. Offensichtlich ist das Problem – eventuell durch Gehölzrückschnitt – mittlerweile anders gelöst. Im Bereich der Fliedner Klinik ist die Hochstraße verkehrsberuhigt, gleichzeitig Einbahnstraße, die für den Radverkehr auch in Gegenrichtung freigegeben ist.

Der Verbindungsweg zwischen Kampstraße und Milsper Straße sollte besser an die Ennepebrücke zur Seufzerallee angebunden werden. Das lässt sich erreichen, indem man die Querungshilfe auf der Milsper Straße etwa 40 m in Richtung Innenstadt verlegt und den Gehweg

zwischen Ennepebrücke und der „neuen“ Querungshilfe entsprechend ausbaut.

d) Timpenkreuzung

Radverkehrsführung an der Rosendahler Straße stadtauswärts bis Haus 18 vorhanden (und könnte als Schutzstreifen fortgeführt werden), ebenso beidseitig auf der Haßlinghauser Straße. Es fehlen eine geeignete Anbindung der Elberfelder Straße (Radverkehr aus der Südstadt, als Sackgasse ist die Elberfelder Straße selbst verkehrsarm) und eine Radverkehrsführung an der Rosendahler Straße stadteinwärts. An den Fahrspuren von Rosendahler und Haßlinghauser Straße, die in die Mittelstraße führen, sollten jeweils Fahrradschutzstreifen angelegt werden mit aufgeweiteten Radaufstellflächen vor den Ampeln.

e) Haßlinghauser Straße zwischen Heidestraße und Timpenkreuzung

Um zur Mittelstraße zu gelangen, wird der Radfahrer aus Richtung Bruchmühle oder auch vom Elbschetalradweg (etwa aus Silschede kommend) ein Stück weit über den Hauptstraßenring um die Innenstadt fahren (mindestens bis zur Cleverstraße, die einen möglichen „Eingang“ zur eigentlichen Innenstadt darstellt).

In der Haßlinghauser Straße ist stadtauswärts zwischen den Häusern 4 und 28 der Gehweg zu benutzen. Unklar ist hier der Anfang der Radverkehrsführung: Das Schild steht bei Haus Nummer 4, in den Blumenrabatten im Kreuzungsbereich gibt es aber bereits ein rotgepflastertes Wegstück. Problematisch erscheinen die Querung der Weststraße und die Bushaltestelle „Hammerstraße“ bei Hausnummer 28. Positiv wird angemerkt, dass der motorisierte Verkehr am Ende der Weststraße auf eine Spur eingeeengt wird. Das Fahrradsymbol auf der Fahrbahn ist allerdings an falscher Stelle angebracht. Es gehört nicht auf die gesperrte, sondern auf die für den Verkehr freigegebene Seite der Fahrbahn. Wenn an der Bushaltestelle Fahrgäste warten, bleibt lediglich eine recht enge Durchfahrsmöglichkeit links von dem Haltestellenschild. Auf dieser Seite hängt zudem der Papierkorb. Ein wenig mehr Platz lässt sich hier bereits schaffen, wenn man den Papierkorb um 90° dreht.

In Gegenrichtung soll der Bürgersteig ab der Einfahrt zwischen den Häusern mit den Nummern 25 und 27 benutzt werden. Da hier wegen der Querungshilfe der Fahrradschutzstreifen eh unterbrochen ist, wird der Beginn des Radweges von den wenigsten Radfahrern wahrgenommen. Vorbildlich ist dagegen das Ende des Fahrradstreifens unmittelbar im Kreuzungsbereich ausgeführt. Allerdings sind hier gelegentlich Autos geparkt. Wünschenswert sind vor der Haltelinie der Ampel aufgeweitete Radaufstellflächen, insbesondere auf der Linksabbiegerspur in die Mittelstraße.

Die gewählte Beschilderung Z 240 StVO (Gemeinsamer Fuß- und Radweg) stellt für Radfahrer eine Benutzungspflicht dar. Auf Grund der dargestellten Mängel ist es wünschenswert, die Beschilderung zu ändern: Z 239 + 1022-10 StVO (Sonderweg Fußgänger/Radfahrer frei) gibt dem Radfahrer das Benutzungsrecht, es ist ihm aber freigestellt, weiterhin die Straße zu benutzen. Das wäre hier sicherlich die angemessenere Regelung.

f) Heidestraße

Die Heidestraße ist zwischen Heideschulstraße und Wittener Straße Teil des landesweiten Radverkehrsnetzes NRW (Rot-Weiß-Beschilderung). Der Radverkehr wird in beiden Richtungen über den Gehweg geführt und zwar in Richtung Wittener Straße/Hauptbahnhof mit der Beschilderung Z 239 + 1022-10 StVO (Sonderweg Fußgänger/Radfahrer frei) und in Gegenrichtung mit der Beschilderung Z 240 StVO (Gemeinsamer Fuß- und Radweg). Dass man in

Richtung Wittener Straße/Hauptbahnhof auf eine Benutzungspflicht des Gehweges für Radfahrer verzichtet hat, liegt möglicherweise an den Laternen, die fast mittig auf dem Gehweg aufgestellt sind und damit unnötige Gefahrenquellen darstellen. Auch in Gegenrichtung sollte man auf die Benutzungspflicht des Rad-/Gehweges verzichten und ebenfalls die Beschilderung Z 239 + 1022-10 StVO wählen, da hier die zahlreichen Straßeneinmündungen (Im Himmel, Theodorstr., Feldstr., Dörnenstr., Kämperheide und Röllingheider Straße) Gefahrenquellen darstellen, die der einzelne Radfahrer selbst abschätzen sollte.

In dem westlichen Abschnitt der Heidestraße, also zwischen Haßlinghauser Straße und Heideschulstraße, gibt es bisher keine Radverkehrsführung. Hier bietet sich ebenfalls die Freigabe der Gehwege mit der Beschilderung Z 239 + 1022-10 StVO an.

g) Eisenbahnbrücken im Bereich der Heidestraße

Die S-Bahn-Brücke im Bereich der Milskotter Straße schafft für Fußgänger und Radfahrer eine schnelle und verkehrsberuhigte Verbindung etwa aus dem Wohnbereich Juliushöhe in die Innenstadt. Während der Fußgänger über die Umlandstraße und den „Zickzackweg“ zur Nordstraße und damit zur Mittelstraße gelangt, bietet sich für Radfahrer der Weg über die Milskotter Straße (verkehrsberuhigter Bereich mit Z 325.1 und Für Radverkehr und Fußgänger durchlässige Sackgasse mit Z 357-50 StVO) und die Lessingstraße an.

Die Dörnenstraße ist zwischen Heidestraße und Feldstraße Einbahnstraße. Diese sollte für den Radverkehr auch in Gegenrichtung freigegeben werden, um die Erreichbarkeit des beschriebenen Übergangs in die Innenstadt zu verbessern.

h) Wittener Straße zwischen Teichstraße und Körnerstraße („Königsburg“)

Dieser Bereich gilt allgemein als sehr gefährlich, weist für den Radverkehr keine Führung auf. Für Fußgänger ist ein Gehweg nur auf einer Seite durchgängig vorhanden, auf der anderen Seite bleibt zum Beispiel unklar, wie man aus der Burgstraße kommend die Straße An der Königsburg und die Rheinische Straße überqueren soll.

An das Fachforum Radverkehr wurde schon mehrfach der Wunsch herangetragen, zwischen Heidestraße und Körnerstraße den Gehweg auf der stadteinwärts führenden Straßenseite für den Radverkehr freizugeben. In Gegenrichtung könnte dann die Burgstraße benutzt werden, was aber die Probleme nur zum Teil löst. Unklar ist, ob man in der Grünanlage oberhalb der Burgstraße den linken Weg (führt zur Bordsteinabsenkung) oder den rechten Weg (gemäß dem Folgepfeil der Rot-Weiß-Beschilderung) benutzen soll. Problem ist aber in beiden Fällen in Einfädelung in den Verkehr der Wittener Straße.

Bei einer Neugestaltung der Wittener Straße sollten Radfahrstreifen auf allen für den Radverkehr relevanten Fahrspuren und vor den Ampeln ausgeweitete Radaufstellstreifen angelegt werden. Denn aufgrund der großen Spannweite der in den 1980er-Jahren neugebauten Eisenbahnbrücke sollte Platz in diesem Bereich ausreichend vorhanden sein. Für Fußgänger ist ein Gehweg zu schaffen, der um den Kreuzungsbereich vollständig herumführt und geeignete Querungsmöglichkeiten über die einzelnen Fahrspuren schafft.

Ein anderer Vorschlag sieht vor, den Radverkehr zusammen mit dem Busverkehr und dem Anliegerverkehr zur Straße An der Königsburg auf der Rheinischen Straße (heute stadtauswärts führende Fahrspur der Wittener Straße) zu sammeln und durch die „kleine“, in den letzten Jahren erneuerte Eisenbahnunterführung zu führen. Man benötigt eine Querung der Wittener Straße vor dem Haus 42, um Teichstraße und Heidestraße zu erreichen. Im Bereich der Häuser Wittener Straße 23 bis 31 – also zwischen Wasserstraße und Rheinischer Straße -

müsste man die Wittener Straße mit Radwegen bzw. Fahrradstreifen versehen, natürlich immer mit den erforderlichen Querungsmöglichkeiten.

Ein weiterer Vorschlag sieht vor, einen Tunnel zu erstellen für einen Rad-/Gehweg, der etwa im Bereich der Häuser Teichstraße 3 bzw. 7 beginnt und in der Senke zwischen Burgstraße und Wittener Straße bzw. Gartenstraße endet (Bauplatz der Kirmesgruppe „Dä vam Lusebrink“). Ein solcher Tunnel könnte etwa dem natürlichen Verlauf der Stefansbecke folgen. S-Bahn und Wittener Straße verlaufen hier auf aufgeschütteten Dämmen. Eine Anbindung des Tunnels wäre im Bereich des Hauses Wittener Straße 34 bereits vorhanden, hier müsste eine Querungsmöglichkeit der Wittener Straße geschaffen werden, um die Innenstadt zu erreichen. Im Bereich des Hauses Teichstr. 7 ist ebenfalls eine Anbindung vorhanden, hier allerdings als Privatweg. Wahrscheinlich wäre hier Grunderwerb erforderlich. Auf dieser Seite könnte der Weg seine Fortsetzung in dem projektierten Rad-/Gehweg entlang der Stefansbecke bis zum Schwarzen Weg finden (ab dem Schwarzen Weg ist dieser Weg bereits vorhanden). Dieser Vorschlag könnte umgesetzt werden in Zusammenhang einer Überplanung des heutzutage in weiten Teilen brach liegenden Areals zwischen Teichstraße, Schwarzem Weg, Im Himmel und Heidestraße.

Auch diese Vorschläge hat das Fachforum Radverkehr bereits am 14. 12. 2013 in seiner Stellungnahme zu den Bebauungsplänen 71 und 72 gemacht.

i) Gartenstraße/Großer Markt

Die Gartenstraße zwischen Jahnstraße und Wasserstraße gehört – obwohl auf beiden Seiten Wohnbebauung vorhanden – zu keinem Zone30-Bereich. Dementsprechend gibt es hier Durchgangsverkehr von der Mühlenstraße über die Jahnstraße zur Wittener Straße. Dennoch besitzen weder Garten- noch Jahnstraße in diesem Bereich eine Radverkehrsführung. Zum Problem wird das insbesondere im Kreisverkehr. Denn neben zweimal Gartenstraße und zweimal Jahnstraße stellt der Enneperadweg in Richtung Gewerbegebiet Mitte die fünfte Anbindung an den Kreis dar. Das wird von Autofahrern im Regelfall nicht wahrgenommen, so dass Radfahrer, die aus der Gartenstraße kommend auf den Radweg abbiegen wollen, häufig von Autofahrern behindert werden, die von der Jahnstraße aus Richtung Mühlenstraße kommend in den Kreis einfahren. Um diese Situation zu verhindern, sollte die Haltelinie am Kreis etwa einen Meter auf der Jahnstraße zurückverlegt werden.

Seit seiner Gründung im Jahre 2006 setzt sich das Fachforum Radverkehr dafür ein, den Enneperadweg durch die Brücke unter der Jahnstraße durchzuführen. Größtes Hindernis war bisher ein Überfluss eines Oberflächenwassersammlers, der unter der Brücke in die Ennepe geleitet wird. Bei einem gewissen Aufwand lässt sich diese Situation aber so umbauen, dass unter der Brücke ein Rad-/Gehweg – eventuell auf einem Steg – angelegt werden kann. Wenn die Brachfläche am nördlichen Ennepeufer bebaut wird, sollte der Radweg über die Erschließungsstraße zur Straße Am Ennepebogen weitergeführt werden und im Bereich der Verwaltung des Bauvereins die Wasserstraße queren. Damit wäre die weitgehend vom motorisierten Verkehr getrennte Rad-/Gehwegverbindung von Vogelsang bzw. Berge-Knapp zur Innenstadt vervollständigt.