

Überlegungen zum Radverkehrskonzept Gevelsberg

Als Vorbereitung auf den Workshop Radverkehr am 29. 11. 2016 haben wir in den vergangenen Wochen im Fachforum die folgenden Gedanken zusammengetragen. Dabei versuchen wir, einerseits darzustellen, was in Gevelsberg seit den 1980er-Jahren für den Radverkehr bereits geschehen ist, zum anderen auf Punkte hinzuweisen, bei denen wir Handlungsbedarf für die Zukunft sehen. Diese Optimierungswünsche sind jeweils kursiv gedruckt.

Im ersten Teil geht es um die regionale Einbindung des Gevelsberger Radverkehrsnetzes und zwar sowohl unter Alltags- als auch unter Freizeitaspekten. Als zweites folgen die innerstädtischen Radverkehrsverbindungen, bei denen es natürlich vielfach Überschneidungen zum ersten Teil gibt. Nach einer Darstellung des Radverkehrs und seiner Potentiale in der Innenstadt geht es im vierten Teil um allgemeine Fragen des Radverkehrs in Gevelsberg.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass wir im Fachforum Radverkehr die größten Probleme für den Radverkehr in Gevelsberg jeweils „auf den letzten Metern bis zur Innenstadt“ sehen. *Hier gilt es in den nächsten Jahren sichere, aber auch für die Radfahrerin/ den Radfahrer komfortable Verbindungen zu schaffen.*

1. Verbindungen zu den Nachbarstädten (regionale Verbindungen)

Hagen: Das landesweite Radverkehrsnetz (Rot-Weiß-Beschilderung) führt zwischen Jahnstraße und Vogelsang weitgehend autoverkehrs frei über den Ennepe-Radweg. Das Teilstück zwischen Innenstadt und Jahnstraße sollte optimiert werden (siehe Route 1 im zweiten Teil). In Vogelsang ist die Hagener Straße/ L700 zu benutzen. Hier werden derzeit beidseitig Radwege gebaut. Die Stadt Gevelsberg ist bestrebt, den Ennepe-Radweg bis zur Stadtgrenze Hagen fortzusetzen. *Auf Hagener Stadtgebiet sollte dieser Weg fortgesetzt werden.* Die Ennepe-Runde (Themenroute) benutzt die gleiche Strecke. Hier wird zusätzlich von Haus Rochholz die „Umfahrung B7“ über die Straße „Am Hammerteich“, den Weg durch den Breddepark (*hier fehlt eine Bordsteinabsenkung an der Breddestraße, der Weg am nördlichen Parkrand sollte ausgebaut werden*) und die Straße „Am Sinnerhoop“ durch Ausschilderung empfohlen.

In seinem Entwurf für ein regionales Radwegenetz sieht der Regionalverband Ruhrgebiet (RVR) den Ausbau der Harkortschen Kohlenbahn zwischen Gevelsberg-Silschede und Hagen-Haspe vor. Der Weg stellt eine Verlängerung des Bahntrassenradweges zwischen Haßlinghausen und Silschede nach Hagen dar. *Daher ist insbesondere auf eine gute Verknüpfung im Bereich der Esborner Straße/ L527 zu achten.* Ansonsten ist die Trasse im Gevelsberger Stadtgebiet noch weitgehend vorhanden (hinter dem Bau- markt Klein und unterhalb der Siedlung „Am Büffel“). *Auf Wetteraner Gebiet sollte angestrebt werden, die Schwelmer Straße (B234), die in diesem Bereich auf einem Damm geführt wird, zu unterqueren, um unnötige Steigungen zu vermeiden. Vorbild könnte etwa die Röhre des Ennepe-Radweges unter der Eichholzstraße/ L527n sein.*

Ennepetal: Vom Nirgena aus führt entlang der Kölner Straße/ L700 ein Rad-/ Gehweg (Rot-Weiß- Beschilderung Ept-Milspe/ Schwelm), der bis Krui durch das Bahngleis vom Autoverkehr getrennt ist (siehe Route 3 im zweiten Teil). *Geprüft werden sollte, ob man für Fußgänger und Radfahrer statt des relativ engen Weges durch den Kruiener Tunnel Richtung Ennepetal den Kanal des nicht mehr benutzten Oberwassers der Ennepe herrichten kann. Damit würde gleichzeitig eine Unterquerung der L700 ermöglicht, denn auf Ennepetal Seite ist der in Richtung Ennepetal linke Bürgersteig zu benutzen.* Alternativ (insbesondere mit Ziel Schwelm) gelangt man von der Südstadt über Mönninghof und Ennepetal-Büttenberg und dann weiter nach Schwelm. Dieser Weg enthält aber vergleichsweise große Steigungen (siehe Route 4 im zweiten Teil).

Schwelm: Derzeit ausgeschildert über Ennepetal-Milspe, als Alternative ist die Strecke über Mönninghoff und Büttenberg anzusehen.

Eine direkte Verbindung nach Schwelm und weiter nach Wuppertal ist durch den Bau eines Radweges durch die nichtgenutzte Röhre des Linderhauser Tunnels möglich, quasi als Verlängerung des Elbschetalradweges in Gevelsberg-West. Alternativ wäre die L891 ab Gevelsberg-West mit einem Radweg zu versehen, um in Wuppertal-Nächstebreck die Wuppertaler Nordbahntrasse erreichen zu können.

Sprockhövel: Positiv hervorzuheben ist die doppelte Wegführung nach Sprockhövel-Haßlinghausen im landesweiten Radwegenetz: einmal über die Haßlinghauser Straße (Schutzstreifen), zum anderen landschaftlich reizvoll über den Rad-/ Gehweg entlang der Stefansbecke, in weiten Bereichen unabhängig vom Autoverkehr (siehe auch Route 6 im zweiten Teil). Der Weg entlang der Stefansbecke ist zwischen „Schwimm in“ und „Happel“, fast in ganzer Länge asphaltiert, es fehlt ein kurzes Stück im Grenzbereich von Gevelsberg und Sprockhövel. Dieses Teilstück – mit wassergebundener Decke versehen – ist derzeit wieder in schlechtem Zustand (Baustellenfahrzeuge). *Die Städte Gevelsberg und Sprockhövel und Straßen NRW (Zufahrt zu einem Regenwasserrückhaltebecken) sollten sich auf einen Ausbau auch dieses Teilstücks verständigen.*

Außerdem gelangt man von Silschede aus über den Rad-/ Gehweg auf der ehemaligen Bahntrasse parallel zur Schwelmer Straße/ B234 nach Haßlinghausen (Themenroute „Von Ruhr zur Ruhr“). Der Weg endet zur Zeit „Auf dem Illberg“ an der Esborner Straße/ L527. *Durch den Radweg an der Schwelmer Straße bis zum Gehrenbecker Weg, der derzeit in Bau ist, wird der Stadtteil besser an den Radweg angebunden.*

In Sprockhövel überlegt man derzeit, die Trasse (mittlerweile „Glückauf-Trasse“ genannt) zu asphaltieren. Die Kosten würde wohl der RVR tragen. *In diesem Zuge sollte man auch das Gevelsberger Teilstück entsprechend ausbauen lassen.*

Wetter: *Der Bau des Radweges auf der Trasse der Elbschetalbahn ermöglicht voraussichtlich ab 2020 Radrouten nach Witten und Wetter (jeweils weitergeführt über den Ruhrtalradweg). Dieser Radweg wird sicherlich Teil des Landesradwegenetzes und führt auch zu einer besseren Anbindung von Asbeck und Silschede an die Innenstadt. (siehe auch Route 9 im zweiten Teil).*

Der radtouristische Aspekt: Alle genannten Strecken sind nicht nur für den Alltagsradverkehr als Verbindung in die Nachbarstadt interessant, sondern haben auch eine radtouristische Bedeutung. Im Norden (Silschede) wird Gevelsberg von der Themenroute „Von Ruhr zur Ruhr“ tangiert. Im Süden und Osten verläuft die „Ennepe-Runde“ zwischen Ennepetal-Milspe und Hagen-Haspe durch die gesamte Tallage Gevelsbergs. *In Zukunft sollte versucht werden, Verbindungen zwischen beiden Radrundkursen zu schaffen, um das radtouristische Angebot zu erweitern: Eine Verbindung könnte von Silschede über Berge-Heck, Berger See zum Haus Rochholz führen, der Radweg auf der Elbschetalbahn ließe sich als Verbindung benutzen, ebenso der Rad-/Gehweg entlang der Stefansbecke und die Har-kortsche Kohlenbahn. Auf diese Weise ließe sich eine „Gevelsberger Acht“ schaffen, die flexible Radtouren als Verknüpfungen von „Ennepe-Runde“ und dem Rundkurs „Von Ruhr zur Ruhr“ ermöglichen würde. Auch sollte der Ennepe-Radweg in den Nachbarstädten Ennepetal und Hagen fortgeführt werden, als Flußtalradweg von der Quelle bis zur Mündung.*

Außerdem gibt es im Stadtgebiet noch zwei radtouristische Routen, die bereits aus den 80er bzw. 90er Jahren konzipiert worden sind und deren Ausschilderung möglicherweise nicht mehr vollständig ist: den EN 1 und den R 14. Beide führen von Knapp über die Berchemallee und den Börkey entweder direkt über Landringhausen nach Haßlinghausen, oder über Kipp und die Haßlinghauser Straße nach Haßlinghausen. *Es sollte überlegt werden, ob beide Routen nicht über den Ennepe-Radweg und den Weg entlang der Stefansbecke geführt werden können, was einerseits von der Topografie günstiger ist, andererseits den Radtourismus stärker zur Innenstadt lenkt (Ennepebogen als Rastmöglichkeit).*

2. Verbindungen innerhalb Gevelsbergs (innerörtliche Verbindungen)

Bereits 1984 hat das Büro Dorsch-Consult in Wiesbaden ein Radverkehrsnetz für Gevelsberg entwickelt, das im Verkehrsentwicklungsplan Gevelsberg aus dem Jahre 1996 festgeschrieben worden ist. In

der Zwischenzeit sind einige der Routen umgesetzt, es gibt aber immer noch Lücken. Im Folgenden werden für die einzelnen Routen der jetzige Ausbauzustand und zukünftige Optimierungsmöglichkeiten dargestellt.

Nr. 1: Vogelsang – Hundeicken – Schnellmark – Zentrum: Entlang der Hagener Straße/ L700 sind zwischen Nirgena und Drehbank und zwischen Breddestraße und Vogelsanger Straße beidseitig moderne Radwege angelegt bzw. in Bau. *Auf dem fehlenden Stück zwischen Drehbank und Breddestraße sollten Fahrradschutzstreifen angelegt werden.* In diesem Bereich liegen zahlreiche Zielpunkte des Radverkehrs. *Außerdem fehlt eine Lösung für den Radverkehr auf den verbleibenden 200 Metern zwischen Nirgena und Fußgängerzone. Konkrete Vorschläge für die Gestaltung der Radverkehrsführung in diesem Bereich hat das Fachforum Radverkehr im Dezember 2013 in seiner Stellungnahme zum Bebauungsplan Nr. 71 L 702n „Wasserstraße“ gemacht.*

Alternativ liefert der Ennepe-Radweg eine weitgehend autoverkehrsfreie Verbindung von Vogelsang bis zur Jahnstraße. Im Bereich der Straße „Am Werde“ ist die Erneuerung der Oberfläche vorgesehen. *Langfristig sollte eine Unterquerung der Jahnstraße angestrebt werden. Die Straße „Am Ennepebogen“ sollte so ausgebaut werden, dass sie für Radfahrer und Fußgänger einen Durchlass zur Jahnstraße erhält. Auf diese Weise sollte der Ennepe-Radweg bis zur Wasserstraße fortgesetzt werden. Über eine Ampel gelangt man etwa in Höhe des Rathauses in die Innenstadt. Auch in Vogelsang sollte der Ennepe-Radweg bis zur Stadtgrenze (und weiter auf Hagener Stadtgebiet) fortgesetzt werden.*

Durch den Rad-/ Gehweg zwischen Jahnstraße und Drehbank auf der Südseite der Talbahn ist eine weitere Verbindung in der Tallage entstanden, die mit geringem Aufwand bis zum Breddepark fortgesetzt werden kann. Nördlich der Talbahn befindet sich ein bisher unbefestigter Weg zwischen Drehbank und Hundeicker Straße. *Dieser Weg sollte befestigt werden. Das gleiche gilt für die Verbindung zwischen Hundeicker Straße und der Straße „Am Jägerhaus“ (zur Zeit Trampelpfad).* Weiter über Rochholzallee und die Straße „Am Hammerteich“ gelangt man im Bereich der Uferstraße auf die Hagener Straße. Auf diese Weise erhält man in der Tallage ein engmaschiges Radwegenetz, das über Jahnstraße, Drehbank, Rochholzallee und den Weg „Zum Knapp“ verknüpft ist.

Nr. 1a: Innenstadt – Hbf: Zur Problematik des Weges zwischen Innenstadt und Jahnstraße siehe unter Nr. 1. Vom Kreisverkehr Jahnstraße/ Gartenstraße ist derzeit die Jahnstraße zu benutzen. *Der Ausbau des Kreuzungsbereiches „Königsburg“ ermöglicht sicherlich eine kürzere Verbindung zum Hbf. Es sollte überprüft werden, ob in diesem Bereich Busspuren angelegt und für den Radverkehr freigegeben werden können.*

Nr. 2: Knapp – Alte Geer – Zentrum: Die Berchem Allee ist außerhalb der geschlossenen Ortschaft mit einem Rad-/ Gehweg versehen. In Berge-Knapp beginnt dieser aber erst etwa 200 m nach dem Ende der Tempo-30- Zone. *Diese Lücke sollte – etwa durch Schutzstreifen - geschlossen werden.* Ab Geerstraße kann man über die Untere Geerstraße und Alte Geerstraße, die beide durch einen Rad-/ Gehweg verbunden sind, ausweichen und gelangt so zur Realschule. *Hier wäre allerdings ein Hinweis sinnvoll.* Ab Realschule ist man auf die Wittener Straße angewiesen, die keinerlei Schutzmaßnahmen aufweist. *Hier gilt es langfristig eine Lösung zu finden.*

Um von Knapp zum Zentrum zu kommen, bietet es sich an, über die Rochholz Allee zum Ennepe-Radweg zu fahren und dann den bei Route Nr. 1 beschriebenen Weg zu benutzen. Damit erreicht man aber nicht den Zielpunkt Alte Geer (Realschule).

Nr. 2a: Knapp – Vogelsang: Der Verbindungsweg (Weg „Zum Knapp“) wird derzeit überplant. *Hierbei sollten die Interessen des Radverkehrs berücksichtigt werden und zum Beispiel keine Sportgeräte auf die Ennepebrücke gestellt werden, die den Weg zusätzlich einengen.*

Nr. 3: Am Krui – Zentrum: Radweg einseitig entlang Kölner Straße/ L700 vorhanden, aber ab Breitenfelder Straße wenig komfortabel (relativ eng für Fußgänger und Radfahrer in zwei Richtungen, gelegentlich abgestellte Autos). Fehlende Verbindung vom Nirgena bis zur Fußgängerzone wie bei Nr. 1. Alternativverbindung über die Seufzerallee, dann fehlt aber die Verbindung von der Milsper Straße bis zum Zentrum.

Nr. 4: Braken – Zentrum: Die Milsper Straße, die aufgrund ihres Verkehrsaufkommens durchaus zu

den Hauptstraßen in Gevelsberg gerechnet werden kann, besitzt eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30. Stadtauswärts ist ein Schutzstreifen vorhanden, der aber dreimal durch Parkstreifen unterbrochen wird. Das erfordert ein Ausweichen des Radverkehrs nach links, also in den fließenden Autoverkehr. Diese Situation ist nicht als optimal anzusehen. *Es sollte überlegt werden, die Schutzstreifen an den Parkstreifen auf die Fahrbahn zu verschwenken, was die Aufmerksamkeit der Autofahrer erhöhen würde.* In Gegenrichtung (Gefällestrecke) ist auf einen Schutzstreifen verzichtet worden. Auf dem letzten Stück der Milsper Straße (von der Einmündung der Tunnelstrecke bis zur Wasserstraße) ist keine Schutzmaßnahme vorhanden. *Hier sollten – schon allein wegen des hohen Verkehrsaufkommens - in beiden Richtungen Schutzstreifen angelegt werden. Alternativ könnte der Radverkehr auch über das Tunnelportal zur Hochstraße geführt werden. Diese Lösung ist aber wegen der Steigungen insbesondere in der Hochstraße weniger attraktiv, außerdem wäre eine entsprechende Ausschilderung nötig.* Das Teilstück des Weges zwischen Kampstraße und Milsper Straße ist zurzeit nur als Gehweg ausgeschildert. Die Strecke über die Milsper Straße liefert auch die Anbindung an den Bahnhof Ennepetal (Gevelsberg) mit seinen attraktiven Regionalexpresslinien. Es fehlen allerdings geeignete Abstellmöglichkeiten für Fahrräder (Stadtgebiet Ennepetal).

Eine zweite Strecke Braken – Zentrum verläuft über Oberbraker Weg und Lindengrabenstraße. Es handelt sich um verkehrsberuhigte Zone-30-Bereiche, die zum Teil nur von Anliegern befahren werden dürfen. *Der Oberbraker Weg ist eine Einbahnstraße, die spätestens nach Ausbau der Straße mit Einrichtung eines kurzen Fahrradschutzstreifens im Bereich der Kurve bei Haus Oberbraker Weg 51 für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden sollte.* Über den Mönninghofer Weg ergibt sich eine Weiterführung der Strecke nach Ennepetal-Büttenberg und Schwelm.

Nr. 5: Rosendahl – Zentrum: Der Verkehrsentwicklungsplan sieht für die Rosendahler Straße/ L891 beidseitig Schutzstreifen vor, im Bereich des Ortseingangs auch Radwege. Gleichzeitig sollte zwischen Hammerstraße und Mittelstraße Tempo 30 eingeführt werden. In der Zwischenzeit sind bei der Neuanlage der Kreuzungsbereiche „In den Weiden/ Am Kotten“ (beidseitig) und „Haßlinghauser Straße/ Engelberttunnel“ (nur stadtauswärts) kurze Stücke von Radwegen angelegt worden. *Hier sollte eine durchgängige Lösung gefunden werden.*

Alternativ wäre eine Radverkehrsführung etwa mit Schutzstreifen über Breitenfelder Straße und Gewerbestraße möglich. Dabei müsste an beiden Enden der Strecke auch eine geeignete Anbindung an die Rosendaler Straße gefunden werden.

Sollte es gelingen, den Linderhauser Tunnel für den Radverkehr zu öffnen, so wäre die Route Rosendahl – Zentrum Teil einer Strecke nach Schwelm und Wuppertal. Auch ohne Tunnelöffnung liefert die L891 die direkteste Verbindung zur Wuppertaler Nordbahntrasse in Wpt-Nächstebreck. *Insofern ist es wünschenswert, die L891 durchgängig von Gevelsberg bis Nächstebreck mit einem Radweg zu versehen.*

Nr. 6: Bruchmühle – Zentrum: Der Verkehrsentwicklungsplan von 1996 sieht für die Haßlinghauser Straße/ L666 beidseitig Rad-/Gehwege vor, lediglich zwischen Clemens-Bertram-Straße und Goethestraße wird stadteinwärts ein Schutzstreifen empfohlen. Darüber hinaus sollte zwischen Timpen und Goethestraße das Tempo auf 30 km/h beschränkt werden.

Derzeit ist die Haßlinghauser Straße von der Stadtgrenze bis zur Goethestraße beidseitig mit Schutzstreifen versehen. Diese haben die Mindestbreite von 1,25 m, was als durchaus ausreichend empfunden wird. Stadteinwärts – in einem kurzen Bereich in der Gegenrichtung – führt der Schutzstreifen auf langen Strecken unmittelbar an Parkstreifen entlang. Diese Lösung schränkt das Sicherheitsempfinden ein (Angst vor einer sich plötzlich öffnenden Autotür), zudem werden im oberen Bereich häufig LKW auf dem Parkstreifen abgestellt, die weit auf den Schutzstreifen ragen. *Es ist daher wünschenswert, zwischen Parkstreifen und Schutzstreifen einen Sicherheitstrennstreifen von 0,5 m anzulegen, wie das bei dem neuingerichteten Schutzstreifen im Bereich des Kreisverkehrs an der Hagener Straße im Vorgelgang durchaus geschehen ist.* Die Fahrbahn zwischen den Schutzstreifen hätte dann immer noch eine Breite von mehr als 5,5 m. *Außerdem ist die Markierung des Schutzstreifens derzeit verblasst. Hier sollte man feste Zeitintervalle für eine Erneuerung festlegen.*

Ab Goethestraße gibt es stadteinwärts mit kurzer Unterbrechung einen Radweg, in Gegenrichtung ist der Bürgersteig zu benutzen. *Diese Lösung sollte überdacht werden. Insbesondere im Bereich der Bushaltestelle „Hammerstraße“ ist die Verkehrsführung unklar, zudem der Mülleimer so angebracht ist, dass er den Radverkehr behindert.*

Die landschaftlich reizvolle Alternative führt über den Rad-/ Gehweg entlang der Stefansbecke, der mit kurzen Unterbrechungen am Ochsenkamp und an der Feverstraße autoverkehrsfrei bis zum Schwarzen Weg geht. Vom Schwarzen Weg wird man über die Teichstraße in die Innenstadt geführt (Rot-Weiß-Beschilderung). Problematisch sind der Kreuzungsbereich „Königsburg“ und die Wittener Straße: Hier gibt es trotz hohen Verkehrsaufkommens keine Schutzmaßnahmen für Radfahrer. *Langfristig sollte angestrebt werden, den Rad-/ Gehweg entlang der Ennepe vom Schwarzen Weg bis zur Heidestraße fortzuführen. Konkrete Vorschläge für die Gestaltung der Radverkehrsführung in dem Bereich „Königsburg“ hat das Fachforum Radverkehr im Dezember 2013 in seiner Stellungnahme zum Bebauungsplan Nr. 72 L702n „Wittener Straße“ gemacht.*

Nr. 6a: Bruchmühle – Schulzentrum: Das Schulzentrum ist über Verbindungswege an den Rad-/ Gehweg entlang der Stefanbecke angebunden. Von der Haßlinghauser Straße kommend, bietet sich zunächst die Clemens Bertram-Straße an, die aber zu Schulanfangs- und Schulendzeiten ein hohes Verkehrsaufkommen hat. *Hier sollte eine Alternative gesucht werden.*

Nr. 7: Schulzentrum – Zentrum: Die Erreichbarkeit der in Nr. 6 beschriebenen Verbindungen ist in dem einen Fall (Rad-/ Gehweg entlang der Stefansbecke) gut, im anderen Fall mit den in Nr. 6a beschriebenen Problemen verbunden. Außerdem besteht die Möglichkeit, vom Ochsenkamp aus durch die Strandbadstraße oder durch die Nelkenstraße (Einbahnstraße, die für den Radverkehr in beiden Richtungen benutzt werden darf) in Richtung Haßlinghauser Straße zu fahren. *Es fehlen allerdings Schutzmaßnahmen auf der Heidestraße zwischen den beiden Kreisverkehren.*

Nr. 8: Klostermark – Zentrum: Vom Klosterholz gelangt man über den Heller Weg und den anschließenden Rad-/ Gehweg zur Feverstraße. Dort weiter über den Rad-/ Gehweg entlang der Stefansbecke wie unter Nr. 6 beschrieben. Ab 2020 wird als Alternative der Bahntrassenradweg Richtung Haßlinghauser Straße bestehen (Zufahrt am Heller Weg?).

Vom Dörnerbusch gelangt man über die Habichtstraße (starke Steigung und Gefahrenstelle im unteren Bereich: parkende Autos und starker Gegenverkehr) zur Feverstraße mit dem Anschluss an den Rad-/ Gehweg entlang der Stefansbecke. Alternativ bietet sich die Bahntrasse (ab 2020) bis zum Heller Weg bzw. zur Haßlinghauser Straße an.

Nr. 8a: Klostermark – Schulzentrum: Wie unter Nr. 8. Von der Feverstraße entlang des Stadions zum Ochsenkamp (wie Nr. 6).

Nr. 9: Am Büffel – Silschede – Lichtenplatz – Zentrum: Für die Wittener Straße (L 527) sieht der Verkehrsentwicklungsplan aus dem Jahre 1996 zwischen Ortseingang und Körnerstraße stadteinwärts einen Schutzstreifen, stadtauswärts einen Radweg vor. Schutzmaßnahmen für den Radverkehr gibt es derzeit nur in Teilbereichen der Eichholzstraße/ L527. Hier ist der Bürgersteig für den Radverkehr freigegeben. Ansonsten ist die Strecke für den Radverkehr derzeit wenig geeignet.

Vorschlag: Radverkehr von Silschede über Eichholzstraße/ L527n bis zur Hagener Straße führen. Hier sollte etwa in Höhe der Fußgängerbrücke ein Anschluss an den Ennepe-Radweg hergestellt werden (Eine Radverbindung von der Eichholzstraße zum Ennepe-Radweg ist im Verkehrsentwicklungsplan aus dem Jahre 1996 vorgesehen). Alternativ: Über die Bremsenstraße gelangt man nach Berge-Heck, weiter über einen Waldweg zur Berchemallee. Über die Rochholzallee geht es weiter zum Ennepe-Radweg. Diese Verbindung wäre auszubauen.

Ab 2020 besteht die Möglichkeit, ab dem ehemaligen Bahnhof Asbeck den Bahntrassenradweg Richtung Haßlinghauser Straße zu benutzen, eventuell bis zum Klosterholz und dann weiter wie unter Nr. 8. Dieser Weg wird von Straßen-NRW als Radweg für die L527 angelegt. Der Radverkehr zwischen Gelvesberg und dem Ruhrtal, aber auch zwischen der Innenstadt und Asbeck oder Silschede erhält damit einen landschaftlich reizvollen Weg fernab des Autoverkehrs, dem Radfahrer mit einem Zielpunkt entlang der L527 ist allerdings nicht gedient.

Zum Teilstück Lichtenplatz – Zentrum: *Auf der Asbecker Straße sollten zwischen Breslauer Straße und Wittener Straße Schutzstreifen angelegt werden, ebenso auf der Wittener Straße zwischen Sunderweg und Schwalbenstraße* (Der Verkehrsentwicklungsplan aus dem Jahre 1996 sieht das für beide Straßen in gesamter Länge vor). Der Radverkehr kann dann über Amsel-/ Nachtigallenstraße bzw. (nach Realisierung des Baugebietes Dörnerbusch) über „An der Maus“ zur Habichtstraße geführt werden. Von dort weiter wie unter Nr. 8.

Nr. 9a: Lichtenplatz – Schulzentrum: wie Nr. 9 letzter Vorschlag, weiter Nr. 8a.

Nr. 10: Silschede – Asbeck – Lichtenplatz: Der Verkehrsentwicklungsplan aus dem Jahre 1996 sieht für die Asbecker Straße/ L702 beidseitig Schutzstreifen für den Radverkehr vor. Bisher ist davon aber nichts umgesetzt. Voraussichtlich ab 2020 ist die Benutzung der Bahntrasse bis zum Klosterholz möglich.

Nr. 11: Lichtenplatz – Alte Geer: gefährliche Steigungsstrecke auf der Wittener Straße/ L527. *Verbesserungsvorschläge: zumindest Schutzstreifen. Mit weiterer Verbreitung der Pedelecs wird auch hier der Radverkehr zunehmen.* Der Verkehrsentwicklungsplan aus dem Jahre 1996 sieht für dieses Straßensegment bergwärts einen Radweg und talwärts einen Schutzstreifen vor.

3. Radverkehr in der Innenstadt

Mit der Mittelstraße (Tempo 20 und dann Fußgängerzone/ Radverkehr frei) besitzt die Innenstadt eine radverkehrsgerechte West-Ost-Achse zwischen Haßlinghauser/ Rosendahler Straße und Wasserstraße. *Die Fortführung bis zum Nirgena fehlt. Hier ist im Bereich der Sparkasse eine gesonderte Radverkehrsführung erforderlich (siehe auch Route 1 im zweiten Teil) .*

Eine Nord-Süd-Achse zwischen Wittener und Milsper Straße fehlt dagegen vollständig. Dieses Problem bleibt auch langfristig bestehen, wenn die Wasserstraße weiterhin als Einbahnstraße geführt werden soll und Wittener Straße und Mauerstraße zwischen Körner Straße und Milsper Straße nicht verkehrsberuhigt werden können. In diesem Bereich liegen angefangen vom Kreuzungspunkt Königsburg bis zum Abzweig der Milsper Straße vor dem Engelberttunnel die größten Gefahrenpunkte für den Radverkehr in Gevelsberg. Vielfach sind es die letzten Meter bis zur Innenstadt, für die eine befriedigende Lösung fehlt. Nach dem Verkehrsentwicklungsplan aus dem Jahre 1996 sollte die Geschwindigkeit von Wittener Straße und Mauerstraße im unmittelbaren Innenstadtbereich auf 30 km/h begrenzt werden. Die Straße Großer Markt ist zwischen Rathaus und Vendomer Platz als verkehrsberuhigter Bereich ausgebaut (Zeichen 325.1), 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 Durchfahrtsmöglichkeit zur Kampstraße/ Milsper Straße) und in der Milskotterstraße (mit Durchfahrtsmöglichkeit 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, aber auch in Unterzentren (Vogelsang, Silschede etc.) Anwendung finden. Im Rahmen des Integrierten Handlungskonzeptes „Gevelsberg Innenstadt 2030“ sollte man überlegen, ob man nicht Teile der Seitenstraßen der Mittelstraße als verkehrsberuhigte Bereiche gestaltet.*

4. Grundsätzliche Überlegungen

a) „Dem Leitbild Radverkehr liegt das **Prinzip der Angebotsplanung** zugrunde, d.h. es orientiert sich nicht nur an der derzeitigen geringen Nachfrage, sondern schließt die Bedürfnisse potentieller neuer Nutzergruppen mit ein.“ (plan-lokal GbR, Verkehrsentwicklungsplan Gevelsberg, Dortmund 1996, S. 62). Auch wenn der Radverkehr in Gevelsberg gegenüber 1996 zugenommen hat, *ist diese Forderung sicherlich weiterhin richtig.*

Wenn die Treibhausgasemissionen bis 2050 auf null gebracht werden sollen, so gehört dazu sicherlich auch, die PKW-Nutzung im Nahbereich deutlich zu reduzieren. *Das erfordert neben anderem auch einen Ausbau der Radverkehrsanlagen und ein Mehr an Flächen mit Mischnutzung.*

b) Durch die rasante **Verbreitung von Pedelecs** wird der Radverkehr gerade in bergigen Gegenden in

den kommenden Jahren weiter zunehmen. Steigungen, wie sie etwa die Wittener Straße aufweist, verlieren bei elektrischer Unterstützung ihren Schrecken. Die Frage nach öffentlichen Akku-Aufladestationen im Stadtgebiet scheint derzeit wenig relevant zu sein und sollte in einigen Jahren noch einmal diskutiert werden.

c) Die Forderung nach „**Tempo 30**“ in **Wohngebieten** ist in Gevelsberg weitgehend umgesetzt. In diesen Bereichen ist Radverkehr vergleichsweise gefahrlos möglich. *An Hauptstraßen sind dagegen Radverkehrsanlagen (z.B. Schutzstreifen) erforderlich. Zu den Hauptverkehrsstraßen sollte man dann nicht nur die L-Straßen zählen, sondern alle Straßen, auf denen eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zulässig ist. Dazu würde dann auch die Jahnstraße zwischen Gartenstraße und Hagener Straße gehören.*

d) Die **Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung** sollte der Regelfall sein. Nur in Einzelfällen, in denen schwerwiegende Gründe dagegen sprechen, sollte davon abgewichen werden. Zahlreiche Großstädte in der Nachbarschaft gehen die Freigabe von Einbahnstraßen viel offensiver an. Natürlich erfordern Veränderungen im Straßenverkehr eine Eingewöhnung aller Verkehrsteilnehmer. *Es sollte ein Konzept der Einbahnstraßenöffnung erarbeitet und schrittweise umgesetzt werden.*

e) Für die Pflege der **Radverkehrsanlagen** (Erneuerung von Markierungen, Reinigung, Zurückschneiden des Begleitgrüns und Winterdienst) sollte ein Konzept aufgestellt werden. Auch bei der Einrichtung von Baustellen sollte an den Radverkehr gedacht werden.

f) **Fahrradabstellanlagen** sind in Zuge der Mittelstraße in ausreichender Zahl vorhanden. Im Verlaufe der Mittelstraße gibt es zwanzig Fahrradbügel, 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. Außerdem sollten die Fahrradabstellanlagen an allen öffentlichen Gebäuden überprüft werden, zum Teil sind veraltete Anlagen durch Fahrradbügel zu ersetzen (z.B. Jugendzentrum in der Schulstraße).*

Die Fahrradabstellanlagen an den vier Gevelsberger S-Bahn-Haltepunkten sind zu überprüfen. Am Hauptbahnhof und am Haltepunkt Kipp sind jeweils fünf abschließbare Fahrradboxen vorhanden, diese sind aber nur für regelmäßige Nutzer geeignet (angeblich zwei Jahre Wartezeit, Schlüssel wird nur in Verbindung mit Ticket 2000 ausgegeben. An den Boxen sollten Hinweisschilder mit den Ausleihmodalitäten, z.B. einer städtischen Telefonnummer, angebracht werden). Auch für den gelegentlichen ÖPNV-Nutzer sollten geeignete Abstellanlagen geschaffen werden (Fahrradbügel, eventuell Boxen, die auch tageweise benutzbar sind). Am Hauptbahnhof ist im Bereich von Gleis 1 eine desolante, am Haltepunkt Kipp eine mit Brombeeren zugewachsene Anlage vorhanden (zudem steht davor ein Schild „Privatparkplatz“). Lediglich am Haltepunkt West gibt es überdachte Fahrradbügel.

Welchen Einfluss hat die Stadt (etwa nach der Bauordnung NRW), private Investoren zur Herstellung geeigneter Abstellanlagen zu bewegen? So gibt es beim Lidl-Markt in der Rosendahler Straße mehrere Fahrradbügel, der ALDI-Markt in der Haßlinghauser Straße besitzt keine Vorrichtung zum Abstellen von Fahrrädern. Auch im Wohnungsbau sollten ähnlich der PKW-Stellplatzverordnung gut zugängliche Möglichkeiten zum Abstellen von Fahrrädern verlangt werden.

g) Ein **Fahrradstadtplan** sollte die Verkehrsführung zwischen den einzelnen Stadtteilen und der Innenstadt deutlich machen. Alternativ ließen sich einzelne Routen auf Flyern darstellen, die an die Haushalte der entsprechenden Stadtteile verteilt werden. Das ganze könnte auch als Artikelserie auf der Gevelsberger Seite von WR/ WP erscheinen unter dem Titel „Wie komme ich von ... mit dem Fahrrad zur Innenstadt?“. Dabei sollte die Stadt aktiv für das Umsteigen aufs Rad **Werbung** machen.

h) Städtische Wegweiser für Radverkehrsrouten sollte es nicht geben. *Stattdessen sollte sich die Stadt dafür einsetzen, das Landesradwegenetz zu ergänzen etwa um Strecken von Gevelsberg nach Witten und Wetter (im Zuge des Elbschetalradweges) bzw. nach Schwelm (direkt) und Wuppertal (etwa im Zuge der Öffnung des Linderhauser Tunnels). Dabei sollten Gevelsberger Stadtteile als Unterziele angegeben werden (etwa Silschede am Elbschetalradweg). Vogelsang ist übrigens bereits an der Strecke nach*

Hagen in dieser Form zumindest zum Teil ausgedeutet. Trotzdem bleibt das Problem, dass es auch im Stadtgebiet geeignete Radverkehrsstrecken gibt, die weitgehend unbekannt sind (Beispiel Untere Geerstraße – Alte Geerstraße).

i) *Die Einrichtung einer **Fahrradverleihstation mit Reparaturmöglichkeit** an zentraler Stelle ist wünschenswert. Vielleicht könnte der Betrieb von einer Arbeitsloseninitiative übernommen werden.*

Langfristig sollte sich die Stadt dem Verleihsystem „metropolradruhr“ anschließen. Vielleicht könnte ja dabei die VER oder der EN-Kries als Mitglied des RVR federführend tätig werden.

Für den Freizeitbereich sollte man sich an Ennepetal orientieren: zehn Pedelects, die von ortsansässigen Unternehmen gesponsert worden sind und deren Ausleihe durch das Hallen- bzw. Freibad organisiert wird.

j) Um externen Sachverstand für das Radverkehrskonzept einzuholen, sollte die Stadt Gevelsberg sich um eine Mitgliedschaft in der **Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS)** bewerben. Im Zuge des Aufnahmeverfahrens müsste der Kommune durch das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW (MBWSV) die Eigenschaft der „Nahmobilitätsfreundlichkeit“ bescheinigt werden. Das wäre sicherlich auch eine sinnvolle Ergänzung zum Integrierten Handlungskonzept 2030. Die Kosten für die Mitgliedschaft betragen jährlich 2500 €. Dafür unterstützt die AGFS ihre Mitglieder in Fragen der Nahmobilitätsförderung etwa bei Öffentlichkeitsarbeit, Planung und Konzeption. Die Städte Schwerte und Iserlohn, die zum Teil ähnliche topographische Verhältnisse aufweisen wie Gevelsberg, sind zum Beispiel bereits Mitglieder in der AGFS. Im En-Kreis wäre die Mitgliedschaft für Gevelsberg derzeit ein Alleinstellungsmerkmal.

Georg Schäfer

Sprecher des Fachforums