

Überlegungen zur Radverkehrsführung auf der L 700/Hagener Straße (Zwischenstück)

„Das Dorsch-Consult-Konzept (das ist der Gevelsberger Radverkehrsplan aus dem Jahre 1984) sieht für die Route Nr. 1 (Vogelsang – Hundeicken – Schnellmark – Zentrum) für den Teilabschnitt Zentrum – Uferstraße eine Führung abseits der Hagener Straße weitgehend über verkehrsarme Nebenstraßen vor. Angesichts der zahlreichen Zielpunkte entlang der Hagener Straße sind Radwege auf der ganzen Länge der Hagener Straße erforderlich.“ So steht es auf Seite 65 des Verkehrsentwicklungsplanes Gevelsberg 1996, der heute noch geltendes Gevelsberger Satzungsrecht ist.

Der weitgehend unabhängig vom Autoverkehr geführte Ennepe-Radweg ist zwischen Jahnstraße und Vogelsang längst umgesetzt, sogar über die Uferstraße hinaus bis ins Zentrum Vogelsangs. Pläne zur Verlängerung des Radweges von der Jahnstraße bis zum Vendömer Platz enthält das Integrierte Entwicklungs- und Handlungskonzept Gevelsberg Innenstadt 2030, für den Weiterbau in Vogelsang mit der Anknüpfung an das Hagener Radwegenetz hat die Stadt bereits einzelne Grundstücke erwerben können, insgesamt gestaltet sich der Prozess aber als langwierig. Der Weg ist Teil des landesweiten Radverkehrsnetzes NRW (Rot-Weiß-Beschilderung). Im Bedarfsplan für Radmobilität in der Metropole Ruhr, über den derzeit abschließend entschieden wird, ordnet der Regionalverband Ruhr (RVR) den Weg als regionale Radhauptverbindung ein.

Bei der Umwandlung der Hagener Straße von einer Bundesstraße zu einer Landesstraße hat die Stadt Gevelsberg die Chance genutzt, um den Straßenraum in den Stadtteilen Haufe und Vogelsang völlig neu zu gestalten. Dabei sind beidseitig Radwege gebaut worden und zwar zwischen Nirgena und Drehbank mit komfortabler Breite, zwischen Bredde und Stadtgrenze Hagen in schmalerer Form. Damit bleibt der Abschnitt zwischen Drehbank und Bredde, auf dem jede Radverkehrsführung fehlt. Hier hatte der Bund seinerzeit bei der Übergabe der Straße lediglich die Fahrbahndecke erneuert, der Zchnitt der eigentlich überdimensionierten Straße ist geblieben.

Auf Anfrage, das Zwischenstück mit Schutzstreifen zu versehen, zitierten die Technischen Betriebe Gevelsberg im Oktober 2017 aus einem Schreiben von Straßen NRW:

„Nach der Verkehrsbelastung im Zuge der L700 im Abschnitt 6 (DTV2015: 15753 Kfz/24h; SV 747) und 7 (DTV: 14876; SV 609) ist nach der ERA, Abs.2.3 ein Schutzstreifen für Radfahrer nicht die zu wählende Führungsform. Nach Bild 7 im Abschnitt 2.3.3 liegt die L700 in diesen Abschnitten im Belastungsbereich III. Hier sind nach Tab. 8 Radfahrstreifen, Radwege oder gem. Geh-Radwege aufgelistet.“

Man wolle die Aussage des Landesbetriebes überprüfen und gegebenenfalls auch „mit größerem Mittelaufwand für Radfahrer eine weitere Verkehrssicherheitsmaßnahme in Abstimmung mit dem Landesbetrieb ermöglichen“. Das konnte zum damaligen Zeitpunkt allerdings nicht umgesetzt werden, weil die Stelle des Verkehrsplaners beim Fachbereich 3 noch vakant war.

Schaut man sich die zitierten Tabellen und Bilder in der ERA an, so fällt auf, dass hier nicht von Tagesbelastungen (Kfz/24h), sondern von der Belastung in der werktäglichen Spitzenstunde ausgegangen wird. Nach Auskunft von Herrn Jütz liegt diese bei etwa 1160 Kfz (PKW und LKW und beide Fahrrichtungen zusammengefasst) in dem entsprechenden Straßenabschnitt. Im erwähnten Bild 7 der ERA entspricht das dem Grenzbereich von Belastungsbereich II und III, eher aber dem **Belastungsbereich III**, wobei „die Übergänge keine harten Trennlinien“ darstellen sollen. Auf jeden Fall ist man auf der sicheren Seite, wenn man vom Belastungsbereich III ausgeht und das heißt, dass Schutzstreifen wie auf der Haßlinghauser Straße nicht zulässig sind.

Im Folgenden geht es um eine erste Ideensammlung für eine Radverkehrsführung auf dem knapp 2 km langen Zwischenstück der L 700/Hagener Straße, also dem Abschnitt zwischen Drehbank und Bredde. Der Straßenraum ist überwiegend zwischen 19,50 und 21,30 m breit, der Abstand zwischen den Bordern beträgt überwiegend zwischen 13 und 15 m. Der Radverkehr wird bisher im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt, was auch deshalb bedenklich ist, weil aufgrund der Breite der Straße die von den Kfz tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten tendenziell eher über der zulässigen Geschwindigkeit von

50 km/h liegen. Als planerisch schwierig stellt sich der häufige Wechsel der Fahrbahnbreiten heraus. Dennoch sollte eine möglichst einheitliche Lösung für das gesamte Zwischenstück angestrebt werden.

Die große Lösung sieht einen Vollausbau der Straße wie in den Teilabschnitten Haufe und Vogelsang vor. Der Vorteil besteht sicherlich darin, dass man eine einheitliche Radverkehrsführung vom Nirgena bis an die Stadtgrenze Hagens erhält, darüber hinaus sogar ins Hagener Stadtgebiet hinein (Westerbauer). Der Radverkehr wird auf dem Bord geführt, was dem Sicherheitsempfinden vieler Radfahrerinnen und Radfahrer entspricht. Gleichzeitig ist die Ausschilderung so gewählt, dass der Radweg zwar eindeutig gekennzeichnet ist, trotzdem aber keine Benutzungspflicht besteht. Ein Vollausbau ist für die Stadt Gevelsberg aber wohl nur zu finanzieren, wenn das Land NRW bereit ist, im gleichen Zuge die Fahrbahn völlig neu zu erstellen. Da die Fahrbahn aber erst vor dreizehn (?) Jahren erneuert worden ist und sich offensichtlich in gutem Zustand befindet, ist damit im nächsten und möglicherweise auch im übernächsten Jahrzehnt kaum zu rechnen.

Die kleine Lösung vorm Bord: Durch Markierung werden Fahrspuren mit einer Breite von 3,20 m angelegt. Das entspricht der Fahrbahnbreite, die in den vollausgebauten Abschnitten in Haufe und Vogelsang gewählt worden ist. Dadurch erhält man ausreichend Platz für zwei Radfahrstreifen (keine Schutzstreifen) mit einer Breite von je 1,85 m (inklusive der Fahrstreifenbegrenzung - Breitstrichmarkierung). Bei zwei Fahrspuren benötigt man insgesamt 10,10 m (zweimal 3,20 m plus zweimal 1,85 m), wo eine Mittelflexibilität erforderlich ist, sind das 13,30 m. Da der Bordsteinabstand im Regelfall 13 bis 15 m beträgt, wird es im Regelfall keine Probleme geben. . Einen Engpass gibt es allerdings im Bereich der Häuser Hagener Straße 305 - 307: Hier ist sicherlich keine Mittelflexibilität erforderlich, dennoch müssen die Radfahrstreifen wegen einer Breite von Bord zu Bord von etwa 9,70 m wohl jeweils um etwa 20 cm schmaler angelegt werden. Da es sich um einen überschaubaren Engpass handelt, müsste das tolerierbar sein. Für diesen Vorschlag sind lediglich Markierungsarbeiten erforderlich. Wo das heute vorgesehen ist, können auch weiterhin PKWs auf dem Bord geparkt werden. Der Radfahrstreifen darf zum Ein- und Ausparken überfahren werden. In vielen Bereichen, in denen keine Mittelflexibilität erforderlich ist, können sogar zusätzliche Parkstreifen auf der Fahrbahn angelegt werden. Eventuell lassen sich diese zu den Fahrspuren hin anlegen, so dass der Radfahrstreifen stets einheitlich am Bord entlang geführt wird. Dabei ist natürlich an Sicherheitstrennstreifen zu denken. Dieser Vorschlag bringt zugleich einen weiteren Vorteil: Offensichtlich wird zum Beispiel im Bereich Haufe langsamer gefahren als auf dem sehr breit ausgebauten Zwischenstück, obwohl die zulässige Geschwindigkeit auf der gesamten Strecke 50 km/h beträgt. Durch die schmaler gewählten Fahrspuren würden wahrscheinlich auch in dem Zwischenstück die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten niedriger, was letztendlich auch den Anwohnern durch geringere Lärmbelästigung zu Gute kommt.

Die kleine Lösung auf dem Bord: Auf einigen hundert Metern gibt es heute Parkstreifen auf dem Bord, die etwa 1,90 m breit sind. Diese könnten problemlos als Radwege umgewidmet werden. Der Parkstreifen würde in diesen Abschnitten vors Bord auf den zur Zeit ungenutzten Mehrzweckstreifen verlagert, natürlich immer mit Sicherheitstrennstreifen. In den übrigen Straßenabschnitten lässt sich zum Teil mit geringen baulichen Maßnahmen der Radweg fortführen oder man wählt die Beschilderung "Fußweg/Radfahrer frei". Bei Straßeneinmündungen sind zum Teil zusätzliche Bürgersteigabsenkungen erforderlich. Zu bedenken ist auch, dass die Bürgersteige zum Teil in schlechtem baulichen Zustand sind.

Da der Straßenraum zwischen Bord und Hinterkante Bürgersteig auf der südlichen Straßenseite (in Fahrtrichtung Vogelsang rechts) insgesamt breiter ist, gibt es auch den Vorschlag, den Radverkehr zwischen Drehbank und Bredde ganz auf diese Seite zu konzentrieren. Zweirichtungsradwege in einseitiger Führung sollten aber eine Breite von 3,00 m haben. Unter besonderen Bedingungen kann dies Breite aber bis auf 2,00 m unterschritten werden. Zudem müsste der Radfahrer von Vogelsang in Richtung Innenstadt zweimal die Fahrbahn überqueren.

Um in eine konkretere Planung eintreten zu können, benötigen wir vom Fachbereich 3 eine ausgedruckte Karte für den gesamten Streckenabschnitt. Der Maßstab sollte so gewählt sein, dass man

Radwegführungen einzeichnen kann. Das wäre z.B. 1:100 oder 1:200, also ein Meter in der Realität ein oder 0,5 cm. auf der Zeichnung. Die Karte benötigen wir insbesondere, wenn wir die Idee "kleine Lösung auf dem Bord" weiterverfolgen wollen. Für die Weiterführung der Idee „kleine Lösung vorm Bord“ benötigen wir als erstes eine Festlegung des Bedarfes an Mittelflexibilitäten, die wir als Fachforum Radverkehr natürlich nicht leisten können.