

Fachforum Radverkehr der Zukunftsschmiede Gevelsberg/Verein der Lokalen Agenda 21
c.o. Georg Schäfer, Habichtstr. 24, 58285 Gevelsberg, 02332 4927, g-schaefer-gev@gmx.de
(Sprecher des Fachforums)

Die Kölner Straße zwischen Gevelsberg und Ennepetal aus der Sicht von Radfahrenden

Am 19. August 2021 hat das Fachforum Radverkehr erneut einen Ortstermin an der Kölner Straße durchgeführt, der letzte hatte im Oktober 2017 stattgefunden. Im Wesentlichen wurde der Straßenabschnitt zwischen Nirgena/Einmündung Mittelstraße in Gevelsberg und Kreuzung mit Friedrich-/Bahnhofstraße in Ennepetal betrachtet. Die Strecke verläuft annähernd in Nord-/Südrichtung und ist etwa 2,2 km lang. Als L 700 untersteht sie dem Landesbetrieb Straßen NRW. Im landesweiten Radverkehrsnetz NRW (Rot-/Weiß-Beschilderung) stellt sie die Verbindung zwischen Gevelsberg und Ennepetal dar und gehört gleichzeitig als Teil der Themenroute „Ennepe-Runde“ zum regionalen radtouristischen Angebot. Das gilt auch als Verbindung der Knotenpunkte 5 („Ennepepark“) und 16 („Bf. Ennepetal“). Der Gevelsberger Streckenteil stellt zudem die innerörtliche Verbindung Route Nr. 3 „Am Krui – Zentrum“ dar (planlokal: Verkehrsentwicklungsplan Gevelsberg, Abschlussbericht, Dortmund 1996).

Zum **aktuellen Zustand der Strecke** möchten wir auf die folgenden Punkte hinweisen. Handlungsbedarf sehen wir jeweils in den kursiv gehaltenen Passagen.

- 1. Ausschilderung:** Während die Strecke in Gevelsberg überwiegend mit dem StVO-Zeichen 240 (gemeinsamer Rad-/Gehweg) ausgezeichnet ist, hat man sich in Ennepetal für das StVO-Zeichen 239 mit Zusatzzeichen 1022-10 (Gehweg/Radfahrer frei) entschieden. Beide Ausschilderungen haben für Radfahrende Nachteile. Beim Zeichen 240 besteht Benutzungspflicht, der Radfahrende darf nicht auf die Fahrbahn ausweichen. Deshalb hat der ADFC lange Zeit empfohlen, diese Ausschilderung nicht zu benutzen. Beim Zeichen 239 mit Zusatzzeichen 1022-10 ist der Radfahrende „Gast“ auf dem Gehweg, darf daher nur Schrittgeschwindigkeit fahren. Was das bedeutet, haben Gerichte bisher sehr unterschiedlich beurteilt. Der höchste Wert liegt bei 15 km/h. Fußgänger, die etwa nebeneinander gehen, müssen für überholende Radfahrer nicht Platz machen. *Wichtig scheint uns auf jeden Fall eine Vereinheitlichung der Ausschilderung, etwa mit Zeichen 239 und Zusatzzeichen 1022-10.* Radfahrende, die sich nicht regelkonform verhalten, trifft man auf der Kölner Straße immer wieder an. Nach unserer Meinung ist das auch eine Folge des Schilderchaos. Bei einem – auch unverschuldeten - Unfall kann dem Radfahrenden daraus leicht eine Mitschuld angelastet werden. Optimal für Radfahrende ist übrigens die Radwegekennzeichnung, wie sie an der Hagener Straße in den Bereichen Haufe und Vogelsang gewählt worden ist: Der Radweg ist durch Pflasterfarbe und Piktogramme deutlich vom Gehweg abgehoben, auf zusätzliche Zeichen wird verzichtet. Das ist aber wohl eher eine Lösung für Neubaustrecken.
- 2. Oberflächenbeschaffenheit:** Pflaster in Gevelsberg, Asphalt und Platten in Ennepetal, auch hier gibt es keine Einheitlichkeit. Am besten befahrbar ist die Asphaltdecke auf der relativ neuen Stützmauer bei ESM in Ennepetal, bemängelt wird dagegen das anschließende Stück zwischen Bahnübergang und Friedrichstraße. Auch die Sauberkeit (insbesondere Scherben) führt zu Klagen. Das gilt insbesondere für den Engpass im Kruiener Tunnel. Wird der Rad-/Gehweg hier auch als Reitweg benutzt? Seit Wo-

chen liegen die Hinterlassenschaften von Pferden mitten auf dem Weg.

- 3. Querungen:** Während der Radverkehr in Gevelsberg auf der westlichen Seite der Kölner Straße geführt wird, geschieht das in Ennepetal auf der östlichen. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, die Kölner Straße im Bereich des Kruiner Tunnels zu überqueren. In Fahrtrichtung Ennepetal geschieht das an der Zufahrt zum Kruiner Gewerbepark, in Fahrtrichtung Gevelsberg wegen der schlechteren Einsicht in der Kurve erst bei Haus Kölner Straße 87. Für diejenigen, die auf der Seufzerallee weiterfahren wollen, liegt diese Überquerungsstelle zu spät, sie queren trotzdem bereits in der Kurve.

Bei den Teilnehmern des Ortstermins wird die Querung der Kölner Straße insgesamt als sehr gefährlich angesehen. Offensichtlich hat hier jeder seine eigene Technik entwickelt, wie er am besten über die Fahrbahn kommt. *Um das Querungsverhalten zu ordnen, sollte die Überquerung in beiden Richtungen an der Zufahrt zum Kruiner Gewerbepark konzentriert werden. Die Sichtverhältnisse in Fahrtrichtung Gevelsberg können eventuell durch einen Spiegel verbessert werden. Auf der rechten Seite der Zufahrt sollte eine Radaufstellfläche markiert werden. Unmittelbar gegenüber ist der Bordstein abzusenken. Die Geschwindigkeit für den Autoverkehr ist im Kruiner Tunnel auf 30 km/h begrenzt. Diese Begrenzung sollte auf den gesamten Kurvenbereich auf der Nordseite des Tunnels ausgeweitet werden. Der Autoverkehr wird in Fahrtrichtung Gevelsberg durch das StVO-Zeichen 138 (Achtung Radverkehr) auf die Gefahrenstelle hingewiesen, in Gegenrichtung fehlt das entsprechende Zeichen. Sollte das jeweils durch ein Blinklicht ergänzt werden? Nach ERA 2010 Seite 72 darf die Überquerungsstelle nicht als Furt markiert und nicht eingefärbt werden. Warum eigentlich nicht?*

Neben der Querung der L 700 sind auch Seitenstraßen und zahlreiche Hofeinfahrten zu überqueren.

An der Mauerstraße sollte die Radfahrer-/Fußgängerampel in den normalen Schaltzyklus eingegliedert und nicht auf Anruf betrieben werden. Das verkürzt die Wartezeiten. An der Brüggefelder Straße sind die Asphaltdecke im Einmündungsbereich erneuert und die Furt für den Rad-/Gehweg wiederhergestellt worden. Warum wurde das Fahrradpiktogramm nicht erneuert? Ein Fahrradpiktogramm ist auch bei Hofeinfahrten sinnvoll, insbesondere, wenn Publikumsverkehr zu erwarten ist (z.B. Physiotherapiepraxis). Ein Fahrradpiktogramm ist besonders wichtig auf Zufahrten zu Gewerbebetriebe (insbesondere auf der Ennepetaler Seite).

An Ennepe- und Brüggefelder Straße ist in Fahrtrichtung L 700 das StVO-Zeichen 205 (Vorfahrt gewähren) durch das Zusatzzeichen 1000-32 (Radverkehr kreuzt von links und rechts) ergänzt. *In Gegenrichtung fehlt ein entsprechendes Zeichen. Zum Teil ist die Sicht auch durchschlecht gepflegte Hecken eingeschränkt.*

Es wird berichtet, dass einzelne Autofahrer in Hofeinfahrten und Seitenstraßen gleich bis an die Kölner Straße vorfahren. *Gibt es hierzu Auffälligkeiten in der Unfallstatistik?*

- 4. Hindernisse:** Autos – eventuell nur kurzfristig abgestellt - auf dem Rad-/Gehweg sind immer wieder ein Ärgernis. Besonders problematisch ist das auf Ennepetaler Seite. Im Bereich Stockey&Schmitz stellt ein Handwerksbetrieb seine Autos regelmäßig auf dem Rad-/Gehweg ab. *Hier muss dringend eine andere Lösung gefunden werden, etwa durch eine Abstellmöglichkeit der Rückseite des Gebäudes.* Bei einem entsprechenden Betrieb in Gevelsberg, der den Rad-/Gehweg als Ausstellungsfläche benutzt hatte, konnte nach unserem Ortstermin von 2017 Abhilfe geschaffen werden. Ein weiteres Problem stellen die Müllbehälter dar, die insbesondere nach der Leerung recht unordentlich abgestellt werden.

Der Kruiner Tunnel stellt mit einem Abstand zwischen Tunnelwand und Gitter zur Fahrbahn von 1,45 m bis 1,80 m für einen Rad-/Gehweg im Zweirichtungsverkehr einen extremen Engpass dar. Die Situation ist den Gegebenheiten des historischen Gebäudes, aber auch dem Vorrang, dem man dem Autoverkehr einräumt (zwei Fahrspuren) geschuldet. Völlig unverständlich ist aber die Funktion des ersten Gittersegmentes am Südportal des Tunnels. Der Fahrweg, der hier von der Kölner Straße abzweigt, darf nur von Anliegern benutzt werden – und das ist sicherlich nur die Stadt Gevelsberg (Gevelsberger Stadtwald). Die Deponie von Stocke & Schmitz im Wald ist seit mehr als zehn Jahren stillgelegt. Die PKW-Abstellplätze am Anfang des Weges sind in keinem Stadtplan eingezeichnet. Offensichtlich handelt es sich um „wilde“ Parkplätze. Andererseits stellt das erste Segment des Gitters eine Gefährdung für Radfahrende dar. Man hat in Fahrtrichtung Gevelsberg keine Einsicht in den Tunnel, kann nicht erkennen, ob Gegenverkehr kommt. *Daher sollte das erste Gittersegment dringend entfernt werden. Die Aufpflasterung davor sollte so geändert werden, dass man gradlinig in den Tunnel fahren kann, also stets die volle Sicht in den Tunnel hat. Die Verwaltung der Stadt Gevelsberg hat uns in unserem Anliegen schon einmal unterstützt – leider ohne Erfolg. Sollte man da jetzt eine Skandalgeschichte für die Medien draus machen? Etwa: Für ein paar illegal im Wald abgestellte Autos setzt man Radfahrende einer besonderen Gefahr aus.“*

Auch beim Werk I von ABC in Ennepetal gibt es ein Gitter, das den Rad-/Gehweg stark einschränkt. *Es sollte entfernt werden.*

5. **Anbindungen:** In Gevelsberg: Wenn die Wasserstraße für den Zweirichtungsverkehr ausgebaut worden ist, soll der Autoverkehr aus dem unteren Teil der Mittelstraße weitgehend herausgenommen werden, so dass *man für den Radverkehr eine großzügige Verbindung vom Nirgena in die Innenstadt schaffen kann.* Über die Brüggefelder Straße und den Rad-/Gehweg über die Ennepe gelangt man zur Milsper Straße. *Hier ist für den Radverkehr eine Anbindung an die Kampstraße herzustellen (etwa gegenüberliegenden Gehweg mit dem Verbindungsweg zur Kampstraße für den Radverkehr freigeben).* Außerdem sollte ein Radweg zum neuentstehenden Kreisverkehr an der Mauerstraße gebaut werden. *Auf Ennepetaler Seite benötigen wir zum einen eine Weiterführung des Radverkehrs in die Innenstadt. Die Friedrichstraße hat in diesem Bereich bis zu fünf Fahrspuren. Da sollte sich Platz für den Radverkehr finden lassen. Als erste Maßnahme sollte zumindest bis zur Kehre der Gehweg der Friedrichstraße für den Radverkehr freigegeben werden. Andererseits muss der Radverkehr auf der Kölner Straße in Richtung Schwelm geführt werden. Bis zur Unterquerung der Bergisch-Märkischen Bahn hat die L 700 stets mindestens drei Fahrspuren. Hier sollte eine Umverteilung zugunsten des Radverkehrs möglich sein.* Für den Weg zum Bahnhof wird aus Richtung Gevelsberg wohl eher die Milsper Straße genutzt.
6. **Alternativen:** Die Seufzerallee wird gerne auch von Radfahrenden benutzt. Derzeit ist sie durch die Hochwasserschäden kaum befahrbar. *Sie sollte wieder in den Zustand von vor dem Hochwasser versetzt werden. Der Charakter des Weges sollte erhalten bleiben.* Die Milsper Straße ist für den Radverkehr aus Gevelsberg wichtig, um Teile der Südstadt und den Bahnhof Ennepetal/Gevelsberg anzubinden. Als Verbindung zwischen Gevelsberg und Ennepetal wird sie wegen ihrer Steigungen und wegen der Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn nicht als Alternative gesehen.

Langfristige Überlegungen

Der Regionalverband Ruhr RVR hat im Sommer 2019 einen Bedarfsplan für den Alltagsradverkehr in der Metropolregion Ruhr beschlossen. Der Radweg zwischen Gevelsberg und Ennepetal ist hier als regionale Radhauptverbindung vorgesehen. Auch wenn für die Stadt Gevelsberg derzeit die Umsetzung der entsprechenden Verbindung nach Schwelm durch den Schwelmer Tunnel Vorrang hat, ist es sicherlich sinnvoll, sich schon heute Gedanken zum Ausbau der Strecke nach Ennepetal zu machen.

Für eine regionale Radhauptverbindung erwartet der RVR nach der Verkehrswende (es wird ein Modalsplitanteil für den Radverkehr von 25 % angestrebt, das heißt, 25 % aller Wege in Gevelsberg bzw. Ennepetal werden mit dem Fahrrad zurückgelegt) eine Verkehrsdichte von 500 bis 2000 Radfahrenden pro Tag, was für die verkehrsreichen Tageszeiten in der Spitze mehr als 100 Radfahrende pro Stunde bedeuten kann. Radhauptverbindungen sollen mindestens 3 m breit sein und – falls möglich – einen mindestens 2 m breiten Gehweg besitzen. Bei gemeinsamer Führung von Rad- und Fußverkehr soll die Mindestbreite 3,5 m betragen. Für die von uns betrachtete Strecke sieht der RVR als Handlungsbedarf „Ausbau“ im Bereich des Kruiner Tunnels vor, in den übrigen Bereichen kommt er zu der Einschätzung „Qualitätsstandard nicht erreichbar (Variantenvergleich)“.

Wir wünschen der Talbahn noch ein langes Leben, immerhin werden laut Angaben des Betreibers hier jährlich etwa 300 000 t Güter transportiert (siehe WR/WP vom 04. 09. 2021). Es ist aber nicht zu übersehen, dass die Anzahl der Gleisanschlüsse an dieser Strecke in den vergangenen Jahrzehnten kontinuierlich abgenommen hat. Derzeit gibt es in Ennepetal noch zwei Betriebe, die von der Talbahn bedient werden. Sollte der Bahnbetrieb eines Tages eingestellt werden, sollte man die freiwerdenden Flächen auf jeden Fall für den Radverkehr reservieren. Zusammen mit dem vorhandenen Rad-/Gehweg wäre auf Gevelsberger Seite der Qualitätsstandard einer regionalen Radhauptverbindung umsetzbar.

Um die Engstelle Kruiner Tunnel zu umgehen und gleichzeitig das Problem der Überquerung der Kölner Straße zu lösen, bietet sich für den Radverkehr die Benutzung des nicht mehr benötigten Oberwassers der Ennepe an („Tunnel unter dem Tunnel“). Dieses führt von Ennepetal Seite aus zunächst durch einen Tunnel unter der L 700 und der Talbahn und dann nach einem Knick durch den Damm der Bergisch-Märkischen Bahnlinie hindurch. Am Kruin liegt die Tunnelöffnung neben dem Gleis der Talbahn, stellt also praktisch die Verlängerung der Wegführung vom Nirgena entlang der Kölner Straße dar. Leider benutzt der Ruhrverband den Tunnel schon für einen Abwasserkanal, der insbesondere im ersten Bereich das Tunnelprofil einschränkt. Hier müssten die Rohre eventuell leicht verlegt werden, was aber durchaus machbar erscheint. Wer in verkehrsarmen Zeiten den Tunnel als Angsträum empfindet, kann weiterhin die jetzige Durchfahrung des Kruiner Tunnels benutzen.

Für den regionalen Radtourismus sollte auf der rechten Seite der Ennepe zwischen Kruiner Tunnel und der Straße „An der Kehr“ in Ennepetal ein Rad-/Gehweg mit Anbindung an den Höhlenweg angelegt werden. Der Weg läge jeweils etwa zur Hälfte auf Gevelsberger und Ennepetal Stadtgebiet. Die Stadtgrenze bildet ein kleiner Zufluss der Ennepe aus Richtung Meininghausen. Hier ist sogar noch eine Brücke vorhanden. Zeitzeugen berichten, dass es in den 1960-er Jahren einen Weg gab, der mit dem Fahrrad befahren werden konnte. Die Einstiege auf beiden Seiten sind heute noch deutlich zu erkennen. In den 1990-er Jahren gab es von Gevelsberger Seite Initiativen, diesen Weg als Teil eines Ennepe-Radweges von der Ennepe-Talsperre über Gevelsberg bis zur Mündung des Flusses in Hagen zu reaktivieren. Leider ist dieses Projekt bis heute nicht umgesetzt worden. Es ist Zeit, es neu aufzugreifen.

In der Stadt Ennepetal gibt es den Plan, eine Brücke für Radfahrer und Fußgänger über das Tal der Ennepe zu bauen. Sie soll zur Internationalen Gartenausstellung IGA 2027 Metropole Ruhr eine kurze und autoverkehrsfreie Verbindung vom Bahnhof Ennepetal (Gevelsberg) zur Klutert-Höhle (Infozentrum des Ozean-Projektes „Vom Kommen und Gehen eines Meeres“) schaffen. Eine Machbarkeitsstudie ist bereits durchgeführt, die Umsetzung des Projektes ist aber noch nicht entschieden worden. Von Gevelsberg aus soll man die Brücke über die Milsper Straße erreichen, zur Weiterfahrt nach Schwelm soll ein Radweg vom Bahnhof entlang der Gleise der Bergisch-Märkischen-Bahn bis zur Hagener Straße in Schwelm gebaut werden.

Gevelsberg, im September 2021