



ÖFFENTLICHE BERICHTSVORLAGE

Amt/Eigenbetrieb:

61 Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Bauordnung

Beteiligt:

Betreff:

Sachstandsbericht Lenne-Radweg- Trassenfindung

Beratungsfolge:

21.01.2021 Bezirksvertretung Hohenlimburg

Beschlussfassung:

Bezirksvertretung Hohenlimburg

Beschlussvorschlag:

1. Die Bezirksvertretung Hohenlimburg nimmt den Sachstandsbericht zur Kenntnis.
2. Für die gewählte Trasse ist die Planung zu konkretisieren und in einer weiteren Vorlage einschließlich der Kostensituation darzustellen.



Vorbemerkungen:

Seit geraumer Zeit wird seitens der Politik und der Fachverwaltung die Führung des Radverkehrs innerhalb des Stadtteils Hohenlimburg mit dem Anschluss an den Lenne-Radweg nach Iserlohn/Letmathe diskutiert.

Dieser Streckenabschnitt des Lenne-Radweges muss als extrem schwierig angesehen werden, da in dem eng eingeschnittenen Tal Industrieareale und Privatgrundstücke keinen durchgängigen ufernahen Verlauf des Radweges zulassen.

Die Diskussionen möglicher Varianten zu Führungen über vorhandene Straßen und Wege machen vor allem die Defizite und Schwachstellen deutlich.

Von daher werden in dieser Vorlage zunächst alle Überlegungen und Untersuchungen zu den möglichen Trassenführungen mit allen Vor- und Nachteilen aufgezeigt, um letztlich gemeinsam eine Radwegeführung festzulegen, die unter Abwägung aller Schwierigkeiten und Konflikte die derzeit annehmbarste Lösung für die Radfahrenden darstellt.

Nach detaillierter Planung dieser gewählten Trasse wird die konkrete Ausbauplanung inklusive der Kostensituation dann in einer weiteren Vorlage dargestellt.

Planung:

Lage und Bedeutung der Maßnahme im Radwegenetz:

Der Lenne-Radweg wird als Maßnahme in folgenden städtischen und regionalen Verkehrskonzeptionen aufgeführt:

- Masterplan „Nachhaltige Mobilität“

Im Masterplan „Nachhaltige Mobilität“ ist die Maßnahme unter der Nr. 2.10 enthalten. Hier wird gefordert, dass in den Talachsen der Flüsse Ennepe, Lenne, Volme und Ruhr Radverkehrsführungen ausgebaut werden sollen. Das Ziel, hierdurch Verkehrsverlagerungen zugunsten des Radverkehrs zu erreichen und damit KFZ-Fahrten zu substituieren wird mit einem relativ hohen Potential prognostiziert.

Dieser Ansatz macht aber auch deutlich, dass nur die Radverkehrsführungen mit guten innerstädtischen Vernetzungen Lösungen als echtes Alternativangebot für den Umstieg vom Auto aufs Fahrrad bieten. Dies gilt für alle städtischen Infrastrukturen, von den Standorten für Wohnen, Arbeiten, Ausbildung und Verwaltung bis zu Einzelhandel, Gastronomie und Stätten für Freizeit, Sport und Kultur.

- Radverkehrskonzept der Stadt Hagen

Im Radverkehrskonzept der Stadt Hagen ist der Lenne-Radweg als wichtige Verbindung zwischen der Stadtgrenze zu Iserlohn und der Innenstadt mit dem Bahnhof Hohenlimburg beschrieben. Die Maßnahme ist unter dem Punkt D18 zu finden. Sie wird



wie folgt beschrieben:

„Herstellung des Lenneufer-Rad- und Fußwegs, inkl. Brückenbauwerk nördlich der Lenneuferstraße und Aufstelzungen entlang des Werksgebietes von Thyssen Krupp, (Freizeitnetz).“

➤ Regionales Radwegenetz der Metropole Ruhr

In der Weiterentwicklung des Konzeptes für das regionale Radwegenetz der Metropole Ruhr sind auf der Basis für Integrierte Netzgestaltung (RIN) unterschiedliche Verbindungskategorien definiert. Der hier betrachtete Bauabschnitt des Lenne-Radweges ist einer Radverbindung mit regionaler Verbindungsfunktion zugeordnet (<500 Radler/Tag). Das Konzept für das regionale Radwegenetz sieht hierfür Qualitätsstandards vor, die sich an die Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA) orientieren.

Planerische Beschreibung der Maßnahme

Die Trassenuntersuchung im Bereich Hohenlimburg kann grundsätzlich in drei Teilabschnitte gegliedert werden:

1. Bereich zwischen Bahnübergang Oeger Straße und Stadtgrenze Iserlohn/Letmathe („Ost“)
2. Bereich zwischen Bahnübergang Oeger Straße und Bahnstraße und („Mitte“)
3. Bereich zwischen Bahnstraße und Im Klosterkamp („West“)

Als gesonderte Trassenvariante wird die sogenannte „Flussroute“ (aufgestellte Führung über die Lenne) beschrieben.

Die verschiedenen Trassenvarianten sind auch als Anlage zeichnerisch dargestellt.

Zu 1.: Bereich zwischen dem Bahnübergang Oeger Straße und der Stadtgrenze Iserlohn/Letmathe:

Für die Betrachtung dieses Abschnitts werden zwei Eingangsvoraussetzungen als gegeben angesetzt:

- a. Der Bahnübergang (BÜ) Oeger Straße wird in seiner heutigen höhengleichen Form auf absehbare Zeit bestehen bleiben, da bei der Variantenwahl eines planfreien BÜ vor einigen Jahren die Wahl auf den BÜ Herrenstraße (heutige „Boeing-Brücke“) fiel, und
- b. Die Radwegeführung aus Iserlohn/Letmathe erreicht das Stadtgebiet Hohenlimburg an der Oeger Straße auf der südöstlichen Seite (Gehweg) als Beidrichtungs-Radweg.

Für diesen Abschnitt wurden zwei Varianten geprüft, wobei beiden Varianten gemeinsam ist, dass für die Führung des in beiden Richtungen zu befahrenden Radweges auf der Südseite der Oeger Straße bis ca. 50 m vor der Einmündung der



Oststraße die Fahrbahnbreite der Oeger Straße auf ca. 6,50 m eingeengt und die südliche Nebenanlage (heutiger Gehweg) auf ca. 3,25 m verbreitert werden muss. Die Bushaltestellen müssen entsprechend angepasst werden.

Variante Oeger Straße durch das Werk thyssenkrupp (Var.1 Ost: Oeger Straße):

Da die Führung durch das Werk besonders für den nicht ortskundigen Radfahrer große Gefahren und Unzumutbarkeiten enthält, wird diese Teilvariante nach intensiver Prüfung verworfen.

Als wichtigste Argumente dafür sind zu nennen:

- Vielzahl der Tore und Zufahrten innerhalb des Werkes
- Werksverkehr, teilweise mit Signalschaltungen quer zur Oeger Straße. Dabei Transporte teilweise großer Werkstücke mit Gabelstaplern und anderen Geräten
- Erheblicher, teilweise sehr zügig fahrender LKW-Verkehr, Ein- und Ausfahrende - teilweise wartende- LKW an den Toren,
- Stoßzeiten im PKW-Verkehr in den Schichtwechseln, parkende Fahrzeuge im Straßenraum, zügige Fahrweisen
- Lärm und Staubemissionen
- Lange Wartezeit an dem BÜ Oeger Straße Ost bei Schrankenschließung
- Keine Anbindung zum Wohngebiet Oege
- Äußerst geringer Spielraum für zusätzliche Radverkehrselemente und Umgestaltungsmöglichkeiten zugunsten des Radverkehrs

Obwohl der Streckenverlauf nur mit geringen Steigungen verläuft ist das Radfahren auf dieser Strecke selbst bei Umgestaltung und entsprechenden Regelungen nicht attraktiv herzustellen. Der Bezug zur Lenne fehlt völlig.

Variante über Oststraße und Feldstraße (Var.2 Ost: Oststraße / Feldstraße):

Die Variante schwenkt von der Oeger Straße in die Oststraße, verläuft dort bis zur Feldstraße und erreicht auf der nördlichen Bahnseite den BÜ Oeger Straße.

Obwohl die Oststraße eine Kuppe in der ansteigenden Topografie Oege darstellt, erscheint diese Radverkehrsführung weit besser geeignet als die Führung durch das Werk.

Die Strecke ist für LKW gesperrt und teilweise mit einem Tempolimit 30 Km/h ausgewiesen. Für den Radverkehr sind die Konfliktpunkte der Einmündung der Oststraße in die Oeger Straße durch Umbau und verkehrsrechtliche Maßnahmen lösbar. Ein Arrangement des Radverkehrs mit einem gesicherten, jedoch deutlich reduzierten Parkangebot ist möglich und notwendig.

Auf der Kuppe der Oststraße ist über Freiflächen der Blick auf das Tal der Lenne gegeben.



Die Bewertung dieser Variante endet im Bereich der Einmündung der Feldstraße in die abknickende Vorfahrt der Oeger Straße am BÜ dort.

Diese Variante wird für den östlichen Teil des Lenne-Radweges favorisiert!

Zu 2.: Bereich zwischen BÜ Oeger Straße und Bahnstraße:

Variante Oeger Straße – Mühlenbergstraße (Var. 1 Mitte: Mühlenbergstraße):

Die Variante führt auf der Oeger Straße zwischen dem BÜ und der Stichstraße „Am Falkenhof“ durch eine Ansiedlung mehrerer großer Industriebetriebe hindurch. Die Verkehrssituationen sind hier für Radfahrende schwer einschätzbar. Die ein- und ausfahrenden LKW insbesondere im Bereich der Hohenlimburger Kalksteinwerke (HKW) und der Firma Bilstein im Zusammenhang mit dem LKW-Längsverkehr der Oeger Straße sowie dem Bahnübergang sind situationsbedingt (geschlossene / offene Schranke, Rangiertvorgänge im Bereich der Kalksteinwerke oder Bilstein) sehr unterschiedlich und kaum von ortsunkundigen Radfahrern oder Fußgängern einzuschätzen. Hinzu kommt, dass die relativ breite Fahrbahn im Bereich zwischen Kalksteinwerk und BÜ bei offener Schranke und beim Räumen des BÜ voll genutzt werden muss, dass aber bei geschlossener Schranke der motorisierte Individualverkehr (MIV) geradeaus an dem vor der Schranke stehenden Verkehr in die Feldstraße vorbeifährt.

Die Untersuchung hat gezeigt, dass sich ein Queren an dieser Stelle für den Radverkehr nicht sicher lösen lässt. Bei einer Führung des Radverkehrs weiter auf der Oeger Straße in Richtung Mühlenbergstraße müsste dies durch einen beidseitigen Richtungsradweg auf den Nebenanlagen sein. Die Nebenanlagen im weiteren Verlauf der Oeger Straße sind relativ breit, dürften für diesen Fall dann nicht beparkt werden.

In der Höhe der Stichstraße „Am Falkenhof“ müsste jedoch für den nach Westen (Richtung Stennertbrücke) fahrenden Radfahrer eine Quermöglichkeit eingerichtet werden, um auf die Nebenanlage am nördlichen Lenneufer zu kommen. Die Einmündung befindet sich unmittelbar vor dem Kurvenbereich. Hier fahren LKW aus beiden Richtungen in den Erschließungsstich und holen dabei über die Gegenfahrbahn aus. Gegenüber auf der Mühlenbergstraße - bereits in der Kurve - befindet sich eine weitere große Zufahrt. Die Querung müsste also nicht im Kurvenbereich, sondern östlich davon in der langen Geraden der Mühlenbergstraße stattfinden. Nur hier wäre theoretisch eine Mittelinsel möglich. An dieser Stelle ist aber die Sicht für Querende eingeschränkt – darüber hinaus bestehen Blendungen und starke Schlagschatten an Sonnentagen, das Geschwindigkeitsniveau des MIV an dieser Stelle ist relativ hoch. Eine Fortsetzung der Radverkehrsführung auf der nördlichen Seite im Kurvenbereich und dann auf der Mühlenbergstraße weiter Richtung Westen ist aus topografischen Gründen (Steilhang) nicht möglich.

Die Nebenanlage (heutiger Gehweg) des folgenden Abschnitts der Mühlenbergstraße (bis Bahnstraße und weiter bis zur Stennertbrücke) erfüllt dann alle Voraussetzungen für eine attraktive und sichere Radverkehrsführung und könnte ohne größeren baulichen Aufwand genutzt werden.



**Variante über Gelände der Fa. Bilstein, Lennequerung, Langenkampstraße
(Var. 2 Mitte: Trasse über Firmengelände)**

Diese Variante folgt der Eisenbahnlinie unmittelbar auf der Nordseite. Der Radverkehr in Richtung Westen quert die Oeger Straße im Bereich des Bahnüberganges bzw. zwischen Bahnübergang und Zufahrt Kalksteinwerk. Ab diesem Punkt nutzen beide Richtungen auf einem kurzen Stück die Nebenanlage zwischen Bahn und Oeger Straße. Nach Verlassen der Oeger Straße verläuft der Radweg auf dem Gelände der Kalksteinwerke und der Fa. Bilstein, quert über eine gesonderte neue Rad-Gehwegbrücke die Lenne und schließt an die Langenkampstraße an.

Die Langenkampstraße könnte bis zur Unteren Isenbergstraße ggf. als Fahrradstraße ausgewiesen werden.

Der Bereich von der Einmündung der Langenkampstraße in die Verbindung Untere Isenbergstraße bis Bahnstraße müsste einschließlich Einrichtung eines Kreisverkehrs vollständig umgestaltet werden.

Unlösbar erscheint derzeit hier die sichere Führung zwischen Bahnübergang und Gelände der Fa. Bilstein: Die vorhandene Nebenanlage ist zu schmal, eine Verbreiterung wegen der fahrgeometrischen Bedingungen unmöglich. Die LKW-Begegnungen bei geöffneter Schranke und die Sicherstellung der Räumung des BÜ bei Schrankenschließung sind unabdingbar erforderlich und benötigen exakt die zur Verfügung stehenden Fahrbahnbreiten. Würde man hier Radfahrer bahnparallel führen, provozierte man sicherheitstechnische Gefährdungen des Radfahrers. Das gilt auch für eine gesonderte Linksabbiegemöglichkeit mit Insel zwischen Bahnübergang und Kalksteinwerken, selbst unter der Voraussetzung, dass man ggf. den nördlichen Gehweg unter Mindestmaß verschmälert.

Darüber hinaus kann die Führung des Radweges im Bereich der Fa. Bilstein noch nicht als gesichert angesehen werden. Der Radweg müsste in einem Abschnitt auf einer ca. 3,5 m breiten Trasse geführt werden, auf der auch Betriebsverkehr fährt. Diese Trasse unterquert eine Gebäudeecke einer dort auskragenden Halle. Neben der Organisation der gemeinsamen Nutzung ist auch die Abschließbarkeit bzw. Zugänglichkeit zum Firmengelände zu klären. In den bislang geführten Gesprächen mit der Firma ist dieser Aspekt noch nicht abschließend diskutiert worden. In wie weit hier ggf. auch noch bahnparallele Flächen genutzt werden können, kann derzeit auch nicht eingeschätzt werden.

Diese Variante muss daher zu jetziger Zeit leider zunächst ausgeschlossen werden!

**Variante über das Gelände der Fa. Bilstein, Lennequerung, nördlich
bahnparallel bis BHF Hohenlimburg (Variante 2.1 zur Langenkampstraße)**

Die Variante beinhaltet vom Grundsatz her dieselben Ausschlusskriterien, die oben bereits beschrieben wurden. Darüber hinaus sind in der Entwicklung des Bahnhofsareals und angrenzender Nutzungen weitere Schritte realisiert worden, die



einer Radwegeführung in diesem Bereich entgegenstehen.

Variante über den BÜ Oeger Straße, Lennequerung unmittelbar entlang südlicher Bahnseite, Isenbergstraße, Boeing-Brücke, Langenkampstraße zur Bahnstraße (Var. 3 Mitte: Untere Isenbergstraße)

Die Variante geht von einer Querung der Bahnlinie in Höhe BÜ Oeger Straße / Feldstraße aus.

Entgegen den Varianten Mühlenbergstraße oder Führungen über das Gelände der Fa. Bilstein ist die Radverkehrsführung über den BÜ bei entsprechenden begleitenden Maßnahmen durchaus für Radfahrer sicherheitstechnisch gut, weil für die Nutzer überschaubar, herzustellen.

Die Breite des BÜ eröffnet die Möglichkeit, dem Radfahrer in beiden Richtungen gesicherte Fahrbereiche zuzuordnen. Die langsame Fahrweise der LKW im Bereich des BÜ und die klaren und für alle gut erkennbaren Vorfahrtsregelungen sind wichtige Grundvoraussetzungen für diese Führung. Sie sollen markierungstechnisch durch Pfeile, Roteinfärbung von Fahrwegen und Aufstellbereichen für Radfahrer wirksam ergänzt werden. Darüber hinaus sind Beschilderungs- und Wegweisungsmaßnahmen sinnvoll und zielführend.

Der Radweg folgt dem Stich Oeger Straße in Richtung Westen parallel direkt südlich der Bahn. Dieser Abschnitt wird von KFZ – auch LKW – mitgenutzt. Dieser kurze Abschnitt sollte verkehrsrechtlich als Fahrradstraße ausgewiesen werden.

Im weiteren Verlauf führt ein ausgewiesener Fußweg, der teilweise auch von Radfahrern genutzt wird, über die Lenne und vorbei an den Rückseiten der Anwesen Lenneuferstraße 1 und 3.

Die Kragkonstruktion an der Eisenbahnbrücke (Steg über die Lenne am Lennewehr) ist aus Unterhaltungsgründen erneuerungsbedürftig. Ein Neubau könnte neben der Verbreiterung auch die Einplanung ausreichender Geländehöhen für den Radverkehr auf beiden Seiten (Bahn- und Wasserseite) ermöglichen.

Der Bezug zur Lenne kann an dieser Stelle optimal hergestellt werden. Der Blick auf „Klein-Venedig“, das Wehr und die verschiedenen historischen Einbauten ist imposant. Daher bietet sich hier auch die Anlage von Aufenthaltsbereichen in Form einer oder mehrerer Aussichtsplattformen an. Diese können in die neu zu schaffende, auskragende Brückenkonstruktion integriert werden.

Die weitere Führung des Radweges weist jedoch auf ca. 50 m Länge einen Engpass auf:

Zwischen den Hallen, Mauern und Nebengebäuden auf der Rückseite der Häuser Lenneuferstraße 1 und 3 und der eingezäunten Bahnlinie gibt es eine Wegeführung, die sehr schmal (punktuell nur 1,25 m breit) und unattraktiv (weil ungepflegt und nach der Aufstellung einer neuen Zauanlage von der Bahn auch teilweise zugewachsen) ist. Sie ist als öffentliche Wegeführung aber befestigt, beleuchtet und wird regelmäßig von Fußgängern und teilweise bereits auch von Radfahrern genutzt.

Dieser Engpass kann zwar nicht vollständig aufgehoben werden, allerdings ist im Einvernehmen mit den Eigentümern ggf. eine erhebliche Verbesserungsmöglichkeit gegeben. Unter Berücksichtigung der vorhandenen Kabelführungen auf Bahngelände und der Masten der Oberleitungen ließe sich bei einer veränderten



Führung des Zaunes eine Breite von ca. 2,20 m herstellen. Diese Breite würde nur im Bereich eines Querfeldes der Bahn (Mastabstand zu Mauer von ca. 1,45 m) eingeeengt. Dieser Lösungsansatz setzt voraus, dass die Eigentümerin Bahn der veränderten Zaunstellung sowie einem Konzept gegen die wilde Begrünung entlang des Zaunes zustimmt.

Sollte die Bahn diesen Veränderungen nicht zustimmen, ist in der Engstelle eine Begegnung und von Radfahrern untereinander oder von Fußgängern und Radfahrern nicht möglich. Eine Befahrung mit Lastenrädern oder mit Anhängern ist nur verlangsamt möglich.

Da die Strecke gerade verläuft und von beiden Seiten gut eingesehen werden kann (im westlichen Bereich wird der Weg geradlinig weitergeführt- nicht mehr als „90°“ Ecke), ist als Hilfestellung auch über eine „Engstellen-Signalisierung“ nachgedacht worden.

Dabei ist die Technik mehr als zusätzliches „Aufmerksamkeitsselement“ zu verstehen, damit kein (kompliziertes oder ärgerliches) Ausweichen bzw. Zurückgehen bzw. –Schieben erforderlich wird.

Letztlich funktioniert die Wegeverbindung heute auch ohne Signalanlage.

In jedem Fall ist jedoch der Unterhaltungs- und Pflegezustand des Wegeabschnitts „Engstelle“ wichtig. Sauberkeit, Ebenheit, Freihalten von Bewuchs und gute Beleuchtung (insbesondere auch der Wartebereiche jeweils vor der Engstelle) sind absolute Grundvoraussetzungen für diese Führung.

Die Verbindung vom separaten Radweg nördlich der unteren Isenbergstraße zur „Engstelle“ ist geometrisch und mit entsprechender Wegweisung zu verdeutlichen, damit auch ortsunkundige Radfahrer gut geführt werden.

Im weiteren Verlauf dieser Variante folgt die Route dem separaten Radweg auf der unteren Isenbergstraße bis zur Brücke über die Bahn („Boeing-Brücke“). Dieser Abschnitt ist zu schmal ausgebaut, kann aber problemlos nach Norden verbreitert werden. Es sollte geprüft werden, ob das Gelände bestehen bleiben und als Trennung zwischen Fuß- und Radweg dienen kann.

Auf der Boeing-Brücke gibt es Radwege auf den Nebenanlagen. Der Bereich zwischen Brücke und Bahnstraße sollte vollständig umgestaltet werden. An der Kreuzung Bahnstraße, Langenkampstraße kann durch Einrichtung eines Kreisverkehrs ein großer Anteil an Fahrbahnbreiten rückgewonnen werden (Wegfall der Linksabbiegespuren Bahnstraße und Langenkampstraße). Hierdurch ergibt sich mehr Verkehrsraum und Sicherheit für Radfahrende und zu Fuß Gehende.

Am Stich Langenkampstraße können ebenfalls Fahrbahnflächen für den Radfahrer rückgewonnen werden. Dies ist ggf. unter Einbeziehung der städtebaulichen Neuordnung der Infrastrukturen am Stich Langenkampstraße zu berücksichtigen und aufzugreifen.

Für den Mittelbereich stellt sich diese Variante trotz der beschriebenen Problematik der Engstelle als kurz- bis mittelfristig zu realisierende Führung dar. Grundvoraussetzung ist die Ertüchtigung und die Verbreiterung der Brücke (einschl. höherer Gelände zu beiden Seiten). Dringend wünschenswert ist eine Verbreiterung der Engstelle in Abstimmung mit der Bahn. Bau- und Regelungsaufwand sind erforderlich an der Bahnstraße (KVP), an der unteren Isenbergstraße (Verbreiterung) und



im Bereich des BÜ und dem Stich Oeger Straße (verkehrsrechtliche Anordnungen, Markierung und Beschilderung). Selbstverständlich ist die Wegweisung anzupassen und zu verbessern.

Zu 3.: Bereich zwischen Bahnstraße und Im Klosterkamp

Variante über die Lenne-Brücke Bahnstraße („Norwich-Brücke“) und auf der Nordseite der Lenne entlang der Mühlenbergstraße (Var.1 West: Mühlenbergstraße)

Vom angedachten neuen Kreisverkehr aus kommend hat die Norwich-Brücke eine Fahrbahnbreite von über 14 m. Diese Breite reicht aus, um auf beiden Seiten einen komfortablen Radverkehrsstreifen anzuordnen. Mit separater Aufstellfläche vor der Lichtsignalanlage an der Mühlenbergstraße erreicht der in Richtung Westen fahrende Radfahrer die Nebenanlage der Mühlenbergstraße nördlich der Lenne.

Die Breite der Nebenanlage ist für einen Zweirichtungsradweg mit etwas über 3,0 m nahezu ausreichend. Fußgängerverkehr ist hier eher selten. Ggf. könnten die weit vom Bord abgesetzten Straßenbeleuchtungsmasten neu platziert werden.

Nach lichtsignalgestützter Querung der Stennertstraße nördlich der Lenne wird der nördliche Promenadenweg im Lennepark erreicht, der als Flussauenweg weiter in Richtung Westen (Im Klosterkamp) führt.

Die Variante ist größtenteils existent oder ohne großen Bauaufwand herzustellen. Sie bietet einen sehr schönen Panoramablick auf das Zentrum von Hohenlimburg (Kirche und Burg) mit der Lenne im Vordergrund. Der an Werktagen starke LKW-Verkehr mag dieses Idyll für manche stören.

Touristisch gesehen führt die Route zwar am Zentrum von Hohenlimburg vorbei, macht aber mit schönen Ausblicken Lust auf Erkundungen.

Variante durch die Fußgängerzone Freiheitstraße

Die Variante folgt nach dem geplanten Kreisverkehr an der Bahnstraße der verkehrsberuhigten Langenkampstraße und führt durch die Fußgängerzone in Richtung Limburger Freiheit und Markt.

Von dort aus wird über die Freiheitstraße die lichtsignalgeregelter Kreuzung Stennertstraße/ Im Weinhof/ Freiheitstraße erreicht. Hier kann als Fortsetzung die Straße „Im Weinhof“ (Sackgasse, jedoch LKW-Gewerbeverkehr und Beschäftigtenverkehr mit betriebsbedingten Verkehrsspitzen) genutzt werden.

Die Ausweisung einer Fahrradstraße sollte bei der Wahl als Hauptroute geprüft werden.

Es besteht auch die Möglichkeit über die Stennertbrücke die Promenade des Lenneparks nördlich der Lenne zu erreichen. Die heutigen Nebenanlagen auf der Stennertbrücke reichen von der Breite nach heutigen Standards- insbesondere auch wegen der Fußgängernutzung- aber nicht aus.

Die Routenführung erfolgt zwar durch das Herz von Hohenlimburg, jedoch ist bei



zeitlich unbeschränkter Freigabe der Fußgängerzone (FGZ) für den Radverkehr mit Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern zu rechnen. Daher wird die Hauptroutenführung durch die FGZ Freiheitstraße nicht empfohlen.

Variante über die Langenkampstraße West und die uferparallele Freiheitstraße / Markt

Diese Führung meidet die Fußgängerzone Freiheitstraße und führt stattdessen auf dem Abschnitt der uferparallel-laufenden verkehrsberuhigten Freiheitstraße hinter der Hochwasserschutzanlage. Hier fährt man sicher mit dem Rad, stimmungsmäßig aber eher auf der „Rückseite“ des Zentrums ohne Bezug zur Lenne. Über den Markt kann die Limburger Freiheit erreicht werden. Von dort aus gilt das zuvor Beschriebene.

Variante über die Langenkampstraße West, die uferparallele Freiheitstraße und weiter über eine Hochwasserschleuse auf das Südufer der Lenne und von dort entlang der Wildwasserstrecke entlang

Diese Variante folgt der vorherigen bis zum Markt. Von dort aus soll die Streckenführung aber mit einem technischen Bauwerk die Hochwasserschutzanlage passieren und auf den südlichen Lenne-Uferbereich geführt werden. Dort wurde vor einiger Zeit eine Wildwasser-Kanu-Strecke angelegt. Das Ufer ist breit genug und bietet Wassersportereignissen und Radverkehrsführung ausreichend Raum. Der Radweg folgt dann nach Unterqueren der Stennertbrücke dem Uferweg bis zu den Betriebsparkplätzen der Fa. Bilstein.

Über bzw. seitlich des Parkplatzgeländes kann mit überschaubarem Bauaufwand die Rad- und Fußwegebrücke über die Lenne (Vorlandbrücke und Kettenbrücke) und die Weiterführung im Klosterkamp erreicht werden.

Die beschriebene Wegführung ist nah am Zentrum von Hohenlimburg und verläuft unmittelbar an der Lenne entlang. Durch die Unterfahrung der Stennertbrücke stellt sie eine vom KFZ-Verkehr losgelöste und attraktive Route dar. Im Hochwasserfall ist sie nicht nutzbar. Hierauf ist in der Wegweisung zu achten und eine der beschriebenen hochwasserfreien Varianten mit auszuschildern.

Sondervariante „Flussroute“:

Bei der Prüfung der Machbarkeit der Flussroute werden unterschiedliche Aspekte berührt. Die Untersuchungstiefe kann im Rahmen dieser Aufgabenstellung nicht bis in jedes Detail geführt werden. Auch lassen sich im Bereich der erforderlichen Planungsrechts- und Grunderwerbsverfahren nur Einschätzungen vornehmen bzw. der Informationsstand aus den Eigentümergesprächen vornehmen.

In diesem Bericht werden daher für die wichtigsten Fragestellungen aus den jeweiligen Bewertungsparametern die Erkenntnisstände dargestellt. .

Die Flussroute stellt einen erheblichen Eingriff in ein Gewässer 2. Ordnung dar. Ein-



griffe dieser Bedeutung sind planfeststellungsrelevant (§68 WHG). Zuständig ist hier die obere Wasserbehörde (BR Arnsberg). Unabhängig von der Frage der ökologischen und hochwasserrechtlichen Auswirkungen dieses Eingriffs ist die Klärung des erforderlichen Grunderwerbs und der Zustimmung der Eigentümer.

Ein wesentlicher Eigentümer ist thyssenkrupp, Werk Hohenlimburg.

Am 30.07.2019 fand hier zwischen Vertretern der Stadt und der Leitung der Infrastruktur thyssenkrupp ein Abstimmungsgespräch statt, in dem thyssenkrupp klarstellte, dass „eine Führung über das Werksgelände oder auf dem Uferstreifen am Werksgelände entlang nicht in Frage kommt. Das komplexe Sicherheitskonzept der Firma und interne Produktionsabläufe lassen hier keinen Spielraum. Mobilität mit dem Rad seitens thyssenkrupp für ihre Belegschaft wird durchaus gefördert, aber es gibt bedauerlicherweise keine Möglichkeit, die Variante des Lenne-Radwegs zu unterstützen.“

Da es sich bei dem Radweg um kein öffentliches Interesse im Rechtssinn handelt, bei dem Enteignungsrecht angewandt werden kann (wie zum Beispiel bei Großbauvorhaben wie BAB-Neubau o.ä.) ist damit eine ufernahe oder an Gebäuden und Mauern angedockte Konstruktion ausgeschlossen.

Zudem ergibt sich durch diese Klarstellung auch die Notwendigkeit, den östlichen Teil des Radweges der Flussroute über Iserlohner Stadtgebiet zu führen, was die Aufgabe zusätzlich rechtlich kompliziert.

Unter den o.a. Bedingungen wäre eine Führung nur durch eine vollständige Stelzenlösung inmitten der Lenne herzustellen. Die zweimalige Querung der Eisenbahnlinie müsste dabei mangels ausreichender Lichtraumprofile als Trog hergestellt werden. Diese Tröge und die Vielzahl der erforderlichen Stützen engen aber den Hochwasserabflussquerschnitt ein, was neben Sicherheitsaspekten für die Nutzer vor allem die Grundsatzfrage der Genehmigungsfähigkeit wegen der Verschlechterung des Hochwasserschutzes stellt.

Zudem besteht die Fragestellungen zu Verschattungen im Flusslauf, Behinderung des Abflusses durch Treibgut, dass sich an Trögen und Stützen verhakt, Beeinträchtigung der vorhandenen Fauna während des Baus und späteren Nutzung u.v.a.m.

Technisch wäre das Projekt ebenfalls eine große Herausforderung. Die Trogkonstruktionen mit den Rampen zu den Brückenelementen auf Stelzen, der Bau im Bereich des Lennewehres, Transport und Montage der Brückenelemente sind nur ein paar Stichworte zu diesem Thema.

Die Kosten sind dementsprechend hoch anzusetzen. Es wäre mit ziemlicher Wahrscheinlichkeit von einem Betrag in zweistelliger Millionenhöhe auszugehen.

Diese Vorlage enthält als Anlage eine Präsentation, die bild- und planmäßig die beschriebenen Situationen und Überlegungen verdeutlicht.



Inklusion von Menschen mit Behinderung

Belange von Menschen mit Behinderung

(Bitte ankreuzen und Teile, die nicht benötigt werden löschen.)

☒ sind nicht betroffen

Auswirkungen auf den Klimaschutz und die Klimafolgenanpassung

☒ positive Auswirkungen (+)

Kurzerläuterung

Es handelt sich hierbei um

1. Eine Maßnahme zur Förderung des Umweltverbundes (Fuß-, Fahrradverkehr, ÖPNV oder SPNV):

Durch die Anlage der neuen Radwegeverbindungen wird der Fahrradverkehr in diesem Bereich sicherer und attraktiver.

2. Eine Maßnahme zur Reduzierung oder Attraktivitätsminderung des motorisierten Individualverkehrs (PKW, motorisierte Zweiräder) oder des Flugverkehrs:

Durch den Entfall einiger Längsparkplätze wird das Parken auf der Oststraße in Richtung Innenstadt für PKW eingeschränkt.

gez.

Henning Keune,
Technischer Beigeordneter



Verfügung / Unterschriften

Veröffentlichung

Ja

Nein, gesperrt bis einschließlich _____

Oberbürgermeister

Gesehen:

Erster Beigeordneter
und Stadtkämmerer

Stadtsyndikus

Beigeordnete/r

Amt/Eigenbetrieb:

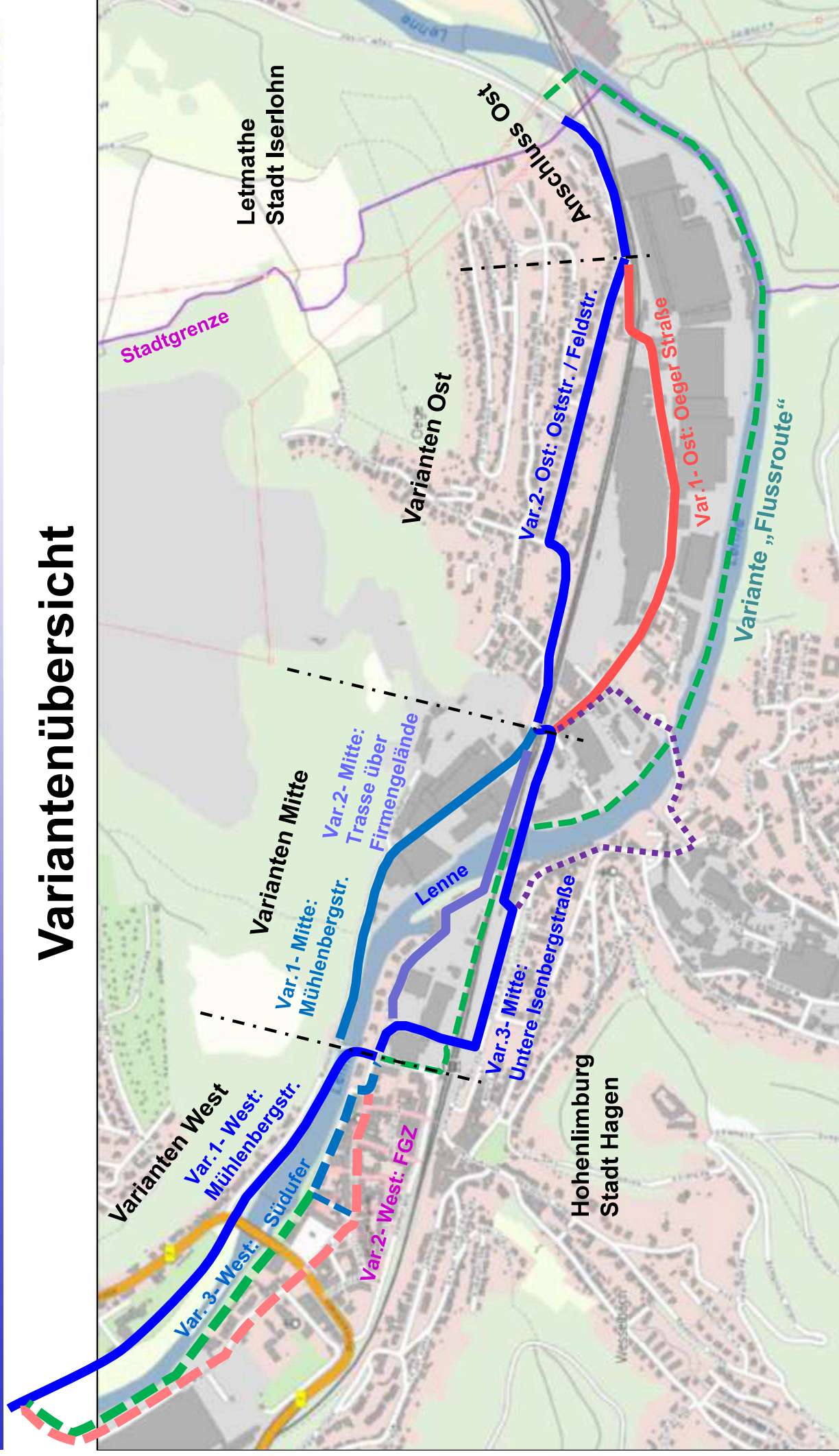
Die Betriebsleitung
Gegenzeichen:

Beschlussausfertigungen sind zu übersenden an:

Amt/Eigenbetrieb:

Anzahl:

Variantenübersicht





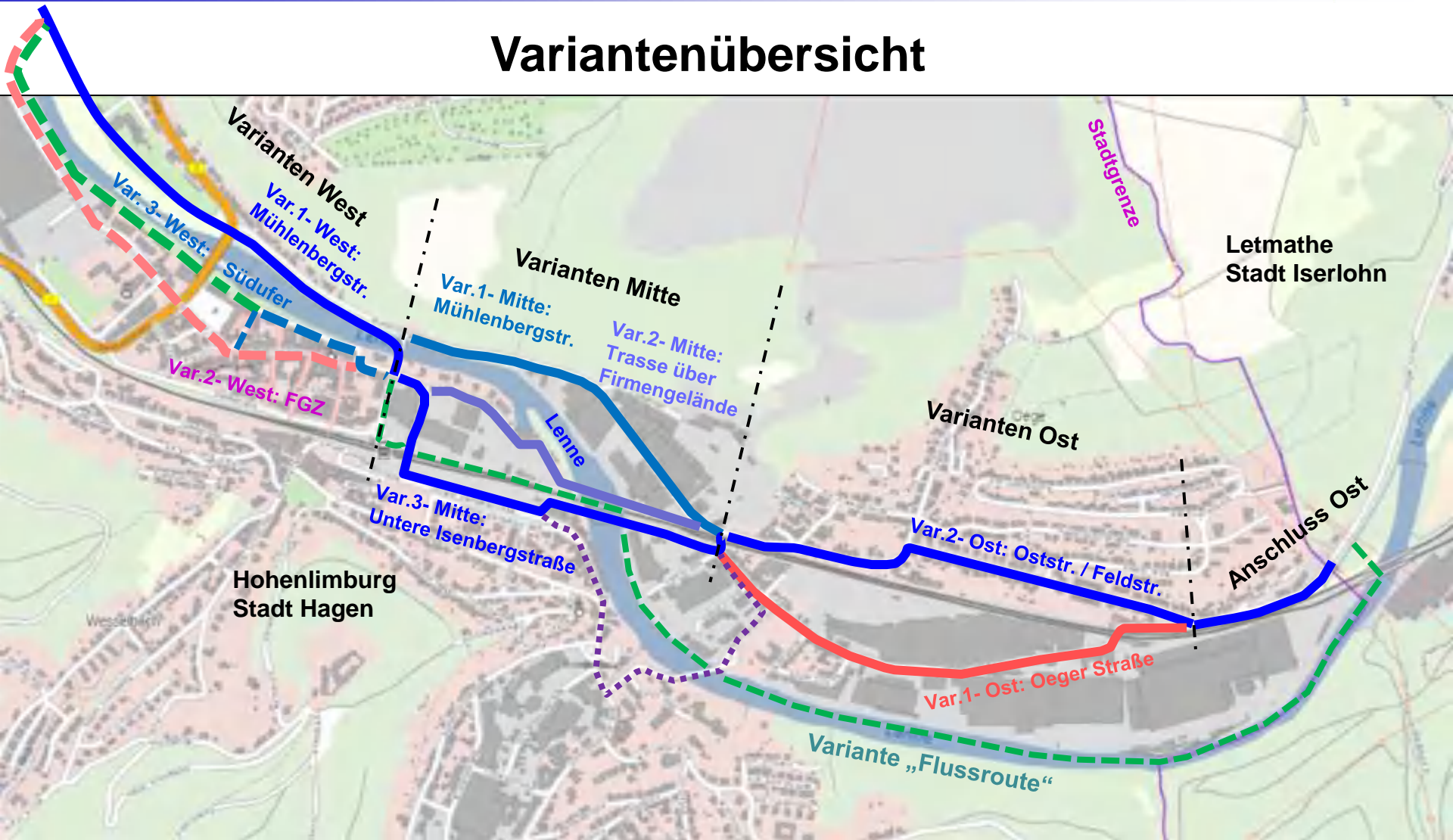
Lenne-Radweg

in Hagen-Hohenlimburg

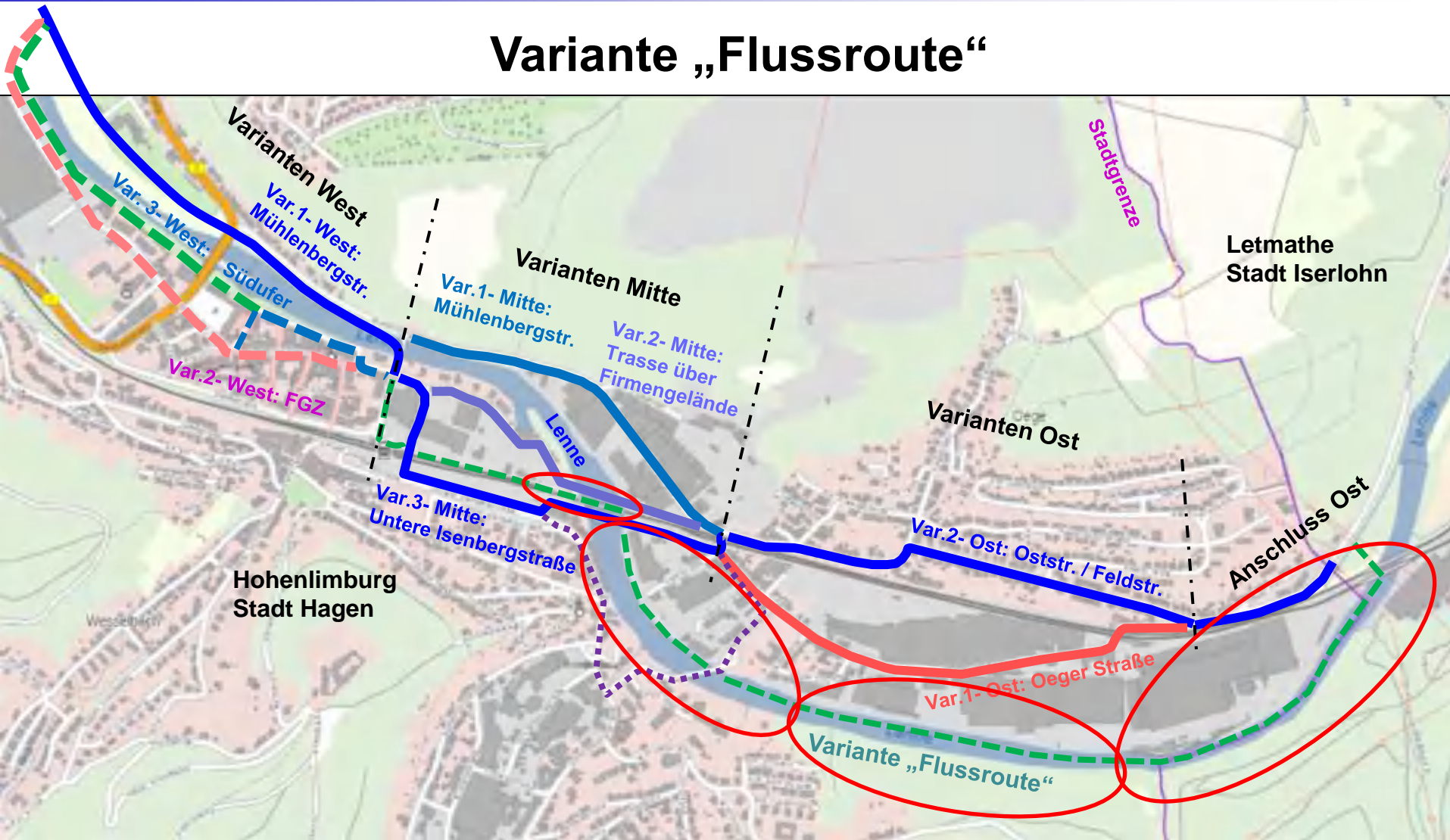
Informationen zum Stand des Projektes
September 2020



Variantenübersicht

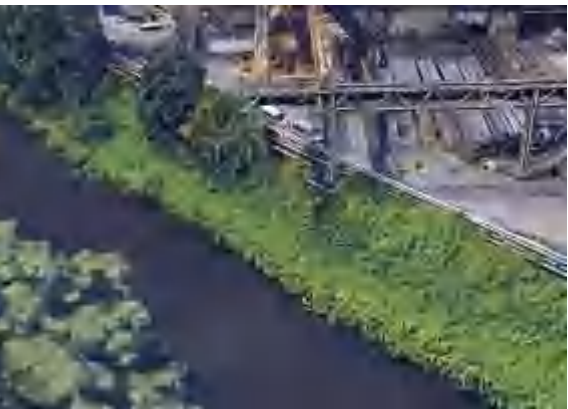


Variante „Flussroute“



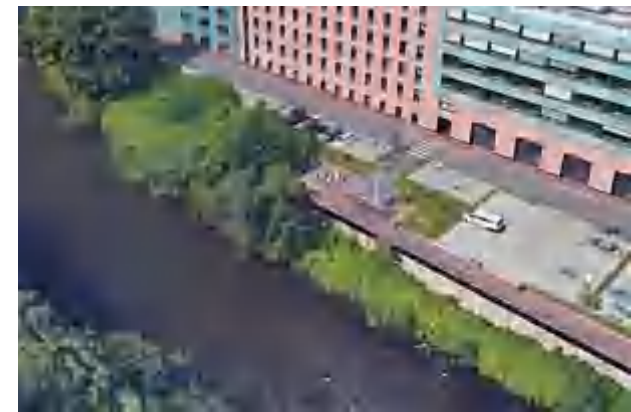


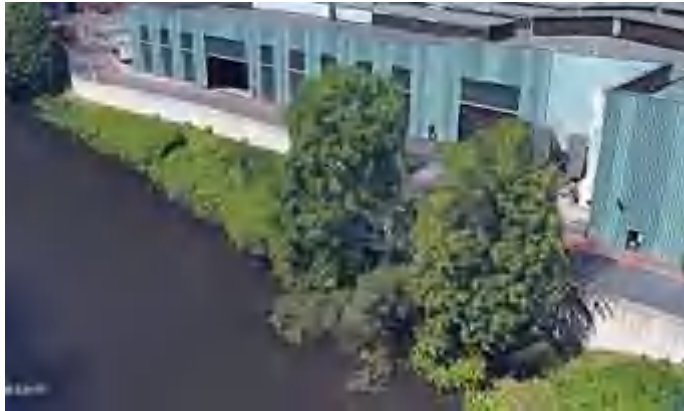
Flussroute - Ostabschnitt





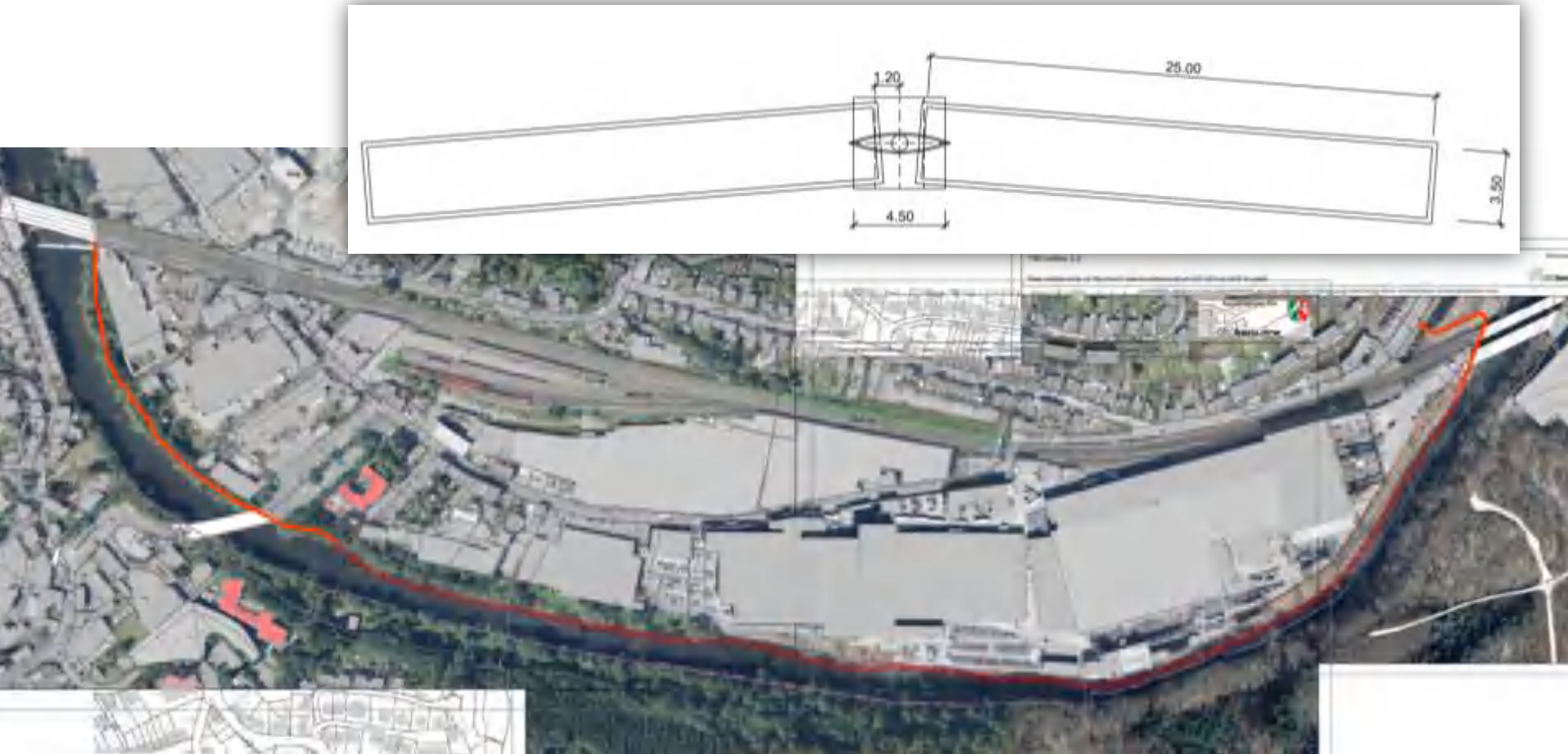
Flussroute Ostabschnitt





Flussroute Mittelabschnitt



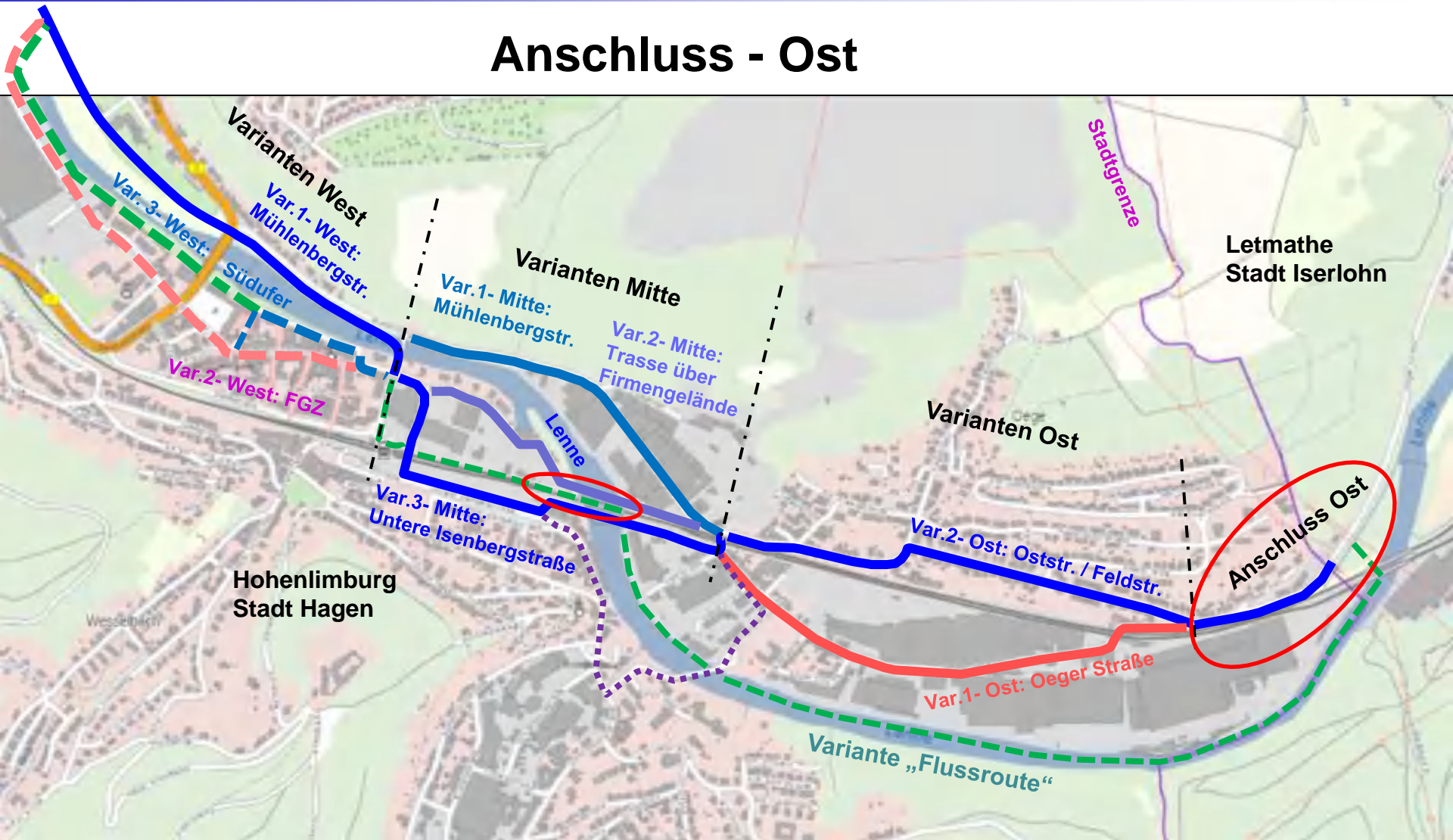




Flussroute: Bereich „Klein-Venedig“



Anschluss - Ost





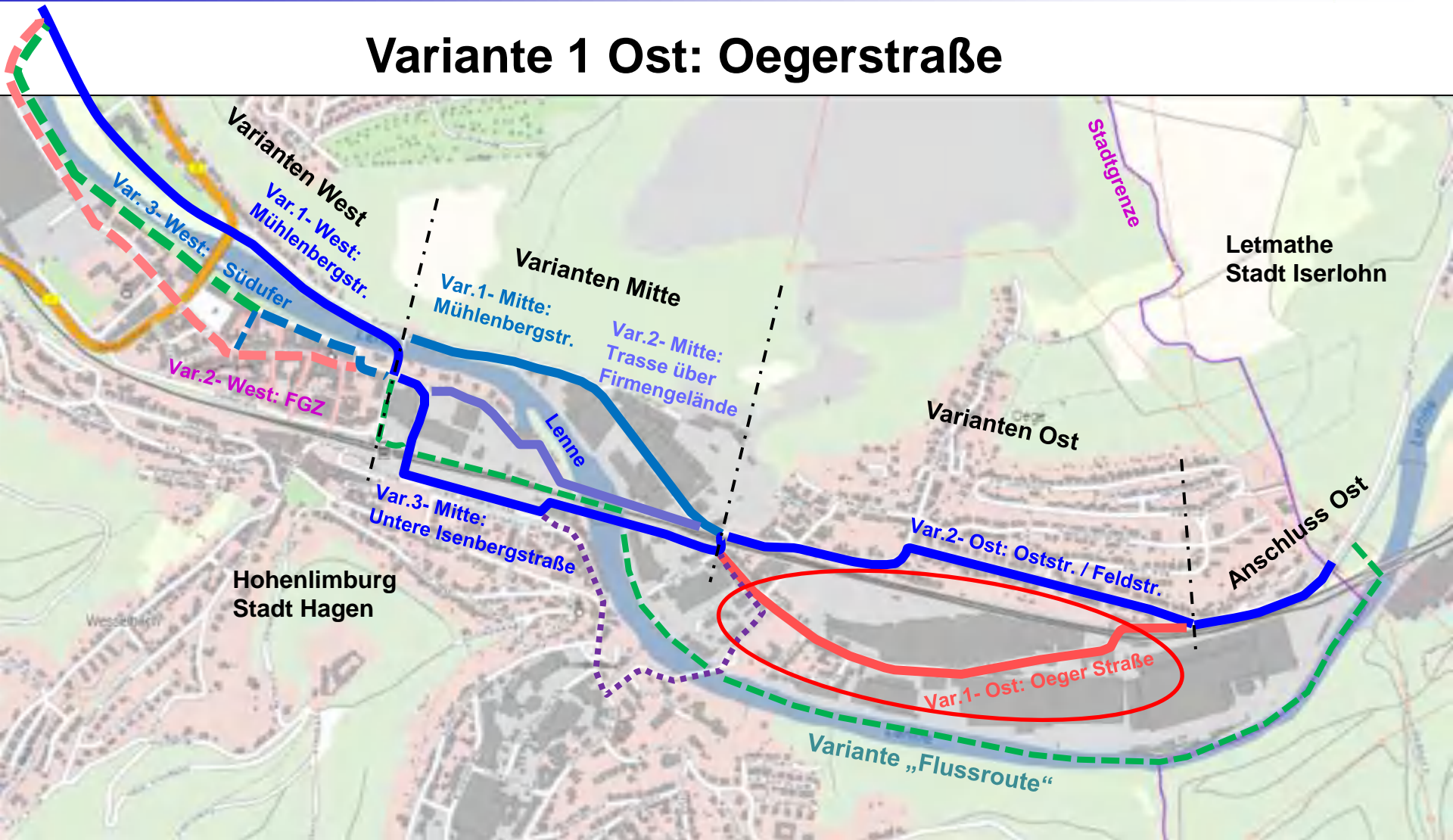
Ortseingang Ost – Oeger
Straße



Oeger Straße – Ost, Stadtgrenze bis Oststraße



Variante 1 Ost: Oegerstraße







Oeger Straße Mitte - Werksdurchfahrt





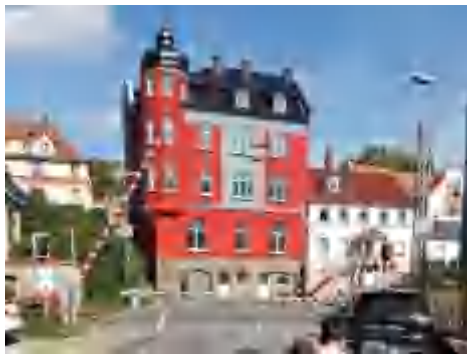
Oeger Straße Mitte - Werksdurchfahrt





Oeger Straße Mitte - Werksdurchfahrt

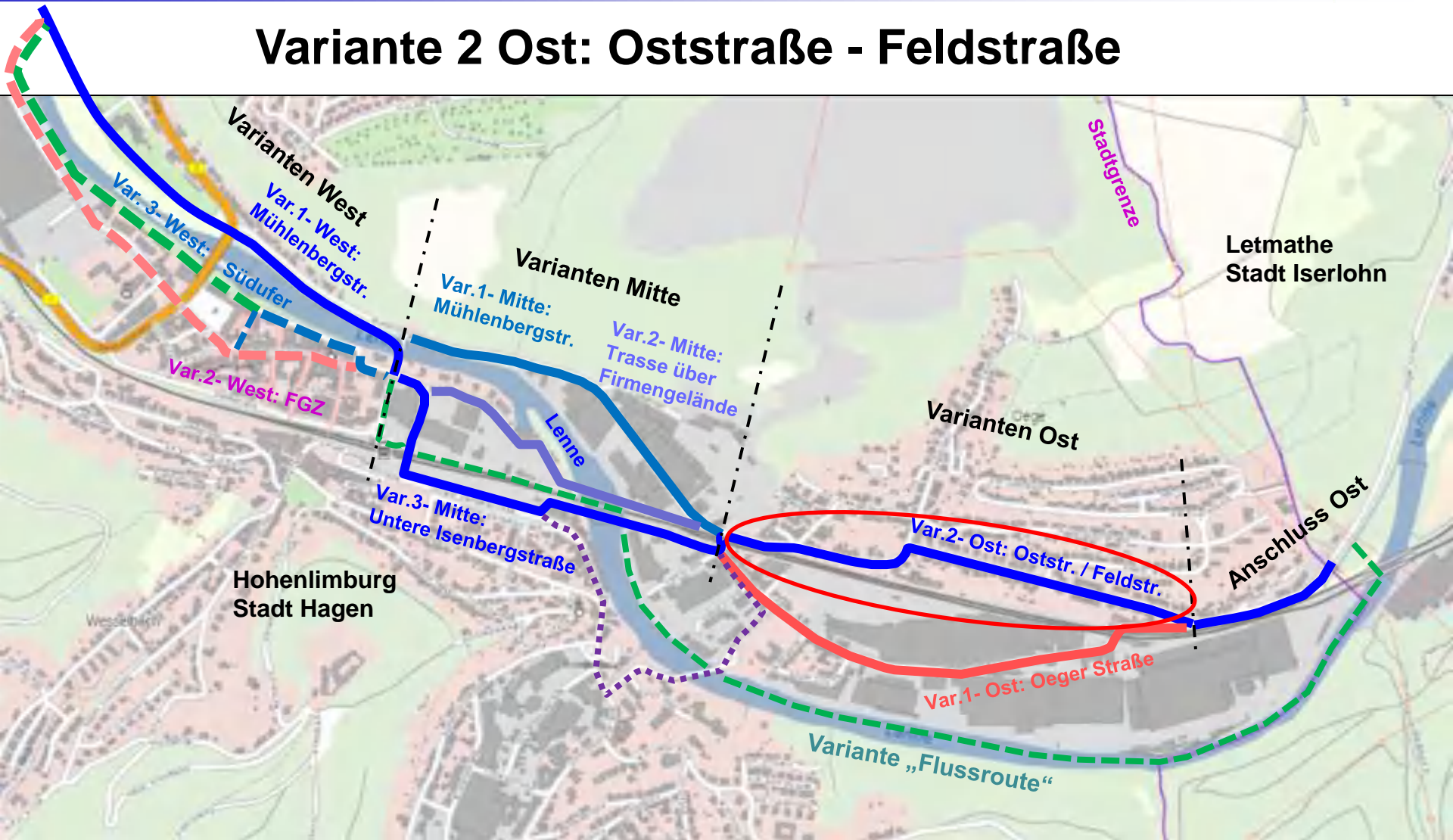




Oeger Straße Werksdurchfahrt und Bahnübergang Ost



Variante 2 Ost: Oststraße - Feldstraße







Oeger Straße – Oststraße





Oststraße





Oststraße

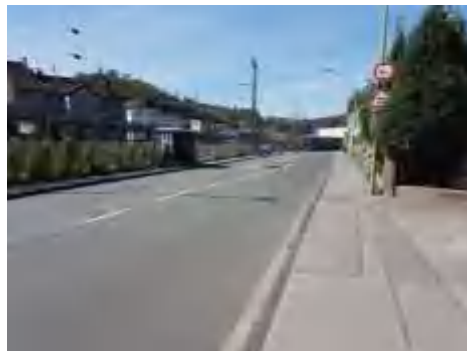






Feldstraße

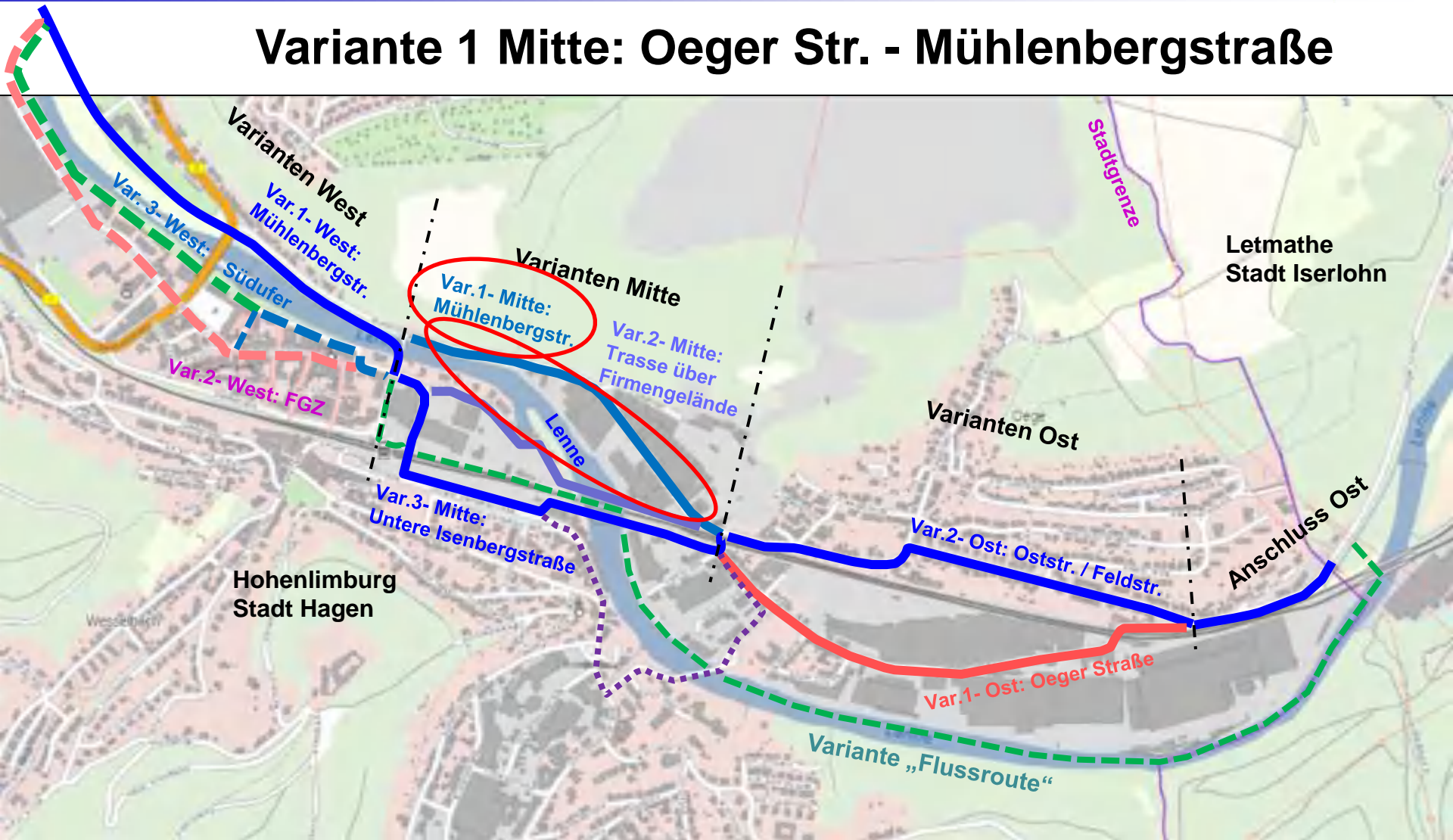




Feldstraße



Variante 1 Mitte: Oeger Str. - Mühlenbergstraße





Oeger Straße - West



Oeger Straße - West





Oeger Straße West





Querungserfordernis

**Einmündung Am Falkenhof, gegenüber die Zufahrt
bei Sonnenlicht schwer erkennbar**

**Hier ist kein Platz für eine Querungshilfe,
Weiter östlich besteht keine ausreichende Sicht!**

Eine Weiterführung auf der rechten Seite nicht möglich!





Mühlenbergstraße: hier wäre die Welt wieder in Ordnung

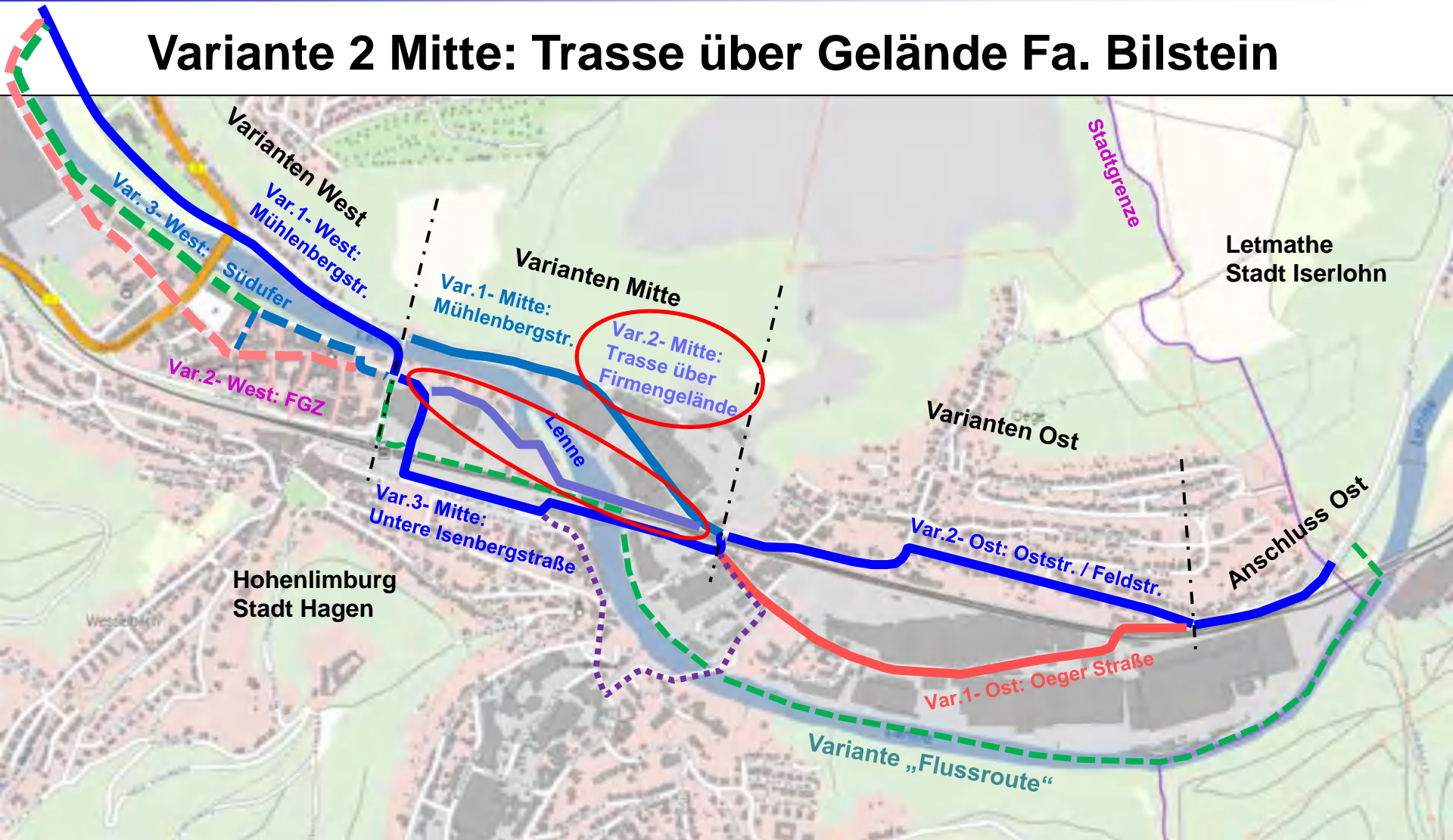




Mühlenbergstraße: hier wäre die Welt wieder in Ordnung

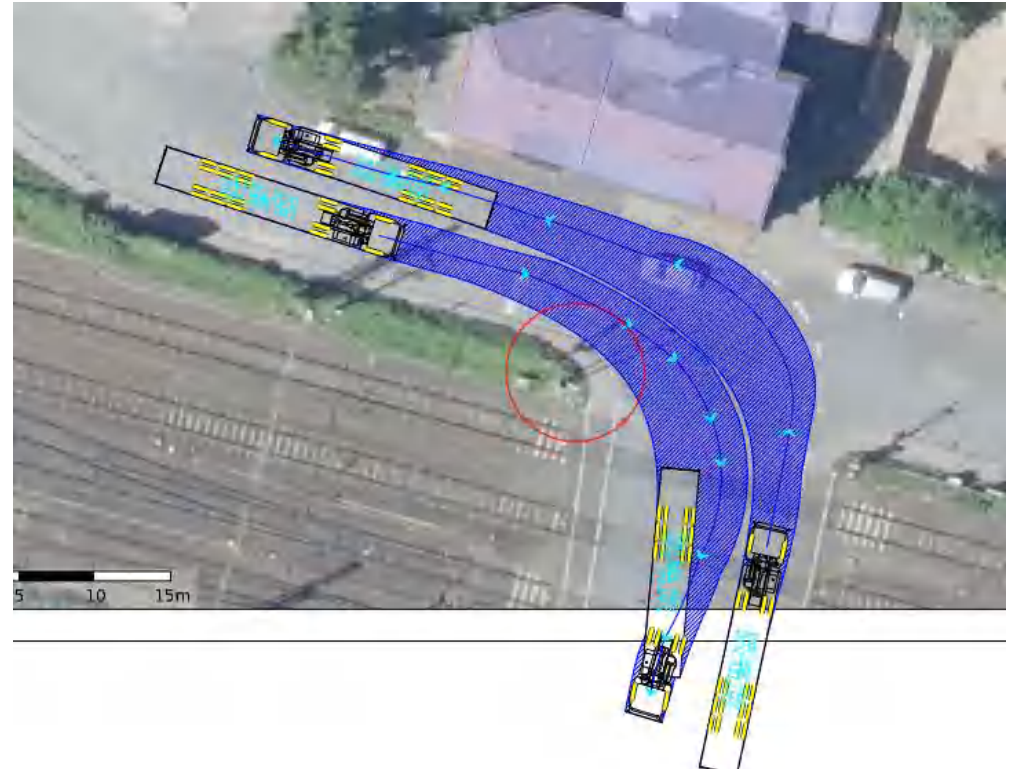


Variante 2 Mitte: Trasse über Gelände Fa. Bilstein





Eisenbahn- und Wegebrücke über
die Lenne



Fahrgeometrien und Konflikte am BÜ Oeger Straße



Lenneradweg – Variante über das Gelände der Fa. Bielstein





Lenneradweg – Variante über das Gelände der Fa. Bilstein





Lenneradweg – Variante über das Gelände der Fa. Bielstein

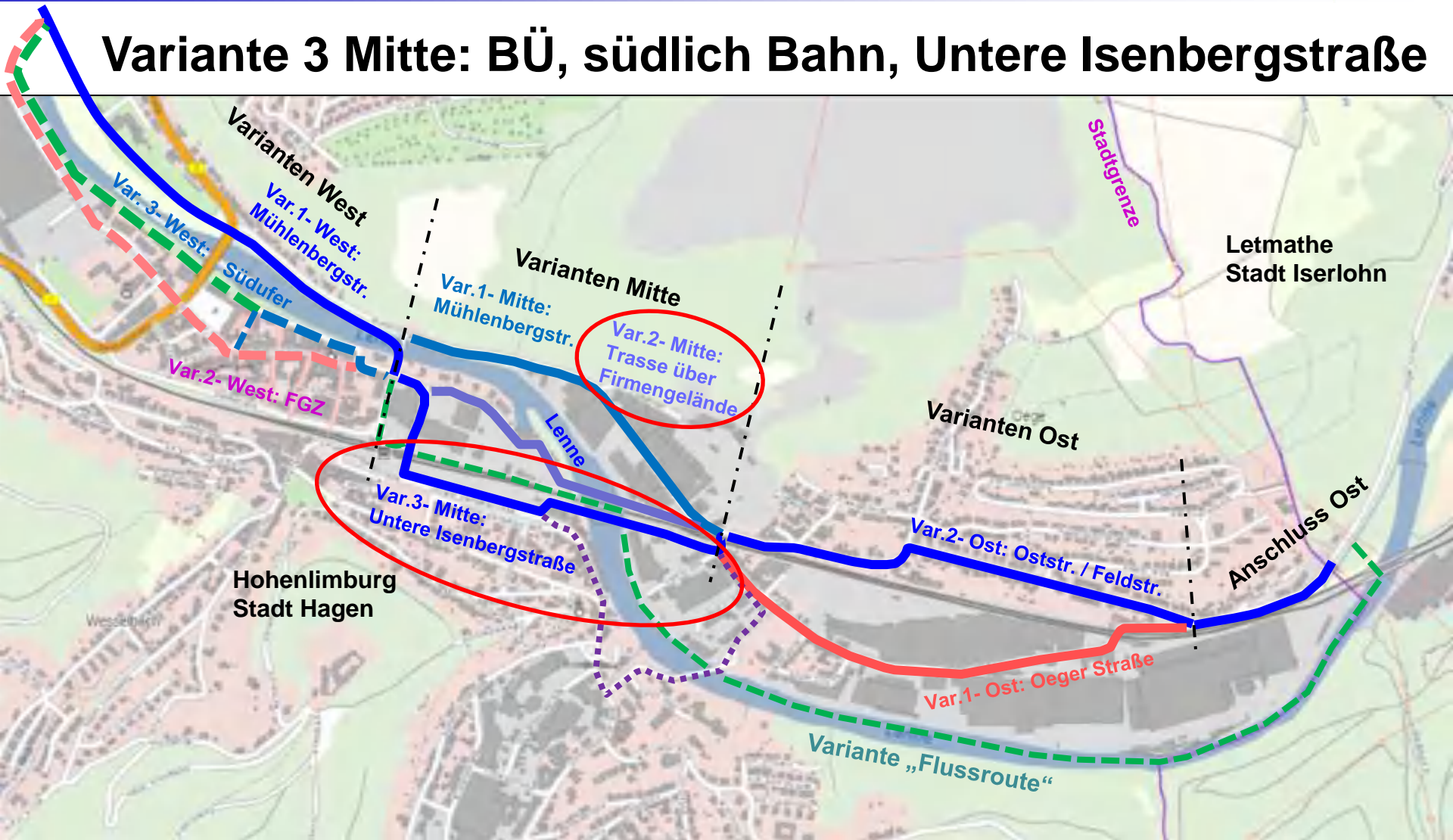




Lenneradweg – Variante über das Gelände der Fa. Bilstein

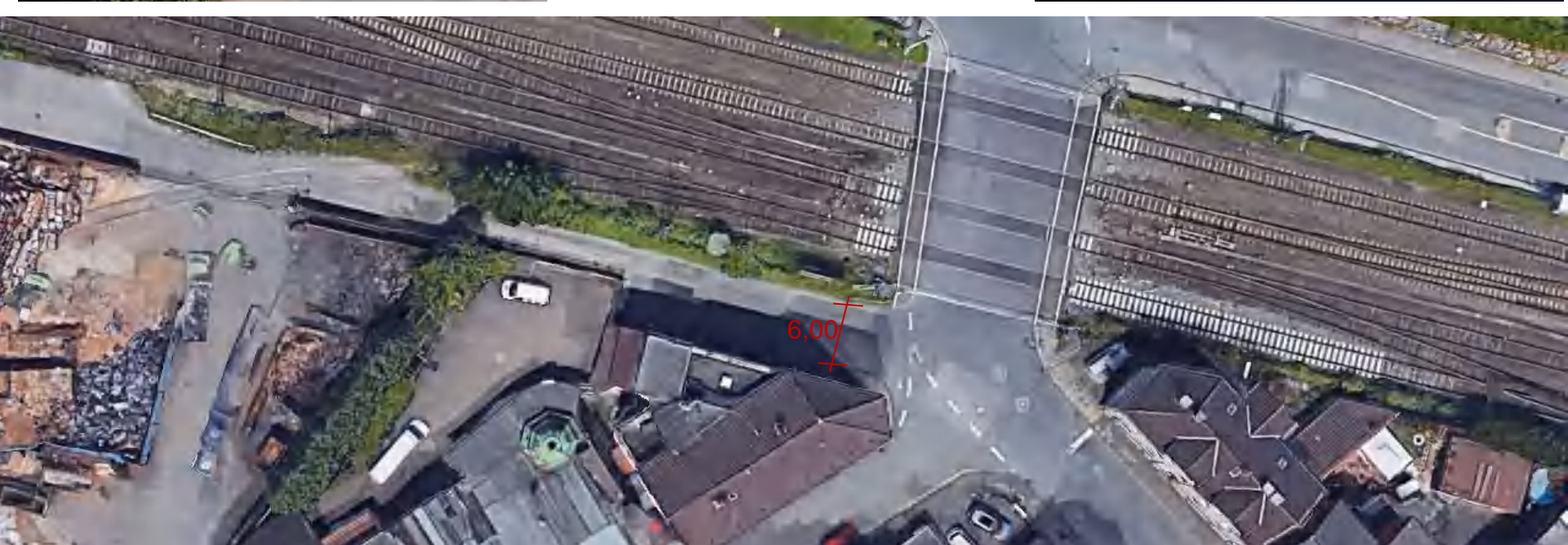


Variante 3 Mitte: BÜ, südlich Bahn, Untere Isenbergstraße





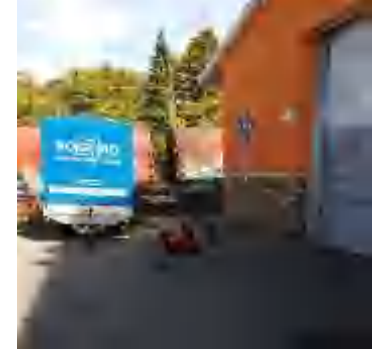
Bahnübergang Oeger Straße





Engpass Lenne-Brücke

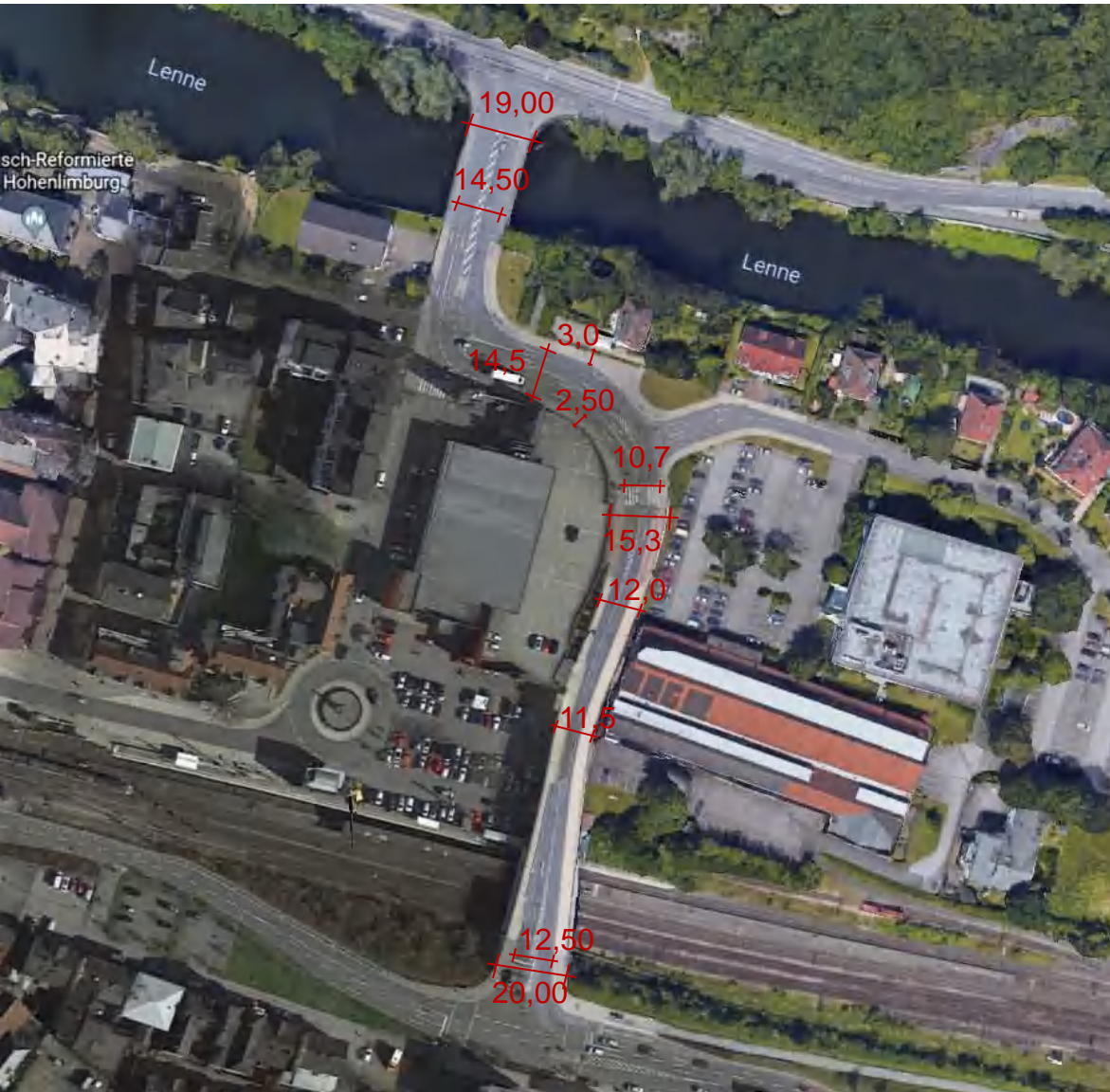




Vorhandener Radweg Isenbergstraße



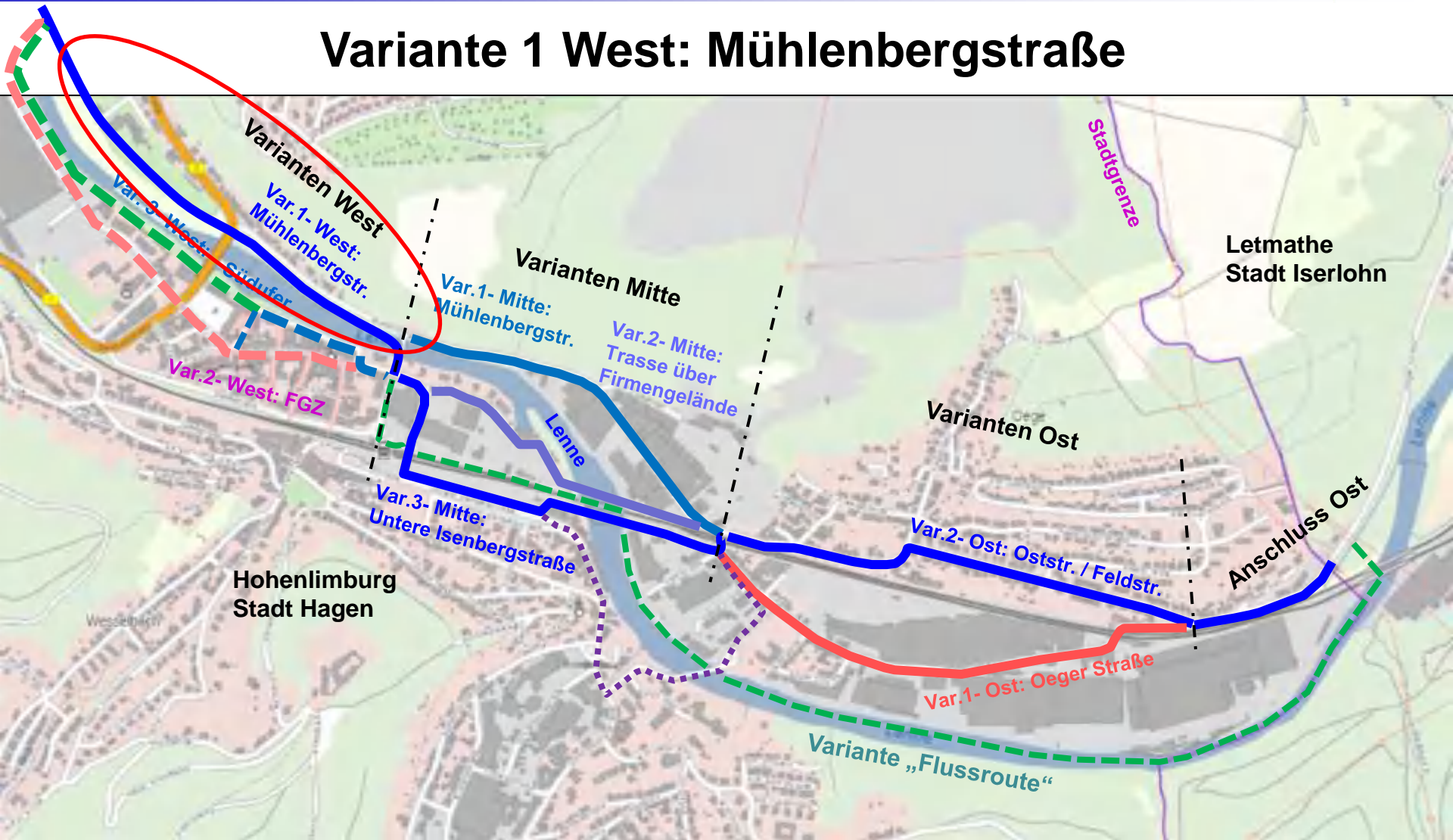


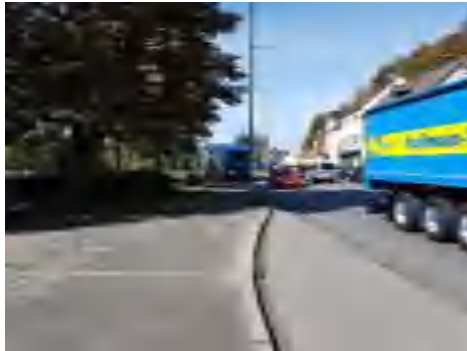


Bahnhof und Neue Brücke Ersatz Herren- Straße



Variante 1 West: Mühlenbergstraße

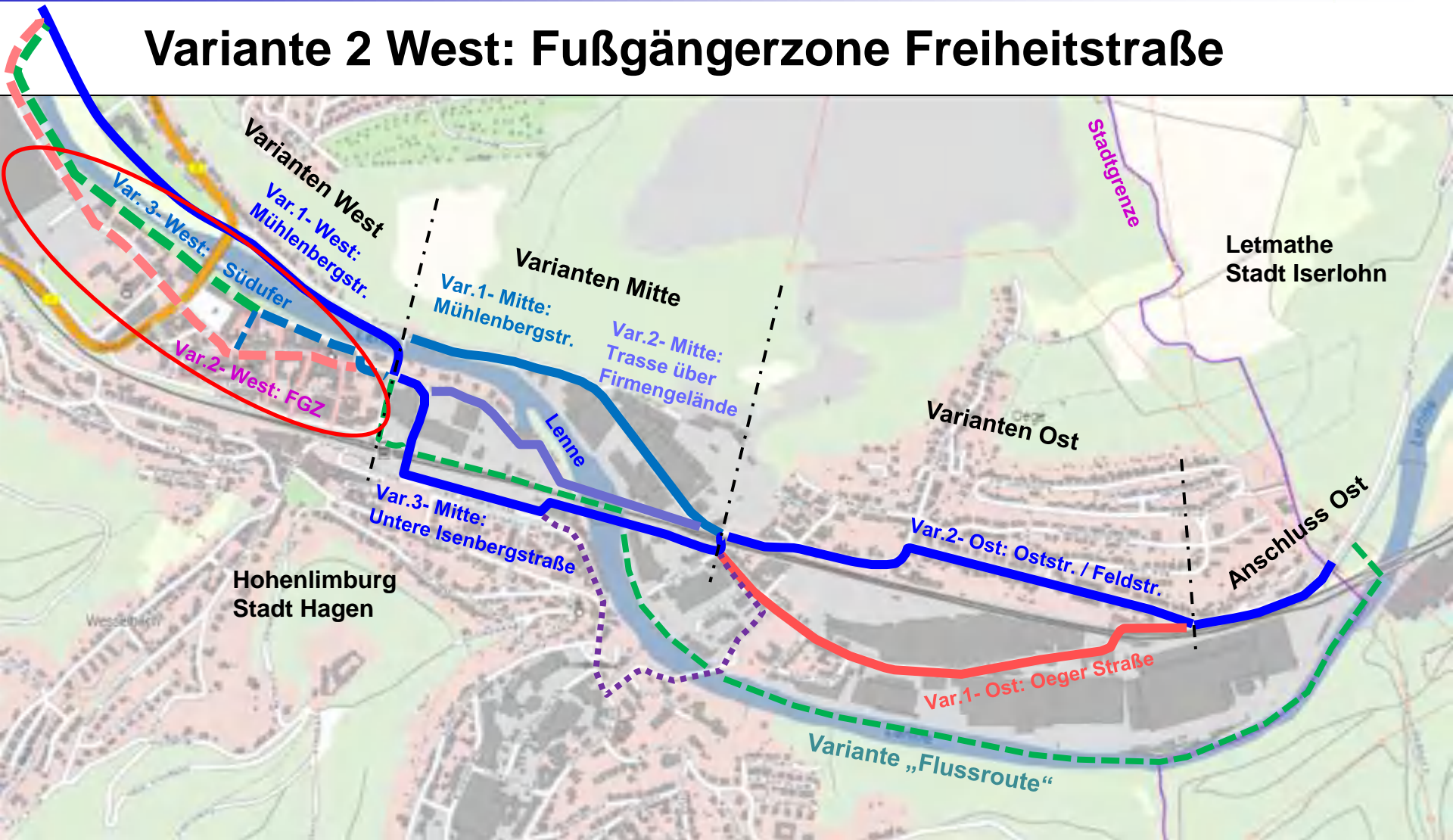




Mühlenbergstraße: Wahltrasse am rechten Lenneufer



Variante 2 West: Fußgängerzone Freiheitstraße

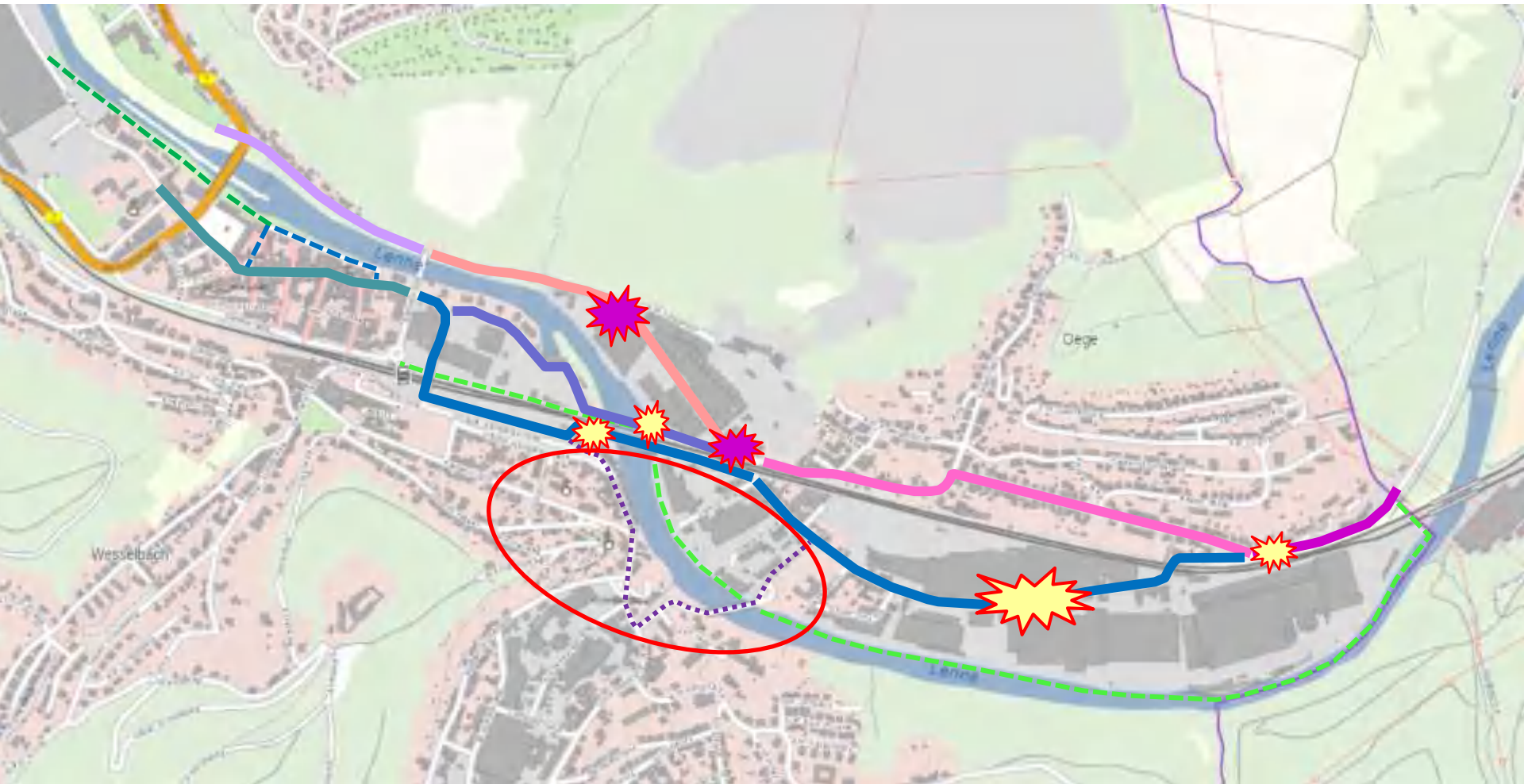


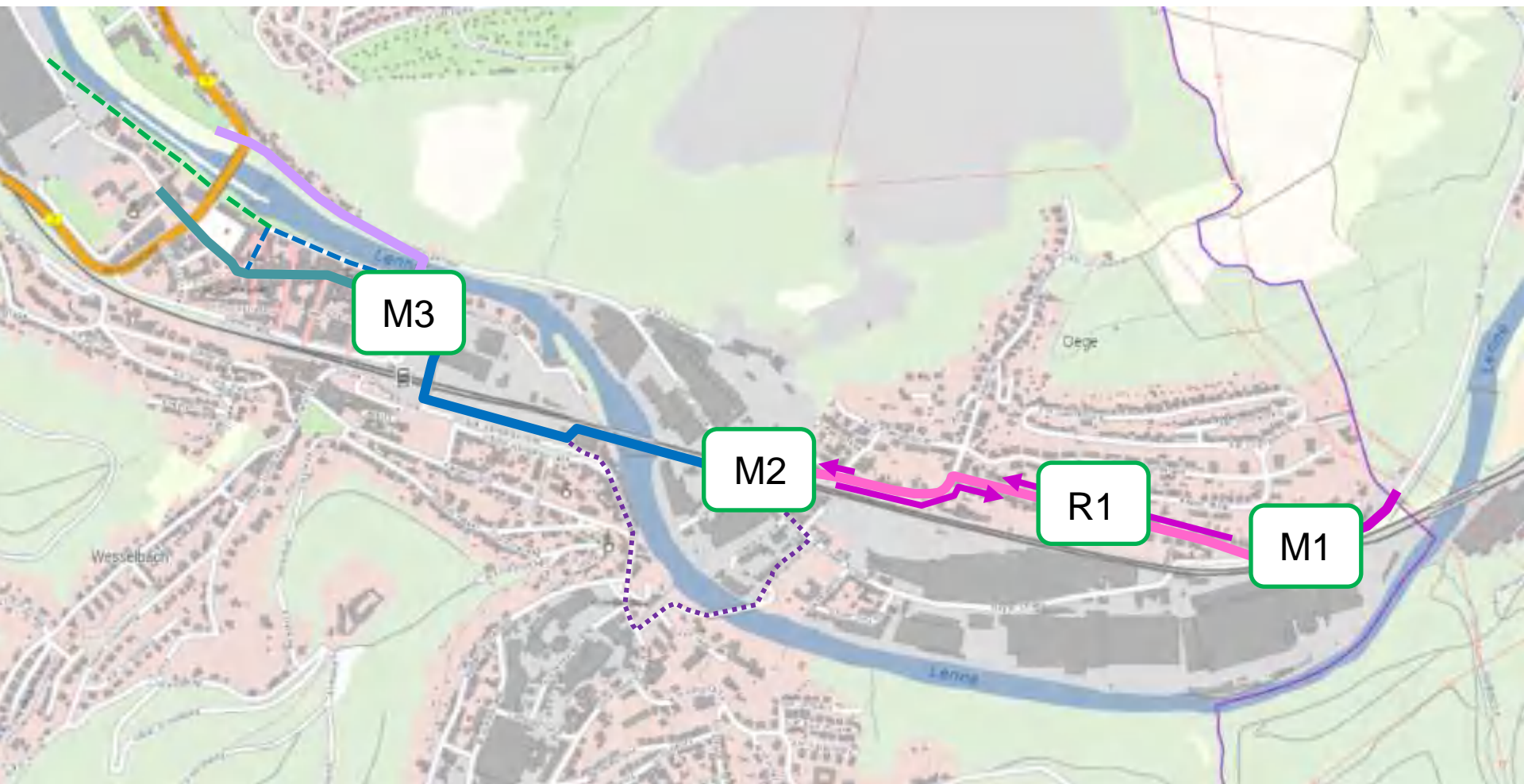




Ortskern und Fußgängerzone: Trassenvarianten am linken Lenneufer

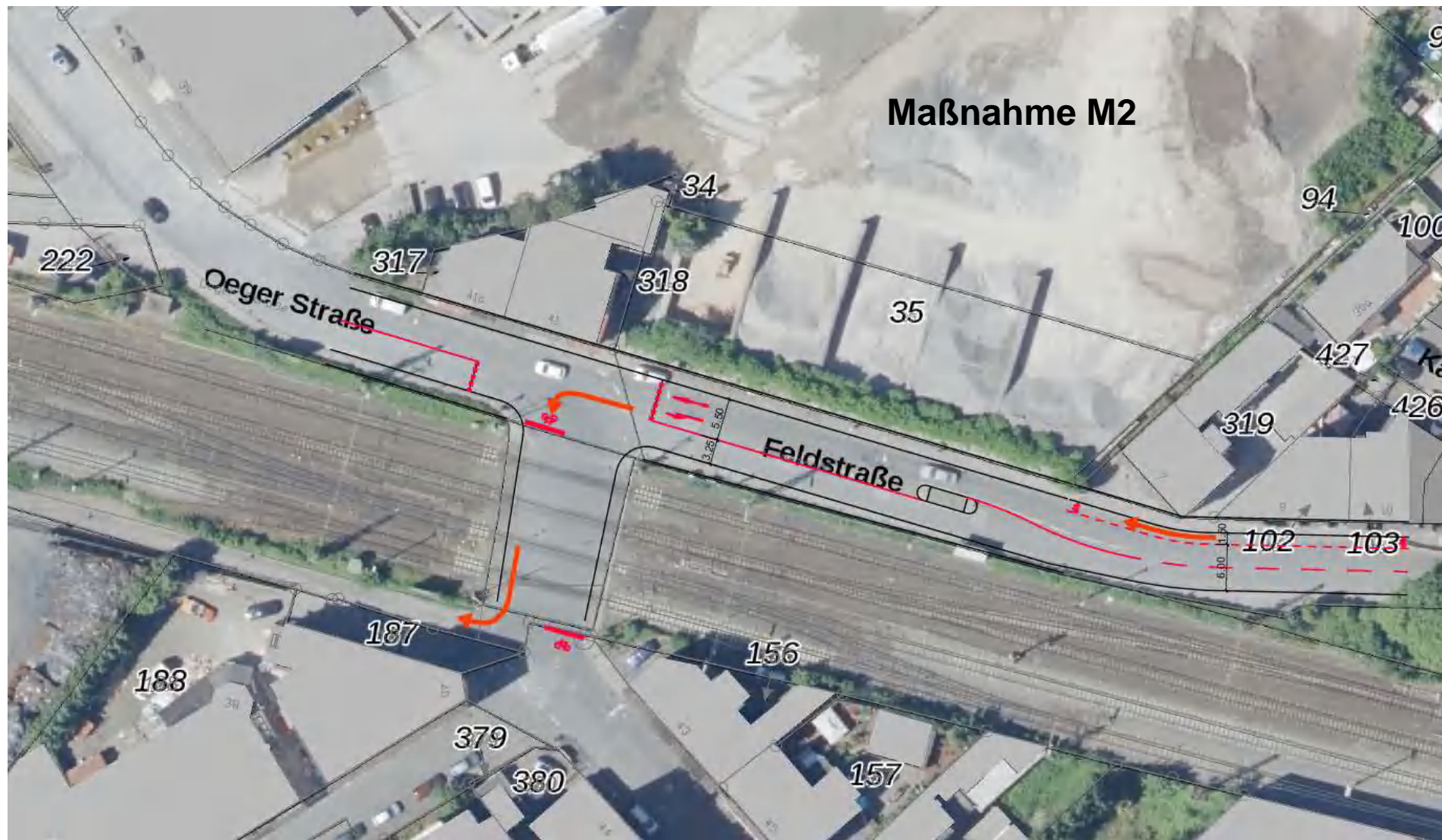


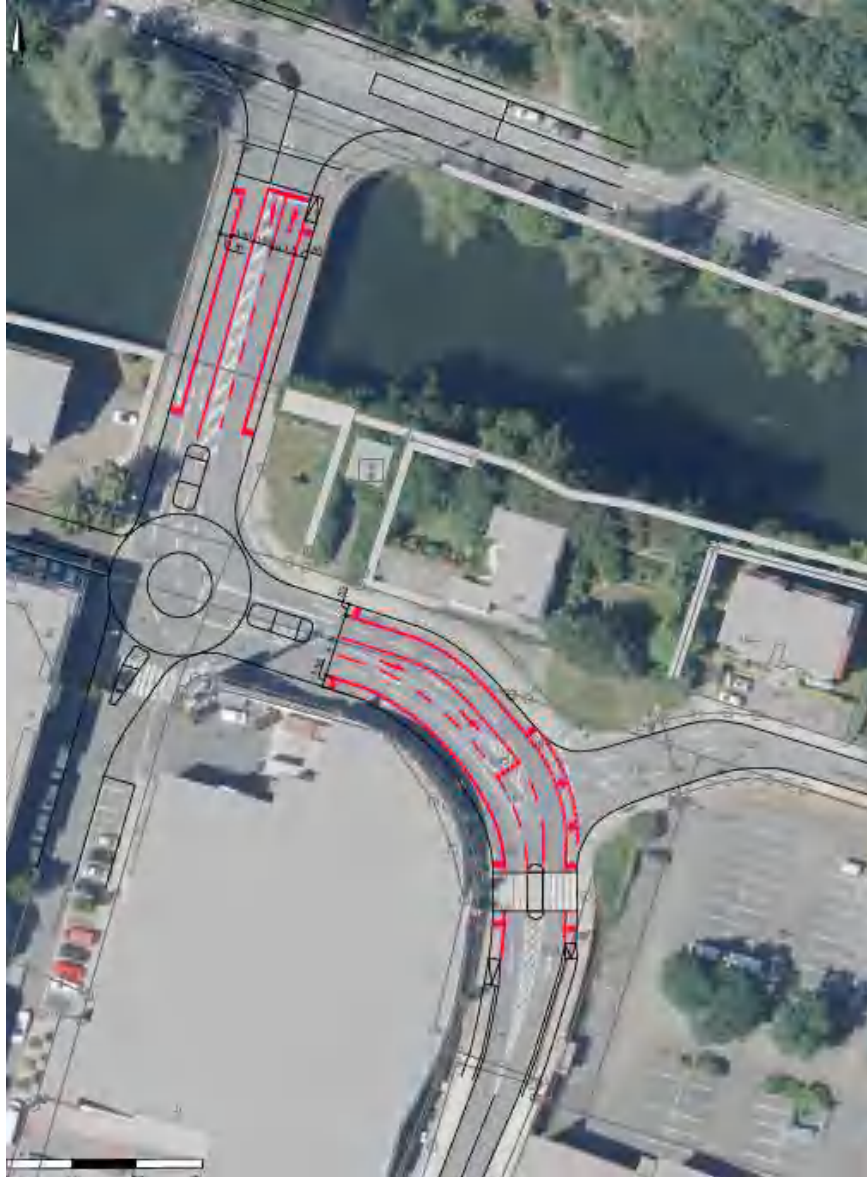






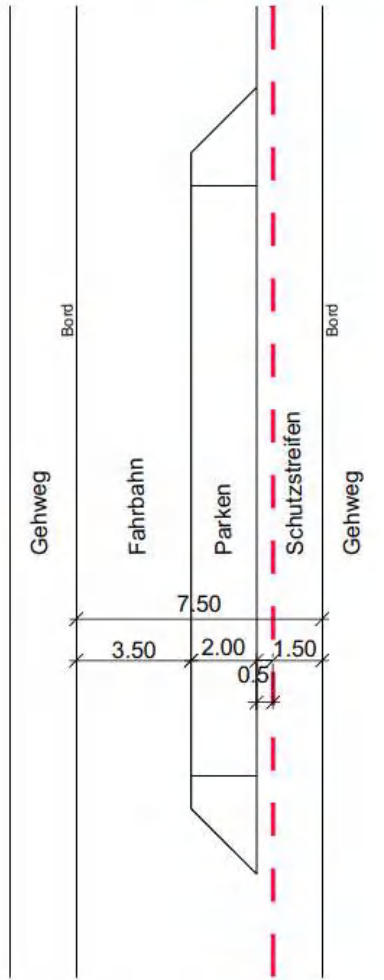
Maßnahme M1



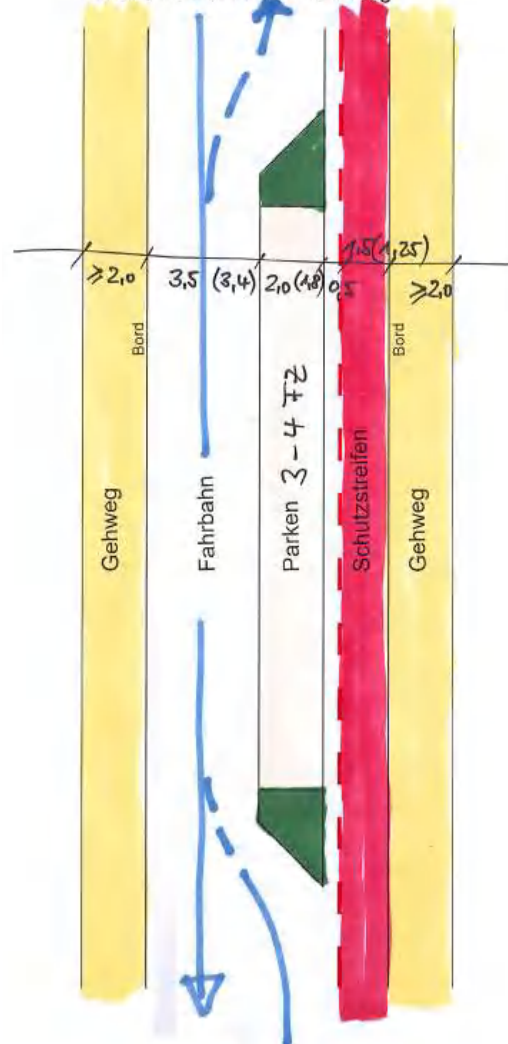


Maßnahme M3

Regeldetail 1 Schutzstreifen M 1:125
zwischen Parken und Gehweg



Regeldetail 1 Schutzstreifen M 1:125
zwischen Parken und Gehweg



Maßnahme R1



**Vielen Dank
für ihre Aufmerksamkeit**

