

ÖFFENTLICHE ERGÄNZUNGSVORLAGE

Amt/Eigenbetrieb:

61 Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Bauordnung

Beteiligt:

32 Fachbereich Öffentliche Sicherheit und Ordnung

20 Fachbereich Finanzen und Controlling

60 Fachbereich Immobilien, Bauverwaltung und Wohnen

Betreff:

Verkehrsführung nach Wiederöffnung der Marktbrücke

Beratungsfolge:

27.04.2022 Bezirksvertretung Hagen-Mitte

03.05.2022 Ausschuss für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität

Beschlussfassung:

Ausschuss für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz und Mobilität beschließt die Querschnittsaufteilung der Hochstraße gemäß vorgestellter Alternativvariante mit markiertem Radschutzstreifen in Gegenrichtung zur Einbahnstraße.

Begründung

Mit der Vorlage 0880/2021 wurden die Überlegungen der Fachverwaltung zur Verkehrsführung nach Wiedereröffnung der Marktbrücke vorgestellt.

Die politischen Gremien (BV-Mitte am 02.02.2022 und UKM am 09.02.2022) haben die vorgeschlagenen Maßnahmen auch weitestgehend beschlossen, die Querschnittsaufteilung der Hochstraße allerdings in erster Lesung beraten.

Diese Ergänzungsvorlage zeigt neben den bereits bekannten Vorschlägen eine weitere Alternative auf, die in Absprache mit dem ADFC entwickelt wurde.

Diese Möglichkeit entspricht im Prinzip der Maßnahme „Führung des Radverkehrs mittels eines Schutzstreifens bei Freigabe der Einbahnstraße gegen die Fahrtrichtung für Radfahrende“.

Allerdings soll dabei der Schutzstreifen gegen die Fahrtrichtung markiert werden und der Radverkehr in Fahrtrichtung Oberhagen bei 3,65 m Fahrbahnbreite ohne weitere Maßnahmen geführt werden.

Auch hierfür muss das Parken als „aufgeschultertes Parken“ (bei teilweise 12 cm hohem Auftritt) ausgewiesen werden. Eine Bordsteinabsenkung kann aus Kostengründen nicht erfolgen.

In der Anlage werden die verschiedenen Möglichkeiten noch einmal dargestellt, wobei die o.g. Alternative als Bild „Mitte, links“ erkennbar ist.

Die Führung des Radverkehrs zwischen Märkischem-/Bergischem Ring und Böhmerstraße, die in der Grundvorlage dargestellt wurde, muss bei einer Entscheidung für die Alternative „Zweirichtungsradweg“ unter Fortfall der Parkmöglichkeiten auf der linken Seite der Hochstraße in FR Oberhagen etwas modifiziert werden, um Radfahrende gleich schon ab Innenstadtring in Straßenmitte zu führen, um ab Böhmerstraße dann die Fortsetzung auf der linken Seite zu finden.

Entfallende Parkstände bei Alternative „Radfahrstreifen in beiden Fahrtrichtungen“

Es entfallen bei dieser Alternative rechnerisch 44 Parkstände, bei denen es sich ausschließlich um die Art „Parkscheibe, Anwohner frei“ handelt. Insgesamt würde sich die Anzahl öffentlicher Parkstände in Parkzone D, in der die Hochstraße liegt, von 529 auf 485 verringern. Der Anteil der Parkstände, die ausschließlich von Anwohnern genutzt werden können, erhöht sich dadurch von 25,7% auf 28% (vgl. Anlage „Vergleichsauswertung der Parkstände in Parkzone D“).

Da keine neuen Parkflächen für den ruhenden Verkehr geschaffen werden können, kann als Ausgleichsmaßnahme nur vorgeschlagen werden, prinzipiell freie Parkstände in reines Anwohnerparken umzuwandeln. So könnten als Kompensation die ca. 40 Parkstände auf der rechten Seite in FR Oberhagen zu reinen Anwohnerparkplätzen werden. Dadurch erhöht sich der Anteil des reinen

Anwohnerparkens in Parkzone D weiter auf 36,3% und liegt damit immer noch unterhalb der in der StVO vorgesehenen Obergrenze von 50%.

Finanzsituation:

An den Darstellungen der finanziellen Auswirkungen ändert sich nichts. Daher kann dieser Teil aus dieser Vorlage entfernt werden.

Inklusion von Menschen mit Behinderung

Belange von Menschen mit Behinderung

sind nicht betroffen

Auswirkungen auf den Klimaschutz und die Klimafolgenanpassung

positive Auswirkungen (+)

Alle Maßnahmen zur Stärkung des sogenannten Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) tragen zur Klimaverbesserung bei.

Finanzielle Auswirkungen

Es entstehen die Auswirkungen, die in der Grundvorlage beschrieben wurden.

gez.

Henning Keune,
Technischer Beigeordneter

Bei finanziellen Auswirkungen:

gez.

Christoph Gerbersmann
Erster Beigeordneter und Stadtkämmerer

Verfügung / Unterschriften

Veröffentlichung

Ja

Nein, gesperrt bis einschließlich _____

Oberbürgermeister

Gesehen:

**Erster Beigeordneter
und Stadtkämmerer**

Amt/Eigenbetrieb:

61

32

20

60

Stadtsyndikus

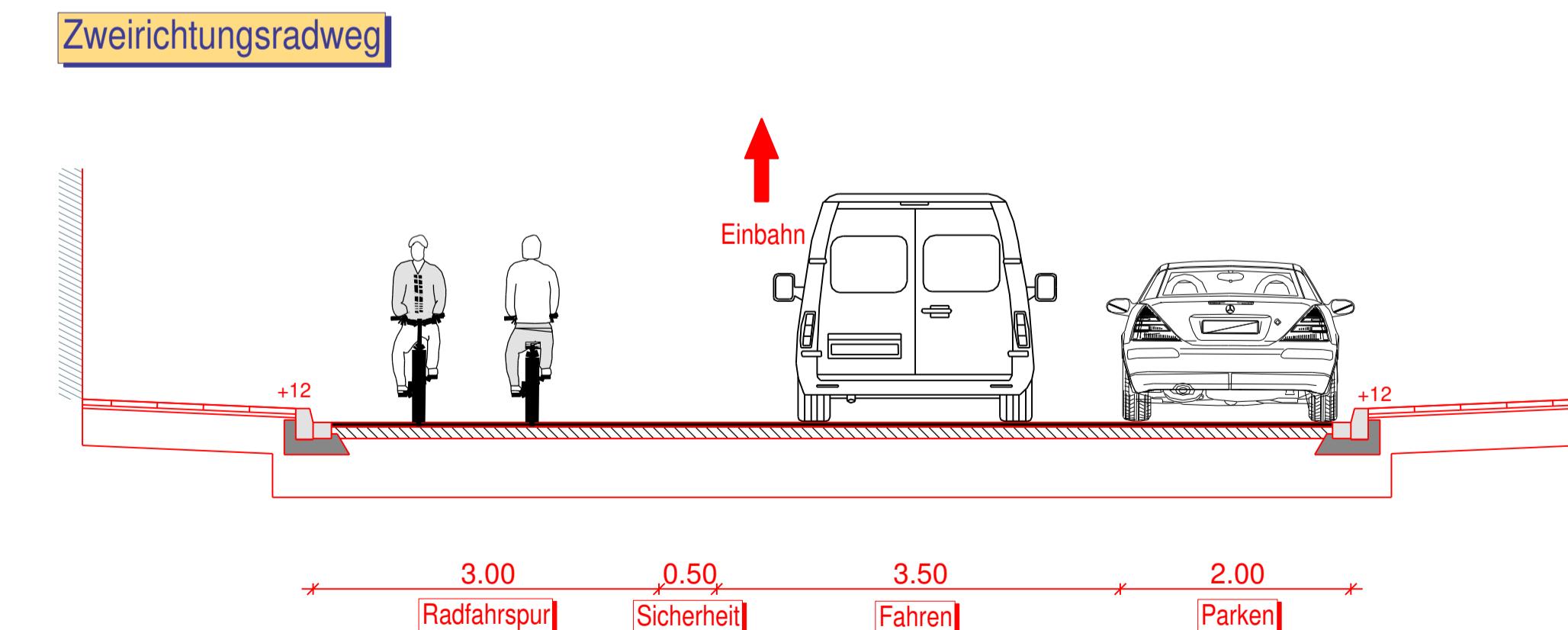
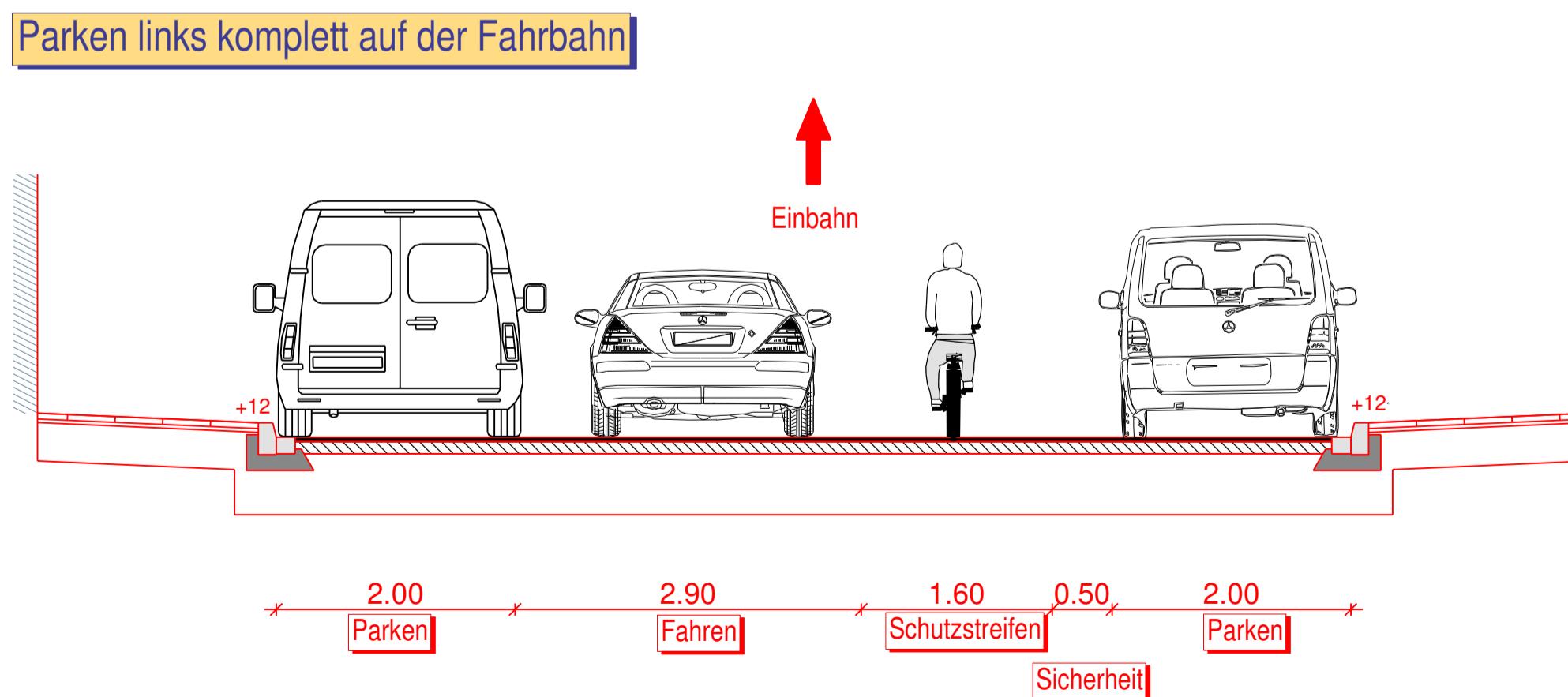
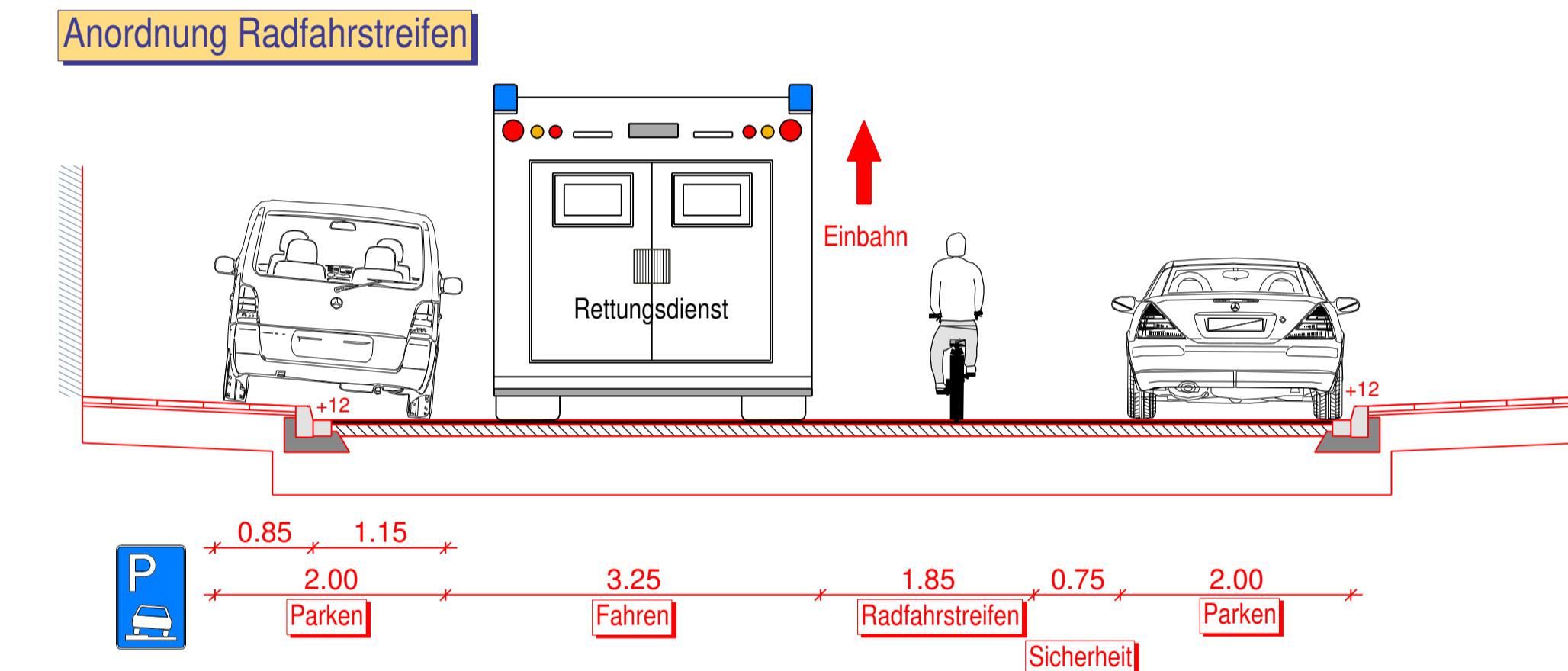
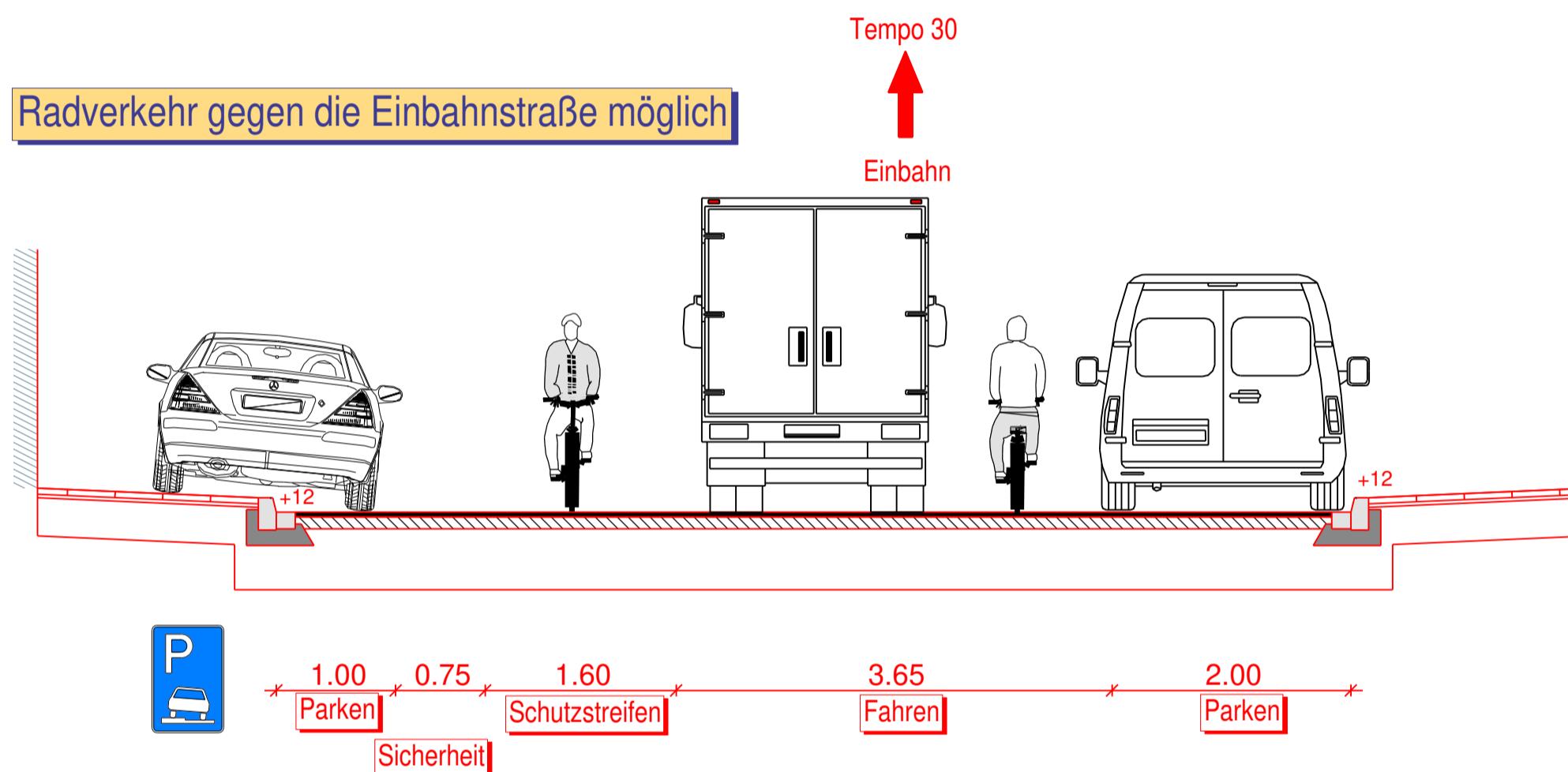
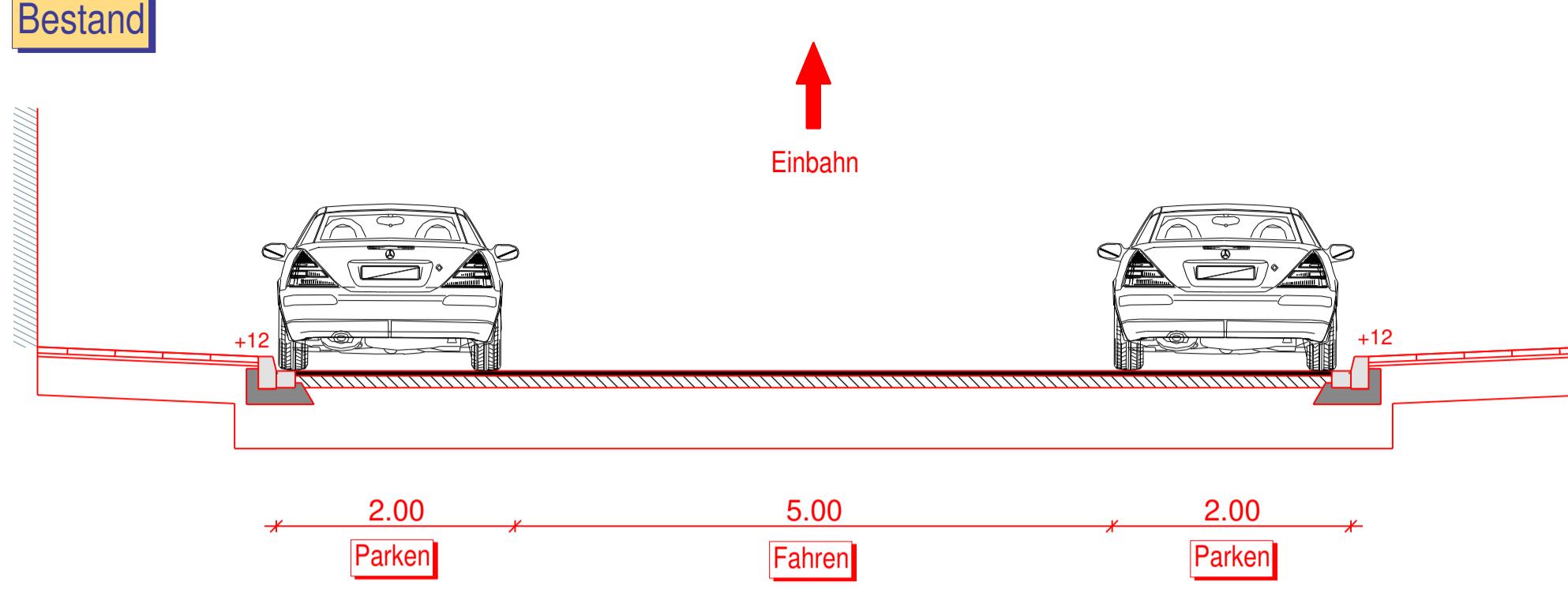
Beschlussausfertigungen sind zu übersenden an:

Amt/Eigenbetrieb: _____ **Anzahl:** _____

Beigeordnete/r

**Die Betriebsleitung
Gegenzeichen:**

Entwurfsquerschnitte Hochstraße



HAGEN
Stadt der FernUniversität

Entworfen	Schweda	Abteilungsleiter
Datum	02/2022	Datum
Techn. Beigeordneter		Ltd. Städt. Baudirektorin
Keune		Hammerschmidt

Maßstab 1:50 Projekt Plan-Nummer

Entwurfsquerschnitte Hochstraße (Prinzipdarstellungen)

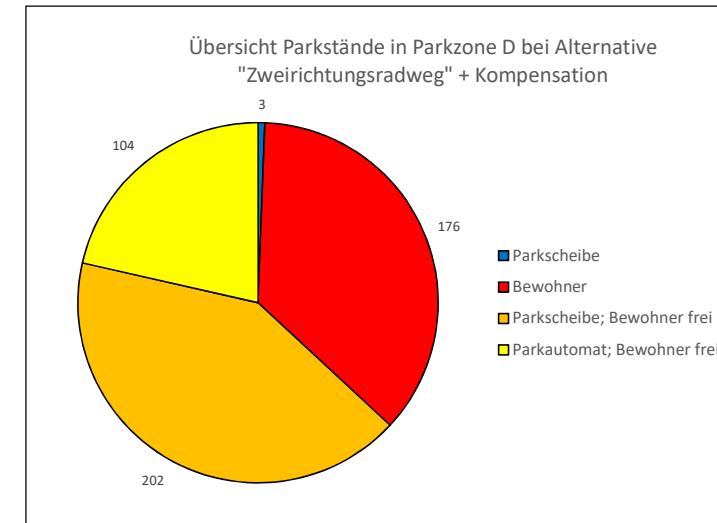
Vergleichsauswertung der Parkstände in Parkzone D für Alternative "Zweirichtungsradweg"

Stand: März 2022 (Entwurf)

Parkzone	Freies Parken	Parkscheibe	Parkautomat	Bewohner	Bewohner - zeitlich beschränkt	Bewohner; Freies Parken	Parkscheibe; Bewohner frei	Parkautomat; Bewohner frei	Parkhaus	vermietet	Parkautomat (privat Betreiber)	Gesamt	Gesamt (öffentliche)
D (Bestand)	0	3	0	136	0	0	286	104	246	0	85	860	529
D (mit 2-Richtungsradweg)	0	3	0	136	0	0	242	104	246	0	85	816	485
D (mit 2-Richtungsradweg) + Kompensation	0	3	0	176	0	0	202	104	246	0	85	816	485

Anteile Bewohnerparken ("Parkscheibe; Bewohner frei" und "Parkautomat; Bewohner frei" zählen nicht mit zum Bewohnerparken!)

Parkzone	09:00 - 18:00	18:00 - 09:00
D (Bestand)	25,7%	25,7%
D (mit 2-Richtungsradweg)	28,0%	28,0%
D (mit 2-Richtungsradweg) + Kompensation	36,3%	36,3%



ÖFFENTLICHE STELLUNGNAHME

Amt/Eigenbetrieb und ggf. beteiligte Ämter:

61 Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Bauordnung

Betreff: Drucksachennummer: 0880-1/2021
Verkehrsführung nach Wiedereröffnung der Marktbrücke - Ergänzung Frankfurter Str.

Beratungsfolge:
03.05.22 Ausschuss für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität



Die Bezirksvertretung Mitte hat in der Sitzung am 27.04.22 die Ergänzungsvorlage 0880-1/2021 in erster Lesung beraten und die Verwaltung wurde gebeten eine Machbarkeitsstudie zu erstellen, mit dem Inhalt den Radverkehr stadtauswärts über die Hochstraße, bei Erhalt des dortigen Stellplatzangebotes und stadteinwärts über die Frankfurter Straße zu führen. Am Ende der Frankfurter Straße zum Märkischen Ring ist zu prüfen, ob der Radverkehr über einen priorisierten Radweg innerhalb der Fahrspur des Individualverkehrs geführt wird.

Grundsätzlich wird die Führung des Radverkehrs in einem Einbahnstraßensystem als kritisch bewertet. Laut der Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) soll „grundsätzlich der Radverkehr Einbahnstraßen in beiden Richtungen nutzen können, sofern Sicherheitsgründe nicht dagegensprechen. Dabei wird geprüft, welche Regelung geeignet ist und ob gegebenenfalls ergänzende Maßnahmen notwendig sind“ (vgl. ERA, Kap. 7, S. 62).

Auch im Radverkehrskonzept der Stadt Hagen findet sich der Grundsatz der Umweg freien Radverkehrsführung wieder: „Auch wenn auf fast allen Straßen und Wegen Radverkehr stattfindet, so ist doch ein Netz zu entwickeln, das alle wichtigen Ziele direkt und möglichst ohne Umwege miteinander verbindet“ (S. 59). Das gesamte Radwegenetz wird auf dem Grundsatz konzipiert, dass die alltagsrelevanten Quellen und Ziele möglichst frei von Umwegen miteinander verbunden werden. Eine Einbahnstraßenlösung für den Radverkehr über Hochstraße (stadtauswärts) und Frankfurter Str. (stadteinwärts) wird aus Sicht des Radfahrenden daher als äußert negativ bewertet.

Um den zuvor beschriebenen Grundsätzen zu folgen schlägt die Verwaltung weiterhin den Lösungsvorschlag „Mitte links“ mit einem Schutzstreifen entgegen der Einbahnstraße vor (vgl. 0880-1/2021).

Die Gehwege der Hochstraße haben eine Breite von ca. 3 m. Bei „aufgeschultertem“ Parken verbleibt eine Restbreite von ca. 2 m. Diese ermöglicht weiterhin die Nutzung des Gehweges durch zu Fuß gehende sowie in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen (Rollstuhl, Rollatoren, Kinderwagen). Im Bereich zwischen Böhmerstraße und Schulstraße wird das „aufgeschulterte“ Parken bereits heute praktiziert. Die Situation würde sich somit lediglich im Bereich zwischen der Schulstr. und Jägerstr. ändern.

Bei einem Verzicht auf das Parken auf einer Seite wären (neben dem dargestellten Zweirichtungsradweg – Abbildung unten rechts) auch beidseitig Schutzstreifen (1,60 m) möglich. Realisierbar wäre außerdem einen Radfahrstreifen (1,85 m) entgegen der Fahrbahn sowie einen Schutzstreifen (1,60 m) in Fahrtrichtung zu installieren.

Bereits während der Entwicklung der Verkehrsführung nach Öffnung der Marktbrücke wurde durch die Verwaltung geprüft, ob zusätzlich zur Verkehrsführung in der Hochstraße, eine Ausfahrt für den Radverkehr über die Frankfurter Straße im Kreuzungsbereich Frankfurter Str./ Märkischer Ring/ Mittelstr. ermöglicht werden kann. Aufgrund der vorhandenen Straßenbreite ist dies jedoch nicht realisierbar. Die Breite der zur Verfügung stehenden Verkehrsfläche zwischen der Böhmerstraße und dem Märkischen Ring beträgt 10 m – 10,5 m. Der Verkehrsraum ist aufgeteilt in zwei Busspuren und eine Fahrspur für den Individualverkehr (in

Fahrtrichtung Märkischer Ring) (s. Plan Anhang). Die Fahrspur des IV hat eine Breite von 3,25 m. Die Führung des Radverkehrs durch einen Schutzstreifen (1,60 m) oder Radfahrstreifen ($\geq 1,85$ m) ist somit nicht möglich, da hierfür mindestens 2,50 m Fahrspur übrigbleiben muss (vgl. ERA, Kap 7).

Auch eine Freigabe der Busspuren für den Radverkehr in diesem Bereich, wurde durch die Verwaltung untersucht. Aufgrund der hohen Frequenzierung des Bereichs durch den Busverkehr und die Lage der Haltestellen kann die Sicherheit der Radfahrenden jedoch nicht gewährleistet werden. Zudem verfügen die Busspuren über gesonderte Freigabephasen, die mittels Permissivsignal angezeigt werden. Eine Freigabe der Busspuren ist somit ebenfalls nicht möglich.

Auch die Führung des Radverkehrs über den Johanniskirchplatz wird aufgrund der Entfernung zur Hochstraße nicht als Alternative eingeschätzt.

Eine generelle Umgestaltung der Frankfurter Straße würde von der Verwaltung begrüßt, ist aber nicht kurzfristig realisierbar. Hierfür müssten zunächst Planungen erstellt und die Finanzierung gesichert werden. Besonders die vorhandenen Schrägparkstände sind aus Sicht des Radfahrenden als kritisch zu bewerten.

gez. Henning Keune
Technischer Beigeordneter

Verfügung / Unterschriften

Veröffentlichung

- Ja
 Nein, gesperrt bis einschließlich _____

Oberbürgermeister

Gesehen:

Stadtkämmerer

Stadtsyndikus

Beigeordnete/r
Die Betriebsleitung
Gegenzeichen:

Beschlussausfertigungen sind zu übersenden an:

Amt/Eigenbetrieb:

Anzahl:

