



ÖFFENTLICHE BERICHTSVORLAGE

Amt/Eigenbetrieb:

60 Fachbereich Verkehr, Immobilien, Bauverwaltung und Wohnen

Beteiligt:

Betreff:

Innerstädtische Radwegeverbindungen

Beratungsfolge:

19.01.2023 Bezirksvertretung Hagen-Mitte

01.02.2023 Ausschuss für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität

Beschlussfassung:

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität nimmt den Bericht zur Kenntnis.



Begründung

Im Rahmen der Sitzung des Ausschusses für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität am 14.06.2022 (Vorlage 0880-1/2021) wird die Verwaltung gebeten, ein Konzept vorzustellen, wie man die Stadt von Ost nach West, von West nach Ost sowie von Süd nach Nord und Nord nach Süd als Fahrradfahrer*in auf einem Radweg durchqueren kann.

Die Hagener Innenstadt hat im vergangenen Jahr gleich zwei neue Radverkehrsverbindungen erhalten, die an verkehrsträchtigen Straßen entlang führen und somit direkte Verbindungen schaffen. Weitere Verbindungen sind bereits in Planung bzw. in der Fördermittelakquise.

Radwege, welche im vergangenen Jahr im Innenstadtbereich entstanden sind, befinden sich am Graf-von-Galen-Ring und am Märkischen Ring. Am Märkischen Ring wurde als Verlängerung des Radweges auf der Marktbrücke ein Radfahrstreifen geschaffen, welcher zwischen der Pothofstraße und der Mittelstraße auf dem rechten Fahrstreifen Platz findet. Auf dem Graf-von-Galen-Ring wurden entlang des Hauptbahnhofs die beiden äußeren Fahrspuren des MIV eingezogen und dem Radverkehr gewidmet. In den Zugangsbereichen (Altenhagener Straße und im Bereich der Elberfelder Straße) sind die Radfahrstreifen besonders hervorgehoben.

An die neu geschaffene Infrastruktur schließen weitere Verbindungen sowohl im Innenstadtbereich als auch in den Verbindungen zu den weiteren Stadtbezirken an. Somit ergeben sich folgende Verbindungen:

Ost-West:

Aus dem Volmetal kommend findet der Radverkehr aktuell auf einem gemeinsamen Geh-/Radweg entlang der B54 statt. Im Bereich der Volme Brücke an der Delstener Straße wird der Radverkehr durch Delstern bis nach Eilpe geführt. Die Radwegeführung ist entlang der kath. Kirchengemeinde Herz Jesu bis zum Eilper Zentrum auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg vorhanden. Im Anschluss besteht die Möglichkeit zum einen die Hasselstraße bis zur Stadthalle und anschließend den freigegebenen Gehweg bzw. Geh- und Radweg bis zur Marktbrücke zu nutzen, um die Innenstadt zu erreichen. Zum anderen kann die Eilper Straße weiter im Mischverkehr genutzt werden, bis schließlich eine Öffnung der Busspur im Übergang zur Frankfurter Straße vorliegt. Im weiteren Verlauf kann die Frankfurter Straße bis zur Einmündung der Hochstraße genutzt werden, um zukünftig über die Hochstraße entgegen der Einbahnstraße das Stadtzentrum zu erreichen. Eine Verbindung zur Mittelstraße besteht in diesem Fall über die Marienstraße, vorbehaltlich des Beschlusses über die Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr (DS-Nr. 0808/2022). Auch besteht die Möglichkeit, die Hoch- und Bergstraße zu nutzen, um die Innenstadt zu durchfahren. Alternativ kann die Frankfurter Straße ab der genannten Einmündung weiterhin im Mischverkehr bei Tempo 30 genutzt werden und die Mittelstraße auf Höhe des Markts geradeaus erreicht werden. Die Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr wird in der Vorlage 0808/2022 behandelt. Mit der Freigabe der Mittelstraße kann eine weitere



Trasse geschaffen werden, welche die Durchlässigkeit der Innenstadt und die direkte Verbindung von Orten begünstigt.

An die Innenstadt anschließend erfolgt die Führung entweder auf der Körnerstraße auf einer freigegebenen Busspur, oder parallel dazu in der Gerberstraße und anschließend in Richtung Norden bzw. entlang des Bahnhofs. Alternativ kann der Bahnhofsgebiet zukünftig auch über den in Planung befindlichen Zweirichtungsradweg in der Bahnhofstraße erreicht werden (DS-Nr. 0197/2022). Auch gilt es die Busspur Elberfelder Straße zu erwähnen, welche für den Radverkehr freigegeben ist. Ab dem Theater kann die Konkordia- und Bergstraße im Mischverkehr bei Tempo 30 genutzt werden, bis schließlich die Augustastraße erreicht wird, welche als Fahrradstraße ausgebaut wird. Der Minervastrasse folgend findet auf dem Konrad-Adenauer-Ring der Radverkehr im Seitenraum auf einem getrennten und gemeinsamen Geh- und Radweg Platz. Diese Verkehrsführung zieht sich bis zum Ortszentrum Haspe und dem Enneepark fort, sodass eine Anbindung an die Parkanlage vorliegt. An den Enneepark angrenzend verläuft ein gemeinsamer Geh- und Radweg bis zur Straße An der Kohlenbahn und weiter bis zur Martinstraße, an welcher erst kürzlich ein aufgeweiteter Radaufstellstreifen markiert wurde. Die Unterbrechung des gemeinsamen Geh- und Radweges durch die Straße An der Kohlenbahn wird in Vorlage 0731/2022 behandelt, in welcher eine Bevorrechtigung des Radverkehrs durch eine aufgepflasterte Querung vorgesehen ist, um eine direkte Verbindung ohne Umwege und Behinderungen zu schaffen. Der Ennepetraße folgend kann die Stadtgrenze zu Gevelsberg teilweise auf einem Schutzstreifen, jedoch größtenteils auf einem baulich angelegten Radweg erreicht werden.

Die Verbindungsachsen sind bereits jetzt ausgeprägt vorhanden, obgleich eine Optimierung für den Alltags- und Freizeitverkehr durch die Planung des Enneep-Radweges vorgesehen ist.

West-Ost:

Die Verbindungen zwischen Ost-West und West-Ost unterscheiden sich lediglich marginal. Im Unterschied zur Ost-West-Verbindung kann die Frankfurter Straße im Bereich des Markts nicht genutzt werden. Auf dem Friedrich-Ebert-Platz startend erfolgt die Trassierung über die Rathausstraße und Potthofstraße bis zum Märkischen Ring. Von dort aus ist der Zweirichtungsradweg auf der Marktbrücke – weiter bis zur Hasselstraße und Eilpe – erreichbar. Jedoch kann auch der neu geschaffene Radfahrstreifen genutzt werden, um ab dem Kreuzungsbereich Märkischer Ring / Bergischer Ring / Mittelstraße / Frankfurter Straße exklusiv bis zur Hochstraße vorzufahren und die Hochstraße bis zur Einmündung der Frankfurter Str. im Mischverkehr (Einbahnstraße) bei Tempo 30 zu nutzen. Die Hochstraße ist alternativ über die Mittelstraße – rechts abbiegend auf den Bergischen Ring und links abbiegend in die Hochstraße – erreichbar. Die linksabbiegende Spur wurde Ende des vergangenen Jahres mit Piktogrammen für den Radverkehr ausgestattet. Eine weitere Möglichkeit besteht in der Nutzung der Marienstraße bis zur Hochstraße.

Weitere Unterschiede in den Wegeverbindungen sind nicht zu vermerken, sodass



sowohl die Ost-West- als auch die West-Ost-Durchlässigkeit gegeben ist.

Nord-Süd:

Beginnend im Bereich des Hengsteysees kann die neue Volmebrücke bis zur Herdecker Straße genutzt werden. Aktuell findet die Aufwertung zu einer wassergebundenen Decke statt. Anschließend erfolgt der Radverkehr auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg bis zur Kreuzung Weststraße. In diesem Bereich gilt es die zur B54 parallel verlaufende Zieglerstraße des NRW-Radnetzes zu nutzen, ehe wieder auf die B54 (Herdecker Straße) verschwenkt werden kann, um einen gemeinsamen Geh- und Radweg zu nutzen. Diese Führungsform führt sich auch auf der Bechelstraße und Eckeseyer Straße fort. Im Kreuzungsbereich zur Bahnhofshinterfahrung kann ein Geh- und Radweg abwärts der Ebene 2 genutzt werden, sodass der Radverkehr auf dem bereits genannten Radfahrstreifen im Bereich des Bahnhofs stattfindet. In diesem Bereich wurde die Busspur an der Körnerstraße in Fahrtrichtung Stadtmitte freigegeben, sodass eine durchgehende Verbindung auf der Busspur bis zur Stadtmitte vorliegt. Landschaftlich attraktiver liegt die Parallelroute zur Körner Straße auf der Gerberstraße und verläuft bis zur Badstraße. Im Bereich des Kreuzungsbereichs zur Bahnhofshinterfahrung kann diese in Fahrtrichtung Haspe im Zweirichtungsverkehr auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg genutzt werden. Eine verkehrlich ruhigere Anbindung der Bahnhofshinterfahrung erfolgt über die Grüntaler Straße und Sedanstraße. Diese Verbindung gilt auch als Teil des Volmeradweges zu nennen, der an der Volmeüberquerung entspringt und bis zum Kreisverkehr Kuhlestraße führen soll, sodass eine Anbindung an den geplanten Enneperadweg vorliegt.

Eine Nord-Süd-Verbindung kann jedoch auch im städtisch bebauten Bereich erfolgen. Dazu gilt es die Hengsteyer Straße bis zur Ortsumfahrung Boele zu nutzen. In der Verlängerung der Ortsumfahrung und parallel zu dieser verläuft ein gemeinsamer Fuß-/Radweg im Bereich des Dr.-Lammert-Weges. Dieser Weg mündet in der Hagener Straße, die fahrbahnbegleitend auf einem getrennten und im späteren Verlauf gemeinsamen Geh- und Radweg genutzt werden kann. Am Loxbaum erfolgt der Übergang in den Hameckepark, der mit dem Rad bis zu unterschiedlichen Anknüpfungspunkten genutzt werden kann. Zum einen ist die Nutzung bis zur MVA denkbar, um schließlich im Mischverkehr die Boeler Straße abwärts zu befahren und auf der Altenhagener Straße am Hauptbahnhof zu münden. Zum anderen kann im Anschluss an die MVA ebenfalls im Mischverkehr der Bereich Ischelandteich – Höing – untere Fleyer Straße – Emilienplatz – Badstraße erreicht werden. Der Hameckepark kann jedoch auch weiterhin bis zur Freiligrathstraße genutzt werden, um der Brinkstraße bis zur Altenhagener Straße zu folgen.

Die Nord-Süd-Beziehungen sind demnach vielfältig und so ergeben sich weitere Möglichkeiten, auf dessen Nennung hier aufgrund der Detailtiefe verzichtet wird.

Eine erweiterte Trassierung in Richtung Haspe erfolgt entlang der Bahnhofshinterfahrung und auf einem für den Radverkehr freigegebenen parallel zur L700 verlaufenden Gehweg. Anschließend kann die Rehstraße bis zur Anbindung an den Konrad-Adenauer-Ring genutzt werden.



Süd-Nord:

Die vorherigen Ausführungen zeigen, dass die Verflechtungen bereits vorliegen oder sich in der Planung befinden. Jegliche Nord-Süd-Verbindungen sind auch in der Gegenrichtung zu nutzen, sodass auch in dieser Richtung die Nutzung verschiedener Radwege möglich ist. Demnach sind keine Unterschiede zu nennen, weshalb auf weitere Ausführungen verzichtet wird.

Das aufgezeigte Verbindungskonzept befasst sich mit beispielhaften Führungen meist auf Radwegen und stellt keine abschließende Auflistung aller Hagener Radwegeverbindungen dar, obgleich sich gerade im verkehrsberuhigten Bereich Radverkehrsinfrastruktur nicht aufdrängt.

Anzumerken ist, dass auch im Bereich der Innenstadt vermehrt Tempo 30 in den Seiten- und Hauptstraßen gilt. Bei einer Tempobegrenzung auf 30 km/h bedarf es nach den aktuellen Richtlinien keiner separaten Radverkehrsinfrastruktur, sodass gerade auch diese verkehrlich wenig genutzten Trassen dem Radverkehr zur Verfügung stehen.

Die aufgeführten Wegeverbindungen sind der beiliegenden Karte zu entnehmen.

Inklusion von Menschen mit Behinderung

Belange von Menschen mit Behinderung

sind nicht betroffen

Auswirkungen auf den Klimaschutz und die Klimafolgenanpassung

positive Auswirkungen (+)

Kurzerläuterung und ggf. Optimierungsmöglichkeiten:

Obgleich diese Berichtsvorlage keine weiteren Maßnahmen mit sich zieht gilt zu erwähnen, dass alle Maßnahmen zur Stärkung des sogenannten Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) zur Klimaverbesserung beitragen.

Finanzielle Auswirkungen

Es entstehen weder finanzielle noch personelle Auswirkungen.

gez. Henning Keune

Technischer Beigeordneter



Verfügung / Unterschriften

Veröffentlichung

Ja

Nein, gesperrt bis einschließlich _____

Oberbürgermeister

Gesehen:

**Erster Beigeordneter
und Stadtkämmerer**

Amt/Eigenbetrieb:

Stadtsyndikus

Amt/Eigenbetrieb:

Beigeordnete/r

**Die Betriebsleitung
Gegenzeichen:**

Beschlussausfertigungen sind zu übersenden an:

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