

- **Jahnstraße:** Um vom Nirgena zum Anfang des Ennepe-Radweges am Kreisverkehr Garten-/Jahnstraße zu gelangen, schlägt die Machbarkeitsstudie die Benutzung der Jahnstraße vor. Diese liegt quer zum eigentlichen Routenverlauf, stellt also einen Umweg dar und besitzt eine spürbare Steigung. Als Führungsform wird eine Fahrradstraße/Kfz frei vorgeschlagen. Durch den Umbau der Wasserstraße und den Rückbau der unteren Mittelstraße ist zu befürchten, dass der Kfz-Verkehr in der Jahnstraße zunehmen wird. Aus diesen Gründen halten wir die Jahnstraße als Teil einer schnellen Radverkehrsverbindung nach Hagen für unattraktiv.
Für Radfahrerinnen und Radfahrer wird es naheliegend sein, über die Jahnstraße hinweg geradeaus auf der Mühlenstraße zu bleiben und erst an der Zufahrt zum Gewerbegebiet Mühlenstraße auf den Ennepe-Radweg zu wechseln. Dieser Abschnitt der Mühlenstraße muss derzeit für Radfahrende als gefährlich angesehen werden (parkende LKW und hohe Geschwindigkeiten). Die Strecke müsste nach Radvorrangrouten-Standard qualifiziert werden.
Als Alternative schlagen wir vor, die Bergisch-Märkische Veloroute im gesamten Bereich der Gevelsberger Innenstadt auf der linken Seite der Ennepe zu führen. Zwischen Wasser- und Mittelstraße ist das in der Machbarkeitsstudie bereits vorgesehen. Diese Wegführung sollte über die Mittelstraße hinweg verlängert werden. Über die Straße „Am Ennepebogen“ sollte der Weg durch die zukünftige Bebauung der jetzigen Freifläche am Nordufer der Ennepe bis zur Jahnstraße geführt werden. Der Anschluss an das jetzige Ende des Ennepe-Radweges sollte über einen Steg unter der Brücke der Jahnstraße erfolgen. Eine entsprechende Verlängerung des Ennepe-Radweges bis zur Wasserstraße ist bereits im integrierten Entwicklungs- und Handlungskonzept Gevelsberg Zentrum 2030 vorgesehen (siehe S. 93 und S.130 f). Der unmittelbare Anschluss an den Ennepe-Radweg durch einen Steg unter der Brücke Jahnstraße haben wir auch bei unserer Rundfahrt um die Innenstadt am 27. August, zu der wir die Kandidatinnen und Kandidaten für den Stadtrat und das Amt des Bürgermeisters eingeladen hatten, diskutiert – mit einem durchaus positiven Feedback.
- **Zwischen Ennepebrücke und „Im Schultenhof“:** In diesem Bereich – Umfahrung der Grundschule Vogelsang – ist in besonderem Maße auf Grundschulkinder Rücksicht zu nehmen, für die etwa die Ennepebrücke Teil ihres Schulweges aus Berge-Knapp ist.
- **Zwischen „Im Schultenhof“ und „Im Waterkamp“:** Die Stadt Gevelsberg hat in diesem Bereich in den vergangenen dreißig (?) Jahren eine Reihe von Grundstücken am Ufer der Ennepe erwerben können. Sollen diese für die Veloroute genutzt werden? An einer Stelle reicht ein Fabrikhalle bis an die Ennepe. Reicht es nicht aus, einen Steg um dieses Gebäude herum zu bauen? Ist es vielleicht sogar möglich, den Radweg durch die Halle zu führen, die eventuell gar nicht mehr vollständig genutzt wird?
- **Zwischen Vogelsanger Straße und Nordstraße (Stadtgebiet Hagen):** Die Machbarkeitsstudie sieht vor, die Veloroute über die Straße „An der Hütte“ zu führen. Bei der Errichtung des Brandt-Quartiers auf dem ehemaligen Brandt-Firmengelände ist bereits ein Rad-/Gehweg am Ufer der Ennepe angelegt worden. Dieser Weg ist bis heute ein Torso geblieben. Um ihn für die Veloroute nutzbar zu machen, müsste man auf Gevelsberger Seite ein Grundstück des Ruhrverbandes nutzen, das in seiner bisherigen Funktion wohl obsolet geworden ist.

An der Nordstraße wäre der Erwerb eines Privargrundstückes erforderlich. Dieser Vorschlag liefert sicherlich eine attraktivere und auch etwas kürzere Verbindung zum Hagener Ennepe-Radweg als die Straße „An der Hütte“.

- Ende Hammerstraße/ Beginn Obere Spiekerstraße: Die Veloroute soll in einer Kehrschleife unter der Eisenbahnstrecke hindurch auf die Trasse der ehemaligen Rheinischen Bahn geführt werden. Dabei ist ein Höhenunterschied von – geschätzt – zehn Metern zu überwinden.

Es wird angeregt, die Veloroute bereits ab der Straße „Im Lindental“ nördlich der Bahn zu führen und mit einer Brücke die Tückingstraße zu überqueren. Entlang der Bahngleise soll es dann zum Einstieg in den zukünftigen Bahntrassenradweg gehen. Auf diese Weise sollen – unnötige – Höhenunterschiede eingespart werden.

Die S-Bahn zweigt am Beginn des zukünftigen Bahntrassenradweges von der Trasse der ehemaligen Rheinischen Bahn ab und wird eingleisig über den Haltepunkt Wehrinhausen zum Hagener Hauptbahnhof geführt. Es wird problematisiert, dass bei einer deutlichen Verdichtung des Taktes der S-Bahn in diesem Bereich ein zweites Gleis benötigt wird. Das sollte bereits bei der Anlage der Veloroute berücksichtigt werden, wobei es da nur um die ersten Meter des Weges geht.

Zu beiden Anregungen sei angemerkt, dass die Planungen der Stadt Hagen für diesen Abschnitt des Ennepe-Radweges wahrscheinlich schon abgeschlossen sind. Die Ausführung der Arbeiten sollte eigentlich schon in diesem Sommer begonnen haben.