

Hattingen hat Pläne.

Radverkehrskonzept Hattingen 2010

Radverkehrskonzept Hattingen 2010



Inhalt

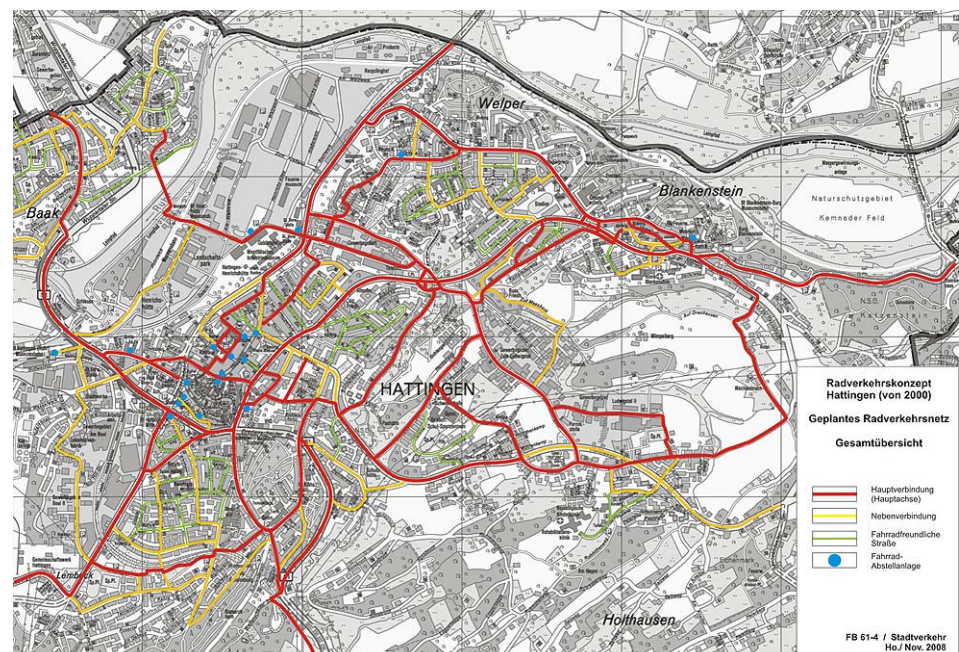
1.	Anlass und Zielsetzung	3
2.	Umsetzung des Radverkehrskonzeptes seit 2001	
	Sonstige Entwicklung der Radverkehrsinfrastruktur	6
2.1	Ausgangssituation 2001	6
2.2	Entwicklung bis heute	6
2.2.1	Radnetz und Fahrradabstellanlagen	6
2.2.2	Wegweisungstrecken	10
2.2.2.1	Städtische Wegweisungstrecken zur Altstadt	10
2.2.2.2	(Über-) Regionale Wegweisungstrecken	11
3.	StVO-Novelle 2009	14
4.	Konzept 2010	16
4.1	Radnetz	18
4.1.1	Fußgängerzone	18
4.2	Abstellanlagen	19
5.	Ausblick	21
6.	Anlagen	23

1. Anlass und Zielsetzung

Am 13.12.2000 wurde das Radverkehrskonzept Hattingen einstimmig durch den Rat der Stadt Hattingen beschlossen. Das Radverkehrskonzept stellt die Benutzung des Fahrrades für Fahrtzwecke im Alltag in den Vordergrund. Politische Vorgabe für die Umsetzung des Konzeptes ist es, Radverkehrsanlagen zu den Schulen oberste Priorität einzuräumen.

In den zurückliegenden Jahren wurden im Rahmen jeweils zur Verfügung stehender Mittel mehrere Maßnahmen zur Förderung des Fahrradverkehrs insbesondere im Alltag umgesetzt. Das Wegenetz wurde durch Beschilderung und Markierung ausgebaut und für den ruhenden Radverkehr wurde die Anzahl der Abstellmöglichkeiten erhöht. Einige neue innerstädtische Wegweisungen leiten die Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer gezielt zur Innen- und Altstadt, um die wachsenden touristischen Potenziale des Fahrradverkehrs besser zu erschließen.

Außerhalb des Radverkehrskonzeptes erfolgten z.B. mit den Wegweisungen Landesradwegenetz und RuhrtalRadweg sowie mit der Öffnung des Schulenbergtunnels bedeutsame Maßnahmen vornehmlich im Bereich des Freizeitradelns.



Aktuell kommen mit der Deutsche Fußball Route (DFR) und der LWL-Museumswegweisung zwei weitere touristische Wegweisungen hinzu. Zudem hat der Regionalverband Ruhr angekündigt, in einem weiteren Bauabschnitt die Verbindung vom Schulenbergtunnel zum Ruhrleinpfad zwischen Grünstraße und Wildhagen / Nierenhofer Straße zu verbessern.

In Ermangelung ausreichender eigener Finanzmittel und dem Ausbleiben von erhofften Fördermitteln wurden insgesamt aber bislang weniger Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes umgesetzt als erhofft.

Die Verwaltung beschloss daher schon in 2009, das Radverkehrskonzept von 2000 inhaltlich grundsätzlich zu überprüfen und das Radverkehrsnetz gegebenenfalls unter Berücksichtigung neuerer Entwicklungen – z.B. Änderungen der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) 2009 – zu aktualisieren.

Dazu wurde der Arbeitskreis Radverkehrskonzept 2010 (AK RadVK 2010) eingerichtet. Da es sich bereits im Zusammenhang mit der Erarbeitung und Umsetzung des Radverkehrskonzeptes 2000 bewährt hat, gehören dem AK RadVK 2010 neben der Verwaltung auch wieder die Polizei Hattingen sowie der örtliche Allgemeine Deutsche Fahrrad Club e.V. (ADFC) an. Außerdem ist die "Pro Rad" mit bis zu fünf Mitgliedern im AK RadVK 2010 aktiv. Pro Rad ist eine Gruppe von begeisterten Fahrradfahrern, die sich über die Freiwilligenagentur gefunden hat und die ihre Freude am Radfahren gerne an andere Menschen weiter geben möchte. Im Zeitraum vom 14. Dezember 2009 bis zum 30. April 2010 tagte der AK RadVK 2010 insgesamt achtmal, wovon drei Treffen als Ortsbesichtigungen stattfanden.

Vieles aus dem alten Konzept hat nach wie vor Gültigkeit. So ist die weiterhin zunehmende (touristische) Bedeutung des umweltfreundlichen Verkehrsmittels Fahrrad sowohl im Alltags- als auch im Freizeitverkehr unbestritten; ebenso sind die allgemeinen Grundsätze für die Netzplanung wie z.B. "Gewährleistung einer möglichst großen Verkehrssicherheit" oder "Herstellung eines flächendeckenden und in sich geschlossenen Radverkehrsnetzes" immer noch zutreffend. Auch hinsichtlich möglicher Netzbestandteile - gebaute, markierte, beschilderte Radverkehrsanlagen - und der Fahrradwegweisung haben sich keine gravierenden Änderungen ergeben. Eine zielorientierte Wegweisung als Nachverdichtung des Radnetzes NRW wird daher angestrebt.

Gemeinsam hat der AK RadVK 2010 das nun vorliegende Konzept erarbeitet und auch die Bestandsbewertung von Radwegen hinsichtlich ihrer Benutzungspflicht nach der StVO durchgeführt. Das neue Konzept stellt zunächst nur die Strecken dar, die nach Meinung des AK RadVK 2010 das zukünftige Radverkehrsnetz in Hattingen bilden sollen. Grundgedanke des Konzeptes ist es, die Stadtteile an Hattingen anzubinden und die Stadtteile untereinander zu verbinden.

Dabei wurde versucht, unterschiedliche Interessen zu berücksichtigen, indem teils direkt geführte und zügig zu befahrende Strecken und teils indirekt geführte, dafür ruhigere Strecken ausgewiesen wurden.

Nach Beschlussfassung des neuen Konzeptes ist beabsichtigt, im AK RadVK 2010 Prioritäten zur Umsetzung des Konzeptes festzulegen und darauf aufbauend konkrete Maßnahmen detailliert durchzuplanen (z.B. Wegweisung, Markierung, Beschilderung, Bordsteinabsenkungen usw.). Mit den jeweiligen Maßnahmenplanungen wird dann stets zu gegebener Zeit der zuständige Fachausschuss befasst.



2. Umsetzung des Radverkehrskonzeptes seit 2001 Sonstige Entwicklung der Radverkehrsinfrastruktur

2.1 Ausgangssituation 2001

Ende 2000 existierten etwa 32 Kilometer mit den Verkehrszeichen "Gemeinsamer Fuß- und Radweg" bzw. "Getrennter Rad- und Fußweg" (Verkehrszeichen VZ 240 bzw. 241 StVO) beschilderte Radwege. Davon machten alleine die überwiegend zur Freizeitnutzung zählenden Strecken Ruhrleinpfad, Wodantal und ehemalige Bahntrasse nach Sprockhövel ca. 21 Kilometer aus. Für den ruhenden Radverkehr bestanden an den beiden S-Bahnhaltestellen Fahrradabstellanlagen mit einer Gesamtkapazität beider Standorte von insgesamt 26 Abstellmöglichkeiten, davon 21 mit Überdachung. Die damalige Infrastruktur ist in der **Anlage 1** dargestellt.

2.2 Entwicklung bis heute

Bis Ende 2009 wurde die Radverkehrsinfrastruktur gemäß der Beschlussfassung der Stadtverordnetenversammlung vom 31.12.2000 ausgebaut. Auch entstanden neue Radverkehrsanlagen außerhalb des Konzeptes im Zuge von Straßenneubauten. Mehrere Haupt- und auch Nebenverbindungen wurden durch Beschilderung und / oder Markierung von Radverkehrsanlagen hergestellt. Dies erfolgte unter den Zielsetzungen, Lücken im Radverkehrsnetz zu schließen, Stadtteile untereinander zu verbinden und an die Innenstadt anzubinden, zusammenhängende Netze zu schaffen und der bereits genannten politischen Vorgabe, Radverkehrsanlagen zu den Schulen oberste Priorität einzuräumen.

2.2.1 Radnetz und Fahrradabstellanlagen

Schwerpunktmäßig wurden zunächst Maßnahmen in Holthausen (Lindstockstraße, Hölter Busch, Holthäuser Straße K1) durchgeführt. Damit konnte dort erreicht werden, ...

dass

- die Erschließung des Schulzentrums,
- die Verbindung Holthäuser Siedlungsbereiche untereinander,
- die Anbindung an die Hattinger Innenstadt,
- die Anbindung an die Stadtteile Welper und Blankenstein

zumindest in Teilbereichen verbessert wurde.

Weitere wichtige Hauptachsen für den Fahrradverkehr wurden in der Marxstraße K5 (Einbindung der Gesamtschule), in der Schulstraße L924 und einem Teilabschnitt der anschließenden Blankensteiner Straße L924 hergestellt. Andere Hauptachsen konnten im Zuge von Straßenum- und -neubaumaßnahmen verwirklicht werden (Ruhrbrücke B51 bzw. heute L651, Isenbergstraße L925 / Leinpfad, Heiskampstraße). Ebenfalls entstanden Radverkehrsanlagen in einigen Nebenverbindungen (Beuler Höhe, Roonstraße, Feldstraße, Gemeindestraße Blankensteiner Straße). Neue, nicht im Radverkehrskonzept dargestellte und im Zuge von Straßenneubauten entstandene Radwege befinden sich insbesondere im Gewerbe- und Landschaftspark Henrichshütte und an der Straße "An der Kernnade".

Während die Länge im Zuge von Ruhrleinpfad, Wodantal und ehemalige Bahntrasse nach Sprockhövel nahezu gleich blieb – hinzu kam nur der Abschnitt im Bereich des Schulbergtunnels – wurde die Netzlänge der anderen Strecken von ca. 11 um rund 13 auf etwa 24 Kilometer (+ 118 %) erweitert. Insgesamt bestehen somit derzeit rund 45 Kilometer Radwege.

Diese Strecken sind nicht mehr ausschließlich mit den VZ 240 bzw. 241 StVO beschildert, sondern auch als "Sonderweg Fußgänger Radfahrer frei" (VZ 239 mit ZZ 1022-10) oder sie sind als Angebotsstreifen (verkehrsrechtlich Schutzstreifen VZ 340 StVO) markiert (zu den Verkehrszeichen: vgl. **Kapitel 3**).



Beispiel: Angebotsstreifen

Angebotsstreifen werden mit unterbrochenen Leitlinien und dem Sinnbild "Fahrrad" in regelmäßigen Abständen auf der Fahrbahn markiert. Sie heben am rechten Fahrbahnrand einen Seitenraum für den Radverkehr hervor. Andere Fahrzeuge dürfen die Markierung bei Bedarf überfahren, wenn Radfahrerinnen und Radfahrer nicht gefährdet werden. Radfahrerinnen und Radfahrer bleiben im Zuge von Angebotsstreifen auch an Einmündungen immer im Sichtfeld des nachfolgenden Kfz-Verkehrs. Parken ist auf Angebotsstreifen nicht zulässig. Allein für die Markierung von Angebotsstreifen mit Fahrrad-Piktogrammen und einhergehenden Markierungsarbeiten wurden bisher rund 17.000 € aufgewendet.



Beispiel: Neues Drängelgitter

Darüber hinaus wurden auch zahlreiche kleinere Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs wie z.B. Bordsteinabsenkungen, fahrradfreundliche Beschilderungen (Freigabe von "echten" und "unechten" Einbahnstraßen in Gegenrichtung) oder fahrradfreundliche Neuaufstellung von Wegesperren durchgeführt.



Beispiel: Fahrradabstellanlage

An drei weiteren Standorten wurden neue überdachte Fahrradabstellanlagen mit insgesamt 29 Abstellmöglichkeiten bei Beschaffungskosten von über 30.000 € errichtet. Die Gesamtkapazität beträgt somit nun 50 überdachte Abstellplätze (+ 29 Stück). Unter den neuen Abstellmöglichkeiten sind auch fünf abschließbare Fahrradboxen am Standort ZOB / Reschop-Carré. Diese werden mit einem Münzpfand-System betrieben. Gegen den Einwurf von 1 €- bzw. 2 €-Münzen erhalten die Nutzer den Boxenschlüssel.

Wie die bisherigen Erfahrungen zeigen, leistet dieses System dem Missbrauch der Boxen mitunter Vorschub und führt zu einem hohen Unterhaltungsaufwand.



Missbräuchliche Nutzung

Das gesamte heute vorhandene Radnetz (ohne Wegweisungstrecken) und die Standorte der überdachten Fahrradabstellanlagen sind in der **Anlage 2** dargestellt.

2.2.2 Wegweisungsstrecken

Mit Ausnahme des Landesradwegenetzes dienen die nachstehenden Wegweisungsstrecken überwiegend dem Freizeitverkehr bzw. dem touristischen Fahrradverkehr. Sie stehen daher nicht im direkten Zusammenhang mit dem beschlossenen Radverkehrskonzept, welches den Alltagsverkehr in den Vordergrund stellt, sind aber dennoch zu einem wichtigen und untrennbarem Bestandteil der Radverkehrsinfrastruktur geworden.



Zwischenwegweiser



Tabellenwegweiser



Pfeilwegweiser

Themen- routen- Logo 1	Themen- routen- Logo 2	Themen- routen- Logo 3	Themen- routen- Logo 4	Themen- routen- Logo 5	Themen- routen- Logo 6
------------------------------	------------------------------	------------------------------	------------------------------	------------------------------	------------------------------

2.2.2.1 Städtische Wegweisungsstrecken zur Altstadt

Folgende Strecken zur Hattinger Altstadt sind eingerichtet:

Bochumer Straße / Am Wallbaum – Bahnhofstraße / August-Bebel-Straße

Die Wegweisung von 2005 ist rund 1 km lang und beginnt am Standort Bochumer Straße / Am Wallbaum, wo die Strecken aus Niederwenigern (über den Leinpfad), Bochum-Linden (über die Bochumer Straße) und Witten / Bochum-Stiepel (über den nördlichen Leinpfad) zusammentreffen. Im Bereich Bochumer Straße / Ruhrdeich kommen die Verbindungen aus dem Gewerbe- und Landschaftspark (insbesondere über den südlichen Leinpfad; Kaiser-Route) hinzu. Von der Bochumer Straße werden die Fahrradfahrer abseits der Hauptverkehrsströme durch die Tempo 30-Zone Bahnhofstraße bis zur überdachten Fahrradabstellanlage an der August-Bebel-Straße in die unmittelbare Nähe von Altstadt und Fußgängerzone geführt.

An der Kost – Roonstraße

Am nördlichen Eingang zum Gewerbe- und Landschaftspark Henrichshütte beginnt an der Straße "An der Kost" die zweite, fast 3 km lange Wegweisung von 2005. Sie führt dann entlang der Hüttenstraße L705, wo baulich von der Fahrbahn abgetrennte Radwege verlaufen. Kurz hinter der Einmündung Gemeindestraße Hüttenstraße erfolgt die weitere Führung durch Straßen in Tempo 30-Zonen (Bismarckstraße – Moltkestraße – Rathausplatz – Roonstraße).

Am Ende dieser Strecke steht an der Einmündung Roonstraße / Rathausplatz eine überdachte Fahrradabstellanlage. Mit dieser Führung werden alle Fahrradfahrer aus Richtung Bochum über die Kosterstraße / Hüttenstraße, der Teil der Radfahrer aus Witten / Blankenstein / Welper (im Zuge der Kaiser-Route), die im Bereich des Campingplatzes nicht rechts abbiegen sondern geradeaus in Richtung Gewerbe- und Landschaftspark fahren, sowie alle Radfahrer aus Richtung Marxstraße und "Am Büchenschütz" erreicht.

Schulenbergtunnel – Große Weilstraße

Im Herbst 2008 wurde dann im Zuge der Öffnung des Schulenbergtunnels für Radfahrer als Bestandteil des neuen Rundkurses "Von Ruhr zur Ruhr" des Regionalverbandes Ruhr (RVR) eine dritte städtische Wegweisungsstrecke zur Altstadt ausgeschildert. Von der nördlichen Tunnelzufahrt im Bereich der Grünstraße führt die weniger als 2 km lange Strecke über die verkehrsberuhigten Straßen Südring – Schillerstraße – Lessingstraße – Goethestraße – Bruchstraße durch die Südstadt bis zur "Große Weilstraße" im Bereich der Altstadt-Klinik. Neben der wegweisenden Beschilderung wurden im Bereich Goethestraße / Verbindungsweg zur Bruchstraße auch eine Bordsteinabsenkung hergestellt und für den Radverkehr eher undurchlässige Fahrgassen zwischen Blumenkübeln beseitigt.

2.2.2.2 (Über-) Regionale Wegweisungsstrecken

Zwischenzeitlich wurden drei (über)regionale Wegweisungsstrecken realisiert, die in Abschnitten auch über Hattinger Stadtgebiet verlaufen und große touristische Potenziale erschlossen haben. Diese Projekte wurden von externen Akteuren initiiert und in enger Abstimmung mit der Verwaltung für das Hattinger Stadtgebiet geplant und umgesetzt. Gleiches gilt auch für zwei weitere (über)regionale Wegweisungsstrecken, die sich derzeit in Umsetzung befinden.

RuhrtalRadweg

In 2006 wurde der insgesamt rund 230 km lange RuhrtalRadweg eröffnet. Auf seinem Weg von der Ruhr-Quelle im Sauerland bis zur Mündung der Ruhr in den Rhein führt der RuhrtalRadweg in Sichtweite von Blankenstein und Welper zunächst über Bochumer Stadtgebiet, bevor er vom Rauendahl bis zur Schwimmbrücke Dahlhausen auch auf etwa 10 km Länge über Hattinger Stadtgebiet ruhrnah verläuft. Als erste Radroute in einem Ballungsraum ist der RuhrtalRadweg seit wenigen Monaten vom ADFC als Qualitätsroute zertifiziert und mit vier Sternen ausgezeichnet.



Der RuhrtalRadweg zeichnet sich aus durch seine abwechslungsreiche Routenführung mit vielen Attraktionen entlang der Strecke und deren Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel.

Von Ruhr zur Ruhr



Im Herbst 2008 wurde der Rundkurs "Von Ruhr zur Ruhr" des RVR eröffnet. Er führt überwiegend über ehemalige Eisenbahntrassen. Im Ruhrtal ist die Strecke identisch mit dem RuhrtalRadweg. In Hattingen sind ca. 13 km des Rundkurses ausgewiesen. Zwischen dem Bereich Ruhrleinfeld / Isenbergstraße und der Stadtgrenze zu Sprockhövel wird die Strecke über Isenbergstraße – Nierenhofer Straße – Südstadt – Schulenbergtunnel – ehemalige Bahntrasse – Bredenscheid-Stüter geführt. Gegen "Ende" des Rundkurses führt die Strecke vom Rauendahl im Zuge des RuhrtalRadweg zurück zum Ausgangspunkt.

Landesradwegenetz

Anfang 2009 wurde das Landesradwegenetz in Hattingen bei einer Länge von ca. 34 km mit fast 200 Wegweisern beschildert. U. a. ist dabei die historische Altstadt eines der ausgewiesenen Ziele. Hattingen ist damit landesweit in das rund 14.000 km lange, Städte verbindende Radnetz NRW eingebunden. Es dient in erster Linie dem Alltagsverkehr, berücksichtigt aber auch die Belange der Freizeitfahrer.

Deutsche Fußball Route (DFR)



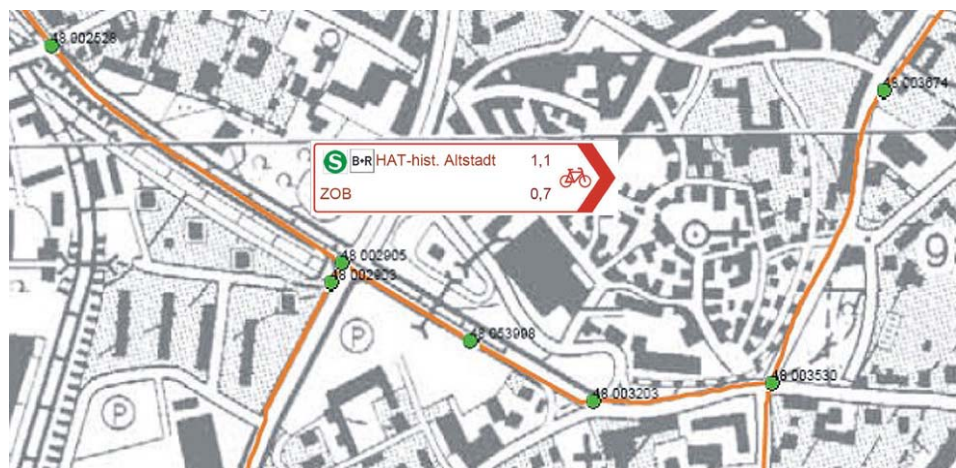
Für den Mai 2010 ist die Eröffnung der DFR geplant. Die radtouristische Route führt von Aachen nach Bielefeld durch das Ruhrgebiet zu zahlreichen Kultstätten des Fußballs auf einer Länge von insgesamt ca. 550 km. In Hattingen durchquert sie das Stadtgebiet im Zuge von Ruhrleinfeld – Wasserwirtschaftsamt Am Stade – Ruhrleinfeld – Martin-Luther-Straße – Südstadt – Schulenbergtunnel – ehemalige Bahntrasse nach Sprockhövel auf einer Länge von rund 15 km.

LWL-Museumswegweisung

HAT-Henrichshütte	1,3	
Industriemuseum	1,3	

Der Landschaftsverband Westfalen-Lippe (LWL) beabsichtigt, seine insgesamt 17 Museen – darunter in Hattingen das Westfälische Industriemuseum Henrichshütte – in das landesweite Radverkehrsnetz NRW einzubinden, um die Museen touristisch aufzuwerten. Die Umsetzung der Museums-Route soll zum Beginn der Fahrradsaison 2010 erfolgen.

Das Netz aller aufgelisteten Wegweisungsstrecken ist in den **Anlagen 3.1** und **3.2** dargestellt, wobei eine Differenzierung nur nach Radnetz NRW mit und ohne RuhrtalRadweg und Sonstige erfolgt. Nicht eigens gekennzeichnet ist auch die schon viel länger existierende Kaiser-Route von Aachen nach Paderborn, die aber insgesamt über die in rot und gelb dargestellten Strecken verläuft. Derzeit erfolgt durch die Touristikzentrale Paderborner Land e.V. eine Abfrage aller Anrainer zum Fortbestand der Route. Das Ergebnis hierzu steht noch aus. Um zukünftig den Unterhaltungsaufwand zu minimieren ist beabsichtigt, die Kaiser-Route möglichst im Zuge des RuhrtalRadwegs zu führen.



3. StVO-Novelle 2009

Die am 1. September 2009 in Kraft getretene neue Fassung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) wurde im April 2010 wegen eines Verstoßes gegen das verfassungsrechtlich verankerte Zitiergebot nichtig und somit wieder außer Kraft gesetzt. Daher gilt aktuell weiterhin die StVO in der Fassung vor dem 01.09.2009. Gültig hingegen bleibt die ebenfalls neue Verwaltungsvorschrift hierzu (VwV-StVO). Mit einem Neuerlass der StVO wird zum Herbst 2010 gerechnet. Nach derzeitigem Kenntnisstand werden die für den Fahrradverkehr vorgesehenen Änderungen im Neuerlass unverändert übernommen.

Die StVO-Änderungen ab dem 01.09.2009 betreffen auch den Fahrradverkehr. Die dabei wohl wichtigsten Regelungen beziehen sich auf die sogenannte Benutzungspflicht von Radwegen. Diese soll aus Verkehrssicherheitsgründen auf das tatsächlich gebotene Maß zurückgeführt werden. Benutzungspflichtige Radwege dürfen danach nur noch dort angeordnet werden, wo es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf erfordern. Die nachfolgende Abbildung zeigt die bestehenden Beschilderungsmöglichkeiten für benutzungspflichtige Radwege sowie für Wege, auf denen Radfahrerinnen und Radfahrer ein Benutzungsrecht eingeräumt wird.



Der AK RadVK 2010 hatte zum Zeitpunkt der "StVO-Nichtigkeitsbekanntgabe" bereits einen großen Teil der im **Kapitel 1** erwähnten Bestandsbewertung von Radwegen hinsichtlich ihrer Benutzungspflicht durchgeführt. Aus diesem Grund und unter der allgemeinen Annahme, dass die Änderungen unverändert doch wieder in Kraft treten, wurden diese Arbeiten weitergeführt und beendet.

Dabei ist hervorzuheben, dass bei den Ortsterminen des AK RadVK 2010 nicht nur bestehende benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen bewertet wurden, sondern dass auch zwei bislang nicht beschilderte Streckenabschnitte zukünftig für den Fahrradverkehr mit VZ 239 und ZZ 1022-10 StVO freigegeben werden sollen:

- An der Hunsebeck vom Büchenschütz bis Käthe-Kollwitz-Straße nur in Fahrtrichtung,
- August-Bebel-Straße L705 von Martin-Luther-Straße L651 bis Roonstr.

Mit der zweiten Maßnahmen kann somit erstmals der wichtige Lückenschluss im Zuge der L705 hergestellt werden. Für den Abschnitt ist beabsichtigt einige Detailmaßnahmen zu planen, um punktuelle Engstellen zu beseitigen oder zu verbessern.

Insgesamt hat die Bestandsbewertung dazu geführt, dass rund 12 Kilometer bisher benutzungspflichtiger Radwege in benutzungsfreie Wege umgewandelt werden. Diese Änderungen ergeben sich für fast alle Straßen im Gewerbe- und Landschaftspark Henrichshütte. Einige weitere Beispiele sind die Martin-Luther-Straße L651 und die Straße "Zum Ludwigstal". Als nächster Arbeitsschritt ist hier zu klären, an welchen Standorten wieviele Schilder insgesamt auszutauschen sind.

Bestehen bleibt die Benutzungspflicht an den Außerorts-Abschnitten mit höheren zulässigen Kfz-Geschwindigkeiten (z.B. Hüttenstraße L705, Isenbergstraße L925).

Auch die abseits von Straßen geführten Radwege im Zuge von Ruhrleinpfad, ehemaliger Bahntrasse nach Sprockhövel sowie der Abschnitt eines Weges zwischen Otto-Hue-Straße und Südring und ein Weg unter der Ruhrbrücke der Bochumer Straße zwischen Ruhrstraße und Bochumer Straße bleiben mit VZ 240 "Gemeinsamer Fuß- und Radweg" beschildert.

Ihre Kennzeichnung als benutzungspflichtig "greift" hier zwar sozusagen nicht und könnte somit grundsätzlich entfernt werden. Allerdings ist an zahlreichen Zufahrten Kfz-Verkehr für diese Strecken zu unterbinden. Dies könnte grundsätzlich mit den aus Sicht von Fahrradfahrern und Mobilitätseingeschränkten weniger praktikablen Wegesperrern oder mit Verbotsschildern, ergänzt um Zusatzzeichen für Radfahrer, erreicht werden. Beides wäre aber mit einem enormen Zeit- und Kostenaufwand verbunden. Im Bewusstsein vieler Verkehrsteilnehmer ist zudem der Gedanke verankert, dass VZ 240 darauf hinweist, dass so gekennzeichnete Wege nur für Radfahrer und Fußgänger zur Verfügung stehen. Aus den dargelegten Gründen wird die bestehende Beschilderung daher beibehalten.

Alle Ergebnisse der Bestandsbewertung sind in der **Anlage 4** dargestellt.

4. Konzept 2010

Das neue Konzept umfasst die zwei Bestandteile fließender (4.1) und ruhender Fahrradverkehr (4.2).

Hinsichtlich des fließenden Radverkehrs besteht es zunächst mal nur in der Darstellung von Strecken, auf denen der Fahrradverkehr nach Meinung des AK RadVK 2010 abgewickelt werden soll. Diese Strecken sind die Grundlage für die weitere Planung konkreter Maßnahmen zur Umsetzung des Konzeptes (**Kapitel 1**). Bereits bevor die einzelnen Strecken in das Konzept aufgenommen wurden, erfolgten unter verschiedensten Aspekten Vorab-Überprüfungen (vgl. weiter unten) hinsichtlich bestehender technischer und verkehrs- und eigentumsrechtlicher Möglichkeiten zur Führung des Radverkehrs.

Bezüglich des Abstellens von Fahrrädern macht das Konzept Vorschläge für Standorte in der Innen- und Altstadt, die sich aus Radfahrer-Sicht grundsätzlich zum Aufstellen von 2 bis 4 Rahmenhaltern eignen und von denen einige bei entsprechendem Bedarf nachverdichtet werden können. Ergänzt werden soll das geplante Angebot durch private Fahrradständer mit Werbung entweder – wie heute schon – an Standorten direkt vor den Betrieben von Geschäftsleuten oder an anderen geeigneten Standorten in der Innen- und Altstadt. Beide Möglichkeiten können als erlaubnis- u. gebührenpflichtige Sondernutzung gestattet werden.

Drei Beispiele einer Vorab-Überprüfung:

Die Überprüfung von Eigentumsverhältnissen im Bereich der **Kleingartenanlage** in **Welper** hatte zum Ergebnis, dass die von Pro Rad angeregte Strecke in städtischem Besitz ist, wodurch eine ruhige Verbindung im Stadtteil ausgewiesen werden kann.



Kleingartenanlage Welper:
Wegeführung

Bei einem Ortstermin des AK RadVK 2010 wurde festgestellt, dass der kurze Abschnitt der Straße "**Auf Drenhausen**" zwischen "An der Hesselbecke" und Sprockhöveler Straße K5 für den Fahrradverkehr entgegen der bestehenden Einbahnstraßenrichtung mit entsprechender Beschilderung nach StVO freigegeben werden kann, wodurch eine ruhige Verbindung von Holthausen nach Blankenstein entstehen kann.



Auf Drenhausen:
Einbahnstraße

Bei einem Ortstermin mit Straßen NRW wurde festgestellt, dass es technisch grundsätzlich möglich ist, die schmalen asphaltierten Wege an der **Blankensteiner Straße L924** im Abschnitt von Im Vogelsang bis etwa zur Marxstraße zu verbreitern, was Voraussetzung wäre, sie für den Fahrradverkehr freizugeben.



Blankensteiner Straße L 924:
Schmaler Asphaltweg

4.1 Radnetz

Bei der Konzepterarbeitung des AK RadVK 2010 wurde schrittweise geplant:

- Blankenstein und Welper
- Holthausen und Südstadt (und Bredenscheid-Stüter)
- Niederwenigern, Niederbonsfeld und Winz-Baak
- Hattingen-Mitte.

So entstanden sukzessive Konzepte für einzelne Stadtteile bzw. Siedlungsbereiche, für Stadtteil verbindende Strecken und für die Anbindung der Stadtteile an Hattingen, jeweils in der Absicht, möglichst immer zwei Strecken zu planen. Dabei sollte eine Strecke als schnelle und direkte Verbindung konzipiert sein, während die zweite Strecke möglichst abseits der Hauptverkehrsstraßen über ruhige und mitunter längere Abschnitte angelegt sein sollte. Die Ergebnisse sind zusammenfassend in den **Anlagen 5.1** und **5.2** dargestellt. Auf eine Unterscheidung zwischen z.B. Hauptverbindungen und Nebenverbindungen wurde dabei bewusst verzichtet.

Insgesamt ist ein dichtes Netz entstanden. Weite Teile dieses Netzes sind bereits Bestandteil bestehender baulicher, markierter, beschilderter oder wegweisener Radverkehrsanlagen, für die aber insgesamt ein großes Verbesserungspotenzial besteht, sie z.B. als durchgehende, auch im Detail gute Radverkehrsverbindung herzustellen. Besonders wichtig wird es dabei u. a. sein, die Führung des Radverkehrs am Knotenpunkt Martin-Luther-Straße L651 / Augusta-Bebel-Straße L705 / Nierenhofer Straße L924 zu verbessern.

4.1.1 Fußgängerzone

Die **Anlage 5.1** zeigt auch, dass keine Führung des Radverkehrs in der Fußgängerzone geplant ist. Das Für und Wider der Freigabe der Fußgängerzone für den Fahrradverkehr in der Heggerstraße wurde innerhalb des AK RadVK 2010 sehr kontrovers diskutiert. Das Meinungsspektrum reichte von "Öffnung von der Blankensteiner Straße bis zur Roonstraße, evtl. auch bis zur Augustastraße, mit den Seitenstraßen Moltkestraße und Roonstraße im Zweirichtungsverkehr" bis hin zu "keine Öffnung".

Daher wurde eine Entscheidung durch die Verwaltung herbeigeführt mit dem Ergebnis, dass erhebliche Bedenken gegen eine Freigabe der Fußgängerzone bestehen, weil

- Verkaufsstände, Geschäftsauslagen und bewirtete Flächen die Heggerstraße an vielen Stellen einengen,
- konfliktfreier Begegnungsverkehr Fußgänger / Radfahrer selbst in dem Teilstück zwischen Blankensteiner Straße und Roonstraße kaum möglich ist,
- Radfahren wegen des hohen Fußgängeraufkommens im Abschnitt zwischen Roonstraße und Augustastraße gar nicht möglich ist.

Fußgängerzone Heggerstraße:
Lageplan und Foto



Dass die Fußgängerzone Heggerstraße dennoch gut an das geplante Radnetz in alle Richtungen angebunden ist, verdeutlicht die **Anlage 5.1**.

4.2 Abstellanlagen

Im AK RadVK 2010 besteht grundsätzlicher Konsens, das bisherige Konzept der dezentralen überdachten Abstellanlagen an den Zugangsbereichen der Innenstadt nicht weiter zu verfolgen. Gründe hierfür sind

- die hohen Tiefbau- und Beschaffungskosten,
- die fehlende gleichmäßig gute Auslastung,
- die vielfache Einschätzung, dass Radfahrerinnen und Radfahrer ihre Räder überwiegend lieber bis an ihr jeweiliges Ziel mit sich führen.

Stattdessen soll zukünftig ein ebenfalls dezentrales Konzept mit zielnahen, jeweils wenigen nicht überdachten Abstellmöglichkeiten verfolgt werden.

Beabsichtigt ist der Einsatz von platzsparenden Rahmenhaltern, an denen Fahrräder gut angelehnt und angeschlossen werden können.

Daher wurden bei einem Ortstermin des AK RadVK 2010 geeignete Standorte in der Innen- und Altstadt – überwiegend in der Fußgängerzone – gesucht. Als grundsätzlich geeignet für jeweils etwa zwei bis vier Abstellmöglichkeiten wurden insgesamt fast 30 Standorte bewertet. Darunter besteht für den Standort "Altstadtparkhaus" an der Augustastraße auch die Überlegung, zu prüfen, ob und gegebenenfalls wie dort bewachte Abstellmöglichkeiten unter Einbeziehung des vorhandenen Parkhauspersonals entstehen können.

Je nach Ausführung und in Abhängigkeit des Materials (feuerverzinktes Stahlrohr ohne oder mit Pulverbeschichtung oder Edelstahl) werden Rahmenhalter in einem Herstellerkatalog mit Preisen zwischen rd. 73 € und 407 € beziffert. Unter der vereinfachten Annahme, durchschnittlich drei Rahmenhalter pro Standort zu realisieren, würden bei rund 90 insgesamt benötigten Haltern Kosten in Höhe von rund 6.500 € bis rund 36.600 € entstehen. Stadtseits bestehen daher Bestrebungen, die hohen Kosten g.g.f. durch Werbung an den Fahrradhaltern zu refinanzieren.

Alle Standorte sowie zwei Beispiele funktional geeigneter Rahmenhalter sind in der **Anlage 6** dargestellt.



5. Ausblick

Nach Beschluss dieses Konzeptes ist beabsichtigt, im AK RadVK 2010 Prioritäten zur Umsetzung festzulegen und darauf aufbauend konkrete Maßnahmen zu planen und im Bedarfsfall mit anderen Behörden abzustimmen, und einzelne Maßnahmen möglichst auch zur Förderung anzumelden.

Angestrebt wird die Herstellung eines flächendeckenden und geschlossenen Radnetzes wie in **Kapitel 4.1** dargelegt. Einzelne Verbindungen sollen in ihrem gesamten Verlauf Fahrrad freundlich gestaltet und durchgehend anhand von Beschilderung, Markierung oder Wegweisung erkennbar werden.

Dabei sind auch kleine Maßnahmen wie Radfahrer-Symbole an Ampeln, ausreichend befestigte Straßenbankette oder Bordsteinabsenkungen wichtig.

Unbenommen davon wird als Geschäft der Verwaltung sukzessive die StVO-Beschilderung gemäß **Kapitel 3** geändert bzw. erstmals erfolgen. In diesem Zusammenhang wird am Beispiel der im AK RadVK 2010 abgestimmten Beschilderung der Straßen begleitenden Wege entlang der August-Bebel-Straße L705 als "Sonderweg Fußgänger Radfahrer frei" deutlich, dass mit der StVO-Beschilderung mitunter wichtige Netzlücken geschlossen werden und das Konzept hier abgerundet werden kann.

Parallel zum Ausbau des Radnetzes sollen auch die Abstellmöglichkeiten in der Innen- und Altstadt erhöht werden. In Anbetracht der im **Kapitel 4.2** angedeuteten Kosten kann dies wohl eher nur schrittweise erfolgen. Eine erste Kapazitätserweiterung wird in 2011 mit der Umgestaltung der Fußgängerzone "Obere Heggerstraße" erreicht, ohne den Etat für den Fahrradverkehr hiermit zu belasten.

Es ist beabsichtigt, den Umwelt-, Verkehrs- und Feuerschutzausschuss zu gegebener Zeit mit jeder einzelnen Maßnahme zu befassen.



Impressum

Stadt Hattingen

Die Bürgermeisterin

Dezernat	III	
Fachbereich	61	Stadtentwicklung, Bauordnung und Stadtverkehr
Abteilung	61-4	Stadtverkehr

Beteiligte

Arbeitskreis	Polizei Hattingen
	Allgemeiner Deutscher Fahrradclub e.V.
	Pro Rad
	Verwaltung Stadt Hattingen

6. Anlagen

- 1 Bestand Radverkehrsanlagen Ende 2000 (ohne Wodantal)
- 2 Bestand Radverkehrsanlagen Ende 2009 (ohne Wodantal)
- 3.1 Bestand Wegweisungs-Routen:
Hattingen, Welper, Winz-Baak, Blankenstein
- 3.2 Bestand Wegweisungs-Routen:
Niederwenigern, Bredenscheid-Stüter
- 4 Benutzungspflicht nach StVO 2009
- 5.1 Konzept Radverkehrsanlagen für Hattingen, Welper,
Winz-Baak, Blankenstein, Holthausen
- 5.2 Konzept Radverkehrsanlagen für Niederwenigern,
Niederbonsfeld, Bredenscheid-Stüter
- 6 Konzept Abstellanlagen:
Innenstadt und Altstadt