WITTENER RADVERKEHRS-KONZEPT

Die ersten fünf Jahre

2020 - 2025

VCD Mobilität für Menschen. Ennepe-Ruhr

BYCS Accelerate Bicycle Progress

adfc Ennepe Ruhr

Herausgeber:

Susanne Rühl, ADFC Ennepe-Ruhr e.V.

Andreas Redecker VCD Ennepe-Ruhr e.V.

Andreas Müller, Fahrradbotschafter für Witten
Humboldtstraße 9, 58452 Witten, Telefon 02302 82677

Auflage: 50 Stück

Die gedruckte Auflage ist kostenlos und für die Verwaltung und die Wittener Politikerinnen, Presse und interessierte Bürger bestimmt. Sie sind auch auf unseren Webseiten zum Download verfügbar.

https://www.bicyclemayor-witten.de/,

https://nrw.vcd.org/der-vcd-in-nrw/ennepe-ruhr/

Die vollständigen Unterlagen für das Radverkehrskonzept können von der Webseite der Stadt Witten heruntergeladen werden.
https://www.witten.de/planen-bauen-wohnen/verkehr/radverkehrskonzept/

Die ersten fünf Jahre

Dossier zur Verkehrswende in Witten

Vorbemerkung Seite 5

1. Sofortmaßnahmen Seite 6
1.1 Wutkreuzung Ruhrstraße
1.2 Ruhrstraße Brücke Mühlengraben
1.2 dringende Markierungen
1.2 Abstellanlage am Hauptbahnhof

2. Alltagsverkehr Seite 12
2.1 Ardeystraße
2.2 Dortmunder Straße
2.3 Husemannstraße
2.4 Ruhrdeichkreuzung
2.5 Sprockhöveler Straße
2.6 Verbindung Mitte - Heven
2.7 Fahrbahnerneuerungen
2.8 Rheinischer Esel
2.9 Brücke Annen

3. Freizeitverkehr Seite 20
3.1 Ruhrtalradweg
3.2 Emscher-Ruhr-Route

4. Räder sicher aufbewahren Seite 26

5. Fazit: Womit beginnen? Seite 28

6 Fahrradfreundliches Witten Seite 30

Eine Entscheidungshilfe von ADFC-EN, VCD-EN und Fahrradbotschaft
für die Umsetzung des Radverkehrskonzepts

Vorbemerkung

Im Bereich Mobilität müssen die deutschen CO_2-Emissionen bis zum Jahre 2030 halbiert werden. Das ist möglich – wie viele Vorbilder im In- und Ausland zeigen.

Im Sommer 2019 wurde das sehr gute und umfangreiche Radverkehrskonzept im Rat der Stadt beschlossen. Im Wahlkampf 2020 bezeichneten die führenden Parteien die Umsetzung des Konzeptes als wichtiges Ziel ihrer Politik. Das Radverkehrskonzept beschreibt Investitionen von insgesamt 14 Mio €. Es soll als Teil des Klimaschutzkonzepts der Stadt innerhalb von zehn Jahren - also in zwei Wahlperioden - umgesetzt werden.

Man kann mit dem Weltklima keine Kompromisse machen, heißt es zu Recht. Damit die Stadt Witten ihren Teil dazu rechtzeitig beiträgt, muss sie jetzt - 2021 - über die Projekte der ersten fünf Jahre diskutieren und entscheiden!

Was sind die für RadlerInnen gefährlichsten Stellen in der Stadt? Wo kann mit wenig Aufwand viel erreicht werden? Vor allem aber: Was ist am wichtigsten für die, die jetzt noch nicht mit dem Rad unterwegs sind? Was ist dringend benötigter Standard und was Luxus für spätere Gelegenheiten?

Wir als Vertretung der Wittener Radelgemeinschaft möchten uns aktiv in diesen Prozess einbringen und haben daher die aus unserer Sicht wichtigsten Maßnahmen zusammengestellt, die in den nächsten fünf Jahren umgesetzt werden sollten. Dieses naturgemäß unvollständige Dossier richtet sich an die Verwaltung, die Politik und die interessierte Öffentlichkeit. Es muss um Fakten und Wertungen ergänzt werden. Dazu wünschen wir uns eine konstruktive Diskussion in der Stadt, einen konkreten Fahrplan und am Ende doppelt so viel Radverkehr wie in Witten beschlossen - besser noch viermal so viel, entsprechend dem Ziel des Landes NRW

Witten, Januar 2021

Susanne Rühl, ADFC-EN

Andreas Redecker, VCD-EN

Andreas Müller, Fahrradbotschafter Witten

1. Sofortmaßnahmen

Das Radverkehrskonzept schlägt für 140 Problemstellen Sofortmaßnahmen vor, die jede für sich mit wenig Aufwand und deshalb schnell umgesetzt werden kann. Die drei wichtigsten, auf die wir schon seit Jahren hinweisen, sind im Radverkehrskonzept als vordringlich bezeichnet worden.

- die extrem gefährliche „Wutkreuzung" entlang der Ruhrstraße,
- die gefährlichen Markierungen am Anfang und Ende von Radfahrstreifen und
- die Fahrradabstellanlagen am Hauptbahnhof.

Diese drei Punkte waren bereits vor Beginn der Arbeiten am Radverkehrskonzept Konsens. Auch wenn sich die in Frage kommenden Lösungen in der Zwischenzeit geändert haben, ist es nicht nachvollziehbar, warum sie nicht umgesetzt werden.

Das Radverkehrskonzept hat diese Maßnahmen als vordringlich bezeichnet. Wir haben drei weitere Maßnahmen in der Husemannstraße ergänzt, die ebenfalls im Radverkehrs-konzept aufgeführt sind, aber schon vor dem notwendigen Umbau der Husemannstraße realisiert werden sollten.

Diese wichtigsten Sofortmaßnahmen sind jedoch relativ einfach zu verwirklichen. Sie könnten vom Baudezernat und der Verkehrs-abteilung ohne zusätzliches Personal kurzfristig ausgeführt werden.

Um die im Radverkehrskonzept genannten Sofortmaßnahmen umzusetzen, braucht die Verwaltung einen Kümmerer, den Radverkehrsbeauftragten. Alle Maßnahmen zusammen lassen sich nur im Laufe mehrerer Jahre realisieren. Es könnte sinnvoll sein, einige jeweils gleichartige Maßnahmen zu größeren Projekten zusammenzufassen.

1.1 „Wutkreuzung“ Ruhrstraße

Das Radverkehrskonzept weist hier auf 220 m drei Unfälle mit schwer- und vier mit leichtverletzten Radfahrern aus. Dieser Abschnitt hat die höchste Verkehrsbelastung in Witten – noch dazu mit einem hohen Anteil an LKWs. Die Verkehrsbelastung liegt bei 21.500 DTV (Durchschnittliches Tägliches Verkehrsaufkommen).

Der Radfahrstreifen aus Witten kommend endet an der Ampel zur Gasstraße. Bei schneller Bergabfahrt geraten Radfahrende in den toten Winkel rechts abbiegender LKWs und werden auch von PKW-Fahrenden kaum wahrgenommen.

Gefährlich ist das Einfädeln in den dichten fließenden Verkehr nach der Einmündung Gasstraße. Weil viele deshalb auf den Gehweg ausweichen, entstehen Konflikte mit Fußgängern und entgegenkommenden Radelnden.

Als provisorische Lösung schlägt das Radverkehrskonzept vor, über die Gasstraße eine Fahrradfurt zu markieren und die Radelnden mit einer Bordsteinabsenkung auf den Gehweg zu leiten, der hier breit genug ist (3,5 m, die teilweise freigelegt werden müssen!).

Grundsätzlich sind auch Lösungen mit besonderer Signalisierung für den Radverkehr denkbar. Problematisch erscheinen dabei allerdings die sehr hohe Wartezeit unter ^^der Eisenbahnbrücke und die kürzere Grünzeit für den motorisierten Verkehr auf der Ruhrstraße.

An der Einmündung Am Mühlenraben verschärft sich der Konflikt mit den hier besonders schnellen Rechtsabbiegern. Oft wechseln Kfz spontan auf die Abbiegespur.

Im Radverkehrskonzept wird vorgeschlagen, über die Abbiegespur und Busbucht einen Radfahrstreifen zu führen und für die Rechtsabbieger mit provisorischen Mitteln einen kleineren Radius vorzugeben. Eine Einfahrt bietet sich zum Wechsel auf die Fahrbahn an.

In der Gegenrichtung an der Ausfahrt von Café del Sol werden Radfahrende, die den Gehweg benutzen müssen, von Fahrenden ein- und ausfahrender Fahrzeuge übersehen. Gefährlich ist das besonders für Linksabbiegende aus Richtung Stadtmitte. Wer vom Parkplatz kommt, muss meist lange warten und blockiert den Radverkehr. Piktogramme und Warnschilder können hier Abhilfe schaffen.

Für den Radverkehr ist dies der gefährlichste Abschnitt der Stadt. Unsere Bilder zeigen Alltagsverkehr bei mäßigem Wetter. Im Freizeitverkehr fahren dort viele Einzelne, Familien und Gruppen auf dem Weg von und zu Ruhrtalradweg und Muttental. Weil für diese wichtigste Strecke in langen Jahren trotz schwerer Unfälle keine Lösung gekommen ist, haben wir ihr den Namen „Wutkreuzung“ gegeben und dort das rote „BIKEMARK“ aufgestellt. Sie grenzt an die ebenso gefährliche Ruhrdeichkreuzung (s. Abschnitt 2.4).

1.2 Markierungen

An verschiedenen Stellen in Witten werden Radfahrstreifen geradeaus über Rampen auf den Gehweg geführt. Seit Jahrzehnten ist allerdings erwiesen, dass es sich auf der Fahrbahn grundsätzlich sicherer radelt als auf dem Gehweg. In Richtlinien und in der Straßenverkehrsordnung wird dies längst berücksichtigt – und bei der Beschilderung der entsprechenden Stellen in Witten.

Am Übergang zwischen Radfahrstreifen und Gehweg täuschen jedoch alte Markierungen vor, dass der Radverkehr von der Fahrbahn verschwindet. Tatsächlich fahren aber viele mit dem Rad nach links in die Fahrbahn – für Nachfolgende meist unerwartet.

Entsprechend sieht das Radverkehrskonzept vor, dass Markierungen und Schilder Klarheit für alle Verkehrsteilnehmer schaffen. Es muss ersichtlich sein, dass Radelnde hier die Wahl haben auf der Fahrbahn zu bleiben oder den Gehweg zu benutzen.

Das obere Bild zeigt die Bergerstraße am Ende der Bushaltestelle Bahnhofstraße, das untere die Bergerstraße am Kreisverkehr Gasstraße. In beiden Fällen ist der Gehweg viel zu schmal für Fuß- und Radverkehr. Zusätzlich provozieren Hindernisse wie die Fahrleitungsmasten der Eisenbahn und dicke Platanen Konflikte mit Fußgängern.

Auf der Husemannstraße vor der Stadtbücherei wird der Radverkehr ebenfalls nicht ersichtlich auf die Fahrbahn geführt. Wer hier nicht auf den Gehweg fährt wird oft von Autofahrenden zu Unrecht beschimpft, angehupt, geschnitten oder abgedrängt.

In der Gegenrichtung biegen die meisten Fahrzeuge und auch der Radverkehr von der Husemannstraße nach links in Richtung Bommern ab. Für den Radverkehr ein gefährliches Unterfangen: Von dem gehweggeführten Radweg müssen sich die Radfahrenden in den oft schnellen Verkehr auf der Fahrbahn einordnen und diesen gleichzeitig kreuzen. Die Linksabbiegespur ist jedoch sehr schmal. Das Radverkehrskonzept sieht hier folgerichtig vor, dass der wenig genutzte Radfahrstreifen der Geradeausspur an die Linksabbiegespur gelegt wird und hier Platz und Sicherheit für die links abbiegenden Radfahrenden schafft.

Am anderen Ende der Husemannstraße, an der Einmündung Rhienscher Berg, kommen Radelnde vom Gehweg nicht sicher auf die Fahrbahn, weil alte Straßenbäume und parkende Fahrzeuge die Sicht nach hinten verdecken.

Hier ist die Fahrbahn breit genug, um den Beginn des Rad-fahrstreifens vorzuverlegen und den Geradeausverkehr etwas in die Mitte zu rücken. Das würde auch den rechts abbiegenden Fahrzeugen nutzen, die früher am Stau in Geradeausrichtung vorbeiziehen könnten.

3 Abstellanlage am Hauptbahnhof

Am Hauptbahnhof sind zumeist nicht nur alle Fahrradbügel besetzt, sondern auch die Verkehrsschilder, Poller und Laternen der Umgebung müssen aus Platzmangel als Anker für geparkte Fahrräder herhalten. Das Radverkehrskonzept weist hier eine Überbelegung von 120% aus. Über die Radstation können zwar freie Stellplätze im ehemaligen Gepäcktunnel unter den Bahnsteigen gemietet werden. Ihre Nutzung erfordert aber zusätzliche Umwege, zu denen wenige im morgendlichen Berufsverkehr Lust und Zeit haben.

Das Radverkehrskonzept schlägt vor, die schon seit Jahren geplante diebstahlsichere Abstellanlage zu errichten. Bis diese letztendlich realisiert ist, wäre es ein Einfaches, auf dem Platz gegenüber dem Hauptbahnhof mit schlichten Anlehnbügeln schnell 50 bis 100 zusätzliche Abstellplätze zu schaffen. Ist die Abstellanlage in Betrieb, können sich die einfach zu montierenden Bausätze leicht zu einer der vielen anderen Stellen bringen, an denen Räder derzeit nicht sicher abgestellt werden können.

Solche Abstellanlagen können auf einem Fundament oder einer befestigten Fläche als Bausatz montiert werden (wie z.B. die 2000 Stellplätze an der Benteler Arena in Paderborn). Beispiele für Objekte, die den gehobenen Ansprüchen des Bahnhofsplatzes genügen, gibt es viele. Es muss ja nicht so aufwändig sein wie in Washington.

2. Alltagsverkehr

An jede Hauptverkehrsstraße gehören Radfahrstreifen. In Witten fehlen diese oftmals gerade an wichtigen Straßen. Hier stellt sich die Frage: Welche Lücken sollen zuerst geschlossen werden? Wo kann mit begrenzten Mitteln schnell etwas erreicht werden?

Eine Maßnahme bewirkt besonders viel, wenn dadurch die Verkehrssicherheit verbessert wird (Ruhrstraße, Ardeystraße). Fehlt geeignete Fahrradinfrastruktur, schrecken auch weniger unfallträchtige Straßen vom Radfahren ab, wenn sie sehr viel Verkehr – besonders Schwerverkehr – führen (Ruhrstraße, Husemannstraße, Dortmunder Straße).

Besonders kostengünstig lassen sich Abschnitte erstellen, für die nur die Fahrbahn neu aufgeteilt werden muss (Ardeystraße und Bergerstraße Bereich Saalbau).

Die Verbindungen von den Stadtteilen zur Stadtmitte haben das größte Potential, neue RadlerInnen zu gewinnen: (Ruhrstraße nach Bommern, Herbeder Straße - Hans-Böckler-Straße - Kreuzung Sprockhöveler Straße nach Heven).

Am einfachsten sind Abschnitte, auf denen nur die Oberfläche erneuert werden muss (Ledderken, Im Klive).

Andere Maßnahmen brauchen einen längeren Vorlauf oder sind mit weiteren Projekten verknüpft (Herbeder Straße, Sprockhöveler Straße, Ruhrdeichkreuzung).

Zu sechs großen Infrastrukturprojekten haben wir wichtige Daten und Fakten zusammengestellt. Die Daten für die Unfälle stammen aus dem Radverkehrskonzept, die Verkehrsbelastungen aus einem Gutachten für den Verkehrsausschuss. Sie sind zwar älter, aber für einen pauschalen Vergleich ausreichend. Quelle: Ratsinformationssystem Witten, Vorlage 0517/V 16

2.1 Ardeystraße

Auf den noch nicht umgebauten Abschnitten der Ardeystraße weist das Radverkehrskonzept sieben Unfälle mit Leichtverletzten und drei mit Schwerverletzten aus. Die Verkehrsbelastungliegt bei 12.500 DTV (Durchschnittliches Tägliches Verkehrsaufkommen). Es sind jeweils die Kreuzungen, Annenstraße, Huse-mannstraße, Pferdebach-straße (demnächst), Ledderken und Hauptstraße, die in beiden Richtungen schon für den Radverkehr ausgebaut wurden.

Nun besteht die Chance, zehn Radwege, die „sprichwörtlich im Nichts enden", miteinander zu verbinden. Die Fahrbahn der Ardeystraße ist breit genug, dass sich mit wenigen Umbauten Radfahrstreifen in Standardbreite anlegen lassen. Eine Ausnahme ist der Abschnitt zwischen Husemannstraße und Annenstraße, auf dem die Fahrbahn geringfügig breiter werden muss. Die Busspur zwischen Lutherpark und der Kreuzung Marienhospital bringt kaum Vorteile für den Busverkehr. Er wäre auf der Linksabbiegespur meist ebenso schnell. Weit effektiver als die Busspur ist die vollständige Busbeschleunigung, die auch den anderen Verkehren zugutekommt.

Das Projekt ist besonders wirtschaftlich, weil die über 50 Jahre alte Fahrbahnoberfläche ohnehin erneuert werden muss.

2.2 Dortmunder Straße

Die Dortmunder Straße ist für den Radverkehr eine wichtige Verbindung zwischen Mitte und dem nördlichen Annen und auch die schnellste Verbindung nach Dortmund. Die Verkehrsbelastung liegt bei 16.500 DTV. Wegen der besonders hohen Verkehrsbelastung und des großen Anteils an Schwerverkehr sowie in die Fahrbahn ragender Aufbauteile geparkter LKW meiden Radfahrende diese Straße lieber. Trotzdem wird sie erstaunlich viel mit Fahrrädern befahren. Radverkehrsanlagen auf dieser Straße haben also besonders großes Potential, neuen Radverkehr und Sicherheit zu generieren.

Unter Einbezug der insgesamt wenig ausgelasteten Parkstreifen, können hier Radfahrstreifen angelegt werden. Das Projekt braucht Vorlauf, ist etwas aufwändiger zu realisieren, hat aber auch ein großes Potential.

2.3 Husemannstraße

Die Husemannstraße ist eine wichtige, viel benutzte Verbindung für den Radverkehr mit gleichzeitig hohem Anteil von Schwerverkehr. Die Verkehrsbelastung liegt bei 16.000 DTV. Keine Straße schreckt mehr vom Radfahren ab als diese – auch wenn das Radverkehrskonzept nur einen Unfall mit Verletzen anführt. Niemand fährt hier gern mit dem Rad bergauf, weder auf der Fahrbahn noch auf dem Gehweg.

Weil die großen Straßenbäume soweit es geht erhalten bleiben sollen, lassen sich nicht für beide Richtungen Radfahrstreifen anlegen. Nach dem Radverkehrskonzept soll deshalb der Radweg bergab zurückgebaut werden, damit der Querschnitt für einen Schutzstreifen bergauf ausreicht. Das Projekt schließt eine der größten Lücken im Radverkehrsnetz. Der Aufwand ist allerdings sehr hoch. Insbesondere deshalb sollte die Maßnahme zeitnah angegangen werden.

2.4 Ruhrdeichkreuzung

Die Ruhrdeichkreuzung ist mit über 35.000 DTV vermutlich die verkehrsreichste Kreuzung der Stadt. Das Gefährlichste sind dabei die Wege auf der Mühlengrabenbrücke. Radfahrende und Fußgänger müssen sich hier den viel zu schmalen Gehweg regelmäßig mit Fußgängern, entgegenkommendem Radverkehr, Verkehrsschildern und wucherndem Grün teilen.

Mit Fahrradanhänger ist die Begegnung mit Fußgängern nahezu unmöglich. Man kann sehr leicht auf die Fahrbahn geraten. Oft ist der Gehweg glitschig durch nicht beseitigtes Laub oder er ist bis zu Hälfte zugewachsen.

Auch die Kreuzung selbst ist gefährlich: Die Dreiecksinseln sind zu eng, besonders, wenn kreuzende RadlerInnen oder eine Radler-gruppe dort warten müssen. Die Vorfahrtregelung zwischen Radverkehr aus Richtung Bommern und Rechtsabbiegern ist verwirrend und gefährlich. An der gesamten Ampelanlage fehlen

Signalgeber für den Radverkehr an der jeweils gegenüberliegenden Seite.

Für die Ruhrdeichkreuzung existiert bereits seit längerem eine Planung für einen Umbau mit Radfahrstreifen und einer Verbreiterung der Ruhrstraße auf bis zu fünf Spuren. Sie reicht von der Gasstraße bis zur Uferstraße in Bommern und ist vor allem wegen der Verbreiterung der Mühlengrabenbrücke so aufwändig, dass sie nur mittelfristig umgesetzt werden kann. Deshalb sollte die Verwaltung ernsthaft prüfen, ob die sichere Querung für Fuß- und Radverkehr nicht vorgezogen werden kann. Dazu könnten beiderseits der bestehenden Brücke zwei Brücken angelegt werden. Diese könnten so weit auseinanderliegen, dass die Fahrbahn dazwischen später immer noch verbreitert werden kann.

2.5 Sprockhöveler Straße

Die Sprockhöveler Straße ist eine weniger befahrene Tangente der Innenstadt. Ihre Verkehrsbelastung liegt bei 7.500 DTV. Für den Radverkehr hat sie nur geringe Bedeutung. Das Radverkehrskonzept verzeichnet keine Unfälle auf dem gesamten Abschnitt. Die Fahrbahn ist sehr schlecht.

Für den Abschnitt zwischen Fischertalweg und Crengeldanzstraße sieht eine Umbauplanung Begrünung und Schutzstreifen vor. In Zusammenhang mit dieser Maßnahme sind umfangreiche Kanalarbeiten erforderlich. Das Projekt ist sicher notwendig, aber aus Sicht des Radverkehrs nachrangig.

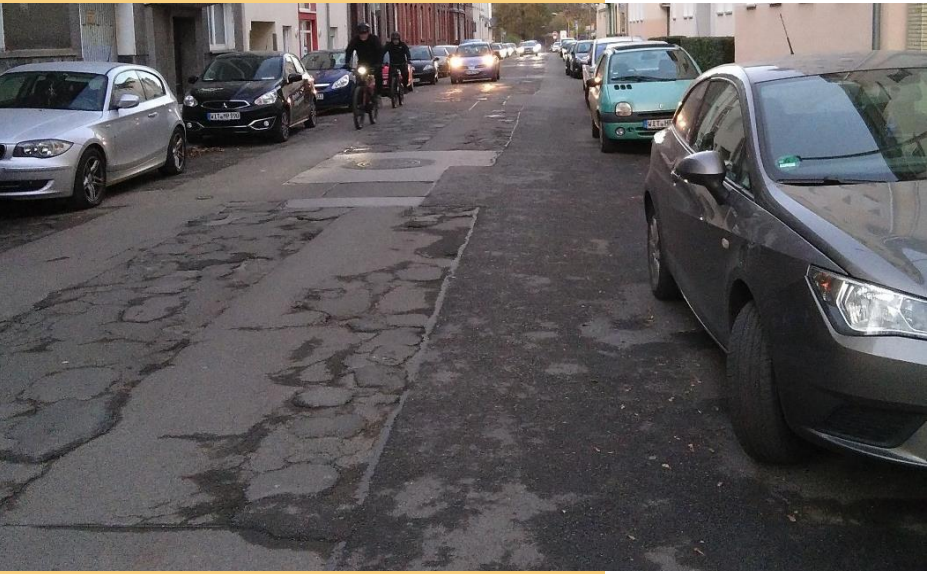
2.6 Verbindung Heven-Mitte

Wegen der schlechten Radfahrqualität der Verbindung zwischen Heven und der Stadtmitte wird diese Strecke eher gemieden, obwohl sie mit dem Rad nur wenige Minuten erfordert. Um sie als Schulweg in die Stadtmitte nutzen zu können, bedürfen Schüler eines speziellen Trainings.

Die Kreuzung Sprockhöveler Straße/Wannen/Hans-Böckler-Straße/Billerbeckstraße ist völlig verbaut, unübersichtlich und somit gefährlich. Die neuesten Pläne für die Stadt-erneuerung Heven-Ost/Crengeldanz sehen hier einen Kreisverkehr vor. Das Eingangstor zum Stadtteil soll städtebaulich aufgewertet werden – mit mehr Grün, weniger Asphalt und dem Wannen als Fahrradstraße.

Die Hans-Böckler-Straße ist teilweise Einbahnstraße in Richtung Heven. Ihre Fahrbahn muss dringend erneuert werden. Viele radeln hier auf dem Gehweg und auch gegen die Fahrtrichtung, weil sie den Umweg über den Kreisverkehr und die viel befahrene, enge Herbeder Straße scheuen. Für die Hans-Böckler-Straße existieren Planungen für einen verkehrsberuhigten Ausbau, Begrünung und Zweirichtungsverkehr für Fahrräder.

Die Herbeder Straße hat im wesentlichen Abschnitt kein Angebot für den Radverkehr und die älteste und schlechteste Fahrbahn aller Wittener Hauptverkehrsstraßen. Die Verkehrsbelastung liegt bei 10.500 DTV. Das Radverkehrskonzept weist hier vier Unfälle mit Leichtverletzten und zwei mit Schwerverletzten



aus. Wenn die Straßenbahn keine eigene Fahrspur mehr hat, ist genug Platz für Radfahrstreifen.

Es ist umfangreicher Kanalbau notwendig. Im Bereich der Bahnbrücke muss auf Erneuerungsarbeiten der Bahn gewartet werden. Dennoch sollten die Planungen für dieses Projekt aufgrund seiner Relevanz alsbald begonnen werden.

2.7 Fahrbahnerneuerung Ledderken

Fahrbahnerneuerungen brauchen keinen verkehrsplanerischen Vorlauf. Sie können aus dem Unterhaltungsetat finanziert werden.

Der Ledderken ist die wichtigste Verbindung vom Rheinischen Esel aus Richtung Stockum und Bochum in die Innenstadt. Hier fahren inzwischen mehr Menschen mit dem Rad als mit dem PKW, obwohl die Fahrbahn sowohl für Räder als auch für PKWs eine Zumutung ist.

Der Ledderken sollte als Fahrradstraße ausgebaut, dadurch gefördert und mit Bäumen bepflanzt werden.

Eine andere wichtige Stecke für eine Fahrbahnerneuerung ist Im Klive in Bommern. Hier kommt hinzu, dass das Basaltpflaster an der Brücke der Ruhrtalbahn bei Regen extrem gefährlich ist.

2.8 Rheinischer Esel

Der Rheinische Esel wird asphaltiert. Das nutzt den AlltagsradlerInnen und dem Freizeitverkehr. Die Sanierung ist aufwändig wie ein Neubau, weil für eine frostsichere Ausführung der vorhandene Fahrbahnaufbau vollständig entfernt werden muss. Auf dem Annener Abschnitt kommt es ständig zu Konflikten zwischen RadlerInnen und Fußgängern, weil die Fahrbahn einfach zu schmal ist. Für ein halbwegs auskömmliches Miteinander braucht es auf jeder Seite einen halben Meter Breite zusätzlich. Zur Gewährleistung von sozialer und verkehrlicher Sicherheit ist eine Beleuchtung erforderlich.

2.9 Brücke Annen

Auf der Route über die Bahnschranke verzeichnet das Radverkehrskonzept vier Leicht- und zwei Schwerverletzte. Vor allem sterben immer wieder Menschen, die eine Abkürzung über die Gleise nehmen.

Als wichtige Verbindung innerhalb des Stadtteils und als sicherer Schulweg ist seit Jahrzehnten eine Fahrradbrücke von der Halde Annen über die Annenstraße und die S-Bahn hinweg zum geplanten Bildungsquartier Annen in Planung.

Sinnvollerweise sollten bei der Asphaltierung des Rheinischen Esels die Rampe zur Annenstraße und zur Brücke mitgeplant werden.

3. Freizeitverkehr

Auch wenn der Ruhrtalradweg ein touristisches Highlight und der Rheinische Esel eine Attraktion der Metropole Ruhr ist: für den Freizeitverkehr muss noch einiges verbessert werden.

Jeder, der den Ruhrtalradweg gefahren ist, weiß, wo noch dringend etwas getan werden muss.

Eine dritte Radroute – die Emscher-Ruhr-Route – ist in Vorbereitung und könnte mindestens ebenso interessant werden.

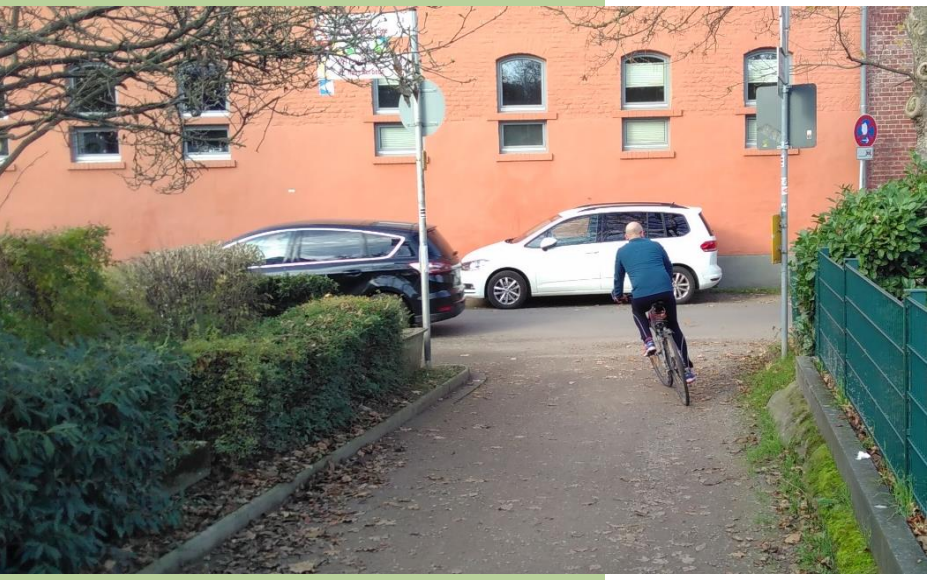
Für beide Projekte besteht akuter Handlungsbedarf

3.1 Ruhrtalradweg

Dass der Ruhrtalradweg einer der beliebtesten Radwege Deutschlands ist, gilt für die gesamte Route. In Witten allerdings gibt es mehrere peinliche Ausnahmen. Das Vier-Sterne-Prädikat muss immer wieder erkämpft werden. Hierfür sind vier Projekte notwendig. Die meisten können im Vergleich zu einer Hauptverkehrsstraße schnell und mit geringem Aufwand realisiert werden.

Nach Überflutungen ist eine wassergebundene Fahrbahn nicht mehr benutzbar. Zwischen Herbede und Innenstadt dient der Ruhrtalradweg auch dem Alltagsverkehr. Deshalb muss der Ruhr-talradweg durchgehend gepflastert oder asphaltiert werden. Das Projekt eilt, weil in der Zeit, in der die Herbeder Ruhrbrücke umgebaut wird, das Fahrrad das schnellste Verkehrsmittel zwischen Herbede Mitte und Innenstadt sein wird.

Das Kopfsteinpflaster unter der Herbeder Ruhrbrücke liegt nur auf einer kurzen Strecke, ist aber geradezu eine Beleidigung für jeden, der es passieren muss. Die kurze Strecke sollte möglichst kurzfristig asphaltiert werden. Wichtig ist zudem, dass während des Um- und Neubaus der Herbeder Ruhrbrücke der Ruhrtalradweg weiter befahrbar bleibt. Es gibt keine zumutbaren Umleitungen. Um die Unterführung während der Bauzeit zu sichern, kann sie beispielsweise eingehaust werden.



Die Lakebrücke ist ein Unfallschwerpunkt. Sie ist zu steil und zu schmal, um Fuß-, Fahrrad und Inlinerverkehr Platz zu bieten. Glücklicherweise soll sie im Zusammenhang mit dem Neubau der Herbeder Ruhrbrücke neu angelegt und verbreitert werden. Der für Rettungsdienst und Müllabfuhr ausreichende Querschnitt reicht für Rad- und Fußverkehr plus Inlineskater nicht aus. Entlang des Stausees stehen diesen zumeist drei getrennte Fahrspuren zur Verfügung. Entsprechend muss die Fahrbahn auf der Brücke 5,00 m breit sein – und natürlich barrierefrei. Das Foto zeigt, dass neben der vorhandenen Brücke noch ausreichend Platz ist. Die Fläche ist öffentlich.

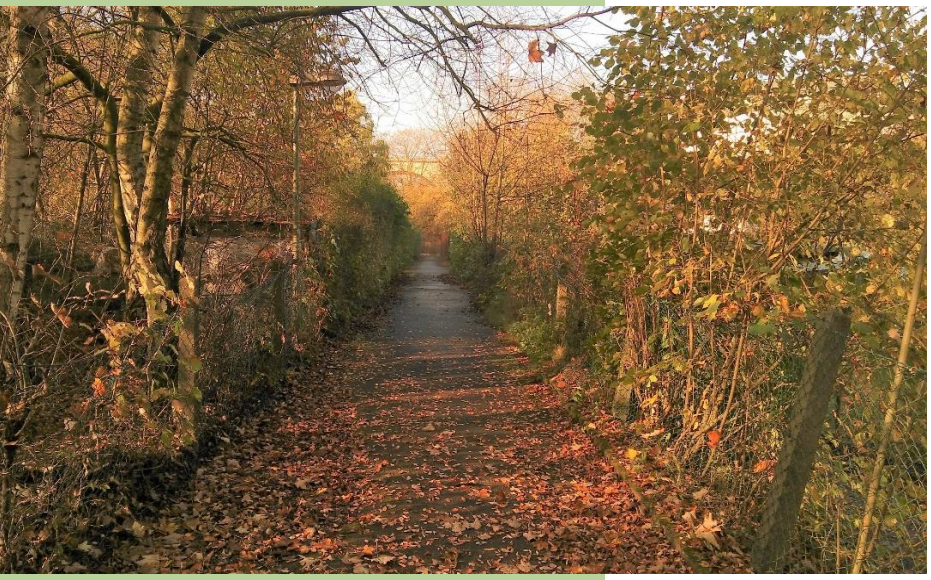
Vor der Brücke, an der Kreuzung In der Lake/Alter Fährweg, kommt es ständig zu Konflikten und immer wieder zu Unfällen. Noch wird die Straße In der Lake als Ausweichstrecke für den Stau auf der Herbeder Straße genutzt. Wenn aber der Kreisverkehr an der Seestraße gebaut ist, kann In der Lake reine Anliegerstraße werden.

An der Einmündung Ruhrtalradweg/In der Lake ist die Sicht nach rechts eingeschränkt. Eine sehr einfache Lösung wäre es, die Straße zwischen Parkplatz und Ruhrtalradweg zu sperren. Der Anliegerverkehr würde nach wie vor ohne großen Umweg über den Alten Fährweg abgewickelt. Und die Bewohner hätten vor allem am Wochenende etwas mehr Ruhe vor der Haustüre.

Die Fläche am Anleger der Fähre ist nur wenige Tage im Jahr nicht schlammig. In der Saison müssen sich die Fahrgäste der Fähre dieses Schlammloch ansehen und wenn es einmal voll ist, aufpassen, dass Kinder und Hunde und sogar sie selbst nicht hineingeraten.

Auch wenn Witten vom Ruhrtalradweg aus kaum wahrnehmbar ist, sollte es sich nicht völlig ungepflegt zeigen.

Diese Maßnahme ist im Radverkehrskonzept nicht vorgesehen, aber der Ruhrtalradweg ist Teil der „Perlenschnur", die das Ruhrgebiet für die Internationale Gartenschau 2027 vorbereitet. Bis die Gäste aus der ganzen Welt hier eintreffen, sollte die Fläche als Entree der Fähre einladend gestaltet sein.



3.2 Emscher-Ruhr-Route

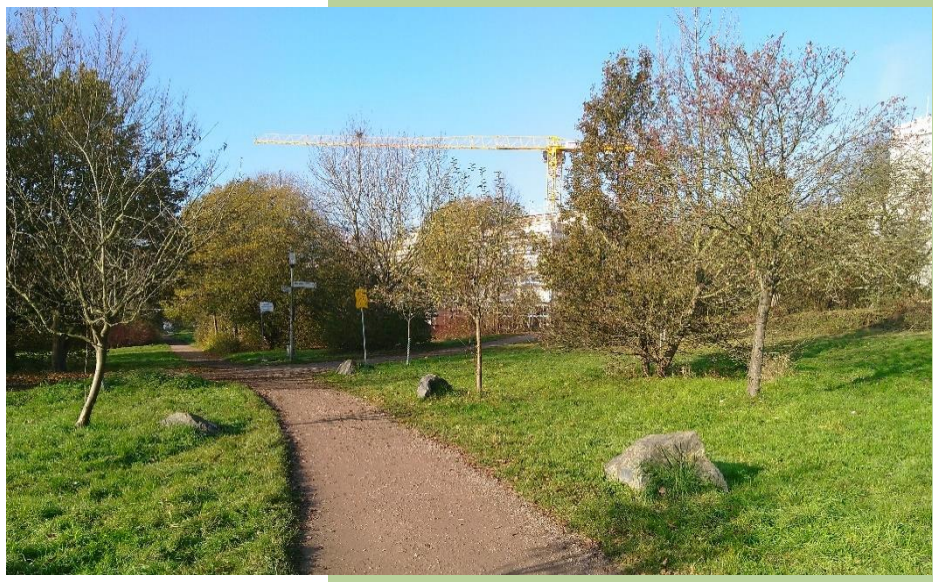
Die geplante Emscher-Ruhr-Route ist ebenfalls Teil der Internationalen Gartenschau. Sie führt von der Nachtigallbrücke ausgehend entlang von Wannenbach, Pferdebach und dem Grotenbach (in Dortmund Rüpingsbach) zur Emscher. Von Witten aus kann man auf dieser Route weitgehend abseits von großen Straßen einen Ausflug durch Parks und Grünanlagen im Dortmunder Westen machen, über den Rheinischen Esel zurückkehren oder entlang der Emscher zu Rombergpark und Westfalenpark gelangen. Sie ist zudem eine gute Alltagsverbindung nach Dortmund – kürzer und ein wenig flacher als der Rheinische Esel.

Für den Bau ist eine Kooperation mit der Emschergenossenschaft angedacht, die ihren Betriebsweg entlang des Grotenbachs für den Radverkehr öffnet und den Bereich ökologisch aufwertet.

Das obere Bild zeigt als Beispiel einen umgebauten Abschnitt in Dortmund-Barop, das untere den Weg, der vom Ledderken unter dem Viadukt des Rheinischen Esels hindurch zur Adolf-Reichwein-Realschule führt.

Auch der Weg entlang des Campus der Universität ist Teil der Strecke.

Die weitere Route führt über die Dortmunder Straße und die Stockumer Straße. Weil Freizeitrouten auch von Familien genutzt werden, muss an Stellen wie dieser die Sicherheit deutlich verbessert werden, z.B. mit einer Verkehrsinsel und Radfahrstreifen auf der Dortmunder Straße.



4. Räder sicher aufbewahren

Fahrradbügel auf der Straße gibt es vor allem in den Einkaufsstraßen. Unsichere Vorderradhalter, bei denen nicht der Rahmen nicht angeschlossen werden kann, sind in Witten immer noch weit verbreitet. Wer würde daran sein E-Bike anschließen und während der Arbeit oder über Nacht alleine lassen?

Wer eine Garage für sein Rad hat, ist gut dran. In der Innenstadt müssen die meisten ihr Rad aus dem Keller tragen oder es irgendwo auf der Straße anschließen. Für teurere Räder wie E-Bikes ist das aber keine Option. Witten brauchen mehr sicher Abstellmöglichkeiten für hochwertige Fahrräder. Hierzu eine Überlegung:

Es kann angenommen werden, dass es in der Innenstadt ebenso viele Fahrräder wie private PKWs gibt. Dementsprechend sollten an jeder Straße ebenso viele Abstellmöglichkeiten für Fahrräder wie Parkplätze für PKWs verfügbar sein. Ein PKW braucht fünfmal so viel Platz zum Parken, wie ein Fahrrad. Also müssten nur 20% der Fläche für Fahrradbügel oder -Boxen reserviert werden. Plätze in Quartiersgaragen könnten angerechnet werden.

Sofern an Dienststellen der Stadt, bei Schulen und Freizeit-einrichtungen überhaupt Unterstellmöglichkeiten vorhanden sind, sind diese oft unzureichend und schwer auffindbar.

Es bedarf einer systematischen Bestandsaufnahme und eines entsprechenden Investitionsprogramms.

Über das Design der Boxen wird noch zu entscheiden sein. Ein solider und gut gestalteter Standard für die ganze Stadt, könnte die Einrichtung solcher Anlagen vereinfachen.

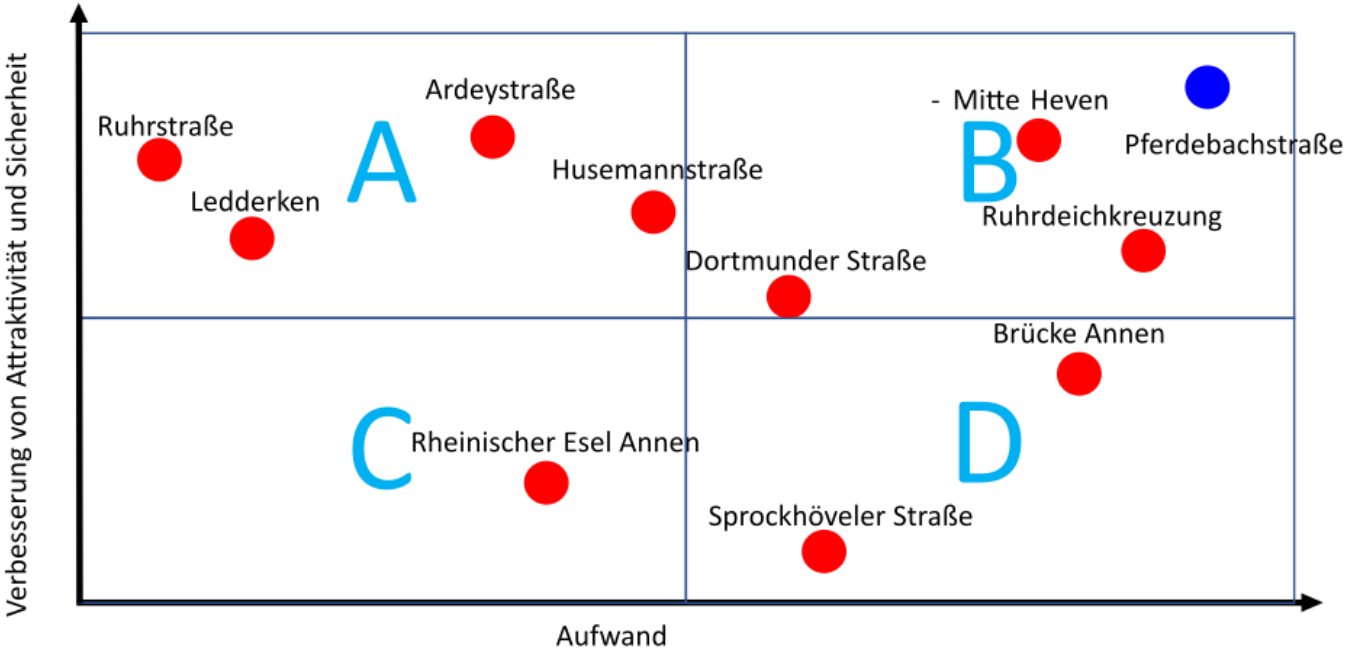
Keine Radstation in NRW ist so miserabel untergebracht, wie die in Witten. Das gilt für das Erscheinungsbild, die Räumlichkeiten des Kundenservice und die Arbeitsbedingungen der Beschäftigten. Sie muss unbedingt sichtbarer werden und – auch, wenn es nicht trivial ist – schnellstmöglich besser untergebracht werden.

.

5. Fazit: Womit beginnen?

Die Ressourcen der Stadt Witten sind knapp – sowohl finanziell als auch beim Fachpersonal. Umso wichtiger ist es, das Radverkehrskonzept effektiv umzusetzen. Welche Projekte sollten also nach den Sofortmaßnahmen und der Asphaltierung des Rheinischen Esels in Angriff genommen werden? Bei dieser Abwägung soll das folgende Diagramm helfen.

Diese Art Diagramm dient dem Vergleich von strategischen Alternativen. Die Dimensionen „Aufwand" und „Verbesserung von Attraktivität und Sicherheit" wurden angenommen. Um die Lage der Projekte zueinander zu bestimmen, werden die beiden Dimensionen für jedes Projekt diskutiert. Zum Vergleich wurde die Pferdebachstraße hinzugenommen. Es ergeben sich die Prioritäten A bis D. Effektive preiswerte Projekte haben Vorrang vor aufwändigen, von denen nur wenige profitieren. Wir wissen, dass dieser Vergleich unvollständig ist, er soll aber zu einer ernsthaften Diskussion der Optionen anregen.



In welcher Reihenfolge die großen Projekte des Radverkehrskonzepts realisiert werden, hängt von weiteren, z.B. bautechnischen Faktoren ab, die hier nicht berücksichtigt sind.

- Die ersten drei der hier beschriebenen Sofortmaßnahmen können in einem Jahr umgesetzt werden. Fünf Jahre dürften für alle übrigen Sofortmaßnahmen ausreichen.
- Mit den flankierenden Maßnahmen des Radverkehrskonzepts kann ebenfalls in diesem Jahr begonnen werden.
- Vor Baubeginn der Herbeder Ruhrbrücke 2022 müssen die eklatanten Mängel des Ruhrtalradweges beseitigt sein.
- Bis 2025 könnten die Projekte Ardeystraße, Bergerstraße und die Verbindung nach Heven realisiert werden – letztere allerdings aus finanziellen Gründen nur zum Teil.
- Mit dem Bau der Emscher-Ruhr Route könnte die Emscher-genossenschaft schon früh beginnen.
- Für die restlichen Maßnahmen im Ruhrtal und die Straßenbaumaßnahmen entlang der Emscher-Ruhr-Route ist der Zeithorizont die IGA 2027.

Letzten Endes müssen alle Informationen zusammengetragen werden, aus denen sich die Reihenfolge der großen Projekte ergibt.

Die Radler in Witten mussten mit der Umsetzung der Sofortmaßnahmen fünf Jahre warten, bis das Radverkehrskonzept fertig gestellt und beschlossen war. Und auch dann ist noch ein weiteres Jahr lang nichts passiert. Diese Erwägungen sollen dazu beitragen, dass ein Umsetzungskonzept nicht erst abgewartet werden muss, sondern fundierte Entscheidungen für einen schnellstmöglichen Beginn mit den für den Wittener Radverkehr vordringlichen und effektivsten Maßnahmen getroffen werden können.

.6. Fahrradfreundliches Witten

Immer noch begegnet man dem Vorurteil, dass man „in Witten überhaupt nicht Fahrrad fahren kann". Das sehen wir trotz aller Kritik nicht so. Das Radverkehrskonzept wirbt für das Prädikat „Fahrradfreundliche Stadt". Dies ist ein Prädikat, dass alle zwei Jahre neu zertifiziert werden muss. Bedingung ist unter anderem ein/e Radverkehrsbeaufragte(r). Das Radverkehrskonzept hat sogenannte flankierende Maßnahmen in den Bereichen „Qualitätsmanagement", „Prioritätensetzung", „Verkehrsmittel verknüpfen" und „Investitionen in die Köpfe" zusammengestellt. Sie sind Voraussetzung dafür, dass die Verbesserungen der Infrastruktur auch bei denen wahrgenommen werden, die sich noch nicht auf das Fahrrad getraut haben. Sie machen die ernst gemeinte Fahrradfreundlichkeit erlebbar. Der/Die Rad-verkehrsbeauftragte wird sie vorantreiben und koordinieren. Dazu werden unbedingt ausreichende Ressourcen benötigt. Politik und Verwaltung können die notwendigen Beschlüsse herbeiführen und die finanzielle Grundlage schaffen. Die Wittener Fahrradgemeinde wird gerne bei entsprechenden Aktionen unterstützen. Hier ein erster Vorschlag:

Fahrradfreundlichkeit hat auch eine subjektive Seite. Wir denken, PolitikerInnen und Verwaltung sollten selbst einmal Rad fahren. Gerne organisieren wir mit ihnen gemeinsame Radtouren zu den künftigen Baustellen. Auch stehen wir gerne für Einzelgespräche zur Verfügung.

Zusätzlich wollen wir im ersten Quartal dieses Jahres für PolitikerInnen und für die interessierte Öffentlichkeit einen Workshop über die Perspektiven des Radverkehrs in Witten organisieren. Nachfragen und Kommentare werden wir gerne beantworten.