

Unter der sachkundigen Führung der Verkehrsplaner Gregor Hengstermann und Jörg Winkler gestalteten am Donnerstag 20 Fahrradbegeisterte ihren Feierabend mit einer vergnüglichen, da nur im zweiten Teil leicht verregneten, 20km-Tour nach Herdecke und zurück. An ausgewählten Standorten wurden ihnen geplante Maßnahmen zur Verbesserung der Radinfrastruktur vorgestellt.

Die Route führte über das Elbersufer, wo die einzigartige Treppe mit Schiebehilfe getestet wurde, über die Grabenstraße – mit neuer Absenkung – zum Radweg an der Körnerstraße bis zur Altenhagener Brücke. Mit einem Schlenker über die Sedanstraße, deren mögliche Umwidmung zur Fahrradstraße wegen des dort intensiven Schwerlastverkehrs geprüft werden muss, endet der Weg hier noch in einer Sackgasse – einer der viel zitierten „Verkehrswände“ – soll aber demnächst bis Staples weitergebaut werden.

Über die Alte Eckeseyer Straße ging es weiter bis Möbel Leeners: Von dort soll entlang der Volme ein Radweg zur bereits im Bau befindlichen Brücke über die Volme angelegt werden. Diese Brücke wird im nächsten Jahr nach der Unterführung unter der A1 auf dem Radweg parallel zur Herdecker Str (B 54) enden.

Über die Amprion-Brücke, deren weitere Verwendung noch offen ist, ging es weiter entlang des Hensteysees vorbei am Freibad, dessen Areal hin zur Ruhr mit einem Rondell und Gastronomie erweitert werden soll. Hier sind auf dem Ruhrtalradweg breite getrennte Wege für Fuß und Rad vorgesehen.

Ab Dortmunder Straße ging es zurück nach Hagen über den Boeler Ring bis zum Zwischenstopp Hagener-/Kapellenstraße. Im Haushalt vorgesehene Mittel – basierend auf dem Radverkehrskonzept – für Radwege zwischen Boeler Ring und Lützwowstraße werden wohl nicht verwendet werden können, da es wegen des hohen MIVs unrealistisch scheint, die Autospuren zu reduzieren.

Die Mittel werden eventuell für kleinere Maßnahmen verwendet, wie z.B. die Auffahrten, Bordsteine usw. auf dem bestehenden gemeinsamen benutzungspflichtigen Geh-/Radweg an der Hagener Str. zu verbessern, der u.a. für Radelnde aus der Pappelstraße kommend schlecht erreichbar ist.

Die Tour endete an der Altenhagener Straße, die wegen mangelnder Gefahrenlage weiterhin nur teilweise als Tempe-30 Zone ausgewiesen werden kann. Als Verbesserungsmaßnahme werden Schutzstreifen ins Auge gefasst.

Fazit:

Die Tour hat gezeigt, dass es in Hagen vielfach unmöglich ist, sich angenehm, sicher und regelkonform auf dem Rad fortzubewegen. Die angedachten Maßnahmen sind sicher geeignet, das Radeln – insbesondere in der Freizeit – komfortabler und sicherer zu gestalten. Abgesehen von umstrittenen Schutzstreifen lässt die Stadt Bereitschaft erkennen, durchaus hohe Investitionen für aufwändige Planungen vorwiegend im Zielhorizont von ca 2-4 Jahren zu tätigen, um attraktive Wege weg vom Autoverkehr zu bauen.

Allerdings scheinen diese Maßnahmen völlig unzureichend im Hinblick auf „das erklärte Ziel von Politik und Verwaltung, den Individualverkehr in Hagen in den kommenden Jahren Schritt für Schritt zu reduzieren“ (Grußwort zum Jahreswechsel von OB Schulz, 31.12.18).

Hierzu müsste die Bereitschaft der Stadt deutlich größer sein, in den fließenden und ruhenden Autoverkehr einzugreifen und die vorhandenen Verkehrsflächen entschiedener zugunsten nicht-motorisierter Verkehrsteilnehmer umzuverteilen. Aber was dann geschieht, kann ja gerade in Haspe beobachtet werden.

Heidi Wenke