

Diese Woche hatte die abschließende Radel-Informationstour mit der Radplanungsabteilung das Ziel Hohenlimburg – beginnend mit einem kleinen Abstecher nach Eilpe. Dort mündet die Bergstraße auf die Volmetalstrecke der Bahn, wo ein zweites, zur Zeit nicht genutztes Gleis sich als Umbau zur Radstrecke eignen würde. Verhandlungen zwischen StraßenNRW und DB sind jedoch ins Stocken geraten.

Die verkehrstechnischen Probleme auf der Rembergstraße betreffen besonders auch den Radverkehr. Mögliche Verbesserungsmöglichkeiten gibt es kaum: Tempo 30 ist auf dieser Bundesstraße (B7) quasi nicht durchsetzbar, die Befahrung des einseitigen Radweges auch in Gegenrichtung (bergab) zu gefährlich; denkbar wären aus Planersicht große Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn, mit denen in anderen Städten gute Erfahrungen gemacht wurden, und/oder Schutzstreifen. Letzere werden aus Radlersicht allerdings eher ‚Schmutzstreifen‘ genannt.

Dass in der Verlängerung der B7 nach Hohenlimburg, der einzigen zügigen Radverbindung zur Innenstadt, eine deutliche Verbesserung für Radelnde zwingend nötig ist, bestätigte unsere Fahrt: Selbst am Abend war der PKW- und LKW-Verkehr noch recht dicht, der Seitenstreifen zum Ausweichen nicht durchgängig möglich, da zugeparkt. Warum StraßenNRW hier einen Zweirichtungsradweg plant statt je einem auf jeder Seite ist nicht klar.

Als echtes Highlight (Vorsicht: Satire) entpuppte sich in Hohenlimburg dann der kurvige und heimelige, da unbeleuchtete Tunnel unter der Bahnlinie, der überraschend auf einem Gehweg endet, so dass jemand ohne Ortskenntnis endlich mal etwas Abenteuer-Feeling erfahren kann, da man hier entweder scharf abbiegen oder eine Vollbremsung hinlegen darf (oder beides) – was wir dann in unserer Gruppe auch just genießen konnten. Hier können die Radelnden der BV Hohenlimburg zu ihrer Verhinderung eines langweiligen, breiten und sicheren Radwegs noch nachträglich gratulieren – weiter so!

Das Hauptthema in Hohenlimburg ist der Lückenschluss mit der Lenneroute nach Letmathe. Für dessen Realisierung sollen in Kürze mehrere Varianten vorgestellt werden, die allerdings alle mit gewissen Schwierigkeiten behaftet sind: unökologisch (Stelzen durch die Lenne), gefährlich wegen Konflikt mit LKW-Verkehr, kompliziert wegen Eigentumsverhältnissen.

Ein letzter Stopp wurde nach der Rückkehr nach Hagen entlang der Lenne, dann über die Industriestraße auf einer der Fußgängerbrücken über die Heinitzstraße eingelegt, die sich gut zur Freigabe für den Radverkehr eignen würde, wenn die Geländer auf ein für Radelnde sicheres Maß erhöht würden.

Fazit: Angesichts der Schwierigkeiten und Hindernisse auf Grund der jahrzehntelang fehlgeleiteten Konzentration der Verkehrspolitik auf das Auto kann man den RadplanerInnen nur wünschen, dass sie keine schlaflosen Nächte verbringen.

Heidi Wenke