



An die Mitglieder des
Ausschusses für Bauen, Verkehr und Grün
und des
Ausschusses für Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen

19.11.2018

Konzept zur Weiterentwicklung des Regionalen Radwegenetzes (Drucksache Nr.: 11722-18)
hier: Beratungsergebnisse des Beirats Nahmobilität und der Bezirksvertretungen

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Konzept zur Weiterentwicklung des Regionalen Radwegenetzes lag den Bezirksvertretungen und den Verbänden ADFC sowie VCD vor und wurde auch im Beirat Nahmobilität diskutiert. Im Folgenden informieren wir Sie über die Beratungsergebnisse bzw. Empfehlungen.

Der Beirat Nahmobilität hat sich am 06.11.2018 mit der Eingabe der Verbände ADFC/Velo City Ruhr (Anlage 1) und VCD (Anlage 2) zum Regionalen Radwegenetz befasst und empfahl auf Grundlage der Stellungnahme des Stadtplanungs- und Bauordnungsamtes, die nachfolgend genannten Änderungen an der Streckenführung vorzunehmen. Die Verwaltung hat die Vorschläge geprüft und kommt zu folgenden Empfehlungen:

Vorschlag der Verbände	Stellungnahme der Verwaltung
<i>Route City</i> Beide Verbände fordern die Weiterführung des Regionalen Radwegenetzes in der Innenstadt auch über Kampstr. und Brüderweg.	Die Verwaltung stimmt dem Vorschlag zu und empfiehlt dem Rat, den RVR zu beauftragen, die geänderte Trassenführung zu übernehmen.
<i>Phoenix-See</i> Beide Verbände regen an, dass die Führung statt über die Willem-van-Vloten-Str. über Auf der Kluse und Eliasbahndamm erfolgen soll.	Die Verwaltung stimmt dem Vorschlag zu und empfiehlt dem Rat, den RVR zu beauftragen, die geänderte Trassenführung zu übernehmen.
<i>Phoenix-See – Holzwickede</i> Beide Verbände schlagen eine alternative Führung im Bereich An den Emscherauen vor.	Die Verwaltung schlägt vor, dem Vorschlag zu folgen, jedoch zusätzlich die parallele Führung über den begleitenden Radweg des Phoenix-Sees beizubehalten.

<p><i>Phoenix-See – Holzwickede</i> In Schüren soll, nach Ansicht beider Verbände, die Wegführung über die Gevelsberger Str. erfolgen.</p>	<p>Die Verwaltung stimmt dem Vorschlag zu und empfiehlt dem Rat, den RVR zu beauftragen, die geänderte Trassenführung zu übernehmen.</p>
<p><i>Route City – Huckarde</i> Beide Verbände schlagen vor, die Führung am Dortmunder U vorbei über die Ritterstr. und die Übelgönne zu wählen.</p>	<p>Die Verwaltung hält die vorgeschlagene Lösung für schwer vermittelbar und unsicherer. Die Führung über signalisierte Knotenpunkte bietet eine höhere Verkehrssicherheit für den Radverkehr.</p>
<p><i>Route City – Huckarde</i> Beide Verbände schlagen vor, die Führung über die Huckarder Allee zu wählen.</p>	<p>Die Verwaltung stimmt dem Vorschlag zu und empfiehlt dem Rat, den RVR zu beauftragen, die geänderte Trassenführung zu übernehmen.</p>
<p><i>Route City - Kamen</i> Beide Verbände empfehlen die Umgehung des Borsigplatzes über die Tiefe Str.</p>	<p>Die Verwaltung stimmt dem Vorschlag zu und empfiehlt dem Rat, den RVR zu beauftragen, die geänderte Trassenführung zu übernehmen.</p>
<p><i>Route City - Lünen, Variante über Rüschebrinkstraße</i> Vorschlag beider Verbände: Brackeler Str., Kurzverbindung / Rampe. Diese ist bei der Planung für den Gartenstadt-Radweg vorgesehen und erspart zweimal das Wechseln der Brackeler Str.</p>	<p>Die Verwaltung stimmt dem Vorschlag zu und empfiehlt dem Rat, den RVR zu beauftragen, die geänderte Trassenführung zu übernehmen.</p>
<p><i>Route City - Lünen, über Burgholzstraße</i> Beide Verbände möchten die Führung über direkte, schnellere und sichere Nebenstraßen.</p>	<p>Die vorgeschlagene Lösung ist umwegig und aus Sicht der Verwaltung schwer vermittelbar. Es sind zahlreiche Hauptverkehrsstraßen zum Teil ungesichert zu queren, zudem erfolgt die Führung über weite Strecken über Wohnstraßen mit rechts-vor-links-Regelung und hohem Parkdruck.</p>
<p><i>Route Gartenstadt -Radweg - Leezenpatt</i> Beide Verbände regen eine neue Brücke über die B 236 an.</p>	<p>Die Verwaltung sieht für die vorgeschlagene neue Brücke auf lange Sicht keine Realisierungschancen und schlägt daher vor, bei der alten Trassenführung zu bleiben.</p>
<p><i>Route City -Kirchhörde / Herdecke/ Hagen</i> Beide Verbände kritisieren die Führung entlang der B 54.</p>	<p>Dem Vorschlag der Verbände, die Route über Hohe Str., Ardeystr., Hagener Str. statt entlang der B 54 zu führen, wird gefolgt. Die Verwaltung empfiehlt dem Rat, den RVR zu beauftragen, die geänderte Trassenführung zu übernehmen.</p>
<p><i>Route City – Mengede - Lünen</i> Die Nutzung der ehemaligen Achenbachtrasse wird von beiden Verbänden empfohlen. Richtung Huckarde wird dann über Strünkedestr., Remigiusstr., Am Amtshaus, Siegburgstr. und Im Apen geführt.</p>	<p>Die Verwaltung stimmt dem Vorschlag zu und empfiehlt dem Rat, den RVR zu beauftragen, die geänderte Trassenführung zu übernehmen.</p>

Die Bezirksvertretungen haben sich zwischen dem 09.10. und dem 13.11.2018 in den jeweiligen Sitzungen mit der Weiterentwicklung des Regionalen Radwegenetzes befasst. Die Verwaltung hat auch diese Beratungsergebnisse gesichtet und nimmt dazu im Folgenden Stellung:

Sitzung	Beschluss	Aufträge/Anmerkungen	Stellungnahme der Verwaltung
BV Hörde	Empfehlung mit Ergänzung	Es muss, in einem 2. Schritt, Verknüpfungen des innerstädtischen Radwegenetz mit diesem überregionalen Radwegenetz geben.	Der Anregung wird gefolgt.
BV Lütgendortmund	Empfehlung		
BV Mengede	Beratungsbedarf	Die Verwaltungsvorlage wird in die nächste Sitzung am 28.11.2018 vertagt.	
BV Huckarde	Empfehlung		
BV Innenstadt-Nord	Beratungsbedarf	Die Verwaltungsvorlage wird in die nächste Sitzung am 05.12.2018 vertagt. Hierzu wird um Berichterstattung gebeten.	Der Anregung wird gefolgt.
BV Hombruch	Empfehlung mit Ergänzung	Es wird angeregt, prüfen zu lassen, die Route City – Kirchhörde / Herdecke/ Hagen über Hohe Str., Ardeystr., Hagener Str. statt entlang der B 54 zu führen. Darüber hinaus wird angeregt, das innerstädtische mit dem überregionalen Radwegenetz zu verknüpfen.	Den Anregungen wird gefolgt.
BV Innenstadt-Ost	Beratungsbedarf	Die Verwaltungsvorlage wird in die nächste Sitzung am 11.12.2018 vertagt. Die Verwaltung wird gebeten, die Stellungnahme der Fahrradverbände zum Radwegenetz, der BV zur Verfügung zu stellen.	Der Anregung wird gefolgt.
BV Innenstadt-West	Empfehlung mit Ergänzung	Es wird um Berichterstattung am 23.01.2019 gebeten.	Der Anregung wird gefolgt.
BV Eving	Beratungsbedarf	Die Verwaltungsvorlage wird in die nächste Sitzung am 12.12.2018 vertagt.	

BV Aplerbeck	Empfehlung mit Ergänzung	<p>Nördliche Route: Von Gevelsbergstraße in Richtung Osten nicht bei der ev. Kirche nach Süden, sondern erst an dem östlichen Ende der Kleingartenanlage „Im Massbruch“</p> <p>Statt Führung der Route über Rodenberg-Center, Führung über den bisherigen Privatweg gegenüber der Zufahrt zu Haus Rodenberg. (Hierzu verweist die BV Aplerbeck auf ihre gefassten Beschlüsse)</p>	Der Anregung wird gefolgt.
BV Scharnhorst	Empfehlung		

Es ist vorgesehen, den vorgelegten Netzvorschlag des Regionalverbands Ruhr zum Regionalen Radwegenetz entsprechend den oben aufgeführten Beratungsergebnissen zu modifizieren.

Mit freundlichen Grüßen

Ludger Wilde

Martin Lürwer

Anlagen

Anlage 1

Sehr geehrte Frau Herter,

der ADFC und VeloCityRuhr nehmen wie folgt zur Weiterentwicklung des Regionalen Radwegnetzes Stellung.

Grundsätzlich sind wir mit der Planung aus den folgenden Gründen nicht einverstanden:

Es beginnt bereits bei dem Namen des Planes, der leicht falsche Gedanken aufkommen lassen kann, denn es geht ja nicht, wie man im Inhalt erkennen kann, um die Schaffung von Radwegen, sondern um die Führung des Radverkehrs, also um die Schaffung eines Radverkehrsnetzes.

Wir sind weiterhin insofern nicht einverstanden mit der Planung, dass grundsätzliche Bedürfnisse der Radfahrer*innen häufig nicht berücksichtigt zu sein scheinen. In vielen Fällen werden die Routen über Hauptverkehrsstraßen geplant, also über die Straßen, wo wir gerade in letzter Zeit mehrere tödlich verunglückte Radfahrer hatten. Wenn dies weiter so geplant ist, müssen viele kostspielige Umbauten zum Schutz des Radverkehrs umgesetzt werden (Beispiel zu schmale Unterführung an der B 54 – Ruhrallee unter der S-Bahn in Höhe des Südbads). Selbst die Umbauten werden die höheren Gefährdungen an Knotenpunkten der Hauptverkehrsstraßen kaum verhindern können. Die Führung des Radverkehrs über ruhige Parallelstraßen ist wegen der geringeren Geschwindigkeit des Kraftverkehrs deutlich sicherer. Dort, wo eine direkte, schnelle und sichere Führung über Nebenstraßen möglich ist, ist diese zu bevorzugen. Der Plan muss insgesamt auf diese Sicherheitsbedürfnisse neu geprüft werden.

Unverzichtbar für die Sicherheit im Alltagsnetz ist die Beleuchtung.

Es dürfen nicht die Qualitätsstandards unterschritten werden. Zur Zeit ist dies auf der Rheinischen Str. und der Unionstr. der Fall, wird aber aus unserer Sicht unverständlich auf der RVR-Karte zu den notwendigen Maßnahmen in der Kategorie als „keine Maßnahme notwendig“ geführt.

Die Planung sollte komplett in maximal 10 Jahren umgesetzt werden.

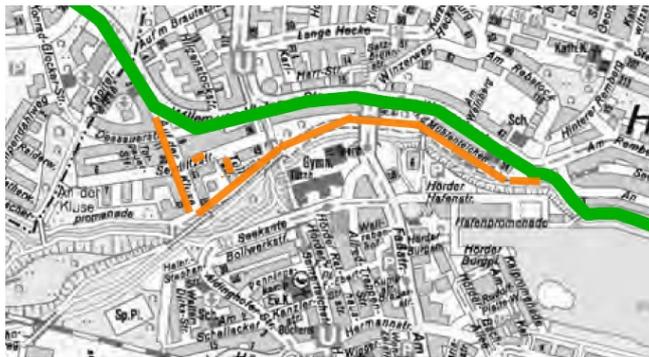
Einzelheiten:

1. City – mitten durch, nicht um den Wallring, insbesondere in W-O-Richtung

Die erste Begründung siehe oben. Weiteres: Es ist nicht radfahrgerecht, am Westentor die Radfahrer per Wegweisung nach Unna über den südlichen oder nördlichen Wallring zu führen. Radfahrgerecht ist die Wegweisung geradeaus über Kampstr./ Brüderweg. Ebenso sieht es in Nord-Süd-Richtung aus. Am Pylon an der Reinoldikirche bzw. an der Hansastr. / Kampstr. muss ein Knotenpunkt mit Wegweisern zu Nachbarstädten in alle Himmelsrichtungen sein.

Der Wall hat Verteilerfunktion, die direkte Führung durch die Innenstadt ist die kürzeste und sicherste. Bei einer Testbefahrung haben die Mitarbeiter des Agenda Arbeitskreises Nachhaltige Mobilität selbst bei widrigen Verhältnissen (zur Zeit des Weihnachtsmarktes) festgestellt, dass die Umfahrung über den Ring ein vielfaches an Zeit und Gefährdung mit sich bringt. Auch die geplante Führung über einen separaten Radweg um den Wall löst aus unserer Sicht das Problem nicht. Weil der Wall eine wichtige Verteilerfunktion hat, muss allerdings unabhängig vom Regionalen Radverkehrsnetz eine sichere Umfahrung des Walls gewährleistet sein. Dabei müssen die sehr unterschiedlichen Bedürfnisse der verschiedenen Typen von Radfahrenden berücksichtigt werden. Durch den Einsatz innovativer Elemente wie geschützter Radfahrstreifen muss sichergestellt werden, dass der Wall auch für unsichere, besonders junge oder alte Radfahrende, gut und sicher zu befahren ist.

- 2.a City - Hörde.** Die Führung über die Märkische Str. funktioniert aus unserer Sicht nur, wenn die Autofahrspuren je Richtung auf eine reduziert werden, damit die zukünftigen Radwege auf der Fahrbahn geführt werden. Dazu müssen die Ampelschaltungen an den Radverkehr angepasst werden.
- 2.b Weiter zum Phoenix-See nach Schwerte oder Holzwickede:** An der Willem-van-Vloten-Str. schon in Auf der Kluse ausfädeln, dann auf den Eliasbahndamm zum See statt geplant weiter über die Willem-van-Vloten-Str. / Weingartenstr. und erst dort an der Schule auf den Emscherweg. So werden die Ampelkreuzungen Semerteichstr. und Faßstr. umfahren/vermieden.



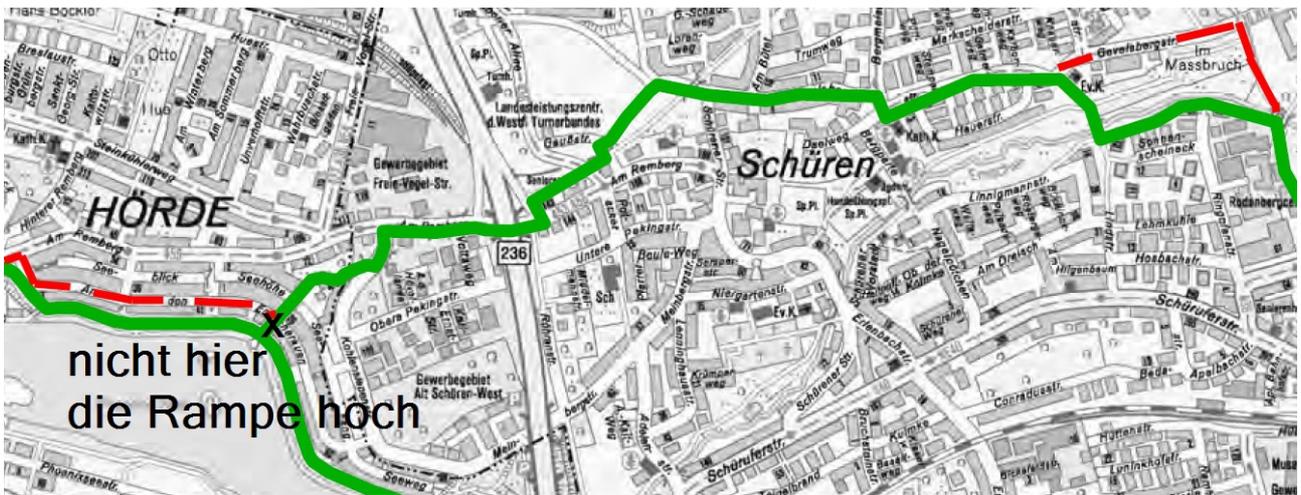
Rampe im Hang anlegen um zweimaliges Quere_

2.c Phoenix-See - Holzwickede

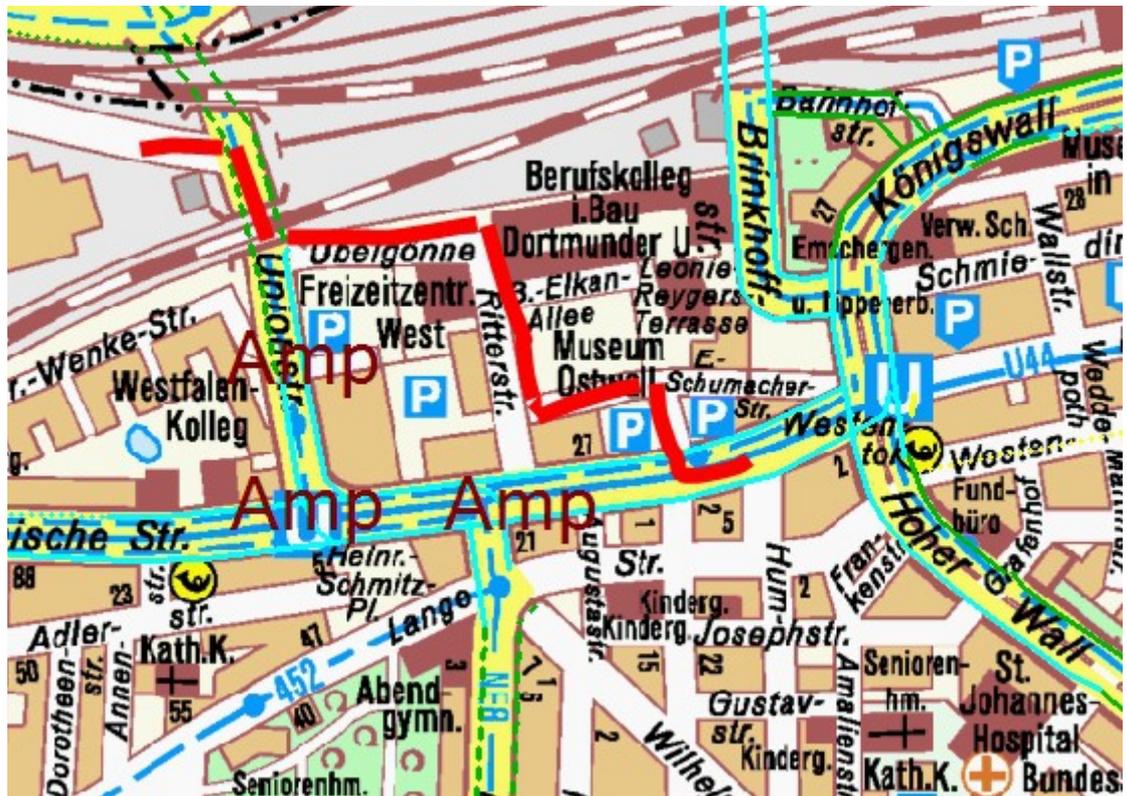
Führung ab Weingartenschule über Weingartenstr. zu An den Emscherauen. Rampe im Hang anlegen oder den bestehenden Gehweg zwischen Emscherweg/ Fußgängerampel in Höhe Weingartenschule und An den Emscherauen entsprechend verbreitern, um zweimaliges Queren der Weingartenstraße auf wenigen Metern für Verkehr in Richtung Innenstadt zu vermeiden. Alternativ Abspaltung der Route nach Holzwickede innenstadtnah, dann als sichere Verbindung über Karl-Marx-Str., Karl-Liebkecht-Str., Rosa-Luxemburg-Str., Rathenastr. und weiter bis Am Remberg. Zur Querung der B1 ist eine Brücke erforderlich.

In beiden Fällen über die Gevelsbergstr. bis hinter = östlich der Gartenanlage Im Massbruch und dann den Weg nach Süden zur Emscher. So kann die steile Abfahrt westlich der Gartenlage, dort die schmale Brücke über die Emscher und den Emscher-Radweg mit vielen Fußgängern vermieden werden.

Offenbar ist die Führung mitten durch das Rodenbergcenter mit seinem gefährlichen Ein- und Ausparkvolumen der PKWs vorgesehen (statt wie beim Emscher-Radweg jetzt über Ringofenstr.) Wir schlagen vor, den Privatweg entlang der Emscher (unter der Feldchenbahn-Brücke) zu erwerben und auszubauen.



3.a City- Huckarde - Hauptroute nach Huckarde. Die Führung am U vorbei über die Ritterstr. und die Übelgönne ist deutlich besser und sicherer ohne die großen Kreuzungen mit ihren vielen Ampeln zu befahren.



3b) **Huckarde Abkürzung.** Die Führung über die Huckarder Allee ist kürzer und geradlinig.



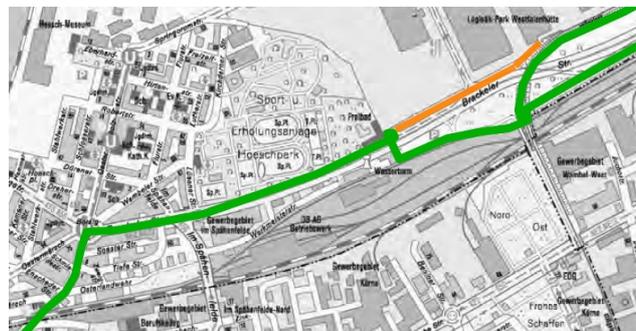
4) **City-Kamen Umgehung des Borsigplatzes.** Kürzere und deutlich sicherere Führung über die Tiefe Str.



Im Weiteren Verlauf entspricht die Brücke am Schwimmbad Stockheide nicht den Vorgaben der Barrierefreiheit, muss entsprechend erneuert werden. Alternative prüfen: Verlängerung der Osterlandwehr unter Am Spähenfelde Richtung Werkmeisterstraße und weitere Führung südlich entlang der Brackeler Str. unter Verschmälerung dieser Straße.

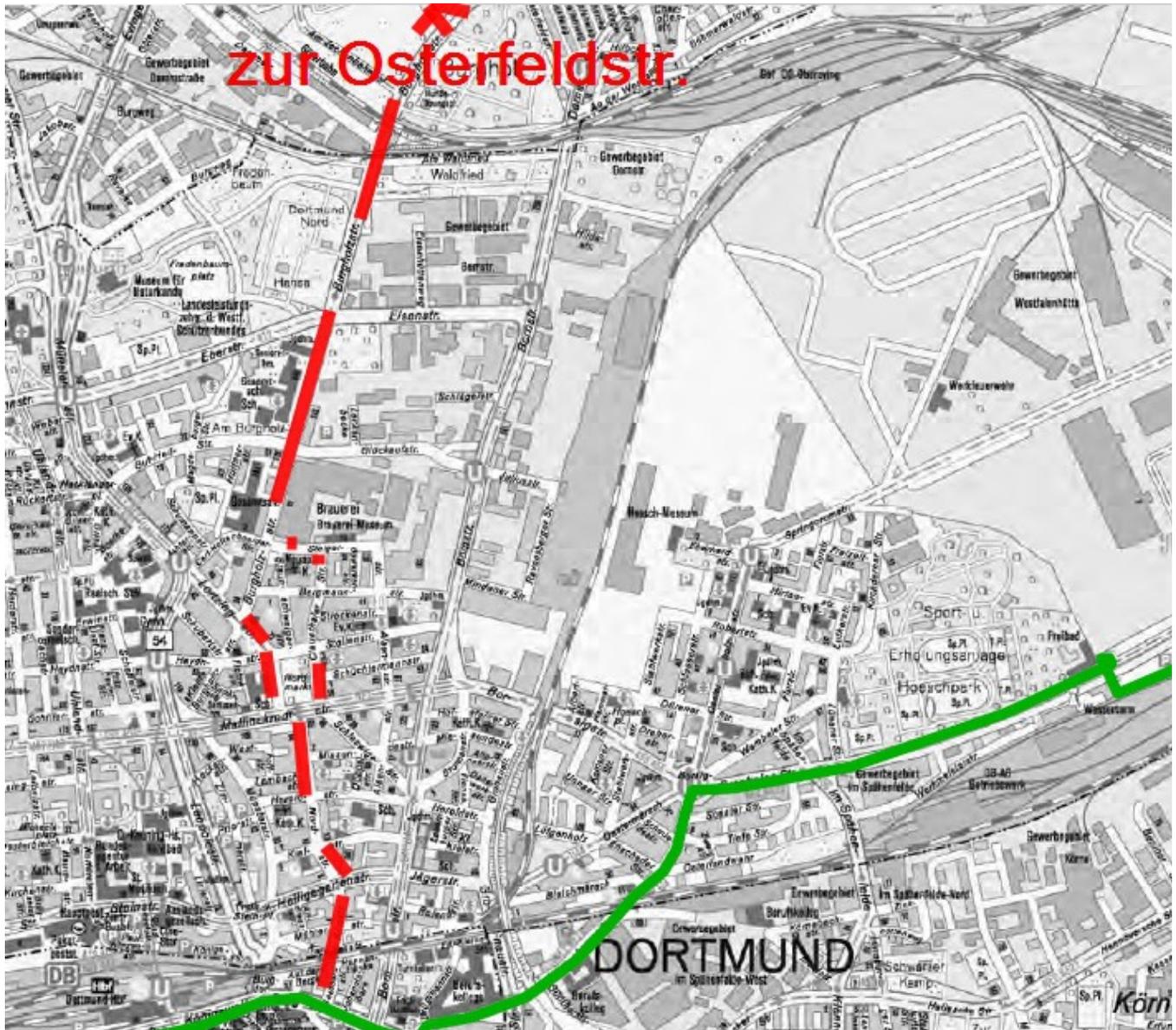
5a) **City-Lünen, Variante über Rüschebrinkstraße**

Brackeler Str., Kurzverbindung / Rampe. Diese ist bei der Planung für den Gartenstadt-Radweg vorgesehen, erspart zweimal das Wechseln der Brackeler Str.

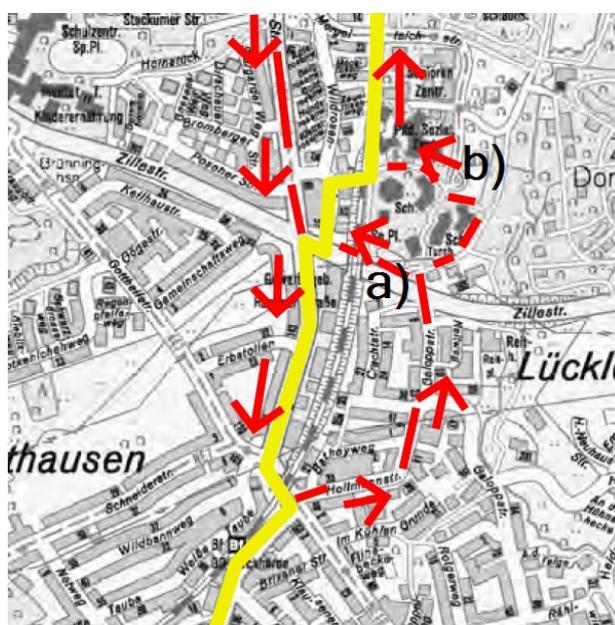


5b) City-Lünen, Variante über Burgholzstraße

Alternative mögliche Führung über direkte, schnelle und sichere Nebenstraßen nach Lünen über Leuthardstr., Nordstadt, Burgholzstraße, Osterfeldstraße, Preußische Straße, Weg am Kirchderner Graben (den der Lippeverband in den nächsten 3-5 Jahren bauen wird), Grügelsort ist zu prüfen.



gilt eine negative Vorfahrtbeschildigung für den Radverkehr, was der Führung als Radfahrverbindungsstrecke entgegensteht. Das Geradeaufsfahren wird zum Lotteriespiel, da der Autoverkehr so stark ist, dass deren Abbieger – insbesondere bei Großveranstaltungen – das zügige Fahren verhindert. Die hohe erlaubte Abbiegegeschwindigkeit ist ein zusätzliches Übel. Die direkteste und längst nicht so vom Autoverkehr beeinträchtigte Verbindung nach Herdecke führt über den Straßenzug Hohe- / Ardey-/ Hagener Str. Die bestehenden Radverkehrsanlagen müssen so aufgewertet werden, dass sie die Qualitätsstandards erfüllen (z.B. im Bereich der Schrägparker zwischen Markgrafen- und Saarlandstr.). Ab der Stockumer Str. bis zur Gotthelfstr. müssen Radverkehrsanlagen angelegt werden. Weil der Querschnitt zwischen Zillestraße und Gotthelfstraße für die beidseitige Anlage zu schmal ist, soll dort nur auf der westlichen Seite eine Radverkehrsanlage angelegt werden und das regionale Netz in Richtung Stadtmitte über die Wegeverbindung Hollmannstr. - Galoppstr. geführt werden. Ab hier gibt es zwei Varianten: a) linksabbiegen auf die Zillestr., rechts Radweg Rtg. Wildrosenstr. oder b) Kreuzung der Zillestr. auf Hacheneyer Str., links auf schmalen Radweg parallel der Georgschule zum Bahnseitenradweg

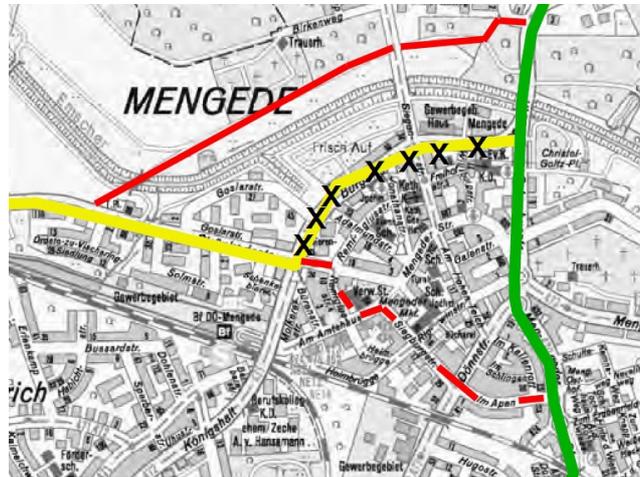


An der Straße Am Rombergpark (hier sichere Überquerung erforderlich) links über die Bahnschienen (grüne Markierung) und sofort rechts auf Radweg Richtung Am Uhlenhorst, rechts Ardeystr.



7. **Mengede** Richtung Lünen - Besser über die zukünftige Achenbach-Trasse. Dies erspart somit den Umweg über die stark befahrenen Straßen in Mengede.

Richtung Huckarde durch Mengede über Stünkede-, Remigiusstr., Am Amtshaus, Siegburgstr., Im Apen



Die Verbindungen Innenstadt Richtung Huckarde über Heinrich-August-Schulte-Str. und Huckarde Rtg. Castrop-Rauxel über Rahmer Str. entsprechen z.Zt. nicht den Voraussetzungen. Ob die erforderliche Anlage von Radwegen bzw. die Umsetzung der Qualitätsstandards bei der bestehenden Radverkehrsführung entlang dieser Straßen möglich ist, muss geprüft werden, ggf. müssen in größerem Umfang Flächen neu verteilt werden.

Soweit unsere Anregungen. Für weitere Gespräche stehen wir gerne zur Verfügung.

Anlage 2

Sehr geehrte Frau Herter,

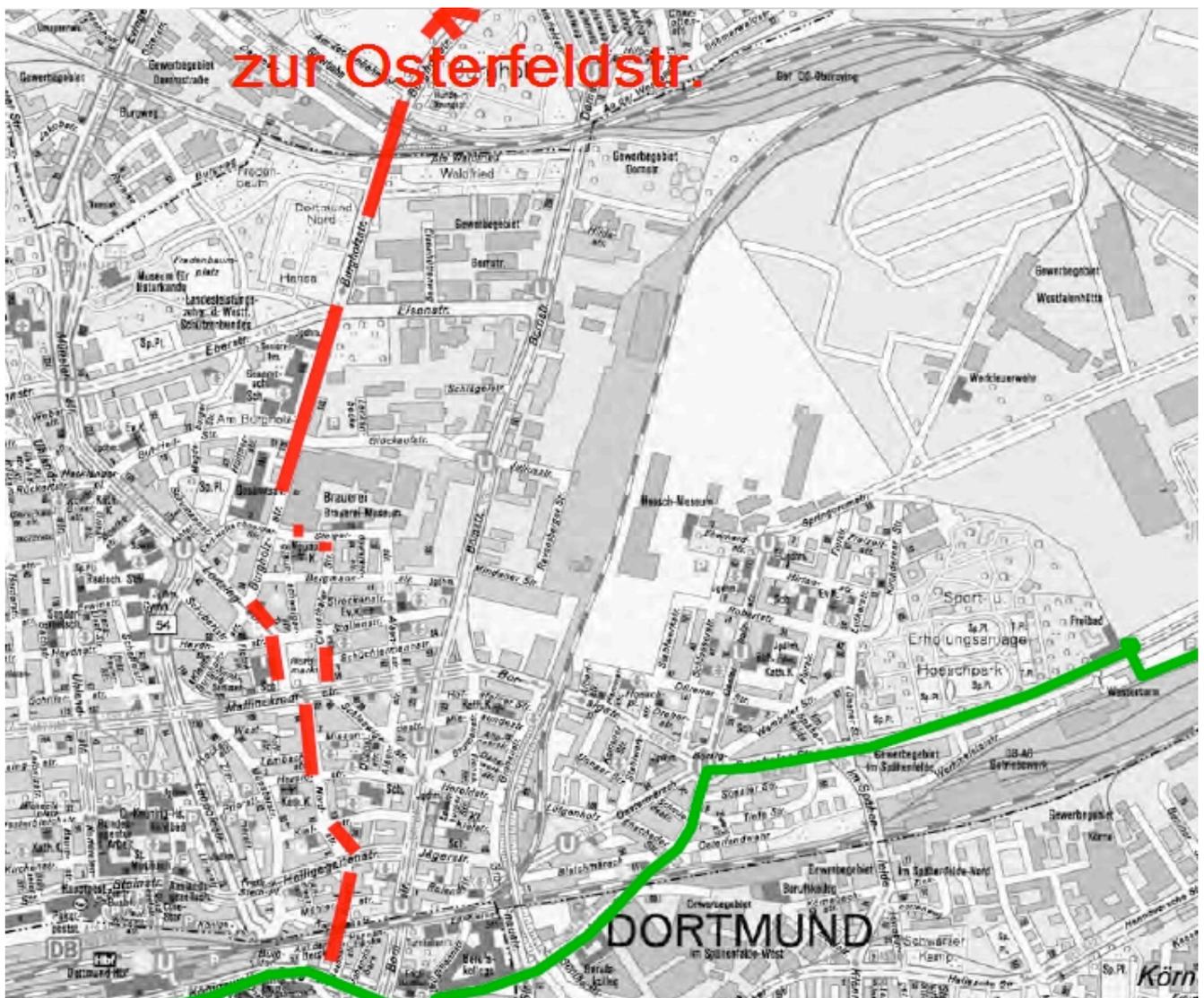
Der ADFC wurde von Ihnen um eine Stellungnahme zum Regionalen Radverkehrsnetz gebeten. Der VCD hat sich an der Erarbeitung beteiligt, kam aber nicht in allen Punkten zum gleichen Ergebnis. Die Stellungnahme des VCD deckt sich in fast allen Punkten mit der derzeitigen Vorlage des ADFC; Abweichungen sind erwähnt. Die Endfassung des ADFC wird Ihnen noch geschickt.

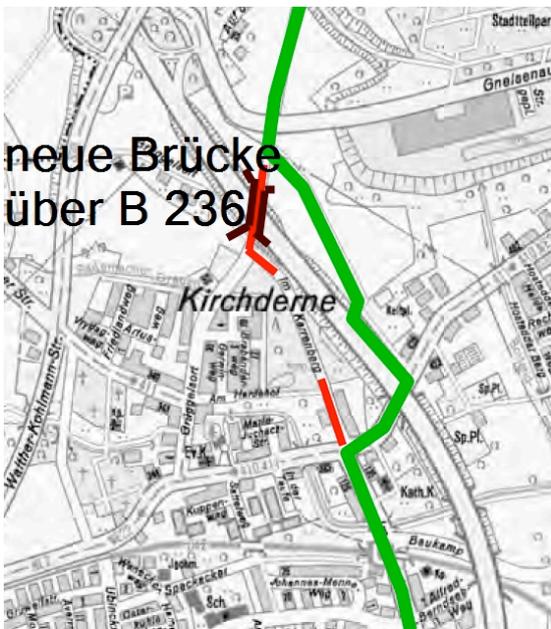
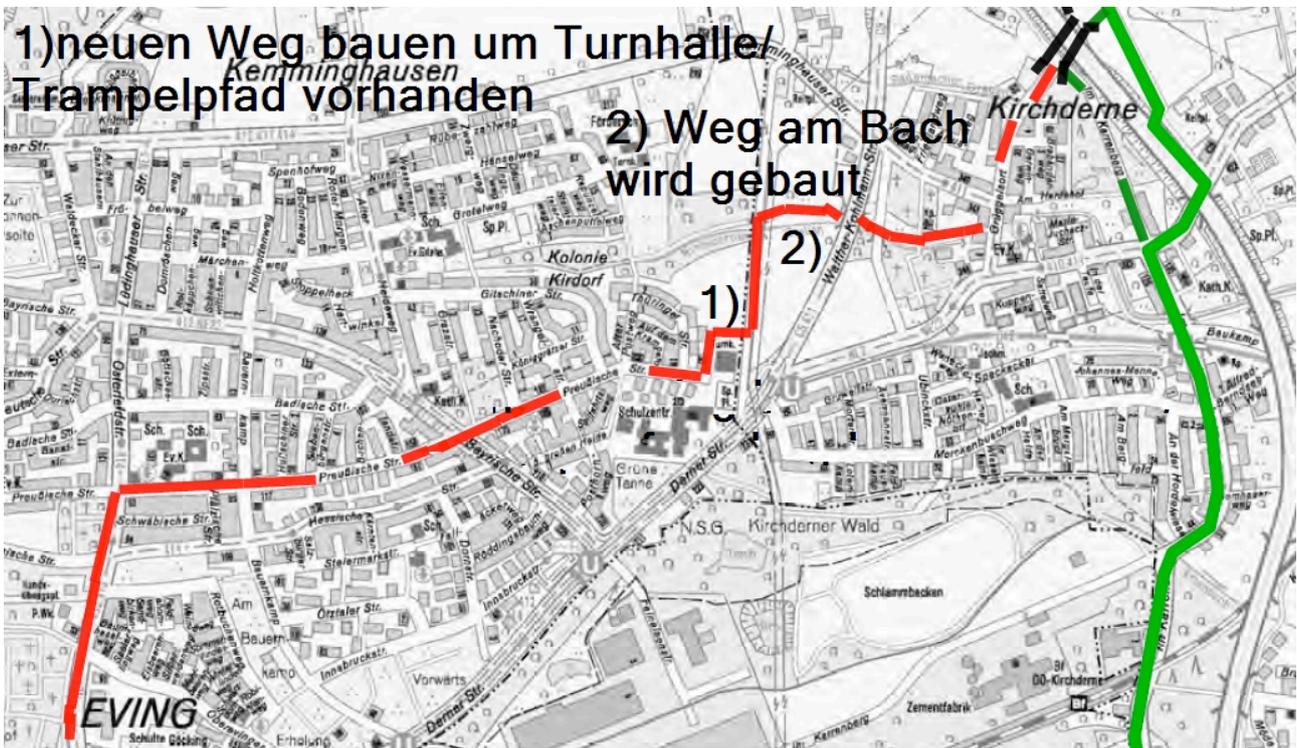
Unser Ziel ist es, den größtmöglichen Nutzen für den innerstädtischen Verkehr zu erreichen. Um in Dortmund mehr Menschen zum Radfahren zu bewegen, soll auf das Sicherheitsbedürfnis mehr Rücksicht genommen werden. In unseren Vorschlägen werden daher ruhige leicht belebte Wohnstraßen bevorzugt, bei geringer Geschwindigkeit des KFZ-Verkehrs. Unverzichtbar für die Sicherheit im Alltagsnetz ist die Beleuchtung.

Einzelheiten:

1.1 City-Lünen, über Burgholzstraße

Führung über direkte, schnelle und sichere Nebenstraßen nach Lünen über Leuthardstr., Nordstadt, Burgholzstraße, Osterfeldstraße (seitlicher Radweg), Preußische Straße (weiter wenn möglich zwischen Schule und Turnhalle), Weg am Kirchderner Graben (den der Lippeverband in den nächsten 3-5 Jahren bauen wird), Grüggelsort. ...



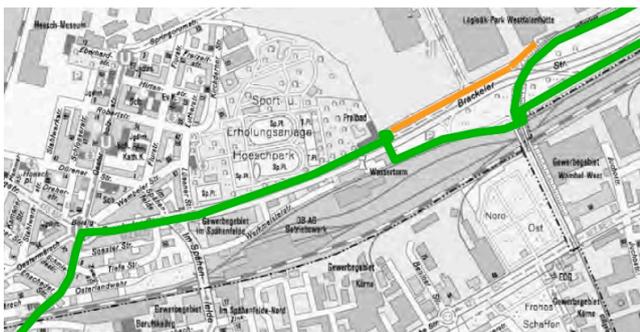


1.2 City-Lünen Forts.

Von Grügelsort neue Brücke über die B 236 in Richtung Leezenpad. Die neue Brücke ist unabhängig von der Entscheidung für die Variante Burgholzstr. oder Rüschebrinkstr. (siehe Nr. 2.1)

2.1 City-Lünen, Variante über Rüschebrinkstraße

Brackeler Str., Kurzverbindung / Rampe. Diese ist bei der Planung für den Gartenstadt-Radweg vorgesehen, erspart zweimal das Wechseln der Brackeler Str.



2.2 City-Lünen Forts. siehe 1.2

3.1 City-Kamen Umgehung des Borsigplatzes. Kürzere und deutlich sicherere Führung über die Tiefe Str.

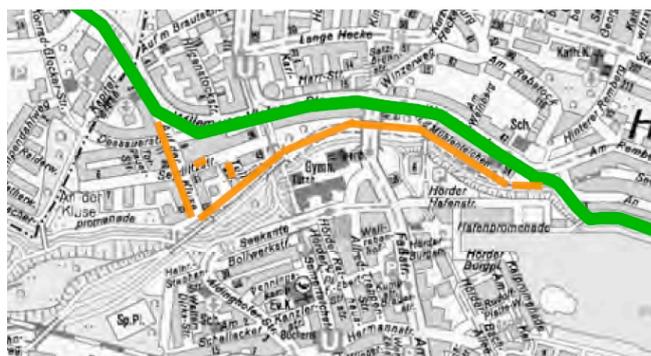


Im Weiteren Verlauf entspricht die Brücke am Schwimmbad Stockheide nicht den Vorgaben der Barrierefreiheit, muss entsprechend erneuert werden. **Alternative prüfen:** Verlängerung der Osterlandwehr unter Am Spähenfelde Richtung Werkmeisterstraße und weitere Führung südlich entlang der Brackeler Str. unter Verschmälerung dieser Straße.

4.1 City - Hörde. Die Führung über die Märkische Str. funktioniert aus unserer Sicht nur, wenn die Autofahrspuren je Richtung auf eine reduziert werden, damit die zukünftigen Radwege auf der Fahrbahn geführt werden. Dazu müssen die Ampelschaltungen an den Radverkehr angepasst werden.

Variante (nur vom VCD vorgeschlagen): Heiliger Weg, Karl-Marx-Str., Karl-Liebknecht-Str., Kapitelwiese, Auf der Kluse, weiter siehe 5.1

5.1 Weiter zum Phoenix-See nach Schwerte oder Holzwickede: An der Willem-van-Vloten-Str. schon in Auf der Kluse ausfädeln, dann auf den Eliasbahndamm zum See statt geplant weiter über die Willem-van-Vloten-Str. / Weingartenstr. und erst dort an der Schule auf den Emscherweg. So werden die Ampelkreuzungen Semerteichstr. und Faßstr. umfahren/vermieden.



5.2 Phoenix-See - Holzwickede

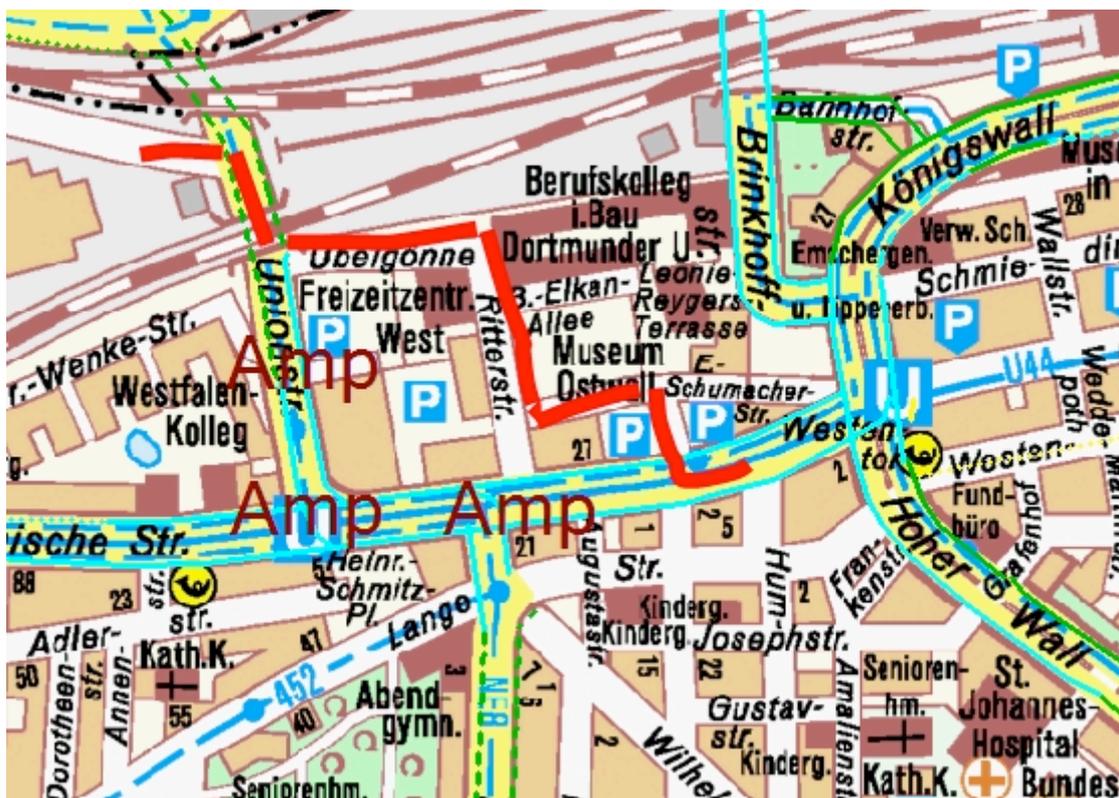
Führung ab Weingartenschule über Weingartenstr. zu An den Emscherauen. Rampe im Hang anlegen, um zweimaliges Queren der Weingartenstraße auf wenigen Metern für Verkehr in Richtung Innenstadt zu vermeiden. Alternativ Abspaltung der Route nach Holzwickede innenstadtnah, dann als sichere Verbindung über Karl-Marx-Str., Karl-Liebknecht-Str., Rosa-Luxemburg-Str., Rathenaustr. und weiter bis Am Remberg. Zur Querung der B1 ist eine Unterführung oder Brücke erforderlich.

In beiden Fällen über die Gevelsbergstr. bis hinter = östlich der Gartenanlage Im Massbruch und dann den Weg nach Süden zur Emscher. So kann die steile Abfahrt westlich der Gartenanlage, dort die schmale Brücke über die Emscher und den Emscher-Radweg mit vielen Fußgängern vermieden werden.

Offenbar ist die Führung mitten durch das Rodenbergcenter mit seinem gefährlichen Ein- und Ausparkvolumen der PKWs vorgesehen (statt wie beim Emscher-Radweg jetzt über Ringofenstr.) Wir schlagen vor, den Privatweg entlang der Emscher (unter der Feldchenbahn-Brücke) zu erwerben und auszubauen.



- 6.1 City- Huckarde - Hauptroute nach Huckarde. Die Führung am U vorbei über die Ritterstr. und die Übelgönne ist deutlich besser und sicherer ohne die großen Kreuzungen mit ihren vielen Ampeln zu befahren.



An der Straße Am Rombergpark (hier sichere Überquerung erforderlich) links über die Bahnschienen (grüne Markierung) und sofort rechts auf Radweg Richtung Am Uhlenhorst, rechts Ardeystr.

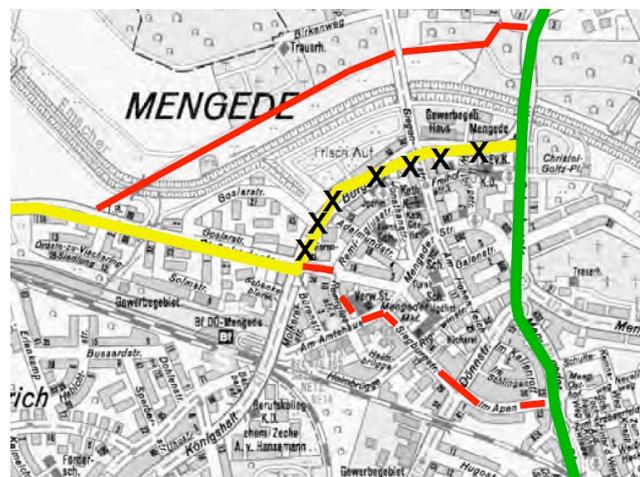


Weitere Variante (Nur vom VCD vorgeschlagen): Weil der Anstieg auf der Ardeystr. nach Süden steil und lang ist, schlagen wir vor, die Verbindung nach Süden über die Straße Am Segen zu wählen. Von Am Segen ist eine niveaugleiche **Anbindung über einen Steg/Damm an die Bahntrasse** möglich. (Diese Lösung hat mehrere Vorteile für den innerstädtischen Radverkehr: Die wahrscheinlich aufwendigere geforderte/geplante Rampe auf der Südseite der Trasse kann entfallen. Es entstünde eine gute Verbindung zwischen City und Phoenix-West/Phoenixsee; die Verbindung zum Rombergpark wäre mindestens gleichwertig.) Der weitere Verlauf ist über die Straße Am Rombergpark zur Hagener Str. möglich oder über den Weg entlang der Bahn.

Zusätzlich zu wünschen ist, parallel zu Am Segen einen Radweg mit geringerem Anstieg anzulegen.

- Mengede** Richtung Lünen - Besser über die zukünftige Achenbach-Trasse. Dies erspart somit den Umweg über die stark befahrenen Straßen in Mengede.

Richtung Huckarde durch Mengede über Stünkede-, Remigiusstr., Am Amtshaus, Siegburgstr., Im Apen



Die Verbindungen Innenstadt Richtung Huckarde über Heinrich-August-Schulte-Str. und Huckarde Rtg. Castrop-Rauxel über Rahmer Str. entsprechen z.Zt. nicht den Voraussetzungen. Ob die erforderliche Anlage von Radwegen bzw. die Umsetzung der Qualitätsstandards bei der bestehenden Radverkehrsführung entlang dieser Straßen möglich ist, muss geprüft werden, ggf. müssen in größerem Umfang Flächen neu verteilt werden.

8. City

Beim Wallring ist darauf zu achten, dass die Verbindung sicher für alle Radfahrer ist. Die Forderung, ggf. auf die Führung über den Wallring zu verzichten, teilt der VCD nicht.