



HAGEN AKTIV  
Fraktion im Rat der Stadt Hagen, Rathausstraße 11, 58095 Hagen  
Herren  
Hans-Georg Panzer  
Dr. Stephan Ramrath

**Fraktion im Rat der Stadt Hagen**  
Tel.: 0 23 31 / 207 – 55 28  
Fax: 0 23 31 / 207 – 55 30  
[fraktion@fraktion-hagen-aktiv.de](mailto:fraktion@fraktion-hagen-aktiv.de)  
Internet: [www.fraktion-hagen-aktiv.de](http://www.fraktion-hagen-aktiv.de)

- im Hause -

14. Oktober 2019

Vorschlag gem. § 6 der Geschäftsordnung des Rates  
für die Sitzungen

- des Umweltausschusses am **30.10.2019 und**
- des Stadtentwicklungsausschusses am **05.11.2019**

### **Sofortmaßnahmen Graf-von-Galen-Ring bei Eröffnung der Bahnhofshinterfahung**

Sehr geehrte Herren,

bitte nehmen Sie den nachfolgenden Antrag auf die Tagesordnung der nächsten Sitzungen des Umweltausschusses und des Stadtentwicklungsausschusses.

#### **Beschlussvorschlag:**

**Die Verwaltung wird beauftragt,**

- 1. möglichst bereits vor der Eröffnung der Bahnhofshinterfahung Tempo 30 auf dem Graf-von-Galen-Ring von der Kreuzung Bergischer Ring bis zur Körnerstraße einzuführen;**
- 2. möglichst bereits vor der Eröffnung der Bahnhofshinterfahung Ladezonen einzurichten, die vorhandenen Parkplätze zu entfernen und ein Beparken durch physische Hindernisse unmöglich zu machen, sowie die anliegenden Geschäfte frühzeitig und umfassend über die neue Parksituation zu informieren;**
- 3. möglichst bereits vor der Eröffnung der Bahnhofshinterfahung die Durchfahrt Martin-Luther-Straße und die Hugo-Preuß-Straße für Kraftfahrzeuge auf oder vom Graf-von-Galen-Ring zu untersagen und durch bauliche Maßnahmen (z.B. Stein oder Poller) durchzusetzen;**
- 4. mit Eröffnung der Bahnhofshinterfahung provisorisch Radstreifen mit einer nutzbaren Breite von mindestens 2,5 Metern plus baulicher Trennung zum MIV einzurichten (jeweils in beide Fahrrichtungen);**
- 5. die Ampel für Fuß- und Radverkehr an der Auffahrt zur B54 (hinter dem Arbeitsamt)**

- auszuschalten, sobald die Rampe gesperrt wird;
6. einen Plan für eine mittelfristige Anlage der Radwege mit roter Asphaltdeckschicht, so genannten Armadillos, Aufstellflächen für Linksabbieger und notwendige Fahrradampeln zu erstellen und die Kosten zu kalkulieren;
  7. Pläne für eine Querung für Radfahrer auf Höhe der Bahnhofstraße zum Berliner Platz zu präsentieren und die Kosten zu kalkulieren;
  8. die Zäune, welche ein Überqueren des Straßenbegleitgrüns verhindern, abzubauen und in dem Bereich von der Höhe Martin-Luther-Straße bis zur Höhe von der Bahnhofsstraße bis zu vier Fußgängerquerungen zu planen und die Kosten zu kalkulieren;
  9. die Kosten für den Rückbau der halben Linksabbiegespur zu dem Parkplatz Berliner Platz zugunsten eines Neubaus eines begrünten Mittelstreifens mit 2-3 Fußgängerquerungsmöglichkeiten zu kalkulieren. Dabei sind Punkt 8 und 9 zusammenzufassen.
  10. Fördermittel für die Maßnahmen 1-9, wenn möglich, zu akquirieren.

### **Begründung:**

#### **Das Planungsgebiet**

In diesem Antrag geht es um den Bereich des Graf-von-Galen-Ring von dem Kreuzungspunkt mit der Altenhagener Straße bis zum Kreuzungsbereich mit dem Bergischen Ring. Der ZOB, der Berliner Platz, sowie die Busspuren sind nicht Teil dieses Vorschlages.

#### **Aktuelle Situation**

Der Graf-von-Galen Ring ist eine Hauptverkehrsachse in der Stadt Hagen und Teil des Innenstadtrings. Er ist eine Querverbindung zwischen der B7 (Bergischer Ring) und der B54 (Hinter dem Arbeitsamt).

An ihm ist ebenfalls der ZOB als wichtigster Umstiegspunkt des ÖPNV in Verbindung mit dem Hauptbahnhof gelegen. Die Straße ist vierspurig im Zweirichtungsverkehr ausgebaut mit Straßenbegleitgrün zwischen den beiden Fahrtrichtungen, sowie zu den westlich verlaufenden Bussonderspuren.

Park- und Haltemöglichkeiten für ca. 25 Pkw stehen nur auf der östlichen Seite zur Verfügung.

In dem betrachteten Bereich weist der Ring Kreuzungspunkte mit der Straße „Am Hauptbahnhof“, „Körnerstraße“, „Martin-Luther-Straße“, der Fußgängerzone angeschlossen an die „Bahnhofstraße“ (nur Rad- und Fußverkehr), der „Hugo-Preuß-Straße“, der Zufahrt des Parkplatzes auf dem Berliner Platz, der „Elberfelder Straße“, der Zufahrt zum Parkhaus des „Graf-von-Galen-Carree`s“ und dem „Bergischen Ring“ auf.

Auf der östlichen Seite befinden sich Gebäude, in welchen sich im Erdgeschoss vereinzelt kleinere Betriebe (Imbiss, Kiosk, Gastronomie) befinden.

Die Straße ist durch eine hohe Nutzung durch Kfz geprägt, wodurch ein hoher Lärmpegel entsteht. Dies mindert die Aufenthaltsqualität und das Sicherheitsgefühl massiv.

Am Graf-von-Galen-Ring steht zur Überwachung der Luftreinhaltung eine Messstation. Die Grenzwerte werden dort durchgehend überschritten, was auf die hohe Belastung durch den MIV zurückzuführen ist. (siehe masterplan ...)

Durch den Hauptbahnhof mit ca. 30.000 Passagieren und dem ZOB gibt es in dem Bereich große Fußgängerströme. Diesen steht zwischen der Kreuzung Körnerstraße und Elberfelder Straße nur eine Ampel zum Überqueren der Fahrbahn zur Verfügung. Ein Überqueren der Fahrbahn bei Lücken im Verkehrsfluss wird durch in den Mittelstreifen installierte Zäune unmöglich gemacht, wodurch es an der Ampel zu einem „Aufstauen“ der Fußgänger kommt und dadurch zu einer „Pulk-Bildung“.

Für den Radverkehr stehen weder Abstellanlagen direkt an der Straße und keine Wegeinfrastruktur zur Verfügung. Daher wird dort bis auf wenige Ausnahmen aus der Gruppe der „strong and fearless“ kein Radverkehr betrieben.

### **Anlass des Antrages**

Die Stadt Hagen hat sich grundsätzlich dazu entschlossen, eine Verkehrswende durchzuführen. Diesen Willen hat die Stadt mit dem Erstellen und Beschließen des Radverkehrskonzepts, dem Masterplan „Nachhaltige Mobilität“, den Überlegungen zum neuen Nahverkehrsplan zum Ausdruck gebracht.

Mit dem Ausrufen eines „Klimanotfalls“ („climate emergency“) hat die Politik anerkannt, dass der Klimaschutz und damit die Verkehrswende als Teil dessen prioritär behandelt werden muss. Konkreter Anlass ist die baldige Freigabe der Bahnhofshinterfahung für den Verkehr Ende dieses Jahres (2019). Die Bahnhofshinterfahung hat neben dem Ziel der Neuerschließung von neuen Gewerbeflächen auf der westlichen Seite des Bahnhofs und der Renaturierung der Ennepe, das Hauptziel, die B7, jetzt L700, im Bereich Wehringhausen sowie den Graf-von-Galen-Ring und damit seine Kreuzungspunkte verkehrlich zu entlasten.

Durch die Reduzierung der Anzahl an Kfz, welche die Straße benutzen, wird erhofft, dass die Grenzwerte für NO<sub>2</sub> eingehalten werden und somit die Gesundheitsgefährdung der Anwohner und der vielen Passanten vermindert wird.

Um diese Ziele zu erreichen und um eine reale Verkehrsverlagerung vom Graf-von-Galen-Ring weg zu bewirken, sind aus Sicht der Fraktion Hagen Aktiv auch „Push-Maßnahmen“ dort durchzuführen, um die Strecke für den MIV-Durchgangsverkehr unattraktiv zu machen.

Aus dieser Verkehrsverlagerung ergibt sich dabei die Chance, den vorhandenen Straßenraum dort teilweise umzuverteilen zugunsten des Rad- und Fußverkehrs, und damit auch das Sicherheitsgefühl, die Gesundheit und die Aufenthaltsqualität zu steigern.

Trotz bzw. aufgrund der vorgesehenen Sperrung der Auffahrtsrampe hinter der Agentur f. Arbeit ist davon auszugehen, dass nicht alle motorisierten Verkehrsteilnehmer die vorgesehenen Umleitungen (im Rahmen des Marktbrückenneubaus) beachten werden, sondern auch den Graf-von-Galen-Ring und die Körnerstr (mit 1 Spur pro Richtung) sowie Teile des Bahnhofsviertels als Ausweichstrecke benutzen werden, anstatt die Bahnhofshinterfahung und den Märkischen Ring zu nutzen. Mit den Maßnahmen Tempo 30 und einer Spur pro Richtung auf dem Graf-von-Galen-

Ring kann dies dort unterbunden werden, und eine potenzielle hohe Verkehrsmenge rund um das Sparkassen-Karree, was den ÖPNV besonders behindern würde, zusätzlich verhindert werden.

## Ziele

Mit den aufgeführten Punkten, soll folgendes erreicht werden:

- Durchgangsverkehr (auch Umleitungsverkehr der Marktbrücke) auf die Bahnhofshinterfahung verlagern,
- Verbesserung der Gesundheit durch Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen,
- Schaffung von Radinfrastruktur, um sichere Wege auf diesem Teil des Ringes zu schaffen und so den Radverkehrsanteil zu erhöhen,
- Verbesserung der Querungssituation für Fußgänger durch Nutzen von Lücken im Verkehr zum Überqueren der Fahrbahn,
- Bessere Sichtbeziehungen durch Wegfall von geparkten Fahrzeugen,
- Höhere Aufenthaltsqualität durch Umnutzen der frei werdenden Parkflächen für die Installation von Stadtmobiliar (Bänke, Mülleimer, Fahrradständer und ähnliches),
- Zeichen geben an private Investoren, dass die Stadt sich des Bahnhofsviertels annimmt,
- Verbesserung des Eindrucks für Auswärtige, die per Zug anreisen.

## Einzelbegründungen

zu 1.: Tempo 30 kann für einen besseren Verkehrsfluss sorgen und damit die Lärm- und Schadstoffemissionen senken. Es erhöht die Verkehrssicherheit für die Fußgänger und diese können Lücken im Verkehr zum Queren der Fahrbahn nutzen.

zu 2.: Bei einer Realisierung der Radspur, wie unter 4. beschrieben, wird es für PKW und LKW nicht mehr möglich sein, die Park- und Halteplätze im Seitenbereich zu erreichen. Um Lieferverkehr für die Geschäfte weiterhin möglichst leicht zu gestalten, soll die Verwaltung in der Martin-Luther-Straße und der Hugo-Preuß-Straße durch Beschilderung und markante Markierungen Ladezonen einrichten. Eventuell können durch Punkt 3 dort neue Flächen dafür gewonnen werden.



Links: Deutliche Markierung einer Ladezone (Quelle: links: 2; rechts: 3)

zu 3.: Schon jetzt ist zu beobachten, dass durch ein und ausfahrende Fahrzeuge in und aus der Martin-Luther-Straße und der Hugo-Preuß-Straße der Verkehrsfluss gebremst wird. Auch Fußgänger, die parallel zum Graf-von-Galen-Ring gehen, werden durch Kfz, welche sich in den fließenden Verkehr auf dem Ring einordnen wollen, behindert. Autos, die ein Ziel in diesen beiden Straßen erreichen wollen, können diese auch weiterhin erreichen, über die Stresemannstraße nämlich.

Mit der Einrichtung der Radspuren würde ein neuer Konfliktpunkt mit den Radfahrenden entstehen. Um dies zu vermeiden, sollten die Martin-Luther-Straße und die Hugo-Preuß-Straße in Sackgassen für Kfz umgewandelt werden. Dies soll durch eine physische Barriere, z. B. ein Fels, umgesetzt werden. Gleichzeitig bleibt für Radfahrende die Option, die Straßen im Durchfahrtsverkehr zu nutzen.

zu 4.: Im Radverkehrskonzept, welches vom Rat beschlossen wurde, heißt es auf Seite 29:

*“Wie unter 3.6 beschrieben, stellt der Graf-von-Galen-Ring einen Unfallschwerpunkt des Radverkehrs dar, obwohl dieser nicht Bestandteil des Hagerer Radnetzes ist. (...) Zugleich wird der Graf-von-Galen-Ring insgesamt vom Individualverkehr entlastet, was Chancen für eine neue attraktive, sichere und nachhaltige Raumaufteilung bietet.”*

Diese neue attraktive, sichere und nachhaltige Raumaufteilung soll mit diesem Vorschlag in die Tat umgesetzt werden.

Hagen Aktiv ist der Auffassung, dass durch die Eröffnung der Bahnhofshinterfahung und der damit verbundenen Neuaufteilung der Verkehrsströme es wichtig ist, dabei die Attraktivität des Graf-von-Galen-Rings für den MIV-Durchgangsverkehr zu senken.

Da den meisten Routen von Pendlern Gewohnheiten zu Grunde liegen, erachten wir es als sinnvoll, neben der Schaffung einer Alternative (Bahnhofshinterfahung) auch aktiv einer Verlagerung des Verkehrs zu bewirken.

Die effektivste Maßnahme ist die Neuaufteilung des Straßenraumes, was in diesem Fall ein Wegfall der Vierspurigkeit wäre.

Um den schon jetzt vorhandenen Problemen bezüglich Sicherheit der Radfahrenden zu begegnen und auch bei einer zukünftigen Veränderung des Modal Splits weiterhin eine sichere und komfortable Strecke bieten zu können, sehen wir die Schaffung von breiten, zum Kfz abgesicherten Radspuren als essentiell an.

Durch ein Umwandeln der jeweils rechten Spur in jede Fahrtrichtung in eine Radspur, sind auch die notwendigen Breiten für ein Überholen der Radfahrenden untereinander und zugleich einer baulichen Sicherung der Wege gegen den Kraftverkehr vorhanden.

Verschiedenste Studien haben gezeigt, dass sich Radfahrende auf Radwegen mit einer Trennung zum motorisierten Verkehr sicherer fühlen als auf rein markierten Wegen. Erste Erfahrungsberichte von Projekten mit „protected-bike-lanes“ (auf Deutsch: geschützten Radspuren) zeigen, dass Poller, wie sie in Berlin eingesetzt werden, zwar ein Befahren durch Kfz verhindern, jedoch selbst eine Unfallgefahr für die Radfahrer darstellen. Auch aus stadtgestalterischen Gründen würden sich Poller nicht gut in das Erscheinungsbild einfügen.

Daher favorisieren wir eine Trennung durch so genannte „Armadillos“. Dabei handelt es sich um 10-30 cm hohe, eiförmige Gegenstände aus gepresstem Plastik.



Bild: Eine Radspur mit Armadillos gesichert (Quelle: 1)

Diese würden sich besser in das Erscheinungsbild der Straße einfügen, Fußgänger bei dem Überqueren der Fahrbahn nicht behindern, zugleich aber ein Befahren der Radspuren für Autos unmöglich machen.

Der Einsatz von Armadillos ist nach einer reinen Markierung die kostengünstigste Variante. Andere Arten von Sicherung, wie z.B. durch Poller, ist aus verschiedenen Gründen nicht sinnvoll (siehe oben), eine Trennung durch eine Bordsteinkante (wie in Kopenhagen üblich) ist mit erheblichen Umbaumaßnahmen und Kosten verbunden, was den Rahmen der Verhältnismäßigkeit nicht einhält.

Sollte es der Verwaltung nicht möglich sein, bis zur Eröffnung der Bahnhofshinterfahung finale Pläne zu erstellen und notwendige Schritte zu tätigen, sollen die Radwege bei Eröffnung provisorisch markiert (z.B. gelbe klebbare Baustellenmarkierungen) und provisorisch gesichert (z.B. Warnbaken) werden, sowie die Problematik des Linksabbiegers für Radfahrer in die Elberfelder Straße und den Bergischen Ring durch ein Mitbenutzen der vorhandenen Fußgängerampeln gelöst werden, bis Punkt 6 bearbeitet wurde.

zu 5.: Bei der angekündigten Sperrung der „Arbeitsamt-Rampe“ ist es nur logisch, die Fußgängerampel an der Auffahrt zu deaktivieren.

zu 6.: Da uns bewusst ist, dass es sich bei der Planung um eine zeitaufwendige handelt, beauftragen wir die Verwaltung umgehend mit einer exakten Planung.

Bei der Planung soll die bauliche Trennung durch Armadillos oder ähnliches berücksichtigt werden.

Die Problematik, dass Fahrräder in Richtung Westen nicht nach links in die Elberfelder Straße und

den Bergischen Ring abbiegen können, wenn diese separat geführt werden, ist bekannt. Um das Problem zu lösen, sollen Aufstellflächen für ein indirektes Abbiegen markiert werden und für diese Flächen Fahrradampeln installiert werden. Dies ist in Verbindung mit der Vorlage „Beschleunigungsmaßnahmen für den ÖPNV“ zu erarbeiten, wie diese positioniert und geschaltet werden.

Bei der Planung der Maßnahmen soll die Verwaltung die Gestaltung der Radspuren mit einer roten Asphaltdeckschicht, wie sie in den Niederlanden gängig ist, prüfen.

Eine deutliche Hervorhebung der Radwege führt zu einer besseren Akzeptanz und macht diese im Stadtbild für die Bürger/-innen als Zeichen der Verkehrswende sichtbar.

Die Planungen mit einer Kostenschätzung sind schnellstmöglich dem Ausschuss zu präsentieren.

zu 7.: Im Radverkehrskonzept, welches vom Rat beschlossen wurde, steht auf Seite 83: *„Der Graf-von-Galen-Ring ist nicht Teil des Radverkehrsnetzes in Hagen. Dennoch wird dieser offenbar von Radfahrenden genutzt. Durch das hohe Verkehrsaufkommen in Verbindung mit dem öffentlichen Verkehr am ZOB ist die Gefahrenlage für Radfahrende ungünstig. Mit der Einrichtung einer Querungsstelle für den Radverkehr würde die Situation im Querverkehr deutlich verbessert.“*

Auf Seite 105 heißt es außerdem: *„Für die Querungsstelle am Graf-von-Galen-Ring gibt es bereits Planungen.“*

Diese Pläne sind dem Ausschuss in aktueller Version zu präsentieren und möglicherweise schon eingeleitete und notwendige Schritte aufzuzeigen, sowie eine Kostenkalkulation zu skizzieren.

zu 8.: Um Fußgängern wieder ein Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen sind alle Zäune in den begrünten Mittelinseln zu demontieren. Die Verwaltung soll prüfen, wie hoch die Kosten für das Pflastern kleiner Teile der Mittelinseln als Fußgängerquerungen sind.



Bild: Oxford street in London mit Mittelinseln zum erleichterten Queren der Fahrbahn  
(Quelle: 4)

zu 9.: Der Parkplatz auf dem Berliner Platz besitzt eine eigene Linksabbiegespur auf dem Graf-von-Galen-Ring. Diese scheint für den vorhandenen Verkehr überdimensioniert zu sein. Daher

sprechen wir uns für einen Rückbau dieser von einer Gesamtlänge von ca. 60 Metern auf 30 Metern zugunsten eines begrünten Mittelstreifen mit drei Fußgängerquerungen aus. Die Planungen mit einer Kostenschätzung sind schnellstmöglich dem Ausschuss zu präsentieren.

zu 10.: Die Verwaltung soll prüfen, ob für die vorgenannten Punkte oder einzelne Punkte eine Förderung möglich ist.

### **Grobe Verkehrsmengen Rechnung**

Aktuell wird der Graf-von-Galen-Ring von ca. 34.000 Fahrzeugen pro Tag (Fz/24h) befahren.

Die Kapazität der Bahnhofshinterfahung wird mit 24.000 Fahrzeugen/24h angegeben.

Wenn für den Graf-von-Galen-Ring nach Umsetzung der zu beschließenden Punkte eine theoretische Leistungsfähigkeit von ca. 20.000 Fahrzeugen/24h (oberer Grenzwert für zweispurige Straßen im Zweirichtungsverkehr) angenommen wird, ergibt dies zusammen mit der Bahnhofshinterfahung eine Kapazität von 44.000 Fahrzeugen/24h.

Damit können auf beiden Straßen zusammen dann 10.000 Fahrzeuge mehr pro Tag geleistet werden. Wobei eine Steigerung des MIV nicht wünschenswert ist, die Kapazitätsreserven aber für die Umleitungsverkehre der Marktbrücke benötigt werden, auch wenn offiziell keine Umleitung über den G.-v.-G-Ring geführt werden soll.

Durch die Sperrung der „Arbeitsamt-Rampe“ wird eine weitere mögliche Wegstrecke in dem Bereich eliminiert, was dazu führen wird, dass alle Fahrzeuge, die die B54 Richtung Süden befahren wollen, die Bahnhofshinterfahung und die „Ebene 2“ benutzen müssen. Dies trägt zu einer Entlastung des Kreuzungspunktes bei.

### **Weitere Aspekte**

#### **INSEK**

Es wurde verwaltungsseitig geraten, die Maßnahmen in ein mögliches Stadtteilentwicklungskonzept für das Bahnhofsviertel einfließen zu lassen. Dies sehen wir nicht als zielführend an, da es sich hierbei um sofort bzw. kurzfristig umsetzbare Maßnahmen handelt, welche durch ein INSEK unnötig verzögert werden würden. Da aus unserer Sicht dieser Vorschlag keinem anderen zur Verbesserung der Situation in diesem Bereich entgegensteht, halten wir es für richtig, hier jetzt schon aktiv zu werden.

#### **Straßenreinigung**

Durch die vorgeschlagene Bauweise der Radspuren ist eine Reinigung weiterhin mit einer großen Straßenkehrmaschine auf LKW-Fahrgestell möglich.

#### **ÖPNV**

Bei der Umsetzung des Vorschlages ist es möglich gleich weitere Maßnahmen für die Verbesserung des ÖPNVs (siehe Antrag: „Beschleunigungsmaßnahmen für den ÖPNV“)



umzusetzen.

### **Fahrwege für Fahrzeuge der BOS**

Aufgrund der Lage der Feuer- und Rettungswache Mitte, des Allgemeinen Krankenhauses und anderer Aspekte ist zu beobachten, dass der Graf-von-Galen-Ring von Fahrzeugen der BOS (Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben) mit Sonder- und Wegerechten oft befahren werden, um ihre Einsatzziele zu erreichen.

Wir erwarten keine Verschlechterung der Fahrzeiten durch den Entfall der Vierspurigkeit, da schon jetzt meistens die Bussonderspuren genutzt werden, wenn ein Durchkommen für die Einsatzfahrzeuge durch den täglichen Stau dort nicht möglich ist.

### **Umleitungsverkehre bei Marktbrückenneubau**

Bei dem Umleitungskonzept für den Marktbrückenneubau wurde dargelegt, dass keine Umleitungsstrecke über den Graf-von-Galen-Ring führen soll. Daher ist eine Vierspurigkeit aus Sicht von Hagen Aktiv dort nicht erforderlich, sondern würde dem Ziel der Verkehrsverlagerung auf die Bahnhofshinterfahung sogar entgegenstehen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Josef Bücker  
Fraktionsvorsitzender

Für die Richtigkeit:

Karin Nigbur-Martini  
Fraktions-Geschäftsführerin

Quellennachweis:

1. <https://grist.org/living/recycled-plastic-doodads-make-instant-divided-bike-lanes/>
2. Foto T. Riemann
3. <https://www.schilderbestellung.de/parkplatzschilder/haltverbotsschilder/parkverbotsschild-ladezone-nur-zum-be-und.html>
4. <https://www.theguardian.com/uk-news/davehillblog/2016/jun/19/pedestrianisation-of-oxford-street-pledges-trade-and-trade-offs>