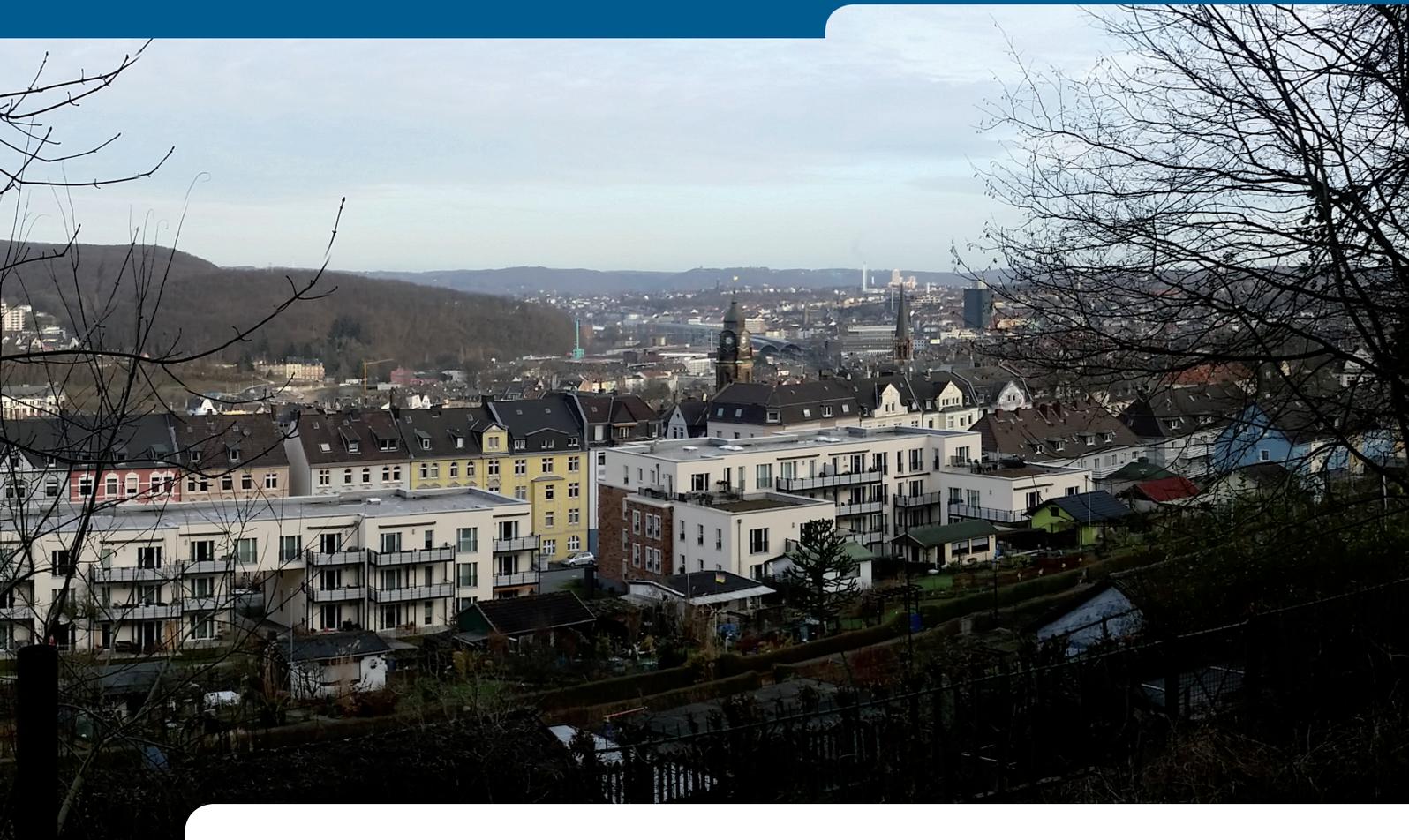




**Planersocietät**  
Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation



Stadt Hagen

# Masterplan „Verkehr“ Hagen-Wehringhausen

## Impressum

### Auftraggeber

Stadt Hagen  
Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Bauordnung  
Rathausstraße 11  
58095 Hagen

### Auftragnehmer



**Planersocietät**  
Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation

Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation  
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft, Stadt- und Verkehrsplaner  
Gutenbergstr. 34  
44139 Dortmund

Fon: 0231/589696-0

Fax: 0231/589696-18

[info@planersocietaet.de](mailto:info@planersocietaet.de)

[www.planersocietaet.de](http://www.planersocietaet.de)

### Bearbeitung

Dipl. Ing. Christian Bexen

M.Sc. Demet Gezgin

M.Sc. Alexander Stark

David Madden

Dortmund, im Juni 2015

### Hinweis

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen von Frauen und Männern zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Gutachtens werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder beide Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets beide Geschlechter angesprochen.

## Inhaltsverzeichnis

<b>Abbildungsverzeichnis .....</b>	<b>3</b>
<b>Tabellenverzeichnis .....</b>	<b>6</b>
<b>Abkürzungsverzeichnis .....</b>	<b>6</b>
<b>1 Einleitung.....</b>	<b>7</b>
<b>2 Methodik und Abstimmungs-/Beteiligungsbausteine .....</b>	<b>8</b>
2.1    Arbeitsphasen	8
2.2    Abstimmung Verwaltung	9
2.3    Abstimmung mit anderen Planungsbüros	9
2.4    Partizipation	10
<b>3 Bestandsanalyse.....</b>	<b>12</b>
3.1    Stadtteil- und Nutzungsstruktur	12
3.2    Erreichbarkeiten	14
3.2.1    Äußere Erreichbarkeit	14
3.2.2    Innere Erreichbarkeit	17
3.3    Fußverkehr	19
3.4    Radverkehr	26
3.5    ÖPNV	29
3.6    Kfz-Verkehr	34
<b>4 Ziele des Konzepts .....</b>	<b>40</b>
4.1    Ziele	40
4.2    Grundsätzliches	42
4.2.1    Gesellschaftliche Gruppen und deren spezifische Anforderungen an ihr Umfeld	42
4.2.2    Nutzungshemmnisse	44
4.2.3    Externe Betrachtungsebene	48
4.2.4    Fazit	50
<b>5 Handlungskonzept.....</b>	<b>51</b>
5.1    Fußverkehr	51
5.2    Radverkehr	65
5.2.1    Maßnahmen aus dem Förderbereich Infrastruktur	65
5.2.2    Maßnahmen aus dem Förderbereich Service	72
5.2.3    Maßnahmen aus dem Förderbereich Kommunikation und Information	77
5.3    ÖPNV	79
5.4    Kfz-Verkehr	80
5.4.1    Fließender Kfz-Verkehr	80

5.4.2	Ruhender Kfz-Verkehr	86
5.4.3	Wirtschaftsverkehr	94
5.5	Zukünftige Mobilität und alternative Mobilitätsangebote	95
<b>6</b>	<b>Detailräume</b> .....	<b>101</b>
<b>7</b>	<b>Fazit</b> .....	<b>112</b>
<b>Anhang</b>	.....	<b>114</b>
	Maßnahmenprogramm	115
<b>Quellenverzeichnis</b>	.....	<b>119</b>

## Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Interner Projektablauf und Planungsdialog .....	9
Abb. 2: Projektgebiet Hagen-Wehringhausen .....	12
Abb. 3: Äußere Erreichbarkeit des Stadtteils mit Rad (links), ÖPNV (rechts) und Pkw (unten).....	15
Abb. 4: Einbettung von Hagen-Wehringhausen in das Radroutennetz NRW .....	16
Abb. 5: Kommunales Radwegenetz .....	17
Abb. 6: Markante lineare und flächige Barrieren innerhalb des Quartiers.....	18
Abb. 7: Breite der Seitenräume innerhalb des Projektgebiets und Konflikte mit parkenden Kfz ....	19
Abb. 8: Viele Seitenräume sind durch erlaubtes Beparken in der Breite verschmälert .....	20
Abb. 9: Zugeparkte Querungsstelle an der Augustastraße .....	20
Abb. 10: Einschränkungen in der Gehwegbreite durch parkende Kfz (Christian-Rohlf's-Straße) ....	21
Abb. 11: Neben parkenden Autos stören auch abgestellte Krafträder im Seitenraum .....	21
Abb. 12: Beispiel für einen nicht abgesenkten Bord am Bergischen Ring (Höhe Lange Straße) .....	22
Abb. 13: Auch entlang der Lange Straße existieren Knotenpunkte ohne Bordabsenkung (z. B. Höhe Pelmkestraße) .....	22
Abb. 14: Fußgängerunterführung Eugen-Richter-Straße/Ewaldstraße mit Rampe am südlichen Ausgang .....	23
Abb. 15: Fehlende Barrierefreiheit am Beispiel der Fußgängerunterführung Eugen-Richter- Straße/Ewaldstraße.....	23
Abb. 16: Angstraum Fußgängerunterführung zwischen Bodelschwingplatz und Augustastraße ..	24
Abb. 17: Treffpunkt und Angstraum am Zugang zur Fußgängerunterführung .....	24
Abb. 18: Selbst aufgestellte Sitzgelegenheit vor dem Quadrx Buchladen .....	25
Abb. 19: Sitzbank vor der Victoria-Apotheke am Wilhelmsplatz .....	25
Abb. 20: Analysekarte Kfz-Verkehr .....	26
Abb. 21: Freigegebener Gehweg am Eingang der Augustastraße .....	27
Abb. 22: Konfliktpotenzial auf der Augustastraße .....	27
Abb. 23: Mobiler Vorderradhalter vor dem Quadrx Buchladen .....	28
Abb. 24: Händler bieten vereinzelt mobile Vorderradhalter für ihre Kunden an .....	28
Abb. 25: Analysekarte ÖPNV .....	31
Abb. 26: „Wilde“ Querung im Umfeld der Haltestelle Feuerwache .....	32
Abb. 27: Mangelhaft ausgestattete Haltestelle .....	32
Abb. 28: Zugang zur S-Bahnhaltestelle HA-Wehringhausen .....	33
Abb. 29: S-Bahnhaltestelle HA-Wehringhausen .....	33
Abb. 30: Aktuelle Geschwindigkeitsregelungen in Hagen Wehringhausen .....	35
Abb. 31: Ladezone (5-11 Uhr) in der Bleichstraße in Höhe der Einmündung Lange Straße .....	36
Abb. 32: Ungenutzte Be- oder Entladezone (ohne zeitliche Einschränkung) in der Södingstraße ...	36
Abb. 33: Ausschnitt aus dem Bestandsplan Parken .....	37
Abb. 34: Darstellung des Parkdrucks.....	38
Abb. 35: „Wild“ abgestellte Krafträder in der Augustastraße .....	39
Abb. 36: „Wild“ dauergeparkte Krafträder im Gehwegbereich der Roonstraße .....	39

Abb. 37: Visualisierung zielbezogener Schlagwörter im Zuge der Nahmobilitätsförderung .....	41
Abb. 38: Stärkere Verbindung von Ober- und Unterstadt .....	42
Abb. 39: Nutzungshemmnisse des Umweltverbundes im Allgemeinkontext .....	45
Abb. 40: Konzeptkarte Komfortwegenetz im Fußverkehr .....	54
Abb. 41: Möglichkeit zur Schaffung eines Zugangs Lange Straße – Friedhof.....	56
Abb. 42: Friedhof mit hohen Freiraum- und Gestaltungsqualitäten.....	56
Abb. 43: Schlechte Lichtsituation in der Unterführung Minervastraße.....	58
Abb. 44: Zugeparkter Gehweg in der Unterführung Minervastraße .....	58
Abb. 45: Flyer zum Verteilen an Falschparker.....	59
Abb. 46: Webseite von WegeHeld zum Aufzeigen von Wegeblockaden.....	59
Abb. 47: Sicherung von Querungsstellen an Knotenpunkten durch Radabstellanlagen und Sitzwürfel.....	60
Abb. 48: Beispiele von Spielobjekten an Spielpunkten .....	62
Abb. 49: Integration von Spielpunkten in der Dömbergstraße.....	63
Abb. 50: Integration von Spielpunkten in der Bachstraße (mit Umorganisieren des Parkens) .....	63
Abb. 51: Einrichten von temporären Spielstraßen.....	64
Abb. 52: Für außergastronomische Zwecke temporär umgenutzte Stellplätze in Bonn .....	65
Abb. 53: Für außergastronomische Zwecke temporär umgenutzte Stellplätze in Offenbach .....	65
Abb. 54: Radroutenkonzept durch das Quartier .....	66
Abb. 55: Mögliche Führung des Radverkehrs am Knotenpunkt Bergischer Ring – Augustastraße .	67
Abb. 56: Fahrradstraße in Osnabrück .....	68
Abb. 57: Kastanienweg in Lippstadt .....	68
Abb. 58: Fahrrad-Piktogramme am rechten Fahrbahnrand in Darmstadt.....	69
Abb. 59: Schutzstreifen in Lünen.....	69
Abb. 60: Mögliche Führung des Radverkehrs auf der Eugen-Richter-Straße .....	69
Abb. 61: Neue Querschnittsaufteilung Wehringhauser Str. zw. Bergischer Ring und Villa Post im Bereich des Bodelschwinghplatzes .....	70
Abb. 62: Vorderradhalter mit Rahmenanschlussmöglichkeit .....	74
Abb. 63: Vorderradhalter mit Rahmenanschlussmöglichkeit .....	74
Abb. 64: Als Abstelllokal genutzte Erdgeschossflächen in Wohngebäuden .....	76
Abb. 65: Beispiel für ein Fahrradhäuschen in Dortmund.....	76
Abb. 66: Dialogdisplay mit Geschwindigkeitsanzeige und Smiley/Frowny.....	83
Abb. 67: Markierungen auf der Fahrbahn am Eingangsbereich eines Verkehrsberuhigten Bereichs <sup>84</sup>	
Abb. 68: Markierungen am Beispiel Frankfurt am Main.....	84
Abb. 69: Hinweis auf eine Feuerwehrausfahrt mit Signallichtern und Verkehrszeichen (Wuppertal, Feuerwache 2 in der Waldeckstraße) .....	86
Abb. 70: Solarbetriebenes Signallicht mit Verkehrs- und Zusatzzeichen in Siegen .....	86
Abb. 71: Beispiel Duplexgaragen.....	87
Abb. 72: Schema einer möglichen Parkweise in einer Duplexgarage .....	87
Abb. 73: Potenzialfläche für zusätzliche Stellplätze in der Södingstraße.....	88
Abb. 74: Mischbebauung in der Grummertstraße als Potenzialfläche für zusätzliche Stellplätze ..	88
Abb. 75: Potenzialfläche für zusätzliche Stellplätze in der Paschestraße .....	89

Abb. 76: Potenzialfläche für zusätzliche Stellplätze in der Bismarckstraße.....	89
Abb. 77: Beispiel einer modernen Parkraumgestaltung .....	90
Abb. 78: Beispiel einer modernen Parkhausgestaltung .....	90
Abb. 79: Beschilderungsvorschlag der neuen Parkraumregelung .....	92
Abb. 80: Möglicher Geltungsbereich für die vorgeschlagene Parkraumbewirtschaftung nach dem Mischprinzip (Bewohnerparken mit Kurzzeitparken) .....	93
Abb. 81: Mitfahrerbank in Speicher .....	96
Abb. 82: Wegebahn als alternative Beförderungsmöglichkeit .....	98
Abb. 83: Elektro-Tuktuk als alternative Beförderungsmöglichkeit .....	98
Abb. 84: Fahrradrikscha als alternative Beförderungsmöglichkeit.....	99
Abb. 85: Rollstuhlgerechte Beförderungsmöglichkeit .....	99
Abb. 86: Detailräume .....	101
Abb. 87: Entwurfsskizzen zur Lange Straße .....	102
Abb. 88: Entwurfsskizzen zur Unterführung zum Bodelschwinghplatz .....	105
Abb. 89: Entwurfsskizzen zur Wehringhauser Straße .....	107
Abb. 90: Entwurfsskizze zum Knotenpunkt Minvervastraße / Gutenbergstraße .....	110
Abb. 91: Entwurfsskizze zum Knotenpunkt Dömbergstraße / Pelmkestraße .....	111

## Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Buslinien mit jeweiliger Taktung und Bedienzeit .....	30
Tab. 2: Eigenschaften von Radabstellanlagen und deren Wichtigkeit nach Parkdauer .....	73
Tab. 3: Eigenschaften von Anlehnbügelb bzw. Abstellanlagen mit Rahmenhaltern .....	73

## Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
alternat.	alternativ/e
bspw.	beispielsweise
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
cm	Zentimeter
DIN	Deutsches Institut für Normung
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
ggf.	gegebenenfalls
GWG	Gemeinnützige Wohnstättengenossenschaft Hagen
i. d. R.	in der Regel
Kfz	Kraftfahrzeug
km	Kilometer
li.	links
m	Meter
min.	Minuten
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NRW	Nordrhein-Westfalen
o.	oben
o. ä.	oder ähnlich
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
R-FGÜ	Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen
re.	rechts
s.	siehe
Str.	Straße
TÜV	Technischer Überwachungsverein
u.	unten
u. a.	unter anderem
vgl.	vergleiche
z. B.	zum Beispiel
zw.	zwischen

## 1 Einleitung

Die Stadt Hagen hat das Büro Planersocietät mit der Erarbeitung eines Masterplans Verkehr für den Stadtteil Wehringhausen beauftragt, der insbesondere als Fortsetzung aber auch als Grundlage für die Aktualisierung des bereits vorliegenden Integrierten Handlungskonzepts<sup>1</sup> dienen soll. Die Arbeitsschritte umfassen die Untersuchung und Analyse der verkehrlichen Rahmenbedingungen, die Herausstellung von Mängeln und Potenzialen sowie die Ableitung von Lösungen und Handlungsempfehlungen. Dabei zeichnet sich der Planungsprozess durch seine kooperativen und kommunikativen Erarbeitungsschritte aus, da die Erarbeitung eng mit den Bürgern<sup>2</sup>, lokalen Initiativen sowie mit anderen Planungsbüros, die parallel an weiteren Masterplänen für das Quartier arbeiten, geschieht.

Der vorliegende Bericht fasst die Ergebnisse der etwa sechsmonatigen Arbeit zusammen. Nach einem kurzen Überblick über Methodik und Abstimmungs-/Beteiligungsbausteine werden zunächst die Ergebnisse der Bestandsanalyse unterteilt nach den unterschiedlichen Verkehrsarten und Themen dargestellt. Dabei werden die wichtigsten Ergebnisse aus den eigenen Untersuchungen vor Ort sowie aus den Erkenntnissen der Akteursgespräche zusammengetragen. Die im Laufe des gemeinsamen Arbeitsprozesses entwickelten Leitlinien und Ziele bilden den Übergang zum konzeptionellen Teil der Arbeit, bei dem das Handlungs- und Umsetzungskonzept mit den verschiedenen (Mobilitäts-)Bausteinen und Maßnahmen den inhaltlichen Schwerpunkt bildet (detailliertes Maßnahmenprogramm im Anhang). Im Fazit werden die wesentlichen Ansätze und Schwerpunkte des integrierten Mobilitätskonzepts kurz zusammengefasst und reflektiert.

---

<sup>1</sup> Das Integrierte Handlungskonzept für Hagen-Wehringhausen wurde bereits 2008 fertig gestellt und vom Rat der Stadt Hagen beschlossen. Aufgrund des mittlerweile nicht mehr aktuellen Datenstandes und z.T. geänderter Rahmenbedingungen (z. B. Bau der Bahnhofshinterfahung) ergibt sich die Notwendigkeit einer Aktualisierung bzw. Überarbeitung des Dokuments.

<sup>2</sup> In der vorliegenden Arbeit wird zur Erleichterung des Leseflusses bei Personenangaben i.d.R. nur die männliche Form verwendet. Diese schließt die weibliche Form ein.

## 2 Methodik und Abstimmungs-/Beteiligungsbausteine

Koordination, Abstimmung und Kommunikation eines Masterplans Verkehr spielen eine wichtige Rolle, denn verkehrliche Maßnahmen betreffen i.d.R. jeden und haben Auswirkungen auf Gestaltung und Wahrnehmung eines Stadtteils. Um eine (dauerhafte) Akzeptanz des Masterplans Verkehr zu gewährleisten, war der Erarbeitungsprozess daher durch eine rege und enge Zusammenarbeit und verschiedene Beteiligungsbausteine zwischen Bürgern, Interessensverbänden, Politik und Verwaltung sowie anderen Planungsbüros gekennzeichnet. Die Erkenntnisse und Ergebnisse aus den Abstimmungs- und Beteiligungsrounds fließen dabei direkt in die jeweiligen Arbeitsphasen ein.

### 2.1 Arbeitsphasen

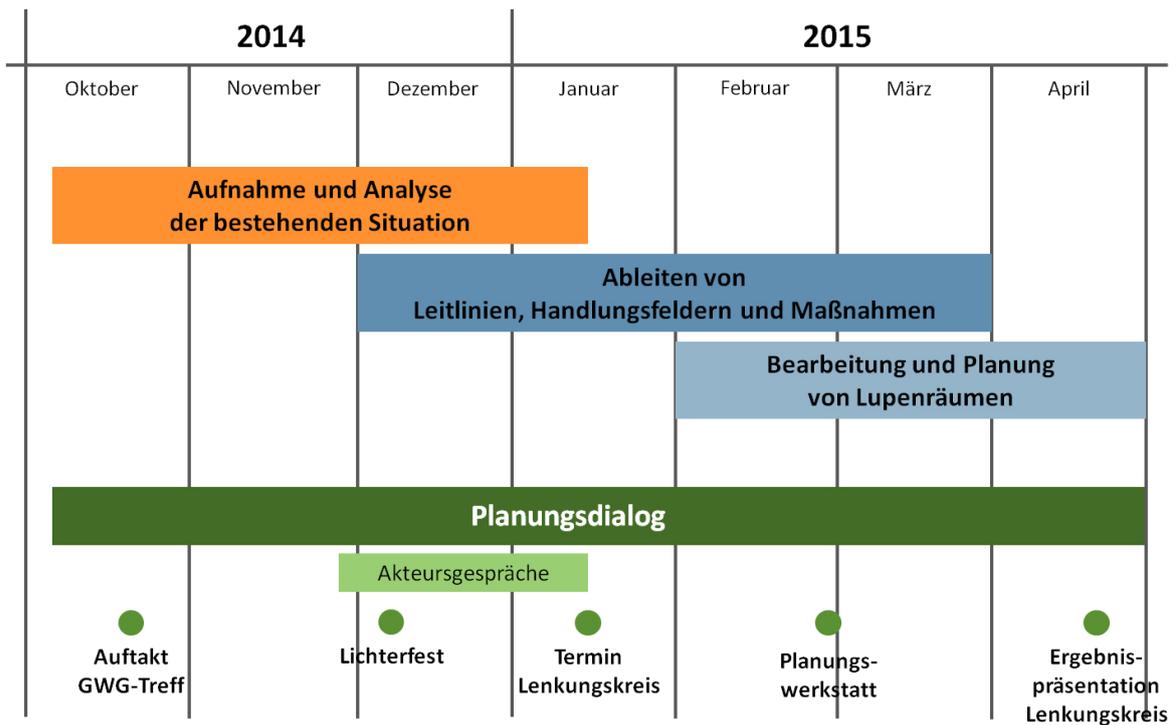
Die Erarbeitung des Masterplans Verkehr gliederte sich in drei „Haupt“-Arbeitsphasen.

Im Rahmen der Bestands- und Zustandsanalyse wurde zunächst die verkehrliche Situation im Projektgebiet Hagen-Wehringhausen eingehend untersucht, um daraus sowohl Stärken und Chancen als auch Schwächen und Handlungsbedarfe ableiten zu können. Mit der Durchführung mehrerer detaillierter Bestandsanalysen (Kfz-, Fuß- und Radverkehr, ÖPNV) konnte zudem eine fundierte und aktuelle Datenbasis geschaffen werden. Die Analyseergebnisse setzen sich in der Summe aus eigenen Erhebungen, bereits bestehenden Daten bzw. Planungsgrundlagen sowie den Ergebnissen mehrerer Beteiligungsbausteine zusammen.

Um aus der Analyse konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Situation im Stadtteil zu entwickeln, wurden Leitlinien und Ziele erarbeitet, die die Verbindung zwischen Analyse und Konzeption herstellen. Abhängig von den Chancen und Schwächen der Bestandsanalyse wurden Ziele definiert, auf die sich die Maßnahmen in der darauffolgenden konzeptionellen Phase stützen. Dieser Arbeitsschritt trägt positiv zu einem versierten, zielgerichteten Einsatz von Fördermitteln sowie zu einer sinnvollen Priorisierung der Maßnahmen nach Zeit- und Nutzendimensionen bei.

Aufbauend auf den Erkenntnissen aus der Bestands- und Zustandsanalyse sowie den definierten Leitlinien und Zielen wurde anschließend das Handlungs- und Umsetzungskonzept mit Maßnahmenempfehlungen zu allen Verkehrsträgern sowie zu übergreifenden Themen (z. B. Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit) ausgearbeitet. Eine detaillierte Zusammenstellung aller Maßnahmenempfehlungen (einschließlich Prioritätensetzung) findet sich zusätzlich im Anhang.

**Abb. 1: Interner Projektablauf und Planungsdialog**



Quelle: Eigene Darstellung

## 2.2 Abstimmung Verwaltung

Die kontinuierliche Abstimmung mit der Verwaltung ermöglichte ein schrittweises und koordiniertes Vorgehen während der gesamten Bearbeitung. Die Abstimmung erfolgte über regelmäßige Jour Fixe, an denen sich betroffene Projektbeauftragte aus unterschiedlichen Abteilungen beteiligten (Abteilung Stadtplanung, Freiraumplanung, Verkehrsplanung). Aufgrund der komplexen Planungssituation durch die vier gleichzeitig erstellten Planungen (Freiraum, Spielleitplanung, Verkehr, Projekt Gartenreich) wurden diese Treffen meist zur Abstimmung organisatorischer Details zum Projektablauf und zur Koordination von Verwaltung und beteiligten Planungsbüros genutzt. Dabei wurde aber auch Fachwissen der jeweiligen städtischen Vertreter zur laufenden Berücksichtigung in der Masterplanerarbeitung direkt eingebracht.

Darüber hinaus wurden vor wichtigen Meilensteinen der Bearbeitung einzelne Vieraugengespräche mit der städtischen Verkehrsplanung zur Klärung inhaltlicher Detailfragen und zu konzeptionellen Abstimmungen geführt.

## 2.3 Abstimmung mit anderen Planungsbüros

Neben dem Masterplan Verkehr wurden für das „Soziale Stadt“-Gebiet Hagen-Wehringhausen zeitgleich weitere Konzepte erarbeitet. Das **Projekt Gartenreich** läuft bereits seit Mitte 2014 und

beschäftigt sich mit der Aufwertung des öffentlichen Raums in Form von temporären Bepflanzungen und Stadtmöbeln. Im Spätherbst 2014 wurde etwa zeitgleich neben dem Masterplan Verkehr auch der **Masterplan Freiraum** von der Stadt Hagen beauftragt. Zudem wurde ebenfalls ein **Konzept zur Spielleitplanung** erstellt. Damit die Planungen untereinander abgestimmt sind und Freisowie Verkehrsräume nicht konträr zueinander, sondern miteinander entwickelt werden, war eine ständige Abstimmung der Planungsbüros untereinander notwendig. In mehreren internen Arbeitstreffen wurden Ideen entwickelt, abgestimmt und harmonisiert, um ein Endprodukt „aus einem Guss“ zu erhalten.

## 2.4 Partizipation

Der Einbezug der Öffentlichkeit bildete den dritten Beteiligungsbaustein und beinhaltete mehrere Elemente und methodische Ansätze, sodass unterschiedliche Meinungsbilder abgefragt werden konnten. Die bei den Beteiligungsformaten gewonnenen Erkenntnisse und Hintergrundinformationen konnten für den gesamten Arbeitsprozess genutzt werden.

### ***Akteursgespräche***

Im Rahmen der Bestands- und Zustandsanalyse wurden mehrere Expertengespräche mit wichtigen Akteuren geführt. Dabei wurde z.B. mit der institutionalisierten bzw. organisierten Öffentlichkeit gesprochen.

Zu den beteiligten Initiativen zählen:

- Runder Tisch „Soziales Wehringhausen“: v.a. bestehend aus sozialen, schulischen und gemeinnützigen Einrichtungen
- „Wir in Wehringhausen“: v.a. bestehend aus Händlern und Gewerbetreibenden
- „L(i)ebenswertes Wehringhausen“

Ergänzend dazu wurden Treffen mit engagierten Einzelpersonen im kleinerem Kreis oder „unter vier Augen“ organisiert, um weitere Hintergrundinformationen zum Quartier, bereits angedachten Maßnahmen oder zu weiteren Hintergründen zu erfahren. Diese Gespräche fanden bspw. mit Frau Sack aus dem „Quadrux“-Buchladen sowie Herrn Mintenig statt, die beide in einer einst bestehenden Interessensgruppe Verkehr in Wehringhausen engagiert waren und nach wie vor aktiv am Geschehen im Stadtteil mitwirken.

### ***Öffentliche Veranstaltungen***

Zu unterschiedlichen Zeitpunkten im Projektverlauf wurde die Öffentlichkeit eingeladen, in den Dialog mit den Planungsbüros zu treten.

Zu Beginn ist eine offizielle Auftaktveranstaltung im GWG-Treff angesetzt worden, bei dem interessierte Bürgerinnen und Bürger über die anlaufenden Masterpläne informiert wurden und erste Anmerkungen zu den jeweiligen Themen geben konnten. Des Weiteren war die Planersocietät am

Lichterfest (05.12.2014) vor Ort, um Eindrücke zu sammeln und mit einzelnen Personen ins Gespräch zu kommen. Zudem wurden zwei öffentliche Treffen zusammen mit der Verwaltung und dem Lenkungskreis (bestehend aus Vertretern der o.g. Initiativen) im Januar und im April 2015 einberufen, um über Analyseergebnisse und mögliche Förderprojekte zu informieren und zu diskutieren.

### ***Planungswerkstatt***

In Rahmen einer Planungswerkstatt Ende Februar 2015 bestand die Möglichkeit für alle interessierten Personen, zu bestimmten Themen und Quartiersbereichen zusammen mit den Fachplanern der Planersocietät, dem Planungsbüro Scape (zuständig für den Masterplan Freiraum) und der Verwaltung Lösungsansätze für prioritäre Umgestaltungsbereiche zu erarbeiten. Dabei wurden Quartiersbereiche, die in der nächsten Förderperiode des Fördergebers Schwerpunkte bzgl. einer notwendigen Umgestaltung sein sollen, zusammen mit der Öffentlichkeit genauer betrachtet (Lange Straße, Bodelschwinghplatz – Unterführung – Wehringhauser Straße, Villa Post – Bohne – Zuwegung Ennepe). Auf Grundlage der aktuellen Situation, der zu berücksichtigenden Nutzungsansprüche wurden in rotierenden Kleingruppen konkrete Gestaltungsvorschläge, Wünsche und Ziele gesammelt und diskutiert, sodass als Ergebnis eine Grundlage für die weitere Konkretisierung der Quartiersbereiche und die anstehende Detailplanung entstand.

### ***Politik***

Am 10. Juni 2015 wurden die Ergebnisse der beiden Masterpläne Verkehr und Freiraum der Bezirksvertretung Hagen-Mitte präsentiert und von dieser zur Kenntnis genommen.

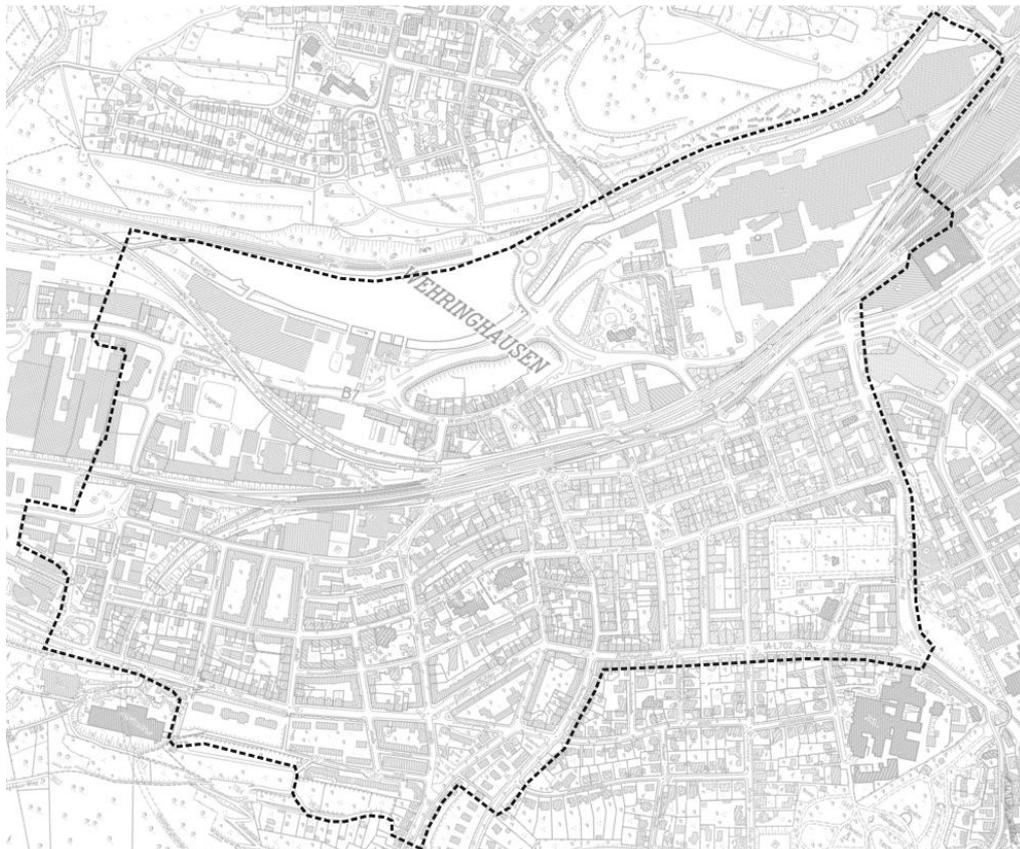
## 3 Bestandsanalyse

### 3.1 Stadtteil- und Nutzungsstruktur

#### *Stadtteilportrait*

Der Untersuchungsraum des Masterplan Verkehrs umfasst das Soziale-Stadt-Gebiet Hagen-Wehringhausen, ein Stadtteil des Stadtbezirks Hagen-Mitte. Seine zentrale Lage zeigt sich in der Angrenzung und Nähe zur Innenstadt und zum Bahnhof. Dennoch grenzen großzügige Grünstrukturen wie der Stadtwald, der Stadtgarten und Freiraumbereiche in Richtung Kuhlerkamp bzw. Philipphöhe direkt an das Quartier an. In gleicher Richtung ist das Quartier auch durch großzügige Gewerbeflächen sowie von Bahngleisen und dem Verlauf der Ennepe geprägt. Ein zentrales Kennzeichen des Erscheinungsbildes des Stadtteils ist die bewegte Topografie, die in Richtung Süden stark ansteigt. Zum 31.12.2006 lebten rund 10.800 Einwohner im ca. 120 ha großen Hagen-Wehringhausen. Das entspricht einem Anteil von 5,4% aller Hagener (insgesamt rund 198.000 Einwohner). (vgl. Integriertes Handlungskonzept, S. 2)

**Abb. 2: Projektgebiet Hagen-Wehringhausen**



Quelle: Eigene Darstellung

### ***Stadtbild und Straßenraumgestaltung***

Insgesamt erscheint Hagen-Wehringhausen als dicht bebautes, urbanes Quartier mit vielfältigen Nutzungen und multikultureller Bewohnerstruktur.

Die Bebauung ist in weiten Teilen gründerzeitlich geprägt und bietet somit hohe ästhetische Qualitäten, wenngleich der Zustand der Gebäude teilweise als stark sanierungsbedürftig zu bezeichnen ist und in einigen Abschnitten hohe Leerstandsquoten aufweist. Erscheinungsprägend sind zudem die Kirchen im Stadtteil (Pauluskirche, Kirche Sankt Michael), die zumindest im südlichen Bereich des Stadtteils einen Sicht- und Orientierungspunkt darstellen.

Das Quartier verfügt über zwei große öffentliche Plätze. Der Wilhelmsplatz, in der „Oberstadt“ zentral an der Lange Straße gelegen, stellt die Quartiersmitte dar. Dort findet jeden Freitag ein Wochenmarkt statt. Im Bereich der Lange Straße um den Wilhelmsplatz sind ein Großteil der Händler und Geschäfte des Quartiers ansässig, sodass dieser Bereich zu den belebtesten in Wehringhausen zählt. In der „Unterstadt“ befindet sich an der Fußgängerunterführung der Bahntrasse, zwischen Augustastraße und Wehringhauser Straße, der Bodelschwingplatz. Umgeben von historischer Bausubstanz ist der Platz v.a. durch sein geschütztes Denkmal in der Mitte des Platzes geprägt, aber auch durch eine Vielzahl parkender Kfz. Der Gesamtzustand des Platzes ist zum heutigen Stand desolat.

Über größere Park- und Freizeitflächen verfügt das Quartier aktuell nicht. Ein kleiner parkähnlicher Bereich gliedert sich an die Villa Post an. Südlich des Untersuchungsgebiets besteht Anschluss an den Stadtwald und den Stadtgarten; im Norden grenzen großzügige Freiflächen in Richtung Kuhlerkamp bzw. Philippshöhe an.

Straßen, die längs durch das Quartier entlang der Höhenlinien führen, wie z. B. die Augustastraße oder die Lange Straße sind relativ flach und verlaufen geschwungen, sodass keine Schluchtwirkung entsteht und die Blockrandbebauung gut zur Geltung kommt.

Straßen, die quer durch das Quartier senkrecht zu den Höhenlinien führen (Großteil der Wohnstraßen wie z. B. Moltkestraße, Christian-Rohlf's-Straße, Franklinstraße, etc.) werden relativ geradlinig geführt und haben somit – unterstützt durch die in dieser Richtung deutlichen topografischen Einflüsse – eine teils schluchtartige Raumwirkung. In einigen Straßen sind verkehrsberuhigende Elemente, wie z. B. Begrünung durch Baumscheiben, zu finden. Die Querschnittsaufteilung in diesen Straßen ist relativ ähnlich. Meist wird auf beiden Seiten der Fahrbahn Straßenraumparken angeboten, jeweils auf einer Seite in Längsaufstellung und auf der anderen Seite in Schrägaufstellung. Dadurch ist der Straßenraum trotz der meist ausreichend breiten Gehwege deutlich vom Kfz-Verkehr geprägt.

## 3.2 Erreichbarkeiten

Die Erreichbarkeit von Wehringhausen ist übergreifend für alle Verkehrsmittel (Fuß, Rad, ÖPNV, Pkw-Verkehr, Lieferverkehr) zu betrachten. Dabei treten typische Zielkonflikte auf, die es zu lösen gilt (z. B. hohe Wege- und Aufenthaltsqualität für Fußgänger versus Kfz-Infrastruktur und Parkplätze/Lieferzonen).

Während die äußere Erreichbarkeit aufzeigt, wie die Beschäftigten, Kunden, Besucher von Bewohnern usw. mit dem Auto, ÖPNV oder mit dem Rad in den Stadtteil gelangen, beschäftigt sich die innere Erreichbarkeit vor allem mit der Frage, wie sich die Bewohner vor Ort (i.d.R. zu Fuß) bewegen können.

Die innere Erreichbarkeit gewinnt zunehmend an Bedeutung, da diese die Attraktivität eines lebendigen und Nutzungsdurchmischten Stadtteils maßgeblich beeinflusst. Schließlich ist zu bedenken, dass jeder Auto- oder Radfahrer und jeder Bus- oder Bahnutzer nach dem Verlassen des Fahrzeugs letztendlich zum Fußgänger wird. Den Themen Erlebbarkeit, Aufenthaltsqualität und Wohlfühlen kommt somit neben dem eigentlichen Grundbedürfnis, möglichst schnell und sicher von A nach B zu gelangen, eine immer größer werdende Bedeutung zu.

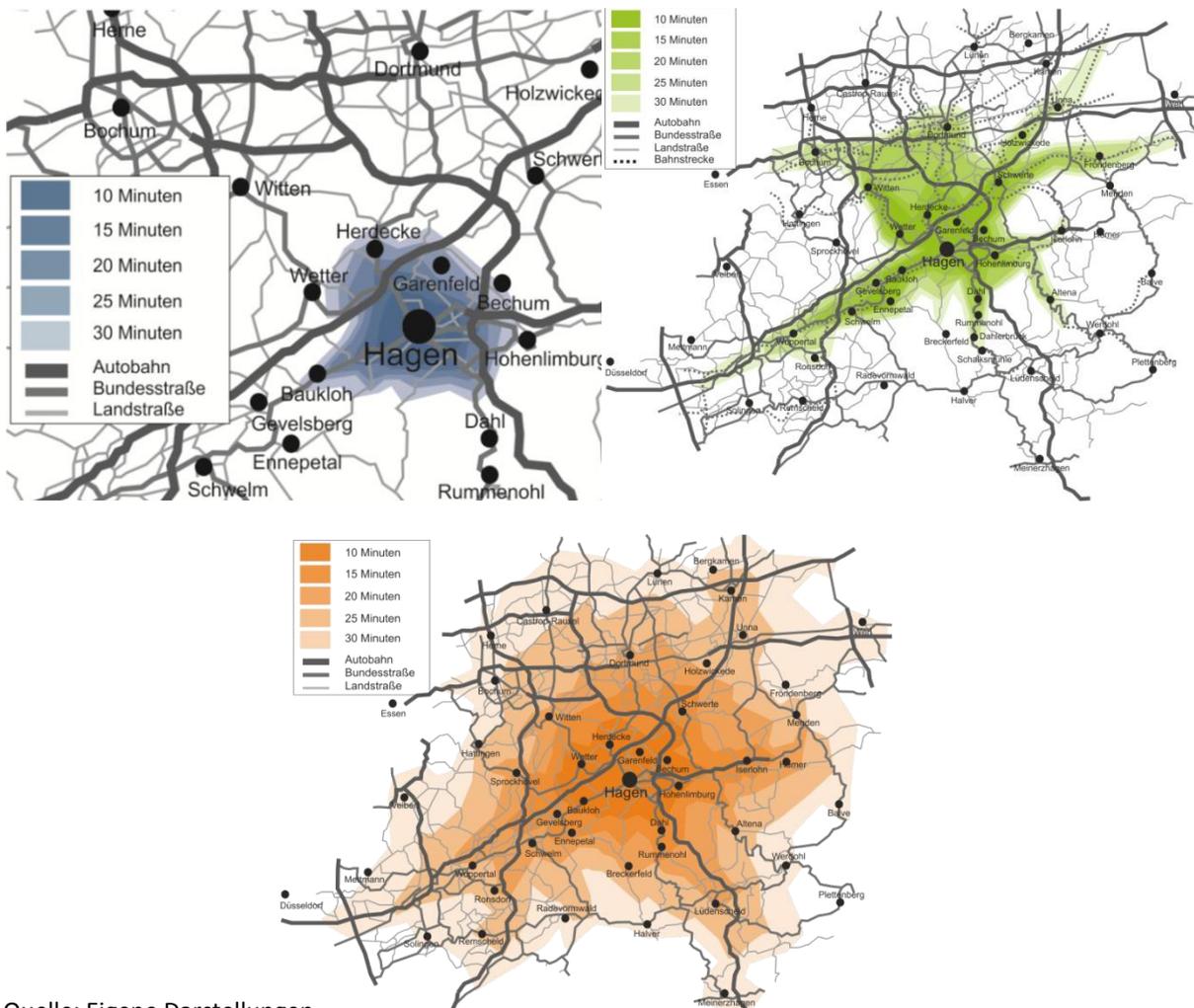
### 3.2.1 Äußere Erreichbarkeit

Hagen verfügt aufgrund seiner räumlichen und verkehrlichen Lage über ein großes, überörtliches Einzugsgebiet, welches z.T. bis ins weitere Umland (z. B. Sauerland) reicht.

Die (über)-regionale Straßenerschließung erfolgt über mehrere Bundesautobahnen, an die Hagen angeschlossen ist (A1, A45 und A46) sowie über ein dichtes Netz an Bundes- und Landesstraßen, wie z. B. die B7 und die B54. Durch dieses Fernstraßennetz sind innerhalb von 30 Minuten sämtliche Gemeinden und Städte der näheren und weiteren Umgebung erreichbar.

Das Quartier Hagen-Wehringhausen selbst wird aufgrund der topografischen Verhältnisse v.a. in Südwest-Nordost-Richtung über die B7 sowie die L702 (seit Januar 2015 zur Gemeindestraße herabgestuft) erschlossen. Der Bergische Ring, der die Hagener Innenstadt umgibt, bildet den nordöstlichen Rand des Quartiers. Am südwestlichen Quartiersrand verbindet die Rehstraße die B7, die im nördlichen Bereich des Stadtteils verläuft, mit der L702.

Abb. 3: Äußere Erreichbarkeit des Stadtteils mit Rad (links), ÖPNV (rechts) und Pkw (unten)

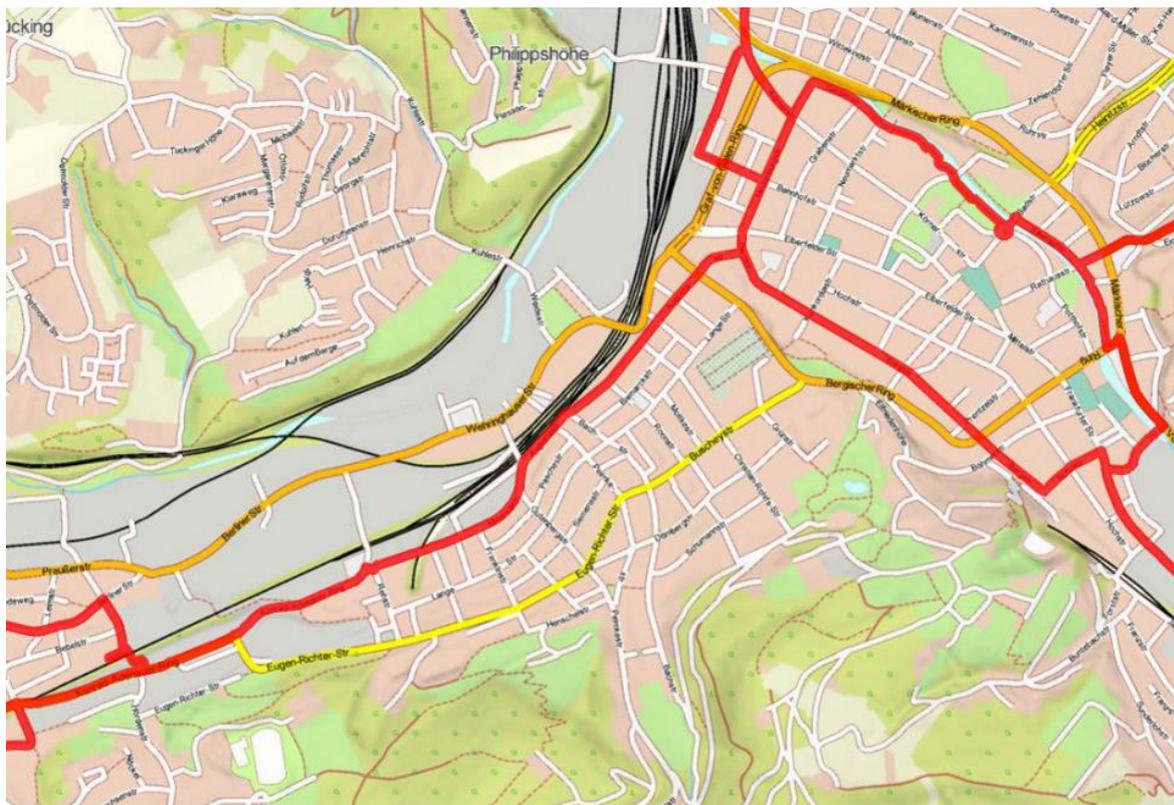


Quelle: Eigene Darstellungen

Auch im Bereich des öffentlichen Verkehrs ist Hagen und der Stadtteil Wehringhausen gut vernetzt. So sind der Hagener Hauptbahnhof und der Busbahnhof, vor allem aus den östlichen Teilen des Quartiers, fußläufig zu erreichen. Wehringhausen selbst verfügt über einen S-Bahnhaltepunkt der Linie S 5 / S 8 sowie 15 Bushaltestellen.

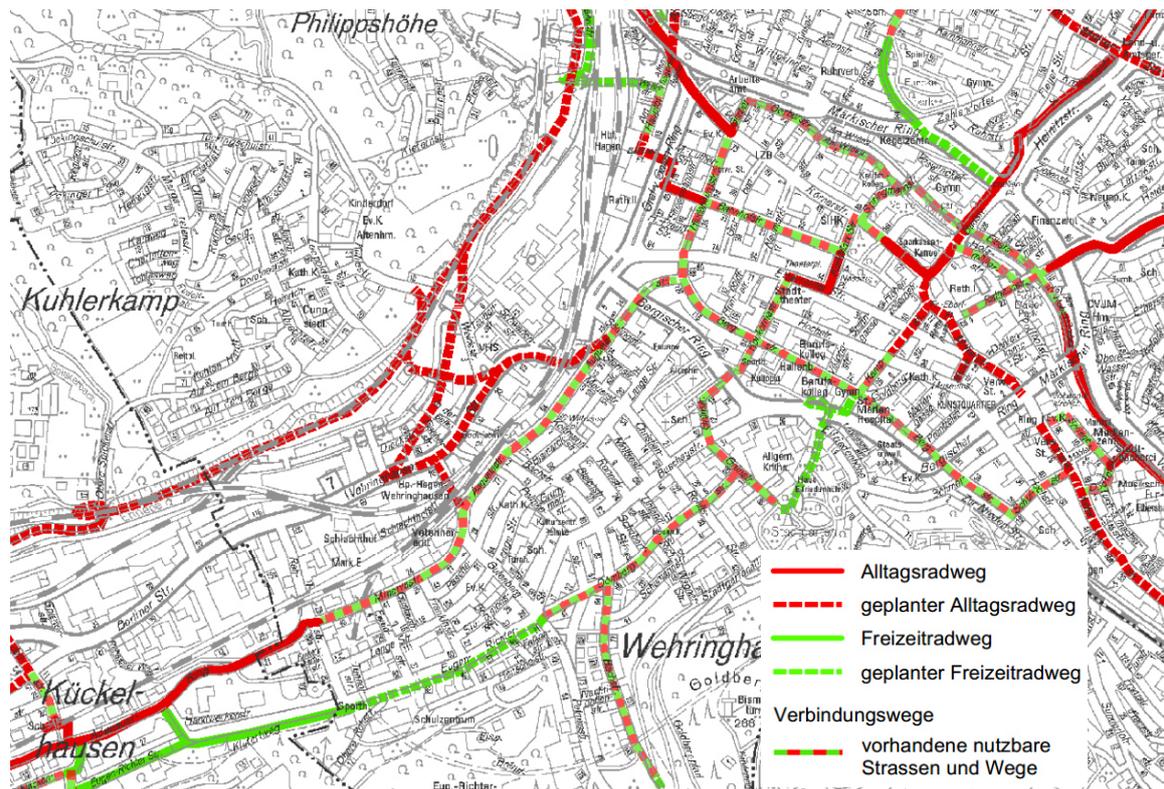
Am Hauptbahnhof bestehen Anschlüsse an den Regional- und Fernverkehr der Bahn sowie an die meisten Regional- und Stadtbuslinien. Am Bahnhof können mehrere übergeordnete Schienenverbindungen genutzt werden:

- Fernverkehr (ICE/IC), Ziele u. a.: Dortmund, Köln, Berlin, Hamburg, Frankfurt am Main, Dresden
- Regionalverkehr (RE/RB), Ziele u. a.: Dortmund, Düsseldorf, Hamm, Venlo (NL), Warburg, Kassel, Lüdenscheid, Krefeld, Essen, Iserlohn, Siegen
- S-Bahnverkehr, Ziele u. a.: Dortmund, Wuppertal, Düsseldorf, Witten, Mönchengladbach

**Abb. 4: Einbettung von Hagen-Wehringhausen in das Radroutennetz NRW**

Quelle: Radroutenplaner NRW

Bezüglich des Radverkehrs ist Hagen in das Radroutennetz NRW eingebunden (rote Linien in Abb. 4). Hervorzuheben sind aber auch die Routen, die auf kommunaler Ebene definiert werden (s. Abb. 5). Dabei wird das Radroutennetz NRW im Bereich des Quartiers um wichtige Verbindungen ergänzt. Diese befinden sich aktuell aber noch in Planung, so z. B. ein angestrebter Routenverlauf, der im Zuge des Umbaus der B7 entstehen soll. Langfristig soll ebenfalls eine Radwegeverbindung „An der Ennepe“ entlang der bestehenden Bahntrasse entwickelt werden.

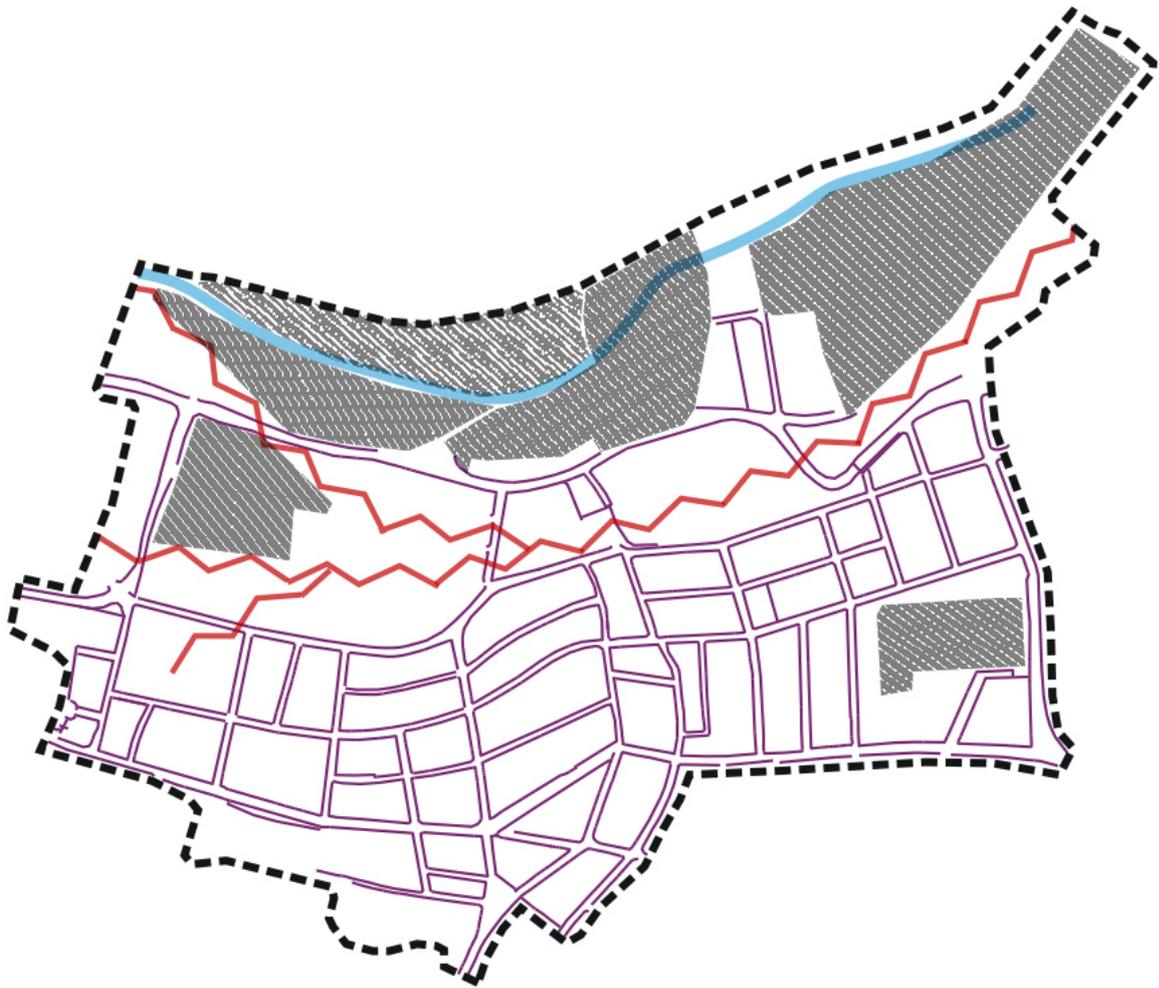
**Abb. 5: Kommunales Radwegenetz**

Quelle: Stadt Hagen

### 3.2.2 Innere Erreichbarkeit

Hinsichtlich der inneren Erreichbarkeit, die sich mit der Fortbewegung am Zielort (hier: Fußläufigkeit innerhalb Wehringhausens) befasst, bestehen im Quartier durch die geringe Ausdehnung einerseits günstige Voraussetzungen, durch die Topografie andererseits zumindest für einzelne Bevölkerungsgruppen auch Einschränkungen. In der Regel fallen die Wege innerhalb des Quartiers kurz aus (Ausdehnung des Stadtteils in Ost-West-Richtung 1,4 km und in Nord-Süd-Richtung unter 1 km), und es besteht ein engmaschiges Netz an Gehwegen entlang von Straßen.

Problematisch sind die Barrieren, die innerhalb des Quartiers zu Zwangspunkten und Einschränkungen der direkten Erreichbarkeit führen. So bilden die Bahngleise eine starke Einschränkung in der Durchlässigkeit des Quartiers und trennen den Stadtteil in einen nördlichen und südlichen Teil voneinander. Die wenigen bestehenden Unterführungen gelten als Angsträume und werden gemieden, was ein Zusammenwachsen des Quartiers zu einer Einheit erschwert. Ergänzend hierzu kommen große, flächige Barrieren, v.a. durch große Industrie- und Gewerbeflächen im unteren Teil Wehringhausens, die keine Durchlässigkeit bieten und das Quartier in dieser Richtung abschotten. Die Bauarbeiten für das B7-Projekt Bahnhofshinterfahung tragen aktuell und auch nach Fertigstellung dazu bei, dass große Verkehrsinfrastrukturen die Zugänglichkeit der Ennepe und des Freiraums nördlich von Wehringhausen erschweren.

**Abb. 6: Markante lineare und flächige Barrieren innerhalb des Quartiers**

Quelle: Eigene Darstellung

Innerhalb des südlich gelegenen Bereichs von Wehringhausen sind die inneren Erreichbarkeiten aufgrund des dichten Straßennetzes zufriedenstellend. Durch die größtenteils vorherrschende geschlossene Blockrandbebauung entstehen jedoch stellenweise große, undurchlässige Blockstrukturen, da die Innenhöfe meist nicht öffentlich nutzbar oder zum Parken reserviert sind. Die Lange Straße als Versorgungs- und Einkaufsachse führt mitten durch den südlichen Bereich des Stadtteils und ist gut erreichbar, wenngleich die topografische Bewegtheit die Erreichbarkeit für Radfahrer und bestimmte Fußgängergruppen erschwert.

### 3.3 Fußverkehr

Im Zuge der Analyse des Fußverkehrs wurden detaillierte Bestandsaufnahmen vorgenommen. Hierbei wurden u. a. die Gehwegbreiten und Bordsteinabsenkungen an Kreuzungsbereichen sowie Querungsstellen detailliert aufgenommen und bewertet.

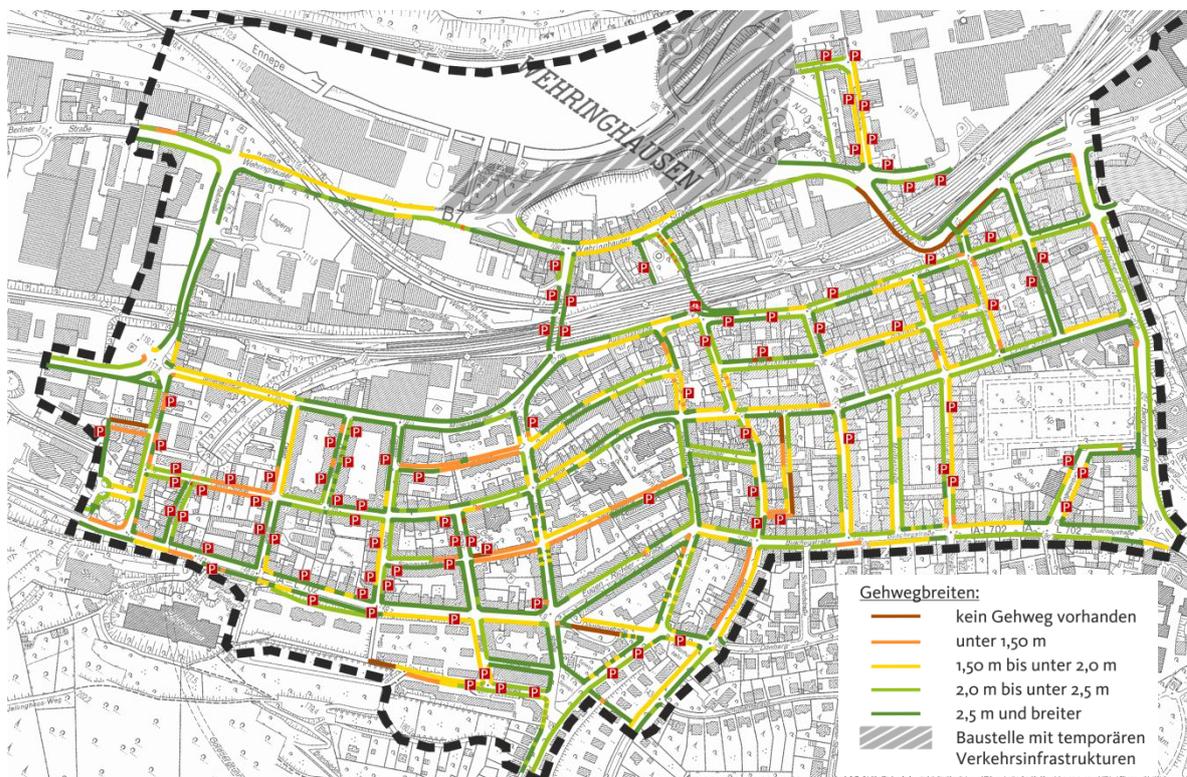
#### **Wegenetz**

Insgesamt ist festzustellen, dass in Wehringhausen ein dichtes Wegenetz existiert, dass v.a. aus straßenbegleitenden Gehwegen besteht.

Die **Gehwegbreiten** im Quartier erfüllen meist die Mindestanforderungen und sind in vielen Fällen im längeren Verlauf breit genug. Einschränkungen in der Gehwegbreite fallen v.a. in der Paschestraße, Siemensstraße, Bleichstraße und Mauerstraße auf.

Abb. 7 zeigt die Ergebnisse der Messung der Seitenräume im Quartier. Der Großteil des Quartiers weist Seitenräume von mindestens zwei Metern auf. In manchen Abschnitten sind jedoch Gehwegbreiten von unter zwei Metern vorhanden.

**Abb. 7: Breite der Seitenräume innerhalb des Projektgebiets und Konflikte mit parkenden Kfz**



Quelle: Eigene Darstellung

An einigen Stellen steht die Nutzung des Seitenraums durch den Fußgänger in Konkurrenz zu den parkenden Kfz, die meist den Seitenraum zum Parken benutzen dürfen.<sup>3</sup> Daher werden oftmals die Gehwege in ihrer Breite durch darauf parkende Autos eingeschränkt (rote „P“-Symbole in Abb. 7). Dabei werden bestehende Seitenräume oftmals bedeutend verschmälert. In den meisten Fällen entsprechen die verbleibenden Restbreiten entweder knapp der empfohlenem Breite oder unterschreiten diese. Somit dominieren parkende Kfz nicht nur den Straßenraum, sondern führen teilweise auch zu Behinderungen und Einschränkungen der Fußgänger, besonders bei Begegnungsfällen oder an zugeparkten Überquerungen.

**Abb. 8: Viele Seitenräume sind durch erlaubtes Beparken in der Breite verschmälert**



**Abb. 9: Zugeparkte Querungsstelle an der Augustastraße**



Quelle: Eigene Fotos

Neben geparkten Autos können auch andere geparkte Verkehrsmittel zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Auffällig sind die im Quartier „wild“ abgestellten Krafträder. Diese werden häufig an Kreuzungspunkten aufgestellt und versperren dadurch wichtige Gehwegbereiche. Trotz der fehlenden Möglichkeiten, Fahrräder im öffentlichen Raum abzustellen, wurden nur an einer Stelle vermehrt „wild“ abgestellte Fahrräder beobachtet (Paschestraße).

<sup>3</sup> In der Erhebung der Breite der Seitenräume wurden die beparkten Bereiche zur Gesamtbreite mitgezählt. Werden diese Breiten durch parkende Kfz beeinträchtigt, wird dies mithilfe eines Symbols vermerkt.

**Abb. 10: Einschränkungen in der Gehwegbreite durch parkende Kfz (Christian-Rohlfstraße)**



**Abb. 11: Neben parkenden Autos stören auch abgestellte Krafträder im Seitenraum**



Quelle: Eigene Fotos

Das Gehwegenetz weist an einigen Stellen auch bauliche **Barrieren** auf. Dies ist insbesondere an Kreuzungsbereichen auffällig, an denen die Borde häufig nicht oder nicht im idealen Maße abgesenkt sind. Mustergültig wären Lösungen mit differenzierter Bordabsenkung, bei denen sowohl eine Nullabsenkung für gehbehinderte Menschen mit Rollator oder Rollstuhl angeboten wird als auch ein höherer Bord von rund 5 cm, der für sehbehinderte Menschen gut ertastbar ist. Im Planungsgebiet sind die Borde nirgendwo differenziert abgesenkt. Folglich wurden die Bordabsenkungen aus fachlicher und gutachterlicher Sicht bei der Bestandsanalyse anhand einer möglichen Kompromisslösung in Form einer Absenkung auf rund 3 cm bewertet. Diese Bordhöhe ermöglicht gerade noch ein problemloses Überwinden für gehbehinderte Personen sowie die Ertastbarkeit für sehbehinderte Menschen. Bordabsenkungen unter 3 cm sind zwar mit dem Rollator oder Rollstuhl überwindbar, aber nicht mehr ertastbar, während Absenkungen über 3 cm nur noch ertastbar, aber nicht mehr barrierefrei überwindbar sind. Wie die Analysekarte zum Fußverkehr verdeutlicht, sind die **Borde** in weiten Teilen des Quartiers nicht oder nur zu gering abgesenkt. Eine regelhafte Verteilung von zu stark oder zu wenig abgesenkten Borden kann nicht festgestellt werden. Die meisten Straßen weisen in Ihrem Verlauf mehrere unterschiedliche Situationen auf. Besonders auffällig sind allerdings die zu hohen Borde entlang der Gutenbergstraße, Siemensstraße, Gustavstraße und teilweise auch der Borsigstraße. An einigen Stellen sind die Borde zufällig passend auf 3 cm abgesenkt, da Bau- und Altersschäden den Bord auf diese Höhe einsinken ließen. Diese Borde weisen auch nur an einem Teilabschnitt der Bordabsenkung diese Höhe auf und stellen durch Löcher, Risse oder andere Beeinträchtigungen eher ein Gefahrenpotenzial dar.

**Abb. 12: Beispiel für einen nicht abgesenkten Bord am Bergischen Ring (Höhe Lange Straße)**



**Abb. 13: Auch entlang der Lange Straße existieren Knotenpunkte ohne Bordabsenkung (z. B. Höhe Pelmkestraße)**



Quelle: Eigene Fotos

Bezüglich der **Querungsangebote** ist zu betonen, dass diese besonders entlang von Straßen mit beidseitiger Besetzung von Zielen wie z. B. Geschäften oder Aufenthaltsangeboten vorhanden sein sollten, damit die Überquerbarkeit der Fahrbahn in regelmäßigen und kurzen Abständen für Fußgänger gegeben ist. Entlang der Lange Straße befindet sich der Großteil der Geschäfte des Quartiers. Aktuell sind allerdings nur wenige Überquerungsmöglichkeiten zum sicheren Kreuzen der Fahrbahn gegeben. Somit überschreiten Fußgänger die Straße häufig „wild“, was zu gefährlichen Situationen mit dem Kfz-Verkehr führen kann; dieser Aspekt wurde von den Bürgerinnen und Bürgern häufig thematisiert.<sup>4</sup>

Die Zugänge zu gewissen Zielen oder Unterführungen sind oft nur über **Treppen** möglich. Die Zugänglichkeit definiert sich über ein begleitendes Angebot von einer Rampe, die auch entsprechende Ausgestaltungsmerkmale vorweisen muss, um barrierefrei von Rollstuhlfahrern genutzt werden zu können (z. B. nicht zu starke Längsneigung, ausreichende Spurbreite für Rollstuhl- und Rollatorfahrer). Die Fußgängerunterführung an der Eugen-Richter-Straße in Höhe Ewaldstraße ist zwar von einer Seite über eine Rampe barrierefrei auch für Rollstuhlfahrer zugänglich, allerdings an den beiden Ausgängen an der südlichen Seite nur mit Treppen ausgestattet. Zudem gilt die Unterführung als Angstraum.

<sup>4</sup> Aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht ist jedoch zu erwähnen, dass weite Bereiche des Quartiers (so auch die Lange Straße) Teil einer Tempo 30-Zone sind, in denen Fußgängerüberwege (FGÜ) nur begrenzt bzw. aufgrund eines bestimmten Handlungsbedarfs zum Einsatz kommen sollten. Hierzu heißt es in den Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001): „FGÜ in Tempo 30-Zonen sind in der Regel entbehrlich.“

**Abb. 14: Fußgängerunterführung Eugen-Richter-Straße/Ewaldstraße mit Rampe am südlichen Ausgang**



**Abb. 15: Fehlende Barrierefreiheit am Beispiel der Fußgängerunterführung Eugen-Richter-Straße/Ewaldstraße**



Quelle: Eigene Fotos

### ***Wehringhausen als Raum der Begegnung***

Nicht nur die Infrastruktur und die gebauten Gegebenheiten Wehringhausens sind relevant. Sie sind zwar durchaus wichtig und stellen sozusagen die „Hardware“, also die Grundvoraussetzung für eine Nutzung des Quartiers durch seine Bewohner und Besucher dar. Ein interessanter und wichtiger Aspekt ist allerdings auch, wie der Raum wahrgenommen und genutzt wird – sozusagen die „Software“, die mit den baulichen Voraussetzungen und Gegebenheiten zusammen einen Stadtteil erst in seinem Erscheinungsbild und seinen Qualitäten ausmacht. Daher wurden neben den Infrastrukturen auch andere Aspekte aufgenommen, die auf die verkehrliche Funktion des Raums Einfluss nehmen, aber sozialer, subjektiver und/oder emotionaler Natur sind.

### ***Angsträume und soziale Sicherheit***

Barrieren im öffentlichen Raum können auch nicht-baulicher Natur sein. In Hagen-Wehringhausen wurden sowohl im Zuge der Akteursgespräche als auch im Rahmen eigener Begehungen Orte identifiziert, die eher gemieden werden, da sie das Gefühl von Unbehagen oder Angst hervorrufen. Dabei sind insbesondere die Unterführungen im Quartier zu nennen, die sowohl unterhalb der Gleistrasse als auch am Bergischen Ring und der Eugen-Richter-Straße zu finden sind. Der Hauptmangel besteht dabei meist in einer unübersichtlichen oder dunklen Gestaltung. Bei den Unterführungen entlang der Gleistrasse sorgen Treffpunkte von Personengruppen, die von Teilen der Bevölkerung als unerwünscht gelten, für das Meiden dieser Bereiche. Im Sinne einer Stärkung des Zusammenwachsens der südlichen und nördlichen Quartiersbereiche sind diese Nutzungshemmnisse besonders schwerwiegend, da sie einer stärkeren Wiederbelebung des nördlich gelegenen Quartiersbereichs entgegenwirken.

**Abb. 16: Angsträum Fußgängerunterführung zwischen Bodelschwingplatz und Augustastraße**



**Abb. 17: Treffpunkt und Angsträum am Zugang zur Fußgängerunterführung**



Quelle: Eigene Fotos

### ***Mobiliar und Spielmöglichkeiten***

Hohe Aufenthaltsqualitäten und ansprechendes Stadtmobiliar sind die Grundlage eines attraktiven urbanen Wohnumfelds. Daher sind Verweil- und Spielmöglichkeiten besonders wichtig, um sowohl Kindern als auch allen anderen Altersgruppen attraktive Aufenthaltsmöglichkeiten bieten zu können.

Die Verteilung von Aufenthaltsgelegenheiten in Form von Bänken ist im Stadtteil sehr unterschiedlich. Meist konzentrieren sich mehrere Bänke an einzelnen Stellen im Stadtteil, wie z. B. an den Spielplätzen, am Wilhelmsplatz oder in der Rehstraße. Im sonstigen Straßenverlauf sind Sitzgelegenheiten kaum zu finden. Inzwischen haben einige Ladenbesitzer an der Lange Straße vor ihrem Geschäft eigens Bänke installiert, die insgesamt sehr viel genutzt und gut angenommen werden; dabei kommt es auch zu neuen Begegnungen, oft auch generationsübergreifend.

Viele beobachtete Treffpunkte sind im Rahmen der Beobachtung an Stellen entstanden, an denen sich Personen vermutlich zufällig begegnet sind. In den meisten Fällen würde eine zum Verweilen einladende Gestaltung zu einer weiteren Belebung des öffentlichen Raums führen und den Wohlfühlfaktor im Quartier steigern.

**Abb. 18: Selbst aufgestellte Sitzgelegenheit vor dem Quadrux Buchladen**



**Abb. 19: Sitzbank vor der Victoria-Apotheke am Wilhelmsplatz**



Quelle: Eigene Fotos

Spielmöglichkeiten für Kinder sind in ausgewählten Bereichen des Quartiers vorhanden, allerdings teilweise in schlechtem Zustand. In vielen Fällen wird das Spielangebot an sich von den Kindern als unpassend oder langweilig bezeichnet und ist für eine zu kleine Altersspanne (oft nur für Kinder jüngeren Alters) ausgelegt. Auf Basis dieser und weiterer Mängel wird, wie eingangs erwähnt, derzeit ebenfalls ein Konzept zur Spielleitplanung vom Planungsbüro Hoff erarbeitet.

### **Zusammenfassung Fußverkehr**

#### **Stärken**

- + Bebauungsdichte, Nutzungsmischung und Innenstadt Nähe als positive, urbane Ausgangsbedingungen für den Fußverkehr
- + Privat initiierte Sitzmöglichkeiten entlang der Lange Straße
- + Starkes bürgerschaftliches und unternehmerisches Engagement zur Schaffung eines attraktiven und familienfreundlichen Stadtteils (Runde Tische, Vereine, Akteure)

#### **Schwächen**

- Quartiersweit Barrieren im Gehwegenetz
- Defizitäre Verbindungen zwischen nördlichem und südlichem Quartiersbereich durch verwahrloste Unterführungen
- Fehlende Querungsmöglichkeiten vor allem an der Lange Straße
- Platzgestaltungen Wilhelmsplatz und Bodelschwingplatz
- Insgesamt wenige Aufenthaltsmöglichkeiten im öffentlichen Raum

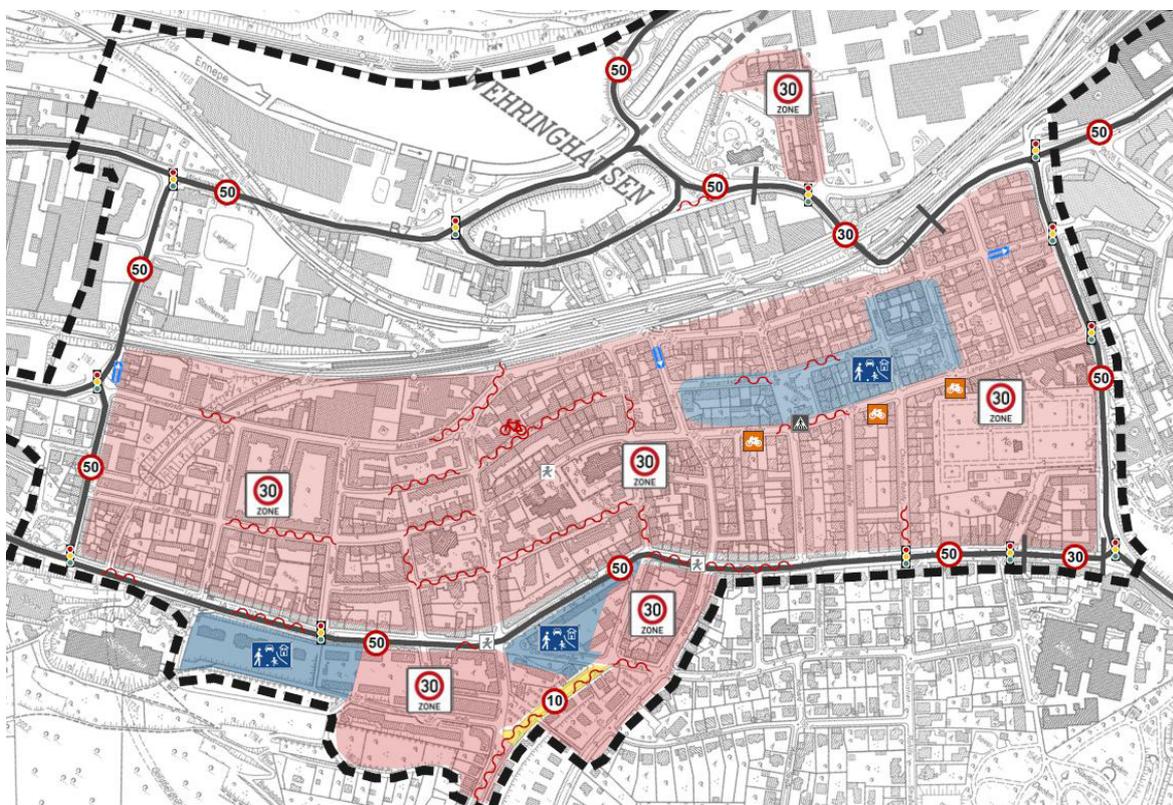


### 3.4 Radverkehr

#### Infrastruktur

Der Großteil des Quartiers befindet sich in einer Tempo 30-Zone (s. Abb. 20). In diesen Bereichen werden Radfahrer ohne eigene Infrastruktur i.d.R. sicher geführt. Eine Ausweisung jeglicher Art benutzungspflichtiger Radverkehrsinfrastrukturen ist dort verkehrsrechtlich nicht erlaubt. Daher ist in diesen Bereichen zu prüfen, wie der Radverkehr fernab von großen, infrastrukturellen Lösungen gefördert werden kann.

Abb. 20: Analysekarte Kfz-Verkehr



Quelle: Eigene Darstellung

Trotz der Tempo 30-Zone kommt es aktuell dennoch zu Sicherheitsmängeln in der Radverkehrsführung. Der vordere Abschnitt der Augustastraße (vor der Einmündung in den Bergischen Ring) ist eine Einbahnstraße. Radfahrer werden dort auf dem freigegebenen Gehweg in Gegenrichtung geführt. Die Wegebreite weist allerdings mit Maßen zwischen 2,0m und 2,5m zu geringe Kapazitäten auf, um Fußgänger und Radfahrer gemeinsam zu führen. Dort kommt es entsprechend zu Konflikten mit dem Fußverkehr.

**Abb. 21: Freigegebener Gehweg am Eingang der Augustastraße** **Abb. 22: Konfliktpotenzial auf der Augustastraße**



Quelle: Eigene Fotos

Im unteren Abschnitt der Rehstraße teilen sich Fußgänger und Radfahrer auf gemeinsamen Geh- und Radwegen den Seitenraum. Die Breiten der Seitenräume sind in diesen Fällen breit genug und führen – u.a. auch aufgrund der geringen Fußgängerfrequenz – nicht zu Konfliktsituationen. Abseits der Tempo 30-Zonen existieren mit dieser Ausnahme keine radverkehrseigenen Infrastrukturen.

### **Abstellanlagen**

Neben Infrastrukturen zum sicheren Radfahren sind auch Radabstellanlagen erforderlich, um das Fahrrad bequem parken zu können. Dabei ist entscheidend, dass das Fahrrad nicht nur am Quellort, also der eigenen Wohnung, gut zugänglich und sicher abgestellt werden kann. Besonders an wichtigen Zielorten sollten auch Abstellanlagen angeboten werden, die gewissen Sicherheits- und Komfortstandards entsprechen.

Öffentliche Radabstellanlagen sind im gesamten Quartier bislang nicht zu finden, weder im Umfeld der S-Bahnhaltestelle oder Bushaltestellen noch am Friedhof, an öffentlichen Plätzen oder anderen Zielorten. Im Geschäftsbereich der Lange Straße werden von einigen Händlern mobile Vorderradhalter angeboten. Diese werden auf dem Gehweg positioniert und verschmälern somit den Bewegungsbereich für Fußgänger. Zudem bieten Vorderradhalter nur geringen Abstellkomfort und können Schäden am Fahrrad durch versehentliches Dagegenstoßen und Umkippen des Rades verursachen.

Trotz der nicht zu leugnenden Präsenz von Radfahrern im Quartier fallen „wild abgestellte“ Fahrräder im Quartier jedoch kaum auf.<sup>5</sup>

<sup>5</sup> Es wurden nur Standorte aufgenommen, an denen mindestens drei „wild abgestellte“ Räder standen.

**Abb. 23: Mobiler Vorderradhalter vor dem Quadrx Buchladen**



**Abb. 24: Händler bieten vereinzelt mobile Vorderradhalter für ihre Kunden an**



Quelle: Eigene Fotos

### ***ADFC-Fahrradklimatest***

Beim ADFC-Fahrradklimatest<sup>6</sup> 2014 landete Hagen bei der Stadtgrößengruppe 100.000 bis 200.000 Einwohner auf dem 37. und somit letzten Rang (Gesamtbewertung 4,72). Im Vergleich zu den anderen bewerteten Städten wurden besonders schlechte Noten in den Themenbereichen „Förderung in jüngster Zeit“, „Werbung für das Radfahren“ und „Sicherheitsgefühl“. Die Oberkategorie „Stellenwert des Radverkehrs“ und „Komfort des Radfahrens“ bilden das Schlusslicht in der Bewertung.

### ***E-Mobilität***

Das Thema E-Mobilität gewinnt im Radverkehr angesichts der steigenden Verkaufszahlen von Pedelecs bzw. E-Bikes zunehmend an Bedeutung und betrifft sowohl den Freizeitverkehr (vor allem Radtourismus) als auch den Alltagsverkehr. Gerade durch die topografische Situation Hagens und des Stadtteil Wehringhausens wirkt sich dieser Trend auch unmittelbar auf die Stadt sowie den Stadtteil aus. Potenziale sollten daher nicht unterschätzt, sondern erkannt und genutzt werden.

Mit der zunehmenden Präsenz von Elektrofahrrädern im Straßenverkehr Hagens wächst der Bedarf an spezieller bzw. zusätzlicher Infrastruktur wie Lademöglichkeiten und sichere Abstellanlagen, wie z. B. Fahrradboxen. Diese sind bislang weder in Wehringhausen noch in anderen Stadtteilen oder am Hauptbahnhof Hagens vorzufinden.

<sup>6</sup> Mit dem Fahrradklimatest, der vom BMVBS (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) gefördert wird, misst der ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club) regelmäßig die Fahrradfreundlichkeit von Städten und Gemeinden. Die Befragung, bei der Radfahrer ihre Heimatstädte bewerten können, umfasst 27 Fragen bzw. Punkte in fünf Kategorien (‚Fahrrad- und Verkehrsklima‘, ‚Stellenwert‘, ‚Sicherheit‘, ‚Komfort‘, ‚Infrastruktur und Netz‘). Im Städteranking sind nur Städte und Gemeinden aufgeführt, die die Mindestteilnahmezahl erreicht haben. Insgesamt haben sich an der deutschlandweiten Befragung rund 100.000 Radfahrer beteiligt (Hagen rund 230 Radfahrer).

### Zusammenfassung Radverkehr

#### Stärken und Chancen

- + Quartier aus topografischer Sicht gut in Ost-West-Richtung durchquerbar
- + Tempo 30-Zonen bieten weitgehend sichere Bedingungen für Radfahrer
- + Radfahrer sind im Quartier präsent, v.a. auf der Augustastraße und auf der Lange Straße



#### Schwächen und Risiken

- Erschwerende topografische Verhältnisse in Nord-Süd-Richtung
- Gefahrenpunkt Augustastraße (zwischen Bergischer Ring und Södingstraße) durch Führung des Radverkehrs auf dem Gehweg
- Keine öffentlichen Radabstellanlagen an Zielorten im gesamten Quartier
- Bislang keine erkennbaren Fördermaßnahmen im Quartier, weder im Bereich Infrastruktur noch beim Thema Service, Kommunikation, Pedelecs/E-Bikes

## 3.5 ÖPNV

### Liniennetz

Wehringhausen ist insgesamt gut an den ÖPNV angeschlossen. Sechs Buslinien führen in Ost-West-Richtung durch das Quartier und bedienen die 15 Bushaltestellen, die sich innerhalb des Untersuchungsgebiets befinden (510, 511, 521, 525, 528, 542). Zwei weitere Buslinien führen nur durch einen kleinen, nordöstlich gelegenen Teil des Quartiers über die Wehringhauser Straße (517, 547). Die wichtigsten Achsen des Busverkehrs sind die Wehringhauser Straße/Berliner Straße sowie die Eugen-Richter-Straße/Buscheystraße an den äußeren Rändern des Untersuchungsgebiets. Direkt durch die Mitte des Quartiers führt die Buslinie 528 über die Lange Straße. Die Vielzahl an Buslinien sorgt generell für eine gute Erreichbarkeit wichtiger Zielorte in der Innenstadt, des Bahnhofs sowie der benachbarten Stadtteile.

Probleme ergeben sich jedoch dadurch, dass die Buslinien lediglich in Ost-West-Richtung durch das Quartier führen, und somit keine (quartiersinternen) Verbindungen in Nord-Süd-Richtung bestehen. Aufgrund der starken Topografie wünschen sich viele, vor allem ältere und/oder mobilitätseingeschränkte Bürgerinnen und Bürger ein ergänzendes Angebot in Nord-Süd-Richtung, um beispielsweise (beschwerliche<sup>7</sup>) Einkaufswege auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln erledigen zu können.

Die Buslinien, die Wehringhausen bedienen, verkehren montags bis samstags bis etwa 19 Uhr im 30-Minutentakt, die Linie 542 verkehrt alle 15 Minuten. Sonntags wird ein 60-Minutentakt ange-

<sup>7</sup> Das Problem ergibt sich dadurch, dass viele im (höher gelegenen) Süden wohnen, während sich die Einkaufsmöglichkeiten mehrheitlich im Norden, also im tiefer gelegenen Quartiersbereich befinden.

boten, auf den Linien 517 und 542 (ab mittags) ein 30-Minuten-Takt. Die letzten Fahrten finden meist zwischen 20.30 Uhr und 21 Uhr statt. Aus der Sicht einiger Akteursgespräche ist dieser Betriebsschluss zu früh. Insbesondere die Linie 528, die durch die Quartiersmitte führt, müsste demnach abends sowie am Wochenende in den Abendstunden länger verkehren. Allerdings besteht in Hagen, werktags wie auch am Wochenende, von ca. 22 – 0 Uhr (am Wochenende teils bis ca. 2 Uhr) ein Nachtbusangebot, das Verbindungen von der Wehringhauser Straße sowie von der Eugen-Richter-Straße/Buscheystraße unter anderem in Richtung Stadtmitte/Hauptbahnhof bietet (NE3, NE7, NE12). Über die Lange Straße wird jedoch keine NE-Linie geführt.

**Tab. 1: Buslinien mit jeweiliger Taktung und Bedienzeit**

Buslinie	Takt Mo.-Sa.	Takt So.	erste Fahrt (werktags)	letzte Fahrt (werktags)
510 Sterbecke – Hbf – <b>Volkshochschule</b> – Baukloh	30	60	5.33 Uhr 5.01 Uhr	20.32 Uhr 20.31 Uhr
511 Stadtmitte – Hbf – <b>Volkshochschule</b> – Ennepetal	30	60	4.39 Uhr 5.08 Uhr	23.37 Uhr 23.54 Uhr
517 Hohenlimburg – Hbf – <b>Volkshochschule</b> – Kuhlerkamp	30	30	5.20 Uhr 5.00 Uhr	21.19 Uhr 20.58 Uhr
521 Vorhalle – Hbf – <b>Bachstr.</b> – Westerbauer	30	60	5.33 Uhr 5.01 Uhr	20.32 Uhr 20.31 Uhr
525 Spielbrink – Haspe – <b>Bachstr.</b> – Stadtmitte – Garenfeld	30	60	4.57 Uhr 5.17 Uhr	21.16 Uhr 20.44 Uhr
528 Bathey – Altenhagen – Hbf – <b>Wilhelmsplatz</b> – Heubing	30	60	4.14 Uhr 5.36 Uhr	21.00 Uhr 20.33 Uhr
542 Kabel – Emilienplatz – <b>Volkshochschule</b> – Gevelsberg	15	30	4.20 Uhr 4.29 Uhr	22.06 Uhr 20.51 Uhr
547 Hohenlimburg – Hbf – <b>Volkshochschule</b> – Kuhlerkamp	30	--	5.35 Uhr 5.12 Uhr	20.05 Uhr 19.39 Uhr
<i>NE3</i> <i>Stadtmitte – Hbf – <b>Volkshochschule</b> – Gevelsberg</i>	<i>60</i>	<i>60</i>	<i>21.30 Uhr</i> <i>22.22 Uhr</i>	<i>01.30 Uhr</i> <i>02.07 Uhr</i>
<i>NE7</i> <i>Stadtmitte – Hbf – <b>Bachstr.</b> – Haspe</i>	<i>60</i>	<i>60</i>	<i>21.30 Uhr</i> <i>01.30 Uhr</i>	<i>01.30 Uhr</i> <i>02.00 Uhr</i>
<i>NE12</i> <i>Stadtmitte – <b>Volkshochschule</b> – Kuhlerkamp – Haspe</i>	<i>60</i>	<i>60</i>	<i>21.30 Uhr</i> <i>22.03 Uhr</i>	<i>23.30 Uhr</i> <i>00.03 Uhr</i>

Quelle: Eigene Darstellung

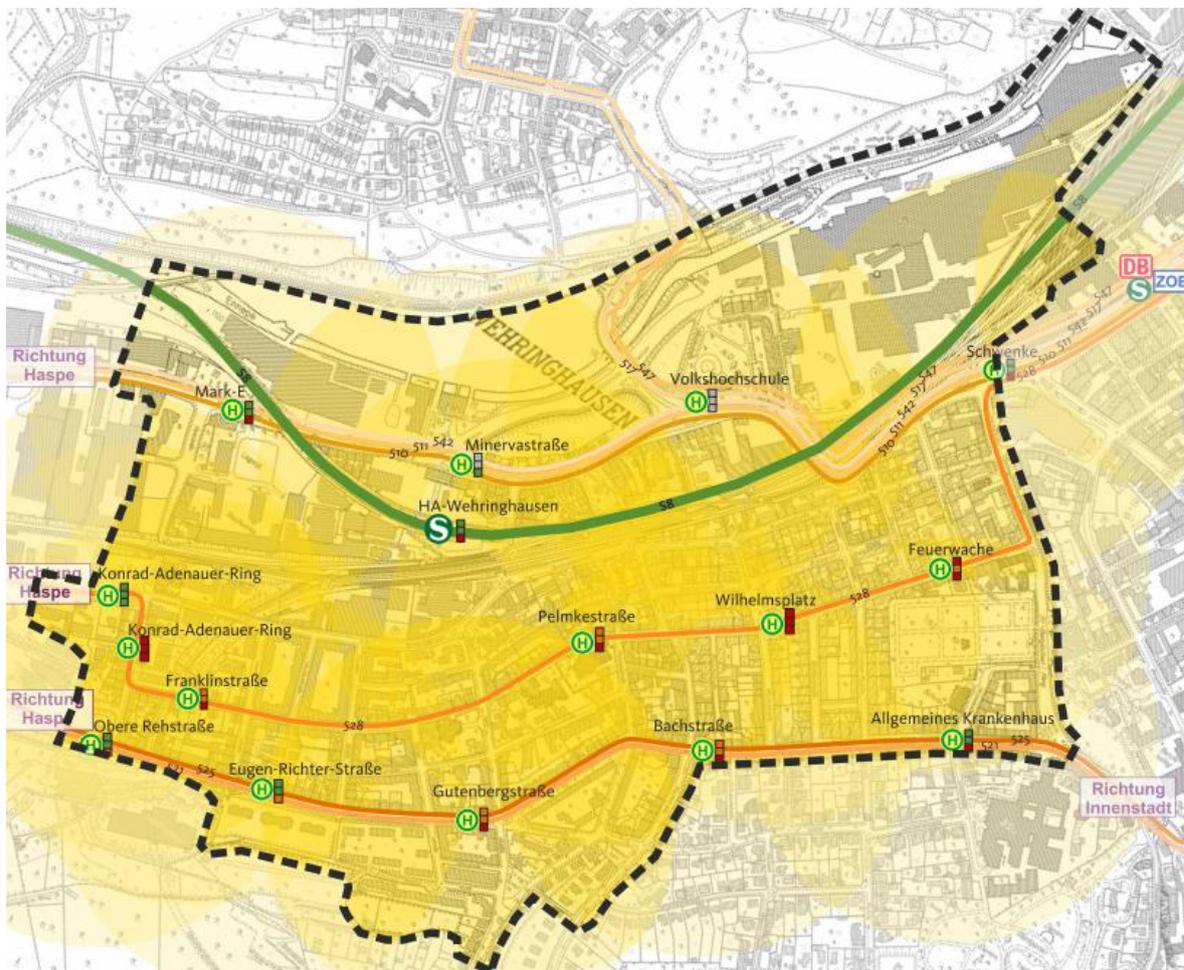
## Haltestellen

Innerhalb des Stadtteils befinden sich insgesamt 15 Bushaltestellen<sup>8</sup>. Die Haltestellendichte ermöglicht eine gute Erschließung aller Teile Wehringhausens.

Qualität und Ausstattung der Haltestellen weisen starke Unterschiede auf; so sind in beidseitiger Betrachtung nur sechs der 15 Bushaltestellen mit einem Wetterschutz und acht mit Sitzgelegenheiten ausgestattet. Dynamische Fahrgastinformationen werden an keiner Haltestelle angeboten.

In Bezug auf das Thema Barrierefreiheit sind lediglich die Haltestelle „Konrad-Adenauer-Ring“ sowie die im Zuge der B7-Bahnhofshinterfahung bereits umgebaute Haltestelle „Minervastraße“ vollständig ausgebaut. Da dort auch alle Gehwege und Querungsangebote neu gebaut wurden, befindet sich dort als einziges Beispiel im Quartier ein taktiles Leitsystem mit differenzierter Bordhöhe an Querungsstellen im Haltestellenumfeld.

**Abb. 25: Analysekarte ÖPNV**



Quelle: Eigene Darstellung

<sup>8</sup> Zum Zeitpunkt der Erhebung waren drei Haltestellen nicht oder nur zum Teil untersuchbar, da sie sich im Bereich bzw. Umfeld der Baustelle zum B 7-Projekt befanden.

Besonders im Bereich der Lange Straße sowie an der Eugen-Richter- bzw. Buscheystraße sind viele ÖPNV-Nutzer im Wartebereich der Haltestellen zu beobachten. Gerade auf diesen Bedienachsen sollte eine angemessene Ausstattung der Haltestellen durch Wetterschutz, Sitzgelegenheiten und Hochborden die Wartezeit vor dem Einstieg in den Bus angenehmer gestalten, um die Busnutzung für heutige und zukünftige Nutzer zu attraktivieren und somit den ÖPNV-Anteil möglichst zu steigern. Zudem ist zu beachten, dass im Umfeld von Bushaltestellen Querungsmöglichkeiten angeboten werden sollten. Die Dichte an Querungsangeboten ist an der Eugen-Richter- und Buscheystraße bereits überwiegend gut, in der Lange Straße allerdings noch ausbaufähig.

**Abb. 26: „Wilde“ Querung im Umfeld der Haltestelle Feuerwache**



Quelle: Eigene Fotos

**Abb. 27: Mangelhaft ausgestattete Haltestelle**



### ***S-Bahnstation Hagen-Wehringhausen***

Die S-Bahnstation Hagen-Wehringhausen liegt an der an dieser Stelle eingleisigen Strecke der S-Bahnlinie S5/S8 (Dortmund/Hagen – Mönchengladbach) und verfügt daher auch nur über einen Bahnsteig. Dieser ist lediglich einseitig über eine lange, steile Treppe zugänglich, sodass die Barrierefreiheit der Station nicht gegeben und auch künftig schwer zu verwirklichen ist. Der Haltepunkt selbst verfügt seit dem Einsatz der neuen Züge auf der Linie S5/S8 ab Dezember 2014 über einen ebenerdigen Einstieg sowie ein Warthäuschen, einen Fahrkartenautomat und über Videoüberwachung.

Darüber hinaus befindet sich der Zugang zur Haltestelle in einer versteckten Lage; es fehlt eine deutliche Beschilderung, vor allem aus Richtung der südlich gelegenen Quartiersbereiche kommend. Zudem befindet sich der Zugang zur Haltestelle in einem Angstrraum, nämlich inmitten der Gleisunterführung an der Minervastraße. Diese Unterführung ist zu manchen Tageszeiten auch Treffpunkt von kleineren Personengruppen. Durch mangelhafte Beleuchtung entsteht insgesamt ein negativer Raumeindruck, sodass diese an sich wichtige Verbindung kaum genutzt wird und auch die S-Bahnhaltestelle allgemein nicht hoch frequentiert ist. Das Haltestellenumfeld erschwert zudem eine multimodale Mobilität, da dort keine Radabstellanlagen zur Verfügung stehen.

**Abb. 28: Zugang zur S-Bahnhaltestelle HA-Wehringhausen**



Quelle: Eigene Fotos

**Abb. 29: S-Bahnhaltestelle HA-Wehringhausen**



### **Zusammenfassung Öffentlicher Verkehr**

#### **Stärken**

- + Dichtes Netz an Bushaltestellen und somit gute räumliche Abdeckung aller Quartiersbereiche
- + Gute Erreichbarkeit der Innenstadt, des Bahnhofs und der Nachbarstadtteile mit dem Bus
- + Bedienung des Quartiers auch über drei Nachtbuslinien (NE3, NE7, NE12)

#### **Schwächen**

- Unterdurchschnittliche Haltestellenausstattung; fehlende Barrierefreiheit an fast allen Haltestellen
- Beendigung der Bedienung in den Abendstunden sehr früh, danach reduzierter Nachtbusverkehr
- Schlechte Lage und Zugänglichkeit der S-Bahnhaltestelle; fehlende Barrierefreiheit
- Kein ÖPNV-Angebot in Nord-Süd-Richtung; dadurch erschwerte quartiersinterne ÖPNV-Verbindungen



### 3.6 Kfz-Verkehr

Der Kfz-Verkehr dominiert das Verkehrsgeschehen in Hagen-Wehringhausen sowohl in den Wohnbereichen als auch im belebteren Quartiersbereich deutlich. Aus infrastruktureller Sicht ist die Befahrbarkeit auch in allen Bereichen des Stadtteils ohne größere Einschränkungen gegeben.

#### ***Straßennetz und Verkehrsaufkommen***

An den Rändern des Projektgebiets wird Wehringhausen von großen Verkehrsachsen beeinflusst; die B7 (Wehringhauser Straße), der Bergische Ring zwischen Wehringhausen und Innenstadt sowie die Eugen-Richter-Straße bzw. Buscheystraße sind übergeordnete Straßen mit hohen Verkehrsmengen und entfalten dadurch auch Luft- und Lärmbeeinträchtigungen. Innerhalb der zusammenhängenden Bebauung des Quartiers heben sich die Lange Straße mit etwa 3.400 Kfz/d im zentralen Bereich sowie die Augusta- bzw. Minervastraße mit 3.800 Kfz/d hervor.<sup>9</sup> Allerdings fällt anhand der Zählraten und eigenen Befahrungen bzw. Beobachtungen auf, dass die Achse Minervastraße/Augustastraße von einigen Personen bis zur Södingstraße als Durchfahrtsachse genutzt wird, um den Ampeln auf der B7 auszuweichen und ohne Lichtsignalisierung an der Södingstraße auf die B7 aufzufahren.

Die Verkehrsbelastungen in den anderen Straßen ergeben sich einerseits aus den Funktionen dieser Straßen (bündeln, verteilen, erschließen) sowie andererseits aus der Nutzungsstruktur der jeweiligen Straße (meist Wohnstraßen mit geringem Zielverkehrsaufkommen). Vielfach entsteht vor Ort ein Eindruck von punktuell hoher Verkehrsbelastung. Aus Beobachtungen geht hervor, dass dies v.a. auf Parksuchverkehre zurückzuführen ist.

#### ***Verkehrsregelungen***

Der Großteil der Straßen im Planungsgebiet ist für den Kfz-Verkehr in beide Richtungen befahrbar. An zwei Straßenabschnitten tritt eine Einbahnstraßenregelung in Kraft. So ist die Augustastraße zwischen Södingstraße und Bergischer Ring aufgrund des engen Straßenraums und des Parkens nur in Richtung Innenstadt mit dem Auto passierbar. Ein weiterer Einbahnstraßenabschnitt befindet sich am unteren Ende der Bachstraße (in südliche Richtung).

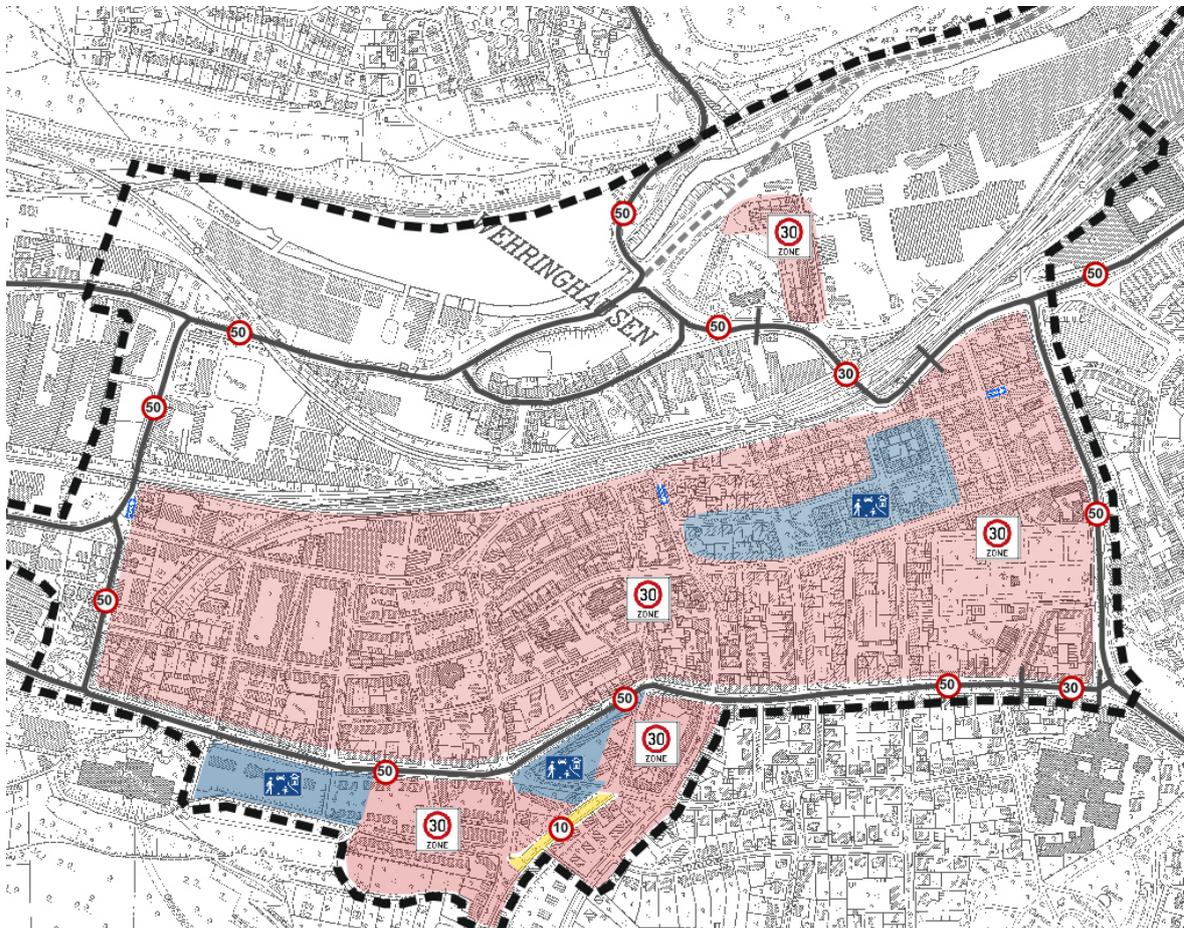
Im Kreuzungsbereich Minervastraße/Gutenbergstraße ist der breite Kreuzungsbereich durch eine Mittelinsel aufgeteilt. Die aus Richtung der Bahnunterführung kommenden Kfz, die weiterhin auf der Minervastraße weiterfahren und somit nicht in die Gutenbergstraße abbiegen wollen, sollen den durch die Mittelinsel entstehenden Rechtsabbiegestreifen benutzen. Im tatsächlichen Verkehrsgeschehen führt diese Verkehrsregelung allerdings zu Verwirrungen bei den Kfz-Führenden, die diese Spur meist nicht nutzen und im weiterhin sehr breiten Straßenraum die Verkehrsinsel

---

<sup>9</sup> Es liegen Daten aus dem Jahr 2013 vor. Durch die Umbaumaßnahmen und die Verlagerung der B7 haben sich mittlerweile die Verkehrsströme etwas geändert. Das bezifferte Verkehrsaufkommen sollte daher nur als Richtwert gesehen werden.

auf der linken Seite umfahren. Selbst im Begegnungsfall ist die verbleibende Fahrbahn links der Insel breit genug, um sie problemlos zu benutzen.

**Abb. 30: Aktuelle Geschwindigkeitsregelungen in Hagen Wehringhausen**



Quelle: Eigene Darstellung

Auf den übergeordneten Straßen (Bergischer Ring, Buschey-/Eugen-Richter-Straße sowie B 7) gilt die übliche innerörtliche Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, mit Ausnahme in der Buscheystraße in Höhe Krankenhaus sowie auf der B 7 rund um den Bereich der Bahnunterführung.

Insgesamt ist der Großteil des Quartiers als Tempo 30-Zone ausgewiesen (s. Abb. 30). In der Augusta- und Minervastraße sowie in der Lange Straße wirken die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten oftmals jedoch schneller als die erlaubten 30 km/h, was z.T. auf Durchgangsverkehre zurückgeführt werden kann (s.o.). Dies kann aber auch damit zusammenhängen, dass auf diesen Straßen die sonst in Tempo 30-Zonen geltende rechts-vor-links-Regelung aufgehoben wurde. Aufgrund des Busverkehrs erscheint diese Regelung auf der Lange Straße berechtigt (um dauernde Anfahr- und Bremsvorgänge von Bussen zu verhindern); auf der Augusta-/Minervastraße ist dies nicht nachvollziehbar, da die Vorfahrtsregelungen während des Streckenverlaufs häufig wechseln (z.T. rechts-vor-links, z.T. vorfahrtberechtigt).

In den Tempo 30-Zonen sorgen noch vereinzelte verkehrsberuhigte Bereiche für eine weitere Reduzierung der Fahrtgeschwindigkeit; gestalterisch unterscheiden sich diese Bereiche dennoch

kaum von den als Tempo 30-Zone reglementierten Straßen. So ist beispielsweise der verkehrsberuhigte Bereich der Bismarckstraße, Mauerstraße und Sternstraße zu nennen, der gestalterisch durch eine hohe Präsenz von parkenden Kfz sehr den Tempo 30-Zonen ähnelt. Im oberen Wohnbereich der Palmkestraße existiert zudem ein Tempo 10-Abschnitt.

### ***Wirtschafts- und Lieferverkehr***

In Hagen-Wehringhausen sind entlang der Lange Straße, aber auch mancher Nebenstraßen Be- und Entladungsbereiche abmarkiert. Teilweise sind diese nur temporär als Be- und Entladebereiche für ein gewisses tägliches Zeitfenster zusammen mit einem eingeschränkten Halteverbot definiert und stehen während des restlichen Tages als Parkfläche zur Verfügung, eine an sich sehr sinnvolle und unter Nutzungsaspekten bestmögliche Regelung.

Im Rahmen einiger Ortsbesichtigungen hat sich gezeigt, dass einzelne Ladezonen keiner wirtschaftlichen Nutzung mehr unterliegen, da das angrenzende Unternehmen umgezogen oder geschlossen ist. Eine dieser Ladezonen befindet sich in der Södingstraße. Die Zone wird aktuell stets zugeparkt, da den anderen Anliegern die fehlende wirtschaftliche Nutzung bekannt ist. Bei Begehungen vor Ort zeigte sich dennoch insgesamt, dass insbesondere die Lieferflächen an der Lange Straße von Lieferfahrzeugen entsprechend rege genutzt werden. Oftmals sind die Lieferflächen jedoch belegt, und es ist ein Be- und Entladen von Lieferfahrzeugen auf der Lange Straße in zweiter Reihe zu beobachten. Durch den Kfz-Verkehr und insbesondere den Busverkehr muss gewährleistet sein, dass es dadurch nicht zu Behinderungen im fließenden Verkehr kommt.

Während der Akteursgespräche vor Ort zeigte sich auch, dass der Lieferverkehr der Händler an der Lange Straße ein generelles Problem sei, das mit den bestehenden oder weiteren punktuellen Lieferzonen nur schwer zu lösen wäre. Diese würden, laut einiger Akteure, den im Bereich Lange Straße als hoch empfundenen Parkdruck weiter verstärken. Daher gilt es, weitere Alternativlösungen zu finden.

**Abb. 31: Ladezone (5-11 Uhr) in der Bleichstraße in Höhe der Einmündung Lange Straße**



Quelle: Eigene Fotos

**Abb. 32: Ungenutzte Be- oder Entladezone (ohne zeitliche Einschränkung) in der Södingstraße**



Größere Geschäfte (z. B. der Kaufland-Supermarkt) verfügen i.d.R. über eigene Anlieferungszonen auf dem jeweiligen Grundstück, so dass die Liefervorgänge nicht im öffentlichen Straßenraum abgewickelt werden müssen.

### ***Ruhender Verkehr***

Auf Grundlage der Akteursgespräche und des eigenen Eindrucks vor Ort wird deutlich, dass das Thema Parken als vielfach diskutiertes und stellenweise akutes Problem wahrgenommen wird.

Im Zuge der bisherigen Planungen im Soziale-Stadt-Gebiet Wehringhausen bestehen bereits einige Bestandspläne, die sich mit verkehrlichen Themen befassen. Darunter ist auch ein Bestandsaufnahmeplan zu finden, der die Anzahl der öffentlichen und privaten Parkplätze im Straßenraum und in den Innenhöfen der Bebauung darstellt.

**Abb. 33: Ausschnitt aus dem Bestandsplan Parken**



Quelle: Stadt Hagen

Wie der Ausschnitt der Erhebung in Abb. 33 zeigt, ist das Angebot recht gleichmäßig über das Quartier verteilt. Im zentralen Bereich der Lange Straße ist das Parken werktags von 7 bis 19 Uhr mittels Parkscheibenregelung für maximal eine Stunde möglich.

Quartiersweit ist in nahezu allen Straßen das ein- oder beidseitige Parken im Straßenraum gestattet. Hinzu kommt das Angebot an Quartiersgaragen, die sich in den Hinter- bzw. Innenhöfen der Blockrandbebauung befinden und stark nachgefragt werden (es bestehen Wartelisten). Die konkrete Organisationsform des Parkens im Straßenraum ist im Großteil der Straßen identisch organisiert. Meist wird beidseitig geparkt, entweder in beidseitigem Längsparken oder der Seitenaufteilung Längsparken und Schrägparken. Derzeit werden zudem Teile des Wilhelmsplatzes und des Bodelschwingplatzes als Parkfläche genutzt.

Nach der Bestandsanalyse und mehrfachen Begehungen vor Ort wurde eine Karte erstellt, die den Parkdruck darstellt, wie er bei den Besuchen vor Ort dokumentiert wurde (s. Abb. 34). In der Verteilung des Parkdrucks wird deutlich, dass der Parkdruck insgesamt als mittel bis hoch bewertet werden kann. Insbesondere die Parkangebote in der Nähe zur Innenstadt oder zum Krankenhaus weisen auch tagsüber Kapazitätsengpässe auf, verglichen mit den Parkmöglichkeiten in Richtung Norden und Rehstraße. Die Angebote direkt am Krankenhaus oder im Parkhaus am Bergischen Ring wiesen zur Zeit der Erhebung auch keine freien Kapazitäten mehr auf, sodass ein Ausweichparken im Quartier als durchaus plausibel bewertet werden kann. Diese Annahmen wurden im Anschluss auch von den Akteursgesprächen vor Ort bestätigt.

Insgesamt ist dennoch zu betonen, dass der Parkdruck nicht überall gleich stark zu bewerten ist, sondern eher differenziert zu betrachten ist – je nach Lage im Quartier bzw. bei wichtigen Zielen. Einige Straßen weiter sind häufig freie Parkkapazitäten verfügbar, sodass unter der Prämisse eines längeren Weges zum Auto auch meist ein Parkplatz gefunden werden kann.

**Abb. 34: Darstellung des Parkdrucks**



Quelle: Eigene Darstellung

Etwas auffälliger als die „wild“ abgestellten Fahrräder im Quartier ist die Vielzahl an Krafträdern, die im Gehwegbereich geparkt werden. Besonders auffallend ist dies in den Parallelstraßen zwischen Lange Straße und Augustastraße. Entweder besetzen parkende Motorroller und Mofas den Querungsbereich an Knotenpunkten oder sind auf oder neben Baumscheiben platziert. In beiden Fällen kommt es zu Beeinträchtigungen für Fußgänger. In einigen Fällen wurde bereits ein Vermerk des Ordnungsamtes auf die entsprechenden Krafträder geklebt, der zum ordnungsgerech-

ten Parken auffordert. Im Zuge mehrerer Ortsbesichtigungen fielen die Krafträder allerdings dauerhaft auf.

**Abb. 35: „Wild“ abgestellte Krafträder in der Augustastraße**



**Abb. 36: „Wild“ dauergeparkte Krafträder im Gehwegbereich der Roonstraße**



Quelle: Eigene Fotos

### Zusammenfassung Kfz-Verkehr

#### Stärken und Chancen

- + Gute Erreichbarkeit aller Bereiche des Stadtteils aus allen Richtungen
- + Tempo 30-Zone als einheitliche Geschwindigkeitsregelung über weite Teile des Quartiers
- + Entlastungen der Wehringhauser Straße durch Verlagerung des Verlaufs der B 7



#### Schwächen und Risiken

- Geschwindigkeitsüberschreitungen und Durchfahrtsbeziehungen auf der Minerva- und Augustastraße
- Uneinheitliche Vorfahrtsbestimmungen innerhalb der Tempo 30-Zone
- Parkdruck und Parksuchverkehr, v.a. in Quartiersbereichen in Krankenhaus- bzw. Innenstadtnähe
- Unklare Kreuzungsführung an Minervastraße/Gutenbergstraße
- Starke Dominanz parkender Kfz im Straßenraum
- Konkurrenzen zwischen Wirtschafts-/Lieferverkehr, fließendem Kfz-Verkehr und Parken entlang der Lange Straße
- „Wild“ abgestellte Krafträder auf Gehwegen und in Querungsbereichen

## 4 Ziele des Konzepts

### 4.1 Ziele

Mit dem Masterplan Verkehr soll als Hauptziel vor allem eine **Förderung der Nahmobilität** erreicht werden. Hinter der Forderung nach mehr Nahmobilität, also des Fuß- und Radverkehrs, stehen mehrere Motivationen, die sich ergänzen und überschneiden. Eines der Ziele im Rahmen der Verbesserung der Nahmobilität ist, **für alle Menschen im Quartier eine eigenständige und unabhängige Mobilität zu gewährleisten**. Weder das Alter, noch die körperliche Verfassung, das verfügbare Einkommen oder die Nutzungsmöglichkeit eines PKW sollen maßgeblich für die persönliche tägliche Mobilität im Quartier sein. Niemand soll durch die Struktur und Ausprägung des öffentlichen Raums gezwungen sein, ein bestimmtes Verkehrsmittel zu benutzen oder auf eine Mobilitätsoption verzichten zu müssen. Stattdessen soll sich jeder Quartiersbewohner und -gast im Rahmen der individuellen Entscheidung frei und selbstbestimmt fortbewegen können.

Aus diesem Ziel leitet sich die Forderung ab, direkte, sichere, attraktive und barrierefreie Geh- und Radwegeverbindungen als Grundlage der Nahmobilität zu stärken. Mit dem Fokus des Abbaus von Barrieren sollen insbesondere die Belange von mobilitätseingeschränkten Personen und anderen Gruppen, die auf barrierefreie Infrastrukturen angewiesen sind (Eltern mit Kinderwagen, Senioren, kleine Kinder), berücksichtigt und die Basis für eine gleichberechtigte Teilhabe am sozialen Leben für alle Personen sichergestellt werden.

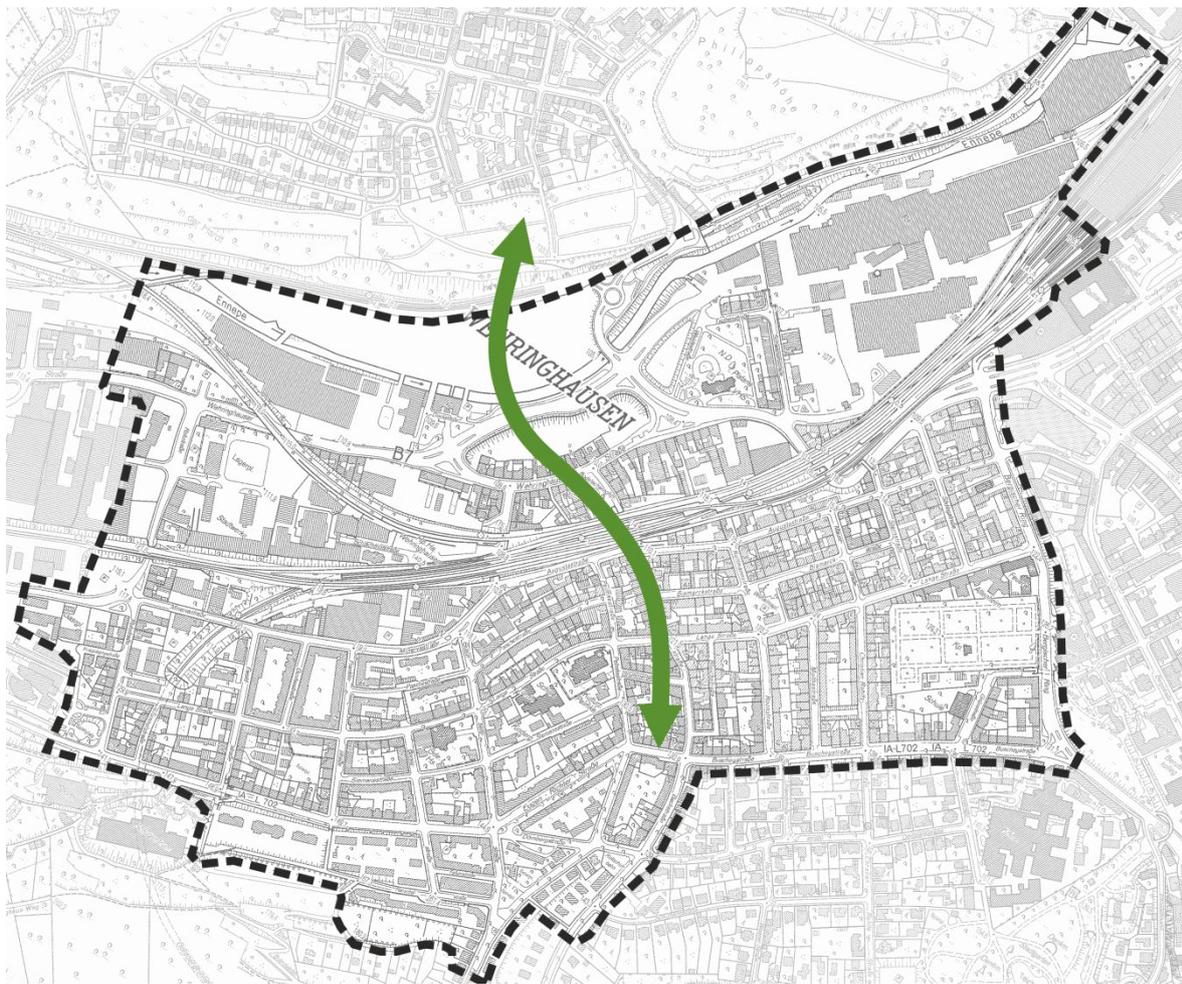
Das zweite Ziel ist die **Aufwertung des öffentlichen Raums** sowie die **Erhöhung der Lebensqualität für die Bewohner des Quartiers**. Das beinhaltet, eine attraktivere Lebensumgebung für die Bewohner zu schaffen. Im Hinblick auf die Verbesserung des negativen Images des Stadtteils ist eine Attraktivierung des öffentlichen Raums durch die Umgestaltung freiwerdender Verkehrsflächen notwendig. Dies hat positive Effekte auf die Identifikation der Bewohner mit Ihrem Quartier und unterstützt, dass sich die Bevölkerung in Wehringhausen wohlfühlt. Zugleich kann durch lebenswertere, attraktive Räume die Chance eines Wandels der Außenwirkung des Quartiers genutzt werden.

Neben diesen Hauptzielen entfaltet die Förderung der Nahmobilität aber noch zahlreiche andere Nebeneffekte: Das Klima wird geschont, was wiederum die Lebensqualität im Quartier weiter erhöht und ein gesünderes Wohnumfeld für alle Quartiersbewohner Wehringhausens schafft. Wer mehr Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurücklegt, bewegt sich und profitiert gleichzeitig von den gesundheitlichen Effekten.

**Abb. 37: Visualisierung zielbezogener Schlagwörter im Zuge der Nahmobilitätsförderung**

Quelle: Eigene Darstellung

Werden diese Ziele auf Hagen-Wehringhausen übertragen, wird deutlich, dass eine positive Stadtteilentwicklung für das ganze Quartier nur vonstattengehen kann, wenn südlicher und nördlicher Quartiersbereich zusammenwachsen und als ein Quartier wahrgenommen werden. Die Hauptprobleme der Analyse beziehen sich auf die Verbindung zwischen Süden und Norden bzw. resultieren aus der bislang mangelhaften Verzahnung beider Quartiersteile. Die Potenziale, die im bislang abgeschnittenen nördlichen Quartiersbereich liegen (Bodelschwinghplatz, veränderte Rahmenbedingungen der Wehringhauser Straße, Bohne, Varta-Insel), können nur entfaltet werden, wenn die Isolation des Quartierteils aufgehoben wird und die Angebote eine Nutzung durch Quartiersbewohner aus anderen Teilen Wehringhausens und Hagens erfahren. Daher sollte eine starke und direkte Verbindung zwischen nördlichem und südlichem Quartiersbereich sowie (perspektivisch) ein „Brückenschlag“ über die Bohne und Varta-Insel geschlagen werden.

**Abb. 38: Stärkere Verbindung von Ober- und Unterstadt**

Quelle: Eigene Darstellung

## 4.2 Grundsätzliches

### 4.2.1 Gesellschaftliche Gruppen und deren spezifische Anforderungen an ihr Umfeld

Das Verhalten der Fußgänger/innen und die Ansprüche, die sie an den Raum stellen, hängen von unterschiedlichen Faktoren ab. So haben beispielsweise der Zweck ihrer Fortbewegung, der demographische Hintergrund, das infrastrukturelle und soziale Umfeld oder die momentane Wetterlage Einfluss auf das Mobilitätsverhalten.<sup>10</sup> Im Folgenden werden die wichtigsten Fußverkehrs-

<sup>10</sup> vgl. Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)

gruppen mit ihren unterschiedlichen objektiven und subjektiven Anforderungen an den Raum beschrieben.<sup>11</sup>

**Kinder** als Nutzergruppe im Verkehrsraum zeichnen sich durch eine relativ raumeinfordernde Verhaltensweise aus. Spielen und Erlebbarkeit im öffentlichen Raum nehmen einen hohen Stellenwert ein. Mitgeführte Spielgeräte (z. B. Bälle, Roller etc.) können eine erweiterte Raumnutzung nach sich ziehen. Orientierungspunkte von Kindern in der Stadt unterscheiden sich von denen der Erwachsenen, Elemente der Straßenraumgestaltung werden von Kindern spielerisch genutzt und in die Fortbewegung integriert (z. B. balancieren auf Mauern, hüpfen über Gehwegplatten etc. – der Weg ist das Ziel). Abwechslung und eine „interessante“, d. h. „nicht langweilige“ Gestaltung von Wegen als Bewegungsräume sind für Kinder elementar. In diesem Zusammenhang werden auch Straßenbegleitgrün und insbesondere Bäume von Akteuren der Kinder- und Jugendbeteiligung als wichtiges Element für Kinder im öffentlichen Raum benannt. Weiterhin können durch die altersbedingte Unachtsamkeit von Kindern unvorhergesehene Wegeänderungen oder unbedachte Überschreitungen von gekennzeichneten Verkehrsräumen zu erhöhten Sicherheitsrisiken und Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmer/innen führen. Aus Sicht der **Eltern** sind in diesem Zusammenhang Wegeverbindungen attraktiv (z. B. Spielstraßen, Fußgängerzonen oder Parkanlagen), in denen sie sich weniger um die Sicherheit ihrer Kinder sorgen müssen. Aber auch die Breite von Gehwegen, ÖPNV-Haltestellen mit ausreichend abgegrenzten Warteflächen (auch gegenüber Radwegen) sowie ggf. Absperrgitter erleichtern ihnen die Aufsichtspflicht.

Auch für **Jugendliche** besitzt die Erlebbarkeit des öffentlichen Raumes eine hohe Bedeutung. Er wird vermehrt als Ort der Kommunikation und der Freizeit außerhalb des Elternhauses genutzt. Grünflächen in Parkanlagen oder öffentliche Plätze sind als Treffpunkte mit Freunden und als Bewegungsorte beliebt. Die Erreichbarkeit von Orten mit Aufenthaltsqualität in Wohnnähe ist für sie besonders wichtig. Der Aufenthalt von Jugendlichen im öffentlichen Raum wird häufig von anderen Menschen als störend wahrgenommen und ist entsprechend nicht erwünscht. So erleben Jugendliche eine Verdrängung, die öffentliche Orte, die für Jugendliche (die nicht in Jugendfreizeithäusern o.Ä. eingebunden sind) konfliktfrei zugänglich sind, für das Treffen mit Freunden umso wichtiger macht.

Für **Senioren** haben insbesondere möglichst barriere- und umwegfreie Verbindungen eine hohe Bedeutung. Aufgrund möglicher altersbedingter körperlicher Einschränkungen ist besonders auf den Komfort (z. B. Sitzmöglichkeiten in regelmäßigen Abständen) und die technische Sicherheit der Wegebeziehungen zu achten. Auch ein erhöhtes soziales Sicherheitsbedürfnis ist hier festzustellen, dunkle einsame Strecken werden vermieden. Eine besondere Relevanz entsteht auch im Zusammenspiel mit anderen, teilweise erheblich schnelleren Verkehrsteilnehmer/innen aufgrund einer verlängerten Reaktionszeit, einer damit einhergehenden erhöhten Schreckhaftigkeit und einer u.U. geringeren körperlichen Stabilität.

Ähnliche Anforderungen werden auch bei **körperlich beeinträchtigten Personen** festgestellt. Insbesondere für Rollstuhlfahrer/innen und gehbehinderte Personen ist die Überwindbarkeit von Hindernissen (z. B. in Form von Nullabsenkungen von Bordsteinen) und die Vermeidung von Um-

---

<sup>11</sup> Dabei kann aufgrund der Bandbreite der Einflussfaktoren kein Anspruch auf Vollständigkeit erhoben werden. Ferner sind Überschneidungen möglich, z. B. spazierende Senioren.

wegen ein zentrales Anliegen. Für Blinde und Sehbehinderte ist die Erfassbarkeit des Straßenraumes wichtig (z. B. durch taktile Bodenelemente oder kontrastreiche Markierungen von Räumen mit unterschiedlicher Verkehrsnutzung). Es besteht – auch bei Gehörlosen und Hörbehinderten – aufgrund der erschwerten Orientierung, der langsameren Fortbewegungsgeschwindigkeit oder einer ggf. eingeschränkten Kommunikationsmöglichkeit ein erhöhtes Konfliktpotenzial mit anderen Verkehrsteilnehmer/innen.

Weitere besondere Ansprüche an den Raum ergeben sich aus dem Zweck bzw. dem Ziel der Fortbewegung. **Erwerbstätige** Personen, die sich auf dem Weg zu ihrem Arbeitsort befinden, suchen z. B. nach der effizientesten Strecke. Auch bei **Einkaufenden** geht es meist um den kürzesten Weg zum Zielort. Bei solchen Fußverkehrsgruppen werden netzschlüssige Fußverkehrsanlagen, die Störungen durch andere Verkehrsteilnehmer/innen minimieren, favorisiert.

Das Zufußgehen dient häufig, jedoch nicht in erster Linie, der Raumüberwindung, sondern ist Mobilität als Selbstzweck. Dies gilt z. B. für **Spaziergänger/innen** oder **Touristen**, die die Erholung im öffentlichen Raum oder den Genuss der Fortbewegung in den Vordergrund stellen. Für sie ist die Umfeldgestaltung, die landschaftliche oder stadträumliche Qualität, besonders wichtig. Hier spielt der Verkehrsraum auch als sozialer Raum, als Ort der Kommunikation eine Rolle. Ihre Fortbewegung kann durch Langsamkeit und „gedankenverlorene Unachtsamkeit“ geprägt sein. Plötzliche, unbedachte Veränderungen des Wegeverlaufes können zu Konflikten mit zielgerichtetem Verkehr führen. Auch **Sportler/innen** (z. B. Jogger/innen) forcieren kein örtliches Ziel, sondern legen vor allem auf die Attraktivität der Strecke Wert.

Eine besondere Nutzung des öffentlichen Raumes findet durch **Obdach- bzw. Wohnungslose** statt. Aufgrund eines nicht vorhandenen privaten Rückzugsraumes ist ihre Existenz im besonderen Maße an den öffentlichen Raum gebunden. Auch als Fußverkehrsgruppe besitzen sie eigene Ansprüche: Insbesondere der Schutz vor Witterung und die soziale Sicherheit von Fußverkehrsanlagen sind hier von Bedeutung. Durch den mitgeführten Besitz konzentriert sich der Aufenthalt zeitweise an bestimmten Stellen, die auch als Orte der Kommunikation genutzt werden.

So differenziert die Nutzer/innen im Fußverkehr und ihren Ansprüchen sind, so zeigen auch die Mobilitätsanalysen eine je nach Alter, Geschlecht, Wegelänge und Wegezweck unterschiedliche Affinität zum Zufußgehen. Kinder und Jugendliche (bis 14 Jahren) sowie ältere Menschen gehen häufiger zu Fuß, Frauen häufiger als Männer. Unterdurchschnittlich sind vor allem die Wegezwecke Arbeitsplatz und dienstlich/geschäftlich vertreten. Zu Fuß werden vor allem die sehr kurzen und kurzen Wege (bis zwei Kilometer) zurückgelegt.

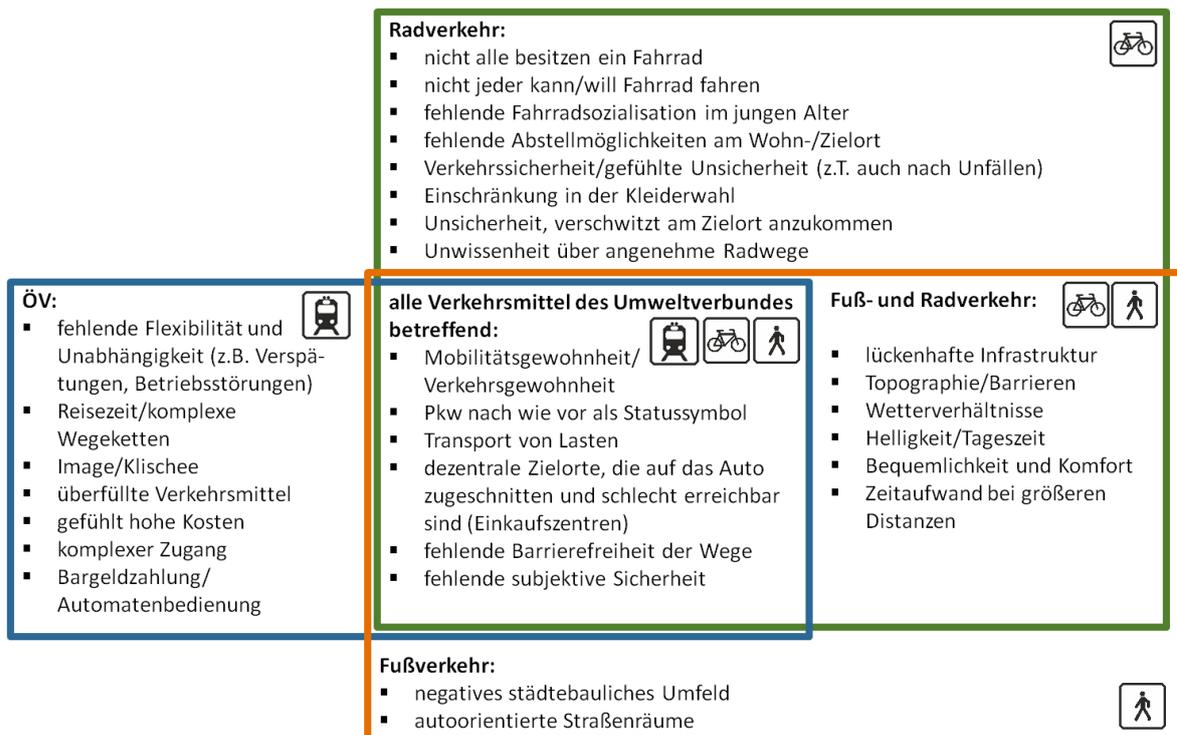
#### 4.2.2 Nutzungshemmnisse

Die Gründe, weshalb sich Verkehrsteilnehmer auf einem Weg für oder gegen ein bestimmtes Verkehrsmittel entscheiden, können vielfältig sein. Doch welche Faktoren hemmen einen Verkehrsteilnehmer konkret daran, ein Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu wählen? Um diese Frage genauer beantworten zu können, werden in einer synoptischen Bewertung die wichtigsten Nutzungshemmnisse dargestellt, die sich aus allgemeinen Nutzungshemmnissen und den spezifischen

Aspekten vor Ort zusammensetzen, die auf Grundlage der Erfahrungen durch die Ortsbesichtigungen des Stadtteils Hagen-Wehringhausen angenommen werden können.

Die einzelnen Hemmnisse wurden verkehrsmittelspezifisch zusammengefasst und geordnet. Die folgende Abb. 39 zeigt die wichtigsten Nutzungshemmnisse je nach entsprechendem Verkehrsmittel des Umweltverbundes.

**Abb. 39: Nutzungshemmnisse des Umweltverbundes im Allgemeinkontext**



Quelle: Eigene Darstellung

Wie aus Abb. 39 ersichtlich wird, lassen sich einige Nutzungshemmnisse bestimmten Verkehrsmitteln zuordnen, während andere als Schnittmenge mehrerer Verkehrsmittel angesehen werden können. Große Überschneidungsbereiche gibt es zwischen dem Fuß- und Radverkehr. Die Nutzungshemmnisse betreffen dabei nicht nur infrastrukturelle Ansätze, sondern auch Themen wie Kommunikation und Service. Unter dem lokalen Aspekt der Topografie lassen sich z. B. Effekte auf den Radverkehr, aber auch auf den Fußverkehr ableiten. Orte, die ein Angstgefühl oder ein subjektives Unbehagen auslösen, haben in Wehringhausen beispielsweise Einfluss auf jedes Verkehrsmittel des Umweltverbundes (z. B. komplett wegbrechende Zuwege zur S-Bahn und Wegeverbindungen zwischen südlichem und nördlichem Quartiersteil entlang der Gleisunterführungen).

Einige Barrieren sind leicht abbaubar, andere nur in gewissem Maße und wiederum andere nur mit sehr hohem Aufwand und durch langfristige Planung und Umsetzung. So ist der Aufwand, der bei der Umsetzung ausgewählter geschwindigkeitsreduzierender Maßnahmen entsteht, vergleichsweise gering gegenüber größeren baulichen Maßnahmen, wie z. B. der umfassenden Umgestaltung von öffentlichen Räumen. Auch die Verkehrsgewohnheiten lassen sich nur schwer be-

einflussen und verändern. Für einige Nutzungshemmnisse wie für das Wetter oder jahreszeitliche Einflüsse bestehen zudem keine direkten Einflussmöglichkeiten.

### ***Nutzungshemmnisse im Radverkehr***

In Hagen-Wehringhausen spielen einige Faktoren eine besonders hervorgehobene Rolle: Insbesondere die Topographie beeinflusst das Nutzungsverhalten des Fahrrads und erschwert auch den Weg zu Fuß. Verschiedene Publikationen belegen für die Fahrradnutzung die hemmende Wirkung einer bewegten Topographie. Der vorhandene Marktboom der Pedelecs könnte sich diesbezüglich positiv auf die zukünftige Fahrradnutzung sowie Mobilität im Stadtteil auswirken.

Hinzu kommt, dass sich bisher in der Bevölkerung Hagens keine „Radverkehrstradition“ oder durchschlagende fahrradfreundliche Mobilitätskultur entwickelt hat. Im Hinblick auf den Radverkehr in Hagen-Wehringhausen kann die fehlende Fahrradkultur und Fahrradsozialisation nutzungshemmend wirken. Letztere stellt besonders für Personen mit Migrationshintergrund ein Hemmnis dar. Der Umstand, dass nicht jeder Fahrrad fahren kann, weil er es als Kind nie gelernt hat, oder fehlende Erfahrung können vom Radfahren abhalten. Dem wirken u. a. die Radfahrkurse, die in einigen Städten bspw. speziell für Migranten und Migrantinnen bereits angeboten werden, entgegen.

Eine fehlende Radverkehrskultur und eher autoaffine Mobilität spiegelt sich auch an der Radverkehrsinfrastruktur wider. Die Straßenraumgestaltung ist weitgehend am Kfz orientiert und Radverkehrsinfrastrukturen sind noch nicht ausreichend vorhanden. Komfortable Radabstellanlagen an Quell- und Zielorten, die einen wesentlichen Beitrag zur Förderung des Radverkehrs leisten können, sind in Wehringhausen kaum vorhanden. Infrastrukturelle Rahmenbedingungen stellen jedoch die Grundlage für das Verkehrsgeschehen vor Ort dar. Fehlende, mangelhafte oder gar gefährliche Verkehrsinfrastrukturen zählen daher häufig für Verkehrsteilnehmer zu den Hauptgründen, ein Verkehrsmittel nicht zu wählen.

### ***Nutzungshemmnisse im Fußverkehr***

Die Topographie sowie vielfältige Barrieren, z. B. der übergeordneten Verkehrsinfrastruktur (Bundes- und Hauptstraßen, Gleistrassen) wirken sich in Wehringhausen hemmend auf den Fußverkehr aus. Trennwirkungen durch Straßen behindern Fußgänger, wenn über lange Straßenzüge hinweg keine Querungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr angeboten werden. Dies beeinträchtigt zudem, ebenso wie zu schmale und schlecht ausgebaute Gehwege, die (subjektive) Verkehrssicherheit. Auch eine fehlende städtebauliche Integration, eine autoaffine Umfeldgestaltung, bspw. bei neuen Nahversorgern oder Fachmärkten mit großen Parkplätzen, kann hemmend auf den Fußverkehr wirken, da Fußgänger das Gefühl bekommen können, nicht erwünscht zu sein.

Für Fußgänger spielt die Attraktivität von Wegeverbindungen eine wesentliche Rolle. Nicht zuletzt werden Kfz-geprägte Straßenräume für Fußgänger und Radfahrer auch aus ästhetischer Sicht und aus Perspektive des Reiseerlebnisses als negativ wahrgenommen und bieten somit keinen Anreiz,

zu Fuß zu gehen oder das Fahrrad zu nutzen. Einige Fußwegeverbindungen in Wehringhausen weisen dabei, sowohl städtebaulich als auch im Hinblick auf die subjektive Sicherheit, teils größere Mängel auf. Diese resultieren bspw. aus den vielen stark Kfz-geprägten Straßenräumen, dunklen Unterführungen und wenig attraktiven Verweilmöglichkeiten.

Ein besonderer Aspekt, der in Zukunft an Bedeutung gewinnen wird, ist die Barrierefreiheit. Diese ist in Wehringhausen in weiten Teilen wichtiger Fußwegeachsen ausbaufähig. Fehlende Barrierefreiheit kann somit einen Aspekt darstellen, der das Zurücklegen bestimmter Wegeverbindungen nicht nur hemmt, sondern für mobilitätseingeschränkte Personen sogar unmöglich macht.

### ***Nutzungshemmnisse im ÖV***

Die Barrierefreiheit spielt auch bei der Nutzung des ÖV eine bedeutende Rolle. In Wehringhausen mangelt es an der Zugänglichkeit für Mobilitätseingeschränkte insbesondere durch die fehlende netzhaftige Barrierefreiheit der Zuwege. Nur wenige Bushaltestellen sind z. B. für Rollstuhlfahrer ohne fremde Hilfe zugänglich. Der Zugang zum S-Bahnhaltepunkt ist nicht barrierefrei ausgestaltet.

Neben der Barrierefreiheit ist die allgemeine Gestaltung der Haltestellen des ÖV ein wichtiges Qualitätsmerkmal – bzw. im negativen Fall ein Nutzungshemmnis. Viele Bushaltestellen haben keine Überdachung sowie keine Sitzmöglichkeiten und wirken wenig einladend.

Der ÖPNV bringt weitere spezielle Nutzungshemmnisse mit sich, die insbesondere mit der Reisezeit zusammenhängen. Dazu gehören bei Umstiegen nicht aufeinander abgestimmte Verkehrsmittel, lange Verbindungswege (z. B. zwischen Bushaltestelle und Bahnsteig), unzureichende Pünktlichkeit sowie unzureichender Takt. Dabei spielen auch Start- und Schlusszeitpunkt der Bedienzeit eine wichtige Rolle; hier fordern verschiedene Nutzergruppen unterschiedlich gelagerte Angebote.

In Bezug auf die ÖV-Nutzung können auch ein unübersichtliches Netz und ein komplexes Tarifsystem zu Unsicherheit und Angst vor Überforderung („Habe ich das richtige Ticket?“) führen. Insbesondere die Angst vor ungewolltem Schwarzfahren schreckt Nicht- und Gelegenheitsnutzer ab. Dies gilt auch für ältere sowie ortsfremde Personen und erschwert für ÖV-Gelegenheitskunden die Nutzung.

Abschließend kann festgestellt werden, dass die Nutzer eines Verkehrsmittels die Hemmnisse in der Regel geringer einschätzen als Nichtnutzer. Zudem existieren auch aktuelle Entwicklungen, die positiv auf die Nutzung des Umweltverbundes wirken können. Dazu gehören sowohl neue technische Entwicklungen wie Smartphones und Pedelecs, die die Nutzung erleichtern, als auch Veränderungen von Mentalität und Lebensstil, wie ein steigendes Gesundheitsbewusstsein oder die Betrachtung des Fahrrads als neues Statussymbol.

### 4.2.3 Externe Betrachtungsebene

Nachfolgend werden einige allgemeine Trends beleuchtet, die zukünftig ebenfalls Einfluss auf das Mobilitätsverhalten und das Verkehrsaufkommen nehmen werden. Eine genauere Quantifizierung dieser Aspekte gestaltet sich schwierig, da sich hier stark individuelle, persönliche Entscheidungen und lokale Rahmenbedingungen überlagern. Mit gezielten Maßnahmen können diese Trends jedoch auf lokaler Ebene beeinflusst und die damit verbundenen Potenziale ausgeschöpft werden.

#### *Individualisierung*

Die Lebensstile haben sich in den vergangenen Jahrzehnten stark verändert und vor allem stark individualisiert. Der Alltag wird zunehmend aktiver, flexibler und mobiler gestaltet.

Die fortschreitende Individualisierung wirkt sich dabei sehr unterschiedlich auf den Mobilitätsbereich aus. Sie führt einerseits zu einer weiteren Verkehrszunahme in Form von geänderten Wege- und Aktivitätsmustern oder durch die Zunahme an spontanen Aktivitäten. Andererseits kann dieser Trend auch umweltfreundlichere Verkehrsmittel fördern. So zeigt sich, dass das eigene Auto als Statussymbol bei einigen, vor allem jüngeren Bevölkerungsgruppen an Bedeutung verliert. Der Besitz von Kommunikations-Tools wie Smartphone oder Tablet-PC wird zunehmend wichtiger. In Verbindung mit einer stärker multimodal ausgerichteten Verkehrsmittelwahl lässt sich bei diesen Altersgruppen eine neue Entwicklung zu weniger autoaffinen Lebensstilen erkennen. Intermodale und flexible Systeme sowie neue Mobilitätsdienstleistungen gewinnen vor diesem Hintergrund an Bedeutung. Die seit mehreren Jahren gegenüber den allgemeinen Lebenshaltungskosten stärker steigenden Kfz-Kosten tragen ebenfalls zu einer solchen Entwicklung bei.

Ein gutes Beispiel hierfür ist die insbesondere in den letzten Jahren zunehmende Ausbreitung des CarSharings. Das Angebot ist nicht mehr nur auf Großstädte beschränkt, sondern auch in kleineren Städten oder Gemeinden sowie im ländlichen Raum etablieren sich vermehrt CarSharing-Anbieter. Neben den stationsgebundenen Anbietern mit festem Fuhrpark wächst der Markt der CarSharing-Angebote, die sich aus privaten Fahrzeugen und dem Verleih zwischen Privatleuten organisieren. Diese organisieren sich über Internetplattformen wie tamyca oder autonetzer, wo sich jede Person, die ein Kfz leihen oder verleihen will, anmelden kann und ein Auto anbieten oder suchen kann. In Hagen existieren sowohl die kommerzielle DriveMe Autovermietung und CarSharing GmbH als auch privat organisierte Angebote von Autonetzer (ein Anbieter in Wehringhausen) und tamyca (zwei Anbieter in Wehringhausen)<sup>12</sup>.

Neben den Vorteilen für die Nutzer selbst (z. B. Entfall der Anschaffungskosten eines Fahrzeugs) wirkt sich CarSharing auch positiv auf die verkehrliche Situation aus. Die Nutzer setzen sich bewusster mit der eigenen Mobilität auseinander und binden i. d. R. sämtliche Verkehrsmittel in ihre Mobilitätsentscheidungen mit ein. Ein CarSharing-Fahrzeug ersetzt etwa 4 bis 8 Privat-Pkws und ermöglicht somit eine wesentlich effizientere Flächennutzung. Problematisch ist bislang noch, dass für Stellplätze der CarSharing-Fahrzeuge i. d. R. private Flächen angemietet werden müssen.

<sup>12</sup> Suchzeitpunkt: 11.02.2015 für eine Kurzeitverleihe

Eine entsprechende, bundesweit einheitliche gesetzliche Regelung zur Nutzung öffentlicher Flächen zum Zwecke des CarSharings befindet sich derzeit noch in Vorbereitung.

### **Fahrradboom**

Das Fahrrad besitzt in vielen deutschen Städten bereits eine hohe Bedeutung und ist wesentlicher Bestandteil des täglichen Verkehrsgeschehens. In Deutschland nimmt der Bestand an Fahrrädern kontinuierlich zu; jedes Jahr werden etwa 4 Mio. Fahrräder verkauft. Eine prägnante Entwicklung ist insbesondere bei den Pedelecs bzw. E-Bikes zu beobachten. Im Jahr 2010 wurden rund 200.000 Pedelecs/E-Bikes in Deutschland verkauft, 2014 waren es bereits 480.000. Mittelfristig geht der Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) von einem Anteil von etwa 15% der Pedelecs bzw. E-Bikes am Gesamtmarkt aus.

Elektrisch angetriebene Fahrräder eignen sich sowohl für innerstädtische Wege als auch für längere Strecken im Alltags- und Freizeitbereich. Insbesondere in topografisch bewegten Städten bzw. Stadtteilen wie im vorliegenden Fall können sie zu einer erheblichen Erleichterung und damit Attraktivierung des Radfahrens beitragen. Zusätzliche Anforderungen an eine neue bzw. bessere Infrastruktur sind ebenso die Folge wie neue Zielgruppen, die gewonnen werden können. Sichere Abstellmöglichkeiten sowie gute, sichere (und schnelle) Wegeverbindungen sind hierbei die wichtigsten Voraussetzungen, um die damit verbundenen Potenziale ausschöpfen zu können. Zusätzlich sollten Kooperationen mit Gastronomie und Einzelhandel angestrebt werden.

Weitere Entwicklungen im Fahrradbereich wie z.B. das sich immer weiter ausdifferenzierende Angebot an Fahrradmodellen und -zubehör (Nostalgieräder, Lastenfahrräder, Falträder, Rikschas usw.) zeigen zudem, dass das Fahrrad immer mehr zum Lifestyle-Produkt wird nach dem Motto „Fahrräder für jeden Bedarf und jeden Geschmack“.

Das Fahrrad wird somit einen wichtigen Teil der urbanen Mobilität der Zukunft bilden. Die Entwicklung zeigt, dass der Radverkehrsanteil in den Städten tendenziell steigt. Hagen bietet hierbei Steigerungspotenzial. Dieses kann jedoch in Gänze nur dann abgerufen werden, wenn gute und benutzerfreundliche Rahmenbedingungen vorliegen.

Im Rahmen einer Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) konnte mittels Szenarien festgestellt werden, dass Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs (u.a. Schließen von Netzlücken, Ausweisung von Fahrradstraßen, Kampagnen) eine Verschiebung der mit dem Kfz durchgeführten Wege hin zum Radverkehr bewirken können. So wurde für die Stadt Gütersloh eine mögliche Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split von derzeit 13% auf bis zu 21% (Gesamtverkehr) bzw. von derzeit 22% auf bis zu 34% (Binnenverkehr) prognostiziert (vgl. BASt 2013).

### **E-Mobilität**

Elektromobilität (im Individualverkehr) kann einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz leisten, vorausgesetzt der Strom wird aus erneuerbaren Energiequellen gewonnen. Es ist jedoch auch zu be-

rücksichtigen, dass die Umstellung im Antriebsbereich nicht generelle Verkehrsprobleme wie z. B. den Flächenverbrauch lösen kann.

Das erklärte Ziel der Bundesregierung, dass bis 2020 etwa 1 Mio. Elektrofahrzeuge auf deutschen Straßen fahren, stellt die Städte aufgrund der notwendigen Infrastruktur mit ausreichenden Lade-stationen vor große Herausforderungen. Auch in Hinblick auf das Angebot an E-Autos besteht zurzeit noch eine gewisse Ernüchterung; die Verfügbarkeit von serienreifen und markttauglichen Fahrzeugen nimmt jedoch von Jahr zu Jahr zu, auch wenn sich Kostenfaktoren (Anschaffung, Batteriemiete) und eingeschränkte Reichweiten nach wie vor bremsend auf die Entwicklung auswirken.

Ein hohes Potenzial besteht bereits bei Logistikfahrzeugen (insbesondere urbane bzw. innerstädtische Verteilerverkehre) und bei Firmenflotten (z. B. Sozialdiensten), da hier die täglichen Wegstrecken i.d.R. unter 100km liegen, also einem idealen Einsatzbereich von Elektrofahrzeugen. CarSharing bietet sich ebenfalls für den Einsatz von E-Autos an, da hier die Fahrzeuge i.d.R. stärker ausgelastet sind und sich dadurch der höhere Kaufpreis relativiert.

Ein Fahrzeugsektor, bei dem sich der Elektroantrieb bereits sehr stark durchsetzt, ist das Fahrrad (siehe oben).

#### **4.2.4 Fazit**

Es wurde festgestellt, dass es je nach Personengruppe vielfältige Hemmnisse für die Nutzung des Umweltverbundes geben kann. Einige können nicht oder kaum abgebaut werden (z. B. Wetter, Topografie), andere können jedoch durchaus planerisch mitgedacht oder auch konkret mit Maßnahmen angegangen werden. Wichtig wird dabei sein, die möglichen Nutzungshemmnisse integriert bei der Maßnahmenentwicklung mitzudenken. Dies wird Aufgabe der Maßnahmenkonzeption sein.

Die dargestellten Trends können dazu hilfreiche Ansätze liefern. Bei der Darstellung dieser Trends wurde deutlich, dass Mobilität einem ständigen Wandel unterliegt und durch unterschiedlichste Prozesse beeinflusst wird. Hieraus entstehen sowohl Chancen als auch neue Herausforderungen.

Ein innerstädtischer und dichter Stadtteil wie Hagen-Wehringhausen wird aufgrund seiner Nutzungs- und Funktionsvielfalt auch zukünftig der Ort sein, an dem sich diese Prozesse sehr stark auswirken und konzentrieren. Daher sollte der Stadtteil hinsichtlich zukünftiger mobilitätsrelevanter Trends vorbereitet sein.

## 5 Handlungskonzept

Ausgehend von den Ergebnissen der Bestands- und Zustandsanalyse sowie den Leitlinien und Zielen widmet sich das folgende Kapitel dem Strategie- und Handlungskonzept, indem für die einzelnen Verkehrsträger bzw. -themen Maßnahmenempfehlungen zusammengestellt und beschrieben werden. Im Anhang befindet sich eine detaillierte Zusammenstellung aller Maßnahmenempfehlungen; auf Karten im separat beiliegenden Kartenband sind die Maßnahmen zudem im räumlichen Kontext dargestellt.

Es ist darauf hinzuweisen, dass die Maßnahmenempfehlungen jeweils nicht isoliert sondern im Gesamtzusammenhang bzw. im Sinne einer integrierten Sichtweise entwickelt wurden. Da Maßnahmenempfehlungen eines Themenbereichs durch Wechselwirkungen, Abhängigkeiten und Verknüpfungen oftmals auch Auswirkungen auf andere Themenbereiche haben, war bei der Entwicklung und Zusammenstellung der Maßnahmenempfehlungen eine solche Vorgehensweise unverzichtbar.

Die Maßnahmenempfehlungen wurden mit der Stadt Hagen sowie mit den weiteren Planern rückgekoppelt und basieren oftmals auf Hinweisen und Ideen aus der Öffentlichkeit (u.a. öffentliche Termine mit Lenkungskreis, Planungswerkstatt usw., vgl. Kapitel 2.4); dadurch konnte der Maßnahmenkatalog entsprechend optimiert und ergänzt werden.

### 5.1 Fußverkehr

#### ***Einrichtung eines Programms ‚Barrierefreiheit‘ (F1)***

Für eine selbstständige und uneingeschränkte Mobilität aller Quartiersbewohner ist das Thema Barrierefreiheit eine der elementarsten aktuellen und zukünftigen Aufgaben. Barrierefreiheit nützt nicht nur körperlich eingeschränkten Menschen und älteren Menschen, sondern auch Personen, die mit einem Kinderwagen unterwegs sind, kleinen Kindern sowie Personen mit Einkaufstrolli, Reisenden mit Rollgepäck und vielen weiteren Fußgängergruppen.

Übergreifend zu den im Folgenden vorgeschlagenen Maßnahmen ist daher ein Programm ‚Barrierefreiheit‘ für das Quartier Hagen-Wehringhausen vorzusehen, mit welchem ein Etat für Umbauten an bestehenden Straßen und Wegen bereit gestellt wird. Aufgrund der Wichtigkeit barrierefreier Infrastrukturen, insbesondere für die eigenständige Mobilität und somit auch für die Gewährleistung der Daseinsvorsorge, hat diese Maßnahme eine besonders wichtige Bedeutung.

Schwerpunktsetzung sollte hierbei der schrittweise Ausbau baulich barrierefreier Strukturen im Quartier sein. Aus Gründen der Finanzier- und Machbarkeit sollten v.a. die Belange der bewegungseingeschränkten Personen stark berücksichtigt werden, d.h. dass insbesondere die Bordab-

senkungen sowie Oberflächen/Gehbereiche mit Rollatoren, Rollstühlen, Kinderwagen etc. problemlos passierbar sein sollten. Taktile Leitelemente sollten punktuell zum Einsatz kommen (z. B. an Haltestellen, an Querungshilfen).

Maßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kosten-Nutzen-Relation
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
Einrichtung eines Programms ‚Barrierefreiheit‘	hoch		x		gut

### **Schaffung eines barrierefreien Komfortwegenetzes (F2)**

Auf Grundlage der Nutzungsstruktur aus Quell- und Zielorten innerhalb des Quartiers wird das Wegenetz zu einem Komfortwegenetz weiterentwickelt. Dabei sollen alle wichtigen Bereiche Wehringhausens durch das qualitativ hochwertige Gehwegenetz erreichbar sein. Dabei werden auch, sofern möglich, Routenführungen mit geringerer Längssteigung bevorzugt.

Je nach Bedeutung und Funktion sind die Routenabschnitte anhand mehrerer Kriterien und Anforderungen zu bilden. Dabei werden die Quellbereiche und Zielorte im Bereich des Quartiers betrachtet. Die Verbindungen wurden aber auch mit den Ergebnissen der aufgezeichneten Begegnungen vor Ort („gefühlte Karte“) sowie den Ergebnissen der Streifzüge, die das Landschaftsarchitekturbüro Hoff im Rahmen des Projekts Spiel- und Freiraumkonzepts mit Bewohnern durchgeführt hat, abgeglichen. Routenführungen sollen der tatsächlichen Situation angepasst sein und v. a. die Wegeachsen berücksichtigen, die im Zuge der Beobachtungen als belebt galten und auch tatsächlich von Fußgängern von Quell- zu Zielort oder zwischen unterschiedlichen Zielorten gewählt wurden.

Nachdem die Routen ausgewählt worden sind, müssen die entsprechenden Straßen und Wegeverbindungen weiter aufgewertet werden. Um den Ansprüchen einer Komfortroute zu genügen, sollten die aufgenommenen Straßen entsprechend folgender Qualitätsstandards aufgewertet werden, sofern sie diesen Bestimmungen aktuell noch nicht entsprechen.

Komfortable Fußverkehrsverbindungen sollen (allgemeine Gestaltungsansprüche)

- im kompletten Streckenverlauf barrierefrei<sup>13</sup> ausgestaltet sein, insbesondere an Knotenpunkten und Querungsstellen,
- stets eine leichte und sichere Überquerbarkeit der Fahrbahn vorweisen, falls die Hauptroute straßenbegleitend geführt wird,
- Wegebreiten vorweisen, die den FGSV-Empfehlungen zum Fußverkehr entsprechen,
- für möglichst viele Fußgängergruppen attraktiv gestaltet sein, z. B. durch eine konsequente und durchgängige Ausstattung mit Sitz-, Aufenthalts- und Spielgelegenheiten,
- an ihrer Gestaltung als Fußverkehrsrouten erkennbar sein, z. B. durch die stringent realisierten Ausstattungsmerkmale, einheitlichem Stadtmobiliar oder Beleuchtungselementen,

<sup>13</sup> Als barrierefrei gelten Verbindungen, wenn sie der Definition von Barrierefreiheit aus dem vorherigen Teilkapitel „Programm Barrierefreiheit“, entsprechen.

- neben gestalterischen Elementen zur Orientierung konkrete Wegweisungselemente vorweisen.

Komfortwege, die sich auch für dunkle Tageszeiten und nachts eignen, sollten ergänzend insbesondere

- ein gewisses Maß an sozialer Kontrolle suggerieren, indem sie an belebten Stellen oder an Bewohnerfenstern entlang führen (mit Ausnahme von Diskotheken, Spiel- und Vergnügungsstätten, die das Unsicherheitsgefühl verstärken),
- möglichst an stark befahrenen Straßen liegen,
- Sichtverbindungen ermöglichen,
- übersichtlich gestaltet sein (ohne große Hecken oder anderen Versteckmöglichkeiten sowie ausreichend breiter Querschnitt),
- aufgrund einer ausreichenden Breite genügend Ausweichmöglichkeiten und eine gewisse Durchlässigkeit für Fluchtmöglichkeiten bieten,
- gestalterisch klar kommunizieren, welche Routen als Hauptrouten oder Nebenrouten gelten sowie klare Richtungen/Ziele angeben,
- keine langen Wartezeiten an LSA bedingen; Schaltungen müssen für den Fuß- und Radverkehr optimiert werden, damit nicht lange im Dunkeln gewartet werden muss,
- Barrieren wie Böschungen nur mit größerem Abstand vom Weg vorweisen.

An diesen Kriterien orientieren sich die Gestaltungsmerkmale, die im gesamten Komfortwegenetz Geltung finden sollten, da dieses Netz sowohl tagsüber als auch nachts oder zu dunklen Tageszeiten im Herbst/Winter sicher und komfortabel genutzt werden sollte.

Ein weiteres Hauptkriterium für die Definition der Routen ist die Direktheit der Routenführung, da insbesondere Fußgänger sensibel auf Umwege reagieren und sich bei umständlicher oder nicht direkter Führung ihre eigenen Routen abseits der angebotenen Routen und Infrastrukturen suchen. Daher sollten sowohl tagsüber als auch nachts möglichst direkte Wegeverbindungen hergestellt werden. Außerdem sollte darauf geachtet werden, dass nicht zu viele Straßen und Wege in das Komfortwegenetz aufgenommen werden, da sonst die Sinnhaftigkeit und der Mehrwert dieser Netzpriorisierung verloren gehen.

Aus diesen Kriterien und ihrem Zusammenspiel mit den Quell- und Zielorten in Wehringhausen lässt sich das Komfortwegenetz – wie in Abb. 40 dargestellt – gestalten.

Die in der Karte aufgeführten Wege stellen wichtige Quell-Ziel-Verbindungen dar und sind aufgrund der sensiblen, angrenzenden Nutzungen (z.B. Schulen, Kindergärten, sozialen Einrichtungen) mit besonderen Ansprüchen belegt.

Abb. 40: Konzeptkarte Komfortwegenetz im Fußverkehr



Quelle: Eigene Darstellung

Wesentliche, identifizierte Hauptroutenachsen sind beispielsweise die Ost-West-Verbindungen wie die Buschey-/Eugen-Richter-Straße und die Lange Straße, die topografisch flach sind und an denen Buslinien sowie wichtige Nutzungen entlang verlaufen. Die Augusta- und die Minervastraße waren zu den Zeitpunkten der Begehungen ebenfalls sehr belebt und werden stark von Fußgängern genutzt, nicht zuletzt wegen des dort ansässigen Supermarkts.

Im Verlauf zwischen südlichem und nördlichem Quartiersbereich sind die beiden im Quartier befindlichen Unterführungen als wichtige Verbindungselemente zwischen „Ober- und Unterstadt“ mit berücksichtigt. Im Norden wird die Wehringhauser Straße sowie der Verlauf der B7 durch die veränderten Rahmenbedingungen ebenfalls Potenziale für den Fußverkehr aufweisen, sodass diese Achse im Komfortwegenetz mit berücksichtigt wurde. Die beiden Plätze Bodelschwingplatz sowie Wilhelmsplatz sind aus allen Richtungen gut erreichbar, ebenso die Lange Straße als „Pulsader“ des Quartiers. Zudem gelang es insgesamt sehr gut, die Schulen sowie die sozialen und kirchlichen Einrichtungen in das Netz einzubinden und auch die Zielorte in unmittelbarer Nachbarschaft des Quartiers wie das Krankenhaus, die Hangwiese sowie den Stadtpark zu berücksichtigen.

Maßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kosten-Nutzen-Relation
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
Schaffung eines barrierefreien Komfortwegenetzes	hoch	x	x		gut

### ***Aufwertung bestehender und Schaffung neuer Querungsmöglichkeiten (F3)***

Die Verkehrsräume im Projektgebiet Hagen-Wehringhausen sind häufig mit einer schweren Überquerbarkeit verbunden. In der Analyse wurde bereits deutlich, wo bisher Querungsbedarf besteht und an welchen Stellen die Querungen nicht den Mindestanforderungen hinsichtlich des Querungsdrucks sowie der Breite der Aufstell- und Wartefläche entsprechen. Rein quantitativ ist die Regelmäßigkeit und Dichte an Querungssituationen in weiten Teilen des Quartiers zufriedenstellend. Neue Querungsangebote sollten aber insbesondere an der Lange Straße angelegt werden, da dort der Querungsdruck noch nicht ausreichend berücksichtigt wurde. Daher wird vorgeschlagen, an folgenden Punkten neue Querungsangebote einzurichten:

- Lange Straße in Höhe Bachstraße
- Lange Straße in Höhe Sternstraße

Sichere und komfortable Querungsangebote für Fußgänger entlang von Hauptstraßen können unterschiedlich gestaltet sein. Eine Möglichkeit ist die Integration von Mittelinseln, die allerdings eine Aufstellfläche von mindestens 2,5 m aufweisen sollten. Kann aus Gründen des Straßenquerschnitts (wie im Falle der Lange Straße) keine Mittelinsel integriert werden, können vorgezogene Seitenräume eine alternative Lösung darstellen.

Die Anordnung weiterer Fußgängerüberwege entlang der Lange Straße wird zwar von den Bürgerinnen und Bürgern gewünscht und würde recht einfach umsetzbare und sichere Querungsmöglichkeiten ergeben; dies gestaltet sich aus rechtlicher Sicht allerdings problematisch. Grundsätzlich ist die Lange Straße Teil einer Tempo 30-Zone, in der Fußgängerüberwege aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht als „entbehrlich“ gelten (vgl. Kapitel 3.3) und somit nicht oder nur bedingt als Querungsform in Frage kommen. Nichtsdestotrotz ergeben sich alternative Möglichkeiten zur Betonung und Sicherung dieser Querungsstellen (z. B. in Form von vorgezogenen Seitenräumen bzw. sog. „Gehwegnasen“ wie bereits oben beschrieben und/oder Verbesserung der Sichtverhältnisse für Fußgänger und Autofahrer durch entsprechende Anordnung von Stadtmobiliar usw.).

Entlang der weiteren Hauptachsen werden häufig Querungen angeboten, die allerdings aus qualitativer Sicht nicht dem Standard entsprechen. Es sollten folgende Fußverkehrsquerungen hinsichtlich der aktuellen Kapazität der Mittelinseln verbessert werden:

- entlang des Bergischen Rings
- am Knoten Rehstraße – Minervastraße
- am Knoten Wehringhauser Straße – Rehstraße
- am Knoten Graf-von-Galen-Ring – Bergischer Ring
- am Knoten Wehringhauser Straße – Schwanenstraße (östliche Nord-Süd-Querung)

An allen angeführten Querungen ist die Wartefläche der Mittelinsel schmäler als die empfohlene Minimaltiefe von 2,5 m. Diese Tiefe wird für Radfahrer, aber auch für Personen im Rollstuhl benötigt, die von einer anderen Person geschoben werden. Daher sollten in jedem Fall die Mittelinseln in ihrer Tiefe vergrößert werden (Breite der Aufstellfläche mind. 2,5 m).

Maßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kosten-Nutzen-Relation
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
Aufwertung bestehender und Schaffung neuer Querungsmöglichkeiten	hoch	x			gut

### **Verbesserung der Durchlässigkeiten im Quartier (F4)**

Räumliche Barrieren und Undurchlässigkeiten erschweren es den Fußgängern, auf kurzen Wegen zu ihren Zielen zu kommen. In der Analyse fällt auf, dass der Friedhof aktuell eine dieser Barrieren im Quartier darstellt. Friedhöfe sind hochwertige Grün- und Freizeitflächen, die für Spaziergänge gerne genutzt werden oder eine Abkürzung auf Wegebeziehungen darstellen können.

Es wird vorgeschlagen, die Barrierewirkung des Friedhofs durch die Schaffung eines weiteren Zugangs aus Richtung Lange Straße aufzuheben. Hierbei könnte sich ein Durchgang an der unterbrochenen Blockrandbebauung der Lange Straße zwischen Quadrux Buchladen und der Hausnummer 19a eignen (s. Abb. 41). Mit dieser Maßnahme wird eine neue Fußwegeverbindung geschaffen, die insbesondere für die Bereiche Buscheystraße / Grünstraße bedeutsam ist. Die Erreichbarkeiten zwischen Lange Straße und dem genannten Quartiersteil (u. a. Einrichtungen Friedhof, Janusz-Korzak-Schule sowie Krankenhaus) werden dadurch für die Bewohner des Quartiers erheblich erleichtert, setzen jedoch eine Einigung zwischen privatem und öffentlichem Interesse voraus.<sup>14</sup>

**Abb. 41: Möglichkeit zur Schaffung eines Zugangs Lange Straße – Friedhof**



**Abb. 42: Friedhof mit hohen Freiraum- und Gestaltungsqualitäten**



Quelle: Eigene Fotos

<sup>14</sup> Die für eine Wegeverbindung benötigte Fläche befindet sich aktuell in privatem Besitz. Folglich müssten entweder Flächen von der Stadt erworben werden oder es müsste ein öffentliches Wegerecht vereinbart werden.

Auch im weiteren Bereich des Quartiers besteht das Potenzial einer weiteren neuen Wegeverbindung für Fußgänger. An der Lange Straße besteht auf Höhe Borsigstraße (Lange Straße 96 b) eine nicht ausgebaute Wegeverbindung zur Paschestraße. An dieser Stelle könnte ein Durchstich von der Lange Straße zur Paschestraße erfolgen.

Maßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kosten-Nutzen-Relation
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
Verbesserung der Durchlässigkeiten im Quartier	mittel		x		gut

### ***Aufwertung der Unterführungen (F5)***

Die Unterführungen im Quartier fielen während der Analyse negativ auf. Dabei sollte zwischen den Unterführungen, über die das obere mit dem unteren Wehringhausen verbunden wird, sowie die Fußgängerunterführungen an der Eugen-Richter-Straße sowie am Bergischen Ring unterschieden werden. Generell sollten alle Unterführungen insbesondere eine Aufwertung hinsichtlich der Beleuchtung erfahren. Dies kann z. B. durch eine konsequentere Wartung von defekten Lampen oder durch den Austausch bestehender Leuchten mit lichtstärkerem Leuchtmittel erreicht werden. Bei Bedarf können in einem weiteren Schritt weitere Leuchten installiert werden.

Insbesondere bei den Unterführungen zwischen dem südlichen und nördlichen Quartiersbereich sind umfassendere Maßnahmen zu Attraktivierung der Situation erforderlich:

Für die Unterführung Minervastraße in/aus Richtung Wehringhauser Straße wird eine Neugestaltung des Brückenbereichs in Form von helleren Farben sowie einer Beleuchtung vorgeschlagen. Aktuell gestaltet sich die Situation selbst tagsüber als sehr düster. Zudem sind im Bereich unter der Unterführung aktuell keine Leuchten oder Laternen installiert. Die Seitenräume sind baulich breit genug, aber durch parkende Kfz eingeschränkt. Bei der gegebenen Straßenbreite wird daher zusätzlich empfohlen, das Parken auf die Straße zu verlagern. Dadurch entstehen breitere Fußgängerbereiche sowie eine verbesserte Übersichtlichkeit in der Unterführung.

**Abb. 43: Schlechte Lichtsituation in der Unterführung Minervastraße****Abb. 44: Zugeparkter Gehweg in der Unterführung Minervastraße**

Quelle: Eigene Fotos

Bezüglich der Fußgängerunterführung an der Augustastraße vom/zum Bodelschwinghplatz sind (zumindest langfristig) größere Umbaumaßnahmen vorzusehen, insbesondere was den Zugang aus Richtung Augustastraße betrifft. Diese Situation ist eine der Detailbereiche, die im Kapitel 6 genauer betrachtet werden.

Bezüglich der Fußgängerunterführungen an der Eugen-Richter-Straße und dem Bergischen Ring sind Maßnahmen der Barrierefreiheit und des Komforts sowie der Sicherheit zu ergreifen. Neben der bereits angesprochenen Verbesserung der Beleuchtung sollte beidseitig der barrierefreie Zu- und Abgang gewährleistet werden.

Maßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kosten-Nutzen-Relation
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
Aufwertung der Unterführungen	hoch	x		x	gut

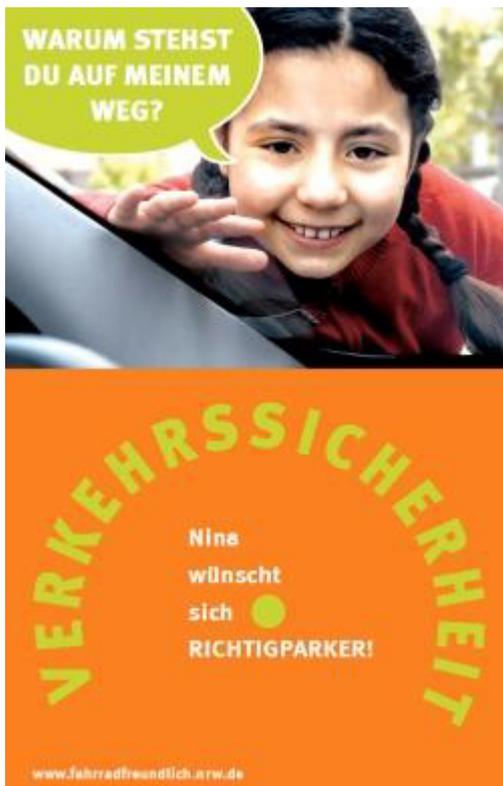
### ***Sicherung der Gehweg- und Überquerungsbereiche (F6)***

Zur besseren Sicherung der Gehweg- und Überquerungsbereiche sind mehrere Maßnahmen sinnvoll, die das Zuparken von Gehwegen und Überquerungsbereichen durch Autos und Krafträder möglichst verhindern sollten. Dazu bieten sich insbesondere Aktionen und Kampagnen an, um eine Sensibilisierung bzgl. des Themas zu erreichen.

Eine Möglichkeit dabei zeigt das Beispiel „Nina“. Das von der Arbeitsgemeinschaft fahrrad- und fußgängerfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFK) initiierte Projekt existiert seit 2005. In diesem Projekt lässt „Nina“ mittels hinter den Scheibenwischer von Falschparkern verteilten Flyern fragen: „Warum stehst Du auf meinem Weg?“ Inzwischen hat sich das Forum Verkehrssicherheit Hamburg 2009 der Aktion „Nina“ angeschlossen.

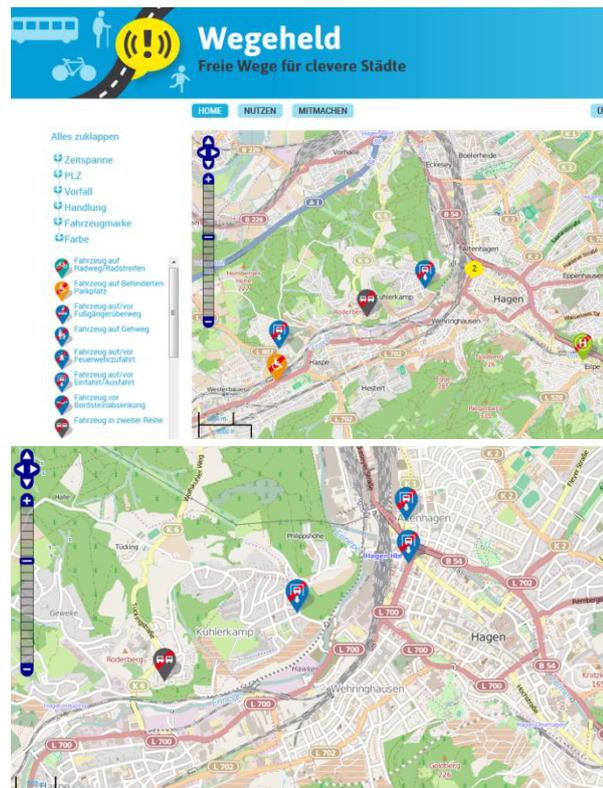
Eine weitere, deutschlandweite Aktion ist über die Webseite von WegeHeld gegeben ([www.WegeHeld.org](http://www.WegeHeld.org)). Mit der Wegeheld-App besteht die Möglichkeit, Wegblockaden öffentlich zu kommunizieren und darauf aufmerksam zu machen. Auf der Internetseite entsteht auf Grundlage der Meldungen der Nutzer eine WegeAlarm-Internetkarte. Diese Informationen können der Politik und Verwaltung als Zeichen gegeben werden, sich stärker mit dem Thema „freie Wege für Alle“ zu beschäftigen und erste konkrete Handlungsräume für ordnungsamtliche Handlungen anzubieten.

**Abb. 45: Flyer zum Verteilen an Falschparker**



Quellen: Website Fuss e.V., website Wegeheld

**Abb. 46: Webseite von WegeHeld zum Aufzeigen von Wegeblockaden**



Grundsätzlich ist in diesem Themenfeld anzumerken, dass das Engagement von allen Seiten verfolgt werden muss. Auch die Verwaltung und insbesondere das Ordnungsamt hat bei der Sicherung der Gehwegbereiche vor Falschparkern die wichtige Aufgabe, das Quartier durch Kontrollen zu überwachen und strikt die Konsequenzen für Falschparker durchzusetzen.

Neben den organisatorischen und weichen Maßnahmen können bauliche Maßnahmen zur Sicherung von Gehwegen und Überquerungsbereichen eine große Rolle spielen. Hierzu eignet es sich, durch Objekte ein Beparken unmöglich zu machen und dabei gleichzeitig die Durchlässigkeit und Nutzbarkeit des Fußgängerbereichs möglichst nicht einzuschränken sondern vielmehr zusätzlichen Nutzen zu generieren. Beispiele hierfür könnte die Installation von Radabstellanlagen sein, aber auch z. B. Blumenkübel, Sitzwürfel, einfache Poller und sonstige bauliche Elemente. Zur Betonung der Querungssituation für Fußgänger kann mit Markierungen gearbeitet werden, die geeignete

Querungsstellen farblich oder mit einem Symbol am Boden kenntlich machen. Ebenso können temporär angebrachte Aufsteller ein Indikator für Fußgänger und Autofahrer sein, dass sich an dieser Stelle eine neugestaltete Verkehrssituation ergibt oder eine Stelle mit besonderem Querungsbedarf besteht.

**Abb. 47: Sicherung von Querungsstellen an Knotenpunkten durch Radabstellanlagen und Sitzwürfel**



Quelle: Eigenes Foto

Maßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kosten-Nutzen-Relation
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
Sicherung der Gehweg- und Überquerungsbereiche	mittel	x			hoch

### **Ausweisung von weiteren Verkehrsberuhigten Bereichen (F7)**

Im Quartier befinden sich bereits vereinzelte Verkehrsberuhigte Bereiche (Bismarckstraße, Mauerstraße, Sternstraße, Henschelstraße und ein Abschnitt der Dömbergstraße). Diese Straßen bieten durch diese verkehrsrechtliche Zuordnung eine erhöhte Qualität für Fußgänger und Radfahrer. Durch das Fahren in Schrittgeschwindigkeit entstehen in diesen Straßen sichere Spielmöglichkeiten für Kinder und Jugendliche sowie eine höhere Aufenthaltsqualität für alle Altersklassen. Diese Vorteile sollten auf weitere Teile des Quartiers ausgeweitet werden, indem in weiteren Straßen Verkehrsberuhigte Bereiche angeordnet werden. Dazu bieten sich v.a. Straßen an, die sich längs entlang der Topografie erstrecken und somit relativ flach sind. Dort entstehen dadurch Möglichkeiten zum Ballspiel ö.ä.. Zudem sollten bei der Auswahl Straßen mit schmalen Gehwegen berücksichtigt werden. Eine Ausweisung eines Verkehrsberuhigten Bereichs durch die Aufhebung der Separation hin zu einer Mischverkehrsfläche gibt den Fußgängern mehr Raum.

Anhand dieser Kriterien wird vorgeschlagen, weitere Verkehrsberuhigte Bereiche in folgenden Straßen anzuordnen:

- Paschestraße

- Grummertstraße
- Siemensstraße (zwischen Gutenbergstraße und Pelmkestraße)
- Pelmkestraße (südlich Dömbergstraße, aktuell Tempo 10)

Bei der Umsetzung ist zu beachten, dass in Verkehrsberuhigten Bereichen nur noch auf markierten Flächen geparkt werden darf. Daher ist für ausreichende Parkmarkierungen zu sorgen.

Maßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kosten-Nutzen-Relation
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
Ausweisen von weiteren Verkehrsberuhigten Bereichen	hoch	x			gut

### **Einrichtung von Spielpunkten (F8)**

Eine weitere Chance zur Stärkung des Fußverkehrs wird auch in der Bespielung des öffentlichen Raums gesehen. Hagen-Wehringhausen als Wohnquartier mit junger, kinderreicher Bewohnerschaft sollte den Fokus auf diese Bewohnerstruktur setzen und somit die Identifikation mit dem Quartier bereits im Kindesalter über entsprechende Spielangebote stärken.

Der gutachterliche Vorschlag zur Bespielung des öffentlichen Raums entlang ausgewählter Stellen des Quartiers basiert auf der preisgekrönten Konzeptidee der Stadt Griesheim. Bekannt als „die beSpielbare Stadt Griesheim“ reagierte die Kommune auf die Dominanz des ruhenden Kfz-Verkehrs im Straßenraum. Nachdem wichtige Fußgängerrouen identifiziert wurden, die insbesondere auch für Kinder im Alltag von hoher Bedeutung sind, wurden an über 100 Stellen der Stadt „Spielpunkte“ eingerichtet. Spielpunkte sind Bewegungs- und Spielangebote in Form von definitionsoffenen Möblierungsobjekten im Straßenraum, die Kinder dazu animieren, ihre Wege zu Fuß zurück zu legen und sie spielerisch für sich zu entdecken. Kombiniert mit Bänken, Sitzwürfeln oder sonstigen Rastangeboten werden diese Bereiche der Spielpunkte auch von älteren Personengruppen wie Senioren dankbar angenommen. Sie bilden dadurch auch Orte für eine kurze Ruhepause sowie potenzielle Treffpunkte, von wo aus das Geschehen im Quartier beobachtet werden kann. Abb. 48 zeigt Beispiele, mit welchen Möbeln und Objekten die sogenannten Spielpunkte ausgestattet werden können.

Wie die nachfolgenden Beispiele zeigen, kann ein Spielpunkt je nach Wahl von flächigen oder punktuellen Möblierungen, baulichen Installationen oder einfachen Bodenmarkierungen unterschiedliche Gestalt annehmen. Je nach Platzverfügbarkeit kann somit auf das jeweils passende Angebot zurückgegriffen werden. Selbst Bäume können mit einfachen Mitteln der Konzeptidee folgen (z. B. stufenartige Staffeltreppen in Abb. 48).

**Abb. 48: Beispiele von Spielobjekten an Spielpunkten**

Quellen: Website Stadt Griesheim (oben), Stadt Bottrop (unten)

Entscheidend ist zudem, dass sich besonders auch definitionsoffene Möblierungen eignen, die in erster Linie nicht als Spielgerät gelten. Je nach angestrebten Investitions- und Unterhaltungsaufwand können es z. B. auch Bodenmarkierungen sein, die den Unterhalt und Instandhaltungsaufwand auf ein Minimum beschränken und durch Kinder aber auch bespielt werden können.

Die Kosten der Maßnahme, die mit geringem administrativem sowie mit mäßigem baulichem Aufwand kurzfristig und dauerhaft realisiert werden kann, variieren je nach Angebot stark und bewegen sich zwischen 500 und 10.000 € je Spielpunkt. Bei der Wahl des entsprechenden Angebots kann auf eine große Bandbreite von Möblierungen oder einfachen Markierungen zurückgegriffen werden.

Zusätzlich sollen unterstützend die Spielplätze des Quartiers weiterhin nach den Vorschlägen der Spielleitplanung erneuert werden. Spielpunkte stellen lediglich ergänzende fußwegebegleitende Angebote zu den Spielplätzen dar. Sie dienen nicht dem Ersatz größerer Spielbereiche. Spielpunkte sind somit anzubietende Gelegenheiten, die den Fußweg zur Schule, zum Spielplatz oder zu anderen Zielen für Kinder attraktivieren und somit selbst nicht als eigenes Ziel fungieren. Vielmehr stellen sie Begleitelemente für Kinder auf ihren täglichen Wegen dar.

Bei der Auswahl geeigneter Orte für Spielpunkte sollte die Priorität auf den Standorten innerhalb des entwickelten Komfortwegenetzes sowie in den vorhandenen aus auch in den neu vorgeschlagenen Verkehrsberuhigten Bereichen liegen. Je nach spezifischer, räumlicher Lage können zusätzlich Standorte innerhalb der Tempo 30-Zone festgelegt werden.

Insgesamt eignen sich besonders die bestehenden und neuen Verkehrsberuhigten Bereiche als Standort sowie die Bachstraße, die zukünftig eine Hauptachse zwischen Norden und Süden bilden soll<sup>15</sup>. Die Fotomontagen in Abb. 49 und Abb. 50 zeigen, wie sich diese Spielpunkte in den Bestand beispielhaft eingliedern lassen.

<sup>15</sup> Ein Vorschlag für aus gutachterlicher Sicht geeignete Standorte von Spielpunkten findet sich in der Konzeptkarte Fußverkehr im Anhang.

**Abb. 49: Integration von Spielpunkten in der Dömbergstraße**



**Abb. 50: Integration von Spielpunkten in der Bachstraße (mit Umorganisieren des Parkens)**



Quelle: Eigene Darstellungen / Collagen

Maßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kosten-Nutzen-Relation
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
Einrichtung von Spielpunkten	mittel		x		hoch

**Temporäre Sperrung von Straßen zu „Spielstraße auf Zeit“ (F9)**

Im Rahmen der Analyse fiel auf, dass innerhalb des Quartiers kein Bolzplatz existiert. Es bestehen zwar einige Spielplätze, die im Rahmen der Spielleitplanung umgestaltet und aufgewertet werden sollen; außerdem wird im Masterplan Freiraum die Anlage eines Multifunktionsspielfeldes im Park der Villa Post angeregt. Allerdings fehlt es an größeren, ebenen Bereichen für Ballspiele und flächigere Spielaktivitäten im südlichen Quartiersbereich. Daher wird zusätzlich vorgeschlagen, ausgewählte Spielstraßen temporär zu sperren, um sie als Spiel- und Bewegungsfläche für Kinder unterschiedlicher Altersgruppe, z. B. zum „Bolzen“, nutzbar zu machen. Während der Sperrung, die bspw. einmal wöchentlich von 14 bis 17 Uhr angesetzt werden kann, ist somit die verkehrliche Nutzung dieser Bereiche ausgeschlossen (Ausnahme: Rettungsfahrzeuge). Die bestehenden und neuen Verkehrsberuhigten Bereiche bieten für solche Sperrungen gute Rahmenbedingungen, da dort das Verkehrs- und Lieferaufkommen generell recht gering ist. Aufgrund der Vielzahl der dort parkenden Pkw muss die Sperrung allerdings allen Bewohnern bekannt sein. Dies ist durch das Aufstellen einer entsprechenden dauerhaften Beschilderung mit Zeitangabe und Beschreibung der wöchentlichen Sperrung zu gewährleisten. Aus politischer und verkehrsrechtlicher Sicht kann die Sperrung nach positivem Beschluss in den Gremien auf Ermächtigungsgrundlage § 45 StVO nach dem Grundsatz der „geordneten städtebaulichen Entwicklung“ angeordnet werden.

Neben der temporären Sperrung können mobile Spielangebote in diesem Zeitraum für eine optimale Ergänzung sorgen (s. Abb. 51). Diese stellen Bälle, kleinere und größere Spielgeräte zur Verfügung. Mobile Spielanbieter existieren bereits in vielen Städten, wie z. B. in Bonn. Die dort verkehrenden Spielmobile „Max“ und „Moritz“ bieten neben Spielgeräten für den Außenbereich auch Angebote im Innenbereich der Fahrzeuge an. Doch auch für Jugendliche kann ein mobiler

Service an diesen Stellen die Situation verbessern. Hier können das „Oneworld Mobil“ (Bad Godesberg) oder das „Jugendmobil Speedy“ (Angebot aus Bonn für Kinder bzw. Jugendliche zwischen 12 und 18 Jahren) als Beispiel dienen.

**Abb. 51: Einrichten von temporären Spielstraßen**



Quellen: Website Bespielbare Stadt, IVM GmbH 2014: 110

Maßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kosten-Nutzen-Relation
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
Temporäre Sperrung von Straßen zu „Spielstraße auf Zeit“	mittel		x		hoch

### **Temporäre Umnutzung von Kfz-Stellplätzen (F10)**

Um die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu erhöhen, sollten weitere organisatorische Maßnahmen ergriffen werden, die mit geringer Finanzintensivität und gleichzeitig hohem Effekt einen Mehrwert für viele Quartiersbewohner und Fußgängergruppen generieren.

Eine Aktion, die wie die soeben vorgestellte Maßnahme auf eine temporäre Intervention setzt, ist die temporäre Umnutzung von Kfz-Stellplätzen. Die Idee basiert darauf, dass Stellplätze z. B. über außergastronomische Nutzungen für einen gewissen Zeitraum in dafür geeigneten Monaten umgenutzt werden. Über die Aktion „Nacht der langen Tische“ hat Wehringhausen bereits positive Erfahrungen mit temporären Interventionen und Umnutzungen gemacht. Bei dieser hier vorgeschlagenen Maßnahme ist der Aufwand sogar geringer, da sie keinen wesentlichen Einfluss auf den fließenden Verkehr hat (keine Sperrung der Straße notwendig). In einer Erprobungsphase können z. B. das Café Europa oder der Griechische Spezialitätenladen „Zum Wilhelmsplatz“ diese Form der Außengastronomie austesten. Bei Erfolg kann das Modell flexibel räumlich und thematisch erweitert werden.

**Abb. 52: Für außergastronomische Zwecke temporär umgenutzte Stellplätze in Bonn**



Quellen: Website Generalanzeiger Bonn, eigenes Foto

**Abb. 53: Für außergastronomische Zwecke temporär umgenutzte Stellplätze in Offenbach**



Maßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kosten-Nutzen-Relation
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
Temporäre Umnutzung von Kfz-Stellplätzen	gering		x		gut

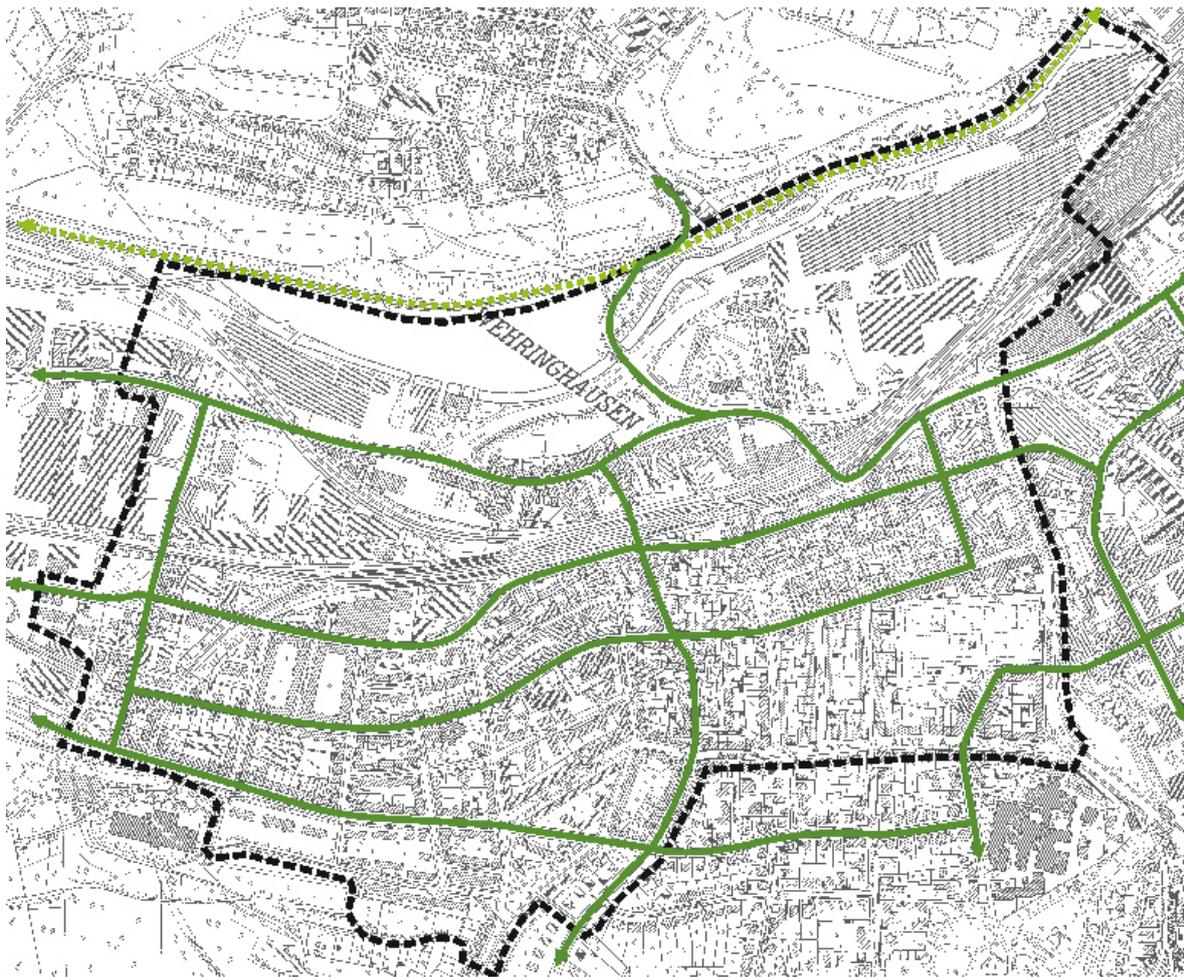
## 5.2 Radverkehr

Die Förderung des Radverkehrs ist nicht nur im klassischen Bereich der Infrastruktur, also im Schaffen von neuen Radwegen, sinnvoll, sondern sollte ein mehrdimensionales Maßnahmenbündel aus unterschiedlichen Bereichen darstellen. Denn Radfahrer benötigen für eine gute Radverkehrssituation weit mehr als Radwege. Daher wird Radverkehrsförderung in diesem Konzept als „Radverkehrsförderung als System“ verstanden. Damit werden Maßnahmen abgedeckt, die nicht nur im Bereich Infrastruktur zu verorten sind, sondern auch in den Tätigkeitsfeldern Service (z. B. Radabstellanlagen) und Kommunikation/Information (weiche Maßnahmen wie z. B. Kampagnen und Aktionen).

### 5.2.1 Maßnahmen aus dem Förderbereich Infrastruktur

#### *Entwicklung eines Radroutennetzes*

Ähnlich wie im Themenbereich Fußverkehr macht es auch beim Radverkehr Sinn, heutige und zukünftig wichtige Verbindungen innerhalb des Quartiers zu identifizieren, um eine zielgerichtete Förderung gewährleisten zu können. Abb. 54 zeigt das Quartier mit den wichtigsten Radrouten.

**Abb. 54: Radroutenkonzept durch das Quartier**

Quelle: Eigene Darstellung

Dieses Radroutennetz wurde auf Grundlage der Analyse und der bereits heute wichtigen Radfahrverbindungen erstellt. Ergänzend wurde das stadtweite Radroutennetz herangezogen, um insbesondere an den Rändern des Projektgebiets einen passenden und fließenden Anschluss an das städtische und landesweite Radroutennetz gewährleisten zu können.

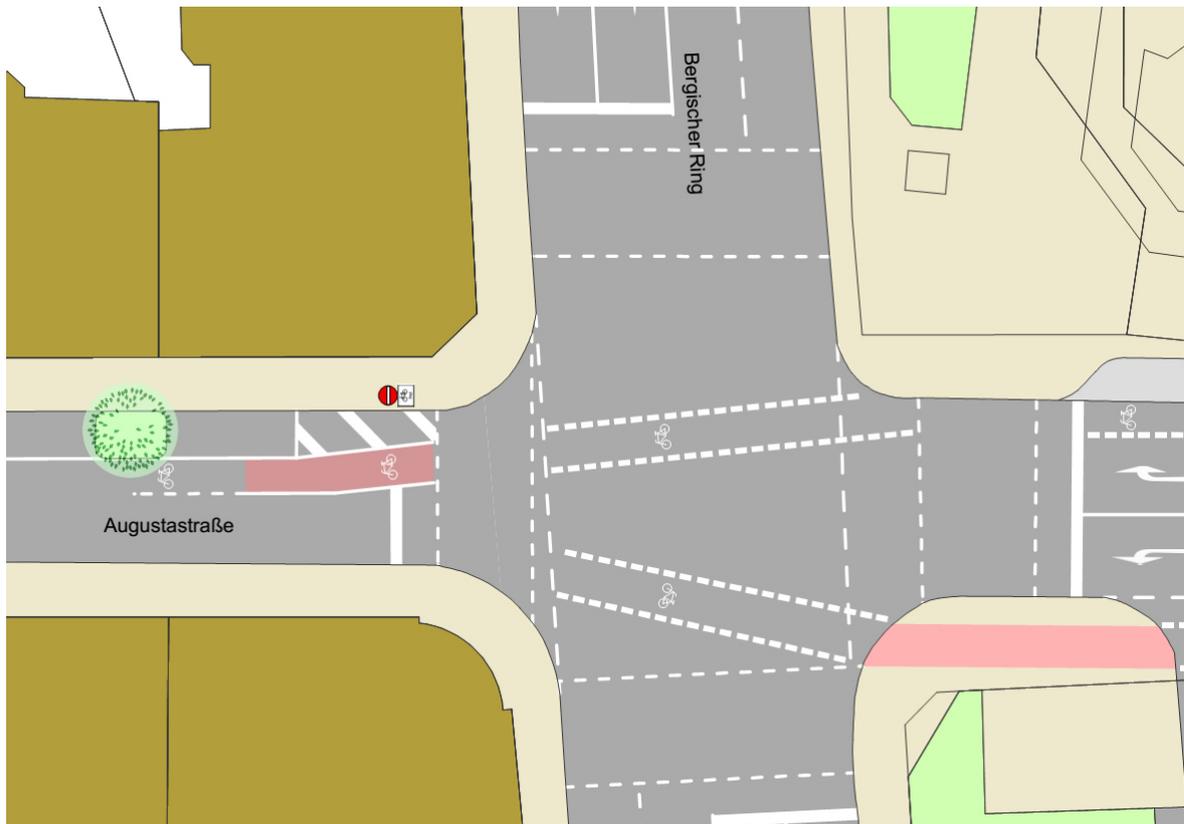
### **AugustasträÙe (R1)**

Die AugustasträÙe ist bereits heute eine wichtige Achse für den Fahrradverkehr (wichtige, topografisch unbeeinflusste Wegeverbindung für die Radfahrer, Teil des Radroutennetzes NRW, vgl. Analyseergebnisse im Kapitel 3.4). Zukünftig gilt es, diese SträÙe als Verbindung für Radfahrer weiter zu sichern und zu attraktivieren<sup>16</sup>. Um dies zu erreichen, werden an der AugustasträÙe mehrere Maßnahmen vorgeschlagen:

<sup>16</sup> U.a. bei der Planwerkstatt wurde die Idee geäußert, die AugustasträÙe als Hauptachse für den Radverkehr zu fördern; dies vor dem Hintergrund, dass die anderen Ost-West-Achsen entweder rein auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet sind (Buschey-/Eugen-Richter-SträÙe) oder für sämtliche Verkehrsarten von Bedeutung sind (Lange SträÙe).

Aktuell wird der Radfahrer am Straßeneingang aus Richtung Bergischer Ring auf dem Gehweg geführt, was zu Konfliktpotenzial mit den Fußgängern führt. Für dieses Teilstück zwischen Bergischem Ring und Södingstraße wird vorgeschlagen, den Radfahrer nicht wie bisher auf den Gehweg quartierseinwärts zu führen, sondern auf Fahrbahnebene (s. Abb. 55). Die vorhandene Straßenbreite von ca. 4,00-4,10m lässt eine entsprechende Umgestaltung zu.

**Abb. 55: Mögliche Führung des Radverkehrs am Knotenpunkt Bergischer Ring – Augustastraße**



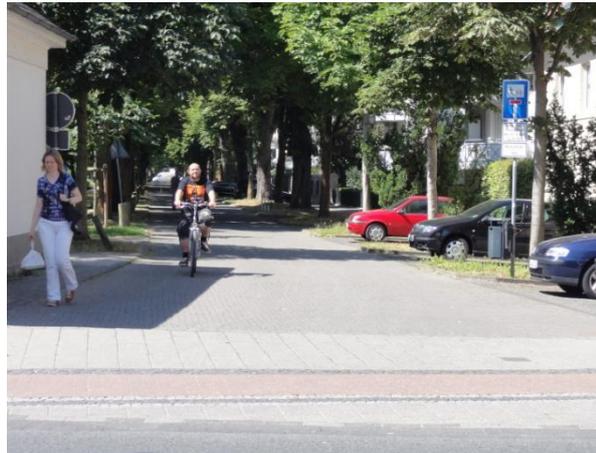
Quelle: Eigene Darstellung

Für den restlichen Bereich der Augustastraße bis hin zur Minervastraße wird die Einrichtung einer Fahrradstraße mit freigegebenem Kfz-Verkehr vorgeschlagen. Fahrradstraßen können einen maßgeblichen Beitrag zur Radverkehrsförderung leisten (steigende Akzeptanz des Radverkehrs, rücksichtsvolles Miteinander zwischen Kfz-Führern und Radfahrern) und sind mit vergleichsweise geringem Aufwand umsetzbar, da hierfür i. d. R. Beschilderungen und Bodenmarkierungen ausreichen. Sie können insbesondere auf Streckenabschnitten mit bereits hohem Radverkehrsaufkommen oder auf Streckenabschnitten, die zukünftig wichtige Radverkehrsverbindungen bilden sollen, eingerichtet werden. In Fahrradstraßen müssen andere Verkehrsteilnehmer eine Höchstgeschwindigkeit von 30km/h einhalten (entspricht bereits der heutigen Geschwindigkeitsregelung) und, wenn nötig, die Geschwindigkeit zugunsten vorausfahrender Radfahrer weiter minimieren. Radfahrer haben auf Fahrradstraßen Vorrang und dürfen sogar nebeneinander fahren. Diese einfache Regelung ermöglicht eine Erhöhung der Sichtbarkeit und Sicherheit der Radfahrer, aber auch der Fußgänger.

Abb. 56: Fahrradstraße in Osnabrück



Abb. 57: Kastanienweg in Lippstadt



Quelle: Eigene Fotos

Maßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kosten-Nutzen-Relation
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
Augustastraße	hoch	x			gut

### ***Lange Straße (R2)***

Der Großteil des Planungsgebiets ist als Tempo 30-Zone ausgewiesen. In Tempo 30-Zonen ist das Aufbringen von Leitlinien nicht zulässig, weil Radfahrer im Mischverkehr sicher und problemlos geführt werden sollen. Dennoch kann die Sichtbarkeit und Sicherheit der Radfahrer auch in diesen Bereichen mit einfachen Mitteln erreicht werden. Durch Fahrradpiktogramme, die in regelmäßigen Abständen am rechten Fahrbahnrand aufgebracht werden, wird dem Kfz-Verkehr signalisiert, dass sie sich die Fahrbahn mit den Radfahrern teilen (vgl. Abb. 58); gleichzeitig wird der Radfahrer „gebeten“ bzw. darauf hingewiesen, die Fahrbahn (und nicht den Gehweg) zu nutzen. Insgesamt wirkt sich dies positiv auf die Rücksichtnahme und die Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmenden aus. Bei den gegebenen Straßenmaßen sollte gleichzeitig auf eine Markierung der Fahrbahnmitte verzichtet werden.

Maßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kosten-Nutzen-Relation
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
Lange Straße	mittel	x			gut

**Abb. 58: Fahrrad-Piktogramme am rechten Fahrbahnrand in Darmstadt**



**Abb. 59: Schutzstreifen in Lünen**

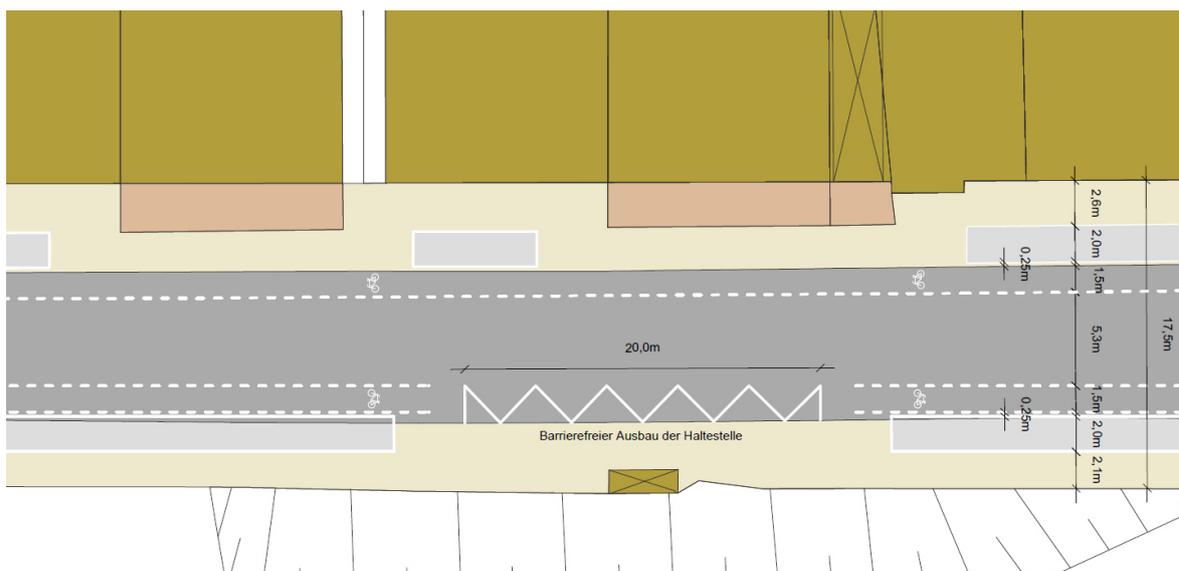


Quellen: IVM GmbH 2014: 25, eigenes Foto

**Eugen-Richter-Straße (R3)**

Die Eugen-Richter-Straße ist eine topografisch begünstigte Querverbindung am Rande des Quartiers, die im Verlauf geeignete Straßenraumbreiten aufweist, um die Situation für den Radverkehr in Form von Schutzstreifen zu verbessern. Bei entsprechendem Sicherheitsabstand zwischen parkendem Kfz im Seitenraum (0,25 m) können Schutzstreifen mit 1,5 m Breite aufgetragen werden, sodass stets eine Kernfahrbahn von 4,8 m bis ca. 5,3 m bestehen bleibt. Die Umsetzung könnte bereits kurzfristig erfolgen, da die Eugen-Richter-Straße zwischen Reh- und Gutenbergstraße Teil einer anstehenden GVFG-Maßnahme ist (Deckensanierung) und es sich um eine Maßnahme ohne baulichen Eingriff handelt (lediglich Um-/Neumarkierungen).

**Abb. 60: Mögliche Führung des Radverkehrs auf der Eugen-Richter-Straße**



Quelle: Eigene Darstellung

Maßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kosten-Nutzen-Relation
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
Eugen-Richter-Straße	hoch	x			gut

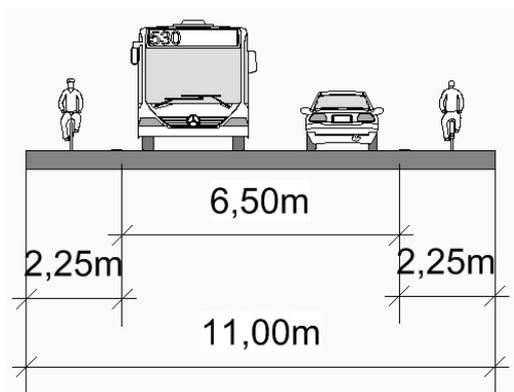
### „Alte B 7“/Wehringhauser Straße (R4)

Eine weitere Querachse ergibt sich im Radroutennetz auf dem „alten“ Verlauf der B 7. Sobald die Bahnhofshinterfahung fertiggestellt sein wird, ergibt sich eine wesentliche Verkehrsentlastung auf dem bisherigen Verlauf. Dieser Rückgang in der Verkehrsbelastung hat zur Folge, dass infrastrukturelle Kapazitäten für den Radverkehr frei werden.

#### zwischen Bergischer Ring und Villa Post

Aktuell wird der Verkehr in diesem Teilstück stadteinwärts einspurig, stadtauswärts zweispurig geführt. Zukünftig kann sich der Querschnitt von rund 11,0m neu aufteilen, indem der Kfz-Verkehr in beide Richtungen einspurig geführt wird und die eine, wegfallende Fahrspur für beidseitige Radfahrstreifen genutzt werden kann. Bei einer verbleibenden Kernfahrbahn von 6,5 m besteht Platz für ein komfortables und sicheres Maß von je 2,25 m (inklusive Breitstrichmarkierung von 25 cm). Diese Breite ist weit oberhalb der empfohlenen Mindestbreite von 1,85 m. Die neue Querschnittsaufteilung sieht demnach wie folgt aus:

**Abb. 61: Neue Querschnittsaufteilung Wehringhauser Str. zw. Bergischer Ring und Villa Post im Bereich des Bodelschwingplatzes**



Quelle: Eigene Darstellung

Die Wehringhauser Straße im Bereich rund um den Bodelschwingplatz wird mit in die Tempo 30-Zone aufgenommen (siehe hierzu Kapitel 5.4.1), so dass der Radverkehr hier im Mischverkehr geführt werden kann. Ggf. ist der Einsatz von Fahrrad-Piktogrammen am rechten Fahrbahnrand möglich, wie sie auch auf der Lange Straße zur Anwendung kommen könnten (vgl. oben), um dieses Radverkehrs-Element stärker im Stadtbild zu etablieren.

*Westlicher Bereich bis Rehstraße*

In diesem Bereich ist es nicht möglich, den Radverkehr sicher auf der Fahrbahn zu führen. Daher muss der Radverkehr beidseitig im Seitenraum auf einem für Radfahrer freigegebenen Gehweg geführt werden. Durch das geringe Fußverkehrsaufkommen reichen die Breiten bis auf kleine Engstellen aus und stellen für dieses Teilstück die geeignetste (da alternativlose) Führung des Radverkehrs dar.

Maßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kosten-Nutzen-Relation
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
„Alte B 7“/ Wehringhauser Straße	hoch		x		gut

**Rehstraße (R5)**

Wie im Kapitel 5.4.1 angesprochen wird neben einem Teilbereich der Wehringhauser Straße auch die obere Hälfte der Rehstraße ab der Höhe Minervastraße in die Tempo 30-Zone mit integriert. Im unteren Bereich, also zwischen Wehringhauser Straße und Minervastraße, wird der Radverkehr aktuell beidseitig auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg geführt. Diese Regelung kann aus gutachterlicher Sicht bestehen bleiben. Radfahrer erreichen bergauf keine sehr hohe Fahrtgeschwindigkeit, sodass eine (gemeinsame) Führung im Seitenraum durchaus eine sichere Variante darstellen kann (ähnlichere Geschwindigkeiten zum Fußgänger als zum Tempo 50-Straßenverkehr, „schlenkernde“ Fahrtbewegung beim Bergauffahren bedingt eine sicherheitsbezogene Radfahrerführung).

Maßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kosten-Nutzen-Relation
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
Rehstraße	hoch	x			gut

**Bachstraße (R6)**

Die untere Bachstraße beschreibt sich aktuell durch eine Einbahnstraßenregelung. Um die Durchlässigkeit und Direktheit der Wege für die Radfahrer zu verbessern, ist die Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung freizugeben. Diese Verbindung ist essenziell für eine gute Verknüpfung zwischen südlichem und nördlichem Quartiersteil, da von der Bachstraße aus der Zugang zur Fußgängerunterführung (für den Radverkehr freigegeben) erfolgt.

Maßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kosten-Nutzen-Relation
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
Bachstraße	mittel	x			gut

### **Übriges (Quer-)Straßennetz**

In den hier nicht separat aufgezählten Straßen innerhalb des Quartiers ist kein expliziter, infrastruktureller Handlungsbedarf zu sehen. Die Straßen befinden sich in Tempo 30-Zonen und bieten daher insbesondere vor dem niedrigen Verkehrsaufkommen und den niedrigen Fahrgeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sichere Voraussetzungen, um Radfahrer im Mischverkehr zu führen.

## **5.2.2 Maßnahmen aus dem Förderbereich Service**

### ***Installation von Radabstellanlagen an wichtigen Zielorten im Quartier (R7)***

Die Bereitstellung eines ausreichenden Angebots an Radabstellanlagen von hoher Qualität ist neben den Maßnahmen zur Wegeinfrastruktur eine weitere wesentliche Rahmenbedingung zur Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs. Die Ansprüche von guten Radabstellanlagen richten sich nach den Anforderungen der Fahrräder sowie dem aktuellen Stand der Technik und gelten prinzipiell für alle Arten von Angeboten, egal ob in privater oder öffentlicher Hand.

Im Detail bedeutet dies, dass Fahrradabstellanlagen

- vandalismus- und diebstahlsicher sein sollten,
- eine Möglichkeit bieten sollten, den Rahmen sowie das Vorder- und Hinterrad mit abschließen zu können,
- dem abgestellten Fahrrad stabilen Stand und Beschädigungsschutz offerieren sollten,
- für zahlreiche Fahrradmodelle gleichermaßen nutzbar sein sollten (z. B. Stellplatzgröße und -form),
- unkompliziert und bequem in der Bedienung sein sollten (z. B. ausreichender Radabstand, leichtes Abstellen und Losschließen, sicheres Beladen),
- andere Verkehrsteilnehmer und insbesondere Fußgänger nicht beeinträchtigt werden sollten.

Diese Nutzeransprüche variieren nach Abstelldauer und Parkzweck (s. Tab. 2). Wer vor einem Geschäft parkt oder Erledigungen macht, ist eher als Kurzzeitparker zu bezeichnen. Radler, die ihr Fahrrad an der S-Bahnstation oder an der Wohnung abstellen, lassen sich eher als Langzeitparker charakterisieren (vgl. Tab. 2).

Öffentliche Radabstellanlagen sind im gesamten Quartier bisher noch nicht vorhanden, mit Ausnahme der privat installierten mobilen Vorderradhalter vor einzelnen Geschäften an der Lange Straße. Insgesamt sollte allerdings eine gute Abdeckung qualitativ hochwertiger und komfortabler Abstellanlagen – unabhängig vom Engagement einiger Händler – entstehen, nicht zuletzt um die Attraktivität des Fahrradfahrens zu steigern.

Als Standard sollten nicht Vorderradhalter zum Einsatz kommen, sondern hochwertigere, fest installierte Abstellanlagen mit Rahmenanschließmöglichkeit, die dem Fahrrad einen sichereren Halt

und somit einen Schutz vor dem Umkippen und vor verbogenen Speichen bieten. Diese und weitere Eigenschaften werden in Tab. 3 zusammenfassend aufgeführt.

**Tab. 2: Eigenschaften von Radabstellanlagen und deren Wichtigkeit nach Parkdauer**

Wichtigkeit	Kurzzeitparken	Langzeitparken
Zugänglichkeit	sehr wichtig	wichtig
Witterungsschutz	weniger wichtig	sehr wichtig
Diebstahlsicherheit	wichtig	sehr wichtig
Erreichbarkeit	sehr wichtig	wichtig
Stromversorgung	unwichtig	weniger wichtig
Servicequalität	unwichtig	wichtig

Quelle: Eigene Darstellung

**Tab. 3: Eigenschaften von Anlehnbügel bzw. Abstellanlagen mit Rahmenhaltern**

Rahmenhalter/Anlehnbügel	
<p><b>Stärken:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Möglichkeit eines sicheren Anschließens aller Radteile</li> <li>+ Zugang durch z. B. falsch parkende Kfz oder Mülltonnen schwer blockierbar</li> <li>+ beidseitig einfacher Zugang</li> </ul>	
<p><b>Schwächen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- relativ raumfordernd</li> <li>- höhere Anschaffungskosten</li> </ul>	
<p><b>Besonderheiten:</b> Allgemein von Nutzern akzeptierter und zu empfehlender Abstelltyp, der auch in Kombination mit einem Vorderradhalter v.a. Stärken aufweist (geringerer Flächenverbrauch als einfache Anlehnbügel, geringeres Verhaken von Gepäckträgern, geringere Umkippgefahr sowie günstiger als einfache Anlehnbügel). In vielen Variationen verfügbar. In Hagen-Wehringhausen bisher noch nicht zu finden.</p> <p><b>Kosten pro Stellplatz:</b> ca. 80-300 €</p>	

Quelle: Eigene Darstellung, eigene Fotos

Es existiert eine Vielzahl von möglichen Variationen dieser Abstellanlagen. Eine einfache und kostengünstige Variante, die sich gut eignet, ist der Vorderradhalter mit Rahmenanschluss. Diese Form der Abstellanlage sollte als Standard für Wehringhausen und möglichst auch für das restliche Stadtgebiet Hagens gelten. Zwei Beispiele sind in Abb. 62 und Abb. 63 dargestellt.

**Abb. 62: Vorderradhalter mit Rahmenanschlussmöglichkeit**



**Abb. 63: Vorderradhalter mit Rahmenanschlussmöglichkeit**



Quelle: Eigene Fotos

Standorte, an denen öffentliche Radabstellanlagen ergänzt bzw. ausgebaut werden sollten, sind insbesondere der Wilhelmsplatz sowie am Friedhof bzw. der Schule, der „Bohne“ und am Bodelschwinghplatz<sup>17</sup>. An den genannten Standorten wurden im Rahmen der Bestandsanalyse trotz der wichtigen Zielortfunktion keine öffentlichen Radabstellanlagen identifiziert. Es ist davon auszugehen, dass die Nachfrage nach geeigneten Abstellmöglichkeiten an diesen Standorten vor dem Hintergrund deren Entwicklung künftig weiter zunehmen wird.

Maßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kosten-Nutzen-Relation
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
Installation von Radabstellanlagen an wichtigen Zielorten im Quartier	hoch	x			gut

### ***Schaffung eines Bike&Ride-Angebots an der S-Bahnstation Hagen-Wehringhausen (R8)***

Der S-Bahnhaltepunkt ist bisher durchweg schlecht ausgestattet – und das in themenübergreifender Hinsicht. Bezüglich des Radverkehrs wird empfohlen, für Bike & Ride (B & R)-Angebote zu sorgen. Die Anbindung des Haltepunkts über die Augustastraße und der zukünftig umgebauten Wehringhauser Straße bietet eine gute Anbindung für S-Bahnfahrer, die mit dem Fahrrad zum Haltepunkt gelangen wollen. Um die Attraktivität für die Wahl des Fahrrads als Zubringer zur S-

<sup>17</sup> Die vorgeschlagenen Standorte sind der Konzeptkarte für den Radverkehr zu entnehmen, die sich im Anhang befindet.

Bahnhaltestelle zu erhöhen, sind hochwertige Abstellmöglichkeiten notwendig, an denen das Fahrrad sicher und unbeschadet auch für längere zeitliche Perioden abgestellt werden kann.

Da an S-Bahnhaltepunkten länger geparkt wird, sollten einige Komfort- und Ausstattungskriterien erfüllt sein: Die Radabstellanlagen sollten überdacht und beleuchtet sein sowie über sichere und komfortable Abstellvorrichtungen, bspw. über die vorgeschlagenen Vorderradhalter mit Rahmenanschlussfunktion verfügen.

Ein Grund, das Fahrrad nicht zu nutzen, ist häufig, dass es nicht fahrtüchtig ist. Oftmals sind es keine großen Reparaturen, die fällig werden (wie ein platter Reifen oder eine fehlende Luftpumpe). Um den Bewohnern und Gästen am vorgeschlagenen B&R-Standort die Möglichkeit zu geben, kleinere Arbeiten am Fahrrad selbst zu erledigen, den Reifen auszuwechseln oder aufzupumpen, sollten am B&R-Standort daher auch ergänzende Einrichtungen und Angebote installiert werden, wie z. B. ein Fahrradschlauch-Automat oder eine fest installierte Luftpumpe.

Maßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kosten-Nutzen-Relation
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
Schaffung eines Bike&Ride-Angebots an der S-Bahnstation Hagen-Wehringhausen	mittel			x	gut

### ***Positionierung des Themas wohnungsnahe Radabstellanlagen und Pedelec-Ladestationen bei den Eigentümern (R9)***

Das Konzept sieht nicht nur Vorschläge zu Radabstellanlagen im öffentlichen Raum und an Zielorten vor. Von ebenso hoher Bedeutung ist die Möglichkeit, Fahrräder bequem an der Wohnung, also am Quellort, abstellen zu können.

Gemäß den allgemeinen Ansprüchen des Fahrradparkens sollten Radabstellanlagen an Wohnungen...:

- ...insbesondere witterungs- und diebstahlgeschützt gestaltet sein
- ...möglichst auch gut zugänglich und erreichbar sein (barrierearm, komfortabel in Park- und in Fahrtposition zu bringen)

Das Angebot von Servicequalitäten der Abstellanlagen z. B. in Form von Werkzeug oder Luftpumpen können eine gute Ergänzung darstellen, die sich optional an den anderen Ausstattungen angliedert. Aktuell spielt eine Ausstattung der Radabstellanlagen mit Stromanschlüssen eine eher untergeordnete Rolle, wenngleich der Wunsch nach stromversorgten Stellplätzen insbesondere an der Wohnung in Zukunft ansteigen wird, zumindest sofern auch die primären Ansprüche wie bspw. die Diebstahlsicherheit erfüllt sind.

Fahrradparken an der Wohnung muss den Ansprüchen an Langzeitparken entsprechen. Private Radabstellanlagen an der Wohnung sollten auch auf privatem Grund entwickelt werden. Daher ist es wichtig, mit den Wohnungseigentümern ins Gespräch zu kommen und das Thema „Fahrradparken an der Wohnung“ zu positionieren. Wie das Angebot genau aussehen kann, muss im Ein-

zeln zusammen mit den Eigentümern diskutiert und entschieden werden. Oftmals eignen sich Eingangsbereiche mit leerstehenden Räumen oder Lokalen im Erdgeschoss besonders gut (s. Abb. 64). Aber auch in den Blockinnenbereichen bestehen Potenziale, z. B. über die Aufstellung eines Fahrradhäuschens (s. Abb. 65). Aufgrund der Eigentümerstruktur eignen sich hier insbesondere die Liegenschaften der Wohnungsgenossenschaften, da diese einerseits genaue Kenntnisse über Rahmenbedingungen und Chancen haben (mögliche Standorte, mögliche Restriktionen beim Bau etc.) und andererseits die Bedürfnisse und Wünsche ihrer Mieter kennen bzw. gezielt in Erfahrung bringen können.

**Abb. 64: Als Abstelllokal genutzte Erdgeschossflächen in Wohngebäuden**



**Abb. 65: Beispiel für ein Fahrradhäuschen in Dortmund**



Quellen: IG Fahrrad o. J.; eigenes Foto

Maßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kosten-Nutzen-Relation
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
Positionierung des Themas wohnungsnah Radabstellanlagen und Pedelec-Ladestationen bei den Eigentümern	hoch		x		gut

### ***Schaffung eines Pedelec-Verleihs am Wilhelmsplatz (R10)***

Wie im Kapitel 4.2.3 deutlich wurde, sind Elektrofahrräder auf dem Vormarsch und immer mehr im Trend. Insbesondere für Hagen-Wehringhausen als topografisch bewegter Stadtteil weisen die Entwicklungen im Elektrofahrradsegment hohe Potenziale für den Radverkehr vor Ort auf. Um Bewohnern die Möglichkeit zu bieten, diese Trendentwicklung selbst auszutesten und die Vorteile eines Pedelecs oder E-Bikes zu erfahren, wird vorgeschlagen, eine Pedelec-Verleihstation am Wilhelmsplatz einzurichten. Dies hat den Vorteil, dass nicht nur Radfahrer mit Interesse an Pedelecs ihr Fahrrad zur Abwechslung gegen ein Leihpedelec austauschen können, sondern auch Personen ohne eigenes oder fahrtüchtiges Fahrrad eine zusätzliche Möglichkeit geboten wird, mit einem

Fahrrad unterwegs zu sein. Als Standort bietet sich der zentral gelegene Wilhelmsplatz an, da dort ein möglichst großes Einzugsgebiet innerhalb des Quartiers erreicht werden kann.

Maßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kosten-Nutzen-Relation
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
Schaffung eines Pedelec-Verleihs am Wilhelmsplatz	mittel		x		gut

### ***Kauf eines Stadtteil-E-Lastenfahrrads zum Verleih (R11)***

Vielen Personen sind die neusten Entwicklungen im Radverkehrssegment nicht bekannt. Häufig ergeben sich zudem keine Möglichkeiten, bspw. ein Pedelec, E-Bike oder Lastenfahrrad anzuschauen und selbst eine Fahrt lang auszuprobieren. Um diese Möglichkeit den Bewohnern Wehringhausens zu eröffnen, wird vorgeschlagen, ein E-Lastenfahrrad für den Stadtteil zu erwerben und zum kostengünstigen oder kostenlosen Verleih anzubieten. Die Ausleihvorgänge und der Standort der Abholung müssten auf einen Akteur im Quartier übertragen werden. Hierzu würde sich das Quartiersmanagement oder ein bereitwilliger Händler an der Lange Straße eignen. Mit dieser Möglichkeit erfahren radaffine, interessierte Bürger, wie bequem der Einkauf oder kurze Erledigungen mit einem elektronisch unterstützten Lastenfahrrad sein können. Dadurch steigen die Akzeptanz und die Sichtbarkeit des Radverkehrs (sowohl im Betrieb als auch durch die öffentlichkeitswirksame Anschaffung).

Maßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kosten-Nutzen-Relation
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
Kauf eines Stadtteil-E-Lastenfahrrads zum Verleih	mittel		x		mittel

### **5.2.3 Maßnahmen aus dem Förderbereich Kommunikation und Information**

Neben den „harten“ infrastrukturellen Maßnahmen sowie den Empfehlungen zum Thema Radabstellanlagen im privaten und öffentlichen Raum werden ergänzend „weiche“ Ideen und Konzeptvorschläge angebracht, die weniger baulicher Art sind als eher informativer und organisatorischer Art. Auch wenn die Infrastruktur die Basis erfolgreicher Radverkehrsförderung darstellt, ist es besonders in Hagen-Wehringhausen wichtig, der Bewohnerschaft nicht nur infrastrukturelle Lösungen anzubieten, sondern auf das Fahrrad an sich als ideales Verkehrsmittel aufmerksam zu machen.

### ***Organisieren einer Jugend-Fahrradwerkstatt (R12)***

Kinder und Jugendliche sind eine wichtige Bevölkerungsgruppe im Quartier, sowohl, weil sie eine quantitativ eine große Gruppe der Bewohnerschaft bilden, als auch, weil sie einen wesentlichen

Beitrag zum positiven Wandel Wehringhausens beitragen können, indem sie sich im Quartier wohlfühlen sowie eine möglichst enge Beziehung zu ihrem Wohnumfeld aufbauen. Eine Maßnahme, die auf die Bereitschaft der Jugendlichen vor Ort baut, ist das Initiieren einer Jugend-Fahrradwerkstatt. Dabei wird den Jugendlichen anfangs unter Anleitung gezeigt, wie Fahrräder professionell repariert werden können. Im Projektverlauf übernehmen Jugendliche die anfallenden Reparaturen mit ansteigender Verantwortung immer mehr selbst. Durch diese Maßnahme werden den Jugendlichen eine Beschäftigungsmöglichkeit und ein potenzielles neues Hobby geboten, das durch die Serviceleistung dem gesamten Quartier hilft und das Zugehörigkeitsgefühl der Jugendlichen steigert.

Maßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kosten-Nutzen-Relation
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
Organisieren einer Jugend-Fahrradwerkstatt	mittel		x		gut

### **Durchführung von Fahrrad- und Pedelec-Kursen (z. B. für Ältere, Migranten) (R13)**

So natürlich Fahrradfahren in unserer westlichen Kultur mittlerweile verankert ist, so anders wird das Thema Radfahren in anderen Kulturkreisen gesehen. In manchen Ländern der Welt wird das Fahrradfahren nicht als gleichwertiges Verkehrsmittel geschätzt oder gilt als Verkehrsmittel für niedrige soziale Schichten. Durch den multikulturellen Hintergrund der Bewohnerschaft Wehringhausens ist nicht immer gewährleistet, dass die Erwachsenen überhaupt jemals das Fahrradfahren erlernt haben. Dementsprechend können auch keine Kenntnisse an Kinder weitergegeben werden, in deren Mobilitätserziehung das Fahrrad folglich kaum eine Rolle spielt.

Eine Maßnahme, die genau daran anknüpft, sind Fahrradschulen für bestimmte Personengruppen. Diese werden bereits in einigen Städten insbesondere für Migrantinnen angeboten, bspw. in Bonn (organisiert vom Migrantinentreff Gülistan und in Kooperation mit der Radstation der Caritas und der Bonner Polizei-Vorbeugungsstelle). Dort werden meist theoretische Grundlagen sowie Fahrpraxis in Kursen vermittelt sowie am Ende ein Praxistest mit einer kleinen Auszeichnung veranstaltet. In Hagen-Wehringhausen kann eine organisatorische Einbindung des Quartiersmanagements sowie der sozialen und schulischen Einrichtungen Potenziale hervorrufen.

Maßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kosten-Nutzen-Relation
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
Durchführung von Fahrrad- und Pedelec-Kursen (z. B. für Ältere, Migranten)	mittel		x		gut

### 5.3 ÖPNV

#### ***Aufwertung der Haltestellen durch Komfortelemente und Barrierefreiheit (Ö1)***

In der Analyse wird deutlich, dass alle Quartiersbereiche mit Buslinien und Haltestellen bereits gut bedient werden. Allerdings weisen einige Bushaltestellen Qualitätsmängel auf, die anhand der Themenbereiche Wetterschutz, Sitzgelegenheiten sowie Barrierefreiheit aus den Analysekarten ersichtlich werden. Daher wird vorgeschlagen, die ausgewiesenen Qualitätsmängel an den sich im Quartier befindlichen Haltestellen sukzessive zu beseitigen. Dabei soll der Fokus auf der Schaffung vollständig barrierefreier Haltestellenausstattung liegen<sup>18</sup>. Je nach Breite des Seitenraums sollen überdachte Sitzgelegenheiten ergänzt werden. Diese stellen nicht nur ein Qualitätsmerkmal für wartende Fahrgäste des ÖPNV sondern auch ein Angebot zum Verweilen oder Rasten für Passanten dar. Insgesamt sind die grob gehaltenen Festlegungen im Nahverkehrsplan der Stadt Hagen (NVP Hagen) zu berücksichtigen.

Maßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kosten-Nutzen-Relation
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
Aufwertung der Haltestellen durch Komfortelemente und Barrierefreiheit	hoch	x	x		gut

#### ***Verlängerung der Dienstzeiten auf der Linie 528 (Ö2)***

Die Linie 528, die durch Wehringhausen über die Lange Straße verkehrt, nimmt den Gesprächen mit den lokalen Akteuren zufolge eine zentrale Rolle in der ÖV-Anbindung von Wehringhausen ein und sollte daher in jedem Fall beibehalten werden. Besonders bemängelt wurde allerdings der frühe Betriebsschluss um 20.30 bzw. 21.00 Uhr. Da entlang der Lange Straße kein Nachtbusverkehr besteht und eine Verlegung der Nachtbuslinien von der Wehringhauser Straße bzw. Eugen-Richter-Straße ins Quartier nicht sinnvoll erscheint, wird vorgeschlagen, die Betriebszeiten der Linie 528 zumindest im Stundentakt zu verlängern, sodass bis in die Abendstunden eine Bedienung gewährleistet bleibt. Dafür spricht zudem, dass die Linie 528 laut NVP Hagen nicht nur eine Erschließungs- sondern auch eine Verbindungsfunktion innerhalb Hagens einnimmt und die Erreichbarkeit der Nachtbus-Haltestellen u.a. aufgrund topographischer Barrieren aus dem zentralen, dicht bebauten Kern Wehringhausens einen nennenswerten Zeitaufwand bedeutet, auch wenn die Nachtbus-Haltestellen laut NVP innerhalb eines Luftlinien-Radius von 600 m liegen.

Maßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kosten-Nutzen-Relation
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
Verlängerung der Dienstzeiten auf der Linie 528	hoch	x			gut

<sup>18</sup> Gemäß der Novelle des PBefG zum Jahr 2013 muss im entsprechenden Nahverkehrsplan das Ziel, bis zum 01.01.2022 eine „vollständige Barrierefreiheit“ zu erreichen, dargelegt und erläutert sein.

### **Verlegung der S-Bahnhaltestelle Hagen-Wehringhausen an den Bodelschwingplatz (Ö3)**

Als perspektivische Maßnahme wird vorgeschlagen, den S-Bahnhaltepunkt Hagen-Wehringhausen an den Bodelschwingplatz zu verlegen. Die aktuelle Gestaltung des Haltepunkts ist in einem Maße verbesserungswürdig, sodass selbst ein kompletter Umbau keine passende Gestaltung hervorbringen könnte. Diese Maßnahme würde den kompletten Bereich um den Bodelschwingplatz, die „Bohne“, die Wehringhauser Straße sowie die Fußgängerunterführung stark beleben.

Um eine Verlegung realisieren zu können, sind intensive Gespräche mit dem VRR und der Deutschen Bahn zu führen und die Machbarkeit vertieft zu prüfen.

Maßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kosten-Nutzen-Relation
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
Verlegung der S-Bahnhaltestelle Hagen-Wehringhausen an den Bodelschwingplatz	mittel			x	mittel

## **5.4 Kfz-Verkehr**

### **5.4.1 Fließender Kfz-Verkehr**

#### **Änderung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 (Strecke) auf der Eugen-Richter-Straße bzw. Buscheystraße (K1)**

Zur Reduzierung der Luft- und Lärmemissionen durch den Kfz-Verkehr sowie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wird vorgeschlagen, die Eugen-Richter-/Buscheystraße im Bezug zur zulässigen Höchstgeschwindigkeit in einem Abschnitt von Tempo 50 auf Tempo 30 (Strecke) zu senken. Dies betrifft den Abschnitt zwischen Pelmkestraße und Grünstraße. Zwischen Grünstraße und dem Ring ist bereits ein Streckentempo von 30km/h geregelt, woran die vorgeschlagene Regelung künftig anknüpfen wird.

Maßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kosten-Nutzen-Relation
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
Änderung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 (Strecke) auf der Eugen-Richter-Straße bzw. Buscheystraße	hoch	x			gut

### ***Aufnahme der Rehstraße und Wehringhauser Straße in die Tempo 30-Zone (K2)***

Um die Verkehrssicherheit für Radfahrer zu steigern, die schnellen Fahrtgeschwindigkeiten auf der Rehstraße einzuschränken und eine Einheitlichkeit hinsichtlich der Geschwindigkeitsregelungen im Quartier zu erreichen, soll die Rehstraße in die Tempo 30-Zone mit aufgenommen werden. Bislang galt auf der Nord-Süd-Achse Tempo 50, das aber gemäß eigenen Beobachtungen und Schilderungen in Akteursgesprächen insbesondere bergab durch die starke Steigung überschritten wird. Einer Aufnahme in die Zone steht aus gutachterlicher Sicht kein Grund entgegen.

Auch die geänderte Bedeutung der Wehringhauser Straße (im Bereich des Bodelschwinghplatzes) eröffnet die Möglichkeit zur Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit in diesem Bereich auf ein verträglicheres Maß. Eine Möglichkeit wäre, diesen Straßenabschnitt in die südlich angrenzende Tempo 30-Zone zu integrieren.

Maßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kosten-Nutzen-Relation
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
Aufnahme der Rehstraße und Wehringhauser Straße in die Tempo 30-Zone	hoch	x			gut

### ***Aufhebung der Vorfahrtsregelungen in der Minerva- und Augustastraße (K3)***

Wie in der Analyse bereits betont wurde, sind die aktuellen Vorfahrtsregelungen in Teilen der Tempo 30-Zone schwer nachvollziehbar. Im Bereich Minervastraße und Augustastraße sind beispielsweise Vorfahrtsschilder an einigen Kreuzungen angebracht, an anderen wiederum nicht. Da hierbei keine Regelmäßigkeit festzustellen ist sowie auch keine Gründe für die aktuelle Regelung bestehen, wirken die Regelungen verwirrend und schränken dadurch die Verkehrssicherheit ein. Deshalb sollte auf die gesonderte Vorfahrtsregelung an den beschilderten Knotenpunkten abseits der Lange Straße verzichtet werden. So können die Fahrtgeschwindigkeiten, die dort als teilweise zu hoch für eine Tempo 30-Zone zu beurteilen sind, etwas reduziert werden sowie die Aufmerksamkeit an Knotenpunkten erhöht werden. Bezüglich der Lange Straße ist es sinnvoll, die Vorfahrtregelung zugunsten des Verkehrsflusses des Busverkehrs beizubehalten.

Maßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kosten-Nutzen-Relation
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
Aufhebung der Vorfahrtsregelungen in der Minerva- und Augustastraße	mittel	x			gut

### ***Aufhebung der Durchfahrtsbeziehung an der Augustastraße (K4)***

Im zentralen Bereich der Augustastraße, wo sich die Fußgängerunterführung befindet, sind perspektivisch größere Umbaumaßnahmen geplant, die den Zugang zur Unterführung übersichtlicher, ansprechender und großzügiger machen (ein Gestaltungsvorschlag befindet sich im Kapitel

6). Unabhängig davon, wie sich die neue bauliche Situation an diesem Zugang genau gestalten wird, steht fest, dass für eine Umgestaltung räumliche Reserven notwendig sein werden. Zudem wurde im Zuge der Analyse festgestellt, dass die Augustastraße eine beliebte Achse für unerwünschten Durchgangsverkehr darstellt. Um räumliche Kapazitäten für einen Umbau des Zugangs zur Unterführung zu erhalten und das Problem des Durchgangsverkehrs zu lösen, wird vorgeschlagen, die Fahrbahn an dieser Stelle stark einzuengen und eine Durchfahrtsbeziehung nur noch für den Rad- und Fußverkehr zu gestatten. Zur Sicherung dieser Regelung sind der Straßenraum entsprechend zu verschmälern und gut sichtbare, reflektierende Poller aufzustellen.

Maßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kosten-Nutzen-Relation
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
Aufhebung der Durchfahrtsbeziehung an der Augustastraße	mittel		x		gut

### **Installationen zur Geschwindigkeitsregulierung auf der Lange Straße (K5)**

Die Lange Straße ist ein Teil der großen Tempo30-Zone, die den Großteil des Quartiers vereinahmt. Dennoch sind die gefahrenen Geschwindigkeiten aktuell oft höher als erlaubt. Um die Vorteile der Höchstgeschwindigkeitsregelung von 30 km/h zu erreichen, muss sie möglichst breit akzeptiert und eingehalten werden.

Zur besseren Akzeptanz und Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit wird vorgeschlagen, Dialogdisplays auf der Lange Straße zu installieren. Diese sollten möglichst in dem Bereich Anwendung finden, der durch eine erhöhte Dichte unterschiedlichster Nutzungen und Zielorte durch Fußgänger und Radfahrer stark frequentiert wird. Dies betrifft insbesondere den Bereich zwischen Södingstraße und Palmkestraße. Dort sollten an höchstens zwei Standorten Displays für die quartierseinwärts führenden Fahrtrichtungen installiert werden (z.B. in Höhe Mauerstraße und Bachstraße).

Ein passendes und vielerorts bewährtes Gestaltungselement dieser Dialogdisplays sind Anzeigen, die mit Smileys und Frownys (trauriger Smiley) ausgestattet sind. Wird die Fahrtgeschwindigkeit vom Kfz eingehalten, wird ein Smiley angezeigt. Überschreitet der Fahrer die Höchstgeschwindigkeit, blinkt ein Frowny auf, der zur Reduzierung der Fahrtgeschwindigkeit beitragen soll. Sobald die Geschwindigkeit wieder eingehalten wird, erscheint der Smiley.

Alternativ können auch einfache Dialogdisplays mit Geschwindigkeitsanzeige installiert werden. Der Effekt der Anzeigen ist in beiden Fällen identisch und lediglich eine gestalterische Frage.

Abb. 66: Dialogdisplay mit Geschwindigkeitsanzeige und Smiley/Frowny



Quelle: Website News aus Neumarkt

Maßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kosten-Nutzen-Relation
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
Installationen zur Geschwindigkeitsregulierung auf der Lange Straße	hoch	x			gut

**Fahrbahnmarkierungen zur Entschleunigung des Kfz-Verkehrs an ausgewählten Knotenpunkten im Nebennetz (K6)**

In manchen Wohnbereichen des Quartiers ist zu beobachten, dass der Straßenraum relativ unübersichtlich gestaltet ist. Insbesondere an Knotenpunkten sind durch parkende Kfz, ungeordnete Straßenraumsituationen und des oftmals sehr schnellen fahrenden Kfz-Verkehrs für Fußgänger und Radfahrer keine attraktiven und sicheren Querungsmöglichkeiten gegeben.

Querungsanlagen sind zur Verbesserung des Komforts und der Sicherheit für Fußgänger sehr wichtig und nützen oftmals auch dem Radverkehr. Sie sind ganz unabhängig vom Verkehrsaufkommen sinnvoll, wenn mit schutzbedürftigen Fußgängergruppen, wie z. B. Kindern und Senioren zu rechnen ist. Querungsangebote können unterschiedlich gestaltet sein. Neben den verkehrsrechtlichen Regelungen von Lichtsignalanlagen, Fußgängerüberwegen oder -schutzanlagen können Querungsstellen auch einfach optisch hervorgehoben, aufgepflastert oder baulich durch Fahrbahneinengungen oder Mittelinseln verbessert werden. Konventionelle Lösungen, wie z. B. Aufpflasterungen, sind meist recht teuer und aufwändig: Zudem ist die Lebensdauer und Haltbarkeit meist geringer als bei normalem Asphalt. Bauliche Maßnahmen benötigen Planungsleistungen und sind ebenfalls zeit- und kostenintensiv.

Die folgenden Abb. 67 und Abb. 68 zeigen Beispiele aus Frankfurt am Main. Dort wurde z. B. eine ehemals vorwiegend als Parkplatz benutzte Fläche zu einem verkehrsberuhigten Bereich umgewandelt (Zeichen 325 StVO). Um die Querungsstellen zu betonen, wurde ein Schachbrettmuster aufmarkiert.

**Abb. 67: Markierungen auf der Fahrbahn am Eingangsbereich eines Verkehrsberuhigten Bereichs**



**Abb. 68: Markierungen am Beispiel Frankfurt am Main**



Quelle: IVM 2014: 16, eigenes Foto

Zur Betonung von Querungsstellen ist ein Schachbrettmuster sowohl innerhalb als auch außerhalb verkehrsberuhigter Bereiche denkbar und in vielen Fällen ausreichend. Nach § 33 StVO sind nur Markierungen erlaubt, die keine Verwechslungsgefahr mit amtlichen Verkehrseinrichtungen zulassen. Da lediglich eine Markierung aufgebracht werden muss und keine bauliche Änderung erfolgt, ist die Maßnahme vergleichsweise kostengünstig umsetzbar (Kosten bei 8 m breite Fahrbahn und 4 m breiter Überweg: 800 Euro).

In dieser oder ähnlicher Form wird die Maßnahme sowohl für konkrete Querungssituationen zwischen zwei Straßenseiten an Knotenpunkten und innerhalb von Straßenverläufen empfohlen, aber auch für komplette Knotenpunktbereiche. Insbesondere entlang des Komfortwegenetzes des Fußverkehrs sowie an den Eingängen zu den bestehenden und geplanten Verkehrsberuhigten Bereichen sollten diese Markierungen Anwendung finden.

Maßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kosten-Nutzen-Relation
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
Fahrbahnmarkierungen zur Entschleunigung des Kfz-Verkehrs an ausgewählten Knotenpunkten im Nebennetz	hoch	x			gut

### **Aktionen mit Kindern bei der Geschwindigkeitsüberwachung (K7)**

Zur Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit und zur Steigerung der Aufmerksamkeit von Autofahrern in Wohngebieten eignen sich neben baulichen und infrastrukturellen Maßnahmen auch weitere weiche, kommunikative Vorschläge. Hagen-Wehringhausen ist ein Quartier mit vielen Kindern und Schülern. Genau diese Verkehrsteilnehmer sind besonders darauf angewiesen, dass Höchstgeschwindigkeiten eingehalten werden.

Zusammen mit Kindern und Jugendlichen können Aktionen organisiert und durchgeführt werden, sodass eine Beteiligung und eine Aufmerksamkeit gegenüber dem Thema Verkehrssicherheit entsteht. An verschiedenen Grundschulen wurden vielerorts in Kooperation mit der Polizei bereits Aktionen durchgeführt, bei denen in der Umgebung der Schulen Geschwindigkeitsmessungen zusammen mit den Schulkindern durchgeführt wurden (z. B. in Kerpen, Emsdetten, Köln und Duisburg). Dabei werden Pkw-Fahrer, die sich an die vorgeschriebene Geschwindigkeit hielten, belohnt, bspw. mit Gummibärchen, Äpfeln oder grünen Daumen. Fahrern, die zu schnell unterwegs waren, werden von den Kindern u. a. Zitronen überreicht, die signalisieren sollten, „ich bin sauer“. In anderen Beispielen werden Tempo-Sünder mit einer gelben Karte oder roten Smileys auf ihr Fehlverhalten hingewiesen. Mit den gemeinsamen Aktionen von Schulen und Polizei sollen die Verkehrsteilnehmer für das Thema der Verkehrssicherheit im Umfeld von Schulen sensibilisiert werden. Ein Verwarngeld wird dabei in der Regel aber nicht erhoben, sondern nur an das Gewissen der Autofahrer appelliert. Dieser interaktive, kommunikative Schritt hat häufig eine höhere Wirkung als ein zugeschickter Strafzettel.

Maßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kosten-Nutzen-Relation
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
Aktionen mit Kindern bei der Geschwindigkeitsüberwachung	mittel		x		gut

### **Signalisierung von langen Rotphasen vor der Feuerwehrausfahrt (K8)**

Im Laufe der Planungswerkstatt wurde u. a. bemängelt, dass die Ampel an der Lange Straße, die sich vor der Ausfahrt der Feuerwehr befindet, häufig eine sehr lange Rotphase vorweist, wenn z. B. die Feuerwehr einen Einsatz hat. Dann unterscheidet sich die Rotphase vom Normalbetrieb und hält mehrere Minuten an. Viele Autofahrer rechnen nicht mit dieser langen Standzeit und

stellen daher ihren Motor nicht aus, was zu Umweltbeeinträchtigungen wie Lärm und Luftverschmutzung führt.

Um den wartenden Kfz-Fahrern zu signalisieren, dass es sich um eine länger andauernde Rotphase handelt, könnte das vorhandene Lichtsignal eine zusätzliche Informationsdimension erhalten, das immer dann zum Tragen kommt, wenn dort aufgrund der Feuerwehrausfahrt länger gewartet werden muss.

**Abb. 69: Hinweis auf eine Feuerwehrausfahrt mit Signallichtern und Verkehrszeichen (Wuppertal, Feuerwache 2 in der Waldeckstraße)**



Quellen: Google Streetview, Website Fabema

**Abb. 70: Solarbetriebenes Signallicht mit Verkehrs- und Zusatzzeichen in Siegen**



Maßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kosten-Nutzen-Relation
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
Signalisierung von längeren Rotphasen vor der Feuerwehrausfahrt	gering		x		gut

#### 5.4.2 Ruhender Kfz-Verkehr

##### **Schaffung von zusätzlichen Stellplätzen (P1)**

An vielen Stellen in Wehringhausen herrscht, primär für Anwohner, ein Stellplatzmangel. Um dem hohen Parkdruck zu begegnen, sollte an mehreren Stellen im Quartier die Schaffung von zusätzlichen Stellplätzen geprüft werden.

Eine Lösungsmöglichkeit ist die Einrichtung von Quartiersgaragen. Diese würden i. d. R. privat betrieben und ergänzen die bereits bestehenden anmietbaren Dauerparkplätze für Anwohner von

Wehringhausen. Die Errichtung von (größeren) Quartiersgaragen eignet sich vor allem in Baulücken (entsprechender Größe) sowie an Standorten, die bereits als Stellplatzfläche genutzt werden, um eine höhere Ausnutzung der entsprechenden Fläche zu erreichen. Für die Errichtung von Quartiersgaragen müssten jedoch – aufgrund der hohen Kosten – entsprechende Investoren gefunden werden; hier wäre zumindest die Einbeziehung der im Stadtteil ansässigen Wohnungsunternehmen bzw. -genossenschaften zu prüfen. Wichtig ist zudem eine adäquate Integration solcher Anlagen in den räumlichen und städtebaulichen Kontext.

Als weitere Möglichkeit kann die Einrichtung von Doppelstockgaragen, sogenannte Duplexgaragen, in Betracht gezogen werden. Bei diesem System werden zwei Fahrzeuge übereinander abgestellt und mittels einer Plattform ähnlich einer Hebebühne eingeparkt. Auf diese Weise kann die Stellplatzanzahl effektiv verdoppelt werden. Diese Variante bietet sich (im Gegensatz zu den Quartiersgaragen) auch für kleinere Einheiten an.

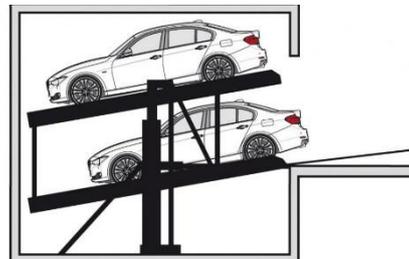
Neben Baulücken eignen sich auch Blockinnenhöfe für die Schaffung von zusätzlichen Parkmöglichkeiten; dort steht eine Neuordnung zur effektiveren Ausnutzung der Flächen im Vordergrund. In diesen Fällen müssten die betroffenen Eigentümer an einen Tisch geholt werden und eine Diskussion erfolgen, welche Perspektiven und Wünsche für die Liegenschaften bestehen hinsichtlich des weiteren Vorgehens (Renovierung, Modernisierung, Verkauf, Abriss) und hinsichtlich der angestrebten Nutzung (Aufenthalts- bzw. Freifläche, Grünanlage, Parken usw.)<sup>19</sup>.

**Abb. 71: Beispiel Duplexgaragen**



Quellen: Firma Griesmann, Firma Zapf

**Abb. 72: Schema einer möglichen Parkweise in einer Duplexgarage**



Mögliche Standorte für die Schaffung zusätzlicher Stellplätze:

- Ein möglicher Standort befindet sich in der Södingstraße. Dort befinden sich bereits Stellplätze, zum Teil offen und zum Teil als Garage. Eine Neuordnung mit dem Bau zusätzlicher

<sup>19</sup> Hierbei ist beispielsweise eine Umlegung vorstellbar. Abgängige und/oder minder genutzte Immobilien werden abgerissen, und die frei werdenden Flächen werden einer neuen Nutzung (dies könnten neben Freiflächen auch Stellplätze sein) zugeführt, die Defizite im Wohnblock verringert oder sogar aufhebt. Um die Kosten und den entstehenden Gewinnverlust für den Eigentümer, der seine Immobilie abreißt aufzufangen, müsste ermittelt werden, welchen Mehrwert die umgebenden, erhaltenen Wohngebäude durch den Ausgleich des vorher vorhandenen Defizites erlangt haben. Dieser Mehrwert müsste dann auf alle Grundstücke des betreffenden Bereichs verteilt werden, sodass auch der Eigentümer, der sein Gebäude abgerissen hat, am Gewinn partizipiert.

Garagen (ob eine größere Quartiersgarage oder mehrere Duplexgaragen) könnte hier zusätzliche Plätze schaffen.

- Die Baulücken an der Augustastraße, etwa Höhe Hausnummer 35, und an der Bachstraße, etwa gegenüber Hausnummer 18, kommen ebenfalls als Standort für eine Quartiersgarage in Frage.
- Die südliche Bebauung entlang der Grummertstraße besteht überwiegend aus eingeschossiger Bebauung mit Lager- oder sonstiger Mischnutzung sowie aus einzelnen Garagen. Auch hier kann durch eine Neuordnung bzw. einen Neu- oder Umbau Platz für zusätzliche Stellplätze gewonnen werden. Die bestehenden wie auch neue Garagen können zu Duplexgaragen ausgebaut werden.
- Die bestehende Parkfläche an der Paschestraße (Höhe Hausnummern 18-24) kann ebenfalls mittels Duplexgaragen oder dem Bau einer zweiten Ebene zu einer größeren Anzahl von Stellplätzen führen.
- Darüber hinaus können die Blockinnenhöfe auf geeignete Flächen für Quartiers- oder Blockgaragen überprüft werden. Aufgrund entsprechender Dimensionen und der Eigentumssituation kommen dafür am ehesten die Höfe der Blöcke Ewaldstraße – Lange Straße – Franklinstraße sowie Gustavstraße – Lange Straße – Franklinstraße in Frage. Bei letzterem sind seitens der GWG Umbaumaßnahmen geplant, bei denen in Abstimmung möglicherweise Quartiersgaragen oder andere Stellplatzanlagen mit eingeplant werden könnten.
- Eine Option für eine umfassende Neuordnung eines Blockinnenbereichs, bei der das Thema „Stellplätze“ nur einen Teilaspekt darstellen würde, bietet der Bereich zwischen Augustastraße – Bachstraße – Bismarkstraße – Kottmannstraße. Es handelt sich um eine recht ungeordnete, z.T. verbaute Hinterhofsituation mit vielen eingeschossigen Bauten entlang der Bismarkstraße. Eine Neuordnung würde jedoch – wie bereits oben dargelegt – das Engagement sämtlicher Eigentümer bedingen.

**Abb. 73: Potenzialfläche für zusätzliche Stellplätze in der Södingstraße**



Quelle: Eigene Fotos

**Abb. 74: Mischbebauung in der Grummertstraße als Potenzialfläche für zusätzliche Stellplätze**



**Abb. 75: Potenzialfläche für zusätzliche Stellplätze in der Paschestraße**



**Abb. 76: Potenzialfläche für zusätzliche Stellplätze in der Bismarckstraße**



Quelle: Eigene Fotos

Maßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kosten-Nutzen-Relation
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
Schaffung von zusätzlichen Stellplätzen	hoch		x		mittel

**Optimierung von bestehenden Stellplatzanlagen (P2)**

Auch die bereits bestehenden Stellplatzanlagen in Wehringhausen bieten zum Teil Potenzial für eine Optimierung, so dass sich im Anschluss durch eine effizientere Platzausnutzung zusätzliche Stellplätze ergeben. Dies kann punktuell eine organisatorische Änderung des Parkens im Straßenraum oder auch bestehender Parkflächen, wie beispielsweise dem Supermarkt-Parkplatz (siehe auch P3) bedeuten. So kann bei entsprechender Straßenraumbreite geprüft werden, ob statt des Längsparkens ein Schrägparken möglich ist oder möglich werden kann, auch wenn in den Wohnstraßen in der Regel nur begrenzt Möglichkeiten zum Nachverdichten des Parkraums vorhanden sind. Eine Möglichkeit besteht beispielsweise darin, einen alternativen Standort für die Papier- und Glascontainer an der Augustastraße zu finden und die gewonnenen Flächen als Stellplätze auszuweisen.

Maßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kosten-Nutzen-Relation
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
Optimierung von bestehenden Stellplatzanlagen	hoch		x		mittel

### **Nutzung der Parkplätze der Supermärkte (P3)**

Da sich die Identifikation neuer Stellplatzflächen in Wehringhausen aufgrund stark begrenzter räumlicher Reserven und einer häufig privaten Eigentumssituation schwierig gestaltet, müssen verstärkt auch organisatorische und innovative Möglichkeiten zur Erhöhung der Stellplatzanzahl in Betracht gezogen werden. In Bezug auf den Parkplatz des Kaufpark-Supermarktes wird vorgeschlagen, diesen um eine zweite Ebene zu ergänzen. Auf diese Weise kann ohne neue Flächenbeanspruchung effektiv die an dieser Stelle bereits vorhandenen Stellplatzkapazitäten erhöht werden. Durch eine hochwertige Fassadengestaltung (siehe Beispiele in Abb. 77, Abb. 78) gliedert sich die Fläche städtebaulich harmonisch in den Straßenzug ein. Bei der Gestaltung können auch lokale Akteure mit einbezogen werden. Die auf diese Weise neu gewonnenen Stellplätze können dann überwiegend für Anwohner freigehalten werden.

Unmittelbar angrenzend zum Quartier befindet sich zudem die Parkanlage des Einkaufszentrums an der Elberfelder Straße. Nachts werden diese Parkangebote weitgehend nicht genutzt, und auch tagsüber bestehen meist größere freie Kapazitäten. Deshalb wird empfohlen, mit den Eigentümern in den Dialog zu treten und eine Nutzung der Parkangebote durch Bewohner des Quartiers – zumindest zu schwachen Besuchszeiten oder nachts – zu ermöglichen. Dabei kann individuell verhandelt werden, ob nur ein bestimmtes Zeitfenster oder festgelegte Stellplätze für diese flexible Regelung zur Verfügung stehen sollen. Während der Akteursgespräche wurde erwähnt, dass diese Möglichkeit bereits vor einiger Zeit am Kaufpark-Parkplatz erprobt wurde, allerdings aufgrund von regelwidrigem Verhalten wieder seitens des Kaufparks beendet wurde.

**Abb. 77: Beispiel einer modernen Parkraumgestaltung**



Quelle: Huber Integralbau

**Abb. 78: Beispiel einer modernen Parkhausgestaltung**



Maßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kosten-Nutzen-Relation
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
Erweiterung der Parkfläche des Kaufland-Supermarkts und Nutzung der Einzelhandels-Parkflächen für Quartiersbewohner	hoch	x	x		gut

**Verlängerung der erlaubten Parkzeit an der Lange Straße (P4)**

Entlang des zentralen Bereichs der Lange Straße ist aktuell eine Kurzzeitparkregelung vorhanden, die eine maximale Parkdauer von einer Stunde (werktags zwischen 7 und 19 Uhr) vorsieht. Während der Quartiersgespräche wurde deutlich, dass die Parkzeiten für Quartiersgäste deutlich zu kurz seien. Die meisten Parkenden in diesem Bereich sind Kunden der anliegenden Geschäfte, die teilweise größere Beratungsgespräche in Anspruch nehmen und dadurch eine längere Parkdauer benötigten. Aus verkehrlicher Sicht spricht nichts gegen eine Ausweitung der Parkdauer auf zwei Stunden, weshalb dieser Änderungswunsch an dieser Stelle auch aus gutachterlicher Sicht empfohlen werden kann.

Maßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kosten-Nutzen-Relation
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
Verlängerung der erlaubten Parkzeit an der Lange Straße	mittel	x			mittel

**Neuorganisation des Parkens in ausgewählten Straßen (P5)**

Werden die Gestaltungs- und Aufenthaltsqualitäten der Quartiersplätze Bodelschwingplatz und Wilhelmsplatz betrachtet, fallen zum Zeitpunkt der Analyse die Defizite insbesondere aufgrund der vielen Parkplätze auf. Auch während der Akteursgespräche sowie des Planungsworkshops wurde dem Wunsch einstimmig Ausdruck verliehen, die beiden wichtigen Plätze von Parknutzungen zu befreien. Gleichzeitig zeigen die Gespräche sowie die Analyse des Parkdrucks eine erhöhte Parkraumnachfrage, sodass ein einfacher Wegfall der Parkraumkapazitäten nicht möglich ist, sondern zumindest im Umfeld des Bodelschwingplatzes möglichst zahlreiche Parkplätze im Seitenraum der Wehringhauser Straße berücksichtigt werden sollten (siehe Detailraum in Kapitel 6). In den Wohnstraßen sind quartiersweit beim Straßenraumparken nur begrenzt Optimierungsmöglichkeiten zum Nachverdichten des Parkraums vorhanden, da die Straßen aktuell schon meist beidseitig beparkt werden.

Maßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kosten-Nutzen-Relation
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
Neuorganisation des Parkens in ausgewählten Straßen	hoch			x	gut

### Einrichten von Bewohnerparkzonen nach dem Mischprinzip (P6)

**Abb. 79: Beschilderungsvorschlag der neuen Parkraumregelung**



alternatives Zusatzschild statt „mit Parkschein“:



Quelle: Eigene Darstellung

Eine weitere Möglichkeit, um den Parkdruck im Quartier senken zu können, ist die Überlegung, bestehende Parkplätze im Straßenraum anders zu organisieren und zu klassifizieren. Aktuell kann in vielen Bereichen des Quartiers frei und ohne Einschränkung geparkt werden, ganz unabhängig, wer den Parkplatz beansprucht bzw. wie lange er durch einen Nutzer belegt sein wird.

Um vorhandene Parkplatzangebote für Bewohner besser nutzbar zu machen, wird vorgeschlagen, in Teilen des Quartiers den Parkraum über ein Mischprinzip für Bewohner und Quartiersbesucher zu bewirtschaften<sup>20</sup>.

Wie in der Analyse deutlich wurde (s. Abb. 34 zum Parkdruck auf Seite 38), besteht insbesondere in den Bereichen nahe der Innenstadt sowie des Krankenhauses ein hoher Parkdruck. Dort soll eine Bewohnerparkregelung kombiniert mit der Möglichkeit eingerichtet werden, Kurzzeitparken für Besucher zu ermöglichen. Als Geltungsbereich werden die Bereiche Moltkestraße – Christian-Rohlf's-Straße – Grünstraße – Buscheystraße sowie Södingstraße – Sternstraße – Augustastraße vorgeschlagen (s. folgende Abb. 80). Dabei kann zwischen einer kostenfreien Regelung über eine Parkscheibe und einer kostenpflichtigen Variante über eine Gebühreneinführung für Besucher gewählt werden. Beide Varianten haben ihre Vor- und Nachteile: kostenfreies Besucher-

parken mit Parkscheibe ist in der Einführung und Umsetzung sehr unkompliziert und kostengünstig. Dafür stellt es für quartiersfremde Besucher keine große Form der Einschränkung dar, sodass eine Senkung des Parkdrucks durch Quartiersexterne nicht besonders hoch sein wird. Die Einführung eines kostenpflichtigen Besucherparkens hat zwar höhere Einführungs- und Instandhaltungskosten (Aufstellen von Parkscheinautomaten), die über die Parkgebühreneinnahmen allerdings auf Dauer wieder amortisiert werden können. Der Effekt auf die Nachfrage über Quartiersexterne würde stärker sein – Parkraum würde somit effizienter frei gehalten werden können.

<sup>20</sup> Das vorgeschlagene Mischprinzip als einheitliche Bewirtschaftungsform stellt eine pragmatische Lösung zur Vereinbarkeit unterschiedlicher Bedürfnisse dar. Eine reine Bewohnerparkregelung würde es Kunden und Besuchern erheblich erschweren.

**Abb. 80: Möglicher Geltungsbereich für die vorgeschlagene Parkraumbewirtschaftung nach dem Mischprinzip (Bewohnerparken mit Kurzzeitparken)**



Quelle: Eigene Darstellung

Um abschätzen zu können, ob es durch die Parkraumbewirtschaftung zu unerwünschten Verlagerungseffekten kommt, wird empfohlen, die Maßnahme in einem Testversuch für einen kleinen Teilbereich (z. B. für die Södingstraße sowie das östliche Teilstück der Augustastraße) einzuführen. Um den Aufwand des Testversuchs gering zu halten, sollte die Variante des Mischprinzips ohne Parkschein sondern mit Kurzparkregelung getestet werden. Bei erfolgreicher Beendigung des Testlaufs kann die Parkraumbewirtschaftung auf das in Abb. 80 dargestellte Gebiet ausgeweitet werden.

Maßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kosten-Nutzen-Relation
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
Einrichten von Bewohnerparkzonen nach dem Mischprinzip	hoch	x			gut

### 5.4.3 Wirtschaftsverkehr

#### ***Laufende Überprüfung und Modifizierung der Lieferzonen im Quartier (W1)***

Im Quartier befinden sich einige Lieferzonen, die meisten davon im zentralen Bereich der Lange Straße. Diese werden auch stets von mehreren Händlern genutzt. In einigen Bereichen wurden allerdings vor längerer Zeit Lieferzonen ausgewiesen, die keiner Nutzung mehr unterliegen. Entweder haben sich durch einen Mieterwechsel die Ansprüche der anliegenden Gewerbetreibenden geändert oder die Gewerbenutzung im Gebäude weist einen Leerstand auf. Daher sollten die Lieferzonen im Bereich der Södingstraße auf ihren Bedarf geprüft und aufgehoben werden. Dieses Beispiel zeigt den kontinuierlichen Bedarf einer Überprüfung, ob Lieferzonen im Quartier genutzt werden oder nicht.

Eine weitere Maßnahme im Zusammenhang mit bestehenden Lieferzonen ist die Überprüfung und Anpassung temporärer Einschränkungen. Dabei soll festgestellt werden, wer eine Lieferzone jeweils zu welcher Uhrzeit nutzt. Anschließend sollte überprüft werden, ob die Lieferzonen zu nicht genutzten Zeiten zum Parken genutzt werden können.

Von einer Einführung weiterer Lieferzonen wird eher abgeraten. Weitere Lieferzonen wurden auch in den Quartiersgesprächen eher kritisch gesehen, da sie nur punktuelle Lösungen bieten können und gleichzeitig räumliche Kapazitäten beanspruchen bzw. dafür weitere Parkplätze wegfallen müssten.

Maßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kosten-Nutzen-Relation
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
Laufende Überprüfung und Modifizierung der Lieferzonen im Quartier	mittel	x	x	x	gut

#### ***Einführen eines Berechtigungsscheins für Lieferfahrzeuge (W2)***

Eine relativ einfach umsetzbare Lösungsmöglichkeit für Lieferverkehre besteht im organisatorischen Bereich. Daher sollte geprüft werden, ob es eine Möglichkeit gibt, Lieferfahrzeugen einen Berechtigungsschein auszuhändigen oder eine Sonderregelung zu treffen, die ein bußgeldfreies Be- und Entladen an Stellen ermöglicht, wo das Parken und Halten eigentlich nicht erlaubt ist. Dabei ist allerdings ebenfalls zu prüfen, inwiefern diese Regelung den fließenden Verkehr beeinflusst bzw. wie kurzes Parken für Lieferungen insbesondere mit dem Busverkehr zu harmonisieren ist. Dieser muss bei kurzen Haltevorgängen in zweiter Reihe oder vor Einfahrten stets problemlos und konfliktfrei passieren können.

Maßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kosten-Nutzen-Relation
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
Einführen eines Berechtigungsscheins für Lieferfahrzeuge	niedrig		x		mittel

### ***Einrichten eines Runden Tisches „Wirtschaftsverkehr“ mit städtischem Ordnungsamt (W3)***

Während der Gespräche mit den lokalen Händlern und Gewerbetreibenden wurde deutlich, dass Gesprächsbedarf zwischen dem Ordnungsamt und den lokalen Akteuren besteht. Auch wenn miteinander offenbar schon gesprochen wurde, herrschen anscheinend einige Missverständnisse sowie eine skeptische Grundhaltung vor.

Einige Konflikte und Bußgeldstrafen könnten sicherlich vermieden werden, wenn ein Runder Tisch gegründet werden würde, der sich mit der Problematik Wirtschaftsverkehr in Hagen-Wehringhausen oder auch stadtweit im Dialog zwischen betroffenen Händlern und Verwaltung beschäftigt. Oft sind es Gesten der gegenseitigen Rücksichtnahme oder der Duldung in vertretbarem Maße, die für eine Lösung der Umstände im Quartier beitragen können.

Maßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kosten-Nutzen-Relation
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
Einrichten eines Runden Tisches „Wirtschaftsverkehr“ mit städtischem Ordnungsamt	hoch	x			gut

## **5.5 Zukünftige Mobilität und alternative Mobilitätsangebote**

### ***Einrichtung von Mitfahrerbanken z.B. an der Bach- und Palmkestraße (Z1)***

Eine individuelle Ergänzung zu im Vorhinein organisierten Mitfahrerangeboten und dem klassischen ÖPNV können Anhalter-Haltestellen in Form von sogenannten Mitfahrerbanken darstellen. Diese Bänke können an verschiedenen Stellen im Quartier aufgestellt werden, so z.B. an der Bach- oder Palmkestraße, um potenziellen Fahrern anzuzeigen, dass man „den Berg rauf“ mitgenommen werden möchte. Die Mitfahrer-Stationen werden zudem mit einer auffälligen aber einheitlichen Markierung versehen, sodass ein wiedererkennbares Design entsteht.

Zur Nutzung bestehen unterschiedliche Möglichkeiten. Zum einen können durch das Anbringen von umklappbaren Schildern bestimmte Ziele (z. B. Versorgungsstandorte, Bahnhof) angeboten werden, ein anderes Modell kann auch eine vollständig individuelle Zielortwahl in Absprache mit dem Fahrer/der Fahrerin sein. Auch auf Seiten der Fahrer und Fahrerinnen existieren bereits Modelle, wo sich die Fahrer und Fahrerinnen zunächst registrieren und sich dann mittels einer Markierung am Fahrzeug oder an bzw. hinter der Windschutzscheibe zeigen. Alternativ kann das Anhalter-Angebot auch durch jedermann durchgeführt werden, sodass die Möglichkeit zur spontanen Mitnahme in noch höherem Maße besteht.

Auf Seiten der Mitfahrenden besteht das Risiko, sich auf Wartezeiten von schwer abschätzbarer Dauer an der Anhalter-Haltestelle einstellen zu müssen. Demgegenüber kann, vor allem in den wärmeren Monaten, die Mitfahrerbank allerdings auch als Verweilort im Freien oder als Treffpunkt genutzt und etabliert werden. Das Angebot richtet sich insgesamt an jedermann, der Nut-

zerfokus sollte aber im Bereich der Senioren liegen, um für diese eine unkomplizierte Alternative zu möglicherweise umständlichen ÖV-Angeboten zu bieten oder auch um ein regelmäßiges Erben von Fahrten zu ersparen.

**Abb. 81: Mitfahrerbank in Speicher**



Quelle: website Spiegel

Maßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kosten-Nutzen-Relation
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
Einrichtung von Mitfahrer-bänken z.B. an der Bach- und Pelmkestraße	hoch	x			gut

### ***Etablierung eines CarSharing-Systems am Wilhelmsplatz (Z2)***

Eine Idee, die bereits im Quartier angetestet wurde, aber offenbar aufgrund organisatorischer Rahmenbedingungen gescheitert ist, ist die Etablierung eines CarSharing-Systems im Quartier. Mittlerweile bewähren sich CarSharing-Modelle, insbesondere in urbanen Räumen, in der die Wohndichte und somit die Nachfragegruppe groß ist.

Um möglichst viele Bewohner Wehringhausens mit dem Angebot zu erreichen, sollte im Falle eines im Quartier verorteten CarSharing-Angebots auf einen zentralen Standort geachtet werden. Als möglicher Standort stellt sich der Wilhelmsplatz heraus, auf dem im Zuge von Neugestaltungen ein bis zwei Stellplätze für CarSharing-Fahrzeuge gut berücksichtigt werden können. Alternativ ist ein Standort an der S-Bahnhaltestelle Hagen-Wehringhausen empfehlenswert, um eine intermodale Verknüpfung unterschiedlicher Mobilitätsangebote zu erreichen sowie einem schnellen Umstieg zum ÖPNV gewährleisten zu können.

Neben diesen Standorten im öffentlichen Raum bestehen Möglichkeiten, Ladeinfrastrukturen und CarSharing-Angebote auf privatem Gelände anzubieten. Dies ist insbesondere empfehlenswert, wenn bereits Bestrebungen seitens der dort lebenden Bewohnerschaft zur Nutzung eines solchen Angebots bestehen; hierzu bedarf es aber auch eines Engagements seitens der Eigentümer der Flächen. Auch hier könnten insbesondere die ansässigen Wohnungsgesellschaften eine Rolle als Mitinitiator spielen.

Generell ist darauf hinzuweisen, dass sich im Zuge einer möglichen Testphase herkömmliche Parkplätze durch einen beschilderten Hinweis leicht in CarSharing-Stellplätze oder Ladestellplätze für E-Autos umwandeln lassen und auch aus städtebaulicher Sicht keine Beeinträchtigung darstellen. In beiden Fällen muss lediglich auf ausreichende zusätzliche Fläche geachtet werden, um ein ggf. (je nach Leihmodell) anfallendes CarSharing-Terminal bzw. eine Ladesäule zu integrieren. Dies würde bei zwei neuen Stellplätzen ca. zusätzlich der Fläche eines herkömmlichen Pkw-Stellplatzes entsprechen.

Maßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kosten-Nutzen-Relation
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
Etablierung eines CarSharing-Systems am Wilhelmsplatz	mittel		x		mittel

### ***Initiierung eines Stadtteiltaxis und alternativer Beförderungsmöglichkeiten (Z3)***

Insbesondere für ältere und/oder mobilitätseingeschränkte Personen ohne eigenen Pkw gestalten sich Wege im Quartier aufgrund der Topografie schwierig. Hinzu kommt, dass in Nord-Süd-Richtung kein ÖPNV-Angebot besteht, auf welches dieser Personenkreis zurückgreifen könnte.

Abhilfe ist durch die Initiierung eines Stadtteiltaxis möglich, die rechtlich wie die in vielen Städten und Gemeinden bereits etablierten Bürgerbusse funktionieren. Da keine Kannibalisierungseffekte zum regulären ÖPNV-Angebot zu erwarten sind (die Fahrten werden sich eher auf Strecken konzentrieren, die heute nicht durch den öffentlichen Verkehr abgedeckt werden), sollte die Umsetzung kein Problem darstellen.

Beim Stadtteiltaxi würde auf vorhandene Fahrzeugparks von ansässigen Organisationen, Institutionen, Einrichtungen oder Verbänden (bspw. Caritas) zurückgegriffen. Meist benötigen diese nicht alle Fahrzeuge gleichzeitig, bzw. die Fahrzeuge werden häufig nur während bestimmter Stunden des Tages genutzt. Während der „freien“ Stunden bzw. „Standzeiten“ könnte dann ein Fahrzeug als Stadtteiltaxi genutzt werden. Somit ergeben sich zahlreiche Synergieeffekte, da einerseits die Fahrzeuge besser genutzt werden und andererseits die Kosten für die Anschaffung eines neuen Fahrzeugs entfallen. Es wird lediglich an den Besitzer des Fahrzeugs ein Nutzungsentgelt (für Versicherung, Benzin usw.) gezahlt.

Das Stadtteiltaxi wäre darüber hinaus ein sehr flexibles Modell, da entweder ein fester oder ein flexibler Streckenverlauf möglich ist (bspw. Fahrten nur innerhalb des Quartiers, an bestimmten Tagen auch Fahrten zu anderen Zielen in der Stadt usw.) und auch die Zahl der Einsatztage variabel ist; hier kann das Angebot entsprechend der Nachfrage angepasst werden. Im Gegensatz zu einem regulären ÖPNV-Angebot ist es zudem schnell und einfach umsetzbar. Neben der Suche von bereitwilligen „Anbietern“ von Fahrzeugen müssten lediglich ehrenamtliche Fahrer und Fahrerinnen gefunden werden; hinzu kommen noch vertragliche Regelungen, die für die Abwicklung des Betriebs notwendig sind.

Andere Alternativen für eine Beförderungsmöglichkeit innerhalb Wehringhausens können auch eine Wegebahn, ein Elektro-Tuktuk oder elektrounterstützte Fahrrad-Rikschas darstellen. Eine

Wegebahn, wie man sie vermehrt aus Freizeitanlagen oder Kurorten kennt, stellt hierbei jedoch die kostenintensivste Variante dar. Es ist mit Anschaffungskosten von mehreren Hunderttausend Euro zu rechnen. Der Vorteil einer Wegebahn ist hingegen das Platzangebot – je nach Ausstattung können größere Personengruppen bzw. Lasten (bspw. Einkäufe) oder auch Rollstühle oder Kinderwagen transportiert werden. Für moderne, elektrisch betriebene Wegebahnen stellen auch die topographischen Gegebenheiten in Wehringhausen kein Hindernis dar; Steigungen von bis zu 15% sind problemlos zu bewältigen. Dem gegenüber steht jedoch, dass ein privater bzw. informeller Betrieb innerhalb Wehringhausens nur schwer umzusetzen ist, da Fahrpersonal mit Personenbeförderungsschein benötigt wird und für den Betrieb mehrere behördliche Erlaubnisse und Genehmigungen notwendig sind. Insgesamt sprechen Kosten und Aufwand daher eher gegen die kurzfristige Einführung einer Wegebahn; bei neuen Initiativen oder langfristigen Mobilitätskonzepten, die auch die Anbindung des Stadtzentrums beinhalten könnten, stellt eine Wegebahn jedoch ein weiter zu berücksichtigendes Verkehrsmittel dar.

**Abb. 82: Wegebahn als alternative Beförderungsmöglichkeit**



**Abb. 83: Elektro-Tuktuk als alternative Beförderungsmöglichkeit**



Quellen: cityliner.cc, Tuk Tuk Factory

Im Gegensatz zu einer Wegebahn können Elektro-Tuktuks, sofern keine gewerbliche Absicht dahintersteht, auch mit einem einfachen Führerschein der Klasse B und somit von lokalen ehrenamtlichen Akteuren geführt werden. Das Angebot von Elektro-Tuktuk-Fahrten kann unter Umständen als Shuttle-Service nur zu bestimmten Zeiten (zweimal die Woche, zum Wochenmarkt etc.) und zu bestimmten Zielen (Einkaufen, Kirche etc.) angeboten werden und daher nach Rücksprache mit den städtischen Behörden als privater Betrieb möglich sein. Es stellt damit ähnlich wie das Stadtteiltaxi kein Konkurrenzangebot zum regulären ÖPNV dar. Die Investitions- und Betriebskosten bewegen sich, verglichen mit einer Wegebahn, in einem weitaus geringeren Bereich; es ist mit Anschaffungskosten von ca. 15.000-20.000 Euro pro Gefährt zu rechnen. Allerdings ist der Platz begrenzt – es können in der Regel nicht mehr als fünf Personen befördert werden und auch die Mitnahme von größerem Gepäck, Rollstühlen/Rollatoren oder Kinderwagen ist nicht möglich. Dennoch kann ein durch lokale Akteure betriebenes Elektro-Tuktuk ein innovatives Nahmobilitätsangebot vor allem für ältere Bewohner Wehringhausens darstellen.

Ein ähnliches Angebot wie Elektro-Tuktuks stellen Elektro-Rikschas (siehe auch Maßnahme Z4) dar. Bei diesen ist allerdings die Zulademöglichkeit noch beschränkter, sodass hier eher ein individueller Einsatz, z.B. auf Bestellung in Frage kommt. Anschaffungs- und Betriebskosten sind im Vergleich gering, eine behördliche Genehmigung ist nicht notwendig.

Darüber hinaus können auch spezielle Mobilitätsangebote für körperlich eingeschränkte Personen die Teilhabe am Verkehr verbessern. Vor allem vor dem Hintergrund der schwierigen topographischen Gegebenheiten Wehringhausens erscheinen kleine Elektrofahrzeuge, die speziell auf die Beförderung von Rollstuhlfahrern ausgerichtet sind, sinnvoll. Bei der Anschaffung und dem Betrieb muss allerdings auf die im Quartier vorhandene Infrastruktur bedacht werden, da von derartigen Fahrzeugen auch kleinere Höhenunterschiede wie z. B. Bordsteine eine Barriere bedeuten können.

**Abb. 84: Fahrradrikscha als alternative Beförderungsmöglichkeit**



**Abb. 85: Rollstuhlgerechte Beförderungsmöglichkeit**



Quellen: Terra Motors, divaco

Maßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kosten-Nutzen-Relation
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
Initiierung eines Stadtteiltaxis, Prüfung des Angebots von alternativen Beförderungsmöglichkeiten	hoch		x		gut

**Temporäre Einkaufs- und Entdeckungsfahrten nach dem Modell „Radeln ohne Alter“ (Z4)**

„Radeln ohne Alter“ („Cycling Without Age“) ist eine Initiative, die 2012 in Dänemark startete. Hauptidee dabei war, ältere Menschen wieder auf das Fahrrad zu bringen und gleichzeitig auch deren meist sehr eingeschränkte Mobilität zu berücksichtigen. Als Lösung wurden fünf Rikschas in Zusammenarbeit mit der Stadt Kopenhagen besorgt, mit denen freiwillige Radler kostenlose Rikscha-Fahrten für die lokalen Altenheimbewohner anbieten. Zusammen werden Fahrten durch die Stadt durchgeführt, um abseits des Alltags im Pflege- oder Altenheim schöne Erlebnisse zu genießen, sich zu unterhalten oder alte Erinnerungen an vergangene Wohnorte, Straßen und Plätze nochmals aufleben zu lassen. Mittlerweile besteht in 20 Städten Dänemarks ein Netzwerk mit rund 500 Freiwilligen und ca. 100 Rikschas. Mittlerweile schlägt die Idee nach Norwegen über und ist auch bis nach Japan gelangt.

Die Idee des Projekts Radeln ohne Alter“ kann auch einen Mehrwert für Hagen-Wehringhausen vorweisen. Die von der Initiative verwendeten sog. Christiania-Rikschas verfügen neben den Sitz-

plätzen an der Vorderseite auch über eine elektronische Tretunterstützung, was das Fahren und Überwinden von Steigungen erleichtert. So kann die Anschaffung einer solchen Rikscha ein zusätzliches Mobilitätsangebot, insbesondere für ältere Bewohner des Quartiers (wie bspw. des DRK-Seniorenheims an der Lange Straße), darstellen – entweder für die Fahrt zum Einkaufen oder einen kleinen Ausflug durch das Quartier, die Stadt oder ins Grüne. Als Radler müssten Quartiersbewohner gefunden werden, die nach Vereinbarung eine Fahrt zusammen mit interessierten Senioren freiwillig und kostenlos organisieren und durchführen.

Maßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kosten-Nutzen-Relation
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
Temporäre Einkaufs- und Entdeckungsfahrten nach dem Modell „Radeln ohne Alter“	mittel		x		gut

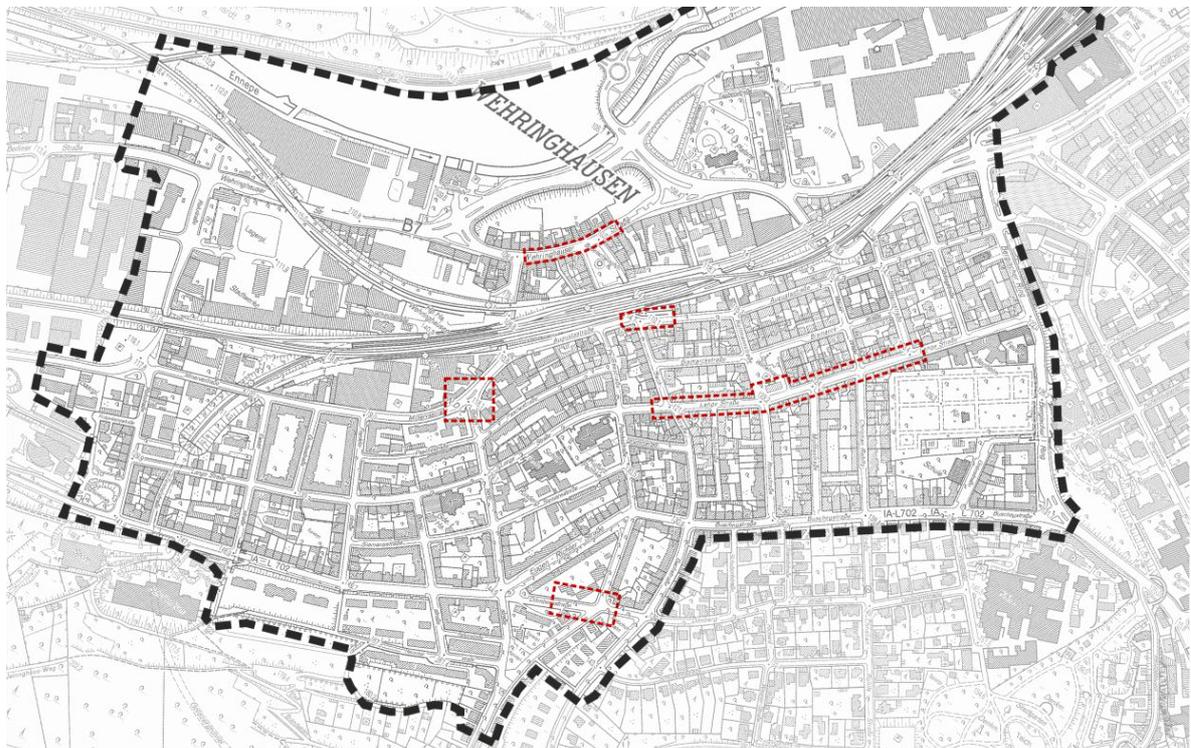
## 6 Detailräume

Im Zuge der Masterplanerstellung wurden einzelne Bereiche im Quartier genauer betrachtet und Maßnahmenvorschläge anhand von skizzenhaften Planzeichnungen verräumlicht. Bei der Erarbeitung flossen auch die Ergebnisse der Planungswerkstatt mit ein, sofern der Bereich dort thematisch behandelt wurde und die Vorschläge sinnvoll und zugleich umsetzbar sind.

Diese Skizzen sollen Ideen und „Denkmodelle“ aufzeigen und somit Potenziale veranschaulichen; die Prüfung der detaillierten baulichen Umsetzung (Machbarkeiten, Restriktionen, Rahmenbedingungen, zu erwartende Kosten) war im Rahmen der Masterplanerstellung nicht möglich.

Für eine beispielhafte Umgestaltung wurden die in nachfolgender Abbildung dargestellten Detailräume gewählt:

**Abb. 86: Detailräume**

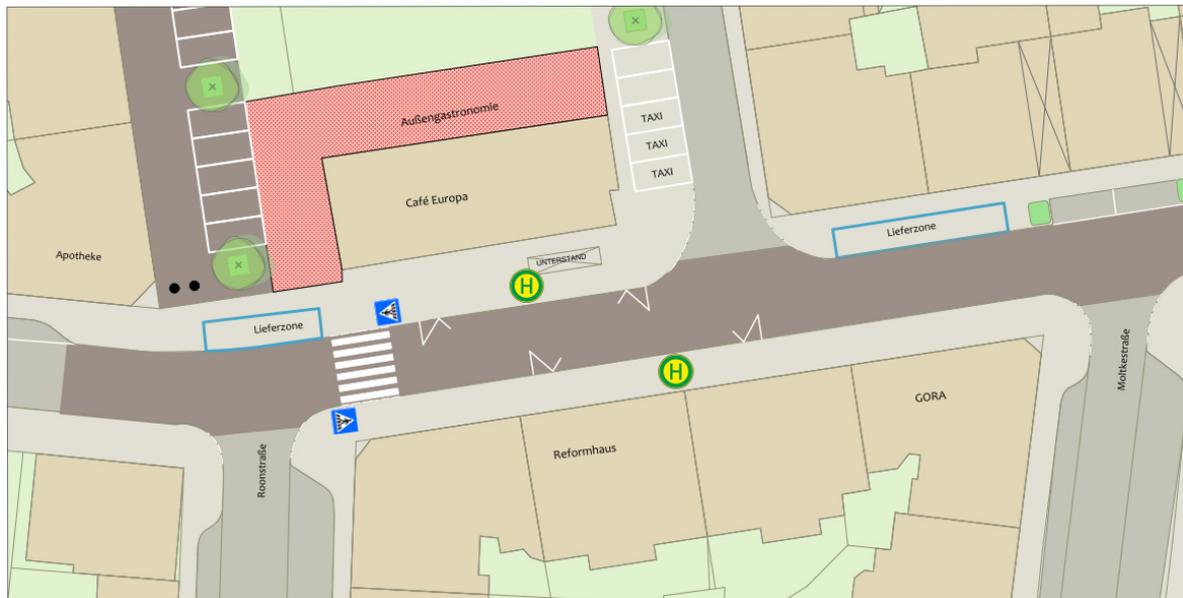


Quelle: Eigene Darstellung

### ***Lange Straße (D1)***

Die Lange Straße stellt sowohl hinsichtlich ihrer Funktion als auch hinsichtlich ihrer Lage einen zentralen Handlungsbereich in Hagen-Wehringhausen dar. Im Rahmen der Planwerkstatt wurden daher viele Anregungen für eine Umgestaltung der Lange Straße zwischen Södingstraße und Bachstraße gesammelt, die in die folgenden, konzeptionellen, gutachterlichen Vorschläge mit eingeflossen sind. Die folgende Abbildung visualisiert die Maßnahmen unterteilt in vier Abschnitte.

Abb. 87: Entwurfsskizzen zur Lange Straße





Quelle: Eigene Darstellung

Die wichtigsten Änderungen im Bereich der Lange Straße betreffen die Regelung und Einhaltung der Fahrgeschwindigkeit, die Aufwertung der Bushaltestellen sowie Verbesserungen für den Fußverkehr. Quartierseinwärts fahrend wird vorgeschlagen, eine Eingangssituation zu schaffen, bspw. über eine Girlande von einer Häuserseite zur anderen mit einem Schriftzug oder mit Blumenkübeln des Projektes Gartenreich. Bereits kurz nach dem Einfahren in die Lange Straße würde sowohl über die Beschilderung als auch über Markierungen auf der Fahrbahn („30“) dem Kfz-Verkehr verdeutlicht, dass man sich in einer Tempo 30-Zone befindet; diese Markierungen könnten auch im weiteren Verlauf wiederholt werden. Zusätzlich ist die Aufstellung der im Konzept vorgeschlagenen Dialogdisplays möglich (Fahrer, die sich an die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30km/h halten, erhalten einen Smiley; Fahrer, die sich nicht an die zulässige Höchstgeschwindigkeit halten, erhalten einen Frowny).

Bezüglich des Fußverkehrs sollten die Borde an jeder Querungsstelle auf 3 cm abgesenkt werden, was dazu führt, dass der komplette Bereich für bewegungseingeschränkte Personen barrierefrei gestaltet ist. Die Bushaltestellen werden ebenfalls nach den Ansprüchen der Barrierefreiheit aufgewertet; zudem werden dort Überdachungen und Sitzmöglichkeiten ergänzt.

Die Querungssituation gestaltet sich für Fußgänger in der Skizze ebenfalls einfacher als bisher. Ergänzend zum Erhalt des Fußgängerüberweges am Wilhelmsplatz könnten zwei neue Querungsangebote geschaffen werden – sowohl im Bereich der Bachstraße als auch im Bereich der Sternstraße. Hier wird vorgeschlagen, dass dort Differenzialabsenkungen installiert werden (5 cm-Bord für Sehbehinderte, Nullbord für Bewegungseingeschränkte); zudem sollte hier geprüft

werden, ob bspw. durch eine Fahrbahnverengung (sog. Gehwegnasen) die Querungssituation weiter erleichtert werden könnte.

Ein weiteres Element können Fahrradpiktogramme darstellen, die den Autofahrern auch die Präsenz des Radverkehrs signalisieren. Die Schaffung einer separaten Radverkehrsinfrastruktur (bspw. ein Schutzstreifen) ist nicht möglich, da diese aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht nicht in Tempo 30-Zonen erlaubt ist und zudem keine ausreichenden Platzverhältnisse bestehen.

Für den Lieferverkehr können im Bereich des Wilhelmsplatzes zwei Bereiche reserviert werden, die ggf. nur während einiger Stunden des Tages (bspw. 5-11 Uhr o.ä.) als Lieferzone fungieren und während der übrigen Zeit auch für andere Nutzerkreise offen stehen können. Die wegfallenden Taxi-Stellplätze entlang der Lange Straße können nur wenige Meter entfernt am Wilhelmsplatz östlich des Café Europa eingerichtet werden (Details zur Gestaltung des Wilhelmsplatzes finden sich im Masterplan Freiraum).

Der Abschnitt der Lange Straße im Bereich des Wilhelmsplatzes würde sich vom übrigen Streckenverlauf etwas absetzen. Durch eine andere Material- und/oder Farbwahl der Fahrbahn und einer nahezu vollständigen Niveaugleichheit zwischen Fahrbahn und Seitenbereichen kann eine Art „Shared Space“ entstehen; diese Voraussetzungen werden zum derzeitigen Zeitpunkt z.T. bereits erfüllt.

Bezüglich der Parksituation sollte geprüft werden, ob in einigen Abschnitten der Lange Straße, wo die Gehwegbreiten mehr als 3,50m betragen, temporär (bspw. nachts) das Parken ermöglicht werden kann, um den Parkdruck im Quartier etwas zu senken. Alternativ wäre es auch möglich, in geeigneten Abschnitten während der Nachtstunden das Parken auf der Fahrbahn zu erlauben.

Maßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kosten-Nutzen-Relation
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
Lange Straße	hoch	x	x		hoch

### **Zentraler Bereich Augustastraße und Fußgängerunterführung (D2)**

Die Fußgängerunterführung stellt eine der wesentlichen Verbindungen zwischen dem Süden und dem Norden Wehringhausens dar. Sie verbindet im direkten Verlauf von der Bachstraße die südlich gelegenen Quartiersbereiche mit dem Bodelschwingplatz, der Wehringhauser Straße und der „Bohne“, die alle ebenfalls aufgewertet werden sollen (vgl. D3 und Masterplan Freiraum) und in Zukunft z.T. wichtige und neue Zielorte für den gesamten Stadtteil darstellen. Aufgrund der herausragenden Bedeutung dieser Verbindung und dem Ziel, die beiden Quartiersbereiche stärker zu verbinden, ist die aktuelle bauliche Situation zu verbessern. Aktuell wird die Unterführung gemieden, nicht nur wegen der sozialen Randgruppen, die sich dort treffen, sondern auch wegen den fehlenden Sichtbeziehungen zwischen dem Straßenbereich Augustastraße/Bachstraße und dem inneren Bereich der Unterführung.

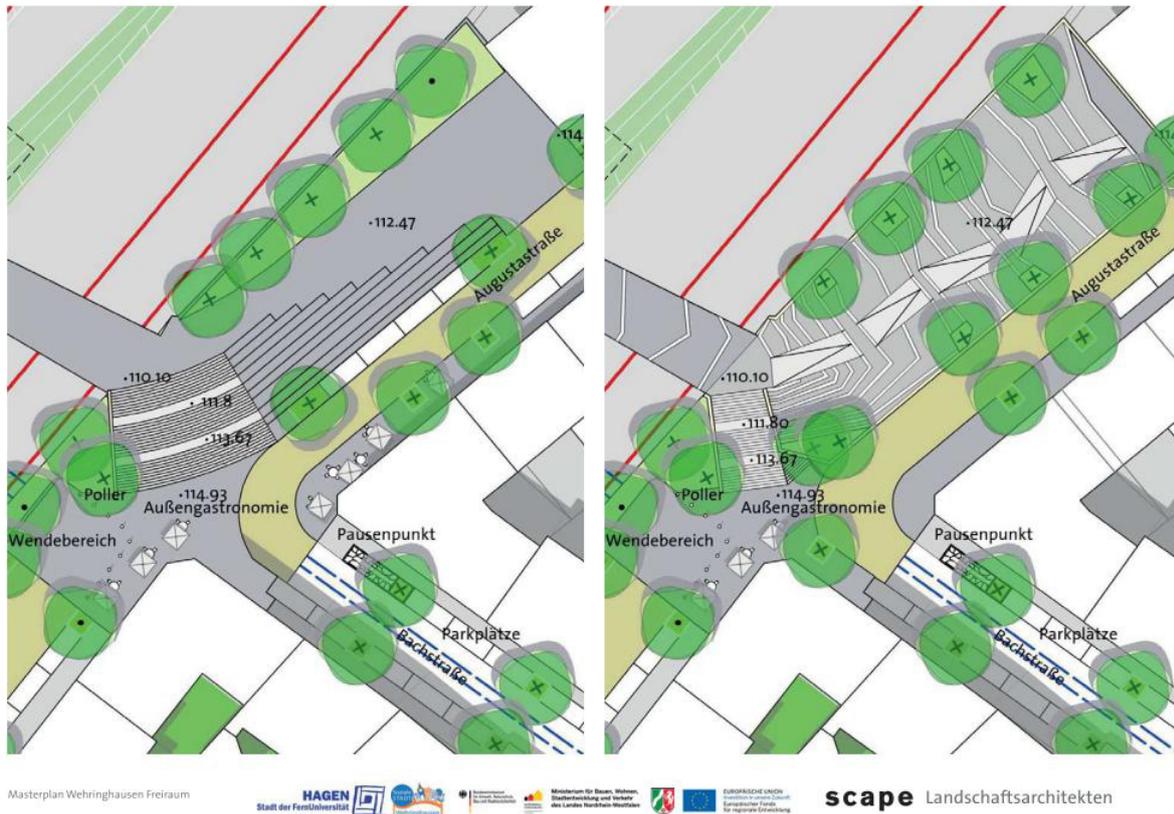
Um den Angstraum zu beseitigen, mehr Licht und Sichtmöglichkeiten in und aus Richtung Süden zu ermöglichen sowie eine freundlichere Gestaltung mit Mehrwert zu schaffen, sind größere bauliche Maßnahmen an der Augustastraße in Höhe des heutigen und zukünftigen Zugangs zu ergreifen. Um dies umzusetzen, wird mehr Raum und Fläche als derzeit vorhanden benötigt. Das hat zur Folge, dass der Straßenbereich der Augustastraße in Höhe der Unterführung stark verschmälert würde. Künftig wäre an diesem Stück die Augustastraße nur noch für den Fuß- und Radverkehr durchlässig. Über diese Maßnahme können auf diese Weise auch die in der Analyse thematisierten Durchgangsbeziehungen des Verkehrs auf dieser Achse vermieden werden. Wichtig wäre hierbei die Sicherung der Wendemöglichkeit aus Richtung Minervastraße. Aus Richtung Osten kommend würde die Augustastraße ab Höhe der Rampe zur Unterführung zur Einbahnstraße (mit Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung); die bestehende Regelung der Bachstraße würde somit verlängert.

Zentrales neues Element in diesem Bereich wäre eine attraktiv gestaltete Treppen- und Sitzanlage, die die Eingangssituation der Unterführung wesentlich aufweitet (und damit offener erscheinen lässt) und aufwertet. Die Wegebeziehung zur Bachstraße würde durch den direkten Zugang deutlich betont und vereinfacht; zudem ergeben sich zahlreiche Sitz- und Verweilmöglichkeiten.

*Hinweis: Die Gestaltung dieses Bereichs ist auch Teil des Masterplans Freiraum. Durch die enge Zusammenarbeit der beiden Büros Scape und Planersocietät konnten daher mehrere Varianten für diesen Bereich entwickelt werden, die z.T. unterschiedliche Elemente aufweisen und Effekte nach sich ziehen und damit die vorhandenen Spielräume bestmöglich aufzeigen. Der Vollständigkeit halber werden daher an dieser Stelle auch die Skizzen des Masterplans Freiraum dargestellt.*

**Abb. 88: Entwurfsskizzen zur Unterführung zum Bodelschwingplatz**





Quelle: Eigene Darstellung (vorherige Seite), scape Landschaftsarchitekten (oben)

Maßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kosten-Nutzen-Relation
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
Zentraler Bereich Augustastrasse und Fußgängerunterführung	hoch	x	x		hoch

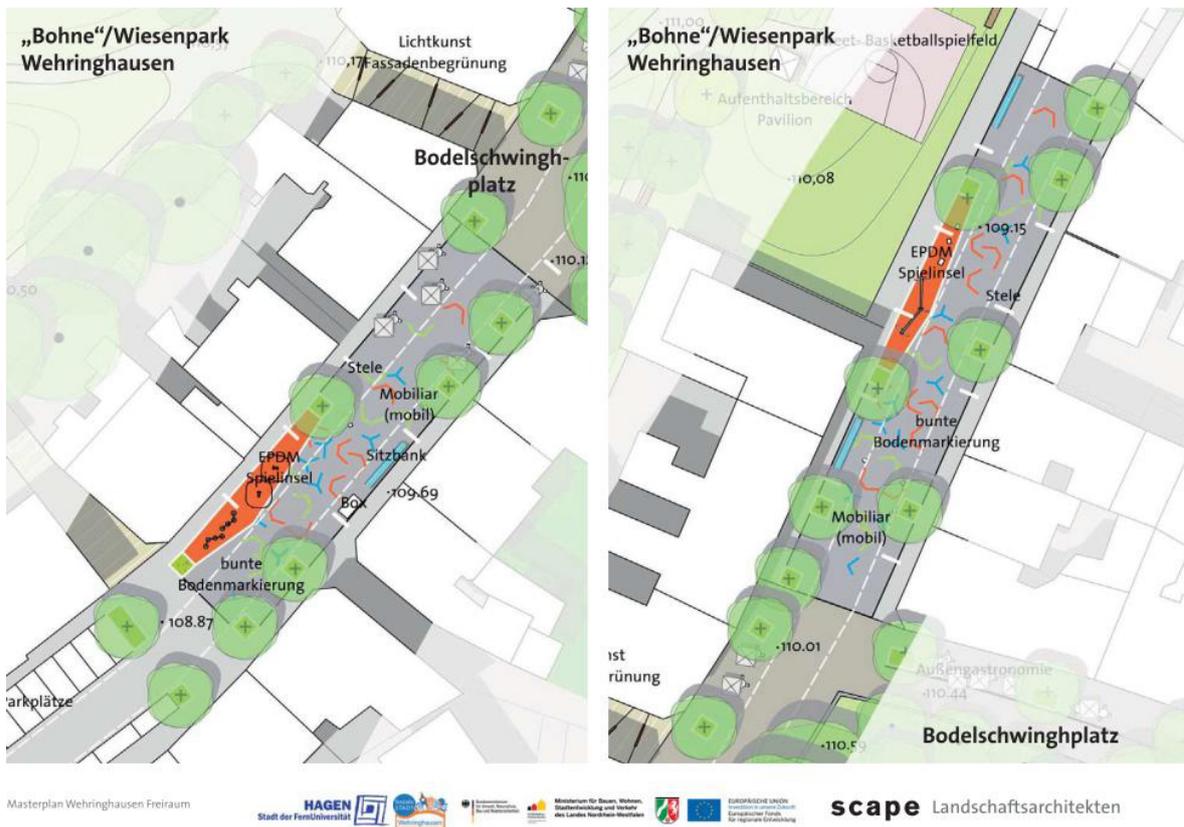
### **Wehringhauser Straße (D3)**

Durch die Teilrealisierung der Bahnhofshinterfahung konnte die Wehringhauser Straße im Bereich des Bodelschwingplatzes bereits stark vom Verkehr entlastet werden, so dass sich nun Spielräume zur Umgestaltung der Straße ergeben.

Die Fahrbahnbreite kann zukünftig auf etwa 6,0m verschmälert werden (zur Sicherstellung des Begegnungsfalls Bus/Bus). Um die Straße optisch schmaler wirken zu lassen (und damit ein niedriges Geschwindigkeitsniveau zu unterstützen), ist es möglich, als Gestaltungselement beidseitig etwa 0,5m breite Seiten-/Längsstreifen bzw. -rinnen zu integrieren; diese heben sich durch ihre Oberflächen- und/oder Farbgestaltung vom üblichen Asphalt ab. Der Abschnitt der Wehringhauser Straße direkt am Bodelschwingplatz würde die Gestaltungselemente (Material, Farbgestaltung) des Platzes fortführen, so dass Straße und Platz in diesem Bereich einheitlicher und miteinander verzahnt wirken; durch die Aufstellung von Stadtmobiliar (z. B. Sitzwürfel) kann eine klare

aber dennoch harmonisch wirkende Trennung zwischen Straße und Platz bzw. Gehbereichen erreicht werden. Als weiteres Gestaltungselement ist die Integration von Fahrbahnverengungen an den Eingängen der Wehringhauser Straße möglich, um die Fahrgeschwindigkeiten in diesem Bereich weiter zu senken und eine bessere Torwirkung zu erreichen.

**Abb. 89: Entwurfsskizzen zur Wehringhauser Straße**



Quelle: scapE Landschaftsarchitekten (oben), eigene Darstellung (folgende Seite)



Um die Gestaltungs- und Nutzungsmöglichkeiten des Bodelschwingplatzes besser ausschöpfen zu können (vgl. hierzu auch Masterplan Freiraum), entfällt dort ein Teil der Stellplätze, die stattdessen zukünftig entlang der Wehringhauser Straße eingerichtet werden. Die Schaffung eines Spiel- und Aufenthaltsbereichs sowie die Integration von Begrünung in den Straßenraum kann hierzu einen Ausgleich schaffen und für eine attraktivere und „gemütlichere“ Gestaltung sowie Wahrnehmung der Straße sorgen.

*Hinweis: Die Gestaltung dieses Bereichs ist auch Teil des Masterplans Freiraum. Durch die Zusammenarbeit der beiden Büros Scape und Planersocietät konnten daher mehrere Varianten für diesen Bereich entwickelt werden, die z.T. unterschiedliche Elemente aufweisen und Effekte nach sich ziehen. Der Vollständigkeit halber werden an dieser Stelle auch die Skizzen des Masterplans Freiraum dargestellt.*

Maßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kosten-Nutzen-Relation
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
Wehringhauser Straße	hoch	x	x		hoch

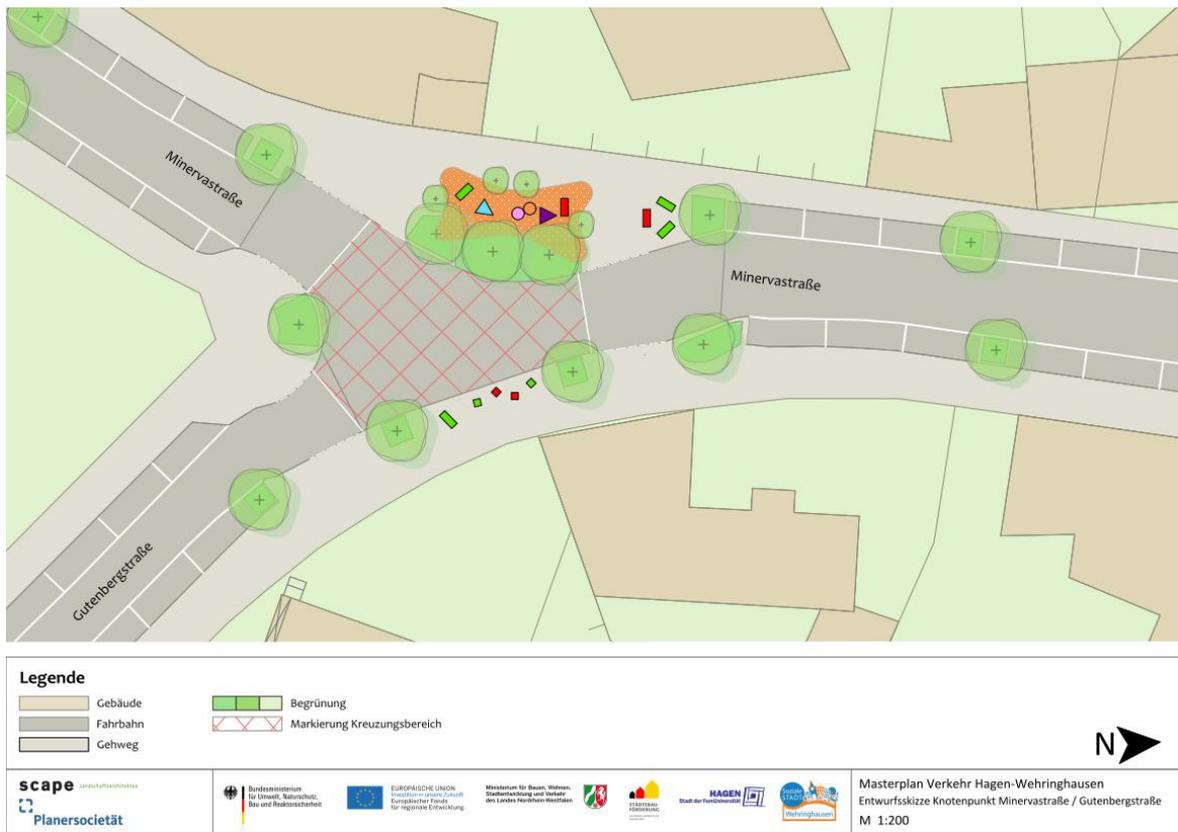
#### **Minervastraße – Gutenbergstraße (D4)**

Die Gestaltung und Verkehrsregelung des Knotenpunkts Minervastraße – Gutenbergstraße ist verbesserungsbedürftig. Es hat sich gezeigt, dass der separate Rechtsabbiegestreifen (rechts der Verkehrsinsel) bei den Fahrzeugführern mitunter zu Verwirrungen führt; z.T. werden sogar Fahrzeuge, die den Rechtsabbiegestreifen nutzen, von dahinter fahrenden Fahrzeugen links überholt (da der Nutzer des Rechtsabbiegestreifens Vorfahrt gewähren muss).

Im Zuge der Analyse wurden die Straßenmaße detailliert aufgenommen und dabei festgestellt, dass die Fahrbahnbreite auch ohne den separaten Rechtsabbiegestreifen für die meisten Begegnungsfälle ausreicht und daher auf den Streifen verzichtet werden kann. Die dadurch gewonnene Fläche könnte somit einer neuen Nutzung und Gestaltung zugeführt werden, z.B. über die Integration von Begrünungselementen des Projektes „GartenReich!“ sowie Aufenthalts- und Spielmöglichkeiten; dieser Bereich könnte sich auch als Standort eines Pocket Parks eignen (vgl. hierzu Masterplan Freiraum). Die Fahrbahn kann im Kreuzungsbereich ebenfalls individueller gestaltet sein (z.B. durch ein Farbmuster oder andere Farbmarkierungen), um die Aufmerksamkeit der Fahrzeugführenden zu erhöhen und optische Akzente zu setzen.

Zur genauen Gestaltung sollten später konkrete Vorschläge und Ideen von den Bewohnern des Quartiers eingeholt werden. Einen möglichen Gestaltungsvorschlag zeigt die folgende Skizze.

Abb. 90: Entwurfsskizze zum Knotenpunkt Minervastraße / Gutenbergstraße



Quelle: Eigene Darstellung

Maßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kosten-Nutzen-Relation
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
Minervastraße / Gutenbergstraße	mittel		x		mittel

**Dömbergstraße –Pelmkestraße (D5)**

In manchen Bereichen des Quartiers fallen die groß dimensionierten Straßenräume auf, insbesondere an Knotenpunkten. Dies gilt z.B. auch für die Dömbergstraße. Dort besteht aktuell im westlichen Abschnitt ein verkehrsberuhigter Bereich, im weiteren Verlauf eine Tempo 30-Zone.

Der Knoten Dömbergstraße – Pelmkestraße ist ein Beispiel für eine Straßenfläche, die für einen Kreuzungsbereich in dem gegebenen Umfeld und der Funktion der Straße viel zu groß bemessen ist. Für diesen Detailraum soll skizzenhaft aufgezeigt werden, wie die räumlichen Kapazitäten, die durch eine Rücknahme von Straßenfläche entstehen, effektiv zu einer Wohnumfeldaufwertung insbesondere für Spiel- und Aufenthaltsfunktionen genutzt werden können.

Durch eine Verlängerung des bestehenden verkehrsberuhigten Bereichs bis zum Knoten mit der Pelmkestraße (inkl. einer Neugestaltung des Straßenraums als Mischverkehrsfläche und der Schaffung eines Übergangs bzw. Tores zwischen dem verkehrsberuhigten Bereich und der Tempo 30-Zone), kann durch eine Neuordnung des Parkens und die Integration von Spiel-, Aufenthalts- und Begrünungselementen der verfügbare Raum optimal genutzt werden und somit einen Mehrwert für die Anwohner bringen. Einschränkungen (z. B. beim Parken) wären nicht zu erwarten, da durch eine geschickte Anordnung der Stellplätze mitunter sogar die Schaffung zusätzlicher Stellplätze möglich erscheint. Ein möglicher Gestaltungsvorschlag befindet sich in der folgenden Skizze.

Abb. 91: Entwurfsskizze zum Knotenpunkt Dömbergstraße / Pelmkestraße



Quelle: Eigene Darstellung

Maßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kosten-Nutzen-Relation
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
Dömbergstraße / Pelmkestraße	mittel		x		mittel

## 7 Fazit

Der voran beschriebene Masterplan Verkehr für Hagen-Wehringhausen hat zum Ziel, die Bedingungen für möglichst alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere aber für Fußgänger und Radfahrer, im Quartier zu verbessern. Hagen-Wehringhausen ist ein innenstadtnahes und durchmischtes Quartier mit vielfältiger Bevölkerungsstruktur und Räumen mit hohem Aufwertungspotenzial. Aufgrund der hohen Wohndichte und der kurzen quartiersinternen Wege bietet eine Förderung des Fuß- und Radverkehrs insbesondere in Hagen-Wehringhausen hohes Potenzial.

Mit den Schwerpunkten auf die Themen Verbindung der südlichen und nördlichen Quartiersbereiche, Barrierefreiheit und Aufenthalts- sowie Verkehrsqualitäten werden alle Quartiersbewohner, egal wie sie unterwegs sind, als wichtige Nutzergruppen erkannt und mithilfe der integrierten Betrachtungsweise des Konzeptes in ihren unterschiedlichsten Ansprüchen gleichberechtigt berücksichtigt. Der Fokus auf die weiträumige Beseitigung von physischen Barrieren sorgt gleichzeitig für Strukturen, die für ältere und mobilitätseingeschränkte Personen, aber auch für andere Personengruppen, Raum für eigenständige Fortbewegung geben. In Ergänzung sorgt eine Vielzahl von Maßnahmen für einen Aufwertungsprozess und somit für eine erhöhte Identifikation mit Hagen-Wehringhausen. Das birgt die Chance, der Bevölkerung eine leichtere Wertschätzung des Wohnquartiers zu ermöglichen. Orte der Begegnung, des Spiels und Aufenthalts, gleichberechtigte Mobilitätsstrukturen für Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer sowie eine Erhöhung der Verkehrssicherheit ermöglichen Hagen-Wehringhausen die Chance eines Imagewandels hin zu einem Quartier, in dem das Miteinander im Zentrum steht und in dem sich alle Verkehrsteilnehmer gleichermaßen komfortabel, sicher und barrierefrei bewegen können.

Neben den vorgeschlagenen Maßnahmen stehen im Nachgang des Konzeptes die Prozesse der weiteren Beteiligung und Konkretisierung bestimmter Themen im Vordergrund. Hier kommt es darauf an, dass die Stadt Hagen bei der konkreten Gestaltung offener definierter Inhalte, wie z. B. der konkreten Gestaltung von Spielpunkten oder in den Detailräumen neu hinzugewonnener Gestaltungsflächen, entsprechend einer zeitgemäßen, inklusiven Planung auch die Öffentlichkeit (weiter) beteiligt. Hier besteht Potenzial, Kinder und Jugendliche ggf. über die Mithilfe der im Quartier befindlichen Schulen für eine Beteiligung zu begeistern und zu aktivieren. Die bisher angestoßenen Prozesse (auch im Rahmen der Masterpläne Freiraum und Verkehr sowie der Spielplatzplanung) können hier als Grundlage dienen.

Insgesamt ist darauf hinzuweisen, dass sicherlich nicht alle vorgeschlagenen Maßnahmen aufgrund von zeitlichen und finanziellen Ressourcen auf einmal umgesetzt werden können. Die im Konzept enthaltenen Ideen und Entwürfe sind aber im Zusammenhang erarbeitet und erstellt worden, bauen teilweise aufeinander auf und sind aufeinander abgestimmt worden. Daher ist eine zeitliche Priorisierung der Umsetzung sowie eine Beachtung gegenseitiger Abhängigkeiten von Maßnahmen sinnvoll. Ebenso ist festzustellen, dass manche Maßnahmen größere und teure Umbauten voraussetzen. Diese Maßnahmen bringen allerdings in Anbetracht der aktuellen Situation einen entscheidenden Mehrwert für das ganze Quartier. Neben den großen und kostenintensiven

Maßnahmen finden sich auch einige Maßnahmen im Konzept wieder, die kostengünstig und schnell umsetzbar sind. Diese können schnelle Verbesserungen bei geringem Aufwand bewirken.

## Anhang

## Maßnahmenprogramm

Bereich	Maßnahmen- kürzel	Maßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kosten- Nutzen- Relation	Beteiligte (außer Stadt)
				kurzfristig	mittel- fristig	langfristig		
Fußverkehr	F1	Einrichtung eines Programms ‚Barrierefreiheit‘	hoch		x		gut	
	F2	Schaffung eines barrierefreien Komfortwegenetzes	hoch	x	x		gut	
	F3	Aufwertung bestehender und Schaffung neuer Querungsmöglichkeiten	hoch	x			gut	
	F4	Verbesserung der Durchlässigkeiten im Quartier	mittel		x		gut	Grundstückseigentümer
	F5	Aufwertung der Unterführungen	hoch	x		x	gut	Bewohner, lokale Künstler, Kinder- und Jugendliche
	F6	Sicherung der Gehweg- und Überquerungsbereiche	mittel	x			hoch	
	F7	Ausweisen von weiteren Verkehrsberuhigten Bereichen	hoch	x			gut	
	F8	Einrichtung von Spielpunkten	mittel		x		hoch	Kinder
	F9	Temporäre Sperrung von Straßen zu „Spielstraße auf Zeit“	mittel		x		hoch	Kinder, Polizei, Anbieter von Spielmobilen
	F10	Temporäre Umnutzung von Kfz-Stellplätzen	gering		x		gut	Einzelhandel, Gastronomie
Radverkehr	R1	Augustastraße	hoch	x			gut	
	R2	Lange Straße	mittel	x			gut	
	R3	Eugen-Richter-Straße	hoch	x			gut	
	R4	„Alte B 7“/Wehringhauser Straße	hoch		x		gut	
	R5	Rehstraße	hoch	x			gut	
	R6	Bachstraße	mittel	x			gut	

Bereich	Maßnahmen- kürzel	Maßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kosten- Nutzen- Relation	Beteiligte (außer Stadt)
				kurzfristig	mittel- fristig	langfristig		
Radverkehr	R7	Installation von Radabstellanlagen an wichtigen Zielorten im Quartier	hoch	x			gut	
	R8	Schaffung eines Bike&Ride-Angebots an der S-Bahnstation Hagen-Wehringhausen	mittel			x	gut	
	R9	Positionierung des Themas wohnungsnaher Radabstellanlagen und Pedelec-Ladestationen bei den Eigentümern	hoch		x		gut	Eigentümer
	R10	Schaffung eines Pedelec-Verleihs am Wilhelmsplatz	mittel		x		gut	
	R11	Kauf eines Stadtteil-E-Lastenfahrrads zum Verleih	mittel		x		mittel	
	R12	Organisieren einer Jugend-Fahrradwerkstatt	mittel		x		gut	Kinder und Jugendliche, Schulen
	R13	Durchführung von Fahrrad- und Pedelec-Kursen (z. B. für Ältere, Migranten)	mittel		x		gut	Polizei, ADFC/VCD
ÖPNV	Ö1	Aufwertung der Haltestellen durch Komfortelemente und Barrierefreiheit	hoch	x			gut	Hagener Straßenbahn AG
	Ö2	Verlängerung der Dienstzeiten auf der Linie 528	hoch	x			gut	Hagener Straßenbahn AG
	Ö3	Verlegung der S-Bahnhaltestelle Hagen-Wehringhausen an den Bodelschwinghplatz	mittel			x	mittel	Hagener Straßenbahn AG
Kfz-Verkehr (fließend)	K1	Änderung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 (Strecke) auf der Eugen-Richter-Straße bzw. Buscheystraße	hoch	x			gut	
	K2	Aufnahme der Rehstraße und Wehringhauser Straße in die Tempo 30-Zone	hoch	x			gut	
	K3	Aufhebung der Vorfahrtsregelungen in der Minervastraße und Augustastraße	mittel	x			gut	

Bereich	Maßnahmen- kürzel	Maßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kosten- Nutzen- Relation	Beteiligte (außer Stadt)
				kurzfristig	mittel- fristig	langfristig		
Kfz-Verkehr (fließend)	K4	Aufhebung der Durchfahrtsbeziehung an der Augustastraße	mittel		x		gut	
	K5	Installationen zur Geschwindigkeitsregulierung auf der Lange Straße	hoch	x			gut	
	K6	Fahrbahnmarkierungen zur Entschleunigung des Kfz-Verkehrs an ausgewählten Knotenpunkten im Nebennetz	hoch	x			gut	
	K7	Aktionen mit Kindern bei der Geschwindigkeitsüberwachung	mittel		x		gut	Kinder, Jugendliche, Schulen, Polizei
	K8	Signalisierung von langen Rotphasen vor der Feuerwehrausfahrt	gering		x		gut	
Kfz-Verkehr (ruhend)	P1	Schaffung von zusätzlichen Stellplätzen	hoch		x		mittel	Grundstückseigentümer (Stadt kann nur Hilfestellung leisten)
	P2	Optimierung von bestehenden Stellplatzanlagen	hoch		x		mittel	Grundstückseigentümer (Stadt kann nur Hilfestellung leisten)
	P3	Erweiterung der Parkfläche des Kaufland-Supermarkts und Nutzung der Einzelhandels-Parkflächen für Quartiersbewohner	hoch	x	x		gut	Einzelhandel, Stadt als Vermittler
	P4	Verlängerung der erlaubten Parkzeit an der Lange Straße	mittel	x			mittel	
	P5	Neuorganisation des Parkens in ausgewählten Straßen	hoch			x	gut	

Bereich	Maßnahmen- kürzel	Maßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kosten- Nutzen- Relation	Beteiligte (außer Stadt)
				kurzfristig	mittel- fristig	langfristig		
	P6	Einrichten von Bewohnerparkzonen nach dem Mischprinzip	hoch	x			gut	
Wirtschafts- verkehr	W1	Laufende Überprüfung und Modifizierung der Lieferzonen im Quartier	mittel	x	x	x	gut	Gewerbetreibende
	W2	Einführen eines Berechtigungsscheins für Lieferfahrzeuge	niedrig		x		mittel	Gewerbetreibende
	W3	Einrichten eines Runden Tisches „Wirtschaftsverkehr“ mit städtischem Ordnungsamt	hoch	x			gut	Gewerbetreibende
Zukünftige Mobilität und alternat. Mobilitätsangebote	Z1	Einrichtung von Mitfahrerbanken an der Bach- und Pelmkestraße	hoch	x			gut	Presse, Polizei
	Z2	Etablierung eines CarSharing-Systems am Wilhelmsplatz	mittel		x		mittel	
	Z3	Initiierung eines Stadtteiltaxis, Prüfung des Angebots von alternativen Beförderungsmöglichkeiten	hoch		x		gut	Verbände
	Z4	Temporäre Einkaufs- und Entdeckungsfahrten nach dem Modell „Radeln ohne Alter“	mittel		x		gut	Bewohnerschaft
Detailbereiche	D1	Lange Straße	hoch	x	x		hoch	Anwohner, Gewerbetreibende
	D2	Zentraler Bereich Augustastraße und Fußgängerunterführung	hoch	x	x		hoch	Anwohner
	D3	Wehringhauser Straße	hoch	x	x		hoch	Anwohner
	D4	Minervastraße - Gutenbergstraße	mittel		x		mittel	Anwohner
	D5	Dömbergstraße - Pelmkestraße	mittel		x		mittel	Anwohner

## Quellenverzeichnis

**Bundesanstalt für Straßenwesen - BASt (2013):** Radpotenziale im Stadtverkehr. Bergisch Gladbach.

**Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (2001):** Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen - R-FGÜ 2001. Bonn

**FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2002):** Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen – EFA. Köln

**IG Fahrrad (o.J.):** Der ideale Fahrrad-Abstellraum im Wohnbau. Ein Leitfaden.

**IVM – Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain GmbH (2014):** Förderung des Rad- und Fußverkehrs – Kosteneffiziente Maßnahmen im öffentlichen Straßenraum. Frankfurt am Main

**Website Beispielbare Stadt:** Die beispielbare Stadt Griesheim.

Link: [http://beispielbare-stadt.efhd.de/download/beispielbare\\_Stadt/Spielstadt.pdf](http://beispielbare-stadt.efhd.de/download/beispielbare_Stadt/Spielstadt.pdf)  
(zuletzt zugegriffen am 05.03.2015)

**Website cityliner:** Gallery.

Link: <http://www.cityliner.cc/portfolio.html>  
(zuletzt zugegriffen am: 02.03.2015)

**Website divaco:** Elektro Personen Transportfahrzeuge.

Link: [http://cms-bitforbit.com/divaco/elektro\\_personen.html](http://cms-bitforbit.com/divaco/elektro_personen.html)  
(zuletzt zugegriffen am: 02.03.2015)

**Website Fabema:** Hinweisschild Feuerwehrausfahrt.

Link: <http://www.fabema.de/uploads/pics/37bc755f4a.jpg>  
(zuletzt zugegriffen am: 02.03.2015)

**Website Firma Griesmann:**

Link: <http://www.griesmann.de/Garagen/Bilder/Doppelparker/Doppel1.jpg>  
(zuletzt zugegriffen am: 02.03.2015)

**Website Fuss e.V.:** Aktionen.

Link: <http://www.gehwege-frei.de/aktiv/aktionen.html>  
(zuletzt zugegriffen am: 02.03.2015)

**Website Garagenwelt:** Firma Zapf.

Link: <http://www.garagen-welt.de/sondergaragen/doppelparker.html>  
(zuletzt zugegriffen am: 02.03.2015)

**Website Generalanzeiger Bonn:** Stadt will Außengastronomieprojekt ausdehnen.

Link: <http://www.general-anzeiger-bonn.de/bonn/bonn/stadt-will-aussengastronomie-projekt-ausdehnen-article1535604.html>  
(zuletzt zugegriffen am: 02.03.2015)

**Website Huber Integralbau:** Projekt Landau, Quartiersgarage am Großmarkt

Link: <http://www.huber-integralbau.de/referenzen/projekt-landau-ph-grossmarkt/>  
(zuletzt zugegriffen am 05.03.2015)

**Website Huber Integralbau:** Projekt München, Parkdeck Riesstraße.

Link: <http://www.huber-integralbau.de/referenzen/projekt-muenchen-parkdeck-riesstrasse/>  
(zuletzt zugegriffen am 05.03.2015)

**Website News aus Neumarkt:** Geschwindigkeitsanzeige.

Link: <http://www.news-aus-neumarkt.de/geschwindigkeitsmessgeraet-smiley/>  
(zuletzt zugegriffen am 05.03.2015)

**Website Spiegel (2014):** Die „Mitfahrerbank“: Trampen im Sitzen

Link: <http://www.spiegel.de/kultur/gesellschaft/bild-999633-755343.html>  
(zuletzt zugegriffen am: 02.03.2015)

**Website Stadt Bottrop (2014):** Erlebnis Linie.

Link: [http://www.bottrop.de/wirtschaft/downloads/141024\\_Broschuere\\_Erlebnislinie.pdf](http://www.bottrop.de/wirtschaft/downloads/141024_Broschuere_Erlebnislinie.pdf)  
(zuletzt zugegriffen am: 02.03.2015)

**Website Stadt Griesheim:** Die beispielbare Stadt.

Link: <http://www.griesheim.de/Bispielbare-Stadt.1029.0.html>  
(zuletzt zugegriffen am: 02.03.2015)

**Website Terra Motors:** Japanese Quality Electric Three Wheelers.

Link: <http://www.terra-motors.com/wheelers/r6/>  
(zuletzt zugegriffen am: 02.03.2015)

**Website TukTuk Factory:** Products.

Link: <http://www.tuktukfactory.com/#products>  
(zuletzt zugegriffen am: 02.03.2015)

**Website WegeHeld:** WegeHeld.

Link: <https://www.wegeheld.org/index.php?id=322>  
(zuletzt zugegriffen am: 02.03.2015)