

Veloroute Brackel

Die Veloroute Brackel ist in der jetzigen Planung eine der drei Velorouten, die nicht wie sonst üblich bis in den Kern des Stadtbezirks, sondern bis in den Stadtteil Wickede führt. Sie zeigt viele Schwachstellen auf: Nadelöhre Kaiserstr. - Robert-Koch-Str. sowie Querung der S-Bahn am Haltepunkt Körne und zu schmaler Weg entlang der S-Bahn.

Geplante Route vom Ostwall kurz durch den Innenstadtbezirk West (Anfang der Arndtstr. .), weiter über die Arndtstr., Kaiserstr., Robert-Koch-Str. , Am Ostpark, Lange Reihe, Kirschbaumweg und Spitzwegstr. durch den Bezirk In-Ost weiter durch den Stadtbezirk Brackel an der S-Bahn entlang an der Rennbahn und dem Hauptfriedhof sowie dem S-Bahnhöfen Knappschaftskrankenhaus, Asseln und Wickede-West vorbei bis zur Zeche-Norm-Str. weiter über den Wickeder Hellweg bis zum S-Bahnhof Wickede .

Die Planung der Veloroute halten wir nur für langfristig umsetzbar, denn diese Veloroute ist zum großen Teil identisch mit dem geplanten RS1 mit hohen Qualitätsansprüchen, die nur mit großem Aufwand und daher langfristig verwirklicht werden können. Der ADFC bringt einige Gedanken zu Alternativabschnitten ein.

Folgend die Bewertung einschließlich der Probleme in der Führung:

1. Beginn **Ostwall** über die **Arndtstr.**, die hinter dem Heiligen Weg zur Fahrradstraße wird.
2. Im Bereich der **Kaiserstr., der Robert-Koch-Str. und des Robert-Koch-Platzes** bis zur **Kreuzung** mit der **Franziskaner- und Von-der-Goltz-Str.** muss eine Regelung in beiden Richtungen gefunden werden, die schwierig umsetzbar ist. Insbesondere das Überqueren der zuletzt genannten Kreuzung muss klug geplant und umgesetzt werden. Die zur Zeit hier politisch gewünschte Führung durch einen Kreisverkehr erscheint schwer umsetzbar.
3. **Von hier aus sollten die Robert-Koch-Str. und Am Ostpark** unter Abbau der Aufpflasterungen und Berücksichtigung des Fußgängerverkehrs von und zum Ostfriedhof sowie der Schulen ebenfalls als Fahrradstraße umgebaut werden.
4. Die **Lange Reihe** ist bereits Fahrradstraße. Um Schleichverkehre des motorisierten Individualverkehrs zu verhindern und die Attraktivität der Veloroute zu gewährleisten, ist es dann erforderlich, zwischen der Kreuzung Franziskaner - / Von-der-Goltz-Str. und Am Zehnthof geeignete Maßnahmen zu ergreifen, wie im Leitfaden Fahrradstraßen für die Praxis des Deutschen Instituts für Urbanistik und der Bergischen Universität Wuppertal empfohlen (Längenenwicklung für den Kfz-Verkehr nur ca. 300 m, regelmäßige Diagonalsperren, Einbau von Sinuswellen, gegensätzliche Einbahnstraßen).
5. Ab der Kreuzung **Am Zehnthof** ist die Route Brackel geradeaus geplant, während Aplerbeck nach Süden abbiegt.

6. Vor dem Abbiegen in den **Kirschbaumweg** muss der Engpass im Bereich des jetzigen Geh-Radweges behoben werden.
7. Im weiteren Verlauf trifft die Route auf die des **RS 1** mit **Querung der S-Bahn** in Richtung **Massener Weg / Spitzwegstr. / Peter-Paul-Rubens-Str.**, die neu gebaut werden muss.
8. Die **Querung** des **Nussbaumweges** muss direkt (per LZA) erfolgen.
9. Der weitere **Weg entlang** der **S-Bahn** ist meist nur 3 m breit und damit zu eng.
10. Für die **Querung** der **Holzwickeder Str.** sieht der ADFC die Errichtung einer Brücke als erforderlich an.
11. Die direkte Führung von der **Aplerbecker Str. / Kahle Hege** südlich der S-Bahn Station Asseln bis **Wiscelusstr. / Tybbinkstr.** erfordert Eingriffe in Grünstreifen mit Bäumen und Büschen, die Durchquerung eines großen Gartens eines Wohnhauses und die Beseitigung einer Garage. Alternativ bietet sich der Weg über **Kahle Hege / Tielkenweg, Am Ostbrink in Richtung Am Grünen Ufer** an.
12. Das Queren der **Steinbrinkstr.** mit ihrer für Radfahrende ungünstigen Ampelschaltung muss neu geregelt werden.
13. Es ist umständlich und verkehrstechnisch ungünstig, die Veloroute von **Elf Kreuzen** nach links auf die **Zeche-Norm-Str.** und dann nach rechts auf den **Wickeder Hellweg** zum S-Bahnhof zu führen. Dies trifft auch für die Gegenrichtung zu. Besser ist die direkte Geradeausführung von **Elf Kreuzen** über den **Altwickeder Hellweg**. Unter dem Bahnhof kann dann auch in Nordsüdrichtung gequert werden.

So bleiben Linksabbiegen an den Kreuzungen Elf Kreuzen/Zeche-Norm-Str. bzw. Wickeder Hellweg/Dollersweg erspart und auch mögliche Konflikte mit Straßenbahnschienen am Wickeder Hellweg. Die Unterführung am Bahnhof trifft erst dort auf den Wickeder Hellweg, wo die Endhaltestelle der Stadtbahn ohne Schienen auf der Straße ist.

Fazit Veloroute Brackel:

Auf der geplanten Route muss zuerst eine befriedigende Lösung für die Führung im Bereich der Kaiser- und Robert-Koch-Str. gefunden werden. Der lange Weg zwischen der Franziskanerstr. und dem Zehnthof muss für den motorisierten Individualverkehr als Direktverbindung und Abkürzungsstrecke unattraktiv gemacht werden. Die jetzige Unterführung am S-Bahnhof Körne ist nicht haltbar für eine Veloroute und muss schnellstens geplant werden. Die Breite des Weges an der S-Bahn führt beim jetzigen Verkehrsaufkommen schon zu Konflikten zwischen Radfahrenden und Fußgängern und muss verbreitert werden. So ist zu untersuchen, ob die Verbreiterung des Weges auf der Nordseite zur S-Bahn hin oder auf der Südseite zu den dortigen Flächen (Rennbahngelände, Felder usw.) möglich ist und die Eigentümer ihre Flächen auch zur Verfügung stellen. Die Frage stellt sich, mit welchen Problemen dies besetzt ist.