



INGENIEURGESELLSCHAFT
STOLZ mbH



17. Dezember 2024
Ennepe-Ruhr-Kreis

MACHBARKEITSSTUDIE FÜR EINE RADVORRANGROUTE / RADSCHNELL- VERBINDUNG ZWISCHEN WUPPERTAL, DEM ENNEPE-RUHR-KREIS UND HAGEN

Anlage

Projekt 23N034

MACHBARKEITSSTUDIE FÜR EINE RADVORRANGROUTE / RADSCHNELL- VERBINDUNG ZWISCHEN WUPPERTAL, DEM ENNEPE-RUHR-KREIS UND HAGEN

Erstellt im Auftrag des



Bearbeitung

Wienke Bellmann
Christian Eckert
Jan Malik
Sonja Wenzel

Projektdaten

Laufzeit: NOV 2023 – DEZ 2024
Stand: 17.12.2024

Anlage 1

Maßnahmenkataster:

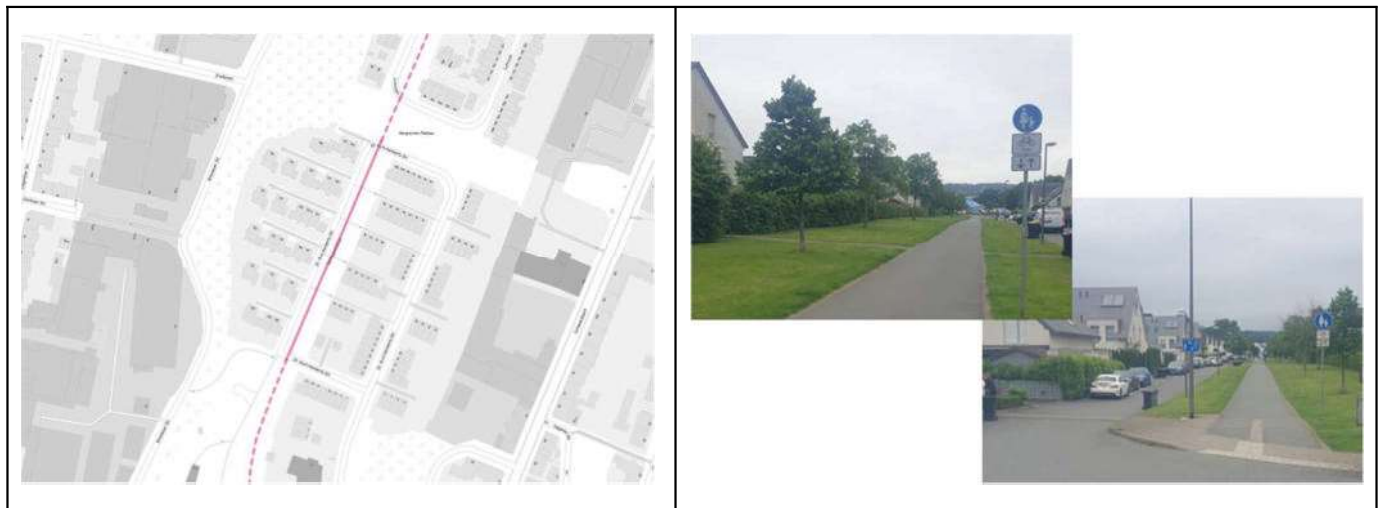
- Datenblätter
- Knotenpunktlösungen

Nr. 1	Nordbahntrasse bis Dr.-Kurt-Herberts-Straße		
Länge	ca. 212 m	Stadt	Wuppertal
Baulastträger	Stadt Wuppertal		
Bestandsdaten	Gehweg, Radverkehr frei Zweirichtungsverkehr Asphalt, gute Befahrbarkeit Ca. 3,00 m Breite Beleuchtung vorhanden		
Problemstellen	Keine geeignete Radverkehrsführung (Schrittgeschwindigkeit) Keine ausreichende Breite		



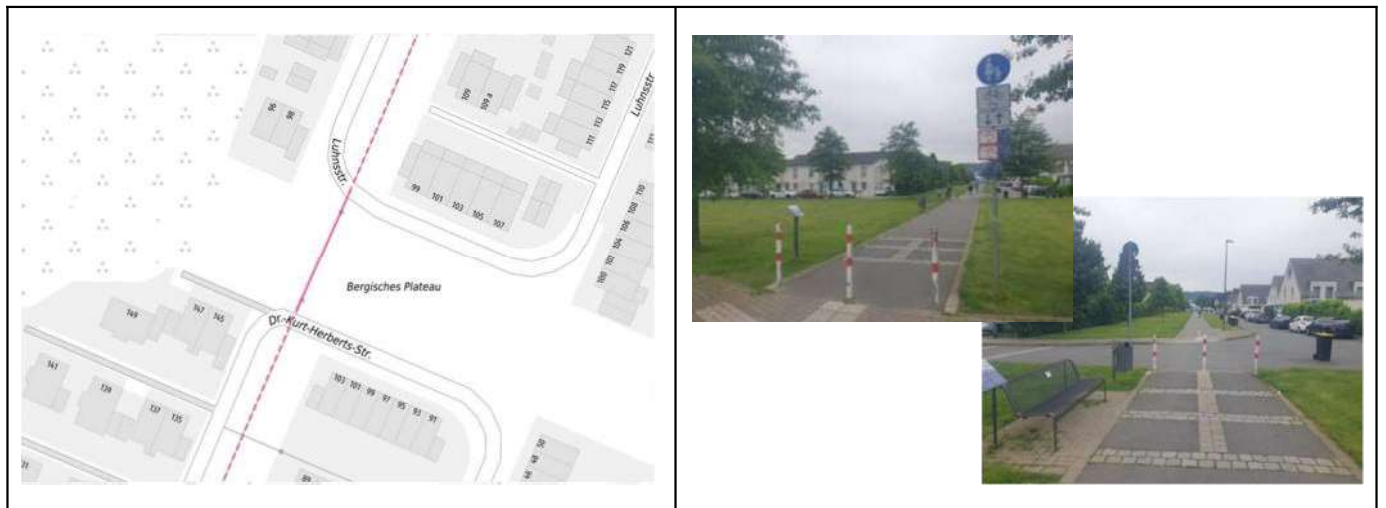
Empfohlene Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr		
Ziel-Standard	Radvorrangrouten-Standard		
Maßnahmen-vorschläge	Verbreiterung um ca. 1,00 m Beschilderung anpassen: Gem. Geh- und Radweg		
Grunderwerb	-	Potenziale	ca. 1.580 - 2.170 RF/Tag
Kosten	ca. 51.000 €	Umsetzungshorizont	Mittelfristig
Anmerkungen	Bestand entspricht der Untergrenze des RVR-Standards – daher kein dringender Handlungsbedarf		

Nr. 2	Nordbahntrasse parallel zu Dr.-Kurt-Herberts-Straße		
Länge	ca. 169 m	Stadt	Wuppertal
Baulastträger	Stadt Wuppertal		
Bestandsdaten	Gehweg, Radverkehr frei & Mischverkehr Zweirichtungsverkehr Asphalt, gute Befahrbarkeit Ca. 3,00 m Breite Verkehrsberuhigter Bereich Beleuchtung vorhanden		
Problemstellen	Keine geeignete Radverkehrsführung (Schrittgeschwindigkeit) Keine ausreichende Breite		



Empfohlene Führungsform	Fahrradstraße		
Ziel-Standard	Radvorrangrouten-Standard		
Maßnahmen-vorschläge	Umbau zur Fahrradstraße mit Freigabe für den Anliegerverkehr inkl. baulichen Anpassungen und Markierungen		
Grunderwerb	-	Potenziale	ca. 1.610 RF/Tag
Kosten	ca. 83.000 €	Umsetzungshorizont	Mittelfristig
Anmerkungen	Bestand entspricht der Untergrenze des RVR-Standards – daher kein dringender Handlungsbedarf		

Nr. 3 Verbindungsweg zwischen Dr.-Kurt-Herberts-Straße zu Luhnstraße			
Länge	ca. 36 m	Stadt	Wuppertal
Baulastträger	Stadt Wuppertal		
Bestandsdaten	Gehweg, Radverkehr frei Zweirichtungsverkehr Asphalt, gute Befahrbarkeit Ca. 3,00 m Breite Beleuchtung vorhanden		
Problemstellen	Keine geeignete Radverkehrsführung (Schrittgeschwindigkeit) Keine ausreichende Breite Pfosten		



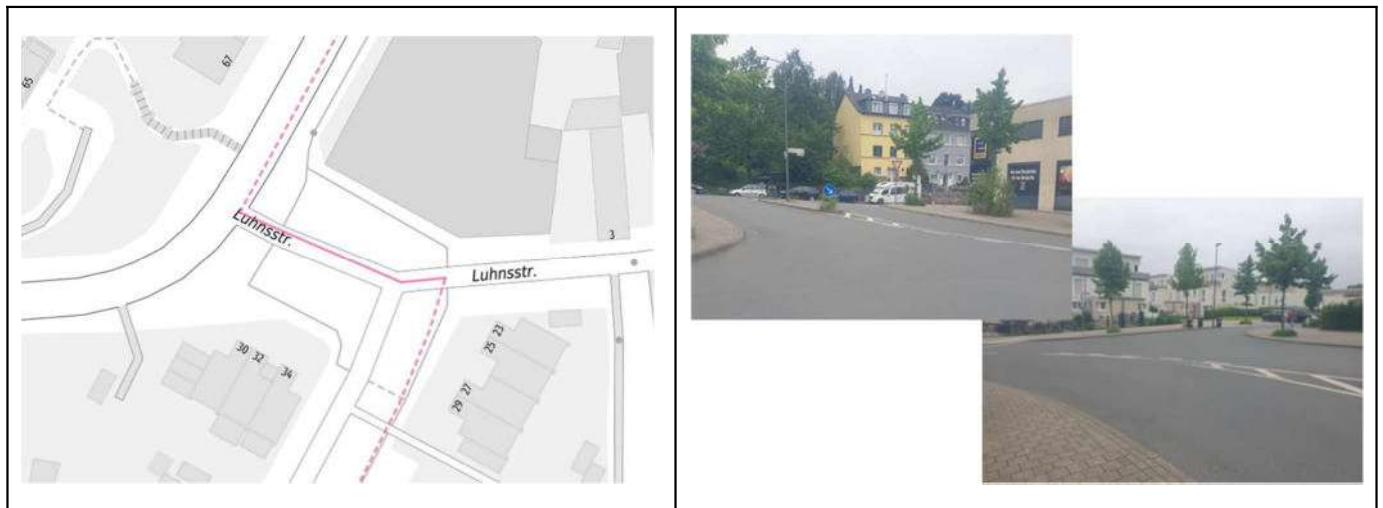
Empfohlene Führungsform	Radweg, Zweirichtungsverkehr		
Ziel-Standard	Radvorrangrouten-Standard		
Maßnahmen-vorschläge	Neubau eines Radweges mit 3,50 m Breite		
Grunderwerb	-	Potenziale	ca. 1.610 RF/Tag
Kosten	ca. 30.000 €	Umsetzungshorizont	Mittelfristig
Anmerkungen	Bereits umgesetzt		

Nr. 4	Luhnsstraße		
Länge	ca. 381 m	Stadt	Wuppertal
Baulastträger	Stadt Wuppertal		
Bestandsdaten	Gehweg, Radverkehr frei & Mischverkehr Zweirichtungsverkehr Asphalt, gute Befahrbarkeit Ca. 3,00 m Breite Tempo 30-Zone Beleuchtung vorhanden		
Problemstellen	Keine geeignete Radverkehrsführung im Seitenraum (Schrittgeschwindigkeit) Keine ausreichende Breite		



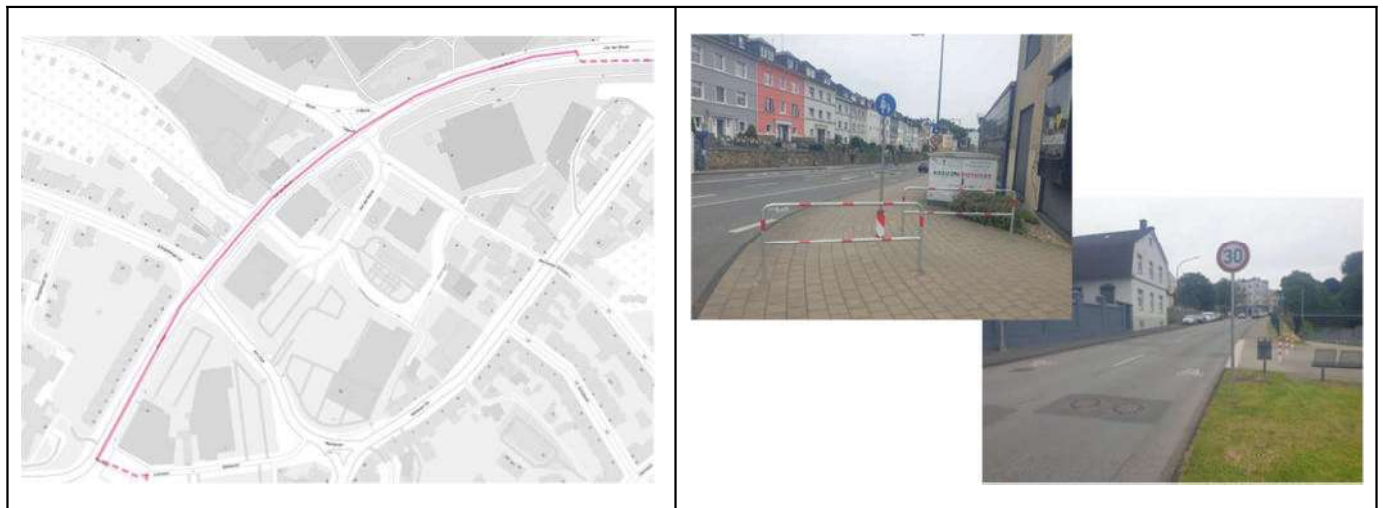
Empfohlene Führungsform	Fahrradstraße		
Ziel-Standard	Radvorrangrouten-Standard		
Maßnahmen-vorschläge	Umbau zur Fahrradstraße mit Freigabe für den Anliegerverkehr inkl. baulichen Anpassungen und Markierungen		
Grunderwerb	-	Potenziale	ca. 1.610 – 2.550 RF/Tag
Kosten	ca. 98.000 €	Umsetzungshorizont	Mittelfristig
Anmerkungen	Bereits umgesetzt		

Nr. 5	Luhnsstraße Richtung Am Diek		
Länge	ca. 31 m	Stadt	Wuppertal
Baulastträger	Stadt Wuppertal		
Bestandsdaten	Mischverkehr Zweirichtungsverkehr Asphalt, gute Befahrbarkeit Tempo 30-Zone Beleuchtung vorhanden		
Problemstellen	Übergang zwischen geplanter Fahrradstraße und empfohlenem Zweirichtungsradweg Am Diek problematisch		



Empfohlene Führungsform	Radweg, Zweirichtungsradverkehr		
Ziel-Standard	Radvorrangrouten-Standard		
Maßnahmen-vorschläge	Fahrstreifenumwandlung: Nördlichen Fahrstreifen in einen Radweg im Zweirichtungsverkehr umwandeln. Kfz-Verkehr über Einbahnstraßenregelung führen.		
Grunderwerb	-	Potenziale	ca. 2.340 RF/Tag
Kosten	ca. 6.000 €	Umsetzungshorizont	Kurzfristig
Anmerkungen	Für die Machbarkeit der Einbahnstraßenregelung sind weitere Untersuchungen notwendig		

Nr. 6	Am Diek / Vor der Beule		
Länge	ca. 509 m	Stadt	Wuppertal
Baulastträger	Stadt Wuppertal		
Bestandsdaten	Mischverkehr mit Piktogrammkeette Zweirichtungsverkehr Asphalt, gute Befahrbarkeit 30 km/h Beleuchtung vorhanden		
Problemstellen	Keine geeignete Radverkehrsführung (Hohe Kfz-Geschwindigkeit bei hohem Kfz-Verkehrsaufkommen auf der Fahrbahn) Von Ost nach West: Zweimal Fahrbahnquerung Radverkehrsführung wird als unsicher wahrgenommen		



Empfohlene Führungsform	Radweg, Zweirichtungsradverkehr		
Ziel-Standard	Radvorrangrouten-Standard		
Maßnahmen-vorschläge	Fahrsreifenumwandlung: Südlichen Fahrsreifen in einen Radweg im Zweirichtungsverkehr umwandeln. Kfz-Verkehr über Einbahnstraßenregelung führen.		
Grunderwerb	-	Potenziale	ca. 2.850 – 3.250 RF/Tag
Kosten	ca. 92.000 €	Umsetzungshorizont	Kurzfristig
Anmerkungen	Für die Machbarkeit der Einbahnstraßenregelung sind weitere Untersuchungen notwendig		

Nr. 7	Vor der Beule nach Nordbahntrasse		
Länge	ca. 91 m	Stadt	Wuppertal
Baulastträger	Stadt Wuppertal		
Bestandsdaten	Keine eindeutige Führungsform (keine Beschilderung vorhanden) Zweirichtungsverkehr Betonverbundpflaster, gute Befahrbarkeit 2,70 m Breite Beleuchtung vorhanden		
Problemstellen	Keine eindeutige Führungsform Keine ausreichende Breite		



Empfohlene Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr		
Ziel-Standard	Standard nicht erreicht (Engstelle)		
Maßnahmen-vorschläge	Beschilderung installieren Keine weiteren Maßnahmen möglich aufgrund der örtlichen und topographischen Gegebenheiten		
Grunderwerb	-	Potenziale	ca. 2.680 RF/Tag
Kosten	ca. 500 €	Umsetzungshorizont	Kurzfristig
Anmerkungen			

Nr. 8	Nordbahntrasse zwischen Vor der Beule und Abzweig zur Autobahn A1		
Länge	ca. 1382 m	Stadt	Wuppertal
Baulastträger	Stadt Wuppertal		
Bestandsdaten	Gemeinsamer Geh- und Radweg Zweirichtungsverkehr Asphalt, gute Befahrbarkeit 3,50 m Breite Beleuchtung vorhanden		
Problemstellen	Keine ausreichende Breite		



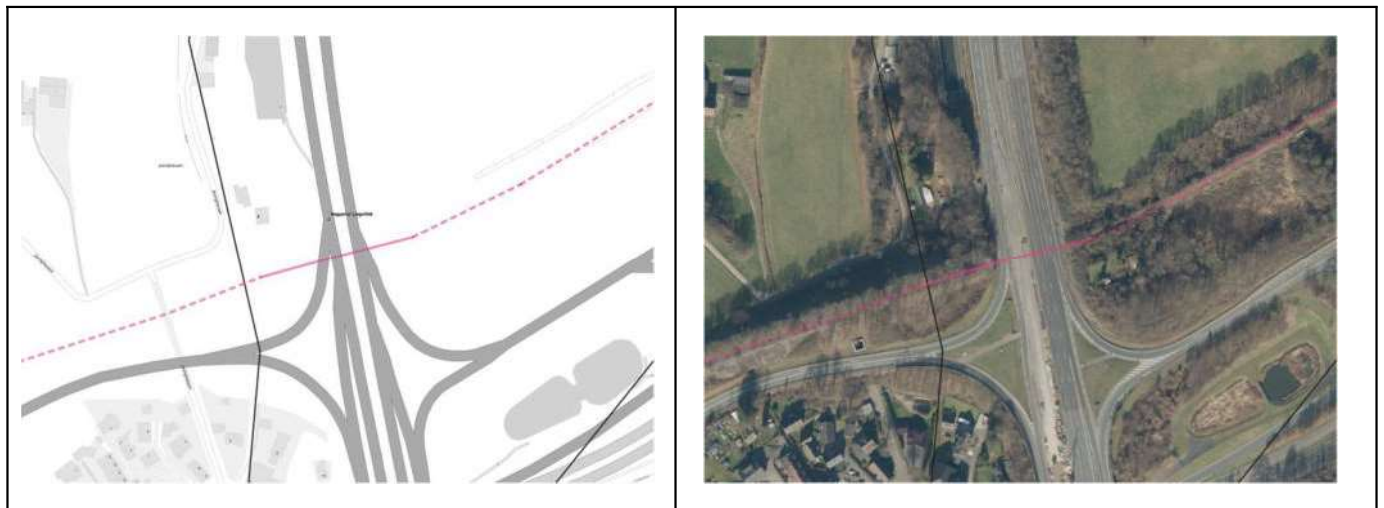
Empfohlene Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr		
Ziel-Standard	Radvorrangrouten-Standard		
Maßnahmen-vorschläge	Verbreiterung um ca. 0,50 m		
Grunderwerb	-	Potenziale	ca. 2.600 – 2.740 RF/Tag
Kosten	ca. 164.000 €	Umsetzungshorizont	Mittelfristig
Anmerkungen			

Nr. 9	Verbindung zwischen Nordbahntrasse und Autobahn A1		
Länge	ca. 513 m	Stadt	Wuppertal
Baulastträger	Stadt Wuppertal		
Bestandsdaten	Kein Weg vorhanden		
Problemstellen	Kein Weg vorhanden		



Empfohlene Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr		
Ziel-Standard	Radvorrangrouten-Standard		
Maßnahmen-vorschläge	Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges mit 4,00 m Breite inkl. Beleuchtung		
Grunderwerb	180 qm	Potenziale	ca. 2.650 RF/Tag
Kosten	ca. 549.000 €	Umsetzungshorizont	Langfristig
Anmerkungen			

Nr. 10	Brücke über die Autobahn A1		
Länge	ca. 126 m	Stadt	Schwelm
Baulastträger	Privat, DB Netz, Bundesrepublik Deutschland		
Bestandsdaten	Kein Weg vorhanden		
Problemstellen	Kein Weg vorhanden		



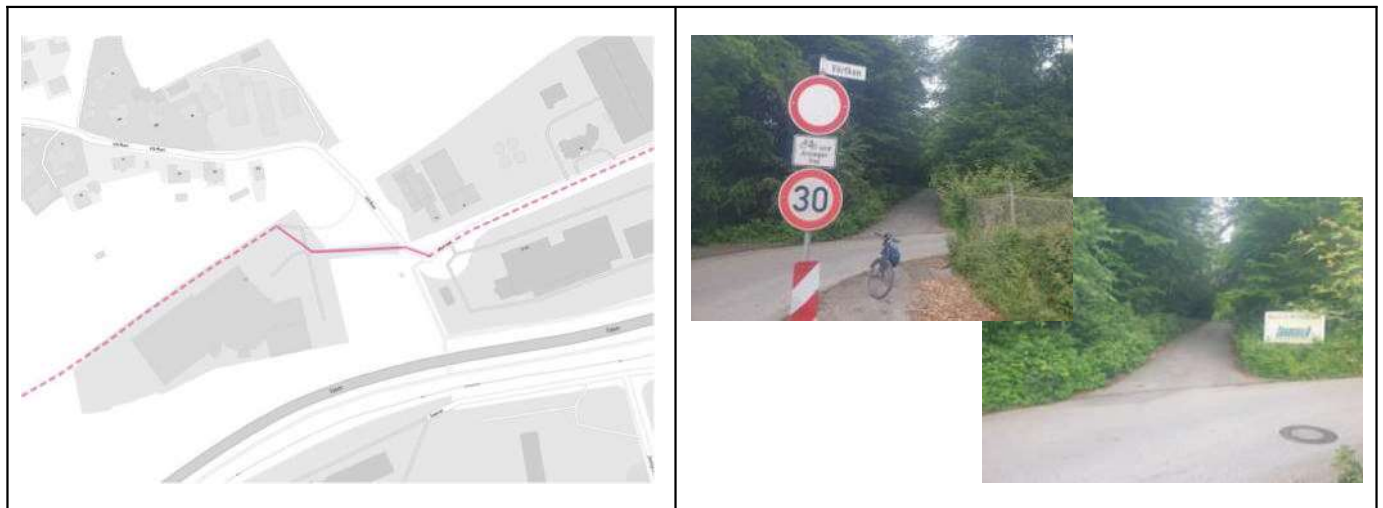
Empfohlene Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr		
Ziel-Standard	Radvorrangrouten-Standard		
Maßnahmen-vorschläge	Neubau einer Brücke für den Fuß- und Radverkehr mit 4,00 m Breite inkl. Beleuchtung		
Grunderwerb	315 qm	Potenziale	ca. 2.650 RF/Tag
Kosten	ca. 3.189.000 €	Umsetzungshorizont	Langfristig
Anmerkungen	Abstimmung mit Autobahn GmbH notwendig		

Nr. 11	Wirtschaftsweg östlich der Autobahn A1		
Länge	ca. 680 m	Stadt	Schwelm
Baulastträger	Stadt Schwelm		
Bestandsdaten	<u>Westl. Abschnitt:</u> Kein Weg vorhanden <u>Östl. Abschnitt:</u> Mischverkehr - Z 250, Radverkehr & Anlieger frei Zweirichtungsverkehr Asphalt, mittlere Befahrbarkeit ca. 2,00 m Breite Keine Beleuchtung vorhanden		
Problemstellen	<u>Westl. Abschnitt:</u> Kein Weg vorhanden <u>Östl. Abschnitt:</u> Keine ausreichende Breite Keine ausreichende Oberflächenqualität Fehlende Beleuchtung		



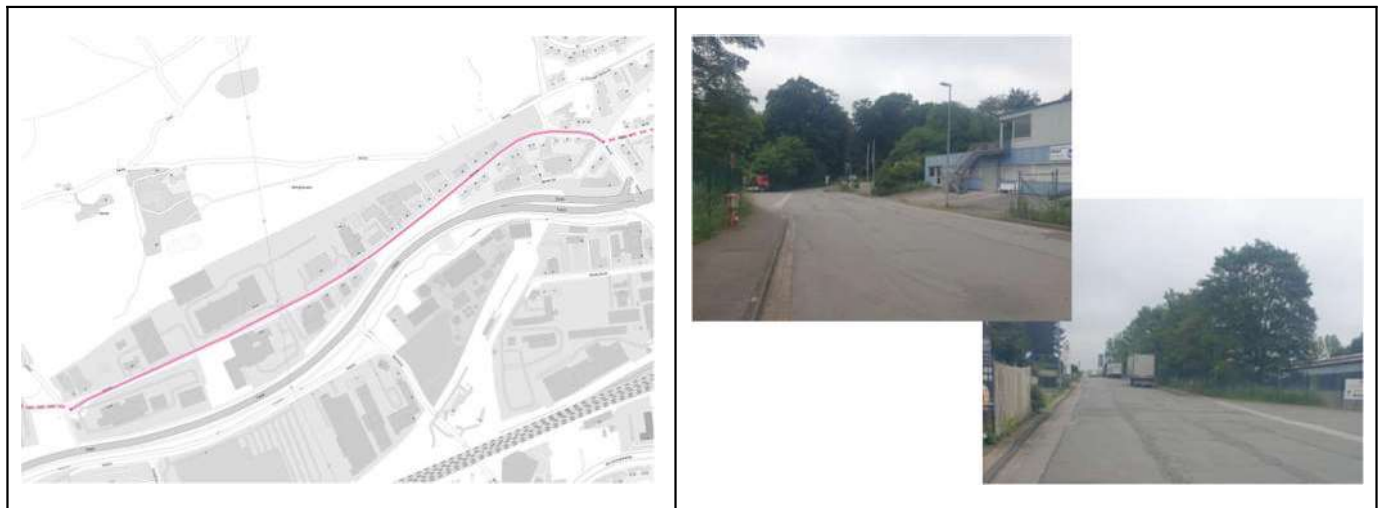
Empfohlene Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr		
Ziel-Standard	Radvorrangrouten-Standard		
Maßnahmen-vorschläge	<u>Westl. Abschnitt:</u> Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges mit 4,00 m Breite inkl. Beleuchtung <u>Östl. Abschnitt:</u> Verbreiterung um ca. 2,00 m Beschilderung anpassen: Gem. Geh- und Radweg, land- & forstw. Verkehr frei Oberflächeninstandsetzung Beleuchtung installieren		
Grunderwerb	-	Potenziale	ca. 2.650 RF/Tag
Kosten	ca. 582.000 €	Umsetzungshorizont	Langfristig
Anmerkungen			

Nr. 12	Verbindung zwischen Wirtschaftsweg und Ruhrstraße		
Länge	ca. 109 m	Stadt	Schwelm
Baulastträger	Stadt Schwelm		
Bestandsdaten	Mischverkehr - Z 250, Radverkehr & Anlieger frei Zweirichtungsverkehr Asphalt, gute Befahrbarkeit 30 km/h Keine Beleuchtung vorhanden		
Problemstellen	Fehlende Beleuchtung		



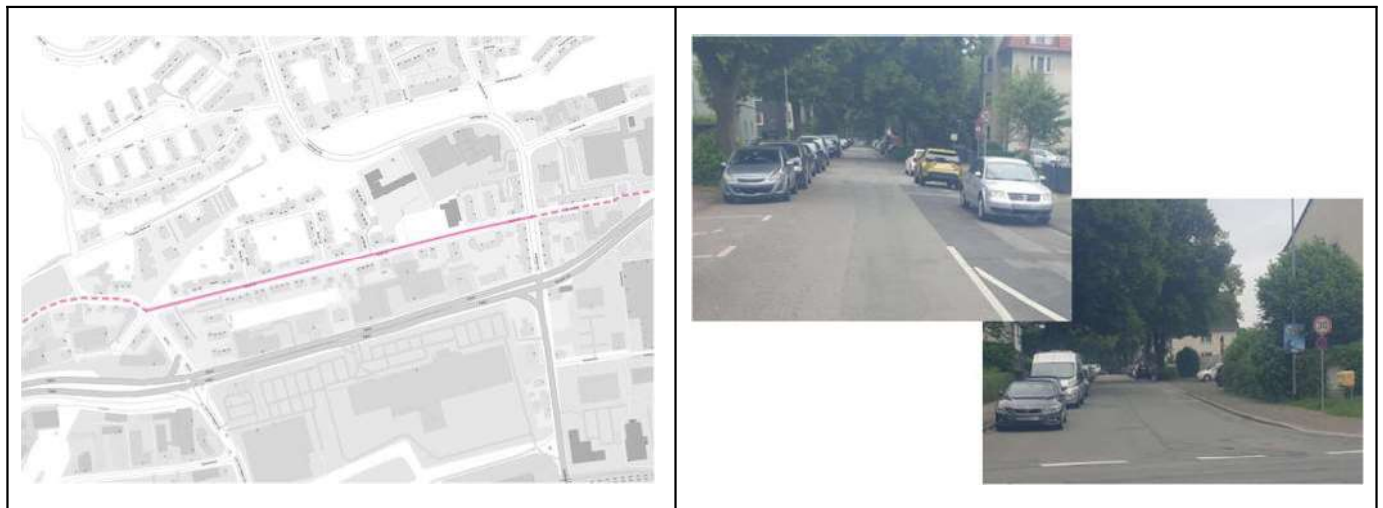
Empfohlene Führungsform	Mischverkehr, 30 km/h		
Ziel-Standard	Radvorrangrouten-Standard		
Maßnahmen-vorschläge	Beleuchtung installieren		
Grunderwerb	-	Potenziale	ca. 2.650 RF/Tag
Kosten	ca. 13.000 €	Umsetzungshorizont	Kurzfristig
Anmerkungen			

Nr. 13	Ruhrstraße		
Länge	ca. 1021 m	Stadt	Schwelm
Baulastträger	Stadt Schwelm		
Bestandsdaten	Mischverkehr Zweirichtungsverkehr Asphalt, gute Befahrbarkeit 50 km/h Beleuchtung vorhanden		
Problemstellen	Keine geeignete Radverkehrsführung (Hohe Kfz-Geschwindigkeit bei hohem Lkw-Verkehrsaufkommen)		



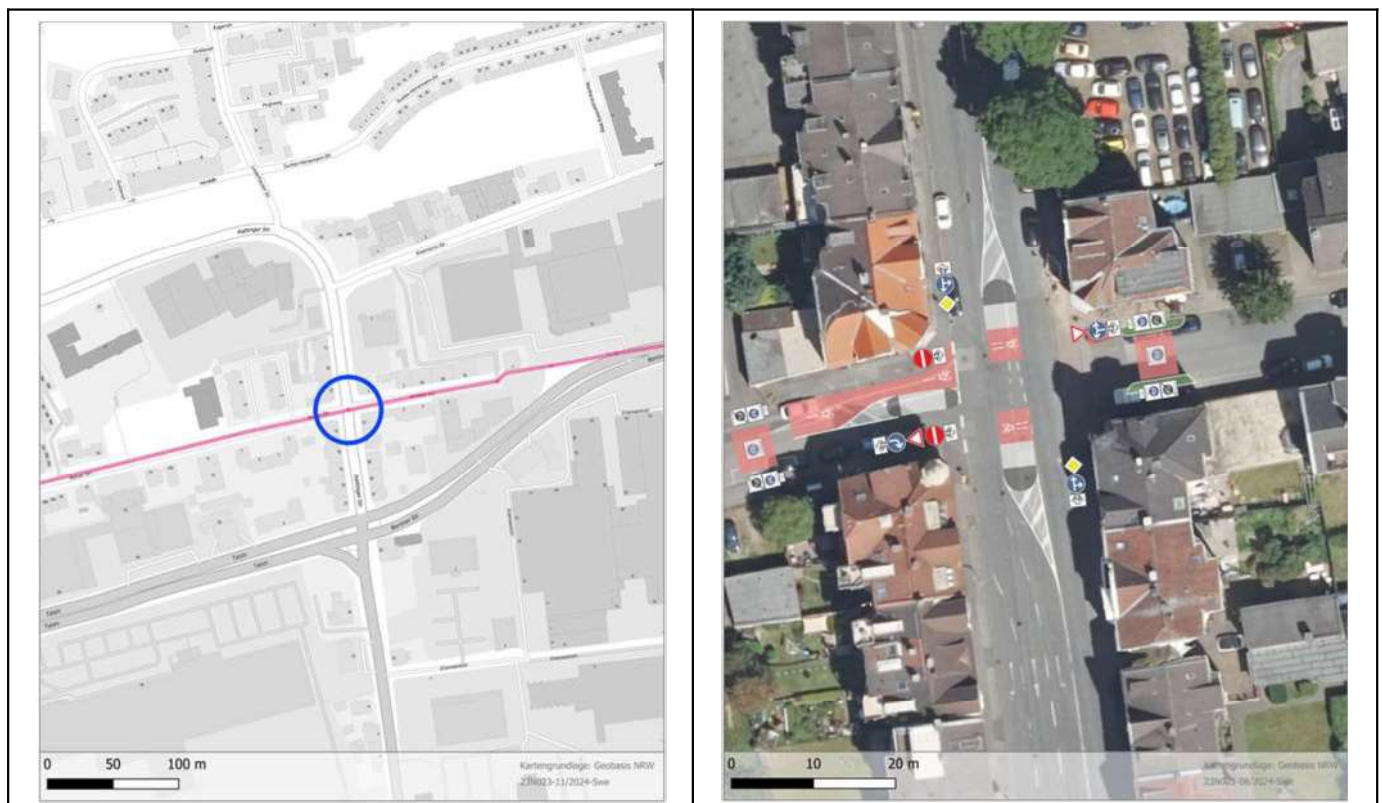
Empfohlene Führungsform	Mischverkehr, 30 km/h		
Ziel-Standard	Radvorrangrouten-Standard		
Maßnahmen-vorschläge	Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h		
Grunderwerb	-	Potenziale	ca. 2.650 RF/Tag
Kosten	ca. 1.000 €	Umsetzungshorizont	Kurzfristig
Anmerkungen			

Nr. 14	Metzer Straße		
Länge	ca. 543 m	Stadt	Schwelm
Baulastträger	Stadt Schwelm		
Bestandsdaten	Mischverkehr – Z 250, Anlieger frei Zweirichtungsverkehr in freigegebener Einbahnstraße Asphalt, gute Befahrbarkeit 30 km/h Beleuchtung vorhanden		
Problemstellen	Konflikte mit ruhendem Kfz-Verkehr Radverkehrsführung optimierbar		

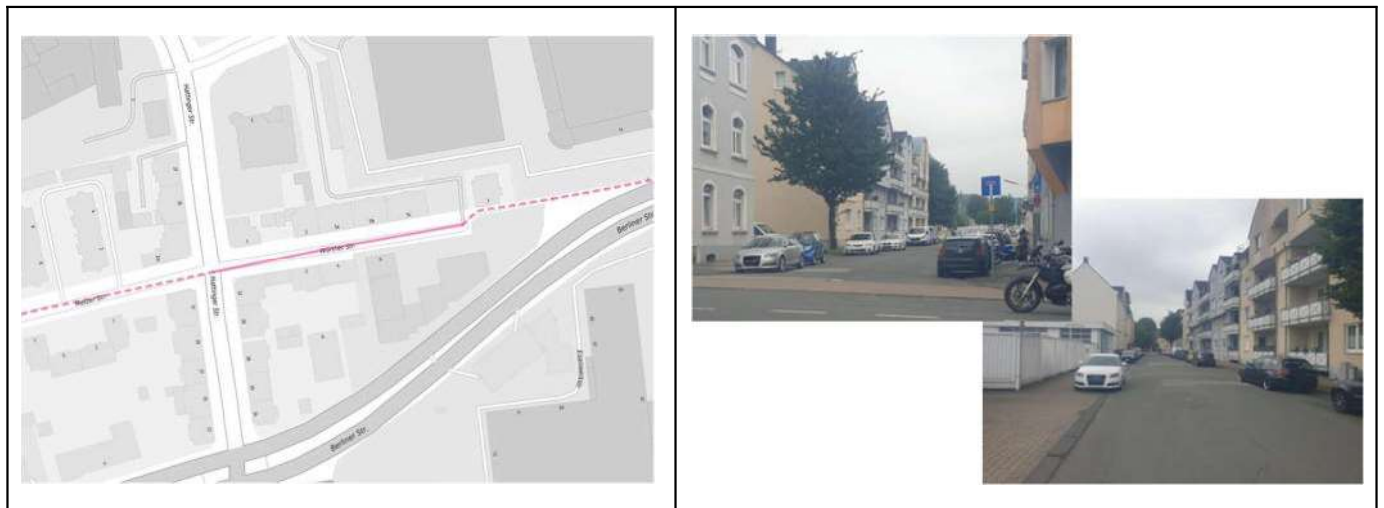


Empfohlene Führungsform	Fahrradstraße, Anlieger frei		
Ziel-Standard	Radvorrangrouten-Standard		
Maßnahmen-vorschläge	Umbau zur Fahrradstraße mit Freigabe für den Anliegerverkehr inkl. baulichen Anpassungen und Markierungen		
Grunderwerb	-	Potenziale	ca. 1.710 RF/Tag
Kosten	ca. 110.000 €	Umsetzungshorizont	Mittelfristig
Anmerkungen			

Nr. 14-K	Kreuzung Hattinger Straße / Metzger Straße / Wörther Straße		
Knotenpunktart	Vorfahrtgeregelter Knotenpunkt	Stadt	Schwelm
Baulastträger	Straßen.NRW / Stadt Schwelm		
Empfohlene Führungsform	<u>Metzger Straße</u> : Fahrradstraße, Anlieger frei <u>Wörther Straße</u> : Fahrradstraße, Anlieger frei		
Problemstellen	Querung der Hattinger Straße für den Radverkehr problematisch		
Maßnahmen-vorschläge	- Neubau Mittelinsel für den Fußverkehr in der Metzger Straße, dadurch auch sicherere Einfahrt für den Radverkehr in die Metzger Straße - Anpassung Mittelinsel in der Hattinger Straße: Mittelinsel „auseinander ziehen“: - Fußverkehrsquerung an beiden Seiten - Radverkehrsquerung an beiden Seiten inkl. Markierung		
Anmerkungen	Prüfung von weiteren Planungsschritten inkl. Schleppkurvenprüfung notwendig		



Nr. 15	Wörther Straße		
Länge	ca. 115 m	Stadt	Schwelm
Baulastträger	Stadt Schwelm		
Bestandsdaten	Mischverkehr Zweirichtungsverkehr Asphalt, gute Befahrbarkeit 50 km/h Beleuchtung vorhanden		
Problemstellen	Radverkehrsführung optimierbar		



Empfohlene Führungsform	Fahrradstraße, Anlieger frei		
Ziel-Standard	Radvorrangrouten-Standard		
Maßnahmen-vorschläge	Umbau zur Fahrradstraße mit Freigabe für den Anliegerverkehr inkl. baulichen Anpassungen und Markierungen		
Grunderwerb	-	Potenziale	ca. 1.710 RF/Tag
Kosten	ca. 45.000 €	Umsetzungshorizont	Mittelfristig
Anmerkungen			

Nr. 16	Verbindung zwischen Wörther Straße und Berliner Straße		
Länge	ca. 95 m	Stadt	Schwelm
Baulastträger	Stadt Schwelm		
Bestandsdaten	Gehweg Zweirichtungsverkehr Asphalt, gute Befahrbarkeit 2,20 m Breite Beleuchtung vorhanden		
Problemstellen	Keine Radverkehrsführung vorhanden (nur Gehweg)		



Empfohlene Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr		
Ziel-Standard	Radvorrangrouten-Standard		
Maßnahmen-vorschläge	Verbreiterung um ca. 1,80 m Beschilderung anpassen: Gem. Geh- und Radweg		
Grunderwerb	-	Potenziale	ca. 1.710 RF/Tag
Kosten	ca. 41.000 €	Umsetzungshorizont	Mittelfristig
Anmerkungen	Für die Verbreiterung des Weges wird die angrenzende Gewerbefläche benötigt. Der dazugehörige Pachtvertrag kann 1 Jahr vor Ablauf gekündigt werden, sodass die Fläche genutzt werden kann.		

Nr. 17	Berliner Straße		
Länge	ca. 616 m	Stadt	Schwelm
Baulastträger	Straßen.NRW		
Bestandsdaten	Gehweg, Radverkehr frei & Mischverkehr Einrichtungsverkehr (Seitenraum) bzw. Zweirichtungsverkehr Asphalt, gute Befahrbarkeit Ca. 1,60 – 2,00 m Breite 50 km/h Beleuchtung vorhanden		
Problemstellen	Keine geeignete Radverkehrsführung (Schrittgeschwindigkeit im Seitenraum bzw. hohe Kfz-Geschwindigkeit bei hohem Kfz-Verkehrsaufkommen auf der Fahrbahn) Keine ausreichende Breite im Seitenraum		



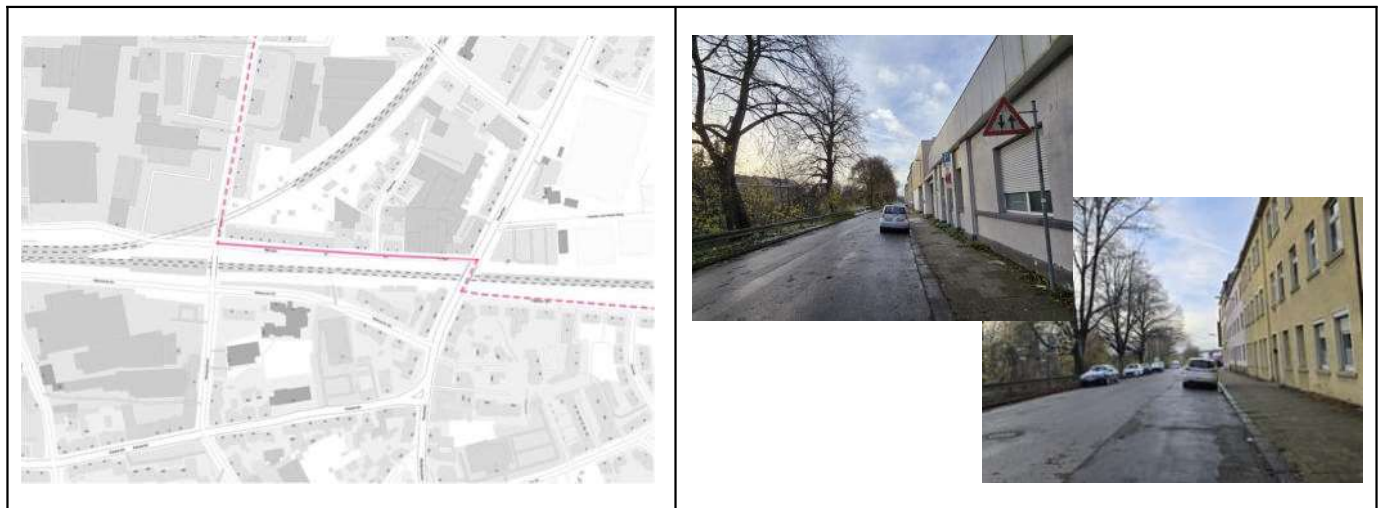
Empfohlene Führungsform	Radweg, Zweirichtungsverkehr		
Ziel-Standard	Radvorrangrouten-Standard		
Maßnahmen-vorschläge	Fahrstreifenumwandlung: Nördlichsten Fahrstreifen in einen Radweg im Zweirichtungsverkehr umwandeln. Kfz-Verkehr auf die übrigen drei Fahrstreifen verteilen.		
Grunderwerb	-	Potenziale	ca. 2.050 RF/Tag
Kosten	ca. 111.000 €	Umsetzungshorizont	Kurzfristig
Anmerkungen			

Nr. 18	Prinzenstraße		
Länge	ca. 433 m	Stadt	Schwelm
Baulastträger	Stadt Schwelm		
Bestandsdaten	Mischverkehr Zweirichtungsverkehr Asphalt, gute Befahrbarkeit 50 km/h Beleuchtung vorhanden		
Problemstellen	Keine geeignete Radverkehrsführung (Hohe Kfz-Geschwindigkeit bei hohem Kfz-Verkehrsaufkommen)		



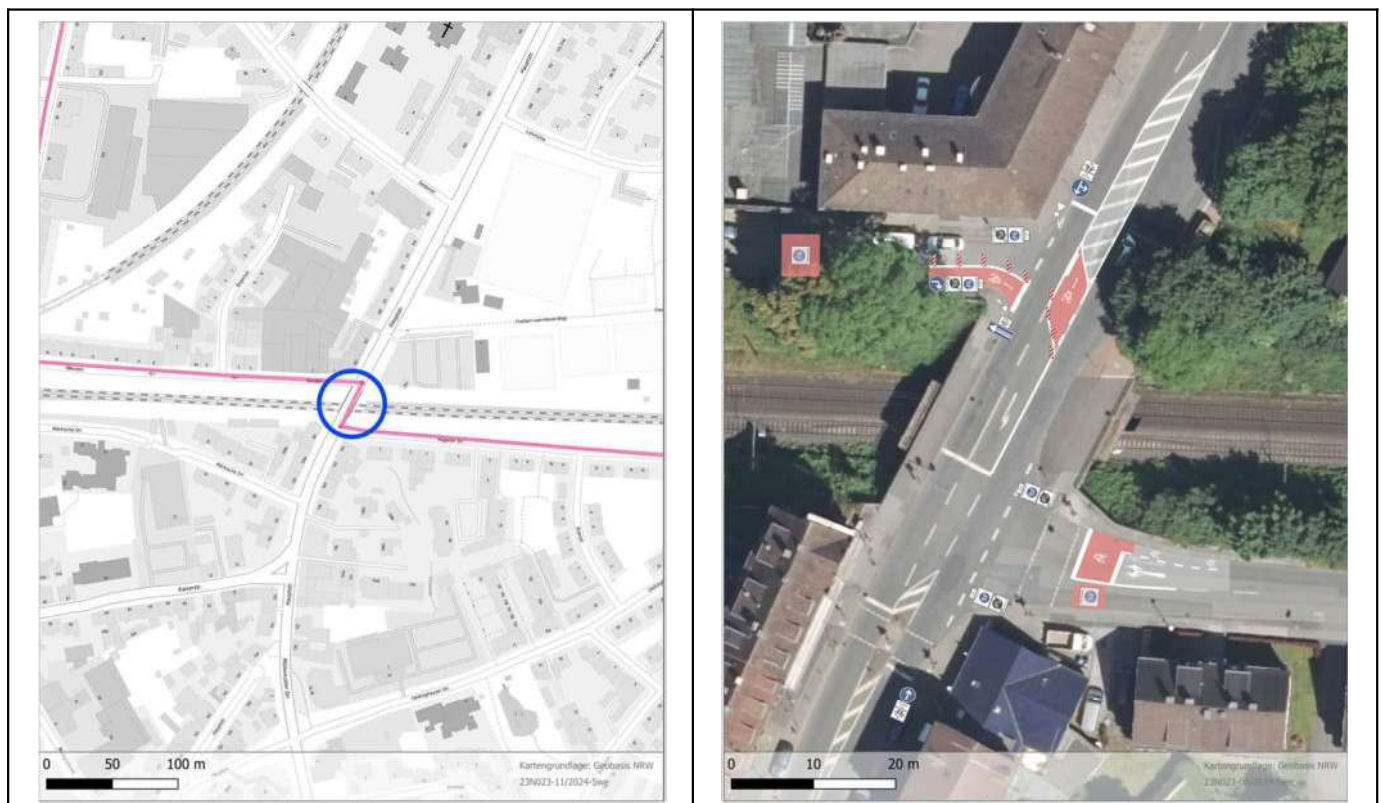
Empfohlene Führungsform	Fahrradstraße, Kfz frei		
Ziel-Standard	Radvorrangrouten-Standard		
Maßnahmen-vorschläge	Umbau zur Fahrradstraße mit Freigabe für den Kfz-Verkehr inkl. baulichen Anpassungen und Markierungen		
Grunderwerb	-	Potenziale	ca. 900 RF/Tag
Kosten	ca. 100.000 €	Umsetzungshorizont	Mittelfristig
Anmerkungen			

Nr. 19	Nordstraße		
Länge	ca. 276 m	Stadt	Schwelm
Baulastträger	Stadt Schwelm		
Bestandsdaten	Mischverkehr Zweirichtungsverkehr (am östl. Ende Durchfahrt verboten) Asphalt, gute Befahrbarkeit 50 km/h Beleuchtung vorhanden		
Problemstellen	Keine geeignete Radverkehrsführung (Hohe Kfz-Geschwindigkeit)		



Empfohlene Führungsform	Fahrradstraße, Anlieger frei		
Ziel-Standard	Radvorrangrouten-Standard		
Maßnahmen-vorschläge	Umbau zur Fahrradstraße mit Freigabe für den Anliegerverkehr inkl. baulichen Anpassungen und Markierungen		
Grunderwerb	-	Potenziale	ca. 900 RF/Tag
Kosten	ca. 91.000 €	Umsetzungshorizont	Mittelfristig
Anmerkungen			

Nr. 19-K	Kreuzung Hagener Straße / Hauptstraße / Nordstraße		
Knotenpunktart	Signal geregelter Knotenpunkt	Stadt	Schwelm
Baulastträger	Straßen.NRW / Stadt Schwelm		
Empfohlene Führungsform	<u>Nordstraße</u> : Fahrradstraße, Kfz frei <u>Hauptstraße</u> : Mischverkehr, 30 km/h <u>Hagener Straße</u> : Fahrradstraße, Anlieger frei		
Problemstellen	Keine Ausfahrmöglichkeit für den Radverkehr aus der Nordstraße Keine Linksabbiegemöglichkeit für den Radverkehr von der Hauptstraße in die Nordstraße Querung der Hauptstraße Straße für den Radverkehr problematisch		
Maßnahmen-vorschläge	Ausfahrmöglichkeit für den Radverkehr aus der Nordstraße schaffen, LSA ergänzen und in das Signalprogramm einpassen Linksabbiegefläche für den Radverkehr aus Richtung Süden kommend in die Nordstraße markieren LSA zwischen Hagener Straße & Nordstraße nördlich der Nordstraße versetzen, um Abbiegemöglichkeiten für den Radverkehr zu verbessern		
Anmerkungen	Prüfung von weiteren Planungsschritten inkl. Schleppkurvenprüfung und Anpassung des Signalprogrammes notwendig		



Nr. 20	Hauptstraße zwischen Nordstraße und Hagener Straße		
Länge	ca. 37 m	Stadt	Schwelm
Baulastträger	Straßen.NRW		
Bestandsdaten	Mischverkehr Zweirichtungsverkehr Asphalt, gute Befahrbarkeit 50 km/h Beleuchtung vorhanden		
Problemstellen	Keine geeignete Radverkehrsführung (Hohe Kfz-Geschwindigkeit)		



Empfohlene Führungsform	Mischverkehr, 30 km/h		
Ziel-Standard	Standard nicht erreicht		
Maßnahmen-vorschläge	Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h Knotendetails: siehe Nr. 19-a		
Grunderwerb	-	Potenziale	ca. 1.470 RF/Tag
Kosten	ca. 239.000 €	Umsetzungshorizont	Kurzfristig
Anmerkungen			

Nr. 21	Hagener Straße		
Länge	ca. 1038 m	Stadt	Schwelm
Baulastträger	Stadt Schwelm		
Bestandsdaten	Mischverkehr Zweirichtungsverkehr Asphalt, gute Befahrbarkeit 30 km/h (östl. Abschnitt: 50 km/h) Beleuchtung vorhanden		
Problemstellen	Radverkehrsführung optimierbar		



Empfohlene Führungsform	Fahrradstraße, Anlieger frei		
Ziel-Standard	Radvorrangrouten-Standard		
Maßnahmen-vorschläge	Umbau zur Fahrradstraße mit Freigabe für den Anliegerverkehr inkl. baulichen Anpassungen und Markierungen		
Grunderwerb	-	Potenziale	ca. 1.080 – 1.540 RF/Tag
Kosten	ca. 140.000 €	Umsetzungshorizont	Mittelfristig
Anmerkungen	Als Alternative zur Einrichtung einer Fahrradstraße kann auch die Einrichtung von geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen für den Kfz-Verkehr zur Steigerung der Verträglichkeit zwischen Kfz- und Radverkehr geprüft werden.		

Nr. 22	Hagelsiepen		
Länge	ca. 348 m	Stadt	Ennepetal
Baulastträger	Stadt Ennepetal		
Bestandsdaten	Mischverkehr Zweirichtungsverkehr Asphalt, gute Befahrbarkeit 50 km/h (abschnittsweise 30 km/h bzw. 10 km/h) Beleuchtung vorhanden		
Problemstellen	Abschnittsweise keine geeignete Radverkehrsführung (Hohe Kfz-Geschwindigkeit) Radverkehrsführung optimierbar		



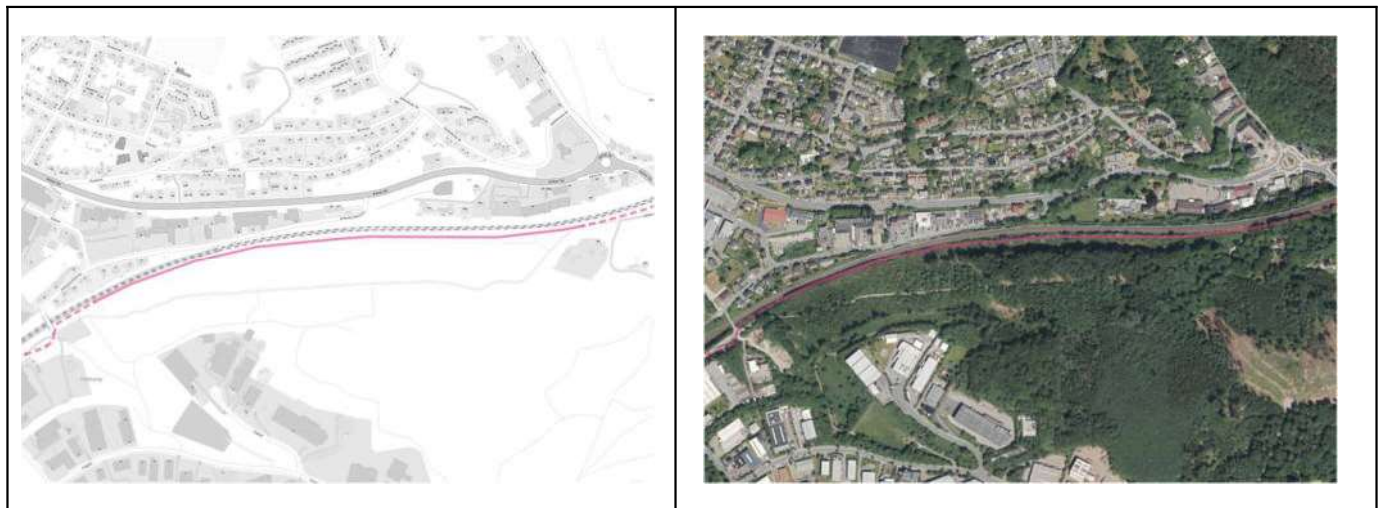
Empfohlene Führungsform	Fahrradstraße, Anlieger frei		
Ziel-Standard	Radvorrangrouten-Standard		
Maßnahmen-vorschläge	Umbau zur Fahrradstraße mit Freigabe für den Anliegerverkehr inkl. baulichen Anpassungen und Markierungen		
Grunderwerb	-	Potenziale	ca. 1.500 – 1.540 RF/Tag
Kosten	ca. 166.000 €	Umsetzungshorizont	Mittelfristig
Anmerkungen			

Nr. 23		Verbindungsweg zwischen Hagelsiepen und Bahntrasse	
Länge	ca. 98 m	Stadt	Ennepetal
Baulastträger	DB Netz, Sonstige		
Bestandsdaten	Kein Weg zu den Gleisen vorhanden (nur Parallelweg auf Höhe der Überführung)		
Problemstellen	Kein Weg vorhanden		



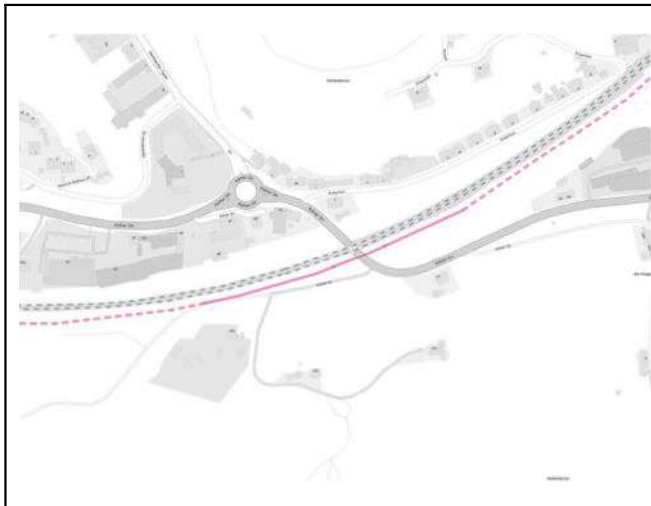
Empfohlene Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr		
Ziel-Standard	Radvorrangrouten-Standard		
Maßnahmen-vorschläge	Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges mit 4,00 m Breite inkl. Beleuchtung und Absturzsicherung zur Bahntrasse		
Grunderwerb	ca. 145 qm	Potenziale	ca. 1.150 RF/Tag
Kosten	ca. 171.000 €	Umsetzungshorizont	Langfristig
Anmerkungen	Planungen bereits vorhanden (Machbarkeitsstudie Fuß- und Radwege Ennepetal, 2020) – für Radvorrangrouten-Standard aber breitere Wege als geplant notwendig. Prüfung einer Kostenübernahme durch Straßen.NRW als Alternative zur L700 auf Grundlage einer Landesregelung, welche sich auf die „Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes“ stützt.		

Nr. 24		Verbindung an der Bahntrasse zwischen Hagelsiepen und Kölner Straße	
Länge	ca. 909 m	Stadt	Ennepetal
Baulastträger	DB Netz, Stadt Ennepetal, Sonstige		
Bestandsdaten	Kein Weg vorhanden		
Problemstellen	Kein Weg vorhanden		



Empfohlene Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr		
Ziel-Standard	Radvorrangrouten-Standard		
Maßnahmen-vorschläge	Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges mit 4,00 m Breite inkl. Beleuchtung und Absturzsicherung zur Bahntrasse		
Grunderwerb	ca. 314 qm	Potenziale	ca. 1.150 RF/Tag
Kosten	ca. 1.587.000 €	Umsetzungshorizont	Langfristig
Anmerkungen	Planungen bereits vorhanden (Machbarkeitsstudie Fuß- und Radwege Ennepetal, 2020) – für Radvorrangrouten-Standard aber breitere Wege als geplant notwendig Prüfung einer Kostenübernahme durch Straßen.NRW als Alternative zur L700 auf Grundlage einer Landesregelung, welche sich auf die „Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes“ stützt.		

Nr. 25		Verbindung an der Bahntrasse im Bereich des Rahlenbecker Tunnels	
Länge	ca. 281 m	Stadt	Ennepetal
Baulastträger	DB Netz		
Bestandsdaten	Kein Weg vorhanden		
Problemstellen	Kein Weg vorhanden		



Empfohlene Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr		
Ziel-Standard	Radvorrangrouten-Standard		
Maßnahmen-vorschläge	Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges mit 4,00 m Breite inkl. Beleuchtung als Stegkonstruktion (siehe Machbarkeitsstudie Fuß- und Radwege Ennepetal, 2020)		
Grunderwerb	-	Potenziale	ca. 1.150 RF/Tag
Kosten	ca. 6.250.000 €	Umsetzungshorizont	Langfristig
Anmerkungen	Planungen bereits vorhanden (Machbarkeitsstudie Fuß- und Radwege Ennepetal, 2020) – für Radvorrangrouten-Standard aber breitere Wege als geplant notwendig Prüfung einer Kostenübernahme durch Straßen.NRW als Alternative zur L700 auf Grundlage einer Landesregelung, welche sich auf die „Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes“ stützt.		

Nr. 26 Verbindung an der Bahntrasse zwischen Kölner Straße und vorhandenem Weg entlang der Bahn			
Länge	ca. 359 m	Stadt	Ennepetal
Baulastträger	DB Netz		
Bestandsdaten	Kein Weg vorhanden		
Problemstellen	Kein Weg vorhanden		



Empfohlene Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr		
Ziel-Standard	Radvorrangrouten-Standard		
Maßnahmen-vorschläge	Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges mit 4,00 m Breite inkl. Beleuchtung und Schutzkonstruktion (siehe Machbarkeitsstudie Fuß- und Radwege Ennepetal, 2020)		
Grunderwerb	-	Potenziale	ca. 1.150 RF/Tag
Kosten	ca. 536.000 €	Umsetzungshorizont	Langfristig
Anmerkungen	Planungen bereits vorhanden (Machbarkeitsstudie Fuß- und Radwege Ennepetal, 2020) – für Radvorrangrouten-Standard aber breitere Wege als geplant notwendig Prüfung einer Kostenübernahme durch Straßen.NRW als Alternative zur L700 auf Grundlage einer Landesregelung, welche sich auf die „Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes“ stützt.		

Nr. 27 Weg an der Bahntrasse zwischen geplantem Neubau und Fußgängerbrücke über die Bahn			
Länge	ca. 324 m	Stadt	Ennepetal
Baulastträger	DB Netz		
Bestandsdaten	Mischverkehr Zweirichtungsverkehr Schotterdecke, schlechte Befahrbarkeit Ca. 3,00 m Breite Keine Beleuchtung vorhanden		
Problemstellen	Keine ausreichende Breite Keine ausreichende Oberflächenqualität Fehlende Beleuchtung		



Empfohlene Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr		
Ziel-Standard	Radvorrangrouten-Standard		
Maßnahmen-vorschläge	Asphaltierung und Verbreiterung um ca. 1,00 m Beleuchtung installieren		
Grunderwerb	-	Potenziale	ca. 1.150 RF/Tag
Kosten	ca. 229.000 €	Umsetzungshorizont	Mittelfristig
Anmerkungen	Prüfung einer Kostenübernahme durch Straßen.NRW als Alternative zur L700 auf Grundlage einer Landesregelung, welche sich auf die „Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes“ stützt.		

Nr. 28	Parkplatz Bf Ennepetal bis Kreisverkehr		
Länge	ca. 356 m	Stadt	Ennepetal
Baulastträger	Stadt Ennepetal		
Bestandsdaten	Mischverkehr (Parkplatz) Zweirichtungsverkehr Asphalt, gute Befahrbarkeit 30 km/h Beleuchtung vorhanden		
Problemstellen	-		



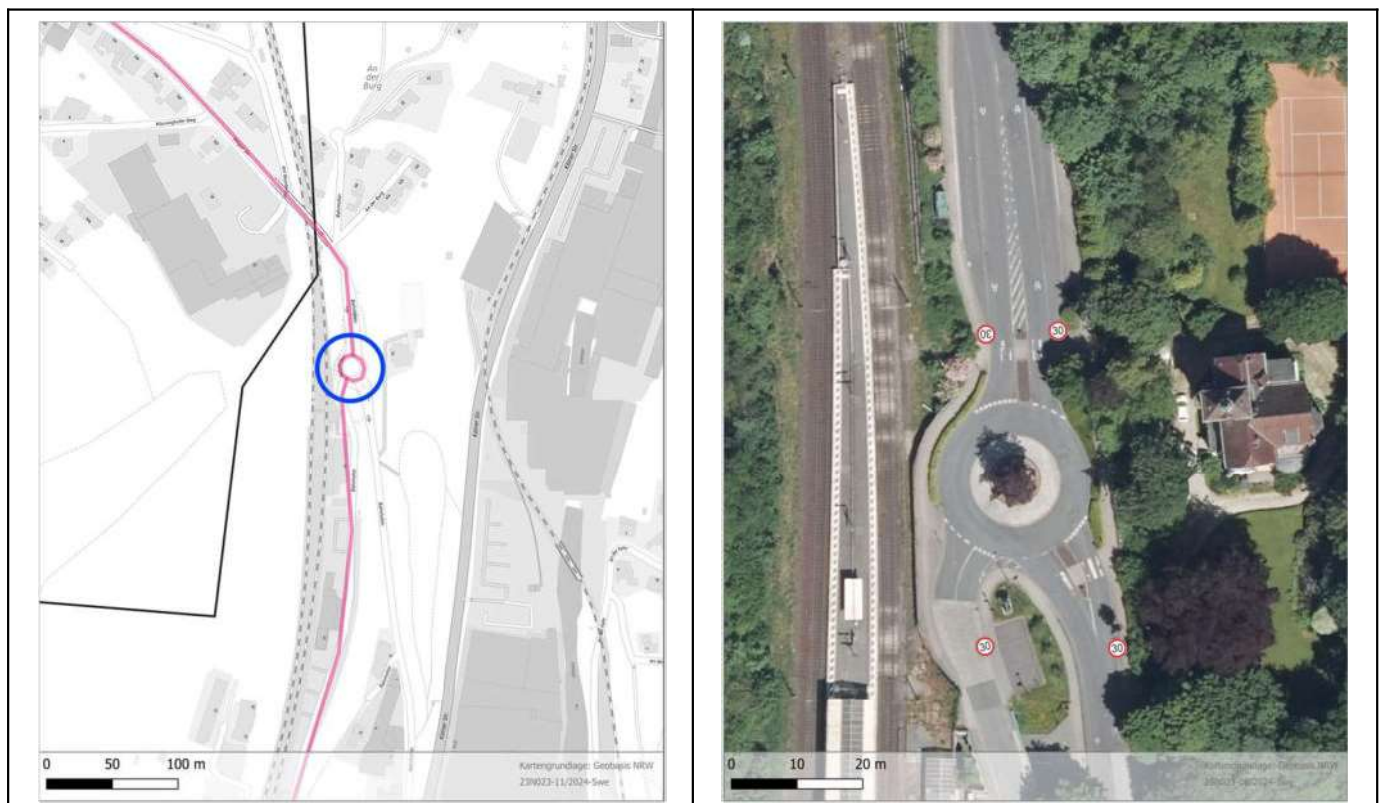
Empfohlene Führungsform	Mischverkehr, 30 km/h		
Ziel-Standard	Radvorrangrouten-Standard		
Maßnahmen-vorschläge	Keine Maßnahme notwendig		
Grunderwerb	-	Potenziale	ca. 1.150 RF/Tag
Kosten	-	Umsetzungshorizont	-
Anmerkungen			

Nr. 29	Kreisverkehr Bf Ennepetal		
Länge	ca. 60 m	Stadt	Ennepetal
Baulastträger	Stadt Ennepetal		
Bestandsdaten	Mischverkehr Kreisverkehr Asphalt, gute Befahrbarkeit 50 km/h Beleuchtung vorhanden		
Problemstellen	Keine geeignete Radverkehrsführung (Hohe Kfz-Geschwindigkeit)		

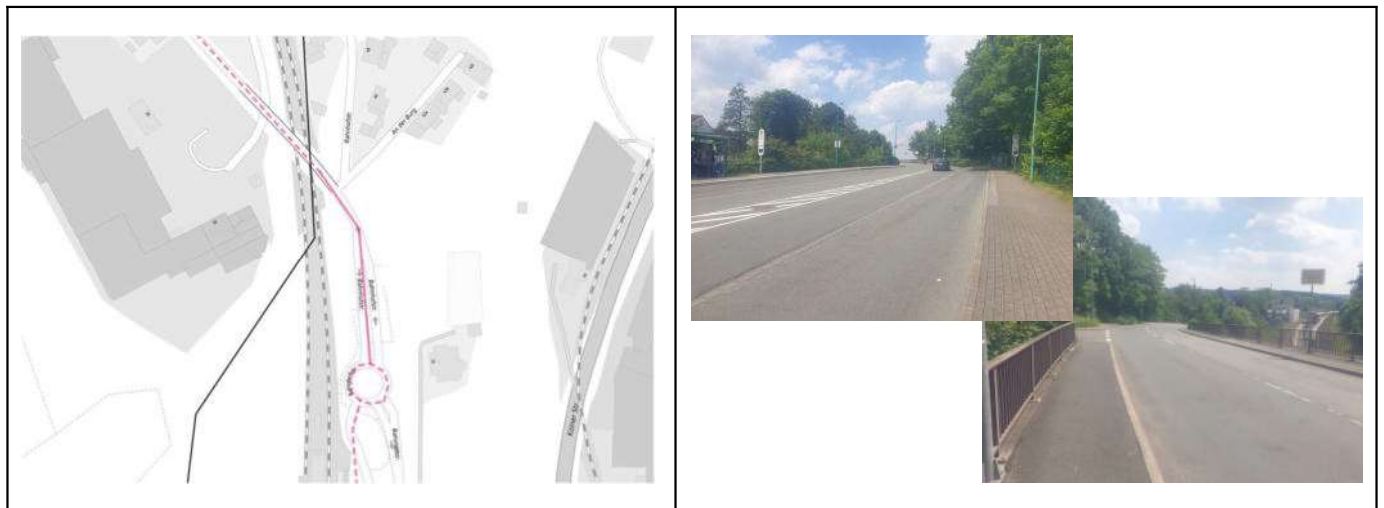


Empfohlene Führungsform	Mischverkehr, 30 km/h		
Ziel-Standard	Radvorrangrouten-Standard		
Maßnahmen-vorschläge	Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h		
Grunderwerb	-	Potenziale	ca. 2.020 RF/Tag
Kosten	ca. 500 €	Umsetzungshorizont	Kurzfristig
Anmerkungen			

Nr. 29-K	Kreisverkehr Bahnhofstraße		
Knotenpunktart	Kreisverkehr	Stadt	Ennepetal
Baulastträger	Ennepetal		
Empfohlene Führungsform	<u>Parkplatz Bf Ennepetal</u> : Mischverkehr, 30 km/h <u>Bahnhofstraße</u> : Mischverkehr mit Piktogrammkette		
Problemstellen	Keine geeignete Radverkehrsführung (Hohe Kfz-Geschwindigkeit)		
Maßnahmen-vorschläge	Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h		
Anmerkungen			



Nr. 30	Milsper Straße (Teil Ennepetal)		
Länge	ca. 98 m	Stadt	Ennepetal
Baulastträger	Stadt Ennepetal		
Bestandsdaten	Gehweg, Radverkehr frei & Mischverkehr Zweirichtungsverkehr Asphalt, gute Befahrbarkeit Ca. 1,50 m Breite 50 km/h Beleuchtung vorhanden		
Problemstellen	Keine geeignete Radverkehrsführung (Schrittgeschwindigkeit im Seitenraum bzw. hohe Kfz-Geschwindigkeit auf der Fahrbahn)		



Empfohlene Führungsform	Mischverkehr mit Piktogrammkette		
Ziel-Standard	Radvorrangrouten-Standard		
Maßnahmen-vorschläge	Markierung einer Piktogrammkette		
Grunderwerb	-	Potenziale	ca. 2.020 RF/Tag
Kosten	ca. 500 €	Umsetzungshorizont	Kurzfristig
Anmerkungen			

Nr. 31	Milsper Straße (Teil Gevelsberg)		
Länge	ca. 1352 m	Stadt	Gevelsberg
Baulastträger	Stadt Gevelsberg		
Bestandsdaten	Schutzstreifen (Fahrtrichtung Norden) & Mischverkehr (Fahrtrichtung Süden) Zweirichtungsverkehr Asphalt, gute Befahrbarkeit Ca. 1,50 m Breite (Schutzstreifen) 30 km/h Beleuchtung vorhanden		
Problemstellen	Keine geeignete Radverkehrsführung (Hohe Kfz-Geschwindigkeit auf der Fahrbahn) Keine ausreichende Breite (Schutzstreifen) Fehlende Sicherheitstrennstreifen zwischen Parkständen und Schutzstreifen Beeinträchtigung durch ruhenden Kfz-Verkehr		



Empfohlene Führungsform	Mischverkehr mit Piktogrammkette		
Ziel-Standard	Radvorrangrouten-Standard		
Maßnahmen-vorschläge	Markierung einer Piktogrammkette Umbau der Kreuzung Milsper Straße / Wasserstraße gem. Konfliktstellenskizze (Mittelfristig)		
Grunderwerb	-	Potenziale	ca. 2.020 RF/Tag
Kosten	ca. 277.000 €	Umsetzungshorizont	Kurzfristig
Anmerkungen			

Nr. 31-K		Kreuzung Engelberttunnel / Milsper Straße	
Knotenpunktart	Signalgeregelter Knotenpunkt	Stadt	Gevelsberg
Baulastträger	Straßen.NRW / Stadt Gevelsberg		
Empfohlene Führungsform	<u>Milsper Straße, Richtung Ennepetal</u>: Mischverkehr mit Piktogrammkeette <u>Milsper Straße, Richtung Wasserstraße</u>: Getrennter Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr		
Problemstellen	Keine geeignete Querungsmöglichkeit der Milsper Straße für den Radverkehr		
Maßnahmen-vorschläge	Furten für den Fuß- und Radverkehr über die Milsper Straße schaffen inkl. Anpassungen im Seitenraum LSA für den Fuß- und Radverkehr ergänzen und in das Signalprogramm einpassen Ab- bzw. Aufleitung von der Radverkehrsführung im Seitenraum auf die Fahrbahn (westliche Seite) und umgekehrt (östliche Seite) schaffen Zusätzliche Verbindung vom neu zu errichtenden Gehweg zur Kampstraße		
Anmerkungen	Prüfung von weiteren Planungsschritten inkl. Schleppkurvenprüfung und Anpassung des Signalprogrammes notwendig Knotenpunkt Milsper Straße / Wasserstraße wird separat neu geplant		



Nr. 32	Milsper Straße & Wasserstraße		
Länge	ca. 390 m	Stadt	Gevelsberg
Baulastträger	Stadt Gevelsberg (Seitenraum) & Straßen.NRW (Fahrbahn)		
Bestandsdaten	Mischverkehr Zweirichtungsverkehr (Milsper Straße) & Einrichtungsverkehr (Wasserstraße) Asphalt, gute Befahrbarkeit 50 km/h Beleuchtung vorhanden		
Problemstellen	Keine geeignete Radverkehrsführung (Hohe Kfz-Geschwindigkeit bei hohem Kfz-Verkehrsaufkommen auf der Fahrbahn) Fehlende Radverkehrsführung in Fahrtrichtung Süden entlang der Wasserstraße		



Empfohlene Führungsform	Getrennter Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr		
Ziel-Standard	Radvorrangrouten-Standard		
Maßnahmen-vorschläge	<u>Südl. Abschnitt:</u> Umbau des östl. Seitenraumes inkl. Neubau & Grunderwerb, sodass 3,00 m Radweg und 2,50 m Fußweg neben der Fahrbahn vorhanden sind. Südl. der Kreuzung Mauerstraße kann der Rechtsabbiegefahrstreifen zum Umbau genutzt werden. <u>Nördl. Abschnitt:</u> Umbau des Straßenraumes inkl. Grunderwerb, sodass der Zielquerschnitt (von West nach Ost) „2,00 m Gehweg, 6,50 m Fahrbahn, 3,00 m Radweg, 2,50 m Gehweg“ erreicht wird.		
Grunderwerb	ca. 10 qm	Potenziale	ca. 1.440 – 1.870 RF/Tag
Kosten	ca. 876.000 €	Umsetzungshorizont	Langfristig
Anmerkungen	Planungen der Stadt Gevelsberg in Bezug auf den Knotenpunkt Milsper Straße / Mauerstraße / Wasserstraße beachten. Freigabe für den Kfz-Verkehr in beide Richtungen entlang der Wasserstraße geplant.		

Nr. 33	Mittelstraße		
Länge	ca. 94 m	Stadt	Gevelsberg
Baulastträger	Stadt Gevelsberg		
Bestandsdaten	Mischverkehr Zweirichtungsverkehr Asphalt, gute Befahrbarkeit 50 km/h Beleuchtung vorhanden		
Problemstellen	Keine geeignete Radverkehrsführung (Hohe Kfz-Geschwindigkeit bei hohem Kfz-Verkehrsaufkommen auf der Fahrbahn) Keine Linksabbiegemöglichkeit aus Richtung Osten kommend in die Wasserstraße		



Empfohlene Führungsform	Getrennter Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr		
Ziel-Standard	Untergrenze Radvorrangrouten-Standard bei Unterschreitung der Regelbreite		
Maßnahmen-vorschläge	Straßenraumumbau: Südlichen Fahrstreifen in Kombination mit dem vorhandenen Gehweg in einen getrennten Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr umbauen. Zielquerschnitt von Süd nach Nord: 2,50 m Gehweg, 2,50 m Radweg, 0,75 m Sicherheitstrennstreifen, 3,25 m Kfz-Fahrstreifen. LSA in Richtung Westen versetzen, um Quermöglichkeit für Radverkehr in die Nirgenastrasse zu schaffen		
Grunderwerb	-	Potenziale	ca. 1.610 RF/Tag
Kosten	ca. 294.000 €	Umsetzungshorizont	Mittelfristig
Anmerkungen	Parkmöglichkeiten entfallen, diese in Wartefläche für querenden Radverkehr in Richtung Nirgenastrasse umwandeln. Planungen der Stadt Gevelsberg beachten.		

Nr. 34	Nirgenastraße		
Länge	ca. 234 m	Stadt	Gevelsberg
Baulastträger	Stadt Gevelsberg		
Bestandsdaten	Mischverkehr Zweirichtungsverkehr Asphalt, gute Befahrbarkeit 50 km/h Beleuchtung vorhanden		
Problemstellen	Keine geeignete Radverkehrsführung (Hohe Kfz-Geschwindigkeit)		



Empfohlene Führungsform	Fahrradstraße, Anlieger frei		
Ziel-Standard	Radvorrangrouten-Standard		
Maßnahmen-vorschläge	Umbau zur Fahrradstraße mit Freigabe für den Anliegerverkehr inkl. baulichen Anpassungen und Markierungen		
Grunderwerb	-	Potenziale	ca. 690 RF/Tag
Kosten	ca. 87.000 €	Umsetzungshorizont	Mittelfristig
Anmerkungen			

Nr. 35	Jahnstraße		
Länge	ca. 186 m	Stadt	Gevelsberg
Baulastträger	Stadt Gevelsberg		
Bestandsdaten	Mischverkehr Zweirichtungsverkehr Asphalt, gute Befahrbarkeit 50 km/h Beleuchtung vorhanden		
Problemstellen	Keine geeignete Radverkehrsführung (Hohe Kfz-Geschwindigkeit)		



Empfohlene Führungsform	Fahrradstraße, Kfz frei		
Ziel-Standard	Radvorrangrouten-Standard		
Maßnahmen-vorschläge	Umbau zur Fahrradstraße mit Freigabe für den Kfz-Verkehr inkl. baulichen Anpassungen und Markierungen Radverkehrsführung vom Enneperadweg in die Fahrradstraße sichern		
Grunderwerb	-	Potenziale	ca. 1.050 RF/Tag
Kosten	ca. 86.000 €	Umsetzungshorizont	Mittelfristig
Anmerkungen			

Nr. 36		Enneperadweg zwischen Jahnstraße und Am Werde	
Länge	ca. 979 m	Stadt	Gevelsberg
Baulastträger	Stadt Gevelsberg		
Bestandsdaten	Gemeinsamer Geh- und Radweg Zweirichtungsverkehr Betonverbundpflaster, gute Befahrbarkeit Ca. 2,70 – 3,00 m Breite Beleuchtung in Teilabschnitten vorhanden (Südwestl. der Mühlenstraße)		
Problemstellen	Keine ausreichende Breite Fehlende Beleuchtung in Teilabschnitten		



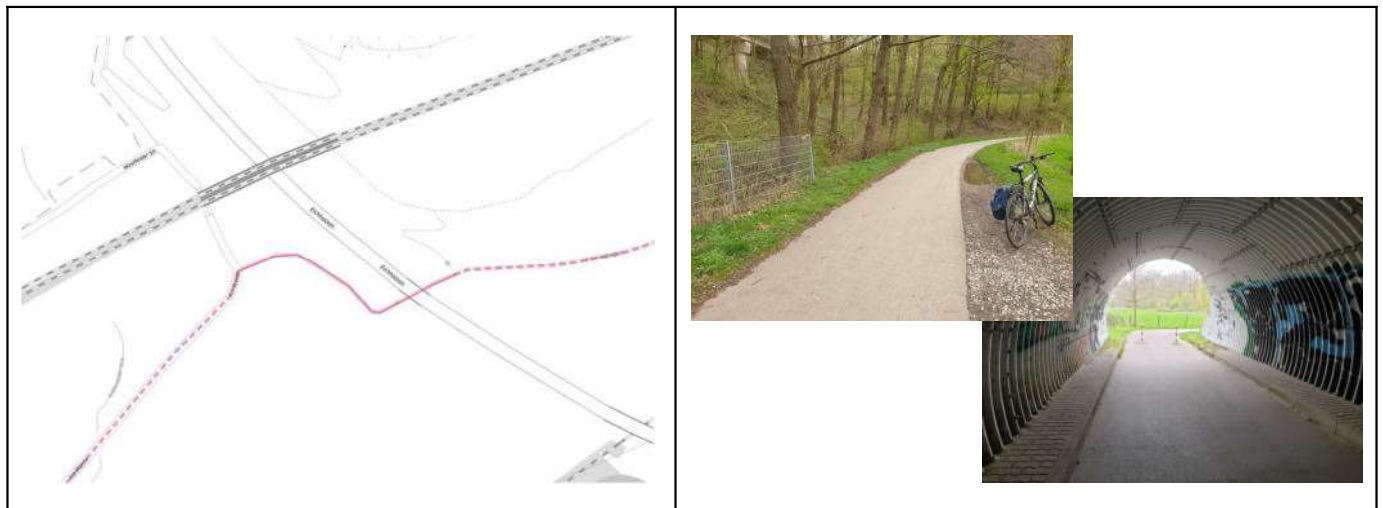
Empfohlene Führungsform	Getrennter Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr		
Ziel-Standard	Radvorrangrouten-Standard		
Maßnahmen-vorschläge	Verbreiterung um ca. 2,50 – 2,80 m Beleuchtung installieren in Teilabschnitten (Nordöstl. der Mühlenstraße)		
Grunderwerb	-	Potenziale	ca. 1.480 RF/Tag
Kosten	ca. 695.000 €	Umsetzungshorizont	Mittelfristig
Anmerkungen	Umlaufsperrern ausreichend dimensionieren		

Nr. 37	Am Werde		
Länge	ca. 957 m	Stadt	Gevelsberg
Baulastträger	Stadt Gevelsberg		
Bestandsdaten	Mischverkehr Zweirichtungsverkehr Asphalt, gute Befahrbarkeit Ca. 3,00 m Breite 10 km/h Keine Beleuchtung vorhanden		
Problemstellen	Keine ausreichende Breite Radverkehrsführung optimierbar Fehlende Beleuchtung		



Empfohlene Führungsform	Fahrradstraße, Anlieger frei		
Ziel-Standard	Radvorrangrouten-Standard		
Maßnahmen-vorschläge	Verbreiterung um ca. 1,60 m Umbau zur Fahrradstraße mit Freigabe für den Anliegerverkehr inkl. baulichen Anpassungen und Markierungen Beleuchtung installieren		
Grunderwerb	-	Potenziale	ca. 1.480 RF/Tag
Kosten	ca. 604.000 €	Umsetzungshorizont	Mittelfristig
Anmerkungen			

Nr. 38	Brockenbergstraße unter L 527 n (Eichholzstraße)		
Länge	ca. 130 m	Stadt	Gevelsberg
Baulastträger	Stadt Gevelsberg		
Bestandsdaten	Mischverkehr Zweirichtungsverkehr Asphalt, gute Befahrbarkeit Ca. 2,50 m – 3,00 m Breite Keine Beleuchtung vorhanden		
Problemstellen	Keine ausreichende Breite Radverkehrsführung optimierbar Fehlende Beleuchtung Pfosten		



Empfohlene Führungsform	Fahrradstraße		
Ziel-Standard	Radvorrangrouten-Standard		
Maßnahmen-vorschläge	Verbreiterung abschnittsweise um ca. 0,50 m Umbau zur Fahrradstraße inkl. baulichen Anpassungen und Markierungen Beleuchtung installieren Pfosten gemäß Erlass „Verkehrseinrichtungen und Verkehrshindernisse auf Verkehrsflächen, auf denen Radverkehr zugelassen ist“ prüfen		
Grunderwerb	-	Potenziale	ca. 1.720 RF/Tag
Kosten	ca. 68.000 €	Umsetzungshorizont	Mittelfristig
Anmerkungen			

Nr. 39	Brockenbergstraße zwischen L 527 n und Rocholzallee		
Länge	ca. 358 m	Stadt	Gevelsberg
Baulastträger	Stadt Gevelsberg		
Bestandsdaten	Mischverkehr – Z 250 Zweirichtungsverkehr Asphalt, gute Befahrbarkeit Ca. 3,50 m Breite Keine Beleuchtung vorhanden		
Problemstellen	Keine ausreichende Breite Fehlende Beleuchtung		



Empfohlene Führungsform	Fahrradstraße		
Ziel-Standard	Radvorrangrouten-Standard		
Maßnahmen-vorschläge	Umbau zur Fahrradstraße inkl. baulichen Anpassungen und Markierungen Beleuchtung installieren		
Grunderwerb	-	Potenziale	ca. 1.720 RF/Tag
Kosten	ca. 100.000 €	Umsetzungshorizont	Mittelfristig
Anmerkungen			

Nr. 40	Weg zwischen Rocholzallee und Ennepebrücke an der Grundschule Vogelsang		
Länge	ca. 838 m	Stadt	Gevelsberg
Baulastträger	Stadt Gevelsberg		
Bestandsdaten	Gemeinsamer Geh- und Radweg Zweirichtungsverkehr Wassergebundene Decke, abschnittsweise Betonverbundpflaster, gute Befahrbarkeit Ca. 2,70 m Breite Abschnittsweise Beleuchtung vorhanden		
Problemstellen	Keine ausreichende Breite Abschnittsweise fehlende Beleuchtung Umlaufsperrern und Pfosten		



Empfohlene Führungsform	Getrennter Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr		
Ziel-Standard	Radvorrangrouten-Standard		
Maßnahmen-vorschläge	Asphaltierung und Verbreiterung um ca. 2,80 m Beleuchtung installieren Umlaufsperrern und Pfosten gemäß Erlass „Verkehrseinrichtungen und Verkehrshindernisse auf Verkehrsflächen, auf denen Radverkehr zugelassen ist“ prüfen		
Grunderwerb	-	Potenziale	ca. 1.410 RF/Tag
Kosten	ca. 1.294.000 €	Umsetzungshorizont	Mittelfristig
Anmerkungen			

Nr. 41 Ennepebrücke an der Grundschule Vogelsang			
Länge	ca. 85 m	Stadt	Gevelsberg
Baulastträger	Stadt Gevelsberg		
Bestandsdaten	Gemeinsamer Geh- und Radweg (Brücke) Zweirichtungsverkehr Betonverbundpflaster, gute Befahrbarkeit Ca. 2,00 m Breite Beleuchtung vorhanden		
Problemstellen	Keine ausreichende Breite		



Empfohlene Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr		
Ziel-Standard	Radvorrangrouten-Standard		
Maßnahmen-vorschläge	Neubau einer breiteren Brücke (4,00 m) Verbreiterung des südlich anschließenden Weges um ca. 2,00 m		
Grunderwerb	-	Potenziale	ca. 1.410 RF/Tag
Kosten	ca. 3.210.000 €	Umsetzungshorizont	Langfristig
Anmerkungen			

Nr. 42	Weg an der Grundschule Vogelsang		
Länge	ca. 158 m	Stadt	Gevelsberg
Baulastträger	Stadt Gevelsberg		
Bestandsdaten	Gemeinsamer Geh- und Radweg Zweirichtungsverkehr Betonverbundpflaster, gute Befahrbarkeit Ca. 2,70 m Breite Beleuchtung vorhanden		
Problemstellen	Keine ausreichende Breite		



Empfohlene Führungsform	Getrennter Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr		
Ziel-Standard	Radvorrangrouten-Standard		
Maßnahmen-vorschläge	Verbreiterung um ca. 2,80 m		
Grunderwerb	-	Potenziale	ca. 1.410 RF/Tag
Kosten	ca. 104.000 €	Umsetzungshorizont	Mittelfristig
Anmerkungen	Aufgrund der angrenzenden Grundschule ist eine Trennung von Rad- und Fußverkehr wichtig		

Nr. 43	Am Schultenhof		
Länge	ca. 159 m	Stadt	Gevelsberg
Baulastträger	Stadt Gevelsberg		
Bestandsdaten	Mischverkehr Zweirichtungsverkehr Asphalt, gute Befahrbarkeit Tempo 30-Zone Beleuchtung vorhanden		
Problemstellen	-		



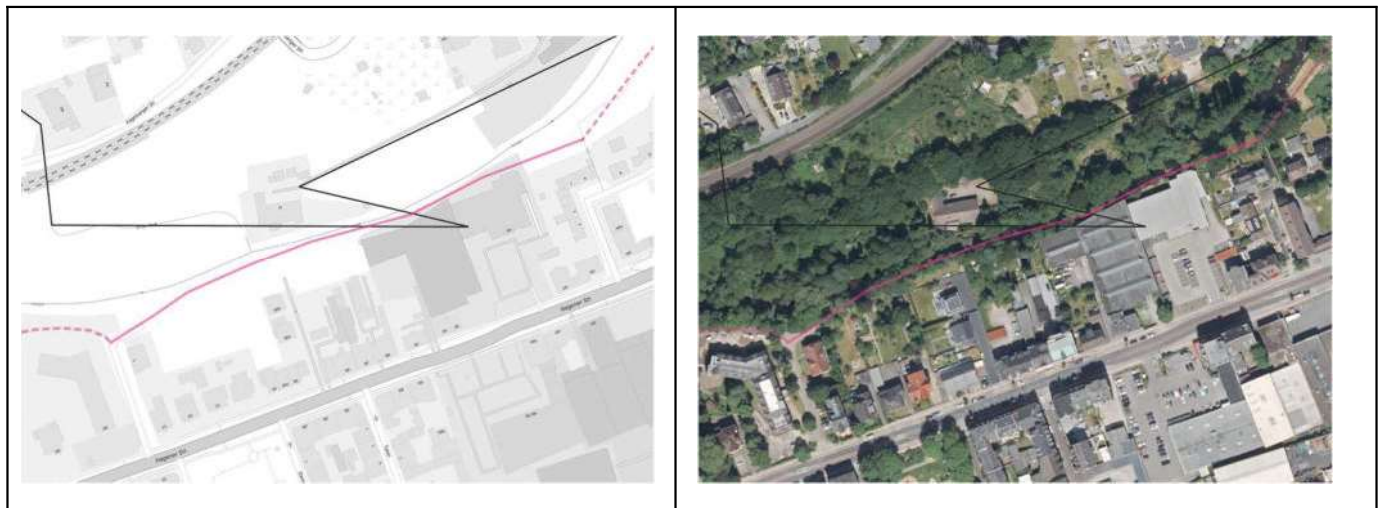
Empfohlene Führungsform	Mischverkehr, 30 km/h		
Ziel-Standard	Radvorrangrouten-Standard		
Maßnahmen-vorschläge	Keine Maßnahme notwendig		
Grunderwerb	-	Potenziale	ca. 1.410 RF/Tag
Kosten	-	Umsetzungshorizont	-
Anmerkungen			

Nr. 44	Weg zwischen Am Schultenhof und Am Vogelsang		
Länge	ca. 89 m	Stadt	Gevelsberg
Baulastträger	Stadt Gevelsberg		
Bestandsdaten	Keine eindeutige Führungsform (keine Beschilderung vorhanden) Zweirichtungsverkehr Betonverbundpflaster, gute Befahrbarkeit Ca. 2,40 m Breite Beleuchtung vorhanden		
Problemstellen	Keine ausreichende Breite		



Empfohlene Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr		
Ziel-Standard	Radvorrangrouten-Standard		
Maßnahmen-vorschläge	Verbreiterung um ca. 1,60 m		
Grunderwerb	-	Potenziale	ca. 1.410 RF/Tag
Kosten	ca. 34.000 €	Umsetzungshorizont	Mittelfristig
Anmerkungen			

Nr. 45	Brücke über die Ennepe zwischen Am Vogelsang und Vogelsanger Straße		
Länge	ca. 315 m	Stadt	Gevelsberg
Baulastträger	Stadt Gevelsberg, Sonstige		
Bestandsdaten	Kein Weg vorhanden		
Problemstellen	Kein Weg vorhanden		



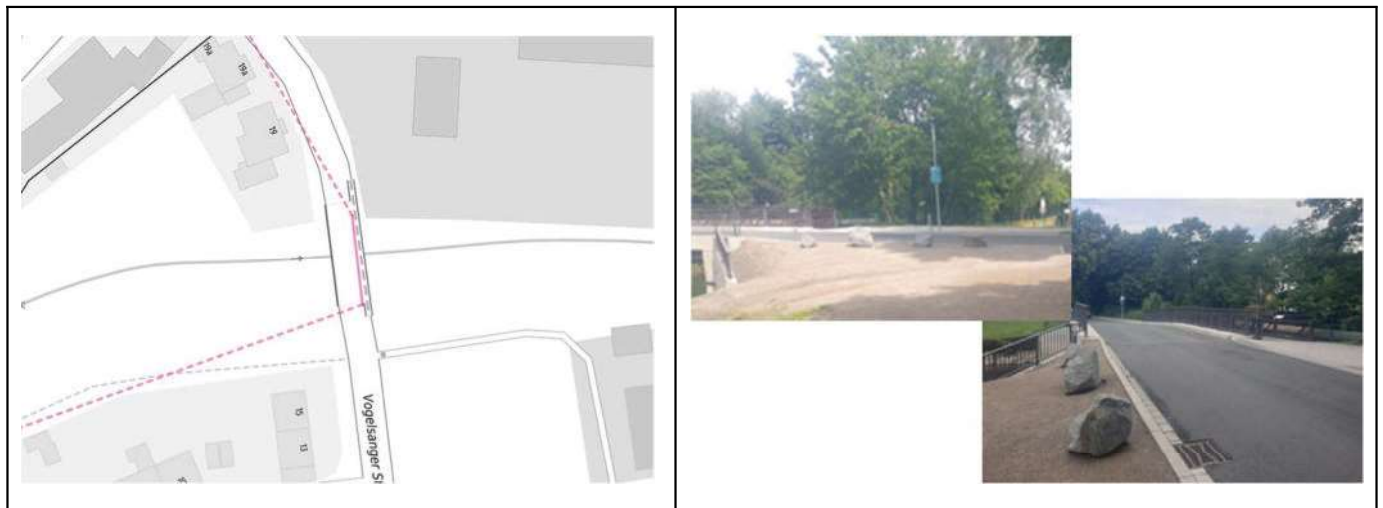
Empfohlene Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr		
Ziel-Standard	Radvorrangrouten-Standard		
Maßnahmen-vorschläge	Neubau einer Brücke für den Fuß- und Radverkehr mit 4,00 m Breite inkl. Beleuchtung		
Grunderwerb	ca. 1.265 qm	Potenziale	ca. 1.410 RF/Tag
Kosten	ca. 11.895.000 €	Umsetzungshorizont	Langfristig
Anmerkungen			

Nr. 46 Verbindungsweg zwischen neuer Brücke und Vogelsanger Straße			
Länge	ca. 203 m	Stadt	Gevelsberg
Baulastträger	Stadt Gevelsberg		
Bestandsdaten	Keine eindeutige Führungsform (keine Beschilderung vorhanden) Zweirichtungsverkehr Unbefestigt, schlechte Befahrbarkeit (westl. Abschnitt) & wassergebundene Decke, mittlere Befahrbarkeit (östl. Abschnitt) Ca. 0,50 m Breite (westl. Abschnitt) & ca. 3,00 m Breite (östl. Abschnitt) Keine Beleuchtung vorhanden		
Problemstellen	Keine eindeutige Führungsform Keine ausreichende Breite Keine ausreichende Oberflächenqualität Fehlende Beleuchtung		



Empfohlene Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr		
Ziel-Standard	Radvorrangrouten-Standard		
Maßnahmen-vorschläge	Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges mit 4,00 m Breite inkl. Beleuchtung (westl. Abschnitt) Verbreiterung um 1,00 m & Oberflächeninstandsetzung inkl. Beleuchtung (östl. Abschnitt) Querungsmöglichkeit (Mittelinsel) zur Brücke über die Ennepe an der Vogelsanger Straße schaffen		
Grunderwerb	-	Potenziale	ca. 1.410 RF/Tag
Kosten	ca. 205.000 €	Umsetzungshorizont	Langfristig
Anmerkungen			

Nr. 47 Neue Brücke Vogelsanger Straße			
Länge	ca. 21 m	Stadt	Gevelsberg
Baulastträger	Ennepe-Ruhr-Kreis, Sonstige		
Bestandsdaten	Mischverkehr Zweirichtungsverkehr Asphalt, gute Befahrbarkeit 30 km/h Beleuchtung vorhanden		
Problemstellen	Keine geeignete Radverkehrsführung (Hohe Kfz-Geschwindigkeit)		



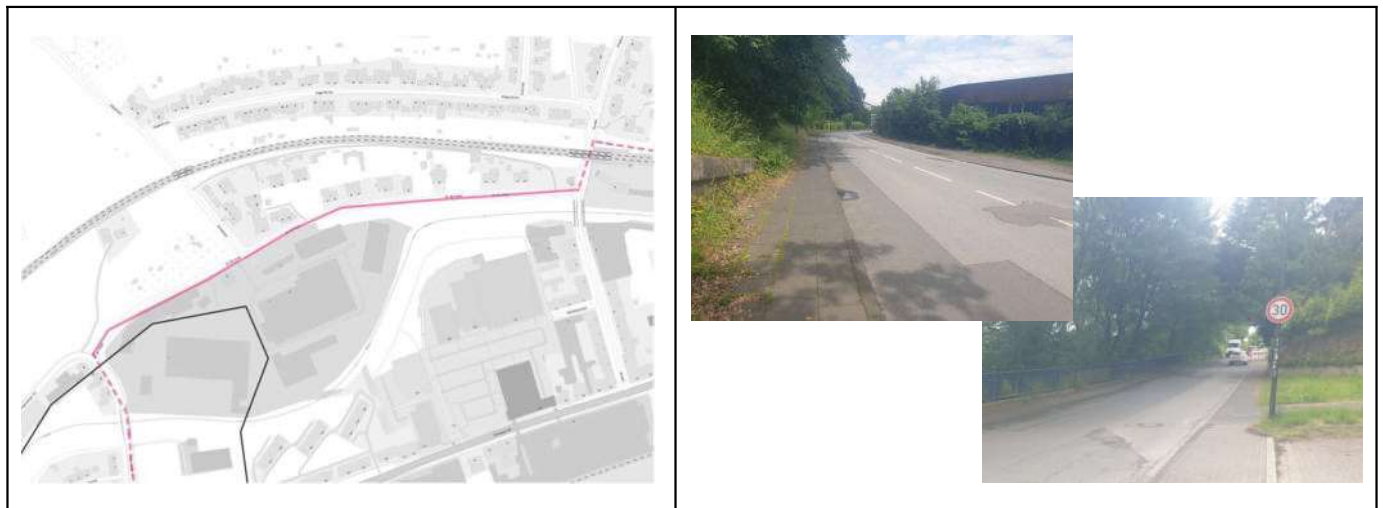
Empfohlene Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr		
Ziel-Standard	Radvorrangrouten-Standard		
Maßnahmen-vorschläge	Neubau einer Brücke für den Fuß- und Radverkehr mit 4,00 m Breite auf der Ostseite		
Grunderwerb	ca. 50 qm	Potenziale	ca. 1.990 RF/Tag
Kosten	ca. 793.000 €	Umsetzungshorizont	Langfristig
Anmerkungen			

Nr. 48	Vogelsanger Straße		
Länge	ca. 131 m	Stadt	Gevelsberg
Baulastträger	Stadt Gevelsberg, Ennepe-Ruhr-Kreis, Sonstige		
Bestandsdaten	Mischverkehr Zweirichtungsverkehr Asphalt, gute Befahrbarkeit 30 km/h Beleuchtung vorhanden		
Problemstellen	Keine geeignete Radverkehrsführung (Hohe Kfz-Geschwindigkeit)		



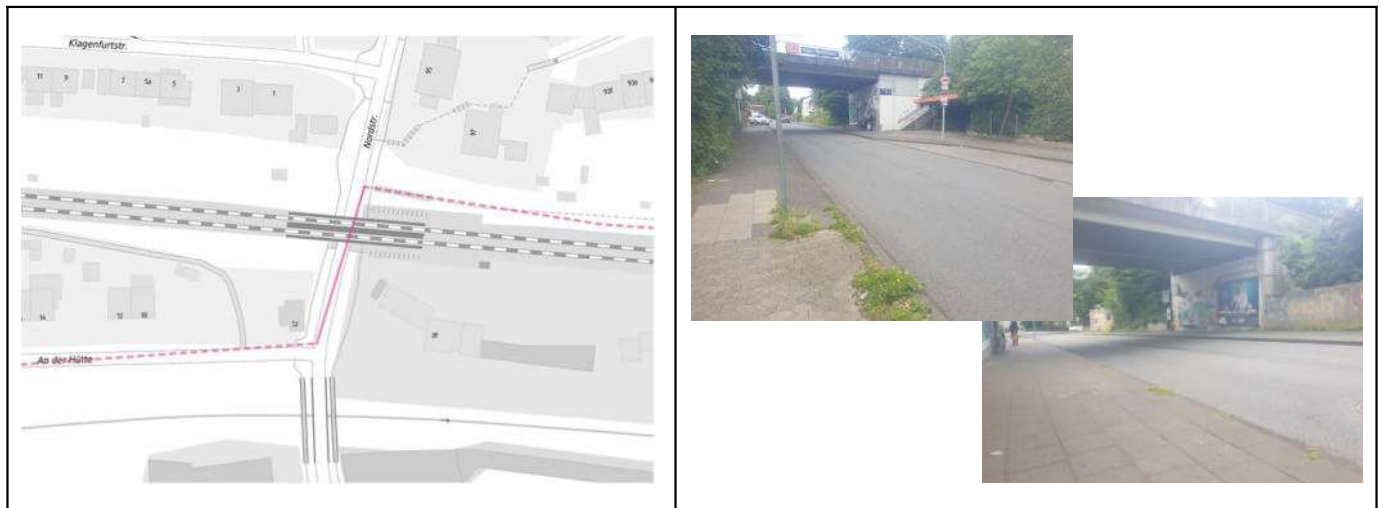
Empfohlene Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr		
Ziel-Standard	Radvorrangrouten-Standard		
Maßnahmen-vorschläge	Verbreiterung um 1,50 m auf der Ostseite Oberflächeninstandsetzung		
Grunderwerb	ca. 120 qm	Potenziale	ca. 1.990 RF/Tag
Kosten	ca. 50.000 €	Umsetzungshorizont	Mittelfristig
Anmerkungen			

Nr. 49	An der Hütte		
Länge	ca. 533 m	Stadt	Hagen
Baulastträger	Stadt Hagen		
Bestandsdaten	Mischverkehr Zweirichtungsverkehr Asphalt, mittlere Befahrbarkeit 30 km/h Beleuchtung vorhanden		
Problemstellen	Keine ausreichende Oberflächenqualität Radverkehrsführung optimierbar		



Empfohlene Führungsform	Fahrradstraße		
Ziel-Standard	Radvorrangrouten-Standard		
Maßnahmen-vorschläge	Umbau zur Fahrradstraße mit Freigabe für den Anliegerverkehr inkl. baulichen Anpassungen und Markierungen Oberflächeninstandsetzung		
Grunderwerb	-	Potenziale	ca. 2.070 RF/Tag
Kosten	ca. 484.000 €	Umsetzungshorizont	Mittelfristig
Anmerkungen			

Nr. 50	Nordstraße		
Länge	ca. 51 m	Stadt	Hagen
Baulastträger	Stadt Hagen		
Bestandsdaten	Mischverkehr Zweirichtungsverkehr Asphalt, gute Befahrbarkeit Tempo 30-Zone (südl. Abschnitt 50 km/h) Beleuchtung vorhanden		
Problemstellen	Keine geeignete Radverkehrsführung (Hohe Kfz-Geschwindigkeit)		



Empfohlene Führungsform	Mischverkehr, 30 km/h		
Ziel-Standard	Standard nicht erreicht (Engstelle)		
Maßnahmen-vorschläge	Beschilderung „Tempo 30-Zone“ um ca. 25 m in Richtung Süden (nördl. der Einmündung An der Hütte) versetzen		
Grunderwerb	-	Potenziale	ca. 2.070 RF/Tag
Kosten	ca. 500 €	Umsetzungshorizont	Kurzfristig
Anmerkungen			

Nr. 51	Weg zwischen Nordstraße und Grundschötteler Straße		
Länge	ca. 904 m	Stadt	Hagen
Baulastträger	Stadt Hagen & DB Netz		
Bestandsdaten	Gehweg Zweirichtungsverkehr Unbefestigt, schlechte Befahrbarkeit (westl. Abschnitt) & Asphalt, gute Befahrbarkeit (östl. Abschnitt) Ca. 0,50 m Breite (westl. Abschnitt) & ca. 2,00 m Breite (östl. Abschnitt) Beleuchtung nur am östl. Abschnitt vorhanden		
Problemstellen	Keine Radverkehrsführung vorhanden (nur Gehweg) Keine ausreichende Breite Abschnittsweise keine ausreichende Oberflächenqualität Abschnittsweise fehlende Beleuchtung Treppen am westl. Zugang an der Nordstraße		



Empfohlene Führungsform	Getrennter Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr		
Ziel-Standard	Radvorrangrouten-Standard		
Maßnahmen-vorschläge	Bau einer Rampe am westl. Zugang an der Nordstraße & Optimierung der Rampe am östl. Zugang an der Grundschötteler Straße Neubau eines getrennten Geh- und Radweges mit 2,50 m Breite für den Fußverkehr und 3,00 m Breite für den Radverkehr inkl. Beleuchtung (westl. Abschnitt) Verbreiterung des Gehweges um 0,50 m, Neubau eines angrenzenden Radweges von 3,00 m Breite und Anpassen der Beschilderung: Getr. Geh-/ und Radweg (östl. Abschnitt)		
Grunderwerb	-	Potenziale	ca. 2.070 RF/Tag
Kosten	ca. 1.179.000 €	Umsetzungshorizont	Langfristig
Anmerkungen	Ggf. sind für die notwendige Verbreiterung Gespräche mit der DB zu führen. Anderenfalls ist der Radweg an Engstellen mit einer Breite von min. 2,00 m auszuführen.		

Nr. 52	Weg zwischen Grundschötteler Straße und Gesamtschule Haspe		
Länge	ca. 756 m	Stadt	Hagen
Baulastträger	Stadt Hagen		
Bestandsdaten	Gemeinsamer Geh- und Radweg Zweirichtungsverkehr Asphalt, gute Befahrbarkeit Ca. 3,00 m Breite Keine Beleuchtung vorhanden		
Problemstellen	Keine ausreichende Breite Fehlende Beleuchtung		



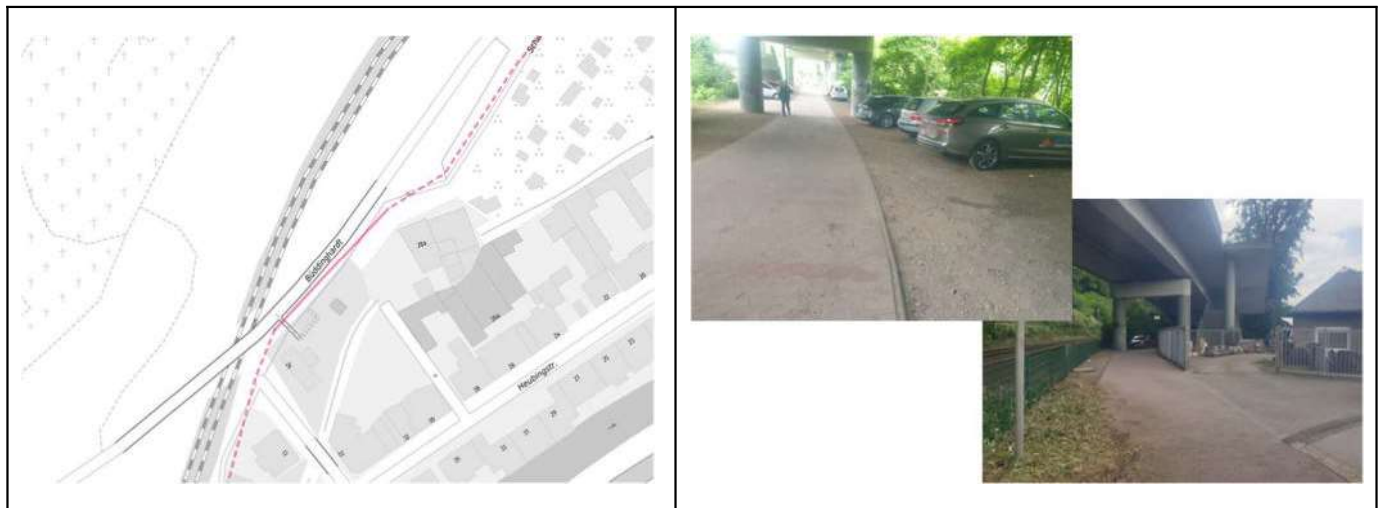
Empfohlene Führungsform	Getrennter Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr		
Ziel-Standard	Radvorrangrouten-Standard		
Maßnahmen-vorschläge	Umbau zu einem getrennten Geh- und Radweg mit 2,50 m Breite für den Fußverkehr und 3,00 m Breite für den Radverkehr inkl. Beleuchtung		
Grunderwerb	-	Potenziale	ca. 2.790 RF/Tag
Kosten	ca. 537.000 €	Umsetzungshorizont	Mittelfristig
Anmerkungen			

Nr. 53	Preselweg		
Länge	ca. 301 m	Stadt	Hagen
Baulastträger	Stadt Hagen		
Bestandsdaten	Mischverkehr – Z 250, Radverkehr und Anlieger frei Zweirichtungsverkehr Asphalt, mittlere Befahrbarkeit Ca. 4,00 m Breite Beleuchtung vorhanden		
Problemstellen	Radverkehrsführung optimierbar		



Empfohlene Führungsform	Fahrradstraße, Anlieger frei		
Ziel-Standard	Untergrenze Radvorrangrouten-Standard bei Unterschreitung der Regelbreite		
Maßnahmen-vorschläge	Umbau zur Fahrradstraße mit Freigabe für den Anliegerverkehr inkl. baulichen Anpassungen und Markierungen		
Grunderwerb	-	Potenziale	ca. 2.790 RF/Tag
Kosten	ca. 55.000 €	Umsetzungshorizont	Mittelfristig
Anmerkungen			

Nr. 54		Unterführung Brücke Büddinghardt	
Länge	ca. 57 m	Stadt	Hagen
Baulastträger	Stadt Hagen		
Bestandsdaten	Mischverkehr Zweirichtungsverkehr Betonverbundpflaster, gute Befahrbarkeit Tempo 30-Zone Beleuchtung vorhanden		
Problemstellen	-		



Empfohlene Führungsform	Mischverkehr, 30 km/h		
Ziel-Standard	Radvorrangrouten-Standard		
Maßnahmen-vorschläge	Keine Maßnahme notwendig		
Grunderwerb	-	Potenziale	ca. 2.790 RF/Tag
Kosten	-	Umsetzungshorizont	-
Anmerkungen			

Nr. 55	Schwarzer Weg (Parallelweg zur Straße Büddinghardt)		
Länge	ca. 257 m	Stadt	Hagen
Baulastträger	Stadt Hagen		
Bestandsdaten	Gemeinsamer Geh- und Radweg Zweirichtungsverkehr Betonverbundpflaster, gute Befahrbarkeit Ca. 3,00 m Breite Beleuchtung vorhanden		
Problemstellen	Keine ausreichende Breite		



Empfohlene Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg		
Ziel-Standard	Radvorrangrouten-Standard		
Maßnahmen-vorschläge	Verbreiterung um ca. 1,00 m		
Grunderwerb	-	Potenziale	ca. 2.790 RF/Tag
Kosten	ca. 74.000 €	Umsetzungshorizont	Mittelfristig
Anmerkungen			

Nr. 56	Verbindungsweg zwischen Büddinghardt und Hammerstraße		
Länge	ca. 66 m	Stadt	Hagen
Baulastträger	Stadt Hagen		
Bestandsdaten	Gemeinsamer Geh- und Radweg Zweirichtungsverkehr Betonverbundpflaster, gute Befahrbarkeit Ca. 3,00 m Breite Beleuchtung vorhanden		
Problemstellen	Keine ausreichende Breite		



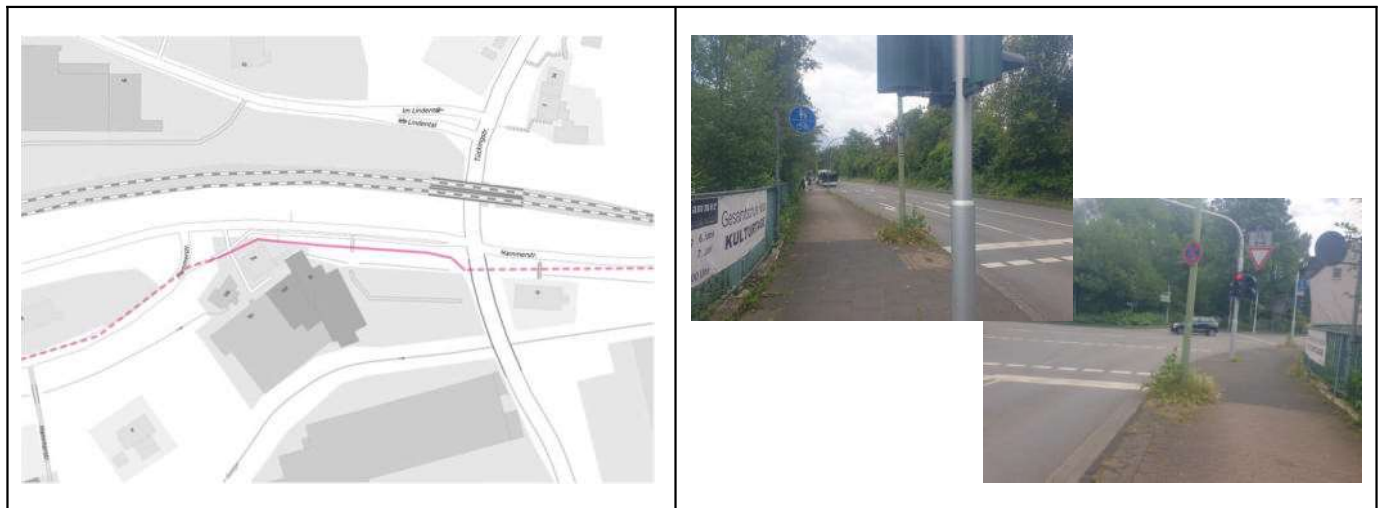
Empfohlene Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg		
Ziel-Standard	Radvorrangrouten-Standard		
Maßnahmen-vorschläge	Straßenraumumbau; Verbreiterung des gem. Geh- und Radwegs um ca. 1,00 m zulasten des angrenzenden Kfz-Fahrstreifens. Dieser kann auf 3,25 m herabgesetzt werden.		
Grunderwerb	-	Potenziale	ca. 4.670 RF/Tag
Kosten	ca. 15.000 €	Umsetzungshorizont	Mittelfristig
Anmerkungen	Da das genutzte Verkehrsmodell aufgrund der räumlichen Ausdehnung nur den wichtigsten Teil der Verkehrsverbindungen berücksichtigen kann, kommt es hier zu einer nicht realitätskonformen Bündelung der Verkehrsnachfrage. Dadurch sind die Potenziale für den Radverkehr in diesem Bereich z.T. deutlich überhöht.		

Nr. 57	Hammerstraße parallel zu Am Hasper Bahnhof		
Länge	ca. 447 m	Stadt	Hagen
Baulastträger	Stadt Hagen		
Bestandsdaten	Mischverkehr Zweirichtungsverkehr Asphalt, mittlere Befahrbarkeit Ca. 4,00 m Breite 30 km/h Beleuchtung vorhanden		
Problemstellen	Radverkehrsführung optimierbar Pfosten		



Empfohlene Führungsform	Fahrradstraße, Anlieger frei		
Ziel-Standard	Untergrenze Radvorrangrouten-Standard bei Unterschreitung der Regelbreite		
Maßnahmen-vorschläge	Umbau zur Fahrradstraße mit Freigabe für den Anliegerverkehr inkl. baulichen Anpassungen und Markierungen Pfosten gemäß Erlass „Verkehrseinrichtungen und Verkehrshindernisse auf Verkehrsflächen, auf denen Radverkehr zugelassen ist“ prüfen		
Grunderwerb	-	Potenziale	ca. 4.670 RF/Tag
Kosten	ca. 100.000 €	Umsetzungshorizont	Mittelfristig
Anmerkungen	Da das genutzte Verkehrsmodell aufgrund der räumlichen Ausdehnung nur den wichtigsten Teil der Verkehrsverbindungen berücksichtigen kann, kommt es hier zu einer nicht realitätskonformen Bündelung der Verkehrsnachfrage. Dadurch sind die Potenziale für den Radverkehr in diesem Bereich z.T. deutlich überhöht.		

Nr. 58	Hammerstraße zwischen Am Hasper Bahnhof und Tückingstraße		
Länge	ca. 117 m	Stadt	Hagen
Baulastträger	Stadt Hagen		
Bestandsdaten	Gemeinsamer Geh- und Radweg Zweirichtungsverkehr Platten, gute Befahrbarkeit Ca. 3,00 m Breite Beleuchtung vorhanden		
Problemstellen	Radverkehrsführung optimierbar		



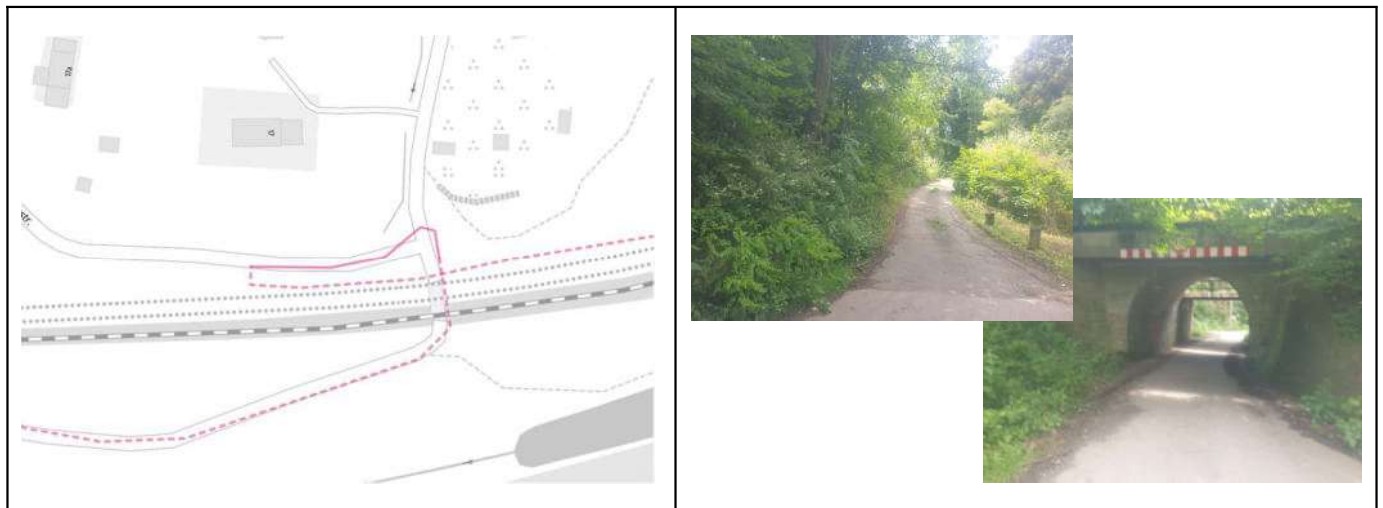
Empfohlene Führungsform	Getrennter Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr		
Ziel-Standard	Radvorrangrouten-Standard		
Maßnahmen-vorschläge	Straßenraumumbau; Umbau des gem. Geh- und Radwegs zu einem getr. Geh- und Radweg mit zusätzlich 3,00 m Breite für den Radverkehr zulasten des angrenzenden Kfz-Fahrbereichs.		
Grunderwerb	-	Potenziale	ca. 4.670 RF/Tag
Kosten	ca. 194.000 €	Umsetzungshorizont	Mittelfristig
Anmerkungen	Da das genutzte Verkehrsmodell aufgrund der räumlichen Ausdehnung nur den wichtigsten Teil der Verkehrsverbindungen berücksichtigen kann, kommt es hier zu einer nicht realitätskonformen Bündelung der Verkehrsnachfrage. Dadurch sind die Potenziale für den Radverkehr in diesem Bereich z.T. deutlich überhöht.		

Nr. 59 Hammerstraße zwischen Tückingstraße und Obere Spiekerstraße			
Länge	ca. 708 m	Stadt	Hagen
Baulastträger	Stadt Hagen		
Bestandsdaten	Mischverkehr Zweirichtungsverkehr Asphalt, mittlere Befahrbarkeit Ca. 3,00 m Breite 50 km/h Keine Beleuchtung vorhanden		
Problemstellen	Radverkehrsführung optimierbar Keine ausreichende Oberflächenqualität		



Empfohlene Führungsform	Fahrradstraße		
Ziel-Standard	Radvorrangrouten-Standard		
Maßnahmen-vorschläge	Asphaltierung und Verbreiterung um ca. 0,50 m Umbau zur Fahrradstraße mit Freigabe für den Anliegerverkehr inkl. baulichen Anpassungen und Markierungen Beleuchtung installieren		
Grunderwerb	-	Potenziale	ca. 5.080 RF/Tag
Kosten	ca. 448.000€	Umsetzungshorizont	Mittelfristig
Anmerkungen	Da das genutzte Verkehrsmodell aufgrund der räumlichen Ausdehnung nur den wichtigsten Teil der Verkehrsverbindungen berücksichtigen kann, kommt es hier zu einer nicht realitätskonformen Bündelung der Verkehrsnachfrage. Dadurch sind die Potenziale für den Radverkehr in diesem Bereich z.T. deutlich überhöht.		

Nr. 60	Obere Spiekerstraße		
Länge	ca. 63 m	Stadt	Hagen
Baulastträger	Stadt Hagen		
Bestandsdaten	Mischverkehr Zweirichtungsverkehr Asphalt, mittlere Befahrbarkeit 30 km/h Keine Beleuchtung vorhanden		
Problemstellen	Keine ausreichende Oberflächenqualität Fehlende Beleuchtung		



Empfohlene Führungsform	Mischverkehr, 30 km/h		
Ziel-Standard	Radvorrangrouten-Standard		
Maßnahmen-vorschläge	Oberflächeninstandsetzung Beleuchtung installieren		
Grunderwerb	-	Potenziale	ca. 4.850 RF/Tag
Kosten	ca. 30.000 €	Umsetzungshorizont	Kurzfristig
Anmerkungen	Da das genutzte Verkehrsmodell aufgrund der räumlichen Ausdehnung nur den wichtigsten Teil der Verkehrsverbindungen berücksichtigen kann, kommt es hier zu einer nicht realitätskonformen Bündelung der Verkehrsnachfrage. Dadurch sind die Potenziale für den Radverkehr in diesem Bereich z.T. deutlich überhöht.		

Nr. 61 Enneperadweg zwischen Obere Spiekerstraße und Kuhlestraße			
Länge	ca. 1039 m	Stadt	Hagen
Baulastträger	Stadt Hagen		
Bestandsdaten	Kein Weg vorhanden		
Problemstellen	Kein Weg vorhanden		



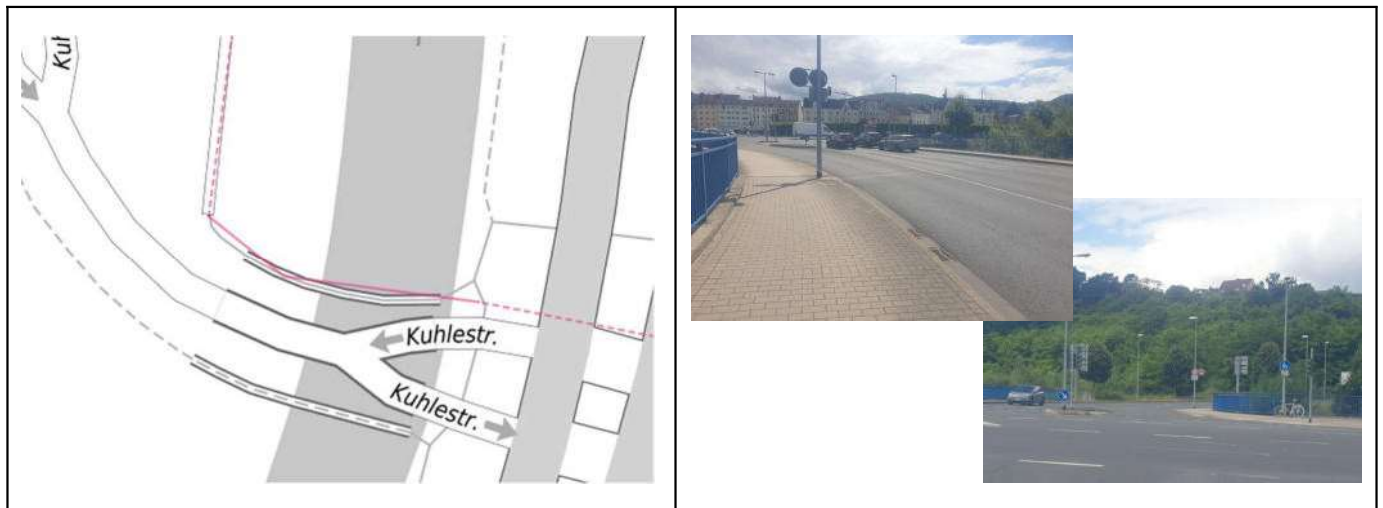
Empfohlene Führungsform	Getrennter Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr		
Ziel-Standard	Radvorrangrouten-Standard		
Maßnahmen-vorschläge	Neubau eines getrennten Geh- und Radweges mit 3,00 m Breite für den Radverkehr und 2,50 m Breite für den Fußverkehr inkl. Beleuchtung		
Grunderwerb	-	Potenziale	ca. 4.850 RF/Tag
Kosten	ca. 1.542.000 €	Umsetzungshorizont	Langfristig
Anmerkungen	Da das genutzte Verkehrsmodell aufgrund der räumlichen Ausdehnung nur den wichtigsten Teil der Verkehrsverbindungen berücksichtigen kann, kommt es hier zu einer nicht realitätskonformen Bündelung der Verkehrsnachfrage. Dadurch sind die Potenziale für den Radverkehr in diesem Bereich z.T. deutlich überhöht.		

Nr. 62	Kuhlestraße		
Länge	ca. 138 m	Stadt	Hagen
Baulastträger	Stadt Hagen		
Bestandsdaten	Gemeinsamer Geh- und Radweg Zweirichtungsverkehr Betonverbundpflaster, gute Befahrbarkeit Ca. 2,00 m - 3,00 m Breite Beleuchtung vorhanden		
Problemstellen	Keine ausreichende Breite		



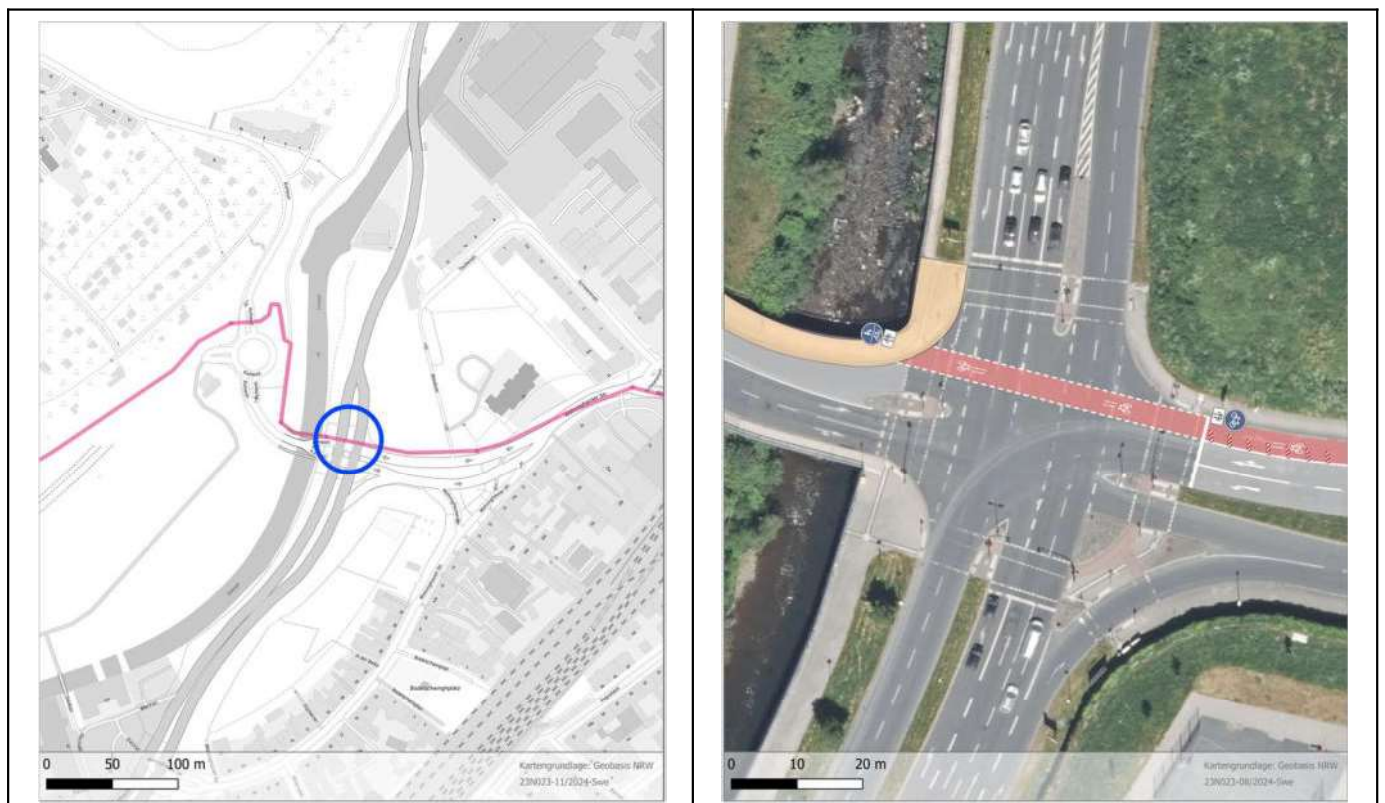
Empfohlene Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr		
Ziel-Standard	Radvorrangrouten-Standard		
Maßnahmen-vorschläge	Verbreiterung um 1,00 m – 2,00 m		
Grunderwerb	-	Potenziale	ca. 3.750 RF/Tag
Kosten	ca. 48.000 €	Umsetzungshorizont	Mittelfristig
Anmerkungen	Da das genutzte Verkehrsmodell aufgrund der räumlichen Ausdehnung nur den wichtigsten Teil der Verkehrsverbindungen berücksichtigen kann, kommt es hier zu einer nicht realitätskonformen Bündelung der Verkehrsnachfrage. Dadurch sind die Potenziale für den Radverkehr in diesem Bereich z.T. deutlich überhöht.		

Nr. 63	Brücke Kuhlestraße		
Länge	ca. 37 m	Stadt	Hagen
Baulastträger	Stadt Hagen		
Bestandsdaten	Gehweg, Radverkehr frei & Mischverkehr Zweirichtungsverkehr Betonverbundpflaster, gute Befahrbarkeit Ca. 2,50 m Breite Beleuchtung vorhanden		
Problemstellen	Keine geeignete Radverkehrsführung (Schrittgeschwindigkeit) Keine ausreichende Breite		



Empfohlene Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr		
Ziel-Standard	Radvorrangrouten-Standard		
Maßnahmen-vorschläge	Straßenraumumbau: Verbreiterung des nördlichen Seitenraumes um ca. 1,50 m zulasten der Breiten der Kfz-Fahrbahn. Anzahl der Kfz-Fahrstreifen kann beibehalten werden.		
Grunderwerb	-	Potenziale	ca. 3.750 RF/Tag
Kosten	ca. 44.000 €	Umsetzungshorizont	Mittelfristig
Anmerkungen	Da das genutzte Verkehrsmodell aufgrund der räumlichen Ausdehnung nur den wichtigsten Teil der Verkehrsverbindungen berücksichtigen kann, kommt es hier zu einer nicht realitätskonformen Bündelung der Verkehrsnachfrage. Dadurch sind die Potenziale für den Radverkehr in diesem Bereich z.T. deutlich überhöht.		

Nr. 63-K	Kuhlestraße / Wehringhauser Straße / L 700		
Knotenpunktart	Signal geregelter Knotenpunkt	Stadt	Hagen
Baulastträger	Straßen.NRW / Stadt Hagen		
Empfohlene Führungsform	<u>Kuhlestraße</u> : Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr <u>Wehringhauser Straße</u> : Radweg, Zweirichtungsverkehr		
Problemstellen	Keine geeignete Querungsmöglichkeit der L 700 für den Radverkehr		
Maßnahmen-vorschläge	Furt für den Radverkehr über die L 700 in geradlinigem Verlauf der Radverkehrsanlagen markieren		
Anmerkungen	Prüfung von weiteren Planungsschritten inkl. Schleppkurvenprüfung und Anpassung des Signalprogrammes notwendig		



Nr. 64	Wehringhauser Straße		
Länge	ca. 681 m	Stadt	Hagen
Baulastträger	Stadt Hagen		
Bestandsdaten	Mischverkehr (tlw. in Kombination mit Gehweg, Radverkehr frei) Zweirichtungsverkehr Asphalt, gute Befahrbarkeit 50 km/h (im Bereich der Unterführung 30 km/h) Beleuchtung vorhanden		
Problemstellen	Keine geeignete Radverkehrsführung (Hohe Kfz-Geschwindigkeit)		



Empfohlene Führungsform	Radweg, Zweirichtungsverkehr		
Ziel-Standard	Radvorrangrouten-Standard		
Maßnahmen-vorschläge	Fahrstreifenumwandlung: Nordwestlichen Fahrstreifen in einen Radweg im Zweirichtungsverkehr umwandeln. Kfz-Verkehr im Zweirichtungsverkehr auf der verbleibenden Fahrbahn auf einem Fahrstreifen je Richtung führen.		
Grunderwerb	-	Potenziale	ca. 6.470 – 6.920 RF/Tag
Kosten	ca. 123.000 €	Umsetzungshorizont	Kurzfristig
Anmerkungen	Da das genutzte Verkehrsmodell aufgrund der räumlichen Ausdehnung nur den wichtigsten Teil der Verkehrsverbindungen berücksichtigen kann, kommt es hier zu einer nicht realitätskonformen Bündelung der Verkehrsnachfrage. Dadurch sind die Potenziale für den Radverkehr in diesem Bereich z.T. deutlich überhöht.		

Nr. 65	Bergischer Ring		
Länge	ca. 241 m	Stadt	Hagen
Baulastträger	Stadt Hagen		
Bestandsdaten	Radfahrstreifen Einrichtungsverkehr Asphalt, gute Befahrbarkeit Ca. 2,60 m Breite Beleuchtung vorhanden		
Problemstellen	Keine Linksabbiegemöglichkeit aus Richtung Süden kommend zum Bahnhof		



Empfohlene Führungsform	Radfahrstreifen		
Ziel-Standard	Radvorrangrouten-Standard		
Maßnahmen-vorschläge	Fläche für indirektes Linksabbiegen für den Radverkehr aus Richtung Süden kommend zum Bahnhof schaffen. Hierfür Installation einer LSA für den Radverkehr und Wegfall der Parkstände gegenüber der Zufahrt zum Bahnhof. (siehe Planungen der Stadt Hagen)		
Grunderwerb	-	Potenziale	ca. 3.840 – 6.470 RF/Tag
Kosten	ca. 236.000 €	Umsetzungshorizont	Kurzfristig
Anmerkungen	Da das genutzte Verkehrsmodell aufgrund der räumlichen Ausdehnung nur den wichtigsten Teil der Verkehrsverbindungen berücksichtigen kann, kommt es hier zu einer nicht realitätskonformen Bündelung der Verkehrsnachfrage. Dadurch sind die Potenziale für den Radverkehr in diesem Bereich z.T. deutlich überhöht.		

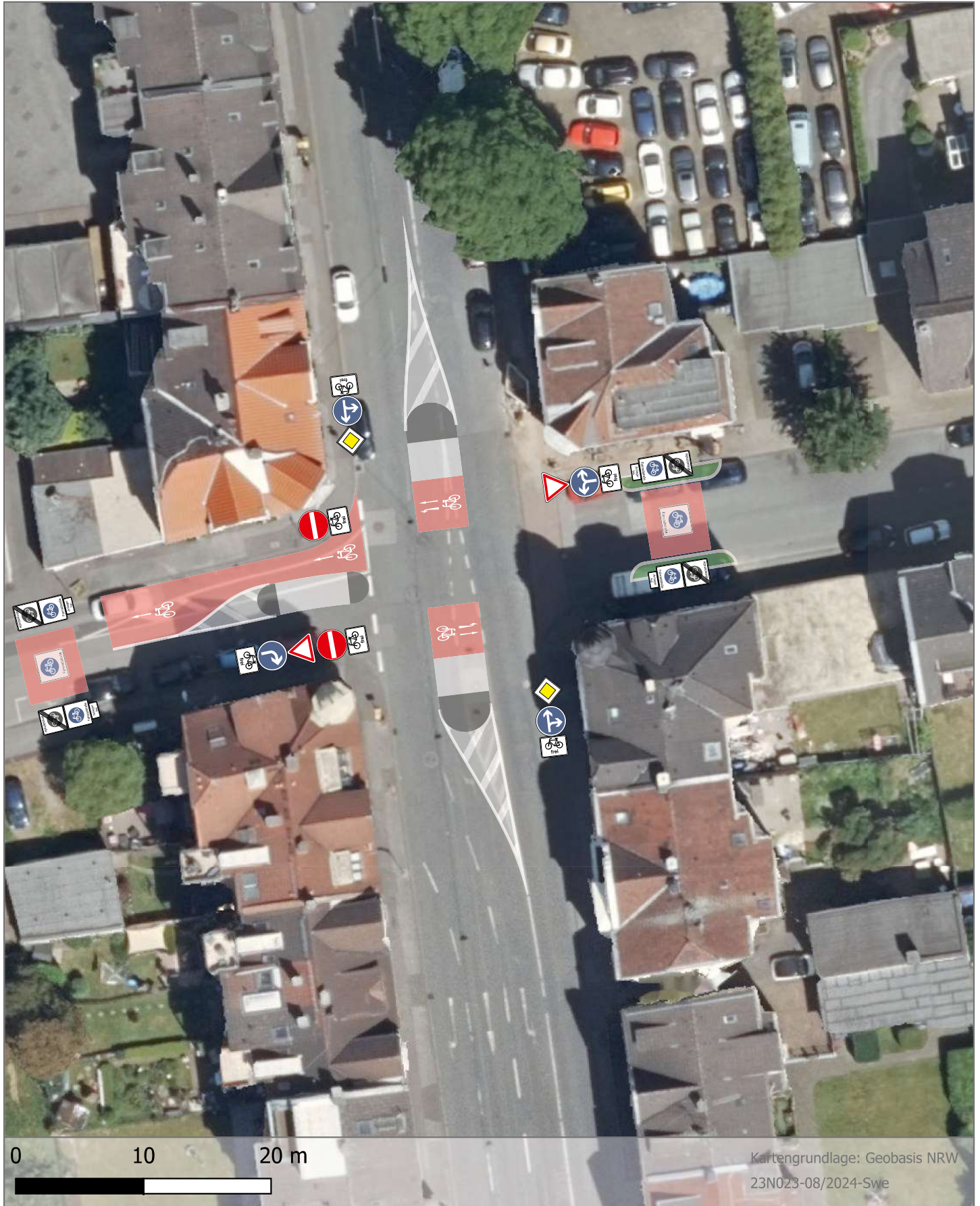
Anlage 1.2 - Maßnahmenkataster: Knotenpunktlösungen

23N034 Machbarkeitsstudie Bergisch-Märkische Veloroute



Beispiellösungen für Konfliktbereiche

Kreuzung Hattinger Straße / Metzer Straße / Wörther Straße, Schwelm



Anlage 1.2 - Maßnahmenkataster: Knotenpunktlösungen

23N034 Machbarkeitsstudie Bergisch-Märkische Veloroute



Beispiellösungen für Konfliktbereiche

Kreuzung Hagener Straße / Hauptstraße / Nordstraße, Schwelm



Anlage 1.2 - Maßnahmenkataster: Knotenpunktlösungen

23N034 Machbarkeitsstudie Bergisch-Märkische Veloroute



Beispiellösungen für Konfliktbereiche

Kreisverkehr Bahnhofstraße, Ennepetal



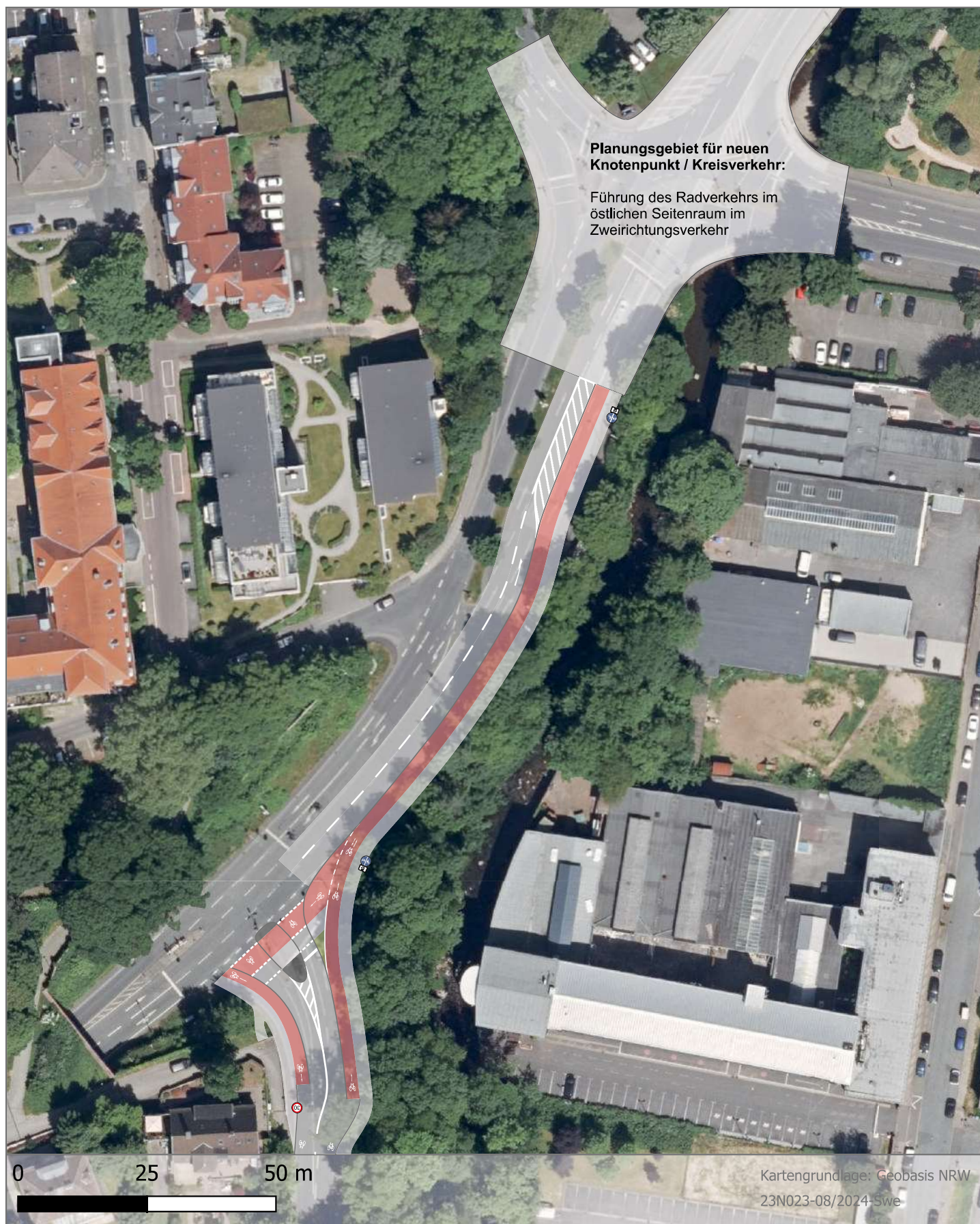
Anlage 1.2 - Maßnahmenkataster: Knotenpunktlösungen

23N034 Machbarkeitsstudie Bergisch-Märkische Veloroute



Beispiellösungen für Konfliktbereiche

Engelberttunnel / Milsper Straße, Gevelsberg



Anlage 1.2 - Maßnahmenkataster: Knotenpunktlösungen

23N034 Machbarkeitsstudie Bergisch-Märkische Veloroute



Beispiellösungen für Konfliktbereiche

Kreuzung Kuhlestraße / Wehringhauser Straße / L 700, Hagen

