

Auszug aus der Niederschrift zur Sitzung des Ausschusses für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität vom 26.03.2025

Öffentlicher Teil

TOP 6.2. Abschlussbericht - Machbarkeitsstudie für eine Veloroute zwischen Wuppertal - EN-Kreis - Hagen

0257/2025
Entscheidung
ungeändert beschlossen

Frau Wenzel vom Ingenieurbüro IGS stellt anhand einer Präsentation [*dem Protokoll als Anlage beigefügt*] die Machbarkeitsstudie einer Radschnellverbindung von Wuppertal über den EN-Kreis bis nach Hagen, den dahinterstehenden Projektablauf sowie die letztlich identifizierte Vorzugsvariante vor.

Frau Heuer fasst zusammen, dass die vorgeschlagene Variante für Hagen eine Investitionssumme von 6.000.000 € nach sich ziehe. Sie fragt nach, ob es bereits Vorstellungen über mögliche Förderungen gebe.

Frau Wenzel teilt mit, dass im Bericht mehrere Fördermöglichkeiten dargestellt und der Stadt Hagen mitgeteilt worden seien.

Herr Bifulco führt aus, dass der im Bericht skizzierte Teil der Veloroute für Hagen den ohnehin schon ausgeplanten Ennepetradweg betreffe. Dieser werde in nacheinander folgenden Bauabschnitten umgesetzt, wobei der erste bereits vor der Umsetzung stehe, der zweite im Prozess des Förderantrages. Die weiteren Abschnitte folgten diesem Schema bis zur Stadtgrenze in Gevelsberg. Man könne immer erst dann Förderanträge stellen, wenn eine entsprechende Ausbauplanung vorliege. So sei man in Bezug auf den Ennepetradweg bereits deutlich weiter, als die Machbarkeitsstudie es darlegen könne. Dennoch sei das Ergebnis des Berichts sehr wertvoll, da hierin die Sinnhaftigkeit der gewählten Verbindungsstrecke bestätigt werde.

Es gebe mehrere Fördertöpfe, aus denen beantragt werden könne. Die Förderanträge seien Teil des laufenden Geschäfts und würden stets unabhängig von der Machbarkeitsstudie für die entsprechenden Bauabschnitte gestellt.

Frau Heuer stellt fest, dass es nicht an finanziellen Mitteln, sondern lediglich an politischen Beschlüssen mangle.

Herr Bifulco erläutert, dass es noch an Planungen, insbesondere für den Abschnitt zwischen der Grundsöttler Straße und der Stadtgrenze zu Gevelsberg fehle. Sukzessive würden auch in Zukunft Förderanträge gestellt und politische Beschlüsse eingeholt. Das parallele Vorgehen sei vergleichbar mit dem barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen. Die Förderungen beliefen sich nicht auf 100 %, sodass Eigenanteile aufzubringen seien. Zu beachten müsse man die Föderkulisse, die sich im Zuge wandelnder politischer Zeiten noch nicht abschätzen lasse.

Herr Sporbeck weist darauf hin, dass im Kreuzungsbereich der Vorrangroute mit der Grundsöttler Straße ein Versatz vorliege und keine Kreuzung im eigentlichen Sinne. Der in Zukunft wohlmöglich stark frequentierte Radweg sowie die viel befahrene Grundsöttler Straße böten

Potenzial für einen Unfallschwerpunkt. Er erkundigt sich nach dahingehenden Lösungsvorschlägen.

Herr Bifulco betont, es gebe mehrere Möglichkeiten der Radverkehrsführung. Eine ähnliche Radquerung befindet sich in unmittelbarer Nähe auf der anderen Seite von der Enneper Straße, wenngleich die Frequenzierung eine deutlich geringere sei. In den einschlägigen Regelwerken sowie in Empfehlungen der „Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte“ (AGFS) gebe es Maßnahmenkataloge zur Querung von Hauptverkehrsachsen. Die konkrete Ausgestaltung sei künftig Teil der Planungen.

Herr Niedergriese stellt eine Rückfrage zur Potenzialanalyse der Machbarkeitsstudie und den ausgewiesenen Radverkehrsmengen für den Abschnitt in Hagen.

Frau Wenzel erklärt, dass die Zahlen deutlich überhöht dargestellt seien, da das zugrundeliegende Modell nicht alle Verkehrsbeziehungen abbilden könne.

Herr Bifulco stellt in Bezug auf das verwendete Landesverkehrsmodell klar, dass es lediglich grobe Richtwerte liefern. Dennoch ließen sich wichtige Erkenntnisse wie die vorhandenen Potenziale und die vielversprechendsten Teile der Route aus den Ergebnissen ableiten. Die hohen Werte für Hagen seien zudem darauf zurückzuführen, dass sich der Streckenabschnitt in der Nähe dicht besiedelter Gebiete mit korrespondierender hoher Verkehrs nachfrage befindet.

Herr Voigt fragt nach, welcher Anteil der Hagener Strecke zum Enneperadweg gehöre.

Herr Bifulco merkt an, dass fast sechs der 6,4 Kilometer den Enneperadweg beträfen. Man müsse beachten, dass nicht nur der neu auszubauende Teil gemeint sei, sondern auch die Straße An der Hütte, unabhängig der Verkehrsführungsform.

Herr Voigt möchte folglich wissen, wie der Stand und das Interesse der angrenzenden Kommunen und Kreise an der Maßnahme sei und wann mit einer Realisation der durchgehenden Route gerechnet werden könne.

Frau Wenzel betont, bei allen beteiligten Städten herrsche Konsens über eine möglichst schnelle Umsetzung der Maßnahme. Sie lobt die Zusammenarbeit der Städte sowie des Kreises, unter dessen Schirmherrschaft das Projekt stehe.

Herr Niedergriese erneuert seine Skepsis gegenüber den genannten Radverkehrspotenzialen für die Stadt Hagen. Bezuglich des auf Folie 26 der Präsentation genannten Koeffizienten der Kosten-Nutzen-Analyse erkundigt er sich nach dessen Hintergrund und Aussagekraft.

Herr Bifulco erklärt die volkswirtschaftliche Interpretation des Kosten-Nutzen-Verhältnisses. Die Aussagen könnten nicht konkret auf die Stadt Hagen bezogen werden. Alle Infrastrukturprojekte dieser Größenordnung würden anhand dieser Methode bewertet. Im Vergleich habe der Wert von 3,81 eine positive Aussagekraft.

Frau Heuer merkt an, dass eine verbesserte und ausgebauten Radinfrastruktur positive Auswirkungen auf die Potenziale habe. Die Aussagen der Studie sollten Anlass dafür sein, diesen Ausbau voranzutreiben.

Beschluss:

Der UKM nimmt den Endbericht der Machbarkeitsstudie zur Kenntnis und beschließt die Fortführung der Kooperation mit den projektbeteiligten Kommunen zur Weiterentwicklung des

Gemeinschafts-Projektes, Bergisch-Märkische Veloroute.

Abstimmungsergebnis:

	Ja	Nein	Enthaltung
CDU	4		
SPD	2		
Bündnis 90/ Die Grünen	3		
AfD	1		
Hagen Aktiv	1		
Bürger für Hohenlimburg / Die PARTEI	1		
FDP	1		
Die Linke	1		
HAK	1		

Einstimmig beschlossen

Dafür: 15
Dagegen: 0
Enthaltungen: 0

Anlage 1 MBS_Veloroute_W-EN_HA_UKM



SEIT 1966



Machbarkeitsstudie für eine Radvorrangroute / Radschnellverbindung zwischen Wuppertal, dem Ennepe-Ruhr-Kreis und Hagen

Ausschuss für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität

IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH & PTV Transport Consult GmbH

26.03.2025

Inhaltliche Gliederung

01

Bürovorstellung

Was machen wir und wer sind wir?

02

Arbeitskonzept

Projektablauf

03

Ergebnisse

Gewählte Vorzugsvariante, Potenziale & Nutzen-Kosten-Faktor

01



Bürovorstellung und Projektteam

Bürovorstellung

IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH

Gründung
1966

Bürostandorte
Neuss, Berlin, Wuppertal, Köln,
Leipzig

Team
22 Mitarbeitende

Netzwerk
ADFC, AGFS, FGSV, SRL, DVWG



Konzeptionelle Mobilitäts-
& Verkehrsplanung



Verkehrsanalysen
& Verkehrsuntersuchungen



Planung von Verkehrsanlagen



Radverkehrsplanung



Radtouristische Analysen
& Konzepte



Prozessbegleitung
& Kommunikation

Bürovorstellung

PTV Transport Consult GmbH



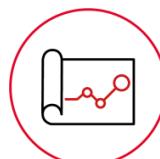
Vertrauen Sie auf die Kompetenz von Deutschlands führenden Verkehrs- und Mobilitätsberatern.



17 Mio.
Umsatz



6
Standorte



> 280
laufende
Projekte



> 140
Mitarbeitende



Sieben mal in Folge
ausgezeichnet.



>1.400
Jahre
Berufserfahrung

Bürovorstellung

Projektteam



Michael Vieten



Jan Malik



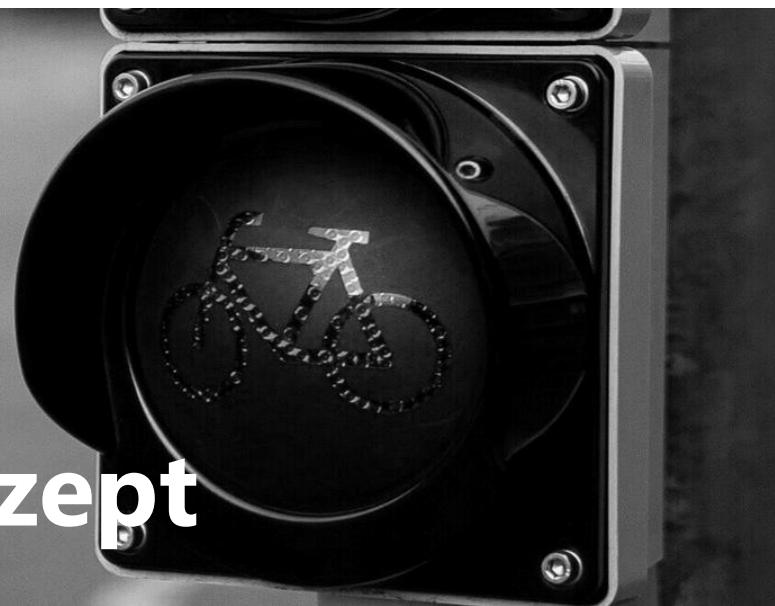
Christian Eckert



Sonja Wenzel

02

Arbeitskonzept



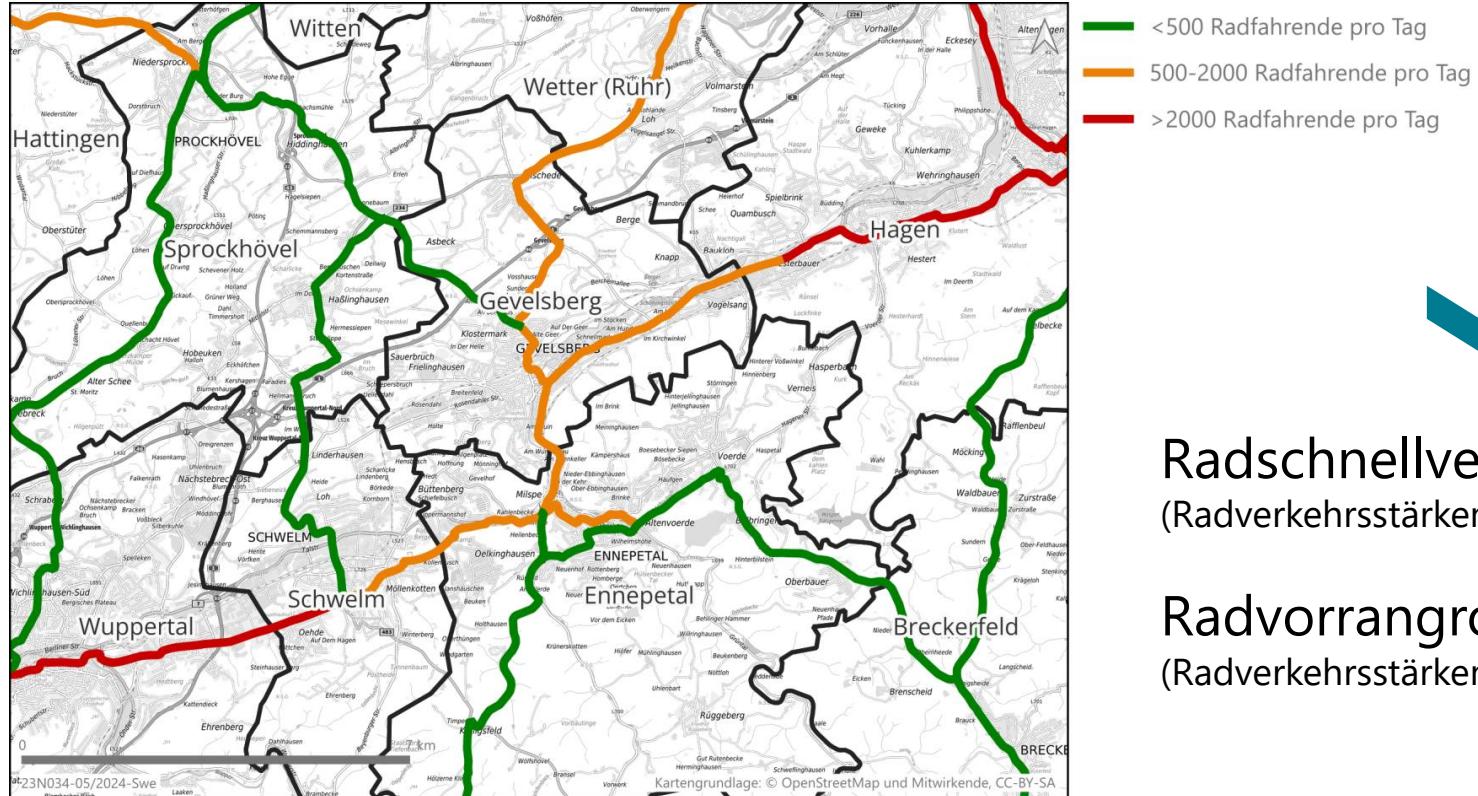
Arbeitskonzept

Arbeitsschritte

Arbeitspakete	IGS	PTV
AP 1: Potenzialanalyse		X
AP 2: Bestandsaufnahme und –analyse	X	
AP 3: Bewertungsraster zur Auswahl einer Vorzugstrasse	X	
AP 4: Ausarbeitung der Vorzugsvariante	X	
AP 5: Verknüpfung mit regionalen Haupt- und Nebenradwegen sowie SPNV	X	
AP 6: Kostenschätzung und Nutzen-Kosten-Analyse	X	X
AP 7: Beteiligungskonzept	X	
AP 8: Dokumentation	X	X

Grundlagen

Potenziale des landesweiten Radvorrangnetzes



Datenquelle: MUNV; Darstellung: IGS



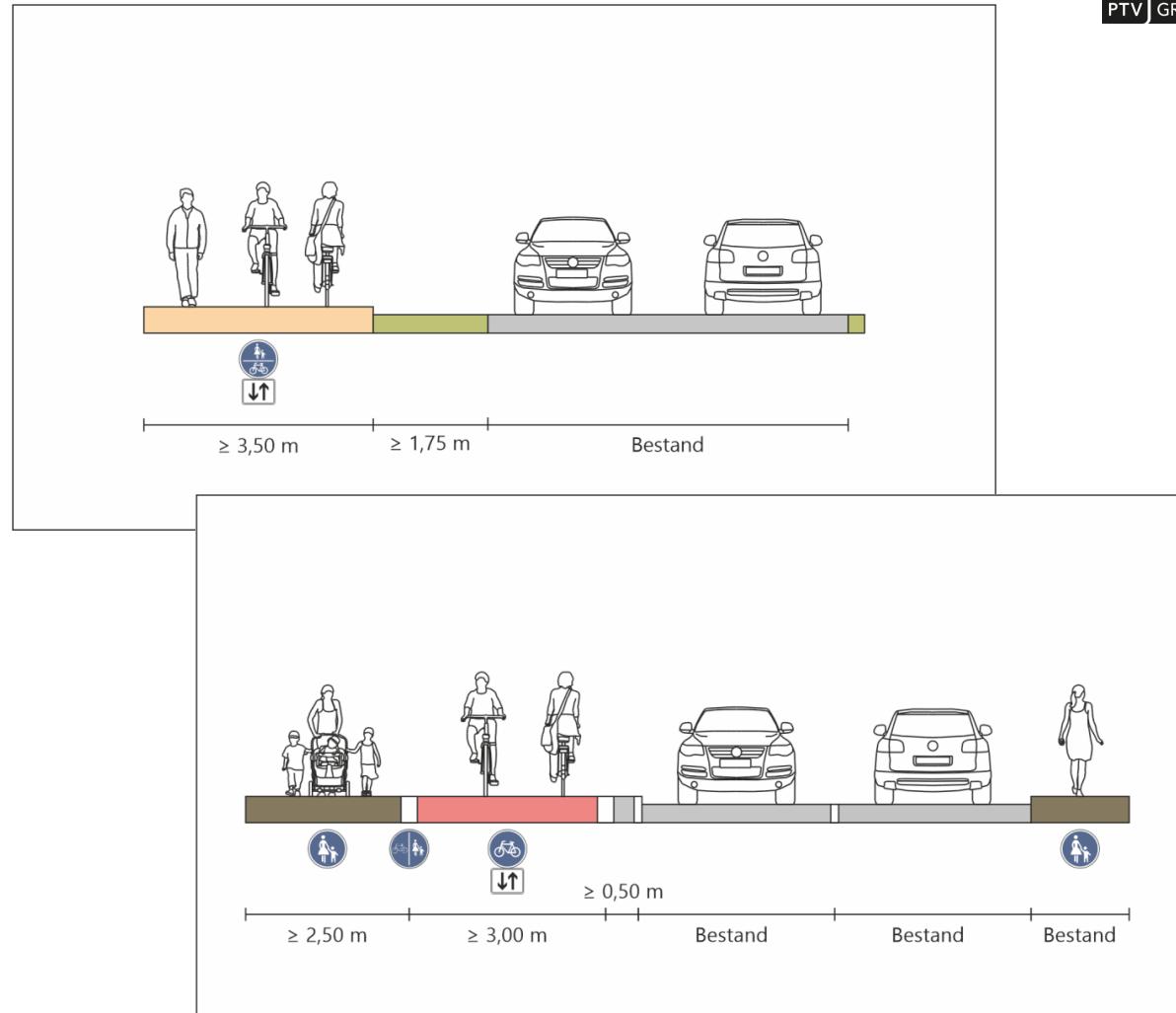
Radschnellverbindungen
(Radverkehrsstärken > 2.000 Radfahrende)

Radvorrangrouten
(Radverkehrsstärken > 500 Radfahrende)

Grundlagen

Radvorrangroute

- Erschließung von bedeutenden Quelle-Ziel-Potenzialen für den Alltagsradverkehr
- Zügiges Radfahren durch hohen Standard:
 - Ausreichende Breiten
 - Geringe Umwege
 - Geringe Wartezeiten

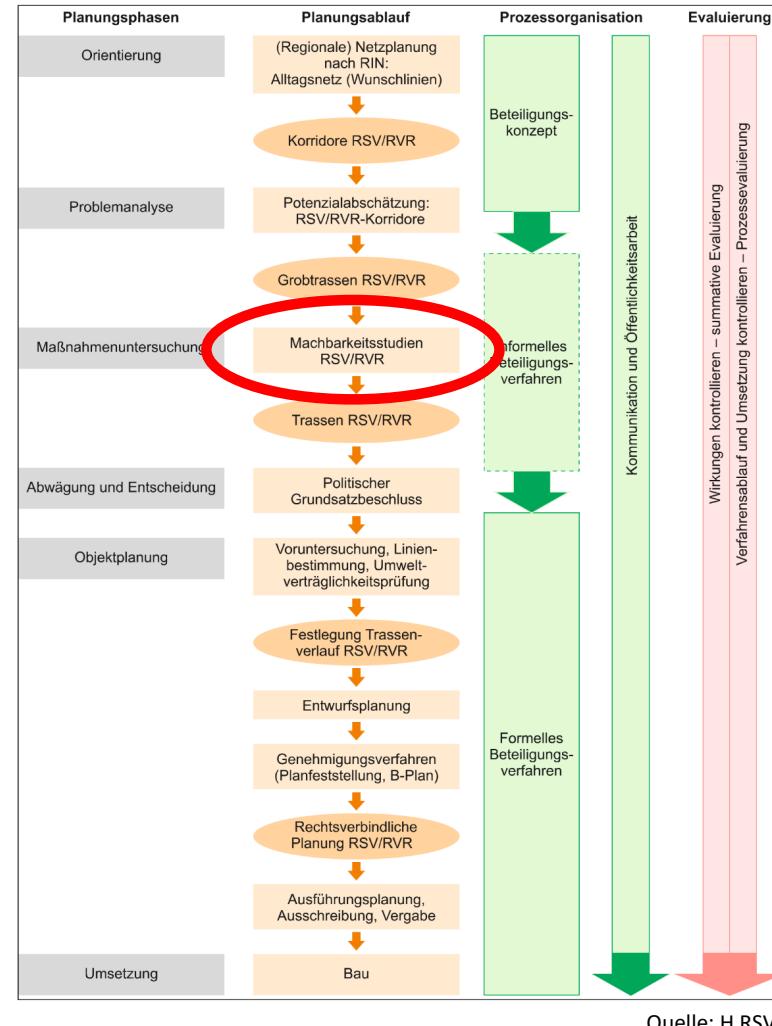


Quelle: H RSV

Grundlagen

Ziel und Einordnung der MBS

- Grundsätzliche Überprüfung auf Machbarkeit und Umsetzung einer RSV/RVR auf betrachteter Relation
- Untersuchung von Trassenvarianten im Rahmen einer vergleichenden Bewertung
- Aufzeigen von Potenzialen und Hemmnissen
- Erste grobe Kostenschätzungen



Grundlagen

Ziel und Einordnung der MBS

- Herausarbeitung einer Vorzugstrasse
- Ziel ist die Aufnahme in den Bedarfsplan des Radvorrangnetzes NRW
- Generierung von Fördermitteln
- MBS als Grundlage weiterer Planungsschritte
- Im Korridor der Vorzugstrasse können (sollten) im weiteren Planungsverlauf kleine Änderungen notwendig (möglich) sein

Bestandsaufnahme und -analyse



Schwarzbachtrasse, Wuppertal



Hauptstraße, Schwelm



L 706, Kölner Straße, Ennepetal



Kruiner Tunnel, Ennepetal / Gevelsberg



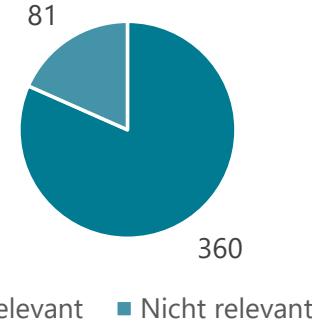
Unterführung L 527n, Eichholzstraße,
Gevelsberg



Überführung Bahntrasse, Hagen

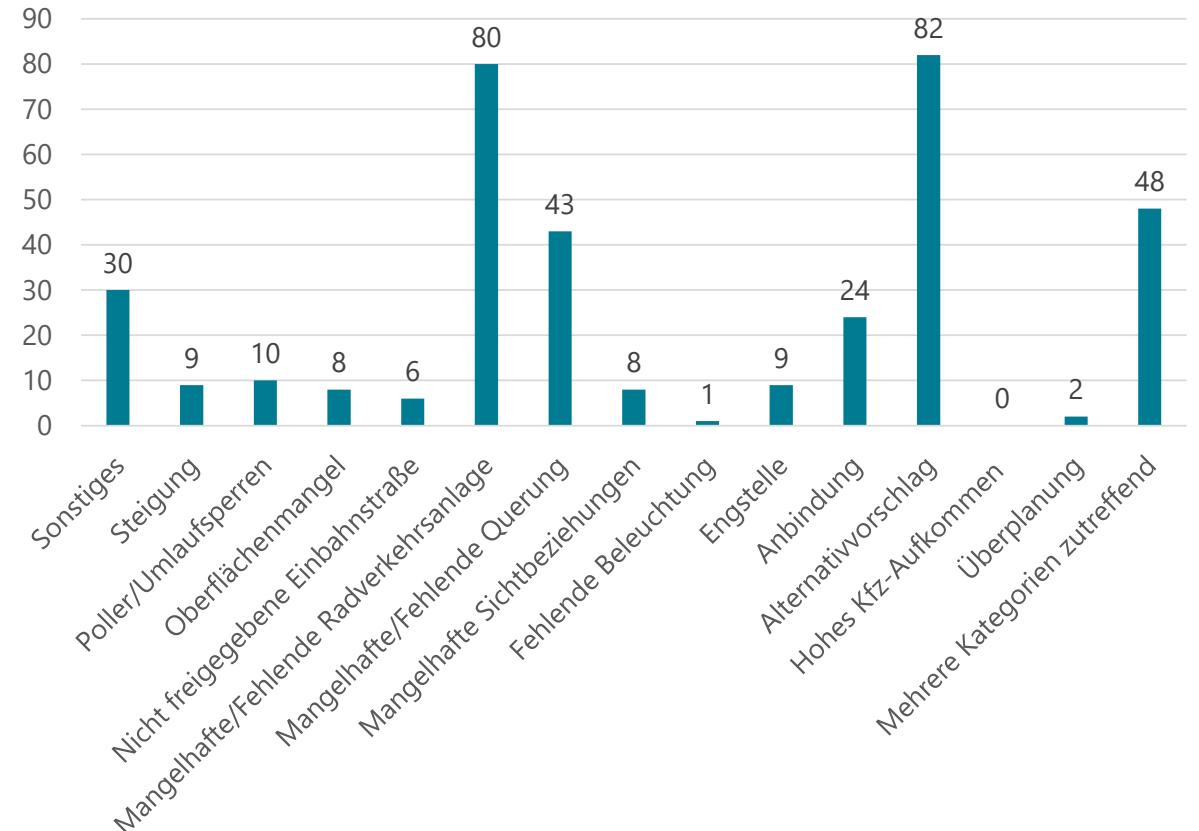
Online-Beteiligung

Relevanz der Meldung
(n=441)

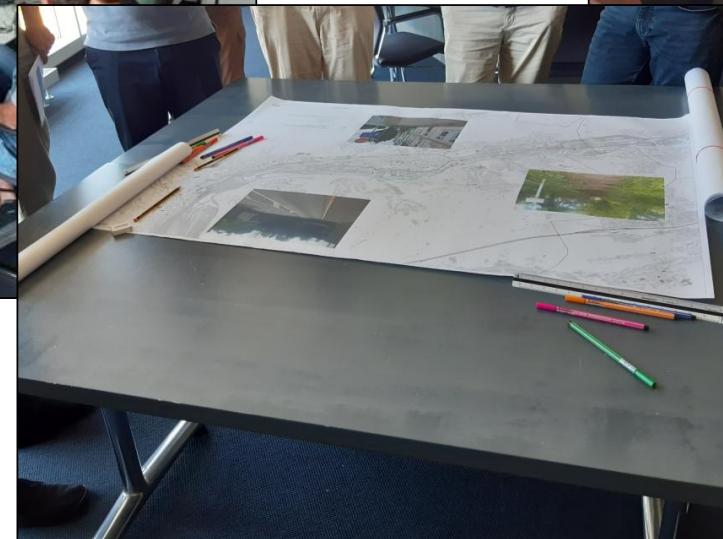


■ Relevant ■ Nicht relevant

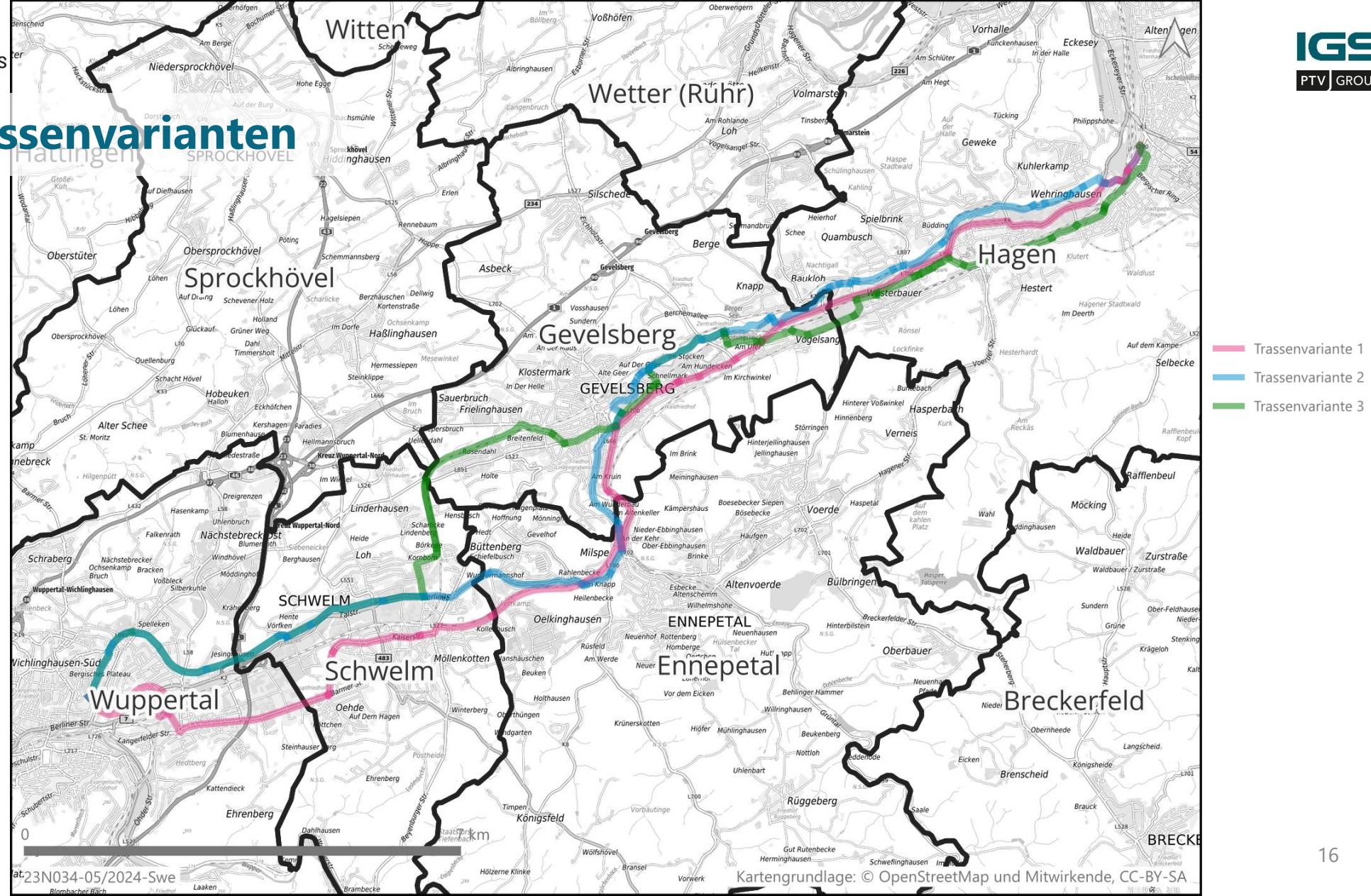
Kategorien der relevanten Meldungen (n=360)



Workshops mit den Kommunen und Auswahl der Trassenvarianten



Trassenvarianten



Trassenvarianten

Bewertungskriterien





03

Ergebnisse



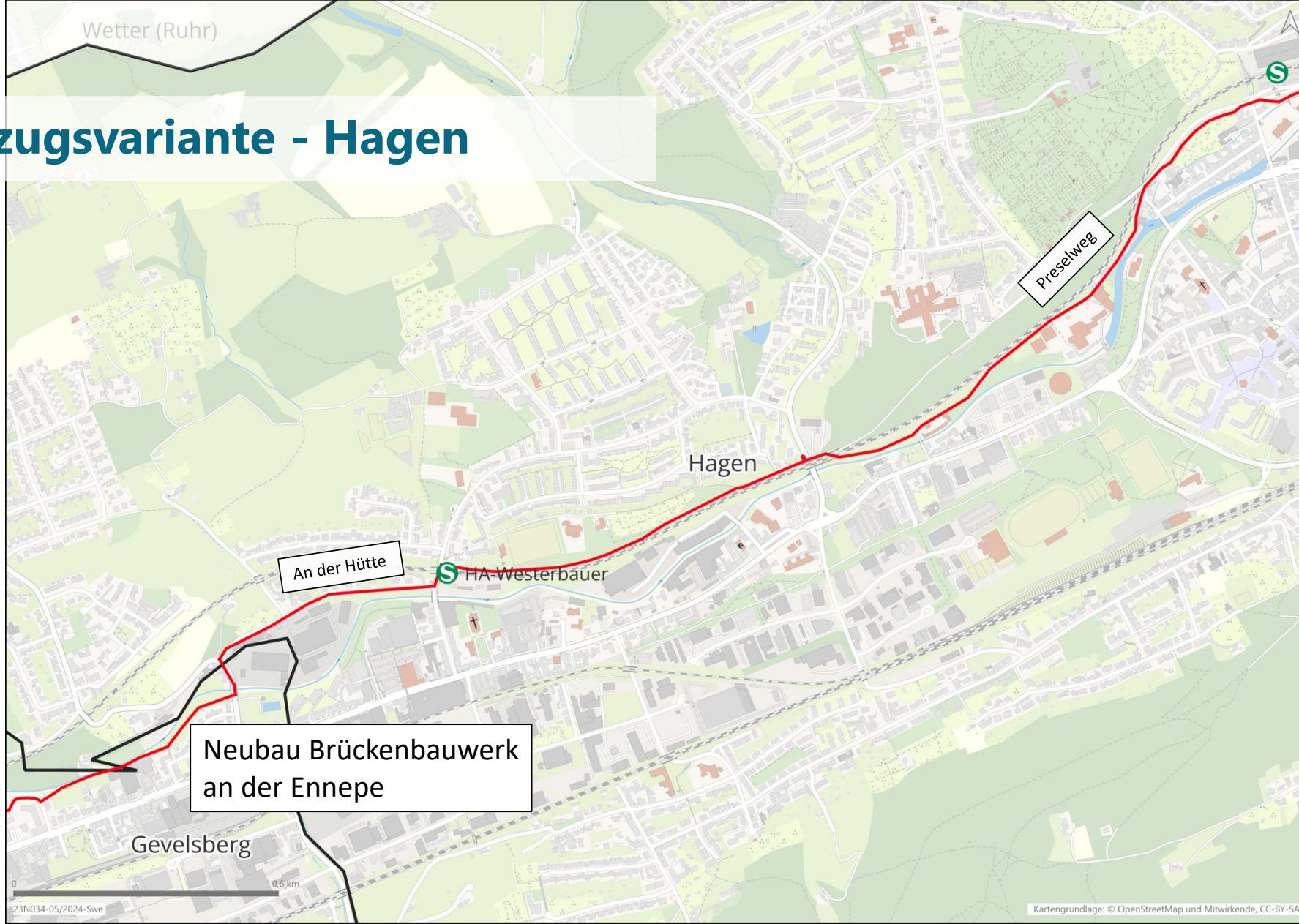
Vorzugsvariante



Vorzugsvariante - Gevelsberg



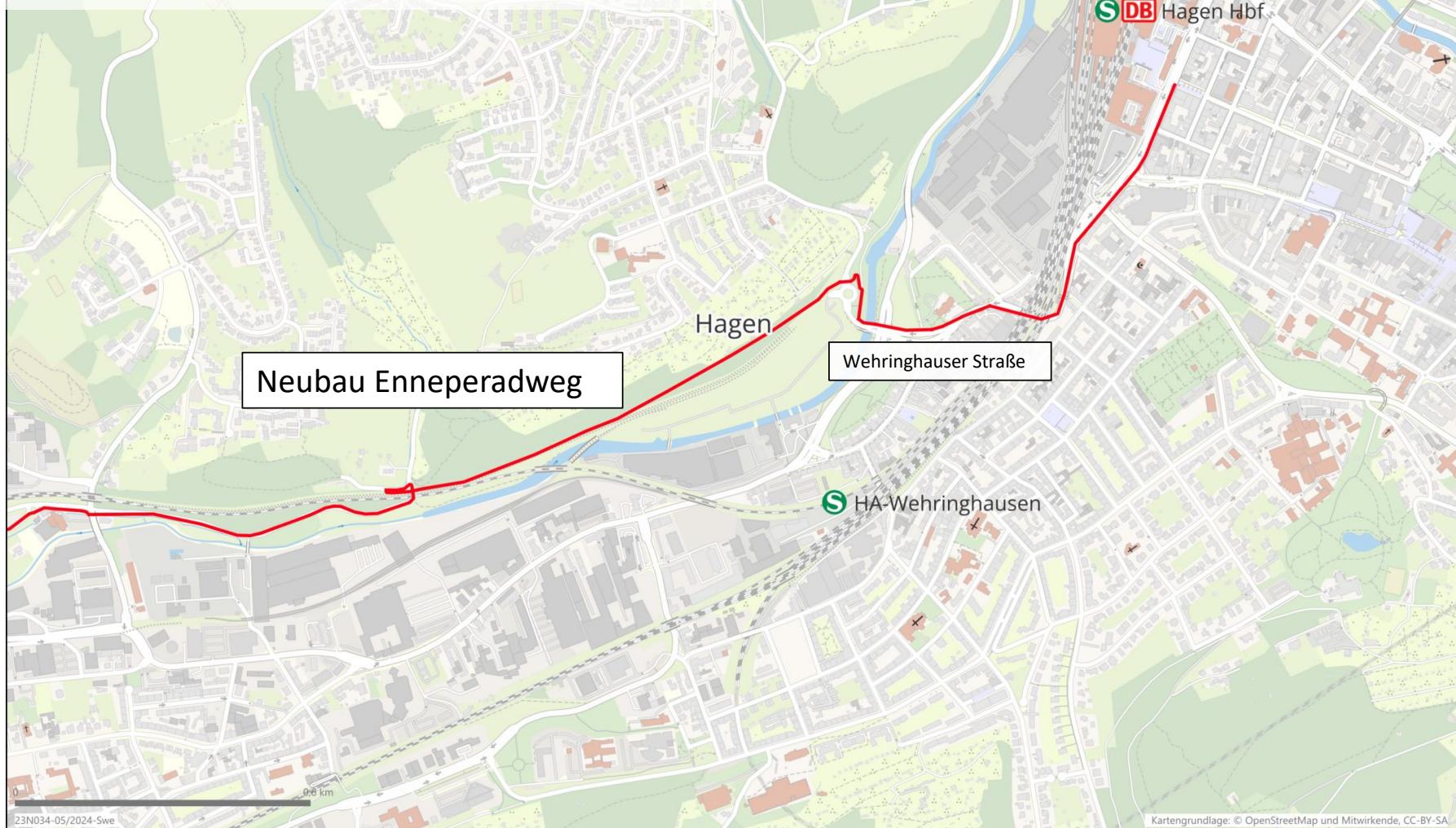
Vorzugsvariante - Hagen



Vorzugsvariante - Hagen



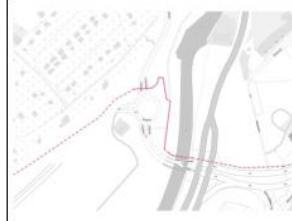
Vorzugsvariante - Hagen



Ausarbeitung der Vorzugsvariante



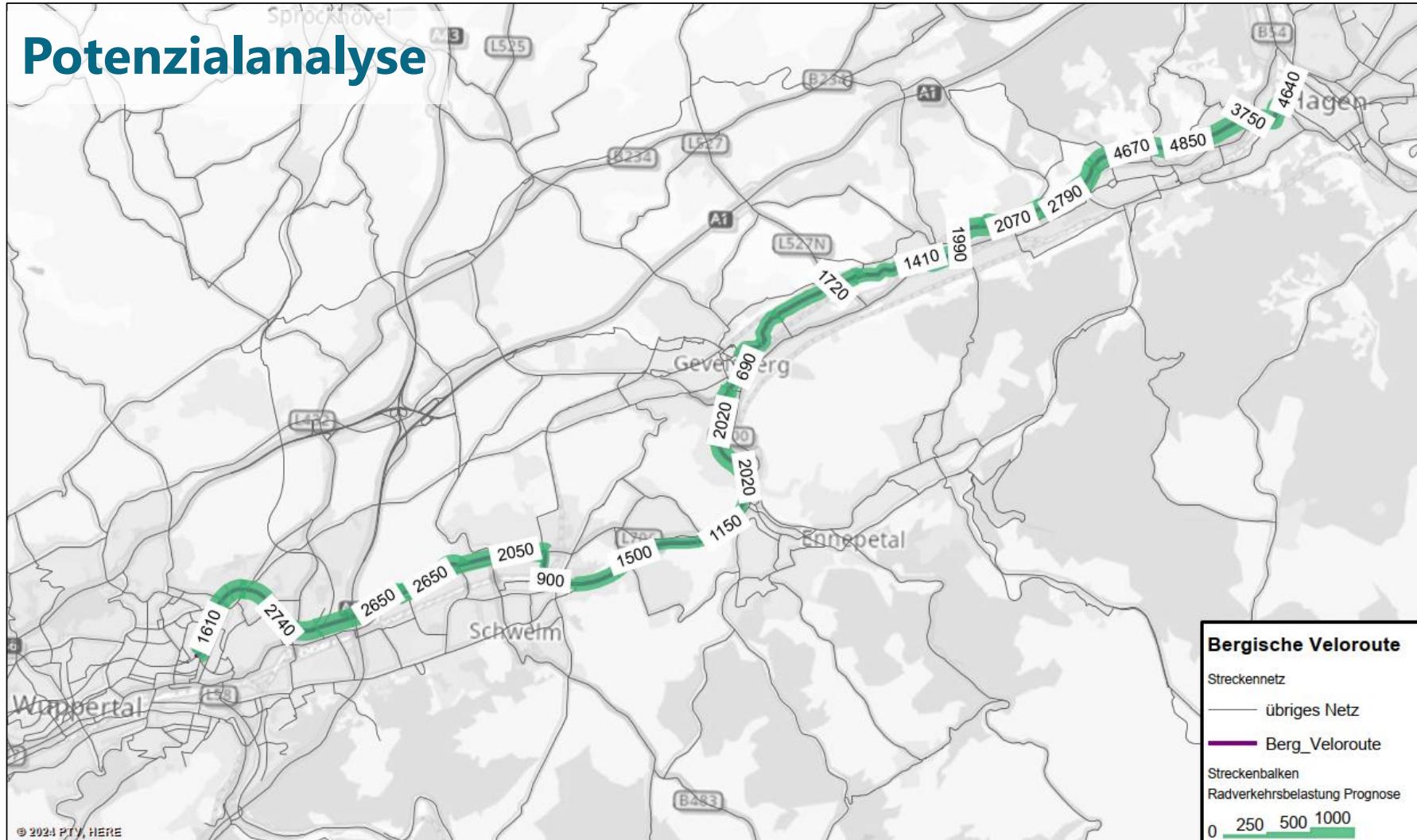
Anlage 1.1 - Maßnahmenkataster: Datenblätter

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.				

23N034_MBS_RVR_W-EN_Maßnahmenblätter

66

Potenzialanalyse



Nutzen-Kosten-Analyse

Nutzenberechnung:

- Betriebskosten der Infrastruktur
- Fahrzeugbetriebskosten
- Einsparung im Gesundheitswesen
- Reduzierung der Sterblichkeitsrate aktiver Personen
- Reisezeitveränderung
- Umweltkosten

Kostenberechnung:

- Planungskosten
- Grunderwerb
- Fahrweg
- Ingenieurbauwerke
- Betriebstechnik

Nutzen-Kosten-Verhältnis:

NKV = 3,81

Entwicklung zieht Entwicklung nach sich.

Wolf Lotter