

Vorlagennummer: 0343/2026
Vorlageart: Berichtsvorlage
Status: öffentlich

Sachstandsbericht Lenneradweg

Datum: 16.04.2026
Freigabe durch: Bernd Maßmann (VB2 i.V. für VB5)
Federführung: FB60 - Verkehr, Immobilien, Bauverwaltung und Wohnen
Beteiligt:

Beratungsfolge

Gremium	Geplante Sitzungstermine	Öffentlichkeitsstatus
Bezirksvertretung Hohenlimburg (Kenntnisnahme)	21.04.2026	Ö

Sachverhalt

In der Sitzung der Bezirksvertretung Hohenlimburg vom 05.03.2026 wurde auf Antrag der CDU-Fraktion (DS. 0138/2026) der Beschluss gefasst, dass die Verwaltung einen belastbaren Sachstandsbericht zum Lenneradweg bis zur nächsten Sitzung der Bezirksvertretung vorzulegen hat.

Diesem Beschluss kommt die Verwaltung mit dieser Vorlage nach.

Ebenso wurde zur Drucksache 0163/2026 „Beratung des Haushaltsplanentwurfs“ ein sehr ausführlicher Fragenkatalog zum Lenneradweg abgefragt. Die hier gestellten Fragen beziehen sich in großen Teilen jedoch nicht auf den Haushaltsplan und werden daher ebenfalls im Rahmen dieser Drucksache adressiert.

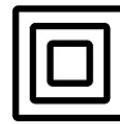
Es ist darauf hinzuweisen, dass das hohe Volumen an Anfragen und dass hierbei regelmäßig Fragen gestellt werden, die bereits beantwortet wurden, eine zusätzliche Arbeitslast für die Verwaltung darstellt. Daher wird bei Fragen, die bereits beantwortet wurden, und bei denen sich bis zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Drucksache kein neuer Sachstand ergeben hat, auf die bereits gelieferten Antworten verwiesen.

Im Rahmen der Vorstellung dieses Berichts wird außerdem das beauftragte Planungsbüro im Rahmen einer ausführlichen Präsentation einen aktuellen Sachstand über den ersten Abschnitt zwischen Stennerbrücke und Kettenbrücke geben. Die Präsentation ist als Anlage zu dieser Vorlage digital über Allris abrufbar.

Auf die Anfrage der CDU-Fraktion können folgende Antworten gegeben werden:

Punkt a: Aktueller Planungsstand

Zurzeit wird, wie in der DS 0125/2023 beschlossen wurde, der 1. Abschnitt, von der Kettenbrücke bis Stennerbrücke vom Planungsbüro Bramey.Bünermann Ingenieure bis zur LPH 3 geplant. Hierzu liegen Vorplanungen und Variantenüberlegungen zu der Überquerung des Bilstein-Parkplatzes vor. Diese orientieren sich an der Gesprächsbereitschaft der dortigen Grundstückseigentümer. Abzuwarten sind ebenfalls noch die Rückmeldungen zur Bereitschaft der anderen Eigentümer, zur Bereitstellung der Grundstücke direkt an der Lenne, an der Engstelle südlich des Parkplatzes. Hier handelt es sich teilweise um Eigentümergemeinschaften, die sich nur wenige Male jährlich treffen. Eine



Verkaufsbereitschaft liegt nach den ersten Kontaktaufnahmen nicht vor, weshalb aktuell eine erneute Abfrage zu einer Bereitschaft für eine Gestattung läuft.

Der Verlauf bis zur Stennertbrücke ist aufgrund des Kanu-Strecke und des Ausstieges, Mauer nah geplant. Der Ausstieg der Kanuten soll versetzt werden um den Konflikt zwischen Rad und den langen Kanus so gering wie möglich zu halten.

Ab der Stennertbrücke ist die Planung sehr eng an das INSEK Hohenlimburg gekoppelt. Der zwischenzeitliche Wechsel der Planungsbüros hat das Projekt hier jedoch verzögert. Für die Planung des Lenneradweges nach der beschlossenen Vorzugvariante, ist eine Öffnung der Hochwasserschutzmauer essentiell. Da diese nach dem Wechsel des Planungsbüros zunächst nicht verlässlich angenommen werden konnte, konnte auch keine konkrete Festlegung auf die Trassenführung direkt an der Lenne entlang erfolgen, mit dem Resultat, dass das Planungsbüro auch nicht mit der konkreten Planung der Trasse starten konnte.

Hinsichtlich der Naturschutz- und Wasserschutzrechtlichen Bewertung des beabsichtigten Trassenverlaufs steht die Planungsverwaltung in engem Kontakt zu den unteren Natur- und Wasserschutzbehörden. Demnach werden im Rahmen der Umsetzung des ersten Abschnitts auf jeden Fall ein landschaftspflegerischer Begleitplan sowie mindestens eine Artenschutzprüfung erforderlich sein. Beides erfolgt nach Abschluss der Ausbauplanung. Sollte im Rahmen der ersten Artenschutzprüfung festgestellt werden, dass im Planungsbereich Auswirkungen auf schützenswerte Arten nicht ausgeschlossen werden können, so wird eine zweite, ausführlichere Artenschutzprüfung zwingend notwendig. Dabei ist nicht ausgeschlossen, dass dies den schlussendlichen Baubeginn noch einmal um unbestimmte Zeit verschieben wird.

Generell wurde jedoch schon von der Umweltverwaltung signalisiert, dass für den vorgesehenen Trassenverlauf keine Ausschlusskriterien erfüllt werden, sodass die bisherigen Vorüberlegungen weitergeführt werden können.

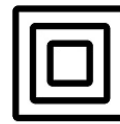
Punkt b: alle bislang geprüften Trassenvarianten, insbesondere die Trasse Weinhof/Bilstein, einschließlich der Bewertungskriterien

In der Vergangenheit wurden vom damaligen Planungsbüro „ETAT“ insgesamt vier Varianten untersucht. 2 der 4 möglichen Varianten wurden per Beschluss (DS 0411/2018) abgelehnt. Auf der Grundlage fand in 2021 eine Befahrung mit Mitgliedern der Fraktionen, Interessensgemeinschaften und der Verwaltung statt. Das eindeutige Resultat wurde im Anschluss als Vorzugsvariante politisch beschlossen (DS 0893/2021).

Die beabsichtigte Vozugsvariante verläuft von der Kettenbrücke am Lenneufer entlang bis sie unterhalb der Stennertbrücke auf die Innenstadtseite der Hochwasserschutzmauer schwenkt. Die Fußgängerzone wird in Richtung Langenkampstraße verlassen und soll über eine neue Rad- und Fußwegebrücke am Ende der Langenkampstraße nach Oege rüberführen. Über das Bilstein-Grundstück gelangt man auf die Oeger Straße. Hier gilt es eine angemessene Querungsmöglichkeit auf die Feldstraße zu schaffen. Von der Feldstraße aus, soll eine alte Bahntrasse reaktiviert werden. So würde man die Oststraße umgehen und Steigungen vermeiden können. Als Alternative bleibt die Oststraße dennoch bestehen. Die letzten Meter verlaufen über die Oeger Straße bis zur Stadtgrenze zu Iserlohn.

Auf den Trassenverlauf „Weinhof/Bilstein“ wird außerdem ausführlich in der Präsentation des beauftragten Planungsbüros eingegangen.

Bei der Ausschreibung in 2023 wurde schnell klar, dass der Umfang und die Herausforderungen der gesamten Strecke zu groß und undurchsichtig waren. Nach zwei erfolglosen Ausschreibungen, wurden drei Abschnitte gebildet. Der 1. Abschnitt wurde dann erneut ausgeschrieben und erfolgreich an Bramey.Bünermann Ingenieure vergeben (DS



0125/2023). Das Planungsbüro untersucht den 1. Abschnitt, die anderen Abschnitte werden nachgelagert geplant. Dies wurde von der Verwaltung in der Vergangenheit auch so immer kommuniziert.

Punkt c: den Stand aller externen Abstimmungen (insbesondere mit der Deutschen Bahn AG, den Anwohnern im Weinhof und Fa. Bilstein)

Gespräche mit den Eigentümern und Bilstein sind angestoßen wurden. Wie bereits erwähnt, wird zunächst die Entscheidung der Eigentümergemeinschaft abgewartet. Danach steht ein Termin mit Bilstein aus.

Die DB ist im 1. Abschnitt nicht beteiligt, weshalb da bisher keine Gespräche stattgefunden haben.

Eine parallele Bearbeitung unterschiedlicher Bauabschnitte kann, wie bereits in der umfassenden Stellungnahme der Verwaltung zur Anfrage 0015/2026 beschrieben, der Vielzahl der weiteren laufenden Großprojekte im Stadtgebiet nicht erfolgen. Hierzu zählen nicht nur wie in 0015/2026-1 erwähnt Projekte aus der Radverkehrsplanung. Da für komplexe planerische Aufgabenstellungen, wie es insbesondere beim Abschnitt Oege der Fall ist, die intensive Begleitung des Projekts durch einen erfahrenen und ortskundigen Planungsingenieur erforderlich ist. Die der Verwaltung in diesem Bereich vorliegenden Kapazitäten werden durch Projekte wie die Planungen zur Ebene II, die Abarbeitung des Straßen- und Wegekonzepts und des Barrierefreien Haltestellenausbaus bereits erheblich überschritten.

Dies ist insbesondere mit Verweis auf Punkt 3 des Beschlusses zu 0138/2026 zur Kenntnis zu nehmen.

Punkt d: eine nachvollziehbare Begründung, welche Trassenvariante derzeit vorrangig verfolgt wird und warum, welche Ergebnisse in erreicht wurden

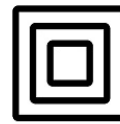
Die Trassenvariante die vorrangig verfolgt wird, ist unter Punkt b. beschrieben wurde. Für diese ist auch ein Vergabebeschluss (DS 0125/2023) eingeholt worden. Die bislang erzielten Planungsergebnisse werden in der Präsentation des Planungsbüros ausführlich beschrieben.

Punkt e: einen konkreten Zeit- und Maßnahmenplan mit klaren Meilensteinen bis zur politischen Entscheidung

In der Vergangenheit wurden auf Basis sehr optimistischer Annahmen und teilweise auch zu oberflächlichen Überlegungen mögliche Umsetzungszeiträume kommuniziert, die in der Außenwirkung zu einer gewissen Erwartungshaltung geführt haben. Mit Verweis auf die vielen Unwägbarkeiten des Projekts und der strukturellen Überlastungssituation im Bereich der Straßen- und Objektplanung, deren Zuarbeit für das Projekt zwingend erforderlich ist, kann jedoch zum jetzigen Zeitpunkt kein seriöser Umsetzungszeithorizont genannt werden.

Die weitere Vorgehensweise kann nur unter Vorbehalt wie folgt in Aussicht gestellt werden:

- 2026: Angestrebte Fertigstellung der Entwurfsplanung Abschnitt Stennerstraße / Kettenbrücke, Übergabe an die Wirtschaftsbertriebe Hagen zur Erstellung der Ausführungsplanung
- Im optimalen Bearbeitungsfall könnte dann in 2027 ein Förderantrag gestellt werden, der dann im optimalen Fall zu einer Bewilligung in 2028 führen könnte
- Parallel: Klärung Grundstücksangelegenheiten, Begleitung der Planung durch UWB und UNB, Vorbereitung auf landschaftspflegerischen Begleitplan und Artenschutzprüfungen



- Frühestmöglicher Baubeginn wäre nach dieser Rechnung um den Jahreswechsel 2028/2029
- Investive Mittel sind für diesen Zeitraum dann verbindlich einzuplanen

Im Folgenden werden nun noch Fragen zur Haushaltsplanung, die von der CDU-Fraktion eingereicht wurden, beantwortet, die sich auf den Lenneradweg und nicht auf die Haushaltsplanung beziehen. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass der Zeitpunkt der Übermittlung und der überbordende Umfang des Fragenkatalogs, keine hinreichende inhaltliche Befassung zugelassen hat. Die Fragen werden daher in dem Umfang beantwortet, wie es der überlasteten Fachabteilung gerade noch möglich ist:

Frage 1: Wann ist konkret mit der Umsetzung erster Bauabschnitte zu rechnen?

Antwort: Siehe Beantwortung zu Punkt e

Frage 2: Welche Teilabschnitte des Lenneradwegs im Bereich Hohenlimburg sind aktuell planungsrechtlich gesichert und umsetzungsreif? Welche Abschnitte befinden sich noch im Stadium der Vorplanung oder Machbarkeitsprüfung?

Antwort: Wie bereits mehrfach kommuniziert wurde, ist kein Abschnitt umsetzungsreif, sondern es befindet sich der erste Abschnitt im Stadium der Vorentwurfsplanung.

Frage 3: Welche konkreten Gründe haben bislang eine bauliche Umsetzung verzögert?

Antwort: Die Gründe für die zahlreichen Verzögerungen wurden bereits hinlänglich in dieser Berichtsvorlage und z.B. auch in 0015/2026-1 erörtert.

Frage 4: Welche Abhängigkeiten bestehen insbesondere zur Deutschen Bahn oder anderen Trägern öffentlicher Belange?

Antwort: Im derzeit in der Planung befindlichen Abschnitt ist hier im Wesentlichen die Abhängigkeit zur Kanustrecke im Bereich der Stennerbrücke zu nennen. Hier steht die Planungsverwaltung in Kontakt zum Servicezentrum Sport.

Frage 5: Gibt es verbindliche Zeitpläne für die einzelnen Bauabschnitte im Bereich Hohenlimburg?

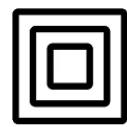
Antwort: Siehe Beantwortung zu Punkt e

Frage 6: Welche Maßnahmen werden ergriffen, um eine weitere Verzögerung zu vermeiden?

Antwort: Die Verwaltung hat keinen Einfluss auf die bestehende und weiter fortschreitende Überlastungssituation der Planungsverwaltung. Auf diesen Umstand wurde auch im Hinblick auf das Ausscheiden wichtiger Mitarbeitenden in der Vergangenheit immer wieder hingewiesen, ohne, dass dies zu veränderten Rahmenbedingungen geführt hat.

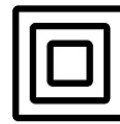
Frage 7: Welche Bedeutung hat der Lenneradweg für den Alltagsradverkehr im Vergleich zur touristischen Nutzung? Wie ist der Lenneradweg in das gesamtstädtische Radverkehrskonzept eingebunden?

Antwort: Auch wenn der Lenneradweg eine stärkere Bedeutung als andere Radwegestrassen für den Freizeitradverkehr hat, kann ein Lückenschluss dennoch eine wichtige Verbindung für den alltäglichen Radverkehr zwischen Iserlohn und Hohenlimburg darstellen. Für Verbindungen innerhalb des Stadtgebiets, insbesondere an die Hagener Innenstadt, hat der Lückenschluss des Lenneradwegs jedoch keine besondere Bedeutung. Hier ist es z.B. von deutlich höherer Bedeutung, dass die B7 im Bereich „Donnerkuhle“ wie vom Landesbetrieb vorgesehen, so ausgebaut wird, dass eine komfortable und sichere Führung des Radverkehrs möglich ist und die Verbindungen zwischen Hohenlimburg und Eppenhäusen deutlich verbessert.



HAGEN

Stadt der FernUniversität
Der Oberbürgermeister



HAGEN

Stadt der FernUniversität
Der Oberbürgermeister

Auswirkungen Inklusion von Menschen mit Behinderung

Belange von Menschen mit Behinderung

(Bitte ankreuzen und Teile, die nicht benötigt werden löschen.)

- ☒ sind nicht betroffen
☐ sind betroffen (hierzu ist eine kurze Erläuterung abzugeben)

Kurzerläuterung:

Es handelt sich bei dieser Vorlage um eine Berichtsvorlage, aus der keine Auswirkungen resultieren

Auswirkungen auf den Klimaschutz und die Klimafolgenanpassung

(Bitte ankreuzen und Teile, die nicht benötigt werden löschen.)

- ☐ positive Auswirkungen (+)
☒ keine Auswirkungen (o)
☐ negative Auswirkungen (-)

Kurzerläuterung und ggf. Optimierungsmöglichkeiten:

Es handelt sich bei dieser Vorlage um eine Berichtsvorlage, aus der keine Auswirkungen resultieren

Anlage/n

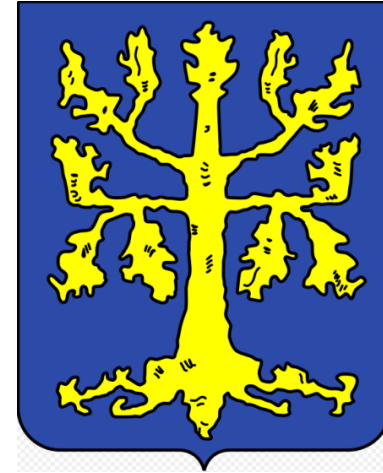
1 - Präsentation Lenneradweg (öffentlich)

Lenne-Radweg in Hagen

**Präsentation zum Stand der Planung des
Radweges entlang der Lenne zwischen
Stennert-Brücke und Kettenbrücke**

Stadt Hagen, 21.04.2026

Auftrag



Planung

**BRAMEY
BÜNNERMANN
INGENIEURE**

Agenda

Vorstellung des Vorhabens

Planungsvarianten für den Lenne-Radweg

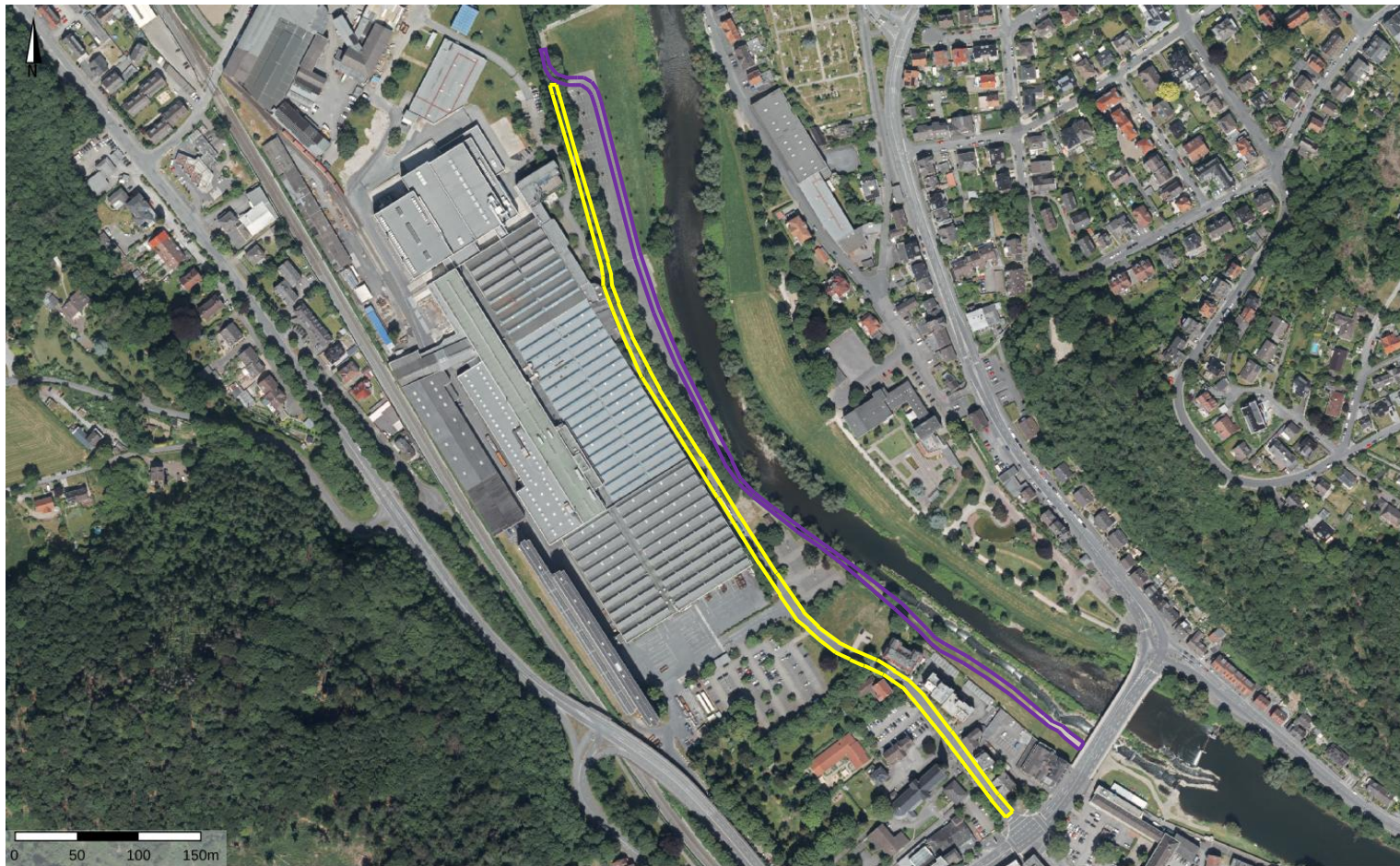
Vorzugsvariante

Lenne-Radweg

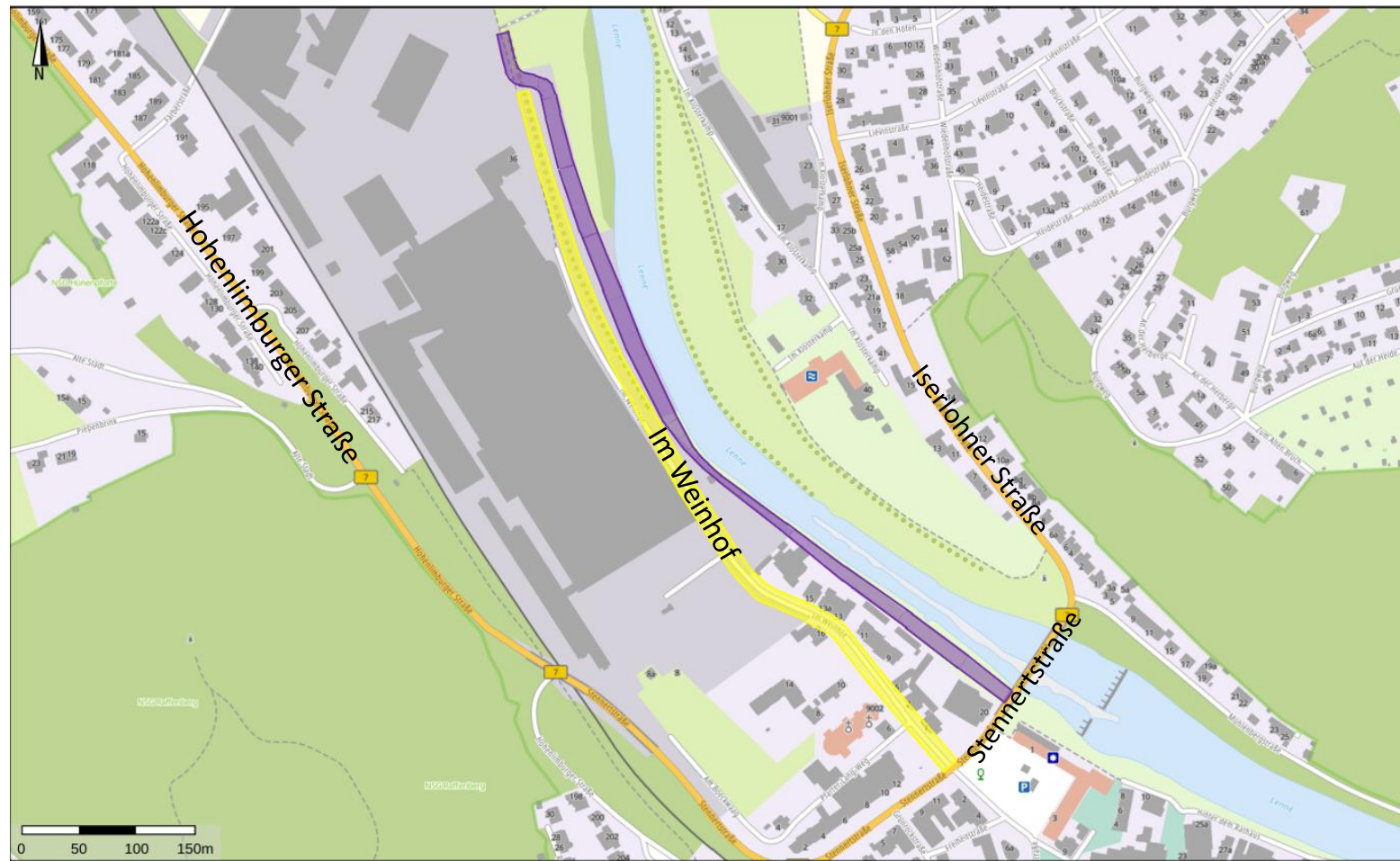


Ausgangssituation/Eckpunkte zur Planung des Lenne-Radweges

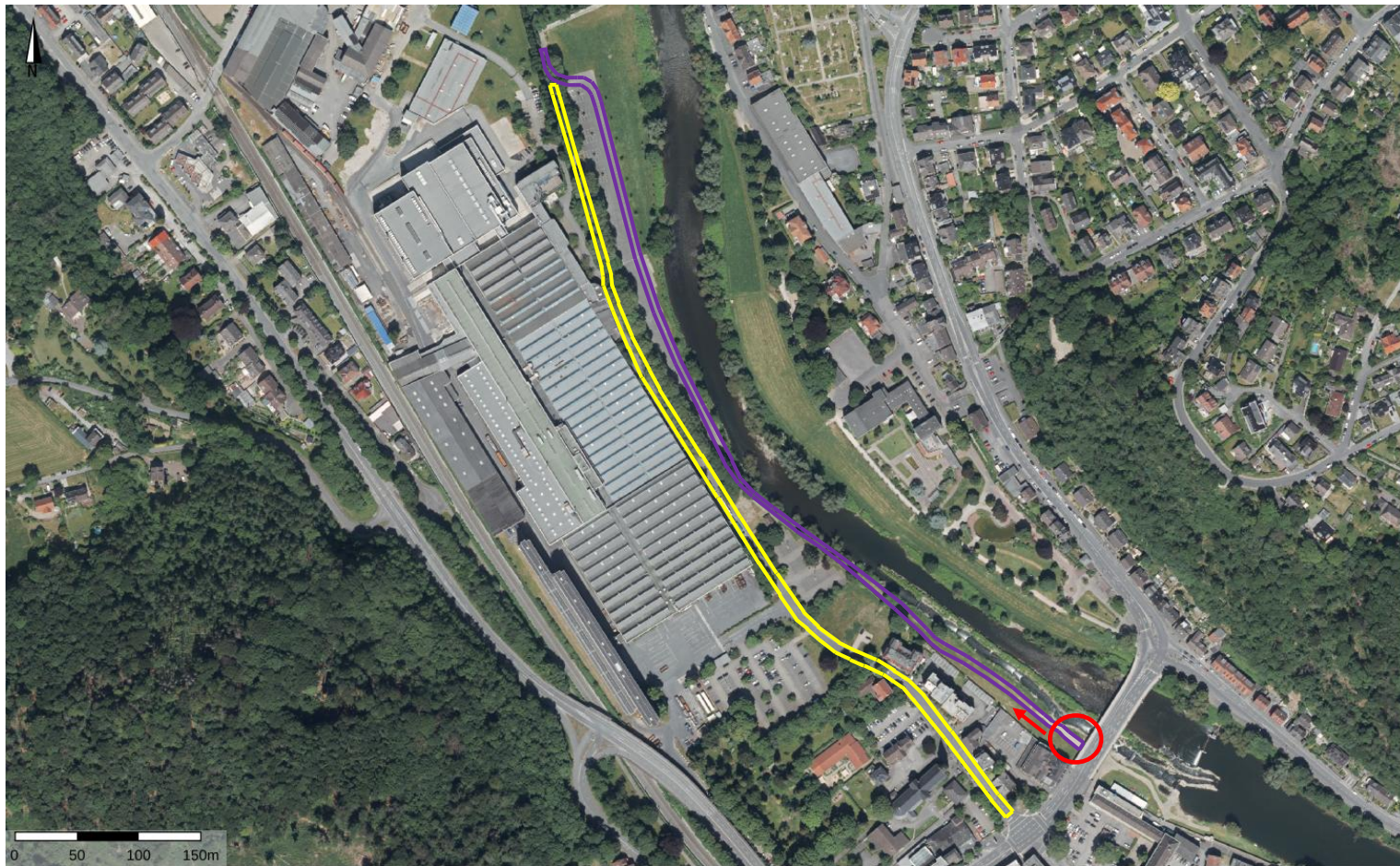
- Radwegeverbindung zwischen Iserlohn-Letmathe und dem Lennepark in Hagen-Hohenlimburg soll hergestellt werden
 - Ziel: Lückenschluss der Radwegeverbindung
- Planung des 1. Abschnittes: Kettenbrücke im Lennepark-Hohenlimburg bis zur Abzweigung der Langenkampstraße
 - Bisher: Beschränkung auf den westlichen Abschnitt des Planungsgebietes aufgrund von Planungsunsicherheiten für den östlichen Abschnitt (Brucker Platz; Hochwasserschleuse)



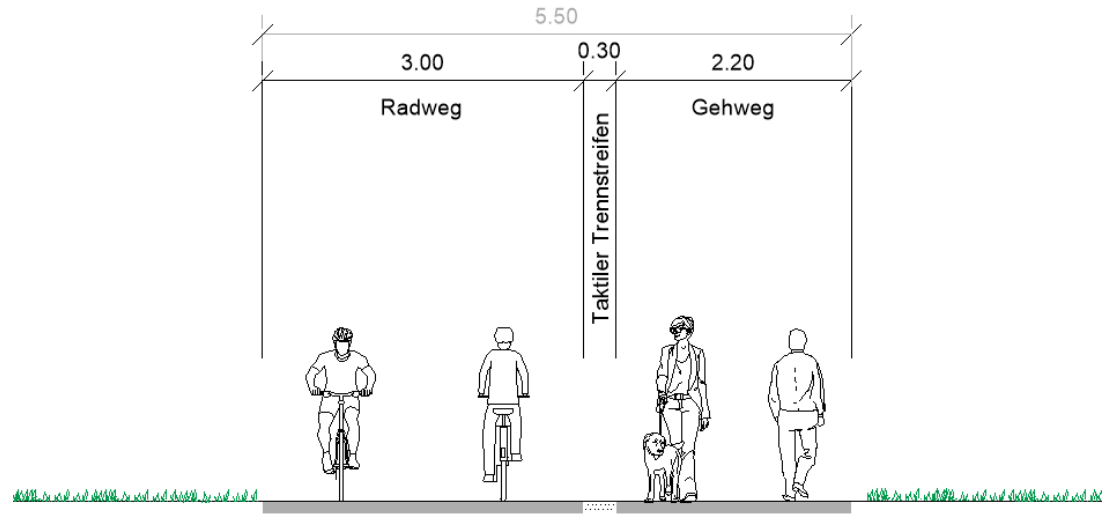
Luftbild mit Trassenführung



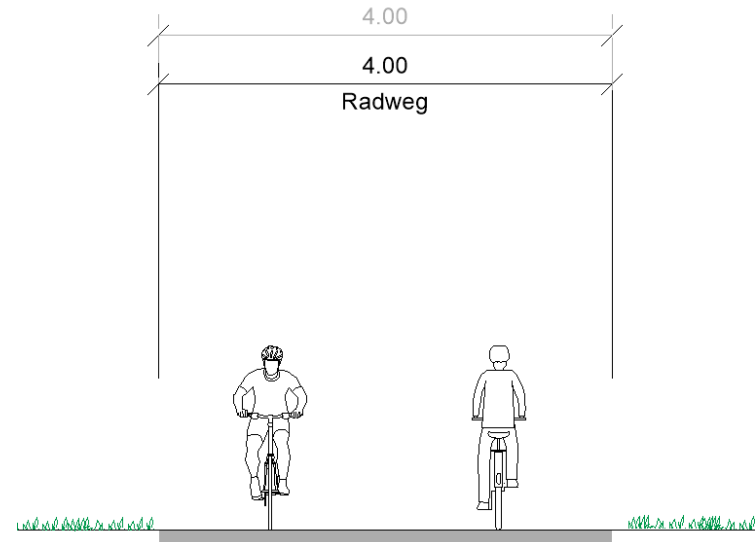
Stadtplan mit Trassenführung



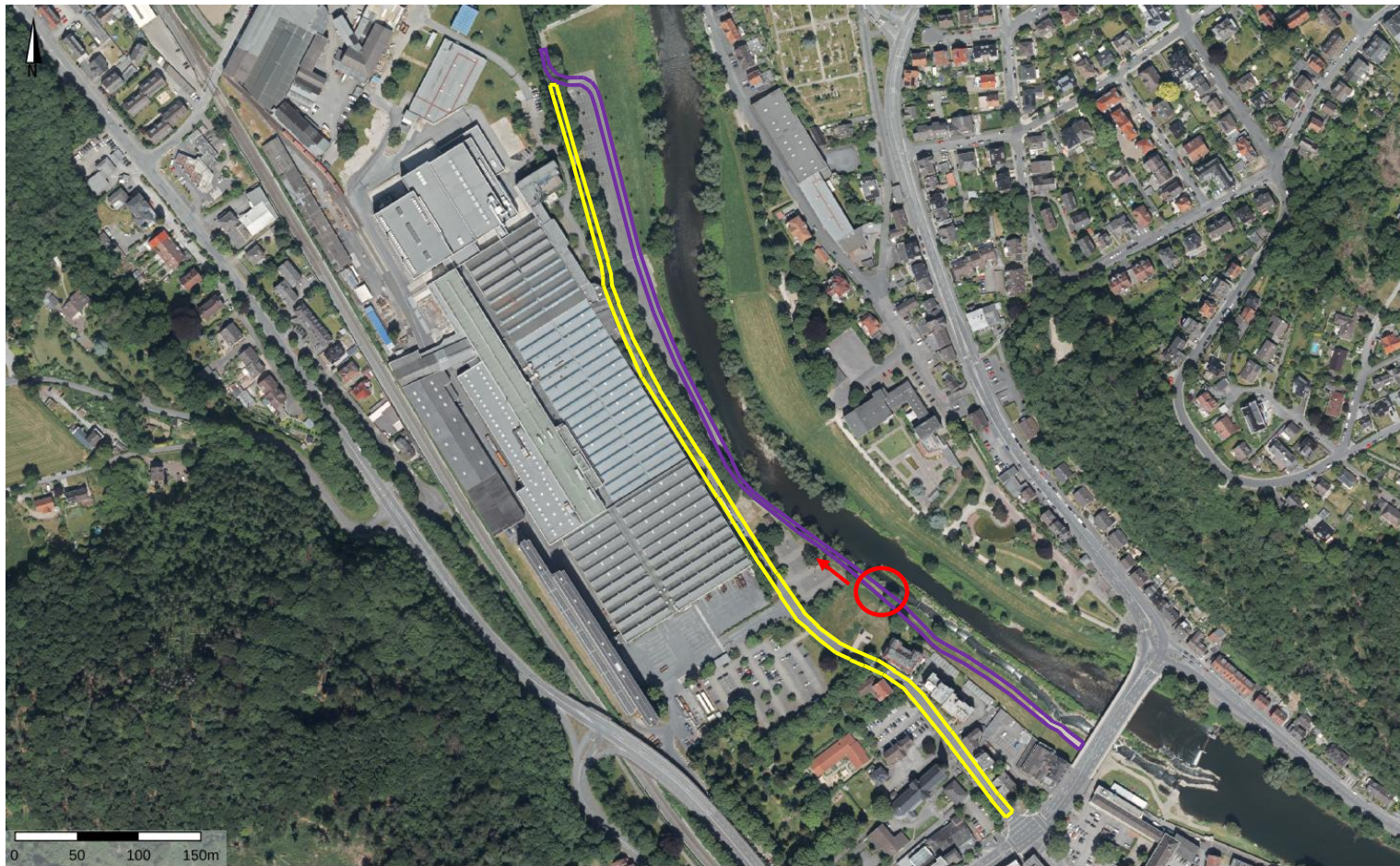
Luftbild mit Trassenführung und Teilabschnitten



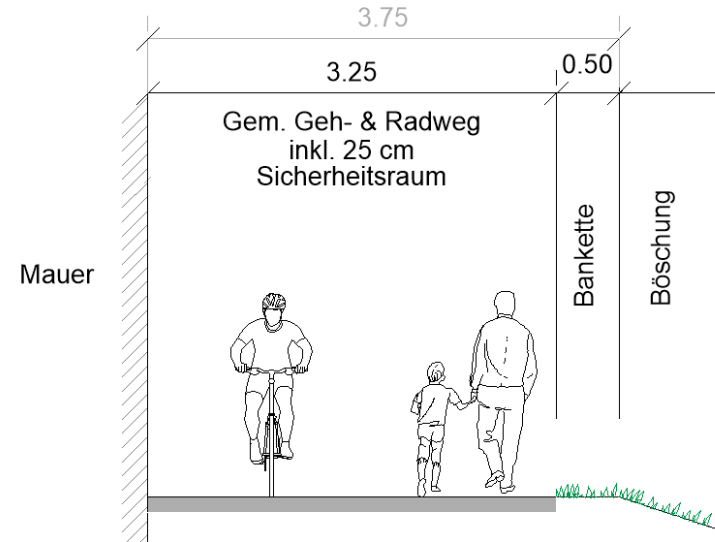
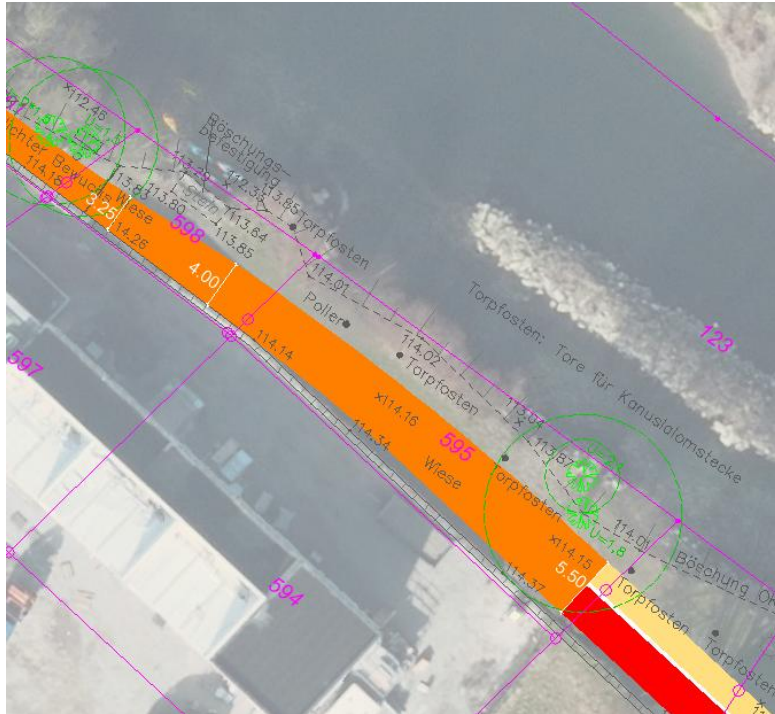
Variante 1 – Getrennter Geh- & Radweg



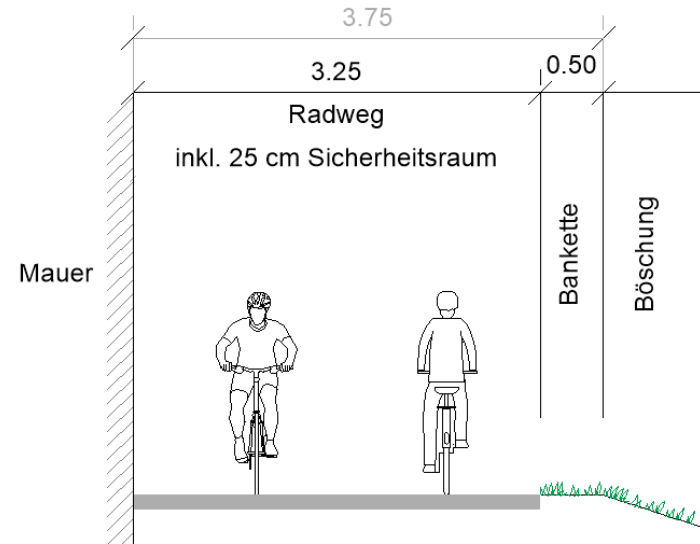
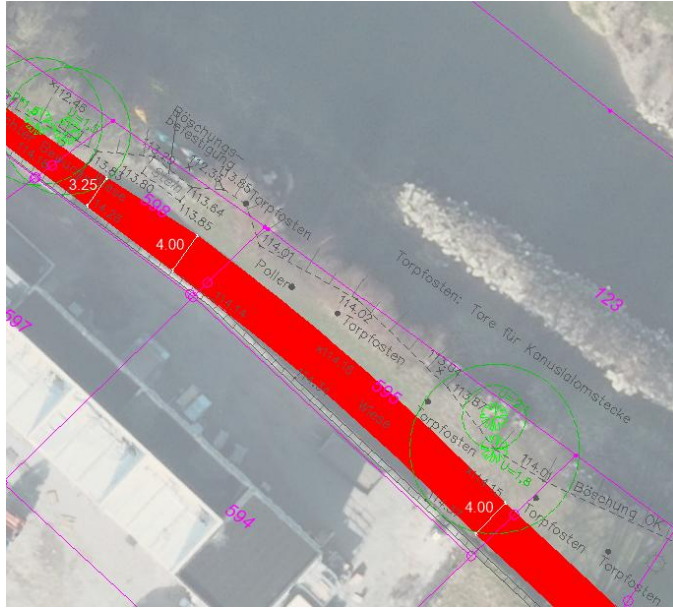
Variante 2 - Zweirichtungsrادweg



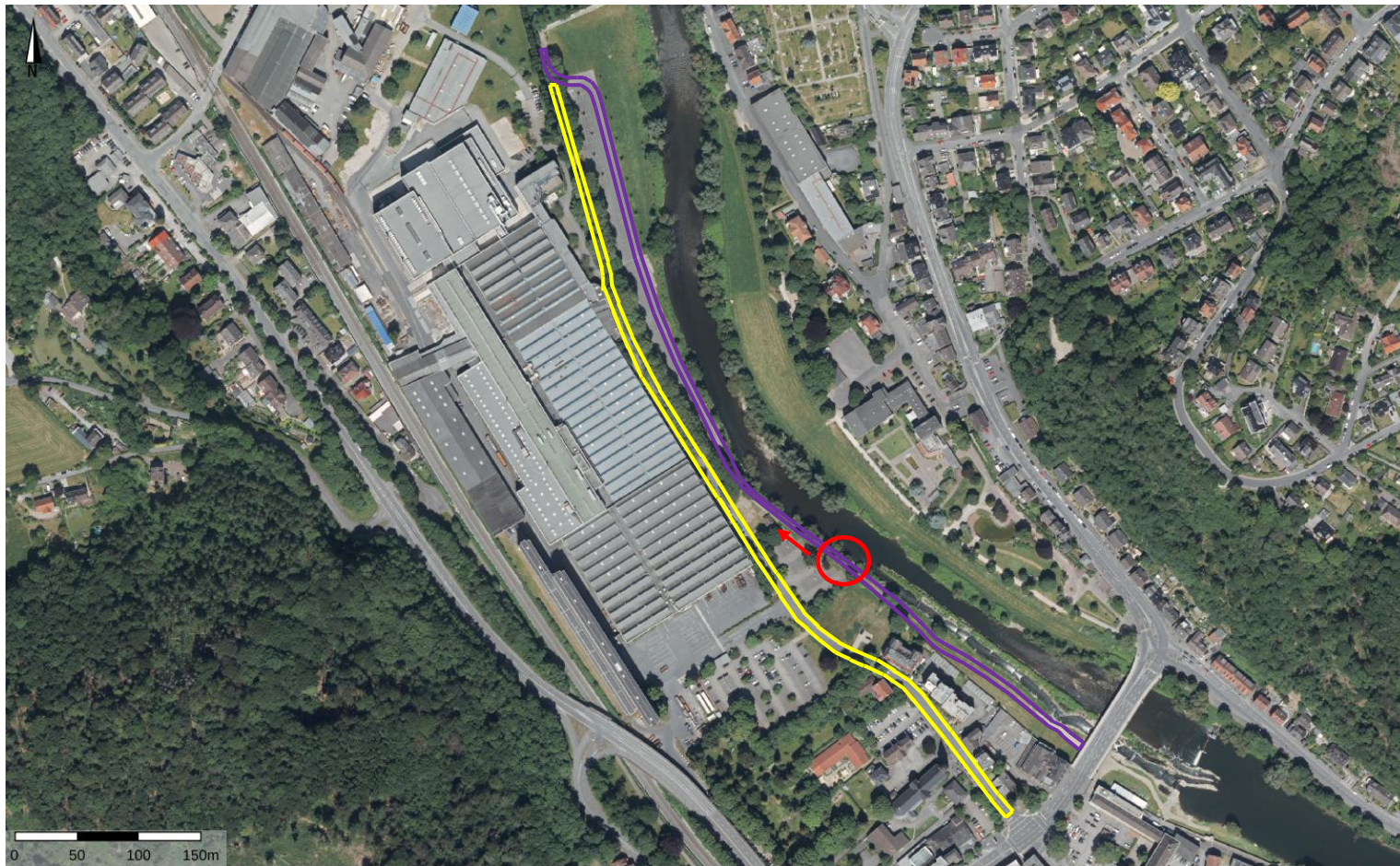
Luftbild mit Trassenführung und Teilabschnitten



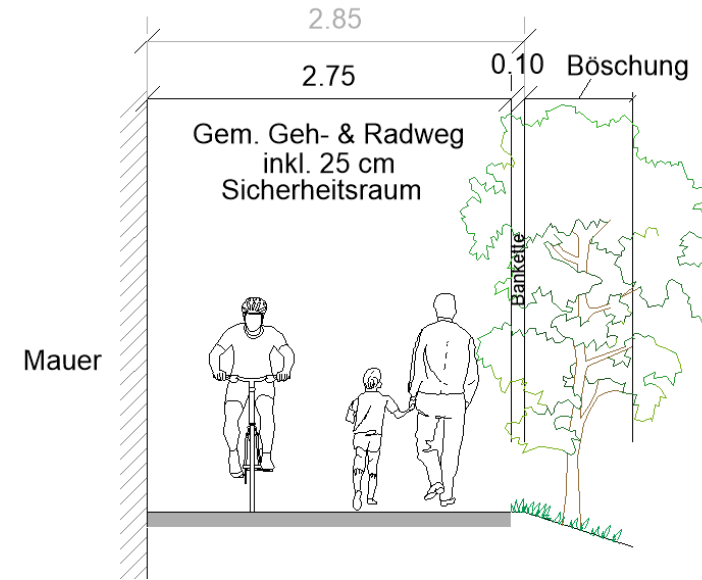
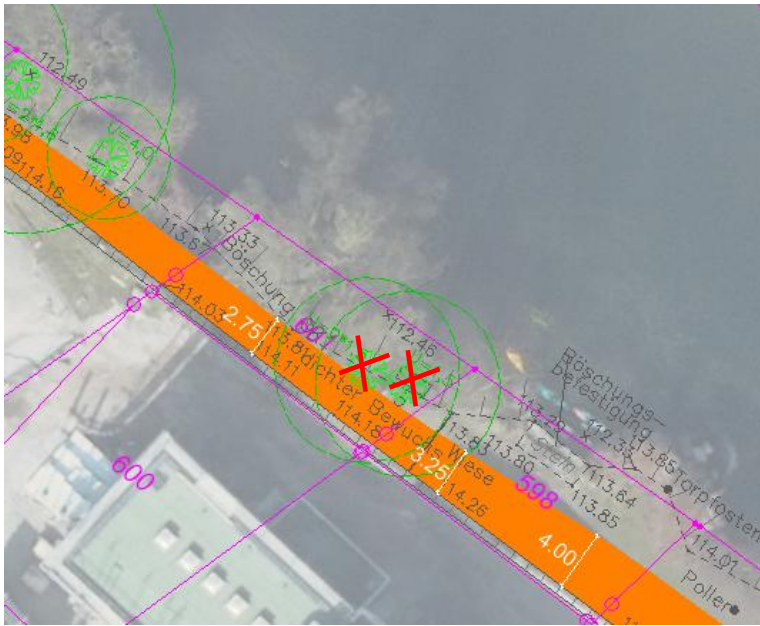
Variante 1 – Gemeinsamer Geh- & Radweg



Variante 2 - Zweirichtungsradweg

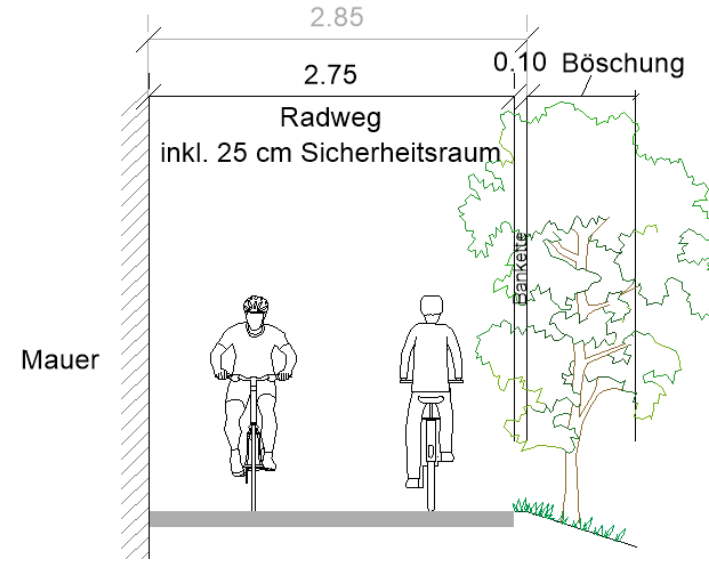
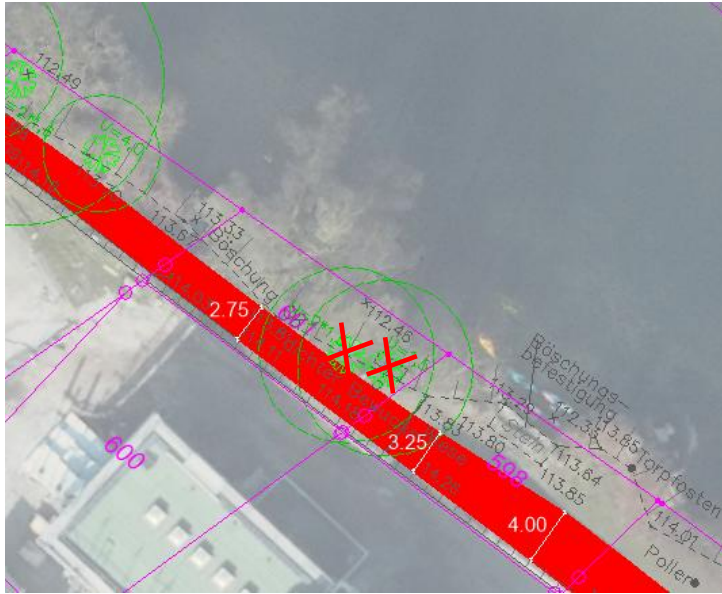


Luftbild mit Trassenführung und Teilabschnitten



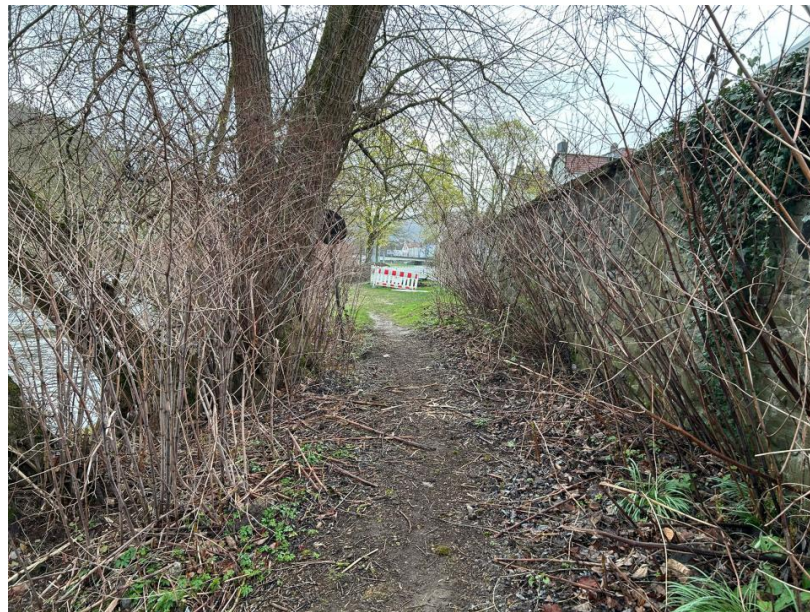
- Engstelle: max. 2,75m vorhanden auf einer Länge von ca. 25m
 - Bäume müssen entfallen; Böschung muss ggf. angepasst werden; ggf. Absturzsicherung
- Breitere Wegeführung:
 - Entfall von Bäumen; neue Abböschung; ggf. Eingriff in Gewässerquerschnitt (UWB, UNB)

Variante 1 – Gemeinsamer Geh- & Radweg

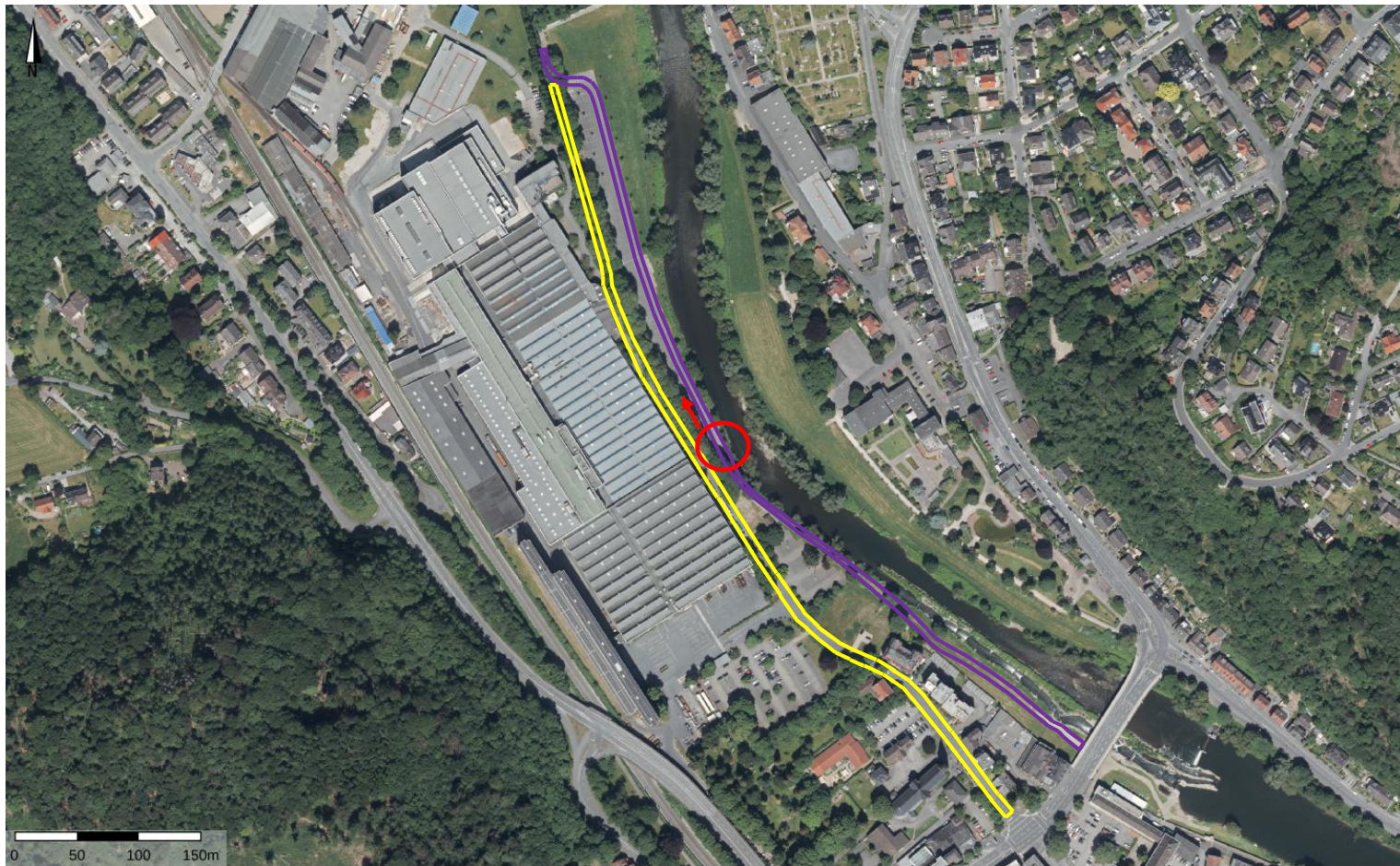


- Engstelle: max. 2,75m vorhanden auf einer Länge von ca. 25m
 - Bäume müssen entfallen; Böschung muss ggf. angepasst werden; ggf. Absturzsicherung
- Breitere Wegeführung:
 - Entfall von Bäumen; neue Abböschung; ggf. Eingriff in Gewässerquerschnitt (UWB, UNB)

Variante 2 - Zweirichtungsradweg



Bestandsfotos entlang der Hochwasserschutzmauer



Luftbild mit Trassenführung und Teilabschnitten

Radverkehrsführung im Bereich des Parkplatzes

- Überlegung: Radwegeführung östlich des Parkplatzes auf einer eigenen, separaten und vom Parkplatz räumlich abgesetzten Verkehrsfläche
 - Bildung einer Schneise in die bestehende Grünfläche
 - Entfall von ca. 40 Stellplätzen
 - Fällung oder Umpflanzung junger Bäume notwendig
 - wird nicht empfohlen



Luftbild mit Trassenführung neben dem Parkplatz



Bestandsfotos des Parkplatzes der Fa. Bilstein

Radverkehrsführung im Bereich des Parkplatzes

- Überlegung: Radwegeführung am östlichen oder westlichen Rand des Parkplatzes
 - Entfall vieler Stellplätze:
 - Führung des Radweges am östlichen Rand: ca. 100 Stellplätze
 - Führung des Radweges am westlichen Rand: ca. 80 Stellplätze



Luftbild mit Trassenführung östlich über den Parkplatz



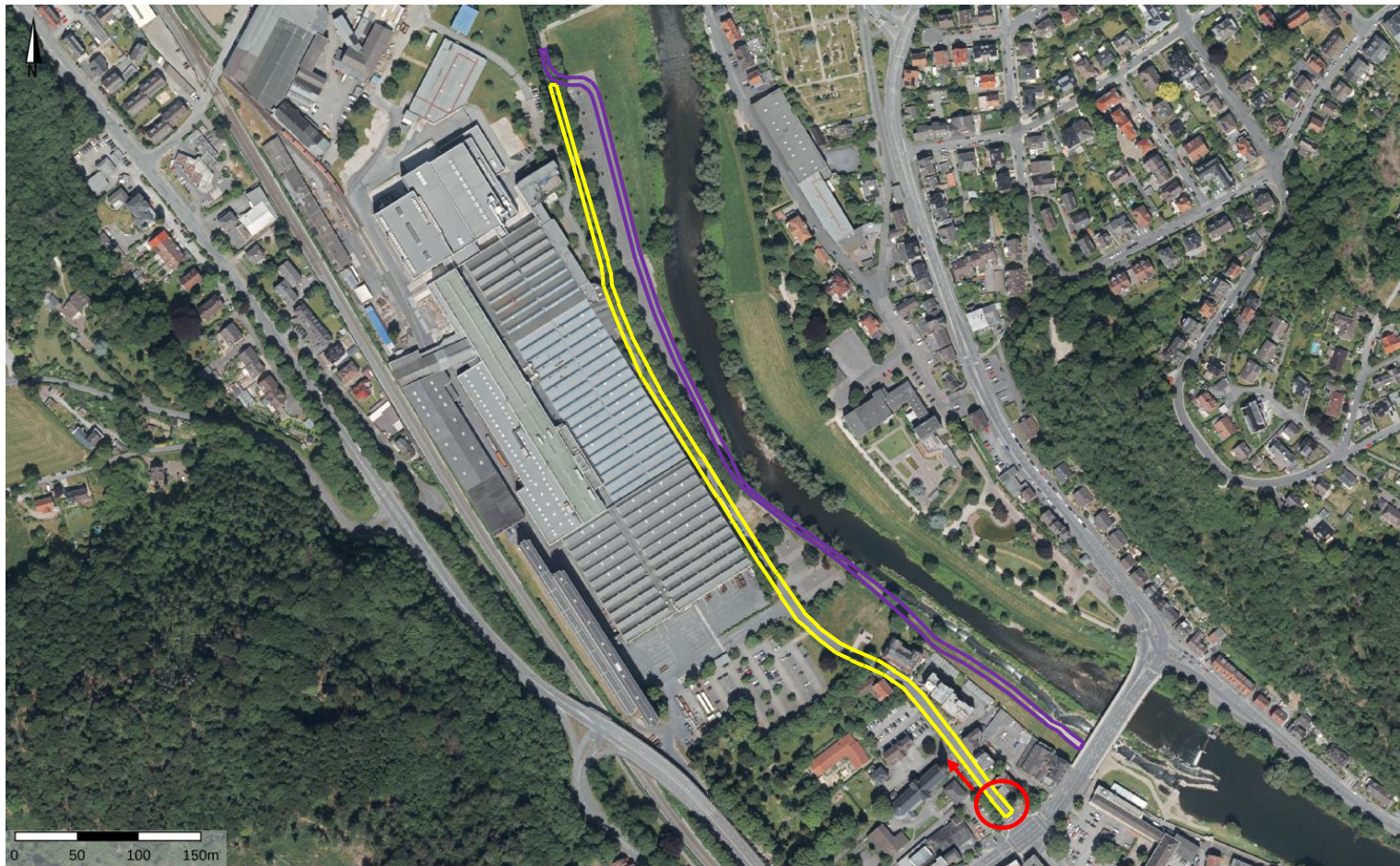
Luftbild mit Trassenführung westlich über den Parkplatz

Radverkehrsführung im Bereich des Parkplatzes

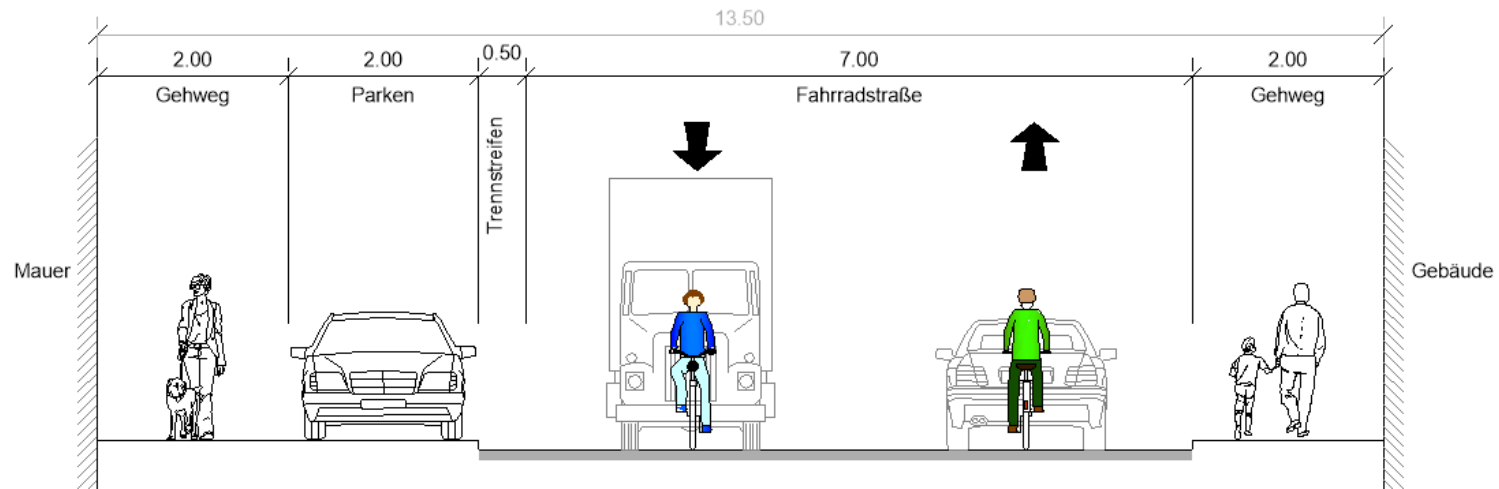
- Alternative: Führung des Radverkehrs in beide Fahrtrichtungen im Mischverkehr gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr
 - Markierung von roten Hinweisflächen für vorhandenen Radverkehr
 - Anschluss an vorh. Radweg im Bestand am nördlichen Rand des Parkplatzes



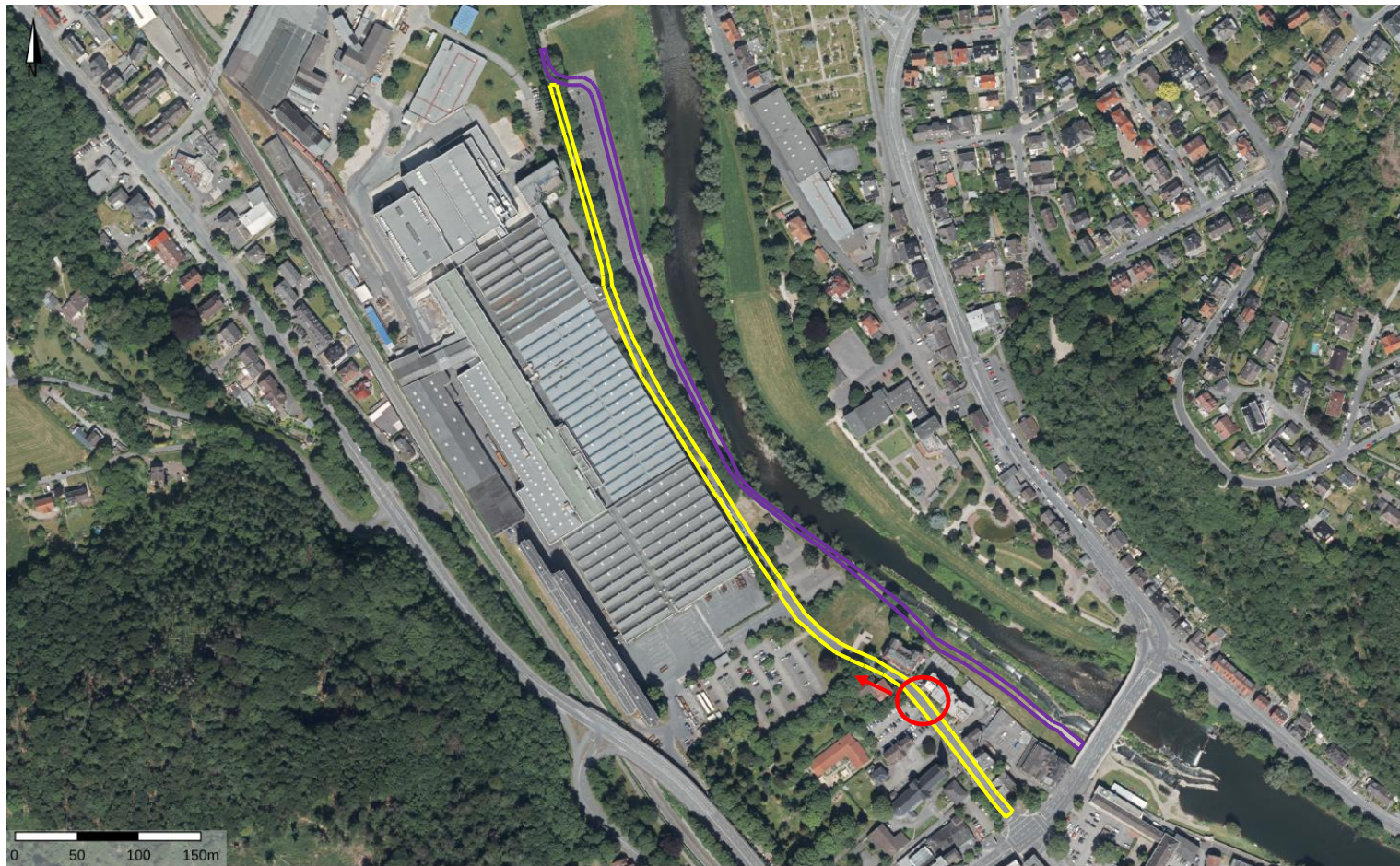
Luftbild mit Trassenführung über den Parkplatz



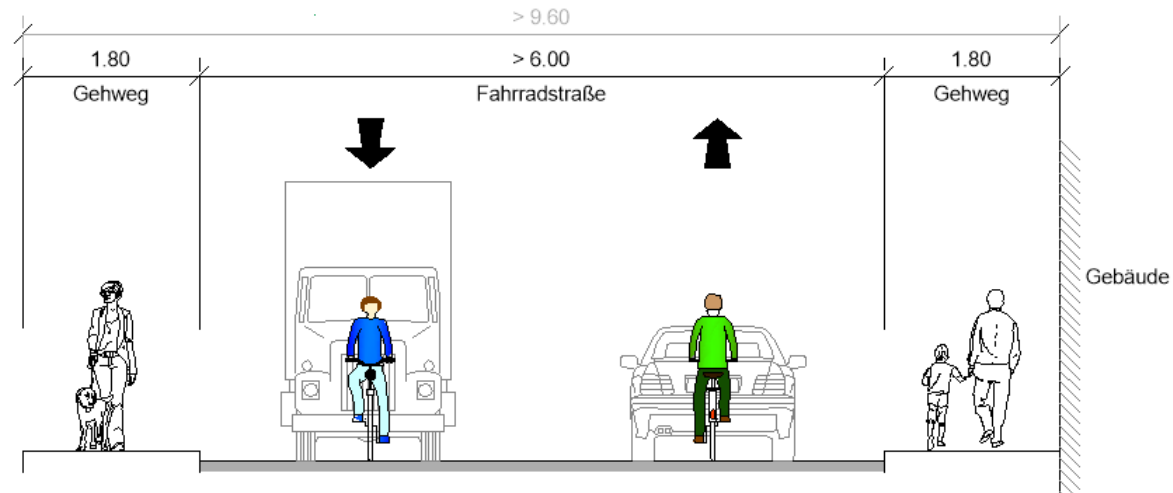
Luftbild mit Trassenführung und Teilabschnitten



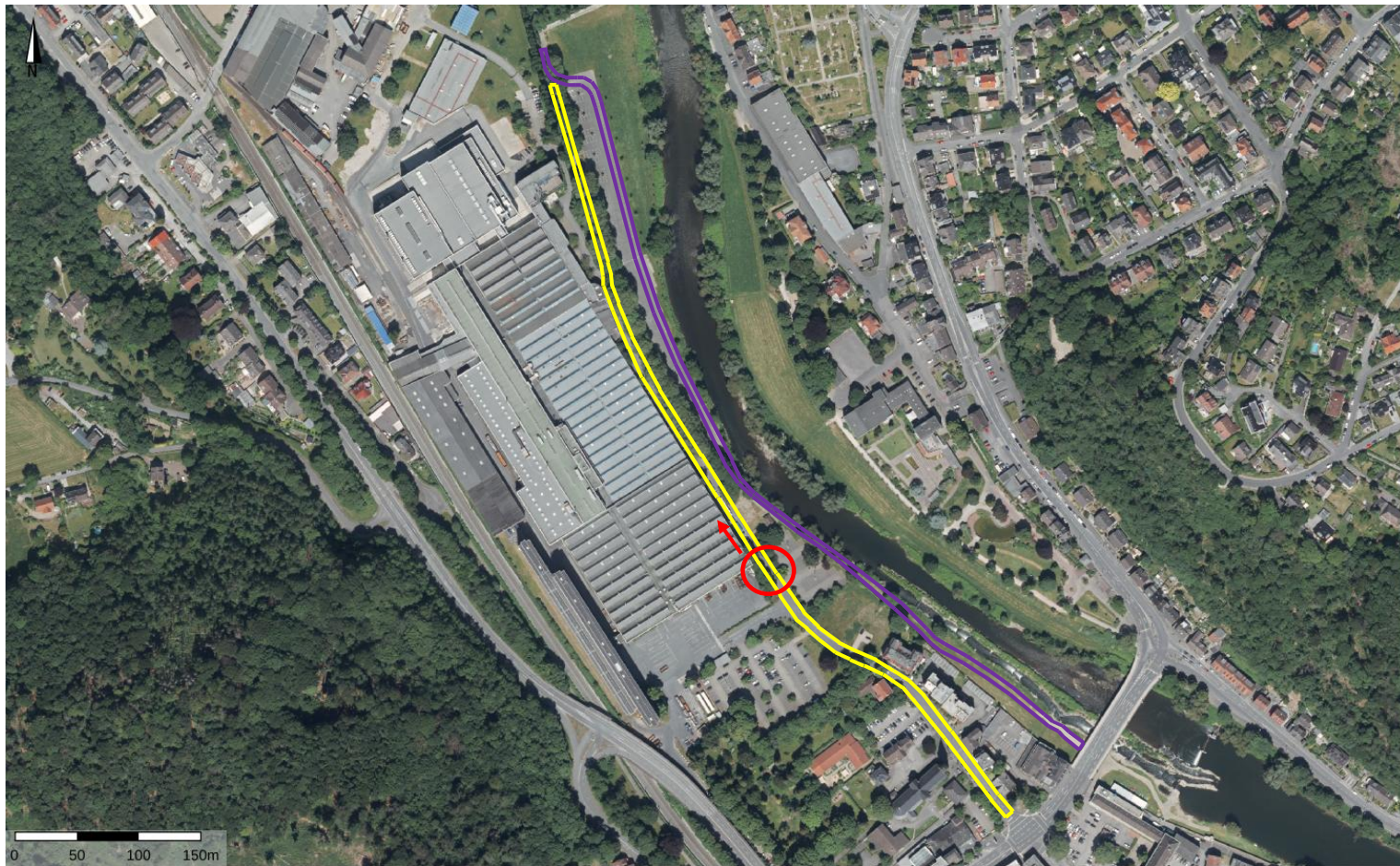
Variante 3 – Fahrradstraße 1. Abschnitt



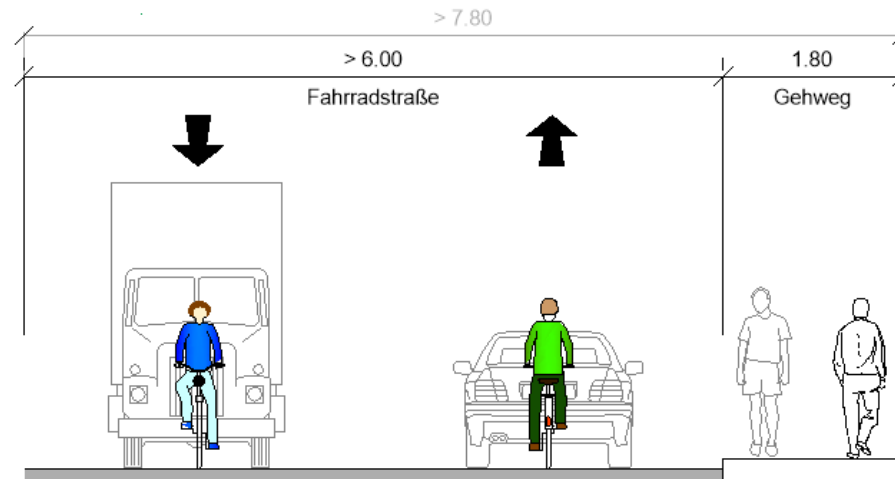
Luftbild mit Trassenführung und Teilabschnitten



Variante 3 – Fahrradstraße 2. Abschnitt



Luftbild mit Trassenführung und Teilabschnitten



Variante 3 – Fahrradstraße 3. Abschnitt

Pro und Contra

Variante 1:

- Der getrennte Geh- und Radweg geht in einen gemeinsamen Geh- und Radweg über mit anschließender Führung des Radverkehrs im Mischverkehr mit dem Kfz über den Parkplatz sowie Anbindung an den Bestand



- Sichere und attraktive Führung des Radverkehrs getrennt vom Kfz-Verkehr bis zum Parkplatz
- Nur Markierungsarbeiten auf dem Parkplatz, kein baulicher Eingriff → Schutz der Radfahrenden durch rote Hinweisflächen
- Kein Entfall von Stellplätzen
- Zugänglichkeit an die Lenne wird Radfahrenden und Fußgängern gleichermaßen ermöglicht



- Baumfällungen sowie neue Abböschung notwendig
- Ggf. Eingriff in Gewässerquerschnitt der Lenne
- Konfliktpotenzial mit Fußgängern auf gemeinsamer Verkehrsfläche sowie mit dem MIV auf dem Parkplatz

Pro und Contra

Variante 2:

- Durchgehender Zweirichtungsradweg mit anschließender Führung des Radverkehrs im Mischverkehr mit dem Kfz über den Parkplatz sowie Anbindung an den Bestand



- Sichere und attraktive Führung des Radverkehrs getrennt vom Kfz-Verkehr bis zum Parkplatz
- Kein Konfliktpotenzial mit Fußgängern
- Nur Markierungsarbeiten auf dem Parkplatz, kein baulicher Eingriff → Schutz der Radfahrenden durch rote Hinweisflächen
- Kein Entfall von Stellplätzen



- Baumfällungen sowie neue Abböschung notwendig
- Ggf. Eingriff in Gewässerquerschnitt der Lenne
- Konfliktpotenzial mit dem MIV auf dem Parkplatz
- Zugänglichkeit an die Lenne ist nur den Radfahrenden vorbehalten

Pro und Contra

Variante 3:

- Führung des Radverkehrs auf einer Fahrradstraße mit Zulassung von Kfz-Verkehr
(Umwidmung der Straße Im Weinhof) sowie Anbindung an den Bestand



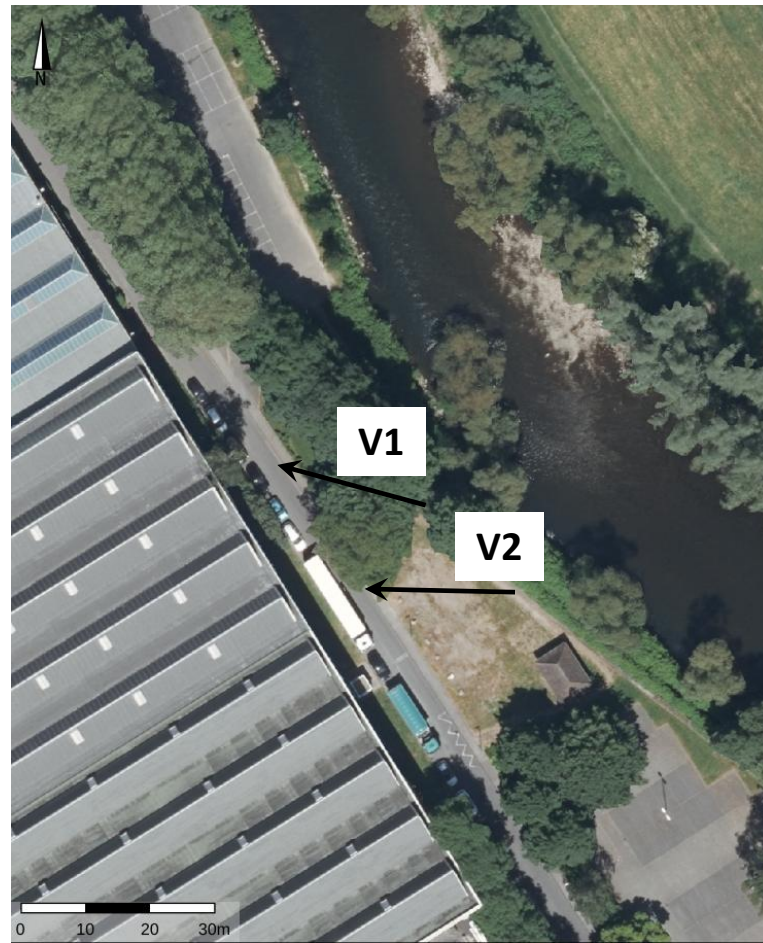
- Keine Baumfällungen und keine neue Abböschung notwendig
- Kein Eingriff in den Gewässerquerschnitt der Lenne
- Bevorrechtigung der Radfahrenden gegenüber dem Kfz-Verkehr
- Nur Markierungsarbeiten auf der Fahrbahn in der Straße Im Weinhof
- Führung des Radverkehrs wie im Bestand, keine Veränderung der gewohnten Wegemuster



- Konfliktpotenzial mit PKW und insbesondere LKW aufgrund von Zuliefererverkehren
- Keine direkte Zugänglichkeit an die Lenne
- Der Anschluss an den östlichen Abschnitt des Lenne-Radweges bedingt in jedem Fall der Querung/ dem Passieren der signalisierten, stark frequentierten Kreuzung Stennertstr./ Im Weinhof/ Freiheitstr.

Ziel	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Verkehrssicherheit	+	+	o
Verbesserungen für Fußgänger	+	-	o
Verbesserungen für Radverkehr	+	+	+
Stadtgestaltung	+	+	o
Wirtschaftlichkeit	-	-	+
Zugang Blaue Infrastruktur	+	+	-
Umwelt	-	-	+

Bewertungsmatrix



- Trasse bereits vor dem Mitarbeiterparkplatz über das Flurstück 489 (V1) oder Flurstück 501 (V2) [z.B. Rampe] an den Bestand anschließen
- Wegfall von Parkplätzen und Führung im Mischverkehr wird vermieden
- Eigentümerverhältnisse berücksichtigen (Firma Bilstein)

Trassenführung mit Umgehung der Parkplatzmitbenutzung



Trassenführung mit Umgehung der Parkplatzmitbenutzung



Luftbild mit Vorzugsvariante der Stadt Hagen

Argumente der Stadt Hagen zu den Varianten

- **Vorzugsvariante: Variante 1** – getrennter Geh- und Radweg mit Übergang in gemeinsamen Geh- und Radweg
 - Zugänglichkeit an die Lenne wird Radfahrenden und Fußgängern gleichermaßen ermöglicht
- Variante 2 – Zweirichtungsradweg
 - Zugänglichkeit an die Lenne wird nur den Radfahrenden vorbehalten
- Variante 3 – Fahrradstraße
 - Umsetzung nicht möglich aufgrund von zu hohem Schwerverkehrsanteil

Argumente der Stadt Hagen zu den Varianten

- **Vorzugsvariante:** Trassenführung im Bereich des Parkplatzes der Fa. Bilstein: gemeinsamer Geh- und Radweg neben dem Bilstein-Parkplatz über die Grünfläche
 - Berücksichtigung für den Fall, dass Eigentümer nicht verkaufen bzw. Mitbenutzung der Flächen nicht gestatten wollen aufgrund von zahlreichem Entfall der Stellflächen (Varianten östlich bzw. westlich auf dem Parkplatz)
- Variante Führung des Radverkehrs in beide Fahrtrichtungen im Mischverkehr gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr
 - Konfliktpotential mit dem MIV

Argumente der Stadt Hagen zu den Varianten

- Varianten Trassenführung mit Umgehung der Parkplatzmitbenutzung
 - Öffnung der Hochwasserschutzmauer
 - Größere Steigung für Radfahrende zu überwinden



- Weiterführung am Lenne-Ufer
- Signalisierten Knotenpunkt überqueren
- Nutzung der vorh. Zuwegung an der Polizeiwache
- Weiterführung am Lenne-Ufer
- Radverkehrsführung über die Freiheitstraße

Varianten Trassenanschluss an östlichen Abschnitt

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



Fragen



Anregungen

BBI - Bramey.Bünermann Ingenieure GmbH
www.b-ingenieure.de