



**Vorlagennummer:** 0360/2026-1  
**Vorlageart:** Stellungnahme  
**Status:** öffentlich

## Stellungnahme der Verwaltung zur Anfrage der HAK zum Sachstand Radverkehr

---

**Datum:** 16.06.2026  
**Freigabe durch:** VB2 (Bernd Maßmann)  
**Federführung:** FB60 - Verkehr, Immobilien, Bauverwaltung und Wohnen  
**Beteiligt:**

### Beratungsfolge

| Gremium                                   | Geplante Sitzungstermine | Öffentlichkeitsstatus |
|-------------------------------------------|--------------------------|-----------------------|
| Infrastrukturausschuss<br>(Kenntnisnahme) | 29.06.2026               | Ö                     |

### Sachverhalt

Die HAK-Fraktion hat in der Sitzung des Infrastrukturausschusses vom 04.05.2026 eine Anfrage zum Sachstand des Radverkehrs in Hagen und zum Beitrag zum Landesziel NRW 2027 gestellt.

Es kann dazu wie folgt Stellung genommen werden:

1. „Frage: Welche Maßnahmen zum Neubau oder Ausbau von Radwegen wurden in Hagen seit 2022 umgesetzt, welche befinden sich aktuell in Planung oder Umsetzung und welche sind bis 2027 vorgesehen? (Bitte jeweils mit Angabe der Streckenlängen in km und Zeitplanung.)“

Antwort:

Grundsätzlich muss bei den Streckenlängen unterschieden werden zwischen ausgebauter Strecke (Ausbaulänge) und der Strecke, um die das Radverkehrsnetz verlängert wird (effektive Netzlänge). Beispiel: Ein 1.000m langer Zweirichtungsradweg hat eine Ausbaulänge von 1.000m, jedoch verlängert er das Radverkehrsnetz effektiv um 2.000m, da er in zwei Fahrtrichtungen nutzbar ist. Aus Sicht der Radverkehrsplanung ist die Netzlänge daher die relevantere Metrik, als die reine Ausbaulänge einer Maßnahme.

Folgende Maßnahmen, die das Radverkehrsnetz der Stadt Hagen wesentlich erweitert haben, sind seit 2022 umgesetzt worden:

- Fahrradstraße Augustastraße
  - o Gesamte Ausbaulänge: 650m → effekt. Netzlänge: 1.300m (Nutzen für zwei Fahrtrichtungen)
- Schutzstreifen Hochstraße
  - o Gesamte Ausbaulänge: 500m → effekt. Netzlänge 500m (nur in eine Fahrtrichtung angelegt)
- Zweirichtungsradweg Bahnhofstraße
  - o Gesamte Ausbaulänge: 450m → effekt. Netzlänge 900m (Nutzen für zwei Fahrtrichtungen!)
- Verbindungsweg zw. Volmemündungsbrücke und Laufwasserkraftwerk Hengsteysee
  - o Herstellung einer wassergebundenen Decke
  - o Ausbaulänge: ca. 1.000 → effekt. Netzlänge 2.000m (Nutzen für zwei Fahrtrichtungen!)



- Radfahrstreifen Graf-von-Galen-Ring
  - o Summe der Ausbaulänge aller Spuren: ca. 1.200m → effekt. Netzlänge 1.200m

Hieraus ergibt sich eine Ausbaulänge von ca. 3.700m und eine effektive Verlängerung des Radverkehrsnetzes um ca. 5.900m.

Geplante Maßnahmen (konkrete Zeitangaben werden dort gemacht, wo sie seriös abgeschätzt werden können):

- Enneperadweg
  - o Ausbau auf insgesamt ca. 5.500m (effektive Netzlänge 11km), davon im ersten Bauabschnitt ein Neubau von ca. 600m (effektive Netzlänge 1.200m)
- Lenneradweg
  - o Lückenschluss zwischen Kettenbrücke und Stadtgrenze Iserlohn
  - o Ausbau auf einer Gesamtlänge von ca. 3.300m (effektive Netzlänge 6.600m)
- Ausbau Ruhrtalradweg im Bereich Hengsteysee
  - o Ausbau zwischen Laufwasserkraftwerk und DLRG (Ausbaulänge ca. 900m, effektive Netzlänge ca. 1.800m), Fertigstellung in 2027
  - o Ausbau zwischen DLRG und Parkplatz Dortmunder Straße (Ausbaulänge ca. 1.800m, effektive Netzlänge ca. 3.600m), Planung aktuell in Erstellung im Rahmen des Projekts „Seepark Hengstey“
- Volmeradweg
  - o Ausbau und Verbesserung der Radinfrastruktur auf einer Länge von ca. 4km
  - o Unterschiedliche Führungsformen (Schutzstreifen, Fahrradstraße, gemeinsamer Geh-/Radweg.)
  - o Planungen im Stadium der Voruntersuchung

Darüber hinaus werden im Tagesgeschäft laufend über Verbesserungen durch Kleinmaßnahmen geprüft und umgesetzt, mit denen die effektive Netzlänge des städtischen Radverkehrsnetzes sukzessive verlängert wird (z.B. Freigabe von Gehwegnutzungen, Aufhebung von Benutzungspflichten, Freigabe von Fußgängerzonen). Die Länge der damit geschaffenen Strecken wird jedoch nicht nachgehalten, da im Rahmen der konzeptionellen Verkehrsplanung ein durchgehendes Netz bzw. Erreichbarkeiten eine wichtigere Rolle einnehmen, als gemessene Streckenlängen.

**2. Frage: Welche Fördermittel aus Landes- und Bundesprogrammen (insbesondere Nahmobilität NRW) hat die Stadt Hagen seit 2022 beantragt und bewilligt bekommen und in welcher Höhe wurden diese für konkrete Maßnahmen eingesetzt?**

Antwort:

Alle folgenden Maßnahmen wurden aus der Förderrichtlinie Nahmobilität (FöRi-Nah) beantragt und umgesetzt, bzw. befinden sich in der Umsetzung:

- Errichtung von 92 Fahrradanhängern im Stadtgebiet von Hagen, beantragt in 2021, bewilligt am 13.06.2022, gebaut in 2023 und 2024, abgerechnet am 12.07.2024, Summe der erhaltenen Fördermittel: 58.400 €
- Neubau eines Radweges an der Bahnhofstraße in Hagen zwischen Stresemannstraße und Karl-Marx-Straße, beantragt in 2022, bewilligt am 07.11.2023, gebaut in 2025 und 2026, die Maßnahme ist noch nicht abgerechnet, Summe der bisher erhaltenen Fördermittel: 1.118.300 €, noch zu erwartende Fördermittel maximal: 331.600 €
- Errichtung von 50 Fahrradanhängern im Stadtgebiet von Hagen, beantragt in 2025, bewilligt am 27.04.2026, mit der Maßnahme wurde baulich noch nicht begonnen, Summe der erwarteten Fördermittel: 40.300 €



- Errichtung von 21 Fahrradanelehnbügel im Stadtgebiet von Hagen, beantragt in 2026, die Bewilligung wird in 2027 erwartet, Summe der erwarteten Fördermittel: 15.700 €

3. *Frage: Welchen konkreten Beitrag leistet die Stadt Hagen zum Ziel des Landes Nordrhein-Westfalen, bis 2027 rund 1.000 km neue bzw. ausgebauten Radwege zu realisieren, und welche Zielsetzung verfolgt die Stadt hinsichtlich des zukünftigen Radverkehrsanteils?*

Antwort:

Bei dieser Frage werden zwei Dinge miteinander vermischt, die jedoch grundsätzlich auseinandergehalten werden müssen. Zur Frage, welchen Beitrag die Stadt Hagen zum Landesziel leistet wird auf die Beantwortung der Frage 1 verwiesen. Die Frage nach dem beabsichtigten Modal-Split ist jedoch davon völlig losgelöst und hat mit den ausgebauten Radwegenkilometern nichts zu tun. Hierzu wird auf die Ziele des Masterplans Nachhaltige Mobilität verwiesen, nach denen der Anteil des Radverkehrs am Modal-Split auf 6% gesteigert werden soll, um in Summe eine „50:50“ Aufteilung zwischen motorisiertem Individualverkehr und dem Umweltverbund zu erreichen.

4. *Frage: Welche wesentlichen Gründe sieht die Verwaltung für den im landesweiten Vergleich niedrigen Radverkehrsanteil in Hagen und welche konkreten Maßnahmen sind vorgesehen, um insbesondere den Alltagsradverkehr zu stärken sowie Planungs- und Umsetzungsprozesse zu beschleunigen (einschließlich kurzfristig umsetzbarer Maßnahmen)?*

Antwort:

Der letzte Modal-Split in Hagen wies im Jahr 2017 einen Radverkehrsanteil von 3% aus. Die Gründe für die unterdurchschnittlichen Radverkehrsanteile in Hagen liegen im Wesentlichen darin begründet, dass die hiesige Verkehrsplanung und Verkehrspolitik sehr stark monofunktional auf die Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs ausgerichtet war. Hinzukommt eine starke „Autofixierung“ der hiesigen Bevölkerung, wie sie in einer klassischen ehemaligen Arbeiterstadt nicht unüblich ist. So ist der Modal-Split in Hagen auch nicht vergleichbar beispielsweise mit Universitätsstädten, in denen fahrradaffine Milieus einen besseren Nährboden für eine ausgeprägte Fahrradkultur bilden. Wird zusätzlich noch die schwierige Topographie berücksichtigt, so kommen als vergleichbare Städte eben diese in Frage, die einen ähnlich niedrigen Radverkehrsanteil haben, wie Hagen (z.B. 3% Remscheid, 2021 oder 4% in Lüdenscheid, 2025). Insofern liegt der Anteil des Radverkehrs in Hagen in einem erwartbaren Bereich. Es ist außerdem auch davon auszugehen, dass der Radverkehrsanteil in Hagen in den vergangenen Jahren deutlich gestiegen ist. Ein klarer Hinweis darauf sind u.A. auch die stetig gestiegenen Teilnehmendenzahlen bei der Aktion „Stadtradeln“.

Hinsichtlich der Beschleunigung von langwierigen Planungsprozessen kann lediglich darauf verwiesen werden, dass diese hauptsächlich aus externen Zwängen resultieren (komplexe rechtliche Rahmenbedingungen, hoher bürokratischer Aufwand bei der Einholung von Fördermitteln, Fachkräftemangel sowohl intern als auch extern auf allen Ebenen), auf die die Planungsverwaltung keinen Einfluss hat. Hinzukommt auch hier, wie in vielen Bereichen der kommunalen Verwaltung, eine mangelhafte Umsetzung des Konnexitätsprinzips.

**Anlage/n**

Keine