

Vorlagennummer: 0442/2025
Vorlageart: Berichtsvorlage
Status: öffentlich

Sachstand Enneperadweg - Trassenverlauf und Zeitplanung

Datum: 19.05.2025
Freigabe durch: VB5 (Henning Keune)
Federführung: FB60 - Verkehr, Immobilien, Bauverwaltung und Wohnen
Beteiligt:

Beratungsfolge

Gremium	Geplante Sitzungstermine	Öffentlichkeitsstatus
Bezirksvertretung Haspe (Kenntnisnahme)	28.05.2025	Ö
Bezirksvertretung Hagen-Mitte (Kenntnisnahme)	05.06.2025	Ö
Ausschuss für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität (Kenntnisnahme)	25.06.2025	Ö

Sachverhalt

Im Rahmen der Vorstellung der Ergebnisse zur Machbarkeitsstudie für eine Radvorrangroute zwischen Wuppertal, dem Ennepe-Ruhr-Kreis und Hagen (DS 0257/2025), erfolgte die Präsentation der Ergebnisse in der Sitzung vom 26.03.2025 des Ausschusses für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität.

Da enge inhaltliche Bezüge zum geplanten Enneperadweg bestehen und da seitens der Bezirksvertretung Haspe der Wunsch an die Verwaltung herangetragen wurde, einen ausführlichen Sachstand hierzu vorgestellt zu bekommen, erfolgt im Rahmen dieser Drucksache eine Präsentation zum Trassenverlauf und der generellen Zeitplanung im Projekt Enneperadweg.

Die Präsentation wird in den beiden betroffenen Bezirksvertretungen sowie im Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz und Mobilität vorgestellt und ist dieser Vorlage als Anlage beigefügt.

**Auswirkungen
Inklusion von Menschen mit Behinderung**

Belange von Menschen mit Behinderung

sind nicht betroffen

Auswirkungen auf den Klimaschutz und die Klimafolgenanpassung

positive Auswirkungen (+)

Kurzerläuterung:

Es handelt sich lediglich um eine Berichtsvorlage. Abgesehen davon tragen die Planungen zum Enneperadweg zu einer verbesserten Rad-Infrastruktur und damit zur Verkehrs- und Klimawende bei.

Finanzielle Auswirkungen

Es entstehen weder finanzielle noch personelle Auswirkungen.

Anlage/n

1 - Sachstandsbericht Ennepe-Radweg Mai 2025 (öffentlich)

Enneperadweg

Sachstandsbericht Mai 2025

Ziele

- Verbindungen schaffen
 - attraktiv und direkt von der Innenstadt in den Hagener Westen/
nach Gevelsberg
- sicher und zügig unterwegs
 - abseits des Kfz-Verkehrs
 - steigungsarm
 - Reisezeitvorteile ggnb. alternativen Streckenrouten
- Qualitätssteigerung der Infrastruktur für Alltags- und
Freizeitradverkehr
- Steigerung des Radverkehrsaufkommens
- multimodales Pendeln durch Verknüpfung mit dem ÖPNV
- Verknüpfung kommunaler und regionaler Radverkehrsprojekte

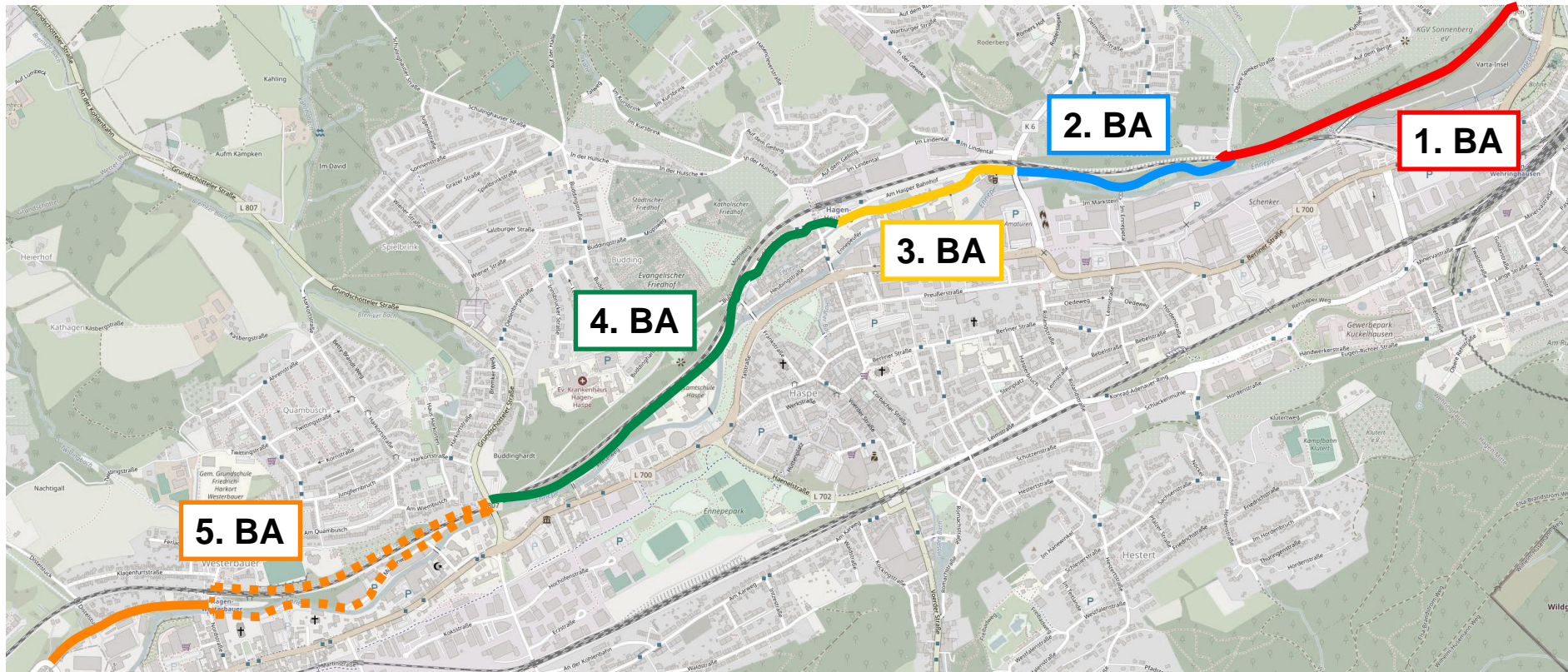


Zielgruppen

- Alle Bevölkerungsschichten
- heute schon Radfahrende
- Umsteiger von anderen Verkehrsmitteln
- unsichere Radfahrende
- Pendler
- Touristen
- ...



Übersicht



Übersicht

- Länge: rd. 5,5 km von Kreisverkehr Kuhlestraße bis Stadtgrenze Gevelsberg
- Hohes Nutzungspotenzial Korridor Innenstadt/Stadtgrenze Gevelsberg (lt. Machbarkeitsstudie Bergisch-Märkische „Veloroute“)
- Standards (neugebaute Abschnitte):
 - gemeinsamer Geh- und Radweg
 - Ausbaubreite mind. 3,50m
 - Fahrweg: feste Oberflächen
 - Beleuchtung
- Kostenschätzung (lt. Machbarkeitsstudie Bergisch-Märkische „Veloroute“):
 - 5,12 Mio. Euro (Planung, Grunderwerb, Fahrweg, Ingenieurbauwerke, Betriebstechnik, Marketing)
 - Betriebskosten jährlich 20.000 Euro (Beleuchtung, Winterdienst, Instandhaltung etc.)
 - Beantragung von Landes-Fördermitteln vorgesehen nach Vorlage Kostenermittlung einzelner Bauabschnitte

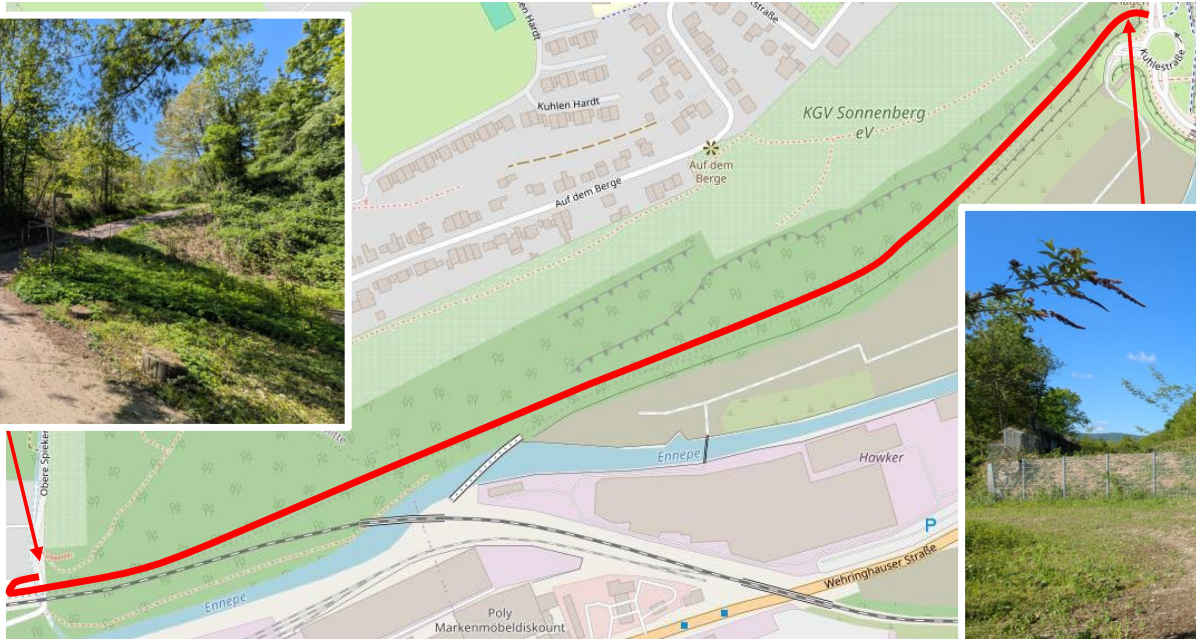
Einordnung

Städtische und regionale Verkehrskonzepte sprechen von

- Masterplan Nachhaltige Mobilität:
„...**sehr hohes Potenzial** zur Förderung des Radverkehrs...“
- Radverkehrskonzept:
„...**wichtige Verbindung** zwischen dem Stadtteil Haspe und den Stadtteilen Wehringhausen, Eckesey und der Hagener Innenstadt...“
- Regionales Radwegenetz der Metropole Ruhr:
„...Radhauptverbindung mit **regionaler Verbindungsfunktion**...“
- Machbarkeitsstudie Bergisch-Märkische „Veloroute“:
„...**hohes Potenzial** für die Umsetzung einer **Radvorrangroute**...“

Bauabschnitt 1

Kuhlestraße – Obere Spiekerstraße



Bauabschnitt 1

- Radverkehrskonzept: Maßnahme "Bahntrassenradweg"
 - höchste Bedeutung/Wirksamkeit für den Radverkehr
- Gesamtlänge ca. 1.050 m
- Ausschreibung durch WBH in Wege geleitet
- Baubeginn Herbst 2025
- abschnittsweise Durchgriffsschutz zur Bahn erforderlich
- Eisenbahninfrastrukturelemente (z.B. Oberleitungsmasten, Kilometersteine) werden eingebaut zur Erinnerung an ursprüngliche Trassenfunktion
- Förderzusage liegt vor (Zuwendung: 2,19 Mio. Euro; Gesamtkosten 2,42 Mio. Euro)

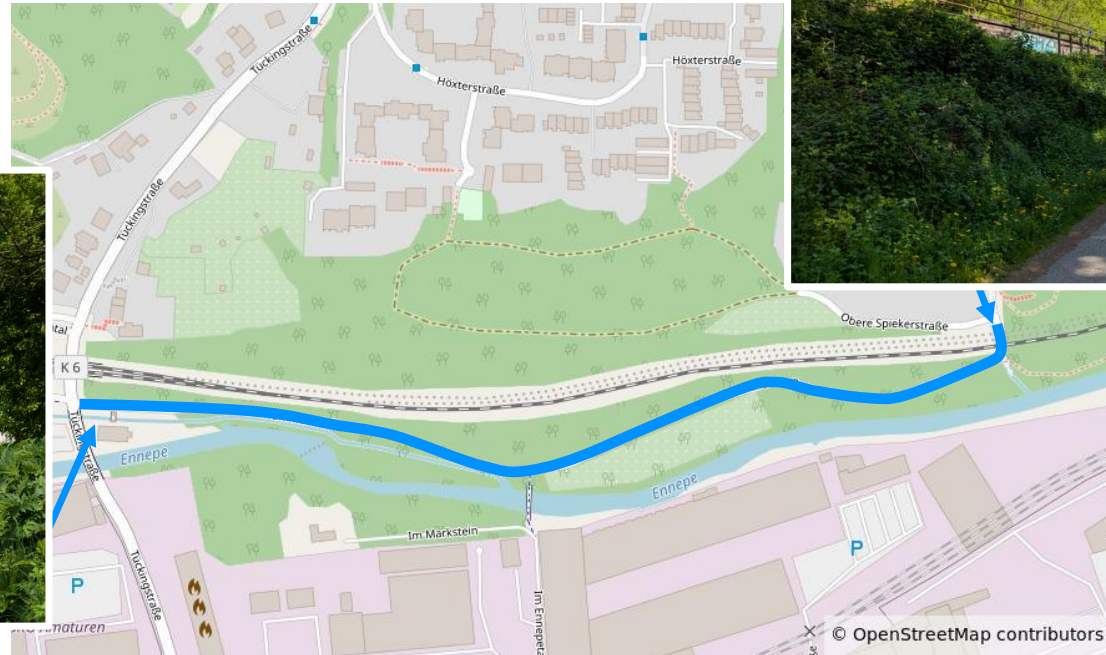


Durchgriffsschutz erforderlich!



Bauabschnitt 2

Obere Spiekerstraße - Tückingstraße



Bauabschnitt 2

- Radverkehrskonzept: Maßnahme "Hammerstraße"
 - höchste Bedeutung/Wirksamkeit für den Radverkehr
- Widmung zur Fahrradstraße mit Freigabe für Anlieger
- insbesondere Deckensanierung und Erneuerung des Geländers an der Hammerstraße
- derzeit Grundstücksverhandlungen
 - mit DB AG für Stützmauer und Ausweichstellen
 - mit Areal Forstwirtschaft für Begradigung Straßenführung
- Gesamtlänge ca. 670 m
- Förderantrag wurde gestellt, ruht jedoch bei der Bezirksregierung
- Mögliche Zuwendung rd. 960.000 Euro; Gesamtkosten 1,15 Mio. Euro (Stand 06/2021, Aktualisierung erfolgt derzeit)



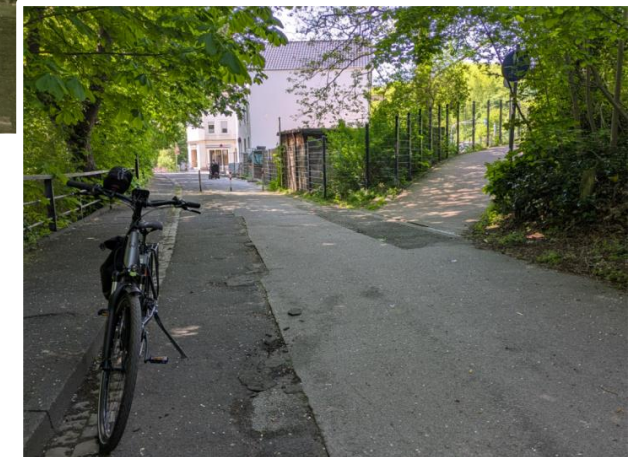
Bauabschnitt 3

Tückingstraße – Tillmanstraße



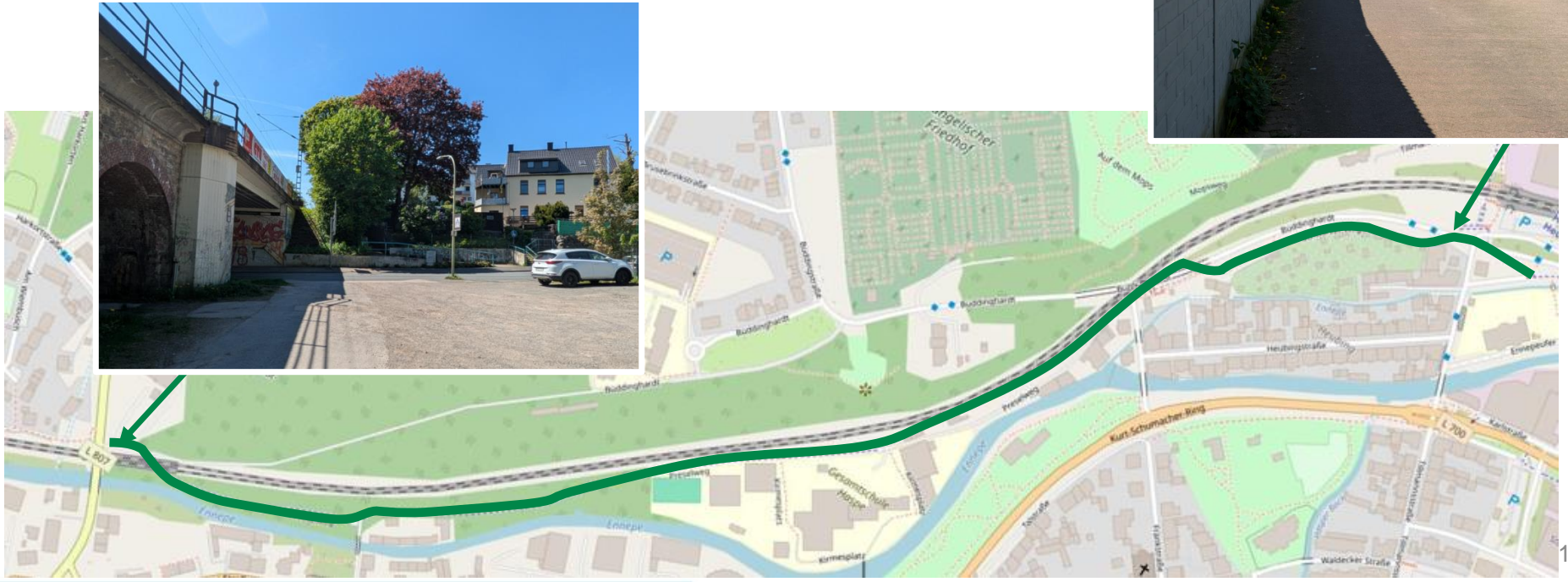
Bauabschnitt 3

- Radverkehrskonzept: Maßnahme
"Hammerstraße zwischen Am Hasper Bahnhof
und Tillmannstraße"
 - höchste Bedeutung/Wirksamkeit für den
Radverkehr
- Umgestaltung Knotenpunkt
Hammerstraße/Tückingstraße/Am Hasper
Bahnhof
- Hammerstraße: insbesondere Deckensanierung
- Gesamtlänge ca. 600 m
- Beantragung von Fördermitteln vorgesehen



Bauabschnitt 4

Tillmanstraße – Grundschöttelerstraße



Bauabschnitt 4

- Trassenverlauf steht fest
- Planung Deckenerneuerung erforderlich
 - Im Falle von Verzögerungen ist es möglich den nächsten Bauabschnitt vor zu ziehen
- Gesamtlänge ca. 1.400 m vergleichsweise langer Abschnitt
- Beantragung von Fördermitteln vorgesehen



Bauabschnitt 5

Grundschoötteler Straße – Stadtgrenze Gevelsberg



Bauabschnitt 5 – Variante 1

- „Räuberweg“ oberhalb der Bahntrasse
- ausreichende Wegbreite voraussichtlich realisierbar
- Herausforderung: Rampen an Grundschoötteler Straße und Nordstraße
- Gesamtlänge ca. 900 m
- Beantragung von Fördermitteln vorgesehen



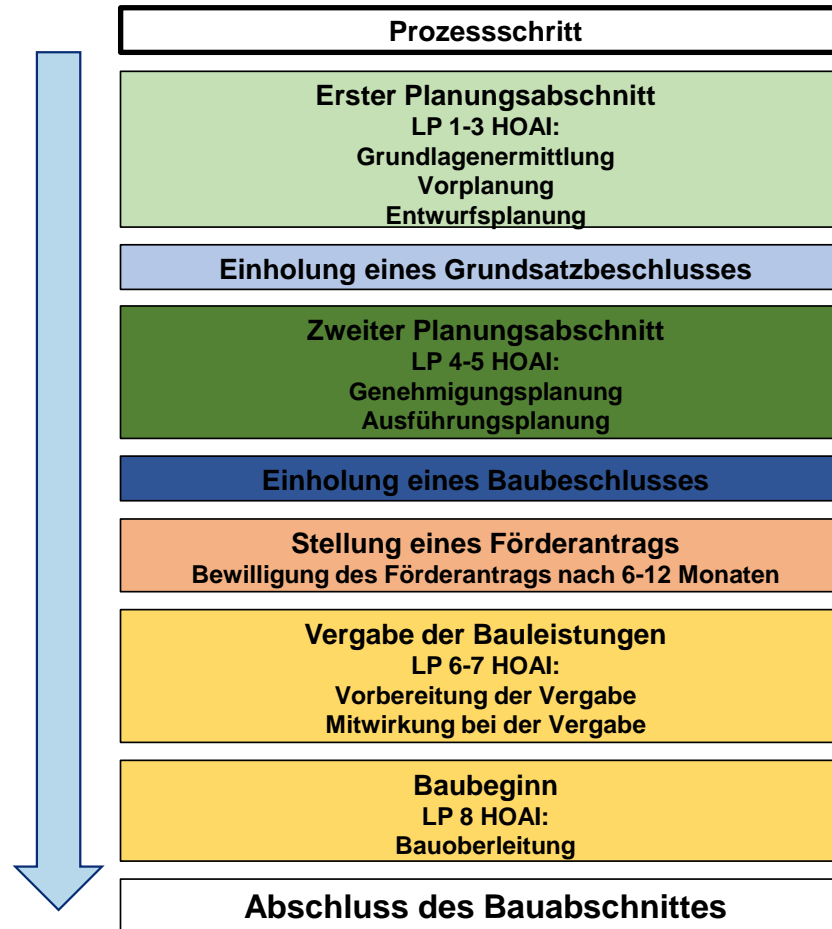
Bauabschnitt 5 – Variante 2

- südlich der Bahn zwischen Bahntrasse und Ennepe
- Herausforderungen:
 - Abschnitt zwischen Grundschötteler Str. und Im Mühlenwert
 - Böschung Ennepe / Böschung Bahn
 - Grunderwerb erforderlich
 - Brücke über Ennepe erforderlich
 - Insgesamt planerisch sehr aufwändig
- Vorteile:
 - Topografie, ebener Trassenverlauf
 - Flussnähe
- Gesamtlänge ca. 950 m
- Beantragung von Fördermitteln vorgesehen



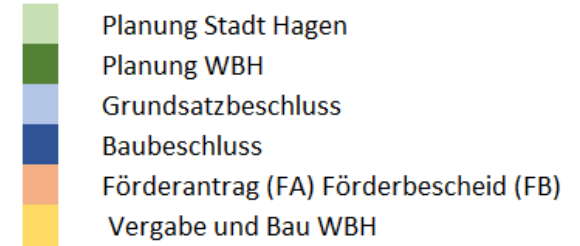
Ablauf der einzelnen Abschnitte

- Trennung der Planung in zwei Abschnitte (Betrauungsakt mit WBH)
- Förderanträge zukünftig immer erst nach Abschluss von Leistungsphase 5 HOAI



- Schema ab „Förderantrag“
 - → 3. BA
- Komplettes Schema
 - → 4. BA

Zeitachse



Fazit

- attraktiv und direkt entlang der Ennepe
- hohes Nutzungspotenzial für Radverkehr
- kaum „Störungen“ für andere Verkehrsteilnehmenden
 - hohe Akzeptanz (auch von Autofahrenden)
- parallele Bearbeitung der Bauabschnitte durch Verwaltung (Verkehrsplanung, Fördermittelmanagement) und WBH
 - effizienter Fortschritt

