



**IGS**

INGENIEURGESELLSCHAFT  
STOLZ mbH

**PTV | GROUP**

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



ENNEPE-  
RUHR-KREIS

---

## Bearbeitung

Wienke Bellmann  
Christian Eckert  
Jan Malik  
Sonja Wenzel

---

## Projektdaten

Laufzeit: NOV 2023 – DEZ 2024  
Stand: 17.12.2024

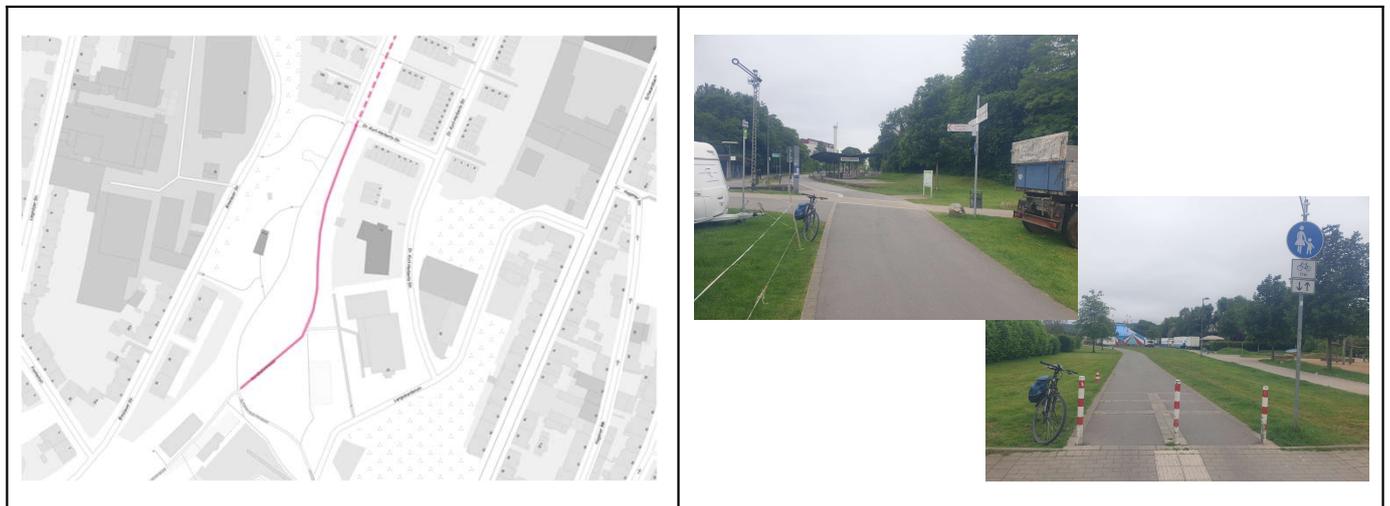
---

## Anlage 1

### Maßnahmenkataster:

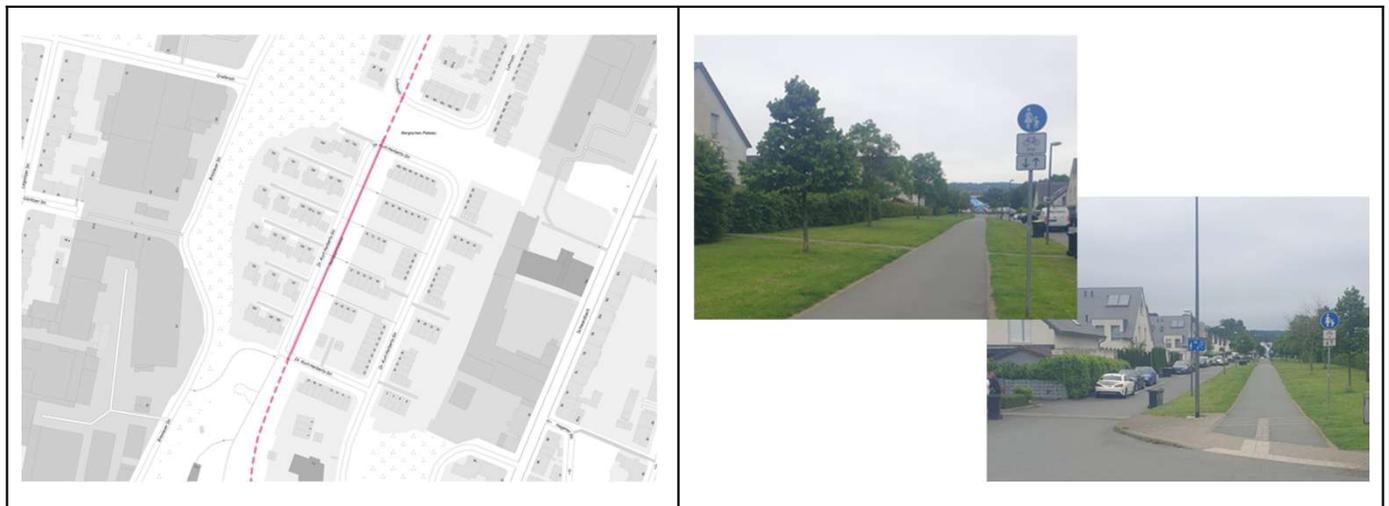
- Datenblätter
- Knotenpunktlösungen

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



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

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



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

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



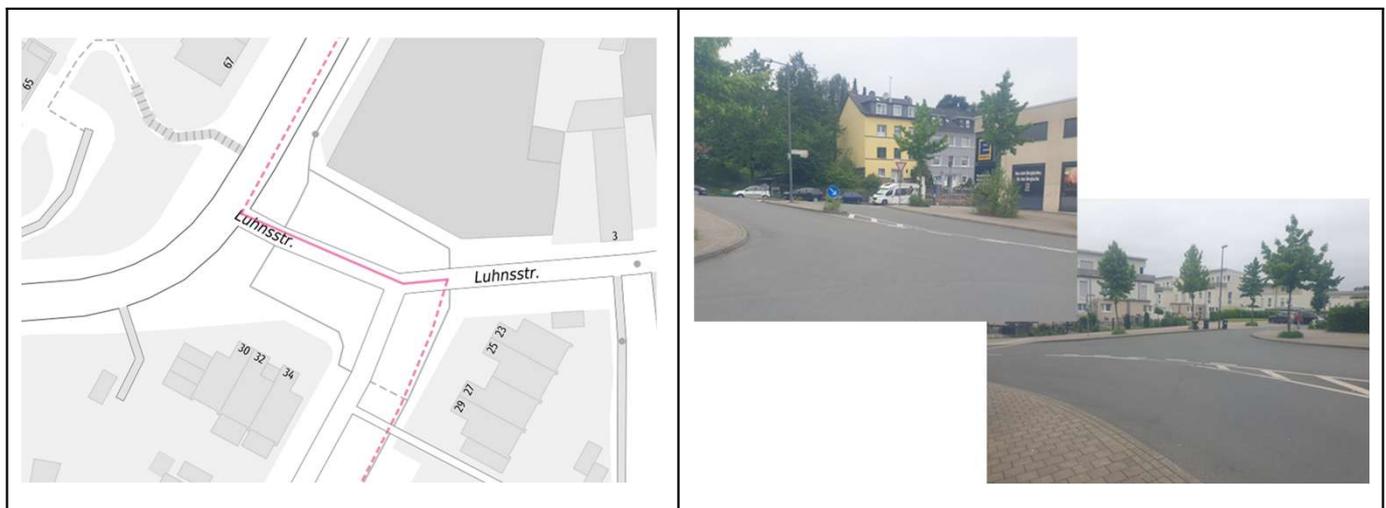
<b>Empfohlene Führungsform</b>	Radweg, Zweirichtungsverkehr		
<b>Ziel-Standard</b>	Radvorrangrouten-Standard		
<b>Maßnahmen-vorschläge</b>	Neubau eines Radweges mit 3,50 m Breite		
<b>Grunderwerb</b>	-	<b>Potenziale</b>	ca. 1.610 RF/Tag
<b>Kosten</b>	ca. 30.000 €	<b>Umsetzungshorizont</b>	Mittelfristig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

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



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

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



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

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



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

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



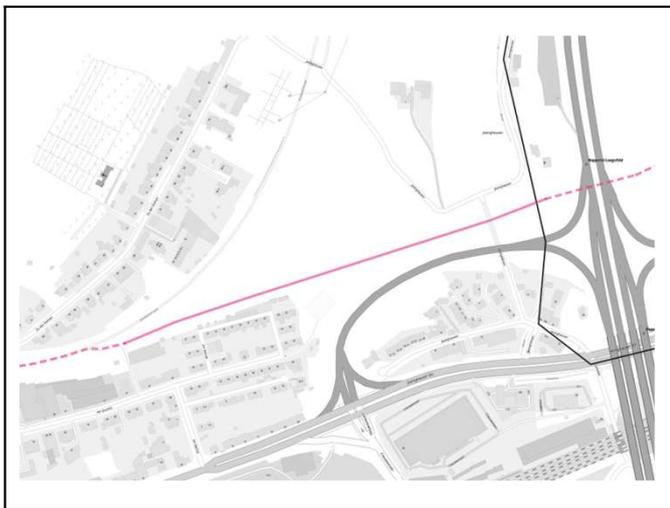
<b>Empfohlene Führungsform</b>	Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr		
<b>Ziel-Standard</b>	Standard nicht erreicht (Engstelle)		
<b>Maßnahmen-vorschläge</b>	Beschilderung installieren Keine weiteren Maßnahmen möglich aufgrund der örtlichen und topographischen Gegebenheiten		
<b>Grunderwerb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

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



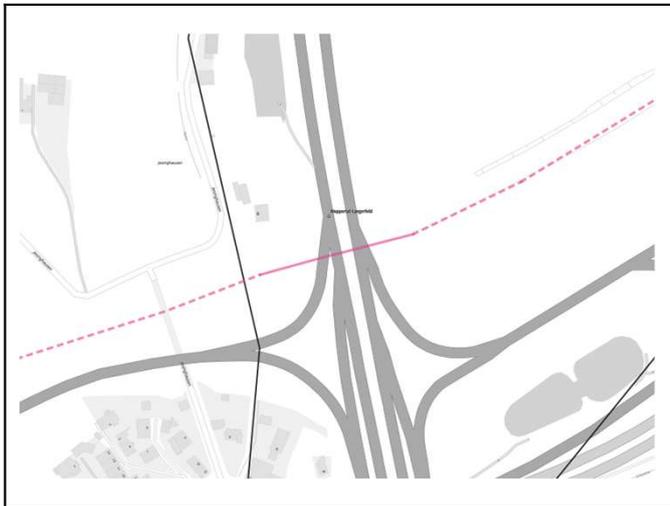
<b>Empfohlene Führungsform</b>	Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr		
<b>Ziel-Standard</b>	Radvorrangrouten-Standard		
<b>Maßnahmen-vorschläge</b>	Verbreiterung um ca. 0,50 m		
<b>Grunderwerb</b>	-	<b>Potenziale</b>	ca. 2.600 – 2.740 RF/Tag
<b>Kosten</b>	ca. 164.000 €	<b>Umsetzungshorizont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

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



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

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



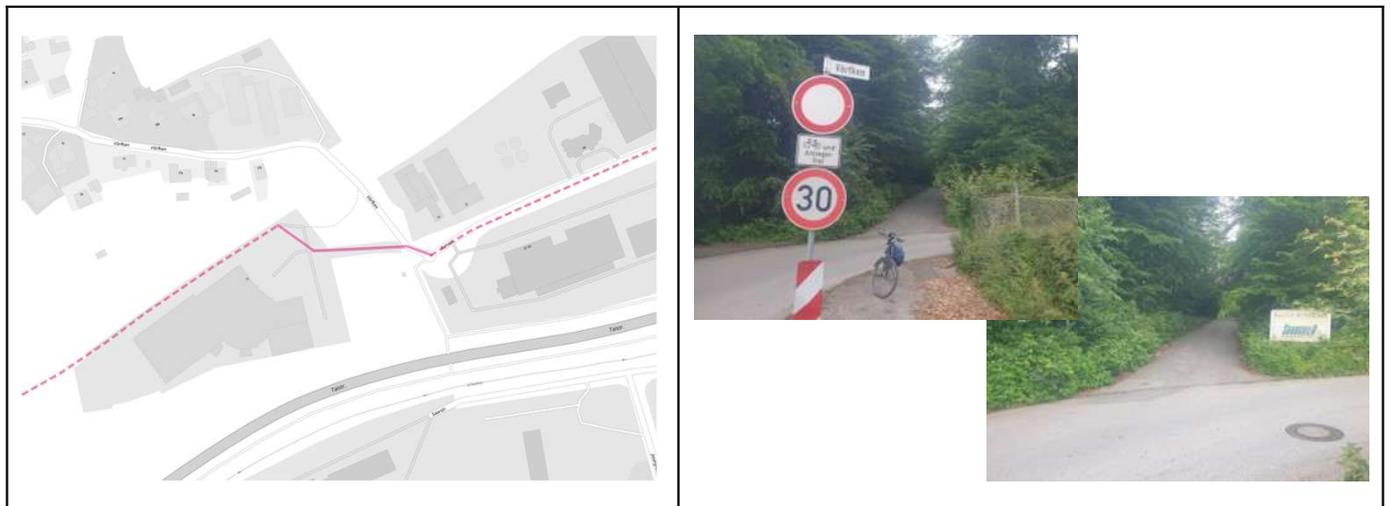
<b>Empfohlene Führungsform</b>	Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr		
<b>Ziel-Standard</b>	Radvorrangrouten-Standard		
<b>Maßnahmen-vorschläge</b>	Neubau einer Brücke für den Fuß- und Radverkehr mit 4,00 m Breite inkl. Beleuchtung		
<b>Grunderwerb</b>	315 qm	<b>Potenziale</b>	ca. 2.650 RF/Tag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

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



<b>Empfohlene Führungsform</b>	Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr		
<b>Ziel-Standard</b>	Radvorrangrouten-Standard		
<b>Maßnahmen-vorschläge</b>	<p><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- &amp; forstw. Verkehr frei                  Oberflächeninstandsetzung                  Beleuchtung installieren</p>		
<b>Grunderwerb</b>	-	<b>Potenziale</b>	ca. 2.650 RF/Tag
<b>Kosten</b>	ca. 582.000 €	<b>Umsetzungshorizont</b>	Langfristig
<b>Anmerkungen</b>			

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



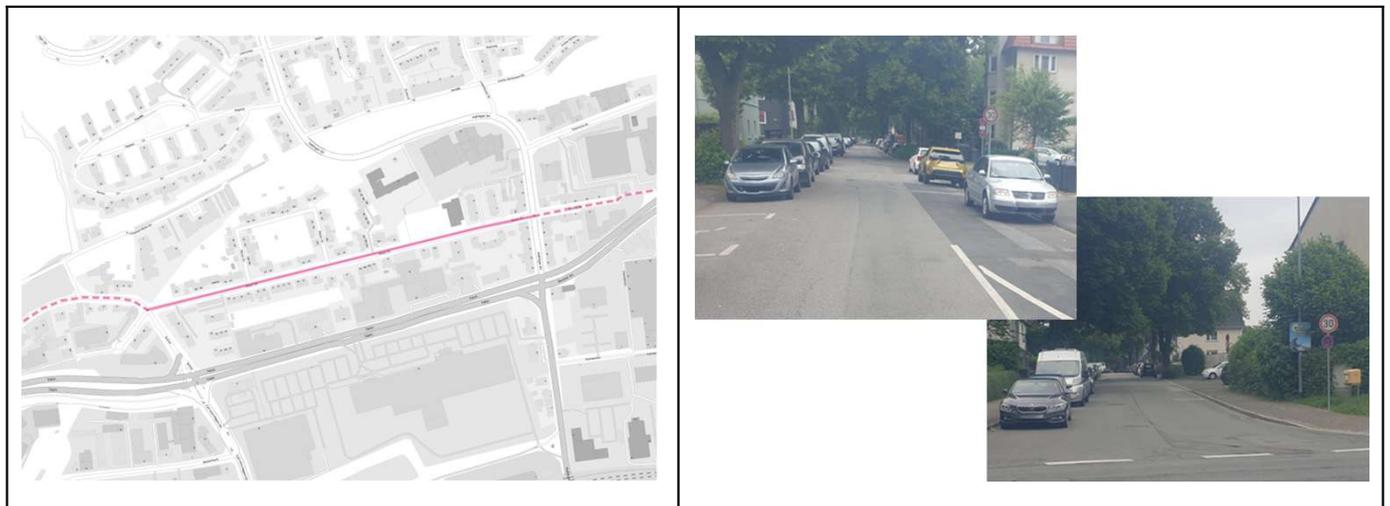
<b>Empfohlene Führungsform</b>	Mischverkehr, 30 km/h		
<b>Ziel-Standard</b>	Radvorrangrouten-Standard		
<b>Maßnahmen-vorschläge</b>	Beleuchtung installieren		
<b>Grunderwerb</b>	-	<b>Potenziale</b>	ca. 2.650 RF/Tag
<b>Kosten</b>	ca. 13.000 €	<b>Umsetzungshorizont</b>	Kurzfristig
<b>Anmerkungen</b>			

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



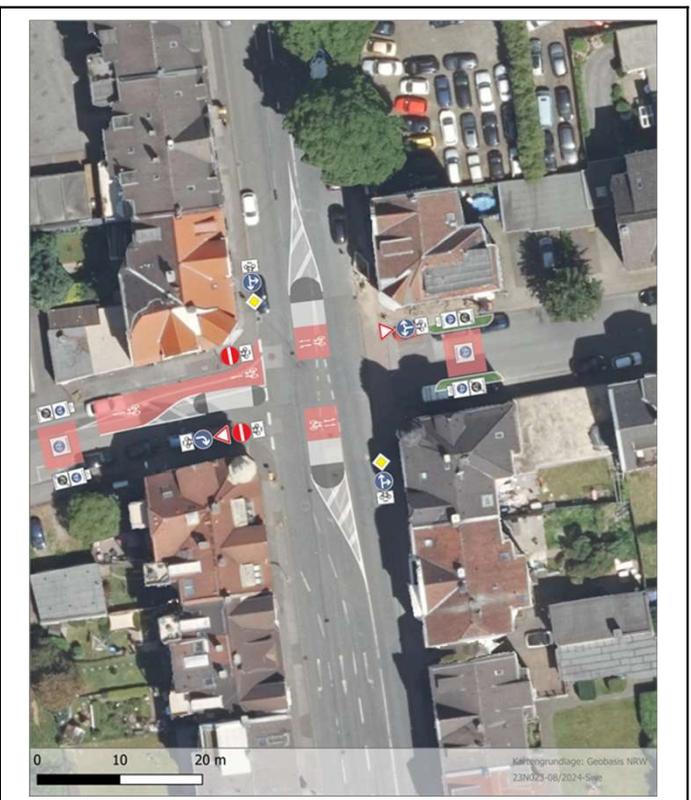
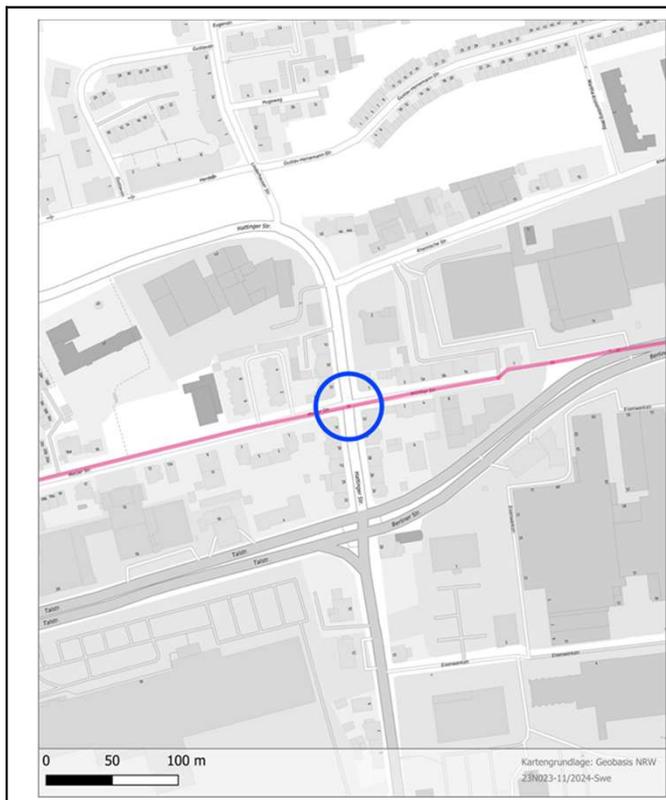
<b>Empfohlene Führungsform</b>	Mischverkehr, 30 km/h		
<b>Ziel-Standard</b>	Radvorrangrouten-Standard		
<b>Maßnahmen-vorschläge</b>	Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h		
<b>Grunderwerb</b>	-	<b>Potenziale</b>	ca. 2.650 RF/Tag
<b>Kosten</b>	ca. 1.000 €	<b>Umsetzungshorizont</b>	Kurzfristig
<b>Anmerkungen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

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

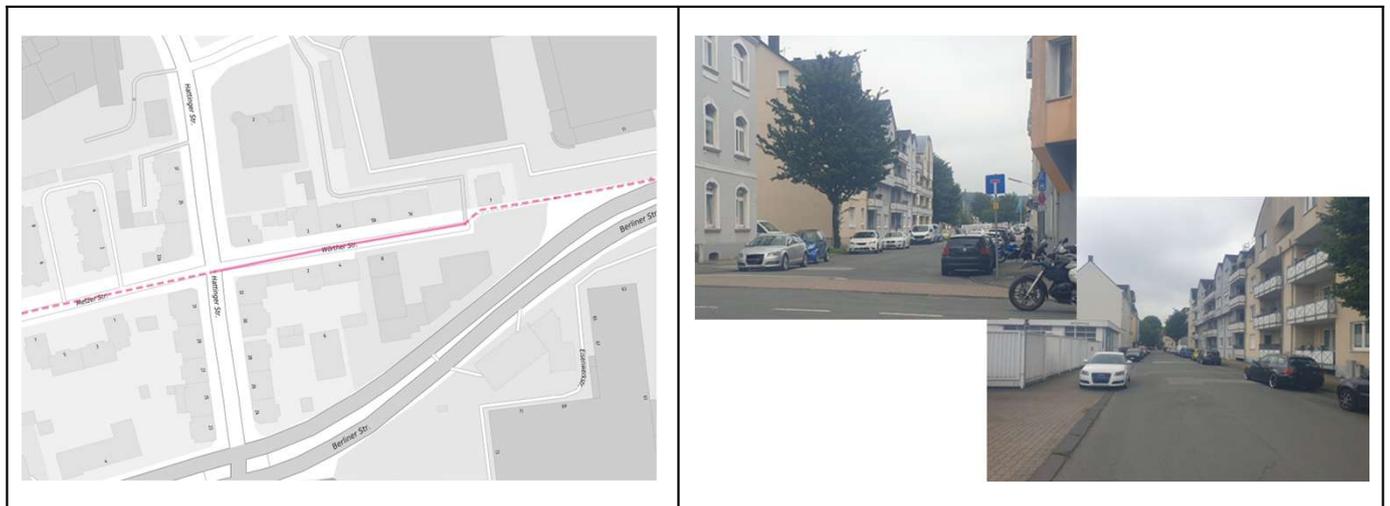


<b>Empfohlene Führungsform</b>	Fahrradstraße, Anlieger frei		
<b>Ziel-Standard</b>	Radvorrangrouten-Standard		
<b>Maßnahmen-vorschläge</b>	Umbau zur Fahrradstraße mit Freigabe für den Anliegerverkehr inkl. baulichen Anpassungen und Markierungen		
<b>Grunderwerb</b>	-	<b>Potenziale</b>	ca. 1.710 RF/Tag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

Nr. 14-K		Kreuzung Hattinger Straße / Metzger Straße / Wörther Straße	
<b>Knotenpunktart</b>	Vorfahrt geregelter Knotenpunkt	<b>Stadt</b>	Schwelm
<b>Baulastträger</b>	Straßen.NRW / Stadt Schwelm		
<b>Empfohlene Führungsform</b>	<u>Metzger Straße</u> : Fahrradstraße, Anlieger frei <u>Wörther Straße</u> : Fahrradstraße, Anlieger frei		
<b>Problemstellen</b>	Querung der Hattinger Straße für den Radverkehr problematisch		
<b>Maßnahmen-vorschläge</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Neubau Mittelinsel für den Fußverkehr in der Metzger Straße, dadurch auch sicherere Einfahrt für den Radverkehr in die Metzger Straße</li> <li>- Anpassung Mittelinsel in der Hattinger Straße: Mittelinsel „auseinander ziehen“:                         <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fußverkehrsquerung an beiden Seiten</li> <li>- Radverkehrsquerung an beiden Seiten inkl. Markierung</li> </ul> </li> </ul>		
<b>Anmerkungen</b>	Prüfung von weiteren Planungsschritten inkl. Schleppekurvenprüfung notwendig		



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



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

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



<b>Empfohlene Führungsform</b>	Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr		
<b>Ziel-Standard</b>	Radvorrangrouten-Standard		
<b>Maßnahmen-vorschläge</b>	Verbreiterung um ca. 1,80 m Beschilderung anpassen: Gem. Geh- und Radweg		
<b>Grunderwerb</b>	-	<b>Potenziale</b>	ca. 1.710 RF/Tag
<b>Kosten</b>	ca. 41.000 €	<b>Umsetzungshorizont</b>	Mittelfristig
<b>Anmerkungen</b>	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.		

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



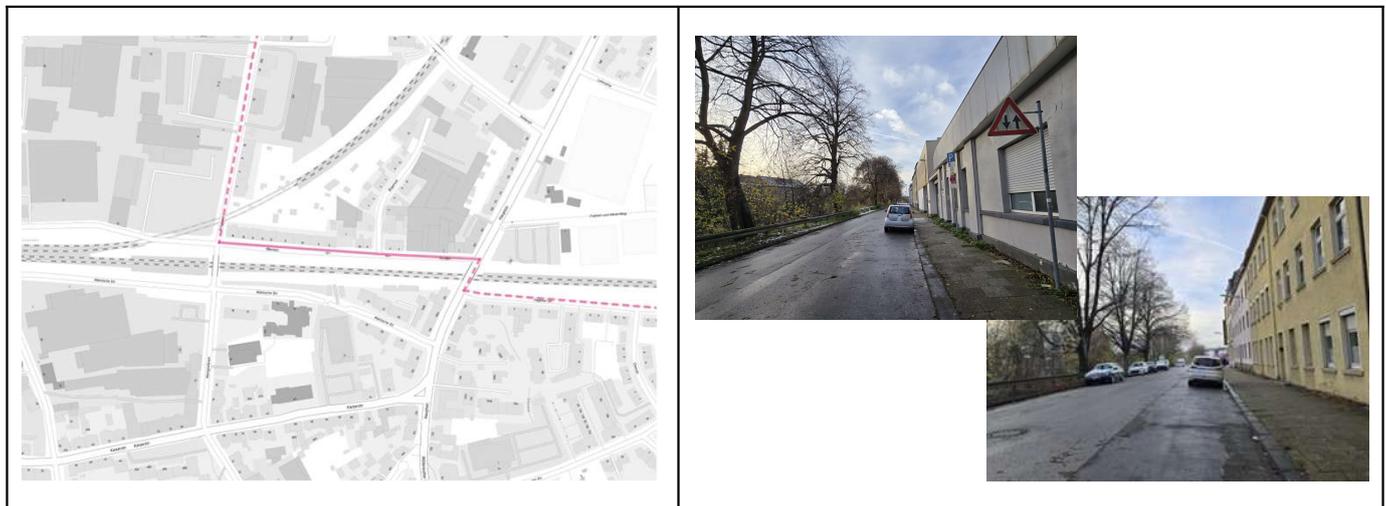
<b>Empfohlene Führungsform</b>	Radweg, Zweirichtungsverkehr		
<b>Ziel-Standard</b>	Radvorrangrouten-Standard		
<b>Maßnahmen-vorschläge</b>	Fahrstreifenumwandlung: Nördlichsten Fahrstreifen in einen Radweg im Zweirichtungsverkehr umwandeln. Kfz-Verkehr auf die übrigen drei Fahrstreifen verteilen.		
<b>Grunderwerb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

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



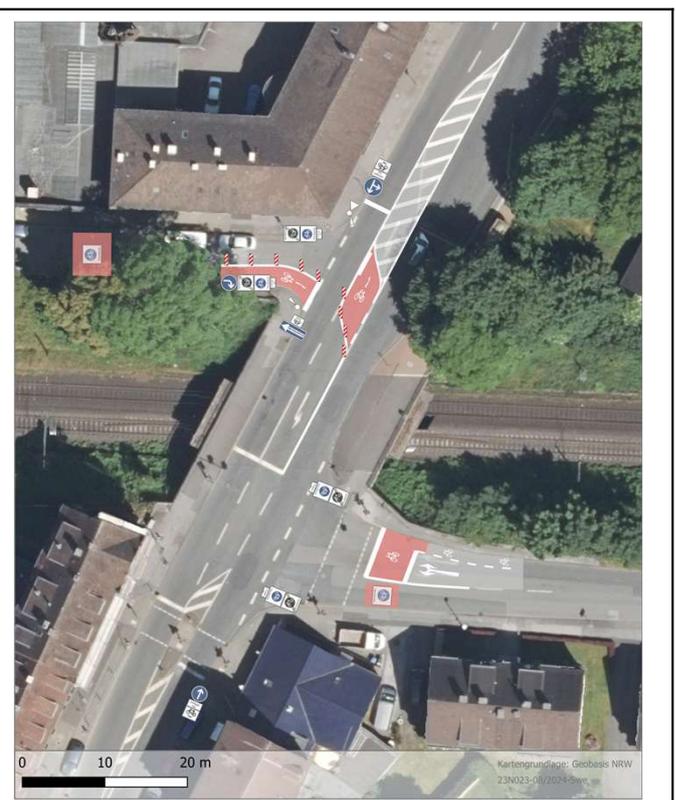
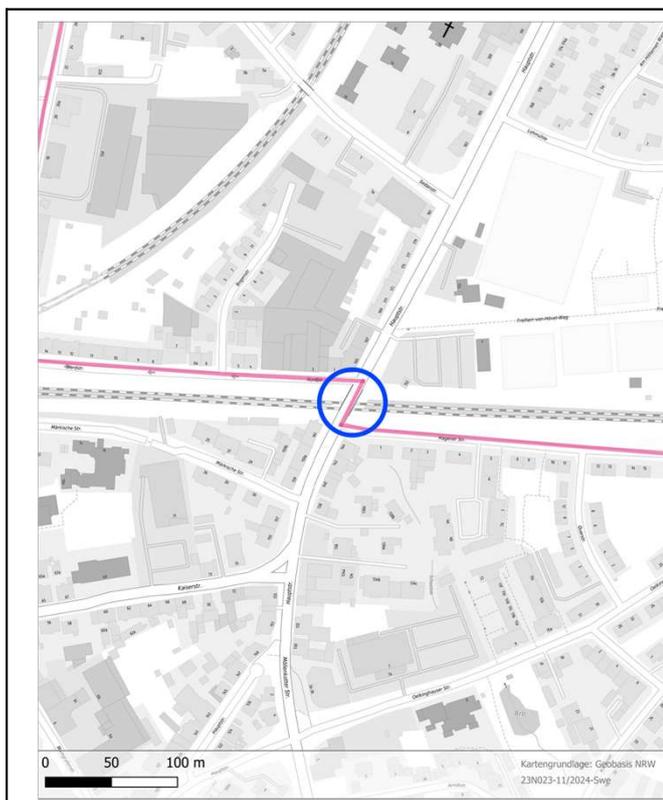
<b>Empfohlene Führungsform</b>	Fahrradstraße, Kfz frei		
<b>Ziel-Standard</b>	Radvorrangrouten-Standard		
<b>Maßnahmen-vorschläge</b>	Umbau zur Fahrradstraße mit Freigabe für den Kfz-Verkehr inkl. baulichen Anpassungen und Markierungen		
<b>Grunderwerb</b>	-	<b>Potenziale</b>	ca. 900 RF/Tag
<b>Kosten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

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



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

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



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



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

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



<b>Empfohlene Führungsform</b>	Fahrradstraße, Anlieger frei		
<b>Ziel-Standard</b>	Radvorrangrouten-Standard		
<b>Maßnahmen-vorschläge</b>	Umbau zur Fahrradstraße mit Freigabe für den Anliegerverkehr inkl. baulichen Anpassungen und Markierungen		
<b>Grunderwerb</b>	-	<b>Potenziale</b>	ca. 1.080 – 1.540 RF/Tag
<b>Kosten</b>	ca. 140.000 €	<b>Umsetzungshorizont</b>	Mittelfristig
<b>Anmerkungen</b>	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.		

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



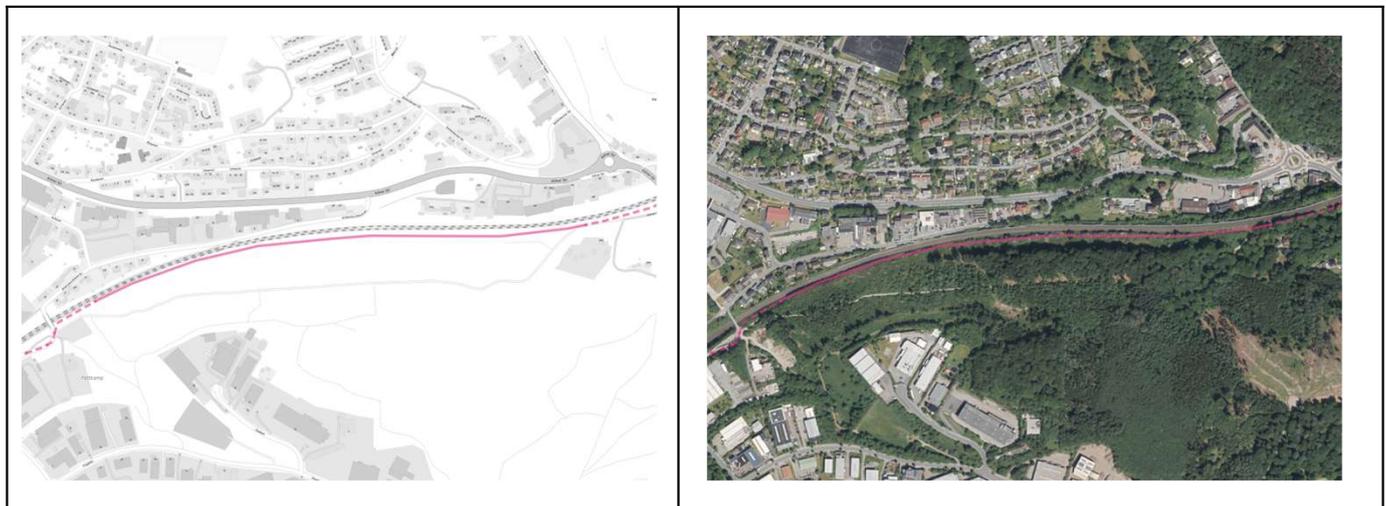
<b>Empfohlene Führungsform</b>	Fahrradstraße, Anlieger frei		
<b>Ziel-Standard</b>	Radvorrangrouten-Standard		
<b>Maßnahmen-vorschläge</b>	Umbau zur Fahrradstraße mit Freigabe für den Anliegerverkehr inkl. baulichen Anpassungen und Markierungen		
<b>Grunderwerb</b>	-	<b>Potenziale</b>	ca. 1.500 – 1.540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

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



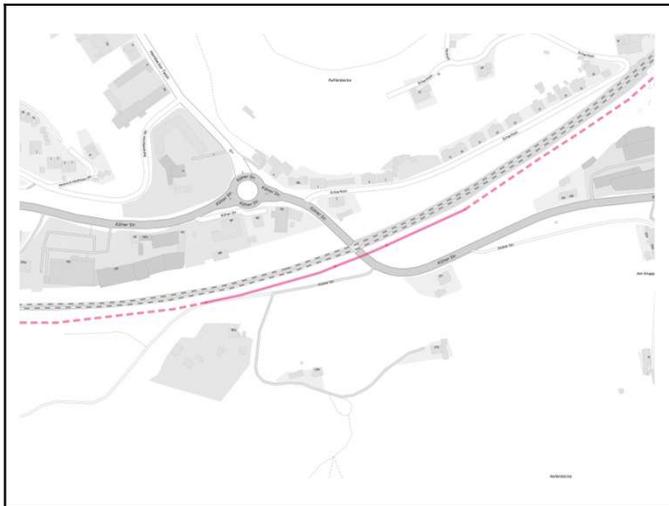
<b>Empfohlene Führungsform</b>	Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr		
<b>Ziel-Standard</b>	Radvorrangrouten-Standard		
<b>Maßnahmen-vorschläge</b>	Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges mit 4,00 m Breite inkl. Beleuchtung und Absturzsicherung zur Bahntrasse		
<b>Grunderwerb</b>	ca. 145 qm	<b>Potenziale</b>	ca. 1.150 RF/Tag
<b>Kosten</b>	ca. 171.000 €	<b>Umsetzungshorizont</b>	Langfristig
<b>Anmerkungen</b>	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.		

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



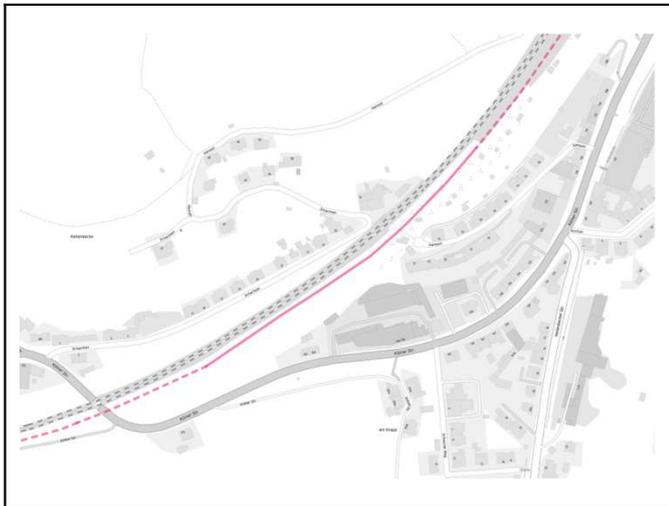
<b>Empfohlene Führungsform</b>	Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr		
<b>Ziel-Standard</b>	Radvorrangrouten-Standard		
<b>Maßnahmen-vorschläge</b>	Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges mit 4,00 m Breite inkl. Beleuchtung und Absturzsicherung zur Bahntrasse		
<b>Grunderwerb</b>	ca. 314 qm	<b>Potenziale</b>	ca. 1.150 RF/Tag
<b>Kosten</b>	ca. 1.587.000 €	<b>Umsetzungshorizont</b>	Langfristig
<b>Anmerkungen</b>	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.		

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



<b>Empfohlene Führungsform</b>	Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr		
<b>Ziel-Standard</b>	Radvorrangrouten-Standard		
<b>Maßnahmen-vorschläge</b>	Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges mit 4,00 m Breite inkl. Beleuchtung als Stegkonstruktion (siehe Machbarkeitsstudie Fuß- und Radwege Ennepetal, 2020)		
<b>Grunderwerb</b>	-	<b>Potenziale</b>	ca. 1.150 RF/Tag
<b>Kosten</b>	ca. 6.250.000 €	<b>Umsetzungshorizont</b>	Langfristig
<b>Anmerkungen</b>	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.		

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



<b>Empfohlene Führungsform</b>	Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr		
<b>Ziel-Standard</b>	Radvorrangrouten-Standard		
<b>Maßnahmen-vorschläge</b>	Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges mit 4,00 m Breite inkl. Beleuchtung und Schutzkonstruktion (siehe Machbarkeitsstudie Fuß- und Radwege Ennepetal, 2020)		
<b>Grunderwerb</b>	-	<b>Potenziale</b>	ca. 1.150 RF/Tag
<b>Kosten</b>	ca. 536.000 €	<b>Umsetzungshorizont</b>	Langfristig
<b>Anmerkungen</b>	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.		

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



<b>Empfohlene Führungsform</b>	Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zwei Richtungsverkehr		
<b>Ziel-Standard</b>	Radvorrangrouten-Standard		
<b>Maßnahmen-vorschläge</b>	Asphaltierung und Verbreiterung um ca. 1,00 m Beleuchtung installieren		
<b>Grunderwerb</b>	-	<b>Potenziale</b>	ca. 1.150 RF/Tag
<b>Kosten</b>	ca. 229.000 €	<b>Umsetzungshorizont</b>	Mittelfristig
<b>Anmerkungen</b>	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.		

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



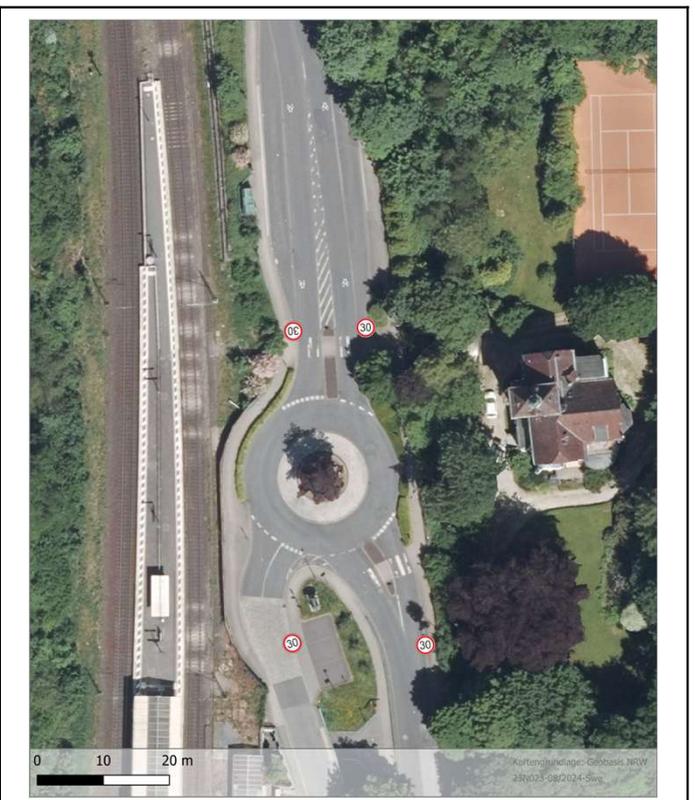
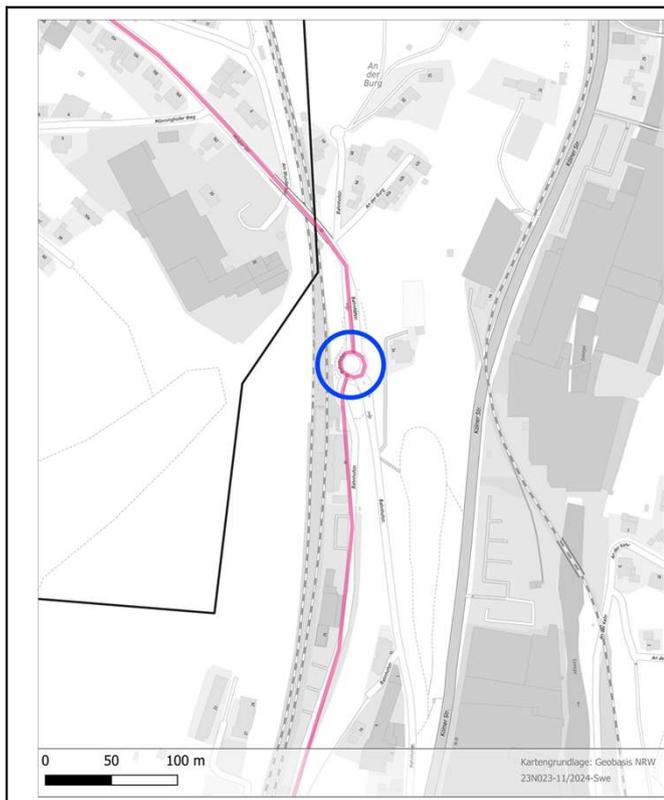
<b>Empfohlene Führungsform</b>	Mischverkehr, 30 km/h		
<b>Ziel-Standard</b>	Radvorrangrouten-Standard		
<b>Maßnahmen-vorschläge</b>	Keine Maßnahme notwendig		
<b>Grunderwerb</b>	-	<b>Potenziale</b>	ca. 1.150 RF/Tag
<b>Kosten</b>	-	<b>Umsetzungshorizont</b>	-
<b>Anmerkungen</b>			

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

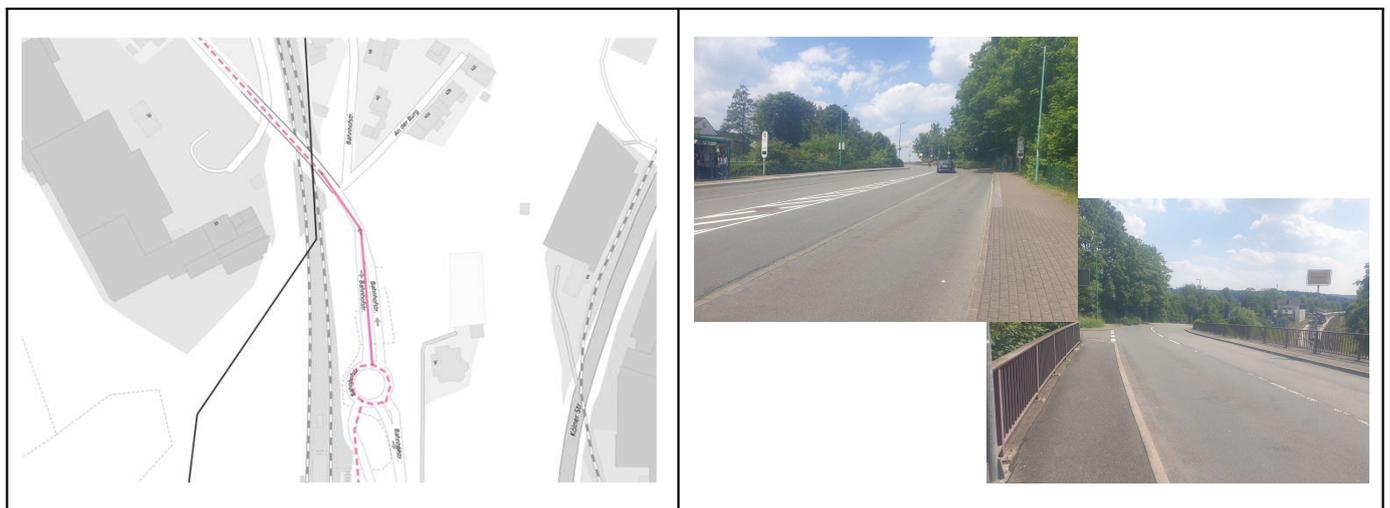


<b>Empfohlene Führungsform</b>	Mischverkehr, 30 km/h		
<b>Ziel-Standard</b>	Radvorrangrouten-Standard		
<b>Maßnahmen-vorschläge</b>	Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h		
<b>Grunderwerb</b>	-	<b>Potenziale</b>	ca. 2.020 RF/Tag
<b>Kosten</b>	ca. 500 €	<b>Umsetzungshorizont</b>	Kurzfristig
<b>Anmerkungen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

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



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



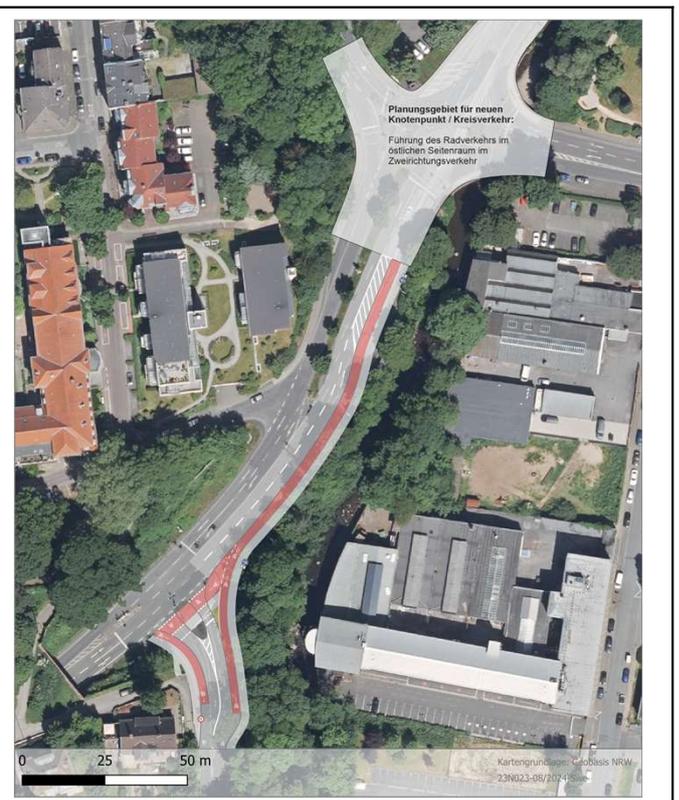
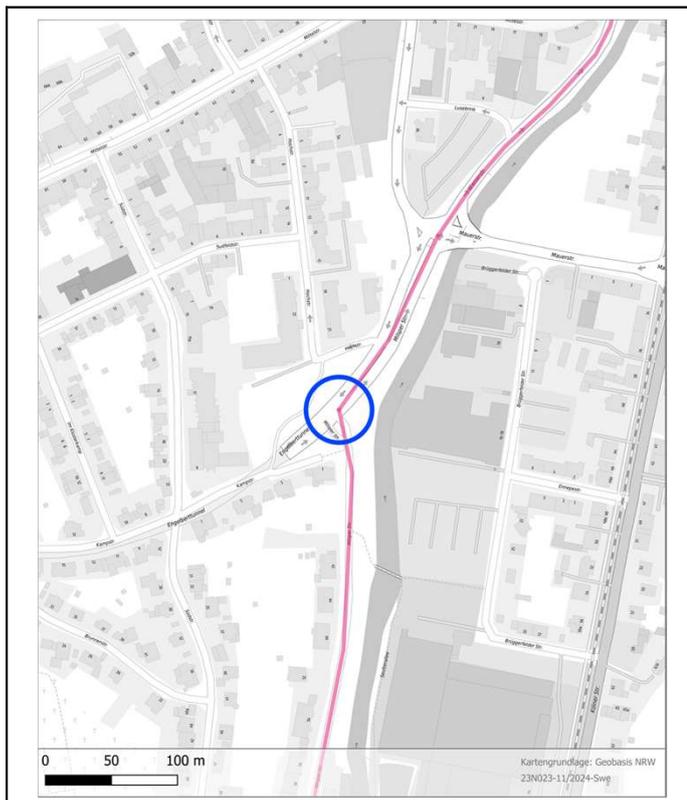
<b>Empfohlene Führungsform</b>	Mischverkehr mit Piktogrammkette		
<b>Ziel-Standard</b>	Radvorrangrouten-Standard		
<b>Maßnahmen-vorschläge</b>	Markierung einer Piktogrammkette		
<b>Grunderwerb</b>	-	<b>Potenziale</b>	ca. 2.020 RF/Tag
<b>Kosten</b>	ca. 500 €	<b>Umsetzungshorizont</b>	Kurzfristig
<b>Anmerkungen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

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



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

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



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



<b>Empfohlene Führungsform</b>	Getrennter Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr		
<b>Ziel-Standard</b>	Radvorrangrouten-Standard		
<b>Maßnahmen-vorschläge</b>	<p><u>Südl. Abschnitt:</u> Umbau des östl. Seitenraumes inkl. Neubau &amp; 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.</p> <p><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.</p>		
<b>Grunderwerb</b>	ca. 10 qm	<b>Potenziale</b>	ca. 1.440 – 1.870 RF/Tag
<b>Kosten</b>	ca. 876.000 €	<b>Umsetzungshorizont</b>	Langfristig
<b>Anmerkungen</b>	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.		

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



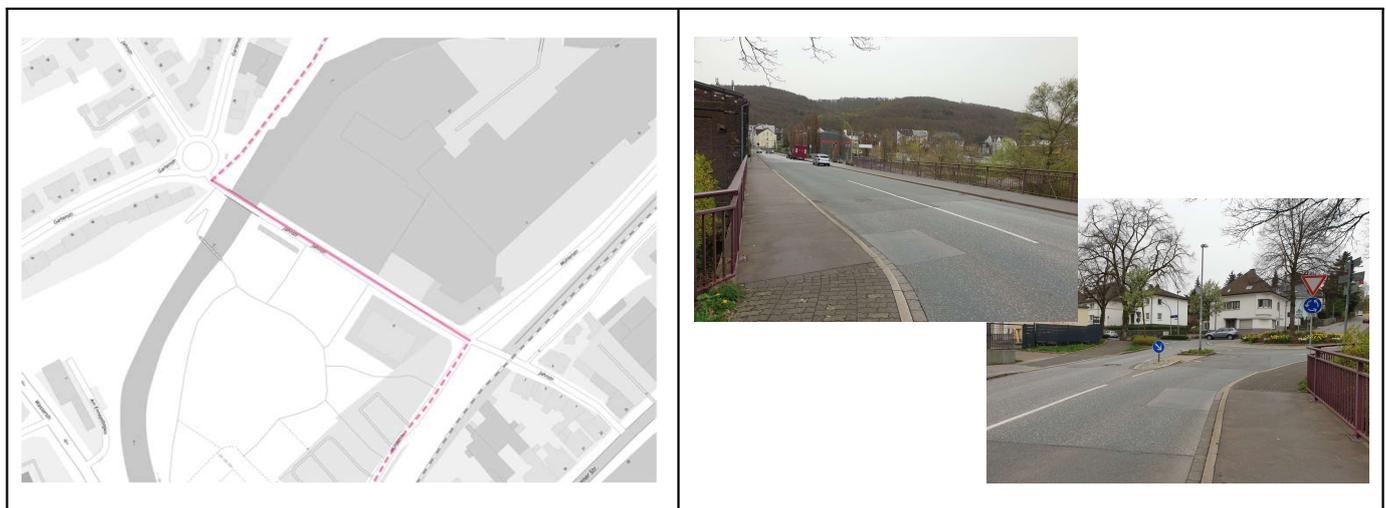
<b>Empfohlene Führungsform</b>	Getrennter Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr		
<b>Ziel-Standard</b>	Untergrenze Radvorrangrouten-Standard bei Unterschreitung der Regelbreite		
<b>Maßnahmen-vorschläge</b>	Straßenraumumbau: Südlichen Fahrstreifen in Kombination mit dem vorhandenen Gehweg in einen getrennten 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 Querungsmöglichkeit für Radverkehr in die NirgenasträÙe zu schaffen		
<b>Grunderwerb</b>	-	<b>Potenziale</b>	ca. 1.610 RF/Tag
<b>Kosten</b>	ca. 294.000 €	<b>Umsetzungshorizont</b>	Mittelfristig
<b>Anmerkungen</b>	Parkmöglichkeiten entfallen, diese in Wartefläche für querenden Radverkehr in Richtung NirgenasträÙe umwandeln. Planungen der Stadt Gevelsberg beachten.		

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



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

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



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

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



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

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



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

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



<b>Empfohlene Führungsform</b>	Fahrradstraße		
<b>Ziel-Standard</b>	Radvorrangrouten-Standard		
<b>Maßnahmen-vorschläge</b>	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		
<b>Grunderwerb</b>	-	<b>Potenziale</b>	ca. 1.720 RF/Tag
<b>Kosten</b>	ca. 68.000 €	<b>Umsetzungshorizont</b>	Mittelfristig
<b>Anmerkungen</b>			

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



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

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



<b>Empfohlene Führungsform</b>	Getrennter Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr		
<b>Ziel-Standard</b>	Radvorrangrouten-Standard		
<b>Maßnahmen-vorschläge</b>	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		
<b>Grunderwerb</b>	-	<b>Potenziale</b>	ca. 1.410 RF/Tag
<b>Kosten</b>	ca. 1.294.000 €	<b>Umsetzungshorizont</b>	Mittelfristig
<b>Anmerkungen</b>			

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



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

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



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

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



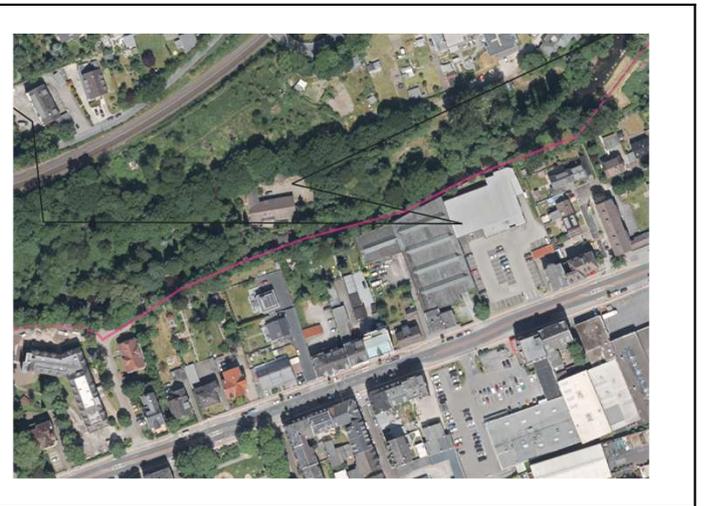
<b>Empfohlene Führungsform</b>	Mischverkehr, 30 km/h		
<b>Ziel-Standard</b>	Radvorrangrouten-Standard		
<b>Maßnahmen-vorschläge</b>	Keine Maßnahme notwendig		
<b>Grunderwerb</b>	-	<b>Potenziale</b>	ca. 1.410 RF/Tag
<b>Kosten</b>	-	<b>Umsetzungshorizont</b>	-
<b>Anmerkungen</b>			

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



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

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



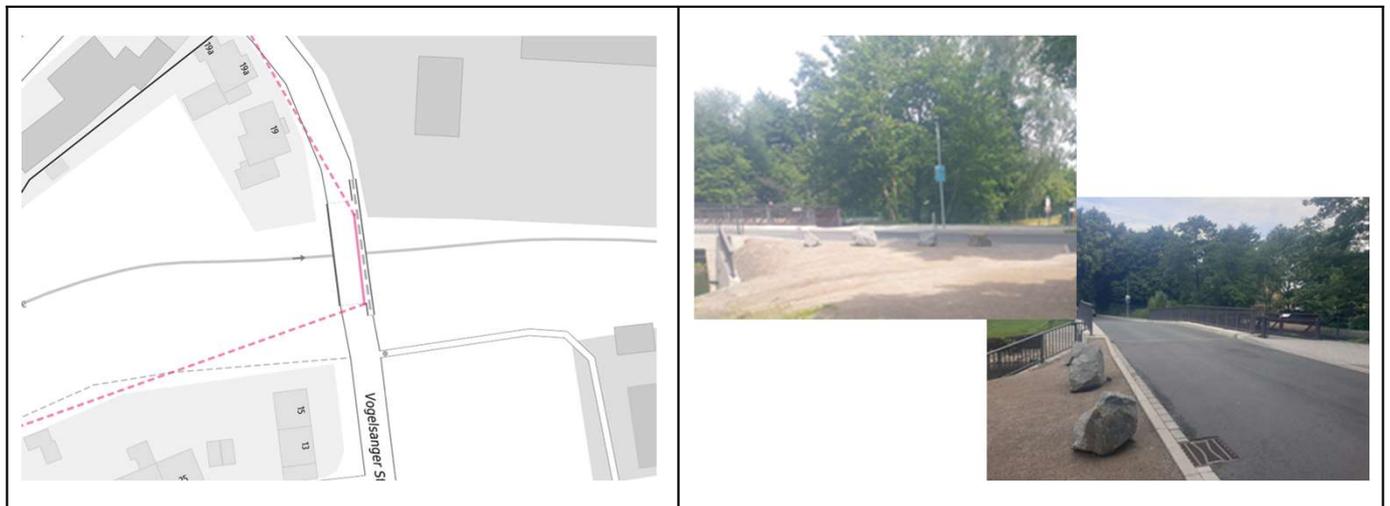
<b>Empfohlene Führungsform</b>	Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr		
<b>Ziel-Standard</b>	Radvorrangrouten-Standard		
<b>Maßnahmen-vorschläge</b>	Neubau einer Brücke für den Fuß- und Radverkehr mit 4,00 m Breite inkl. Beleuchtung		
<b>Grunderwerb</b>	ca. 1.265 qm	<b>Potenziale</b>	ca. 1.410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

<b>Nr. 46</b>	<b>Verbindungsweg zwischen neuer Brücke und Vogelsanger Straße</b>		
<b>Länge</b>	ca. 203 m	<b>Stadt</b>	Gevelsberg
<b>Baulastträger</b>	Stadt Gevelsberg		
<b>Bestandsdaten</b>	Keine eindeutige Führungsform (keine Beschilderung vorhanden) Zwei Richtungsverkehr 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		
<b>Problemstellen</b>	Keine eindeutige Führungsform Keine ausreichende Breite Keine ausreichende Oberflächenqualität Fehlende Beleuchtung		



<b>Empfohlene Führungsform</b>	Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zwei Richtungsverkehr		
<b>Ziel-Standard</b>	Radvorrangrouten-Standard		
<b>Maßnahmen-vorschläge</b>	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		
<b>Grunderwerb</b>	-	<b>Potenziale</b>	ca. 1.410 RF/Tag
<b>Kosten</b>	ca. 205.000 €	<b>Umsetzungshorizont</b>	Langfristig
<b>Anmerkungen</b>			

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



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

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



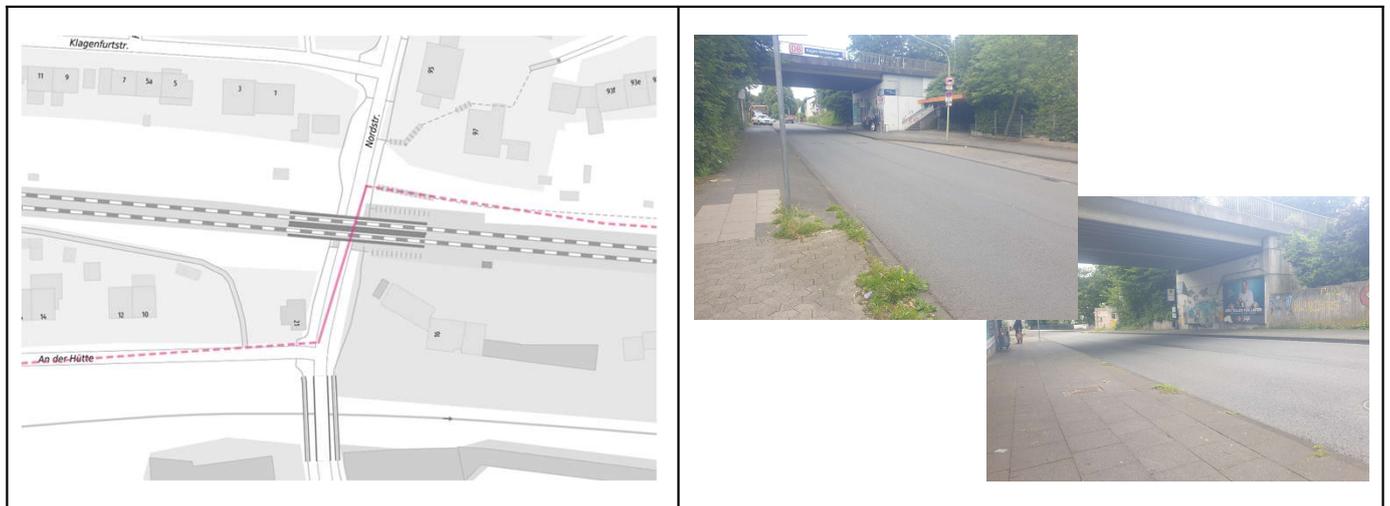
<b>Empfohlene Führungsform</b>	Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr		
<b>Ziel-Standard</b>	Radvorrangrouten-Standard		
<b>Maßnahmen-vorschläge</b>	Verbreiterung um 1,50 m auf der Ostseite Oberflächeninstandsetzung		
<b>Grunderwerb</b>	ca. 120 qm	<b>Potenziale</b>	ca. 1.990 RF/Tag
<b>Kosten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

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



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

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



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

Nr. 51		Weg zwischen Nordstraße und Grundschötteler Straße	
<b>Länge</b>	ca. 904 m	<b>Stadt</b>	Hagen
<b>Baulastträger</b>	Stadt Hagen & DB Netz		
<b>Bestandsdaten</b>	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		
<b>Problemstellen</b>	Keine Radverkehrsführung vorhanden (nur Gehweg) Keine ausreichende Breite Abschnittsweise keine ausreichende Oberflächenqualität Abschnittsweise fehlende Beleuchtung Treppen am westl. Zugang an der Nordstraße		



<b>Empfohlene Führungsform</b>	Getrennter Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr		
<b>Ziel-Standard</b>	Radvorrangrouten-Standard		
<b>Maßnahmen-vorschläge</b>	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)		
<b>Grunderwerb</b>	-	<b>Potenziale</b>	ca. 2.070 RF/Tag
<b>Kosten</b>	ca. 1.179.000 €	<b>Umsetzungshorizont</b>	Langfristig
<b>Anmerkungen</b>	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.		

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



<b>Empfohlene Führungsform</b>	Getrennter Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr		
<b>Ziel-Standard</b>	Radvorrangrouten-Standard		
<b>Maßnahmen-vorschläge</b>	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		
<b>Grunderwerb</b>	-	<b>Potenziale</b>	ca. 2.790 RF/Tag
<b>Kosten</b>	ca. 537.000 €	<b>Umsetzungshorizont</b>	Mittelfristig
<b>Anmerkungen</b>			

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



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

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



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

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



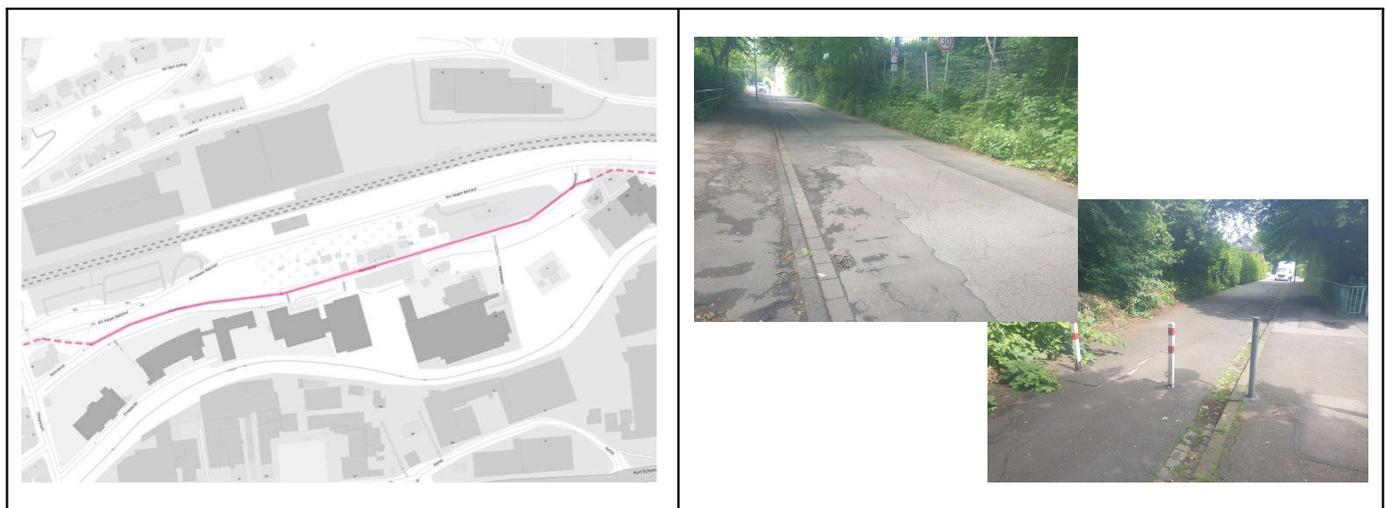
<b>Empfohlene Führungsform</b>	Gemeinsamer Geh- und Radweg		
<b>Ziel-Standard</b>	Radvorrangrouten-Standard		
<b>Maßnahmen-vorschläge</b>	Verbreiterung um ca. 1,00 m		
<b>Grunderwerb</b>	-	<b>Potenziale</b>	ca. 2.790 RF/Tag
<b>Kosten</b>	ca. 74.000 €	<b>Umsetzungshorizont</b>	Mittelfristig
<b>Anmerkungen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

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



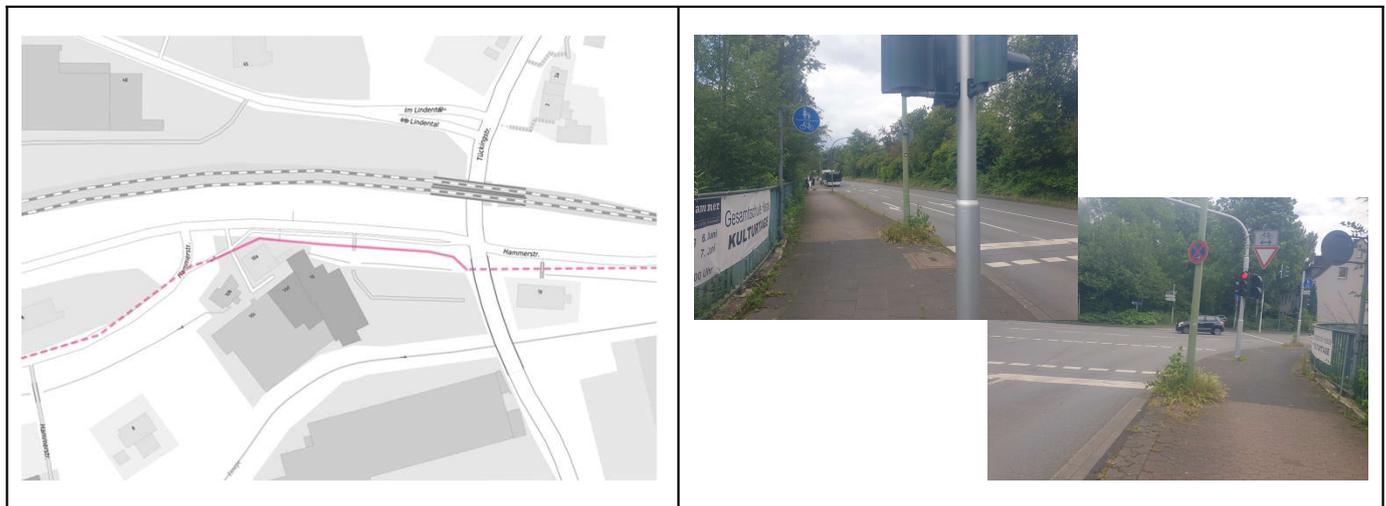
<b>Empfohlene Führungsform</b>	Gemeinsamer Geh- und Radweg		
<b>Ziel-Standard</b>	Radvorrangrouten-Standard		
<b>Maßnahmen-vorschläge</b>	Straßenraumumbau; Verbreiterung des gem. Geh- und Radwegs um ca. 1,00 m zulasten des angrenzenden Kfz-Fahrstreifens. Dieser kann auf 3,25 m herabgesetzt werden.		
<b>Grunderwerb</b>	-	<b>Potenziale</b>	ca. 4.670 RF/Tag
<b>Kosten</b>	ca. 15.000 €	<b>Umsetzungshorizont</b>	Mittelfristig
<b>Anmerkungen</b>	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.		

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



<b>Empfohlene Führungsform</b>	Fahrradstraße, Anlieger frei		
<b>Ziel-Standard</b>	Untergrenze Radvorrangrouten-Standard bei Unterschreitung der Regelbreite		
<b>Maßnahmen-vorschläge</b>	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		
<b>Grunderwerb</b>	-	<b>Potenziale</b>	ca. 4.670 RF/Tag
<b>Kosten</b>	ca. 100.000 €	<b>Umsetzungshorizont</b>	Mittelfristig
<b>Anmerkungen</b>	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.		

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



<b>Empfohlene Führungsform</b>	Getrennter Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr		
<b>Ziel-Standard</b>	Radvorrangrouten-Standard		
<b>Maßnahmen-vorschläge</b>	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-Fahrestreifens.		
<b>Grunderwerb</b>	-	<b>Potenziale</b>	ca. 4.670 RF/Tag
<b>Kosten</b>	ca. 194.000 €	<b>Umsetzungshorizont</b>	Mittelfristig
<b>Anmerkungen</b>	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.		

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



<b>Empfohlene Führungsform</b>	Fahrradstraße		
<b>Ziel-Standard</b>	Radvorrangrouten-Standard		
<b>Maßnahmen-vorschläge</b>	Asphaltierung und Verbreiterung um ca. 0,50 m Umbau zur Fahrradstraße mit Freigabe für den Anliegerverkehr inkl. baulichen Anpassungen und Markierungen Beleuchtung installieren		
<b>Grunderwerb</b>	-	<b>Potenziale</b>	ca. 5.080 RF/Tag
<b>Kosten</b>	ca. 448.000€	<b>Umsetzungshorizont</b>	Mittelfristig
<b>Anmerkungen</b>	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.		

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



<b>Empfohlene Führungsform</b>	Mischverkehr, 30 km/h		
<b>Ziel-Standard</b>	Radvorrangrouten-Standard		
<b>Maßnahmen-vorschläge</b>	Oberflächeninstandsetzung Beleuchtung installieren		
<b>Grunderwerb</b>	-	<b>Potenziale</b>	ca. 4.850 RF/Tag
<b>Kosten</b>	ca. 30.000 €	<b>Umsetzungshorizont</b>	Kurzfristig
<b>Anmerkungen</b>	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.		

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



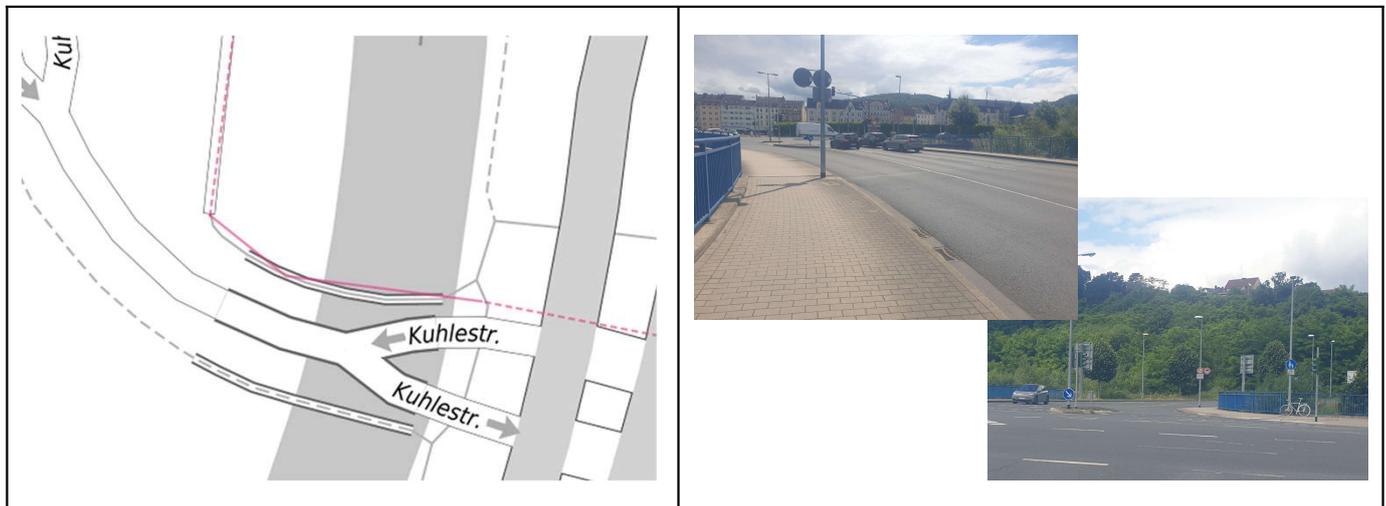
<b>Empfohlene Führungsform</b>	Getrennter Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr		
<b>Ziel-Standard</b>	Radvorrangrouten-Standard		
<b>Maßnahmen-vorschläge</b>	Neubau eines getrennten Geh- und Radweges mit 3,00 m Breite für den Radverkehr und 2,50 m Breite für den Fußverkehr inkl. Beleuchtung		
<b>Grunderwerb</b>	-	<b>Potenziale</b>	ca. 4.850 RF/Tag
<b>Kosten</b>	ca. 1.542.000 €	<b>Umsetzungshorizont</b>	Langfristig
<b>Anmerkungen</b>	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.		

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



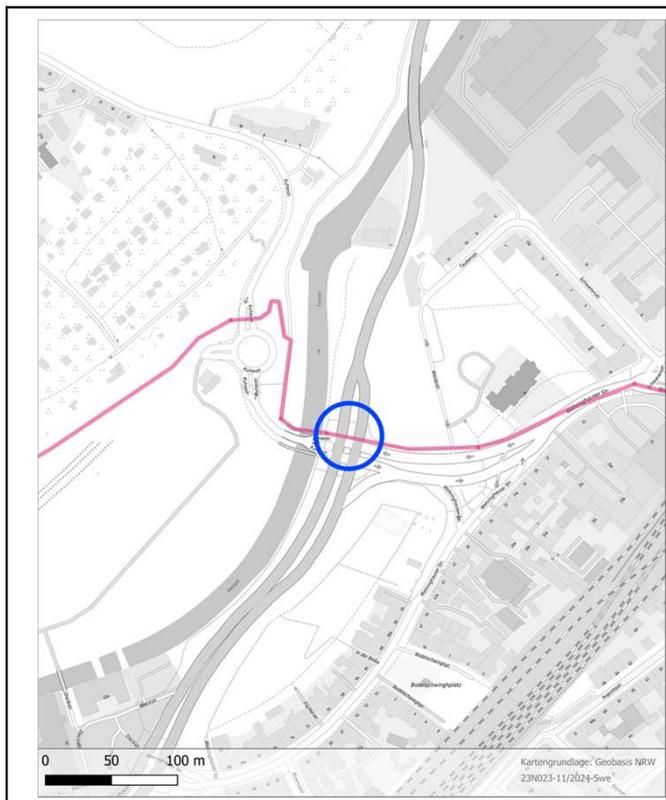
<b>Empfohlene Führungsform</b>	Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr		
<b>Ziel-Standard</b>	Radvorrangrouten-Standard		
<b>Maßnahmen-vorschläge</b>	Verbreiterung um 1,00 m – 2,00 m		
<b>Grunderwerb</b>	-	<b>Potenziale</b>	ca. 3.750 RF/Tag
<b>Kosten</b>	ca. 48.000 €	<b>Umsetzungshorizont</b>	Mittelfristig
<b>Anmerkungen</b>	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.		

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



<b>Empfohlene Führungsform</b>	Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zwei richtungsverkehr		
<b>Ziel-Standard</b>	Radvorrangrouten-Standard		
<b>Maßnahmen-vorschläge</b>	Straßenraumumbau: Verbreiterung des nördlichen Seitenraumes um ca. 1,50 m zulasten der Breiten der Kfz-Fahrbahn. Anzahl der Kfz-Fahrsstreifen kann beibehalten werden.		
<b>Grunderwerb</b>	-	<b>Potenziale</b>	ca. 3.750 RF/Tag
<b>Kosten</b>	ca. 44.000 €	<b>Umsetzungshorizont</b>	Mittelfristig
<b>Anmerkungen</b>	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.		

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



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



<b>Empfohlene Führungsform</b>	Radweg, Zweirichtungsverkehr		
<b>Ziel-Standard</b>	Radvorrangrouten-Standard		
<b>Maßnahmen-vorschläge</b>	Fahrstreifenumwandlung: Nordwestlichen Fahrstreifen in einen Radweg im Zweirichtungsverkehr umwandeln. Kfz-Verkehr im Zweirichtungsverkehr auf der verbleibenden Fahrbahn auf einem Fahrstreifen je Richtung führen.		
<b>Grunderwerb</b>	-	<b>Potenziale</b>	ca. 6.470 – 6.920 RF/Tag
<b>Kosten</b>	ca. 123.000 €	<b>Umsetzungshorizont</b>	Kurzfristig
<b>Anmerkungen</b>	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.		

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



<b>Empfohlene Führungsform</b>	Radfahrstreifen		
<b>Ziel-Standard</b>	Radvorrangrouten-Standard		
<b>Maßnahmen-vorschläge</b>	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)		
<b>Grunderwerb</b>	-	<b>Potenziale</b>	ca. 3.840 – 6.470 RF/Tag
<b>Kosten</b>	ca. 236.000 €	<b>Umsetzungshorizont</b>	Kurzfristig
<b>Anmerkungen</b>	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.		

## Beispiellösungen für Konfliktbereiche

Kreuzung Hattinger Straße / Metzger Straße / Wörther Straße, Schwelm



## Beispiellösungen für Konfliktbereiche

Kreuzung Hagener Straße / Hauptstraße / Nordstraße, Schwelm



0 10 20 m

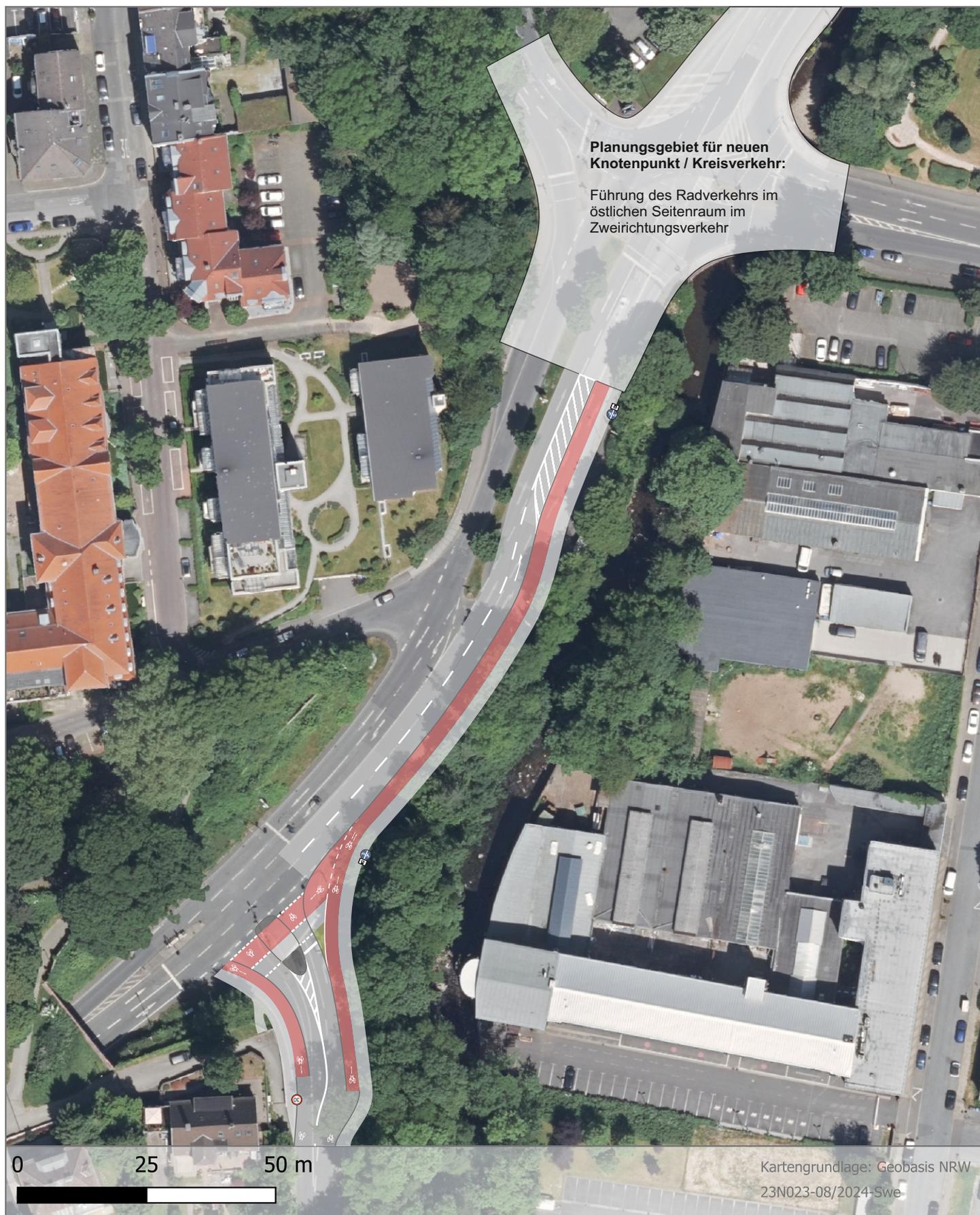
## Beispiellösungen für Konfliktbereiche

Kreisverkehr Bahnhofstraße, Ennepetal



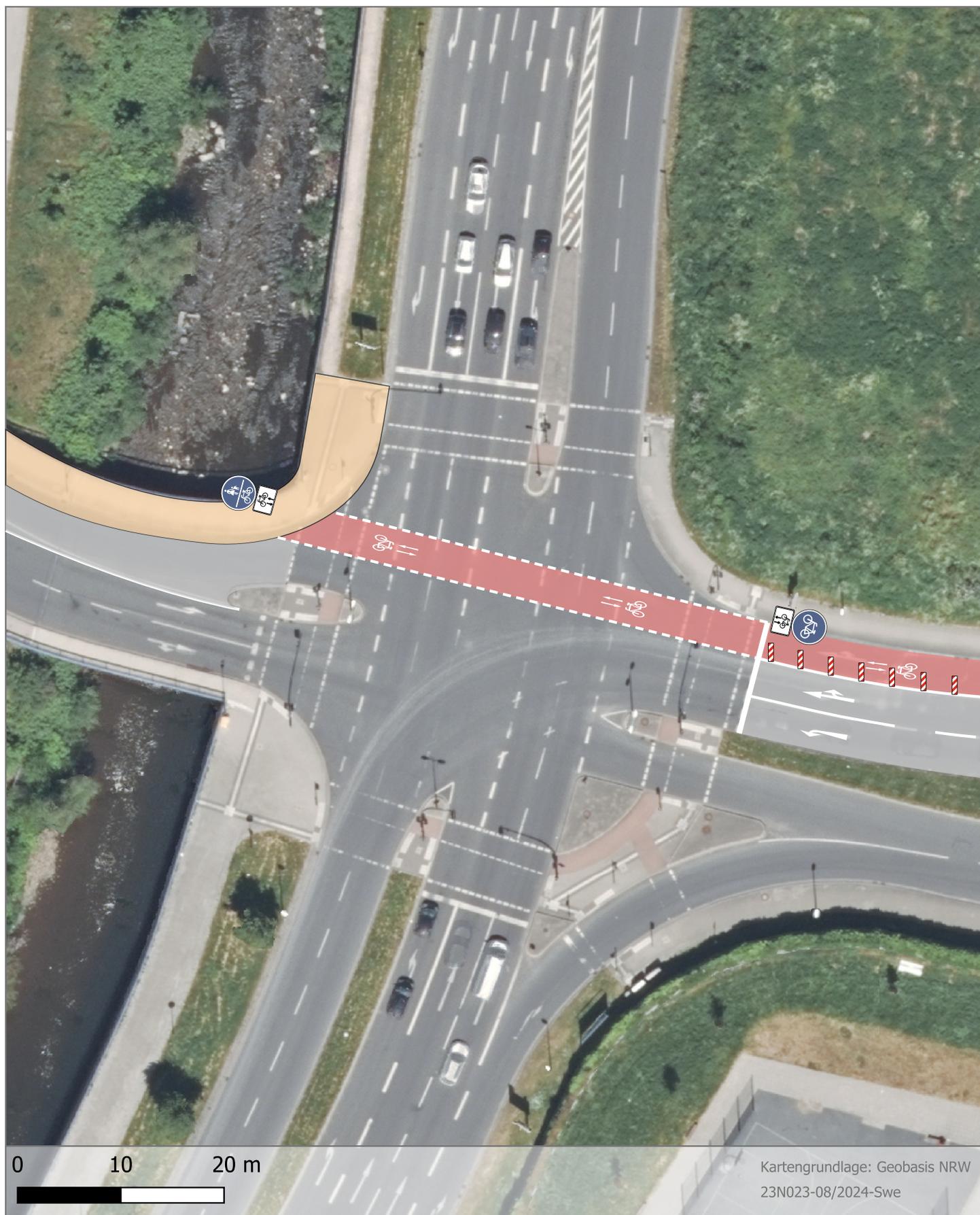
## Beispiellösungen für Konfliktbereiche

Engelberttunnel / Milsper Straße, Gevelsberg



## Beispiellösungen für Konfliktbereiche

Kreuzung Kuhlestraße / Wehringhauser Straße / L 700, Hagen



## Anlage 2

### Kartenwerk (Maßstab 1:5.000):

- Streckenverlauf
- Empfohlene Führungsform
- Empfohlene Maßnahmen
- Radverkehrspotenziale



# Machbarkeitsstudie für die Bergisch-Märkische Veloroute

## Streckenverlauf

Bereich 1

### Zeichenerklärung

-  Bergisch-Märkische Veloroute
-  Trassenendpunkte
-  SPNV-Haltepunkte
-  Kommunale Grenzen

Projektnummer: 23N034

Bearbeitungsstand: 20.11.2024

Kartengrundlage:

© RVR und Kooperationspartner, dl-de/by-2-0

Maßstab: 1:5.000

### Auftraggeber

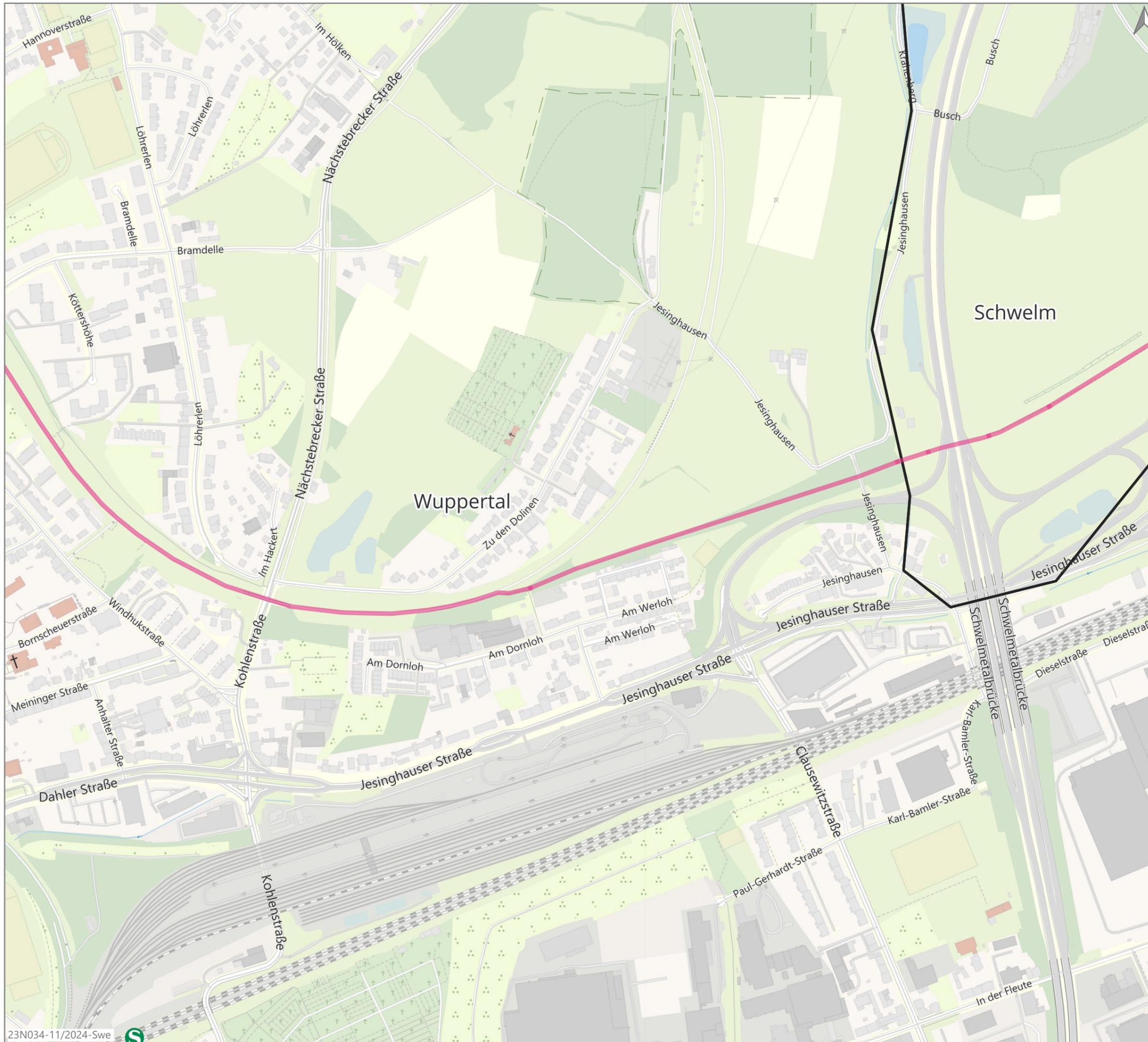
Ennepe-Ruhr-Kreis  
Hauptstraße 92  
58332 Schwelm



### Auftragnehmerin

IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH  
Hammfelddamm 6  
41460 Neuss





# Machbarkeitsstudie für die Bergisch-Märkische Veloroute

## Streckenverlauf

Bereich 2

### Zeichenerklärung

-  Bergisch-Märkische Veloroute
-  Trassenendpunkte
-  SPNV-Haltpunkte
-  Kommunale Grenzen

Projektnummer: 23N034

Bearbeitungsstand: 20.11.2024

Kartengrundlage:

© RVR und Kooperationspartner, dl-de/by-2-0

Maßstab: 1:5.000

### Auftraggeber

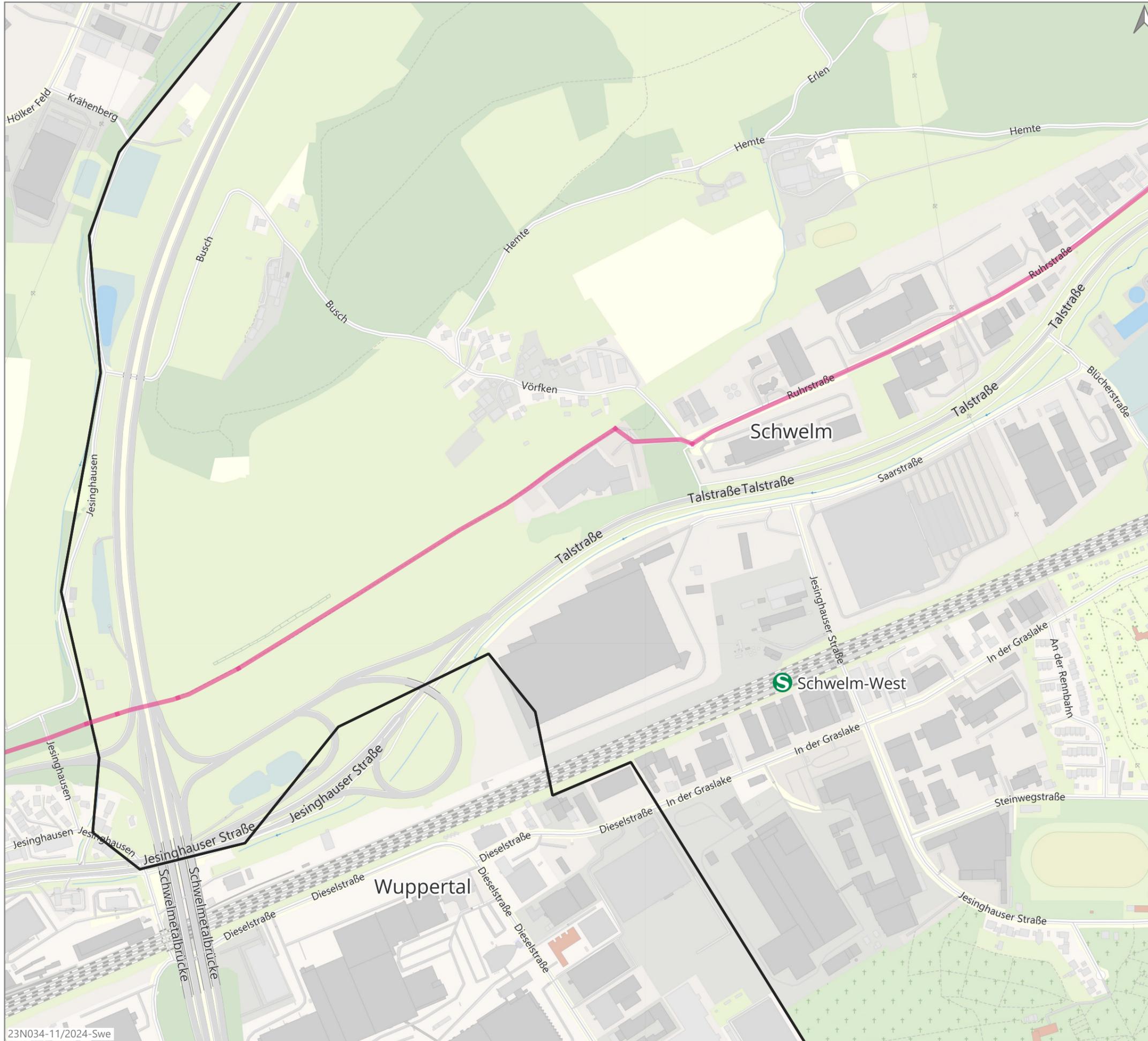
Ennepe-Ruhr-Kreis  
Hauptstraße 92  
58332 Schwelm



### Auftragnehmerin

IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH  
Hammfelddamm 6  
41460 Neuss





# Machbarkeitsstudie für die Bergisch-Märkische Veloroute

## Streckenverlauf

Bereich 3

### Zeichenerklärung

- Bergisch-Märkische Veloroute
- Trassenendpunkte
- SPNV-Haltepunkte
- Kommunale Grenzen

Projektnummer: 23N034

Bearbeitungsstand: 20.11.2024

Kartengrundlage:

© RVR und Kooperationspartner, dl-de/by-2-0

Maßstab: 1:5.000

### Auftraggeber

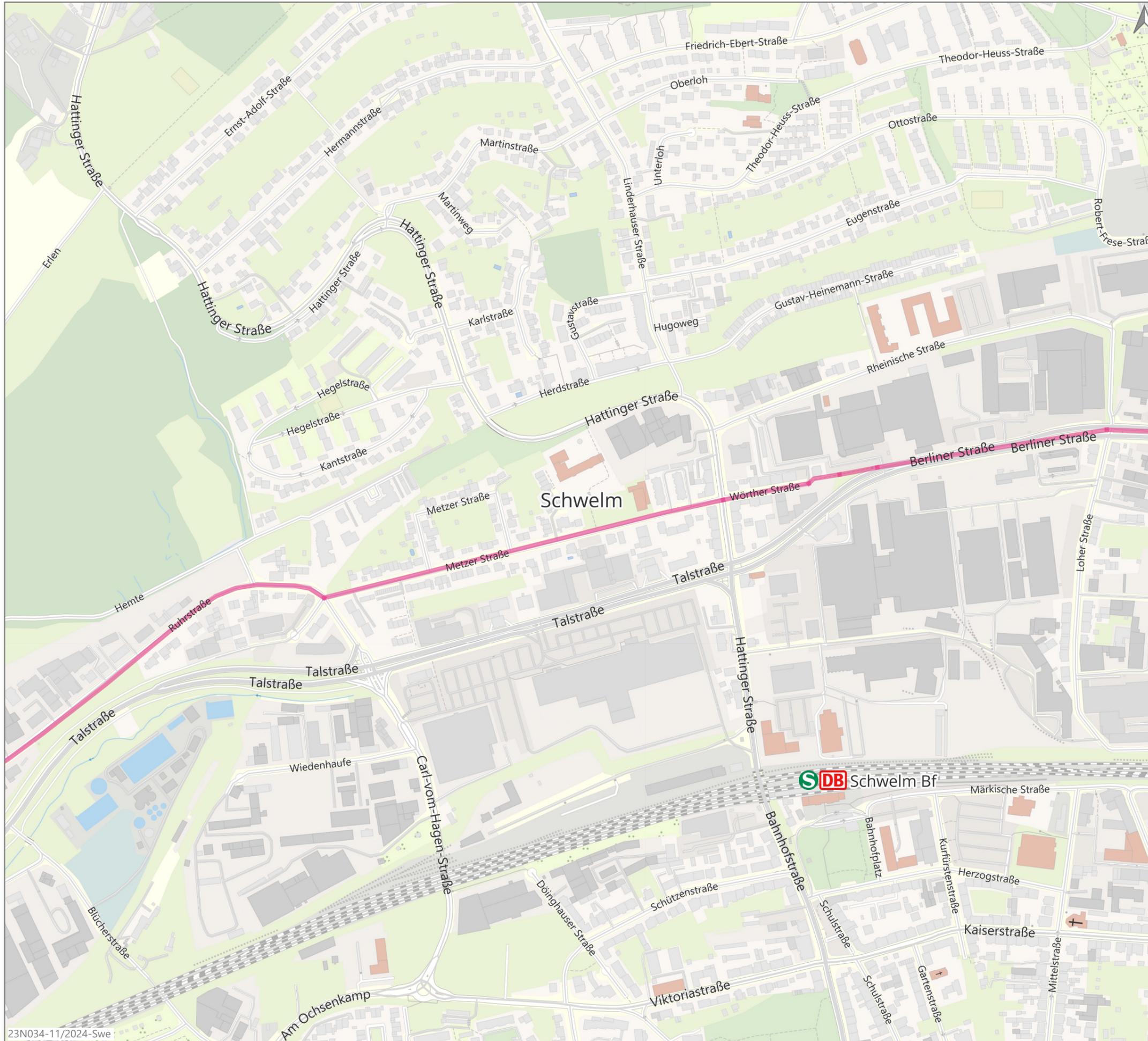
Ennepe-Ruhr-Kreis  
Hauptstraße 92  
58332 Schwelm



### Auftragnehmerin

IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH  
Hammfelddamm 6  
41460 Neuss





# Machbarkeitsstudie für die Bergisch-Märkische Veloroute

## Streckenverlauf

Bereich 4

### Zeichenerklärung

-  Bergisch-Märkische Veloroute
-  Trassenendpunkte
-  SPNV-Haltepunkte
-  Kommunale Grenzen

Projektnummer: 23N034

Bearbeitungsstand: 20.11.2024

Kartengrundlage:

© RVR und Kooperationspartner, dl-de/by-2-0

Maßstab: 1:5.000

### Auftraggeber

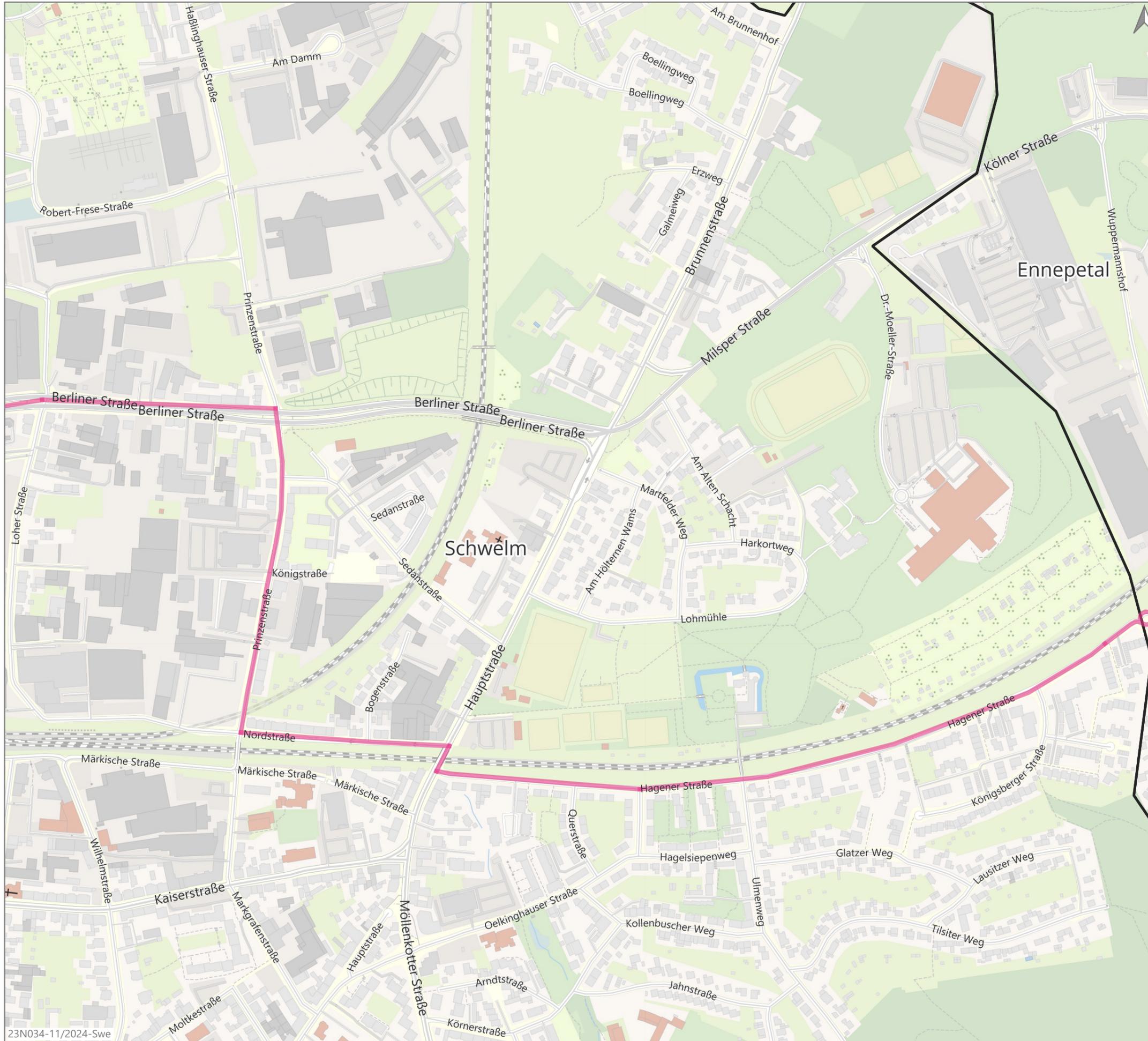
Ennepe-Ruhr-Kreis  
Hauptstraße 92  
58332 Schwelm



### Auftragnehmerin

IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH  
Hammfelddamm 6  
41460 Neuss





23N034-11/2024-Swe

## Machbarkeitsstudie für die Bergisch-Märkische Veloroute

### Streckenverlauf

Bereich 5

#### Zeichenerklärung

-  Bergisch-Märkische Veloroute
-  Trassenendpunkte
-  SPNV-Haltpunkte

Projektnummer: 23N034

Bearbeitungsstand: 20.11.2024

Kartengrundlage:

© RVR und Kooperationspartner, dl-de/by-2-0

Maßstab: 1:5.000

#### Auftraggeber

Ennepe-Ruhr-Kreis  
Hauptstraße 92  
58332 Schwelm



#### Auftragnehmerin

IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH  
Hammfelddamm 6  
41460 Neuss





# Machbarkeitsstudie für die Bergisch-Märkische Veloroute

## Streckenverlauf

Bereich 6

### Zeichenerklärung

-  Bergisch-Märkische Veloroute
-  Trassenendpunkte
-  SPNV-Haltepunkte

Projektnummer: 23N034

Bearbeitungsstand: 20.11.2024

Kartengrundlage:

© RVR und Kooperationspartner, dl-de/by-2-0

Maßstab: 1:5.000

### Auftraggeber

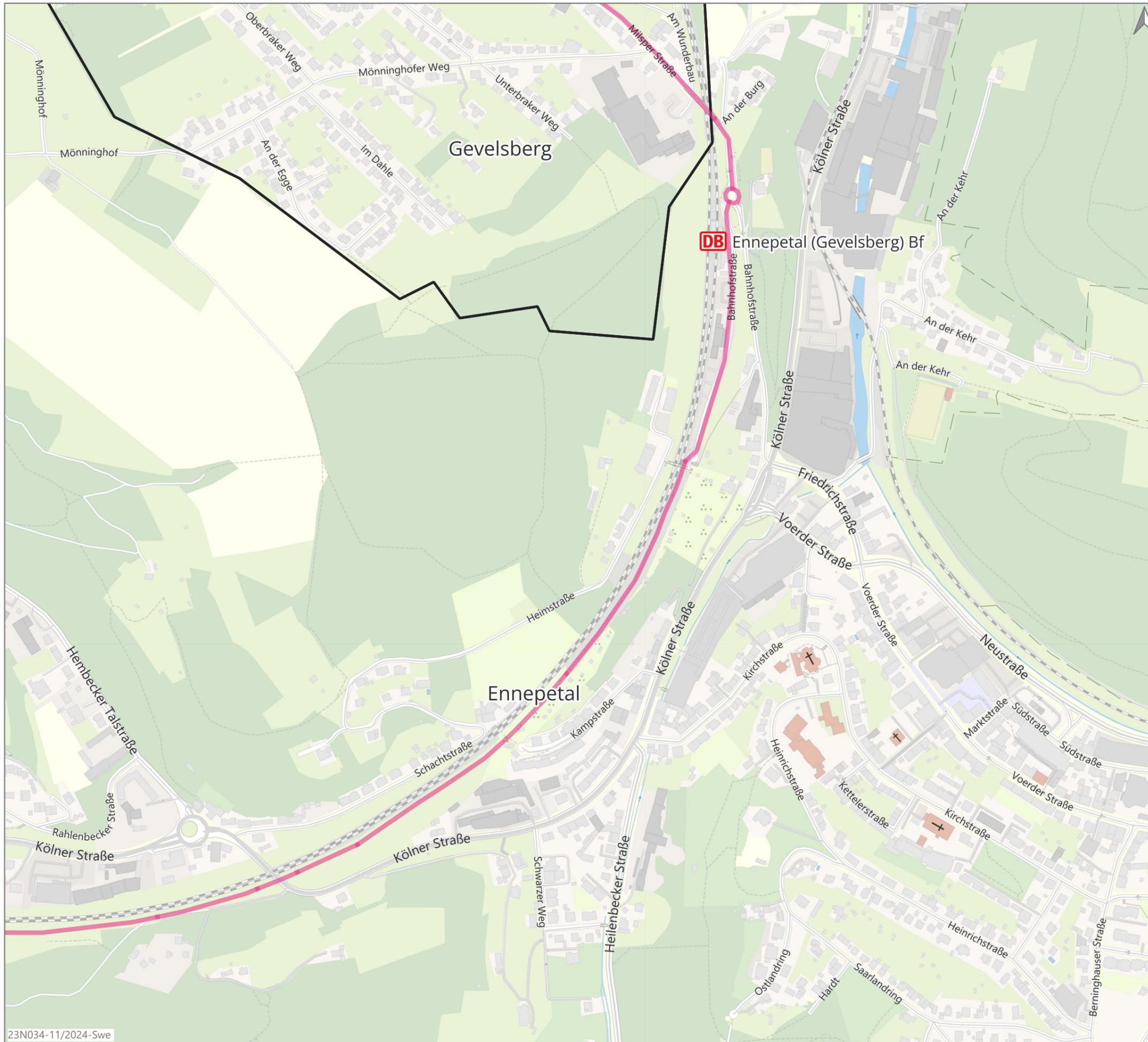
Ennepe-Ruhr-Kreis  
Hauptstraße 92  
58332 Schwelm



### Auftragnehmerin

IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH  
Hammfelddamm 6  
41460 Neuss





# Machbarkeitsstudie für die Bergisch-Märkische Veloroute

## Streckenverlauf

Bereich 7

### Zeichenerklärung

-  Bergisch-Märkische Veloroute
-  Trassenendpunkte
-  SPNV-Haltepunkte

Projektnummer: 23N034

Bearbeitungsstand: 20.11.2024

Kartengrundlage:

© RVR und Kooperationspartner, dl-de/by-2-0

Maßstab: 1:5.000

### Auftraggeber

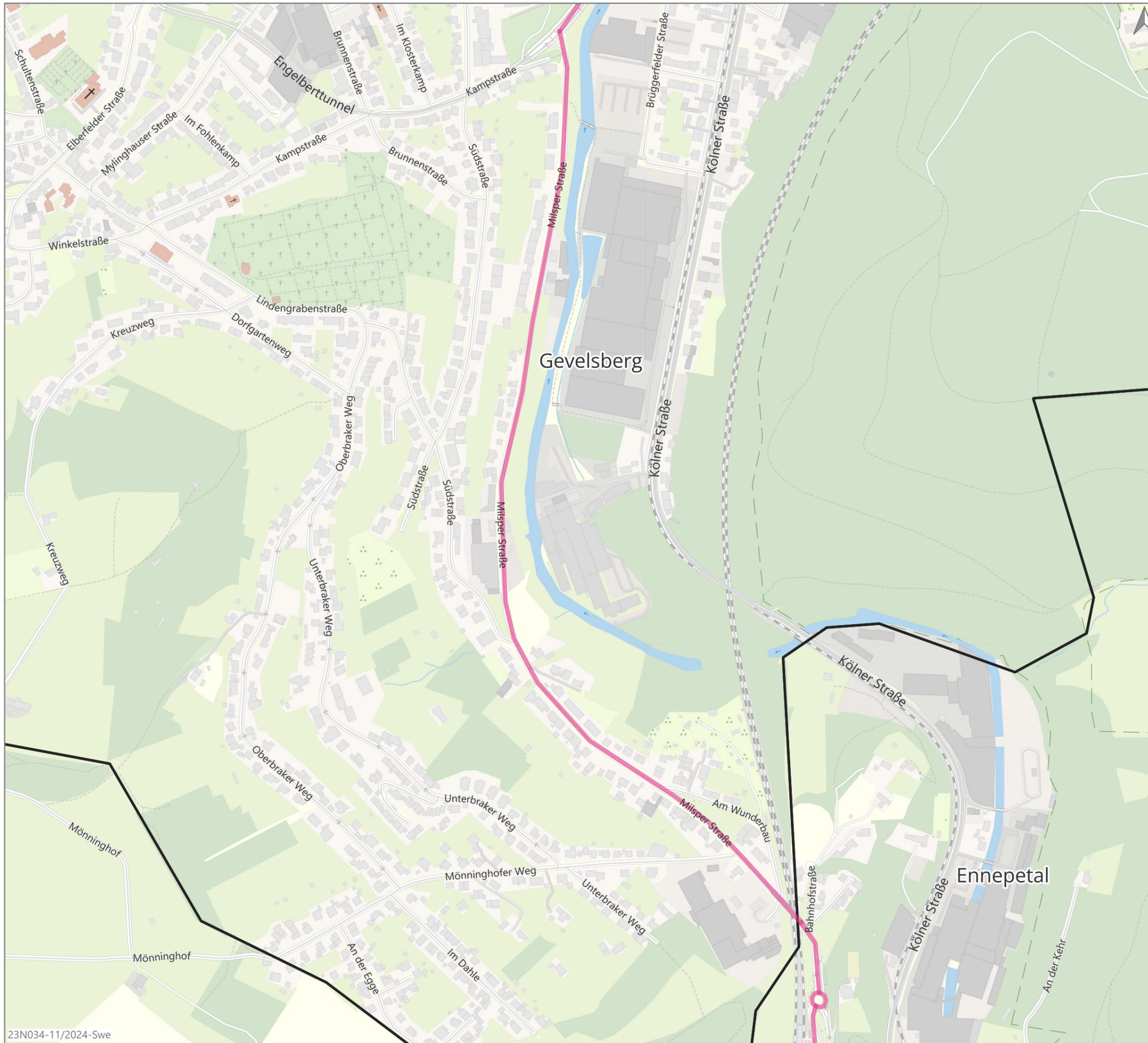
Ennepe-Ruhr-Kreis  
Hauptstraße 92  
58332 Schwelm



### Auftragnehmerin

IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH  
Hammfelddamm 6  
41460 Neuss





# Machbarkeitsstudie für die Bergisch-Märkische Veloroute

## Streckenverlauf

Bereich 8

### Zeichenerklärung

-  Bergisch-Märkische Veloroute
-  Trassenendpunkte
-  SPNV-Haltepunkte

Projektnummer: 23N034

Bearbeitungsstand: 20.11.2024

Kartengrundlage:

© RVR und Kooperationspartner, dl-de/by-2-0

Maßstab: 1:5.000

### Auftraggeber

Ennepe-Ruhr-Kreis  
Hauptstraße 92  
58332 Schwelm



### Auftragnehmerin

IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH  
Hammfelddamm 6  
41460 Neuss





# Machbarkeitsstudie für die Bergisch-Märkische Veloroute

## Streckenverlauf

Bereich 9

### Zeichenerklärung

-  Bergisch-Märkische Veloroute
-  Trassenendpunkte
-  SPNV-Haltepunkte

Projektnummer: 23N034

Bearbeitungsstand: 20.11.2024

Kartengrundlage:

© RVR und Kooperationspartner, dl-de/by-2-0

Maßstab: 1:5.000

### Auftraggeber

Ennepe-Ruhr-Kreis  
Hauptstraße 92  
58332 Schwelm



### Auftragnehmerin

IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH  
Hammfelddamm 6  
41460 Neuss





## Machbarkeitsstudie für die Bergisch-Märkische Veloroute

### Streckenverlauf

Bereich 10

#### Zeichenerklärung

-  Bergisch-Märkische Veloroute
-  Trassenendpunkte
-  SPNV-Haltepunkte

Projektnummer: 23N034

Bearbeitungsstand: 20.11.2024

Kartengrundlage:

© RVR und Kooperationspartner, dl-de/by-2-0

Maßstab: 1:5.000

#### Auftraggeber

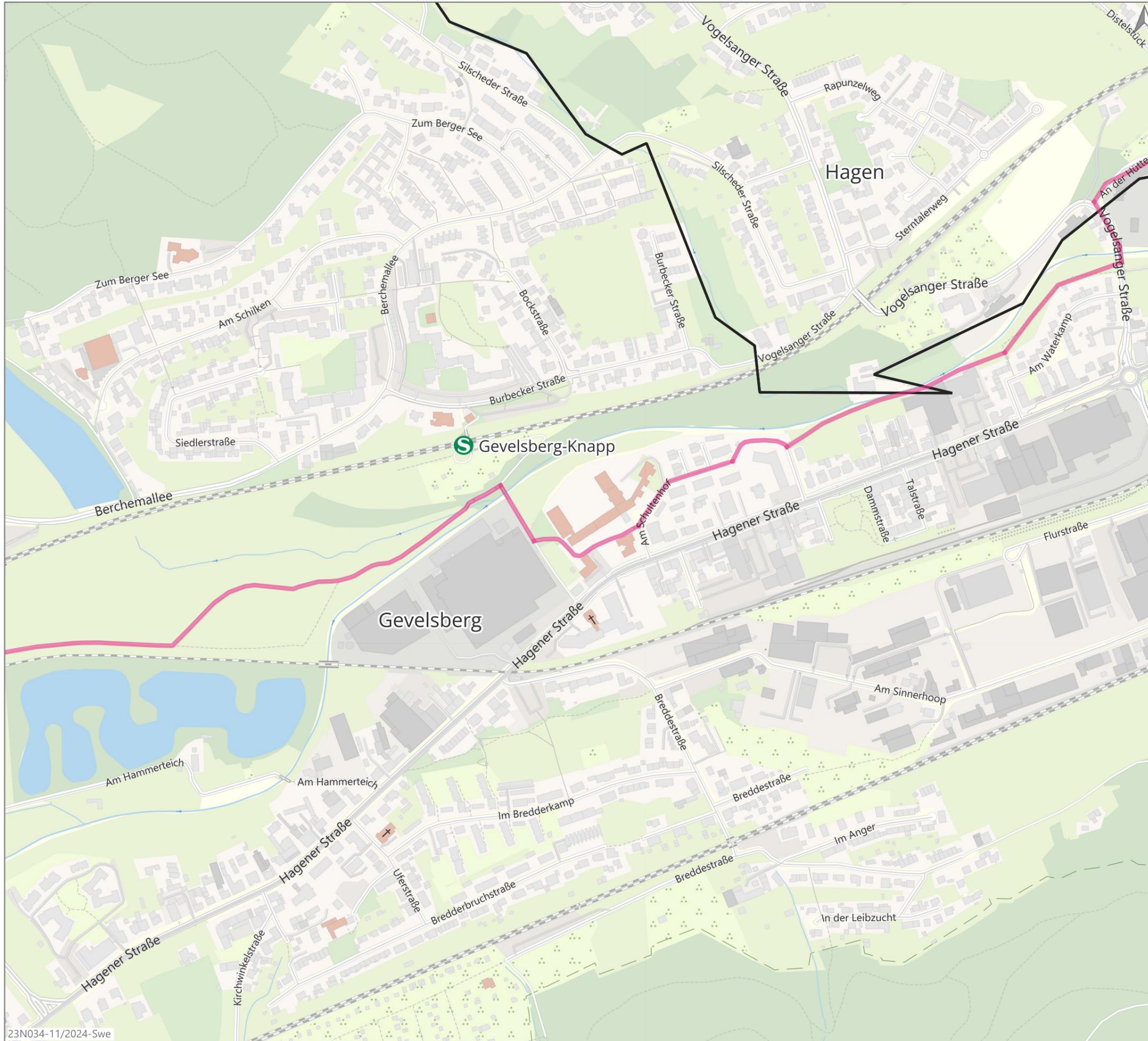
Ennepe-Ruhr-Kreis  
Hauptstraße 92  
58332 Schwelm



#### Auftragnehmerin

IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH  
Hammfelddamm 6  
41460 Neuss





# Machbarkeitsstudie für die Bergisch-Märkische Veloroute

## Streckenverlauf

Bereich 11

### Zeichenerklärung

-  Bergisch-Märkische Veloroute
-  Trassenendpunkte
-  SPNV-Haltepunkte

Projektnummer: 23N034

Bearbeitungsstand: 20.11.2024

Kartengrundlage:

© RVR und Kooperationspartner, dl-de/by-2-0

Maßstab: 1:5.000

### Auftraggeber

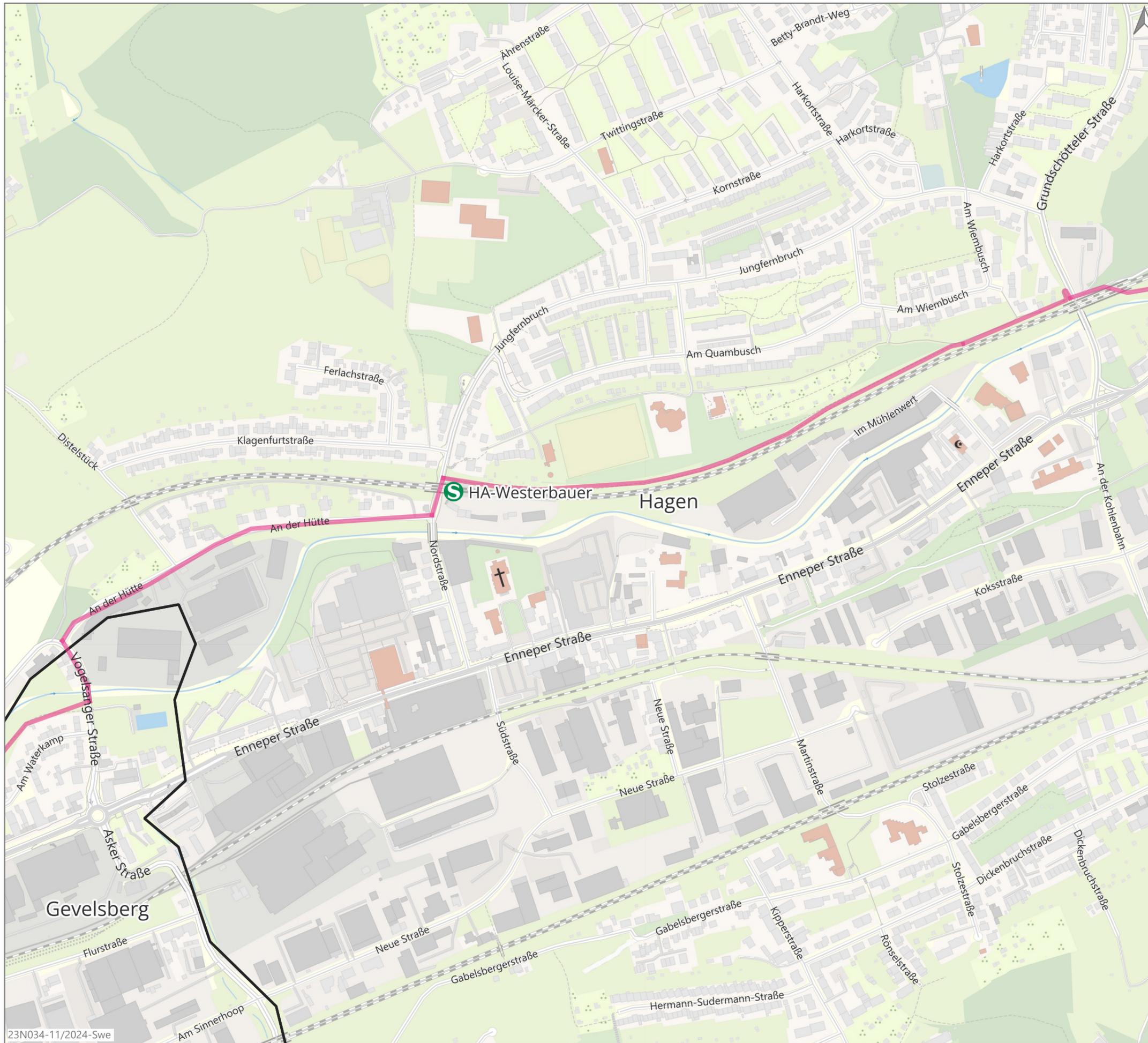
Ennepe-Ruhr-Kreis  
Hauptstraße 92  
58332 Schwelm



### Auftragnehmerin

IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH  
Hammfelddamm 6  
41460 Neuss





23N034-11/2024-Swe

# Machbarkeitsstudie für die Bergisch-Märkische Veloroute

## Streckenverlauf

Bereich 12

### Zeichenerklärung

- Bergisch-Märkische Veloroute
- Trassenendpunkte
- SPNV-Haltepunkte
- Kommunale Grenzen

Projektnummer: 23N034

Bearbeitungsstand: 20.11.2024

Kartengrundlage:

© RVR und Kooperationspartner, dl-de/by-2-0

Maßstab: 1:5.000

### Auftraggeber

Ennepe-Ruhr-Kreis  
Hauptstraße 92  
58332 Schwelm



### Auftragnehmerin

IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH  
Hammfelddamm 6  
41460 Neuss





# Machbarkeitsstudie für die Bergisch-Märkische Veloroute

## Streckenverlauf

Bereich 13

### Zeichenerklärung

- Bergisch-Märkische Veloroute
- Trassenendpunkte
- S DB SPNV-Haltepunkte
- Kommunale Grenzen

Projektnummer: 23N034  
 Bearbeitungsstand: 20.11.2024  
 Kartengrundlage:  
 © RVR und Kooperationspartner, dl-de/by-2-0

Maßstab: 1:5.000

### Auftraggeber

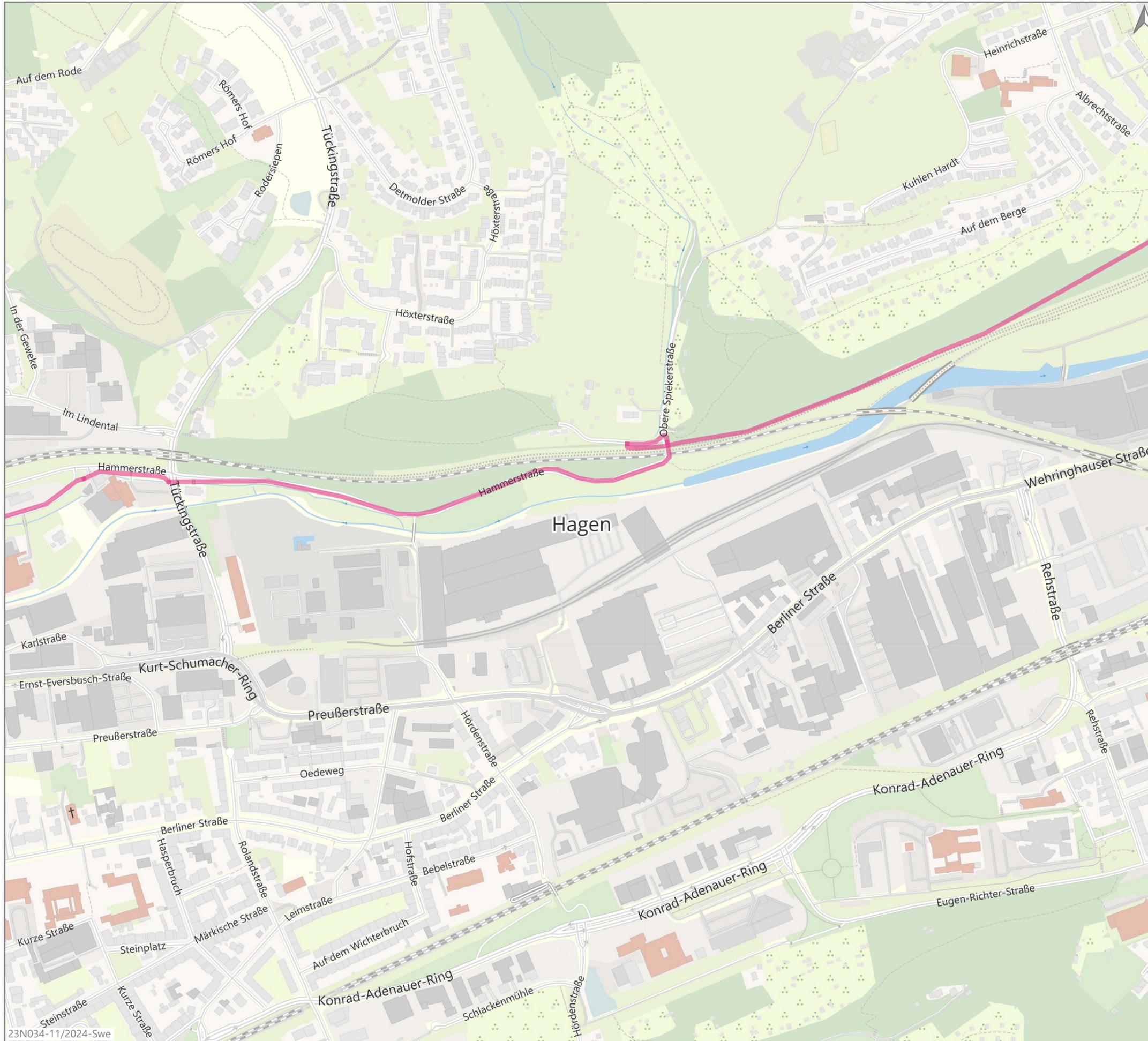
Ennepe-Ruhr-Kreis  
 Hauptstraße 92  
 58332 Schwelm



### Auftragnehmerin

IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH  
 Hammfelddamm 6  
 41460 Neuss





## Machbarkeitsstudie für die Bergisch-Märkische Veloroute

### Streckenverlauf

Bereich 14

#### Zeichenerklärung

-  Bergisch-Märkische Veloroute
-  Trassenendpunkte
-  SPNV-Haltepunkte
-  Kommunale Grenzen

Projektnummer: 23N034

Bearbeitungsstand: 20.11.2024

Kartengrundlage:

© RVR und Kooperationspartner, dl-de/by-2-0

Maßstab: 1:5.000

#### Auftraggeber

Ennepe-Ruhr-Kreis  
Hauptstraße 92  
58332 Schwelm



#### Auftragnehmerin

IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH  
Hammfelddamm 6  
41460 Neuss





# Machbarkeitsstudie für die Bergisch-Märkische Veloroute

## Streckenverlauf

Bereich 15

**Zeichenerklärung**

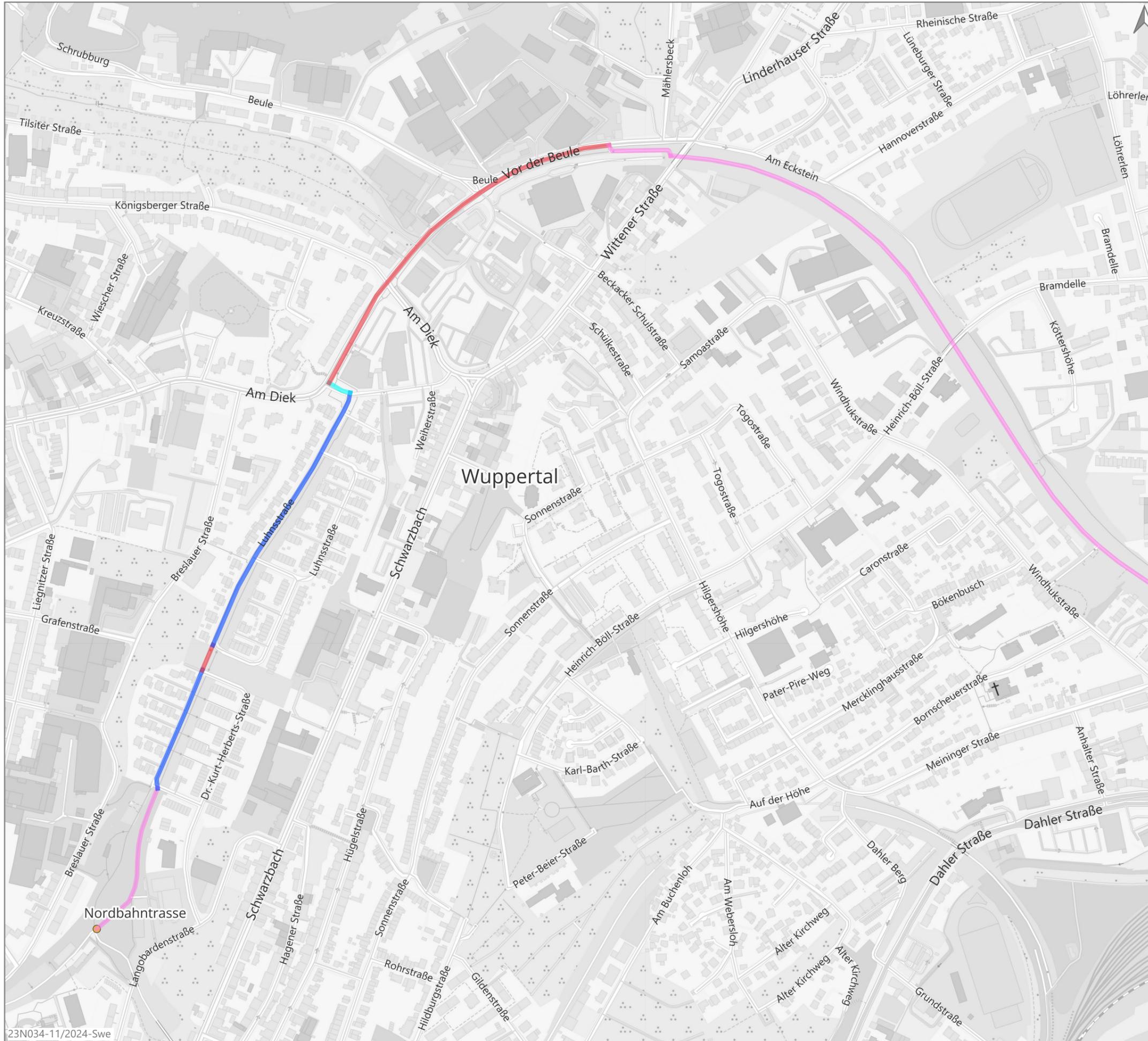
- Bergisch-Märkische Veloroute
- Trassenendpunkte
- SPNV-Haltepunkte
- Kommunale Grenzen

Projektnummer: 23N034  
 Bearbeitungsstand: 20.11.2024  
 Kartengrundlage:  
 © RVR und Kooperationspartner, dl-de/by-2-0

**Maßstab: 1:5.000**

**Auftraggeber**  
 Ennepe-Ruhr-Kreis  
 Hauptstraße 92  
 58332 Schwelm

**Auftragnehmerin**  
 IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH  
 Hammfelddamm 6  
 41460 Neuss



# Machbarkeitsstudie für die Bergisch-Märkische Veloroute

## Empfohlene Führungsform

Bereich 1

### Zeichenerklärung

- Fahrradstraße
- Gem. Geh-/Radweg, Zweirichtungsverkehr
- Getr. Geh-/Radweg, Zweirichtungsverkehr
- Mischverkehr, 30 km/h
- Piktogrammkette
- Radfahrstreifen
- Radweg, Zweirichtungsverkehr
- Trassenendpunkte
- SPNV-Haltepunkte
- Kommunale Grenzen

Projektnummer: 23N034

Bearbeitungsstand: 20.11.2024

Kartengrundlage:

© RVR und Kooperationspartner, dl-de/by-2-0

Maßstab: 1:5.000

### Auftraggeber

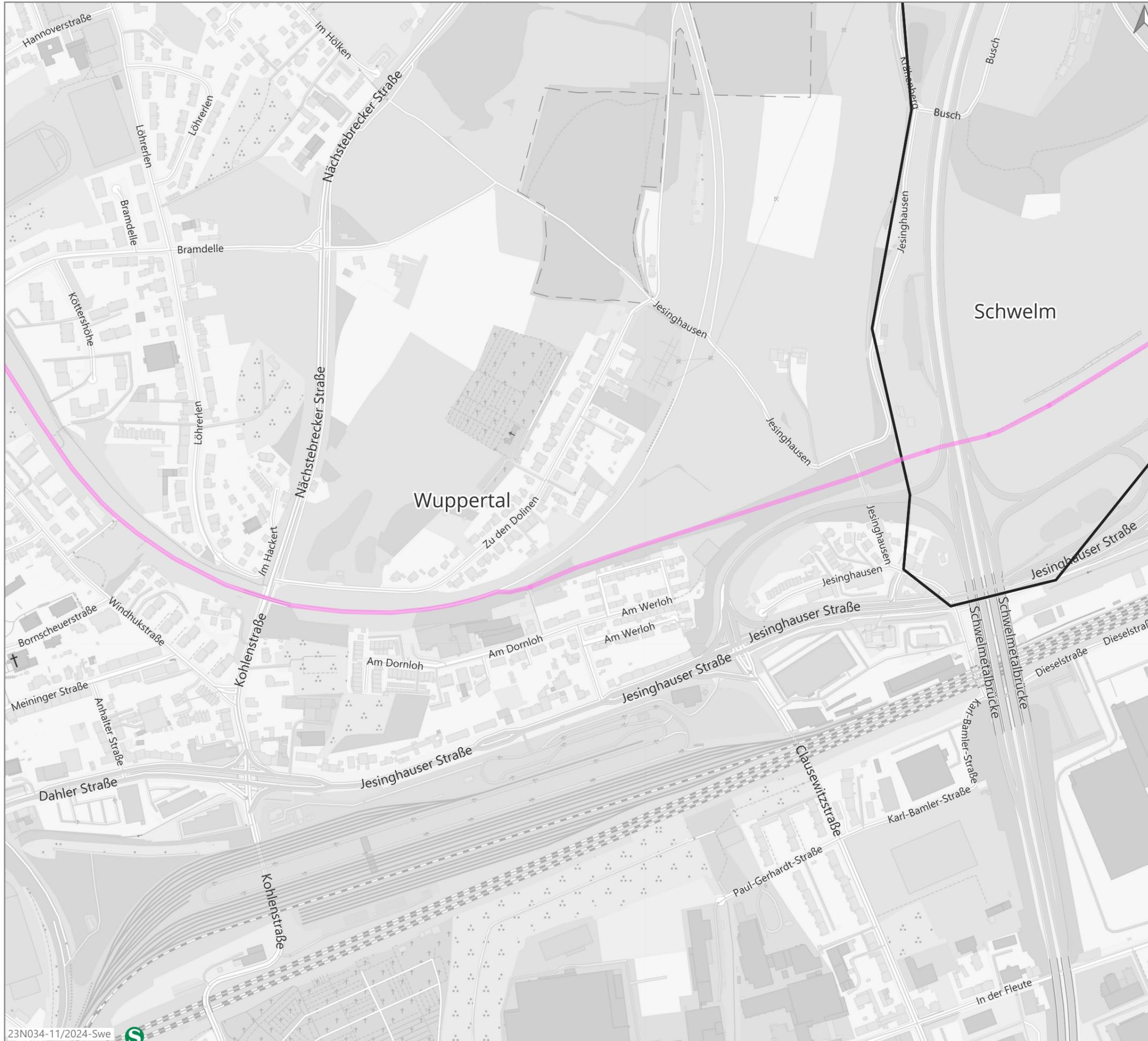
Ennepe-Ruhr-Kreis  
Hauptstraße 92  
58332 Schwelm



### Auftragnehmerin

IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH  
Hammfelddamm 6  
41460 Neuss





## Machbarkeitsstudie für die Bergisch-Märkische Veloroute

### Empfohlene Führungsform

Bereich 2

#### Zeichenerklärung

- Fahrradstraße
- Gem. Geh-/Radweg, Zweirichtungsverkehr
- Getr. Geh-/Radweg, Zweirichtungsverkehr
- Mischverkehr, 30 km/h
- Piktogrammreihe
- Radfahrstreifen
- Radweg, Zweirichtungsverkehr
- Trassenendpunkte
- S DB SPNV-Haltestellen
- Kommunale Grenzen

Projektnummer: 23N034

Bearbeitungsstand: 20.11.2024

Kartengrundlage:

© RVR und Kooperationspartner, dl-de/by-2-0

Maßstab: 1:5.000

#### Auftraggeber

Ennepe-Ruhr-Kreis  
Hauptstraße 92  
58332 Schwelm



#### Auftragnehmerin

IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH  
Hammfelddamm 6  
41460 Neuss





# Machbarkeitsstudie für die Bergisch-Märkische Veloroute

## Empfohlene Führungsform

Bereich 3

- Zeichenerklärung**
- Fahrradstraße
  - Gem. Geh-/Radweg, Zweirichtungsverkehr
  - Getr. Geh-/Radweg, Zweirichtungsverkehr
  - Mischverkehr, 30 km/h
  - Piktogrammreihe
  - Radfahrstreifen
  - Radweg, Zweirichtungsverkehr
  - Trassenendpunkte
  - S DB SPNV-Haltepunkte
  - Kommunale Grenzen

Projektnummer: 23N034  
 Bearbeitungsstand: 20.11.2024  
 Kartengrundlage:  
 © RVR und Kooperationspartner, dl-de/by-2-0

**Maßstab: 1:5.000**

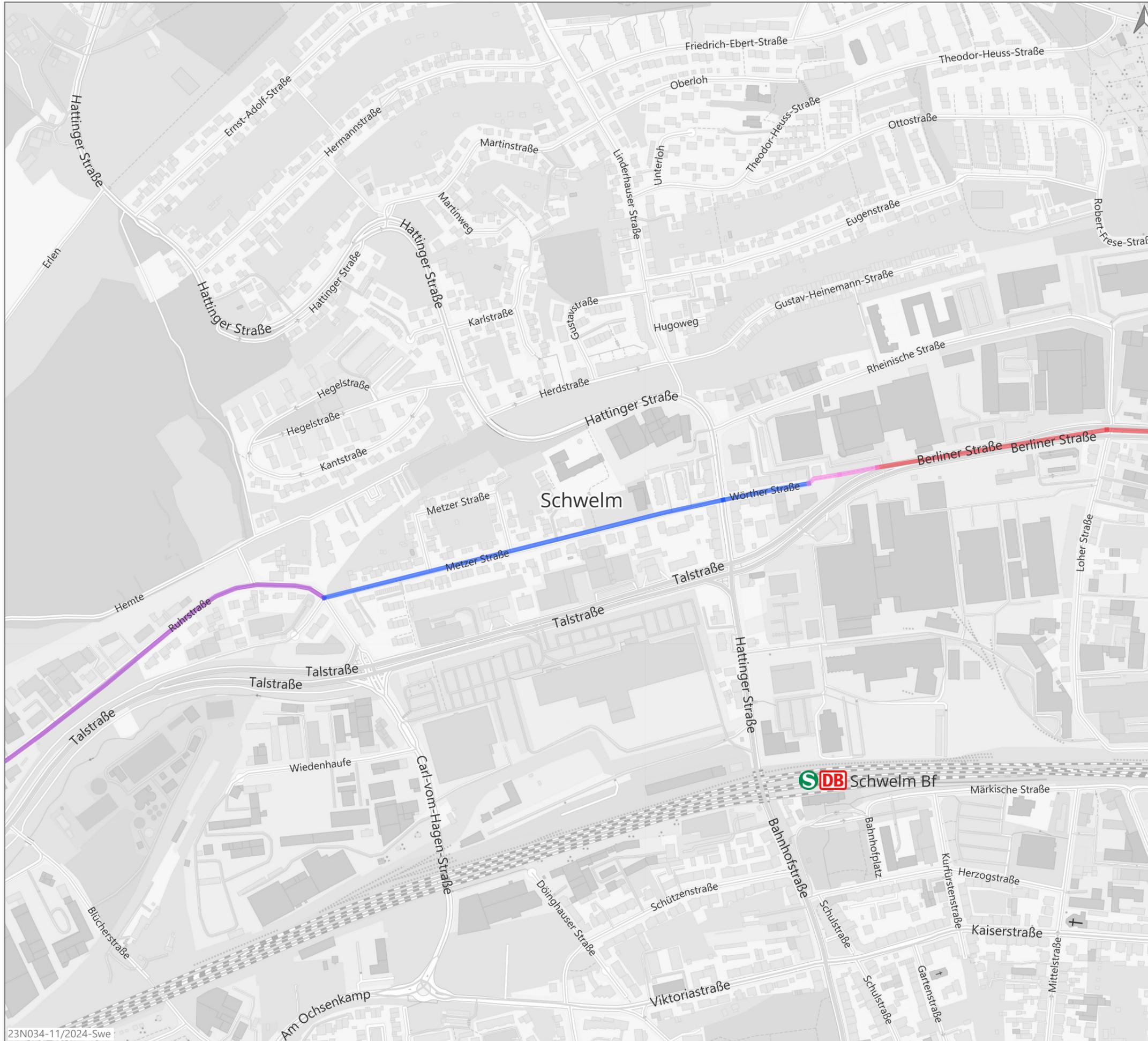
**Auftraggeber**  
 Ennepe-Ruhr-Kreis  
 Hauptstraße 92  
 58332 Schwelm



**ENNEPE-RUHR-KREIS**

**Auftragnehmerin**  
 IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH  
 Hammfelddamm 6  
 41460 Neuss





# Machbarkeitsstudie für die Bergisch-Märkische Veloroute

## Empfohlene Führungsform

Bereich 4

### Zeichenerklärung

- Fahrradstraße
- Gem. Geh-/Radweg, Zweirichtungsverkehr
- Getr. Geh-/Radweg, Zweirichtungsverkehr
- Mischverkehr, 30 km/h
- Piktogrammkette
- Radfahrstreifen
- Radweg, Zweirichtungsverkehr
- Trassenendpunkte
- S DB SPNV-Haltepunkte
- Kommunale Grenzen

Projektnummer: 23N034

Bearbeitungsstand: 20.11.2024

Kartengrundlage:

© RVR und Kooperationspartner, dl-de/by-2-0

Maßstab: 1:5.000

### Auftraggeber

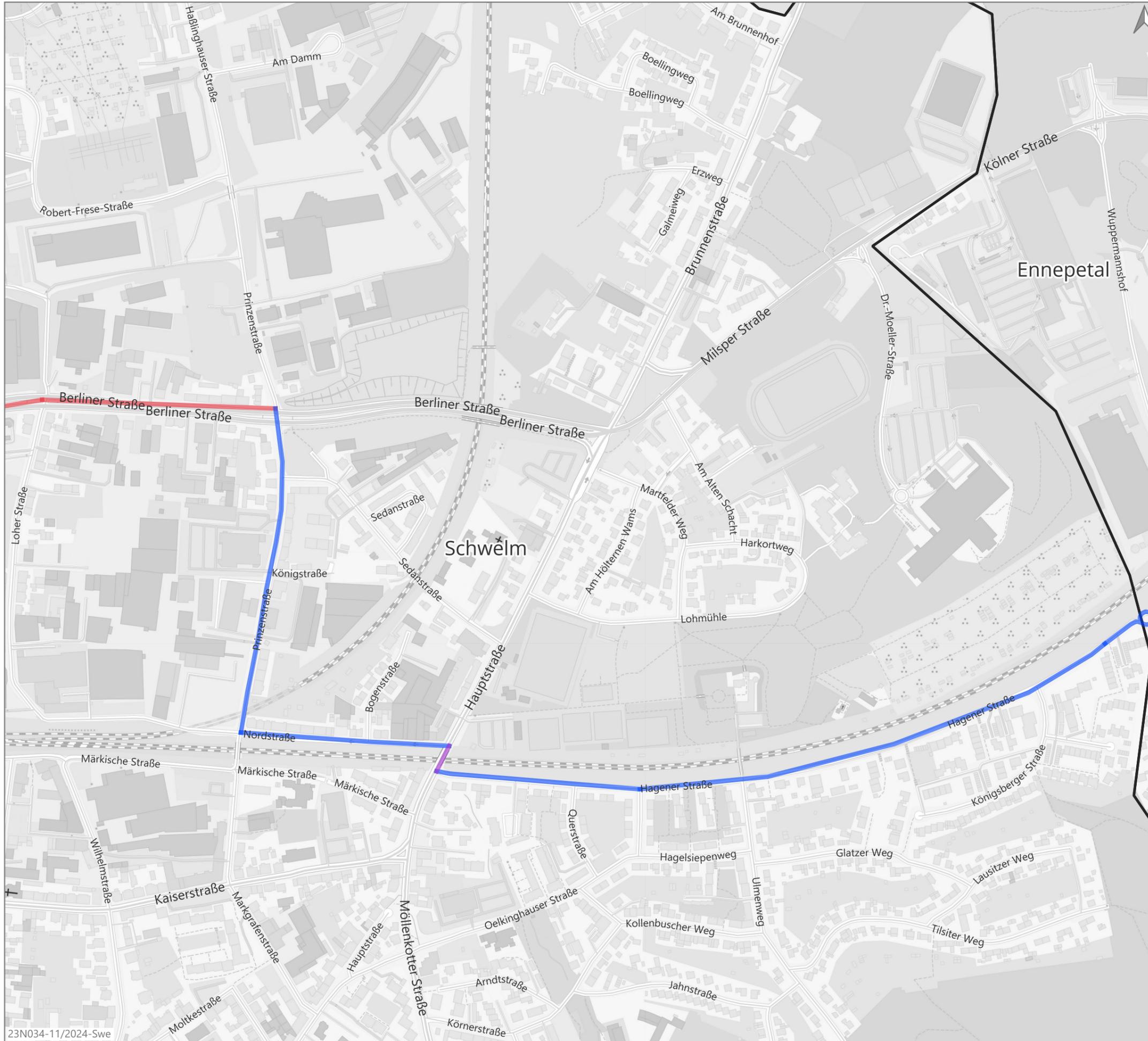
Ennepe-Ruhr-Kreis  
Hauptstraße 92  
58332 Schwelm



### Auftragnehmerin

IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH  
Hammfelddamm 6  
41460 Neuss





## Machbarkeitsstudie für die Bergisch-Märkische Veloroute

### Empfohlene Führungsform

Bereich 5

#### Zeichenerklärung

- Fahrradstraße
- Gem. Geh-/Radweg, Zweirichtungsverkehr
- Getr. Geh-/Radweg, Zweirichtungsverkehr
- Mischverkehr, 30 km/h
- Piktogrammkette
- Radfahrstreifen
- Radweg, Zweirichtungsverkehr
- Trassenendpunkte
- SPNV-Haltepunkte
- Kommunale Grenzen

Projektnummer: 23N034

Bearbeitungsstand: 20.11.2024

Kartengrundlage:

© RVR und Kooperationspartner, dl-de/by-2-0

Maßstab: 1:5.000

#### Auftraggeber

Ennepe-Ruhr-Kreis  
Hauptstraße 92  
58332 Schwelm



#### Auftragnehmerin

IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH  
Hammfelddamm 6  
41460 Neuss





23N034-11/2024-Swe

## Machbarkeitsstudie für die Bergisch-Märkische Veloroute

### Empfohlene Führungsform

Bereich 6

#### Zeichenerklärung

- Fahrradstraße
- Gem. Geh-/Radweg, Zweirichtungsverkehr
- Getr. Geh-/Radweg, Zweirichtungsverkehr
- Mischverkehr, 30 km/h
- Piktogrammkette
- Radfahrstreifen
- Radweg, Zweirichtungsverkehr
- Trassenendpunkte
- SPNV-Haltepunkte
- Kommunale Grenzen

Projektnummer: 23N034

Bearbeitungsstand: 20.11.2024

Kartengrundlage:

© RVR und Kooperationspartner, dl-de/by-2-0

Maßstab: 1:5.000

#### Auftraggeber

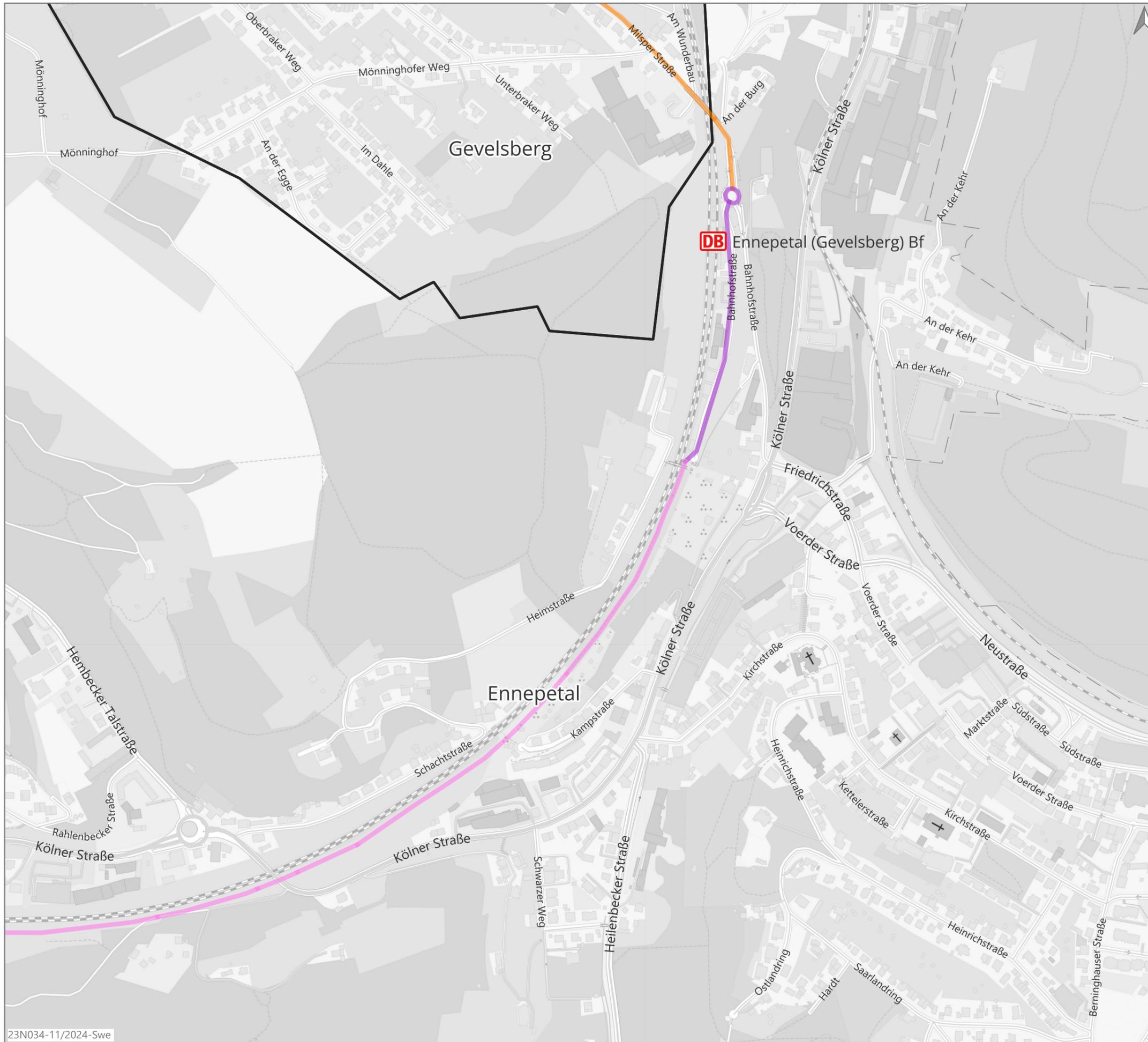
Ennepe-Ruhr-Kreis  
Hauptstraße 92  
58332 Schwelm



#### Auftragnehmerin

IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH  
Hammfelddamm 6  
41460 Neuss





# Machbarkeitsstudie für die Bergisch-Märkische Veloroute

## Empfohlene Führungsform

Bereich 7

### Zeichenerklärung

- Fahrradstraße
- Gem. Geh-/Radweg, Zweirichtungsverkehr
- Getr. Geh-/Radweg, Zweirichtungsverkehr
- Mischverkehr, 30 km/h
- Piktogrammkette
- Radfahrstreifen
- Radweg, Zweirichtungsverkehr
- Trassenendpunkte
- S DB SPNV-Haltepunkte
- Kommunale Grenzen

Projektnummer: 23N034

Bearbeitungsstand: 20.11.2024

Kartengrundlage:

© RVR und Kooperationspartner, dl-de/by-2-0

Maßstab: 1:5.000

### Auftraggeber

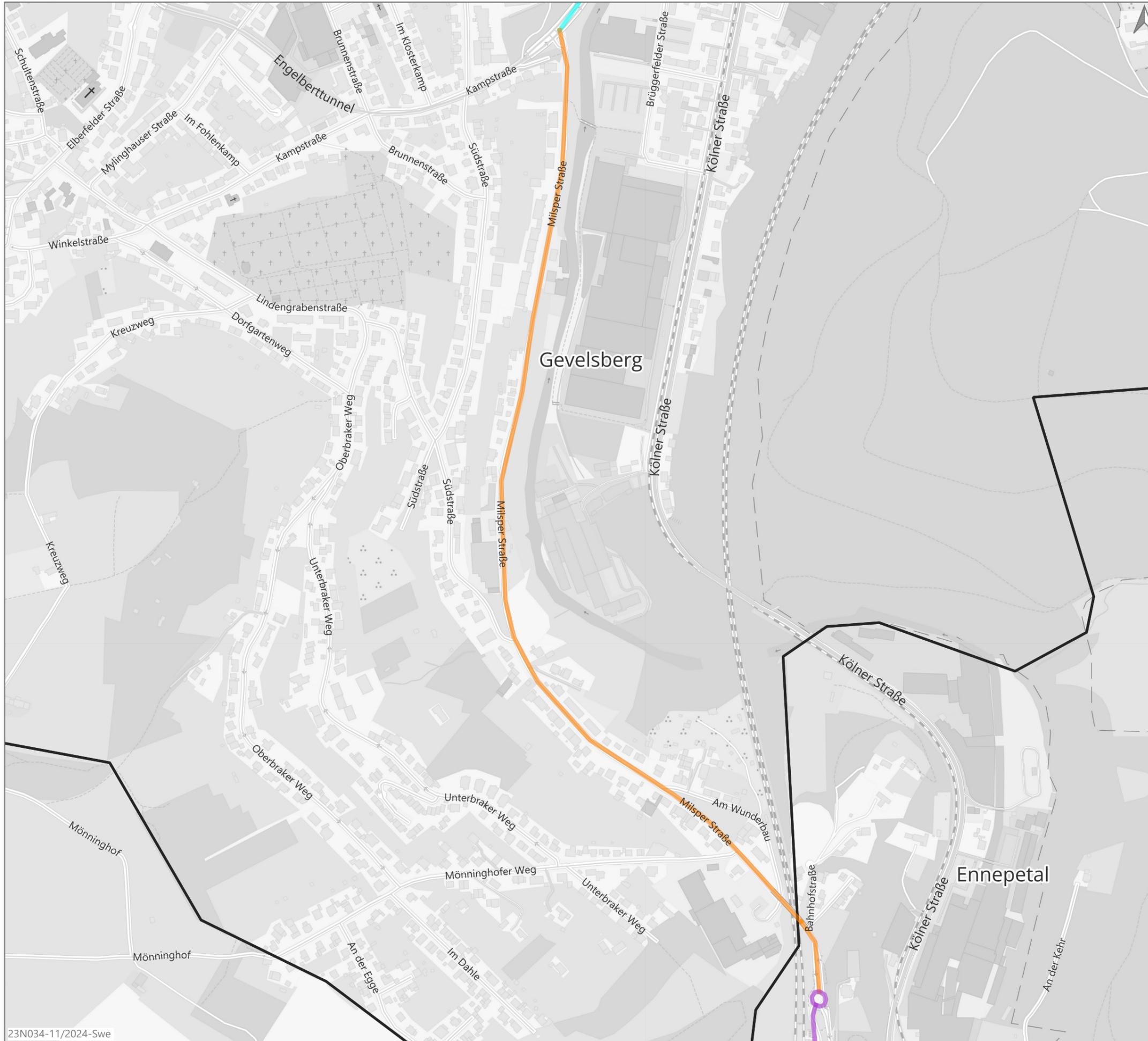
Ennepe-Ruhr-Kreis  
Hauptstraße 92  
58332 Schwelm



### Auftragnehmerin

IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH  
Hammfelddamm 6  
41460 Neuss





## Machbarkeitsstudie für die Bergisch-Märkische Veloroute

### Empfohlene Führungsform

Bereich 8

#### Zeichenerklärung

- Fahrradstraße
- Gem. Geh-/Radweg, Zweirichtungsverkehr
- Getr. Geh-/Radweg, Zweirichtungsverkehr
- Mischverkehr, 30 km/h
- Piktogrammreihe
- Radfahrstreifen
- Radweg, Zweirichtungsverkehr
- Trassenendpunkte
- SPNV-Haltepunkte
- Kommunale Grenzen

Projektnummer: 23N034

Bearbeitungsstand: 20.11.2024

Kartengrundlage:

© RVR und Kooperationspartner, dl-de/by-2-0

Maßstab: 1:5.000

#### Auftraggeber

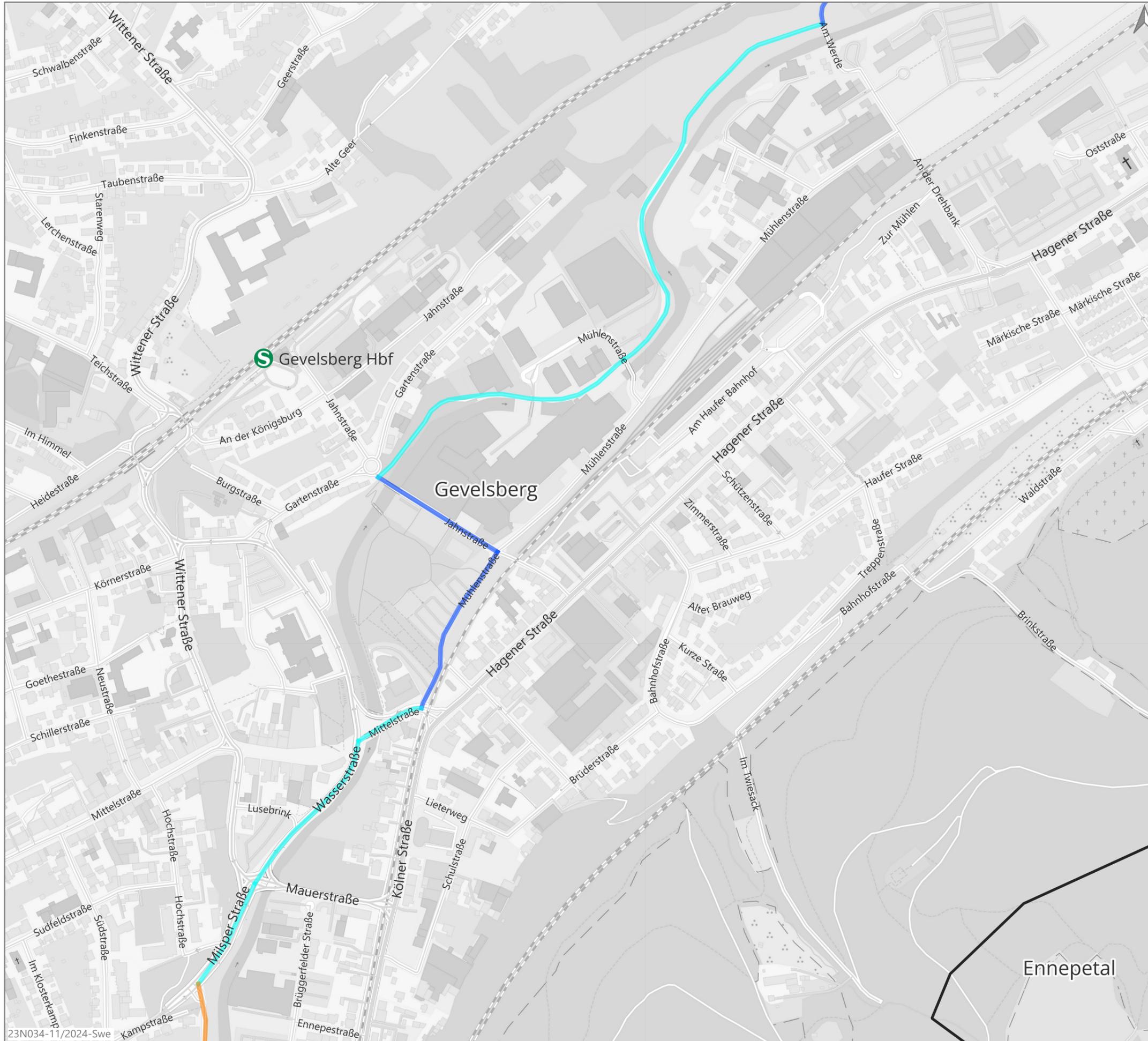
Ennepe-Ruhr-Kreis  
Hauptstraße 92  
58332 Schwelm



#### Auftragnehmerin

IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH  
Hammfelddamm 6  
41460 Neuss





## Machbarkeitsstudie für die Bergisch-Märkische Veloroute

### Empfohlene Führungsform

Bereich 9

#### Zeichenerklärung

- Fahrradstraße
- Gem. Geh-/Radweg, Zweirichtungsverkehr
- Getr. Geh-/Radweg, Zweirichtungsverkehr
- Mischverkehr, 30 km/h
- Piktogrammkette
- Radfahrstreifen
- Radweg, Zweirichtungsverkehr
- Trassenendpunkte
- S DB SPNV-Haltepunkte
- Kommunale Grenzen

Projektnummer: 23N034

Bearbeitungsstand: 20.11.2024

Kartengrundlage:

© RVR und Kooperationspartner, dl-de/by-2-0

Maßstab: 1:5.000

#### Auftraggeber

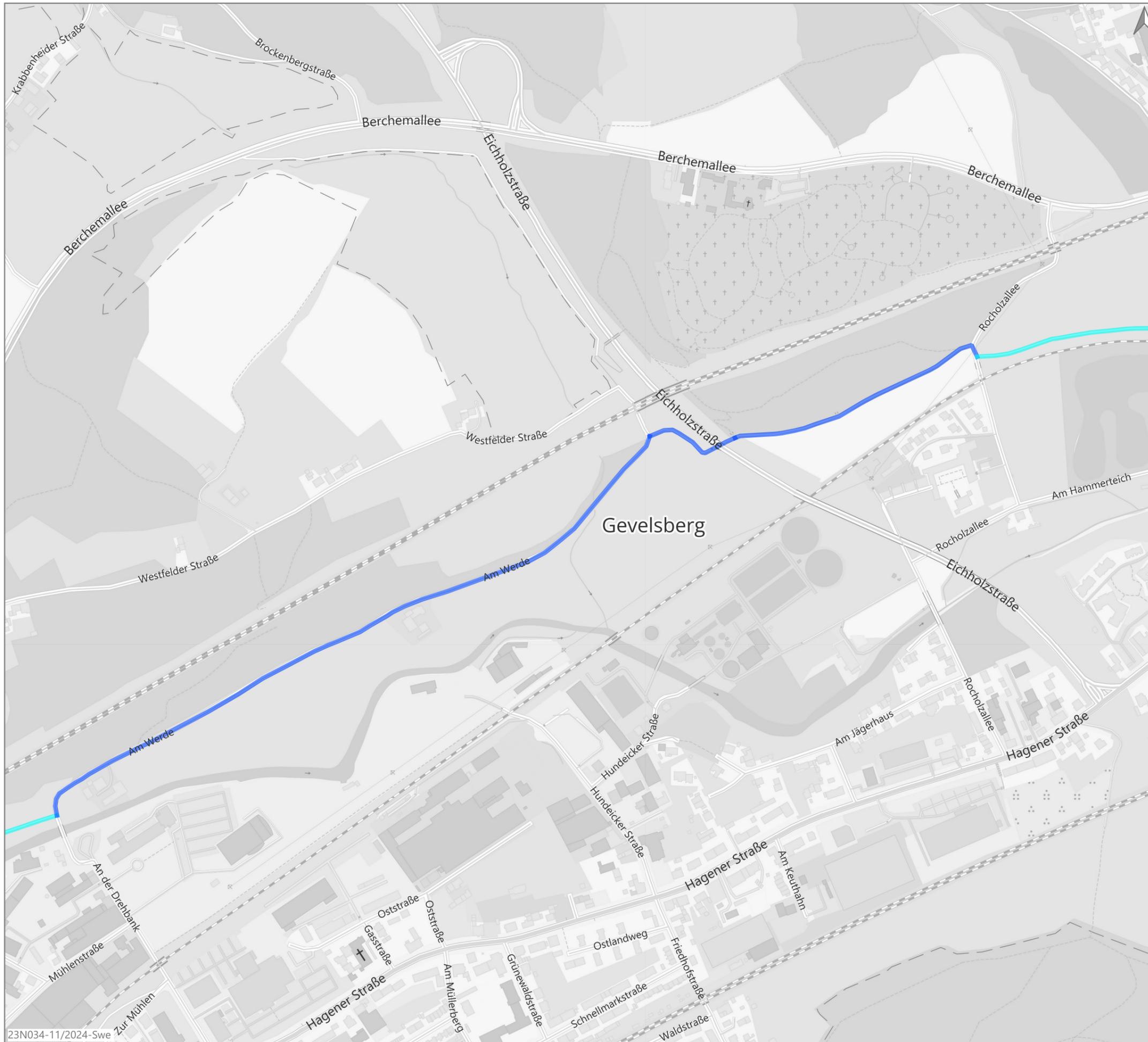
Ennepe-Ruhr-Kreis  
Hauptstraße 92  
58332 Schwelm



#### Auftragnehmerin

IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH  
Hammfelddamm 6  
41460 Neuss





## Machbarkeitsstudie für die Bergisch-Märkische Veloroute

### Empfohlene Führungsform

Bereich 10

#### Zeichenerklärung

- Fahrradstraße
- Gem. Geh-/Radweg, Zweirichtungsverkehr
- Getr. Geh-/Radweg, Zweirichtungsverkehr
- Mischverkehr, 30 km/h
- Piktogrammkette
- Radfahrstreifen
- Radweg, Zweirichtungsverkehr
- Trassenendpunkte
- SPNV-Haltepunkte
- Kommunale Grenzen

Projektnummer: 23N034

Bearbeitungsstand: 20.11.2024

Kartengrundlage:

© RVR und Kooperationspartner, dl-de/by-2-0

Maßstab: 1:5.000

#### Auftraggeber

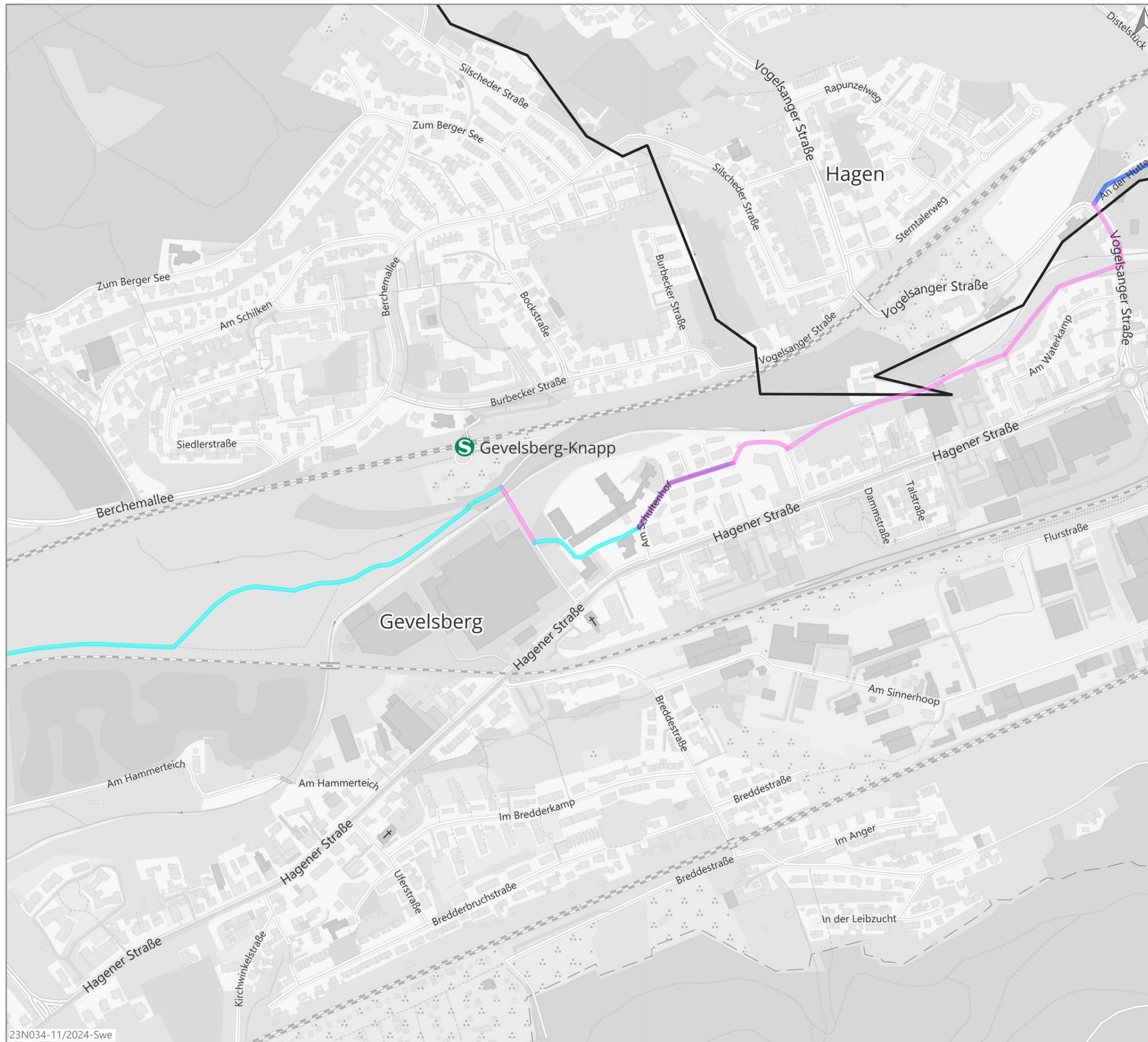
Ennepe-Ruhr-Kreis  
Hauptstraße 92  
58332 Schwelm



#### Auftragnehmerin

IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH  
Hammfelddamm 6  
41460 Neuss





## Machbarkeitsstudie für die Bergisch-Märkische Veloroute

### Empfohlene Führungsform

Bereich 11

#### Zeichenerklärung

- Fahrradstraße
- Gem. Geh-/Radweg, Zweirichtungsverkehr
- Getr. Geh-/Radweg, Zweirichtungsverkehr
- Mischverkehr, 30 km/h
- Piktogrammkette
- Radfahrstreifen
- Radweg, Zweirichtungsverkehr
- Trassenendpunkte
- SDB SPNV-Haltepunkte
- Kommunale Grenzen

Projektnummer: 23N034

Bearbeitungsstand: 20.11.2024

Kartengrundlage:

© RVR und Kooperationspartner, dl-de/by-2-0

Maßstab: 1:5.000

#### Auftraggeber

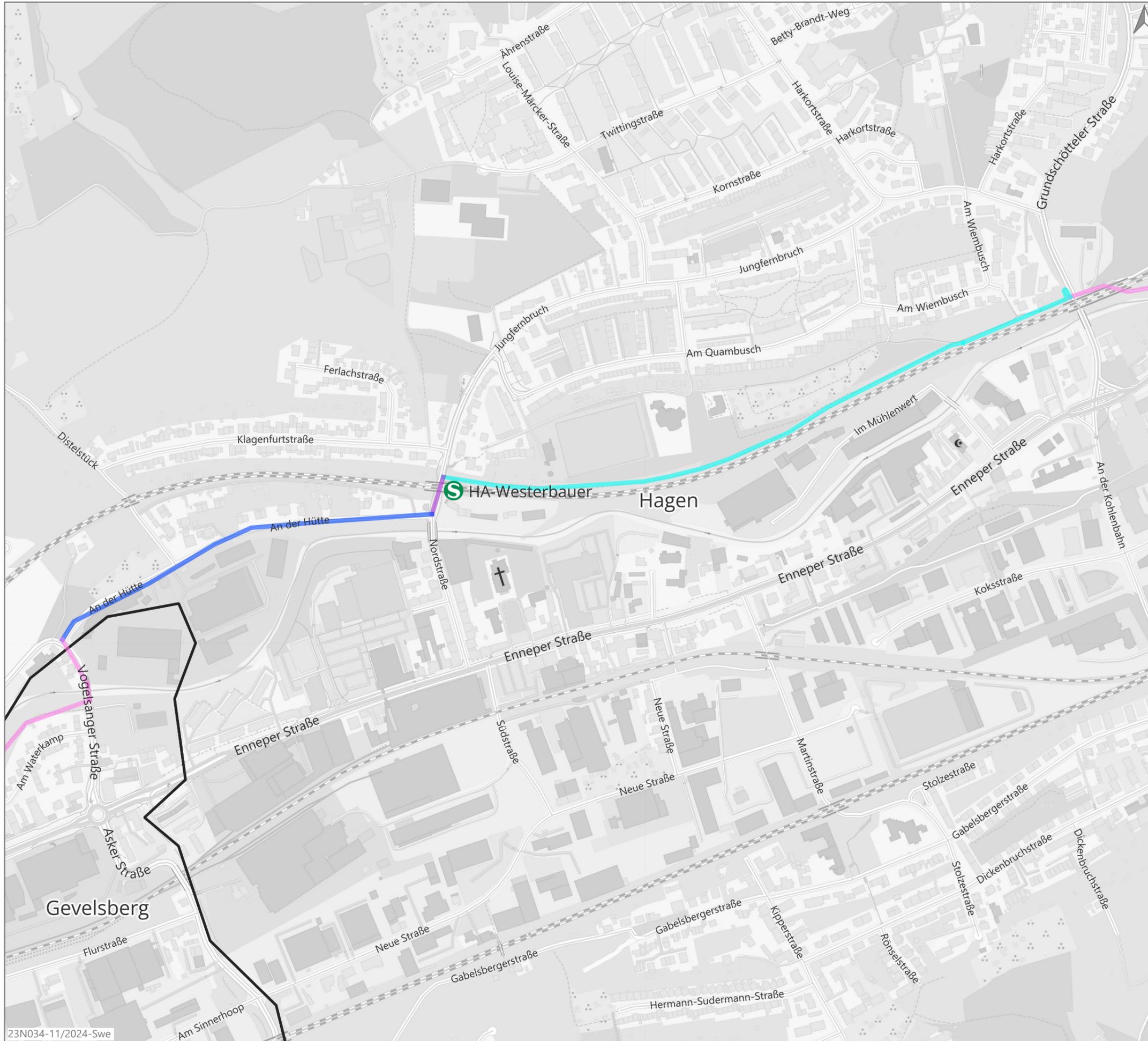
Ennepe-Ruhr-Kreis  
Hauptstraße 92  
58332 Schwelm



#### Auftragnehmerin

IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH  
Hammfelddamm 6  
41460 Neuss





# Machbarkeitsstudie für die Bergisch-Märkische Veloroute

## Empfohlene Führungsform

Bereich 12

### Zeichenerklärung

- Fahrradstraße
- Gem. Geh-/Radweg, Zweirichtungsverkehr
- Getr. Geh-/Radweg, Zweirichtungsverkehr
- Mischverkehr, 30 km/h
- Piktogrammkette
- Radfahrstreifen
- Radweg, Zweirichtungsverkehr
- Trassenendpunkte
- SPNV-Haltepunkte
- Kommunale Grenzen

Projektnummer: 23N034

Bearbeitungsstand: 20.11.2024

Kartengrundlage:

© RVR und Kooperationspartner, dl-de/by-2-0

Maßstab: 1:5.000

### Auftraggeber

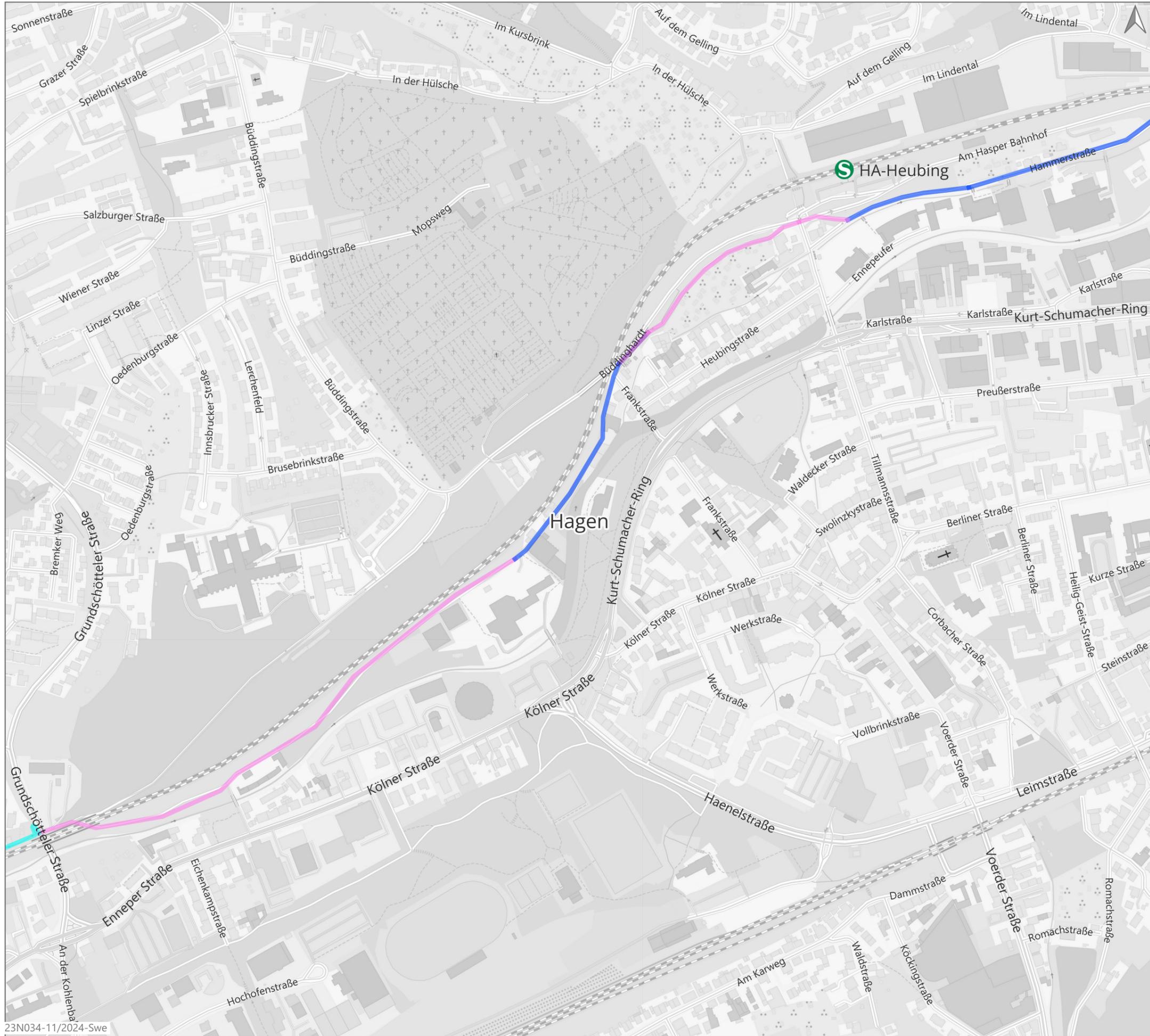
Ennepe-Ruhr-Kreis  
Hauptstraße 92  
58332 Schwelm



### Auftragnehmerin

IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH  
Hammfelddamm 6  
41460 Neuss





# Machbarkeitsstudie für die Bergisch-Märkische Veloroute

## Empfohlene Führungsform

Bereich 13

### Zeichenerklärung

- Fahrradstraße
- Gem. Geh-/Radweg, Zweirichtungsverkehr
- Getr. Geh-/Radweg, Zweirichtungsverkehr
- Mischverkehr, 30 km/h
- Piktogrammkette
- Radfahrstreifen
- Radweg, Zweirichtungsverkehr
- Trassenendpunkte
- S DB SPNV-Haltepunkte
- Kommunale Grenzen

Projektnummer: 23N034

Bearbeitungsstand: 20.11.2024

Kartengrundlage:

© RVR und Kooperationspartner, dl-de/by-2-0

Maßstab: 1:5.000

### Auftraggeber

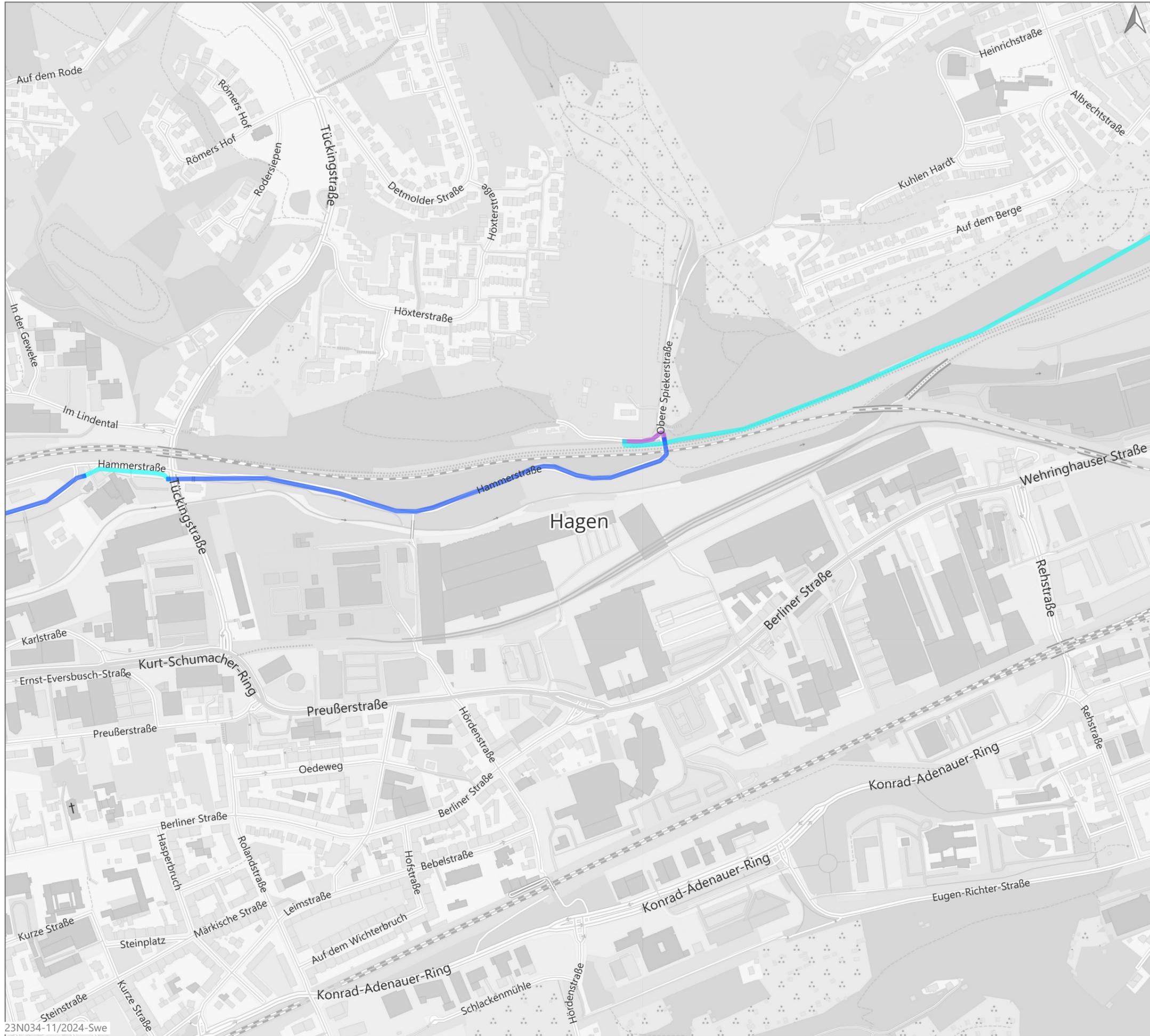
Ennepe-Ruhr-Kreis  
Hauptstraße 92  
58332 Schwelm



### Auftragnehmerin

IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH  
Hammfelddamm 6  
41460 Neuss





## Machbarkeitsstudie für die Bergisch-Märkische Veloroute

### Empfohlene Führungsform

Bereich 14

#### Zeichenerklärung

- Fahrradstraße
- Gem. Geh-/Radweg, Zweirichtungsverkehr
- Getr. Geh-/Radweg, Zweirichtungsverkehr
- Mischverkehr, 30 km/h
- Piktogrammkette
- Radfahrstreifen
- Radweg, Zweirichtungsverkehr
- Trassenendpunkte
- SPNV-Haltepunkte
- Kommunale Grenzen

Projektnummer: 23N034

Bearbeitungsstand: 20.11.2024

Kartengrundlage:

© RVR und Kooperationspartner, dl-de/by-2-0

Maßstab: 1:5.000

#### Auftraggeber

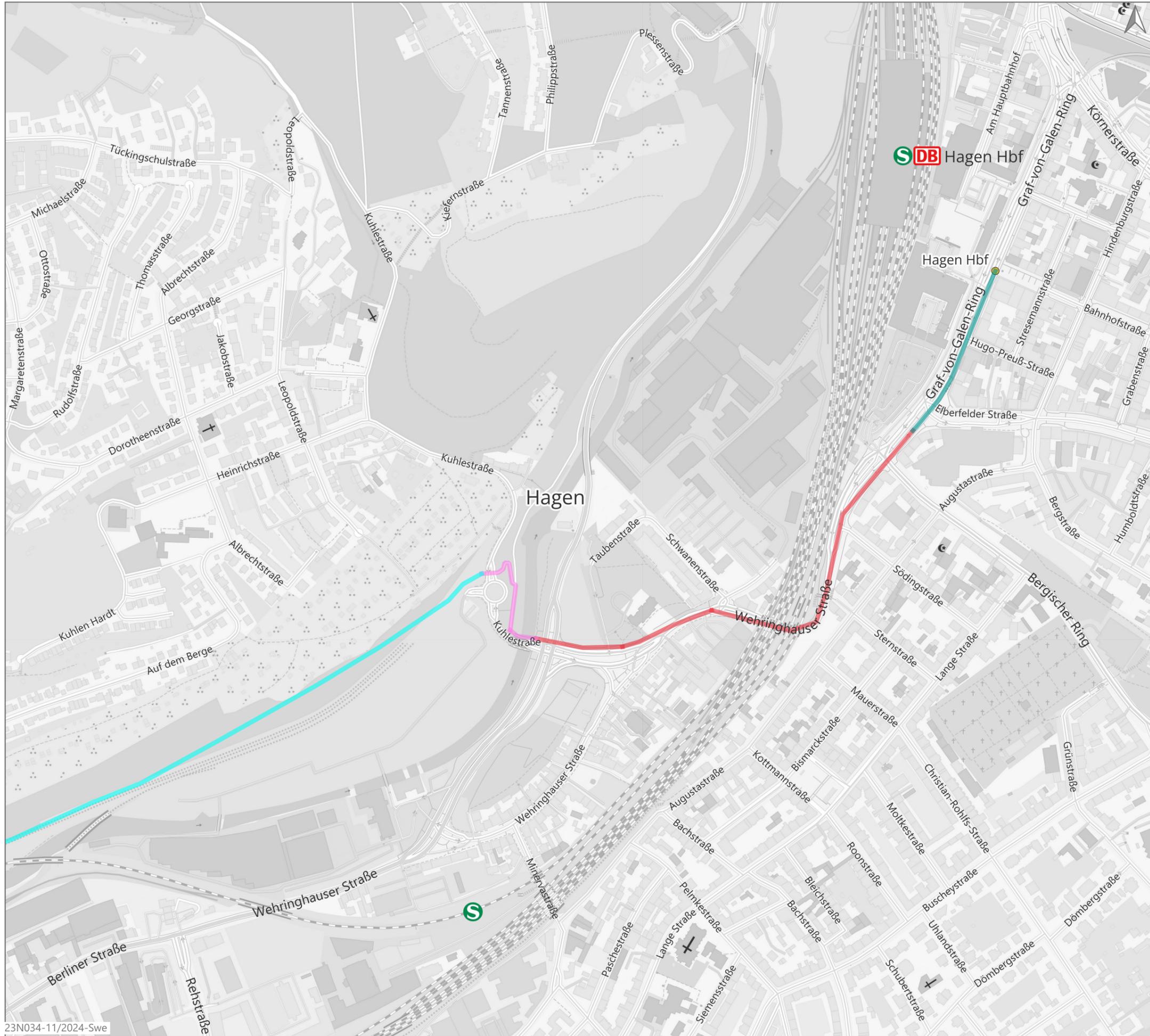
Ennepe-Ruhr-Kreis  
Hauptstraße 92  
58332 Schwelm



#### Auftragnehmerin

IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH  
Hammfelddamm 6  
41460 Neuss





## Machbarkeitsstudie für die Bergisch-Märkische Veloroute

### Empfohlene Führungsform

Bereich 15

#### Zeichenerklärung

- Fahrradstraße
- Gem. Geh-/Radweg, Zweirichtungsverkehr
- Getr. Geh-/Radweg, Zweirichtungsverkehr
- Mischverkehr, 30 km/h
- Piktogrammkette
- Radfahrstreifen
- Radweg, Zweirichtungsverkehr
- Trassenendpunkte
- SPNV-Haltepunkte
- Kommunale Grenzen

Projektnummer: 23N034

Bearbeitungsstand: 20.11.2024

Kartengrundlage:

© RVR und Kooperationspartner, dl-de/by-2-0

Maßstab: 1:5.000

#### Auftraggeber

Ennepe-Ruhr-Kreis  
Hauptstraße 92  
58332 Schwelm



#### Auftragnehmerin

IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH  
Hammfelddamm 6  
41460 Neuss





# Machbarkeitsstudie für die Bergisch-Märkische Veloroute

## Empfohlene Maßnahmen

Bereich 1

**Zeichenerklärung**

- Ausbau
- Brückenbauwerk
- Fahrstreifenumwandlung
- Geschwindigkeitsreduktion
- Keine Maßnahme möglich
- Keine Maßnahme notwendig
- Markierung
- Neubau
- Sanierung
- Straßenraumumbau
- Umbau Fahrradstraße
- Trassenendpunkte
- S DB SPNV-Haltepunkte
- Kommunale Grenzen

Projektnummer: 23N034  
 Bearbeitungsstand: 20.11.2024  
 Kartengrundlage:  
 © RVR und Kooperationspartner, dl-de/by-2-0

**Maßstab: 1:5.000**

**Auftraggeber**  
 Ennepe-Ruhr-Kreis  
 Hauptstraße 92  
 58332 Schwelm



**ENNEPE-RUHR-KREIS**

**Auftragnehmerin**  
 IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH  
 Hammfelddamm 6  
 41460 Neuss





# Machbarkeitsstudie für die Bergisch-Märkische Veloroute

## Empfohlene Maßnahmen

Bereich 2

### Zeichenerklärung

- Ausbau
- Brückenbauwerk
- Fahrstreifenumwandlung
- Geschwindigkeitsreduktion
- Keine Maßnahme möglich
- Keine Maßnahme notwendig
- Markierung
- Neubau
- Sanierung
- Straßenraumumbau
- Umbau Fahrradstraße
- Trassenendpunkte
- SPNV-Haltepunkte
- Kommunale Grenzen

Projektnummer: 23N034

Bearbeitungsstand: 20.11.2024

Kartengrundlage:

© RVR und Kooperationspartner, dl-de/by-2-0

Maßstab: 1:5.000

### Auftraggeber

Ennepe-Ruhr-Kreis  
Hauptstraße 92  
58332 Schwelm



### Auftragnehmerin

IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH  
Hammfelddamm 6  
41460 Neuss





# Machbarkeitsstudie für die Bergisch-Märkische Veloroute

## Empfohlene Maßnahmen

Bereich 3

- Zeichenerklärung**
- Ausbau
  - Brückenbauwerk
  - Fahrstreifenumwandlung
  - Geschwindigkeitsreduktion
  - Keine Maßnahme möglich
  - Keine Maßnahme notwendig
  - Markierung
  - Neubau
  - Sanierung
  - Straßenraumumbau
  - Umbau Fahrradstraße
  - Trassenendpunkte
  - S DB SPNV-Haltepunkte
  - Kommunale Grenzen

Projektnummer: 23N034  
 Bearbeitungsstand: 20.11.2024  
 Kartengrundlage:  
 © RVR und Kooperationspartner, dl-de/by-2-0

**Maßstab: 1:5.000**

**Auftraggeber**  
 Ennepe-Ruhr-Kreis  
 Hauptstraße 92  
 58332 Schwelm



**ENNEPE-RUHR-KREIS**

**Auftragnehmerin**  
 IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH  
 Hammfelddamm 6  
 41460 Neuss





## Machbarkeitsstudie für die Bergisch-Märkische Veloroute

### Empfohlene Maßnahmen

Bereich 4

#### Zeichenerklärung

-  Ausbau
-  Brückenbauwerk
-  Fahrstreifenumwandlung
-  Geschwindigkeitsreduktion
-  Keine Maßnahme möglich
-  Keine Maßnahme notwendig
-  Markierung
-  Neubau
-  Sanierung
-  Straßenraumumbau
-  Umbau Fahrradstraße
-  Trassenendpunkte
-  SPNV-Haltepunkte
-  Kommunale Grenzen

Projektnummer: 23N034

Bearbeitungsstand: 20.11.2024

Kartengrundlage:

© RVR und Kooperationspartner, dl-de/by-2-0

Maßstab: 1:5.000

#### Auftraggeber

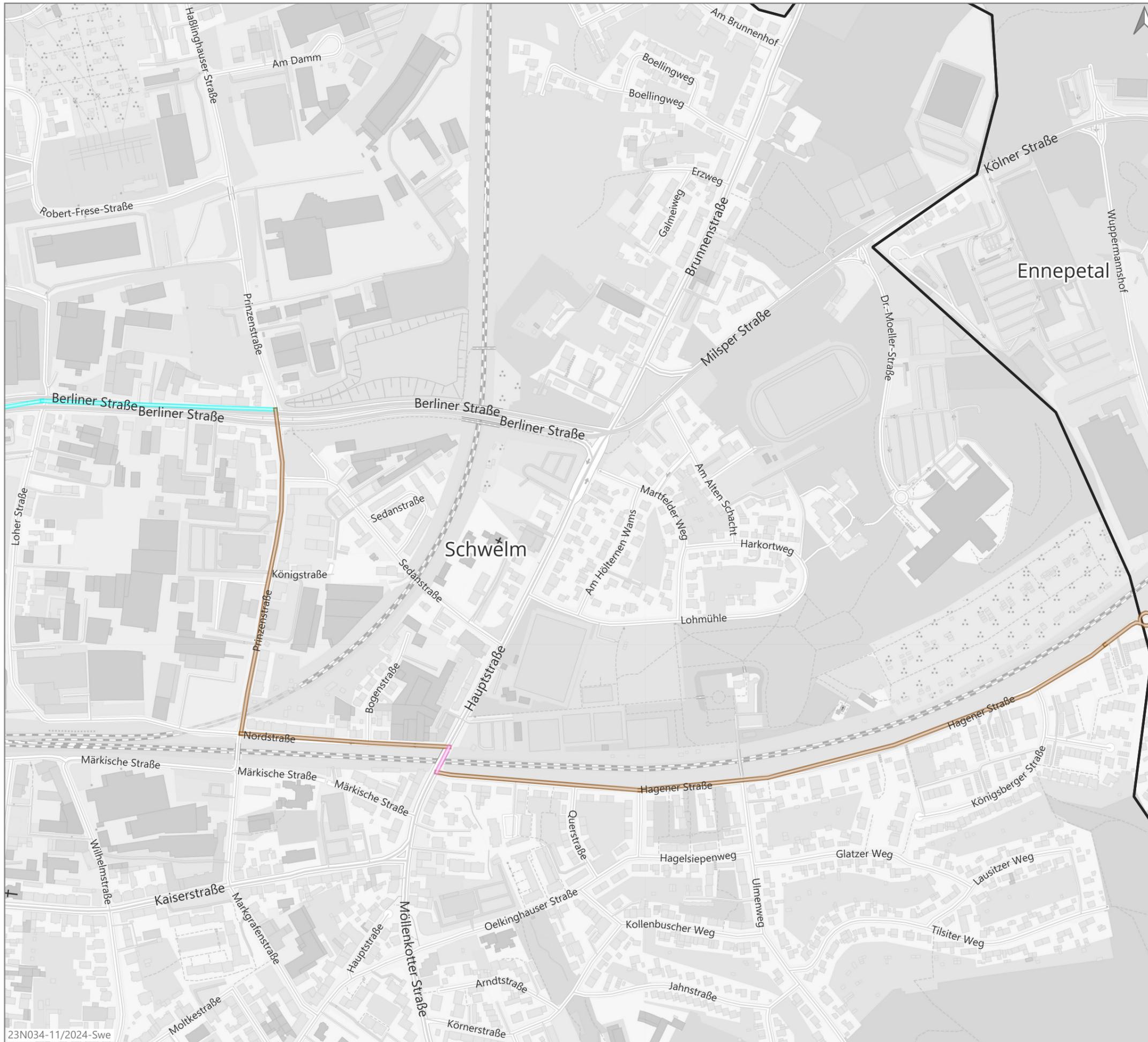
Ennepe-Ruhr-Kreis  
Hauptstraße 92  
58332 Schwelm



#### Auftragnehmerin

IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH  
Hammfelddamm 6  
41460 Neuss





# Machbarkeitsstudie für die Bergisch-Märkische Veloroute

## Empfohlene Maßnahmen

Bereich 5

- Zeichenerklärung**
- Ausbau
  - Brückenbauwerk
  - Fahrstreifenumwandlung
  - Geschwindigkeitsreduktion
  - Keine Maßnahme möglich
  - Keine Maßnahme notwendig
  - Markierung
  - Neubau
  - Sanierung
  - Straßenraumumbau
  - Umbau Fahrradstraße
  - Trassenendpunkte
  - SPNV-Haltepunkte
  - Kommunale Grenzen

Projektnummer: 23N034  
 Bearbeitungsstand: 20.11.2024  
 Kartengrundlage:  
 © RVR und Kooperationspartner, dl-de/by-2-0

**Maßstab: 1:5.000**

**Auftraggeber**  
 Ennepe-Ruhr-Kreis  
 Hauptstraße 92  
 58332 Schwelm



**ENNEPE-RUHR-KREIS**

**Auftragnehmerin**  
 IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH  
 Hammfelddamm 6  
 41460 Neuss





## Machbarkeitsstudie für die Bergisch-Märkische Veloroute

### Empfohlene Maßnahmen

Bereich 6

#### Zeichenerklärung

- Ausbau
- Brückenbauwerk
- Fahrstreifenumwandlung
- Geschwindigkeitsreduktion
- Keine Maßnahme möglich
- Keine Maßnahme notwendig
- Markierung
- Neubau
- Sanierung
- Straßenraumumbau
- Umbau Fahrradstraße
- Trassenendpunkte
- SPNV-Haltepunkte
- Kommunale Grenzen

Projektnummer: 23N034

Bearbeitungsstand: 20.11.2024

Kartengrundlage:

© RVR und Kooperationspartner, dl-de/by-2-0

Maßstab: 1:5.000

#### Auftraggeber

Ennepe-Ruhr-Kreis  
Hauptstraße 92  
58332 Schwelm



#### Auftragnehmerin

IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH  
Hammfelddamm 6  
41460 Neuss





# Machbarkeitsstudie für die Bergisch-Märkische Veloroute

## Empfohlene Maßnahmen

Bereich 7

### Zeichenerklärung

- Ausbau
- Brückenbauwerk
- Fahrstreifenumwandlung
- Geschwindigkeitsreduktion
- Keine Maßnahme möglich
- Keine Maßnahme notwendig
- Markierung
- Neubau
- Sanierung
- Straßenraumumbau
- Umbau Fahrradstraße
- Trassenendpunkte
- DB SPNV-Haltepunkte
- Kommunale Grenzen

Projektnummer: 23N034

Bearbeitungsstand: 20.11.2024

Kartengrundlage:

© RVR und Kooperationspartner, dl-de/by-2-0

Maßstab: 1:5.000

### Auftraggeber

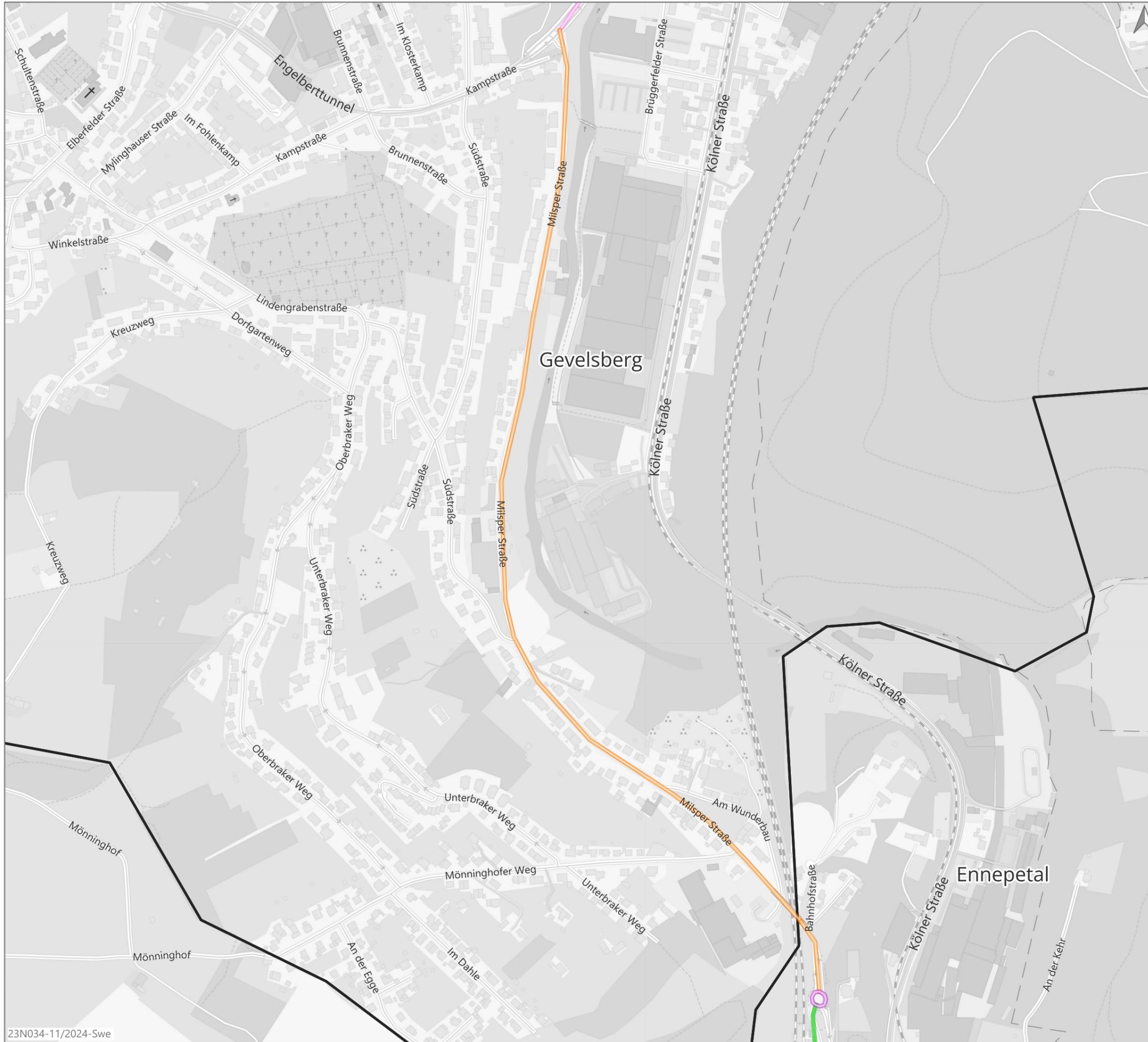
Ennepe-Ruhr-Kreis  
Hauptstraße 92  
58332 Schwelm



### Auftragnehmerin

IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH  
Hammfelddamm 6  
41460 Neuss





# Machbarkeitsstudie für die Bergisch-Märkische Veloroute

## Empfohlene Maßnahmen

Bereich 8

### Zeichenerklärung

- Ausbau
- Brückenbauwerk
- Fahrstreifenumwandlung
- Geschwindigkeitsreduktion
- Keine Maßnahme möglich
- Keine Maßnahme notwendig
- Markierung
- Neubau
- Sanierung
- Straßenraumumbau
- Umbau Fahrradstraße
- Trassenendpunkte
- SPNV-Haltepunkte
- Kommunale Grenzen

Projektnummer: 23N034

Bearbeitungsstand: 20.11.2024

Kartengrundlage:

© RVR und Kooperationspartner, dl-de/by-2-0

Maßstab: 1:5.000

### Auftraggeber

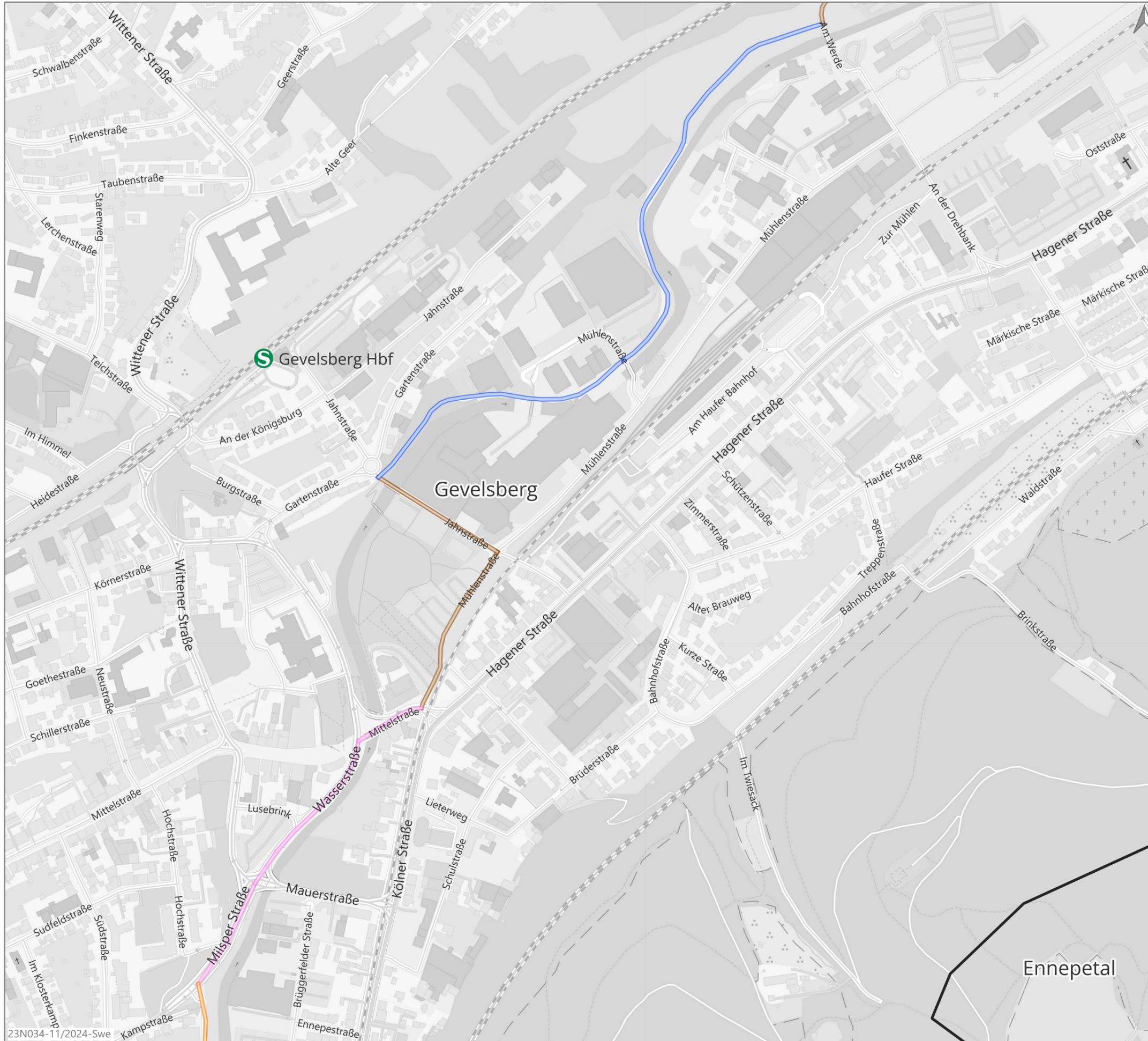
Ennepe-Ruhr-Kreis  
Hauptstraße 92  
58332 Schwelm



### Auftragnehmerin

IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH  
Hammfelddamm 6  
41460 Neuss





## Machbarkeitsstudie für die Bergisch-Märkische Veloroute

### Empfohlene Maßnahmen

Bereich 9

#### Zeichenerklärung

- Ausbau
- Brückenbauwerk
- Fahrstreifenumwandlung
- Geschwindigkeitsreduktion
- Keine Maßnahme möglich
- Keine Maßnahme notwendig
- Markierung
- Neubau
- Sanierung
- Straßenraumumbau
- Umbau Fahrradstraße
- Trassenendpunkte
- SPNV-Haltepunkte
- Kommunale Grenzen

Projektnummer: 23N034

Bearbeitungsstand: 20.11.2024

Kartengrundlage:

© RVR und Kooperationspartner, dl-de/by-2-0

Maßstab: 1:5.000

#### Auftraggeber

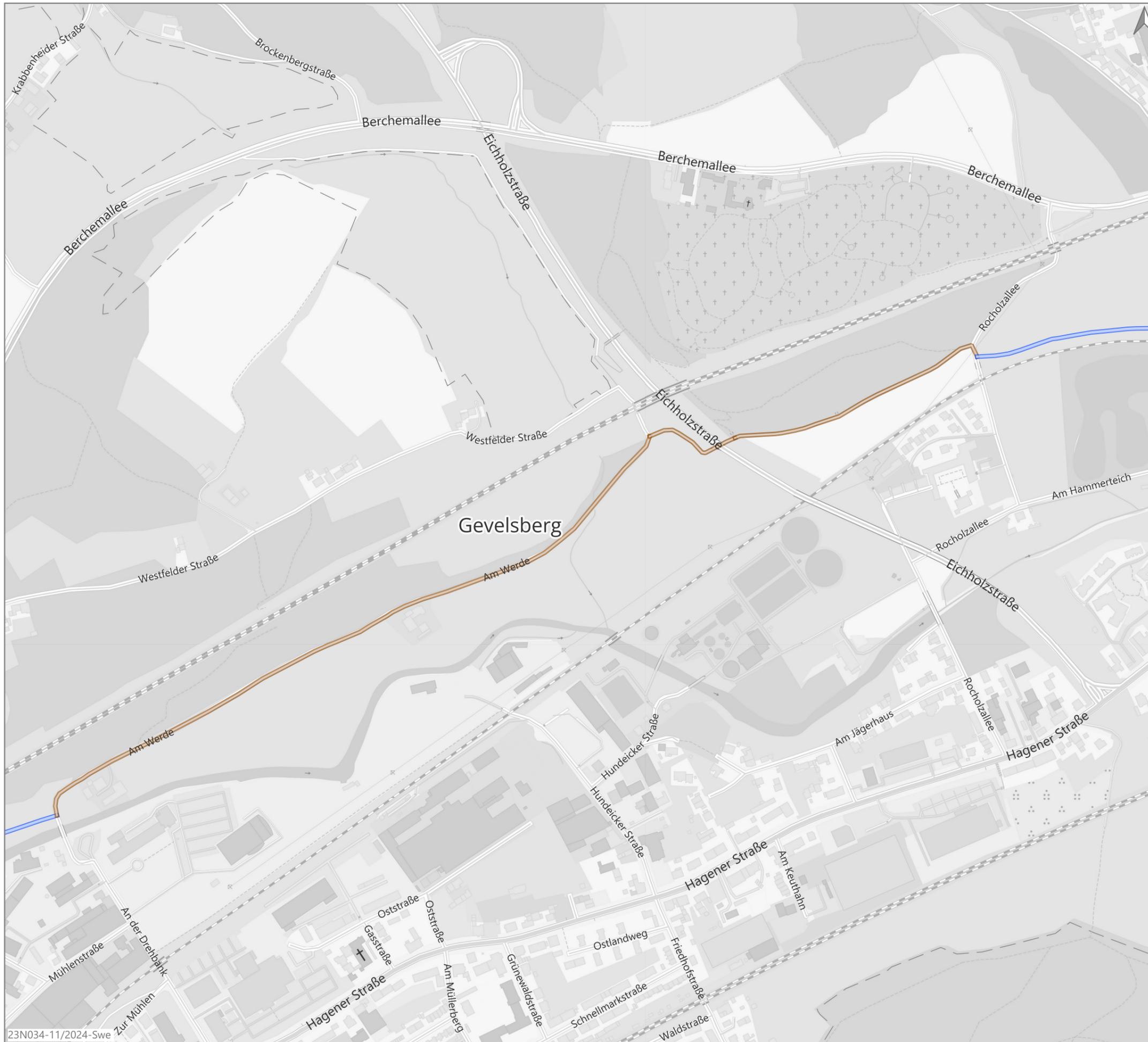
Ennepe-Ruhr-Kreis  
Hauptstraße 92  
58332 Schwelm



#### Auftragnehmerin

IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH  
Hammfelddamm 6  
41460 Neuss





## Machbarkeitsstudie für die Bergisch-Märkische Veloroute

### Empfohlene Maßnahmen

Bereich 10

#### Zeichenerklärung

- Ausbau
- Brückenbauwerk
- Fahrstreifenumwandlung
- Geschwindigkeitsreduktion
- Keine Maßnahme möglich
- Keine Maßnahme notwendig
- Markierung
- Neubau
- Sanierung
- Straßenraumumbau
- Umbau Fahrradstraße
- Trassenendpunkte
- SPNV-Haltepunkte
- Kommunale Grenzen

Projektnummer: 23N034

Bearbeitungsstand: 20.11.2024

Kartengrundlage:

© RVR und Kooperationspartner, dl-de/by-2-0

Maßstab: 1:5.000

#### Auftraggeber

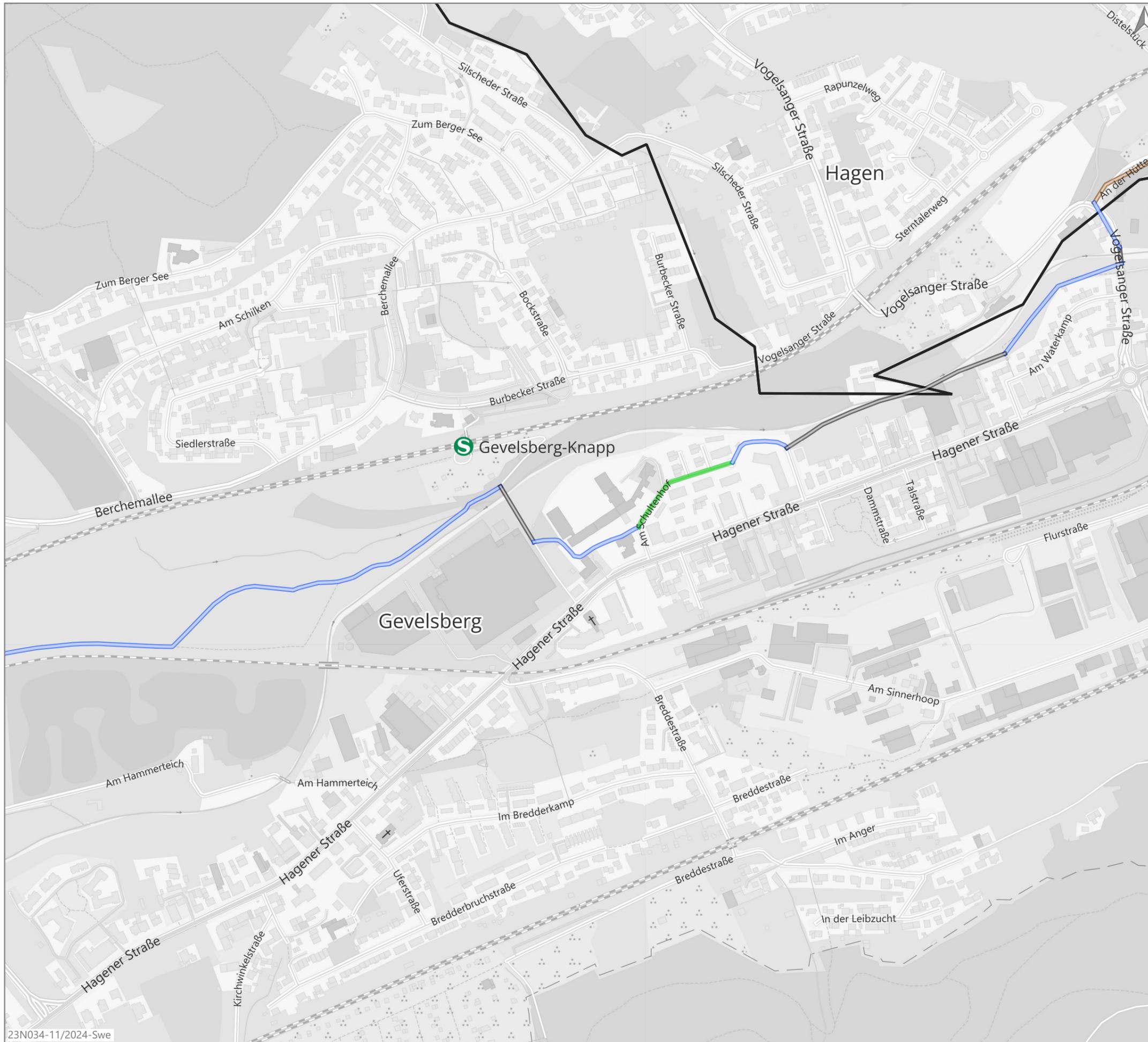
Ennepe-Ruhr-Kreis  
Hauptstraße 92  
58332 Schwelm



#### Auftragnehmerin

IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH  
Hammfelddamm 6  
41460 Neuss





# Machbarkeitsstudie für die Bergisch-Märkische Veloroute

## Empfohlene Maßnahmen

Bereich 11

### Zeichenerklärung

- Ausbau
- Brückenbauwerk
- Fahrstreifenumwandlung
- Geschwindigkeitsreduktion
- Keine Maßnahme möglich
- Keine Maßnahme notwendig
- Markierung
- Neubau
- Sanierung
- Straßenraumumbau
- Umbau Fahrradstraße
- Trassenendpunkte
- S DB SPNV-Haltepunkte
- Kommunale Grenzen

Projektnummer: 23N034

Bearbeitungsstand: 20.11.2024

Kartengrundlage:

© RVR und Kooperationspartner, dl-de/by-2-0

Maßstab: 1:5.000

### Auftraggeber

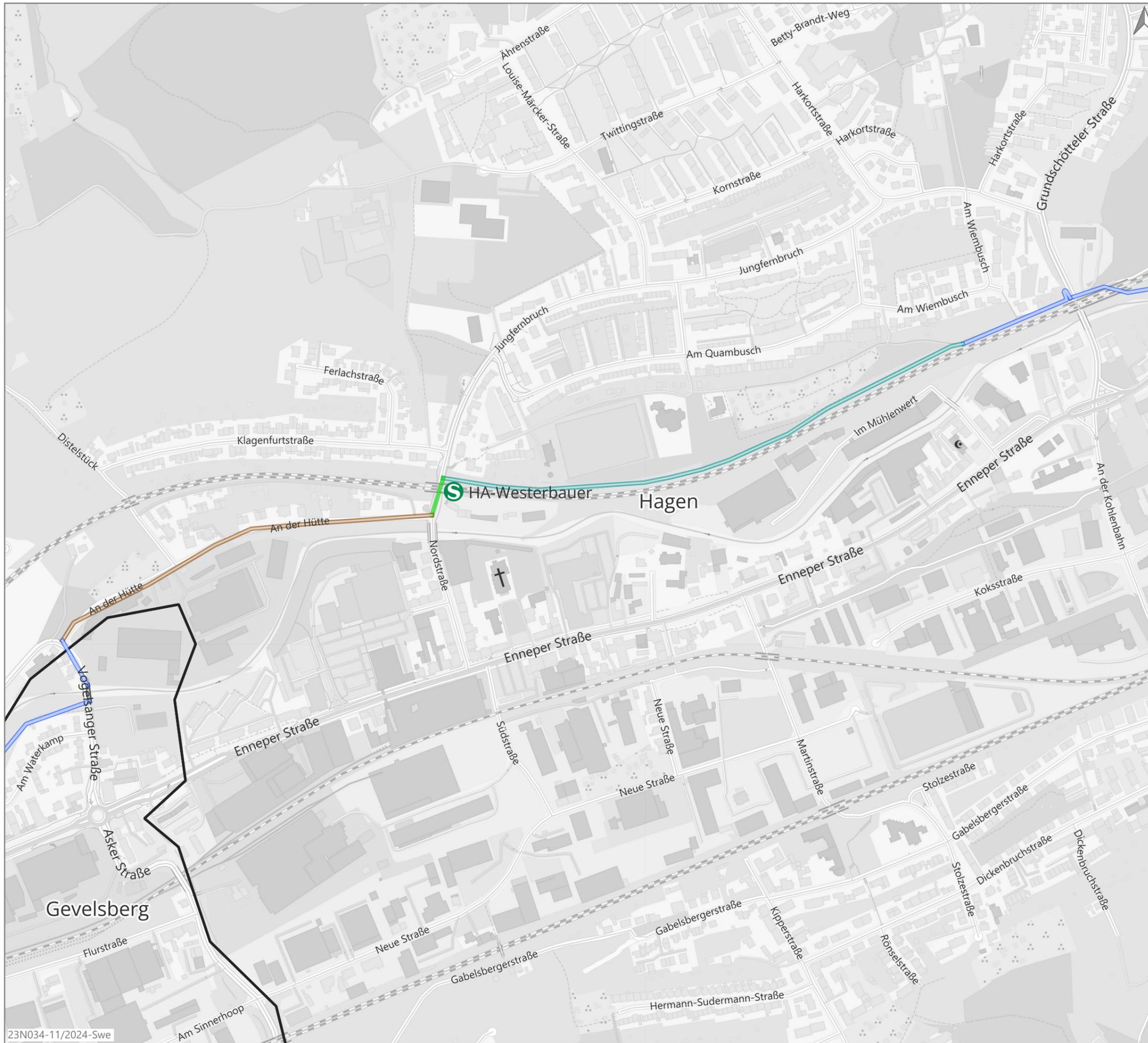
Ennepe-Ruhr-Kreis  
Hauptstraße 92  
58332 Schwelm



### Auftragnehmerin

IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH  
Hammfelddamm 6  
41460 Neuss





# Machbarkeitsstudie für die Bergisch-Märkische Veloroute

## Empfohlene Maßnahmen

Bereich 12

### Zeichenerklärung

- Ausbau
- Brückenbauwerk
- Fahrstreifenumwandlung
- Geschwindigkeitsreduktion
- Keine Maßnahme möglich
- Keine Maßnahme notwendig
- Markierung
- Neubau
- Sanierung
- Straßenraumumbau
- Umbau Fahrradstraße
- Trassenendpunkte
- S DB SPNV-Haltestellen
- Kommunale Grenzen

Projektnummer: 23N034  
 Bearbeitungsstand: 20.11.2024  
 Kartengrundlage:  
 © RVR und Kooperationspartner, dl-de/by-2-0

Maßstab: 1:5.000

### Auftraggeber

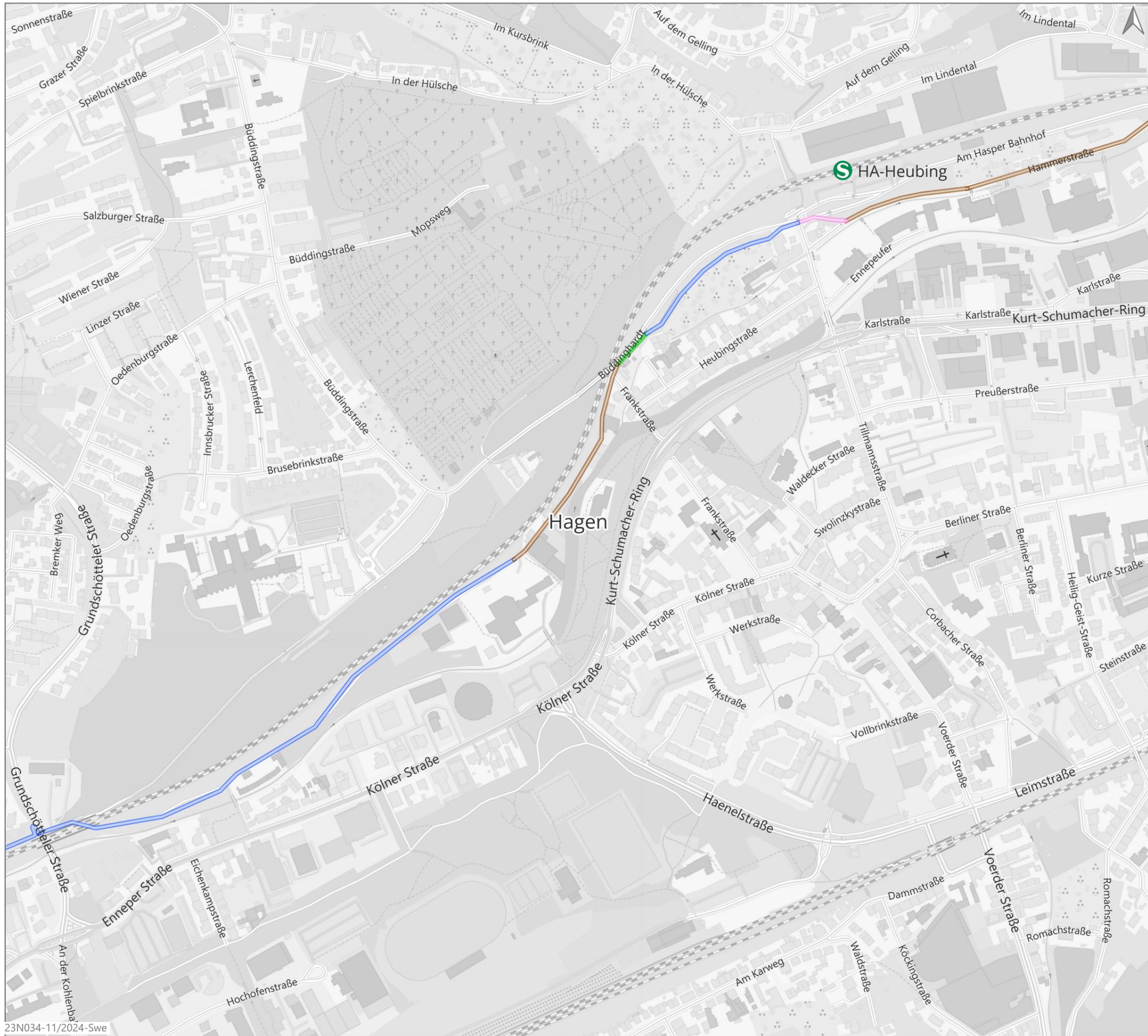
Ennepe-Ruhr-Kreis  
 Hauptstraße 92  
 58332 Schwelm



### Auftragnehmerin

IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH  
 Hammfelddamm 6  
 41460 Neuss





# Machbarkeitsstudie für die Bergisch-Märkische Veloroute

## Empfohlene Maßnahmen

Bereich 13

### Zeichenerklärung

- Ausbau
- Brückenbauwerk
- Fahrstreifenumwandlung
- Geschwindigkeitsreduktion
- Keine Maßnahme möglich
- Keine Maßnahme notwendig
- Markierung
- Neubau
- Sanierung
- Straßenraumumbau
- Umbau Fahrradstraße
- Trassenendpunkte
- S DB SPNV-Haltepunkte
- Kommunale Grenzen

Projektnummer: 23N034

Bearbeitungsstand: 20.11.2024

Kartengrundlage:

© RVR und Kooperationspartner, dl-de/by-2-0

Maßstab: 1:5.000

### Auftraggeber

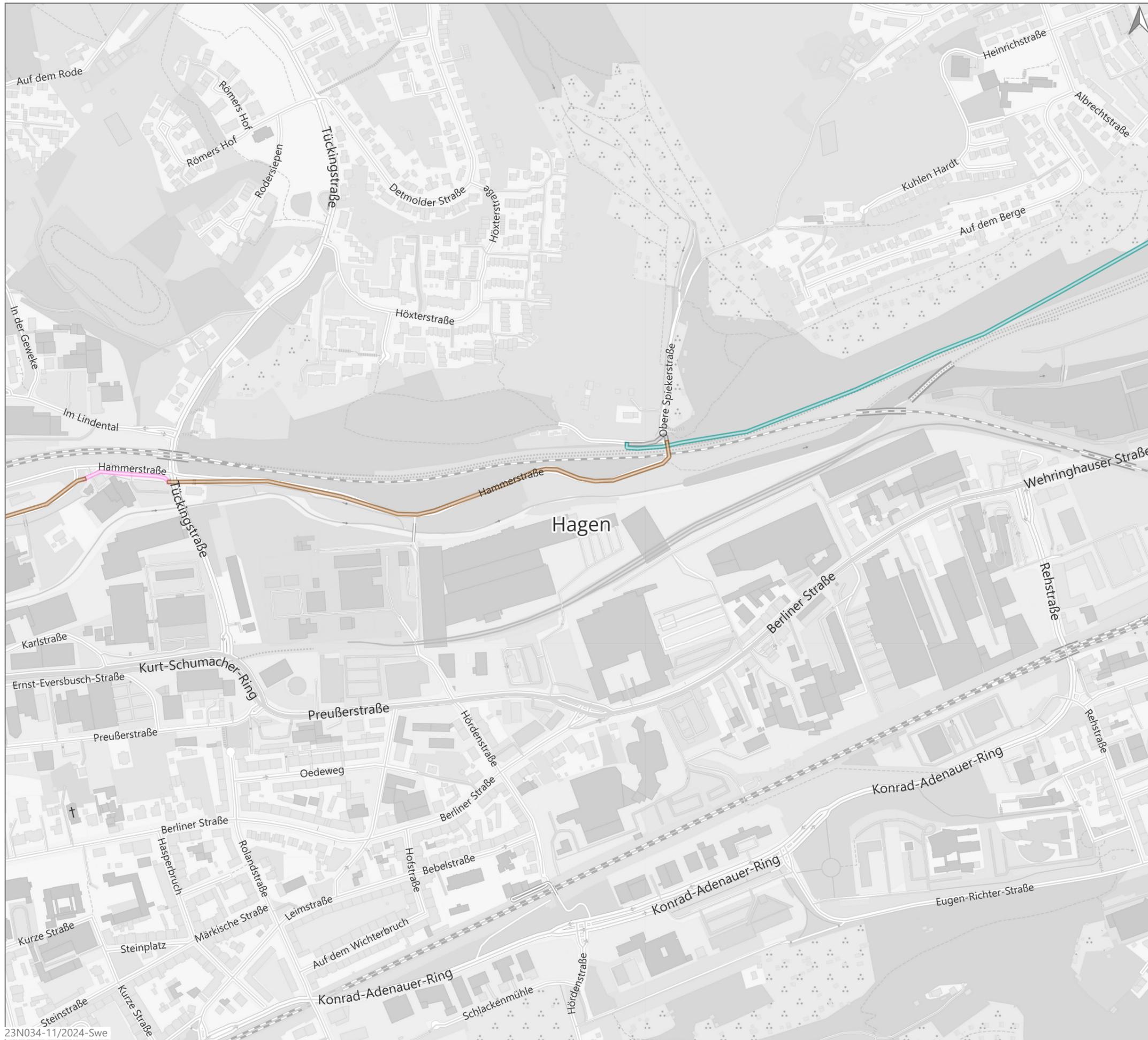
Ennepe-Ruhr-Kreis  
Hauptstraße 92  
58332 Schwelm



### Auftragnehmerin

IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH  
Hammfelddamm 6  
41460 Neuss





# Machbarkeitsstudie für die Bergisch-Märkische Veloroute

## Empfohlene Maßnahmen

Bereich 14

### Zeichenerklärung

- Ausbau
- Brückenbauwerk
- Fahrstreifenumwandlung
- Geschwindigkeitsreduktion
- Keine Maßnahme möglich
- Keine Maßnahme notwendig
- Markierung
- Neubau
- Sanierung
- Straßenraumumbau
- Umbau Fahrradstraße
- Trassenendpunkte
- SPNV-Haltepunkte
- Kommunale Grenzen

Projektnummer: 23N034

Bearbeitungsstand: 20.11.2024

Kartengrundlage:

© RVR und Kooperationspartner, dl-de/by-2-0

Maßstab: 1:5.000

### Auftraggeber

Ennepe-Ruhr-Kreis  
Hauptstraße 92  
58332 Schwelm



### Auftragnehmerin

IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH  
Hammfelddamm 6  
41460 Neuss





## Machbarkeitsstudie für die Bergisch-Märkische Veloroute

### Empfohlene Maßnahmen

Bereich 15

#### Zeichenerklärung

- Ausbau
- Brückenbauwerk
- Fahrstreifenumwandlung
- Geschwindigkeitsreduktion
- Keine Maßnahme möglich
- Keine Maßnahme notwendig
- Markierung
- Neubau
- Sanierung
- Straßenraumumbau
- Umbau Fahrradstraße
- Trassenendpunkte
- SPNV-Haltepunkte
- Kommunale Grenzen

Projektnummer: 23N034

Bearbeitungsstand: 20.11.2024

Kartengrundlage:

© RVR und Kooperationspartner, dl-de/by-2-0

Maßstab: 1:5.000

#### Auftraggeber

Ennepe-Ruhr-Kreis  
Hauptstraße 92  
58332 Schwelm



#### Auftragnehmerin

IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH  
Hammfelddamm 6  
41460 Neuss





# Machbarkeitsstudie für die Bergisch-Märkische Veloroute

## Radverkehrspotenziale

Bereich 1

**Zeichenerklärung**

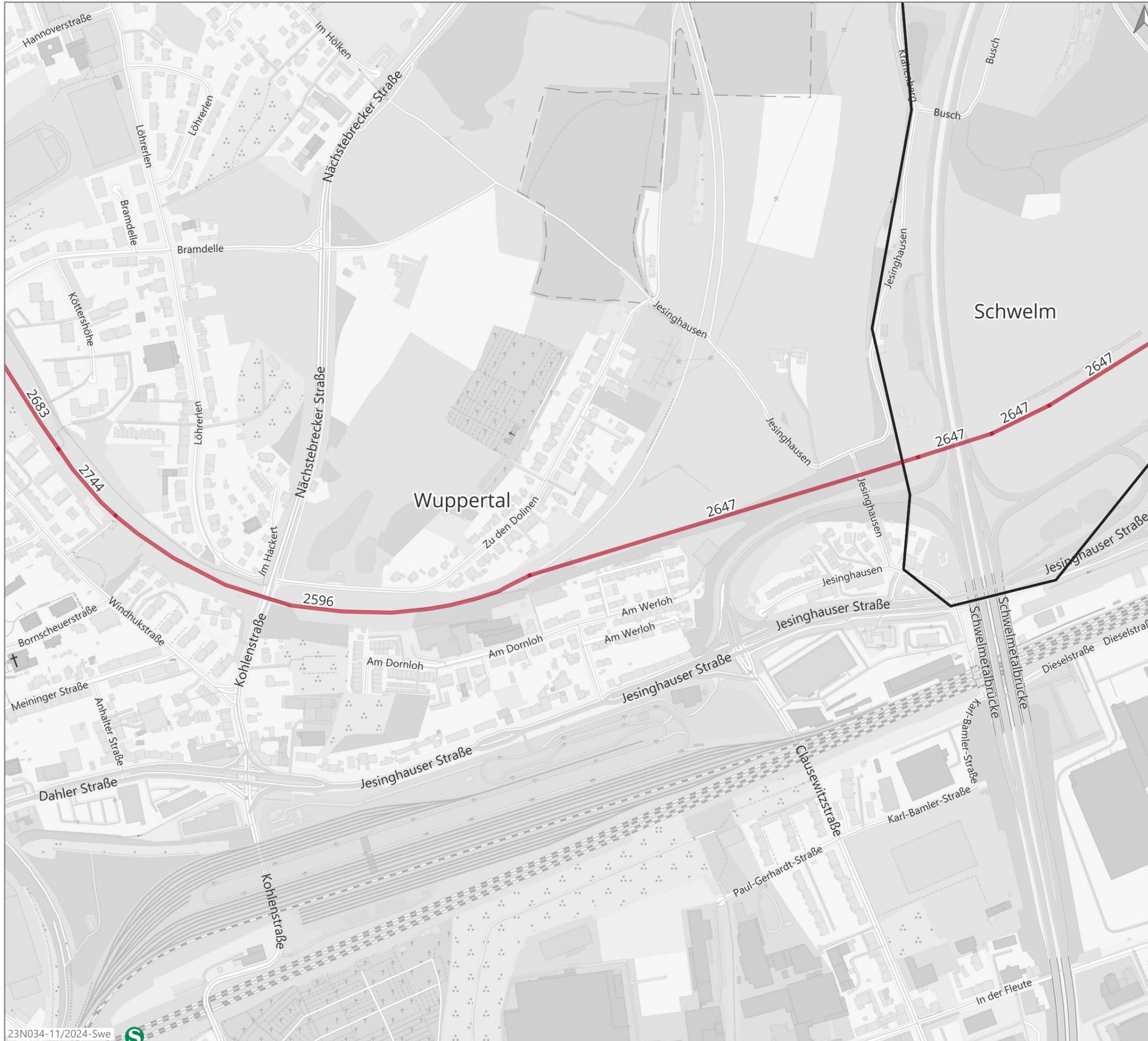
- < 500 RF/Tag
- 500 - 1.000 RF/Tag
- 1.000-1.500 RF/Tag
- 1.500-2.000 RF/Tag
- 2.000-2.500 RF/Tag
- > 2.500 RF/Tag
- Trassenendpunkte
- SPNV-Haltepunkte
- Kommunale Grenzen

Projektnummer: 23N034  
 Bearbeitungsstand: 29.11.2024  
 Kartengrundlage:  
 © RVR und Kooperationspartner, dl-de/by-2-0

**Maßstab: 1:5.000**

**Auftraggeber**  
 Ennepe-Ruhr-Kreis  
 Hauptstraße 92  
 58332 Schwelm

**Auftragnehmerin**  
 IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH  
 Hammfelddamm 6  
 41460 Neuss



# Machbarkeitsstudie für die Bergisch-Märkische Veloroute

## Radverkehrspotenziale

Bereich 2

### Zeichenerklärung

- < 500 RF/Tag
- 500 - 1.000 RF/Tag
- 1.000-1.500 RF/Tag
- 1.500-2.000 RF/Tag
- 2.000-2.500 RF/Tag
- > 2.500 RF/Tag
- Trassenendpunkte
- SPNV-Haltepunkte
- Kommunale Grenzen

Projektnummer: 23N034

Bearbeitungsstand: 29.11.2024

Kartengrundlage:

© RVR und Kooperationspartner, dl-de/by-2-0

Maßstab: 1:5.000

### Auftraggeber

Ennepe-Ruhr-Kreis  
Hauptstraße 92  
58332 Schwelm



### Auftragnehmerin

IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH  
Hammfelddamm 6  
41460 Neuss





# Machbarkeitsstudie für die Bergisch-Märkische Veloroute

## Radverkehrspotenziale

Bereich 3

**Zeichenerklärung**

- < 500 RF/Tag
- 500 - 1.000 RF/Tag
- 1.000-1.500 RF/Tag
- 1.500-2.000 RF/Tag
- 2.000-2.500 RF/Tag
- > 2.500 RF/Tag
- Trassenendpunkte
- S DB SPNV-Haltepunkte
- Kommunale Grenzen

Projektnummer: 23N034  
 Bearbeitungsstand: 29.11.2024  
 Kartengrundlage:  
 © RVR und Kooperationspartner, dl-de/by-2-0

**Maßstab: 1:5.000**

**Auftraggeber**  
 Ennepe-Ruhr-Kreis  
 Hauptstraße 92  
 58332 Schwelm



**Auftragnehmerin**  
 IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH  
 Hammfelddamm 6  
 41460 Neuss





# Machbarkeitsstudie für die Bergisch-Märkische Veloroute

## Radverkehrspotenziale

Bereich 4

### Zeichenerklärung

- < 500 RF/Tag
- 500 - 1.000 RF/Tag
- 1.000-1.500 RF/Tag
- 1.500-2.000 RF/Tag
- 2.000-2.500 RF/Tag
- > 2.500 RF/Tag
- Trassenendpunkte
- SPNV-Haltepunkte
- Kommunale Grenzen

Projektnummer: 23N034  
 Bearbeitungsstand: 29.11.2024  
 Kartengrundlage:  
 © RVR und Kooperationspartner, dl-de/by-2-0

Maßstab: 1:5.000

### Auftraggeber

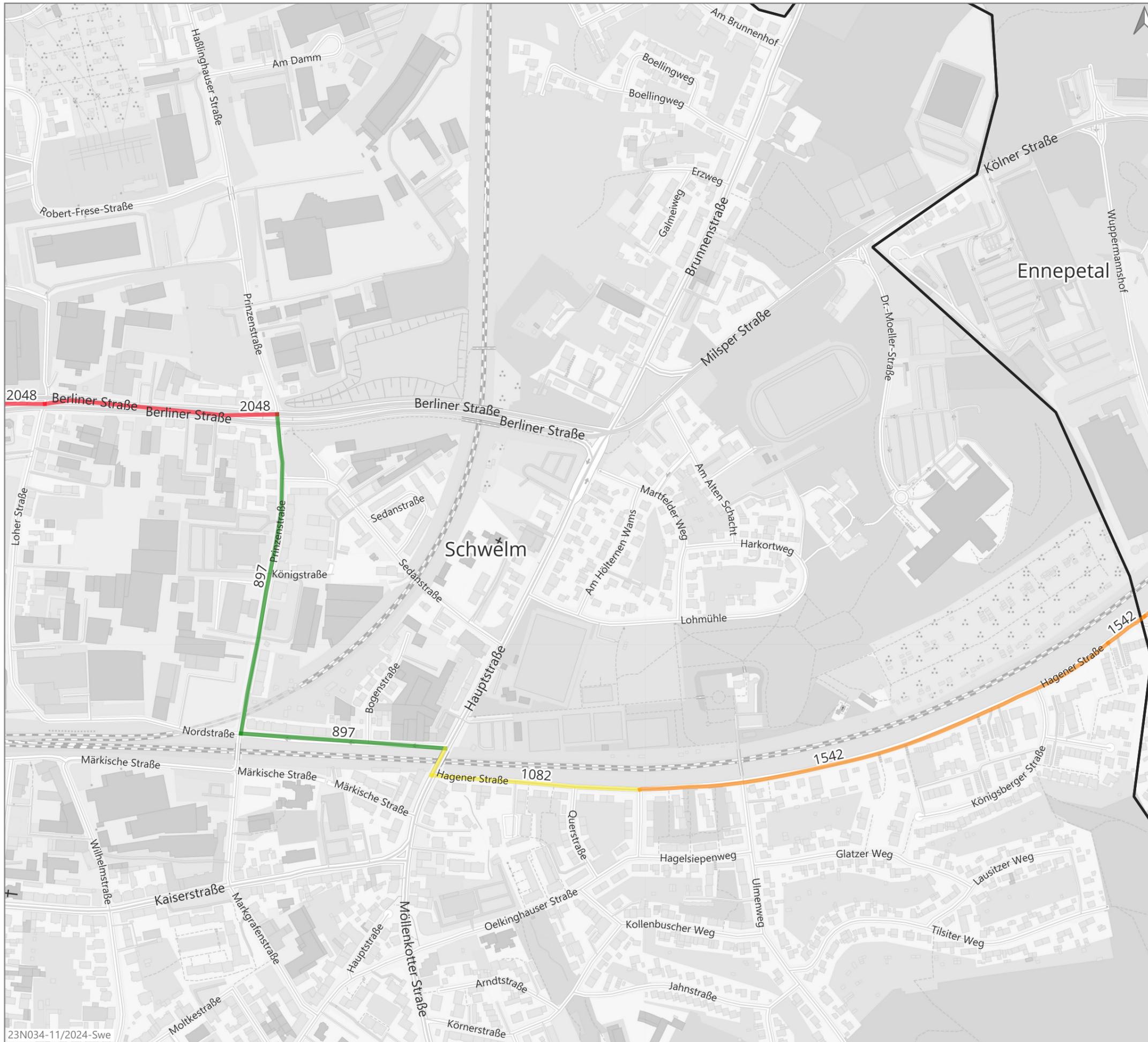
Ennepe-Ruhr-Kreis  
 Hauptstraße 92  
 58332 Schwelm



### Auftragnehmerin

IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH  
 Hammfelddamm 6  
 41460 Neuss





# Machbarkeitsstudie für die Bergisch-Märkische Veloroute

## Radverkehrspotenziale

Bereich 5

### Zeichenerklärung

- < 500 RF/Tag
- 500 - 1.000 RF/Tag
- 1.000-1.500 RF/Tag
- 1.500-2.000 RF/Tag
- 2.000-2.500 RF/Tag
- > 2.500 RF/Tag
- Trassenendpunkte
- S DB SPNV-Haltepunkte
- Kommunale Grenzen

Projektnummer: 23N034

Bearbeitungsstand: 29.11.2024

Kartengrundlage:

© RVR und Kooperationspartner, dl-de/by-2-0

Maßstab: 1:5.000

### Auftraggeber

Ennepe-Ruhr-Kreis  
Hauptstraße 92  
58332 Schwelm



### Auftragnehmerin

IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH  
Hammfelddamm 6  
41460 Neuss





## Machbarkeitsstudie für die Bergisch-Märkische Veloroute

### Radverkehrspotenziale

Bereich 6

#### Zeichenerklärung

- < 500 RF/Tag
- 500 - 1.000 RF/Tag
- 1.000-1.500 RF/Tag
- 1.500-2.000 RF/Tag
- 2.000-2.500 RF/Tag
- > 2.500 RF/Tag
- Trassenendpunkte
- SPNV-Haltepunkte
- Kommunale Grenzen

Projektnummer: 23N034

Bearbeitungsstand: 29.11.2024

Kartengrundlage:

© RVR und Kooperationspartner, dl-de/by-2-0

Maßstab: 1:5.000

#### Auftraggeber

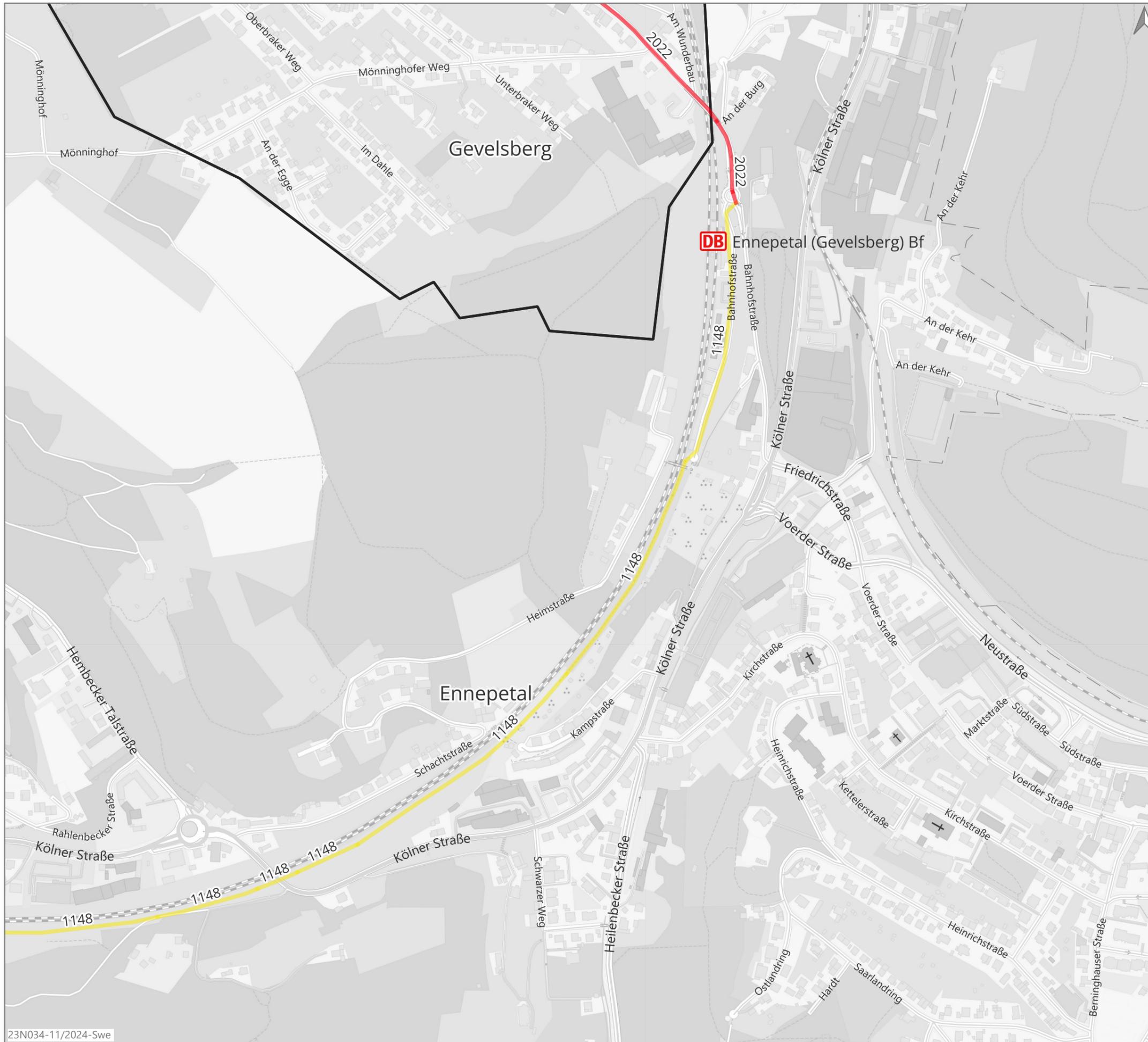
Ennepe-Ruhr-Kreis  
Hauptstraße 92  
58332 Schwelm



#### Auftragnehmerin

IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH  
Hammfelddamm 6  
41460 Neuss





## Machbarkeitsstudie für die Bergisch-Märkische Veloroute

### Radverkehrspotenziale

Bereich 7

#### Zeichenerklärung

- < 500 RF/Tag
- 500 - 1.000 RF/Tag
- 1.000-1.500 RF/Tag
- 1.500-2.000 RF/Tag
- 2.000-2.500 RF/Tag
- > 2.500 RF/Tag
- Trassenendpunkte
- DB SPNV-Haltepunkte
- Kommunale Grenzen

Projektnummer: 23N034

Bearbeitungsstand: 29.11.2024

Kartengrundlage:

© RVR und Kooperationspartner, dl-de/by-2-0

Maßstab: 1:5.000

#### Auftraggeber

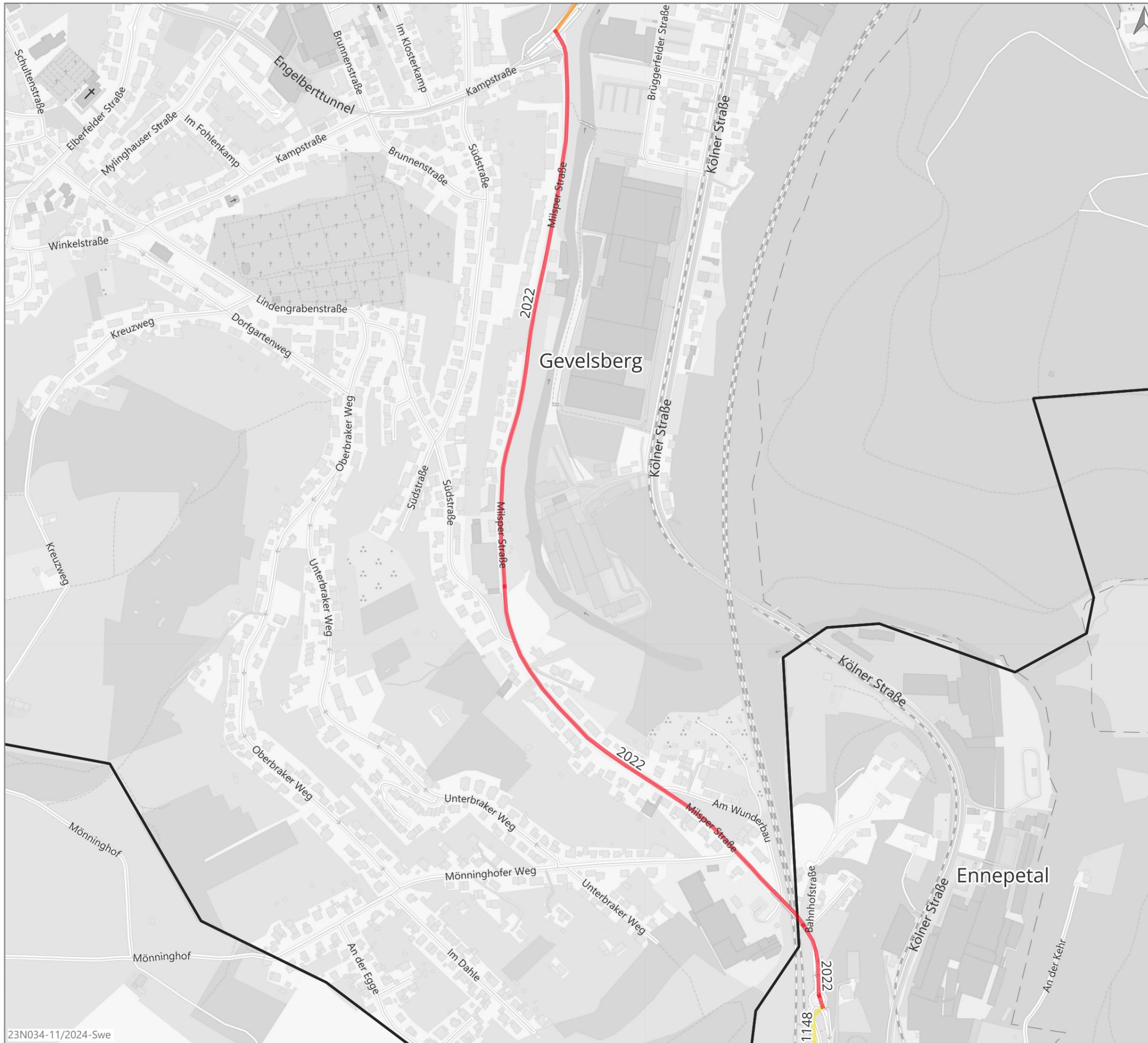
Ennepe-Ruhr-Kreis  
Hauptstraße 92  
58332 Schwelm



#### Auftragnehmerin

IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH  
Hammfelddamm 6  
41460 Neuss





# Machbarkeitsstudie für die Bergisch-Märkische Veloroute

## Radverkehrspotenziale

Bereich 8

### Zeichenerklärung

- < 500 RF/Tag
- 500 - 1.000 RF/Tag
- 1.000-1.500 RF/Tag
- 1.500-2.000 RF/Tag
- 2.000-2.500 RF/Tag
- > 2.500 RF/Tag
- Trassenendpunkte
- SPNV-Haltepunkte
- Kommunale Grenzen

Projektnummer: 23N034

Bearbeitungsstand: 29.11.2024

Kartengrundlage:

© RVR und Kooperationspartner, dl-de/by-2-0

Maßstab: 1:5.000

### Auftraggeber

Ennepe-Ruhr-Kreis  
Hauptstraße 92  
58332 Schwelm



### Auftragnehmerin

IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH  
Hammfelddamm 6  
41460 Neuss





# Machbarkeitsstudie für die Bergisch-Märkische Veloroute

## Radverkehrspotenziale

Bereich 9

**Zeichenerklärung**

- < 500 RF/Tag
- 500 - 1.000 RF/Tag
- 1.000-1.500 RF/Tag
- 1.500-2.000 RF/Tag
- 2.000-2.500 RF/Tag
- > 2.500 RF/Tag
- Trassenendpunkte
- SPNV-Haltepunkte
- Kommunale Grenzen

Projektnummer: 23N034  
 Bearbeitungsstand: 29.11.2024  
 Kartengrundlage:  
 © RVR und Kooperationspartner, dl-de/by-2-0

**Maßstab: 1:5.000**

**Auftraggeber**  
 Ennepe-Ruhr-Kreis  
 Hauptstraße 92  
 58332 Schwelm



**Auftragnehmerin**  
 IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH  
 Hammfelddamm 6  
 41460 Neuss





## Machbarkeitsstudie für die Bergisch-Märkische Veloroute

### Radverkehrspotenziale

Bereich 10

#### Zeichenerklärung

- < 500 RF/Tag
- 500 - 1.000 RF/Tag
- 1.000-1.500 RF/Tag
- 1.500-2.000 RF/Tag
- 2.000-2.500 RF/Tag
- > 2.500 RF/Tag
- Trassenendpunkte
- SPNV-Haltepunkte
- Kommunale Grenzen

Projektnummer: 23N034

Bearbeitungsstand: 29.11.2024

Kartengrundlage:

© RVR und Kooperationspartner, dl-de/by-2-0

Maßstab: 1:5.000

#### Auftraggeber

Ennepe-Ruhr-Kreis  
Hauptstraße 92  
58332 Schwelm



#### Auftragnehmerin

IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH  
Hammfelddamm 6  
41460 Neuss





# Machbarkeitsstudie für die Bergisch-Märkische Veloroute

## Radverkehrspotenziale

Bereich 11

### Zeichenerklärung

- < 500 RF/Tag
- 500 - 1.000 RF/Tag
- 1.000-1.500 RF/Tag
- 1.500-2.000 RF/Tag
- 2.000-2.500 RF/Tag
- > 2.500 RF/Tag
- Trassenendpunkte
- SPNV-Haltepunkte
- Kommunale Grenzen

Projektnummer: 23N034

Bearbeitungsstand: 29.11.2024

Kartengrundlage:

© RVR und Kooperationspartner, dl-de/by-2-0

Maßstab: 1:5.000

### Auftraggeber

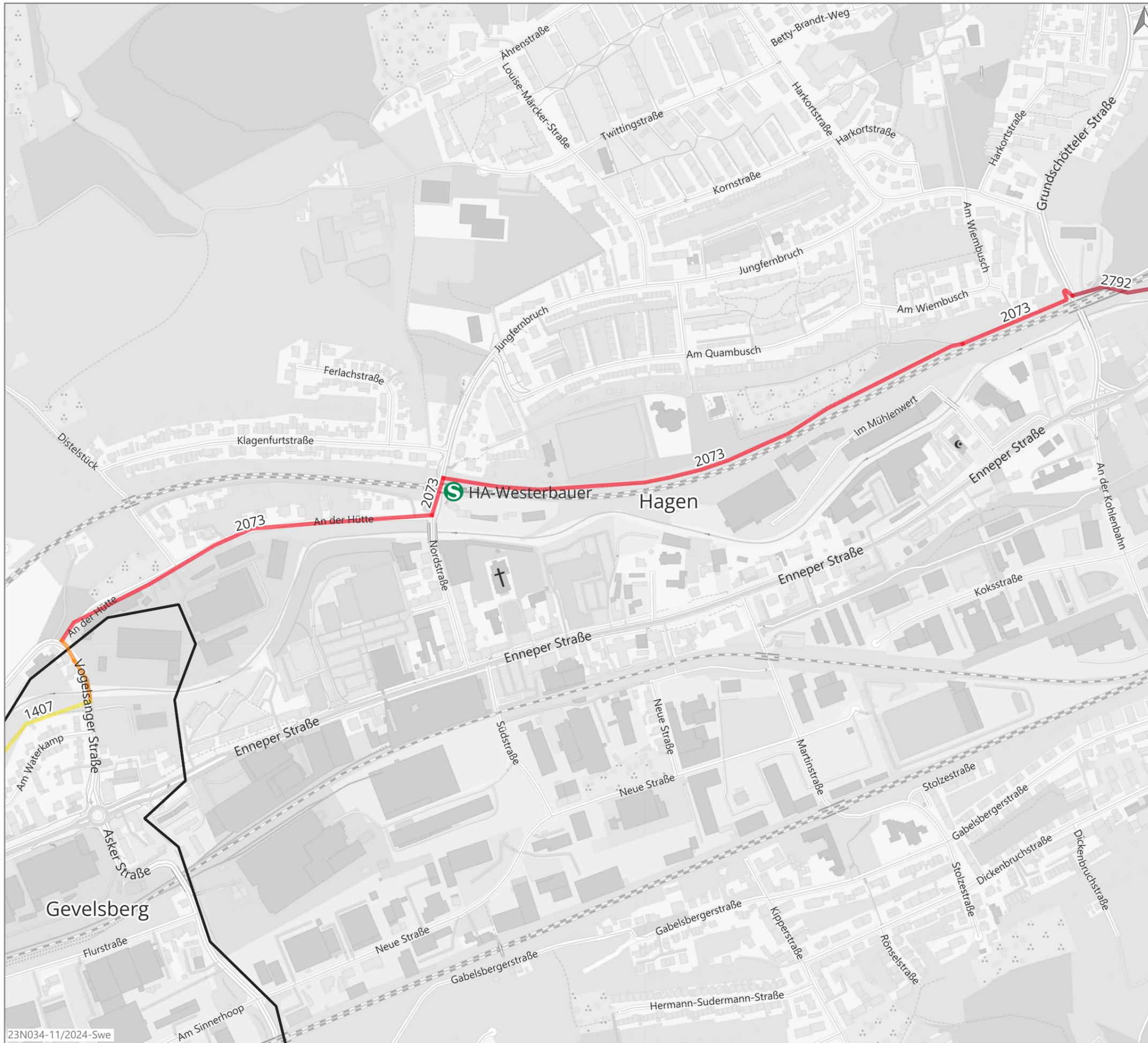
Ennepe-Ruhr-Kreis  
Hauptstraße 92  
58332 Schwelm



### Auftragnehmerin

IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH  
Hammfelddamm 6  
41460 Neuss





# Machbarkeitsstudie für die Bergisch-Märkische Veloroute

## Radverkehrspotenziale

Bereich 12

### Zeichenerklärung

- < 500 RF/Tag
- 500 - 1.000 RF/Tag
- 1.000-1.500 RF/Tag
- 1.500-2.000 RF/Tag
- 2.000-2.500 RF/Tag
- > 2.500 RF/Tag
- Trassenendpunkte
- SPNV-Haltepunkte
- Kommunale Grenzen

Projektnummer: 23N034  
 Bearbeitungsstand: 29.11.2024  
 Kartengrundlage:  
 © RVR und Kooperationspartner, dl-de/by-2-0

Maßstab: 1:5.000

### Auftraggeber

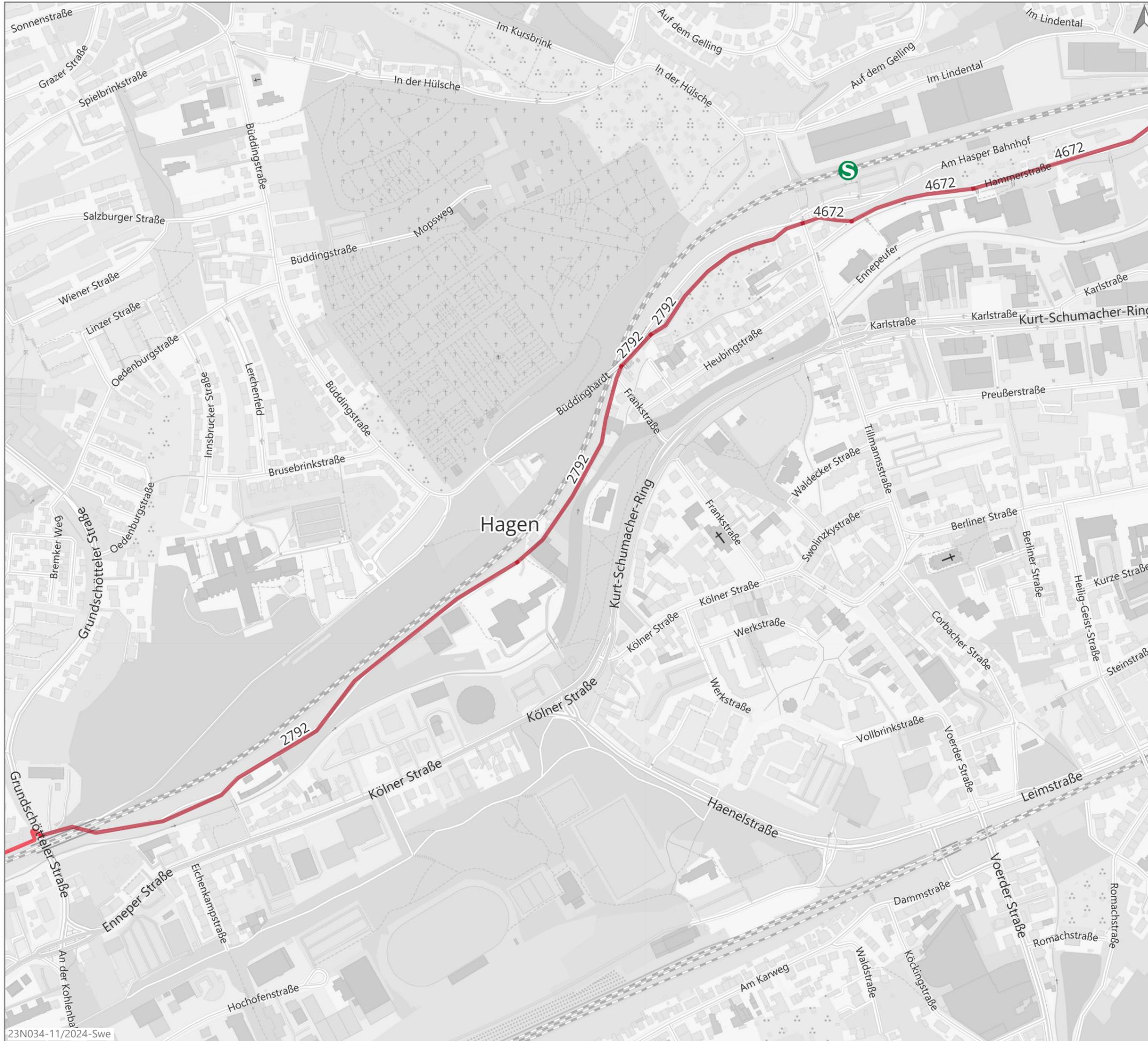
Ennepe-Ruhr-Kreis  
 Hauptstraße 92  
 58332 Schwelm



### Auftragnehmerin

IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH  
 Hammfelddamm 6  
 41460 Neuss





## Machbarkeitsstudie für die Bergisch-Märkische Veloroute Radverkehrspotenziale

Bereich 13

### Zeichenerklärung

- < 500 RF/Tag
- 500 - 1.000 RF/Tag
- 1.000-1.500 RF/Tag
- 1.500-2.000 RF/Tag
- 2.000-2.500 RF/Tag
- > 2.500 RF/Tag
- Trassenendpunkte
- S DB SPNV-Haltepunkte
- Kommunale Grenzen

Projektnummer: 23N034

Bearbeitungsstand: 29.11.2024

Kartengrundlage:

© RVR und Kooperationspartner, dl-de/by-2-0

Maßstab: 1:5.000

### Auftraggeber

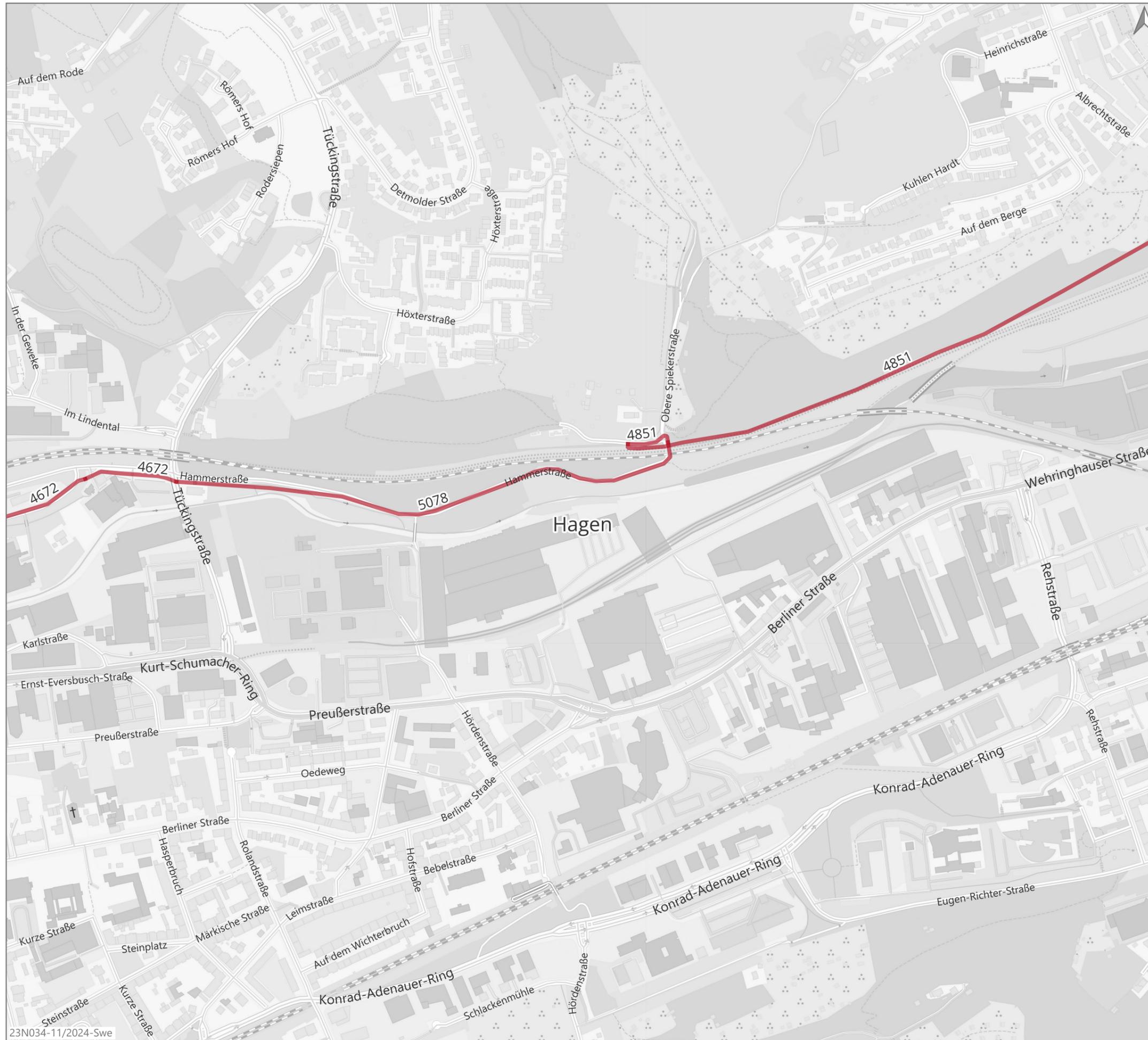
Ennepe-Ruhr-Kreis  
Hauptstraße 92  
58332 Schwelm



### Auftragnehmerin

IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH  
Hammfelddamm 6  
41460 Neuss





# Machbarkeitsstudie für die Bergisch-Märkische Veloroute

## Radverkehrspotenziale

Bereich 14

### Zeichenerklärung

- < 500 RF/Tag
- 500 - 1.000 RF/Tag
- 1.000-1.500 RF/Tag
- 1.500-2.000 RF/Tag
- 2.000-2.500 RF/Tag
- > 2.500 RF/Tag
- Trassenendpunkte
- SPNV-Haltepunkte
- Kommunale Grenzen

Projektnummer: 23N034

Bearbeitungsstand: 29.11.2024

Kartengrundlage:

© RVR und Kooperationspartner, dl-de/by-2-0

Maßstab: 1:5.000

### Auftraggeber

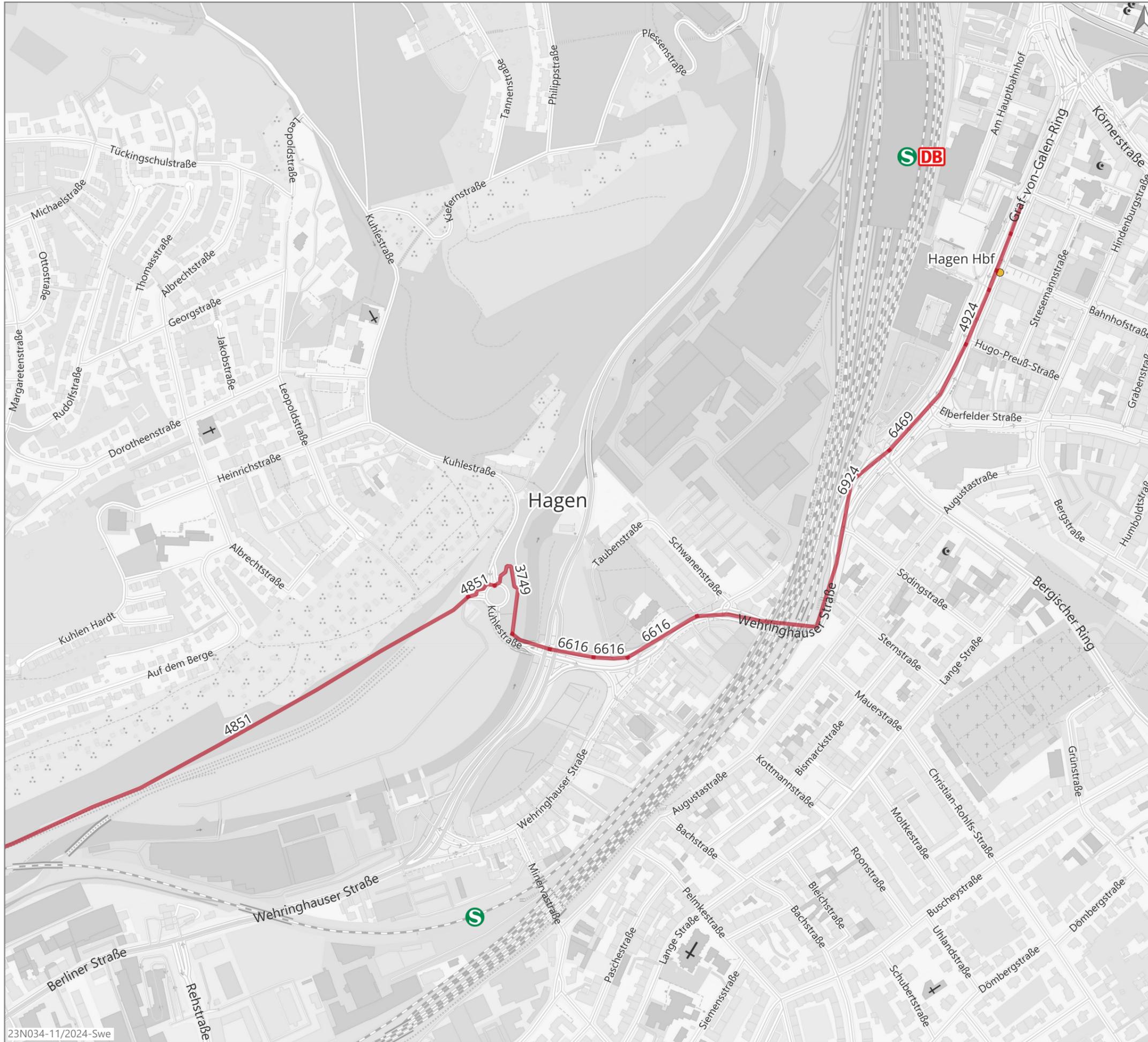
Ennepe-Ruhr-Kreis  
Hauptstraße 92  
58332 Schwelm



### Auftragnehmerin

IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH  
Hammfelddamm 6  
41460 Neuss





# Machbarkeitsstudie für die Bergisch-Märkische Veloroute

## Radverkehrspotenziale

Bereich 15

### Zeichenerklärung

- < 500 RF/Tag
- 500 - 1.000 RF/Tag
- 1.000-1.500 RF/Tag
- 1.500-2.000 RF/Tag
- 2.000-2.500 RF/Tag
- > 2.500 RF/Tag
- Trassenendpunkte
- S DB SPNV-Haltepunkte
- Kommunale Grenzen

Projektnummer: 23N034

Bearbeitungsstand: 29.11.2024

Kartengrundlage:

© RVR und Kooperationspartner, dl-de/by-2-0

Maßstab: 1:5.000

### Auftraggeber

Ennepe-Ruhr-Kreis  
Hauptstraße 92  
58332 Schwelm



### Auftragnehmerin

IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH  
Hammfelddamm 6  
41460 Neuss



## Anlage 3

**Geodaten (siehe Projekt- & Geopackage-Datei)**

**IGS** | Ingenieurgesellschaft STOLZ mbH

Hammfelddamm 6  
41460 Neuss

**T** (0 21 31) 79 18 92 - 0  
**F** (0 21 31) 79 18 92 - 30  
**E** [info@igs-ing.de](mailto:info@igs-ing.de)

Heinrich-Grüber-Straße 19  
12621 Berlin

(030) 70 71 77 - 18  
(030) 70 71 77 - 16  
[www.igs-ing.de](http://www.igs-ing.de)