

Weiterentwicklung Radverkehrskonzept Stadt Meerbusch

**Gemeinsame Sitzung des Bau- und Umweltausschuss
und des Ausschuss für Planung und Liegenschaften**

Dipl.-Ing. Heike Prahlow

**Planungsgemeinschaft Verkehr
PGV-Alrutz GbR, Hannover**

Themen

- Ziele und Vorgehen
- Inhalte
- Radverkehrsnetz
- Maßnahmenkonzeption
- Beteiligung der Bevölkerung
- Fahrradparken
- Potenziale einer Radstation am Bahnhof Osterath
- Fazit



Ziele

- Aufgreifen und Weiterentwicklung **vorhandener Ansätze** und Integration in eine Gesamtstrategie
 - Maßnahmenkatalog zur Förderung des Radverkehrs für einen **längerfristigen Zeitrahmen (mind. 10 Jahre)**
 - Einordnung der Maßnahmen in den **Gesamtrahmen der verkehrsplanerischen Aktivitäten** (Verkehrsentwicklungsplanung)
 - Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung im Sinne einer effizienten **Steuerung der Haushaltsmittel**
-
- **Steigerung der Fahrradnutzung (Reduzierung CO₂-Emission)**
 - **Ertüchtigung des Radverkehrsnetzes für die Anforderungen der Zukunft**
 - **Schaffung eines fahrradfreundlichen Klimas**
 - **Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr**

Vorgehen

- **Bestandsanalyse** und Datensichtung
 - Sichtung der vorhandenen Informationen und Grundlagen
 - Analyse vorhandener Netzstrukturen (Alltags- und Freizeitrouten)
 - Berücksichtigung vorhandener Planungen
- Entwickeln eines gesamtstädtischen **Radverkehrsnetzes** für Meerbusch
- **Bewertung der Infrastruktur** (Befahrung des Netzes mit dem Rad)
 - Feststellen des Handlungsbedarfes im Netz (**Maßnahmenkonzeption**)
 - Ableiten von beispielhaften und übertragbaren Lösungsansätzen
 - **Einbinden der Bevölkerung** (Anregungen über E-Mail-Adresse)
- Bestandsaufnahme und Vorschläge zur Verbesserung des **Fahrradparkens** (inkl. Bike+Ride)
- Abschätzung Potenziale einer **Fahrradstation** am Bahnhof Osterrath

- **Intensive Abstimmung mit der Stadtverwaltung**
- **Vorstellung von Zwischenergebnissen im Arbeitskreis Radverkehr**

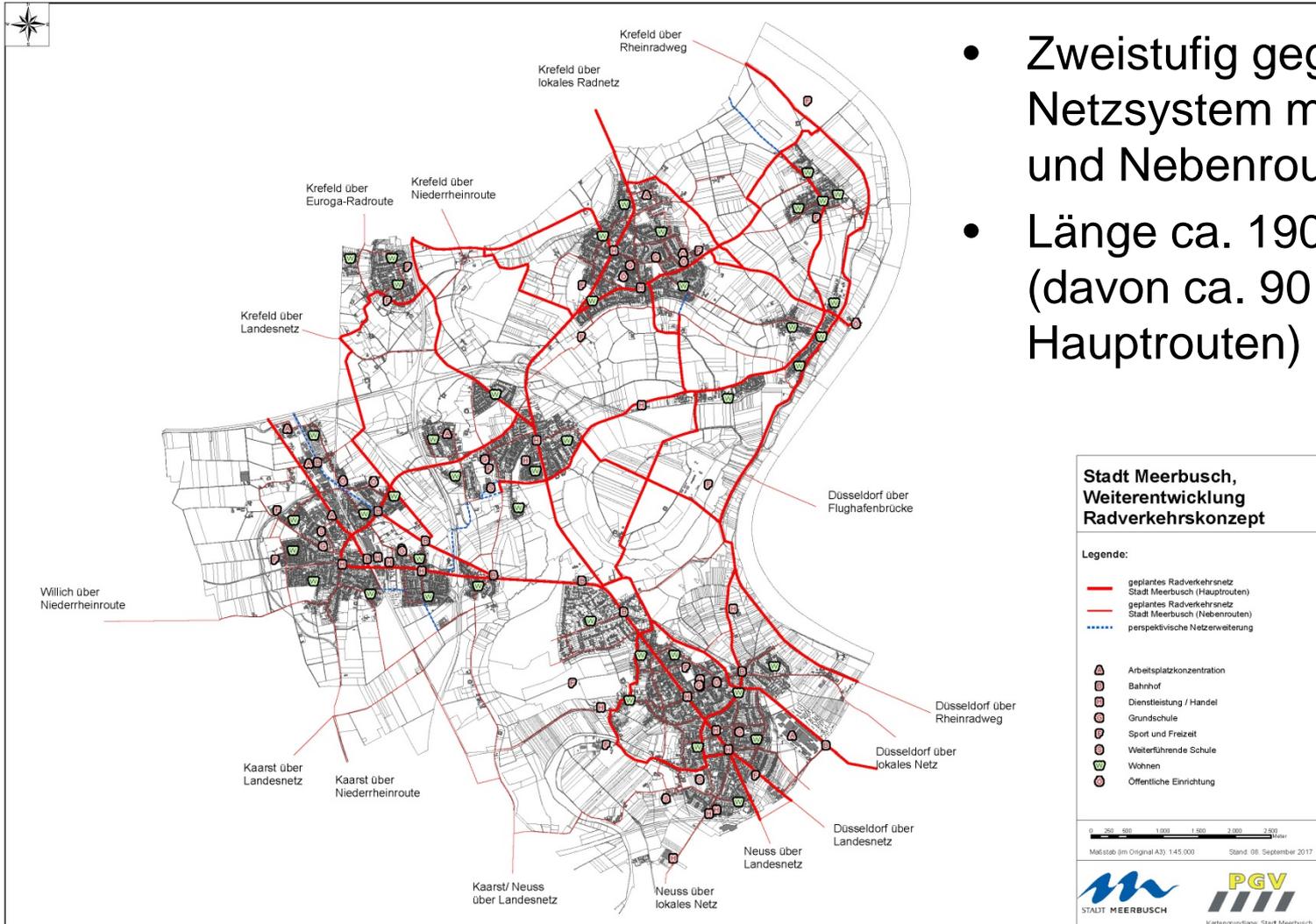
Das Radverkehrsnetz Meerbusch ...

- gewährleistet, dass die Radverkehrsbelange bei verkehrlichen und städtebaulichen Vorhaben im Routenverlauf angemessen berücksichtigt werden können,
 - ist Grundlage für notwendige Abstimmungen mit Trägern öffentlicher Belange,
 - dient einer zielgerichteten Verwendung der Haushaltsmittel und der Beantragung von Fördermitteln,
 - ist öffentlichkeitswirksam vermarktbar und gewinnt dadurch Aufmerksamkeit auch für (Noch-)Nichtradfahrer.
- ➔ **Radverkehrsnetz als empfohlene Verbindung mit möglichst optimalem Fahrkomfort und hoher Sicherheit**
- ➔ **Nicht jede gut nutzbare Wegebeziehung, nicht jeder Radweg wird automatisch Netzbestandteil**

Ein Radverkehrsnetz besteht nicht nur aus Radwegen...

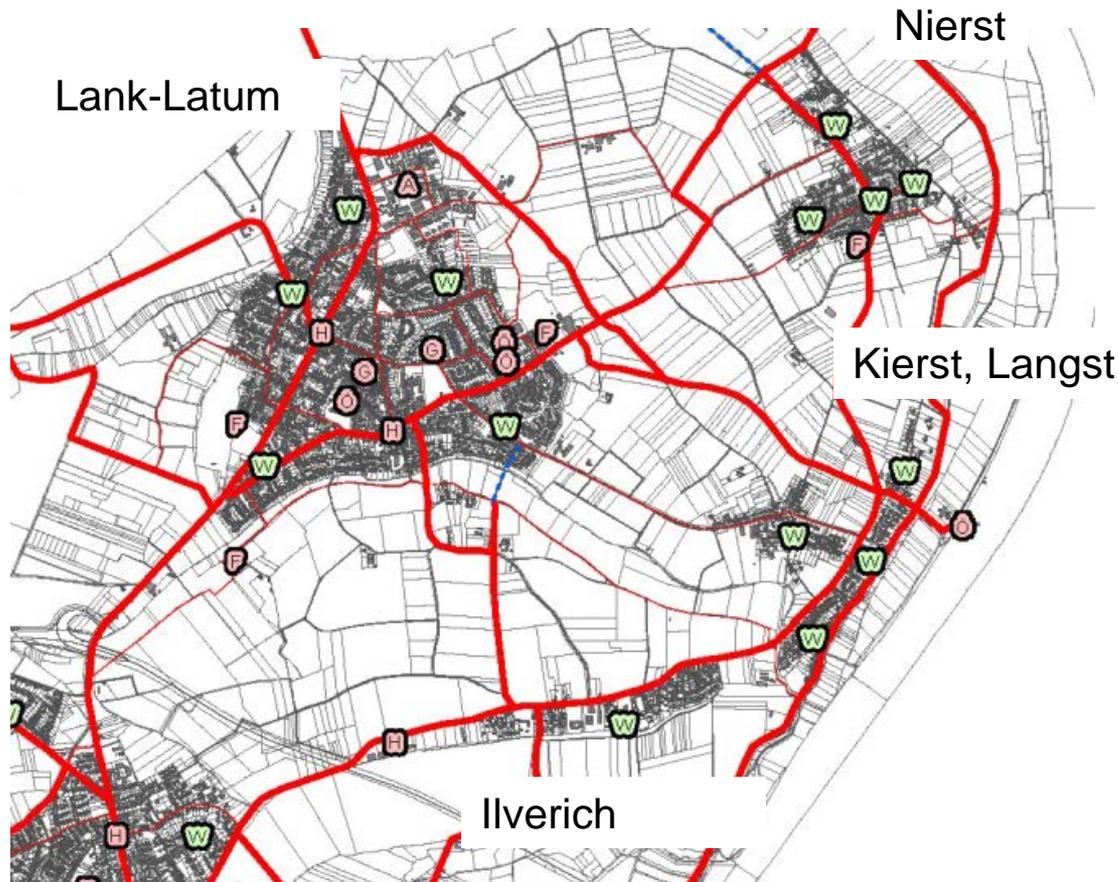


Radverkehrsnetz Meerbusch



- Zweistufig gegliedertes Netzsystem mit Haupt- und Nebenrouten
- Länge ca. 190 km (davon ca. 90 km Haupttrouten)

Radverkehrsnetz Meerbusch - Auszug



Hauptroutes

- Gesamtstädtische und stadtteilverbindende Bedeutung
- Hochwertige Routen
- Direkte, schnelle Zielerreichung

Nebenroutes

- Netzergänzungen auf Stadtteil- und Quartiers-ebene
- Anbindung stadtteilbezogener Ziele (z.B. Schulen)

Grundzüge der Maßnahmenkonzeption

- **Radverkehr ist Fahrverkehr und ist deshalb im Regelfall in den Fahrbahnquerschnitt zu integrieren.**
- Hauptverkehrsstraßen mit starkem Kfz-Verkehr: Möglichst durchgängige Radverkehrsführung.
- Führungskontinuität verbessert die Nachvollziehbarkeit und die Akzeptanz.
- Eindeutige Führung des Radverkehrs in größeren Knotenpunkten.

Ziele:

- **StVO-Konformität**
- **Nachvollziehbare Regelungen**
- **Möglichst Maßnahmen ohne aufwändigen Umbau**
- **Radverkehr der Zukunft berücksichtigen: Mehr und schneller !**



Maßnahmenkonzeption – Prioritäten (Beispiele)

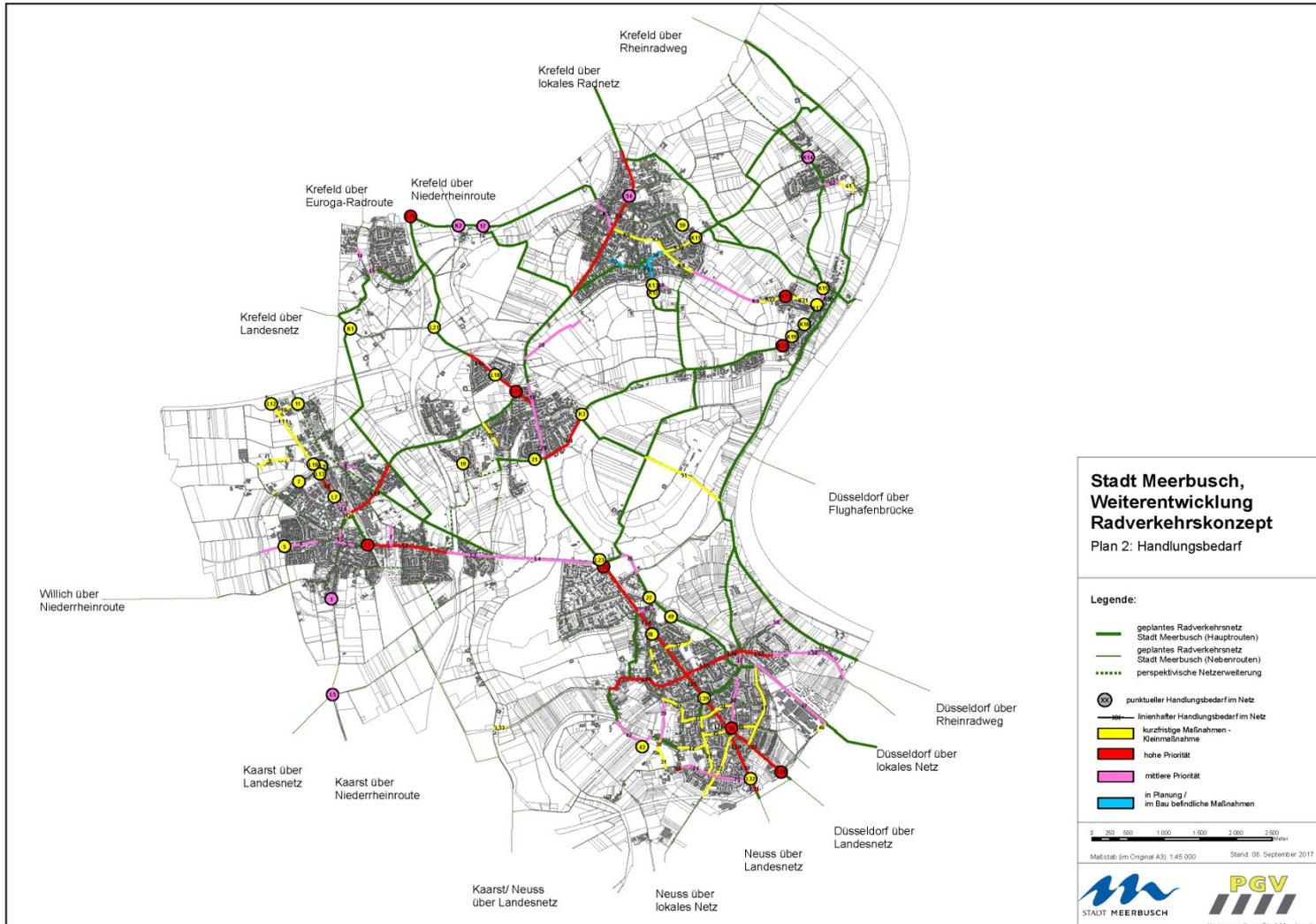
Prioritätsstufe 1	Prioritätsstufe 2	Kleinmaßnahme
Zur Funktionsfähigkeit/ Verkehrssicherheit einer Route notwendig	Anzustrebende Verbes- serungen zur Erreichung des gewünschten Standards	Spürbare Angebotsverbes- serungen durch schnell und kostengünstig durchführbare Maßnahmen
		
Radverkehrsanlage in unzureichender Breite Neusser Straße	Belagsqualität Am Eisenbrand	Poller mit unzureichender Durchlassbreite Otto-Hahn-Straße

Weitere Prioritäten: D (Daueraufgabe), in Planung

Maßnahmenkonzeption – Tabellarische Übersicht

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz (inkl. überschlägige Kostenschätzung)	Priorität	Foto
37	Poststraße zwischen Dückersstraße und Mataréstraße BÜDERICH HAUPTROUTE	Belagsqualität	Belagserneuerung Kosten: ca. 13.700 Euro	2	
38	Witzfeldstraße zwischen Düsseldorfer Straße und Poststraße BÜDERICH	Führung im Mischverkehr bei Tempo 50 DTV nicht vorliegend	DTV prüfen Notwendigkeit einer Radverkehrsanlage bei DTV > 4.000 Kfz/d Kosten: ca. 2.400 Euro	K	

Maßnahmenkonzeption – Grafische Übersicht



Maßnahmenkonzeption – Übersicht Handlungsbedarf

- 124 Streckenabschnitte (ca. 45 km) und Knoten
- Insgesamt 151 Einzelmaßnahmen
 - 67 Kleinmaßnahmen / kurzfristige Maßnahmen
 - 31 Maßnahmen der Prioritätsstufe 1
 - 45 Maßnahmen der Prioritätsstufe 2
 - Je 4 Maßnahmen in Planung bzw. als Daueraufgabe der Stadt Meerbusch

	Anzahl Maßnahmen	Kostenschätzung (nur Radverkehrsmaßnahmen)
Gemeindestraßen	72	1.300.000 € *
Kreisstraßen	27	750.000 € *
Landesstraßen	52	3.150.000 € *
Gesamt	151	5.200.000 € *

* **Kostenschätzung berücksichtigt nur Kosten für reine Rad-Maßnahmen.**

Notwenige Folgekosten (Gründerwerb, Umbau angrenzender Verkehrsflächen, Herstellen Anschlussflächen, usw.) können im Rahmen des Radverkehrskonzeptes nicht erfasst werden.

Beteiligung der Bevölkerung

- Abfrage via Mailadresse – Berücksichtigung bei Bearbeitung
- Tabellarische Zusammenstellung der eingegangenen Anregungen
- Stellungnahme PGV in Anlehnung an Lösungsansätze

Betrifft... (Thema oder Streckenabschnitt)	Ortsteil	Plattform	Absender/ Eingang	Anregung	Stellungnahme PGV
Grünstraße	Büderich	Mängelmeldung via E-Mail	Rudi Küppers 07.11.2016	Verbreiterung des Weges Befestigung des Weges Besserer Rückschnitt der Vegetation	Im Rahmen der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes wird die generelle Führung des Radverkehrs auf Hauptverkehrs- und Erschließungsstraßen gemäß den Regelwerken thematisiert. Dabei werden auch die nötigen Breiten von Radverkehrsanlagen sowie Hinweise zu Belag und Grünschnitt aufgezeigt. Vorhandene Radwege sollten dahingehend auf ihre Regelkonformität geprüft und ggf. ausgebaut werden. Eine entsprechende generelle Empfehlung diesbezüglich wird aufgenommen.
		Wikimap		Radweg fehlt komplett KFZ fahren zu schnell	Im Rahmen der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes wird für die Grünstraße empfohlen eine Überprüfung der DTV vorzunehmen. Die Notwendigkeit einer Radverkehrsanlage wäre bei einer DTV > 4.000 Kfz/Tag gegeben.
Kanzlei	Büderich	Mängelmeldung via E-Mail	Heike Rieder 26.10.2016	Radweg verlängern	Die Möglichkeit von Markierungsmaßnahmen wird im Rahmen des Projektverlaufs auf den genannten Abschnitten überprüft. Insbesondere bei den hier überwiegend schmalen Seitenräumen sind Markierungslösungen sinnvolle Maßnahmen. Der Einsatz von Kreisverkehren wird thematisiert. Das Thema Öffentlichkeitsarbeit wird bereits im Rahmenkonzept zur Radverkehrsförderung thematisiert. Einzelne Aktionen sind bereits umgesetzt, weitere in Planung. Im Rahmen der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes wird im Zuge Kanzlei eine
			Familie Blaum 01.12.2016	digitale Geschwindigkeitsbeschränkung (30, 40 km/h) farbige Radfahrstreifen Unfallverhütung, durch z.B. Fernsehspots (Tragen von Helmen, Schutzwesten etc.), Schulungen zum Umgang von E-Bikes – insbesondere für Senioren LSAs durch Kreisverkehre ersetzen (auch aus Umweltsicht)	

Thema Fahrradparken (inkl. Bike+Ride)

Anforderungen an gute Abstellanlagen:

- **Diebstahlsicherheit:** Möglichkeit des Anschließens von Rahmen und einem Laufrad sollte gegeben sein
 - **Standicherheit:** bei Beladen des Fahrrades oder bei Transport von einem Kind im Kindersitz besonders wichtig
 - **Bedienungskomfort:** damit Rahmenhalter von beiden Seiten genutzt werden können, sollte ein Abstand von 1,20 m (besser 1,50 m) eingehalten werden
 - **Leichte Erreichbarkeit:** Abstellanlagen sollten möglichst auf Straßenniveau angelegt werden
 - **Witterungsschutz:** dient dem Werterhalt und der Funktionstüchtigkeit des Fahrrades (besonders bei längerem Abstellen wichtig)
- **Gewichtung je nach Fahrtzweck und Aufenthaltsdauer unterschiedlich!**

Fahrradparken – Status quo nach Zielen im Stadtgebiet

- Bereits heute an zahlreichen Zielen anforderungsgerechte Anlagen vorhanden, z.B.
 - in den Stadtteilzentren
 - an Bahnhöfen/U-Haltestellen
 - an Bushaltestellen



Fahrradparken – Status quo nach Zielen im Stadtgebiet

- Häufig auch nicht anforderungsgerechte Anlagen (Vorderradklemmen), z.B.
 - an Schulen
 - an Freizeiteinrichtungen
 - beim Einzelhandel
- Zum Teil auch fehlende Anlagen
 - Frei abgestellte Räder geben Hinweis auf Bedarf
 - „Angebote schaffen Bedarf“
- Wenig Angebote im Wohnumfeld („Reiseantrittswiderstand“)
- Wenig bis keine weiteren Serviceangebote (Boxen, Schließfächer, Stellplätze für Räder mit Hänger, etc.)



Potenziale einer Radstation am Bahnhof Osterath

- Fahrradstation: Bewachtes Abstellen, Ausleihen, Reparatur und weiterer Service
- Abschätzen der Potenziale
 - Abfrage Anzahl Ein- und Aussteiger bei der DB Station&Service AG
 - Erhebung vorhandener Abstellplätze und abgestellter Räder am Bhf Osterath
 - Anwendung Berechnungsmodell
- Abgeschätztes Potenzial zwischen 130 und 170 Stellplätze
- Empfehlung: Anlage für 150 Fahrräder planen
 - Einbeziehen möglicher Erweiterung auf 300 Stellplätze
 - Betreibermodell und weitere Serviceangebote (Fahrradverleih, Reparaturangebote, etc.) prüfen



Fazit

- **Meerbusch hat gute Voraussetzungen für eine weitere Steigerung der Fahrradnutzung**
 - Günstige Topografie
 - Kompakte Stadtstrukturen
 - Fahrradaffine Nachbar-Kommunen
 - Grundangebot an Radverkehrsinfrastruktur ist vorhanden
 - Großteil Radverkehrsnetzes ist bereits heute gut nutzbar
 - Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW!
 - Arbeitskreis Radverkehr als „Akteure vor Ort“

Fazit und Empfehlungen

- Aufstellen eines Handlungsprogramms für einen mittelfristigen Zeitrahmen (z.B. bis 2025 oder 2030)
 - Festlegen der Maßnahmen, die in diesem Zeitraum mit eigenen Mitteln realisiert werden können
 - Möglichst Maßnahmen im Netzzusammenhang realisieren
 - Frühzeitig Gespräche mit anderen Baulastträgern führen
 - Mit öffentlichkeitswirksamen, kurzfristigen Maßnahmen rasche Signale setzen, z.B. Fahrradstraße, Schutzstreifen
 - Budget für Kleinmaßnahmen ohne feste Zuordnung, um bei Bedarf schnell reagieren zu können
 - Budget für Öffentlichkeitsarbeit
- **WICHTIG: Bereitstellen personeller und finanzieller Ressourcen**

Fazit

- Ziel der Radverkehrsförderung in Meerbusch sollte insgesamt ein **rücksichtsvolles und angepasstes Miteinander aller Verkehrsarten** sein.
- **Meerbusch hat gute Voraussetzungen für eine weitere Steigerung der Fahrradnutzung....**
- **... und befindet sich auf einem guten Weg.**

Vielen Dank für Ihr Interesse!



Heike Prahlw
Planungsgemeinschaft Verkehr - PGV-Alrutz GbR

Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220 601 83
Email: prahlw@pgv-hannover.de
www.pgv-alrutz.de

Breitenanforderungen an Radverkehrsanlagen

Einrichtungsweg

2,00 m (1,60 m)

Zweirichtungsweg

3,00 m (2,00 m)

Radfahrstreifen

1,85 m

Schutzstreifen

1,50 m (1,25 m)

Gemeinsamer

Geh- und Radweg

4,00 m (2,50 m)



jeweils zzgl. Sicherheitstrennstreifen (0,5 bzw. 0,75 m)

Bei Neuplanungen:

- Berücksichtigung der zunehmenden Nutzung von Pedelecs
- Vermeidung von Mindestmaßen!