

Übersicht



Der Bürgermeister
Hilden, den 25.03.2021
AZ.: IV/61.1 Groll_Fahrrad

WP 20-25 SV 61/027

Mitteilungsvorlage

**Entwicklung eines
Radverkehrskonzeptes (RVK) für den
Kreis Mettmann und Implementierung
eines Knotenpunktsystems:
Sachstand und Präsentation durch die
Ingenieurgesellschaft Stolz mbH (IGS)**

Für eigene Aufzeichnungen: Abstimmungsergebnis			
	JA	NEIN	ENTH.
CDU			
SPD			
Grüne			
FDP			
AfD			
BA			
Allianz			
Linke			

öffentlich

Finanzielle Auswirkungen

ja

nein

noch nicht zu übersehen

Personelle Auswirkungen

ja

nein

noch nicht zu übersehen

Beratungsfolge:

Stadtentwicklungsausschuss

05.05.2021

Kenntnisnahme

Anlage 1: Präsentation Ausschuss_Hilden

Beschlussvorschlag:

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt den Bericht zum Sachstand der Aufstellung eines Radverkehrskonzeptes für den Kreis Mettmann zur Kenntnis.

Erläuterungen und Begründungen:

Hinweis:

Die folgenden Erläuterungen wurde im Wesentlichen durch die Kreisverwaltung Mettmann der Stadt Hilden zur Verfügung gestellt.

I. Anlass der Vorlage:

Die Verwaltung des Kreises Mettmann wurde durch den Kreistag beauftragt, ein Radverkehrskonzept für den Alltagsradverkehr im Kreis Mettmann zu erarbeiten sowie ein touristisches Knotenpunktsystem zu entwickeln.

II. Sachverhaltsdarstellung:**1. Beauftragung eines Büros und Zielstellung des Projekts**

Die Verwaltung des Kreises Mettmann hat im Mai 2020 einen Auftrag für die Erarbeitung eines Radverkehrskonzeptes (RVK) sowie die Erstellung eines Knotenpunktsystems für den Kreis Mettmann an die Ingenieurgesellschaft Stolz mbH aus Neuss (IGS) vergeben. IGS wird das Radverkehrskonzept gemeinsam mit P3 Agentur / Planerbüro Südstadt aus Köln bis Ende 2021 erstellen. Die Erarbeitung der Leistungsbeschreibung und die Auswahl des Büros erfolgten gemeinsam mit Vertreterinnen und Vertreter der kreisangehörigen Städte.

Im Fokus des Radverkehrskonzeptes stehen der Alltagsradverkehr und die Wegebeziehungen zwischen den kreisangehörigen Städten bzw. zu den Nachbarstädten. Der Kreis Mettmann soll für Radfahrerinnen und Radfahrer attraktiver werden und es sollen Anreize geschaffen werden, vermehrt Strecken mit dem Fahrrad zurückzulegen. Dies gilt sowohl für kürzere Strecken innerhalb und zwischen den Städten, als auch für Berufspendlerinnen und -pendler, die innerhalb des Kreises weitere Strecken zurücklegen oder in den Kreis ein- oder aus dem Kreis auspendeln.

Zudem beinhaltet der Auftrag die Erarbeitung eines touristischen Knotenpunktsystems, mit dessen Hilfe sich vor allem Radtouristen im Kreis Mettmann einfacher zurechtfinden sollen und sich attraktive Touren entlang touristisch interessanter Punkte leicht selbst erstellen können. Für die touristische Vermarktung des neanderlands werden mit Unterstützung der kreisangehörigen Städte Themenrouten entwickelt, die die verschiedenen „Points of Interest“ (POI) miteinander verknüpfen. Die touristische Fahrradwegweisung orientiert sich nicht unbedingt immer an der Routenführung des Alltagsradverkehrs, da die Interessen und Anforderungen der beiden Radfahrgruppen durchaus unterschiedlich sind.

2. Beteiligte Akteure

Bei allen konzeptionellen Arbeiten zum Alltagsradverkehr und zum touristischen Knotenpunktsystem werden die kreisangehörigen Städte, die benachbarten Städte und Kreise, der Verkehrsclub Deutschland (VCD) und der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC - Ortsgruppe neanderland) sowie touristische Organisationen mit einbezogen.

3. Der bisherige Bearbeitungsprozess

Das Planungsbüro IGS hat sich im Sommer 2020 zunächst in das Projekt eingearbeitet, Grundlagenrecherche betrieben, die Radverkehrskonzepte der kreisangehörigen Städte – soweit vorhanden – ausgewertet und mit der Kreisverwaltung einen Projektzeitplan abgestimmt. Ferner wurde der Prozess zur Beteiligung der kreisangehörigen Städte und der Expertinnen und Experten aus dem ehrenamtlichen Bereich (ADFC, VCD) erarbeitet sowie mit der Befahrung des Radwegenet-

zes im Kreis Mettmann begonnen. Bisher wurden gut 400 Kilometer befahren und der Zustand der Radwege wurde erfasst und bewertet. Ebenso wurden erste grundlegende Arbeiten für das touristische Knotenpunktsystem abgeschlossen.

Die Auftaktveranstaltungen mit Vertreterinnen und Vertretern der kreisangehörigen Städte und den ehrenamtlichen Expertinnen und Experten zur grundlegenden Zusammenarbeit und Abstimmung haben im Juni 2020 stattgefunden. Im Oktober 2020 sowie im Dezember 2020 und Januar 2021 folgten dann Runden zur Erarbeitung der Standards und der Ziele des Radwegekonzepts sowie zur Konzeption eines sogenannten Zielnetzes. Im März 2021 fand der erste Workshop mit den Vertreterinnen und Vertretern der kreisangehörigen Städte zum touristischen Knotenpunktsystem statt.

Die Stadt Hilden wurde in diesen Runden durch Herrn Groll vertreten.

4. Bürgerbeteiligung über den „Wegedetektiv Kreis Mettmann“

Im August 2020 wurde ein wichtiges Tool zur Bürgerbeteiligung – die aufgrund der Corona-Pandemie ohne eine Auftaktveranstaltung auskommen musste – freigeschaltet: der sogenannte „Wegedetektiv Kreis Mettmann“ (www.wegedetektiv.de/kreis-mettmann).

Mit dem „Wegedetektiv“ konnten konkrete Vorschläge zur Verbesserung des Radwegenetzes gemacht und visualisiert werden. Auf einer Internetseite konnten Bürgerinnen und Bürger in einer Kreiskarte eine Stelle oder Strecke markieren und dem Büro bzw. dem Kreis Mettmann mitteilen, was sie dort an der konkreten Radwegesituation verbessern würden. Dabei war der „Wegedetektiv“ kein Mängelmelder. Es ging vielmehr um strukturelle Verbesserungen. Die Bürgerbeteiligung sollte dabei helfen, Netzlücken aufzuspüren und den Bedarf an Radwegeverbindungen zwischen den Städten zu ermitteln und zu verorten. Es ging ferner um Vorschläge, wie das Wegenetz durch Ausbau und Sanierung auf ganzen Strecken sicherer, komfortabler und leistungsfähiger gemacht werden könnte.

Bis zum Ende der Laufzeit – Ende November 2020 – erhielt der Wegedetektiv mehr als 1100 Rückmeldungen von Bürgerinnen und Bürgern, die IGS für die weitere Bearbeitung auswertet.

Im Zuge des „Wegedetektiv Kreis Mettmann“ wurden für Hilden 53 linienbezogene Anmerkungen (die sich auf einen Streckenverlauf beziehen) und 66 punktbezogene Anmerkungen (die sich auf einen ganz bestimmten Sachverhalt beziehen) abgegeben.

5. Projektsachstand und nächste Schritte

Die Projektstruktur, der Zeitplan sowie das weitere Vorgehen, der aktuelle Arbeitsstand zu Zielen, Standards und zur Zielnetzkonzeption für den gesamten Kreis und die jeweilige Stadt werden in der Sitzung durch das Büro erläutert.

Die Folien des Vortrags sind dieser Sitzungsvorlage bereits als Anlage beigelegt.

Anregungen dazu werden in der Sitzung und auch im Nachgang von der [Kreis-]Verwaltung aufgenommen.

gez.

Dr. Claus Pommer
Bürgermeister

Klimarelevanz:

Die Vorstellung des Sachstandes zur Aufstellung eines Radverkehrskonzeptes für den Kreis Mettmann im Stadtentwicklungsausschuss der Stadt Hilden hat keine klimarelevanten Auswirkungen.

Entwicklung eines Radverkehrskonzeptes für den Kreis Mettmann, einschließlich der Optimierung der Radwegweisung und der Erarbeitung eines touristischen Knotenpunktsystems

Stadtentwicklungsausschuss

Hilden

05.05.2021

IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH, Neuss/Berlin/Wuppertal

P3 Agentur für Kommunikation und Mobilität, Köln
Planerbüro Südstadt, Köln

Gliederung

- Inhalt und Vorgehensweise des Radverkehrskonzeptes des Kreises
- Zielsetzung des Radverkehrskonzeptes des Kreises
- Entwicklung der Zielnetzkonzeption
- Weiteres Vorgehen

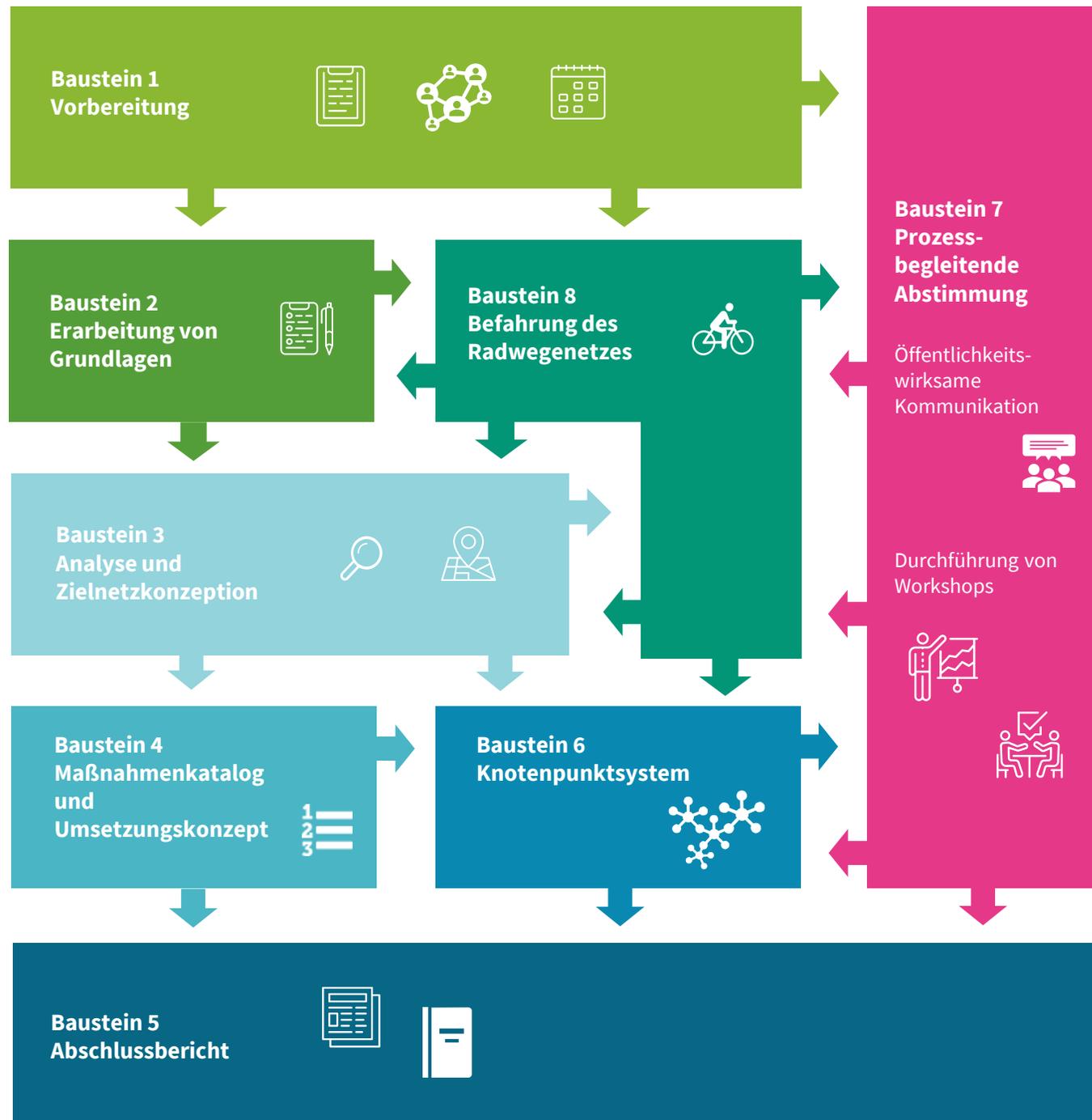
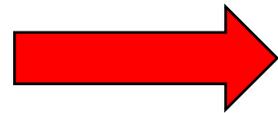
Inhalt und Vorgehensweise des Radverkehrskonzeptes des Kreises

Ziele und Aufgaben des Radverkehrskonzeptes

- Festlegung des **mittel- und langfristig** angestrebten Zustandes des Systems Radverkehr (Infrastruktur, Service und Öffentlichkeitsarbeit)
- Enthält **Ziele, Maßnahmen, Prioritätensetzungen** und **Verantwortlichkeiten**
- Ist **Entscheidungsgrundlage** für Politik und Verwaltung zur Erstellung von Investitionsprogrammen und für die Bereitstellung von Haushaltsmitteln



Konzeptionelle Vorgehensweise



Prozessbegleitende Abstimmung

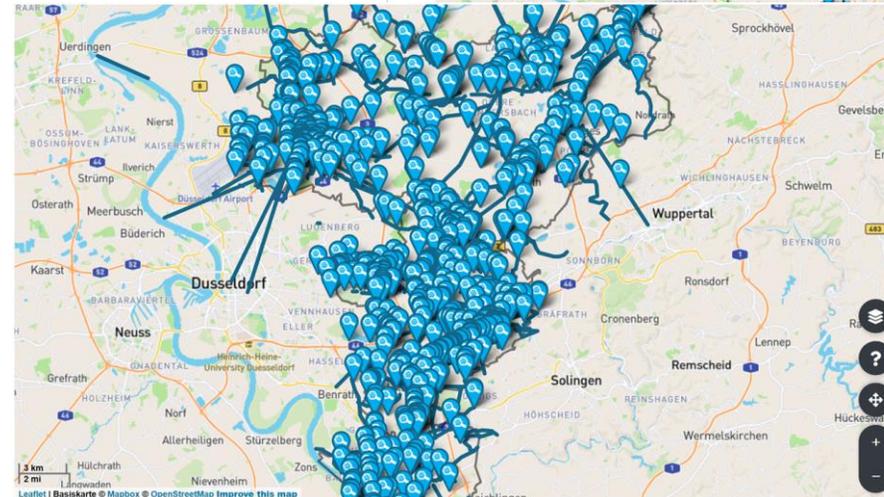
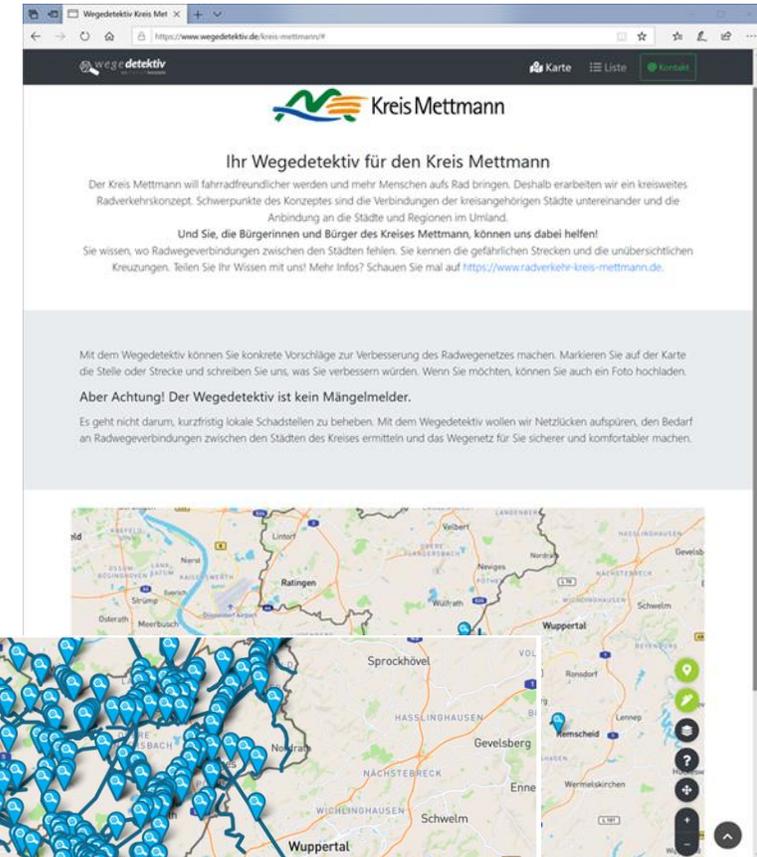
Einbindung

- **Kommunen**
- **externer Expert:innen**



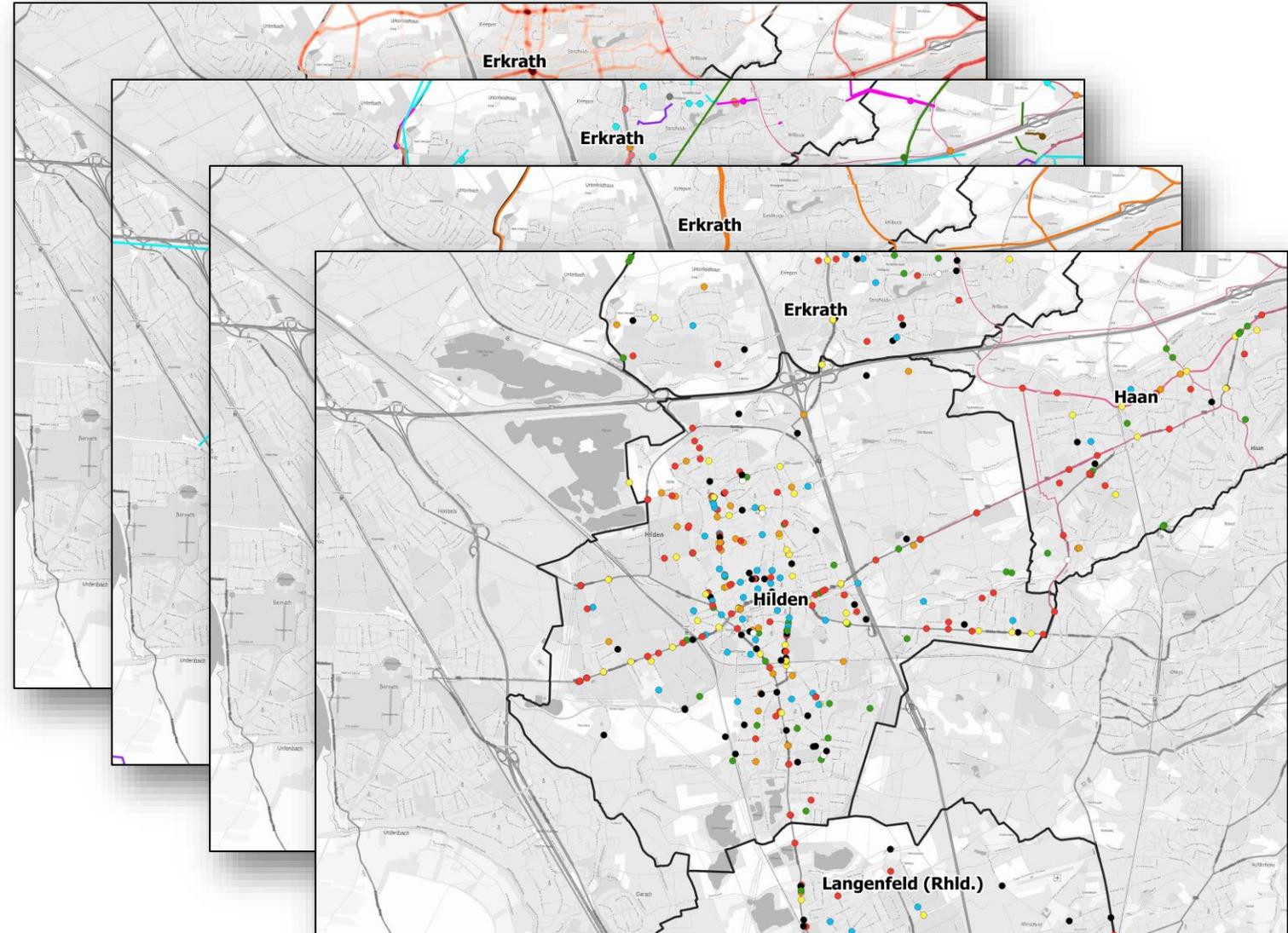
Beteiligung der Öffentlichkeit

- Laufzeit der Beteiligung vom 25.08.2020 bis 30.11.2020
- rd. 1.100 Meldungen sind in der Laufzeit eingegangen
- Auswertung der Meldungen liegt vor und wurde den Städten zur Verfügung gestellt



Grundlagen

- Geodaten Kreis Mettmann
- Befahrungsnetz
- Rückmeldungen
Wegedetektiv
- Datengrundlagen aus den
Städten
- Stadtradeln
- Unfalldaten
- u.v.m



Zielsetzung des Radverkehrskonzeptes des Kreises

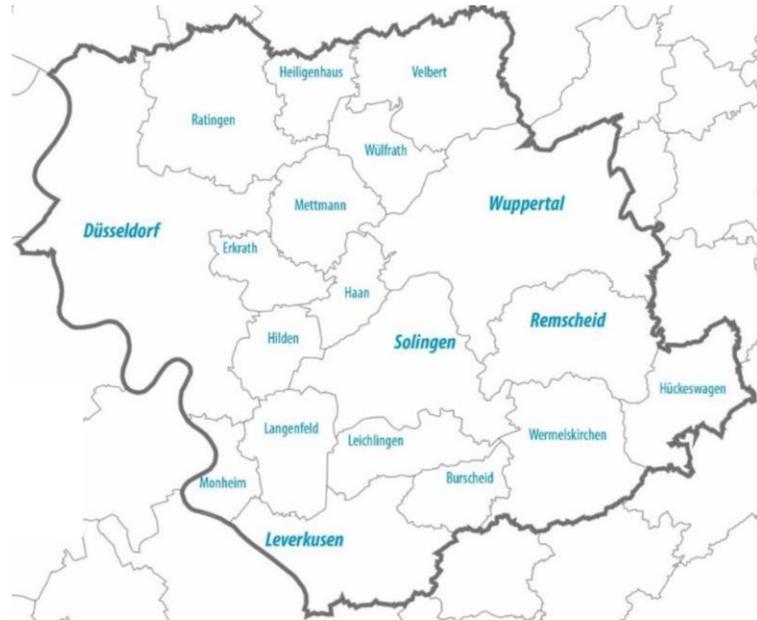
Erarbeitung Zieldefinition Radverkehrskonzept Kreis Mettmann



Ausgangslage

- Flächenknappheit und Nutzungskonkurrenzen
- Klimaschutz und Energiewende
- Überlastung der Infrastruktur durch Pendler- und Transitverkehre
- Kapazitätsengpässe beim ÖPNV – qualitativ und quantitativ
- Interkommunale Sicherung der wohnortnahen Erholungsqualitäten

StadtUmland.NRW



Quelle: IRM; Bergische Struktur und Wirtschaftsförderungsgesellschaft

- Landeswettbewerb StadtUmland.NRW – Ein von der Landesregierung gefördertes Kooperationsprojekt
- Entwicklung von Zukunftskonzepten zur verstärkten Kooperation zwischen Großstädten und Nachbarkommunen
- Zukunftskonzept „Zwischen Rhein und Wupper: zusammen – wachsen“ entstand im Rahmen des Wettbewerbs
- Kooperation von 19 Kommunen und dem Kreis Mettmann

Integriertes Regionales Mobilitätskonzept (IRM)



Quelle: IRM; Bergische Struktur und Wirtschaftsförderungsgesellschaft

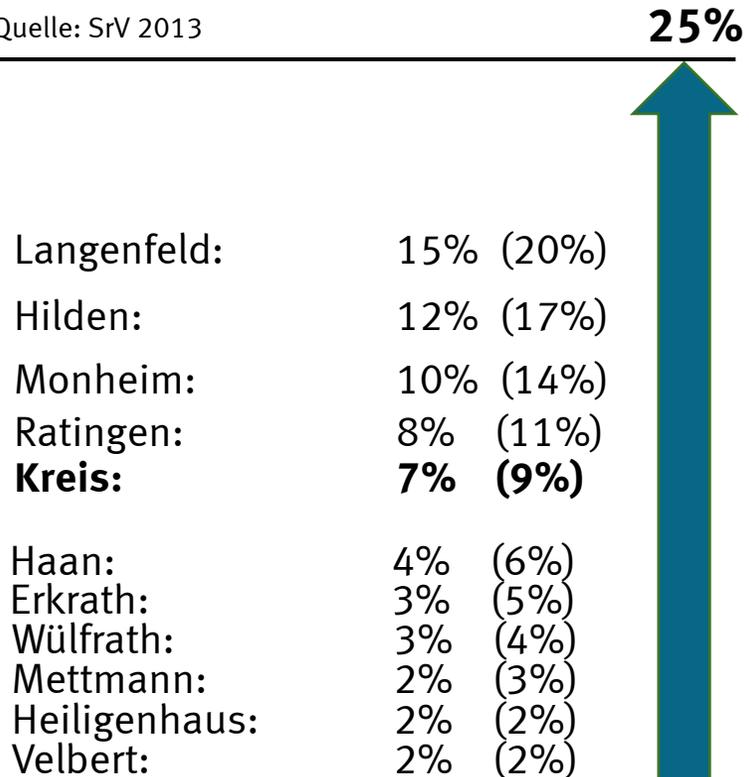
- Kooperation hat drei Pilotprojekte zur Umsetzung als Zukunftskonzept herausgearbeitet
- Integriertes Regionales Mobilitätskonzept (IRM) bündelt die Pilotprojekte
- Fokus auf Radverkehr und öffentlichen Regionalverkehr
- Projektsteuerung durch die Bergische Struktur- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft
- Laufende Abstimmung zwischen den Projekten IRM und Radverkehrskonzept Kreis Mettmann

Erarbeitung Zieldefinition Radverkehrskonzept Kreis Mettmann

Förderung des Radverkehr

- Operationalisierung des Leitziels:

Quelle: SrV 2013



Radverkehrsanteil von

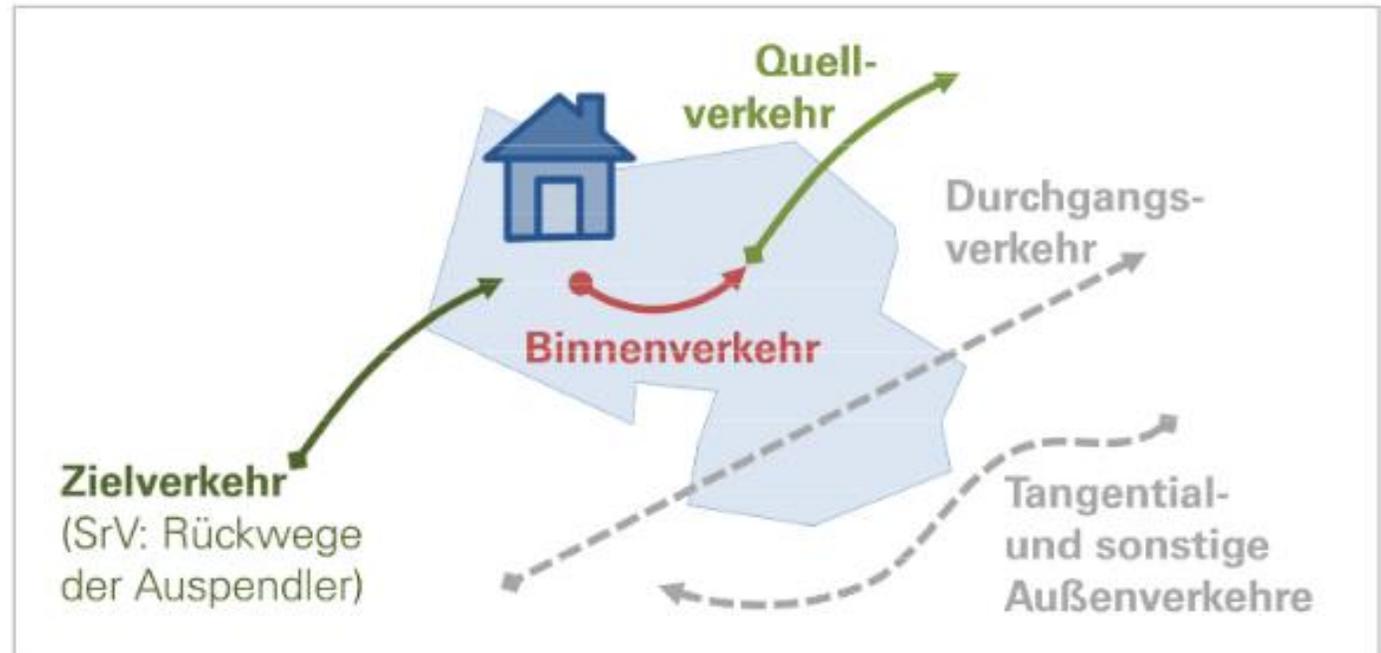


bis 2030/2035

Erarbeitung Zieldefinition Radverkehrskonzept Kreis Mettmann

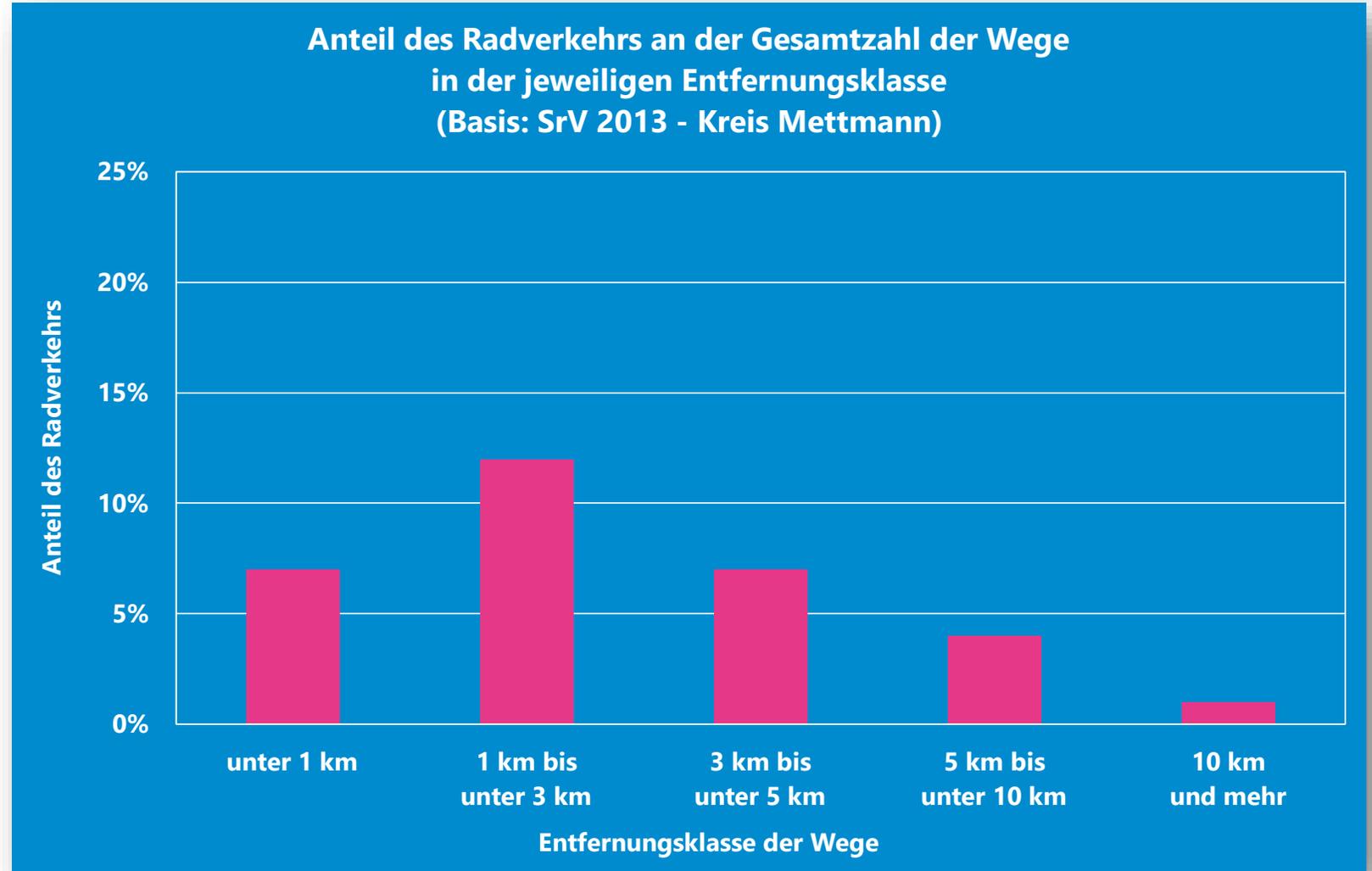
Definition Radverkehrsanteil

- Anteil des Radverkehrs als Hauptverkehrsmittel an allen Wegen der Wohnbevölkerung des Kreisgebietes



Erarbeitung Zieldefinition Radverkehrskonzept Kreis Mettmann

- 2/3 aller Wege unter 5 km
- Kommunen und Kreis müssen Ziel gemeinsam angehen



Erarbeitung Zieldefinition Radverkehrskonzept Kreis Mettmann

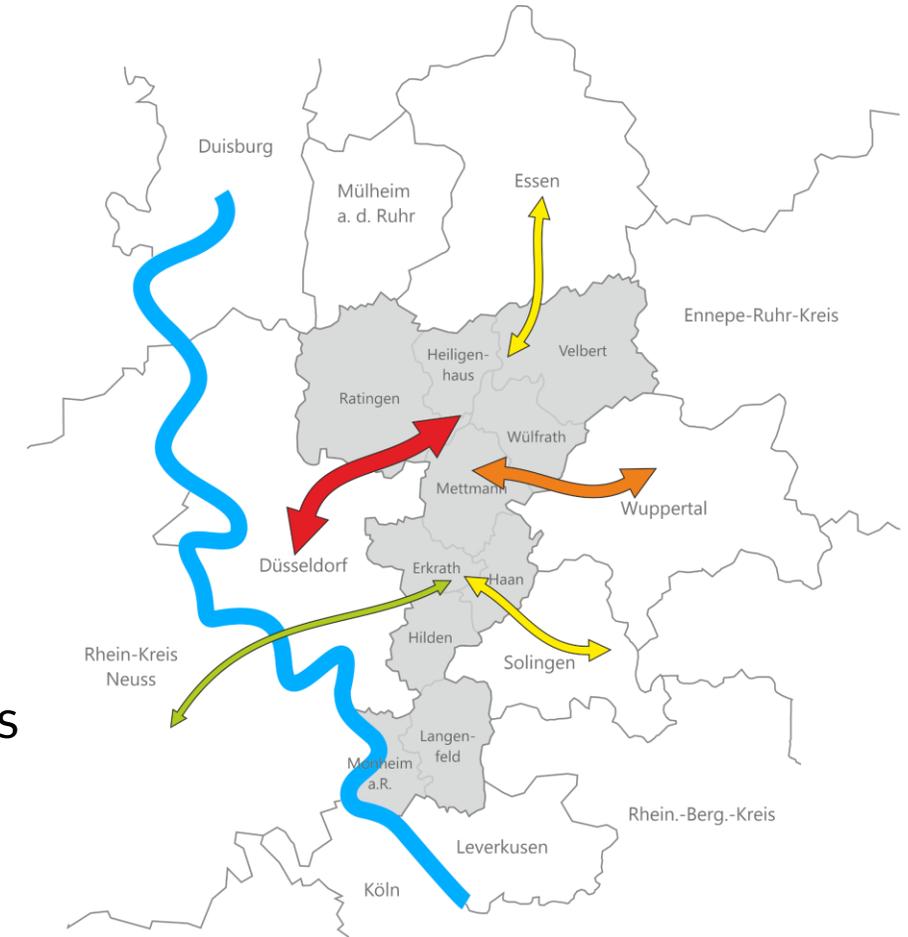
25 %

*Der eigentliche Schlüssel bei allem, was die Verkehrsprobleme der Gegenwart lösen soll, steckt in den Worten **Komfort, Bequemlichkeit, Qualität** und **Zugang**.*

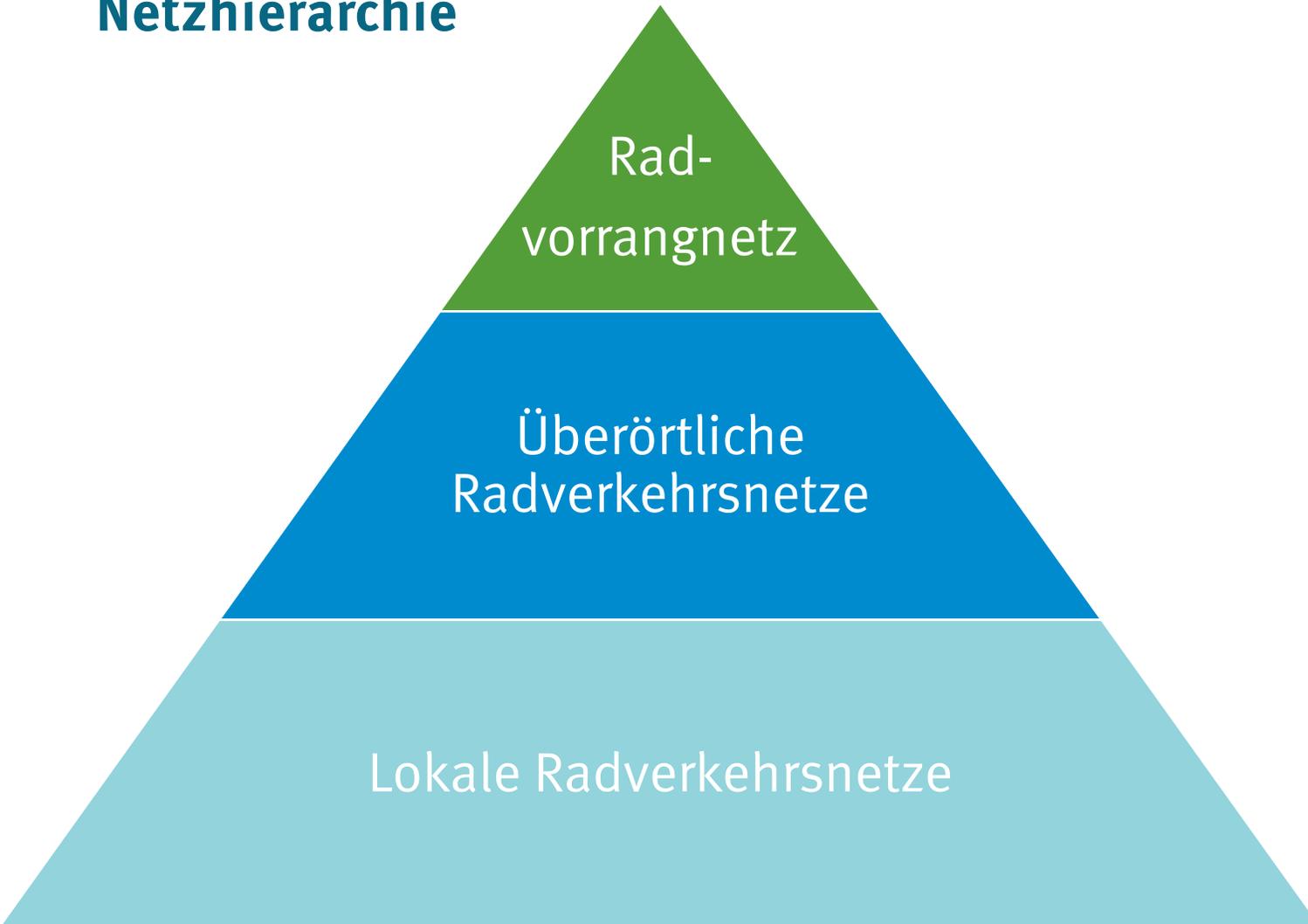
Entwicklung Zielnetzkonzeption

Vorgehensweise

- Festlegung einer Netzhierarchie
- Analyse von Quell-Ziel-Verbindungen
- Anbindung an zentrale Versorgungsbereiche, Verknüpfungsmöglichkeiten mit anderen Verkehrsträgern
- Berücksichtigung von Einrichtungen des ruhenden Radverkehrs (Radstationen, Mobilstationen, E-Bikes (Ladestationen) etc.)
- Identifikation von Netzlücken = Sicherstellung der Anbindung jeder Kommune



Netzhierarchie

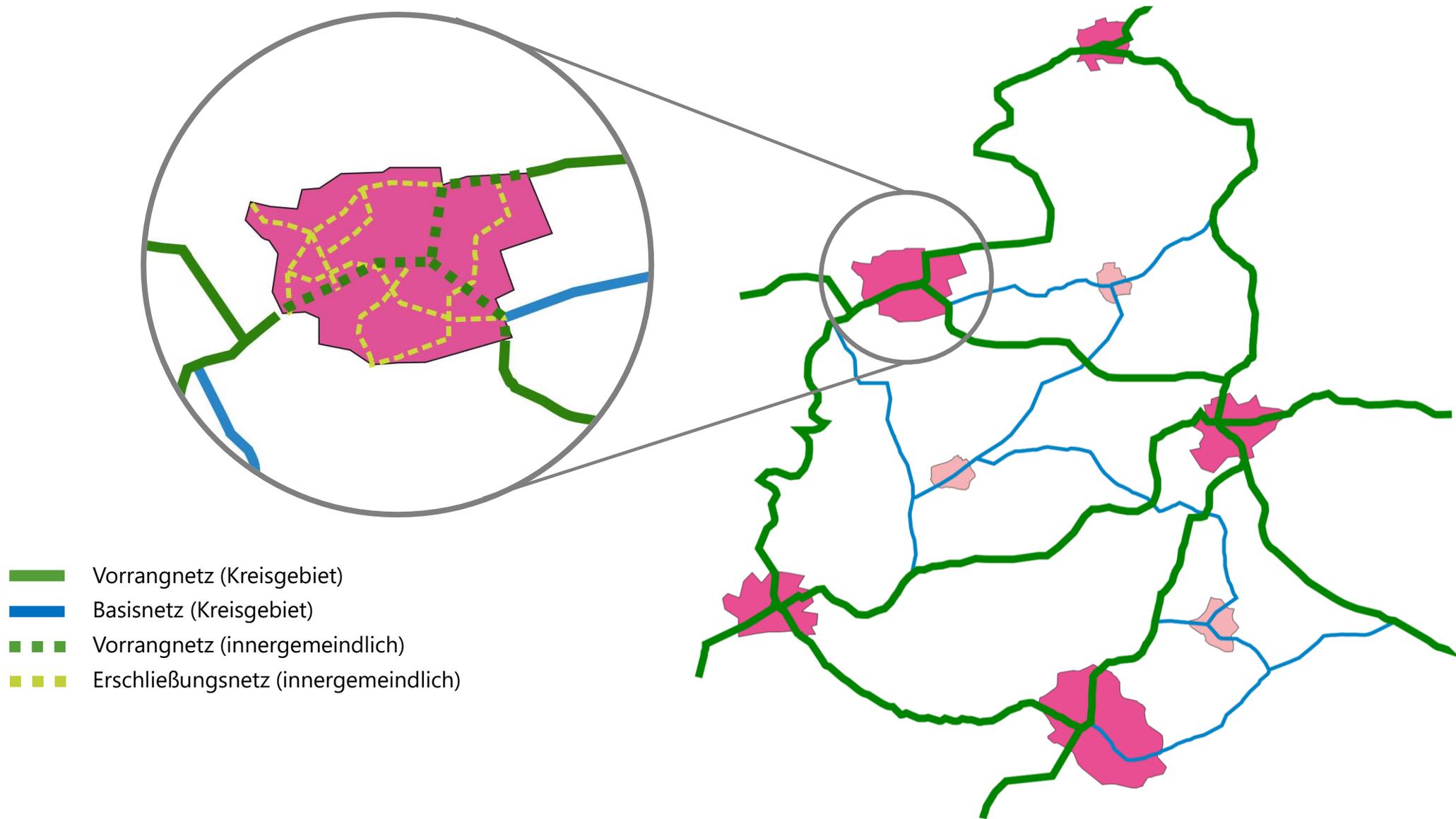


überregionale Verbindungsfunktion

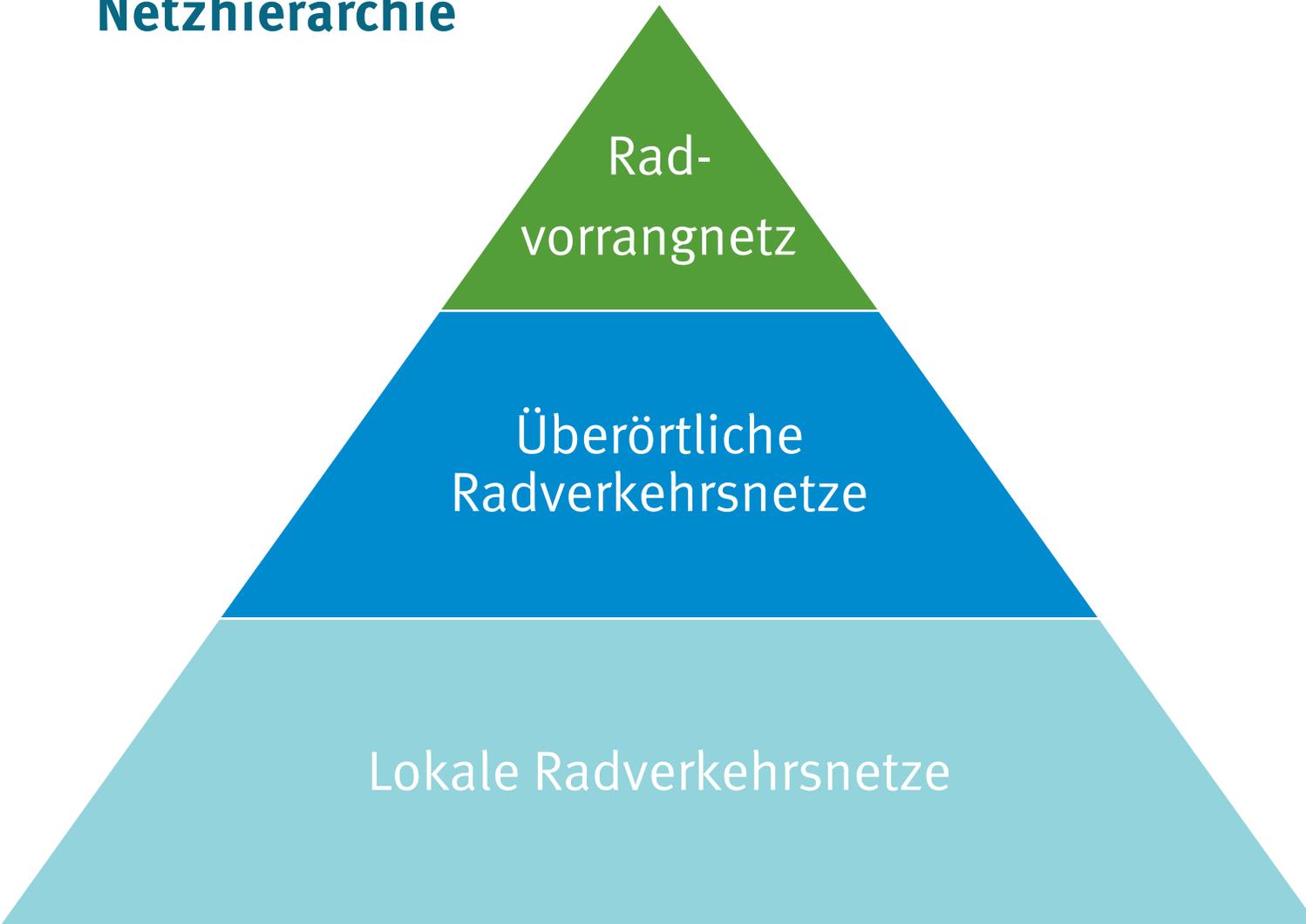
regionale Verbindungsfunktion

**nah- und kleinräumige
Verbindungsfunktion**

Netzhierarchie



Netzhierarchie



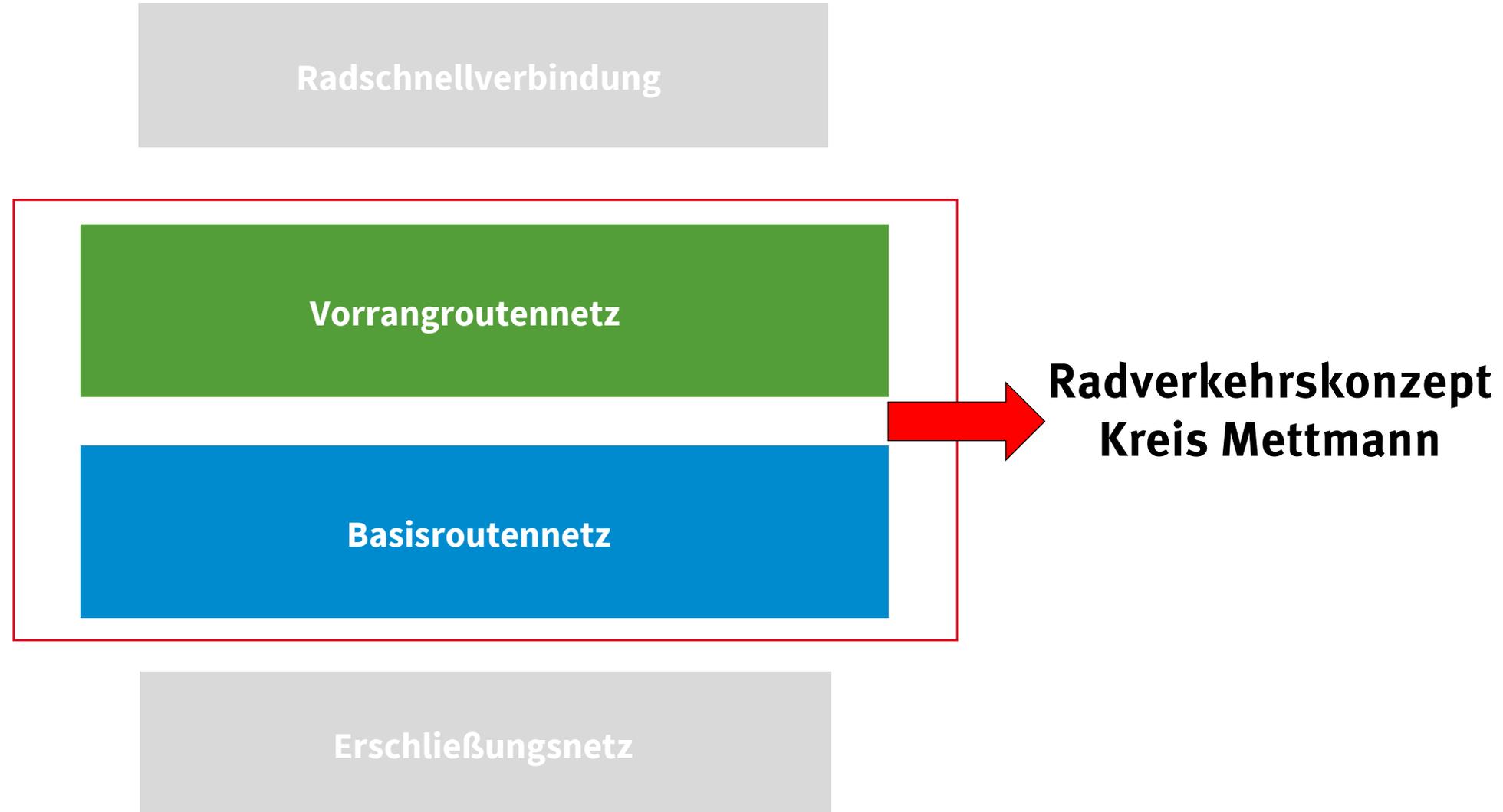
Radschnellverbindung

Vorrangroutennetz

Basisroutennetz

Erschließungsnetz

Netzhierarchie

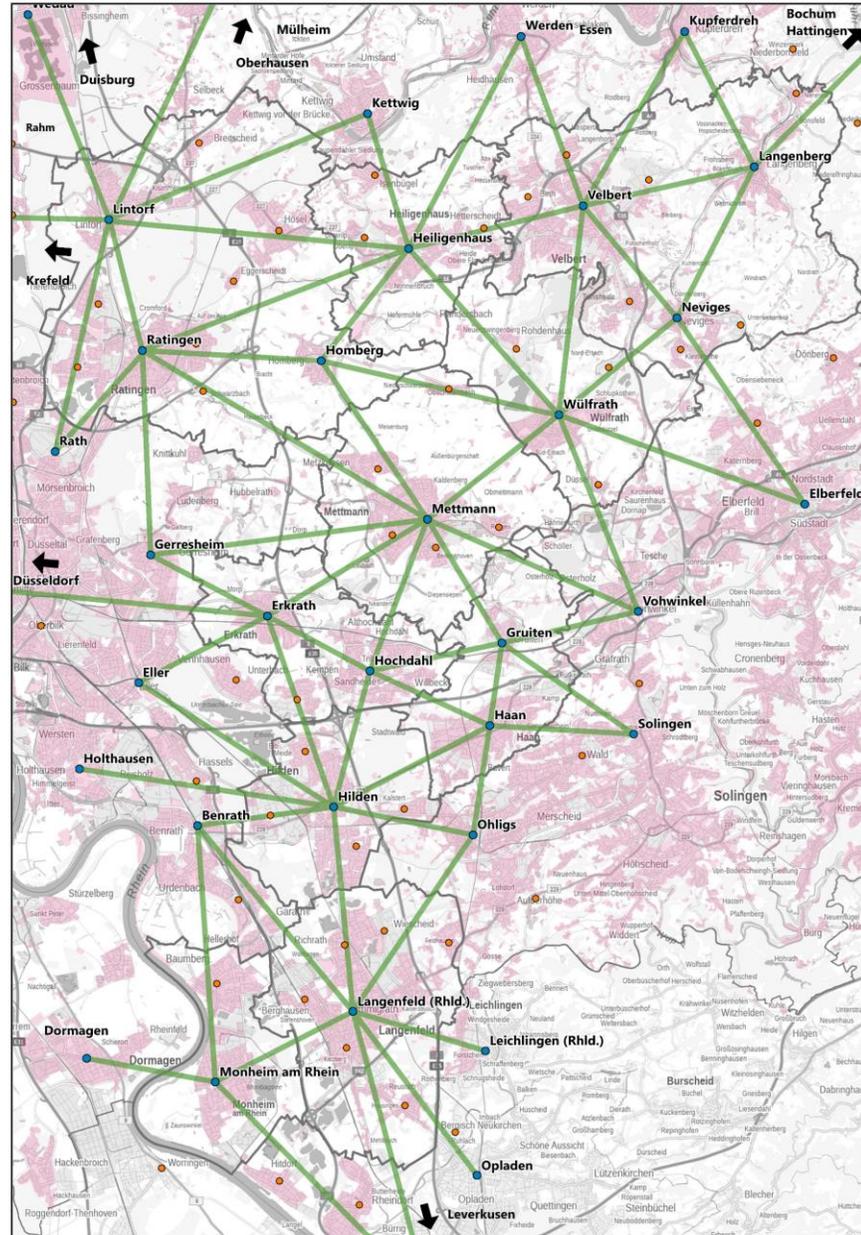


Entwicklung Zielnetzkonzeption

- Entwicklung **Zielnetzkonzeption** für den Kreis Mettmann in Workshops mit Teilnehmern aus den kreisangehörigen Städten und einem Expertengremium (ADFC und VCD)
- Festlegung Netzhierarchien für den Kreis Mettmann mit Fokus auf ein Vorrang- und ein Basisnetz für den Radverkehr
- Abstimmung über Ausbaustandards der Radinfrastruktur in den Zielnetzen
 - Workshop mit den kreisangehörigen Städten zu diesen Themen fand am 19.01.2021 statt
 - Workshop mit dem Expertengremium zu diesen Themen fand am 08.12.2020 statt

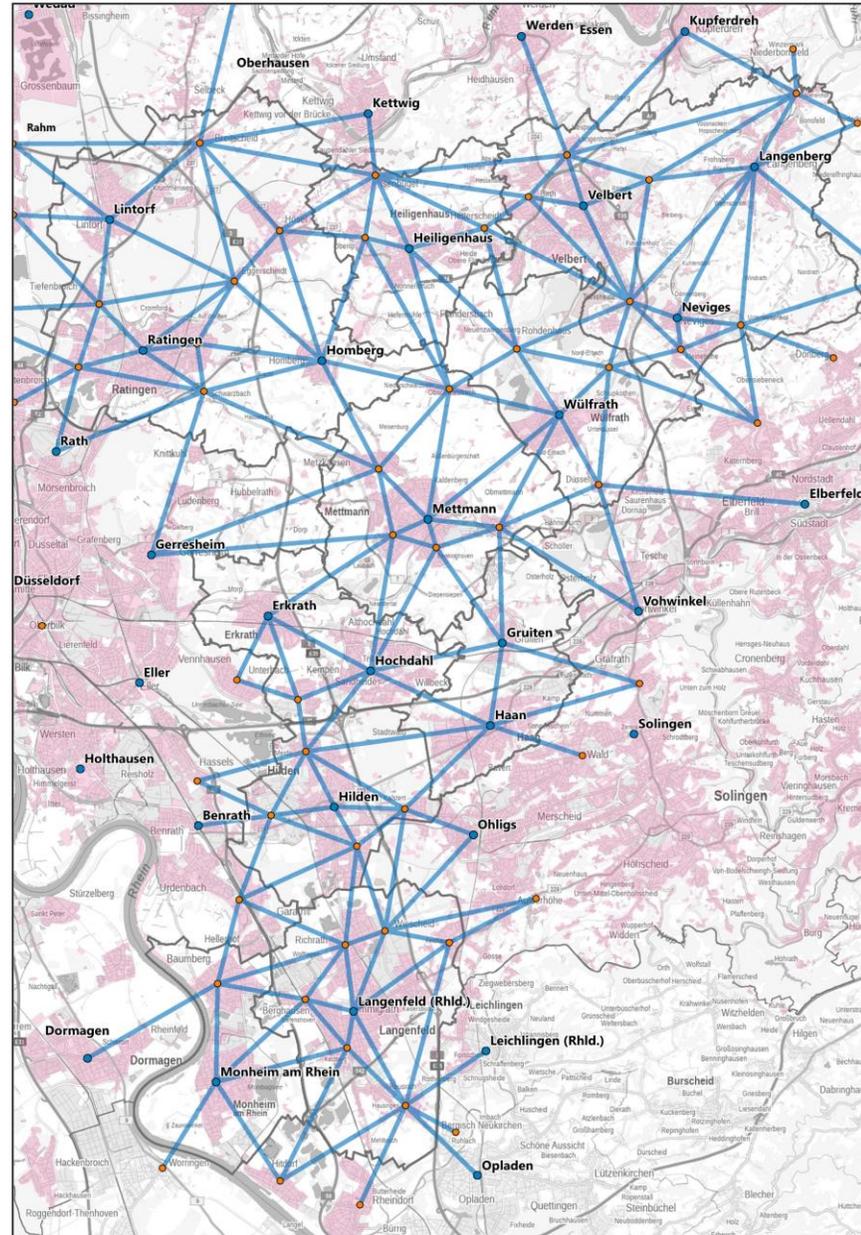
Wunschlinienfindung Vorrangnetz

- Luftlinienverbindungen zwischen Ober- und Mittelzentren
- Luftlinien dienen als Grundlage für die Umlegung auf das konkrete Netz der Radinfrastruktur zur Ableitung eines Vorrangnetzes



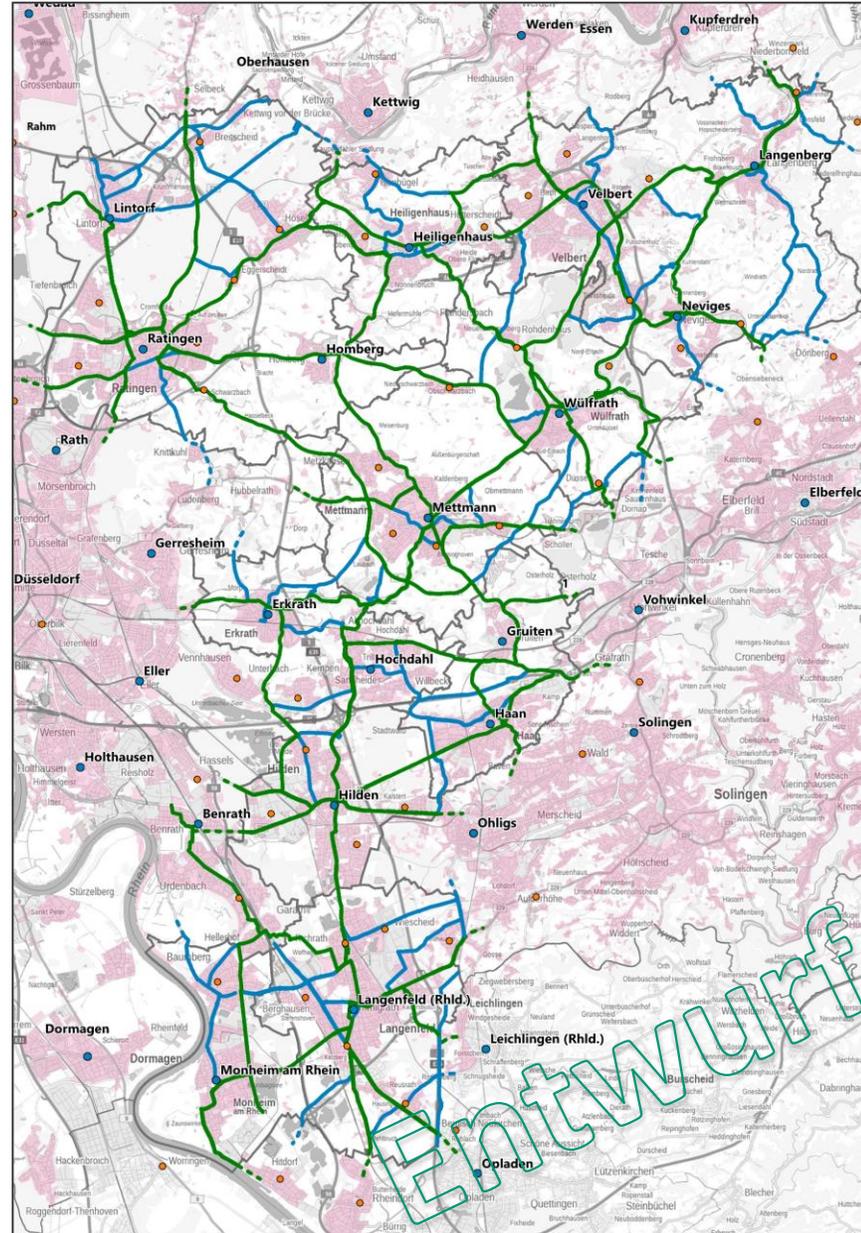
Wunschlinienfindung Basisnetz

- Luftlinienverbindungen zwischen Ober-, Mittel- und Grundzentren
- Luftlinien dienen als Grundlage für die Umlegung auf das konkrete Netz der Radinfrastruktur zur Ableitung eines Basisnetzes

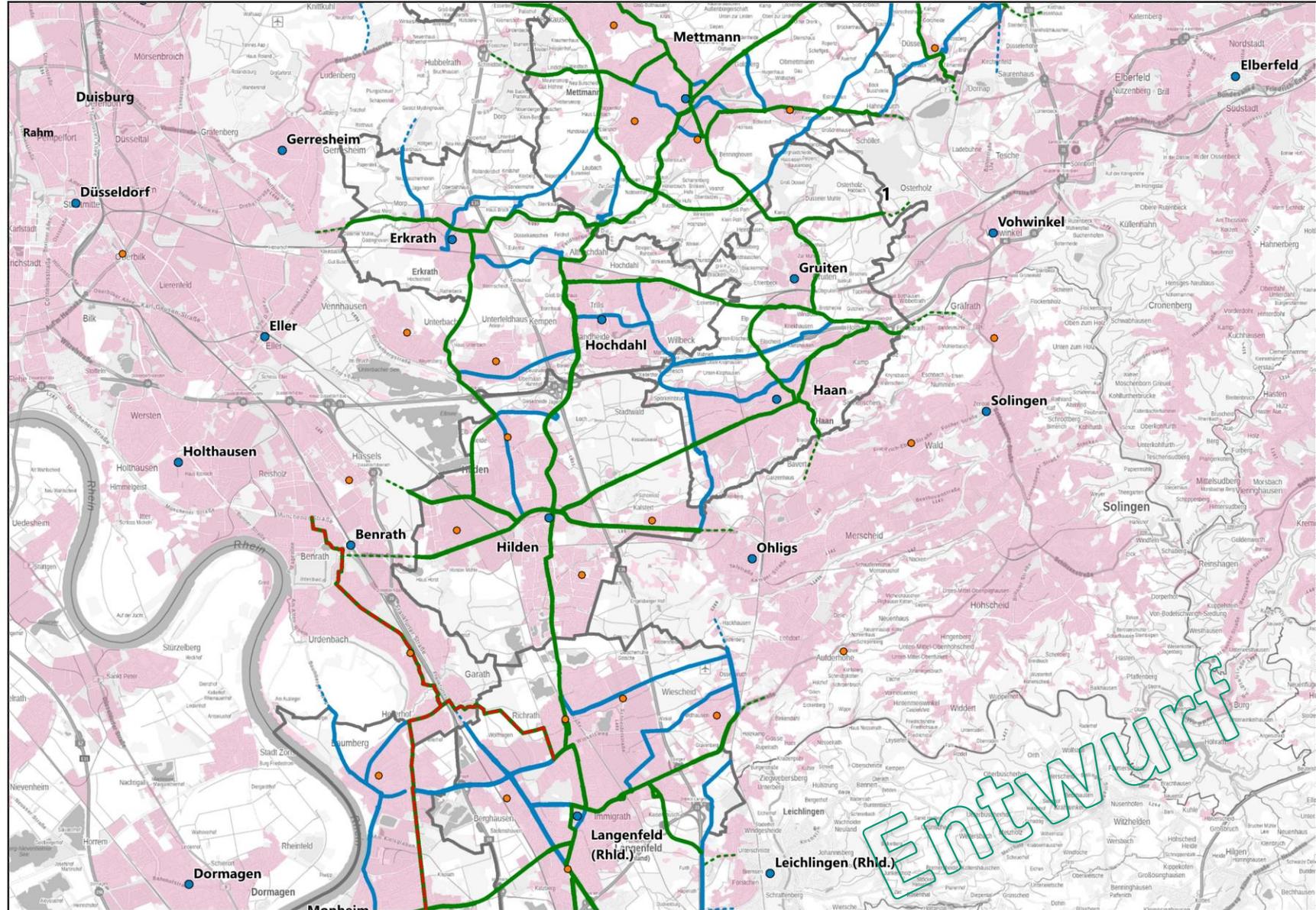


Ableitung Vorrang- und Basisnetz (Gesamtübersicht Gesamt-Kreis)

- Ableitung eines Vorrang- und Basisnetzes auf Grundlage der Verbindungsfunktion aus den Luftliniennetzen
- Zielnetze (Vorrang- und Basisnetz) werden mit den kreisangehörigen Städten abgestimmt

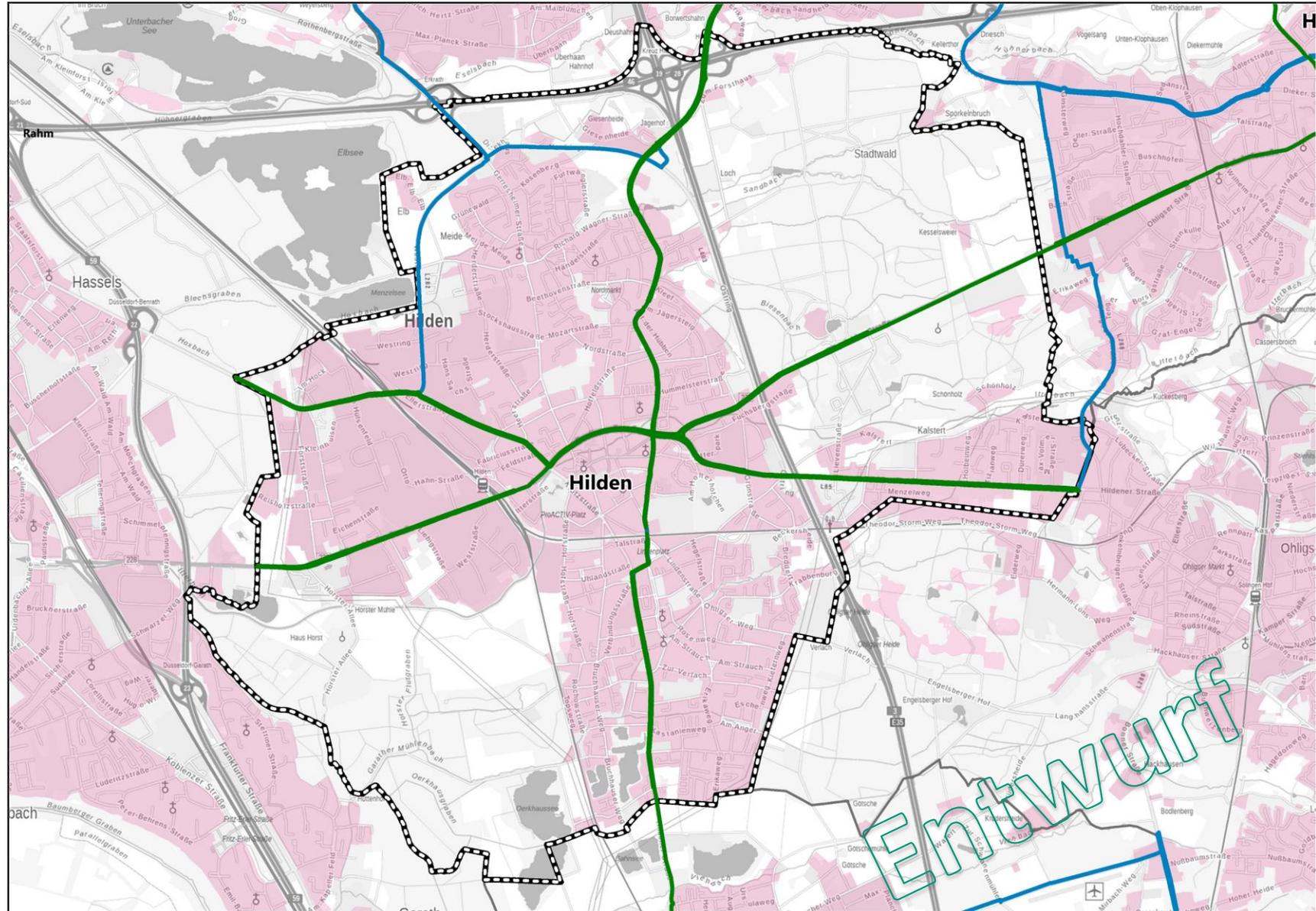


Ableitung Vorrang- und Basisnetz (Ausschnitt mittleres Kreisgebiet)



- Oberzentren, Mittelzentren
- Grundzentren
- Vorrangnetz innerhalb KME
- - - Vorrangnetz ausserhalb KME
- Basisnetz innerhalb KME
- - - Basisnetz ausserhalb KME
- . - . Rad Schnellweg (geplant)

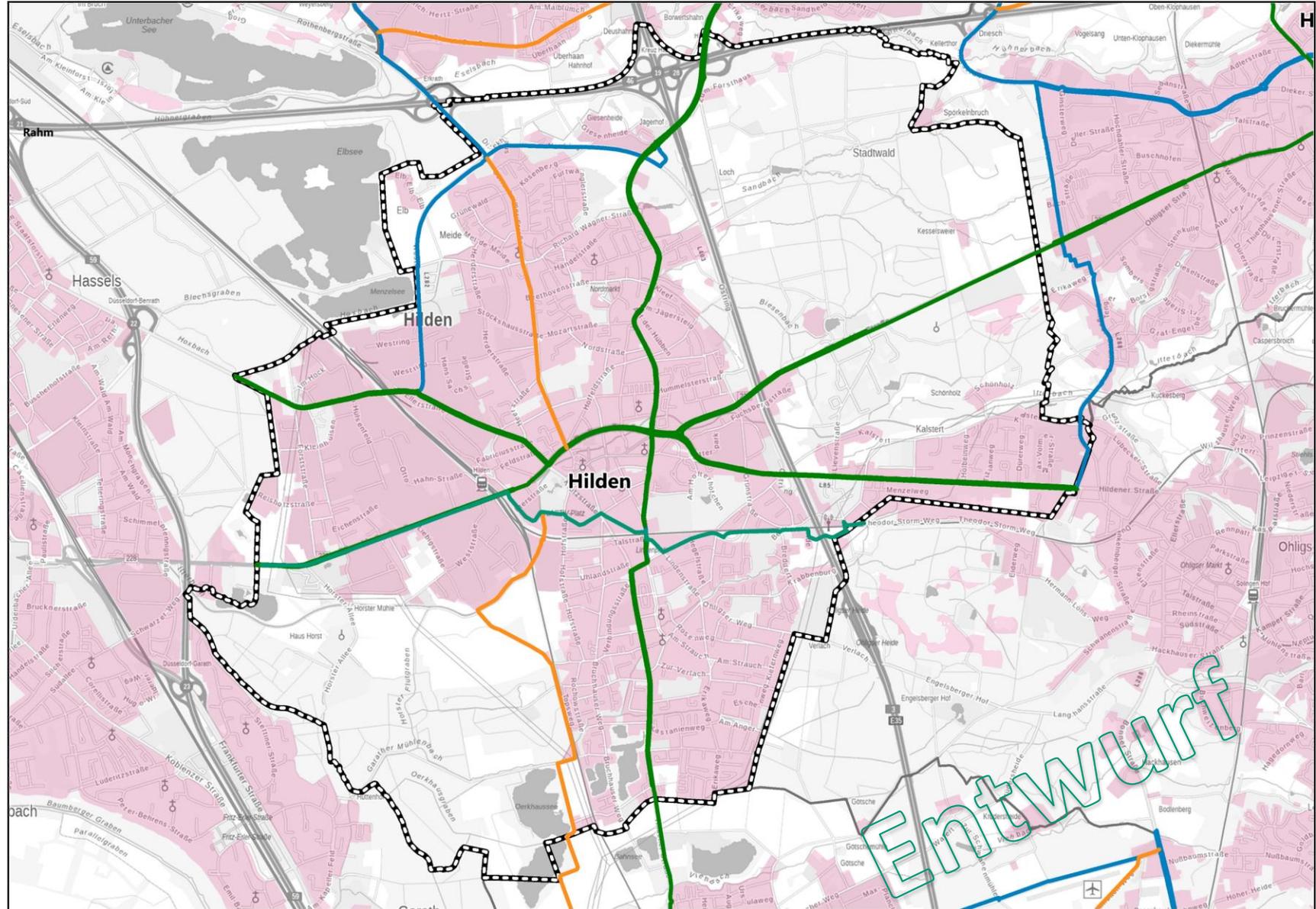
Erster Zielnetzentwurf für Hilden (Januar 2021)



-  Vorrangnetz
-  Basisnetz

Erste Änderungsvor- schläge aus Beteiligungs- prozess (noch laufend)

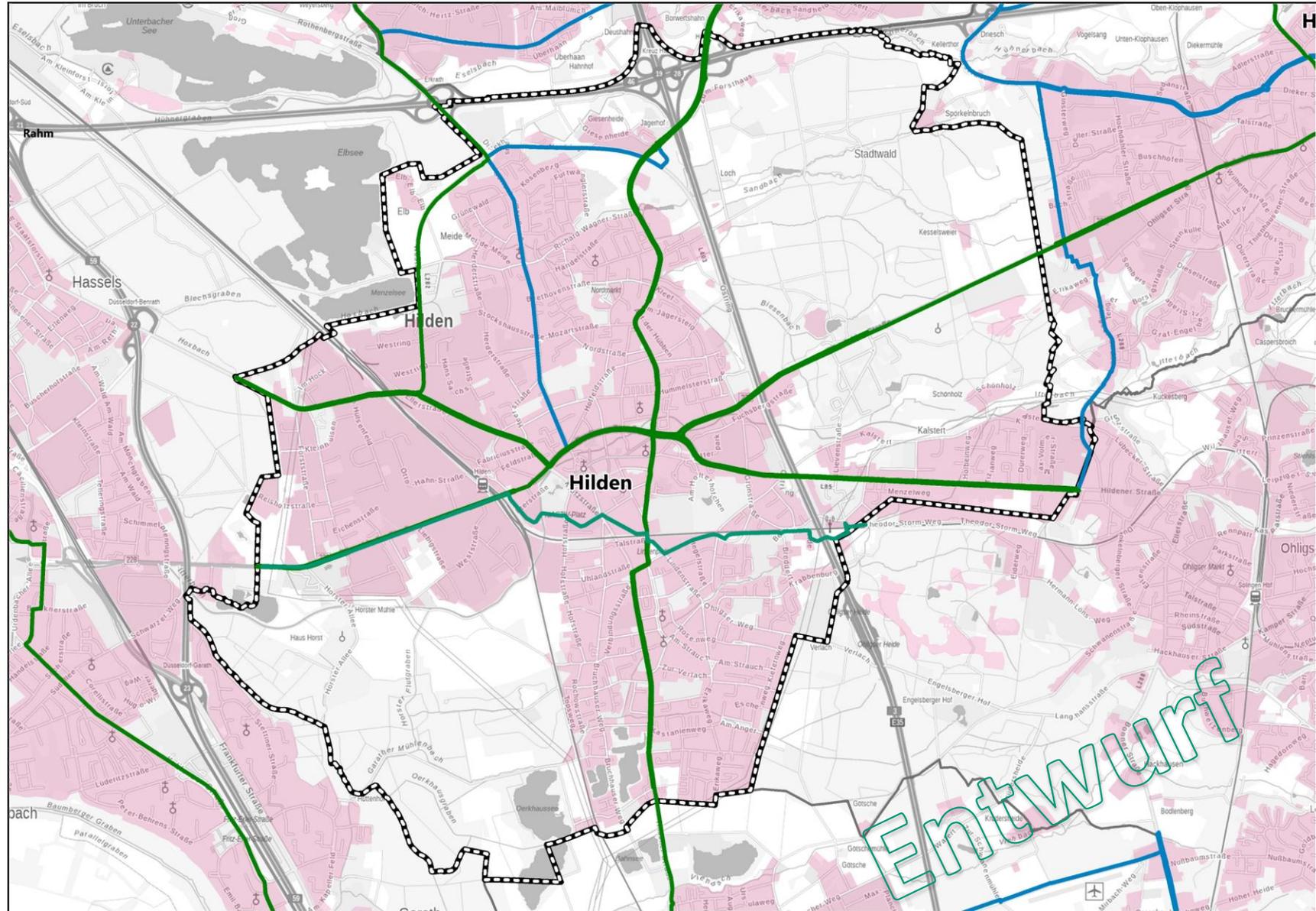
-  Vorrangnetz
-  Basisnetz
-  Aufstufung vom Basis- ins Vorrangnetz
-  Ins Basisnetz aufnehmen
-  Ins Vorrangnetz aufnehmen
-  Wegfall wegen geeigneterer Parallelführung
-  Zukünftige Veloroute



Aktuelles vorläufiges Zielnetz (April 2021)

Anmerkung:
Verbindung von Hilden
nach Langenfeld über
An den Gölden / Am
Schwarzen Weiher wird
geprüft. Entweder
Aufnahme ins Basisnetz
oder in das touristische
Netz.

-  Vorrangnetz
-  Basisnetz
-  Zukünftige Veloroute



Definition von Standards / Anforderungen Netz und Infrastruktur

- Netz:** Durchgängiges Wegenetz, unter Beachtung der Netzhierarchien teilweise bevorrechtigt bzw. gleichberechtigt zum Kfz-Netz, Festlegung von Entwurfsgeschwindigkeiten in Abhängigkeit der Netzhierarchie und der Lage (innerorts / außerorts).
- Infrastruktur:** Definition Mindeststandard Oberfläche für das Alltagsnetz, Festlegung von Mindestbreiten der Radinfrastruktur in Abhängigkeit von der Führungsform und der Netzhierarchie.

Definition von Standards / Anforderungen Sicherheit und Ausstattung

- Sicherheit:** Festlegung von Entscheidungskriterien für die Anlage von Querungsanlagen, Standards für die Ausführung von Querungsanlagen, Festlegung und regelgerechte Ausführung von Sicherheitsabständen.
- Ausstattung:** Beleuchtung von Radverkehrsanlagen, Markierungen von Radverkehrsanlagen, Abstellanlagen für den Radverkehr, Wegweisung (in Ergänzung zum Knotenpunktsystem), Zusätzliche Informationselemente.

Definition von Standards / Anforderungen an Unterhalt und Betrieb

- Reinigung, Kontrolle:** regelmäßige Reinigung, Kontrollzyklen festlegen, Mängelmelder.
- Winterdienst:** Räum- und Streupläne erstellen, Räum- und Streuvorgang vor Hauptverkehrszeit abschließen, Schneeabraum nicht auf Radverkehrsanlagen lagern.
- Baustellensicherung:** Sicherung nach FGSV-Richtlinien, Sicherstellung der Befahrbarkeit, ggfs. über Alternativrouten, Richtlinienkonforme Anpassung von Wegweisung und Beschilderung.

Definition von Standards – Führungsformen innerorts

		Basisnetz	Vorrangnetz	Radschnellnetz
Eigenständiger, getrennter Geh- und Radweg		-	3,50 m	4,00 m
Schutzstreifen		1,50 m	(2,00 m)	-
Radfahrstreifen		2,25 m	2,75 m	3,25 m
Einrichtungsradschwerg		2,00 m	2,50 m	3,00 m
Zweirichtungsradschwerg		3,00 m	3,50 m	4,00 m
Gemeinsamer Geh- und Radweg beidseitig		(2,50 m)	-	-
Gemeinsamer Geh- und Radweg einseitig		(2,50 m)	-	-
Fahrradstraße		3,50 m	4,00 m	4,60 m

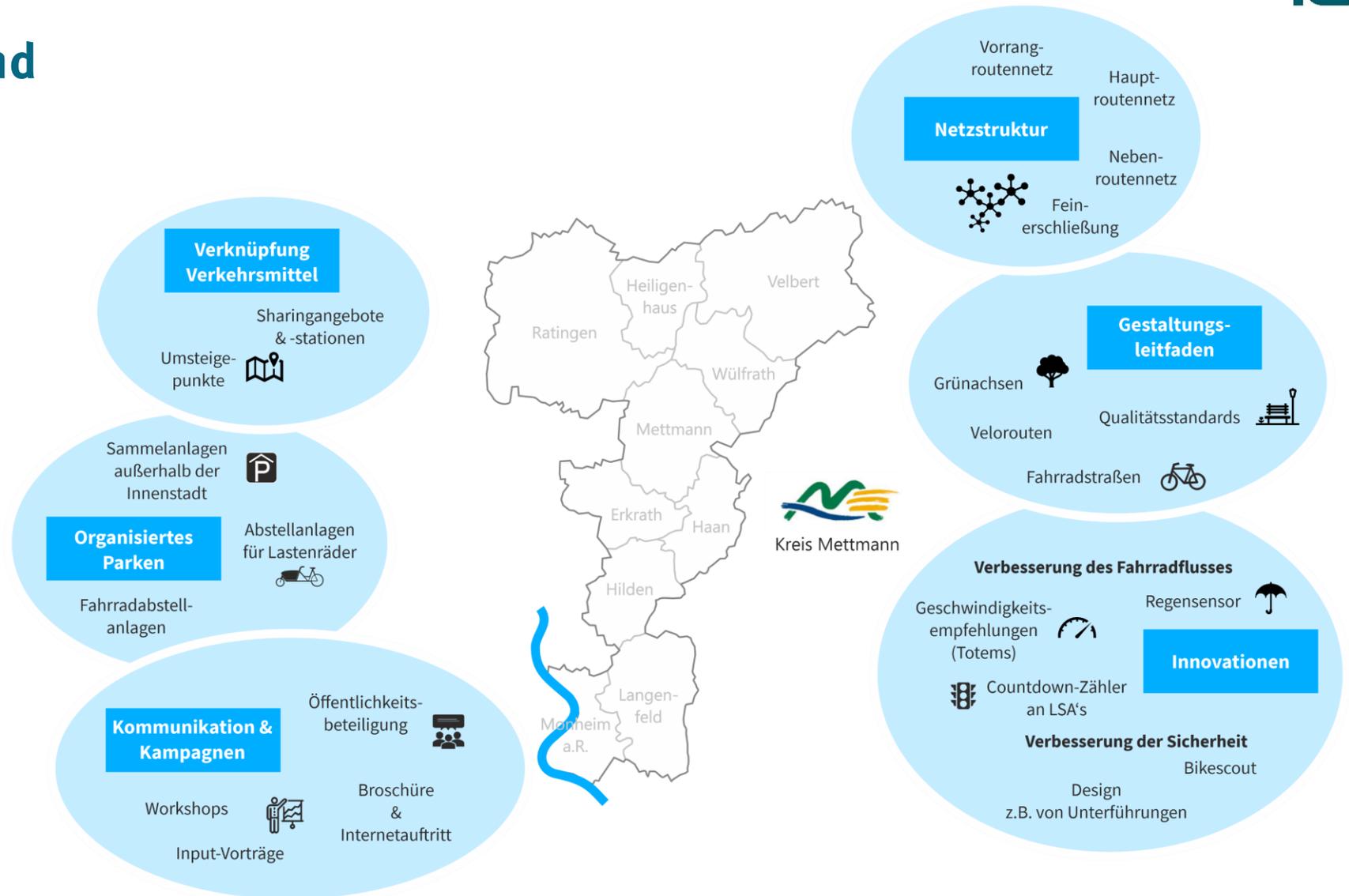
Definition von Standards – Führungsformen außerorts

		Basisnetz	Vorrangnetz	Radschnellnetz
Eigenständiger, getrennter Geh- und Radweg		3,00 m	3,50 m	4,00 m
Schutzstreifen		-	-	-
Radfahrstreifen		-	-	-
Einrichtungsrادweg		2,00 m	2,50 m	3,00 m
Zweirichtungsrادweg		3,00 m	3,50 m	4,00 m
Gemeinsamer Geh- und Radweg beidseitig		2,50 m	3,00 m	-
Gemeinsamer Geh- und Radweg einseitig		2,50 m	3,50 m	-
Fahrradstraße		3,50 m	4,00 m	4,60 m

Weiteres Vorgehen

Maßnahmenkatalog und Umsetzungskonzept

- Entwicklung Maßnahmenkatalog
- Erstellung Umsetzungskonzept



Entwicklung zieht Entwicklung nach sich.

Wolf Lotter