

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

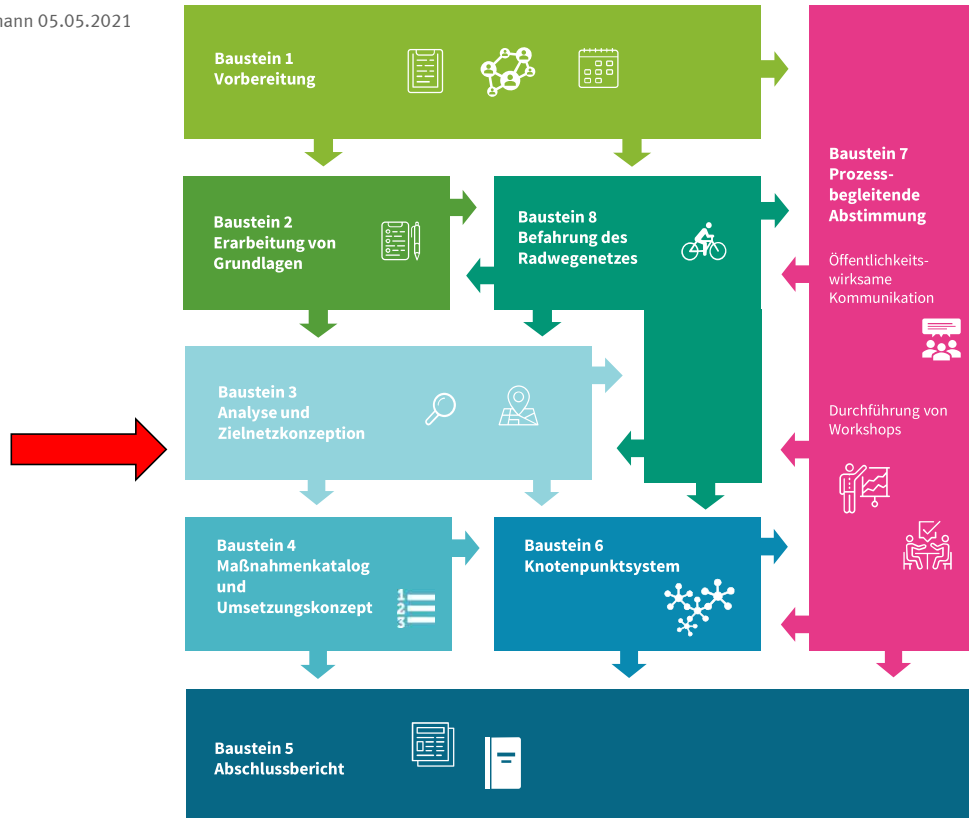
Inhalt und Vorgehensweise des Radverkehrskonzeptes des Kreises

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

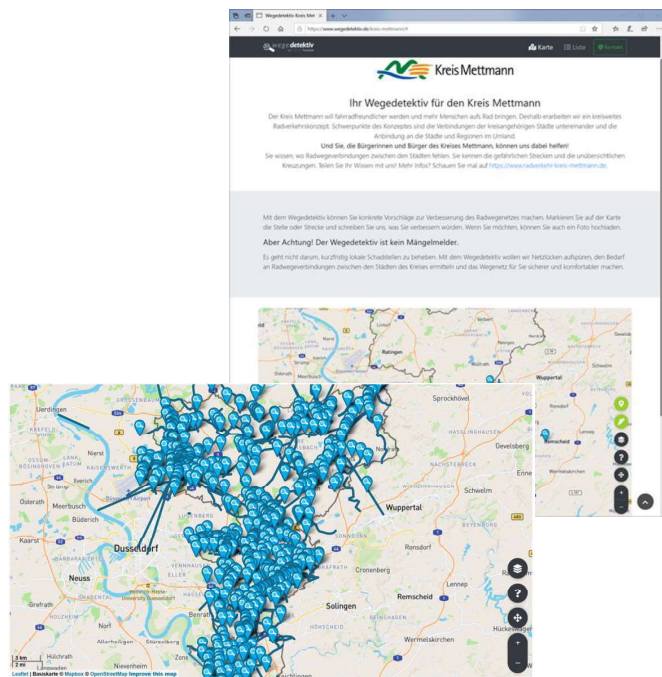
Einbindung

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



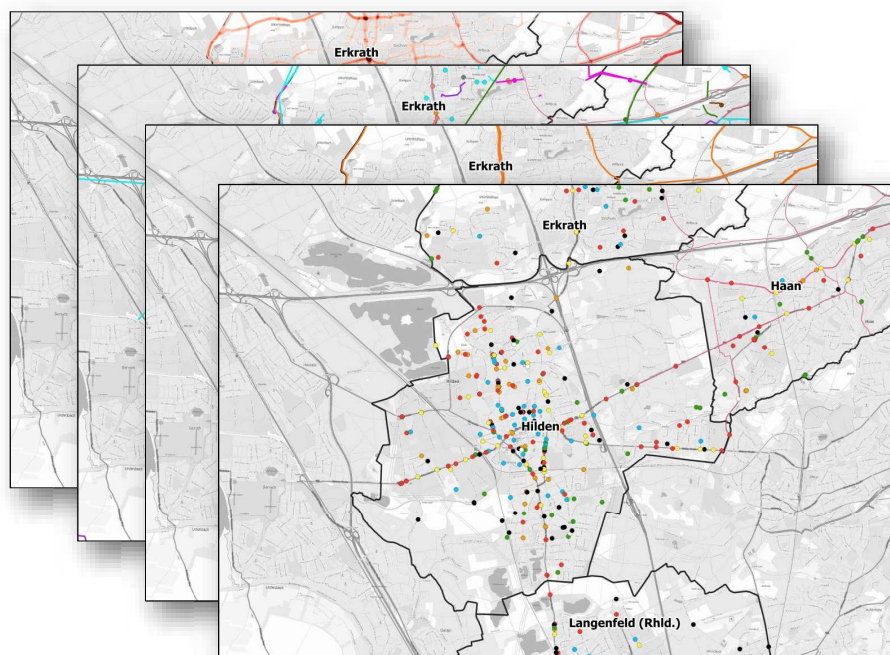
Beteiligung der Öffentlichkeit

- 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

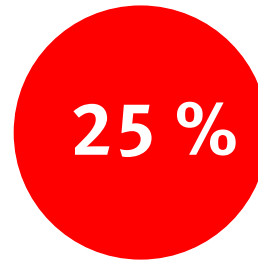
- Operationalisierung des Leitziels:

Quelle: SrV 2013

25%

Langenfeld:	15%	(20%)
Hilden:	12%	(17%)
Monheim:	10%	(14%)
Ratingen:	8%	(11%)
Kreis:	7%	(9%)
Haan:	4%	(6%)
Erkrath:	3%	(5%)
Wülfrath:	3%	(4%)
Mettmann:	2%	(3%)
Heiligenhaus:	2%	(2%)
Velbert:	2%	(2%)

Radverkehrsanteil von

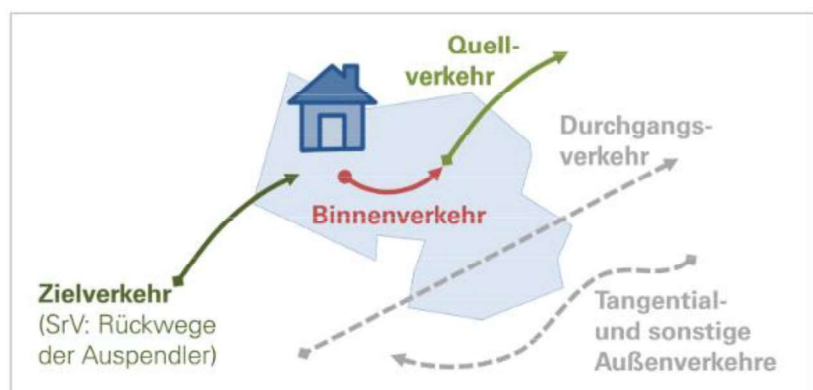


bis 2030/2035

Erarbeitung Zieldefinition Radverkehrskonzept Kreis Mettmann

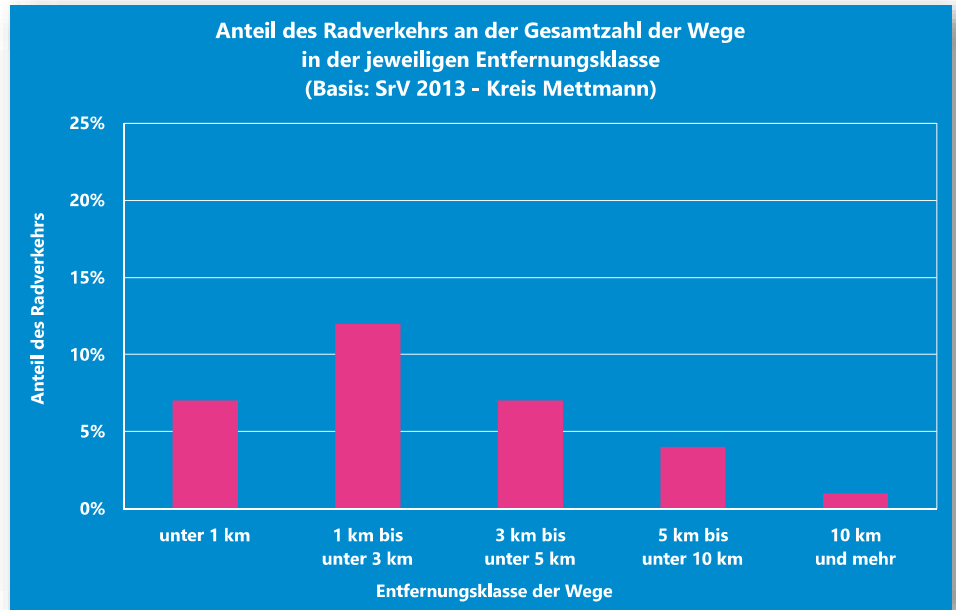
Definition Radverkehrsanteil

- 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



Quelle: SrV 2013

Erarbeitung Zieldefinition Radverkehrskonzept Kreis Mettmann

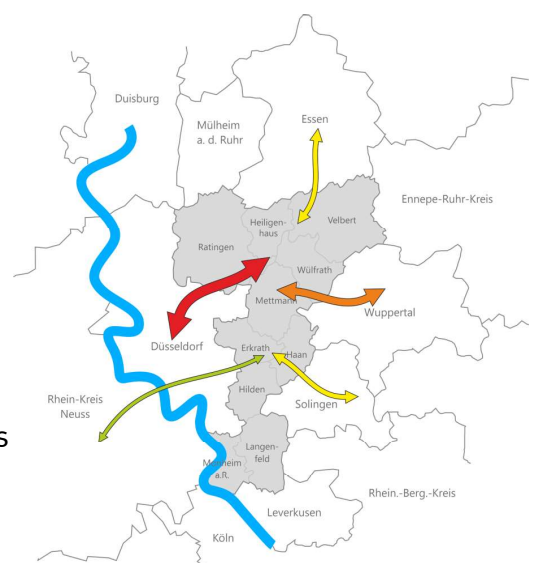


*Der eigentliche Schlüssel bei allem, was die Verkehrsprobleme der Gegenwart lösen soll, steckt in den Worten **Komfort, Bequemlichkeit, Qualität** und **Zugang**.*

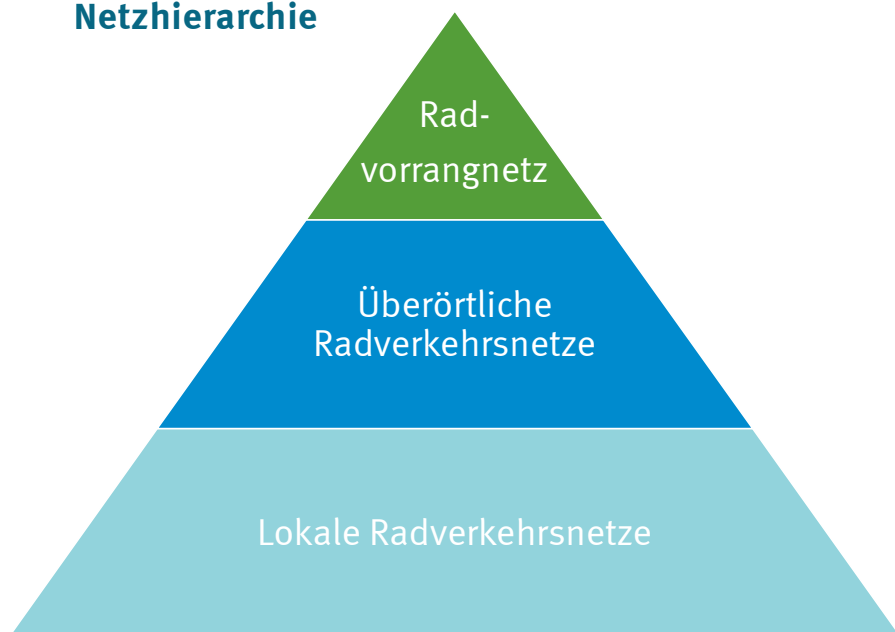
Entwicklung Zielnetzkonzeption

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

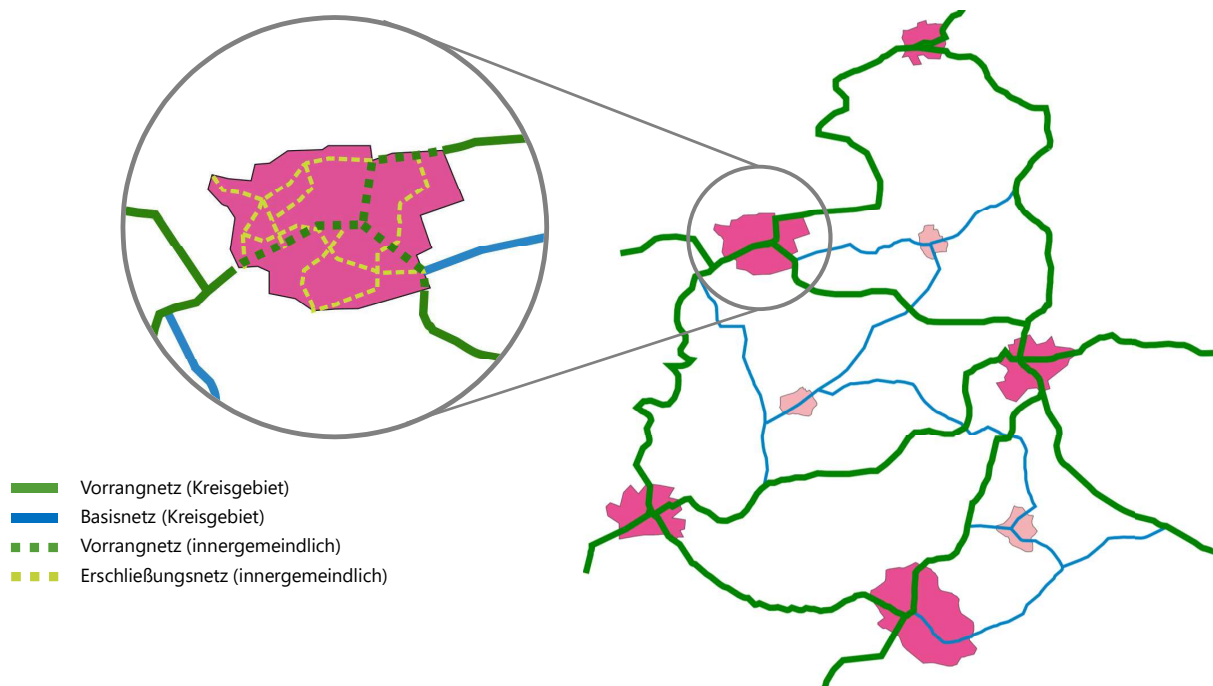


überregionale Verbindungsfunktion

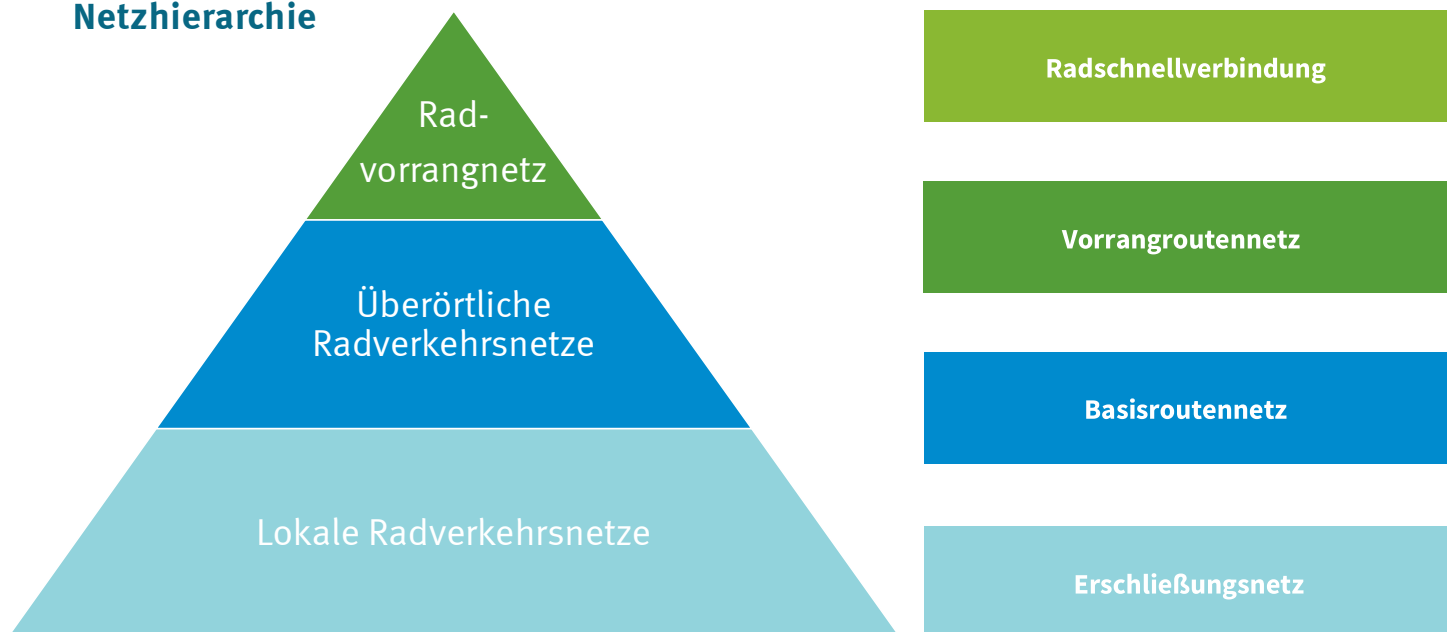
regionale Verbindungsfunktion

nah- und kleinräumige
Verbindungsfunktion

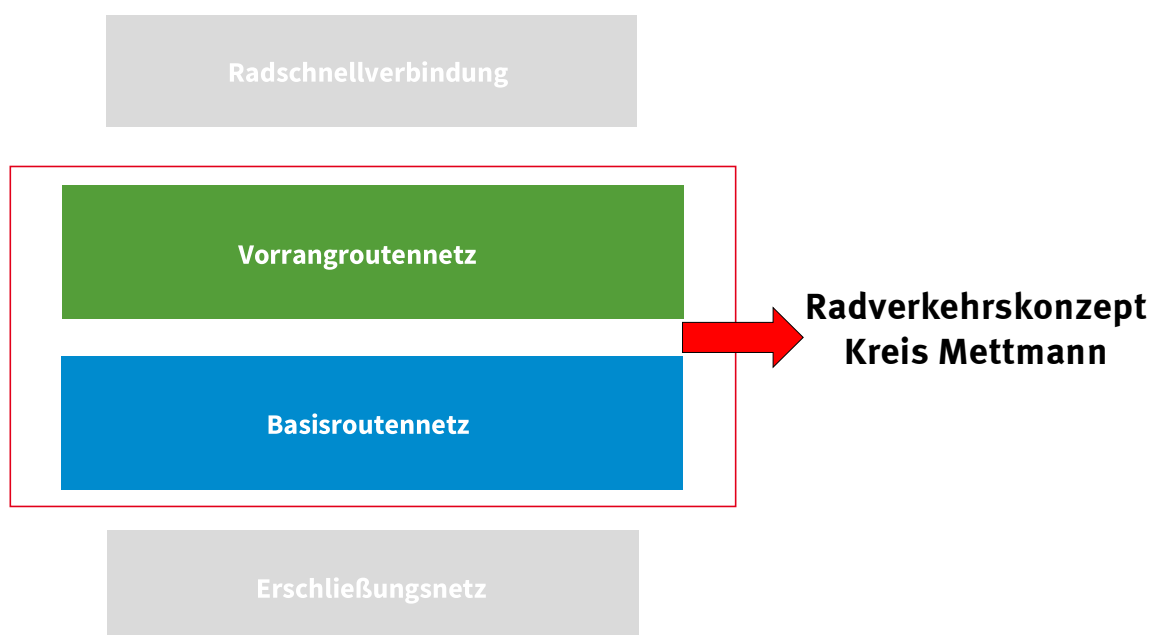
Netzhierarchie



Netzhierarchie



Netzhierarchie

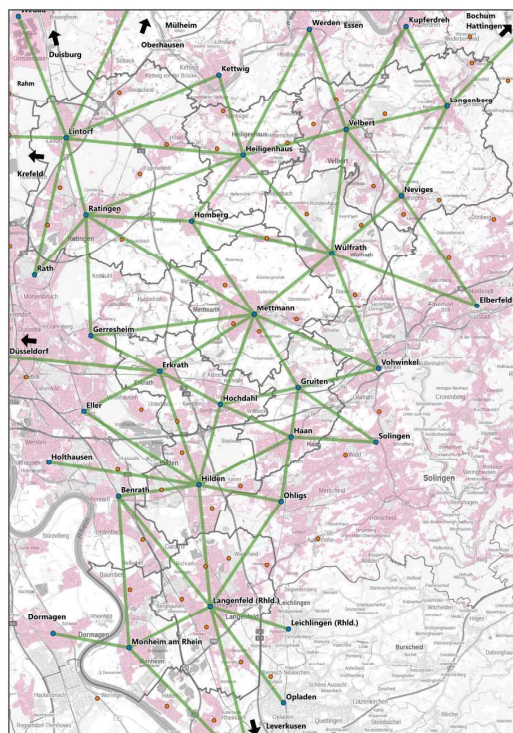


Entwicklung Zielnetzkonzeption

- 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

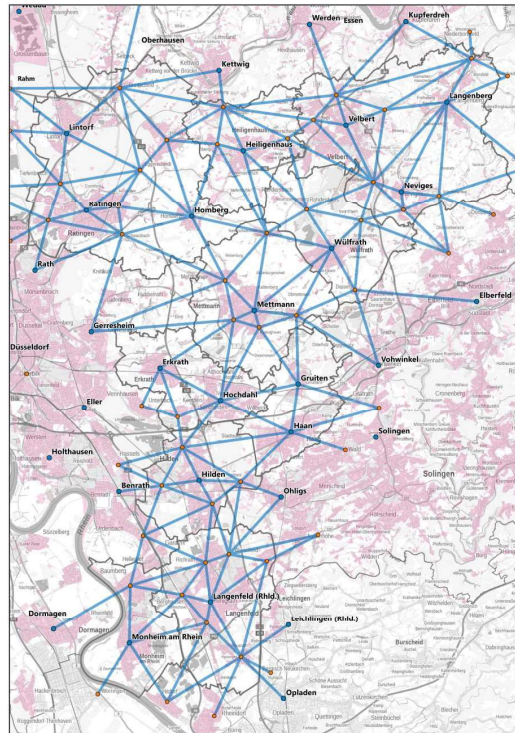
Wunschlinienfindung Vorrangnetz

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



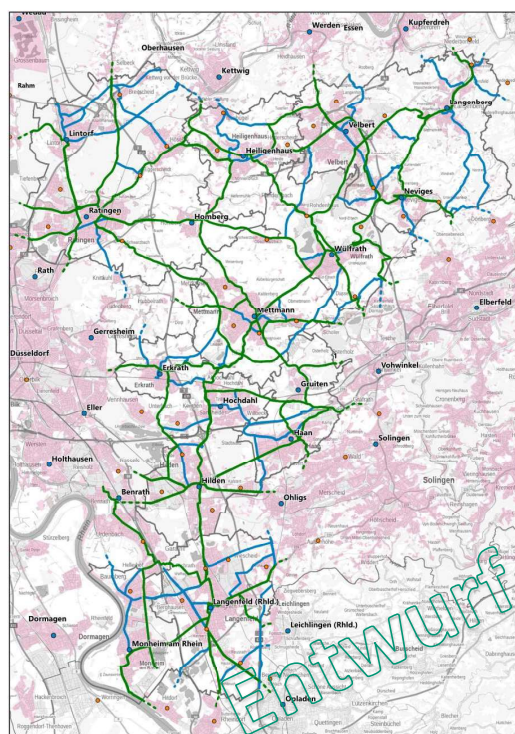
Wunschlinienfindung Basisnetz

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



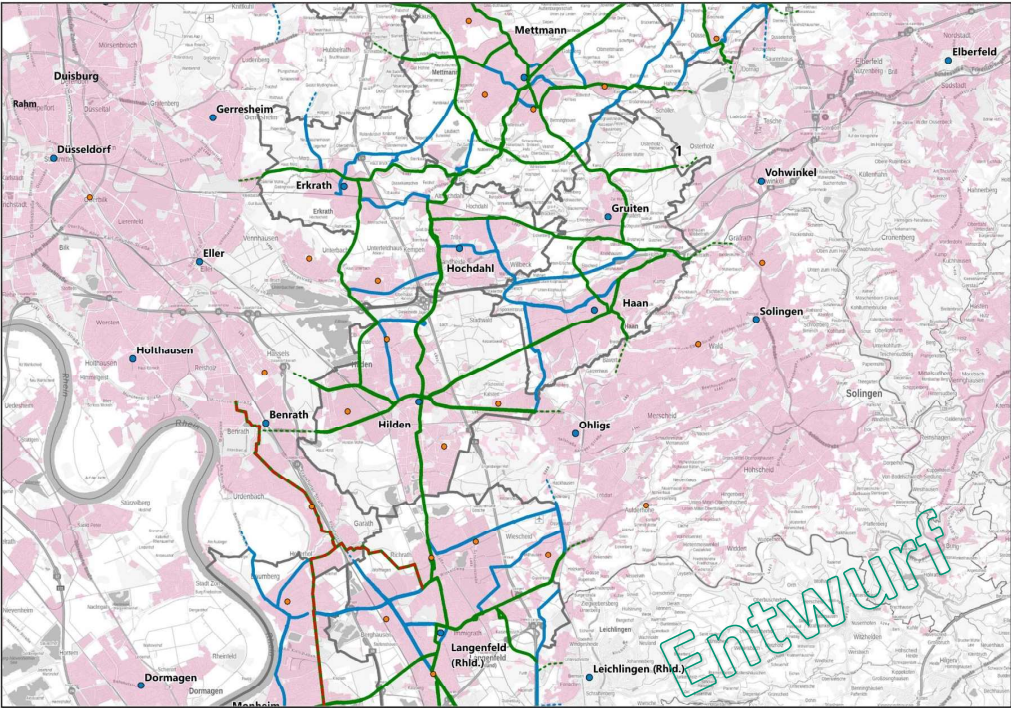
Ableitung Vorrang- und Basisnetz (Gesamtübersicht Gesamt-Kreis)

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



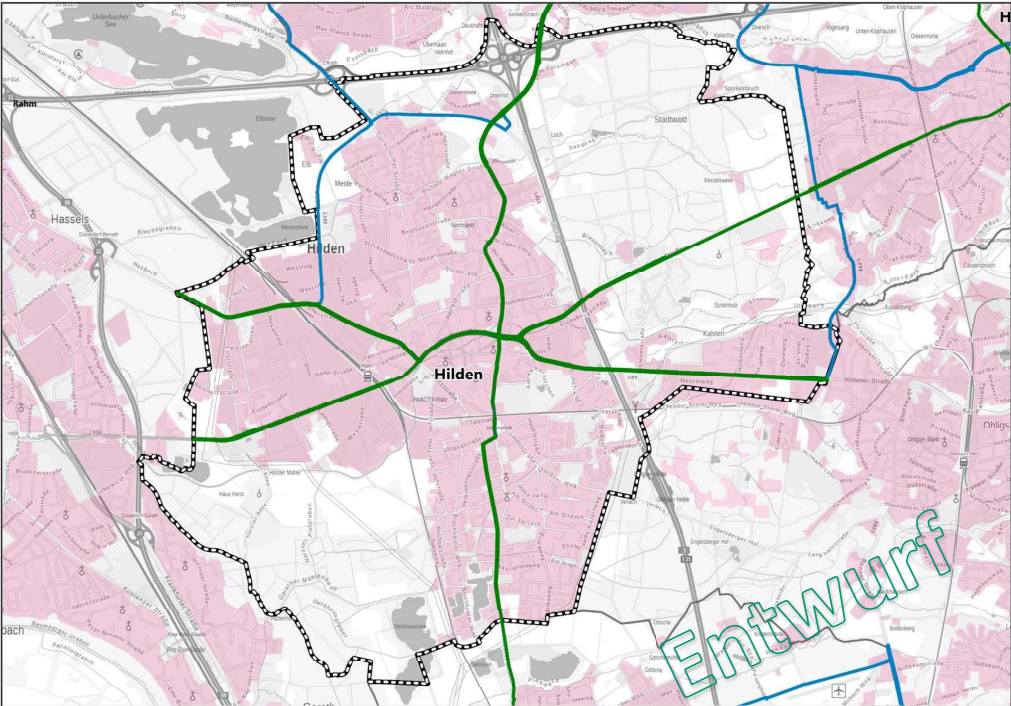
Ableitung
Vorrang- und
Basisnetz
(Ausschnitt
mittleres
Kreisgebiet)

- Oberzentren, Mittelzentren
Grundzentren
- Vorrangnetz innerhalb KME
- - - Vorrangnetz ausserhalb KME
- Basisnetz innerhalb KME
- - - Basisnetz ausserhalb KME
- - - Radschnellweg (geplant)



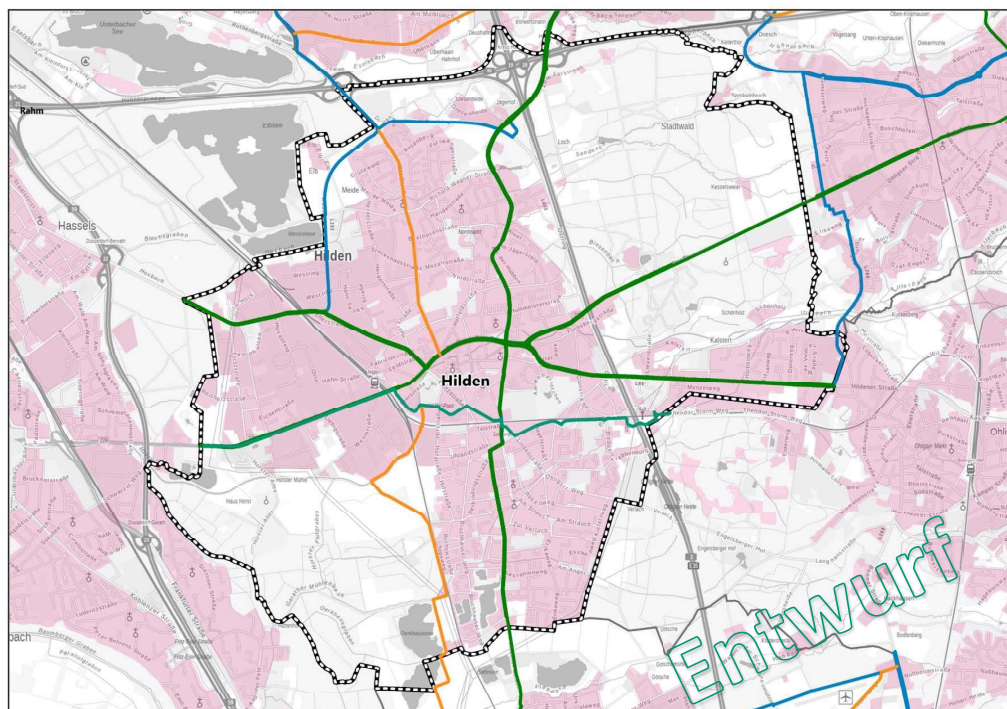
Erster
Zielnetzentwurf
für Hilden
(Januar 2021)

- Vorrangnetz
- Basisnetz



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

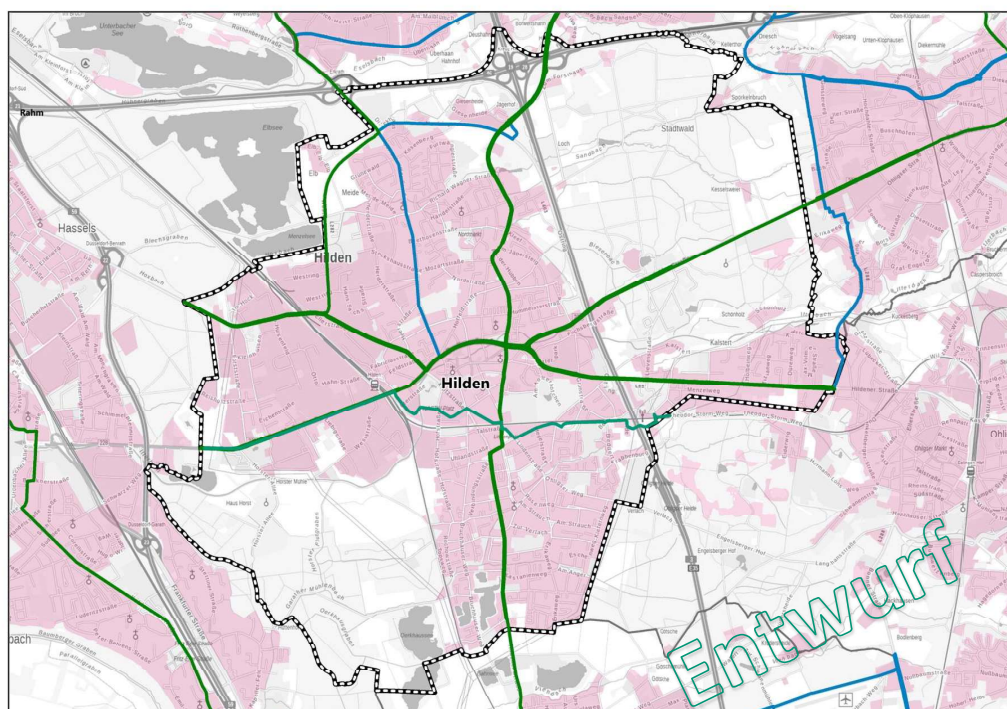
- Vorrangnetz
- Basisnetz
- Aufstufung vom Basis- ins Vorrangnetz
- Ins Basisnetz aufnehmen
- Ins Vorrangnetz aufnehmen
- Wegfall wegen geeigneterer Parallelführung
- Zukünftige Veloroute



Aktuelles vorläufiges Zielnetz (April 2021)

Anmerkung:
Verbindung von Hilden
nach Langenfeld über
An den Gölde / 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.

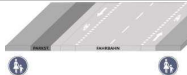
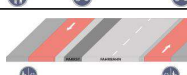
Definition von Standards / Anforderungen an Unterhalt und Betrieb

- 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
Einrichtungsradschulweg		2,00 m	2,50 m	3,00 m
Zweirichtungsradschulweg		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

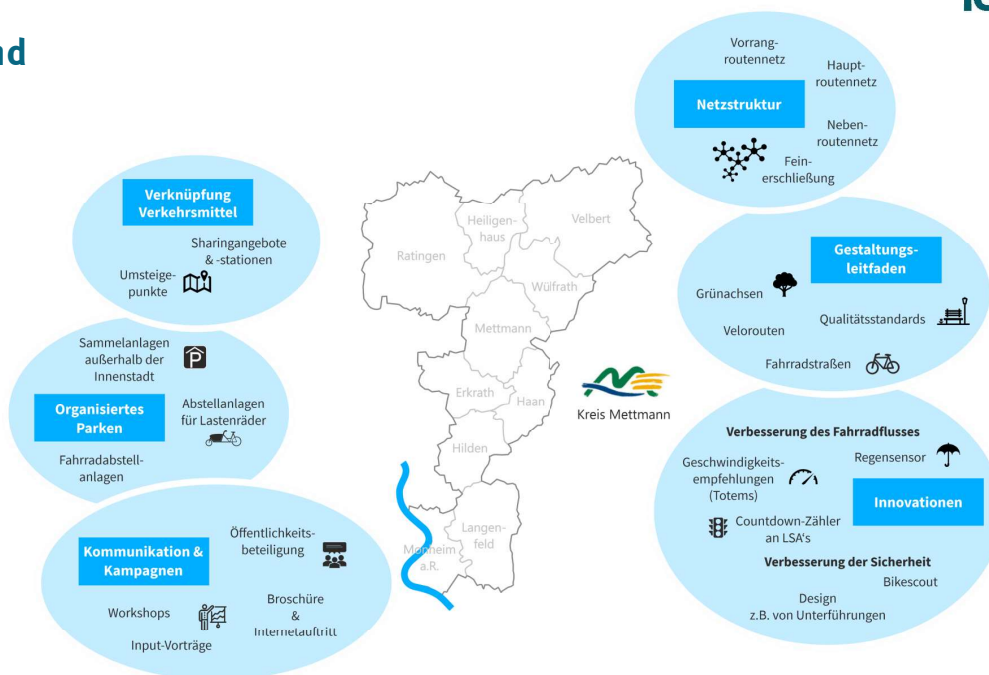
Definition von Standards – Führungsformen außerorts

		Basisnetz	Vorrangnetz	Radschnellnetz
Eigenständiger, getrennter Geh- und Radweg		3,00 m	3,50 m	4,00 m
Schutzstreifen		-	-	-
Radfahrstreifen		-	-	-
Einrichtungsradschulweg		2,00 m	2,50 m	3,00 m
Zweirichtungsradschulweg		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