Übersicht

Hilden

Der Bürgermeister
Hilden, den 28.06.2024
AZ.: IV/61.1 Latteier_Bedarfspläne

WP 20-25 SV 61/176

Beschlussvorlage

Beteiligungsverfahren zur Definition des landesweiten Radvorrangnetzes Nordrhein-Westfalen

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

öffentlich

Finanzielle Auswirkungen	☐ ja	☒ nein	☐ noch nicht zu übersehen
Organisatorische Auswirkungen	☐ ja	☒ nein	☐ noch nicht zu übersehen

Beratungsfolge:

Stadtentwicklungsausschuss	28.08.2024	Entscheidung

Anlage 1 Anschreiben vom 27.5.24
Anlage 2 Meldung bestehender Planungen und Konzept zu Radschnellverbindungen
Anlage 3 Hilden_Netzkategorisierung Radverkehr
Anlage 4 Ausschnitt Initialvorschlag Radvorrangnetz
Anlage 5 Zielnetz Hilden Radverkehrskonzept kreis Mettmann
Anlage 6 Auszug aus dem IRM

Beschlussvorschlag:

Der Stadtentwicklungsausschuss beschließt

1. im Rahmen des zweiten Beteiligungsschritts B) „Stellungnahme zum Initialvorschlag eines landesweiten Radvorrangnetzes“ des Beteiligungsverfahrens zur Definition des landesweiten Radvorrangnetzes des Landes Nordrhein-Westfalen wie folgt Stellung zu nehmen:

   Die Förderung des Radverkehrs ist ein wichtiger Baustein zur Erreichung der durch den Rat der Stadt Hilden beschlossenen Treibhausgas-Neutralität im Jahr 2035. Insofern unterstützt die Stadt die erstmalige Aufstellung eines Bedarfsplanes für Radschnellverbindungen des Landes und nimmt die Möglichkeit zur Beteiligung zur Definition des landesweiten Radvorrangnetzes wahr.

   Der Initiativvorschlag zu potenziellen Radschnellverbindungen orientiert sich am Radvorrangnetz im Kreis Mettmann auf Basis des Radverkehrskonzepts des Kreises Mettmann sowie dem regionalen Radroutennetz des „Integrierten Regionalen Mobilitätskonzepts (IRM) des Stadt-Umland-Verbundes ´Zwischen Rhein und Wupper´ “. Beide sind deckungsgleich. Des Weiteren wird auch in der Karte zur Netzkategorisierung Radverkehr des in Erarbeitung befindlichen Mobilitätskonzepts für Hilden sowohl die im Initialvorschlag enthaltene Nord-Süd-Verbindung als auch die Ost-West-Verbindung als Hauptnetz dargestellt. Ein Teil der Ost-West-Verbindung ist zudem heute bereits Bestandteil der Veloroute 1.
   Insofern steht der Initiativvorschlag „Potenzielle Radschnellverbindungen“ den städtisch und kreisweit bestehenden sowie in Erarbeitung befindlichen Konzepten nicht entgegen und wird seitens der Stadt begrüßt.
   Die Stadt Hilden bittet, die Vorschläge entweder selbst umzusetzen soweit es sich um Landes- und Bundesstraßen handelt oder an anderen Straßen die Umsetzung durch die Baulastträger finanziell zu ermöglichen sowie technisch zu unterstützen.

Erläuterungen und Begründungen:

Die derzeit gültigen Bedarfspläne des Landes NRW für ÖPNV und Landesstraßen stammen aus den Jahren 2006 bzw. 2007 und werden nun gemäß gesetzlicher Vorgaben vom Land fortgeschrieben (siehe hierzu WP 20-25 SV 61/175). Erstmalig soll auch ein Bedarfsplan für Radschnellverbindungen des Landes aufgestellt werden. Für die Fortschreibung bzw. diese Neuaufstellung wird im Auftrag des Landes Nordrhein-Westfalen das multimodale Landesverkehrsmodell 2035 (LVM 2035) erstellt.

Die Bezirksregierung Düsseldorf hat daher die Kommunen und kreisfreien Städte im Regierungsbezirk Düsseldorf in ihrem Schreiben vom 27.05.2024 (siehe Anlage 1) zum anstehenden Beteiligungsverfahren zur Definition des landesweiten Radvorrangnetzes des Landes Nordrhein-Westfalen informiert.
Das Beteiligungsverfahren gliederte sich in die folgenden zwei simultan verlaufenden Prozesse:

A) Einreichen bestehender Pläne bzw. Konzepte von Radschnellverbindungen über das Online-Beteiligungsformat „membox“ mit Frist bis zum 29.06.2024

B) Stellungnahme zum Initialvorschlag eines landesweiten Radvorrangnetzes über das Portal „Beteiligung NRW“ mit Frist bis zum 15.09.2024 zur Karte „Potenzielle Radschnellverbindungen“ und bis zum 21.12.2024 zur Karte „Potentielle Radvorrangrouten und Radwege“

Die drei Rückmeldefristen ergeben sich aufgrund unterschiedlicher Abhängigkeiten hinsichtlich der Beschlusslage. Jeder Prozess hat ein eigenes Online-Beteiligungsformat (membox oder Beteiligung NRW).

Zum ersten Beteiligungsschritt A) wurde seitens der Stadt Hilden fristgerecht eine Meldung (siehe Anlage 2) über das von der Bezirksregierung zur Verfügung gestellte Online-Verzeichnis eingereicht.

Gemäß § 6 Abs. 2 Stadtentwicklungsausschuss Ziffer 4 der Zuständigkeitsordnung ist die abschließende Entscheidung über Stellungnahmen der Stadt bei deren Beteiligung als Träger öffentlicher Belange in der Landesplanung sowie bei überörtlicher Verkehrsplanung auf den Stadtentwicklungsausschuss übertragen.

Zum Initiativvorschlag eines landesweiten Radvorrangnetzes des Beteiligungsschritts B) muss die Stadtverwaltung Hilden nun fristgerecht Stellungnahmen ausschließlich auf den entsprechend von der Bezirksregierung auf dem Portal „Beteiligung NRW“ angelegten und benannten Karten hinterlegen. Bei den hinterlegten Karten handelt es sich um:

- Die Karte „Potenzielle Radschnellverbindungen“ für Stellungnahmen zu Verbindungen mit einem Potenzial von über 2000 Radfahrenden pro Tag.
- Die Karte „Potenzielle Radvorrangrouten und Radwege“ für Stellungnahmen zu Verbindungen mit einem Potenzial von weniger als 2000 Radfahrenden pro Tag.

Vorschlag zur Stellungnahme der Stadt:

Aus Sicht der Stadtverwaltung sind für die Stadt Hilden folgende Belange in die jeweilige Beteiligung des Landes einzubringen:

Die Förderung des Radverkehrs ist ein wichtiger Baustein zur Erreichung der durch den Rat der Stadt Hilden beschlossenen Treibhausgas-Neutralität im Jahr 2035. Insofern unterstützt die Stadt die erstmalige Aufstellung eines Bedarfsplanes für Radschnellverbindungen des Landes und nimmt die Möglichkeit zur Beteiligung zur Definition des landesweiten Radvorrangnetzes wahr.

Die mit der Meldung zum Beteiligungsschritt A) abgegebene Karte zur Netzkategorisierung Radverkehr (siehe Anlage 3) orientiert sich am Radverkehrskonzept für den Kreis Mettmann, konkret an der Karte zum Zielnetz für die Stadt Hilden. Weitergehende Pläne bzw. Konzepte wurden nicht übermittelt, da das Hildener Stadtgebiet nicht von bestehenden oder geplanten Radschnellverbindungen berührt wird. Die Stadt Hilden verfügt jedoch mit der bereits bestehenden Veloroute 1 (Düsseldorf - Hilden - Solingen - Wuppertal) zumindest über eine wichtige Radwegeanbindung an den aktuell in Planung befindlichen Radschnellweg RS 5 (Neuss - Düsseldorf - Langenfeld/Monheim).
Die Idee einer Velo-Route, als Anbindung an den (geplanten) Radschnellweg RS 5 im Bereich des Bahnhofs Düsseldorf-Benrath, wird seit ca. 2016 verfolgt. Im Osten schließt die Velo-Route an die Nordbahntrasse in Wuppertal-Vohwinkel an.
Die Velo-Route ist kein Radschnellweg, für den sehr hohe Standards gelten und über den eine Mindestzahl von Fahrradfahrten pro Tag laufen müssen.

Im zweiten Beteiligungsschritt B) fordert die Bezirksregierung auf, zu ihrem Initiativvorschlag zu potenziellen Radschnellverbindungen bis zum 15.09.20244 sowie zu potenziellen Radvorrangrouten und Radwegen bis zum 21.12.2024 Stellungnahmen abzugeben.

<u>Initiativvorschlag potenzielle Radschnellverbindungen:</u>
Der Initiativvorschlag ist das Ergebnis einer von der Bezirksregierung in Auftrag gegebenen landesweiten Potenzialanalyse Radverkehr NRW.
Gemäß der Karte zum Initialvorschlag Radvorrangnetz (siehe Anlage 4) werden im Stadtgebiet Hilden potenzielle Radschnellverbindungen gesehen. Hierfür liegt, laut Definition der Bezirksregierung, teilweise ein Potenzial eines Aufkommens von über 2.000 Radfahrenden pro Tag vor.
Für Hilden betrifft das laut Karte der Bezirksregierung zum einen die Nord-Süd-Verbindung mit einem Trassenverlauf von Düsseldorf über die Gerresheimer Straße, über die Berliner Straße, Benrather Straße, Klotzstraße und die Richrather Straße nach Langenfeld.

Zum anderen betrifft das laut Karte der Bezirksregierung die Ost-West-Verbindung mit einem Trassenverlauf von der Berliner Straße, ab Höhe der Elberfelder Straße, über die Benrather Straße und Düsseldorfer Straße bis nach Düsseldorf-Benrath.

Der Initiativvorschlag zu potenziellen Radschnellverbindungen orientiert sich am Radvorrangnetz im Kreis Mettmann auf Basis des Radverkehrskonzepts des Kreises Mettmann (siehe Anlage 5) sowie dem regionalen Radroutennetz des „Integrierten Regionalen Mobilitätskonzepts (IRM) des Stadt-Umland-Verbundes ´Zwischen Rhein und Wupper´ “ (siehe Anlage 6). Beide sind deckungsgleich. Des Weiteren wird auch in der Karte zur Netzkategorisierung Radverkehr (siehe Anlage 3) des in Erarbeitung befindlichen Mobilitätskonzepts für Hilden sowohl die beschriebene Nord-Süd-Verbindung als auch die Ost-West-Verbindung als Hauptnetz dargestellt. Ein Teil der Ost-West-Verbindung ist zudem heute bereits Bestandteil der Veloroute 1.
Insofern steht der Initiativvorschlag „Potenzielle Radschnellverbindungen“ den städtisch und kreisweit bestehenden sowie in Erarbeitung befindlichen Konzepten nicht entgegen.

Die Stadtverwaltung empfiehlt daher, in der bis zum 15.09.2024 zu versendenden Stellungnahme der Initiativvorschlag „Potenzielle Radschnellverbindungen“ zu begrüßen und zu bitten, auch eine Umsetzung weiter zu verfolgen.

Initiativvorschlag potenzielle Radvorrangrouten und Radwege:
Zum Initiativvorschlag zu potenziellen Radvorrangrouten und Radwegen möchte der Kreis Mettmann eine mit den kreisangehörigen Städten abgestimmte Stellungnahme einreichen. Hierzu plant der Kreis ab Mitte September eine Beteiligungsrunde durchzuführen.

Diese sollte abgewartet werden, bevor die Stadt zu diesem Initiativvorschlag eine Stellungnahme entwickelt und an das Land übersendet.

Weitere Schritte im Beteiligungsverfahren:

Zur Information und als Grundlage der weiteren Abstimmung erhält auch der Kreis Mettmann die Stellungnahme der Stadt zum „Initiativvorschlag potenzielle Radschnellverbindungen“.

Nach Vorberatung und Kenntnisnahme der Stellungnahmen zur Karte „Potenzielle Radschnellverbindungen“ in den jeweiligen regionalen Fachausschüssen ist die Zustimmung der regionalen Planungsträger vorgesehen am
- 13.12.2024 im Ruhrparlament
- 20.12.2024 im Regionalrat.

Die Stellungnahmen zur Karte „Potenzielle Radvorrangrouten und Radwege“ bedürfen keiner Beschlussfassung der regionalen Planungsträger.

Die beschlossenen Maßnahmenlisten stellen die Untersuchungsmasse für die Neuaufstellung des Landesstraßen- bzw. des ÖPNV-Bedarfsplans dar (siehe hierzu WP 20-25 SV 61/175) sowie für die Erstaufstellung des Bedarfsplans für Radschnellverbindungen des Landes.
Eine Bewertung der Maßnahmen wird erst anschließend im Prozess der Bedarfsplanaufstellung vorgenommen.

Die Verwaltung wird zu gegebener Zeit über den Abstimmungsprozess mit dem Kreis Mettmann sowie den weiteren Fortgang der Aufstellungsprozesse bei der Bezirksregierung und die Beschlussfassungen berichten.

Gez.
Dr. Claus Pommer
Bürgermeister

Klimarelevanz:
Die Förderung des Radverkehrs unterstützt die durch den Rat der Stadt Hilden beschlossene Treibhausgas-Neutralität im Jahr 2035. Mit der Definition eines landesweiten Radvorrangnetzes und die hierfür erforderliche kommunale Beteiligung wird ein Beitrag hierzu geleistet. Damit haben der Beteiligungsprozess sowie hieraus ggf. erfolgende Planungs- und Umsetzungsprozesse eine hohe Klimarelevanz.

Inklusionsrelevanz:
Der kommunale Beteiligungsprozess zur Aufstellung des Bedarfsplans für Radschnellverbindungen des Landes und zur Definition des landesweiten Radvorrangnetzes entfaltet selbst keine Inklusionsrelevanz.

Bezirksregierung Düsseldorf

Bezirksregierung Düsseldorf, Postfach 300865, 40408 Düsseldorf

An alle Kommunen,
kreisfreien Städte
und Kreise im
Regierungsbezirk Düsseldorf
und den Zweckverband

Aktenzeichen:
25.14.01.02 Radschnellverbindungen
bei Antwort bitte angeben

Ursula Kuchenbecker
Zimmer: 2066
Telefon:
0211 475-3773
Telefax:
0211 475-2671
ursula.kuchenbecker@
brd.nrw.de

Beteiligungsverfahren zur Definition des landesweiten Radvorrangnetzes des Landes Nordrhein-Westfalen

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit informieren wir über den Prozess der kommunalen Beteiligung zur erstmaligen Aufstellung des Bedarfsplans für Radschnellverbindungen des Landes und zur Definition des landesweiten Radvorrangnetzes.
Das landesweite Radvorrangnetz umfasst dabei Radschnellverbindungen, Radvorrangrouten sowie Radwege und stellt die höchste von drei Ebenen in der Netzhierarchie des Radverkehrs in Nordrhein-Westfalen dar.

Das Beteiligungsverfahren lässt sich in zwei simultane Prozesse gliedern:

A) Einreichen bestehender Pläne bzw. Konzepte von Radschnellverbindungen

B) Stellungnahme zum Initialvorschlag eines landesweiten Radvorrangnetzes

Jeder Prozess hat ein eigenes Beteiligungsformat (membox oder Beteiligung NRW). In Abhängigkeit der Beschlusslage (vorhandene Beschlüsse der kommunalen Gebietskörperschaften, zu treffende Beschlüsse durch den regionalen Planungsträger, Sachverhalte ohne Notwendigkeit eines Beschlusses) ergeben sich drei Rückmeldefristen. Die Details werden nachfolgend erläutert.

Dienstgebäude:
Am Bonneshof 35
Lieferanschrift:
Cecilienallee 2,
40474 Düsseldorf
Telefon: 0211 475-0
Telefax: 0211 475-2671
poststelle@brd.nrw.de
www.brd.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:
Bus (u. a. 721, 722)
bis zur Haltestelle:
Nordfriedhof

Bahn U78/U79
bis zur Haltestelle:
Theodor-Heuss-Brücke

A. Einreichen bestehender Pläne bzw. Konzepte von Radschnellverbindungen

Hiermit werden sie aufgefordert, bestehende Planungs- und Konzeptunterlagen für Radschnellverbindungen dem Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr zur Verfügung zu stellen. Wenn vorhanden, sollen neben den Planungs- bzw. Konzeptunterlagen ebenso dazugehörige politische Beschlüsse eingereicht werden. In diesem ersten Prozessabschnitt geht es ausschließlich um bereits bestehende Planungen bzw. Konzepte, es sind keine weiteren Beschlüsse hierfür einzuholen. Die eingegangenen Unterlagen werden direkt vom Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr weiterverwendet.

Etwaige Unterlagen, die dem Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr zur Verfügung gestellt werden können, sollen wieder im **Online-Verzeichnis unter membox.nrw.de** hochgeladen werden.

➔ Die Einsendefrist für bestehende Planungs- und Konzeptunterlagen **endet am 29. Juni 2024.**

Für das Hochladen in membox.nrw.de von Unterlagen zu Radschnellverbindungen verwenden Sie bitte den bereits angelegten Ordner „Radschnellverbindungen“. Entsprechende Zugangsdaten sind bereits im Zusammenhang mit dem Beteiligungsverfahren für Landesstraßen- und ÖPNV-Maßnahmen (vgl. Schreiben vom 9. April und 25. April) bekannt.

B. Stellungnahme zum Initialvorschlag eines landesweiten Radvorrangnetzes

Hiermit informieren wir Sie über die Möglichkeit zur Stellungnahme zum initialen Vorschlag des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr für ein landesweites Radvorrangnetz. Dieser initiale Vorschlag ist ein **dreistufiges Radverkehrsnetz**, getrennt nach Verbindungen mit einem erwartendem Nutzungspotenzial von:

- über 2000 Radfahrenden pro Tag (potenzielle Radschnellverbindungen),
- 500 bis 2000 Radfahrenden pro Tag (potenzielle Radvorrangrouten) und
- weniger als 500 Radfahrenden pro Tag (potenzielle Radwege).

In dem **Portal „Beteiligung NRW“** können Sie diesen initialen Netzvorschlag sowohl einsehen als auch direkt ihre Stellungnahmen hinterlegen:

https://beteiligung.nrw.de/portal/MUNV/beteiligung/themen/1007380?zugangscode=feNMeQ6Q

Unter „Beteiligungsverfahren zur Definition des landesweiten Radvorrangnetzes des Landes Nordrhein-Westfalen“ stehen zwei Karten zur Verfügung. Auf beiden Karten können kommunale Gebietskörperschaften (über die Schaltfläche „Ihre Stellungnahme“ gefolgt von „In Karte zeichnen“) ihre Kommentare mit Ortsangaben (z. B. durch das Setzen eines Punktes) oder auch alternativen Linienführungen (z. B. durch das Einzeichnen von Linien) eingeben. Dabei sollen die Stellungnahmen ausschließlich auf den entsprechend angelegten und benannten Karten hinterlegt werden:

- Die Karte „**Potenzielle Radschnellverbindungen**“ ist für Stellungnahmen zu Verbindungen mit einem Potenzial von über 2000 Radfahrenden pro Tag.
- Die Karte „**Potenzielle Radvorrangrouten und Radwege**“ ist für Stellungnahmen zu Verbindungen mit einem Potenzial von weniger als 2000 Radfahrenden pro Tag.

Das Beteiligungsportal erlaubt neben der Eingabe einer textlichen Stellungnahme und dem Zeichnen von Punkten/Linien auf der Karte zusätzlich das Anfügen von Dateien bzw. Unterlagen.

Um eine Stellungnahme abgeben zu können, müssen Sie sich auf dem Portal vorher registrieren, hierzu genügt ein Name und eine Mail-Adresse. Um die Daten zuordnen zu können sollte im Namen oder in der Mail-Adresse der Name Ihrer Gebietskörperschaft ersichtlich sein.

Nach Vorberatung und Kenntnisnahme der Stellungnahmen zur Karte „Potenzielle Radschnellverbindungen“ in den jeweiligen regionalen Fachausschüssen ist die Zustimmung der regionalen Planungsträger vorgesehen am

- 13.12.2024 im Ruhrparlament
- 20.12.2024 im Regionalrat.

➔ Die Rückmeldefrist für Stellungnahmen zur Karte „Potenzielle Radschnellverbindungen“ **endet am 15. September 2024**

Die Stellungnahmen zur Karte „**Potenzielle Radvorrangrouten und Radwege**“ bedürfen keiner Beschlussfassung der regionalen Planungsträger.

➔ Stellungnahmen zur Karte „Potenzielle Radvorrangrouten und Radwege“ sind **bis zum 21. Dezember 2024** im Portal „Beteiligung NRW“ einzureichen.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

gez. Hans Hamestuk

Hilden

Stadtverwaltung Hilden . Postfach 100880 . 40708 Hilden

Bezirksregierung Düsseldorf
Postfach 300865
40408 Düsseldorf

Planungs- und Vermessungsamt
Am Rathaus 1, 40721 Hilden

Datum	18.06.2024
Auskunft erteilt	Michaela Latteier
Zimmer	437
Telefon	0 21 03 / 72 - 1429
Fax	0 21 03 / 72 - 622
E-Mail	michaela.latteier@hilden.de
Aktenzeichen	IV/61.1 Radschnellverb-Lat

Öffnungszeiten

Mo und Fr	8:00 - 12:00 Uhr
Di und Mi	8:00 - 16:00 Uhr
Do	8:00 - 18:00 Uhr

Buslinien	781, 783, 784
Haltestelle	Am Rathaus

Beteiligungsverfahren zur Definition des landesweiten Radvorrangnetzes des Landes Norrhein-Westfalen

Ihr Schreiben vom 27.05.2024 (Aktenzeichen 25.14.01.02 Radschnellverbindungen)

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Möglichkeit zum Einreichen bestehender Pläne bzw. Konzepte von Radschnellverbindungen:

Das Radvorrangnetz in Hilden orientiert sich an dem Radverkehrskonzept für den Kreis Mettmann (Karte Zielnetz). Im ersten Beteiligungsschritt **A)** des im Betreff genannten Beteiligungsverfahrens wird seitens der Stadt aus dem in Erarbeitung befindlichen Mobilitätskonzept für Hilden die Karte zur Netzkategorisierung Radverkehr eingereicht.

Da das Hildener Stadtgebiet nicht von bestehenden oder geplanten Radschnellverbindungen berührt wird, sind weitergehende Pläne bzw. Konzepte von Radschnellverbindungen nicht vorhanden.

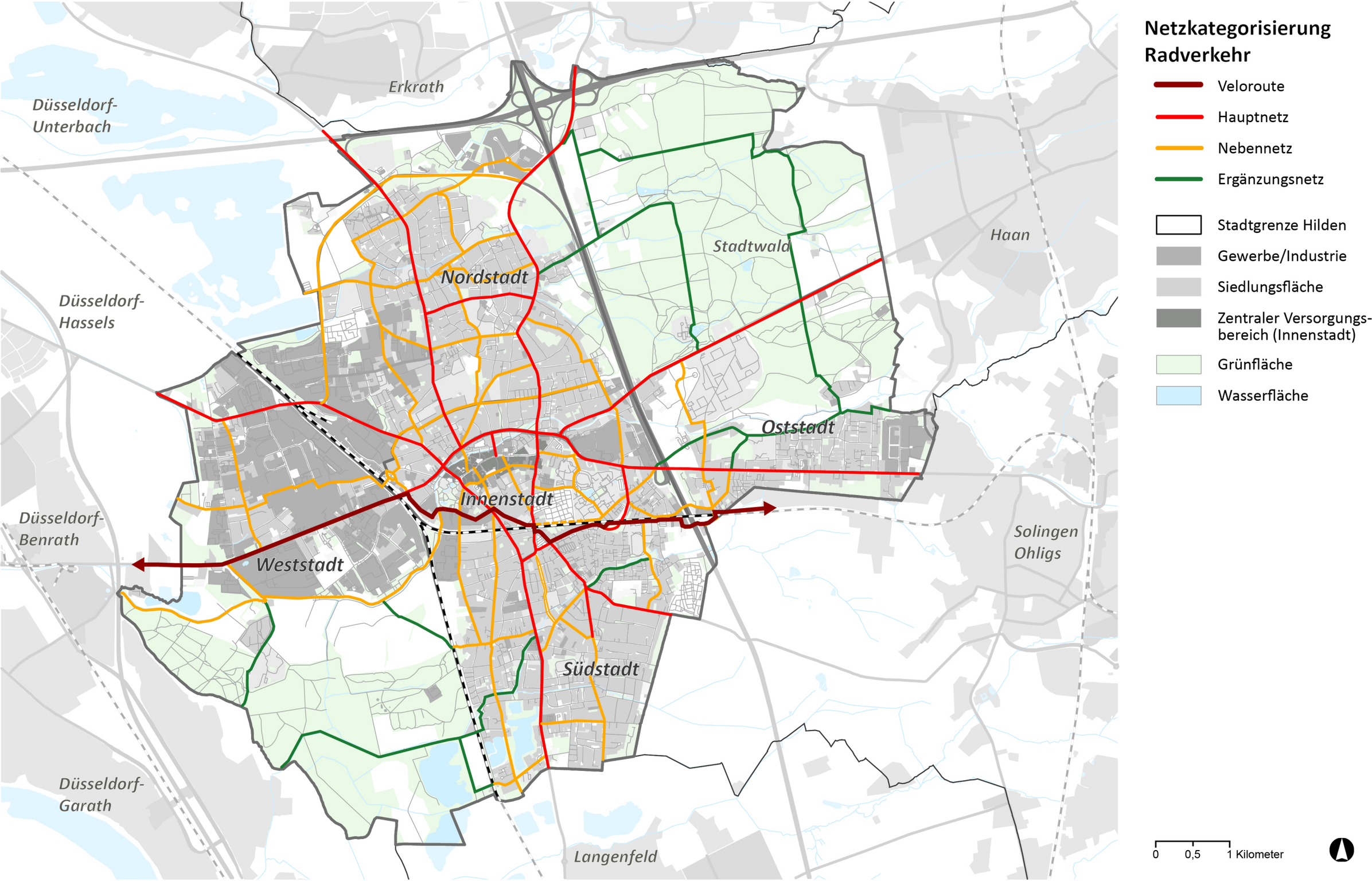
Die Stadt Hilden verfügt mit der bereits bestehenden Veloroute 1 (Düsseldorf - Hilden - Solingen - Wuppertal) jedoch über eine wichtige Radwegeanbindung an den aktuell in Planung befindlichen Radschnellweg RS 5 (Neuss - Düsseldorf - Langenfeld). Die Planungsüberlegungen sehen eine Anbindung der Veloroute 1 an den RS 5 in Höhe des Bahnhofes Düsseldorf-Benrath vor.

Zum Beteiligungsschritt **B) Stellungnahme zum Initiativvorschlag eines landesweiten Radvorrangnetzes** wird fristgerecht eine separate Stellungnahme bis zum 15.09.2024 bzw. 21.12.2024 abgegeben.

Mit freundlichen Grüßen

In Vertretung

Stuhlträger
Techn. Beigeordneter


Netzkategorisierung Radverkehr
Veloroute
Hauptnetz
Nebennetz
Ergänzungsnetz
Stadtgrenze Hilden
Gewerbe/Industrie
Siedlungsfläche
Zentraler Versorgungs-bereich (Innenstadt)
Grünfläche
Wasserfläche
Erkrath
Düsseldorf-Unterbach
Düsseldorf-Hassels
Düsseldorf-Benrath
Düsseldorf-Garath
Haan
Solingen Ohligs
Langenfeld
Nordstadt
Stadtwald
Oststadt
Innenstadt
Weststadt
Südstadt
0
0,5
1 Kilometer

Anlage 4 Ausschnitt aus Initialvorschlag Radvorrangnetz

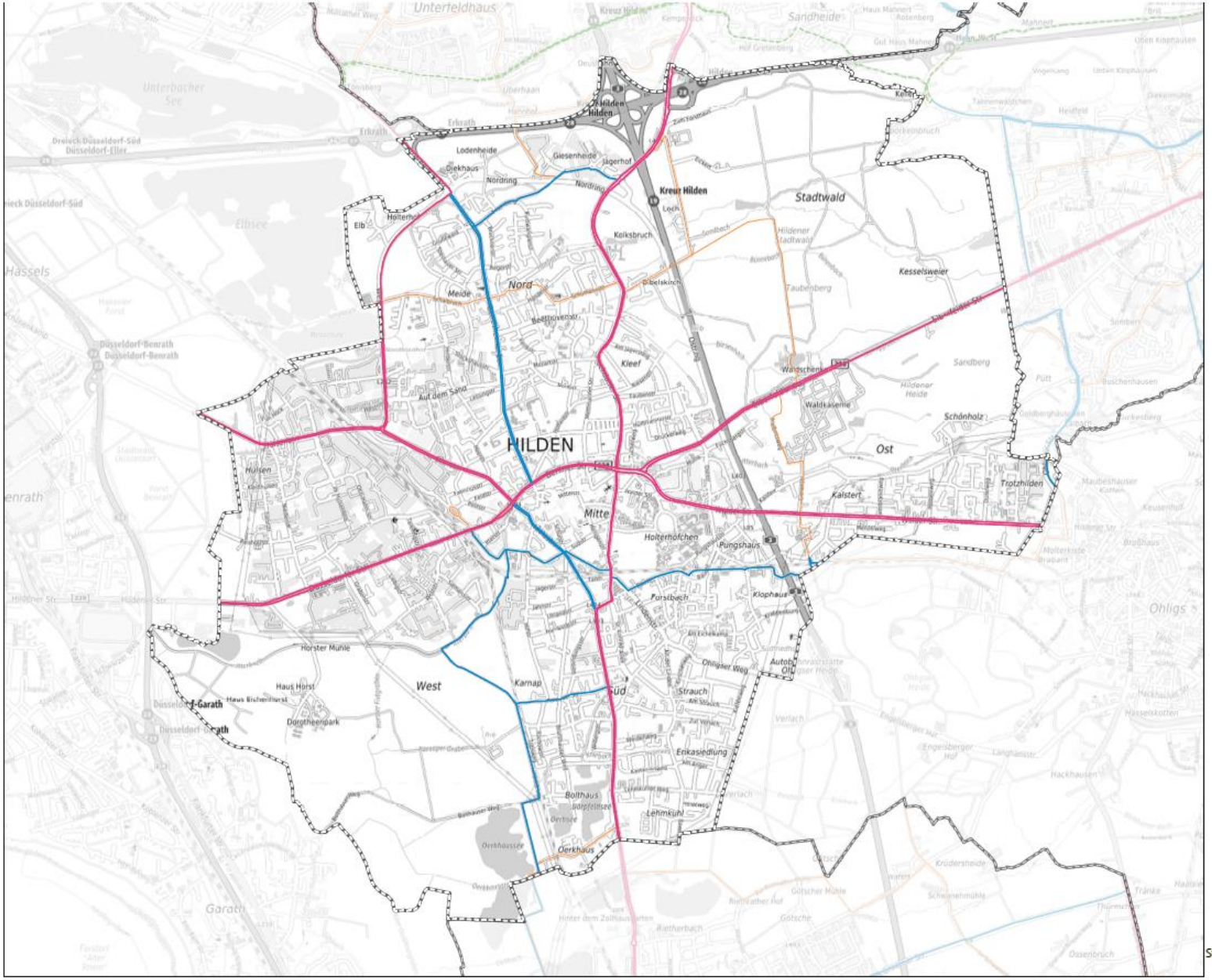
Kartenausschnitt:

Legende:

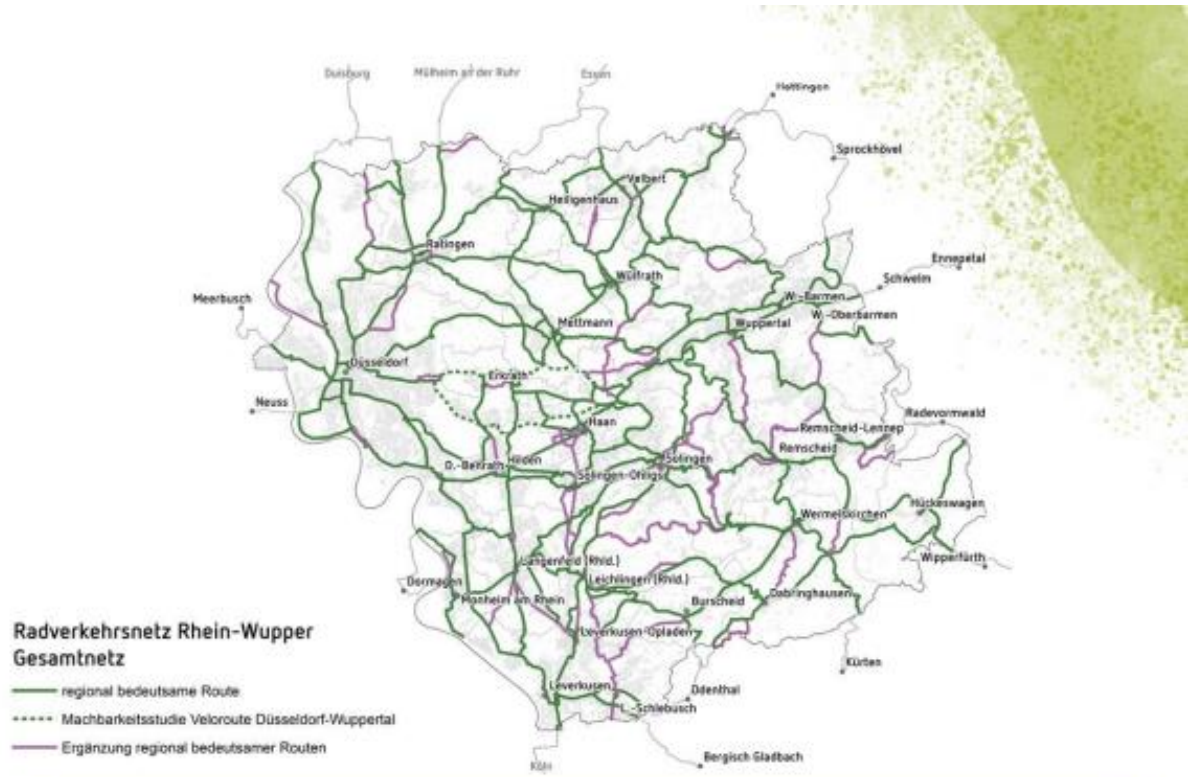
Ergebnisse der landesweiten Potenzialanalyse Radverkehr NRW als Grundlage für die Beteiligung der kommunalen Gebietskörperschaften im Hinblick auf die Aufstellung des Radschnellverbindungsbedarfsplans NRW und die Definition des Radvorrangnetzes NRW (basierend auf Daten von SSP Consult, Beratende Ingenieure GmbH)

- Radschnellwege RS1-7 (Die Linienverläufe können sich in den derzeit laufenden Planungsverfahren noch ändern.)
- Potenzial von über 2000 Radfahrenden pro Tag
- Potenzial von 500 bis 2000 Radfahrenden pro Tag
- Potenzial von weniger als 500 Radfahrenden pro Tag

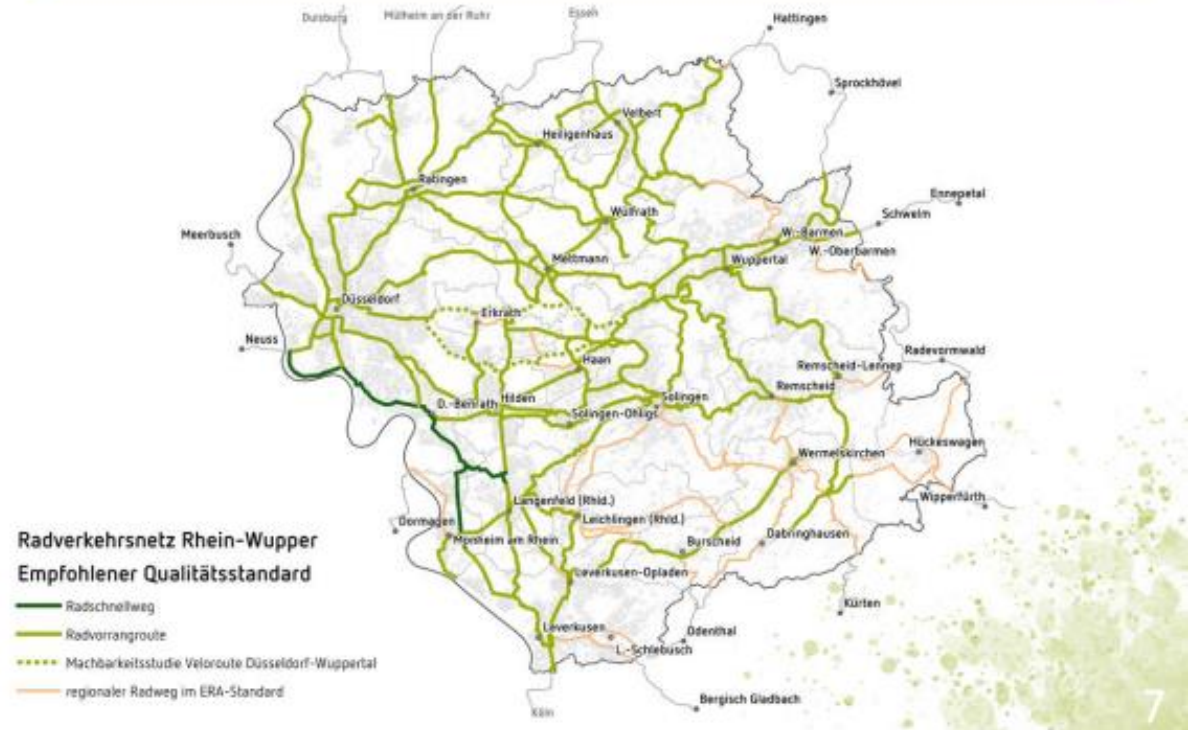
Anlage 5 Zielnetz Hilden Radverkehrskonzept Kreis Mettmann



Anlage 6 Gesamtnetz und Qualitätsstandards IRM



Nicht nur die Radwege, sondern auch die begleitende Infrastruktur und der Betrieb sind bedeutsam für die Qualität des Radverkehrsnetzes. Im Fokus stehen dabei Wegweisung, regelmäßige Pflegearbeiten, wie Grünschnitt oder Winterdienst sowie Markierungen und Beleuchtung. Letzte ist innerorts vorzusehen und außerorts anzustreben. Hierbei sollten auch innovative Beleuchtungsansätze, beispielsweise dynamische, bedarfsgesteuerte Leuchtsysteme verwendet werden können. Alternativ und/oder ergänzend bieten sich reflektierende Längsmarkierungen an.



Auszug aus dem IRM „Integriertes Regionale Mobilitätskonzept - Rhein-Wupper.NRW“