



Machbarkeitsstudie für eine grenzüberschreitende Radverkehrsverbindung Mönchengladbach – Roermond

Projektteam

Arne Blase, Dominic Drieschner und Jörg Thiemann-Linden (Präsentation), ABSV
Ir. Ineke Spapé und Egbert Kalle, SOAB Breda



Inhalt

1. Grundlagen
2. Bestandsaufnahme und Routenentwicklung
3. Absehbarer Maßnahmenbedarf
4. Realisierungsaspekte zur Profilierung der Route

A photograph of a dirt path leading into a forest. The path is light-colored and runs from the foreground into the distance. On the right side of the path, there is a blue sign with white text that reads "fietspad". The path is flanked by green vegetation and trees. The background is filled with dense foliage and trees, creating a shaded forest environment. A blue banner with white text is overlaid on the top part of the image.

fietspad

1 Grundlagen

- die Planung und Umsetzung einer **durchgehenden, grenzüberschreitenden Radwegeverbindung** zwischen Mönchengladbach und Roermond zur Förderung der grenzüberschreitenden Mobilität und des radtouristischen Austausches
- die Herstellung von - an die räumliche Situation angepassten - **modernen, komfortablen und sicheren Radverkehrsanlagen**. Leistungsfähig und alltagstauglich im städtischen Umfeld, attraktiv und im Einklang mit Flora und Fauna im Grünen
- die Entlastung von Klima, natürlicher und bebauter Umwelt und des Straßennetzes durch zu starken Kfz-Verkehr mit einer **Verlagerung von Kfz-Fahrten auf den Radverkehr**
- die frühzeitige Beteiligung der Fachöffentlichkeit wie Fachbehörden und Interessenverbänden



Bild 1: Kurz vor dem Lockdown: Workshopteilnehmende mit dem "topografischen Teppich" des Gebiets und bei der Ortsbegehung der Trasse des „Eisernen Rheins“ (ehem. Bf. Vlodrop)

- Idealer Verlauf entlang des „Eisernen Rheins“ aufgrund von Topographie, Straßen- und Wegenetz
- Trassenverlauf zwischen Roermond und Rheindahlen möglichst im Zuge der Bahntrasse, aber auch...
- abseits der Bahntrasse prüfen, die für den Radverkehr günstiger sind oder eine Alternative darstellen, falls sich eine Realisierung entlang der Bahnstrecke als nicht möglich erweisen sollte
- Zwischen Rheindahlen und Mönchengladbach Hbf. Verlauf entsprechend der bereits in Planung und teils in Umsetzung befindlichen Radschnellverbindung

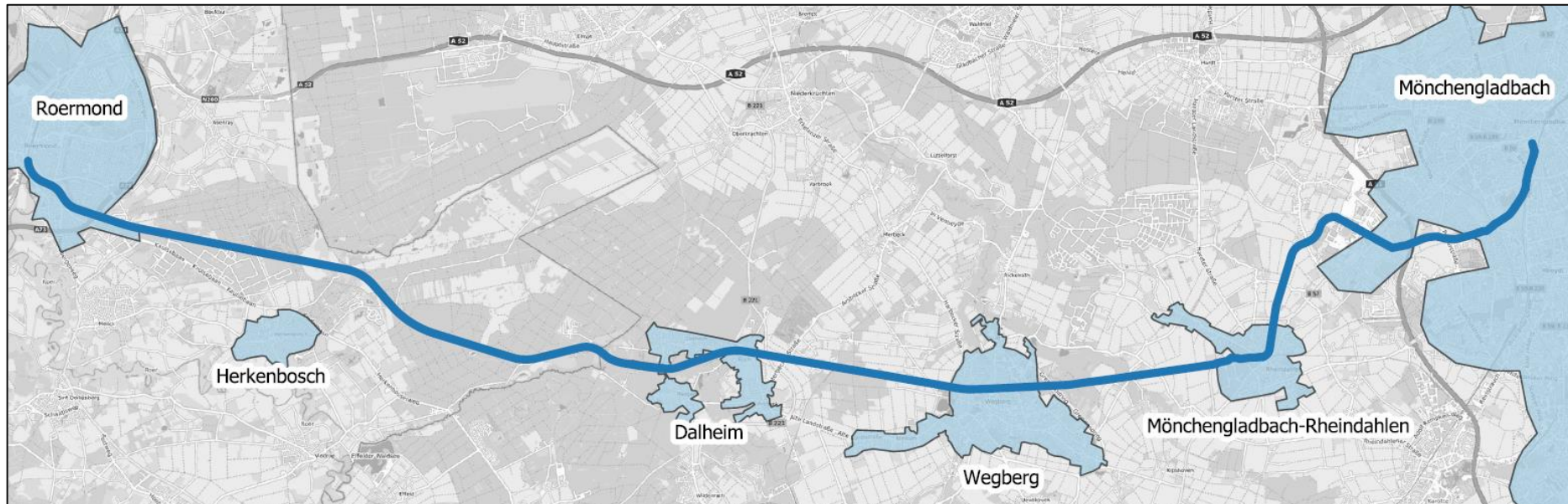


Bild 2: Idealvorstellung des Trassenverlaufs einer zukünftigen Radwegeverbindung



Potenziale des Radverkehrs heute und „Die Fliege“ - Zielpotenziale des Radverkehrs mit Überschneidung der Funktionsbereiche

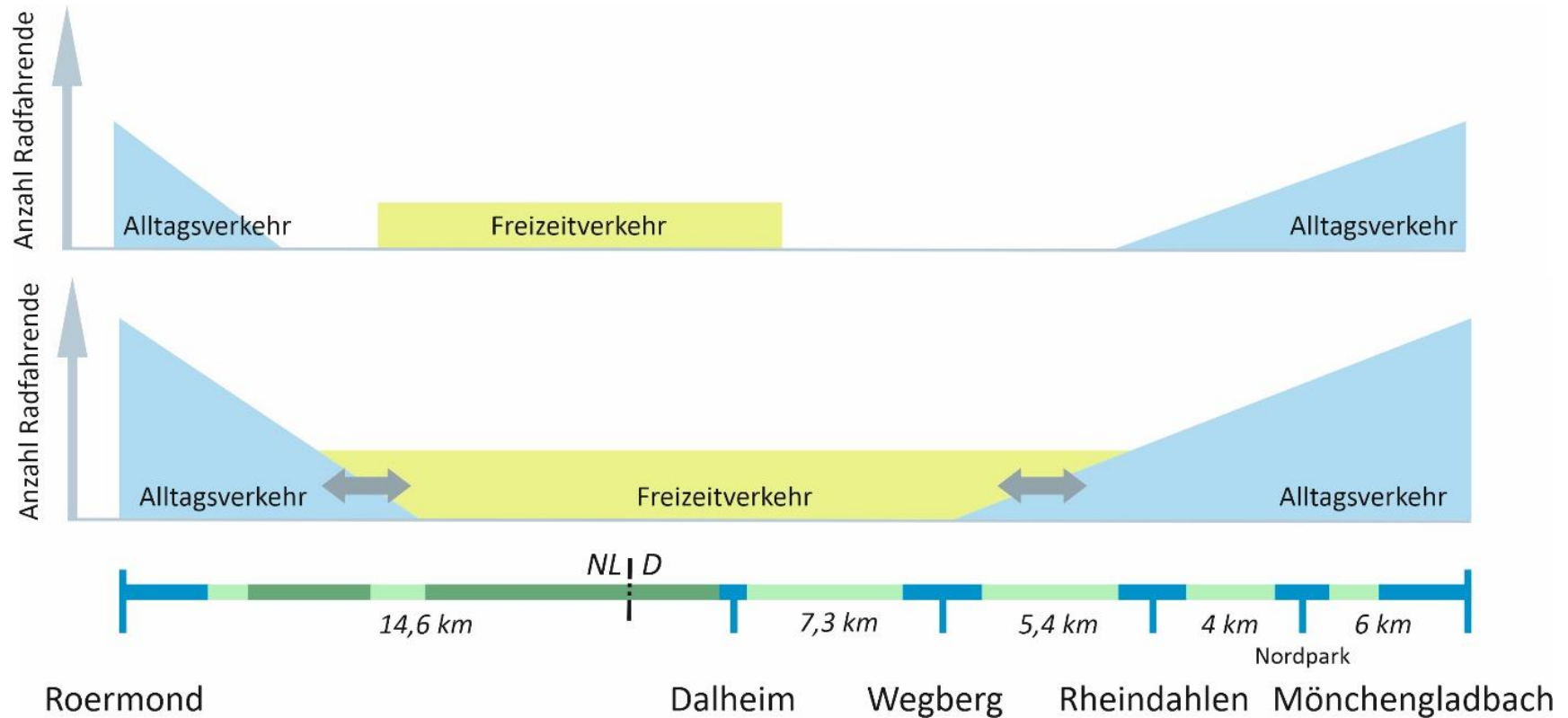


Bild 3: Potenziale des Radverkehrs heute und „Die Fliege“ - Zielpotenziale des Radverkehrs mit Überschneidung der Funktionsbereiche



Bild 4:
Einwohneranzahl der Kommunen im
Bereich einer zukünftigen
Radwegeverbindung

Während an den jeweiligen Enden sich viele Alltagsziele und die großen Siedlungsbereiche befinden, wird der Mittelteil durch das „Grüne“ und Freizeitziele dominiert.

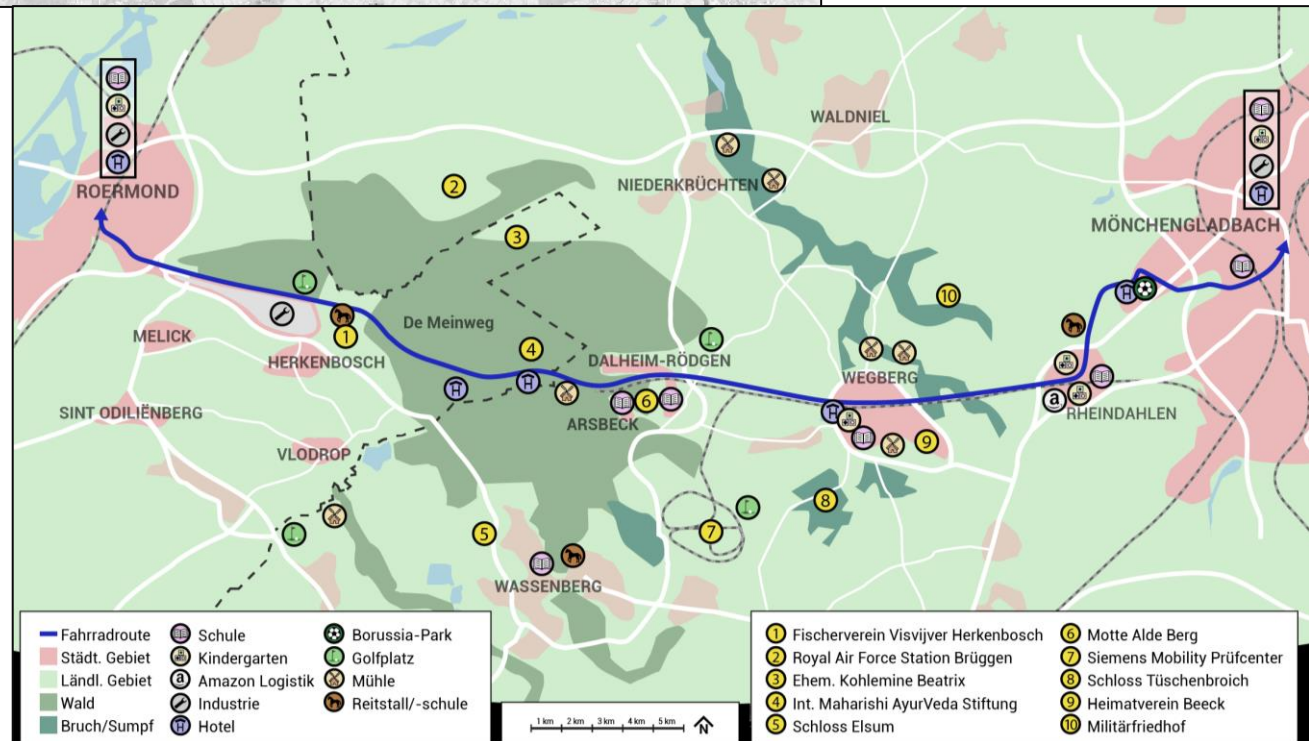


Bild 5: Übersicht zu Flächennutzung und Zielen

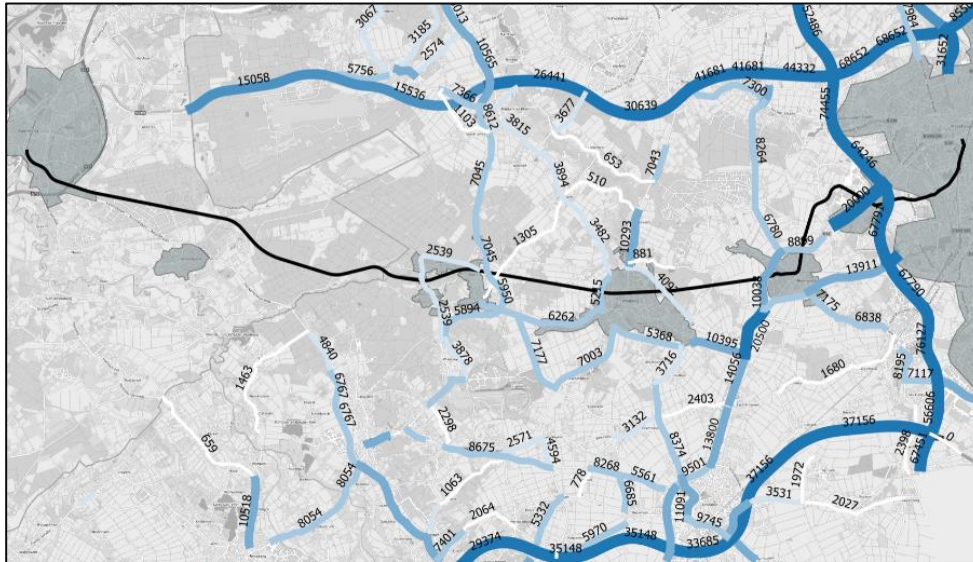


Bild 6: Durchschnittlicher Täglicher Verkehr (DTV; Kfz/Tag 2015)

Wenn 5% der Kfz-Fahrten für den Radverkehr gewonnen werden, liegt das Potenzial je Abschnitt zwischen ca. 300 – 1.000 Radfahrenden am Tag, bei 10% betrüge das Potenzial dann schon ca. 600 – 2.000 Radfahrende / Tag.

Für den zentralen Abschnitt in Mönchengladbach kann von einem Radverkehrspotenzial in Höhe von rund 7.200 Radfahrenden/Tag und mehr ausgegangen werden.

Bis zur Stadtgrenze in Richtung Wegberg nimmt das Potenzial wie zu erwarten kontinuierlich ab.

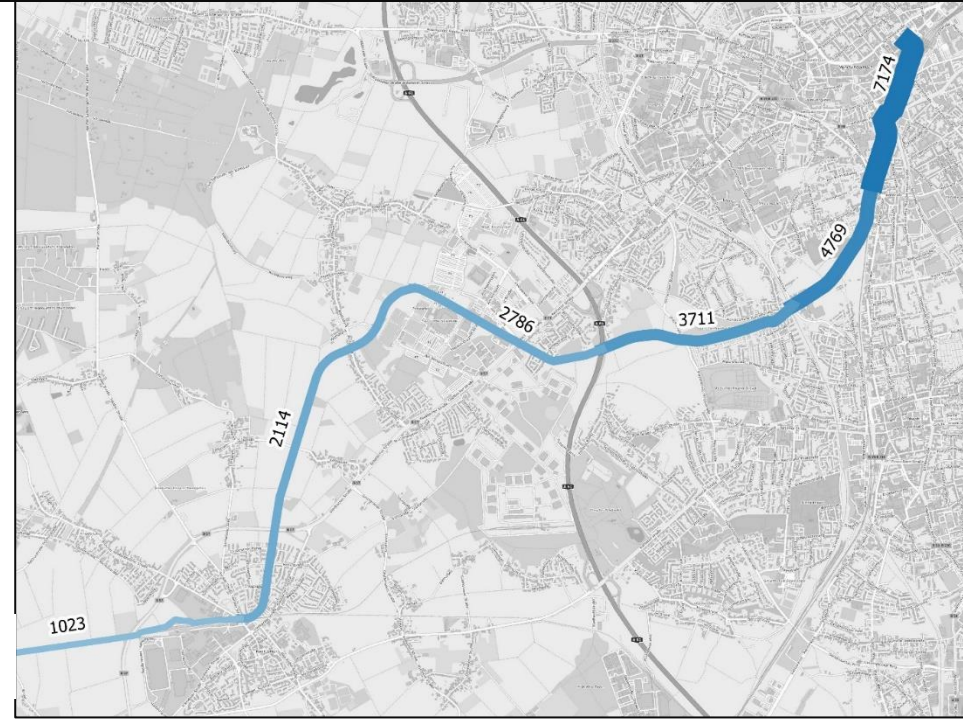


Bild 7: Abschnittsbildung für die Potenzialabschätzung

Ausbaustufe	Bezeichnung	Breite Radweg	Oberfläche	Sonstiges
Stufe 1	Radschnell- verbindung	4m	Asphalt (hell)	Beleuchtung, Trennung vom Fuß- verkehr (innerorts)
Stufe 2	Radvorrangroute	3m	Asphalt (hell)	dynamische Beleuch- tung, i.d.R. Trennung vom Fußverkehr
Stufe 3	Veloroute	3m	Asphalt (hell)/ kunstharzgebundene Decke	Ggf. dynamische Be- leuchtung, ggf. gemeinsame Füh- rung mit Fußverkehr
Stufe 4	Eco-Veloroute	3m	wassergebundene Decke	i.d.R. Trennung vom Fußwegenetz

Bild 8: Funktionsabhängige Ausbaustufen im Zuge der Strecke und Festlegung von Ausbaustufen bzw. Anforderungen nach Funktionsbereichen

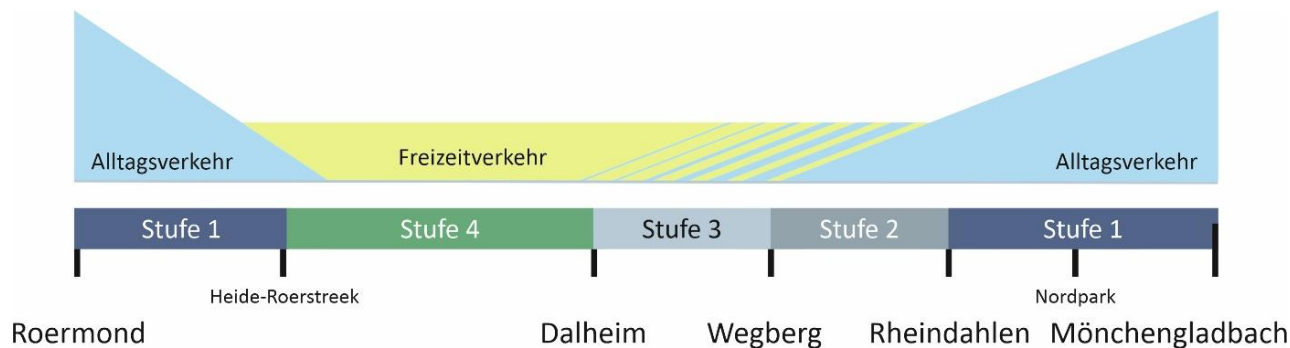
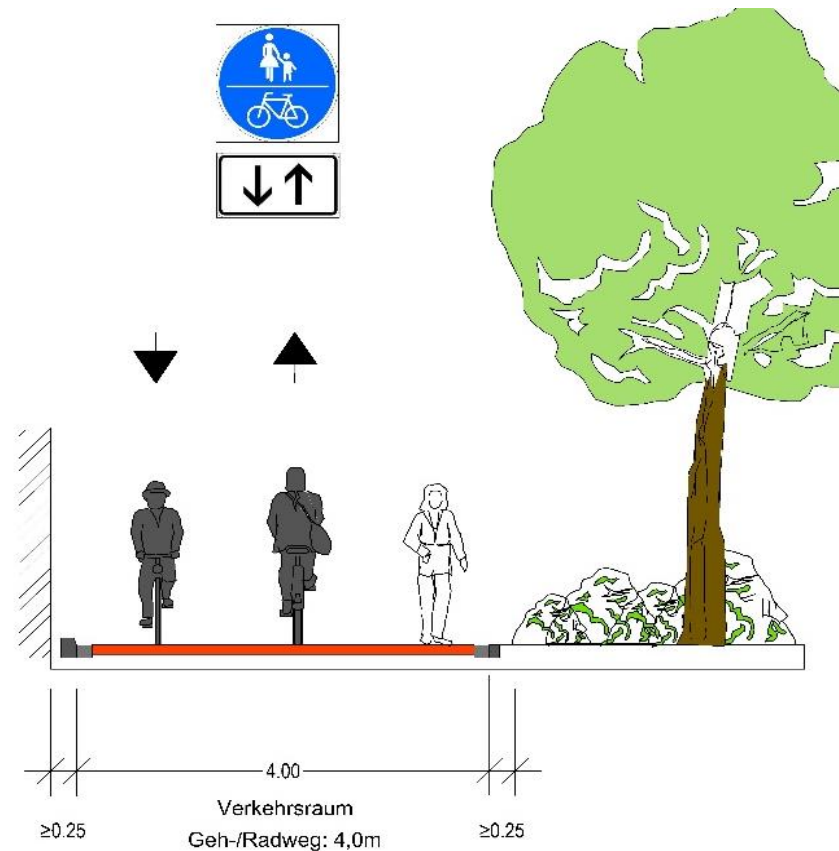
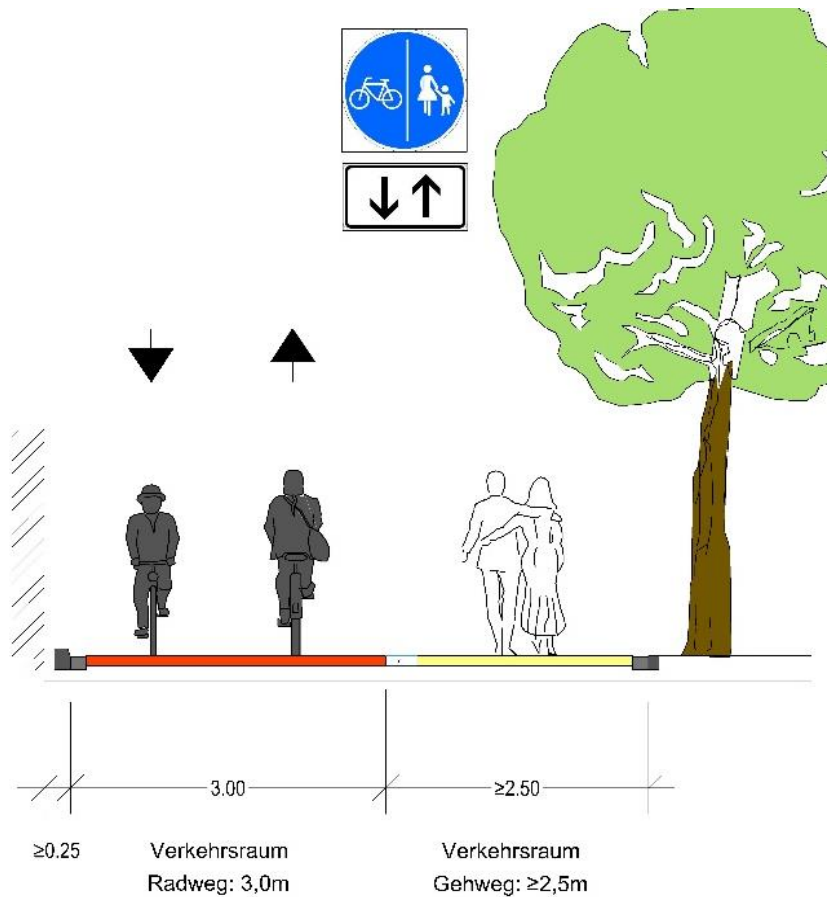


Bild 9: Querschnitt einer eigenständig geführten Radvorrangroute, je nach Funktionsbereich getrennt oder gemeinsam geführt mit dem Fußverkehr



2 Bestandsaufnahme und Routenentwicklung



Makro: Grobe Nord- und Süd-Routenvarianten

- Wunsch-Vorzugstrasse
- Makro-Routenvarianten
- südliche alternative Teilstrecken
- • nördliche alternative Teilstrecken

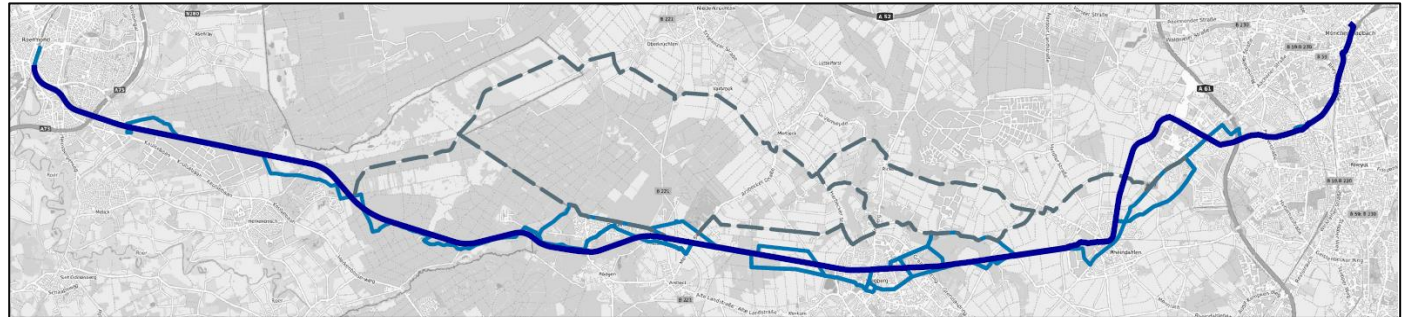


Bild 10: Übersicht zu den Nord- und Süd-Routenvarianten

	Süd-Trassen	Nord-Trassen
Vorteile	– Nah an den Schwerpunkten des Alltagsverkehrs und der Pendlerbeziehungen – Interessante Ziele und Landschaften – Bessere Grundlage für lokale Identifikation mit der Route – Grundorientierung „bahnparallel“	– Direkteste Führung, im Nationalpark als attraktive Fahrradstraße schon vorhanden – Schnelles Fahren abseits der Siedlungsgebiete – Einfache Umsetzung (v.a. Kreuzungen mit Landstraßen, Sicherung in Dorfstraßen) – Geeignet zu kurzfristiger Umsetzung mit späterer Qualitätsverbesserung
Nachteile	– Größere Umsetzungshemmnisse / baulicher Aufwand je nach Variante – Auf Teilstrecke Voraussetzung der Nutzung der Bahntrasse (scheint jedoch zumindest in NL abschnittsweise realisierbar, wird in D geprüft)	– Abseits der Zentren, ihrer Nahversorgung und der gastronomischen Angebote – „in the middle of nowhere“ – Begrenzte Radfahrqualität der Dorfstraßen mit nicht wenigen Kfz

Zuerst verfolgte die Machbarkeitsstudie auch die Nutzung des „Eisernen Rheins“ einen Fuß-Radweg auf der nicht genutzten zweiten Gleistrasse – trotz absehbar komplizierter planungs- und bahnrechtlicher Fragen sowie Umbauten an Zufahrtsrampen, Bahnsteigen und Bahnübergängen. Als direkteste, steigungsfreie und meist autofreie Verbindung.

Auf die erste Anfrage bei DB Netz zur denkbaren Mitnutzung der Bahntrasse Dalheim - -Rheindahlen gab es nach mehr als einem halben Jahr noch keinerlei Sachverhaltsaufklärung. Die DB-Strategie „Starke Schiene“ mit restriktiver Politik gegenüber anderen Nutzungen ergab den Wechsel der bisher empfohlenen Vorzugstrasse in Hinblick auf realistische Umsetzungsmöglichkeiten.



Bild 11: Bahntrasse unter der Merbecker Straße in Wegberg-Asbeck; Nutzung der zweiten Gleistrasse im Ahrtal bei Rech/Mayschoss

Mikro: Roermond und Roerdalen in 6 Segmenten

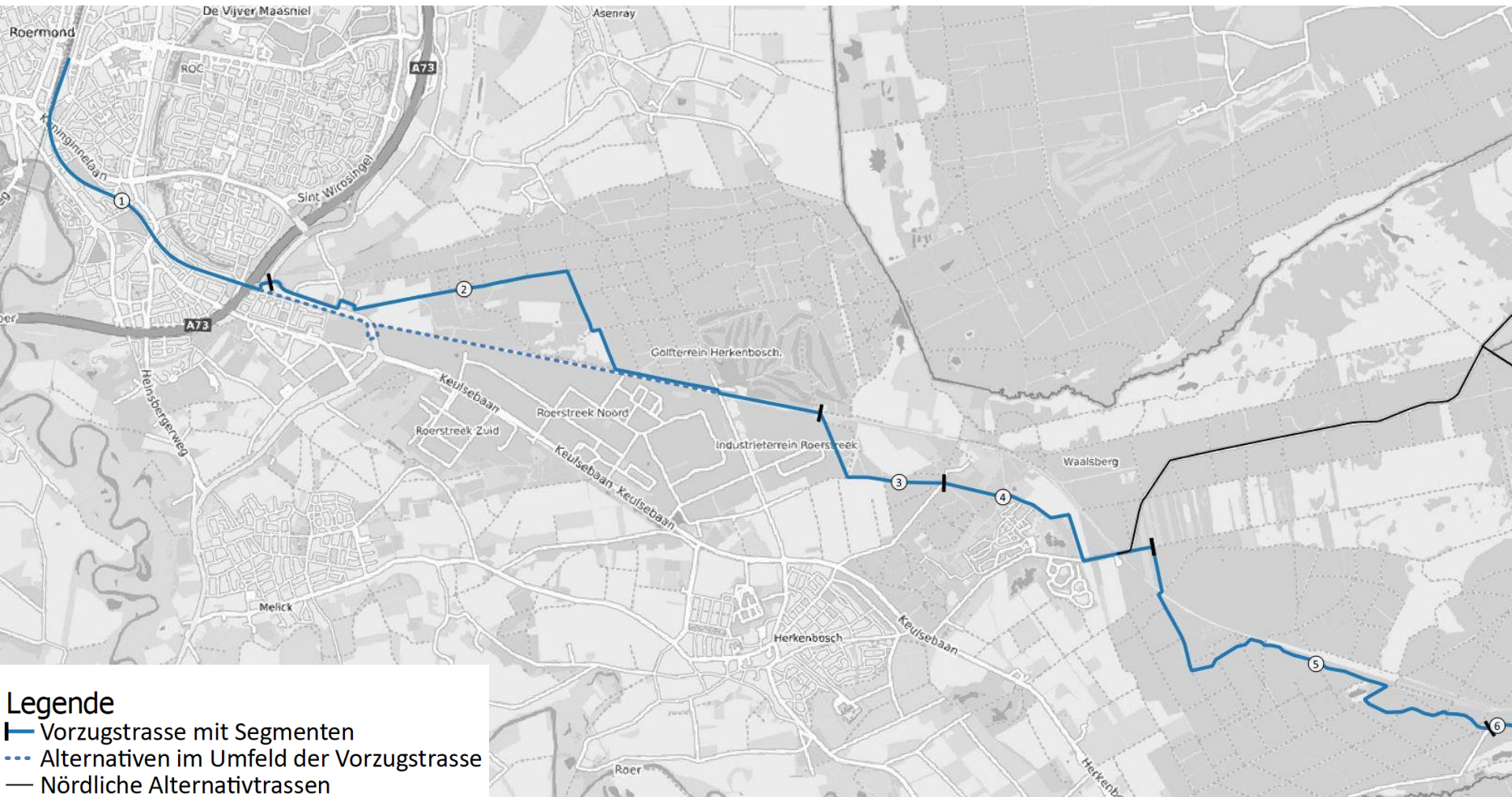


Bild 12: Vorzugstrasse und Alternativstrecken – Segment 1-5

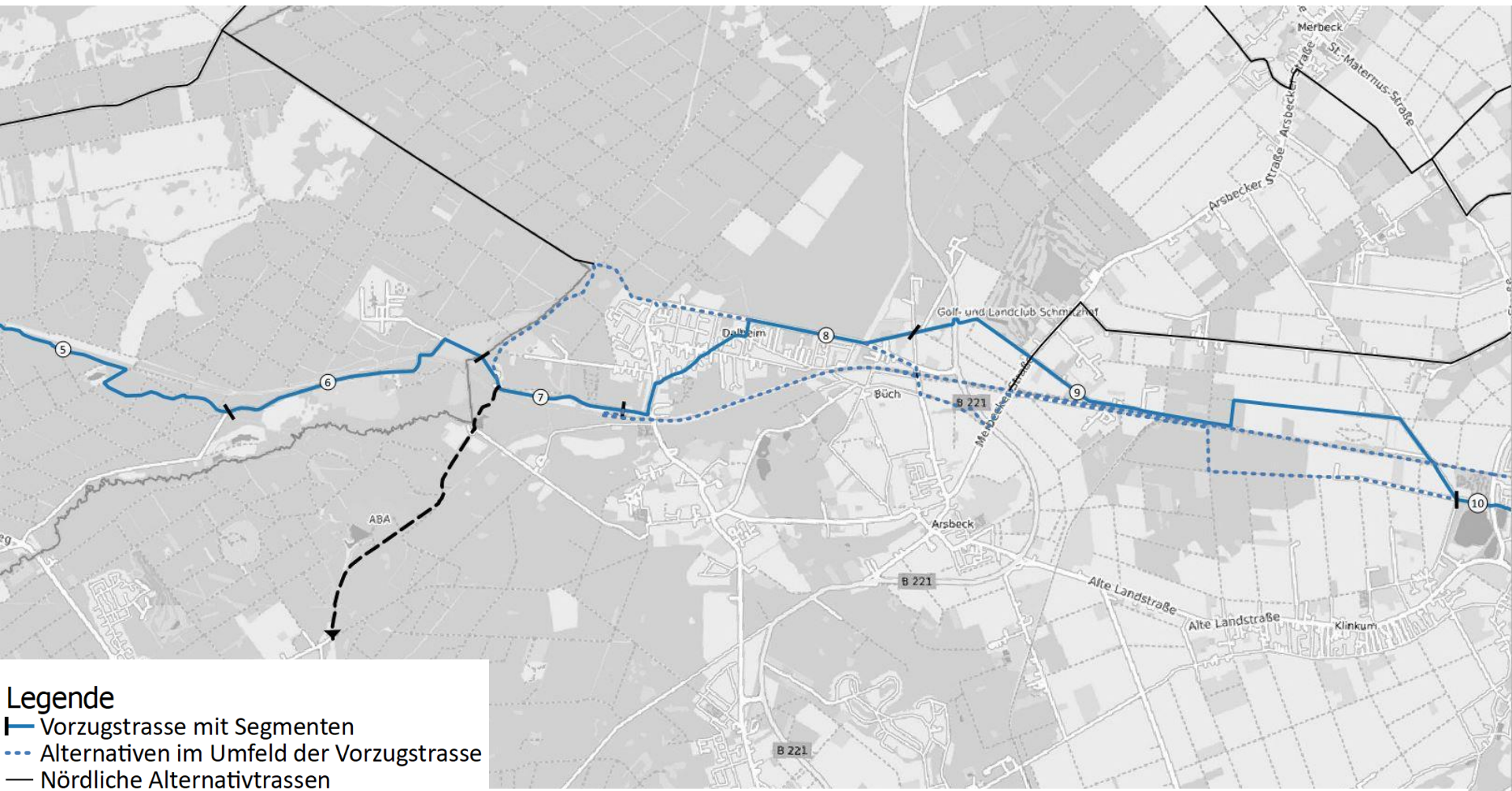
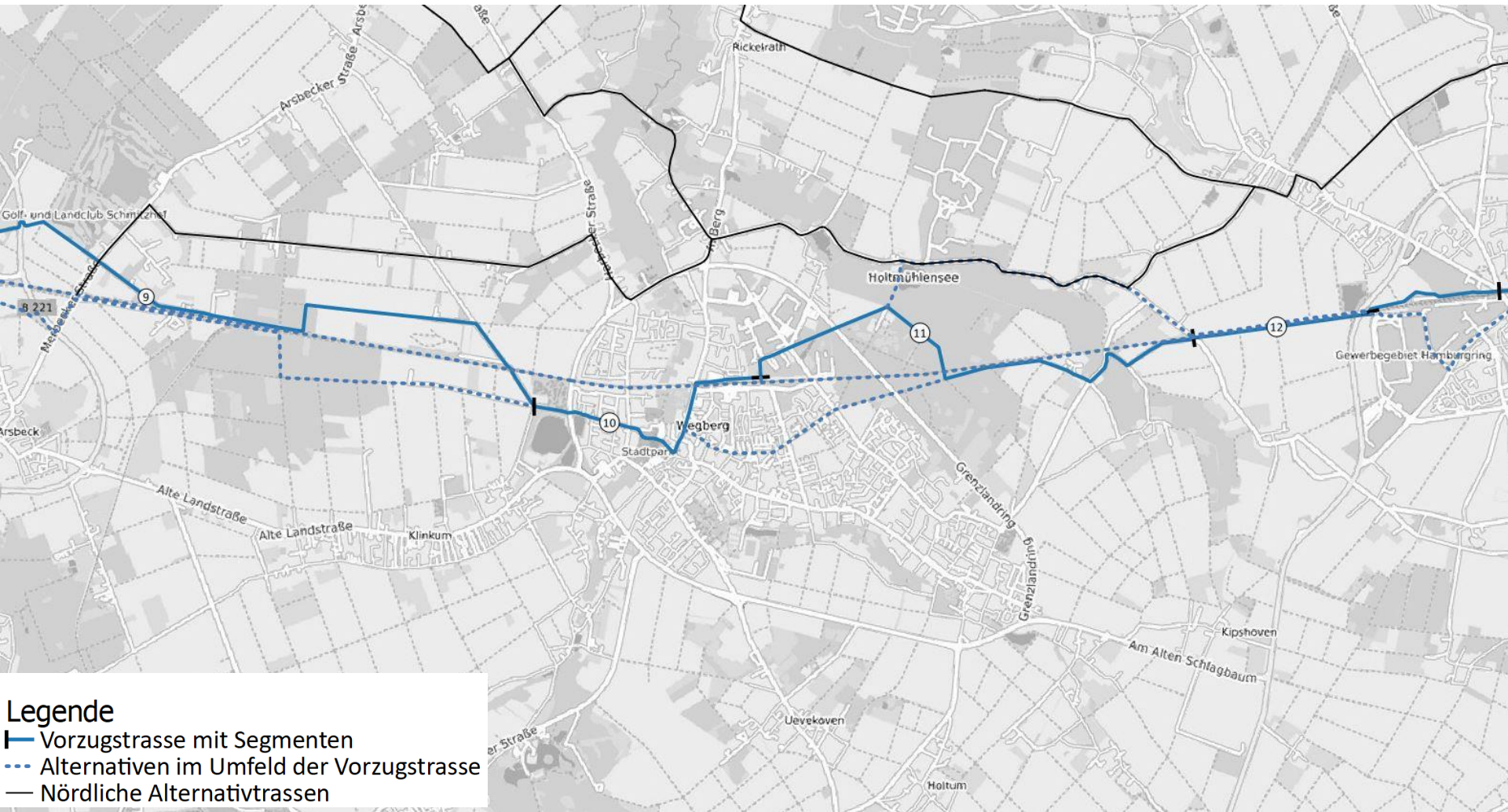


Bild 13: Vorzugstrasse und Alternativstrecken – Segment 6-9

Mikro: Wegberg Zentrum und Osten in 2 Segmenten



Legende

- Vorzugstrasse mit Segmenten
- ... Alternativen im Umfeld der Vorzugstrasse
- Nördliche Alternativtrassen

Bild 14: Vorzugstrasse und Alternativstrecken – Segment 9-12

Mikro: Mönchengladbach in 4 Segmenten

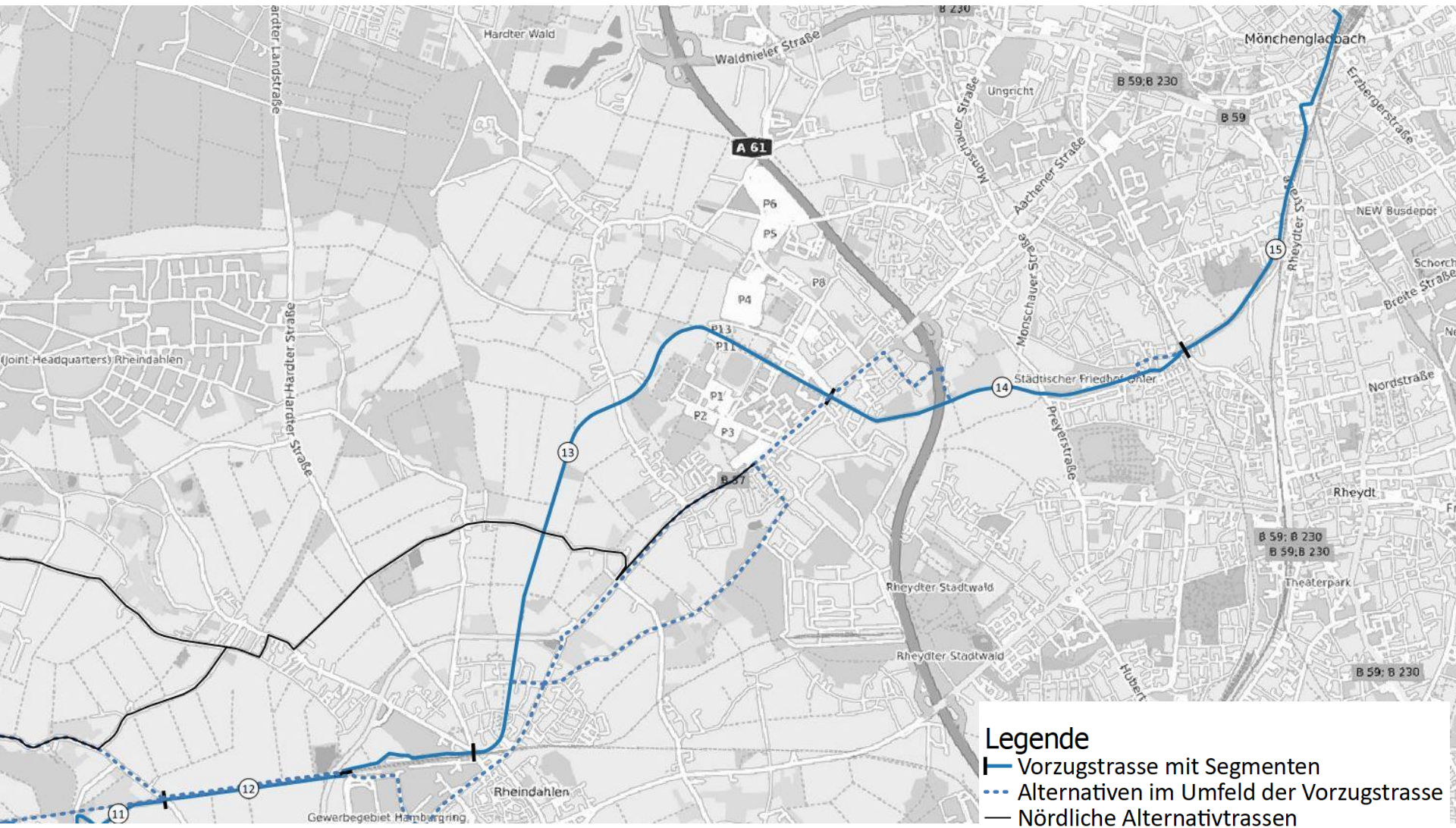


Bild 15: Vorzugstrasse und Alternativstrecken – Segment 12-15

3 Absehbarer Maßnahmenbedarf



Bauliche Maßnahmenswerpunkte

Auch bei möglichst geringem baulichen Aufwand werden für die Qualität der Route vielfältige bauliche Maßnahmen nötig, die wichtigsten Infrastrukturmaßnahmen:

- Brücke über die A61 zum Nordpark in Mönchengladbach
- Ausbau der ehemaligen Bahntrasse nach Rheindahlen, mit Straßenquerung am Bahnübergangs in Rheindahlen
- Neuanlage einer fehlenden Wegeverbindung vom westlichen Rand von Rheindahlen bis zum Bahnhofsteilpunkt MG-Genhausen
- Mehrere zu sichernde Querungen (Merbecker Straße!), Knotensicherungen, Wegeausbauten im Stadtgebiet von Wegberg
- In Roerdalen mehrere kleine Lückenschlüsse. Mitnutzung vorhandener Wege im Meinweg-Gebiet wg. Naturschutz
- In Roermond neuer Radweg auf dem Eisernen Rhein als „Linearer Bahn-Park“



Bild 16:
Maßnahmenbedarf z.B. im Stadtgebiet Wegberg

- Querungen im Zuge von ruhigen Straßen und autofreien Wege mit Straßen
- teilweise unübersichtliche Einmündungssituationen ohne ausreichende Sichtdreiecke
- niveaufreie Führung im Zuge der Bahntrasse könnte eine Reihe von kritischen Straßenquerungen vermeiden helfen
- In seltenen Fällen kann eine zusätzliche Unterführung einer Hauptstraße technisch eingerichtet werden
- wichtigste Baumaßnahme im Zuge der Radroute dürfte eine neue Brücke für Fuß- und Radverkehr über die A61 hinweg zum Nordpark Mönchengladbach darstellen.
- Freizeitradverkehr wird grundsätzlich auch im beschilderten Radnetz NRW mit geringem, langsamem Kfz-Verkehr gemeinsam geführt
- Im Längsverkehr sind in einzelnen Straßenzügen Qualitätsverbesserungen für den Radverkehr nötig, indem die Straßenraumgestaltung zur Geschwindigkeitsdämpfung des Kfz-Verkehrs und so zur subjektiven Sicherheit des Radverkehrs beiträgt.



Bild 17:
Knotenpunkt im Bereich des Hp Asbeck

4 Realisierungsaspekte zur Profilierung der Route



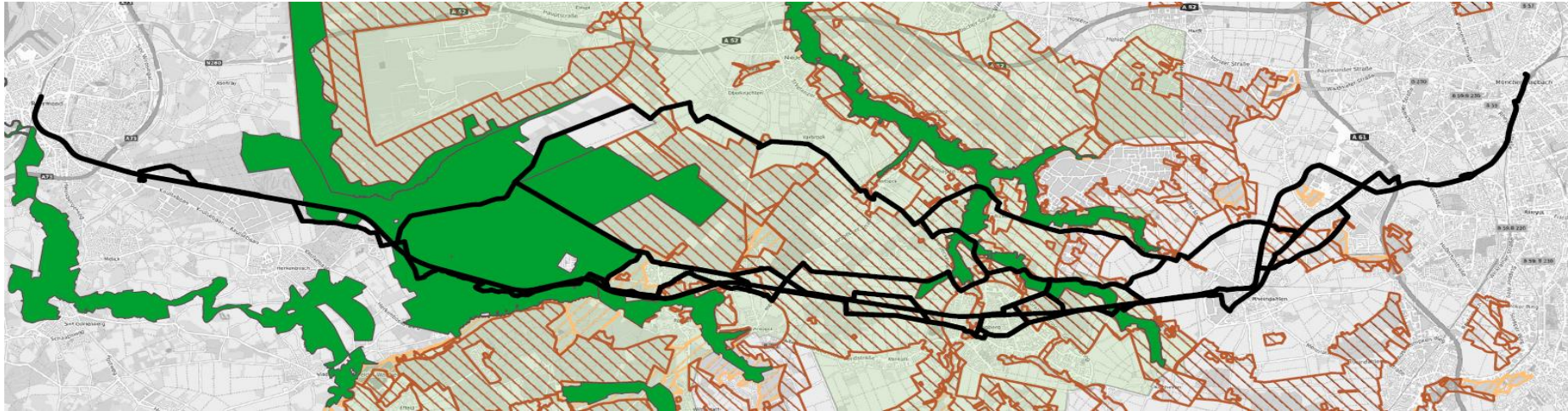


Bild 18: Schutzgebiete im Bereich der Trassenvarianten

- Abwägung des Eingriffs in die Natur und Biodiversität notwendig.
- kleinstmögliche Eingriff wird verfolgt, in der Regel nur vorhandene Wege genutzt.
- Wo kurze neue Wege sinnvoll sind, hat eine separate Prüfung zu erfolgen.
- Vermehrte Fahrradnutzung durch sensible Gebiete wird als weniger gravierend angesehen.
- Wegebelag (für den Freizeitverkehr nicht unbedingt Asphalt wie bei alltagstauglichen Routen) kann in der weiteren Planung flexibel gehandhabt werden. Das betrifft auch die Beleuchtung

Gestalterische Elemente im Routenverlauf

- durchgehende Kennzeichnung der Route als wichtiges Mittel, der Route einfach und intuitiv folgen zu können und als Marketinginstrument

Ausstattung mit Serviceangeboten auf der Route

Kombination aus:

- Fahrradwegweisung mit ergänztem Knotenpunktsystem
- Landeskundliche Informationstafeln, Naturpark-Übersichtstafeln
- Hinweise zu ÖPNV-Halten in der Umgebung sowie zu WC-Angeboten
- Fahrradabstellanlagen zum diebstahlschützenden Anschließern, auch Fahrradboxen für das Wegschließen der Fahrräder mit Reisegepäck
- Öffentliche Pedelec-Ladestationen
- Sitzgelegenheiten, u.a. mit Witterungsschutz, abseits und im Umfeld der Trasse für Pausen
- Reparaturstationen zur Selbstbedienung



Bild 19: Fahrrad-Reparaturstation und Notrufinformation im Bonner Raum



gemeente roerdalen



MÖNCHENGLADBACH

Vielen Dank für Ihr Interesse



gemeente Roermond



Mühlenstadt
Wegberg



**Machbarkeitsstudie für eine grenzüberschreitende
Radverkehrsverbindung Mönchengladbach – Roermond**

Projektteam

Arne Blase, Dominic Drieschner und Jörg Thiemann-Linden (Präsentation), ABSV
Ir. Ineke Spapé und Egbert Kalle, SOAB Breda

