

Vorlage der Verwaltung	Fachbereich: Umwelt, Verkehr, Abwasser	Datum: 17.08.2017	Genehmigungsvermerk
Tagesordnungspunkt 1.10	Bezeichnung der Vorlage: Radverkehr; Ergebnisse des ADFC-Fahrradklimatests 2016, Aktualisierung des Radwegekonzeptes 2002 und Umsetzung von Maßnahmen		Datum: 23.08.2017
Vorlage-Nr: VO/4172/17			Bürgermeister: I.V. Karneth
Zu beraten im:			
Ö/N	Datum	Gremium	
Ö	05.09.2017	Ausschuss für Tourismus, Kultur, Sport und Verkehr (2017)	

Sachverhalt:

ADFC-Fahrradklimatest 2016

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) Kreis Heinsberg e. V. hat der Stadt die Auswertung des ADFC-Fahrradklimatest 2016 für das Stadtgebiet Wegberg übermittelt. Im Ergebnis wurde das „Radfahrklima“ mit der Note 4 (1 = fahrradfreundlich, 6 = nicht fahrradfreundlich) bewertet. Nach Stadtgrößenklassen (hier < 50.000 Einwohner) liegt Wegberg im Bundesgebiet auf Rang 266 von 364. Im Rangplatz innerhalb NRW erzielt Wegberg Platz 48 von 62. Als besonders positiv beurteilen die Befragten die gute Erreichbarkeit des Stadtzentrums, die zügige Erreichbarkeit der übrigen Ziele und den hohen Anteil des Radverkehrs. Negativ bewertet wurden vor allem holprige und unebene Fahrbahnen, ein mangelnder Winterdienst und die schlechte Reinigung der Radwege. Die Auswertung sowie eine Auflistung von Kommentaren einiger Teilnehmer sind der Beratungsvorlage als Anlage beigelegt.

Der Fahrradklimatest 2016 belegt, dass aus Sicht der Radverkehrsteilnehmer ein großer Nachholbedarf bei der Förderung und Unterstützung des Radverkehrs besteht. Neben baulichen Änderungen werden vor allem Unterhaltungsarbeiten zur Verkehrssicherung sowie Anpassungen in der Verkehrsleitung und -führung (Stichwort: Benutzungspflicht von Radwegen / Änderung der StVO-Beschilderung) angemahnt. Dabei darf neben den erforderlichen Arbeiten zur Verkehrssicherungspflicht nicht außer Acht gelassen werden, dass die Belange des Radverkehrs oft in Konkurrenz mit den Belangen der übrigen Verkehrsteilnehmer stehen (z. B. Fahrradschutzstreifen in Uevakoven und Wegfall von Parkmöglichkeiten auf der Fahrbahn).

Durch die Änderung der StVO zur Benutzungspflicht von Radwegen ergeben sich allerdings auch neue Gewichtungen beim Bau neuer und der Unterhaltung bestehender (heute noch benutzungspflichtiger) Radwege (Stichwort: Novellierung der Radwegebeschilderung, Freigabe linksseitiger Radwege).

Den Radfahrern wird freigestellt, ob sie auf den gekennzeichneten Rad- bzw. Rad-/Gehwegen oder auf der Straße fahren. Lediglich dort, wo ein Fahren auf dem Straßenkörper eine Gefahr darstellt, soll eine Radwegebenutzungspflicht aufrecht

erhalten bleiben. Dies führt zu einem Umdenken für ein zukunftstaugliches Radwegekonzept.

Aktualisierung des Radwegekonzeptes 2002 und Umsetzung von Maßnahmen

Die nachstehenden Ausführungen nehmen Bezug auf die Vorlage VO/3370/15 „Überarbeitung der Radverkehrsplanung; Antrag der SPD-Fraktion vom 09.03.2014“ für die Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und –planung vom 17.11.2015, TOP 1.4.

Die Vorlage im Wortlaut:

„Die SPD-Fraktion hatte am 09.03.2014 den Antrag nach § 20 der Geschäftsordnung für den Rat und die Ausschüsse gestellt, der Rat möge beschließen, die Verwaltung zu beauftragen, das 2004 beschlossene Radwegekonzept sowohl quantitativ als auch qualitativ zu erarbeiten.

Der Antrag ist der Beratungsvorlage als Anlage beigelegt. Am 08.04.2014 wurde der Antrag vom Rat an den Ausschuss für Städtebau, Umwelt und Verkehr verwiesen. Nach Änderung der Zuständigkeitsordnung am 01.07.2014 war die Angelegenheit im Ausschuss für Stadtentwicklung und –planung zu behandeln. Aus nicht nachvollziehbaren Gründen wurde die Angelegenheit nicht in die Liste der offenen Anträge aufgenommen und somit noch nicht als Tagesordnungspunkt berücksichtigt. Im Kreis Heinsberg wird fast ein Viertel der werktäglichen Wege zu Fuß (23 %) oder mit dem Rad (10 %) zurückgelegt. Bei der Wahl der Verkehrsmittel (Modal-Split) liegt Wegberg mit 17 % Anteil des Radverkehrs an der Spitze. Im Stadtgebiet gibt es ein ausgedehntes Radwegenetz mit einer Gesamtlänge von ca. 72 km (10 km an Bundesstraßen, 43 km an Landstraßen, 4 km an Kreisstraßen und 15 km an Gemeindestraßen).

Eine wichtige Grundlage für die Belange des Radverkehrs im Stadtgebiet ist das Ergebnis einer Untersuchung des Stadt- und Verkehrsplanungsbüros Kaulen aus Aachen aus dem Jahr 2002. Die Erkenntnisse aus dem projektbegleitenden Arbeitskreises gemeinsam mit dem Fachplaner und einer Arbeitsgruppe der Verwaltung wurden in einer Prioritätenliste festgehalten und dem Fachausschuss vorgestellt.

Die Prioritätenliste sowie die Zusammenfassung „Auf dem Weg zur fahrradfreundlichen Stadt“ wird dieser Vorlage als Anlage beigelegt. Die dort aufgeführten Maßnahmen sollten, sofern finanziell darstellbar, Zug-um-Zug bzw. in Kombination mit konkreten Baumaßnahmen an Straßen verwirklicht werden. Der Ausschuss hatte die Prioritätenliste, die grundsätzlich nicht abschließend bzw. veränderbar war, zur Kenntnis genommen.

Unabhängig von der vorgenannten Radverkehrsplanung auf Grundlage der Prioritätenliste wurden in der Vergangenheit auch andere Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs umgesetzt, z. B. zur konkreten Steigerung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr (Querungshilfen, Markierung von Angebotsstreifen, Tempo 30-Zonen, Bodenmarkierung zur Schulwegsicherung entlang des Grenzlandringes zwischen Bissen und der Einmündung Gerderhahner Straße/Gierenstraße zur Benutzung der Radwege auf der rechten Straßenseite) oder zur Förderung des Radverkehrs durch attraktivitätssteigernde Maßnahmen (Ausschilderungen, touristische Hinweise, Fahrradabstellanlagen). In diesem Zusammenhang sind auch Maßnahmen Dritter zur Realisierung überörtlicher Radwege (z. B. Radweg an der L 46 Grambusch-Isengraben) zu nennen.

Aus der Prioritätenliste wurden bei den Hauptachsen durch das Zentrum u. a. realisiert:

-Markierung alternierende Schutzstreifen auf der Beecker Straße von der Kreuzherrenstraße bis zur Freiheider Straße. Wegen Zielkonflikten Schutzstreifen/Fahrbahnbreiten/ruhender Verkehr waren beidseitig Schutzstreifen nicht möglich

-Geschwindigkeitsreduzierung auf der Bahnhofstraße/Kreuzherrenstraße von der Ampelanlage (Beecker Straße) bis zum Bahnübergang

-Geschwindigkeitsreduzierung und Schutzstreifen auf der Straße Am Bahnhof

-Geschwindigkeitsreduzierung Tüschbroicher Straße

-Querungshilfe Grenzlandring/Tüschbroicher Straße/Mühltalweg

Die Einrichtung einer Fahrradstraße Gierenstraße/Echter Straße/Krankenhausstraße wurde wegen rechtlicher Bedenken und erheblichen Widerständen von Wohnanliegern gegen eine einseitige Sperrung für PKW-Verkehr zurückgenommen. Andere Projekte aus der Prioritätenliste waren wegen fehlender Finanzmittel nicht umsetzbar.

Die Verwaltung befürwortet den Antrag der SPD-Fraktion zur Fortschreibung der Radverkehrsplanung. Aus Kostengründen wird vorgeschlagen, auf die Beteiligung eines externen Fachplaners zu verzichten und die künftige Ausrichtung des Radverkehrs mit einer Arbeitsgruppe aus Mitarbeitern der Verwaltung (Bereiche Stadtplanung, Straßenbau, Straßenverkehrsrecht, Tourismus) und interessierten Mitgliedern aus den Fraktionen zu entwickeln. Das Ergebnis soll dem Ausschuss zur Beschlussfassung vorgelegt werden.“

Der Ausschuss beschloss, die Verwaltung zu beauftragen, eine Fortschreibung der Radverkehrsplanung aus dem Jahr 2002 unter Mithilfe einer Arbeitsgruppe (Rat, Ausschuss, Verwaltung) zu erarbeiten. Das Ergebnis sollte dem Ausschuss vorgestellt werden.

Die Arbeitsgruppe wurde aus den unterschiedlichsten Gründen nicht gebildet. Erforderliche Unterhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen sowie Maßnahmen aufgrund von Anträgen oder gesetzlichen Vorgaben wurden vor dem Hintergrund des Radwegekonzeptes weiterhin ausgeführt.

Aktuelle Problemstellung

Aufgrund a) der Ergebnisse aus dem Fahrradklimatest 2016 einschließlich der aufgelisteten Kommentare befragter Testteilnehmer, b) der Grundaussagen aus der Verwaltungsvorlage 2015 zum Erfordernis der Überarbeitung des Radwegekonzeptes und dem daraus erfolgten Beschluss, c) der rechtlichen Änderungen zur Benutzung von Radwegen bzw. Fahrbahnen und dem sich daraus ändernden Verkehrsverhalten sowie d) des sich geänderten Radverkehrs (Elektrofahrräder, Radfahrtourismus, Ladeinfrastruktur u.s.w.) hält die Verwaltung eine grundlegende Neuorientierung innerhalb eines Radverkehrskonzeptes für erforderlich.

Knappe Finanzmittel bedingen kostengünstige und zugleich effiziente und zukunftsorientierte Lösungen. Das bedeutet weniger aufwendige Umbauarbeiten, so wie noch im Konzept 2002 fixiert, dafür beispielhaft die Verkehrslenkung durch Markierarbeiten.

Die Neuorientierung in einem Radverkehrskonzept kann nicht ausschließlich durch die Verwaltung geleistet werden. Es wird vorgeschlagen, z. B. das Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen aus Aachen mit den Arbeiten oder ein anderes Fachplanungsbüro zu beauftragen. Das Büro Kaulen hat bereits die erste Version

des Konzeptes 2002 erstellt. Parallel hierzu könnte eine Arbeitsgruppe (Verwaltung, Ausschuss, ADFC) aktuelle Erkenntnisse beisteuern.
Unabhängig hiervon werden die Maßnahmen aus dem Fahrradklimatest 2016 für Sanierungs- und Unterhaltungsarbeiten nach Priorität abgearbeitet.

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Tourismus, Kultur, Sport und Verkehr nimmt die Auswertung des ADFC-Fahrradklimatests 2016 zur Kenntnis und beschließt, die Verwaltung zu beauftragen, das Radwegekonzept 2002 durch ein Fachplanungsbüro auf die geänderte Rechtslage und die aktuelle Radverkehrssituation zukunftsorientiert überarbeiten zu lassen. Auf Grundlage entsprechender Angebote soll über eine Vergabe in der folgenden Sitzung des Fachausschusses entschieden werden.

Kosten und Finanzierung:

Beim Produkt 12 01 01 – Straßen, Wege, Plätze, Brücken und Tunnel – stehen beim Sachkonto 52 79 00 – sonstiger besonderer Verwaltungs- und Betriebsaufwand – aktuell für 2017 noch Haushaltsmittel i. H. v. 7.539,32 € zur Verfügung. Nach entsprechender Beschlussfassung werden Haushaltsmittel für 2018 entsprechend der Angebotssumme bei der Haushaltsplanung berücksichtigt, sofern das Planverfahren noch nicht abgeschlossen ist. Ansonsten muss im Rahmen der Haushaltsbewirtschaftung eine Mittelübertragung zu Lasten eines anderen Sachkontos erfolgen.

Alternativen:

./.

Anlage/n:

1. ADFC Fahrradklimatest 2016
2. Auflistung von Kommentaren befragter Teilnehmer
3. Radwegekonzept 2002 (Ergebnisse des Arbeitskreises „Auf dem Weg zur fahrradfreundlichen Stadt“, Büro Kaulen)
4. Prioritätenliste zum Konzept 2002

Unterschrift d. federführenden Fachbereichleiters/Dezernenten		Gegenzeichnung d. beteiligten Fachbereichsleiter/Dezernenten	
Gez. Gaspers	FBL 302	Gez. Vieth	FBL 401
Gez. Kamps	FB 302	Gez. Schulz	FBL 201

ADFC FAHRRADKLIMA TEST 2016



Hat Deine Stadt ein Herz fürs Rad?

AUSWERTUNG Stadtgrößenklasse: <50.000 Einwohner

Wegberg

KURZÜBERBLICK

Gesamtbewertung	4,0
Rangplatz in Stadtgrößenklasse	266 von 364
Vergleich zu 2014	k.A.

STÄRKEN UND SCHWÄCHEN

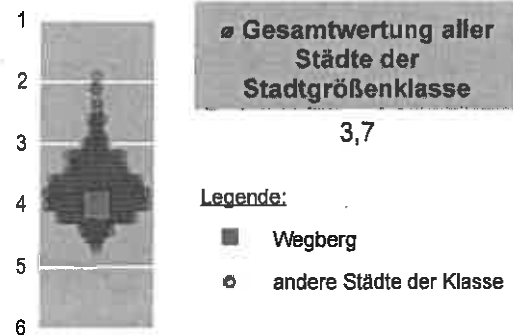
Als besonders positiv oder negativ bewerteten die Befragten folgende Kriterien:

positiv	negativ
• gute Erreichbarkeit des Stadtzentrums • Ziele sind zügig per Rad erreichbar • alle fahren Fahrrad	• holprige und unebene (Rad)wege • kaum Winterdienst auf Radwegen • schlechte Reinigung der Radwege

ÜBERBLICK WEGBERG

Anzahl Teilnehmer	144
Gesamtbewertung ¹	4,0
Rangplatz Bund in Stadtgrößenklasse	266 von 364
Rangplatz Land in Stadtgrößenklasse	48 von 62
Vergleich zu 2014 ²	k.A.

Stadtgrößenklasse: <50.000 EW



STÄRKEN UND SCHWÄCHEN

...im Vergleich zu ähnlichen Städten ³		
F26	Wegweisung für Radfahrer	0,6
F9	Ampelschaltungen für Radfahrer	0,5
F25	geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung	0,5
F3	Alle fahren Fahrrad	0,4
F23	Erreichbarkeit Stadtzentrum	0,3
F24	zügiges Radfahren	0,3
F21	Führung an Baustellen	0,1
F20	Abstellanlagen	0,0
F7	Falschparkerkontrolle auf Radwegen	-0,1
F15	Fahrraddiebstahl	-0,1
F27	Öffentliche Fahrräder	-0,1
F5	Medienberichte	-0,2
F13	Konflikte mit Kfz	-0,2
F4	Werbung für das Radfahren	-0,3
F14	Hindernisse auf Radwegen	-0,3
F17	Fahren im Mischverkehr mit Kfz	-0,3
F12	Konflikte mit Fußgängern	-0,5
F22	Fahrradmitnahme im ÖV	-0,5
F2	Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer	-0,6
F11	Sicherheitsgefühl	-0,7
F16	Fahren auf Radwegen und Radf.-streifen	-0,7
F1	Spaß oder Stress	-0,8
F18	Breite der (Rad)wege	-0,9
F6	Fahrradförderung in jüngster Zeit	-1,0
F10	Winterdienst auf Radwegen	-1,1
F8	Reinigung der Radwege	-1,2
F19	Oberfläche der (Rad)wege	-1,3

Stärken

Schwächen

...im Vergleich der Fragen untereinander ⁴		
F23	Erreichbarkeit Stadtzentrum	2,3
F24	zügiges Radfahren	2,5
F3	Alle fahren Fahrrad	2,6
F26	Wegweisung für Radfahrer	2,6
F25	geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung	2,8
F9	Ampelschaltungen für Radfahrer	3,7
F1	Spaß oder Stress	3,8
F12	Konflikte mit Fußgängern	3,8
F15	Fahrraddiebstahl	3,8
F20	Abstellanlagen	3,8
F5	Medienberichte	3,9
F13	Konflikte mit Kfz	4,0
F14	Hindernisse auf Radwegen	4,0
F2	Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer	4,1
F21	Führung an Baustellen	4,2
F17	Fahren im Mischverkehr mit Kfz	4,3
F4	Werbung für das Radfahren	4,4
F7	Falschparkerkontrolle auf Radwegen	4,4
F22	Fahrradmitnahme im ÖV	4,4
F11	Sicherheitsgefühl	4,5
F16	Fahren auf Radwegen und Radf.-streifen	4,6
F6	Fahrradförderung in jüngster Zeit	4,9
F27	Öffentliche Fahrräder	4,9
F18	Breite der (Rad)wege	5,0
F8	Reinigung der Radwege	5,1
F10	Winterdienst auf Radwegen	5,1
F19	Oberfläche der (Rad)wege	5,1

1 Schulnotensystem: 1=fahrradfreundlich, 6 = nicht fahrradfreundlich

2 falls zutreffend: Vergleich mit der Gesamtbewertung 2014, fünfstufige Skala

++ starke Verbesserung + leichte Verbesserung, o kaum Veränderung - leichte Verschlechterung -- starke Verschlechterung

3 Reihung der Themen nach dem Unterschied zur Durchschnittsbewertung aller Städte der Stadtgrößenklasse.

Lesebeispiel für F11: der Sicherheitsgefühl wird 0,7 Notenpunkte schlechter bewertet als im Durchschnitt der Stadtgrößenklasse.

4 Reihung der Themen nach den Einzelbewertungen der Stadt

FAHRRAD- UND VERKEHRSKLIMA

Bei uns...

	1	2	3	4	5	6	k.A.	(Angaben in %)	Wegberg (144 TN)	<50.000 EW (364 Städte)
...macht Radfahren Spaß.	17	18	8	8	22	26	1	...ist Radfahren Stress.	3,8	3,0
...werden Radfahrer/innen als Verkehrsteilnehmer akzeptiert.	6	13	19	17	19	25	2	...wird man als Radfahrer/in nicht ernst genommen.	4,1	3,5
...fahren alle Fahrrad - egal, ob alt oder jung.	27	30	15	15	4	6	3	...fahren eher nur bestimmte Gruppen Fahrrad (z. B. Kinder, Radsportler).	2,6	3,0
...wird viel für das Radfahren geworben.	3	7	10	19	35	21	4	...findet keine Werbung für das Radfahren statt.	4,4	4,1
...wird in den Medien meist positiv über Radfahrer/innen berichtet.	3	8	23	24	28	6	8	...wird in den Medien nur über Unfälle und das Fehlverhalten von Radfahrer/innen berichtet	3,9	3,7

STELLENWERT DES RADFAHRENS

Bei uns...

	1	2	3	4	5	6	k.A.	(Angaben in %)	Wegberg (144 TN)	<50.000 EW (364 Städte)
...wurde in jüngster Zeit besonders viel für den Radverkehr getan.	2	5	11	13	13	52	3	...würde in jüngster Zeit kaum etwas für den Radverkehr getan.	4,9	3,9
...überwacht die Stadt bzw. Gemeinde streng, dass Autos nicht auf Radwegen parken.	2	5	16	25	20	26	6	...wird großzügig geduldet, wenn Autofahrer/innen auf Radwegen parken.	4,4	4,3
...werden Radwege regelmäßig gereinigt.	3	2	8	9	17	55	6	...werden Radwege selten gereinigt.	5,1	3,9
...sind die Ampelschaltungen gut auf Radfahrer/innen abgestimmt.	7	19	19	15	16	17	7	...sind Ampelschaltungen nicht gut auf Radfahrer/innen abgestimmt	3,7	4,2
...werden im Winter Radwege geräumt und gestreut.	3	1	6	6	27	48	8	...werden im Winter Radwege nicht geräumt gestreut.	5,1	4,0

SICHERHEIT BEIM RADFAHREN

Bei uns...

	1	2	3	4	5	6	K.A.	(Angaben in %)	Wegberg (144 TN)	<50.000 EW (364 Städte)
...fühlt man sich als Radfahrer/in sicher.	3	6	20	17	22	32	0	...fühlt man sich als Radfahrer/in gefährdet.	4,5	3,8
...gibt es selten Konflikte zwischen Radfahrer/innen und Fußgänger/innen.	4	18	20	23	15	19	1	...gibt es häufig Konflikte zwischen Radfahrer/innen und Fußgänger/innen.	3,8	3,3
... gibt es selten Konflikte zwischen Radfahrer/innen und Autofahrer/innen.	5	11	21	25	19	17	1	...gibt es häufig Konflikte zwischen Radfahrer/innen und Autofahrer/innen.	4,0	3,8
...gibt es keine Hindernisse auf Radwegen und Radfahrstreifen.	5	10	21	28	17	17	2	...gibt es viele Hindernisse auf Radwegen und Radfahrstreifen.	4,0	3,7
...kommt Fahrraddiebstahl selten vor.	3	4	28	31	13	7	13	...werden Fahrräder oft gestohlen.	3,8	3,7
...sind Radwege und Radfahrstreifen so angelegt, dass auch junge und ältere Menschen sicher Rad fahren können.	3	7	13	19	15	41	1	...können junge und ältere Menschen auf Radwegen und Radfahrstreifen nicht sicher fahren.	4,6	3,9
...kann man auf der Fahrbahn gemeinsam mit den Autos zügig und sicher Rad fahren.	2	6	14	28	29	17	3	...wird man auf der Fahrbahn bedrängt und behindert.	4,3	4,0

KOMFORT BEIM RADFAHREN

Bei uns...

	1	2	3	4	5	6	K.A.	(Angaben in %)	Wegberg (144 TN)	<50.000 EW (364 Städte)
...sind Wege für Radfahrer/innen angenehm breit und erlauben ein problemloses Überholen langsamerer Radfahrer/innen.	3	6	8	13	19	51	1	...sind Wege für Radfahrer/innen oft zu schmal.	5,0	4,1
... sind Wege für Radfahrer/innen angenehm glatt und eben.	3	3	8	9	17	55	4	...sind Wege für Radfahrer/innen holprig und in schlechtem baulichen Zustand.	5,1	3,8
...findet man überall komfortable und sichere Abstellmöglichkeiten.	3	8	33	24	17	11	4	...findet man kaum geeignete Abstellmöglichkeiten.	3,8	3,8
...werden Radfahrer/innen an Baustellen bequem und sicher vorbeigeführt.	1	5	23	26	22	16	7	...werden Radfahrer/innen an Baustellen meistens zum Absteigen und Schieben gezwungen.	4,2	4,3
...kann man Fahrräder einfach und preiswert in öffentlichen Verkehrsmitteln mitnehmen.	1	3	13	21	29	15	17	...ist es schwierig und/oder teuer, Fahrräder in öffentlichen Verkehrsmitteln mitzunehmen.	4,4	3,9

INFRASTRUKTUR UND RADVERKEHRSNETZ

Bei uns...

1	2	3	4	5	6	k.A.	(Angaben in %)	Wegberg (144 TN)	ø <50.000 EW (364 Städte)
27	33	26	8	3	2	1	...ist das Stadtzentrum bzw. die Ortsmitte mit dem Fahrrad zu erreichen.	2,3	2,6
19	31	31	10	4	2	1	...kann man zügig und direkt Ziele mit dem Rad erreichen.	2,5	2,8
14	24	28	10	6	3	14	...sind die meisten Einbahnstraßen in der Gegenrichtung für Radfahrer/Innen freigegeben.	2,8	3,3
22	26	28	13	5	3	3	...können sich Radfahrer/Innen an eigenen Wegweisern gut orientieren.	2,6	3,2
1	3	9	13	32	30	13	...sind öffentlich zugängliche Leihfahrräder für jeden einfach, zuverlässig und preisgünstig nutzbar.	4,9	4,8

Gesamtleitung und Kontakt:

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.
Mohrenstr. 69
10117 Berlin
Telefon: 030 2091498-0
Telefax: 030 2091498-55
E-Mail: fahrradklimatest@adfc.de
www.fahrradklima-test.de
www.adfc.de

Datenerhebung und -aufbereitung:



Projektleitung: Thomas Möller
Feldleitung: Hannes Schreier

www.team-red.net

Radweg von ab Ortsausgang Beeck nach Wegberg ist in einem miserablen Zustand - sehr unebene Pflasterung mit ebenfalls unebenen kurzen Asphaltstücken, muss auch von Fußgängern benutzt werden - kurzum eine Zumutung! Ich fahre ein straßentaugliches Fitnessrad mit 7 bar Reifendruck, möchte daher lieber die glatte Straße benutzen, darf es aber nicht. Fahre auch deshalb lieber 2x wöchentlich mit einer Rentner-Radgruppe im Selfkant, die überwiegend im besser ausgestatteten Grenzgebiet und vor allem in Holland und Belgien Touren fährt - dort macht Radfahren wirklich Spaß. Nebenbei: ich fahre im Jahr so um die 9000 km, kann also zu unseren hiesigen Radwegen ein Urteil abgeben.

Der Zustand der Radwege ist teilweise in einem chaotischen Zustand. So ist zB. die Ortsdurchfahrt Klinkum in beiden Richtungen nur als Rüttelstrecke zu bezeichnen. Der Radweg von Arsbeck nach Wegberg (ca. 7Km) verdient seinen Namen nicht (zu schmal, schlechte Decke, ungepflegt). Streckenführungen landen oft ("Radweg Ende") im Nichts. Gefahrenstellen könnten durch kleinere Massnahmen entscheidend entschärft werden. Generell besitzt das Radfahren in der Gemeinde Wegberg und den Außenorten keine große Aufmerksamkeit seitens der zuständigen Stellen.

Wir wohnen an der Grenze zwischen 2 Gemeinden. Die 1. Gemeinde saniert den Fahrradweg nach Wurzeleinwuchs bis zur Gemeindegrenze, es fehlen 300 m der 2. Gemeinde. Die Behörden sind nicht in der Lage dies koordiniert abzustimmen. Jetzt fährt man von der 1. Gemeinde auf einem super sanierten Fahrradweg bevor man dann auf dem nicht sanierten Stück der 2. Gemeinde wieder durchgeschüttelt wird.

Schlechte, nein gar keine Abstimmung.

Radwege sind oft über Jahre mit dem Hinweis "Radwegschäden" versehen. Das Schild aufstellen kostet Zeit und Geld. Das Geld sollte man doch lieber in die Radwege investieren. Die Teerdecke der neben dem Radweg liegenden Straße werden erneuert, die Radwege bleiben im schlechten Zustand. Wenn ich dann die Straße nutze weil die Radwege schlecht sind, stoße ich oft auf mangelndes Verständnis der Autofahrer.

An den Fahrradwegen wurde in der Regel seit über 20 Jahren trotz vieler Hinweise nichts geändert und verbessert. Die Wege werden immer schlechter. Die Stadt unternimmt nichts. Die finanziellen Gründe sind nur vorgeschoben. Die Fuß- und Fahrradwege haben in Wegberg bei der Führungsspitze der Stadt und gerade auch bei den Ratsmitgliedern keine Priorität.

Statt Radwegen Radstreifen anlegen. Das fördert die Sicherheit der Radler. Bei mangelhaften Radwegen (eng oder uneben) die Benutzungspflicht aufheben. Keine Radwege auf der linken Fahrbahnseite (erhöhte Unfallgefahr), Ich würde die Benutzungspflicht für Radwege innerorts aufheben, da das Fahren auf der Fahrbahn erwiesenermaßen sicherer ist.

Die meisten Radwege sind in einem sehr schlechten Zustand. Hinweisschilder warnen seit Jahren an denselben Stellen vor Radwegschäden. Einkäufe empfindlicher Waren sind nicht ratsam (z.B. frische Erdbeeren sollten wegen der diversen Druckstellen sofort verzehrt werden, sonst verderben sie)

Selbst, wenn man Schäden an Radwegen meldet, werden die erst auf Nachfrage und dazu noch stümperhaft (statt Löcher eben Hubbel) beseitigt! Wenn man dann auf der Straße fährt, weil der zudem schmale einseitige Radweg bei Begegnungen gefährlich ist, wird man regelmäßig angehupt.

Fahren Sie einmal rund um Wegberg, selbst Wirtschaftswege sind bis zur Hälfte zugewachsen. Das Ordnungsamt hat aber keine Lust die Anwohner auf Säuberung und

Rückschnitt anzusprechen..... es ist schade. Die sollten sich mal Wassenberg ansehen, einfach vorbildlich.

Nur ein Beispiel, Wegberg wirbt mit dem Slogan Tal der Mühlen. Fährt man z.B. von der Holzmühle nach Rickelrath so ist der Wirtschaftsweg fast zugewachsen und Aufgabe der Stadt ist es doch den Eigentümern der Grundstücke zu einem Rückschnitt zu bewegen.

Wenn sie in der Innenstadt von der Bahnhofstraße in Richtung Harbeck (über Schwalmbrücke) fahren, so müssen sie über den Rasen gehen oder fahren da der Weg durch fehlenden Eigentümerschnitt zugewachsen ist... Rückfragen bei der Stadt bringen nichts !

Meiner Meinung nach sind die Planer von Straßen und Wegen keine aktiven Radfahrer. Alles wird nur aus der Sicht des Autofahrers betrachtet, obwohl kleine, kostenfreie bzw. kostenneutrale Änderungen den Radfahrern große Erleichterungen bringen würden. Zwischen Wegberg und Arsbeck: Hubbelig, anstrengend da teils auf dem Bürgersteig, Das stetige hoch und runter durch Autoausfahrten macht mich wahnsinnig, ebenso herausragende Kanaldeckel und Wegkanten. Aber vielleicht geht es auch nicht anders...wer weiß...

Die Fahrradwege rund um Wegberg sind in einem sehr schlechten Zustand und man kann Leute verstehen die auf der gefährlichen Straße fahren.... ich glaube das unsere Politiker kein Rad fahren denn der Zustand des Fahrradnetzes ist eine Frechheit. Die ausgewiesenen Fahrradwege im Stadtgebiet und Umgebung befinden sich in einem schlechten Zustand. Schlaglöcher und nicht genügend abgesenkte Bordsteine stellen eine ernst zu nehmende Behinderung dar. Die Beschilderung der Radwege ist gut. Selbst getrennte Fahrradwege sind oft in katastrophalem baulichen Zustand, Autofahrer nehmen keine Rücksicht auf Radfahrer, in unserem ländlichen Gebiet werden die windschützenden Bäume und Hecken entlang den Landstraßen abgeholzt.

Die eingezeichneten Radwegstreifen auf der Beecker Str. sind nicht wirklich nützlich, weil die Straße nicht Platz genug dafür bietet und von zu vielen Autofahrern benutzt wird. Keine Sicherheit für Radfahrer!

Da ich ländlich wohne, kann man die naheliegenden Ortschaften und Centren gut erreichen. Kommt man mit MIV in Berührung, sind immer die gleichen Strickmuster. Zu wenig Seitenabstand, zugeparkt Radwege u.s.w.

Ich lebe - und fahre Rad - im ländlichen Raum. Viele dieser Fragen sind eher auf den (groß-) städtischen Raum zugeschnitten, daher sind die Antworten m.E. auch nur eingeschränkt übertragbar!

Ein großer Teil der Fahrradwege sind in einem nicht optimalen Zustand: Es gibt diverse Ausfräsungen mit Kanten, holprige Ausbesserungen, Unterwurzelung durch nebenstehenden Baumbestand,

In Wegberg kommt es oft vor, dass Verkehrsteilnehmer insbesondere Autofahrer sich nicht an die Verkehrsregeln halten und andere Radfahrer behindern, bedrängen oder sogar gefährden.

Es wäre wünschenswert, wenn Hundehalter dazu angehalten würden, ihr Hunde auf Radwegen und Waldwegen anzuleinen. Ich habe fast täglich riskante Begegnungen mit frei laufenden Hunden.

Viele Radwege sind in katastrophalem Zustand. Oft durch Baumwurzeln hat sich der Asphalt an vielen Stellen gehoben, teilweise muss man absteigen, weil das Fahren zu gefährlich ist.

An Stellen, wo es für Radfahrer am gefährlichsten ist (Ampelkreuzungen an Hauptstrassen) wird ca. 200m davor der Radweg beendet. Die meisten fahren dann auf dem Gehweg weiter

Lieber ADFC bitte unterstützen uns Wegberger damit sich hier endlich mal was zum Positiven ändert. Wenn wir Gäste haben schämt man sich über den Zustand.....

Es sollte mehr darauf geachtet werden, dass auch Familien mit Fahrradanhänger unterwegs sind, was nicht immer einfach ist, da die Radwege oft dann doch zu eng sind.

Hecken sind oftmals so hoch gewachsen ,das man die Autos nur im letzten Moment sieht, wenn sie aus Seitenstrassen rausfahren (oftmals zu schnell)

Der Radweg zwischen Merbeck und Niederkrüchten ist sehr uneben, teilweise löchrig, teilweise zugewachsen, insbesondere um den Bereich Tetelrath.

Auf der Hauptstr. Mit Parkbuchten und Fußgängerwegen ist es lebensgefährlich für Radler. Zum Glück gibt es Seitenwege, um zum Ziel zu gelangen

Leider sieht man vermehrt viel zu viele Radfahrer in unserer Stadt, die im Dunkeln ohne Licht auf Radwegen und Straßen unterwegs sind!

Die Kleinstadt ist ländlich gelegen. Der Fahrradverkehr wird ernster genommen. Die Fahrradfreundlichkeit dient auch dem Tourismus.

längere Ampelphasen für Radler und Fußgänger. Ampelschaltungen ohne Knopfdruck und gleichberechtigt mit Ampelphase für PKW

Das vom Wegberger Stadtrat vor 14 Jahren beschlossene Radwegekonzept ist noch nicht einmal ansatzweise umgesetzt!!!

Die Fahrradwege in Wegberg sind die größte Schlaglochkiste die es gibt, nur vereinzelt werden Fahrradwege saniert.

es ist schade, dass einige Radwege durch Lücken im Teer unterbrochen sind, die nicht geflickt werden.

Windgeschützte Radwege durch Heckenanpflanzung , statt Bäume die die Radfahrbahn zerstören

Der Rat der Stadt hat einen Vorschlag der FDP zur Beteiligung am Niederrheinrad abgelehnt

Holprige Fahrradwege im Umkreis von Wegberg durch Baumwurzeln und Löcher in der Fahrbahn.

in Wegberg wird nichts für Radfahrer getan im Nachbarort Wassenberg viel mehr
Machen Sie einen großen Bogen um Wegberg, denn hier gibt es nur Buckelpisten
Mehr Freizeitbeschilderung für Radwege, Jugendarbeit, Fahrrad-Aktionen

Leider sind die Fahrradwege bei uns in einem schlechten Zustand

Schlaglöcher in den Radwege machen das fahren sehr gefährlich.

Nur ein Beispiel, Wegberg wirbt mit dem Slogan Tal der Mühlen. Fährt man z.B. von der Holzmühle nach Rickelrath so ist der Wirtschaftsweg fast zugewachsen und Aufgabe der Stadt ist es doch den Eigentümern der Grundstücke zu einem Rückschnitt zu bewegen.

Wenn sie in der Innenstadt von der Bahnhofstraße in Richtung Harbeck (über Schwalmbrücke) fahren so müssen sie über den Rasen gehen oder fahren da der Weg durch fehlenden Eigentümerschnitt zugewachsen ist... Rückfragen bei der Stadt bringen nichts!

Meiner Meinung nach sind die Planer von Straßen und Wegen keine aktiven Radfahrer. Alles wird nur aus der Sicht des Autofahrers betrachtet, obwohl kleine,

kostenfreie bzw. kostenneutrale Änderungen den Radfahrern große Erleichterungen bringen würden.

Zwischen Wegberg und Arsbeck: Hubbelig, anstrengend da teils auf dem Bürgersteig, Das stetige hoch und runter durch Autoausfahrten macht mich wahnsinnig, ebenso herausragende Kanaldeckel und Wegkanten. Aber vielleicht gehts auch nicht anders...wer weiß...

Die Fahrradwege rund um Wegberg sind in einem sehr schlechten Zustand und man kann Leute verstehen die auf der gefährlichen Straße fahren.... ich glaube das unsere Politiker kein Rad fahren denn der Zustand des Fahrradnetzes ist eine Frechheit.

Die ausgewiesenen Fahrradwege im Stadtgebiet und Umgebung befinden sich in einem schlechten Zustand. Schlaglöcher und nicht genügend abgesenkte Bordsteine stellen eine ernst zu nehmende Behinderung dar. Die Beschilderung der Radwege ist gut.

Selbst getrennte Fahrradwege sind oft in katastrophalem baulichen Zustand, Autofahrer nehmen keine Rücksicht auf Radfahrer, in unserem ländlichen Gebiet werden die windschützenden Bäume und Hecken entlang den Landstraßen abgeholzt.

Die eingezeichneten Radwegstreifen auf der Beecker Str. sind nicht wirklich nützlich, weil die Straße nicht Platz genug dafür bietet und von zu vielen Autofahrern benutzt wird. Keine Sicherheit für Radfahrer!

Da ich ländlich wohne, kann man die naheliegenden Ortschaften und Centren gut erreichen. Kommt man mit MIV in Berührung, sind immer die gleichen Strickmuster. Zu wenig Seitenabstand, zugeparkt Radwege u.s.w.

Ich lebe - und fahre Rad - im ländlichen Raum. Viele dieser Fragen sind eher auf den (groß-) städtischen Raum zugeschnitten, daher sind die Antworten m.E. auch nur eingeschränkt übertragbar!

Ein großer Teil der Fahrradwege sind in einem nicht optimalen Zustand: Es gibt diverse Ausfräsungen mit Kanten, holprige Ausbesserungen, Unterwurzlung durch nebenstehenden Baumbestand,

In Wegberg kommt es oft vor, dass Verkehrsteilnehmer insbesondere Autofahrer sich nicht an die Verkehrsregeln halten und andere Radfahrer behindern, bedrängen oder sogar gefährden.

Es wäre wünschenswert, wenn Hundehalter dazu angehalten würden, ihr Hunde auf Radwegen und Waldwegen anzuleinen. Ich habe fast täglich riskante Begegnungen mit frei laufenden Hunden.

Viele Radwege sind in katastrophalem Zustand. Oft durch Baumwurzeln hat sich der Asphalt an vielen Stellen gehoben, teilweise muss man absteigen, weil das Fahren zu gefährlich ist.

An Stellen, wo es für Radfahrer am gefährlichsten ist (Ampelkreuzungen an Hauptstraßen) wird ca. 200m davor der Radweg beendet. Die meisten fahren dann auf dem Gehweg weiter

Lieber ADFC bitte unterstützen uns Wegberger damit sich hier endlich mal was zum Positiven ändert. Wenn wir Gäste haben schämt man sich über den Zustand.....

Es sollte mehr darauf geachtet werden, dass auch Familien mit Fahrradanhänger unterwegs sind, was nicht immer einfach ist, da die Radwege oft dann doch zu eng sind.

Hecken sind oftmals so hoch gewachsen, dass man die Autos nur im letzten Moment sieht, wenn sie aus Seitenstraßen rausfahren (oftmals zu schnell)

Der Radweg zwischen Merbeck und Niederkrüchten ist sehr uneben, teilweise löchrig, teilweise zugewachsen, insbesondere um den Bereich Tetelrath.

Auf der Hauptstr. Mit Parkbuchten und Fußgängerwegen ist es lebensgefährlich für Radler. Zum Glück gibt es Seitenwege, um zum Ziel zu gelangen

Leider sieht man vermehrt viel zu viele Radfahrer in unserer Stadt, die im Dunkeln ohne Licht auf Radwegen und Straßen unterwegs sind!

Die Kleinstadt ist ländlich gelegen. Der Fahrradverkehr wird ernster genommen. Die Fahrradfreundlichkeit dient auch dem Tourismus.

längere Ampelphasen für Radler und Fußgänger. Ampelschaltungen ohne Knopfdruck und gleichberechtigt mit Ampelphase für PKW

Das vom Wegberger Stadtrat vor 14 Jahren beschlossene Radwegekonzept ist noch nicht einmal ansatzweise umgesetzt!!!

Die Fahrradwege in Wegberg sind die größte Schlaglochpiste die es gibt, nur vereinzelt werden Fahrradwege saniert.

es ist schade, dass einige Radwege durch Lücken im Teer unterbrochen sind, die nicht geflickt werden.

Windgeschützte Radwege durch Heckenanpflanzung , statt Bäume die die Radfahrbahn zerstören.

Der Rat der Stadt hat einen Vorschlag der FDP zur Beteiligung am Niederrheinrad abgelehnt

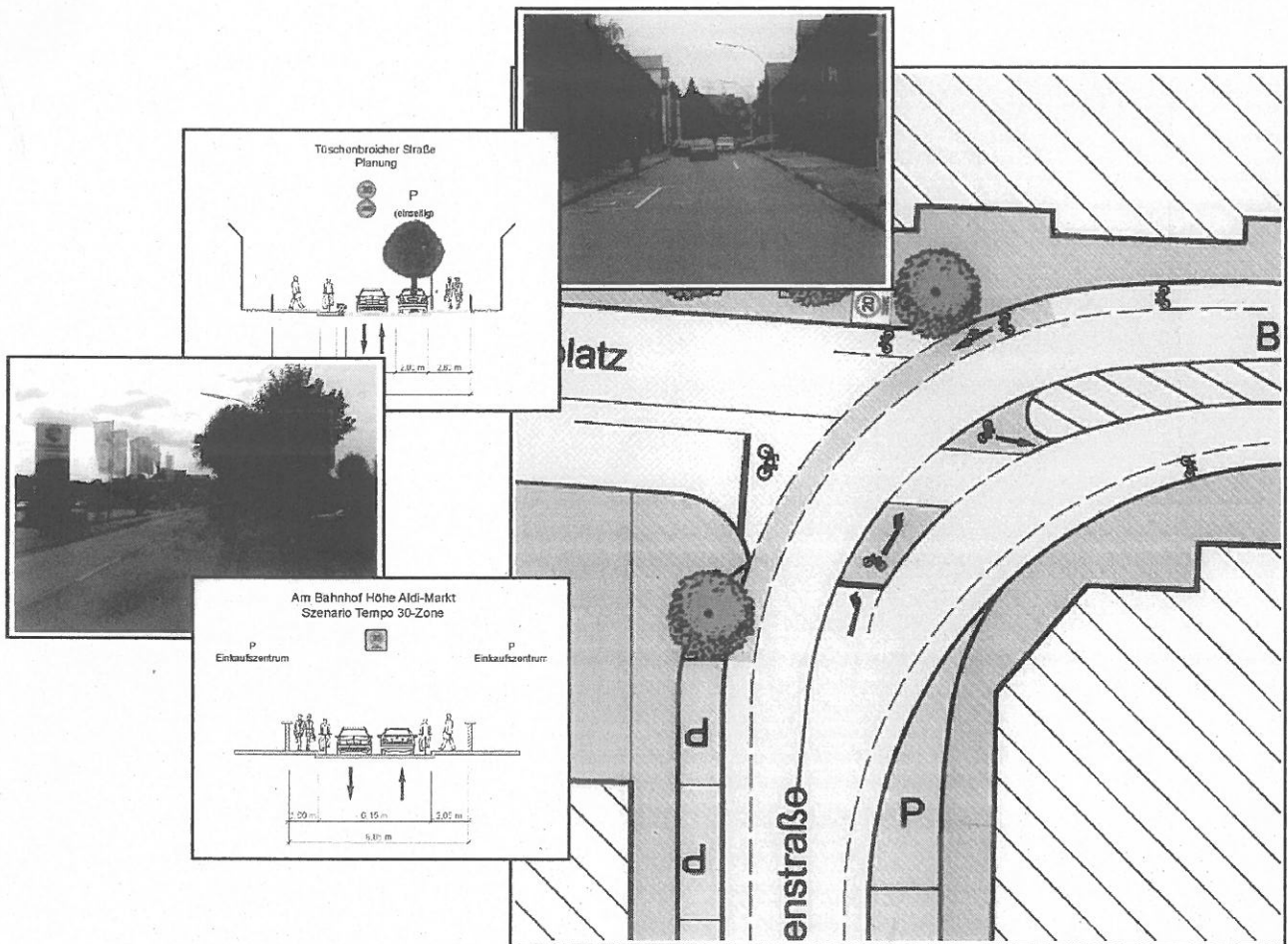
Holprige Fahrradwege im Umkreis von Wegberg durch Baumwurzeln und Löcher in der Fahrbahn.

In Wegberg wird nichts für Radfahrer getan im Nachbarort Wassenberg viel mehr
Machen Sie einen großen Bogen um Wegberg, denn hier gibt es nur Buckelpisten

Mehr Freizeitbeschilderung für Radwege, Jugendarbeit, Fahrrad-Aktionen

Leider sind die Fahrradwege bei uns in einem schlechten Zustand

Schlaglöcher in den Radwegen machen das fahren sehr gefährlich.



Ergebnisse der 3. Sitzung des
projektbegleitenden Arbeitskreises

***"Auf dem Weg zur
fahrradfreundlichen Stadt Wegberg"***

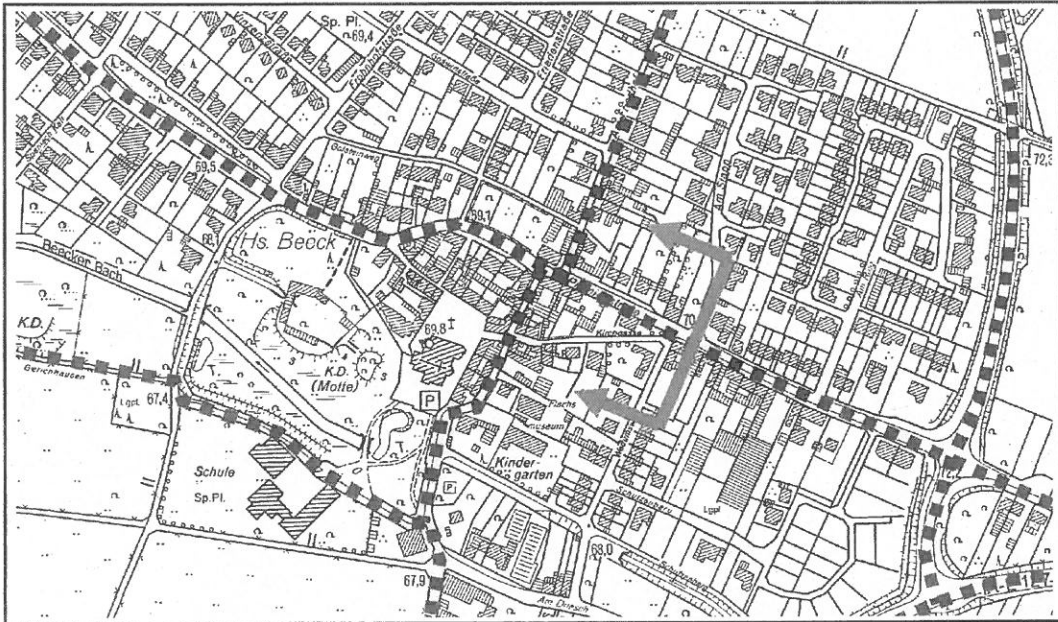
24.09.2002



Prämienstraße - Höhe Am Stapp

S1

Lageplan



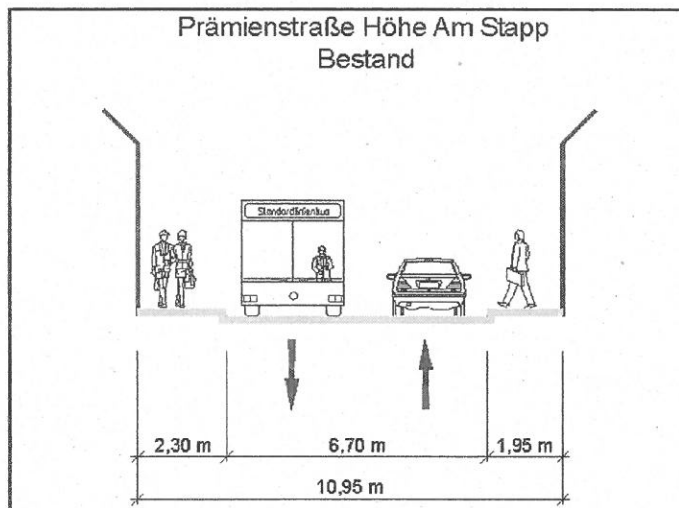
Bestand: Gesamtbreite 10,95 m



Prämienstraße - Höhe Am Stapp

S1

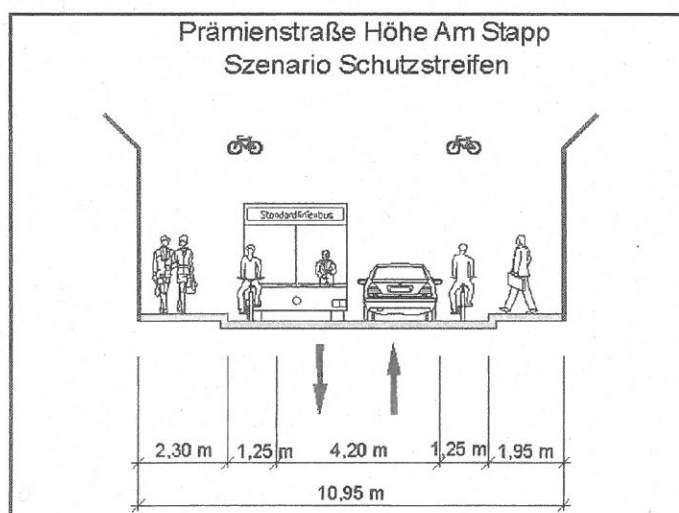
Bestand: Gesamtbreite 10,95 m



Problembeschreibung:

Die Prämienstraße weist derzeit keine Sicherung für den Radverkehr auf. Die Breite der Fußwege von 1,95 m bzw. 2,30 m lässt keine Führung des Radverkehrs auf diesen Flächen zu. Ebenfalls scheidet die Anlage von Radfahrstreifen aufgrund der beengten Verhältnisse aus.

Planungsempfehlung: Szenario Schutzstreifen



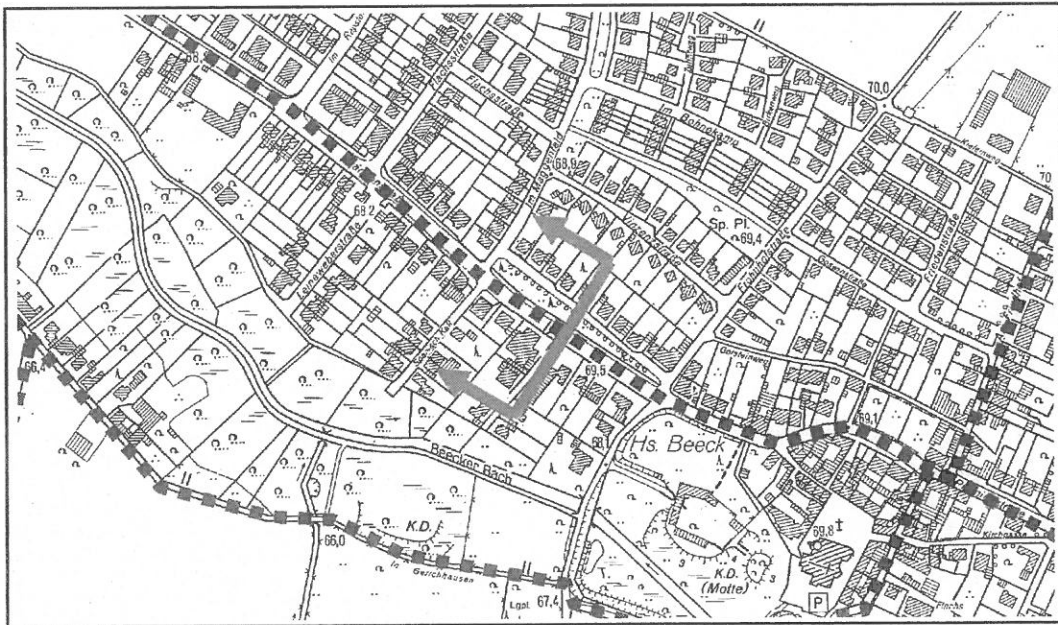
Beschreibung:

Innerhalb des Fahrbahnquerschnittes von 6,70 m werden beidseitig Schutzstreifen mit einer Breite von je 1,25 m markiert, so dass für den fließenden Kfz-Verkehr eine Fahrbahnbreite von 4,20 m zur Verfügung steht. Schutzstreifen dürfen durch breite Kfz im Bedarfsfall mitgenutzt werden.

Prämienstraße - Höhe Im Wiesengrund

S2

Lageplan



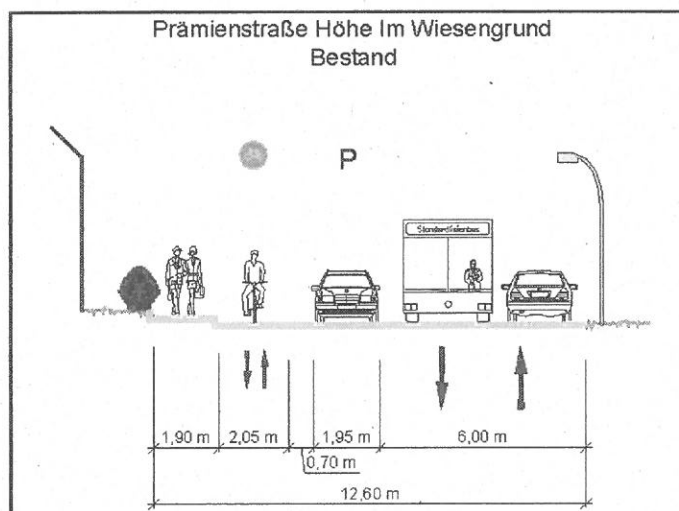
Bestand: Gesamtbreite 12,60 m



Prämienstraße - Höhe Im Wiesengrund

S2

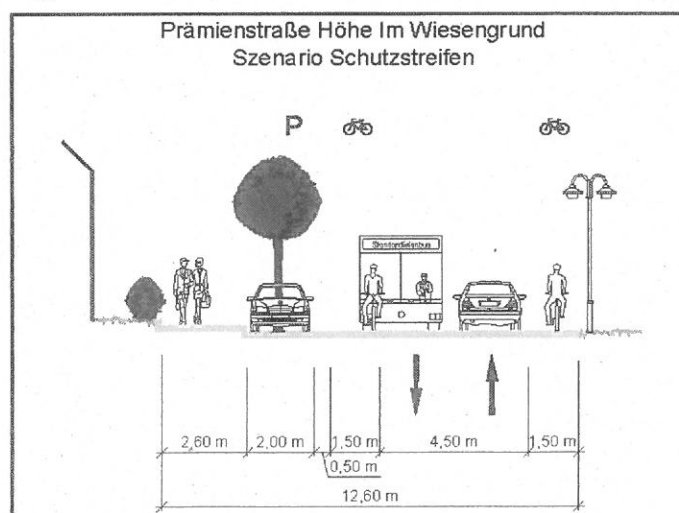
Bestand: Gesamtbreite 12,60 m



Problembeschreibung:

Die einseitige Radverkehrsanlage ist mit einer Breite von 2,05 m im Zweirichtungsverkehr zwischen parkenden Kfz und Fußweg markiert, diese Breite ist gemäß StVO für eine Benutzungspflicht unzulässig. Die Führung im Zweirichtungsverkehr zwischen parkenden Kfz und Grundstückszufahrten ist für alle Verkehrsteilnehmer gefährlich, gleichzeitig müssen stadteinwärtsfahrende Radfahrer die Fahrbahn jeweils am Beginn und Ende queren.

Planungsempfehlung: Szenario Schutzstreifen



Beschreibung:

Aus Gründen der Kontinuität der Radverkehrsführung entlang der Achse Prämienstraße werden beidseitig Schutzstreifen (Breite jeweils 1,50 m) markiert, für den fließenden Kfz-Verkehr steht eine Breite von 4,50 m zur Verfügung. Schutzstreifen dürfen durch breite Kfz im Bedarfsfall mitgenutzt werden. Zwischen Schutzstreifen und parkendem Kfz-Verkehr wird ein Sicherheitsstreifen als Schutzraum vor aufschlagenden Türen angelegt.

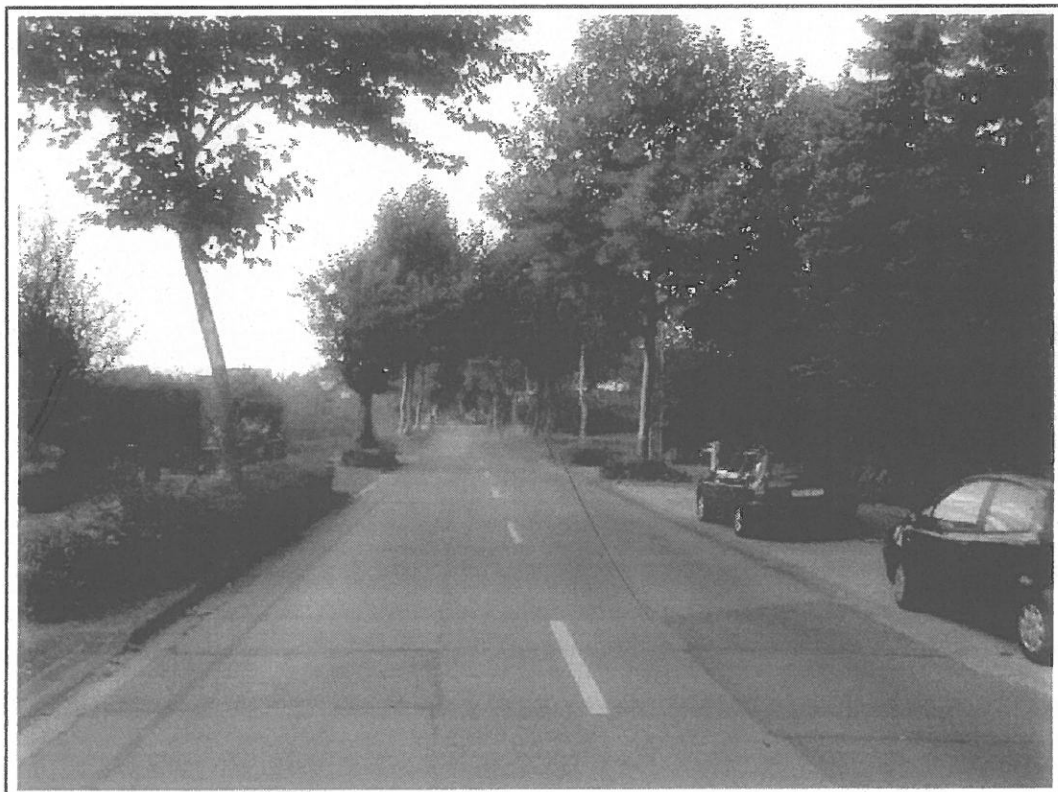
Prämienstraße - Höhe Im Rapsfeld

S3

Lageplan



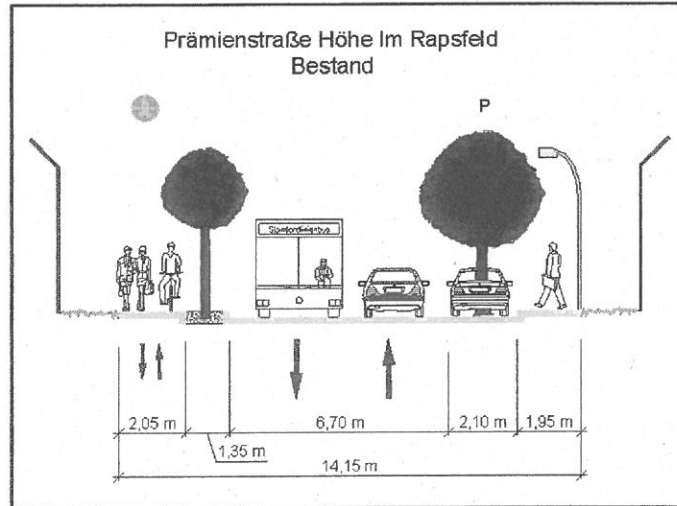
Bestand: Gesamtbreite 14,15 m



Prämienstraße - Höhe Im Rapsfeld

S3

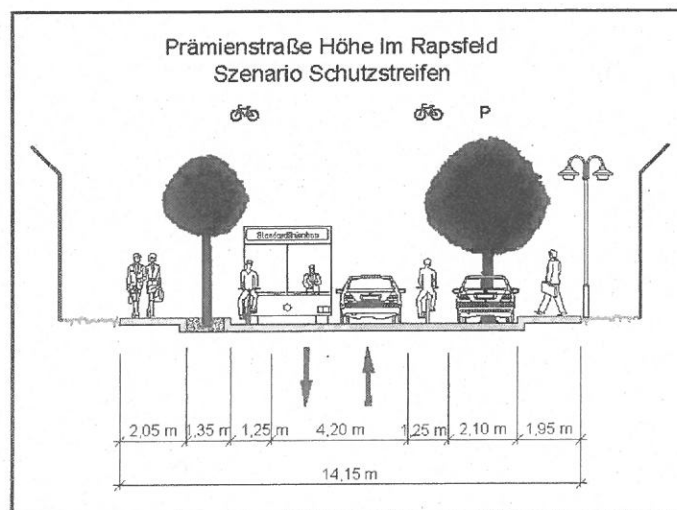
Bestand: Gesamtbreite 14,15 m



Problembeschreibung:

Auf der Prämienstraße existiert derzeit ein gemeinsamer Fuß- und Radweg im Zweirichtungsverkehr. Seine geringe Breite von 2,05 m verbietet gemäß StVO die Kennzeichnung mit Benutzungspflicht. Aufgrund der hohen Zahl von Einmündungen und Grundstückszufahrten in diesem Abschnitt ist eine Benutzung im Zweirichtungsverkehr zusätzlich als konfliktträchtig und gefährlich einzustufen.

Planungsempfehlung: Szenario Schutzstreifen



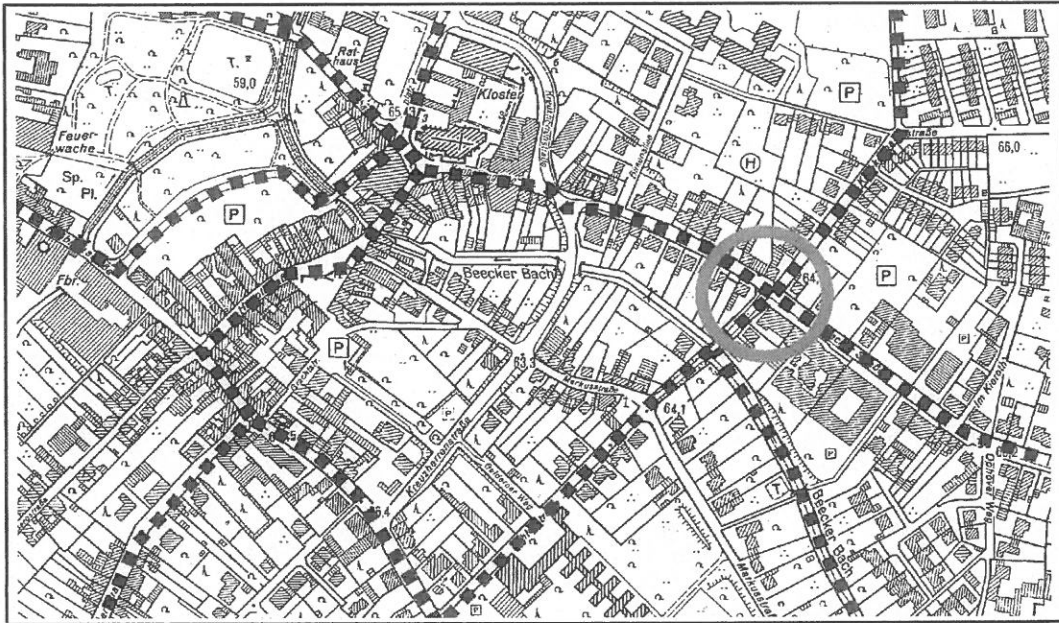
Beschreibung:

Innerhalb des Fahrbahnquerschnittes von 8,80 m werden beidseitig Schutzstreifen mit einer Breite von je 1,25 m markiert, so dass bei Beibehaltung des Längsparkens für den fließenden Kfz-Verkehr eine Fahrbahnbreite von 4,20 m zur Verfügung steht. Schutzstreifen dürfen durch breite Kfz im Bedarfsfall mitgenutzt werden.

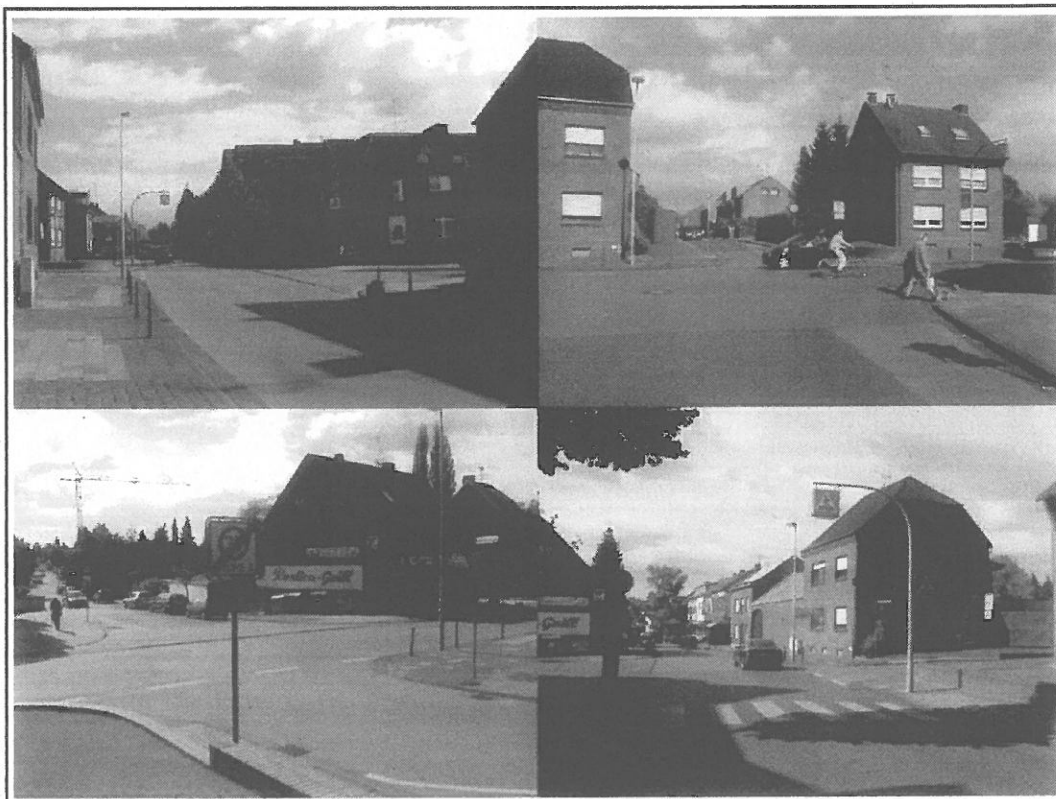
Echter-, Beecker-, Krankenhausstraße

Q1

Lageplan

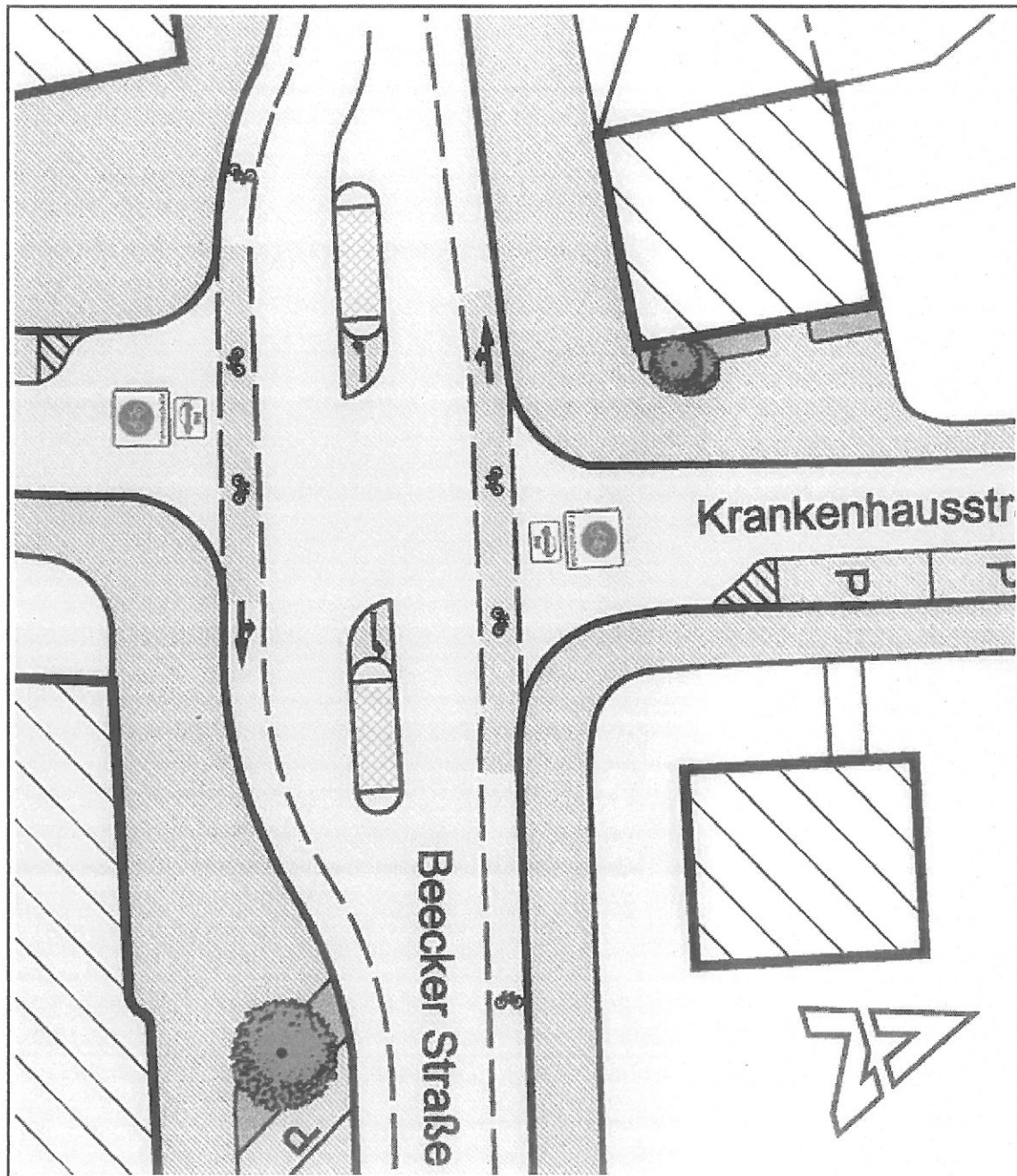


Bestand



Echter-, Beecker-, Krankenhausstraße

Q1


Beschreibung:

Die Anlage von Schutzstreifen auf der Beecker Straße bzw. die Ausweisung der Echter Straße und Krankenhausstraße als Fahrradstraßen machen eine sichere und komfortable Quermöglichkeit für den Rad- und Fußgängerverkehr in diesem Knoten notwendig. Dies wird erreicht durch Anlage von zwei zusätzlichen Querungshilfen mit Aufstellbereichen für den Radverkehr im "Schatten" der Inseln.

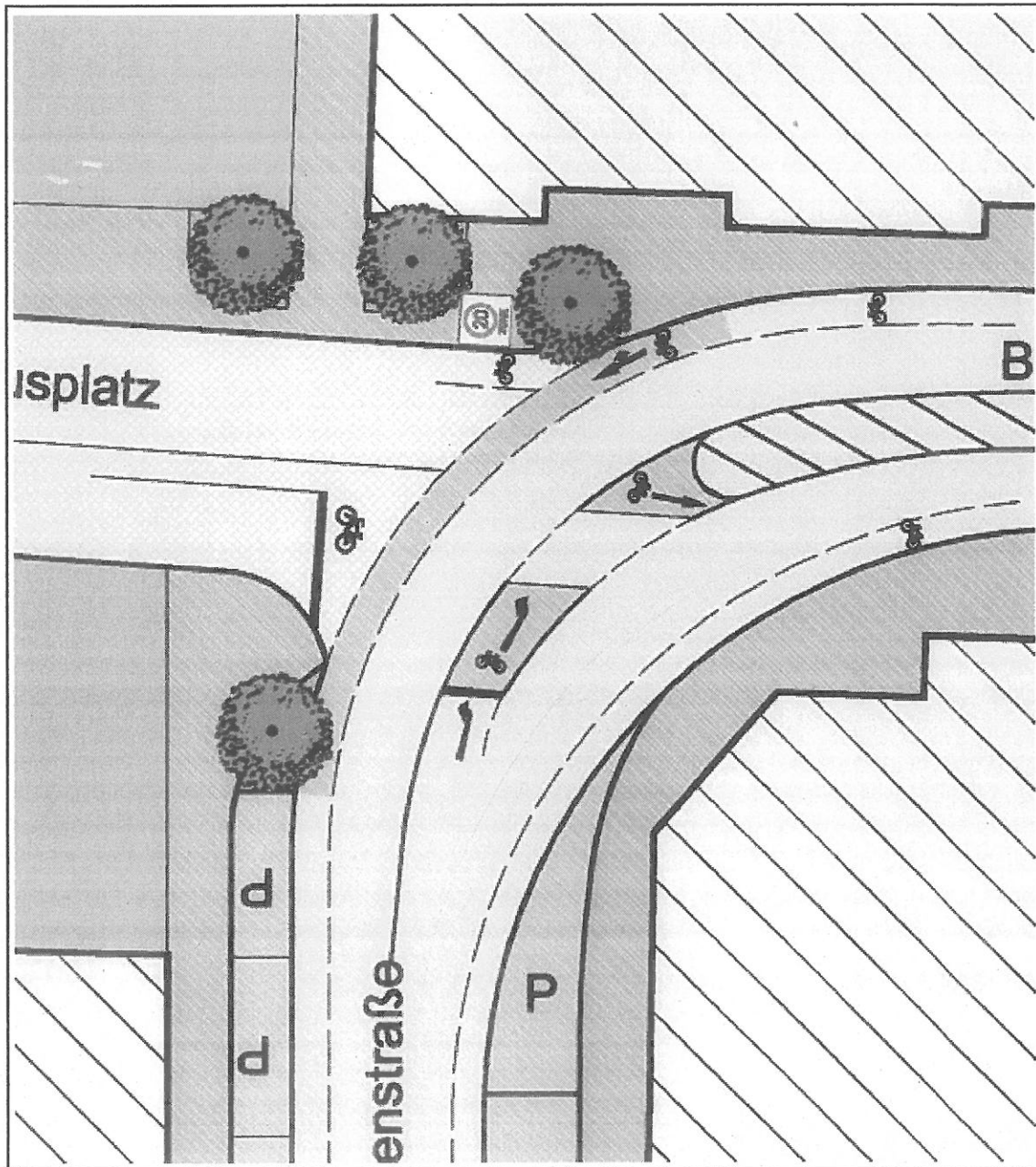


Q2

The top-left photograph shows a street corner with a dark building on the left, a white van parked on the right, and a person walking on the sidewalk. The top-right photograph shows a street with a large, multi-story brick building on the right, a car parked on the left, and a person walking on the sidewalk. The bottom-left photograph shows a street with a large, multi-story brick building on the right, a car parked on the left, and a person walking on the sidewalk. The bottom-right photograph shows a street with a large, multi-story brick building on the right, a car parked on the left, and a person walking on the sidewalk.

Beecker-, Bahnhofstraße, Rathausplatz

Q2

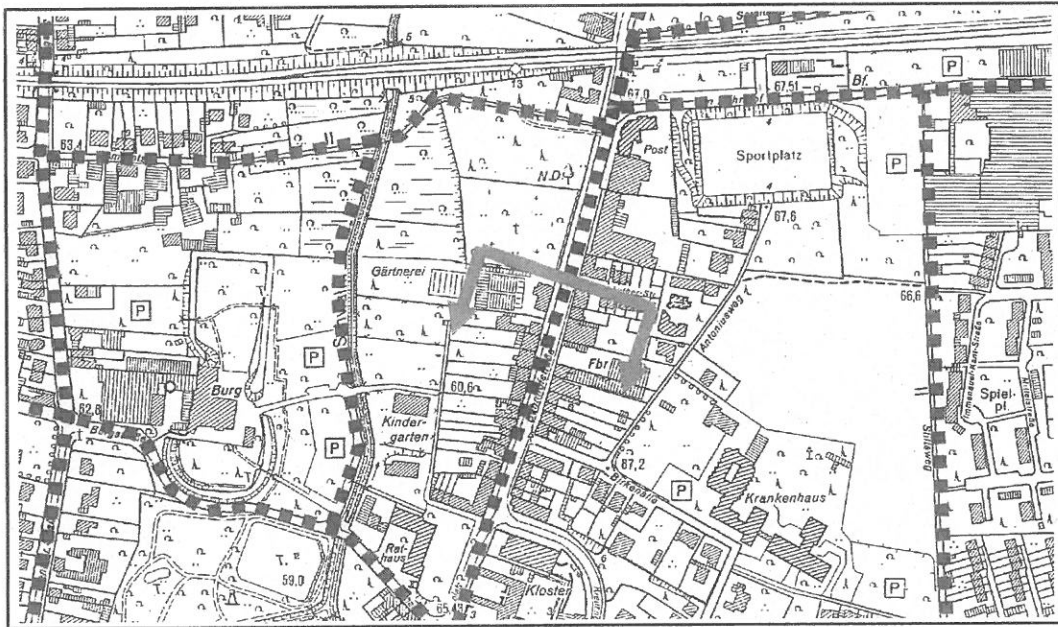

Beschreibung:

Die Anlage von Schutzstreifen auf der Bahnhof- bzw. Kreuzherrenstraße und die bereits heute existente Ausweisung des Rathausplatzes als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich machen eine sichere und komfortable Quermöglichkeit für den Rad- und Fußgängerverkehr in diesem Knoten notwendig. Dies wird erreicht durch Einrichtung eines Aufstellbereiches für linksabbiegende Kfz mit vorgelagertem Aufstellbereich für den Radverkehr. Des weiteren wird für die Fahrbeziehung Rathausplatz - Bahnhofstraße im "Schatten" der Mittelinsel (Materialwechsel) ein Aufstellbereich für den Radverkehr angelegt, durch den die übersichtliche und sichere Querung des Knotens gewährleistet wird.

Bahnhofstraße - Höhe Martin-Luther-Straße

S4

Lageplan



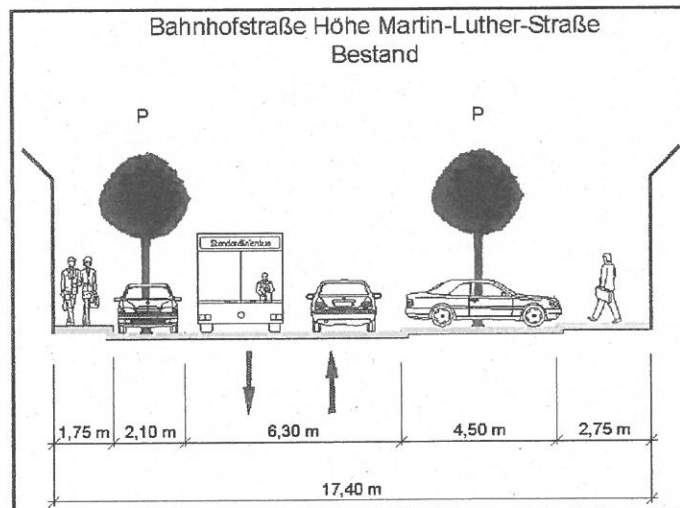
Bestand: Gesamtbreite 17,40 m



Bahnhofstraße - Höhe Martin-Luther-Straße

S4

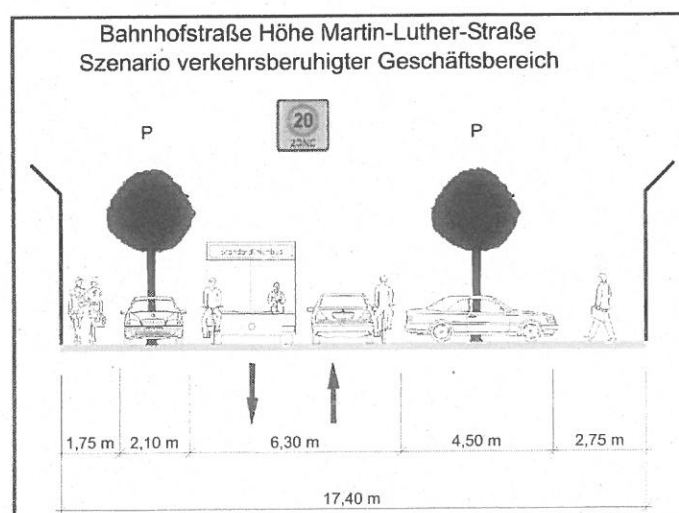
Bestand: Gesamtbreite 17,40 m



Problembeschreibung:

Die vor kurzem umgestaltete Bahnhofstraße weist keine Sicherung für den Radverkehr auf. Aufgrund des starken Einkaufsverkehrs und der damit verbundenen Kfz-Parkvorgänge ist die Situation für den Radverkehr als gefährlich einzustufen. Die Breite der Fußwege von 2,10 m bzw. 2,75 m lässt keine Führung des Radverkehrs auf diesen Flächen zu. Ebenfalls scheidet die Anlage von Schutzstreifen aufgrund der beengten Verhältnisse aus.

Planungsempfehlung: Szenario verkehrsberuhigter Geschäftsbereich



Beschreibung:

Der Straßenraum wird als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit einer allgemeinen zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h ausgewiesen. Durch gestalterische Maßnahmen (Pflasterungen, Pflanzungen etc.) wird der Straßenraum aufgewertet und in seiner Aufenthaltsqualität verbessert.



STADT- & VERKEHRSPLANUNGSBÜRO KAULEN · AACHEN / DÜLMEN

Bahnhofstraße - Höhe Raiffeisenstraße

S5

Lageplan



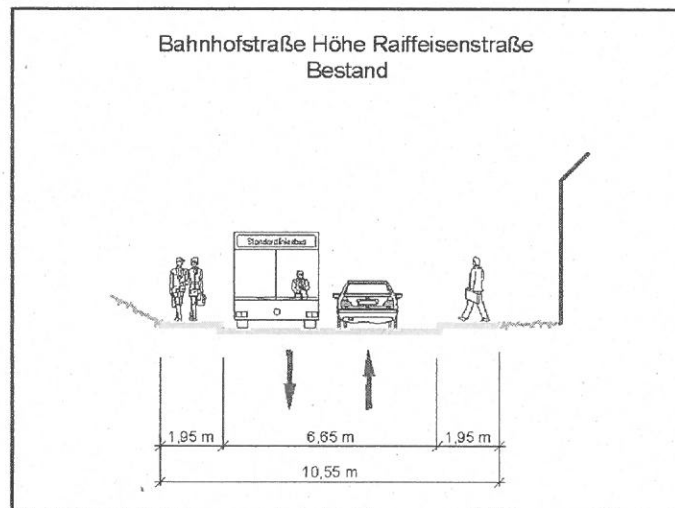
Bestand: Gesamtbreite 10,55 m



Bahnhofstraße - Höhe Raiffeisenstraße

S5

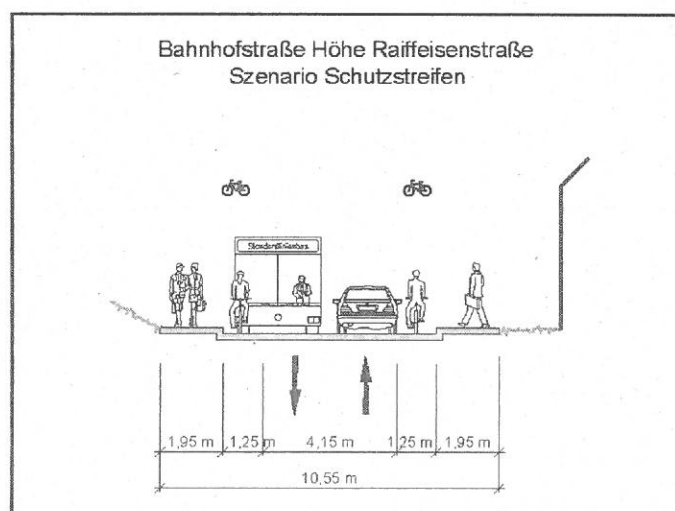
Bestand: Gesamtbreite 10,55 m



Problembeschreibung:

Die Bahnhofstraße weist derzeit keine Sicherung für den Radverkehr auf. Die Breite der Fußwege von 1,95 m lässt keine Führung des Radverkehrs auf diesen Flächen zu. Ebenfalls scheidet die Anlage von Radfahrstreifen aufgrund der beengten Verhältnisse aus.

Planungsempfehlung: Szenario Schutzstreifen



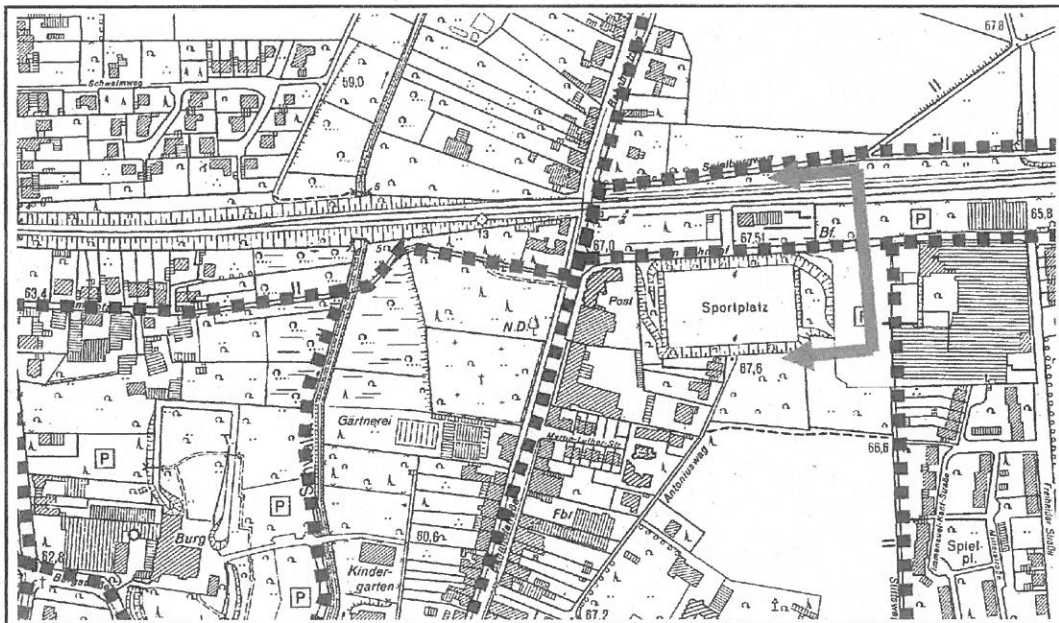
Beschreibung:

Innerhalb des Fahrbahnquerschnittes von 6,65 m werden beidseitig Schutzstreifen mit einer Breite von je 1,25 m markiert, so dass für den fließenden Kfz-Verkehr eine Fahrbahnbreite von 4,15 m zur Verfügung steht. Schutzstreifen dürfen durch breite Kfz im Bedarfsfall mitgenutzt werden.

Am Bahnhof - Höhe Aldi Markt

S6

Lageplan



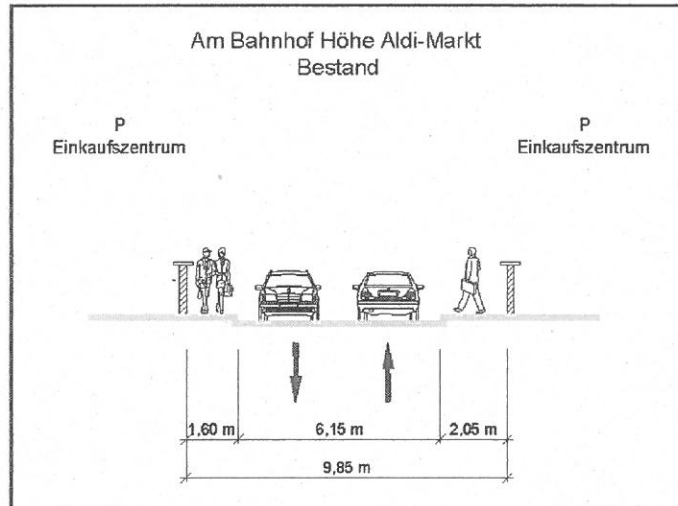
Bestand: Gesamtbreite 9,85 m



Am Bahnhof - Höhe Aldi Markt

S6

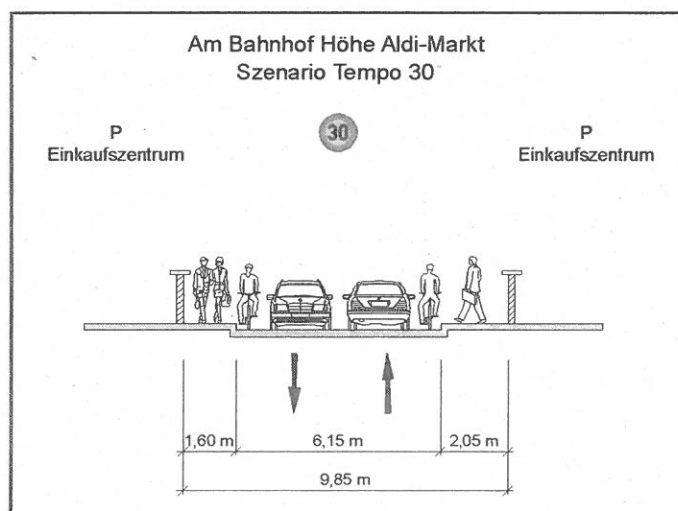
Bestand: Gesamtbreite 9,85 m



Problembeschreibung:

Die Straße Am Bahnhof weist lediglich auf dem westlichen bzw. östlichen Teilstück Radverkehrsanlagen auf, deren Breite jedoch als zu schmal zu bewerten ist. Im Bereich der Zufahrten zu den Einkaufszentren existiert keine Sicherung für den Radverkehr, obwohl gerade hier aufgrund des Einkaufsverkehrs zahlreiche Konflikte zwischen Kfz, Fußgängern und Radfahrern zu beobachten sind. Die Platzverhältnisse sind äußerst beengt.

Planungsempfehlung kurzfristig: Szenario Tempo 30-Zone



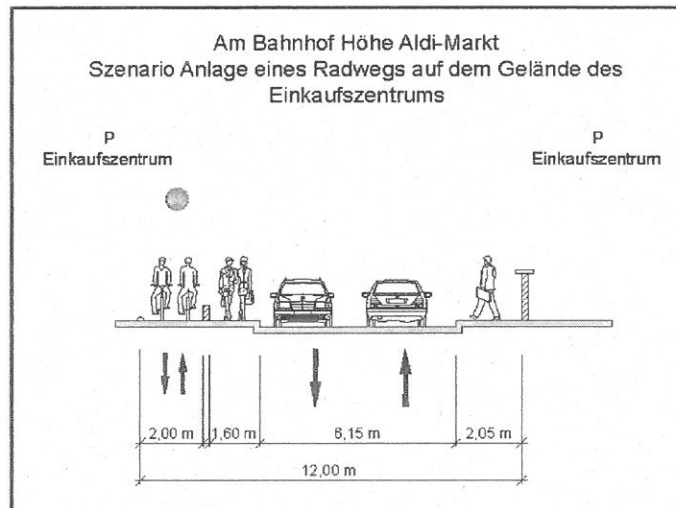
Beschreibung:

Für die Straße Am Bahnhof wird eine allgemeine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ausgewiesen. Aufgrund der reduzierten Verkehrsgeschwindigkeit werden die Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern entschärft. Zusätzlich werden weitere Querungshilfen für den Fußgänger- und Radverkehr angelegt, durch die das Überqueren der Straße erleichtert und der Straßenraum übersichtlicher gestaltet wird.

Am Bahnhof - Höhe Aldi Markt

S6

Planungsempfehlung langfristig: Szenario Anlage eines Radweges



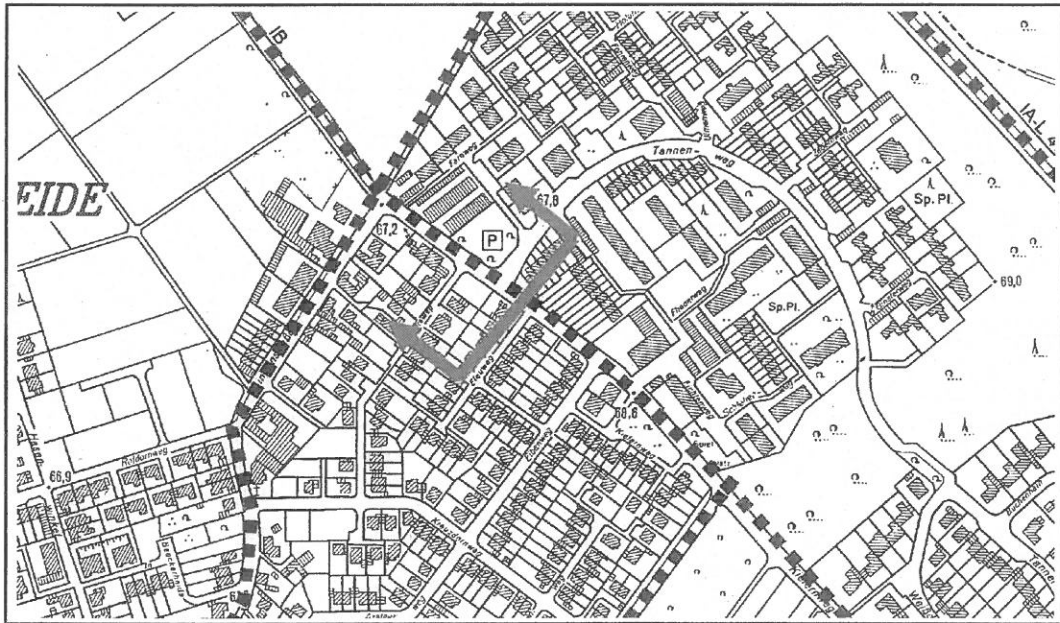
Beschreibung:

Langfristig wird in Absprache mit dem dort ansässigen Einzelhandel die Anlage eines einseitigen Radweges im Zweirichtungsverkehr auf dem südlichen Parkplatzgelände angestrebt. Die Anlage zusätzlicher Querungshilfen wird auch bei dieser Lösung als sinnvoll erachtet.

Lindenstraße - Höhe Efeuweg

S7

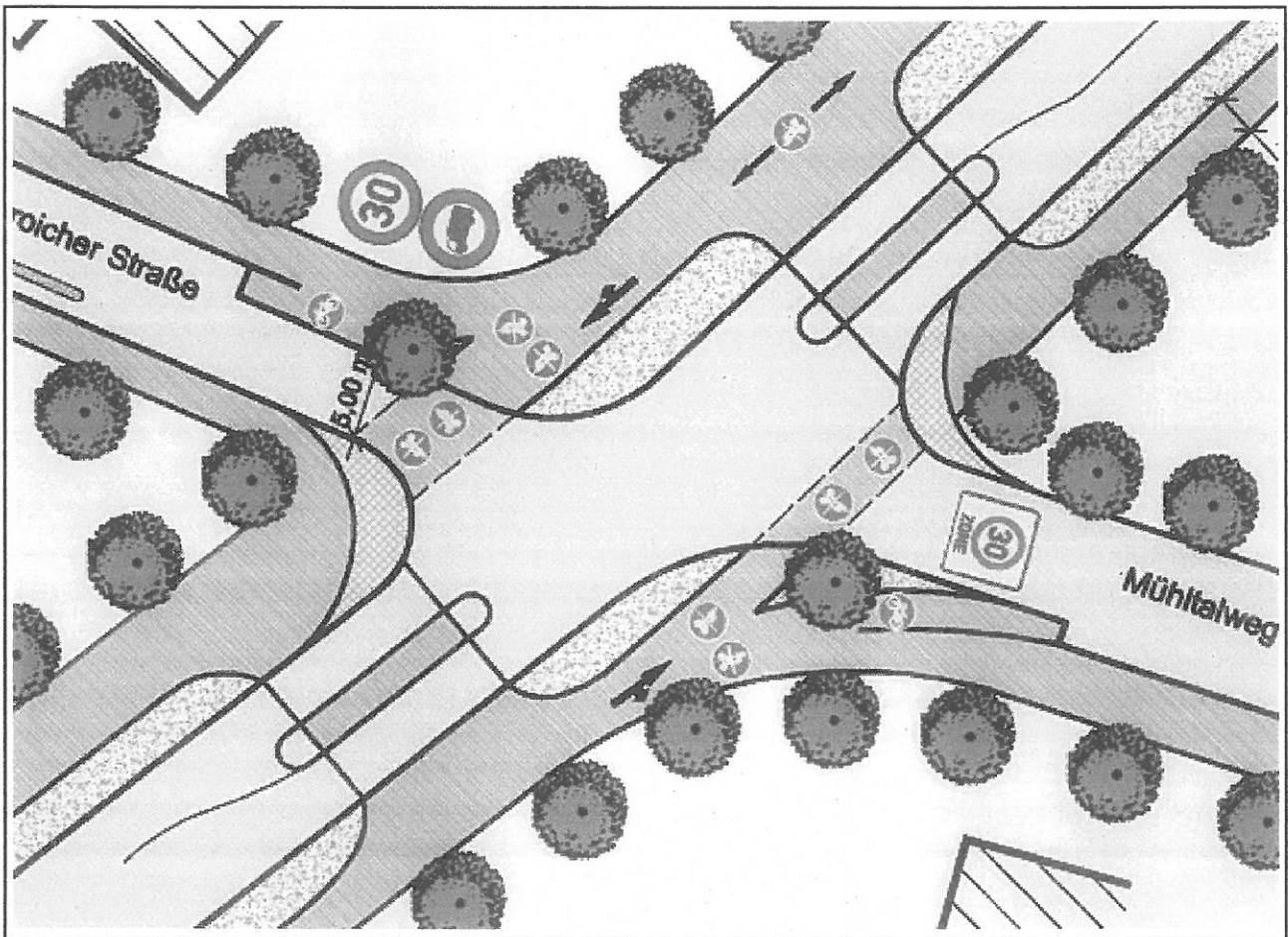
Lageplan



Bestand: Gesamtbreite 10,85 m



Tüschbroicher Straße, Mühlalweg, Grenzlandring Q3



Beschreibung:

Die Ausweisung des Grenzlandringes auf der nördlichen Straßenseite als Zweirichtungs- und auf der südlichen Seite als Einrichtungsradweg sowie die Gestaltung der Tüschbroicher Straße und des Mühlalweges als attraktive Fahrradachse machen eine sichere und komfortable Quermöglichkeit für den Rad- und Fußgängerverkehr in diesem Knoten notwendig. Dies wird erreicht durch Verlagerung bzw. Neuanlage von zwei Quermöglichkeiten auf dem Grenzlandring in unmittelbarer Nähe des Knotens. Die Überleitungen aus dem Radweg Grenzlandring auf die Fahrbahn Tüschbroicher Straße bzw. Mühlalweg werden fahrradfreundlich gestaltet und durch eine Führung auf die Fahrbahn mit "Rückendeckung" durch Pflanzbeete sicher ausgebildet. Die Schleppkurven auf den Grenzlandring werden durch Aufpflasterungen, die im Bedarfsfall von Kfz überfahren werden können, möglichst eng gehalten, so dass die Überquerung der Fahrbahn für Fußgänger und Radfahrer übersichtlich und zügig gewährleistet ist.

Tüschbroicher Straße, Mühlthalweg, Grenzlandring Q3

Lageplan



Bestand

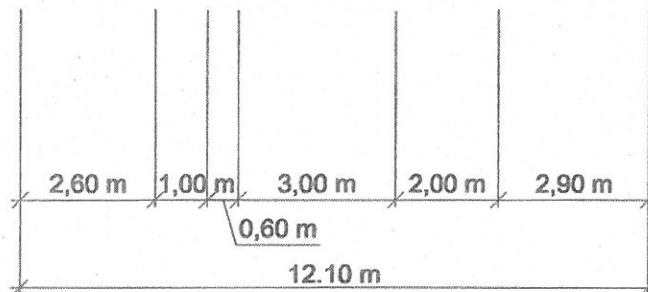
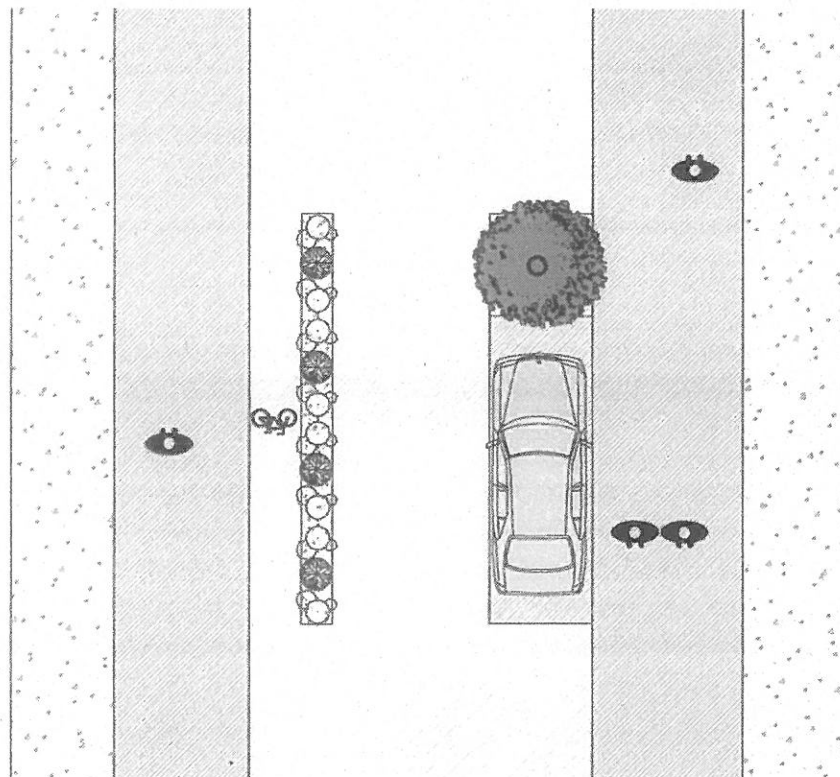


Tüschbroicher Straße

S8

Bestand: Gesamtbreite 12,10 m

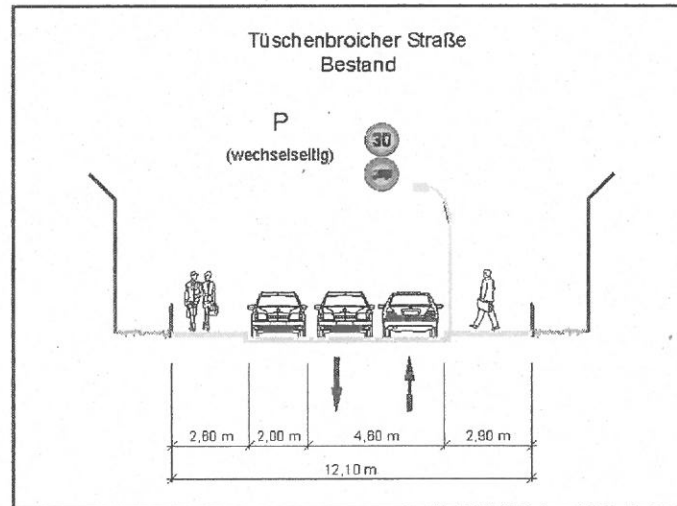
Tüschbroicher Straße Ausschnitt: Engstelle Planung



Tüschbroicher Straße

S8

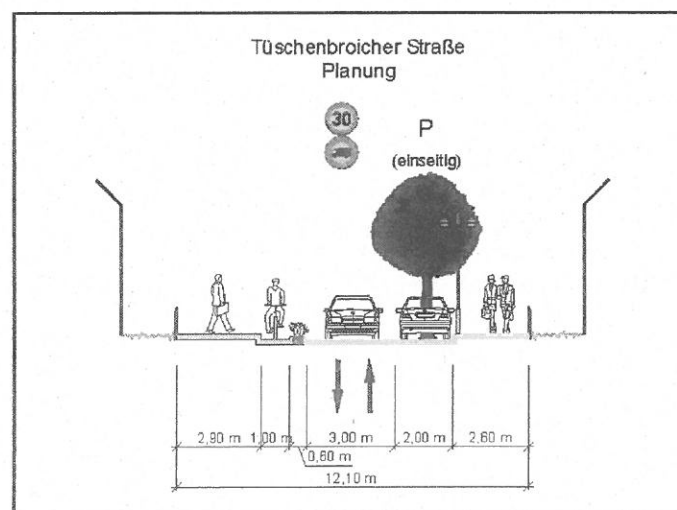
Bestand: Gesamtbreite 12,10 m



Problembeschreibung:

In der Tüschbroicher Straße gelten bereits heute eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und ein Durchfahrverbot für Lkw. Das alternierende Parken wird vom Radfahrer aufgrund des häufigen Verschwenkens als gefährlich empfunden und führt zur Verunsicherung. Aufgrund der lediglich markierten Parkplätze wird in dieser Straße meist schneller gefahren, wenn keine parkenden Kfz angetroffen werden.

Planungsempfehlung: Szenario einseitiges Parken mit Engstellen



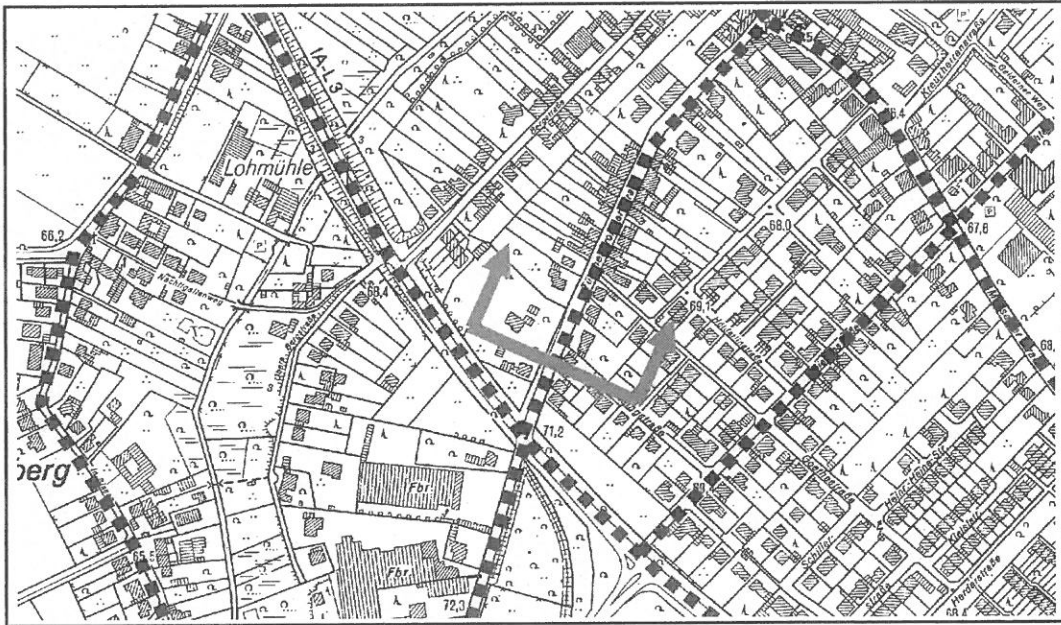
Beschreibung:

Das alternierende Parken auf der Tüschbroicher Straße wird ausschließlich auf die östliche Straßenseite verlegt und durch Pflanzbeete räumlich gegliedert. Zusätzlich werden Engstellen für den Kfz-Verkehr zur Geschwindigkeitsreduzierung angelegt, die vom Radverkehr jedoch geradlinig durchfahren werden können.

Tüschbroicher Straße

S8

Lageplan



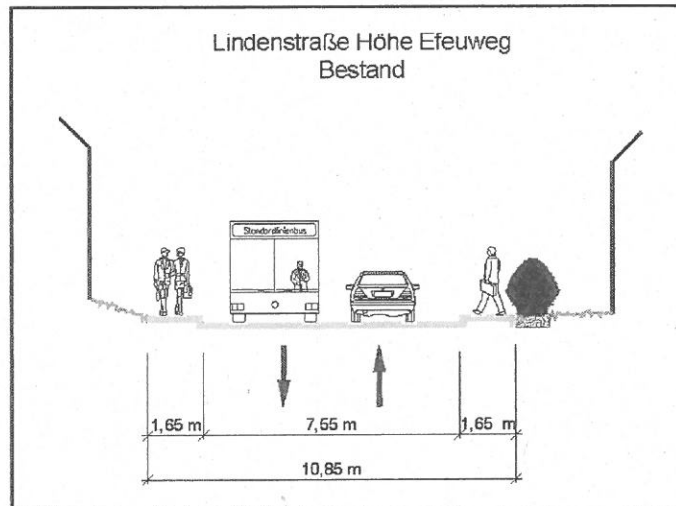
Bestand: Gesamtbreite 12,10 m



Lindenstraße - Höhe Efeuweg

S7

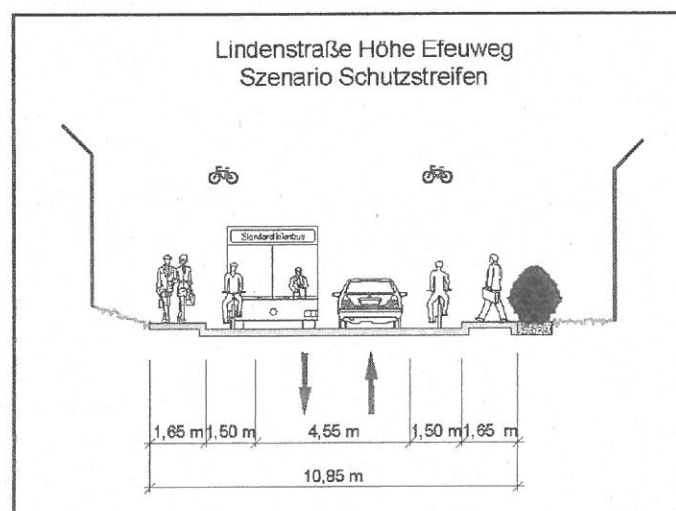
Bestand: Gesamtbreite 10,85 m



Problembeschreibung:

Die Lindenstraße besitzt auf diesem Teilstück keine Sicherung für den Radverkehr. Die Breite der Fußwege von 1,65 m lässt keine Führung des Radverkehrs auf diesen Flächen zu. Ebenfalls scheidet die Anlage von Radfahrstreifen aufgrund der beengten Verhältnisse aus.

Planungsempfehlung: Szenario Schutzstreifen



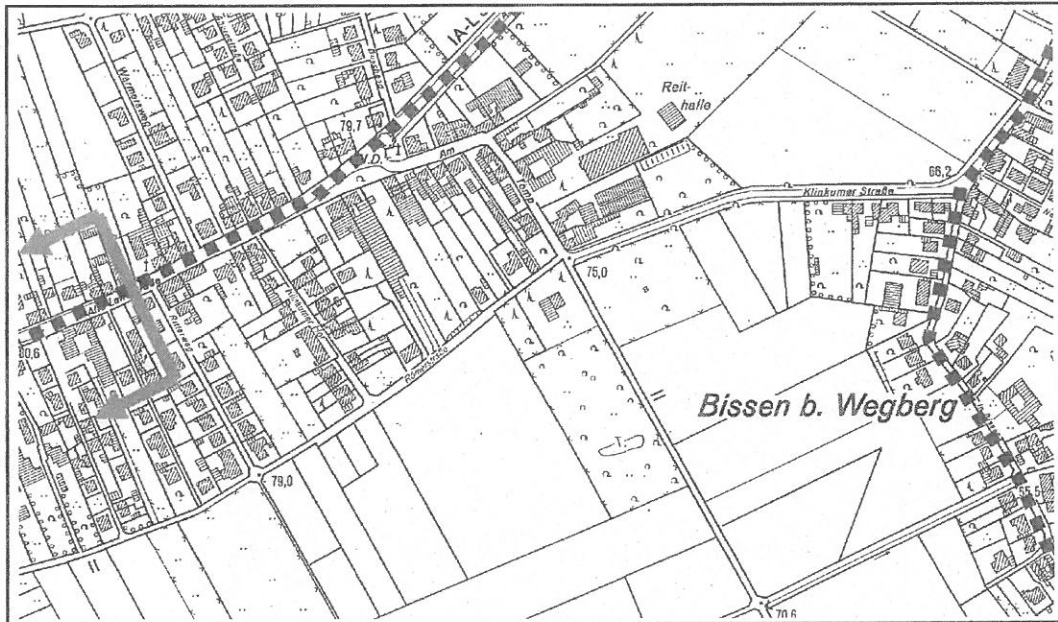
Beschreibung:

Innerhalb des Fahrbahnquerschnittes von 7,55 m werden beidseitig Schutzstreifen mit einer Breite von je 1,50 m markiert, so dass für den fließenden Kfz-Verkehr eine Fahrbahnbreite von 4,55 m zur Verfügung steht. Schutzstreifen dürfen durch breite Kfz im Bedarfsfall mitgenutzt werden.

Alte Landstraße - Höhe Bernhardsweg

S9

Lageplan



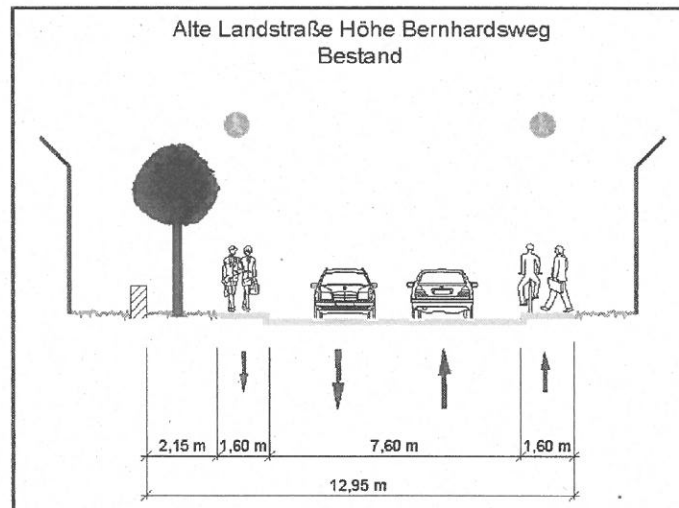
Bestand: Gesamtbreite 12,95 m



Alte Landstraße - Höhe Bernhardsweg

S9

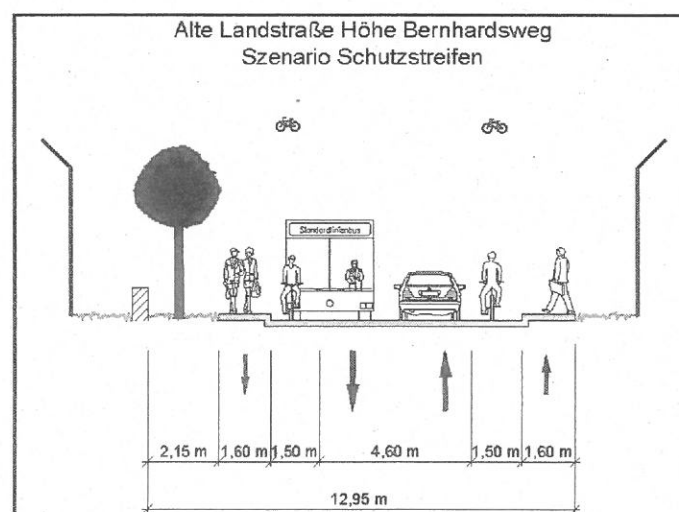
Bestand: Gesamtbreite 12,95 m



Problembeschreibung:

Die Alte Landstraße ist derzeit mit beidseitigen gemeinsamen Fuß- und Radwegen ausgestattet, die im Einrichtungsverkehr befahren werden dürfen. Die Breite von 1,60 m bzw. 2,15 m ist gemäß StVO unzulässig für eine Benutzungspflicht. Des weiteren ist die Oberflächenbeschaffenheit als mangelhaft und unkomfortabel einzustufen.

Planungsempfehlung: Szenario Schutzstreifen



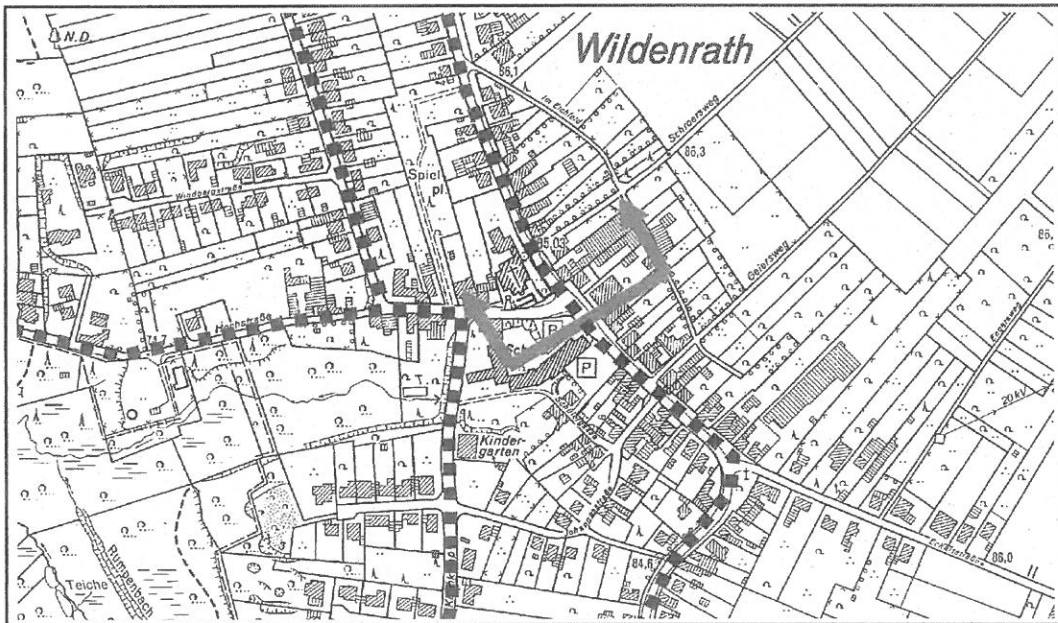
Beschreibung:

Mittelfristig werden innerhalb des Fahrbahnquerschnittes von 7,60 m beidseitig Schutzstreifen (Breite 1,50 m) markiert, für den fließenden Kfz-Verkehr steht eine Fahrbahnbreite von 4,60 m zur Verfügung. Sie dürfen durch breite Kfz im Bedarfsfall mitgenutzt werden. Dies hat eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs zur Voraussetzung.

Heinsberger Straße - Höhe Hochstraße

S10

Lageplan



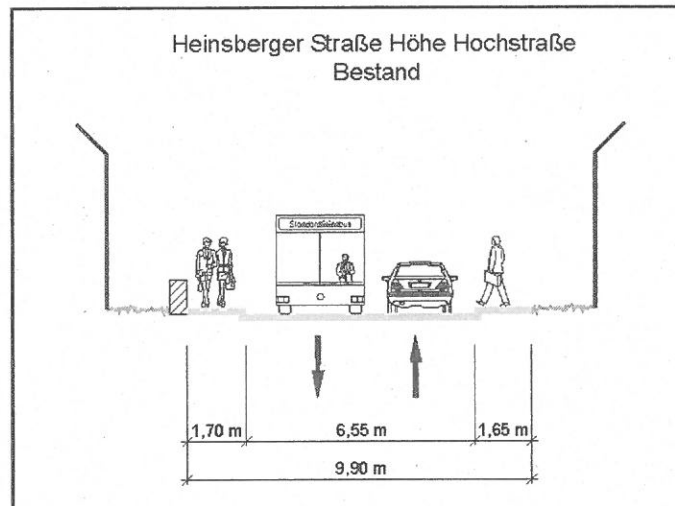
Bestand: Gesamtbreite 9,90 m



Heinsberger Straße - Höhe Hochstraße

S10

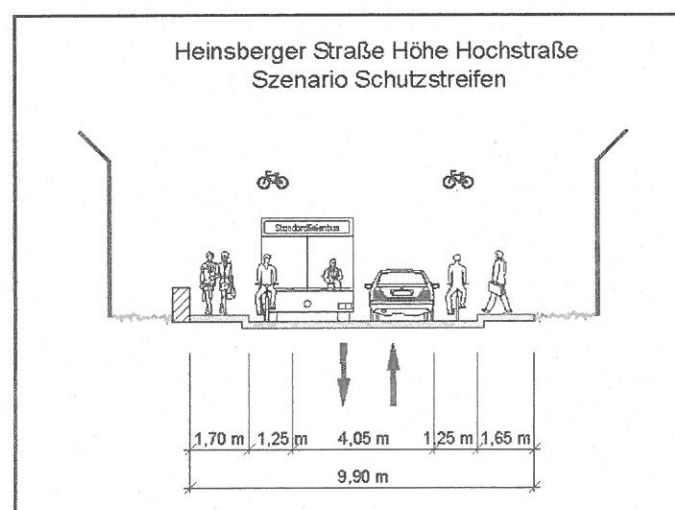
Bestand: Gesamtbreite 9,90 m



Problembeschreibung:

Die Heinsberger Straße besitzt in diesem Abschnitt keine Radverkehrsanlagen. Die Breite der Fußwege von 1,65 m bzw. 1,70 m lässt keine Führung des Radverkehrs auf diesen Flächen zu. Ebenfalls scheidet die Anlage von Radfahrstreifen aufgrund der beengten Verhältnisse aus.

Planungsempfehlung: Szenario Schutzstreifen



Beschreibung:

Innerhalb des Fahrbahnquerschnitts von 6,55 m werden beidseitig Schutzstreifen mit einer Breite von je 1,25 m markiert, so dass für den fließenden Kfz-Verkehr eine Fahrbahnbreite von 4,05 m zur Verfügung steht. Schutzstreifen dürfen durch breite Kfz im Bedarfsfall mitgenutzt werden.

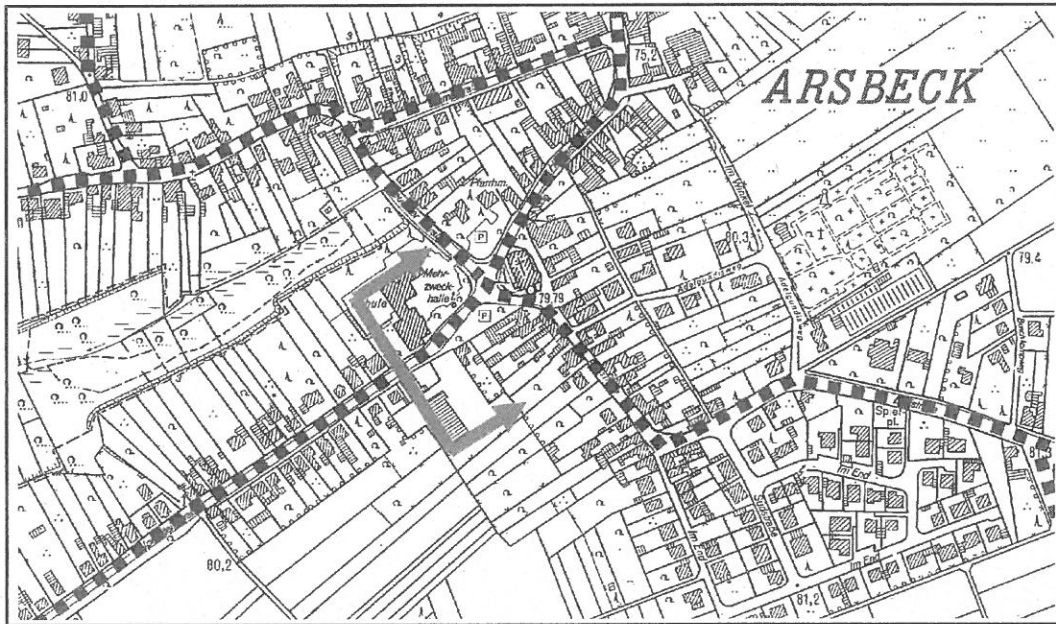


STADT- & VERKEHRSPLANUNGSBÜRO KAULEN · AACHEN / DÜLMEN

Helpensteinstraße - Höhe Endstraße

S11

Lageplan



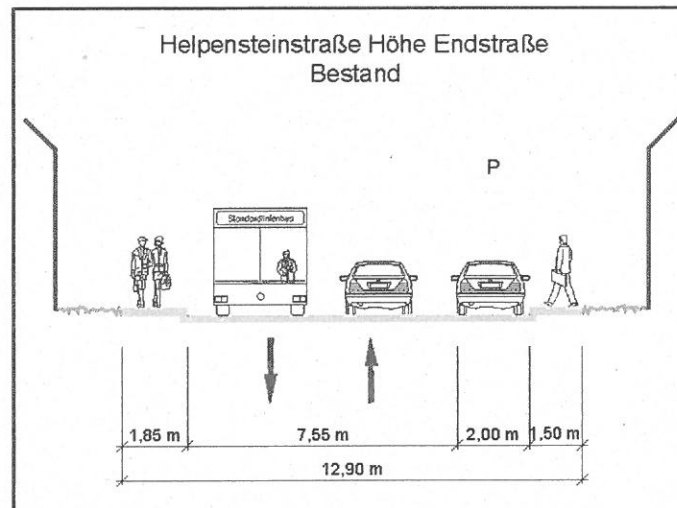
Bestand: Gesamtbreite 12,90 m



Helpensteinstraße - Höhe Endstraße

S11

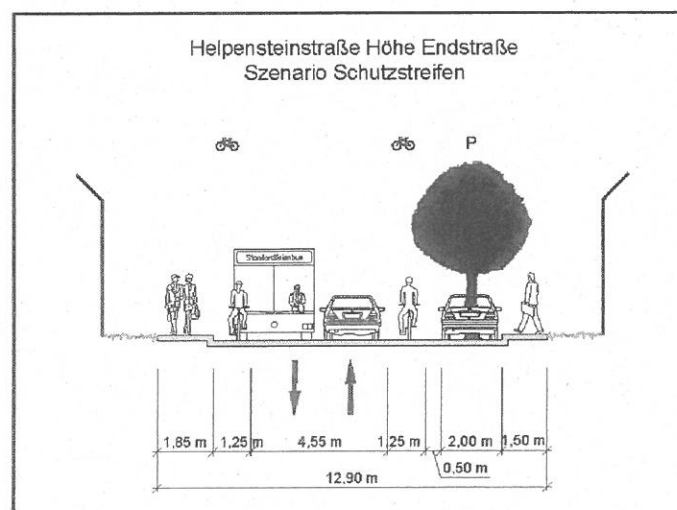
Bestand: Gesamtbreite 12,90 m



Problembeschreibung:

Die Helpensteinstraße besitzt in diesem Abschnitt keine Radverkehrsanlagen. Die Breite der Fußwege von 1,85 m bzw. 2,00 m lässt keine Führung des Radverkehrs auf diesen Flächen zu. Ebenfalls scheidet die Anlage von Radfahrstreifen aufgrund der beengten Verhältnisse aus.

Planungsempfehlung: Szenario Schutzstreifen



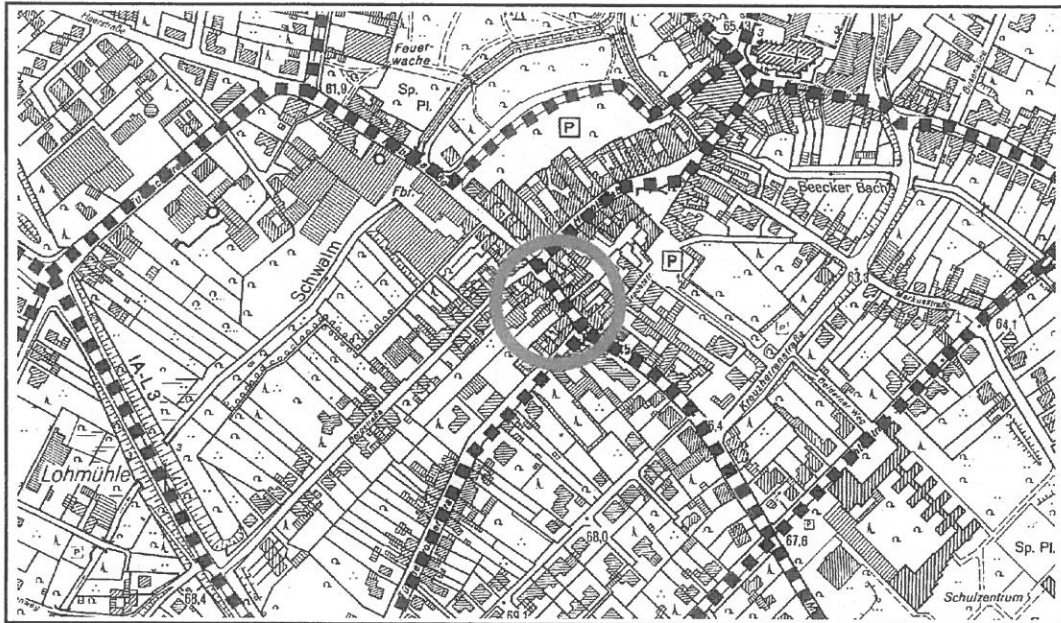
Beschreibung:

Innerhalb des Fahrbahnquerschnittes von 7,55 m werden beidseitig Schutzstreifen mit einer Breite von je 1,25 m markiert, so dass für den fließenden Kfz-Verkehr eine Fahrbahnbreite von 4,55 m zur Verfügung steht. Der Straßenraum wird durch Pflanzbeete zwischen den südlichen Längsparkplätzen zusätzlich räumlich gegliedert. Als Schutzraum gegen aufschlagende Türen werden Sicherheitsstreifen zwischen Parkplätzen und Schutzstreifen angelegt.

Fußbach-, Gracht-, Tüschbroicher Straße

Q4

Lageplan

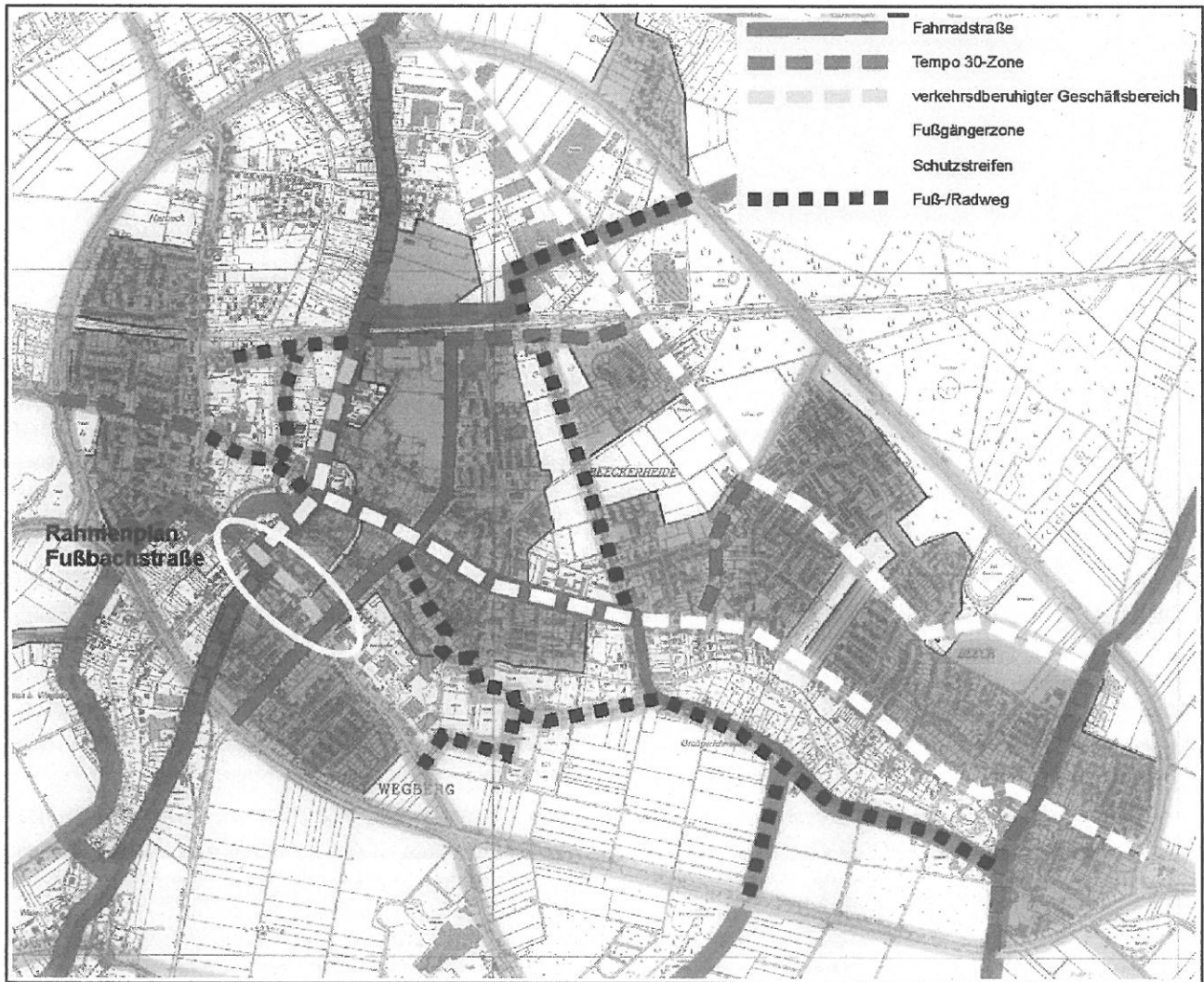


Bestand



Fußbach-, Gracht-, Tüschbroicher Straße

Q4


Beschreibung:

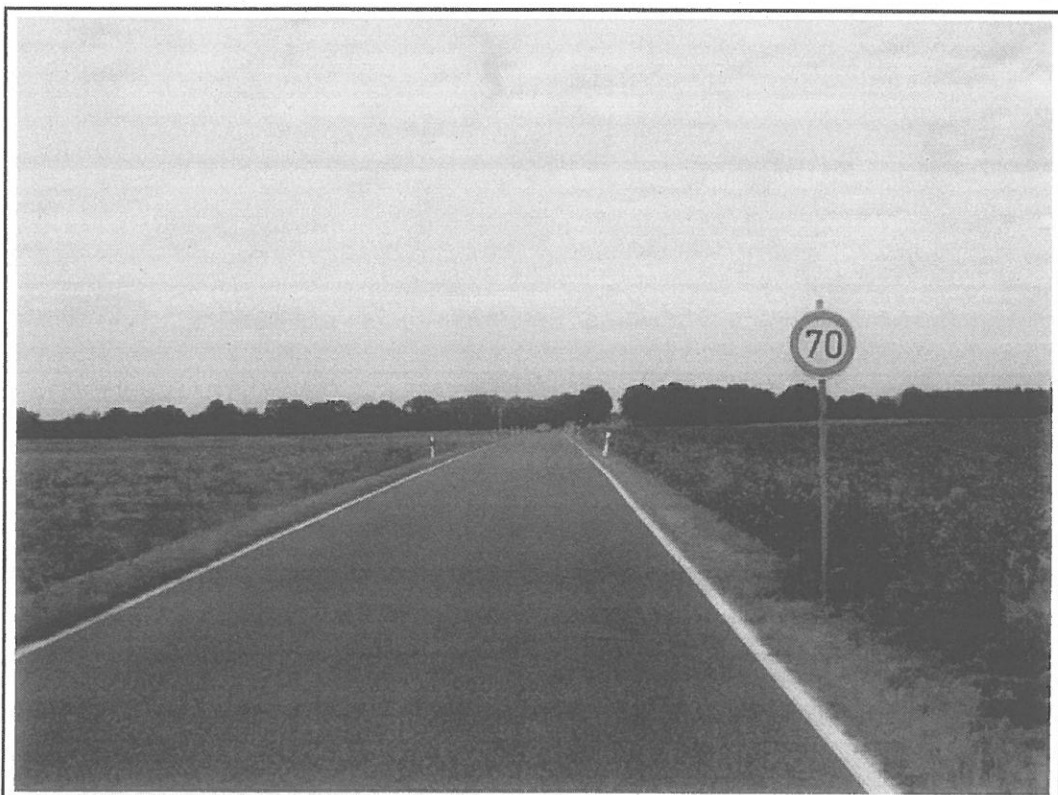
Die Gestaltung der Tüschbroicher Straße als attraktive Fahrradachse und Verbindung zur Fußgängerzone bzw. die Grachtstraße macht eine sichere und komfortable Quermöglichkeit für den Rad- und Fußgängerverkehr in diesem Knoten notwendig. Aufgrund der heute schon zu beobachtenden und zukünftig verstärkt zu erwartenden Expansion des Einzelhandels in der Fußbachstraße sollte dieser Bereich im gesamtstädtischen Kontext betrachtet werden. Aus dieser Motivation heraus wird die Empfehlung ausgesprochen, die Fußbachstraße zwischen Grachtsraße und Tüschbroicher Straße als verkehrsberuhigten Geschäftsbereich auszuweisen. Die damit verbundene Verbesserung der Aufenthaltsqualität in diesem Beeich fördert den Einzelhandel in der Fortführung der Achse Fußgängerzone und gestaltet die verkehrliche Situation für Fußgänger, Radfahrer und ÖV sicherer und übersichtlicher.

Merbecker Straße - Höhe Ortsausgang Arsbeck S12

Lageplan

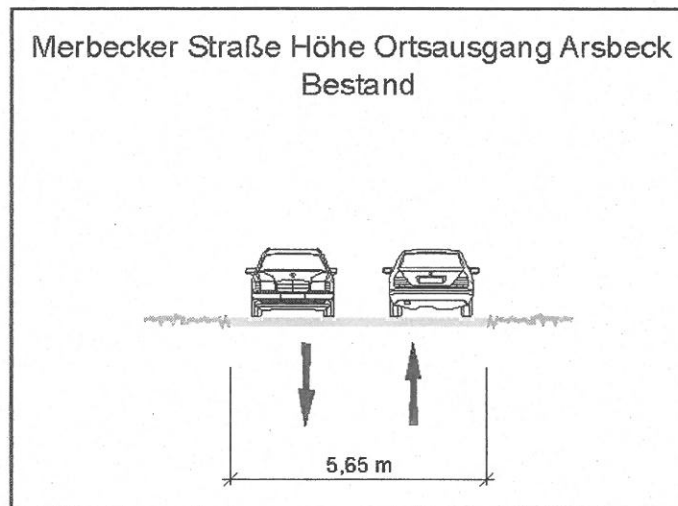


Bestand: Gesamtbreite 5,65 m



Merbecker Straße - Höhe Ortsausgang Arsbeck S12

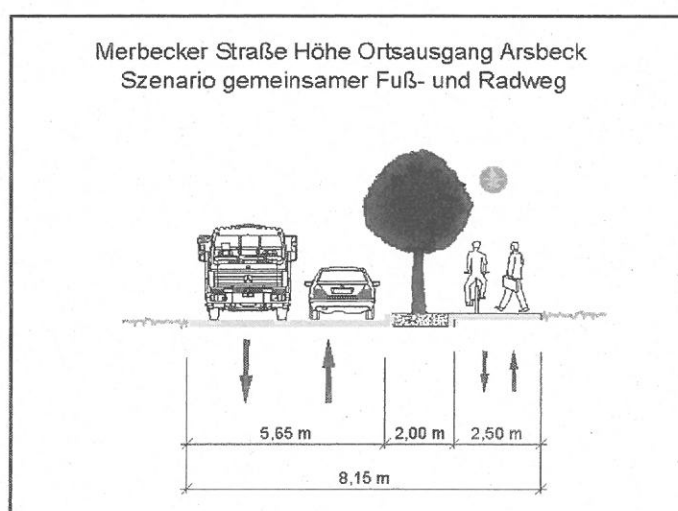
Bestand: Gesamtbreite 5,65 m



Problembeschreibung:

Die Merbecker Straße besitzt derzeit keine Sicherung für den Fußgänger- und Radverkehr. Aufgrund der derzeitigen Fahrbahnbreite von 5,65 m sind keine Flächenreserven im Fahrbahnquerschnitt vorhanden.

Planungsempfehlung: Szenario gemeinsamer Fuß- und Radweg



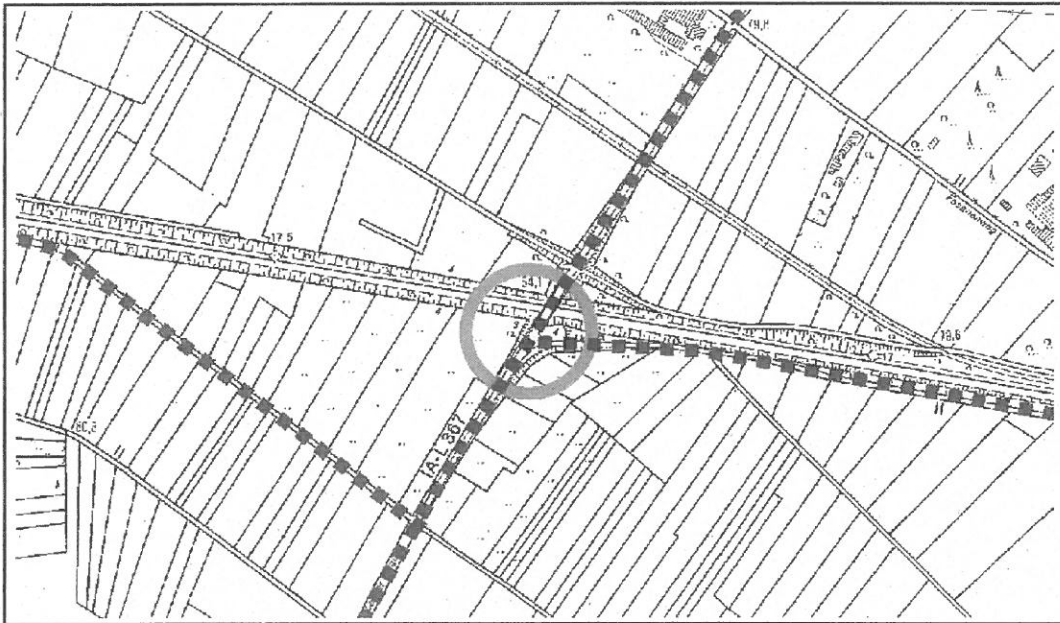
Beschreibung:

Auf der östlichen Seite der Merbecker Straße wird ein gemeinsamer Fuß- und Radweg im Zweirichtungsverkehr mit einer Breite von 2,50 m angelegt. Zum Schutz der Nutzer dieses Weges vor Spritzwasser von der Fahrbahn und Windeinwirkung ist zusätzlich ein Grünstreifen mit einer Breite von 2,00 m geplant.

Merbecker Straße, Bussardweg

Q5

Lageplan

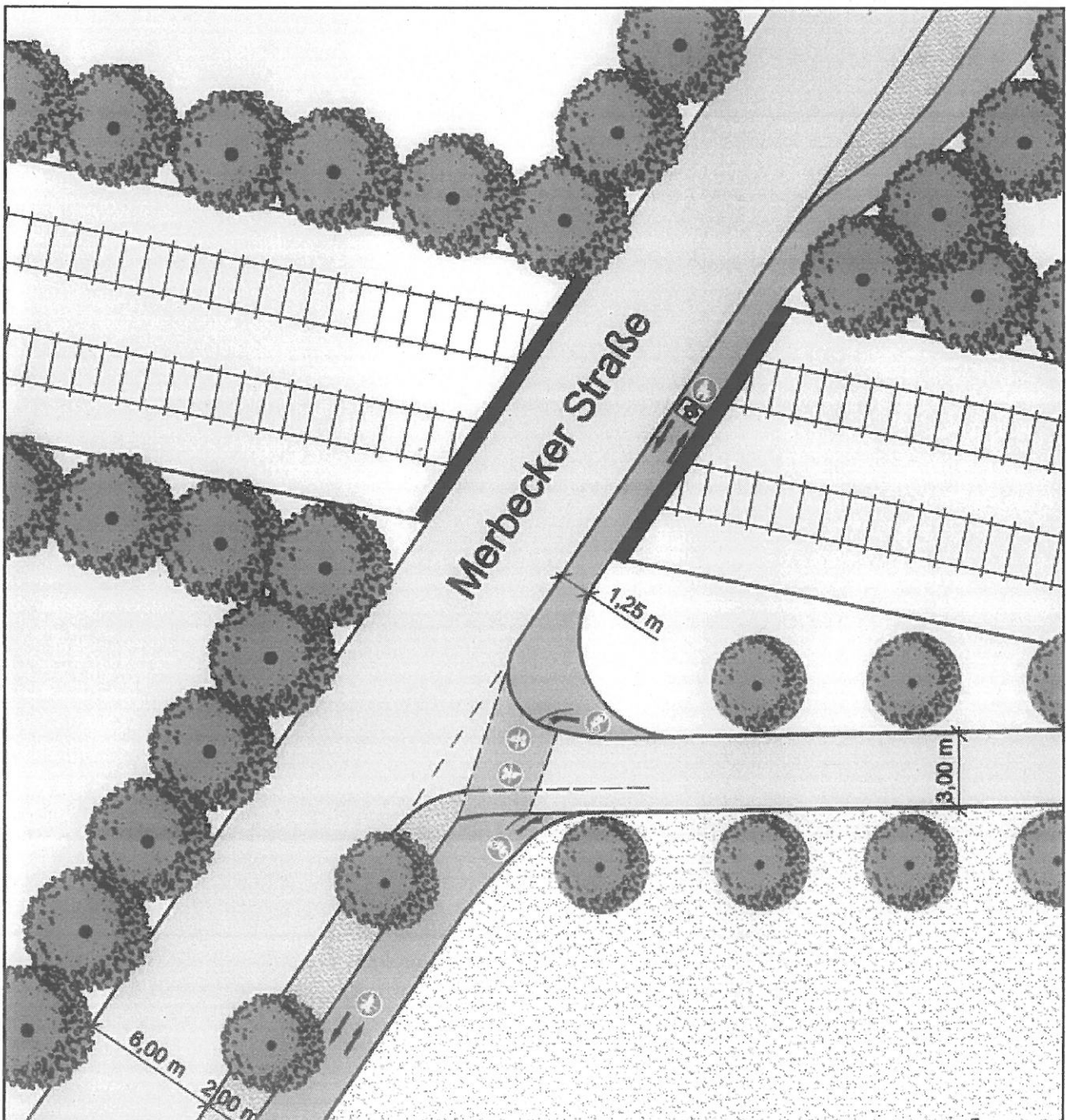


Bestand



Merbecker Straße, Bussardweg

Q5

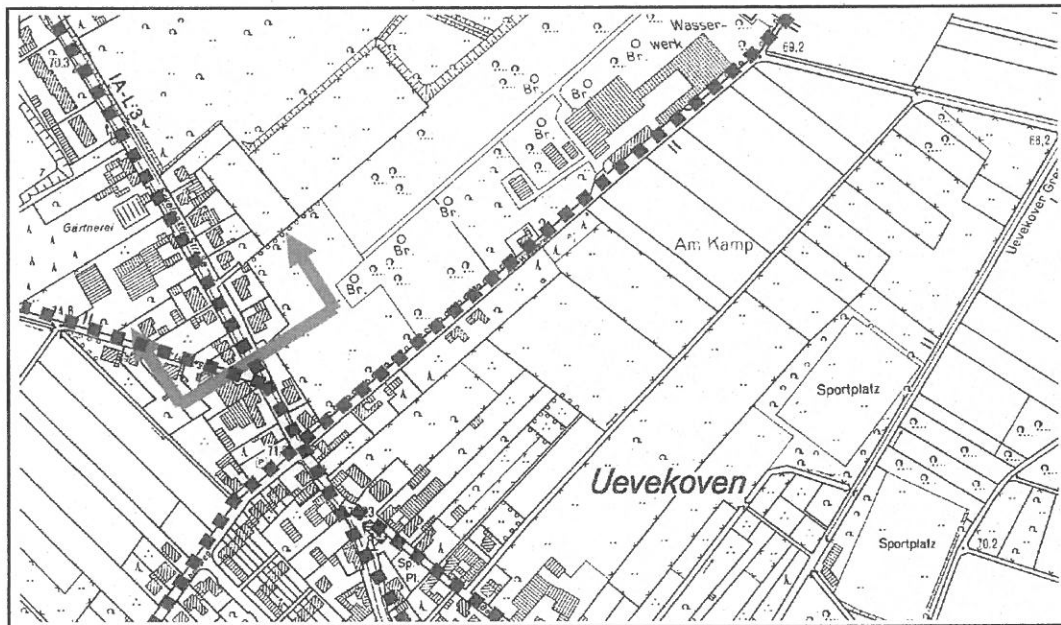

Beschreibung:

Die vielgenutzte Fahrradachse Bussardweg und die Anlage des einseitigen gemeinsamen Fuß- und Radweges im Zweirichtungsverkehr entlang der Merbecker Straße machen eine sichere und komfortable Quermöglichkeit für den Rad- und Fußgängerverkehr in diesem Knoten notwendig. Daher wird die Furt im Einmündungsbereich durch Roteinfärbung der Fahrbahn und Kennzeichnung mit Piktogrammen für den querenden Verkehr als Zone, in der erhöhte Aufmerksamkeit gefordert ist, gekennzeichnet. Die Überleitungen auf bzw. aus dem Bussardweg auf den Radweg werden fahrradfreundlich gestaltet.

Erkelenzer Straße - Höhe Luehweg

S13

Lageplan



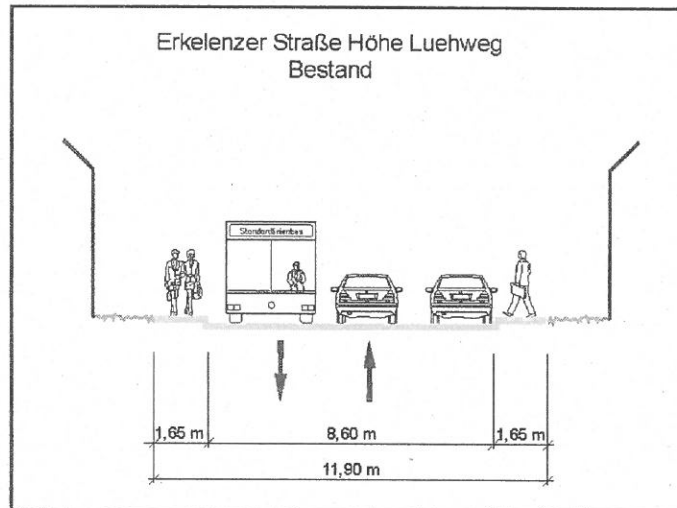
Bestand: Gesamtbreite 11,90 m



Erkelenzer Straße - Höhe Luehweg

S13

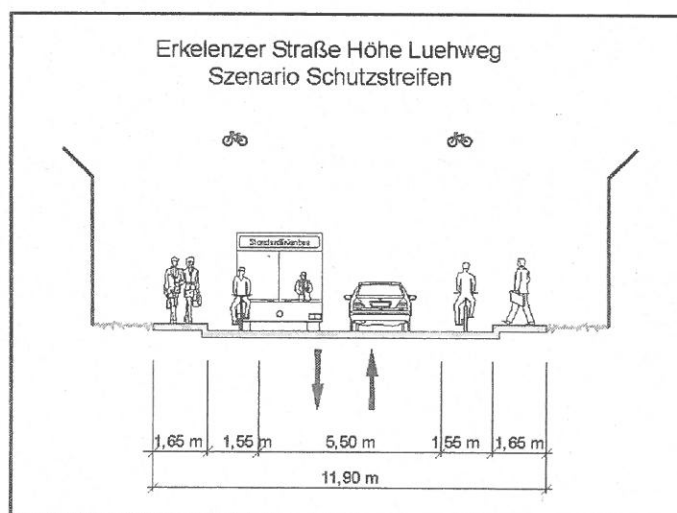
Bestand: Gesamtbreite 11,90 m



Problembeschreibung:

Die Erkelenzer Straße besitzt in diesem Abschnitt keine Radverkehrsanlagen. Die Breite der Fußwege von 1,65 m lässt keine Führung des Radverkehrs auf diesen Flächen zu. Ebenfalls scheidet die Anlage von Radfahrstreifen aufgrund der beengten Verhältnisse aus.

Planungsempfehlung: Szenario Schutzstreifen



Beschreibung:

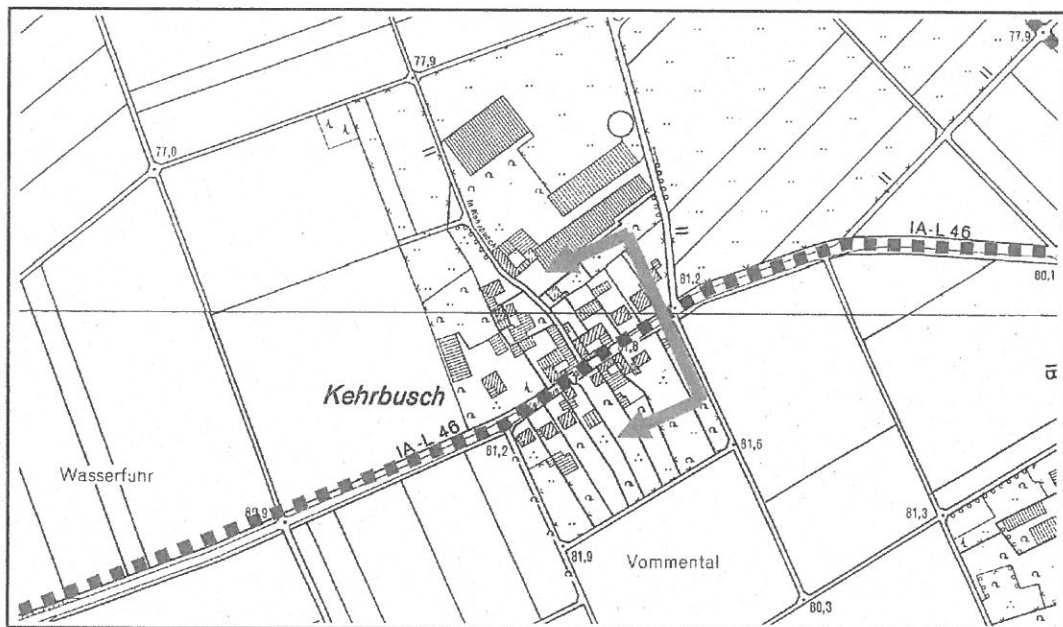
Innerhalb des Fahrbahnquerschnittes von 8,60 m werden beidseitig Schutzstreifen mit einer Breite von je 1,55 m markiert, so dass für den fließenden Kfz-Verkehr eine Fahrbahnbreite von 5,50 m zur Verfügung steht. Schutzstreifen dürfen durch breite Kfz im Bedarfsfall mitgenutzt werden.



In Kehrbusch - Höhe Ortsmitte

S14

Lageplan



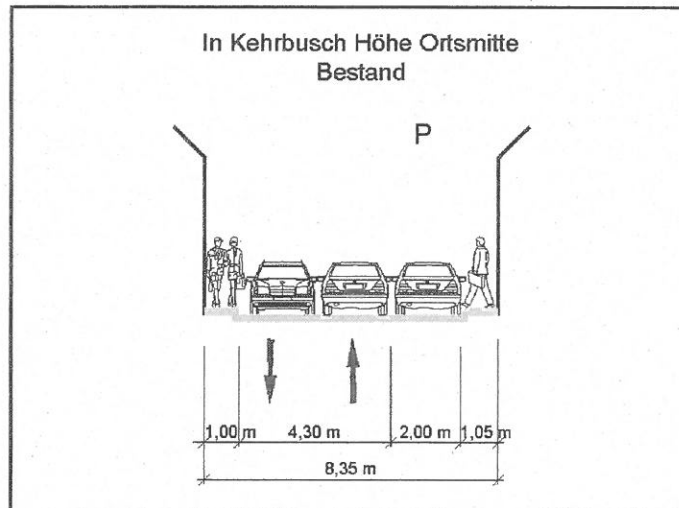
Bestand: Gesamtbreite 8,35 m



In Kehrbusch - Höhe Ortsmitte

S14

Bestand: Gesamtbreite 8,35 m



Problembeschreibung:

In der Ortsmitte Kehrbusch ist derzeit keine Sicherung für den Radverkehr vorhanden. Die Breite der Fußwege von 1,00 m bzw. 1,05 m lässt keine Führung des Radverkehrs auf diesen Flächen zu. Ebenfalls scheidet die Anlage von Radfahrstreifen aufgrund der beengten Verhältnisse aus.

Planungsempfehlung: Szenario Tempo 30-Zone



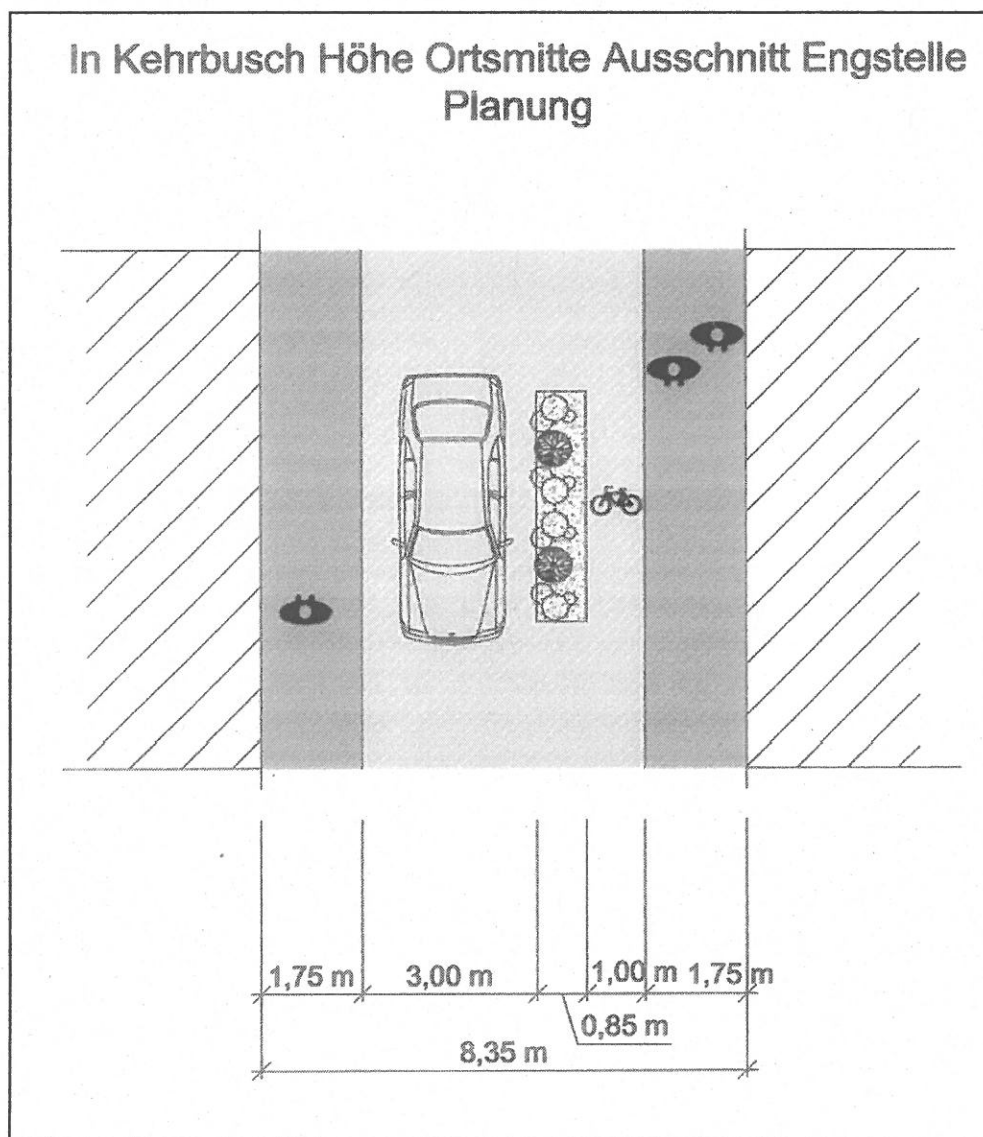
Beschreibung:

Die Ortsmitte Kehrbusch wird mit einer allgemeinen zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ausgewiesen. Neben einer baulichen Ausprägung der Parkstände werden zusätzlich Engstellen für den Kfz-Verkehr zur Geschwindigkeitsreduzierung angelegt, die vom Radverkehr jedoch geradlinig durchfahren werden können.

In Kehrbusch - Höhe Ortsmitte

S14

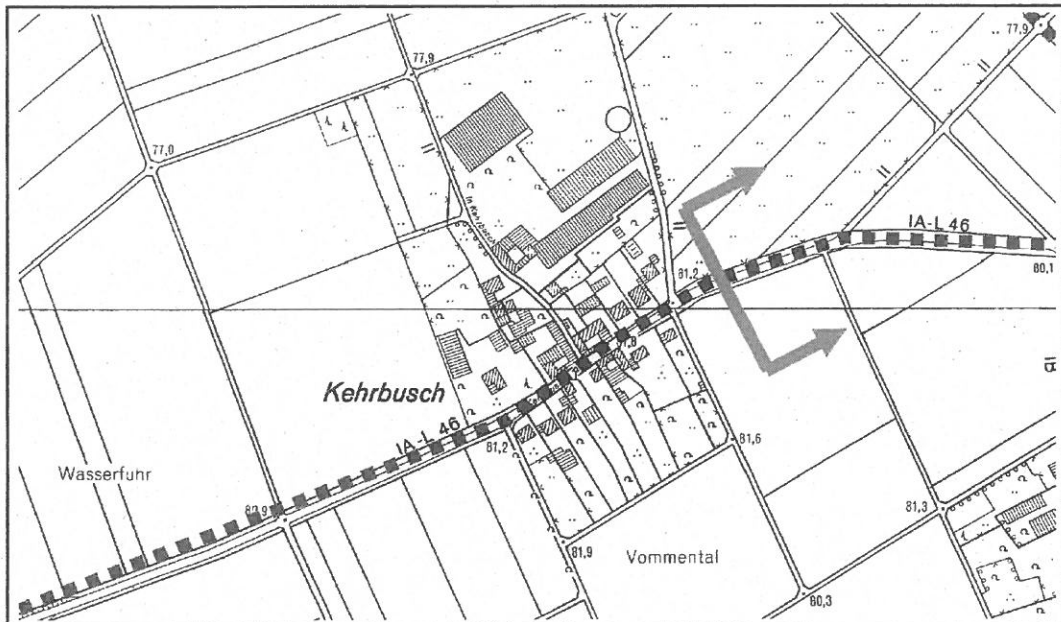
Bestand: Gesamtbreite 8,35 m



In Kehrbusch - Höhe Ortsausgang

S15

Lageplan



Bestand: Gesamtbreite 6,10 m



In Kehrbusch - Höhe Ortsausgang

S15

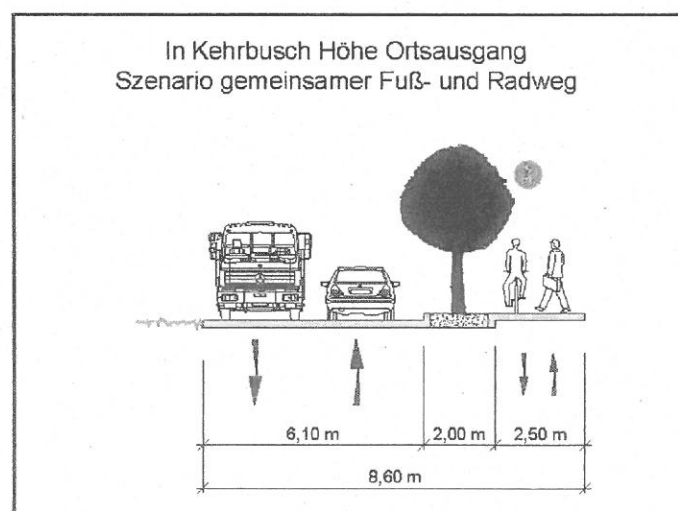
Bestand: Gesamtbreite 6,10 m



Problembeschreibung:

Die Straße In Kehrbusch besitzt derzeit keine Sicherung für den Fußgänger- und Radverkehr. Aufgrund der derzeitigen Fahrbahnbreite von 6,10 m sind keine Flächenreserven im Fahrbahnquerschnitt vorhanden.

Planungsempfehlung: Szenario gemeinsamer Fuß- und Radweg



Beschreibung:

Auf der südlichen Seite der Straße In Kehrbusch wird ein gemeinsamer Fuß- und Radweg im Zweirichtungsverkehr mit einer Breite von 2,50 m angelegt. Zum Schutz der Nutzer dieses Weges vor Spritzwasser von der Fahrbahn und Windeinwirkung ist zusätzlich ein Grünstreifen mit einer Breite von 2,00 m geplant.

Radverkehrsplanung Stadt Wegberg

Radverkehrsplanung Stadt Wegberg

Priorität	Beschreibung	Punktuale Maßnahme	Lineare Maßnahmen		Definition des Sicherungselements	Vorplanung	ca.-Länge (m)	Oberschlägliche Bruttokosten	Förderprogramm
Netzabschnitt			von	bis	Definition des Sicherungselements				
Hauptachsen in Wegberg-Zentrum									
1a	Beecker Straße/Prämienstraße	S1 / S2 / S 3	Kreuzherrenstraße	Grenzlandring	Markierung Schutzstreifen		2.600	25.000,00 €	GVFG
1b	Echter-/Beecker-/Krankenhausstraße	Q 1	Querungsinsel / Neuordnung des Knotenpunkts						
1c	Beecker Straße / Kreuzherrenstraße		Neuordnung des Knotenpunkts					20.000,00 €	GVFG
2	Kreuzherrenstraße		Rathausplatz	Maaseiker Straße					GVFG
3	Maaseiker Straße		Grenzlandring	Tüschbroicher Straße					GVFG
4a	Kreuzherren-/Bahnhofstraße/Rathausplatz	Q 2	Baumaßnahmen / Markierungsarbeiten						GVFG
4b	Bahnhofstraße	S 4	Am Bahnhof	Kreuzherrenstraße	geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen (T20)			5.000,00 €	GVFG
4c	Bahnhofstraße	S 5	Grenzlandring	Am Bahnhof	Markierung Schutzstreifen			10.000,00 €	GVFG
5	Am Bahnhof	S 6	Bahnhofstraße	Heidekamp	geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen (T30)	Förderantrag 2003	800	7.000,00 €	GVFG
6	Lindenstraße/Kiefernweg	S 7	Am Bahnhof	Im Maggenfeld	Markierung Schutzstreifen	Förderantrag 2003		1.500,00 €	Radwegeprogramm
7a	Tüschbroicher Straße	S 8	Grenzlandring	Maaseiker Straße	geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen (T30)		1.400	12.000,00 €	GVFG
7b	Tüschbroicher Straße/Grenzlandring/Mühlalweg	Q 3	Querungsinsel				400	15.000,00 €	Radwegeprogramm
7c	Fußbach-, Gracht-, Tüschbroicher Straße	Q 4						50.000,00 €	GVFG
8	Venloer Straße		Grenzlandring	Fußbachstraße	städtebaulich integrierte Neuordnung			350.000,00 €	GVFG / Städtebauförderung
9	Gierenstraße - Echter Straße - Krankenhausstraße		Grenzlandring	Am Bahnhof	Fahrradstraße				GVFG
	Grenzlandring / Bahnhofstraße								Radwegeprogramm
	Klinkumer Straße / Grenzlandring	ja							
	Venloer Straße / Grenzlandring	ja							
	Maaseiker Straße / Grenzlandring	ja							
Sicherung von Binnenverkehren in übrigen Stadtteilen									
++	Heinsberger Straße	S 10	Friedrich-List-Allee	Dahlheimer Straße	Markierung Schutzstreifen				
++	Erkelenzer Straße	S 13	Grenzlandring	Ortsausgang Uevckoven	Markierung Schutzstreifen		1.200	10.000,00 €	Straßen.NRW
++	Rickelrath / Dülkenner Straße		Stadtgrenze	Balkoven			1.200	10.000,00 €	Straßen.NRW
++	Dalheim / Waldweg		Roermonder Bahn	Bahnlinie					Straßen.NRW
++	Roedgen / K 23		Unter den Buchen	St. Rochusweiler					GVFG
+	Helpensteinstraße	S 11	Ortseingang Arsbeck	Ortsausgang Arsbeck	Markierung Schutzstreifen				GVFG
+	Merbeck / Krefelder Straße		Schürensteg	Arsbecker Straße			600	7.500,00 €	Straßen.NRW
+	Tüschbroich / In Tüschbroich		K 29	Gerderhanner Staße					Straßen.NRW
+	Arsbeck / Heiderstraße		Merbecker Straße	Roermonder Bahn					GVFG
-	Kehrbusch / In Kehrbusch	S 14	Ortseingang Kehrbusch	Ortsausgang Kehrbusch	geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen (T30)				Straßen.NRW
-	Rath-Anhoven / Gladbacher Straße		Anhovener Straße	Rathausstraße			200	10.000,00 €	Straßen.NRW
-	Alte Landstraße	S 9	Grenzlandring	Ortsausgang Klinkum	Markierung Schutzstreifen		2.600	25.000,00 €	Straßen.NRW
Ortteilverbindende Altagsrouten									
++	Ellinghoven / In Ellinghoven (K12)		Stadtgrenze	Grenzlandring					
+	Heiderstraße		Roermonder Bahn	Merbecker Straße					GVFG Straßen.NRW

Radverkehrsplanung Stadt Wegberg

Radverkehrsplanung Stadt Wegberg

[illegible]