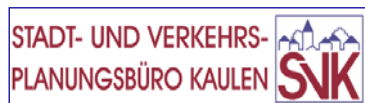




*Entwicklung eines
gesamtregionalen
Radverkehrskonzeptes
für das Rheinische Revier*

Abschlusspräsentation
15. Dezember 2021



Dr. Ralf Kaulen
Sarah Dartenne, M.Sc.



Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz



Gliederung

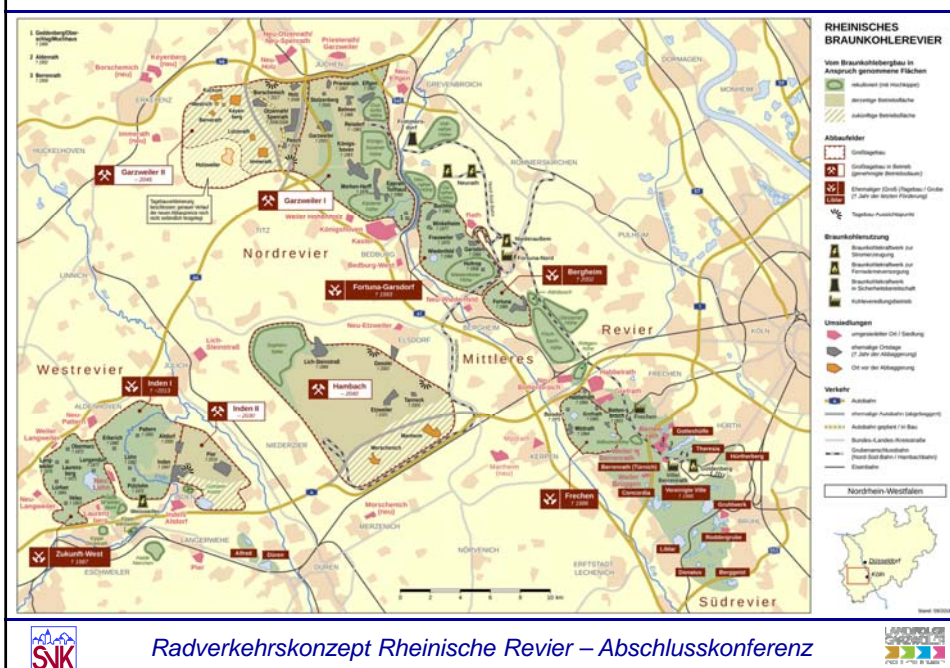
1. Anlass und Aufgabenstellung
2. Arbeitsschritte und Meilensteine
3. Best-practice-Beispiel
4. Umsetzungsstrategie
5. Resümee



Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz



... vom Rheinischen Braunkohlerevier



Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz



... zum rheinischen Zukunfts- und Innovationsrevier



Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz



Morgen ? - Mobilität der Zukunft!



Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz



Die Zukunft ist Multimodal

Schienegebundener ÖV
Straßengebundener ÖV
Öffentlicher Individualverkehr
Attraktive Fußwegebeziehungen
Hochwertige Radverkehrsnetze
Gütertransport
Standardisierte Schnittstellen
Standardisiertes Informationssystem
Standardisiertes Buchungs- und Zahlssystem

SNK Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz

Nachhaltige selbsterklärende Multimodalität

MOBILITÄT GARANTIERT

SNK Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz

UN-Klimabericht 2021

tagesschau Sendung verpasst?

Ausland Reaktionen auf Klimabericht: "Die Alarml Glocken sind ohrenbetäubend"

ipcc
Climate Change 2021
The Physical Science Basis

Reaktionen auf Klimabericht
"Die Alarml Glocken sind ohrenbetäubend"

Stand: 09.08.2021 12:49 Uhr

UN-Generalsekretär Guterres fordert angesichts der Warnungen des Weltklimaberichts die Politik zu raschem Handeln auf. Bundesumweltministerin Schulze warnte: "Der Planet schwebt in Lebensgefahr".

SNK Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz

... beispielgebende nachhaltige Modellregion für Deutschland!

PRODUKTIVITÄT ERHOHUNG
KALN
WASSER
LÖSUNG

Quelle Oehv.at

SNK Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz

Bausteine der Multimodalität

Schienegebundener ÖV

Straßengebundener ÖV

Öffentlicher Individualverkehr

Attraktive Fußwegebeziehungen

Hochwertige Radverkehrsnetze

Gütertransport

Standardisierte Schnittstellen

Standardisiertes Informationssystem

Standardisiertes Buchungs- und Zahlssystem

 Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz 

Gliederung

1. Anlass und Aufgabenstellung
2. Arbeitsschritte und Meilensteine
 - a) Projekt- und Arbeitsstruktur
 - b) Bestandsaufnahmen
 - c) Zielnetzplanung
 - d) Potenzialanalyse
 - e) Netzplan für das Rheinische Revier
 - f) Definition von Standards
 - g) Maßnahmenplanung
3. Best-practice-Beispiel
4. Umsetzungsstrategie
5. Resümee


 Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz 

Gliederung



1. Anlass und Aufgabenstellung
2. Arbeitsschritte und Meilensteine
 - a) Projekt- und Arbeitsstruktur
 - b) Bestandsaufnahmen
 - c) Zielnetzplanung
 - d) Potenzialanalyse
 - e) Netzplan für das Rheinische Revier
 - f) Definition von Standards
 - g) Maßnahmenplanung
3. Best-practice-Beispiel
4. Umsetzungsstrategie
5. Resümee

 Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz 

Projektpartner

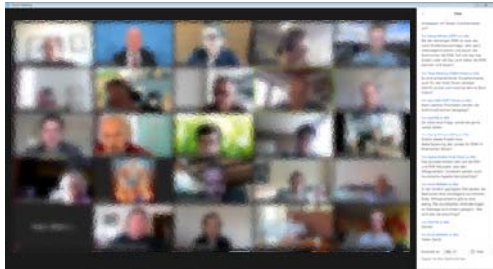


Landesbetrieb Straßenbau NRW	Stadt Mönchengladbach	Städte-region Aachen	Kreis Heinsberg	Kreis Düren	Kreis Euskirchen	Rhein-Kreis-Neuss	Rhein-Erft-Kreis	ADFC VM NRW
		Aachen, Alsdorf, Baesweiler, Eschweiler, Herzogenrath, Monschau, Roetgen, Simmerath, Stolberg, Würselen	Erkelenz, Geilenkirchen, Heinsberg, Hückelhoven, Übach-Palenberg, Wassenberg, Wegberg, Gangelt, Selkant, Waldfeucht	Düren, Heimbach, Jülich, Linnich, Nideggen, Aldenhoven, Hürtgenwald, Inden, Kreuzau, Langerwehe, Merzenich, Niederzier, Nörvenich, Titz, Vettweis	Bad Münstereifel, Euskirchen, Mechernich, Schleiden, Zülpich, Blankenheim, Dahlem, Hellenthal, Kall, Nettersheim, Weilerswist,	Dormagen, Grevenbroich, Jüchen, Kaarst, Korschenbroich, Meerbusch, Neuss, Rommerskirchen	Bedburg, Bergheim, Brühl, Eisdorf, Erftstadt, Frechen, Hürth, Kerpen, Pulheim, Wesseling	

 Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz 

Auftaktveranstaltung am 24. Februar 2021

- Vorstellung des Projektes und der Arbeitsstruktur für die beteiligten Kommunen
- via Zoom Meeting
- mehr als 60 Teilnehmerinnen und Teilnehmer
- Mitnehmen der Kommunen und der kommunalen Projekte



Program
Mi, 24. Feb 2021

10:00	Begrüßung Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler
10:15	Grüßwort & Impuls Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
10:30	Projektvorstellung Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen
11:15	Diskussion
11:45	Verabschiedung Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler

Das Rheinische Revier hat das Ziel, im Zuge des Strukturwandels Modellregion für nachhaltige Mobilität zu werden. Der Radverkehr spielt dabei, insbesondere auch für Alltagsverkehre und über mittlere Entfernungen, eine wichtige Rolle.

In einem ersten Schritt wird ein Konzept für den regionalen Radverkehr erarbeitet. Die koordinierende Rolle dabei übernimmt der Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler. Das Projekt wird in Kooperation mit Kreisen des Rheinischen Reviers, der Städteregion Aachen und der Stadt Mönchengladbach durchgeführt.

Die Veranstaltung wird voraussichtlich als ZOOM-Konferenz stattfinden. Bitte melden Sie sich bis zum 19. Feb 2021 unter info@landfolge.de mit Angabe Ihres Namens, Ihrer Institution und Ihrer E-Mail-Adresse an. Aus technischen Gründen bitten wir darum, pro Institution einen/n Vertreter/in anzumelden. Die Zugangsdaten erhalten Sie dann rechtzeitig vor der Veranstaltung per E-Mail.



Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz



Organisationsstruktur



Projektbegleitender Arbeitskreis

Landesbetrieb Straßenbau NRW	Stadt Mönchengladbach	Städte-region Aachen	Kreis Heinsberg	Kreis Düren	Kreis Euskirchen	Rhein-Kreis-Neuss	Rhein-Erft-Kreis	ADFC VM NRW
------------------------------	-----------------------	----------------------	-----------------	-------------	------------------	-------------------	------------------	-------------

Aachen, Aisdorf, Baesweiler, Eschweiler, Herzogenrath, Monschau, Roetgen, Simmerath, Stolberg, Würselen	Erkelenz, Geilenkirchen, Heinsberg, Hückelhoven, Übach-Palenberg, Wassenberg, Wegberg, Gangelt, Selkant, Waldfeucht	Düren, Heimbach, Jülich, Linnich, Nideggen, Aldenhoven, Hürtgenwald, Inden, Kreuzau, Langerwehe, Merzenich, Niederzier, Nörvenich, Titz, Vettweis	Bad Münstereifel, Euskirchen, Mechernich, Schleiden, Zülpich, Blankenheim, Dahlem, Hellenthal, Kall, Nettersheim, Weilerswist,	Dormagen, Grevenbroich, Jüchen, Ertstadt, Frechen, Hürth, Kerpen, Pulheim, Wesseling	Bedburg, Bergheim, Brühl, Elsdorf, Ertstadt, Frechen, Hürth, Kerpen, Pulheim, Wesseling
---	---	---	--	--	---



Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz



Projektbegleitender Arbeitskreis



Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz



Vier begleitende Workshops mit dem Lenkungskreis

Auftaktworkshop

Workshop zur Erarbeitung der idealtypischen Verbindungen

Workshop zur Erarbeitung / Abstimmung des Netzplans

Workshop zur Erarbeitung / Abstimmung der Maßnahmen



Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz



Gliederung

1. Anlass und Aufgabenstellung
2. Arbeitsschritte und Meilensteine
 - a) Projekt- und Arbeitsstruktur
 - b) Bestandsaufnahmen
 - c) Zielnetzplanung
 - d) Potenzialanalyse
 - e) Netzplan für das Rheinische Revier
 - f) Definition von Standards
 - g) Maßnahmenplanung
3. Best-practice-Beispiel
4. Umsetzungsstrategie
5. Resümee



Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz



Wir fangen nicht von Null an...

Sammlung aller relevanten Unterlagen – Erarbeitung der Netzkonzeption



Marcus Sprung



Jens Postelmann



Leon Luis Stoppelkamp



Ralf Dick



Ralf Oswald



Ralf Zuenskes



Martin Stiller



Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz



Sammlung relevanter Unterlagen – vieles ist bereits da!

Bestehendes Radnetz-NRW

- Landesweites Radverkehrsnetz
- Knotenpunktnetz
- Themenrouten
- Kommunales Netz
- ADFC-Themenvorschläge
- Unbeschilderte Routen



Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz



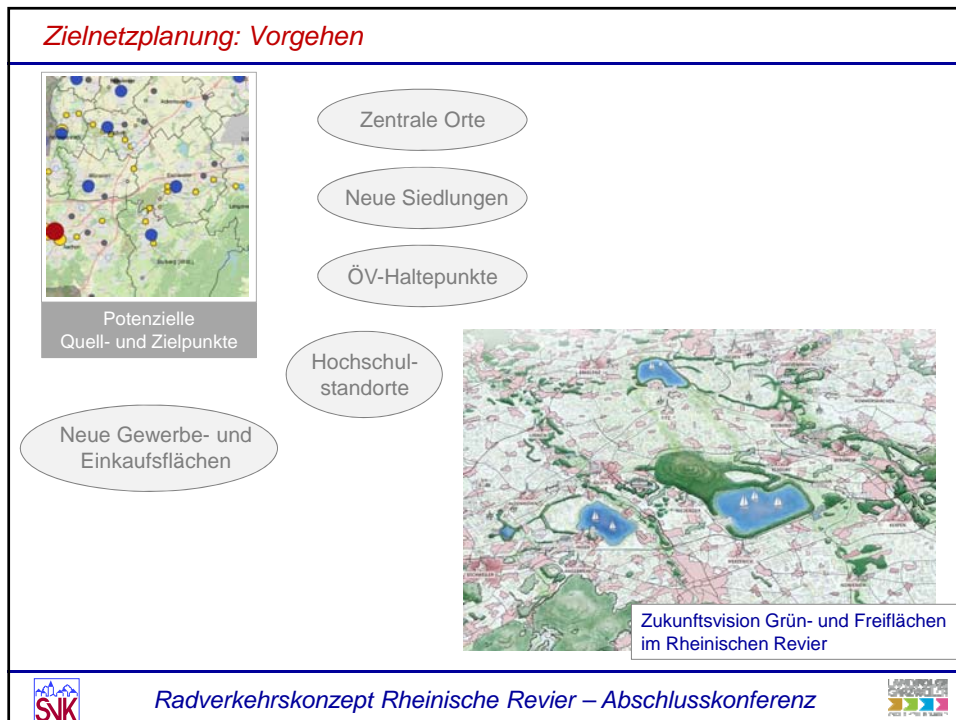
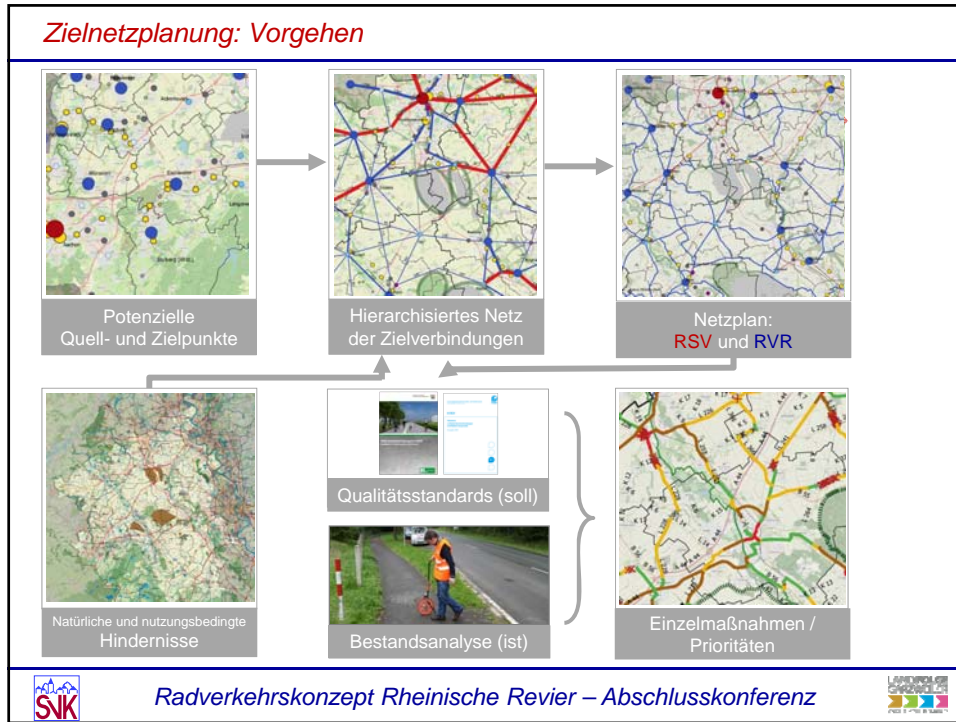
Gliederung

1. Anlass und Aufgabenstellung
2. Arbeitsschritte und Meilensteine
 - a) Projekt- und Arbeitsstruktur
 - b) Bestandsaufnahmen
 - c) Zielnetzplanung
 - d) Potenzialanalyse
 - e) Netzplan für das Rheinische Revier
 - f) Definition von Standards
 - g) Maßnahmenplanung
3. Best-practice-Beispiel
4. Umsetzungsstrategie
5. Resümee

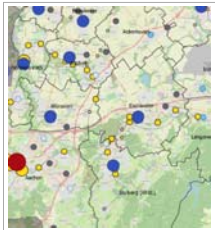


Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz

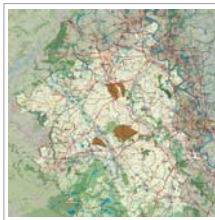




Zielnetzplanung: Vorgehen



Potenzielle
Quell- und Zielpunkte



Natürliche und nutzungsbedingte
Hindernisse



Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz



Analyse der topographischen und nutzungsbedingten Hindernisse

- Berücksichtigung flächiger Hindernisse (Tagebaue, Seen)
 - Rundwege um Seen
 - Berücksichtigung Rureifel
 - Militärische Sperrgebiete

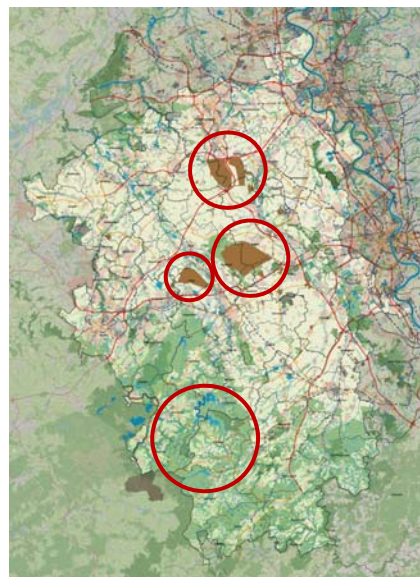
Untergeordnete Bedeutung

Topographie

- Vermehrte Nutzung von Pedelecs / E-bikes

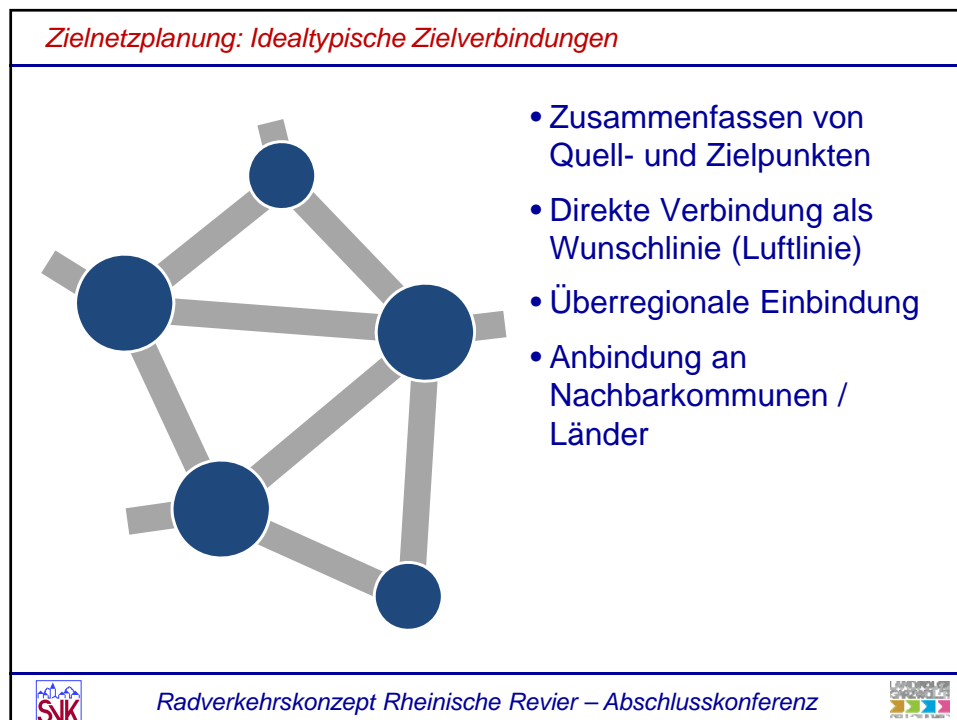
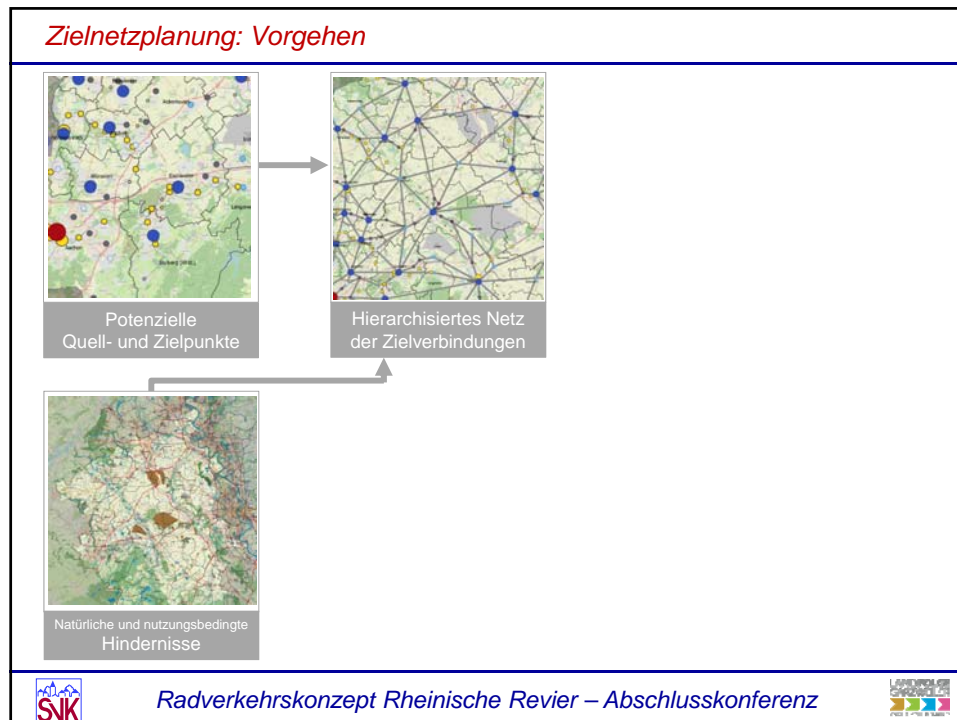
Hindernisse

- Bauliche Überwindung / Querung der linearen Hindernisse
 - Planfreie Führung von RSV
 - Bevorrechtigung der RSV/RVR



Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz





Gliederung

1. Anlass und Aufgabenstellung
2. Arbeitsschritte und Meilensteine
 - a) Projekt- und Arbeitsstruktur
 - b) Bestandsaufnahmen
 - c) Zielnetzplanung
 - d) Potenzialanalyse
 - e) Netzplan für das Rheinische Revier
 - f) Definition von Standards
 - g) Maßnahmenplanung
3. Best-practice-Beispiel
4. Umsetzungsstrategie
5. Resümee



Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz



Anwendung der RIN und H RSV

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Arbeitsgruppe Verkehrsplanung FGSV

Richtlinien
für integrierte Netzgestaltung
R 1
RIN
Ausgabe 2008

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Arbeitsgruppe Straßenentwurf FGSV

H RSV

Hinweise
zu Radschnellverbindungen
und Radvorrangrouten

Ausgabe 2021



Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz



Radverkehrsnetz: Radnetzhierarchie nach RIN



Ziel: Einheitlichen Qualitäts- und Planungsanforderungen
 → **Richtlinie für integrierte Netzplanung (RIN)**

Radnetz (AR/IR IV)

Radvorrangrouten (AR/IR III)

Radschnellverbindungen (AR/IR II)

Das Radverkehrsnetz

 Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz 

Qualitätsanforderungen RIN und ERA 2010


Kategorie		angestrebte Fahr- geschwindigkeiten in km/h ²⁾	daraus abgeleitete maximale Zeitverluste durch Anhalten und Warten je km	Beleuchtung	Wegweisung
AR II	überregionale Radverkehrsverbindung	20 bis 30	15 s	–	x
AR III	regionale Radverkehrsverbindung	20 bis 30	25 s	–	x
AR IV	nahräumige Radverkehrsverbindung	20 bis 30	35 s	–	¹⁾
IR II	innergemeindliche Radschnellverbindung	15 bis 25	30 s	x	x
IR III	innergemeindliche Radhauptverbindung	15 bis 20	45 s	x	x
IR IV	innergemeindliche Radverkehrsverbindung	15 bis 20	60 s	x	¹⁾
IR V	innergemeindliche Radverkehrsanbindung	–	–	–	–


Ableiten von linearen Standardnetzelementen und standardisierten Knotenpunkten

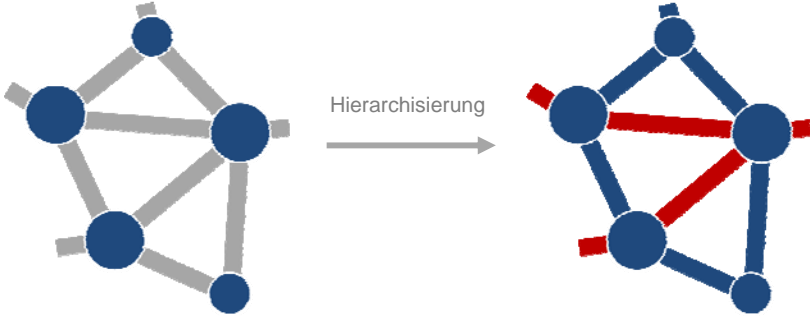
 Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz 

Idealtypische Zielverbindung

Hierarchisierung der idealtypischen Verbindungen



Potenzial einer Radschnellverbindung 

Potenzial einer Radvorrangroute 



Idealtypisches Netz der Zielverbindungen

Hierarchisiertes idealtypisches Netz der Zielverbindungen

 Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz 

Hierarchisierung Radnetz

Zwei Herangehensweisen

Verbindungsfunktion gemäß RIN

- RIN II (Verbindung Mittelzentren)
- RIN III (Verbindung Grundzentren)

Potenzielle Radverkehr

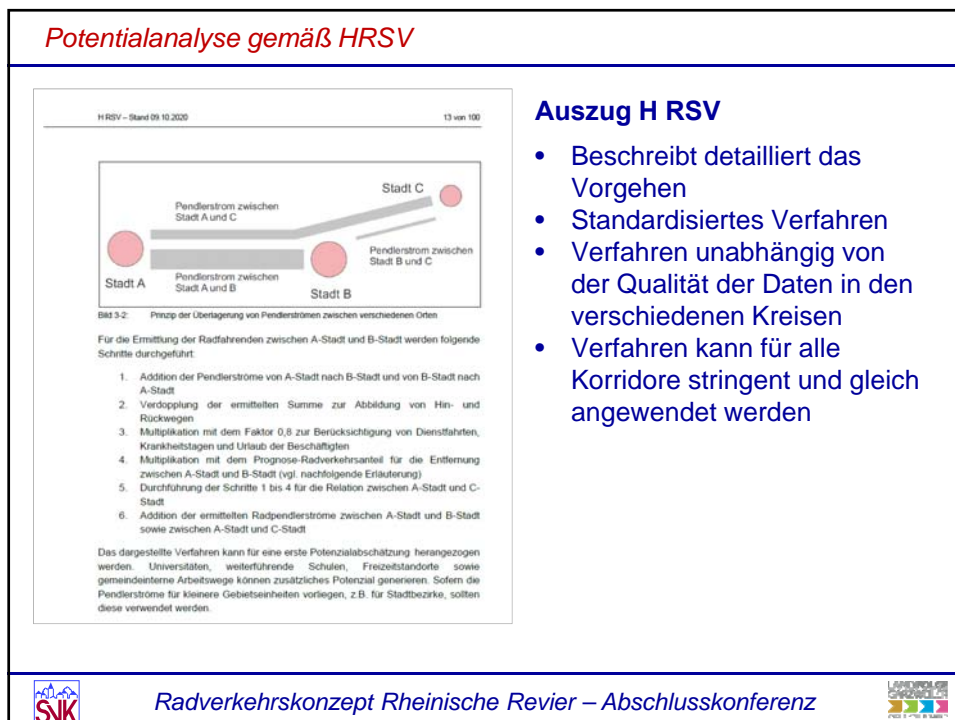
- > 2.000 Radfahrenden/Tag: Radschnellverbindung
- < 2.000 Radfahrenden/Tag: Radvorrangroute

↓

Entscheidend, welche Routen ins Netz integriert werden

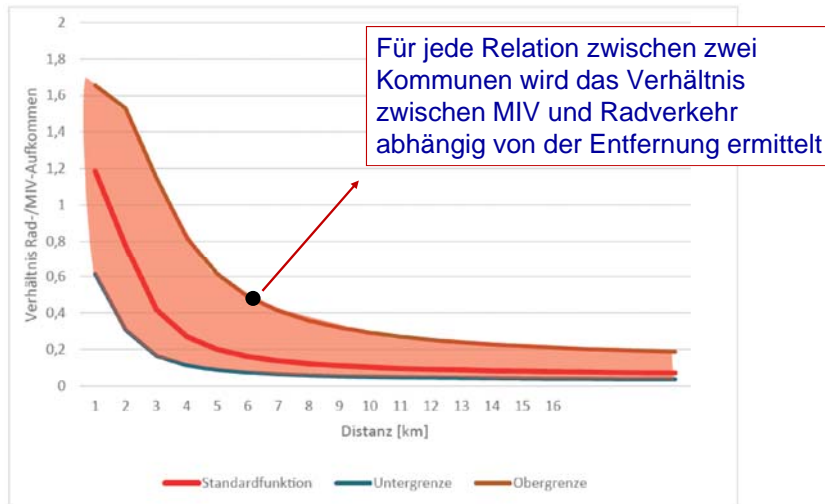
„Daseinsberechtigung von Routen im ländlichen Bereich“

 Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz 



Radverkehrsanteil abhängig von der Entfernung

Modal-Split-Funktion



Quelle: H RSV (Entwurf)

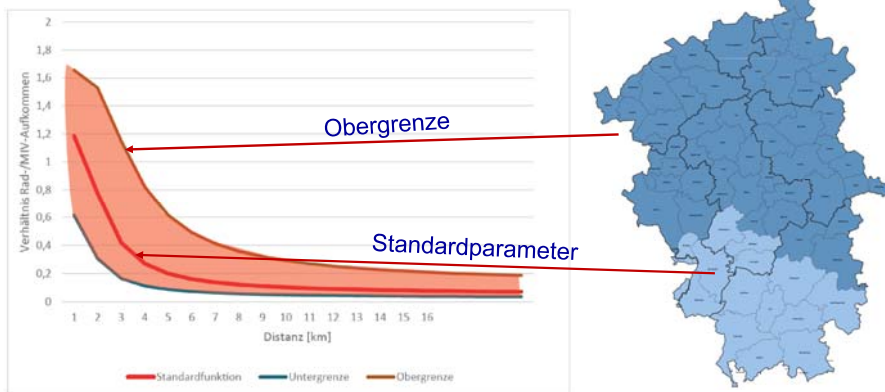


Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz



Zukünftige Radverkehrsanteile abhängig von der Entfernung

Differenzierung der regionalen Verflechtungen nach Entfernungen



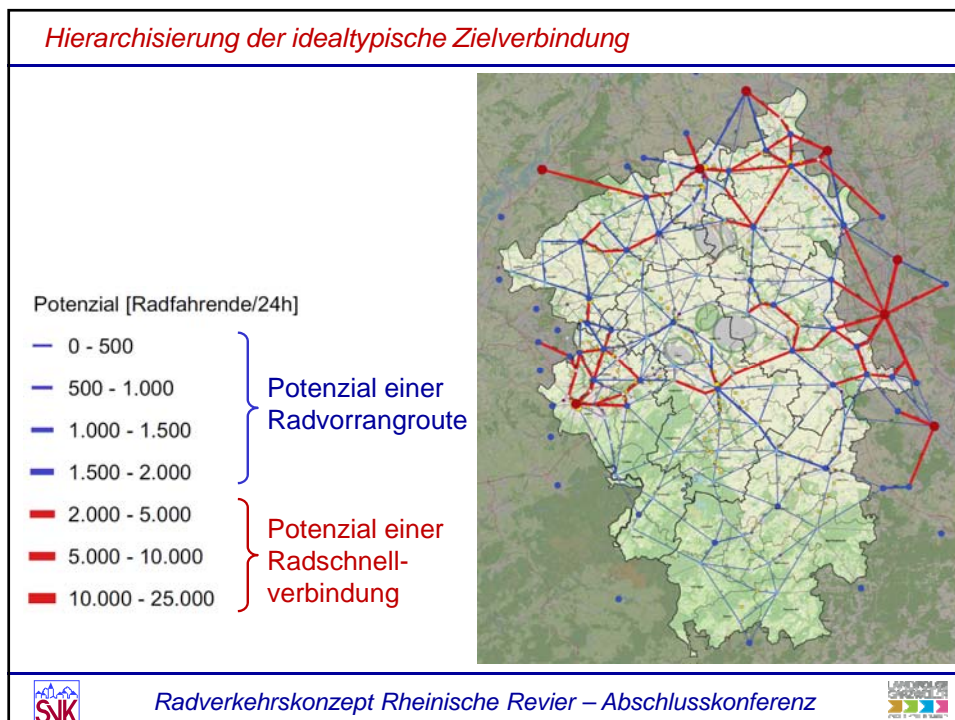
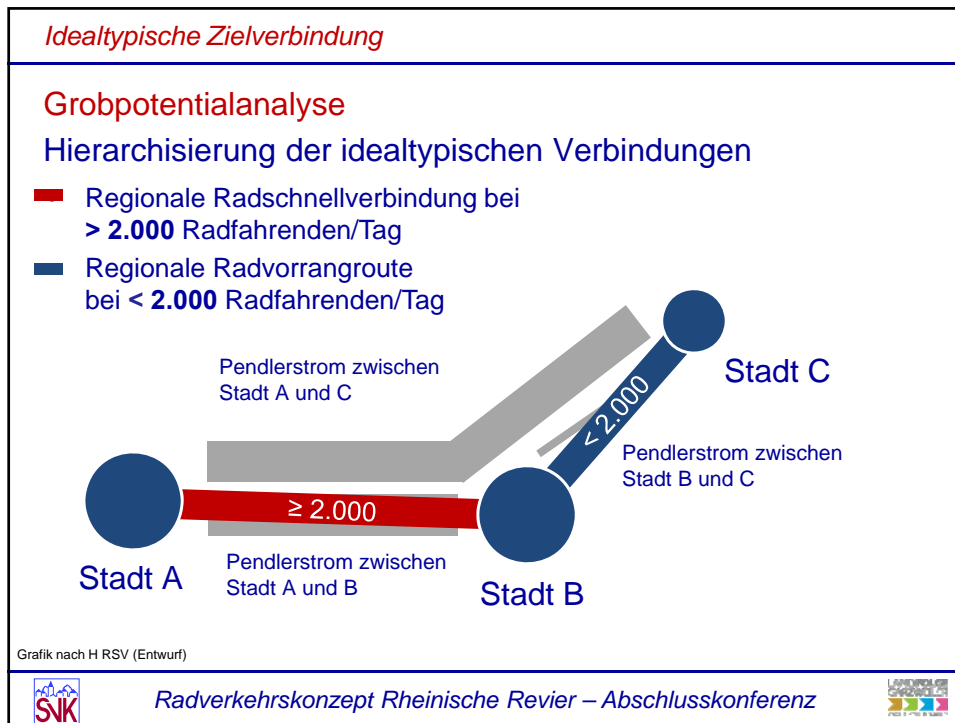
Modal-Split-Funktion

Quelle: H RSV (Entwurf)

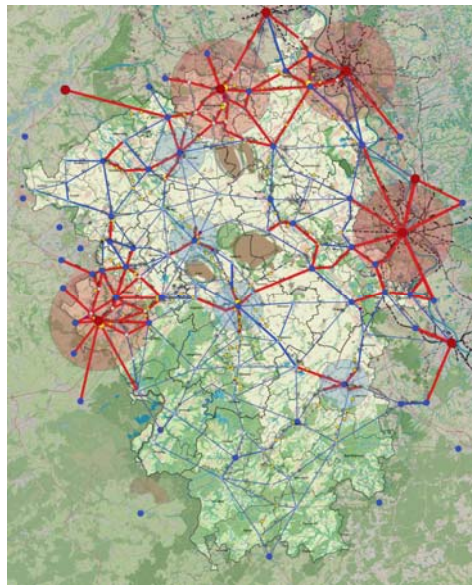


Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz





Berücksichtigung kleinräumiger Pendlerbewegungen



Berücksichtigung nähräumiger, radialer Pendlerbewegungen in den hochverdichteten Siedlungsbereichen:

- Aachen
 - Mönchengladbach
 - Düsseldorf
 - Köln
 - Düren
 - Erkelenz
 - Jülich
 - Euskirchen
- } Umkreis 10 km
- } Umkreis 5 km

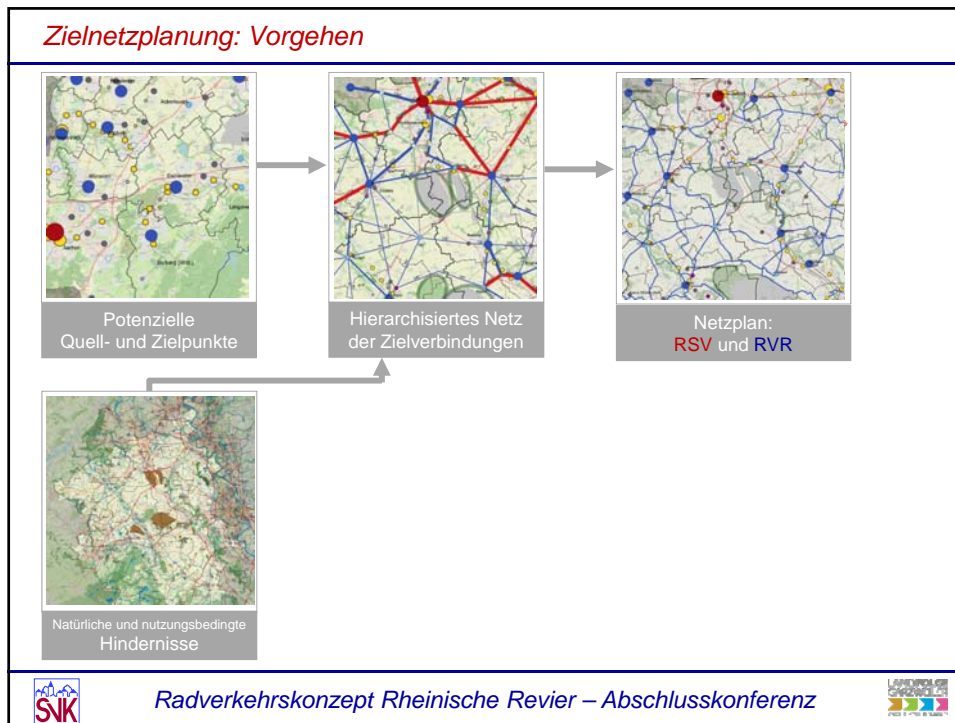
- Kleinräumige Potenziale im Umkreis von 5 km
- Kleinräumige Potenziale im Umkreis von 10 km

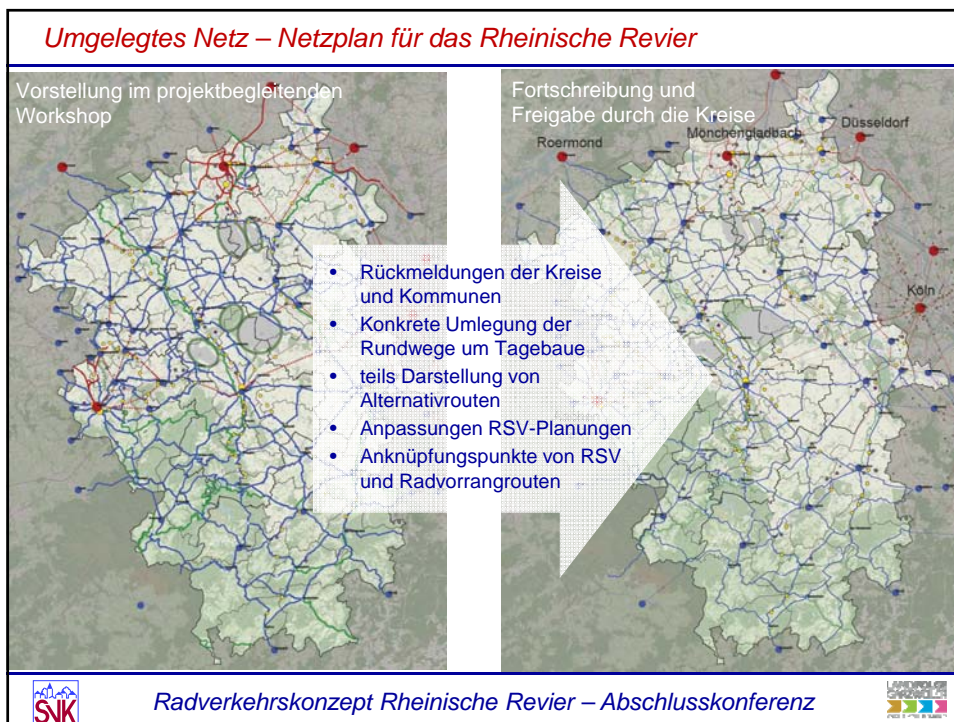


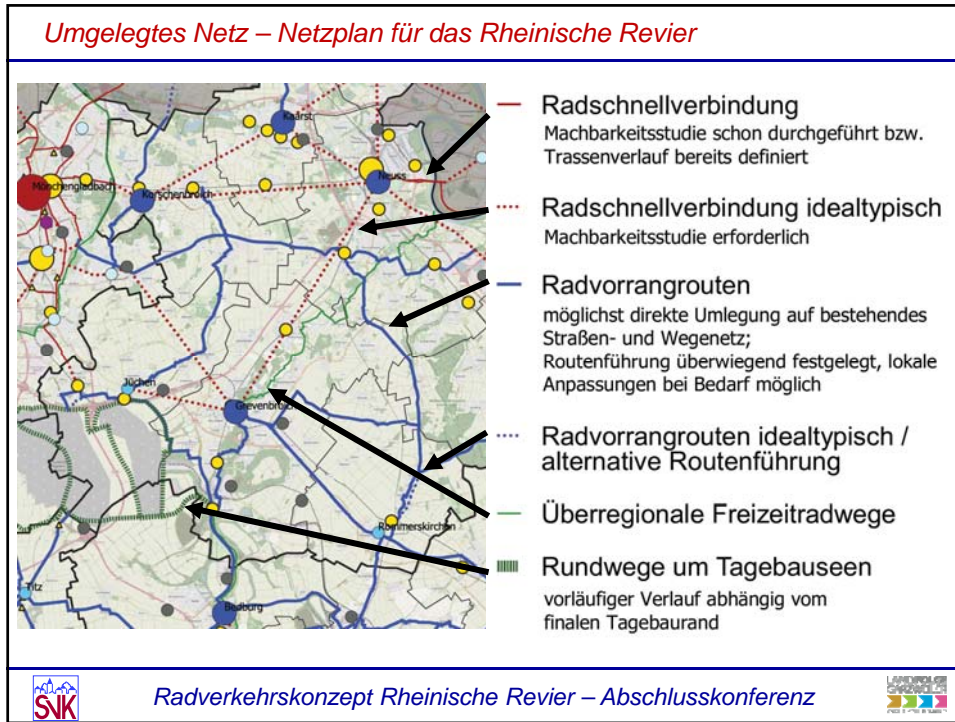
Gliederung

1. Anlass und Aufgabenstellung
2. Arbeitsschritte und Meilensteine
 - a) Projekt- und Arbeitsstruktur
 - b) Bestandsaufnahmen
 - c) Zielnetzplanung
 - d) Potenzialanalyse
 - e) Netzplan für das Rheinische Revier
 - f) Definition von Standards
 - g) Maßnahmenplanung
3. Best-practice-Beispiel
4. Umsetzungsstrategie
5. Resümee









Umgelegtes Netz – Netzplan für das Rheinische Revier

Einbindung des Netzplans auf der Website

Herzlich willkommen im Rheinischen Radverkehrsrevier!

Die Region

Das Rheinische Revier ist seit Jahrhunderten geprägt von der Verbindung, Vernetzung und Vernetzung von Menschen, die zwischen den Grenzlandschaften...

Das Projekt wird durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur...

Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz

Zielnetzplanung: Vorgehen

Potenzielle Quell- und Zielpunkte

Hierarchisiertes Netz der Zielverbindungen

Netzplan: RSV und RVR

Natürliche und nutzungsbedingte Hindernisse

Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz

Gliederung

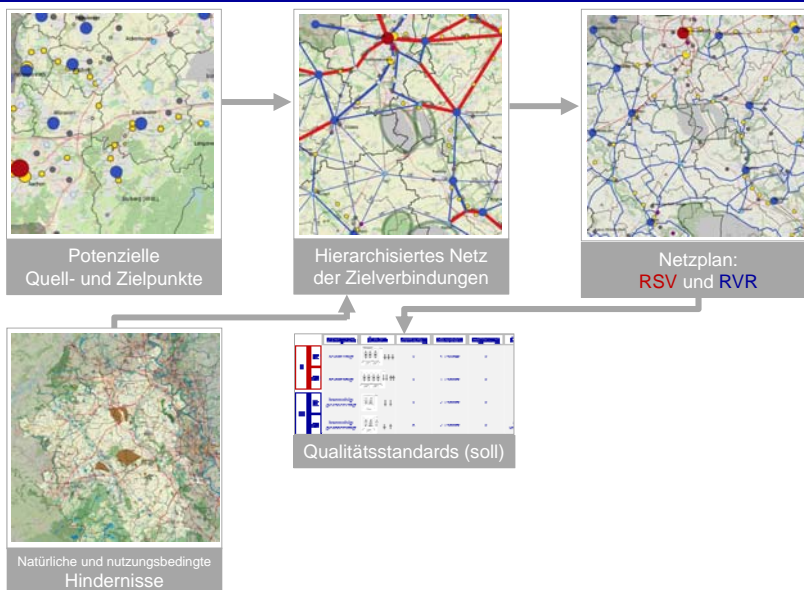
1. Anlass und Aufgabenstellung
2. Arbeitsschritte und Meilensteine
 - a) Projekt- und Arbeitsstruktur
 - b) Bestandsaufnahmen
 - c) Zielnetzplanung
 - d) Potenzialanalyse
 - e) Netzplan für das Rheinische Revier
 - f) Definition von Standards
 - g) Maßnahmenplanung
3. Best-practice-Beispiel
4. Umsetzungsstrategie
5. Resümee



Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz



Zielnetzplanung: Vorgehen



Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz



Qualitätskriterien für Netzelemente

Radschnellverbindungen

Qualitätsstandards liegen vor auf Basis:

- Arbeitskreis Radschnellwege NRW,
- Arbeitspapier „Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen“ der FGSV,
- Leitfaden zur Planung, Bau und Betrieb von Radschnellverbindungen in NRW.



Radvorrangrouten

Ggf. Breitenzuschläge aufgrund Potentialanalyse



Qualitätskriterien für Radschnellverbindungen in NRW



Qualitätskriterien für Radvorrangrouten

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Arbeitsgruppe Straßenentwurf
FGSV

H RSV

Hinweise
zu Radschnellverbindungen
und Radvorrangrouten
Ausgabe 2021

Führungsform	RSV		RVR		Einsatzbereiche
	inner-orts	außer-orts	inner-orts	außer-orts	
Selbstständig geführter Radweg	4,00 m	4,00 m	3,00 m	3,00 m	(vgl. Kap. 4.5.1)
Fahrradstraße	5,00 m (4,60 m)	5,00 m	5,00 m (4,10 m)	5,00 m	innerorts auf Straßen bis 2.500 KtZ/Tag, außerorts bis 1.500 KtZ/Tag (vgl. Kap. 4.5.2)
Straßenbegleitender Einrichtungsradweg	3,00 m	3,00 m	2,50 m	2,50 m	innerorts auf Straßen über 2.500 KtZ/Tag, außerorts über 1.500 KtZ/Tag (vgl. Kap. 4.5.3)
Straßenbegleitender Zweirichtungsweg	4,00 m	4,00 m	3,00 m	3,00 m	innerorts auf Straßen über 2.500 KtZ/Tag, außerorts über 1.500 KtZ/Tag (vgl. Kap. 4.5.3)
Gemeinsamer Geh- und Radweg (Zweirichtungswegverkehr)		5,00 m	4,00 m	4,00 m	(vgl. Kap. 4.5.1 und 4.5.3)
Radfahrtreppen (Einrichtungsverkehr) (incl. Bereich zur Fahrbahn)	3,25 m		2,50 m		auf Straßen über 2.500 KtZ/Tag (vgl. Kap. 4.5.4)
Radfahrtreppen mit Linienbusverkehr	3,50 m		3,50 m		max. 6 Busse/ u. Richtung (vgl. Kap. 4.5.4)
Schutzstreifen			2,00 m		1.500 – 10.000 KtZ/Tag (vgl. Kap. 4.5.5)
Weg mit land- und forstwirtschaftlichem Verkehr und geringem Fußverkehr		5,00 m		4,50 m	(vgl. Kap. 4.5.6)
Mischverkehr mit KtZ bei Tempo 50				5,00 m	bis 1.500 KtZ/Tag (vgl. Kap. 4.5.7)
Mischverkehr mit KtZ bei Tempo 30			4,50 m		bis 1.500 KtZ/Tag (vgl. Kap. 4.5.7)
Mischverkehr mit KtZ (verkehrsbefähigter Geschäftsbereich)			4,00 m		bis 2.500 KtZ/Tag (vgl. Kap. 4.5.7)

Tab. 4-1: Übersicht der für RSV bzw. RVR möglichen Führungsformen und Regelbreiten (zzgl. ggf. erforderlicher Sicherheitsräume, vgl. Kap. 4.5).
(grün = Regellösung, gelb = in Ausnahmefällen, rot = nicht geeignet)

Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz

Zielnetzplanung: Vorgehen

Potenzielle Quell- und Zielpunkte

Hierarchisiertes Netz der Zielverbindungen

Netzplan:
RSV und RVR

Natürliche und nutzungsbedingte Hindernisse

Qualitätsstandards (soll)



Bestandsanalyse (ist)

Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz

Bestandsanalyse (ist)

Überprüfung mittels

- Aktueller Luftbilder – Abmessung der Straßenraumbreiten / RVA
- NWSIB – Klassifizierung Straßennetz / Fahrstreifen
- OSM – Geschwindigkeiten, Klassifizier
- ...

Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz

Bestandsanalyse (ist)

Überprüfung mittels

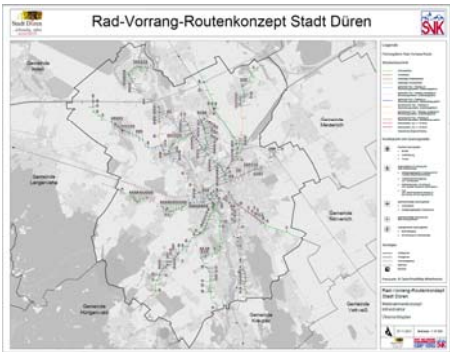
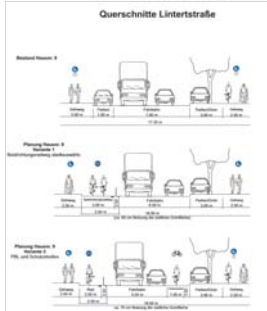
- Kommunalen Vermessungsunterlagen
- Existente Planungen
 - Rad-Vorrang-Routen Stadt Aachen
 - Rad-Vorrang-Routen Stadt Düren

Planungsstand

Die > Route führt vom Marktplatz in Brand bis zum Kapuzinergraben über folgende Straßen.

- Marktstraße (Gegenstand: Gestaltung als Fahrradstraße, Planungsstand: > beschlossen, Umsetzung: 2021)
- Wollerskaul (Fahradstraße, > beschlossen, 2021)
- Rombachstraße (Verbreiterung nicht besetzungspflichtiger Bedröchtigungsband; Vorplanung, 2022)
- Brandt Wall (Austausch Pflaster durch Asphalt und Verbreiterung, geplant, 2021)
- Herderstraße (Fahradstraße, > beschlossen, 2021)
- Danziger Straße (Fahradstraße, > beschlossen, 2021)
- Sittarder Straße (Fahradstraße, > beschlossen, 2021)
- Linterstraße (Varianten, > Vorplanung, 2022)
- Querrung der Adenauerallee (Varianten, > Vorplanung, 2022)
- Althstraße (Fahradstraße, > beschlossen, 2021)
- Clermontstraße (Fahradstraße, > beschlossen, 2021)

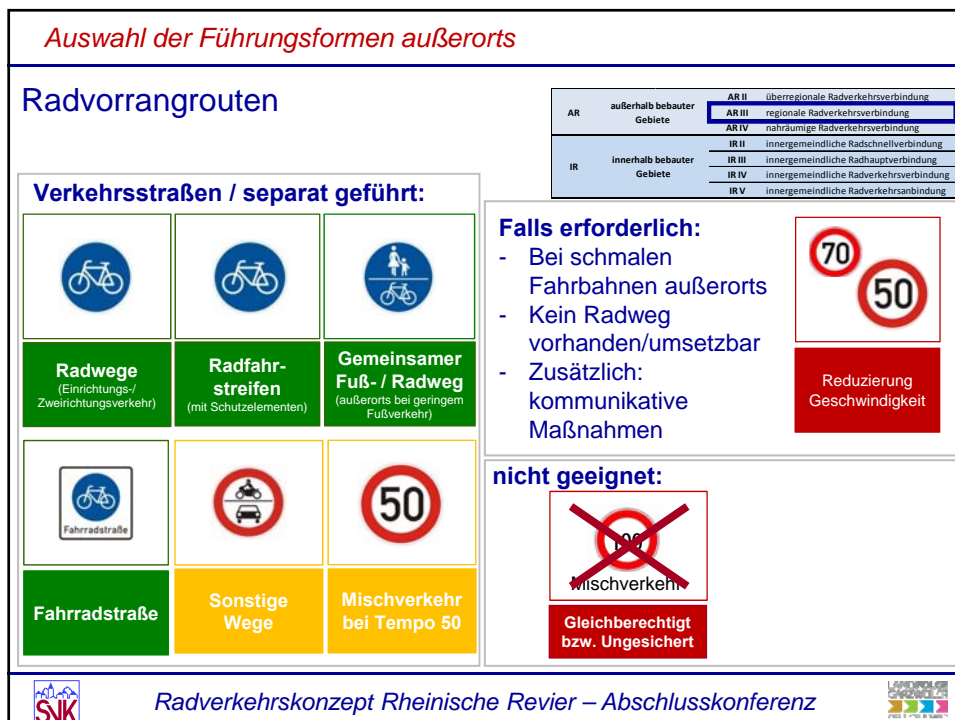
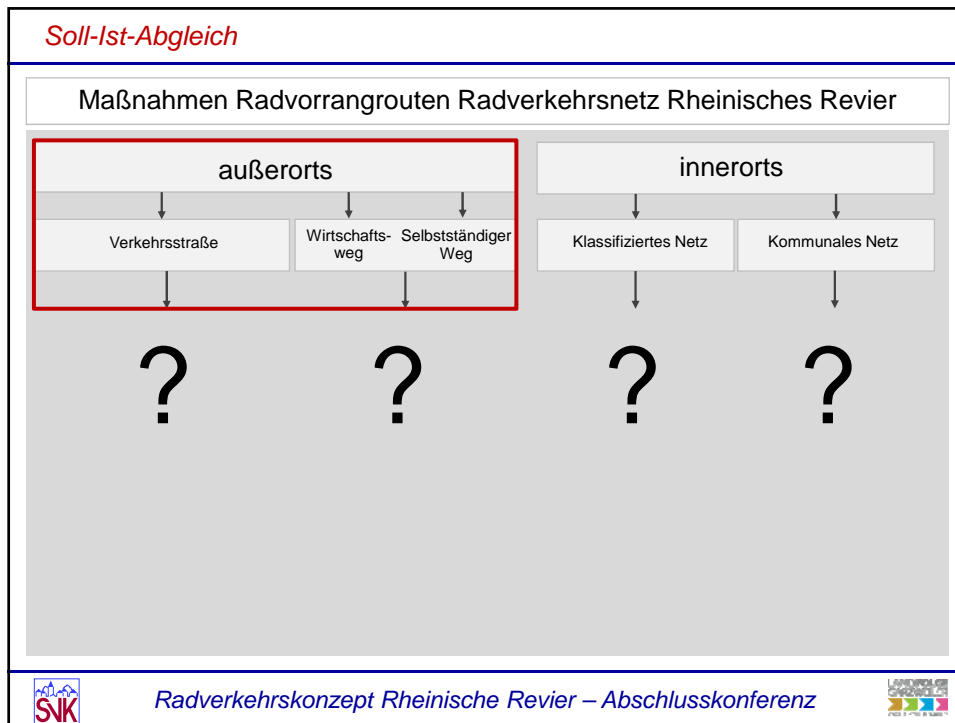
Querschnitte Linterstraße

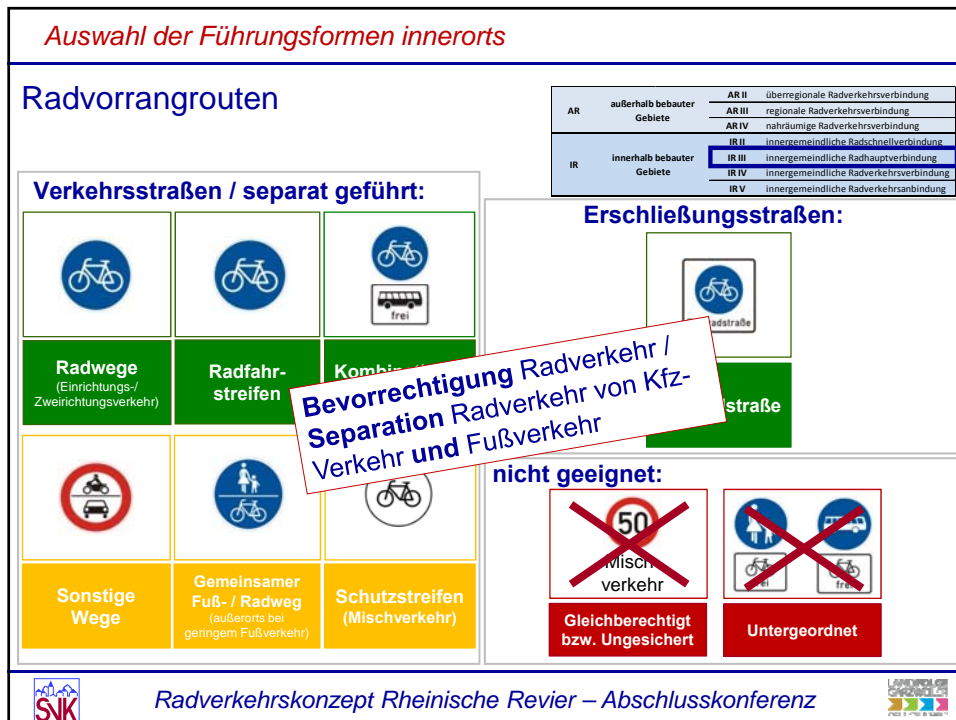
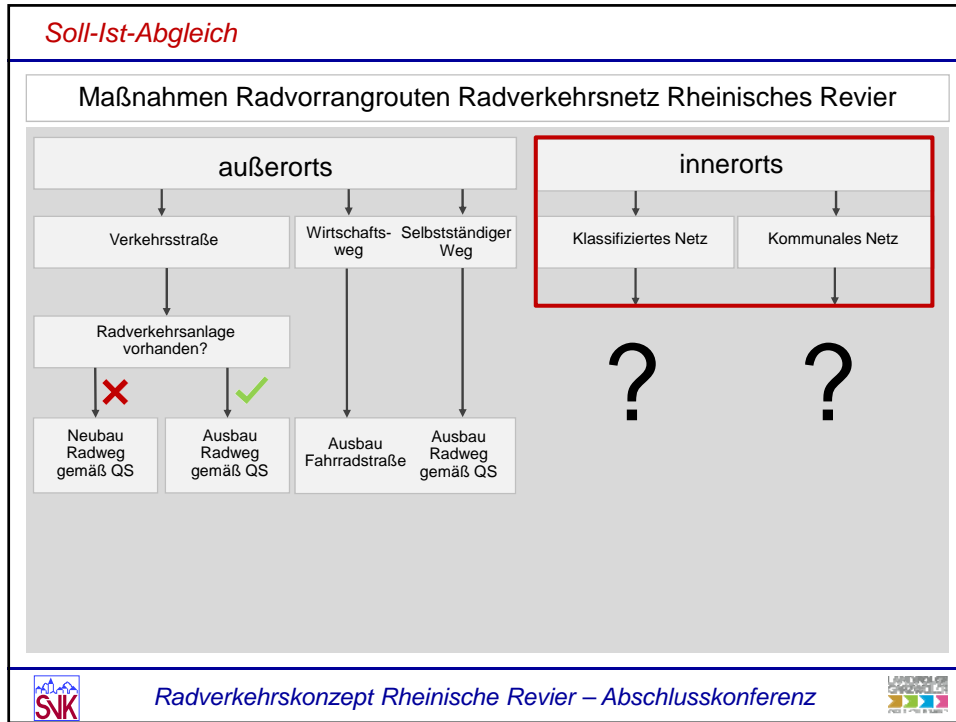



Quelle: Stadt Aachen

Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz



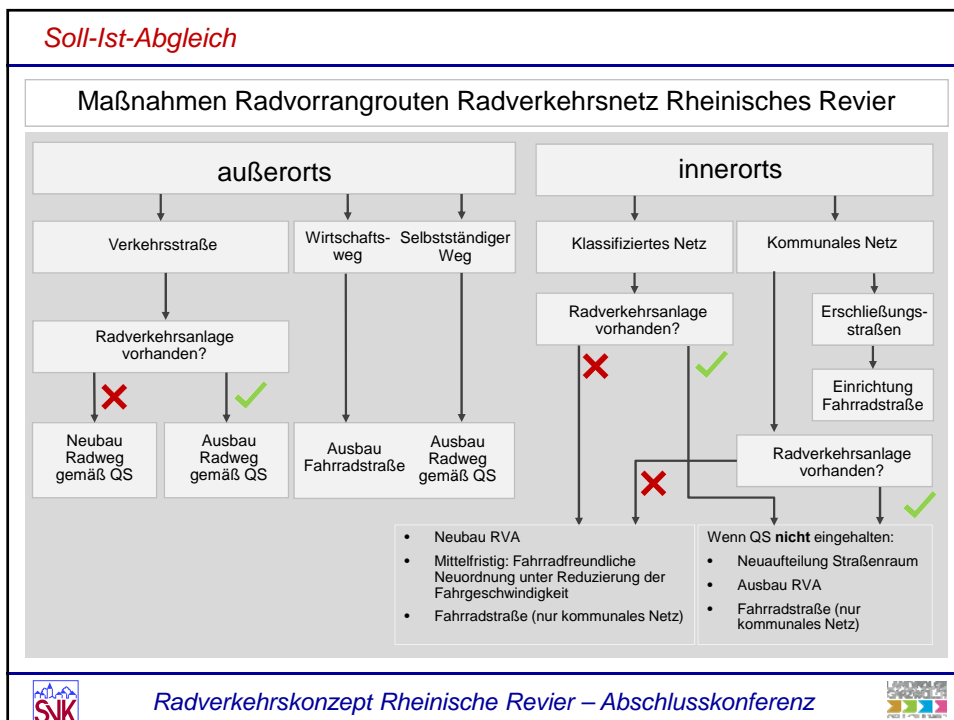




Gliederung

1. Anlass und Aufgabenstellung
2. Arbeitsschritte und Meilensteine
 - a) Projekt- und Arbeitsstruktur
 - b) Bestandsaufnahmen
 - c) Zielnetzplanung
 - d) Potenzialanalyse
 - e) Netzplan für das Rheinische Revier
 - f) Definition von Standards
 - g) Maßnahmenplanung**
3. Best-practice-Beispiel
4. Umsetzungsstrategie
5. Resümee


 Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz
 



Maßnahmenplan

Gesamregionales Radverkehrskonzept für das Rheinische Revier



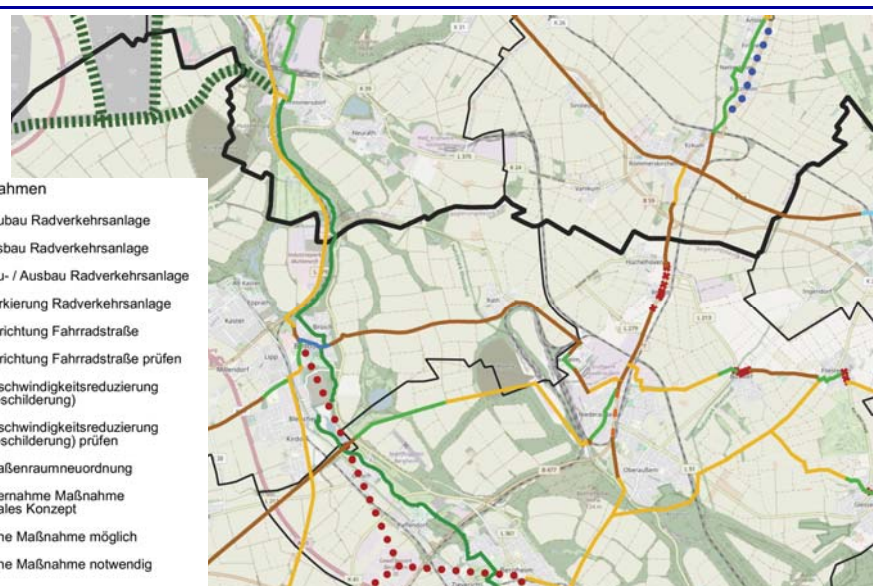
Maßnahmen

- Neubau Radverkehrsanlage
- Ausbau Radverkehrsanlage
- Neu- / Ausbau Radverkehrsanlage
- Markierung Radverkehrsanlage
- Einrichtung Fahrradstraße
- Einrichtung Fahrradstraße prüfen
- Geschwindigkeitsreduzierung (Beschilderung)
- Geschwindigkeitsreduzierung (Beschilderung) prüfen
- Straßenraumneuordnung
- Übernahme Maßnahme lokales Konzept
- keine Maßnahme möglich
- keine Maßnahme notwendig

VORSTELLUNG ERSTENTWURF IM 4. WORKSHOP

Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz

Maßnahmenplan



Maßnahmen

- Neubau Radverkehrsanlage
- Ausbau Radverkehrsanlage
- Neu- / Ausbau Radverkehrsanlage
- Markierung Radverkehrsanlage
- Einrichtung Fahrradstraße
- Einrichtung Fahrradstraße prüfen
- Geschwindigkeitsreduzierung (Beschilderung)
- Geschwindigkeitsreduzierung (Beschilderung) prüfen
- Straßenraumneuordnung
- Übernahme Maßnahme lokales Konzept
- keine Maßnahme möglich
- keine Maßnahme notwendig

Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz

Maßnahmenliste Rheinisches Revier

Maßnahmen-Nr.	Klassifizierung Straße	Lage	Massnahme	Bemerkung
1		in	Ausbau Radverkehrsanlage	
1		in	Ausbau Radverkehrsanlage	
1		in	Ausbau Radverkehrsanlage	
1		in	Ausbau Radverkehrsanlage	
1		in	Ausbau Radverkehrsanlage	
1		in	Ausbau Radverkehrsanlage	
2		in	Neubau Radverkehrsanlage	Entfall Parken
3		aus	Ausbau Radverkehrsanlage	
3		aus	Ausbau Radverkehrsanlage	
3	Landesstraße	aus	Ausbau Radverkehrsanlage	
⋮				
34		in	Neubau Radverkehrsanlage	
34		in	Neubau Radverkehrsanlage	
35		in	Fahrradstrasse	Durchfahrtsverkehr reduzieren
35		in	Fahrradstrasse	
35		in	Fahrradstrasse	
35		aus	Fahrradstrasse	Durchfahrtsverkehr reduzieren
35		in	Fahrradstrasse	Durchfahrtsverkehr reduzieren
35		in	Fahrradstrasse	
35		in	Fahrradstrasse	Durchfahrtsverkehr reduzieren
36	Kreisstraße	in	keine möglich	Tempo 30 prüfen / Hoeningstrasse Fahrradstrasse
36	Kreisstraße	in	keine möglich	Tempo 30 prüfen / Hoeningstrasse Fahrradstrasse
37	Kreisstraße	aus	Ausbau Radverkehrsanlage	
38	Kreisstraße	in	keine möglich	
39	Bundesstraße	aus	Neubau Radverkehrsanlage	
39	Bundesstraße	aus	Neubau Radverkehrsanlage	
39	Bundesstraße	aus	Neubau Radverkehrsanlage	
39	Bundesstraße	aus	Neubau Radverkehrsanlage	
39	Bundesstraße	aus	Neubau Radverkehrsanlage	
39	Landesstraße	aus	Neubau Radverkehrsanlage	
39	Bundesstraße	aus	Neubau Radverkehrsanlage	
40	Landesstraße	aus	Ausbau Radverkehrsanlage	
41	Landesstraße	in	Markierung Radverkehrsanlage	Schutzstreifen zulasten Parken
42	Landesstraße	in	Fahrradstrasse	
43	Landesstraße	in	Markierung Radverkehrsanlage	Radfahrstreifen
43	Kreisstraße	in	Markierung Radverkehrsanlage	Radfahrstreifen - Entfall Parken
44	Kreisstraße	aus	Ausbau Radverkehrsanlage	



Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz



Maßnahmen – Statistik

Gesamtregionales Netz
Rheinisches Revier

Netzlänge: 2.042 km

Einzelmaßnahmen: 1.300



Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz



Maßnahmen – Statistik

Radschnellverbindungen

Anzahl Radschnellverbindungen mit erforderlichen Machbarkeitsstudien: 33 idealtypisch
●●●●●●●●●●●●●●●●●●●●

Länge aller RSV (Luftlinie): 293 km

trassenscharf  Radschnellverbindungen mit bereits durchgeführten Machbarkeitsstudien: 3 Stück

Länge aller trassenscharfen RSV: 81 km

Aachen – Herzogenrath / Köln – Frechen / Neuss – Düsseldorf / Mönchengladbach

 Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz 

Maßnahmen – Statistik

Radvorrangrouten (trassenscharf umgelegt)

Länge aller Radvorrangrouten: 1.668 km

Maßnahmen:

- Neubaumaßnahmen: 327 km
- Ausbaumaßnahmen: 608 km
- Fahrradstraßen: 453 km
- Markierung / Beschilderung: 54 km
- Straßenraumneuordnung: 30 km
- Keine Maßnahme: 89 km

 Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz 

Gliederung

1. Anlass und Aufgabenstellung
2. Arbeitsschritte und Meilensteine
3. Best-practice-Beispiel
4. Umsetzungsstrategie
5. Resümee



Best Practice Beispiele - Auswahl

Niederlande: Snelfietsroutes – Radschnellwege für Pendler



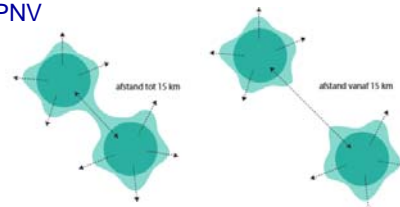
Landesweites Netz an Radwegeverbindungen

Größe Region: 42.000 km²

Netzlänge ca. 675 km

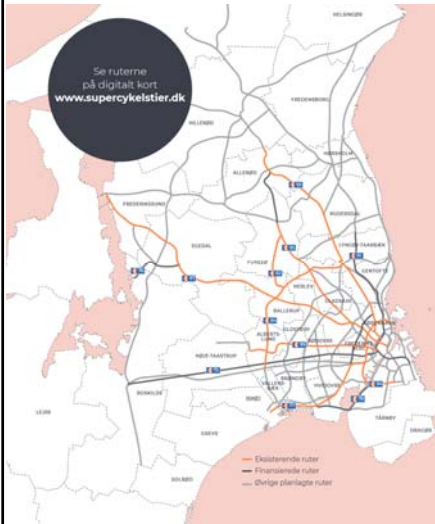
Anbindung des Stadtumlandes an die Innenstädte (Radius 15 km)

Abstand > 15 km: Kombination mit dem SPNV



Best Practice Beispiele - Auswahl

Supercykelstier Kopenhagen



Region Kopenhagen

45 Ruten bis 2045

Netzlänge ca. 746 km (167 bis 2019 umgesetzt)

Anbindung des Stadtländes an die Hauptstadt



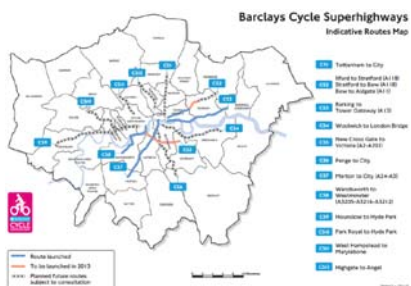
Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz



Best Practice Beispiele - Auswahl

Cycle Superhighways – City of London

- Routen für Fahrradpendler (seit 2010)
- Direkte und durchgängige Radwege in die Londoner Innenstadt auf 12 radialen Routen
- Definition neuer Qualitätsstandards



Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz



Best Practice Beispiele - Auswahl

Flandern: Fiets-O-Strats



285 Gemeinden / 5 Provinzen

Förderung des Alltagsradverkehrs

Größe Region: 13.521 km²

Einheitliche Kennung

Netzlänge ca. 2.400 km



Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz



Exkursion Antwerpen am 13.09.2021

Best-Practice-Tagesexkursion

- Vortrag durch Provinz Antwerpen
- Gemeinsames Mittagessen
- Radtour innerstädtisch / ländlich mit verschiedenen Aspekten
 - Multimodalität
 - Fahrradstraßen
 - Abstellanlagen
 - Querungshilfen
 - Brücken- oder Tunnelbauwerke
 - etc.



Mobilitätspolitik in der Provinz Antwerpen

Anregungen von einem Projekt mit Vorbildcharakter



Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz



Exkursion Antwerpen



Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz



Exkursion Antwerpen



Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz



Exkursion Antwerpen



Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz



Exkursion Antwerpen





Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz





Gliederung

1. Anlass und Aufgabenstellung
2. Arbeitsschritte und Meilensteine
3. Best-practice-Beispiel
4. Umsetzungsstrategie
 - a) Zielsetzung
 - b) Systematischer Planungsprozess
 - c) Definition von Standards „Rheinisches Revier“
 - d) Projektorganisation
 - e) Mit Allen für Alle
5. Resümee

 Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz 

Gliederung

1. Anlass und Aufgabenstellung
2. Arbeitsschritte und Meilensteine
3. Best-practice-Beispiel
4. Umsetzungsstrategie
 - a) Zielsetzung
 - b) Systematischer Planungsprozess
 - c) Definition von Standards „Rheinisches Revier“
 - d) Projektorganisation
 - e) Mit Allen für Alle
5. Resümee

 Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz 



Aufgabenstellung

Vision – Rheinisches Revier als Modell

- Deutsche Modellregion für nachhaltige Mobilität
- Systemische, standardisierte, stringente Umsetzung
- Zeithorizont 2040



Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz

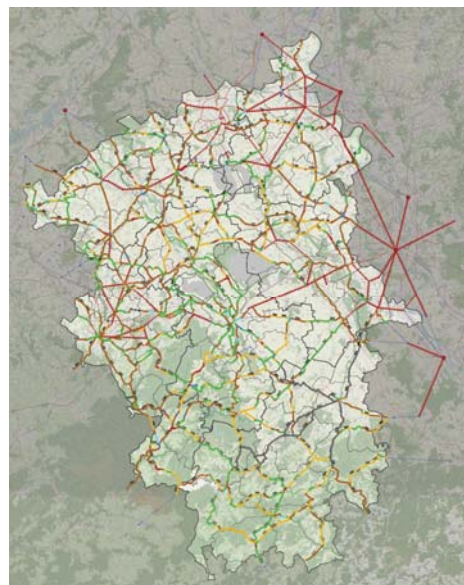


Maßnahmen – Statistik

Gesamtregionales Netz
Rheinisches Revier

Netzlänge: 2.042 km
Einzelmaßnahmen: 1.300

Zum Vergleich:
Flandern - 2.700 km



Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz

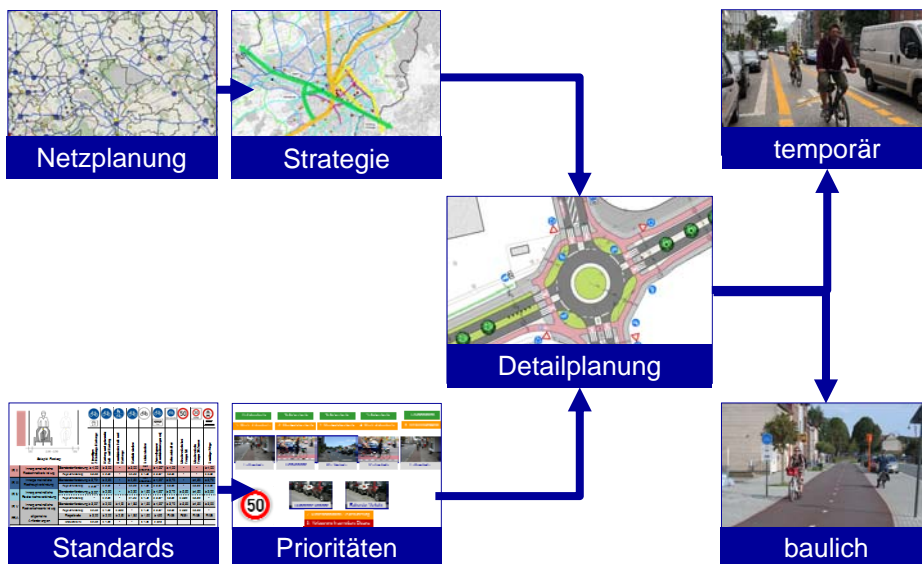


Gliederung

1. Anlass und Aufgabenstellung
2. Arbeitsschritte und Meilensteine
3. Best-practice-Beispiel
4. Umsetzungsstrategie
 - a) Zielsetzung
 - b) Systematischer Planungsprozess
 - c) Definition von Standards „Rheinisches Revier“
 - d) Projektorganisation
 - e) Mit Allen für Alle
5. Resümee



Systematischer PLANUNGSprozess



Systematischer Planungsprozess



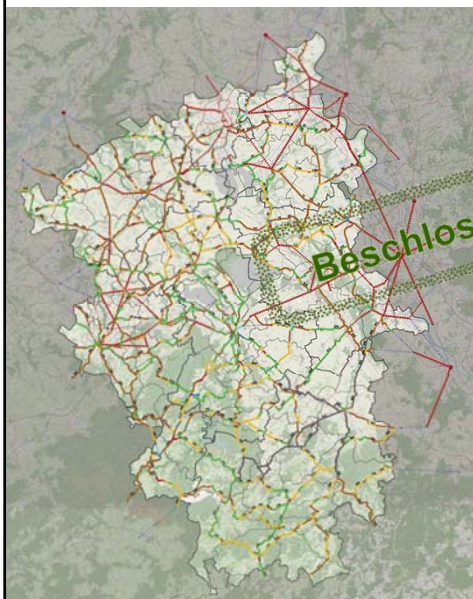
Netzplanung



Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz



Angestrebter Beschluss durch den Aufsichtsrat der ZRR



Angestrebter Beschluss der Netzplanung in der Aufsichtsratssitzung der ZRR

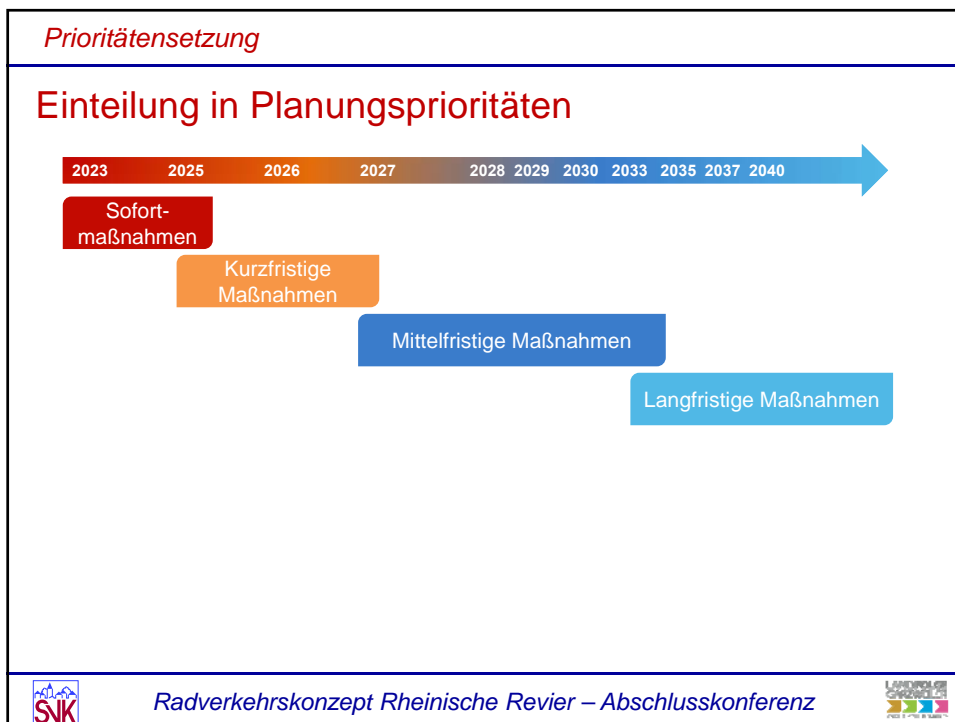
Ziel: möglichst gleichlautenden Beschluss fassen in den Gebietskörperschaften:

- Kreistage der beteiligten Kreise
- Städteregionsrat
- Stadtrat der Stadt Mönchengladbach



Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz





Empfehlung SVK

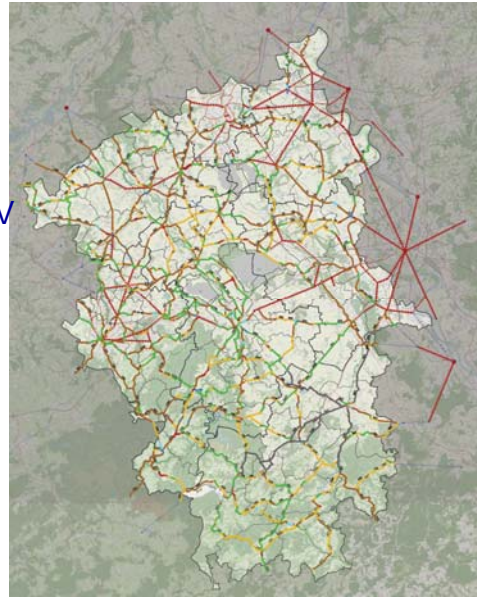
PARALLELARBEITEN

Radschnellverbindungen

- Erarbeitung von Machbarkeitsstudien für RSV

Radvorrangrouten

- Ausbau und Neubau



Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz

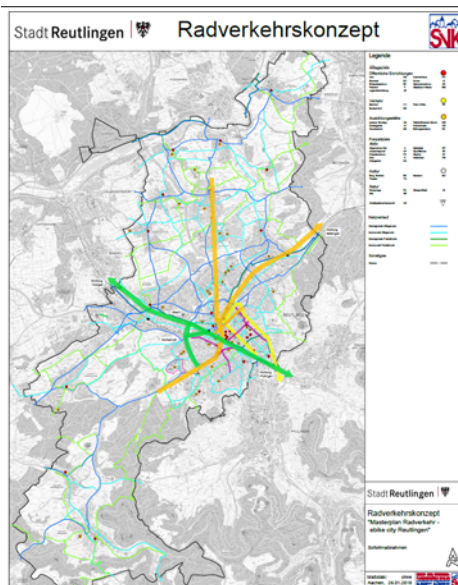


Definition von Entwicklungskorridoren für Radvorrangrouten

Korridor I:
Ost-West-Route

Korridor II:
Nord-Süd-Route

Korridor III:
Routen Innenstadt



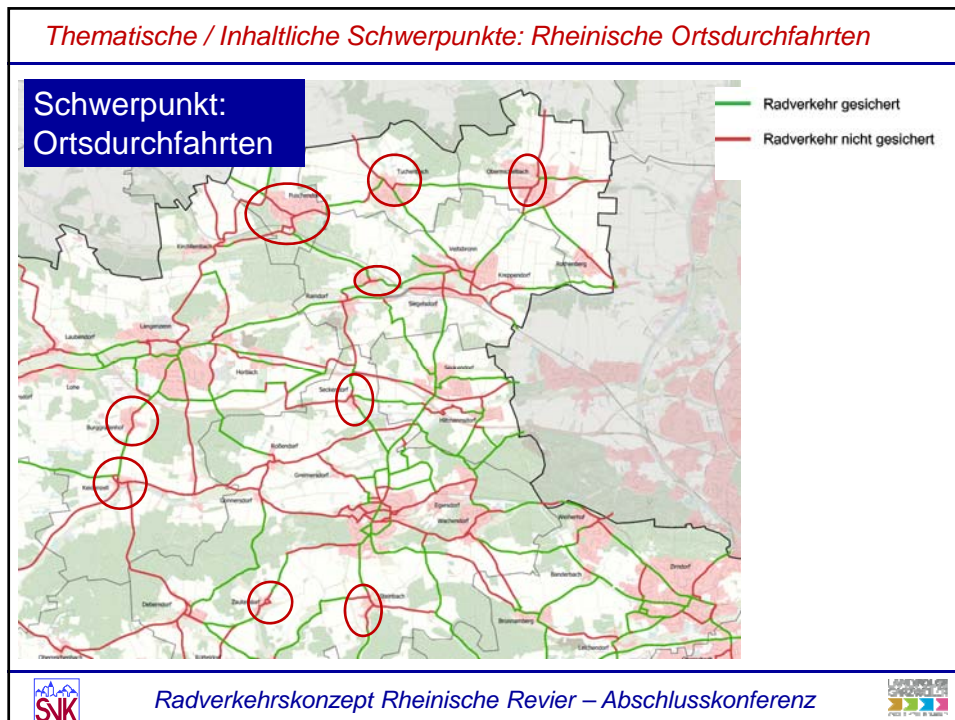
Korridor IV:
Erschließung
der Innenstadt

Korridor V:
Route Nord-Ost



Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz





Gliederung

1. Anlass und Aufgabenstellung
2. Arbeitsschritte und Meilensteine
3. Best-practice-Beispiel
4. Umsetzungsstrategie
 - a) Zielsetzung
 - b) Systematischer Planungsprozess
 - c) Definition von Standards „Rheinisches Revier“
 - d) Projektorganisation
 - e) Mit Allen für Alle
5. Resümee



Systematischer Planungsprozess

Netzplanung

Strategie

Standards

Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz

H RSV wird in 2022 im Land NRW als NRW-Standard eingeführt

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Arbeitsgruppe Straßenentwurf

FGSV

H RSV

Hinweise
zu Radschnellverbindungen
und Radvorrangrouten

Ausgabe 2021

W 1

Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz

Qualitätskriterien für Netzelemente

Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten

Notwendige Straßenraumbreite für Radwege im Zweirichtungsverkehr:

Führungsform	RSV		RVR		Einsatzbereiche
	inner-orts	außer-orts	inner-orts	außer-orts	
Selbstständig geführter Radweg	4,00 m	4,00 m	3,00 m	3,00 m	(vgl. Kap. 4.5.1)
Fahrradstraße	5,00 m (4,60 m)	5,00 m	5,00 m (4,10 m)	5,00 m	innerorts auf Straßen bis 2.500 KtZ/Tag, außerorts bis 1.500 KtZ/Tag (vgl. Kap. 4.5.2)
Straßenbegleitender Einrichtungsradweg	3,00 m	3,00 m	2,50 m	2,50 m	innerorts auf Straßen über 2.500 KtZ/Tag, außerorts über 1.500 KtZ/Tag (vgl. Kap. 4.5.3)
Straßenbegleitender Zweirichtungsradweg	4,00 m	4,00 m	3,00 m	3,00 m	innerorts auf Straßen über 2.500 KtZ/Tag, außerorts über 1.500 KtZ/Tag (vgl. Kap. 4.5.3)
Gemeinsamer Geh- und Radweg (Zweirichtungsradverkehr)		5,00 m	4,00 m	4,00 m	(vgl. Kap. 4.5.1 und 4.5.3)
Radfahrbreite (Einrichtungsverkehr) (incl. Bereich zur Fahrbahn)	3,25 m		2,50 m		auf Straßen über 2.500 KtZ/Tag (vgl. Kap. 4.5.4)
Radfahrbreite mit Linienbusverkehr	3,50 m		3,50 m		max. 6 Busse u. Richtung (vgl. Kap. 4.5.4)
Schutzstreifen			2,00 m		1.500 – 10.000 KtZ/Tag (vgl. Kap. 4.5.5)
Weg mit land- und forstwirtschaftlichem Verkehr und geringem Fußverkehr		5,00 m		4,50 m	(vgl. Kap. 4.5.6)
Mischverkehr mit KtZ bei Tempo 50				5,00 m	bis 1.500 KtZ/Tag (vgl. Kap. 4.5.7)
Mischverkehr mit KtZ bei Tempo 30			4,50 m		bis 1.500 KtZ/Tag (vgl. Kap. 4.5.7)
Mischverkehr mit KtZ bei Tempo 20 (verkehrsbefähigter Geschäftsbereich)			4,00 m		bis 2.500 KtZ/Tag (vgl. Kap. 4.5.7)

Tab. 4-1: Übersicht der für RSV bzw. RVR möglichen Führungsformen und Regelbreiten (zzgl. ggf. erforderlicher Sicherheitsräume, vgl. Kap. 4.5). (grün = Regellösung, gelb = in Ausnahmefällen, rot = nicht geeignet)

Auszug H RSV

Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz

Neue gemeinsame Planungsstandards / Strecke

- Lineare Gestaltungsstandards für Radvorrangrouten in unterschiedlichen Führungsformen

Basisstandard	Rad-Vorrangroute	Radschnellwegstandard
2,00+0,25m 1,60+0,25m	2,50+0,25m	3,00+0,25m

Quelle Land Baden-Württemberg

Quelle Planungsbüro VIA

Quelle Land Baden-Württemberg

Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz

Neue gemeinsame Planungsstandards / Knoten

Tabelle 6: Radien und Anhaltewege in Abhängigkeit von geführten Radwegen

Geschwindigkeit [km/h]	Mindestkurvenradien R_{min} [m]	
	Asphalt/Beton	ungebundene Decken
20	10	15
30	20	35
40	30	70

Bevorrechtigt Gleichberechtigt Untergeordnet

Stadteilbezogene Radverbindung

Kommunale Radverbindungen

RADHAUPTVERBINDUNGEN

RADSCHNELLVERBINDUNGEN

SNK Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz LANDESPOLITIK RHEINLAND-PFALZ

Neue gemeinsame Planungsstandards / Knoten

	Fahrradüberführung	Fahrradbrücken	Fahrradbrücken	Fahrradbrücken	Fahrradbrücken
Bundesautobahn					
Bundesstraße					
Landesstraße					
Kreisstraße					
Kommunale Straße					

(1) in Abhängigkeit von den Verkehrsarten, der Verkehrsmengen und der Fahrgeschwindigkeiten

SNK Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz LANDESPOLITIK RHEINLAND-PFALZ

Gestaltung Fahrradstraße



Bahnhofstraße, Karlsruhe



Tübinger Straße, Stuttgart



Hindenburgstraße, Esslingen



Hindenburgstraße, Freiburg



Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz



Gemeinschaftliche Interpretation von Verwaltungsvorschriften

Zu Buchstabe f (Einfügung einer neuen VwV zu Zeichen 244.3 und 244.4)

Die durch Artikel 1 der 54. StVRÄndV eingeführten Fahrradzonen dienen der Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs. Das Befahren soll grundsätzlich dem Radverkehr und dem Verkehr mit Elektrokleinstfahrzeugen vorbehalten sein. Eine Freigabe für den sonstigen Kraftfahrzeugverkehr kommt daher nur ausnahmsweise in Betracht oder soll sich auf den Anliegerverkehr beschränken.

Aus demselben Grund soll die Anordnung nur in Bereichen, die eine hohe Fahrradverkehrsichte aufweisen oder von **nur untergeordneter Bedeutung für den Durchgangsverkehr** sind, erfolgen.

Die Feststellung, wann von einer hohen Fahrradverkehrsichte auszugehen ist, liegt dabei im **pflichtgemäßen Ermessen der zuständigen Behörde**. Nicht erforderlich ist jedenfalls, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart darstellt oder dies alsbald zu erwarten ist. Die Anordnung muss jedoch mit Blick auf die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs vertretbar sein. Hiervon ist grundsätzlich auszugehen, wenn für eine alternative Streckenführung des Kraftfahrzeugverkehrs gesorgt ist.



Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz



Zusammenfassung: Standardisierung / Harmonisierung

- Gestaltung von linearen Führungsformen
- Gestaltung von Knotenpunkten
- Gestaltung von Fahrradstraßen
- Gestaltung von Sofortmaßnahmen
- Standardisierte Interpretation der StVO und VwV-StVO



Systematischer Planungsprozess



Problem- und Aufgabenstellung

► Ziel: Fuß- und fahrradfreundliche Gestaltung

Problemstellung: Begrenzter Raum für unterschiedliche Nutzungsansprüche

The diagram illustrates the conflict of different transport modes in a limited urban space. A central map is surrounded by images of various transport modes, with red arrows pointing towards the central map, indicating their competing claims on the same space:

- Kfz-Verkehr** (Car traffic)
- Radverkehr** (Cycling)
- Fahrverkehr** (Motor vehicle traffic)
- Ruhender Verkehr** (Parked vehicles)
- Wohnumfeld** (Residential environment)
- Fußverkehr** (Pedestrian traffic)
- ÖPNV (Busverkehr)** (Public transport - bus)
- ÖPNV (Stadtbahn)** (Public transport - tram)
- ÖPNV** (Public transport)

Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz

Planungsgrundlagen: StVO 2013 und VwV-StVO 2009

StVO: Paradigmenwechsel

The slide compares traffic regulations between StVO 2013 and VwV-StVO 2009. It highlights a paradigm shift from 'fluidity' to 'safety'.

StVO 2013 – Die wichtigsten Neuerungen I

Grundsätzliches:

- „Sicherheit vor Flüssigkeit“
- Ziel der Reduktion benutzungspflichtiger Radwege
- Gleichrangigkeit von baulichen Radwegen und Radfahrstreifen

Das Verkehrsverhalten Betreffendes:

- Lichtzeichen für den Fahrverkehr gelten auch für den Radverkehr
- Verhalten auf für den Radverkehr freigegebenen Gehwegen
- Verhalten auf Fahrradstraßen

Sicherheit geht vor Flüssigkeit des Verkehrs
(VwV zu § 39 bis 43 StVO, Allgemeines über Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen)

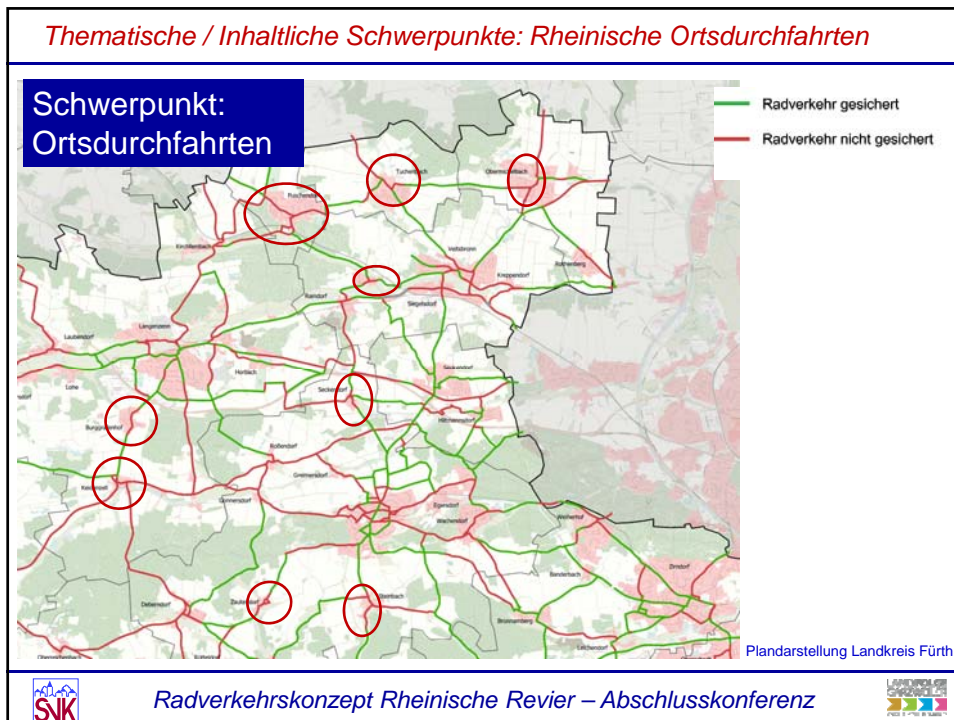
ALT:

„Die Flüssigkeit des Verkehrs ist mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten.“

NEU (zusätzlich)

- „Dabei geht die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer der Flüssigkeit des Verkehrs“ vor.
- Klarstellung, dass im Einzelfall Maßnahmen geboten sein können, die die Sicherheit erhöhen, die Flüssigkeit aber verringern.

Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz



Gemeinschaftliche Interpretation von Gefahrenlage

Klassifizierte Straßen: enger Kriterienkatalog aufgrund angrenzende Nutzung

Wohnbereiche: Schutz der Wohnbevölkerung

Radverkehr = Verkehr
Neue Themen: Sicherheit für

- Radvorrangrouten
- Querungen
- Knotenpunkte

SNK Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz

Gemeinschaftliches Umsetzungskonzept für schmale OD

Online-Grundlagenseminar:
Sicheren und attraktiven Radverkehr planen und umsetzen

Gestaltungsmöglichkeiten auf der Strecke

Die Piktogramme zeigen die Gestaltungsmöglichkeiten auf der Strecke. Neu in der ERA 2022?

Effekte

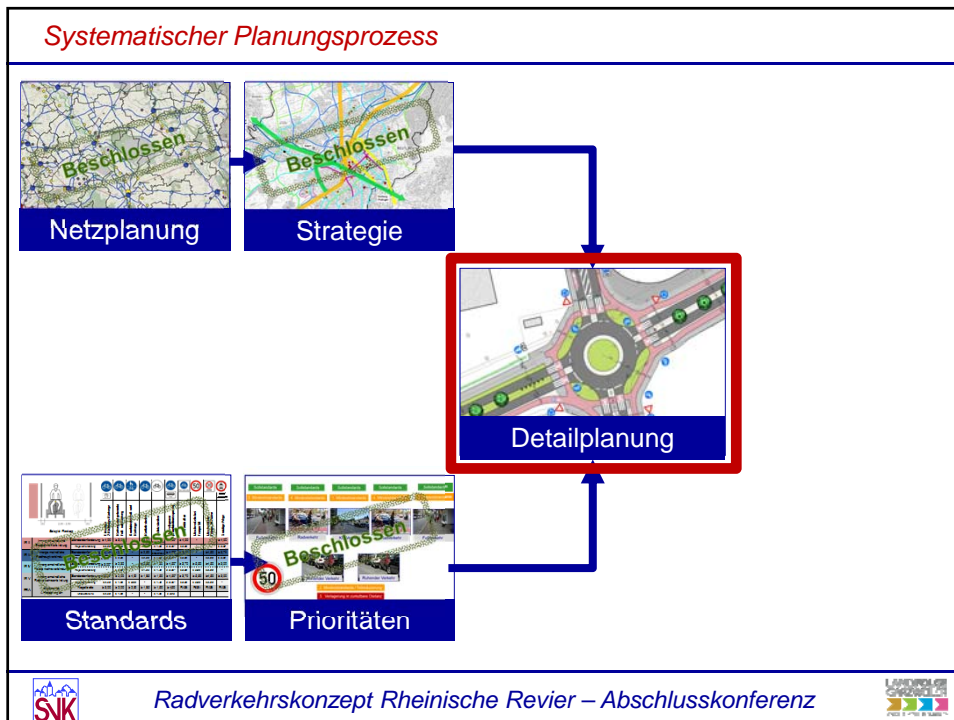
- wenn im
- Ra
- se
- Üb
- 0,5
- red
- Redu
- Konflik
- Reduzier
- Unfälle an
- Knotenpunkten

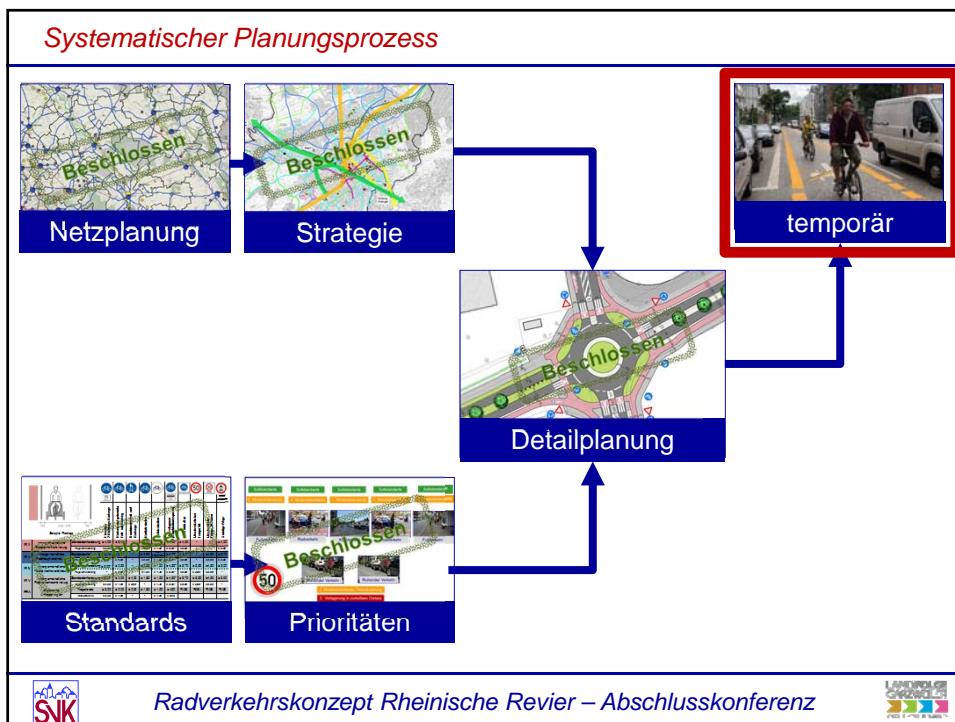
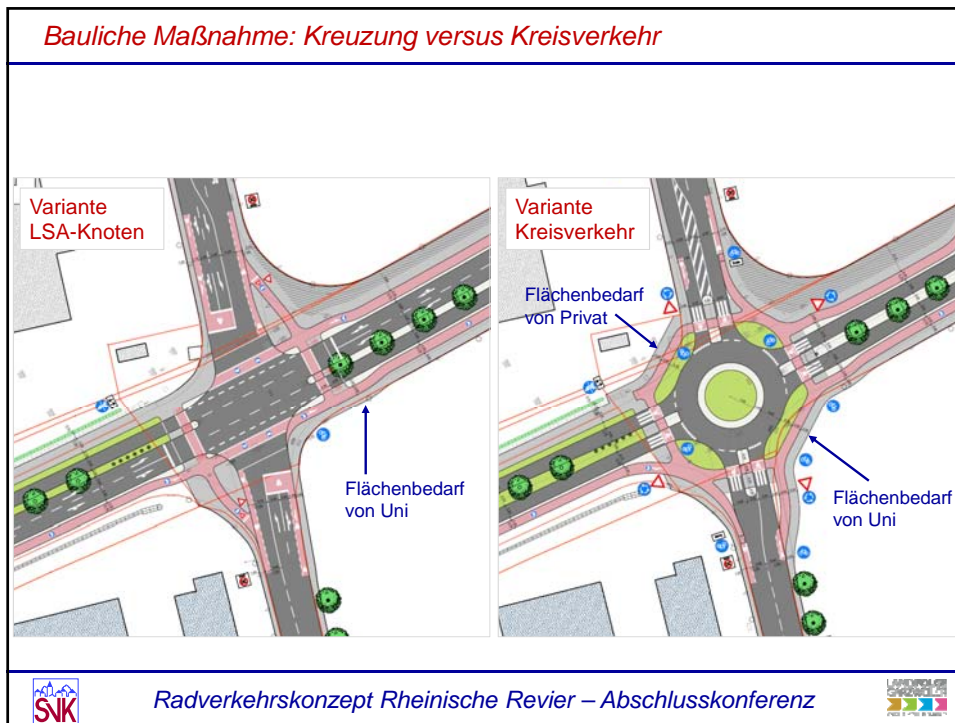
© Koppers, Gerlach

© Koppers, Gerlach

Fortbildung zum Radverkehr des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) Programmjahr 2021/22

Radverkehrskonzept Rheinisches Revier – Abschlusskonferenz





Temporäre Sofortmaßnahme



Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz

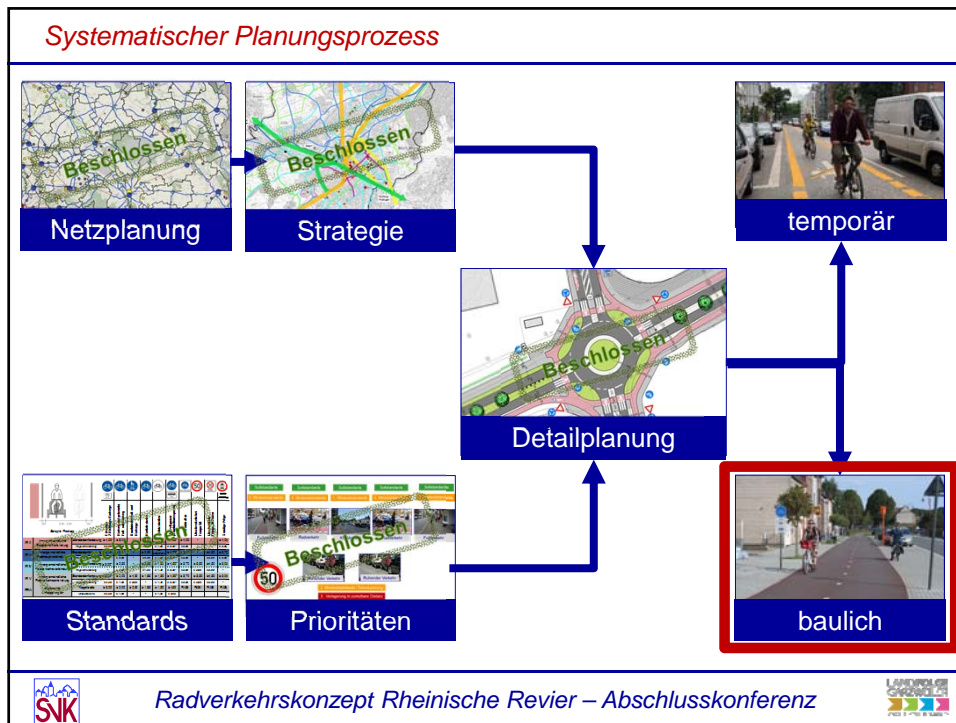


Temporäre Sofortmaßnahme



Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz





Gliederung

1. Anlass und Aufgabenstellung
2. Arbeitsschritte und Meilensteine
3. Best-practice-Beispiel
4. Umsetzungsstrategie
 - a) Zielsetzung
 - b) Systematischer Planungsprozess
 - c) Definition von Standards „Rheinisches Revier“
 - d) Projektorganisation
 - e) Mit Allen für Alle
5. Resümee





Akteure

Baulast	Netzelement	Baulastträger / Akteur
Bundesstraße	Radschnellverbindung	Landesbetrieb Straßenbau NRW
	Radvorrangroute	Landesbetrieb Straßenbau NRW
Landesstraße	Radschnellverbindung	Landesbetrieb Straßenbau NRW
	Radvorrangroute	Landesbetrieb Straßenbau NRW
Kreisstraße	Radschnellverbindung	Landesbetrieb Straßenbau NRW
		Stadt Aachen
	Radvorrangroute	Stadt Mönchengladbach
		Städteregion Aachen
		Kreis Heinsberg
		Kreis Düren
		Kreis Euskirchen
		Rhein-Kreis Neuss
		Rhein-Erft-Kreis



Akteure

Baulast	Netzelement	Baulastträger
Kommunale Straße	Radschnellverbindung	Landesbetrieb Straßenbau NRW
	Radvorrangroute	Aachen, Alsdorf, Baesweiler, Eschweiler, Herzogenrath, Monschau, Roetgen, Simmerath, Stolberg, Würselen
		Erkelenz, Geilenkirchen, Heinsberg, Hückelhoven, Übach-Palenberg, Wassenberg, Wegberg, Gangelt, Selfkant, Waldfeucht
		Düren, Heimbach, Jülich, Linnich, Nideggen, Aldenhoven, Hürtgenwald, Inden, Kreuzau, Langerwehe, Merzenich, Niederzier, Nörvenich, Titz, Vettweis
		Bad Münstereifel, Euskirchen, Mechernich, Schleiden, Zülpich, Blankenheim, Dahlem, Hellenthal, Kall, Nettersheim, Weilerswist,
		Dormagen, Grevenbroich, Jüchen, Kaarst, Korschenbroich, Meerbusch, Neuss, Rommerkirchen
		Bedburg, Bergheim, Brühl, Elsdorf, Erftstadt, Frechen, Hürth, Kerpen, Pulheim, Wesseling




 Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz
 

Summe: 72 Akteure

- 2 Regionalniederlassungen Landesbetrieb Straßenbau NRW
- 2 kreisfreie Städte
- 5 Landkreise
- 63 kreisangehörige Städte und Gemeinden

→ Summe: 72 Akteure / Baulastträger

→ Es bedarf einer Arbeitsstruktur und Koordination


 Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz
 

Vernetztes Arbeiten – Regelmäßige Abstimmung

Steuerungsgruppe

Projektgruppe

Dritte (Verbände, Straßenverkehrsbehörden etc.)

Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz





The slide features three photographs illustrating different meeting formats. The top-left photo shows a steering group meeting with several people seated around a long table. The top-right photo shows a project group meeting in a large room with a presentation screen. The bottom-center photo shows a meeting with external stakeholders, including representatives from various associations and traffic authorities.

Gliederung

1. Anlass und Aufgabenstellung
2. Arbeitsschritte und Meilensteine
3. Best-practice-Beispiel
4. Umsetzungsstrategie
 - a) Zielsetzung
 - b) Systematischer Planungsprozess
 - c) Definition von Standards „Rheinisches Revier“
 - d) Projektorganisation
 - e) Mit Allen für Alle
5. Resümee

Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz



Akteure



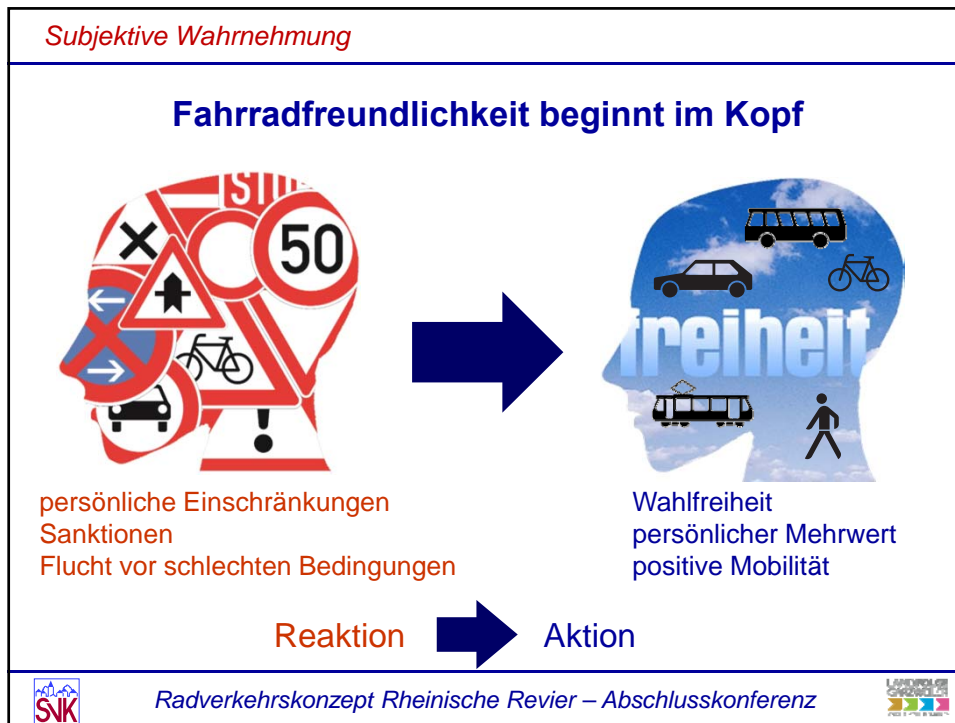
Politik Verwaltung BürgerInnen

 Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz 

Planung = Verhaltensänderung von Menschen



 Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz 



Überzeugungsprozess

Politik

Verwaltung

BürgerInnen

Netzplanung

Strategie

Detailplanung

Standards

Prioritäten

Straßenverkehrsbehörde / Polizei

Koordination anderer Gewerke

Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz

Wir können die Zukunft selbst gestalten!

Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz

Informieren: Thema kommunizieren

Begrüßung

Vortrag

Presse

Diskussion

Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz

Gemeinsam die beste Lösung entwickeln ...

Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz

Gliederung

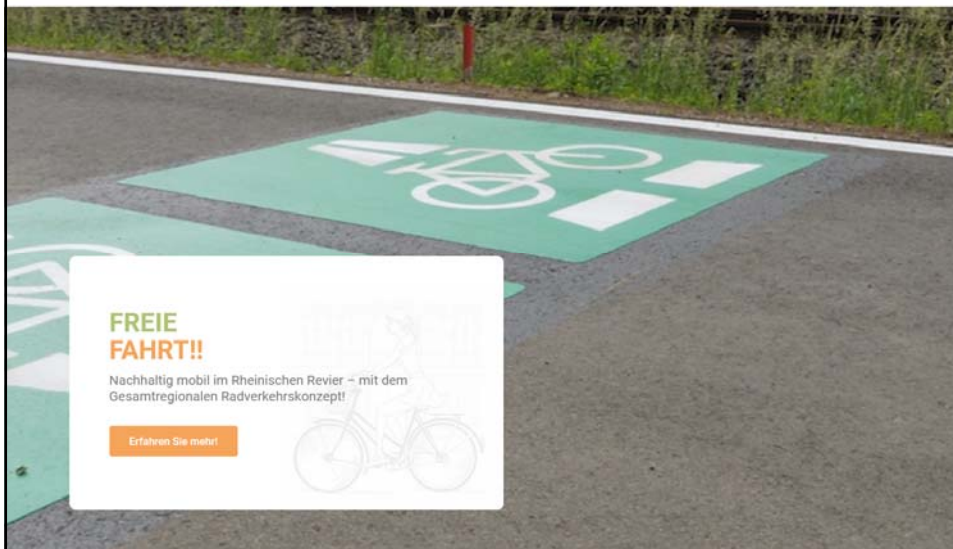
1. Anlass und Aufgabenstellung
2. Arbeitsschritte und Meilensteine
3. Best-practice-Beispiel
4. Umsetzungsstrategie
5. Resümee



Das Rheinische Radverkehrsrevier hat begonnen!

GESAMTREGIONALES RADVERKEHRSKONZEPT
RHEINISCHES REVIER

Start Die Region Die Ziele Die Ergebnisse Projektpartner Kontakt Login



Land Nordrhein-Westfalen beschließt FaNaG NRW



NRW informieren NRW gestalten NRW erleben NRW-Service Suche

Die Landesregierung Nordrhein-Westfalen

Startseite | NRW informieren | Pressemitteilungen | Landtag verabschiedet das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz

Meilenstein für besseren Rad- und Fußverkehr in Nordrhein-Westfalen: Landtag verabschiedet das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz


Ministerin Brandes: Das neue Gesetz stellt den Fuß- und Radverkehr erstmals auf eine Stufe mit Auto und Bahn

04. November 2021

Foto: stockmap.io

Verkehr |

Der Landtag Nordrhein-Westfalen hat am Donnerstag, 4. November 2021, den Entwurf für das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG NRW) sowie zur Änderung des Straßen- und Wegegesetzes verabschiedet. Damit bekommt Nordrhein-Westfalen als erstes Flächenland in Deutschland ein eigenes Gesetz, das den Rad- und Fußverkehr noch attraktiver macht.

 Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz 

Der Grundstein des Rheinischen Radverkehrsrevier wurde gemeinsam gelegt!



GESAMTREGIONALES RADVERKEHRSKONZEPT RHEINISCHES REVIER

Kontakt Login

Danke!

Nachhaltig mobil Gesamregionales Radverkehrsrevier

Erfahren Sie mehr

 Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz 

Dank an den projektbegleitenden Arbeitskreis!



Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz



Jetzt geht's los!



Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz



Wir freuen uns auf das fahrradfreundliche rheinische Zukunfts- und Innovationsrevier!



Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

STADT- & VERKEHRSPLANUNGSBÜRO KAULEN



www.svk-kaulen.de
Aachen | München



Radverkehrskonzept Rheinische Revier – Abschlusskonferenz

