

Fahrradverkehr in Monheim

Das Radverkehrskonzept

- Ziele und Aufgaben -

Peter Gwiasda, Andrea Fromberg, Planungsbüro VIA eG, Köln

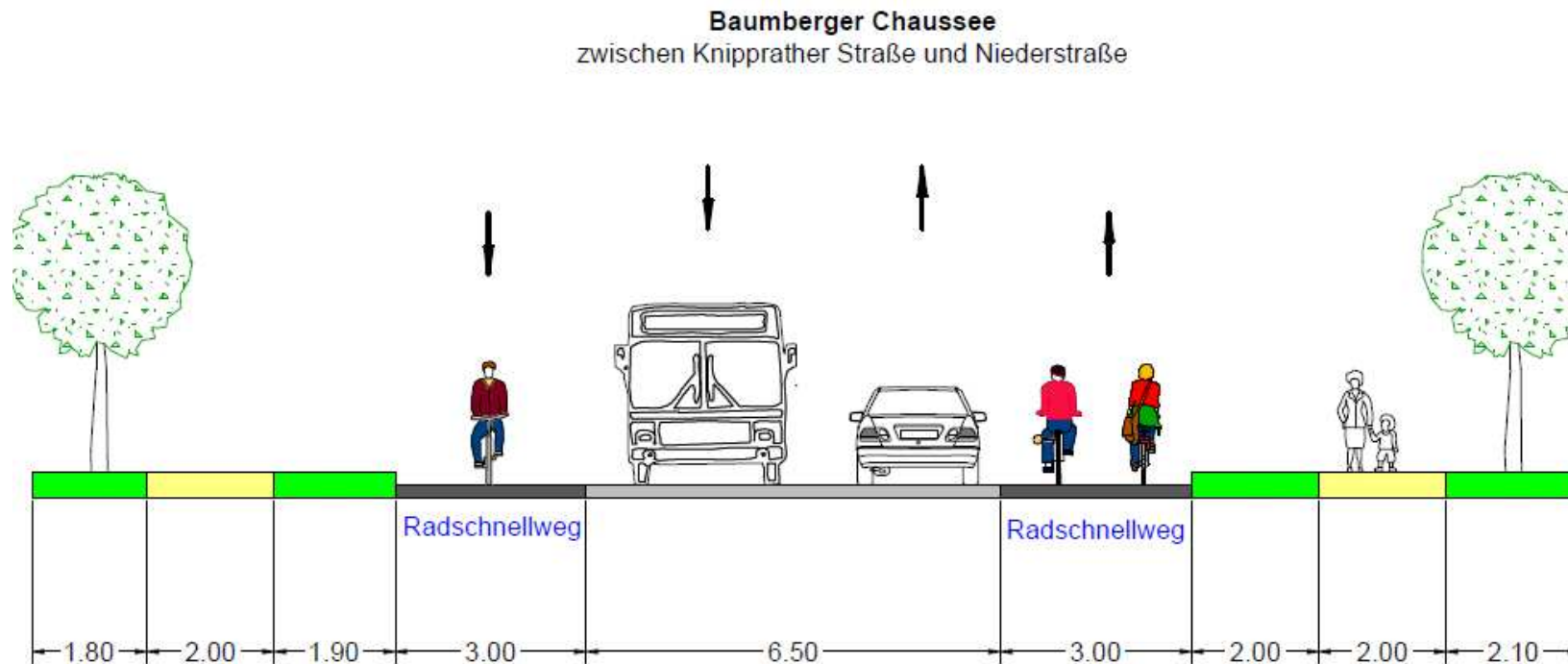


Hat Monheim den Mut, wie Kopenhagen zu werden?

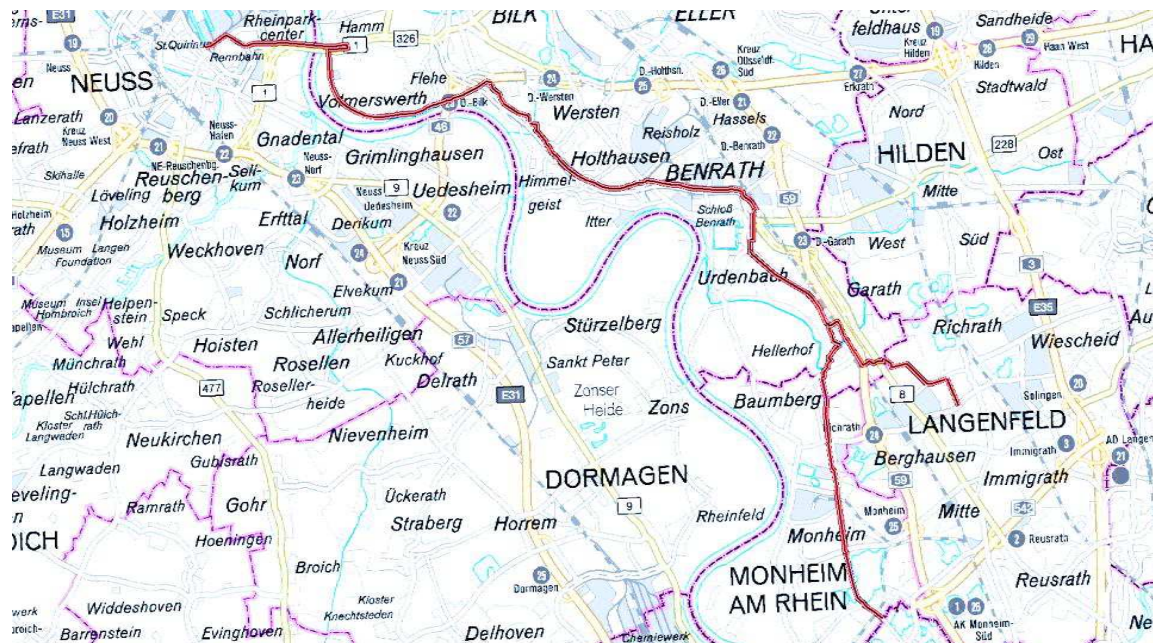


Ja! – die Baumberger Chaussee wird Radschnellweg

Gleich viel Fläche für Kfz- und Radverkehr vorgesehen

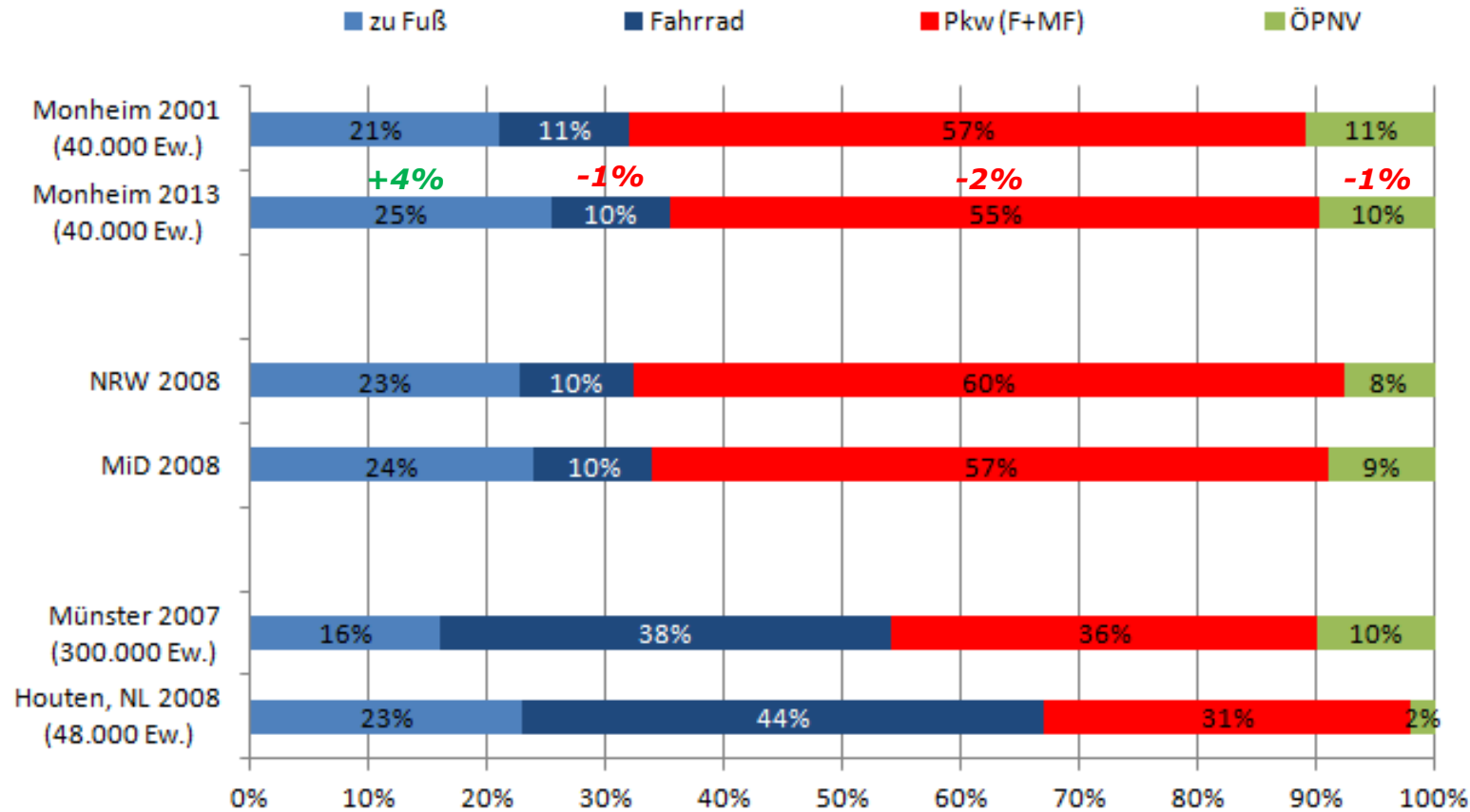


Ja! – die Baumberger Chaussee wird Radschnellweg und verbindet Monheim mit Düsseldorf und Neuss



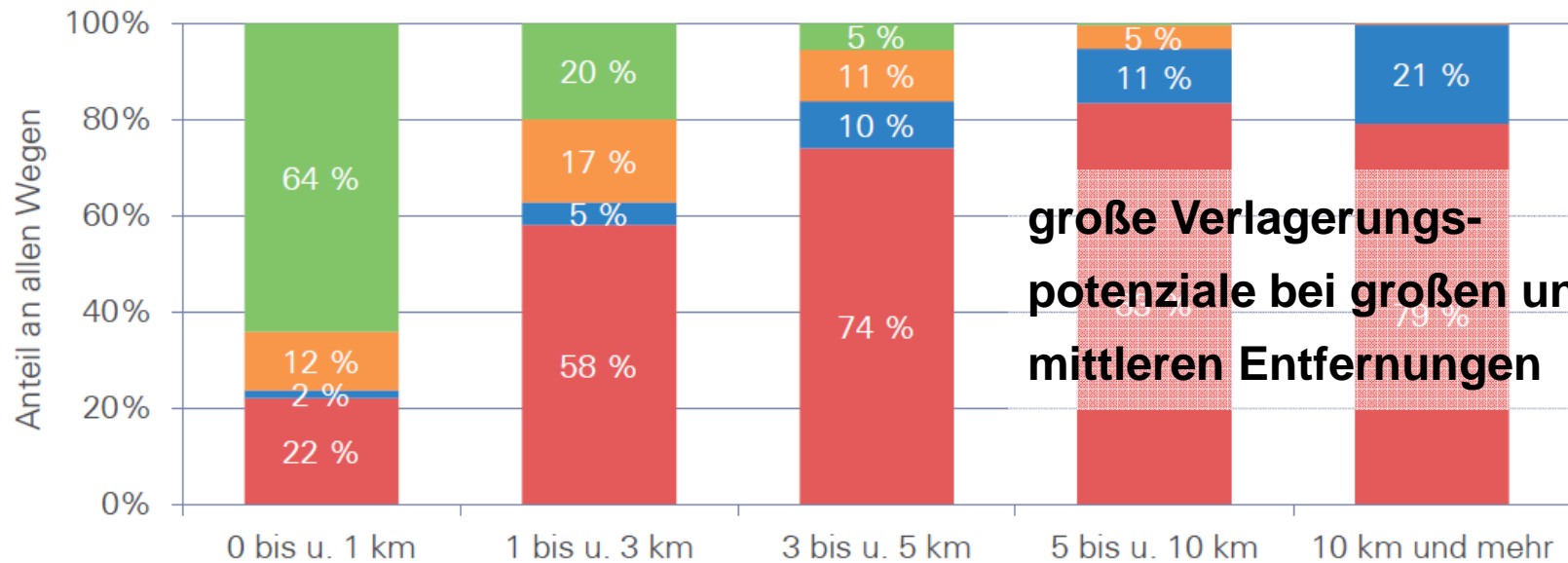
Der Radschnellweg kommt. Wo bleiben die Radfahrer?

Bisher ist der Fahrradboom an Monheim vorbei gegangen ...



Wo sollen die neuen Radlerinnen und Radler her kommen?

Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen



große Verlagerungspotenziale bei großen und mittleren Entfernungen

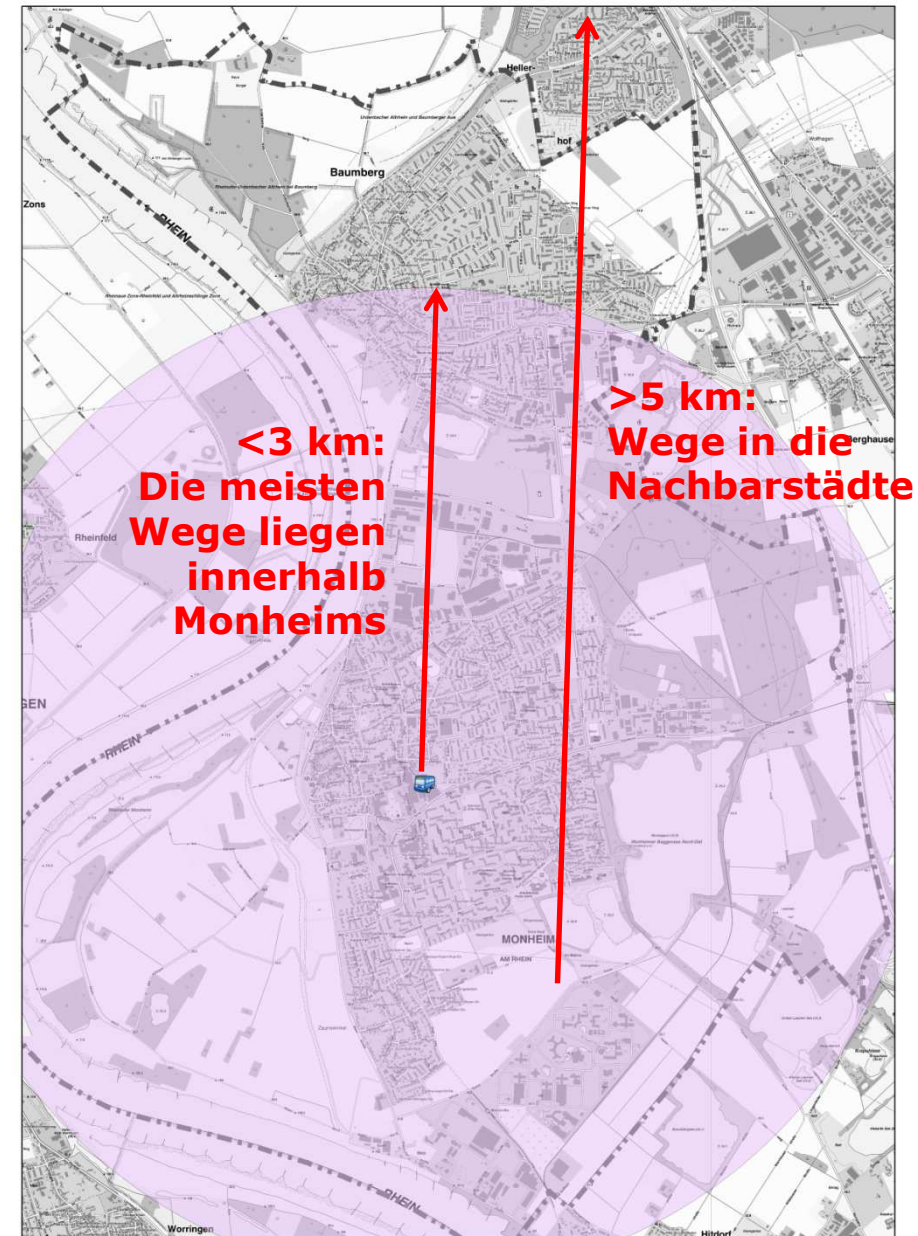
Weganteil Entfernung	0 bis u. 1 km	1 bis u. 3 km	3 bis u. 5 km	5 bis u. 10 km	10 km und mehr
	28 %	30 %	12 %	11 %	19 %

- Zu Fuß
- ÖV
- Fahrrad
- MIV-Fahrer bzw. MIV

Quelle:
www.srv.de

Monheim am Rhein: die kompakte Stadt

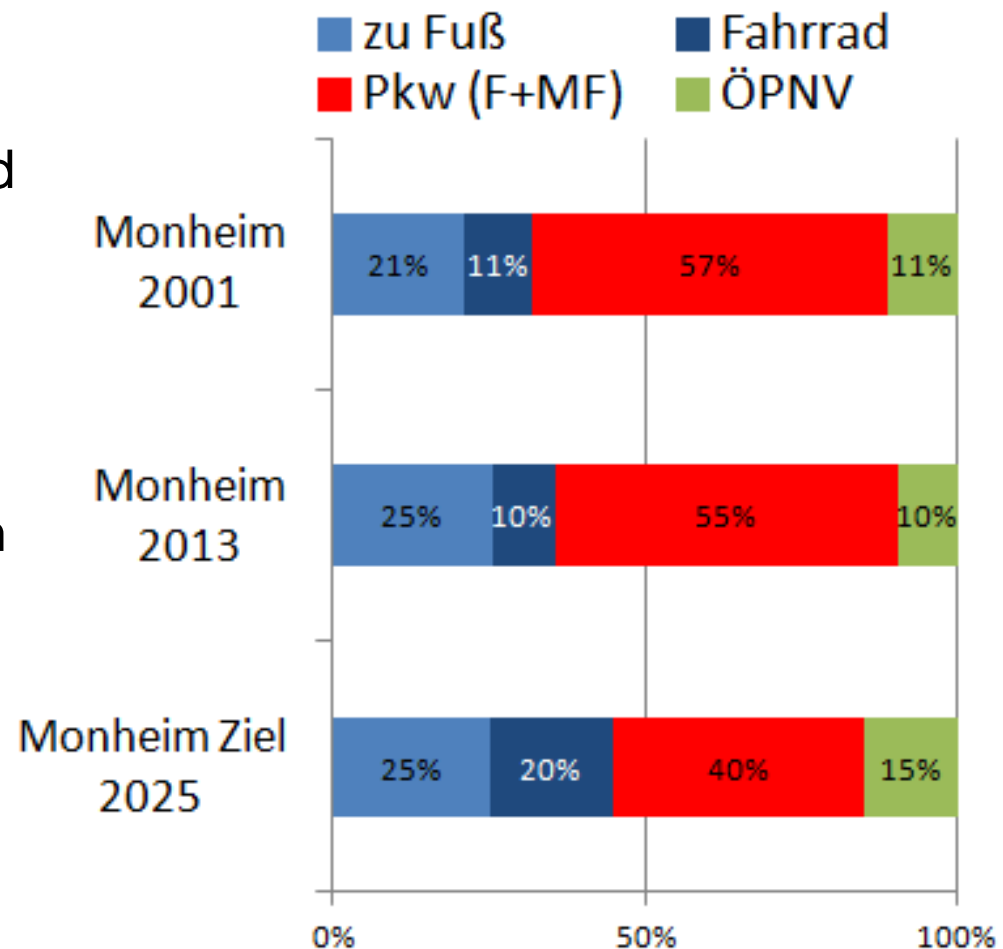
- Monheim ist die Stadt der kurzen Wege.
- Würde man eine Stadt entwickeln wollen, die ideal für die Verkehrsmittel Füße und Fahrrad ist, würde sie ähnlich wie Monheim aussehen.



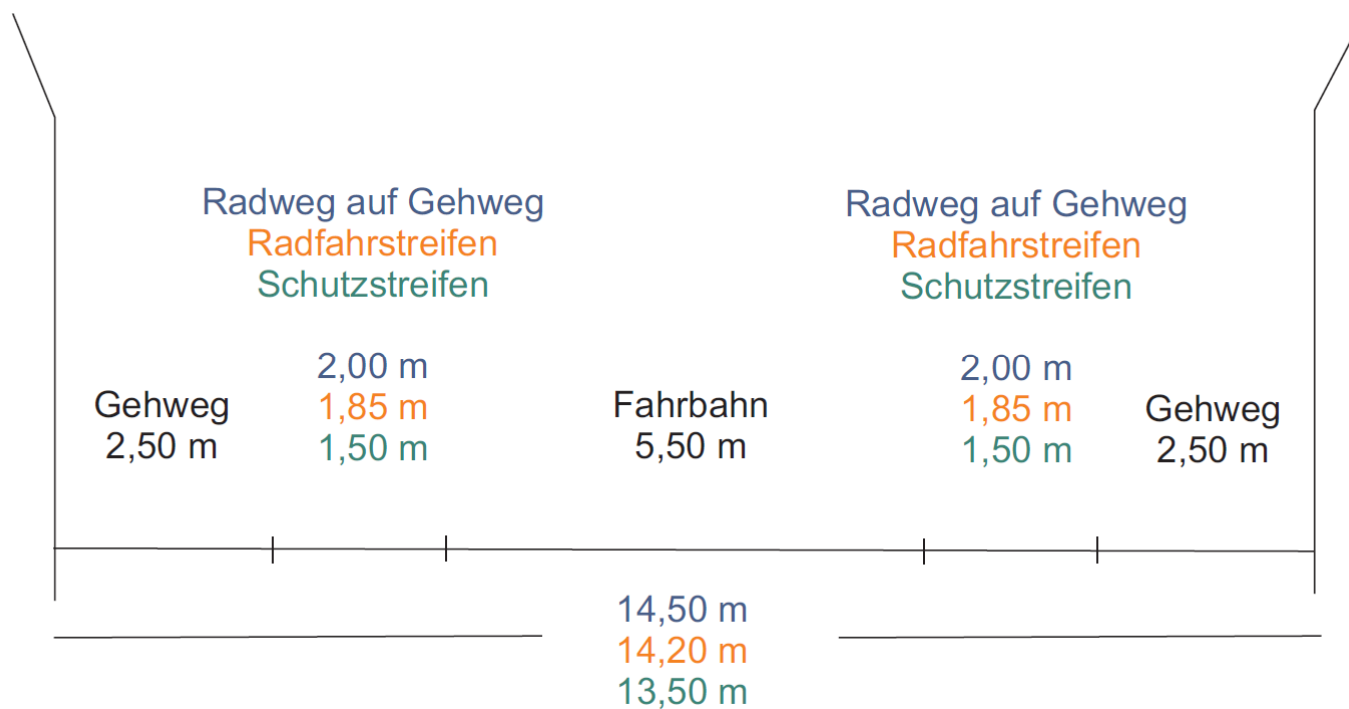
Was ist erreichbar? – 20% Radverkehr!

Eine fahrradfreundliche Stadt braucht Ziele

- Der Mix aus 40% Auto und 60% Rad/Fuß/ÖPNV (Bus+Bahn) ist erreichbar.
- Weniger Kfz-Verkehr auch auf der Opladener Straße



Doch sind die Breiten der Baumberger Chaussee nicht überall vorhanden ...



Oft ist weder auf der Fahrbahn noch im Seitenraum Platz.
Wohin also mit dem Radverkehr?

Warum gibt es nicht überall Radwege?

Weil es Mindestmaße für Radverkehrsanlagen gibt!



Einrichtungsradschwergewichtsweg

2,00 m (1,60 m)

Zweirichtungsradschwergewichtsweg

2,50 m (2,00 m)

(mit und ohne Benutzungspflicht)



Radfahrstreifen

1,85 m



Schutzstreifen





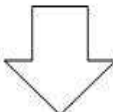
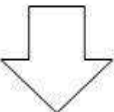
1,50 m (1,25 m)



Gemeinsamer Geh- und Radweg

4,00/3,00 m (2,50 m)

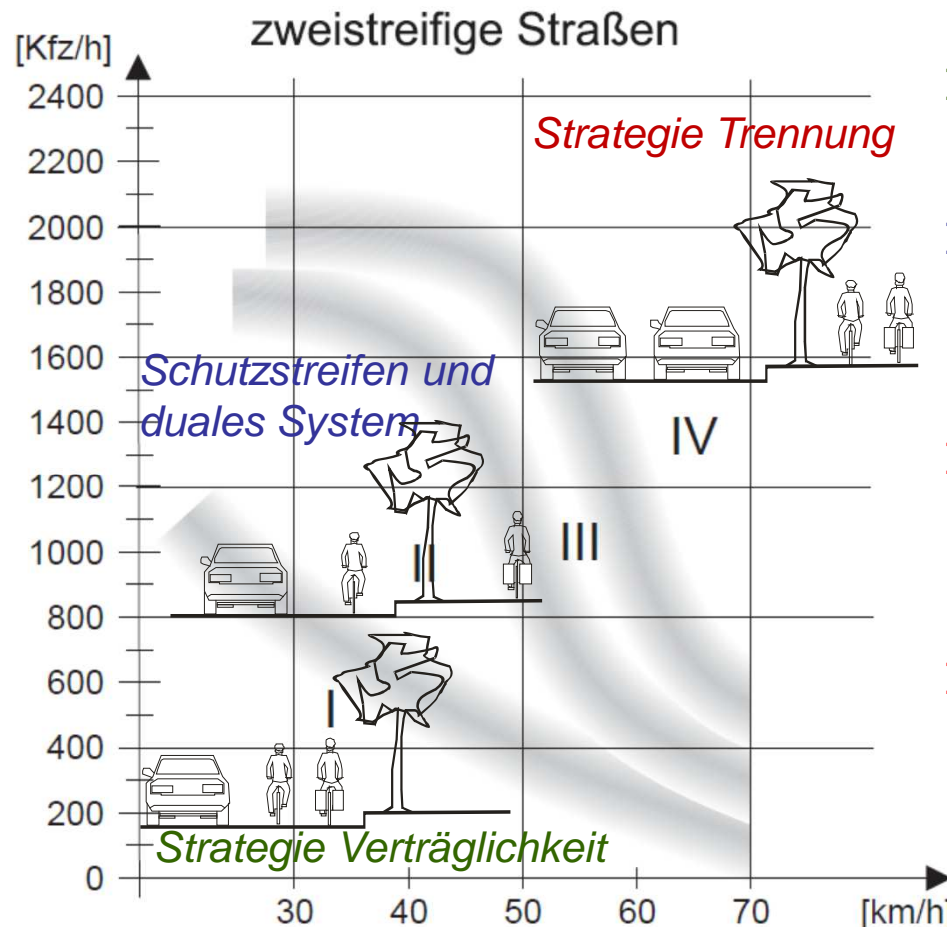
Die Chance ist: Strategie „Verträglichkeit“

Ziel	Schaffung eines sicheren, zieldirekten, zügig zu befahrenden Hauptnetzes					
Konflikt	Radverkehr - Kfz-Verkehr					
Strategie	STRATEGIE „TRENUNNG“ von Radverkehr und Kfz-Verkehr			STRATEGIE „VERTRÄGLICHKEIT“ von Radverkehr und Kfz-Verkehr		
Instrumente (Führungsformen)	 unabhängiger baulicher Radweg, Radschnellweg*	 straßen- begleitender baulicher Radweg	 Radfahr- streifen	 Schutzstreifen (ggf. Kombinations- lösungen)	 Mischverkehr 4-spurige Straße Hauptstraße „Shared Bike Lane“	 Mischverkehr 2-spurige Straße Sammelstraße „Piktogramme“
zentrale Hemmnisse, Probleme	Flächen- verfügbarkeit hohe Kosten geringe Flexibilität	Flächen- verfügbarkeit Führung an Einmündungen & Knotenpunkten Rad-Fahr- geschwindigkeit geringe Flexibilität	Flächen- verfügbarkeit Akzeptanz der unsicheren Radfahrer	Flächen- verfügbarkeit Akzeptanz der unsicheren Radfahrer Akzeptanz der Kfz-Führer	Kfz-Verkehrsmenge / Kfz-Geschwindigkeiten Akzeptanz der unsicheren Radfahrer Akzeptanz der Kfz-Führer	Einbindung in Netzstruktur Einbindung Einmündungen & Knotenpunkten Verkehrs- beruhigung
Einsatzbereich	unabhängige Führungen	Hauptverkehrsstraßen				Erschließungs- straßen

* Radschnellwege nehmen in der Systematisierung eine Sonderstellung ein. Es ist zwischen der planerischen Kategorie der Radschnellwege (überwiegend) konfliktfrei geführten, breiten Sonderwegs für den Radverkehr zu unterscheiden. In der Theorie wird eine Trennung

Was sagen die Regelwerke dazu?

Wahl der Radverkehrsführung – Mischen oder Trennen



- I Regeleinsatzbereich für Mischen auf der Fahrbahn
 - II Regeleinsatzbereich für Schutzstreifen, Gehweg/Radfahrer frei und Radwege ohne Benutzungspflicht
 - III Regeleinsatzbereich für Trennen (Radwege, Radfahrstreifen, Gemeinsame Geh- und Radwege)
 - IV Trennen vom Kfz-Verkehr ist unerlässlich
- Übergänge sind nicht als harte Grenzen zu definieren!

Unterschiedliche Straßen – verschiedene Maßnahmen

- **Strategie Verträglichkeit:** Auf den meisten Straßen in Monheim und Baumberg wird es ein Miteinander von Rad und Kfz geben. Voraussetzung: Geschwindigkeit 20 - 30 km/h



Hauptstraße Tempo 20/30: Mischen

Unterschiedliche Straßen – verschiedene Maßnahmen

- **Strategie Trennung:** Auf den Rand- und Außerortsstraßen bei 50 km/h oder mehr.

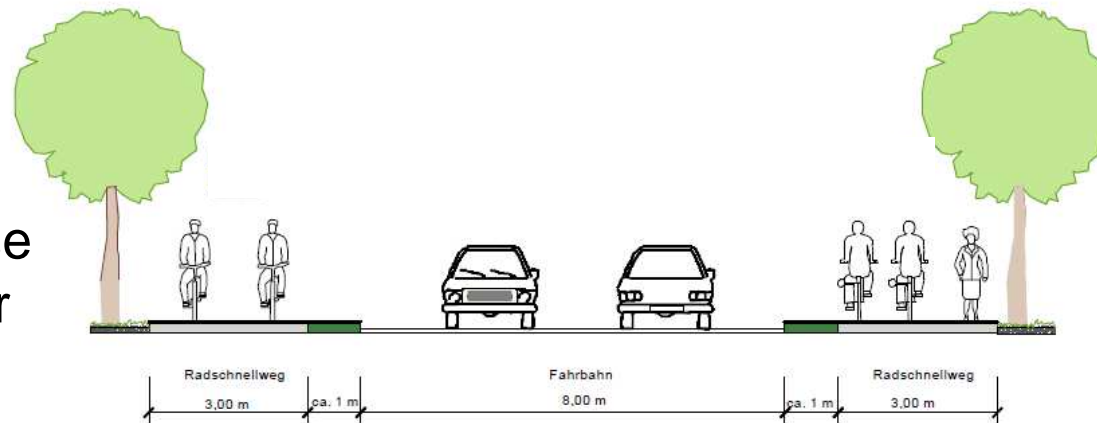


Unterschiedliche Straßen – verschiedene Maßnahmen

Langfristig beizubehaltende Radwege müssen regelgerecht ausgebaut werden.

- Baumberger Chaussee (zugleich Radschnellweg)

- Opladener Straße (ggf. nur östl. der Baumberger Chaussee)



Hauptverkehrsstraße Tempo 50: Trennen

- Bleer Straße
- Kielsgraben

Unterschiedliche Straßen – verschiedene Maßnahmen

- Schutzstreifen und duales System: Einige Hauptstraßen liegen mit 30-50 km/h genau zwischen trennen und mischen.



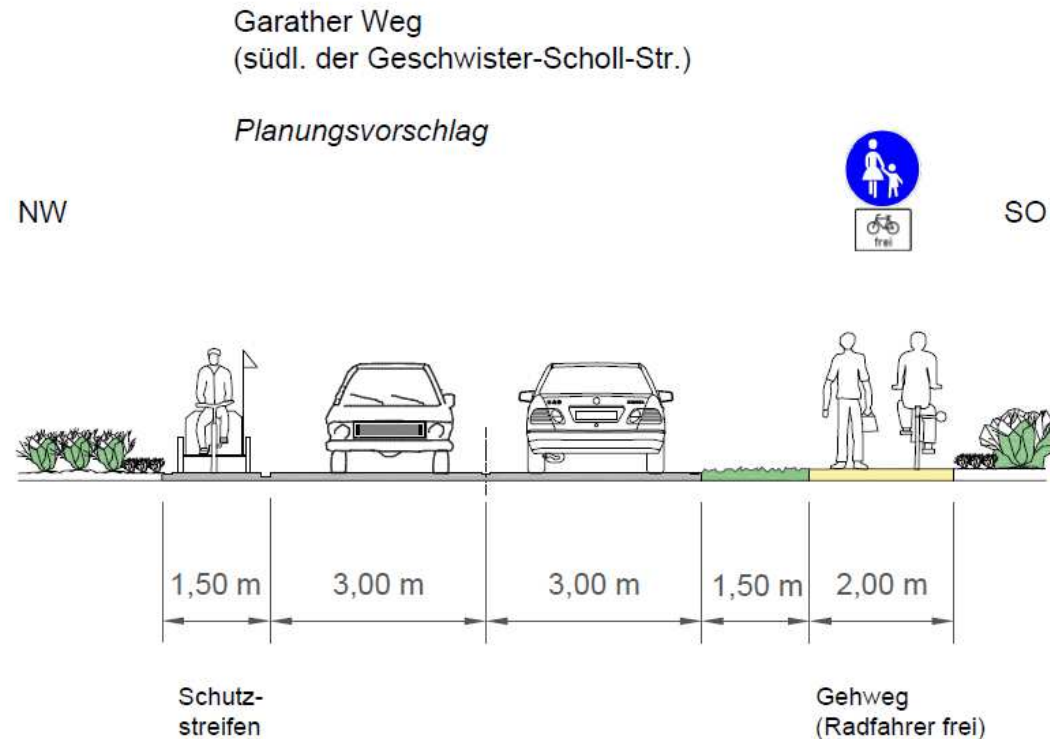
**„Duales System“ und
asymmetrische Führung
konsequent anwenden**

Unterschiedliche Straßen – verschiedene Maßnahmen

Radfahren an Hauptverkehrsstraßen – Asymmetrische Führung innerorts

Die Benutzungspflicht wird einseitig aufgehoben („duales System“) und einseitig werden Schutzstreifen ergänzt:

- Niederstraße
- Geschwister-Scholl-Straße
- Garather Weg
- Berliner Ring
- Alfred-Nobel-Straße



Was wünschen die Bürger?

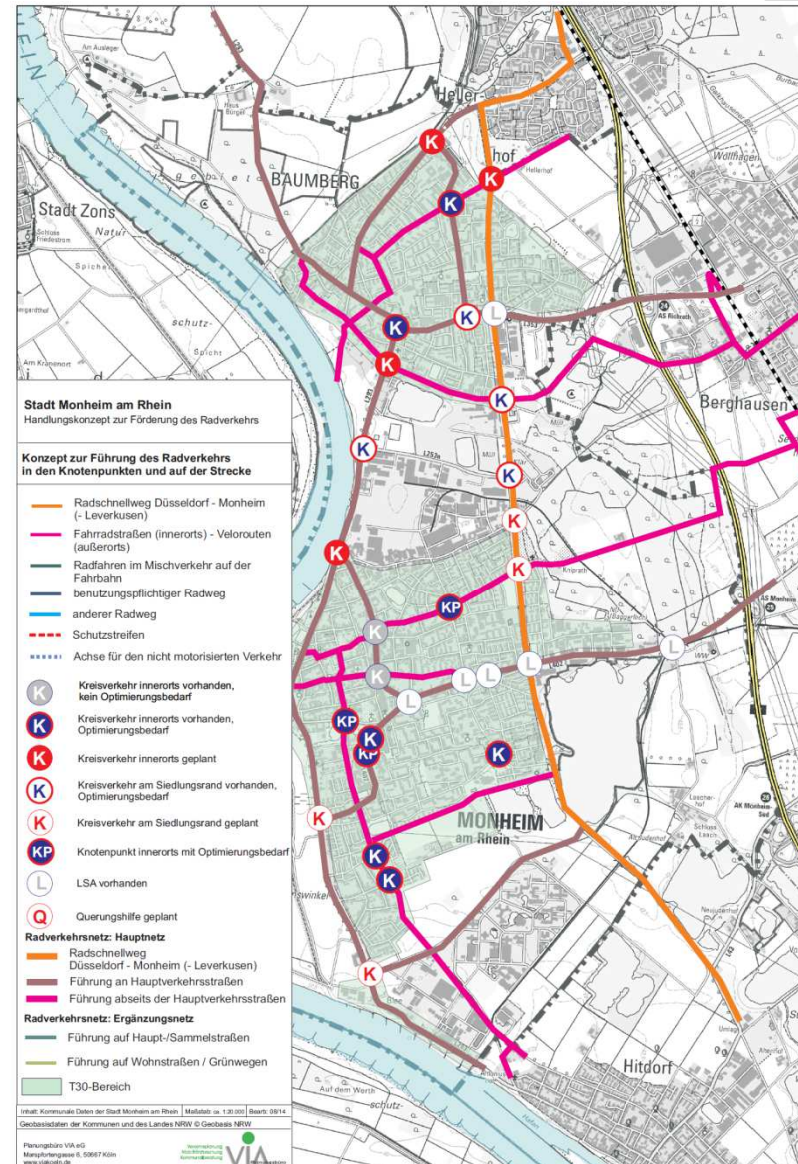
1. Einheitliche Regelungen
2. Klare Führung und Orientierung
3. Radverkehr sichtbar machen



Einheitliche Regelungen an Kreisverkehren

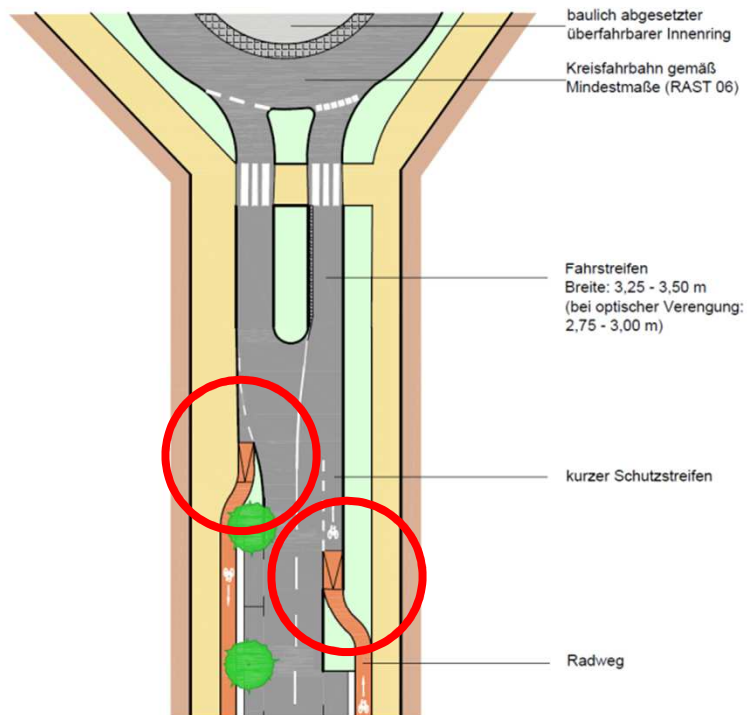
Zukünftig nur noch zwei
Führungen des Radverkehrs im
Kreisverkehr:

- **Innerorts:**
Führung auf der Fahrbahn im
Mischverkehr mit den Kfz
- **Siedlungsrandstraßen:**
bevorrechtigte Führung des
Radverkehrs auf
kreisumlaufenden Radwegen



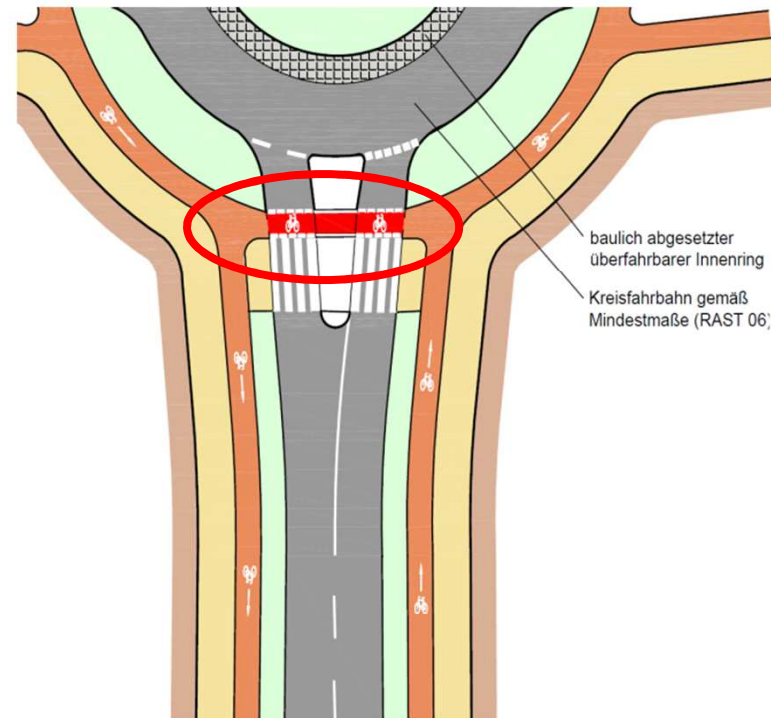
Einheitliche Regelungen an Kreisverkehren (Musterlösungen)

Kreisverkehr innerorts



Typ „innerorts“: Führung des Radverkehrs über die Kreisfahrbahn

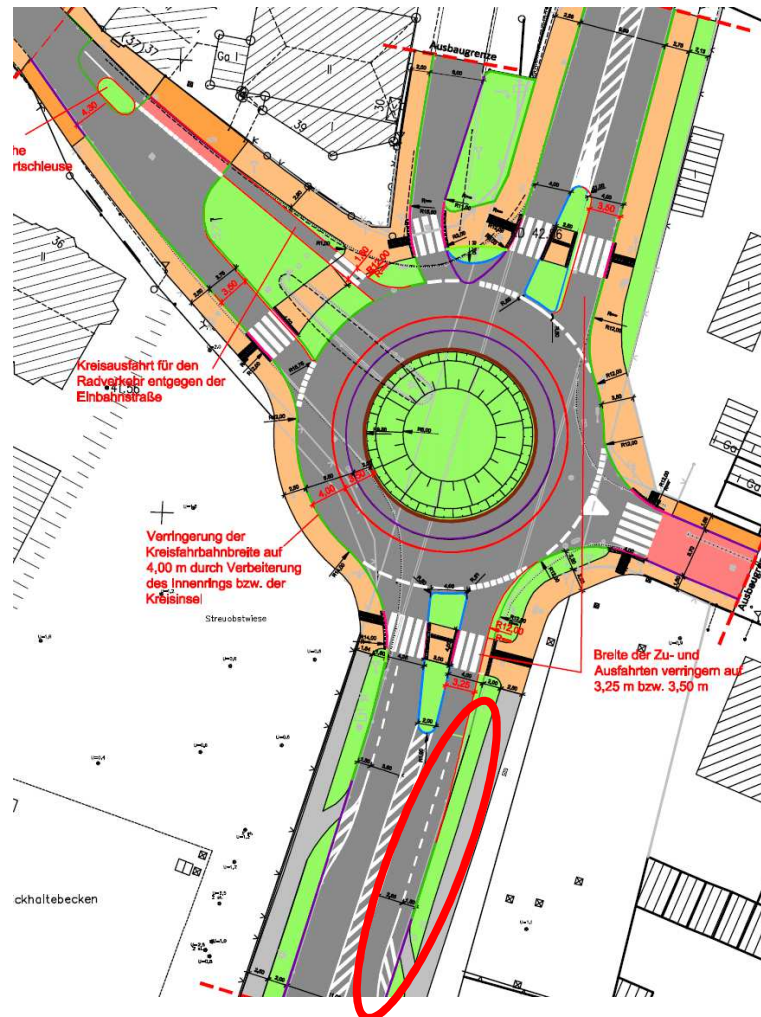
Kreisverkehr Randstraßen



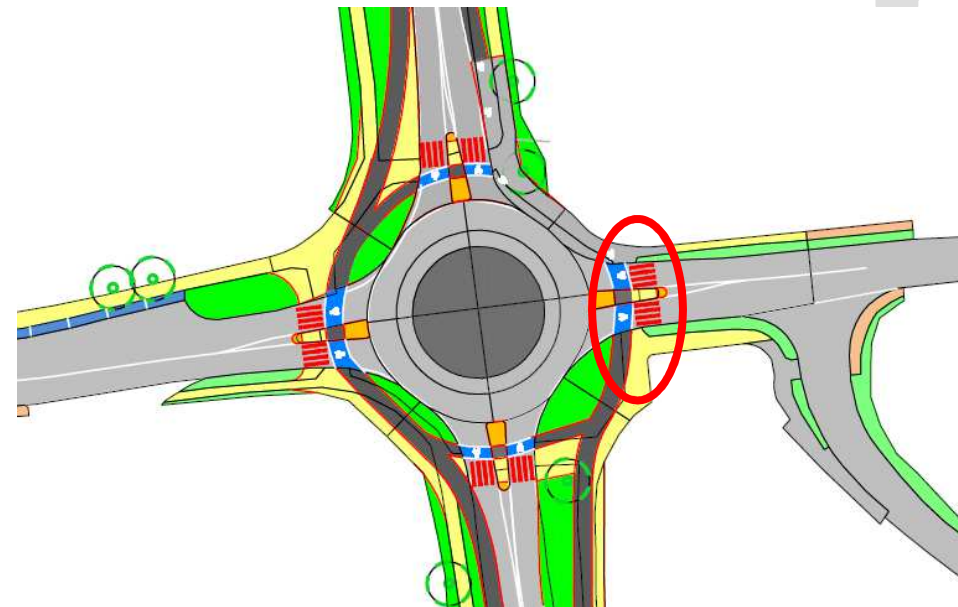
Typ „Siedlungsrandstraßen“ Führung über kreisumlaufende Radwege

Einheitliche Regelungen an Kreisverkehren (Planungen)

Kreisverkehr innerorts



Kreisverkehr Randstraßen



Baumberger Chaussee / Sandstraße

Monheimer Straße / Sandstraße

Ein Angebot für jeden:

Das duale System



Kann man es allen Recht machen?

Ja, man kann (fast alle) Wünsche erfüllen ...



Das duale System für die Defensiven

- Radwege und Rad-Gehwege bleiben erhalten...

Das duale System für Offensive

- Innerorts wird die Benutzungspflicht aufgehoben
- Fahren auf der Fahrbahn ist dann fast überall erlaubt



Wie verdeutlicht man eine Regelung, die kaum jemand kennt?

„Duales System“ ➤ Kommunikationsproblem



Beispiel: Stadt Frankfurt / Main

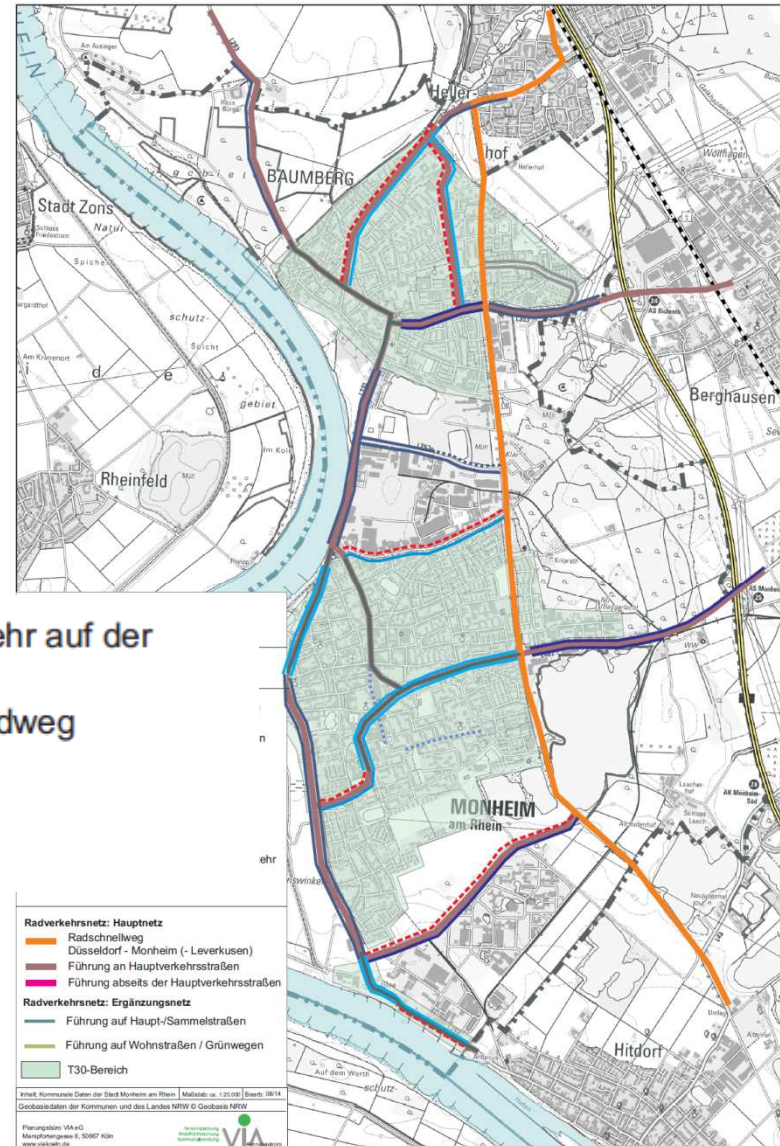
Quelle:
Ivm: Förderung des Rad- und Fußverkehrs –
Kosteneffiziente Maßnahmen im öffentlichen
Straßenraum. Frankfurt, 2013



Beispiel: Stadt Köln

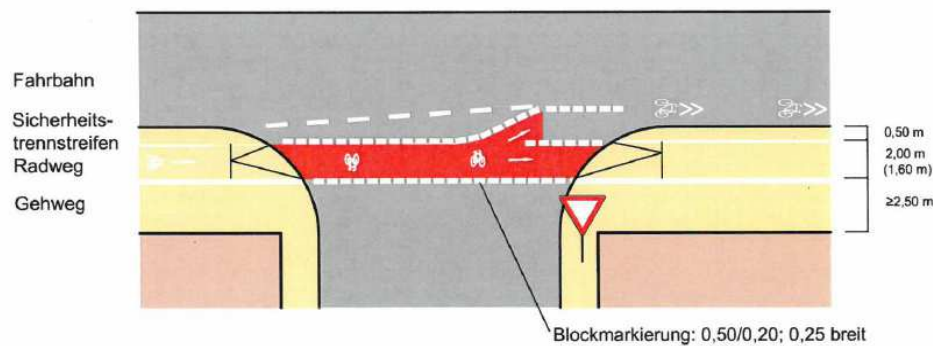
Duales System und andere Führungsformen

Radfahren auf Hauptverkehrsstraßen in Monheim

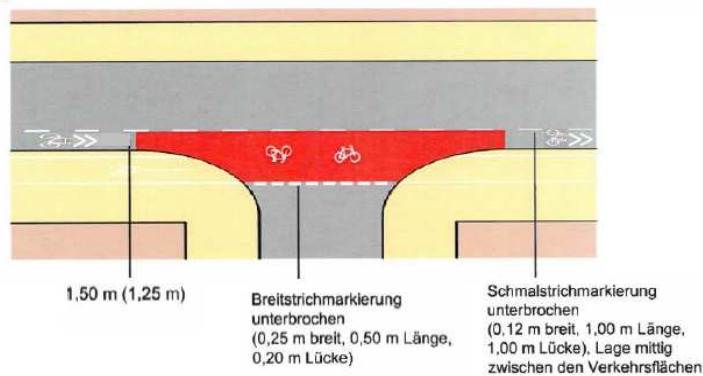


Klare Führung und Orientierung – Radverkehr sichtbar machen!

Radfahren an Hauptverkehrsstraßen – Duales System



Auflösung von
benutzungspflichtigen
Radwegen in das
duale System



Furtmarkierung
bei dualem
System

Klare Führung und Orientierung – Radverkehr sichtbar machen!

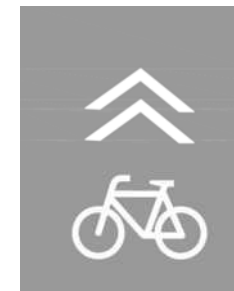
Radfahren an Hauptverkehrsstraßen

Innerorts:

Hauptstraße / Monheimer Straße, Krischerstraße

➤ Radfahren im Mischverkehr

- Markierungen und Piktogramme
„Sharrow“ für den Mischverkehr
- Begleitende Öffentlichkeitsarbeit



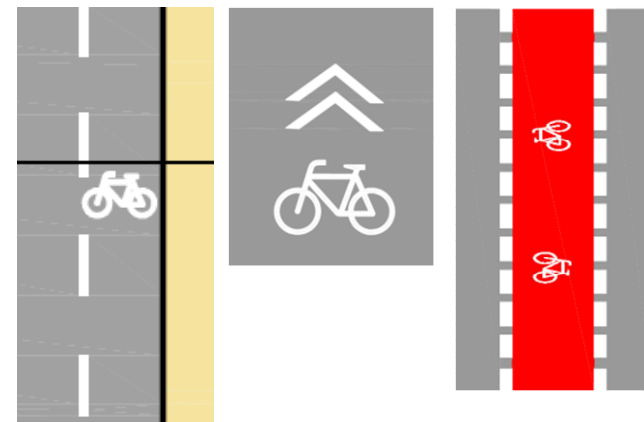
Klare Führung und Orientierung – Radverkehr sichtbar machen!

- Radverkehr soll auf den wichtigen Straßen sichtbar sein
- Radfahrerinnen und Radfahrer mit unterschiedlichen Ansprüchen sollen sich sicher fühlen
- Allen Radfahrern muss immer klar sein, wo sie fahren dürfen bzw. sollen

Drei einfache Elemente reichen aus:

1. Fahrradpiktogramm
2. Pfeilpiktogramm
3. Furt- bzw. Fahrstreifenmarkierung

Die Markierungen und Piktogramme verdeutlichen das duale System, zum Beispiel: ...



Klare Führung und Orientierung – Radverkehr sichtbar machen!

Grundsätze der Planung:

- Innerorts keine Zweirichtungsradwege mehr
- Schutzstreifen auf der nördlichen Seite zur Sicherung des Radverkehrs
- Duales System auf der Südseite durch Piktogrammspur und Furtmarkierungen sichtbar machen.



Das Maßnahmenprogramm

Maßnahmen an Knoten

Maßnahmen an Strecken

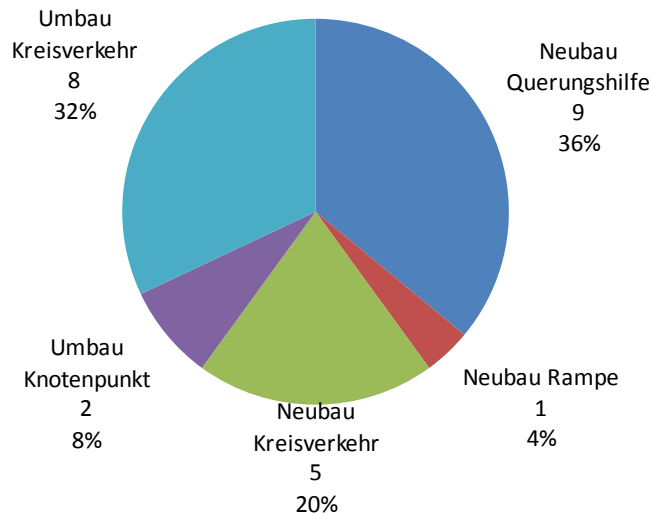
Öffnung von Einbahnstraßen

Fahrradstraßen

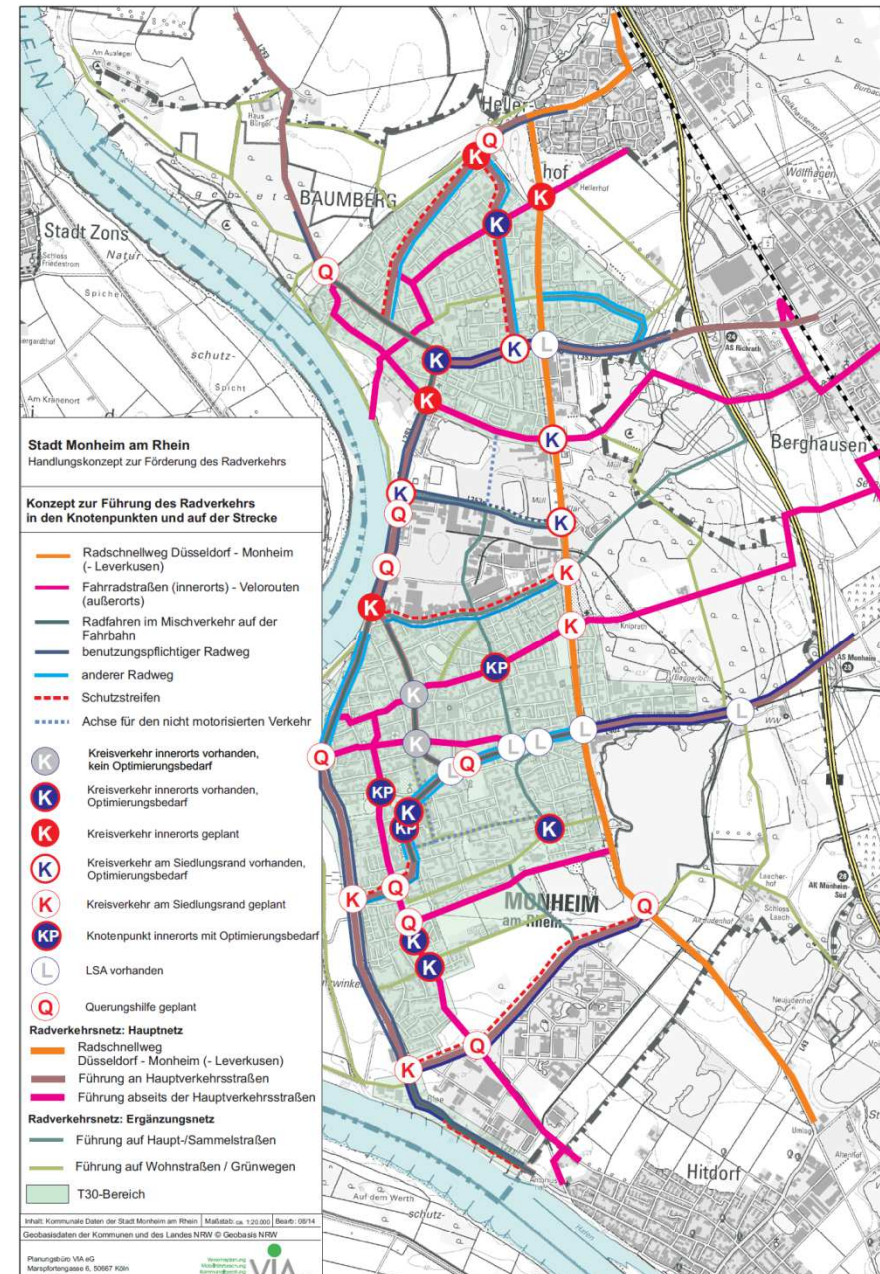


Maßnahmenprogramm Knotenpunkte

25 Maßnahmen an
Knotenpunkten



Zum Beispiel ...



Maßnahmenprogramm

Knotenpunkte

Beispiel:
Querungshilfen im Bereich der Rheinpromenade

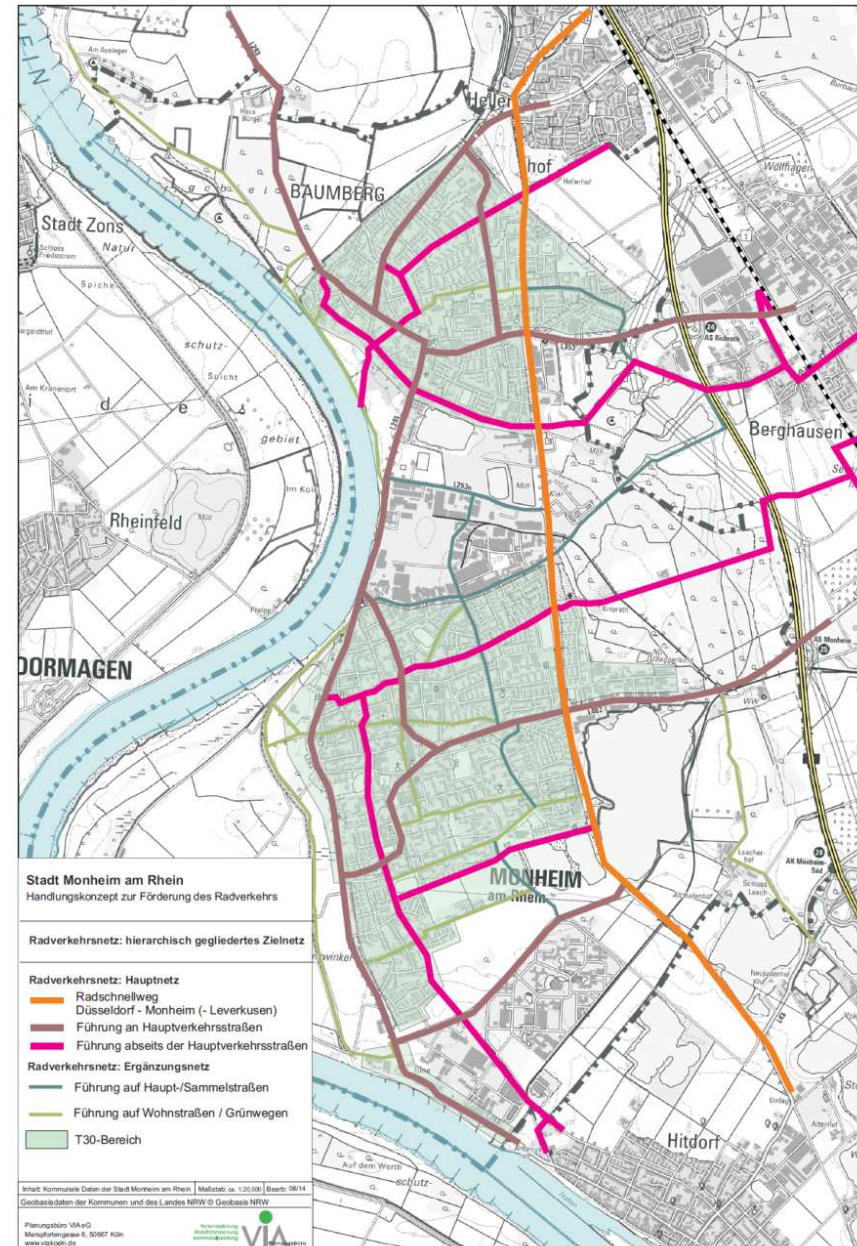
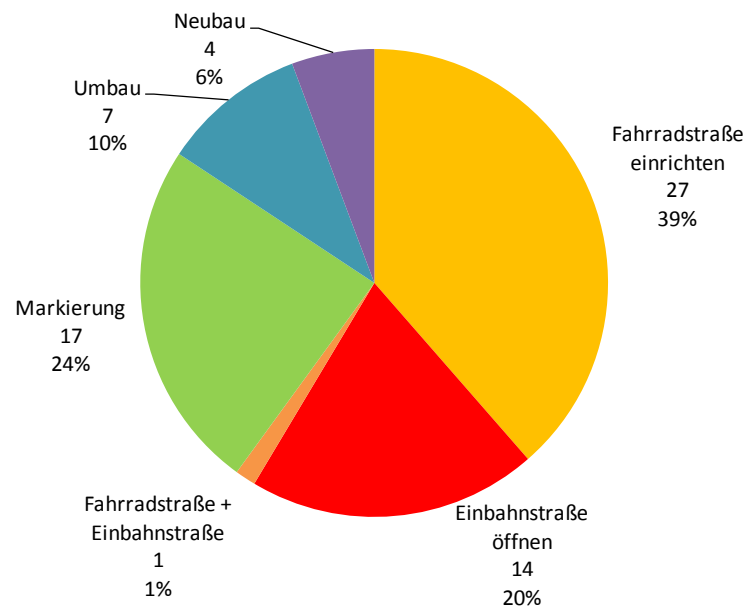
Ein Baustein zur Entzerrung der Situation am Rheinufer

Maßnahmen-Nr.:	MON10.03											
Bestand	Typ:	Knoten										
Querung einer übergeordneten Straße												
Lagebeschreibung												
Rheinpromenade												
Maßnahmentyp												
Bau einer Querungshilfe												
Musterlösung-/querschnitt												
Musterblatt: Sicherung des linksabbiegenden Rad-verkehrs												
Baulast	Bruttokosten											
strassen:nrw, zukünftig St	42.840 €											
Beschreibung der Maßnahme												
Es besteht dringender Bedarf der Sicherung von querenden Radfahrern an der Rheinpromenade (L 293) / Abzweig Fuß-/Radweg Richtung Rhein.												
<table border="1"> <tr> <td>Priorität</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Bürgervotum</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Verkehrssicherheit</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Netzzusammenhang</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Gesamt</td> <td>5</td> </tr> </table>			Priorität		Bürgervotum	1	Verkehrssicherheit	2	Netzzusammenhang	2	Gesamt	5
Priorität												
Bürgervotum	1											
Verkehrssicherheit	2											
Netzzusammenhang	2											
Gesamt	5											



Maßnahmenprogramm Strecken

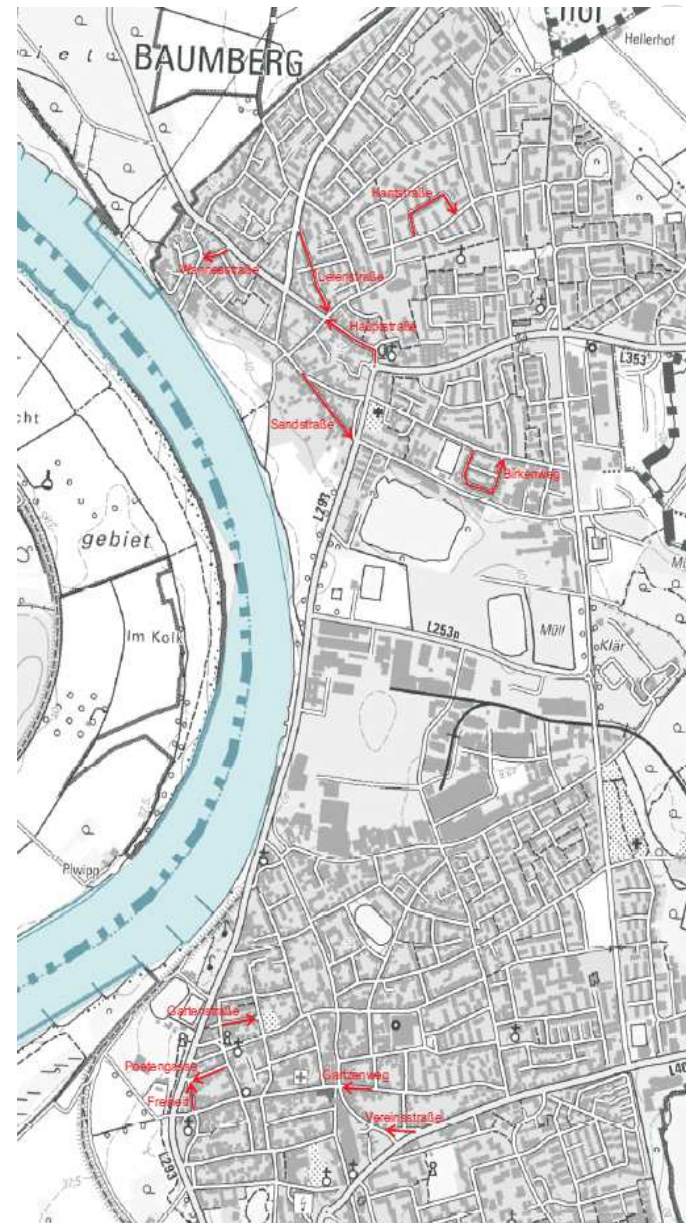
70 Streckenmaßnahmen



Öffnung von Einbahnstraßen

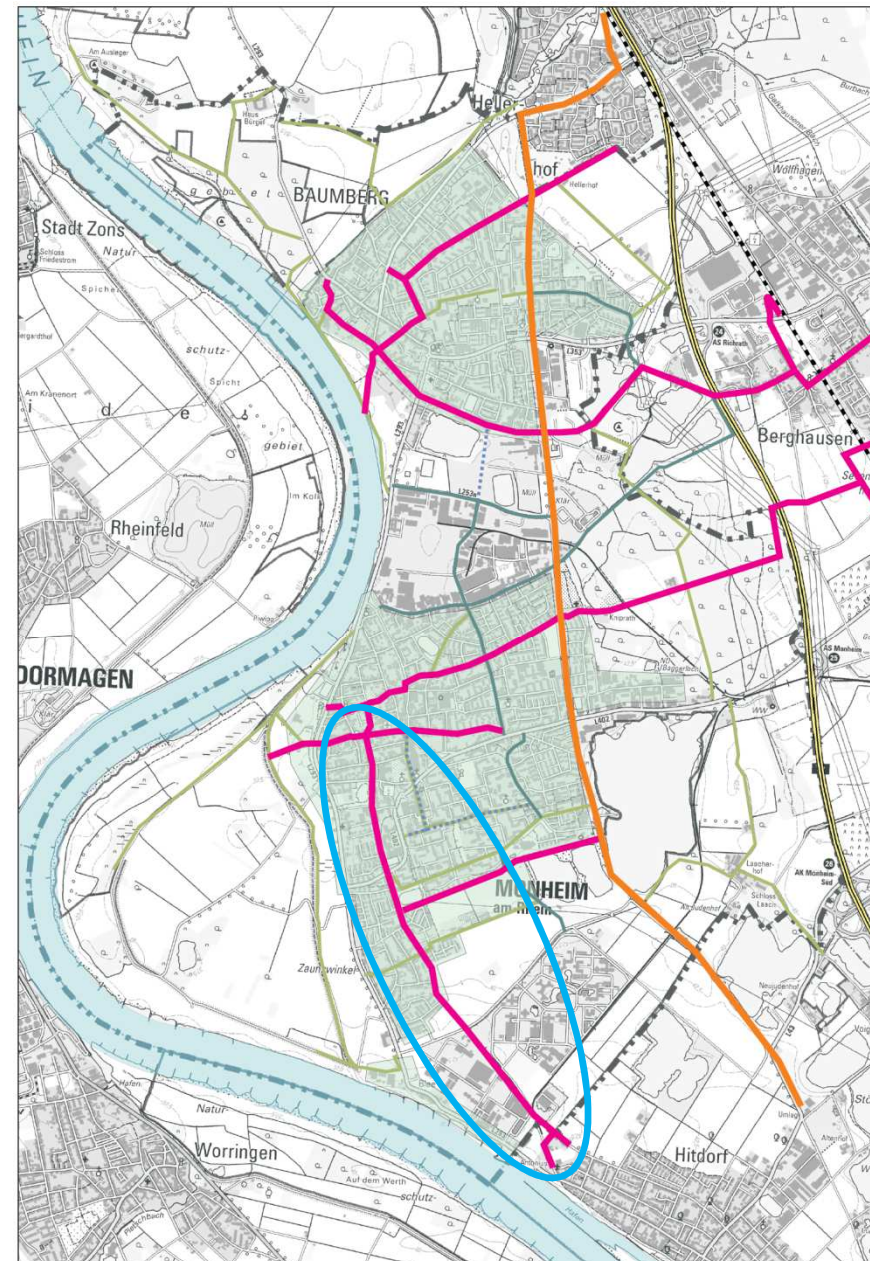
Alle Einbahnstraßen in Monheim werden für den Radverkehr geöffnet

- Hauptstraße und Sandstraße sind besonders wichtig für den Radverkehr



Fahrradstraßen als Kernstück der Radverkehrsplanung

- Der Heerweg wird als Teil der Achse Leverkusen – Monheim als Pilotprojekt zur Fahrradstraße
- Die übrigen werden im Zusammenhang mit dem Radschnellweg umgesetzt



Fahrradstraßen als Kernstück der Radverkehrsplanung

Beispiel für die Gestaltung Heerweg (Kreuzung Berliner Ring)

- Fahrradstraßen können öffentlichkeitswirksam inszeniert werden



Fahrradstraßen als Kernstück der Radverkehrsplanung



Banner bei der Neueinrichtung einer Fahrradstraße



Lupenräume:

Radverkehrsplanung im Detail

Sandstraße: Teil einer Fahrradachse

**Berliner Ring: Maßnahmenmix für mehr
Sicherheit**

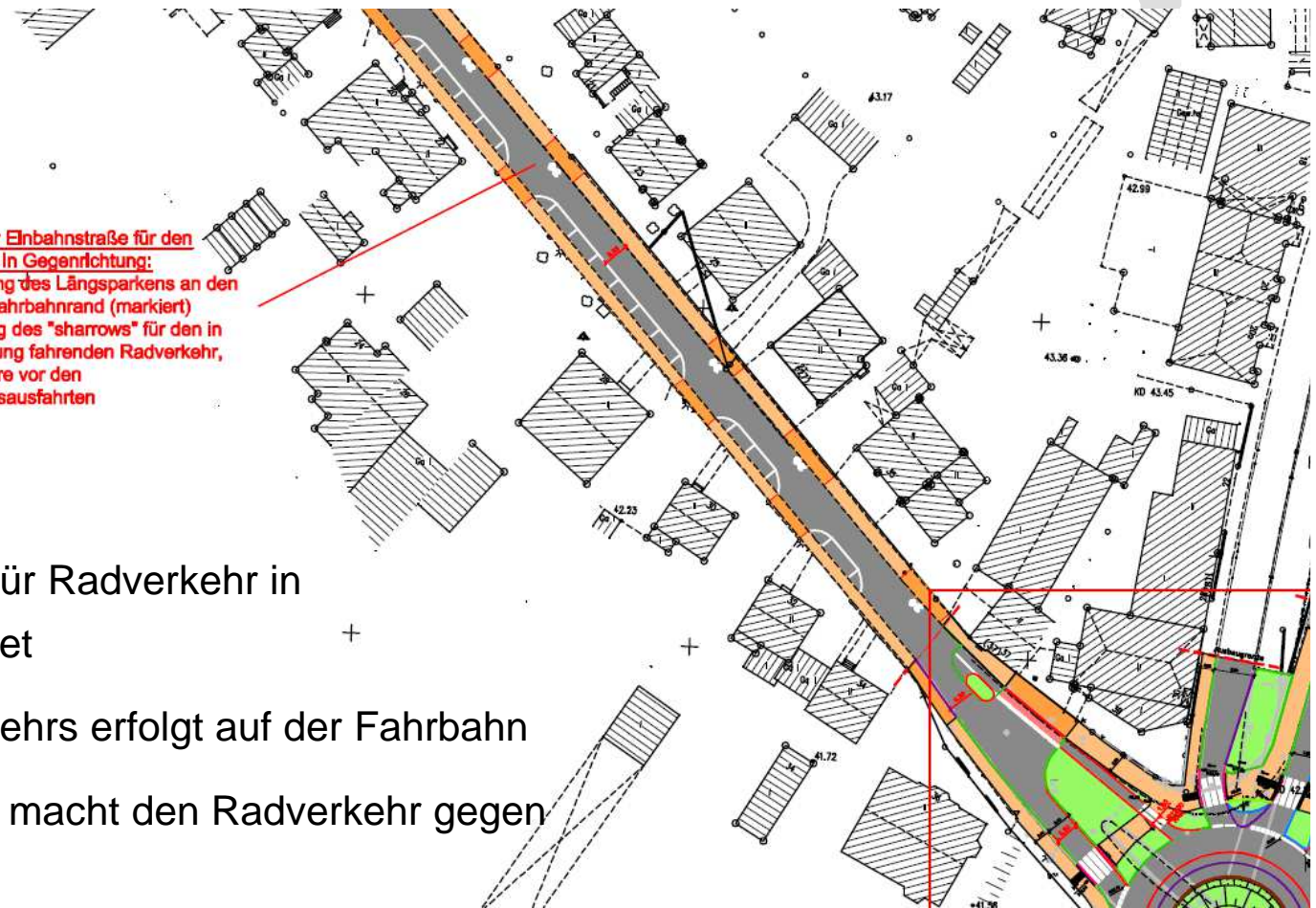


Lupenraum: Öffnung der Einbahnstraße Sandstraße

Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung:
- Verlagerung des Längsparkens an den südlichen Fahrbahnrand (markiert)
- Markierung des "sharrows" für den in Gegenrichtung fahrenden Radverkehr, insbesondere vor den Grundstücksausfahrten

Grundsätze der Planung:

- Die Sandstraße wird für Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet
- Führung des Radverkehrs erfolgt auf der Fahrbahn
- Eine Piktogrammspur macht den Radverkehr gegen die Richtung sichtbar



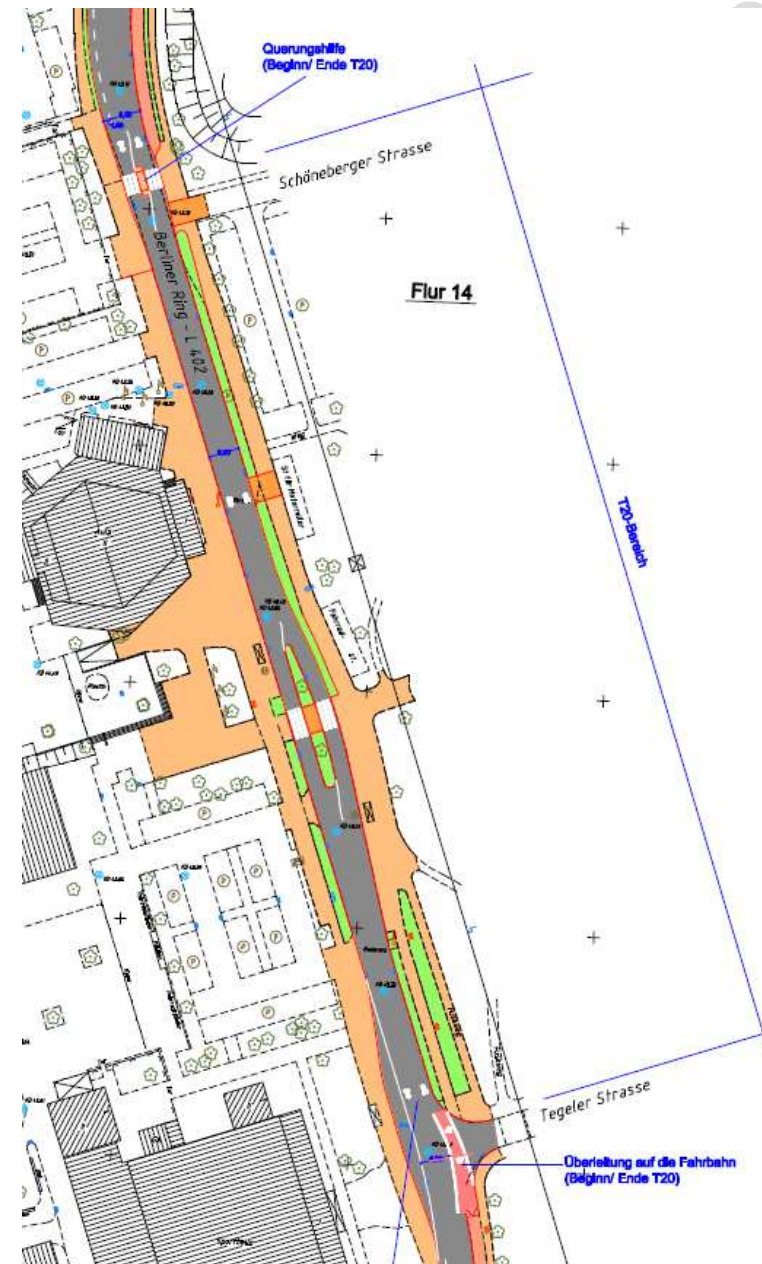
Lupenraum: Umgestaltung Berliner Ring



Heutige Situation: unbefriedigende Radverkehrsführung vor dem Schulzentrum

Grundsätze der Planung:

- Vor dem Schulzentrum: Tempo 20 und Radfahren im Mischverkehr auf der Fahrbahn
- Südlich des Schulzentrums: „Duales System“ und einseitiger Schutzstreifen



Beratung zum Radverkehr in laufenden Projekten der der Stadt Monheim

Beispiel: Hauptstraße in Baumberg

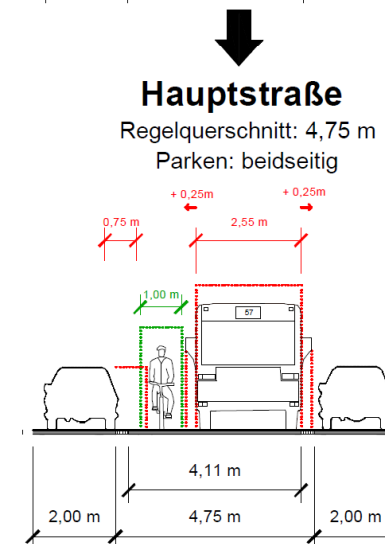
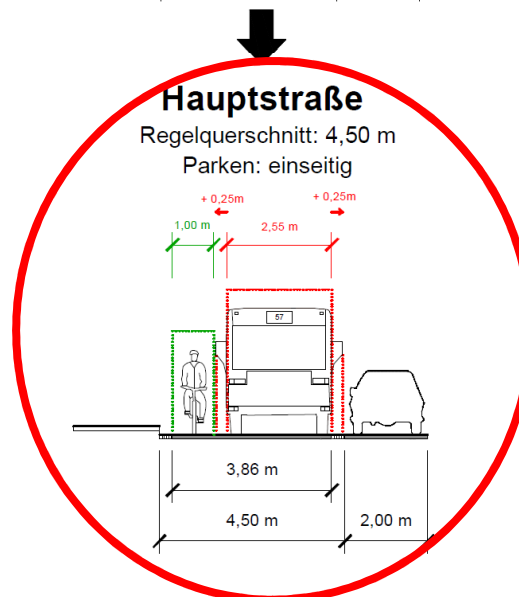
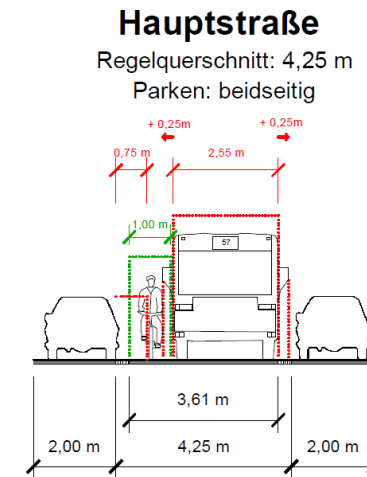
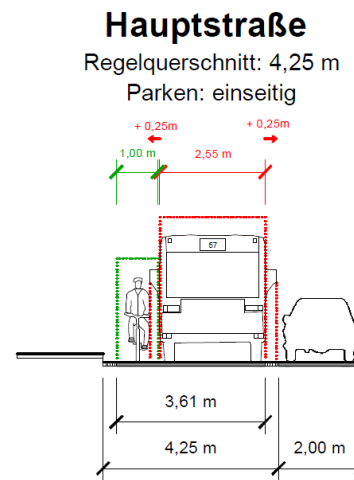


Lupenraum: Umgestaltung der Hauptstraße in Baumberg

Detailuntersuchung

zur Frage:

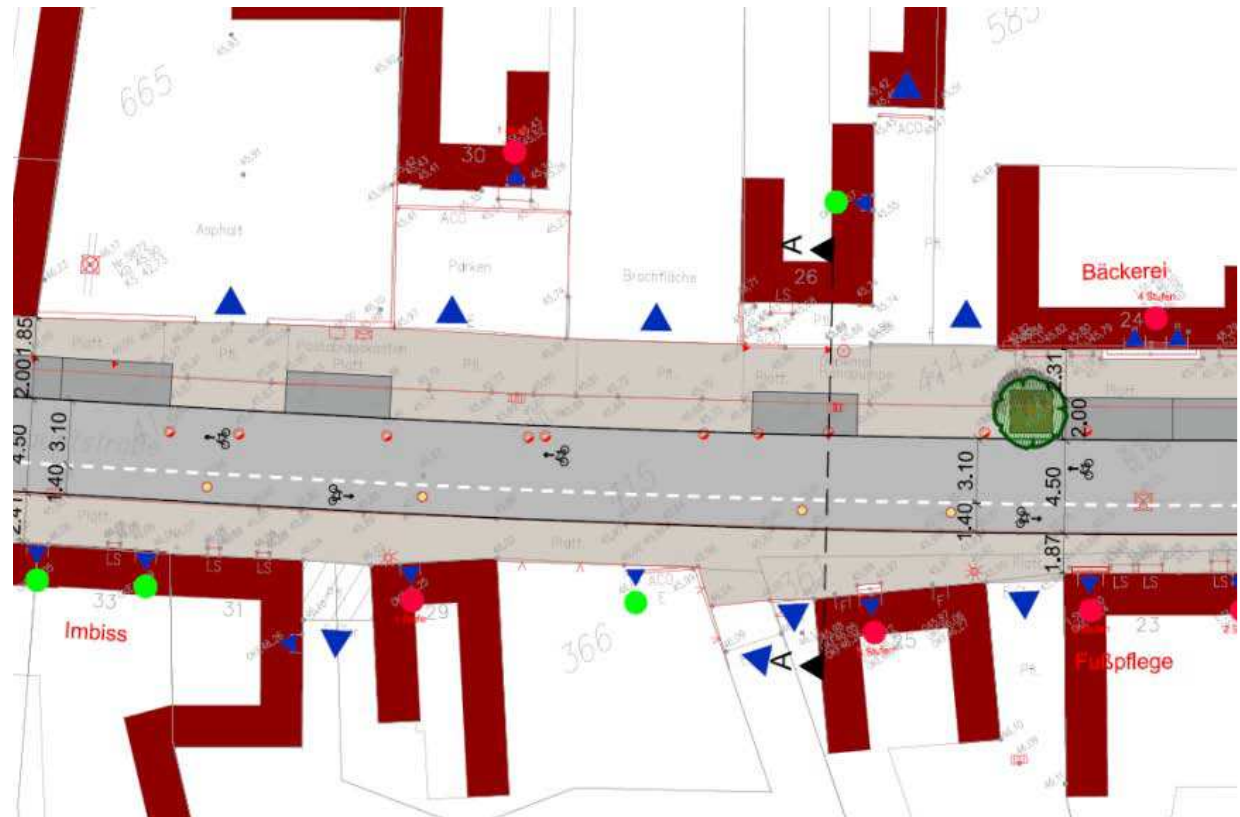
Welche Breite ist für den Radverkehr gegen die Richtung ideal?



Lupenraum: Umgestaltung der Hauptstraße in Baumberg

Grundsätze der Planung:

- Radfahren in Gegenrichtung ist zukünftig erlaubt
- Diese neue Regel wird durch einen markierten Schutzstreifen gegen die Richtung sichtbar gemacht
- In Fahrtrichtung wird Radfahren im Mischverkehr durch eine Piktogrammspur verdeutlicht
- Dies entspricht dem Prinzip, den Radverkehr sichtbar zu machen!



Wie wird Monheim fahrradfreundlich?

Prioritäten

Kosten

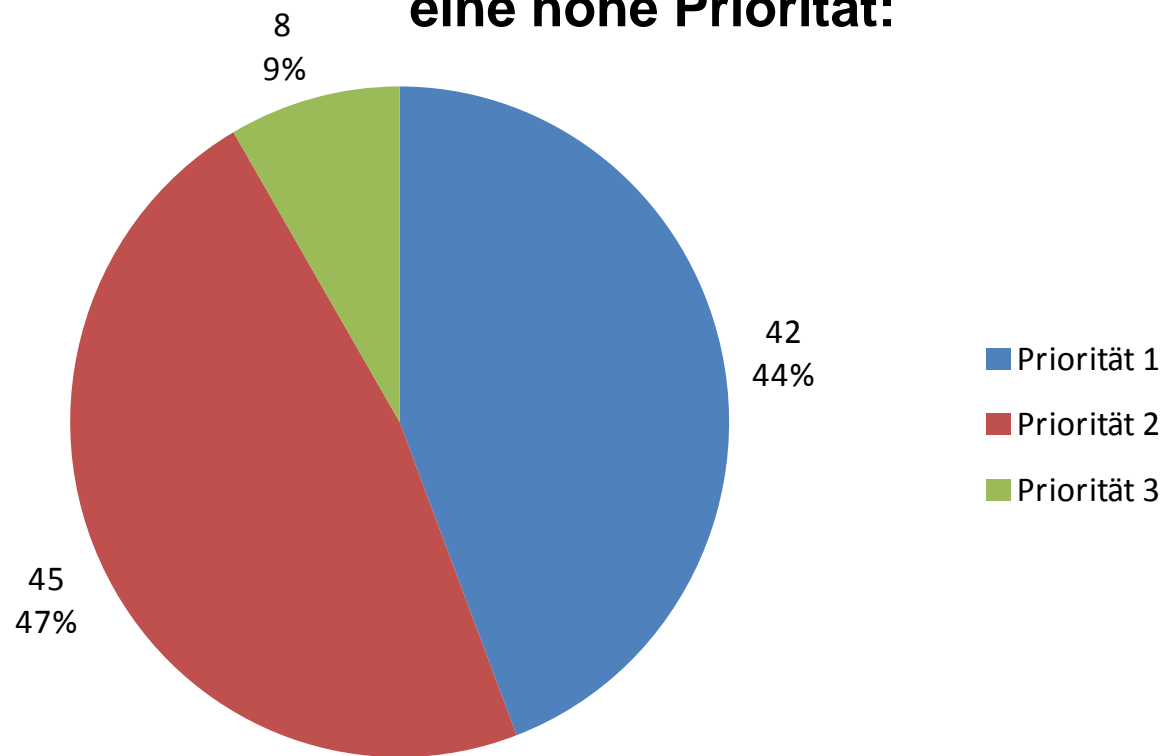
Umsetzung



Die Prioritäten im Radverkehrskonzept basieren auf drei Kriterien:

- Netzbedeutung
- Verkehrssicherheit
- Bürgervotum

Viele Maßnahmen haben eine hohe Priorität:



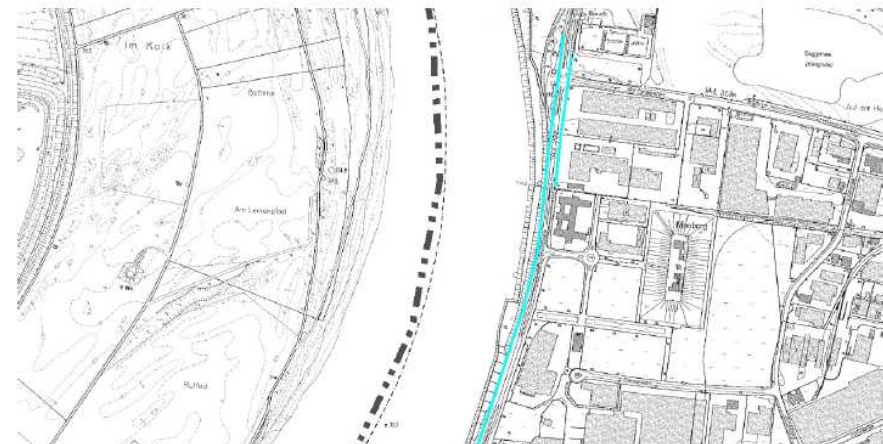
Prioritäten im Radverkehrskonzept:

Es wurden 95 Maßnahmen mit Prioritäten versehen

Beispiel für eine Maßnahme höchster Priorität:

- Rheinpromenade

Maßnahmen-Nr.:	MON10.01											
Bestand	Typ:	Strecke										
Führung über bauliche Nebenanlage												
Lagebeschreibung Rheinpromenade												
Maßnahmentyp Ausbau eines Radwegs												
Musterlösung-/querschnitt keine												
Baulast	Länge	Bruttokosten										
strassen.nrw, zukünftig St	1148 m	81.967 €										
<table border="1"> <tr> <td colspan="2">Priorität</td> </tr> <tr> <td>Bürgervotum</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Verkehrssicherheit</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Netzzusammenhang</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Gesamt</td> <td>9</td> </tr> </table>			Priorität		Bürgervotum	3	Verkehrssicherheit	3	Netzzusammenhang	3	Gesamt	9
Priorität												
Bürgervotum	3											
Verkehrssicherheit	3											
Netzzusammenhang	3											
Gesamt	9											
Beschreibung der Maßnahme Die gemeinsamen Geh-/Radwege (im Richtungsverkehr) entlang der Rheinpromenade sind stellenweise zu schmal (200 bis 240cm). Es sollte eine Ausbau auf das Regelmaß für gemeinsame Geh-/Radwege auf 250 cm erfolgen. Sollte das Projekt Rheinanleger realisiert werden, so ist darauf zu achten, dass der rheinseitige Geh-/Radweg auch für die starken Fußgänger- und Radfahrerströme in der Saison eine ausreichende Breite erhält, die auch einen Zweirichtungsradverkehr zulässt. Hier muss die Zweirichtungsführung toleriert und legalisiert werden, da Radtouristen nicht auf den östlichen Radweg zu zwingen sind, alle wollen (und sollen) den Blick auf den Rhein an dieser prominenten Stelle genießen.												



Was kostet die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes?

Die Infrastrukturmaßnahmen umfassen rund 4,4 Mio €.

- Darin enthalten sind nicht nur reine Radverkehrsmaßnahmen, sondern es ergeben sich auch Synergieeffekte zur Sicherung der anderen Verkehrsarten. Dies betrifft z.B. die neuen Kreisverkehrsplätze.



Wie wird das Radverkehrskonzept umgesetzt?

Neben den infrastrukturellen Maßnahmen braucht es auch eine **Neubewertung von Kommunikation und Service**

- Die neue Wertigkeit des Verkehrsmittels Fahrrad in der Stadt Monheim am Rhein muss in den Köpfen aller Beteiligten ankommen: in Politik, in Verwaltung und in der Bürgerschaft.

Erste Schritte dahin:

- Fahrradbeauftragte
- Themenseite „fahrradfreundliches Monheim“
(www.monheim.de/stadtprofil/fahrradfreundliche-stadt)



Wie wird das Radverkehrskonzept umgesetzt?

In zwei Workshops wurden mit engagierten Bürgern konkrete Projekte zur weiteren Förderung des Radverkehrs entwickelt:

- Barrierefreie Infrastruktur für den Freizeitverkehr
- Servicestation für Monheim
- Die „Grüne Acht“ als Rundkurs
- Schüler rauf aufs Rad!
- Schulung der Busfahrer der BSM zum Thema Radfahren
- Fahrradaktionstag in Monheim am Rhein

Wie wird das Radverkehrskonzept umgesetzt?

- **Barrierefreie Infrastruktur für den Freizeitverkehr**
- **Servicestation für Monheim**

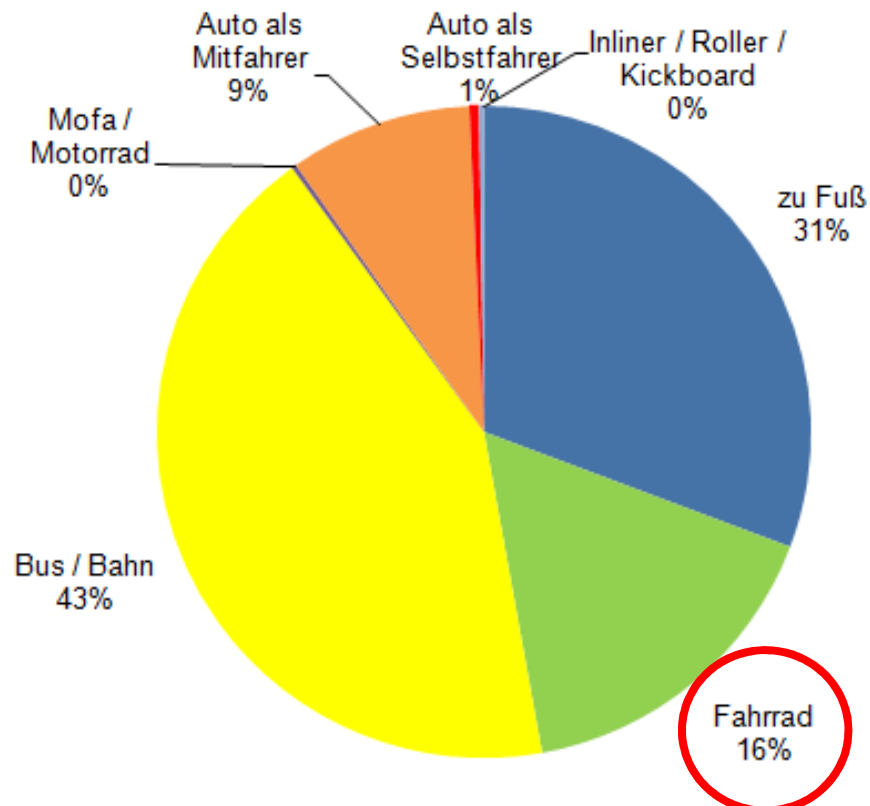
Diese Arbeitsgruppen haben bereits selbständig getagt und verfolgen ihr Projekt aktiv weiter. Sie stehen im Fokus der Stadtverwaltung und werden aktiv unterstützt.



Wie wird das Radverkehrskonzept umgesetzt?

▪ Schüler rauf aufs Rad!

In einer Masterarbeit wurde das Mobilitätsverhalten an den weiterführenden Schulen in Monheim untersucht:



Hier hat das Fahrrad noch Potenzial „nach oben“!

- Verbesserung der Abstellanlagen an Schulen

Wie wird das Radverkehrskonzept umgesetzt?

▪ Schüler rauf aufs Rad!

Optimierung der Fahrradabstellanlagen an Schulen:

- Erhöhung der Stellplatzzahl
- Qualitative Verbesserung der Anlagen
- Überdachung der Fahrradständer
- Bessere Einsichtigkeit / soziale Kontrolle oder Bewachung der Fahrradständer

und:

- Cycling-Bus / Walking-Bus
- Mobilitätspass
- Eltern-Taxi
- Fahrradcheck
-



Wie wird das Radverkehrskonzept umgesetzt?

- **Der fahrradfreundliche Arbeitgeber**
 - Stadtverwaltung
 - Große Gewerbeparks
 - Kleinere Betriebe



Wie wird das Radverkehrskonzept umgesetzt?

▪ Medienkonzept

Fahrrad-Logo

- Das neue Logo soll auch einen Fahrradbezug bekommen



MONHEIM AM RHEIN



Beispiel München

Wie wird das Radverkehrskonzept umgesetzt?

■ Medienkonzept

- Systematische Pressearbeit
- Info-Medien
- Hauswurfsendungen
- Temporäre Graffitis
- Banner im Straßenraum, z.B. „Fahrradstraße“ oder „Radfahren findet hier auch auf der Straße statt!“
-



Was hat Monheim Besonderes zu bieten?

Zur Bewerbung in die AGFS sind Innovationen gefragt, Leuchtturmprojekte Monheims sind:

- **Radschnellweg und Fahrradstraßennetz** – Das Pilotprojekt des Landes wird konsequent in das lokale Netz eingebunden und ein hochwertiges neues Netz entsteht
- **Radverkehr sichtbar machen** – Die Piktogrammspur macht das Fahren auf der Fahrbahn im dualen System deutlich
- **Inklusion und Radverkehr** – barrierefreie Infrastrukturangebote für alle Menschen schaffen
- **Bus und Rad** – Verständnis schaffen



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

