

Beschlussvorlage

Drucksachen-Nr. 0710/2023
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen	23.01.2024	Entscheidung

Tagesordnungspunkt

Radverkehrsnetz (im Zusammenhang mit dem Fahrradstraßenkonzept)

Beschlussvorschlag:

- I. Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr beschließt die Priorisierung der Radrouten. Die Verwaltung wird beauftragt die Routen F2, F31 und F4 auf potenzielle Radverkehrsanlagen zu prüfen.
- II. Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr beauftragt die Verwaltung die Straßen Siegenstraße, Wickenpfädchen, Friesenstraße, Hasenweg, Im Buchenkamp, Buchenkampsweg, Kaule und Gartenstraße, Alter Traßweg, Bahndamm (parallel, bis zum Golfplatz) als Fahrradstraße umzuplanen.
- III. Der beigeführten Tabelle mit den Anträgen zur Fahrradstraße wird zugestimmt, damit sind alle alten Prüfanträge zu Fahrradstraßen erledigt.

Kurzzusammenfassung:

Kurzbegründung:

Das hier vorliegende Radverkehrsnetz basiert auf sämtlichen Radverkehrskonzepten für die Stadt Bergisch Gladbach. Zusätzlich sind Einträge aus Politik und Öffentlichkeit eingeflossen, sodass im ersten Schritt Routen entwickelt wurden, die sich primär im Nebennetz befinden. Auf Grundlage dieser Routen können nun Radverkehrsanlagen wie beispielsweise Fahrradstraßen eingerichtet werden, sodass eine Bündelung und Förderung des Radverkehrs vorgenommen werden kann. Darüber hinaus werden erste Vorschläge zur Umsetzung von Fahrradstraßen mit zugehörigem Zeithorizont gemacht.

Risikobewertung:

(...)

Auswirkungsübersicht Klimarelevanz:

keine Klimarelevanz:	positive Klimarelevanz:	negative Klimarelevanz:
	Durch die Förderung des Radverkehrs sind positive Auswirkungen auf das Klima zu erwarten.	

Weitere notwendige Erläuterungen:

(...)

Finanzielle Auswirkungen:

	keine Auswirkungen:	Mehrerträge:		Mehraufwendungen:	
		lfd. Jahr	Folgejahre	lfd. Jahr	Folgejahre
konsumtiv:	x				
investiv:	x				
planmäßig:	x				
außerplanmäßig:					

Weitere notwendige Erläuterungen:

(...)

Personelle Auswirkungen:

	keine Auswirkungen:	Einsparungen:	Einstellungen:
planmäßig	x		

außerplanmäßig:			
kurzfristig:			
mittelfristig:			
langfristig:			

Weitere notwendige Erläuterungen:

(...)

Hintergrund und Ziele

In den vergangenen Jahren wurden der Verwaltung seitens der Politik, Fahrradverbänden und aus der Bürgerschaft Vorschläge für Fahrradstraßen eingereicht. Aufgrund personeller Engpässe und rechtlicher Vorgaben war die Bearbeitung dieser Anträge nur bedingt möglich. Die Verwaltung ist diesen Prüfaufträgen mit der Erstellung eines Radverkehrsnetzes nun nachgekommen (Drucksachennr.: 0209/2016, 0041/2021, 0612/2021, sowie schriftliche und mündliche Anfragen in Ausschüssen). Das hier beschriebene Ergebnis stellt Radrouten im Nebennetz dar und bildet die Grundlage für weitere Prüfungen.

Basis des vorgeschlagenen Radverkehrsnetzes sind alle bereits bestehenden Radverkehrskonzepte für das Stadtgebiet Bergisch Gladbachs sowie die eingegangenen Vorschläge für Fahrradstraßen aus der durchgeführten Beteiligung im Frühjahr dieses Jahres.

Bestehende Radverkehrskonzepte:

- Mobilitätskonzept Stadt Bergisch Gladbach, 2015
- Mobilitätskonzept Rheinisch-Bergischer Kreis, Regionale 2025
- Knotenpunktnetz NRW
- Themenrouten (z.B. Agger-Sülz-Radweg, Strunde-Radweg)
- RadPendlerRouten (Haupt- und Zubringerroute)
- IGP Routen, Schlaue Wege, Bergisch Gladbach

Diese Vorarbeit war nötig, da die bisher bestehenden Radwegekonzepte für die Stadt Bergisch Gladbach größtenteils auf den Hauptverkehrsstraßen des Kfz-Verkehrs verlaufen. In den meisten Fällen stellen diese auch für den Radverkehr die direkte und schnellste Verbindung dar. Hauptstraßen sind jedoch grundsätzlich nicht als Fahrradstraßen geeignet.

Maßgeblich für das erstellte Radverkehrsnetz ist, dass sich die Routen im Nebennetz befinden und viele Ziele des täglichen Bedarfes miteinander verbinden. Die Stadtverwaltung empfiehlt daher, Fahrradstraßen auf Basis des neuen Radverkehrsnetzes umzusetzen, da sie gemäß den fachlichen Vorgaben als Bündelung des Radverkehrs auf Radrouten im Nebennetz fungieren.

Die Einrichtung der Fahrradstraßen im Nebennetz ersetzen keineswegs die Einrichtung von Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen, sondern ergänzen diese. Um die Ziele des

Mobilitätskonzeptes zu erreichen, ist die Umsetzung von Radinfrastruktur an Hauptverkehrsstraßen weiterhin zu gewährleisten.

Bisheriges Vorgehen der Verwaltung

1. Beiträge sammeln

Die politischen Einträge zur Prüfung von Fahrradstraßen werden in einer Tabelle (**Anhang 1**) dargestellt. Diese beinhalten insgesamt 38 Vorschläge. Zusätzlich sind Vorschläge der Fahrradverbände in dieser Tabelle aufgeführt.

Die Tabelle beschreibt die vorgeschlagenen Straßenzüge, das Datum des Eintrags sowie die Drucksachnummer des entsprechenden Ausschusses. Weitere Spalten beziehen sich auf die Auswertung, die im weiteren Vorgehen beschrieben wird.

2. Konzepte zusammentragen

In Abbildung 1 (**Anlage 2**) werden sämtliche Radverkehrskonzepte die der Verwaltung vorliegen dargestellt. Als Grundlage werden das Hauptverkehrsnetz des Kfz-Verkehrs (orange) sowie die Stadtteilzentren dargestellt.

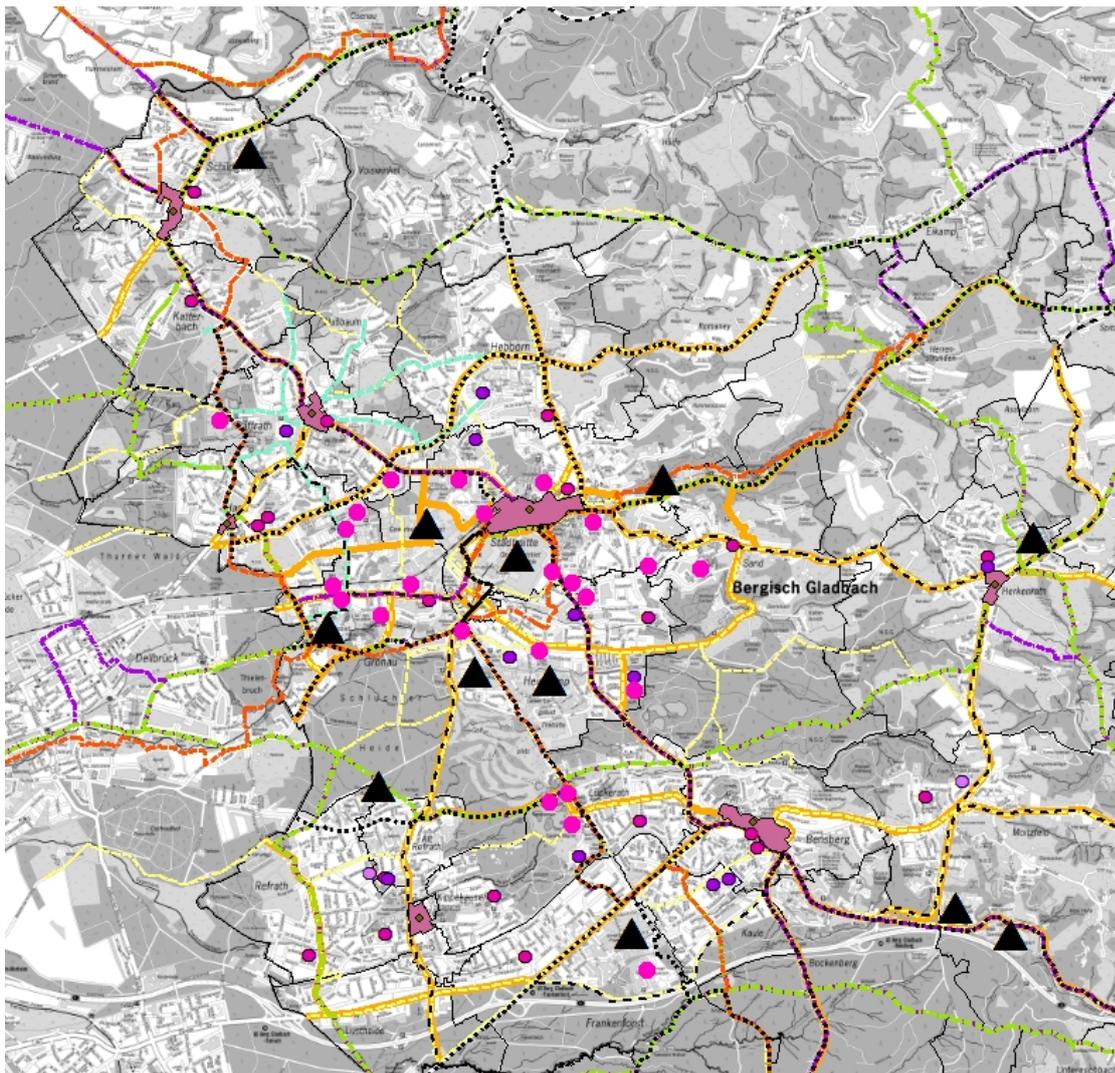


Abbildung 1: Radverkehrskonzepte für Bergisch Gladbach (Quelle: Stadt Bergisch Gladbach. Geobasisdaten: Rheinisch-Bergischer Kreis, Amt für Liegenschaftskataster und Geoinformation, eigene Darstellung 2023)

Folgende Konzepte werden dargestellt:

- Mobilitätskonzept Stadt Bergisch Gladbach, 2015
- Mobilitätskonzept Rheinisch-Bergischer Kreis, Regionale 2025
- Knotenpunktnetz NRW
- Themenrouten (z.B. Agger-Sülz-Radweg, Strunde-Radweg)
- RadPendlerRouten (Haupt- und Zubringerroute)
- IGP Routen, Schlaue Wege, Bergisch Gladbach

3. Umfrage Fahrradstraßenkonzept

Die Umfrage zum Fahrradstraßenkonzept im April 2023 diente im ersten Schritt einer vollumfänglichen Erfassung, sodass sämtliche Vorschläge, zusätzlich zu den bereits eingegangenen, gesammelt werden konnten. Die ungewichteten Meldungen aus der Bürgerschaft sind in **Anlage 7** dargestellt. Bei der Umfrage konnten zwei wesentliche Datensätze erstellt werden.

Zum einen konnte anhand der gesammelten Daten erste Ergebnisse hinsichtlich der Ziel-Quell-Verkehre erarbeitet werden. Diese sind für die Bündelung des Radverkehrs von wichtiger Bedeutung, da Ziele erkannt werden, die eine erhöhte Personengruppe anziehen. Diese Ziele sind bspw. Stadtteilzentren, Schulen, größere Arbeitgeber oder öffentliche Einrichtungen. Zum anderen geben die Umfrageergebnisse Aufschluss darüber, welche Routen befahren werden. Oft führen die Routen der Bürger:innen durch das Nebennetz, jedoch nicht gebündelt auf einer Straße sondern über parallelverlaufende Straßen. Eine Bündelung wäre demzufolge sinnvoll und möglich. Es wurden aber auch viele Routen genannt, die über das Hauptverkehrsnetz führen, wie in Abbildung 2 erkennbar.

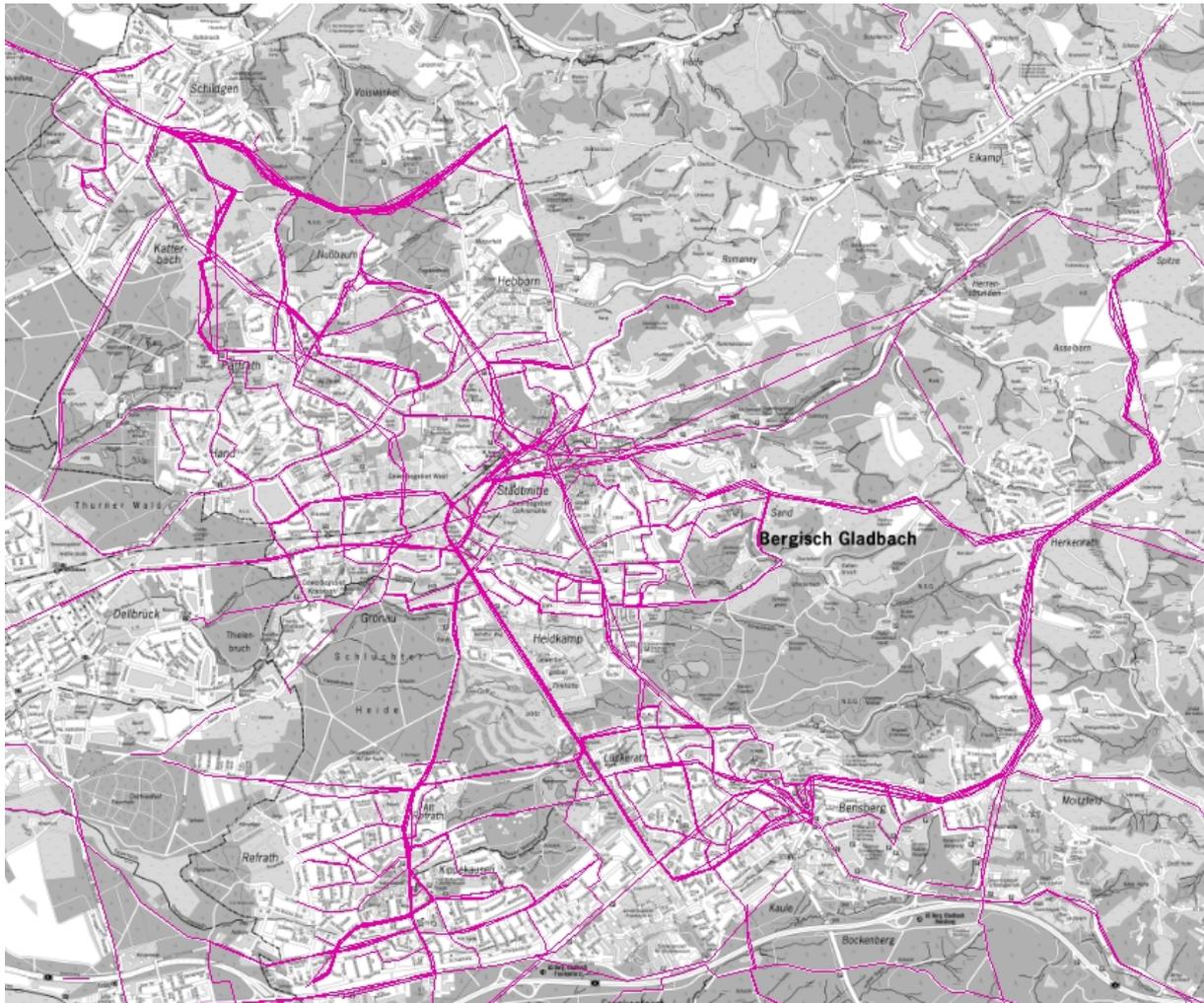


Abbildung 2: Eingaben Befragung April 2023 (n = 350) (Quelle: Stadt Bergisch Gladbach. Geobasisdaten: Rheinisch-Bergischer Kreis, Amt für Liegenschaftskataster und Geoinformation, 2023)

4. Erarbeitung der Radrouten

Die Erarbeitung der Routen ist ein dynamischer Prozess und kann stetig geändert oder ergänzt werden. Die Routen basieren rein auf der fachlichen Erarbeitung anhand der oben beschriebenen Grundlagen gemäß dem Regelwerk der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen. Zudem fand ein Fachgespräch mit den Fahrradverbänden ADFC und ProVelo im Oktober 2023 statt. Es diente dazu, den Arbeitsstand der Verwaltung vorzustellen und Anmerkungen der Verbände einfließen zu lassen.

Im Folgenden wird das systemische Vorgehen bei der Entwicklung der Radrouten erläutert und veranschaulicht:

Die Daten zu den Quell-Ziel-Verkehren (Schritt 3) geben einen ersten Aufschluss über die Bedarfe der Radfahrenden in Bergisch Gladbach. Zusätzlich wurden auch die damaligen Ergebnisse der Haushaltsbefragung für das Mobilitätskonzept 2015 herangezogen. Hierbei lag der Fokus vor allem auf den Verbindungen der Stadtteilzentren. Aufgrund von neuen

Technologien und den immer fortschreitenden Ausbau der E-Mobilität auch im Zweiradbereich ist davon auszugehen, dass die Bedarfe innerhalb der letzten acht Jahre weiter gestiegen sind.

Die oben beschriebenen Bedarfe wurden im nächsten Schritt auf die bestehende Infrastruktur gelegt. Dabei wurde vor allem die direkte Verbindung zwischen den Zielen in Betracht gezogen. Die direkten Verbindungen sind zumeist die Hauptverkehrsstraßen des Kfz-Verkehrs, was die Wichtigkeit einer Radinfrastruktur entlang dieser Straßen noch einmal hervorhebt. In Abbildung 3 (**Anlage 3**) werden sowohl die Ziele als auch das Hauptstraßennetz in Bergisch Gladbach dargestellt.

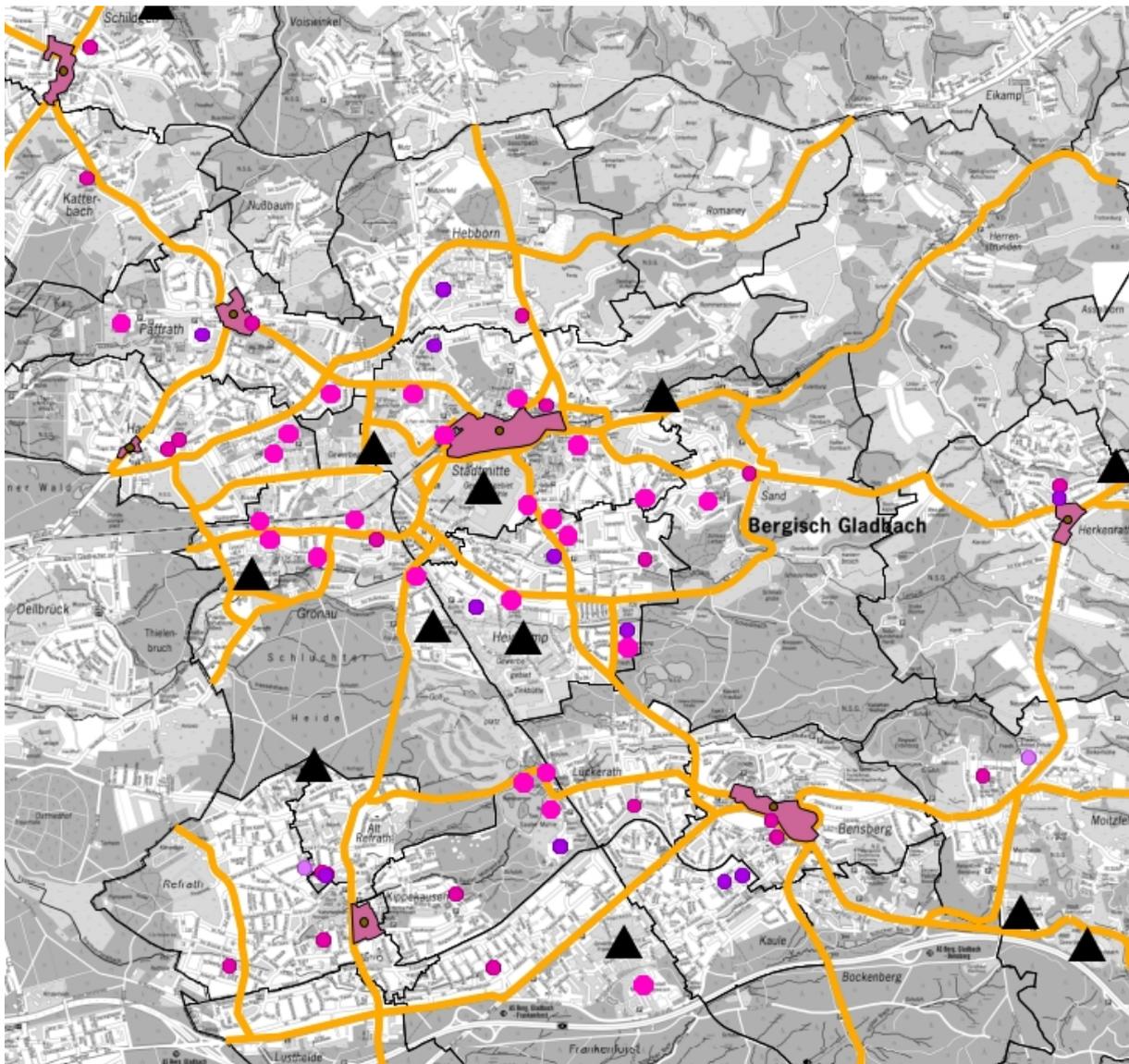


Abbildung 3: Hauptstraßennetz Bergisch Gladbach (Quelle: Stadt Bergisch Gladbach. Geobasisdaten: Rheinisch-Bergischer Kreis, Amt für Liegenschaftskataster und Geoinformation, eigene Darstellung 2023)

Für den Radverkehr sind jedoch Routen entlang des Nebennetzes oftmals attraktiver, da die Verkehrsstärken und die Geschwindigkeiten niedriger sind. Die Verkehrssicherheit ist subjektiv und objektiv besser, als bei nicht regelkonformen Radverkehrsanlagen an Hauptstraßen.

Anders als im Hauptnetz können im Nebennetz Radverkehrsanlagen wie beispielsweise Fahrradstraßen aufgrund der geringeren Verkehrsstärken des Kfz umgesetzt werden. Grundsätzlich sind Umwege insofern zu akzeptieren, solange sie den Umwegfaktor gemäß Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN 08) von 1,2 nicht überschreiten (wobei dies vor allem für Radschnellverbindungen gilt und hier somit eher als Richtwert gesehen wird). Gleichzeitig herrschen im Nebennetz reduzierte Geschwindigkeiten (30 km/h), die für mehr Sicherheit sorgen.

Die Umlegung der Routen vom Hauptnetz auf das Nebennetz hat die dargestellten Routen in Abbildung 4 (**Anlage 4**) ergeben. Diese Routen beruhen auf den Schritten 1 – 3.

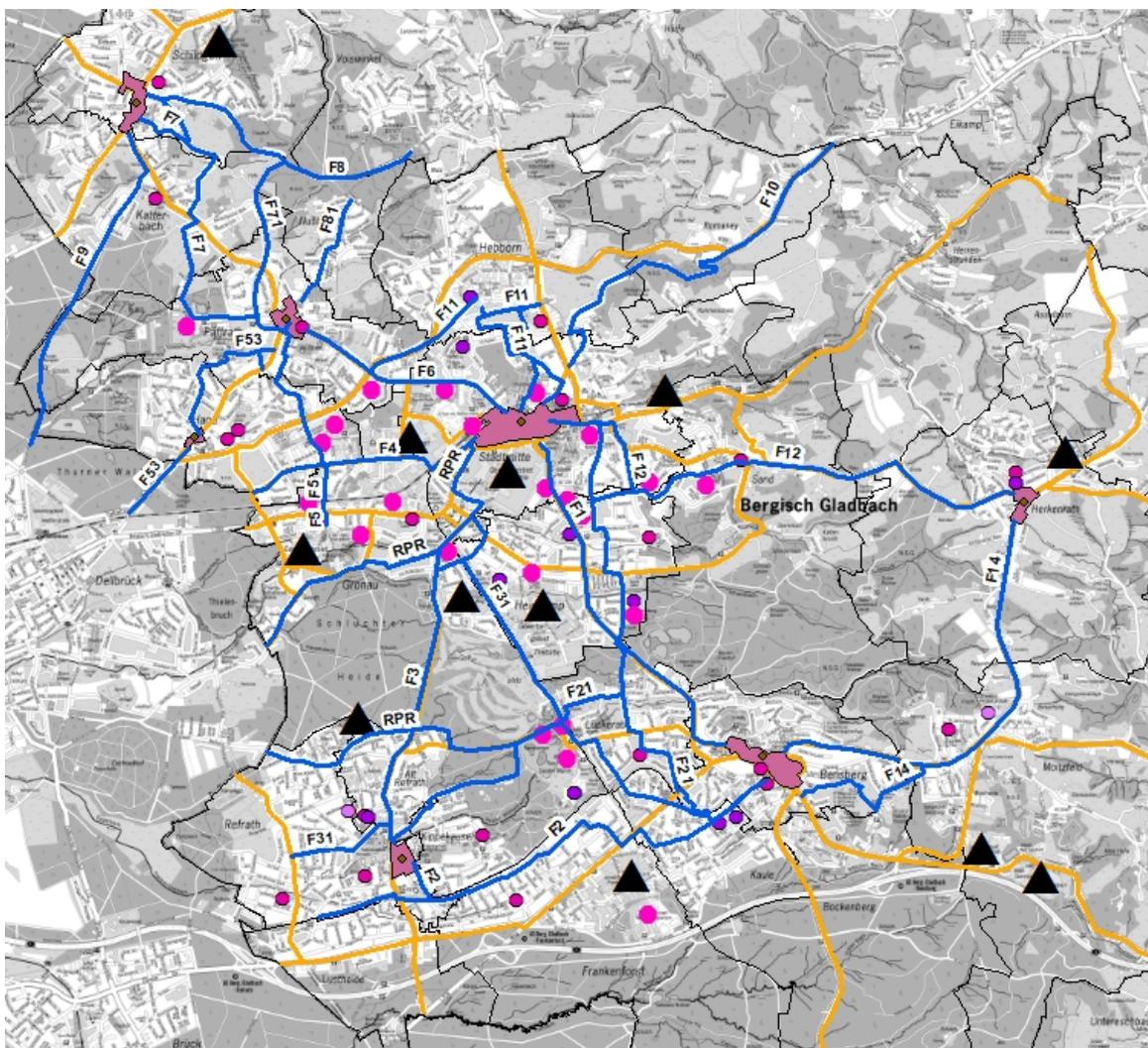


Abbildung 4: Radrouten im Nebennetz (Quelle: Stadt Bergisch Gladbach. Geobasisdaten: Rheinisch-Bergischer Kreis, Amt für Liegenschaftskataster und Geoinformation, eigene Darstellung 2023)

Mit den Radrouten ist nun die Grundlage für die Prüfung von Fahrradstraßen geschaffen. Entlang dieser Routen (blau) sind Fahrradstraßen grundsätzlich denkbar. Da es sich um wichtige Verbindungen handelt, ist von einem erhöhten Radverkehrsaufkommen auszugehen, sodass diese Verkehre hier gebündelt werden sollen.

Hinweis: Nicht alle Routen konnten ausschließlich im Nebennetz geführt werden. Gründe dafür sind die fehlende Infrastruktur, die eine umwegarme Führung verhindert oder topografische Hindernisse. Umso wichtiger ist es, dass auf den Hauptverkehrsstraßen eine regelkonforme Radverkehrsanlage geschaffen wird.

Die Prüfung und die darauffolgende Einrichtung von Fahrradstraßen ist jedoch nur eine entscheidende Maßnahme zur Stärkung des Radverkehrs.

Die Routen sind vollumfänglich zu betrachten, sodass grundsätzlich eine „Verkehrswerte Anlage“ geschaffen werden muss. D.h. vor und hinter der Fahrradstraße muss eine geeignete Radinfrastruktur anschließen. Hier können neben Fahrradstraßen auch Verkehrsberuhigung durch Tempolimits, Verminderung von Durchgangsverkehren oder Radverkehrsanlagen wie Radschutzstreifen, Radfahrstreifen oder Piktogrammketten in Frage kommen.

Alle Routen werden in der **Anlage 5** einzeln dargestellt.

Hinweis: Die Namensgebung dient einzig der Unterscheidung der Routen. Routen mit geraden Zahlen verlaufen in Ost-West-Richtung, Routen mit ungeraden Zahlen verlaufen in Nord-Süd-Richtung.

5. Priorisierung der Radrouten

Die Vielzahl an Radrouten kann nur schrittweise umgesetzt werden. Eine klare Vorgehensweise ist hierbei notwendig, **sodass die Ganzheitlichkeit der Routen gewährleistet werden kann.** Daher schlägt die Verwaltung folgende Priorisierung vor:

Priorität 1:

- Route F2 (Bensberg – Refrath)
- Route F31 (Refrath – Stadtmitte (entlang des Bahndamms))
- Route F4 (Gronau – Hand)

Zeithorizont: kurzfristig, < 3 Jahre

Je nach Aufwand können Teilabschnitte schneller umgesetzt werden. Grundsätzlich bedürfen Planung, Beteiligungsformate, politische Beratung und Beschlüsse, Stellung und Bewilligung von Förderanträgen sowie Ausschreibung, Vergabe und Bauausführung ihre Zeit.

Priorität 2:

- Route F21
- Route F5
- Route F6
- Route F7
- Route F9

Zeithorizont: mittelfristig, 3 bis 5 Jahre

Priorität 3:

- Route F1
- Route F3
- Route F53
- Route F71
- Route F8
- Route F81
- Route F10
- Route F11
- Route F12
- Route F14

Zeithorizont: langfristig, > 5 Jahre

Ausgenommen von den Prioritäten sind die RadPendlerRouten, da diese bereits bearbeitet werden.

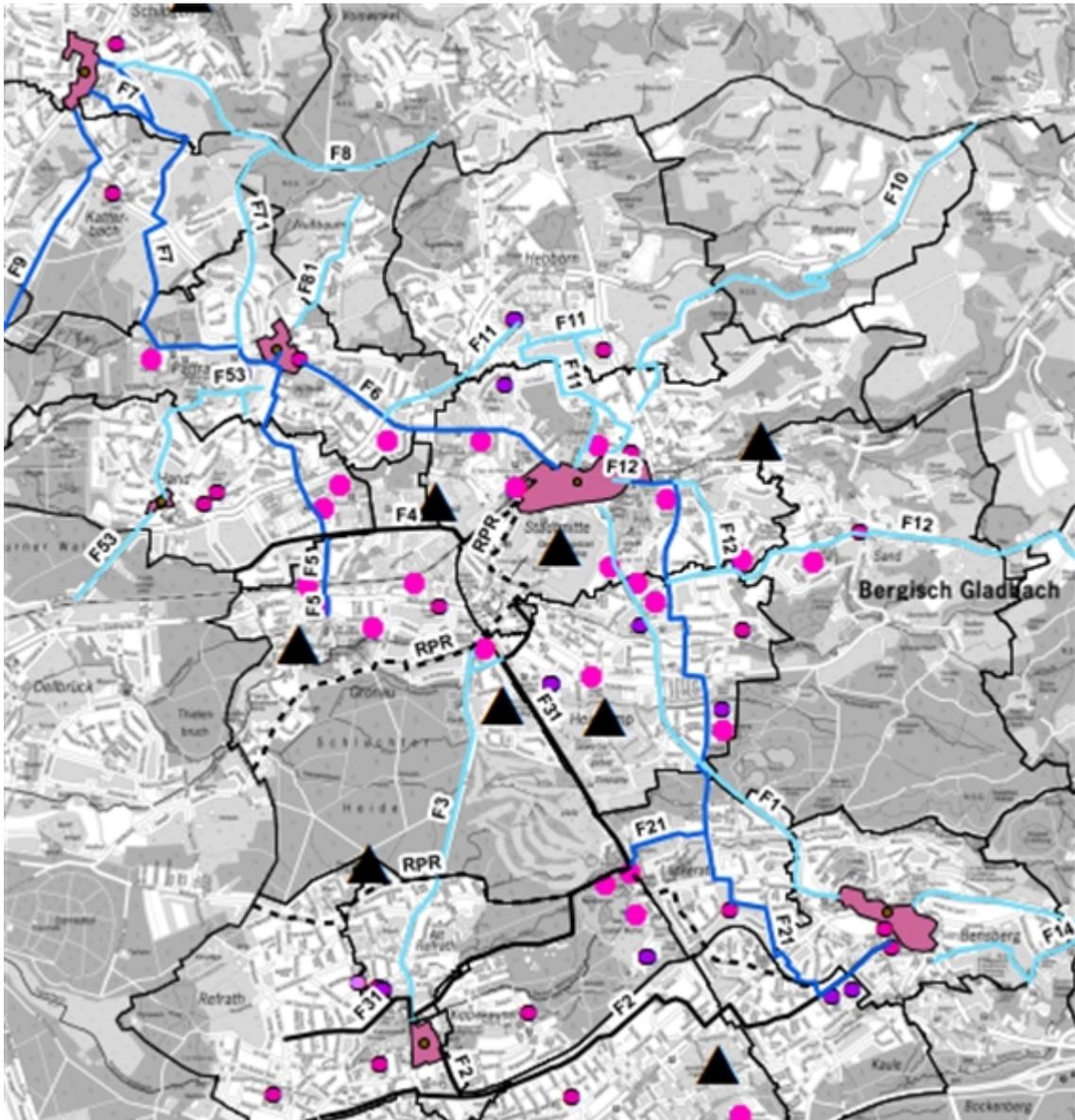


Abbildung 5: Radrouten nach Priorität (Quelle: Stadt Bergisch Gladbach. Geobasisdaten: Rheinisch-Bergischer Kreis, Amt für Liegenschaftskataster und Geoinformation, eigene Darstellung 2023)

In Abbildung 5 werden die Routen nach den oben beschriebenen Prioritäten dargestellt. Die schwarz dargestellten Routen sind der Priorität 1 zuzuordnen, dunkelblau entsprechen Priorität 2 und hellblau beschreiben die Routen der Priorität 3.

Weiteres Vorgehen der Verwaltung

6. Prüfung der Fahrradstraßen

Vornehmlich kommen Fahrradstraßen entlang der erarbeiteten Routen in Frage. Auf Grundlage dessen hat die Verwaltung nun sämtliche Anträge geprüft. Die Ergebnisse können der **Anlage 1** entnommen werden.

Die Straßen entlang der Route F2 können folglich als Fahrradstraße eingerichtet werden.

Diese werden, wenn möglich, gemäß dem Leitfaden für Fahrradstraßen (Stadt Bergisch Gladbach) geplant, sodass neben der Anordnung des Verkehrszeichen V 244.1 „Fahrradstraße“ auch Markierungsarbeiten und ggf. weitere Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung oder Reduzierung der Fahrbahnbreiten umgesetzt werden müssen.

7. Einrichtung von Fahrradstraßen

Sobald ein Beschluss für den Ausbau der einzelnen Radrouten sowie der zugehörigen Fahrradstraßen gefasst ist, wird die Verwaltung die Planung der Fahrradstraßen aufnehmen. Die bauliche Einrichtung einer Fahrradstraße wird durch einen Beschluss des Ausschusses eingeleitet. Darüber hinaus werden die Fördermöglichkeiten eruiert und nach Möglichkeit Anträge auf Förderung eingereicht. Je nach Maßnahme kann die Förderhöhe bis zu 80 % betragen.

Hinweis:

Der Ausbau des Radverkehrsnetzes ist dynamisch und niemals abschließend zu betrachten. Um Ziele auch kleinräumiger für den Radverkehr zu erschließen, können weitere Routen oder Anschlüsse mittels Fahrradstraßen oder anderen Radverkehrsanlagen ausgebaut werden. Diese sind nicht unbedingt Bestandteil einer Route, stellen aber eine Verbindung zwischen Quelle und Ziel dar.

Decken- und Kanalsanierungen können losgelöst der Priorität zur Einrichtung von Fahrradstraßen oder der Schaffung sonstiger Infrastrukturen für den Radverkehr genutzt werden.

Die Dauer der Umsetzung ist eng mit den personellen Kapazitäten und dem Haushalt verbunden, sodass sich die Verwaltung Änderungen vorbehält.

Die Karten können auch im Internet auf der Seite www.bergischgladbach.de/radverkehrsnetz eingesehen werden.

Anlagen

- Anlage 1** Tabelle Anträge Fahrradstraßen
- Anlage 2** Übersichtslageplan, Konzepte
- Anlage 3** Übersichtslageplan, Hauptverkehrsstraßen
- Anlage 4** Übersichtslageplan, Radrouten nach Priorität
- Anlage 5** Lageplan der Radrouten