



MONHEIM AM RHEIN

Radverkehrskonzept

Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes der Stadt Monheim am Rhein 2020



**AB Stadtverkehr . Büro für Stadtverkehrsplanung
A. Blase**

Stadt Monheim am Rhein

Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes

Auftraggeber:	Stadt Monheim am Rhein Abteilung Verkehrs- und Grünflächen
Auftragnehmer:	AB Stadtverkehr – Arne Blase, Uhlstraße 20a , 53332 Bornheim
Telefon	022 27 – 932 11 90
Fax	022 27 – 932 11 91
E-Mail	bonn@ab-stadtverkehr.de
Homepage	www.ab-stadtverkehr.de
Bearbeitung:	Dipl.-Geogr. Arne Blase Dipl.-Ing. Ulrike Ewen Leonard Bach

Stand Mai 2020

Inhalt

1	Zielsetzung	3
2	Auswertung bestehender Daten	3
2.1	Radverkehrskonzept 2015	3
2.1.1	Inhalte und Ergebnisse des Radverkehrskonzepts 2015	3
2.1.2	Umsetzung des Radverkehrskonzepts 2015	4
2.2	Modal Split	7
2.3	Unfallanalyse	8
2.4	Radverkehrsrelevante Planungen	9
3	Bürgerbeteiligung	13
3.1	Formen der Bürgerbeteiligung	13
3.2	Ergebnisse der Bürgerbeteiligung	14
4	Ergänzende Bestandsanalyse – Stärken, Schwächen und Potenziale im System	16
4.1	Stärken, Schwächen und Potenziale der bestehenden Radverkehrsstruktur	16
4.2	Entwicklungsgrundsätze – abgeleitete Ziele	17
5	Radverkehrsnetz Monheim am Rhein 2020	18
5.1	Allgemeines	18
5.1.1	Aufgaben und Ziele der Radverkehrsnetzplanung	18
5.1.2	Anforderungen an das Radverkehrsnetz	18
5.1.3	Netzkategorien	19
5.2	Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes	22
6	Ziele und Grundsätze der Maßnahmenentwicklung	24
6.1	Vorgaben der gesetzlichen Regelungen und Regelwerke	24
6.2	Grundsätze der Maßnahmenentwicklung	25
7	Maßnahmen 2020	28
7.1	Infrastrukturmaßnahmen	28
7.1.1	Maßnahmen entlang des Radverkehrsnetzes	28
7.1.2	Zusätzliche Maßnahmen aufgrund der Bürgerbeteiligung	41
7.2	Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit und Mobilitätsmanagement	42
7.2.1	Allgemeine Aussagen	42
7.2.2	Ein Ansatz für die Zusammenarbeit von Verwaltung und Stadtgesellschaft	43
7.2.3	Mobilitätsmanagement	44
7.2.4	Erste konkrete Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit	44
7.3	Maßnahmen zum Service	45
8	Realisierungsprogramm	49
8.1	Kostenschätzung	49
8.2	Priorisierung der Maßnahmen	49

1 Zielsetzung

Die Stadt Monheim am Rhein hat sich das Ziel gesetzt, den Radverkehr verstärkt zu fördern und den Radverkehrsanteil am Modal Split von 10% auf 25% zu steigern. Mit dem Radverkehrskonzept von 2015 (RVK 2015) liegt ein umfassendes und detailliertes Planwerk vor, das sowohl eine umfangreiche Analyse der Situation des Radverkehrs in Monheim am Rhein als auch ein konkretes Maßnahmenprogramm beinhaltet. Durch allgemeine aktuelle Diskussionen zum Thema Radverkehr sowie aufgrund der Weiterentwicklung verschiedener Planungsansätze in der Stadt Monheim am Rhein haben sich bei der Umsetzung der im RVK 2015 beschriebenen Maßnahmen Widerstände und Änderungsbedarfe ergeben.

Mit dem vorliegenden Konzept soll das Konzept von 2015 fortgeschrieben, aktualisiert und an die bestehende Situation angepasst werden. Darüber hinaus soll eine rege Diskussion mit der Bürgerschaft angestoßen werden, um die Wünsche der Bürgerinnen und Bürger bestmöglich in die Planungen einzubeziehen. Ziel des Konzepts ist die Entwicklung eines aktualisierten Maßnahmenspektrums zur Umsetzung in den nächsten 5-7 Jahren.

Aufgrund der Detailschärfe des RVK 2015 wird im vorliegenden Konzept der Schwerpunkt auf die zu ändernden bzw. anzupassenden Aspekte gelegt. Damit wird das RVK 2015 nicht vollständig „überschrieben“, sondern das RVK 2020 versteht sich als aktualisierte Ergänzung zum RVK 2015. Demzufolge werden im vorliegenden Konzept anstelle von ausführlichen wiederholenden Analysen und Beschreibungen diverse Verweise auf bestehenbleibende Aussagen des RVK 2015 erfolgen.

2 Auswertung bestehender Daten

2.1 Radverkehrskonzept 2015

2.1.1 Inhalte und Ergebnisse des Radverkehrskonzepts 2015

Mit dem Radverkehrskonzept von 2015 (RVK 2015) liegt ein umfassendes und detailreiches Konzept zur Förderung des Radverkehrs in Monheim am Rhein vor. Es umfasst eine gründliche Analyse der bestehenden Situation im Radverkehr, eine Netzplanung sowie eine umfangreiche Maßnahmenammlung zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur. Ergänzend werden diverse Maßnahmen zu Kommunikation und Service im Radverkehr vorgeschlagen. All diese Inhalte bilden aufgrund ihrer überwiegenden Aktualität die Grundlage des vorliegenden Konzepts.

So umfasst die Analyse u.a.

- Modal-Split-Untersuchungen
- Einschätzung der Radverkehrsqualität, u.a. Netzzusammenhang und Führungsform
- Einschätzung der Radinfrastrukturqualität (Breite, Zustand, Oberfläche)
- Einschätzung der Radverkehrssicherheit (Unfälle, Sichtbeziehungen, Knotenführungen)
- Einsetzbare Führungsformen für den Radverkehr

im Stadtgebiet von Monheim am Rhein.

Grundlegende Erkenntnisse dieser Analyse sind:

- Monheim am Rhein bietet **räumlich ideale Voraussetzungen** für eine Fahrradstadt!
- Monheim am Rhein bietet **gute Bedingungen für eine Verkehrsverlagerung** hin zum Radverkehr!

Darüber hinaus wurde festgestellt, dass im Hauptstraßennetz grundsätzlich keine Netzlücken für den Radverkehr bestehen.

Das RVK 2015 stellt in der Betrachtung der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur jedoch diverse Mängel fest, die es zu beheben gilt.

- Mindeststandards nach ERA 2010 werden, gerade an den Hauptverkehrsstraßen, wo teilweise eine Separation erforderlich ist, nicht immer eingehalten. Das trifft sowohl auf die Breite und den Zustand der Radverkehrsanlagen als auch auf die Dimensionierung der erforderlichen Sicherheitsräume zum Parken und zum Kfz-Verkehr zu.¹
- „Radverkehrsnetzbestandteile mit Optimierungsbedarf“ liegen überwiegend auf bisher klassifizierten Straßen², wo die Stadt Monheim am Rhein nur begrenzten Einfluss auf die Ausgestaltung hat.
- Die meisten Radwege auf bisher klassifizierten Straßen (Stand 2015) sind sanierungsbedürftig.
- Aufgrund der defizitären Ausgestaltung der Radverkehrsanlagen entlang der Hauptverkehrsstraßen, vor allem in der Anbindung an die Nachbarkommunen, sollen Wege abseits des Kfz-Verkehrs zu interkommunalen Hauptverbindungen aufgewertet werden.³
- In vielen Straßenräumen stehen die für regelkonforme Radverkehrsanlagen getrennt vom Kfz-Verkehr erforderlichen Flächen **nicht** zur Verfügung!
- Die Kfz-Verkehrsbelastung vieler innerörtlicher Straßenräume lässt nach Regelwerk⁴ eine benutzungspflichtige Verlagerung des Radverkehrs nicht zu!

Im Rahmen der Netzplanung wurden die Ziele und Quellen des Radverkehrs ermittelt und ein Wunschliniennetz entwickelt, das auch die Anbindung an die Nachbarkommunen berücksichtigt. Darüber hinaus wurden das überregionale (touristische) Radroutennetz betrachtet und der geplante Radschnellweg integriert. Eine Umlegung der Wunschlinien auf das Straßennetz und die Definition von Haupt- und Verbindungen des Radverkehrs, die Erstellung eines abgestuften Radnetzes sind nicht erfolgt.⁵

2.1.2 Umsetzung des Radverkehrskonzepts 2015

Das RVK 2015 enthält zur Weiterentwicklung der Radverkehrsinfrastruktur einen Maßnahmenkatalog mit 70 Strecken- und 25 Knotenmaßnahmen. Sie beziehen sich an den Strecken vor allem auf

- Maßnahmen zur Verbesserung bleibender separater Radwege im Seitenraum

¹ RVK 2015, S.44

² RVK 2015, S. 45

³ RVK 2015, S. 46

⁴ Vgl. VwV StVO zu §2 StVO sowie ERA 2010, S. 18 (FGSV), vgl. auch Kapitel 6.1

⁵ RVK 2015, S. 31

- Maßnahmen zur Steigerung der Verträglichkeit mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn
- Einrichtung dualer und asymmetrischer Führungen für den Radverkehr
- Öffnung von Einbahnstraßen für entgegengerichteten Radverkehr
- Einrichtung von Fahrradstraßen

sowie an Knotenpunkten auf

- Vereinheitlichung der Führung an Kreisverkehren
- Verbesserung der Führung in anderen Knotenpunkten
- Maßnahmen zur Verbesserung von Querungssituationen

Ergänzend wurden Maßnahmen zur Verbesserung der Ausstattung mit Abstellanlagen (z.B. an Schulen) entwickelt.

In dem vergleichsweise kurzen Zeitraum von 4 Jahren bis 2019 konnten diverse, vor allem teilweise auch komplexe und aufwändige Maßnahmen angegangen und umgesetzt werden. Neben dem Komplettumbau der Straßenräume Sandstraße und Hauptstraße wurde die Öffnung aller empfohlenen Einbahnstraßen eingeführt und durch entsprechende Markierungen verdeutlicht. An einigen Radwegen wurde die Benutzungspflicht aufgehoben und damit eine duale Radverkehrsführung und eine Wahlfreiheit für die Radfahrenden eröffnet.



Hauptstraße

Sandstraße

Abbildung 2-1: umgesetzte Freigabe von Einbahnstraßen und Komplettumbau Straßenräume

An den Knotenpunkten konnte die Führung für den Radverkehr dadurch verbessert werden, dass sechs neue Kreisverkehre eingerichtet wurden sowie die Führung an Kreisverkehren verbessert wurde. Die Einrichtung einzelner Querungshilfen ist in der Planung und deren Umsetzung für 2020 vorgesehen.

Probleme bei der Umsetzung ergaben sich auf unterschiedliche Weise. So ist die Realisierung von Radverkehrsmaßnahmen an klassifizierten Straßen nicht nur in Monheim am Rhein ein Problem, da der Abstimmungsbedarf mit den Baulastträgern sowie die höhere Bedeutung der Straßen für den Kfz-Verkehr und die finanzielle Ausstattung der Baulastträger häufig Hindernisgründe sind. Maßnahmen an klassifizierten Straßen wurden kaum umgesetzt.

Darüber hinaus wurde für 15 Straßen die Ausweisung als Fahrradstraße empfohlen, weil ein Ziel des Konzepts darin bestand, ein engmaschiges Straßennetz mit Bevorrechtigung des Radverkehrs gegenüber dem Hauptstraßennetz für den Kfz-Verkehr zu entwickeln. Die Aussagen der StVO sowie der VwV StVO, dass der Radverkehr für eine Ausweisung die „vorherrschende Verkehrsart“ sein soll, wurden bisher sehr streng interpretiert, so dass vor einer Ausweisung der Radverkehrsanteil im Streckenabschnitt über dem des Kfz-Verkehr liegen soll. Deshalb wurden die empfohlenen 21 Streckenabschnitte bisher nicht als Fahrradstraßen ausgewiesen.

Für 6 Straßen wurde empfohlen, dass zur Verdeutlichung des Radverkehrs auf der Fahrbahn Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn markiert werden. In einigen Fällen sollte dadurch die duale Führung des Radverkehrs verdeutlicht werden. Die StVO und die VwV StVO sowie die technischen Regelwerke weisen diese Markierung nicht explizit als „Führungsform“ aus, untersagen sie aber auch nicht. Dieser Graubereich wird in vielen Kommunen bundesweit genutzt, um Radverkehr vor allem in Streckenabschnitten, in denen eine andere regelkonforme Radverkehrsführung nicht einpassbar, der Bedarf für eine Radverkehrsanlagen aber durchaus gegeben ist, zu verdeutlichen. Seit dem Frühjahr 2019 ist diese Markierung durch eine Verwaltungsvorschrift mit Erlasscharakter den Kommunen in NRW untersagt. Damit konnten die genannten 7 Maßnahmen nicht umgesetzt werden.

Einige Maßnahmen, z.B. die Verbreiterung eines Radwegs um 10 cm auf das Regelmaß, stellen sich derzeit als unverhältnismäßig dar. Sie sind eher als langfristige Maßnahmen zu betrachten, die im Rahmen späterer Umbau- oder Sanierungsmaßnahmen zu berücksichtigen sind.

Der folgenden Darstellung kann die Umsetzung der Maßnahmen entnommen werden.

Maßnahmen	Knotenpunkte		Strecken		Gesamt	
	[absolut]	[in %]	[absolut]	[in %]	[absolut]	[in %]
umgesetzt	11	44,0%	15	21,4%	26	27,4%
teilumgesetzt	1	4,0%	1	1,4%	2	2,1%
nicht umgesetzt	13	52,0%	54	77,1%	67	70,5%
Summe	25		70		95	

Tabelle 2-1: Umsetzung der Maßnahmen von 2015

Aus den vorangegangenen Ergebnissen lassen sich die folgenden Schlussfolgerungen für die weitere konzeptionelle Bearbeitung ziehen.

- Das im RVK 2015 entwickelte Radverkehrshauptnetz ist dahingehend zu präzisieren, dass die Verbindungen, die gegenüber der flächenhaften Erschließung eine Sammelfunktion oder Alternativstrecken zum Hauptnetz darstellen, herausgearbeitet werden. Verbindungen abseits des Kfz-Verkehrs sind als interkommunale Hauptverbindungen zu prüfen und ggf. zu integrieren.
- Streckenabschnitte, für die die Ausweisung von Fahrradstraßen empfohlen wurde, sind dahingehend zu überprüfen, inwieweit eine Bevorrechtigung des Radverkehrs tatsächlich erforderlich ist bzw. welche alternativen Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrssituation sich anbieten.
- Für Streckenabschnitte, für die die Markierung von Fahrradpiktogrammen empfohlen wurde, sind alternative Maßnahmen zu prüfen. Vor allem in Abschnitten mit derzeit dualer Führung ist eine eindeutige Radverkehrsführung anzustreben. Dies betrifft vor allem Abschnitte, an denen früher eine Benutzungspflicht bestand, die aufgrund der geringen Kfz-Belastung nicht zulässig war.
- Alle übrigen noch nicht umgesetzten Infrastrukturmaßnahmen sind dahingehend zu prüfen, inwieweit sie erhalten und mittelfristig umgesetzt werden sollen.
- Für das zu entwickelnde Verbindungsnetz ist zu prüfen, an welchen Standorten weitere Maßnahmen z.B. zur Verbesserung der Netz- und der Infrastrukturqualität in Form von zusätzlichen Querungsangeboten erforderlich sind.

2.2 Modal Split

Im RVK 2015 fand eine Auswertung verschiedener Verkehrsdaten, u.a. der SrV-Befragung von 2013 statt. Sie ergab, dass sich in den Jahren zuvor vor allem der schon mit 21% vergleichsweise hohe Fußverkehrsanteil um 4% gesteigert hatte, dies jedoch zulasten aller anderen Verkehrsträger. Der Radverkehrsanteil sank von 11 auf 10%. Der gesamte Umweltverbund aus Rad-, Fuß- und Öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV) umfasst 45% des Verkehrsaufkommens.

Umso erfreulicher ist die Entwicklung der Jahre 2013 bis 2018. Die SrV-Befragung von 2018 ergab eine deutliche Steigerung des Radverkehrsanteils auf 14%, und das hälftig zulasten des MIV und des übrigen Umweltverbunds als Fuß- und Radverkehr. Damit setzt sich die Entwicklung seit 2003 fort, dass der MIV-Anteil (2003: 57%) wieder um 2% sank, während der Gesamtanteil des Umweltverbundes insgesamt stieg. Der folgenden Grafik kann die Gegenüberstellung der Daten von 2013 und 2018 entnommen werden.

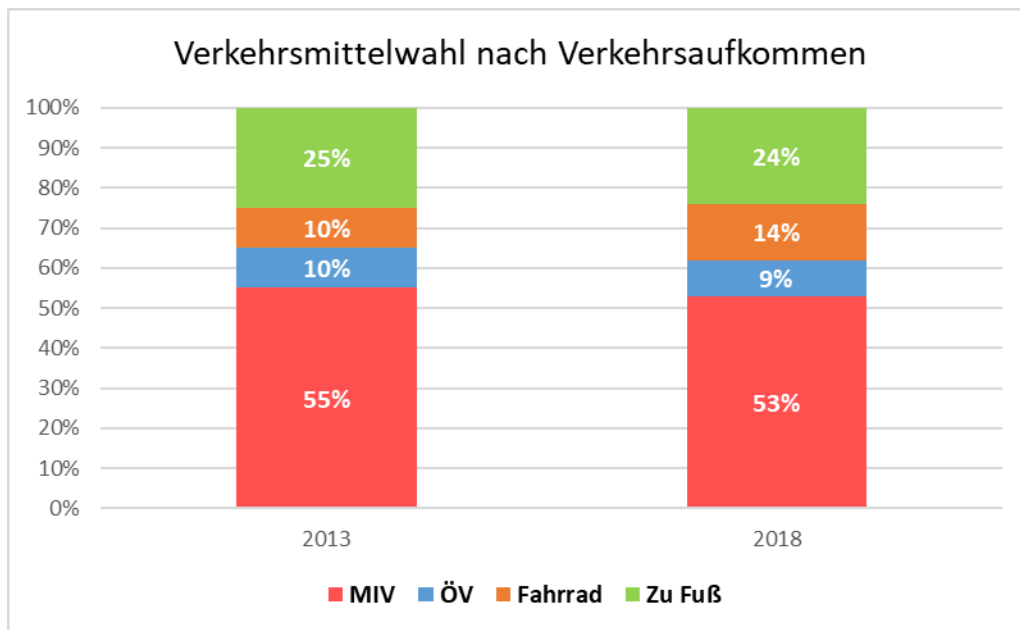


Abbildung 2-2: Gegenüberstellung der Verkehrsverteilung 2013 und 2018

2.3 Unfallanalyse

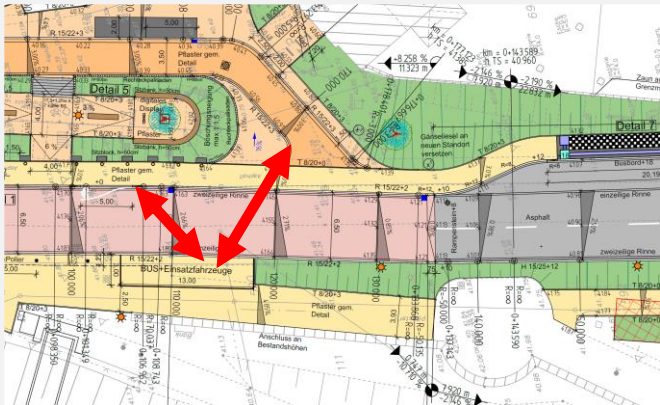
Zur Beurteilung der Radverkehrssicherheit in Monheim am Rhein wurde, neben der subjektiven Einschätzung während der Befahrungen, das Radfahrendenunfallgeschehen der Jahre 2013 – 2018 ausgewertet. In Teilaspekten wurden diese Ergebnisse denen der Unfallauswertung des RVK 2015 (2008 – 2012) gegenübergestellt. Die vollständige Auswertung kann dem Anhang entnommen werden. An dieser Stelle werden nur die wichtigsten Fakten genannt:

- In den Jahren 2013 bis 2018 wurden insgesamt 236 Unfälle mit Beteiligung mindestens einer Radfahrenden Person registriert.
- Es gab auch in den Jahren 2013-2018 keinen Unfall mit Todesfolge. Der Anteil der Unfälle mit Schwerverletzten hat sich leicht reduziert. In mehr als $\frac{3}{4}$ der erfassten Unfälle wurden Personen leicht verletzt.
- 8,0% der durch Radfahrende verursachten Unfälle und 43,5% der durch die Gegnerinnen und Gegner verursachten Unfälle sind auf das Nichtbeachten der Vorrangregelung zurückzuführen. Damit liegt hier die häufigste Unfallursache.
- Fast die Hälfte der Unfälle (111, 47,5%) sind dem Unfalltyp 3 (Einbiegen / Kreuzen) zuzuordnen, was klassisch der häufigste Unfalltyp bei Unfällen mit Beteiligung Radfahrender ist.
- Die Hauptachsen des Unfallgeschehens sind Geschwister-Scholl-Straße, Berliner Ring und Opladener Straße, Baumberger Chaussee und Rheinpromenade / Kapellenstraße. Die Krischerstraße, die noch 2015 als problematisch genannt wurde, stellt sich in der aktuellen Auswertung als unauffällig heraus.

2.4 Radverkehrsrelevante Planungen

In Monheim am Rhein werden derzeit weitere Verkehrsplanungen initiiert, die für den Radverkehr von Bedeutung und teilweise schon in konkreter Planung sind. Im Folgenden werden diese Planungen und Maßnahmen hinsichtlich ihrer Infrastruktur- und Verkehrsqualität für den Radverkehr analysiert.

Standort	Gegenstand
Einrichtung eines Fahrradverleihsystems	<p>Das bereits in 2019 ausgeschriebene Fahrradverleihsystem soll im Juni 2020 in Betrieb gehen. Insgesamt sind 30 Stationen für 450 Lastenräder, Cityräder, Pedelecs und Jugendräder geplant. Es ist als Ergänzung des ÖPNV für kürzere Individualstrecken im Rahmen einer multimodalen Mobilitätsstrategie angelegt. Für Monheimerinnen und Monheimer wird die Nutzung sogar über den seit April verschickten MonheimPass durch ein monatliches Guthaben vergünstigt. Mitarbeitende der Stadtverwaltung können die Räder als Diensträder nutzen.</p>
Einrichtung eines Radschnellwegs	<p>Monheim am Rhein ist derzeit neben Langenfeld ein Endpunkt des geplanten Radschnellwegs von Neuss über Düsseldorf, der als Landesradschnellweg ausgebaut werden soll. Um die Baulast an den Streckenabschnitten auf Monheimer Stadtgebiet nicht an das Land NRW zu verlieren, wird der Radschnellweg auf Monheimer Stadtgebiet als kommunaler Radschnellweg geführt. Die vom Landesradschnellweg angesetzten Standards sind dabei einzuhalten, auch die Fördergelder werden in entsprechender Höhe bereitgestellt. Baubeginn für den ersten Abschnitte (1,0km) auf Monheimer Stadtgebiet soll 2020 sein. Die Ausschreibung dazu begann im Dezember 2019. Und auch der zweite Abschnitt soll noch in 2020 angegangen werden.</p> <p>Mit der Stadt Leverkusen ist eine Fortsetzung des Radschnellwegs als regionale RadPendlerRoute abgesprochen.</p> <p>Ausgewählte Maßnahmenvorschläge entlang der Route des Radschnellwegs</p> <p>Knoten Baumberger Chaussee / Berghausener Straße</p> <p>Im Zuge der Realisierung der Radschnellverbindung sollten die Querungsanzahl und die Wartezeiten für Radverkehr reduziert werden. Um die Verbindung Berghausener Straße in Richtung Benrather und Grazer Straße zu verbessern, sind die erforderlichen Anschlüsse komfortabel einzurichten.</p> <p>Knoten Baumberger Chaussee / Nelly-Sachs-Straße</p> <p>Der gesamte Knotenpunkt ist derzeit überdimensioniert. Im Rahmen des Schnellwegausbaus ist der Rückbau der freien Rechtsabbiegestreifen vorzusehen. Darüber hinaus ist zur Erleichterung der Querung der Baumberger Chaussee die Möglichkeit der Einrichtung von Mittelinseln zu prüfen.</p> <p>Baumberger Chaussee / Sandstraße</p>

	<p>Zeitnah sollte die bestehende Beschilderung überprüft und vereinheitlicht werden, um dem Radverkehr schon heute eine eindeutige Führung zu geben. Die benutzungspflichtige Seitenraumführung ist daher im gesamten Kreisverkehr konsequent zu beschildern. Die erforderlichen Überleitungen zu den Fahrbahnführungen in Sandstraße und Am Knipprather Busch sind jeweils hinter dem Kreisverkehr einzurichten.</p>
<p>Stadteingang Kapellenstraße</p>	<p>Die Neugestaltung des Anschlusses Kapellenstraße / Deich / An d'r Kapell bietet eine günstige Gelegenheit, die heute teils problematischen Anschlüsse des Radverkehrs zu verbessern. Die folgenden Anmerkungen dazu sollten wenn möglich im weiteren Planungsprozess berücksichtigt werden.</p> <p>Verbindung Deich / An d'r Kapelle</p> <p>Mit der Umgestaltung sollte die Querungssituation für den Radverkehr zwischen Deich und in Richtung Lottenstraße verbessert werden. Dazu sollte der geplante Aufstellbereich auf der westlichen Straßenseite (Bus /Einsatzfahrzeuge) nach Norden verlegt werden, um hier eine direkte Überleitung auf die Fahrbahn bzw. zur Querung der Kapellenstraße einzurichten. Im besten Falle lässt sich die Böschung zum Deichweg noch etwas kürzen, um einen möglichst geraden Übergang zur Lottenstraße als zukünftige Alternativachse in die Innenstadt zu erreichen.</p>  <p>Querung Kapellenstraße</p> <p>Die geplante flächenhafte Querung durch die Anhebung der Fahrbahn Kapellenstraße sowie die Verbesserung der Aufenthaltsqualität sind zu begrüßen. Zu berücksichtigen ist dabei, dass zwischen all der geplanten Möblierung mit Bänken und Pflanzbeeten eine klar definierte Wechselzone für den Radverkehr in Richtung Norden eingerichtet wird. Das Ziel muss es sein, die vom Deich kommenden Radfahrenden auf die Fahrbahn und die anschließende nach Norden führende östliche Seitenraumführung zu bringen, um Konflikte im rheinseitigen Seitenraum durch Zweirichtungsverkehrs weitgehend zu minimieren.</p> <p>Radverkehr in Richtung Norden</p> <p>Der von Süden kommende Radverkehr im östlichen Seitenraum der Kapellenstraße sollte bestmöglich noch vor der Bushaltestelle auf die Fahrbahn geführt</p>

	<p>werden. Damit können die Nutzungskonflikte zwischen Rad- und Fußverkehr im Bereich der Bushaltstelle (2,50m) vermieden und der Anschluss an Lottenstraße und Deich vereinfacht werden. Im weiteren nördlichen Verlauf und in der Knotenzufahrt zum Kreisverkehr muss der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Anstelle des Mischverkehrs kann im Rahmen einer asymmetrischen Führung durch Anlage eines einseitigen Schutzstreifens in 1,50m Breite die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn gesichert werden.</p> <p>In Gesprächen mit Bürgerinnen und Bürgern wurde ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Wegebeziehung Dormagen - Monheim am Rhein derzeit nur mit dem Auto in akzeptabler Zeit zu bewältigen ist, da die Fähre Zons aufgrund der Umwege keine Alternative darstellt. Ebenso wurde geäußert, dass eine attraktive Anbindung durchaus einen Umstieg auf das Rad veranlassen könnte. Daher sollte perspektivisch eine langfristig zukünftige alltägliche Nutzung der Fähre Piwipper Bötchen für den Rad- und Fußverkehr berücksichtigt werden. Eine Machbarkeitsstudie mit einer Potenzialabschätzung könnte die Aussagen der Befragten überprüfen.</p>
Panoramaradweg	Auf der Trasse einer stillgelegten Bahnstrecke soll zwischen Schleiderweg und A.-Nobel-Straße ein Radweg u.a. als Anbindung an den Radschnellweg eingerichtet werden, der in Richtung Leverkusen verlängert werden soll. Darüber hinaus wird damit die Verbindung zwischen S-Bahnhof Langefeld und Bayer deutlich verbessert.
A.-Nobel-Straße	Im Zuge der Neuplanung eines Gewerbegebiets sowie der geplanten Verkehrsführung zum Autobahnkreuz Monheim Süd ist der Ausbau der A.-Nobel-Straße geplant. Dabei soll der Straßenquerschnitt so angepasst werden, dass für den Radverkehr beidseitige Führungsangebote im Einrichtungsbetrieb eingerichtet werden. Damit kann die derzeit bestehende potenziell konfliktträchtige Zweirichtungsführung einseitig im Seitenraum aufgehoben werden.
Ida-Siekmann-Straße	Die bestehende Straße soll sowohl in ihrem Verlauf als auch in ihrer Ausgestaltung verändert werden. Im Zuge des Ausbaus ist die Anlage von beidseitige Schutzstreifen in 1,50m Breite in einem Fahrbahnquerschnitt von 8,50m vorgesehen. Damit wird diese Verbindung für den Radverkehr deutlich verbessert und aufgewertet.
Am Kielsgraben	Im Rahmen der Planungen zum Bau einer Veranstaltungshalle in Monheim am Rhein soll für eine verbesserte Verkehrsführung des Kfz-Verkehrs die Straße Am Kielsgraben umgebaut werden. Dieser Umbau soll genutzt werden, um auch im östlichen Abschnitt beidseitig eine Einrichtungsradverkehrsführung einzurichten, so dass eine homogene Führung im gesamten Streckenabschnitt entsteht. In den Knotenpunkten sind alle Richtungsbeziehungen des Radverkehrs zu berücksichtigen und durch entsprechende Führungsangebote zu sichern. So ist an der Einmündung H.-G.-Schukat-Straße auf der Nordseite eine größere Auffahr- und Aufstellfläche im Vorfeld der Querungsstelle einzurichten.

	<p>Für den Radverkehr, der aus den Nebenrichtungen direkt links abbiegen will (auf der Fahrbahn) sollte die Einfahrt in die nördliche Seitenraumführung markiert und ggf. ausgeweitet werden – Verhinderung von „Geisterfahrern“ auf dem jeweils südwestlichen Seitenraum.</p>
<p>Entwicklung Baugebiet Baumberg Ost</p>	<p>Mit der Entwicklung des Wohngebietes in Baumberg Ost stellt sich die Frage nach der Erforderlichkeit separater Radverkehrsführungen entlang der Europaallee. Da diese Straße als Spange zwischen Wiener-Neustädter-Straße und Holzweg lediglich der Erschließung des Wohngebietes und keiner weiterführenden Anbindung dienen wird, sollte sie als Sammelstraße als Tempo-30-Zone ausgewiesen werden. Damit ist auch – aufgrund der Verträglichkeit bei geringem Geschwindigkeitsniveau - die Anlage von separaten Radverkehrsführungen nicht erforderlich. Stattdessen ist von vornherein auf eine Straßenraumgestaltung zu achten, die auch baulich die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h verdeutlicht. Dies kann z.B. über Fahrbahnverschwenke, alternierendes Parken, Baumstandorte und nicht zuletzt die Wahl des Straßenbelags erreicht werden.</p>
<p>Abstufung einiger bisher klassifizierter Straßen zu Gemeindestraßen</p>	<p>Die Einrichtung und Veränderung von Radverkehrsführungen an klassifizierten Straßen stellen sich häufig als problematisch dar. Neben dem erhöhten Abstimmungsbedarf und der erhöhten Bedeutung des Kfz-Verkehrs ist es in den meisten Fällen die finanzielle Ausstattung der Baulastträger, die eine zügige Umgestaltung verhindern. Die Stadt Monheim am Rhein steht in Verhandlungen mit dem Landesbetrieb Straßen NRW, einige der klassifizierten Streckenabschnitte in die kommunale Baulast zu übernehmen. Dieser Schritt stellt aufgrund der günstigen finanziellen Ausstattung der Stadt Monheim am Rhein sowie dem politischen Willen, den Radverkehr verstärkt auszubauen, eine große Chance für den Radverkehr dar. Die folgenden Abschnitte sollen ggf. noch in 2020 in die kommunale Baulast übergehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Berghausener Straße A 59 bis Baumberger Chaussee Baumberger Chaussee (nördlicher Abschnitt) Am Kielsgraben Monheimer Straße (Am Kielsgraben bis Hauptstraße) Hauptstraße bis Thomasstraße

Tabelle 2-2: Infrastrukturprojekte in Monheim am Rhein

3 Bürgerbeteiligung

3.1 Formen der Bürgerbeteiligung

Im Zuge der Entwicklung des vorliegenden Konzepts wurden die Bürgerinnen und Bürger auf unterschiedliche Weise einbezogen. Das Ziel war es, mit unterschiedlichen Angeboten auch unterschiedliche Bevölkerungsteile anzusprechen, um ein möglichst umfassendes Bild der Bevölkerung einzufangen.

Im **Dialog vor Ort** am 24.10.2019 wurde ein mobiler Stand mit einem Lastenfahrrad von Norbert Krause eingesetzt, um die Menschen auf die Thematik aufmerksam zu machen. Menschen auf der Straße wurden in Baumberg und vor dem Monheimer Tor gezielt angesprochen und zum Thema Radverkehr, ihren persönlichen Erfahrungen, Wünschen, Ideen und Anregungen befragt. Dabei wurde die Thematik in die Abschnitte eines Weges - Start, Weg und Ziel - unterteilt.

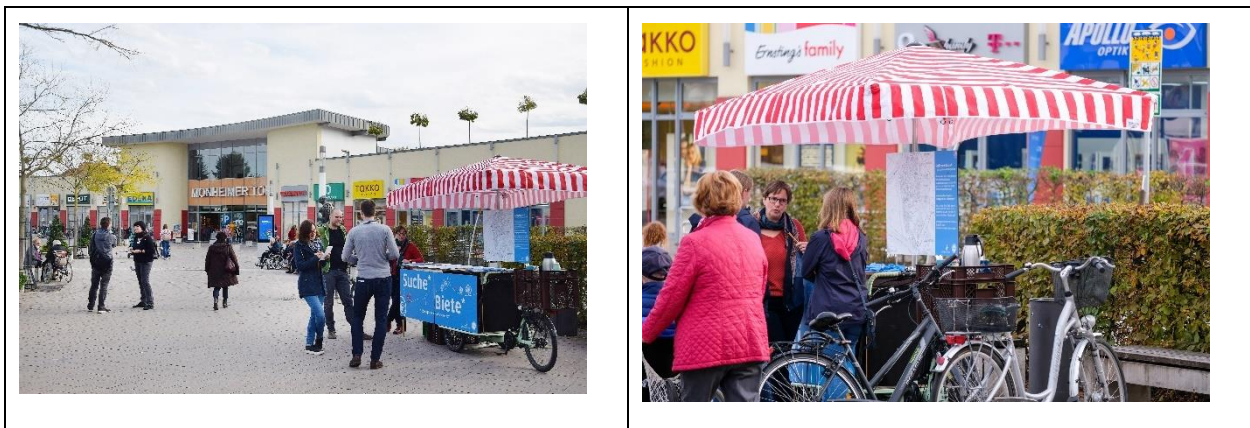


Abbildung 3-1: Impressionen vom Dialog vor Ort

Im Rahmen eines **Online-Forums** hatten die Bürgerinnen und Bürger auf einer Plattform der Stadt mehrere Wochen (01.10. – 24.11.2019) Zeit, die Frage „Was muss passieren, damit Sie auf das Rad steigen?“ zu beantworten. Dabei konnten sowohl eigene Wünsche geäußert als auch Aussagen anderer Teilnehmerinnen und Teilnehmer kommentiert werden. Insgesamt nahmen 399 Personen daran teil und äußerten insgesamt 403 Anregungen.

Während einer **Abendveranstaltung** mit dem Bürgermeister am 19.11.2019 wurde die Öffentlichkeit eingeladen, mit den Planenden und dem Verwaltungspersonal ins Gespräch zu kommen. Sie konnte sich über die Hintergründe der Planungen informieren und an drei Stationen ihre Wünsche zu unterschiedlichen Themen des Radverkehrs äußern.



Abbildung 3-2: Impressionen von der Bürgerveranstaltung

Da im Rahmen der bereits genannten Beteiligungsformate meistens nur Erwachsene teilnehmen und gerade Schülerinnen und Schüler häufig aktive Radfahrende sind, da Ihnen z.B. das eigene Kfz nicht zur Verfügung steht, wurde ergänzend eine **Schülerinnen- und Schülerbefragung** am Otto-Hahn-Gymnasium durchgeführt. Dabei wurden Schülerinnen und Schüler der Stufen 5,6 und EF (10) befragt, indem sie an vier Stationen ihre Positionen zu verschiedenen Aussagen treffen und eigene Ideen einbringen konnten.



Abbildung 3-3: Impressionen von der Schülerbefragung

3.2 Ergebnisse der Bürgerbeteiligung

Für die einzelnen Veranstaltungen zur Bürgerbeteiligung wurden separate Dokumentationen angelegt, die im Anhang zu finden sind. Sie enthalten neben einer Beschreibung der jeweiligen Beteiligungsform die gesammelten Ergebnisse. Die Auswertung der Online-Beteiligung oblag der Stadt Monheim am Rhein, die ihre Erkenntnisse bereits auf der Mitmachplattform veröffentlicht hat. In allen vier Veranstaltungen wurden teilweise sehr konkrete Aussagen zu bestimmten Standorten im Stadtgebiet getroffen. Diese Aussagen sind direkt in die Maßnahmenentwicklung zur Radinfrastruktur in Monheim am Rhein eingeflossen. Sie wurden in einer Tabelle zusammengeführt, die getrennt nach Aussagen zu Strecken, Knoten und sonstigen Problemen aufgestellt wurde. Aussagen zu Standorten, die auf dem Radverkehrsnetz liegen, wurden darüber hinaus im Maßnahmenkataster eingebracht. Die Tabellen und das Kataster können dem Anhang entnommen werden. Der folgende Tabelle kann entnommen werden, wie viele Aussagen insgesamt berücksichtigt wurden.

Berücksichtigung der Aussagen im Rahmen des Konzeptes	Strecken	Knoten	Sonstiges
Berücksichtigung im Konzept	109	44	6
Entwicklung zusätzlicher Maßnahme	14	4	24
Berücksichtigung in weiterführenden Planungen	9	10	27
keine Berücksichtigung	9	1	4
Sonstiges	1	0	0
Gesamt	142	59	61

Tabelle 3-1: Berücksichtigte Aussagen der Bürgerbeteiligung

Neben den konkreten Anregungen wurden diverse allgemein formulierte Aussagen und Anregungen getroffen, die vor allem auf die Vielschichtigkeit des Radverkehrs mit seinen unterschiedlichen Nutzergruppen als auch auf die Stellung des Radverkehrs innerhalb der Gesamtverkehrssituation hinweisen. Auffallend häufig wurden folgende Wünsche genannt:

- Steigerung der Rücksichtnahme gegenüber dem Radverkehr und der Verträglichkeiten zwischen Kfz- und Radverkehr,
- Stärkung des Miteinanders im Straßenverkehr und der Einhaltung der Verkehrsregeln durch alle Verkehrsteilnehmenden,
- Führung des Radverkehrs auf klar erkennbaren Wegen, möglichst getrennt von Fuß und Kfz-Verkehr,
- Einrichtung sicherer, ausreichend breiter, hindernisfreier und gut beleuchteter Radverkehrsanlagen, die auch von Kindern, mit Spezialrädern oder mit Anhängern sicher und komfortabel befahren werden können,
- Einrichtung sicherer und komfortabler Abstellanlagen an allen wichtigen Zielen des Radverkehrs, wie z.B. Schulen, Sportanlagen, öffentliche Einrichtungen, Einkaufszentren, Bahnhöfe, etc.

4 Ergänzende Bestandsanalyse – Stärken, Schwächen und Potenziale im System

Aufbauend auf den Auswertungen bestehender Unterlagen und den Bürgerbeteiligungen erfolgten Befahrungen des Stadtgebiets mit dem Rad. Dabei wurden sowohl die bisher erfassten Problemlagen als auch potenzielle Netzabschnitte mit dem Rad befahren und per Videokamera erfasst. Die Ergebnisse dieser Befahrungen, vor allem die erfassten Mängel, Konflikte und Probleme sind in die Maßnahmenentwicklung in Kapitel 7 eingeflossen und werden konkret im Maßnahmenkataster zu den entsprechenden Netzbestandteilen genannt.

4.1 Stärken, Schwächen und Potenziale der bestehenden Radverkehrsstruktur

Zusammenfassend und abschließend werden in der folgenden Tabelle die ermittelten Stärken und Schwächen sowohl der Gesamtsituation des Radverkehrs als auch der bestehenden Radverkehrsangebote (u.a. Netz, Infrastruktur, Führung) dargestellt.

Stärken	Schwächen
<p>Stadt der kurzen Wege und günstige Lage zu Nachbarkommunen; keine Steigungsstrecken</p> <p>Gute finanzielle Ausstattung; Mitgliedschaft AGFS</p> <p>Nahezu lückenloses Radnetz entlang der Hauptverkehrsstraßen mit diversen regelkonformen Führungen</p> <p>Viele für den entgegengerichteten Radverkehr geöffnete Einbahnstraßen</p> <p>Viele Tempo-30-Zonen als grundsätzliche Voraussetzung für entspanntes Radfahren</p> <p>Viele Kreisverkehre, die ohne Zeitverluste zu passieren sind</p> <p>Diverse selbständige Wege abseits des Kfz-Verkehrs</p>	<p>Teilweise fehlende Flächenkapazitäten zur Schaffung besserer Radverkehrsinfrastruktur (z.B. Opladener Straße)</p> <p>Einige unkomfortable oder fehlende Übergänge zwischen verschiedenen Führungsformen und fehlende Anschlüsse an Seitenraumführungen</p> <p>Teilweise mangelhafter Zustand der Seitenraumführungen</p> <p>Einzelne Schutzstreifenmarkierungen entsprechen nicht den Regelwerken.</p> <p>Nutzungskonflikte (z.B. durch überhöhte Geschwindigkeiten, Parken) in einigen Tempo-30-Zonen reduzieren die Verträglichkeit</p>
Chancen	Risiken
<p>Der Radverkehrsanteil ist steigerbar!</p> <p>Motivation zur schnellen Umsetzung radverkehrsfördernder Maßnahmen</p> <p>Sprunghafte Verbesserungen für Radverkehr durch zügige Umsetzung auch komplexer Maßnahmen und Maßnahmen an zukünftig nicht mehr klassifizierten Straßen</p> <p>Reduzierung der Barriere Rhein durch Intensivierung der Fährangebote</p>	<p>Teilweise nicht ausreichende Einhaltung der Verkehrsregeln bei Verkehrsteilnehmenden aller Verkehrarten, überwiegend jedoch im Kfz-Verkehr</p> <p>Zu starke Fixierung auf Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr</p> <p>Skepsis in der Bürgerschaft gegenüber neuen Radverkehrsführungen</p>

4.2 Entwicklungsgrundsätze – abgeleitete Ziele

Aufgrund der vorangegangenen Analyse lassen sich zusammenfassend die folgenden **Entwicklungsgrundsätze** als Ausgangsposition für die Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes und seiner Ausgestaltung definieren:

- Verbesserung der **Netzqualität** durch Schließung von Netzlücken und Verbesserung von Anschlüssen unterschiedlicher Führungsformen,
- Verbesserung der **Ausgestaltung und Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur**, z.B. bei RV-Führungswechseln und Straßenraumumgestaltungen
- Verbesserung der **Infrastrukturqualität und Verkehrssicherheit** für den Radverkehr in den bestehenden Radverkehrsführungen,
- Entwicklung von Gestaltungsmöglichkeiten für Knoten und Straßenquerschnitte innerhalb von **Tempo-30-Zonen** zur Stärkung der Verträglichkeiten von Fuß-, Rad- und ruhendem sowie fahrendem Kfz-Verkehr,
- Steigerung der **Wahrnehmbarkeit** des Radverkehrs im gesamten Stadtgebiet von Monheim am Rhein
- Steigerung der **Rücksichtnahme und der Verträglichkeiten** zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern in Monheim am Rhein

5 Radverkehrsnetz Monheim am Rhein 2020

5.1 Allgemeines

5.1.1 Aufgaben und Ziele der Radverkehrsnetzplanung

Mit der Planung und Realisierung eines Radverkehrsnetzes wird angestrebt, Radfahrenden eine schnelle und sichere Verbindung zwischen allen relevanten Quellen und Zielen zu ermöglichen. Im Hinblick auf eine an diesen Qualitätszielen orientierte Ausgestaltung des Verkehrsnetzes ist es notwendig zu wissen, welche Bedeutung jedes einzelne Netzelement im Verbindungsgefüge der Raumstrukturen besitzt. Nur so kann in Abwägung mit den Belangen der übrigen Verkehrsträger und den Ansprüchen aus dem wege-
seitigen Umfeld eine situationsangepasste Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur erfolgen.

Aufgabe der Radverkehrsnetzplanung ist es daher, das System der Radverkehrsverflechtungen im räumlichen Verkehrsbeziehungsgefüge transparent zu machen und die daraus resultierenden Ansprüche hinsichtlich der anzustrebenden Verbindungsqualitäten zu definieren. Es resultiert hieraus ein funktional gegliedertes Netzgefüge, das vom planerischen Anspruch her auf den verbindungsbedeutsamen Netzabschnitten in hierarchischer Abstufung hohe Verkehrsqualitäten in Form einer schnellen Zielerreichbarkeit gewährleistet und in den untergeordneten Abschnitten mit der Erschließung die Anbindung an das Verkehrsnetz sicherstellt.

Mit der Planung des Radverkehrsnetzes soll insgesamt also auf eine anspruchsgerechte Wegeführung der Radfahrenden hingewirkt werden und dies nicht nur im Bereich der Strecke, sondern auch im Bereich der Knotenpunkte und der Überquerung stark vom Kraftfahrzeugverkehr befahrener Straßen. Große Bedeutung kommt der Identifikation von so genannten Netzlücken zu, Netzabschnitten also, die den Qualitätsstandards in unzureichender Weise Rechnung tragen.

5.1.2 Anforderungen an das Radverkehrsnetz

Die an das Radverkehrsnetz in seiner Gesamtheit zu stellenden Anforderungen leiten sich aus den Ansprüchen seiner einzelnen Nutzergruppen und den unterschiedlichen Fahrtzwecken ab. Generell ist zwischen Fahrten im Alltagsverkehr und im Freizeitverkehr zu unterscheiden.

Radfahrende, die sich im Alltagsverkehr bewegen (z.B. auf der Fahrt zur Arbeits- oder Ausbildungsstätte), erwarten eine möglichst schnelle und direkte Zielerreichbarkeit. Dies wird erreicht durch umwegarme Radverkehrsführungen, eine zügige Befahrbarkeit der Streckenabschnitte und eine Passierbarkeit von Knotenpunkten und Überquerungsstellen ohne längere Wartezeiten. Radfahrende im Freizeitverkehr und insbesondere Radtouristinnen und Radtouristen möchten vor allem auf attraktiven Wegen mit reizvollem städtebaulichem oder landschaftlichem Umfeld geführt werden.

Allen Nutzergruppen gemeinsam ist der Wunsch nach möglichst verkehrssicheren und beeinträchtigungsarmen Verkehrsführungen. In den nutzungsschwachen Bereichen ist eine Mischung der Verkehrsarten angebracht, in den nutzungsintensiven Abschnitten des Wegenetzes ist eine konfliktarme Führung am ehesten durch eine Trennung der Verkehrsarten zu erreichen. Besondere Bedeutung kommt der Sicherung der Verkehrswege für Kinder, Jugendliche und ältere Menschen zu.

In Anlehnung an das niederländische Planungsleitwerk „Radverkehrsplanung von A bis Z“ [CROW 1994] können fünf Hauptkriterien definiert werden, an denen die Qualität der Radverkehrsverbindungen zu messen ist. Die Tabelle stellt die wesentlichen Forderungen zusammen. Sie sind als Zielvorstellung zu verstehen, die in einem städtischen Umfeld aufgrund der vielfältigen Nutzungsüberlagerungen und Nutzungskonkurrenzen nicht von allen Netzabschnitten im gesamten Umfang erfüllt werden können.

Die unterschiedlichen Ansprüche an die Ausgestaltung des Radverkehrsnetzes können zur Folge haben, dass im Rahmen der Netzstrukturierung in Teilabschnitten alternative Wegeführungen für den Radverkehr gewählt werden müssen.

Zusammenhang	Die Routen bilden ein zusammenhängendes und dichtes Netz, das keine Lücken aufweist und alle wichtigen Quellen und Ziele des Radverkehrs, alle Ortsteile und wichtigen Nachbarorte verbindet und erschließt.
Direktheit	Für den Alltagsverkehr werden immer möglichst direkte Routen angeboten. Umwege werden minimiert. Innerhalb der Ortslagen wird eine hohe Netzdurchlässigkeit gewährleistet.
Attraktivität	Die Radverkehrsverbindungen sind so gestaltet, dass sie sich in die Umgebung einpassen und das Radfahren attraktiv ist. Hierzu zählen eine geringe Lärm- und Abgasbelastigung sowie die Führung durch ein möglichst reizvolles städtebauliches und landschaftliches Umfeld.
Sicherheit	Auf den Radverkehrsverbindungen ist durchgängig ein hohes Maß an Verkehrssicherheit gewährleistet. Auf verkehrsarmen Wegen spielt auch der Aspekt der sozialen Kontrolle eine wichtige Rolle (Führung entlang angebauter Straßen, Beleuchtung, etc.).
Komfort	Die Führung der Radfahrer ermöglicht einen zügigen und störungsarmen Verkehrsfluss, was insbesondere durch die Minimierung der Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern und eine anspruchsgerechte Befahrbarkeit (Belagsqualität) erreicht wird.

Tabelle 5-1: Hauptanforderungen an ein Radverkehrsnetz (angelehnt an CROW 1994)

5.1.3 Netzkategorien

Die Strukturierung des Radverkehrsnetzes erfolgt in enger Anlehnung an die Vorgaben der „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung“ [RIN] und den ERA 2010. Bei der Planung von Radverkehrsnetzen hat es sich jedoch vor dem Hintergrund der differierenden Netzanforderungen als angebracht erwiesen, zwischen den Belangen des Alltagsverkehrs (z.B. Berufsverkehr, Ausbildungsverkehr, Einkaufsverkehr) und denen des Freizeitverkehrs zu differenzieren.⁶

Mit der Netzkategorie wird die Bedeutung eines einzelnen Netzabschnittes oder Wegeelementes innerhalb des Netzsystems gekennzeichnet. Für die Kategorisierung der Netze erweist es sich als zweckmäßig, die höchste Verbindungsfunktionsstufe mit der Stufe I zu belegen und hiervon ausgehend die weitere

⁶ Da sich das vorliegende Radverkehrskonzept ausschließlich auf die Weiterentwicklung des Alltagsnetzes erstreckt, werden die Aspekte des Freizeitverkehrs nicht weiter betrachtet.

Hierarchisierung vorzunehmen. Wert wird darüber hinaus auf die Wahl eingängiger und sich leicht einprägender Begriffe gelegt. Da es sich um die Beschreibung der Netzbedeutung einzelner Wegeelemente handelt, werden sämtliche Netzkategorien aus Einheitlichkeitsgründen mit dem Begriff „Weg“ belegt. Die konkrete Ausgestaltung der Wegeelemente ist hiervon unabhängig zu sehen.

Nutzungsfunktion	Netzkategorie	Bezeichnung	Netzzuordnung
Alltagsverkehr	RA I	Schnellweg	Hauptnetz
	RA II	Hauptverbindungswege	Hauptnetz
	RA III	Verbindungsweg	Verbindungsnetz
	RA IV	Erschließungsweg	Erschließungsnetz

Tabelle 5-2: Netzkategorien des Radverkehrsnetzes

Schnellwege (Kategorie RA I) sollen die schnelle Überbrückung größerer Distanzen ermöglichen. Sie verbinden besonders radverkehrsbedeutsame Quellen und Ziele miteinander. Sie sind durch einen zieldirekten Verlauf, eine relativ geradlinige Linienführung, komfortable Breiten und eine sehr gute Belagsqualität gekennzeichnet. Die Zahl der notwendigen Halte ist gering, die Wartezeiten sind kurz. An den Überquerungsstellen im Bereich verkehrsärmerer Straßen wird Schnellwegen in der Regel der Vorrang eingeräumt. In Einzelfällen dienen niveaufreie Führungen der schnellen Passierbarkeit.

In diese Kategorie ist die geplante Radschnellverbindung von Neuss über Düsseldorf nach Monheim am Rhein einzuordnen, da sie in fast allen Teilabschnitten entsprechend den in NRW geltenden Standards für Radschnellwege ausgestaltet werden kann.

Hauptverbindungswege (Kategorie RA II) stellen die Verbindung zwischen Nutzungsschwerpunkten des Radverkehrs her. Hierzu zählen in erster Linie die Verflechtungen zwischen den Ortsteilen und dem Hauptort. Auch wichtige Verbindungen zu den Nachbarorten werden dieser Kategorie zugeordnet. Hauptverbindungswege sollen einen möglichst zieldirekten Verlauf haben und eine komfortable Befahrbarkeit sicherstellen.

Schnellwege und Hauptverbindungswege bilden zusammen das **Hauptnetz**. Das Hauptnetz stellt mit möglichst direkten Wegeführungen die Verbindungen zwischen allen wichtigen Quellen und Zielen des Radverkehrs sicher. Im Hauptnetz überlagern sich die Fahrten unterschiedlicher Fahrtzwecke. Die einzelnen Elemente des Hauptnetzes – Schnellwege und Hauptverbindungswege – bilden ein zusammenhängendes Netzgefüge und hiermit das Grundgerüst der innerörtlichen Radverkehrsabwicklung.

In Monheim am Rhein stellt sich dieses Hauptnetz in der klassischen Leiterstruktur dar, in der die beiden Nord-Süd-Stränge durch mehrere „Sprossen“-Querverbindungen verbunden sind. Es verläuft überwiegend entlang des Hauptstraßennetzes, da dieses gleichzeitig die direkten Verbindungen in die Nachbarkommunen sowie zwischen den Ortsteilen gewährleistet.

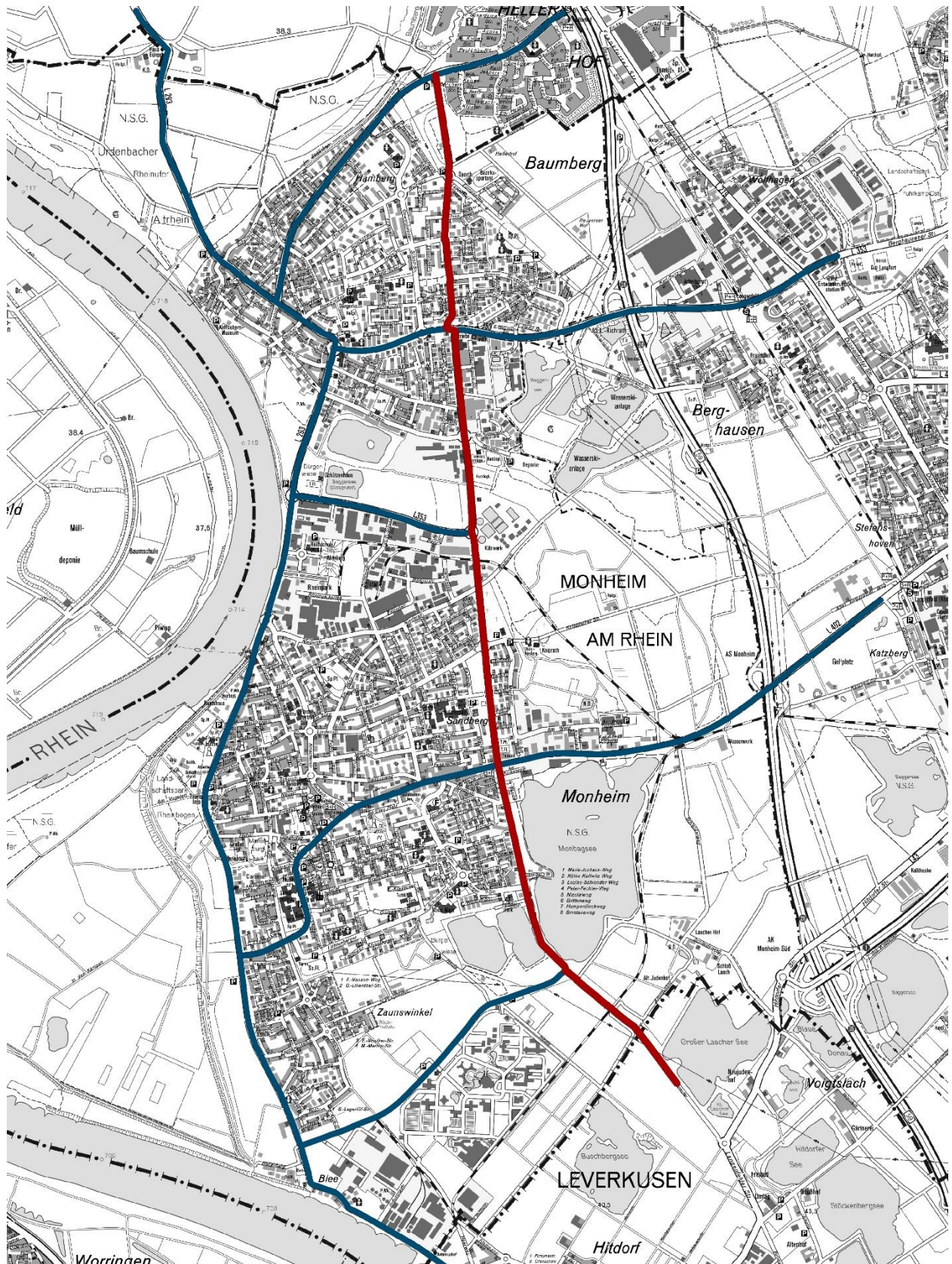


Abbildung 5-1: Hauptnetz - Radschnellverbindung (rot) und Hauptverbindungswege (blau)

Verbindungswege (Kategorie RA III) übernehmen im Wesentlichen innerhalb der einzelnen Ortsteile die Verbindung zwischen den Quellen und Zielen des Radverkehrs. Auch (nachgeordnete) Verbindungen zwischen Ortsteilen und zu Nachbarorten sind dieser Kategorie zuzuordnen. Ein System von Verbindungswegen bildet das **Verbindungsnetz**, das das Hauptnetz ergänzt. Es nimmt in engmaschiger Verknüpfung den Verkehr aus dem Erschließungsnetz auf und verbindet ihn mit dem Hauptnetz.

Erschließungswege (Kategorie RA IV) dienen der Anbindung der einzelnen Grundstücke und der Sicherstellung der Verflechtung mit weiteren potenziellen Zielen des Radverkehrs. Sie bilden das **Erschließungsnetz**. Die Führung des Radverkehrs erfolgt hier standardmäßig über Wohn- und Erschließungsstraßen, Bereiche mit Tempo-30-Zone, verkehrsberuhigte Bereiche oder selbstständig geführte Wege. Explizite Radverkehrsmaßnahmen müssen hier selten getroffen werden. Das Hauptaugenmerk gilt daher eher allgemeinen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen und der Sicherstellung einer möglichst hohen Netzdurchlässigkeit auf kleinräumiger Ebene. Das Erschließungsnetz bleibt in Karten bei Netzdarstellungen ausgespart.

In Kopplung der Einzelelemente ergibt sich so zur Abwicklung des Alltagsradverkehrs ein lückenloses stadtweites Radverkehrsnetz. Neben den schon benannten Aspekten möglichst wenig umwegbehafteter und schnell befahrbarer Wegeverbindungen kommt insbesondere der verkehrssicheren Ausgestaltung der Infrastruktur mit Minimierung des Konfliktpotenzials wesentliche Bedeutung zu. Die Wegeverbindungen sollten zudem so geführt werden, dass ein möglichst hoher Schutz vor Übergriffen gegeben ist. Zu erreichen ist dies in erster Linie durch Übersichtlichkeit, Einsehbarkeit und soziale Kontrolle. Zur Gewährleistung der Sicherheit im öffentlichen Raum sollten die Wegeverbindungen des Radverkehrs bei Dunkelheit auch ausreichend beleuchtet sein. Vom Fahrtkomfort her ist eine ganzjährig gut befahrbare Oberfläche sicherzustellen.

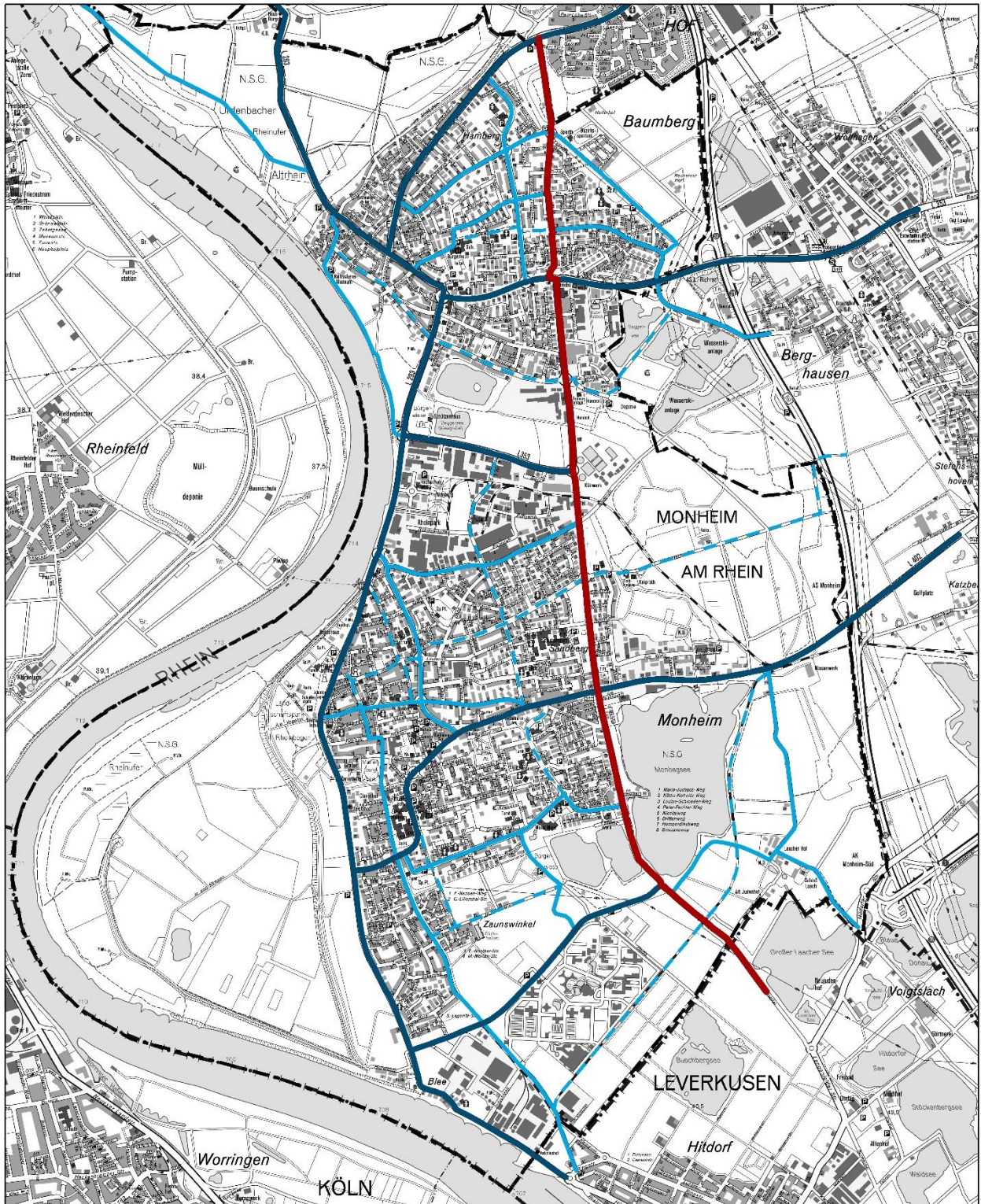
5.2 Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes

Aus den Ergebnissen der Analyse und den oben genannten Aspekten ergeben sich klare Handlungsvorgaben für die Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes. Aufbauend auf den Erkenntnissen des RVK 2015 zu Quellen und Zielen des Radverkehrs sollte neben dem flächenhaften Ansatz eine klare Struktur der wichtigsten Verbindungen des Radverkehrs herausgearbeitet werden. In der Weiterentwicklung wurden daher die folgenden Aspekte berücksichtigt:

- Integration der Radschnellverbindung als übergeordnetes Netzelement
- Integration neu angelegter und geplanter Radverkehrsinfrastrukturelemente
- Differenzierung der Netzelemente nach Hauptverbindungen, Verbindungen und alternativer Verbindungen

Die entwickelte Netzsystematik wird im Folgenden auch der Priorisierung von Maßnahmen für den Radverkehr zugrunde gelegt.

Karte 5-1: Radverkehrsnetz 2020



<p>Radverkehrsnetz</p> <ul style="list-style-type: none"> — Radschnellverbindung — Hauptverbindung — Verbindung — alternative Verbindung 	<p>Stadt Monheim am Rhein </p>
	<p>Aktualisierung Radverkehrsnetz</p> <p>Radverkehrsnetz</p>
<p> AB Stadtverkehr Rat der Stadtverkehrplanung Stand: Mai 2020 Maßstab: o.M.</p>	<p></p>

6 Ziele und Grundsätze der Maßnahmenentwicklung

Das grundsätzliche Ziel ist es, Maßnahmen zu entwickeln, die geeignet sind, Radverkehrsstrukturen und Angebote zu schaffen, die einen Anreiz bieten, zukünftig verstärkt Wege mit dem Fahrrad zurückzulegen und ggf. auf die Nutzung des privaten Pkw zu verzichten. Mit der Realisierung der von den Regelwerken geforderten Ausgestaltungen von Radverkehrsanlagen ist ein erster großer Baustein zur Attraktivierung des Radverkehrs getan. Dabei liegt der Schwerpunkt darauf, sowohl regelkonforme Lösungen zu entwickeln, die in Monheim am Rhein schon heute angenommen und genutzt werden als auch Ideen zu entwickeln, wie die Akzeptanz erforderlicher (ggf. weniger akzeptierter) regelkonformer Lösungen gesteigert werden kann.

6.1 Vorgaben der gesetzlichen Regelungen und Regelwerke

Wie bereits im RVK 2015⁷ dargelegt, ist die grundsätzliche Frage nach der geeigneten Radverkehrsführungsform über die Normen der FGSV⁸, hier vor allem die ERA 2010⁹ geregelt. In Abhängigkeit von Stärke und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs im Streckenabschnitt ist eine Trennung bzw. Mischung des Radverkehrs mit dem Kfz-Verkehr vorzusehen.

Darüber hinaus regeln StVO und VwV StVO, dass eine Radverkehrsanlage nur dann benutzungspflichtig auszuweisen ist. Stellen räumliche und vor allem die Kfz-Verkehrslage keine außergewöhnliche Gefahrenlage für den Radverkehr dar, kann und darf keine Benutzungspflicht der Radverkehrsanlage ausgewiesen werden.¹⁰ Daraus folgt, dass in allen Abschnitten, in denen eine vom Kfz-Verkehr getrennte Radverkehrsanlage im Seitenraum besteht oder angelegt wird, für die eine Benutzungspflicht nicht ausgewiesen wird, eine Wahlfreiheit für die/den Radfahrende/-n besteht, ob sie/er im Seitenraum oder auf der Fahrbahn



mit dem Kfz-Verkehr fahren möchte. Dabei müssen die Radverkehrsanlagen, ob mit oder ohne Benutzungspflicht, dieselben Anforderungen an die Ausgestaltung erfüllen.

Diese duale Führung führt, je nach Ausgestaltung, in der Praxis immer wieder zu Konflikte zwischen Rad- und Kfz-Verkehr, da vor allem vom Kfz-Verkehr die Berechtigung der Radfahrenden auf der Fahrbahn nicht akzeptiert wird, während Radfahrende häufig verunsichert sind, wo sie fahren sollen. Daher ist mit Einrichtung einer nicht benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage im Seitenraum bzw. der Aufhebung der Benutzungspflicht die Dualität zu berücksichtigen. Die Stadt Detmold hat es z.B. mit dem nebenstehenden Schild (Foto AB Stadtverkehr) an einigen Straßenzügen verdeutlicht.

⁷ RVK 2015, S.39 ff.

⁸ FGSV: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Herausgeber der technischen Regelwerke, z.B. ERA 2010, RAS, etc.

⁹ FGSV: ERA 2010, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Köln, 2010

¹⁰ Vgl. VwV StVO zu §2 StVO

Die nach Regelwerken grundsätzlich möglichen Führungsformen sind im RVK 2015 ausführlich dargestellt und sollen an dieser Stelle nicht wiederholt werden.

6.2 Grundsätze der Maßnahmenentwicklung

Entsprechend der Entwicklungsgrundsätze aus Kapitel 4.2 sowie abgeleitet aus den Bürgerschaftsanregungen sind **Ausgestaltungsgrundsätze** für die Radverkehrsinfrastruktur zu entwickeln. Bisher waren die Bürgerinnen und Bürger nur schwer von einer Mischverkehrsführung mit dem Kfz-Verkehr zu überzeugen, das Fahren im Seitenraum, häufig auch entgegen den geltenden Verkehrsregeln ist noch bestimmend. Die umfangreiche Bürgerbeteiligung hat aber auch einige Ursachen dieser Einstellung bzw. dieses Verhaltens offenbart, die es in den nächsten Jahren zu beheben gilt. Denn neben den häufig fehlenden Regelwerksvorgaben, die dieses Verhalten stützen können, fehlen an vielen Strecken schlicht die Flächen, um eine solch flächenintensive Radverkehrsführung regelkonform zu installieren.

Grundsatz 1

Auf allen innerörtlichen Streckenabschnitten soll der Radverkehr beidseitig im Einrichtungsbetrieb geführt werden.

Damit entfällt innerorts jegliche Zweirichtungsführung, die häufig in den Fortsetzungen mit Geisterfahrern und am Ende des Radwegs mit konflikträchtigen Querungen verbunden ist. Auf den außerorts liegenden Abschnitten, die eine Anbindung an die Nachbarkommunen und die S-Bahnhöfe darstellen, sind aufgrund anderer Regelwerksgrundlagen Zweirichtungsführungen zweckmäßig. In diesen wenigen Fällen sind sichere Übergänge vorrangig einzurichten.

Grundsatz 2

Alle Übergänge zwischen Seitenraum- und Fahrbahnführung sind sicher, komfortabel, eindeutig und früh erkennbar auszugestalten

Die Einrichtung verschiedener Radverkehrsführungen sowie von erforderlichen Übergängen zwischen diesen lassen sich aufgrund der Abhängigkeit vom Kfz-Verkehr, den unterschiedlichen Flächenverfügbarkeiten und den zulässigen Geschwindigkeiten nicht vermeiden. Entscheidend ist,

- dass diese Übergänge in der Anfahrt für alle Verkehrsteilnehmer früh erkennbar sind,
- dass sie so eingerichtet werden, dass in den Knotenpunkten alle Fahrbeziehungen des Radverkehrs berücksichtigt werden, und nicht nur das Geradeausfahren in der Hauptrichtung,
- dass die Übergänge so großzügig angelegt werden, dass sie auch mit Spezialrädern wie Tandems oder Lastenrädern oder mit Hänger sicher zu befahren sind,

Der Wunsch aus den Bürgerbeteiligungen, möglichst eine Trennung vom Kfz-Verkehr einzurichten und keine dualen Führungen anzubieten, wird dahingehend berücksichtigt, dass die Übergänge so ausgestaltet werden, dass das Fahren im vorhandenen und freigegebenen Seitenraum deutlich attraktiver erreichbar und befahrbar ist als das Verbleiben auf der Fahrbahn.

Grundsatz 3

Alle Radverkehrsführungen müssen mindestens in einem vergleichbar guten Zustand wie Kfz-Fahrbahnen sein

Hauptverbindungen des Radverkehrs sind dabei z.B. mit den parallelen Fahrbahnen der Hauptverkehrsstraßen zu vergleichen. Diverse Radverkehrsanlagen, überwiegend Seitenraumführungen weisen massive Mängel, vor allem in der Oberflächenqualität auf. In den nächsten Jahren ist darauf hinzuwirken, dass diese Wege mindestens saniert, ggf. ausgebaut werden. Die Oberflächenqualität trägt nicht nur zum komfortablen Rollen bei, sie kann auch sicherheitsentscheidend sein, wenn keine Ausweichmanöver und Sturzgefahren durch tiefe Löcher mehr bestehen.

Grundsatz 4

Radverkehr ist gleichberechtigt

Dieser Grundsatz ist auf verschiedenen Ebenen einzuhalten. Er betrifft in erster Linie die Verträglichkeit der Verkehrsarten im Straßenraum, sowohl in der Nutzung von Mischverkehrsflächen als auch im Seitenraum. Gleichberechtigung heißt dabei auch **gegenseitige** Rücksichtnahme, das Einhalten von Sicherheitsabständen sowie das Einhalten der Verkehrsregeln **aller** Beteiligten. Es bedeutet aber auch die Bereitstellung einer Infrastruktur, die dieses Einhalten ermöglicht.

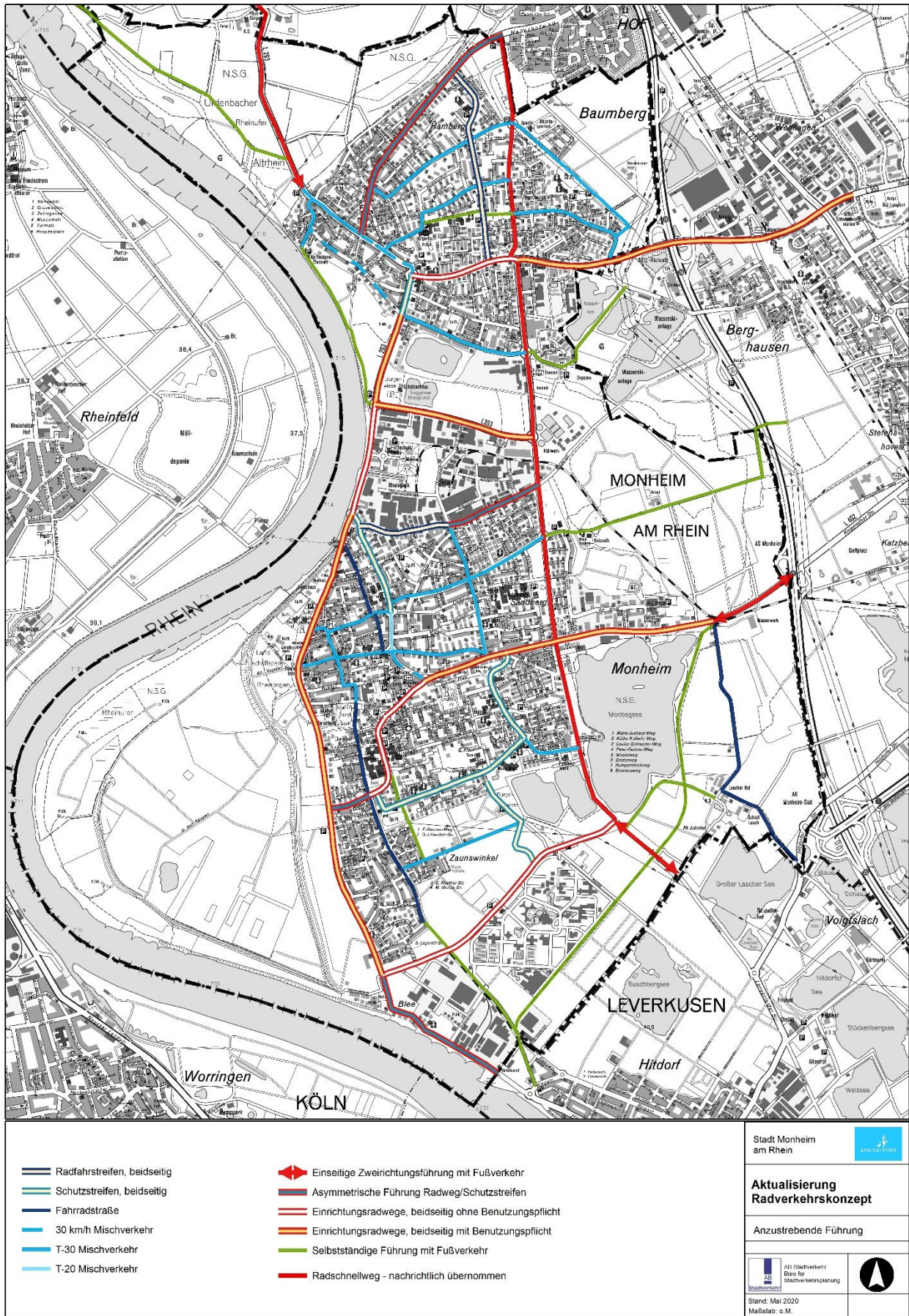
Darüber hinaus ist die Gleichberechtigung auch bei der Mittelbereitstellung für Infrastrukturmaßnahmen, bei der Berücksichtigung der Radverkehrsführung in Baustellen sowie in der Planung aller Verkehrsprojekte zu gewährleisten.

Entsprechend dieser Grundsätze und den Vorgaben der StVO und der Regelwerke wurden für alle Abschnitte des definierten Radverkehrsnetzes regelkonforme anzustrebende Führungen entwickelt. Dabei ergeben sich aus der Diskrepanz zwischen Bestand und anzustrebendem Standard die möglichen und notwendigen Maßnahmen, mit deren Umsetzung zukünftig regelkonforme und qualitativ hochwertige Radverkehrsführungen angeboten werden können.

In die Maßnahmenentwicklung flossen, neben den Ergebnissen der bisherigen Arbeitsschritte, die bereits 2015 für Monheim am Rhein entwickelten Maßnahmenempfehlungen mit ein. Diese wurden entsprechend den geltenden Regelwerken sowie hinsichtlich ihrer Umsetzung bzw. weiterhin bestehenden Erforderlichkeit betrachtet.

Eine Übersicht der auf dem Radverkehrsnetz anzustrebenden Führungen kann der folgenden Kartendarstellung entnommen werden.

Karte 6-1: Anzustrebende Führungen im Radverkehrsnetz



7 Maßnahmen 2020

Die auf der Grundlage der vorgenannten Grundsätze zu entwickelnden Maßnahmen lassen sich grundsätzlich in drei Kategorien einteilen. Den größten Block stellen die Infrastrukturmaßnahmen dar. Sie beschreiben Maßnahmen, die entweder an den bestehenden Radverkehrsführungen oder insgesamt im Straßenraum notwendig sind, um den anzustrebenden Standard zu erreichen. Darüber hinaus werden Maßnahmen zum Service und zur Öffentlichkeitsarbeit entwickelt. Sie sind u.a. dazu gedacht, die Radnutzung zu erleichtern, die Motivation zu steigern und das allgemeine Klima für den Radverkehr zu verbessern. Sie erweitern und vervollständigen bestehende Radverkehrsangebot.

7.1 Infrastrukturmaßnahmen

Der Schwerpunkt der Infrastrukturmaßnahmen liegt auf Maßnahmen entlang des Radverkehrsnetzes, die in Kapitel 7.1.1. beschrieben werden. Sie werden nach Maßnahmen an Streckenabschnitten und Knotenpunkten unterschieden. Über die textlichen Ausführungen hinaus werden diese Maßnahmen in einer Karte (vgl. Karte 7-1) und ergänzenden Maßnahmentabellen im Anhang zusammengestellt.

Innerhalb der Bürgerbeteiligungen wurden zusätzlich defizitäre Standorte ermittelt, die aufgrund der geringeren gesamtstädtischen Bedeutung nachrangig, deshalb aber nicht überflüssig sind. Sie werden zusammengefasst in Kapitel 7.1.2 dargestellt.

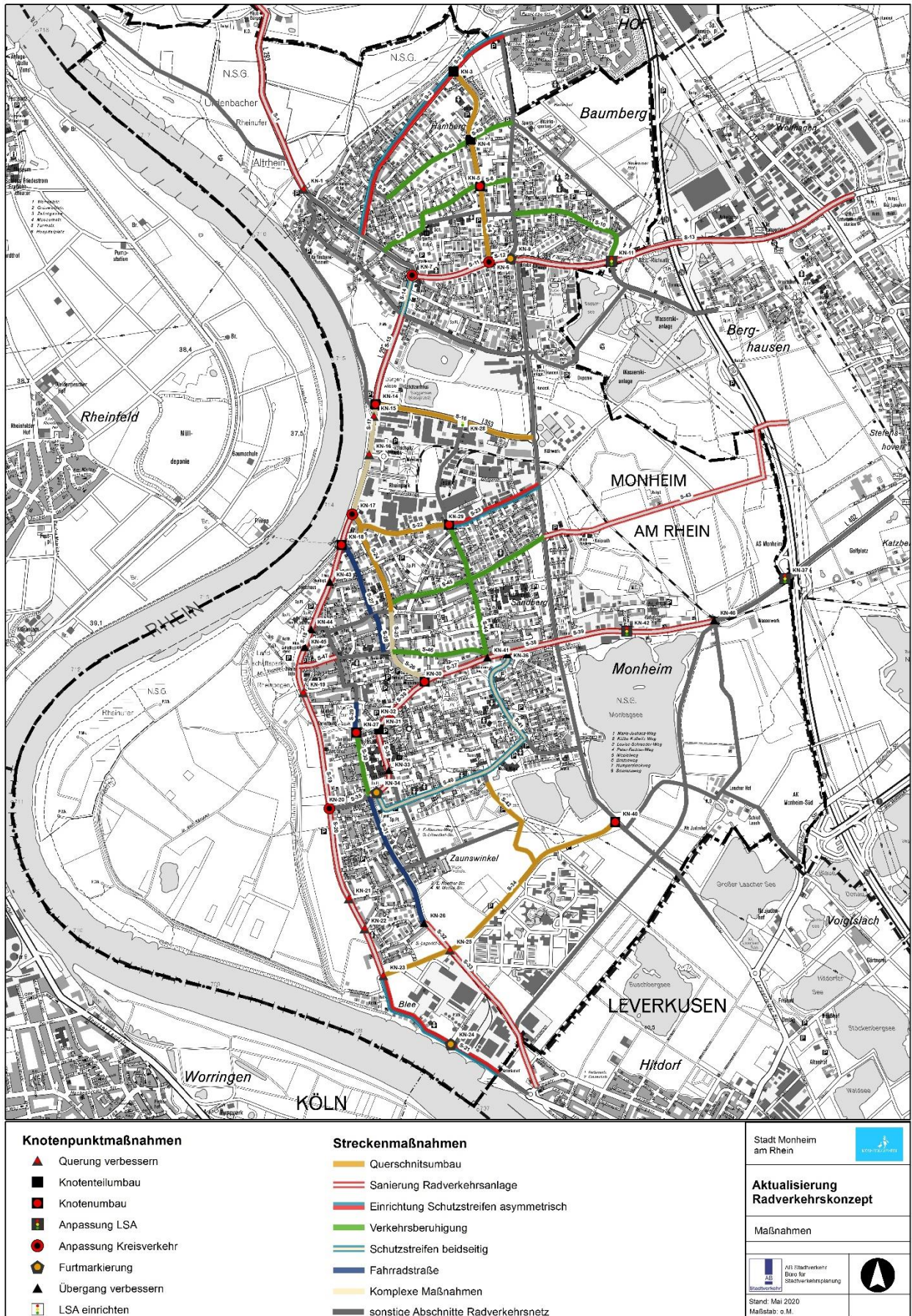
7.1.1 Maßnahmen entlang des Radverkehrsnetzes

Geschwister-Scholl-Straße / Hegelstraße		ABSV-Nr. KN-5
Nr. RVK 2015		
Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)	Vorrangeregelter Knotenpunkt, 30 km/h, FGÜ, nicht benutzungspflichtige Führung im östlichen Seitenraum nicht regelkonform und aufgrund enger Kurvenführung und mangelhafter Breite konfliktträchtig	
Einschränkungen / Besonderheiten		
Ergebnisse Bürgerbeteiligung	Regelung unbequem für Radler, Kreuzung fahrradfreundlicher gestalten	
anzustrebende Führungen	Fahrbahnführung - Radfahrstreifen	
Kosten	15.000€	Priorität A
 		
<p>Maßnahmen Die derzeitige nicht benutzungspflichtige Führung im Seitenraum wird gemeinsam mit dem Fußverkehr über Ketten in die abgesetzten durch FGÜ gesicherten Querungen geleitet. Gleichzeitig besteht die Möglichkeit, diese Ketten über Bordabsenkungen zu umfahren, was zu regelwidrigem Verhalten führt. Mit Umbau des Straßenquerschnitts G.-Scholl-Straße und Anlage von Radfahrstreifen erfolgt eine Neugestaltung des Knotenpunkts. Dabei sind die vollständige Aufnahme der Seitenraumführungen für den Radverkehr und die Einrichtung sicherer und direkter Querungsangebote (FGÜ) für den Fußverkehr in allen Richtungen (Demontage der Kettensicherung) vorzusehen. Kurzfristig ist zu prüfen, ob mit der Einrichtung einer gemeinsamen rot eingefärbten Furt auf der Ostseite der G.-Scholl-Straße bei gleichzeitiger Demarkierung des FGÜ und Demontage der Geländer eine sichere Querung erreicht werden kann. Die Einrichtung einer angehobenen Radwegüberfahrt kann die Sicherheit zusätzlich erhöhen und sollte in Erwägung gezogen werden, wenn sich der Komplettumbau zeitlich verzögert.</p>		

Die Gesamtheit der Maßnahmen entlang des Radverkehrsnetzes wird im Maßnahmenkataster dargestellt. Hier erfolgt für jeden Maßnahmenstandort neben der Darstellung der Bestandssituation und den dazu erfassten Bürgerschaftsaussagen die Festlegung der anzustrebenden Führungsform im Radverkehr. Daraus abgeleitet wird beschrieben, welche Maßnahmen jeweils erforderlich sind, um den anzustrebenden Zustand zu erreichen. Dabei werden neben einfachen Sofort- oder Kurzfristmaßnahmen, regelmäßige Maßnahmen z.B. zum Grünschnitt als auch bauliche und straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen aufgeführt.

In der Gesamtbetrachtung dieser Maßnahmen lassen sich sogenannte **prototypische Maßnahmen** ableiten, Maßnahmen, die wiederholt an verschiedenen Standorten erforderlich sind. Sie werden im Folgenden konkreter vorgestellt.

Karte 7-1: Maßnahmen entlang des Radverkehrsnetzes



Sofortmaßnahmen

Situation

Sowohl durch diverse Bürgerschaftsanregungen als auch an unterschiedlichen Standorten im Radverkehrsnetz wurden Mängel identifiziert, die durch sehr kleine Maßnahmen behoben werden können. Bordabsenkungen verhindern das problemlose Erreichen und Verlassen der Fahrbahn, z.B. im Anschluss von selbständigen oder Wohnwegen. Poller und Umlaufsperrren, von denen inzwischen diverse demontiert wurden, stehen vor allem häufig für Spezialräder als Hindernisse im Weg.

Über den Mängelmelder der Stadt können heute schon derartige Mängel gemeldet werden, die zeitnah behoben werden.

Maßnahmenbeschreibung

Im Sofortmaßnahmenprogramm werden Maßnahmen gesammelt, die keiner Vorplanung bedürfen und im laufenden Geschäft umgesetzt werden können. Die Stadt Monheim sollte ein jährliches Budget von ca.100.000 € bereitstellen, mit der eine ständig aufzufüllende Sofortmaßnahmenliste sukzessive abgearbeitet wird. Ausgangspunkt der Sofortmaßnahmenliste ist die Sammlung im Anhang, die im Wesentlichen Bürgeranregungen enthält. Gefüllt werden sollte die abzuarbeitende Liste u.a. mit Anregungen aus dem Mängelmelder. Auf diesen sollte verstärkt auch zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur aufmerksam gemacht werden.

Darüber hinaus ist das Erschließungsstraßennetz zu untergliedern und teilbereichsweise vierteljährlich abzufahren und hinsichtlich kleinerer Verbesserungsmaßnahmen zu inspizieren.



Abbildung 7-1: Beispiel fehlende Bordabsenkung an Wohnweg

Querschnittsumbau

Situation

Das RVK 2015 sah für einige Straßenräume neben der Aufhebung der Benutzungspflicht von Seitenraumführungen asymmetrische Führungen vor, Piktogrammstreifen sollten freigegebene Seitenraumführungen ergänzen. Nicht zuletzt durch die Bürgerschaftsaussagen wurde deutlich, dass es Konflikte und Unsicherheiten an Straßen gibt, häufig Hauptverkehrsstraßen, die keine Benutzungspflicht des Seitenraums rechtfertigen und zugleich aufgrund der Straßenraumausgestaltung und dem Kfz-Verkehr Unsicherheit bei Radfahrenden auslösen. Ehemalige Zweirichtungsradwege sind teilweise noch freigegeben, die Fahrbahnbreite reicht aber nicht für beidseitige Schutzstreifen aus.

Maßnahmenbeschreibung

Aufgrund des in der Bürgerschaft starken Wunsches nach sicher vom Kfz- und Fußverkehr abgetrennten Radverkehrsführungen sollen in den nächsten Jahren verschiedene Straßenräume umgebaut und die bestehenden Flächen neu verteilt werden. Mit der Aufgabe bestehender baulicher Zweirichtungsradwege, die nicht mehr zeitgemäß sind, sowie der Aufgabe von Kfz-Stellplätzen können Flächenpotenziale erschlossen werden, die zukünftig dem sicheren Radverkehr zur Verfügung stehen sollen. Gleichzeitig können mit einem Querschnittsumbau ehemalige nicht mehr regelkonforme Radverkehrsführungen zurückgebaut und beseitigt werden. In erster Linie bieten sich zur Führung Schutz- und Radfahrstreifen an. Die folgende Tabelle gibt Aufschluss über die jeweiligen Vor- und Nachteile beider Führungsformen, Hinweise zur Ausgestaltung geben die ERA 2010 (vgl. RVK 2015). Letztendlich ist die Entscheidung für die jeweilige Ausgestaltung ein Ergebnis der Abwägung verschiedener Aspekte wie Flächenverfügbarkeit, konkurrierende Nutzungen, Straßengrün, etc. So sind die Alleebäume der Niederstraße zu erhalten, so dass nur die Auswahl eines Schutzstreifens in Kombination mit Sanierung des Seitenraums infrage kommt. Dagegen bietet der Raum zwischen den Alleebäumen der Krischerstraße genügend Flächenkapazitäten, dass mit der Aufgabe des Parkens beidseitig komfortable Schutzstreifen eingerichtet werden können. An der G.-Scholl-Straße sind die Flächenkapazitäten sogar so groß, dass mit Aufgabe des Zweirichtungsradwegs beidseitig Radfahrstreifen eingerichtet werden können.

	Vorteile	Nachteile
Schutzstreifen	Geringerer Flächenbedarf aufgrund möglicher Überfahrbarkeit im Begegnungsfall für den Kfz-Verkehr	Häufiges Überfahren durch Kfz-Verkehr, so dass Wirkung auf das subjektive Sicherheitsgefühl nicht so stark ausfällt
Radfahrstreifen	Sichere Trennung vom Kfz-Verkehr	Fehlinterpretation bzw. Fehlnutzung als Parkstreifen bei nicht ausreichender Kennzeichnung oder Kontrolle Erhöhter Flächenbedarf, da die verbleibende Kernfahrbahn so breit angelegt werden muss, dass die Begegnungsfälle der übrigen Verkehrsträger ohne Überfahren des Radfahrstreifens gewährleistet werden müssen

An anderen Straßen mit bisher einseitiger Zweirichtungsführung soll zukünftig zur Einrichtung einer beidseitigen Einrichtungsführung eine zweite Radverkehrsführung im gegenüberliegenden Seitenraum eingerichtet werden.

Standorte / Lokalisierung

Niederstraße, Krischerstraße, Geschwister-Scholl-Straße, Am Kielsgraben, A.-Nobel-Straße (ggf. Berghausener Straße, Berliner Ring)

Sanierung der Radverkehrsanlagen

Situation

Schon im RVK 2015 werden einige Streckenabschnitte mit Seitenraumführungen als defizitär beschrieben, Einzelnen fehlt die regelkonforme Breite. Seit Erstellung des RVK 2015 sind jedoch außer den Anlagen entlang der Opladener Straße kaum Radverkehrsanlagen im Seitenraum vollständig saniert worden. Stattdessen erfolgt in der Regel eine punktuelle Sanierung. Einerseits ist das darauf zurückzuführen, dass gerade die Seitenraumführungen häufig an bisher klassifizierten Straßen bestehen, wo die Umsetzung von Maßnahmen aufgrund der erhöhten Abstimmungsbedarfe schwieriger ist. Andererseits ist an einigen Seitenraumführungen zunächst die Benutzungspflicht aufgehoben und eine duale Führung eröffnet worden. Hier war es gut zu beobachten, wie sich die Radfahrenden in der Wahlfreiheit verhalten würden. Auf Grundlage der Bürgerbeteiligungen lässt sich jetzt aber sagen, dass der Wunsch nach Seitenraumführungen vorerst bestehen bleiben wird. Deswegen ist der Sanierungsbedarf an diversen Streckenabschnitten, die teilweise inzwischen auch in die Baulast der Stadt Monheim am Rhein übergegangen ist, sukzessive durch eine vollständige Deckensanierung zu befriedigen.

Neben den Seitenraumführungen gibt es einzelne selbständige Führungen, die ebenfalls in ihrer Qualität zu verbessern sind.

Maßnahmenbeschreibung

Die Seitenräume und selbständigen Führungen der unten genannten Streckenabschnitte sind zu sanieren und ggf. regelkonform auszubauen. An Streckenabschnitten mit Wurzelaufwürfen ist im Zuge der Sanierung auf einen effektiven Wurzelschutz und ggf. den Einsatz sogenannter überfahrbarer Wurzelschutzbrücken oder Matten zum Wurzelschutz zu achten, so dass auch langfristig keine Wurzelaufwürfe entstehen. Zu berücksichtigen sind dabei die Flächenbedarfe für Radverkehrsführungen der ERA 2010, wie sie im RVK 2015 aufgeführt werden.

Einrichtungsradwege: mind. 2,00m

Gemeinsame Einrichtungsgel- und Radwege: mind. 2,50m

Getrennte Einrichtungsgel- und Radwege: mind. 4,50m (2,00m RW + 2,50m GW)

Selbständige Wege mind. 2,50m, besser 3,00m



Radwege ohne Benutzungspflicht sind dabei in der gleichen Qualität auszugestalten. Da hier **keine** Beschilderung mit VZ 237, 240 oder 241 erfolgt, ist die Markierung des gemeinsamen Piktogramms zur Verdeutlichung der Führung erforderlich.

Neben der Oberflächensanierung ist die Beleuchtung der Radverkehrsanlagen zu überprüfen.

Standorte / Lokalisierung

Bleer Straße, Rheinuferstraße, Kapellenstraße, Monheimer Straße (Land NRW), Urdenbacher Weg (Land NRW), Garather Weg (Kreis Mettmann), Berghausener Straße (z.T. Land NRW), Berliner Ring, Niederstraße, Heerweg
selbständige Führung, Knipprather Wald

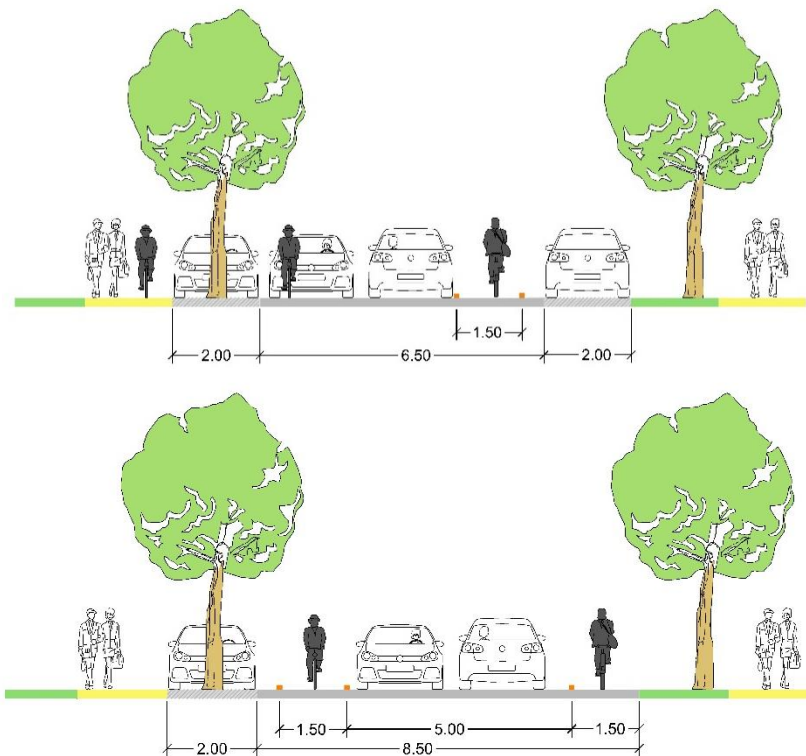
Einrichtung von Schutzstreifen

Situation

Schutzstreifen sind derzeit nur an einzelnen Streckenabschnitten, wie z.B. der Niederstraße zu finden. Dieser Abschnitt weist eine nicht regelkonforme Ausgestaltung aufgrund des fehlenden Sicherheitsraums zum angrenzenden Parken auf.

Maßnahmenbeschreibung

Einige Straßenräume empfehlen sich für die Markierung von Schutzstreifen. Das Ziel ist es, mit der Markierung von Schutzstreifen, sowohl beidseitig als auch als Teil asymmetrischer Führungen, das Angebot beidseitiger Einrichtungsführungen zu vervollständigen. Wichtig ist bei der Markierung der Schutzstreifen, dass zum ggf. angrenzenden Parken ein Sicherheitstrennstreifen von mind. 0,50m markiert wird. In den empfohlenen Straßenräumen ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite immer die Demarkierung der mittleren Leitlinie erforderlich. Die verbleibende Fahrgasse zwischen den Schutzstreifen muss mindestens 4,50m betragen. Sollte die Demarkierung zu ungünstigen Phantommarkierungen führen, ist eine komplette Deckensanierung in Erwägung zu ziehen.



Beispiele Niederstraße

Aufgrund der bestehenden Skepsis gegenüber Fahrbahnführungen innerhalb der Bürgerschaft sollte die Einführung der Markierung mit einer aufklärenden Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden. Nach Markierung der Schutzstreifen sind deren Nutzung und Einhaltung engmaschig durch die Polizei und die Ordnungsbehörden zu kontrollieren. Ggf. kann es sinnvoll sein, an Einmündungen und in wichtigen Abschnitten die Schutzstreifen rot einzufärben. Die regelkonforme Ausgestaltung von Schutzstreifen kann den ERA 2010 (vgl. auch RVK 2015) entnommen werden.

Standorte / Lokalisierung

Niederstraße, Lichtenberger Straße, Kurt-Schumacher-Straße, Oranienburger Straße, Garather Weg, Monheimer Straße, Rheinuferstraße

Verkehrsberuhigung in Tempo-30-Zonen

Situation

Nahezu das gesamte Monheimer Erschließungsstraßennetz ist als Tempo-30-Zone ausgewiesen, was eine gute Grundlage für verträglichen Radverkehr in der Mischung mit dem Kfz-Verkehr darstellt. Die Bürgerschaftsaussagen belegen jedoch, dass sich viele Radfahrende innerhalb der Tempo-30-Zonen nicht sicher, vom Kfz-Verkehr nicht respektiert und in diversen Situationen überfordert fühlen. Grund dafür sind häufig das Gefühl überhöhter Geschwindigkeiten, Konflikte durch parkende Fahrzeuge und zu geringe Überhol- und Begegnungsabstände. Grund für das gefühlte rücksichtslose Verhalten sind nicht zuletzt die teilweise sehr breiten, sehr übersichtlichen und allein auf durchgehenden Kfz-Verkehr ausgerichteten Straßenräume. Durch Bevorrechtigungen an den Knotenpunkten für den Busverkehr wird die entschleunigende rechts-vor-links-Regelung ausgehebelt.

Maßnahmenbeschreibung

Das Ziel aller Maßnahmen innerhalb von Tempo-30-Zonen ist Verkehrsberuhigung, eine Verlangsamung der Verkehrsabläufe und das ggf. direkte Kommunizieren der Verkehrsteilnehmenden untereinander. Gleichzeitig ist das Maßnahmenspektrum an Infrastrukturmaßnahmen dafür eher gering.

Zur konsequenten Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeiten sind engmaschige und regelmäßige Geschwindigkeitskontrolle unerlässlich, wohl wissend, dass dies aufgrund der dünnen Personaldecke der Polizeibehörden oft schwierig ist. Alternativ können dynamische Geschwindigkeitsanzeigetafeln mit Smileys durchaus Einfluss auf das Geschwindigkeitsniveau haben.



Infrastrukturell muss es darum gehen, die tatsächlich nutzbare Fahrgasse, zumindest abschnittsweise zu verengen, so dass einzelne Abschnitte als Ausweichflächen bestehen, die Optik des Gesamtabschnitts aber nicht mehr über lange Strecken einheitlich wirkt. Stattdessen sind die Berücksichtigung und Verbesserung der Bedingungen für alle anderen Nutzungsansprüche (verbesserte Fußverkehrsquerung, Straßenraumbegrünung, Kfz-Parkens, Einrichtung von Angeboten zum Fahrradparken im Straßenraum, ggf. Verbreiterung der Gehbereiche zur Schaffung von Ausweichstellen und Raum für Bänke etc.) in den Vordergrund zu stellen.

Tempo-30-Zonen dienen nach VwV StVO „vorrangig dem Schutz der Wohnbevölkerung sowie der Fußgänger und Fahrradfahrer“ und damit nicht nur der Kfz-Verkehrsabwicklung und sind dementsprechend auszugestalten. So können monotone Parkreihen als Multifunktionsstreifen ausgestaltet werden, in denen Baumbeste, Sitzgelegenheiten, vorgezogenen Seitenräume, Mülltonnenabstellplätze, Fahrradabstellanlagen, Bushaltestellen und eben Kfz-Stellplätze mit baulich anders ausgestalteten Oberflächen (Pflaster, Farbe, etc.) integriert werden. Werden diese nicht durchgehend beidseitig sondern alternierend angeordnet, ergibt sich durch Verschwenke der Fahrbahn eine weitere Beruhigung.

Knotenpunkte sind dahingehend zu verändern, dass in Einzelfällen z.B. mit Wartelinien auf die rechts-vor-links-Regelung hingewiesen wird und eine Bevorrechtigung für den Busverkehr nur an wirklich problematischen Knotenpunkten belassen wird. In einigen Fällen kann es sinnvoll sein, Knoteninnenbereiche zu pflastern oder anzuheben, um eine Geschwindigkeitsreduzierung zu erreichen.



Sinnvoll ist die Entwicklung eines Gestaltungskonzepts für Tempo- 30-Zonen, das ggf. mit Anwohnerinnen und Anwohnern, vielleicht unterschieden für die einzelnen Viertel, entwickelt wird. Über diese Neugestaltung, die nicht zwangsläufig im Rahmen von Komplettumbaumaßnahmen (Anliegerbeiträge!) erfolgen muss, kann die Identität der Viertel gestärkt und ganz nebenbei aktive Radverkehrsförderung betrieben werden.

Standorte / Lokalisierung

Baumberg:

Holzweg, Hegelstraße, Humboldtstraße, Wiener-Neustädter-Straße

Monheim:

Gartzenweg, Knipprather Straße, Schwalbenstraße

Fahrradstraßen

Situation

Das RVK 2015 sieht als Grundlage des Radverkehrs neben dem Hauptstraßennetz ein Geflecht aus Fahrradstraßen vor, auf dem der Radverkehr bevorrechtigt zum Kfz-Verkehr im Erschließungsstraßennetz geführt werden soll. Ausführliche Beschreibungen zu den rechtlichen Hintergründen sind dort zu finden.

Bisher wurde in Monheim am Rhein nur der Schleiderweg als Fahrradstraße ausgewiesen. Grund dafür ist die derzeit noch streng ausgelegte Forderung der VwV StVO, dass der Radverkehr in Fahrradstraßen die (zu erwartende) vorherrschende Verkehrsart sein soll. Die neue StVO sieht nun sogar vor, dass ähnlich den Tempo-30-Zonen ganze Fahrradzonen im Erschließungsstraßennetz eingerichtet werden können. Damit ist u.U. zu erwarten, dass auch die erforderlichen Voraussetzungen vom Gesetzgeber reduziert werden, um abseits der Hauptverkehrsstraßen den Radverkehr als bevorrechtigte Verkehrsart zu führen. Das Instrument der Fahrradstraßen kann und sollte auch zur Förderung des Radverkehrs eingesetzt werden. Bei der Abwägung ist neben den zahlenmäßigen Verhältnissen der Verkehrsarten zu berücksichtigen, welche Bedeutung Streckenabschnitten im Radverkehrsnetz zugewiesen wurde, und inwieweit Erschließungsstraßen geeignet sind, umwegarme Alternativrouten zu Hauptverkehrsstraßen mit ungünstigen Radverkehrsführungen zu eröffnen.

Maßnahmenbeschreibung

In der Fortschreibung des RVK 2015 werden deutlich weniger Streckenabschnitte zur Ausweisung als Fahrradstraße empfohlen, auch weil Fahren in Tempo-30-Zonen durch konsequente Verkehrsberuhigungsmaßnahmen deutlich verbessert und erleichtert werden soll. Fahrradstraßen sollen stattdessen in zwei Bereichen Alternativrouten zum Kfz-Verkehr aufzeigen, die vor allem für jüngere und unsichere Radfahrende ein Anreiz zum Radfahren sein sollen. Die Achse **Heerweg / Parkstraße** als Alternative zu den beiden benachbarten Hauptverkehrsachsen Bleer Straße und Berliner Ring soll weiterverfolgt werden, da hier vor allem eine wichtige und sichere Verbindung für den Schülerverkehr einzurichten ist. Der kurze Abschnitt mit Busverkehr stellt aus Gutachtersicht keine Einschränkung der Empfehlung dar. Stattdessen ist an den Anschlussstellen, vor allem in den Übergängen Robert-Koch-Straße und Berliner Ring darauf zu achten, dass eindeutige Führungen, die intuitiv auf die Fahrbahn des Heerwegs leiten, eingerichtet werden. Der bisher gewohnheitsmäßig und rege auf dem Bahndamm verkehrende Radverkehr ist konsequent und sicher auf die Fahrbahn zu lenken. Mit dem Einrichten verbesserter Überleitungen sollte im Rahmen von Kontrollen durch die Ordnungsbehörden auf die alleinige Fahrbahnführung hingewiesen werden. (vgl. Kapitel 7.2) Der ehemalige Bahndamm soll zukünftig allein vom Fußverkehr genutzt werden.

Die Achse **Lottenstraße / Poststraße** soll als Alternative zur Krischerstraße entwickelt werden. Mit der Neugestaltung des Anschlusses an den Deich und die Kapellenstraße entstehen eine attraktive Alternative in Richtung Innenstadt sowie eine sichere Anbindung an den Schulstandort.

Die Erfahrungen zeigen, dass eine reine Beschilderung von Fahrradstraßen in den meisten Fällen nicht ausreicht. Zu viele Kfz-Fahrende kennen die Regelung nicht. Daher ist für die Stadt Monheim am Rhein eine Ausgestaltung zu entwickeln, die konsequent in allen Fahrradstraßen der Stadt eingesetzt wird. Die beiden untenstehenden Beispiele zeigen die Ausgestaltung in Bonn und Monheim am Rhein (Schleiderweg).



Knotenumbaumaßnahmen

Situation

Einige der im RVK 2015 empfohlenen Knotenumbauten, vor allem zu Kreisverkehren sind bereits umgesetzt worden und haben dadurch zu deutlichen Verbesserungen für den Radverkehr geführt. Darüber hinaus plant die Stadt selbst einige weitere Knotenpunkte komplett umzubauen.

An einzelnen Knotenpunkten bestehen heute für den Radverkehr unfallträchtige Führungen (Garather Weg / G.-Scholl-Str., G.-Scholl-Str. / Holzweg, Baumberger Chaussee / Sandstr.), an einzelnen Knoten fehlen Anschlüsse an benachbarte Radverkehrsführungen. Weitere 2 Knoten entsprechen in ihrer Ausgestaltung nicht den tatsächlich vorliegenden Verkehren. Die Stadt Monheim am Rhein befindet sich in der günstigen Lage, die finanziellen Mittel zu haben, auch umfangreiche Knotenpunktprojekte zugunsten des Radverkehrs umbauen zu können.

Maßnahmenbeschreibung

Für einige Knotenpunkte wird ein Vollumbau vorgeschlagen, bei 3 davon liegen bereits konkrete Planungen der Stadt vor. Die Vollumbauten beziehen sich vor allem auf die Einrichtung von Kreisverkehren und auf die Neugestaltung der Knotenpunkte im Zuge von kompletten Querschnittsumbauten.

Bei den Teilumbauten geht es darum, den bestehenden Knotenpunkt dahingehend anzupassen und zu verbessern, dass die Radverkehrsführung sicherer, komfortabler und konfliktfrei wird. Das kann aufgrund bisheriger Defizite im Knoten notwendig sein, kann sich aber auch durch Veränderungen der Radverkehrsführung in den angrenzenden Streckenabschnitten ergeben. So sind z.B. Einmündungen zurückzubauen und Kurvenradien zu verkleinern, um Querungen für den Radverkehr zu kürzen oder Anschlüsse zu verbessern. Am Garather Weg ist ein Unfallschwerpunkt nur durch bauliche Anpassungen und den Verschwenk der Radverkehrsführung zu erreichen. An defizitären Kreisverkehren ist z.B. der Innenring anzuheben, um das Auslenken des Kfz-Verkehrs zu erreichen.

Standorte / Lokalisierung

Vollumbau: G.-Scholl-Straße / Hegelstraße, Niederstraße / Daimlerstraße, Kapellenstraße / Lottenstraße, Berliner Ring / Rathausplatz, Heerweg / Delitzscher Straße, A.-Nobel-Straße / 90°-Kurve

Teilumbau: Garather Weg / G.-Scholl-Straße, G.-Scholl-Straße / Holzweg, Am Kielsgraben / Monheimer Straße, Berliner Ring / Delitzscher Straße

Anpassung Kreisverkehr

Situation

Für diverse Kreisverkehre hat das RVK 2015 Maßnahmen zur Verbesserung der Führung des Radverkehrs vorgeschlagen. Häufig beziehen sich die Maßnahmen auf die Einrichtung von Furten für den Radverkehr, um ihn neben den FGÜ bevorrechtigt und regelkonform über die Fahrbahnen zu führen. Einzelne dieser Maßnahmen wurden noch nicht umgesetzt und sollen demnächst angegangen werden. Teilweise fehlen die erforderlichen Übergänge von der Fahrbahnführung im Kreis zu den anschließenden Seitenraumführungen der Strecke.

Maßnahmenbeschreibung



An innerorts liegenden Kreisverkehren, an denen der Radverkehr im Seitenraum geführt wird, ist dieser durch Furten zu bevorzugen. So sollen die Kreisverkehre an der Berghausener Straße / G.-Scholl-Straße und Am Kielsgraben durch RV-Furten ergänzt werden. Ggf. müssen die bestehenden FGÜ dafür nach außen verlegt werden, um die erforderlichen Maße der Absetzung einzuhalten. Die Maßnahmen zur Anpassung der Kreisverkehre beziehen sich vor allem auf Markierungsmaßnahmen und kleinere Anpassungen, wie z.B. Bordabsenkungen und Übergänge.

Standorte / Lokalisierung

Berghausener Straße / Monheimer Straße, Berghausener Straße / G.-Scholl-Straße, Rheinpromenade / Krischerstraße, Monheimer Straße / Am Kielsgraben

Anpassungen LSA-Knotenpunkt

Situation

Einige LSA-gesteuerte Knotenpunkte sind heute allein auf die Abwicklung der Kfz-Verkehre ausgerichtet. Einzelne untergeordnete Radverkehrsbeziehungen sind dagegen nur regelwidrig über nicht freigegebene Seitenräume befahrbar, da einzelne ggf. für den Kfz-Verkehr einschränkende Furten nicht angelegt wurden. Damit werden Konflikte im Seitenraum erzeugt.

Maßnahmenbeschreibung

Für die LSA-Knotenpunkte sind die LSA-Steuerungsprogramme als auch die Ausgestaltungen der Knotenpunkte dahingehend umzuplanen, dass alle Radverkehrsfahrbeziehungen regelkonform befahren werden können. Dies ist in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde und den für den LSA-Betrieb und deren Steuerungsprogramme Zuständigen zu durchzuführen. So sind z.B. teilweise die Einrichtung zusätzlicher Furten an einzelnen Knotenzufahrten erforderlich. An einzelnen Knotenpunkten, mit mehreren Querungen an einer Knotenpunktzufahrt, sollen die LSA-Programme so angepasst oder Kontaktschleifen in den Radwegen verlegt werden, so dass zumindest der geradeaus fahrende Radverkehr in einer Phase die gesamte Zufahrt queren kann, wenn das nicht bereits erfolgte.

Standorte / Lokalisierung

Berghausener Straße, Opladener Straße

Ausgestaltung von Übergängen und Querungen zwischen verschiedenen Führungsformen

Situation

Übergänge zwischen verschiedenen Führungsformen des Radverkehrs sind nicht zu vermeiden. Sie ergeben sich an Knotenpunkten, wo Fahrbahnführungen der Seitenstraßen auf Seitenraumführungen der Hauptrichtung treffen, sie ergeben sich im Wechsel zwischen innerorts und außerorts. Zu berücksichtigen sind an einem Knotenpunkt oder einer Einmündung aber nicht nur die Übergänge der Hauptrichtungen, Querungen der Seitenstraßen, sondern alle Richtungsbeziehungen, sowohl Geradeaus- als auch Abbiegebeziehungen aus und in die Hauptrichtung. Aber gerade die Übergänge der Abbiegebeziehungen, z.B. vom Seitenraum nach links, werden häufig in Restflächen untergebracht, in komplexen Planungen vernachlässigt oder unzureichend gesichert, wenn die gesamte Fahrbahn gequert werden muss.

Maßnahmenbeschreibung

Die Maßnahmen zur Verbesserung von Querungen stellen die Hauptgruppe der Maßnahmen dar. Sie beinhaltet zunächst bevorrechtigte Querungen, wie die Einrichtung bzw. Verbesserung von Furten oder Radwegüberfahrten. Vor allem entlang der Hauptverkehrsstraßen (z.B. Bleer Straße) ist es erforderlich, dass sich Radfahrende auf ihren Vorrang geradeaus verlassen können und nicht an jeder Einmündung abbremsten müssen. Mit einer Radwegüberfahrt ist für den querenden Kfz-Verkehr der Vorrang zusätzlich durch den Höhenunterschied erkennbar.

Untergeordnete Querungen erfordern neben sichernden Querungsinselflächen an Hauptverkehrsstraßen auch ggf. die Unterbrechung von Grünstreifen und Einrichtung von ausreichend großen sicheren Aufstellflächen zum Warten. Wer den Seitenraum verlassen möchte muss frühzeitig die sichere Aufstellfläche finden, von der aus der Verkehr sicher beobachtet werden kann vor der Querung. Wer in den Seitenraum einfahren soll, muss im Abbiegen frühzeitig erkennen können, dass und wie er in den Seitenraum einfahren kann. Das kann und sollte über Markierungen auf der Fahrbahn und verdeutlichende Beschilderungen für Rad- und Kfz-Fahrende gesichert werden. Darüber hinaus ist die bauliche Ausgestaltung jedes Wechsels komfortabel, mit großzügigen Fahrrad-Kurvenradien und in der Breite ausreichend anzulegen. Die verlaufenden Borde sollten komfortabel abgesenkt sein. Der gesamte Übergangsbereich sowie die Anfahrt dorthin sind von jeglichen (Sicht-)Hindernissen wie Pfosten, Laternen, Haltestellen und Parken freizuhalten. Roteinfärbungen können den Wechsel für den Kfz-Verkehr verdeutlichen.

Vor allem im Zuge dualer Führungen, in denen der Radverkehr schwerpunktmäßig den Seitenraum nutzen wird sind eindeutige Markierungen für alle Beteiligten zu entwickeln.

Standorte / Lokalisierung

Oranienburger Straße / Opladener Straße, Geschwister-Scholl-Str / Berghausener Straße, Garather Weg / Geschwister-Scholl-Straße, Berghausener Straße / Monheimer Straße, Berghausener Straße / Baumberger Straße, Kreisverkehr Krischerstraße / Rheinpromenade, Rheinpromenade / Monberg

7.1.2 Zusätzliche Maßnahmen aufgrund der Bürgerbeteiligung

Viele der von den Bürgerinnen und Bürgern eingebrachten Aussagen zum Thema Radverkehr konnten bereits in die vorgenannten Maßnahmen einfließen. Darüber hinaus gab es diverse Aussagen zu Standorten außerhalb des definierten Radverkehrsnetzes, die damit für den gesamtstädtischen Radverkehr grundsätzlich eine geringere Priorität haben. Gleichzeitig sind dies Kritikpunkte, die zumindest einzelnen Radfahrenden ihre Radnutzung erschweren und Indiz für weitere Mängel im Straßennetz in Monheim am Rhein sein können. In den meisten Fällen sind sie Hinweise auf kleinere Defizite, Komfortmängel, kleinere bauliche Mängel oder Hindernisse sowie kleinräumige Verbindungslücken, die als Sofortmaßnahmen umgesetzt werden können. Die folgende Tabelle gibt eine Übersicht über die insgesamt 34 genannten Anmerkungen außerhalb des Radverkehrsnetzes. Nicht immer war eine klare Lokalisierung aufgrund ungenauer Anmerkungen nachvollziehbar. Die Aussagen wurden hier der Vollständigkeit halber von der Online-Beteiligung nachrichtlich übernommen und nicht im Detail geprüft. Ggf. sind einige der Anregungen bereits umgesetzt.

Umlaufsperrung / Poller / Hindernisse entfernen	Borde absenken	kleinräumige Verbindung herstellen bzw. verbessern	Verkehrsberuhigung	Sonstige Maßnahmen
Dürerstraße	Elbinger Straße/Marienburger Straße	Aldi Benzstraße - Am Kielsgraben	Weddinger Straße	Beleuchtung im Pflingsterfeld
Knipprather Straße/Ludwig-Richter-Weg	Heinrich-Zille-Platz	Edeka - Grazer Straße	Sperberstraße	Beleuchtung Hitdorfer Straße
Niederstraße/Liebermannweg	Holbeinstraße/Rembrandtstraße	Rheinparkallee – Sporthotel	Schöneberger Straße	Nutzungskonflikte auf der Hauptstraße – Ausweisung von Lieferzonen auf Stellplätzen
Niederstraße/Menzelweg	Niederstraße/Holbeinstraße	Marienburpark	Rabenstraße	Deckensanierung Falkenstraße
Schwalbenstraße/Am Driesch Borde	Niederstraße/Übergang Wald	Heerweg - Heinrich-Häck-Stadion	Krummstraße	Eierplatz
Schwalbenstraße/Rabenstraße	Nord-Süd-Verbindung Berliner Viertel		Charlottenburger Straße	
Vereinsstraße/ zur Lok	Oranienburger Straße/Kita Max und Moritz			
Holzweg / Schlehenweg	Rheinpromenade/Wasserachse/Fußweg zur Rheinparkallee			
	Schwalbenstraße/Lerchenweg			
	Schwalbenstraße			

Tabelle 7-1: Wünsche aus der Bürgerbeteiligung

Gerade die Bordabsenkungen im Erschließungsstraßennetz, die z.B. im Anschluss von Wohnwegen an T-30-Fahrbahnen bestehen, stellen direkt am Start der Fahrt ein Hindernis dar. Es wird dann (z.B. im Falle von Parken am Fahrbahnrand vor dem Weg) durch Fahren auf dem Gehweg umgangen und führt direkt am Beginn der Fahrt zu Konflikten. Gleichzeitig stellt die Herstellung dieser Bordabsenkungen nur einen sehr geringen Aufwand dar. Deshalb sollten diese Bordabsenkungen als **Sofortmaßnahmen** zeitnah umgesetzt werden.

Auch die Demontage von Umlaufsperrungen, Pollern und anderen Hindernissen an den genannten Standorten sollten überprüft und wenn möglich als **Sofortmaßnahmen** umgesetzt werden.

Von einigen Bürgerinnen und Bürgern wurde die Verbesserung kleinräumiger Verbindungen und die Einrichtung von Abkürzungen gewünscht, deren Fehlen häufig erst bei der alltäglichen Nutzung auffällt. Hierbei geht es z.B. um die Anbindung von Supermärkten, also meist um Verbesserungen an Standorten, wo der Radverkehr bei der Planung ggf. nicht genügend berücksichtigt wurde. Da es sich häufig um Wege auf privaten Grundstücken handelt, sollte die Stadt Monheim am Rhein die jeweiligen Grundstückseigentümer auf die genannten Mängel hinweisen, um jeweils Möglichkeiten zur Verbesserung der Wegebeziehungen und ggf. Einrichtung von Abkürzungen zu finden.

Konflikte im Erschließungsstraßennetz wurden von vielen Bürgerinnen und Bürgern als Problem für den Monheimer Radverkehr genannt. Neben diversen Streckenabschnitten auf dem Radverkehrsnetz wurden zusätzlich Abschnitte außerhalb desselben genannt. Auch für diese Streckenabschnitte sind je nach Straßenraumausgestaltung Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung zu entwickeln.

7.2 Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit und Mobilitätsmanagement

7.2.1 Allgemeine Aussagen

Verhaltensänderungen wie die veränderte Verkehrsmittelwahl und der häufigere Umstieg auf das Fahrrad beginnen im Kopf. Inzwischen ist die Wirksamkeit von Marketing und Mobilitätsmanagement nicht mehr strittig, weil in vielen Fällen evaluiert. Schließlich setzt der Mitteleinsatz in Marketing auch die getätigten Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur besser in Wert.

Die Ziele der Öffentlichkeitsarbeit zum Radverkehr sollten folgende sein:

- Imageverbesserung und Akzeptanzsteigerung des Radverkehrs
- Aufbau von Vertrauen in die Radverkehrsförderung
- Ansprache von Ziel- / Nutzergruppen
 - Berufstätige (Arbeitswege)
 - Schülerinnen und Schüler / Studierende (Schul- / Bildungswege)
 - Touristen – Fahrradverleih (Freizeitwege)

Kommunikationsprojekte fürs Rad oder für Nahmobilität insgesamt haben sich inzwischen zu einem eigenen Fachgebiet der Radverkehrsförderung entwickelt und können auf groß angelegte Kampagnen wie „Kopf-an-Motor-aus“ (www.kopf-an.de) in mehreren Städten oder die „Radlhauptstadt München“ zurückschauen (<https://radlhauptstadt.muenchen.de>). Sie dienen häufig dazu, das Image einer Stadt neu zu prägen, große Ziele zu definieren und die grundsätzliche Position zum Thema Radverkehr zu vermitteln. Radverkehr wird in diesem Zusammenhang zu einem Aushängeschild. Das bedeutet z.B. auch die öffentlichkeitswirksame Einweihung neuer Netzbestandteile. Die Sichtbarkeit von Radverkehrsanlagen, Fahrradstraßen, qualitätsvollen Abstellanlagen und Fahrradwegweisung im öffentlichen Raum hat Werbewirkung. Besonders der zukünftige Radschnellweg kann diese Werbewirkung bei anderen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern im Sinne „hier wird ans Rad gedacht“ bzw. „die anderen fahren auch Rad“ haben. Und auch der Aufbau des Fahrradverleihsystems kann in diesem Kontext gesehen werden. Monheim am Rhein bietet so günstige Voraussetzungen für eine nahmobile Stadt, sowohl im Alltags- als auch im Freizeitverkehr, dass dieser Wert zukünftig noch deutlich stärker betont werden kann und sollte.

Vertrauen in die Radverkehrsförderung entsteht durch Kommunikation und die Berücksichtigung des Radverkehrs auf allen Ebenen. Mit der umfangreichen Bürgerbeteiligung zum Radverkehrskonzept wurde schon ein erster Schritt in diese Richtung unternommen. Wichtig wird es sein, diese begonnene intensive Kommunikation mit den Bürgerinnen und Bürgern zum Thema Radverkehr aufrecht zu erhalten und durch wiederkehrende Aktionen zu stärken. Zu einer vertrauensbildenden Kommunikation und zur Werbung für's Rad sollte möglichst nur Positives kommuniziert werden; Verkehrssicherheitsrisiken sind kein Grund

zum Rad fahren, aber Verhaltenskompetenz zum sicheren Radfahren kann vorsichtig mit vermittelt werden. Sicherlich ist auch Unterstützung von „lokalen Promis“ und ihrem persönlichen und öffentlichen Bekenntnis zum Fahrrad hilfreich. Darüber hinaus kann Vertrauen entstehen, wenn die Bürgerinnen und Bürger sehen, dass gezielt Infrastruktur für den Radverkehr verbessert wird, dass dem Radverkehr in anderen Verkehrsprojekten der notwendige Raum gegeben wird.

Ergänzend ist ein Monitoring des erreichten Standes notwendig und Grundlage für ein regelmäßiges Berichtswesen an Rat und Öffentlichkeit. Einfache Indikatoren der Radverkehrsfrequenz könnten aus der Einrichtung von Dauerzählstellen, z.B. an der Rheinpromenade, und deren laufender Auswertung gewonnen werden. Die Unfallentwicklung nach der Unfallstatistik, bezogen auf die Entwicklung der Fahrradnutzung, ist ein weiterer Indikator. Die Nutzerzufriedenheit mit der „städtischen Dienstleistung“ Radverkehrsqualität kann neben dem Städtevergleich im bundesweiten Fahrradklimatest mit spezifischeren Fragen in einem vertieften Fahrradklimatest nur für Monheim am Rhein gewonnen werden.

Monheim am Rhein bietet schon heute eine einfach zugängliche, inhaltsreiche Plattform auf der städtischen Webseite unter dem Titel „Fahrradfreundliche Stadt“. Diese Seite ist weiter fortzusetzen und jeweils zeitnah um aktuelle Radverkehrsprojekte zu ergänzen, so wie es in den letzten Monaten geschehen ist.

Der gemeinsame Wettbewerbsgedanke von StadtRadeln-Teams kann perspektivisch auch Teamgeist für andere Fahrrad-Aktionen schaffen, Schul-, Firmen- oder stadtteilbezogen. In den Praxisbeispielen des NRVP.de-Portals sind zahlreiche, meist zielgruppenbezogene Aktionen von anderswo dokumentiert; der NRVP-Newsletter ist neben der AGFS-Kommunikation für NRW die relevanteste regelmäßige Quelle für Inspiration.

7.2.2 Ein Ansatz für die Zusammenarbeit von Verwaltung und Stadtgesellschaft

Es wird in der Fachdiskussion zur Mobilitätskultur viel über „Ko-Produktion“ („Co-creation“) diskutiert – wie lokale Wirtschaft und bürgerschaftliche Gruppen im gemeinsamen Interesse die Stadtverwaltung mit ihren begrenzten Ressourcen (v.a. beim Personal) in der Radverkehrsförderung unterstützen können. Norbert Krause, Projektdesigner aus Mönchengladbach und mit dem Deutschen Fahrradpreis „Best for Bike 2016“ ausgezeichnet, vertritt den Ansatz „Vormachen – Mitmachen – Selbermachen“. Dabei geht die Initiative sukzessive von der Anschubinitiative aus der Verwaltung in eigenständige Aktionen von Monheimer Akteursgruppen über; hier die drei Entwicklungsstufen in Stichworten:

1. „Vormachen: Stadt ist aktiv, Stadtgesellschaft eher noch betrachtend. Themen: Klimaschutzziele betonen, Vorbild Stadtverwaltung zeigen. Die Stärken in Monheim am Rhein („Bright Spots“ ausfindig machen, Reporting durch die Presse und gegenüber den Mandatsträgern als Schwerpunkt).
2. „Mitmachen“: Stadt animiert, Stadtgesellschaft gestaltet mit. Niedrigschwellige Beteiligung; Jahresradelkalender als Rahmen. Besondere Chancen mit jährlichem Stadtradeln und Europäischer Mobilitätswoche im September.
3. Selbermachen: Stadt moderiert nur noch; Stadtgesellschaft gestaltet. Aufgabe der Stadt: Rahmenbedingungen & Anreize schaffen, eine dauerhafte Würdigungskultur des zivilgesellschaftlichen Engagements entwickeln.

7.2.3 Mobilitätsmanagement

Das Spektrum von Mobilitätsmanagement reicht von Neubürgermarketing über schulisches Mobilitätsmanagement zur Mobilitätsbildung in Verbindung mit fahrradfreundlichem Schulumfeld, bis hin zum betrieblichen Mobilitätsmanagement.

Mobilitätserziehung beginnt mit der Fähigkeit zu laufen. Die Teilnahme am Verkehr muss spätestens ab dem Kindergartenalter regelmäßig trainiert und geschult werden. So können bereits Kinder im Kindergarten erste Trainings mit kleinen Fahrrädern absolvieren, die ggf. von der Stadt als „Trainingspaket“ bereitgestellt und in den Kitas abwechselnd genutzt werden.

An den Grundschulen findet in der Regel in der vierten Klasse das Training zum Fahrradführerschein statt, bei dem grundlegende Verkehrsregel und das richtige Verhalten als Radfahrende im Straßenverkehr gelehrt werden. Es zeigt sich jedoch, dass diese „Grundausbildung“ nicht ausreicht für die sich weiter ausdehnenden Aktionsradien der Schülerinnen und Schüler in den folgenden Jahren.

An den weiterführenden Schulen sollte deshalb das Thema Verkehr allgemein sowie der Fokus auf den Radverkehr als wichtiges Verkehrsmittel zur selbständigen Mobilität in Kombination mit den geltenden Verkehrsregeln zweijährlich thematisiert werden.

Es könnte Aufgabe einer städtischen Fahrradtrainerin oder eines -trainers sein, in den jeweiligen Bildungseinrichtungen altersgerecht und in der Nutzung von seitens der Stadt bereitgestellter Räder Fahrrad- und Verkehrsregeltraining anzubieten.

Arbeitsplatzschwerpunkte erscheinen für Programme des Betrieblichen Mobilitätsmanagements (BMM) besonders geeignet. Das gilt vor allem bei Betriebsverlagerungen und Neuorientierung der persönlichen Mobilitätsmuster und der gewählten Verkehrsmittelkombinationen zur Arbeit und für den Personenwirtschaftsverkehr (Geschäftsreisen). Wer macht in Monheim am Rhein vorbildhaft den Anfang? Ein städtisches Unternehmen oder die Verwaltung selbst? Bayer? Die Stadtverwaltung kann hier eine Vorbildfunktion übernehmen.

Mit dem Pedelec kann die zur körperlichen Fitness nötige Bewegung auf mittleren Distanzen in die Arbeitswege integriert werden, wenn von Arbeitgebern die erforderlichen Umkleide- und ggf. Duschköglichkeiten eingerichtet werden. Gleichzeitig kann man damit für die Klimaschutzbilanz Pkw-Wege substituieren (Nachhaltigkeitszertifizierung des Unternehmens). In Firmen sind steuerliche Entgeltregelung und Jobrad-Leasing bisher wenig bekannt und könnten Gegenstand einer Informationskampagne für Monheimer Firmen sein. Die Mobilitätssicherung für Beschäftigte ohne Auto – auch bei Jugendlichen in Hinblick auf die Nachwuchssorgen in der Wirtschaft – wäre ein weiterer Grund für BMM, daneben betrieblich weniger Parkplatzbedarf. Mit Ausdehnung des zukünftigen Fahrradverleihsystems kann die Stadt gemeinsam mit dem Kreis Mettmann bzw. den Nachbarkommunen Lösungen von z.B. Pedelec-Stationen entwickeln, die bei pulkartigem Bedarf im Berufsverkehr an einzelnen Standorten erforderlich werden können.

7.2.4 Erste konkrete Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit

Ergänzend zu den vorgenannten Überlegungen lassen sich konkrete Maßnahmen ableiten. Empfohlen werden Kampagnen, mit konkretem Bezug zu Entwicklungszielen in Monheim am Rhein – und mit Verweis auf die Verbesserung der Infrastruktur. Im Folgenden werden potenzielle Projekte genannt:

- Anschaffung von Geschwindigkeitsanzeigetafeln, die vor allem in Tempo-30-Zonen bei breiten Straßenraumquerschnitten temporär oder langfristig montiert werden, um den Kfz-Fahrenden auf das ggf. zu schnelle Fahren aufmerksam zu machen (z.B. Smileys)
- Einrichtung einer Dauerzählstelle an der Rheinpromenade mit Anzeigestele der erfassten Radfahrenden. Sie liefert nicht nur Daten zur Entwicklung des Radverkehrsaufkommens (wie sie für den Kfz-Verkehr im gesamten Stadtgebiet erfasst werden) sondern richtet an exponierter Stelle auf attraktive Weise den Fokus auf den Radverkehr.
- Öffentliche Begleitung und Berichterstattung zu neuen Infrastrukturmaßnahmen für den Radverkehr und öffentlichkeitswirksame Eröffnung durch den Bürgermeister. So kann man z.B. in den kommenden 3 Jahren jede neue für den Radverkehr geschaffene Infrastrukturverbesserung, wie z.B. wichtige Querungsangebote, sanierte Radwege, neue Führungsangebote mit einem kleinen wiederkehrenden „Ritual“ betonen. Das kann in Form eines allgemein formulierten Plakats (z.B. „Hier geht’s für den Radverkehr voran“) passieren, das jeweils am Standort für mehrere Wochen montiert wird. Der Standort kann z.B. mit einer monheimspezifischen Wimpelkette, etc. „geschmückt“ werden.
- Entwicklung einer Begleitkampagne bei der Einrichtung der Querungsfläche am Urdenbacher Weg, um das Weiterfahren im Seitenraum in Richtung Baumberg zu vermeiden. So können Plakate z.B. zur Rücksichtnahme auf den Fußverkehr oder mit einer schematischen Darstellung des richtigen Verhaltens entwickelt werden.
- Entwicklung einer mehrfach durchzuführenden Aktion an den Einmündungen Heerweg (Berliner Ring, Robert-Koch-Straße) zur Nutzung der Fahrbahn. So könnten Ordnungsamt und Öffentlichkeitsbeteiligung unterstützt vom ADFC oder VCD Belohnungen für Radfahrende auf der Fahrbahn verteilen und gleichzeitig jene auf dem Bahndamm ansprechen und zum Fahren auf der Fahrbahn motivieren mit Hinweisen auf die Belange des Fußverkehrs.
- Entwicklung von Kennenlernangeboten zum Pedelec-Fahren. Dies kann in Form eines Sicherheitstrainings, eines begleiteten Fahrens oder auch eines Pedelec-Testens für Firmen und Pendler erfolgen. Der Rhein-Sieg-Kreis hat z.B. mit der Aktion „Ein Rad für alle Fälle“¹¹ ein Modell entwickelt, dass Pendelnden für 1-3 Monate befristet ein Pedelec in Kombination mit einem preisreduzierten ÖPNV-Ticket zum Arbeitsplatz zur Verfügung stellt, damit dieser für seinen persönlichen Arbeitsweg die Kombination Rad/ÖPNV als Alternative zum Pkw testen kann.

7.3 Maßnahmen zum Service

Die Einrichtung eines Fahrradverleihsystems, die auch in den verschiedenen Bürgerbeteiligungen gewünscht wurde, ist bereits in der Umsetzung. Darüber hinaus sollten in den nächsten Jahren, auch auf Wunsch der Bürgerinnen und Bürger, weitere Serviceangebote in Monheim angestrebt werden. Das RVK 2015 gibt hierzu eine breite Auswahl verschiedener Anregungen, die in ihrer Gesamtheit sinnvoll sind und

¹¹ Der Rhein-Sieg-Kreis erhielt 2018 den 3. Preis beim Deutschen Fahrradpreis für die Aktion.

zu einer Stärkung des Radverkehrs beitragen. Eine klare Priorität wird hingegen nicht formuliert. Daher sollen im Folgenden zwei Maßnahmen vorgestellt werden, die auch innerhalb der kommenden 5 Jahre angegangen und umgesetzt werden können. Die verbleibenden Maßnahmen aus dem RVK 2015 sollen durchaus bestehen bleiben und ggf. später realisiert werden.

Abstellanlagen

Das RVK 2015 unterteilt das Thema Radparken in vier Bereiche.

Die Aussagen zum **Parken in zentralen Bereichen** weisen kaum Handlungsempfehlungen auf. Die genannten Maßnahmen zu Haupt- und Krischerstraße wurden umgesetzt. Im Rahmen von Bürgerschaftswünschen und im Rahmen von städtischen Maßnahmen wurden diverse Abstellrichtungen ergänzt. Im Bereich Monheimer Tor und Busbahnhof sowie am Knotenpunkt Baumberger Chaussee / Opladener Straße wurden zusätzlich zu bestehenden Bügeln Boxen über „Dein Radschloss“ installiert. Systematische Maßnahmenansätze zur Ausstattung der zentralen Bereiche mit Abstellanlagen fehlen.

Das Thema **Fahrradparken an Schulen**, wie es im RVK 2015 empfohlen wurde, ist bisher teilweise angegangen worden. Einige Schulen haben neue Anlage und ggf. in größerer Anzahl erhalten. Eine Überprüfung und ggf. Weiterentwicklung der Abstellanlagen an den verschiedenen Schulstandorten ist erforderlich, auch um die Radfahrenden von morgen schon heute an das Radfahren zu gewöhnen.

Zum **Bike&Ride** steht die Stadt Monheim am Rhein inzwischen in enger Abstimmung mit der Stadt Langenfeld, um bei der Ausstattung der S-Bahnhöfe mit Abstellanlagen die Bedürfnisse der Monheimerinnen und Monheimer einzubringen und vor allem die Anfahrtrichtung Monheim am Rhein zu berücksichtigen. Ergänzend wurden als Umsetzung der Maßnahmen aus dem RVK 2015 Fahrradboxen an wichtigen Bushaltestellen (Busbahnhof, Baumberger Chaussee) installiert.

Die Empfehlung der Erstellung einer **Fahrradstellplatzsatzung** wurde von der Stadt umgesetzt, so dass zwischen für Neubauvorhaben und wesentliche Änderungen die qualitative und quantitative Ausstattung mit Abstellanlagen klar geregelt ist.

Die Ausstattung mit sicheren und komfortablen Abstellanlagen für Räder unterschiedlicher Qualitätsstufen und Typen sowohl am Ziel als auch bereits am Start des Wegs sind zwingende Voraussetzung für die Nutzung des Fahrrads. Gerade in Wohngebieten mit Geschosswohnungsbau als auch an wichtigen Zielen des Radverkehrs fehlen vor allem sichere Abstellanlagen. Wer mit dem Rad losfährt, muss sicher sein, dass sie/er am Ziel einen komfortablen Abstellplatz für sein Rad findet. Wer ihr/sein Rad abstellt, muss sicher sein, dass es zur nächsten Nutzung unversehrt bereitsteht. Die Aussagen der beteiligten Bürgerinnen und Bürger deuten darauf hin, dass dieses Angebot in Monheim am Rhein noch nicht in allen Bereichen zur Verfügung steht und dieser Umstand teilweise stark von der Nutzung des Rads abhängt.

Bürgeraussagen

Dass den Bürgerinnen und Bürgern das Thema Abstellanlagen wichtig ist, zeigt die Tatsache, dass in den Beteiligungen diverse Anregungen zum Thema gemacht wurden. Nicht immer war klar nachvollziehbar, welche konkreten Wünsche gemeint sind. Die folgende Liste zeigt alle Anregungen und Wünsche zum Thema Fahrradparken in Monheim am Rhein, die einen lokalen Bezug hatten. In die Erstellung eines Abstellanlagenkonzepts sollten diese Aussagen Eingang finden, soweit sie nicht bereits vorher realisiert werden konnten.

- allgemein für Baumberg Fahrradboxen gefordert.

- Schulen sollen überdachte Abstellanlagen erhalten
- Berliner Viertel „Druck auf LEG ausüben, damit diese Fahrradständer neben den Hauseingängen herstellen“, Abstellanlagen neben Hauseingängen
- Am Busbahnhof fehlen Fahrradständer
- Creative Campus: Fahrradboxen zur Verfügung stellen, da hier attraktive Buslinien starten, die für Monheimer jedoch unerreichbar sind
- Abstellanlagen am Sportpark verbessern (Lage, Überdachung)
- Sportplätze, überdachte Anlagen innerhalb der Anlagen (Umzäunung)
- Anlehnbügel bieten zu wenig Material zum Anbringen des Schlosses; Querholm für Kinderräder fehlt; Rahmen verkratzt wg. zu hartem und kantigem Material
- Anlehnbügel besser mit Rundrohr und Knieholm anbieten, um Schäden am Rad zu verhindern und kleine Räder besser anschließen zu können
- Einführung eines Angebots aus Norwegen von Fahrradständern mit Sattelschutz
- mehr Stellplätze schaffen
- Bike-and-Ride und Bike-and-Park-Angebote ausbauen
- witterungsgeschütztes Radparken z.B. in privaten Tiefgaragen einrichten

Maßnahmenbeschreibung

Schon heute können Bürgerinnen und Bürger jederzeit per Email, Telefon oder über den Mängelmelder bei der Stadtverwaltung Standorte mit einem Bedarf für Fahrradabstellanlagen melden.

Um ein systematisches, dem bestehenden und zukünftigen Bedarf entsprechendes Angebot an sicheren, angemessenen und komfortablen Abstellanlagen im gesamten Stadtgebiet zu schaffen, ist die Erstellung eines stadtweiten Abstellanlagenkonzepts erforderlich. Inhalt des Konzepts sollten die folgenden Punkte sein:

- Erfassung / Überprüfung der bestehenden Abstellanlagenangebote an allen relevanten Zielen des Radverkehrs mit Darstellung der Defizite, ggf. mit Bürgerbeteiligung
- Definition der Monheimer Anforderungen an Abstellanlagen, z.B. Modelltyp, Abstände, etc.; Entwicklung von Standards zur Ausstattung mit Abstellanlagen im Bestand
- Berücksichtigung der Verknüpfungen mit ÖPNV und anderen Verkehrsträgern, ggf. inklusive der Abstimmung mit Nachbarkommunen, VRR und ggf. anderen Verkehrsunternehmen
- Entwicklung / Prüfung von Möglichkeiten der kommunalen Förderung von Abstellanlagen für private Hauseigentümer im Geschosswohnungsbau
- Herausarbeiten von potenziellen Standorten für Abstellanlagen sowie deren Angebotsumfang

Standorte / Lokalisierung

Stadtweit mit Schwerpunkt an öffentlichen Einrichtungen wie Schulen, Sport- und Freizeitanlagen, Veranstaltungsgebäuden, Verknüpfungspunkten mit dem ÖPNV, stark frequentierten Einrichtungen wie Einkaufszentren, Ausflugsziele etc. sowie in Bereichen mit verstärktem Geschosswohnungsbau

Einrichtung von Reparaturangeboten

Derzeit gibt es nur ein Fahrradfachgeschäft in Monheim am Rhein. Vor allem bei den Gesprächen in Baumberg wurde immer wieder der Wunsch nach einem Reparatur- und Serviceangebot geäußert. Für regelmäßig Radfahrende ist es notwendig zu wissen, wo und wie man schnell das Rad überprüfen und reparieren lassen kann. Das beginnt beim einfachen Reifenwechsel und geht bis zur umfassenden Beratung hinsichtlich einer passenden Ausstattung des Rads.

Maßnahmenbeschreibung

Über die Wirtschaftsförderung sollte die Ansiedlung eines weiteren Fahrradfachgeschäfts mit gutem Reparaturangebot weiterhin verfolgt werden. Neben dem klassischen stationären Angebot sollten die Möglichkeit eines mobilen Reparaturangebots, wenn möglich im 7-Tage-Betrieb, sowie die Betreuung von im Stadtgebiet verteilten kleineren Reparaturstationen mit Werkzeug eingerichtet werden. Darüber hinaus könnte dieses Geschäft mit der Aufgabe regelmäßiger Fahrradsicherheitschecks an allen weiterführenden Schulen sowie der Betreuung eines Fahrradpools für Fahrradtrainings an Kindergärten und Grundschulen betraut werden.

Alternativ könnte in Anlehnung an die Betriebsform von Radstationen in NRW in Kooperation mit einer caritativen Einrichtung eine Betriebsform entwickelt werden, in der am Arbeitsmarkt schwer vermittelbare Personen Reparaturarbeiten übernehmen. Dabei könnte die Stadt als Vermieterin geeigneter Räumlichkeiten Fixkosten übernehmen.

8 Realisierungsprogramm

8.1 Kostenschätzung

Für die einzelnen Maßnahmen wurden die zu erwartenden Kosten grob in gering, mittel und hoch geschätzt, um die Einordnung der Maßnahmen zu erleichtern. Für einzelne Maßnahmen, die heute schon seitens der Stadt Monheim am Rhein in Bearbeitung sind, oder die in die Zuständigkeit anderer Baulastträger fallen, werden keine eigenen Kostenansätze entwickelt.

Die Kosten der einzelnen Maßnahmen können maßnahmenspezifisch den jeweiligen Katasterblättern entnommen werden. Die Übersicht kann der Maßnahmentabelle entnommen werden.

8.2 Priorisierung der Maßnahmen

Als ein Schritt zur Realisierung der Maßnahmen erfolgte eine Einteilung der Streckenabschnitte und Knotenpunkte in Prioritäten von der höchsten Stufe A bis zur niedrigsten Stufe C.

Hierfür wurden alle Strecken und Knotenpunkte bezüglich des Herstellungsaufwands, der erzeugten Wirkung für den Radverkehr und der Dringlichkeit in Bezug zum heutigen Bestand qualitativ eingeschätzt. Für jedes Bewertungskriterium erfolgte eine Punktevergabe zwischen 1 und 3, wobei die höchste Punktzahl ein positives Ereignis abbildet, also beispielsweise einen niedrigen Aufwand oder eine große Wirkung.

Beim Kriterium **Aufwand** erhielten kleinere Maßnahmen wie z.B. die Einrichtung von Fahrradstraßen oder kleinere Übergänge die höchste Punktzahl. Markierungsmaßnahmen und Ergänzungen im Bestand, beispielsweise Schutzstreifen oder Furtmarkierungen erhielten eine mittlere Punktzahl. Die niedrigste Punktzahl erhielten aufwändige Baumaßnahmen wie langstreckige Radwegsanierungen oder komplexe Querschnittsumbauten. Bei der Beurteilung des Aufwands wurden sowohl die zu erwartenden Kosten als auch weitere erforderliche Schritte, wie z.B. die Abstimmung mit anderen Baulastträgern, Umweltbehörden, übergeordneten Behörden etc. berücksichtigt.

Das Kriterium **Wirkung** soll abbilden, welchen potenziellen Effekt eine Maßnahme auf die Attraktivität des Radverkehrs ausübt. Die höchste Punktzahl erhielt das Schließen von Netzlücken sowie eine massive Verbesserung für den Radverkehr. Maßnahmen, die eine noch deutliche Verbesserung für einen Abschnitt erreichen, sowie Maßnahmen auf dem Hauptnetz erhielten die mittlere Punktzahl. Maßnahmen entlang von Abschnitten, die bereits heute sehr gut befahren werden können, wurden mit der niedrigsten Punktzahl bewertet.

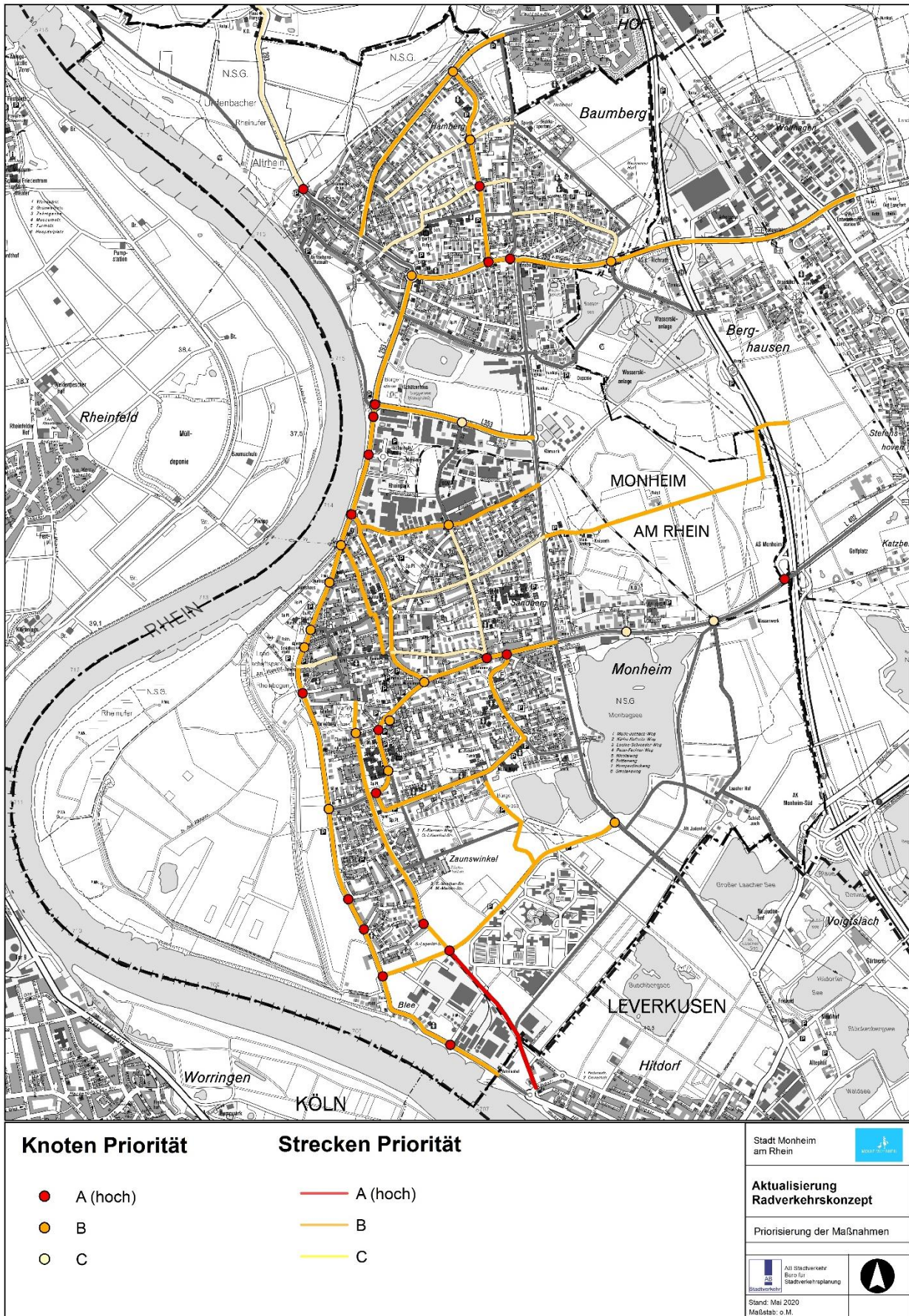
Beim Kriterium **Erfordernis/Dringlichkeit** wurden vor allem die Aspekte Verkehrssicherheit und Infrastrukturqualität bewertet. Abschnitte und Knotenmaßnahmen erhielten die höchste Punktzahl, wenn deren heutiges Angebot deutliche Verkehrssicherheitsmängel, Unfallauffälligkeiten oder große Infrastrukturmängel aufweist. Maßnahmen zur Komfortverbesserung oder Verdeutlichung einer bestehenden Führung erhielten eine mittlere Punktzahl. Maßnahmen, die sich nur auf Markierungen z.B. bei Fahrradstraßen beziehen, erhielten die niedrigste Punktzahl. Berücksichtigt wurden bei der Einschätzung des Erfordernisses auch die Aussagen der Bürgerinnen und Bürger.

Aus den Prioritäten kann nicht direkt eine Umsetzungsreihenfolge abgeleitet werden. Die einzelnen Bewertungen sind der Maßnahmentabelle zu den Einzelmaßnahmen im Anhang zu entnehmen. Das Maßnahmenkataster enthält die Priorisierungsstufe.

Karte 8-1 stellt die Priorisierung der Knotenpunkte und Streckenabschnitte dar. Dabei wird deutlich, dass vor allem die vorgeschlagenen Knotenmaßnahmen überwiegend der Priorität A zuzuordnen sind. Dies liegt u.a. daran, dass Knotenpunkte mit fehlenden Anschlüssen als Netzlücke eingestuft wurden, während die Einrichtung der Anschlüsse häufig durch kleinere Maßnahmen erreicht werden kann. $\frac{3}{4}$ aller Streckenmaßnahmen sind mit der Priorisierung B bewertet, da die erforderlichen Sanierungs- und Umbaumaßnahmen aufgrund der Flächengrößen deutlich höhere Kosten verursachen. Bei der Realisierung ist darauf zu achten, dass zusammenhängende Maßnahmen, wie z.B. nebeneinanderliegende Strecken und Knoten, möglichst auch gemeinsam angegangen werden. Der folgenden Übersicht können die Anteile der Priorisierungsstufen entnommen werden.

	Gesamt	A		B		C	
Knotenmaßnahmen	38	20	52,6%	15	39,5%	3	7,9%
Streckenmaßnahmen	45	1	2,2%	34	75,6%	10	22,2%
Summe	83	21	25,3%	50	60,2%	12	14,5%

Karte 8-1 Priorisierung der Maßnahmen



Anhang

Anhang I

Unfallanalyse

Karten zur Unfallauswertung

Anhang II

Dokumentationen und Auswertungen zu den Bürgerbeteiligungen

- Dialog vor Ort
- Online-Beteiligung
- Bürgerveranstaltung
- Schülerinnen- und Schülerbefragung

Anhang III

Karte Radverkehrsnetz

Anhang IV

Maßnahmenentwicklung

- Karte: Anzustrebende Führungen
- Kataster zu den Maßnahmen an Knoten und Strecken
- Maßnahmentabellen Knoten und Strecken
- Karte: Maßnahmen
- Tabellen zu den Bürgerschaftsanregungen
- Karte: Priorisierung