



www.prr.de

Zweckverband **LANDFOLGE** Garzweiler

Grobkonzept Straßen- und Radverkehrsnetz –

Dipl.-Ing. Jochen Richard

PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD, Aachen/Berlin



4.	GROBKONZEPT RADVERKEHRSNETZ	33
4.1	Bestand an Radverkehrsanlagen.....	33
4.2	(Über-)regionales Radverkehrsnetz.....	38
4.2.1	Netzstruktur.....	38
4.2.2	Mobilstationen.....	42
4.2.3	Maßnahmenkonzept.....	42
4.2.4	Ausbaustandards.....	44
4.2.5	Baulastträgerschaft.....	46
4.3	Lokales Basisnetz.....	48
4.3.1	Sachstand Netzentwicklung.....	48
4.3.2	Grundlagen der Netzkonzeption.....	52
4.4	Grobkonzept Radverkehrsnetz.....	56
4.5	Umsetzung des Radverkehrsnetzes.....	58

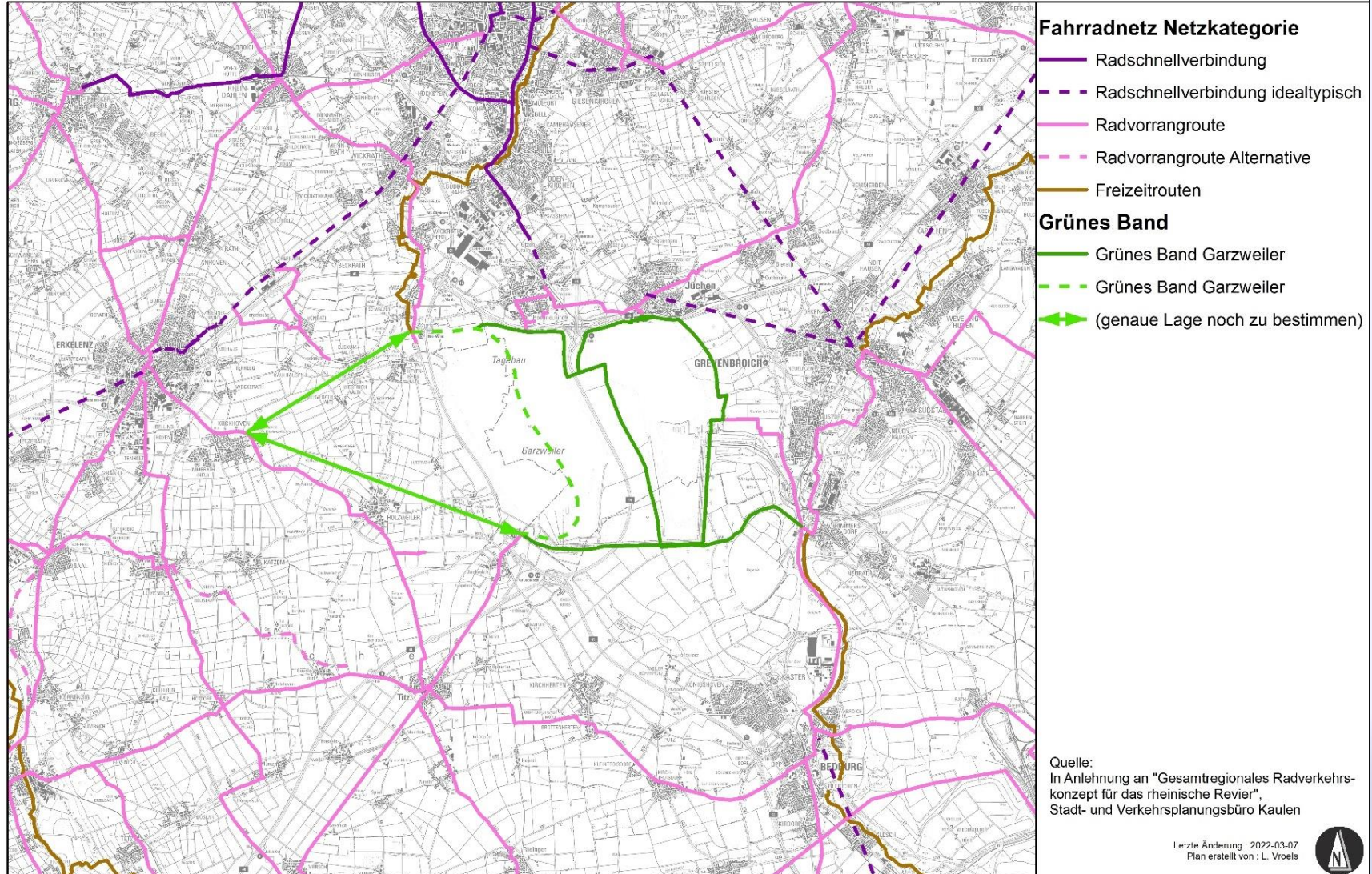
Radverkehrsnetz für das Rheinische Revier



www.prr.de

Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler
Grobkonzept Straßen- und Radverkehrsnetz

PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD



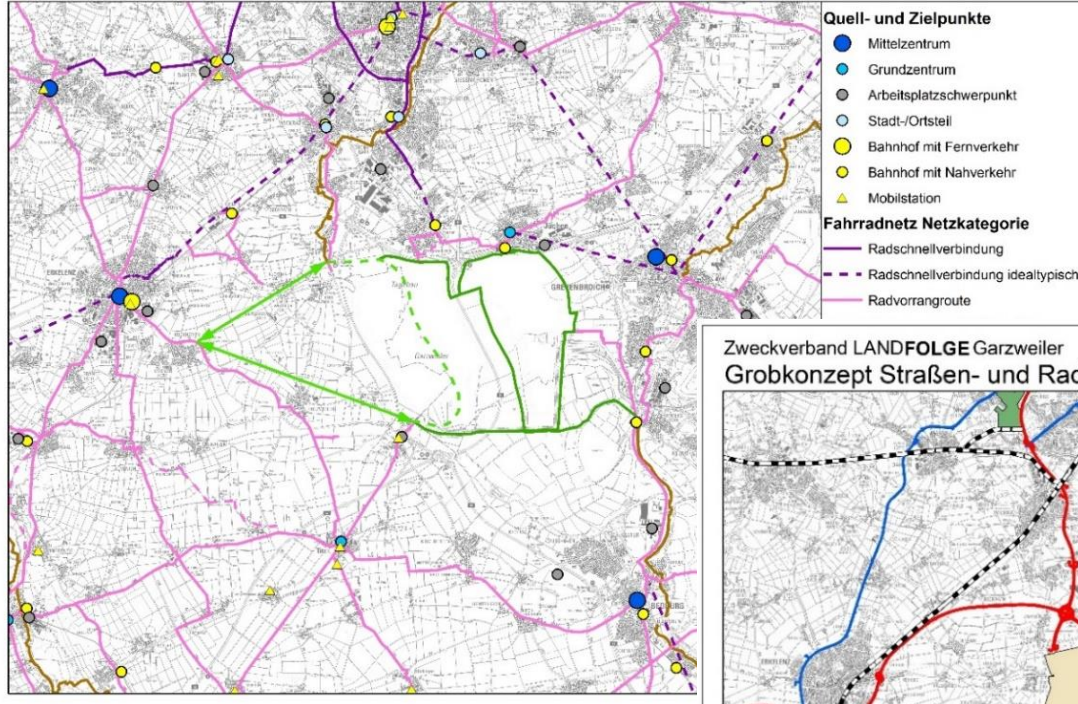
Entwicklung lokales Basisnetz



www.prr.de

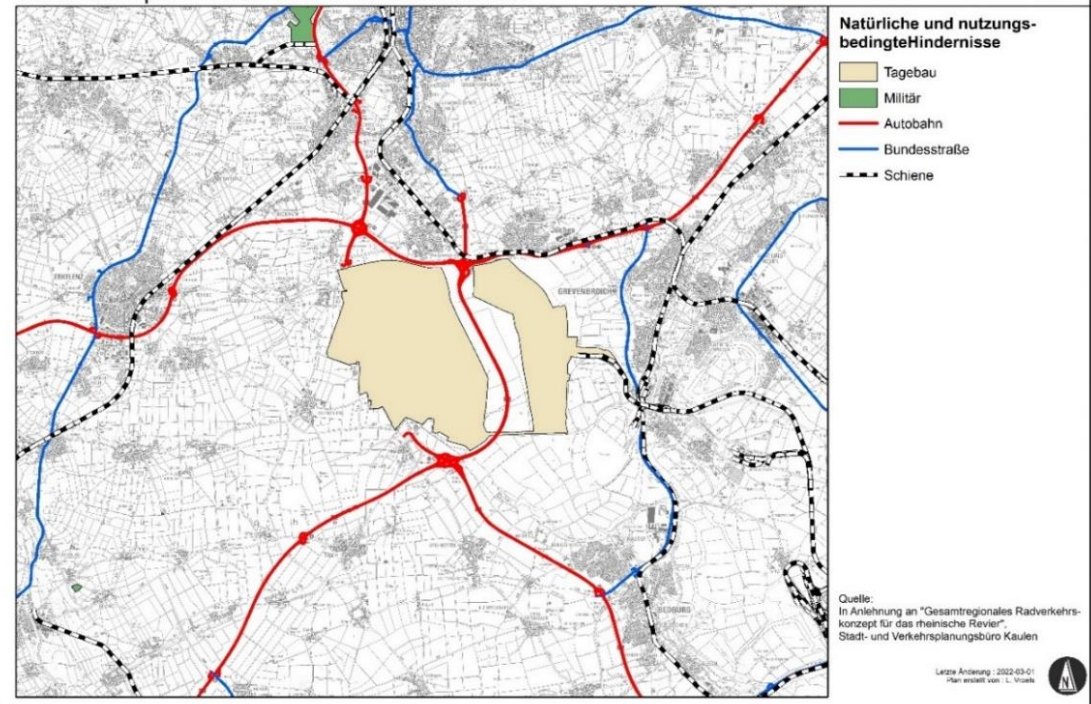
Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler
Grobkonzept Straßen- und Radverkehrsnetz

PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD



Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler
Grobkonzept Straßen- und Radverkehrsnetz

PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD



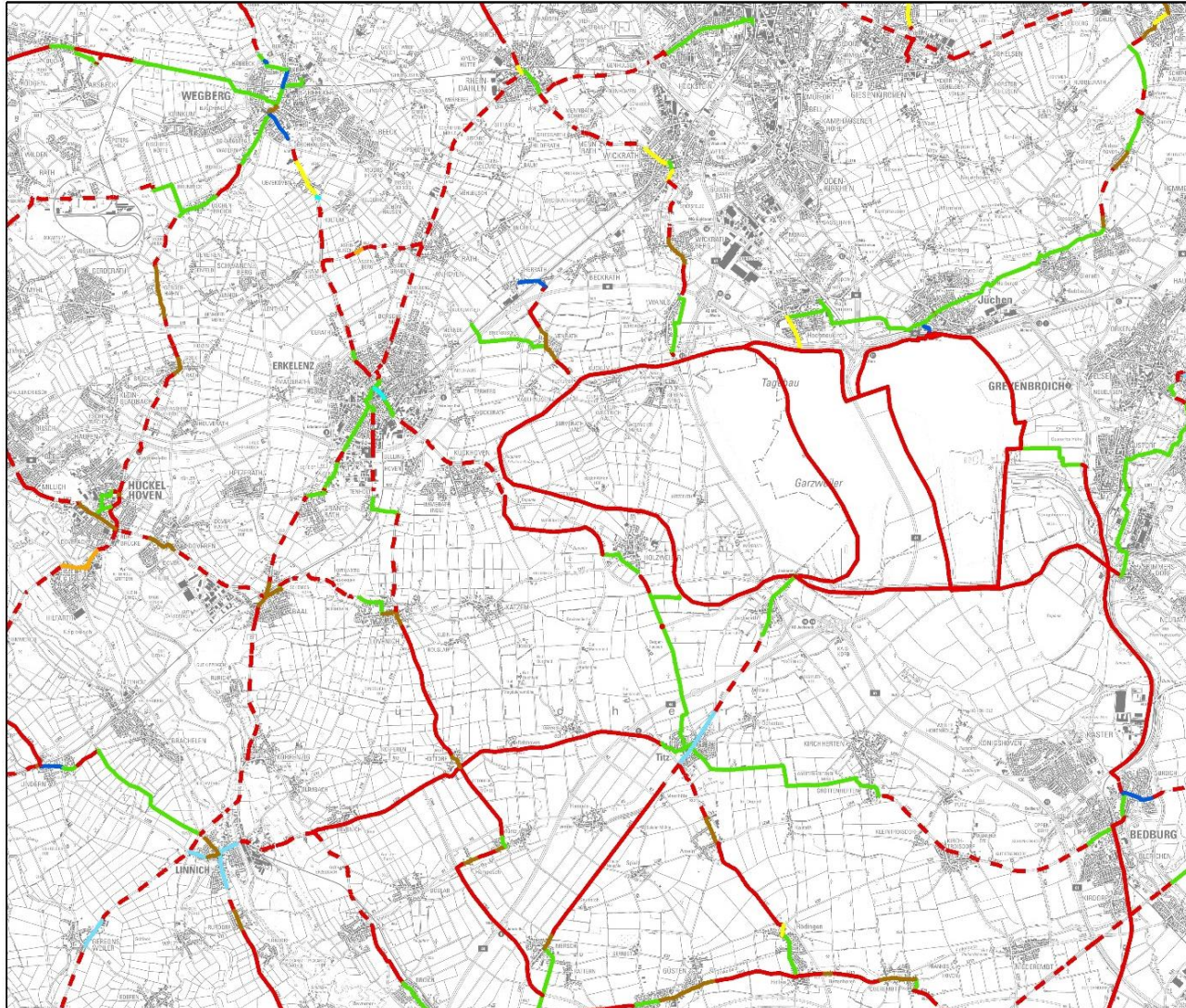
Radverkehrsnetz für das Rheinische Revier



www.prr.de

Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler
Grobkonzept Straßen- und Radverkehrsnetz

PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD



Maßnahmen und Bestand Radverkehrsnetz

- - - Ausbau Radverkehrsanlage
- Neubau Radverkehrsanlage
- Fahrradstraße
- - - Fahrradstraße prüfen
- Strassenraumneuordnung
- Beschilderung
- Markierung Radverkehrsanlage
- Tempo 30 prüfen
- keine Maßnahmen möglich

Quelle:
In Anlehnung an "Gesamtregionales Radverkehrs-
konzept für das rheinische Revier",
Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen

Letzte Änderung : 2022-02-22
Plan erstellt von : L. Voels



Entwicklung Basisnetz



www.prr.de

Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler Grobkonzept Straßen- und Radverkehrsnetz

PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD



Klassifiziertes Straßennetz mit Radverkehrsanlagen

-  Bundesstraße
-  Landesstraße
-  Kreisstraße
-  Andere

Grünes Band

-  Grünes Band Garzweiler

Quelle:
In Anlehnung an "Gesamtrregionales Radverkehrs-
konzept für das rheinische Revier",
Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen

Letzte Änderung : 2022-02-22
Plan erstellt von : L. Vroels



- Feststellung Verkehrsstudie 2020: Erstellung eines **gemeindeübergreifenden Gesamtkonzepts** (Sicherung lokale Erschließung, Zubringerfunktion zu übergeordneten Routen)
- **"Aufräumen"** der Netze im GIS wie auch vor Ort dringend erforderlich
- Für eine **wirkungsvolle Förderung des Radverkehrs** unverzichtbare Basisnetz ist weiterhin zu verfolgen
- In **allen Mitgliedsgemeinden des Zweckverbandes** laufen derzeit auf unterschiedlichen Ebenen konzeptionelle Planungen
- Bis **Anfang 2023** kann in allen Kommunen auf mehr oder weniger umfassende Radverkehrskonzepte zurückgegriffen werden
- **Abstimmung von Konzeption und Umsetzung** unter den Mitgliedsgemeinden zwingend notwendig

Entwicklung lokales Basisnetz



www.prr.de

Das entspricht des § 18 Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG)
"Lokale und überörtliche Radverkehrsnetze":

"(1) Die Gemeinden sollen in Abstimmung mit den weiteren Trägern der Straßenbaulast ein Radverkehrsnetz im Gemeindegebiet schaffen (lokales Radverkehrsnetz). Dieses soll sich in das überörtliche Radverkehrsnetz gemäß Absatz 2 Satz 1 sowie das Radvorrangnetz des Landes einfügen.

(2) Die Gemeindeverbände sollen ein untereinander und mit den weiteren Baulastträgern abgestimmtes zusammenhängendes Radverkehrsnetz schaffen (überörtliches Radverkehrsnetz). Dieses soll sich in das Radvorrangnetz des Landes einfügen."

- Ausbaustandards durch Richtlinien (Land, FGSV) ausreichend definiert
- "Seerunde" hat eine Länge von ca. 24 km
 - Für Wanderer etwa sechstündige Tour, mit Pausen = Tagestour
 - Für Freizeitradler etwas mehr als 1½ Stunden = Feierabendrunde
 - Für sportliche Radler eine knappe Stunde = Aufwärmrunde
- Nutzung des Grünen Bandes **funktional und räumlich differenziert** sehen, daraus die bestgeeignete Infrastruktur ableiten
- Topografie des Seeufers mit dem sich langsam füllenden See ist zu beachten
- Gutes (touristisches) Radverkehrsnetz mehr als nur Bau von Radverkehrsanlagen (Landschaftsplan, Blühstreifen, Umbau OD)



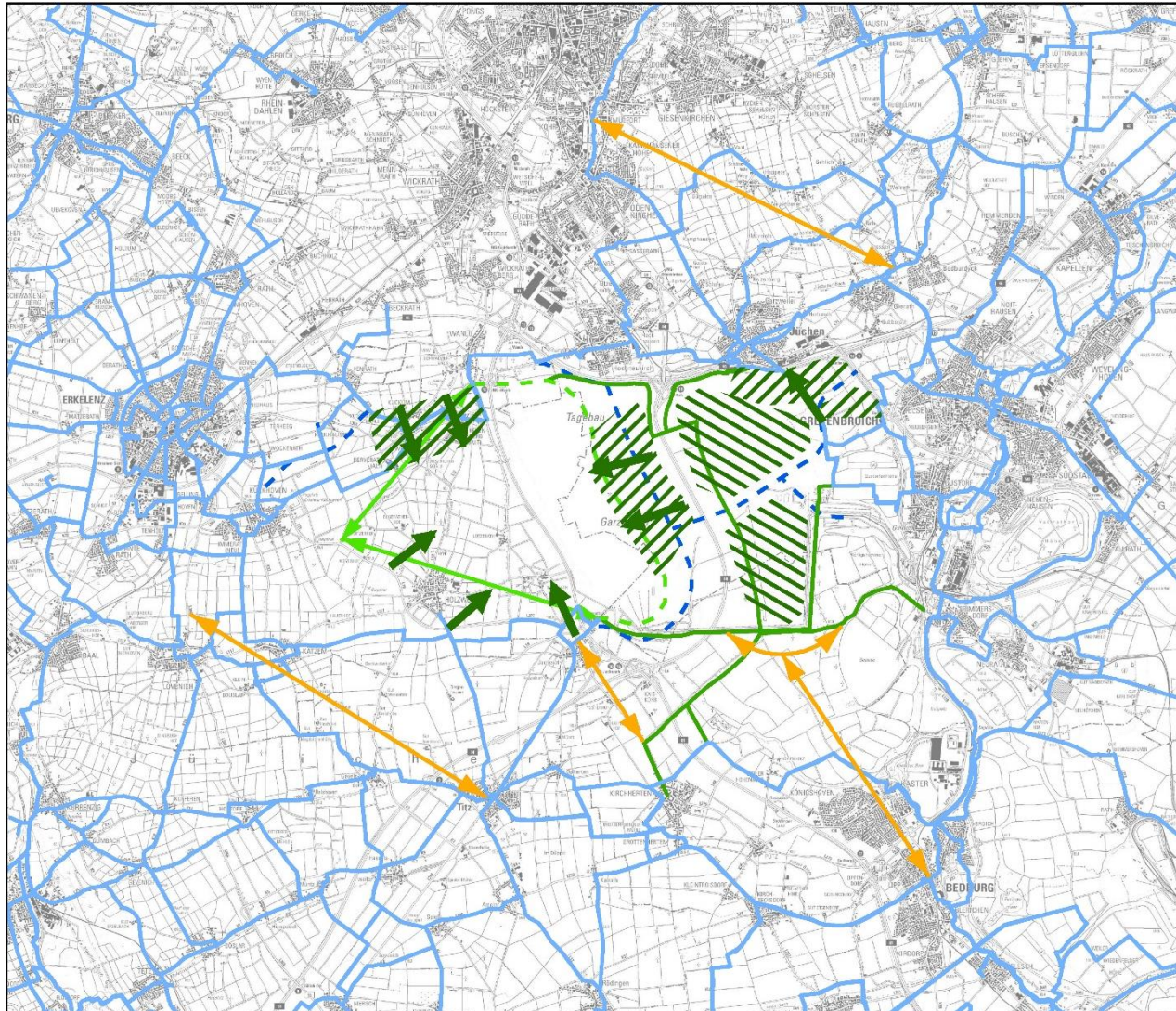
Entwicklung lokales Basisnetz



www.prr.de

Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler
Grobkonzept Straßen- und Radverkehrsnetz

PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD



Lokales Radverkehrsnetz

- NRW-Radverkehrsnetz (Optimierung auf kommunaler Ebene)
- Grünes Band Garzweiler
- - - Grünes Band Garzweiler (genaue Lage noch zu bestimmen)
- ↔
- ▨ Lokale Erschließung neue Nutzungen
- Innere Erschließung
- - - Straßenneubau im Tagebauumfeld mit begleitenden Radwegen
- ↔ Netzergänzungen

Quelle:
In Anlehnung an "Gesamtregionales Radverkehrs-
konzept für das rheinische Revier",
Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen

Letzte Änderung : 2022-04-29
Plan erstellt von : A. Abou I.



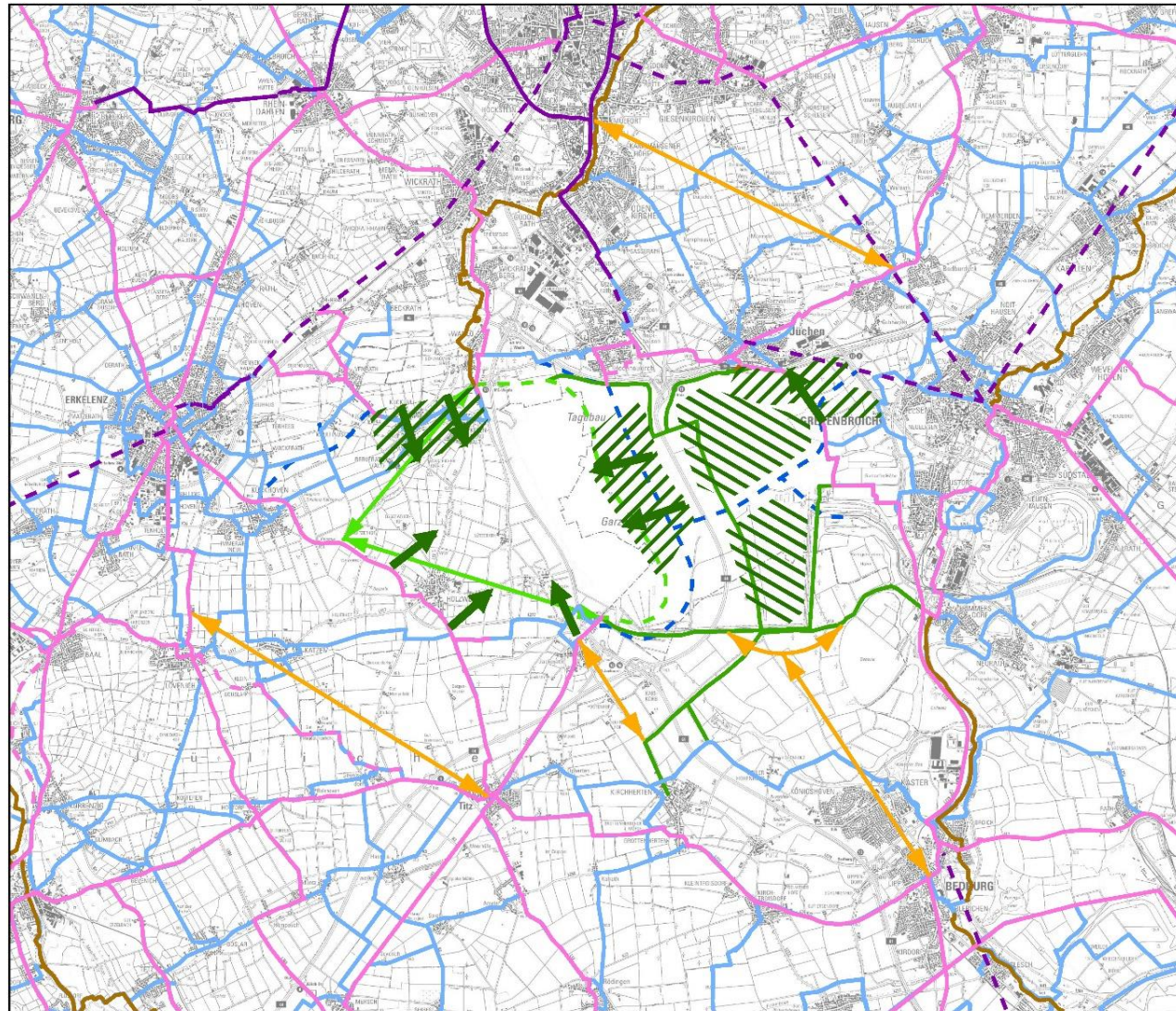
Entwicklung lokales Basisnetz



www.prr.de

Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler Grobkonzept Straßen- und Radverkehrsnetz

PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD



Radverkehrsnetz (Über-) Regionales Netz

- Radschnellverbindung
- - - Radschnellverbindung idealtypisch
- Radvorrangroute
- - - Radvorrangroute Alternative
- Freizeitrouten

Lokales Netz

- NRW-Radverkehrsnetz (Optimierung auf kommunaler Ebene)
- Grünes Band Garzweiler
- - - Grünes Band Garzweiler (genaue Lage noch zu bestimmen)
- ▨ Lokale Erschließung neue Nutzungen
- Innere Erschließung
- - - Straßenneubau im Tagebaumfeld mit begleitenden Radwegen
- ↔ Netzergänzungen

Quelle:
In Anlehnung an "Gesamtregionales Radverkehrs-konzept für das rheinische Revier",
Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen

Letzte Änderung : 2022-04-29
Plan erstellt von : A. Abou I.



Drei Umsetzungszeiträume für das Basisnetzes:

- **Kurzfristig – Gebiete außerhalb des Tagebaubereichs**
Aufwertung bestehende Infrastruktur, bei Ausbau keine Bindungen durch Tagebau -> Maßnahmen in erheblichem Umfang
- **Mittelfristig – Hineinrücken in die Tagebauflächen**
Mit Entscheidung über Erhalt der Dörfer, Festlegung zukünftige Uferzone, sich zurückziehendem Tagebau, Bau der Straßeninfrastruktur und ersten Ansiedlungen kann die Infrastruktur schrittweise in die Tagebauflächen hineinrücken
- **Langfristig – Innere Erschließung der Tagebauflächen**
Mit Auslaufen der Kohleförderung, nach Einhaltung der Ruhezeiten und dem sich langsam füllenden See können auch die inneren Flächen erschlossen werden
- **Planungsprinzip: Von außen nach innen**
Aus der Fläche an den Tagebau heranrücken und mit zunehmender Planungssicherheit schrittweise ins Netz einbinden