



Rheinisches
**Radverkehrs
Revier**

MACHBARKEITSSTUDIE RADSCHNELLVERBINDUNG

NEUSS – KAARST – KORSCHENBROICH –
MÖNCHENGLADBACH

Vorstellung der Ergebnisse

Arbeitskreis

06. März 2025

STADT- UND VERKEHRS-
PLANUNGSBÜRO KAULEN 

Sarah Dartenne, M.Sc.





1. Anlass und Aufgabenstellung
 - a. Was ist eine Radschnellverbindung
 - b. Ziel einer Machbarkeitsstudie
2. Arbeitsschritte und Ergebnisse der Machbarkeitsstudie
3. ermittelte Vorzugsvariante



1. Anlass und Aufgabenstellung
 - a. Was ist eine Radschnellverbindung
 - b. Ziel einer Machbarkeitsstudie
2. Arbeitsschritte und Ergebnisse der Machbarkeitsstudie
3. ermittelte Vorzugsvariante



Was ist eine Radschnellverbindung?

- Radverbindungen, welche mit einem sehr hohen baulichen Standard auf einer möglichst direkten Route mehrere Kommunen und Ortsteile miteinander verbinden
- Voraussetzung: Radfahrpotenziale von 2.000 Radfahrenden / Tag
- Ziel, dem Alltagsradverkehr ein zügiges und komfortables Fahren zu ermöglichen – Fahrzeitverkürzung für den Radverkehr



Quelle: Mobilitätsforum Bund



Standards von Radschnellverbindungen

- möglichst direkte und umwegefreie Führung
- Belag mit hoher Qualität
- Breitenanforderungen sollen nicht unterschritten werden
- möglichst wenig Verlustzeiten an Knotenpunkten



Einrichtungsradweg



Zweirichtungsradweg



1. Anlass und Aufgabenstellung
 - a. Was ist eine Radschnellverbindung
 - b. Ziel einer Machbarkeitsstudie
2. Arbeitsschritte und Ergebnisse der Machbarkeitsstudie
3. ermittelte Vorzugsvariante

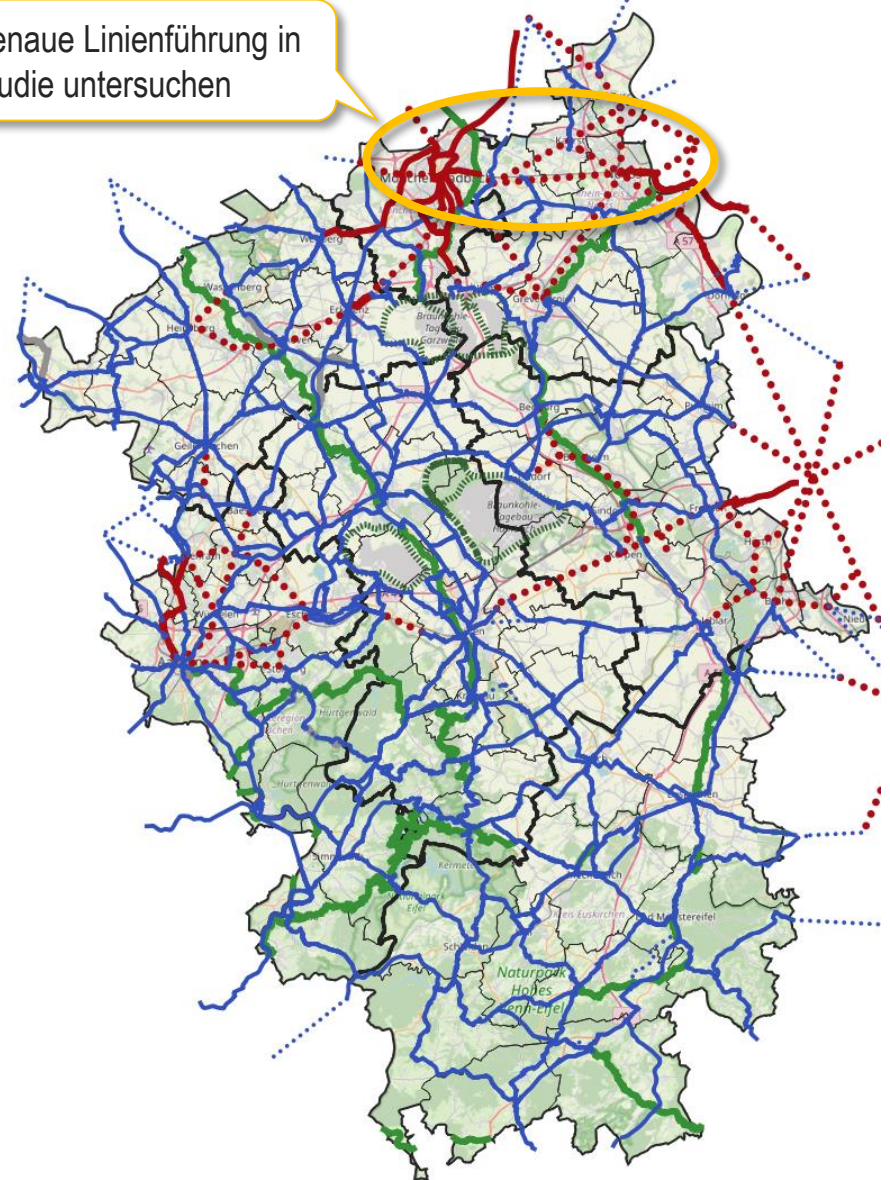


Potenziale hoch – genaue Linienführung in Machbarkeitsstudie untersuchen



Rheinisches Radverkehrs Revier

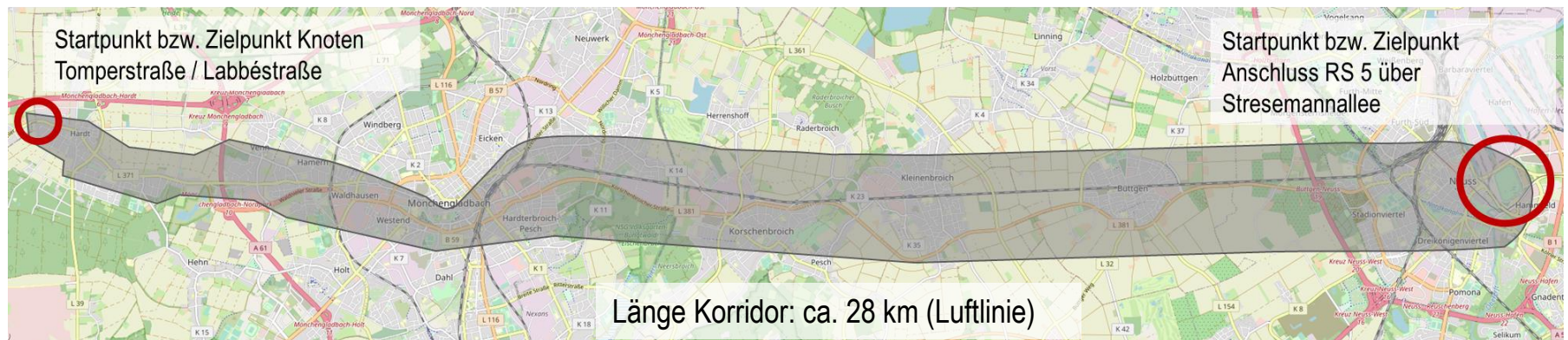
- Entwicklung des Rheinischen Radverkehrsreviers mit Radvorrangrouten und Radschnellverbindungen
- Potenziale für den Radverkehr zwischen Mönchengladbach und Neuss sind entsprechend hoch
- Machbarkeitsstudie wird empfohlen





- Ausarbeitung von Schlüsselprojekten im gesamten Rheinischen Revier in Form von Machbarkeitsstudien
- Machbarkeitsstudie auf der identifizierten Trasse zwischen Mönchengladbach-Hardt bis zum Anschluss an den RS 5 in Neuss
- **Ziel: Ermittlung einer Vorzugstrasse, auf der die hohen Standards einer Radschnellverbindung realisiert werden können**

Untersuchungskorridor für die Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung Neuss – Kaarst – Korschenbroich – Mönchengladbach





Mit einer Machbarkeitsstudie beginnt der Prozess der Linienfindung...





...weitere Abstimmungen, Vorprüfungen, Vergleiche folgen...

Bei der Vorplanung werden diverse Themen in Abstimmung mit den Kommunen abgearbeitet



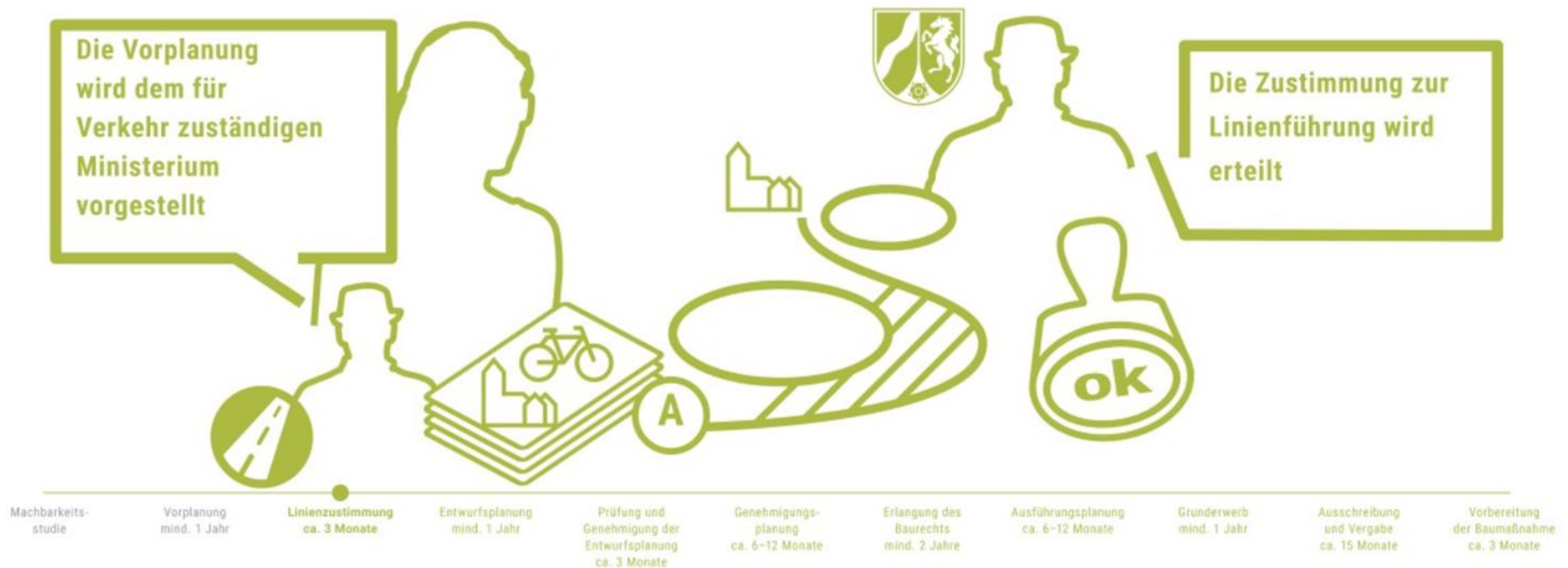
- Vorprüfung der Umweltverträglichkeit der Varianten aus der Machbarkeitsstudie
- Ggf. Durchführung einer Umweltverträglichkeitsstudie oder -untersuchung
- Technische Ausarbeitung der Varianten der Machbarkeitsstudie
- Überschlägige Ermittlung der Baukosten
- Vergleich der Varianten (Umweltverträglichkeit, Sicherheit, u.a. Kriterien)
- Auswahl einer Vorzugsvariante und Nachweis der Wirtschaftlichkeit
- Durchführung eines Sicherheitsaudits





...finale Trassenfindung im Rahmen eines
Linienbestimmungsverfahrens mit dem Land NRW

Umsetzung und Bau mit Zeitspanne von 5 – 10 Jahren

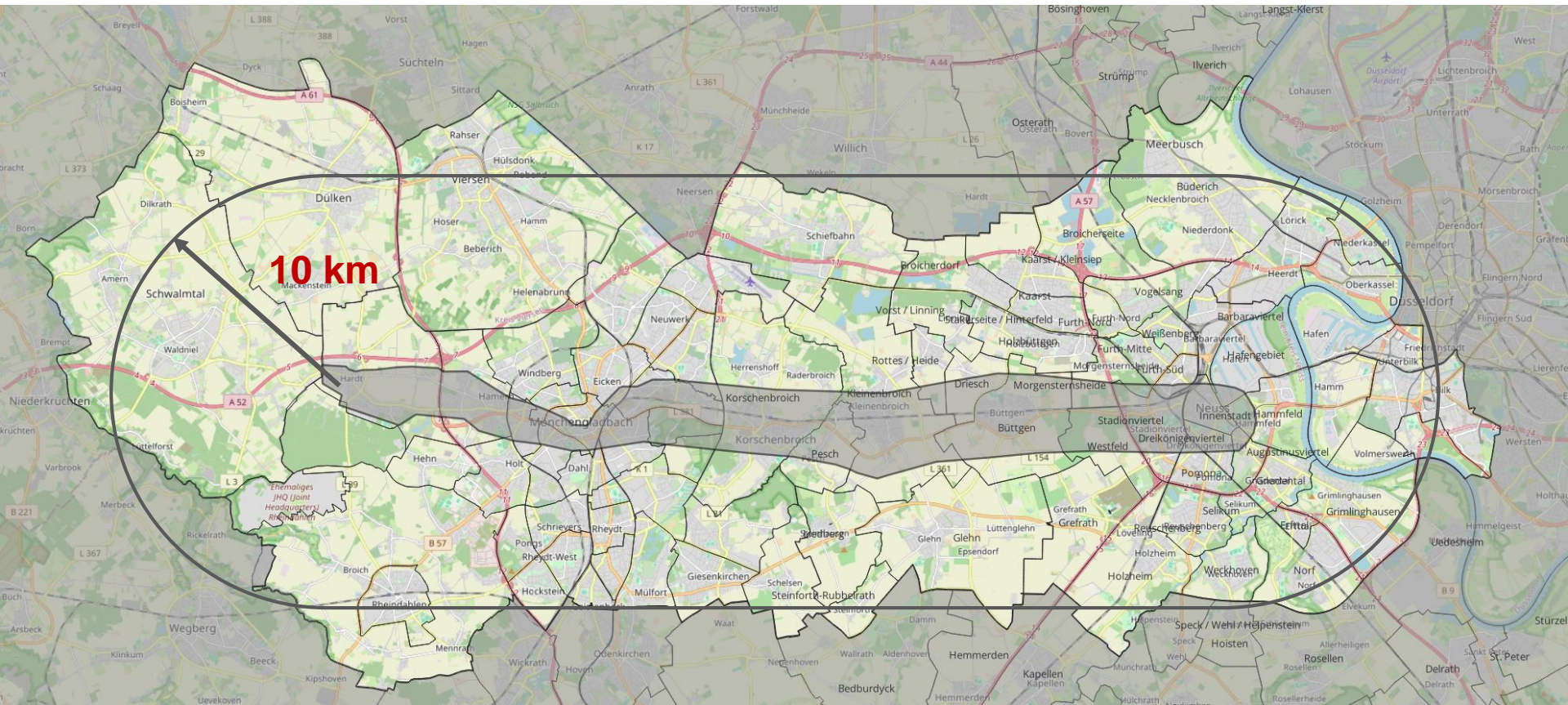




1. Anlass und Aufgabenstellung
2. Arbeitsschritte und erste Ergebnisse der Machbarkeitsstudie
 - a. Potenzielle Streckenabschnitte
 - b. Maßnahmenkonzept
 - c. Gegenüberstellende Bewertung
3. ermittelte Vorzugsvariante



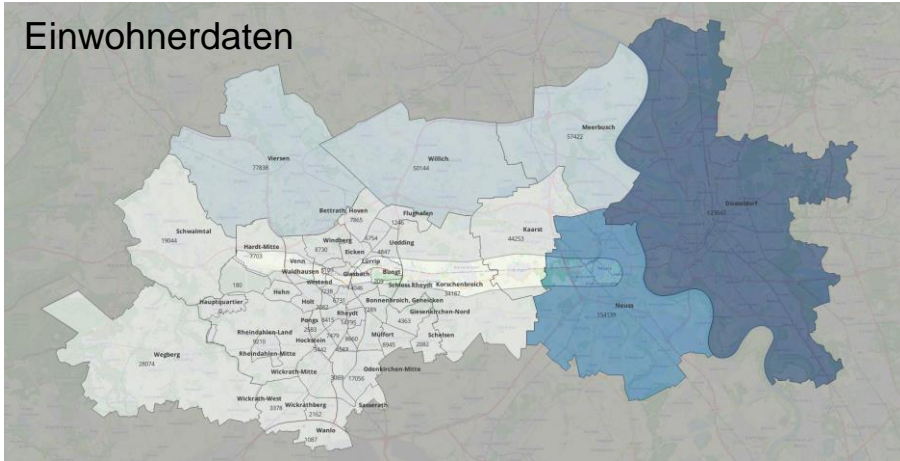
Abgrenzung des Untersuchungskorridors für Raumanalyse



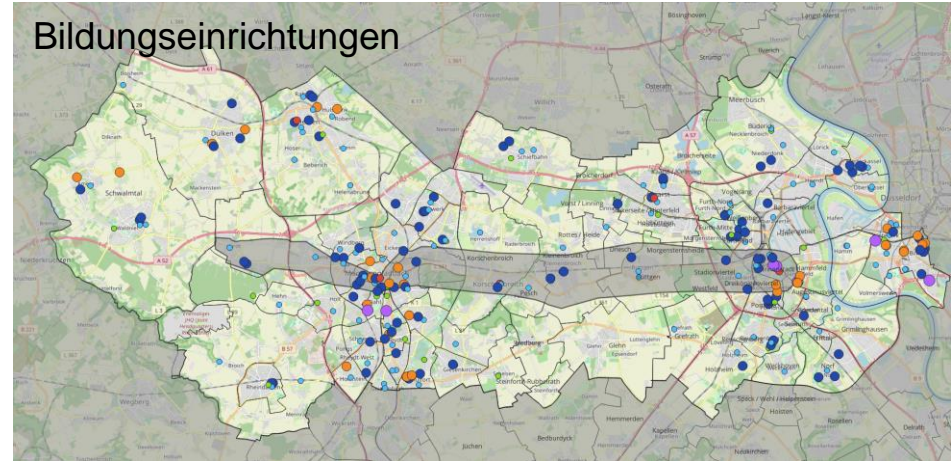


Raumanalyse – Auszug

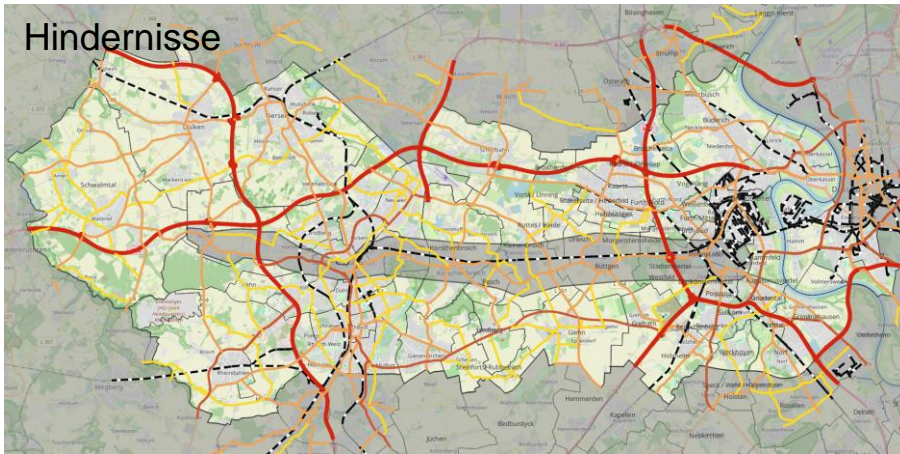
Einwohnerdaten



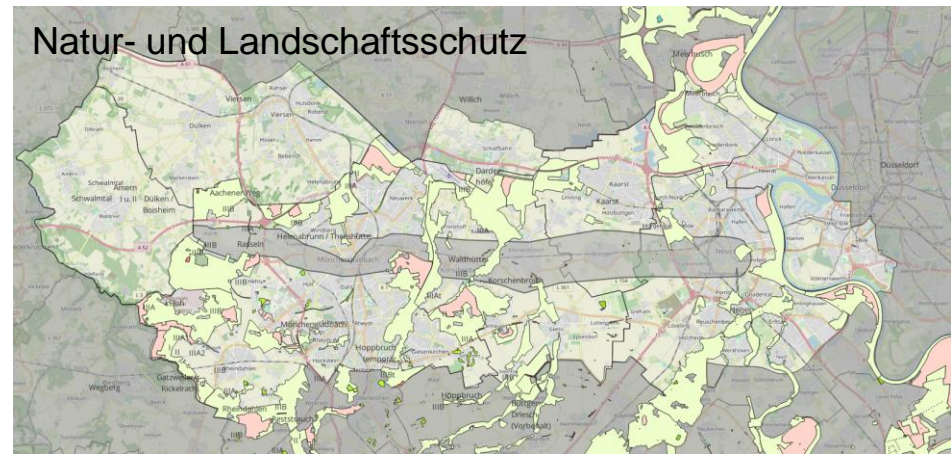
Bildungseinrichtungen



Hindernisse



Natur- und Landschaftsschutz





TEILABSCHNITTE MÖNCHENGLADBACH





1. Anlass und Aufgabenstellung
2. Arbeitsschritte und erste Ergebnisse der Machbarkeitsstudie
 - a. Potenzielle Streckenabschnitte
 - b. Maßnahmenkonzept
 - c. Gegenüberstellende Bewertung
3. ermittelte Vorzugsvariante

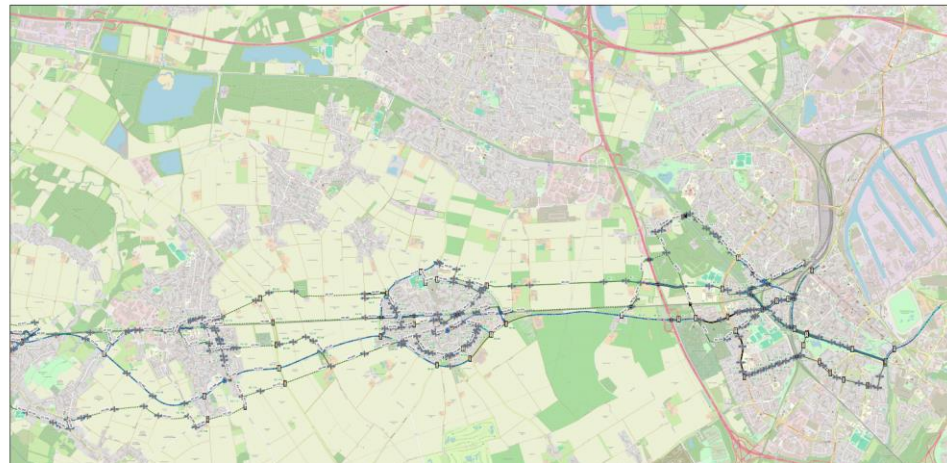
Bestandsaufnahme der Bewertungsparameter

- Auswertung vorliegender Unterlagen
- Erhebung vor Ort



Führungsform	RSV	
	inner-orts	außer-orts
Selbstständig geführter Radweg	4,00 m	4,00 m
Fahrradstraße (mit Kfz-Verkehr in beide Fahrrichtungen)	5,00 m (4,60 m)	5,00 m
Fahrbahnbegleitender Einrichtungsradweg	3,00 m	3,00 m
Fahrbahnbegleitender Zweirichtungsradweg	4,00 m	4,00 m
Fahrbahnbegleitender gemeinsamer Geh- und Radweg (Einrichtungsradverkehr)		4,00 m
Gemeinsamer Geh- und Radweg (Zweirichtungsradverkehr)		5,00 m
Radfahrstreifen (Einrichtungsverkehr) (incl. Breitstrich zur Fahrbahn)	3,25 m	
Radfahrstreifen mit Linienbusverkehr	3,50 m	
Schutzstreifen		
Weg mit land- und forstwirtschaftlichem Verkehr und geringem Fußverkehr		5,00 m
Mischverkehr mit Kfz bei Tempo 50		
Mischverkehr mit Kfz bei Tempo 30		
Mischverkehr mit Kfz bei Tempo 20 (verkehrsberuhigter Geschäftsbereich)		

Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung Mönchengladbach - Neuss



Legende

- Zweirichtungsradweg, selbstständig geführt
- Zweirichtungsradweg, wasserbegleitet
- Radweg im Einrichtungsverkehr
- Radweg im Einrichtungsverkehr / Radfahrstreifen
- gemeinsamer Geh- und Radweg, selbstständig geführt
- gemeinsamer Geh- und Radweg im wasserbegleiteten straßenbegleitenden
- gemeinsamer Geh- und Radweg im Einrichtungsverkehr, wasserbegleitet
- gemeinsamer Geh- und Radweg / Radfahrstreifen
- bedseitige Radfahrstreifen
- einseitiger Radfahrstreifen
- Schutzstreifen
- Fahrradstraße
- Fahrradstraße, Anlieger frei
- Fahrradstraße, landwirtschaftlicher Verkehr frei
- Gehweg, Rad frei
- Bestand, keine Verbesserung möglich
- Mischverkehr bei v = 30 km/h

Führung am Knotenpunkt

- planfreie Querungsstelle (Überführung)
- planfreie Querungsstelle (Unterführung)
- Querung mit Vorrang Radschnellverbindung
- gleichberechtigter Knotenpunkt (Kreisverkehr)
- gleichberechtigter Knotenpunkt (LSA)
- Bahnübergang
- untergeordneter Knotenpunkt

Maßnahmenliste Radschnellverbindung Mönchengladbach - Neuss

Kennung	Straßenname	Klassifiziertes Straßennetz	Baulast	Länge [m]	Lage	v _{zul.}	Beleuchtung	Oberfläche
MG 027	Vorster Straße	L 371	Kommune	461	innerorts	30	vorhanden	asphalt
MG 028		L 39	Kommune	109	innerorts	50	nicht vorhanden	asphalt
MG 02800	Hardter Landstraße	L 39	Kommune	198	innerorts	50	vorhanden	asphalt
MG 029			Kommune	428	außerorts	-	nicht vorhanden	wassergebunden
MG 030			Kommune	560	außerorts	-	nicht vorhanden	mittel (Komfort wassergebunden)
MG 031			Kommune	1095	außerorts	-	-	schlecht wassergebunden
MG 032			Kommune	691	außerorts	-	nicht vorhanden	mittel (Komfort wassergebunden)
MG 033			Kommune	102	außerorts	-	nicht vorhanden	asphalt mittel (Komfort)
MG 034			Kommune	1057	außerorts	-	nicht vorhanden	wassergebunden
MG 035			Kommune	693	außerorts	-	nicht vorhanden	wassergebunden
MG 036	Labbestraße		Kommune	306	innerorts	VBB	vorhanden	pflaster
MG 037			Kommune	28	innerorts	-	nicht vorhanden	pflaster
MG 038	Gartenkamp		Kommune	37	innerorts	Tempo 30-Zone	vorhanden	pflaster
MG 039	Gartenkamp		Kommune	215	innerorts	Tempo 30-Zone	vorhanden	asphalt
MG 040	Gartenkamp		Kommune	47	innerorts	Tempo 30-Zone	nicht vorhanden	asphalt
MG 041	Gartenkamp		Kommune	134	innerorts	Tempo 30-Zone	nicht vorhanden	asphalt mittel (Komfort)
MG 042	Gartenkamp		Kommune	158	innerorts	Tempo 30-Zone	vorhanden	asphalt

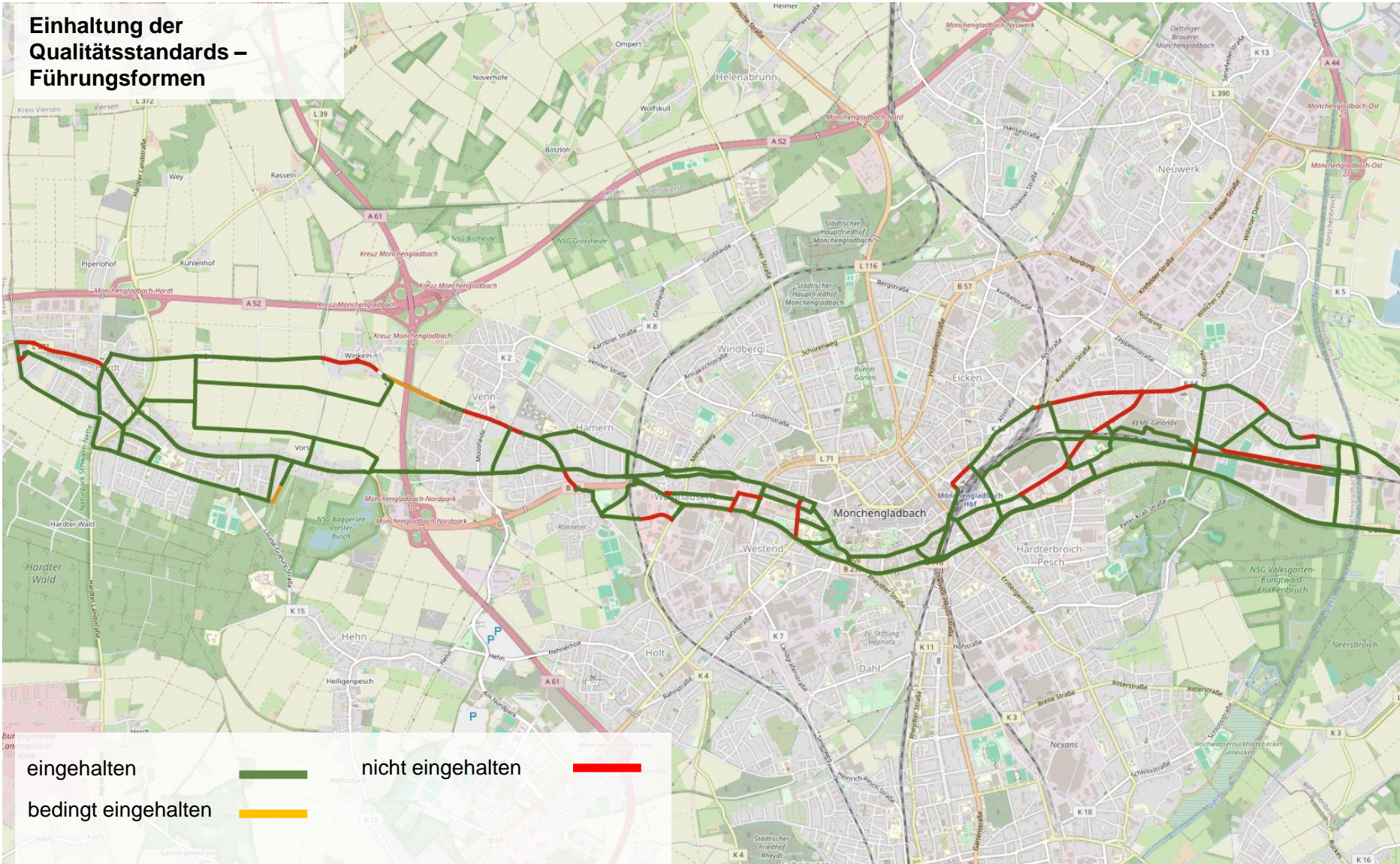
Maßnahmen Infrastruktur Übersichtsplan Rhein-Kreis-Neuss

21.06.2024 Maßstab: 1:22.000



Maßnahmenkonzept: Einhaltung der Standards

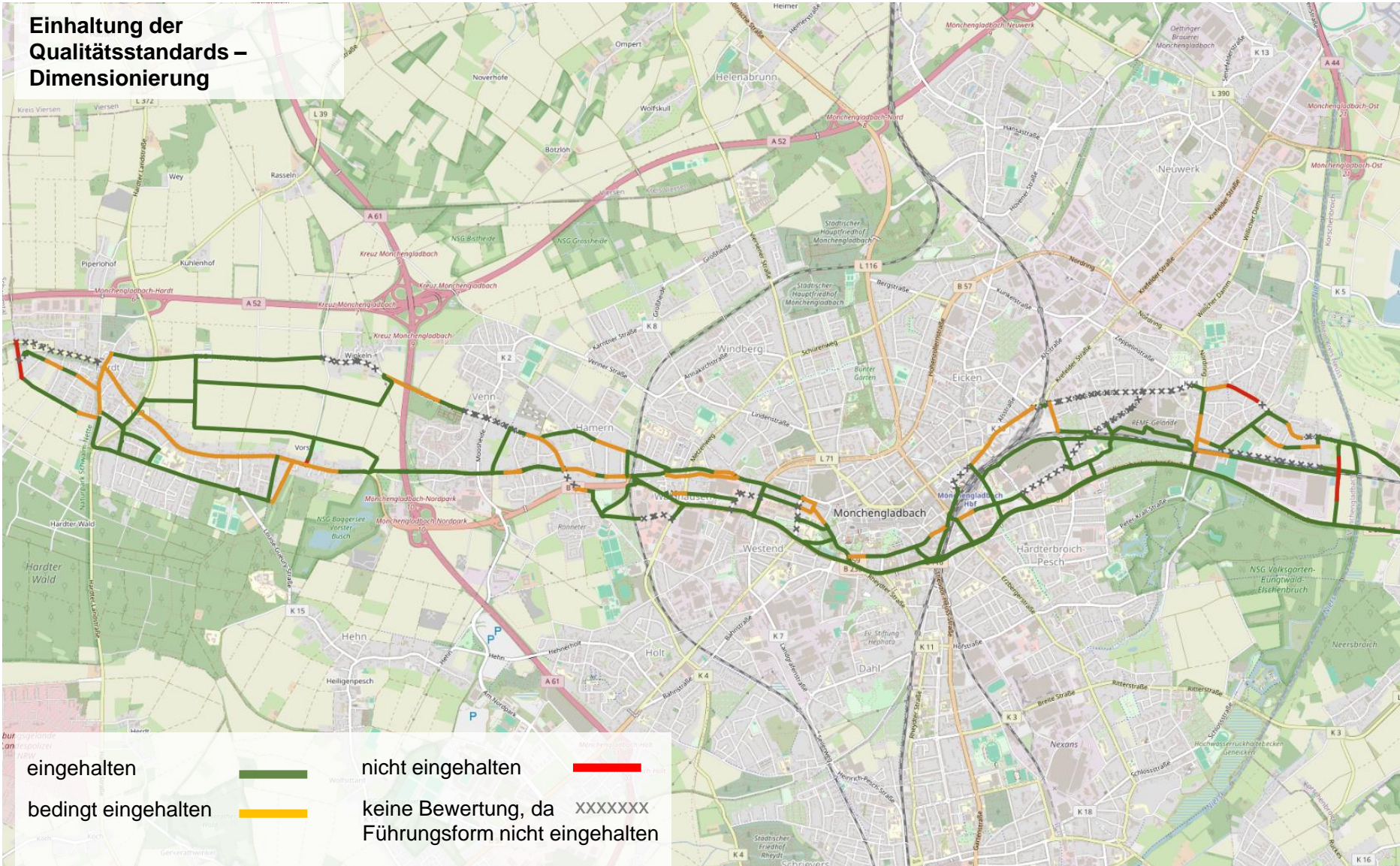
Einhaltung der Qualitätsstandards – Führungsformen





Maßnahmenkonzept: Einhaltung der Standards

Einhaltung der Qualitätsstandards – Dimensionierung



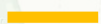
eingehalten



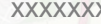
nicht eingehalten



bedingt eingehalten



keine Bewertung, da Führungform nicht eingehalten





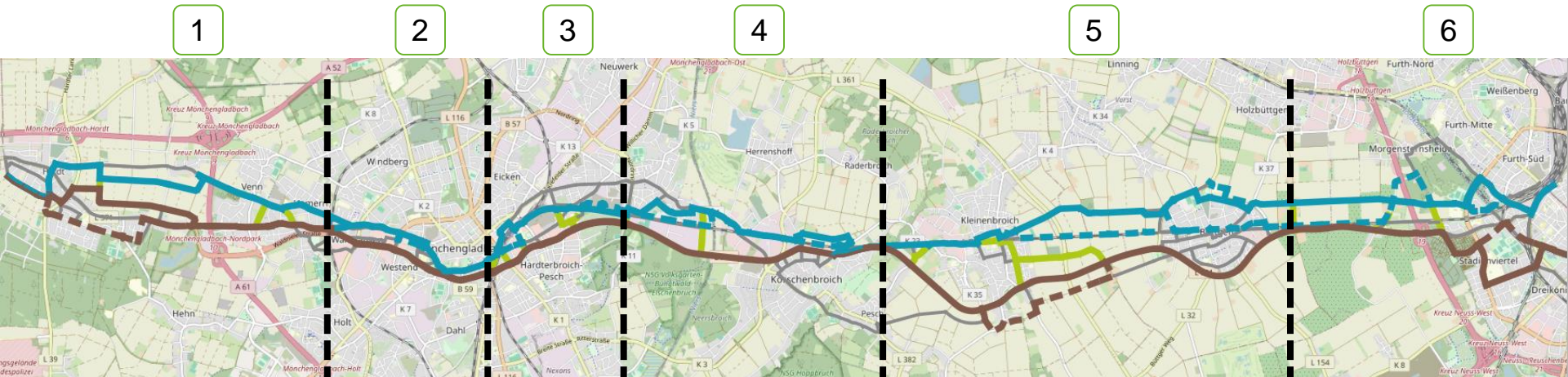
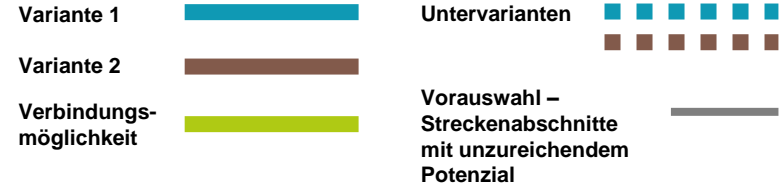
1. Anlass und Aufgabenstellung
2. Arbeitsschritte und erste Ergebnisse der Machbarkeitsstudie
 - a. Potenzielle Streckenabschnitte
 - b. Maßnahmenkonzept
 - c. Gegenüberstellende Bewertung
3. ermittelte Vorzugsvariante



Bewertungskriterien	Gesamtgewichtung	Teilgewichtung
Raumstrukturelle Wirkungen	2/3	15%
Netzzusammenhang / Quell- und Zielpunkte		5%
Städtebauliche Qualitäten / Erlebbarkeit / Gender-Aspekte		5%
erforderlicher Flächenerwerb		5%
Verkehrliche Beurteilung		30%
Zusammenspiel mit dem fließenden Verkehr / landwirt. Verkehr		10%
Zusammenspiel mit dem ruhenden Kfz-Verkehr		10%
Zusammenspiel mit dem ÖPNV / Bahnverkehr		10%
Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung		40%
Einhaltung Standards (Führungsform, Dimensionierung, Knotenpunkte, Topografie, etc.)		25%
Länge / Direktheit	15%	
Umweltverträglichkeit	15%	
Betroffenheit ökologischer Belange / Natur- und Landschaftschutz	15%	
Wirtschaftlichkeit	1/3	
Investitionskosten		



Definition von Teilabschnitten: Insgesamt 6 Teilabschnitte mit Untervarianten

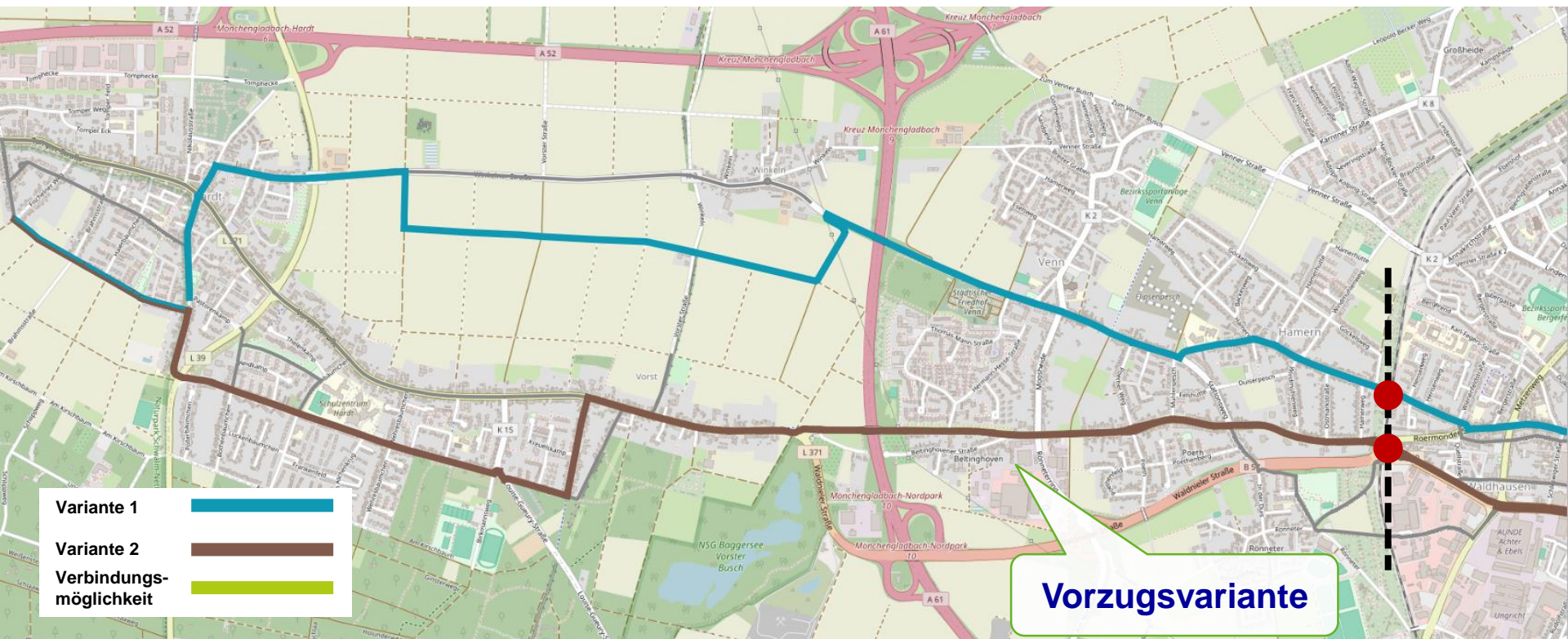


Abschnitte 1 bis 4 für
Mönchengladbach relevant



Bewertung Abschnitt I:

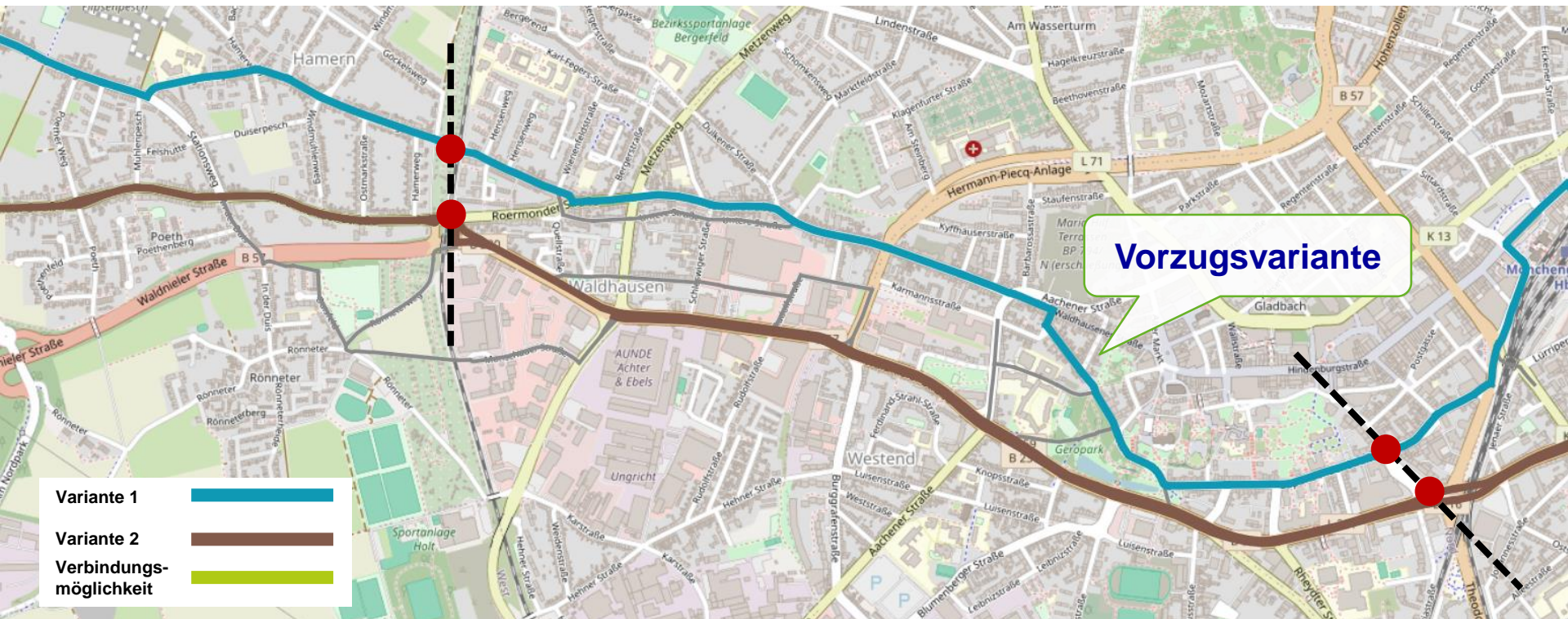
- Variante 2 als Radvorrangroute deutlich einfacher zu Realisieren (weniger Umbau)
- Führung über landwirtschaftliche Flächen für Anbindung von Quell- und Zielpunkten realitätsfern





Bewertung Abschnitt II:

- Trennung der Verkehrsarten Radverkehr und Kfz-Verkehr
- Bestehende Planung / Umbau der Lüpertzender Straße berücksichtigen
- Berliner Platz als Wechsel von Variante 1 zu 2 – bereits mit Radfahrstreifen verbessert





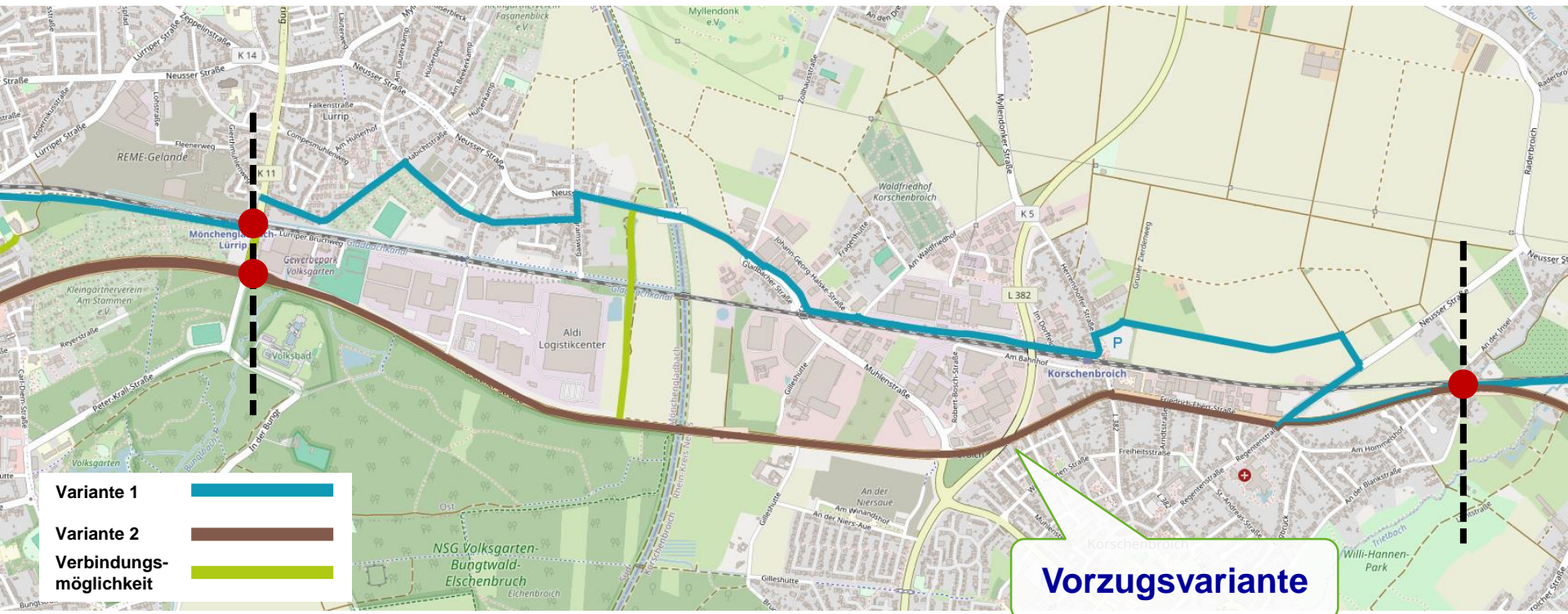
Bewertung Abschnitt III:

- Grunderwerb auf Bahnflächen nicht / kaum möglich
- Weiterführung auf Abschnitt 4 über Korschenbroicher Straße – geradlinige Weiterführung
- Anbindung Bahnhof auch über weitere Radschnellverbindungen



Bewertung Abschnitt IV:

- Flächenpotenziale nördlich der L 381 – kein Eingriff in das Naturschutzgebiet und geradlinige Führung von MG nach Korschenbroich
- Potenzial der Friedrich-Ebert-Straße für RSV nutzbar
- Rochusstraße mit kurzer Engstelle







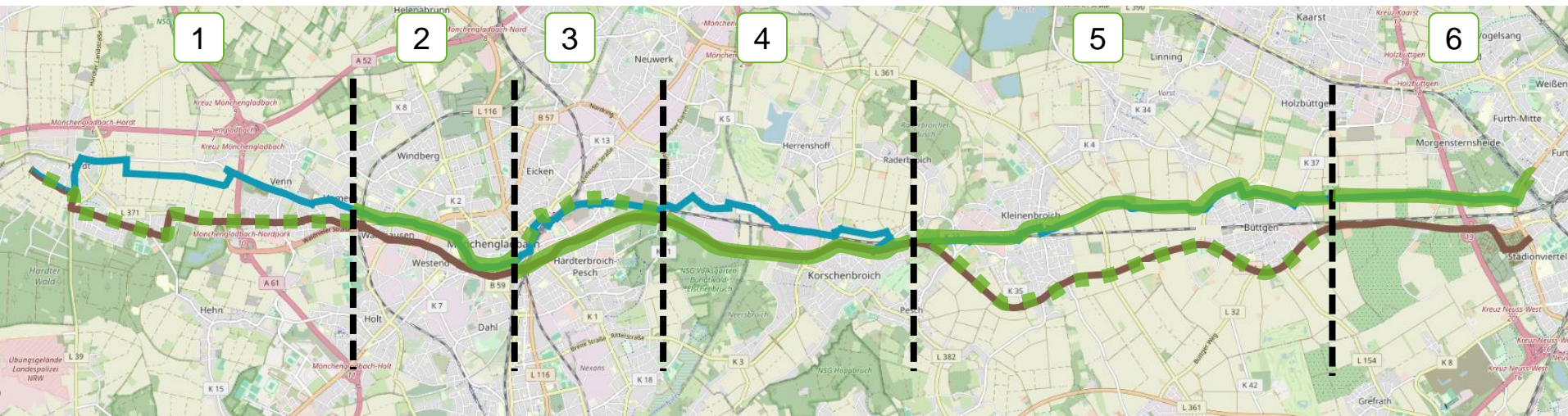


1. Anlass und Aufgabenstellung
2. Arbeitsschritte und erste Ergebnisse der Machbarkeitsstudie
3. ermittelte Vorzugsvariante



Zusammensetzung der Vorzugsvariante aus den Abschnitten

- Variante 1 
- Variante 2 
- Verbindungs-
möglichkeit 
- Vorzugs-
variante 



Abschnitt 1: Standard einer Radvorrangroute

Abschnitt 2 – 6: Standard einer Radschnellverbindung

Dokumentation der Vorzugsvariante in Steckbriefen und einem Übersichtsplan

Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung Mönchengladbach – Neuss

Stadt Mönchengladbach **Teilabschnitt 2 – MG 108**
Roermonder Straße

Abbildung 30: Roermonder Straße (Hensenweg bis Nicodemstraße)

KENNDATEN – BESTAND

Bestehende Radverkehrsführung	beidseitige Schutzstreifen	Länge	0,152 km
Umfeld	urbaner Raum	Knotenpunkte	1 Stück
Straßenklassifizierung	Hauptverkehrsstraße	Beleuchtung	vorhanden

30

Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung Mönchengladbach – Neuss

STRECKENBESCHREIBUNG – BESTAND

Der rund 150 m lange Abschnitt führt von der Einmündung Hensenweg bis zum LSA-regelerten Knotenpunkt Nicodemstraße. Der gesamte Abschnitt hat eine innerörtliche Lage und ist von Zeilenbebauung mit Einzelhandelsbesatz geprägt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist aus Gründen des Lärmschutzes auf 30 km/h beschränkt. Die Straße verfügt über eine Fahrbahnbreite von 7,70 m, wobei die Kernfahrbahn zwischen den Schutzstreifen ein Minimalmaß von 4,50 m aufweist. Die beidseitigen Schutzstreifen sind mit 1,50 und 1,70 m bemessen. Auf der Südseite sind Langsparkstände im Seitenraum markiert. Ein Sicherheitsstrennstreifen zwischen Parkplätzen und Schutzstreifen fehlt. Am Knotenpunkt Bergenstraße ist die Roermonder Straße bevorrechtigt.

Abbildung 31: Roermonder Straße (Hensenweg bis Nicodemstraße) – Bestand

KENNDATEN – PLANUNG

Geplante Radverkehrsführung	Fahrradstraße, Anlieger und Linienverkehr frei	Kosten	0,098 Mio. €
Maßnahmenform	Markierung / Beschilderung	Kosten/km	0,086 Mio. €
Qualitätsstandard	Führungform: eingehalten Dimensionierung: eingehalten	Grunderwerb	nicht erforderlich
		Nutzerpotenzial	3,500 Radfahrer/Tag

31

Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung Mönchengladbach – Neuss

STRECKENBESCHREIBUNG – PLANUNG

Der betrachtete Abschnitt wird aufgrund der geringen Straßenraumbreite, welche eine Integration von Radverkehrsanlagen nicht möglich macht, zukünftig als Fahrradstraße ausgewiesen. Der Kfz-Anliegerverkehr sowie der Linienverkehr bleiben freigegeben. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit bleibt damit auch zukünftig bei 30 km/h. Bauliche Veränderungen müssen zunächst nicht vorgenommen werden, da das Einrichten einer Fahrradstraße mit markierungs- und beschilderungstechnischen Maßnahmen erfolgen kann. Das Parken im Seitenraum kann bestehen bleiben, da die Fahrbahn ausreichend breit ist, um einen Sicherheitsstrennstreifen von 1,00 m zu markieren.

Mittelfristig sollte durch punktuelle Einengungen oder einen verbreiterten Seitenraum mit einer reduzierten Fahrbahnbreite von 6,00 m (aufgrund des Linienverkehrs) die Verkehrsberuhigung betont werden. Auch Baumpflanzungen und Versickerungsflächen sind vorstellbar, um die Straße klimaresilient zu gestalten.

Die Fahrradstraße soll zudem an den Knotenpunkten dieses Teilschnittes markierungs- und beschilderungstechnisch bevorrechtigt geführt werden.

Die Kosten der infrastrukturellen Maßnahmen belaufen sich für diesen Teilschnitt auf ca. 97.900 €. Davon entfallen ca. 91.700 € auf die Umsetzung der linearen Maßnahmen sowie ca. 6.200 € auf die Umgestaltung des Knotenpunktes.

Abbildung 32: Roermonder Straße (Hensenweg bis Nicodemstraße) – Planung

32



Ausplanungen von Konfliktbereichen im Lageplan



Roermonder Straße (Stationsweg bis Hamerweg)

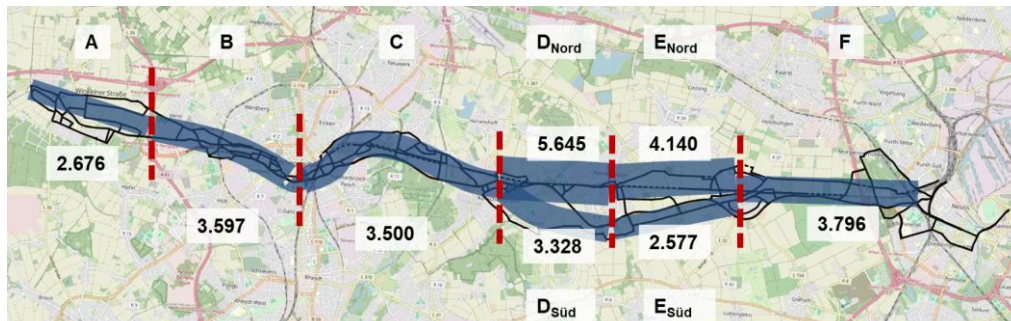


Abschlussbericht mit
Zusammenfassung der Ergebnisse

sowie
Potenzialermittlung nach
vereinfachtem Verfahren der Bast
sowie Nutzen-Kosten-Analyse

Gesamtpotenzial durch RSV-Standard

[Radfahrende / 24 h]



Machbarkeitsstudie
Radschnellverbindung Neuss –
Mönchengladbach

Bericht

www.radverkehrsrevier.de



STADT- UND VERKEHRS- PLANUNGSBÜRO KAULEN

www.svk-kaulen.de info@svk-kaulen.de
Tel.: 0241/33 44 4 Fax: 0241/33 44 5
Deliusstraße 2 D-52064 Aachen
sarah.dartenne@svk-kaulen.de

