Masterplan Radverkehrsnetz Märkischer Kreis







Kierspe

28.03.2023

Projektziel

Erstellung eines
kreisweiten Radverkehrsnetzes
für den **Alltagsradverkehr**.

Das Netz soll dabei alle **Gemeinden und Städte** im Kreis sowie jene in den Nachbarkreisen **baulastträgerübergreifend verbinden**.

Was beinhaltet das Konzept?

Beispiel Radwegebau (nach HOAI)

LP1 und 2

Leistungsphase 1 - Grundlagenermittlung

Leistungsphase 2 - Vorplanung mit grober Kostenschätzung

Masterplan Radverkehr MK

LP3

Leistungsphase 3 - Entwurfsplanung

Erarbeiten des Entwurfs auf Grundlage der Vorplanung

LP4

Leistungsphase 4 - Genehmigungsplanung

Genehmigungsverfahren für den Entwurf

LP5

Leistungsphase 5 - Ausführungsplanung

Weiterentwicklung des genehmigten Entwurfs unter ausführungstechn. Aspekten

LP6

Leistungsphase 6 - Vorbereitung der Vergabe

Erstellung der Leistungsbeschreibung und -verzeichnisse auf Basis der Ausführungsplanung

Weitere Schritte

LP7

Leistungsphase 7 - Mitwirkung bei der Vergabe

Koordination des Vergabeverfahrens

LP8

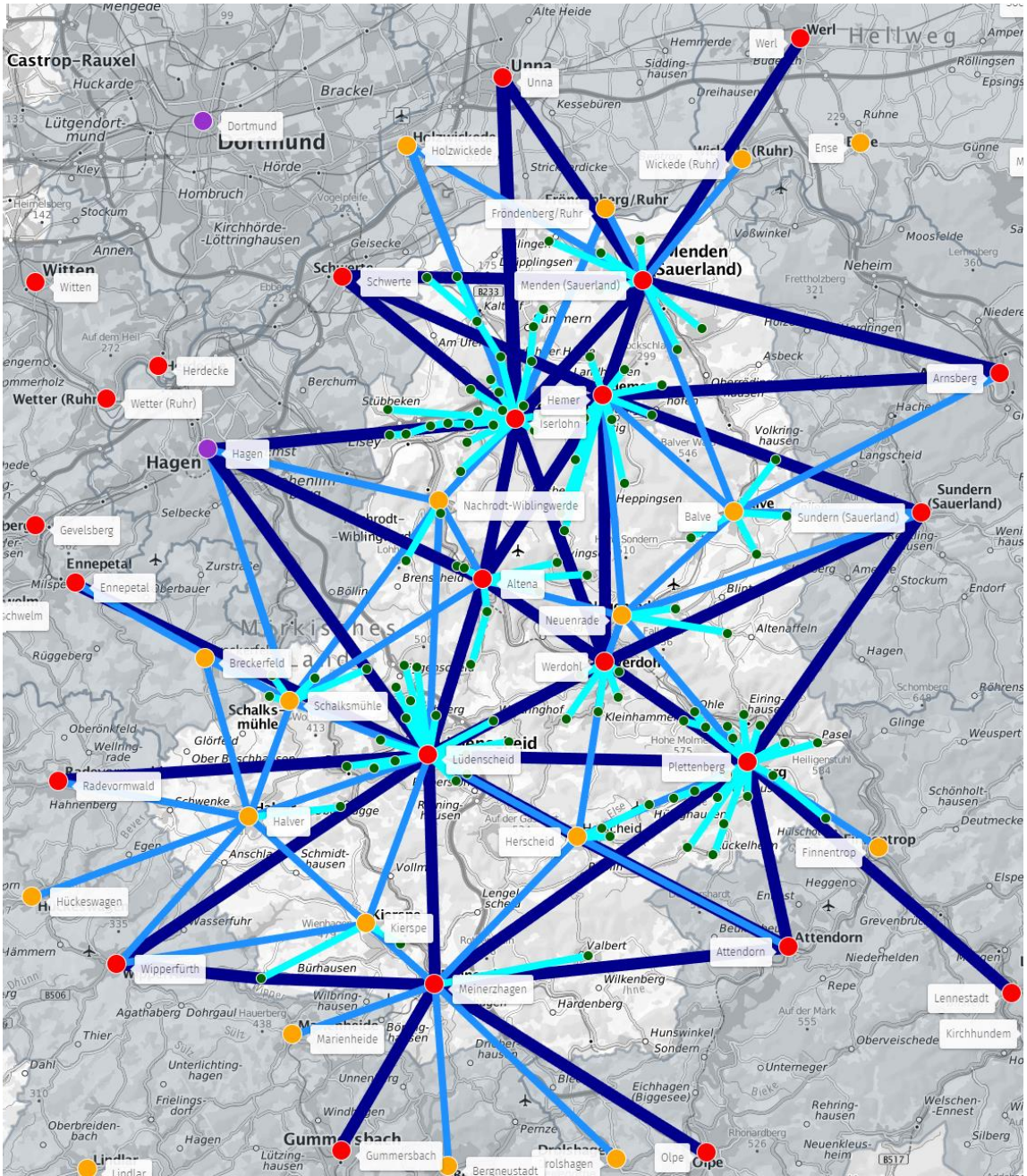
Leistungsphase 8 - Objektüberwachung / Bauüberwachung und Dokumentation

LP9

Leistungsphase 9 - Objektbetreuung

Eröffnung Radweg

Wunschroutennetz



- Oberzentrum
- Mittelzentrum
- Grundzentrum
- Ortsteil
- 1. Ordnung
- 2. Ordnung
- 3. Ordnung

1. Ordnung
   Verbindung zw. Ober-/Mittelzentren
2. Ordnung
   Verbindung zw. Mittel-/Grundzentren
3. Ordnung
   Verbindung zw. zentralem Ort und Ortsteil (> 500 EW)

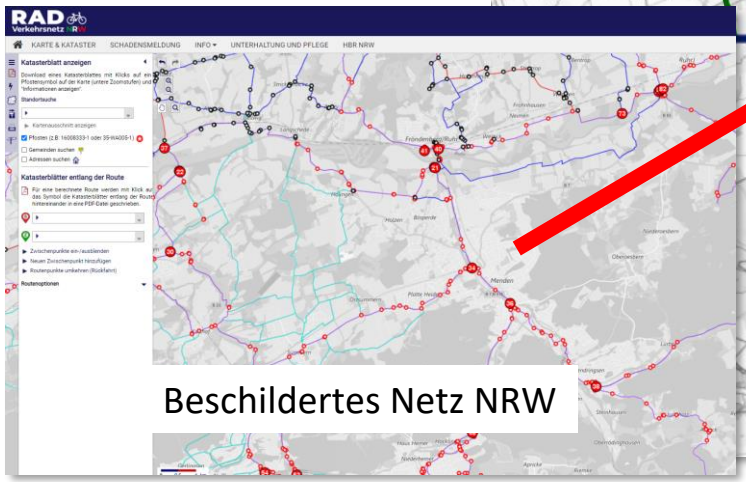
Vom Wunschrouten- zum Analysenetz

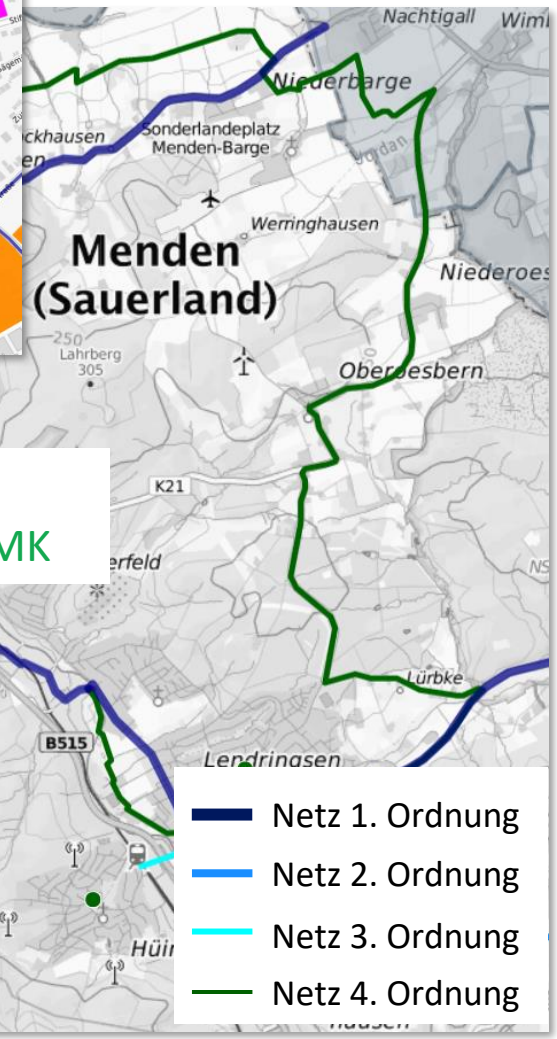
Aus vorliegenden Quellen wird der **1. Netzentwurf** abgeleitet





1. Netzentwurf
Masterplan Radverkehr MK



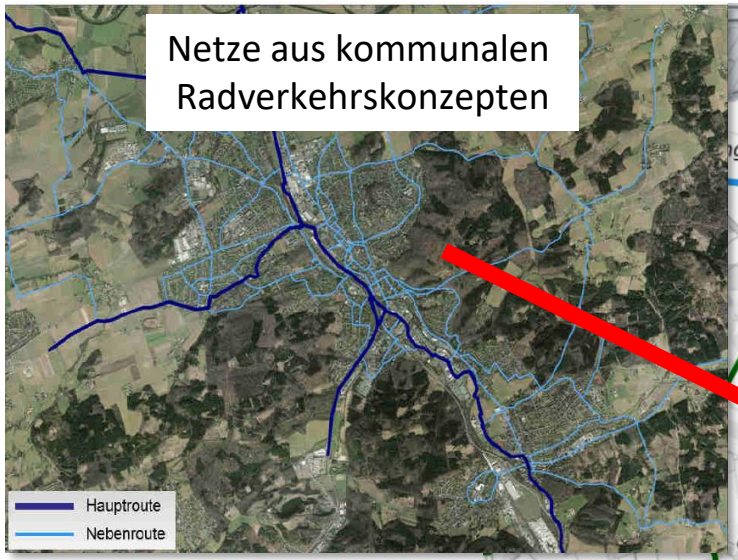


VIA Planungsbüro

Vom Wunschrouten- zum Analysenetz

Der **Netzentwurf** wird mittels der Meldung von Externen zum **Analysenetz**

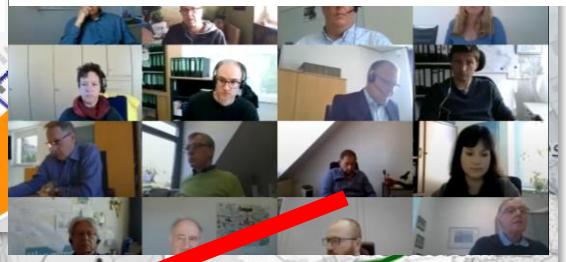
Netze aus kommunalen Radverkehrskonzepten



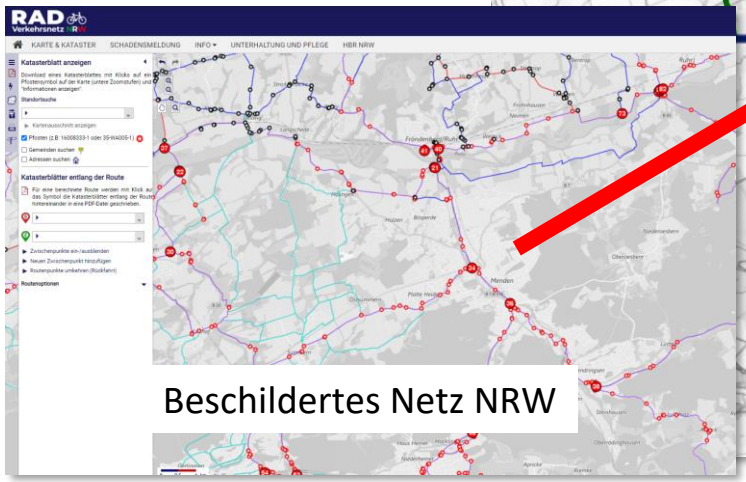
Einbindung möglichst vieler Unterziele (Bhf, Schule; Arbeit)



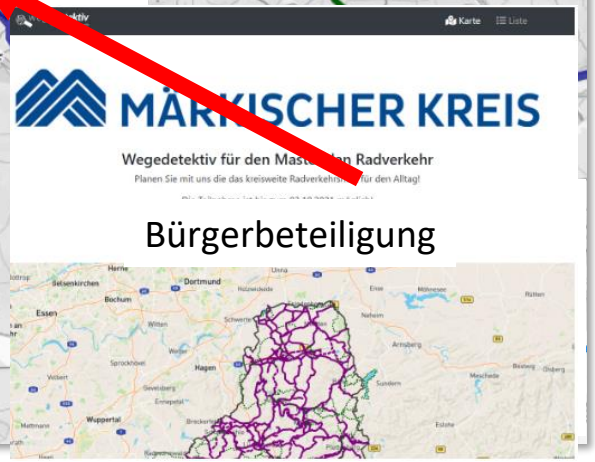
1. Akteurstreffen der Verwaltungen



1. Netzentwurf
Masterplan Radverkehr MK



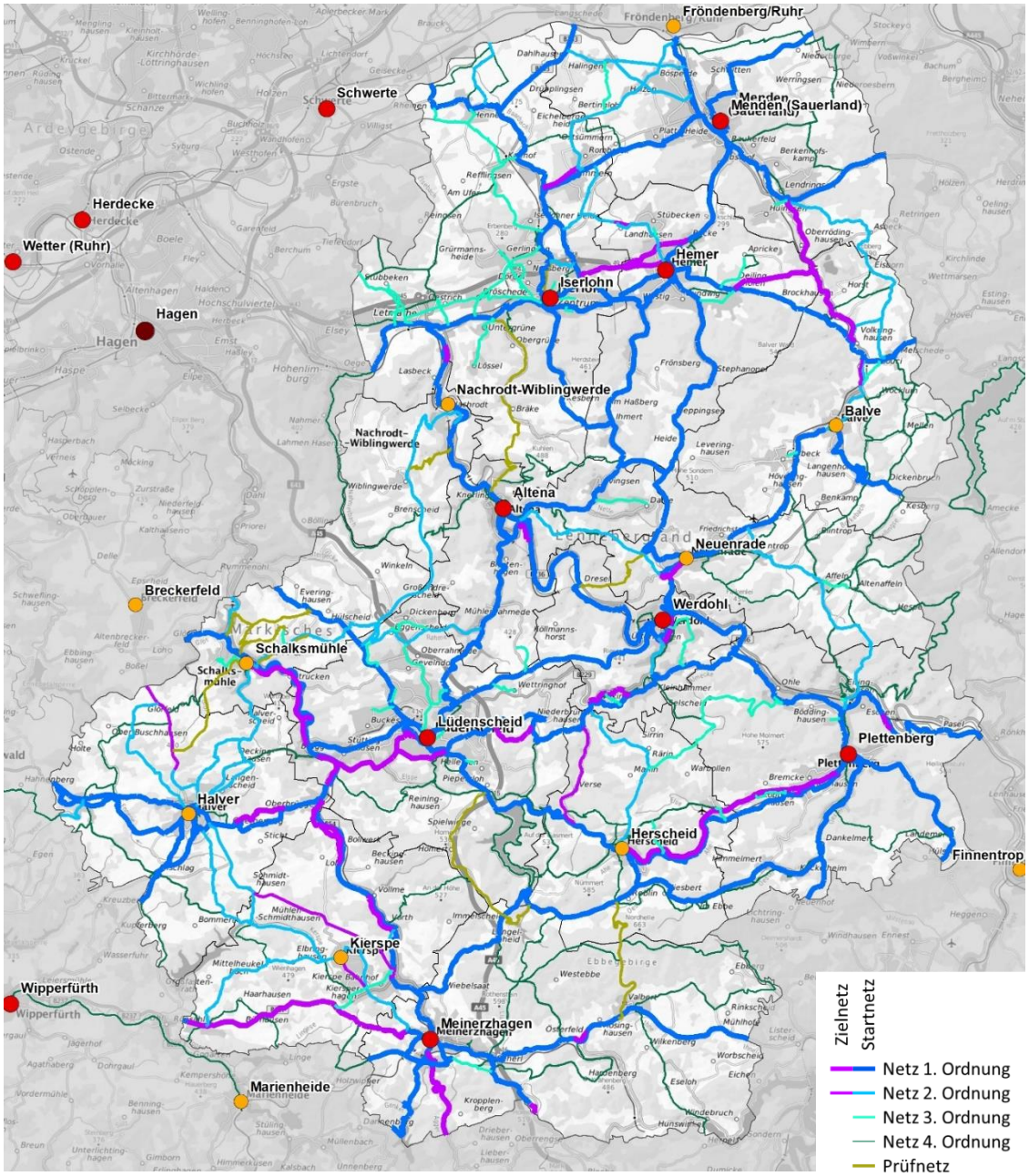
Beschildertes Netz NRW



Bürgerbeteiligung



Erfassung des Analysenetzes



Analysenetz

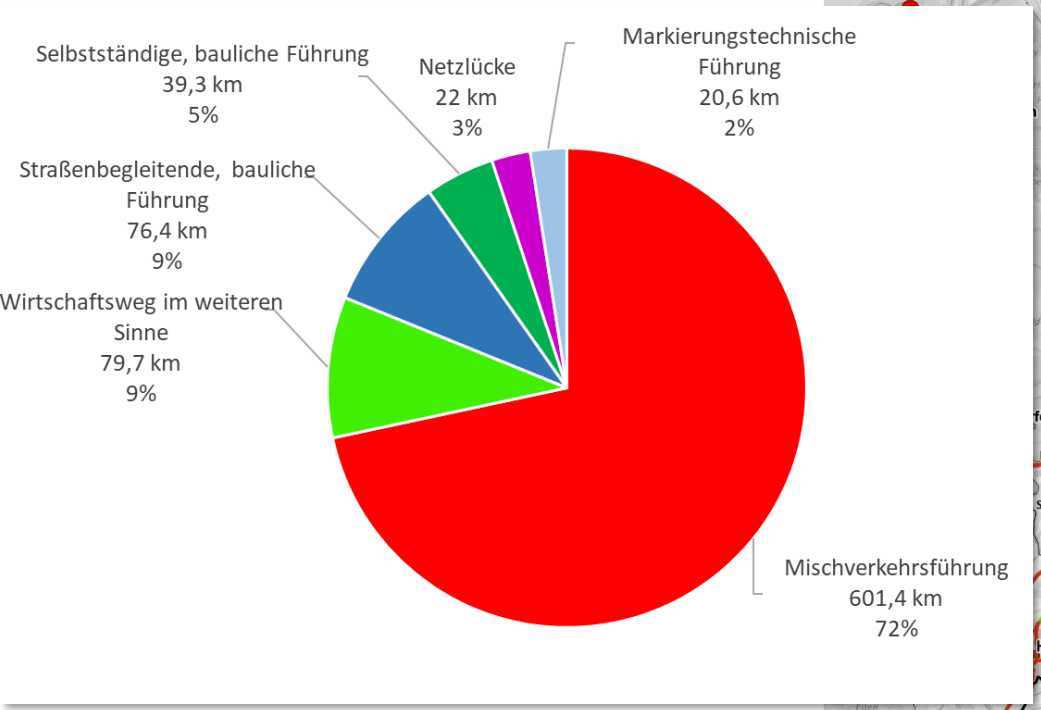
Befahrung und Erfassung des **Bestandes an Radverkehrsführungen**

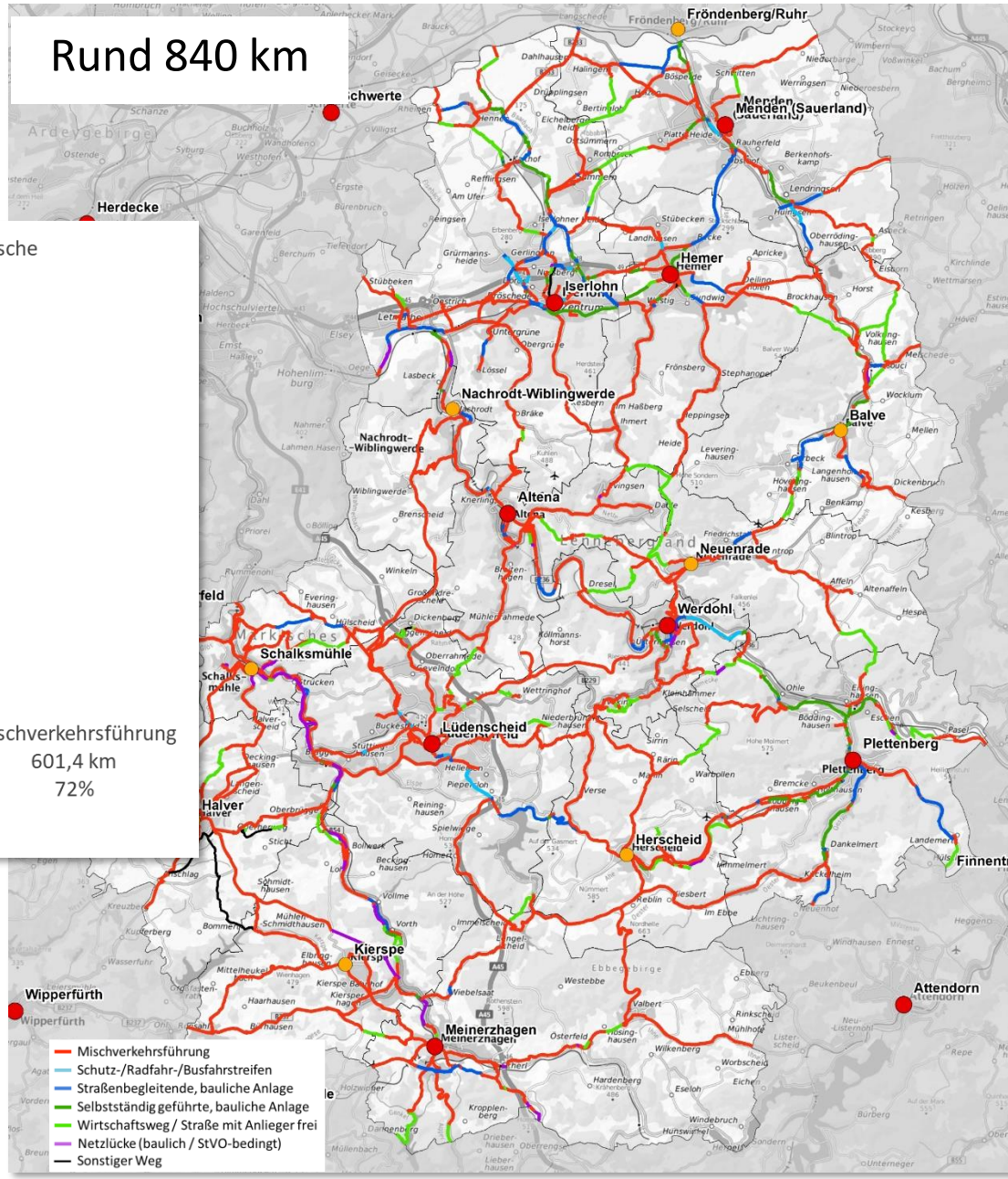




Übernahme und Defizitanalyse der erfassten Daten in einem GIS.

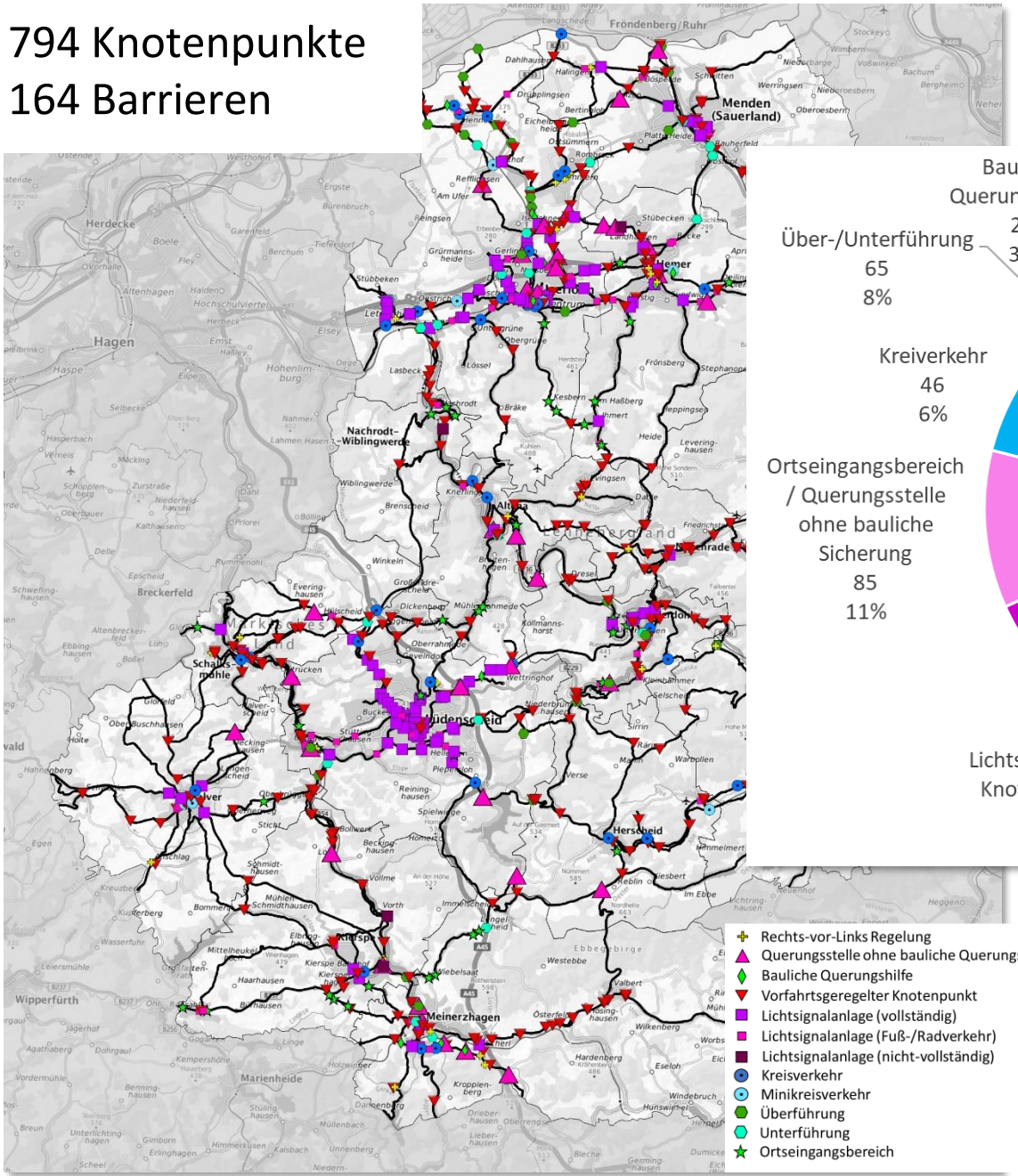
Strecken im Bestand des Analysenetzes

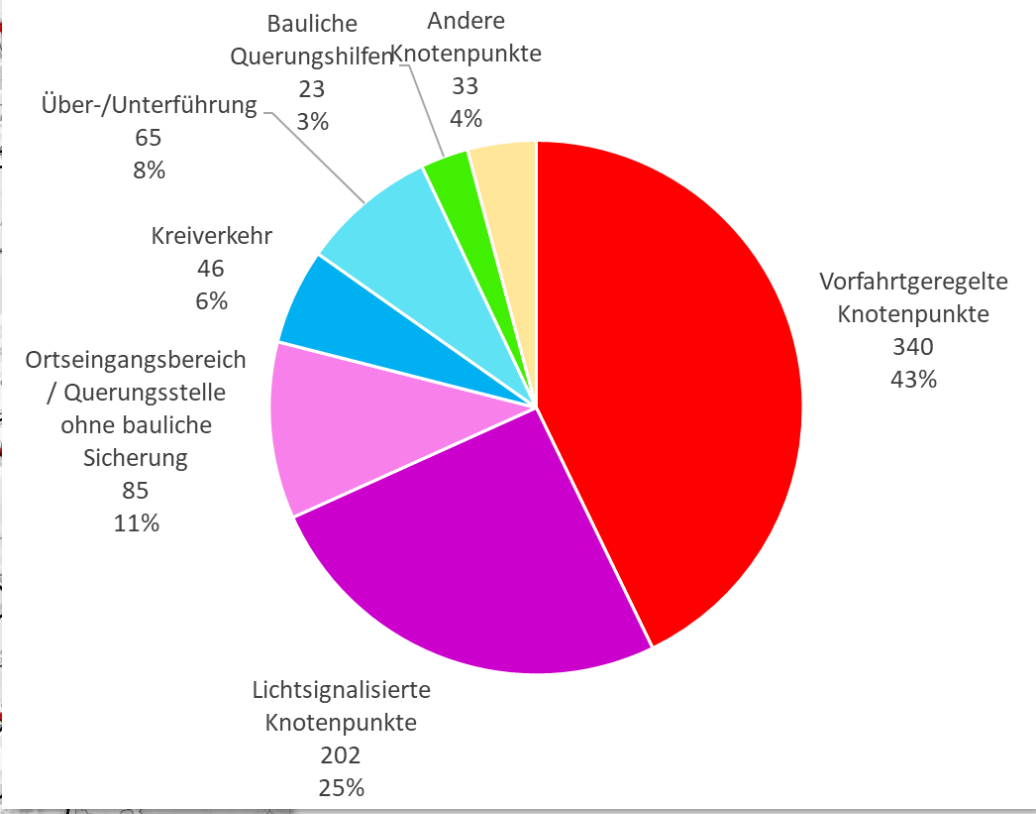




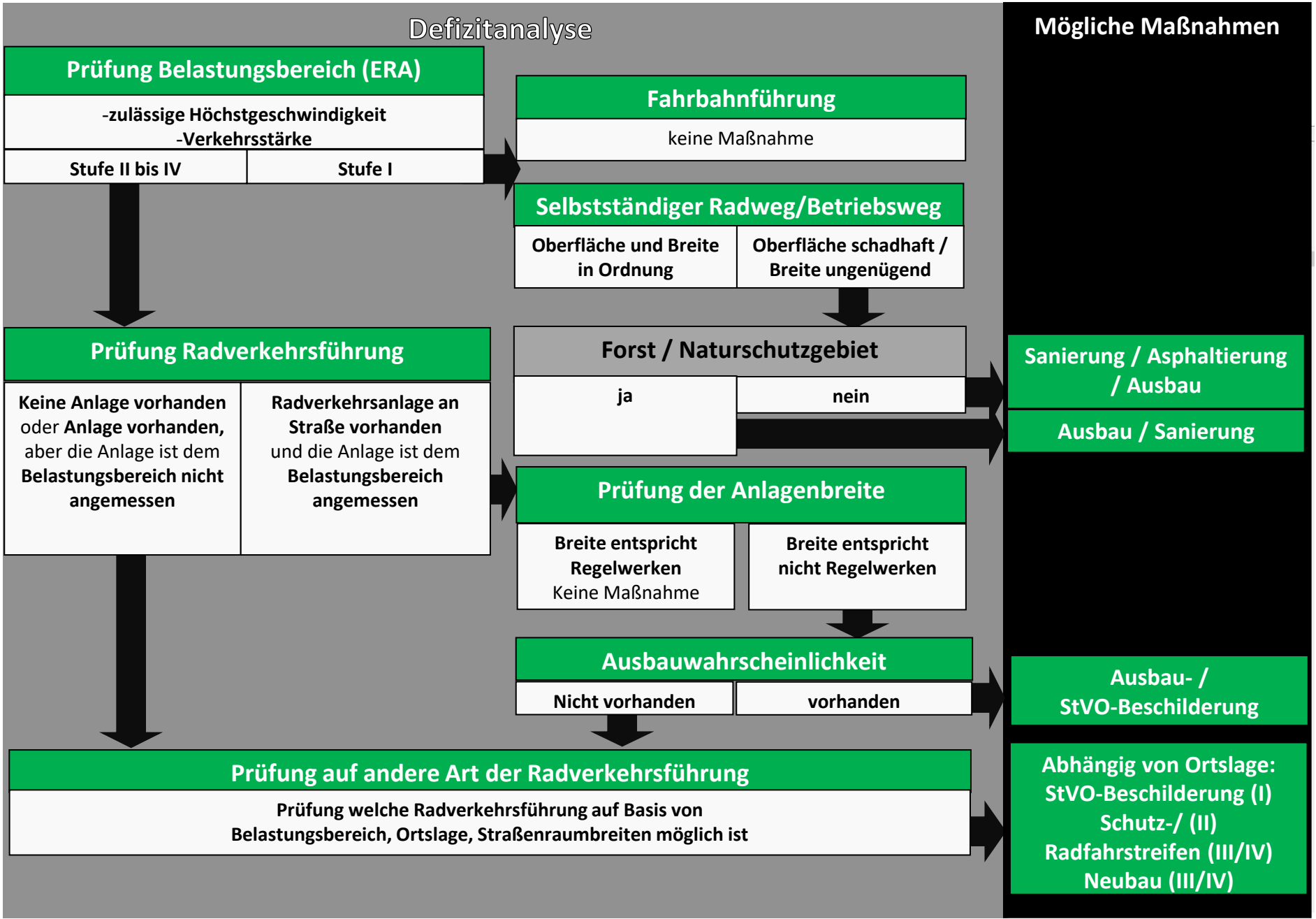
Knoten im Bestand des Analysenetzes

794 Knotenpunkte
164 Barrieren



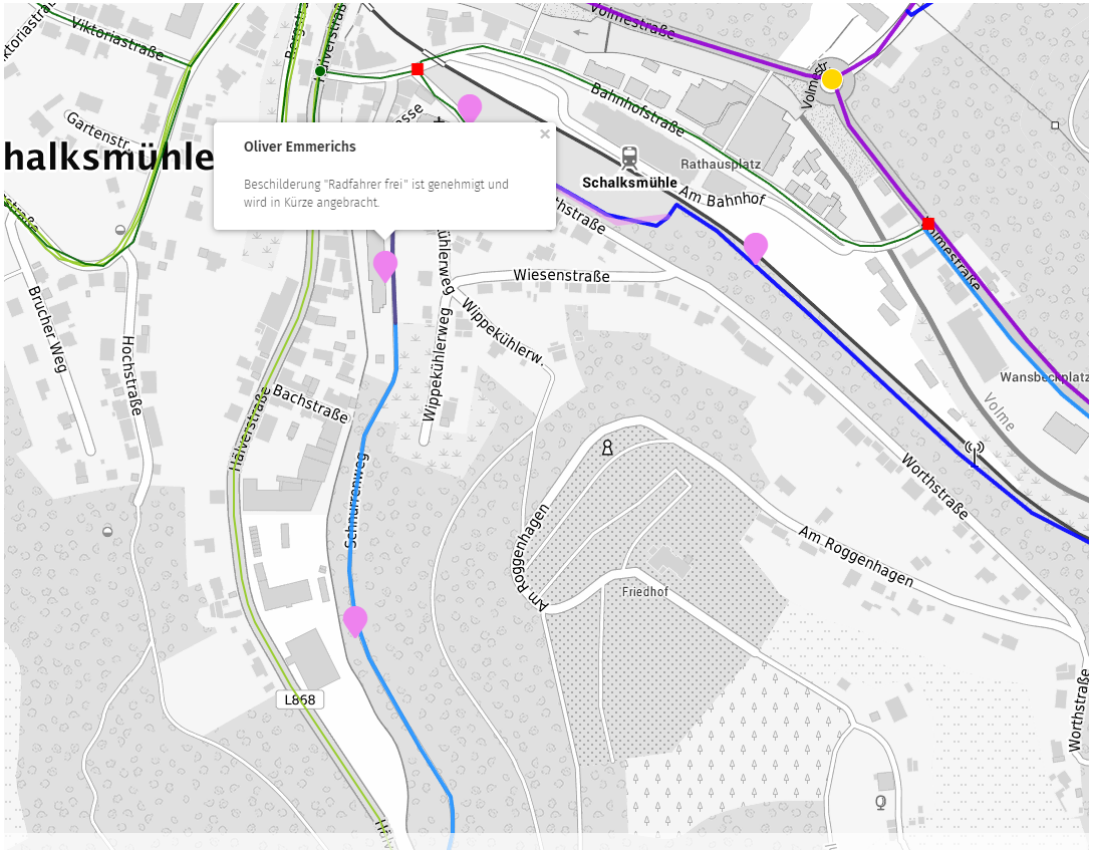


Von der Defizitanalyse zum Maßnahmenplan



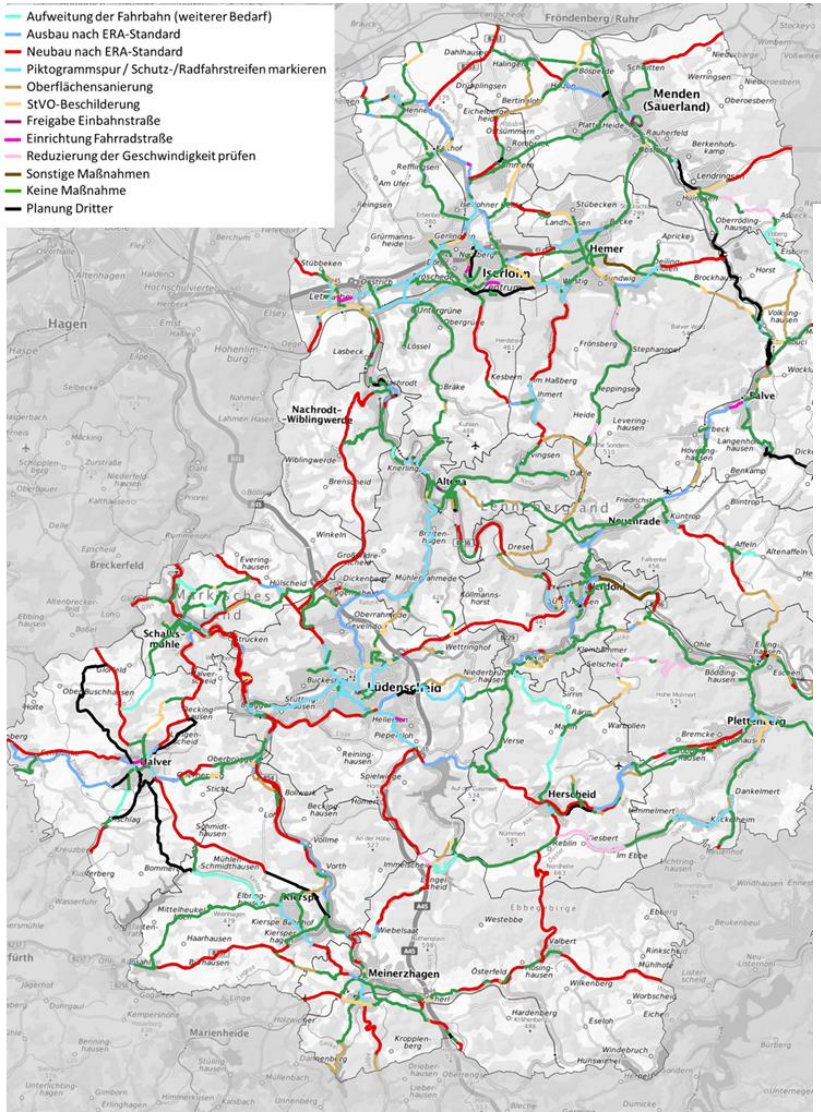
Maßnahmenplan

- Entwicklung der Maßnahmenvorschläge (Neubau, Ausbau, Sanierung usw.)
- **2. Akteurstreffen** mit Vorstellung der Maßnahmen an Strecken
- Rückmeldephase über eine Onlinekarte

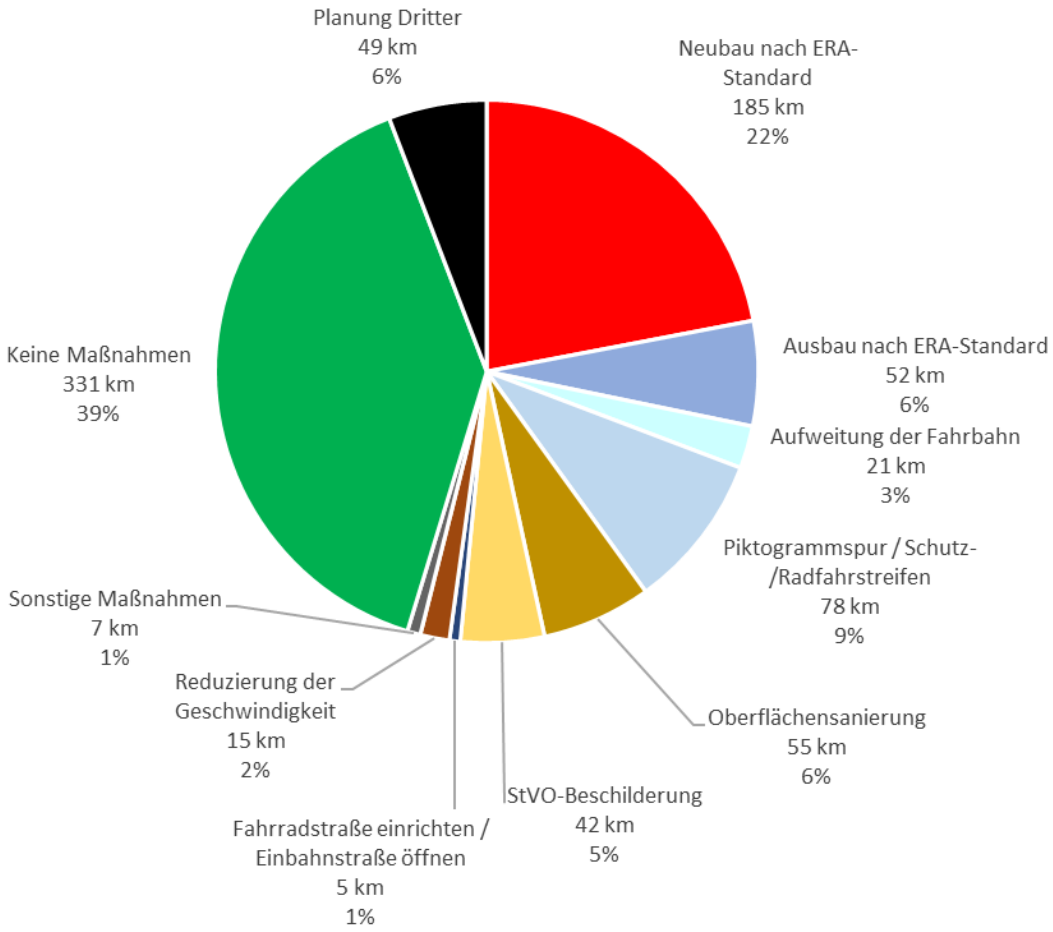


- Prüfung und Einarbeitung der Anregungen der Akteure
- Entwicklung der Knotenpunktmaßnahmen
- **3. Akteurstreffen** mit Vorstellung der Maßnahmenvorschläge an Knoten

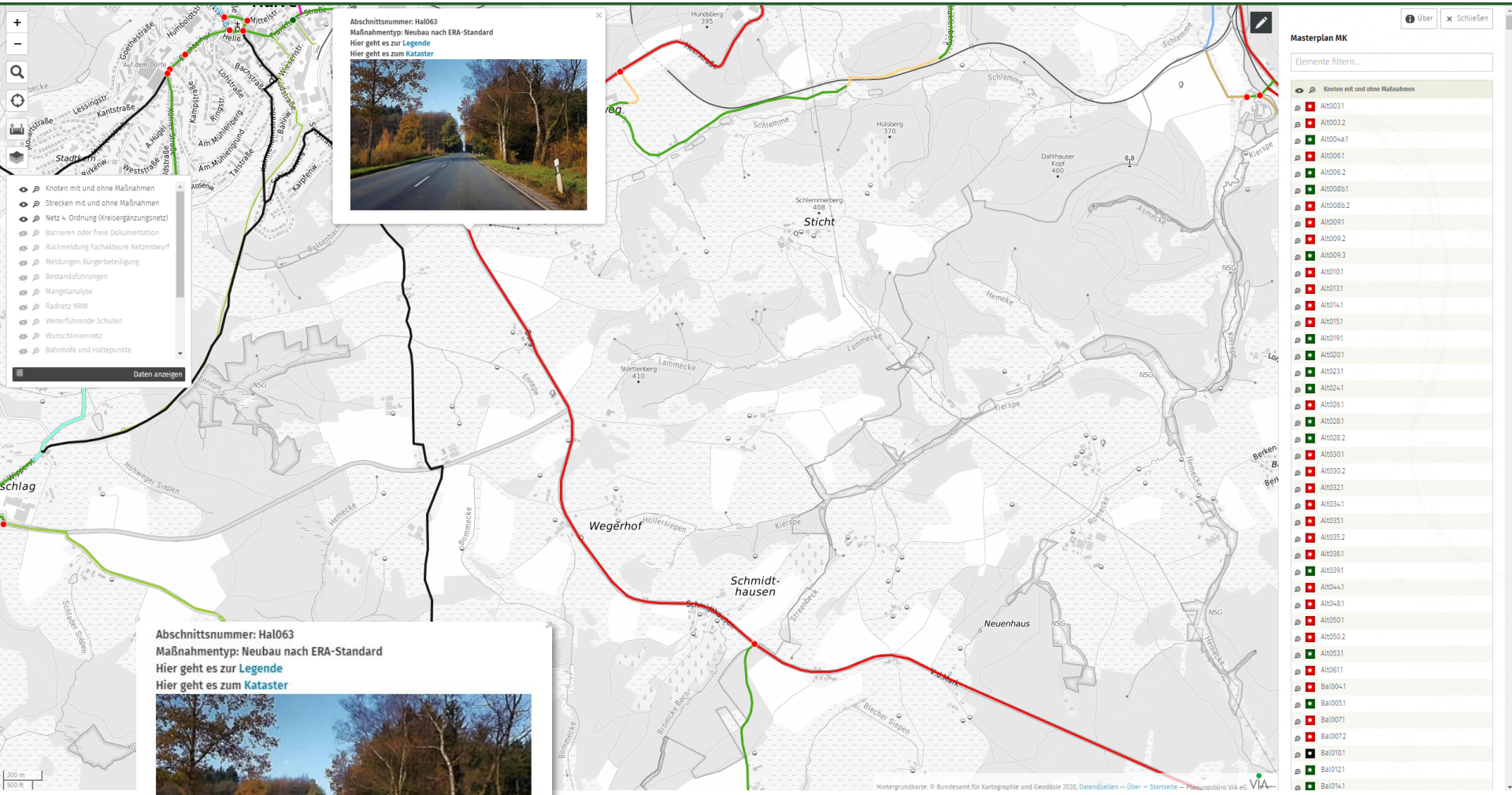
Maßnahmenplan



Länge der Abschnitte mit / ohne Maßnahmen



Umsetzungskonzept - Onlinekarte



Umsetzungskonzept - Einzelkataster

Abschnitts-Nr.	Hal063	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Halver			**Straße**	L 528

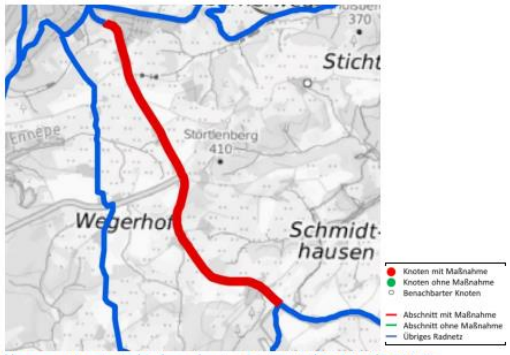
Steckbrief:
Netzhierarchie: 2. Ordnung (Startnetz)

vermutliche Baulast: Land
Abschnittslänge: 3420 m
Ortslage: außerorts
Richtungsführung: in beide Richtungen fahren
Grundtyp der Führungsform: Mischverkehrsführung
Subtyp der Führungsform: Führung im Mischverkehr
Vzul (Höchstgeschwindigkeit): 60 oder 70 km/h
Verkehrsbelastung: 8324 Kfz/Tag
ERA-Belastungsbereich: IV (Prinzip: Separation)
Oberflächentyp: Asphalt
StVO-Zeichen: 274-60/70



Zustandsbewertung:
Die Verkehrsbelastung (außerorts) beträgt 8324 Kfz/Tag und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.
Dies entspricht einem ERA-Belastungsbereich der Stufe IV und damit dem Prinzip Separation.
Die aktuelle Führungsform (Fahrrad im Mischverkehr der Fahrbahn) ist damit generell dem Belastungsbereich nicht angemessen.

Massnahmentyp: Neubau nach ERA-Standard
Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs (StVO-Zeichen 240) außerorts mit 2,50 m Breite mit einem Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m empfohlen. Sollten einmündende Straßen höhere Verkehrsbelastungen aufweisen, dann sind die Musterlösungen 9.3-2 oder 9.3-3 anzuwenden.



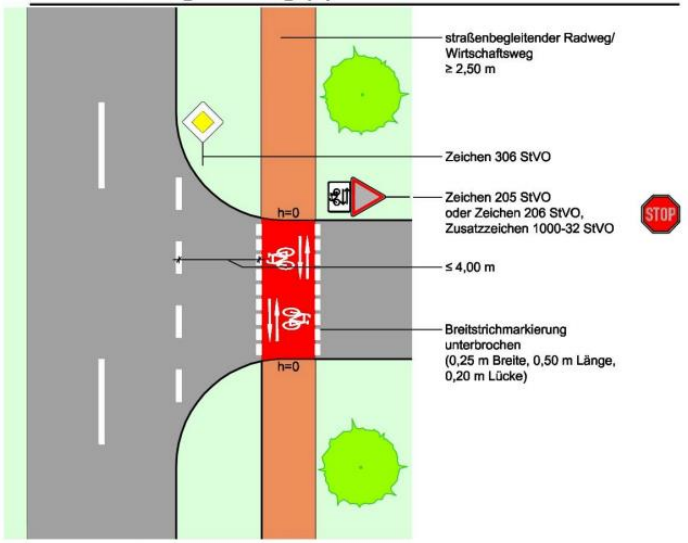
https://maps.viakoeln.de/de/map/mrkrad_205#17/51.1822/7.51196

Kostenschätzung:	1.368.000,00 €
Möglicher Umsetzungszeitraum:	Langfristiger Umsetzungshorizont
Netzhierarchie:	3
Maßnahmentyp:	4
Verkehrsbelastung:	4
Bürgerbeteiligung:	1
Gesamtpunktzahl:	**12**
Prioritätsstufe:	Sehr hohe Priorität

02.11.2022

Abschnitts-Nr.	Hal063	**Lage**	außerorts	**Bestand**	Führung im Mischverkehr
Kommune	Halver			**Straße**	L 528

Musterlösung
Führungsformen außerorts
Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.3
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012, S. 20 f., S. 79 f.

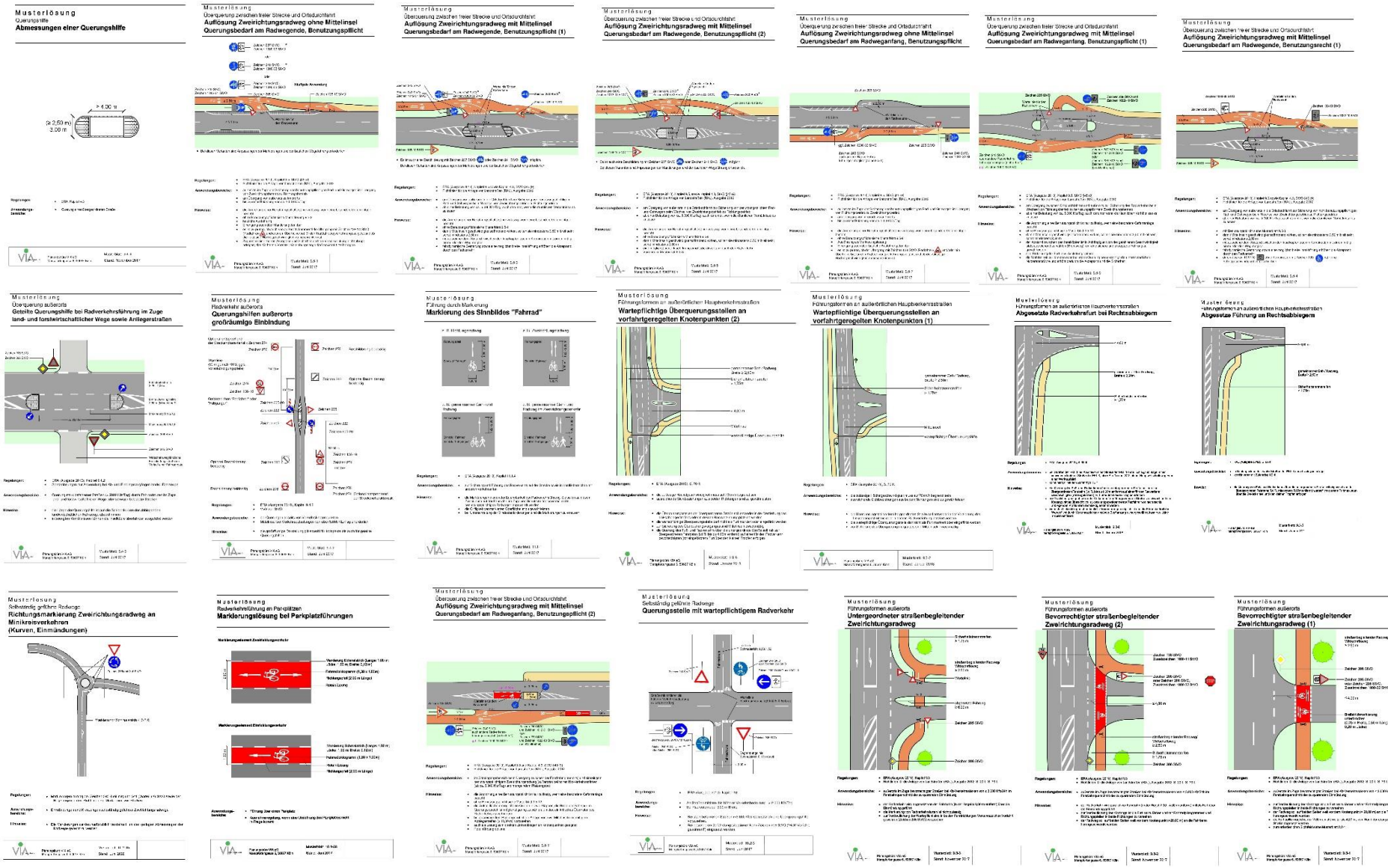
Anwendungsbereiche:
- außerorts im Zuge bevorrechtigter Straßen bei Kfz-Verkehrsstärken von < 3.000 Kfz/24h im Fahrbahnquerschnitt der zu querenden Einmündung

Hinweise:
- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterblatt: 9.3-1
Stand: November 2017

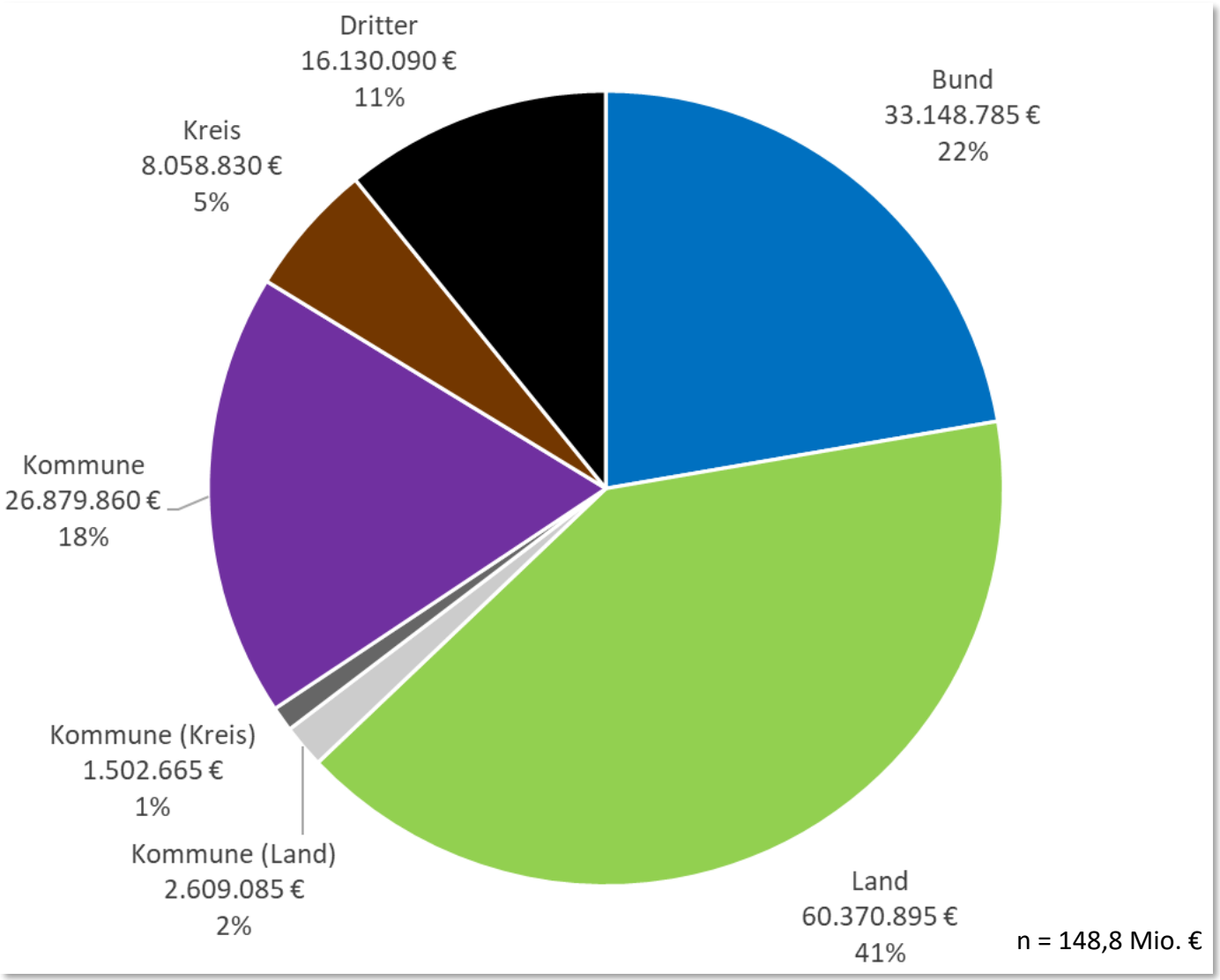
Katalog der Musterlösungen



Kostenschätzung nach Baulast

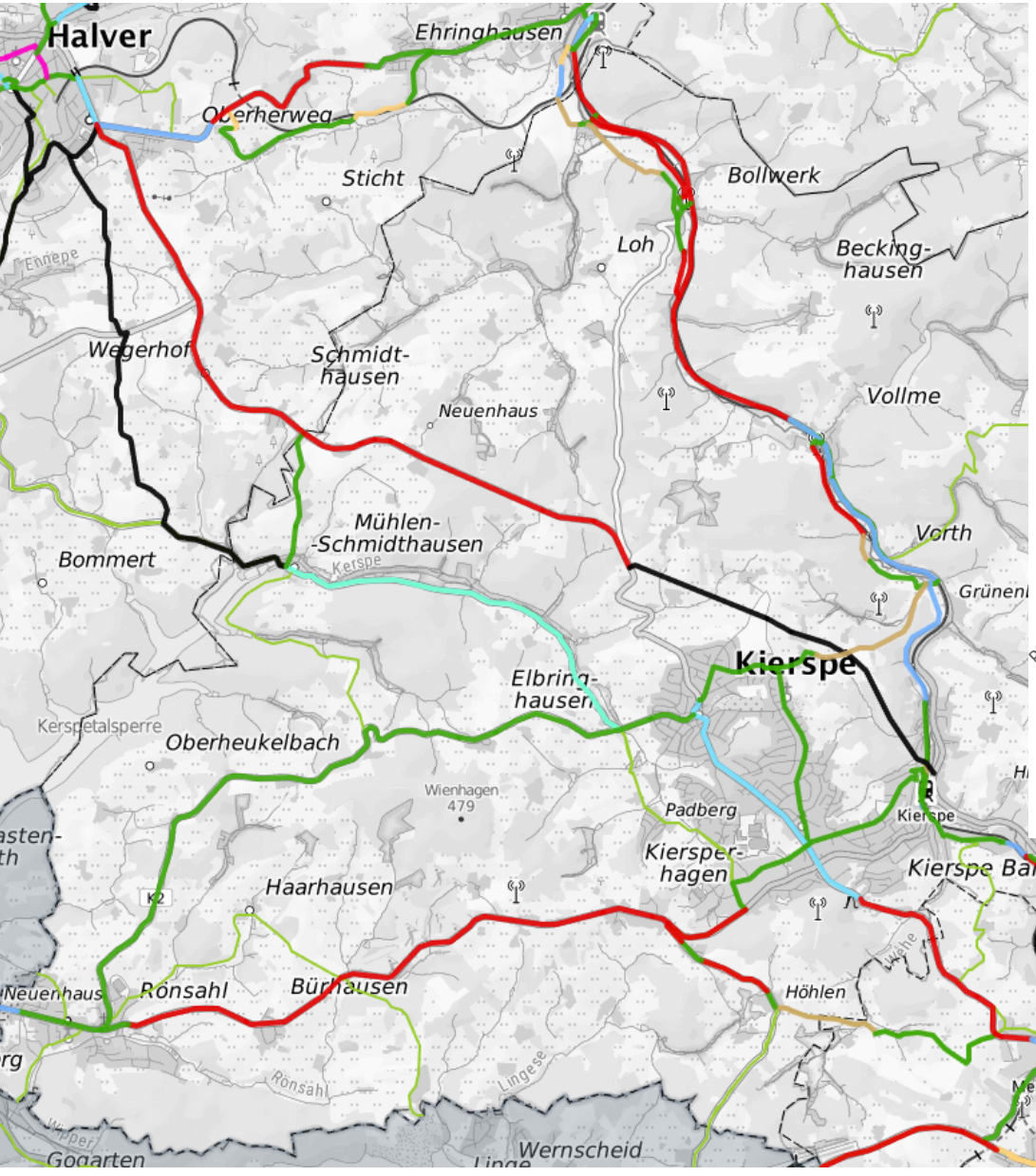
Kostenschätzung beträgt für das gesamte Netz rund 148,8 Mio. €

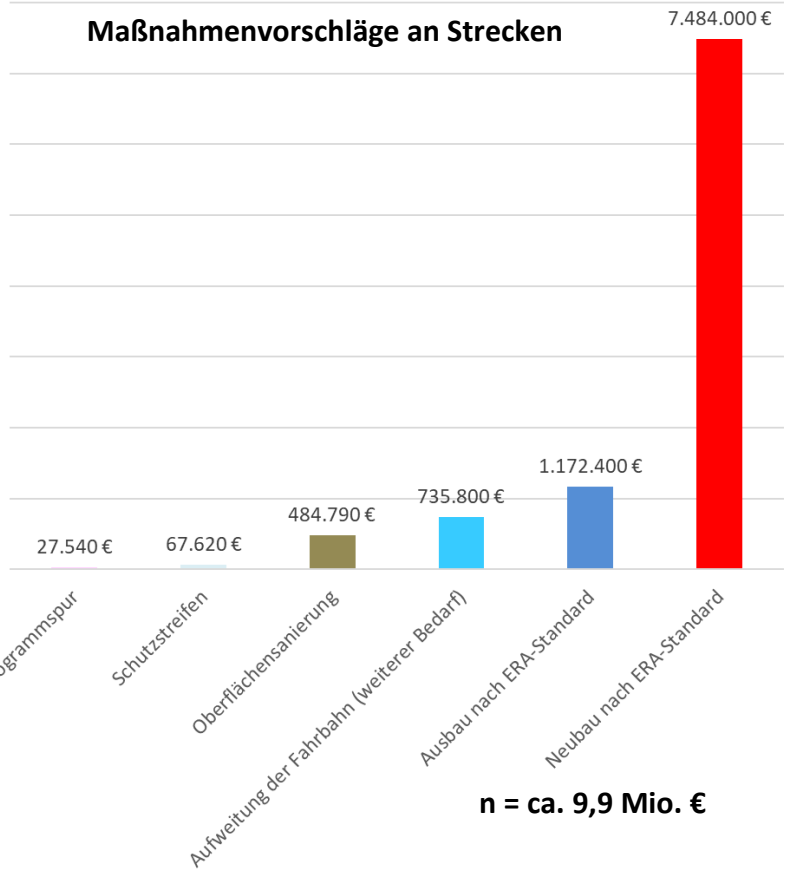
Gesamtnetz mit allen Baulastträgern



Maßnahmentypen im Gebiet Kierspe

Rund 10,8 Mio. € über alle Baulastträgerschaften für Strecken und Knoten





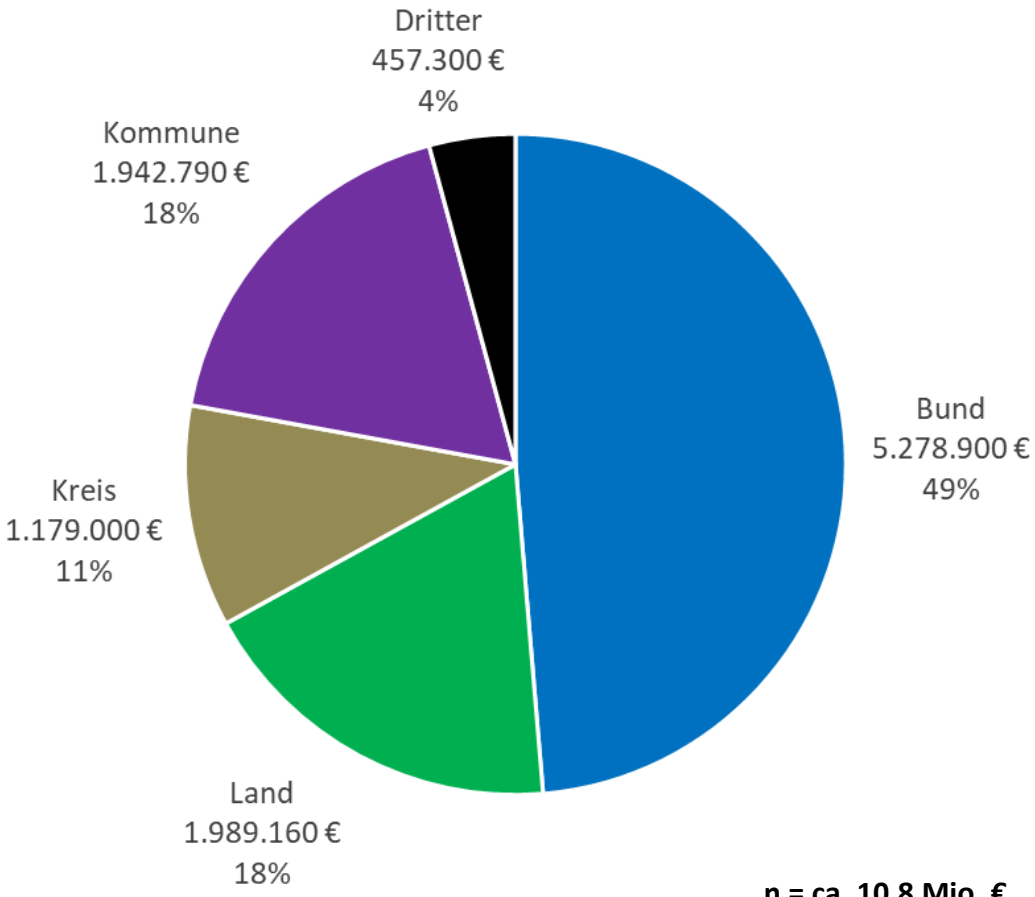
n = ca. 9,9 Mio. €

- Aufweitung der Fahrbahn (weiterer Bedarf)
- Ausbau nach ERA-Standard
- Neubau nach ERA-Standard
- Piktogrammspur / Schutz-/Radfahrstreifen markieren
- Oberflächensanierung
- StVO-Beschilderung
- Freigabe Einbahnstraße
- Einrichtung Fahrradstraße
- Reduzierung der Geschwindigkeit prüfen
- Sonstige Maßnahmen
- Keine Maßnahme
- Planung Dritter

- Kreisergänzungsnetz

Kostenschätzung Gebiet Kierspe

Alle Baulastträger (Maßnahmenvorschläge an Strecken und Knoten)

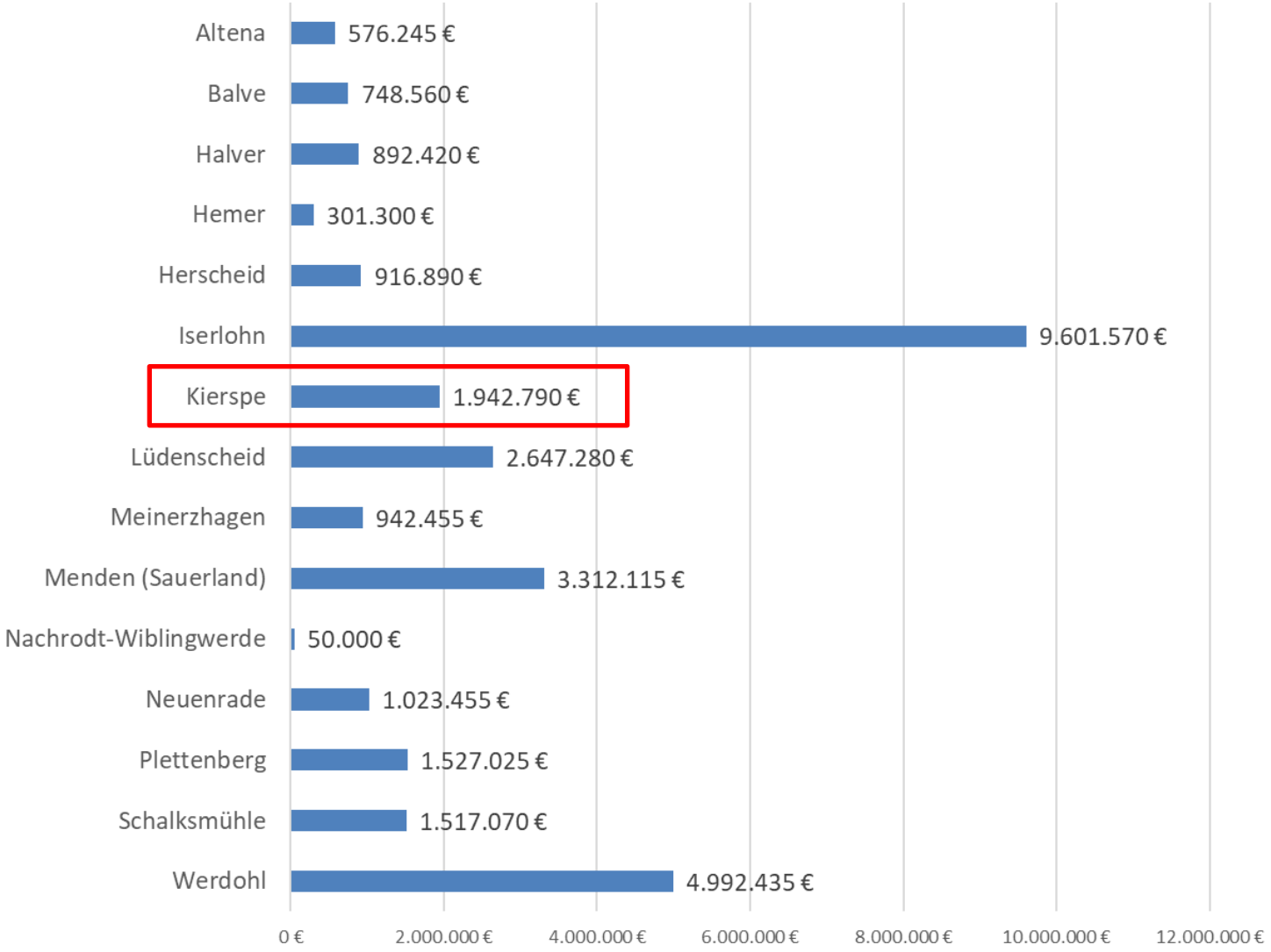


n = ca. 10,8 Mio. €

* Inkl. Land- / Kreisstraßen Iserlohn

Kostenschätzung nach Baulast Kommune

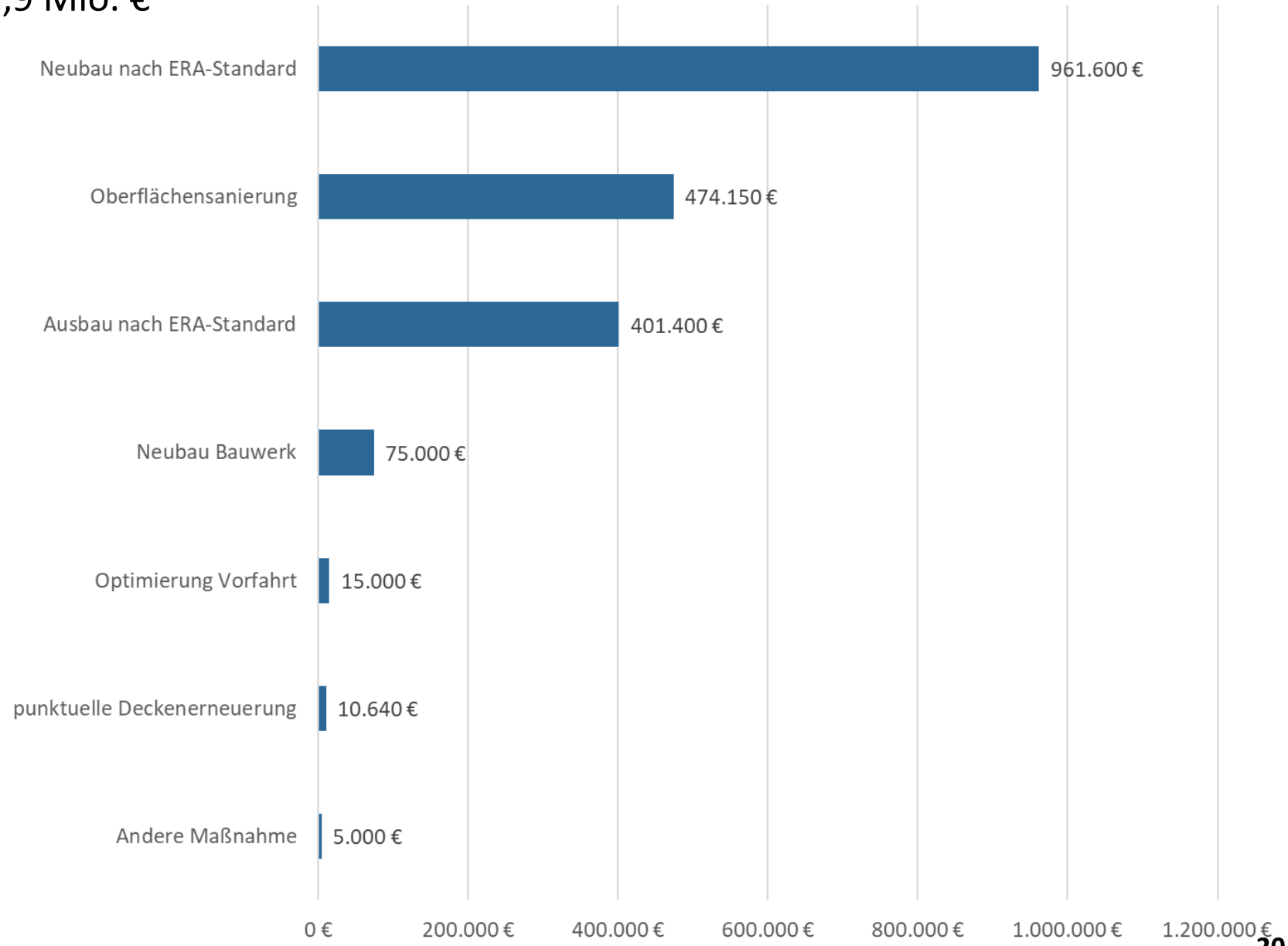
Kostenschätzung (aller Kommunen) beträgt rund 30,99 Mio. €*



* Inkl. Land- / Kreisstraßen Iserlohn

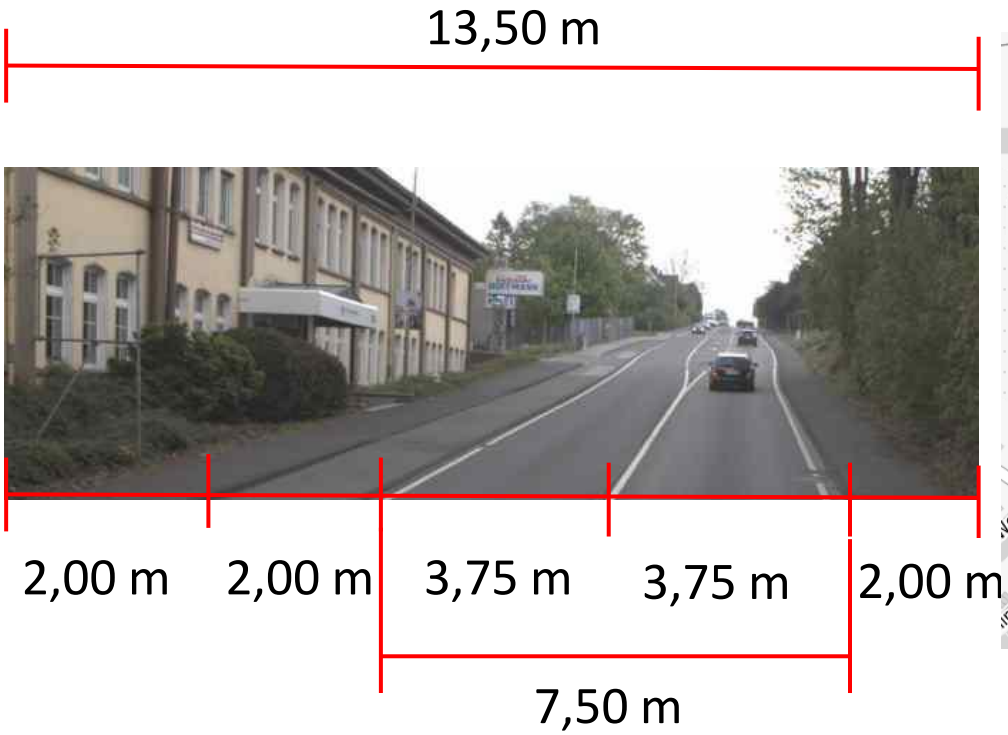
Kostenschätzung nach Baulast Lüdenscheid

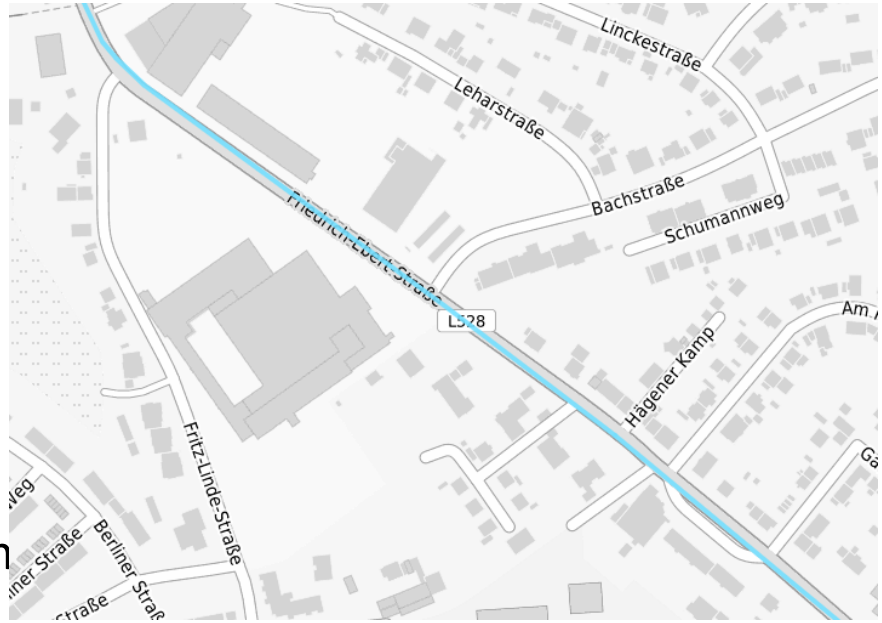
rund 1,9 Mio. €



Beispiel für einen Maßnahmenvorschlag

Beispiel: Friedrich-Ebert Str. (Baulast Land)



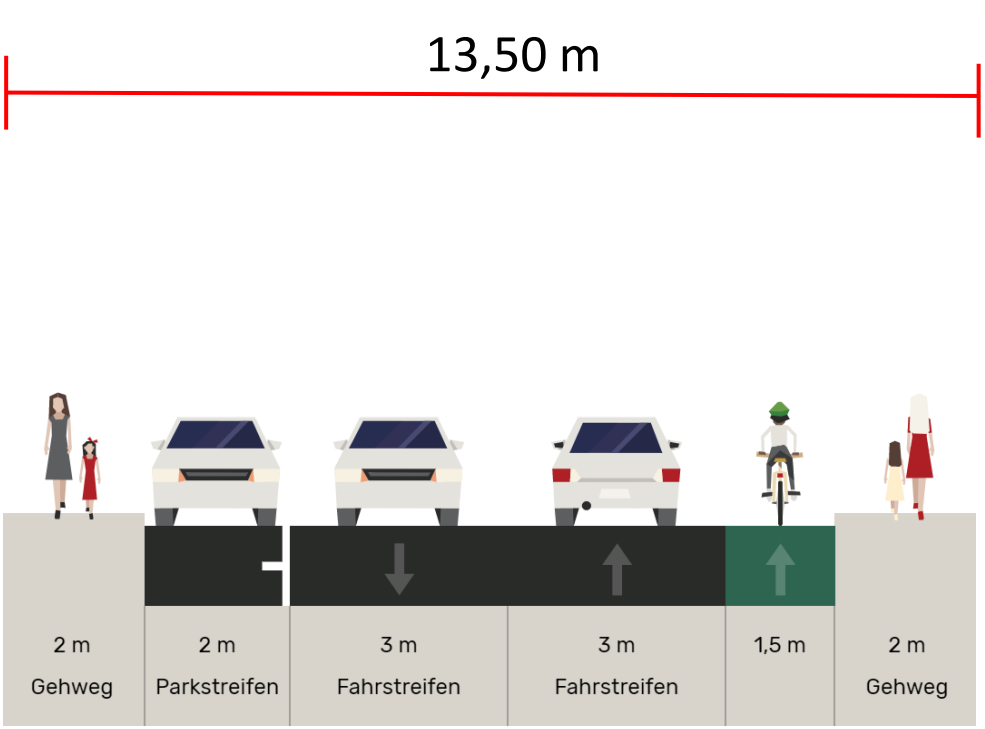


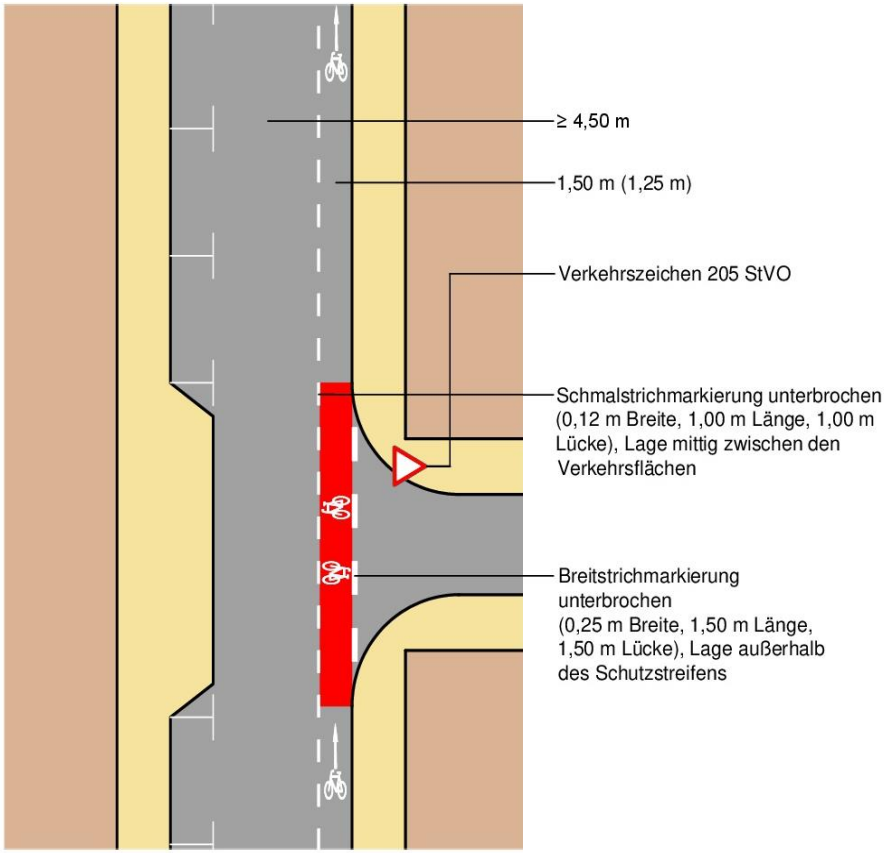
Situation:

- Verkehrsbelastung > 9.000 Kfz/Tag bei 50 km/h (kurzer Abschnitt mit 30 km/h).
  = Belastungsbereich II (Teilseparation)
- Fahrbahnbreite zw. 7,00 und 10,00 m (teilweise mit Parken).

Beispiel für einen Maßnahmenvorschlag

Beispiel: Friedrich-Ebert Str. (Baulast Land)





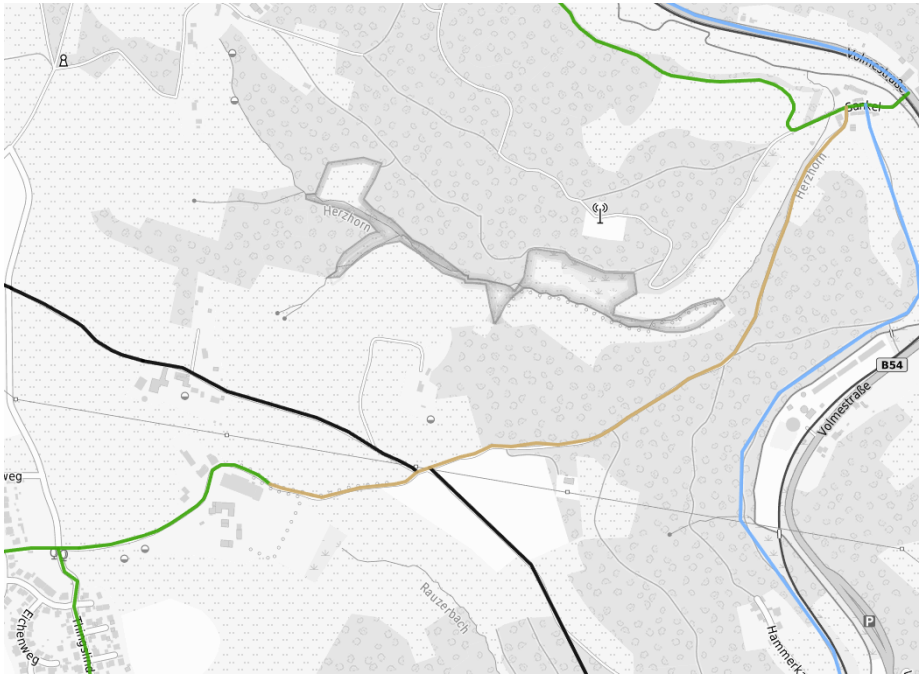
Maßnahmenvorschlag:

Bergauf: Hier könnte ein einseitiger Schutzstreifen markiert werden.
Bergab: Hier könnte eine Piktogrammspur (ggf. in Kombination Gehweg [Radfahrer frei]) markiert werden.

Alternativ: Wenn das Parken entfallen kann, dann sind auch beidseitig Schutzstreifen möglich

Beispiel für einen Maßnahmenvorschlag

Beispiel: Sankel (zw. Kierspe und Grünenbaum)



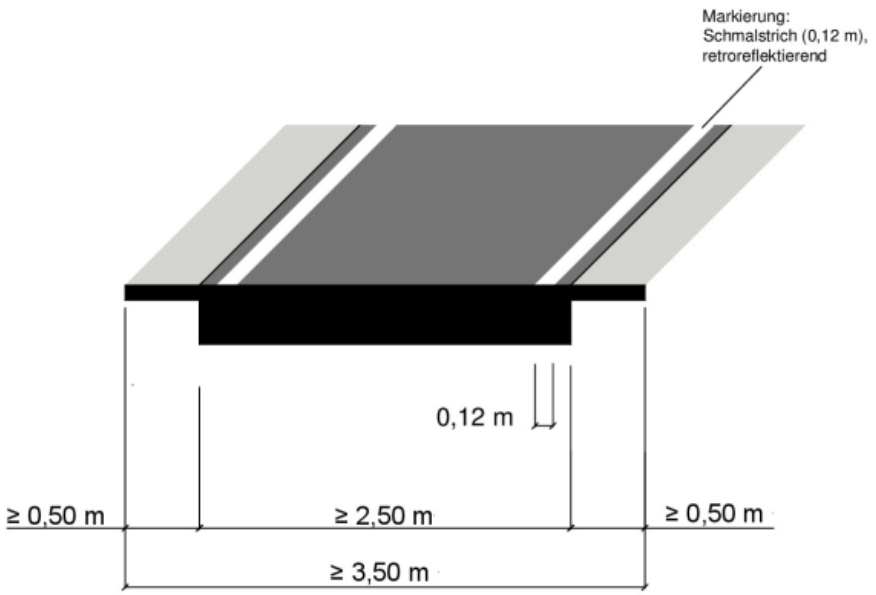


Situation:

Stellenweise, insbesondere in Forstbereichen, aber auch in anderen Bereichen, weist dieser Weg teils einen hohen Schadengrad auf, der sich in den nächsten Jahren verschlechtern dürfte.

Beispiel für einen Maßnahmenvorschlag

Beispiel: Sankel (zw. Kierspe und Grünenbaum)





Maßnahmenvorschlag:

Es wird eine punktuelle Oberflächenausbesserung oder eine vollflächige Sanierung der Fahrbahnoberfläche vorgeschlagen.
Idealerweise erfolgt danach eine Markierung mit retroreflektierenden Randmarkierungen, um hier auch abseits von Beleuchtung in der Nacht mit dem Rad fahren zu können.

Fördermöglichkeiten

Auswahl an bedeutenden Förderprogrammen

- **Sonderförderprogramm „Stadt und Land“** des (BMVI):
  Förderfähig: u.a. Neu-, Um- und Ausbau von Radwegen inkl. Planung und Grunderwerb.
  Fördersatz: im Regelfall bei 75 % bis zu 90% bei finanzschwachen Kommunen

- **Förderrichtlinien Nahmobilität NRW**(FöRi-Nah NRW) :
  Förderfähig: u.a. Bau und Ausbau von Radwegen, Markierung von Schutz-/ Radfahrstreifen, Grundhafte Erneuerung bestehender Verkehrsanlagen u.v.m.
  Fördersatz: im Regelfall bei 80 % bis zu 90% bei finanzschwachen Kommunen

- **Förderrichtlinie Wirtschaftswege NRW** (FöRL Wirtschaftswege NRW):
  Ausbau und die Befestigung vorhandener, bisher nicht oder nicht ausreichend befestigter Wirtschaftswege, die dem land- und forstwirtschaftlichen Verkehr […] sowie dem überregionalen Radverkehr […] dienen
  Fördersatz: im Regelfall bei 60 %, unter bestimmten Bedingungen auch 70%

Das Konzept ist erstellt und nun?

Zur Steigerung des Radverkehrsanteils, reichen infrastrukturelle Maßnahmen alleine nicht aus.

Radverkehr als System durch Förderung von

Infrastruktur

- Radverkehrsanlagen in einem zusammenhängendem Netz
- Abstellanlagen
- Wegweisung

Service

- Dienstleistungen, wie Fahrradverkauf, -reparatur, -pflege, -wartung
- Workshops
- Wegereinigung
- Winterdienst

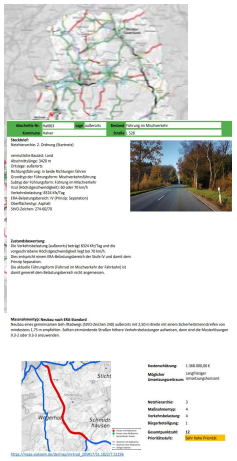
Information

- Fahrradplan
- Schulwegplan
- Broschüren / Flyer
- Veranstaltungen

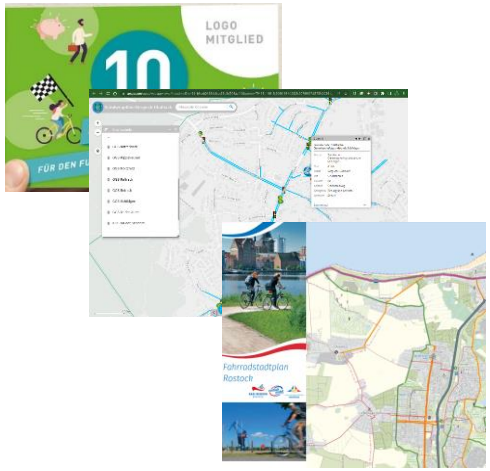
Kommunikation

- Öffentlichkeitsarbeit
- Arbeitskreis der Baulastträger
- Veranstaltungen











Das Konzept ist erstellt und nun?

Um den Radverkehrsanteil zu steigern, sind also viele verschiedene Aufgaben zu bewältigen.

Radverkehrsbeauftragter (vom Kreis bereits bewilligt)

Infrastruktur

- **Schnittstelle zwischen den Aktivitäten des Landes, des Kreises und den Einzelgemeinden**
- **Impulsgeber für die kreisangehörigen Gemeinden**
- Weiterentwicklung der Maßnahmen
- Ergänzende Maßnahmen, wie Abstellanlagen, Wegweisung

Service

- Abstimmungen mit lokalen Unternehmen für Serviceangebote
- Abstimmungen mit Straßenreinigungen

Information

- **Ansprechpartner für Bevölkerung, Politik und Verwaltungen**
- Entwicklung von Marketing- und Veranstaltungsideen

Kommunikation

- Öffentlichkeitsarbeit, z.B. Initiierung RadCafe, Mängelmeldesystem u.v.m.
- **Arbeitskreis der beteiligten Baulastträger**
- Förderanträge für Maßnahmen in der Baulast des Kreises sowie
- **Hilfestellung bei Förderanträgen der Kommunen**
- Sachstandberichte zu Fortschritten im Netz



Ort: Baarstraße (Iserlohn)
Bildquelle: https://www.mapillary.com/
Lizenz: **CC BY-SA 4.0**