Radverkehr Gevelsberg

Auf dem Weg zu einem neuen Radverkehrskonzept

Vortragsgliederung:

1. Darstellung der Zielsetzungen des Verkehrsentwicklungsplanes 1996 (VEP 1996)
2. Darstellung der umgesetzten Maßnahmen
3. Darstellungen der noch offenen Maßnahmen
4. Vorstellung der Ergebnisse des Workshops Radverkehr
5. Einzelprojekt: Radweg von Ruhr zur Ruhr
6. Machbarkeitsuntersuchung Silchede
7. Einzelprojekt: Radweg von der Ruhr zur Wupper
8. Regionale Radwegekonzepte RVR
9. Begleitende Konzepte (IEHK + IKK)

1. Darstellung der Zielsetzungen des VEP 1996

Kernthemen zur Verbesserung des Radverkehrs im VEP 1996

I. Radfahrtaugliche Umgestaltung der Hauptverkehrsstraßen insbesondere
   a. Hagener Straße
   b. Haßlinghauser Straße
   c. Wittener Straße
   d. Milsper Straße

II. Zusätzliche Führung des Radverkehrs abseits der stark befahrenen Straßen

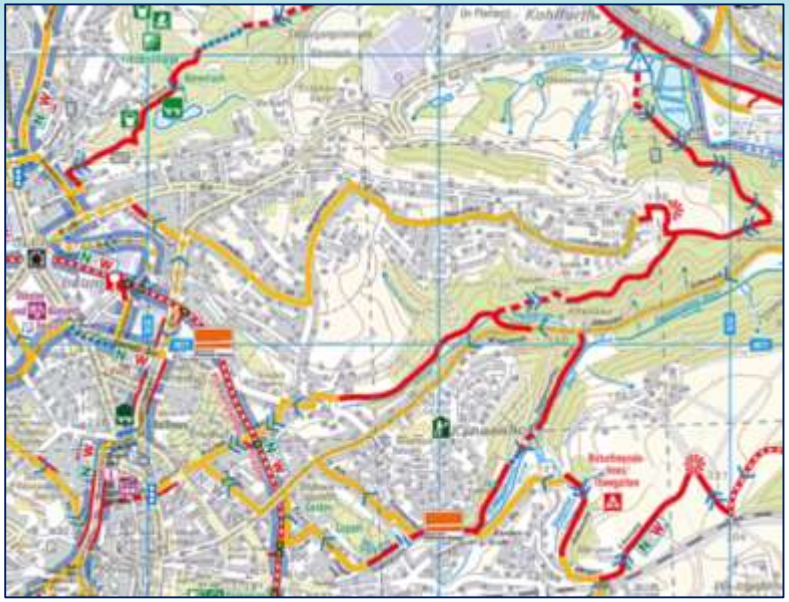
III. Beschilderung der Hauptwegeachsen durch flächendeckende Aufstellung von Radwegweisern
   a. Ausschilderung der Hauptrouten
   b. Ausschilderung der wichtigen Quell- und Zielorte

IV. Errichtung von geeigneten Abstelleinrichtungen
   a. Dezentrale Anlagen mit 5 - 10 Abstellmöglichkeiten in der Innenstadt
   b. Zentrale Sammelanlagen an Schul-, Sport- und Freizeiteinrichtungen

1. Darstellung der Zielsetzungen des VEP 1996

Kernthemen zur Verbesserung des Radverkehrs im VEP 1996

V. Weitere Einzelmaßnahmen
- a) Komplettierung des Ennepe-Radweges
- b) Öffnung der Fußgängerzone für Radverkehr
- c) Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr
- d) Erstellung eines Fahrradstadtplanes Gevelsberg



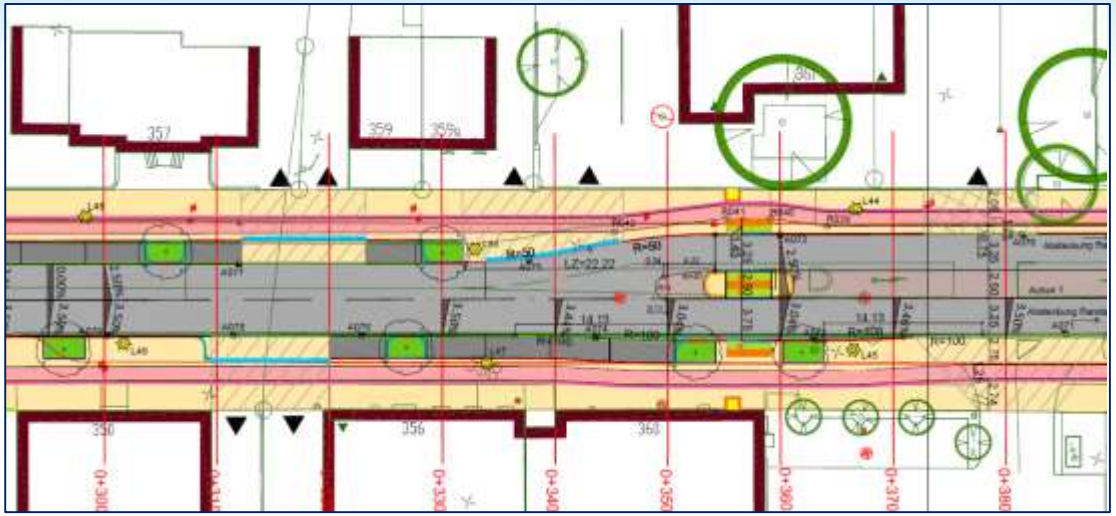
2. Darstellung der umgesetzten Maßnahmen

2. Darstellung der umgesetzten Maßnahmen

I. Radfahrtaugliche Umgestaltung der Hauptverkehrsstraßen

a. Hagener Straße

- Ausbau von separaten Radwegen im 1. und 2. Ausbauabschnitt der L 700
- zwischen Nirgena und an der Drehbank
- Zwischen Breddestraße und Stadtgrenze Hagen



2. Darstellung der umgesetzten Maßnahmen

I. Radfahrtaugliche Umgestaltung der Hauptverkehrsstraßen

b. Haßlinghauser Straße

- Einrichtung von Schutzstreifen für Radfahrer in beide Fahrtrichtungen

I. Radfahrtaugliche Umgestaltung der Hauptverkehrsstraßen

d. Milsper Straße

- Einrichtung eines Schutzstreifens in Fahrtrichtung Ennepetal
- Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30

2. Darstellung der umgesetzten Maßnahmen

II. Zusätzliche Führung des Radverkehrs abseits der stark befahrenen Straßen
- Ausbau von Radwegen parallel zur **L 700 (B 7)**

- Verbesserung der Wegebeschaffenheit „Am Werde“ in 2017
- Weiterer Grunderwerb im Bereich der Hagener Straße bzw. Eintragung von Grunddienstbarkeiten zur langfristen Sicherung einer Wegeverbindung entlang der Ennepe bis Hagen
- Verlängerung des Radweges durch Bau eines Hamco-Profils unter der Eichholzstraße
- Bau eines weiteren parallel zur L 700 verlaufenden Fuß- und Radweges (Haufer Bahnhof)

2. Darstellung der umgesetzten Maßnahmen

II. Zusätzliche Führung des Radverkehrs abseits der stark befahrenen Straßen
- Ausbau von Radwegen parallel zur **Haßlinghauser Straße (L666)**

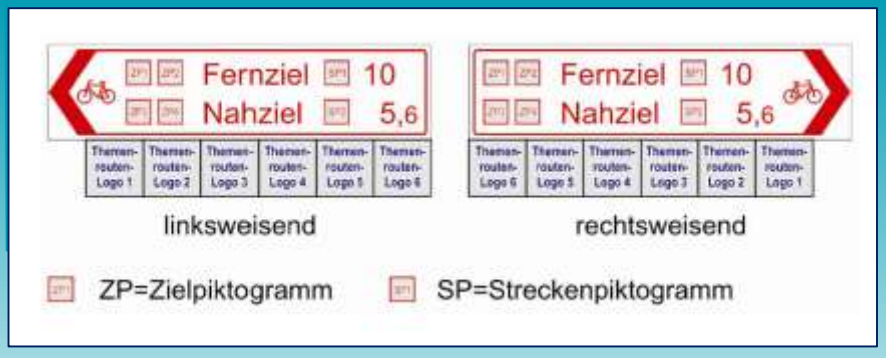
- Radwegeführung durch das Stefansbachtal als touristische Route parallel zur L 666

II. Zusätzliche Führung des Radverkehrs abseits der stark befahrenen Straßen
- Ausbau von Radwegen parallel zur **Wittener Straße / Esborner Straße**

- Planung des Elbschetalradweges als touristische Wegeführung z. T. parallel zur Wittener Straße

2. Darstellung der umgesetzten Maßnahmen

III. Beschilderung der Hauptwegeachsen durch flächendeckende Aufstellung von Radwegweisern



- Flächendeckende Aufstellung der „Rot-Weiß“ Beschilderung von Straßen NRW zum NRW weiten Radwegenetz in 2009
- Realisierung der Knotenpunktausschilderung nach dem Vorbild der Benelux Länder durch den RVR in den nächsten Jahren anvisiert

2. Darstellung der umgesetzten Maßnahmen

IV. Errichtung von geeigneten Abstelleinrichtungen

- Fahrradabstellboxen am Hauptbahnhof und in Gevelsberg-Kipp wurden eingerichtet.
- Im Bereich der umgestalteten neuen Mittelstraße sowie der Fußgängerzone wurden ebenfalls Abstellvorrichtungen vorgesehen.

2. Darstellung der umgesetzten Maßnahmen

V. Weitere Einzelmaßnahmen

a. Komplettierung des Enneperadweges

- Weiterer Grunderwerb im Bereich Vogelsang
- Grundbuchrechtliche Sicherung von Wegeverbindungen im Bereich neuer Bebauung

2. Darstellung der umgesetzten Maßnahmen

V. Weitere Einzelmaßnahmen

b. Öffnung der Fuzo für den Radverkehr

- Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr erfolgte 2015

2. Darstellung der umgesetzten Maßnahmen

V. Weitere Einzelmaßnahmen

c. Öffnung der der Einbahnstraßen in Gegenrichtung

- Prüfung zahlreicher Einbahnstraßen auf Antrag des Fachforums Radverkehr zur Öffnung für den gegenläufigen Radverkehr
- Öffnung folgender Einbahnstraßen für den Radverkehr
  - Nelkenstraße
  - Schützenstraße
  - Im Himmel
  - Hochstraße
- Sukzessive Überprüfung zur Öffnung weiterer Einbahnstraßen
- Neue Beschilderung „Durchlässige Sackgasse“ nahezu im gesamten Stadtgebiet

3. Darstellung der noch offenen Maßnahmen

3. Darstellung der noch offenen Maßnahmen

I. Radfahrtaugliche Umgestaltung der Hauptverkehrsstraßen insbesondere

c. Hagener Straße

- Die Abschnitte im Bereich Nirgena/ An der Drehbank und Breddestraße bis zur Stadtgrenze wurden bereits mit separaten Radwegen versehen.
- Im Abschnitt zwischen An der Drehbank und Breddestraße fehlen separate Radwege oder Schutzstreifen.
- Abwägen von unterschiedlichen Interessen. Parken vs. Schutzstreifen

3. Darstellung der noch offenen Maßnahmen

I. Radfahrtaugliche Umgestaltung der Hauptverkehrsstraßen insbesondere

c. Wittener Straße

- Aufgrund der topographischen Situation, sowie der Begrenztheit der verfügbaren Fläche konnten hier noch keine Radwege bzw. Angebotsstreifen eingerichtet werden

- Im unteren Bereich der Wittener Straße wird die Umgestaltung weiterhin geprüft (Aufhebung der Einbahnstraßenregelung etc.) Bei der aktuellen Planung werden Radfahrinteressen berücksichtigt

3. Darstellung der noch offenen Maßnahmen

IV. Errichtung von geeigneten Abstelleinrichtungen

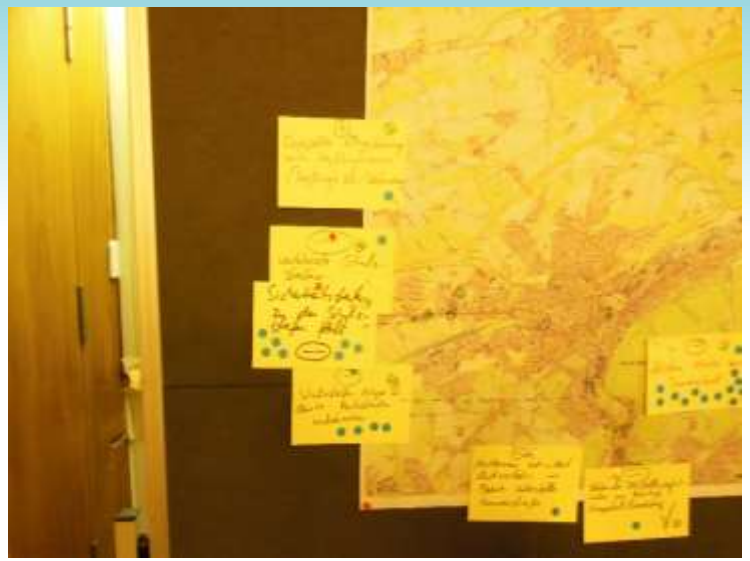
a. Zentrale Sammelanlagen an Schul-, Sport- und Freizeiteinrichtungen

- Vorhandene Abstellanlagen sind noch nicht erneuert worden und entsprechen nicht mehr den heutigen Anforderungen
- Keine überdachten Anlagen nur rudimentär vorhandene Fahrradständer
- Bei neuen größeren Bauvorhaben wird im Rahmen der Genehmigung jedoch verstärkt das Vorhandensein von Abstellanlagen geprüft.

4. Vorstellung der Ergebnisse des Workshops Radverkehr

4. Vorstellung der Ergebnisse des Workshops Radverkehr

- Im November 2016 wurde mit ca. 20 Vertretern von Verwaltung, Politik und Fachforum Radverkehr ein Workshop zum Radverkehr in Gevelsberg durchgeführt
- Gemeinsam wurde mit allen Beteiligten die Potenziale und Defizite bei regionalen und kommunalen Radwegeverbindungen erarbeitet und in Arbeitskarten festgehalten.
- Zum Abschluss erfolgte eine Gewichtung der Maßnahmen mittels Punktvergabe



4. Vorstellung der Ergebnisse des Workshops Radverkehr

kommunale Defizite

- Letzten Meter zur Erreichbarkeit der Innenstadt für den Radverkehr nicht ausreichend (13 Punkte)
- Fehlender Sicherheitsstreifen zwischen den Parkbuchten in der Haßlinghauser Straße und dem Schutzstreifen für Radfahrer (7 Punkte)
- Schutzstreifen Milsper Straße mehrfach unterbrochen (4 Punkte)
- Fehlende Abstellanlagen (2 Punkte)
- Drei parallel geführte Radwege in der Tallage (2 Punkte)

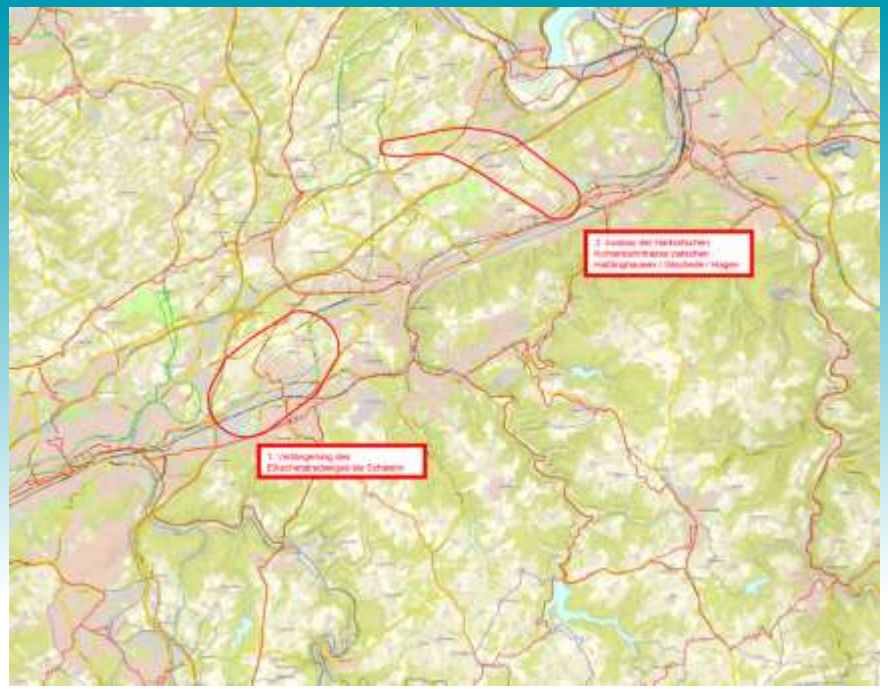
4. Vorstellung der Ergebnisse des Workshops Radverkehr

kommunale Maßnahmen/Projekte

- Verbindungswege zwischen Ennepe Runde und Radweg von Ruhr zur Ruhr herstellen (6 Punkte)
- Verbindungsweg Im Neuen Kamp von der Asbecker Straße zur Eichholzstraße realisieren (5 Punkte)
- Gesonderte Radwegeführung im Bereich der Sparkasse Nirgena (4 Punkte)
- Die Schutzstreifen an der Haßlinghauser Straße mit einem Sicherheitsstreifen versehen (4 Punkte)
- Nutzung des Kanals des Oberwassers der Ennepe im Bereich des Kuiner Tunnels (3 Punkte)
- Ausbau des Ennepe Radweges bis zur Hagener Stadtgrenze (3 Punkte)
- Ausbau von Schutzstreifen entlang der L 700 (1 Punkt)

4. Vorstellung der Ergebnisse des Workshops Radverkehr

regionale Maßnahmen Projekte



- Ausbau der Kohlenbahntrasse in Gevelsberg und Wetter
- Verlängerung des Radweges von Ruhr zur Ruhr (Elbschetalradweg) bis Schwelm
- Fortführung des Ennepe Radweges in Hagen und Ennepetal „Von der Quelle bis zur Mündung

- **Beschluss des Ausschusses (StUWi) im Juli 2017 die im Rahmen des Workshops ausgearbeiteten Maßnahmen bei zukünftigen Planungen verstärkt zu berücksichtigen und aufgezeigte Mängel soweit wie möglich zu beseitigen.**

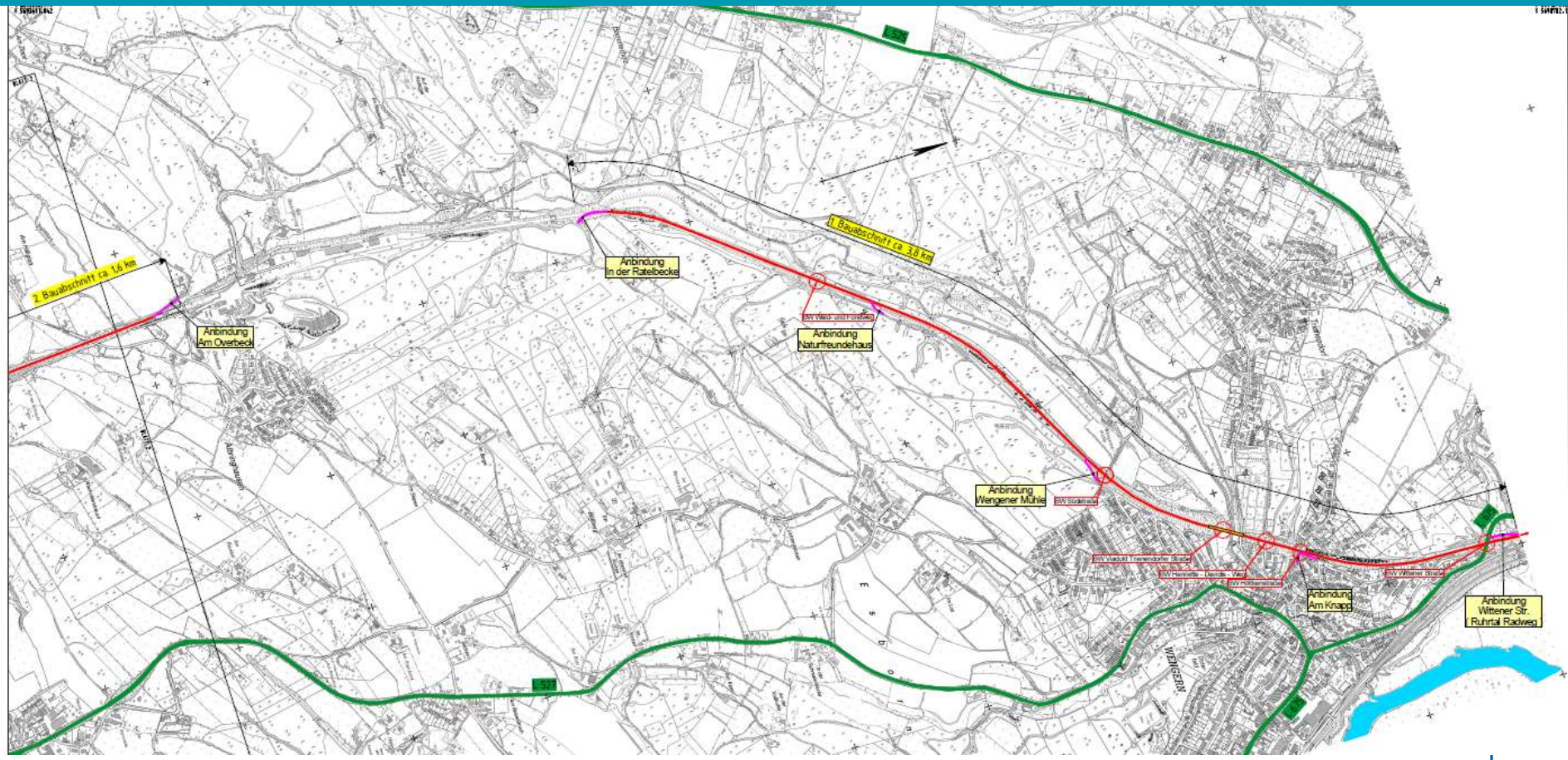
5. Einzelprojekt: Radweg von Ruhr zur Ruhr

5. Einzelprojekt von Ruhr zur Ruhr

- Länge des Radweges: ca. 12 km
- Baulastträger: Straßen NRW
- Umsetzung in 3 Bauabschnitten
  - 1. BA: Von Wengern bis Albringhausen In der Ratelbecke (bereits umgesetzt)
  - 2. BA: Von In der Ratelbecke bis Gehrenbecker Weg in Gevelsberg (voraussichtlich ab 2020)
  - 3. BA: Im Hedstück bis S-Bahnhof Gevelsberg West (Baumaßnahmen 2018 – 2020)

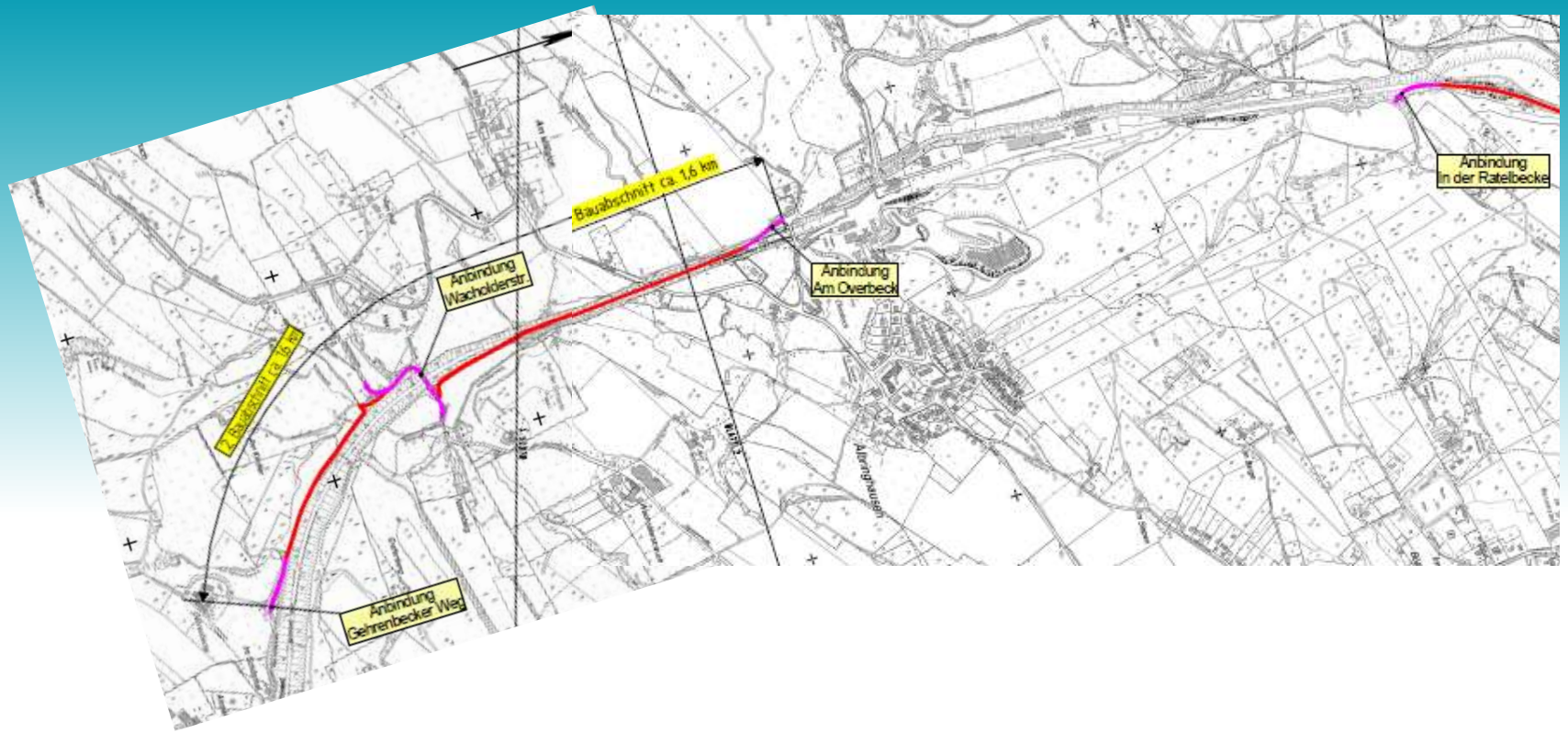
5. Einzelprojekt von Ruhr zur Ruhr

1. Bauabschnitt



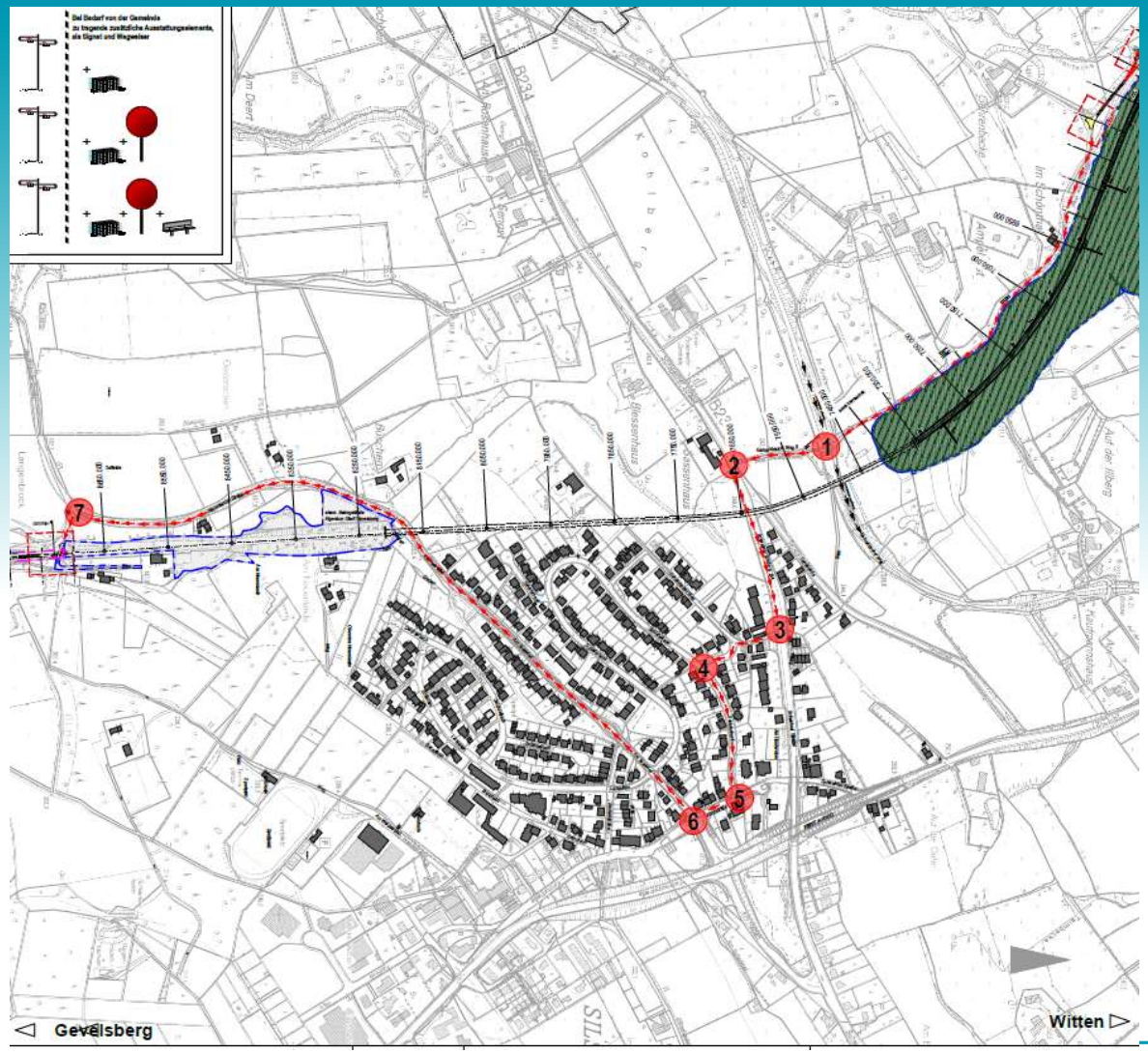
5. Einzelprojekt von Ruhr zur Ruhr

2. Bauabschnitt



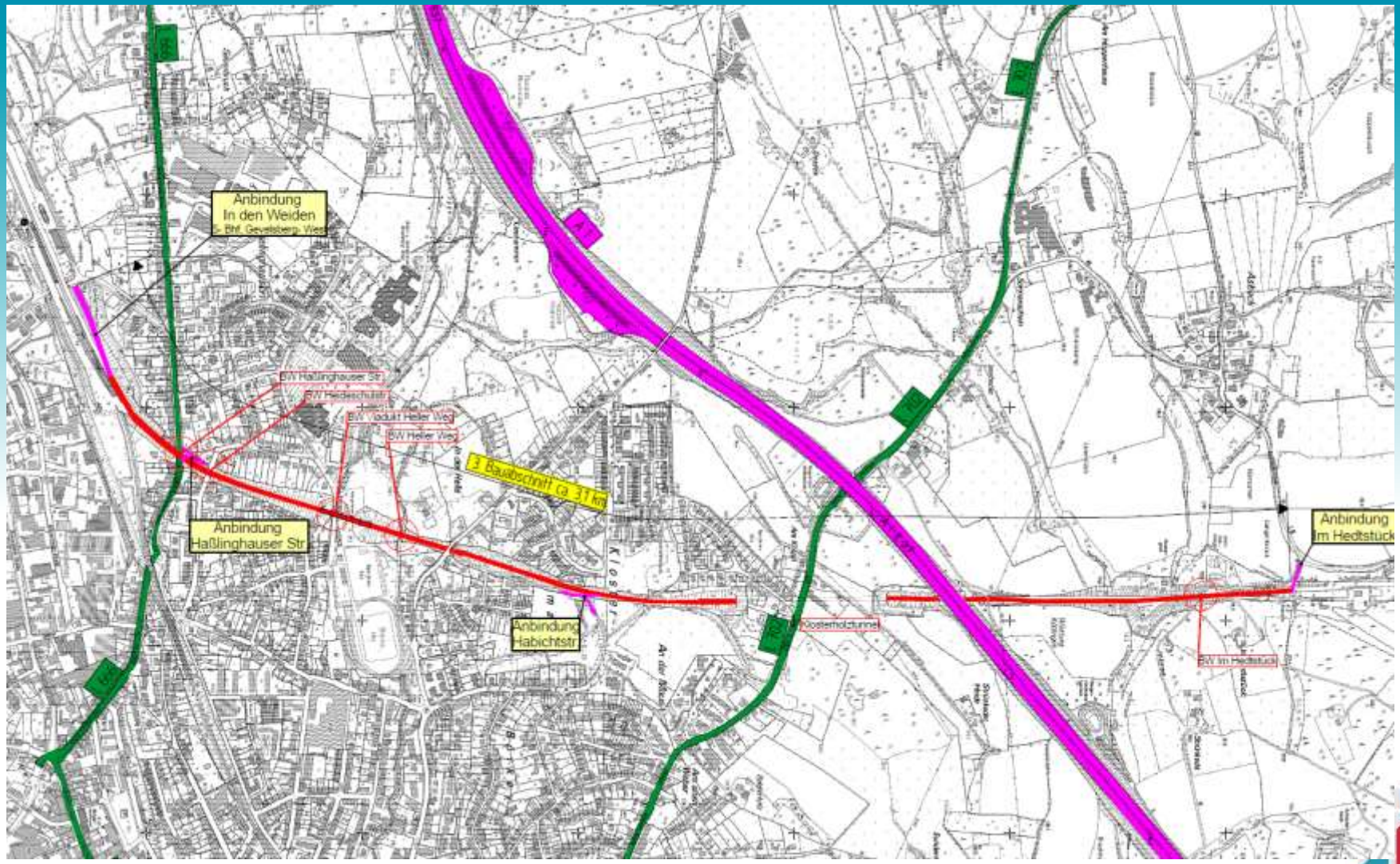
5. Einzelprojekt von Ruhr zur Ruhr

Umfahrung Silschede



5. Einzelprojekt von Ruhr zur Ruhr

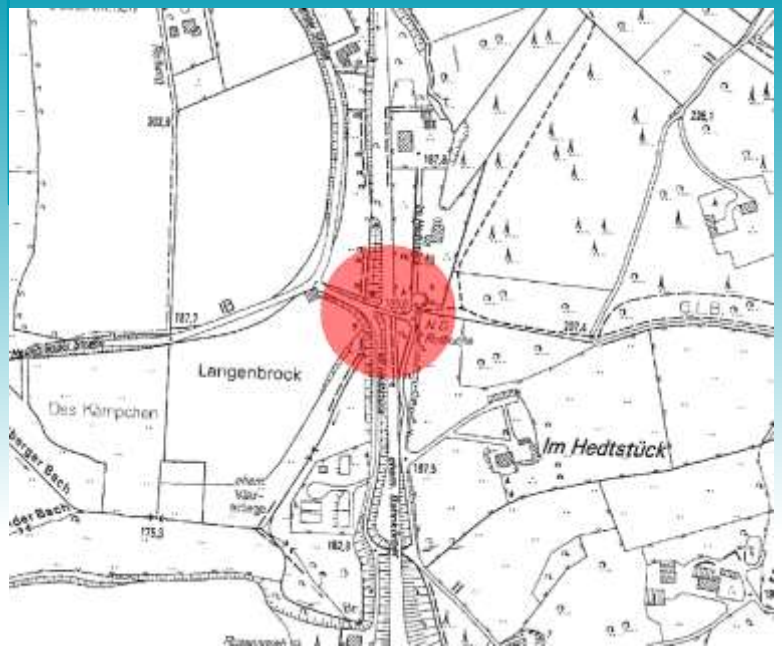
3. Bauabschnitt

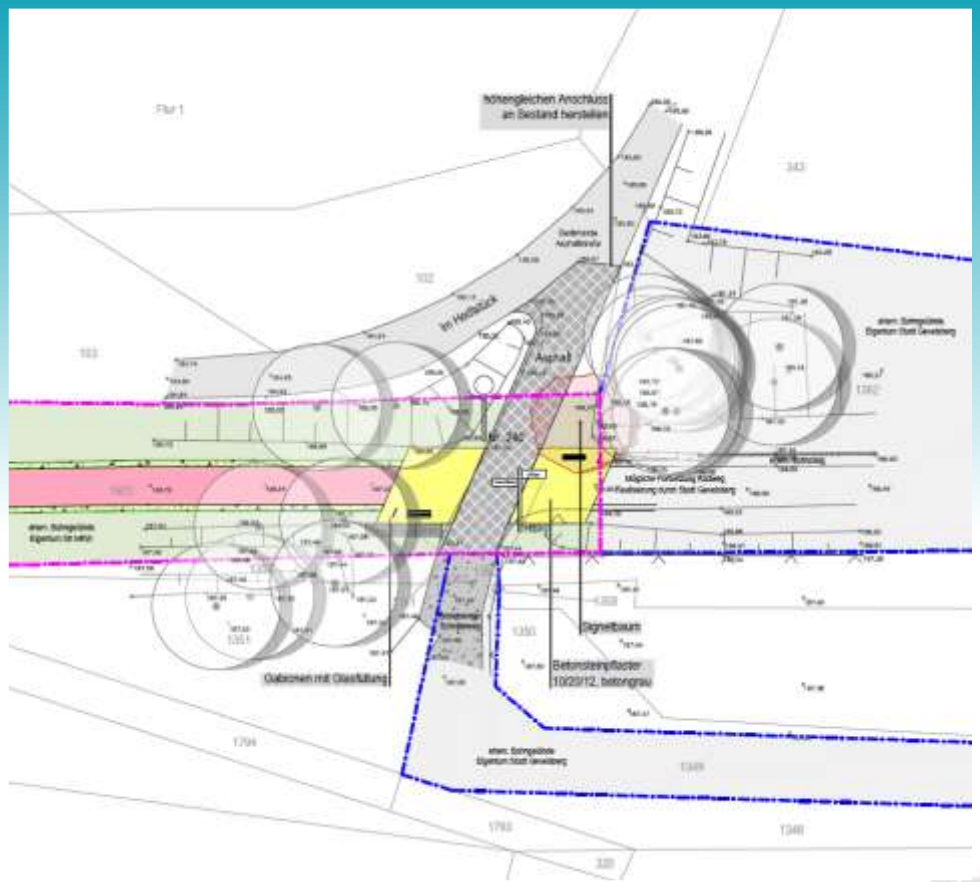


5. Einzelprojekt von Ruhr zur Ruhr

Geplante Anbindungen im 3. Bauabschnitt:

- Im Hedtstück

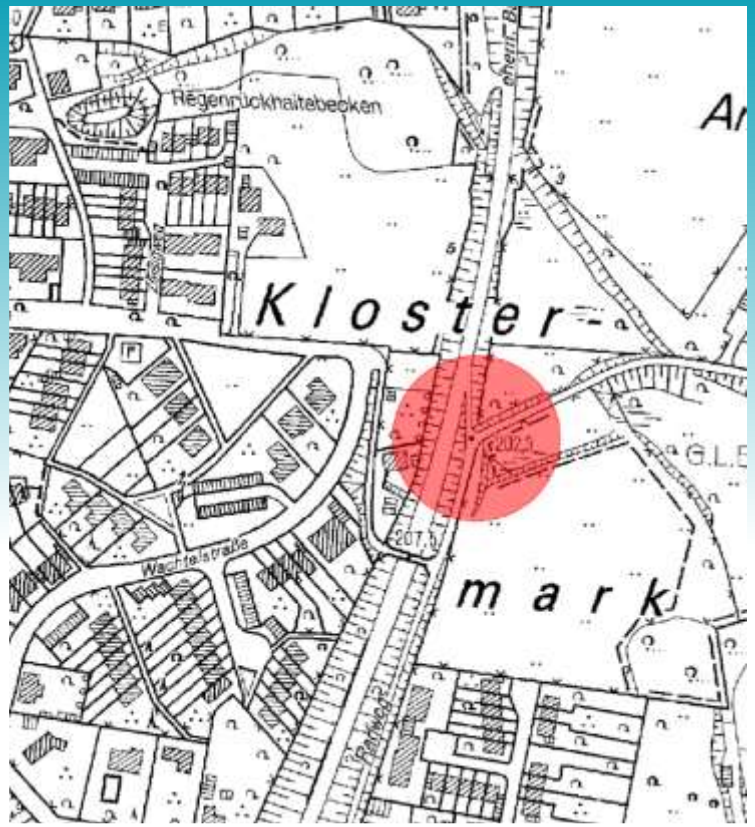


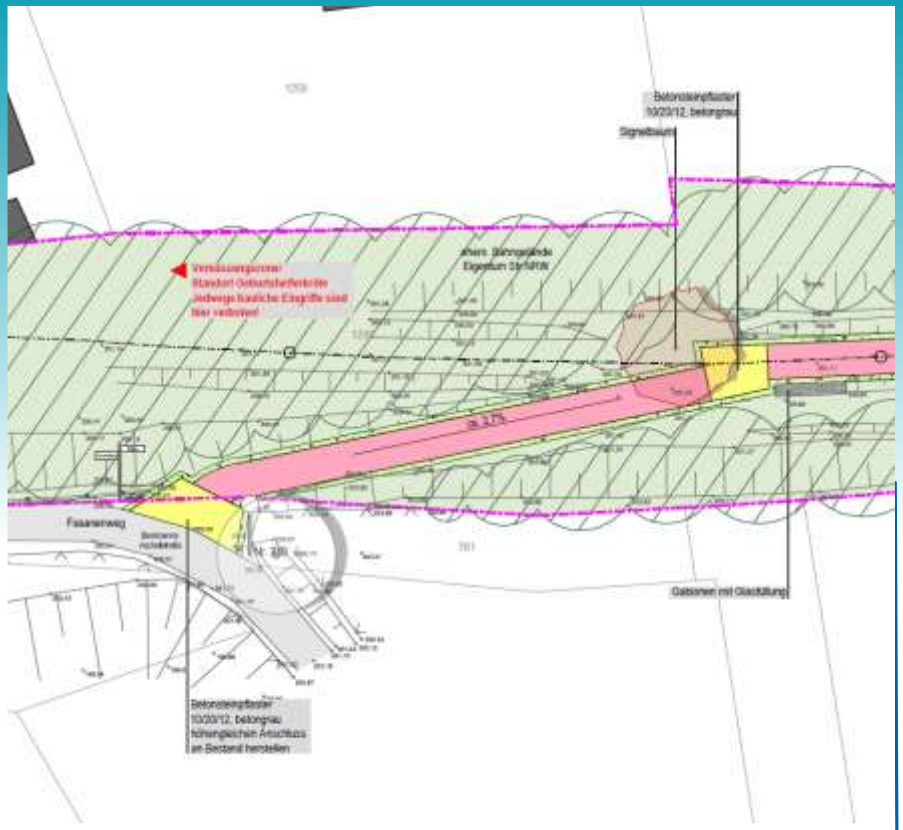


5. Einzelprojekt von Ruhr zur Ruhr

Geplante Anbindungen im 3. Bauabschnitt:

- Fasanenweg/Habichtstraße

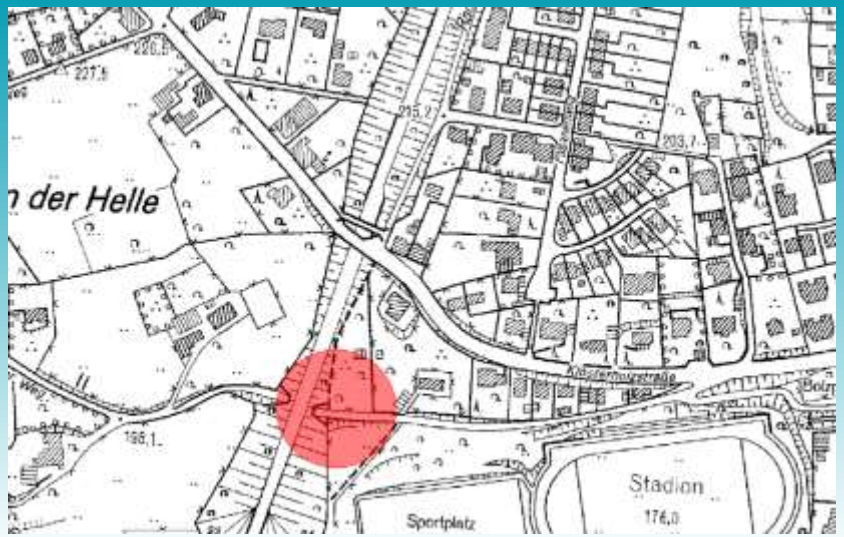


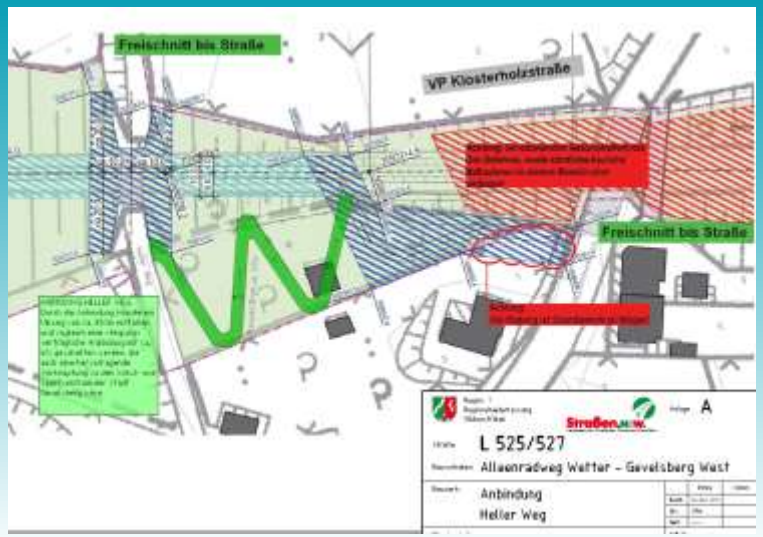


5. Einzelprojekt von Ruhr zur Ruhr

Geplante Anbindungen im 3. Bauabschnitt:

- Heller Weg

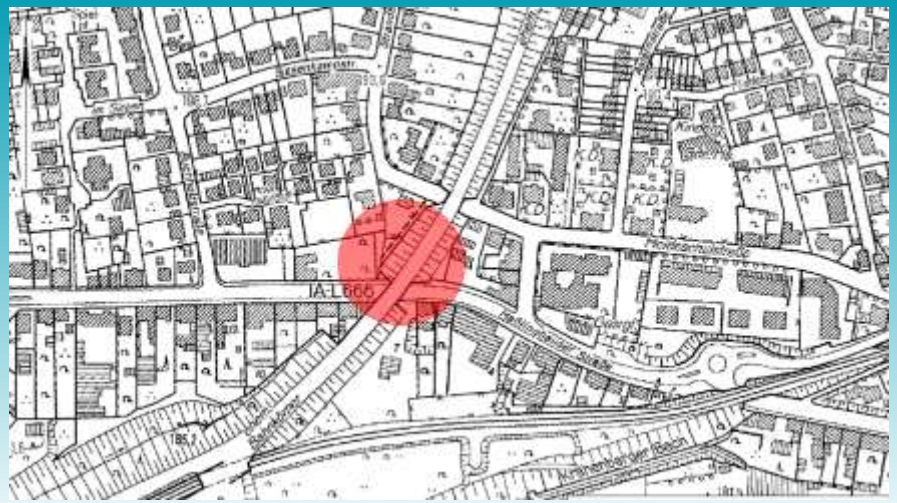


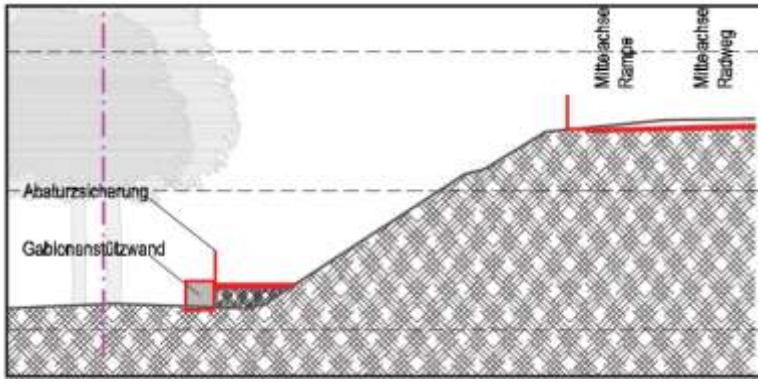


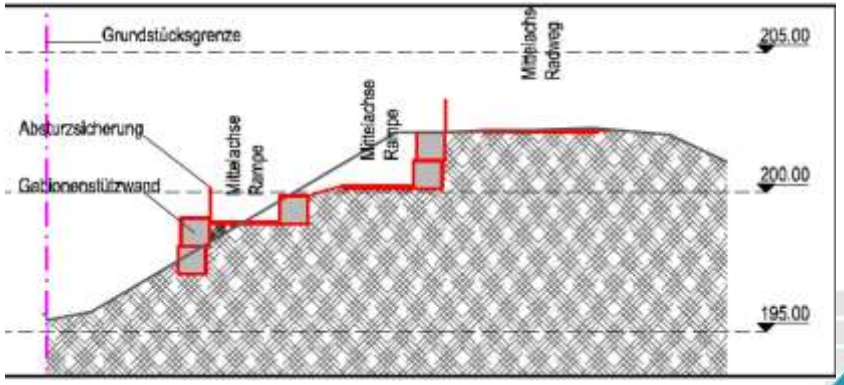
5. Einzelprojekt von Ruhr zur Ruhr

Geplante Anbindungen im 3. Bauabschnitt:

- Haßlinghauser Straße



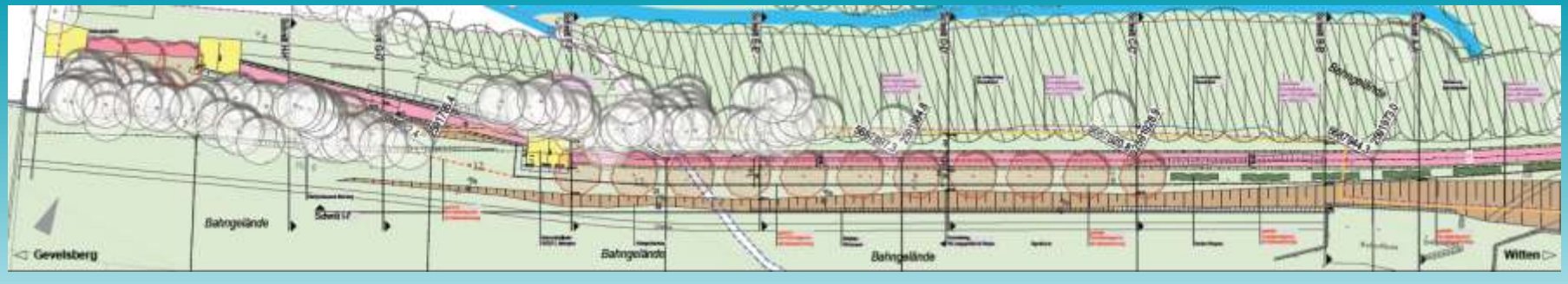


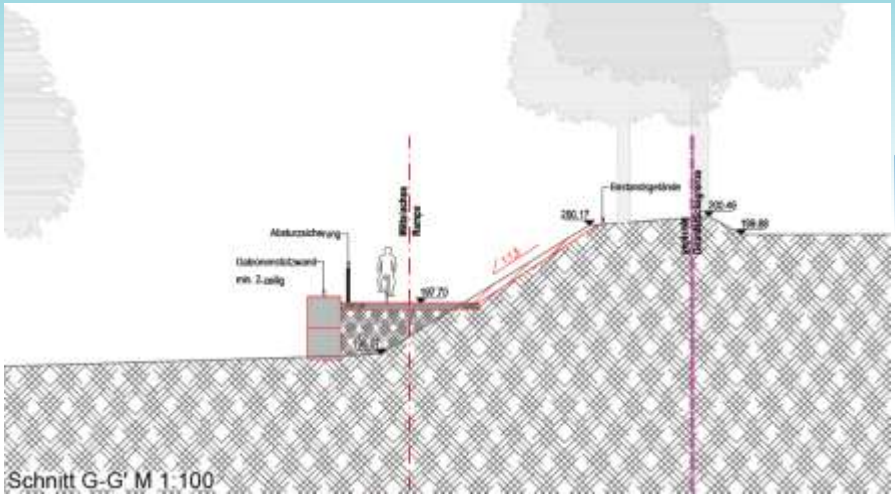


5. Einzelprojekt von Ruhr zur Ruhr

Geplante Anbindungen im 3. Bauabschnitt:

- In den Weiden (S-Bahnhof Gevelsberg West)



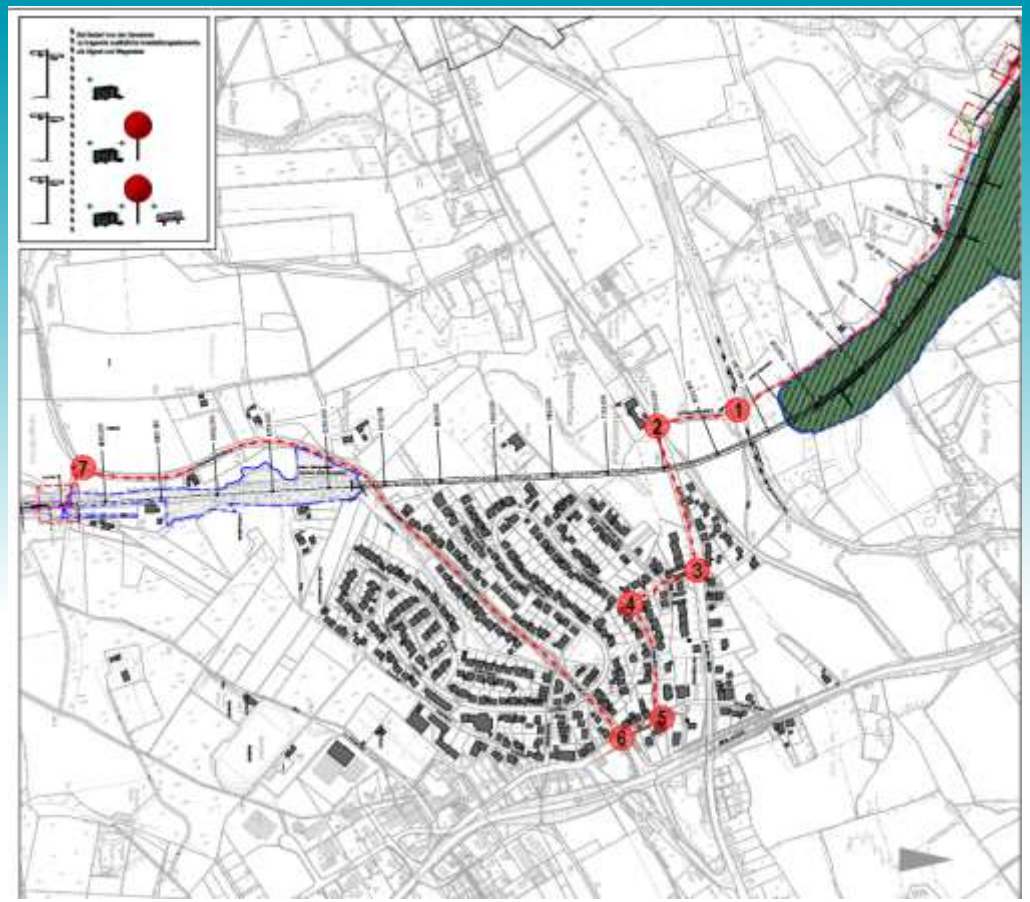


6. Machbarkeitsuntersuchung Silschede

6. Machbarkeitsuntersuchung Silschede

6. Machbarkeitsuntersuchung Silschede

- Umfahrung Silschede



- Zwischen dem 2. und dem 3. Bauabschnitt von Straßen NRW befindet sich ein ökologisch sensibler Bereich, der in die Planung nicht einbezogen worden ist. Hier ist ein Umfahrung durch die Ortslage Silschede geplant

6. Machbarkeitsuntersuchung Silschede

- Umfahrung Silschede

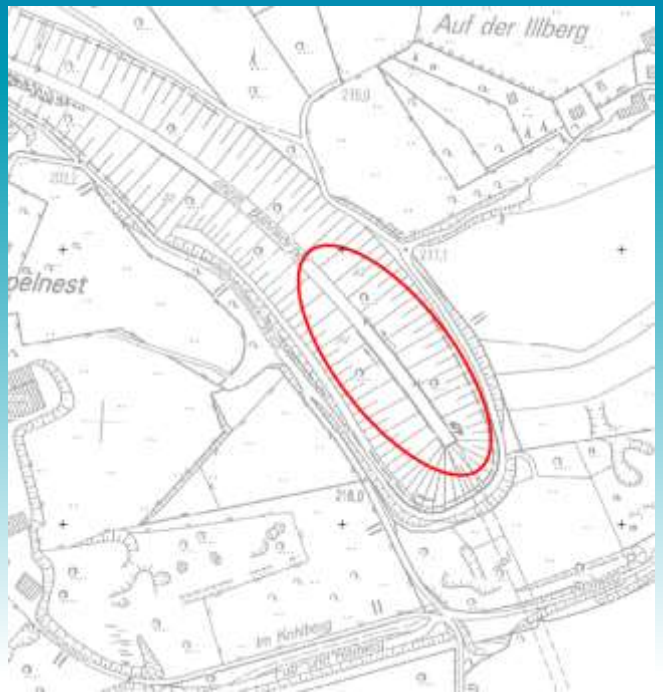
- Silschede:
  - Negative Auswirkungen bei der Umfahrung:
    - Verlängerung der Wegestrecke um ca. 1 km
    - Erhebliche Steigungen müssen überwunden werden (bis zu 15 %)
    - Führung des Radverkehrs gemeinsam mit dem MIV
    - Erhebliche Reduzierung der Attraktivität des geplanten Radweges

- **Stadt ist weiterhin an einer Weiterführung des Radweges auf der Trasse interessiert; unter Wahrung der belange des Naturschutzes**

6. Machbarkeitsuntersuchung Silschede

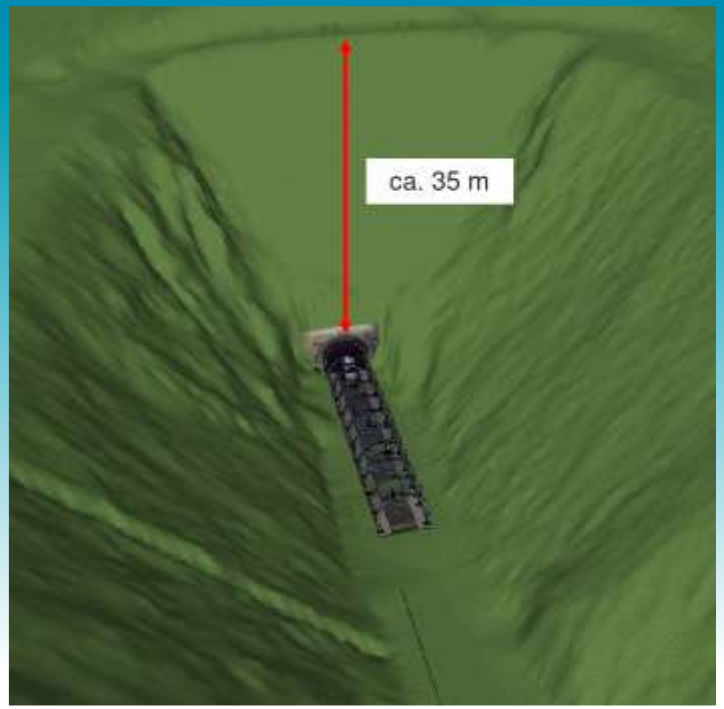
- Umfahrung Silschede

6. Machbarkeitsuntersuchung Silschede



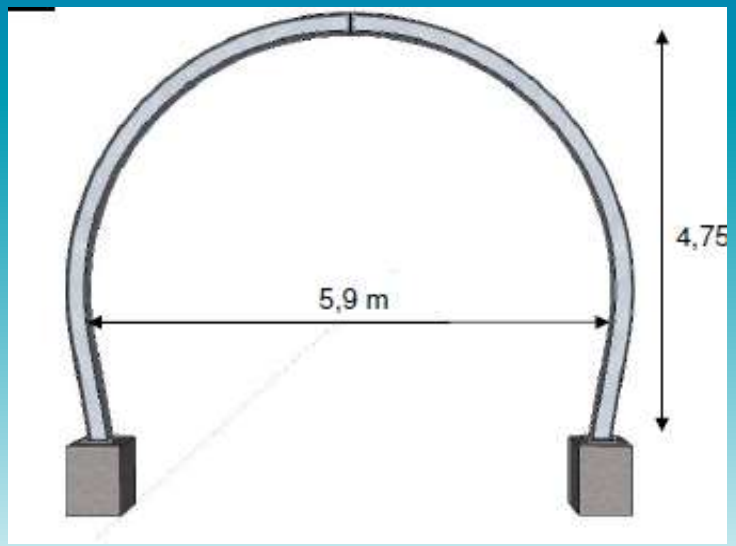
- Zielsetzung:
  - Ist die Realisierung eines Radweges, mit geringsten Eingriffen in Natur und Landschaft möglich? Wie könnten alternative Hangsicherungsmaßnahmen aussehen?
  - Beauftragung des Ing. Büros Ahlenberg Ingenieure mit der Ausarbeitung einer Machbarkeitsuntersuchung
  - Fokussierung auf den Bereich des „Hangschluchtwaldes“ und alternative Hangsicherungselemente

6. Machbarkeitsuntersuchung Silschede



- Machbarkeitsuntersuchung sieht eine Umkehr des Hangsicherungsgedankens vor
- Nicht der Hang wird gerodet und verdrahtet sondern die Wegenutzer werden in einem gesichertem Raum geführt

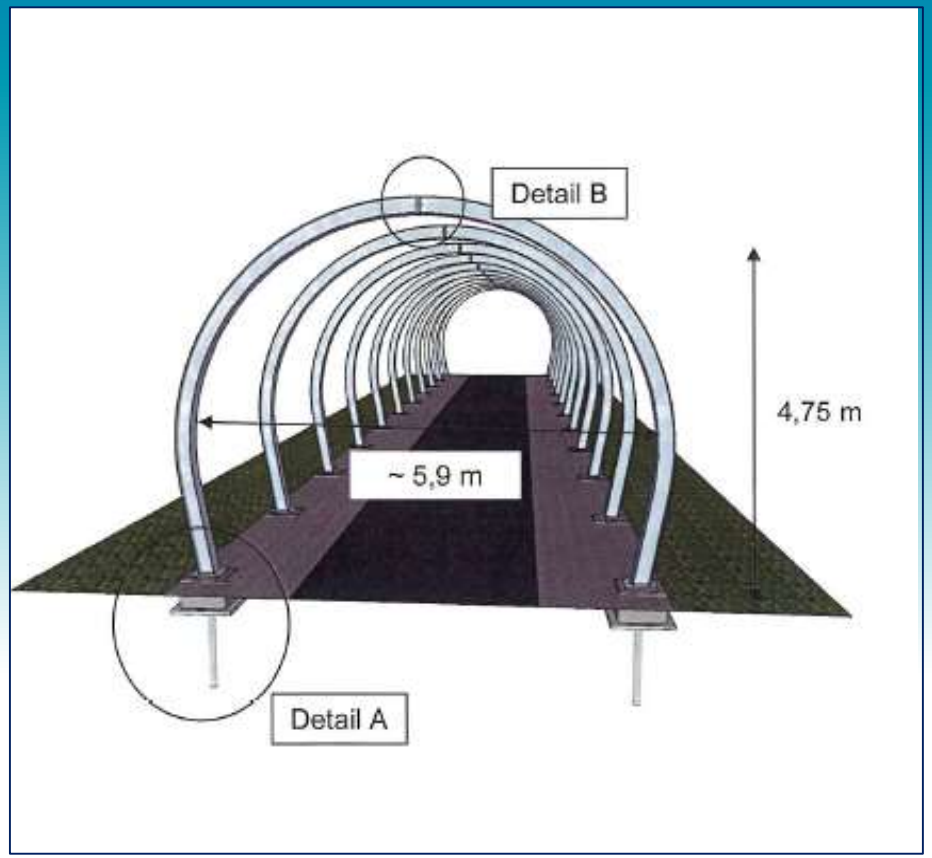
6. Machbarkeitsuntersuchung Silschede

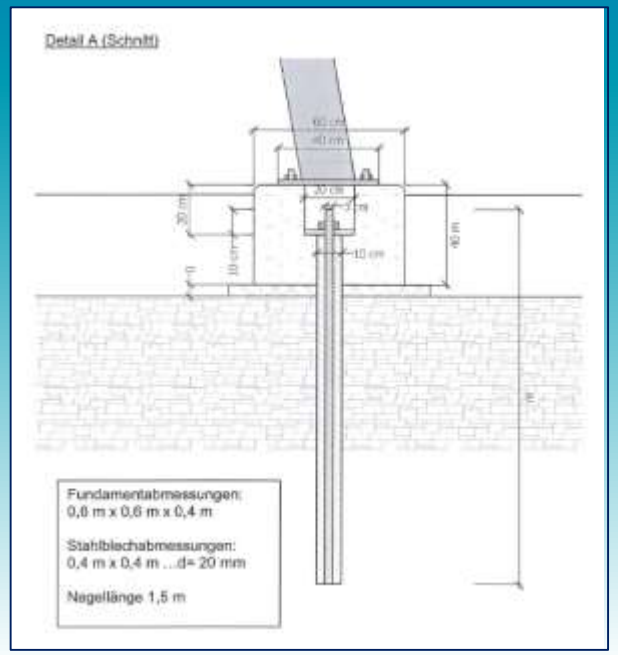


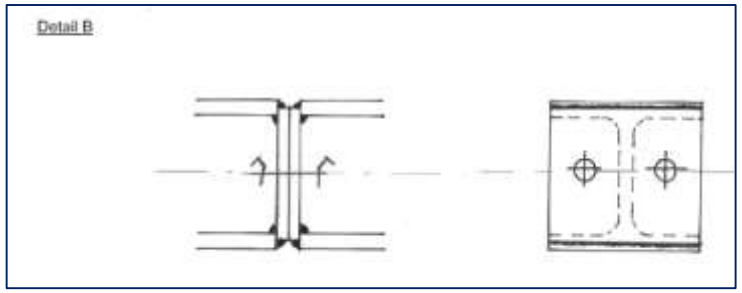
- Vorgefertigte halbrunde Stahlträger als Tragkonstruktion

- Netzverspannung der Zwischenräume
  + Serienproduktion möglich
  + rel. einfacher Austausch der Elemente bei Beschädigung
  + Schutz des Naturraumes da eine Durchforstung der Böschungsflächen nur in geringem Maße erforderlich ist

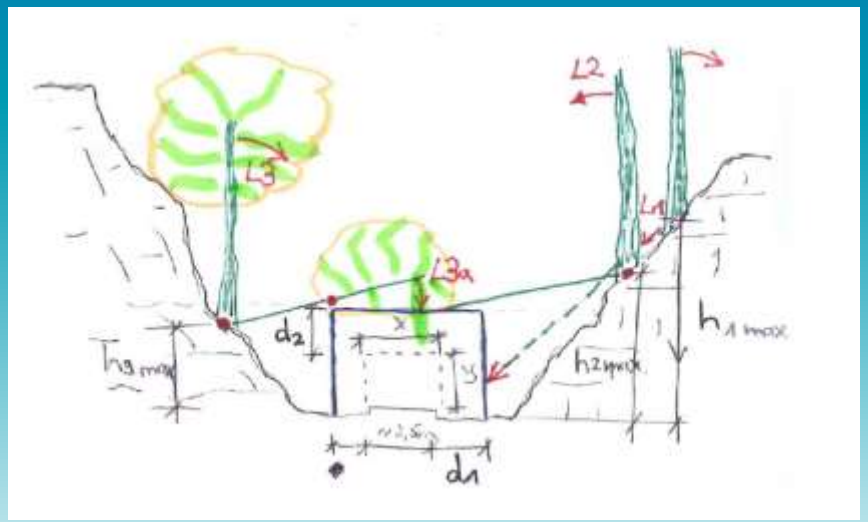
6. Machbarkeitsuntersuchung Silschede

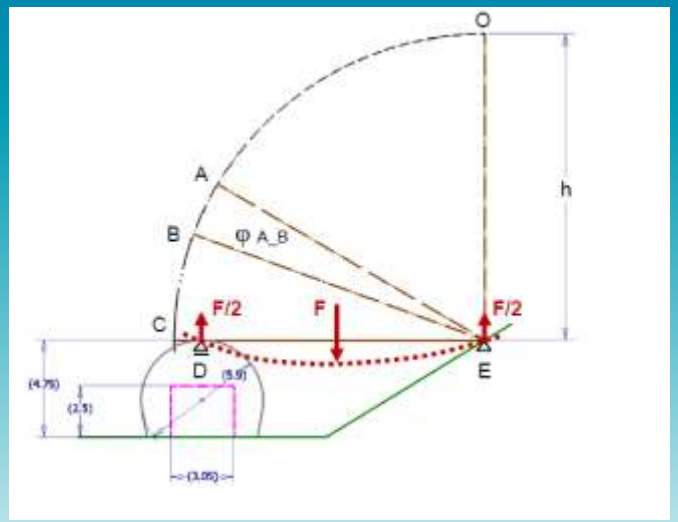


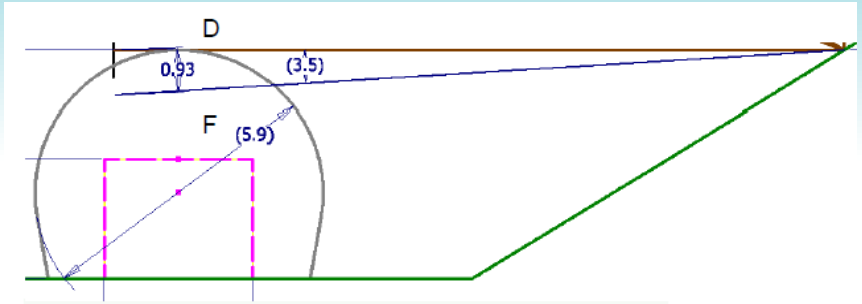




6. Machbarkeitsuntersuchung Silschede



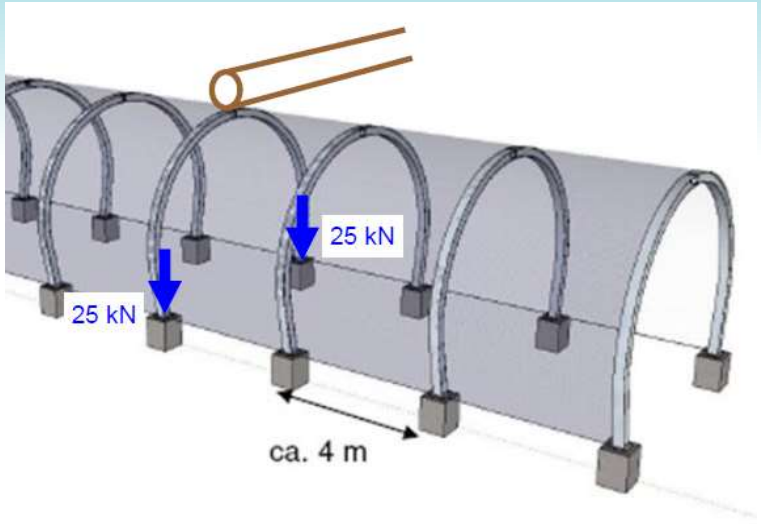




$\varphi_{D_F} := 3.5°$

$\varphi_{RAD_D_F} := \frac{\pi}{180°} \cdot \varphi_{D_F}$ $\qquad \varphi_{RAD_D_F} = 0.06$

$t_{D_F} := \frac{2 \cdot \varphi_{RAD_D_F}}{\omega_{O_C}}$ $\qquad t_{D_F} = 0.12\ s$



6. Machbarkeitsuntersuchung Silschede

Ergebnisse der Machbarkeitsstudie:

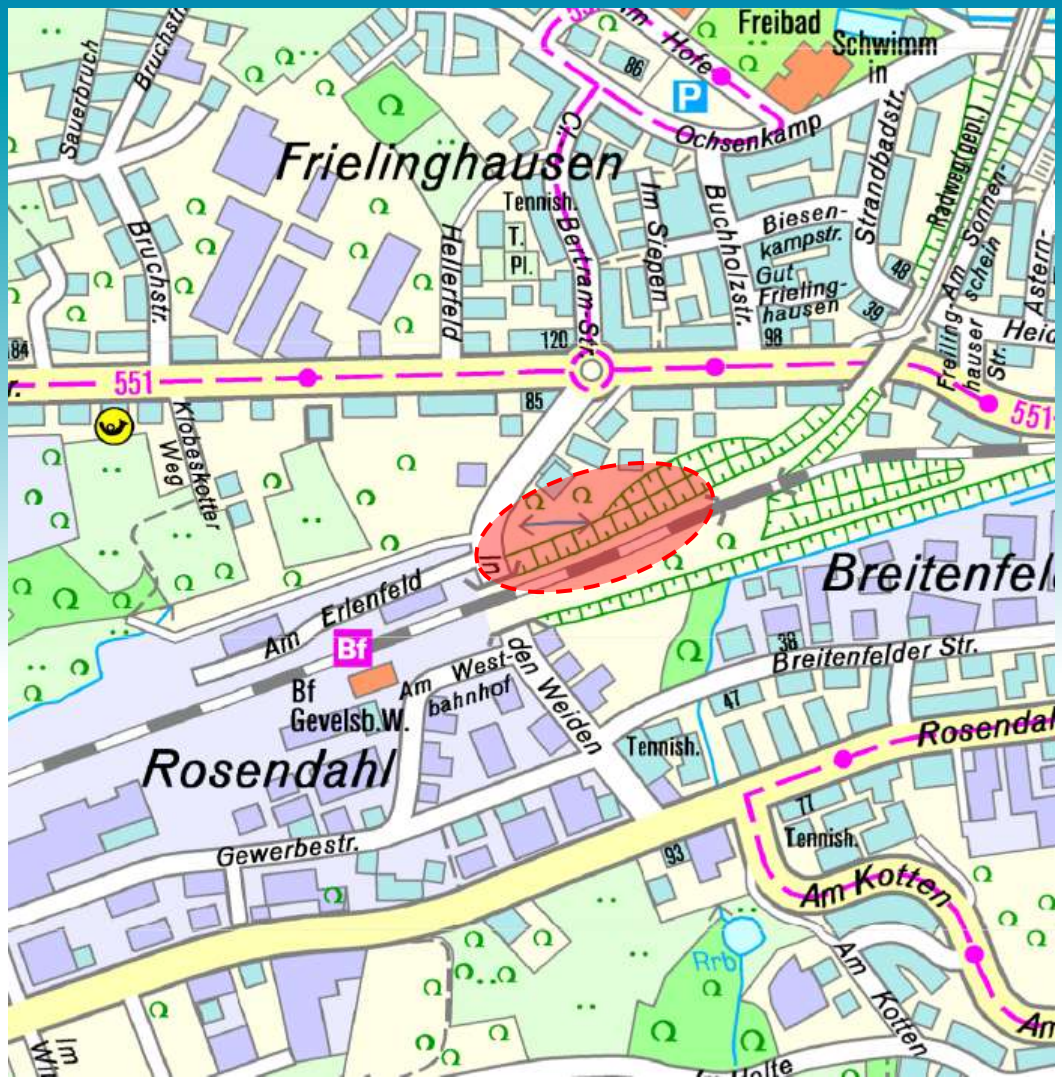
- Eine Umsetzbarkeit ist technisch möglich.
- Die gewählte Konstruktion und die Dimensionierung ist ausreichend, um potenzielle Nutzer des Weges auch im Falle eines Baum-Impacts sicher durch den „Hangschluchtwald“ zu führen.
- Relativ einfache Instandsetzung der Konstruktion ist aufgrund der modularen Bauweise möglich.
- Eingriffe in den Hangbereich können auf ein absolutes Mindestmaß reduziert werden.
- Dimensionierung ist ausreichend, um auch im Falle eines Impacts den Weg mit einem Rettungsfahrzeug zu passieren.
- Geschätzte Kosten der Konstruktion liegen bei ca. 200.000 € pro 100 m Radweg

6. Machbarkeitsuntersuchung Silschede

- Präsentation der Ergebnisse im Beirat der Unteren Naturschutzbehörde
- Aufbauend auf den bereits durchgeführten Artenschutzprüfungen, Durchführung einer vorhabenbezogenen Verträglichkeitsuntersuchung
- Weitere Detailplanung und Kostenermittlung
- Prüfung von potenziellen Fördertatbeständen

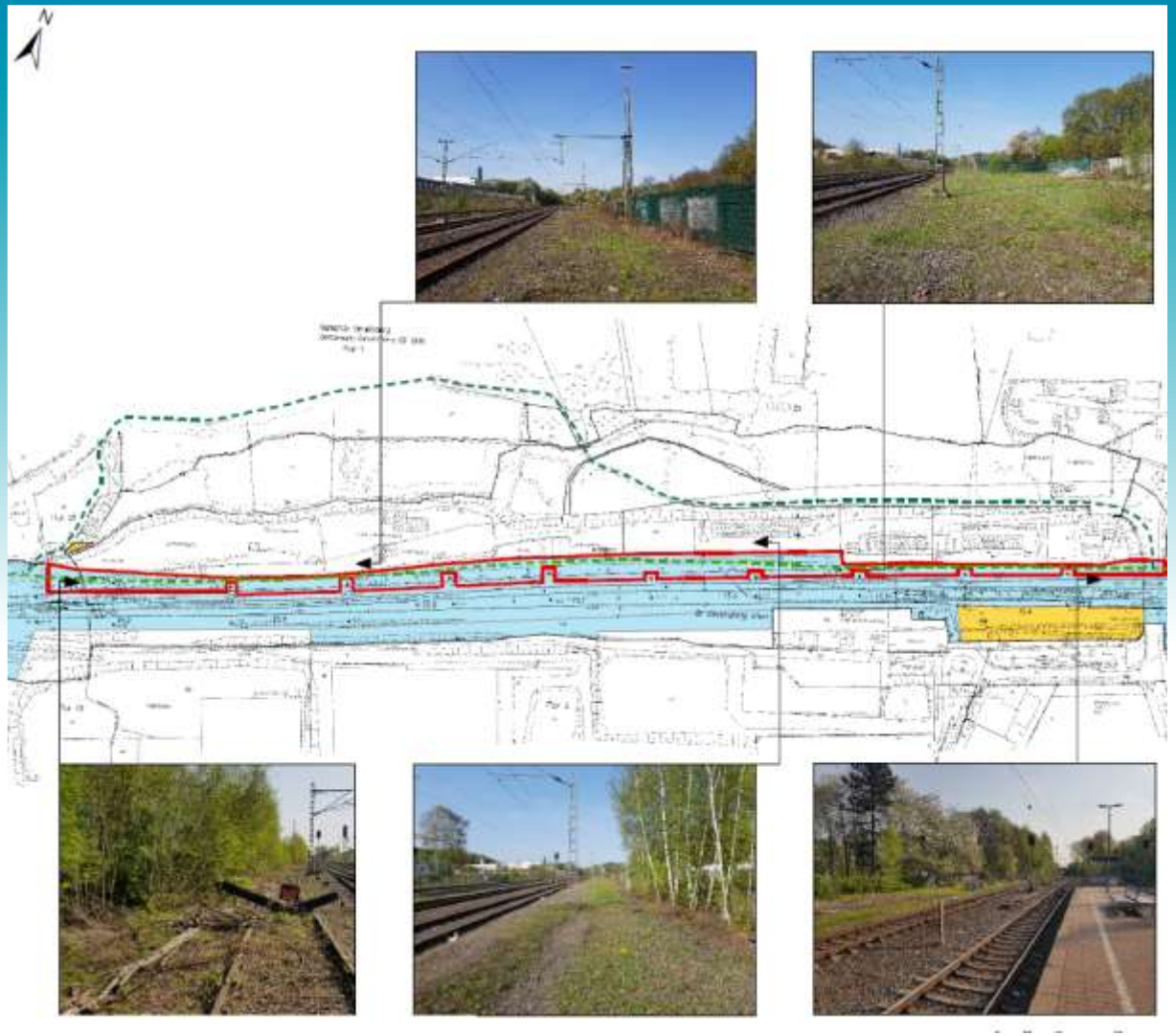
6. Einzelprojekt: Radweg von der Ruhr zur Wupper

6. Einzelprojekt: Radweg von der Ruhr zur Wupper



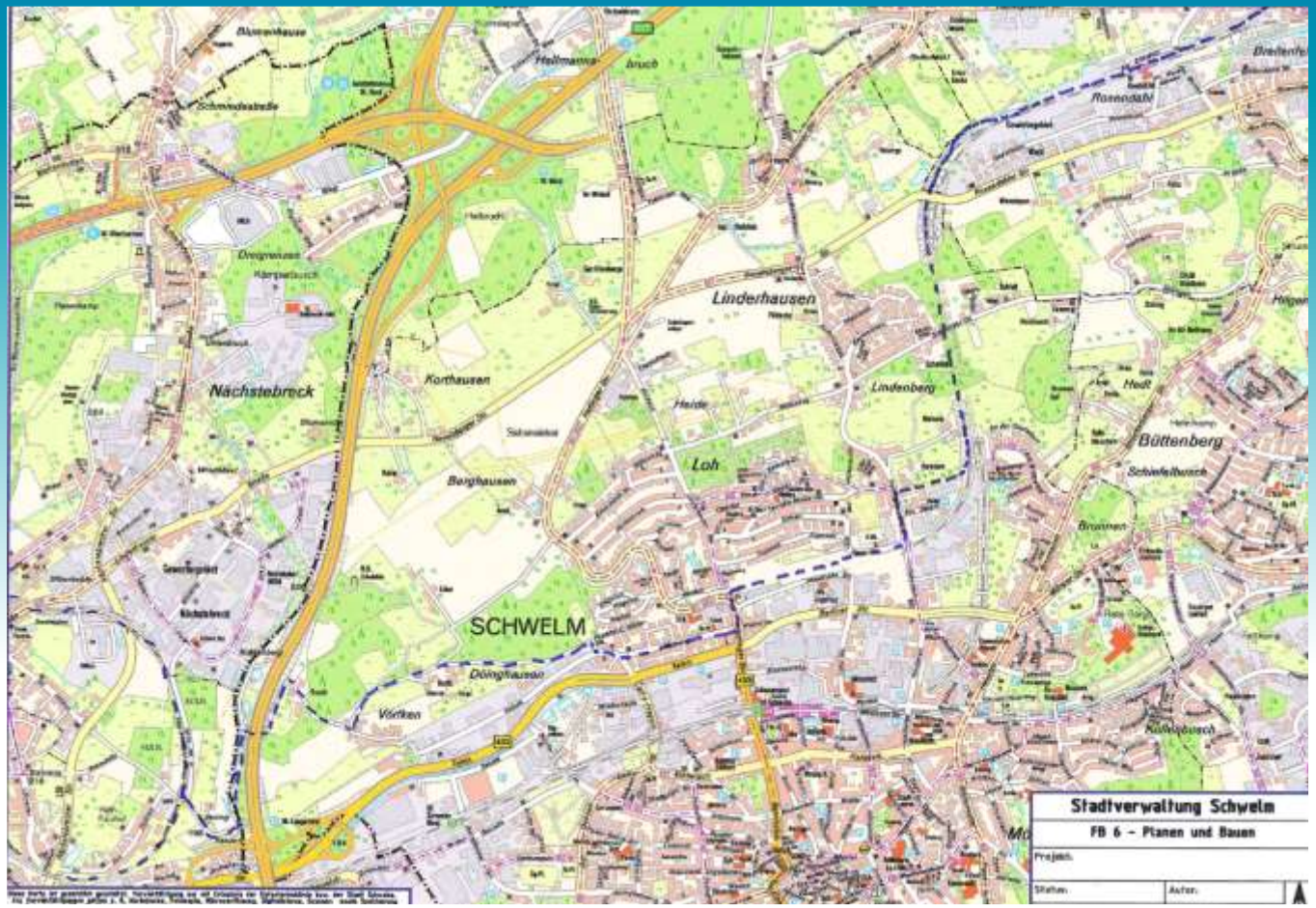
- Derzeitiges Ende des Elbschetalradweges befindet sich in Gevelsberg im Bereich S-Bahnhof West
- Elbschetalradweg stellt damit eine wichtige Verbindung für die Stadt Gevelsberg zum Ruhrtalradweg und damit auch zum Radschnellweg dar
- In Gevelsberg fehlt jedoch die Anbindung an weitere überregionale Radwege

4. Projekt Radweg von der Ruhr zur Wupper



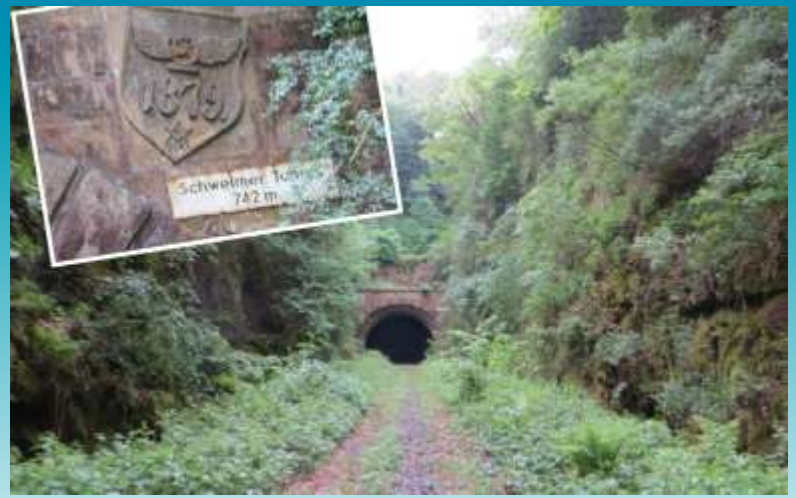
- Zielsetzung ist die weitere Fortführung des Radweges unter Nutzung eines stillgelegten Bahngleises bis nach Schwelm (ca. 2,5 km)
- Auf Schwelmer Stadtgebiet soll die Radwegeführung z. T. auf der stillgelegten Trasse und z. T. auf vorhandenen Straßen bis zur Nordbahntrasse in Wuppertal weitergeführt werden (ca. 5 km).

4. Projekt Radweg von der Ruhr zur Wupper



- Bedeutungsgewinn des Radweges als touristischer Radweg sowie als Alltagsradweg.
- Direkte Verbindung der Städte, Wuppertal, Schwelm, Gevelsberg, Wetter

4. Projekt Radweg von der Ruhr zur Wupper



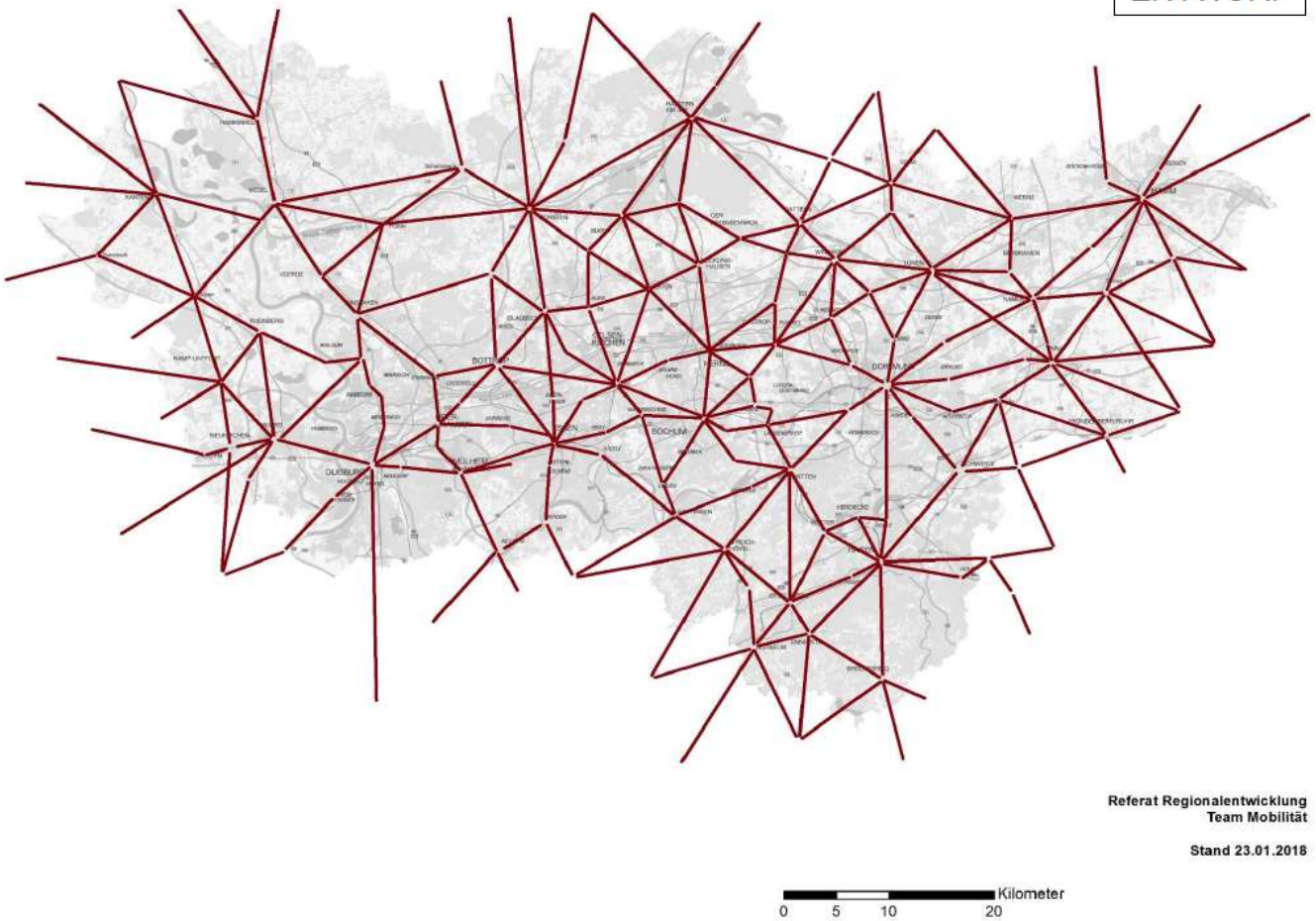
7. Regionale Radwegekonzepte RVR

7. Regionale Radwegekonzepte RVR

Anlage 1 zur Drucksache Nr. 13/1030

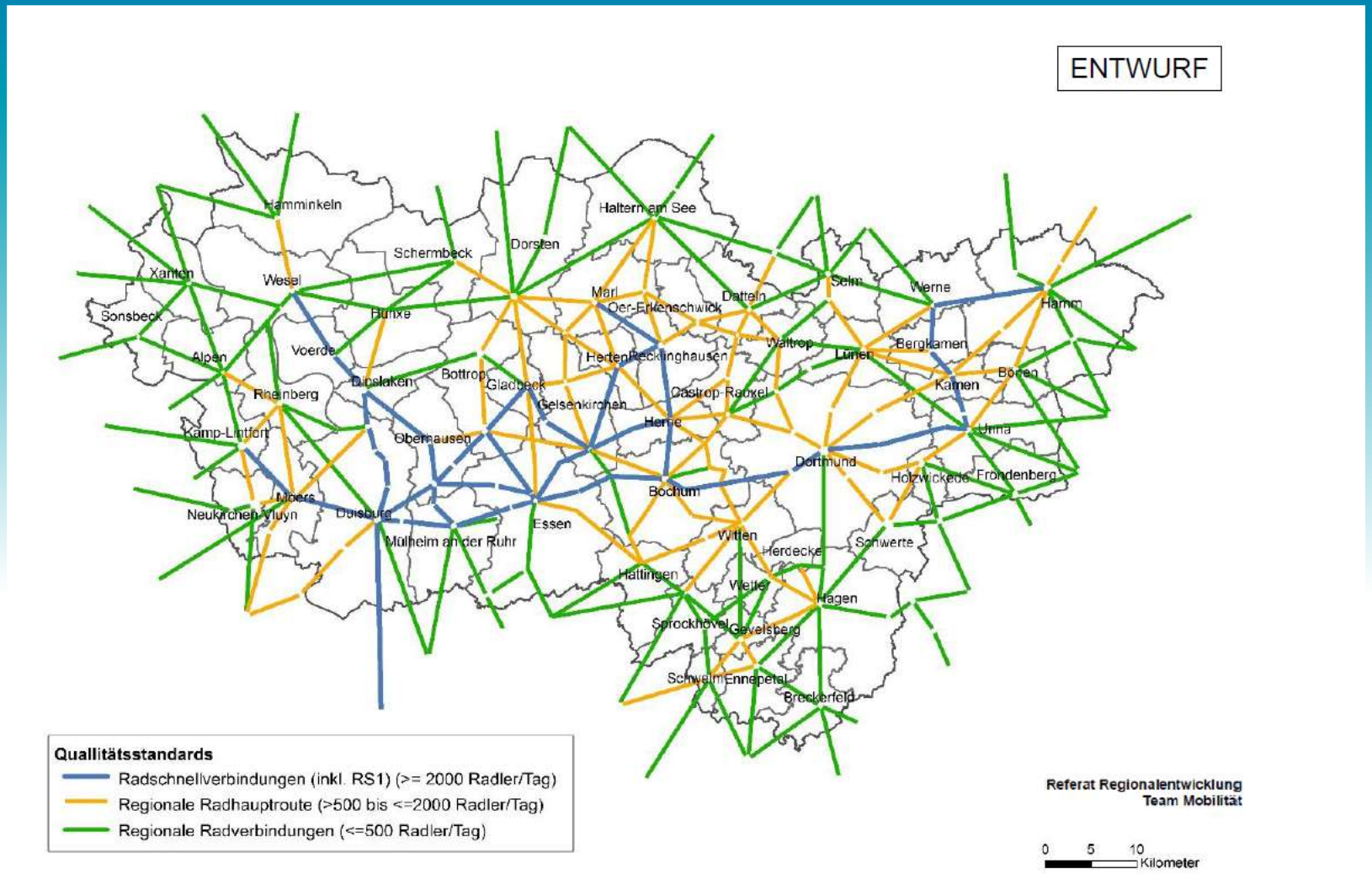
Luftliniennetz

ENTWURF



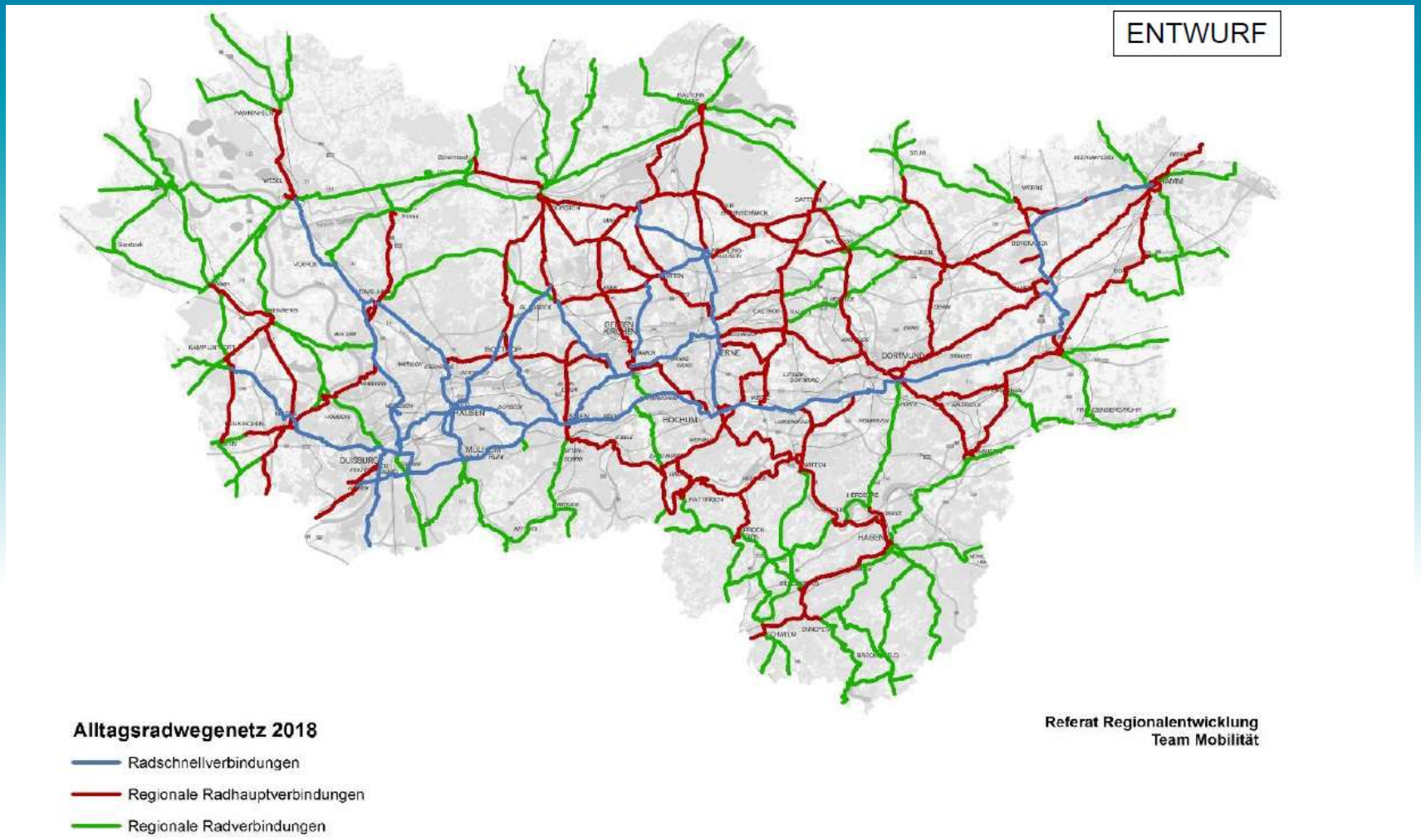
bildung 1

7. Regionale Radwegekonzepte RVR



dung 2

7. Regionale Radwegekonzepte RVR



dung 4

8. Begleitende Konzepte

8. Begleitende Konzepte

Integriertes Entwicklung und Handlungskonzept

8. Begleitende Konzepte

Integriertes Klimaschutzkonzept

- Durchführung von vier Arbeitsworkshops zu den Themen
  - Private Wohngebäude
  - Öffentlichkeitsarbeit
  - Wirtschaft und
  - Klimafreundliche Mobilität
- Entwicklung von 25 Maßnahmen davon fünf Maßnahmen, die den Bereich klimfreundliche Mobilität betreffen

8. Begleitende Konzepte

Integriertes Klimaschutzkonzept

Mobilität		
M1	**Initiative E-Bike**	Ausbau der Infrastruktur des Rad- und insbesondere E-Bikeverkehrs besonders an Bus Stationen sowie am Bhf Gevelsberg/Ennepetal. (Lade- und Verleihstationen, Fahrradabstellanlagen und Fahrradstationen mit entsprechendem Serviceangebot, Ausbau der Radverbindungen, etc.)
M2	**Stadtweite Mobilitätsaktionen**	Umsetzung verschiedener Aktionen und Projekte zur Verringerung des MIV auf dem Gevelsberger Stadtgebiet (z.B.: „Autofreies Einkaufen“, „Autofreier Sonntagen“ bzw. „Verkehrsfreier Tag“)
M3	**Prüfung der Möglichkeiten eines Bürgerbusses zur Optimierung des ÖPNV in den Abend- und Nachtstunden**	Verbesserung der Mobilität in den Abend- und Nachtstunden, z.B. Einführung eines Anrufsammeltaxis und Bürgerbusses (Vereine als Betreiber)
M4	**Förderung des Gevelsberger ÖPNV**	Optimierung des ÖPNV Angebotes (Erweiterung von Mitnahmemöglichkeiten für Fahrräder (Fahrradanhänger für Busse), Kinderwägen und Rollstühle in Bussen) sowie des entsprechenden Preissystems (Einführung von Elektronischen Tickets bzw. Umstrukturierung der Preisstufen zur Erleichterung des Übergangs zwischen den Tarifgrenzen). Durchführung von Kundenumfragen und Analysen zur zielgruppenorientierten Entwicklung von Marketingkonzepten zur Kundengewinnung (z.B. PKW-Tausch gegen ÖPNV Ticket für Rentner), Verbesserung des ÖPNV (insbesondere die Nord-Süd-Verbindung in Richtung Ruhrgebiet) und verstärkten Nutzung des Berufspendlertickets.
M5	**Prüfung einer Umstellung der Antriebstechniken des kommunalen Fuhrparks.**	Umrüstung des städtischen Fuhrparks auf alternative Antriebe sowie Aufbau von öffentlichen Ladesäulen und Anpassung der Infrastruktur
M6	**Maßnahmen zur Verringerungen des MIV**	Schaffung von Plattformen für Car-Sharing Angebote, Fahrgemeinschaften, Nachbarschaftshilfen (z.B. „Die Blaue Bank“), Digitale Mitfahrzentralen und die Gewinnung der Stadtverwaltung als Grundnutzer

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit