



Radverkehrskonzept für die Stadt Rees



Radverkehrskonzept für die Stadt Rees

Auftraggeber/in:



Stadt Rees
Fachbereich 6 –Planen, Bauen, Umwelt
Markt 1
46459 Rees
Tel.: 02851/51132

Ansprechpartner/in:

Elke Strede
Bettina Beuchelt-Gießen
Georg Messing

Bearbeitung durch:

büro stadtVerkehr

Planungsgesellschaft mbH & Co. KG
Verwaltungssitz: Mittelstraße 55
Bürostandort: Bahnhofsallee 11
40721 Hilden
Tel.: 02103 / 9 11 59-0
www.buero-stadtverkehr.de

Bearbeiter/in:

Mira Isfort
Lennart Bruhn

Bildquellen:

Eigene Aufnahmen

Stand: 19.08.2022

Bei allen planerischen Projekten gilt es, die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter gemeint.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	1
1.1	Veranlassung und Aufgabenstellung	1
1.2	Vorgehensweise.....	2
1.3	Beteiligungsverfahren.....	3
1.3.1	Projektgruppe.....	3
1.3.2	Meldeplattform RADar!.....	4
1.3.3	Bürgerveranstaltungen.....	6
2	Bestandsaufnahme	8
2.1	Raum- und Siedlungsstruktur	8
2.1.1	Lage und Topographie	8
2.1.2	Bevölkerungsstruktur	10
2.1.3	Arbeitsplatzstandorte/ Wichtige Gewerbstandorte	11
2.1.4	Pendlerbeziehungen.....	13
2.2	Wichtige öffentliche und soziale Einrichtungen	14
2.3	Straßen-, Schienen- und Schnellbusnetz mit Bezug zum Radverkehr	19
2.4	Bestehende Radwegerouten in Rees.....	22
2.5	Bestehende Radverkehrsinfrastruktur	24
2.6	Erreichbarkeiten	25
2.7	Bisherige Konzepte und Planungen	26
2.7.1	Dorfentwicklungskonzept Millingen.....	27
2.7.2	Bauprojekte in der Stadt Rees.....	27
2.7.3	ADFC-Fahrradklimatest 2020.....	28
2.7.4	Anbindung an den RS2 Radschnellweg Westliches Münsterland.....	29
2.8	Unfallgeschehen mit Radfahrereteiligung in der Stadt Rees	29
3	Erarbeitung einer Netzkonzeption für den Alltagsradverkehr.....	30
3.1	Anforderungen wichtiger Nutzergruppen	30
3.2	Qualitätsstandards Radverkehr	31
3.3	Ableitung eines Wunschliniennetzes.....	34
3.4	Netzkategorisierung und Qualitätsstandards.....	35
3.5	Untersuchungsnetz für den Radverkehr.....	38
3.6	Mängelanalyse der Netzkonzeption	42
3.7	Zusammenfassende Stärken – Schwächen – Chancen – Risiken – Analyse (SWOT)	45
4	Maßnahmenkonzept Radverkehr.....	46
4.1	Allgemeine Maßnahmen.....	46
4.1.1	Führungsformen	46
4.1.2	Sicherheit.....	47
4.2	Handlungsfeld Radverkehrsanlage	50

4.3	Handlungsfeld Knotenpunkt	52
4.4	Erläuterungen zu den Maßnahmentabellen.....	54
5	F flankierende Maßnahmen.....	58
5.1	Verbesserung der Fahrradservice-Infrastruktur	58
5.2	Kampagnen/ Öffentlichkeitsarbeit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.....	63
5.3	Mobilitätsmanagement	65
6	Controlling, Verstetigung und Kommunikation.....	66
7	Fördermöglichkeiten	68
8	Fazit und Ausblick	70
	Quellenverzeichnis	71
	Abbildungsverzeichnis	73
	Abkürzungsverzeichnis	75
	Anhang	77
	Anhang 1: Maßnahmenübersichtskarten	77
	Anhang 2: Maßnahmentabellen	83

1 Einleitung

1.1 Veranlassung und Aufgabenstellung

Mit der Erstellung eines zukunftsfähigen und nachhaltigen Radverkehrskonzeptes verfolgt die Stadt Rees das Ziel, den Radverkehrsanteil im Stadtgebiet auf insgesamt 25 % am Gesamt-Modal-Split bis 2035 anzuheben. Der Wunsch und die Notwendigkeit einer klima- und umweltverträglichen Mobilität, der demographische Wandel und ein zunehmendes Gesundheitsbewusstsein in der Bevölkerung erfordern eine Stärkung der Nahbereichsmobilität. Rees weist bereits aufgrund der flachen topographischen Bedingungen ideale Voraussetzungen zum Radfahren auf.

Ziel des vorliegenden Konzeptes ist es, eine möglichst lückenlose, sichere, attraktive sowie komfortable Radverkehrsinfrastruktur für den Alltagsradverkehr zu schaffen. Durch gezielte Maßnahmen, wie den Neubau, Umbau oder Ausbau von Radwegen, soll langfristig der Radverkehrsanteil am Modal Split erhöht werden. Eine zusammenhängende Bewertung des vorhandenen Radverkehrsangebotes stellt die Grundlage für die Entwicklung von konkreten und umsetzungsfähigen Maßnahmen dar. Neben der Überprüfung des Radverkehrsangebotes gemäß den aktuellen Regelwerken (ERA, RASt, StVO etc.) sind auch die Aspekte der Erreichbarkeit von bedeutenden Quellen und Zielen (z. B. Schulen, Versorgungsstandorte, öffentliche Einrichtungen) zu prüfen. Darüber hinaus werden auch die Schnittstellen zwischen dem Radverkehr und dem ÖPNV herausgearbeitet.

Das Radfahren hat positive Auswirkungen auf die Menschen und deren Umwelt. Die Gründe für die Förderung des Radverkehrs sind daher auch über die Aspekte des Klimaschutzes hinaus vielfältig:

- Radfahren bietet eine sichere, umweltfreundliche und effiziente Form der Mobilität.
- Radverkehr hat einen positiven Effekt auf die Gesundheit und fördert Aufenthalts- und Lebensqualität in Städten („lebenswerte Städte“).
- Radfahrende leisten einen erheblichen Beitrag zum Klimaschutz, da sie emissionsfrei unterwegs sind und weder Luftschadstoffe/ Treibhausgase ausstoßen noch Lärm verursachen.
- Darüber hinaus bietet das Radfahren eine eigenständige Form der Mobilität in (fast) allen Bevölkerungsgruppen. Das Fahrrad als günstiges, individuelles und flexibles Verkehrsmittel zeichnet sich daher durch einen einfachen Zugang für eine Vielzahl von Menschen aus.
- Radfahren benötigt im Vergleich zum motorisierten Verkehr deutlich weniger Platz im Straßenraum. Auch die benötigten Parkraumflächen fallen für Fahrräder geringer aus als für den Kfz-Verkehr. Die Verlagerung von Pkw-Kurzstrecken auf das Fahrrad entlasten somit nicht nur Straßen, sondern auch den häufig in dicht besiedelten Gebieten vorzufindenden Parkraumdruck. Darüber hinaus ist das Abstellen von Fahrrädern deutlich günstiger bzw. kostenlos.
- Die Verlagerungen von Pkw-Kurzstrecken auf den Radverkehr können einen Beitrag zur Staureduzierung leisten.

Das Konzept bietet eine planerische Grundlage für die kommenden rund zehn Jahre. Dabei werden verschiedene Handlungsfelder betrachtet, die sich nicht nur auf straßenbauliche Maßnahmen konzentrieren. Neben der Radverkehrsinfrastruktur werden auch strategische (flankierende) Maßnahmen wie beispielsweise Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation berücksichtigt.

Die stark zunehmende Anzahl an E-Bikes und Pedelecs verändert die Verkehrsmittelnutzung in Deutschland, insbesondere seit der COVID-19-Pandemie. Hier hat das Radfahren einen regelrechten Schub erfahren. Die Fahrradhändlerinnen und -händler waren in den Sommermonaten 2020 und 2021 regelrecht ausverkauft. Inwiefern sich dies auch auf die Alltagsmobilität der Bevölkerung auswirkt, ist abzuwarten und zu untersuchen. Allerdings kann die Modifizierung und Optimierung der Radverkehrsinfrastrukturen die Fahrradnutzung deutlich attraktiver gestalten, deren Anteil erhöhen und damit einen Beitrag zum Klimaschutz leisten.

Bis zum Jahr 2030 sollen in Nordrhein-Westfalen (NRW) die Treibhausgasemissionen im Vergleich zum Jahr 1990 halbiert werden. Auf bundesweiter Ebene entspricht dies rund 65,0 Mio. t CO₂ weniger gegenüber dem Ausgangsjahr 1990.¹ Vor dem Hintergrund der festgelegten Klimaschutzziele sowie der Klimaneutralität gibt es inzwischen nicht nur vom Land Nordrhein-Westfalen, sondern auch vom Bund eine Vielzahl von Fördermaßnahmen zum Ausbau der Radwege. Zur Inanspruchnahme dieser Fördermittel ist in den meisten Fällen das Vorliegen eines städtischen Mobilitäts- bzw. Radverkehrskonzeptes Voraussetzung.

1.2 Vorgehensweise

Das vorliegende Radverkehrskonzept wurde sukzessive und in einem dialogbasierten Arbeitsprozess gemeinsam mit der Stadtverwaltung Rees und dem Planungsbüro „büro stadtVerkehr“ aus Hilden erstellt. Die Bearbeitung setzt sich aus mehreren Bausteinen zusammen:

Einführend werden im Rahmen der **Bestandsaufnahme** siedlungsstrukturelle, soziodemographische und infrastrukturelle Gegebenheiten der Stadt Rees dargestellt, auf deren Grundlage wichtige Quell- und Zielgebiete im Alltagsradverkehr ermittelt werden. Zur Verfügung gestellte Konzepte und Studien geben Aufschluss über bereits geplante und laufende Maßnahmen im Stadtgebiet.

Die **Erarbeitung einer Netzkonzeption** mit Schwerpunkt auf den Alltagsradverkehr setzt sich aus verschiedenen Bewertungskriterien zusammen. Unter Berücksichtigung bedeutender Quellen und Ziele wird ein Wunschliniennetz (anhand von Luftlinien) abgeleitet und priorisiert, welches die Ortsteile von Rees und ihre angrenzenden Kommunen miteinander verbindet. Das abgeleitete (abstrakte) Wunschliniennetz wird in einem weiteren Schritt auf das bestehende Straßennetz umgelegt.

Mithilfe von definierten **Qualitätsstandards** für den Radverkehr erfolgt anschließend eine **Mängelanalyse** der Streckenführungen auf dem kategorisierten Netz (Analysenetz). Grundlage bildet neben der durchgeführten Online-Beteiligung mittels einer interaktiven Kartenanwendung die eigene Vor-Ort-Befahrung. Die Mängelanalyse zeigt den Handlungsbedarf an Radverkehrsanlagen und Knotenpunkten auf.

Im Anschluss daran werden infrastrukturelle Maßnahmenvorschläge im Rahmen des **Maßnahmenkonzepts** zur Behebung der Defizite entwickelt, die anhand von Karten und Tabellen dargestellt werden. Neben der detaillierten Verortung der Maßnahme werden die Mängel beschrieben, Maßnahmen benannt, Kostenschätzungen vorgenommen und ein Umsetzungszeitraum für den Maßnahmenvorschlag empfohlen. Das Maßnahmenkonzept wird durch ein **flankierendes Maßnahmenkonzept** ergänzt, das u. a. Fahrradboxen, Serviceangebote sowie die Fortführung und Neuintiierung von Kampagnen und Öffentlichkeitsarbeit beinhaltet.

Zur Evaluierung der Maßnahmenumsetzung wird das Konzept durch eine **Controlling- und Verstetigungsstrategie** abgerundet, um dauerhaft eine Erfolgskontrolle und Prozessanpassung zu ermöglichen.

In Abbildung 1.2-1 ist der Ablaufplan zur Erstellung des vorliegenden Radverkehrskonzeptes dargestellt.

¹ Quelle: Presse- und Informationsamt der Bundesregierung (2022): Themen. Energie und Klimaschutz. Klimaschutzender Verkehr.



Abb. 1.2-1 Ablaufplan des Radverkehrskonzeptes Stadt Rees

1.3 Beteiligungsverfahren

Durch eine frühzeitige Einbindung möglichst vieler Beteiligter sowie Interessenvertreter und -vertreterinnen kann nicht nur die Akzeptanz eines über viele Jahre wirksamen Konzeptes gesteigert, sondern auch ein öffentlichkeitswirksames Signal gesetzt werden. Im Rahmen der Konzepterarbeitung wurden folgende Beteiligungsverfahren durchgeführt:

- Interne Abstimmungen mit der Verwaltung
- Online-Beteiligung mittels einer interaktiven Kartenanwendung (Meldeplattform RADar!)
- Bürgerveranstaltungen auf Ortsteil- und Gesamtstadtebene
- Projektgruppensitzungen

1.3.1 Projektgruppe

Zu Beginn wurde eine Projektgruppe gebildet, welche sich aus Mitgliedern der Ratsfraktionen inklusive dem Bürgermeister, aus Akteuren der Stadtverwaltung sowie dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club e. V. (ADFC) Kreisverband Kleve und jeweils einem Vertreter der Radsportvereine RG Haldern 03 und Radsportclub Tornado Rees zusammensetzte. Auf dieser Ebene wurde ein fachlicher Konsens über die verschiedenen Inhalte des Radverkehrskonzeptes erzielt.

Nachfolgend sind die Inhalte der Sitzungen der Projektgruppe dargestellt, welche bis auf die vierte Sitzung online stattfanden:

1. Projektgruppensitzung: Auftaktveranstaltung mit Bestandsanalyse und Herleitung eines Wunschliniennetzes und Netzkategorisierung für den Radverkehr anhand verschiedener Quellen und Ziele im Stadtgebiet (u. a. Raumstruktur, Arbeitsplatzschwerpunkte). Nach einer Vorstellung der Vorgehensweise bestand die Möglichkeit, Wünsche und Anregungen zu benennen, die bei der Konzepterstellung Berücksichtigung finden sollten. Zudem wurde das Vorgehen der ersten Bürgerbeteiligung thematisiert.

2. Projektgruppensitzung: In der zweiten Sitzung wurden die Ergebnisse aus der Bürgerbeteiligung auf Ortsteilebene sowie die Vorgehensweise bei der Erarbeitung von Maßnahmenvorschlägen vorgestellt.

3. Projektgruppensitzung: In der dritten Sitzung wurden allgemeine Führungsformen und Qualitätsstandards im Radverkehr vorgestellt, die auch in der Stadt Rees zukünftig zur Anwendung kommen können. Anschließend wurden die Maßnahmenvorschläge an Radverkehrsanlagen und Knotenpunkten thematisiert. Im Vorfeld der Veranstaltung wurden die Maßnahmenvorschläge an die Beteiligten der Projektgruppe übermittelt.

4. Projektgruppensitzung: Im Vorfeld zur vierten und abschließenden Sitzung der Projektgruppe wurden neben den überarbeiteten Maßnahmentabellen zu den Radverkehrsanlagen und Knotenpunkten auch die flankierenden Maßnahmen in Form eines eigenständigen Textbausteins versendet. Die Überarbeitung der Maßnahmentabellen fußt im Wesentlichen auf den Rückmeldungen von den Teilnehmenden der Projektgruppe selbst sowie den Anmerkungen aus der zweiten Bürgerveranstaltung. Hier konnten sowohl vor Ort als auch im Nachgang der Veranstaltung von den Bürgerinnen und Bürgern Anregungen online abgegeben werden. Für die Überarbeitung der Maßnahmentabellen wurden die jeweiligen Anmerkungen zunächst auf ihre Umsetzbarkeit hin geprüft und dann eine Entscheidung bzgl. der Aufnahme in die finalen Maßnahmentabellen getroffen.

1.3.2 Meldeplattform RADar!

Die Meldeplattform RADar! wurde von der Stadt Rees kurz nach Projektstart zur Verfügung gestellt und zum 01. September 2021 für die Bevölkerung frei gegeben. Auch nach Ablauf des Projektes können Interessierte weiterhin Anmerkungen über diese Plattform an die Stadtverwaltung übermitteln.

RADar! ist eine Meldeplattform des Klima-Bündnis, bei der Bürgerinnen und Bürger ihre Anregungen, Kritiken und Vorschläge für den Radverkehr in Rees zu benennen, indem sie eine Markierung auf einer Karte setzen. Alle interessierten Bürgerinnen und Bürger erhalten nach vorheriger Registrierung die Möglichkeit, sich zu folgenden Themen zu äußern:

- Oberfläche,
- Verkehrsbeschilderung/ Markierung/ Beleuchtung,
- Radwegweisung,
- Behinderung,
- Verkehrsführung,
- Straßenbauarbeiten,
- Lichtsignalanlage (Ampel),
- Abstellanlagen und
- sonstige Hinweise.

Gleichzeitig kann die Öffentlichkeit über den Bearbeitungsstatus (unbearbeitet, derzeit in Bearbeitung, erledigt, keine Umsetzung möglich) informiert werden. Wichtig ist dabei, dass die Stadt auch nach Fertigstellung des Konzeptes diese Seite weiter pflegt. Die Nutzung des Online-Tools läuft insgesamt über einen Zeitraum von zunächst zwei Jahren.

Die Auswertung der zahlreichen Einträge bezieht sich auf den Zeitraum vom 1. September 2021 bis 03. November 2021 im Rahmen der Bestandsaufnahme. Bereits am 10. November 2021 wurden die Bürgerveranstaltungen auf Ortsteilebene durchgeführt, bei denen auch über die Einträge über RADar! berichtet wurde. Insgesamt konnten bis dahin 113 Einträge zu unterschiedlichen Themen verzeichnet werden, denen 114-mal von anderen Nutzerinnen und Nutzern zugestimmt worden ist („like“) (s. Abb. 1.3.2-1).

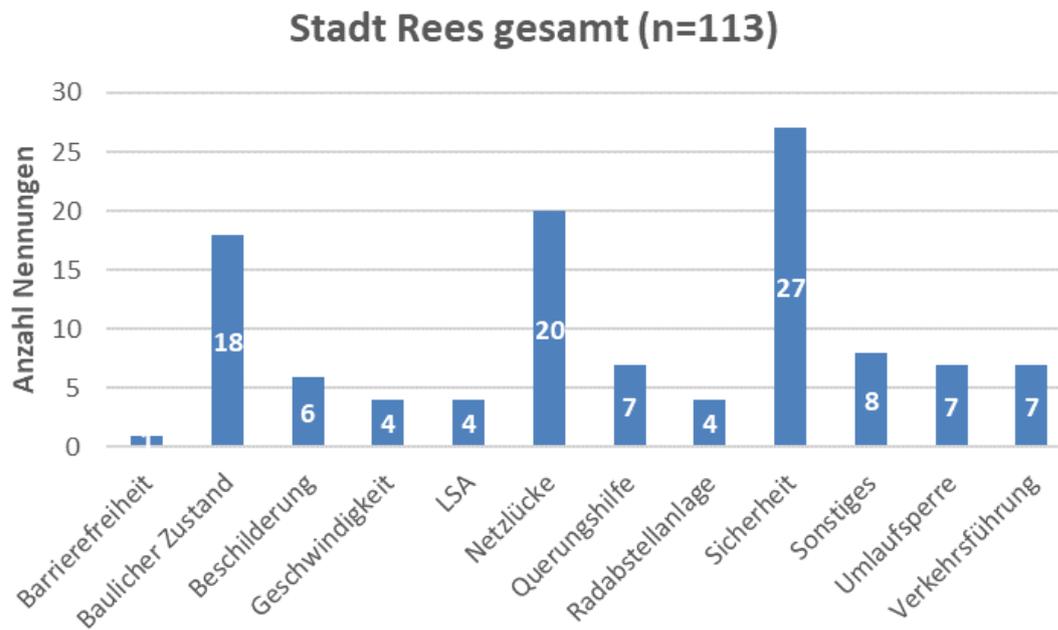


Abb. 1.3.2-1 Einträge Meldeplattform RADar! vom 1. September 2022 bis 3. November 2021

Die meisten Einträge wurden unter der Kategorie Sicherheit getätigt (27 Einträge), gefolgt von den Kategorien Netzlücke (20 Einträge) und Baulicher Zustand (18 Einträge). In der Kategorie Sicherheit wurden u. a. die fehlende Beleuchtung an Radwegen oder auch die Radverkehrsführung an klassifizierten Straßen außerorts angemerkt. In der Kategorie Netzlücke tauchen die fehlenden Verbindungen entlang von Kreis- und Landesstraßen auf, wie z. B. an der Straße Reeserward oder der Anholter Straße (L 458). Beim Baulichen Zustand sind bspw. die Verbindungen von Bienen nach Rees genannt worden. Alle Anmerkungen werden gesammelt und in einer Art Themenspeicher der Stadtverwaltung Rees übergeben. Somit gehen keinerlei Einträge verloren, falls diese nicht unmittelbar im Konzept berücksichtigt oder nach Abschluss der Bestandsaufnahme im November 2021 getätigt worden sind.

In der nachfolgenden Karte (s. Abb. 1.3.2-2) sind die Einträge verortet, die bis zum 03. November 2021 auf der Meldeplattform RADar! eingegangen sind.

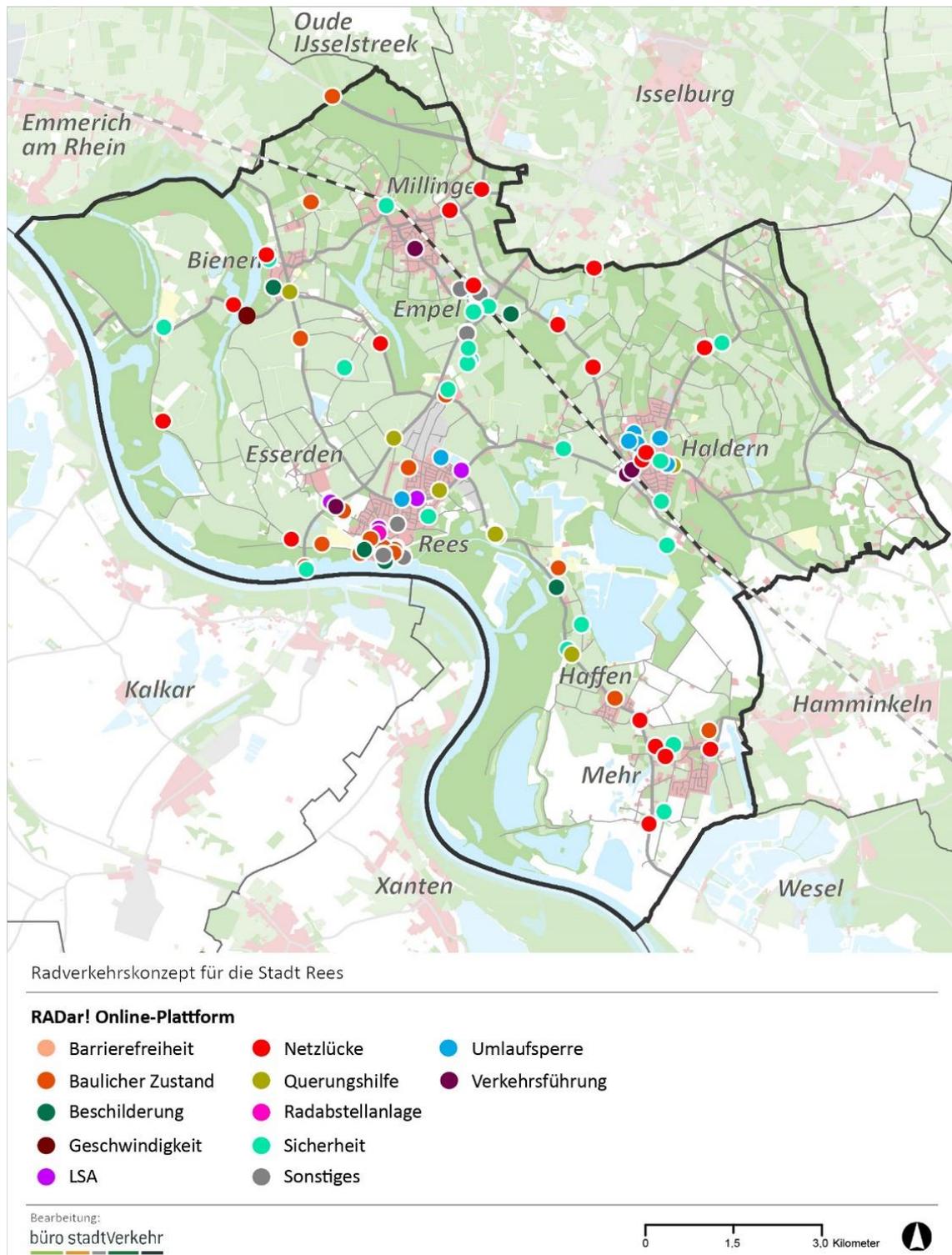


Abb. 1.3.2-2 Meldeplattform RADar! Stadt Rees

1.3.3 Bürgerveranstaltungen

Im Rahmen der Bearbeitungsphase ist es von hoher Relevanz die Bürgerinnen und Bürger der Stadt frühzeitig mit in den Planungsprozess einzubinden. Im Zuge dessen wurde zu Beginn im Rahmen der Bestands- und Mängelanalyse neben der Meldeplattform RADar! eine erste Bürgerveranstaltung auf Ortsteilebene durchgeführt. In der zweiten Veranstaltung auf Gesamtstadtebene wurden die Maßnahmevorschläge für das Radverkehrskonzept vorgestellt.

Erste Bürgerveranstaltungen auf Ortsteilebene

Die ersten Bürgerveranstaltungen fanden im November 2021 auf Ortsteilebene jeweils von 19:00 bis 20:30 Uhr statt. In der Angabe der Teilnehmerzahlen sind Akteure aus der Stadtverwaltung Rees nicht berücksichtigt.

- **Haldern, Haffen und Mehr** am 10. November 2021 im Gasthaus Tepfert in Haldern (23 Teilnehmerinnen und Teilnehmer)
- **Rees und Esserden** am 22. November 2021 im Bürgerhaus Rees (11 Teilnehmerinnen und Teilnehmer)
- **Millingen, Empel, Bienen mit Grietherbusch und Grietherort** am 25. November 2021 im Bürgerhaus Bienen (16 Teilnehmerinnen und Teilnehmer)

Nach einer kurzen Vorstellung des beauftragten Büros wurden die Vorgehensweise und Ziele des Radverkehrskonzeptes, die Bestandsaufnahme sowie die Mängelanalyse vorgestellt. An verschiedenen Stelltafeln wurden über konkrete Probleme, Mängel, Ideen und Wünsche des Radwegenetzes in Rees diskutiert und Anmerkungen schriftlich festgehalten.



Abb. 1.3.2-1 Erste Bürgerveranstaltung (Bild 1)

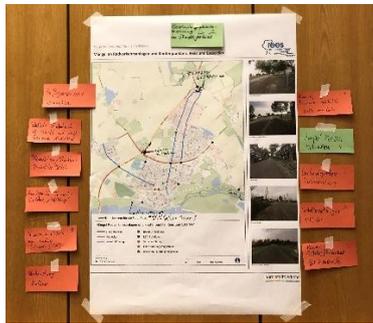


Abb. 1.3.2-2 Erste Bürgerveranstaltung (Bild 2)

Zweite Bürgerveranstaltung auf Gesamtstadtebene

Eine weitere Bürgerveranstaltung wurde im Rahmen der Maßnahmenkonzeption am 25. April 2022 im Bürgersaal der Stadt Rees ebenfalls von 19:00 bis 20:30 Uhr durchgeführt. In dieser wurden die Maßnahmenvorschläge des Radverkehrskonzeptes vorgestellt und in einem Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern an Stellwänden erörtert. Insgesamt haben 23 Bürgerinnen und Bürger an der Veranstaltung teilgenommen. An Stelltafeln konnten sich die Bürgerinnen und Bürger vertiefend über die einzelnen Maßnahmenvorschläge informieren, weitere Ideen einbringen und die Maßnahmen priorisieren. Zudem bestand für alle Interessierten und vor allem diejenigen, die am Abend der Veranstaltung verhindert waren, die Möglichkeit, sich via Online-Plattform der Stadt Rees zu den einzelnen Maßnahmenvorschlägen zu Wort zu melden. Die entsprechenden Unterlagen waren online einsehbar (Maßnahmentabellen und Karten). Die Nutzung der zweiten Online Beteiligung war bis zum 15. Mai 2022 möglich.



Abb. 1.3.2-3 Zweite Bürgerveranstaltung (Bild 1)



Abb. 1.3.2-4 Zweite Bürgerveranstaltung (Bild 2)

Die Anregungen der Bürgerinnen und Bürger aus den beiden Veranstaltungen wurden im Nachgang nach Prüfung und Abwägung mit den Teilnehmenden der Projektgruppe in das Konzept eingearbeitet.

2 Bestandsaufnahme

Ein grundlegender Baustein der Erstellung des Radverkehrskonzeptes für die Stadt Rees besteht in der Analyse der Ausgangslage. Damit einher geht die Untersuchung der siedlungsstrukturellen und soziodemografischen Gegebenheiten. Die genaue Betrachtung der Ausgangslage ermöglicht es, wichtige Quell- und Zielgebiete im Alltagsradverkehr zu ermitteln, um Aufschluss über das Mobilitätsverhalten der Einwohnerinnen und Einwohner in der Stadt Rees zu erhalten.

2.1 Raum- und Siedlungsstruktur

Das Radfahren bzw. das individuelle Radverkehrsverhalten wird durch verschiedene Faktoren beeinflusst. Unter anderem wirken sich die Siedlungsdichte und die Topographie auf das Mobilitätsverhalten und damit auch auf das Radfahren der Bevölkerung aus. Die flache Topographie und gute Erreichbarkeit der Ortsteile untereinander bieten bereits gute Voraussetzungen zum Radfahren.

2.1.1 Lage und Topographie

Rees ist eine kreisangehörige Stadt des Kreises Kleve am unteren Niederrhein und liegt im Nordwesten des Landes Nordrhein-Westfalen. Rees grenzt nordöstlich an die Niederlande, im Norden an den Kreis Borken, und im Westen und Süden an den Kreis Wesel. Umliegende Städte im Uhrzeigersinn beginnend vom Nordosten sind Emmerich am Rhein, Isselburg, Bocholt, Hamminkeln, Wesel, Xanten, Kalkar und Kleve. Südwestlich wird das Stadtgebiet durch den Rhein begrenzt. Auf einer Fläche von 110 km² leben rund 21.000 Einwohnerinnen und Einwohner (EW) (Stand 12/2021).²

Die eher ländlich geprägte Kommune besteht aus acht Ortsteilen: Bienen, Empel, Esserden, Haldern, Haffen, Mehr, Millingen und Rees. Siedlungsschwerpunkte bilden dabei die Ortsteile Rees gemeinsam mit Esserden (9.200 EW), Haldern (5.143 EW), Millingen (2.881 EW) und Mehr (2.180 EW).³

Der höchste Punkt in Rees liegt bei 17 m über NHN. Aufgrund der flachen Topographie bietet Rees daher sehr gute Voraussetzungen zum Radfahren. Zudem ist die Stadt aufgrund der Lage am Niederrhein sowie den landschaftlich reizvollen Räumen ein beliebter Ziel- und Ausgangspunkt für Radtouren entlang des Rheins bis in die Niederlande oder ins Ruhrgebiet.

² Quelle: Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) (2022): Kommunalprofil Rees, Stadt. Kreis Kleve, Regierungsbezirk Düsseldorf, Gemeindetyp: Kleine Mittelstadt.

³ Quelle: StadtUmBau GmbH (2020): Dorfentwicklungskonzept Millingen.

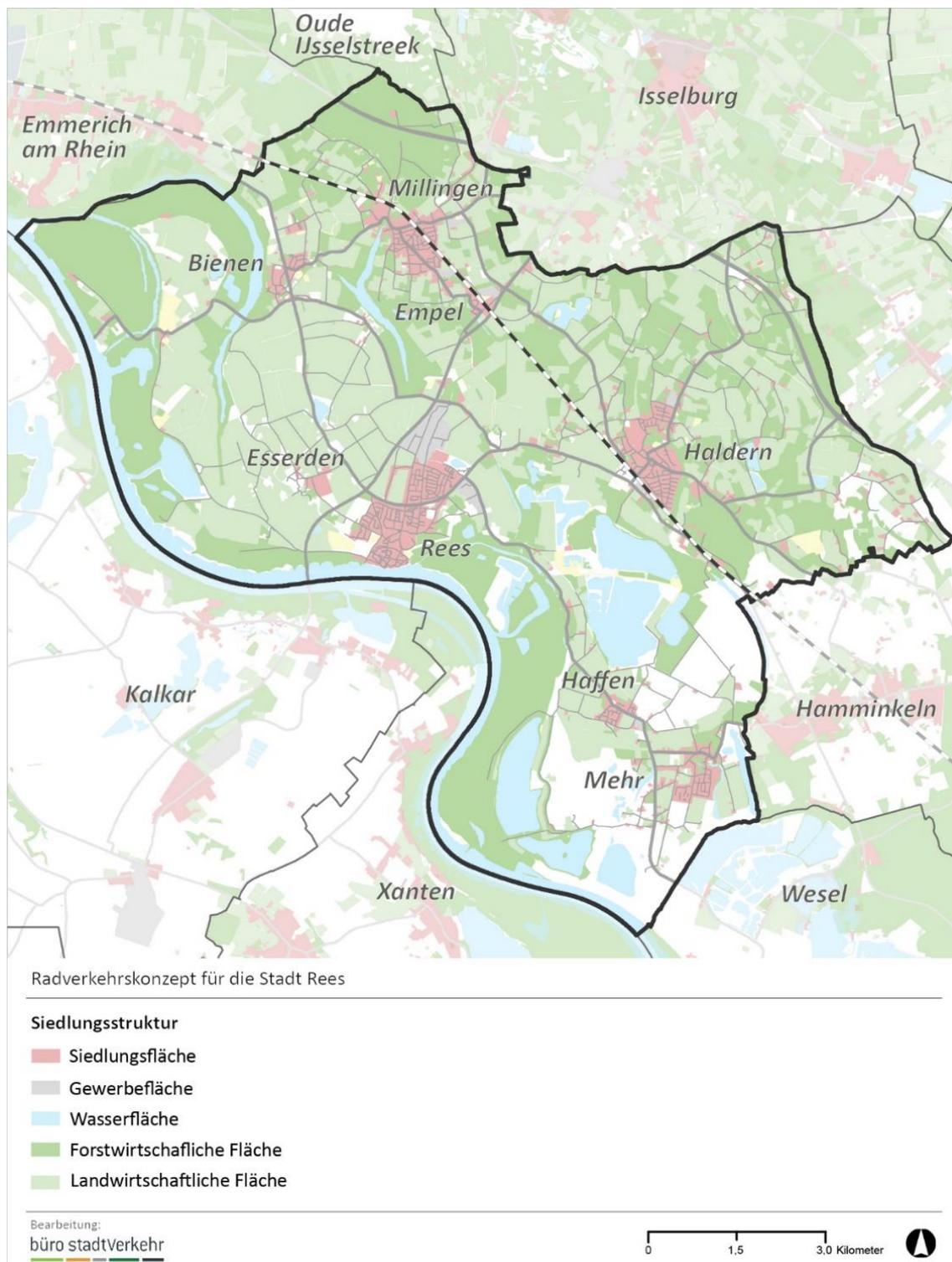


Abb. 2.1.1-1 Flächennutzung Rees

In Rees stehen aktuell drei größere Projekte im Bau- und Wirtschaftsbereich an.

- Ferienpark Reeser Meer
- Stadtgarten-Quartier am Delltor
- Ausbau der Bahnstrecke Emmerich/NL bis Oberhausen (Betuwe-Linie)

In der Reeser Innenstadt wird am Eingangstor der historischen Innenstadt das ehemalige Areal der NIAG und der Deutschen Post mit einer Fläche von rund 10.300 m² städtebaulich

gestaltet. Neben Einzelhandel soll auf dem Gelände Wohnen, Gewerbe und Industrie ermöglicht werden.⁴

Der Ferienpark Reeser Meer soll am gleichnamigen Naherholungsgebiet, einer durch Auskiesung entstandenen und anschließend renaturierten Wasserfläche, entwickelt werden. Das Areal befindet sich im Osten des Stadtgebietes südlich des Ortsteils Haldern und nördlich von Haffen. Im März 2022 wurde seitens der Politik in einer Sondersitzung des Rates einstimmig beschlossen, dass mit der MARISSA GmbH ein Ferienpark entwickelt werden soll.⁵

2.1.2 Bevölkerungsstruktur

In Rees leben aktuell rund 21.000 Einwohnerinnen und Einwohner (Stand 12/2020). In Abbildung 2.1.2-2 sind die Einwohnerzahlen nach Ortsteilen dargestellt. Knapp 44 % der Bevölkerung lebt in den Ortsteilen Rees und Esserden, 40,5 % in den Ortsteilen Empel, Haldern und Millingen.

Ortsteil	Einwohnerzahlen
Rees+Esserden	9.200
Haldern	5.143
Millingen	2.881
Mehr	2.180
Haffen	985
Bienen	911
Empel	511

Abb. 2.1.2-1 Einwohnerzahlen nach Ortsteilen in Rees⁶

Seit dem Jahr 1990 war die Stadt Rees zunächst durch Zuwächse geprägt, bis im Jahr 2007 die Einwohnerzahlen leicht zurückgegangen sind (vgl. Abb. 2.1.2-1). Bis zum Jahr 2030 ist ein weiterer Rückgang der Bevölkerung prognostiziert. Gemäß IT.NRW wird die Einwohnerzahl bis zum Jahr 2040 auf ca. 19.832 Einwohnerinnen und Einwohner schrumpfen.

⁴ Quelle: Stadt Rees (2022): Projekt: Stadtgarten-Quartier am Delltor. Abrufbar unter: www.stadt-rees.de/bauen-wirtschaft/aktuelle-projekte/stadtgarten-quartier-am-delltor/

⁵ Quelle: Stadt Rees (2022): Projekt: Ferienpark Reeser Meer. Abrufbar unter: www.stadt-rees.de/bauen-wirtschaft/aktuelle-projekte/ferienpark-reeser-meer/

⁶ Quelle: StadtUmBau GmbH (2020): Dorfentwicklungskonzept Millingen. Rees.

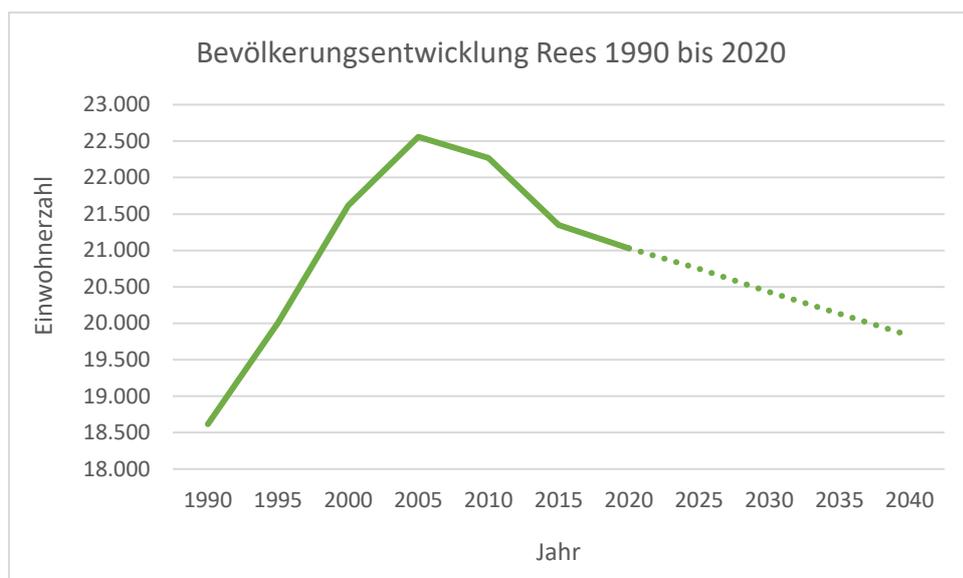


Abb. 2.1.2-2 Bevölkerungsentwicklung in Rees zwischen den Jahren 1990 bis 2020⁷

2.1.3 Arbeitsplatzstandorte/ Wichtige Gewerbestandorte

Während Rees in der Vergangenheit vor allem durch die Tabakindustrie geprägt war, stellt heute der Bereich Tourismus einen wichtigen Wirtschaftszweig dar. Aufgrund der verkehrsgünstigen Lage bietet die Stadt Rees daneben Potenzial für Gewerbetreibende. Im Stadtgebiet sind Betriebe und Gewerbestandorte nördlich des Ortsteils Rees entlang der B 67, sowie Speditions- und Logistikbetriebe in Empel und Millingen ebenfalls an der B 67 und der L 469 angesiedelt.

Insgesamt beläuft sich die Zahl sozialversicherungspflichtiger Beschäftigter am Arbeitsort auf 5.400 Personen (Stand 12/2020). Zu den größten Arbeitgebern gehören u. a. die Stadtverwaltung sowie Betriebe im Hotel- und Gastgewerbe. Rund 51 % sind im Dienstleistungsgewerbe tätig, ca. 26 % im Bereich Handel, Gastgewerbe sowie Verkehr und Lagerei.⁸

⁷ Quellen: Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (2022): Kommunalprofil Rees, Stadt. Kreis Kleve, Regierungsbezirk Düsseldorf, Gemeindetyp: Kleine Mittelstadt.
Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (2022): Bevölkerungsvorausberechnung 2021 bis 2050 (Gemeinden) nach Geschlecht - Gemeinden - Stichtag (Stand 06/2022).

⁸ Quelle: Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) (2022): Kommunalprofil Rees, Stadt. Kreis Kleve, Regierungsbezirk Düsseldorf, Gemeindetyp: Kleine Mittelstadt.

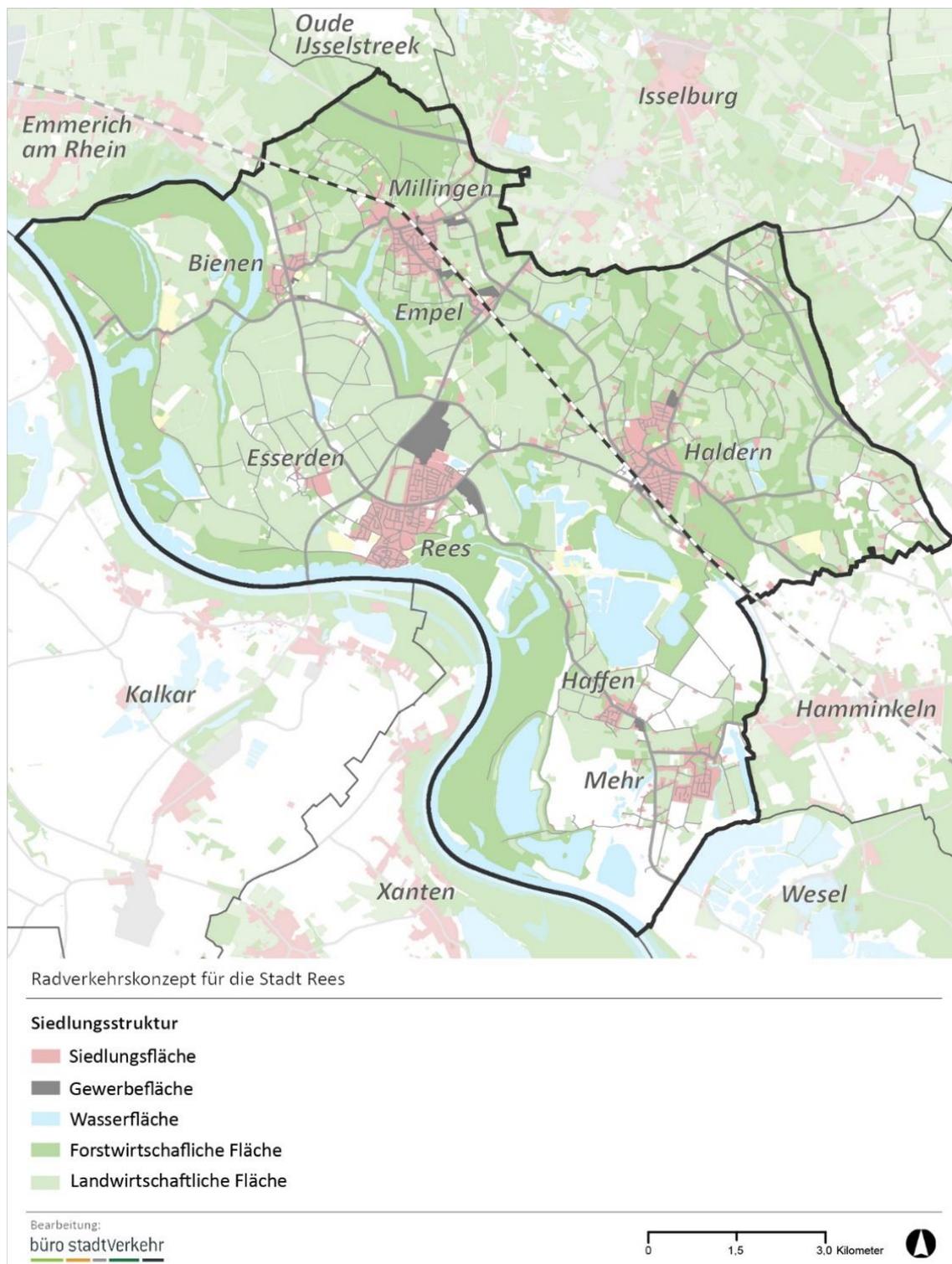


Abb. 2.1.3-1 Gewerbe- und Industrieflächen Rees

Die Gewerbegebiete im Stadtgebiet von Rees sind über die B 67 angebunden, die als bedeutsame Nord-Süd-Achse Rees und Esserden sowie Empel direkt anbindet. Die B 67 verbindet Rees zudem mit den benachbarten Kommunen Isselburg, Kalkar und Xanten. Die Gewerbegebiete stellen bedeutende Alltagsziele im Pendlerverkehr dar.

2.1.4 Pendlerbeziehungen

Rees weist ein negatives Pendlersaldo von 3.912 Personen auf, d. h. es pendeln täglich mehr Menschen aus dem Stadtgebiet zum Arbeiten als umgekehrt. Insgesamt 3.540 Berufseinpendler stehen 7.452 -auspendlern gegenüber. Besonders hohe Pendlerverflechtungen bestehen in die angrenzenden Kommunen Wesel, Emmerich am Rhein sowie Bocholt, Hamminkeln und Kleve. In den nachstehenden Abbildungen 2.1.4-1 sind die Pendlerbeziehungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten der Stadt Rees mit mehr als 100 täglichen Pendlerinnen und Pendlern dargestellt. Es ist zu vermuten, dass viele der alltäglichen Wege in die angrenzenden Nachbarkommunen mit dem privaten Pkw zurückgeführt werden.

- Wesel (555)
- Emmerich am Rhein (499)
- Hamminkeln (433)

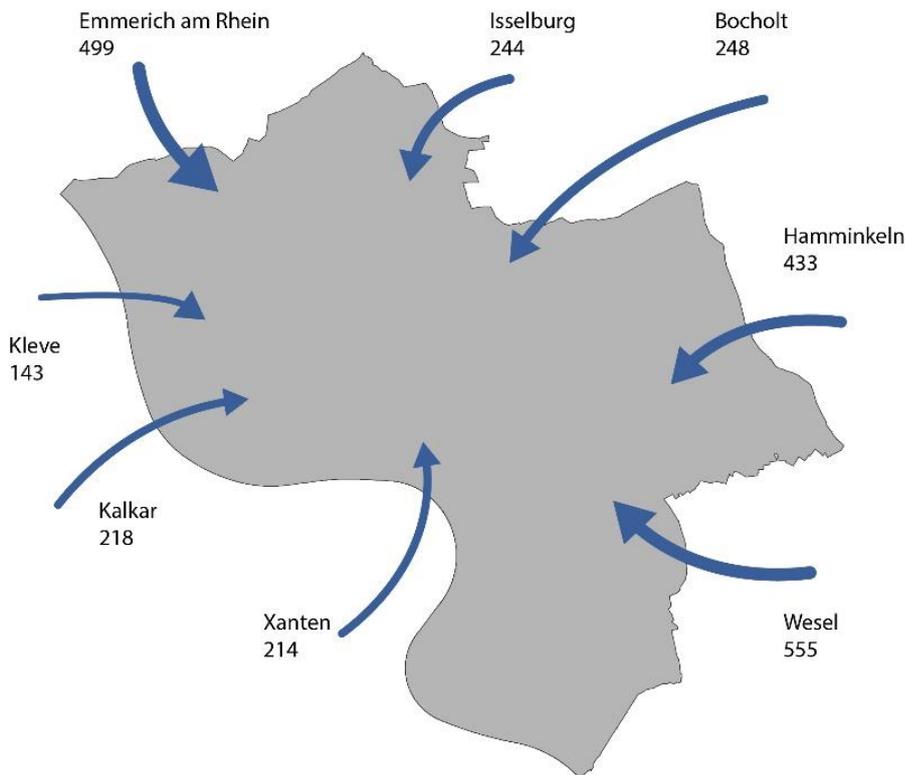
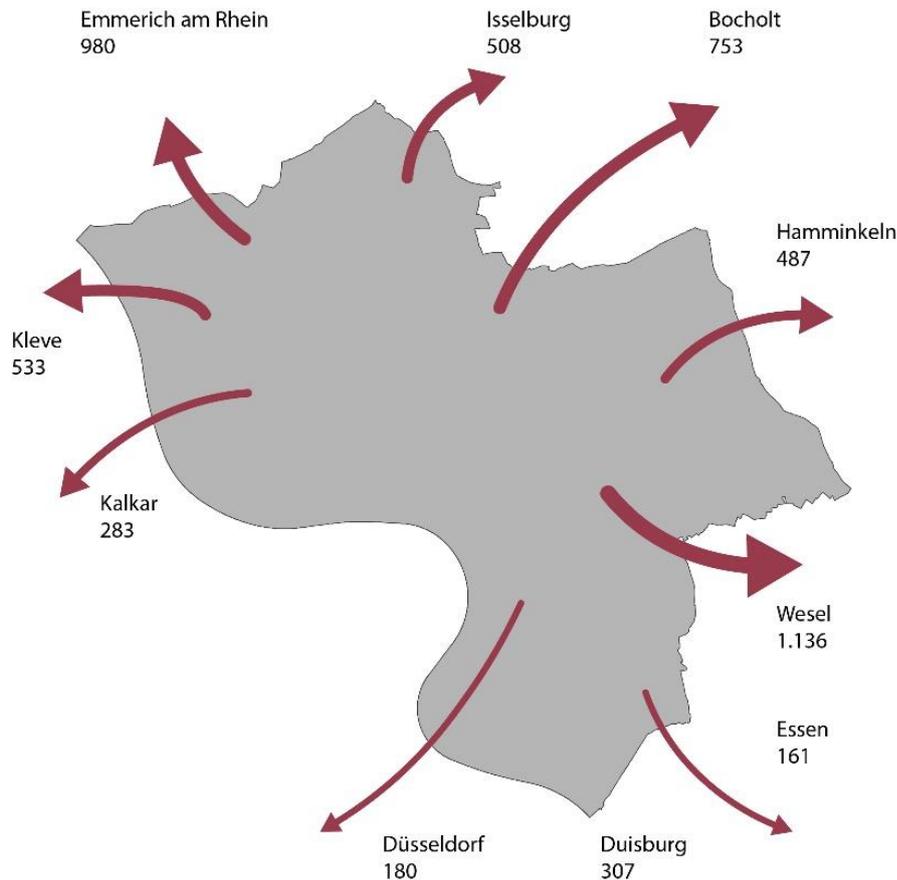


Abb. 2.1.4-1 Berufseinpendler in die Stadt Rees⁹

In Abb. 2.1.4-2 sind die Auspendlergemeinden mit mehr als 100 Auspendlerinnen und -pendlern dargestellt. Zu den stärksten Auspendlergemeinden gehören:

- Wesel (1.136)
- Emmerich am Rhein (980)
- Bocholt (753)

⁹ Quelle: Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (2022): Berufseinpendler (Tagespendler) nach Geschlecht, Entfernung und Quelle/Ziel - Gemeinden – Stichtag. Rees (Stand 06/2019).

Abb. 2.1.4-2 Berufsauspendler aus der Stadt Rees¹⁰

2.2 Wichtige öffentliche und soziale Einrichtungen

Kurze Wege spielen für die Versorgung der Bürgerinnen und Bürger einer Stadt eine entscheidende Rolle. Ältere Menschen und Eltern mit ihren Kindern sowie in zunehmendem Maße auch Menschen, die bewusst auf das Auto verzichten, sind darauf angewiesen, ihren Alltag auch ohne ein Auto meistern zu können. Nahmobilität leistet damit einen wichtigen Beitrag zur Sicherung der Grundversorgung im Wohnumfeld. Neben der Siedlungsstruktur nehmen daher auch wichtige öffentliche und soziale Einrichtungen Einfluss auf die Ausrichtung des zukünftigen Radverkehrsnetzes. Zu nennen sind hier:

- Öffentliche Einrichtungen
- Versorgungsstandorte
- Freizeiteinrichtungen
- Schulstandorte

Öffentliche Einrichtungen

Zu den Öffentlichen Einrichtungen zählen unter anderem Verwaltungseinrichtungen, Polizei und Feuerwehr. Nicht nur durch den hohen Publikumsverkehr, sondern auch als Ziel von Berufstätigen stellen diese Einrichtungen bedeutsame verkehrsrelevante Einrichtungen dar. Die Öffentlichen Einrichtungen in der Stadt Rees verteilen sich über das gesamte Stadtgebiet, wengleich die Anzahl an Einrichtungen stark variiert. So sind im Ortsteil Rees sechs Einrichtungen angesiedelt, gefolgt von jeweils drei in Haldern und Millingen sowie jeweils zwei in den weiteren Ortsteilen mit Ausnahme von Esserden (vgl. Abb. 2.2-1).

¹⁰ Quelle: Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (2022): Berufsauspendler (Tagespendler) nach Geschlecht, Entfernung und Quelle/Ziel - Gemeinden – Stichtag: Rees (Stand 06/2019).

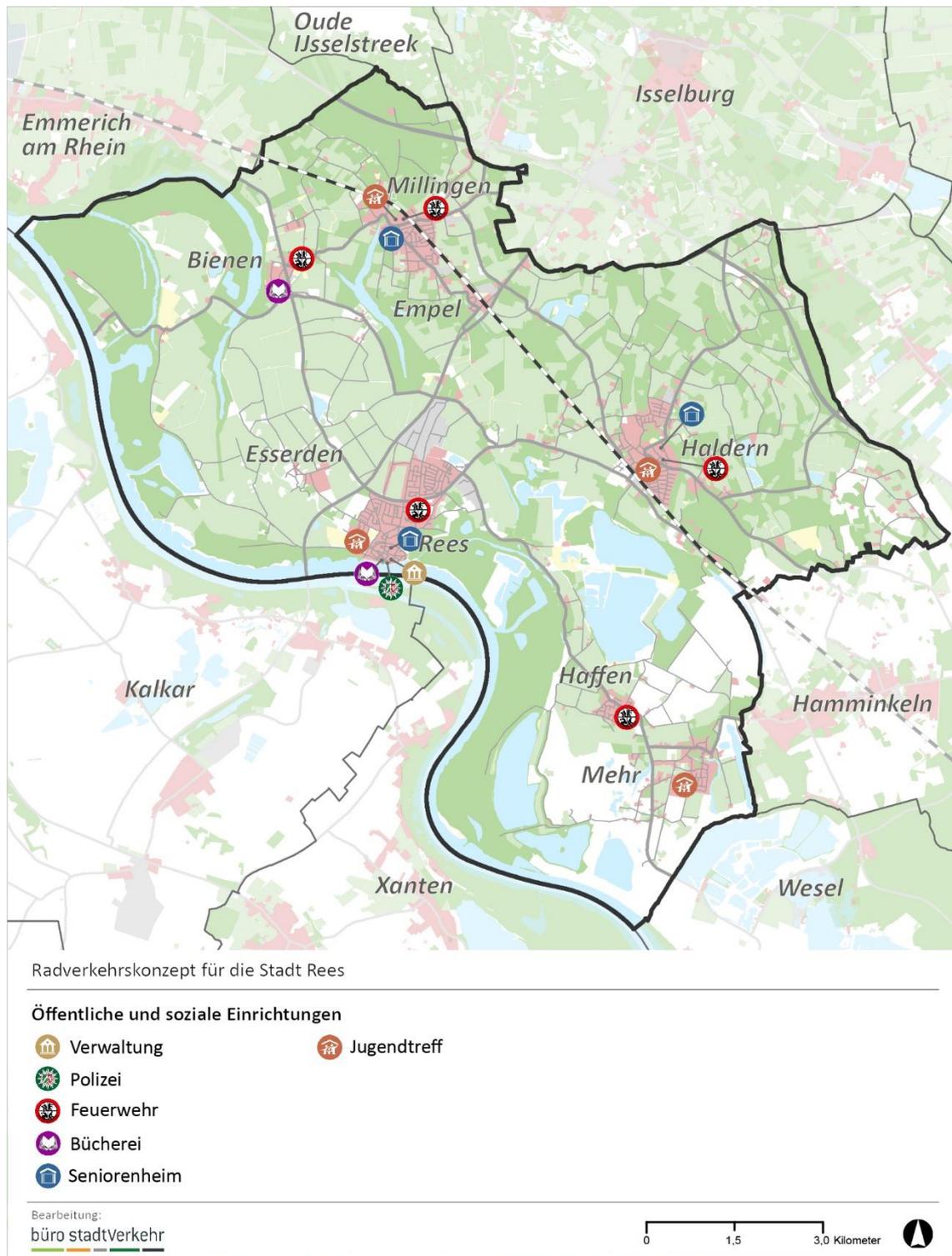


Abb. 2.2-1 Öffentliche Einrichtungen Rees

Nahversorgung

Ein weiterer Einfluss in Bezug auf die alltäglichen Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung in Rees besteht in der Verteilung der Nahversorgungsstandorte. Gemäß des Landesentwicklungsplans Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) ist die Stadt Rees als Grundzentrum ausgewiesen, d. h. eine Grundversorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs ist gegeben.¹¹

¹¹ Quelle: Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen (2020): Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW).

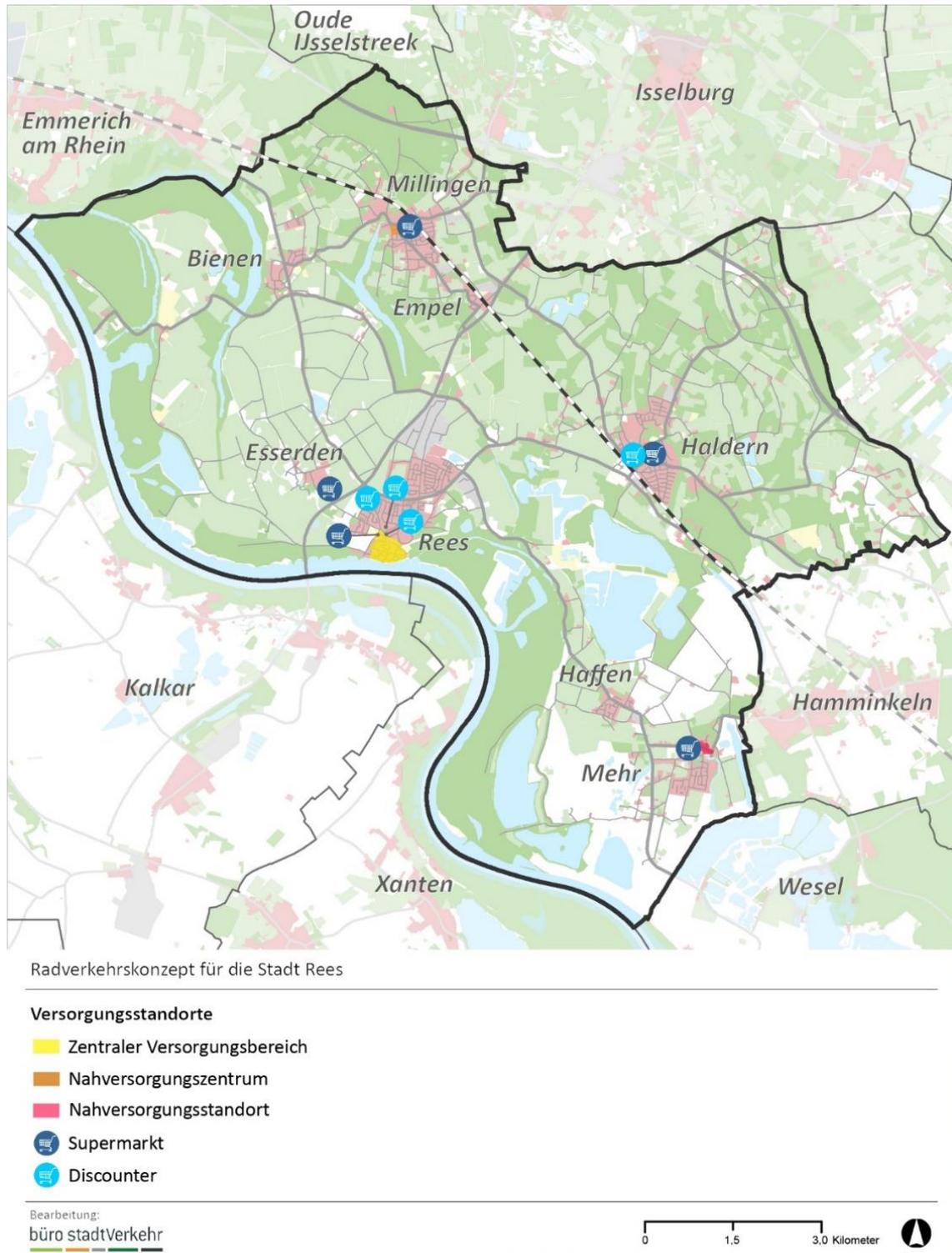


Abb. 2.2-2 Versorgungsstandorte Rees

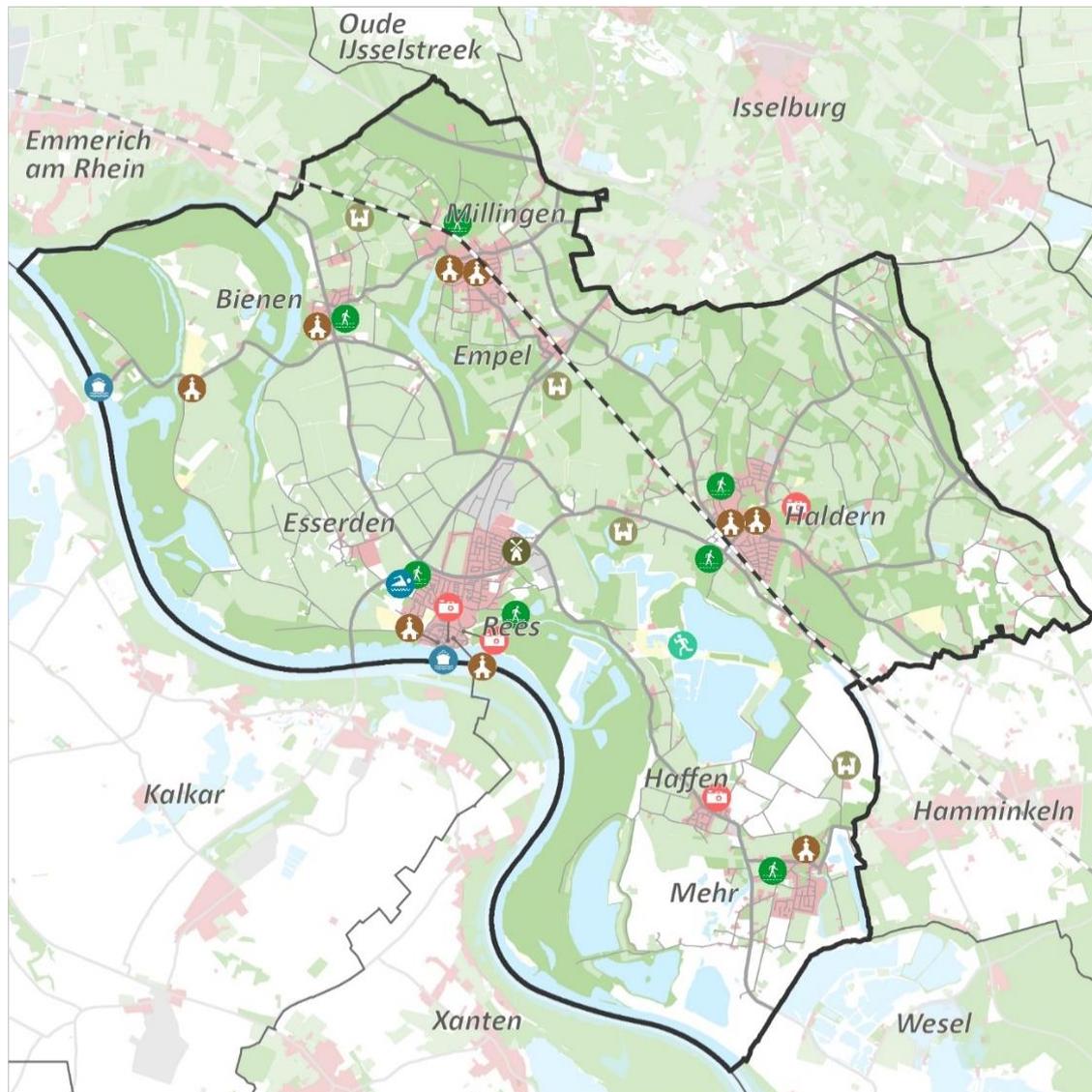
Im Stadtgebiet von Rees liegen verschiedene Versorgungsschwerpunkte. Der zentrale Versorgungsbereich befindet sich in der Altstadt von Rees. Das Gebiet umfasst den Marktplatz (einschließlich Rathaus) sowie die Dellstraße und in Teilen die Fallstraße und die Straße Kirchplatz. An der Rheinpromenade sind gastronomische Betriebe angesiedelt. Zusätzlich sind in den Ortsteile Haldern, Mehr und Millingen Nahversorgungs-zentren vorhanden.¹²

¹² Quelle: Dr. Donato Acocella Stadt- und Regionalentwicklung (2015): Gutachten als Grundlage zur Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes der Stadt Rees.

Freizeiteinrichtungen

Kultur- und Freizeiteinrichtungen nehmen als Zielgebiete im Radverkehr ebenfalls eine wichtige Rolle ein, wengleich diese in dem vorliegenden Konzept eher eine untergeordnete Rolle spielen. Die wesentlichen Einrichtungen verteilen sich über das gesamte Stadtgebiet, stärkere Konzentration jedoch in der historischen Altstadt. Zu den Kultur- und Freizeiteinrichtungen in Rees gehören unter anderem (vgl. Abb. 2.2-3):

- Stadtbad Rees und Sportanlagen
- Historische Altstadt und Rheinpromenade Rees (Stadtmauer, Türme, Kirchen, Bodendenkmal „Am Bär“, unterirdische Kasematten, Skulpturenpark)
- Scholten-Mühle in Rees, Haus Aspel, Burgruine Empel



Radverkehrskonzept für die Stadt Rees

Kultur- und Freizeiteinrichtungen

- | | |
|---------------|----------|
| Schwimmbad | Mühle |
| Sportanlage | Laufpark |
| Museum | Fähre |
| Kirche | |
| Burg/ Schloss | |

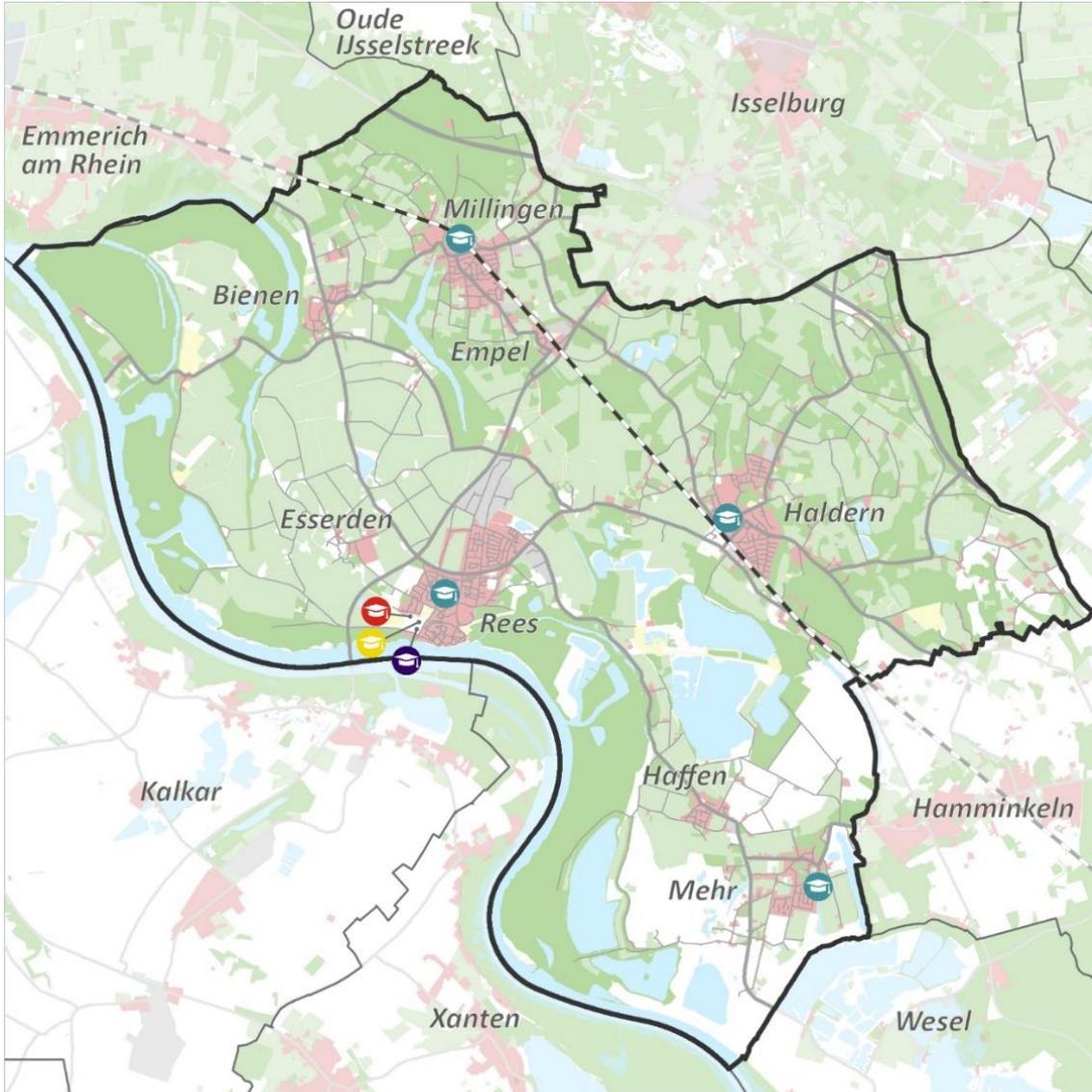
Bearbeitung:
büro stadVerkehr



Abb. 2.2-3 Kultur- und Freizeiteinrichtungen Rees

Schulstandorte

Schülerinnen und Schüler sind stärker als Erwachsene auf das Verkehrsmittel Fahrrad angewiesen, da ihre Mobilitätsvoraussetzungen wegen eines fehlenden Pkw-Führerscheins eingeschränkt sind. Sie werden mit ihren täglichen Verkehrsbeziehungen im Rahmen des Konzeptes besonders berücksichtigt. Eine gute Erreichbarkeit der Schulen mit dem Fahrrad stärkt die Akzeptanz der Fahrradnutzung und kann eine Verringerung der Hol- und Bringverkehre mit dem Pkw zur Folge haben. Im vorliegenden Konzept haben Grundschulen eine eher untergeordnete Relevanz, da Kinder bis zum vollendeten 8. Lebensjahr den Gehweg benutzen müssen und bis zum 10. Lebensjahr den Gehweg benutzen dürfen.



Radverkehrskonzept für die Stadt Rees

Schulstandorte

-  Grundschule
-  Gymnasium
-  Hauptschule
-  Realschule

Bearbeitung:
büro stadVerkehr

0 1,5 3,0 Kilometer



Abb. 2.2-4 Schulstandorte Rees

Insgesamt gibt es in Rees sechs Schulen mit insgesamt 2.410 Schulkindern. Die weiterführenden Schulen ballen sich im Ortsteil Rees (vgl. Abb. 2.2-4):

- Drei Grundschulen an vier Standorten mit 710 Schülerinnen und Schülern
- Eine Hauptschule mit 325 Schülerinnen und Schülern
- Eine Realschule mit 760 Schülerinnen und Schülern
- Ein Gymnasium mit 610 Schülerinnen und Schülern

2.3 Straßen-, Schienen- und Schnellbusnetz mit Bezug zum Radverkehr

Mobilität und Verkehr sind ein wichtiger Aspekt unserer heutigen modernen Gesellschaft. Zukünftig ist es von hoher Bedeutung, die Fortbewegung zu sichern und ökologisch zu gestalten. Die Bedeutung des motorisierten Verkehrs zeigt sich zum einen am Stadtbild Rees, welches durch eine Vielzahl klassifizierter Straßen durchzogen wird, und zum anderen an den sehr guten Anbindungen an das regionale und überregionale Straßennetz.

Rees weist eine gute Anbindung an das regionale Straßennetz auf und verfügt ebenso über einen Autobahnanschluss an die A 3 in Richtung Emmerich am Rhein/ Niederlande und Hamminkeln, Wesel und das Ruhrgebiet. Die B 67 stellt als bedeutsame Nord-Süd-Achse eine Verbindung von Rees nach Millingen sowie regional nach Isselburg, Kalkar und Xanten her. Zusätzlich wird über die L 7 die Stadt Rees sowohl mit Bienen und Haldern als auch regional mit Emmerich am Rhein und Wesel verbunden.

Autobahnen

- A 3 (Emmerich am Rhein – Wesel – Oberhausen)

Bundesstraßen

- B 67 (Rees– Bocholt – Rhede – Borken)

Landesstraßen

- L 7 (Emmerich am Rhein – Bienen – Esserden – Rees – Haldern – Hamminkeln – Wesel)
- L 458 (Bienen – Millingen – Isselburg)
- L 459 (Isselburg - Millingen – Haldern)
- L 468 (Haldern – Isselburg)
- L 469 (Millingen – Empel)

Kreisstraßen

- K 7
- K 6
- K 11
- K 19

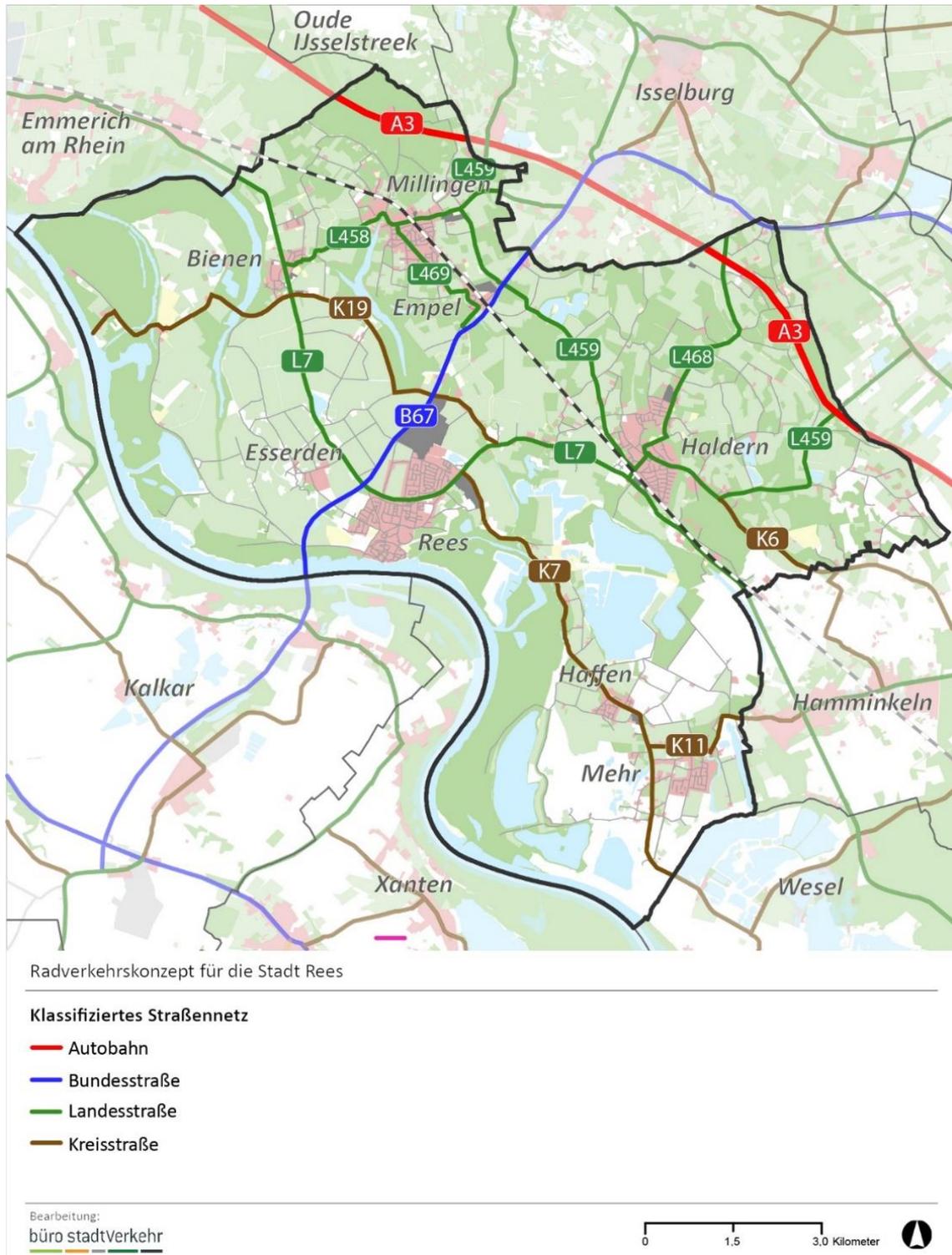


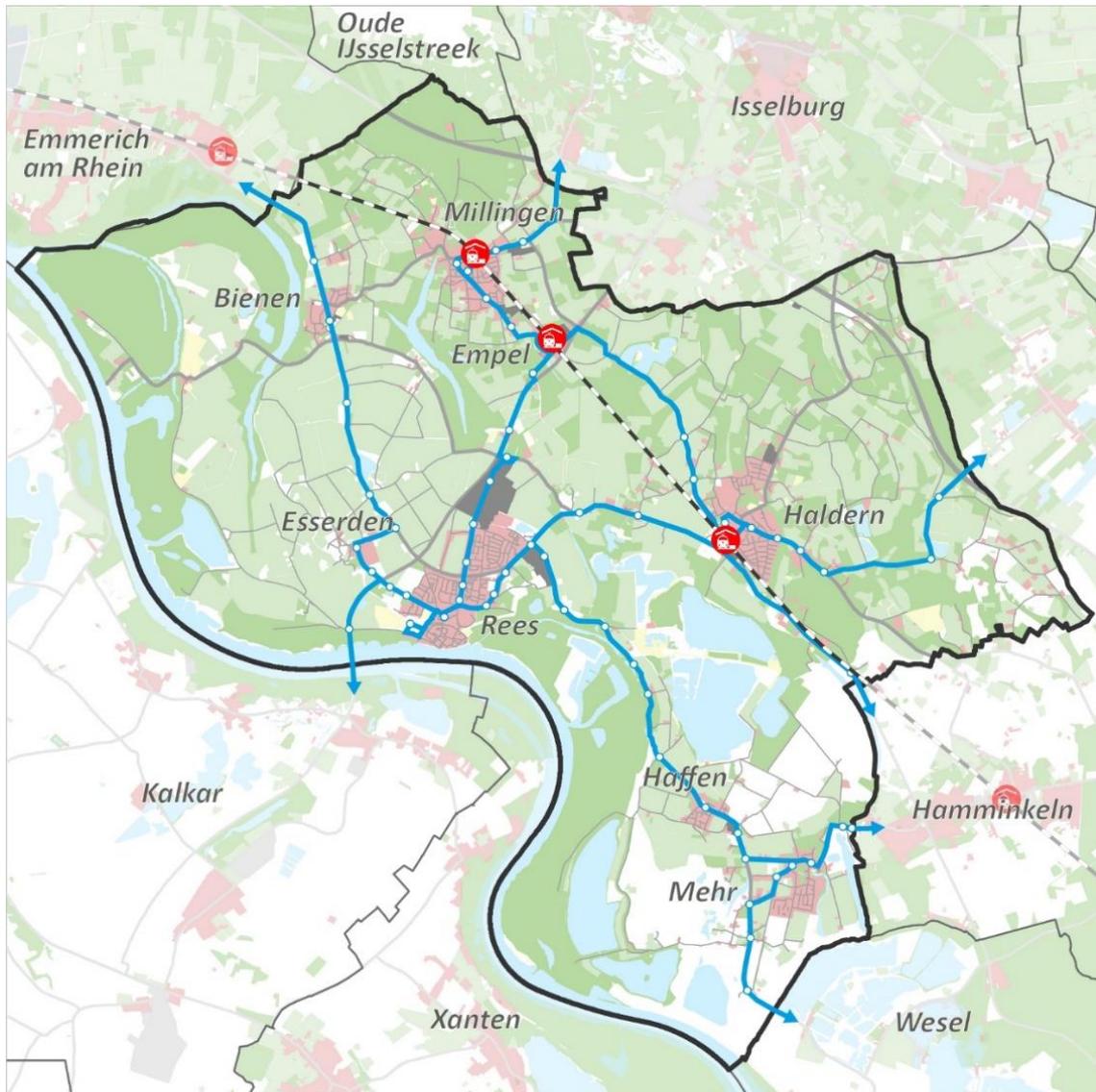
Abb. 2.3-1 Klassifiziertes Straßennetz Rees

Rees hat jeweils einen Bahnhofpunkt in den Ortsteilen Millingen, Empel und Haldern. Diese werden von der Regionalexpresslinie RE 19 angefahren, welche die Stadt Rees unter anderem in Richtung Arnhem (Niederlande) und Düsseldorf anbindet. Die Bahnhofpunkte werden werktags sowie auch am Wochenende stündlich angefahren. Die Entfernung zwischen dem Bahnhof Empel-Rees und der Reeser Altstadt beträgt rund 5,0 km. Ab Oberhausen Hbf besteht Anschluss an den Fernverkehr.

Die Stadt Rees verfügt über ein ausgebautes Busliniennetz, welches jedoch kein zusammenhängendes Stadtbusnetz mit eigenem Betrieb darstellt, sondern über die Stadtgrenze hinaus von verschiedenen Verkehrsbetrieben (u. a. Niederrheinische Aktiengesellschaft (NIAG) und der Regionalverkehr Niederrhein GmbH) betrieben wird. Die Interessen der Stadt Rees müssen daher mit anderen Kommunen abgestimmt werden. Ergänzend dazu verkehrt auf der Strecke zwischen Rees und Goch ein TaxiBus auf Bestellung (On-Demand-Verkehr). Das ÖPNV- und SPNV-Netz ist in der nachfolgenden Abbildung dargestellt (vgl. Abb. 2.3-3).

Linie	Streckenverlauf
RE 19	Arnhem Centraal – Emmerich – Millingen (b Rees) – Empel-Rees – Haldern (Rheinl) – Wesel – Friedrichsfeld (Niederrhein) – Voerde (Niederrhein) – Dinslaken – Oberhausen Hbf. – Duisburg Hbf. – Düsseldorf Hbf.

Abb. 2.3-2 Linie und Streckenverlauf des Schienenpersonennahverkehrs



Radverkehrskonzept für die Stadt Rees

SPNV- und ÖPNV-Netz

- Schienennetz
- Busliniennetz
- Bahnhaltspunkte
- Bushaltestelle

Bearbeitung:
büro stadVerkehr



Abb. 2.3-3 ÖPNV- und SPNV-Netz Rees

2.4 Bestehende Radwegerouten in Rees

Insgesamt durchqueren die Stadt Rees zahlreiche regionale und überregionale Radwegerouten. Das landesweit ausgeschilderte Radverkehrsnetz NRW ist gemäß den Hinweisen zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in Nordrhein-Westfalen (HBR NRW) ausgeschildert. Darüber hinaus ist das Radfahren nach Knotenpunkten gemäß niederländischem Vorbild möglich, welches im Kreis Kleve umgesetzt wurde. Das einheitliche System ermöglicht eine flexible Tourenplanung mit einem flächendeckenden

Knotenpunktsystem in Nordrhein-Westfalen. An den Knotenpunkten sind Übersichtstafeln und Orientierungstafeln mit Knotenpunktnummern installiert, die aufzeigen, welcher Knotenpunkt als nächstes angefahren werden kann, oder die Möglichkeit geben, die Route kurzfristig zu ändern. Insgesamt finden sich im Kreis Kleve 160 Knotenpunkttafeln, die auf einem Streckennetz von über 1.000 km verteilt sind.

Durch das Stadtgebiet und rund um Rees verlaufen zudem zahlreiche touristische Radrouten.

Radrouten in Rees

- Zahlreiche Rundtouren (Planetenroute, Abendroute, Auf dem Weg zur Freiheit, Altrheinroute, Skulpturenroute, 7 auf einen Streich, Burgen und Schlösser)
- Weiterführende Themenrouten (Natur pur, Die Klassische Route auf dem Rheinradweg, In die Schweiz, Deich und Dünen, Kult(o)ur, Zwei Brücken Tour, Zwischen Rhein und Niers, Grenzverkehr Tour, Zur Issel und Aa)

Regionale Freizeitrouten

- 3-Flüsse-Route

Überregionale Themenrouten

- NiederRheinroute
- Rheinradweg

Der Verlauf der bestehenden Radrouten ist der Abb. 2.4-1 zu entnehmen. Diese verlaufen mit Lücken durch das gesamte Stadtgebiet in die benachbarten Kommunen.

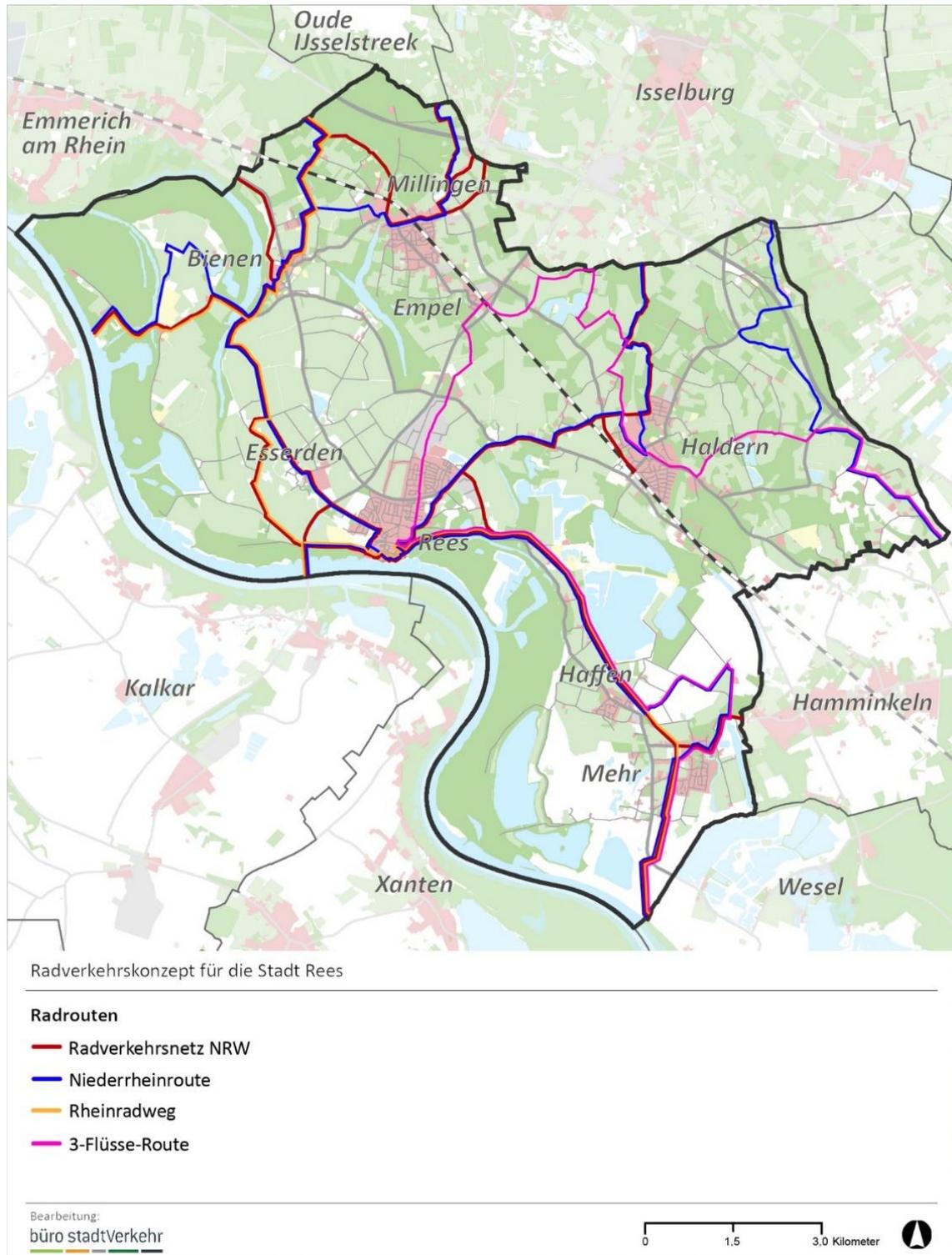


Abb. 2.4-1 Bestehende (touristische) Radrouten Rees

2.5 Bestehende Radverkehrsinfrastruktur

E-Bike-Ladestationen sind im gesamten Stadtgebiet von Rees vorzufinden, insbesondere entlang der radtouristischen Fahrradrouten. Radfahrende haben die Möglichkeit, ihr E-Bike/ Pedelec an verschiedenen Stationen aufzuladen. Die Ladestationen liegen in der Regel unmittelbar an gastronomischen Betrieben oder Hotels, bei welchen Radfahrer und Radfahrerinnen bei ihrer Rast bequem ihr Fahrrad aufladen können. Zusätzlich bestehen am Markt, am Dorfplatz in Esserden, an der Trafostation Grietherbusch sowie am Bürgerhaus

in Bienen Möglichkeiten zur Aufladung des E-Bikes/ Pedelecs. Ein Fahrradverleih der grünen Niederrhein-Räder findet sich in Haldern und an der Touristeninformation in Rees.

Komfortable und sichere Radabstellanlagen können die Attraktivität des Radfahrens erhöhen. Aus diesem Grund sind an den Bahnhofpunkten Empel, Millingen und Haldern sowie am Busbahnhof Rees sogenannte Mobilstationen geplant, um die verschiedenen Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu kombinieren (vgl. hierzu Kap. 5.1). An diesen Mobilstationen finden Radfahrer im Regelfall überdachte und geschützte Abstellmöglichkeiten für ihre Fahrräder, E-Bikes oder Pedelecs.

2.6 Erreichbarkeiten

Die Erreichbarkeit von bedeutenden Quellen und Zielen spielt neben der vorhandenen Infrastruktur eine wichtige Rolle bei der Nutzung des Fahrrads. Daher wurde eine Analyse der Erreichbarkeit der Bahnhofpunkte und der Altstadt von Rees vorgenommen. Hierfür wurden Radien von 2,5 bis 5,0 km um die entsprechenden Bereiche gezogen. Dabei können Distanzen bis 2,5 km durchschnittlich in gut 10-15 Minuten zurückgelegt werden. Für bis zu 5,0 km lange Strecken können dabei 20-30 Minuten Fahrzeit angesetzt werden. Die Fahrzeit variiert je nach Fahrgeschwindigkeit und Routenverlauf (bspw. Zeitverluste an Knotenpunkten). Die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit schwankt stark zwischen 10-25 km/h mit einem konventionellen Fahrrad (kein E-Bike/ Pedelec).

Mit einem E-Bike/ Pedelec sind auch Geschwindigkeiten von über 25 km/h möglich, wodurch sich die Reisezeit noch einmal verkürzt, so dass auch der Aktionsradius erweitert werden kann. Mit elektrischer Unterstützung sind durchaus Distanzen von bis zu 10,0 km möglich, womit nahezu das gesamte Stadtgebiet von Rees abgedeckt wird.

Die Ergebnisse sind in der folgenden Abbildung dargestellt. Die Abbildung zeigt deutlich, dass Rees fahrradfreundliche Distanzen aufweist. Vom Ortskern aus sind die Bahnhofpunkte Empel und Haldern gut 5,0 km Luftlinie entfernt und somit in rund 20-30 Minuten erreichbar.

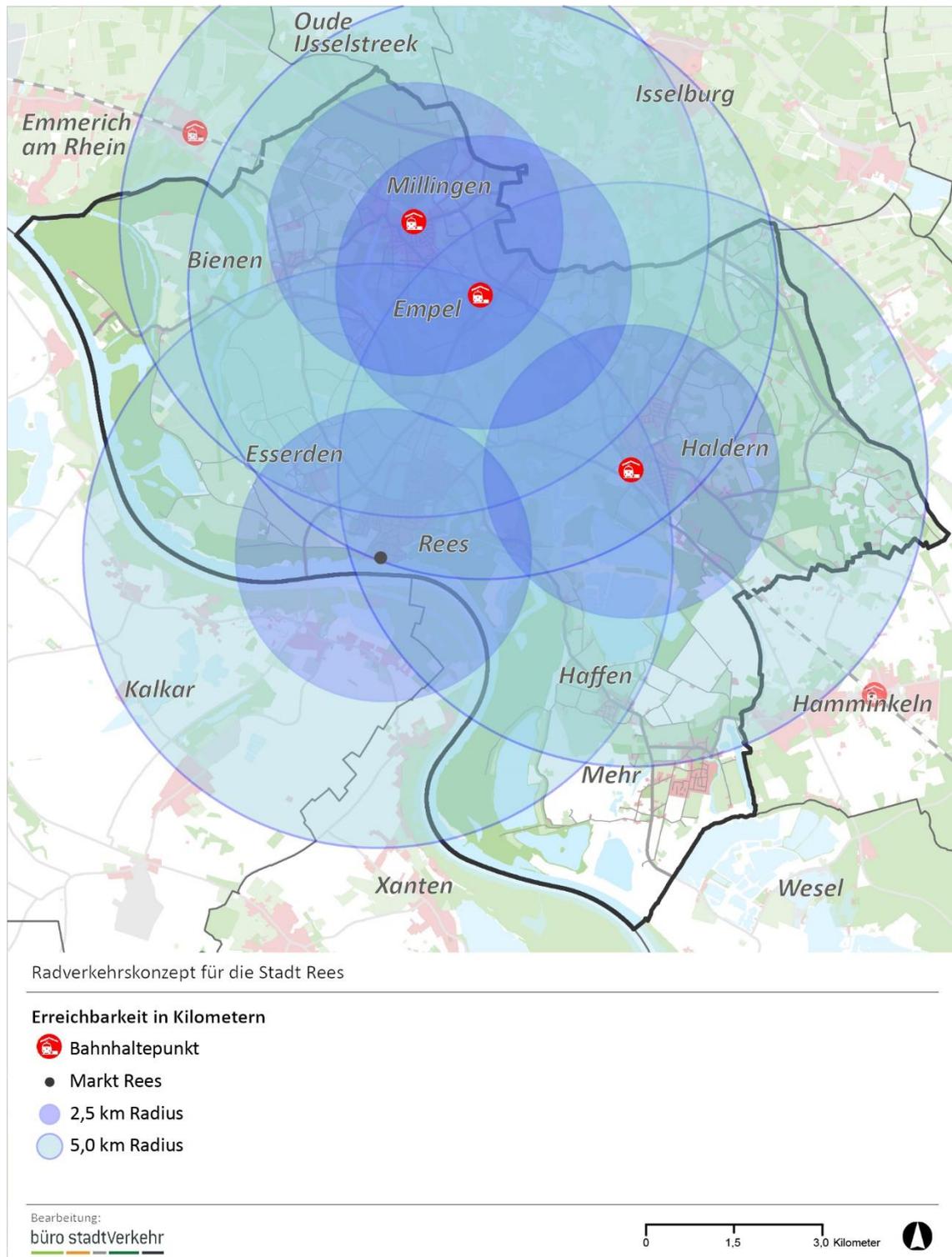


Abb. 2.6-1 Fahrraddistanzen Rees

2.7 Bisherige Konzepte und Planungen

In den vergangenen Jahren hat die Stadt Rees einige Anstrengungen unternommen, den Klimaschutz und insbesondere die nachhaltige Mobilität zu fördern. Im Folgenden wird daher auf bisherige Konzepte und Planungen eingegangen. Hier spielt insbesondere die Fortführung der Betuwe-Linie aus den Niederlanden auf dem Abschnitt Oberhausen-Arnhem, welcher dreigleisig ausgebaut wird, und die damit einhergehenden baulichen Veränderungen und Verkehrsführungen in den jeweiligen Ortskernen eine bedeutsame Rolle (vgl. Kap. 2.7.2).

2.7.1 Dorfentwicklungskonzept Millingen

Der Ortsteil Millingen wird in den kommenden Jahren aufgrund des geplanten Ausbaus der Bahnstrecke Oberhausen-Arnhem (drittes Bahngleis für den Güterverkehr) und damit einhergehenden neuen Straßenverkehrsführungen und dem Bau einer ortskernnahen Bahnüberführung große Änderungen erfahren.¹³ Aufgrund dessen wurde in den vergangenen Jahren ein Dorfentwicklungskonzept für den Ortsteil Millingen erstellt, um die Attraktivität von Millingen zu stärken.

2.7.2 Bauprojekte in der Stadt Rees

Ausbaustrecke (ABS) Oberhausen-Arnhem (Fortführung Betuwe-Linie)

Für den dreigleisigen Ausbau der Bahnstrecke Oberhausen-Arnhem sind verschiedene Maßnahmen geplant. Diese umfassen insbesondere die Beseitigung der bestehenden Bahnübergänge mit Ersatz durch Eisenbahnüber- und unterführungen sowie Maßnahmen zum Schallschutz.

Die Strecke ist in mehrere Planfeststellungsabschnitte (PFA) aufgeteilt.¹⁴ Im Rahmen des dreigleisigen Ausbaus der Bahnstrecke Oberhausen-Arnhem werden auf dem Gebiet der Stadt Rees im Bereich der Bahntrasse verschiedene Maßnahmen durchgeführt. Das dritte Gleis wird in Rees auf einem größten Teil der Strecke südwestlich der bestehenden Gleise verlegt.

Im Zuge des dreigleisigen Ausbaus der Bahnstrecke Oberhausen-Arnhem ist es erforderlich, die bestehenden Bahnübergänge (BÜ) zu schließen und durch Eisenbahnüberführungen (EÜ) oder Straßenüberführungen (SÜ) zu ersetzen. Auf Reeser Stadtgebiet sind insgesamt zwölf Bahnübergänge zu schließen, welche folgendermaßen ersetzt werden sollen. Diese Maßnahmen befinden sich teilweise im Bau und teilweise in Planung (Stand: 17.08.2022). Die BÜ sind hierbei auf Reeser Stadtgebiet in Richtung Emmerich aufgezählt.

- BÜ Antonieweg (Ersatz durch SÜ Antonieweg ca. 150 m südöstlich; im Bau)
- BÜ Alt Sonsfeld (Ersatz durch EÜ Sonsfeld für Fuß- und Radverkehr, Bau von Seitenwegen parallel zu Bahnstrecke; im Bau)
- BÜ Sonsfeld (Ersatz durch EÜ Sonsfeld für Fuß- und Radverkehr; in Bau)
- BÜ Bahnhofstraße (Ersatz durch EÜ Bahnhofstraße ca. 150 m nordwestlich; im Bau)
- BÜ Schlaghecken (Ersatz durch EÜ Bahnhofstraße ca. 150 m südöstlich; im Bau)
- BÜ Alte Heerstraße (Ersatz durch SÜ Alte Heerstraße; in Planung)
- BÜ Heerener Weg (Ersatz durch SÜ Alte Heerstraße; in Planung)
- BÜ Verbücheln (privater BÜ, Ersatz durch EÜ für Viehbetrieb ca. 250 m nordwestlich; in Planung)
- BÜ Reeser Straße (Ersatz durch EÜ für Fuß- und Radverkehr; in Planung)
- BÜ Anholter Straße (Ersatz durch EÜ für Fuß- und Radverkehr sowie SÜ Anholter Straße (L 458n) für Autoverkehr; in Planung)
- BÜ Bruchstraße (Ersatz durch EÜ Anholter Straße für Rad- und Fußverkehr mit Anbindung an bestehende Anholter Straße, Neue Trasse Anholter Straße für Kfz-Verkehr; in Planung)
- BÜ Alter Deichweg (Ersatz durch SÜ; in Planung)

Zusätzlich werden folgende EÜ und SÜ im Zuge des dreigleisigen Ausbaus ausgebaut:

- EÜ/ SÜ Brahmelsgraben (Verbindung des Grabens, zusätzlich Ökodurchlass zur Biotopvernetzung und für Tierquerungen; im Bau)
- EÜ Aspeler Landwehr (Ausbau; in Planung)
- EÜ Laackhäuser Landwehr (Ausbau; in Planung)
- EÜ Millinger Landwehr (Ausbau; in Planung)

¹³ Quelle: StadtUmBau GmbH (2020): Dorfentwicklungskonzept Millingen.

¹⁴ Quelle: DB Netze (2022): Ausbaustrecke Emmerich-Oberhausen.

- EÜ Anholter Straße (Neue Trasse Anholter Straße, ausgeführt durch Straßen.NRW; in Planung)

Ortsumgehung Millingen im Zuge der ABS Oberhausen-Arnhem (Fortführung Betuwe-Linie)

Durch die Schließung des BÜ Hauptstraße/ Anholter Straße und der Errichtung einer Bahnunterführung ausschließlich für Radfahrerinnen und Radfahrer sowie Fußgängerinnen und Fußgänger wird eine neue Ortsumgehung L 458n nördlich des Ortskerns errichtet. Im Zuge dessen werden ein Kreisverkehr am Knotenpunkt Millinger Straße (L 458)/ Bruchstraße, eine Bahnüberführung sowie ein weiterer Kreisverkehr an der Anholter Straße (L 458) östlich der Straße Schaffeld errichtet werden. Die neue Ortsumgehung wird von der Millinger Straße (L 458) bis zur Rampe, welche östliche des Brückenbauwerks über die Ausbaustrecke anschließt, einen gemeinsamen Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr aufweisen (2,50 m Breite/ 2,75 m Breite Brückenbauwerk). Im Zuge der Neutrassierung der L 458 erfolgt von der Raiffeisenstraße bis zum neuen Kreisverkehr nahe der Straße Schaffeld eine Herabstufung der bisherigen Hauptstraße und Anholter Straße als Landesstraße in eine kommunale Straße. Die Baulastträgerschaft in diesem Bereich obliegt somit künftig bei der Stadt Rees.

Bahnhofstraße in Haldern

Der derzeitige BÜ an der Bahnhofstraße in Haldern wird ebenfalls geschlossen und durch eine Unterführung ersetzt. Hierfür wird die Halderner Straße (L 459) in einen Trog gelegt. Von dort zweigt die neu trassierte Bahnhofstraße bis zur Weseler Landstraße (L 7) ab. An der neuen Bahnhofstraße wird ein gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr errichtet.

Emmericher Landstraße in Bienen

Im Zuge des barrierefreien Ausbaus der Haltestelle Bienen im gleichnamigen Ortsteil werden beide Busbuchten zu Buskaps mit taktilen und visuellen Elementen umgebaut. Hierzu wird die östliche Haltestelle nördlich der Cobrinkstraße Richtung Süden gegenüber der anderen Bushaltestelle verschoben. Die Querungshilfe mit Mittelinsel bleibt erhalten und wird ebenfalls mit taktilen und visuellen Elementen versehen. Zusätzlich wird eine weitere, barrierefreie Querung an der Cobrinkstraße errichtet. Die beiden neu- bzw. umgebauten Haltestellen erhalten jeweils zwei bzw. drei Fahrradbügel.

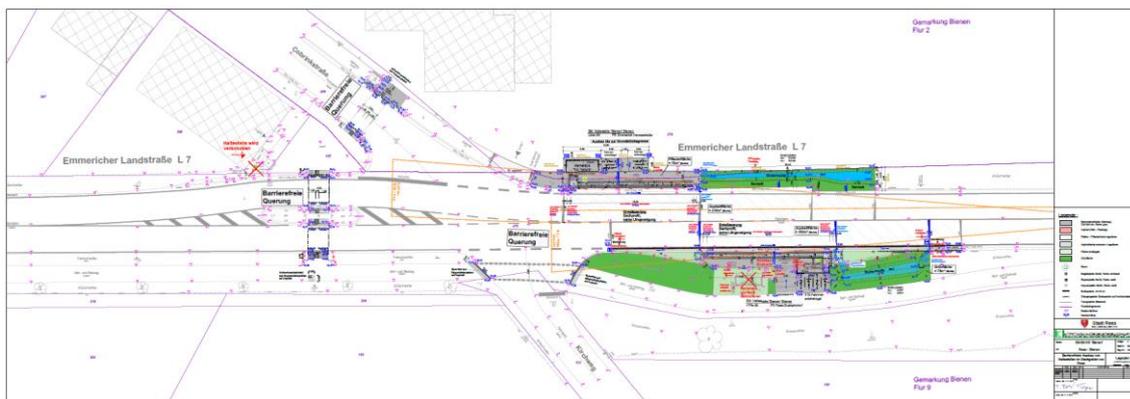


Abb. 2.7.2-1 Planungen Emmericher Landstraße (L7) im Bereich der Cobrinkstraße

2.7.3 ADFC-Fahrradklimatest 2020

In dem alle zwei Jahre stattfindenden Fahrradklima-Test, der vom ADFC durchgeführt wird, belegt die Stadt Rees im Jahr 2020 mit einer Gesamtbewertung von 3,1 bundesweit den 7. Platz von insgesamt 415 Orten in den Stadtgrößenklasse 20.000 bis 50.000 Einwohnerinnen und Einwohnern. Im Vergleich zur vorherigen Erhebung 2018 (mit einer Note von 3,0) weist kaum eine Veränderung auf.

Insgesamt nahmen 152 Personen an der Befragung zur Radverkehrsinfrastruktur teil. Am besten bewertet wurde die geöffneten Einbahnstraßen in Gegenrichtung (Note 1,7), die

Wegweisung für Radfahrende (Note 2,1) und das zügige Radfahren im Stadtgebiet (Note 2,2). Am schlechtesten schnitten dagegen das Radfahren im Mischverkehr mit dem Kfz (Note 3,8), die Fahrradmitnahme im Öffentlichen Verkehr (ÖV) (4,0) und die Ampelschaltungen für Radfahrende (Note 4,0) ab.¹⁵

2.7.4 Anbindung an den RS2 Radschnellweg Westliches Münsterland

Der Radschnellweg Westmünsterland (RS2) führt auf einer Gesamtlänge von ca. 60 km von Isselburg über Borken und Rhede bis nach Coesfeld auf einer stillgelegten Bahntrasse. Für die Stadt Rees ergeben sich durch den direkten Anschluss an den RS2 im Alltagsradverkehr Verlagerungspotenziale vom MIV auf das Rad insbesondere im Berufsverkehr. In einer ersten Machbarkeitsuntersuchung aus dem Jahr 2013 zum RS2 werden bereits zahlreiche Weiterführungsmöglichkeiten vom Ausgangspunkt des Radschnellwegs in Isselburg-Anholt benannt. So ergäben sich von hier aus in der Zukunft Verknüpfungsmöglichkeiten in Richtung Ulft (NL), Terborg (NL) und Doetinchem (NL) sowie über Rees und Emmerich in Richtung Arnhem (NL) und Nijmegen (NL) mit den dort bereits bestehenden Radschnellwegen. Zudem ist eine Verbindung zwischen dem RS2 und der Europa-Radbahn ab Emmerich über Rees realisierbar. Gemäß dem Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz NRW ist zukünftig für alle Radschnellwege durch das Verkehrsministerium ein Bedarfsplan aufzustellen. Liegt kein Bedarfsplan vor, werden keine weiteren Maßnahmen in Form von Machbarkeitsstudien begonnen.

Der Bahnhof Empel-Rees bietet eine ideale Verknüpfungsmöglichkeit zwischen Bahn und Rad. Daher eignet sich eine Radverkehrsanbindung der Stadt Rees an den RS2 entweder über den Bahnhof Empel-Rees entlang der B 67 oder entlang der Anholter Straße (L 458) und der Verknüpfung mit dem Bahnhof Millingen (bei Rees). Entsprechende Vorarbeiten u. a. bzgl. des Grunderwerbes, welcher zur Errichtung eines Radweges entlang der B 67 notwendig sind, laufen bereits.

2.8 Unfallgeschehen mit Radfahrereteiligung in der Stadt Rees

Im Rahmen der Verkehrssicherheit ist es von besonderer Relevanz, die Unfallhäufungsstellen innerhalb einer Stadt zu betrachten, um Verbesserungen der Verkehrssicherheit zu erzielen. Unfallhäufungsstellen liegen dann vor, wenn an einem Knotenpunkt oder einem kurzen Streckenabschnitt an einer Straße die Zahl gleicher Unfallarten, Unfalltypen oder Unfallursachen einen bestimmten Wert überschreiten. Die Definition ist in jedem Bundesland unterschiedlich geregelt.¹⁶ Im Stadtgebiet von Rees konnte folgende Unfallhäufungsstelle identifiziert werden:

- Unfallhäufungsstelle an der Kreuzung L7/ Empeler Straße

Da die oben genannte Unfallhäufungsstelle bekannt ist und unter Beobachtung steht, erfolgt keine tiefergehende Analyse des Unfallgeschehens mit Radfahrereteiligung in der Stadt Rees. Nichtsdestotrotz können die entwickelten Maßnahmen des Maßnahmenkonzepts das Unfallgeschehen an dieser Unfallhäufungsstelle minimieren.

¹⁵ Quelle: Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. (2022): Ergebnisse ADFC-Fahradklima-Test 2020.

¹⁶ In Anlage 3 der Aufgaben der Unfallkommission in Nordrhein-Westfalen Gemeinsamer Runderlass des Ministeriums des Inneren 414-61.05.04 und des Ministeriums für Verkehr III B 3 58.91.16 ist definiert, wann es sich um eine Unfallhäufungsstelle handelt.

3 Erarbeitung einer Netzkonzeption für den Alltagsradverkehr

Insgesamt setzt das Radverkehrskonzept der Stadt Rees auf die Stärkung der Wegebeziehung innerhalb der Stadt sowie die Anbindung zu den angrenzenden Nachbarkommunen. Der Fokus liegt dabei vor allem auf dem Alltagsradverkehr, der auf zügigen, direkten und sicheren Wegen zurückgelegt werden soll, um möglichst viele Pkw-Fahrten durch das Fahrrad zu ersetzen. Das klassifizierte Straßennetz stellt dabei historisch bedingt häufig die direkteste Verbindung innerhalb der Stadt und zu den angrenzenden Nachbarstädten dar.

Grundsätzlich sollten im Alltagsradwegenetz die Anforderungen aller Nutzergruppen berücksichtigt werden und sind dementsprechend bei der Netzplanung zu berücksichtigen. Die Formulierung von Standards, die sich an den technischen Regelwerken und den Anforderungen der Radfahrenden orientieren, soll dabei helfen, mit Freude das Fahrrad zu benutzen.

3.1 Anforderungen wichtiger Nutzergruppen

Die Ansprüche der Radfahrenden variieren je nach Alter, Erfahrung und Ziel des Weges. Daraus lassen sich vier Gruppen von Radfahrenden ableiten: Erwachsene Alltagsradelnde, Kinder und Jugendliche, Ältere Menschen sowie Freizeitradelnde.

Erwachsene Alltagsradelnde

Die Gruppe der erwachsenen Alltagsradelnden zeichnet sich durch Erfahrung und Selbstsicherheit aus. Sie sind mitunter mit Fahrradanhängern oder Lasträdern unterwegs und bevorzugen möglichst schnelle und direkte Verbindungen. Hierfür nutzt die Gruppe auch die Fahrbahn oder parallel zur Fahrbahn geführte getrennte Radwege.

Kinder und Jugendliche

Kinder bis 8 Jahre müssen auf dem Gehweg in Schrittgeschwindigkeit fahren. Danach dürfen Kinder bis 10 Jahre weiterhin auf dem Gehweg fahren. Jugendliche im Alter von 13 bis 17 Jahren gelten als selbstsichere Radfahrerinnen und Radfahrer. Sie bevorzugen, ebenfalls wie die Gruppe der erwachsenen Alltagsradelnden, schnelle und direkte Wegestrecken. Sowohl für Kinder als auch für Jugendliche ist die Führung auf baulich von der Fahrbahn getrennten Radwegen sinnvoll. Die häufigsten Wegezwecke sind die Schul- und Freizeitwege.

Ältere Menschen

Ältere Menschen sind vor allem Alltags- und Freizeitradfahrende. Die Gruppe bevorzugt ebene, griffige Flächen und eine vom Kfz-Verkehr getrennte Führung. Darüber hinaus ist insbesondere die soziale Sicherheit im öffentlichen Raum von großer Bedeutung.

Freizeitradelnde

Die Gruppe der Freizeitradelnden benötigt eine gut befahrbare, glatte, allwettertaugliche Wegeoberfläche abseits der Hauptverkehrsstraßen mit einem hohen Erlebniswert. Die Strecke sollte über eine durchgängige Radwegweisung verfügen.

Anhand der differenzierten Ansprüche der Radfahrenden lassen sich in der nachfolgenden Darstellung der Netzhierarchie die unterschiedlichen Ausstattungsmerkmale und Qualitäten der Radwege ableiten. Bedeutsame Ziele an Haupttrouten richten sich überwiegend an Alltagsradler und ältere Menschen, während wichtige Einrichtungen für Kinder und Jugendliche vornehmlich in dicht besiedelten Wohngebieten und Ortsteilen zu finden sind. Die Belange der Fahrradurlauber werden dagegen auf ergänzenden Radrouten erfüllt, deren Erlebniswert über der Anbindung von Zielen im Alltagsverkehr steht.

3.2 Qualitätsstandards Radverkehr

Die Formulierung von Qualitätsstandards für den Radverkehr dient als Grundlage und Zielvorgabe für Planungen und Entwicklungen von Radverkehrsanlagen in der Gesamtstadt. Diese Standards orientieren sich an den aktuellen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010).¹⁷ Es ist das zentrale Regelwerk für die Gestaltung von Radverkehrsanlagen in Deutschland. Die ERA bildet die Grundlage für Planung, Entwurf und Betrieb von Radverkehrsanlagen. Sie gelten für den Neubau und die wesentliche Änderung von Straßen. Für bestehende Straßen wird ihre Anwendung empfohlen. Berücksichtigung finden auch aktuelle Entwicklungen im Bereich Radschnellwege oder Radvorrangrouten sowie die steigende Nutzung elektrisch betriebener Fahrräder, die neue Herausforderungen an die Infrastruktur stellen.

Inwiefern der Radverkehr auf der Fahrbahn im Mischverkehr oder getrennt vom Kfz-Verkehr geführt werden soll, ist nicht eindeutig definiert und abhängig von verschiedenen Faktoren. Als Orientierung können gemäß ERA (vgl. Kapitel 2.3.3 ERA) die Verkehrsstärke und die zulässige Höchstgeschwindigkeit herangezogen werden. Exemplarisch ist die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr (auf der Fahrbahn ohne Radverkehrsanlage) auf Straßen mit wenig Kfz-Verkehr und wenig Lkw-Verkehr (max. 700 Kfz/h) zu empfehlen. Die Geschwindigkeit sollte maximal 30 km/h betragen. Daher bietet sich die Führung im Mischverkehr besonders in verkehrsberuhigten Bereichen, Tempo-30-Zonen und ruhigen Anwohnerstraßen an.

Allerdings haben auch weitere Faktoren abseits der Geschwindigkeit und der Kfz-Verkehrsstärke Einfluss auf die Radwegeführung:

- Flächenverfügbarkeit des Straßenraums: Die Fahrbahnbreite und der Seitenraum spielen bei der Führung des Radverkehrs eine entscheidende Rolle. Je nach Nutzungsanforderung sind entsprechende Breiten erforderlich. Es ist daher je nach Erfordernis zu überprüfen, ob die gegebenen Querschnitte beispielsweise durch eine Neuaufteilung eine optimierte Führung des Radverkehrs realisieren lassen.
- Schwerlastverkehrsstärke: Besteht ein hohes Verkehrsaufkommen durch Lkws oder andere Schwerlastverkehre, sollte der Radverkehr in der Regel im Seitenraum geführt werden.
- Parken: Durch ein- und ausparkende Pkws und das Öffnen von Wagentüren entstehen Gefährdungspotenziale. Dabei ist zu prüfen, wie und wie lange auf dem untersuchten Abschnitt geparkt wird und welche die daraus resultierend sicherste Führung ist.
- Knotenpunkte und Grundstückszufahrten: An Knotenpunkten und Grundstückszufahrten sind ein- und abbiegende Kfz-Verkehre zu berücksichtigen. Bei einer hohen Anzahl von Zufahrten (z. B. Zufahrt zu Supermärkten) und Einmündungen mit hoher Zahl von ein- und abbiegenden Fahrzeugen, sollte der Radverkehr eher auf der Fahrbahn und nicht im Seitenraum geführt werden.
- Längsneigung: „Je stärker und länger die Steigung, umso mehr spricht dies für eine Führung im Seitenraum“¹⁸

Ob Radfahrende vor Ort auf der Fahrbahn oder abseits im Seitenraum auf baulichen Radwegen geführt werden sollten, ist immer im Einzelfall zu prüfen.

In § 2 der StVO ist die **Benutzungspflicht von Radwegen** geregelt. Die Zeichen 237, 240 und 241 sind als benutzungspflichtige Radwege gekennzeichnet (vgl. Abb. 3.2-1). Radwege, die eine solche Beschilderung aufweisen, müssen von Radfahrenden benutzt werden.

Es besteht jedoch keine Radwegebenutzungspflicht, wenn der Radweg „wegen der Beschaffenheit [...] oder [des] Zustandes (z. B. tiefer Schnee, Eis, Löcher) für Radfahrende nicht zumutbar ist“ (Rechtsprechung, z. B. Bouska in NVZ 1991).

¹⁷ Quelle: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) (2010): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen.

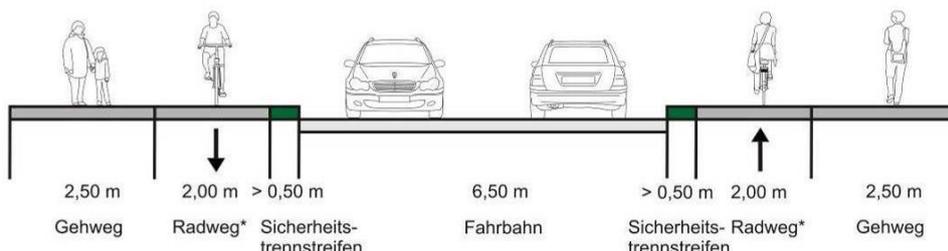
¹⁸ Quelle: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) (2010): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. Kapitel 2.3.5.

		
<p align="center">Radweg Zeichen 237 StVO</p>	<p align="center">Getrennter Geh- und Radweg Zeichen 241 StVO</p>	<p align="center">Gemeinsamer Geh- und Radweg Zeichen 240 StVO</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Der Radverkehr darf die Fahrbahn nicht benutzen, sondern ist verpflichtet den Radweg (baulich angelegt oder Radfahrstreifen) zu benutzen • Andere Fahrzeuge sind nicht erlaubt, nur durch Zusatzzeichen • Andere Verkehrsträger müssen auf den Radverkehr Rücksicht nehmen • Breite: mind. 2,00 m 	<ul style="list-style-type: none"> • Der Radverkehr darf die Fahrbahn nicht benutzen, sondern ist verpflichtet den getrennten Geh- und Radweg (baulich angelegt) zu benutzen • Keine andere Verkehrsart ist auf dem Geh- und Radweg erlaubt, nur durch Zusatzzeichen, dann darf jedoch nur der Radweg benutzt werden • Breite für den Radweg: mind. 2,00 m 	<ul style="list-style-type: none"> • Der Radverkehr darf die Fahrbahn nicht benutzen, sondern ist verpflichtet den gemeinsamen Geh- und Radweg (baulich angelegt) zu benutzen • Der Radverkehr muss auf solchen Wegen auf Fußgänger Rücksicht nehmen • Breite • innerorts: mind. 2,50 m • außerorts: mind. 2,50 m

Abb. 3.2-1 Benutzungspflichtige Radwege (Zeichen StVO 237, 240, 241)

Die Benutzungspflicht von Radwegen im Stadtgebiet sollte nur dort angeordnet werden, wo es zwingend erforderlich ist. Ist dies jedoch nicht realisierbar, sollte die Anlage von getrennten Geh- und Radwegen mit dem Zeichen 241 StVO bevorzugt werden. Die Mindestbreiten für den Fußverkehr (2,50 m) sind einzuhalten. Eine bauliche Trennung der Flächen für den Fuß- und Radverkehr erfolgt durch einen mindestens 30 cm breiten taktile erfassbaren und kontrastierenden Streifen. Wenn es unumgänglich ist, sollte die Regelung „Gehweg, Radfahrer frei“ mit der Beschilderung Zeichen 239 StVO mit dem Zusatzzeichen 1022-10 StVO gewählt werden. Eine gemeinsame Führung von Fußgängern und Radfahrern ist jedoch grundsätzlich zu vermeiden.

Beispielquerschnitte mit Breitenmaße für bauliche Radwege im Einrichtungsverkehr sowie als kombinierter Geh- und Radweg sind in den Abbildungen 3.2-2 und 3.2-3 gemäß ERA 2010¹⁹ dargestellt.



*Radweg: bei beidseitigem Zweirichtungsradschwergewicht mind. 2,50 m Radwegebreite

Abb. 3.2-2 Einrichtungsradweg (innerorts) (gemäß ERA 2010, Kapitel 2.2.1)

¹⁹ Quelle: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) (2010): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen.

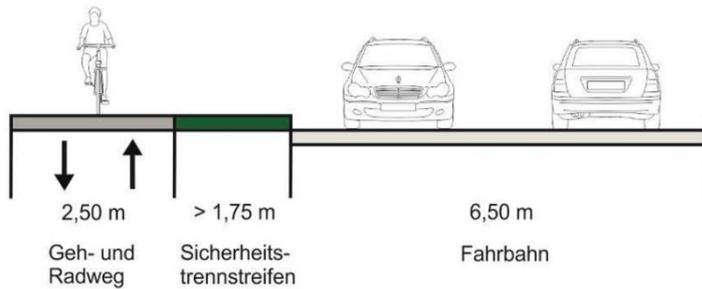


Abb. 3.2-3 Kombiniertes Geh- und Radweg (außerorts) (gemäß ERA 2010, Kapitel 2.2.1)

Schutzstreifen werden auf der Fahrbahn durch eine gestrichelte Linie markiert und dürfen in Ausnahmefällen (z. B. im Kfz-Begegnungsverkehr) auch von Kraftfahrzeugen genutzt werden. Sie tragen dazu bei, den Mischverkehr aus Kfz und Fahrrad verträglicher zu gestalten und kommen dann zum Einsatz, wenn aus Platzgründen keine Radfahrstreifen angelegt werden können. Parken und Halten ist für den Kfz-Verkehr nicht erlaubt. Als Radfahrer darf auch außerhalb der Schutzstreifen gefahren werden. Schutzstreifen sollten eine Regelbreite von mindestens 1,50 m nicht unterschreiten (vgl. Abb. 3.2-4). Bei angrenzendem Längsparken mit häufigem Wechsel ist ein Sicherheitstrennstreifen von 0,50 m vorgesehen. Nicht geeignet ist diese Führungsform bei hohem Verkehrsaufkommen mit Lkw-Anteilen und anderen Schwerlastverkehren (>1.000 Schwerlastverkehr pro Tag).²⁰

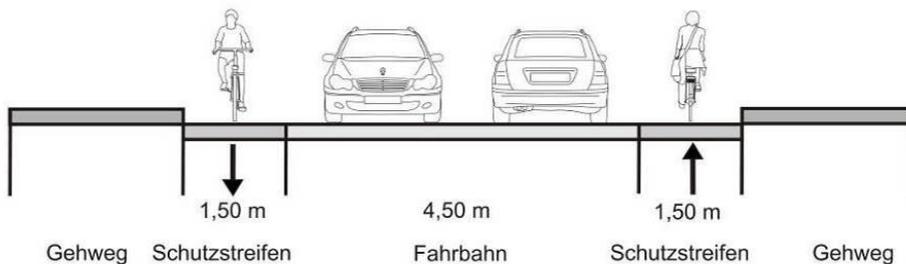


Abb. 3.2-4 Schutzstreifen (innerorts) (gemäß ERA 2010, Kapitel 2.2.1)

Radfahrstreifen sind vom Kfz-Verkehr durch eine breite, durchgezogene Linie abgetrennt. Häufig sind sie mit einem Fahrradpiktogramm versehen. Gegenüber Schutzstreifen sind Radfahrstreifen benutzungspflichtig und mit dem Zeichen StVO 237 ausgeschildert. Sie dürfen vom Kfz-Verkehr nicht überfahren werden. Parken und Halten ist auf den Radfahrstreifen ebenfalls verboten. Sofern Parkplätze für den Kfz-Verkehr angesiedelt sind, sind Sicherheitszonen in Form einer schmalen Trennlinie zu kennzeichnen oder durch bauliche Maßnahmen hervorzuheben. Radfahrstreifen bieten ein hohes Sicherheitsniveau und angenehmen Fahrtkomfort. Ein Querschnitt mit Mindestbreiten ist in Abbildung 3.2-5 abgebildet.²¹

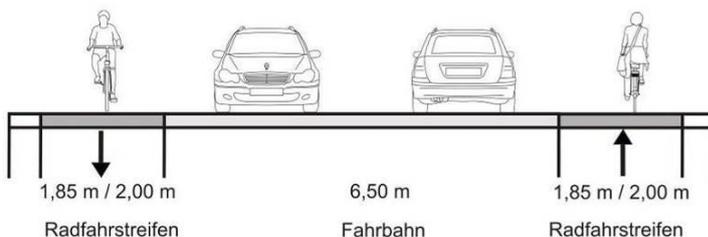


Abb. 3.2-5 Radfahrstreifen (innerorts) (gemäß ERA 2010, 2.2.1)

²⁰ Quelle: Ebenda.

²¹ Quelle: Ebenda.

Radverkehrsführung an Knotenpunkten

Grundlage für eine sichere Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten sind gute und frühzeitige Sichtbeziehungen zwischen allen Verkehrsteilnehmenden. Eine vorhandene Radverkehrsanlage muss deutlich erkennbar sein, ebenso wie die Vorfahrtsverhältnisse. Die Begreifbarkeit, Erkennbarkeit und Übersichtlichkeit stellen folglich eine Grundanforderung für sicher befahrbare Knotenpunkte dar.

Es gibt zahlreiche Regelungen für die Radverkehrsführung an Knotenpunkten. Auf diese wird im Folgenden daher nicht vertiefend eingegangen. Grundsätzlich werden an den Radverkehr an Knotenpunkten folgende Anforderungen gestellt:

- Knotenpunkte sollen aus allen Zufahrten rechtzeitig erkennbar sein
- Der Radverkehr in Knotenpunkten ist sicher zu führen
- Ausreichend dimensionierte Warteflächen sind für den Radverkehr vorzusehen
- Konfliktvermeidung von geradeaus fahrendem Radverkehr und rechts abbiegenden Kraftfahrzeugen bzw. aus der Gegenrichtung links abbiegenden Kfz-Verkehr

3.3 Ableitung eines Wunschliniennetzes

Radverkehrsplanung ist Angebotsplanung, die sich an vorhandenen und perspektivischen Quellen und Zielen der Stadt Rees orientiert. Aufbauend auf der in den zuvor dargestellten Quellen und Zielen (vgl. Kapitel 2) erläuterten Siedlungs- und Gewerbestruktur, Erreichbarkeit von sozialen und schulischen Einrichtungen, Beschäftigungsschwerpunkten, zentralen öffentlichen und Versorgungsbereichen, ÖPNV- und SPNV-Haltepunkten sowie Pendlerverflechtungen wird unter Berücksichtigung des Zentrale-Orte-Systems ein Wunschliniennetz entwickelt.

Die als Luftlinien dargestellten Wunschlinien zeigen Verbindungen von Rees zu den Nachbarkommunen sowie Verbindungen der Ortsteile untereinander auf. Die Verbindungen werden nach hoher, mittlerer und geringer Priorität eingestuft. Die Anbindung aus allen Ortsteilen in den Ortskern Rees ist grundsätzlich auf zügigen, sicheren und direkten Routen zu gewährleisten. Darüber hinaus sollen auch Nahversorgungsstandorte in den jeweiligen Ortskernen gut untereinander vernetzt sein. Das Wunschliniennetz ist in der Abbildung 3.3-1 dargestellt.

Verbindungen auf stark nachgefragten Pendler Routen und zu bedeutsamen Arbeitsplatzstandorten sind prioritär zu stärken, da sie ein hohes (Verlagerungs-) Potenzial vom MIV auf den Radverkehr darstellen. Verbindungen mit hoher Priorität bestehen beispielsweise zwischen Rees und seinen Nachbarkommunen Emmerich, Isselburg, Bochohl, Hamminkeln und Wesel (vgl. Kapitel 2.1.4).

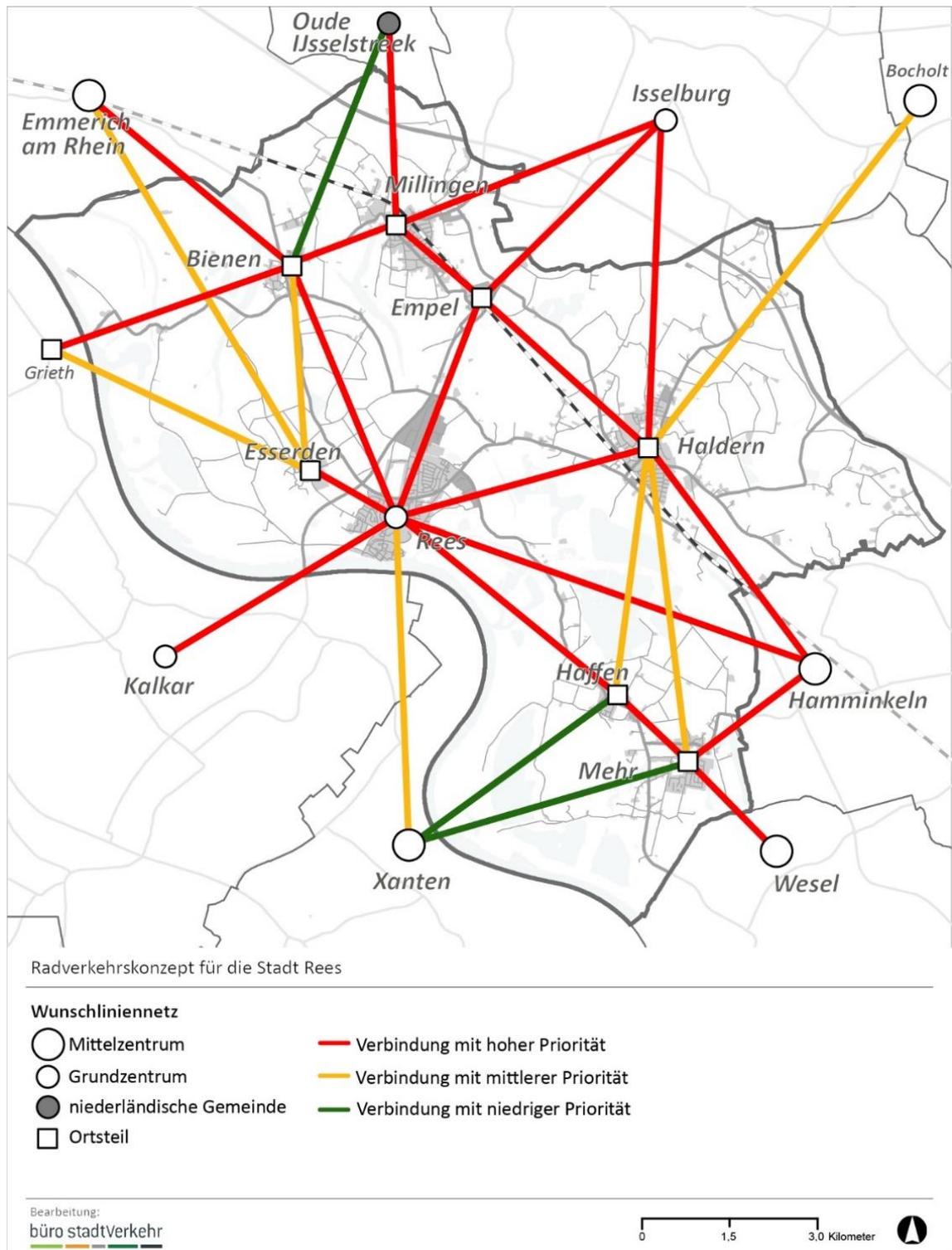


Abb. 3.3-1 Wunschliniennetz im Radverkehr

3.4 Netzkategorisierung und Qualitätsstandards

Ein hierarchisiertes Radwegenetz wird im Rahmen der Radverkehrsnetzplanung für die Stadt Rees entwickelt. Dafür wird das Luft- bzw. Wunschliniennetz unter Berücksichtigung bestehender Netzlücken und alternativer Wegeverbindungen auf das vorhandene Straßennetz umgelegt. Das in Nordrhein-Westfalen ausgewiesene Radverkehrsnetz NRW, welches alle Städte und Gemeinden in NRW mit einer einheitlichen Wegweisung verbindet, ist als Alltagsradwegenetz konzipiert, das insbesondere die Wege zur Arbeit oder zum Einkauf auf

unmittelbaren und kurzen Relationen ausweist.²² Dieses wird bei der Umlegung des Wunschliniennetzes auf das Straßennetz berücksichtigt und weiterentwickelt. Das hierarchisch abgestufte Radwegenetz für die Stadt Rees wird in insgesamt drei Kategorien, für die jeweils unterschiedliche Anforderungen gelten, gegliedert:

- Hauptnetz
- Nebennetz
- Ergänzungsnetz

Hauptnetz

Das Hauptnetz verknüpft Ortsteile und die umliegenden Städte und Gemeinden untereinander. Als Hauptverbindung für den Alltagsradverkehr verbindet es die wichtigsten Quellen und Ziele (z. B. Arbeitsplatzstandorte, Bahnhof, Einkaufen etc.). Die Führung ist dabei überwiegend entlang von Hauptstraßen als direkte Zielführung vorgesehen. Diese entsprechen häufig den Anforderungen an Wegequalität und sozialer Sicherheit.

- Verbindungen für den Alltagsradverkehr
- Direkte Verbindung an die Nachbarkommunen und umliegenden Stadt-/ Ortsteile
- Zielführung auf zügigen, sicheren und direkten Routen
- Zu allen Jahres- und Tageszeiten sicher befahrbar
- Radanlagen sollten möglichst den ERA-Standards (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) oder darüber hinaus entsprechen
- Die Anbindung aus allen Ortsteilen in den Ortskern Rees ist grundsätzlich auf zügigen, sicheren und direkten Routen zu gewährleisten

Nebennetz

Das Nebennetz konzentriert sich dagegen auf bedeutende Wegeverbindungen auf Ortskernebene. Im Fokus steht wie beim Hauptnetz der Alltagsradverkehr (z. B. Schulen, Anbindung an Haupttrouten). Die Führung der Nebenradwege kann auf Hauptstraßen und Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h liegen:

- Verbindungen für den Alltagsradverkehr
- Verbindung von den Stadt-/ Ortsteilen zum Ortskern Rees
- Verbindung von Stadtteil-/ Ortsteilzentren untereinander
- Wege im dicht besiedelten Bereich zur Vernetzung von Wohngebieten und Stadt-/ Ortsteilen
- Berücksichtigung von bedeutenden Zielen (Schulen, Haltestellen, Supermärkte)
- Die Mindestmaße der ERA 2010 sind grundsätzlich einzuhalten

Ergänzendes Freizeitnetz (Ergänzungsnetz)

Das ergänzende Freizeitnetz verläuft überwiegend auf touristischen Radwegen und dient damit dem touristischen (überörtlichen) Freizeitradverkehr. Die Möglichkeit einer Parallelführung zum Haupt- und Nebennetz ist dabei nicht ausgeschlossen. Die Wege weisen zumeist nicht die direkteste Führung auf, sondern liegen abseits von Hauptverkehrsstraßen überwiegend im Grünen.

- Vorwiegend für den Freizeitverkehr ausgerichtet (Parallelführung des Haupt- und Nebennetzes möglich)
- Verbindung für den Alltagsradverkehr ist zu prüfen
- Wegeverbindung abseits des Straßenverkehrs

In Abbildung 3.4-1 ist das Haupt-, Neben- und Ergänzungsnetz graphisch dargestellt. Die in den vorangegangenen Kapiteln dargestellten bedeutenden Quellen und Ziele sind hierfür als Ziel mit hohem, mittlerem und niedrigem Radverkehrspotenzial eingeordnet worden.

²² Quelle: Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (2020): Das landesweite Radverkehrsnetz NRW. Abrufbar unter: www.radverkehrsnetz.nrw.de/rvn_rvn.asp.

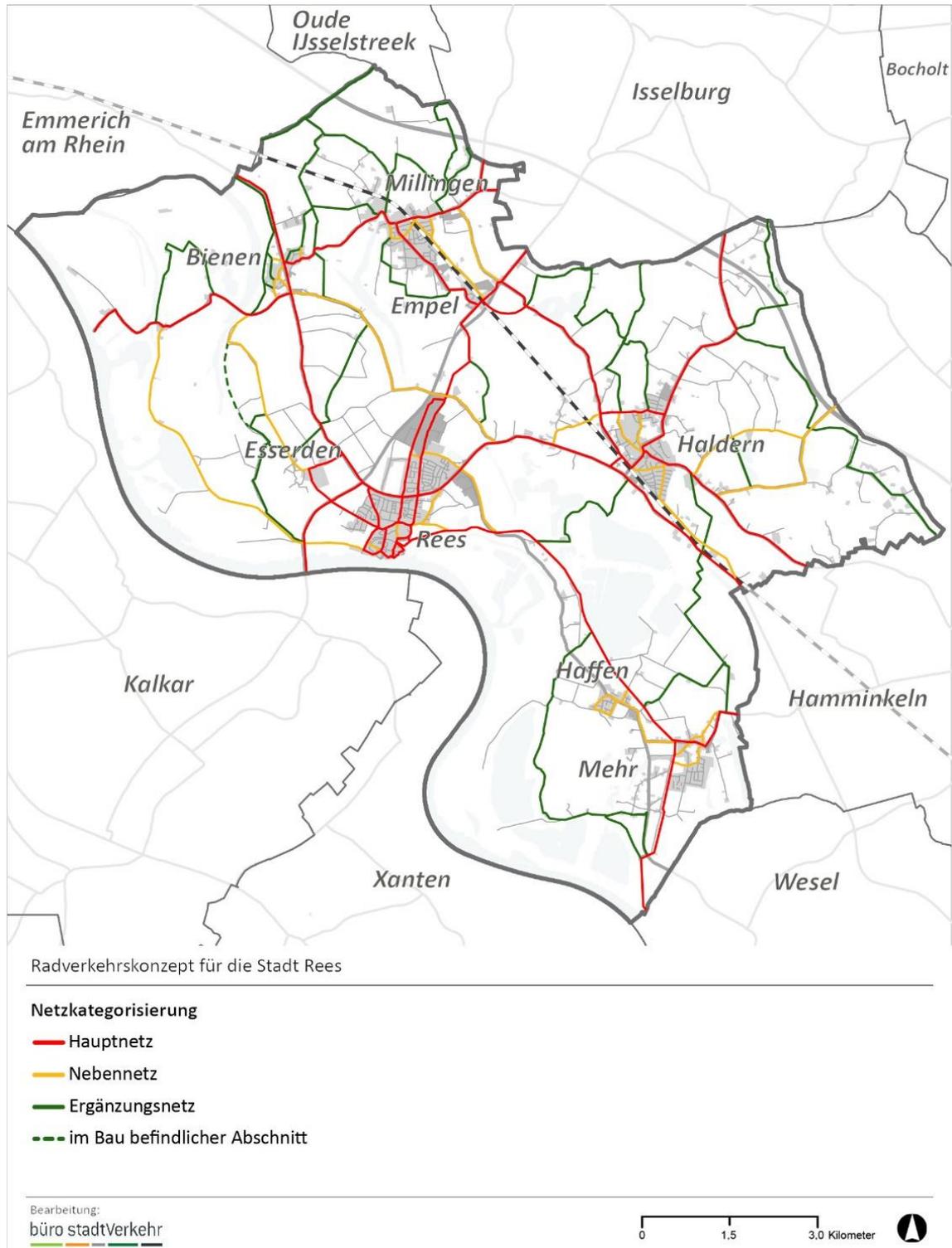


Abb. 3.4-1 Netzkategorisierung im Radverkehr

Die Hauptradwege verlaufen ausgehend von der Altstadt Rees zu den Ortsteilen Bienen, Empel, Esserden, Haffen, Haldern sowie Mehr und Millingen bis in die umliegenden Kommunen. Wichtige Quellen und Ziele (z. B. Arbeitsplatzschwerpunkte, Schulen etc.) werden durch das Hauptnetz abgedeckt.

Die Mindestmaße der ERA sind auf den Haupt- und Nebenradwegen grundsätzlich einzuhalten. An hochfrequentierten Hauptradwegen können die Standards sogar über die Mindestmaße der ERA hinaus geplant werden. Beispielsweise können Radwege, die außerorts als gemeinsame Geh- und Radwege geführt werden und ein erhöhtes Radverkehrsaufkommen aufweisen bzw. bei dem ein zunehmendes Radverkehrsaufkommen zu erwarten ist, durchaus auf eine Breite von 3,00 m ausgebaut werden. Die Regelmaße gemäß ERA 2010 beträgt jedoch nur 2,50 m.

3.5 Untersuchungsnetz für den Radverkehr

Im Anschluss an die Herleitung der Netzkategorisierung wird das Untersuchungsnetz für den Radverkehr in Rees vorgestellt. Dieses dient insbesondere für die Bestands- und Mängelanalyse und im späteren Arbeitsverlauf zur Maßnahmenentwicklung als Grundlage. Basis für das Untersuchungsnetz (Analysenetz) ist das zuvor dargestellte hierarchisierte Netz (vgl. Kapitel 3.4). Die Bestandsanalyse wurde mittels einer eigenen Befahrung durch das Team von büro stadVerkehr durchgeführt, bei der die Radverkehrsinfrastruktur detailliert aufgenommen worden ist.

Das gesamte Analysenetz wurde auf Netzlücken, Gefahren und Barrieren hin überprüft. In Kapitel 3.6 werden anschließend die Mängel im Netz aufgezeigt. Der Fokus wird auf das Haupt- und Nebennetz gelegt, da der Schwerpunkt des Konzeptes auf der Stärkung des Alltagsradverkehrs liegt. Berücksichtigt wurden dabei auch die zahlreichen Anregungen und Ideen sowie Mängel aus der Online-Beteiligung sowie der ersten Bürgerveranstaltung im November 2021 (s. Kap. 1.3).

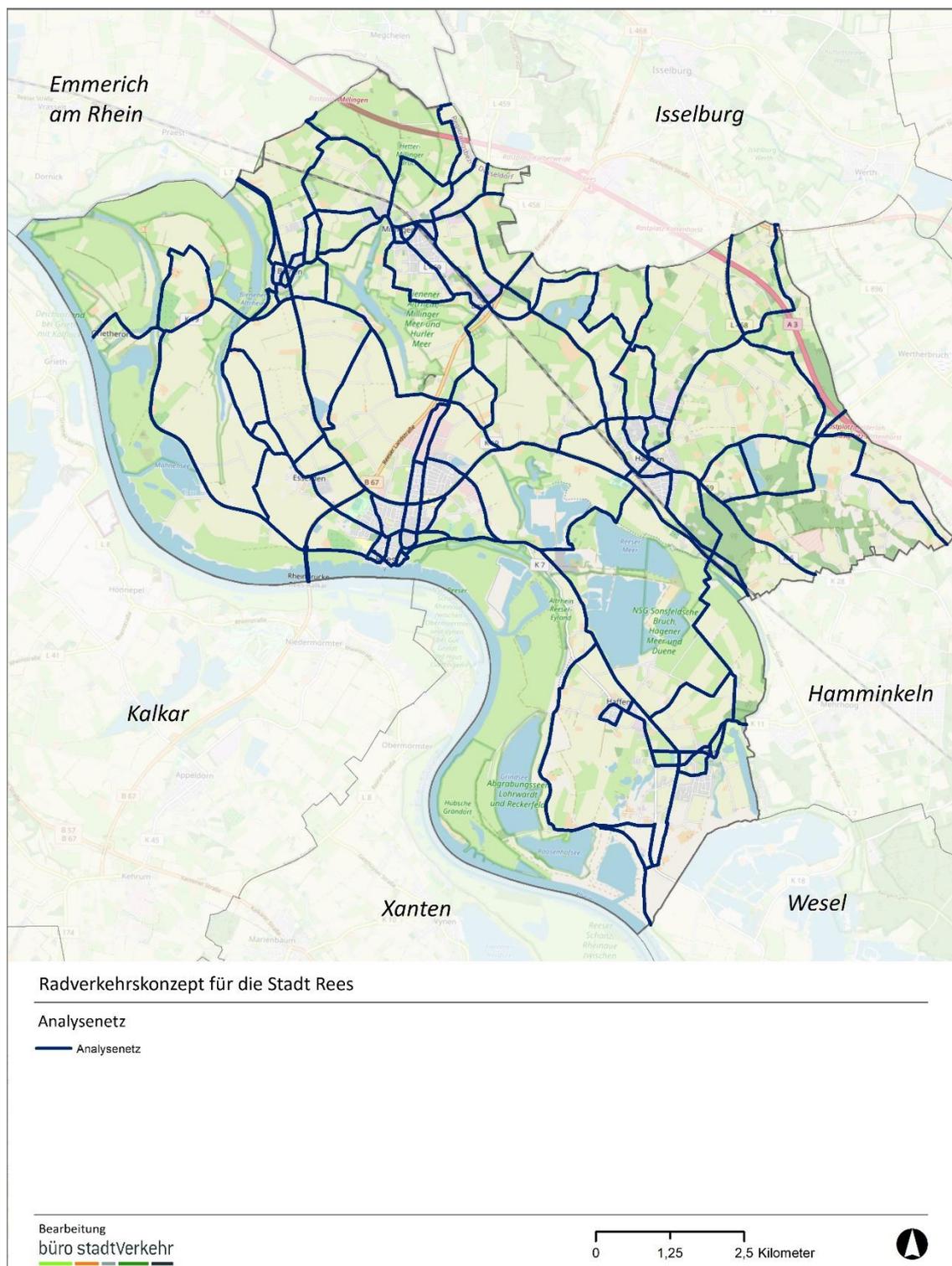


Abb. 3.5-1 Analysenetz

Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurden für das Stadtgebiet Rees folgende Führungsformen an Radverkehrsanlagen und Knotenpunkten im Untersuchungsnetz ermittelt:

Führungsformen an Radverkehrsanlagen

- Führung im Mischverkehr (Fahrbahn)
- Gemeinsamer Geh- und Radweg (einseitig und beidseitig geführt)
- Getrennter Geh- und Radweg (einseitig und beidseitig geführt)
- Eigenständige Wegführung
- Fahrradstraße
- Kein Radangebot vorhanden



Abb. 3.5-2 Führung auf der Fahrbahn,
Heresbachstraße



Abb. 3.5-3 Getrennter Geh- und Radweg,
Florastraße (Zweirichtungsverkehr)



Abb. 3.5-4 Gemeinsamer Geh- und Radweg,
Rheinstraße (Zweirichtungsverkehr)



Abb. 3.5-5 Fehlendes Radangebot, Reeserward

Knotenpunkte

- Lichtsignalanlage
- Kreisverkehr
- Querungshilfe

Es fällt auf, dass in den Wohngebieten der Radverkehr vorwiegend im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt wird. In den Wohngebieten herrscht vornehmlich eine Geschwindigkeit von Tempo 30. Auf Straßen mit einer geringen Geschwindigkeit bis maximal 30 km/h wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt. In Tempo-30-Zonen dürfen benutzungspflichtige Radwege nicht ausgewiesen werden (vgl. § 45 StVO Abs. 1c). Auch das Aufbringen von Schutzstreifen ist unzulässig, da Straßen in Tempo-30-Zonen keine Fahrstreifenbegrenzungen und Leitlinien umfassen dürfen.²³

Alle Knotenpunkte auf dem Analysenetzen wurden im Rahmen der Bestandsaufnahme untersucht. Die Knotenpunkte werden im weiteren Verlauf folgendermaßen kategorisiert:

- Innerortskreisel
- Unsignalisierter Knotenpunkt
- Knotenpunkt mit Teilsignalisierung
- Knotenpunkt mit Vollsignalisierung

Die Kategorie „unsignalisierter Knotenpunkt“ befindet sich vornehmlich an den dreiarmigen Knotenpunkten. Knotenpunkte mit Vollsignalisierung sind dagegen besonders an Hauptverkehrsstraßen mit höheren Verkehrsaufkommen vorzufinden. Eine tiefere Analyse der Mängel und Maßnahmen an den ausgewählten Knotenpunkten erfolgt in den anstehenden Kapiteln.

²³ Quelle: Straßenverkehrsordnung (StVO) § 45 StVO Abs. 1c

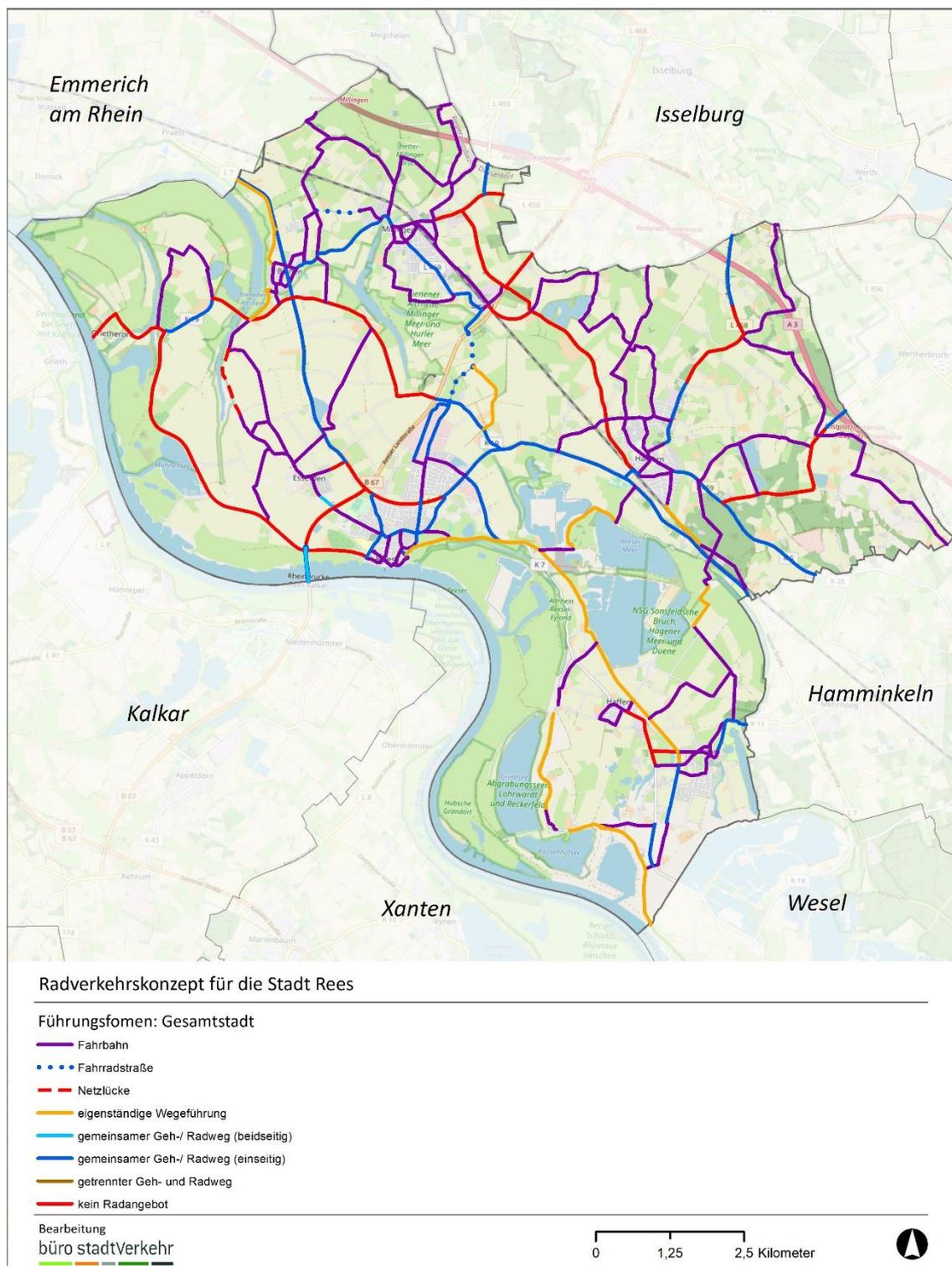


Abb. 3.5-6 Führungsfomen im Bestand

3.6 Mängelanalyse der Netzkonzeption

In Kapitel 3.6 werden die Kriterien der Mängelanalyse an den Radverkehrsanlagen und Knotenpunkten kurz vorgestellt. Als Indikatoren für die Ermittlung der Mängel dienen die definierten Qualitätsstandards gemäß ERA (2010). Insgesamt wurden die Oberflächenzustände, Radwegebreiten und -führungen sowie die Beschilderung und Markierung erhoben und bewertet.

Mängel Oberfläche

Bei der Erhebung der Radwegeoberflächen wurde nach folgenden Kriterien bewertet:

- Gut: Oberfläche weist nur wenige bis keine Schäden auf
- Mittel: Oberflächen, die vereinzelte Unebenheiten wie Wurzelschäden, Schlaglöcher, Risse an der Oberfläche, Bewuchs und Löcher und Kanten aufweisen
- Schlecht: Oberflächen mit flächendeckenden Schäden und leichten Beschädigungen und Kanten

Mängel Radwegebreite

Im Stadtgebiet von Rees gibt es einen (benutzungspflichtige) Radweg, der nicht

- gemäß der VwV-StVO (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung)
- und/oder den Standards der ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) entspricht

Häufig werden Radwege auf benutzungspflichtigen Radwegen als getrennte Geh- und Radweg geführt, die hinsichtlich ihrer Breite unzureichend sind und nicht mehr den aktuellen Standards entsprechen.

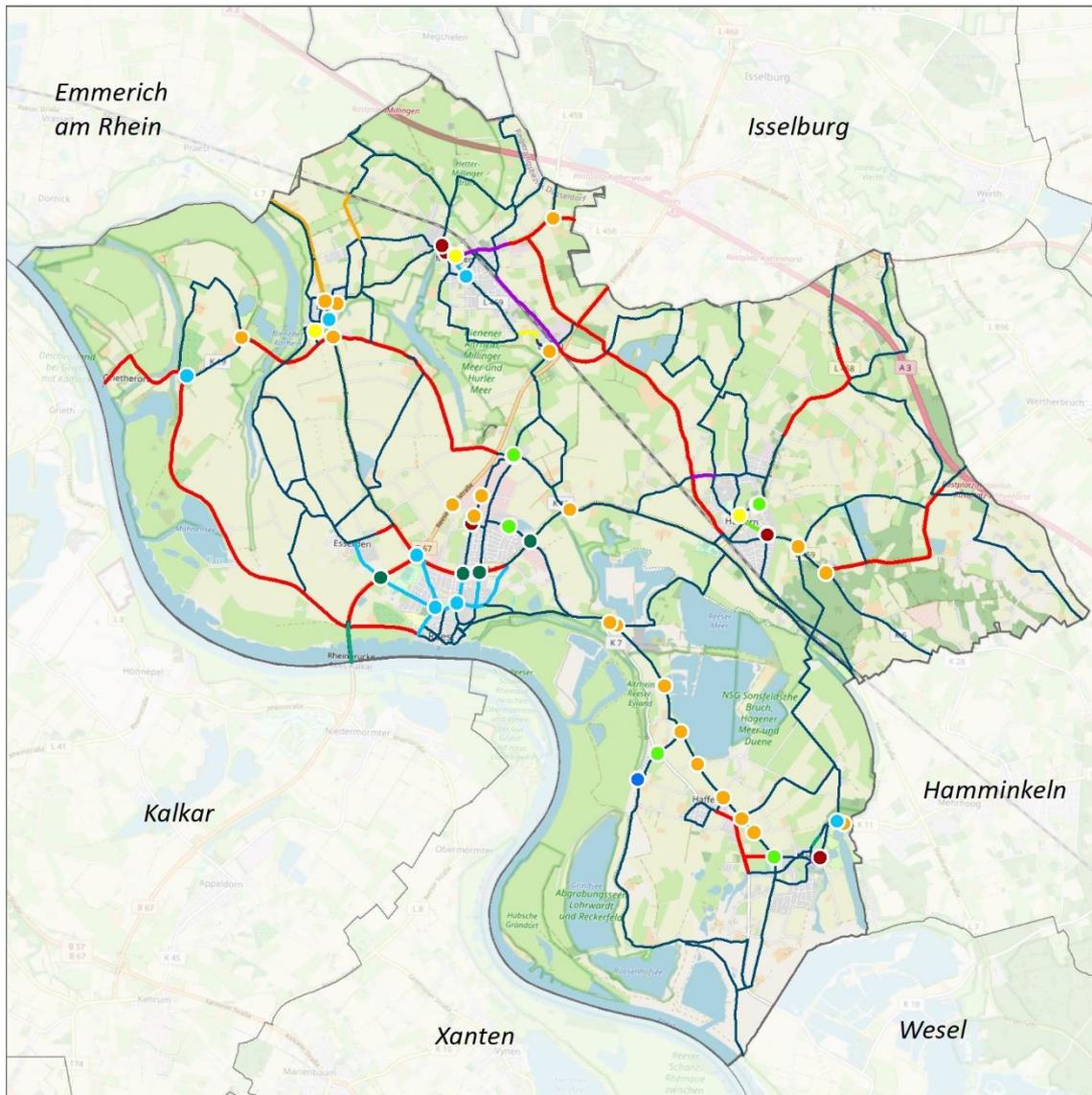
Mängel an Knotenpunkte

Die Mängelkriterien an Knotenpunkten für Überquerungsstellen, Ortseinfahrten, Kreisverkehren sowie signalisierten und nicht-signalisierten Knotenpunkten sind in Abbildung 3.6-1 dargestellt.

Überquerungsstellen	Ortseinfahrten	Kreisverkehr	Knotenpunkt signalisiert/ unsignalisiert
<ul style="list-style-type: none"> • Überquerungshilfe wie z. B. Mittelinsel oder LSA-Anlage fehlt • Unsichere Überquerungsstelle 	<ul style="list-style-type: none"> • Wechsel von Zweirichtungsverkehr zu Einrichtungsverkehr ohne Querungshilfe z. B. in Form einer Mittelinsel 	<ul style="list-style-type: none"> • Fehlende Markierung • Fehlende Beschilderung • Führung des Radverkehrs 	<ul style="list-style-type: none"> • Fehlende Furtmarkierung • Führung des Radverkehrs unsicher • Lange Wartezeiten an LSA-Anlagen • Fehlende Sichtbeziehung

Abb. 3.6-1 Mängelkriterien an Knotenpunkten

In Abbildung 3.6-2 ist eine graphische Übersicht der Mängel an Radverkehrsanlagen und Knotenpunkten dargestellt. Häufig sind auf längeren Streckenabschnitten Mängel an Radwegeoberflächen vorzufinden. An Knotenpunkten sind zudem Verbesserungen im Bereich der Radwegeführungen und ungesicherten Straßenquerungen erforderlich. Häufig fehlen hier sichere Querungshilfen. Darüber sind im Rahmen der Mängelanalyse auch Netzlücken mit fehlender Radverkehrsinfrastruktur identifiziert worden. An Ortsein- und -ausgängen fehlen außerdem oftmals sichere Überleitungen vom gemeinsamen Geh- und Radweg auf die Fahrbahn. Besonders auffällig ist ein häufiger Wechsel der Radverkehrsführungsformen. Des Weiteren besteht teilweise kein Radangebot zwischen den Ortsteilen sowie in die Nachbarkommunen. Ebenso fehlen in der Stadt Rees an einigen zentralen Standorten wie dem Busbahnhof oder den Bahnhaltdepunkten sichere und witterungsgeschützte Radabstellanlagen.



Radverkehrskonzept für die Stadt Rees

Mängelanalyse an Radverkehrsanlagen und Knotenpunkten

- | | |
|--|--|
| — Analysenetz | ● unzureichende, unsichere Verkehrsführung |
| — fehlende Radverkehrsinfrastruktur | ● fehlende/ unsichere Querungsmöglichkeit |
| — unzureichende Radwegebreite | ● LSA-Schaltung |
| — Oberflächenmängel | ● fehlende, sichere Überleitung auf die Fahrbahn |
| — unzureichende, unsichere Verkehrsführung | ● fehlende Sichtbeziehung |
| — hohe Kfz-Geschwindigkeiten; hohe Kfz-Geschwindigkeiten | ● fehlende Beschilderung |
| — Konflikt mit ruhendem Verkehr | ● unzureichende Breite Umlaufgitter |
| — fehlende Beleuchtung | |

Bearbeitung
büro stadVerkehr

0 1,25 2,5 Kilometer



Abb. 3.6-2 Mängelübersicht

In den nachstehenden Abbildungen sind Mängelbeispiele im Stadtgebiet von Rees aufgezeigt. Eine genaue Beschreibung des Zustandes ist den Maßnahmentabellen (vgl. Anhang 4) zu entnehmen.



Abb. 3.6-3 Netzlücke und unsichere Leitung auf die Fahrbahn, Am Bongert



Abb. 3.6-4 unzureichende Radabstellmöglichkeiten, Bahnhofstempel Haldern



Abb. 3.6-5 Oberflächenmängel sowie fehlende Radverkehrsinfrastruktur, Grietherbuscher Straße (K 18)



Abb. 3.6-6 fehlende Radverkehrsinfrastruktur, Grietherort (K 18)



Abb. 3.6-7 Unsichere Querungsmöglichkeit, Bergswick (K 7)



Abb. 3.6-8 Radverkehrsführung am Kreisverkehr, Empeler Straße

3.7 Zusammenfassende Stärken – Schwächen – Chancen – Risiken – Analyse (SWOT)

Nachdem die Bestandsaufnahme (vgl. Kapitel 2) und die Mängelanalyse (vgl. Kapitel 3.6) anhand eigener Befahrungen und Bürgerbeteiligungen erfolgt ist, können abschließend die Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken im Stadtgebiet von Rees benannt werden.

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Rees ist verkehrsgünstig an die umliegenden Gemeinden, aber auch an die Oberzentren Oberhausen, Düsseldorf und Arnhem (Niederlande) angebunden • Drei Bahnhaltepunkte (Millingen, Empel, Haldern) mit Anschluss in Richtung Oberhausen, Duisburg, Düsseldorf und Arnhem (Niederlande) • Sehr gute Voraussetzungen zum Radfahren durch günstige topographische Gegebenheiten (flache Topographie, keine Steigungen) • Hohes touristisches Radverkehrsaufkommen • Fahrradfreundliche Distanzen auch innerhalb des Stadtgebietes 	<ul style="list-style-type: none"> • Es ist zu vermuten, dass noch viele kurze Wege mit dem Auto zurückgelegt werden • Mängel an Radwegeoberflächen • Netzlücken auf wichtigen Verbindungen (z. B. Isselburger Straße, Emmericher Landstraße, Reeserward) • Fehlende sichere Querungsmöglichkeiten auf wichtigen Achsen • Fehlende sichere und witterungsgeschützte Radabstellanlagen insbesondere an den Bahnhaltepunkten, in der Altstadt von Rees und bedeutenden Bushaltestellen
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> • Nutzung der guten Rahmenbedingungen für Radfahrende (Topographie) • Pendlerbeziehung in die angrenzenden Nachbarkommunen → Verlagerungspotenzial vom MIV auf den Radverkehr • Optimierung der überregionalen Anbindung • Stärkung der Multi-/ Intermodalität zur Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV (u. a. Ausbau von Fahrradboxen an zentralen SPNV-Haltepunkten) • Verbesserung der Radwege insb. zu bedeutenden Quellen und Zielen (z. B. Schulwege, Arbeitsplatzstandorte) • Schaffung sicherer Radabstellanlagen an bedeutenden Zielen (Versorgungsbereiche, öffentliche Einrichtungen, Haltestellen) 	<ul style="list-style-type: none"> • Planungs- und Umsetzungskosten der entwickelten Maßnahmenvorschläge (z. B. Ausbau der Radweeinfrasturktur auf bestimmte Radverkehrsstandards) • Klassifizierte Straßen liegen nicht in der Bau- last der Stadt Rees • Unzureichende Nutzung der guten Rahmenbedingungen • Fahrrad stellt noch kein ganzjähriges Verkehrsmittel dar (Schaffung von Alternativen bei „schlechten“ Wetterverhältnissen und in den Wintermonaten) • ggf. autoaffine Bevölkerung/ Mobilitätsgewohnheiten und daher geringe Bereitschaft auf das Rad umzusteigen

Abb. 3.7-1 SWOT-Analyse

4 Maßnahmenkonzept Radverkehr

Die Maßnahmenkonzeption für den Radverkehr konzentriert sich auf punktuelle Maßnahmenvorschläge, die auf der Mängelanalyse aufbauen. Grundlage bildet das abgeleitete Analysenetz für den Radverkehr (vgl. Abb. Abb. 3.5-1). Zusätzlich werden allgemeine Maßnahmen benannt, die bei neuen Planungen bzw. Baumaßnahmen berücksichtigt werden sollen (z. B. Barrierefreiheit). Grundlage für die Radverkehrsplanung sind die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen²⁴ sowie der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)²⁵ (vgl. auch Kapitel 3.2).

4.1 Allgemeine Maßnahmen

Die Allgemeinen Maßnahmen sollten bei Baumaßnahmen und Planungen im Stadtgebiet von Rees auch abseits des kategorisierten Radwegenetzes berücksichtigt und umgesetzt werden. Sie sind als Querschnittsaufgabe in jedem Handlungsfeld von Bedeutung. Sie sind dauerhaft umzusetzen und eine grundlegende Voraussetzung, um eine Erhöhung des Radverkehrsanteils am Gesamt-Modal-Split auf 25 % bis 2035 zu erreichen.

4.1.1 Führungsformen

Radverkehr auf die Fahrbahn führen

Der Radverkehr sollte, da wo es möglich ist, unter folgenden Bedingungen im Mischverkehr geführt werden, d. h. ohne Radverkehrsanlage:

- Auf Straßen mit wenig Kfz-Verkehr und kaum Lkw-Verkehr (max. 700 Kfz/h)
- Abhängig auch von der Breite der Fahrbahn (<7,50 m)
- Geringe Geschwindigkeiten bis max. 30 km/h
- Geeignete Straßen sind u. a.:
 - Verkehrsberuhigte Bereiche,
 - Tempo-30-Zonen,
 - ruhige Anwohnerstraßen

Wird die Verkehrsstärke unter Berücksichtigung der Fahrbahnbreite überschritten, sollten andere Führungsformen geprüft werden.

Sackgassen

Teilweise sind Sackgassen in Rees nicht als durchlässig für Fußgänger und Radfahrer markiert, obwohl sie durchlässig sind. Dort, wo es möglich ist, sollte das Verkehrszeichen 357-50 „für Radverkehr und Fußgänger durchlässige Sackgasse“ aufgestellt werden (vgl. Abb. 4.1.1-1).



Abb. 4.1.1-1 Zeichen 257-50/51 StVO

²⁴ Quelle: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) (2010): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen.

²⁵ Quelle: Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 20. April 2020 (BGBl. I S. 814) geändert worden ist

Öffnung von Einbahnstraßen

Für den flüssigen Radverkehr stellen Einbahnstraßen in Gegenrichtung oft Hemmnisse dar, die umfahren werden müssen. Auch die Anlieger können ihre eigene Straße mit dem Rad nur in eine Richtung befahren und werden so schon zu Beginn der Fahrt zu Umwegen gezwungen. Das Öffnen von Einbahnstraßen für den Radverkehr wird durch die Zeichen 220 mit Zusatzzeichen 1000-33 und 267 mit dem Zusatzzeichen 1022-10 StVO gewährt. Voraussetzung ist, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h beträgt, eine ausreichende Straßenbreite für Begegnungsverkehr mit dem Kfz zur Verfügung steht sowie die Verkehrsführung im Streckenverlauf und an Kreuzungen und Einmündungen übersichtlich ist.



Abb. 4.1.1-2 Zeichen 220 + Zusatzzeichen 1000-33 und 267 + Zusatzzeichen 1022-10 StVO

4.1.2 Sicherheit

Aufstellflächen für den Radverkehr bei Führung auf Fahrbahnen

An größeren Knotenpunkten, bei denen der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt wird, stehen Radfahrer häufig eng neben den wartenden Kfz. Ihnen sollte Vorrang gewährt werden. Es besteht die Möglichkeit, an Knotenpunkten mit Signalisierung eine aufgeweitete Radaufstellfläche zu markieren, um die Radfahrenden beim Aufstellen und Anfahren in das Blickfeld des Kfz-Verkehrs zu rücken. Die Radaufstellfläche sollte mindestens 3,00 bis 5,00 m lang sein sowie mit Fahrradpiktogrammen und im Idealfall roter Farbe deutlich markiert werden. Die Haltelinie des Kfz-Verkehrs wird durch eine zurückverlegte Haltelinie angeordnet.

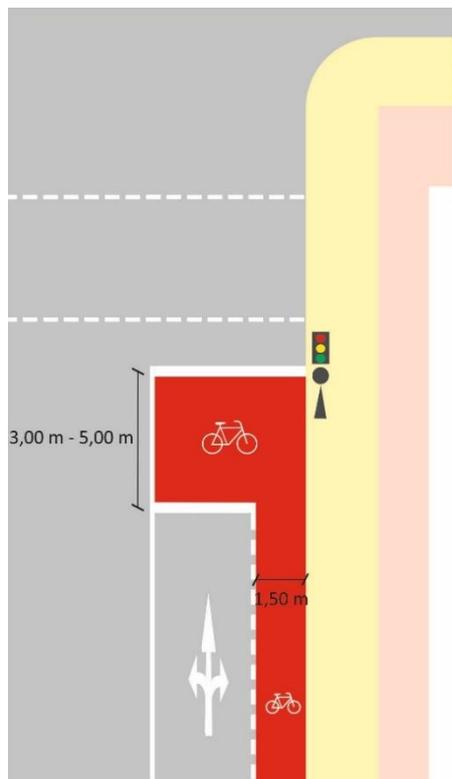


Abb. 4.1.2-1 Aufstellfläche Radverkehr (gemäß ERA 2010, Kapitel 4.4)

Beleuchtung

Die Beleuchtung von Streckenabschnitten kann die Verkehrssicherheit für Radfahrer bei Dunkelheit erhöhen. Neben der Sicherheit spielt der Aspekt der Angst bei Dunkelheit eine Rolle. Besteht der Wunsch einen Radweg mit angemessener Beleuchtung zu versehen, dann sollte die Beleuchtung den Richtlinien der Forschungsgemeinschaft für Straßen- und Verkehrswesen entsprechen. Neuerdings ist es möglich, mit geeigneter Sensorik die Beleuchtung nur dann zu betreiben, wenn der Weg auch genutzt wird (smarte Beleuchtung). Im Sinne des Umweltschutzes ist es jedoch nicht möglich (und auch nicht zielführend), alle Wege auszuleuchten (Lichtverschmutzung, Energie- und Instandhaltungskosten).

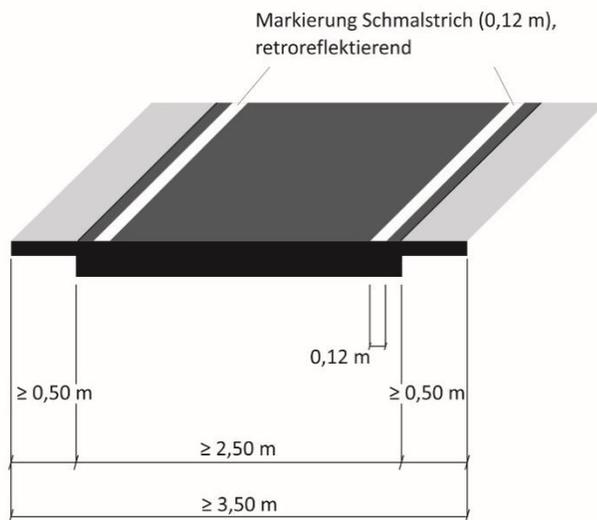


Abb. 4.1.2-2 Radweg mit Markierung eines Schmalstrichs (gemäß ERA 2010, Kapitel 9.2)

Damit Radfahrende bei Dunkelheit zumindest nicht vom Weg abkommen, können die Fahrbahn­ränder von Radwegen auch mit einem durchgehenden, retroreflektierenden Schmalstrich markiert werden (vgl. Abb. 4.1.2-2).

Fahrkomfort

An vielen Querungsstellen verhindern Bordsteinkanten eine komfortable Querung der Fahrbahn. Einige Überquerungen im Stadtgebiet sind bereits barrierefrei gestaltet worden. Dennoch sollte insbesondere im Speziellen bei anstehenden Planungsarbeiten bzw. Bau­maßnahmen die Barrierefreiheit berücksichtigt werden. Alle Überleitungen und sonstigen nutzbaren Flächen sollten barrierefrei ohne Kanten und Stufen nutzbar sein. Dies fördert erheblich den Komfort der Radfahrenden. Erfolgen kann dies zum Beispiel über Bordsteinabsenkungen. Dabei sind die Belange von Menschen mit Behinderung zu berücksichtigen (z. B. Installation von Rippenplatten etc.).

Rückbau von Umlaufgittern

Umlaufgitter und Sperrpfosten sind unpraktisch für Fahrradfahrende mit Anhängern, Lasten- oder Spezialrädern. Durch die oftmals zu schmalen Durchfahrtsbreiten zwischen den Umlaufgittern wird eine Weiterfahrt unterbunden sowie das Unfallrisiko erhöht. Gemäß ERA 2010, Kap. 9.4.2 (Überquerungsstellen ohne Lichtsignalanlage) sollte auf den Einsatz von Umlaufsperrn möglichst verzichtet werden. Sind sie im Ausnahmefall aus verkehrssi­cherheitsrelevanten Aspekten erforderlich, dann ist zu beachten, dass die Durchlassbreite der Umlaufgitter den aktuellen Anforderungen des Radverkehrs entspricht und es zu keiner Behinderung, z. B. bei der Durchfahrt mit Gepäcktaschen, Lastenrädern oder Fahrrädern mit Anhängern kommt. An Gefahrenstellen sind diese Hindernisse/ Einschränkungen für den Radverkehr allerdings nicht immer zu vermeiden, da sie zum einen dem Schutz der Verkehrsteilnehmer beim Kreuzen von Radweg und Straße dienen und andererseits den Kfz-Verkehr am Befahren des Radweges hindern. Zur Einhaltung der geforderten Durchfahrtsbreite sollte der Abstand zwischen den Sperrgittern mind. 1,50 m betragen. Außerdem ist ein Abstand vom Umlaufgitter zur Fahrbahn von 3,00 m zu berücksichtigen. Vorstellbar sind:

- Seitliche Verengung des Radweges
- Pollerinstallation gemäß ERA (Sperrpfosten sind zunächst grundsätzlich zu prüfen)
- Installation von Umlaufsperrn gemäß ERA
- Alternative Anordnung von Umlaufsperrn unter Einhaltung der Mindestmaße

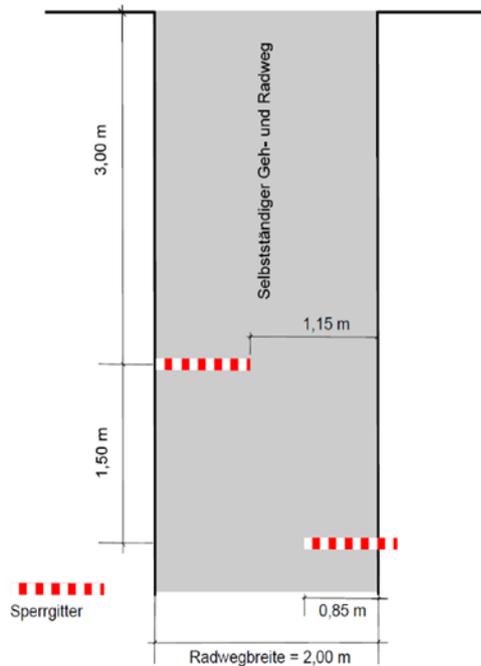


Abb. 4.1.2-3 Installation von Umlaufsperrn gemäß ERA²⁶

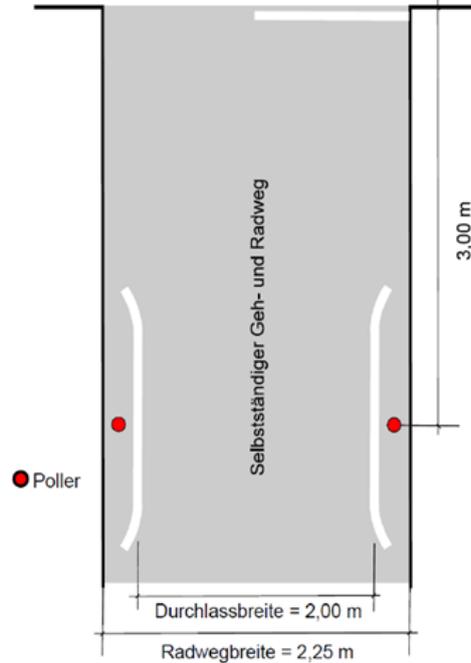


Abb. 4.1.2-4 Seitliche Verengung des Radweges²⁷

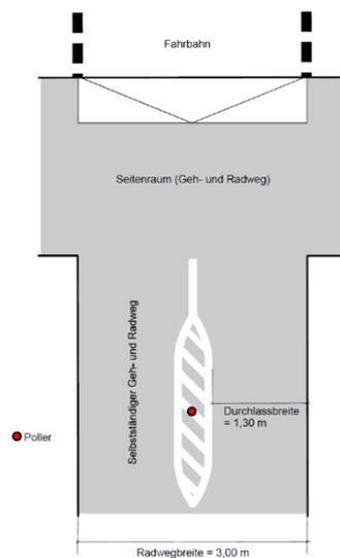


Abb. 4.1.2-5 Pollerinstallation²⁸

Führung von Radfahrern an Arbeitsstellen/ Baustellen

Arbeitsstellen/ Baustellen im Straßenraum müssen gesichert werden, um Verkehrsteilnehmende, aber auch Arbeitskräfte zu schützen. Häufig werden zwar von den

²⁶ Quelle: Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. (2015): ADFC-Empfehlungen: Umgang mit Pollern und Umlaufsperrn. Oktober 2015.

²⁷ Quelle: Ebenda.

²⁸ Quelle: Ebenda.

Behörden geeignete Anordnungen getroffen, diese aber durch Baufirmen nicht immer ausreichend und dauerhaft umgesetzt. Während Fußgänger normalerweise den Gehweg benutzen bzw. den Rand der Fahrbahn, wenn kein Gehweg vorhanden ist, gibt es beim Radverkehr mehrere unterschiedliche Führungsformen.

- Dem Radverkehr soll das Passieren der Arbeitsstelle ohne Absteigen ermöglicht werden.
- Wenn vor und/ oder hinter der Baustelle eine Benutzungspflicht für den Radverkehr besteht, soll sie möglichst entlang der Arbeitsstelle aufrechterhalten werden.
- Falls Rad- und Fußverkehr sich eine gemeinsame Fläche teilen müssen, sollte die Benutzungspflicht aufgehoben und der Radverkehr vor der Arbeitsstelle gesichert auf die Fahrbahn übergeleitet werden.
- Ggf. ist zu prüfen, ob wegen der arbeitsstellenbedingten Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn Tempo 30 angeordnet werden sollte.

4.2 Handlungsfeld Radverkehrsanlage

Das Handlungsfeld Radverkehrsanlage umfasst insgesamt sieben Maßnahmenswerpunkte bzw. -gruppen, die nachstehend erläutert werden:

Handlungsfelder Radverkehrsanlagen

Ausbau und Neubau der Radverkehrsanlage

Beleuchtung

Fahrradstraße

Geschwindigkeitsreduzierung

Markierung

Oberflächensanierung

Umbau

Änderung der Radverkehrsführung

Ausbau und Neubau von Radverkehrsanlagen

Die Anpassung der Breite der Radverkehrsanlage eines Haupt-, Neben- und Ergänzungsradwegs erfordert häufig den kompletten Neubau, um eine durchgängig asphaltierte, ebene Oberfläche zu ermöglichen. Bei einem Neubau des Radweges ist generell die Anpassung der Breite nach mindestens ERA-Standard zu empfehlen, da somit ein hoher Komfort für den Radfahrenden geschaffen wird und der betroffene Abschnitt eine Zunahme der Radfahrerzahlen ermöglicht (angebotsorientierte Planung). Dies gilt auch für die Wegekategorie „Ergänzungsradweg“.

Neben dem Komfort ist eine ausreichende Radwegebreite für eine sichere und konfliktfreie Führung von Bedeutung. Zu nennen sind in diesem Zusammenhang auch der Pedelec- und E-Bike-Verkehr (v. a. im Zweirichtungsverkehr), der durch seine höheren Geschwindigkeiten neue Ansprüche an die Radverkehrsinfrastruktur – insbesondere deren Radwegebreite im Begegnungsverkehr – stellt.

Wurden bei der Mängelanalyse Netzlücken auf den drei Wegekategorien festgestellt, sollen diese durch die Errichtung von neuen Radverkehrsanlagen gemäß den ERA-Standards oder darüber hinaus geschlossen werden. Damit werden Umwege für die Radfahrenden künftig vermieden und eine zügige Radwegeverbindung im Alltagsradverkehr gewährleistet.

Beleuchtung

Eine ausreichende und attraktive Beleuchtung auf Radwegen bietet Radfahrenden Sicherheit. Insbesondere in den Abendstunden und während der dunklen Jahreszeit erhöhen beleuchtete Radwege die Sicherheit und Attraktivität, so dass auch das Radpotenzial gesteigert wird.

Künstliche Lichtquellen tragen jedoch zum allgemeinen Artenschwund bei. Beispielsweise wird durch künstliche Lichtquellen die Orientierung von Vögeln gestört, Nachtfalter werden von den Lampen angezogen, können sich dort aber weder fortpflanzen, noch Eier ablegen oder Nahrung aufnehmen. Auch auf Pflanzen haben unnatürliche Lichtquellen negative Auswirkungen. So können Laubbäume im Herbst ihre Blätter später verlieren und sind so anfälliger für Frostschäden. Daher ist die Installation einer Beleuchtung auch immer unter dem Aspekt des Natur- und Umweltschutzes genau abzuwägen.

Fahrradstraßen

Fahrradstraßen sollen die Attraktivität des Radverkehrs steigern und Vorteile gegenüber dem Kraftfahrzeugverkehr schaffen. Andere Fahrzeuge als Fahrräder dürfen ausgewiesene Fahrradstraßen (Zeichen 244.1) nicht benutzen. Das Nebeneinanderfahren von Fahrradfahrenden ist hier durchgängig erlaubt. Durch Zusatzzeichen können andere Fahrzeuge jedoch erlaubt sein. Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist. Fahrradstraßen zeigen Radfahrenden, dass sie als Verkehrsteilnehmer wertgeschätzt werden. Fahrradstraßen werden durch die Verkehrszeichen 244.1 und 244.2 angeordnet. Mit der Drucksacke 410/21 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO reicht es nun seit Juni 2021 jedoch schon aus, wenn der Straße bereits eine hohe Netzbedeutung im Radverkehr zukommt. Die Interessen sind jedoch auch mit den Belangen anderer Verkehrsmittelnutzerinnen und -nutzer hinlänglich abzuwägen. Durch den geringen Kfz-Verkehr und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h sind Fahrradstraßen zudem deutlich weniger von Lärm- und Schadstoffemissionen betroffen.

Fahrradzonen können analog zu Tempo 30-Zonen angeordnet werden. Die Regelungen ähneln denen von Fahrradstraßen. Für den durch Fahrzeuge verursachten Verkehr gilt eine maximale Geschwindigkeit von 30 km/h. Dabei dürfen Radfahrende nicht gefährdet oder behindert werden. Zusätzlich ist für Elektrokleinstfahrzeuge das Einfahren in eine Fahrradzone erlaubt.

Ziel ist es, die Hauptachsen des Radverkehrs zu beschleunigen und Fahrradfahren komfortabler und sicherer zu gestalten. Das erhöht die Motivation mit dem Fahrrad statt mit dem Auto zu fahren, insbesondere dann, wenn es sich um kurze bis mittlere Strecken handelt.



Abb. 4.2-1 Zeichen 244.1 und 244.2 StVO

Geschwindigkeitsreduzierung

Bei Geschwindigkeiten von 30 km/h und geringem Lkw-Aufkommen kann der Radverkehr im Mischverkehr ohne Radverkehrsanlage geführt werden. Geschwindigkeitsreduzierung kann zu einer erheblichen Verkehrssicherheit für Radfahrende beitragen. Insbesondere, wenn der Fahrbahnquerschnitt keine eigenständige Radverkehrsführung zulässt, ist die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn unumgänglich.

Markierung

Maßnahmen in Form von Markierungen sind vor allem an den Stellen relevant, an denen die Sicherheit der Radfahrenden beeinträchtigt sein könnte. Im Rahmen von Markierungsmaßnahmen trägt eine farbige Markierung von Furten, Sicherheitsstreifen und Radfahrstreifen an Radverkehrsanlagen beispielsweise zu mehr Sicherheit bei.

Oberflächensanierung

Die Sanierung der Radwegeoberflächen ermöglicht eine ebene und asphaltierte Wegeführung für ein zügiges und gefahrloses Vorankommen im Alltagsverkehr. Bei empfohlenen Sanierungen sollten die Radverkehrsanlagen möglichst den gegenwärtigen Standards oder darüber hinaus entsprechen.

Umbau

An Stellen, an denen eine bauliche Umstrukturierung des Straßenquerschnittes erforderlich ist, sind Umbaumaßnahmen vorgesehen.

Änderung Radverkehrsführung

Unübersichtliche und defizitäre Radwegführungen sollen durch bauliche Anpassungen oder Änderung von Radverkehrsbeschilderung verbessert werden. Dies kann z. B. mit der Änderung der Radwegeführung einhergehen. Durch Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 km/h kann der Radverkehr auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt werden. Bei vorhandenen gemeinsamen Geh- und Radwegen, die deutlich zu schmal sind, um beiden Verkehrsträgern gerecht zu werden, kann eine Konfliktsituation damit entschärft und sowohl dem Rad- als auch dem Fußverkehr ausreichend Platz im Straßenraum gewährt werden.

4.3 Handlungsfeld Knotenpunkt

Das Handlungsfeld Knotenpunkt umfasst insgesamt sechs Maßnahmenswerpunkte bzw. -gruppen, die nachstehend erläutert werden.

Handlungsfelder Knotenpunkte
Anpassung der LSA-Schaltung
Beschilderung
Errichtung einer Querungshilfe
Sichere Führung auf die Fahrbahn
Markierung
Umbau

Anpassung LSA-Schaltung

Lichtsignalanlagen mit Anforderungstaster sind noch weit verbreitet, sodass Radfahrende zunächst die Anforderungstaste betätigen müssen, um eine Grünphase zu erhalten. Der Radverkehr sollte – sofern es sich nicht um eine Dunkelampel handelt – bei Phasenumlauf automatisch Grün erhalten. Bei breiteren Straßen/ größeren Knotenpunkten sollte der Radverkehr ein eigenes Signal erhalten. Die Grünschaltung sollte dabei für den Fuß- und Radverkehr einige Sekunden vor dem Kfz erfolgen.

Beschilderung

In die Kategorie „Beschilderung“ fallen Maßnahmen im Bereich Beschilderung von Verkehrszeichen. Beispiele sind das Verkehrszeichen 205 (Vorfahrt gewähren) und das Zusatzzeichen VZ 1000-32 (Radverkehr kreuzt von links und rechts).

Errichtung einer Querungshilfe

Eine weitere Maßnahme sieht Verbesserungen im Querungsbereich vom Radverkehr mit dem Kfz-Verkehr vor. Die Errichtung einer Querungshilfe dient der sicheren Führung des

Radverkehrs über die Fahrbahn. Die Markierung einer Wartelinie für Radfahrer (die Markierung der Fahrbahn ist im Einzelfall zu prüfen) oder die Errichtung einer ca. 3,50 m breiten (mindestens 2,50 m) Mittelinsel erhöht die Sicherheit beim Queren der Fahrbahn, da bereits ein Fahrrad mit Anhänger Längen von 3,00 bis 3,50 m aufweist.

Sichere Führung auf die Fahrbahn

Zur Schaffung einer sicheren Überleitung vom eigenständigen Radweg auf die Fahrbahn sind entsprechende bauliche Anpassungen und Markierungsmaßnahmen zu empfehlen. Auffahrbereiche für den Radverkehr mit Fahrradpiktogrammen schaffen eine sichere Führung des Radverkehrs auf die Fahrbahn bzw. von der Fahrbahn auf den Radweg.

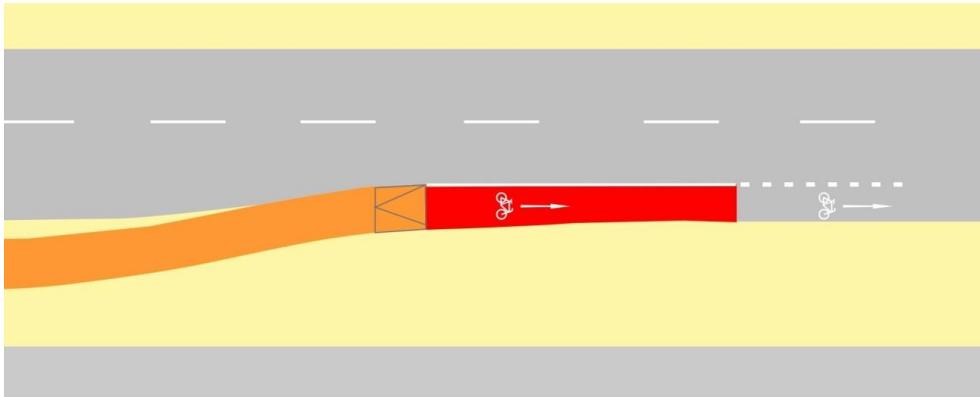


Abb. 4.3-1 sichere Radwegführung auf die Fahrbahn (gemäß ERA 2010, Kap. 9.5)

Markierung

Mithilfe von Markierungen kann die Sicherheit von Radfahrenden an Knotenpunkten gesteigert werden. Beispielsweise erhöhen rote Einfärbungen von Furten mit Fahrradpiktogrammen die Verkehrssicherheit von Radfahrenden. An unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten etc.) wird dem abbiegenden Kfz-Verkehr verdeutlicht, dass hier Radfahrer die Straße queren. Auch die Markierung von Aufstellflächen bei einer Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn fällt unter diese Kategorie (vgl. Kapitel 4.1.2).

Umbau

Hierunter werden Umbautätigkeiten verstanden, wie beispielsweise der Umbau eines Knotenpunktes zu einem Kreisverkehr oder die barrierefreie Anpassung von Geh- und Radwegen.

Änderung Radverkehrsführung

Die Änderung der Radwegführung an Knotenpunkten wird dann empfohlen, wenn keine sichere Führung des Radverkehrs an den Knotenpunkten besteht (z. B. fehlende Sichtbeziehungen, Vorfahrtsregelungen etc.).

Ein Beispiel ist die sichere Führung des Radverkehrs auf die Fahrbahn vor innerörtlichen Kreisverkehren. Die Führung des Radverkehrs auf die Fahrbahn wird bis zu einer Verkehrsstärke von 15.000 Kfz/24h anerkannt. Wird der Radverkehr zuvor auf einem Radweg geführt, ist dieser mit einem Abstand von mindestens 10,00 m vor dem Knotenpunkt auf die Fahrbahn zu führen. Durch Fahrradpiktogramme auf dem Schutzstreifen kann zusätzlich Sicherheit beim Wechsel auf die Fahrbahn gewährleistet werden.

Beim Wechsel von innerorts zu außerorts sollte der Radverkehr, welcher vom Ortskern auskommt, einen eigenen Aufstellbereich erhalten (z. B. mit oder ohne Mittelinsel), um die Fahrbahn entsprechend sicher queren zu können (vgl. Abb. 4.3-1).

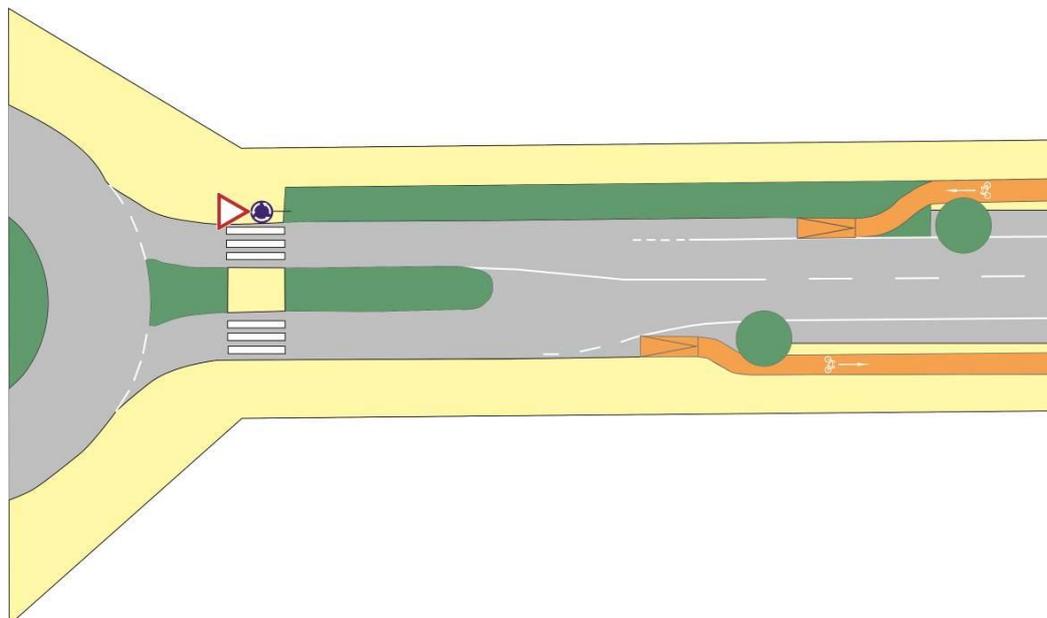


Abb. 4.3-1 Radwegführung an Innerortskreisel (gemäß ERA 2010, Kapitel 4.5)

4.4 Erläuterungen zu den Maßnahmentabellen

Die Grundlage für die Maßnahmentabellen bilden die in den vorangegangenen Kapiteln analysierten Mängel und Handlungsfelder. Sowohl die Mängel als auch die Maßnahmen werden in den Tabellen zusammengefasst und übersichtlich dargestellt. Mithilfe einer Maßnahmennummer ist eine detaillierte Verortung der jeweiligen Maßnahme möglich. Im Folgenden wird der Aufbau der Maßnahmentabellen für die Handlungsfelder „Radverkehrsanlage“ und „Knotenpunkte“ erläutert. Die Maßnahmen sind dem Anhang 3 und 4 zu entnehmen.

Die beiden Maßnahmentabellen sind mit einer **ID-NR** versehen, die dabei hilft, die Maßnahme im Stadtgebiet anhand der Maßnahmenübersichtskarte (vgl. Anhang 3) zu verorten. Ebenso sind die Maßnahmentabellen im Anhang 4 zu finden.

Maßnahmen für Radverkehrsanlagen geht das Kürzel **RV** voran. Maßnahmen an Knotenpunkten sind mit dem Kürzel **KN** versehen. Weitere Angaben beziehen sich auf die **Lage** (Straßennamen), die **Länge in m** (nur für Maßnahmen an Radverkehrsanlagen), die **Ortslage** (innerorts oder außerorts) sowie die Baulastträgerschaft (Stadt Rees, Kreis Kleve, Landesbetrieb Straßen.NRW, Bund).

Für die Maßnahmentabellen der Radverkehrsanlagen und Knotenpunkte an klassifizierten Straßen sind zusätzlich, sofern vorhanden, **DTV-Werte** eingetragen (aus der SVZ 2015).²⁹ Darüber hinaus wird die **zulässige Höchstgeschwindigkeit** angegeben, sofern diese mit erhoben wurde.

Zusätzlich enthalten die Maßnahmentabellen Informationen über die **Radwegekategorie** der Netzhierarchisierung (Haupt-, Neben-, Ergänzungsnetz) sowie eine **Bestandsbeschreibung** mit der Beschreibung der Maßnahmen.

Die **Maßnahmengruppe** der jeweiligen Handlungsfelder ist ebenfalls mit aufgeführt und gibt einen ersten Überblick über die geplanten Maßnahmen. Darauf aufbauend findet in der **Maßnahmenbeschreibung** eine kurze Beschreibung der Maßnahme statt.

Alle Maßnahmen werden mit einer Kostenschätzung angegeben. Es ist zu beachten, dass sich diese lediglich auf den aktuellen Stand (2022) beziehen und sich aufgrund von

²⁹ Quelle: Landesbetrieb Straßenbau NRW (2022): Straßenverkehrszählung (SVZ) aus dem Jahr 2015.

Anpassungen der Material- und Baukosten in der Folgezeit ändern können. Nachfolgend sind die Kosten in fünf verschiedene Kategorien eingeteilt:

- Kategorie 1: bis 5.000 €
- Kategorie 2: 5.000 € bis 20.000 €
- Kategorie 3: 20.000 € bis 50.000 €
- Kategorie 4: 50.000 € bis 100.000 €
- Kategorie 5: über 100.000 €

Die Gesamtbewertung der Priorisierung gibt eine Empfehlung/ Hilfestellung, welche Maßnahmen prioritär zu entwickeln sind. Aus der Priorisierung wird der Umsetzungszeitraum abgeleitet.

Anhand der folgenden Kriterien werden die Maßnahmen gewichtet und bewertet. Es werden für die jeweiligen Kriterien Punkte von 1 bis 3 vergeben. 1 bedeutet in diesem Sinne hohe Priorität, 2 mittlere Priorität und 3 geringe Priorität.

- **Netzkategorie** (Gewichtungsanteil: 15 %)

Die Netzkategorie richtet sich nach den Verbindungstypen Haupt-, Neben- und Ergänzungsnetz. Dabei erhält das Hauptnetz eine hohe Priorität (Hauptnetz = 1), das Nebennetz eine mittlere Priorität (Nebennetz = 2) und das Ergänzungsnetz eine niedrige Priorität (Ergänzungsnetz = 3).

- **Sicherheit** (Gewichtungsanteil: 30 %)

Sofern eine Maßnahme einen hohen Beitrag zur Verkehrssicherheit leistet, erhält die Sicherheit eine hohe Priorität (Sicherheit = 1).

- **Komfort** (Gewichtungsanteil: 5 %)

Maßnahmen, die eine Veränderung des Komforts erzielen (z. B. Sanierung der Oberfläche, Netzlückenschluss) erhalten eine hohe Priorität (Komfort = 1).

- **Klimaschutzförderung** (Gewichtungsanteil: 20 %)

Maßnahmen, die eine potenzielle Verlagerung von Wegen mit dem MIV auf den Radverkehr bewirken, werden entsprechend hoch priorisiert (Klimaschutzförderung = 1).

- **Umsetzbarkeit** (Gewichtungsanteil: 30 %)

Im Rahmen der Umsetzbarkeit fließen Kriterien wie der Aufwand der Maßnahme, die Kostenschätzung sowie die jeweilige Baulastträgerschaft mit in die Priorisierung ein. Maßnahmen mit einer sehr hohen Kostenschätzung von über 100.000 € erhalten entsprechend eine sehr geringe Priorität (=3).

Anhand der gewichteten Einzelkriterien ergibt sich folgende **Gesamtbewertung** mit definierten Umsetzungszeiträumen für die einzelnen Maßnahmen:

1	Umsetzungszeitraum 1 bis 3 Jahre
2	Umsetzungszeitraum 4 bis 7 Jahre
3	Umsetzungszeitraum 7 bis 10 Jahre

Der Erfolg des Maßnahmenkonzeptes ist an eine wirksame Umsetzung geknüpft. Ein entscheidendes Kriterium ist dabei der Umsetzungszeitraum.

- „Kurzfristig“ (1-3 Jahre)
- „Mittelfristig“ (4-7 Jahre)
- „Langfristig“ (7-10 Jahre)

Die Maßnahmen, die in einem Zeitraum zwischen 1-3 Jahren umgesetzt werden können, betreffen häufig die Verbesserung der Sicherheit des Radverkehrs, v. a. an Knotenpunkten auf Hauptträdwegen. Dazu zählen beispielsweise die Errichtung von Schildern oder Signalleuchten sowie die farbliche Markierung von Furten und Piktogrammen.

Nachfolgend sind zwei Exkurse zu den rechtlichen Rahmenbedingungen zur Markierung von Radschutzstreifen außerorts und zur flächendeckenden Ausweisung von Tempo 30 verfasst.

Radschutzstreifen außerorts – Exkurs

Während der Projektbearbeitung kam sowohl innerhalb der Abstimmungsrunden als auch aus der Öffentlichkeit immer wieder der Wunsch nach Radschutzstreifen außerorts auf, so wie sie in den Niederlanden häufig markiert werden. Eine Markierung der Radschutzstreifen außerorts kann zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit und Akzeptanz des Radverkehrs führen. Zudem stellt es eine kostengünstige und schnelle Lösung zur Schaffung eines Radverkehrsangebotes an außerörtlichen Straßen ohne Radverkehrsanlage dar.

Bei Einführung der Schutzstreifen in Deutschland durch die sogenannte „Fahrradnovelle“ in der Straßenverkehrsordnung (StVO) wurde die Markierung von Radschutzstreifen außerorts vorerst ausgeschlossen. Grund dafür stellte das Forschungsdefizit hinsichtlich der Sicherheit für Radfahrerinnen und Radfahrer dar. Diese Forschungsdefizite sollten im Rahmen des durch den Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) geförderten Pilotprojekts „Schutzstreifen außerorts – Modellversuch zur Abmarkierung von Schutzstreifen außerorts und zur Untersuchung der Auswirkungen auf die Sicherheit und Attraktivität im Radverkehrsnetz“ aufgegriffen werden. Mithilfe des Projektes sollten den Auswirkungen der Markierungen von Radschutzstreifen, die Akzeptanz der Verkehrsteilnehmenden sowie die Sicherheitslage erforscht und dargestellt werden. Anschließend sollte geprüft werden, ob ein Anpassungsbedarf der verkehrsrechtlichen Bestimmungen und der technischen Regelwerke nötig ist.³⁰

Das Pilotprojekt erfolgte im Landkreis Grafschaft Bentheim (LGB) im Südwesten Niedersachsens. Der LGB ist ein ländlich geprägter Raum mit einem Radverkehrsanteil von 31,4 %, welcher in etwa dreimal höher als der Bundesdurchschnitt ist. Bereits 2007 und 2011 wurde der LGB als „Fahrradfreundlichster Landkreis Niedersachsens“ ausgezeichnet. Es gibt also eine breite Akzeptanz des Radverkehrs in der Bevölkerung und somit wurde der LGB als Standort für das Pilotprojekt ausgewählt. Die Umsetzung der Projektstrecken erfolgte im Jahr 2013 auf der Kreisstraße 40 zwischen den Gemeinden Halle und Getelo mit einer Länge von rund sieben Kilometern. Die Fahrbahnbreite betrug 5,25 m und nach Abmarkierung der Radschutzstreifen von jeweils 1,25 m verblieb die Kernfahrbahn mit 3,75 m. Zusätzlich wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h reduziert und in engen Kurven erfolgte eine weitere Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h. Das ursprünglich festgelegte Projektende (Ende des Jahres 2015) wurde um ein weiteres Jahr verlängert und anschließend wurde der Schlussbericht zeitnah angefertigt.³¹

Die abschließende Bewertung des Projektes ist zu dem Ergebnis gelangt, dass sich nach Einschätzung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) „die Anlage eines Schutzstreifens außerorts nicht förderlich auf die Verkehrssicherheit auswirkt“. Die Ergebnisse bestätigten, dass sich insbesondere Kraftfahrzeugführer an der Leitlinie orientieren und dadurch oftmals näher an die Radfahrer heranfahren. Daraus ergeben sich, insbesondere angesichts der höheren Geschwindigkeiten außerorts, Verkehrssicherheitsrisiken für die Radfahrenden.³² Eine Änderung der Vorschrift zur Straßenverkehrsordnung konnte nicht erreicht werden, allerdings werden weitere Teststrecken eingeführt, um die Markierung von Schutzstreifen außerorts voranzutreiben. Im Rahmen des Modellprojekts „Schutzstreifen“ der Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V. (AGFK-BW) wurden rund 30 Teststrecken eingerichtet. Ob und inwiefern dies in Zukunft zu einer Änderung der Straßenverkehrsordnung führen kann, ist abzuwarten.

³⁰ Quelle: Schlussbericht NRVP-Projekt (2017): „Modellversuch zur Abmarkierung von Schutzstreifen außerorts zur Untersuchung der Auswirkungen auf die Sicherheit und Attraktivität im Radverkehrsnetz.“

³¹ Quelle: Adenstedt, F. (2020): Wie viel Radverkehr geht noch im ländlichen Raum? Das Beispiel Landkreis Grafschaft Bentheim. In: Straßenverkehrstechnik, 11 (2020), 766-776.

³² Quelle: Bundestag (2018): Drucksache 19/3762 vom 10.08.2018, S. 90/91.

Tempo 30 in Städten – Exkurs

Einige Maßnahmenvorschläge setzen eine flächendeckende Ausweisung von Tempo 30 im Stadtkern von Rees voraus. Ein Tempolimit von max. 30 km/h bringt einige nennenswerte Vorteile mit sich. Zum einen besteht so eine einheitliche Regelung zur zulässigen Höchstgeschwindigkeit im gesamten Stadtgebiet. Des Weiteren ist bei einem gleichbleibenden sowie verbesserten Verkehrsfluss mit einer Reduktion der Lärm- und CO₂-Emissionen zu rechnen. Ebenso wird dadurch die Unfallgefahr und Unfallschwere reduziert. Den Fußgängerinnen und Fußgängern kann bei Geschwindigkeiten von 30 km/h mehr Raum zugesprochen werden, was für eine erhöhte Aufenthaltsqualität sorgt. Für den Radverkehr bedeutet eine Geschwindigkeit von 30 km/h innerorts, dass dieser sicher auf der Fahrbahn geführt werden kann (vgl. Kap. 4.4.1).

Bisher entscheidet die jeweils zuständige Straßenverkehrsbehörde über das Errichten oder Entfernen von Verkehrszeichen. Eine Ausnahme bildet die streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h auf Straßen des überörtlichen Verkehrs in unmittelbarer Nähe zu schützenswerten Einrichtungen wie Schulen, Kindergärten, Pflegeheimen und Krankenhäuser (§ 45 Abs. 9 StVO).³³ An streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h ist die Anlage von Radverkehrsanlagen im Gegensatz zu Tempo 30-Zonen zulässig.

Im Zuge der Geschwindigkeitsreduzierung unabhängig von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde wurde im Juli 2021 die Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ von den Städten Aachen, Augsburg, Freiburg, Hannover, Leipzig, Münster und Ulm gegründet, welcher mittlerweile fast 200³⁴ weitere Städte und Gemeinden beigetreten sind.³⁵ Die Initiative verfolgt das Ziel, die erforderlichen rechtlichen Rahmenbedingungen auf Bundesebene zu schaffen, um den Kommunen die notwendige Gestaltungs- und Entscheidungsfreiheit zur orts- und zielgerichteten Einrichtung von Zonen mit reduzierter Fahrgeschwindigkeit zu ermöglichen.³⁶ Eine Änderung der StVO würde hier die rechtlichen Grundlagen zur bedarfsgerechten Ausweisung von Tempo-30 schaffen.

Generell sollte vor der Ausweisung von Tempo 30 auf Straßen im Stadtkern von Rees geprüft werden, ob ggf. Nachteile am Ort oder in der Umgebung entstehen können, die in Form von empirischen Untersuchungen begleitet werden (z. B. Beeinträchtigung des ÖPNV, Verträglichkeit mit Grünen Wellen, Schleichverkehre).³⁷ In einem mehrmonatigen Feldversuch (Reallabor) von bis zu einem Jahr Laufzeit kann die Ausweisung von Tempo 30 zunächst erprobt werden ohne baulich tätig zu werden. Folgende Punkte sind im Rahmen des Versuches zu beachten:

- Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde
- Umfangreiche Öffentlichkeitsarbeit und Aufklärung (insb. an Schulen)
- Empirische Untersuchungen/ Erhebungen (Zählungen, Befragungen u. a.) vor, während und nach dem Feldversuch (ggf. Kooperation mit Hochschule)
- Positives Narrativ verwenden, statt von „Verbot“, „Sperrung“ etc. zu sprechen
- Ausweisung von Tempo 30 auf zusammenhängenden Straßen im Stadtkern Rees

Das Instrument „Feldversuch“ ist darüber hinaus auch auf andere Bereiche übertragbar, z. B. auf die Umwandlung von Pkw-Stellplätzen in Fahrradstellplätze. Hier kann u. a. die Umwandlung von 3-4 Pkw-Stellplätze in Fahrradabstellplätze (vor allem in den Sommermonaten) am Markt von Rees erprobt werden.

³³ Quelle: Straßenverkehrsordnung (StVO) Stand 2022: § 45 StVO Abs. 9.

³⁴ Quelle: Agora Verkehrswende (2022): Kommunen für Tempo 30.

³⁵ Quelle: Agora Verkehrswende (2022): 100 Städte für mehr Tempo 30.

³⁶ Quelle: Initiative „Lebenswerte Städte und Gemeinden“ (2022).

³⁷ Quelle: Umweltbundesamt (2016): Wirkung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. Dessau-Roßlau.

5 Flankierende Maßnahmen

Die flankierenden Maßnahmen beinhalten zum einen die Optimierung der Fahrradservice-Infrastruktur sowie sogenannte „weiche“ Maßnahmen, die vorrangig Kampagnen und Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung des Radverkehrs und der Verkehrssicherheit umfassen. Darüber hinaus werden flankierende, „weiche“ Maßnahmen zur Pflege des Radwegenetzes und zur Beschleunigung der Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen sowie die Aufstellung eines betrieblichen und eines kommunalen Mobilitätsmanagements empfohlen.

Flankierende Maßnahmen für die Stadt Rees	
Verbesserung der Fahrradservice-Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> • Sichere Radabstellanlagen im Stadtgebiet • Errichtung von Mobilstationen • Etablierung der verbundweiten DeinRad-schloss-Radabstellanlagen • Fahrradreparaturpoints • (E-)Lastenrad-Verleih/ Das freie Lastenrad
Kampagnen/ Öffentlichkeitsarbeit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit	<ul style="list-style-type: none"> • Projekt „STADTRADELN“ • Sicherheit auf Schulwegen • Fahrsicherheitstraining für Senioren/ E-Bike-Schulung • Winterdienst, Pflege und Instandhaltung auf Hauptradwegen
Mobilitätsmanagement	<ul style="list-style-type: none"> • Betriebliches Mobilitätsmanagement • Kommunales Mobilitätsmanagement

Abb. 5-1 Übersicht flankierende Maßnahmen

5.1 Verbesserung der Fahrradservice-Infrastruktur

Sichere Radabstellanlagen im Stadtgebiet und Errichtung von Mobilstationen

Die steigende Anzahl hochwertiger und kostenintensiver Fahrräder erfordert zunehmend den Bedarf an sicheren Radabstellanlagen. Im Jahr 2020 wurden über fünf Mio. Fahrräder verkauft, wovon alleine knapp zwei Mio. einen elektrischen Antrieb zur Unterstützung aufweisen. Der durchschnittliche Verkaufspreis lag bei rund 1.300 Euro mit steigender Tendenz.³⁸

Neben der Errichtung von abschließbaren, sicheren Fahrradboxen wird empfohlen, diebstahlsichere, witterungsgeschützte Radabstellanlagen unmittelbar in der Nähe von bedeutenden Alltagszielen zu installieren (z. B. Arbeitsplatzschwerpunkte, Schulen, Innenstadtbereich). Insbesondere an Schulstandorten sind witterungsgeschützte Anlagen zu empfehlen (vor allem weiterführende Schulen), da die Schülerinnen und Schüler zu den Hauptnutzergruppen im Alltagsradverkehr zählen. Die Fahrräder werden auch unter den jüngeren Radlern zunehmend hochpreisiger und sollte neben der Witterung auch vor Vandalismus geschützt werden. Bei den Schulstandorten ist zum Erhalt des Schulhofes in seinen derzeitigen Ausprägungen mitunter auf eine platzsparende Abstellvariante zu achten.

Die Radabstellanlagen sollten generell einfach und schnell nutzbar sein und einen hohen Diebstahlschutz aufweisen. Eine Überdachung sorgt zusätzlich für mehr Witterungsschutz. Für die Stadt Rees sind insbesondere an den bedeutenden ÖPNV-Haltestellen (Bahnhaltelstellen und Busbahnhof) sichere, überdachte Radabstellanlagen zu schaffen. Diese können einen bedeutenden Beitrag zum Umstieg auf den Umweltverbund gerade im Pendlerverkehr leisten (vgl. Abb. 5.1-1).

Zusätzlich hat sich im Rahmen der Beteiligungen ergeben, dass am Marktplatz in Rees insbesondere in den Sommermonaten ein erhöhter Radabstellbedarf besteht. Hier ist die

³⁸ Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) (2022): Fahrradland Deutschland 2030 – Nationaler Radverkehrsplan 3.0. Berlin.

Installation von mobilen Radabstellanlagen in der Hochsaison ein Lösungsansatz. Diese könnten beispielsweise temporär direkt auf dem Markt oder auf Pkw-Stellplätzen errichtet werden.

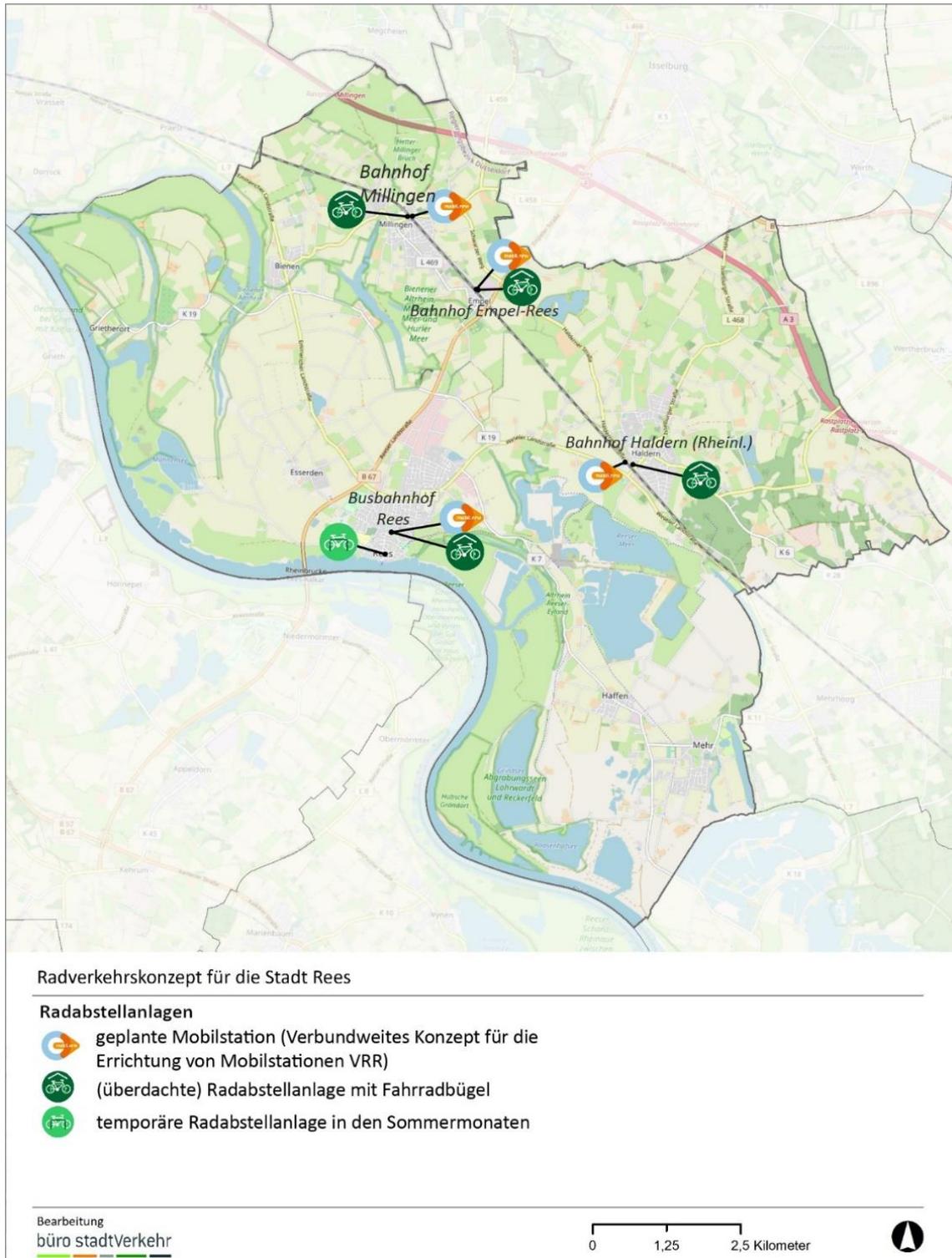


Abb. 5.1-1 Radabstellanlagen in der Stadt Rees

Unter Mobilstationen werden multimodale Verknüpfungspunkte verstanden, an denen mindestens zwei Verkehrsmittel verknüpft werden. Im Rahmen des verbundweiten Konzepts für die Errichtung von Mobilstationen im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AÖR (VRR)

wurden bereits Standorte für (potenzielle) Mobilstationen im Verbundraum identifiziert und genauer untersucht. Folgende Standorte werden für die Stadt Rees definiert:³⁹

- Bahnhof Millingen
- Bahnhof Empel-Rees
- Bahnhof Haldern (Rheinl.)
- Busbahnhof Rees

Im Rahmen der Untersuchung wurden die Standorte auch unter Berücksichtigung der vorhandenen Elemente untersucht. Entsprechend sollen die nicht vorhandenen Elemente der Mindestausstattung nachgerüstet werden. Hierbei sind neben DFI-Anlagen (digitale Fahrgast-information) die Errichtung einer Stele im NRW-weiten Design vorgesehen. Für die Förderung einer Mobilstation ist die Barrierefreiheit der Bushaltestelle vorzuweisen. Zusätzlich werden weitere Elemente über die Mindestausstattung hinaus aufgelistet. Hierunter fallen beispielsweise gesicherte B+R-Anlagen (z. B. DeinRadschloss-Anlagen), Bikesharing, Carsharing, E-Bike-Lademöglichkeiten oder Gepäckschließfächer.⁴⁰

Ein Feinkonzept sollte die genauen Standorte und die konkreten Ausstattungselemente der potenziellen Mobilstationen genauer untersuchen und definieren.

Radabstellanlagen für Lastenräder und Cargobikes

Nicht nur in den urbanen Zentren sind vermehrt Lastenräder oder auch Cargobikes zu erblicken, sondern auch in eher ländlich geprägten Räumen kommen beide Formen verstärkt zum Einsatz. Von den über fünf Mio. verkauften Rädern 2020 in Deutschland entfielen immerhin bereits gut 103.000 auf Lastenräder, davon 78.000 mit elektrischem Antrieb.⁴¹ Es gilt, diesen Trend nicht zu „verschlafen“ und entsprechende infrastrukturelle Anforderungen in Sachen Radverkehrsbreiten, höheren Geschwindigkeiten und ausreichend dimensionierten Radabstellanlagen zu berücksichtigen.

Die Anforderungen an Stellplätze für Lastenräder, Cargobikes und auch Fahrräder mit Anhänger sind bei der Dimensionierung der Stellplätze andere als bei konventionellen Rädern (z. B. bis zu 2,75 m Länge eines Lastenrades). Daher weisen die Bügel Abstände von ungefähr 2,00 m zueinander auf (0,80 – 1,20 m Abstand konventionelle Fahrradbügel) und können ggf. schräg angeordnet werden (vgl. Abb. 5.1-2).



Abb. 5.1-2 Beispiel Radabstellmöglichkeit für Lastenräder Kreisstadt Mettmann (links) und Pulheim (rechts) (Eigene Aufnahmen)

³⁹ Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (2020): Verbundweites Konzept für die Errichtung von Mobilstationen. Endbericht. Düsseldorf.

⁴⁰ Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (2020): Verbundweites Konzept für die Errichtung von Mobilstationen. Endbericht. Düsseldorf.

⁴¹ Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) (2022): Fahrradland Deutschland 2030 – Nationaler Radverkehrsplan 3.0. Berlin.

Etablierung der verbundweiten DeinRadschloss Radabstellanlagen

Die Verbesserung der Radabstellsituation an ÖPNV-Haltepunkten ist ein wesentlicher Baustein in Rees, um mehr Menschen zu motivieren, auf die Verkehrsmittel Fahrrad und Bahn oder Bus umzusteigen. Bislang gibt es im Stadtgebiet von Rees keine sicheren, abschließbaren Fahrradboxen.

DeinRadschloss ist ein vom Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) entwickeltes einheitliches System von Radabstellanlagen an ÖPNV-Haltepunkten. Es ist bereits in vielen VRR-Verbundstädten installiert (z. B. Duisburg, Oberhausen, Krefeld). Die Verknüpfung der Verkehrsmittel Fahrrad und ÖPNV stehen dabei im Vordergrund und sollen den Umstieg vereinfachen und vor allem bequemer und sicherer gestalten. Zur Auswahl stehen witterungsgeschützte und sichere Fahrradboxen sowie Sammelabstellanlagen. Fahrradboxen bieten Platz für ein Fahrrad, es besteht auch die Möglichkeit, die Fahrradboxen mit dem Einbau von Lademöglichkeiten zu installieren, sodass Pedelecs- und E-Bike-Nutzende bequem während ihrer Abwesenheit das Fahrrad laden können. Sammelabstellanlagen verfügen dagegen über eine deutlich höhere Anzahl an verfügbaren Stellplätzen. Mithilfe eines bestimmten Mechanismus können sowohl in den Fahrradboxen als auch in den Sammelabstellanlagen eine Doppelstockanlage platzsparend aufgebaut werden. Die abschließbaren Radabstellanlagen können über die Website www.deinradschloss.de reserviert werden. Für die Nutzenden besteht die Möglichkeit, den Stellplatz ganzjährig, monatlich, wöchentlich oder tageweise gegen eine geringe Gebühr anzumieten (z. B. Tagesgebühr 1,00 Euro).⁴²

Der VRR ist dabei Fördermittelgeber, Projektkoordinator und Markeninhaber. Den technischen Support für die Boxen übernimmt der derzeitige Betreiber des Hintergrundsystems der Fahrradboxen. Aufgabe der Stadt Rees wäre z. B. die Pflege der Zuwegung zum Boxenstandort, falls diese in kommunaler Zuständigkeit liegt.



Abb. 5.1-3 Beispiel einer DeinRadschloss-Radabstellanlage am Bahnhof Krefeld Königshof (Eigene Aufnahme)

Bei Errichtung von DeinRadschloss-Abstellanlagen besteht eine 20-jährige Zweckbindungsfrist mit dem VRR. In regelmäßigen Abständen ist ein Nachweis einer Mindestauslastung erforderlich. Zudem ist der barrierefreie Zugang zu den Fahrradboxen zu gewährleisten. Die Einnahmen der Radabstellanlagen gehen an den Betreiber des Hintergrundsystems der Boxen. Sämtliche technische Unterhaltungskosten dieses Betreibers werden gegengerechnet. Eventuelle Einnahmeüberschüsse werden an die öffentliche Hand weitergegeben und wirken sich auf die Förderabwicklung aus.

Für Rees wird die Einführung von DeinRadschloss-Anlagen an den Bahnhofen und ggfs. an bedeutenden ÖPNV-Haltestellen empfohlen (siehe Standorte für sichere Radabstellanlagen).

In einem ersten Schritt bietet es sich an, einen Abstimmungstermin mit der Stadtverwaltung, dem VRR und DeinRadschloss durchzuführen. Es ist zu empfehlen, die Einführung von DeinRadschloss-Radabstellanlagen für den gesamten Kreis Kleve einzuführen, damit nicht nur die Haltepunkte in Rees mit sicheren Radabstellanlagen ausgestattet werden, sondern auch alle weiteren bedeutenden ÖPNV-Haltepunkte im Kreisgebiet. Daher ist eine frühzeitige Einbindung der entsprechenden Beteiligten des Kreises zu berücksichtigen.

⁴² Quelle: Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR) (o. J.): DeinRadschloss. Moderne, sichere Fahrradabstellanlagen mit digitalem Hintergrundsystem. Gelsenkirchen.

Öffentliche „Radreparaturpoints“

Zur Attraktivitätssteigerung des Fahrrads können öffentlich zugängliche, kleinere Reparaturstationen einen Beitrag leisten. Diese Servicestationen sind mit einem kleinen Reparaturset (z. B. Schraubendreher, Inbusschlüssel, Reifenheber etc.) sowie einer Luftpumpe ausgestattet. Zusätzlich besteht die Möglichkeit, einen Ständer zu integrieren, damit das Fahrrad zur Reparatur aufgehängt werden kann. Radfahrer können somit selbstständig kleine Reparaturen an ihrem Fahrrad durchführen. Ein möglicher Standort in Rees ist zum Beispiel der Marktplatz.

Die Kosten eines Radreparaturpoints inkl. Fahrradpumpe liegen bei ca. 2.000 bis 2.500 Euro. Eine Förderung ist derzeit noch nicht möglich.



Abb. 5.1-4 Beispiel einer Radservice Station (Fahrradreparaturpoint) aus Würselen

(E-)Lastenrad-Verleih/ Das freie Lastenrad

Lastenräder sind in vielen Bereichen für private (z. B. Familienrad zum Transport von Kindern oder Einkäufen) und gewerbliche (z. B. KEP-Dienste (Kurier-, Express und Paketdienste), Handwerk) Zwecke einsetzbar. Sie tragen zum Umweltschutz bei, indem sie den CO₂-Ausstoß sowie die Feinstaub- und Lärmbelastungen verringern. Insbesondere der Altstadtbereich in Rees entspricht aufgrund der historischen Bebauung nicht immer den Anforderungen an private und gewerbliche Kfz-Fahrzeuge, so dass Lastenräder oder auch Cargobikes eine echte Alternative bieten können. In Kombination mit Mikrodepots (Micro Hubs)⁴³ in städtischen Randlagen kann die Belieferung bspw. von dort in die Altstadt mit Lastenrädern oder Cargobikes erfolgen. Aus diesem Grund sollte die Stadt Rees die Nutzung von (E-)Lastenrädern fördern und unterstützen.

Mit der Einführung eines E-Lastenradverleihs für Bürgerinnen und Bürger und Unternehmer soll das Fahrrad als Transportmittel stärker gefördert werden. Lastenräder bieten eine umweltfreundliche Transportalternative gegenüber dem Auto. Neben Gegenständen und Lebensmitteln (z. B. Großeinkäufe) können auch Kinder transportiert werden. Unternehmen und Einwohner der Stadt Rees können erste Erfahrungen mit dem Umgang von E-Lastenrädern sammeln und werden gegebenenfalls dazu angestoßen, sich ein eigenes Lastenrad anzuschaffen.

Im Rahmen der nationalen Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) besteht die Förderrichtlinie „Investive regionale Maßnahmen mit Modellcharakter“, die neben der Radverkehrsinfrastruktur auch bei der Etablierung von Radverkehrsdienstleistungen zur Anwendung kommt. Gefördert werden jedoch nur Maßnahmen, die eine Umsetzung von Maßnahmenbündeln zum Ziel haben.

⁴³ Mikrodepot/ Mico Hub: immobiles oder mobiles Zwischenlager im städtischen Raum, welches von den großen Lieferfahrzeugen/ Lkws angefahren wird. Der weitere Transportweg zum finalen Zielort erfolgt via Lastenrad/ Cargobike.

Singuläre Maßnahmen werden hingegen nicht gefördert. Zu den förderfähigen Dienstleistungen gehören u. a. die Etablierung eines E-Lastenrades, Fahrradverleihsysteme inkl. Lastenräder sowie Ladestationen und Radabstellanlagen. Die Projektförderung kann bis Herbst 2023 beantragt werden und beinhaltet eine Förderquote bis maximal 75 %. Die maximale Förderhöhe beträgt 20,0 Mio. Euro und die Mindestzuwendung 200.000 Euro.

5.2 Kampagnen/ Öffentlichkeitsarbeit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

Nachfolgend sind einige Kampagnen und Formen der Öffentlichkeitsarbeit aufgeführt, die vornehmlich der Erhöhung der Verkehrssicherheit dienen und das Radfahren bewerben. Im Fokus stehen hier insbesondere Kinder und Jugendliche sowie Senioren, die im Straßenverkehr besonders zu schützen sind.

Projekt „STADTRADELN“

STADTRADELN ist ein Wettbewerb des Klima-Bündnisses und verfolgt das Ziel, dass in den Kommunen ein Zeichen für verstärkte Radverkehrsförderung und Klimaschutz gesetzt wird. Teilnehmende sind dazu aufgerufen, innerhalb von 21 Tagen möglichst viele Kilometer mit dem Fahrrad zurückzulegen. Mitmachen können Städte, Gemeinden, Landkreise und Regionen mit ihrer Bevölkerung. Insgesamt werden die gesammelten zurückgelegten Kilometer mit dem Fahrrad innerhalb von 21 aufeinanderfolgenden Tagen eines jeden Jahres gezählt. Die Kommunen können diesen Zeitraum in der Zeit vom 1. Mai bis 30. September selbst bestimmen.⁴⁴

Die Stadt Rees hat im Jahr 2022 bereits zum fünften Mal gemeinsam mit dem Kreis Kleve und weiteren kreisangehörigen Kommunen am STADTRADELN teilgenommen. Im Zeitraum vom 23.05.2022 bis 12.06.2022 konnten alle, die in Rees wohnen, arbeiten oder einem Verein zugehörig sind, beim STADTRADELN teilnehmen und möglichst viele Kilometer mit dem Fahrrad zurücklegen. Die Zahl der Radelnden und Teams ist seit 2020 gestiegen:

- 2020: 410 aktive Radelnde mit insgesamt 26 Teams und 110.724 km
- 2021: 609 aktive Radelnde mit insgesamt 51 Teams und 164.062 km
- 2022: 657 aktive Radelnde mit insgesamt 52 Teams und 142.236 km



Abb. 5.2-1 Ergebnisse Stadtradeln 2022⁴⁵

Sicherheit auf Schulwegen

Zur Sicherung und Stärkung von Schulwegen in Rees können verschiedene Projekte in Betracht gezogen werden. Eine Verkehrserziehung in der Schule beinhaltet zum einen den Aspekt Mobilitätsalternativen aufzuzeigen und die Verkehrssicherheit der Schülerinnen und Schüler zu schulen. Mobilitätserziehung an Schulen betrifft sowohl die Ausbildung der Schülerinnen und Schüler als auch die entsprechende Weiterbildung der Lehrerinnen und

⁴⁴ Quelle: Klima-Bündnis (2022): Stadtradeln. Radeln für ein gutes Klima. Abrufbar unter: www.stadtradeln.de/home

⁴⁵ Quelle: Klima-Bündnis (2022): Stadtradeln. Radeln für ein gutes Klima. Abrufbar unter: www.stadtradeln.de/rees

Lehrer als Multiplikatoren. Ziel sollte es sein, den Hol- und Bringverkehr der Eltern mit dem privaten Pkw deutlich zu verringern.

Im Rahmen der „Aktion Licht“: wurde im November 2021 den Schülerinnen und Schülern der Eingangsklassen des Schulzentrums die Sicherheit auf dem Schulweg nähergebracht. Teilnehmende an dem Projekt waren unter anderem die Polizei, der ADFC, örtliche Fahrradhändler, weiterführende Schulen und die Stadt Rees.⁴⁶

Der „Radibus“ ist ein Projektbeispiel aus dem Landkreis Mittenberg für gemeinsames Radfahren zur Schule. Ehrenamtliche Fahrrad-Scouts (z. B. Erwachsene oder Schüler ab der 10. Klasse) holen Schüler zu einem bestimmten Zeitpunkt morgens an ausgemachten Startpunkten ab und begleiten sie radfahrend zur Schule. Auf diesem Weg wird sicheres Verhalten im Radverkehr eingeübt. Zur Zielgruppe zählen Schülerinnen und Schüler der 5. und 6. Klasse.⁴⁷

Die Einrichtung von Elterntaxi-Haltestellen dient dazu, die Konflikte zwischen Pkw und Radfahrenden sowie Pkw und zu Fuß Gehenden während der Hol- und Bringverkehre zur Schule zu unterbinden. Insbesondere zu Schulbeginn und -ende kommt es zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen vor den Schulgebäuden. Dadurch werden Radfahrer und Fußgänger in ihrem Bewegungsraum gefährdet. Haltende Fahrzeuge auf den Straßen und Bordsteinen, abrupt öffnende Autotüren und mitunter überhöhte Geschwindigkeiten der Pkws bergen erhöhte Unfallgefahr. Die Eltern-Taxi-Haltestellen befinden sich einige hundert Meter vor den Schulen, so dass ein Vorfahren bis vor den Schuleingang nicht mehr möglich ist. Die Schüler können sicher an der Haltestelle aus- oder einsteigen ohne andere Verkehrsteilnehmer zu gefährden und die restlichen Meter zu Fuß zur Schule zurücklegen.

Häufig sind Radwege oder Schutzstreifen von motorisierten Fahrzeugen zugeparkt und stellen dadurch eine Barriere für Radfahrer dar, sodass vom vorhandenen Radweg auf den Fußweg oder die Fahrbahn ausgewichen werden muss. Die Aktion „NINA: Warum stehst Du auf meinem Weg?“ weist auf die Gefahren insbesondere für Kinder durch Falschparker hin. Mittels Informationsmaterialien für die Kinder sowie Eltern und Lehrpersonal wird ein Bewusstsein für die Probleme von falsch abgestellten Fahrzeugen geschaffen. Die Kinder und Jugendlichen halten selbstständig nach Falschparkern Ausschau und weisen mittels Kreide auf dem Gehweg und Infomaterial für die Fahrzeughalter auf die Thematik der Verkehrssicherheit hin. Die Aktion wird von der AGFS NRW organisiert und finanziert.⁴⁸

Weitere Projektideen an den Schulen, die zur Verkehrssicherheit beitragen, sind:

- Tempo 30-Aktionen (Geschwindigkeitsmessungen, Malaktionen etc.)
- Kinderstreifzüge Gute Plätze – Schlechte Plätze (Streifzüge durch die Stadtteile in Rees)
- Verkehrssicherheitstage an den Schulen
- Projekt Fahrradhelm an weiterführenden Schulen (Erhöhung der Akzeptanz für das Tragen eines Fahrradhelmes)

Fahrsicherheitstraining / E-Bike-Schulungen

Mobilität spielt besonders im hohen Alter eine wichtige Rolle für Eigenständigkeit und Teilhabe an der Gesellschaft. Fahrradfahren kann Senioren dabei helfen, die Unabhängigkeit zu erhalten und den Aktionsradius zu erweitern. Kurse bzw. Schulungen für Senioren helfen dabei, mehr Sicherheit und Vertrauen beim Radfahren zu erhalten. Neben einem theoretischen Teil, bei dem die Sicherheit im Straßenverkehr und die Verkehrsregeln (z. B. Vorfahrtsregelung) erneut erläutert werden, können Senioren verschiedene Fahrräder von E-Bikes bis Dreiräder in der Praxis testen.

Ältere Menschen, denen es zu anstrengend ist, mit einem herkömmlichen Fahrrad zu fahren, steigen insbesondere vermehrt auf Pedelecs und E-Bikes um. Damit Unfälle

⁴⁶ Quelle: Lokalkompass (2021): Die Kinder dafür sensibilisieren, wie wichtig eine gute Beleuchtung am Fahrrad ist. Abrufbar unter: www.lokalkompass.de/rees/c-ratgeber/die-kinder-dafuer-sensibilisieren-wie-wichtig-eine-gute-beleuchtung-am-fahrrad-ist_a1655398

⁴⁷ Quelle: Nationaler Radverkehrsplan (2020): Radibus. Fünftklässler werden per Fahrrad in die Schule begleitet. Abrufbar unter: www.nationaler-radverkehrsplan.de/de/node/12187

⁴⁸ Quelle: Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW. (AGFS NRW) (2022): Events und Kampagnen. NINA – Warum parkst Du auf meinem Weg?

vermieden werden, sollten Fahrtrainings in Betracht gezogen werden. Derartige Kurse werden von der Deutschen Verkehrswacht e. V. angeboten, die Moderatoren für die Kurse ausbilden.⁴⁹

Sauberkeit und Winterdienst auf Hauptradwegen

Ein häufiges Ärgernis auf Geh- und Radwegen ist der Winterdienst: Gehwege, Fahrbahnquerungen, ÖPNV-Haltestellen werden gar nicht oder spät geräumt; festgetretener Schnee wird mit Hilfe eines Salz-/ Split-Gemischs zu einem schwer bezwingbaren Ärgernis. Darüber hinaus behindern häufig an Abbiegebeziehungen Bepflanzungen (z. B. Hecken, Büsche) die Sichtbeziehungen beim Abbiegen. Bewuchs wird außerdem auch häufig auf Geh- und Radwegen als Einschränkung gesehen, da sie die Breite von Wegen deutlich minimieren. Laut Rechtsprechung wird Gehenden und Radfahrenden eine eigenverantwortliche Aufmerksamkeit abverlangt, nach der erkennbaren Hindernissen ausgewichen werden soll. Bei den betroffenen Bürgerinnen und Bürgern führt dies jedoch zu Unmut.

Der Fokus bei der Pflege und Instandhaltung soll zunächst auf den Hauptradwegen liegen und danach sukzessive auf die gesamte Netzkategorisierung ausgeweitet werden. Hierfür ist zu klären wie die jährliche Qualitätserfassung abläuft und wann und wer die Arbeiten zur Pflege und Instandhaltung durchführt.

Hier kann mit einer entsprechenden Formulierung und Vorgaben in der Ortssatzung zur Räum- und Streupflicht (z. B. Breite des zu räumenden Bereichs und Streumaterial) Abhilfe geschaffen werden. Ein Fokus sollte zunächst auf den Winterdienst an Hauptradwegen gelegt werden. Es ist ratsam, dass die Stadt Rees sich mit dem Kreis und weiteren relevanten Baulastträgern gemeinsam abstimmt und entsprechende Organisationsstrukturen und Arbeitsabläufe sowie rechtliche und finanzielle Rahmenbedingungen festlegt.

5.3 Mobilitätsmanagement

Kommunales Mobilitätsmanagement

Das Kommunale Mobilitätsmanagement umfasst ein umfangreiches, umweltfreundliches Mobilitätsangebot, welches den Beschäftigten seitens der Stadtverwaltung angeboten bzw. finanzielle/ infrastrukturelle Anreize zur Nutzung der Angebote geschaffen werden. Dies können folgende Angebote sein:

- Bildung von Fahrgemeinschaften
- Nutzung des ÖPNV und des Fahrrads fördern (z. B. durch sichere Radabstellanlagen, Leasing)
- Bereitstellung von Diensträdern/ Jobrädern/ Lastenrädern

Die Stadtverwaltung dient in erster Linie als Vorbildfunktion.

Betriebliches Mobilitätsmanagement

Die Einrichtung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements zielt auf eine Stärkung umweltfreundlicher Mobilitätsangebote in Betrieben ab. Interessierte Unternehmen erhalten eine Einzelberatung zum Thema nachhaltige Mobilität. Ziel ist es, der Mitarbeiterschaft verschiedene umweltfreundliche Alternativen für den täglichen Arbeitsweg aufzuzeigen. Ein betriebliches Mobilitätsmanagement kann folgende Maßnahmen beinhalten:

- Bereitstellung von sicheren, überdachten Radabstellanlagen
- Umkleiden und Duschköglichkeiten
- Lademöglichkeiten für E-Bikes/ Pedelecs am Arbeitsplatz
- Nutzung des ÖPNV (Jobticket) und des Fahrrads
- Einrichtung von Car- und Bikesharingsystemen
- Nutzung der betrieblichen Carsharing-Flotte durch die Bevölkerung außerhalb der Dienstzeiten am Wochenende Bereitstellung von Diensträdern/ Jobrädern/ Lastenrädern

⁴⁹ Quelle: Deutsche Verkehrswacht e.V. (2022): Fit mit dem Fahrrad. Das Trainingsprogramm für Rad- und Pedelecfahrer. Abrufbar unter: www.deutsche-verkehrswacht.de/themen/fit-mit-dem-fahrrad/

- Nutzung von Angeboten der IHK zur Ausbildung von Mitarbeitenden zu betrieblichen Mobilitätsmanagern
- Schaffung von regelmäßigen Beratungs- und Informationsangeboten für Betriebe

Zudem könnte über (private) Fahrradverleihsysteme zwischen Arbeitsplatz/ Betrieb und Bahnhof nachgedacht werden, um mehr Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern auf den Umweltverbund (ÖPNV, Fuß, Rad) zu bringen.

6 Controlling, Verstetigung und Kommunikation

Die erfolgreiche Umsetzung des Radverkehrskonzeptes ist an eine regelmäßige Überprüfung der Zielerreichung in Form eines Controlling-Systems sowie einer Verstetigungsstrategie gebunden. Zudem nimmt die Kommunikation der Radverkehrsmaßnahmen in der Umsetzung eine bedeutende Rolle ein. Für die Weiterverfolgung und Umsetzung des Konzeptes ist es daher von Bedeutung, dass die Planungen vertiefend vorangetrieben werden. Die Maßnahmen sollten ggf. geprüft und konkret ausgearbeitet werden, damit die empfohlenen Umsetzungszeiträume eingehalten werden können. Nur so kann die Stadt Rees die Nahmobilität nachhaltig fördern und die Umweltbelastungen verringern sowie das Ziel der Reduktion der CO₂-Emissionen bis 2035 erreichen.

Controlling und Verstetigung

Eine hohe Anzahl an Maßnahmen betrifft vor allem andere Baulastträger als die Stadt Rees selbst. Daher ist für die Maßnahmenumsetzung des Radverkehrskonzeptes eine Abstimmung der Vertreter der Stadt mit den entscheidenden Baulastträgern maßgeblich. Innerorts liegt die Baulastträgerschaft vorwiegend bei der Stadt Rees, außerorts hingegen beim Bund, beim Landesbetrieb Straßen.NRW und beim Kreis Kleve. Damit ist Rees auf eine enge Abstimmung mit den Baulastträgern angewiesen. Demzufolge sind für die Umsetzung und Erfolgskontrolle des vorliegenden Radverkehrskonzeptes eine Vielzahl an Akteuren gefragt.

Darüber hinaus ist für die Realisierung der zahlreichen Maßnahmen die Schaffung finanzieller und personeller Voraussetzungen in der Stadtverwaltung notwendig. Die Umsetzung der infrastrukturellen Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes und des flankierenden Maßnahmenkonzeptes stellt eine langfristige Aufgabe dar, die personelle und finanzielle Ressourcen erfordert. Dieser Mehraufwand ist im Stadthaushalt zu berücksichtigen. In diesem Zusammenhang kann ein wichtiger Baustein die Benennung eines Radverkehrsplaners in der Stadtverwaltung sein, der die fachbereichsübergreifende Umsetzung des Konzeptes betreut, Fördermittelanträge stellt und die Abstimmung der Maßnahmen mit den beteiligten Akteuren organisiert.

Aus gutachterlicher Sicht ist ein gemeinsames Treffen aller beteiligter Akteure der Projektgruppe (Stadt Rees, Baulastträger, Verbände etc.) zur Überprüfung der überwiegend kurz- bis mittelfristig umzusetzenden Maßnahmen nach ca. zwei Jahren vorstellbar. Die Umsetzungsschritte und Ausführungen von Maßnahmen können gemeinsam evaluiert und vorangetrieben werden. Es ist anzumerken, dass die Maßnahmen nicht innerhalb des nächsten Jahres umzusetzen sind, sondern dass das Konzept mit einer Umsetzungsdauer von bis zu 10 Jahren oder mehr einen längerfristigen Zeitraum zur Umsetzung vorsieht. Vor allem langfristige und perspektivische (strategische) Maßnahmen benötigen eine hohe Vorlaufplanung und erhöhten baulichen Aufwand.

Eine hilfreiche Methodik stellt eine Mobilitätsbefragung in der Stadt Rees dar, anhand der gemessen werden kann, inwiefern sich der Radverkehrsanteil beispielsweise durch die Umsetzung von Maßnahmen verändert. Als Erhebungsturnus empfiehlt sich ein Fünf-Jahres-Rhythmus. Dabei soll sich das Befragungsdesign an den Landesstandards zur einheitlichen Modal-Split-Erhebung der AGFS halten, um Vergleichbarkeiten – z. B. in Zeitreihen – zu ermöglichen.

Kommunikationsstrategie

Die Öffentlichkeitsarbeit ist ein wichtiger Bestandteil zur Bekanntmachung der Inhalte des Radverkehrskonzepts. Kommunikationsarbeit gewinnt zunehmend an Bedeutung und gilt als wichtiger Bestandteil, der zum Umdenken anregt. Beispielsweise können Menschen so zum Umsteigen vom Auto auf das Fahrrad bewegt werden. Darüber hinaus kann die Akzeptanz für das Verkehrsmittel Fahrrad verbessert und die Verkehrssicherheit erhöht werden. Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes ist es daher erforderlich, eine erfolgreiche Öffentlichkeitsarbeit zu leisten. Diese sollte zunächst intern ansetzen und die Fahrradnutzung innerhalb der Verwaltung verbessern, damit Mitarbeitende als „Vorbildfigur“ fungieren. Allgemein sollte die Kommunikationsarbeit möglichst alle Zielgruppen ansprechen und dadurch breit aufgestellt sein.

Zu möglichen Strategien zählen verschiedene Kampagnen und Wettbewerbe, welche die Vorteile des Radfahrens betonen und anregen, über das Mobilitätsverhalten nachzudenken. Ein Beispiel ist die Kampagne „Stadtradeln“, an dem die Stadt Rees in den vergangenen Jahren bereits erfolgreich teilgenommen hat. Eine Fortführung der Kampagne ist auch für die kommenden Jahre zu empfehlen (vgl. Kapitel 5.2). Zur Öffentlichkeitsarbeit zählen auch Kommunikationsmaßnahmen im Bereich der Verkehrssicherheit. Als Beispiel ist hier die Schulung von Senioren im Umgang mit E-Bikes/ Pedelecs unter dem Slogan „Sicher mobil im Alter“ zu nennen (vgl. Kapitel 5.2).

Auf der Homepage der Stadt Rees sollte zudem in regelmäßigen Abständen darüber informiert werden, welche Fuß- und Radverkehrsmaßnahmen umgesetzt bzw. in Planung sind. Dies kann die Akzeptanz gegenüber der Verwaltung und der Politik erhöhen. Darüber hinaus können Bürgerinnen und Bürger nachvollziehen, welche Radverkehrsmaßnahmen des Konzeptes bereits umgesetzt wurden oder werden bzw. welche zukünftigen Maßnahmen noch folgen.

Insgesamt ist eine gute Öffentlichkeitsarbeit durch Kampagnen, Informationsflyer und Veranstaltungen im öffentlichen Raum wichtig, um möglichst alle Zielgruppen in Rees zu erreichen. In diesem Zusammenhang ist eine verstärkte Nutzung der sozialen Medien zu empfehlen, damit auch zunehmend junge Personen erreicht werden können.

7 Fördermöglichkeiten

Für die Förderung von Radverkehrsmaßnahmen stehen den Städten und Gemeinden verschiedene Fördermittel zur Verfügung. Nachfolgend werden für die Umsetzung der Maßnahmen einige Möglichkeiten aufgezeigt:

Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld („Kommunalrichtlinie“)

- Ziel ist es, die Anreize zur kostengünstigen Erschließung von Minderungspotenzialen im kommunalen Umfeld zu verstärken, die Minderung von Treibhausgasemissionen zu beschleunigen und messbare Treibhausgaseinsparungen zu realisieren.
- Beispiele: Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Fahrradstraßen, Lichtsignalanlagen, Mobilitätsstationen, Wegweisungssysteme für Radverkehrsrouten, Neubau von Radwegen, Umgestaltung von Knotenpunkten, Radabstellanlagen, Grüne Welle für den Radverkehr
- Fördersatz steht in Abhängigkeit des investiven Förderschwerpunktes.
- Fördergeber: Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU)
- Geltungsdauer: 31.04.2024

Förderaufruf für modellhafte regionale investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (Klimaschutz durch Radverkehr)

- Ziel des Förderaufrufes ist es unter anderem, die Treibhausgasemissionen durch modellhafte Projekte in den Kommunen zu verringern und den Radverkehrsanteil zu erhöhen. Das Antragsverfahren verläuft in einem zweistufigen Verfahren ab. In einem ersten Schritt sind Projektskizzen einzureichen, in dem quantitativ und qualitativ dargestellt wird, wie und in welchem Umfang der Klimaschutzbeitrag geleistet wird. Nach Aufforderung kann der Antrag gestellt werden.
- Beispiele: Ausstattungen von Mobilstationen (z. B. Fahrradparkhaus, Ladestationen etc.), Querungseinrichtung, Radwegeneubau; Radwegeumgestaltung; Schutzstreifen; Self-Service-Dienstleistung und Verkaufsautomat; Smart Locker, Güter- und Warenstation, usw.
- Fördersatz: Der Förderhöchstsatz beträgt bis zu 80 %, für finanzschwache Kommunen eine erhöhte Förderquote mit bis zu 100 %.
- Beispiele: Radabstellanlagen im öffentlichen Raum, Radverkehrsanlagen
- Fördergeber: Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU)
- Geltungsdauer: 15.11.2023

Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (Förderrichtlinie Nahmobilität FöRi-Nah)

- Das Land NRW gewährt im Rahmen dieser Richtlinie und nach Maßgabe der Verwaltungsvorschrift für Zuwendungen an Gemeinden, Zuwendungen für Investitionen und Planungen, Service, Kommunikation und Information zur Verbesserung der Nahmobilität (nichtmotorisierter Individualverkehr) in den Gemeinden.
- Beispiele: Fahrradstationen, Rad- und Fußverkehrsanlagen, Fahrradabstellanlagen
- Fördersatz: Der Förderhöchstsatz beträgt bis zu 80 %, für finanzschwache Kommunen bis zu 85 % und einem Eigenanteil von 15%.
- Fördergeber: Ministerium für Verkehr NRW (VM NRW)
- Geltungsdauer: 31.12.2024

Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland

- Mit der Radverkehrsförderung innovativer Projekte werden insbesondere investive Maßnahmen zur Radverkehrsförderung unterstützt. Neue Ideen und Konzepte sollen aus der modellhaften Erprobung und Praxis heraus entwickelt werden, die auch für andere Räume übertragen werden können und damit einen Beitrag zur Radverkehrsverbesserung leisten können. Neben der Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur wird auch die nachhaltige Mobilität in Form von Mobilitätskonzepten gefördert. Das Antragsverfahren verläuft in einem zweistufigen Verfahren ab. In einem ersten Schritt sind Projektskizzen einzureichen, in denen quantitativ und qualitativ dargestellt wird, wie und in welchem Umfang der Klimaschutzbeitrag geleistet wird. Nach Aufforderung kann der Antrag gestellt werden.
- Beispiele zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur: Bike-and-Ride-Anlage (B+R), Fahrradstation; Fahrradbrücke, Fahrradparkhaus, Umgestaltung von Knotenpunkten
- Beispiele für Nachhaltige Mobilität: Mobilitätskonzept; Quartierskonzept, Verkehrskonzept
- Fördersatz: Der Förderhöchstsatz beträgt bis zu 80 %, für finanzschwache Kommunen eine erhöhte Förderquote mit bis zu 100 %.
- Fördergeber: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)
- Geltungsdauer: 31.12.2026

Richtlinie zur Förderung von E-Lastenfahrrädern für den fahrradgebundenen Lastenverkehr in der Wirtschaft und in Kommunen

- Ziel dieser Richtlinie ist die die Umsetzung von verkehrsbedingten Klimaschutzpotenzialen in Wirtschaft und Kommunen. Daher werden mit dieser Richtlinie Investitionen in E-Lastenfahrräder und E-Lastenfahrradanhänger für den fahrradgebundenen Lastenverkehr gefördert.
- Beispiele: Förderfähig ist die Anschaffung von E-Lastenfahrrädern (Lastenpedelecs) und Lastenanhängern mit elektrischer Antriebsunterstützung (E-Lastenfahrradanhänger) für den fahrradgebundenen Lastenverkehr in Industrie, Gewerbe, Handel, Dienstleistungen und im kommunalen Bereich.
- Fördersatz: Maximal 25 % bei einer maximalen Förderhöhe von 2.500 €
- Fördergeber: Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU)
- Geltungsdauer: 29.04.2024

8 Fazit und Ausblick

Die Stärkung des Radverkehrs trägt zu einem wichtigen Impuls zur Steigerung der Lebensqualität der Bevölkerung und zur Verbesserung des Radfahrens in Rees bei. Das vorliegende Radverkehrskonzept zeigt vielschichtige Maßnahmen auf, wie der Radverkehrsanteil in der Stadt langfristig auf 25 % bis 2035 gesteigert werden kann.

Das Konzept stellt eine Grundlage dar, auf dessen Basis der Radverkehr anhand von infrastrukturellen und flankierenden Maßnahmen in den kommenden Jahren gestärkt wird. Aktuelle und zukünftige Trends im Bereich Radverkehr sind bei den Planungen zu berücksichtigen. In diesem Zusammenhang ist auf die zunehmende Anzahl und Nutzung von E-Bikes und Pedelecs (sowie E-Tretroller/ E-Scooter) im Alltagsradverkehr hinzuweisen, die höhere Fahrtgeschwindigkeiten erreichen, und somit höhere Ansprüche an die Radverkehrsinfrastruktur in Form von ebenen und breiteren Radwegen stellen. Mit den elektrisch unterstützten Rädern können problemlos längere Distanzen im Alltagsverkehr zurückgelegt werden.

Insgesamt sind die mit der Stadt Rees eng abgestimmten Maßnahmenvorschläge sukzessive umzusetzen, um schlussendlich im Sinne einer klimafreundlichen Mobilität das gesamte Potenzial auszuschöpfen. Dabei geben insbesondere die Maßnahmen, die die Verbindungen unter den Ortsteilen, aber auch in die Nachbarkommunen stärken, langfristig einen wichtigen Impuls zur Verlagerung von Fahrten mit dem MIV auf das Rad im Alltagsverkehr. Bei anstehenden Straßensanierungen bzw. dem Neubau von Straßen sind die Belange der Radfahrenden zukünftig stets zu berücksichtigen und sollten mindestens nach den aktuellen Standards der ERA errichtet werden. Daher sollte bei anstehenden Baumaßnahmen und Planungen die Maßnahmen aus dem vorliegenden Radverkehrskonzept berücksichtigt und ggfs. angepasst werden.

In der historischen Altstadt von Rees ist künftig über eine Glättung des Kopfsteinpflasters zumindest als schmaler Fahrradstreifen am rechten Fahrbahnrand nachzudenken. Dies gilt auch für aufgepflasterte Bereiche an Knotenpunkten, die durch einen schmalen, abgesenkten Bereich am rechten Fahrbahnrand mühelos von Radlern passiert werden können. Die geschwindigkeitshemmende Wirkung für den MIV entfällt dabei nicht, dafür ist die Befahrung zumindest für konventionelle Räder problemlos möglich. Lediglich für u. a. Lastenräder besteht keinerlei Vorteil durch den geglätteten Fahrradstreifen.

Quellenverzeichnis

- Adenstedt, F. (2020):** Wie viel Radverkehr geht noch im ländlichen Raum? Das Beispiel Landkreis Grafschaft Bentheim. In: Straßenverkehrstechnik, 11 (2020), 766-776.
- Agora Verkehrswende (2022):** Kommunen für Tempo 30. <https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/kommunen-fuer-tempo-30/> (abgerufen am 22.07.2022).
- Agora Verkehrswende (2022):** 100 Städte für mehr Tempo 30. <https://www.agora-verkehrswende.de/presse/newsuebersicht/100-staedte-fuer-mehr-tempo-30-1/> (abgerufen am 22.07.2022).
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. (2022):** Ergebnisse ADFC-Fahrradklima-Test 2020. www.fahrradklima-test.adfc.de/ergebnisse (abgerufen am 18.07.2022).
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (2015):** ADFC-Empfehlungen: Umgang mit Pollern und Umlaufsperrern. Oktober 2015.
- Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW. (AGFS NRW) (2022):** Events und Kampagnen. NINA – Warum parkst Du auf meinem Weg?
- Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) (2022):** Fahrradland Deutschland 2030 – Nationaler Radverkehrsplan 3.0. Berlin.
- Bundestag (2018):** Drucksache 19/3762 vom 10.08.2018, S. 90/91.
- DB Netze (2022):** Ausbaustrecke Emmerich-Oberhausen. <https://emmerich-oberhausen.de/> (abgerufen am 27.06.2022).
- Deutsche Verkehrswacht e.V. (2022):** Fit mit dem Fahrrad. Das Trainingsprogramm für Rad- und Pedelecfahrer. www.deutsche-verkehrswacht.de/themen/fit-mit-dem-fahrrad/ (abgerufen am 15.07.2022).
- Dr. Donato Acocella Stadt- und Regionalentwicklung (2015):** Gutachten als Grundlage zur Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes der Stadt Rees. Lörrach/ Dortmund, März 2015.
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) (2010):** Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. Köln.
- Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) (2022):** Kommunalprofil Rees, Stadt. Stand 15.02.2022. <https://www.it.nrw/sites/default/files/kommunalprofile/I05154044.pdf> (abgerufen am 18.07.2022).
- Klima-Bündnis (2022):** Stadtradeln. Radeln für ein gutes Klima. www.stadtradeln.de/home (abgerufen am 15.07.2022).
- Klima-Bündnis (2022):** Stadtradeln. Radeln für ein gutes Klima. www.stadtradeln.de/rees (abgerufen am 15.07.2022).
- Landesbetrieb Straßenbau NRW (2022):** Straßenverkehrszählung (SVZ) aus dem Jahr 2015. <https://www.nwsib-online.nrw.de/Mobilkrankarte/> (abgerufen am 15.07.2022).
- Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (2022):** Berufseinpender (Tagespendler) nach Geschlecht, Entfernung und Quelle/Ziel - Gemeinden – Stichtag. Rees (Stand 06/2019).
- Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (2022):** Berufsauspendler (Tagespendler) nach Geschlecht, Entfernung und Quelle/Ziel - Gemeinden – Stichtag. Rees (Stand 06/2019).
- Initiative „Lebenswerte Städte und Gemeinden“ (2022):** Abrufbar unter: <https://www.lebenswerte-staedte.de/> (abgerufen am 15.07.2022).

Lokalkompass (2021): Die Kinder dafür sensibilisieren, wie wichtig eine gute Beleuchtung am Fahrrad ist. www.lokalkompass.de/rees/c-ratgeber/die-kinder-dafuer-sensibilisieren-wie-wichtig-eine-gute-beleuchtung-am-fahrrad-ist_a1655398 (abgerufen am 15.07.2022).

Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen (2020): Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW). Düsseldorf, Juni 2020.

Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen 2020: Das landesweite Radverkehrsnetz NRW. www.radverkehrsnetz.nrw.de/rvn_rvn.asp (abgerufen am 20.07.2022).

Nationaler Radverkehrsplan (2020): Radibus. Fünftklässler werden per Fahrrad in die Schule begleitet. www.nationaler-radverkehrsplan.de/de/node/12187 (abgerufen am 15.07.2022).

Presse- und Informationsamt der Bundesregierung (2022): Themen. Energie und Klimaschutz. Klimaschonender Verkehr. <https://www.bundesregierung.de/bregde/themen/klimaschutz/klimaschonender-verkehr-1794672> (aufgerufen am 15.07.2022).

Schlussbericht NRVP-Projekt (2017): „Modellversuch zur Abmarkierung von Schutzstreifen außerorts zur Untersuchung der Auswirkungen auf die Sicherheit und Attraktivität im Radverkehrsnetz.“

StadtUmBau GmbH (2020): Dorfentwicklungskonzept Millingen. Kevelaer, Oktober 2020

Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013: (BGBI. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 20. April 2020 (BGBI. I S. 814) geändert worden ist.

Straßenverkehrsordnung (StVO) Stand 2022: § 45 StVO Abs. 9. https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/BJNR036710013.html (aufgerufen am 08.08.2022).

Umweltbundesamt (2016): Wirkung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. Dessau-Roßlau.

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (2020): Verbundweites Konzept für die Errichtung von Mobilstationen. Endbericht. Düsseldorf.

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR) (o. J.): DeinRadschloss. Moderne, sichere Fahrradabstellanlagen.

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1.2-1	Ablaufplan des Radverkehrskonzeptes Stadt Rees.....	3
Abb. 1.3.2-1	Einträge Meldeplattform RADar! vom 1. September 2022 bis 3. November 2021	5
Abb. 1.3.2-2	Meldeplattform RADar! Stadt Rees	6
Abb. 1.3.2-1	Erste Bürgerveranstaltung (Bild 1).....	7
Abb. 1.3.2-2	Erste Bürgerveranstaltung (Bild 2).....	7
Abb. 1.3.2-3	Zweite Bürgerveranstaltung(Bild 1).....	7
Abb. 1.3.2-4	Zweite Bürgerveranstaltung (Bild 2)	7
Abb. 2.1.1-1	Flächennutzung Rees	9
Abb. 2.1.2-1	Einwohnerzahlen nach Ortsteilen in Rees	10
Abb. 2.1.2-2	Bevölkerungsentwicklung in Rees zwischen den Jahren 1990 bis 2020	11
Abb. 2.1.3-1	Gewerbe- und Industrieflächen Rees	12
Abb. 2.1.4-1	Berufseinpender in die Stadt Rees	13
Abb. 2.1.4-2	Berufsauspendler aus der Stadt Rees	14
Abb. 2.2-1	Öffentliche Einrichtungen Rees	15
Abb. 2.2-2	Versorgungsstandorte Rees.....	16
Abb. 2.2-3	Kultur- und Freizeiteinrichtungen Rees	17
Abb. 2.2-4	Schulstandorte Rees	18
Abb. 2.3-1	Klassifiziertes Straßennetz Rees	20
Abb. 2.3-2	Linie und Streckenverlauf des Schienenpersonennahverkehrs.....	21
Abb. 2.3-3	ÖPNV- und SPNV-Netz Rees	22
Abb. 2.4-1	Bestehende (touristische) Radrouten Rees	24
Abb. 2.6-1	Fahrraddistanzen Rees	26
Abb. 2.7.2-1	Planungen Emmericher Landstraße (L7) im Bereich der Cobrinkstraße	28
Abb. 3.2-1	Benutzungspflichtige Radwege.....	32
Abb. 3.2-2	Einrichtungsradweg (innerorts)	32
Abb. 3.2-3	Kombinierter Geh- und Radweg (außerorts)	33
Abb. 3.2-4	Schutzstreifen (innerorts).....	33
Abb. 3.2-5	Radfahrstreifen (innerorts).....	33
Abb. 3.3-1	Wunschliniennetz im Radverkehr.....	35
Abb. 3.4-1	Netzkategorisierung im Radverkehr	37
Abb. 3.5-1	Analysenetz	39
Abb. 3.5-2	Führung auf der Fahrbahn, Heresbachstraße.....	40
Abb. 3.5-3	Getrennter Geh- und Radweg, Florastraße (Zweirichtungsverkehr)	40
Abb. 3.5-4	Gemeinsamer Geh- und Radweg, Rheinstraße (Zweirichtungsverkehr)	40
Abb. 3.5-5	Fehlendes Radangebot, Reeserward	40
Abb. 3.5-6	Führungsformen im Bestand	41
Abb. 3.6-1	Mängelkriterien an Knotenpunkten	42
Abb. 3.6-2	Mängelübersicht.....	43
Abb. 3.6-3	Netzlücke und unsichere Leitung auf die Fahrbahn, Am Bongert	44
Abb. 3.6-4	unzureichende Radabstellmöglichkeiten, Bahnhofaltepunkt Haldern	44
Abb. 3.6-5	Oberflächenmängel sowie fehlende Radverkehrsinfrastruktur, Grietherbuscher Straße (K 18).....	44
Abb. 3.6-6	fehlende Radverkehrsinfrastruktur, Grietherort (K 18).....	44
Abb. 3.6-7	Unsichere Querungsmöglichkeit, Bergswick (K 7)	44
Abb. 3.6-8	Radverkehrsführung am Kreisverkehr, Empeler Straße	44

Abb. 3.7-1	SWOT-Analyse	45
Abb. 4.1.1-1	Zeichen 257-50/51 StVO	46
Abb. 4.1.1-2	Zeichen 220 + Zusatzzeichen 1000-33 und 267 + Zusatzzeichen 1022-10 StVO	47
Abb. 4.1.2-1	Aufstellfläche Radverkehr	47
Abb. 4.1.2-2	Radweg mit Markierung eines Schmalstrichs	48
Abb. 4.1.2-3	Installation von Umlaufs-perren gemäß ERA	49
Abb. 4.1.2-4	Seitliche Verengung des Radweges	49
Abb. 4.1.2-5	Pollerinstallation	49
Abb. 4.2-1	Zeichen 244.1 und 244.2 StVO	51
Abb. 4.3-1	sichere Radwegeführung auf die Fahrbahn	53
Abb. 4.3-1	Radwegeführung an Innerortskreisel	54
Abb. 5-1	Übersicht flankierende Maßnahmen	58
Abb. 5.1-1	Radabstellanlagen in der Stadt Rees	59
Abb. 5.1-2	Beispiel Radabstellmöglichkeit für Lastenräder Kreisstadt Mettmann (links) und Pulheim (rechts)	60
Abb. 5.1-3	Beispiel einer DeinRadschloss-Radabstellanlage am Bahnhofpunkt Krefeld Königshof	61
Abb. 5.1-4	Beispiel einer Radservice Station (Fahrradreparaturpoint) aus Würselen	62
Abb. 5.2-1	Ergebnisse Stadtradeln 2022	63

Abkürzungsverzeichnis

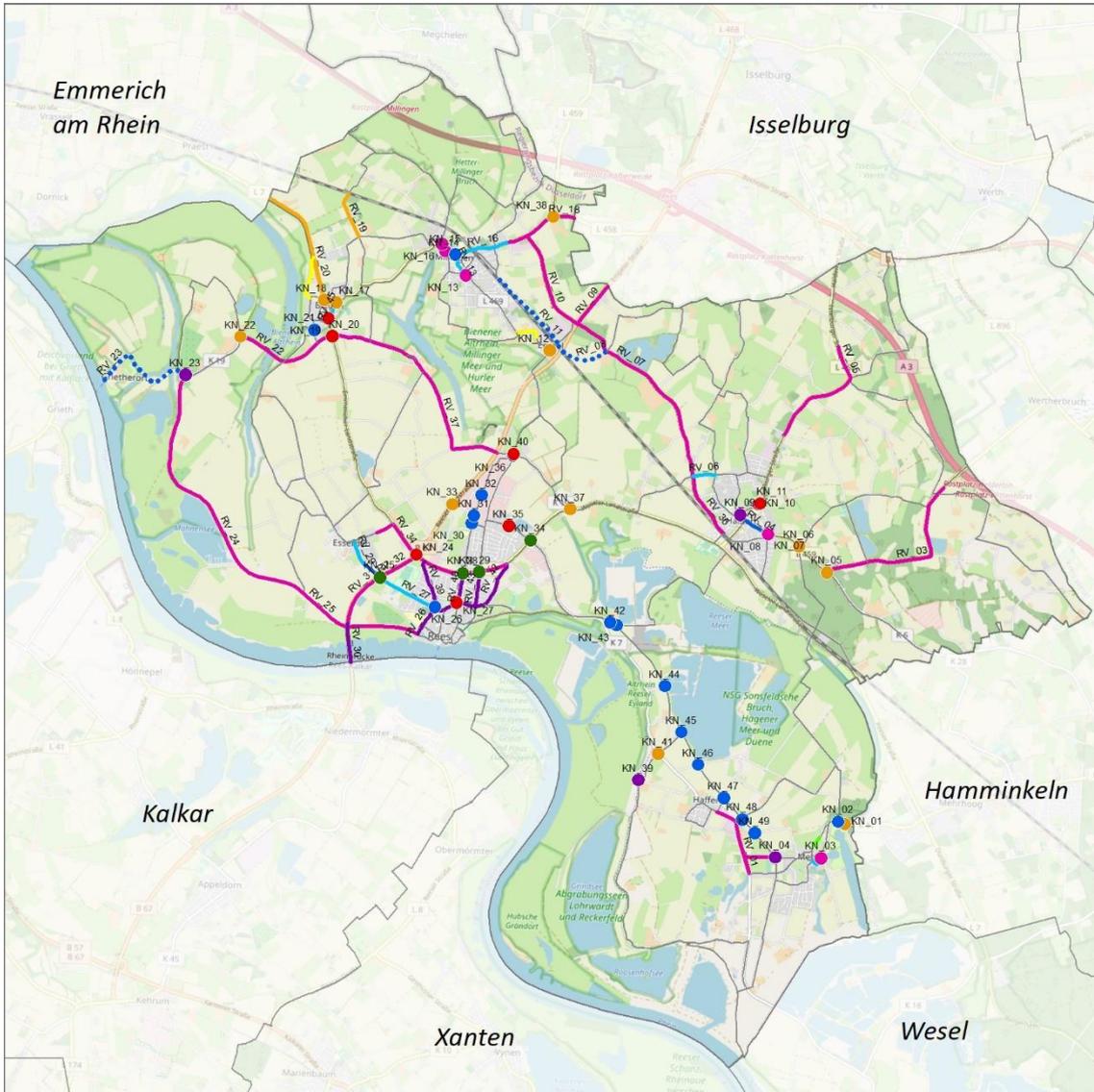
a	Jahr
Abb.	Abbildung
ADFC	Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e. V.
AGFS	Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.
BMU	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit
B+R	Bike-and-Ride (Reiseweg mit Fahrrad und einem anderen Fortbewegungsmittel, Ein B+R-Platz bezeichnet den Umsteigepunkt an dem das Auto parkt)
ca.	circa
CO ₂	Kohlenstoffdioxid
DTV	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
etc.	Et cetera
e. V.	eingetragener Verein
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
EW	Einwohner
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
g	Gramm
ggf.	gegebenenfalls
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
h	Stunde
Hbf.	Hauptbahnhof
HBR NRW	Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in Nordrhein-Westfalen
IT.NRW	Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen
Kfz	Kraftfahrzeug
Kfz/d	Kraftfahrzeug pro Tag
km	Kilometer
km/h	Kilometer pro Stunde
KMM	Kommunales Mobilitätsmanagement
KMU	Kleine und mittlere Unternehmen
L	Landesstraße
LEP NRW	Landesentwicklungsplans Nordrhein-Westfalen
Lkw	Lastkraftwagen
LSA	Lichtsignalanlage
m	Meter
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NN	Normalnull
NRW	Nordrhein-Westfalen

ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr - öffentlicher Personennahverkehr mit Bus, Straßenbahn/Stadtbahn sowie Eisenbahnverkehr aber auch mit sogenannten alternativen Verkehrsmitteln wie z. B. TaxiBus, Anrufsammeltaxi, Bürgerbus.
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park-and-Ride (Reiseweg mit einer Autofahrt und einem anderen Fortbewegungsmittel; Ein P&R-Platz bezeichnet den Umsteigepunkt, an dem das Auto parkt)
Pkw	Personenkraftwagen
RE	Regionalexpress
SB	Schnellbus
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
SVB	Sozialversicherungsbeschäftigte
SVZ	Straßenverkehrszählung
t	Tonnen
Tsd.	Tausend
u.a.	unter anderem
VwV	Verwaltungsvorschrift
VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
WE	Wohneinheit
z. B.	zum Beispiel

Anhang

Anhang 1: Maßnahmenübersichtskarten

Maßnahmenübersicht Gesamtstadt



Radverkehrskonzept für die Stadt Rees

Maßnahmen an Radverkehrsanlagen und Knotenpunkten: Gesamtstadt

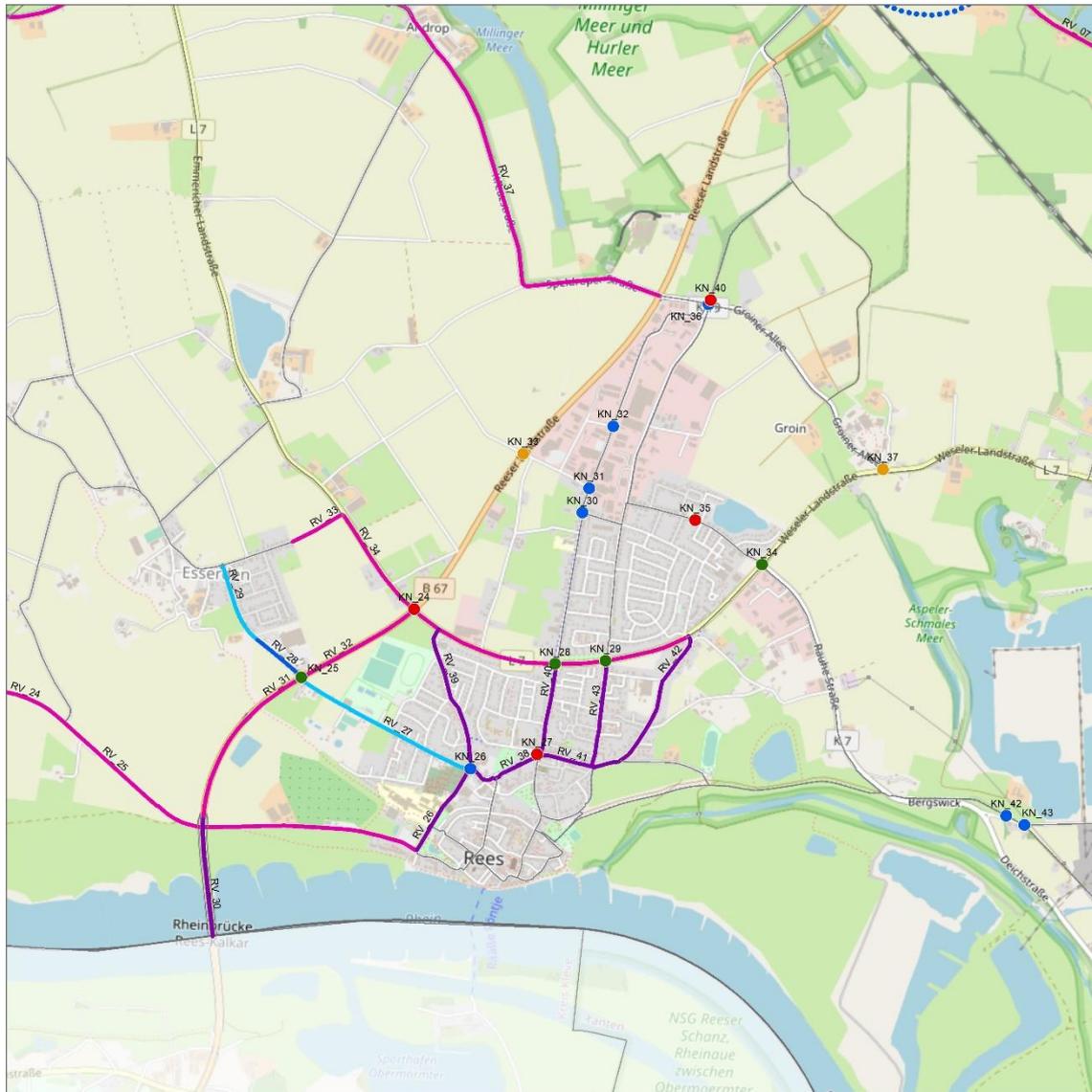
- | | |
|---|--|
| — Ausbau Radverkehrsanlage | ● Anpassung LSA-Schaltung |
| — Beleuchtung | ● Beschilderung |
| ●●●● Errichtung einer Fahrradstraße | ● Errichtung einer Querungshilfe |
| — Geschwindigkeitsreduzierung | — Führung auf Fahrbahn |
| — Markierung | ● Markierung |
| — Neubau Radweg | ● Umbau |
| — Oberflächensanierung | |
| — Änderung der Radverkehrsführung | |

Bearbeitung
büro stadVerkehr

0 1,25 2,5 Kilometer



Maßnahmenübersicht: Rees und Esserden



Radverkehrskonzept für die Stadt Rees

Maßnahmen an Radverkehrsanlagen & Knotenpunkten: Rees und Esserden

- | | |
|---------------------------------|--------------------------------|
| Ausbau Radverkehrsanlage | Anpassung LSA-Schaltung |
| Beleuchtung | Beschilderung |
| Errichtung einer Fahrradstraße | Errichtung einer Querungshilfe |
| Geschwindigkeitsreduzierung | Führung auf Fahrbahn |
| Markierung | Markierung |
| Neubau Radweg | Umbau |
| Oberflächensanierung | |
| Änderung der Radverkehrsführung | |

Bearbeitung
büro stadVerkehr

0 0,45 0,9 Kilometer



Maßnahmenübersicht: Haffen und Meer

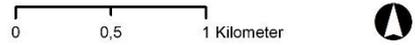


Radverkehrskonzept für die Stadt Rees

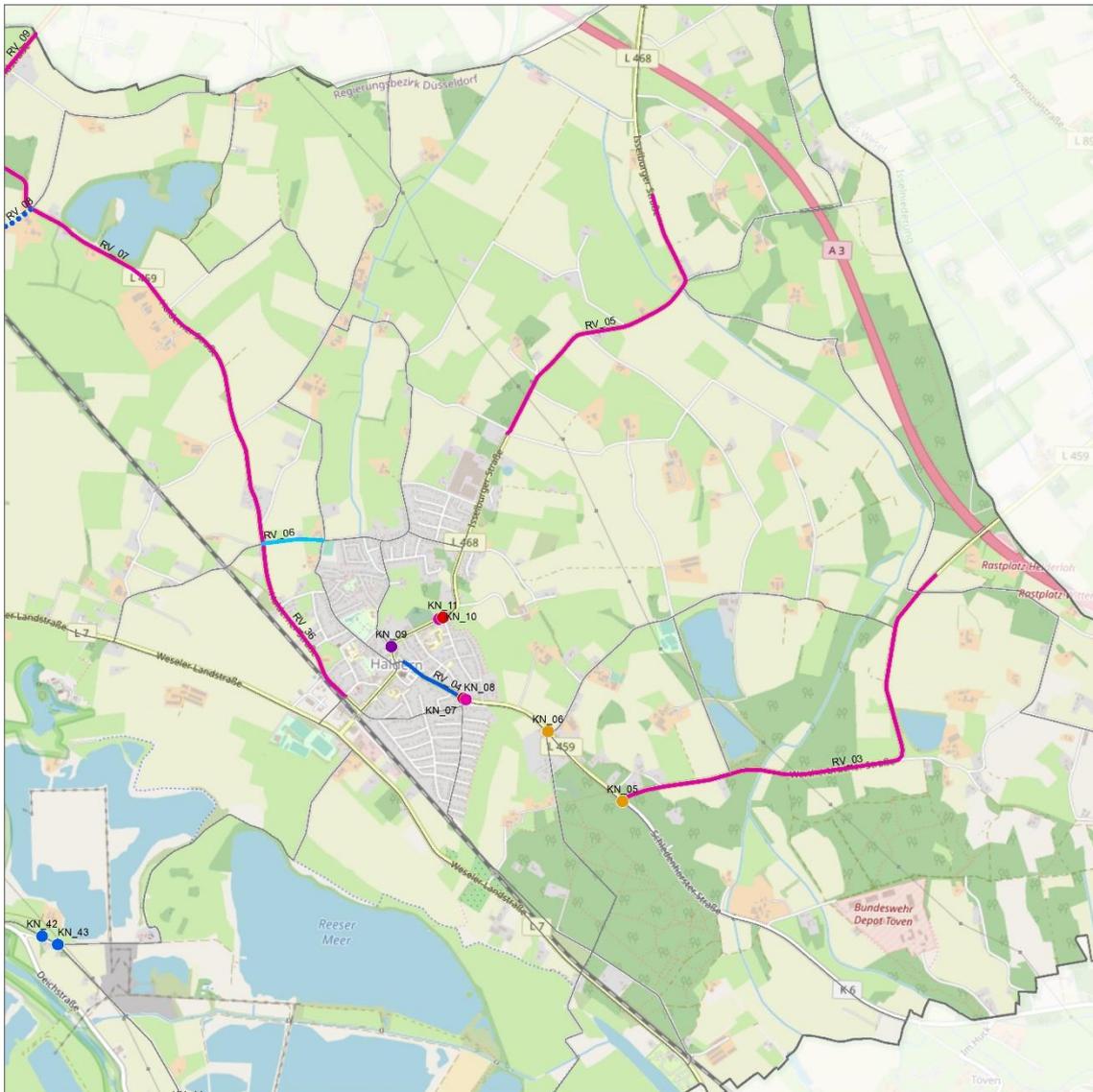
Maßnahmen an Radverkehrsanlagen & Knotenpunkten: Haffen und Meer

- Ausbau Radverkehrsanlage
- Beleuchtung
- Errichtung einer Fahrradstraße
- Geschwindigkeitsreduzierung
- Markierung
- Neubau Radweg
- Oberflächensanierung
- Änderung der Radverkehrsführung
- Anpassung LSA-Schaltung
- Beschilderung
- Errichtung einer Querungshilfe
- Führung auf Fahrbahn
- Markierung
- Umbau

Bearbeitung
büro stadVerkehr



Maßnahmenübersicht: Haldern



Radverkehrskonzept für die Stadt Rees

Maßnahmen an Radverkehrsanlagen & Knotenpunkten: Haldern

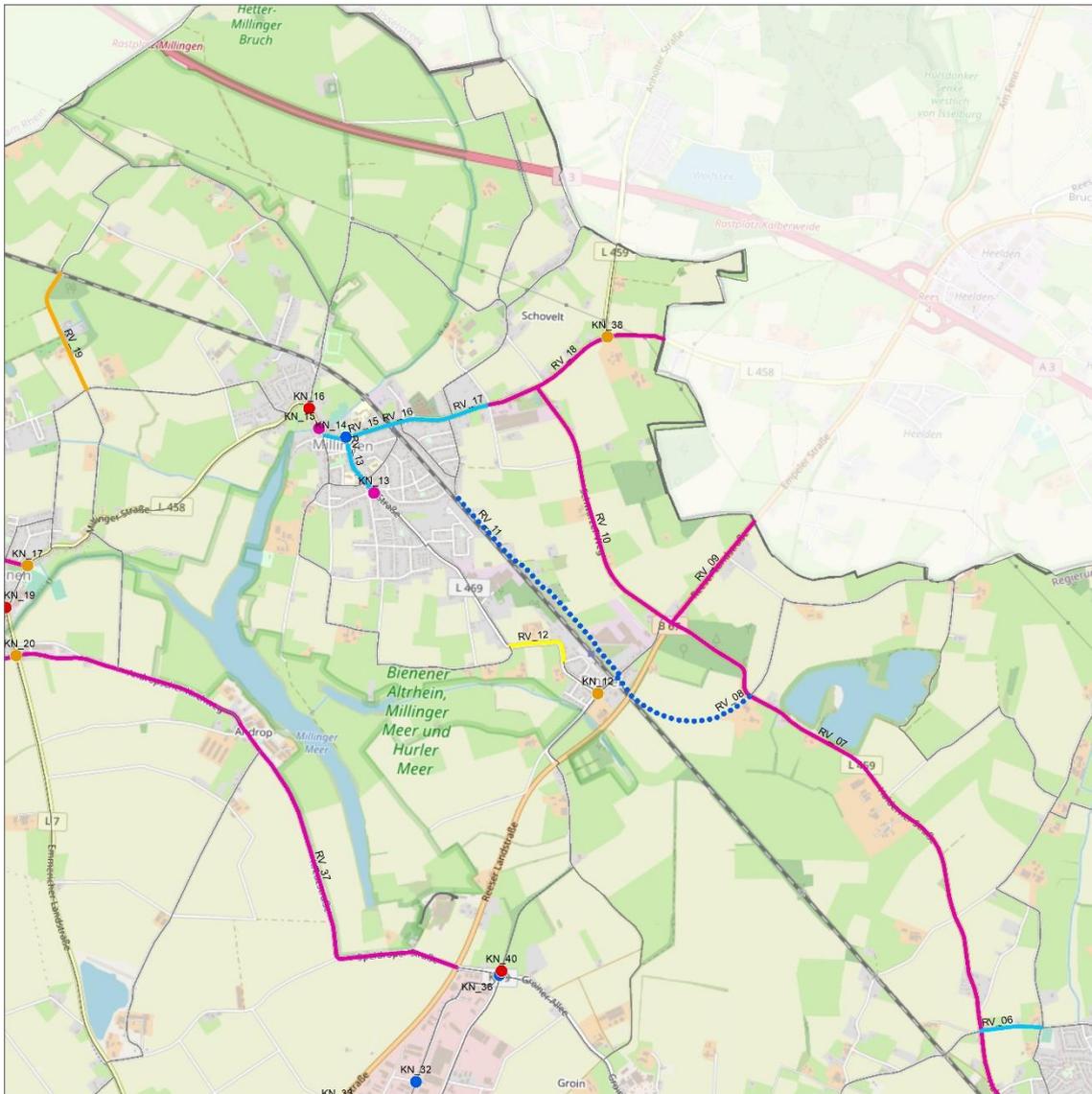
- Ausbau Radverkehrsanlage
- Beleuchtung
- Errichtung einer Fahrradstraße
- Geschwindigkeitsreduzierung
- Markierung
- Neubau Radweg
- Oberflächensanierung
- Änderung der Radverkehrsführung
- Anpassung LSA-Schaltung
- Beschilderung
- Errichtung einer Querungshilfe
- Führung auf Fahrbahn
- Markierung
- Umbau

Bearbeitung
büro stadVerkehr

0 0,5 1 Kilometer



Maßnahmenübersicht: Millingen und Empel



Radverkehrskonzept für die Stadt Rees

Maßnahmen an Radverkehrsanlagen & Knotenpunkten: Millingen und Empel

- | | |
|---------------------------------|--------------------------------|
| Ausbau Radverkehrsanlage | Anpassung LSA-Schaltung |
| Beleuchtung | Beschilderung |
| Errichtung einer Fahrradstraße | Errichtung einer Querungshilfe |
| Geschwindigkeitsreduzierung | Führung auf Fahrbahn |
| Markierung | Markierung |
| Neubau Radweg | Umbau |
| Oberflächensanierung | |
| Änderung der Radverkehrsführung | |

Bearbeitung
büro stadVerkehr



Maßnahmenübersicht: Bienen, Grietherort und Grietherbusch



Radverkehrskonzept für die Stadt Rees

Maßnahmen an Radverkehrsanlagen und Knotenpunkten: Bienen, Grietherort und Grietherbusch

- | | |
|---------------------------------|--------------------------------|
| Ausbau Radverkehrsanlage | Anpassung LSA-Schaltung |
| Beleuchtung | Beschilderung |
| Errichtung einer Fahrradstraße | Errichtung einer Querungshilfe |
| Geschwindigkeitsreduzierung | Führung auf Fahrbahn |
| Markierung | Markierung |
| Neubau Radweg | Umbau |
| Oberflächenanierung | |
| Änderung der Radverkehrsführung | |

Bearbeitung
büro stadVerkehr

0 0,45 0,9 Kilometer



Anhang 2: Maßnahmentabellen

Maßnahmen an Knotenpunkten

ID_NR	Lage	Ortslage	Knotenpunkttyp	Baulastträger	DTV (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radwegkategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschätzung	Priorisierung
KN_01	Heresbachstraße (K11)/ Alte Poststraße	außerorts	unsignalisiert	Kreis Kleve	-	50	Hauptnetz	Der einseitig geführte benutzungspflichtige gemeinsame Geh- und Radweg wird an der Bürgerbushaltestelle „Evangelischer Friedhof“ auf die andere Straßenseite geführt. Es fehlt eine sichere Querungsmöglichkeit. Die Geschwindigkeit wird kurz vor dem Übergang auf 50 km/h reduziert. Zudem wird mit dem Zeichen 138-10 StVO auf den querenden Radverkehr aufmerksam gemacht.	Errichtung einer Querungshilfe	Prüfung der Errichtung einer Querungshilfe zur sicheren Überquerung der Straße für den Fuß- und Radverkehr (z. B. in Form einer Mittelinsel)	20.000 € - 50.000 €	2
KN_02	Heresbachstraße (K11)/ Bellinghovener Straße	außerorts	unsignalisiert	Kreis Kleve/ Stadt Rees	-	50	Hauptnetz	Radfahrende fühlen sich in dem Kreuzungsbereich gegenüber dem Kfz- und Radverkehr bevorrechtigt. Radfahrende werden mit dem Zeichen 205 StVO darauf hingewiesen, dem Kfz-Verkehr aus der Bellinghovener Straße Vorfahrt zu gewähren.	Markierung, Beschilderung	An dem Knotenpunkt sollten Radfahrende, die parallel zur Heresbachstraße fahren, Vorfahrt gegenüber dem Kfz-Verkehr erhalten. Prüfung Rückbau Z 205 StVO Heresbachstraße und Errichtung Zeichen 205 StVO Bellinghovener Straße sowie Rotfärbung der Radverkehrsfurt bei zusätzlicher Markierung von Fahrradpiktogrammen.	bis 5.000 €	2
KN_03	Heresbachstraße (K11)/ Kruisdicksweg	innerorts	unsignalisiert	Kreis Kleve	-	50	Hauptnetz	Fehlende, sichere Überleitung auf die Fahrbahn (u. a. unmittelbar angrenzende Auf- und Abfahrt zum Hof). Es besteht keine sichere Querung von der Führung auf der Fahrbahn auf den einseitig geführten, benutzungspflichtigen, gemeinsamen Geh- und Radweg in Richtung Merhoog.	Führung auf Fahrbahn	Der Radverkehr sollte vom gemeinsamen Geh- und Radweg sicher auf die Fahrbahn geführt werden (z.B. Markierung von Fahrradpiktogrammen auf den Schutzstreifen). Der vom Ortskern aus kommende Radverkehr sollte einen eigenen Auffahrbereich erhalten.	bis 5.000 €	2
KN_04	Galaystraße (K11)/ (Deich)Radweg	innerorts	unsignalisiert	Kreis Kleve/ Stadt Rees	-	50	Hauptnetz	Die Umlaufsperrungen haben einen sehr geringen Abstand zueinander. Ein Durchkommen mit dem Fahrrad (insb. Fahrräder mit Anhänger oder Lastenräder) ist kaum möglich.	Markierung, Beschilderung, Umbau	Markierung einer Aufstellfläche für den Radverkehr am gemeinsamen Geh- und Radweg. Breite der Umlaufsperrungen vergrößern und Errichtung des Zeichen 205 StVO.	bis 5.000 €	1
KN_05	Wertherbrucher Straße (L459)/ Schledenhorster Straße (K6)	außerorts	unsignalisiert	Straßen.NRW/ Kreis Kleve	3.869	70	Nebennetz	Bislang ist der Radweg leicht abgesenkt, um vom gemeinsamen Geh- und Radweg von der Wertherbrucher Straße auf die Schledenhorster Straße abzubiegen. Eine sichere Querungsmöglichkeit fehlt.	Errichtung einer Querungshilfe	Prüfung der Errichtung einer Querungshilfe zur sicheren Überquerung der Straße für den Fuß- und Radverkehr (z. B. in Form einer Mittelinsel)	20.000 € - 50.000 €	2
KN_06	Wertherbrucher Straße (L459)/ Lohstraße/ Turmallee	außerorts	unsignalisiert	Straßen.NRW	3.869	70	Nebennetz	Von der Lohstraße aus kommend fehlt eine sichere Querungsmöglichkeit auf den gegenüberliegenden einseitig geführten benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radweg und auf die Straße Turmallee.	Errichtung einer Querungshilfe	Prüfung der Errichtung einer Querungshilfe zur sicheren Überquerung der Straße für den Fuß- und Radverkehr (z. B. in Form einer Mittelinsel)	20.000 € - 50.000 €	2

ID_NR	Lage	Ortslage	Knotenpunkttyp	Baulastträger	DTV (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radwegkategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschätzung	Priorisierung
KN_07	Klosterstraße (L459)/ Gerhard-Storm-Straße	innerorts	unsignalisiert	Stadt Rees	-	50	Nebennetz	Die Umlaufsperrn haben einen sehr geringen Abstand zueinander. Ein Durchkommen mit dem Fahrrad (insb. Fahrräder mit Anhänger oder Lastenräder) ist kaum möglich.	Umbau	Alternative 1: Breite der Umlaufsperrn vergrößern und Errichtung des Zeichens 205 StVO. Alternative 2: Seitliche Einengung der Fahrbahn z. B. auch durch Einsatz von Pollern und Errichtung des Zeichens 205 StVO. Alternative 3: Markierung auf der Fahrbahn zur Warnung der Radfahrer und Errichtung des Zeichens 205 StVO.	bis 5.000 €	1
KN_08	Klosterstraße (L459)/ Feldstraße	innerorts	unsignalisiert	Straßen.NRW/ Stadt Rees	3.869	50	Hauptnetz	Fehlende, sichere Überleitung auf die Fahrbahn.	Führung auf Fahrbahn	Der Radverkehr sollte vom gemeinsamen Geh- und Radweg sicher auf die Fahrbahn geführt werden (z. B. Markierung von Fahrradpiktogrammen auf dem Schutzstreifen), damit der Kfz-Verkehr auf den auf die Fahrbahn führenden Radverkehr aufmerksam gemacht wird. Der vom Ortskern aus kommende Radverkehr sollte einen eigenen Auffahrbereich erhalten.	bis 5.000 €	2
KN_09	Isselburger Straße (L468)/ Kaiserstraße	innerorts	unsignalisiert	Straßen.NRW/ Stadt Rees	1.761	50	Hauptnetz	Aufgrund der Kurvenlage und Tempo 50 stellt die Einmündung der Kaiserstraße einen neuralgischen Punkt dar. Fehlende Sichtbeziehung.	Beschilderung	Vorziehen abschnittsbezogenes Tempo 30 vor den Einmündungsbereich Kaiserstraße und Prüfung Aufpflasterung des Einmündungsbereiches Kaiserstraße.	bis 5.000 € (Beschilderung)	1
KN_10	Isselburger Straße (L468) (Ortseingang)	innerorts	unsignalisiert	Straßen.NRW/ Stadt Rees	1.761	50	Hauptnetz	Fehlende, sichere Überleitung auf die Fahrbahn.	Führung auf Fahrbahn	Der Radverkehr sollte vom gemeinsamen Geh- und Radweg sicher auf die Fahrbahn geführt werden (z. B. Markierung von Fahrradpiktogrammen auf dem Schutzstreifen). Der vom Ortskern kommende Radverkehr sollte einen eigenen Auffahrbereich erhalten.	bis 5.000 €	2
KN_11	Isselburger Straße (L468) (Ortseingang)	innerorts	unsignalisiert	Straßen.NRW/ Stadt Rees	1.761	50	Hauptnetz	Die Umlaufsperrn haben einen sehr geringen Abstand zueinander. Ein Durchkommen mit dem Fahrrad (insb. Fahrräder mit Anhänger oder Lastenräder) ist kaum möglich. Fehlende Sichtbeziehung	Umbau	Alternative 1: Breite der Umlaufsperrn vergrößern und Errichtung des Zeichens 205 StVO. Alternative 2: Seitliche Einengung der Fahrbahn z. B. auch durch Einsatz von Pollern und Errichtung des Zeichens 205 StVO. Alternative 3: Markierung auf der Fahrbahn zur Warnung der Radfahrer und Errichtung des Zeichens 205 StVO.	bis 5.000 €	1

ID_NR	Lage	Ortslage	Knotenpunkttyp	Baulastträger	DTV (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radwegkategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschätzung	Priorisierung
KN_12	Reeser Straße (L469)/ Reeser Straße/ Hurler Straße (L469)	innerorts	unsignalisiert	Straßen.NRW/ Stadt Rees	14.336 (L469), 2.361 (Hurler Straße)	50	Hauptnetz	Der einseitig geführte, benutzungspflichtige, gemeinsame Geh- und Radweg endet am Knotenpunkt Hurler Straße/ Reeser Straße. Eine sichere Führung auf die Fahrbahn sowie eine sichere Quermöglichkeit zum Abbiegen in die Hurler Straße fehlt.	Errichtung einer Querungshilfe	Prüfung der Errichtung einer Querungshilfe zur sicheren Querung des Radverkehrs (z. B. mittels Markierung) um auf die Hurler Straße abzubiegen.	20.000 € - 50.000 €	2
KN_13	Hurler Straße (L469)/ Zum Millinger Meer/ Graf-von-Galen-Straße	innerorts	unsignalisiert	Straßen.NRW	2.361 (L469)	50	Hauptnetz	Der Radverkehr wird innerorts auf einem einseitigen, benutzungspflichtigen, gemeinsamen Geh- und Radweg geführt. Mithilfe einer Mittelinsel wird der gemeinsame Geh- und Radweg auf die gegenüberliegende Straßenseite geführt. Innerorts sollten jedoch gemeinsame Geh- und Radwege vermieden werden.	Führung auf der Fahrbahn	Der Radverkehr sollte vom gemeinsamen Geh- und Radweg sicher auf die Fahrbahn geführt werden (z. B. Markierung von Fahrradpiktogrammen auf dem Schutzstreifen). Der vom Ortskern kommende Radverkehr sollte einen eigenen Auffahrbereich erhalten.	5.000 € - 20.000 €	2
KN_14	Hurler Straße (L469)/ Hauptstraße (L458)	innerorts	unsignalisiert	Straßen.NRW	2.361 (L469), 2.730 (L458)	50	Hauptnetz	Fehlende Sichtbeziehungen beim Abbiegen auf die Hauptstraße	Markierung	Markierung einer Haltelinie auf der Hurler Straße	bis 5.000 €	1
KN_15	Millinger Straße (L458) im Bereich des Landwehrs	innerorts	unsignalisiert	Straßen.NRW	2.730	50	Hauptnetz	Fehlende, sichere Überleitung auf die Fahrbahn.	Führung auf der Fahrbahn	Der Radverkehr sollte vom gemeinsamen Geh- und Radweg sicher auf die Fahrbahn geführt werden (z. B. Markierung von Fahrradpiktogrammen auf dem Schutzstreifen). Der vom Ortskern kommende Radverkehr sollte einen eigenen Auffahrbereich erhalten. Weiterer Vorschlag: Leichte Aufpflasterung am Straßeneingangsbereich der Kirchstraße zur Geschwindigkeitsreduzierung.	5.000 € - 20.000 €	2
KN_16	Millinger Straße (L458)/ Bruchstraße	innerorts	unsignalisiert	Straßen.NRW	2.730	50	Hauptnetz	Fehlende, sichere Überleitung auf die Fahrbahn.	Umbau	Der Radverkehr sollte im Zuge der Errichtung der L458n und dem dazugehörigen Kreisverkehr an der Millinger Straße (L458)/ Bruchstraße sicher von dem beidseitigen, gemeinsamen Geh- und Radweg auf die Fahrbahn geführt werden.	5.000 € - 20.000 €	2
KN_17	Millinger Straße (L458)/ Cobrinkstraße	innerorts	unsignalisiert	Straßen.NRW/ Stadt Rees	2.730 (L458)	50	Hauptnetz	Fehlende, sichere Überleitung auf die Fahrbahn.	Errichtung einer Querungshilfe	Prüfung der Errichtung einer Querungshilfe zur sicheren Überquerung der Millinger Straße (L458) für den Fuß- und Radverkehr (z. B. in Form einer Mittelinsel). Errichtung in Höhe Hs.-Nr. 6b	20.000 € - 50.000 €	2

ID_NR	Lage	Ortslage	Knotenpunkttyp	Baulastträger	DTV (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radwegekategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschätzung	Priorisierung
KN_18	Emmericher Landstraße (L7)/ Millinger Straße (L458)	innerorts	unsignalisiert	Straßen.NRW	6.705 (L7), 2.730 (L458)	70	Hauptnetz	Eine sichere Quermöglichkeit fehlt für Radfahrende, die aus der Millinger Straße auf den gemeinsamen Geh- und Radweg auf der Emmericher Landstraße fahren und/ oder in die Niederstraße abbiegen.	Errichtung einer Querungshilfe	Prüfung der Errichtung einer Querungshilfe zur sicheren Überquerung der Emmericher Landstraße (L7) für den Fuß- und Radverkehr (z. B. in Form einer Mittelinsel).	20.000 € - 50.000 €	2
KN_19	Emmericher Landstraße (L7)/ Kirchweg/ Cobrinkstraße	innerorts	unsignalisiert	Straßen.NRW/ Stadt Rees	6.705 (L7)	70	Hauptnetz	Auf der Cobrinkstraße wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt. Unmittelbar an der Bushaltestelle Bienen befindet sich eine Querungshilfe. Es ist nicht eindeutig, ob Radfahrende diese mitbenutzen sollen bzw. wie der Radverkehr sicher die Emmericher Landstraße überqueren kann.	Umbau	Im Zuge des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen und der Mittelinsel in Bienen kann diese auch von Radfahrenden mitgenutzt werden. Die Haltestelle auf der östlichen Seite wird zudem südlich der Einmündung Cobrinkstraße verlegt. Überleitstelle Cobrinkstraße: Absenkung Bordstein Cobrinkstraße und Errichtung einer Überleitstelle von der Fahrbahn auf den Gehweg. Von der Mittelinsel Emmericher Landstraße (L7) aus kommend Errichtung Zeichen 205 StVO für Radfahrende. Errichtung Zeichen 138-10 für den Kfz-Verkehr Cobrinkstraße in beiden Richtungen.	bis 5.000 € - 20.000 €	2
KN_20	Emmericher Landstraße (L7)/ Andropscher Kirchweg (K19)/ Grietherbuscher Straße (K19)	innerorts	unsignalisiert	Straßen.NRW/ Kreis Kleve	6.705 (L7)	70	Hauptnetz	Unsichere Kreuzung und fehlende Sichtbeziehungen beim Ab- und Einbiegen.	Errichtung einer Querungshilfe, Markierung Alternativ: Umbau	Errichtung einer Querungshilfe zum sicheren Abbiegen in die Straße Andropscher Kirchweg sowie Erneuerung der Furtmarkierung mit ggfs. roter Einfärbung und Fahrradpiktogrammen mit beidseitigen Richtungspfeilen bei der Überquerung der Grietherbuscher Straße. Alternativ: Prüfung Optimierung des Knotenpunktes zur Erhöhung der Verkehrssicherheit der Radfahrenden. Prüfung Errichtung eines Kreisverkehrs.	20.000 € - 50.000 € (Querungshilfe) 50.000 € - 100.000 € (Kreisverkehr)	2
KN_21	Dores-Albrecht-Straße/ Schulstraße/ Glockenstraße/ An der Kirche	innerorts	unsignalisiert	Stadt Rees	-	30	Nebennetz	Ecksituation aufgrund eines Schuppens schlecht einsehbar, Kreuzungsbereich mit 5 Straßen	Markierung/Alternativ: Umbau	Markierung von sogenannten "Haifischzähnen" (Zeichen 342 StVO) Alternativ: Prüfung Errichtung eines „Mini-Kreisverkehrs“	bis 5.000 € (Markierung) 20.000 € - 50.000 € (Mini-Kreisverkehr)	2

ID_NR	Lage	Ortslage	Knotenpunkttyp	Baulastträger	DTV (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radwegekategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschätzung	Priorisierung
KN_22	Grietherbuscher Straße (K19)/ Grietherbusch (K19)	außerorts/ innerorts	unsignalisiert	Kreis Kleve	-	50	Hauptnetz	Fehlende, sichere Querungsmöglichkeit	Errichtung einer Querungshilfe	Prüfung der Errichtung einer Querungshilfe zur sicheren Überquerung der Straße für den Fuß- und Radverkehr (z. B. in Form einer Mittelinsel) bzw. sichere Auf- und Abfahrten auf den bereits bestehenden gemeinsamen Geh- und Radweg.	20.000 € - 50.000 €	2
KN_23	Grietherbusch (K19)/ K18/ Reeserward	innerorts	unsignalisiert	Kreis Kleve/ Stadt Rees	-	50	Hauptnetz	Fehlende Beschilderung, dass der Radweg an dieser Stelle endet. Keine sichere Querungsmöglichkeit in Richtung Rheinfähre entlang der K18. Im Kurvenbereich können Radfahrende bei der Querung nicht gesehen werden.	Beschilderung, Umbau	Für den Kfz-Verkehr sollte das Zeichen 138-10 StVO auf der Straße Grietherbusch und Reeserward installiert werden, um auf kreuzende Radfahrerinnen und Radfahrer aufmerksam zu machen. Zusätzlich sollte geprüft werden, ob die Geschwindigkeit im Kreuzungsbereich aus Sicherheitsgründen auf 30 km/h reduziert werden kann. Prüfung: Geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen im Kreuzungsbereich (z. B. Aufpflasterung, Einengungen)	bis 5.000 € (Beschilderung) 20.000 € - 50.000 € (Umbau)	1
KN_24	Reeser Landstraße (B67)/ Emmericher Landstraße (L7)	außerorts	Kreisverkehr	Bund/ Straßen.NRW	15.410 (B67), 10.411 (L7 nördlich), 6.705(L7 südlich)	50	Hauptnetz	Keine Radwegeführung am Kreisverkehr vorhanden.	Umbau	Umbau zu einem Kreisverkehr mit kreisumlaufendem Radweg.	über 100.000 €	3
KN_25	Reeser Landstraße (B67)/ Grützweg	außerorts	Knotenpunkt mit Vollsignalisierung	Bund/ Stadt Rees	15.410 (B67)	50	Hauptnetz	Lange Wartezeiten an LSA und kurze Grünphasen.	Anpassung LSA-Schaltung	Prüfung Anpassung LSA-Signalisierung (Synchronisation mit dem Kfz-Verkehr). Alternativ: Umbau zum Kreisverkehr mit umlaufenden Radwegen.	bis 5.000 €	2

ID_NR	Lage	Ortslage	Knotenpunkttyp	Baulastträger	DTV (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radwegekategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschätzung	Priorisierung
KN_26	Grüttweg/ Emmericher Straße/ Florastraße/ Westring	innerorts	Knotenpunkt mit Vollsignalisierung	Stadt Rees	-	50	Hauptnetz	Unsichere/ unklare Führung des Radverkehrs am Knotenpunkt sowie lange Wartezeiten an LSA und kurze Grünphasen.	Änderung der Radverkehrsführung, Markierung, LSA-Anpassung	Bei Ausweisung Tempo 30: Der Radverkehr sollte an allen Kreuzungsarmen auf der Fahrbahn geführt werden. Bei Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn sollten aufgeweitete Radaufstellflächen in den jeweiligen Haltebereichen markiert werden, damit der Radverkehr beim Aufstellen und Anfahren sicher im Blickfeld des Kfz-Verkehrs steht. Der vorgezogene Aufstellbereich weist eine Länge von mindestens 3,00 m bis 5,00 m auf und wird vor der Haltelinie des Kfz-Verkehrs markiert und rot eingefärbt. Ein Radschutzstreifen oder Radfahrstreifen leitet den Radfahrer sicher in den Aufstellbereich am Knotenpunkt. Darüber hinaus sind Fahrradpiktogramme zur besseren Erkennbarkeit im Wartebereich zu markieren. Prüfung Anpassung LSA-Signalisierung (Synchronisation mit dem Kfz-Verkehr)	5.000 € - 20.000 €	2
KN_27	Florastraße/ Vor dem Falltor/ Weseler Straße/ Empeler Straße/ Sahlerstraße	innerorts	Kreisverkehr	Stadt Rees	-	50	Hauptnetz	Unsichere Radverkehrsführung am Kreisverkehr.	Umbau, Änderung der Radverkehrsführung	Bei kleineren Kreisverkehren (innerorts) ist die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn zu bevorzugen. Radfahrende werden mind. 10 m vor und nach dem Kreisverkehr sicher auf die Fahrbahn geführt. Rad- und Kfz-Fahrer fahren nicht nebeneinander in den Kreisverkehr ein, sondern hintereinander. Dadurch wird die Geschwindigkeit in den Knotenpunktbereichen gesenkt. Wichtig dabei ist, dass die Fahrbahnbreite im Kreisverkehr nicht zu breit ist, um Überholungen zu verhindern. Gleichzeitig erhalten Fußgänger mehr Platz auf dem Gehweg. Die Führung auf der Fahrbahn wird bis zu einer Verkehrsstärke von 15.000 Kfz/24h empfohlen. Die Führung auf umlaufenden Radwegen kann hingegen vor allem an den Knotenpunktarmen neue Konfliktpunkte verursachen.	über 100.000 €	2
KN_28	Emmericher Landstraße (L7)/ Weseler Landstraße (L7)/ Empeler Straße	innerorts	Knotenpunkt mit Vollsignalisierung	Straßen.NRW/ Stadt Rees	10.411 (L7)	50	Hauptnetz	Lange Wartezeiten an LSA und kurze Grünphasen.	Anpassung LSA-Schaltung	Prüfung Anpassung LSA-Signalisierung (Synchronisation mit dem Kfz-Verkehr)	bis 5.000 €	2

ID_NR	Lage	Ortslage	Knotenpunkttyp	Baulastträger	DTV (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radwegekategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschätzung	Priorisierung
KN_29	Weseler Landstraße (L7)/ Melatenweg	innerorts	Knotenpunkt mit Vollsignalisierung	Strassen.NRW/ Stadt Rees	10.411 (L7)	50	Hauptnetz	Lange Wartezeiten an LSA und kurze Grünphasen.	Anpassung LSA-Schaltung	Prüfung Anpassung LSA-Signalisierung (Synchronisation mit dem Kfz-Verkehr)	bis 5.000 €	2
KN_30	Empeler Straße/ Groiner Kirchweg	innerorts	unsignalisiert	Stadt Rees	-	50	Nebennetz	Fehlende, sichere Überleitung auf die Fahrbahn.	Markierung	Markierung Überleitstelle vom getrennten Geh- und Radweg auf die Fahrbahn.	bis 5.000 €	1
KN_31	Empeler Straße/ Max-Planck-Straße	innerorts	unsignalisiert	Stadt Rees	-	50	Nebennetz	Unsichere Querungsmöglichkeit Max-Planck-Straße	Markierung	Rote Markierung der Furt und Markierung von Fahrradpiktogrammen	bis 5.000 €	1
KN_32	Empeler Straße/ Rudolf-Diesel-Straße	innerorts	unsignalisiert	Stadt Rees	-	50	Nebennetz	Unsichere Querungsmöglichkeit Rudolf-Diesel-Straße	Markierung	Rote Markierung der Furt und Markierung von Fahrradpiktogrammen	bis 5.000 €	1
KN_33	Reeser Landstraße (B67)/ Max-Planck-Straße	außerorts	unsignalisiert	Stadt Rees	-	50	-	Fehlende, sichere Querungsmöglichkeit	Errichtung einer Querungshilfe	Prüfung der Errichtung einer Querungshilfe zur sicheren Überquerung der Reeser Landstraße (B67) für den Fuß- und Radverkehr (z. B. in Form einer Mittelinsel)	20.000 € - 50.000 €	2
KN_34	Weseler Landstraße (L7)/ Rauhe Straße/ Grüner Weg	innerorts	Knotenpunkt mit Vollsignalisierung	Strassen.NRW/ Kreis Kleve/ Stadt Rees	10.411 (L7), 7.281 (L7), 2.820 (K7)	50	Nebennetz	Lange Wartezeiten an LSA und kurze Grünphasen.	Anpassung LSA-Schaltung	Prüfung Anpassung LSA-Signalisierung (Synchronisation mit dem Kfz-Verkehr)	bis 5.000 €	2
KN_35	Grüner Weg	innerorts	unsignalisiert	Stadt Rees	-	50	Nebennetz	Die Umlaufsperrn haben einen sehr geringen Abstand zueinander. Ein Durchkommen mit dem Fahrrad (insb. Fahrräder mit Anhänger oder Lastenräder) ist kaum möglich.	Umbau	Alternative 1: Breite der Umlaufsperrn vergrößern und Errichtung des Zeichens 205 StVO. Alternative 2: Seitliche Einengung der Fahrbahn z. B. auch durch Einsatz von Pollern und Errichtung des Zeichens 205 StVO. Alternative 3: Markierung auf der Fahrbahn zur Warnung der Radfahrer und Errichtung des Zeichens 205 StVO.	bis 5.000 €	1
KN_36	Groiner Allee (K19)/ Empeler Straße	innerorts	Kreisverkehr	Kreis Kleve/ Stadt Rees	3751 (K19), 5.407 (K19)	50	Hauptnetz	Führung des Radverkehrs im Seitenraum. Unsichere Radverkehrsführung aufgrund des Lkw-Aufkommens.	Markierung	Auf den umlaufenden Radwegefurten sollten Fahrradpiktogramme ergänzt werden, die den Kfz-Verkehr auf querende Radfahrende hinweisen.	bis 5.000 €	1
KN_37	Groiner Allee (K19)/ Weseler Landstraße (L7)	außerorts	unsignalisiert	Strassen.NRW/ Kreis Kleve	3.751 (K19), 7.281 (L7)/	50	Nebennetz	Fehlende, sichere Querungsmöglichkeit	Errichtung einer Querungshilfe	Prüfung der Errichtung einer Querungshilfe zur sicheren Überquerung der Straße für den Fuß- und Radverkehr (z. B. in Form einer Mittelinsel)	20.000 € - 50.000 €	2
KN_38	Anholter Straße (L458)/ Anholter Straße (L459)	außerorts	unsignalisiert	Strassen.NRW	2.730 (L458), 3.259 (L459)	70	Hauptnetz	Fehlende, sichere Querungsmöglichkeit	Errichtung einer Querungshilfe	Prüfung der Errichtung einer Querungshilfe zur sicheren Überquerung der Straße für den Fuß- und Radverkehr (z. B. in Form einer Mittelinsel)	20.000 € - 50.000 €	2

ID_NR	Lage	Ortslage	Knotenpunkttyp	Baulastträger	DTV (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radwegkategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschätzung	Priorisierung
KN_39	Dammradweg/ Lindtackerweg	außerorts	unsignalisiert	Stadt Rees	-	-	Ergänzungnetz	Radfahrende, die auf dem Dammradweg fahren, fehlt eine sichere Querung und ein ca. 100 m langer Radweg auf der Deichstraße zur Loirstraße.	Beschilderung	In einem ersten Schritt sollte am bestehenden Abgang zum Lindtackerweg eine Beschilderung in Richtung Haffen/ Loirstraße ergänzt werden. Langfristig sollte jedoch ein Radweg zwischen dem Dammradweg und der Loirstraße neu errichtet werden, um eine sichere Anbindung in Richtung Haffen und Mehr zu schaffen. Die Errichtung einer Querungshilfe auf der Deichstraße sollte geprüft werden.	bis 5.000 € 50.000 € - 100.000 € 20.000 € - 50.000 €	2
KN_40	Groiner Allee/ Burgweg	außerorts	Kreisverkehr	Stadt Rees	-	50	Hauptnetz	Die Umlaufsperrren haben einen sehr geringen Abstand zueinander. Ein Durchkommen mit dem Fahrrad (insb. Fahrräder mit Anhänger oder Lastenräder) ist kaum möglich.	Umbau	Alternative 1: Breite der Umlaufsperrren vergrößern und Errichtung des Zeichens 205 StVO. Alternative 2: Seitliche Einengung der Fahrbahn z. B. auch durch Einsatz von Pollern und Errichtung des Zeichens 205 StVO. Alternative 3: Markierung auf der Fahrbahn zur Warnung der Radfahrer und Errichtung des Zeichens 205 StVO.	bis 5.000 €	1
KN_41	Deichstraße/ Loirstraße	außerorts	Kreisverkehr	Stadt Rees	2.820	50	Hauptnetz	Fehlende, sichere Querungsmöglichkeit	Errichtung einer Querungshilfe	Prüfung der Errichtung einer Querungshilfe zur sicheren Überquerung der Straße für den Fuß- und Radverkehr (z. B. in Form einer Mittelinsel)	20.000 € - 50.000 €	2
KN_42	Planetenradweg/ Bergswick	außerorts	unsignalisiert	Stadt Rees	-	-	Hauptnetz	Auf dem Planetenradweg sind Radfahrende nicht Vorfahrtsberechtigt. Zudem verhindern teilweise zu schmale Durchfahrtsbreiten der Umlaufgitter die zügige Fahrt. Der Radweg sollte hier möglichst Vorfahrt erhalten.	Markierung, Beschilderung	Maßnahmen zur Bevorrechtigung des Radverkehrs mittels Markierung und ggfs. Beschilderung durch das Zeichen 205StVO, 206 StVO mit Zusatzzeichen 1000-32 StVO (ggfs. Rückbau Umlaufgitter)	bis 5.000 €	1
KN_43	Planetenradweg/ Bergswick	außerorts	unsignalisiert	Stadt Rees	-	100?	Hauptnetz	Auf dem Planetenradweg sind Radfahrende nicht Vorfahrtsberechtigt. Zudem verhindern teilweise zu schmale Durchfahrtsbreiten der Umlaufgitter die zügige Fahrt. Der Radweg sollte hier möglichst Vorfahrt erhalten.	Markierung, Beschilderung	Maßnahmen zur Bevorrechtigung des Radverkehrs mittels Markierung und ggfs. Beschilderung durch das Zeichen 205StVO, 206 StVO mit Zusatzzeichen 1000-32 StVO (ggfs. Rückbau Umlaufgitter)	bis 5.000 €	1
KN_44	Planetenradweg/ Am Eickelboom	außerorts	unsignalisiert	Stadt Rees	-	-	Hauptnetz	Auf dem Planetenradweg sind Radfahrende nicht Vorfahrtsberechtigt. Zudem verhindern teilweise zu schmale Durchfahrtsbreiten der Umlaufgitter die zügige Fahrt. Der Radweg sollte hier möglichst Vorfahrt erhalten.	Markierung, Beschilderung	Maßnahmen zur Bevorrechtigung des Radverkehrs mittels Markierung und ggfs. Beschilderung durch das Zeichen 205StVO, 206 StVO mit Zusatzzeichen 1000-32 StVO (ggfs. Rückbau Umlaufgitter)	bis 5.000 €	1

ID_NR	Lage	Ortslage	Knotenpunkttyp	Baulastträger	DTV (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radwegkategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschätzung	Priorisierung
KN_45	Planetenradweg/ Loirstraße	außerorts	unsignalisiert	Stadt Rees	-	-	Hauptnetz	Auf dem Planetenradweg sind Radfahrende nicht Vorfahrtsberechtigt. Zudem verhindern teilweise zu schmale Durchfahrtsbreiten der Umlaufgitter die zügige Fahrt. Der Radweg sollte hier möglichst Vorfahrt erhalten.	Markierung, Beschilderung	Maßnahmen zur Bevorrechtigung des Radverkehrs mittels Markierung und ggfs. Beschilderung durch das Zeichen 205StVO, 206 StVO mit Zusatzzeichen 1000-32 StVO (ggfs. Rückbau Umlaufgitter)	bis 5.000 €	1
KN_46	Planetenradweg/ Wilhelmstraße	außerorts	unsignalisiert	Stadt Rees	-	-	Hauptnetz	Auf dem Planetenradweg sind Radfahrende nicht Vorfahrtsberechtigt. Zudem verhindern teilweise zu schmale Durchfahrtsbreiten der Umlaufgitter die zügige Fahrt. Der Radweg sollte hier möglichst Vorfahrt erhalten.	Markierung, Beschilderung, Umbau	Maßnahmen zur Bevorrechtigung des Radverkehrs mittels Markierung und ggfs. Beschilderung durch das Zeichen 205StVO, 206 StVO mit Zusatzzeichen 1000-32 StVO (ggfs. Rückbau Umlaufgitter)	5.000 € - 20.000 €	1
KN_47	Planetenradweg/ Blumenstraße	außerorts	unsignalisiert	Stadt Rees	-	-	Hauptnetz	Auf dem Planetenradweg sind Radfahrende nicht Vorfahrtsberechtigt. Zudem verhindern teilweise zu schmale Durchfahrtsbreiten der Umlaufgitter die zügige Fahrt. Der Radweg sollte hier möglichst Vorfahrt erhalten.	Markierung, Beschilderung, Umbau	Maßnahmen zur Bevorrechtigung des Radverkehrs mittels Markierung und ggfs. Beschilderung durch das Zeichen 205StVO, 206 StVO mit Zusatzzeichen 1000-32 StVO (ggfs. Rückbau Umlaufgitter)	5.000 € - 20.000 €	1
KN_48	Planetenradweg/ Hanenkroitstraße	außerorts	unsignalisiert	Stadt Rees	-	-	Hauptnetz	Auf dem Planetenradweg sind Radfahrende nicht Vorfahrtsberechtigt. Zudem verhindern teilweise zu schmale Durchfahrtsbreiten der Umlaufgitter die zügige Fahrt. Der Radweg sollte hier möglichst Vorfahrt erhalten.	Markierung, Beschilderung, Umbau	Maßnahmen zur Bevorrechtigung des Radverkehrs mittels Markierung und ggfs. Beschilderung durch das Zeichen 205StVO, 206 StVO mit Zusatzzeichen 1000-32 StVO (ggfs. Rückbau Umlaufgitter)	5.000 € - 20.000 €	1
KN_49	Planetenradweg/ Finkenschlagweg	außerorts	unsignalisiert	Stadt Rees	-	-	Hauptnetz	Auf dem Planetenradweg sind Radfahrende nicht Vorfahrtsberechtigt. Zudem verhindern teilweise zu schmale Durchfahrtsbreiten der Umlaufgitter die zügige Fahrt. Der Radweg sollte hier möglichst Vorfahrt erhalten.	Markierung, Beschilderung, Umbau	Maßnahmen zur Bevorrechtigung des Radverkehrs mittels Markierung und ggfs. Beschilderung durch das Zeichen 205StVO, 206 StVO mit Zusatzzeichen 1000-32 StVO (ggfs. Rückbau Umlaufgitter)	5.000 € - 20.000 €	1

Maßnahmen an Radverkehrsanlagen

ID_NR	Lage	von - bis	Ortslage	Länge (in m)	Baulast- träger	DTV (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radwegekate- gorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmen- gruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kosten- schätzung	Priorisie- rung
RV_01	Deichstraße (K7)	zwischen Blumen- straße und Galay- straße/ Bislicher Straße	inner- orts/ au- ßerorts	1.300	Kreis Kleve	2.820	50	Hauptnetz	Fehlende Radverkehrsinfrastruktur ent- lang der Deichstraße.	Neubau Rad- weg	Prüfung Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges von mind. 2,50 m Breite (besser 3,00 m) und 1,75 m Si- cherheitsabstand. Für die Errichtung des gemeinsamen Geh- und Radweges ist ggfs. Grunderwerb notwendig. <i>Bei einer möglichen Änderung der rechtlichen Rahmenbedingungen (u.a. StVO) in Richtung 30 km/h an Haupt- verkehrsstraßen innerorts kann der Radverkehr mit unterstützenden ge- schwindigkeitsreduzierenden Maß- nahmen (z.B. Verschwenkungen/ Versätze, Aufpflasterung) in Haffen im weiteren Verlauf entlang der Deichstraße bis Ortsausgang auf der Fahrbahn geführt werden.</i>	über 100.000 €	2
RV_02	Galaystraße (K11)	Deichstraße/ Bisli- cher Straße und Radweg	innerorts	450	Kreis Kleve	-	50	Hauptnetz	Fehlende Radverkehrsinfrastruktur ent- lang der Galaystraße.	Neubau Rad- weg	Prüfung Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges von mind. 2,50 m Breite (besser 3,00 m). Für die Errich- tung des gemeinsamen Geh- und Radweges ist ggfs. Grunderwerb not- wendig.	über 100.000 €	2
RV_03	Werther- brucher Straße (L459)	zwischen Schle- denhorster Straße (K6) bis ca. Zur Bleckhorst	außer- orts	2.670	Straßen.NRW	989	100	Nebennetz	Fehlende Radverkehrsinfrastruktur ent- lang der Wertherbrucher Straße in Richtung Bocholt.	Neubau Rad- weg	Prüfung Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges von mind. 2,50 m Breite. Für die Errichtung des gemein- samen Geh- und Radweges ist ggfs. Grunderwerb notwendig.	über 100.000 €	2
RV_04	Kloster- straße (L459)	zwischen Feld- straße und Bahn- hofstraße (L458) und Isselburger Straße (L468)	innerorts	400	Straßen.NRW	3.869	50	Hauptnetz	Konflikt mit ruhendem Verkehr, hohe Kfz-Geschwindigkeiten	Geschwindig- keitsreduzie- rung, Markie- rung	Prüfung geschwindigkeitsreduzieren- der Maßnahmen (z. B. Verschwenkungen/ Versätze, Markierung von Parkbuchten als ge- schwindigkeitsreduzierende Maß- nahme), ggf. Markierung Pikto- gramme auf der Fahrbahn Alternativ könnte bei einer möglichen Änderung der rechtlichen Rahmenbe- dingungen (u. a. StVO) in Richtung 30 km/h auf die Radverkehrsanlagen verzichtet werden (Radfahren im Mischverkehr). So kann die Straße ge- stalterisch besser aufgewertet wer- den (Parken, Straßenbäume usw.).	20.000 € - 50.000 €	2

ID_NR	Lage	von - bis	Ortslage	Länge (in m)	Baulast- träger	DTV (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radwegekate- gorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmen- gruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kosten- schätzung	Priorisie- rung
RV_05	Isselburger Straße (L468)	zwischen Helderloher Straße bis kurz vor Hülkenberghof	außerorts	1.800	Straßen.NRW	1.761	100	Hauptnetz	Fehlende Radverkehrsinfrastruktur entlang der Isselburger Straße. Die Isselburger Straße ist eine wichtige Verbindungsachse in Richtung Isselburg.	Neubau Radweg	Prüfung Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges von mind. 2,50 m Breite (besser 3,00 m) und 1,75 m Sicherheitsabstand. Für die Errichtung des gemeinsamen Geh- und Radweges ist ggfs. Grunderwerb notwendig.	über 100.000 €	2
RV_06	Alte Heerstraße	zwischen Haldener Straße und Lindenstraße	außerorts	330	Stadt Rees	-	50	Nebennetz	hohe Kfz-Geschwindigkeiten	Geschwindigkeitsreduzierung	Prüfung Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h.	bis 5.000 €	1
RV_07	Halderner Straße (L459)	zwischen Wiesenstraße und Reeser Landstraße (B67)	außerorts	3.300	Straßen.NRW	1.944	100	Hauptnetz	Fehlende Radverkehrsinfrastruktur entlang der Haldener Straße. Die Haldener Straße stellt eine wichtige Verbindungsachse zwischen Empel, Millingen und Haldern dar.	Neubau Radweg	Prüfung Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges von mind. 2,50 m Breite (besser 3,00 m) und 1,75 m Sicherheitsabstand. Für die Errichtung des gemeinsamen Geh- und Radweges ist ggfs. Grunderwerb notwendig.	über 100.000 €	2
RV_08	Halderner Straße	zwischen Halderner Straße (L459) und Reeser Straße (L469)	außerorts	860	Stadt Rees	-	70	Hauptnetz	Die Halderner Straße stellt eine direkte Verbindung nach Empel dar. Diese Achse sollte gestärkt werden.	Errichtung einer Fahrradstraße	Prüfung Errichtung einer Fahrradstraße. Beschilderung durch das Zeichen 244 StVO, Markierung von Piktogrammen auf der Fahrbahn, ggfs. Prüfung baulicher Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung. Schaffung von Ausweichflächen für Begegnungsverkehr mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen Umgestaltung der Haldener Straße im Zuge des Ausbaus der Betuwe-Linie vorgesehen	bis 5.000 € (nur Beschilderung)	2
RV_09	Reeser Landstraße (B67)	zwischen L459 und Stadtgrenze Isselburg	außerorts	720	Bund	-	100	Hauptnetz	Fehlende Radverkehrsinfrastruktur entlang der B67. Die B67 ist eine wichtige Verbindungsachse zwischen Rees und Isselburg.	Neubau Radweg	Prüfung Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges von mind. 2,50 m Breite (besser 3,00 m) und 1,75 m Sicherheitsabstand. Für die Errichtung des gemeinsamen Geh- und Radweges ist ggfs. Grunderwerb notwendig.	über 100.000 €	2
RV_10	Schwarzer Weg (L459)	zwischen Reeser Straße und Anholter Straße (L458)	außerorts	1.500	Straßen.NRW	2.278	100	Nebennetz	Fehlende Radverkehrsinfrastruktur	Neubau Radweg	Prüfung Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges von mind. 2,50 m Breite und 1,75 m Sicherheitsabstand. Für die Errichtung des gemeinsamen Geh- und Radweges ist ggfs. Grunderwerb notwendig.	über 100.000 €	2

ID_NR	Lage	von - bis	Ortslage	Länge (in m)	Baulast- träger	DTV (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radwegekate- gorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmen- gruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kosten- schätzung	Priorisie- rung
RV_11	Hütten- straße	zwischen Reeser Straße und Hausnr.31	außer- orts	1.340	Stadt Rees	-	50	Hauptnetz	hohe Kfz-Geschwindigkeiten	Errichtung ei- ner Fahr- radstraße	Prüfung Errichtung einer Fahr- radstraße (Fortführung der Achse Halderner Straße RV_09). Beschilder- ung durch das Zeichen 244 StVO, Markierung von Piktogrammen auf der Fahrbahn, ggfs. Prüfung baulicher Maßnahmen zur Geschwindigkeitsre- duzierung (z. B. Verschwenkungen/ Versätze, Markierung von Parkbuch- ten als geschwindigkeitsreduzierende Maßnahme)	bis 5.000 € (nur Beschilderung)	2
RV_12	Hurler Straße (L469)	zwischen Am Bo- gen und Am Hurler Meer	außer- orts	650	Straßen.NRW	2.361	50/70	Hauptnetz	fehlende Beleuchtung	Beleuchtung	Prüfung Einrichtung einer Beleuch- tung. Allerdings: Prüfung auf Vereinbarkeit mit Umwelt- und Naturschutz erfor- derlich (ggf. smarte Beleuchtung bei entsprechender Nutzung furch Fuß- gänger und Radfahrer). Alternativ: Markierung Schmalstrich (0,12 m) retroreflektierend.	ca. 5.000 € pro Beleuchtungs- standort inkl. Erdverlegung des Stroman- schlusses	2
RV_13	Hurler Straße (L469)	zwischen Luisen- straße/ Rücken- buschfeld und Hauptstraße (L458)	innerorts	350	Straßen.NRW	2.361	50	Hauptnetz	Der Radverkehr wird innerorts auf ei- nem einseitigen, gemeinsamen Geh- und Radweg geführt. Auf gemeinsame Geh- und Radwege sollte innerorts möglichst verzichtet werden.	Änderung der Radverkehrs- führung, Geschwindig- keitsreduzie- rung	Der Radverkehr wird auf der Fahr- bahn geführt, um den Seitenwechsel und Konflikte mit dem Fußverkehr zu vermeiden. Prüfung geschwindigkeitsreduzieren- der Maßnahmen (z. B. Verschwenkungen/ Versätze, Markierung von Parkbuchten als ge- schwindigkeitsreduzierende Maß- nahme) Alternativ könnte bei einer möglichen Änderung der rechtlichen Rahmenbe- dingungen (u. a. StVO) in Richtung 30 km/h auf die Radverkehrsanlagen verzichtet werden (Radfahren im Mischverkehr). So kann die Straße ge- stalterisch besser aufgewertet wer- den (Parken, Straßenbäume usw.).	20.000 € - 50.000 €	2

ID_NR	Lage	von - bis	Ortslage	Länge (in m)	Baulast- träger	DTV (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radwegekate- gorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmen- gruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kosten- schätzung	Priorisie- rung
RV_14	Hauptstraße (L458)	zwischen Kirch- straße und Hurler Straße (L469)	innerorts	100	Straßen.NRW	2.730	50	Hauptnetz	Führung auf der Fahrbahn	Geschwindig- keitsreduzie- rung	Prüfung Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h. Alternativ könnte bei einer möglichen Änderung der rechtlichen Rahmenbedin- gungen (u. a. StVO) in Richtung 30 km/h auf die Radverkehrsanlagen verzichtet werden (Radfahren im Mischverkehr). So kann die Straße ge- stalterisch besser aufgewertet wer- den (Parken, Straßenbäume usw.).	bis 5.000 €	1
RV_15	Hauptstraße	zwischen Hurler Straße (L469) und Bahnübergang (Raiffeisenstraße)	innerorts	230	Straßen.NRW	2.730	50	Hauptnetz	Führung auf der Fahrbahn	Geschwindig- keitsreduzie- rung	Prüfung Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h im Zuge der Errichtung der L458n und der damit verbunde- nen Herabstufung der Straße in die Baulast der Stadt Rees (Zusammen- hang Ausbau Betuwe-Linie)	bis 5.000 €	1
RV_16	Anholter Straße (L458)	zwischen Bahn- übergang (Raiffei- senstraße) und Windmühlen- straße	innerorts	360	Straßen.NRW	2.730	50	Hauptnetz	Führung auf der Fahrbahn	Geschwindig- keitsreduzie- rung	Prüfung Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h im Zuge der Errichtung der L458n und der damit verbunde- nen Herabstufung der Straße in die Baulast der Stadt Rees (Zusammen- hang Ausbau Betuwe-Linie)	bis 5.000 €	1
RV_17	Anholter Straße (L458)	zwischen Wind- mühlenstraße und Schaffeld	inner- orts/ au- ßerorts	200	Straßen.NRW	2.730	50/70	Hauptnetz	Führung auf der Fahrbahn	Geschwindig- keitsreduzie- rung	Prüfung Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h im Zuge der Errichtung der L458n und der damit verbunde- nen Herabstufung der Straße in die Baulast der Stadt Rees (Zusammen- hang Ausbau Betuwe-Linie)	bis 5.000 €	1
RV_18	Anholter Straße (L458)	zwischen Schaffeld und Stadtgrenze	außer- orts	1.000	Straßen.NRW	2.730	70	Hauptnetz	Fehlende Radverkehrsinfrastruktur auf der Anholter Straße	Neubau Rad- weg	Prüfung Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges von mind. 2,50 m Breite (besser 3,00 m).	über 100.000 €	2
RV_19	Alter Deich- weg	zwischen Bahn- übergang und Hueth'sche Straße	außer- orts	1.500	Straßen.NRW	-	50	Ergänzungs- netz	Oberflächenmängel	Sanierung	Sanierung der Straße Alter Deichweg (im Zusammenhang mit dem Ausbau der Betuwe-Linie)	über 100.000 €	2
RV_20	Emmericher Landstraße (L7)	zwischen Nieder- straße und Stadt- grenze Emmerich am Rhein	außer- orts	1.800	Straßen.NRW	7.787	100	Hauptnetz	Oberflächenmängel	Sanierung	Sanierung und ggfs. Prüfung Verbrei- terung des gemeinsamen Geh- und Radweges	über 100.000 €	2

ID_NR	Lage	von - bis	Ortslage	Länge (in m)	Baulast- träger	DTV (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radwegkate- gorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmen- gruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kosten- schätzung	Priorisie- rung
RV_21	Millinger Straße (L458)	zwischen Cobrinkstraße und Emmericher Landstraße (L7)	innerorts	190	Straßen.NRW	2.730	50	Hauptnetz	Fehlende Radverkehrsinfrastruktur auf der Millinger Straße	Neubau Radweg	Prüfung Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges von mind. 2,50 m Breite (besser 3,00 m) auf der nördlichen Seite. Querung der Fahrbahn (z. B. in Form einer Mittelinsel) im Kurvenbereich Höhe Hs-Nr. 6b. Für die Errichtung der Querungshilfe und des gemeinsamen Geh- und Radweges ist ggfs. Grunderwerb notwendig.	50.000 € - 100.000 €	2
RV_22	Grietherbuscher Straße (K19)	zwischen Emmericher Landstraße (L7) und Grietherbusch (K19)	außerorts	1.550	Kreis Kleve	-	100	Hauptnetz	Oberflächenmängel und fehlende Radverkehrsinfrastruktur	Neubau Radweg	Prüfung Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges von mind. 2,50 m Breite (besser 3,00 m) hinter der Baumreihe. Für die Errichtung des gemeinsamen Geh- und Radweges ist ggfs. Grunderwerb notwendig.	über 100.000 €	2
RV_23	Grietherort (K18)	zwischen Grietherbusch (K19) und Rheinufer	außerorts	1.650	Kreis Kleve	-	70	Hauptnetz	Fehlende Radverkehrsinfrastruktur. Die Route nutzen besonders viele Radtouristen.	Errichtung einer Fahrradstraße	Prüfung Errichtung einer Fahrradstraße. Beschilderung durch das Zeichen 244 StVO, Markierung von Piktogrammen auf der Fahrbahn, ggfs. Prüfung baulicher Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung.	bis 5.000 € (nur Beschilderung)	2
RV_24	Reeserward	zwischen Grietherbusch (K19) und Spyckweg	außerorts	4.200	Stadt Rees	-	100	Nebennetz	Fehlende Radverkehrsinfrastruktur	Neubau Radweg	Prüfung Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges von mind. 2,50 m Breite und 1,75 m Sicherheitsabstand. Für die Errichtung des gemeinsamen Geh- und Radweges ist ggfs. Grunderwerb notwendig.	über 100.000 €	2
RV_25	Wardstraße	zwischen Spyckweg und Ortseingang Rees (Hs.-Nr. 31)	außerorts	1.650	Stadt Rees	-	100	Nebennetz	Fehlende Radverkehrsinfrastruktur	Neubau Radweg	Prüfung Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges von mind. 2,50 m Breite und 1,75 m Sicherheitsabstand. Für die Errichtung des gemeinsamen Geh- und Radweges ist ggfs. Grunderwerb notwendig.	über 100.000 €	2
RV_26	Westring	zwischen Wardstraße und Grüttweg	innerorts	450	Stadt Rees	-	30	Hauptnetz	Der Radverkehr wird bei einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h auf einem getrennten Geh- und Radweg (bis zum Friedhof) geführt.	Änderung der Radverkehrsführung	Prüfung Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h auf dem gesamten Straßenabschnitt. Der Radverkehr sollte durch Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht auf der Fahrbahn geführt werden.	über 100.000 €	2
RV_27	Grüttweg	zwischen Reeser Landstraße (B67) und Westring	innerorts	950	Stadt Rees	-	50	Hauptnetz	Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Der nicht mehr benutzungspflichtige Radweg suggeriert durch die Pflasterung eine Benutzungspflicht.	Geschwindigkeitsreduzierung	Prüfung Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h Prüfung Neuordnung des ruhenden Verkehrs durch Markierung von Stellplätzen oder Ausweisung absolutes Parkverbot mittels Zeichen 283 StVO.	bis 5.000 €	1

ID_NR	Lage	von - bis	Ortslage	Länge (in m)	Baulast- träger	DTV (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radwegkate- gorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmen- gruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kosten- schätzung	Priorisie- rung
RV_28	Grüttweg	zwischen Reeser Landstraße (B67) und Ortseingang Esserden	innerorts	280	Stadt Rees	-	50	Hauptnetz	Der Radverkehr wird beidseitig auf einem benutzungspflichtigen, gemeinsamen Geh- und Radweg geführt.	Markierung	Rotmarkierung/ rote Pflasterung der Furten vor den Ein- und Ausfahrten von Kaufland, Neumarkierung der Haltelinien und Errichtung Zeichen 206 StVO.	bis 5.000 €	1
RV_29	Grüttweg	zwischen Ortseingang Esserden und Esserdener Straße	innerorts	400	Stadt Rees	-	50	Hauptnetz	Kurz vor der Hs.-Nr. 50 endet der Geh- und Radweg aus Richtung B67 kommend. Eine sichere Querungshilfe zum einseitigen, gemeinsamen Geh- und Radweg fehlt (fehlende Sichtbeziehung durch Mast und Baum).	Änderung der Radverkehrsführung, Geschwindigkeitsreduzierung	Der Radverkehr sollte auf der Fahrbahn geführt werden. Prüfung Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ab Ortseingang. Variante: Entfernung Mast und Baum zur Errichtung einer sicheren Überleitstelle auf die Fahrbahn (ca. 10 m lang, rot eingefärbt).	bis 5.000 € 5.000 € - 20.000 €	2
RV_30	Reeser Landstraße (B67)	Rheinbrücke	außerorts	550	Bund	15.410	100	Hauptnetz	Mehrzweckstreifen für Radfahrende frei gegeben	Änderung der Radverkehrsführung	Nach aktuellem Planungsstand soll der vorhandene Mehrzweckstreifen auf der Rheinbrücke für den Radverkehr durch freiliegende Leitschwellen mit Leitbaken umgewidmet werden und zukünftig als Radweg dienen. Beidseitig soll dadurch ein Radweg mit einer Breite von 2,40 m mit einem 0,85 m breiten Schutzstreifen entstehen.	20.000 € - 50.000 €	2
RV_31	Reeser Landstraße (B67)	zwischen Rheinbrücke und Grüttweg	außerorts	900	Bund	15.410	100	Hauptnetz	Fehlende Radverkehrsinfrastruktur.	Neubau Radweg	Prüfung Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges von mind. 2,50 m Breite (besser 3,00 m) und 1,75 m Sicherheitsabstand. Für die Errichtung des gemeinsamen Geh- und Radweges ist ggfs. Grunderwerb notwendig.	über 100.000 €	2
RV_32	Reeser Landstraße (B67)	zwischen Grüttweg und Emmericher Landstraße	außerorts	650	Bund	12.461	70/100	Hauptnetz	Fehlende Radverkehrsinfrastruktur.	Neubau Radweg	Prüfung Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges von mind. 2,50 m Breite (besser 3,00 m) und 1,75 m Sicherheitsabstand. Für die Errichtung des gemeinsamen Geh- und Radweges ist ggfs. Grunderwerb notwendig.	über 100.000 €	2
RV_33	Esserdener Straße	zwischen Ortseingang Esserden und Emmericher Landstraße (L7)	außerorts	250	Stadt Rees	-	100	Hauptnetz	Fehlende Radverkehrsinfrastruktur.	Neubau Radweg	Prüfung Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges von mind. 2,50 m Breite (besser 3,00 m) und 1,75 m Sicherheitsabstand. Für die Errichtung des gemeinsamen Geh- und Radweges ist ggfs. Grunderwerb notwendig.	50.000 € - 100.000 €	2

ID_NR	Lage	von - bis	Ortslage	Länge (in m)	Baulast- träger	DTV (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radwegkate- gorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmen- gruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kosten- schätzung	Priorisie- rung
RV_34	Emmericher Landstraße (L7)	zwischen Esserde- ner Straße und Emmericher Land- straße (L7)	außer- orts	3.000	Straßen.NRW	6.705	100	Hauptnetz	Fehlende Radverkehrsinfrastruktur.	Neubau Rad- weg	Prüfung Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges von mind. 2,50 m Breite (besser 3,00 m) und 1,75 m Si- cherheitsabstand. Für die Errichtung des gemeinsamen Geh- und Radweg- es ist ggfs. Grunderwerb notwendig.	über 100.000 €	2
RV_35	Heresbach- straße (K11)	zwischen Kruis- dickweg und Bonekampstraße	innerorts	200	Kreis Kleve	-	50	Hauptnetz	hohe Kfz-Geschwindigkeiten	Geschwindig- keitsreduzie- rung	Prüfung Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h im Kurvenbereich. Eine sichere Radverkehrsanlage ist auf- grund des geringen Fahrbahnquer- schnitts nicht möglich. Hier besteht erhöhter Handlungsbedarf zur siche- reren Verkehrsführung des Radver- kehrs.	bis 5.000 €	2
RV_36	Haldener Straße (L459)	zwischen Wiesen- straße und Irmgar- disweg	inner- orts/ au- ßerorts	600	Straßen.NRW	-	50	Hauptnetz	Fehlende Radverkehrsinfrastruktur.	Neubau Rad- weg	Prüfung Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges von mind. 2,50 m Breite (besser 3,00 m) und 1,75 m Si- cherheitsabstand bis zum geplanten gemeinsamen Geh- und Radweg (im Zuge der Unterführung der Betuwe- Linie) im Bereich des Irmgardisweg. Um die geplante Unterführung zu nutzen, ist die Querung an der Bahn- hofstraße zu nutzen.	über 100.000 €	2
RV_37	Andropsche r Kirchweg (K19), Kreuzstraße (K19), Spel- dorper Straße (K19)	zwischen Emmeri- cher Landstraße (L7) und B67	außer- orts	3.400	Kreis Kleve	-	70/10 0	Hauptnetz	Fehlende Radverkehrsinfrastruktur.	Neubau Rad- weg	Prüfung Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges von mind. 2,50 m Breite (besser 3,00 m) und 1,75 m Si- cherheitsabstand. Für die Errichtung des gemeinsamen Geh- und Radweg- es ist ggfs. Grunderwerb notwendig.	über 100.000 €	2
RV_38	Florastraße	zwischen Emmeri- cher Straße und Sahlerstraße	innerorts	380	Stadt Rees	-	50	Hauptnetz	Getrennter Geh- und Radweg im Zwei- richtungsverkehr.	Änderung der Radverkehrs- führung, Geschwindig- keitsreduzie- rung	Prüfung Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h auf dem gesamten Stra- ßenabschnitt. Der Radverkehr sollte durch Aufhe- bung der Radwegebenutzungspflicht auf der Fahrbahn geführt werden.	bis 5.000 €	1
RV_39	Emmericher Straße	zwischen Emmeri- cher Landstraße (L7) und Grüttweg	innerorts	700	Stadt Rees	-	50	Hauptnetz	Getrennter Geh- und Radweg (einsei- tig) im Zweirichtungsverkehr.	Änderung der Radverkehrs- führung, Ge- schwindig- keitsreduzie- rung	Prüfung Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h auf dem gesamten Stra- ßenabschnitt. Der Radverkehr sollte durch Aufhe- bung der Radwegebenutzungspflicht auf der Fahrbahn geführt werden.	bis 5.000 €	1

ID_NR	Lage	von - bis	Ortslage	Länge (in m)	Baulast- träger	DTV (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radwegkate- gorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmen- gruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kosten- schätzung	Priorisie- rung
RV_40	Empeler Straße	zwischen Emmeri- cher Landstraße (L7) und Weseler Straße	innerorts	450	Stadt Rees	-	50	Hauptnetz	Getrennter Geh- und Radweg (beidsei- tig) im Einrichtungsverkehr.	Änderung der Radverkehrs- führung, Ge- schwindig- keitsreduzie- rung	Prüfung Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h auf dem gesamten Stra- ßenabschnitt. Der Radverkehr sollte durch Aufhe- bung der Radwegebenutzungspflicht auf der Fahrbahn geführt werden.	bis 5.000 €	1
RV_41	Weseler Straße	zwischen Empeler Straße und Mela- tenweg	innerorts	280	Stadt Rees	-	50	Hauptnetz	Getrennter Geh- und Radweg (einsei- tig) im Zweirichtungsverkehr.	Änderung der Radverkehrs- führung, Ge- schwindig- keitsreduzie- rung	Prüfung Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h auf dem gesamten Stra- ßenabschnitt. Der Radverkehr sollte durch Aufhe- bung der Radwegebenutzungspflicht auf der Fahrbahn geführt werden.	bis 5.000 €	1
RV_42	Weseler Straße	zwischen Melaten- weg und Weseler Landstraße (L7)	innerorts	840	Stadt Rees	-	50	Nebennetz	Getrennter Geh- und Radweg (einsei- tig) im Zweirichtungsverkehr.	Änderung der Radverkehrs- führung, Ge- schwindig- keitsreduzie- rung	Prüfung Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h auf dem gesamten Stra- ßenabschnitt. Der Radverkehr sollte durch Aufhe- bung der Radwegebenutzungspflicht auf der Fahrbahn geführt werden.	bis 5.000 €	1
RV_43	Melatenweg	zwischen Weseler Landstraße (L7) und Weseler Straße	innerorts	500	Stadt Rees	-	50	Hauptnetz	Getrennter Geh- und Radweg (einsei- tig) im Zweirichtungsverkehr.	Änderung der Radverkehrs- führung, Ge- schwindig- keitsreduzie- rung	Prüfung Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h auf dem gesamten Stra- ßenabschnitt. Der Radverkehr sollte durch Aufhe- bung der Radwegebenutzungspflicht auf der Fahrbahn geführt werden.	bis 5.000 €	1
RV_44	Bonekamp- straße		innerorts	140	Stadt Rees	-	-	Nebennetz	Der Radverkehr wird für ein kurzes Stück auf einem schmalen Weg (c.a. 1,00 bis 1,50 m) geführt.	Ausbau Rad- verkehrs- anlage	Prüfung Verbreiterung des Weges auf mind. 3,00 m bis 4,00 m, damit es insb. im Zweirichtungsradverkehr zu keinem Konflikt zwischen Radfahren- den oder auch zu Fuß Gehenden kommt.	20.000 € - 50.000 €	2
RV_45	Cobrinkstra- ße	zwischen Millinger Straße (L458) und Emmericher Land- straße (L7)	innerorts	250	Stadt Rees	-	50	Nebennetz	Der Radverkehr wird bei einer Ge- schwindigkeit von 50 km/h auf der Fahrbahn geführt.	Geschwindig- keitsreduzie- rung	Prüfung Verbreiterung des Weges auf mind. 3,00 m bis 4,00 m, damit es insb. im Zweirichtungsradverkehr zu keinem Konflikt zwischen Radfahren- den oder auch zu Fuß Gehenden kommt.	bis 5.000 €	1