



# Klimafreundliche Mobilität - Radverkehrskonzept für den Kreis Viersen

Gefördert durch:



Bundesministerium  
für Umwelt, Naturschutz,  
Bau und Reaktorsicherheit

aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages



**Auftraggeber:**



Amt für Bauen, Landwirtschaft und Planung  
Abteilung Kreisentwicklung  
Rathausmarkt 3  
41747 Viersen

**Ansprechpartner:**

Sandra Sieg  
Peter Hoffmann

**Bearbeitung durch:**

büro stadVerkehr



Mittelstraße 55 | 40721 Hilden  
Fon: 02103 / 9 11 59-0  
Fax: 02103 / 9 11 59-22  
www.buero-stadtverkehr.de

**Bearbeiter:**

Jean-Marc Stuhm  
Michael Kopp  
Mira Isfort  
Lennart Bruhn  
Marius Lenz

**Bildquelle Titelseite:**

Bild 1: Eigene Aufnahme

Bild 2: Eigene Aufnahme

Bild 3: Stadt Nettetal

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages



Stand: 04. September 2019

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

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einleitung</b> .....	<b>4</b>
1.1	Veranlassung und Aufgabenstellung.....	4
1.2	Vorgehensweise .....	5
1.3	Beteiligungsverfahren .....	7
<b>2</b>	<b>Bestandsaufnahme</b> .....	<b>11</b>
2.1	Raum- und Siedlungsstruktur.....	11
2.2	Straßen-, Schienen- und Schnellbusnetz mit Bezug zum Radverkehr.....	16
2.3	Mobilitätsbefragung im Kreis Viersen.....	22
2.4	Interkommunales Untersuchungsnetz für den Radverkehr.....	27
2.5	Unfallgeschehen mit Radfahrerbeteiligung im Kreis Viersen.....	32
2.6	Fahrradfreundlicher Kreis Viersen (AGFS-Mitgliedschaft) .....	35
<b>3</b>	<b>Energie- und CO<sub>2</sub>-Bilanz</b> .....	<b>36</b>
3.1	Nachfrage im interkommunalen Verkehr .....	36
3.2	CO <sub>2</sub> -Aufkommen im interkommunalen Verkehr.....	38
3.3	Zielszenario für die Radverkehrsentwicklung .....	39
<b>4</b>	<b>Erarbeitung einer Netzkonzeption für den Alltagsradverkehr</b> .....	<b>42</b>
4.1	Ableitung des interkommunalen Wunschliniennetzes .....	42
4.2	Netz kategorisierung und Qualitätsstandards .....	47
4.3	Außerörtliche Mängelanalyse der Netzkonzeption .....	52
<b>5</b>	<b>Maßnahmenkonzept</b> .....	<b>59</b>
5.1	Derzeitige interkommunale Radverkehrsplanungen für den Alltagsradverkehr	59
5.2	Handlungsfeld Radverkehrsanlage.....	60
5.3	Handlungsfeld Knotenpunkt .....	66
5.4	Handlungsfeld Radservice .....	69
5.5	Erläuterungen zu den Maßnahmensteckbriefen .....	71
5.6	Empfehlungen zu innerörtlichen Maßnahmen .....	80
5.7	Flankierendes Maßnahmenkonzept zur Radverkehrsförderung .....	84
<b>6</b>	<b>Umsetzungskonzept</b> .....	<b>95</b>
<b>7</b>	<b>Controlling, Verstetigung und Kommunikation</b> .....	<b>98</b>
<b>8</b>	<b>Anhang</b> .....	<b>100</b>
	<b>Quellenverzeichnis</b> .....	<b>255</b>
	<b>Abbildungsverzeichnis</b> .....	<b>258</b>
	<b>Abkürzungsverzeichnis</b> .....	<b>260</b>

# 1 Einleitung

Im folgenden Kapitel wird zunächst die Motivation zur Erstellung des Konzeptes „Klimafreundliche Mobilität - Radverkehrskonzept für den Kreis Viersen“ und die genaue Aufgabenstellung aufgeführt. In den nachstehenden Unterkapiteln erfolgen die Vorstellung der Methodik und anschließend die Beteiligungsformate und -prozesse.

## 1.1 Veranlassung und Aufgabenstellung

Das Radfahren erfährt vielerorts einen regelrechten Aufwind. 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. In den vergangenen 15 Jahren hat das Fahrrad für die Alltagsmobilität der Menschen in Deutschland und auch im Kreis Viersen an Bedeutung gewonnen.

Die Daten der kreisweiten Mobilitätsbefragung aus dem Jahr 2016 bestätigen, dass der Radverkehr als klimafreundliches und gesundes Verkehrsmittel hohes Potenzial und Zukunft im Kreis Viersen hat. Der Kreis Viersen als vornehmlich ländlich geprägter Raum weist schon jetzt mit einem Anteil von rund 20 %<sup>1</sup> im Vergleich zu anderen ländlichen Räumen und gegenüber urbanen Räumen einen hohen Radverkehrsanteil auf. Im Vergleich dazu liegt der Modal Split-Anteil beim Verkehrsmittel Fahrrad im nationalen Vergleich nur bei 11 %.<sup>2</sup>

Insbesondere werden durch die zunehmende Nutzung elektrisch betriebener Fahrräder (E-Bikes<sup>3</sup>/ Pedelecs<sup>4</sup>) neue Anforderungen an die Radverkehrsinfrastruktur gestellt. Die zunehmenden Absatzzahlen zeigen, dass Pedelecs und E-Bikes an Bedeutung gewinnen. Aufgrund der längeren Distanzen bieten diese Räder eine Alternative zum Pkw und damit ein hohes Potenzial für den interkommunalen Alltagsverkehr. Allein 16 % der Haushalte im Kreis Viersen besitzen im Jahr 2016 mindestens ein E-Bike oder Pedelec. Damit nimmt der Kreis Viersen im Vergleich mit anderen Städten und Gemeinden oder Kreisen eine hohe Position ein. Zwar fällt ein hoher Anteil auf Nutzer im Rentenalter, dennoch verfügt bereits im Jahr 2016 bei der Zielgruppe der Berufstätigen knapp drei von zehn Fahrradbesitzern über ein E-Bike oder Pedelec. Somit bestehen auch im Kreis Viersen mögliche Verlagerungseffekte vom Pkw auf das Fahrrad. Darüber hinaus ist eine Anpassung der Radverkehrsinfrastruktur an die heutigen Bedürfnisse der Nutzer erforderlich. Radwege sollten ausgebaut werden, damit auch Radfahrer mit Anhängern und Lastenrädern problemlos die Radwege nutzen können und entgegenkommende Fahrräder keine Gefahr darstellen. Durch die zunehmend hochwertigeren Fahrräder ist zusätzlich für sichere Radabstellanlagen zu sorgen, damit an bedeutsamen Zielorten für den überörtlichen Radverkehr das Fahrrad sicher abgeschlossen werden kann.

Aufgrund seiner flachen Topografie und der direkten Nähe zu Oberzentren auf deutscher wie niederländischer Seite bietet der Kreis Viersen hervorragende Bedingungen zum Radfahren. Im Freizeit- und Tourismusverkehr ist das Fahrrad bereits ein sehr beliebtes Fortbewegungsmittel. Ein hohes Potenzial verbirgt sich jedoch auch hinter dem Alltagsradverkehr zwischen den Städten und Gemeinden im Kreisgebiet, der gegenüber dem Freizeitradverkehr andere Ansprüche an eine Strecke stellt. Direkte bzw. schnellere Führungen, kurze Wartezeiten an Knotenpunkten und das komfortable Vorankommen auf ebenen Radwegen stehen im Zusammenhang mit dem Alltagsradverkehr im Vordergrund.

Seit dem Jahr 2007 ist der Kreis Viersen Mitglied der „Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.“ (AGFS). In den vergange-

<sup>1</sup> Quelle: Kreis Viersen 2017: Mobilitätsuntersuchung 2016. Abschlussbericht.

<sup>2</sup> Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 2018: Mobilität in Deutschland – MiD. Kurzreport.

<sup>3</sup> E-Bikes können eine höhere Geschwindigkeit als Pedelecs erreichen, benötigen dagegen keine permanente Pedal-Unterstützung und sind daher u.a. versicherungspflichtig

<sup>4</sup> Pedelecs werden beim Treten ins Pedal elektrisch unterstützt mit einer Höchstgeschwindigkeit von 25km/h



nen Jahren wurden zahlreiche Beschlüsse und Projekte zur Förderung der Nahbereichsmobilität getätigt. Mit dem vorliegenden überörtlichen Radverkehrskonzept, soll ein kreisweites flächendeckendes, sicheres und direktes Radwegenetz für den Alltagsradverkehr zwischen den Gemeinden und Städten im Kreis Viersen sowie in die angrenzenden Nachbarkommunen entwickelt werden. Ziel des kreisweiten Radverkehrskonzeptes ist es, konkrete Handlungsschritte für eine Erhöhung des Radverkehrsanteils mit überörtlichem Bezug im Kreis Viersen zu erstellen. Im Fokus stehen hierbei die Suche nach direkten, außerörtlichen Radwegführungen und nach Netzlückenschlüssen, die Definition von Qualitätsstandards und die Identifikation von Mängeln sowie deren Behebung durch die Optimierung regional bedeutsamer Radabstellanlagen, die Verknüpfung der Radnutzung mit anderen Verkehrsträgern sowie die Verbesserung der Radverkehrsführungen an wichtigen Knotenpunkten.

Das Radverkehrskonzept wird als Klimaschutzteilkonzept im Bereich „Klimafreundliche Mobilität in Kommunen“ im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative gefördert. Es zielt auf eine Reduzierung der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen im Kreis Viersen ab. Durch eine Stärkung und Förderung des Radverkehrs im Alltag wird eine Verlagerung von Fahrten des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf das Fahrrad angestrebt, die zu einer insgesamt klimafreundlicheren, ressourcenschonenderen sowie gesünderen und sozial verträglicheren Mobilität beiträgt. Die so erzielbare Reduktion von Lärm- und Schadstoffemissionen soll die allgemeine Lebensqualität im Kreis Viersen erhöhen und die Region als Wohn- und Arbeitsstandort attraktiver gestalten.

Mit der Nationalen Klimaschutzinitiative initiiert und fördert das Bundesumweltministerium seit 2008 zahlreiche Projekte, die einen Beitrag zur Senkung der Treibhausgasemissionen leisten. Ihre Programme und Projekte decken ein breites Spektrum an Klimaschutzaktivitäten ab: Von der Entwicklung langfristiger Strategien bis hin zu konkreten Hilfestellungen und investiven Fördermaßnahmen. Diese Vielfalt ist Garant für gute Ideen. Die Nationale Klimaschutzinitiative trägt zu einer Verankerung des Klimaschutzes vor Ort bei. Von ihr profitieren Verbraucherinnen und Verbraucher ebenso wie Unternehmen, Kommunen oder Bildungseinrichtungen.

## 1.2 Vorgehensweise

Das Radverkehrskonzept wurde sukzessiv und in einem dialogbasierten Arbeitsprozess durch das büro stadtVerkehr aus Hilden erstellt. Die Bearbeitung setzt sich aus mehreren Bausteinen zusammen, die der Abbildung 1.2-1 zu entnehmen sind.

Zunächst erfolgt die Darstellung der siedlungsstrukturellen, soziodemografischen und wirtschaftlichen Gegebenheiten im Kreis Viersen, auf dessen Grundlage wichtige Quell- und Zielgebiete im Alltagsradverkehr ermittelt werden. Des Weiteren liefern Ergebnisse und Daten aus Mobilitätsuntersuchungen, bisherigen Konzepten und Studien Aufschluss über das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung im Kreis Viersen. Ergänzt wird das Kapitel **Bestandsaufnahme** durch die Erhebung der gesamten Radverkehrsinfrastruktur im Kreisgebiet hinsichtlich des Radverkehrsangebots und der Führungsformen im Radverkehr mittels einer Teilbefahrung durch den Kreis Viersen sowie der Auswertung von Satellitenbildern und Datensätzen aus zugänglichen Straßendatenbanken. Wesentlicher Bestandteil der Erhebung sind zudem die zahlreichen Anmerkungen aus der durchgeführten Online-Bürgerbeteiligung (INKA), die Hinweise aus der Bevölkerung bzgl. der Radverkehrsinfrastruktur in einer interaktiven Karte wiedergibt und verortet. Zusätzlich sind die regional bedeutsamen Radabstellanlagen an den Bahnhöfen und Schnellbushaltestellen ebenfalls durch den Kreis Viersen erhoben worden. Letztendlich umfasst dieses Kapitel eine umfassende Bestandsaufnahme, welche die Grundlage für die Erstellung eines überörtlichen Radverkehrskonzeptes darstellt.

Die Stärkung des Radverkehrs ist ein wesentlicher Bestandteil in der Förderung klimafreundlicher Mobilität, dessen Erfolg sich in der Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrssektor messen lässt. Die vom Fördermittelgeber geforderte Ermittlung der **Energie- und CO<sub>2</sub>-Bilanz** erfolgt auf Grundlage der Pendlerzahlen für den Ist-Zustand und den Prog-

nosenullfall 2035 für den Kreis Viersen. Durch die Verlagerung von MIV-Fahrten auf das Fahrrad lassen sich Einsparungen in den CO<sub>2</sub>-Emissionen erzielen. Die Erstellung des überörtlichen Radverkehrskonzepts für den Kreis Viersen zeigt letztendlich auf, wie die Verlagerung vom motorisierten Verkehr zugunsten des Radverkehrs erfolgen kann.

Im Anschluss daran folgt die **Erarbeitung einer Netzkonzeption** für den Alltagsradverkehr. Unter Einbeziehung verschiedener Bewertungskriterien (Pendlerverflechtungen, aktuelles Radverkehrsaufkommen, Zentrale-Orte-Konzeption und Radpotenziale) erfolgt eine Potenzialabschätzung. Aus den Ergebnissen dieser Potenzialabschätzung wird zunächst ein Wunschliniennetz abgeleitet, welches über Luftlinien die kreisangehörigen Städte und Gemeinden sowie die angrenzenden Kommunen miteinander verbindet. Die Wunschlinien spiegeln dabei bereits die verschiedenen Potenziale der Radverbindungen wider. Dieses identifizierte Wunschliniennetz wird in einem weiteren Schritt auf das bestehende Straßen- und Bahnradwegenetz im Kreis Viersen projiziert bzw. umgelegt, um eine Radwegenetzkonzeption ableiten zu können. Mithilfe von definierten Qualitätsstandards für die Radwegeverbindungen der Netzkonzeption erfolgt in einem nächsten Schritt eine Mängelanalyse der interkommunalen Streckenführungen. Die Mängel zeigen auf, an welchen Stellen im Kreisgebiet Handlungsbedarf zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur besteht.

Im infrastrukturellen **Maßnahmenkonzept** werden auf Basis der erfolgten außerörtlichen Mängelanalyse Handlungsfelder und Maßnahmen zur Behebung der Defizite abgeleitet, die in Form von Maßnahmensteckbriefen wiedergegeben werden. Diese stellen eine detaillierte Verortung und Auflistung der Mängel und die dazugehörigen Maßnahmenvorschläge dar sowie einen groben Ausblick bzgl. der weiteren Umsetzungsschritte, eine erste Kostenschätzung und mögliche Förderprogramme und -richtlinien, die u.U. für den entsprechenden Maßnahmenvorschlag in Frage kommen. Abschließend werden Prüfaufträge für einige innerörtliche Radwegführungen ausgesprochen, die entweder die innerörtlichen Radwege der entwickelten Netzkonzeption betreffen oder die zum Beispiel im Rahmen der Online-Beteiligung häufig genannt wurden. Das infrastrukturelle Maßnahmenkonzept wird durch ein flankierendes Maßnahmenkonzept abgerundet, das sich u.a. auf Fahrradboxen, Serviceangebote, Verleihsysteme sowie die Fortführung und Neuintiierung von Kampagnen und der Öffentlichkeitsarbeit bezieht. Des Weiteren gehören auch die Pflege der Radwege, der Umgang mit Umlaufsperrern und ein betriebliches Mobilitätsmanagement zu den flankierenden Maßnahmen.

Abschließend wird eine Möglichkeit zur **Umsetzung** der Maßnahmenvorschläge aufgezeigt, bei der die jeweiligen Maßnahmenvorschläge priorisiert werden. Eine weitere Empfehlung besteht in der Einrichtung eines **Controlling-Systems** und einer **Verstärkungs- sowie Kommunikationsstrategie**, die für eine erfolgreiche Umsetzung des Radverkehrskonzeptes unerlässlich sind.

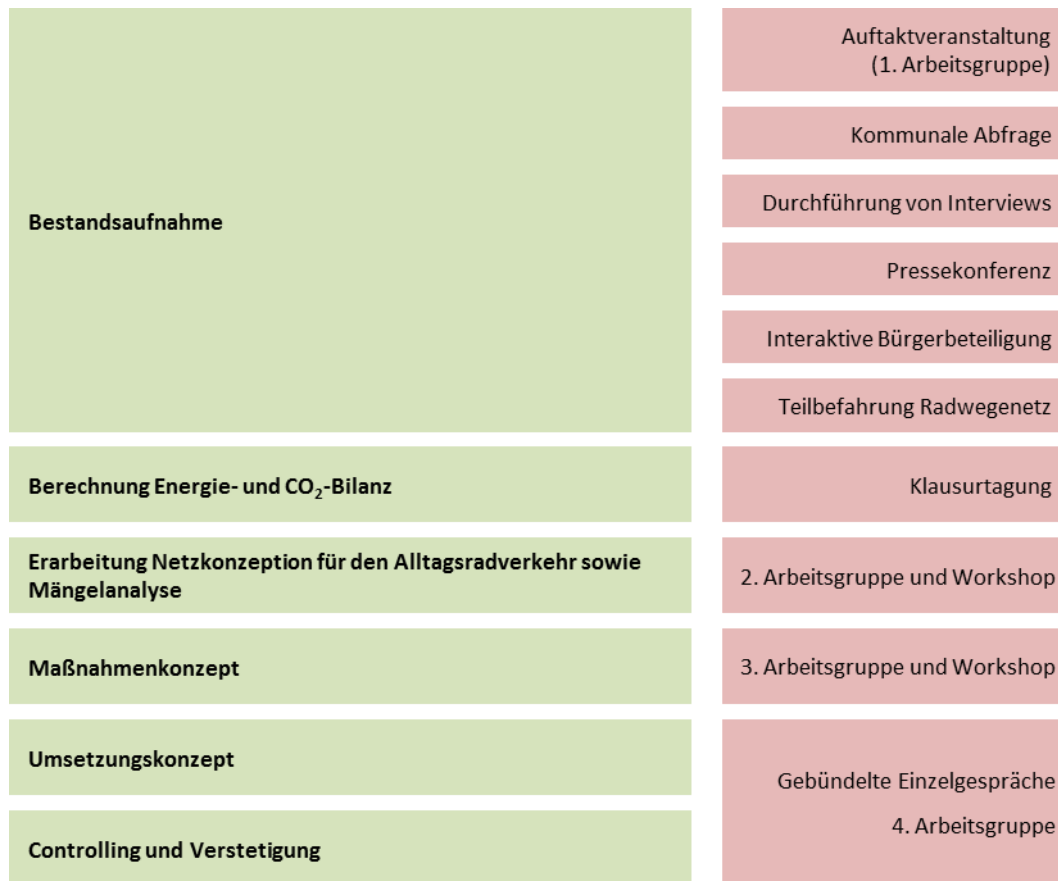


Abb. 1.2-1 Ablaufplan des Radverkehrskonzepts Kreis Viersen (Inhalte und Beteiligungsformate)

### 1.3 Beteiligungsverfahren

Das kreisweite Radverkehrskonzept wurde in enger Abstimmung mit dem Kreis Viersen sowie den Städten und Gemeinden erarbeitet. Während der Bearbeitungsphase fanden mehrere Arbeitsgruppengespräche mit Akteuren aus den neun kreisangehörigen Städten und Gemeinden sowie weiteren relevanten Akteuren statt. Die Öffentlichkeit wurde mittels einer auf den Internetseiten des Kreises Viersen und der Städte sowie Gemeinden verlinkten interaktiven Kartenanwendung (INKA) in den Planungsprozess eingebunden. Für die Bestandsaufnahme erfolgte zusätzlich eine Abfrage bei den Kommunen bzgl. bestehender Zielsetzungen und laufender Projekte zum Thema Radverkehr und dazugehöriger Unterlagen. Darüber hinaus führte das büro stadVerkehr Expertengespräche im Rahmen der Bestandsaufnahme sowie im Zuge der Maßnahmenkonzeption sog. gebündelte Einzelgespräche mit kommunalen Vertretern der Städte und Gemeinden sowie weiteren Akteure aus der Arbeitsgruppe.

#### 1.3.1 Arbeitsgruppe

Zu Projektbeginn wurde eine Arbeitsgruppe (AG) gebildet, die sich im Laufe des Bearbeitungsprozesses in vier Sitzungen zur Vorgehensweise, dem derzeitigen Bearbeitungsstand und den weiteren Arbeitsschritten austauschte. Die AG bestand dabei aus folgenden Akteuren:

- 60/1 Abteilung Kreisentwicklung
- 70/1 Abteilung digitale Infrastruktur, Planung und Bau von Verkehrsanlagen (Kreisstrassen)
- 32/2 Abteilung Verkehrssicherung (Kreisstraßenverkehrsamt)
- Vertreter der kreisangehörigen Städte und Gemeinden

- Kreispolizei Viersen
- Kreisverkehrswacht Viersen e.V.
- ADFC Krefeld/ Kreis Viersen e.V.
- büro stadtVerkehr

Die erste Arbeitsgruppe beinhaltete den allgemeinen Auftakt zum überörtlichen Radverkehrskonzept für den Kreis Viersen. Im weiteren Verlauf wurden im Frühjahr 2019 zunächst die Bestandsaufnahme mit den Ergebnissen aus der Online-Bürgerbeteiligung und die Potenzialabschätzung für den Kreis Viersen präsentiert. Im April 2019 erfolgten die Herleitung des Wunschliniennetzes und die Ableitung der Netzkonzeption sowie die Mängelanalyse. Zur Behebung der analysierten Defizite wurden Handlungsfelder benannt und dazugehörigen Maßnahmen beschrieben. Abschließend wurde der Entwurf des Maßnahmensteckbriefs vorgestellt und in der Folgezeit in Zusammenarbeit mit den Kommunen und 70/1 finalisiert. Die abschließende vierte AG thematisierte die Ergebnisse aus den gebündelten Einzelgesprächen mit den Städten und Gemeinden, der Kreispolizei etc. Die aus den Gesprächen resultierenden Änderungen bzgl. der Inhalte der Maßnahmensteckbriefe und des flankierenden Maßnahmenkonzeptes zur Radverkehrsförderung wurden vorgestellt.

### 1.3.2 Online-Bürgerbeteiligung - Interaktive Kartenanwendung (INKA)

Mit Hilfe der interaktiven Kartenanwendung hat die Öffentlichkeit Anregungen sowie Kritik an der Radverkehrsinfrastruktur auf einer interaktiven Karte verortet.

Die INKA-Beteiligung im Kreis Viersen war im Zeitraum vom 01.10.2018 bis zum 31.12.2018 für interessierte Bürger freigeschaltet. Sie erhielten die Möglichkeit, sich zu radverkehrlichen Themen im Kreis Viersen zu äußern. Mithilfe von Piktogrammen oder einer eingezeichneten Route konnten Anregungen direkt verortet werden. Insgesamt standen neun Kategorien für Anregungen zur Verfügung, die wiederum von anderen Nutzern bestätigt oder abgelehnt werden konnten. Das Beteiligungsverfahren wurde von den Bürgern sehr gut angenommen. Insgesamt konnten 1.040 Anmerkungen aus der Bevölkerung zusammengetragen werden, die über 15.700-mal bestätigt (like) und über 450-mal abgelehnt (dislike) worden sind. Folgende Kategorien standen zur Wahl:

- Baulicher Zustand (152 Anmerkungen)
- Beschilderung (42 Anmerkungen)
- Fahrradabstellanlage (16 Anmerkungen)
- Gefällt mir nicht! (211 Anmerkungen)
- Gefällt mir! (80 Anmerkungen)
- Lücke im Radwegenetz (82 Anmerkungen)
- Sicherheit (319 Anmerkungen)
- Verknüpfung zum ÖPNV (6 Anmerkungen)
- Wegeführung (132 Anmerkungen)

Die Resonanz in der Bevölkerung zum Online-Beteiligungsformat war sehr gut.

Der Fokus des Radverkehrskonzeptes für den Kreis Viersen liegt auf den überörtlichen, interkommunalen Radwegebeziehungen. Aufgrund dieser außerörtlichen Aufgabenstellung wurden die Anmerkungen der Online-Beteiligung nach außerörtlichen und innerörtlichen Lagen selektiert. Für das vorliegende Radverkehrskonzept konnten 277 außerörtliche Hinweise berücksichtigt werden. Diese sind im Anhang in Abbildung A-1 aufgeführt. Sämtliche Anmerkungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung zu den inner- wie außerörtlichen Lagen wurden den einzelnen kreisangehörigen Städten und Gemeinden in digitaler und anonymer Form im Frühjahr 2019 für die kommunale Verkehrsplanung zur Verfügung gestellt.

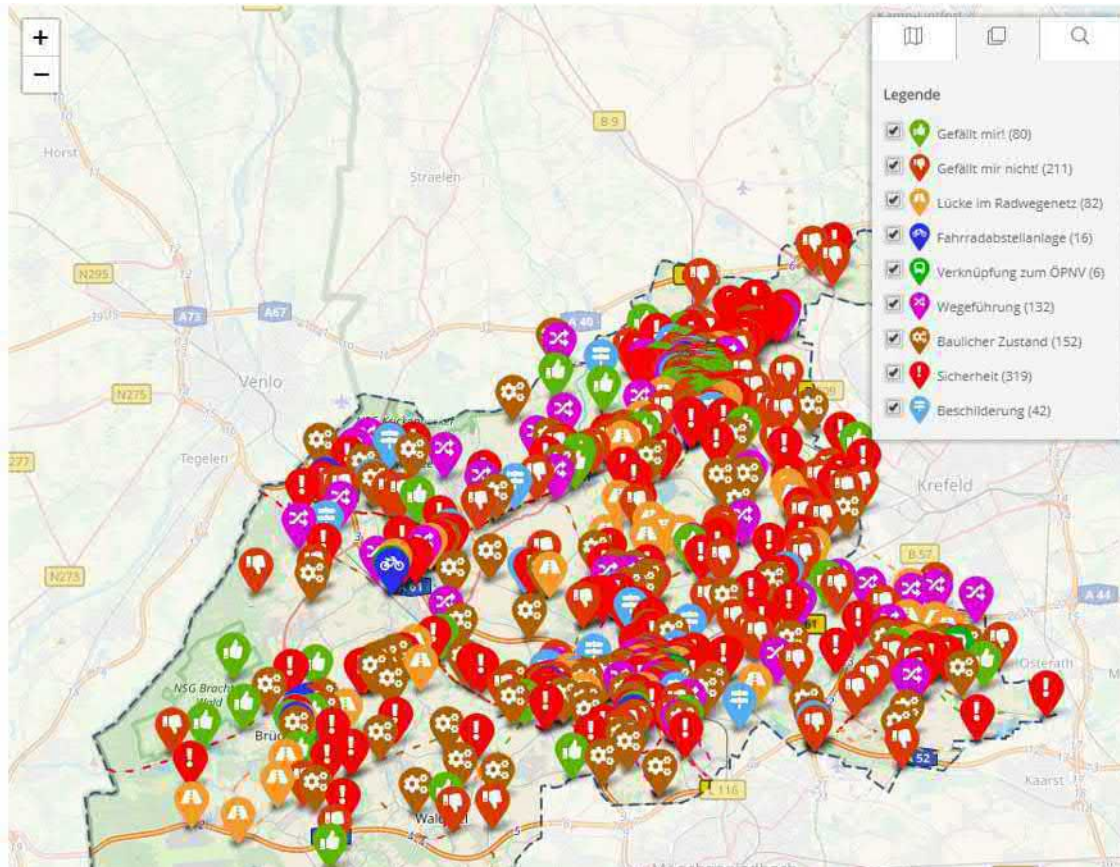


Abb. 1.3.2-1 INKA Online-Beteiligung Kreis Viersen<sup>5</sup>

### 1.3.3 Expertengespräche

Mitarbeiter vom büro stadtVerkehr führten Expertengespräche mit Vertretern des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) Kreisverband Krefeld/ Kreis Viersen e.V., der Gemeinde Schwalmatal als exemplarischen Vertreter der kommunalen Seite und der Industrie und Handelskammer (IHK) Mittlerer Niederrhein. Ziel der Gespräche war es, ein erstes Stimmungsbild zum Thema Radverkehr aus verschiedenen Blickwinkeln zu erhalten. Die Fragen zielten auf die aktuelle Radverkehrsinfrastruktur, Handlungsbedarfe und Potenziale sowie auf mögliche Lösungsansätze zur Förderung des Radverkehrs im Alltag ab. Der Fokus lag dabei nicht nur auf der Qualität und dem Zustand der Radwege, sondern auch auf der Ausstattung, wie z.B. Radabstellanlagen, Wartung und Pflege sowie zukünftige Themen wie die verstärkte Nutzung von E-Bikes und Pedelecs. Die Ergebnisse fließen in die Analyse ein.

### 1.3.4 Kommunale Abfrage

Für eine umfassende Bestandsanalyse wurde den Städten und Gemeinden zu Beginn der Erstellung des Radverkehrskonzepts ein Fragebogen zugesandt. Inhalt der kommunalen Abfrage waren folgende Themenbereiche:

- Derzeitige sowie geplante radverkehrliche (Bau-) Maßnahmen/ Vorhaben in den kommenden Jahren und Zielsetzungen, die damit verfolgt werden
- Regional bedeutsame Radabstellanlagen und Verknüpfungspunkte zwischen Fahrrad, Bus und Bahn in der jeweiligen Kommune
- Radverkehrsplanerisches Handlungserfordernis im Kreis Viersen

<sup>5</sup> Quelle: tetraeder.com gmbh 2018



- Anregungen/ Ideen/ Vorschläge für das in Erarbeitung befindliche Radverkehrskonzept für den Kreis Viersen

Die Beantwortung der kommunalen Abfrage wurde offen gestaltet, sodass den Kommunen ausreichend Platz zur Beantwortung der Fragen gelassen wurde.

### 1.3.5 Gebündelte Einzelgespräche

Im Zuge des Maßnahmenkonzeptes wurden gebündelte Einzelgespräche geführt. Dabei sind die Maßnahmensteckbriefe gemeinsam mit den Städten und Gemeinden des Kreises Viersen besprochen worden. Die Kommunen konnten weitere Anregungen äußern und Auskunft über eventuell bereits laufende bzw. geplante radverkehrsbezogene Maßnahmen und Projekte geben. Neben Vertretern der Kommunen wurden ebenfalls Gespräche mit der Kreisstraßenverkehrsbehörde, der Kreispolizei sowie der Kreisverkehrswacht geführt. Da zu den Nachbarstädten Mönchengladbach und Krefeld ebenfalls starke Radverkehrspotentiale bestehen, wurden Vertreter dieser Städte eingeladen. Zudem erfolgte ein Abstimmungsgespräch mit der Abteilung 70/1 – Planung und Bau von Verkehrsanlagen - und 60/1 Abteilung Kreisentwicklung. Zusätzlich wurden für das Thema Radabstellanlagen am Busnetz im Kreis die Verkehrsgesellschaft des Kreises Viersen (VKV) hinzugezogen. Nach Einarbeitung der Anregungen wurden die Maßnahmensteckbriefe überarbeitet und final mit den Städten und Gemeinden sowie der Abteilung 70/1 abgestimmt.

Gesprächspartner	Ort/ Raum	Termin
Stadt Nettetal, Gemeinde Grefrath, Burggemeinde Brüggen	Kreishaus Viersen, Konferenzraum K 3	14.05.2019
Kreisstraßenverkehrsbehörde, Kreispolizeibehörde Viersen	Kreishaus Viersen, Konferenzraum K 3	14.05.2019
Stadt Krefeld	Kreishaus Viersen, Konferenzraum K3	14.05.2019
Gemeinde Niederkrüchten, Gemeinde Schwalmtal, Stadt Viersen, Stadt Mönchengladbach	Kreishaus Viersen, Konferenzraum K 5	16.05.2019
Stadt Willich, Stadt Kempen	Kreishaus Viersen, Konferenzraum K 5	16.05.2019
70/1 Digitale Infrastruktur, Planung und Bau von Verkehrsanlagen, 60/1 Kreisentwicklung	Kreishaus Viersen, 1202 a-f	28.05.2019
Verkehrsgesellschaft Kreis Viersen mbH	Kreishaus Viersen, 1202 a-f	28.05.2019
Stadt Tönisvorst	Kreishaus Viersen, Konferenzraum K 5	28.05.2019
Kreisverkehrswacht Viersen e.V.	Telefongespräch	03.06.2019

Abb. 1.3.5-1 Übersicht gebündelte Einzelgespräche

## 2 Bestandsaufnahme

Ein wichtiger Baustein bei der Erstellung des überörtlichen Radverkehrskonzeptes für den Kreis Viersen besteht in der Analyse der Ausgangslage. Damit verbunden ist unter anderem die Betrachtung der siedlungsstrukturellen und soziodemografischen Gegebenheiten im Kreis. Die Untersuchung der Ausgangslage ermöglicht es, wichtige Quell- und Zielgebiete im Alltagsradverkehr zu ermitteln sowie Aufschluss über das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung im Kreis Viersen zu erhalten.

### 2.1 Raum- und Siedlungsstruktur

Das Radfahren wird durch verschiedene Faktoren beeinflusst. Unter anderem wirken sich die Siedlungsdichte und die Topografie auf die Fahrradnutzung aus. Eine überwiegend ebene Geländeform und die räumlich gute Erreichbarkeit von umliegenden Zentren erzeugen eine steigende Nutzung des Fahrrads. Diese Voraussetzungen sind im Kreis Viersen gegeben.

#### 2.1.1 Lage und Topografie

Der Kreis Viersen ist ein vorwiegend ländlich geprägter Raum am Niederrhein im Regierungsbezirk Düsseldorf in Nordrhein-Westfalen. Im westlichen Kreisgebiet verläuft eine rund 37 km lange gemeinsame Grenze zu den Niederlanden mit den nahegelegenen Städten Venlo und Roermond in der Provinz Noord- en Midden-Limburg. Auf deutschem Bundesgebiet grenzt der Kreis Viersen im Uhrzeigersinn an folgende Städte und Gemeinden: Straelen, Wachtendonk, Kerken, Rheurdt (alle Kreis Kleve), Neukirchen-Vluyn (Kreis Wesel), Krefeld, Meerbusch, Kaarst, Korschenbroich (alle drei Rhein-Kreis Neuss) sowie die Stadt Mönchengladbach und die Stadt Wegberg im Kreis Heinsberg.

Insgesamt umfasst der Kreis Viersen fünf Städte (Kempen, Nettetal, Tönisvorst, Viersen, Willich) und vier Gemeinden (Brüggen, Grefrath, Niederkrüchten, Schwalmtal). Auf einer Fläche von rund 563 km<sup>2</sup> leben knapp 300.000 Einwohner, die sich auf die neun Kommunen verteilen. Die größte Stadt im Kreis ist Viersen mit ca. 75.000 Einwohnern, die kleinste Gemeinde hingegen Grefrath mit knapp 15.000 Einwohnern. Im Landesentwicklungsplan von NRW sind die Städte Kempen, Nettetal, Tönisvorst, Viersen und Willich sowie die Gemeinde Schwalmtal als Mittelzentren ausgewiesen. Die übrigen Gemeinden Brüggen, Niederkrüchten und Grefrath sind hingegen als Grundzentren festgelegt (vgl. Abb. 2.1.1-1). Die nächsten Oberzentren Mönchengladbach, Krefeld und Düsseldorf grenzen an das südliche und östliche Kreisgebiet an. Das östliche Kreisgebiet ist aufgrund der besseren Erreichbarkeit der angrenzenden Oberzentren städtischer ausgeprägt als der westliche Teil des Kreises.



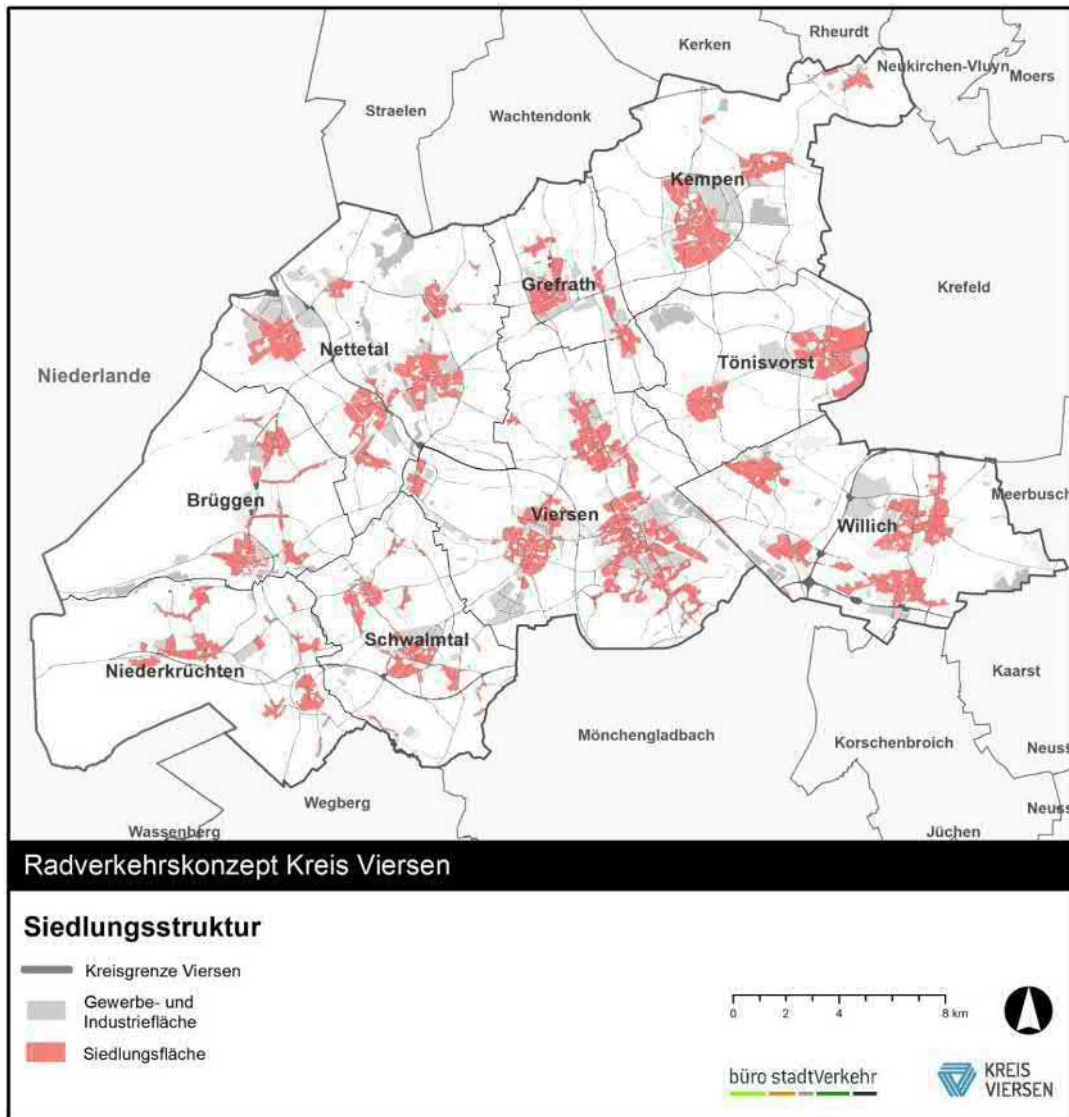


Abb. 2.1.1-1 Siedlungsstruktur Kreis Viersen

Die nachfolgende Abbildung spiegelt die Einstufung der kreisangehörigen Städte und Gemeinden gemäß dem Zentrale-Orte-System des Landesentwicklungsplanes NRW wider. Darüber hinaus sind die Ortszentren als wichtige Ziele besonders herausgehoben worden.

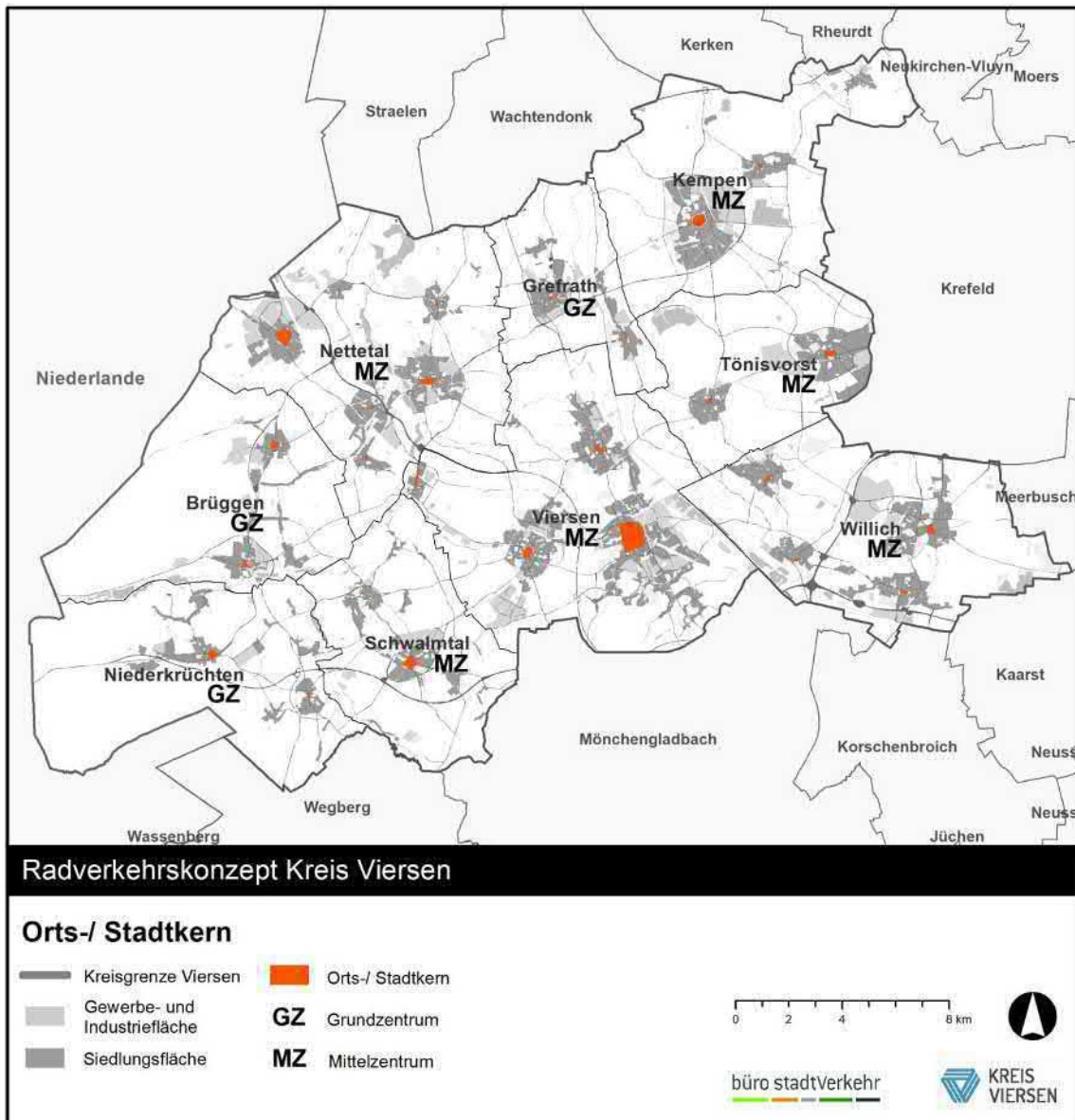


Abb. 2.1.1-2 Orts- und Stadtkerne Kreis Viersen

### 2.1.2 Bevölkerungsentwicklung

Zur Mitte der 1990er Jahren ist die Bevölkerung im Kreis Viersen auf über 300.000 Einwohner angestiegen. Anschließend fand eine leichte Abnahme statt. Seit 2014 ist wieder eine leicht positive Bevölkerungsentwicklung festzustellen. Gegenwärtig leben 298.935 Einwohner (Stand: Dezember 2018) im Kreisgebiet. Die Kommunen unterscheiden sich deutlich in ihrer Einwohnerzahl und ihren Flächengrößen (vgl. Abb. 2.1.2-1).

Stadt/ Gemeinde	Einwohnerzahl (31.12.2018) <sup>6</sup>	Fläche (in km <sup>2</sup> ) <sup>7</sup>	Bevölkerungsdichte (EW/km <sup>2</sup> )
Viersen	76.905	91,10	844
Willich	50.592	68,80	735
Nettetal	42.493	83,90	507
Kempen	34.597	68,80	503
Tönisvorst	29.306	44,30	662
Schwalmtal	18.982	48,10	395
Brüggen	15.708	61,20	257
Niederkrüchten	15.550	67,10	232
Grefrath	14.802	31,00	477
<b>Kreis Viersen gesamt</b>	<b>298.935</b>	<b>563,20</b>	<b>531</b>

Abb. 2.1.2-1 Einwohnerzahl, Fläche und Bevölkerungsdichte getrennt nach Kommunen

### Bevölkerungsprognose

Die Bevölkerung wird laut der aktuellen Prognose von IT.NRW bis 2040 leicht abnehmen. Die Einwohnerzahl wird voraussichtlich von derzeit knapp 300.000 auf rund 290.000 Einwohner sinken. Dies entspräche einem Bevölkerungsrückgang von gut 3%.<sup>8</sup> Insbesondere kommt es zu einer Bevölkerungsabnahme bei den unter 30-Jährigen (ca. 9.000 EW) bei gleichzeitiger Zunahme der über 65-Jährigen (ca. 5.700 EW).

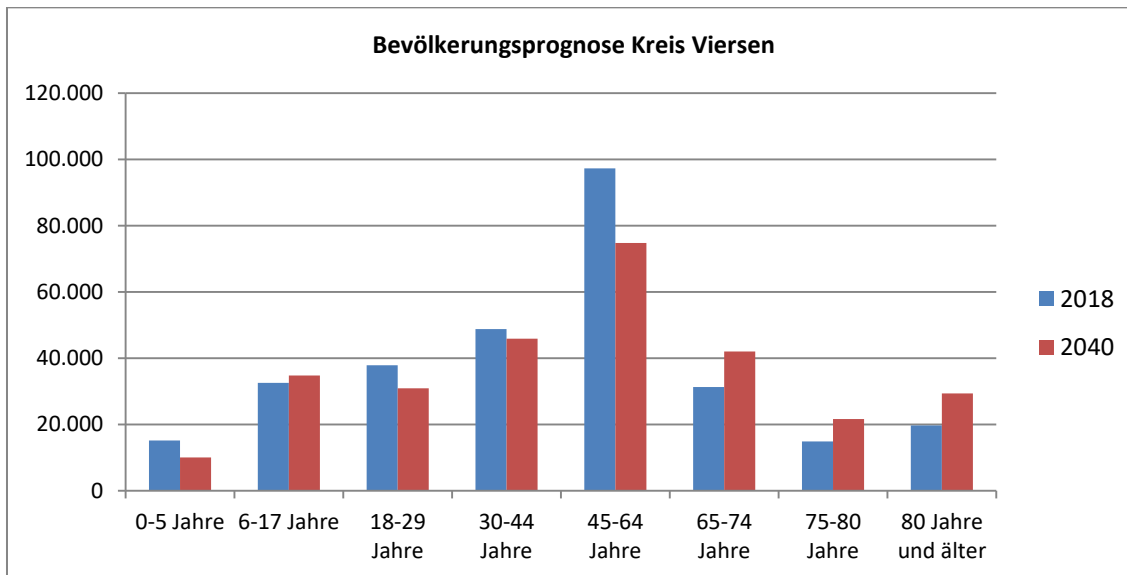


Abb. 2.1.2-2 Bevölkerungsprognose Kreis Viersen (Einwohnerzahl 2018 bis 2040)<sup>9</sup>

<sup>6</sup> Quelle: IT.NRW 2019a. Bevölkerungsstand (Gemeinden).

<sup>7</sup> Quelle: Kreis Viersen (2019): Kreisportrait. Kreismonitoring. Aktuelle Einwohnerdaten.

<sup>8</sup> Quelle: IT.NRW 2019b. Gemeindemodellrechnung.

<sup>9</sup> Quelle: ebd.

### 2.1.3 Arbeitsplatzstandorte/ Wichtige Gewerbestandorte

Der Kreis Viersen ist ein attraktiver Arbeitsstandort mit einer insgesamt positiven Entwicklung des Arbeitsmarktes. Die Arbeitslosenquote sank im Zeitraum von 2008 bis 2017 von über 7 % auf unter 6,5 %. Der Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (SVB) stieg im selben Zeitfenster um 11 % an (von gut 80.000 auf 89.000 SVB). Den größten Beschäftigungszuwachs gab es im Dienstleistungssektor von gut 29.000 auf über 36.500 Beschäftigte. Einen leichten Rückgang der SVB gab es im Bereich des produzierenden Gewerbes um rund 1.500 Beschäftigte (-6 %).<sup>10</sup>

In Abbildung 2.1.3-1 sind die wesentlichen bestehenden und die perspektivischen gewerblichen Bauflächen im Kreis Viersen abgebildet. Diese erstrecken sich gemäß dem Regionalplan Düsseldorf über das gesamte Kreisgebiet und sind sowohl zentrumsnah in den Städten und Gemeinden als auch in peripheren Lagen angesiedelt. Große bestehende Beschäftigungsschwerpunkte, die wesentliche Zielverkehre verursachen, befinden sich zum Beispiel in Mackenstein (Viersen), in Münchheide (Willich) und Am Selder (Kempen). Der ehemalige Militärflughafen in Niederkrüchten-Elmpt ist eines der größten geplanten Industrie- und Gewerbegebiete, welches sich in den kommenden Jahren entwickelt wird. Darüber hinaus sind das Gewerbegebiet Nettetal-West sowie perspektivische Gewerbeflächen in Willich und Viersen sowie Tönisvorst zu nennen.

<sup>10</sup> Quelle: Kreis Viersen (2018): Kreismonitoring 2018.

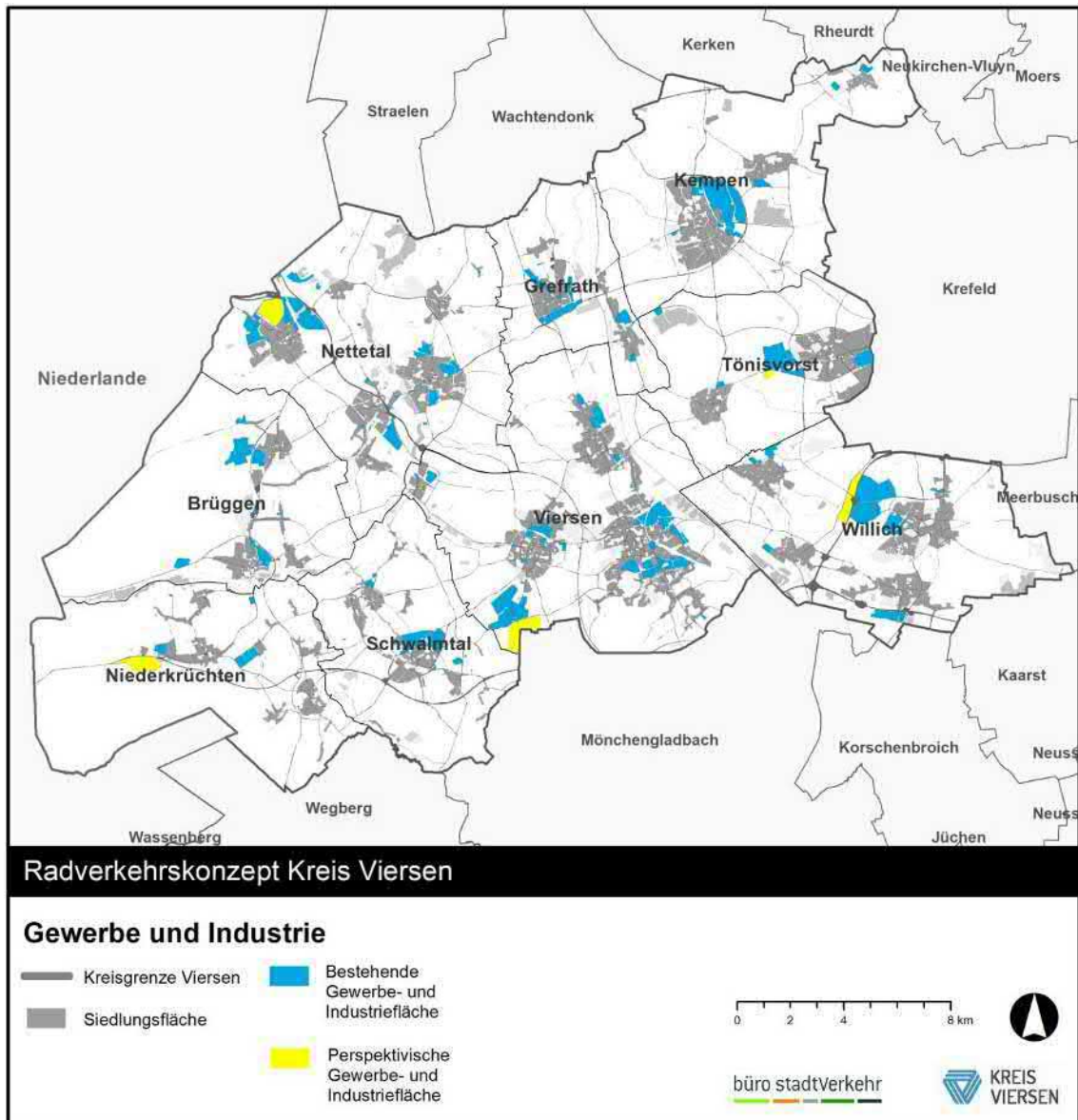


Abb. 2.1.3-1 Gewerbe und Industrie im Kreis Viersen

Der Kreis weist zudem eine hohe Ausbildungsplatzdichte auf. Im Landesvergleich der 54 Kreise und kreisfreien Städte in Deutschland belegt der Kreis Viersen den dritten Platz im Hinblick auf Angebot und Nachfrage im Ausbildungsbereich.

## 2.2 Straßen-, Schienen- und Schnellbusnetz mit Bezug zum Radverkehr

Das nachfolgende Kapitel betrachtet im Rahmen der Bestandserfassung das bestehende verkehrliche Straßen- und Schienennetz sowie die existierenden regional bedeutsamen Radabstellanlagen im Kreisgebiet.

### 2.2.1 Straßen-, Schienen- und Schnellbusnetz

Der Kreis Viersen verfügt über eine gute Verkehrsanbindung in die benachbarten Oberzentren Krefeld, Düsseldorf und Mönchengladbach sowie in die grenzüberschreitenden Städte Venlo und Roermond in den Niederlanden.



Durch das Kreisgebiet verlaufen mehrere Autobahnen und Bundesstraßen, die den Kreis Viersen an das überregionale Straßennetz anbinden. Im Norden tangiert die A 40 von Duisburg aus in Richtung Venlo die Stadt Kempen. Die A 52 verläuft von Düsseldorf aus kommend über Willich, Schwalmtal und Niederkrüchten in die niederländische Stadt Roermond. In Nord-/Süd-Ausrichtung verläuft die A 61 von Venlo über Nettetal und Viersen nach Mönchengladbach. Die A 44 verläuft von Mönchengladbach über Willich in Richtung Krefeld. Darüber hinaus stellen die Bundesstraßen B 9 und B 221, die in Nord-Süd-Richtung verlaufen sowie die B 509 von Ost nach West wichtige Verbindungsachsen im Kreisgebiet dar. Die Kreisstraßen stellen ebenfalls wichtige interkommunale Verkehrsbeziehungen sicher.

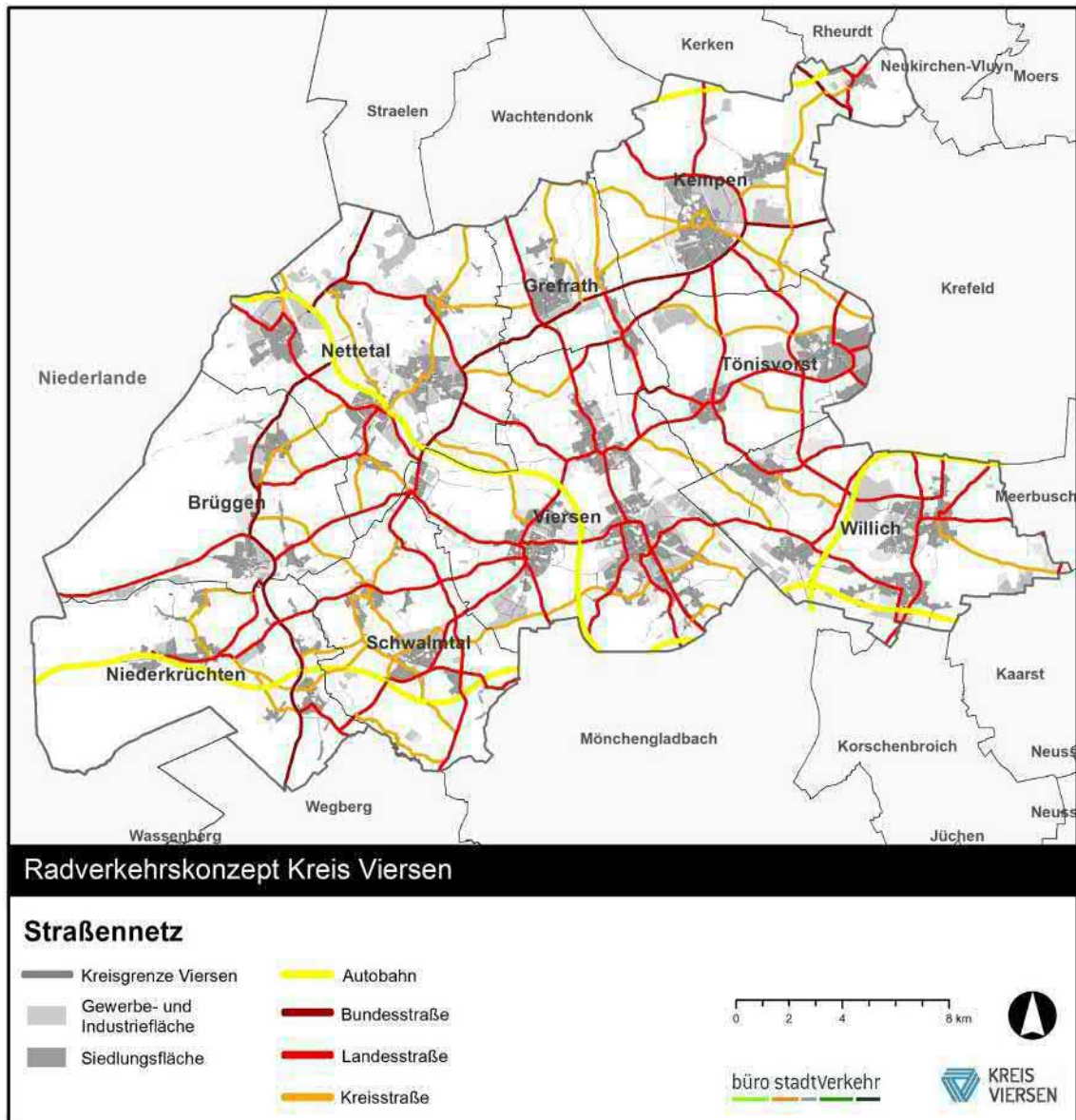


Abb. 2.2.1-1 Klassifiziertes Straßennetz Kreis Viersen

Die Kommunen Viersen, Willich, Nettetal sowie Kempen und Tönisvorst sind an das Schienennetz angebunden. Die Linien RE 10, RE 13, RE 42 sowie die beiden Regionalbahnlinien RB 33 und RB 35 schließen den Kreis an das regionale Bahnnetz an. Ausgewählte Haltepunkte der Linien sind in der nachfolgenden Abbildung 2.2.1-2 dargestellt. Die Bahnhöfe und Haltepunkte, die sich entlang der Linien im Kreis Viersen befinden, sind hervorgehoben.

<b>RE 10</b>	Düsseldorf Hbf – Krefeld Hbf – <b>Kempen</b> – Kleve
<b>RE 13</b>	Hamm (Westf.) – Hagen Hbf – Wuppertal Hbf – Düsseldorf Hbf – Neuss Hbf – Mönchengladbach Hbf – <b>Viersen</b> – <b>Dülken</b> – <b>Boisheim</b> – <b>Breyell</b> – <b>Kaldenkirchen</b> – Venlo
<b>RE 42</b>	Mönchengladbach Hbf – <b>Viersen</b> – Krefeld Hbf – Düsseldorf Hbf – Essen Hbf – Gelsenkirchen Hbf – Recklinghausen – Haltern am See – Münster (Westf.) Hbf
<b>RB 33</b>	Mönchengladbach Hbf – <b>Viersen</b> – <b>Willich</b> – Krefeld Hbf – Duisburg Hbf – Oberhausen Hbf – Wesel
<b>RB 35</b>	Mönchengladbach Hbf – <b>Viersen</b> – <b>Anrath</b> – Krefeld Hbf – Duisburg Hbf – Oberhausen Hbf – Wesel

Abb. 2.2.1-2 Bahnhöfe und Haltepunkte des Schiennetzes im Kreis Viersen

Neben den regionalen und überregionalen Zugverbindungen verkehrt zudem zwischen der Stadt Tönisvorst und Krefeld die Linie 041 der Krefelder Straßenbahn. Werktags verkehrt über Viersen einmal täglich eine IC-Verbindung nach Berlin. Die nächstgelegenen Fernbahnhöfe mit ICE-Anschluss befinden sich in den Städten Mönchengladbach, Düsseldorf und Duisburg. Die übrigen Kommunen werden über Busse erschlossen.

Die Verkehrsgesellschaft Kreis Viersen mbH ist für die Planung, Organisation, Ausgestaltung und Finanzierung des öffentlichen Busverkehrs zuständig. Neben dem Stadtbus-Netz verkehren sieben Schnellbuslinien (SB-Linien) im Kreisgebiet, die vor allem die Städte und Gemeinden ohne Schienenanschluss sowohl untereinander als auch mit den benachbarten Kommunen und den Niederlanden anbinden (vgl. Abb. 2.2.1-3).



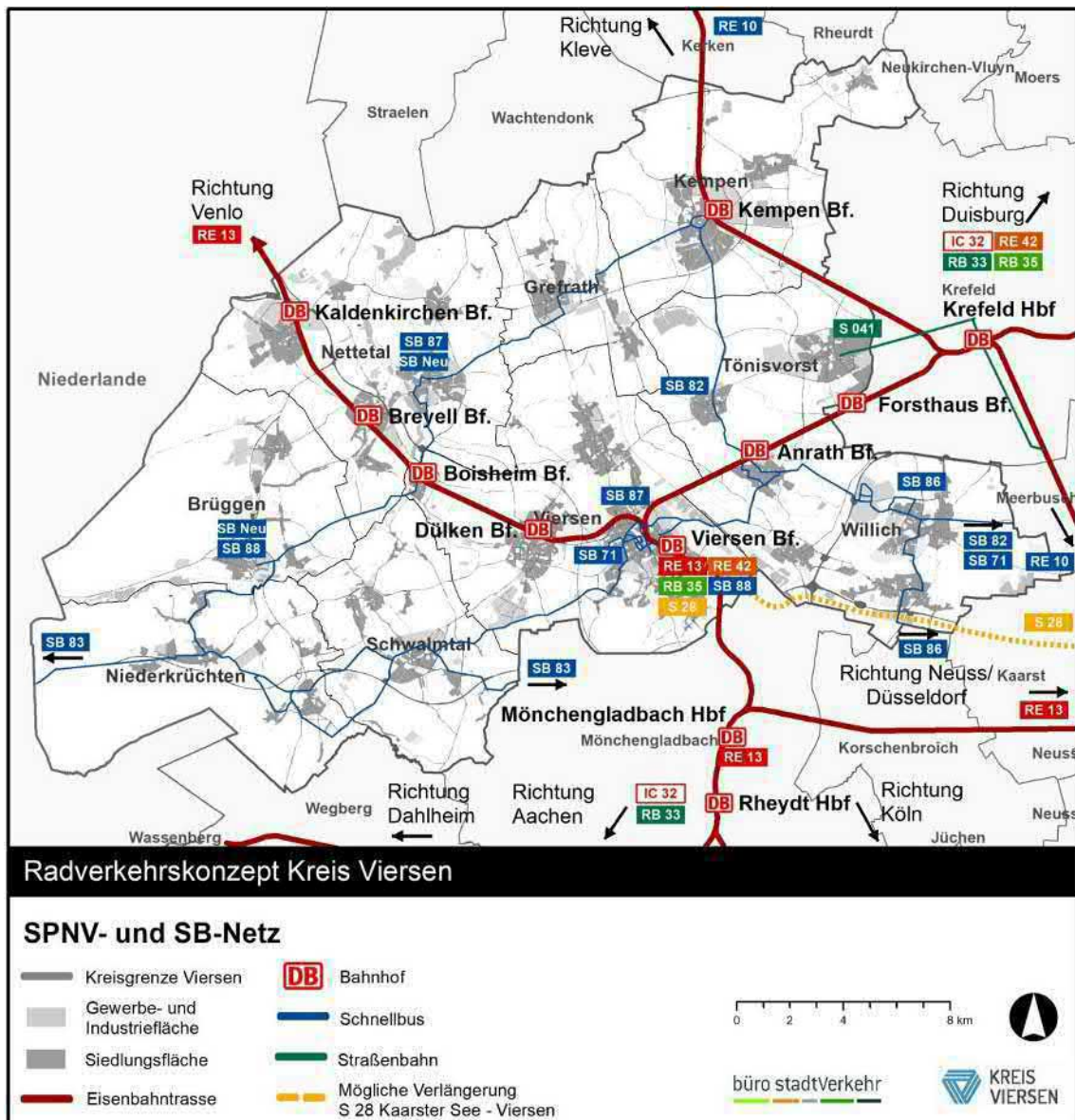


Abb. 2.2.1-3 SPNV- und SB-Netz Kreis Viersen

## 2.2.2 Radabstellanlagen an regional bedeutsamen ÖPNV-Knoten

Das Angebot und die Qualität der Radabstellanlagen sind neben einer intakten sowie verkehrssicheren Wegeinfrastruktur maßgebliche und entscheidende Elemente der Radverkehrsförderung. Insbesondere die Bahnhöfe und Haltepunkte sowie Haltestellen mit Anschluss an das Schnellbusliniennetz stellen bedeutsame Verknüpfungspunkte zwischen dem Alltagsradverkehr und dem ÖPNV dar. Durch die Bereitstellung von komfortablen, diebstahlsicheren und witterungsgeschützten Radabstellanlagen dient das Fahrrad als Zu- oder Abbringer zum ÖPNV und kann somit auch über längere Distanzen, bspw. in die benachbarten Oberzentren Mönchengladbach, Krefeld oder Düsseldorf, Bestandteil der Wegekette sein.

An dieser Stelle ist zu erwähnen, dass der zentrale Gegenstand des Radverkehrskonzepts die Stärkung der interkommunalen Verbindungen im Alltagsradverkehr ist. Dies bedeutet, dass im Kreis Viersen die regional bedeutsamen Radabstellanlagen an den Bahnhaltedpunkten sowie an den SB-Haltestellen in den Städten und Gemeinden erhoben wurden. Darüber hinaus existierende Radabstellanlagen in den Kommunen sind nicht Gegenstand des vorliegenden Konzepts.

Erste Informationen zu den Radabstellanlagen finden sich im Nahverkehrsplan Kreis Viersen. Dieser wurde im Jahr 2018 fortgeschrieben und im Hinblick auf sich verändernde Rahmenbedingungen angepasst und weiterentwickelt. Enthalten sind Informationen zu Verkehrszeiten, Anschlussbeziehungen/ Verknüpfungspunkten oder Fahrtenhäufigkeiten im gesamten Busliniennetz des Kreises. Bezogen auf den Radverkehr sind hier Informationen zu den bestehenden Radabstellanlagen und zu Serviceangeboten aufgeführt. Dazu zählen u.a. Fahrradstellplätze, Fahrradboxen sowie B+R-Anlagen.<sup>11</sup> Auch die durchgeführte kommunale Abfrage unter den kreisangehörigen Städten und Gemeinden lieferte diesbezügliche Informationen zu den regional bedeutsamen Radabstellanlagen. Die Erhebung dieser Radabstellanlagen erfolgte vor Ort durch den Kreis Viersen.

Es wurde festgestellt, dass sich größere B+R-Anlagen in Kempen (knapp 400 Fahrradstellplätze), Tönisvorst (198 Fahrradstellplätze) sowie in Anrath (64 Fahrradstellplätze + 90 Fahrradboxen) und Viersen (92 Fahrradstellplätze + 50 Fahrradboxen) befinden. Ein Angebot an Radstationen mit weitreichenden Servicemöglichkeiten für Radfahrer, wie z. B. Reparaturservice, stehen im Kreis Viersen bislang nicht zur Verfügung, dagegen aber ein flächendeckendes Netz an Ladestationen für E-Bikes / Pedelecs.

Aufgrund der überregionalen Bedeutung der Bahnhaltepunkte als inter- und multimodaler Verknüpfungspunkt zwischen SPNV und Fahrrad ist um jeden einzelnen Bahnhaltepunkt ein Radius von 5 km gezogen worden, wodurch das künftige Radfahrerpotenzial im Pendlerverkehr anhand des Einzugsgebietes abgeschätzt werden kann. Die gewählte Distanz von 5 km ist innerhalb von ungefähr 15 Minuten mit einem normalen Fahrrad gut zu bewältigen

Die Vorschläge in den infrastrukturellen Maßnahmensteckbriefen aus dem Anhang zur Errichtung oder Erweiterung von Radabstellanlagen fußen zum einen auf der Mängelanalyse der bestehenden Radabstellanlagen (vgl. Kapitel 4) und zum anderen auf den Radfahrerpotenzialen, die sich aus der Umverteilung der Berufspendler vom MIV auf den Radverkehr ergeben. Der 5 km-Radius dient u.a. als Argumentationsgrundlage für die Errichtung von Fahrradboxen oder überdachten Radabstellanlagen, die z.B. am Bahnhof in Kempen in größerer Anzahl erforderlich sind.

---

<sup>11</sup> Quelle: Verkehrsgesellschaft Kreis Viersen (2018): Nahverkehrsplan Kreis Viersen. 2. Fortschreibung.

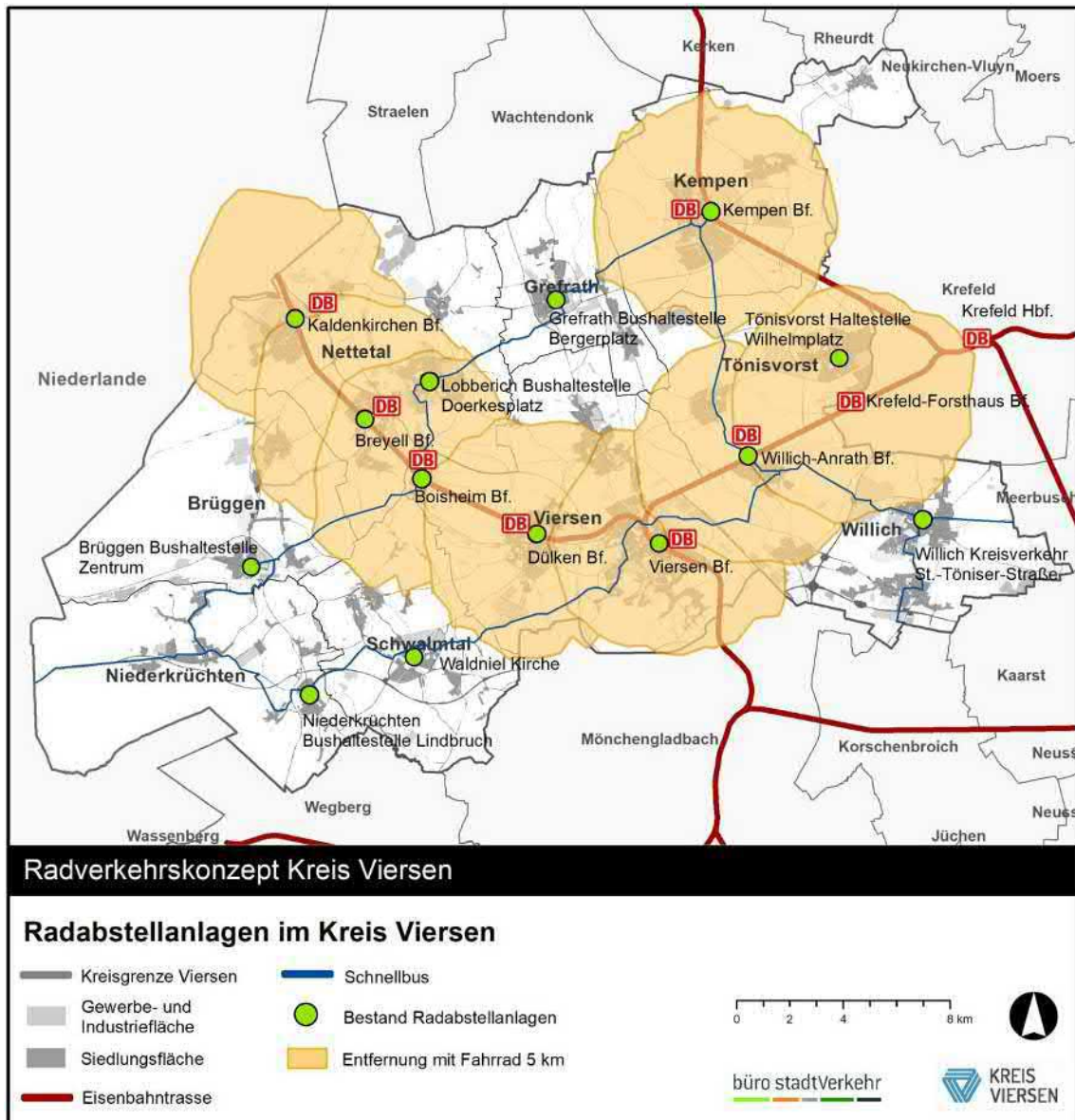


Abb. 2.2.2-1 Regional bedeutsame Radabstellanlagen am Bahn- und Schnellbusnetz im Kreis Viersen

## 2.3 Mobilitätsbefragung im Kreis Viersen

Die nachfolgenden Ergebnisse zur Modal Split-Analyse im Kreis Viersen basieren auf der **Mobilitätsbefragung** der Kreisbevölkerung aus dem Jahr 2016. Der Modal-Split für den gesamten Kreis und unterteilt nach Kommunen beinhaltet stets sämtliche Wege, d.h. sowohl innerhalb der jeweiligen Kommune als auch kommunenübergreifend und über die Kreisgrenzen hinaus. Er spiegelt die Verteilung der zurückgelegten Wege auf die verschiedenen Verkehrsmittel wider (Verkehrsmittelwahl). Im weiteren Verlauf dieses Kapitels wird die Verkehrsmittelwahl differenziert nach Wegezweck, -aufkommen und -länge sowie -beziehung aufgeführt.

Das dominierende Verkehrsmittel im Kreis Viersen ist das Auto. Für rund 61 % der täglichen Wege wird auf den Pkw zurückgegriffen (50 % Selbst-/ 11 % Mitfahrer). Trotz alledem weist der Nahmobilitätsanteil im Kreis Viersen verglichen mit anderen Kreisen einen sehr hohen Stellenwert auf. Der Umweltverbundanteil beträgt 39 % (Fuß-, Rad- und ÖPNV-Anteile). Über ein Drittel der Wege werden zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Hier sticht insbesondere der Radverkehr hervor, der mit 20 % einen signifikant hohen Wert aufweist. Der ÖPNV hat einen Verkehrsmittelanteil von 7%. Dieser Wert ähnelt dem aus der deutschlandweiten Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD 2017). Der Bundesdurchschnitt liegt bei 22 % Fuß- bzw. 11 % Radverkehrsanteil.<sup>12</sup>

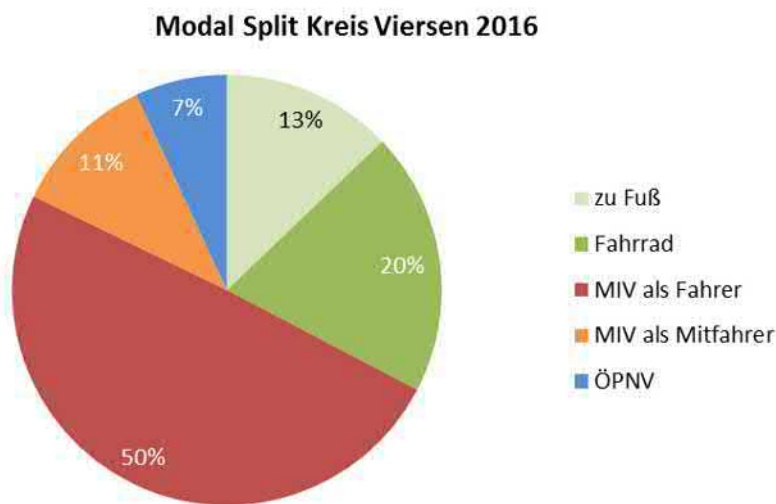


Abb. 2.3-1 Modal Split Kreis Viersen 2016<sup>13</sup>

Im Vergleich zwischen den Städten und Gemeinden ist hinsichtlich des Radverkehrsanteils ein Ost-West-Gefälle festzustellen. Während die im östlichen Kreisgebiet gelegenen Städte Kempen (35 %), Willich (24 %) und Tönisvorst (21 %) die höchsten Radverkehrsanteile aufweisen, zeigen die westlich gelegenen Gemeinden Brüggen (14 %), Schwalmtal (13 %) und Niederkrüchten (11 %) einen deutlich geringeren Radverkehrsanteil auf. Der hohe Fahrradanteil ist u.a. auf die kompakteren Stadtstrukturen zurückzuführen, wodurch vorrangig der Fuß- und Radverkehr begünstigt wird. Für den ÖV-Anteil gilt, wie auch für die anderen Kommunen, dass die Schüler zu den Hauptnutzern zählen. Kombinierte Verkehrsmittelnutzungsformen wie P+R und B+R spielen im Kreis noch eine untergeordnete Rolle. Hier liegen die Anteile bei 2 %.

<sup>12</sup> Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2018): Mobilität in Deutschland. Kurzreport. Verkehrsaufkommen – Struktur – Trends.

<sup>13</sup> Quelle: Eigene Darstellung nach Kreis Viersen (2017): Kreis Viersen Mobilitätsuntersuchung 2016. Abschlussbericht.

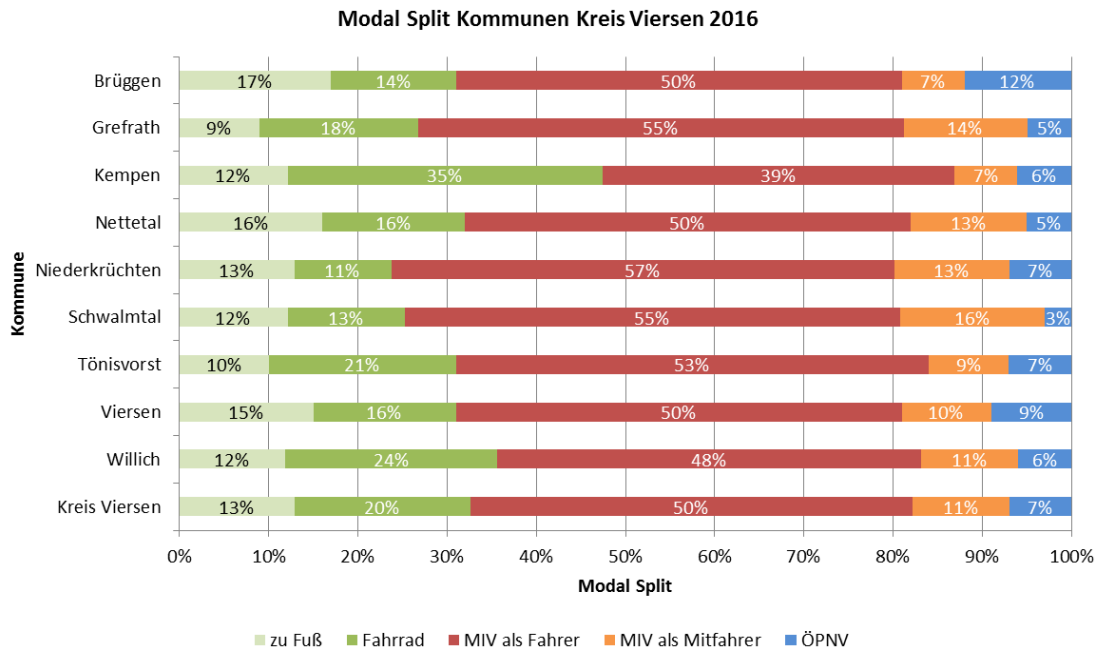


Abb. 2.3-2 Modal Split nach Kommunen im Kreis Viersen 2016<sup>14</sup>

### Verkehrsmittelverfügbarkeit

Der Radverkehrsanteil liegt mit 20 % im Kreis Viersen im Verhältnis zum nationalen Radverkehrsanteil sehr hoch. Der Radverkehr spielt eine große Bedeutung für den Kreis Viersen. Mit insgesamt 980 Fahrrädern pro 1.000 Einwohner steht fast jedem Einwohner ein Rad zur Verfügung. Bereits 16 % der Haushalte können sogar mindestens ein E-Bike/ Pedelec aufweisen. Im Vergleich mit den Kreisen Heinsberg (5 %), Ennepe-Ruhr (5 %), Warendorf (14 %) und Borken (21 %) liegt dieser Wert leicht über dem Durchschnitt.<sup>15</sup> Das dominierende Verkehrsmittel im Kreis Viersen ist der (private) Pkw. Knapp 90 % der Bewohner verfügen über mindestens ein Auto. Mit zunehmender Haushaltsgröße erhöht sich der Pkw-Besitz auf zwei oder mehr Autos. Rund 33 % verfügen bereits über mindestens zwei Fahrzeuge.

Die hohe Fahrrad- und Pkw-Verfügbarkeit spiegelt sich auch in der allgemeinen Verkehrsmittelnutzung wider. Das Auto ist das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel und wird von über 70 % täglich oder mehrmals die Woche genutzt. Mit dem Fahrrad wird von mehr als einem Drittel der Bevölkerung im Kreis an mehreren Tagen in der Woche gefahren.

### Wegezwecke

Bei der Verkehrsmittelwahl nach Wegezwecken wird das Fahrrad am häufigsten für Ausbildungs- (32 %), Freizeit- (26 %) und Einkaufswege (20 %) genutzt. Der Fußverkehrsanteil nimmt in diesen Kategorien ebenfalls die höchsten Werte ein (21 % Freizeit-, 18 % Ausbildungs- sowie 14 % Einkaufs- bzw. Begleitwege). Der Pkw wird nahezu für alle beruflichen bzw. geschäftlichen Fahrtwege verwendet (77 % bzw. 85 % Selbst- und Mitfahrer). Für die übrigen Wegezwecke werden lediglich für die Ausbildungswege (25 % Selbst- und Mitfahrer) Pkw-Anteile unterhalb der 50 %-Marke erreicht. Der ÖPNV weist dagegen nur hohe Nutzeranteile auf den Relationen zu Ausbildungsstätten auf (26 %).

<sup>14</sup> Quelle: Eigene Darstellung nach Kreis Viersen (2017): Kreis Viersen Mobilitätsuntersuchung 2016. Abschlussbericht.

<sup>15</sup> Erhebungszeiträume von 2011 bis 2015



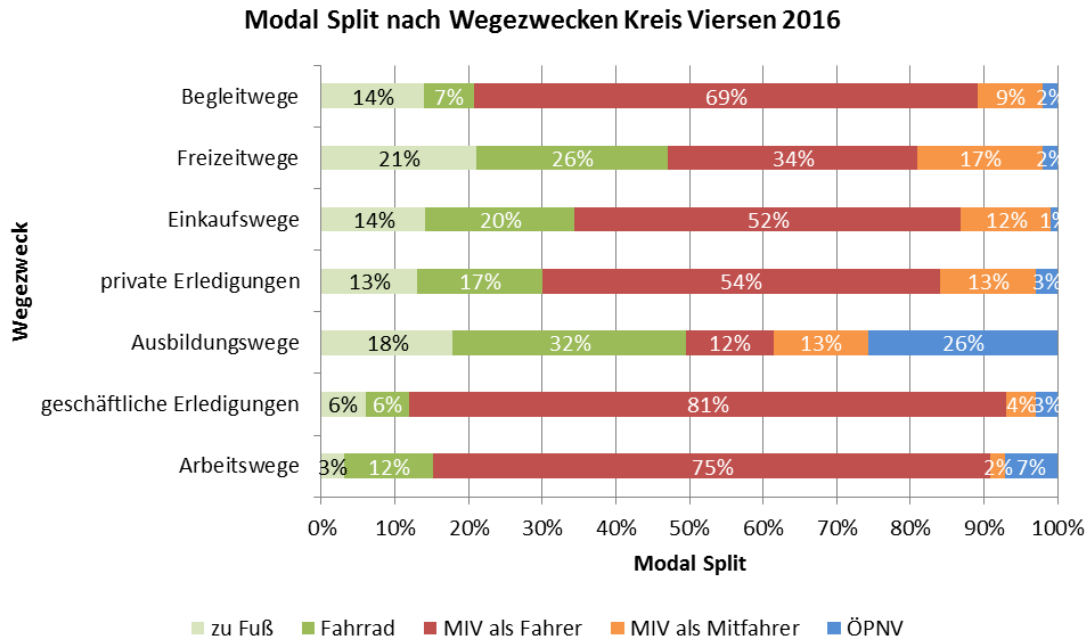


Abb. 2.3-3 Modal Split nach Wegezwecken im Kreis Viersen 2016<sup>16</sup>

Das Fahrrad wird im Freizeitverkehr häufiger genutzt als im Alltagsverkehr. Hier sind es 38 % an Werktagen bzw. sogar 48 % an Wochenenden, die das Fahrrad häufig für ihre Freizeitwege verwenden. Demgegenüber stehen 35 %, die das Rad für Einkaufs- und Versorgungswege verwenden bzw. 18 %, die aus beruflichen Zwecken oft das Fahrrad nutzen.

#### Wegeaufkommen und -länge

Insgesamt werden von der Bevölkerung im Kreis Viersen 880.000 Wege pro Werktag unternommen, wovon ca. 530.000 mit dem Pkw bzw. Krad, 58.000 mit dem ÖV sowie 173.000 mit dem Rad und 116.000 zu Fuß zurückgelegt werden. Pro Weg werden durchschnittlich 23 Minuten benötigt. Bei insgesamt 3,5 Wegen je mobilen Einwohner werden an einem Werktag rund 80 Minuten für die Wege aufgewendet.

Die durchschnittliche Wegelänge an einem Werktag liegt bei knapp 12 km im Kreisgebiet. Jeder vierte Weg ist dabei kürzer als 2 km und mehr als die Hälfte aller Wegedistanzen liegt unterhalb von 5 km. Auffällig ist, dass im Vergleich zu anderen Untersuchungsräumen der Anteil sehr kurzer Wege (bis 1 km) und verhältnismäßig langer Wege zwischen 20 und 50 km überdurchschnittlich hoch ist. Die längeren Wegedistanzen werden überwiegend aus beruflichen und dienstlichen Gründen bestritten. Sobald sich der Arbeitsplatz außerhalb des Wohnortes bzw. außerhalb des Kreisgebietes befindet, liegt der Radverkehrsanteil lediglich bei 4 %. Bei Arbeitsstätten innerhalb des eigenen Stadtteils wählt dagegen nahezu die Hälfte der Kreisbewohner das Fahrrad (48 %). Der durchschnittlich zurückgelegte Weg mit dem Fahrrad beträgt indes 3,8 km. Auf Wegen mit einer Länge von 1 bis 2 km Länge ist das Fahrrad das leicht dominierende Verkehrsmittel. Das Auto wird jedoch auch in diesem Bereich für vier von zehn Wegen genutzt, bei einer Wegelänge bis 5 km sogar für die Hälfte aller Wege. In diesem Bereich bestehen erhebliche Verlagerungspotenziale vom MIV auf das Fahrrad.

<sup>16</sup> Quelle: Eigene Darstellung nach Kreis Viersen (2017): Kreis Viersen Mobilitätsuntersuchung 2016. Abschlussbericht.

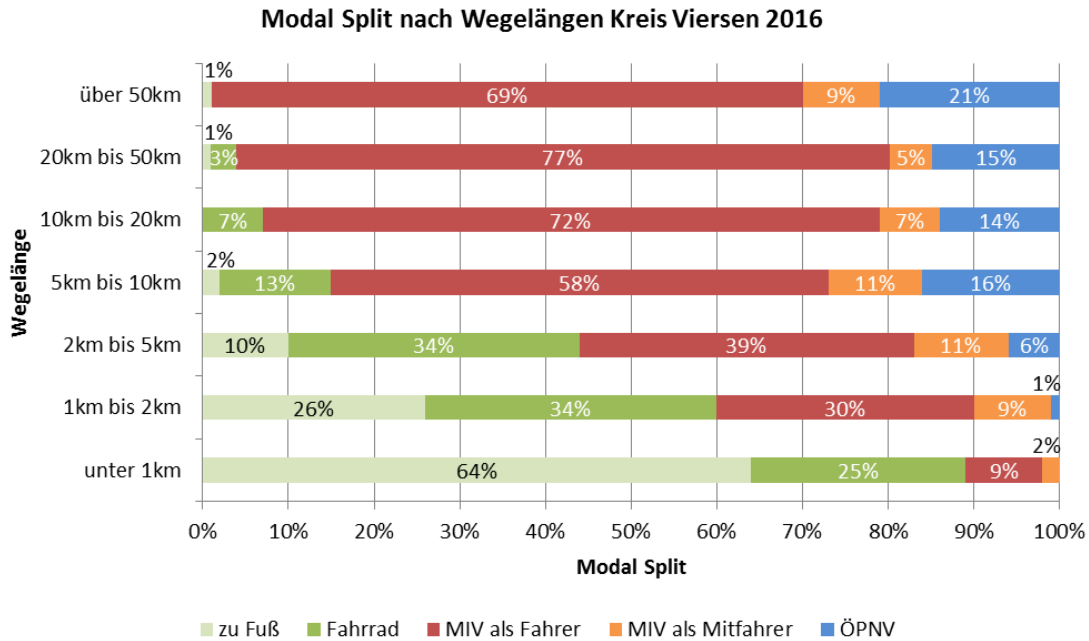


Abb. 2.3-4 Modal Split nach Wegelängen im Kreis Viersen 2016<sup>17</sup>

### Wegebeziehungen

Die Wege über die Kreisgrenzen hinaus haben einen Wegeanteil von 24 %. Dies liegt vor allem an der großen Zahl der Berufspendler. Auf diesen Relationen kommt bislang verstärkt das Auto zum Einsatz (82 % Selbst- und Mitfahrer) (vgl. Abb. 2.3-5). Im Vergleich steigt außerdem der Anteil der ÖPNV-Nutzer auf 12 % an. Der Radverkehrsanteil bewegt sich hier im Jahr 2016 bei 5 %.<sup>18</sup>

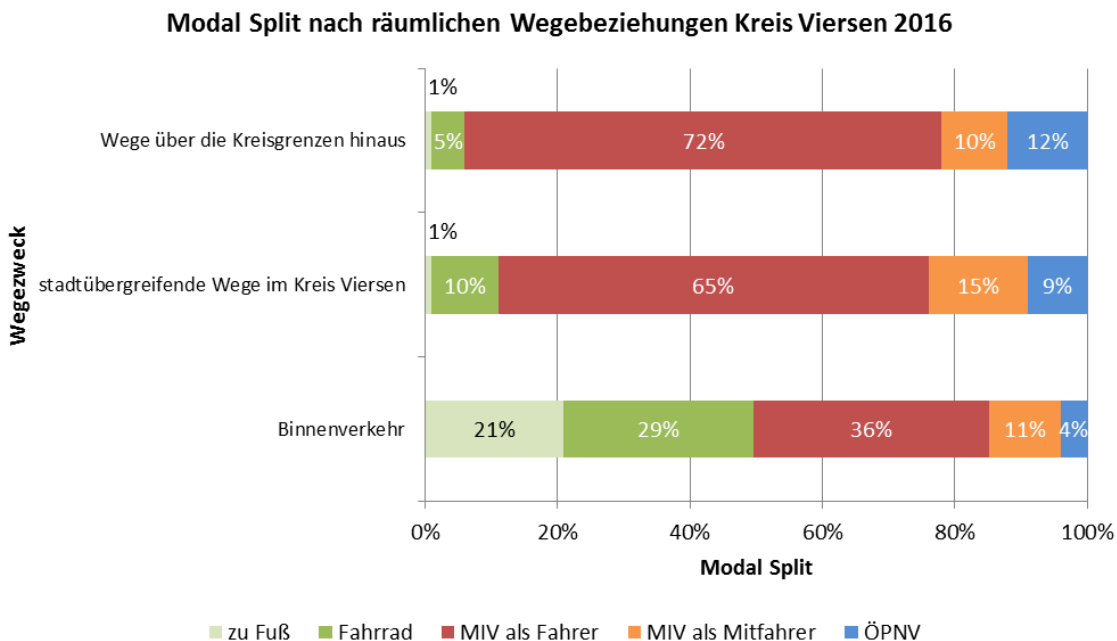


Abb. 2.3-5 Modal Split nach räumlichen Wegebeziehungen im Kreis Viersen 2016<sup>19</sup>

<sup>17</sup> Quelle: Eigene Darstellung nach Kreis Viersen (2017): Kreis Viersen Mobilitätsuntersuchung 2016. Abschlussbericht.

<sup>18</sup> Quelle: Kreis Viersen (2017): Kreis Viersen Mobilitätsuntersuchung 2016. Abschlussbericht.

<sup>19</sup> Quelle: Eigene Darstellung nach Kreis Viersen (2017): Kreis Viersen Mobilitätsuntersuchung 2016. Abschlussbericht.



Der hohe Anteil an Auspendlern aus dem Kreis wird zusätzlich durch die Betrachtung der Verkehrsbeziehungen nach Wegezwecken deutlich. Von den Arbeitswegen verlassen etwa 51 % der Verkehrsteilnehmer den Kreis Viersen. Zu 21% werden die Arbeitswege gemeindeübergreifend innerhalb des Kreises Viersen zurückgelegt. Geschäftliche Erledigungen erfolgen zu 35 % kreisgrenzenübergreifend. Bei den übrigen Wegezwecken wie z.B. Einkauf, Bringen und Holen etc. dominieren Binnenwege innerhalb der Stadt bzw. Gemeinde mit einem Wegeanteil zwischen 61 % und 73 %. Der Wegezweck korreliert indes mit der zurückgelegten Entfernung. Mit zunehmender Distanz werden die Wege vermehrt aus beruflichen Gründen zurückgelegt. Rund 63 % der kreisüberschreitenden Wege werden aus beruflichen, dienstlichen oder ausbildungsbezogenen Gründen unternommen. 46% der gemeindeübergreifenden Wege innerhalb des Kreisgebietes werden ebenfalls aus diesen Gründen unternommen.

In einer detaillierteren Betrachtung des Modal Splits nach räumlichen Zielen außerhalb des Kreises Viersen wird noch einmal die hohe Pkw-Dominanz auf den Relationen (zwischen 70 % und 85 % Selbst- und Mitfahreranteil) deutlich (vgl. Abb. 2.3-6). Auffällig sind unterdessen die hohen ÖPNV-Anteile auf den Verbindungen nach Köln (30 %) und Düsseldorf (24 %) sowie die Radverkehrsanteile nach Krefeld (8 %) und Mönchengladbach (5 %).

**Modal Split nach räumlichen Zielen außerhalb des Kreises Viersen 2016 (aus allen Kommunen)**

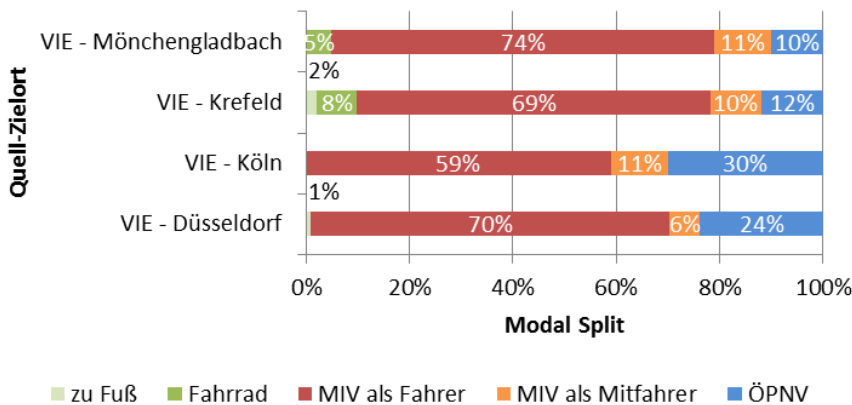


Abb. 2.3-6 Modal Split nach räumlichen Zielen außerhalb des Kreises Viersen 2016 (aus allen Kommunen)<sup>20</sup>

Betrachtet man die Kommunen, die einen Bahnhof bzw. Haltepunkt aufweisen, ergeben sich nur marginale Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl. Lediglich der ÖPNV-Anteil nach Düsseldorf erhöht sich signifikant auf insgesamt 38 %. Dies liegt vor allem an den umsteigefreien Verbindungen von allen Bahnhöfen bzw. Haltepunkten aus dem Kreisgebiet in Richtung der Landeshauptstadt.

In der Betrachtung der räumlichen Verkehrsbeziehungen ist eine Dreiteilung des Kreisgebietes feststellbar. Neben der hohen Bedeutung der Binnenwege, sind aus den östlichen Kreisgebieten starke Verflechtungen in die benachbarten Oberzentren Krefeld und Düsseldorf auszumachen. Die süd-westlichen Gebiete weisen hingegen aufkommensstarke Wegebeziehungen in die Stadt Viersen und ins benachbarte Oberzentrum Mönchengladbach auf. Aus nord-westlicher Richtung bestehen ebenfalls starke Verflechtungen in die Kreisstadt Viersen. In einer Unterteilung nach Ost- und Westkreis sind rund 39.000 Wege an Werktagen ins benachbarte Oberzentrum Krefeld erkennbar. Hinzu kommen knapp 19.000 Wege an Werktagen nach Düsseldorf. Aus dem Westkreis erfolgen etwa 37.000 Wege an Werktagen nach Mönchengladbach.

In der Verkehrsmittelwahl bestehen ebenfalls Differenzen. Neben der insgesamt hohen

<sup>20</sup> Quelle: Eigene Darstellung nach Kreis Viersen (2017): Kreis Viersen Mobilitätsuntersuchung 2016. Abschlussbericht.

Pkw-Affinität im gesamten Kreis bestehen im östlichen Gebiet, bedingt durch die gute SPNV- bzw. Straßenbahn-Anbindung, höhere ÖPNV-Anteile als im westlichen Kreisgebiet. Das Fahrrad wird hingegen überwiegend im kommunalen Binnenverkehr verwendet. Aktuell bereits überdurchschnittlich hohe Radverkehrsanteile bestehen jedoch auch auf Relationen in bestimmte benachbarte Städte und Gemeinden. Hierzu zählen exemplarisch die Verbindungen zwischen der Stadt Viersen nach Grefrath, Viersen-Kempen oder von Willich nach Mönchengladbach. Ein Grund für die höheren Radverkehrsanteile könnten die geringen Entfernungen zu zentralen Einrichtungen sein.

Es bestehen u. a. Verlagerungspotenziale vom Pkw auf den Radverkehr insbesondere auf einfachen Wegeverbindungen bis zu einer Länge von 5 km. Ein einfacher Weg besteht aus einem identischen Hin- und Rückweg ohne weitere Zielorte zu beinhalten. Über die Hälfte aller Wege-Entfernungen im Kreis Viersen befindet sich unterhalb dieser 5 km-Marke und fast 70% aller Wege der Einwohner aus dem Kreis Viersen sind einfache Wegeverbindungen.

In der repräsentativen Mobilitätsbefragung wurde die Bewertung der kreisweiten Fahrradsituation mit der Durchschnittsnote 2,4 beurteilt. Verbesserungen werden hier von der Öffentlichkeit vor allem allgemein bei den bestehenden Radwegen vorgeschlagen. Außerdem ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit ein wichtiges Thema. Dahinter folgen die Anliegen wie der Ausbau von Radwegen, die Optimierung von Ampelschaltungen und die direkte Führung von Radwegeverbindungen. Zudem wurde die Errichtung zusätzlicher Radabstellanlagen genannt.<sup>21</sup>

## 2.4 Interkommunales Untersuchungsnetz für den Radverkehr

Das Radverkehrskonzept für den Kreis Viersen konzentriert sich auf die Stärkung der interkommunalen Beziehungen. Somit stehen die Verbindungen zwischen den Kommunen im Fokus und dabei vor allem möglichst direkte Radwegführungen. Gerade das klassifizierte Straßennetz stellt oftmals historisch bedingt die direkteste Verbindung zwischen den Städten und Gemeinden dar. Daher werden in diesem Kapitel neben einer Vorstellung des Untersuchungsnetzes insbesondere das klassifizierte Straßennetz und sein Radangebot sowie die Knotenpunkte beleuchtet. Die Verantwortung der innerörtlichen Bereiche liegt bei den jeweiligen Kommunen (ausgenommen sind klassifizierte Straßen im innerörtlichen Bereich).

### 2.4.1 Herleitung des Erhebungsnetzes für den Radverkehr

In Abbildung 2.4.1-1 ist das gesamte Erhebungsnetz dargestellt, welches als Untersuchungsnetz für die weiteren Erarbeitungsschritte dient. Neben dem klassifizierten Straßennetz zählen auch die Radtrassen auf ehemaligen Bahnstrecken, die aktuell als Radwege genutzt werden können, zum Erhebungsnetz.

Darüber hinaus hat das Land NRW auch im Kreis Viersen insbesondere gemeindeübergreifende Strecken als sog. „Radverkehrsnetz NRW“ ausgewiesen. Dieses „Radverkehrsnetz NRW“ dient dem Alltagsradverkehr und verbindet die verschiedenen Ortslagen auf möglichst kurzen Wegen. Es wurde ebenfalls in das Grundgerüst des Untersuchungsnetzes aufgenommen. Z.T. überlagert sich das „Radverkehrsnetz NRW“ auch mit den vorhandenen Bahntrassenradwegen oder dem klassifiziertem Straßennetz.

<sup>21</sup> Quelle: Kreis Viersen (2017): Kreis Viersen Mobilitätsuntersuchung 2016. Abschlussbericht.

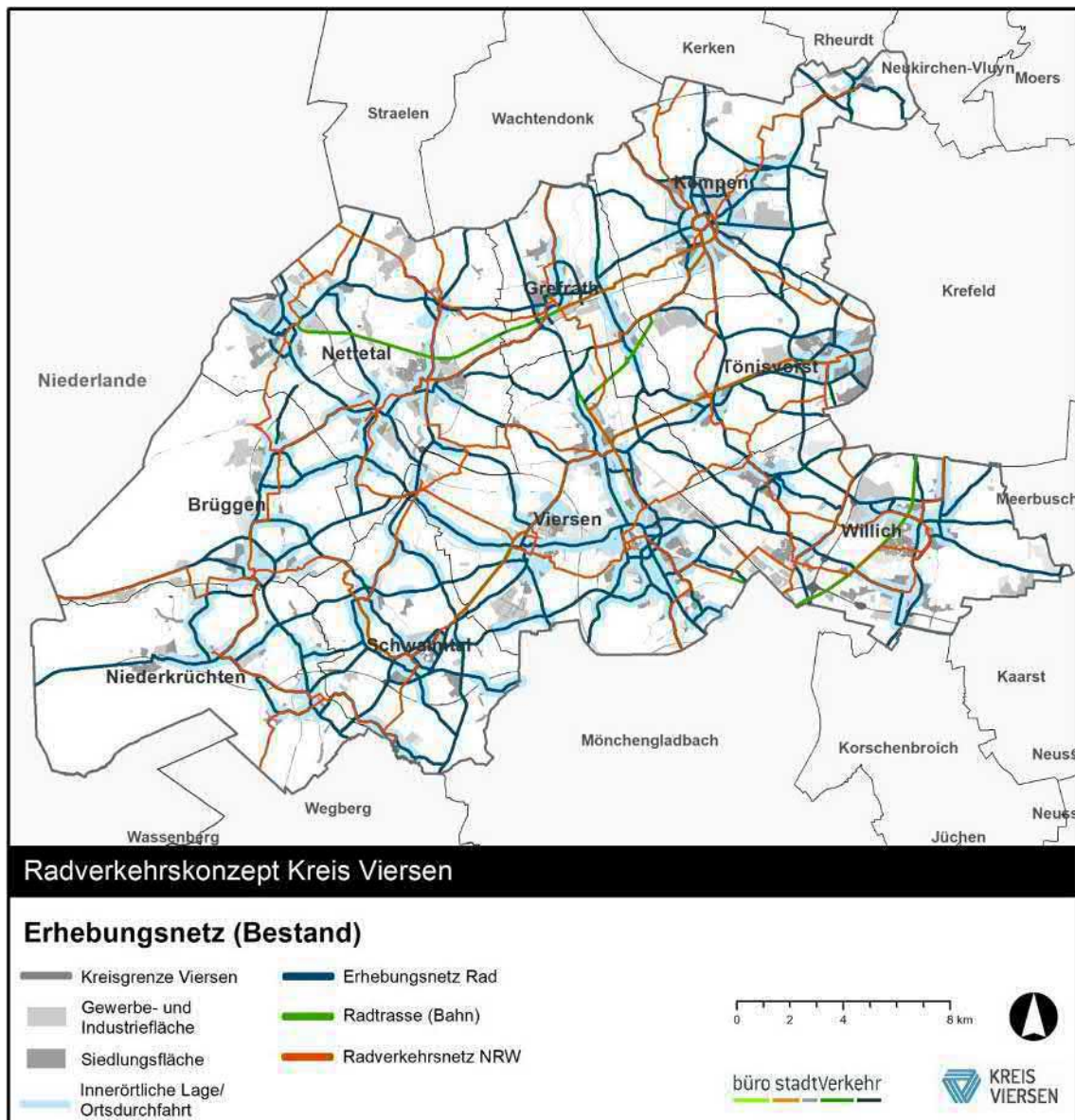


Abb. 2.4.1-1 Erhebungsnetz Kreis Viersen im Bestand

In einem nächsten Schritt wird das ermittelte Untersuchungsnetz bezüglich des vor Ort vorhandenen Radangebotes und der vorhandenen Knotenpunkte näher analysiert. Im Kreis Viersen wurden dafür die Radwege am klassifizierten Straßennetz mittels Satellitenbilder, der Datenbank für Kreisstraßen - Onko<sup>3</sup><sup>22</sup> und der Datenbank NWSIB (Straßeninformationsdatenbank NRW) sowie einer Teilnetzbefahrung, die durch den Kreis Viersen mit dem Fahrrad durchgeführt worden ist, aufgenommen. Die Ergebnisse werden in den nachfolgenden Kapiteln dargelegt.

### 2.4.2 Führungsformen des Radverkehrs im interkommunalen Untersuchungsnetz

Im Kreis Viersen gibt es an den klassifizierten Straßen vorwiegend einseitige Radwege, die überwiegend als benutzungspflichtige gemeinsame Geh- und Radwege im Zweirichtungsverkehr angeordnet sind. Innerörtlich sind die Radwege dagegen zumeist beidseitig befahrbar oder werden in Wohngebieten im Mischverkehr auf der Straße geführt. Strecken-

<sup>22</sup> Quelle: HELLER Ingenieurgesellschaft mbH (2019): OnKo – Webbasierte Lösung für das Infrastrukturmanagement. <https://beta.heller-ig.de/onko3/>.

abschnitte, auf denen beispielsweise kein gesonderter Radweg mit Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn existiert, sind auch in außerörtlichen Bereichen zu finden. Hier muss der Radverkehr die Fahrbahn nutzen. Die bereits umgebauten ehemaligen Bahntrassen verlaufen dagegen abseits von großen Straßen und dienen ausschließlich dem Fuß- und Radverkehr.

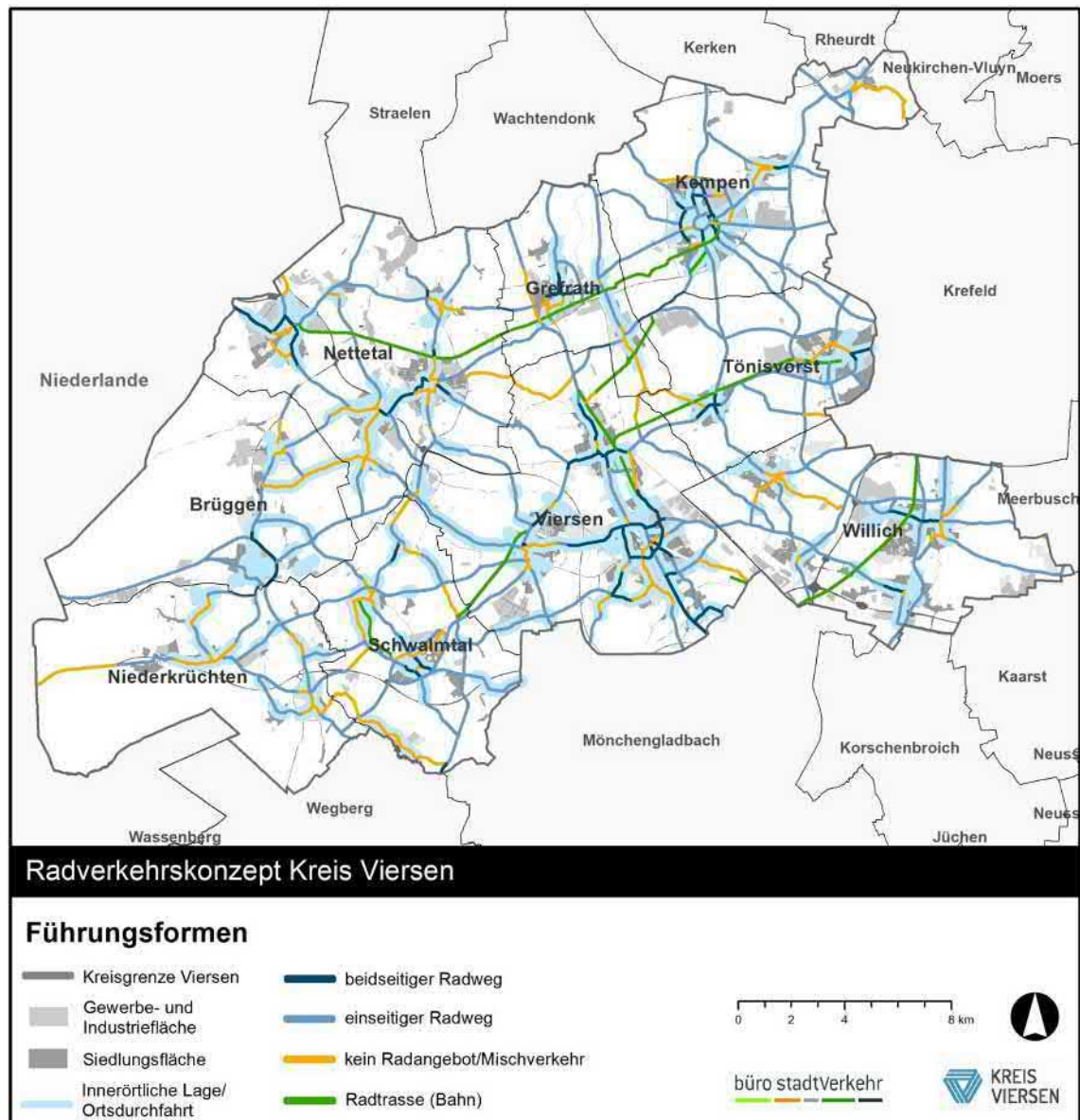


Abb. 2.4.2-1 Führungsformen des Radverkehrs auf dem Erhebungsnetz im Kreis Viersen

Anhand der Abbildung 2.4.2-1 wird deutlich, dass der Kreis Viersen über ein gut vernetztes interkommunales Radangebot verfügt. Viele Quellen und Ziele können schon heute mit dem Fahrrad erreicht werden. Die weitere Analyse in Kapitel 4 wird insbesondere die Qualität der außerörtlichen Radwegführungen beleuchten.

### 2.4.3 Knotenpunkte im interkommunalen Erhebungsnetz

Die Übersicht über die Knotenpunkte im Kreis Viersen zeigt, dass eine Vielzahl von signalisierten Kreuzungen existiert. Die nicht-signalisierten Knotenpunkte befinden sich vornehmlich an dreiarmigen Knotenpunkten. Außerörtliche Kreisverkehre sind hingegen seltener vorzufinden. Aufgrund der kleinteiligeren Siedlungsstruktur weist der Kreis Viersen eine große Anzahl an Ortseinfahrten auf, die insbesondere bei einem Richtungswechsel in



der Radverkehrsführung eine bedeutende Rolle spielen. Auch die außerörtlichen Kreuzungen sowie die Übergänge innerorts / außerorts (Ortsein- bzw. Ortsausgänge) werden in Kapitel 4 genauer analysiert.

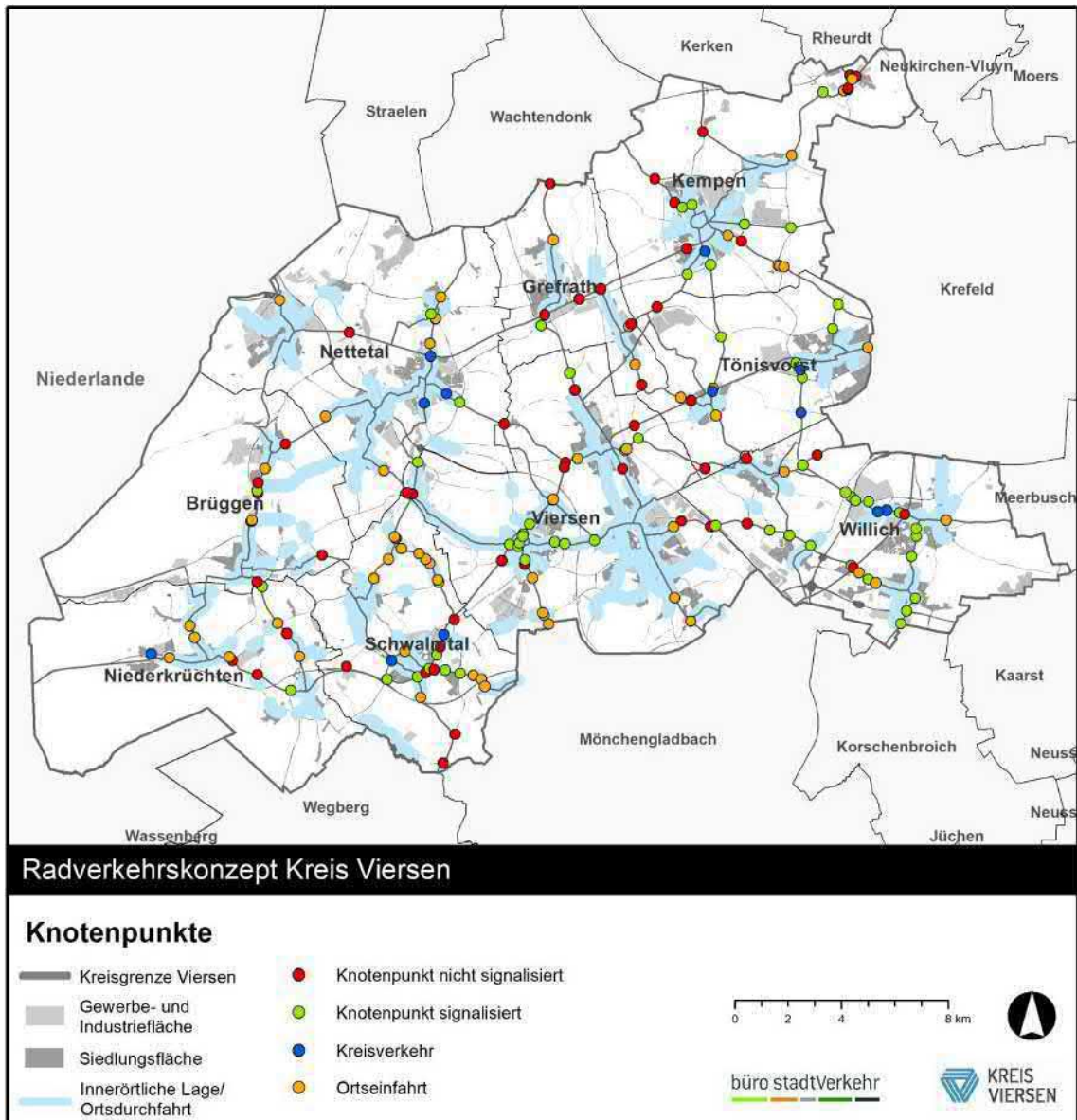


Abb. 2.4.3-1 Knotenpunkte auf dem Erhebungsnetz im Kreis Viersen

#### 2.4.4 E-Bike-/Pedelec-Ladestationen im Kreis Viersen

Die Übersicht über die E-Bike- und Pedelec-Ladestationen im Kreis Viersen zeigt, dass bereits heute ein dichtes Netz an Ladestationen im Kreisgebiet existiert wie Abbildung 2.4.4-1 verdeutlicht. Neben kommunalen Ladestationen bieten zahlreiche Hotels, Cafés oder Restaurants Auflademöglichkeiten an. In Willich kann beispielsweise in über 20 Gastronomiebetrieben der Akku des E-Bikes/Pedelecs zum Aufladen abgegeben werden.

In den letzten Jahren hat sich die Speichertechnik für Akkus sowie die Motorenunterstützung für E-Bikes und Pedelecs wesentlich verbessert. Somit sind heutzutage größere Reichweiten mit einer Akkuladung möglich als noch vor ein paar Jahren.

Aufgrund des umfangreichen Angebots sowie der technischen Weiterentwicklung werden im vorliegenden Konzept diesbezüglich keine Maßnahmenempfehlungen zur Erweiterung der Ladestationen vorgesehen.

Stadt/Gemeinde	Standort
Brüggen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rathaus Brüggen – Vorplatz, Klosterstraße 38</li> <li>• Genholter Hof, Genholter Straße 61</li> </ul>
Grefrath	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Grefrather Ortskern, Markt/Ecke Hohestraße</li> <li>• Toni's Bauerncafe, Tetendonk 130</li> <li>• Auffelder Bauerncafe, Auffeld 26</li> </ul>
Kempen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Edeka-Center Kempen – Vorplatz, Hessenring 25</li> <li>• Autohaus Scharfenberg, Am Wasserturm 6</li> <li>• Haus Bellen, Hülser Straße 252</li> </ul>
Kempen-St. Hubert	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cafe Poeth, Breitestraße 37</li> </ul>
Nettetal-Breyell	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gasthaus Lüthemühle, Lindenallee 50</li> </ul>
Nettetal-Lobberich	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zweirad van de Stay, An St. Sebastian 40</li> <li>• Spargel- und Erdbeerhof Heymann, Dyck 75</li> <li>• Stadt Nettetal Rathaus, Doerkesplatz 11</li> <li>• Hotel Stadt Lobberich, Hochstraße 37</li> <li>• Klitsie Fahrräder, De-Ball-Straße 9</li> </ul>
Nettetal-Hinsbeck	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Café am Marienheim, Landstraße 28</li> <li>• Hotel-Restaurant Am Krickenbecker See, Krickenbecker Allee 38</li> <li>• Restaurant Secretis, Schlöp 10</li> <li>• Haus Waldesruh, Heide 7</li> <li>• Restaurant Forsthaus Hombergen, Krickenbecker Allee 7</li> </ul>
Nettetal-Kaldenkirchen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hofcafé Alt Bruch, Am Altenhof 22</li> <li>• Waldgasthaus Galgenvenn, Knorrstraße 77</li> </ul>
Nettetal-Leuth	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Restaurant Birkenhof, Heerstraße 60</li> </ul>
Nettetal-Schaag	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Restaurant Alter Braukeller, Kindt 17</li> </ul>
Schwalmtal	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gastronomie Am Heidweiher, Heidweiher 1</li> <li>• Hotel Restaurant „Mülrather Mühle“, Mülrather Mühle 2</li> <li>• Notre's Cafe und Restaurant. Inselschlösschen am Hariksee, Harikseeweg 78</li> <li>• Marktplatz Waldniel</li> </ul>
Tönisvorst	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gartenpark Borghof, Unterschelthof 23a</li> <li>• Kulturcafe Papperlapapp, Clevenstraße 15</li> <li>• NEW Kundencenter Tönisvorst, Ringstraße 1</li> </ul>
Viersen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gereonsplatz, Viersener Südstadt</li> <li>• Stadthaus Viersen, Rathausmarkt 1</li> </ul>
Willich	<ul style="list-style-type: none"> <li>• In 23 Gastronomiebetrieben existieren kostenlose E-Bike Ladmöglichkeiten (Liste unter: <a href="http://www.stadt-willich.de">www.stadt-willich.de</a>)</li> </ul>

Abb. 2.4.4-1 E-Bike-/Pedelec-Ladestationen im Kreis Viersen<sup>23</sup>

<sup>23</sup> Quelle: Kreis Viersen (2017): Der BahnRadweg Kreis Viersen.

## 2.5 Unfallgeschehen mit Radfahrereteiligung im Kreis Viersen

Die Ermittlung der Unfalldaten mit Radfahrereteiligung im Kreis Viersen erfolgt auf der Grundlage der Unfallanalyse im Zeitraum von 2013 bis 2017<sup>24</sup>. Die Unfallkategorie ergibt sich aus der Unfallschwere, die Informationen über die entstandenen Personen- und Sachschäden enthält. Nachfolgend sind sieben Kategorien aufgeführt:

- Kategorie 1: Unfall mit Getöteten
- Kategorie 2: Unfall mit Schwerverletzten
- Kategorie 3: Unfall mit Leichtverletzten
- Kategorie 4: schwerwiegender Unfall mit Sachschaden
- Kategorie 5: Sonstiger Unfall mit Sachschaden ohne Alkoholeinfluss/ berauschender Mittel
- Kategorie 6: Sonstiger Unfall mit Sachschaden unter Alkoholeinfluss/ berauschender Mittel
- Kategorie 7: Unfall mit Fahrerflucht

Insgesamt kam es im Zeitraum von 2013 bis 2017 zu knapp 2.000 Verkehrsunfällen mit 1.700 beteiligten Radfahrern im Kreis Viersen bei denen sechs Fahrradfahrer getötet wurden (Kat. 1). Die überwiegende Mehrheit der Unfälle ist jedoch der Unfallkategorie 3 zuzuordnen. Rund 1.400 Unfälle mit leicht verletzten Personen ereigneten sich in den letzten fünf Jahren. Dahinter folgt Kategorie 2 mit über 300 schwerverletzten Radfahrern.

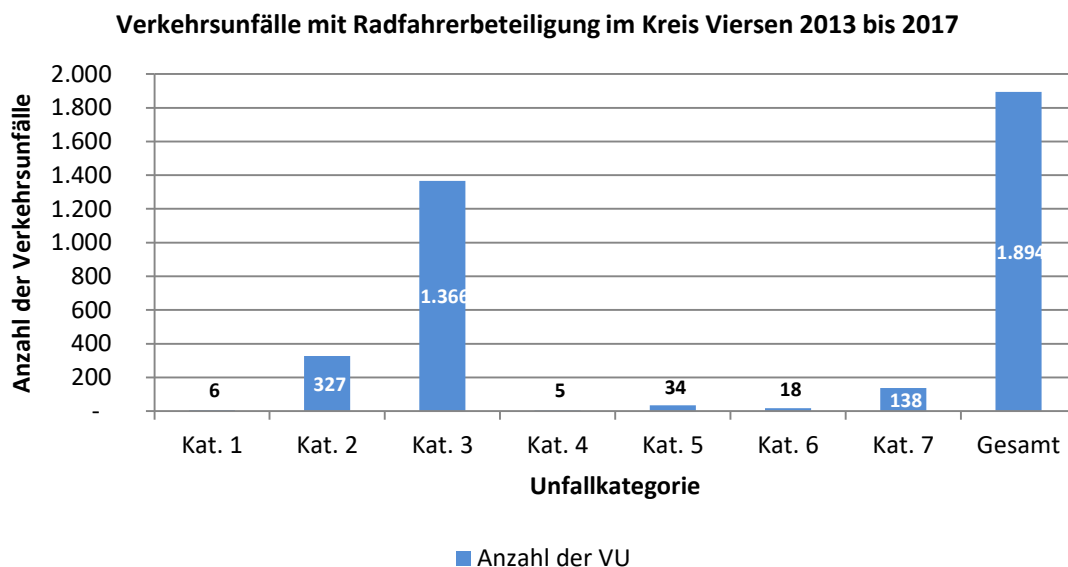


Abb. 2.5-1 Verkehrsunfälle mit Radfahrereteiligung im Kreis Viersen von 2013 bis 2017

Der Unfalltyp gibt Auskunft über die Unfallsituation. Entscheidend ist hier die verkehrstechnische Konstellation, die den Unfall bedingt. In diesem Fall sind die Unfallart, die -ursache und die Schuldfrage nicht relevant. Nachfolgend sind die Unfalltypen in sieben Kategorien untergliedert:

- Typ 1: Fahrnfall
- Typ 2: Abbiege-Unfall
- Typ 3: Einbiegen/ Kreuzen-Unfall
- Typ 4: Überschreiten-Unfall
- Typ 5: Unfall durch ruhenden Verkehr
- Typ 6: Unfall im Längsverkehr
- Typ 7: Sonstiger Unfall

<sup>24</sup> Quelle: Kreispolizeibehörde Viersen (2018): Unfälle zwischen 2013 und 2017.



Der häufigste Unfalltyp war mit über 800 Unfällen der Typ 3. Beim Einbiegen oder Kreuzen kommt es häufig durch einen Wartepflichtigen und einem Vorfahrtsberechtigten zur Kollision. Dahinter folgen mit einigem Abstand Typ 2 (347) und Typ 1 (199).

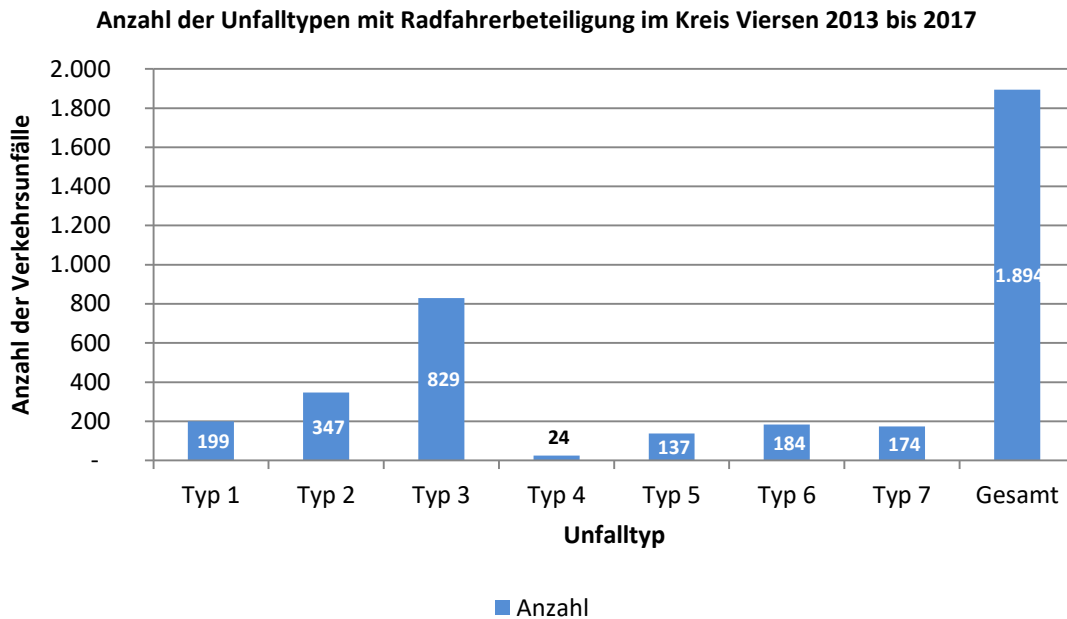


Abb. 2.5-2 Anzahl der Unfalltypen mit Radfahrerbeteiligung im Kreis Viersen von 2013 bis 2017

Die Zahl der verunglückten Personen beläuft sich auf knapp 1.800 Radfahrer im Zeitraum von 2013 bis 2017. In der Betrachtung nach Alterskohorten ist ein leichtes Übergewicht in der Klasse der 25- bis 64-jährigen festzustellen. Fast 750 verunglückte Personen gehören dieser Altersgruppe an. Es muss jedoch beachtet werden, dass die Altersspanne weit gefasst ist. Dahinter folgen mit 420 verunglückten Fahrradfahrern die Gruppe der über 65-Jährigen. Ebenfalls häufig von Unfällen betroffen sind Kinder bis 14 Jahre. Hier liegt die Zahl bei 330 Verunfallten. Die 18 bis 24-jährigen sowie die Jugendlichen zwischen 15 und 17 Jahre folgen mit 150 bzw. 146 Verunglückten dahinter.

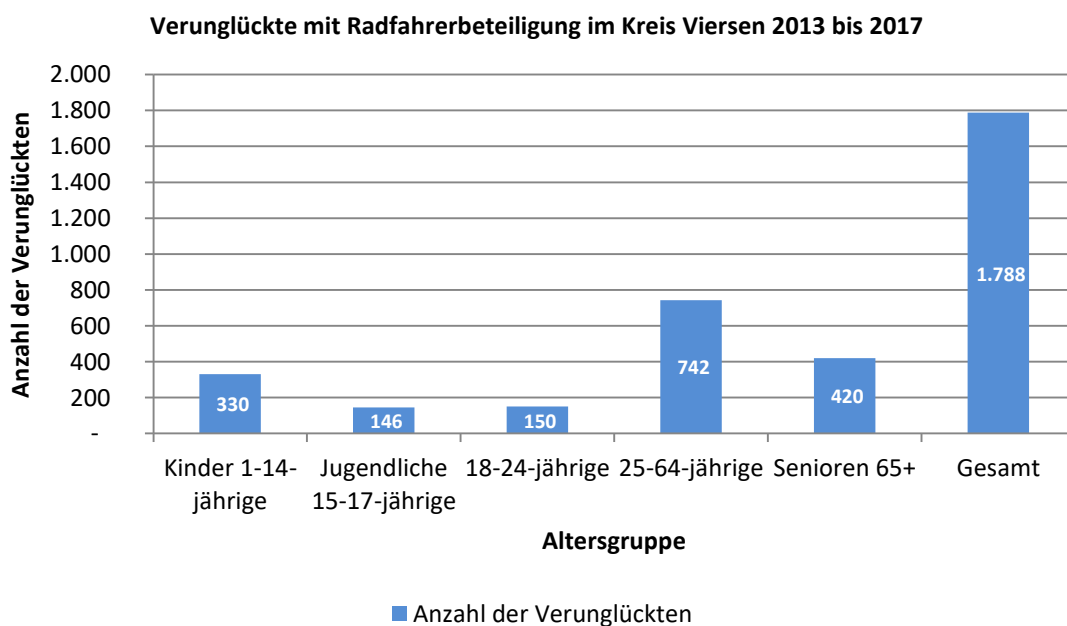


Abb. 2.5-3 Verunglückte mit Radfahrerbeteiligung im Kreis Viersen von 2013 bis 2017 nach Altersgruppen

Die knapp 2.000 Verkehrsunfälle sind nahezu ausnahmslos von Pkw- und Radfahrern verursacht worden. Ein leichtes Übergewicht besteht hier mit 962 Verursachern bei den Pkw-Fahrern gegenüber 752 Verursachern auf Seiten der Radfahrer. Weitere 48 Personen waren mit dem Pedelec unterwegs und lösten einen Verkehrsunfall aus.

In der Unterteilung der Unfallverursacher nach Altersgruppen sticht die Kohorte der 25- bis 64-jährigen mit knapp 900 Personen hervor. Dahinter folgen die Senioren mit 360 sowie die Kinder bis 14 Jahre und die 18- bis 24-jährigen mit jeweils 167 Personen.

Bezüglich der Verortung der Unfälle weist die Kreispolizei darauf hin, dass sich der überwiegende Teil an Unfällen in den innerörtlichen Lagen ereignet hat. Für den Erhebungszeitraum sind kaum außerörtliche Unfallschwerpunkte auszumachen (vgl. Abb. 2.5-4). Nichtsdestotrotz ist die Zahl der Verkehrsunfälle mit Radfahrerbeteiligung hoch (1.894). Im Schnitt wurde jährlich ein Radfahrer getötet. Die häufigste Unfallsituation war das Einbiegen bzw. Kreuzen zweier Verkehrsteilnehmer, die fast ausnahmslos zu den Pkw- und Radfahrern gehören.

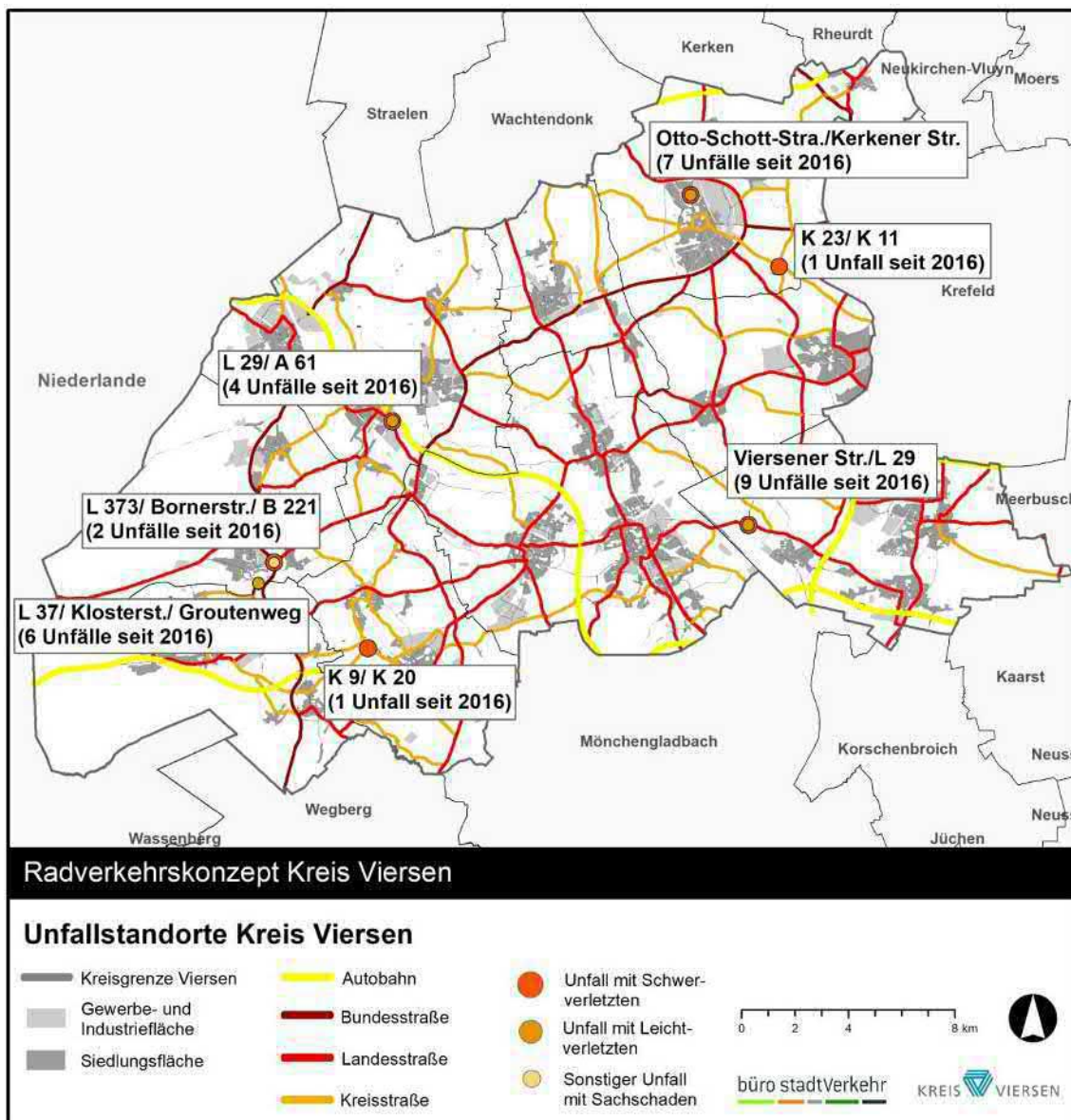


Abb. 2.5-4 Ausgewählte Unfallstandorte im Kreis Viersen

## 2.6 Fahrradfreundlicher Kreis Viersen (AGFS-Mitgliedschaft)

Seit dem Jahr 2007 ist der Kreis Viersen Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS). Darüber hinaus ist die Stadt Kempen bereits seit dem Jahr 1998 Mitglied in der AGFS. Im Jahr 2014 wurde der Kreis erneut als fußgänger- und fahrradfreundlicher Kreis ausgezeichnet. Durch die Mitgliedschaft bestehen für bestimmte Maßnahmen (u.a. Öffentlichkeitsarbeit und Haushaltsbefragung) verbesserte Förderbedingungen beim Land NRW und der Kreis profitiert durch den AGFS-Erfahrungsaustausch sowie die AGFS-Fachkonferenzen und kostenfreien AGFS-Materialien. Seit der Aufnahme in die AGFS NRW e.V. konnte bereits eine Vielzahl an Projekten und Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs realisiert werden. Hierzu zählen u.a. folgende Punkte:

- Kreisweite Vereinheitlichung der Radwanderbeschilderung gemäß Landesstandard NRW (2009) inkl. regelmäßiger Wartung über den Kreis seit 2010 (
- Ausbau des Radwegenetzes an Kreisstraßen, zum Teil mit Querungshilfen (u.a. K2, K4, K9, K13, K27) sowie grundlegende Radweg-Erneuerungen gemäß dem TÜV-zertifiziertem Erhaltungsmanagementsystem für Kreisstraßen
- Regelmäßige Neuauflagen der Radwanderkarte des Kreises Viersen (zuletzt 2019)
- Einrichtung des Arbeitskreises „Radverkehr im Kreis Viersen“ (mit Vertretern der Städte und Gemeinden, der Kreispolizei, des Landesbetriebs Straßenbau NRW sowie des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club NRW e.V. – ADFC - und Niederrhein Tourismus GmbH)
- Ausarbeitung der „Radrouten des Monats im Kreis Viersen“ in Kooperation mit dem ADFC sowie jährliche Tourenhefte
- Auszeichnung der Themenroute „Fietsallee am Nordkanal“ zur „Radroute des Jahres 2009 in Nordrhein-Westfalen“
- Einführung des touristischen Fahrradverleihsystems „NiederrheinRad“ durch die Niederrhein Tourismus GmbH (seit 2010)
- Kontinuierliche Verkehrssicherheitsarbeit (u.a. Projekt VORKIDS)
- Ausschilderung der neuen Themenroute „BahnRadweg Kreis Viersen“ im Jahr 2012 und regelmäßige Neuauflagen von Informationsbroschüren und Flyern ([www.bahnradweg.kreis-viersen.de](http://www.bahnradweg.kreis-viersen.de))
- Seit 2014 jährliche Teilnahme der Mitarbeiter der Kreisverwaltung an der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ der AOK und des ADFC mit Preisen des Betrieblichen Gesundheitsmanagements des Kreises; seit 2019 überführt in die kreiseigene „Jobradeln“-Aktion
- Kreisweite Einführung des Radknotenpunktsystems 2015 sowie regelmäßige Neuauflagen der Radknotenpunktkarte (zuletzt 2019)
- Durchführung einer Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten 2016/2017
- Jährliche Teilnahme des Kreises Viersen gemeinsam mit den kreisangehörigen Städten und Gemeinden an der Kampagne „STADTRADELN“ des Klima-Bündnisses (seit 2017)
- Aufstellung eines kreisweiten Radverkehrskonzeptes als Klimaschutzteilkonzept 2018/2019

### 3 Energie- und CO<sub>2</sub>-Bilanz

Verkehr gehört seit vielen Jahren zu den wesentlichen – in der Vergangenheit zudem überproportional wachsenden – städtischen und regionalen Kohlendioxid-Quellen. Ein Großteil der CO<sub>2</sub>-Reduktion wird in naher Zukunft durch veränderte Motoren- und Antriebstechniken im Bereich des MIV und ÖPNV erreichbar sein. Doch auch insbesondere durch lokale Maßnahmen vor Ort können weitere CO<sub>2</sub>-Einsparungen in Form von Verbesserungen im Bereich des Radverkehrs erreicht werden.

Im Jahr 2013 haben der Kreis Viersen sowie die Städte Viersen und Tönisvorst sowie den Gemeinden Grefrath und Niederkrüchten gemeinsam ein integriertes Klimaschutzkonzept verfasst. In diesem Konzept werden Handlungsbedarfe zur Minderung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes ermittelt sowie weitere Schritte zur Intensivierung und Bündelung der Klimaschutzaktivitäten im Kreisgebiet dargelegt.<sup>25</sup> Auch die Fahrradmobilität wird in diesem Konzept thematisiert. Das hier vorliegende Radverkehrskonzept für den Kreis Viersen konkretisiert und vertieft als sog. Klimaschutzteilkonzept den Themenbereich Radverkehr für den Kreis Viersen.

Für die vom Fördermittelgeber geforderte Energie- und CO<sub>2</sub>-Bilanz werden im vorliegenden Radverkehrskonzept Verkehrsverflechtungen zwischen den Städten und Gemeinden innerhalb des Kreises Viersen und den angrenzenden Kommunen aufgezeigt. Mittel- bis langfristig ist eine Veränderung des Modal Splits zugunsten von emissionsfreien oder -ärmeren Mobilitätsformen notwendig. Dies kann erreicht werden, indem die Alternativen zum motorisierten Individualverkehr in ihrer Attraktivität, Bekanntheit und Verfügbarkeit gesteigert werden. Hier wird aufbauend auf die CO<sub>2</sub>-Bilanz für den Ist-Zustand sowie für die Nullprognose 2035 ein Zielszenario für den Radverkehr entwickelt, das aufgezeigt, welche interkommunalen Verlagerungseffekte zugunsten des Radverkehrs und Einsparungen im Verkehrsbereich lokal vor Ort erreicht werden können.

#### 3.1 Nachfrage im interkommunalen Verkehr

Die Nachfrage im interkommunalen Verkehr bildet die Grundlage für die Berechnung der CO<sub>2</sub>-Belastungen im Kreis Viersen. Sie setzt sich aus Pendlerdaten von IT.NRW (2018) für den Berufsverkehr sowie dem Anteil an interkommunalem Verkehr gemäß der Haushaltsbefragung (HHB) des Kreises Viersen aus dem Jahr 2016 und der Straßenverkehrszählung (SVZ) an Bundes- und Landesstraßen 2015 zusammen.

Der aus der HHB ermittelte durchschnittliche Radverkehrsanteil auf interkommunalen Wegen fällt mit 10% aus Gutachtersicht recht hoch aus. Die SVZ-Daten 2015 bilden einen Radverkehrsanteil auf den überörtlichen Radwegen von ca. 2 % ab. Die Diskrepanz zwischen beiden ermittelten Radverkehrsanteilen resultiert zum einen daraus, dass in der HHB 2016 sämtliche Fahrtzwecke auf interkommunalen Wegen mit dem Fahrrad betrachtet wurden, die deutlich geringere Distanzen für den Radverkehr aufweisen. Zum anderen waren die sehr guten Witterungsverhältnisse im Erhebungszeitraum mit ausschlaggebend für eine hohe Fahrradnutzung. Hinzu kommt, dass an Mobilitätsbefragungen erfahrungsgemäß radaffinere Personen teilnehmen, wodurch der Radverkehrsanteil etwas über dem realen Wert liegt. Aus diesen vorgenannten Gründen wurde für die Berechnung der Energie- und CO<sub>2</sub>-Bilanz der interkommunale Radverkehrsanteil von ca. 2 % aus der SVZ 2015 als Grundlage genommen. Nicht enthalten in dieser Bilanzdarstellung sind die Binnenverkehre innerhalb der Kommunen.

Nachfolgend sind in der Abbildung 3.1-1 die Pendlerzahlen im interkommunalen Verkehr für alle Verkehrsmittel und Fahrtzwecke an einem normalen Werktag von Montag bis Freitag aufgeführt. Die stärksten Pendlerverflechtungen bestehen zwischen Viersen – Mönchengladbach, Tönisvorst – Krefeld, Kempen – Krefeld sowie Nettetal – Viersen und Willich – Krefeld.

<sup>25</sup> Quelle: Kreis Viersen (2013): Klimaschutzkonzept für den Kreis Viersen und die Städte Tönisvorst und Viersen sowie die Gemeinden Grefrath und Niederkrüchten.



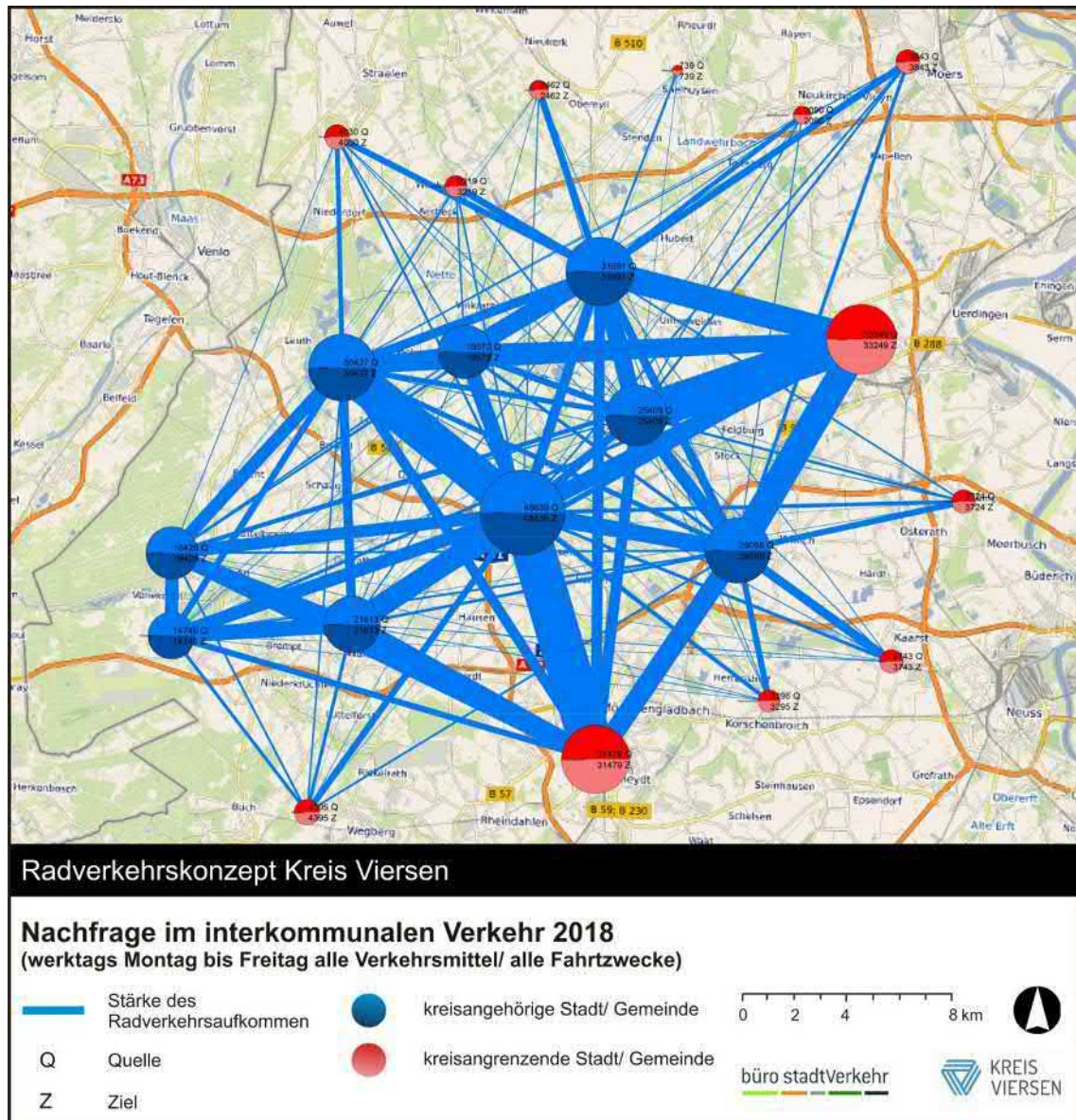


Abb. 3.1-1 Nachfrage im interkommunalen Verkehr werktags Montag bis Freitag 2018 (alle Verkehrsmittel/ alle Fahrtzwecke)

In der darauf folgenden Abbildung 3.1-2 sind die interkommunalen Pendlerverflechtungen ausschließlich im Radverkehr abgebildet. Die stärksten Pendlerverflechtungen bestehen auch hier auf den Relationen Viersen – Mönchengladbach, Tönisvorst – Krefeld, Kempen – Krefeld und Willich – Krefeld. Hinzu kommen die Radwegeverbindungen Viersen – Schwalmtal, Kempen – Tönisvorst sowie Tönisvorst – Willich und die Achse Nettetal – Grefrath – Kempen.



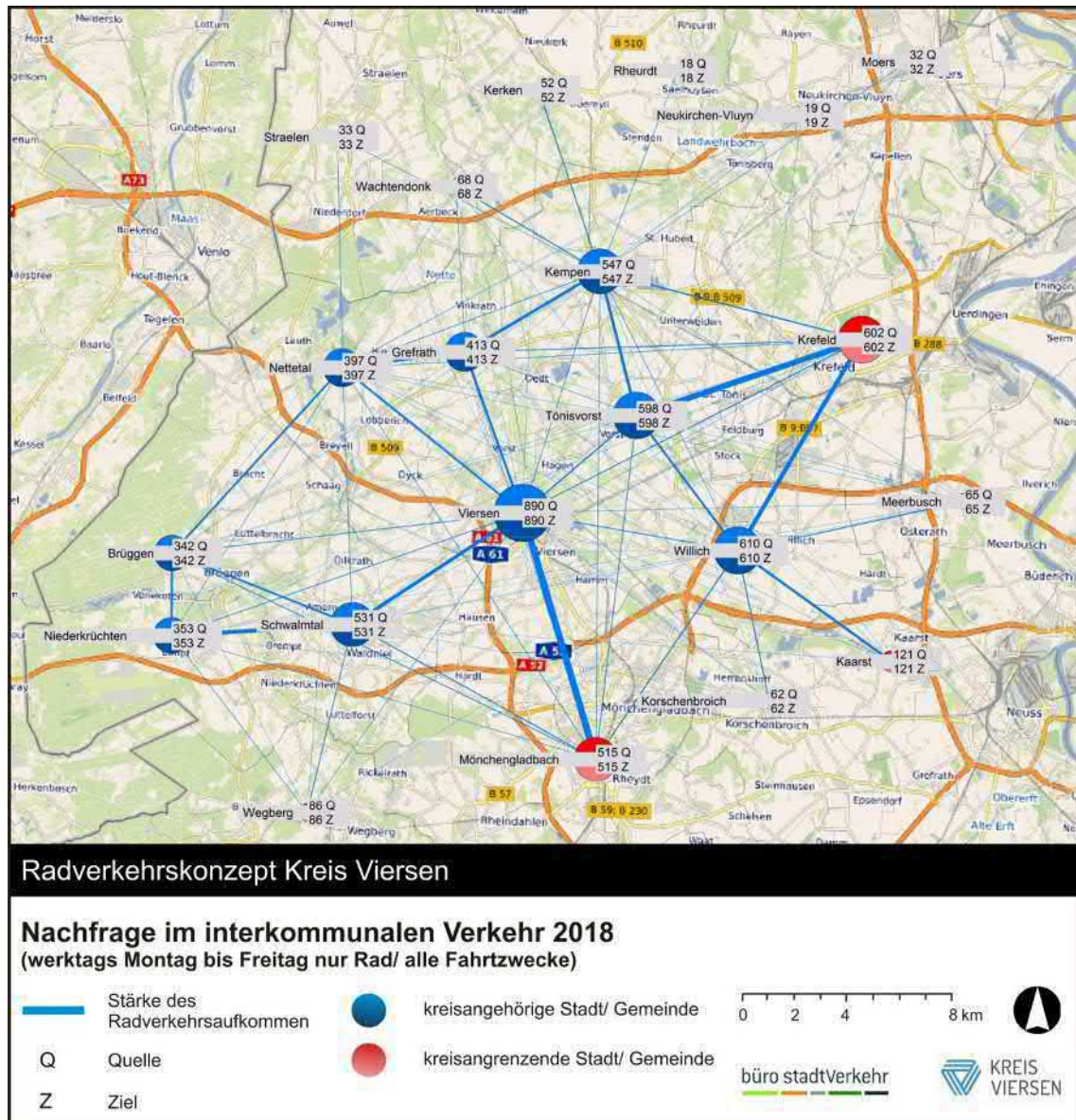


Abb. 3.1-2 Nachfrage im interkommunalen Verkehr werktags Montag bis Freitag 2018 (nur Rad/ alle Fahrtzwecke)

### 3.2 CO<sub>2</sub>-Aufkommen im interkommunalen Verkehr

Aufbauend auf der Nachfrage im interkommunalen Verkehr wird eine detaillierte Berechnung der CO<sub>2</sub>-Bilanz durchgeführt, um die Potenziale für den Radverkehr auf interkommunalen Wegebeziehungen zu bestimmen. Zur Ermittlung der CO<sub>2</sub>-Bilanz wird das Territorialprinzip angewendet, das heißt, es wird nur der Verkehr betrachtet, der von der Bevölkerung im Kreis Viersen erzeugt wird (Binnen- und Auspendlerverkehr). Die Aufnahme des Einpendlerverkehrs erfolgt auf Basis der verfügbaren Pendlerdaten.

Für die Abschätzung des verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Aufkommens wurden folgende Berechnungsgrundlagen gewählt:

- Nachfrage im interkommunalen Verkehr
- Wege pro Tag in beide Richtungen mit allen Verkehrsmitteln
- Personenkilometer (Pkm)-Aufwand: gemittelte Entfernung zwischen den Kommunen (von Mitte zur Mitte der jeweiligen Kommune)
- 300 Tage Hochrechnung auf ein Jahr

- CO<sub>2</sub>-Werte pro km (gemittelte Werte des BMU für den Personenverkehr<sup>26</sup>):
- 145 g pro Pkm im MIV für 2018 und Reduktion auf 105 g pro Pkm ab 2035 (höhere Motorenentwicklung, höherer Pkw-Anteil usw.)
- 75 g pro Pkm im ÖPNV/ SPNV für 2018 und Reduktion auf 70 g pro Pkm im ÖPNV ab 2035 (höherer Anteil Elektrobusse und bessere Motoren)

In Abbildung 3.2-1 werden die Ergebnisse der CO<sub>2</sub>-Belastungen im interkommunalen Verkehr im Kreis Viersen dargestellt. Dargelegt werden das Wegeaufkommen pro Werktag, der Personenkilometer-Aufwand im Jahr und der CO<sub>2</sub>-Verbrauch im Jahr. Insgesamt wird bei der Berechnung nur der Personenverkehr berücksichtigt, der Güterverkehr findet bei dieser Methode hingegen keine Berücksichtigung. Der Binnenverkehr bezieht sich auf die Pendler zwischen den Städten und Gemeinden innerhalb des Kreises Viersen, der Ziel- und Quellverkehr auf die Ein- und Auspendler über die Kreisgrenzen hinweg in die benachbarten Kommunen.

	Wegeaufkommen pro Werktag (Mo-Fr)			Pkm-Aufwand in Tsd. pro Jahr			CO <sub>2</sub> -Verbrauch in Tonnen pro Jahr				
	Binnenverkehr im Kreis	Ziel- und Quellverkehr über Kreis hinweg	Gesamtverkehr	Binnenverkehr im Kreis	Ziel- und Quellverkehr über Kreis hinweg	Gesamtverkehr	Binnenverkehr im Kreis	Ziel- und Quellverkehr über Kreis hinweg	Gesamtverkehr	Differenz zum Bestand	Differenz zum Bestand in %
Bestand 2018	144.400	196.600	341.000	452.300	761.800	1.214.100	59.300	100.800	160.100		
Prognose 2035 ohne Motorenverbesserung	137.600	194.300	332.000	432.500	749.000	1.181.500	56.700	99.100	155.800	-4.300	-2,7%
Prognose 2035 mit Motorenverbesserung	137.600	194.300	332.000	432.500	749.000	1.181.500	42.000	73.500	115.500	-44.600	-27,8%

Abb. 3.2-1 CO<sub>2</sub>-Belastungen im interkommunalen Verkehr Bestand 2018 und Prognosejahr 2035

Folgende Werte können aus der obigen Abbildung festgehalten werden:

- ⇒ **CO<sub>2</sub>-Verbrauch 2018:** 160.100 Tonnen im Jahr (nur Personenverkehr)
- ⇒ **CO<sub>2</sub>-Verbrauch 2035 ohne Motorenverbesserung:** 155.800 Tonnen pro Jahr (nur Personenverkehr) → Abnahme um 2,7% gegenüber 2018
- ⇒ **CO<sub>2</sub>-Verbrauch 2035 mit Motorenverbesserung:** 115.500 Tonnen pro Jahr (nur Personenverkehr) → Abnahme um 27,8% gegenüber 2018

### 3.3 Zielszenario für die Radverkehrsentwicklung

Mittel- bis langfristig sind durch lokale Maßnahmen vor Ort CO<sub>2</sub>-Einsparungen in Form von Verbesserungen im Bereich des Radverkehrs möglich. Eine Veränderung des Modal-Splits zugunsten von emissionsfreien oder -ärmeren Mobilitätsformen ist notwendig. Dies kann erreicht werden, indem die Alternativen zum motorisierten Individualverkehr in ihrer Attraktivität, Bekanntheit und Verfügbarkeit gesteigert werden.

Aufbauend auf der CO<sub>2</sub>-Bilanz für den Ist-Zustand sowie der Nullprognose 2035 wurden Szenarien mit unterschiedlichen Strategieansätzen für den Fuß- und Radverkehr erarbeitet: Szenario 1: *Optimierung des Radverkehrs*, Szenario 2: *Radverkehr als wichtiger Träger*

<sup>26</sup> Quelle: Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit 2019. Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld „Kommunalrichtlinie“.

des Umweltverbundes, Szenario 3: Radverkehr als wichtiger Impulsgeber für den Klimaschutz. Die drei Szenarien unterscheiden sich hinsichtlich ihrer strategisch-inhaltlichen Zielsetzungen:

Szenario 1 beinhaltet:

- punktuelle Verbesserungen der Radverkehrsinfrastruktur (wie z.B. Verkehrssicherheitsaspekte)
- Optimierung der Verbindung in die benachbarten Oberzentren Mönchengladbach und Krefeld.

Szenario 2 beinhaltet:

- Verfolgung des Leitbildes „Radverkehr als System“ des Nationalen Radverkehrsplanes
- der Radverkehr wird auf stark frequentierten Routen, wie z. B. in Richtung Mönchengladbach und Krefeld und Krefeld-Kempen-Grefrath-Nettetal-Venlo in Form von Rad-schnellwegen bzw. Radvorrangrouten verbessert,
- Anpassungen der Radinfrastruktur hinsichtlich der Anforderungen an E-Bikes/ Pedelecs
- Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie
- Schließung von Radnetzlücken und
- Stärkung von Radserviceangeboten (u.a. Bereitstellung sicherer und komfortabler Radabstellanlagen an bedeutsamen Zielgebieten)
- breite Öffentlichkeitsarbeit im Radverkehr

Das Szenario 3 beinhaltet:

- Über die Punkte des Szenarios 2 hinausgehend: Stärkung des gesamten Radverkehrsnetzes, welches auf allen bedeutsamen Relationen in die benachbarten Oberzentren aber auch innerhalb des Kreisgebietes zwischen den Städten und Gemeinden Rad-schnellwege/ -vorrangrouten vorsieht und
- flächige Radserviceangebote (u.a. ein großflächiges Netz an Radabstellanlagen an sämtlichen Zielen im Kreisgebiet)

Im Rahmen der Arbeitsgruppensitzungen wurde das Szenario 2, welches den *Radverkehr als wichtigen Träger des Umweltverbundes* sieht, als Zielszenario ausgewählt. Dieses beinhaltet zum einen die Stärkung des Radverkehrs auf frequentierten Achsen u.a. in die benachbarten Oberzentren Mönchengladbach und Krefeld, die vor allem im Berufsverkehr eine entscheidende Rolle spielen, und zum anderen die infrastrukturellen Anpassungen hinsichtlich der steigenden Zahl an E-Bikes/ Pedelecs im Kreisgebiet, die neben dem Aspekt der Verkehrssicherheit auch das Thema sichere Radabstellanlagen an bedeutsamen Zielgebieten umfasst. Des Weiteren sind Aspekte wie beispielsweise das Leitbild "Radverkehr als System" des Nationalen Radverkehrsplan<sup>27</sup> im Zielszenario inbegriffen. Neben einer fahrradfreundlichen Infrastruktur sind Themen wie eine breite Öffentlichkeitsarbeit sowie Service und Dienstleistungen (z.B. sichere und dem Stand der Technik entsprechende Radabstellanlagen) von Bedeutung. Das Zielszenario 2 wird in der Arbeitsgruppe als realistisch umsetzbar innerhalb des Prognosezeitraumes angesehen. Dem Zielszenario 2 obliegen Verlagerungspotenziale vom MIV auf den Radverkehr, die in den nachstehenden Abbildungen mit Zahlen zum Wegeaufkommen pro Werktag (Mo-Fr) sowie zum jährlichen Pkm-Aufwand und CO<sub>2</sub>-Verbrauch unterfüttert werden.

In der unten stehenden Abbildung sind die CO<sub>2</sub>-Belastungen im Binnenverkehr innerhalb des Kreises und im kreisübergreifenden Verkehr (Ziel- und Quellverkehr) für den Bestand 2018, der Prognose 2035 ohne Motorenverbesserung und dem Zielszenario 2 für das Jahr 2035 dargestellt. Der CO<sub>2</sub>-Verbrauch ergibt sich aus dem täglichen Wegeaufkommen (Mo-Fr) und den jährlich gefahrenen Kilometern.

<sup>27</sup> Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVI) 2012: Nationaler Radverkehrsplan 2020. Den Radverkehr gemeinsam weiterentwickeln. 2. Auflage. Berlin.

	Wegeaufkommen pro Werktag (Mo-Fr)			Pkm-Aufwand in Tsd. pro Jahr			CO <sub>2</sub> -Verbrauch in Tonnen pro Jahr				
	Binnenverkehr im Kreis	Ziel- und Quellverkehr über Kreis hinweg	Gesamtverkehr	Binnenverkehr im Kreis	Ziel- und Quellverkehr über Kreis hinweg	Gesamtverkehr	Binnenverkehr im Kreis	Ziel- und Quellverkehr über Kreis hinweg	Gesamtverkehr	Differenz zur Prognose 2035	Differenz zur Prognose 2035 in %
Bestand 2018	144.400	196.600	341.000	452.300	761.800	1.214.100	59.300	100.800	160.100		
Prognose 2035 ohne Motorenverbesserung	137.600	194.300	332.000	432.500	749.000	1.181.500	56.700	99.100	155.800	-4.300	-2,7%
Zielszenario 2 für das Jahr 2035	137.600	194.300	332.000	432.500	749.000	1.181.500	56.200	97.800	153.900	-1.800	-1,2%

Abb. 3.3-1 CO<sub>2</sub>-Belastungen im interkommunalen Verkehr Bestand 2018 und Zielszenario 2 für das Jahr 2035

Zusätzlich zu den knapp 3% CO<sub>2</sub>-Einsparungen für das Prognosejahr 2035 ohne Motorenverbesserung ergeben sich für das Zielszenario 2 weitere 1,2 % CO<sub>2</sub>-Reduktion im interkommunalen Verkehr, die aus einer Verlagerung der Pendler vom MIV auf den Radverkehr resultieren. Darüber hinaus sind zusätzliche Emissionseinsparungen durch Verlagerungen vom MIV auf das Fahrrad im rein kommunalen Verkehr, d.h. innerhalb der Gemeinden und Städte, zu erwarten, die in der Abb. 3.3-1 nicht berücksichtigt worden sind. Insgesamt wird im Prognosejahr 2035 von einer generellen Abnahme der täglichen Wege und der gefahrenen Kilometer ausgegangen, da für den Kreis Viersen eine leichte Bevölkerungsabnahme prognostiziert wird.

Die Verlagerung des täglichen Wegeaufkommens auf die einzelnen Verkehrsmittel schlägt sich in einer Zunahme des Radverkehrs bei gleichzeitiger MIV-Reduktion nieder. Im Gesamtverkehr verdoppelt sich nahezu das Wegeaufkommen im Radverkehr. Die größten Verlagerungen finden dabei auf den Pendlerachsen über die Kreisgrenzen hinweg in die benachbarten Oberzentren statt. Bei der Betrachtung des Modal-Splits ist wie schon beim täglichen Wegeaufkommen eine beinahe Verdoppelung des Radverkehrsanteils im Pendlerverkehr auszumachen (von 1,9 % auf 3,4 %). Der größte „Sprung“ wird dabei auf den Radwegeverbindungen über die Kreisgrenze hinaus erzielt (von 1,7 % auf 3,7 %).



## 4 Erarbeitung einer Netzkonzeption für den Alltagsradverkehr

Grundlegendes Ziel der Erarbeitung einer kreisweiten Netzkonzeption ist es, ein sicheres, lückenloses, direktes und flächendeckendes Radverkehrsnetz für den Alltagsradverkehr zwischen den kreisangehörigen Städten und Gemeinden sowie in die kreisangrenzenden Kommunen zu schaffen und dabei eine gute Erreichbarkeit von bedeutenden Quellen und Ziel-Einrichtungen (z.B. bedeutsame Arbeitsplatzstandorte etc.) sicherzustellen.

Auf der Grundlage des in Kapitel 3 vorgestellten Zielszenarios im Kreis Viersen wird im Folgenden auf Basis von bestimmten Kriterien ein idealisiertes kreisweites Wunschlinienetz entwickelt, welches dann auf das vorhandene Straßen- und Bahnradwegenetz umgelegt wird. Aus einer gewichteten Gesamtbewertung der Einzelkriterien ergeben sich für die unterschiedlichen Radwegebeziehungen verschiedene Potenziale, die die Einstufung in unterschiedliche Wegekategorien zur Folge haben (Entwicklung einer Netzkonzeption mit Haupt-, Neben- und Ergänzungsradwegen). Jede Wegekategorie wird dann mit definierten Qualitätsstandards hinterlegt. Im Anschluss erfolgt anhand dieser Qualitätsstandards die Analyse der Radwege auf der entwickelten Netzkonzeption zwecks Ermittlung von Mängeln für das überörtliche Radverkehrsnetz im Kreis Viersen.

Im Fokus der Netzkonzeption stehen dabei Wegelängen von bis zu 10 km, die mit einem normalen Fahrrad als gut zu bewältigende Distanzen für den Alltagsradverkehr angesehen werden. Diese Annahme deckt sich mit den Ergebnissen aus Kapitel 2.3. Aufgrund des steigenden Anteils an Pedelecs und E-Bikes können zukünftig auch längere Distanzen pro Strecke (z.B. 15 km) als realistisch angenommen werden. Dieser Ansatz wird für die jeweiligen Kommunen grafisch im Anhang des Berichtes veranschaulicht (vgl. Abbildung A-2 bis A-10 im Anhang). Für den vorliegenden Bericht wurde der 10 km Radius als Maßstabsgröße angelegt.

Die Verbindungen zwischen den Kommunen im Kreis Viersen und den Niederlanden können aufgrund einer zu geringen verwertbaren Datengrundlage aus der HHB 2016 zum Alltagsverkehr nicht mit in die Bewertung aufgenommen werden. Zum Zeitpunkt der Konzepterstellung lagen keine adäquaten statistischen Daten zum grenzüberschreitenden Verkehr vor. Die Potenziale des Grenzverkehrs wurden daher aus Gutachtersicht abgeschätzt.

### 4.1 Ableitung des interkommunalen Wunschlinienetzes

Grundlage der Erarbeitung einer Netzkonzeption bildet zunächst die Erstellung eines Wunsch-Luftlinienetzes, welches auf Basis einer gewichteten Gesamtbewertung der vier Kriterien „Pendlerverflechtungen“, „Radverkehrsaufkommen“, „Verbindungen Zentrale Orte“ und „Radpotenziale“ zwischen den Gemeinden und Städten sowie kreisangrenzender Kommunen hergeleitet wurde. Zunächst werden diese genannten Einzelkriterien getrennt voneinander betrachtet. Mithilfe einer gewichteten Gesamtbetrachtung aller vier Kriterien werden unterschiedlich hohe Potenziale zwischen den kreisangehörigen Städten und Gemeinden sowie den Nachbarkommunen herausgearbeitet (Potentialabschätzung). Die Betrachtung der Einzelkriterien ist im Detail dem Anhang zu entnehmen (vgl. Abbildung A-11 bis A-15 im Anhang).

#### Gewichtung

Für die Herleitung des Wunschlinienetzes wurden die Ergebnisse der vier Einzelkriterien *Pendlerverflechtungen*, *Radverkehrsaufkommen*, *Verbindungen Zentrale Orte* und *Radpotenziale* mit Gewichtungen versehen und gesamt betrachtend bewertet. In Abstimmung mit dem Kreis und der Arbeitsgruppe wurde folgende Gewichtung der einzelnen Ergebnisse als zielführend erachtet:

- Pendlerverflechtungen: 30 %



- Radverkehrsaufkommen: 30 %
- Verbindungen Zentrale Orte: 25 %
- Radpotenziale: 15 %

Eine hohe Gewichtung (30%) erhalten die Ergebnisse der Pendlerverflechtungen zwischen den Gemeinden und Städten ein, da die aktuell bestehenden Pendlerzahlen ein zentraler und herausragender Kennwert für das Nutzungsmaß einer Wegebeziehung im Alltagsverkehr zwischen Wohn- und Arbeitsort darstellen.

Das Radverkehrsaufkommen wird ebenfalls mit 30 % gewichtet. Hier ist das bereits aktuell bestehende Radwegeaufkommen abgebildet.

Die Wegebeziehungen zwischen den „Zentralen Orten“ erhalten auch eine relativ hohe Gewichtung mit 25%, da sie für den zielorientierten Alltagsradverkehr eine zentrale Verbindungsbedeutung je nach ihrer raumordnerischen Funktion haben (Verbindung OZ-MZ, MZ-MZ, MZ-GZ, GZ-GZ) haben. Das Zentrale-Orte-System bildet gemäß den technischen Regelwerken die zentrale Basis für die Ermittlung der Bedeutung interkommunaler Verbindungen.

Die Ergebnisse der künftigen Radpotenziale fließen mit einer geringeren Gewichtung in das Gesamtergebnis ein, da künftig u.a. gemäß der Bevölkerungsprognose von einer leichten Bevölkerungsabnahme und weniger zurückgelegten Wegen ausgegangen werden.

#### **Tabellarische Gesamtbewertung**

Die abschließende Gesamtbewertung der interkommunalen und kreisübergreifenden Radverkehrsverbindungen ist in der nachfolgenden Abbildung 4.1-1 dargelegt.

Bewertung insgesamt																						
	Nr.	Brüggen	Grefrath	Kempen	Nettetal	Niederkrüchten	Schwalmtal	Tönisvorst	Viersen	Willich	Straelen	Wachtendonk	Kerken	Rheurd	Neukirchen-Vluyn	Moers	Krefeld	Meerbusch	Kaarst	Korschenbroich	Mönchengladbach	Wegberg
Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
Brüggen	1		5	5	3	3	3	5	4	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	3	4
Grefrath	2	5		2	3	5	5	4	2	4	5	4	5	5	5	5	3	5	5	5	3	5
Kempen	3	5	2		3	5	5	2	3	4	4	3	3	4	4	4	2	5	5	5	3	5
Nettetal	4	3	3	3		4	3	4	3	4	4	5	5	5	5	5	3	5	5	5	3	5
Niederkrüchten	5	3	5	5	4		2	5	4	4	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	3	4
Schwalmtal	6	3	5	5	3	2		5	2	4	5	5	5	5	5	5	3	5	5	5	3	4
Tönisvorst	7	5	4	2	4	5	5		3	2	5	5	5	5	5	4	1	4	5	5	3	5
Viersen	8	4	2	3	3	4	2	3		3	4	5	5	5	5	5	3	4	4	4	1	4
Willich	9	5	4	4	4	4	4	2	3		5	5	5	5	5	4	2	3	2	3	3	5
Straelen	10	5	5	4	4	5	5	5	4	5												
Wachtendonk	11	5	4	3	5	5	5	5	5	5												
Kerken	12	5	5	3	5	5	5	5	5	5												
Rheurd	13	5	5	4	5	5	5	5	5	5												
Neukirchen-Vluyn	14	5	5	4	5	5	5	5	5	5												
Moers	15	5	5	4	5	5	5	4	5	4												
Krefeld	16	4	3	2	3	4	3	1	3	2												
Meerbusch	17	5	5	5	5	5	5	4	4	3												
Kaarst	18	5	5	5	5	5	5	5	4	2												
Korschenbroich	19	5	5	5	5	5	5	5	4	3												
Mönchengladbach	20	3	3	3	3	3	3	3	1	3												
Wegberg	21	4	5	5	5	4	4	5	4	5												

Kategorie	Gewichtung	Bewertungs-skala
Pendlerverflechtungen	30%	1
Radverkehrsaufkommen	30%	2
Verbindungen Zentrale Orte	25%	3
Radpotenziale	15%	4
		5

Abb. 4.1-1 Gesamtbewertung der interkommunalen und kreisübergreifenden Radverkehrsverbindungen auf deutscher Seite

### Überführung der Gesamtbewertung in das grafische Wunschliniennetz

Die Ergebnisse der Gesamtbewertung der interkommunalen und kreisübergreifenden Radverkehrsverbindungen werden nun in das grafische Wunschliniennetz für den Kreis Viersen überführt (Potenzialabschätzung; s. Abbildung 4.1-2). Alle Beziehungen von „sehr gut (1)“ bis hin zu „ausreichend (4)“ werden als Radverkehrsverbindungen mit Potenzial in dem grafischen Wunschliniennetz dargestellt. Auch die jeweilige Farbgebung aus der Gesamtbewertung (Abbildung 4.1-1) findet sich in der grafischen Karte zum Wunschliniennetz wieder.

Dabei ist zu beachten, dass die Bewertungen der Verbindungen zwischen den Kommunen im Kreis Viersen und den Städten Venlo und Roermond aufgrund von fehlenden adäquaten grenzüberschreitenden Daten aus Gutachtersicht einer Abschätzung unterzogen wurden.

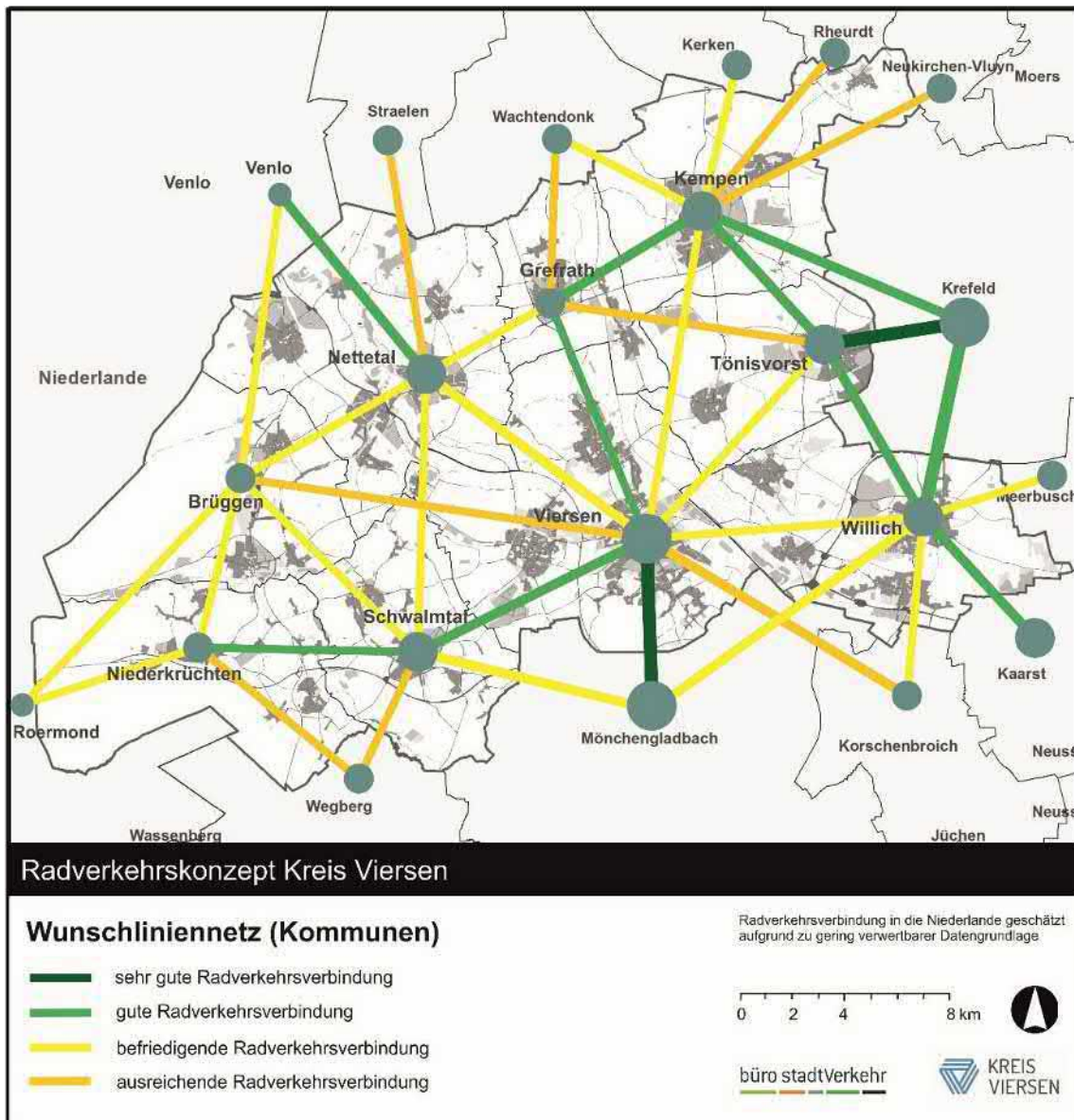


Abb. 4.1-2 Wunschliniennetz Kreis Viersen nach Kommunen

Für eine differenziertere Betrachtung der wesentlichen Quellen und Ziele wurde das Wunschliniennetz nach Kommunen auf die Ebene der Stadt- und Ortsteile heruntergebrochen.

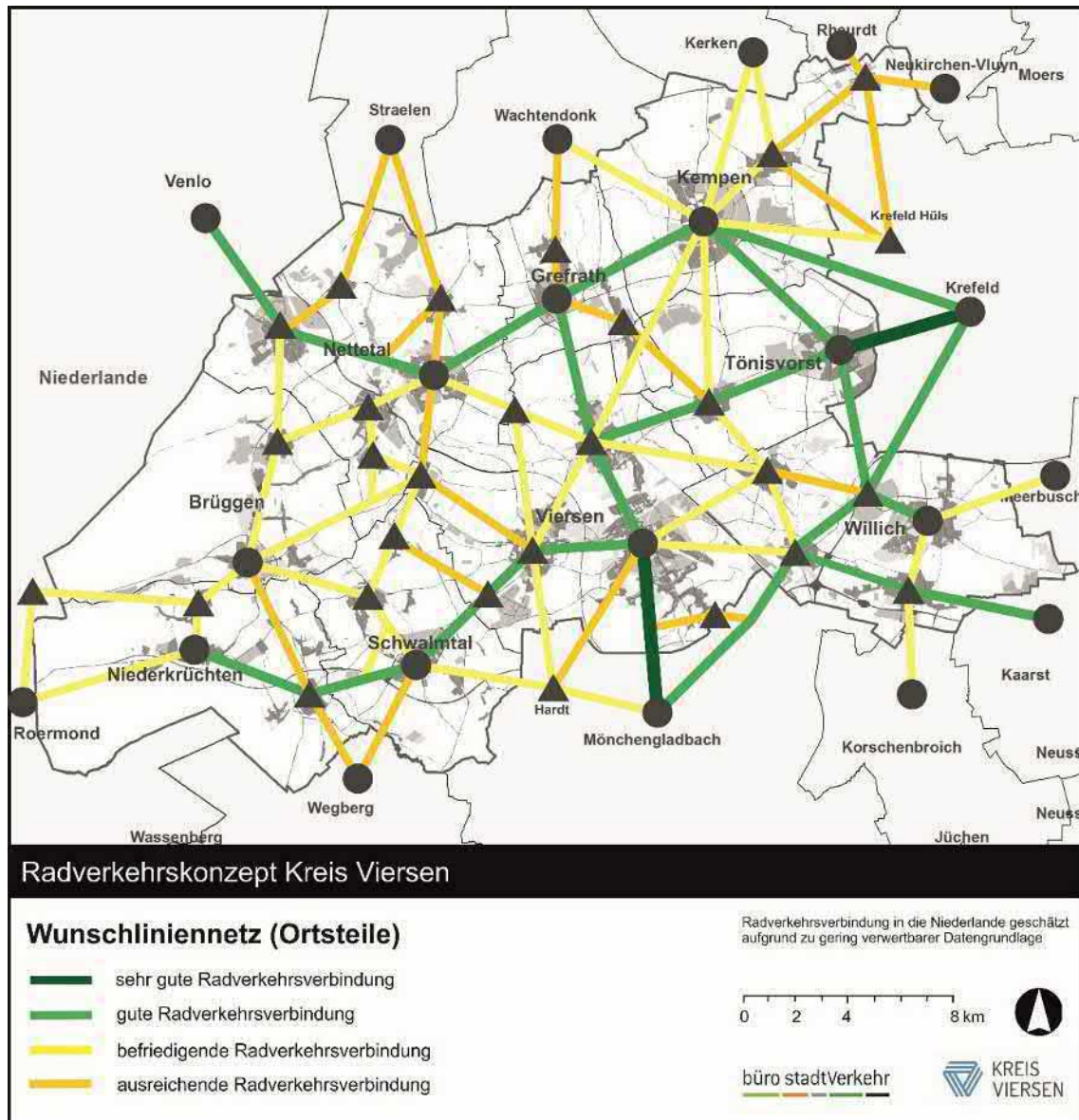


Abb. 4.1-3 Wunschliniennetz Kreis Viersen nach Stadt- und Ortsteilen

Es kann festgehalten werden, dass potenziell insgesamt als „sehr gut“ bewertete Radverkehrsverbindungen z.B. zwischen Viersen und Mönchengladbach sowie Tönisvorst und Krefeld gesehen werden, als „gut“ bewertete Radverkehrsverbindungen liegen beispielsweise zwischen Viersen und Schwalmtal oder zwischen Kempfen und Grefrath.

Es wird darauf hingewiesen, dass einzelne Radverkehrsverbindungen bei der Herunterbrechung des Wunschliniennetzes von der kommunalen Ebene auf die Stadt- und Ortsteile eine Aufwertung in ihrer Einstufung erfahren haben (z.B. Kempfen – St. Hubert oder Grefrath-Nettetel). Diese erfolgte im Erarbeitungsprozess der kommunalen Workshops und der gebündelten Einzelgespräche auf Basis von weiteren identifizierten offensichtlichen Aspekten wie z.B. die bestehende räumliche Nähe und Bindung des Ortsteils St. Hubert an den Stadtteil Kempfen. Darüber hinaus bestehen Potenziale einer schnellen Radwegeverbindung u.a. auf der ehem. Bahntrasse Grefrath-Nettetel (Machbarkeits-Studie) oder es existieren Bahntrassenradwege mit ERA-Breite oder darüber hinaus, die durch 1-2 Maßnahmen wie z.B. „Sanierung“ / „Barrierefreiheit herstellen“ zügig weitere Radverkehrspotenziale aktivieren können (z.B. Schlufftrasse Tönisvorst-Viersen).

## 4.2 Netzkategorisierung und Qualitätsstandards

Das entwickelte Wunschliniennetz wird in einem nächsten Schritt unter Berücksichtigung bedeutender Quellen und Ziele des Radverkehrs auf das bestehende Straßen- und Bahnradwegenetz im Kreis Viersen umgelegt. Dazu wird die Gesamtbewertung der Radverkehrsverbindungen in folgende Wegekategorien eingeteilt (Entwicklung einer Netzkategorisierung):

Gesamtbewertung:	Wegekategorie:
• sehr gute und gute Radverkehrsverbindungen	→ Hauptrouuten
• befriedigende Radverkehrsverbindungen	→ Nebenrouuten
• ausreichende Radverkehrsverbindungen	→ Ergänzungsrouuten

In der nachfolgenden Abbildung 4.2-1 ist die entwickelte Netzkonzeption für den Alltagsradverkehr abgebildet. Sie zeigt die Haupt-, Neben- und Ergänzungsradwege auf. Im Sinne einer lückenlosen Darstellung werden die außerörtlichen Radwegeverbindungen auch im innerörtlichen Bereich fortgesetzt. Diese stellen lediglich eine mögliche Routenführung dar, da die Netzführung innerorts im Verantwortungsbereich der jeweiligen Kommune liegt. Empfehlungen für innerörtliche Radwegführungen und entsprechende Maßnahmen sind dem Kapitel 5.6 zu entnehmen.

Weitere Streckenverläufe, die nicht unmittelbar aus dem Wunschliniennetz hervorgehen, aber aufgrund von z.B. bedeutenden Zielen sinnvoll sind, wurden im Rahmen der Workshops und der gebündelten Einzelgespräche als zusätzliche Ergänzungsradwege aufgenommen, um u.a. eine möglichst direkte und sichere Führung mit wenigen Umwegen erzielen.



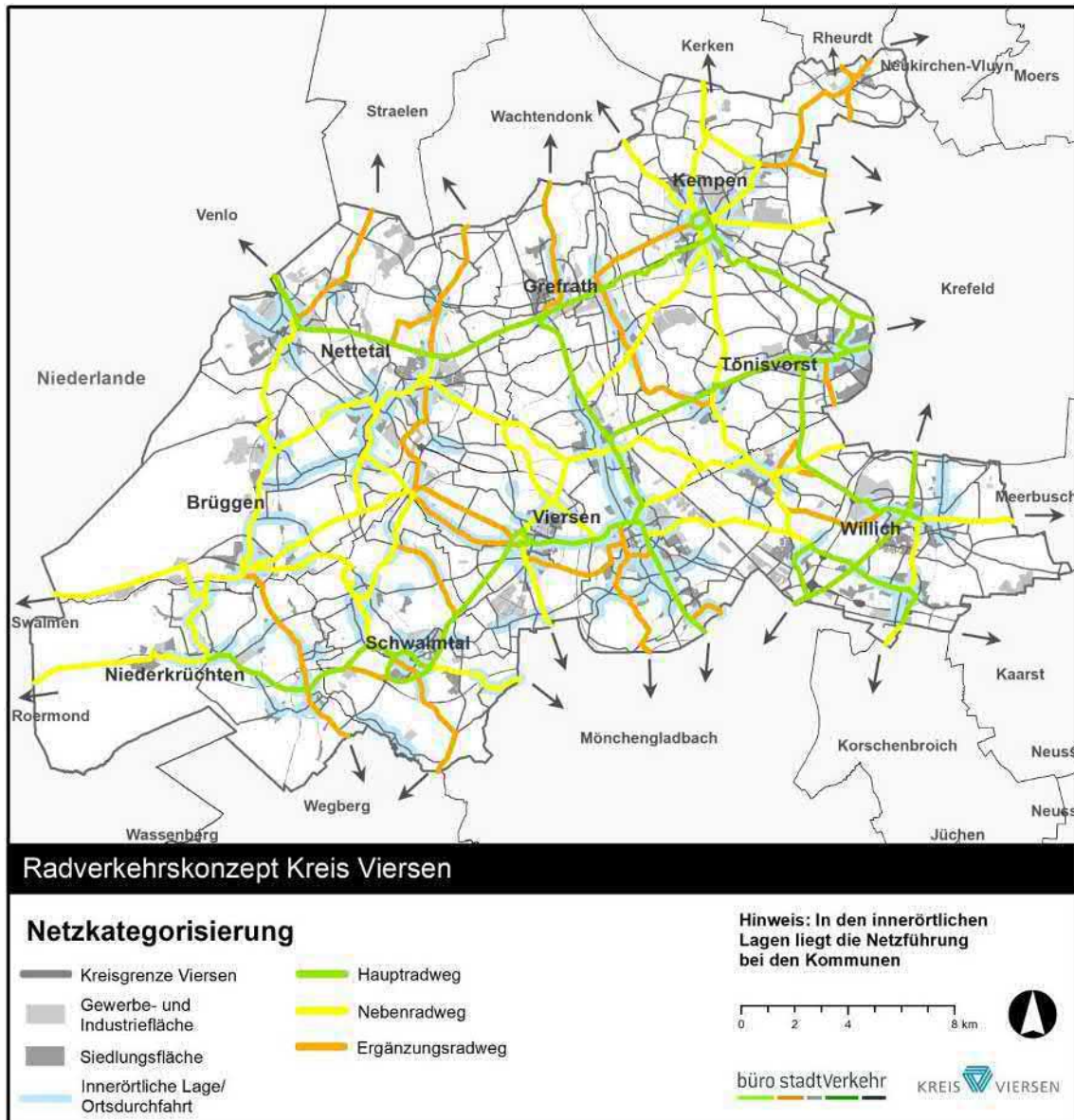


Abb. 4.2-1 Netzkonzeption Kreis Viersen für den Alltagsradverkehr

**Qualitätsstandards**

Für die Wegekategorien sind in der Arbeitsgruppe Qualitätsstandards für außerörtliche Lagen definiert worden, wie z.B. die Wegebreite, die im Folgenden näher ausgeführt werden. Diese Standards dienen als Grundlage und Zielvorgabe für Planungen und Entwicklungen von außerörtlichen Radverkehrsanlagen im Kreisgebiet. Sie orientieren sich überwiegend an den aktuellen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), welches als zentrales Regelwerk für die Gestaltung von Radverkehrsanlagen in Deutschland gilt.

**Qualitätsstandards Hauptradwege**

Hauptradwege dienen als Hauptverbindungen für den Alltagsradverkehr und stellen Verknüpfungen zu den wesentlichen regional bedeutsamen Quell- und Zielorten dar. Hauptrouten dienen darüber hinaus als zentrale Verbindungen zwischen zwei Kommunen mit einer als sehr gut bzw. gut bewerteten Radwegeverbindung (vgl. Abb. A-11 bis A-15 im Anhang). Es besteht der Anspruch einer zügigen, sicheren und direkten Zielwegeführung. Zu den Hauptradwegen zählen u.a. Krefeld – Venlo, Tönisvorst – Krefeld, Viersen – Mön-

chengladbach, Mönchengladbach – Krefeld, Niederkrüchten – Schwalmtal, Schwalmtal – Viersen sowie Grefrath – Viersen und Tönisvorst – Willich.

Für die Hauptradwege sind folgende Ausbaustandards vorgesehen:

- Radverkehrsanlagen: ERA-Standard oder darüber hinausgehend
  - Breite Radverkehrsanlage außerorts:  $\geq 2,50$  m im Zweirichtungsverkehr (gemeinsamer Geh- und Radweg)
  - Breite Sicherheitstrennstreifen  $\geq 1,75$  m
  - Oberfläche: eben und asphaltiert (ohne Wurzelaufbrüche, Schlaglöcher etc.)
- Haupttrouten: zu allen Jahres- und Tageszeiten befahrbar
- Knotenpunkte mit LSA-Anlage:
  - Keine Anforderungen mit langen Wartezeiten (Zielgröße: mind. Signalisierung mit dem Kfz-Verkehr)
- Knotenpunkte ohne LSA-Anlage:
  - Sichere Querungen durch Mittelinseln auf der Fahrbahn
  - Pkw-Verkehr sollte an untergeordneten Knotenpunktzufahrten wartepflichtig sein

### Qualitätsstandards Nebenradwege

Nebenradwege sind vorrangig auf den Alltagsradverkehr ausgerichtet und stellen wesentliche Verbindungen zwischen zwei Kommunen mit einer mittleren Bewertung der Radwegeverbindung dar. Sie sind in ihren Standards nicht so hoch eingestuft wie Hauptradwege, da z.B. nicht so viele Radfahrer auf den Radwegen fahren oder erwartet werden wie auf den Hauptradwegen. Hierzu zählen mitunter die Verbindungen von Nettetal – Brüggen oder Kempen – Viersen.

Für die Nebenradwege sind folgende Ausbaustandards vorgesehen:

- Die Mindestmaße für Radverkehrsanlagen der ERA (Breite Radverkehrsanlage außerorts  $2,50$  m im Zweirichtungsverkehr) sind an sicherheitsrelevanten Punkten einzuhalten. Ansonsten:
  - Breite Radverkehrsanlage außerorts:  $\geq 2,00$  m im Zweirichtungsverkehr (gemeinsamer Geh- und Radweg)
  - Breite Sicherheitstrennstreifen  $\geq 1,75$  m
  - Oberfläche: eben und asphaltiert (ohne Wurzelaufbrüche, Schlaglöcher etc.)
- Knotenpunkte mit LSA-Anlage:
  - Keine Anforderungen mit langen Wartezeiten (Zielgröße: mind. Signalisierung mit dem Kfz-Verkehr)
- Knotenpunkte ohne LSA-Anlage:
  - Sichere Querungen durch Mittelinseln auf der Fahrbahn
  - Pkw-Verkehr sollte an untergeordneten Knotenpunktzufahrten wartepflichtig sein

### Qualitätsstandards Ergänzungsradwege

Die Ergänzungsradwege sind ebenfalls auf den Alltagsradverkehr ausgerichtet. Bei den Ergänzungsrouten weisen die Verbindungen zwischen zwei Kommunen insgesamt eine geringere Bewertung der verkehrlichen Kriterien auf. Aus diesem Grund sind Ergänzungsradwege mit der niedrigsten Priorität versehen. Zu den konkreten Verbindungen zählen beispielsweise Grefrath – Tönisvorst oder Nettetal – Straelen.

- Die Mindestmaße für Radverkehrsanlagen der ERA (Breite Radverkehrsanlage außerorts  $2,50$  m im Zweirichtungsverkehr) sind an sicherheitsrelevanten Punkten z.B. Knotenpunkten, Querungsstellen und Ortseinfahrten einzuhalten. Ansonsten:
  - Breite Radverkehrsanlage außerorts:  $= 2,00$  m im Zweirichtungsverkehr (gemeinsamer Geh- und Radweg)
  - Breite Sicherheitstrennstreifen  $\geq 1,75$  m

- Oberfläche: eben und asphaltiert (ohne Wurzelaufbrüche, Schlaglöcher etc.)
- Knotenpunkte mit LSA-Anlage:
  - Anforderungen mit kurzen Wartezeiten
- Knotenpunkte ohne LSA-Anlage:
  - Sichere Querungen durch Mittelinseln auf der Fahrbahn

### Standards der Qualitätsrouten

Eine Sonderstellung nehmen die definierten „Qualitätsrouten“ ein. Bestimmte Haupttradwegeverbindungen wurden zusätzlich in diese höchste Radwegekategorie der „Qualitätsroute“ aufgenommen. Aufgrund der Gesamtbewertung der Radverkehrsverbindungen wurden diese Qualitätsrouten mit „sehr gut“ bzw. „gut“ benotet. Diese Qualitätsrouten sind im Sinne des vorliegenden Konzeptes Strecken, auf denen bereits ein hohes Radverkehrspotenzial aufgrund starker Beziehungen zwischen Städten und Gemeinden des Kreises Viersen als auch in die kreisübergreifenden Kommunen besteht bzw. zukünftig gesehen wird. Dies trifft zum einen auf die „sehr gut“ bewerteten Verbindungen zwischen Viersen und Mönchengladbach sowie zwischen Tönisvorst und Krefeld zu. Die genauen Trassenfindungen dieser Qualitätsrouten sind jeweils in eigenen Machbarkeitsstudien aus dem örtlichen Umfeld zu ermitteln.

Darüber hinaus werden die mit „gut“ benoteten Relationen Krefeld – Venlo und Mönchengladbach – Krefeld als Qualitätsroute eingestuft. Erstere verläuft bereits in großen Teilen über eine ehemalige Bahntrasse, die im Alltags- und Freizeitverkehr eine komfortable Verbindung zwischen Kempen und Nettetal ermöglicht. Im Zuge einer Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2019 sind neben einer Betrachtung der bestehenden Radwegeabschnitte auch mögliche neue Trassenführungen von Kempen nach Krefeld sowie von Nettetal ins benachbarte Venlo ermittelt worden.<sup>28</sup> Es gilt für die Qualitätsrouten insgesamt zu prüfen, welchen besonders hohen Ausbaustandard diese Radwegeführung im jeweiligen Fall haben könnte (Ausbauform Radvorrangroute oder Ausbauform Radschnellwegstandard gemäß dem Land NRW).

Die Relation von Mönchengladbach über Willich nach Krefeld zeichnet sich ebenfalls durch eine ehemalige Bahntrasse aus. Auf Willicher Stadtgebiet existiert bereits der sog. Alleinradweg. Auf der Strecke Mönchengladbach-Krefeld werden bedeutsame Gewerbe- und Industriestandorte sowohl in Mönchengladbach als auch in Willich und Krefeld tangiert. Aktuell wird durch ein von der Bahnflächenentwicklungsgesellschaft NRW beauftragtes Planungsbüro in Zusammenarbeit mit den betroffenen Städten und dem Kreis eine umfassende Machbarkeitsstudie zur Prüfung eines Radschnellstandards gemäß dem Land NRW erarbeitet<sup>29</sup>

Die folgende Karte zeigt die zuvor genannten Qualitätsrouten.

<sup>28</sup> Quelle: Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen (SVK) (2019): Machbarkeitsstudie „Radwegeverbindung Venlo – Krefeld“.

<sup>29</sup> Quelle: Kreis Viersen (2017): eConnectionLine. Neue Mobilität für Orte der Arbeit sowie laufende Studie: Ingenieurbüro H.Berg & Partner GmbH zusammen mit TRC – Transportation Research & Consulting.

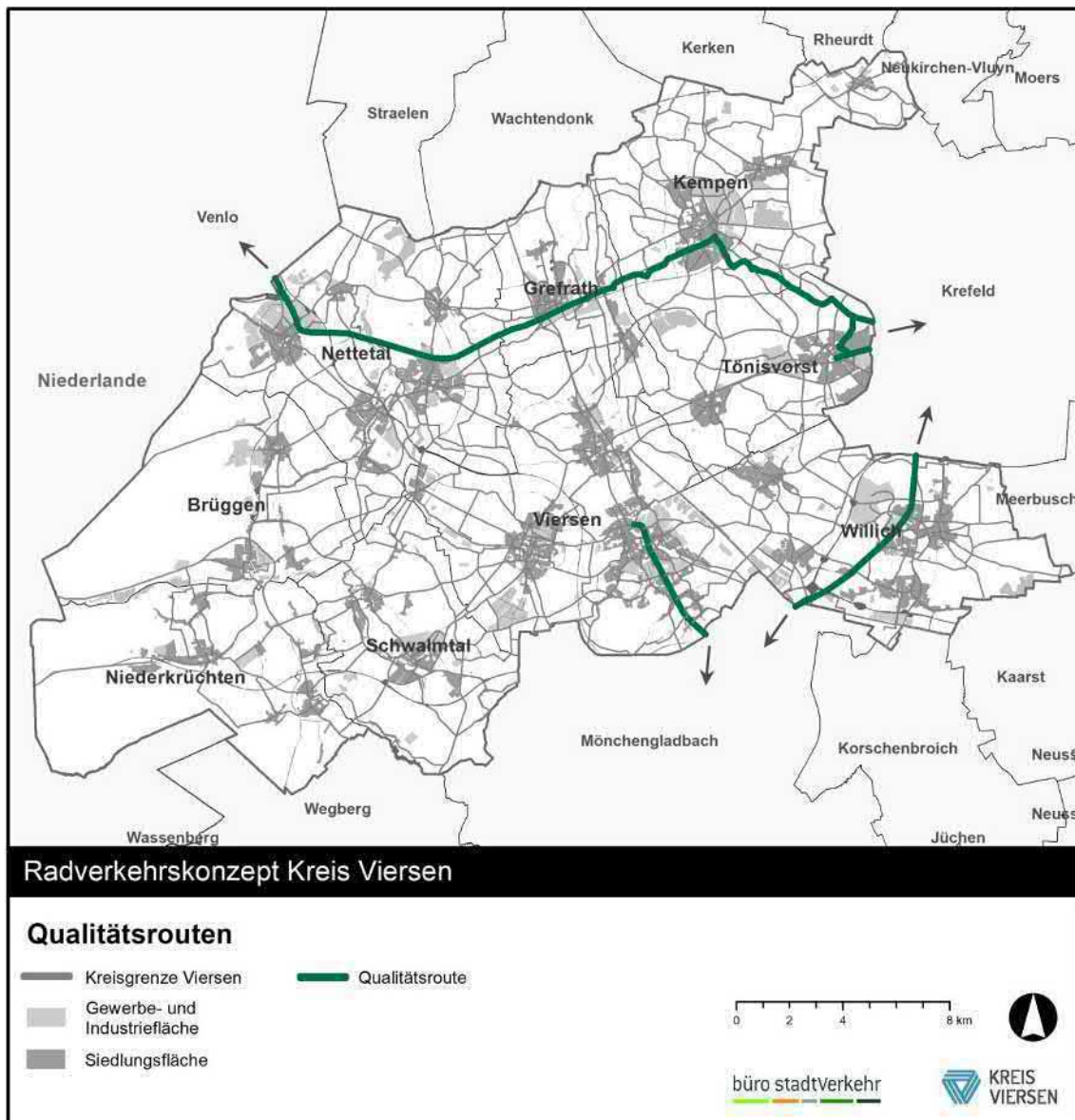


Abb. 4.2-2 Qualitätsrouten Kreis Viersen

Je nach Ausbauf orm der Qualitätsroute (Radvorrangroute oder Radschnellwegstandard) können aus den bestehenden Regelwerken bzw. der Fachliteratur die entsprechenden Standards entnommen werden. Exemplarisch sei hier auf die wesentlichen bestehenden Standards eines Radschnellweges gemäß Land NRW aufgeführt.

- Radverkehrsanlagen: weit über den ERA-Standard hinausgehend (z.B. Radschnellwegstandard des Landes NRW als höchster Standard:  $\geq 4$  m im Zweirichtungsradverkehr als eigenständiger Radweg;  $\geq 3$  m im Einrichtungsradverkehr)
- Exemplarisch zu den Standards an Radschnellwegen:
  - Radwegeführung muss vom Fußverkehr getrennt sein (Fußweg mind. 2,50 m)
  - Oberfläche: eben und asphaltiert (ohne Wurzelaufbrüche, Schlaglöcher etc.)
  - Direkte, umwegfreie Linienführung
  - Knotenpunkte mit möglichst bevorrechtigter Führung des Radverkehrs
  - Befahrbarkeit in einer Geschwindigkeit von 30 km/h bzw. durchschnittliche Reisegeschwindigkeit entlang der gesamten Strecke mit mind. 20 km/h
  - Potenzialnachweis

Die Ausbauf orm „Radvorrangroute“ hat höhere Standards als die ERA-Kriterien und geringere Standards als die des Radschnellweges gemäß Landesstandard und sind variabler. So sollte der Fußgängerverkehr zum Beispiel getrennt vom Radverkehr abgewickelt werden, muss er aber nicht. An den Qualitätsrouten in Form einer Radvorrangroute oder eines Radschnellweges gemäß Landesstandard NRW ist dem Radverkehr – je nach Ausbaustandard – eine Bevorrechtigung gegenüber dem Kfz-Verkehr einzuräumen.

Bis zur Festlegung der genauen Trassenführung sowie der Ausbaustandards auf den Qualitätsrouten sind die Standards der Hauptradwege einzuhalten. Aus diesem Grund sind die Qualitätsrouten in der bereits abgebildeten Netzkategorisierung generell als Hauptradwege eingezeichnet (vgl. Abb. 4.2-1).

Insgesamt weist die entwickelte Netzkonzeption für den Alltagsradverkehr im Kreis Viersen folgende Streckenlängen auf:

- Hauptradwege (bzw. Qualitätsroute): ca. 106 km
- Nebenradwege: ca. 157 km
- Ergänzungsr adwege: ca. 95 km

Inwieweit die in diesem Kapitel aufgeführten Ausbaustandards der Haupt-, Neben- und Ergänzungsr adwege auf den jeweiligen Verbindungen erfüllt sind, wird im anschließenden Kapitel analysiert.

### 4.3 Außerörtliche Mängelanalyse der Netzkonzeption

Gemäß dem interkommunalen Schwerpunkt erfolgt die Mängelanalyse auf den außerörtlichen Radwegen, die nun in Form von Haupt-, Neben- oder Ergänzungsr adwegen Bestandteil des definierten Netzkonzeptes sind. Als Indikatoren für die Ermittlung von Mängeln dienen die definierten Ausbaustandards.

Darüber hinaus sind die außerörtlichen Anmerkungen aus der INKA Online-Beteiligung eingeflossen, die inhaltlich den nachfolgenden Kriterien zugeordnet werden können. Die Mängel wurden getrennt nach den Themen „Radverkehrsanlage“, „Knotenpunkt“ und „Radabstellanlagen“ erfasst:

Radverkehrsanlage:

- Breite Radverkehrsanlage
- Breite Sicherheitstrennstreifen
- Radwegeoberfläche
- Netzlücke
- Radwegeführung
- Beschilderung
- Beleuchtung
- Umlaufsperr en / Poller

Knotenpunkt:

- LSA-Schaltung
- Beschilderung/ Markierung
- Querungshilfe
- Ortseinfahrt
- Radwegeoberfläche

Radabstellanlagen:

- Radabstelltyp
- Witterungsschutz
- Baulicher Zustand
- Reinigungszustand



Es werden Kennwerte festgelegt, unter welchen Bedingungen ein Mangel vorliegt. Bei der Mängelanalyse muss berücksichtigt werden, dass z.B. unterschiedliche Grenzwerte für Haupt-, Neben- und Ergänzungsradswege existieren, dies trifft beispielsweise auf die „Breite der Radverkehrsanlage“ zu. Eine Übersicht über die Kriterien für Radverkehrsanlagen bietet Abbildung 4.3-1.

Breite Radverkehrsanlage	Breite Sicherheitsstreifen	Radwegoberfläche	Netzlücke	Radwegführung	Beschilderung	Beleuchtung	Umlaufsperr-/Poller
Hauptradwege: zu geringe Breite bei < 2,50 m	Hauptradwege/ Nebenradwege/ Ergänzungsradswege:	Hauptradwege/ Nebenradwege/ Ergänzungsradswege:	Hauptradwege/ Nebenradwege/ Ergänzungsradswege:	Hauptradwege/ Nebenradwege/ Ergänzungsradswege:	Hauptradwege/ Nebenradwege/ Ergänzungsradswege:	Hauptradwege/ Nebenradwege/ Ergänzungsradswege:	Zu geringe Durchlassbreiten
Nebenradwege: zu geringe Breite bei < 2,00 m	zu geringe Breite (außerorts) bei < 1,75 m	Schäden an der Oberfläche, Unebenheiten wie Wurzelschäden, Schlaglöcher, Risse an der Oberfläche, Bewuchs und Kanten	fehlende Radwegverbindung	z. B. Verschwenkungen  Führung unklar	Fehlende / unzureichende Beschilderung / Markierung	fehlende Beleuchtung	
Ergänzungsradswege: zu geringe Breite bei < 2,00 m							

Abb. 4.3-1 Mängelkriterien an Radverkehrsanlagen

Die Mängelkriterien an Knotenpunkten für Überquerungsstellen, Ortseinfahrten, Kreisverkehren sowie signalisierten und nicht-signalisierten Knotenpunkten sind in Abbildung 4.3-2 dargestellt.

LSA-Schaltung	Beschilderung/ Markierung	Querungshilfe	Ortseinfahrt	Radwegoberfläche
Lange Wartezeiten an LSA-Anlagen	Fehlende Beschilderung oder Markierung (z.B. Furt oder Kreisverkehr)  Freier Rechtsabbieger ohne Signalleuchte oder Beschilderung/Markierung  Wegeführung unklar	Überquerungshilfe wie z.B. eine Mittelinsel oder LSA-Anlage fehlt	Wechsel von Zweirichtungsverkehr zu Einrichtungsverkehr ohne Querungshilfe (z.B. in Form einer Mittelinsel)	Schäden an der Oberfläche, Unebenheiten wie Wurzelschäden, Schlaglöcher, Risse an der Oberfläche, Bewuchs und Kanten

Abb. 4.3-2 Mängelkriterien an Knotenpunkten

Zuletzt sind die Mängelkriterien an Radabstellanlagen zu nennen. Dabei spielen sowohl die Ausstattung der Radabstellanlagen als auch der bauliche sowie optische Gesamteindruck eine Rolle.

Radabstelltyp	Witterungsschutz	Baulicher Zustand	Reinigungszustand
Veraltete Felgenhalter vorhanden	Kein Witterungsschutz vorhanden	Baulicher Zustand der Radabstellanlage mangelhaft (u.a. Schäden an Radabstellanlagen, Vandalismus, provisorische Radabstellanlagen) oder keine Radabstellanlage an einer Schnellbushaltestelle /Bahnhofseite vorhanden	Reinigungszustand der Radabstellanlage mangelhaft (u.a. fehlender Grünschnitt/ Laub, Schnee/ Eis, Bewuchs, Vermüllung, Graffiti der Radabstellanlagen), „Schrotträder“ angetroffen

Abb. 4.3-3 Mängelkriterien an Radabstellanlagen

## Radverkehrsanlagen und Knotenpunkte

Im Rahmen der außerörtlichen Mängelanalyse wurden zahlreiche Defizite an Radverkehrsanlagen und Knotenpunkten aufgenommen. Diese sind in den folgenden Karten zusammenfassend dargestellt. Sofern ein Bereich verschiedene Mängel beinhaltet, ist in der Gesamtübersichtskarte nur ein Mangel dargestellt worden. Im Rahmen der Maßnahmenkonzeptionierung wurden diese allerdings im Einzelfall ausführlicher beschrieben.

Aus der Übersichtskarte geht nicht hervor, um welche Wegekategorie oder um welchen Knotenpunkttyp es sich handelt. Die Wegekategorie kann der Abbildung 4.2-1 entnommen werden und liefert im Zusammenhang mit den Ausführungen in Kapitel 2 Erkenntnisse darüber, welche Ausbaustandards dort erforderlich sind. Der Knotenpunkttyp ist dagegen für die Übersichtskarte zu vernachlässigen. Ein Mangel am Knotenpunkt, wie z.B. eine fehlende Querungsmöglichkeit, stellt in erster Linie ein Sicherheitsrisiko dar. Sicherheitsrelevanten Aspekten an einem Haupt-, Neben- und Ergänzungsweg gilt ein besonderes Augenmerk.

Eine präzise Angabe, welcher konkrete außerörtliche Mangel auf welchem Streckenabschnitt oder an welchem Knotenpunkt der Haupt-, Neben- und Ergänzungsweg existiert, ist den jeweiligen Maßnahmensteckbriefen zu entnehmen (siehe Kapitel 8 im Anhang). Zur besseren Übersicht werden nachfolgend die Mängel im Kreis Viersen nach westlichem und östlichem Teil getrennt vorgestellt (vgl. Abb. 4.3-4 und 4.3-5).

### Westlicher Teil des Kreises Viersen – Exemplarische Ausführungen von Mängeln

Im westlichen Kreisgebiet bestehen Netzlücken auf einem Teilstück der Roermonder Straße in Niederkrüchten (nicht klassifizierte Straße) und auf zwei Abschnitten der Rennepfer Straße (L3) in Schwalmtal. Zu geringe Radwegebreiten befinden sich u.a. zwischen Brüggen und Nettetal entlang der Boisheimer Straße (L373) und Happelter Heide (L373). Ab dem Ortsteil Born ist auf einem rund 4,5km langen Streckenabschnitt der L373 die Radwegebreite unzureichend. Weitere Streckenabschnitte sind in Viersen auf der Lobbericher Straße (L388) nach Dornbusch und auf der Viersener Straße (L29) zwischen den Stadtteilen Viersen-Stadt und Dülken auszumachen. Die Radwegeoberfläche ist derweilen mangelhaft auf der Boisheimer Straße L29 zwischen Dülken und Boenheim sowie auf der L388 in Lobberich. Gleiches gilt für die Radwegeverbindung von Dülken in Richtung Viersen-Stadt. Trotz der innerörtlichen Lage der L29 wurde diese ausnahmsweise grafisch aufgenommen, da diese Verbindung zu den meist genannten Mängeln der Online-Beteiligung zählt.

Bzgl. der Mängelanalyse auf den außerörtlichen Hauptradwegen bzw. Qualitätsrouten ist zu beachten, dass auf der Verbindung Krefeld – Venlo keinerlei Mängel erhoben bzw. grafisch dargestellt und dementsprechend auch keine Maßnahmenvorschläge unterbreitet wurden, da diese bereits konkret in der Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2019 ermittelt worden sind. Eine Auflistung der Mängel und Maßnahmen auf dieser Route sind der Studie zu entnehmen.<sup>30</sup> Deren komplette Ergebnisaufnahme entspricht nicht dem Darstellungsmaßstab.

An Knotenpunkten bestehen überwiegend Mängel aufgrund von fehlenden Querungshilfen für den Radverkehr. Diese fehlen insbesondere in der Gemeinde Schwalmtal und in der Stadt Viersen. Ungesicherte Ortseinfahrten sind ebenfalls ein wiederkehrender Mangel an Knotenpunkten, der sich nahezu durch alle Kommunen im Westen des Kreises Viersen wiederfinden. Darüber hinaus ist die Beschilderung/ Markierung in Hinsbeck und zwischen den Ortsteilen Niederkrüchten und Elmpt unzureichend. Zusätzlich fehlt für den Radfahrer eine Synchronisation der LSA-Schaltung mit dem Kfz-Verkehr an Knotenpunkten in Nettetal, Schwalmtal und Niederkrüchten. Hier kommt es häufig aufgrund einer fehlenden Synchronschaltung mit dem Kfz-Verkehr zu verlängerten Wartezeiten des Radverkehrs an der LSA.

<sup>30</sup> Quelle: Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen (SVK) (2019): Machbarkeitsstudie „Radwegeverbindung Venlo – Krefeld“.

### Östlicher Teil des Kreises Viersen – Exemplarische Ausführungen von Mängeln

Im östlichen Teil des Kreises Viersen sind vor allem mangelhafte Radwegeoberflächen sowie unzureichend breite Radverkehrsanlagen vorhanden. Mangelhafte Oberflächenzustände finden sich beispielsweise auf der L39 zwischen Grefrath und Süchteln. Dies trifft ebenfalls auf verschiedene Abschnitte der Bahntrasse zwischen Viersen und Vorst und im weiteren Verlauf nach St. Tönis zu. Dort ist außerdem eine unzureichende Breite der Radverkehrsanlage zu kritisieren. Weitere Mängel hinsichtlich der Breite befinden sich u.a. auf der L26 zwischen Willich und Meerbusch oder auf der Neersener Straße zwischen Anrath und Neersen. Eine größere Netzlücke kann auf der L385 zwischen Vorst und Oedt verortet werden. Darüber hinaus befindet sich eine Lücke auf der ehemaligen Bahntrasse zwischen Viersen und Kempen.

Die außerörtliche Hauptradwegebeziehung bzw. Qualitätsroute Mönchengladbach-Willich-Krefeld wurde hingegen nicht grafisch aufgenommen, da es hierzu konkrete (Mängel-)Analysen und Lösungsvorschläge im Rahmen der aktuell laufenden Machbarkeitsstudie geben wird, deren detaillierte Ergebnisse dann dort eingesehen werden können.

Die Hauptradwegeverbindung bzw. Qualitätsroute von Viersen nach Mönchengladbach ist entlang des außerörtlichen straßenbegleitenden Radwegs auf Mängel untersucht worden, da hier noch keinerlei Untersuchungen hinsichtlich einer genauen Trassenführung und möglichen Ausbaustandards für eine Qualitätsroute erfolgt sind. Die dortige L116 wurde erst kürzlich saniert und entspricht dem ERA-Standard. Der Hauptradweg bzw. die Qualitätsroute Tönisvorst-St.Tönis nach Krefeld befindet sich in einer innerörtlichen Lage. Hierzu gibt es noch keine Untersuchungen hinsichtlich einer genauen Trassenführung, die in Frage käme, oder hinsichtlich eines möglichen Ausbaustandards. Diese sind noch zu erstellen.

Bezüglich der Knotenpunkte im östlichen Kreisgebiet fällt auf, dass an zahlreichen Punkten Querungshilfen für den Radverkehr fehlen, die meisten davon in Viersen. Darüber hinaus ist oftmals die LSA-Schaltung zu bemängeln. Weiterhin zu erwähnen sind ungesicherte Ortseinfahrten. Diese fehlen in Willich, Anrath, Dülken und Tönisberg. Im Zusammenhang mit der Schlufftrasse (Viersen – Tönisvorst) sind zu schmale Durchlassbreiten an Umlaufsperrern anzuführen. Diese erschweren die Durchfahung der Drängelgitter (insbesondere mit Anhängern, Lasten- oder Spezialrädern) – ein öfter auftauchender Mangel an Bahntrassen.

Die Mängel bzgl. der Breite der Sicherheitstrennstreifen sind in den beiden nachstehenden Karten nicht enthalten, da diesbezüglich kein Mangel außerorts auf den Radwegen der Netzkonzeption im Kreisgebiet festgestellt wurde.

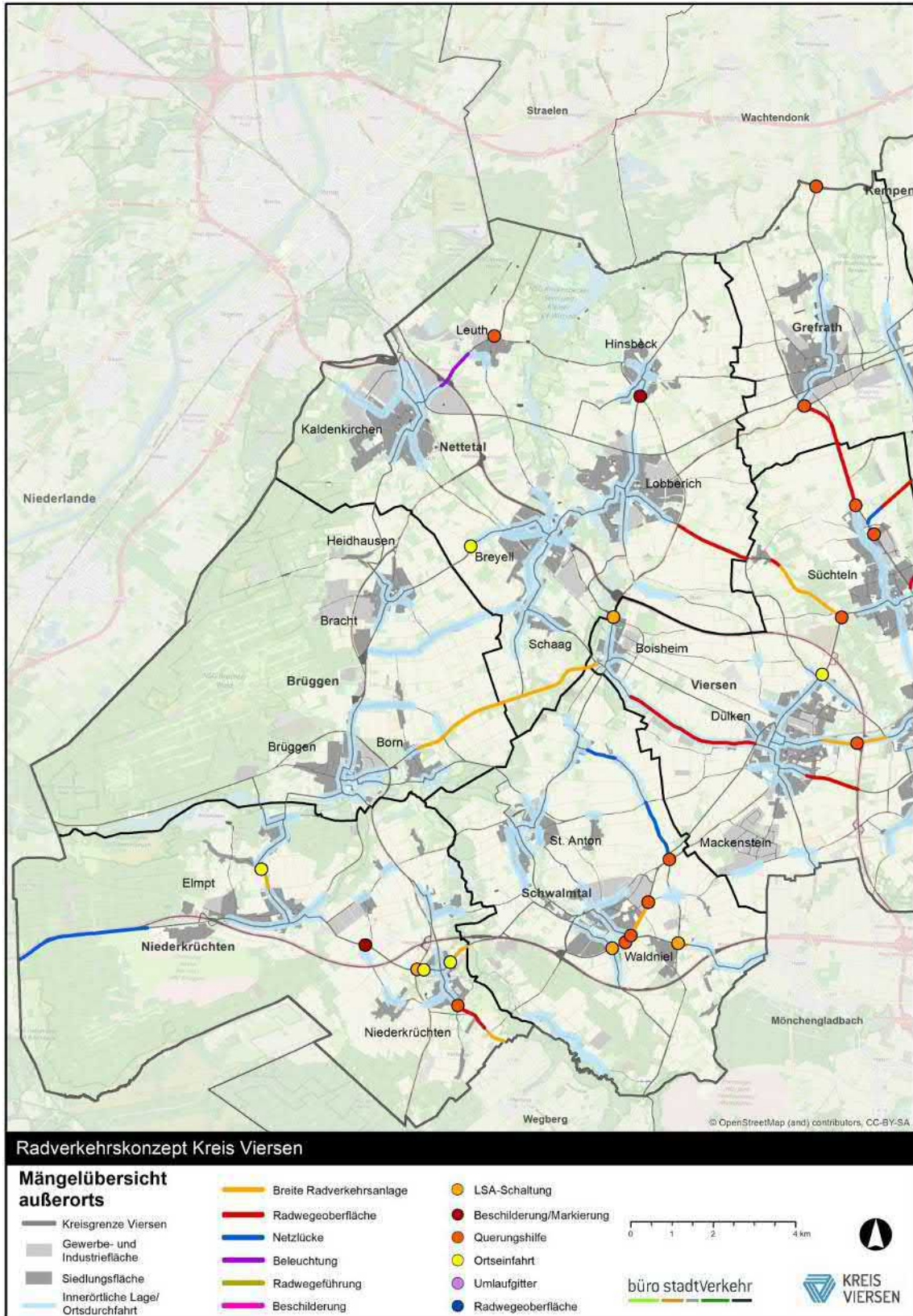


Abb. 4.3-4 Außerörtliche Mängelübersicht Kreis Viersen (Westlicher Kreisausschnitt)<sup>31</sup>

<sup>31</sup> Die identifizierten Mängel auf der Radwegeverbindung Krefeld-Kerpens-Grefrath-Nettetal-Venlo sind Bestandteil der Machbarkeitsstudie „Radwegeverbindung Venlo – Krefeld“ des Stadt- und Verkehrsplanungsbüros Kaulen (SVK) (2019) und werden daher in dieser Übersicht nicht gelistet.



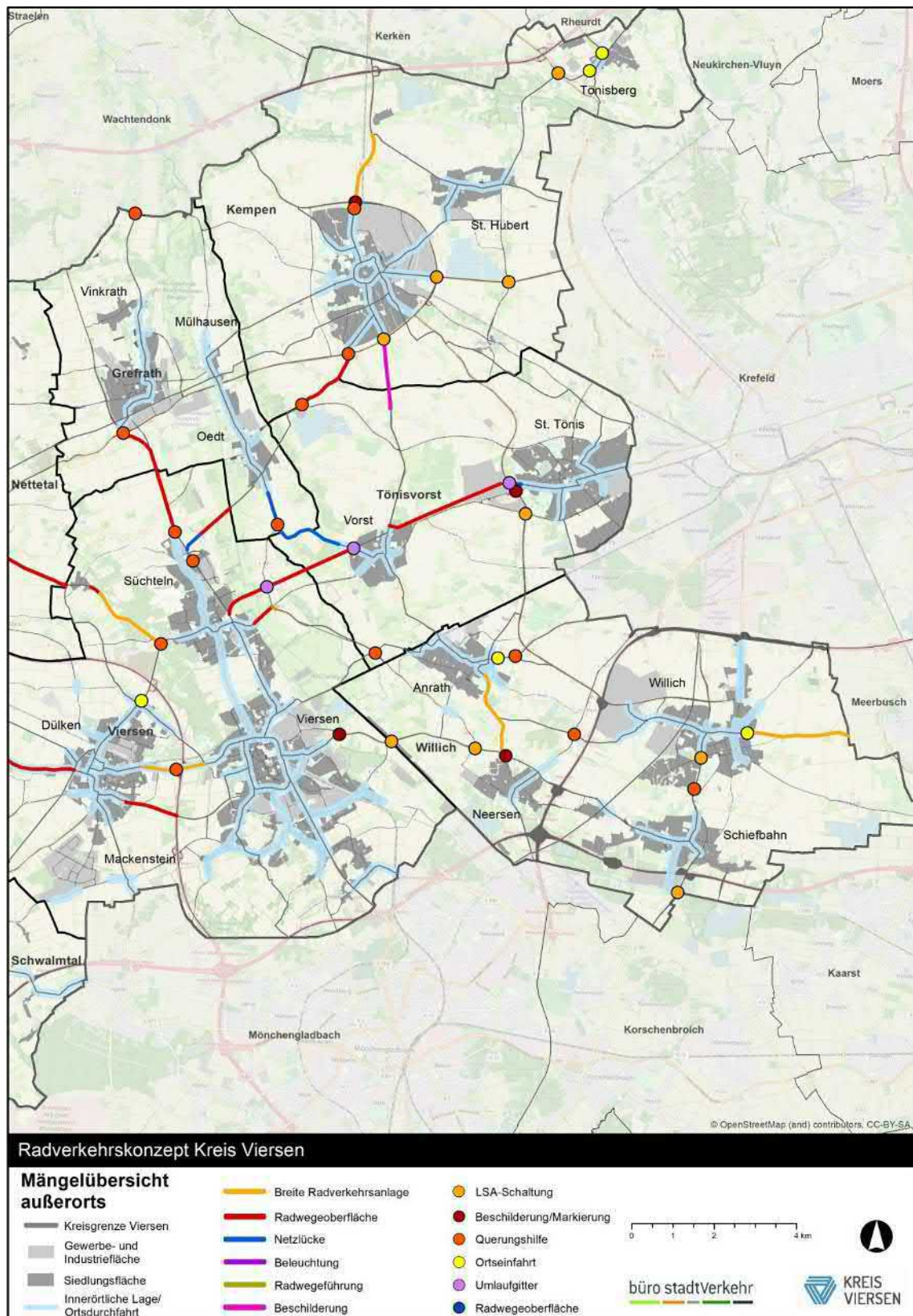


Abb. 4.3-5 Außerörtliche Mängelübersicht Kreis Viersen (Östlicher Kreisausschnitt)<sup>32</sup>

<sup>32</sup> Die Mängel auf der Verbindung Krefeld-Kempfen-Grefrath-Nettetal-Venlo sind Bestandteil der Machbarkeitsstudie „Radwegeverbindung Venlo – Krefeld“ des Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen (SVK) (2019) und werden daher in dieser Übersicht nicht gelistet. Potenzielle Mängel und Maßnahmen auf der Radwegeverbindung Mönchengladbach-Willich-Krefeld werden aktuell in einer eigenen Machbarkeitsstudie aufgearbeitet.



## Radabstellanlagen

Bei der Analyse der Radabstellanlagen an den Bahnhöfen im Kreisgebiet und an Schnellbushaltestellen, die entlang der Haupt-, Neben- oder Ergänzungsradwege liegen, ist zu beachten, dass an diesen Standorten oftmals mehrere Anlagen vorgefunden wurden (z.B. Nord- und Südseite eines Bahnhofes oder kleinere Radabstellanlagen rund um eine Schnellbushaltestelle). Die Ergebnisse der Analyse stellen dabei eine Zusammenfassung aller angetroffenen Anlagen dar. Die Analyse der im Kreisgebiet erhobenen Radabstellanlagen (vgl. Abb. 4.3-6) ergab folgende Ergebnisse:

Zu den häufigsten Mängeln zählen veraltete Felgenhalter, die an sieben von insgesamt 14 Standorten vorhanden sind. Dabei nehmen die Bahnhöfe in Kaldenkirchen und Breyell in der Stadt Nettetal mit 50 bzw. 30 veralteten Felgenhaltern die Spitzenpositionen ein. Ein fehlender Witterungsschutz ist vor allem an Radabstellanlagen an Schnellbushaltestellen in Brüggem, Grefrath, Niederkrüchten, Schwalmtal und Willich festzustellen. An den Bahnhöfen sind überwiegend überdachte bzw. teilüberdachte Radabstellanlagen installiert. An einigen Bahnhöfen wurden auch „Schrotträder“ angetroffen (z.B. in Viersen, Boisheim oder Kaldenkirchen).

Ein mangelbehafteter baulicher Zustand geht in drei Fällen mit einem mangelhaften Reinigungszustand einher (Radabstellanlagen in Kaldenkirchen, Boisheim und Willich). Weitere bauliche Mängel bestehen z.B. an der Schnellbushaltestelle in Grefrath (Provisorium), in Schwalmtal (Provisorium) und z.T. in Lobberich (eine Radabstellanlage ist relativ neu, die in räumlicher Nähe befindliche 2. Radabstellanlage hat einen schlechten Zustand). Der Reinigungszustand ist an den Bahnhöfen Kaldenkirchen und Anrath sowie am Bahnhof Dülken, Boisheim und Viersen sowie an den Haltestellen in Tönisvorst und Willich mangelbehaftet.

✘ = Mangel vorhanden; ○ = Mangel teilweise vorhanden; ✓ = kein Mangel vorhanden

Standort	Radabstellmöglichkeiten (Anzahl)	davon Typ „Felgenhalter“ (Anzahl)	Witterungsschutz vorhanden	Baulicher Zustand	Reinigungszustand
Brüggem Schnellbushaltestelle Zentrum	15	10	✘	○	✓
Grefrath Schnellbushaltestelle Bergerplatz	19	19	✘	✘	✓
Kempen Bahnhof	397	-	✓	✓	✓
Breyell Bahnhof	67	30	○	✓	✓
Lobberich Schnellbushaltestelle Doerkesplatz	36	22	○	○	✓
Kaldenkirchen Bahnhof	50	50	○	✘	✘
Niederkrüchten Schnellbushaltestelle Lindbruch	2	2	✘	✓	✓
Waldniel Kirche	24	18	✘	✘	✓
Tönisvorst Straßenbahnhaltestelle Wilhelmplatz	198	-	✓	✓	✘
Viersen Bahnhof	142	-	✓	✓	○
Dülken Bahnhof	31	-	✓	✓	○
Boisheim Bahnhof	6	-	✘	✘	✘
Willich-Anrath Bahnhof	154	-	✓	✓	✘
Willich Schnellbushaltestelle Kreisverkehr St.-Töniser-Straße	60	-	✘	○	○

Abb. 4.3-6 Mängelübersicht Radabstellanlagen

## 5 Maßnahmenkonzept

Aus der Mängelanalyse der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur auf den außerörtlichen Haupt-, Neben- und Ergänzungswegen werden in diesem Kapitel Handlungsfelder und Maßnahmen abgeleitet, die zur Behebung der Defizite dienen. Diese richten sich nach den in Kapitel 4 bereits definierten Ausbaustandards für die jeweilige Wegekategorie. Die Maßnahmen werden drei Handlungsfeldern zugeteilt:

- Radverkehrsanlage
- Knotenpunkt
- Radservice

Bevor diese Handlungsfelder näher vorgestellt werden, sollen zunächst kurz die aktuellen interkommunalen Radverkehrsplanungen für den Alltagsradverkehr beleuchtet werden.

### 5.1 Derzeitige interkommunale Radverkehrsplanungen für den Alltagsradverkehr

Im Kreis Viersen finden zurzeit verschiedene Radverkehrsplanungen auf interkommunaler Ebene statt. Dazu zählt zum einen die Machbarkeitsstudie zur Radwegeverbindung **Venlo - Krefeld**<sup>33</sup>. Die Partnerstädte Venlo und Krefeld sowie die Kommunen Horst aan de Maas, Nettetal, Grefrath und Kempen sollen über eine grenzüberschreitende schnelle Radwegeverbindung mit hohem Standard (Radvorrangroute / Radschnellweg) miteinander verbunden werden. Ziel ist es, dass sich Radfahrende des Alltags- und Freizeitverkehrs zügiger und bequemer fortbewegen können. Die Wegeführung verläuft überwiegend auf dem ehemaligen Bahnradweg zwischen Nettetal-Kaldenkirchen über Grefrath nach Kempen auf einer Länge von 18,3 km. Zwischen Kempen und Krefeld sowie zwischen Nettetal und Venlo werden neue Radwegführungen als Scharniere identifiziert.

Eine weitere derzeit laufende Machbarkeitsstudie beschäftigt sich mit der Prüfung einer Radschnellwegeverbindung zwischen **Krefeld-Willich-Mönchengladbach**<sup>34</sup>. Die Studie erfolgt im Auftrag der Bahnflächenentwicklungsgesellschaft (BEG) NRW in Zusammenarbeit mit den Städten Krefeld, Mönchengladbach und Willich sowie dem Kreis Viersen. Die Route soll überwiegend auf einer ehemaligen Bahntrasse zwischen Krefeld und Mönchengladbach verlaufen und umfasst eine Länge von rund 18 km. Entlang der gesamten Route werden regional bedeutsame Gewerbegebiete tangiert. Insbesondere im Hinblick auf die weitere Zunahme von E-Bikes und Pedelecs stellt eine Radwegeverbindung zwischen Krefeld und Mönchengladbach mit Vorrang für den Radverkehr ein großes Potenzial dar. Die Studie wird eine Potenzialabschätzung sowie konkrete Lösungsvorschläge für Knotenpunkte und die Radwegführungen erarbeiten.

<sup>33</sup> Quelle: Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen (SVK) (2019): Machbarkeitsstudie „Radwegeverbindung Venlo – Krefeld“

<sup>34</sup> Quelle: Kreis Viersen (2017): eConnectionLine. Neue Mobilität für Orte der Arbeit sowie laufende Studie: Ingenieurbüro H.Berg & Partner GmbH zusammen mit TRC – Transportation Research & Consulting

## 5.2 Handlungsfeld Radverkehrsanlage

Aus den im vorherigen Kapitel definierten Mängeln folgen jeweils Maßnahmen zur Behebung der Missstände. Zunächst sind in der nachstehenden Tabelle die Maßnahmen für das Handlungsfeld „Radverkehrsanlage“ aufgeführt:

Breite Radverkehrsanlage	Radwegoberfläche	Netzlücke	Radwegführung	Beschilderung / Markierung	Beleuchtung	Umlaufgitter
<p>Hauptradwege: Ausbau der Radverkehrsanlage auf <math>\geq 2,50</math> m (ERA-Standard)</p> <p>Nebenradwege: Ausbau der Radverkehrsanlage an sicherheitsrelevanten Abschnitten 2,50m, sonst <math>\geq 2,00</math> m</p> <p>Ergänzungsradwege: Ausbau der Radverkehrsanlage an sicherheitsrelevanten Abschnitten 2,50m, sonst = 2,00 m</p>	<p>Hauptradwege/ Nebenradwege/ Ergänzungsradwege:</p> <p>Sanierung der Radwegoberfläche (eben, asphaltiert etc.)</p>	<p>Hauptradwege/ Nebenradwege/ Ergänzungsradwege:</p> <p>Errichtung einer neuen Radverkehrsanlage</p>	<p>Hauptradwege/ Nebenradwege/ Ergänzungsradwege:</p> <p>z.B. Begründung des Radwegs</p>	<p>Hauptradwege/ Nebenradwege/ Ergänzungsradwege:</p> <p>Erstellung neuer Beschilderung (z.B. Geschwindigkeitsreduktion)</p>	<p>Hauptradwege/ Nebenradwege/ Ergänzungsradwege:</p> <p>z.B. Errichtung neuer Beleuchtung, retroreflektierende Randmarkierung</p>	<p>z.B. Rückbau Umlaufgitter; bei zwingender Erforderlichkeit Schaffung einer dem Stand der Technik entsprechenden Anlage (z.B. durch Sperrpfosten und Markierungen nach ADFC), v.a. in Verbindung mit Kfz-Verkehr</p>

Abb. 5.2-1 Maßnahmenübersicht an Radverkehrsanlagen

### Breite der Radverkehrsanlage

Die Anpassung der Breite der Radverkehrsanlage eines Haupt-, Neben- und Ergänzungsradwegs erfordert häufig den kompletten Neubau des Radwegs, um einen durchgängig asphaltierten, ebenen Oberflächenbelag zu ermöglichen. Bei Neubau der Radwege ist generell die Anpassung der Breite nach mindestens ERA-Standard zu empfehlen, da somit Komfort für den Radfahrer geschaffen wird und der betroffene Abschnitt eine Zunahme der Radfahrerzahlen ermöglicht. Dies gilt auch für die Wegekategorie „Ergänzungsradweg“, für die eine ausreichende außerörtliche Wegebreite von 2,00 m an nicht sicherheitsrelevanten Stellen definiert worden ist. Neben dem Komfort ist die ausreichende Radwegbreite außerdem für eine sichere und konfliktfreie Führung von Pedelec- und E-Bike-Verkehr (v.a. im Zweirichtungsverkehr) von Bedeutung und kann auch bei einer möglichen Einwerbung von Fördermitteln relevant sein. Ein beispielhafter außerörtlicher Straßenquerschnitt für einen Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr nach ERA-Standard ist in Abbildung 5.2-2 ersichtlich.

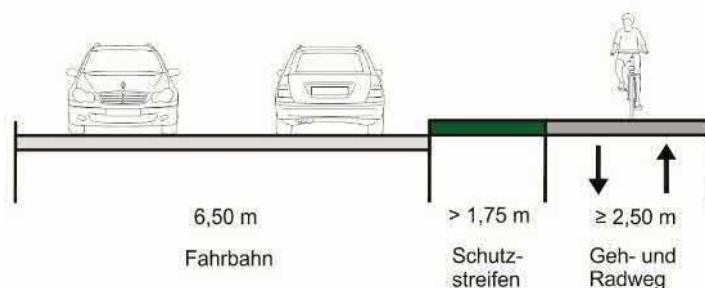


Abb. 5.2-2 Straßenquerschnitt Gemeinsamer Geh- und Radweg außerorts im Zweirichtungsverkehr (nach ERA 2010, S. 16)

### Sanierung der Radwegeoberfläche

Die Sanierung der Radwegeoberflächen ermöglicht eine ebene und asphaltierte Wegeführung für ein zügiges und gefahrloses Vorankommen im Alltagsverkehr. Ein positives Beispiel für eine solche Oberfläche zeigt Abbildung 5.2-3.



Abb. 5.2-3 Selbstständig geführter Radweg K9 Gemeinde Schwalmatal  
(Quelle: <https://beta.heller-ig.de/onko3>)

### Netzlückenschlüsse

Wurden bei der Mängelanalyse Netzlücken auf den drei Wegekategorien festgestellt, sollen diese durch die Errichtung von neuen Radverkehrsanlagen geschlossen werden. Damit werden Umwege für die Radfahrer künftig vermieden und eine zügige Radwegeverbindung im Alltagsradverkehr gewährleistet.

### Radwegeführung

Unübersichtliche und defizitäre Radwegeführungen sollen durch bauliche Anpassungen verbessert werden. Dies kann beispielsweise mit der Begradigung eines Radwegs erfolgen. Dadurch werden Gefahrenstellen, wie z. B. Rillen, Kanten oder schlechte Sichtbeziehungen durch fehlenden Grünschnitt zwischen dem Kfz-Verkehr und Radfahrern entschärft. Des Weiteren werden mögliche Abkürzungsfahrten von Radfahrern, die wiederum zu neuen Gefahrensituationen führen können, unterbunden.

### Beschilderungen / Markierungen

Maßnahmen in Form von Beschilderungen / Markierungen sind vor allem an den Stellen relevant, an denen die Sicherheit der Radfahrer beeinträchtigt sein könnte. So kann hier beispielsweise die Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierungen eine Maßnahme sein. Es sollte jedoch bedacht werden, dass sich die Autofahrer eher an die verringerte Höchstgeschwindigkeit halten, wenn weitere Instrumente zur Geschwindigkeitsüberwachung installiert werden (z. B. in Form von stationären Überwachungen).

### Beleuchtung

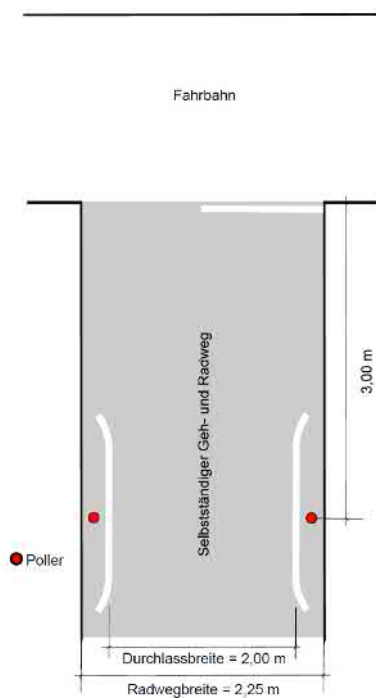
Mit der Beleuchtung von Streckenabschnitten kann die Verkehrssicherheit für Radfahrer vor allem bei Fahrten in der Dunkelheit erhöht werden. In der Regel ist auf außerörtlichen Radwegen keine Beleuchtung vorgeschrieben, kann aber in bestimmten Fällen, z.B. bei erhöhtem Schülerverkehr, einen sicherheitsrelevanten Aspekt darstellen. Eine weitere

Möglichkeit ist der Auftrag einer retroreflektierenden Randmarkierung auf dem Radweg, mit der der Radwegeverlauf bei Dunkelheit besser zu erkennen ist.

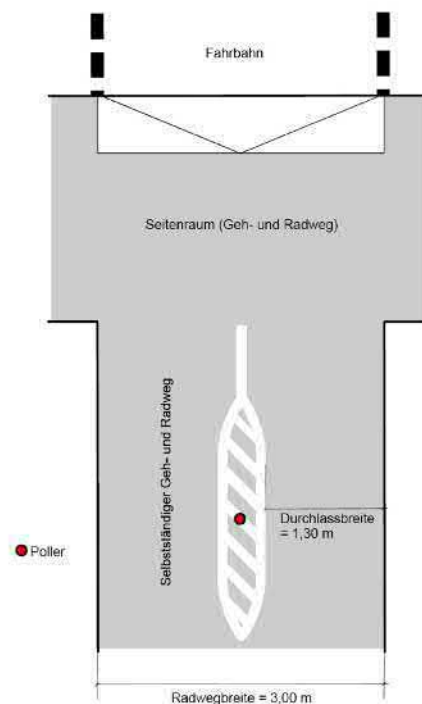
### Umlaufgitter

Eine Maßnahme, die insb. auch auf Bahntrassenradwegen von Bedeutung ist, besteht in dem Rückbau von Umlaufgittern / Sperrpfosten. Allgemein sind Umlaufgitter und Sperrpfosten aufgrund ihrer Unfallträchtigkeit nach Möglichkeit zu vermeiden. Gemäß ERA 2010, Seite 72, sollte auf den Einsatz von Umlaufsperrern möglichst verzichtet werden. Sind sie im Ausnahmefall erforderlich, sind bestimmte Ausgestaltungen zu beachten.

Bei nachgewiesener Erforderlichkeit der Anlage eines Umlaufgitters / Sperrpfostens ist zu beachten ist, dass die Durchlassbreite der Umlaufgitter den aktuellen Anforderungen des Radverkehrs entspricht und es zu keiner Behinderung, z.B. bei der Durchfahrt mit Gepäcktaschen, Lastenrädern, Fahrrädern mit Anhängern kommt. Die Umsetzung der Maßnahme kann auf verschiedenen Wegen erfolgen. Es besteht beispielsweise die Möglichkeit den Radweg mithilfe von zwei Pollern im Seitenraum zu verengen. Ein weiterer Ansatz ist die Neu-Errichtung von Umlaufsperrern nach ERA-Standard. Zur Einhaltung der geforderten Durchfahrtsbreite sollte der Abstand zwischen den Sperrgittern 1,50 m betragen. Außerdem ist ein Abstand vom Umlaufgitter zur Fahrbahn von 3,00 m zu berücksichtigen. Eine weitere Möglichkeit besteht in der schrägen Anordnung der Umlaufsperrern. Auch hier sind die jeweiligen Durchfahrtsbreiten zu berücksichtigen.



Seitliche Verengung des Radweges<sup>35</sup>

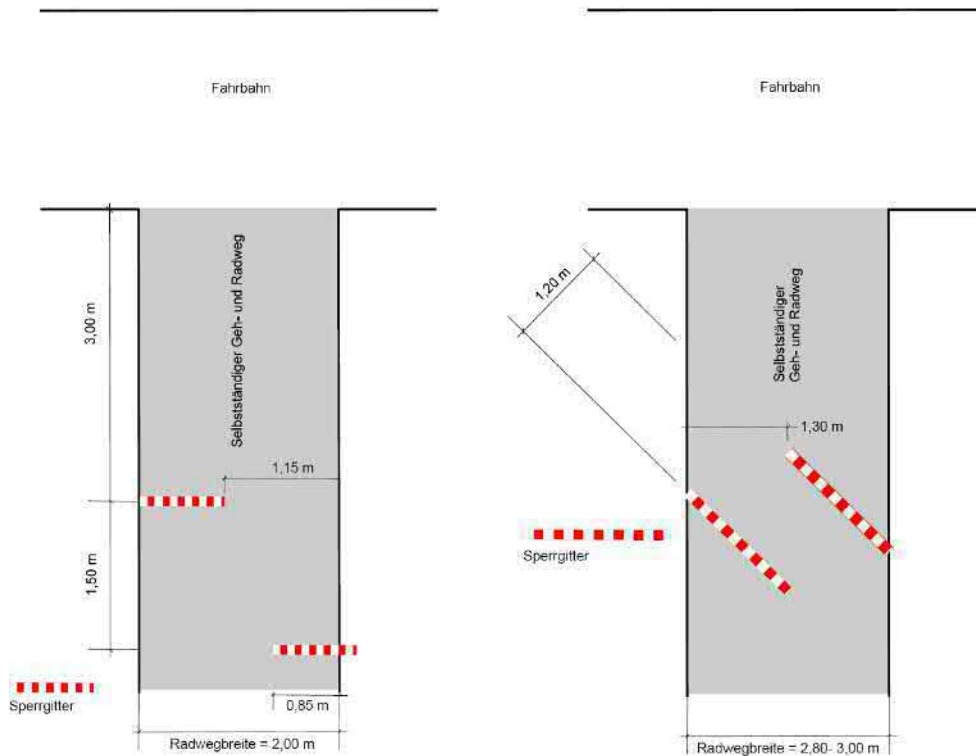


Pollerinstallation gemäß ERA<sup>36</sup>

<sup>35</sup> Quelle: ADFC-Empfehlungen (2015): Umgang mit Pollern und Umlaufsperrern

<sup>36</sup> Quelle: ebd.





Installation von Umlaufsperrn gemäß ERA<sup>37</sup>

Alternative Anordnung von Umlaufsperrn unter Einhaltung der Mindestmaße<sup>38</sup>

### Sicherheitstrennstreifen

Da bereits bei der außerörtlichen Mängelanalyse (vgl. Kapitel 4) keine zu schmalen Sicherheitstrennstreifen auf der Netzkonzeption des Kreises Viersen festgestellt wurden, sind diese bei den Maßnahmen nicht enthalten.

### Maßnahmen-Übersichtskarten

Die Verortung der empfohlenen Maßnahmen finden sich nach West- und Ostkreis getrennt in den Abbildungen 5.2-4 und 5.2-5. Wie bereits zuvor bei den Mängelkarten erwähnt, ist in den nachfolgenden zwei Übersichtskarten zu den Maßnahmen auch nur jeweils eine Maßnahme grafisch abgebildet. Auf dem Abschnitt oder Knotenpunkt können ggf. weitere Maßnahmen empfohlen sein. Eine vollständige Auflistung aller Maßnahmen ist in den jeweiligen Steckbriefen zu finden (vgl. Kapitel 8 Anhang).

<sup>37</sup> Quelle: ebd.

<sup>38</sup> Quelle: ebd.

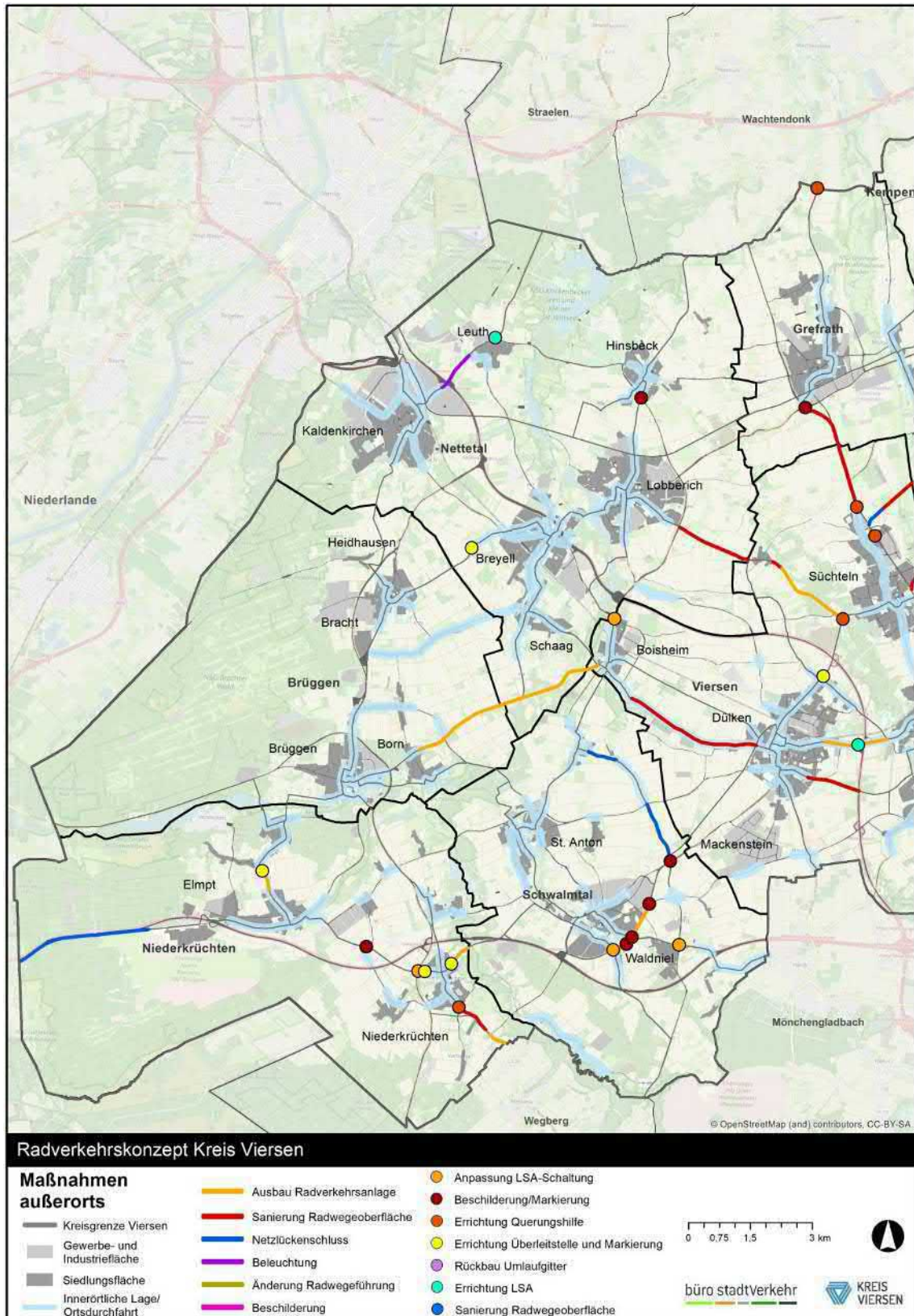


Abb. 5.2-4 Maßnahmenübersicht Kreis Viersen (Westlicher Kreisausschnitt) <sup>39</sup>

<sup>39</sup> Die Maßnahmen auf der Verbindung Krefeld-Kempen-Grefrath-Nettetel-Venlo sind Bestandteil der Machbarkeitsstudie „Radwegeverbindung Venlo – Krefeld“ des Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen (SVK) (2019) und werden daher nicht in dieser Übersicht gelistet.



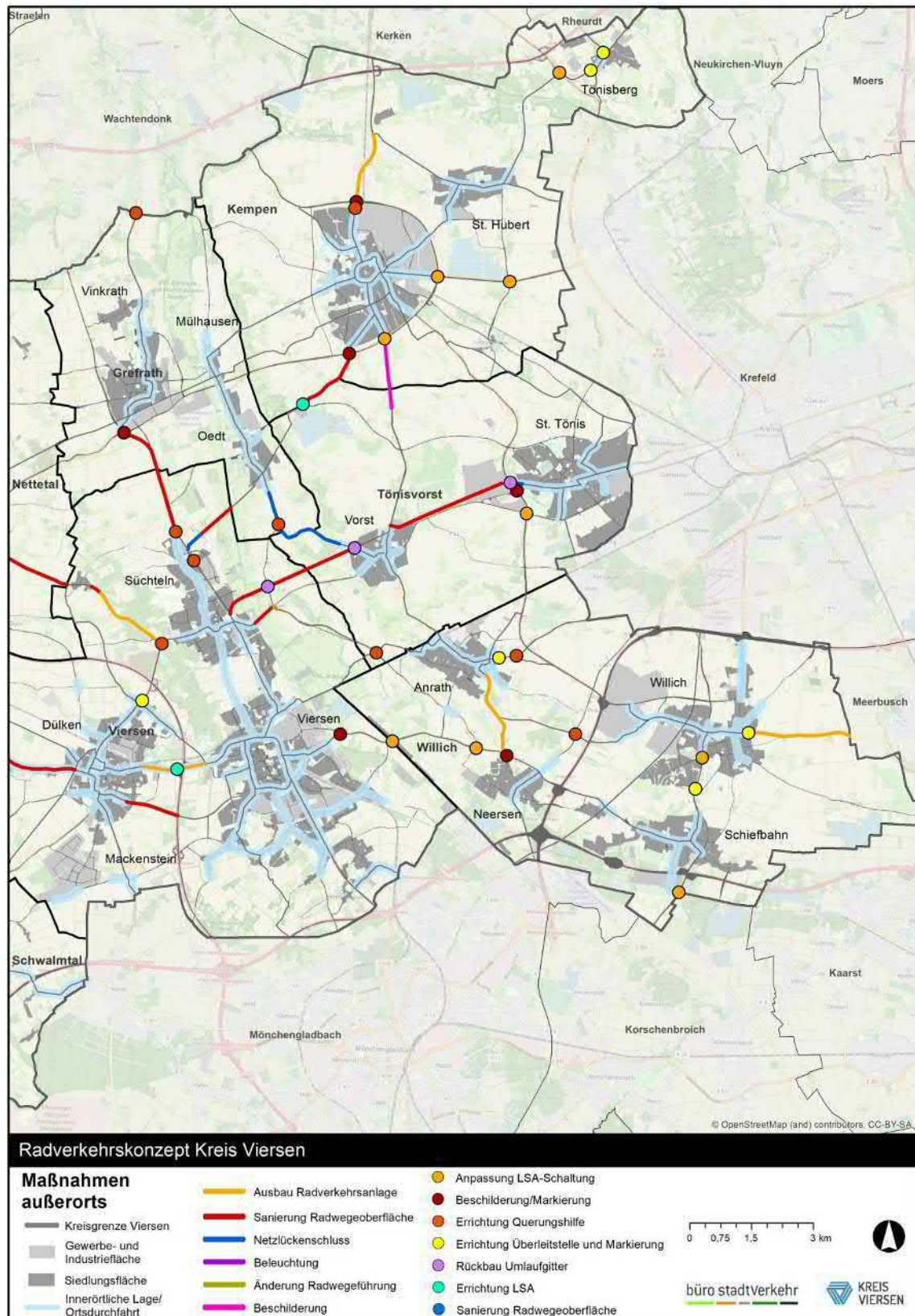


Abb. 5.2-5 Maßnahmenübersicht Kreis Viersen (Östlicher Kreischnitt)<sup>40</sup>

<sup>40</sup> Die Maßnahmen auf der Verbindung Krefeld-Kempen-Grefrath-Nettetal-Venlo sind Bestandteil der Machbarkeitsstudie „Radwegeverbindung Venlo – Krefeld“ des Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen (SVK) (2019) und werden daher in dieser Übersicht nicht gelistet. Maßnahmenlösungen für die Radwegeverbindung Mönchengladbach-Willich-Krefeld werden aktuell in einer eigenen Machbarkeitsstudie untersucht.

### 5.3 Handlungsfeld Knotenpunkt

Weitere Maßnahmen, die sich aus den zuvor definierten Mängeln ergeben, beziehen sich auf das Handlungsfeld „Knotenpunkte“. Hier können folgende genannt werden:

LSA-Schaltung	Beschilderung/ Markierung	Querungshilfe	Ortseinfahrt	Radwege- oberfläche
LSA synchron mit dem Kfz-Verkehr schalten (mind.)  Kürzere Wartezeiten (z.B. insb. bei Qualitätsrouten: Radverkehrsbeschleunigung an Knotenpunkten durch Induktionsschleifen prüfen)	Errichtung von Schildern/ Furtmarkierungen die Kfz-Verkehr z.B. auf querende Radfahrer aufmerksam machen  Errichtung Signalleuchte für freie Rechtsabbieger etc.	Errichtung einer Querungshilfe zur sicheren Querung der Fahrbahn durch den Radverkehr (z. B. durch eine Mittelinsel)	Schaffung einer sicheren Überleitstelle auf die Fahrbahn (z. B. durch Markierungen)	Sanierung der Radwegeoberfläche (eben, asphaltiert etc.)

Abb. 5.3-1 Maßnahmenübersicht an Knotenpunkten

#### Lichtsignalanlagenschaltung (LSA)

Die Synchronisation der LSA-Schaltung mit dem Kfz-Verkehr sieht vor, dass der Radfahrer nicht gezwungen sein sollte, an einer Bedarfsampel auf „Grün“ warten zu müssen, sondern dass die Grünphase automatisch mit der des Kfz-Verkehrs geschaltet ist. Somit erhöht sich der Fahrkomfort für den Radverkehr. Sog. Bettelampeln sind nicht zeitgemäß und abzulösen. Um ein zügiges Vorankommen im Alltagsradverkehr gerade an Knotenpunkten zu ermöglichen, sind kürzere Wartezeiten sinnvoll z.B. künftige Induktionsschleifen für den Radverkehr im Asphalt des Radweges als eine empfehlenswerte Lösung insbesondere für die Qualitätsrouten. Diese Möglichkeit sollte im Rahmen von vorbereitenden Planungen untersucht werden.

#### Beschilderung / Markierung

Mithilfe von Schildern und Furtmarkierungen kann die Sicherheit von Radfahrern an Knotenpunkten erhöht werden. Eine exemplarische Darstellung, wie Beschilderungen und Markierungen auf der Fahrbahn zu einer übersichtlichen und möglichst sicheren Radverkehrsführung an einem Knotenpunkt führen können, ist in Abbildung 5.3-2 dargestellt. Bei dieser beispielhaften Situation wird der außerörtliche und einseitig geführte Zweirichtungsradweg mithilfe einer Furtmarkierung und Beschilderung dem Kfz-Verkehr bevorrechtigt. Der Kfz-Verkehr wird mithilfe von Hinweisschildern auf den querenden Radverkehr aufmerksam gemacht (z.B. Zeichen 205 StVO mit Zusatzzeichen 1000-32). Ein zusätzliches Mittel zur Verdeutlichung der Zweckbestimmung des Weges ist durch das Aufbringen von Piktogrammen gegeben. Dies ermöglicht eine eindeutige und übersichtlichere Verkehrsregelung für die Verkehrsteilnehmer. Im Beispiel der Abbildung 5.3-2 weist die Markierung des Sinnbildes „Fahrrad“ in Kombination mit zwei Richtungspfeilen auf den beidseitigen Radverkehr hin.

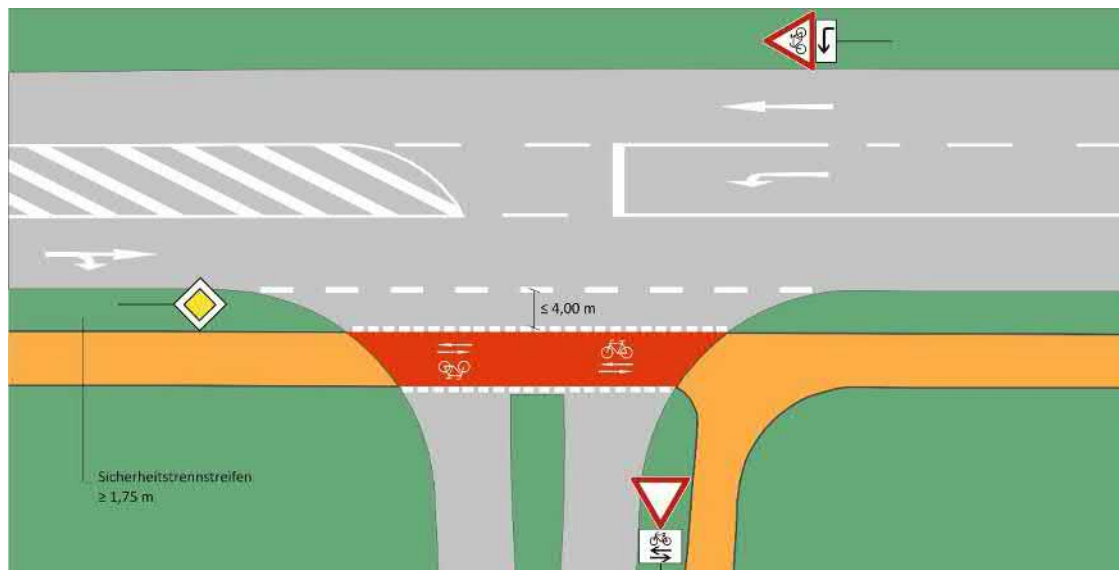


Abb. 5.3-2 Radfahrerfurt für einen straßenbegleitenden bevorrechtigten Radweg (nach ERA 2010, S. 71)

Ein weiterer sicherheitsrelevanter Aspekt an Knotenpunkten bezieht sich auf den freien Rechtsabbieger an Kreuzungen. In Abbildung 5.3-3 ist eine exemplarische Kreuzungssituation im Bestand dargestellt. Der Kfz-Verkehr wird in diesem Fall mithilfe einer Signalleuchte sowie entsprechender Beschilderungen auf den kreuzenden Radverkehr aufmerksam gemacht. Diese Maßnahmen erhöhen die Sicherheit an einem bestehenden Knotenpunkt. Generell gilt für die Neuplanung von Knotenpunkten, an denen auch Fuß- und Radverkehr zu beachten ist, dass freie Rechtsabbieger zu vermeiden sind (ERA 2010, S.53).

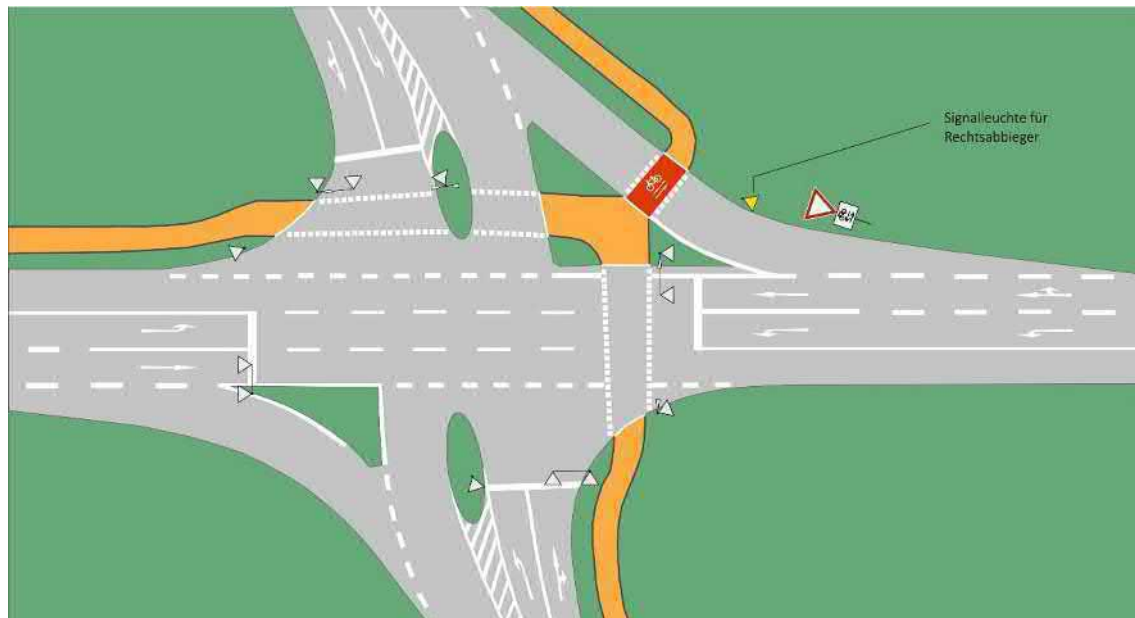


Abb. 5.3-3 Signalleuchte an einem bestehenden Knotenpunkt mit freiem Rechtsabbieger

### Querungshilfen

Eine weitere Maßnahme sieht Verbesserungen im Querungsbereich vom Radverkehr mit dem Kfz-Verkehr im außerörtlichen Bereich 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 breiten) Mittelinsel erhöht die Sicherheit beim Queren der Fahrbahn. Allein ein Fahrrad mit Anhänger weist Längen von 3,00-3,50 m auf. In Kombination mit der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für den Kfz-Verkehr wird der Sicherheitsaspekt zusätzlich gestärkt. Das Abbremsen des Kfz-Verkehrs wird jedoch bereits durch die Errichtung einer Mittelinsel erreicht, die aufgrund der Verschwenkung bzw. Verengung der Fahrbahn zu einer Reduktion der Höchstgeschwindigkeit beiträgt. Ein Beispiel für eine außerörtliche Querungshilfe mit Mittelinsel ist in Abbildung 5.3-4 dargestellt. Die Querung der Fahrbahn kann auch durch die Errichtung einer LSA ermöglicht werden. Diese Variante ist vorzuziehen, wenn der Radfahrer mehr als zwei Fahrspuren queren muss, eine unübersichtliche Verkehrssituation vorherrscht oder das Verkehrsaufkommen auf dem Streckenabschnitt zu hoch ist.

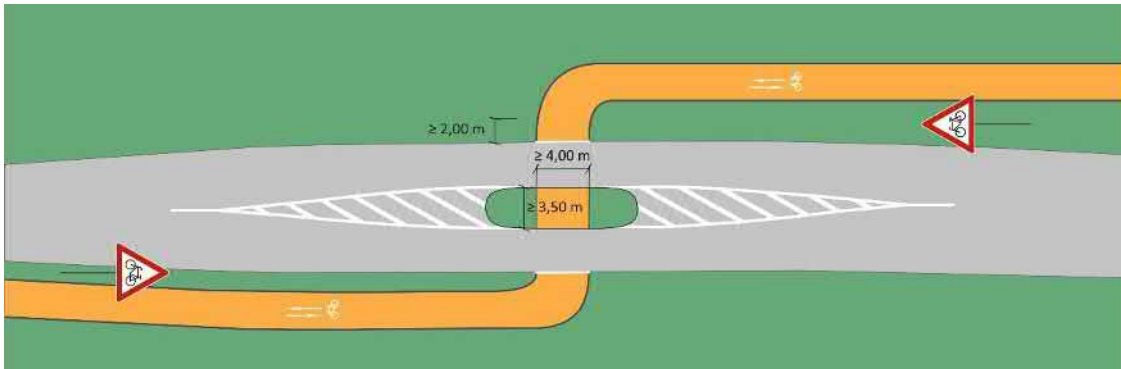


Abb. 5.3-4 Querungshilfe außerorts (mit Mittelinsel) (nach ERA 2010, S. 73)

### Ortseinfahrt

Die Schaffung einer Überleitstelle für Radfahrer ist nicht nur im außerörtlichen Bereich von Relevanz, sondern insbesondere an Ortseinfahrten bedeutsam, da hier in der Regel ein Wechsel vom Zwei- auf Einrichtungsverkehr bevorsteht und der Radfahrer eine sichere Quermöglichkeit der Fahrbahn benötigt. Die beispielhafte Veranschaulichung einer solchen Situation ist in Abbildung 5.3-5 dargestellt. Der Radverkehr wird hier innerorts beidseitig auf der Fahrbahn geführt. Nachdem der Radverkehr mithilfe einer Mittelinsel die Fahrbahn queren kann, erfolgt die Führung im außerörtlichen Bereich auf einem gemeinsamen Zweirichtungsweg. Es ist anzumerken, dass die Überleitung auch ohne Mittelinsel erfolgen kann.

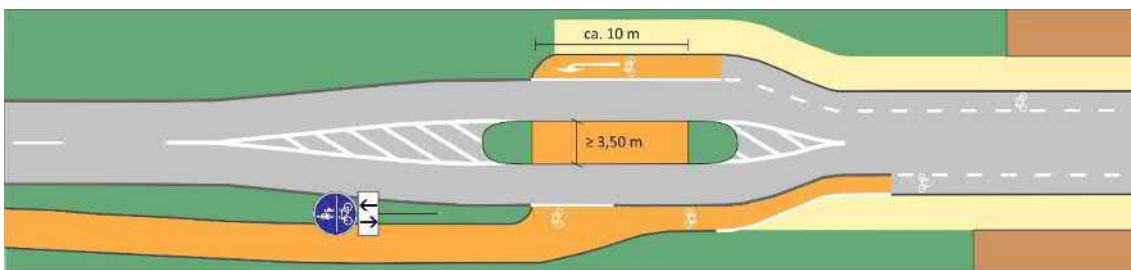


Abb. 5.3-5 Überleitstelle an einer Ortseinfahrt (nach ERA 2010, S. 74)

### Radwegeoberfläche

Zuletzt ist die Sanierung der Radwegeoberflächen an Knotenpunkten eine sicherheitsrelevante Maßnahme. Inhaltlich orientiert sich diese Maßnahme an der bereits vorgestellten Oberflächensanierung im Handlungsfeld der Radverkehrsanlagen (siehe auch Abb. 5.2-3).

Die Verortung der einzelnen Maßnahmen an Knotenpunkten im Kreisgebiet ist auf den Übersichtskarten 5.2-4 und 5.2-5 zu finden.

Zwecks Optimierung längerer interkommunaler Streckenführungen mit entsprechenden Radverkehrspotenzialen auf Bestandswegen (hier z.B. Niederkrüchten-Schwalmtal-Mönchengladbach denkbar) könnten im Rahmen von Studien diverse Maßnahmenbündel der genannten verschiedenen Maßnahmenfelder identifiziert werden.

## 5.4 Handlungsfeld Radservice

Im Handlungsfeld Radservice werden die Maßnahmen benannt, die zur Behebung der Defizite im Bereich Felgenhalter, Witterungsschutz sowie Bau- und Reinigungszustand dienen.

Radabstelltyp „Felgenhalter“	Witterungsschutz	Optimierung baulicher Zustand	Reinigungszustand
Austausch veralteter Felgenhalter durch komfortablere, diebstahlgeschützte, dem Stand der Technik entsprechende Radabstellanlagen	Errichtung Witterungsschutz	Behebung der baulichen Mängel oder Neubau einer komfortablen Radabstellanlage anstelle eines Provisoriums oder anstelle einer bislang fehlenden Anlage	Reinigung der Radabstellanlage (Grünschnitt/ Laubbeseitigung, Schnee-/ Eisräumung, Graffiti)

Abb. 5.4-1 Maßnahmenübersicht an Radabstellanlagen

### Felgenhalter

Es wird empfohlen, die vorhandenen veralteten Felgenhalter durch höherwertige, dem aktuellen Stand der Technik entsprechende Radabstellanlagen auszutauschen, da dieser Radabstelltyp kein komfortables und sicheres Abstellen des Fahrrades ermöglicht. Das Abstellen des Fahrrades in einem Felgenhalter ist nicht zeitgemäß. Zudem benötigen immer hochpreisigere Fahrräder wie z. B. E-Bikes oder Pedelecs sichere Abstellanlagen.

Für die Errichtung neuer komfortabler und sicherer Radabstellanlagen kommen folgende Radabstelltypen in Betracht:

### Anlehnbügel (mit Überdachung)

Anlehnbügel stellen eine kostengünstige Radabstellanlage dar, die ein müheloses und sicheres Abschließen des Fahrrades am Rahmen ermöglicht. Pro Bügel können zwei Fahrräder abgestellt werden. Die Errichtung einer Überdachung ist insbesondere an Bahnhöfen und Bushaltestellen sinnvoll, da hier die Fahrräder oftmals über einen längeren Zeitraum abgestellt werden (Zubringerverkehr zum ÖPNV).

### Sammelabstellanlage

Eine Sammelabstellanlage stellt in den meisten Fällen eine umzäunte, überdachte und abschließbare Anlage dar, in der auf kleiner Fläche eine größere Anzahl an Fahrrädern abgestellt werden kann. Die Anlage ist unbemannt und kann zu jeder Tages- und Nachtzeit genutzt werden.

### Fahrradboxen

Bereits in benachbarten Städten und Gemeinden des Kreises Viersen sowie in weiteren Städten des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr (VRR) befinden sich bereits Fahrradboxen vom Typ „DeinRadschloss“. Die Boxen bieten eine witterungs- und diebstahlgeschützte Abstellmöglichkeit - insbesondere auch für E-Bikes/ Pedelecs. Je nach Ausstattung der Fahrradbox können dort Akkus geladen werden (weitere Erläuterungen zur Maßnahme siehe Kapitel 5.7)

## Radstation

Eine Radstation bündelt eine Vielzahl von Dienstleistungen überwiegend an Bahnhöfen unter einem Dach. Dieses Angebot variiert je nach Ausstattung und Größe der Anlage. Um die geschützte Wort-/ Bildmarke „Radstation“ mit dem blau-gelben Logo zu nutzen, ist eine Vereinbarung mit dem Markeninhaber ADFC NRW zu treffen. Die Nutzung ist dann kostenlos. Zudem müssen als Dienstleistungen mindestens bewachte und witterungsgeschützte Abstellmöglichkeiten, ein Fahrradservice (z.B. ein Reparaturservice) und eine Fahrradvermietung angeboten werden.<sup>41</sup> Für den Betrieb der Anlage ist in der Regel Personal erforderlich. Zunächst ist die Beauftragung einer Machbarkeitsstudie zur möglichen Errichtung einer Radstation zu empfehlen – auch ggf. in Form einer interkommunalen Machbarkeitsstudie zu den Standorten Viersen Bahnhof und Bahnhof Kempen, um mögliche Synergieeffekte auszuloten (z.B. finanzielle und personelle Einsparungen). Diese Studie ermittelt Standortmöglichkeiten und mögliche Betreiberkonzepte. Darüber hinaus kann eine Marktsondierung erfolgen.

## Witterungsschutz

Die Errichtung eines Witterungsschutzes ist gerade an Bahnhöfen und Bushaltestellen zu empfehlen, da die Fahrräder hier in der Regel für einen längeren Zeitraum abgestellt werden. Das Fahrrad dient hier als Zu- und Abbringer zum ÖPNV. Darüber hinaus können Überdachungen auch an zentralen, bedeutsamen Standorten errichtet werden, an denen sich bspw. sich Arbeitsstandorte oder Versorgungs- und Bildungsreinrichtungen befinden.

## Ordentlicher baulicher Zustand

Der nutzungsgerechte bauliche Zustand ist durch Reparaturen bzw. bauliche Anpassungen herzustellen. Durch einen kompletten Neubau der Radabstellanlage kann direkt in einem Zuge eine Behebung aller baulichen Mängel vorgenommen werden.

## Reinigung

Für die Reinigung der Radabstellanlagen sind neben der Beseitigung von Verschmutzungen auch regelmäßige Grünschnittarbeiten sowie die Beseitigung von Laub im Herbst und die Räumung von Schnee und Eis in den Wintermonaten zu empfehlen. Dies stellt die Akzeptanz der Anlagen sicher. Auf diese Weise wird auch eine gute Zubringerfunktion des Radverkehrs zum ÖPNV gewährleistet.

In der nachfolgenden Abbildung 5.4-2 sind die Maßnahmenvorschläge für die erhobenen Radabstellanlagen im Kreisgebiet aufgeführt.

<sup>41</sup> Quelle: Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (2019): Service für ihr Rad.  
<https://www.radstation-nrw.de/service-fuer-ihr-rad.html>

✓ = Maßnahmen werden empfohlen

Standort	Errichtung Radabstellanlage (Anzahl)	Errichtung Witterungsschutz	Optimierung baulicher Zustand an Radabstellanlage	Reinigung der Radabstellanlage
Brüggen Schnellbushaltestelle Zentrum	8	✓	✓	-
Grefrath Schnellbushaltestelle Bergerplatz	34	✓	✓	-
Kempen Bahnhof	20	-	-	-
Breyell Bahnhof	20	✓	✓	-
Lobberich Schnellbushaltestelle Doerkesplatz	13	✓	✓	-
Kaldenkirchen Bahnhof	30	✓	✓	✓
Niederkrüchten Schnellbushaltestelle Lindbruch	9	✓	✓	-
Waldniel Kirche	11	✓	✓	-
Tönisvorst Straßenbahnhaltestelle Wilhelmplatz	20	-	-	✓
Viersen Bahnhof	20	-	-	✓
Dülken Bahnhof	20 (25)	-	✓	✓
Boisheim Bahnhof	24	✓	✓	✓
Willich-Anrath Bahnhof	20	-	✓	✓
Willich Schnellbus-haltestelle Kreisverkehr St.-Töniserstraße	4	✓	✓	✓

Abb. 5.4-2 Maßnahmenvorschläge an regional bedeutsamen Radabstellanlagen im Kreisgebiet

## 5.5 Erläuterungen zu den Maßnahmensteckbriefen

Die Grundlage für die Maßnahmensteckbriefe bilden die in den vorangegangenen Kapiteln analysierten Mängel und Maßnahmenvorschläge. Sowohl die Mängel als auch die Maßnahmen werden in den Steckbriefen zusammengefasst und übersichtlich dargestellt. Mit Hilfe der Steckbriefe ist eine detaillierte Verortung der jeweiligen Maßnahme möglich. Zusätzlich werden weitere Aspekte untersucht wie z. B. mögliche Umsetzungsschritte, Kostenschätzungen und Förderprogramme bzw. -richtlinien. Im Folgenden wird der Aufbau der Maßnahmensteckbriefe für die Handlungsfelder „Radverkehrsanlage“ (vgl. Abb. 5.5-1) und „Knotenpunkt“ (vgl. Abb. 5.5-2) erläutert.


Radverkehrsanlage					
<b>Nr.:</b> 1	L373-BR-1	Ausbau der Radverkehrsanlage/Sanierung Radwegeoberfläche			
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Von - Bis</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Länge in m</b>	
Gemeinde Brüggen	Boisheimer Straße L373	Ortseinfahrt Born - Gemeindegrenze	außerorts	2.273	
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>		
Straßen.NRW	Land NRW, Kreis Viersen, Gemeinde Brüggen	6.000 L373	70		
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>			
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input checked="" type="checkbox"/> Nebenroute <input type="checkbox"/> Hauptroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsrute		Verkehrssicherheit	1	Netzlückenschluss	3
		Alltags-Netzbedeutung	2	Radverkehrsnetz NRW	3
		<b>Gesamtbewertung</b>	2		
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>			
		Breite Radverkehrsanlage unzureichend mangelhafter Oberflächenbelag			
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>					
Prüfung Ausbau der Radverkehrsanlage nach ERA-Standard Sanierung Oberflächenbelag					
<b>Umsetzungsschritte</b>					
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI					
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>			
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input checked="" type="checkbox"/> langfristig		über 100.000 €			
<b>Finanzierung/ Fördermöglichkeiten</b>					
<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah  <input type="checkbox"/> Bürgerradwege  <input checked="" type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen  <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Stra  <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes  <input type="checkbox"/> Radwegebau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr)  <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit			

Abb. 5.5-1 Beispielsteckbrief für Radverkehrsanlagen




Knotenpunkt								
Nr.: 4	L391-GR-2	Neubau Radverkehrsanlage/Errichtung Querungshilfe						
Stadt/Gemeinde	Lage	Ortslage	Knotenpunkttyp					
Gemeinde Grefrath	Süchtelner Straße L391/ Oedter Straße L385/ Mülhausener Straße L391	außerorts	Knotenpunkt ohne LSA ohne Vorrang Radverkehr					
Baulastträger	Projektbeteiligte	DTV (Kfz/24h)	V (km/h)					
Straßen.NRW	Land NRW, Kreis Viersen, Gemeinde Grefrath	6.000 L391/ 2.000 L385/ 4.500 Mülhausener Straße L391	50					
Radwegekategorie		Priorisierung						
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input type="checkbox"/> Nebenroute <input type="checkbox"/> Hauptroute <input checked="" type="checkbox"/> Ergänzungsrute		Verkehrssicherheit <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">1</td></tr></table> Netzlückenschluss <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">1</td></tr></table> Alltags-Netzbedeutung <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">3</td></tr></table> Radverkehrsnetz NRW <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">3</td></tr></table>	1	1	3	3	Gesamtbewertung <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center; background-color: yellow;">2</td></tr></table>	2
1								
1								
3								
3								
2								
		Bestandsbeschreibung inkl. Mängel						
		Kein Radangebot fehlende Querungshilfe						
Maßnahmenbeschreibung								
Errichtung Radverkehrsanlage nach ERA-Standard Prüfung Errichtung einer Querungshilfe (z.B. durch Mittelinsel) bei Bedarf								
Umsetzungsschritte								
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI								
Umsetzungszeitraum		Kostenschätzung						
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input checked="" type="checkbox"/> langfristig		20.000-50.000 €						
Finanzierung/Fördermöglichkeiten								
<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRi-Nah <input checked="" type="checkbox"/> Bürgerradwege <input type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRi-kom-Str <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes <input checked="" type="checkbox"/> Radwegebau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr) <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit						

Abb. 5.5-2 Beispielsteckbrief für Knotenpunkte

Alle Maßnahmensteckbriefe sind mit einer **laufenden Nummer** versehen. Die **ID-Nr.** hilft dabei, die Maßnahme im Kreisgebiet besser zu verorten. Sie beinhaltet den Straßennamen, die Kommune sowie die jeweilige Abschnittsnummer (z. B. Landesstraße 373 – Brüggen – Abschnitt 1 = L373-BR-1). Weitere Angaben beziehen sich auf die Lage, die Länge in Metern (nur für Steckbriefe der Radverkehrsanlagen) sowie auf die Baulastträgerschaft und benennt die Projektbeteiligten. Zur besseren räumlichen Übersicht ist der Maßnahmenbereich nochmals auf einer **Karte** dargestellt. Dabei ist die Maßnahme, die der jeweilige Steckbrief behandelt, farblich hervorgehoben (Radverkehrsanlagen=rot, Knotenpunkte=blau, Radservice=grün). Alle Maßnahmen können mit ihrer ID-Nr. den Maßnahmen-

übersichtskarten im Anhang entnommen werden (vgl. Kapitel 8 Anhang). Für jede Kommune wurde eine eigene Maßnahmenübersicht erstellt. Neben der ID-Nr. ist die **Maßnahmekategorie** mit aufgeführt. Sie differenziert das jeweilige Handlungsfeld (z.B. Ausbau/ Neubau der Radverkehrsanlage) und gibt einen ersten Überblick über die geplante Maßnahme. Für die Maßnahmensteckbriefe der Radverkehrsanlagen und Knotenpunkte sind zusätzlich, sofern vorhanden, **DTV-Werte** eingetragen. Lagen keine DTV-Werte vor ist das Feld durch „keine Angabe“ gekennzeichnet. Für Radverkehrsanlagen auf ehemaligen Bahntrassen ist der Wert „0“ eingetragen, da dieser Abschnitt nicht für den Kfz-Verkehr freigegeben ist und somit keine DTV-Werte vorliegen. Darüber hinaus wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit angegeben.

Die Gesamtbewertung der **Priorisierung** gibt eine Empfehlung/ Hilfestellung, welche Maßnahme prioritär zu entwickeln sind. Anhand der folgenden Kriterien werden die Maßnahmen gewichtet und bewertet. Die Gewichtung wurde im Rahmen der Arbeitsgruppensitzungen und der gebündelten Einzelgespräche festgelegt.

- Verkehrssicherheit (50 %): Maßnahme erhält hohe Priorisierung (=1), wenn sie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beiträgt
- Alltags-Netzbedeutung (25 %): richtet sich nach dem Verbindungstyp (Hauptradweg = 1, Nebenradweg = 2, Ergänzungsradweg = 3). Hier ist zu beachten, dass die Radwegekategorie „Qualitäts-“ und „Hauptroute“ zum Hauptnetz zählen (Hauptnetz = 1)
- Netzlückenschluss (15 %): Hilft die Maßnahme eine Netzlücke zu schließen, erhält sie eine hohe Priorität (=1)
- Radverkehrsnetz NRW (10 %): Ist die Maßnahme Bestandteil des Radverkehrsnetzes NRW (Erläuterung siehe Kapitel 2.4), erhält sie eine hohe Priorität (=1)

Anhand der gewichteten Einzelkriterien ergibt sich folgende Gesamtbewertung:

- 1 = hohe Priorität
- 2 = mittlere Priorität
- 3 = niedrige Priorität

Ein weiterer Bestandteil der Steckbriefe ist die **Bestandsbeschreibung** und die Aufzählung der Mängel auf dem Streckenabschnitt bzw. dem Knotenpunkt. Darauf folgt die konkrete **Maßnahmenbeschreibung**. Des Weiteren werden mögliche **Umsetzungsschritte** angegeben. Diese beinhalten die wesentlichen Stufen, die von der Planung bis zur späteren Umsetzung der Maßnahmen relevant sind. Ist eine vorgeschlagene Maßnahme bereits in der Planung können die Umsetzungsschritte entsprechend angepasst werden.

Darüber hinaus wird für die jeweilige Maßnahme ein **Umsetzungszeitraum** angegeben. Der Erfolg des Handlungskonzepts ist an eine wirksame Umsetzung geknüpft, daher erfolgt anhand der Zeiträume eine Einschätzung bzgl. der Maßnahmenumsetzung. Beispielsweise sind Vorschläge in Form einer Markierung/ Beschilderung relativ kurzfristig umsetzbar (1 bis 3 Jahre), wohingegen bauliche Anpassungen, wie z. B. der Neubau einer bislang fehlenden straßenbegleitenden Radverkehrsanlage am klassifizierten Straßennetz, einen wesentlich längeren Zeitraum benötigt (5 bis 10 Jahre), da umfangreiche vorbereitende Maßnahmen wie u.a. Grundstückserwerb und auch ein vorgeschriebenes Planfeststellungsverfahren bei der Bezirksregierung Düsseldorf durchgeführt werden muss. In folgende Umsetzungszeiträume wurde differenziert:



Abb. 5.5-3 Umsetzungszeiträume der Maßnahmen

Alle Maßnahmen werden mit einer **Kostenschätzung** angegeben. Es ist zu beachten, dass sich diese lediglich auf den aktuellen Stand (2019) beziehen und sich aufgrund von Anpassungen der Material- und Baukosten in der Folgezeit ändern können. Nachfolgend sind die Kosten in fünf verschiedene Kategorien eingeteilt:

- Kategorie 1:  
Markierung/ Beschilderung → bis 5 Tsd. EUR
- Kategorie 2:  
LSA synchron mit dem Kfz-Verkehr schalten → 5 Tsd. EUR bis 20 Tsd. EUR
- Kategorie 3:  
Querungshilfe → 20 Tsd. EUR bis 50 Tsd. EUR
- Kategorie 4:  
Sanierungsarbeiten → 50 Tsd. EUR bis 100 Tsd. EUR
- Kategorie 5:  
Neubau Radverkehrsanlage/ Errichtung LSA-Anlage → über 100 Tsd. EUR

### Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten

Zuletzt werden mögliche Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten der Maßnahmen an Radverkehrsanlagen und Knotenpunkten angegeben. Es existieren Fördermöglichkeiten auf Bundes-, Landes- und Kommunalebene. Welche Förderung im konkreten Maßnahmenfall greift, ist von unterschiedlichen Bedingungen abhängig und im Einzelfall genau zu überprüfen. In den Maßnahmensteckbriefen sind derzeit bestehende Förderprogramme aufgenommen worden (Stand: Mai 2019), die sich jedoch mittel- bis langfristig ändern können (ggfs. können neue Fördermöglichkeiten hinzukommen).

#### Förderrichtlinie Nahmobilität – FöRi-Nah

Eine Förderung von bis zu 80% durch das Land NRW ist ab einer infrastrukturellen Bagatellgrenze von 20 Tsd. EUR (bzw. 5 Tsd. EUR für Abstellanlagen und sonstige Maßnahmen) möglich. Als Zuwendungsempfänger kommen Gemeinden und Gemeindeverbände, privatrechtlich organisierte Unternehmen mit kommunaler Mehrheitsbeteiligung oder sonstige kommunale Zusammenschlüsse (Vereine, Stiftungen) oder ähnliche Institutionen des Privatrechts in Frage. Gefördert werden können außerorts:

- Straßenbegleitende Radverkehrsanlagen
- Selbständige Radwege
- Radwanderwege
- Wegweisung
- Querungshilfen, Unter-/ Überführungen
- Umnutzung von Bahntrassen
- Errichtung von Fahrradstationen (an Haltestellen des ÖPNV für mehr als 100 Räder)
- Radabstellanlagen im öffentlichen Raum (nicht B+R am ÖPNV=>Zweckverband VRR )

- Öffentlichkeitsarbeit für den Alltagsradverkehr
- Aufbau von Serviceangeboten
- Errichtung von Fahrradstationen

Zu beachten ist, dass die Förderung von Radwegen an verkehrswichtigen Straßen über die FöRi-Nah nur dann erfolgen kann, wenn diese nicht im Zusammenhang mit dem Aus- und Umbau verkehrswichtiger Straßen nach den Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau förderfähig sind.<sup>42</sup>

#### Bürgerradwege

Das Modellprojekt Bürgerradwege richtet sich an neue Radwegebaumaßnahmen am klassifizierten Straßennetz des Landes, für die im normalen Bauprogramm des Landes NRW kurzfristig keine Mittel zur Verfügung stehen. Das Land setzt auf eine Kooperation mit den jeweiligen Beteiligten – ob Kreise oder Kommunen oder Bürger vor Ort, Straßen.NRW beteiligt sich an den Kosten. Eigenleistungen, Spenden oder die Bereitstellung von Grundstücken etc. bilden eine Grundlage für die Förderung.<sup>43</sup> Gefördert wird die Neuanlage eines straßenbegleitenden Radweges an Landesstraßen.<sup>44</sup> Bürgerradwege können in einem leicht reduzierten Standard gebaut werden – entsprechen aber selbstverständlich weiterhin dem Stand der Technik und den Verkehrssicherheitsaspekten.

#### Richtlinie zur Förderung von nicht-investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP)

Gefördert werden nur nicht-investive Vorhaben, die einen Modellcharakter besitzen oder sich durch die Gewinnung neuer Erkenntnisse auszeichnen und die Umsetzung des NRVP sowie die Koordinierung von Radverkehrsmaßnahmen unterstützen. Als Zuwendungsempfänger kommen dabei alle juristischen Personen des öffentlichen und privaten Rechts in Frage. Eine Förderung durch das BMVI bis 80 % ist in Abhängigkeit der durchzuführenden Maßnahme möglich.<sup>45</sup> In Abhängigkeit der Modellhaftigkeit können folgende Vorhaben gefördert werden:<sup>46</sup>

- Konzepte der Öffentlichkeitsarbeit
- Öffentlichkeitsarbeit (Alltagsradverkehr und Radtourismus)
- Mobilitätsmanagement
- Verkehrssicherheitsarbeit
- Aufbau von Serviceangeboten

#### Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen – Kommunalrichtlinie

Die Förderung von Radverkehrsprojekten ist insbesondere über den Teilaspekt der Förderung nachhaltiger Mobilität im Rahmen von Klimaschutzprojekten durch das Bundesumweltministerium möglich. Hauptsächliches Anliegen sollte dabei eine Erhöhung des Radverkehrsanteils und somit eine Verminderung von Treibhausgasemissionen sein. Dafür ist i.d. Regel eine Förderung von 30-40 % (finanzschwache Kommunen bis 60%) in Abhängigkeit der einzelnen Maßnahmen ab einer Mindestzuwendungsquote von 5 Tsd. EUR möglich.<sup>47</sup> Gefördert werden z.B.:<sup>48</sup>

<sup>42</sup> Quelle: Ministerium des Inneren des Landes NRW (2019): Förderrichtlinien Nahmobilität –FöRi-Nah

<sup>43</sup> Quelle: Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (2015): Förder- und Unterstützungsangebote der Landesregierung Nordrhein-Westfalen zu dem gemeinsamen Aufruf „Starke Quartiere – starke Menschen“: 29.

<sup>44</sup> Quelle: Deutsches Institut für Urbanistik (2018): Bürgerradwege.

<sup>45</sup> Quelle: Bundesministerium der Justiz und des Verbraucherschutzes (2017): Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans.

<sup>46</sup> Quelle: Deutsches Institut für Urbanistik (2018): nicht investive Maßnahmen im Rahmen des NRVP.

<sup>47</sup> Quelle: Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (2019): Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld „Kommunalrichtlinie“.

<sup>48</sup> Quelle: Deutsches Institut für Urbanistik (2018): Förderung von Klimaschutzprojekten.

- Straßenbegleitende Radverkehrsanlagen als Lückenschlüsse
- Bau neuer Radwege und Umgestaltung von bestehenden Radverkehrsanlagen und bestehenden Knotenpunkten
- Wegweisungssysteme für den Alltagsradverkehr
- Errichtung von Fahrradparkhäusern
- Frei zugängliche Radabstellanlagen an öff. Einrichtungen bzw. Verknüpfungspunkten zum Nahverkehr
- Errichtung von Mobilitätsstationen
- Technische Maßnahmen zur Einführung der grünen Welle für den Radverkehr
- Hocheffiziente Beleuchtung<sup>49</sup>

#### Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau – FöRi-kom-Stra

Im Zusammenhang mit dem Aus- und Umbau sowie der grundhaften Erneuerung verkehrswichtiger Straßen in der Baulast von Gemeinden, Städten und Kreisen kann auch die Änderung/ Sanierung von straßenbegleitenden Geh- und Radwegen im Rahmen der FöRi-kom-Stra gefördert werden. Es gilt eine grundsätzliche Bagatellgrenze von 200 Tsd. EUR bzw. 20 Tsd. EUR für Kreuzungsmaßnahmen. Eine Förderung von bis zu 80 % ist möglich, wenn das Vorhaben dazu dient, einen sicheren und leistungsfähigen Straßenverkehr zu gewährleisten, die Sicherheit an Bahnübergängen zu erhöhen oder den Verkehrsfluss zu verbessern.<sup>50</sup>

#### Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes

Radwege an Bundesstraßen können in der Baulast des Bundes finanziert werden, wenn z.B. ein gewisses Radverkehrsaufkommen auftritt und diese neuen Radwege an Bundesstraßen dabei als sinnvolle Ergänzung zu regionalen Netzen fungieren (z.B. Netzlückenschluss). Im Zuge des Radwegebaus an Bundesstraßen können auch andere Wege (u. a. privat- und forstwirtschaftliche Wege sowie ehemalige Trassen) für eine Radverkehrsführung in Frage kommen, wenn diese geeignet sind.<sup>51</sup> Auf diese Weise können folgende Maßnahmen außerorts finanziert werden:<sup>52</sup>

- Straßenbegleitende Radverkehrsanlagen
- Selbständige Radwege
- Wegweisung
- Querungshilfen, Unter-/ Überführungen
- Bestandsverbesserungen
- Betrieb/ Unterhaltung
- Umnutzung von Bahntrassen

#### Radwegebau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr)

Dem Straßen- und Wegegesetz des Landes NRW (StrWG NRW) folgend, sind Gemeinden dazu angehalten, ein zusammenhängendes Netz für den gemeindlichen Radverkehr zu schaffen, ebenso sollen die Kreise darauf hinwirken, ein zusammenhängendes überörtliches Netz für den Radverkehr zu schaffen (§49 StrWG NRW).<sup>53</sup> In diesem Zuge können Kommunen Anregungen zu neuen Radwegen i.R. des Bauprogramms gegenüber dem Landesbetrieb Straßenbau NRW formulieren. Entsprechend finanziert werden können außerorts:<sup>54</sup>

<sup>49</sup> Quelle: Projektträger Jülich (2019): Nachhaltige Mobilität.

<sup>50</sup> Quelle: MBI.NRW (2014): Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus.

<sup>51</sup> Quelle: Wissenschaftlicher Dienst des Bundestages (2017): Bau und Finanzierung von Radwegen an Bundesstraßen.

<sup>52</sup> Quelle: Deutsches Institut für Urbanistik (2018): Radwege an Bundesfernstraßen.

<sup>53</sup> Quelle: Ministerium des Inneren NRW (2019): StrWG NRW §49 Radverkehrsnetze.

<sup>54</sup> Quelle: Deutsches Institut für Urbanistik (2018): Radwege an Landesstraßen und Radschnellverbindungen des Landes.



- 
- Straßenbegleitende Radverkehrsanlagen
  - Querungshilfen, Unter-/ Überführungen
  - Bestandsverbesserungen
  - Betrieb/ Unterhaltung
  - Wegweisung mit Einschränkungen
  - Selbstständige Radwege mit Einschränkungen
  - Umnutzung von Bahntrassen mit Einschränkungen

Die Umsetzung der Radwegebaumaßnahmen nach UA IIr erfolgt entsprechend einer Priorisierung des Regionalrates auf der Grundlage einer Vorschlagsliste der Bezirksregierung in enger Zusammenarbeit mit Straßen.NRW.<sup>55</sup>

#### Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen

Das jährliche sog. „Erhaltungsprogramm“ an Landesstraßen in NRW setzt bei bereits bestehenden straßenbegleitenden Radwegen an Landesstraßen an, die Oberflächenmängel aufweisen. Die Sanierung erfolgt durch Landeshaushaltsmittel, die der Straßenbaulastträger Straßen.NRW als reguläre ausführende Stelle umsetzt.

#### **Maßnahmensteckbriefe**

Die finalen Maßnahmensteckbriefe können dem Kapitel 8 entnommen werden. Zur besseren Lesbarkeit sind sie nach kreisangehörigen Städten und Gemeinden getrennt dargestellt. In den Maßnahmensteckbriefen werden auf einem Abschnitt, z.B. einer Kreisstraße, alle außerörtlichen Mängel aufgenommen und Vorschläge zur Behebung der Defizite angesprochen. Aus diesem Grund wechseln sich Maßnahmensteckbriefe, die sich auf den Längsverkehr und auf Knotenpunkte beziehen, ab.

Die Steckbriefe des Handlungsfelds „Radservice“ haben einen ähnlichen Aufbau wie die bereits erläuterten Steckbriefe der Radverkehrsanlagen und Knotenpunkte. Abbildung 5.5-4 zeigt den Inhalt eines Steckbriefs einer Radabstellanlage.

---

<sup>55</sup> Quelle: Bezirksregierung Köln (o. Jahr): Merkblatt Bundes- und Landesstraßen: 4.


Radservice			
Nr.: 2	SE-BR-1	Radabstellanlage	
<b>Lage</b>		<b>Ortslage</b>	<b>Baulastträger</b>
Brüggens Bushaltestelle Zentrum		innerorts	Gemeinde Brüggens
<b>Projektbeteiligte</b>			
Gemeinde Brüggens, Kreis Viersen, VRR			
<b>Abstellanlage</b>		<b>Abstellanlagentyp und Kapazität</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> vorhanden <input type="checkbox"/> nicht vorhanden		Felgenhalter 0 Anlehnbügel 5 Kombiniertes Felgen- und Rahmenhalter Gesamt 15	Sammelkollektivanlage 0 Fahrradbox 0 10 15
<b>Witterungsschutz</b>			
kein Witterungsschutz			
			
<b>Bestandsbeschreibung</b>			
Guter baulicher Zustand der kombinierten Felgen- und Rahmenhalter, die eine hohe hohe Auslastung aufweisen. Die vorhandenen Felgenhalter am Standort bieten hingegen keine sichere Radabstellmöglichkeit an. Anbindung durch folgende Buslinien: SB 88, 012, 067, 074			
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>			
Beseitigung der Felgenhalter und Installation von weiteren 5 Anlehnbügeln (mit Überdachung). Prüfung der Errichtung von 3 Fahrradboxen von DeinRadschloss.			
<b>Umsetzungsschritte</b>			
1. Analyse und Bewertung der Infrastrukturausstattung und Standortverfügbarkeit 2. Kostenschätzung und Berechnung 3. ggf. Klärung des Grunderwerbs 4. Beschluss im Rat 5. Umsetzung und Bau			
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		ca. 7.000 € (für 5 Anlehnbügel mit Überdachung) ca. 9.000 € (für 3 Fahrradboxen)	
<b>Finanzierung/ Fördermöglichkeiten</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes NRW - FöRi-Nah Zuwendung nach § 12 ÖPNVG NRW - Investitionsmaßnahmen <input checked="" type="checkbox"/> des ÖPNV - gemäß Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR vom 10.12.2008 i. d. F. vom 21.03.2018		Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit	

Abb. 5.5-4 Beispielsteckbrief für Radabstellanlagen

Auch in diesen Steckbriefen werden eine **laufende Nummer** und eine **ID-Nr.** angegeben. Neben der Karte, auf der die Radabstellanlage verortet ist, zeigt ein Foto die Bestandssituation (Stand 2019). Darüber hinaus werden zusätzliche Angaben zum **Abstellanagentyp** und zur **Kapazität** sowie zum **Witterungsschutz** gemacht. Anschließend folgt eine detaillierte Bestandsbeschreibung, u.a. mit der Aufzählung möglicher **Mängel**. Darauf folgt die Erläuterung von konkreten **Maßnahmen**. Des Weiteren werden mögliche **Umsetzungsschritte** angegeben, die von der Analyse und Bewertung des Standorts bis zur Umsetzung der Maßnahme reichen. Die Umsetzungszeiträume der Maßnahmen sind identisch mit den bereits vorgestellten Zeiträumen im Rahmen der Steckbriefe der Radverkehrsanlagen

und Knotenpunkte. Darüber hinaus enthalten die Steckbriefe eine **Kostenschätzung**, diese teilt sich wie folgt auf:

- Anlehnbügel ca. 250 EUR pro Anlehnbügel
- Überdachung für Anlehnbügel ca. 5,25 Tsd. EUR Überdachung für 4 Anlehnbügel
- Fahrradbox ca. 3 Tsd. EUR pro Fahrradbox

Zuletzt sind die **Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten** zu nennen. Die Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes NRW sowie die Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten wurden bereits bei Vorstellung der Steckbriefe für Radverkehrsanlagen und Knotenpunkte erläutert. Im Rahmen der Radabstellanlagen ist zusätzlich das ÖPNV-Gesetz (§ 12 ÖPNVG NRW)<sup>56</sup> aufzuführen. In diesem ist geregelt, dass das Land NRW den Zweckverbänden jährlich Zuwendungen für Investitionsmaßnahmen des ÖPNV in Höhe von mindestens 150 Millionen Euro gewährt. Die Zuwendungen sind vor allem zur Förderung der Infrastruktur zu verwenden. Die Zweckverbände oder gemeinsame Anstalten (nach § 5 Abs. 1 ÖPNVG) können die erhaltenen pauschalierten Zuwendungen projektbezogen an Dritte weiterleiten. Zu fördernde Maßnahmen müssen von den Zweckverbänden in einem jährlichen Katalog festgelegt werden. So können beispielsweise Bike-and-ride-Anlagen (B&R) an Bahnhöfen oder Haltepunkten gefördert werden. Der Fördersatz beträgt maximal 90 % in den Einzelprojekten.

## 5.6 Empfehlungen zu innerörtlichen Maßnahmen

Das Radverkehrskonzept für den Kreis Viersen konzentriert sich auf die Stärkung der interkommunalen Beziehungen. Für eine sichere und attraktive Führung des Radverkehrs ist es jedoch auch maßgeblich, dass die innerörtliche Führung ebenfalls den Aspekten der Sicherheit und des Komforts entspricht. Aus diesem Grund werden an dieser Stelle auch Empfehlungen für bestimmte Bereiche innerhalb der Ortslagen benannt. Die Netzkonzeption nimmt eine Fortführung der außerörtlichen Radwege in die innerörtlichen Lagen vor, wobei die innerörtliche Radwegeführung in der Verantwortung der jeweiligen Kommune liegt. Die Haupt-, Neben- und Ergänzungsradwege sind jeweils bis in die Orts-/ Stadtmitten abgebildet.

Dieses Kapitel gibt insbesondere auch für alle kreisangehörigen Kommunen Anregungen aus der INKA Online-Beteiligung wieder, die auf bestehende Mängel auf innerörtlichen Radwegeverbindungen hinweisen. Hierbei werden insbesondere Mehrfachnennungen mit Bezug zur Netzkategorisierung aus der Online-Beteiligung herangezogen.

Sämtliche innerörtlichen und außerörtlichen Hinweise aus der Bevölkerung im Rahmen der durchgeführten Online-Befragung sind an die entsprechenden kreisangehörigen Städte und Gemeinden in digitaler und anonymer Form im Frühjahr 2019 weitergeleitet worden.

### Brügggen

Im nördlichen Ortsteil Bracht ist die Fortführung des Radschutzstreifens in der Königstraße/ Südwall über die Breyeller Straße zu prüfen. Alternativ kann durch die Ausweisung einer Tempo 30-Zone die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn sichergestellt werden.

Dies gilt ebenfalls für den Abschnitt Heidhausener Straße, der vom Westwall aus Richtung Nord-Westen abgeht. Hier ist die Einrichtung einer Tempo 30-Zone zu prüfen.

Der Knotenpunkt B221/ Swalmener Straße/ Hochstraße verfügt über einen freien Rechtsabbieger. Hier kann die Verkehrssicherheit für Radfahrer durch die Aufstellung eines Hinweisschilds „Querende Radfahrer aus beiden Richtungen“ und der Errichtung einer Signalleuchte erhöht werden.

<sup>56</sup> Quelle: VV-ÖPNVG-NRW

## **Grefrath**

In Grefrath existiert entlang der Lobbericher Straße, Umstraße und Schanzenstraße kein Radangebot. Die Ausweisung einer Tempo 30-Zone in diesem Bereich erhöht die Verkehrssicherheit für die Radfahrer auf der Fahrbahn, falls die Geschwindigkeitsreduzierung nicht schon ausgewiesen ist.

Die Radverkehrsführung am Knotenpunkt Stadionstraße/ Heide/ Ostumgehung ist unübersichtlich und weist im nördlichen Bereich eine gefährliche Querungsstelle auf (Querung von drei Fahrspuren). Es sollte geprüft werden, inwieweit die Errichtung eines Kreisverkehrs zur Entschärfung der unübersichtlichen Verkehrssituation führen kann.

Der Zustand der Radverkehrsanlage Ortsdurchfahrt Mülhausen – Oedt entlang der Hauptstraße ist in einem schlechten Zustand und entsprechend zu sanieren bzw. nach ERA-Standard auszubauen (Anmerkung aus der INKA Online-Beteiligung). Im Ortsteil Oedt wurde ein Radschutzstreifen angelegt, dessen Fortführung entlang der Hauptstraße zu prüfen ist bzw. ob im Bereich des Knotenpunktes B509/ Hauptstraße entsprechende Überleitstellen von der Fahrbahn auf den Radweg zu schaffen sind.

## **Kempen**

Für die Stadt Kempen wird derzeit ein kommunales Radverkehrskonzept aufgestellt. Unabhängig davon werden die folgenden Empfehlungen für die innerörtliche Radverkehrsführung in der Stadt Kempen ausgesprochen.

In Kempen ist die Bevorrechtigung des Radverkehrs an Querungsstellen, die Entschärfung von signalisierten Fuß- und Radfahrerüberwegen und die Beseitigung von Oberflächenmängeln entlang des Innenstadtrings zu prüfen (Anmerkung aus der INKA Online-Beteiligung).

An Hauptradwegen sind die Aufhebung von Bedarfsampeln und die Synchronschaltung mit dem Kfz-Verkehr zu prüfen, z.B. am Knotenpunkt Oedter Straße/ Vorster Straße/ Herckenrathstraße (Anmerkung aus der INKA Online-Beteiligung).

Am Knotenpunkt Kerkener Straße/ Otto-Schott-Straße befindet sich ein Unfallschwerpunkt. Zusätzlich zum Stoppschild ist eine Signalleuchte zu errichten, die insbesondere bei Dunkelheit für eine erhöhte Aufmerksamkeit der Kfz-Fahrer gegenüber querenden Radfahrern sorgt (Anmerkung aus der INKA Online-Beteiligung).

Im Stadtteil St. Hubert sollte die Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht in der Aldekerker Straße geprüft werden sowie die Unterbindung des Gehwegparkens (Anmerkung aus der INKA Online-Beteiligung).

Entlang der Hülser Straße zwischen dem Abschnitt Donkring und Industriering Ost wird der Radfahrer gemeinsam mit dem Fußgänger geführt. Die Breite des gemeinsamen Geh- und Radwegs ist unzureichend und sollte auf eine Verbreiterung bzw. eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn mittels Radschutzstreifen hin untersucht werden.

Am Kreisverkehr Tönisberger Straße/ Hülser Landstraße fehlt auf der Tönisberger Straße in Ost-Westrichtung eine Querung. Der Radfahrer muss zur Befahrung der Hülser Straße in Richtung St. Hubert bzw. Krefeld-Hüls die Bedarfsampel rund 50 m weiter nördlich des Kreisverkehrs benutzen. Zur Vermeidung von Umwegen ist zu prüfen, ob eine direkte Querung der Tönisberger Straße mit einer Querungshilfe einzurichten ist.

Im Stadtteil Tönisberg ist entlang der Bergstraße die Einrichtung einer Tempo 30-Zone zu prüfen, falls dies nicht schon der Fall ist. Dadurch kann der Radverkehr sicher auf der Fahrbahn geführt werden.

## **Nettetal**

Im Stadtteil Lobberich ist auf der Niedieckstraße die Einrichtung einer Tempo 30-Zone zu prüfen, da hier kein Radangebot vorliegt (Anmerkung aus der INKA Online-Beteiligung). Die Straße dient als Zubringer zur schnellen Radwegverbindung auf der ehemaligen Bahntrasse.

Am Knotenpunkt Freiheitsstraße/ Von-Bocholtz-Straße ist die Synchronisierung der LSA für Fuß- und Radfahrer mit dem Kfz-Verkehr zu prüfen (Anmerkung aus der INKA Online-Beteiligung).

Es ist zu prüfen, ob die Lobbericher Straße ab dem Knotenpunkt Haagstraße/ Felderend, die Biether Straße sowie die Straßen Bieht, Gier und Natt im Stadtteil Breyell auf Tempo 30 reduziert werden kann, da der Radfahrer bis zum Knotenpunkt Haagstraße/ Felderend auf der Fahrbahn und im weiteren Verlauf aufgrund eines fehlenden Radangebotes gemeinsam mit dem Fußverkehr geführt wird (Anmerkung aus der INKA Online-Beteiligung).

Ab dem Ortseingang Schaag ist die Einrichtung einer Überleitstelle auf die Annastraße samt Querungshilfe zu prüfen. Der Radfahrer ist nach Möglichkeit auf der Fahrbahn bei Tempo-30 zu führen, wenn dies nicht bereits angeordnet ist.

## **Niederkrüchten**

Für die Gemeinde Niederkrüchten ist 2018 ein kommunales Radverkehrskonzept erstellt worden. Alternativ bzw. ergänzend zu diesem Konzept werden folgenden Empfehlungen für die innerörtlichen Radwege ausgesprochen:

In der Gemeinde Niederkrüchten ist ab dem Ortseingang Overhethfeld auf der Elmpter und Dilborner Straße die Einrichtung einer Tempo 30-Zone zu prüfen.

Alternativ zur Führung über die Hauptstraße im Ortsteil Elmpt ist die Prüfung der Ausweisung einer Tempo 30-Zone in der Schulstraße und im Alten Kirchweg zu empfehlen, falls dies nicht schon der Fall ist. Die Einrichtung einer Fahrradstraße, wie es im Radverkehrskonzept der Gemeinde Niederkrüchten vorgeschlagen wird, stellt ebenfalls eine Führungsmöglichkeit des Radverkehrs dar.

Im Ortsteil Gützenrath ist auf dem innerörtlichen Abschnitt der Kaldenkirchener Straße die Einrichtung einer Tempo 30-Zone zu prüfen.

Nach der Einrichtung sicherer Überleitstellen auf die Fahrbahn bzw. den Zweirichtungsradweg auf der Hochstraße im Ortsteil Niederkrüchten, ist die Einrichtung einer Tempo 30-Zone zu prüfen. Auf dem Abschnitt zwischen Beethovenstraße und Birther Straße ist die beidseitige Markierung eines Radschutzstreifens nach erster Einschätzung möglich. Vom Kreisverkehr ausgehend ist entlang der Mittelstraße und im südlichen Fortgang der Erkelenzer Straße ebenfalls die Einrichtung einer Tempo 30-Zone anzuregen, falls die Geschwindigkeitsbegrenzung nicht bereits ausgeschildert ist. Am Ortseingang bzw. -ausgang sind entsprechende Überleitstellen mit Querungshilfe einzurichten.

## **Schwalmtal**

Der Radverkehr wird gemeinsam mit dem Fußverkehr über einen schmalen Geh- und Radweg entlang der Amerner Straße, Sankt-Michael-Straße und die Gladbacher Straße geführt. Zur Entschärfung des Konfliktpotenzials zwischen Fußgängern und Radfahrern ist eine Geschwindigkeitssenkung auf Tempo 30 sowie eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn zu prüfen (Anmerkung aus der INKA Online-Beteiligung). In diesem Fall sind entsprechende Überleitstellen und Querungsmöglichkeiten an den Ortseingängen und -ausgängen zu empfehlen.

Entlang der Haupt-, Dorf- und Schellerstraße im Ortsteil St. Anton ist aufgrund der geringen Straßenbreiten die Einrichtung einer Tempo 30-Zone zu prüfen. Vor dem Knotenpunkt L372/ Schellerstraße sind die Einrichtung einer entsprechenden Überleitstelle und eine



Querungsmöglichkeit zu prüfen. Diese besteht bereits an der Einmündung zur Bahnstraße. Hier sind ebenfalls Überleitstellen auf die Fahrbahn zu installieren.

In Dilkrath befindet sich auf der Nordstraße kein Radangebot. Hier ist die Einrichtung einer Tempo 30-Zone zu empfehlen, wenn dies nicht schon erfolgt ist. Am Ortsausgang werden die Einrichtung von Überleitstellen und eine Querungsmöglichkeit auf den noch zu errichtenden Zweirichtungsradweg empfohlen. Alternativ kann die Weiterführung des Zweirichtungsradweges innerhalb der Ortsdurchfahrt geprüft werden. In diesem Fall sind Anpassungen in der Wegebreite des gemeinsamen Geh- und Radweges erforderlich. Die Überleitstellen auf die Fahrbahn und die Querungsmöglichkeit entfallen.

### **Tönisvorst**

In St. Tönis wird der Radverkehr auf der Viersener Straße in Richtung Süden gemeinsam mit dem Fußverkehr geführt. Hier ist die Einrichtung einer Tempo 30-Zone zu prüfen, falls die Reduzierung auf diesem Teilstück nicht bereits erfolgt ist.

Im Stadtteil Vorst ist auf der Oedter und Süchtelner Straße sowie auf der Hauptstraße die Einrichtung einer Tempo 30-Zone zu prüfen. Auf der Höhe der Schlufftrasse sind entsprechende Überleitstellen auf die Bahntrasse zu empfehlen. Auf der Kempener Straße, Lindenallee sowie der Giesenstraße und Anrather Straße ist ebenfalls eine Führung auf der Fahrbahn anzuregen, da die Wegebreiten für eine gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr zu schmal sind (Anmerkung aus der INKA Online-Beteiligung). Hier ist eine entsprechende Geschwindigkeitsreduzierung mit Überleitstellen und Querungsmöglichkeiten an den Ortseingängen und -ausgängen zu prüfen.

Die LSA für Radfahrer am Knotenpunkt Nordring/ Krefelder Straße ist mit dem Kfz-Verkehr synchron zu schalten (Anmerkung aus der INKA Online-Beteiligung). Es handelt sich um einen Hauptradweg.

### **Viersen**

In Viersen ist entlang der Heimerstraße und der Neuwerker Straße eine Ergänzungsrouten in Richtung Mönchengladbach-Lockhütte vorgesehen. Falls eine Temporeduzierung hier noch nicht erfolgt ist, könnte hier die Ausweisung einer 30-Zone die Verkehrssicherheit für Radfahrer erhöhen.

Die Querung Oberrahserstraße entlang der Route Am Alten Nordkanal/ Am Schluff birgt aufgrund der fehlenden Vorfahrtsregelung für Radfahrer erhöhtes Konfliktpotenzial. Eine entsprechende Vorfahrtsregelung für Radfahrer ist zu prüfen (Anmerkung aus der INKA Online-Beteiligung).

Die Radverkehrsführung entlang der Freiheitsstraße von der Bendstraße bis zum Knotenpunkt Freiheitsstraße/ Süchtelner Straße ist undurchsichtig und unattraktiv (Anmerkung aus der INKA Online-Beteiligung). Hier wird die Prüfung von Aus- bzw. Umbaumöglichkeiten angeregt.

Die LSA entlang des Hauptradweges Freiheitsstraße und Kölnische Straße sind mit dem Kfz-Verkehr synchron zu schalten: Knotenpunkte Goeterstraße/ Freiheitsstraße/ Gerbersstraße, Lindenstraße/ Freiheitsstraße/ Alte Bruchstraße, Bahnhofstraße/ Freiheitsstraße, Josefring/ Freiheitsstraße/ Eichelbusch und Bachstraße/ Kölnische Straße sind mit dem Kfz-Verkehr synchron zu schalten (Anmerkung aus der INKA Online-Beteiligung).

Die Radwegeoberfläche in der Tönisvorster Straße ist auf dem Abschnitt zwischen der Freudenbergstraße und dem Ortsausgang sanierungsbedürftig. Im Bereich des Discounters ist die Errichtung einer Querungshilfe zu prüfen (Anmerkung aus der INKA Online-Beteiligung).

Im Stadtteil Dülken ist alternativ zur Führung über die Viersener Straße auch eine Variante über das ausgewiesene Radverkehrsnetz NRW denkbar, das über die Mevissenstraße, Heinz-Luther-Straße sowie Corneliusstraße bis zur Kreuzherrenstraße führt. Von dort

besteht Anschluss an die Lange Straße und Rheindahlener Straße, auf denen eine Geschwindigkeitsreduzierung (Tempo 30) und Überleitstellen auf die Fahrbahn am Ortseingang und -ausgang zur Prüfung angeregt werden. Auf der Brabanter Straße und der Hindenburgstraße im nördlichen Teil Dülkens sind dieselben Maßnahmen zu prüfen.

### **Willich**

Im Stadtteil Neersen wird der Radfahrer auf dem gesamten Abschnitt entlang der Hauptstraße auf einem gemeinsamen bzw. getrennten Geh- und Radweg geführt. Die außerörtliche Führungsform wird innerorts beibehalten. Der gemeinsame Geh- und Radweg verläuft ab der südlichen Ortseinfahrt bis zum Fußgängerüberweg in der Kirchhofstraße. Es ist zu prüfen, ob der Radverkehr in diesem Bereich auf der Fahrbahn geführt wird, um Konflikte mit dem Fußverkehr zu vermeiden. Hierfür ist die Einrichtung von Überleitstellen und einer Querungsmöglichkeit am südlichen Ortseingang und an der Kirchhofstraße zu prüfen. Die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn kann auf die gesamte Hauptstraße ausgeweitet werden. Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit trägt zusätzlich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit der Radfahrer bei.

Am Kreisverkehr Bahnstraße/ Sankt-Töniser-Straße/ Parkstraße/ Korschenbroicher Straße sind nach Möglichkeit die Bordsteinhöhen an den Radfahrerfurten zu prüfen (Anmerkung aus der INKA Online-Beteiligung).

Entlang der Hochbendstraße ab dem Knotenpunkt Bogenstraße/ Hochbendstraße/ Schottelstraße sollte die Einrichtung einer Tempo 30-Zone geprüft werden.

## **5.7 Flankierendes Maßnahmenkonzept zur Radverkehrsförderung**

Die flankierenden Maßnahmen beinhalten zum einen die Optimierung der Fahrradservice-Infrastruktur sowie sogenannte „weiche“ Maßnahmen, die vorrangig Kampagnen und Öffentlichkeitsarbeiten 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 ein Mobilitätsmanagement empfohlen.

### **Verbesserung der Fahrradservice-Infrastruktur**

- Kreisweite Einführung von „DeinRadschloss“- Radabstellanlagen
- Einrichtung von ausgewählten öffentlichen „Radreparaturpoints“
- Erarbeitung eines kreisweiten Handlungsleitfadens im Umgang mit Umlaufsperrern und Sperrpfosten
- Prüfung der Etablierung eines E-Lastenrad-Verleihs im Kreis
- Prüfung der Etablierung eines E-Bike-Testverleihs für den Alltagsradverkehr

### **Kampagnen/ Öffentlichkeitsarbeit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit**

- Fortführung VORKIDS
- Fortführung des Fahrsicherheitstrainings für Senioren
- Fortführung Stadtradeln
- Durchführung des Projektes „RadIBus“ oder Walking Bus
- Einrichtung von Elterntaxi-Haltestellen
- Fortführung der Mitgliedschaft in der AGFS

### **Wartung/ Pflege des Radwegenetzes und Mobilitätsmanagement**

- Winterdienst am Hauptradwegenetz
- Fortführung des TÜV-zertifizierten Erhaltungsmanagements an Kreisstraßen
- Vereinbarungen mit dem Landesstraßenbaubetrieb NRW

- Betriebliches Mobilitätsmanagement

Die Maßnahmenvorschläge münden, anders als die vorherigen Handlungsfelder „Radverkehrsanlage“, „Knotenpunkt“ und „Radservice“ in Kapitel 5.2 bis 5.4, nicht in Maßnahmensteckbriefen, sondern werden in Textbausteinen aufgeführt.

### 5.7.1 Verbesserung der Fahrradservice-Infrastruktur

#### Kreisweite Einführung von „DeinRadschloss“- Radabstellanlagen

Die Verbesserung der Radabstellsituation an ÖPNV-Haltepunkten ist ein wesentlicher Baustein im Kreis Viersen, um mehr Menschen zu motivieren, auf die Verkehrsmittel Fahrrad und Bahn oder Schnellbus umzusteigen.

DeinRadschloss ist ein vom Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) entwickeltes einheitliches System von Radabstellanlagen an ÖPNV-Haltepunkten. „DeinRadschloss“ ist bereits in vielen VRR-Verbundstädten installiert (z.B. Mönchengladbach, Duisburg, Essen, Mülheim, Krefeld). Die Verknüpfung der Verkehrsmittel Fahrrad und ÖPNV stehen dabei im Vordergrund und sollen den Umstieg vereinfachen und vorallem bequemer und sicherer gestalten. Zur Auswahl stehen witterungsgeschützte und sichere Fahrradboxen sowie Sammelabstellanlagen – jeweils mit einem Terminal. Fahrradboxen bieten Platz für ein Fahrrad, Sammelabstellanlagen verfügen dagegen über eine deutlich höhere Anzahl an verfügbaren Stellplätzen. Mithilfe eines bestimmten Mechanismus können sowohl die Fahrradboxen als auch in den Sammelabstellanlagen eine Doppelstockanlage platzsparend aufgebaut sein. Die abschließbaren Radabstellanlagen können über die Website [www.deinradschloss.de](http://www.deinradschloss.de) reserviert werden. Für die Nutzer besteht die Möglichkeit, den Stellplatz ganzjährig, monatlich, wöchentlich oder tageweise gegen eine geringe Gebühr anzumieten (z.B. Tagesgebühr 1 EUR). Es besteht zusätzlich die Möglichkeit, E-Fahrradboxen durch Einbau von Lademöglichkeiten zu installieren, sodass Pedelec- und E-Bike-Nutzer bequem während ihrer Abwesenheit das Fahrrad laden können. Eine Fahrradbox kostet etwa 3 Tsd. EUR. Gefördert werden können 90% der zuwendungsfähigen Investitionskosten bis zu einem – nur für DeinRadschloss gültigen – Höchstbetrag von 2,2 Tsd. EUR netto je Fahrradbox oder 1,95 Tsd. EUR netto je Stellplatz in einer Dein Radschloss-Sammelanlage (§ 12 ÖPNVG).



Abb. 5.7.1-1 Beispiel einer DeinRadschloss-Radabstellanlage am Bahnhofshaltepunkt Krefeld Königshof (Eigene Aufnahme)

Es ist eine kreisweite Einführung von „DeinRadschloss“-Radabstellanlagen für den Kreis Viersen vorgesehen. Hochwertige Fahrradboxen und/ oder Sammelabstellanlagen sollen am Schienenpersonennahverkehr und an ausgewählten Haltepunkten des Schnellbuslinienetzes (entlang der Netzkonzeption) im gesamten Kreisgebiet in Kooperation zwischen dem Kreis Viersen und dem VRR sowie in Abstimmung mit den kreisangehörigen Städten und Gemeinden errichtet werden. Der VRR ist dabei Fördermittelgeber, Projektkoordinator und Markeninhaber. Der Kreis Viersen übernimmt die gesamte Förderabwicklung und wird kreisweit Eigentümer und Unterhalter der Fahrradboxen. Den technischen Support für die Boxen übernimmt der derzeitige Betreiber des Hintergrundsystems der Fahrradboxen. Aufgabe der Städte und Gemeinden wäre z.B. die Pflege der Zuwegung zum Boxenstandort, falls diese in kommunaler Zuständigkeit liegt. Es wird empfohlen ggf. erforderliche Tiefbauarbeiten zwecks Erstherrichtung des Anlagenstandortes in Abstimmung der

jeweiligen Kommune mit dem Kreis zu koordinieren. Bei der umfassenden Planung der einzelnen Standorte für den Förderantrag sind enge Abstimmungen zwischen dem Kreis und den Städten bzw. Gemeinden erforderlich.

Die Fahrradboxen können bei einer hohen Auslastung zu einem späteren Zeitpunkt durch weitere Fahrradboxen ergänzt werden. Gleichzeitig können bei niedriger Auslastung nach Genehmigung durch den Fördermittelgeber VRR einzelne Fahrradboxen an andere Standorte innerhalb des Kreisgebietes versetzt werden.

Bei Errichtung von DeinRadschloss-Abstellanlagen besteht eine übliche 20-jährige Zweckbindungsfrist mit dem VRR. Die In regelmäßigen Abständen ist ein Nachweis einer Mindestauslastung erforderlich. 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.

Technische Umrüstungen von Bestandsboxen auf "Dein Radschloss- Standard" sind vom vorhandenen System vor Ort abhängig und vom Alter der Boxen. Im konkreten Fall ist eine Einzelfallbetrachtung erforderlich.

Verbesserung der Fahrradservice-Infrastruktur	
<b>Kreisweite Einführung von „Dein Radschloss“- Abstellanlagen</b>	
<b>Projektbeteiligte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• VRR (Fördermittelgeber, Projektkoordinator, Markeninhaber)</li> <li>• Kreis Viersen (Eigentümer der Fahrradboxen und Unterhalter der Box)</li> <li>• Kommunen im Kreis (Planung, Pflege der Zuwegung)</li> </ul>
<b>Umsetzungsvorschlag</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einplanungsantrag beim VRR für die gewählten Standorte aus den Steckbriefen</li> <li>• Detaillierte Standortplanung für jede Box / Sammelanlage</li> <li>• Erstellung eines qualifizierten Förderantrag durch den Kreis Viersen; Kreis Viersen übernimmt Eigenanteil bezüglich Förderung.</li> <li>• Als Eigentümer der Radboxen übernimmt der Kreis auch die spätere Unterhaltung der Anlagen</li> </ul>
<b>Fördermöglichkeiten</b>	durch ÖPNVG-NRW (§12) (Antrag beim VRR)

Abb. 5.7.1-2 Merkmale der „Dein Radschloss“-Abstellanlagen

**Einrichtung von ausgewählten öffentlichen „Radreparaturpoints“ im Kreisgebiet**

Zur Attraktivitätssteigerung des Fahrrads können öffentlich zugängliche, kleinere Reparaturstationen einen Beitrag leisten. Diese Servicestationen sind mit einem kleinen Reparaturset (z.B. Schraubendreher, Imbusschlüssel, 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.

Für den Kreis Viersen sind derartige Servicestationen an einzelnen, stark frequentierten Standorten denkbar. In Abhängigkeit der Ausstattung sind je nach Standort etwa 2 bis 3 Tsd. EUR für die Einrichtung einzuplanen.

Verbesserung der Fahrradservice-Infrastruktur	
<b>Einrichtung von ausgewählten öffentlichen „Radreparaturpoints“ im Kreisgebiet</b>	
<b>Projektbeteiligte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kreis Viersen</li> <li>• beteiligte Stadt bzw. Gemeinde</li> </ul>
<b>Umsetzungsvorschlag</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• einzelne Standorte prüfen und Modell festlegen</li> <li>• Förderantrag durch den Kreis Viersen; Kreis Viersen übernimmt Eigenanteil bezüglich Förderung</li> </ul>
<b>Fördermöglichkeiten</b>	Förderung über AGFS-Mitgliedschaft

Abb. 5.7.1-3 Merkmale der „Radreparaturpoints“

### Erarbeitung eines kreisweiten Handlungsleitfadens im Umgang mit Umlaufsperrern und Sperrpfosten

Zur Förderung der Radfahrerfreundlichkeit und der Barrierefreiheit auf Radwegen soll gemeinsam mit den Städten und Gemeinden sowie dem Kreis Viersen und weiteren Akteuren ein kreisweiter Handlungsleitfaden erarbeitet werden, in dem Leitlinien im Umgang mit Umlaufsperrern und Sperrpfosten/ Pollern festgelegt werden.

Ziel ist es, ein gemeinsames Verständnis und eine Vereinheitlichung im Umgang mit Sperrern und Pollern durch einheitliche Standards und Leitlinien zu entwickeln. Gemäß ERA 2010 sollte auf den Einsatz von Umlaufsperrern möglichst verzichtet werden. Sind sie im Ausnahmefall erforderlich, sind bestimmte Ausgestaltungen zu beachten.

Bestandteil der Leitlinien sollen vor allem die Themen „Überprüfung bereits bestehender Umlaufgitter und Pfosten“ sein sowie die Themen „Prüfung der Erforderlichkeit“ sowie auch die dem Stand der Technik entsprechenden Ausgestaltungsmöglichkeiten der Umlaufsperrern und Poller.

Verbesserung der Fahrradservice-Infrastruktur	
<b>Erarbeitung eines kreisweiten Handlungsleitfadens im Umgang mit Umlaufsperrern und Sperrpfosten/Pollern</b>	
<b>Projektbeteiligte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Federführung: Kreis Viersen Fachbereich 60/1 und 70/1</li> <li>• Zuarbeit durch das Kreisstraßenverkehrsamt</li> <li>• Kreisangehörige Städte und Gemeinden, Polizei</li> <li>• ADFC</li> </ul>
<b>Umsetzungsvorschlag</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Schritt: Vollerhebung im Kreisgebiet</li> <li>2. Schritt: Leitfadenentwicklung</li> <li>3. Schritt: Umsetzung und Kontrolle vor Ort</li> </ol>
<b>Fördermöglichkeiten</b>	Bei kreisweiter Aufsattelung dieses Projektes ggf. Fördermöglichkeit eines kreisweiten Ersatzes von nicht leitfadenkonformen Umlaufsperrern in den Kommunen prüfen; Prüfung über Förderrichtlinie Nahmobilität, vernetzte Mobilität oder ein Förderprogramm zur Barrierefreiheit.

Abb. 5.7.1-4 Merkmale des Umgangs mit Umlaufsperrern und Sperrpfosten

### Prüfung der Etablierung eines E-Lastenrad-Verleihs im Kreis

Mit der Einführung eines E-Lastenradverleihs für Bürger und Unternehmer im Kreis Viersen 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 des Kreises Viersen können erste Erfahrungen mit dem Umgang von



E-Lastenrädern sammeln und werden gegebenenfalls dazu angestoßen ein eigenes Lastenrad anzuschaffen. Hinsichtlich der Kosten sind zunächst die Aufwendungen für eine Machbarkeitsstudie einzuplanen, danach ggf. die Kosten für eine Anschaffung der Räder (pro Rad ca. 5 Tsd. EUR) – je nach möglicher Aufsattelung eines Projektes.

Verbesserung der Fahrradservice-Infrastruktur	
<b>Prüfung der Etablierung eines E-Lastenrad-Verleihs im Kreis</b>	
<b>Projektbeteiligte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Federführung: Kreis Viersen Fachbereich 60/1</li> <li>Evtl. in Zusammenarbeit mit weiteren Trägern / ADFC</li> </ul>
<b>Umsetzungsvorschlag</b>	Erstellung einer Studie zu möglichen Formaten, Rahmenbedingungen und Ausgestaltungsmöglichkeiten steht zunächst im Vordergrund
<b>Fördermöglichkeiten</b>	Prüfung über Förderrichtlinie vernetzte Mobilität; kommunale Mittel des Kreises, Sponsoring

Abb. 5.7.1-5 Merkmale zur Etablierung eines E-Lastenrad-Verleihs

### Prüfung der Etablierung eines E-Bike-Testverleihs für den Alltagsradverkehr

Ein weiterer Baustein zur Förderung des Alltagsradverkehrs und einer möglichen Verlagerung vom MIV-Fahrten auf den Radverkehr stellt das Angebot eines E-Bike-Testverleihs dar. Dieser Verleih ist zeitlich befristet. Der Verleihzeitraum soll allerdings so gewählt sein (z.B. mehrere Wochen), dass die Nutzung eines E-Bikes/Pedelecs und seine Vorteile ausgiebig getestet werden können. Diese Maßnahme trägt insbesondere dazu bei, ein Pedelec als alternatives Verkehrsmittel auch ohne sofortigen Kauf kennenzulernen.

Verbesserung der Fahrradservice-Infrastruktur	
<b>Prüfung der Etablierung eines E-Bike-Testverleihs für den Alltagsradverkehr</b>	
<b>Projektbeteiligte</b>	Federführung: Kreis Viersen Fachbereich 60/1
<b>Umsetzungsvorschlag</b>	Es ist zunächst zu prüfen, ob der Testverleih im Rahmen bereits bestehender Projekte (z.B. SHAREuregio) oder auch im Zuge von im Aufbau befindlicher Projekte oder Systeme als zusätzliches Element etabliert werden kann, um Synergien zu nutzen (z.B. um zusätzliche Pedelecs erweitertes Verleihsystem von Niederrhein Tourismus).
<b>Fördermöglichkeiten</b>	Recherche nach Fördermöglichkeiten abhängig vom Ergebnis des Prüfauftrages; Eigenmittel

Abb. 5.7.1-6 Merkmale zur Etablierung eines E-Lastenrad-Verleihs

## 5.7.2 Kampagnen und Aktionen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

### Fortführung VORKIDS

Die Viersener Sicherheitsoffensive für Rad fahrende Kinder im Straßenverkehr (VORKIDS) ist ein vom Landrat des Kreises Viersen, der Kreispolizeibehörde Viersen, der Kreisverkehrswacht Viersen e.V. und der Deutschen Hochschule der Polizei durchgeführtes Projekt zur Verkehrssicherheit. In Kapitel 2.5 wurde die erhöhte Anzahl von verunfallten Kindern und Jugendlichen vorgestellt. Aufgrund der erhöhten Unfallgefahr für Kinder und Jugendliche, wurden die bisherigen Radverkehrsunfälle ausgewertet, eine Befragung durchgeführt und Maßnahmen zur Verringerung der Gefahren und gleichzeitiger Erhöhung der Verkehrssicherheit aufgestellt. Um die Öffentlichkeit zu informieren und auf das Thema Rad-

verkehrssicherheit aufmerksam zu machen, war eine gute Öffentlichkeitsarbeit erforderlich. Neben dem Druck von Flyern und Plakaten wurden in den verschiedenen Kommunen Aktionen wie Fahrradparcours für Kleinkinder durchgeführt oder 100 Kinder-Warnwesten kostenlos verteilt.

Infolge der Wichtigkeit dieses Themas ist eine Weiterführung des Projekts empfehlenswert. Die Verkehrssicherheitsberatung von Kindern und deren Eltern sowie die Öffentlichkeitsarbeit auf öffentlichen Plätzen oder das direkte Einladen von Schulklassen sollen weitergeführt werden. Die Öffentlichkeitsarbeit soll dabei weiterhin in Form von Workshops wie z.B. Fahrradparcours, Verlosung von Fahrradhelmen und Informationsständen durchgeführt werden. Eine Fortführung von VORKIDS ist zielführend, um weiterhin das Bewusstsein für das Radfahren zu schärfen.

Kampagnen und Aktionen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit	
<b>Fortführung VORKIDS</b>	
<b>Projektbeteiligte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Federführung: Kreispolizeibehörde Viersen</li> <li>• Kreisverkehrswacht e. V.</li> <li>• ggf. Deutsche Polizeihochschule</li> </ul>
<b>Umsetzungsvorschlag</b>	Weiterführung
<b>Fördermöglichkeiten</b>	keine Fördermöglichkeiten bekannt

Abb. 5.7.2-1 Merkmale zur Fortführung der Kampagne „VORKIDS“

#### Fortführung des Fahrsicherheitstrainings für Senioren

Neben dem Sicherheitstraining für Kinder und Jugendliche wird bereits erfolgreich ein Fahrsicherheitstraining für ältere Menschen ab 50+ („sicher mobil“) vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat e.V. (DVR) angeboten. In Seminaren werden Themen zur Nutzung und zur Verkehrssicherheit einzelner Verkehrsmittel behandelt. Dazu zählt auch der sichere Umgang mit dem Rad bzw. E-Bike/ Pedelec im Straßenverkehr.

Kampagnen und Aktionen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit	
<b>Fortführung des Fahrsicherheitstrainings für Senioren</b>	
<b>Projektbeteiligte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Federführung: DVR</li> <li>• Kreisverkehrswacht e. V.</li> </ul>
<b>Umsetzungsvorschlag</b>	Weiterführung
<b>Fördermöglichkeiten</b>	keine Fördermöglichkeiten bekannt

Abb. 5.7.2-2 Merkmale zur Fortführung der Kampagne „Fahrsicherheitstrainings für Senioren“

#### Fortführung der Kampagne Stadtradeln

Stadtradeln ist eine deutschlandweite Kampagne des Klima-Bündnisses und verfolgt das Ziel, dass Teilnehmende möglichst viele Kilometer mit dem Fahrrad zurücklegen. Mitmachen können Städte, Gemeinden, Landkreise und Regionen mit ihrer Bevölkerung. Insgesamt werden die gesammelten zurückgelegten Kilometer mit dem Fahrrad innerhalb von 21 aufeinanderfolgenden Tagen im Zeitraum vom 1. Mai bis 30. September eines jeden Jahres gezählt.

Im Jahr 2019 war das Stadtradeln im Kreis Viersen zusammen mit allen kreisangehörigen Städten und Gemeinden mit insgesamt 204 Teams und 2.677 teilnehmenden Radfahrern erneut erfolgreich. Eine Fortführung der Kampagne ist empfehlenswert, um die Bevölkerung weiter für das umweltbewusste Radfahren mit seinen Vorteilen zu sensibilisieren. Es geht dabei auch um Spaß und Motivation am Radfahren und die Attraktivität dieser Fortbewegung insgesamt in den Mittelpunkt zu rücken.

Marketingmaßnahmen für den Radverkehr	
<b>Fortführung der Kampagne Stadtradeln</b>	
<b>Projektbeteiligte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Federführung: Kreis Viersen Fachbereich 60/1</li> <li>alle kreisangehörigen Städte und Gemeinden</li> </ul>
<b>Umsetzungsvorschlag</b>	Weiterführung
<b>Fördermöglichkeiten</b>	Über AGFS-Mitgliedschaft förderfähig

Abb. 5.7.2-3 Merkmale zur Fortführung der Kampagne „Stadtradeln“

### Durchführung des Projektes „Radlbus“ oder als Walking Bus

Der „Radlbus“ ist ein Projektbeispiel aus dem Landkreis-Mittenberg. 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 Schüler der 5. und 6. Klasse. Im Projekt „WalkingBus“ wird der Schulweg in einer Gruppe zu Fuß gehend zurückgelegt. Dies stellt ebenfalls eine sichere und gesunde Aktivität dar, die zudem das Verkehrsverhalten schult. Die Aktion wird von einigen Trägern beworben. Der Schulweg wird hier in der Regel von Erwachsenen begleitet. Dieser „Bus“ fährt mehrere Haltestellen ab und sammelt seine „Gäste“ ein. Beide Projekte können mit einem Bonussystem oder Wettbewerb als Anreiz hinterlegt werden.

Kampagnen und Aktionen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit	
<b>Durchführung des Projektes „Radlbus“ oder als Walking Bus</b>	
<b>Projektbeteiligte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kreis Viersen Abteilung 70/1</li> <li>Kreisstraßenverkehrsamt</li> <li>Kreis Viersen Abteilung 60/1</li> <li>Städte und Gemeinden bzw. Schulen</li> <li>Kreispolizei</li> <li>Kreisverkehrswacht</li> <li>ADFC</li> <li>ggf. Träger der Aktionsformate</li> </ul>
<b>Umsetzungsvorschlag</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Projektauswahl und genaue Ausrichtung</li> <li>Abstimmung mit Städten und Gemeinden bzw. Schulen zwecks Teilnahme</li> <li>Akquisephase und Aufklärung an Schulen</li> <li>Projektumsetzung</li> </ul>
<b>Fördermöglichkeiten</b>	Förderrichtlinien Nahmobilität (FöRi-Nah) „Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung der Nahmobilität“ → Broschüre; jedoch Bagatellgrenze von 20 Tsd. EUR beachten

Abb. 5.7.2-4 Merkmale des Projektes „Radlbus“

### Einrichtung von Elterntaxi-Haltestellen

Die Einrichtung von Elterntaxi-Haltestellen dient dazu, die Konflikte zwischen Pkw und Radfahrer bzw. auch Fußgänger während der Hol- und Bringverkehre zur Schule zu lösen. Insbesondere zu Schulbeginn und -ende kommt es zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen vor den Schulgebäuden, wodurch insbesondere Radfahrer und Fußgänger in ihrem Bewegungsraum beeinträchtigt werden. Haltende Fahrzeuge auf den Straßen und Bordsteinen, abrupt öffnende Autotüren und mitunter zu hohe Geschwindigkeiten der Pkws bergen eine erhöhte Unfallgefahr. Die Elterntaxi-Haltestellen befinden sich in einiger Entfernung vor den Schulen, sodass ein Vorfahren bis vor den Schuleingang nicht mehr möglich sein sollte. Die Schüler können sicher an der Haltestelle aus- oder einsteigen ohne andere Verkehrsteilnehmer zu gefährden und die restlichen Meter zu Fuß zur Schule zurücklegen. In ein paar Kommunen wurde das sehr umfangreiche Thema der Hol- und Bringverkehre vor den Schulen erstmals angegangen oder bereits analysiert. Die Erfahrungen sollten genutzt werden für eine Fortführung dieses bedeutenden Projektes.

Kampagnen und Aktionen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit	
<b>Einrichtung von Elterntaxi-Haltestellen</b>	
<b>Projektbeteiligte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Federführung: Kreis Viersen Abteilung 70/1</li> <li>• Abteilung 60/1</li> <li>• Städte und Gemeinden</li> <li>• Kreisstraßenverkehrsamt</li> <li>• Kreispolizei</li> <li>• Kreisverkehrswacht</li> <li>• ADFC</li> </ul>
<b>Umsetzungsvorschlag</b>	Weiterführung
<b>Fördermöglichkeiten</b>	Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung der Nahmobilität im Rahmen der AGFS-Mitgliedschaft prüfen

Abb. 5.7.2-5 Merkmale zur Einrichtung von Elterntaxi-Haltestellen

### Fortführung der Mitgliedschaft in der AGFS NRW

Das Ziel der AGFS ist es, die Nahmobilität zu stärken und möglichst attraktiv zu gestalten. Die Förderung der Nahmobilität erhöht gleichzeitig die Lebensqualität in den Städten und Gemeinden. Durch die Mitgliedschaft bestehen für bestimmte Maßnahmen (u.a. Öffentlichkeitsarbeit und Haushaltsbefragung) verbesserte Förderbedingungen beim Land NRW und der Kreis profitiert durch den AGFS-Erfahrungsaustausch sowie die AGFS-Fachkonferenzen und herausgegebenen Infomaterialien sowie der zentral konzipierten AGFS-Aktionen, die für Veranstaltungen gebucht werden können (z.B. „Generation Fahrrad“). Dabei spielt innerhalb der AGFS auch insbesondere die Verkehrssicherheit für nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer eine Rolle. Die Mitgliedschaft in der AGFS gilt für 7 Jahre und muss im Falle des Kreises Viersen 2021 verlängert werden. Für eine erfolgreiche Verlängerung muss unter Beweis gestellt werden, dass die Nahmobilität in den vorangegangenen 7 Jahren entsprechend gefördert wurde.

Kampagnen und Aktionen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit	
<b>Fortführung der Mitgliedschaft in der AGFS</b>	
<b>Projektbeteiligte</b>	Kreis Viersen
<b>Umsetzungsvorschlag</b>	Weiterführung
<b>Fördermöglichkeiten</b>	Bei Mitgliedschaft: 70% Förderung; 5.000 Euro Bagatellgrenze für Öffentlichkeitsarbeit; Förderfähigkeit von Mobilitätsbefragung nach AGFS-Landesstandard zu 70%

Abb. 5.7.2-6 Merkmale zur Fortführung der AGFS-Mitgliedschaft

### 5.7.3 **Wartung/ Pflege des Radwegenetzes und Mobilitätsmanagement**

Die Instandhaltung und Pflege des Radwegenetzes ist elementarer Bestandteil eines attraktiven und vor allem verkehrssicheren Netzes. Insbesondere auf den Hauptradwegen, auf denen bereits eine große Anzahl an Radfahrern unterwegs ist und künftig steigende Zahlen zu erwarten sind, ist eine Räumung von Schnee und Eis für den Alltagsradverkehr unerlässlich. Die Fortführung des TÜV zertifizierten Erhaltungsmanagements beim Kreis stellt eine effiziente Grundlage für Instandhaltungsmaßnahmen an Radwegen der Kreisstraßen dar. (Planungs-)Vereinbarungen mit dem Landesstraßenbaubetrieb können helfen, Radverkehrsmaßnahmen zügiger umzusetzen. Darüber hinaus bietet die Einrichtung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements die Möglichkeit, Unternehmen bzgl. umweltfreundlicher Mobilitätsangebote für ihre Mitarbeiter zu beraten und zu unterstützen.

#### **Winterdienst am Hauptradwegenetz**

Zur Alltagstauglichkeit des Radverkehrs ist am Hauptradwegenetz ein kontinuierlicher Winterdienst einzurichten. Dadurch wird eine sichere Befahrung der Hauptradwege vor allem in den Wintermonaten gewährleistet. Hierfür müssen sich die Projektbeteiligten untereinander detailliert abstimmen und entsprechende Organisationsstrukturen und Arbeitsabläufe sowie rechtliche und finanzielle Rahmenbedingungen festlegen. Die Maßnahme ist für den Alltagsradverkehr ein essentieller Baustein und Bedarf Personals. Es ist denkbar, dass zur besseren Organisation und Arbeitsablauf kommunenübergreifend gearbeitet wird. Hierzu könnte ggf. auch ein „Naturalienausgleich“ greifen.. Für Hauptradwege, die in der Baulast des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW) liegen, ist ggf. eine Übernahme der Winterpflege durch den Kreis Viersen anzustreben. Die Arbeiten würden dem Landesbetrieb entsprechend in Rechnung gestellt. Die genaue Struktur des Winterdienstes ergibt sich im Rahmen der Abstimmungsgespräche.

Wartung und Pflege des Radwegenetzes	
<b>Winterdienst am Hauptradwegenetz</b>	
<b>Projektbeteiligte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kreis Viersen</li> <li>• kreisangehörige Städte und Gemeinden</li> <li>• Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen</li> </ul>
<b>Umsetzungsvorschlag</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen</li> <li>• Abstimmung mit den jeweiligen Kommunen</li> <li>• Zunächst Ausweisung einer Pilotstrecke denkbar, dann sukzessive Erweiterung</li> </ul>
<b>Fördermöglichkeiten</b>	keine Fördermöglichkeiten bekannt

Abb. 5.7.3-1 Merkmale zur Einrichtung eines Winterdienstes an Hauptradwegen



### Fortführung des TÜV-zertifizierten Erhaltungsmanagements an Kreisstraßen

Das TÜV-zertifizierte Erhaltungsmanagement an Kreisstraßen beinhaltet verschiedene Schritte, die der regelmäßigen Analyse des Straßenzustands dient. Die wiederkehrende Überprüfung der Verkehrswege hilft dabei, die Qualität und Sicherheit von Straßen sowie Radwegen dauerhaft zu gewährleisten. Dafür wird der aktuelle Zustand nach klaren Standards erfasst und bewertet. Anschließend folgt die Festlegung des Mittelbedarfs sowie entsprechender Maßnahmen. Eine Priorisierung ist mithilfe des Systems ebenfalls möglich. Die Ermittlung des Zustands der Verkehrswege bildet eine Grundlage für objektive Erhaltungsentscheidungen.

Wartung und Pflege des Radwegenetzes	
<b>Fortführung des TÜV-zertifizierten Erhaltungsmanagements an Kreisstraßen</b>	
<b>Projektbeteiligte</b>	Kreis Viersen Abteilung 70/1
<b>Umsetzungsvorschlag</b>	Weiterführung
<b>Fördermöglichkeiten</b>	keine Fördermöglichkeiten bekannt

Abb. 5.7.3-2 Merkmale zur Fortführung des TÜV-zertifizierten Erhaltungsmanagements an Kreisstraßen

### Vereinbarungen mit dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Das Radverkehrskonzept für den Kreis Viersen stellt eine schlüssige Gesamtkonzeption für den kreisweiten Alltagsradverkehr dar. Für die Planung und Umsetzung der empfohlenen Radverkehrsmaßnahmen sind in der Regel die jeweiligen Straßenbaulastträger des betroffenen Straßenabschnittes zuständig. Der Landesbetrieb Straßenbau NRW ist für Radwege an Bundes- und Landesstraßen zuständig. Im Rahmen des aktuell vom Land NRW forcierten Hochlaufs an Haushaltsmitteln für Radwegebau und –sanierungen begrüßt das Land die Erörterung und Herbeiführung von (Planungs-) vereinbarungen zwischen den Gebietskörperschaften und dem Landesbetrieb Straßenbau NRW zwecks zügigerer Umsetzung von zum Beispiel vorbereitenden Planungsmaßnahmen, Sanierungs- oder Neubaulmaßnahmen durch Übernahme dieser Aufgaben vom Landesbetrieb.

Wartung und Pflege des Radwegenetzes	
<b>Vereinbarungen mit dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW)</b>	
<b>Projektbeteiligte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kreis Viersen Amt 70</li> <li>• Kreis Viersen Abteilung 60/1</li> <li>• Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen</li> </ul>
<b>Umsetzungsvorschlag</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Abstimmungsgespräche mit Straßen.NRW auf Basis des Radverkehrskonzeptes für den Kreis Viersen</li> <li>• Konkretisierung Aufgabenspektrum</li> </ul>
<b>Fördermöglichkeiten</b>	keine Fördermöglichkeiten bekannt

Abb. 5.7.3-3 Merkmale zu Vereinbarungen mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW

### 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. Hierzu gehören die Bildung von Fahrgemeinschaften, die Nutzung des ÖPNV sowie des Fahrrads oder das Thema Car- und Bikesharing. Dafür sind entsprechende Voraussetzungen zu schaffen, wie z.B. die Bereitstellung von sicheren, überdachten Radabstellanlagen, Umkleiden sowie Duschköglichkeiten, Trockenschränke und Lademöglichkeiten für E-Bikes/ Pedelecs am Arbeitsplatz.

Die Etablierung eines Mobilitätsmanagers im Kreis Viersen könnte den Aufgabenbereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements übernehmen. Für den Mobilitätsberater wäre z.B. ein Lehrgang beim Zukunftsnetz NRW möglich. Die Beratung erfolgt ähnlich wie beim Projekt „Ökoprofit“, in dem Unternehmen ein zeitlich befristetes Coaching zu den Themen nachhaltiges Handeln bei gleichzeitiger Wahrung der Wettbewerbsfähigkeit erhalten.

Wartung und Pflege des Radwegenetzes	
<b>Betriebliches Mobilitätsmanagement</b>	
<b>Projektbeteiligte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kreis Viersen</li> <li>• Unternehmen aus dem Kreis Viersen</li> </ul>
<b>Umsetzungsvorschlag</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bedarf/ Interesse bei Unternehmen erfragen</li> <li>• Schaffung einer Stelle für einen Mobilitätsberater</li> </ul>
<b>Fördermöglichkeiten</b>	Beratung als Coaching wie im Projekt Ökoprofit: Nach Konkretisierung der Ausgestaltung des Coaching-Projektes ist ein möglicher Förderzugang im Rahmen der Landesförderung NRW zum Thema Mobilität oder des Nationalen Radverkehrsplanes zu prüfen

Abb. 5.7.3-4 Merkmale zur Einrichtung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements

## 6 Umsetzungskonzept

Der Erfolg des Maßnahmenkonzeptes ist an eine wirksame Umsetzung geknüpft. Ein entscheidendes Kriterium ist dabei der Umsetzungszeitraum. Wie bereits im Zuge der Beschreibung der Maßnahmensteckbriefe erwähnt wurde, erfolgt anhand von angegebenen Zeiträumen eine Einschätzung zur Maßnahmenumsetzung. Die Zeiträume reichen dabei von „Kurzfristig“ (1-3 Jahre) über „Mittelfristig“ (3-5 Jahre) bis „Langfristig“ (5-10 Jahre). Darüber hinaus ist die Gesamtbewertung, die im Zuge der Priorisierung der Maßnahme ermittelt wurde, ein zu berücksichtigendes Kriterium. Im Sinne einer besonders wirksamen Umsetzung ist jedoch anzumerken, dass in erster Linie insbesondere Maßnahmen umgesetzt werden sollen, die eine hohe Priorisierung erhalten haben.

Für eine bessere Übersicht werden im Folgenden die jeweils zehn höchstplatzierten Maßnahmen in Abhängigkeit des Umsetzungszeitraums (Kurz-, Mittel-, Langfristig) vorgestellt. Die Analyse der kurzfristigen Maßnahmen zeigt, dass der Großteil der aufgeführten kurzfristigen Maßnahmen in eine tendenziell günstige Kostenkategorie fällt, z.B. in die Kategorie bis 5 Tsd. EUR oder die Kategorie 5 Tsd. bis 20 Tsd. EUR. Die Maßnahmen, die in einem Zeitraum zwischen 1-3 Jahren umgesetzt werden sollen, betreffen häufig die Verbesserung der Sicherheit des Radverkehrs, v.a. an Knotenpunkten auf Hauptradwegen. Dazu zählen beispielsweise die Errichtung von Schildern oder Signalleuchten sowie das Aufbringen von Furtmarkierungen. Andere Maßnahmen beziehen sich eher auf eine erhöhte Sicherheit in Ortseinfahrten in Form von Überleitstellen auf die Fahrbahn (durch Markierungen oder Mittelinseln).

Nr.	ID-Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Stadt/ Gemeinde	Umsetzungszeitraum
61	BT-TV-2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rückbau Umlaufgitter, Errichtung Sperrpfosten</li> <li>• Vorfahrt für Radfahrer durch Beschilderung</li> <li>• Furtmarkierung und Beschilderung</li> </ul>	Tönisvorst	Kurzfristig
76	BT-VI-4	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rückbau Umlaufgitter, Errichtung Sperrpfosten</li> <li>• Vorfahrt für Radfahrer durch Beschilderung</li> <li>• Furtmarkierung und Beschilderung</li> </ul>	Viersen	Kurzfristig
39	K9-NK-2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schaffung Überleitstelle auf Fahrbahn (durch Markierungen/ Mittelinsel)</li> </ul>	Niederkrüchten	Kurzfristig
40	K9-NK-3	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schaffung Überleitstelle auf Fahrbahn (durch Markierungen/ Mittelinsel)</li> </ul>	Niederkrüchten	Kurzfristig
38	K9-NK-1	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Furtmarkierung und Piktogramme</li> <li>• Hinweisschilder querende Radfahrer aus beiden Richtungen</li> <li>• Prüfung Errichtung LSA</li> </ul>	Niederkrüchten	Kurzfristig
67	L362-TV-1	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Errichtung Hinweisschild querende Radfahrer aus beiden Richtungen</li> <li>• Errichtung Signalleuchte (freier Rechtsabbieger)</li> </ul>	Tönisvorst	Kurzfristig
18	NR-KE-3	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorfahrt für Radfahrer durch Beschilderung</li> <li>• Furtmarkierung und Piktogramme</li> </ul>	Kempen	Kurzfristig
19	L361-KE-1	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geschwindigkeitsreduzierung durch Beschilderung auf 70 km/h</li> </ul>	Kempen	Kurzfristig
6	L39-GR-1	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Errichtung Hinweisschild querende Radfahrer aus beiden Richtungen</li> <li>• Errichtung Signalleuchte (freier Rechtsabbieger)</li> </ul>	Grefrath	Kurzfristig
10	B509-KE-1	<ul style="list-style-type: none"> <li>• LSA synchron mit Kfz-Verkehr schalten</li> <li>• Errichtung Hinweisschild querende Radfahrer aus beiden Richtungen</li> <li>• Errichtung Signalleuchte (freier Rechtsabbieger)</li> </ul>	Kempen	Kurzfristig

Abb. 6-1 Höchstplatzierte Maßnahmen bei kurzfristigem Umsetzungszeitraum

Bei Analyse der mittelfristigen Maßnahmen liegt der Umsetzungszeitraum zwischen 3-5 Jahren. Die Kosten der jeweiligen Maßnahmen finden sich verstärkt in höheren Kategorien (zwischen 5 Tsd. EUR bis 20 Tsd. EUR). Der Aufwand, der für die Realisierung der Vorhaben notwendig ist, ist im Vergleich zu den kurzfristigen Maßnahmen höher. Abbildung 6-2 zeigt, dass vielfach mehrere und mitunter aufwendigere Maßnahmen auf einzelnen Streckenabschnitten oder Knotenpunkten vorgesehen sind.

Nr.	ID-Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Stadt/ Gemeinde	Umsetzungszeitraum
63	BT-TV-4	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rückbau Umlaufgitter, Errichtung Sperrpfosten und Markierung o.ä.</li> <li>Errichtung Querungshilfe bei Lückenschluss</li> </ul>	Tönisvorst	Mittelfristig
53	L475-SC-1	<ul style="list-style-type: none"> <li>Errichtung Querungshilfe (z. B. durch Mittelinsel)</li> </ul>	Schwalmtal	Mittelfristig
62	BT-TV-3	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sanierung Oberflächenbelag</li> </ul>	Tönisvorst	Mittelfristig
26	B221-NE-2	<ul style="list-style-type: none"> <li>Errichtung Radwegebeleuchtung (inklusive Randmarkierung (0,12 m) retroreflektierend)</li> </ul>	Nettetal	Mittelfristig
46	NR-NK-1	<ul style="list-style-type: none"> <li>Errichtung Fahrradstraße</li> <li>Beschilderung, Markierung Piktogramme</li> <li>Bauliche Anpassungen</li> </ul>	Niederkrüchten	Mittelfristig
87	L388-VI-1	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sanierung Oberflächenbelag</li> </ul>	Viersen	Mittelfristig
94	L475-VI-3	<ul style="list-style-type: none"> <li>Errichtung Querungshilfe (z. B. durch Markierungen oder Mittelinsel)</li> <li>Alternativ: Umbau des Knotenpunktes zum Kreisverkehr</li> </ul>	Viersen	Mittelfristig
108	L382-WI-2	<ul style="list-style-type: none"> <li>Errichtung Überleitstelle</li> <li>Anpassung Wegeföhrung sowie Grünschnitt</li> <li>Alternativ: Umbau des Knotenpunktes zum Kreisverkehr</li> </ul>	Willich	Mittelfristig
105	L361-WI-2	<ul style="list-style-type: none"> <li>Errichtung Querungshilfe (z. B. durch Markierungen oder Mittelinsel)</li> <li>Geschwindigkeitsreduzierung im Querungsbereich auf 50 km/h durch Beschilderung</li> </ul>	Willich	Mittelfristig
10	NR-KE-2	<ul style="list-style-type: none"> <li>Errichtung Querungshilfe (z. B. durch Mittelinsel)</li> </ul>	Kempen	Mittelfristig

Abb. 6-2 Höchstplatzierte Maßnahmen bei mittelfristigem Umsetzungszeitraum

Bei Analyse der langfristigen Maßnahmen fällt auf, dass hier vor allem Vorhaben auftauchen, die einen entsprechend langen Umsetzungszeitraum benötigen (mindestens 5-10 Jahre). Häufig begründet sich dieser Umsetzungszeitraum mit dem Vorhaben auf dem Streckenabschnitt oder dem Knotenpunkt. Zu konkreten langfristig umzusetzenden Maßnahmen zählt beispielsweise der Neubau von Radverkehrsanlagen, die zur Schließung von Netzlücken nötig sind. Die Errichtung einer neuen Radverkehrsanlage nach ERA-Standard (außerorts  $\geq 2,50\text{m}$  im Zweirichtungsverkehr) auf einem Streckenabschnitt von mehreren Kilometern ist entsprechend in der Planung und Umsetzung aufwendig (u.a. Flächenverfügbarkeiten, Planfeststellungsverfahren, Ausschreibung etc.). Demzufolge finden sich bei langfristig umzusetzenden Maßnahmen auch häufig Vorhaben, die weit über 100 Tsd. EUR kosten können. Ändern sich ggf. Rahmenbedingungen für die Durchführung der Einzelmaßnahmen, die ein zeitliches Vorziehen einer Maßnahme begünstigen, so sollte dies Berücksichtigung finden.

Nr.	ID-Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Stadt/ Gemeinde	Umsetzungszeitraum
52	L3-SC-2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Errichtung Radverkehrsanlage nach ERA-Standard</li> <li>• Geschwindigkeitsreduzierung des Kfz-Verkehrs aufgrund von Schülerverkehr/ Kindergarten durch Beschilderung</li> </ul>	Schwalmtal	Langfristig
4	L391-GR-2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Errichtung Radverkehrsanlage nach ERA-Standard</li> <li>• Errichtung Querungshilfe (z. B. durch Mittelinsel) bei Bedarf</li> </ul>	Grefrath	Langfristig
11	B509-KE-2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• LSA synchron mit Kfz-Verkehr schalten</li> <li>• Errichtung Hinweisschild querende Radfahrer aus beiden Richtungen</li> <li>• Errichtung Signalleuchte (freier Rechtsabbieger)</li> <li>• Anpassung Aufstellfläche</li> </ul>	Kempen	Langfristig
65	K17-TV-1	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Errichtung Querungshilfe (z. B. durch Mittelinsel)</li> </ul>	Tönisvorst	Langfristig
91	L39-VI-2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Errichtung Querungshilfe (z. B. durch Markierungen oder Mittelinsel)</li> </ul>	Viersen	Langfristig
93	L475-VI-2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausbau der Radverkehrsanlage nach ERA-Standard</li> </ul>	Viersen	Langfristig
80	K17-VI-1	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Begradigung Radweg</li> </ul>	Viersen	Langfristig
5	L385-GR-1	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Errichtung Radverkehrsanlage nach ERA-Standard</li> </ul>	Grefrath	Langfristig
7	L39-GR-2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sanierung Oberflächenbelag</li> </ul>	Grefrath	Langfristig
16	NR-KE-1	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausbau Radverkehrsanlage nach ERA-Standard</li> </ul>	Kempen	Langfristig

Abb. 6-3 Höchstplatzierte Maßnahmen bei langfristigem Umsetzungszeitraum



## 7 Controlling, Verstetigung und Kommunikation

Für eine erfolgreiche Umsetzung der Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes sind die finanziellen und personellen Voraussetzungen im Kreishaushalt zu schaffen. Es ist eine Überprüfung der Zielerreichung in Form von Controlling-Elementen sowie eine Verstetigungsstrategie erforderlich. Darüber hinaus spielt die Kommunikation in der Umsetzung der Radverkehrsmaßnahmen eine bedeutende Rolle. Aufgrund der vielen Akteure, die für die Umsetzung des vorliegenden Konzeptes verantwortlich sind, ist eine koordinierte Zusammenarbeit ein wesentlicher Erfolgsbaustein.

### Zusammenarbeit der Projektbeteiligten, Verstetigung der Umsetzung und Controlling

Die Umsetzung der Maßnahmen erfordert eine Intensivierung der Zusammenarbeit der Projektbeteiligten in Form einer Verstetigung. Dabei gilt es festzulegen, wie die einzelnen Vernetzungen zwischen den Projektbeteiligten langfristig organisiert und gestaltet werden können. Der Arbeitskreis Radverkehr stellt das federführende Kreis-Gremium zur Stärkung des Radverkehrs im Kreis dar. Darüber hinaus gibt es auch noch weitere bestehende Gremien (Unfallkommission etc.). Die geplanten Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes sollten je nach Ausrichtung der Maßnahme Eingang in die Tagesordnung des Arbeitskreises Radverkehr finden oder bei Passgenauigkeit auch in anderen bestehenden Gremien behandelt werden. Auch ein regelmäßiger Austausch mit den kreisangehörigen Städten und Gemeinden ist unabdingbar, da sie in zahlreichen Radverkehrsmaßnahmen Projektbeteiligte sind. Daher sind die Städte und Gemeinden als regelmäßige Teilnehmer des Arbeitskreises Radverkehr gesetzt. Zu bestimmten Maßnahmen des vorliegenden Konzeptes empfiehlt es sich, auch nur zu diesem Thema gesondert zu tagen (wie es z.B. bereits zur Vorbereitung und Durchführung der jährlichen Kampagne „Stadtradeln“ geschieht).

Durch regelmäßige Arbeitskreissitzungen können die Umsetzungsschritte der vorbereiteten Maßnahmen, Studien oder der Ausführung der Radverkehrsmaßnahmen nachvollzogen werden. Für grundlegende Entscheidungen sind die politischen Gremien einzubinden. Einige geplante Radverkehrsmaßnahmen haben z.B. zum Teil größere haushälterische Auswirkungen oder es sind politische Beschlüsse für die Umsetzung von Baumaßnahmen erforderlich.

Innerhalb der Verwaltung ist aufgrund der Vielzahl an Projekten eine enge Abstimmung zwischen den beteiligten Abteilungen und Ämtern durch die jeweilige Federführung zu forcieren. Darüber hinaus ist für die Umsetzung eine enge Abstimmung und Zusammenarbeit mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW empfehlenswert. Auch die bestehenden Kooperationen mit dem ADFC Krefeld/Kreis Viersen e.V. sollten fortgesetzt werden. Des Weiteren ist die Mitgliedschaft in der AGFS, die der Kreis Viersen seit 2007 innehat, im Jahr 2021 zu verlängern, um den Radverkehr bzw. die Nahmobilität auch langfristig zu stärken. Innerhalb der Kreisverwaltung nimmt sich das bestehende „Kreativteam Nachhaltigkeit“ des Themas Mitarbeiter-Mobilität an. Einige Maßnahmen wurden schon realisiert (z.B. Erweiterung Radabstellanlagen und Analyse Mitarbeiter-Umfrage). Weitere Mitarbeiter-Maßnahmen sind in Planung (z.B. verbesserte Duschkmöglichkeiten und Durchführung eines Mobilitätstages). Die sukzessive Umsetzung weiterer größerer und kleinerer Maßnahmen wird empfohlen, um schlussendlich im Sinne einer nachhaltigen Mobilität das gesamte bestehende Potenzial zur Stärkung des Umweltverbundes und Reduktion der Arbeitsweg-Emissionen abzurufen.

Eine Mobilitätserhebung in Form einer Haushaltsbefragung spielt eine zentrale Rolle als weiteres Controlling-Element neben den Arbeitskreisen. So wurde bereits mit der ersten Haushaltsbefragung zum Thema Mobilität für den Kreis Viersen eine wichtige Grundlage geschaffen, um erstmals auf Kreisebene aussagekräftige Mobilitätsdaten für bestimmte Indikatoren wie z.B. den Modal Split zu erhalten, welche im Rahmen einer Evaluation als Vergleichsbasis herangezogen werden können. Dabei soll sich das Befragungsdesign auch zukünftig an den Landesstandards zur einheitlichen Modal-Split-Erhebung der AGFS halten, um Vergleichbarkeiten – z.B. in Zeitreihen zu ermöglichen. Als Erhebungsturnus empfiehlt sich ein Abstand zwischen den Haushaltsbefragungen von ungefähr 10 Jahren.

Für einen umfassenden Überblick zählen beispielsweise auch die Generierung von Informationen über nachhaltige Verkehrsangebote und zur möglichen Umsetzung dieser im Kreisgebiet (zum Beispiel Verleihsysteme /Bikesharing) sowie zur Ausstattung und Auslastung von B+R und P+R-Anlagen durch eine Bestandsaufnahme innerhalb des Kreises. Diese kann als Grundlage für die Installation von Fahrradboxen von „DeinRadschloss“ (vgl. Kapitel 5.7.1) an ausgewählten Haltepunkten dienen. Auch eine Erhebung der Umlaufgitter und Sperrpfosten im Kreis ermöglicht eine fundierte Bestandsanalyse des Status Quo.

Die Umsetzung der infrastrukturellen Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes und des flankierenden Maßnahmenkonzeptes als Klimaschutzteilkonzept im Bereich „Nachhaltige Mobilität“ stellt eine langfristige Aufgabe dar, die personelle und finanzielle Ressourcen erfordert. Dieser Mehraufwand ist im Kreishaushalt zu berücksichtigen.

### **Kommunikationsstrategie**

Ergänzend zu einem intensiven Austausch zwischen den Projektbeteiligten ist auch die Öffentlichkeitsarbeit ein wichtiger Bestandteil zur Bekanntmachung der Inhalte des Radverkehrskonzeptes. Die Kommunikationsstrategie sollte dabei auf die örtlichen Rahmenbedingungen und Bedürfnisse der Bevölkerung des Kreises Viersen zugeschnitten sein und möglichst viele Zielgruppen ansprechen. Die kommunalen Verwaltungen sollen dabei in der Öffentlichkeit als Vorbilder fungieren. Dies kann erreicht werden, indem die Fahrradnutzung innerhalb der Verwaltung gefördert wird, beispielsweise durch Maßnahmen des Mobilitätsmanagements. Denkbar wären z.B. die Bereitstellung von Pedelecs/EBikes für Arbeitswege der Mitarbeiter, Schaffung komfortabler Radabstellanlagen oder Informationsveranstaltungen.

Zu möglichen Strategien zählen verschiedene Kampagnen und Wettbewerbe, die die Vorteile des Radfahrens betonen und anregen, über das Mobilitätsverhalten nachzudenken. Ein erfolgreiches Beispiel ist die bundesweite Kampagne „Stadtradeln“, an welcher der Kreis Viersen seit 2017 erfolgreich teilnimmt. Eine Fortführung der Kampagne ist empfehlenswert. Eine andere Kampagne zur Förderung des Radverkehrs im Alltag ist die Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“, an dem sich die Mitarbeiter der Kreisverwaltung bereits seit 2014 jährlich beteiligten. Diese Aktion wird seit 2019 durch das kreiseigene Format „Jobradeln“ fortgeführt, die vergleichbare Ziele beinhaltet. Zur Öffentlichkeitsarbeit zählen auch Kommunikationsmaßnahmen im Bereich der Verkehrssicherheit. Das bereits seit 2017 im Kreis Viersen laufende Projekt VORKIDS (vgl. Kapitel 5.7.2) sollte aufgrund positiver Erfahrungen fortgeführt werden. Dies gilt auch für die Schulung von Senioren im Umgang mit E-Bikes/ Pedelecs unter dem Slogan „Sicher mobil im Alter“, welche ebenfalls fortgeführt werden sollte. Begleitend dazu können durch die Einrichtung von Elterntaxi-Haltestellen die Bring- und Abholwege der Eltern mit dem Pkw reduziert und ein wichtiger Beitrag zur Verkehrssicherheit im Schulumfeld geleistet werden.

Insgesamt ist eine gute Öffentlichkeitsarbeit durch Kampagnen, Informationsflyer und Veranstaltungen im öffentlichen Raum wichtig. Darüber hinaus ist die verstärkte Nutzung von sozialen Medien zu empfehlen, damit zunehmend auch junge Personen erreicht werden können. Im Rahmen der INKA Online-Beteiligung, welche im Herbst 2018 angeboten wurde, sind zahlreiche Hinweise bzgl. der Radverkehrsinfrastruktur im Kreis Viersen eingegangen. Die Anmerkungen aus der Online-Beteiligung, die dem Kreis und auch den kreisangehörigen Städten und Gemeinden im Frühjahr 2019 zur Verfügung gestellt wurden, bilden die Basis für eine Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Neben den hier vorgestellten Beteiligungs- und Informationsformaten gilt es nun, in die Planungs- und Umsetzungsphase überzugehen und die Vorschläge vom „Papier“ auf den „Radweg“ zu bringen. Diesbezüglich sind örtliche Medien miteinzubeziehen, um die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes öffentlichkeitswirksam zu begleiten.

## 8 Anhang

### Ergebnisse der INKA Online-Beteiligung zu den überörtlichen Wegebeziehungen

Im vorliegenden Radverkehrskonzept wurde mehrfach darauf hingewiesen, dass der Fokus auf den überörtlichen Wegebeziehungen liegt. Demzufolge wurden aus der INKA Online-Beteiligung die Anmerkungen selektiert, die außerörtliche Bereiche betreffen. Die insgesamt 277 Anmerkungen zu außerörtlichen Lagen sind in der nachfolgenden Abbildung A-1 aufgeführt. Sämtliche Anmerkungen aus der Online-Beteiligung zu den innerörtlichen wie außerörtlichen Lagen wurden den kreisangehörigen Städten und Gemeinden im Frühjahr 2019 jeweils für ihr betreffendes Stadt- bzw. Gemeindegebiet in digitaler und anonymer Form inkl. digitaler Verortung zur Verfügung gestellt. Somit können diese Hinweise als Prüfaufträge für die kommunale Verkehrsplanung insbesondere auch der innerörtlichen Bereiche genutzt werden.

Lfd. Nr.	Überschrift	Beschreibung	like	dis like	Da-tum	Katego-rie	Stadt/ Gemein-de
1	Ungünstige Anbringung Ampeldrucker	Der die Niers entlang fahrende Radfahrer soll zur Querung der Krefelder Straße die Ampel mit Anforderungsdruck nutzen. Diese Ampel ist aber direkt auf der Bushaltestelle (mit entsprechendem für den Bus barrierefreien Hochbord) errichtet. Dies bedeutet, dass der Radfahrer entweder sein Rad auf dem Bushaltestellplatz abstellt und dann Ampelgrün anfordert oder er auf die Bushaltestelle fährt (und ggf. wartende Fahrgäste stört) und dann bei grün über das hohe Hochbord den Straßenraum betritt. Auch offen ist, wie diese Lösung mit Kinderwagen oder Rollstuhl/Rollator funktioniert, wenn keine Absenkung am Fußgängerüberweg vorhanden ist.	9	0	09.11.2018	Sicherheit	Willich
2	Westtangente notwendig	nach dem Verkehrsgutachten halbiert sich fast der Verkehr auf Oedter Str., Birkenallee und Berliner Allee. Damit wird der gesamte Radverkehr auf dieser Strecke viel sicherer und gesünder (weniger Abgase).	61	1	09.11.2018	Wegeführung	Kempen
3	Fehlender Hinweis zum Knotenpunkt 1 am Knotenpunkt 13/Lobberich	Schon mehrfach wurde an den Kreis Viersen das Fehlen des Hinweises am Knotenpunkt 13 zum Knotenpunkt 1 gemeldet. Die Plakette wurde bestellt, ist auch vorhanden, aber leider immer noch nicht montiert. Der Vorgang läuft seit dem 15.05.2018!!!!	1	0	08.11.2018	Lücke im Radwegnetz	Nettetal
4	ungesunder Fahrradweg - wie jeder Radweg neben einer Straße	Es wäre schön, wenn neue Radwege abseits dem Autoverkehr gebaut würden!	43	0	07.11.2018	Wegeführung	Kempen
5	Ärgerlich und gefährlich; Gehweg-Fahrradfahrer	St.Hubert ist eine 30-Zone. Da sich die Mehrheit der Auto- und Motorradfahrer nicht an diese Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h hält, benutzen 90% aller Fahrradfahrer die Gehwege, weil sie Angst davor haben auf der Fahrbahn von Autos umgenietet zu werden. Das diese Fahrradfahrer auf den Gehwegen zum Problem für Fußgänger, Rollstuhl- und Rollatorfahrer werden, scheint diese Ignoranten der Straßenverkehrsordnung nicht zu interessieren. Das Problem besteht seit sehr vielen Jahren und ist den Behörden bekannt. Und trotz diverser Unfälle auf den Gehwegen in St.Hubert mit teils schweren Verletzungen der Unfallbeteiligten, sieht offensichtlich kein Handlungsbedarf. Schauen Sie sich das Foto mit dem Radrennfahrer auf dem Gehweg an und Sie sind im Thema. Sie treten aus der Haustür auf den Gehweg, werden von Radfahrern angefahren und liegen anschließend einige Wochen im Krankenhaus. Die Behörden sind eingeladen, endlich zu handeln.	3	4	07.11.2018	Sicherheit	Kempen
6	Radwegbreite	Die Radwegbreite sollte bei diesem gerade an Wochenenden stark genutzten Radweg auf mind. 4 m erhöht und mit einer Mittelmarkierung versehen werden.	3	0	07.11.2018	Sicherheit	Brüggen
7	Lücke im überörtlichen Radwegnetz für Pendler	Lücke im überörtlichen Radwegnetz für Pendler	4	0	07.11.2018	Lücke im Radwegnetz	Brüggen
8	Lücke im Radwegnetz	Die Anbindung des Radwegs an das niederländische Radwegnetz ist verbesserungswürdig.	1	0	07.11.2018	Lücke im Radwegnetz	Nettetal
9	Anbindung an Niederländische Radwegnetz	Die Anbindung des Radwegs an das niederländische Radwegnetz ist verbesserungswürdig.	1	0	07.11.2018	Lücke im Radwegnetz	Nettetal
10	Radwegbreiten, Gefahr durch Zufahrten	Die Radwegbreite des jeweils einseitig geführten Radwegs sollten erhöht werden. Des Weiteren besteht ständig die Gefahr durch aus Zufahrten kommende Fahrzeuge.	3	0	07.11.2018	Sicherheit	Nettetal
11		Der Radweg ist stellenweise in einem sehr schlechten Zustand. Grundsätzlich sollte man die Radwegbreiten für den überörtlichen Verkehr, wie in den Niederlanden, auf min. 3 m verbreitern und mit einer Mittelmarkierung versehen.	1	0	07.11.2018	Baulicher Zustand	Nettetal
12		Für Pendler ist die Strecke durch Boisheim meiner Meinung nach gefährlich.	2	0	07.11.2018	Sicherheit	Viersen

13	Fehlender Radweg	Im Bereich der Bundesstraße 9 und der Landesstraße 373 fehlt der Radweg für Pendler um z. B. zügig ohne viel querende Straßen von Hinsbeck über Lobberich nach Boisheim, bzw. weiter nach Brüggen zu gelangen.	3	1	07.11.2018	Lücke im Radwegnetz	Nettetal
14	Radweg hat Baumwurzeln	Welcher Pflanzenwuchs auch immer zu diesen Oberflächenschäden führt, der Radweg ist voll von kleinen Hügelchen, die einen richtig durchschütteln, wenn man mit dem Rad drüber fährt.	5	0	03.12.2018	Baulicher Zustand	Kempen
15	Baumwurzeln	Radwege sind uneben durch Löcher und Baumwurzeln.	0	0	30.11.2018	Baulicher Zustand	Nettetal
16	Unfallrisiko Zustand Fahrradweg Süchteln - Hagen	Gefährliche Situation beim Überqueren der Straße erlebt.	0	0	30.11.2018	Sicherheit	Nettetal
17	Schildbürgerstreich auf der neuen Bahnstraße	Dieser Fahrradweg entlang der Tönisvorster Straße befindet sich seit Jahren in einem katastrophalen Zustand. Mit dem Rennrad gar nicht zu befahren, allein aus Sicherheitsgründen, dann muss man auf die Straße bei dem Verkehr auch nicht ohne.	0	0	30.11.2018	Baulicher Zustand	Viersen
18		Auf der neu angelegten Bahnstraße werden Bordsteinkanten wie vor 50 Jahren verlegt. Von Barrierefreiheit hat man dort noch nie etwas gehört. Auf der gesamten Straße gibt es eine einzige (gerade mal ca. 1 Meter Breite) Stelle ohne Kante (und die ist dann auch noch mit einem katapultähnlichen Anschluss an den Bürgersteig gebaut!). Für Fahrradfahrer, Kinderwagen, Rollstühle und Rollatoren ist das ein Graus und ständiges Ärgernis! Man sollte den dafür Verantwortlichen wünschen, dass sie im Alter dann in einer solchen Straße mit ihrem Rollator jeden Tag mehrmals die Straße überqueren müssen - viel Spaß dabei.	16	0	30.11.2018	Baulicher Zustand	Kempen
19	Radweg oft geplant nie wieder etwas gehört	Auf diesem Stück der Rennepersstrasse fehlt ein geplanter Fahrradweg. Feldseits liegt die Gasleitung. Dieses Randstück liegt brach. Oft haben wir gehört, das verbindende Stück des gut ausgebauten Fahrradwegnetzes sei geplant. Bei den Anwohnern der Rennepersstrasse schon ein Klassiker. Kinder und Nachbarn wird man nicht auf einem Fahrrad hier sehen. Die Verkehrslage mit der schmalen Fahrbahn, den völlig überhöhten gefahrenen Geschwindigkeiten führen zu einem Verzicht auf das Fahrrad. Auf dem Abschnitt findet man als Anwohner immer wieder kleinere wie auch größere Unfälle mit Motorrädern, Quad und Fahrzeugen. Die Strecke würde viel öfter mit Fahrrädern befahren werden. Meine Anregung teilt den Anwohnern mal mit ob und wann der Weg kommt.	0	0	29.11.2018	Lücke im Radwegnetz	Schwalmtal
20	sehr lange Wartezeit an Ampel	Ich kenne keine Ampel an der man so lange warten muss wie hier. Warum wird sie nicht parallel zur Auto-Ampel aktiviert? Oft muss man hier warten obwohl die Auto-Ampel grün hat. Im Moment schaltet sie nur auf Grün bei Anforderung. Das gilt übrigens auch für die gegenüberliegende Seite.	14	0	28.11.2018	Gefällt mir nicht!	Kempen
21	Bessere Wegdecke ohne Asphalt	Zum bereits vorhandenen Kommentar bezüglich des Zustands der Wege: Gerne eine weniger sandige Wegdecke für das Stück vom Hoffbruch zum Bahnübergang, auch gerne eine regelmäßige Wartung der Wegdecke des gesamten Weges (z. B. Beseitigung von Schlaglöchern und Unebenheiten). Aber bitte keine weiteren Bodenversiegelungen durch Asphalt, am wenigsten in den beiden Naturschutzgebieten, durch die dieser Weg verläuft.	0	0	28.11.2018	Baulicher Zustand	Viersen
22	Bordstein	Die Bordsteinkante auf dem Radweg ist sehr hoch.	2	0	28.11.2018	Gefällt mir nicht!	Niederkrüchten
23	Ampelschaltung funktioniert	Manches Mal muss man natürlich ein wenig auf grün warten, aber die Anlage erkennt zuverlässig Radfahrende und gibt den Weg frei.	1	1	27.11.2018	Gefällt mir!	Grefrath
24	Ampelschaltung funktioniert super!	An dieser Kreuzung erkennt die Signalanlage sogar Radfahrende und schaltet nach kurzer Zeit auf grün. Super! Warum kann das nicht überall so funktionieren?	4	0	27.11.2018	Gefällt mir!	Kempen
25	Hier fehlt eine Querungsmöglichkeit	Hier wäre eine Unterführung die ideale Fortsetzung der Schluff-Trasse von / zur Ortsmitte St. Tönis	4	0	26.11.2018	Lücke im Radwegnetz	Tönisvorst
26	fehlende Querung	Hier wäre eine Unterführung die ideale Fortführung der Schluff-Trasse von / zur Ortsmitte.	2	0	26.11.2018	Lücke im Radwegnetz	Tönisvorst
27	Autos auf dem Radweg & Radweg direkt am Haus vorbei...	Der Radweg führt DIREKT an einigen Hauseingängen vorbei; tritt eine Person aus dem Haus, steht diese faktisch auf dem Radweg (Kombi Rad/Fußgänger). Die Ausweichmöglichkeit für Radfahrer führt über den Bordstein auf die Straße oder noch näher am Haus vorbei: Total gefährlich, selbst wenn die Radfahrer langsam fahren! Hier darf man genau genommen nur im Schritttempo fahren.	3	0	25.11.2018	Sicherheit	Viersen
28	Deutlich mehr abschließbare Fahrradboxen am Viersener Bahnhof (ca. 200)	Am Viersener Bahnhof sind deutlich mehr abschließbare Fahrradboxen (derzeit ca. 40?) erforderlich. Wenn man dies mit Anrath vergleicht (dort gibt es ca. 100 Stück!) müssten dies in Viersen doch bestimmt 200 Stück sein. Bedingt durch die neuen Pedelecs ist es durchaus möglich, von Nettetal-Lobberich zum Viersener Bahnhof zu fahren, um von dort den Zug weiter in Richtung Krefeld/Rheinhausen zu nehmen, und das Auto stehen zu lassen (nicht jeden Tag, aber 1-2 mal pro Woche). Erfahrungsbericht bezgl. Nachfrage nach der Verfügbarkeit einer Fahrradbox am Viersener Bahnhof: Durch den Tipp eines zufällig angetroffenen Box-Benutzers wurde ich darauf aufmerksam, dass das Ordnungsamt Viersen für die Vergabe der Boxen zuständig ist. Telefonisch erreicht man recht schnell den entsprechenden Verantwortlichen. Im September 2018 habe ich die Auskunft erhalten, dass es für die 40 Boxen derzeit eine Warteliste mit 50 Kandidaten gibt (!), weitere Auskunft: Erfahrungsgemäß wechseln 2 Boxen pro Jahr den Nutzer (!!), macht eine Wartezeit von ca. 25 Jahren. Dies werde ich hoffentlich noch erleben, jedoch nicht mehr als Berufstätiger! Dies zeigt die Erfordernis von deutlich mehr Boxen und einer flexibleren Lösung wie Fahrradstation.	1	0	25.11.2018	Fahradabstellanlage	Viersen
29	Sehr schlechte Qualität des Radwegs	An der Ortsausfahrt Dornbusch Richtung Süchteln ist der Radweg in sehr schlechtem Zustand. Die Sicherheit ist hier beeinträchtigt.	2	0	25.11.2018	Baulicher Zustand	Viersen

30	Schlechte Qualität des Radwegs	Der Radweg zwischen Nettetal-Lobberich und Viersen-Dornbusch ist an einigen Stellen in sehr schlechtem Zustand. Dieser Radweg wird regelmäßig als Schulweg benutzt und ist die kürzeste Verbindung zwischen Lobberich-Süchteln-Viersen	5	0	25.11.2018	Baulicher Zustand	Nettetal
31	Ampel einrichten	Im Berufsverkehr ist die Querung der K11/Am Schicksbaum z. T. nur schwer möglich. Während der Sperrung der B9/B509 von Krefeld stadtauswärts stand an dieser Stelle für mehrere Wochen eine Ampel, die eine einfache und sichere Querung ermöglichte. Ich spreche mich für eine dauerhafte Einrichtung einer Ampel an dieser Stelle aus.	5	7	25.11.2018	Sicherheit	Tönisvorst
32	Kontaktschleifen reagieren nicht auf Fahrräder	Da im Bereich der LSA (Ampel) keine Radwegebenutzungspflicht bei der Querung des Südrings besteht, müssen RadfahrerInnen hier auf der Fahrbahn fahren. Leider reagieren die Kontaktschleifen nicht auf Fahrräder, so dass man darauf angewiesen ist, dass ein Kfz die Schaltung auslöst oder der Anforderungstaster an den Fußgängerquerungen betätigt wird.	4	0	25.11.2018	Gefällt mir nicht!	Tönisvorst
33	Querung schwierig	Die Querung der L379 ist insbesondere zu den Zeiten des Berufsverkehrs (morgens und nachmittags) wegen des starken Verkehrsaufkommens nur sehr schwer möglich. Eine Mittelinsel auf der L379 würde die Querung in 2 Schritten ermöglichen und damit die Wartezeiten deutlich reduzieren und gleichzeitig die Verkehrssicherheit erhöhen. Das Radverkehrsnetz NRW, das sich als Alltagsnetz versteht, läuft über den Kehner Weg/Viersener Straße. Damit besitzt diese Querung auch für Alltagspendler eine hohe Relevanz.	5	0	25.11.2018	Sicherheit	Tönisvorst
34	Anfang / Ende des Zweirichtungs-Radwegs schlecht gesichert	Vor allem für Radfahrende in Richtung Ortsausgang fehlt eine Aufstellfläche bzw. Querungshilfe.	1	0	26.11.2018	Sicherheit	Willich
35	Fahrradampel	An dieser Ampel muss man als Fahrradfahrer erst die Taste drücken. Autos fahren bei Grün, kommt man zu spät, wartet man 2 Ampelphasen. Ich fahre jeden Morgen gegen 5.10Uhr hier vorbei. Für mich sind Fahrradfahrer Verkehrsteilnehmer 2. Klasse	3	0	25.11.2018	Gefällt mir nicht!	Schwalmtal
36	Gefährliche Radwegquerung - zu schneller Autoverkehr	Will man als Radfahrer die Ziegelheider Straße in/aus dem Hülingsweg überqueren, ist das total gefährlich, weil die Straße nicht gut einzusehen ist und an dieser Stelle die Autos 70 fahren dürfen (woran sich viele, insbesondere Motorräder im Sommer) nicht halten. Diese Überquerung ist Teil des offiziellen Radwegenetzes des Kreises und wird auch von vielen Schülern regelmäßig genutzt. Es ist schon einmal eine ältere Frau an dieser Überquerung von einem Motorradfahrer getötet worden. Muss erst auch noch ein Kind hier sterben? Außerdem sollte die Aufstellfläche auf der östlichen Seite unbedingt vergrößert werden. damit auch bei sich begegnenden Radfahrern genug Platz vorhanden ist. Wirklich sicher wäre eine Minderung der Geschwindigkeit auf 50 Km/h und vielleicht sogar eine elektronische Warnanlage, die technisch ziemlich simpel und billig verwirklicht werden kann.	58	0	24.11.2018	Sicherheit	Kempen
37	Danke für den schönen Radweg	Das Fahren auf dem erneuerten Radweg ist ein Traum. Danke dafür	1	0	24.11.2018	Gefällt mir!	Kempen
38	Gefährlicher Wechsel zum Radweg	Aus Wekeln kommend, muss hier kurz vor der Ampelkreuzung, die Fahrbahn gewechselt werden, um auf den Rad und Fußweg zu gelangen. Die Auffahrt des Rad und Fußweges ist mit einer viel zu hohen Kante versehen (Sturzgefahr und sehr unkomfortabel) und danach kommt eine gefährliche Kollision Stelle kurz vor der Ampelanlage, wegen der Sicht nehmenden Schallschutzwand. Absolut schlechte Wegführung!	4	0	22.11.2018	Sicherheit	Willich
39	Übergang Straße / Radweg	Kommt man aus Richtung Feldstraße fehlt an der Ampel Hülsler Straße / Biwak ein gekennzeichnete Übergang für Radfahrer zum Radweg auf dem Biwak links führend. Dadurch habe ich schon ein Kind (ca. 10 J.) mit dem Rad auf dem Biwak / auf der Straße fahren sehen (zwischen Hülsler Straße und Gelderner Straße). Eine super gefährliche Situation für das Kind; ich habe ihn dann auf den Radweg geholt und alles erklärt. Ein offensichtlicher Einordnungsbereich und zügige Querung der Hülsler Straße für Radfahrer wäre von Vorteil.	1	0	22.11.2018	Gefällt mir nicht!	Tönisvorst
40	Unübersichtliche gefährliche Radwege und Fußgängerführung	Hier ist die Rad.- und Fußgänger Führung vor der Schallschutzwand, in zwei engen Kurven geführt und dadurch unübersichtlich und gefährlich für Kollisionen mit dem Gegenverkehr aus Wekeln kommend. Besonders bei Dunkelheit. Zudem endet der Weg dann auf einem Gehweg.	2	0	22.11.2018	Wegeführung	Willich
41	Kein Radweg	Es gibt keinen Radweg an der Landstraße. Die parallel verlaufenden Feldwege sind bei Dunkelheit nicht empfehlenswert. Keine Möglichkeit als Pendler mit dem Rad nach Anrath-Bahnhof zu gelangen.	1	0	21.11.2018	Lücke im Radwegenetz	Grefrath
42	Very bad bicycle path	Seit Jahren ist der Radweg entlang der Amerner Weg von Dülken Richtung Amern in einem mangelhaften Zustand.	2	0	21.11.2018	Baulicher Zustand	Viersen
43	Schlechte Wegstrecke	Der Grenzweg von der Ecke Hoffbruch an der Niers entlang bis zur Tönisforster Str. ist in einem sehr schlechten baulichen Zustand. Angefangen vom Hoffbruch aus, der bis fast zur Bahnüberführung mit Sand belegt ist (für Radwege ist Sand sowieso die schlechteste Lösung), führt danach in einer Holperstrecke (Flickenteppich) weiter bis zur Tönisvorster Str. Da dieser Radweg recht stark befahren ist, würden sich bestimmt sehr viele Radfahrer eine Asphaltierung wünschen.	3	1	19.11.2018	Baulicher Zustand	Viersen
44	Radweg in sehr schlechtem Zustand	Radweg befindet sich in einem sehr schlechten Zustand. Selbst mit einem geländegängigen Fahrrad kaum zu befahren.	2	0	19.11.2018	Baulicher Zustand	Brüggen
45	Anliegerverkehr gewünscht	Der Verbindungsweg von der Ziegelheiderstrasse zur Reithalle sollte wie viele andere Wege zum Anliegerverkehr werden. Der Weg wird als Umgehung der Ampel Ziegelheider Straße/ Berliner Allee/Dämkesweg genutzt. Hierdurch wird die Sicherheit der Fahrradfahrer und Fußgänger deutlich erhöht.	33	0	19.11.2018	Sicherheit	Kempen



46	Grün nur nach Tasterbetätigung	Auch an dieser Ampel gibt es bei Überquerung der Hülser Straße grün nur nach Tasterbetätigung. Kommt man zu spät, wartet man länger als eine Ampelphase. In Richtung Hüls kommt grün automatisch, dass sollte überall so sein.	15	0	18.11.2018	Gefällt mir nicht!	Kempen
47	Grünschaltung Fußgänger-/Fahrradampel nur nach Tasterbetätigung, außerdem verzögert	Die Fußgänger-/Fahrradampel Hülser Str./Außenring funktioniert nur durch Tasterbetätigung. Kommt man zu spät, nützt auch dies nichts, und man muss länger als eine Ampelphase warten. Es Autofahrern durchaus zuzumuten, beim Abbiegen grundsätzlich auf Fußgänger und Radfahrer zu achten. Vorschlag: Automatische Grünschaltung parallel zu den anderen Ampeln, Abbau des Grünpeils für Abbieger stadtauswärts.	25	0	18.11.2018	Gefällt mir nicht!	Kempen
48	Vorfahrt	Kreisverkehr - Vorfahrt für die Fahrräder ändern. Die Autos biegen oft ohne Blinker vom Kreisverkehr ab und damit gefährden die Fahrräder.	12	2	18.11.2018	Sicherheit	Tönisvorst
49	Ausbau erforderlich	Von St. Hubert kommend, am Königshüttesee vorbei, kommt man nur mit sehr großen Umwegen zu dem Radwegenetz Richtung Süden, also Richtung St.Peter. Der Kempener Außenring ist nicht mit dem Rad befahrbar, man muss also durch das Industriegebiet Kempen. Die andere Alternative geht über Unterweiden. Beides bedeutet einen Umweg von ca. 1,5 - 2,0 km. So was darf in einem modern ausgebauten Fahrradnetz nicht mehr vorkommen.	5	0	18.11.2018	Lücke im Radwegenetz	Kempen
50	Umlaufgitter nötig? Schon zu eng für normale Fahrräder	Umlaufgitter ist schon für normale Räder zu eng. Wenn Taschen transportiert werden, oder ein Anhänger dem Rad folgt, bleibt man stecken.	14	0	17.11.2018	Gefällt mir nicht!	Kempen
51	Durchfahrt für MIV nötig?	An dieser Stelle begegnen mir häufig PKW, die den Weg vermutlich unnötig ausfahren, für Schlaglöcher sorgen und die Oberfläche belasten. Ist die Durchfahrt wirklich für den MIV nötig?	11	0	17.11.2018	Gefällt mir nicht!	Kempen
52	angeordnete Geisterfahrt? Beschilderung nicht eindeutig.	Als Radfahrender muss man den Radweg benutzen, wenn dies per VZ 240/241 angezeigt wird. Auf dieser Straße sind allerdings BEIDE Fahrbahnseiten mit dem o.g. Zeichen versehen. Auf welcher Seite MUSS ich denn nun fahren, wenn ich auf beiden gleichzeitig sein soll?	15	0	17.11.2018	Beschilderung	Kempen
53	Aufstellfläche für Rad mit (Kinder-)Anhänger zu klein	Da man als Radfahrender an den Taster der Bettelampel gelangen muss, sollte auch die Aufstellfläche für längere Räder oder mehrere Personen ausreichend groß sein.	19	0	17.11.2018	Gefällt mir nicht!	Kempen
54	Aufstellfläche für Rad mit (Kinder-)Anhänger zu klein	Um an den Taster der Bettelampel (warum muss man als Radfahrender grün anfordern?) zu gelangen, muss man die Abbiegespur überqueren. Mit einem langen Rad oder ggf. mit Anhänger steht man dann zum Teil auf den Fahrbahnen.	20	0	17.11.2018	Gefällt mir nicht!	Kempen
55	Wie fährt man hier geradeaus?	Für Radfahrende aus Richtung Stahlwerk Becker fehlt eine gute Quersungsmöglichkeit, um komfortabel in Richtung Industriegebiet zu kommen. Der Radweg führt nicht in die Richtung - und auf der Fahrbahn wird man angehupt.	7	0	16.11.2018	Wegeführung	Willich
56	an den Radweg denkt keiner	Aus Willich kommend, rollt man mit dem Rad ein wenig flatter den Hügel hinab und muss dann eine Vollbremsung machen, weil ein PKW einem die Vorfahrt nimmt. Nach rechts schaut beim Abbiegen fast niemand, und mitten auf dem Radweg zu halten ist quasi der Standard.	11	0	16.11.2018	Gefällt mir nicht!	Tönisvorst
57	Parken auf dem Radweg für Anlieger frei?	Hier stehen IMMER geparkte Kraftfahrzeuge (vermutlich der Anlieger) auf dem benutzungspflichtigen Radweg. Der dadurch verringerte Raum für die Radfahrer und Fußgänger ist eine Gefahr, die eingeschränkte Sichtverbindung zum fahrenden Verkehr eine weitere.	10	0	16.11.2018	Sicherheit	Kempen
58	Parkplatz oder Radweg?	Hier stehen IMMER geparkte Kraftfahrzeuge (vermutlich der Anlieger) auf dem benutzungspflichtigen Radweg. Der dadurch verringerte Raum für die Radfahrer und Fußgänger ist eine Gefahr, die eingeschränkte Sichtverbindung zum fahrenden Verkehr eine weitere.	12	0	16.11.2018	Sicherheit	Kempen
59	Wegführung zu dicht an Häusern und Einfahrt	Diesen Radweg kann man nicht mit gutem Gewissen befahren. Sollte jemand aus der Haustür treten, ist eine Kollision vorprogrammiert. Auch kann der querende KFZ Verkehr keine Sichtverbindung herstellen, ohne schon auf dem Radweg zu stehen und den Radverkehr zu behindern.	6	0	05.12.2018	Gefällt mir nicht!	Kempen
60	Radfahren = nur Freizeit?	Kein Straßenplaner, der schon mal außerhalb seiner Freizeit auf dem Rad saß, wird über diese Streckenführung mit dem Kopf schütteln. Wieso muss ich als Radfahrer solche Verschwenkungen hinnehmen? Wenn man sich die Spuren über die Grünstreifen anschaut, wird die Wegführung auch von vielen so nicht hingenommen.	7	0	05.12.2018	Wegeführung	Grefrath
61	Schul-Radweg	Die Landstraße muss an dieser Stelle täglich von Schülerinnen und Schülern aus dem Ortsteil Willich-Wekeln auf dem Weg zum Luise-Meitner-Gymnasium überquert werden. Auch Schülerinnen und Schüler aus Anrath (Beckershöfe), die zum St. Bernhard Gymnasium oder zur Gesamtschule fahren, nutzen diese Strecke. Die Geschwindigkeitsbegrenzung für den Autoverkehr liegt bei 70 km/h, wird aber oft überschritten. Dieses gerade Stück wird auch häufig um Überholen genutzt. Hier ist meines Erachtens dringend eine Anforderungsampel zur Absicherung eines Schul-Radweges erforderlich, vor allem bevor etwas passiert!	1	0	11.12.2018	Sicherheit	Willich
62		Die Fußgängerampel muss mit dem parallellaufenden Verkehr automatisch auf grün umschalten um nervige Wartezeiten an der Ampel für Fahrradfahrer zu verhindern. Die Autofahrer werden hier klar bevorzugt. Außerdem entsteht die Gefahr, dass man vom Radweg auf die Straße zieht um die Grüne Phase der Autos mitzubeneutzen.	1	0	12.12.2018	Gefällt mir nicht!	Niederkrüchten

63	Warum kein Kreisverkehr unter Einbeziehung der Räder wie in Holland?	Ein Kreisverkehr verhindert die oft vorkommenden und teilweise schweren Abbiegeunfälle, erhöht den Durchsatz, verhindert Frust beim Warten, unterbindet Raserei, um gerade noch die Grünphase zu erwischen, kostet schon mittelfristig deutlich weniger an Unterhalt. Das alles ist weithin bekannt - warum wird es nicht endlich an den Unfallschwerpunkten auf dem Außenring eingeführt? Und dann auch gleich - wie in Holland - unter Einbeziehung des Radverkehrs?	40	0	05.12.2018	Sicherheit	Kempen
64	Warum kein Kreisverkehr unter Einbeziehung der Räder wie in Holland?	Ein Kreisverkehr verhindert die oft vorkommenden und teilweise schweren Abbiegeunfälle, erhöht den Durchsatz, verhindert Frust beim Warten, unterbindet Raserei, um gerade noch die Grünphase zu erwischen, kostet schon mittelfristig deutlich weniger an Unterhalt. Das alles ist weithin bekannt - warum wird es nicht endlich an den Unfallschwerpunkten auf dem Außenring eingeführt? Und dann auch gleich - wie in Holland - unter Einbeziehung des Radverkehrs?	19	6	05.12.2018	Sicherheit	Kempen
65	Gefährliche Radwegquerung - zu schneller Autoverkehr	Diese Querung wird von vielen Rad- und Autofahrern benutzt. Da auf der zu querenden Straße 100 km/h erlaubt und manchmal sogar überschritten wird, ist diese Stelle sehr gefährlich. Es hat schon mehrere Unfälle (mit in die Straße einbiegenden PKW) gegeben. Warum gibt es hier nicht mindestens eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70, besser auf 50 km/h?	22	0	05.12.2018	Sicherheit	Kempen
66	Sicherheit	Beleuchtungslücke von mehreren hundert Metern, die Strecke wird sehr intensiv von Schulkindern genutzt	9	1	05.12.2018	Sicherheit	Kempen
67	Das Knotenpunktsystem ist top!	Stellvertretend für alle Knotenpunkte im Kreis Viersen: Das ist ein absolut tolles System und sehr gut umgesetzt! Die Routen führen fast immer über sehr schöne, verkehrssarme Strecken mit sehr guter Wege-Qualität. Die Beschilderung ist fast immer sehr gut. Sogar die Anbindung an das holländische System funktioniert einwandfrei. Ich bin begeistert und empfehle es überall.	1	0	08.12.2018	Gefällt mir!	Niederkrüchten
68	Warum kein Kreisverkehr unter Einbeziehung der Räder wie in Holland?	Ein Kreisverkehr verhindert die oft vorkommenden und teilweise schweren Abbiegeunfälle, erhöht den Durchsatz, verhindert Frust beim Warten, unterbindet Raserei, um gerade noch die Grünphase zu erwischen, kostet schon mittelfristig deutlich weniger an Unterhalt. Das alles ist weithin bekannt - warum wird es nicht endlich an den Unfallschwerpunkten auf dem Außenring eingeführt? Und dann auch gleich - wie in Holland - unter Einbeziehung des Radverkehrs?	37	0	05.12.2018	Sicherheit	Kempen
69	Warum kein Kreisverkehr unter Einbeziehung der Räder wie in Holland?	Ein Kreisverkehr verhindert die oft vorkommenden und teilweise schweren Abbiegeunfälle, erhöht den Durchsatz, verhindert Frust beim Warten, unterbindet Raserei, um gerade noch die Grünphase zu erwischen, kostet schon mittelfristig deutlich weniger an Unterhalt. Das alles ist weithin bekannt - warum wird es nicht endlich an den Unfallschwerpunkten auf dem Außenring eingeführt? Und dann auch gleich - wie in Holland - unter Einbeziehung des Radverkehrs?	21	0	05.12.2018	Sicherheit	Kempen
70	Lebensgefährlich!!	Dieser Radweg ist eine einzige Katastrophe und meiner Meinung nach fast schon Lebensgefährlich. Am besten selbst versuchen mal den Radweg zu nutzen.	7	0	16.11.2018	Baulicher Zustand	Kempen
71	Fritten wichtiger als Radverkehr	Hier parken täglich wiederholt und widerrechtlich KFZ auf dem Radweg geparkt, damit die Nutzer sich Fritten kaufen können. Klar, warum nicht - aber muss erst ein Kind zu Schaden kommen, wenn es auf die Fahrbahn ausweichen muss?	4	0	04.12.2018	Gefällt mir nicht!	Willich
72	Bettelampel zurückversetzt	Bettelampeln sollten für den Radverkehr generell vermieden werden. Wenn man aber wie hier noch über eine Leitplanke greifen muss, kann ich nur noch mit dem Kopf schütteln. Ich habe im Bekanntenkreis einen Behinderten auf einem Dreirad - der steht sich hier die Beine in den Bauch und muss auf jemanden warten, der den Taster erreicht.	1	0	04.12.2018	Gefällt mir nicht!	Willich
73	Vermutlich illegale Abkürzung	Schöne Strecke, um von Ziegelheide nach Vorst zu kommen. Das denken sich aber leider auch viele KFZ Führer, die die Strecke vermutlich illegal als Abkürzung nutzen. Da diese es eben auch immer eilig haben, werden Radfahrende dabei gerne mal an die Seite gezwungen, die brauchen ja auch keinen Platz. Von Mindestabstand 1,5m hat hier niemand was gehört, damit wäre ein Überholen nicht möglich!	11	0	04.12.2018	Gefällt mir nicht!	Kempen
74	Zebrastreifen	Ich möchte sicher Kuchen holen können	3	0	11.12.2018	Sicherheit	Kempen
75	Abgasreich - viel benutzt durch Schüler	sowohl für Kempener zur Liebfrauenschule, als auch umgekehrt. Wünschenswert wäre ein abgasfreier Weg.	8	0	05.12.2018	Wegeführung	Kempen
76	Beschädigter Radweg	Hallo, ich fahre jeden Tag mit dem Rad von Kempen nach Straelen zu Arbeit und zurück. Der Radweg wurde glücklicherweise ab Ziegelheide bis Wachtendonk bereits erneuert und darüber bin ich wirklich froh. Das letzte Stück ist jedoch weiterhin eine Katastrophe vor allem für ein Rennrad. Mach dann lieber einen großen Bogen um dieses Stück und fahre Landwirtschaftswege mit sehr wenig Verkehr, dafür aber mit mehr Kilometern. Ansonsten bin ich in Kempen sehr zufrieden mit der Infrastruktur für Fahrräder und wünsche mir, dass diese permanent weiterentwickelt wird.	3	0	16.11.2018	Baulicher Zustand	Kempen
77	Gefährliche Querung Osterather Straße	An dieser Stelle führt der ausgeschilderte Radweg über die Osterather Straße. Im Berufsverkehr ist die Osterather Straße sehr stark befahren. PKW fahren sehr dicht und mit hoher Geschwindigkeit. Der Streckenabschnitt ist nicht beleuchtet. Es ist jedes Mal ein Spießrutenlaufen die Straße mit dem Rad zu überqueren, da es keine Ampel oder Verkehrsinsel in der Nähe gibt. Die Osterather Straße wird von vielen Fernpendlern mit dem Rad überquert werden. Ich kenne bisher keine Stelle wo dies gefahrlos möglich ist. Die Querung der Osterather Straße ist für mich der gefährlichste Punkt auf der gesamten Strecke von Dülken nach Heerdt.	0	0	08.12.2018	Sicherheit	Willich
78	Bettelampel an benutzungspflichtigem Radweg	In einer fahrradfreundlichen Stadt sollten Fahrradfahrer keine Bittsteller gegenüber dem motorisierten Verkehr sein! Die kombinierte Fußgänger und Radverkehrsampel an der Kreuzung Kempener Landstr./Kempener Außenring sollte daher auch ohne Drücken eines manuellen Knopfes zusammen mit der begleitenden Fahrbahnampel auf Grün schalten zumal auf einem benutzungspflichtigem Radweg die gleiche Vorfahrtsregelung wie auf der begleitenden Fahrbahn zu gelten hat. Dieses Problem ist derzeit auch an anderen Kreuzungen des Außenringes zu beobachten.	21	0	15.11.2018	Gefällt mir nicht!	Kempen

79	Mehr LKW seit Mautstation	Seit der Errichtung einer neuen Mautstation hat sich der LKW-Verkehr vervielfacht. Es kann nicht sein, dass Städte diesen Mehrverkehr tragen müssen und Bürger dadurch gefährdet werden!	31	0	19.12. 2018	Gefällt mir nicht!	Kempen
80	Querungshilfe für Fahrräder mit Kinderanhänger nicht nutzbar!	so wie eigentlich alle Querungshilfen!	0	0	21.12. 2018	Gefällt mir nicht!	Kempen
81	Vorfahrt hat nun wer?	Der Radweg ist als benutzungspflichtig ausgeschildert, müsste aber damit das Vorfahrtsrecht dessen begleitenden Straße erhalten. An diesem T-Stück soll der Radfahrer aber auf seine Vorfahrt verzichten und somit wurde mit VZ205 nun Vorfahrt achten am Radweg UND an der Aus- und Einfahrt ausgeschildert? Autofahrende verzichten hier gerne auf jegliche Vorsicht und überqueren den Radweg mit unverminderter Geschwindigkeit.	27	0	15.11. 2018	Sicherheit	Kempen
82	Keine Sichtverbindung und fehlende Reinigung des Radweges	Die sich begegnenden Radfahrenden können sich nicht sehen, somit besteht Kollisionsgefahr. Durch die Bepflanzung am Wegesrand mit Bäumen, liegt viel Laub auf dem Weg, welches nicht entfernt wird und somit die Gefahr eines Sturzes erhöht.	14	0	15.11. 2018	Sicherheit	Tönisvorst
83	Kreisverkehr nur für MIV gedacht	Bitte mal selber mit dem Rad diesen Kreisverkehr nutzen. Bepflanzung behindert die Sichtverbindung, Radwegführung ist unklar für den Kraftverkehr, Radfahrende können hier von allen Seiten kommen.	7	0	15.11. 2018	Sicherheit	Tönisvorst
84	gefährliche Stelle	Die Ausfahrt der Tankstelle / Burger King quert den Radweg und die Bepflanzung verhindert die freie Sicht. Die Führung des Radweges in der Kurve ist nicht einsehbar.	10	0	15.11. 2018	Sicherheit	Tönisvorst
85	dauerhafte Verschmutzung mit Grobschotter	An dieser Stelle wird durch den ein- und ausfahrenden Verkehr Grobschotter auf den Radweg getragen, wird aber nicht entfernt. Für Radfahrende eine gefährliche Situation, da dies beim Bremsen zu Unfällen führen könnte und in der Dunkelheit nicht rechtzeitig zu erkennen ist.	12	0	15.11. 2018	Sicherheit	Tönisvorst
86	schlechte, benachteiligende Wegführung	Aus Hüls kommend und in Richtung St. Hubert fahrend, werde ich gezwungen dem verschwendenden Radweg zu folgen und die nächste Straße an einer Drückerampel zu überqueren. Ich möchte diesen Umweg, die Verzögerung und die engen Kurvenradien mit einem Liegerad nicht in Kauf nehmen und nutze somit ab der Bushaltestelle die Fahrbahn, damit ich wie alle anderen Verkehrsteilnehmer auch, den Kreisverkehr befahren kann.	18	1	15.11. 2018	Wegeführung	Kempen
87	Ampelschaltung benachteiligt Radler	Vermutlich haben die Drücker für Radfahrende und Fußgänger ohnehin nur eine Alibifunktion. Warum muss man bis zu zwei Umläufen des MIV warten, bis einem Mal freie Fahrt gegeben wird? Bitte Ampelschaltung prüfen.	12	0	15.11. 2018	Gefällt mir nicht!	Kempen
88	Fehlende Ampel	hier gehört eine Bedarfs-gesteuerte Ampel hin!	1	0	14.11. 2018	Sicherheit	Viersen
89	Ampelanlage im Radweg	Direkt in der Kurve des Radwegs Tönisvorster Str. / Anrather Str. befindet sich eine Ampel. Dies erzeugt eine unnötige Gefahrstelle, da der bis dato sehr schmale Radweg nochmals verschmälert wird. Eine Verlegung der Ampel würde die sehr spitze Kurve etwas entschärfen.	6	0	14.11. 2018	Sicherheit	Viersen
90	breite des Radwegs	die Breite des Radweges ist sehr gering. Wenn sich zwei Räder (insbesondere Kinder) oder ein Rad mit einem Rollstuhlfahrer (oder Kinderwagen) entgegenkommen kann es schnell zu brenzlichen Situationen kommen. Ich schlage eine Verbreiterung des Rad-/Fußweges sowie eine Erneuerung des Fahrbahnbelages vor.	1	0	14.11. 2018	Sicherheit	Viersen
91	Verschwenkung gefährlich, Stopp-Schild wird ignoriert	Die Radwegführung und das obligatorische Radfahrer absteigen sind ein Schlag in das Gesicht eines Radpendlers. Gerade im Bereich dieser Kreuzung wird der Radweg nicht sauber gehalten; Sand, Erde, Blattwerk und Regenwasser kombinieren sich zu einer Gefahrenstelle. Da der Wirtschaftsweg trotz Anlieger frei gerne als Abkürzung von Pendlern mit dem PKW befahren wird, wird auch das Stopp-Schild gerne mal übersehen.	16	0	13.11. 2018	Sicherheit	Kempen
92	Gefährlich! Radfahrer müssen ortsauwärts auf die linke Seite wechseln	Wer hier Richtung Brüggen mit dem Rad unterwegs ist, muss vor einer Kurve auf die Gegenseite wechseln, um den Radweg zu erreichen. Äußerst gefährlich!!	2	0	13.11. 2018	Sicherheit	Schwalmtal
93	Kopfsteinpflaster sehr holprig	Westlich vom neuen Haus gegenüber Dückers Secretis hat man den Fuß- und Radweg am Haustür vorbei mit Kopfsteinpflaster mit großen Zwischenräumen realisiert. Das ist für Radfahrer ziemlich unangenehm, es sei denn, man fährt sehr langsam. Natürlich soll man nicht zu schnell an der Tür vorbei, aber der Radweg war schon vorher da, also sollten die Bewohner den Verkehr hinnehmen und nicht unnötig hindern. Hilfreich wäre das Drittel am weitesten vom Haus weniger holprig zu machen, zum Beispiel in dem man die Zwischenräume auffüllt.	0	1	13.11. 2018	Baulicher Zustand	Nettetal
94	Beschilderung	Hier steht ein Schild „Bracht“. Man kann aber auch irgendwie durch das Depot nach Brüggen radeln, aber es gibt keine Beschilderung	1	0	12.12. 2018	Beschilderung	Nettetal
95		der Fahrradweg besteht aus Schotter und Sand. der Weg ist die schnellste Verbindung nach Mönchengladbach (aus Niederkrüchten kommend) und ist in dem Zustand nur schwerlich zu befahren.	1	0	12.12. 2018	Baulicher Zustand	Schwalmtal
96	Keine Rücksicht auf Fahrradfahrer	ständig parken auf dem Radweg anstatt vorhandene Parkplätze an fahren.	4	0	13.12. 2018	Sicherheit	Kempen
97	Engstelle	viel zu enge u. kurvige Wegführung , vor allem für ältere Mitbürger auch mit 4 rädigen Fahrzeugen .	7	0	13.12. 2018	Wegeführung	Kempen
98	Endlich !	Bezeichnung -Radweg- endlich erneuert	0	0	13.12. 2018	Gefällt mir!	Kempen

99	Querungshilfe erwünscht	Diese Kreuzung ist für Radfahrer sehr gefährlich, da einerseits auf der K8 vor allem zu Berufsverkehrszeiten sehr viel Verkehr ist und viele Autofahrer sehr schnell fahren. Außerdem biegen auch von der Venner Straße Autofahrer auf die K8 ab. Eine Querungshilfe wäre hier sehr hilfreich.	3	0	12.11.2018	Sicherheit	Viersen
100	Querungshilfe erwünscht	Diese Kreuzung ist für Radfahrer sehr gefährlich, da einerseits auf der K8 vor allem zu Berufsverkehrszeiten sehr viel Verkehr ist und viele Autofahrer sehr schnell fahren. Außerdem biegen auch von der Venner Straße Autofahrer auf die K8 ab. Eine Querungshilfe wäre hier sehr hilfreich.	4	0	12.11.2018	Sicherheit	Viersen
101	Querungshilfe erwünscht	Die K8 ist zu Zeiten des Berufsverkehrs sehr stark befahren und viele Autofahrer fahren hier mit überhöhter Geschwindigkeit. Deshalb wäre eine Querungshilfe sehr hilfreich.	5	0	12.11.2018	Sicherheit	Viersen
102	Warum kein Kreisverkehr unter Einbeziehung der Räder wie in Holland?	Ein Kreisverkehr verhindert die oft vorkommenden und teilweise schweren Abbiegeunfälle, erhöht den Durchsatz, verhindert Frust beim Warten, unterbindet Raserei, um gerade noch die Grünphase zu erwischen, kostet schon mittelfristig deutlich weniger an Unterhalt. Das alles ist weithin bekannt - warum wird es nicht endlich an den Unfallschwerpunkten auf dem Außenring eingeführt? Und dann auch gleich - wie in Holland - unter Einbeziehung des Radverkehrs?	27	1	05.12.2018	Sicherheit	Kempen
103	Kann so eine Markierung für Fahrradfahrer in einer 30 Zone richtig sein?	Kann so eine Markierung für Fahrradfahrer in einer 30 Zone richtig sein? Auf der Aldekerker Strasse in 47906 Kempen-St.Hubert (30 Zone) werden Fahrradfahrer aufgefordert (Markierung auf der Fahrbahn), die Fahrbahn (Straße) zu verlassen, um auf einem Gehweg weiter zu fahren. Was ist jetzt richtig oder falsch für Fahrradfahrer in dieser 30 Zone St.Hubert? Bild Gehweg Aldekerker Strasse, buergerbeteiligung.de 2018 RAD T2 Erläuterung: Der Straßenabschnitt ist Teil einer Tempo 30-Zone (Zeichen 274.1 und 274.2). Gemäß § 45 Abs. 1c in der seit 2001-02-01 gültigen Fassung der Straßenverkehrs-Ordnung dürfen Tempo 30-Zonen nur Straßen ohne benutzungspflichtige Radwege (Zeichen 237, 240, 241)/ ohne Radfahrstreifen (Zeichen 295 in Verbindung mit Zeichen 237)/ ohne Schutzstreifen (Zeichen 340) umfassen. Bestehende Benutzungspflichten sind demnach aufzuheben. Markierungen von Radfahrstreifen/Schutzstreifen sind zu entfernen. Eine Bestandsgarantie für die Benutzungspflicht von Radwegen/ für Schutzstreifen/ für Radfahrstreifen in Tempo 30-Zonen ist nicht gegeben, sonst wäre sie (wie bei Lichtzeichenanlagen zum Schutz der Fußgänger geschehen) explizit formuliert.	11	0	12.11.2018	Sicherheit	Kempen
104	Wer stellt Rechtssicherheit für Fahrradfahrer in 30 Zone her?	Auf der Hülser Landstraße in 47906 Kempen-St.Hubert (30 Zone) werden Fahrradfahrer aufgefordert (Markierungen auf der Fahrbahn), die Straße (Fahrbahn) zu verlassen, um auf den Gehwegen weiter zu fahren. Werden Fahrradfahrer auf diesen Gehwegen, wie z.B. im Juni 2018, von einem Auto angefahren, sollen sie vor Gericht und bei den Versicherungen schlechte Karten gehabt haben? Welche Maßnahmen könnten umgesetzt werden, um dieses Problem in der 30-Zone St.Hubert zu lösen und für die Fahrradfahrer Rechtssicherheit herzustellen? Siehe u.a. WZ vom 13. Juni 2018 „Rad- oder Gehweg? Erneut Verwirrung in St.Hubert“ und Presse von 2016. Siehe auch Bild buergerbeteiligung.de 2018 RAD N.Den Behörden sind diese Zustände mindestens seit den Unfällen und den Artikeln in der Presse bekannt. Wann bekommen wir Fahrradfahrer endlich Rechtssicherheit? Dürfen Fahrradfahrer die Gehwege in der 30 Zone Hülser Landstrasse in Kempen-St.Hubert benutzen? Erläuterung: Der Straßenabschnitt ist Teil einer Tempo 30-Zone (Zeichen 274.1 und 274.2). Gemäß § 45 Abs. 1c in der seit 2001-02-01 gültigen Fassung der Straßenverkehrs-Ordnung dürfen Tempo 30-Zonen nur Straßen ohne benutzungspflichtige Radwege (Zeichen 237, 240, 241)/ ohne Radfahrstreifen (Zeichen 295 in Verbindung mit Zeichen 237)/ ohne Schutzstreifen (Zeichen 340) umfassen. Bestehende Benutzungspflichten sind demnach aufzuheben. Markierungen von Radfahrstreifen/Schutzstreifen sind zu entfernen. Eine Bestandsgarantie für die Benutzungspflicht von Radwegen/ für Schutzstreifen/ für Radfahrstreifen in Tempo 30-Zonen ist nicht gegeben, sonst wäre sie (wie bei Lichtzeichenanlagen zum Schutz der Fußgänger geschehen) explizit formuliert.	11	0	12.11.2018	Sicherheit	Kempen
105	Fahrradfahrer flüchten vor den Autofahrern auf die Gehwege.	Fahrradfahrer, die auf dem Hohenzollernplatz in 47906 Kempen-St.Hubert fahren, müssen sehr mutig sein. Die Radfahrer werden in der schmalen Einbahnstraße von Autos überholt, obwohl dies bei Einhaltung des Sicherheitsabstandes nicht möglich ist. Die Radfahrer werden oftmals von den Außenspiegeln der Autos, die trotzdem überholen, gestreift und abgedrängt. Dieses gefährliche Risiko wollen rd. 80 bis 90% aller Fahrradfahrer nicht eingehen und fahren daher auf den Gehwegen des Hohenzollernplatzes, siehe Bilder buergerbeteiligung.de 2018 RAD G, K, L und M. Erschwerend und gefährlich für die Fahrradfahrer kommt noch hinzu, dass sich die Mehrheit der Autofahrer nicht an die Geschwindigkeitsbegrenzung in der 30 Zone hält. Den Behörden sind diese gefährlichen Zustände seit Jahren bekannt. Reagiert und wirksame Maßnahmen umgesetzt, haben sie bisher nicht. Wie kann so etwas sein? Hier die Regeln zum Sicherheitsabstand Fahrradfahrer – Autos: Kraftfahrer, die einen Radfahrer überholen, müssen mindestens einen Abstand von 1,5 m bis 2 m einhalten - im Zweifel mehr. Ist kein ausreichender Abstand aufgrund der Verkehrssituation einzuhalten, muss das Überholen unterbleiben und es ist hinter dem Radfahrer zu bleiben. Da diese Regel in der Vergangenheit von vielen Autofahrern nicht eingehalten wurde, ist die Straßenverkehrsordnung zusätzlich ergänzt worden. Nunmehr steht in § 5 Abs. 4 ausdrücklich: Beim Überholen muss ein ausreichender Seitenabstand zu anderen Verkehrsteilnehmern, insbesondere zu Fußgängern und Radfahrern, eingehalten werden. Es ist auch damit zu rechnen, dass der Radfahrer aufgrund eines Hindernisses auf der Fahrbahn plötzlich nach links ausweicht - bei parkenden Autos ist dies offensichtlich; es kann jedoch auch aufgrund eines Schlagloches geschehen, was vom nachfolgenden Verkehr meist nicht vorausgesehen werden kann.	14	0	12.11.2018	Sicherheit	Kempen

106	Mit dem Fahrrad auf der Fahrbahn (30 Zone) - keine faire Chance!	Fahrradfahrer, die die Hauptstrasse in 47906 Kempen-St.Hubert benutzen, müssen sehr mutig sein. Die Radfahrer werden in der schmalen Einbahnstraße von Autos überholt, obwohl dies bei Einhaltung des Sicherheitsabstandes nicht möglich ist. Die Radfahrer werden oftmals von den Außenspiegeln der Autos, die trotzdem überholen, gestreift und abgedrängt. Dieses gefährliche Risiko wollen rd. 80 bis 90% aller Fahrradfahrer nicht eingehen und fahren daher auf den Gehwegen der Hauptstraße. In einem Teilbereich der Straße (Nähe Kirche) benutzen die überholenden Autos sogar den Gehweg und gefährden dort die Fußgänger. Siehe Bild buergerbeteiligung.de 2018 RAD C2: Obwohl hier bei Einhaltung des Sicherheitsabstandes ein Überholen der Radfahrer gefahrlos unmöglich ist, interessiert das viele Autofahrer nicht. Sie sehen, dass der Radfahrer gleich von mehreren Autos überholt wird. Danach ist der Radfahrer fix und fertig und setzt seine Fahrt auf dem Gehweg fort und gefährdet dann dort die Fußgänger. Erschwerend und gefährlich für die Fahrradfahrer kommt noch hinzu, dass sich die Mehrheit der Autofahrer nicht an die Geschwindigkeitsbegrenzung in der 30 Zone hält. Den Behörden sind diese gefährlichen Zustände seit Jahren bekannt. Reagiert und wirksame Maßnahmen umgesetzt, haben sie bisher nicht. Wie kann so etwas sein? Bild buergerbeteiligung.de 2018 RAD J zeigt einen Fahrradfahrer auf dem Gehweg entgegengesetzt zur Fahrtrichtung (Einbahnstraße). Hier die Regeln zum Sicherheitsabstand Fahrradfahrer – Autos: Kraftfahrer, die einen Radfahrer überholen, müssen mindestens einen Abstand von 1,5 m bis 2 m einhalten - im Zweifel mehr. Ist kein ausreichender Abstand aufgrund der Verkehrssituation einzuhalten, muss das Überholen unterbleiben und es ist hinter dem Radfahrer zu bleiben. Da diese Regel in der Vergangenheit von vielen Autofahrern nicht eingehalten wurde, ist die Straßenverkehrsordnung zusätzlich ergänzt worden. Nunmehr steht in § 5 Abs. 4 ausdrücklich: Beim Überholen muss ein ausreichender Seitenabstand zu anderen Verkehrsteilnehmern, insbesondere zu Fußgängern und Radfahrern, eingehalten werden. Es ist auch damit zu rechnen, dass der Radfahrer aufgrund eines Hindernisses auf der Fahrbahn plötzlich nach links ausweicht - bei parkenden Autos ist dies offensichtlich; es kann jedoch auch aufgrund eines Schlagloches geschehen, was vom nachfolgenden Verkehr meist nicht vorausgesehen werden kann.	13	0	12.11. 2018	Sicherheit	Kempen
107	Das gefährliche Spiel mit den Fahrradfahrern	Fahrradfahrer, die die Königsstraße in 47906 Kempen-St.Hubert benutzen, müssen sehr mutig sein. Die Radfahrer werden in der schmalen Einbahnstraße von Autos überholt (siehe Bilder buergerbeteiligung.de 2018 F, KÖ 1 und KÖ 2), obwohl dies bei Einhaltung des Sicherheitsabstandes gefahrlos nicht möglich ist. Die Radfahrer werden von den Außenspiegeln der Autos, die trotzdem überholen, oftmals gestreift und abgedrängt. Dieses gefährliche Risiko wollen 80 bis 90% aller Fahrradfahrer nicht eingehen und fahren daher auf den Gehwegen der Königsstraße. In einem Teilbereich der Straße (siehe Foto buergerbeteiligung 2018 I) benutzen die überholenden Autos sogar den Gehweg, der in erster Linie von Schulkindern und Rollatorfahrer benutzt wird. Erschwerend und gefährlich für die Fahrradfahrer kommt hinzu, dass sich die Mehrheit der Autofahrer nicht an die Geschwindigkeitsbegrenzung in der 30 Zone hält. Den Behörden sind diese gefährlichen Zustände seit Jahren bekannt. Reagiert und wirksame Maßnahmen in der 30 Zone umgesetzt, haben sie bisher nicht. Wie kann so etwas sein? Bild buergerbeteiligung.de 2018 H zeigt zudem einen Radfahrer auf dem Gehweg im Gegenverkehr zur Einbahnstraße. Hier die Regeln zum Sicherheitsabstand Fahrradfahrer – Autos: Kraftfahrer, die einen Radfahrer überholen, müssen mindestens einen Abstand von 1,5 m bis 2 m einhalten - im Zweifel mehr. Ist kein ausreichender Abstand aufgrund der Verkehrssituation einzuhalten, muss das Überholen unterbleiben und es ist hinter dem Radfahrer zu bleiben. Da diese Regel in der Vergangenheit von vielen Autofahrern nicht eingehalten wurde, ist die Straßenverkehrsordnung zusätzlich ergänzt worden. Nunmehr steht in § 5 Abs. 4 ausdrücklich: beim Überholen muss ein ausreichender Seitenabstand zu anderen Verkehrsteilnehmern, insbesondere zu Fußgängern und Radfahrern, eingehalten werden. Es ist auch damit zu rechnen, dass der Radfahrer aufgrund eines Hindernisses auf der Fahrbahn plötzlich nach links ausweicht - bei parkenden Autos ist dies offensichtlich; es kann jedoch auch aufgrund eines Schlagloches geschehen, was vom nachfolgenden Verkehr meist nicht vorausgesehen werden kann.	12	0	12.11. 2018	Sicherheit	Kempen
108	keine Sichtverbindung möglich	An dieser Ecke verhindert die Bepflanzung eine Sichtverbindung. KFZ muss also auf den Radweg vorfahren, ohne die Vorfahrt der Radfahrenden beachten zu können.	2	0	04.12. 2018	Gefällt mir nicht!	Tönisvorst
109	Verschwendung zu groß	Ein Meisterstück der Streckenführung. Wie man im Luftbild erkennen kann, suchen sich auch Radfahrende einen kürzeren Weg, allerdings über den Grünstreifen. Mit einem Dreirad oder mit einem Kinderanhänger ist das nicht so einfach und man muss umständlich und bei Nässe auch noch gefährlich um die Ecke kreiseln.	4	0	04.12. 2018	Gefällt mir nicht!	Viersen
110	keine Sichtverbindung für Radler	Durch die Wegführung und die Bepflanzung, in Kombination mit fehlendem Rückschnitt, kann man hier keinen Gegenverkehr sehen. Die Gefahr einer Kollision ist an dieser Stelle erhöht. Wenn an der Kreuzung noch ein Radler auf die Ampel wartet, ist die Situation noch schlimmer, denn dann bleibt kaum noch Platz zum Ausweichen.	1	0	04.12. 2018	Gefällt mir nicht!	Willich
111	Parken auf dem Radweg	Wie man auf dem Luftbild erkennen kann, steht hier meist der PKW eines Anwohners, leider gerne auch zur Hälfte auf dem Radweg.	0	0	04.12. 2018	Gefällt mir nicht!	Willich
112	Verwerfung durch Wurzelwerk	Hier kann man mit dem Rad schon mal abheben. Wenn man nicht immer 100%ig aufpasst, liegt man hier auf der Nase.	0	0	04.12. 2018	Gefällt mir nicht!	Willich
113	Sicht durch parkende PKW behindert	Schon einige Male nur knapp einer Kollision mit einem PKW entgangen. Durch die vor dem Haus parkenden Fahrzeuge ist keine Sichtverbindung für ausfahrende KFZ gegeben, welche dann auf den Radweg vorziehen.	2	0	04.12. 2018	Gefällt mir nicht!	Willich
114	10m fehlender Radweg	10m fehlender Radweg vom Ende des Feldweges bis zur Ampel	30	0	11.11. 2018	Lücke im Radwegnetz	Kempen



115	Vorrang für Radfahrer	Dem Fahrradverkehr sollte aufgrund der Umweltproblematik des Autos der Vorrang eingeräumt werden. Deshalb ist eine neue Art „Zebrastreifen für Radfahrer notwendig, auf dem die Radfahrer grundsätzlich Vorfahrt haben. An dieser Stelle muss die Querung für Radfahrer erleichtert werden.	19	0	11.11.2018	Wegeführung	Willich
116	Vorrang für Radfahrer	Dem Fahrradverkehr sollte aufgrund der Umweltproblematik des Autos der Vorrang eingeräumt werden. Deshalb ist eine neue Art „Zebrastreifen für Radfahrer notwendig, auf dem die Radfahrer grundsätzlich Vorfahrt haben. An dieser Stelle muss die Querung für Radfahrer erleichtert werden.	15	0	11.11.2018	Wegeführung	Willich
117	Vorrang für Radfahrer	Dem Fahrradverkehr sollte aufgrund der Umweltproblematik des Autos der Vorrang eingeräumt werden. Deshalb ist eine neue Art „Zebrastreifen für Radfahrer notwendig, auf dem die Radfahrer grundsätzlich Vorfahrt haben. An dieser Stelle muss die Querung für Radfahrer erleichtert werden.	13	0	11.11.2018	Wegeführung	Willich
118	Vorrang für Radfahrer	Dem Fahrradverkehr sollte aufgrund der Umweltproblematik des Autos der Vorrang eingeräumt werden. Deshalb ist eine neue Art „Zebrastreifen für Radfahrer notwendig, auf dem die Radfahrer grundsätzlich Vorfahrt haben. An dieser Stelle muss die Querung für Radfahrer erleichtert werden.	11	0	11.11.2018	Wegeführung	Willich
119	Vorrang für Radfahrer	Dem Fahrradverkehr sollte aufgrund der Umweltproblematik des Autos der Vorrang eingeräumt werden. Deshalb ist eine neue Art „Zebrastreifen für Radfahrer notwendig, auf dem die Radfahrer grundsätzlich Vorfahrt haben. An dieser Stelle muss die Querung für Radfahrer erleichtert werden.	16	0	11.11.2018	Wegeführung	Willich
120	Vorrang für Radfahrer	Dem Fahrradverkehr sollte aufgrund der Umweltproblematik des Autos der Vorrang eingeräumt werden. Deshalb ist eine neue Art „Zebrastreifen für Radfahrer notwendig, auf dem die Radfahrer grundsätzlich Vorfahrt haben. An dieser Stelle muss die Querung für Radfahrer erleichtert werden.	21	0	11.11.2018	Wegeführung	Tönisvorst
121	Vorrang für Radfahrer	Dem Fahrradverkehr sollte aufgrund der Umweltproblematik des Autos der Vorrang eingeräumt werden. Deshalb ist eine neue Art „Zebrastreifen für Radfahrer notwendig, auf dem die Radfahrer grundsätzlich Vorfahrt haben. An dieser Stelle muss die Querung für Radfahrer erleichtert werden.	19	0	11.11.2018	Wegeführung	Tönisvorst
122		Man sollte ein Stoppschild vor der Fahrwegüberquerung machen und die Überquerung rot markieren, da der Fahrradweg nicht von den Autofahrern nach links oder nach rechts einzusehen ist und ich schon sehr oft auf null runter bremsen musste da die Autos einfach auf den Radweg gefahren sind um auf die Hauptstraße einzufahren. Der Radweg ist aus beiden Richtungen abschüssig das heißt man hat als Fahrradfahrer schon automatisch mehr Geschwindigkeit drauf als normal.	1	0	12.12.2018	Sicherheit	Niederkrüchten
123	Gefährdung für Radfahrer	Auf der Renneperstraße - L3 - zwischen dem Amener Weg und der Waldnieler Straße fehlt ein Fahrradweg. Die Geschwindigkeit ist mit 70 km/h für KFZ zu hoch.	0	0	07.12.2018	Sicherheit	Schwalmtal
124	Kreuzung unübersichtlich für Radverkehr	Die Kreuzung ist ziemlich unübersichtlich. Hier sollte eine Markierung angebracht werden.	8	1	03.10.2018	Wegeführung	Grefrath
125	Buckelpiste	Der Radweg zwischen Einmündung DeWittsee und Leuth-Busch ist eine einzige Buckelpiste aufgrund der vielen Bodenwellen.	5	0	05.10.2018	Baulicher Zustand	Nettetal
126	Weiterführung Radweg	Weiterführung des Radweges zwischen Dülken, Amerner Weg und Waldniel Birgen/Stöcken	3	0	08.10.2018	Lücke im Radwegnetz	Schwalmtal
127	Zustand Fahrradweg entlang der Boisheimer Str.	Seit Jahren ist der Radweg entlang der Boisheimer Strasse von Dülken Richtung Boisheim in einem mangelhaften Zustand. Leider wird von der Stadt Viersen hier nichts getan. Der Radweg ist zu schmal, er ist mit Löchern übersät, Baumwurzeln beschädigen den Radweg massiv. Eine Bürgerinitiative besteht seit gut 2 Jahren, die sich intensiv mit den Problemen der Radwege in der Stadt Viersen beschäftigt. Das ist der Stadt Viersen und vielleicht auch dem Kreis Viersen bekannt.	27	0	05.10.2018	Baulicher Zustand	Viersen
128	Radfahrweg in extrem schlechten Zustand	Der Radfahrweg zwischen Genrohe und Boisheim entlang der L373 befindet sich in einem sehr schlechten Zustand. Dieser ist im Normaltempo kaum ohne Sturzgefahr befahrbar.	4	0	05.10.2018	Baulicher Zustand	Brüggen
129	Schlechter Radweg	Der Radweg an der L372 ist durchgehend in einem schlechten Zustand. Baumwurzeln haben überall den Belag angehoben. Weiterhin sind viele Absenkungen/Löcher auf dem Weg. Die wohl kürzlich durchgeführten Reparaturversuche mit Teerflecken sind eher erbärmlich.	19	0	05.10.2018	Baulicher Zustand	Schwalmtal
130	Fehlender Radweg	Der Fahrradweg endet nach Heidend am Volkspark Stadion. Von da an bis Boisheim MUSS man auf der L3 fahren. Aufgrund der Enge dieser Strasse und den dort gefahrenen Geschwindigkeiten, ist das lebensgefährlich. Der Radweg sollte baldmöglichst durchgehend zu Ende verlegt werden.	11	0	05.10.2018	Lücke im Radwegnetz	Schwalmtal
131	Radwegschäden	Der Radweg an der Beck hat eine Vielzahl an Schlaglöchern und Wölbungen.	5	0	05.10.2018	Baulicher Zustand	Brüggen
132	Radwegschäden	Die Radwegschäden sind an dieser Stelle gravierend.	17	0	05.10.2018	Sicherheit	Nettetal
133	Radwegbreite	Der Radweg ist teilweise nicht die erforderliche Breite. z. T. unter 1m	2	0	06.10.2018	Sicherheit	Viersen
134	Autos parken ständig auf Radweg	Autos parken ständig auf Radweg	10	0	06.10.2018	Sicherheit	Viersen
135	Parken auf Radweg	Oft parken Autos auf dem Radweg vor dem Grundstück des Angelvereins. Es handelt sich um einen stark frequentierten Radweg mit Schülerverkehr.	3	1	06.10.2018	Sicherheit	Nettetal

136	Radwegbenutzungspflicht aufheben	Der kombinierte Zweirichtungs Rad/Gehweg ist mit schnelleren Rädern (Pedelec, Rennrad) eine Gefahr (viel zu schmal, Oberfläche) für alle Verkehrsteilnehmer. Da auf der Boisheimer Straße keine besondere Gefährdung der Radfahrenden bei Benutzung der Fahrbahn besteht (fast durchgehend Geschwindigkeitsbegrenzung 50km/h), sollten Radfahrer hier die Fahrbahn benutzen. Es sollten allerdings zusätzlich auch Hinweisschilder aufgestellt werden, dass Radfahrer die Fahrbahn benutzen dürfen, da dies einigen Autofahrern nicht bewusst ist. (Aufhebung der allgemeinen Radwegbenutzungspflicht 1997, IIRC)	14	0	06.10.2018	Sicherheit	Viersen
137	fehlende Unterführung	Hier fehlt eine Unterführung! Besonders wichtig für die Berufspendler, denn durch den Umweg über die Ampel verliert man viel Zeit und muss viele Abgase einatmen.	54	2	06.10.2018	Lücke im Radwegnetz	Kempen
138	Ampelschaltung	Nach betätigen der Bedarfsschaltung von der Viersener Straße aus kommend, sehr lange Wartezeiten obwohl auf dem Südring lange Zeit kein Auto kommt. Generell bei Bedarfssampeln für Radfahrer: Warum erhalten Radfahrer nicht immer grün wenn der Autoverkehr in gleicher Fahrtrichtung grün hat. Der Bedarf wird zu spät ausgelöst, sodass man teilweise 2 Rotphasen warten muss.	2	0	06.10.2018	Gefällt mir nicht!	Tönisvorst
139	Ampelschaltung	Nach betätigen der Bedarfsschaltung von der Viersener Straße aus kommend, sehr lange Wartezeiten obwohl auf dem Südring lange Zeit kein Auto kommt. Generell bei Bedarfssampeln für Radfahrer: Warum erhalten Radfahrer nicht immer grün wenn der Autoverkehr in gleicher Fahrtrichtung grün hat. Der Bedarf wird zu spät ausgelöst, sodass man teilweise 2 Rotphasen warten muss.	21	0	06.10.2018	Gefällt mir nicht!	Tönisvorst
140	Ende des Radweges	Der Radweg hört auf und die Radfahrer müssen auf der Straße oder auf dem Bürgersteig fahren. Dies an einer Stelle, an der die PKWs sowohl mit Tempo auf die Felder fahren als bzw. noch mit Tempo versuchen, eine grüne Ampelphase in die Stadt zu bekommen.	69	0	06.10.2018	Wegeführung	Kempen
141	Lücke im Radwegnetz	Der Verlauf meiner Anregung liegt m.E. fast auf der Grenze zwischen Kreis Viersen und Stadt Krefeld. Sollte die Zuständigkeit bei der Stadt Krefeld liegen, wäre dort eine Anregung durch sie sinnvoller als von mir. Die Straße Anrather Str. verbindet Willich-Anrath mit dem Ortsteil Krefeld-Fischeln. Leider fehlt auf einem kurzen Stück - ab Hückelsmay-Str. bis zum rechts von der Anrather Str. liegenden Gewerbegebiet ein separater Radweg. Der rechts -hinterliegende Feldweg wäre m.E. für eine Radwegnutzung durch Asphaltierung, wenigstens zum Teil dafür schon vorhanden. Gerade unter Berücksichtigung der Straßenbreite, der LKW Frequenz und damit der Verkehrssicherheit halte ich dort einen separaten Radweg für unbedingt erforderlich. Sollte meine schriftlichen Anmerkungen für sie unklar sein, erreichen sie mich unter Mobil: 0160- 600 9 600. Bei dieser Aktion sollten sie die Möglichkeit vorsehen, dass der Teilnehmer seine Ausführungen - auch ohne große PC Kenntnisse - als Druck aufrufen kann.	5	0	07.10.2018	Lücke im Radwegnetz	Willich
142	Reparatur	Fahrradweg muss dringend renoviert werden	4	0	07.10.2018	Sicherheit	Viersen
143	Lebensgefahr beim Überqueren	Beim Überqueren der Gerberstraße besteht für Radfahrer (insbesondere, wenn sie aus Richtung Neersener Weg kommen) akute Lebensgefahr, weil hier fast alle Pkw, die aus Richtung Neerssen kommend in die Gerberstraße abbiegen wollen, die Vorfahrtsregelung missachten.	24	0	07.10.2018	Sicherheit	Viersen
144	Nachrang im Kreisverkehr	Hier bekommen Pkw an allen Überquerungsstellen mit einer entsprechenden Beschilderung den Vorrang eingeräumt. Abgesehen davon, dass dies bei vielen Autofahrern zu einem Bewusstseinsverlust führt, was die normale Rechtslage betrifft, hilft es hier niemandem weiter: vor lauter Verunsicherung halten am Ende sowohl Pkw- als auch Radfahrer an, was den Verkehrsfluss allseitig ins Stocken bringt.	28	3	07.10.2018	Gefällt mir nicht!	Tönisvorst
145	fehlender Radweg	An dieser Stelle ist die Landesstraße sehr unübersichtlich und eng. Es fehlt ein Radweg vom Ortsausgang Vorst bis zur Einmündung Aufgeld. Dies würde auch einen Lückenschluss im Radwegnetz bedeuten.	8	1	07.10.2018	Lücke im Radwegnetz	Tönisvorst
146	Radwegführung im Kreuzungsbereich	Der Radweg entlang der B7 zwischen Viersen und Neerssen ist im Allgemeinen in einem recht guten Zustand. Allerdings zeigt die Planung der Kreuzungsbereiche symptomatisch der Schwächen unserer gesamten Radwegeplanung auf: Der Radweg wird in einem Bogen entlang der kreuzenden Straße für ca. 10 m nach innen geführt, kommt dann in der Regel zu einer Bedarfssampeln, die dem Radfahrer im Zweifelsfall Rot zeigt, und auf der gegenüberliegenden Seite wird das Ganze dann spiegelbildlich zur Hauptstraße zurückgeführt. Was bedeutet das: 1. Die Führung des Radweges ist hochgefährlich, da Autofahrer so den kreuzenden Radfahrer beim Abbiegen in aller Regel noch nicht als vorrangberechtigten Verkehr wahrnehmen (das ist mit sowohl als Radfahrer als auch als Autofahrer an der markierten Stelle passiert). 2. Zusätzlich ist die Bedarfssampelschaltung natürlich ärgerlich. Jeder Fahrradfahrer, der über Land unterwegs ist, ärgert sich drüber. Man kommt aus dem Rhythmus, muss anhalten und warten. Beides zeigt die einseitige Priorität für das Auto beim Planen der Straßen. Die abknickende Führung des Radwegs ist der einfachen Tatsache geschuldet, dass der Verkehrsplaner das abbiegende Auto aus dem fließenden Verkehr heraus haben möchte. Ohne Überlegung, was das dann für den sogenannten nachgeordneten Verkehr bedeutet.	11	0	07.10.2018	Wegeführung	Willich
147	Radwegführung im Bereich Süchtelner Höhen	Die Radwegführung im Kreuzungsbereich Hindenburgstrasse / Lobbericher Straße auf den Süchtelner Höhen ist katastrophal. Absperrgitter versperren den Weg. Die Situation weiter Richtung Dülken ist völlig unklar: geht es hier nur rechts weiter? Der Weg ist im schlechtestmöglichen Zustand.	15	0	07.10.2018	Gefällt mir nicht!	Viersen
148	Schäden im Radfahrweg von Schiefbahn am Nordkanal nach Neuss	Die Strecke am Nordkanal von Knotenpunkt 71, Schiefbahn bis zum Knotenpunkt 46, Neuss des Radverkehrsnetz NRW (Bundesstraße/Neersener Straße) ist von mehreren freien Stellen im Asphalt beschädigt. Durch Bauliche Maßnahmen wurden die freien Stellen im Radfahrweg mit Erde aufgefüllt. Diese hat sich gesetzt und es sind zwei bis vier Zentimeter scharfe hohe Asphalt Kanten entstanden die den Reifen und die Felge beschädigen, bzw. zu einem Platten führen können. Bitte den Radfahrweg wieder Instandsetzen, welcher auch zum Radverkehrsnetz NRW gehört.	1	0	07.10.2018	Baulicher Zustand	Willich

149	Radweg in erbarmungswürdigem Zustand	Der Radweg zwischen Willich und Osterath ist seit vielen Jahren in einem erbarmungswürdigen Zustand. Hier macht Radfahren keinen Spaß.	7	0	07.10.2018	Baulicher Zustand	Willich
150	Radweg unzulänglich	An dieser Stelle ist ein ca. 1 Meter breiter Weg in schlechtem Zustand als kombinierter Rad- und Fußweg in beiden Richtungen ausgeschildert. Die Radwegbenutzungspflicht sollte hier aufgehoben werden. Stattdessen sollten entsprechende Markierungen auf der Straße angebracht werden.	7	0	07.10.2018	Wegeführung	Willich
151	Schlechter Radweg	Der Radweg ist an dieser Stelle in einem schlechten Zustand (zahlreiche Schlaglöcher).	5	0	07.10.2018	Baulicher Zustand	Viersen
152	Radweg fehlt	An dieser recht stark befahrenen Straße fehlt teilweise der Radweg.	6	2	07.10.2018	Lücke im Radwegnetz	Viersen
153	Radweg fehlt	An dieser Straße fehlt der Radweg.	4	1	07.10.2018	Lücke im Radwegnetz	Tönisvorst
154	Bordstein im Weg	Man kann an dieser Stelle nur über einen hohen Bordstein auf den Feldweg abbiegen. Hier sollte ein sicherer Überweg markiert werden.	5	0	07.10.2018	Wegeführung	Willich
155	Buckelpiste	Radweg dringend verbesserungsbedürftig. Viele Schlaglöcher und Hubbel über mehrere Kilometer	4	0	08.10.2018	Baulicher Zustand	Viersen
156	Abgasreich	Dies ist der schnellste Weg nach Krefeld, aber sehr abgasreich. Ich träume von einem Radschnellweg neben der Gleisanlage nach Krefeld!	29	1	08.10.2018	Gefällt mir nicht!	Kempen
157	Zufahrt ins Wohngebiet fehlt	Wäre schön, wenn man von dort eine Zufahrt ins Wohngebiet bekommen könnte!	13	2	08.10.2018	Lücke im Radwegnetz	Kempen
158	Bedarfsampel	Bedarfsampel – Die Bedarfsampel sind grundsätzlich fahrradunfreundlich und sinnlos. Ich denke hier ganz besonders an die Kreuzung St. Töniser Str. und Kempener Außenring. Diese Schaltung ist komplett daneben. Manchmal schaffe ich den Knopf zu drücken bevor die Autos grün haben, trotzdem die Autos bekommen grün und die Fahrräder müssen zwei Ampelschaltungen warten. Nach langen Warten auf die grüne Ampel muss man anschließend auf die Rechtsabbieger von Außenring achten, die haben ja Vorfahrt, obwohl die Fahrräder grün haben. An dieser Ampel verliert man als Fahrradfahrer sehr viel Zeit!	30	0	08.10.2018	Gefällt mir nicht!	Kempen
159	Schlechter Zustand	Fahrradweg St. Töniser Str. auf der Höhe Unterweidener Str. – die Strecke ist nicht mehr befahrbar! Ich habe den Eindruck, das lieber Geld für die Schilder „Achtung Fahrradwegschaden“ ausgegeben werden als für die Renovierung.	18	1	08.10.2018	Gefällt mir nicht!	Tönisvorst
160	schlechter Zustand	extrem schlechter Zustand des Radweg Schlaglöcher und wurzeln	0	0	08.10.2018	Baulicher Zustand	Schwalmtal
161	Ampel fehlt	Hier fehlt eine Fußgänger/Radfahrer Ampel. Insbesondere an den Wochenenden ist hier doch sehr viel los!	5	14	08.10.2018	Sicherheit	Niederkrüchten
162	Gute Radwege an der L 116	Die zurzeit renovierten Radwege an der L 116 zwischen Autobahnabfahrt MG Nord/Viersen bis zum Ortseingang Viersen-Bachstraße sind vorbildlich erneuert worden.	5	0	08.10.2018	Gefällt mir!	Viersen
163	Schlechter Radweg	Der Radweg Liekweg -Harzbecker Straße- bis hoch zur Grefrather Landstraße ist leider sehr schlecht und könnte eine Verbesserung vertragen.	6	0	08.10.2018	Baulicher Zustand	Grefrath
164	Radweg zwischen Dyck und Lobberich (Wilhelmshöhe/Düsseldorf er Str.)	Der Radweg zwischen der Kreuzung in Dyck zur Wilhelmshöhe und weiter über die Düsseldorfer Straße ist durch zahlreiche Unebenheiten (Baumwurzeln, die die Radfahrwegdecke stark anheben und Löchern) für Radfahrer gefährlich. Bei Dunkelheit nutzen die Radfahrer teilweise die Straße, um nicht aufgrund des unsicheren Radweges zu stürzen. Der Fahrradweg müsste unbedingt repariert werden.	12	0	08.10.2018	Sicherheit	Nettetal
165	speed e-bike	Seit kurzem habe ich zusätzlich zu e-bike 25 km/h einen speed e-bike 45 km/h angeschafft. Für die längeren Strecken ist das Fahrrad einfach genial und ein echter Schlüssel zur Mobilität. Hierzu müssen dringend die Verkehrsregel angepasst werden. Rechtlich gesehen gehört das speed e-bike auf die Straße. Viele Autofahrer wissen das nicht und verweisen mich mit den Hupen auf den Fahrradweg. Meiner persönlichen Meinung nach hat ein leichtes Rad mit ca. 30 kg Gewicht auf der Straße, wo man 100 km/h fahren darf nichts verloren. Theoretisch bin ich in der Lage 45 km/h zu fahren, praktisch habe ich einen Motor der mich nur unterstützt und nicht von selbst fährt. In der Regel beträgt die max. Geschwindigkeit ca. 35 km/h, Durchschnittsgeschwindigkeit ca. 30 km/h. Mein Vorschlag: Lassen Sie die Fahrradwege mindestens außerhalb von Stätten für die speed e-bikes frei.	23	9	08.10.2018	Sicherheit	Kempen
166	Vorfahrt	Kreisverkehr – die Fahrräder sollen grundsätzlich auf jedem Kreisverkehr aus Sicherheitsgründen Vorfahrt vor dem Auto haben.	14	1	08.10.2018	Sicherheit	Tönisvorst
167	Verbotene Nutzung des Allenradweges	Oft fahren wir den Alleinradweg ab Grefrath bis Kaldenkirchen. Leider werden wir oft von Rollerfahrern brutal fast von der Bahn gedrückt. Wenn ich ehrlich bin, dann muss ich auch sagen, dass dieser unrühmliche Umstand wohl kaum zu beseitigen sein wird. Allerdings, spontane Kontrollen zur Hauptverkehrszeit, also morgens und abends, wenn die Arbeit beginnt oder zu Ende ist, könnten dann Wirkung zeigen, wenn die Verwarnten auch kostenpflichtig zur Kasse gebeten würden. Ein erhobener Zeigefinger nutzt hier gar nichts. Denn, wer einmal hier ertappt wird, der fährt hier immer. Da kann nur ein Knöllchen helfen.	7	0	08.10.2018	Sicherheit	Grefrath
168	Schlecht befahrbare Radwege	Die Radwege von Lobberich nach Breyell sowie von Boisheim nach Brüggeln sind schlecht befahrbar. Sie weisen erhebliche Schäden auf. Wurzeln unter der Teerdecke machen sie uneben und dadurch schlecht befahrbar. Besonders gefährlich finde ich den Radweg an der Autobahnauffahrt und Abfahrt. Autofahrer rechnen dort nicht mit Radfahrern. beleuchtete oder blinkende Warnschilder würden dort helfen.	10	0	08.10.2018	Sicherheit	Viersen

169	Radfahrer-Ampel	Grundsätzlich sollten alle Radfahrer-Ampeln im Kreisgebiet synchron mit dem parallel laufenden KFZ-Verkehr grün geschaltet werden, ohne dass man erst anhalten, drücken und einen kompletten Umlauf abwarten muss. Es fällt auf, dass viele Maßnahmen, die angeblich der Sicherheit der Radfahrer dienen, eine Behinderung der Radfahrer darstellen (siehe auch mein Vorschlag zu Umlaufsperrn). Solange sich dies nicht grundsätzlich ändert, wird man sich als Radfahrer immer nur als geduldet aber nicht als erwünscht wahrnehmen.	12	0	09.10.2018	Gefällt mir nicht!	Willich
170	wozu diese Stück Radweg?	Aus Grefrath kommend landet man auf der falschen Straßenseite... aus der anderen Richtung bräuchte man diese Fläche nicht, weil man auch die Fahrbahn nutzen könnte.	0	0	05.12.2018	Wegeführung	Grefrath
171	Sicherheits-Gefahr für Leib und Leben	Vor unserem Haus ist eine größere Bushaltestelle eingerichtet, daher endet der Fahrradweg entsprechend vor dieser Bushaltestelle, um keine Fußgänger/Wartenden zu gefährden,- der Fahrradweg ist auf die andere Straßenseite verlegt. Seit vielen Monaten müssen wir jedoch beobachten, dass sich Fahrradfahrer immer weniger an dieses „Fahrradverbot“ halten und stattdessen mit hoher Geschwindigkeit, vom Berg herunter kommend, den Fußgängerbereich durch rauschen,- vor allem an Wochenenden, wenn „Fahrradtouristen“ unterwegs sind. Dieser Weg führt unmittelbar an unserer Haustür vorbei, so dass ich schon mehrere Male einem Frontalzusammenstoß nur knapp entgehen konnte,- andere Fußgänger ebenfalls! Ein Hund wurde mittlerweile angefahren und einer Mutter der Kinderwagen fast umgestoßen. Dieser Zustand ist mittlerweile nicht mehr länger hinnehmbar! Ein Schreiben an den zuständigen Ordnungsamtsleiters blieb ohne Erfolg,- vielleicht hilft ja dieses Schreiben! Ich bitte bzw. beantrage Fahrradschranken anbringen zu lassen, damit die Fahrradfahrer absteigen müssen und dieses Gefahrenpotenzial, das eine schwere Körperverletzung automatisch nach sich zieht, zu mindern bzw. auszuschließen! Eine Ortsbesichtigung würde Handlungsbedarf nachdrücklich zwingend notwendig erscheinen lassen!	3	2	09.10.2018	Sicherheit	Kempen
172	2x Bettelampel	Der Radweg ist so geführt, dass bei der Überquerung von Boisheim Richtung Breyel oder Dyk zweimal Grün angefordert werden muss.	8	0	09.10.2018	Wegeführung	Viersen
173	Kopfsteinpflaster auf Radweg	Der Radweg vor dem Haus am Nüss Drenk besteht aus Kopfsteinpflaster. Für Radfahrer sehr holprig. Die meisten Radfahrer weichen auf den Seitenstreifen, der asphaltiert ist aus.	10	0	09.10.2018	Baulicher Zustand	Tönisvorst
174	Radweg fehlt	Leider gibt es zwischen St. Tönis und Hüls keinen Radweg. Die Straße ist sehr schmal. Zwei Autos kommen schon schlecht aneinander vorbei. Die Straße wird auch von vielen LKWs befahren. Für Radfahrer ist dies eine sehr gefährliche Straße.	6	0	09.10.2018	Sicherheit	Tönisvorst
175	netter neuer Radweg	Der neue Radweg von Krefeld-Forstwald nach Anrath entlang Holterhöfe ist sehr gut gebaut worden. Man kann hier sehr gut mit dem Rad fahren.	2	0	09.10.2018	Gefällt mir!	Willich
176	schlechter baulicher Zustand des Radwegs zwischen Kempen und Ziegelheide	Sowohl der bauliche Zustand, als auch die Unterhaltung des Radwegs entlang der K 12 ist nicht mehr zumutbar. Der Radweg ist holprig und uneben, wird im Sommer nur unzureichend gesäubert und von wucherndem Grün befreit, als auch im Winter nicht oder nur unzureichend geräumt. Dabei ist er Teil der überörtlichen Radverkehrsführung und für viele Schüler Teil des Schulwegs.	31	0	09.10.2018	Baulicher Zustand	Kempen
177	Gefährlicher Kreuzungsbereich	Extrem gefährlicher Kreuzungsbereich. Hier passieren mehrere Unfälle jährlich. Die Strecke wird gerade morgens von Schülern der Liebfrauenschule und Sekundarschule aus Richtung Hinsbeck kommend genutzt.	1	0	04.12.2018	Sicherheit	Grefrath
178	Schild nur Fussgänger fehlt	Am Zugang zum Wanderweg zum Rohrdommelprojekt fehlt das Verbot für Radfahrer, weshalb auf dem schmalen Weg immer wieder Radfahrer verkehren, obwohl an allen anderen Zugängen lediglich Fußgänger erlaubt sind.	5	3	10.10.2018	Beschilderung	Nettetal
179	Radweg endet vor Kreuzung	Der Radweg von Kaldenkirchen kommend endet vor der Kreuzung. Ohne Absteigen oder Benutzung des Bürgersteigs keine Weiterfahrt möglich.	4	1	10.10.2018	Wegeführung	Nettetal
180	Fehlende Radwegauf-fahrt.	Um von Ohnert kommend auf den gegenüberliegenden Radweg zu kommen muss man durch den Grünstreifen fahren.	4	1	10.10.2018	Wegeführung	Nettetal
181	Baulicher Zustand	Der Radweg ist im schlechten Zustand. Arbeitsweg	3	0	10.10.2018	Baulicher Zustand	Brüggen
182	Radwegende an Kreuzung	Nach der Nutzung der Rad-/Fußgängerfurt endet man als Radfahrer auf dem linken Bürgersteig der Hampoel	11	0	10.10.2018	Wegeführung	Nettetal
183	Querung B221	Die Querung der B221 für Radfahrer erfolgt über drei Fahrspuren ohne Querungshilfe.	5	1	10.10.2018	Wegeführung	Nettetal
184	Kreisverkehr	Hier geht es für Radfahrer verkehrtherum durch den Kreisverkehr.	6	1	10.10.2018	Wegeführung	Nettetal
185	Sehr lange Wartezeiten Ampelschaltung	Lange Wartezeiten als Radfahrer an der Kreuzung Düsseldorfer Str./ Südring um vom/ zum Einkaufspark Höhenhöfe zu gelangen. PKW haben zwei Grünphasen, der Radfahrer wartet!	14	0	10.10.2018	Gefällt mir nicht!	Tönisvorst
186	Miserabler Radweg	Der Radweg zwischen Amern (Kreuzung am HIT-Markt)und Dülken ist in einem miserablen Zustand!	3	0	10.10.2018	Baulicher Zustand	Schwalmtal
187	Radwegschäden auf ganzer Strecke	Der Zustand des Radweges zwischen Boisheim und Brüggen ist komplett eine Katastrophe. Anscheinend ist es billiger, ein paar Schilder Radwegschäden aufzustellen, anstatt endlich eine Sanierung vorzunehmen.	7	0	10.10.2018	Baulicher Zustand	Nettetal
188	Beleuchtung	Straße teilweise beleuchtet	1	0	11.10.2018	Gefällt mir!	Niederkrüchten
189	Radweg Verschmutzung	extrem häufige Verschmutzung , keine Wartung und Pflege.	6	0	13.12.2018	Sicherheit	Kempen
190	Radweg eine Katastrophe	Der Radweg zwischen Brüggen und Boisheim ist mehr als schlecht	10	0	11.10.2018	Baulicher Zustand	Brüggen
191	Radweg bedarf Sanierung	Der Radweg von Brüggen über Born nach Boisheim ist in einem katastrophalen Zustand	8	0	11.10.2018	Baulicher Zustand	Brüggen

192	Fehlender Radweg	Der gute Radweg an der Rennepferstraße fehlt zwischen Amerner Weg und Waldnieder Straße - auf der schmalen Landstraße mit erlaubten (und oft überschrittenen) 70 km/h und vielen überbreiten Landmaschinen besonders für Schüler sehr gefährlich.	5	0	11.10.2018	Lücke im Radwegnetz	Schwalmtal
193	Umlaufsperr behindert Radler	Die Sperrn stehen so dicht aneinander, dass man mit einem Kinderanhänger, Lastenrad oder einem Tandem sowie Dreirad nicht passieren kann.	8	0	05.12.2018	Gefällt mir nicht!	Tönisvorst
194	Vermissen diesen Weg	früher konnte man hier fahren. Ist eine Unterführung möglich?	5	0	05.12.2018	Lücke im Radwegnetz	Grefrath
195	Straßenquerung durch Steigung gehemmt	Will man den Krefelder Weg vom Radweg aus überqueren, so muss man aus Richtung Kempen kommend vor der Querung halten, da der Autoverkehr aus Richtung Kempen wegen der Kurve nicht weit genug zu sehen ist. Bei der Querung dann ist eine Steigung sowohl bei der Rampe auf als auch auf der Fahrbahn selbst zu überwinden. Das sorgt bei unvermittelt heraneilenden Autos zumindest für Adrenalin...	1	1	05.12.2018	Gefällt mir nicht!	Kempen
196	Radweg vor/Radspur auf Brücke für Rennräder unbenutzbar	So schön der Radweg aus Düken vorher erneuert wurde, dieses Teilstück ist so unangenehm, dass ich hier regelmäßig auf die Straße ausweiche	1	0	06.12.2018	Baulicher Zustand	Viersen
197	Radweg nahezu nicht befahrbar, zu schmal, sehr viele Unebenheiten	Der Fahrradweg ist aufgrund der erheblichen Unebenheiten, der Unsauberkeit und der vielen sehr schmalen Stellen nicht mehr befahrbar.	11	0	13.10.2018	Baulicher Zustand	Viersen
198	Fahrradweg sehr uneben	Der Radweg ist hier aufgrund von Unebenheiten nur schwerlich befahrbar!	8	0	13.10.2018	Baulicher Zustand	Brüggen
199	gefährliche Unebenheiten	Aufgrund der erheblichen Unebenheiten ist es nahezu nicht möglich das Fahrrad zu kontrollieren.	10	0	13.10.2018	Sicherheit	Viersen
200	vorbildlicher Radweg	Nach der Überarbeitung des Radweges ist dieser Vorbildlich!	4	1	13.10.2018	Gefällt mir!	Brüggen
201	Schlechte Radwegkreuzung	Wer auf dieser Kreuzung mit dem Rad von Richtung Niederkrüchten kommt und in Richtung Born weiter fahren möchte. Muss sehr langsam dort fahren, da der Übergang zum anderen Weg sehr scharfe verläuft.	4	2	13.10.2018	Gefällt mir nicht!	Brüggen
202	Fehlender Radweg	Ab diesem Standort verfügt der Ort Elmpf auf seiner Hauptverkehrsachse über keinen baulich und nicht mal über einen Provisorisch aufgemalten Radweg. Erst an der Orts Grenzen Tauchen die Radwege wieder auf.	9	1	13.10.2018	Lücke im Radwegnetz	Niederkrüchten
203	Radwegschäden	Der Fahrradweg dort besteht aus diesen alten Betonplatten, wo die Verbindungsfugen Teilweise ziemlich Tief sind. Und bei 30km/h (e-Bike) ist das Kontrollierte fahren, eine sehr Sportliche Angelegenheit.	13	1	13.10.2018	Sicherheit	Niederkrüchten
204	Schlechte Sicht	Durch die Hecke der Anlieger, werden heraus fahrende Autos sehr spät gesehen!	8	0	13.10.2018	Sicherheit	Nettetal
205	Radwegschäden	An dieser Stelle wird der Übergang von Straße zum Fahrradweg durch eine relativ hohe Bordsteinkante abgegrenzt, an dem man sich die Felge kaputt fährt.	5	0	13.10.2018	Gefällt mir nicht!	Brüggen
206	Schlechte Sicht	Andere Verkehrsteilnehmer die aus der Straße Bass kommen. Übersehen den Fahrradverkehr, durch eine Hecke eines Anliegers.	5	0	13.10.2018	Sicherheit	Brüggen
207	Stopp dem Durchfahrtsverkehr	In Kempen gibt es sehr viel Durchfahrtsverkehr. Wenn dieser komplett Fernsehtenne würde, hätte man mehr gestalterische Spielräume. Dies ist eine wichtige Stelle, damit von der Autobahn der Verkehr erst gar nicht nach Kempen fließen kann.	71	0	14.10.2018	Beschilde rung	Kempen
208	Westtangente	Eine Westtangente wurde schon vor über40 Jahren geplant und nie umgesetzt. Um den innerstädtischen Verkehr zu stärken, ist diese Tangente sehr wichtig.	21	2	14.10.2018	Sicherheit	Kempen
209	Mit hohem Tempo	Vom Feld fahren viele mit hohem Tempo in die Kreuzung. Ebenso geben viele vom Dämkesweg Gas, um schnell eine hohe Geschwindigkeit zu haben. Radfahrer werden hier völlig übersehen. Wichtig wären Maßnahmen zur Geschwindigkeitsbegrenzung (z.B. Verschwenkungen, Holpersteine), damit Radfahrer sicher fahren können!	68	1	14.10.2018	Beschilde rung	Kempen
210	Unterführung fehlt	Damit man möglichst nicht an verkehrsreichen Straßen (Abgase) fahren muss.	21	1	14.10.2018	Lücke im Radwegnetz	Kempen
211	Schlechter Zustand	Der Fahrradweg befindet sich dort im schlechten Zustand. Teilweise fehlt dort der Asphalt was wahrscheinlich mit den Bäumen am Straßenrand zusammenhängt.	14	0	15.10.2018	Baulicher Zustand	Schwalmtal
212	Beleuchtung	In der dunklen Jahreszeit ist der Weg sehr unsicher, da es auf der gesamten Wegstrecke keinerlei Beleuchtung gibt. Leider steigt man daher dann vom Rad auf das Auto um, um den Bahnhof Kaldenkirchen zu erreichen von Leuth aus. Es gibt eine Busverbindung, für die man aber mehr Zeit einkalkulieren muss und wenn man abends den stündlichen Bus wegen der häufigen Bahn-Verspätungen nicht erreicht, muss man im Dunkeln nach Hause laufen.	1	1	15.10.2018	Sicherheit	Nettetal
213	Radüber- oder -unterführung als Querung zur B221	Die Querung der B221 ist für Radtouristen, Schüler und Sportler immer schwieriger und gefährlicher geworden. Die o.g. Landstr. verbindet die Autobahnen A 61 und A 40 und muss ständig mehr Verkehr aufnehmen. Die Verkehrsführung am Hampoel in Leuth ist für Radfahrer sehr kritisch und eng. Daher ist die Schaffung einer dauerhaften Querungshilfe in Form einer Brücke oder eines Tunnels an der Lommstr. für Fußgänger und Radfahrer eine sinnvolle Option.	5	1	15.10.2018	Wegefüh rung	Nettetal
214	Radwegbelag erneuern	Der Fahrradweg von Leuth nach Breyell ist in einem schlechten Zustand. Zahlreiche Schlaglöcher und schlecht geflickte Wegeschäden machen den Radweg zur Marterstrecke fürs Fahrrad und den Fahrer.	3	0	15.10.2018	Baulicher Zustand	Nettetal



215	Warum kein Kreisverkehr unter Einbeziehung der Räder wie in Holland?	Ein Kreisverkehr verhindert die oft vorkommenden und teilweise schweren Abbiegeunfälle, erhöht den Durchsatz, verhindert Frust beim Warten, unterbindet Raserei, um gerade noch die Grünphase zu erwischen, kostet schon mittelfristig deutlich weniger an Unterhalt. Das alles ist weithin bekannt - warum wird es nicht endlich an den Unfallschwerpunkten auf dem Außenring eingeführt? Und dann auch gleich - wie in Holland - unter Einbeziehung des Radverkehrs?	23	0	05.12.2018	Sicherheit	Kempen
216	Warum kein Kreisverkehr unter Einbeziehung der Räder wie in Holland?	Ein Kreisverkehr verhindert die oft vorkommenden und teilweise schweren Abbiegeunfälle, erhöht den Durchsatz, verhindert Frust beim Warten, unterbindet Raserei, um gerade noch die Grünphase zu erwischen, kostet schon mittelfristig deutlich weniger an Unterhalt. Das alles ist weithin bekannt - warum wird es nicht endlich an den Unfallschwerpunkten auf dem Außenring eingeführt? Und dann auch gleich - wie in Holland - unter Einbeziehung des Radverkehrs?	20	1	05.12.2018	Sicherheit	Kempen
217	Warum kein Kreisverkehr unter Einbeziehung der Räder wie in Holland?	Ein Kreisverkehr verhindert die oft vorkommenden und teilweise schweren Abbiegeunfälle, erhöht den Durchsatz, verhindert Frust beim Warten, unterbindet Raserei, um gerade noch die Grünphase zu erwischen, kostet schon mittelfristig deutlich weniger an Unterhalt. Das alles ist weithin bekannt - warum wird es nicht endlich an den Unfallschwerpunkten auf dem Außenring eingeführt? Und dann auch gleich - wie in Holland - unter Einbeziehung des Radverkehrs?	23	1	05.12.2018	Sicherheit	Kempen
218	Benutzungspflichtigen Radweg abschaffen	Der benutzungspflichtige Radweg Richtig Ortskern sollte schnell abgeschafft werden. 1. Ist der Radweg als solcher zu schmal 2. Keine farbliche Absetzung 3. Zu viele Hauseinfahrten auf diesem Stück Meiner Meinung nach stammen diese benutzungspflichtigen Radwege aus einer Zeit, da man möglichst die Fahrradfahrer von der Straße haben wollte, damit die Autofahrer zügiger vorankommen. In den Jahren hat sich allerdings auch die Geschwindigkeit der Radfahrer durch bessere Fahrräder und nicht zuletzt durch Pedelecs deutlich erhöht. Auch Radfahrer wollen zügig ans Ziel kommen und nicht bei jeder Hauseinfahrt abbremsen um einen möglichen Unfall zu vermeiden. Würden hier die Radfahrer auf der Straße fahren, würden sie auch besser vom Querverkehr aus den Hauszufahrten gesehen.	4	0	16.10.2018	Sicherheit	Willich
219	Straßenquerung anspruchsvoll aufgrund Sichtverhältnissen i.v.m. Fahrzeuggeschwindigkeit	Hier führt eine von (Renn)radlern gern genutzte Ausweichstrecke entlang, um nicht den vom illegalen Pendlerschleichverkehr geprägten Mühlenheuweg fahren zu müssen. Von Süden kommend ist die Sicht auf die Dornbuscher Str. nach Westen durch Bebauung behindert. Vielleicht könnten hier ostgehende Autos auf der Dornbuscher Straße per Schild vor Radquerverkehr gewarnt und damit allzuschnelle Fahrer abgebremst werden?	2	0	06.12.2018	Beschilde- rung	Viersen
220	Radwegschäden	Der Radweg an der L37 ist durchgehend in einem schlechten Zustand. Es gibt viele Schlaglöcher und beschädigte Stellen.	2	0	17.10.2018	Baulicher Zustand	Nieder- krüchten
221	Kreuzung	Schlechte Überquerungsmöglichkeiten für Radfahrer/Fußgänger	5	0	18.10.2018	Gefällt mir nicht!	Viersen
222	Radweg	Sehr schlechter Zustand des Radwegs	3	0	18.10.2018	Baulicher Zustand	Nettetal
223	Radweg	Schlechter Zustand	2	0	18.10.2018	Baulicher Zustand	Brüggen
224	Radweg Renneperstraße	Jeden Tag begegne ich auf diesem Stück Fahrradfahrern in der Tempo 70 Zone. Das ist Lebensgefährlich. Es gibt da keine Möglichkeit auf diesem Abschnitt Rad zu fahren, ohne lange Umwege in Kauf nehmen zu müssen.	6	0	22.10.2018	Lücke im Radwege- netz	Schwalmtal
225	Vorbildlicher Weg	Die neue Deckschicht dieses Weges ist vorbildlich. Es wäre zu überlegen, defekten Asphaltoberbau durch solche (wassergebundene?) Decken zu ersetzen.	0	0	22.10.2018	Gefällt mir!	Nettetal
226	Zu kleiner Bürgersteig	Der Bürgersteig ist zu klein und die Autos stehen halb auf dem Bürgersteig, sodass man auf der Straße laufen muss. Der Bürgersteig soll bitte vergrößert werden.	1	0	11.12.2018	Sicherheit	Kempen
227	Radwegzu- stand	Dieser Teilbereich ist in einem schlechten Zustand und mit Rad- und Kinderanhänger sehr schlecht zu befahren. Bei höheren Geschwindigkeiten tut es fast schon weh!	0	0	18.10.2018	Baulicher Zustand	Viersen
228	Radweg	der Radweg an dieser Stelle ist sehr schmal und für ungeübte Radfahrer schwer zu befahren	1	0	19.10.2018	Gefällt mir nicht!	Viersen
229	Radweg	Sehr schlechter baulicher Zustand	1	0	19.10.2018	Baulicher Zustand	Viersen
230	Ampel fehlt	Hier fehlt eine Ampel für Fußgänger und in Zukunft hoffentlich auch für Radfahrer. Viel Verkehr, vom Süden schlecht einsehbar	1	3	19.10.2018	Sicherheit	Nettetal
231	Fahrradweg zu erneuern	ab Ortsausgangsschild Willich eine reine Hubbelstrecke die es nicht erlaubt wirklich mit mehr als 12 km/h zu fahren - und das seit jahrzehnten ! Die Fahrbahndecke ist eine absolute Zumutung - schon bei Tageslicht. Abends oder in der Dämmerung ist das LEBENSGEFÄHRLICH da man aufgrund der entgegenkommenden Autos NICHTS sieht die Schlaglöcher einem den Lenker verdrehen oder Felgen und Rücken ruinieren! Einfach eine FRECHHEIT die sich das so Radfreundliche Willich/Kreis Viersen leistet!	7	0	19.10.2018	Baulicher Zustand	Willich
232	wo ist der Radweg	eine Kombination von Geh- & Radweg in einem erbärmlichen Zustand! Ist mal einer der Beteiligten Stadtoberhäupter mit einem normalen ungefederten Rad dort hergefahren und nicht geschlichen? Nur Schlaglöcher auf der gesamten Strecke zwischen de Bütt und Korschenbroicher Strasse. Das noch in beide Richtungen für Fuß- und Radfahrer - daer VIEL zu schmal !!!	5	0	19.10.2018	Sicherheit	Willich
233	Fehlende Verbindung zwischen Radwegen	Es fehlt eine Verbindung zwischen dem Ende des Radweges auf der Kleinbahn im Industriegebiet St. Tönis und dem Stadtzentrum	2	0	22.10.2018	Lücke im Radwege- netz	Tönisvorst

234	Hoher Bordstein	Der Radweg wird durch die Zufahrt in die Schier unterbrochen. Die Bordsteinabsenkungen an dieser Stelle sind zu hoch, so dass die Fahrt mit dem Rad an dieser Stelle sehr holprig ist.	3	0	22.10.2018	Baulicher Zustand	Schwalmtal
235	direkt max. Tempo 50, Vision Fahrradstraße	Schon jetzt Tempo 50 oder weniger von Ziegelheide bis Kempen! Mit dem neuen Wohngebiet direkt Fahrradstraße!!! Verkehr von Ziegelheide nach Süden und Norden über die neuen Straßen umleiten!	0	0	22.12.2018	Wegeführung	Kempen
236	Sehr schlechter Radweg	Der Radweg zwischen Boisheim und Dülken müsste ganz dringend erneuert werden. Aufgeplatzter Asphalt durch die Bäume, generell schlechte Wegdecke. Im Dunkeln ist es dort sehr gefährlich zu fahren, weil man nicht gleich jedes Schlagloch und jede Erhebung erkennt. Dazu kommt die äußerst spärliche Beleuchtung. An manchen Stellen ist es viel zu schmal bei Gegenverkehr. Der Zustand ist schon seit vielen Jahren so schlecht.	5	0	23.10.2018	Baulicher Zustand	Viersen
237	Gefährliche Stelle Mühlrather Hof	Ich wohne am Mühlrather Hof und erlebe täglich diese gefährliche Stelle. Am Mühlrather Hof und gegenüber an der Mühlrather Mühle ist besonders an den Wochenenden sehr viel los. Auch in der Woche sind sehr oft große Reisebusse mit zumeist älteren Menschen (viele mit Rollator) auf dem Parkplatz, und Fußgänger queren da häufig sehr langsam die Straße. Es ist tatsächlich verwunderlich dass da nicht schon mehr passiert ist. Die Geschwindigkeit wurde schon von 70 auf 50 reduziert, als ein Bekannter von uns, mit dem Fahrrad überquerend, da schwer verunglückte. Meiner Meinung nach reicht das nicht, erstens weil viele Autofahrer sich da nicht dran halten, und zweitens weil Tempo 50 da immer noch zu schnell ist! Fährt man vom Parkplatz Mühlrather Hof runter Richtung Amern, kommen Autos und Radfahrer von rechts sowie links, und Fußgänger (viele Kinder und alte Menschen) wollen gleichzeitig von zwei Seiten über die Straße. Sehr gefährlich manchmal! Eine Ampel würde ehrlich gesagt optisch nicht dahin passen, aber ein Zebrastreifen oder andere optische Fahrbahnverengungen, die den Fußgängerüberweg verkürzen (Blumenkübel etc.) würden sicher schon etwas bewirken. Auch ein paar Meter weiter queren immer sehr viele Radfahrer die Straße, wollen vom Radweg rüber zum Gützenrather Bruch, das ist für Radfahrer auch eine sehr gefährliche Stelle weil ab da wieder Tempo 70 erlaubt ist.	3	0	22.10.2018	Sicherheit	Niederkrüchten
238	Radweg	Da hier am Teil der Renneperstr. leider kein Radweg existiert ist es äußerst gefährlich hier den bzw. die nächsten Feldwege zu erreichen. Wir müssen für unsere Sicherheit und die unserer kleinen Kinder die Feldwege mit dem Auto aufsuchen da man hier mit Kinderwagen und Kinderfahrrad absolut null Beachtung der motorisierten Verkehrsteilnehmer bekommt und uns hier das Risiko zu hoch ist. Es wäre sinnvoll hier den Radweg weiter zu führen um die Verbindung(auch Schulweg) vom Kapellchen bis zur alten Bahntrasse (neuer Radweg jetzt) sicher nutzen zu können.	1	0	22.10.2018	Lücke im Radwegnetz	Schwalmtal
239	Fahrradweg Renneperstraße	Dieses Stück der Renneperstraße sollte mit einem Fahrradweg ausgebaut werden. Eine Verbindung zwischen Amerner Weg und Waldnieler Straße gibt es nicht. Dieser Teil der Renneperstraße ist nicht nur Schulweg, sondern auch Kindergarten-Weg. Ein gefahrloses Benutzen der Straße mit dem Fahrrad oder zu Fuß/Kinderwagen ist nicht möglich, da Autofahrer, LKW-Fahrer oder Trecker keine Rücksicht auf Fahrradfahrer oder Fußgänger nehmen. Der Radweg auf der alten Bahnstrecke (parallel zur Waldnieler Straße) kann aus meiner Sicht kaum genutzt werden, da die Verbindung aus Richtung Dilkrath oder Amern nicht ausgebaut ist. Der Ausbau der Renneperstraße ist daher auf jeden Fall sinnvoll!	3	0	22.10.2018	Lücke im Radwegnetz	Schwalmtal
240	Radweg neu, Problem bleibt	Bei der Auffrischung des Radweges wurde die Engstelle an diesem Haus (natürlich) ignoriert. In Zeiten, wo selbst ältere Radfahrende per Motorunterstützung mit Geschwindigkeiten von knapp 30km/h unterwegs sein können, wird dieser Weg ohne Abstand zum Hauseingang geführt.	0	0	22.12.2018	Gefällt mir nicht!	Kempen
241	Radweg sehr holprig wegen Baumwurzeln	Der Radweg parallel des Buschwegs von Karstraße Richtung Mührather Mühle (Lindenbaum) ist sehr holprig wegen der angrenzenden Bäume was eigentlich eine Hecke sei sollte. Deshalb wird meistens der Weg nicht benutzt und auf der Straße gefahren. Die Bäume und Sträucher sollten entfernt, der Radweg saniert und eine Hecke mit entsprechenden Pflanzen, welche den Radweg nicht zerstören, gesetzt werden.	3	0	23.10.2018	Baulicher Zustand	Schwalmtal
242	Radweg	Der Radweg von Brüggen Richtung Boisheim ist sehr uneben und das schon seit Jahren. ER stellt die Fahrradbindung an den Bahnhof in Boisheim dar und ist deshalb von besonderer Priorität.	7	0	23.10.2018	Sicherheit	Brüggen
243	Komme nicht an den Anforderungsknopf Schlaglöcher auf ca. 100 m	Wie lang sollen meine Arme sein?	0	0	21.12.2018	Gefällt mir nicht!	Kempen
244	Fahrradstraße - wenn neues Wohngebiet	Schlaglöcher	3	0	24.10.2018	Baulicher Zustand	Tönisvorst
245	Fahrradstraße - wenn neues Wohngebiet	Wenn das neue Wohngebiet errichtet wird, dann wird diese Straße für alle Fahrradfahrer sehr wichtig, um schnell in die Stadt zu kommen! Deshalb frühzeitig an eine zukunftsorientierte Stadtplanung denken und diese Straße als echte Fahrradstraße planen, die nicht geöffnet wird für Verkehr!	34	0	21.12.2018	Wegeführung	Kempen
246	Schlechter Radwegzustand	Zahlreiche Aufwölbungen und Risse im Belag: Wie üblich billig hergestellt; die Bäume sind aus romantisch-nostalgischen Erwägungen viel zu nah an der Trasse (Laub etc.) und die aufbrechenden Wurzeln werden billigstmöglich weggefräst und mit grobem Schotter u.ä. verfüllt. Ich fahre da zum Ärger der Autofahrer immer auf der Straße.	3	0	25.10.2018	Baulicher Zustand	Kempen
247	Absperrungsgitter längs der Trasse	Die Absperrungsgitter längs der Trasse sind vorsintflutlich. Sie halten den Radverkehr auf. Man kann an den Eisenbahntrassen im Kreis Mettmann sehen, wie man so etwas macht und den Verkehr dabei flüssig hält. An den Kreuzungen mit den Landstraßen sollte man dazu Ampeln mit Prioritätsschaltungen für herannahende Radfahrer einrichten (Wärmefühler oder Bewegungsmelder).	12	1	25.10.2018	Sicherheit	Viersen
248	Schild fehlt	Für Autofahrer, die aus dem Wirtschaftsweg kommen fehlt das Hinweisschild, das Radfahrer aus beiden Richtungen queren.	2	0	25.10.2018	Beschilde- rung	Nettetal

249	Radschnellweg Viersen - Willich	Ausbau des Radweges entlang der B7 von Viersen bis Willich. Begradigung der Kreuzungen, um die Unfallgefahr an den Überwegen zu vermindern (jeder Radfahrer auf der Strecke muss heute um sein Leben fürchten bei Überquerung der Kreuzungen, weil durch das Verschwenken der Sichtkontakt mit den Autofahrern wegfällt. Die Verschwendungen dienen allein dem durchgehenden Autoverkehr, der nicht durch wartende abbiegende Pkw behindert werden soll, und sind eine tödliche Falle für Fahrradfahrer). Wegfall der Bedarfsampeln (Bettelampeln wurden sie an anderer Stelle hier genannt) und Ersatz durch sensorgesteuerte Fahrrad-Priorität. Verbreiterung um Verkehr in 2 Richtungen sicher aufnehmen zu können.	7	0	25.10.2018	Lücke im Radwegnetz	Viersen
250	Verlassenes Fußwegschild	Auf dem Radweg, im Waldstück zwischen Abzweig Kempen und Fluchtburg steht rechts ein Fußweg-Schild. Streng genommen müssten alle Radfahrer hier anhalten und absteigen. Rechtliche Alternative: alle fahren auf der Fahrbahn, da der Weg nicht durchgehend befahrbar ist. Wenn das nicht im Sinne des Erfinders ist, bitte Schild entfernen.	1	0	25.10.2018	Beschilde- rung	Grefrath
251	Radweg in schlechtem Zustand	Obwohl relativ neu ist der Radweg entlang der Landstraße bereits in einem schlechten Zustand. Baumwurzeln haben die Fahrbahndecke aufgesprengt; nach Kreis- und Stadt Viersen Billigmethode wurde dann gefräst und mit Kies aufgefüllt. Für sportliche Räder eine absolute Zumutung. Wer entscheidet eigentlich, in welchem Abstand und von welcher Baumart die Bepflanzung an einem Radweg erfolgen soll? Offenbar ist das den Verantwortlichen egal; wird ja sowieso nicht repariert. Die Weiterführung durch Mühlhausen und Oedt ist ebenfalls fragwürdig. Es muss klar gemacht werden, dass in Oedt die Fahrbahn benutzt wird; das Schnippelchen Gehweg an der Seite ist ja schon für Fußgänger zu schmal. Die Radweg-Beschilderung muss weg. Innerorts Tempo 30 würde der Autoverkehr kaum aufhalten, aber eine Sicherheit für die verkehrenden Radfahrer schaffen (Mühlhausen). In Oedt ist die linksseitige Führung des Radweges eine Zumutung. 2-seitiger Radverkehr gemischt mit Fußgängern; ungesicherte Kreuzungen. Wenn man an Radverkehr wirklich interessiert ist, muss man hier etwas ändern. Vorschlag: Radstreifen rechts zur Entlastung des linksseitigen Fahrradweges	4	0	25.10.2018	Wegefüh- rung	Grefrath
252	Querungshilfe mit Vorrang für Radfahrer	Auch mit der vorhandenen Querungshilfe sehr abenteuerlich!	8	0	10.12.2018	Sicherheit	Kempen
253	Wegführung Bürgersteig/Bushaltes- telle	Nach Überquerung der Kreuzung Richtung Willich geht der Radweg auf dem schmalen Bürgersteig weiter und wird hinter der Bushaltestelle direkt auf die Fahrbahn geleitet. Wenn ein Bus hält, oder Fahrgäste warten ist mit dem Rad kein Durchkommen, außerdem wird man dann auch nicht mehr von den Autofahrern gesehen. In der Gegenrichtung kommt man bei 2 wartenden Autos vor der Ampel nicht mehr auf den Bürgersteig, um dem Radweg zu folgen und an der Ampel drücken zu können. Mein Vorschlag, rote Radwegmarkierungen auf der Fahrbahn in diesem Bereich.	4	0	26.10.2018	Sicherheit	Willich
254	Wegführung Bürgersteig	Wenn man vom Radschnellschnellweg aus Wekeln kommend zu DM/Lidl möchte, muss man zuerst ohne Überquerungshilfe die z.T. stark befahrene Anratherstraße überqueren, dann ca. 150 M auf dem Radweg fahren, zu einer Fußgängerampel, um dann wieder in die Gegenrichtung in die Einfahrt DM zu fahren. Vorschlag: diese kurze Stück für Radfahrer in beide Richtungen freigeben, nur bis zur Toreinfahrt Fitness Studio, durch den Innenhof zum Parkplatz DM.	3	0	26.10.2018	Wegefüh- rung	Willich
255	Beleuchtung	Beleuchtung auf dem Stück zwischen Leuth und Kaldenkirchen wäre gut, damit man als Berufspendler auch in der dunklen Jahreszeit sicher mit dem Rad zum Beispiel zum Bahnhof kommt.	0	2	27.10.2018	Sicherheit	Nettetal
256	Mustergültiger neuer Radweg (auf Mönchengladbacher Stadtgebiet)	So wie dieser Radweg verbessert wurde wünsche ich es mir auch für die Radwege Dülken-Boisheim, Boisheim-Brüggen und Viersen-Dülken. Hier bestand anscheinend echtes Interesse an einer wirklichen Verbesserung und es wurde nicht schlicht eine Schuppe Asphalt draufgeworfen oder ein Schild aufgestellt (Radwegschäden) welches dann jahrelang als Entschuldigung dienen soll...	0	0	28.10.2018	Gefällt mir!	Viersen
257	Abschaffung Druckampel	Änderung der Ampelschaltung für Fußgänger und Radfahrer, synchron zur Autoampel. Drückt man zu spät, muss man zwei Ampelphasen des Autoverkehrs warten. Man merkt, dass Fußgänger und Radfahrer anders als der Autoverkehr in Deutschland nichts bzw. wenig zählen. Folge ist, dass eben bei Rot gefahren wird. In Städten dauern so etwa Fahrten zur Arbeit mit dem Rad sehr lange, da bei Druckampeln nie automatisch grün ist. Anstatt die umweltfreundliche Nutzung des Fahrrads zu forcieren, wird diese noch ausgebremst.	7	0	28.10.2018	Gefällt mir nicht!	Schwalmtal
258	Bauliche Mängel am Radweg	Der Radweg zwischen Eicken und Naphausen ist aufgrund von Absenkungen schlecht befahrbar.	1	0	28.10.2018	Baulicher Zustand	Schwalmtal
259	Ständige Verschmutzung des Radweg	tagtäglich wird der Radweg verschmutzt, ob mit Fahrzeugen der Anlieger und auch Pferdemit!! zu wenig Wartung der Zuständigen, Gefahrenpunkt für Radfahrer .	0	0	16.12.2018	Sicherheit	Kempen
260		auf der renneperstraße ist ein tempolimit mit 70km/h vorgeschrieben. die meisten pkw/lkw-fahrer halten sich an diese vorgabe nicht. abhilfe,na klar tempo 50km/h für alle. damit ist mir als radfahrerin schon etwas geholfen.	1	0	20.12.2018	Sicherheit	Schwalmtal
261	Schöner Radweg	Schön zu befahrender Radweg von Mühlhausen Richtung Ziegelheide.	4	0	30.10.2018	Gefällt mir!	Grefrath
262	Schöner Radweg	Schön zu befahrender Radweg von Vinkrath Richtung Norden und dann weiter Richtung Kloster.	0	0	30.10.2018	Gefällt mir!	Grefrath
263	Gefährliche Kreuzung	Autos aus Richtung Osterather Str. bzw. Moosheide übersehen häufig die Radfahrer, die aus beiden Richtungen auf der Düsseldorf Str. fahren. In 2018 ein Unfall mit Verletzten. Deutliche Markierung des Radweges hilfreich.	5	0	29.10.2018	Sicherheit	Willich

264	Vorfahrt für Radfahrer auf dem Bahnradweg	Warum haben Autos, die gesetzeswidrig die Wirtschaftswege nutzen, Vorfahrt gegenüber den Radfahrern auf dem Bahnradweg? Jeweils ein Stoppschild für auf den 4-5 Kreuzungen zwischen Bahnradweg und Wirtschaftswegen würde helfen. Hier passiert der nächste schwere Unfall wenn Radfahrer mit Tempo 25-30 und Autofahrer mit Tempo 70 mit schlechter Sicht sich kreuzen.	10	0	29.10.2018	Sicherheit	Willich
265	Unterführung fehlt	Als schnellster und fast autofreier Weg von der Innenstadt zu den Federn.	5	0	18.12.2018	Lücke im Radwegnetz	Kempen
266	Wegeführung	Aus Wekeln kommend muss vor der Ampel auf die andere Seite gewechselt werden, um nach der Fußgängerampel auf dem engen Fuß- und Radweg Richtung de Buett zu fahren. Der Radweg sollte besser schon ab der Ampel Wekeln über die Kreuzung auf der Schiefbahner Straße mit Abgrenzung (Linie) geführt werden. Dadurch wäre die Gegenseite des Radweges nicht zu eng durch den Gegenverkehr und man müsste nach dem Freizeitparkplatz am endenden Radweg nicht wieder zurück auf die andere Seite wechseln.	0	0	17.12.2018	Wegeführung	Willich
267	Streckenführung nach Krefeld	Selbst als überzeugter Radfahrer (ca. 6000 km/Jahr) würde ich den eigentlich gut ausgebauten Radweg entlang der Oberschlesienstraße Richtung Krefeld Zentrum/Hbf. nicht nutzen. Das möchte ich meiner Lunge nicht antun, insbesondere im Berufsverkehr. Mit anderen Worten: Eine unabhängige Strecke, die gern auch ein paar Meter länger sein dürfte, wäre schön... Wenn ich allerdings auf die Landkarte schaue, wüsste ich auch nicht, wo die herführen sollte...	2	0	15.12.2018	Gefällt mir nicht!	Willich
268	Pendeln nach Düsseldorf verbessern	Hallo zusammen, für Radpendler nach Büderich und Düsseldorf ist es ärgerlich, dass der 1. Teil des Radwegs über die Hardt so schlecht ist. Der 2. Teil bis zum Golfplatz ist klasse.	12	0	01.11.2018	Baulicher Zustand	Willich
269	Wegführung/ Radweg Ende	Abgesehen davon, dass der Radweg von Osterath nach Willich katastrophal ist, hört er kurz hinter dem Ortseingang Willich - noch ein paar 100 Metern provisorisch auf dem Bürgersteig geführt - plötzlich auf und man steht als Radfahrer auf der falschen Seite, muss dann die stark befahrene Düsseldofer Straße queren, um auf der anderen Straßenseite neben den Autos zur Ampel (Kreuzung Krefelder Str.) zu kommen. Der Radweg Richtung Kreisverkehr beginnt dann erst wieder nach der Tankstelle gegenüber Parkstraße. Es fehlt eine Verbindung mit Überweg ab Ortseingang Willich bis Parkstraße.	3	0	01.11.2018	Wegeführung	Willich
270	Drücke-Ampeln	Diese Stelle an der Düsseldorfer Straße/Willicher Straße - Kreuzung Westring betrifft zwar den Grenzbereich zwischen Kreis Viersen und Kreis Neuss und kann auf der Karte nicht mehr per Symbol aktiviert werden, aber auch hier gibt es eine dieser unsäglichen, überflüssigen Drücke-Ampeln, die einem den Spaß am Radfahren verleiden. Grundsätzlich sollten alle Radfahrer- und Fußgängerampeln an Kreuzungen synchron mit dem parallel laufenden KFZ-Verkehr grün geschaltet werden, ohne dass man erst anhalten, drücken und einen kompletten Umlauf abwarten muss.	7	0	01.11.2018	Gefällt mir nicht!	Willich
271	Überweg	Die Fahrradtrasse ist prima, jedoch kann man die Bahnstraße nicht sicher überqueren. Evtl. würde ein Zebrastreifen helfen.	3	0	01.11.2018	Sicherheit	Willich
272	Durchfahrt Kreisverkehr gegen die Fahrtrichtung	Durch die Verkehrsführung ist man gezwungen gegen die Fahrtrichtung des Kreisverkehrs zu fahren. Das führt immer wieder zu gefährlichen Situationen, da die Autofahrer manchmal nicht wissen, dass sie Vorfahrt haben und stehen bleiben, oder einen freundlicherweise vorbeilassen möchten. Jedenfalls ist es immer ein Balanceakt im Berufsverkehr hier die richtige Entscheidung zu treffen. Fahr ich jetzt oder lieber doch nicht.	0	0	14.12.2018	Sicherheit	Willich
273	Schlechter Zustand Radweg	Das möchte ich zum Anlass nehmen Ihnen mitzuteilen, dass sich in Nettetal-Lobberich der Radweg zwischen Dyck und Lobberich das heißt, der Radweg entlang der Wilhelmshöhe und Düsseldorfer Straße in einem sehr schlechten Zustand befindet. Man muss höllisch aufpassen, da es sehr viele Unebenheiten und Löcher gibt.			06.10.2018	Baulicher Zustand	Nettetal
274	Zustand Radweg	Mein Vorschlag ist der Radweg zwischen Brüggen und Boisheim. Dieser ist seit Jahren in schlechtem Zustand. Als Weg zum Bahnhof Boisheim, ist dieser wichtig.			15.10.2018	Baulicher Zustand	Brüggen/Viersen
275	Zustand Radweg	Brüggen – Boisheim ( Boisheimer Straße – Hapelter Heide – Hapelter )			07.10.2018	Baulicher Zustand	Brüggen/Viersen
276	Zustand Radweg	Brüggen – Elmpt ( An der Beek )			07.10.2018	Baulicher Zustand	Brüggen
277	Zustand Radweg	Radweg durchs Depot ( Eingang Barbara Straße Richtung NL Weißer Stein ) die letzten ca. 500 m			07.10.2018	Baulicher Zustand	Brüggen

Abb. A-1 Anmerkungen aus der INKA Online-Beteiligung zu den überörtlichen Wegebeziehungen

### Erreichbare Distanzen mit dem E-Bike/ Pedelec

Wie bereits in Kapitel 4 angesprochen wurde, ist aufgrund des steigenden Anteils an E-Bikes und Pedelecs zukünftig eine Distanz von mehr als 10 km pro Strecke realistisch. In den nachfolgenden Abbildungen sind die Erreichbarkeiten innerhalb einer 15km Distanz je nach Stadt bzw. Gemeinde im Kreis Viersen dargestellt.

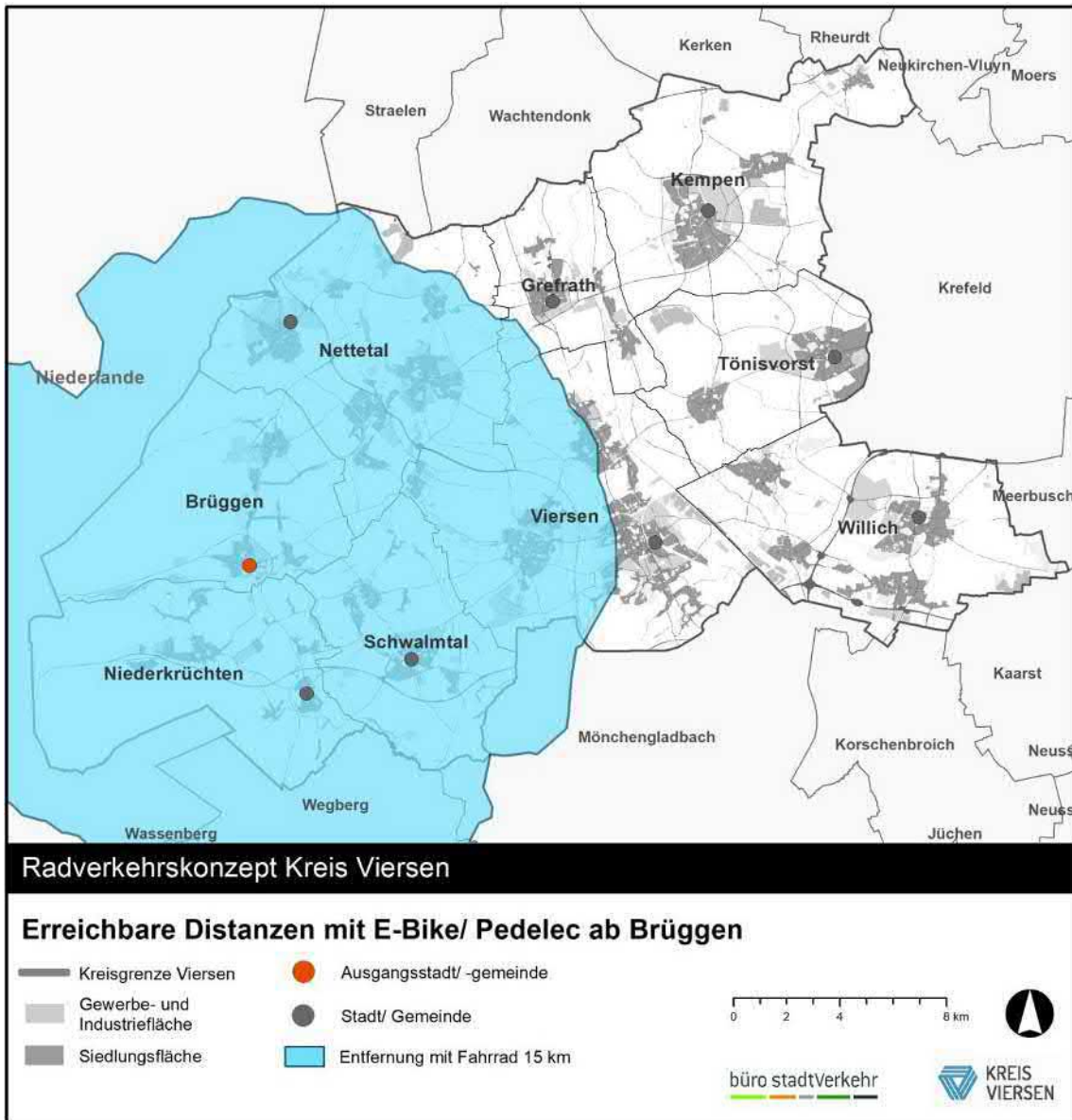


Abb. A-2 Erreichbare Distanzen mit E-Bike/ Pedelec ab Brüggen



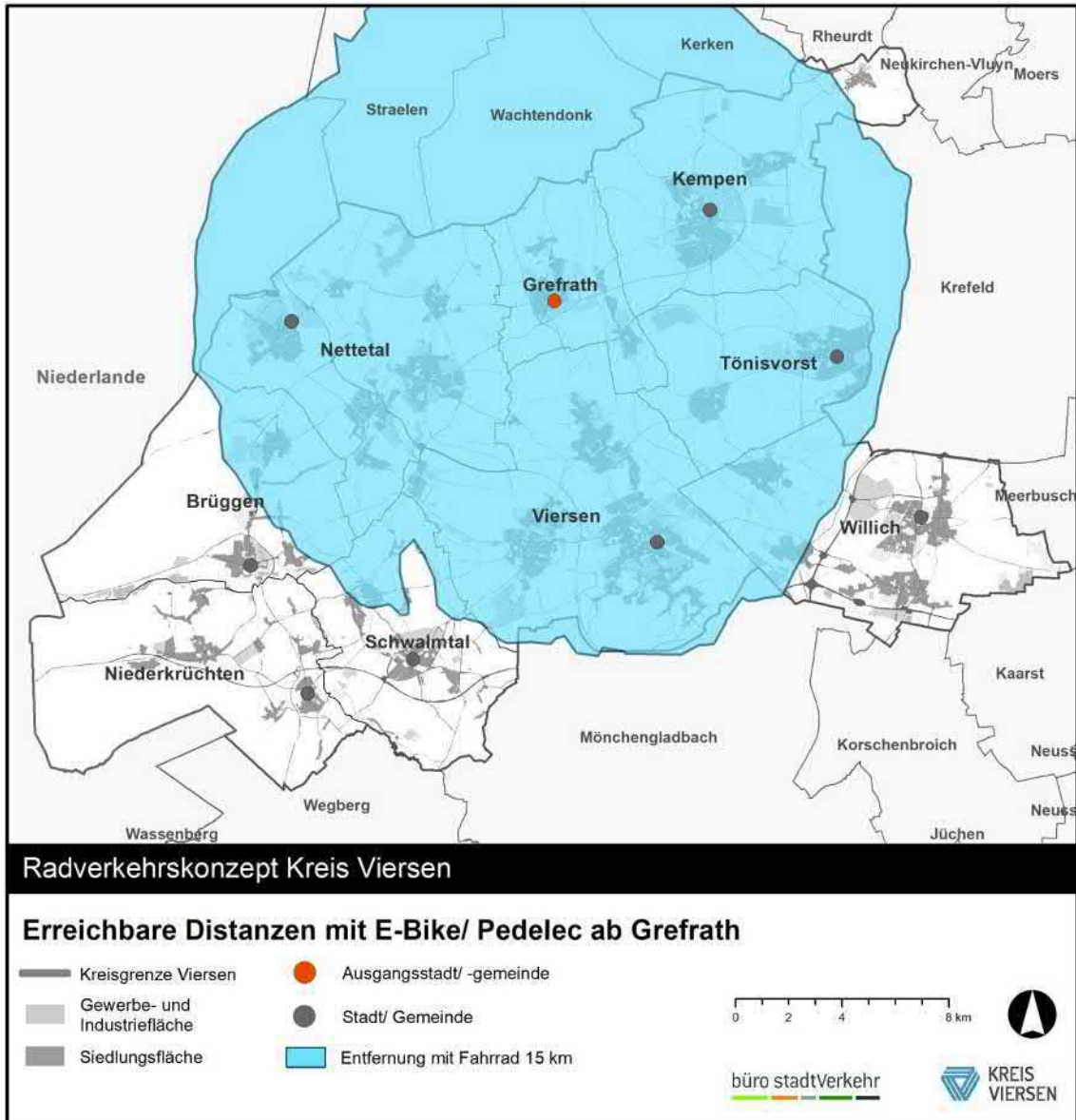


Abb. A-3 Erreichbare Distanzen mit E-Bike/ Pedelec ab Grefrath

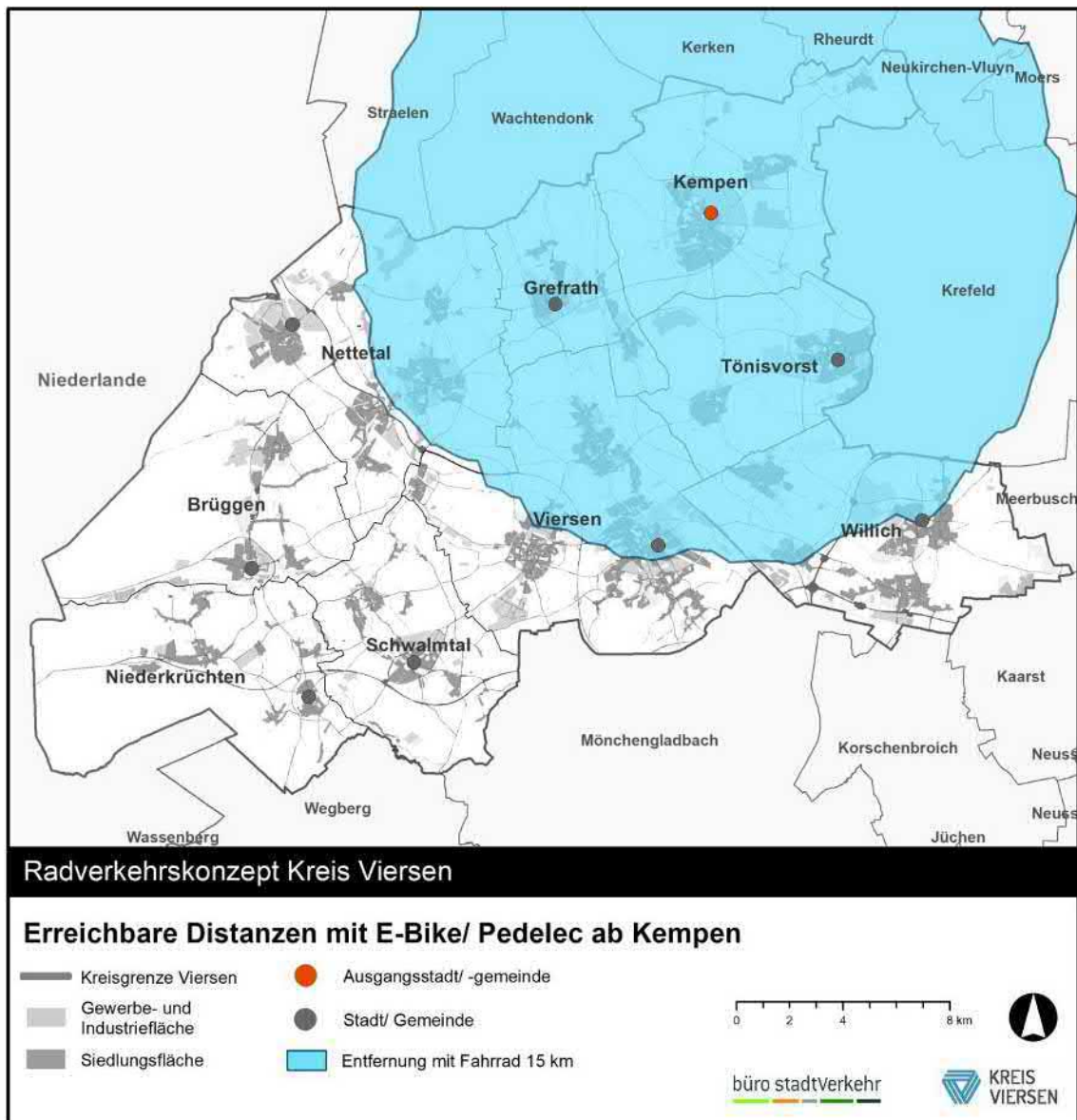


Abb. A-4 Erreichbare Distanzen mit E-Bike/ Pedelec ab Kempen

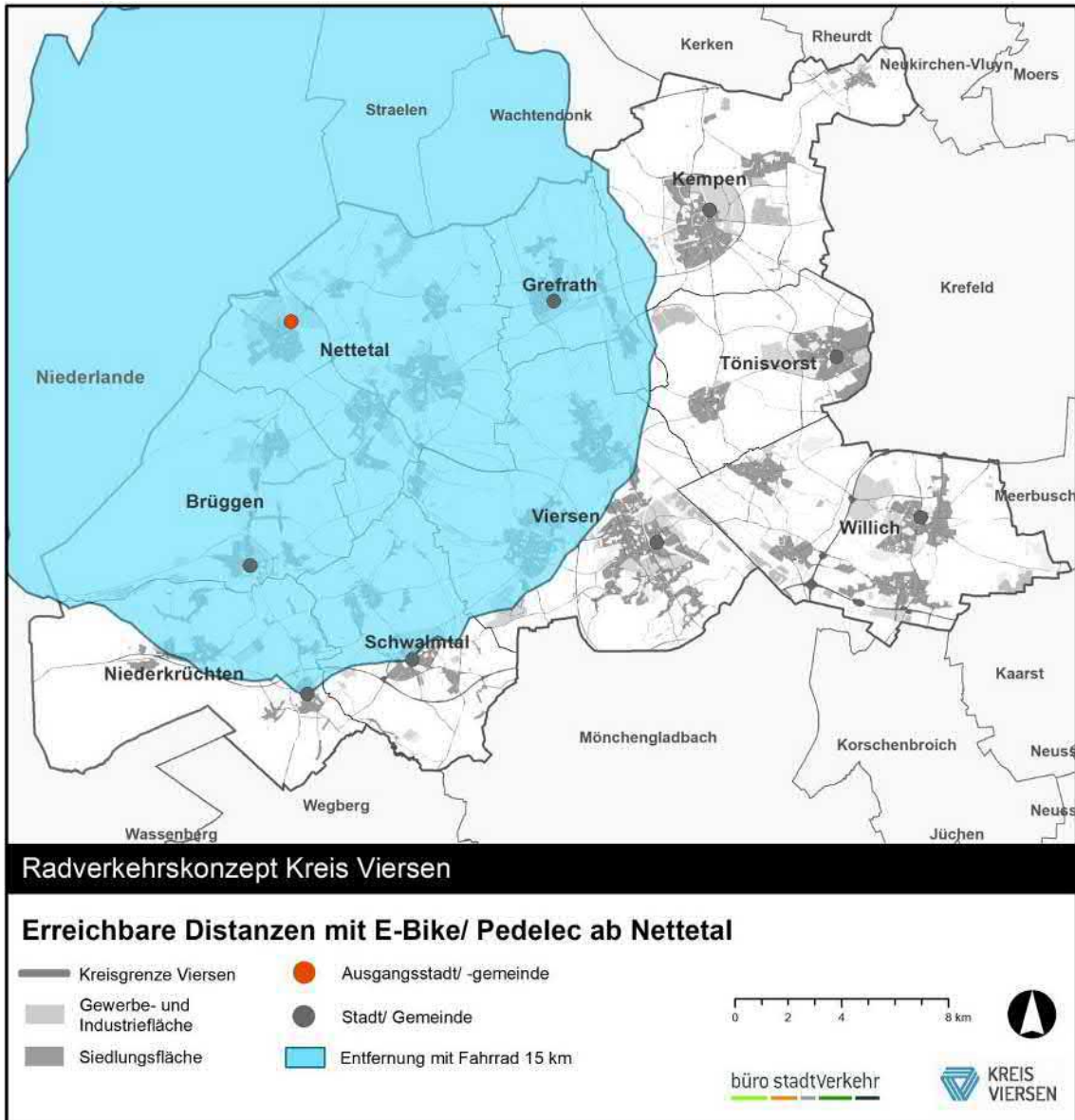


Abb. A-5 Erreichbare Distanzen mit E-Bike/ Pedelec ab Nettetal

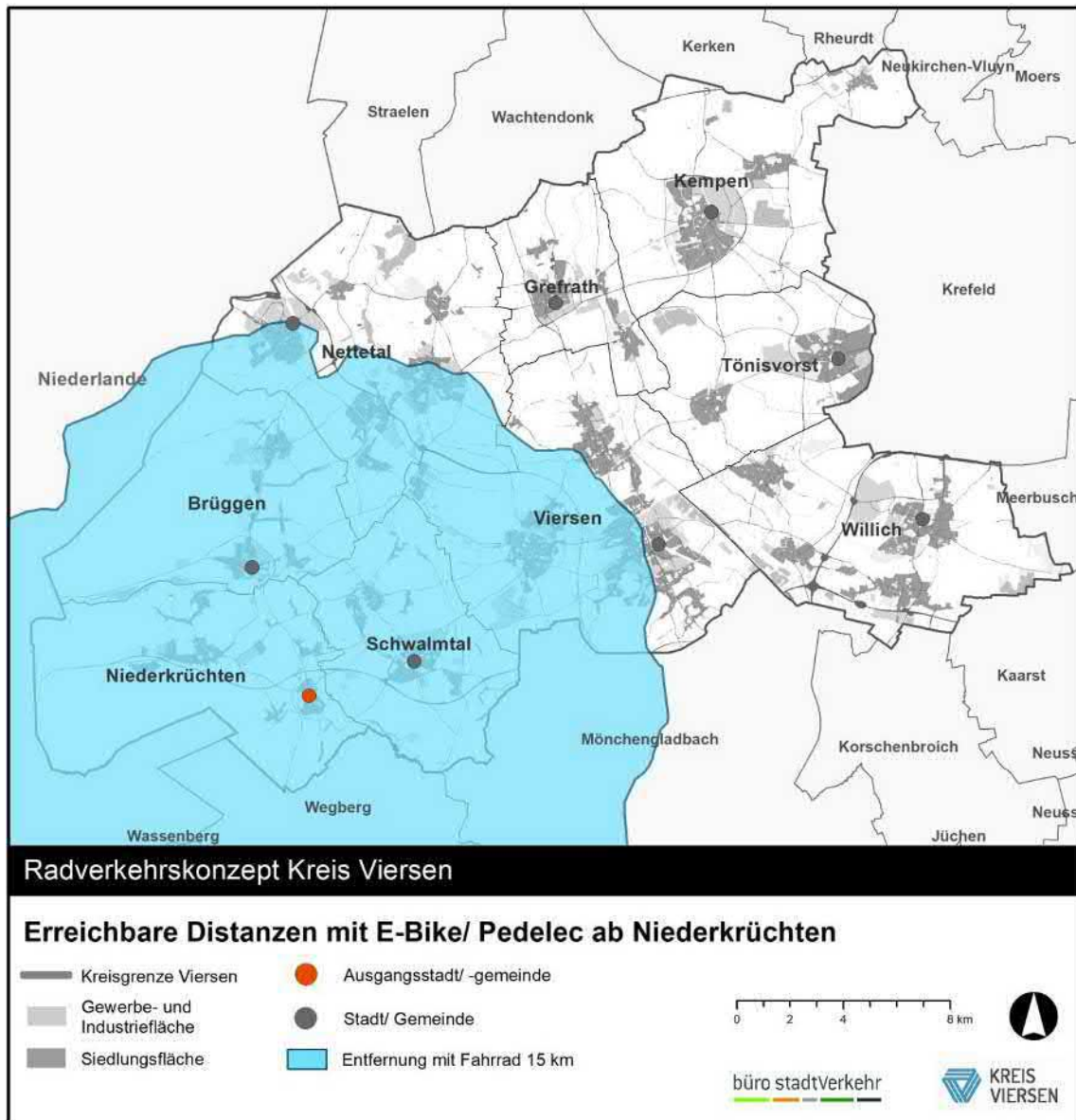


Abb. A-6 Erreichbare Distanzen mit E-Bike/ Pedelec ab Niederkrüchten



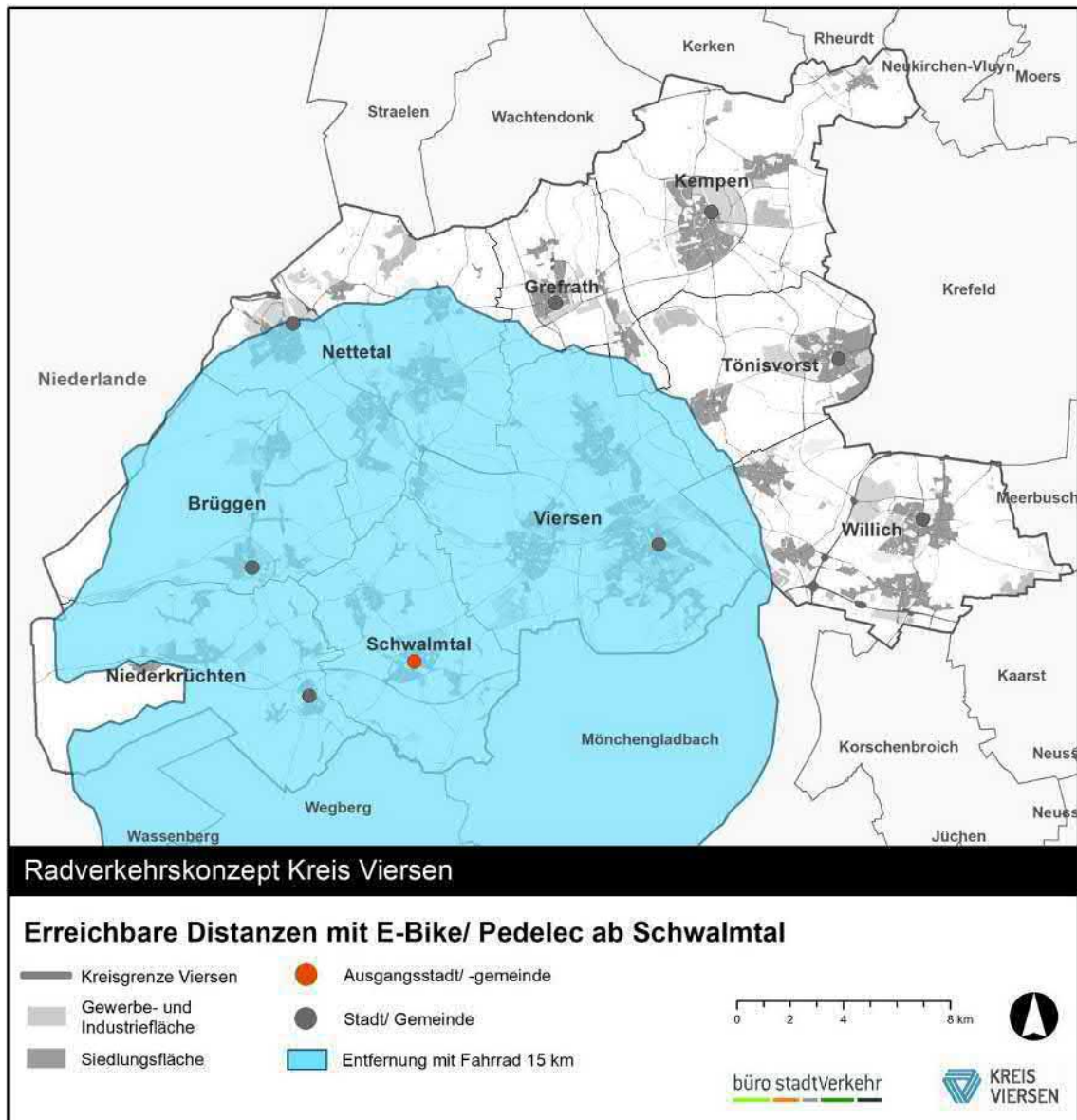


Abb. A-7 Erreichbare Distanzen mit E-Bike/ Pedelec ab Schwalmtal



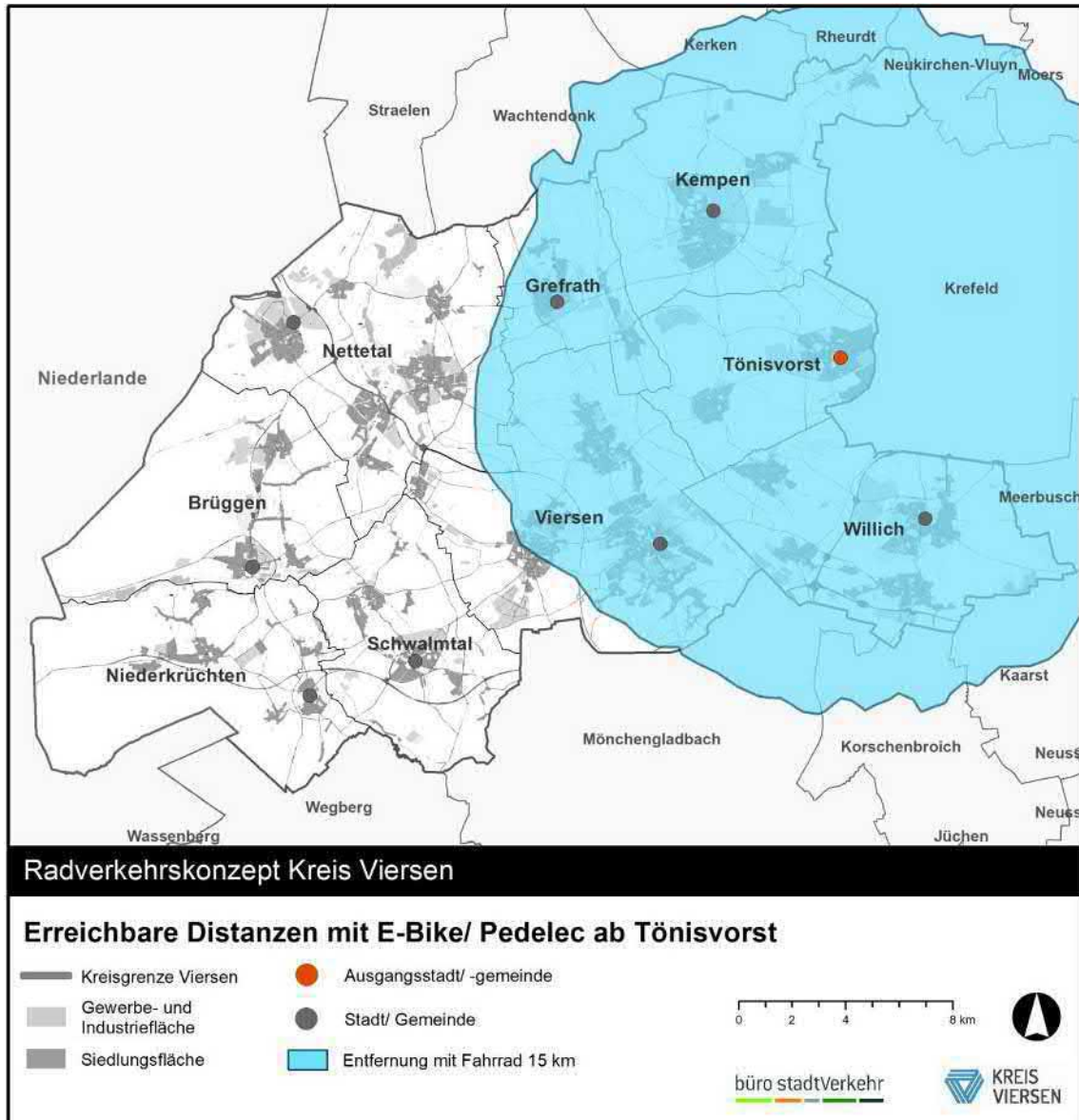


Abb. A-8 Erreichbare Distanzen mit E-Bike/ Pedelec ab Tönisvorst

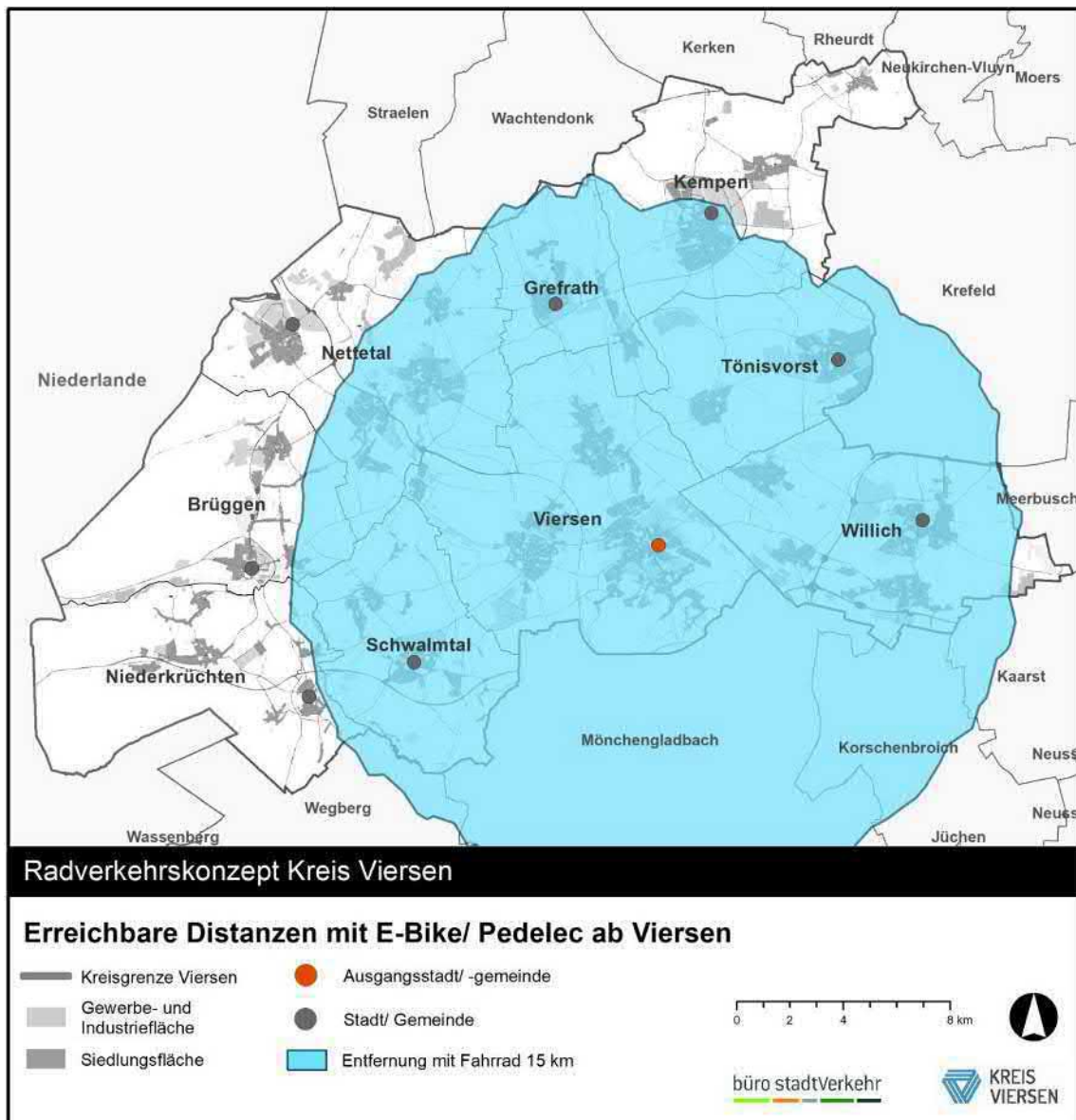


Abb. A-9 Erreichbare Distanzen mit E-Bike/ Pedelec ab Viersen

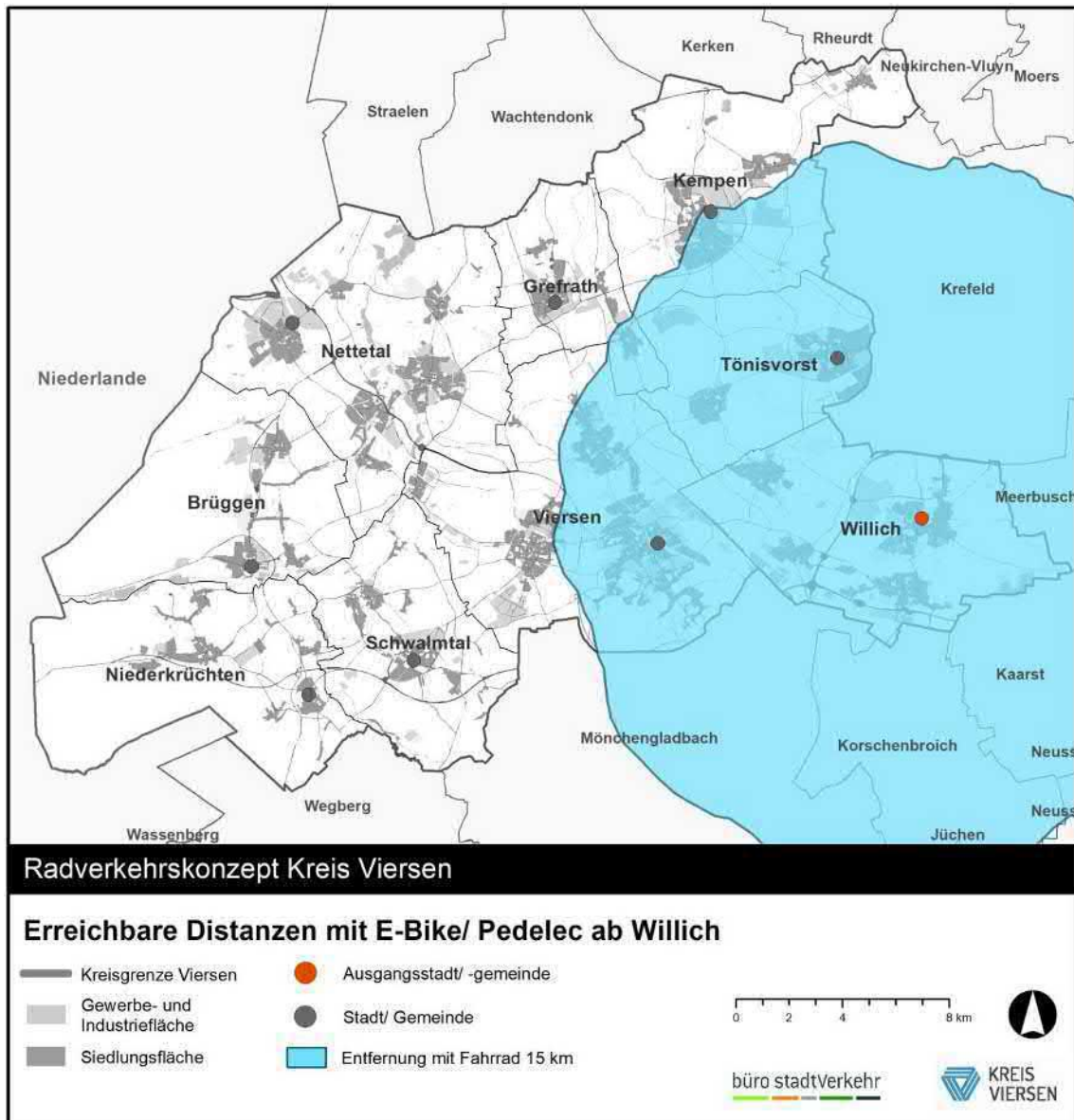


Abb. A-10 Erreichbare Distanzen mit E-Bike/ Pedelec ab Willich

## Klassifizierung der Verflechtungen im Radverkehr

Das Wunschliniennetz aus Kapitel 4 basiert auf der Gesamtbewertung der vier Kriterien Pendlerverflechtungen, Radverkehrsaufkommen, Verbindungen Zentrale Orte und Radpotenziale, deren Einzelbewertung den folgenden Abbildungen A-11 bis A-15 zu entnehmen ist.

### Pendlerverflechtungen

Bei den Pendlerverflechtungen wurden alle Berufswege sowie alle anderen Fahrtzwecke berücksichtigt (Alltags- sowie Freizeitwege). Die Ergebnisse können der Abbildung A-11 entnommen werden. Die Pendlerverflechtungen sind zwischen den Kommunen innerhalb des Kreises und den Kommunen zu den Nachbarstädten Krefeld und Mönchengladbach außerhalb des Kreises Viersen am höchsten. Für die Bewertung wurden die zurückgelegten Wege aller Verkehrsmittel zwischen den Kommunen in Gruppen eingeteilt:

1. über 4.000 Pendler
2. 1.000 bis 2.000 Pendler
3. 500 bis 1.000 Pendler
4. 0 bis 500 Pendler

Wie in Abbildung A-11 erkennbar, sind die Pendlerzahlen innerhalb des Kreises Viersen höher als in die umliegenden Städte außerhalb des Kreises. Das Wegeaufkommen zwischen Grefrath und Kempen, Viersen und Nettetäl sowie Viersen und Krefeld lässt die höchsten Pendlerverflechtungen mit über 4.000 Pendlern am Tag erkennen. Geringe Pendlerverflechtungen bestehen hingegen zwischen Kommunen, die eine hohe Distanz zueinander aufweisen (z.B. zwischen Willich und Brüggen mit weniger als 500 Pendlern am Tag).

### Radverkehrsaufkommen

Das aktuelle Radverkehrsaufkommen wurde mithilfe des Pendleraufkommens und dem Radverkehrsanteil aus der Haushaltsbefragung bestimmt. Die Ergebnisse wurden in folgende Kategorien eingeteilt:

1. über 200 Wege
2. 100 bis 200 Wege
3. 50 bis 100 Wege
4. mehr als 10 Wege

Abbildung A-12 zeigt ähnliche Resultate wie bei der Betrachtung der Pendlerverflechtungen in der vorherigen Abbildung A-11 auf. Zwischen den Städten und Gemeinden im Kreis Viersen ist ein hohes Radverkehrsaufkommen zu erkennen. Insbesondere die Wege zwischen den Kommunen, deren Entfernung eine Länge von fünf bis knapp über zehn Kilometer beträgt, weisen ein hohes Aufkommen im Radverkehr auf. In die Städte Mönchengladbach und Krefeld außerhalb des Kreises ist ein hohes Radverkehrsaufkommen zwischen Tönisvorst und Krefeld sowie Viersen und Mönchengladbach festzustellen. Dabei liegen die Entfernungen jeweils bei unter 10 km.

### Verbindungen Zentrale Orte

Für die Erarbeitung des Wunschliniennetzes stellen die zentralörtlichen Verbindungen einen wichtigen Bestandteil dar. Verbindungen zwischen Oberzentren (OZ) zu Mittelzentren (MZ) werden am besten bewertet (vgl. Abb. A-13). Oberzentren weisen ein differenziertes Infrastruktur- und Dienstleistungsangebot auf und stellen folglich eine hohe Relevanz für den Alltagsradverkehr dar. Auch Mittelzentren verfügen aufgrund ihrer Versorgungs- und Dienstleistungsstruktur über einen bedeutenden Einzugsbereich und sind damit ebenfalls für den Alltagsradverkehr von Relevanz. Grundzentren (GZ) dienen der Grundversorgung des unmittelbaren Umfeldes. Aus diesem Grund spielen sie in Bezug auf den Alltagsverkehr eine nachrangigere Rolle und sind vornehmlich dem nähräumlichen Radverkehr zuzuordnen. Die Verbindungen der Zentralen Orte wurden wie folgt bewertet:

1. Oberzentrum (OZ) – Mittelzentrum (MZ)
2. Oberzentrum (OZ) – Grundzentrum (GZ)
3. Mittelzentrum (MZ) – Mittelzentrum (MZ)
4. Mittelzentrum (MZ) – Grundzentrum (GZ)
5. Grundzentrum (GZ) - Grundzentrum (GZ)

Im Kreis Viersen ist kein Oberzentrum angesiedelt, sodass die Verbindungen zwischen zwei Mittelzentren als bedeutendste Beziehung der Zentralen Orte in Betracht kommen. Werden die Verbindungen in die Nachbarkommunen außerhalb des Kreises betrachtet, stellen Krefeld und Mönchengladbach zwei Oberzentren dar, welche zu den Kommunen im Kreis eine hohe zentralörtliche Funktion erkennen lassen.

### **Radpotenziale**

Die Radpotenziale in Abbildung A-14 zeigen alle für den Radverkehr potenziellen Wegebeziehungen mit einer Streckenlänge von bis zu 10 km auf, die bislang mit dem eigenen Pkw oder anderen motorisierten Individualverkehren zurückgelegt werden.

Die Anzahl der Wege mit bis zu 10 km wurde wie folgt klassifiziert:

1. mehr als 1.000 Wege
2. 500 bis 1.000 Wege
3. 250 bis 500 Wege
4. 100 bis 250 Wege
5. 0 bis 100 Wege

Wie in der untenstehenden Abbildung deutlich wird, kommen für Verbindungen aus dem Kreis Viersen in die umliegenden Städte und Gemeinden nur wenige potenzielle Radverkehrswege mit einer Länge von bis zu 10 km in Betracht. Innerhalb der Kommunen werden dagegen noch einige Wege mit anderen Verkehrsmitteln zurückgelegt, die von der Entfernung her auch mit dem Fahrrad zurückgelegt werden könnten. Beispiele sind Verbindungen zwischen Brüggen und Nettetal oder Brüggen und Niederkrüchten. Ebenso sind auf der Strecke zwischen Tönisvorst und Kempen oder Niederkrüchten und Schwalmtal noch einige Wege mit einer Länge von weniger als 10 km, die Potenziale für den Radverkehr bieten.

Sowohl die Städte und Gemeinden innerhalb des Kreises als auch die benachbarten Kommunen sind in den folgenden Abbildungen A-11 bis A-15 nummeriert:

- Nr. 1-9: Städte und Gemeinden im Kreis Viersen
- Nr. 10-21: Benachbarte Städte und Gemeinden des Kreises Viersen



Pendlerverflechtungen																						
	Nr.	Brüggen	Grefrath	Kempen	Nettetal	Niederkrüchten	Schwalmtal	Tönisvorst	Viersen	Willich	Straelen	Wachendonk	Kerken	Rheurd	Neukirchen-Vluyn	Moers	Krefeld	Meerbusch	Kaarst	Korschenbroich	Mönchengladbach	Wegberg
Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
Brüggen	1		5	5	2	2	2	5	2	5	5	5	5	5	5	5	3	5	5	5	2	4
Grefrath	2	5		1	2	5	5	3	2	4	5	5	5	5	5	5	2	5	5	5	3	5
Kempen	3	5	1		2	5	5	2	2	3	3	3	3	4	3	3	1	5	5	5	2	5
Nettetal	4	2	2	2		3	2	3	1	3	3	5	5	5	5	5	2	5	5	5	2	5
Niederkrüchten	5	2	5	5	3		2	5	2	4	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	3	4
Schwalmtal	6	2	5	5	2	2		5	1	4	5	5	5	5	5	5	3	5	5	5	1	4
Tönisvorst	7	5	3	2	3	5	5		3	2	5	5	5	5	5	4	1	4	5	5	2	5
Viersen	8	2	2	2	1	2	1	3		2	4	5	5	5	5	5	2	4	4	3	1	3
Willich	9	5	4	3	3	4	4	2	2		5	5	5	5	5	4	1	3	2	3	1	5
Straelen	10	5	5	3	3	5	5	5	4	5												
Wachendonk	11	5	5	3	5	5	5	5	5	5												
Kerken	12	5	5	3	5	5	5	5	5	5												
Rheurd	13	5	5	4	5	5	5	5	5	5												
Neukirchen-Vluyn	14	5	5	3	5	5	5	5	5	5												
Moers	15	5	5	3	5	5	5	4	5	4												
Krefeld	16	3	2	1	2	4	3	1	2	1												
Meerbusch	17	5	5	5	5	5	5	4	4	3												
Kaarst	18	5	5	5	5	5	5	5	4	2												
Korschenbroich	19	5	5	5	5	5	5	5	3	3												
Mönchengladbach	20	2	3	2	2	3	1	2	1	1												
Wegberg	21	4	5	5	5	4	4	5	3	5												

Pendlerzahlen alle Verkehrsmittel	Bewertungsskala
> 4.000	1
2.000 - 4.000	2
1.000 - 2.000	3
500 - 1.000	4
0 - 500	5

Abb. A-11 Pendlerverflechtungen Kreis Viersen und angrenzende Städte/ Gemeinden

Radverkehrsaufkommen																																												
	Nr.	Brüggen	Grefrath	Kempen	Nettetal	Niederkrüchten	Schwalmtal	Tönisvorst	Viersen	Willich	Straelen	Wachtendonk	Kerken	Rheurd	Neukirchen-Vluyn	Moers	Krefeld	Meerbusch	Kaarst	Korschenbroich	Mönchengladbach	Wegberg																						
Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21																						
Brüggen	1		5	5	3	3	3	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5																						
Grefrath	2	5		2	3	5	5	4	2	5	5	4	5	5	5	5	4	5	5	5	4	5																						
Kempen	3	5	2		4	5	5	2	4	4	4	4	4	4	4	4	3	5	5	5	4	5																						
Nettetal	4	3	3	4		4	4	4	3	5	4	5	5	5	5	5	4	5	5	5	4	5																						
Niederkrüchten	5	3	5	5	4		2	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	4																						
Schwalmtal	6	3	5	5	4	2		5	2	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	4																						
Tönisvorst	7	5	4	2	4	5	5		3	3	5	5	5	5	5	5	1	5	5	5	4	5																						
Viersen	8	4	2	4	3	4	2	3		4	5	5	5	5	5	5	4	5	5	4	1	4																						
Willich	9	5	5	4	5	5	5	3	4		5	5	5	5	5	5	2	4	2	4	4	5																						
Straelen	10	5	5	4	4	5	5	5	5	5	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Radverkehrszahlen</th> <th>Bewertungsskala</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>&gt; 200</td><td>1</td></tr> <tr><td>100 - 200</td><td>2</td></tr> <tr><td>50 - 100</td><td>3</td></tr> <tr><td>10 - 50</td><td>4</td></tr> <tr><td>&lt; 10</td><td>5</td></tr> </tbody> </table>											Radverkehrszahlen	Bewertungsskala	> 200	1	100 - 200	2	50 - 100	3	10 - 50	4	< 10	5											
Radverkehrszahlen	Bewertungsskala																																											
> 200	1																																											
100 - 200	2																																											
50 - 100	3																																											
10 - 50	4																																											
< 10	5																																											
Wachtendonk	11	5	4	4	5	5	5	5	5	5												<table border="1"> <thead> <tr> <th>Radverkehrszahlen</th> <th>Bewertungsskala</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>&gt; 200</td><td>1</td></tr> <tr><td>100 - 200</td><td>2</td></tr> <tr><td>50 - 100</td><td>3</td></tr> <tr><td>10 - 50</td><td>4</td></tr> <tr><td>&lt; 10</td><td>5</td></tr> </tbody> </table>											Radverkehrszahlen	Bewertungsskala	> 200	1	100 - 200	2	50 - 100	3	10 - 50	4	< 10	5
Radverkehrszahlen	Bewertungsskala																																											
> 200	1																																											
100 - 200	2																																											
50 - 100	3																																											
10 - 50	4																																											
< 10	5																																											
Kerken	12	5	5	4	5	5	5	5	5	5	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Radverkehrszahlen</th> <th>Bewertungsskala</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>&gt; 200</td><td>1</td></tr> <tr><td>100 - 200</td><td>2</td></tr> <tr><td>50 - 100</td><td>3</td></tr> <tr><td>10 - 50</td><td>4</td></tr> <tr><td>&lt; 10</td><td>5</td></tr> </tbody> </table>																						Radverkehrszahlen	Bewertungsskala	> 200	1	100 - 200	2	50 - 100	3	10 - 50	4	< 10	5
Radverkehrszahlen	Bewertungsskala																																											
> 200	1																																											
100 - 200	2																																											
50 - 100	3																																											
10 - 50	4																																											
< 10	5																																											
Rheurd	13	5	5	4	5	5	5	5	5	5												<table border="1"> <thead> <tr> <th>Radverkehrszahlen</th> <th>Bewertungsskala</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>&gt; 200</td><td>1</td></tr> <tr><td>100 - 200</td><td>2</td></tr> <tr><td>50 - 100</td><td>3</td></tr> <tr><td>10 - 50</td><td>4</td></tr> <tr><td>&lt; 10</td><td>5</td></tr> </tbody> </table>											Radverkehrszahlen	Bewertungsskala	> 200	1	100 - 200	2	50 - 100	3	10 - 50	4	< 10	5
Radverkehrszahlen	Bewertungsskala																																											
> 200	1																																											
100 - 200	2																																											
50 - 100	3																																											
10 - 50	4																																											
< 10	5																																											
Neukirchen-Vluyn	14	5	5	4	5	5	5	5	5	5	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Radverkehrszahlen</th> <th>Bewertungsskala</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>&gt; 200</td><td>1</td></tr> <tr><td>100 - 200</td><td>2</td></tr> <tr><td>50 - 100</td><td>3</td></tr> <tr><td>10 - 50</td><td>4</td></tr> <tr><td>&lt; 10</td><td>5</td></tr> </tbody> </table>																						Radverkehrszahlen	Bewertungsskala	> 200	1	100 - 200	2	50 - 100	3	10 - 50	4	< 10	5
Radverkehrszahlen	Bewertungsskala																																											
> 200	1																																											
100 - 200	2																																											
50 - 100	3																																											
10 - 50	4																																											
< 10	5																																											
Moers	15	5	5	4	5	5	5	5	5	5												<table border="1"> <thead> <tr> <th>Radverkehrszahlen</th> <th>Bewertungsskala</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>&gt; 200</td><td>1</td></tr> <tr><td>100 - 200</td><td>2</td></tr> <tr><td>50 - 100</td><td>3</td></tr> <tr><td>10 - 50</td><td>4</td></tr> <tr><td>&lt; 10</td><td>5</td></tr> </tbody> </table>											Radverkehrszahlen	Bewertungsskala	> 200	1	100 - 200	2	50 - 100	3	10 - 50	4	< 10	5
Radverkehrszahlen	Bewertungsskala																																											
> 200	1																																											
100 - 200	2																																											
50 - 100	3																																											
10 - 50	4																																											
< 10	5																																											
Krefeld	16	5	4	3	4	5	5	1	4	2	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Radverkehrszahlen</th> <th>Bewertungsskala</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>&gt; 200</td><td>1</td></tr> <tr><td>100 - 200</td><td>2</td></tr> <tr><td>50 - 100</td><td>3</td></tr> <tr><td>10 - 50</td><td>4</td></tr> <tr><td>&lt; 10</td><td>5</td></tr> </tbody> </table>																						Radverkehrszahlen	Bewertungsskala	> 200	1	100 - 200	2	50 - 100	3	10 - 50	4	< 10	5
Radverkehrszahlen	Bewertungsskala																																											
> 200	1																																											
100 - 200	2																																											
50 - 100	3																																											
10 - 50	4																																											
< 10	5																																											
Meerbusch	17	5	5	5	5	5	5	5	5	4												<table border="1"> <thead> <tr> <th>Radverkehrszahlen</th> <th>Bewertungsskala</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>&gt; 200</td><td>1</td></tr> <tr><td>100 - 200</td><td>2</td></tr> <tr><td>50 - 100</td><td>3</td></tr> <tr><td>10 - 50</td><td>4</td></tr> <tr><td>&lt; 10</td><td>5</td></tr> </tbody> </table>											Radverkehrszahlen	Bewertungsskala	> 200	1	100 - 200	2	50 - 100	3	10 - 50	4	< 10	5
Radverkehrszahlen	Bewertungsskala																																											
> 200	1																																											
100 - 200	2																																											
50 - 100	3																																											
10 - 50	4																																											
< 10	5																																											
Kaarst	18	5	5	5	5	5	5	5	5	2	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Radverkehrszahlen</th> <th>Bewertungsskala</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>&gt; 200</td><td>1</td></tr> <tr><td>100 - 200</td><td>2</td></tr> <tr><td>50 - 100</td><td>3</td></tr> <tr><td>10 - 50</td><td>4</td></tr> <tr><td>&lt; 10</td><td>5</td></tr> </tbody> </table>																						Radverkehrszahlen	Bewertungsskala	> 200	1	100 - 200	2	50 - 100	3	10 - 50	4	< 10	5
Radverkehrszahlen	Bewertungsskala																																											
> 200	1																																											
100 - 200	2																																											
50 - 100	3																																											
10 - 50	4																																											
< 10	5																																											
Korschenbroich	19	5	5	5	5	5	5	5	4	4												<table border="1"> <thead> <tr> <th>Radverkehrszahlen</th> <th>Bewertungsskala</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>&gt; 200</td><td>1</td></tr> <tr><td>100 - 200</td><td>2</td></tr> <tr><td>50 - 100</td><td>3</td></tr> <tr><td>10 - 50</td><td>4</td></tr> <tr><td>&lt; 10</td><td>5</td></tr> </tbody> </table>											Radverkehrszahlen	Bewertungsskala	> 200	1	100 - 200	2	50 - 100	3	10 - 50	4	< 10	5
Radverkehrszahlen	Bewertungsskala																																											
> 200	1																																											
100 - 200	2																																											
50 - 100	3																																											
10 - 50	4																																											
< 10	5																																											
Mönchengladbach	20	4	4	4	4	4	4	4	1	4	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Radverkehrszahlen</th> <th>Bewertungsskala</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>&gt; 200</td><td>1</td></tr> <tr><td>100 - 200</td><td>2</td></tr> <tr><td>50 - 100</td><td>3</td></tr> <tr><td>10 - 50</td><td>4</td></tr> <tr><td>&lt; 10</td><td>5</td></tr> </tbody> </table>																						Radverkehrszahlen	Bewertungsskala	> 200	1	100 - 200	2	50 - 100	3	10 - 50	4	< 10	5
Radverkehrszahlen	Bewertungsskala																																											
> 200	1																																											
100 - 200	2																																											
50 - 100	3																																											
10 - 50	4																																											
< 10	5																																											
Wegberg	21	5	5	5	5	4	4	5	4	5												<table border="1"> <thead> <tr> <th>Radverkehrszahlen</th> <th>Bewertungsskala</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>&gt; 200</td><td>1</td></tr> <tr><td>100 - 200</td><td>2</td></tr> <tr><td>50 - 100</td><td>3</td></tr> <tr><td>10 - 50</td><td>4</td></tr> <tr><td>&lt; 10</td><td>5</td></tr> </tbody> </table>											Radverkehrszahlen	Bewertungsskala	> 200	1	100 - 200	2	50 - 100	3	10 - 50	4	< 10	5
Radverkehrszahlen	Bewertungsskala																																											
> 200	1																																											
100 - 200	2																																											
50 - 100	3																																											
10 - 50	4																																											
< 10	5																																											

Abb. A-12 Radverkehrsaufkommen Kreis Viersen und angrenzende Städte/ Gemeinden

Verbindungen Zentrale Orte																							
	Nr.	Brüggen	Grefrath	Kempen	Nettetal	Niederkrüchten	Schwalmtal	Tönisvorst	Viersen	Willich	Straelen	Wachtendonk	Kerken	Rheurdt	Neukirchen-Vluyn	Moers	Krefeld	Meerbusch	Kaarst	Korschenbroich	Mönchengladbach	Wegberg	
Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	
Brüggen	1		5	4	4	5	4	4	4	4	5	5	5	5	4	4	2	4	4	4	4	2	4
Grefrath	2	5		4	4	5	4	4	4	4	5	5	5	5	4	4	2	4	4	4	4	2	4
Kempen	3	4	4		3	4	3	3	3	3	4	4	4	4	3	3	1	3	3	3	3	1	3
Nettetal	4	4	4	3		4	3	3	3	3	4	4	4	4	3	3	1	3	3	3	3	1	3
Niederkrüchten	5	5	5	4	4		4	4	4	4	5	5	5	5	4	4	2	4	4	4	4	2	4
Schwalmtal	6	4	4	3	3	4		3	3	3	4	4	4	4	3	3	1	3	3	3	3	1	3
Tönisvorst	7	4	4	3	3	4	3		3	3	4	4	4	4	3	3	1	3	3	3	3	1	3
Viersen	8	4	4	3	3	4	3	3		3	4	4	4	4	3	3	1	3	3	3	3	1	3
Willich	9	4	4	3	3	4	3	3	3		4	4	4	4	3	3	1	3	3	3	3	1	3
Straelen	10	5	5	4	4	5	4	4	4	4													
Wachtendonk	11	5	5	4	4	5	4	4	4	4													
Kerken	12	5	5	4	4	5	4	4	4	4													
Rheurdt	13	5	5	4	4	5	4	4	4	4													
Neukirchen-Vluyn	14	4	4	3	3	4	3	3	3	3													
Moers	15	4	4	3	3	4	3	3	3	3													
Krefeld	16	2	2	1	1	2	1	1	1	1													
Meerbusch	17	4	4	3	3	4	3	3	3	3													
Kaarst	18	4	4	3	3	4	3	3	3	3													
Korschenbroich	19	4	4	3	3	4	3	3	3	3													
Mönchengladbach	20	2	2	1	1	2	1	1	1	1													
Wegberg	21	4	4	3	3	4	3	3	3	3													

Zentraler Ort	
OZ	Oberzentrum
MZ	Mittelzentrum
GZ	Grundzentrum

Verbindungsstufen	Bewertungsskala
OZ - MZ	1
OZ - GZ	2
MZ - MZ	3
MZ - GZ	4
GZ - GZ	5

Abb. A-13 Verbindungen Zentrale Orte Kreis Viersen und angrenzende Städte/ Gemeinden

Radpotenziale																																												
	Nr.	Brüggen	Grefrath	Kempen	Nettetal	Niederkrüchten	Schwalmtal	Tönisvorst	Viersen	Willich	Straelen	Wachtendonk	Kerken	Rheurd	Neukirchen-Vluyn	Moers	Krefeld	Meerbusch	Kaarst	Korschenbroich	Mönchengladbach	Wegberg																						
Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21																						
Brüggen	1		5	5	2	1	1	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5																						
Grefrath	2	5		1	1	5	5	5	1	5	5	3	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5																						
Kempen	3	5	1		5	5	5	1	5	5	5	2	2	3	5	5	5	5	5	5	5	5																						
Nettetal	4	2	1	5		5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5																						
Niederkrüchten	5	1	5	5	5		1	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	3																						
Schwalmtal	6	1	5	5	5	1		5	1	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	3																						
Tönisvorst	7	5	5	1	5	5	5		2	1	5	5	5	5	5	5	1	5	5	5	5	5																						
Viersen	8	5	1	5	5	5	1	2		5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	3	5																						
Willich	9	5	5	5	5	5	5	1	5		5	5	5	5	5	5	3	4	1	2	5	5																						
Straelen	10	5	5	5	5	5	5	5	5	5	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Anzahl Wege bis 10 km</th> <th>Bewertungsskala</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>&gt; 1.000</td><td>1</td></tr> <tr><td>500 - 1.000</td><td>2</td></tr> <tr><td>250 - 500</td><td>3</td></tr> <tr><td>100 - 250</td><td>4</td></tr> <tr><td>0 - 100</td><td>5</td></tr> </tbody> </table>											Anzahl Wege bis 10 km	Bewertungsskala	> 1.000	1	500 - 1.000	2	250 - 500	3	100 - 250	4	0 - 100	5											
Anzahl Wege bis 10 km	Bewertungsskala																																											
> 1.000	1																																											
500 - 1.000	2																																											
250 - 500	3																																											
100 - 250	4																																											
0 - 100	5																																											
Wachtendonk	11	5	3	2	5	5	5	5	5	5												<table border="1"> <thead> <tr> <th>Anzahl Wege bis 10 km</th> <th>Bewertungsskala</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>&gt; 1.000</td><td>1</td></tr> <tr><td>500 - 1.000</td><td>2</td></tr> <tr><td>250 - 500</td><td>3</td></tr> <tr><td>100 - 250</td><td>4</td></tr> <tr><td>0 - 100</td><td>5</td></tr> </tbody> </table>											Anzahl Wege bis 10 km	Bewertungsskala	> 1.000	1	500 - 1.000	2	250 - 500	3	100 - 250	4	0 - 100	5
Anzahl Wege bis 10 km	Bewertungsskala																																											
> 1.000	1																																											
500 - 1.000	2																																											
250 - 500	3																																											
100 - 250	4																																											
0 - 100	5																																											
Kerken	12	5	5	2	5	5	5	5	5	5	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Anzahl Wege bis 10 km</th> <th>Bewertungsskala</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>&gt; 1.000</td><td>1</td></tr> <tr><td>500 - 1.000</td><td>2</td></tr> <tr><td>250 - 500</td><td>3</td></tr> <tr><td>100 - 250</td><td>4</td></tr> <tr><td>0 - 100</td><td>5</td></tr> </tbody> </table>																						Anzahl Wege bis 10 km	Bewertungsskala	> 1.000	1	500 - 1.000	2	250 - 500	3	100 - 250	4	0 - 100	5
Anzahl Wege bis 10 km	Bewertungsskala																																											
> 1.000	1																																											
500 - 1.000	2																																											
250 - 500	3																																											
100 - 250	4																																											
0 - 100	5																																											
Rheurd	13	5	5	3	5	5	5	5	5	5												<table border="1"> <thead> <tr> <th>Anzahl Wege bis 10 km</th> <th>Bewertungsskala</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>&gt; 1.000</td><td>1</td></tr> <tr><td>500 - 1.000</td><td>2</td></tr> <tr><td>250 - 500</td><td>3</td></tr> <tr><td>100 - 250</td><td>4</td></tr> <tr><td>0 - 100</td><td>5</td></tr> </tbody> </table>											Anzahl Wege bis 10 km	Bewertungsskala	> 1.000	1	500 - 1.000	2	250 - 500	3	100 - 250	4	0 - 100	5
Anzahl Wege bis 10 km	Bewertungsskala																																											
> 1.000	1																																											
500 - 1.000	2																																											
250 - 500	3																																											
100 - 250	4																																											
0 - 100	5																																											
Neukirchen-Vluyn	14	5	5	5	5	5	5	5	5	5	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Anzahl Wege bis 10 km</th> <th>Bewertungsskala</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>&gt; 1.000</td><td>1</td></tr> <tr><td>500 - 1.000</td><td>2</td></tr> <tr><td>250 - 500</td><td>3</td></tr> <tr><td>100 - 250</td><td>4</td></tr> <tr><td>0 - 100</td><td>5</td></tr> </tbody> </table>																						Anzahl Wege bis 10 km	Bewertungsskala	> 1.000	1	500 - 1.000	2	250 - 500	3	100 - 250	4	0 - 100	5
Anzahl Wege bis 10 km	Bewertungsskala																																											
> 1.000	1																																											
500 - 1.000	2																																											
250 - 500	3																																											
100 - 250	4																																											
0 - 100	5																																											
Moers	15	5	5	5	5	5	5	5	5	5												<table border="1"> <thead> <tr> <th>Anzahl Wege bis 10 km</th> <th>Bewertungsskala</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>&gt; 1.000</td><td>1</td></tr> <tr><td>500 - 1.000</td><td>2</td></tr> <tr><td>250 - 500</td><td>3</td></tr> <tr><td>100 - 250</td><td>4</td></tr> <tr><td>0 - 100</td><td>5</td></tr> </tbody> </table>											Anzahl Wege bis 10 km	Bewertungsskala	> 1.000	1	500 - 1.000	2	250 - 500	3	100 - 250	4	0 - 100	5
Anzahl Wege bis 10 km	Bewertungsskala																																											
> 1.000	1																																											
500 - 1.000	2																																											
250 - 500	3																																											
100 - 250	4																																											
0 - 100	5																																											
Krefeld	16	5	5	5	5	5	5	1	5	3	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Anzahl Wege bis 10 km</th> <th>Bewertungsskala</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>&gt; 1.000</td><td>1</td></tr> <tr><td>500 - 1.000</td><td>2</td></tr> <tr><td>250 - 500</td><td>3</td></tr> <tr><td>100 - 250</td><td>4</td></tr> <tr><td>0 - 100</td><td>5</td></tr> </tbody> </table>																						Anzahl Wege bis 10 km	Bewertungsskala	> 1.000	1	500 - 1.000	2	250 - 500	3	100 - 250	4	0 - 100	5
Anzahl Wege bis 10 km	Bewertungsskala																																											
> 1.000	1																																											
500 - 1.000	2																																											
250 - 500	3																																											
100 - 250	4																																											
0 - 100	5																																											
Meerbusch	17	5	5	5	5	5	5	5	5	4												<table border="1"> <thead> <tr> <th>Anzahl Wege bis 10 km</th> <th>Bewertungsskala</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>&gt; 1.000</td><td>1</td></tr> <tr><td>500 - 1.000</td><td>2</td></tr> <tr><td>250 - 500</td><td>3</td></tr> <tr><td>100 - 250</td><td>4</td></tr> <tr><td>0 - 100</td><td>5</td></tr> </tbody> </table>											Anzahl Wege bis 10 km	Bewertungsskala	> 1.000	1	500 - 1.000	2	250 - 500	3	100 - 250	4	0 - 100	5
Anzahl Wege bis 10 km	Bewertungsskala																																											
> 1.000	1																																											
500 - 1.000	2																																											
250 - 500	3																																											
100 - 250	4																																											
0 - 100	5																																											
Kaarst	18	5	5	5	5	5	5	5	5	1	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Anzahl Wege bis 10 km</th> <th>Bewertungsskala</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>&gt; 1.000</td><td>1</td></tr> <tr><td>500 - 1.000</td><td>2</td></tr> <tr><td>250 - 500</td><td>3</td></tr> <tr><td>100 - 250</td><td>4</td></tr> <tr><td>0 - 100</td><td>5</td></tr> </tbody> </table>																						Anzahl Wege bis 10 km	Bewertungsskala	> 1.000	1	500 - 1.000	2	250 - 500	3	100 - 250	4	0 - 100	5
Anzahl Wege bis 10 km	Bewertungsskala																																											
> 1.000	1																																											
500 - 1.000	2																																											
250 - 500	3																																											
100 - 250	4																																											
0 - 100	5																																											
Korschenbroich	19	5	5	5	5	5	5	5	5	2												<table border="1"> <thead> <tr> <th>Anzahl Wege bis 10 km</th> <th>Bewertungsskala</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>&gt; 1.000</td><td>1</td></tr> <tr><td>500 - 1.000</td><td>2</td></tr> <tr><td>250 - 500</td><td>3</td></tr> <tr><td>100 - 250</td><td>4</td></tr> <tr><td>0 - 100</td><td>5</td></tr> </tbody> </table>											Anzahl Wege bis 10 km	Bewertungsskala	> 1.000	1	500 - 1.000	2	250 - 500	3	100 - 250	4	0 - 100	5
Anzahl Wege bis 10 km	Bewertungsskala																																											
> 1.000	1																																											
500 - 1.000	2																																											
250 - 500	3																																											
100 - 250	4																																											
0 - 100	5																																											
Mönchengladbach	20	5	5	5	5	5	5	5	3	5	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Anzahl Wege bis 10 km</th> <th>Bewertungsskala</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>&gt; 1.000</td><td>1</td></tr> <tr><td>500 - 1.000</td><td>2</td></tr> <tr><td>250 - 500</td><td>3</td></tr> <tr><td>100 - 250</td><td>4</td></tr> <tr><td>0 - 100</td><td>5</td></tr> </tbody> </table>																						Anzahl Wege bis 10 km	Bewertungsskala	> 1.000	1	500 - 1.000	2	250 - 500	3	100 - 250	4	0 - 100	5
Anzahl Wege bis 10 km	Bewertungsskala																																											
> 1.000	1																																											
500 - 1.000	2																																											
250 - 500	3																																											
100 - 250	4																																											
0 - 100	5																																											
Wegberg	21	5	5	5	5	3	3	5	5	5												<table border="1"> <thead> <tr> <th>Anzahl Wege bis 10 km</th> <th>Bewertungsskala</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>&gt; 1.000</td><td>1</td></tr> <tr><td>500 - 1.000</td><td>2</td></tr> <tr><td>250 - 500</td><td>3</td></tr> <tr><td>100 - 250</td><td>4</td></tr> <tr><td>0 - 100</td><td>5</td></tr> </tbody> </table>											Anzahl Wege bis 10 km	Bewertungsskala	> 1.000	1	500 - 1.000	2	250 - 500	3	100 - 250	4	0 - 100	5
Anzahl Wege bis 10 km	Bewertungsskala																																											
> 1.000	1																																											
500 - 1.000	2																																											
250 - 500	3																																											
100 - 250	4																																											
0 - 100	5																																											

Abb. A-14 Radpotenziale Kreis Viersen und angrenzende Städte/ Gemeinden

Bewertung insgesamt																						
	Nr.	Brüggen	Grefrath	Kempen	Nettetal	Niederkrüchten	Schwalmtal	Tönisvorst	Viersen	Willich	Straelen	Wachtendonk	Kerken	Rheurdt	Neukirchen-Vluyn	Moers	Krefeld	Meerbusch	Kaarst	Korschenbroich	Mönchengladbach	Wegberg
Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
Brüggen	1		5	5	3	3	3	5	4	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	3	4
Grefrath	2	5		2	3	5	5	4	2	4	5	4	5	5	5	5	3	5	5	5	3	5
Kempen	3	5	2		3	5	5	2	3	4	4	3	3	4	4	4	2	5	5	5	3	5
Nettetal	4	3	3	3		4	3	4	3	4	4	5	5	5	5	5	3	5	5	5	3	5
Niederkrüchten	5	3	5	5	4		2	5	4	4	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	3	4
Schwalmtal	6	3	5	5	3	2		5	2	4	5	5	5	5	5	5	3	5	5	5	3	4
Tönisvorst	7	5	4	2	4	5	5		3	2	5	5	5	5	5	4	1	4	5	5	3	5
Viersen	8	4	2	3	3	4	2	3		3	4	5	5	5	5	5	3	4	4	4	1	4
Willich	9	5	4	4	4	4	4	2	3		5	5	5	5	5	4	2	3	2	3	3	5
Straelen	10	5	5	4	4	5	5	5	4	5												
Wachtendonk	11	5	4	3	5	5	5	5	5	5												
Kerken	12	5	5	3	5	5	5	5	5	5												
Rheurdt	13	5	5	4	5	5	5	5	5	5												
Neukirchen-Vluyn	14	5	5	4	4	5	5	5	5	5												
Moers	15	5	5	4	5	5	5	4	5	4												
Krefeld	16	4	3	2	3	4	3	1	3	2												
Meerbusch	17	5	5	5	5	5	5	4	4	3												
Kaarst	18	5	5	5	5	5	5	5	4	2												
Korschenbroich	19	5	5	5	5	5	5	5	4	3												
Mönchengladbach	20	3	3	3	3	3	3	3	1	3												
Wegberg	21	4	5	5	5	4	4	5	4	5												

Kategorie	Gewichtung	Bewertungsskala
Pendlerverflechtungen	30%	1
Radverkehrsaufkommen Verbindungen Zentrale Orte	30%	2
Radpotenziale	25%	3
	15%	4
		5

Abb. A-15 Gesamtbewertung der interkommunalen und kreisübergreifenden Radverkehrsverbindungen



## Steckbriefe

### Gemeinde Brüggen

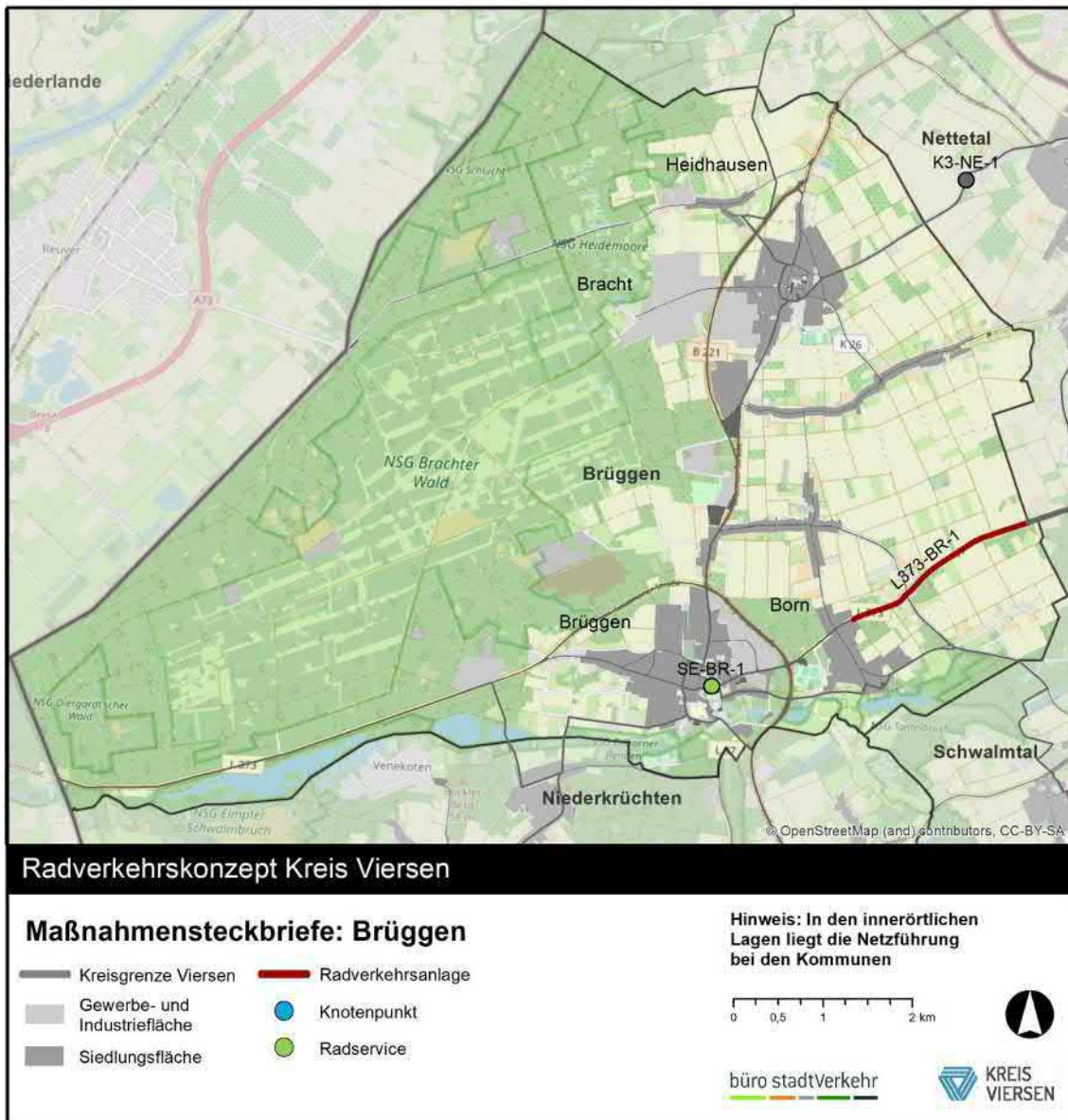



Abb. A-16 Verortung Maßnahmensteckbriefe Gemeinde Brüggen

Radverkehrsanlage					
<b>Nr.: 1</b>	L373-BR-1	Ausbau der Radverkehrsanlage/Sanierung Radwegeoberfläche			
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Von - Bis</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Länge in m</b>	
Gemeinde Brüggen	Boisheimer Straße L373	Ortseinfahrt Born - Gemeindegrenze	außerorts	2.273	
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>		
Straßen.NRW	Land NRW, Kreis Viersen, Gemeinde Brüggen	6.000 L373	70		
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>			
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input checked="" type="checkbox"/> Nebenroute <input type="checkbox"/> Hauptroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsrute		Verkehrssicherheit	1	Netzlückenschluss	3
		Alltags-Netzbedeutung	2	Radverkehrsnetz NRW	3
		<b>Gesamtbewertung</b>	<span style="background-color: yellow;">2</span>		
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>			
		Breite Radverkehrsanlage unzureichend mangelhafter Oberflächenbelag			
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>					
Prüfung Ausbau der Radverkehrsanlage nach ERA-Standard Sanierung Oberflächenbelag					
<b>Umsetzungsschritte</b>					
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI					
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>			
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input checked="" type="checkbox"/> langfristig		über 100.000 €			
<b>Finanzierung/ Fördermöglichkeiten</b>					
<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah  <input type="checkbox"/> Bürgerradwege  <input checked="" type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen  <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Stra  <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes  <input type="checkbox"/> Radwegebau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr)  <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit			

Radservice			
Nr.: 2	SE-BR-1	Radabstellanlage	
<b>Lage</b>		<b>Ortslage</b>	<b>Baulastträger</b>
Brüggen Bushaltestelle Zentrum		innerorts	Gemeinde Brüggen
<b>Projektbeteiligte</b>			
Gemeinde Brüggen, Kreis Viersen, VRR			
<b>Abstellanlage</b>		<b>Abstellanlagentyp und Kapazität</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> vorhanden <input type="checkbox"/> nicht vorhanden		Felgenhalter <b>10</b> Anlehnbügel <b>5</b> Kombiniertes Felgen- und Rahmenhalter <b>Gesamt 15</b>	<b>Witterungsschutz</b> 0 0 0 15 kein Witterungsschutz
			
<b>Bestandsbeschreibung</b>			
Guter baulicher Zustand der kombinierten Felgen- und Rahmenhalter, die eine hohe hohe Auslastung aufweisen. Die vorhandenen Felgenhalter am Standort bieten hingegen keine sichere Radabstellmöglichkeit an. Anbindung durch folgende Buslinien: SB 88, 012, 067, 074			
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>			
Beseitigung der Felgenhalter und Installation von weiteren 5 Anlehnbügeln (mit Überdachung). Prüfung der Errichtung von 3 Fahrradboxen von DeinRadschloss.			
<b>Umsetzungsschritte</b>			
1. Analyse und Bewertung der Infrastrukturausstattung und Standortverfügbarkeit 2. Kostenschätzung und Berechnung 3. ggf. Klärung des Grunderwerbs 4. Beschluss im Rat 5. Umsetzung und Bau			
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		ca. 7.000 € (für 5 Anlehnbügel mit Überdachung) ca. 9.000 € (für 3 Fahrradboxen)	
<b>Finanzierung/ Fördermöglichkeiten</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes NRW - FöRi-Nah Zuwendung nach § 12 ÖPNVG NRW - Investitionsmaßnahmen <input checked="" type="checkbox"/> des ÖPNV - gemäß Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR vom 10.12.2008 i. d. F. vom 21.03.2018		Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit	



**Gemeinde Grefrath**

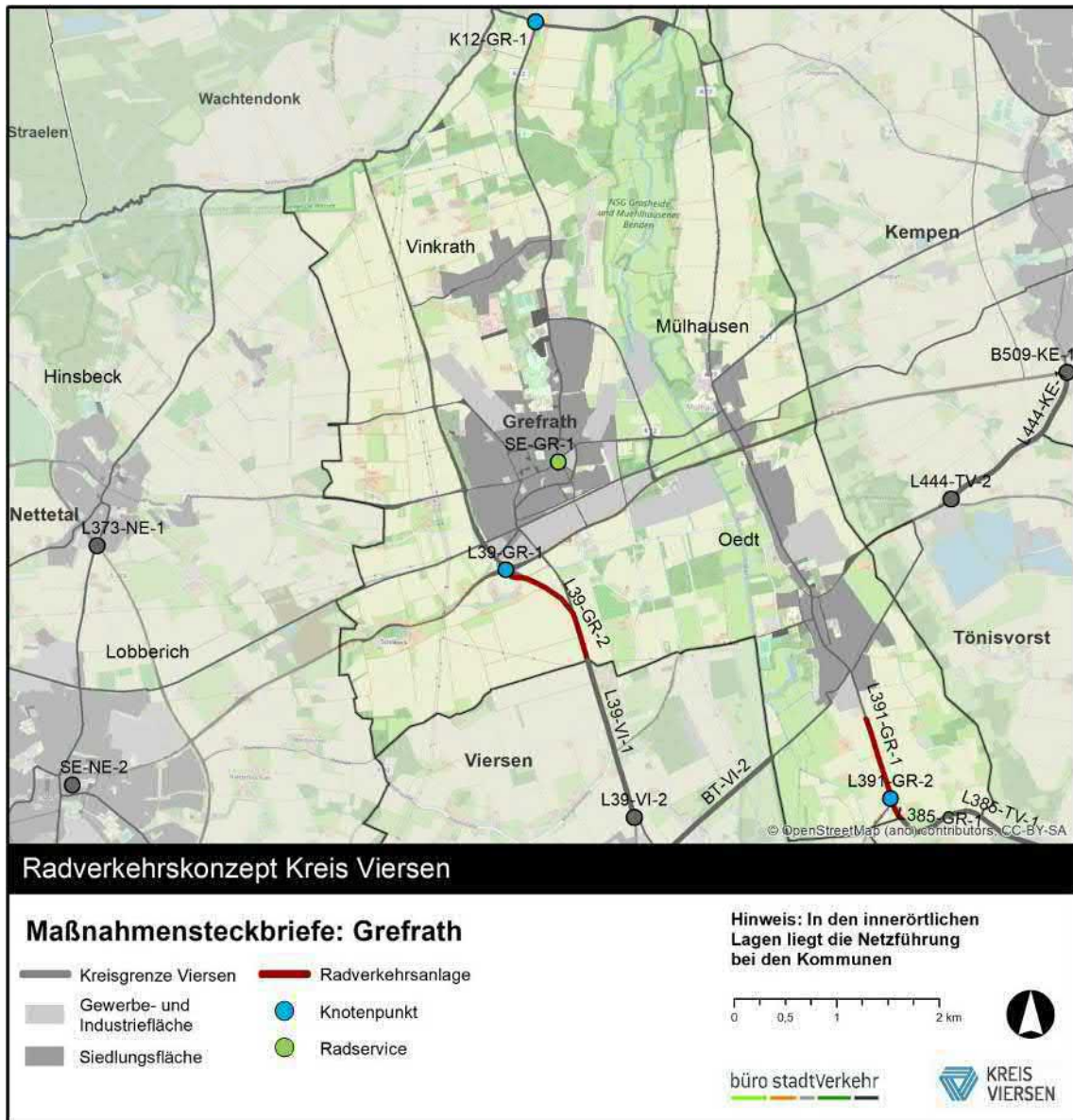





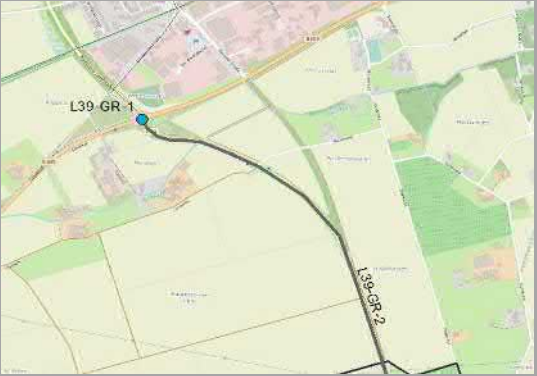
Abb. A-17 Verortung Maßnahmensteckbriefe Gemeinde Grefrath


Radverkehrsanlage				
<b>Nr.:</b> 3	L391-GR-1	Neubau Radverkehrsanlage		
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Von - Bis</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Länge in m</b>
Gemeinde Grefrath	Süchtelner Straße	Ortseinfahrt Oedt - L385	außerorts	811
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>	
Straßen.NRW	Land NRW, Kreis Viersen, Gemeinde Grefrath	6.000 L391	70	
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>		
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input type="checkbox"/> Nebenroute <input type="checkbox"/> Hauptroute <input checked="" type="checkbox"/> Ergänzungsroute		Verkehrssicherheit	1	Netzlückenschluss
		Alltags-Netzbedeutung	3	Radverkehrsnetz NRW
		<b>Gesamtbewertung</b>	2	
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>		
		Kein Radangebot		
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>				
Errichtung Radverkehrsanlage nach ERA-Standard				
<b>Umsetzungsschritte</b>				
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI				
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>		
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input checked="" type="checkbox"/> langfristig		über 100.000 €		
<b>Finanzierung/Fördermöglichkeiten</b>				
<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah <input checked="" type="checkbox"/> Bürgerradwege <input type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Stra <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes <input checked="" type="checkbox"/> Radwegebau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr) <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit		

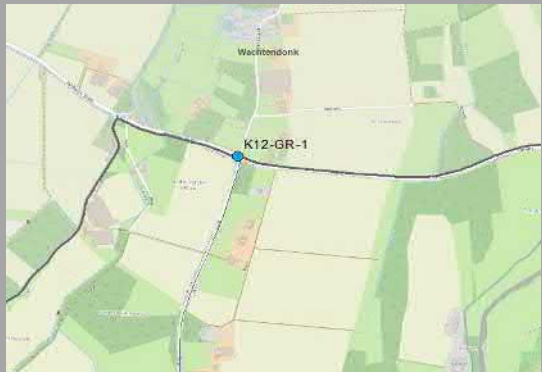


Knotenpunkt									
Nr.: 4	L391-GR-2	Neubau Radverkehrsanlage/Errichtung Querungshilfe							
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Knotenpunkttyp</b>						
Gemeinde Grefrath	Süchtelner Straße L391/ Oedter Straße L385/ Mülhausener Straße L391	außerorts	Knotenpunkt ohne LSA ohne Vorrang Radverkehr						
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>						
Straßen.NRW	Land NRW, Kreis Viersen, Gemeinde Grefrath	6.000 L391/ 2.000 L385/ 4.500 Mülhausener Straße L391	50						
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>							
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input type="checkbox"/> Nebenroute <input type="checkbox"/> Hauptroute <input checked="" type="checkbox"/> Ergänzungsrute		Verkehrssicherheit <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">1</td></tr></table> Netzlückenschluss <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">1</td></tr></table> Alltags-Netzbedeutung <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">3</td></tr></table> Radverkehrsnetz NRW <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">3</td></tr></table>	1	1	3	3	<b>Gesamtbewertung</b> <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center; background-color: yellow;">2</td></tr></table>		2
1									
1									
3									
3									
2									
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>							
		Kein Radangebot fehlende Querungshilfe							
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>									
Errichtung Radverkehrsanlage nach ERA-Standard Prüfung Errichtung einer Querungshilfe (z.B. durch Mittelinsel) bei Bedarf									
<b>Umsetzungsschritte</b>									
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI									
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>							
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input checked="" type="checkbox"/> langfristig		20.000-50.000 €							
<b>Finanzierung/Fördermöglichkeiten</b>									
<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah <input checked="" type="checkbox"/> Bürgerradwege <input type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Str <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes <input checked="" type="checkbox"/> Radwegebau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr) <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit							



Radverkehrsanlage				
Nr.: 5	L385-GR-1	Neubau Radverkehrsanlage		
Stadt/Gemeinde	Lage	Von - Bis	Ortslage	Länge in m
Gemeinde Grefrath	Oedter Straße	L391 - Gemeindegrenze	außerorts	216
Baulastträger	Projektbeteiligte	DTV (Kfz/24h)	V (km/h)	
Straßen.NRW	Land NRW, Kreis Viersen, Gemeinde Grefrath	2.000 L385	70	
Radwegekategorie		Priorisierung		
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input type="checkbox"/> Nebenroute <input type="checkbox"/> Hauptroute <input checked="" type="checkbox"/> Ergänzungsrute		Verkehrssicherheit	1	Netzlückenschluss
		Alltags-Netzbedeutung	3	Radverkehrsnetz NRW
		Gesamtbewertung	2	
		Bestandsbeschreibung inkl. Mängel		
		Kein Radangebot		
Maßnahmenbeschreibung				
Errichtung Radverkehrsanlage nach ERA-Standard				
Umsetzungsschritte				
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI				
Umsetzungszeitraum		Kostenschätzung		
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input checked="" type="checkbox"/> langfristig		50.000-100.000 €		
Finanzierung/Fördermöglichkeiten				
<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah <input checked="" type="checkbox"/> Bürgerradwege <input type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Stra <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes <input checked="" type="checkbox"/> Radwegebau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr) <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit		

Knotenpunkt			
Nr.: 6	L39-GR-1	Beschilderung/Markierung	
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Knotenpunkttyp</b>
Gemeinde Grefrath	Wankumer Landstraße L39/ Grefrather Straße L39/ B509/ Schlibeck B509	außerorts	Knotenpunkt mit LSA
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>
Straßen.NRW	Land NRW, Kreis Viersen, Gemeinde Grefrath	6.500 Wankumer Landstr./ 7.000 Grefrather Str./ 9.500 B509/ 8.500 Schlibeck B509	50
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>	
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input type="checkbox"/> Nebenroute <input type="checkbox"/> Hauptroute <input checked="" type="checkbox"/> Ergänzungsrute		Verkehrssicherheit <input type="text" value="1"/> Netzlückenschluss <input type="text" value="3"/> Alltags-Netzbedeutung <input type="text" value="1"/> Radverkehrsnetz NRW <input type="text" value="3"/> Gesamtbewertung <input style="background-color: yellow;" type="text" value="2"/>	
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>	
		Gefährliche Querung	
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>			
Prüfung Errichtung Hinweisschild querende Radfahrer aus beiden Richtungen sowie Errichtung Signalleuchte (freier Rechtsabbieger)			
<b>Umsetzungsschritte</b>			
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI			
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		5.000-20.000 €	
<b>Finanzierung/Fördermöglichkeiten</b>			
<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah <input type="checkbox"/> Bürgerradwege <input type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Stra <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes <input type="checkbox"/> Radwegebau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr) <input checked="" type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit	

Radverkehrsanlage					
<b>Nr.:</b> 7	L39-GR-2	Sanierung Radverkehrsanlage			
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Von - Bis</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Länge in m</b>	
Gemeinde Grefrath	Grefrather Straße L39	B509 - Gemeindegrenze	außerorts	1.291	
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>		
Straßen.NRW	Land NRW, Kreis Viersen, Gemeinde Grefrath	7.000 L39	70		
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>			
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input type="checkbox"/> Nebenroute <input checked="" type="checkbox"/> Hauptroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsrute		Verkehrssicherheit	2	Netzlückenschluss	3
		Alltags-Netzbedeutung	1	Radverkehrsnetz NRW	3
		<b>Gesamtbewertung</b>	2		
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>			
		mangelhafter Oberflächenbelag			
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>					
Sanierung Oberflächenbelag					
<b>Umsetzungsschritte</b>					
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI					
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>			
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input checked="" type="checkbox"/> langfristig		50.000-100.000 €			
<b>Finanzierung/Fördermöglichkeiten</b>					
<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah  <input type="checkbox"/> Bürgerradwege  <input checked="" type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen  <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Stra  <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes  <input type="checkbox"/> Radwegebau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr)  <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit			

Knotenpunkt								
<b>Nr.: 8</b>	K12-GR-1	Errichtung Querungshilfe						
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Knotenpunkttyp</b>					
Gemeinde Grefrath, Gemeinde Wachtendonk	Liekweg K12/ Vorst K12/ Harzbecker Straße K23	außerorts	Überquerungsstellen ohne Anlage					
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>					
Kreis Viersen, Kreis Kleve	Kreis Viersen, Kreis Kleve, Gemeinde Grefrath, Gemeinde Wachtendonk	2.000 Liekweg K12/ 3.000 Vorst K12/ Keine Angaben Harzbecker Straße K23	70					
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>						
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input type="checkbox"/> Nebenroute <input type="checkbox"/> Hauptroute <input checked="" type="checkbox"/> Ergänzungsrute		Verkehrssicherheit <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">1</td></tr></table> Netzlückenschluss <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">3</td></tr></table> Alltags-Netzbedeutung <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">3</td></tr></table> Radverkehrsnetz NRW <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">1</td></tr></table>	1	3	3	1	Gesamtbewertung <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="background-color: yellow; text-align: center;">2</td></tr></table>	2
1								
3								
3								
1								
2								
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>						
		Gefährliche Querung						
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>								
Prüfung Errichtung einer Querungshilfe (z.B. durch Mittelinsel) Abstimmung mit Kreis Kleve erforderlich								
<b>Umsetzungsschritte</b>								
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI								
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>						
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		20.000-50.000 €						
<b>Finanzierung/Fördermöglichkeiten</b>								
<input checked="" type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah  <input type="checkbox"/> Bürgerradwege  <input type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen  <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Str  <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes  <input type="checkbox"/> Radwegebau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr)  <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit						



Radservice			
Nr.: 9	SE-GR-1	Radabstellanlage	
<b>Lage</b>		<b>Ortslage</b>	<b>Projektbeteiligte</b>
Grefrath Bushaltestelle Bergerplatz		innerorts	Gemeinde Grefrath, Kreis Viersen, VRR
<b>Abstellanlage</b>		<b>Abstellanlagentyp und Kapazität</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> vorhanden <input type="checkbox"/> nicht vorhanden		Felgenhalter	19
		Anlehnbügel	0
		Kombinierter Felgen- und Rahmenhalter	0
		<b>Gesamt</b>	<b>19</b>
		<b>Witterungsschutz</b>	
		kein Witterungsschutz	
			
<b>Bestandsbeschreibung</b>			
<p>An der Bushaltestelle Bergerplatz sind insgesamt 19 provisorische Felgenhalter in einem schlechten baulichen Zustand vorhanden. Zum Zeitpunkt der Erhebung waren sämtliche Felgenhalter belegt und darüber hinaus weitere 40 Fahrräder rundum die Anlage abgestellt.</p> <p>Anbindung durch folgende Buslinien: SB 87, 019, 062, 093</p>			
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>			
<p>Austausch der provisorischen Felgenhalter durch 30 Anlehnbügel (ggf. mit Überdachung).</p> <p>Prüfung der Errichtung von mindestens 3 Fahrradboxen von DeinRadschloss.</p>			
<b>Umsetzungsschritte</b>			
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Analyse und Bewertung der Infrastrukturausstattung und Standortverfügbarkeit</li> <li>2. Kostenschätzung und Berechnung</li> <li>3. ggf. Klärung des Grunderwerbs</li> <li>4. Beschluss im Rat</li> <li>5. Umsetzung und Bau</li> </ol>			
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		ca. 7.500 € (für 30 Anlehnbügel) ca. 12.000 € (für 4 Fahrradboxen)	
<b>Finanzierung/ Fördermöglichkeiten</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes NRW - FÖRi-Nah Zuwendung nach § 12 ÖPNVG NRW - Investitionsmaßnahmen <input checked="" type="checkbox"/> des ÖPNV - gemäß Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR vom 10.12.2008 i. d. F. vom 21.03.2018		Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit	

Stadt Kempen

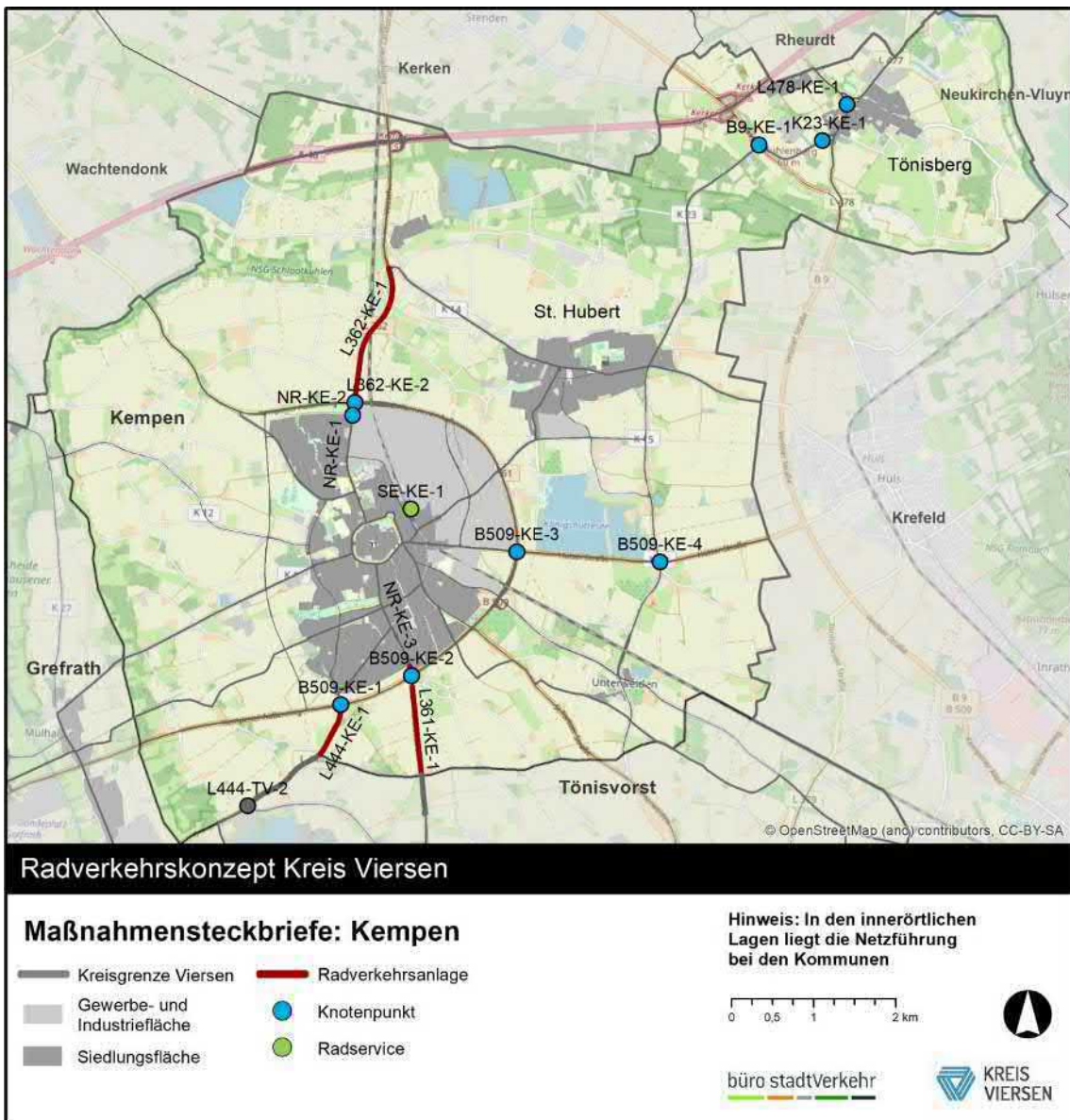





Abb. A-18 Verortung Maßnahmensteckbriefe Stadt Kempen


Knotenpunkt								
<b>Nr.: 10</b>	<b>B509-KE-1</b>	<b>Anpassung LSA-Schaltung/Beschilderung/Markierung</b>						
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Knotenpunkttyp</b>					
Stadt Kempen	Oedter Straße L444/ Kempener Außenring B509	außerorts	Knotenpunkt mit LSA					
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>					
Bund	Bund, Land NRW, Kreis Viersen, Stadt Kempen	4.500 L444/ 8.000 B509	70					
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>						
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input type="checkbox"/> Nebenroute <input type="checkbox"/> Hauptroute <input checked="" type="checkbox"/> Ergänzungsrute		Verkehrssicherheit <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td>1</td></tr></table> Netzlückenschluss <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td>3</td></tr></table> Alltags-Netzbedeutung <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td>2</td></tr></table> Radverkehrsnetz NRW <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td>1</td></tr></table>	1	3	2	1	<b>Gesamtbewertung</b> <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="background-color: yellow;">2</td></tr></table>	2
1								
3								
2								
1								
2								
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>						
		Gefährliche Querung						
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>								
LSA synchron mit dem Kfz-Verkehr schalten Prüfung Errichtung Hinweisschild querende Radfahrer aus beiden Richtungen sowie Errichtung Signalleuchte (freier Rechtsabbieger)								
<b>Umsetzungsschritte</b>								
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI								
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>						
<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		5.000-20.000 €						
<b>Finanzierung/ Fördermöglichkeiten</b>								
<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah <input type="checkbox"/> Bürgerradwege <input type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Str <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes <input type="checkbox"/> Radwegebau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr) <input checked="" type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit						


<b>Knotenpunkt</b>			
<b>Nr.: 11</b>	<b>B509-KE-2</b>	<b>Anpassung LSA-Schaltung/Beschilderung/Markierung/Anpassung Aufstellfläche</b>	
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Knotenpunkttyp</b>
Stadt Kempen	Vorster Straße L361/ Kempener Außenring B509	außerorts	Knotenpunkt mit LSA
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>
Bund	Bund, Land NRW, Kreis Viersen, Stadt Kempen	5.500 L361/ 12.000 B509	70
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>	
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input type="checkbox"/> Nebenroute <input type="checkbox"/> Hauptroute <input checked="" type="checkbox"/> Ergänzungsrute		Verkehrssicherheit <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">2</span> Netzlückenschluss <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">3</span> Alltags-Netzbedeutung <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">2</span> Radverkehrsnetz NRW <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span>	
		<b>Gesamtbewertung</b> <span style="background-color: yellow; border: 1px solid black; padding: 2px;">2</span>	
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>	
		Bedarfsampel Wartezeit LSA Gefährliche Querung Unzureichende Breite Aufstellfläche	
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>			
LSA synchron mit dem Kfz-Verkehr schalten Prüfung Errichtung Hinweisschilder querende Radfahrer aus beiden Richtungen sowie Errichtung Signalleuchte (freier Rechtsabbieger) Anpassung Aufstellfläche			
<b>Umsetzungsschritte</b>			
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI			
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>	
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input checked="" type="checkbox"/> langfristig		20.000-50.000 €	
<b>Finanzierung/Fördermöglichkeiten</b>			
<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah <input type="checkbox"/> Bürgerradwege <input type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Str <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes <input type="checkbox"/> Radwegbau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr) <input checked="" type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit	


Knotenpunkt									
<b>Nr.: 12</b>	<b>B509-KE-3</b>	<b>Anpassung LSA-Schaltung</b>							
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Knotenpunkttyp</b>						
Stadt Kempen	Hülser Straße L361/ Kempener Außenring B509	außerorts	Knotenpunkt mit LSA						
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>						
Bund	Bund, Land NRW, Kreis Viersen, Stadt Kempen	10.500 L361/ 8.000 B509 Hülser Straße/ 14.000 B509 Kempener Außenring	70						
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>							
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input checked="" type="checkbox"/> Nebenroute <input type="checkbox"/> Hauptroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsrute		Verkehrssicherheit <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td style="text-align: center;">3</td></tr></table> Netzlückenschluss <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td style="text-align: center;">3</td></tr></table> Alltags-Netzbedeutung <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td style="text-align: center;">2</td></tr></table> Radverkehrsnetz NRW <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td style="text-align: center;">3</td></tr></table>	3	3	2	3	<b>Gesamtbewertung</b> <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td style="background-color: yellow; text-align: center;">3</td></tr></table>		3
3									
3									
2									
3									
3									
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>							
		Bedarfsampel Wartezeit LSA							
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>									
LSA synchron mit dem Kfz-Verkehr schalten									
<b>Umsetzungsschritte</b>									
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Kostenermittlung									
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>							
<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		5.000-20.000 €							
<b>Finanzierung/ Fördermöglichkeiten</b>									
<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah <input type="checkbox"/> Bürgerradwege <input type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Stra <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes <input type="checkbox"/> Radwegbau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr) <input checked="" type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit							




Knotenpunkt								
<b>Nr.: 13</b>	<b>B509-KE-4</b>	<b>Anpassung LSA-Schaltung</b>						
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Knotenpunkttyp</b>					
Stadt Kempen	Hülser Straße B509/ Königshütte/ Unterweidener Straße	außerorts	Knotenpunkt mit LSA					
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>					
Bund	Bund, Land NRW, Kreis Viersen, Stadt Kempen	8.500 B509/ 5.500 Königshütte/ keine Angaben	70					
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>						
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input checked="" type="checkbox"/> Nebenroute <input type="checkbox"/> Hauptroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsrout		Verkehrssicherheit <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">3</td></tr></table> Netzlückenschluss <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">3</td></tr></table> Alltags-Netzbedeutung <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">2</td></tr></table> Radverkehrsnetz NRW <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">3</td></tr></table>	3	3	2	3	Gesamtbewertung <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center; background-color: yellow;">3</td></tr></table>	3
3								
3								
2								
3								
3								
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>						
		Bedarfsampel Wartezeit LSA						
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>								
LSA synchron mit dem Kfz-Verkehr schalten								
<b>Umsetzungsschritte</b>								
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Kostenermittlung								
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>						
<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		5.000-20.000 €						
<b>Finanzierung/ Fördermöglichkeiten</b>								
<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah <input type="checkbox"/> Bürgerradwege <input type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Stra <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes <input type="checkbox"/> Radwegebau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr) <input checked="" type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit						


Knotenpunkt							
<b>Nr.: 14</b>	<b>B9-KE-1</b>	<b>Anpassung LSA-Schaltung</b>					
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Knotenpunkttyp</b>				
Stadt Kempen	Haag B9/ Haag K23	außerorts	Knotenpunkt mit LSA				
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>				
Bund	Bund, Land NRW, Kreis Viersen, Stadt Kempen	12.000 Haag B9/ 5.500 Haag K23	50				
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>					
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input type="checkbox"/> Nebenroute <input type="checkbox"/> Hauptroute <input checked="" type="checkbox"/> Ergänzungsrute		Verkehrssicherheit <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">3</td></tr></table> Netzlückenschluss <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">3</td></tr></table>	3	3	Alltags-Netzbedeutung <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">3</td></tr></table> Radverkehrsnetz NRW <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">1</td></tr></table>	3	1
3							
3							
3							
1							
		Gesamtbewertung <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">3</td></tr></table>		3			
3							
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>					
		Bedarfsampel Wartezeit LSA					
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>							
LSA synchron mit dem Kfz-Verkehr schalten							
<b>Umsetzungsschritte</b>							
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Kostenermittlung							
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>					
<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		5.000-20.000 €					
<b>Finanzierung/Fördermöglichkeiten</b>							
<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah <input type="checkbox"/> Bürgerradwege <input type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Str <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes <input type="checkbox"/> Radwegbau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr) <input checked="" type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit					


Knotenpunkt								
<b>Nr.: 15</b>	<b>K23-KE-1</b>	<b>Errichtung Überleitstelle und Markierung</b>						
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Knotenpunkttyp</b>					
Stadt Kempen	Windmühlenweg	außerorts	Ortseinfahrt ungesichert					
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>					
Kreis Viersen	Kreis Viersen, Stadt Kempen	keine Angaben Windmühlenweg	50					
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>						
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input type="checkbox"/> Nebenroute <input type="checkbox"/> Hauptroute <input checked="" type="checkbox"/> Ergänzungsrute		Verkehrssicherheit <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td>1</td></tr></table> Netzlückenschluss <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td>3</td></tr></table> Alltags-Netzbedeutung <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td>3</td></tr></table> Radverkehrsnetz NRW <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td>1</td></tr></table>	1	3	3	1	<b>Gesamtbewertung</b> <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="background-color: yellow;">2</td></tr></table>	2
1								
3								
3								
1								
2								
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>						
		ungesicherte Ortseinfahrt						
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>								
Schaffung einer sicheren Überleitstelle auf die Fahrbahn (z.B. durch Markierungen oder einer Mittelinsel)								
<b>Umsetzungsschritte</b>								
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI								
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>						
<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		5.000-50.000 €						
<b>Finanzierung/Fördermöglichkeiten</b>								
<input checked="" type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah <input type="checkbox"/> Bürgerradwege <input type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Str <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes <input type="checkbox"/> Radwegebau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr) <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit						


Radverkehrsanlage					
<b>Nr.: 16</b>	NR-KE-1	Ausbau der Radverkehrsanlage			
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Von - Bis</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Länge in m</b>	
Stadt Kempen	Kerkener Straße	Ortseinfahrt Kempen - L361	außerorts	229	
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>		
Stadt Kempen	Stadt Kempen	keine Angaben Kerkener Straße	70		
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>			
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input checked="" type="checkbox"/> Nebenroute <input type="checkbox"/> Hauptroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsroute		Verkehrssicherheit	2	Netzlückenschluss	3
		Alltags-Netzbedeutung	2	Radverkehrsnetz NRW	3
		<b>Gesamtbewertung</b>	2		
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>			
		Breite Radverkehrsanlage unzureichend			
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>					
Prüfung Ausbau der Radverkehrsanlage nach ERA-Standard					
<b>Umsetzungsschritte</b>					
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI					
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>			
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input checked="" type="checkbox"/> langfristig		über 100.000 €			
<b>Finanzierung/Fördermöglichkeiten</b>					
<input checked="" type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah  <input type="checkbox"/> Bürgerradwege  <input type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen  <input checked="" type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Stra  <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes  <input type="checkbox"/> Radwegebau an bestehenden Landesstraßen (UA IIR)  <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit			

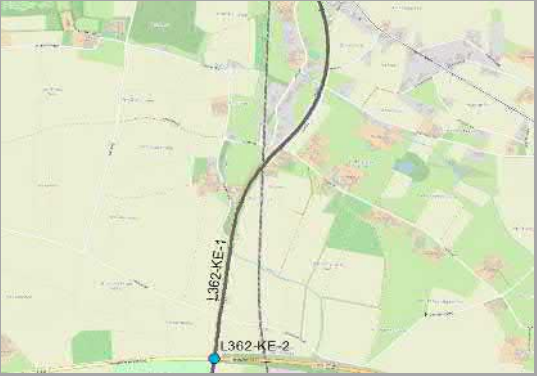
Knotenpunkt								
<b>Nr.: 17</b>	<b>NR-KE-2</b>	<b>Errichtung Querungshilfe</b>						
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Knotenpunkttyp</b>					
Stadt Kempen	Kerkener Straße	außerorts	Überquerungsstellen ohne Anlage					
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>					
Stadt Kempen	Stadt Kempen	keine Angaben Kerkener Straße	70					
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>						
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input type="checkbox"/> Hauptroute <input checked="" type="checkbox"/> Nebenroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsrouten		Verkehrssicherheit <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">1</td></tr></table> Netzlückenschluss <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">3</td></tr></table> Alltags-Netzbedeutung <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">2</td></tr></table> Radverkehrsnetz NRW <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">3</td></tr></table> Gesamtbewertung <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center; background-color: yellow;">2</td></tr></table>		1	3	2	3	2
1								
3								
2								
3								
2								
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>						
		Keine Querungshilfe						
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>								
Prüfung Errichtung einer Querungshilfe (z.B. durch Mittelinsel)								
<b>Umsetzungsschritte</b>								
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI								
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>						
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		20.000-50.000 €						
<b>Finanzierung/Fördermöglichkeiten</b>								
<input checked="" type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah <input type="checkbox"/> Bürgerradwege <input type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Stra <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes <input type="checkbox"/> Radwegbau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr) <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit						




Radverkehrsanlage				
<b>Nr.: 18</b>	NR-KE-3	Beschilderung/Markierung		
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Von - Bis</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Länge in m</b>
Stadt Kempen	Vorster Straße	Ortseinfahrt Kempen - B509	außerorts	114
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>	
Stadt Kempen	Stadt Kempen	keine Angaben Vorster Straße	50	
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>		
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input type="checkbox"/> Hauptroute		<input checked="" type="checkbox"/> Nebenroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsrouten		
		Verkehrssicherheit	1	Netzlückenschluss
		Alltags-Netzbedeutung	2	Radverkehrsnetz NRW
		<b>Gesamtbewertung</b>	<b>2</b>	
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>		
		Keine Vorfahrt für Radfahrer Ein-/ Ausfahrt Tankstelle		
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>				
Prüfung Vorfahrt für Radfahrer durch Beschilderung (Zeichen 306 StVO), Furtmarkierung und Piktogramme				
<b>Umsetzungsschritte</b>				
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI				
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>		
<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		bis 5.000 €		
<b>Finanzierung/ Fördermöglichkeiten</b>				
<input checked="" type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah <input type="checkbox"/> Bürgerradwege <input type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Str <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes <input type="checkbox"/> Radwegbau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr) <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit		


Radverkehrsanlage				
Nr.: 19	L361-KE-1	Beschilderung/Markierung		
Stadt/Gemeinde	Lage	Von - Bis	Ortslage	Länge in m
Stadt Kempen	Vorster Straße	B509 - Stadtgrenze	außerorts	1.078
Baulastträger	Projektbeteiligte	DTV (Kfz/24h)	V (km/h)	
Straßen.NRW	Land NRW, Kreis Viersen, Stadt Kempen	5.500 L361	100	
Radwegekategorie		Priorisierung		
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input checked="" type="checkbox"/> Nebenroute <input type="checkbox"/> Hauptroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsroute		Verkehrssicherheit	1	Netzlückenschluss
		Alltags-Netzbedeutung	2	Radverkehrsnetz NRW
		Gesamtbewertung	2	
		Bestandsbeschreibung inkl. Mängel		
		Überhöhte Geschwindigkeit (Anmerkung aus der INKA Online-Beteiligung)		
Maßnahmenbeschreibung				
Geschwindigkeitsreduzierung im gesamten Streckenabschnitt auf 70 km/h, an den Querungen Reduktion auf 50 km/h durch Beschilderung				
Umsetzungsschritte				
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI				
Umsetzungszeitraum		Kostenschätzung		
<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		bis 5.000 €		
Finanzierung/Fördermöglichkeiten				
<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah <input type="checkbox"/> Bürgerradwege <input type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Stra <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes <input type="checkbox"/> Radwegebau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr) <input checked="" type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit		



Radverkehrsanlage				
Nr.: 20	L362-KE-1	Sanierung Radwegeoberfläche		
Stadt/Gemeinde	Lage	Von - Bis	Ortslage	Länge in m
Stadt Kempen	Kerkener Straße L362	L361 - K14	außerorts	1.760
Baulastträger	Projektbeteiligte	DTV (Kfz/24h)	V (km/h)	
Straßen.NRW	Land NRW, Kreis Viersen, Stadt Kempen	10.000 L362	70	
Radwegekategorie		Priorisierung		
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input checked="" type="checkbox"/> Nebenroute <input type="checkbox"/> Hauptroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsrute		Verkehrssicherheit	2	Netzlückenschluss
		Alltags-Netzbedeutung	2	Radverkehrsnetz NRW
		Gesamtbewertung	2	3
		Bestandsbeschreibung inkl. Mängel		
		mangelhafter Oberflächenbelag		
Maßnahmenbeschreibung				
Sanierung Oberflächenbelag				
Umsetzungsschritte				
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI				
Umsetzungszeitraum		Kostenschätzung		
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input checked="" type="checkbox"/> langfristig		über 100.000 €		
Finanzierung/Fördermöglichkeiten				
<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah  <input type="checkbox"/> Bürgerradwege  <input checked="" type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen  <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Stra  <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes  <input type="checkbox"/> Radwegebau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr)  <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit		

Knotenpunkt								
Nr.: 21	L362-KE-2	Anpassung LSA-Schaltung/Beschilderung/Markierung						
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Knotenpunkttyp</b>					
Stadt Kempen	Kerkener Straße L362/ Kempener Außenring L361	außerorts	Knotenpunkt mit LSA					
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>					
Straßen.NRW	Land NRW, Kreis Viersen, Stadt Kempen	10.000 L362/ 10.500 L361/ 7.000 Kempener Außenring	50					
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>						
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input checked="" type="checkbox"/> Nebenroute <input type="checkbox"/> Hauptroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsrute		Verkehrssicherheit <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">1</td></tr></table> Netzlückenschluss <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">3</td></tr></table> Alltags-Netzbedeutung <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">2</td></tr></table> Radverkehrsnetz NRW <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">3</td></tr></table>	1	3	2	3	Gesamtbewertung <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="background-color: yellow; text-align: center;">2</td></tr></table>	2
1								
3								
2								
3								
2								
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>						
		Bedarfsampel/ Wartezeit LSA Gefährliche Querung						
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>								
LSA synchron mit dem Kfz-Verkehr schalten Prüfung Errichtung Hinweisschild querende Radfahrer aus beiden Richtungen sowie Errichtung Signalleuchte (freier Rechtsabbieger)								
<b>Umsetzungsschritte</b>								
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI								
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>						
<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		5.000-20.000 €						
<b>Finanzierung/ Fördermöglichkeiten</b>								
<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah  <input type="checkbox"/> Bürgerradwege  <input type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen  <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Str  <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes  <input type="checkbox"/> Radwegbau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr)  <input checked="" type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit						

Radverkehrsanlage					
<b>Nr.: 22</b>	L444-KE-1	Sanierung Radwegeoberfläche			
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Von - Bis</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Länge in m</b>	
Stadt Kempen	Oedter Straße	B509 - Stadtgrenze	außerorts	657	
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>		
Straßen.NRW	Land NRW, Kreis Viersen, Stadt Kempen	4.500 L444	70		
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>			
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input checked="" type="checkbox"/> Nebenroute <input type="checkbox"/> Hauptroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsrout		Verkehrssicherheit	1	Netzlückenschluss	3
		Alltags-Netzbedeutung	2	Radverkehrsnetz NRW	1
		<b>Gesamtbewertung</b>	2		
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>			
		mangelhafter Oberflächenbelag			
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>					
Sanierung Oberflächenbelag					
<b>Umsetzungsschritte</b>					
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI					
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>			
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		50.000-100.000 €			
<b>Finanzierung/Fördermöglichkeiten</b>					
<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah  <input type="checkbox"/> Bürgerradwege  <input checked="" type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen  <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Stra  <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes  <input type="checkbox"/> Radwegebau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr)  <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit			



Knotenpunkt			
<b>Nr.: 23</b>	<b>L478-KE-1</b>	<b>Errichtung Überleitstelle und Markierung</b>	
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Knotenpunkttyp</b>
Stadt Kempen	Schaephuysener Straße	außerorts	Ortseinfahrt ungesichert
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>
Straßen.NRW	Land NRW, Kreis Viersen, Stadt Kempen	2.000 L478	50
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>	
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input type="checkbox"/> Hauptroute		<input checked="" type="checkbox"/> Nebenroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsrute	
		Verkehrssicherheit	1
		Alltags-Netzbedeutung	3
		Gesamtbewertung	2
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>	
		ungesicherte Ortseinfahrt	
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>			
Schaffung einer sicheren Überleitstelle auf die Fahrbahn (z.B. durch Markierungen oder einer Mittelinsel)			
<b>Umsetzungsschritte</b>			
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI			
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		5.000-50.000 €	
<b>Finanzierung/Fördermöglichkeiten</b>			
<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah <input checked="" type="checkbox"/> Bürgerradwege <input type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Str <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes <input checked="" type="checkbox"/> Radwegebau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr) <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit	

Radservice			
<b>Nr.: 24</b>	SE-KE-1	<b>Radabstellanlage</b>	
<b>Lage</b>		<b>Ortslage</b>	<b>Baulastträger</b>
Kempen Bahnhof		innerorts	Stadt Kempen, DB
<b>Projektbeteiligte</b>			
Stadt Kempen, Kreis Viersen, DB, VRR			
<b>Abstellanlage</b>		<b>Abstellanlagentyp und Kapazität</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> vorhanden <input type="checkbox"/> nicht vorhanden		Felgenhalter <input type="text" value="0"/> Anlehnbügel <input type="text" value="0"/>	Sammelkollektivanlage <input type="text" value="0"/> Fahrradbox <input type="text" value="0"/>
		Kombinierter Felgen- und Rahmenhalter	<b>397</b>
		<b>Gesamt</b>	<b>397</b>
<b>Witterungsschutz</b>			
überdachte und unüberdachte Felgen- und Rahmenhalter			
			
<b>Bestandsbeschreibung</b>			
Guter baulicher Zustand der Radabstellanlagen auf beiden Bahnhofsseiten. Keine sicheren, abschließbaren Radabstellanlagen vorhanden. Anbindung durch folgende Bahn-/Buslinien: RE 10, SB 87, 063, 065, 068, 069, 078, 093			
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>			
Aufgrund der hohen Auslastung der Radabstellanlagen und der hohen Bedeutung des Kempener Bahnhofs als Umstiegspunkt vom Fahrrad auf den ÖV, wird zusätzlich der Bau einer Radstation empfohlen. Sichere und witterungsgeschützte Radabstellanlagen werden zunehmend wichtiger. Zunächst sollte eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben werden, welche unter anderem die Potenziale abschätzt und mögliche bauliche und betriebliche Umsetzungskonzepte vorstellt. Dabei ist zu prüfen, welche Flächen in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs für eine Radstation zur Verfügung stehen. Die Nähe zu den Bahnsteigen sollte für einen schnellen Umstieg gegeben sein. Bei einer möglichen Errichtung einer Radstation ist der Verleih von E-Bikes/ Pedelecs eine sinnvolle Ergänzung. Ein Angebot ist im Rahmen der Machbarkeitsstudie zu prüfen. Unabhängig von der Machbarkeitsstudie zur Errichtung einer Radstation am Bahnhof Kempen ist die Installation von mindestens 20 Fahrradboxen von DeinRadschloss zu empfehlen.			
<b>Umsetzungsschritte</b>			
1. Erstellung einer Machbarkeitsstudie Radstation am Bahnhof Kempen (ggf. interkommunal mit einer Studie zum Bahnhof Viersen) 2. Analyse und Bewertung der Infrastrukturausstattung, derzeitige Auslastung und Standortverfügbarkeit für die Aufstellung von Fahrradboxen 3. Kostenschätzung und Berechnung 4. ggf. Klärung des Grunderwerbs 5. Beschluss im Rat 6. Umsetzung und Bau			
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>	
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		ca. 30.000 € (für Machbarkeitsstudie Radstation) ca. 60.000 € (für 20 Fahrradboxen)	
<b>Finanzierung/ Fördermöglichkeiten</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes NRW - FÖRi-Nah Zuwendung nach § 12 ÖPNVG NRW - Investitionsmaßnahmen <input checked="" type="checkbox"/> des ÖPNV - gemäß Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR vom 10.12.2008 i. d. F. vom 21.03.2018		Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit	

Stadt Nettetal

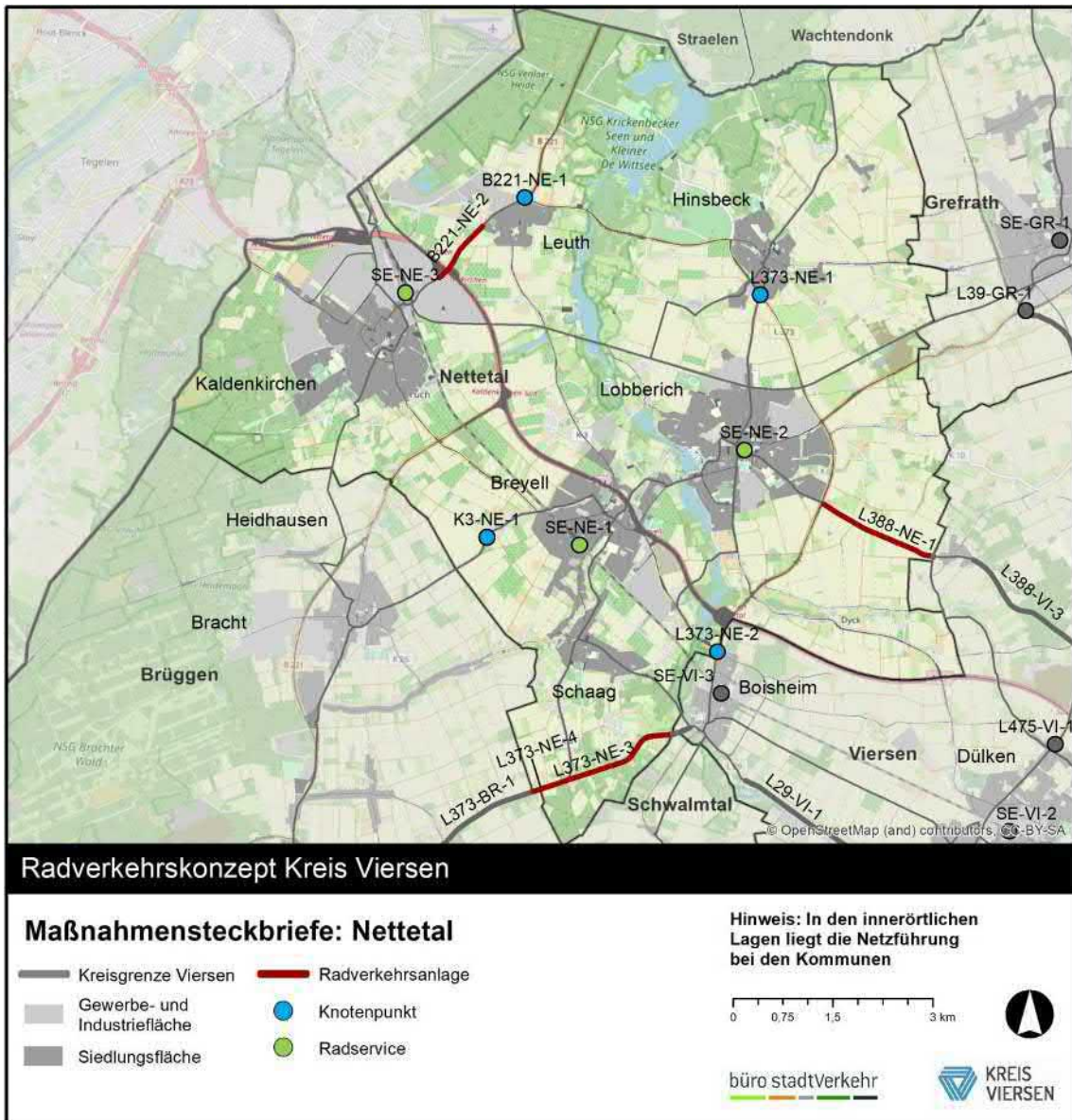






Abb. A-19 Verortung Maßnahmensteckbriefe Stadt Nettetal


Knotenpunkt									
<b>Nr.: 25</b>	<b>B221-NE-1</b>	<b>Errichtung LSA</b>							
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Knotenpunkttyp</b>						
Stadt Nettetal	Geldrische Straße B221/ Hinsbecker Straße L373	außerorts	Knotenpunkt ohne LSA ohne Vorrang Radverkehr						
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>						
Bund	Bund, Kreis Viersen, Stadt Nettetal	15.500 B221/ 6.000 L373	70						
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>							
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input type="checkbox"/> Nebenroute <input type="checkbox"/> Hauptroute <input checked="" type="checkbox"/> Ergänzungsrute		Verkehrssicherheit <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">1</td></tr></table> Netzlückenschluss <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">3</td></tr></table> Alltags-Netzbedeutung <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">3</td></tr></table> Radverkehrsnetz NRW <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">3</td></tr></table>	1	3	3	3	<b>Gesamtbewertung</b> <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center; background-color: yellow;">2</td></tr></table>		2
1									
3									
3									
3									
2									
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>							
		Keine Querungshilfe/ Gefährliche Querung							
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>									
Errichtung LSA-FGÜ									
<b>Umsetzungsschritte</b>									
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI									
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>							
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		über 100.000 €							
<b>Finanzierung/ Fördermöglichkeiten</b>									
<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah <input type="checkbox"/> Bürgerradwege <input type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Str <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes <input type="checkbox"/> Radwegebau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr) <input checked="" type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit							

Radverkehrsanlage				
Nr.: 26	B221-NE-2	Beleuchtung		
Stadt/Gemeinde	Lage	Von - Bis	Ortslage	Länge in m
Stadt Nettetal	Kaldenkirchener Straße B221	Ortseinfahrt Kaldenkirchen - K3	außerorts	1.014
Baulastträger	Projektbeteiligte	DTV (Kfz/24h)	V (km/h)	
Bund	Bund, Kreis Viersen, Stadt Nettetal	10.500 B221	70	
Radwegekategorie		Priorisierung		
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input type="checkbox"/> Nebenroute <input type="checkbox"/> Hauptroute <input checked="" type="checkbox"/> Ergänzungsrute		Verkehrssicherheit	1	Netzlückenschluss
		Alltags-Netzbedeutung	3	Radverkehrsnetz NRW
		Gesamtbewertung	2	
		Bestandsbeschreibung inkl. Mängel		
		Fehlende Beleuchtung (Anmerkung aus der INKA Online-Beteiligung)		
Maßnahmenbeschreibung				
Randmarkierung (0,12 m) retroreflektierend durch Bund Errichtung Radwegebeleuchtung durch Stadt Nettetal				
Umsetzungsschritte				
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI				
Umsetzungszeitraum		Kostenschätzung (Markierung)		
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		bis 5.000 €		
Finanzierung/Fördermöglichkeiten				
<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah  <input type="checkbox"/> Bürgerradwege  <input type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen  <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Stra  <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes  <input type="checkbox"/> Radwegesbau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr)  <input checked="" type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit		




Knotenpunkt			
Nr.: 27	K3-NE-1	Errichtung Überleitstelle und Markierung	
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Knotenpunkttyp</b>
Stadt Nettetal	Natt K3	außerorts	Ortseinfahrt ungesichert
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>
Kreis Viersen	Kreis Viersen, Stadt Nettetal	2.500 K3	50
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>	
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input checked="" type="checkbox"/> Nebenroute <input type="checkbox"/> Hauptroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsrout		Verkehrssicherheit	1
		Alltags-Netzbedeutung	2
		Netzlückenschluss	3
		Radverkehrsnetz NRW	1
		<b>Gesamtbewertung</b>	<b>2</b>
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>	
		ungesicherte Ortseinfahrt	
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>			
Schaffung einer sicheren Überleitstelle auf die Fahrbahn (z.B. durch Markierungen oder einer Mittelinsel)			
<b>Umsetzungsschritte</b>			
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI			
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		5.000-50.000 €	
<b>Finanzierung/Fördermöglichkeiten</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah  <input type="checkbox"/> Bürgerradwege  <input type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen  <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Str  <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes  <input type="checkbox"/> Radwegebau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr)  <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit	


<b>Knotenpunkt</b>								
<b>Nr.: 28</b>	<b>L373-NE-1</b>	<b>Beschilderung/Markierung/Verbreiterung Radverkehrsanlage</b>						
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Knotenpunkttyp</b>					
Stadt Nettetal	Landstraße K1/ L373	außerorts	Knotenpunkt mit LSA					
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>					
Straßen.NRW	Land NRW, Kreis Viersen, Stadt Nettetal	Keine Angaben K1/ 6.500 L373	70					
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>						
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input type="checkbox"/> Nebenroute <input type="checkbox"/> Hauptroute <input checked="" type="checkbox"/> Ergänzungsrute		Verkehrssicherheit <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">1</td></tr></table> Netzlückenschluss <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">3</td></tr></table> Alltags-Netzbedeutung <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">3</td></tr></table> Radverkehrsnetz NRW <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">1</td></tr></table>	1	3	3	1	<b>Gesamtbewertung</b> <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center; background-color: yellow;">2</td></tr></table>	2
1								
3								
3								
1								
2								
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>						
		Gefährliche Querung Breite Radverkehrsanlage unzureichend						
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>								
Prüfung Furtmarkierung und Piktogramme freier Rechtsabbieger Landstraße K1 Vorfahrt Radverkehr durch Beschilderung (Zeichen 205 StVO, Zeichen 306 StVO und Zusatzzeichen 1000-32 StVO) sowie Errichtung Signalleuchte prüfen (freier Rechtsabbieger) Prüfung Anpassung Radwegebreiten nach ERA-Standard								
<b>Umsetzungsschritte</b>								
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI								
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung (Beschilderung, Markierung, Signalleuchte)</b>						
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		20.000-50.000 €						
<b>Finanzierung/Fördermöglichkeiten</b>								
<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah <input checked="" type="checkbox"/> Bürgerradwege <input type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Str <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes <input checked="" type="checkbox"/> Radwegbau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr) <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit						



Knotenpunkt							
Nr.: 29	L373-NE-2	Anpassung LSA-Schaltung					
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Knotenpunkttyp</b>				
Stadt Nettetal	Nettetal Straße L29/ Am Schänzchen L29/ Dyck L373/ Klinkhammer	außerorts	Knotenpunkt mit LSA				
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>				
Straßen.NRW	Land NRW, Kreis Viersen, Stadt Nettetal	9.000 Nettetal Straße L29/ 8.000 Am Schänzchen L29/ 11.500 L373	50				
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>					
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input checked="" type="checkbox"/> Nebenroute <input type="checkbox"/> Hauptroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsrute		Verkehrssicherheit <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">3</td></tr></table> Netzlückenschluss <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">3</td></tr></table>	3	3	Alltags-Netzbedeutung <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">3</td></tr></table> Radverkehrsnetz NRW <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">3</td></tr></table>	3	3
3							
3							
3							
3							
		Gesamtbewertung <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center; background-color: yellow;">3</td></tr></table>		3			
3							
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>					
		Bedarfsampel/ Wartezeit LSA					
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>							
LSA synchron mit dem Kfz-Verkehr schalten							
<b>Umsetzungsschritte</b>							
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Kostenermittlung							
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>					
<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		5.000-20.000 €					
<b>Finanzierung/Fördermöglichkeiten</b>							
<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah <input type="checkbox"/> Bürgerradwege <input type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Stra <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes <input type="checkbox"/> Radwegebau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr) <input checked="" type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit					



Radverkehrsanlage				
<b>Nr.: 30</b>	L373-NE-3	Ausbau der Radverkehrsanlage/Sanierung Radwegeoberfläche		
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Von - Bis</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Länge in m</b>
Stadt Nettetal	Happelter Heide L373	K4 - Stadtgrenze	außerorts	1.769
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>	
Straßen.NRW	Land NRW, Kreis Viersen, Stadt Nettetal	keine Angaben L373	100	
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>		
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input checked="" type="checkbox"/> Nebenroute <input type="checkbox"/> Hauptroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsrute		Verkehrssicherheit	1	Netzlückenschluss
		Alltags-Netzbedeutung	2	Radverkehrsnetz NRW
		<b>Gesamtbewertung</b>	<b>2</b>	
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>		
		Breite Radverkehrsanlage unzureichend mangelhafter Oberflächenbelag		
Prüfung Ausbau der Radverkehrsanlage nach ERA-Standard Sanierung Oberflächenbelag				
<b>Umsetzungsschritte</b>				
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI				
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>		
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input checked="" type="checkbox"/> langfristig		über 100.000 €		
<b>Finanzierung/Fördermöglichkeiten</b>				
<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah  <input type="checkbox"/> Bürgerradwege  <input checked="" type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen  <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Stra  <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes  <input type="checkbox"/> Radwegbau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr)  <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit		



Radverkehrsanlage					
<b>Nr.: 31</b>	L373-NE-4	Ausbau der Radverkehrsanlage/Sanierung Radwegeoberfläche			
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Von - Bis</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Länge in m</b>	
Stadt Nettetal	Happelter Heide L373	Gemeindegrenze - K4	außerorts	573	
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>		
Straßen.NRW	Land NRW, Kreis Viersen, Stadt Nettetal	5.500 L373	70		
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>			
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input checked="" type="checkbox"/> Nebenroute <input type="checkbox"/> Hauptroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsrute		Verkehrssicherheit	1	Netzlückenschluss	3
		Alltags-Netzbedeutung	2	Radverkehrsnetz NRW	3
		<b>Gesamtbewertung</b>	2		
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>			
		Breite Radverkehrsanlage unzureichend mangelhafter Oberflächenbelag			
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>					
Prüfung Ausbau der Radverkehrsanlage nach ERA-Standard Sanierung Oberflächenbelag					
<b>Umsetzungsschritte</b>					
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI					
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>			
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input checked="" type="checkbox"/> langfristig		über 100.000 €			
<b>Finanzierung/Fördermöglichkeiten</b>					
<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah  <input type="checkbox"/> Bürgerradwege  <input checked="" type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen  <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Stra  <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes  <input type="checkbox"/> Radwegbau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr)  <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit			



Radverkehrsanlage					
Nr.: 32	L388-NE-1	Sanierung Radwegeoberfläche			
Stadt/Gemeinde	Lage	Von - Bis	Ortslage	Länge in m	
Stadt Nettetal	Dornbuscher Straße	B509 - Lobbericher Straße	außerorts	1.825	
Baulastträger	Projektbeteiligte	DTV (Kfz/24h)	V (km/h)		
Straßen.NRW	Land NRW, Kreis Viersen, Stadt Nettetal	3.500 L388	70		
Radwegekategorie		Priorisierung			
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input checked="" type="checkbox"/> Nebenroute <input type="checkbox"/> Hauptroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsrout		Verkehrssicherheit	1	Netzlückenschluss	3
		Alltags-Netzbedeutung	2	Radverkehrsnetz NRW	3
		Gesamtbewertung	2		
		Bestandsbeschreibung inkl. Mängel			
		mangelhafter Oberflächenbelag			
Maßnahmenbeschreibung					
Sanierung Oberflächenbelag					
Umsetzungsschritte					
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI					
Umsetzungszeitraum		Kostenschätzung			
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input checked="" type="checkbox"/> langfristig		über 100.000 €			
Finanzierung/Fördermöglichkeiten					
<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah <input type="checkbox"/> Bürgerradwege <input checked="" type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Stra <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes <input type="checkbox"/> Radwegbau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr) <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit			

Radservice			
<b>Nr.: 33</b>	SE-NE-1	<b>Radabstellanlage</b>	
<b>Lage</b>		<b>Ortslage</b>	<b>Baulastträger</b>
Breyell Bahnhof		innerorts	Stadt Nettetal, DB
<b>Projektbeteiligte</b>			
Stadt Nettetal, Kreis Viersen, DB, VRR			
<b>Abstellanlage</b>		<b>Abstellanlagentyp und Kapazität</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> vorhanden		Felgenhalter	30
<input type="checkbox"/> nicht vorhanden		Anlehnbügel	37
		Kombinierter Felgenhalter und Rahmenhalter	0
		<b>Gesamt</b>	<b>67</b>
<b>Witterungsschutz</b>			
Überdachung der Anlehnbügel			
			
<b>Bestandsbeschreibung</b>			
<p>Neue witterungsgeschützte Radabstellanlage mit 32 Anlehnbügel mit Überdachung auf der Südseite des Bahnhofs (P+R- und B+R-Parkplatz). Daneben sind Felgenhalter in einem schlechten Zustand vorzufinden. Auf der Nordseite des Bahnhofs sind nur Felgenhalter vorzufinden, die von den Radfahrern nicht angenommen werden. Anbindung durch folgende Bahnlinie: RE 13 (Buslinien 064, 095, 096 an Bushaltestelle Lambertimarkt nordwestlich des Bahnhofs im Ortskern)</p>			
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>			
<p>Beseitigung der Felgenhalter auf der nördlichen Seite und ersetzen durch 15 neue Anlehnbügel mit Überdachung (evtl. Design von Südseite des Bahnhofs mit aufnehmen).</p> <p>Beseitigung der Felgenhalter auf der Südseite und Austausch durch 5 DeinRadschloss Fahrradboxen als sichere und witterungsgeschützte Abschließmöglichkeit. Prüfen, inwiefern die Errichtung von Fahrradboxen in Kombination mit dem B+R-Parkplatz möglich ist, da die B+R-Anlage mittels Fördermittel realisiert worden ist und eine gewisse Auslastung der Anlage nachgewiesen werden muss.</p>			
<b>Umsetzungsschritte</b>			
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Analyse und Bewertung der Infrastrukturausstattung, derzeitige Auslastung und Standortverfügbarkeit</li> <li>2. Kostenschätzung und Berechnung</li> <li>3. ggf. Klärung des Grunderwerbs</li> <li>4. Beschluss im Rat</li> <li>5. Umsetzung und Bau</li> </ol>			
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		ca. 24.000 € (für 15 Anlehnbügel mit Überdachung) ca. 15.000 € (für 5 Fahrradboxen)	
<b>Finanzierung/ Fördermöglichkeiten</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes NRW - FÖRi-Nah Zuwendung nach § 12 ÖPNVG NRW - Investitionsmaßnahmen <input checked="" type="checkbox"/> des ÖPNV - gemäß Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR vom 10.12.2008 i. d. F. vom 21.03.2018		Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit	

Radservice			
<b>Nr.: 34</b>	<b>SE-NE-2</b>	<b>Radabstellanlage</b>	
<b>Lage</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Baulasträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>
Lobberich Bushaltestelle Doerkesplatz	innerorts	Stadt Nettetal	Stadt Nettetal, Kreis Viersen, VRR
<b>Abstellanlage</b>	<b>Abstellanlagentyp und Kapazität</b>		<b>Witterungsschutz</b>
<input checked="" type="checkbox"/> vorhanden <input type="checkbox"/> nicht vorhanden	Felgenhalter	22 Sammelkollektivanlage	0 Überdachung der kombinierten Felgen- und Rahmenhalter, unüberdachte
	Anlehnbügel	0 Fahrradbox	0 Felgenhalter
	Kombinierter Felgen- und Rahmenhalter		14
	<b>Gesamt</b>		<b>36</b>
			
<b>Bestandsbeschreibung</b>			
Die überdachten kombinierten Felgen- und Rahmenhalter weisen einen guten baulichen Zustand auf und verzeichnen eine hohe Auslastung (neu errichtete Radabstellanlage). Die Felgenhalter sind dagegen in einem schlechten baulichen Zustand und bieten keine sichere Abstellmöglichkeit für Fahrräder.			
Anbindung durch folgende Buslinien: SB 87, 064, 092, 093, 095, 096			
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>			
Beseitigung und Austausch der Felgenhalter durch mind. 10 Anlehnbügel (ggf. mit Überdachung). Darüber hinaus ist die Installation von zunächst 3 Fahrradboxen, die vom verbundweiten DeinRadschloss-System (VRR) betrieben werden, am Standort Doerkesplatz zu prüfen.			
<b>Umsetzungsschritte</b>			
1. Analyse und Bewertung der Infrastrukturausstattung, derzeitige Auslastung und Standortverfügbarkeit 2. Kostenschätzung und Berechnung 3. ggf. Klärung des Grunderwerbs 4. Beschluss im Rat 5. Umsetzung und Bau			
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		ca. 2.500 € (für 10 Anlehnbügel) ca. 9.000 € (für 3 Fahrradboxen)	
<b>Finanzierung/ Fördermöglichkeiten</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes NRW - FöRi-Nah Zuwendung nach § 12 ÖPNVG NRW - Investitionsmaßnahmen <input checked="" type="checkbox"/> des ÖPNV - gemäß Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR vom 10.12.2008 i. d. F. vom 21.03.2018		<input checked="" type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit	

Radservice			
<b>Nr.: 35</b>	<b>SE-NE-3</b>	<b>Radabstellanlage</b>	
<b>Lage</b>		<b>Ortslage</b>	<b>Baulastträger</b>
Kaldenkirchen Bahnhof		innerorts	Stadt Nettetal
<b>Projektbeteiligte</b>			
Stadt Nettetal, Kreis Viersen, VRR			
<b>Abstellanlage</b>		<b>Abstellanlagentyp und Kapazität</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> vorhanden <input type="checkbox"/> nicht vorhanden		Felgenhalter <b>50</b> Anlehnbügel <b>0</b> Kombiniertes Felgen- und Rahmenhalter <b>0</b> Gesamt <b>50</b>	<b>Witterungsschutz</b> überdachte (Bahnhofsgebäude) und unüberdachte Felgenhalter <b>0</b>
			
<b>Bestandsbeschreibung</b>			
Am Bahnhof in Kaldenkirchen gibt es an 2 Standorten insgesamt 50 Felgenhalter. Davon befinden sich 38 Felgenhalter direkt am Bahnsteig unter der Überdachung des Bahnhofsgebäudes, die übrigen 12 in der Nähe der Bushaltestelle. Diese sind zum Teil von Unkraut bedeckt. Die Felgenhalter am Bahnsteig werden größtenteils gemieden und stattdessen die Geländer zum Abschließen der Fahrräder genutzt. Die Radabstellanlage außerhalb des Bahnhofes wird dagegen gänzlich gemieden. Anbindung durch folgende Bahn-/Buslinien: RE 13, 093, 095			
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>			
Demontage der Felgenhalter an der Bushaltestelle sowie unterhalb der Überdachungen. Es ist geplant, dass der Bahnhof in Kaldenkirchen grundlegend umgestaltet wird, so dass eine Neuordnung und -ausstattung der derzeitigen Radabstellanlagen erfolgen wird. Im Zuge dessen wird auch eine P+R-Anlage am Bahnhof errichtet, für die der VRR als Fördergeber fungiert. Im Zuge des Bahnhofsumbaus ist die Errichtung von 10 DeinRadschloss Fahrradboxen zu prüfen. Der VRR ist sowohl bei den Fahrradboxen als auch bei der P+R-Anlage Fördergeber (beide Planungen sind miteinander vereinbar). Die Darüber hinaus ist eine ausreichende Anzahl an überdachten Anlehnbügeln in die Umgestaltungspläne zu integrieren. Hier sind zunächst 20 Anlehnbügel zu installieren.			
<b>Umsetzungsschritte</b>			
1. Analyse und Bewertung der Infrastrukturausstattung, derzeitige Auslastung und Standortverfügbarkeit 2. Kostenschätzung und Berechnung 3. ggf. Klärung des Grunderwerbs 4. Beschluss im Rat 5. Umsetzung und Bau			
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>	
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		ca. 30.000 € (für 20 Anlehnbügel mit Überdachung) ca. 30.000 € (für 10 Fahrradboxen)	
<b>Finanzierung/ Fördermöglichkeiten</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes NRW - FöRi-Nah Zuwendung nach § 12 ÖPNVG NRW - Investitionsmaßnahmen <input checked="" type="checkbox"/> des ÖPNV - gemäß Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR vom 10.12.2008 i. d. F. vom 21.03.2018		<input checked="" type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit	



Gemeinde Niederkrüchten

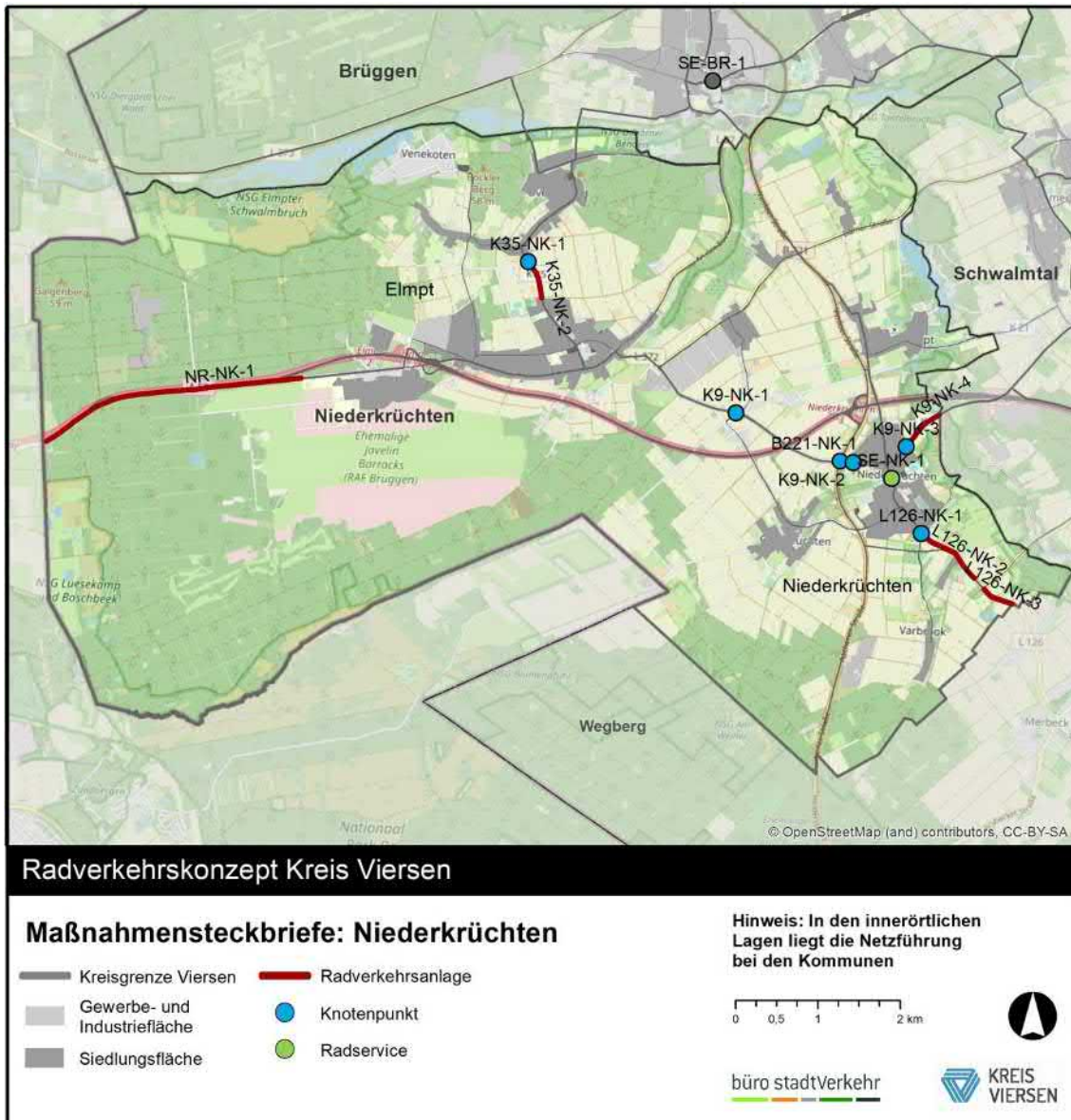






Abb. A-20 Verortung Maßnahmensteckbriefe Gemeinde Niederkrüchten




Knotenpunkt								
<b>Nr.: 36</b>	<b>K35-NK-1</b>	<b>Errichtung Überleitstelle und Markierung</b>						
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Knotenpunkttyp</b>					
Gemeinde Niederkrüchten	Elmpter Straße	außerorts	Ortseinfahrt ungesichert					
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>					
Kreis Viersen	Kreis Viersen, Gemeinde Niederkrüchten	2.500 K35	50					
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>						
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input checked="" type="checkbox"/> Nebenroute <input type="checkbox"/> Hauptroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsrout		Verkehrssicherheit <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td>1</td></tr></table> Netzlückenschluss <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td>3</td></tr></table> Alltags-Netzbedeutung <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td>2</td></tr></table> Radverkehrsnetz NRW <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td>3</td></tr></table>	1	3	2	3	<b>Gesamtbewertung</b> <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="background-color: yellow;">2</td></tr></table>	2
1								
3								
2								
3								
2								
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>						
		ungesicherte Ortseinfahrt						
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>								
Schaffung einer sicheren Überleitstelle auf die Fahrbahn (z.B. durch Markierungen oder einer Mittelinsel)								
<b>Umsetzungsschritte</b>								
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI								
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>						
<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		5.000-50.000 €						
<b>Finanzierung/Fördermöglichkeiten</b>								
<input checked="" type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah <input type="checkbox"/> Bürgerradwege <input type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Str <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes <input type="checkbox"/> Radwegbau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr) <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit						


Radverkehrsanlage				
<b>Nr.:</b> 37	K35-NK-2	Ausbau der Radverkehrsanlage		
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Von - Bis</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Länge in m</b>
Gemeinde Niederkrüchten	Elmpter Straße K35	Dilborner Straße - Overjetfelder Straße	außerorts	482
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>	
Kreis Viersen	Kreis Viersen, Gemeinde Niederkrüchten	2.500 K35	50	
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>		
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input type="checkbox"/> Hauptroute		<input checked="" type="checkbox"/> Nebenroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsrout		
		Verkehrssicherheit	2	Netzlückenschluss
		Alltags-Netzbedeutung	2	Radverkehrsnetz NRW
		<b>Gesamtbewertung</b>	2	
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>		
		Breite Radverkehrsanlage unzureichend		
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>				
Prüfung Ausbau der Radverkehrsanlage nach ERA-Standard				
<b>Umsetzungsschritte</b>				
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI				
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>		
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input checked="" type="checkbox"/> langfristig		über 100.000 €		
<b>Finanzierung/Fördermöglichkeiten</b>				
<input checked="" type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah <input type="checkbox"/> Bürgerradwege <input type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen <input checked="" type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Stra <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes <input type="checkbox"/> Radwegebau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr) <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit		


Knotenpunkt								
Nr.: 38	K9-NK-1	Beschilderung/Markierung						
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Knotenpunkttyp</b>					
Gemeinde Niederkrüchten	Mönchengladbacher Straße K9/ Boscherhausen K34/ Annastraße	außerorts	Knotenpunkt ohne LSA mit Vorrang Radverkehr					
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>					
Kreis Viersen	Kreis Viersen, Gemeinde Niederkrüchten	6.500 K9/ 1.000 K34/ keine Angaben Annastraße	70					
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>						
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input type="checkbox"/> Nebenroute <input checked="" type="checkbox"/> Hauptroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsrute		Verkehrssicherheit <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">1</td></tr></table> Netzlückenschluss <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">3</td></tr></table> Alltags-Netzbedeutung <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">1</td></tr></table> Radverkehrsnetz NRW <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">1</td></tr></table>	1	3	1	1	Gesamtbewertung <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center; background-color: #90EE90;">1</td></tr></table>	1
1								
3								
1								
1								
1								
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>						
		Gefährliche Querung Fehlende Markierung/ Beschilderung						
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>								
Prüfung Furtmarkierung und Piktogramme sowie Hinweisschilder querende Radfahrer aus beiden Richtungen Prüfung Errichtung LSA								
<b>Umsetzungsschritte</b>								
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI								
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>						
<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		5.000-100.000 €						
<b>Finanzierung/ Fördermöglichkeiten</b>								
<input checked="" type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah <input type="checkbox"/> Bürgerradwege <input type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Stra <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes <input type="checkbox"/> Radwegebau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr) <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit						


Knotenpunkt			
Nr.: 39	K9-NK-2	Errichtung Überleitstelle und Markierung	
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Knotenpunkttyp</b>
Gemeinde Niederkrüchten	Hochstraße K9	außerorts	Ortseinfahrt ungesichert
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>
Kreis Viersen	Kreis Viersen, Gemeinde Niederkrüchten	2.000 K9	50
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>	
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input type="checkbox"/> Nebenroute <input checked="" type="checkbox"/> Hauptroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsrout		Verkehrssicherheit <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span> Netzlückenschluss <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">3</span> Alltags-Netzbedeutung <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span> Radverkehrsnetz NRW <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span>	
		Gesamtbewertung <span style="background-color: #90EE90; border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span>	
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>	
		ungesicherte Ortseinfahrt	
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>			
Schaffung einer sicheren Überleitstelle auf die Fahrbahn (z.B. durch Markierungen oder einer Mittelinsel)			
<b>Umsetzungsschritte</b>			
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI			
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		5.000-50.000 €	
<b>Finanzierung/Fördermöglichkeiten</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah <input type="checkbox"/> Bürgerradwege <input type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Str <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes <input type="checkbox"/> Radwegbau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr) <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit	


Knotenpunkt							
Nr.: 40	K9-NK-3	Errichtung Überleitstelle und Markierung					
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Knotenpunkttyp</b>				
Gemeinde Niederkrüchten	Hochstraße K9	außerorts	Ortseinfahrt ungesichert				
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>				
Kreis Viersen	Kreis Viersen, Gemeinde Niederkrüchten	2.000 K9	50				
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>					
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input type="checkbox"/> Nebenroute <input checked="" type="checkbox"/> Hauptroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsrute		Verkehrssicherheit <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">1</td></tr></table> Netzlückenschluss <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">3</td></tr></table> Alltags-Netzbedeutung <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">1</td></tr></table> Radverkehrsnetz NRW <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">1</td></tr></table>	1	3	1	1	
1							
3							
1							
1							
		Gesamtbewertung <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">1</td></tr></table>	1				
1							
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>					
		ungesicherte Ortseinfahrt					
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>							
Ortseinfahrt wird aktuell von der Gemeinde Niederkrüchten überplant							
<b>Umsetzungsschritte</b>							
3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI							
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>					
<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		keine Angaben					
<b>Finanzierung/Fördermöglichkeiten</b>							
<input checked="" type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah <input type="checkbox"/> Bürgerradwege <input type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Str <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes <input type="checkbox"/> Radwegbau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr) <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit					




Radverkehrsanlage					
Nr.: 41	K9-NK-4	Ausbau der Radverkehrsanlage			
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Von - Bis</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Länge in m</b>	
Gemeinde Niederkrüchten	Hochstraße K9	Ortseinfahrt Niederkrüchten - Gemeindegrenze	außerorts	564	
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>		
Kreis Viersen	Kreis Viersen, Gemeinde Niederkrüchten	2.000 K9	70		
<b>Radwegkategorie</b>		<b>Priorisierung</b>			
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input type="checkbox"/> Nebenroute <input checked="" type="checkbox"/> Hauptroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsrout		Verkehrssicherheit	2	Netzlückenschluss	3
		Alltags-Netzbedeutung	1	Radverkehrsnetz NRW	3
		<b>Gesamtbewertung</b>	2		
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>			
		Breite Radverkehrsanlage unzureichend			
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>					
Prüfung Ausbau der Radverkehrsanlage nach ERA-Standard					
<b>Umsetzungsschritte</b>					
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI					
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>			
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input checked="" type="checkbox"/> langfristig		über 100.000 €			
<b>Finanzierung/Fördermöglichkeiten</b>					
<input checked="" type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah <input type="checkbox"/> Bürgerradwege <input type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen <input checked="" type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Stra <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes <input type="checkbox"/> Radwegebau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr) <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit			


Knotenpunkt								
<b>Nr.: 42</b>	<b>B221-NK-1</b>	<b>Anpassung LSA-Schaltung</b>						
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Knotenpunkttyp</b>					
Gemeinde Niederkrüchten	Aachener Straße B221/ Hochstraße K9	außerorts	Knotenpunkt mit LSA					
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>					
Straßen.NRW	Land NRW, Kreis Viersen, Gemeinde Niederkrüchten	9.500 B221/ 2.500 K9	50					
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>						
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input type="checkbox"/> Nebenroute <input checked="" type="checkbox"/> Hauptroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsrute		Verkehrssicherheit <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">3</td></tr></table> Netzlückenschluss <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">3</td></tr></table> Alltags-Netzbedeutung <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">1</td></tr></table> Radverkehrsnetz NRW <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">1</td></tr></table>	3	3	1	1	Gesamtbewertung <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="background-color: yellow; text-align: center;">2</td></tr></table>	2
3								
3								
1								
1								
2								
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>						
		Bedarfsampel/ Wartezeit LSA						
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>								
LSA synchron mit dem Kfz-Verkehr schalten								
<b>Umsetzungsschritte</b>								
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Kostenermittlung								
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>						
<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		5.000-20.000 €						
<b>Finanzierung/Fördermöglichkeiten</b>								
<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah <input type="checkbox"/> Bürgerradwege <input type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Stra <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes <input type="checkbox"/> Radwegbau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr) <input checked="" type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit						

Knotenpunkt								
<b>Nr.: 43</b>	<b>L126-NK-1</b>	<b>Errichtung Überleitstelle und Markierung</b>						
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Knotenpunkttyp</b>					
Gemeinde Niederkrüchten	Erkelenzer Straße L126/ Pannemühle	außerorts	Ortseinfahrt ungesichert					
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>					
Straßen.NRW	Land NRW, Kreis Viersen, Gemeinde Niederkrüchten	3.500 L126	50					
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>						
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input type="checkbox"/> Nebenroute <input type="checkbox"/> Hauptroute <input checked="" type="checkbox"/> Ergänzungsrute		Verkehrssicherheit <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">1</td></tr></table> Netzlückenschluss <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">3</td></tr></table> Alltags-Netzbedeutung <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">3</td></tr></table> Radverkehrsnetz NRW <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">3</td></tr></table>	1	3	3	3	<b>Gesamtbewertung</b> <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center; background-color: yellow;">2</td></tr></table>	2
1								
3								
3								
3								
2								
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>						
		ungesicherte Ortseinfahrt						
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>								
Schaffung einer sicheren Überleitstelle auf die Fahrbahn (z.B. durch Markierungen oder einer Mittelinsel)								
<b>Umsetzungsschritte</b>								
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI								
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>						
<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		5.000-50.000 €						
<b>Finanzierung/Fördermöglichkeiten</b>								
<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah <input checked="" type="checkbox"/> Bürgerradwege <input type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Str <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes <input checked="" type="checkbox"/> Radwegebau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr) <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit						

Radverkehrsanlage					
<b>Nr.: 44</b>	<b>L126-NK-2</b>	<b>Sanierung Radwegeoberfläche/Ausbau der Radverkehrsanlage</b>			
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Von - Bis</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Länge in m</b>	
Gemeinde Niederkrüchten	Erkelenzer Straße	Ortseinfahrt Niederkrüchten - Erkelenzer Straße L126	außerorts	866	
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>		
Straßen.NRW	Land NRW, Kreis Viersen, Gemeinde Niederkrüchten	3.500 L126	50		
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>			
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input type="checkbox"/> Nebenroute <input type="checkbox"/> Hauptroute <input checked="" type="checkbox"/> Ergänzungsrute		Verkehrssicherheit	1	Netzlückenschluss	3
		Alltags-Netzbedeutung	3	Radverkehrsnetz NRW	3
		<b>Gesamtbewertung</b>	<b>2</b>		
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>			
		mangelhafter Oberflächenbelag Breite Radverkehrsanlage unzureichend			
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>					
Sanierung Oberflächenbelag Prüfung Ausbau der Radverkehrsanlage nach ERA-Standard					
<b>Umsetzungsschritte</b>					
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI					
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>			
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		über 100.000 €			
<b>Finanzierung/Fördermöglichkeiten</b>					
<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah <input type="checkbox"/> Bürgerradwege <input checked="" type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Stra <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes <input type="checkbox"/> Radwegebau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr) <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit			

Radverkehrsanlage				
Nr.: 45	L126-NK-3	Ausbau der Radverkehrsanlage		
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Von - Bis</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Länge in m</b>
Gemeinde Niederkrüchten	Erkelenzer Straße	Kreuzung L371 - Kreisgrenze	außerorts	380
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>	
Straßen.NRW	Land NRW, Kreis Viersen, Gemeinde Niederkrüchten	3.500 L126	50	
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>		
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input type="checkbox"/> Nebenroute <input type="checkbox"/> Hauptroute <input checked="" type="checkbox"/> Ergänzungsrute		Verkehrssicherheit	2	Netzlückenschluss
		Alltags-Netzbedeutung	3	Radverkehrsnetz NRW
		<b>Gesamtbewertung</b>	<b>3</b>	
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>		
		Breite Radverkehrsanlage unzureichend		
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>				
Prüfung Ausbau der Radverkehrsanlage nach ERA-Standard				
<b>Umsetzungsschritte</b>				
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI				
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>		
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		über 100.000 €		
<b>Finanzierung/Fördermöglichkeiten</b>				
<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FÖRI-Nah <input type="checkbox"/> Bürgerradwege <input checked="" type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FÖRI-kom-Stra <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes <input type="checkbox"/> Radwegbau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr) <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit		



Radverkehrsanlage				
Nr.: 46	NR-NK-1	Beschilderung/Markierung		
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Von - Bis</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Länge in m</b>
Gemeinde Niederkrüchten	Roermonder Straße	Grenze Niederlande - Abzweig Parkplatz Tackenbenden	außerorts	3.257
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>	
Gemeinde Niederkrüchten	Gemeinde Niederkrüchten	keine Angabe	50	
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>		
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input type="checkbox"/> Hauptroute		<input checked="" type="checkbox"/> Nebenroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsrout		
		Verkehrssicherheit	1	Netzlückenschluss
		Alltags-Netzbedeutung	1	Radverkehrsnetz NRW
		<b>Gesamtbewertung</b>	2	
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>		
		Netzlücke		
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>				
Einrichtung Fahrradstraße Beschilderung, Markierung und Piktogramme Prüfung bauliche Anpassungen				
<b>Umsetzungsschritte</b>				
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI				
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>		
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		5.000-50.000 €		
<b>Finanzierung/Fördermöglichkeiten</b>				
<input checked="" type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah  <input type="checkbox"/> Bürgerradwege  <input type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen  <input checked="" type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Stra  <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes  <input type="checkbox"/> Radwegbau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr)  <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit		

Radservice			
<b>Nr.: 47</b>	SE-NK-1	<b>Radabstellanlage</b>	
<b>Lage</b>		<b>Ortslage</b>	<b>Baulastträger</b>
Niederkrüchten Bushaltestelle Lindbruch		innerorts	Gemeinde Niederkrüchten
<b>Projektbeteiligte</b>			
Gemeinde Niederkrüchten, Kreis Viersen, VRR			
<b>Abstellanlage</b>		<b>Abstellanlagentyp und Kapazität</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> vorhanden <input type="checkbox"/> nicht vorhanden		Felgenhalter 2 Anlehnbügel 0 Kombiniertes Felgen- und Rahmenhalter Gesamt 2	Sammelkollektivanlage 0 Fahrradbox 0 0 2
<b>Witterungsschutz</b>			
kein Witterungsschutz			
			
<b>Bestandsbeschreibung</b>			
Auf dem gesamten Lindbruchplatz befinden sich lediglich 2 Felgenhalter. Anbindung durch folgende Buslinien: SB 83, SB 88, 011, 012, 013, AVV			
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>			
Beseitigung und Austausch der Felgenhalter durch 2 Anlehnbügel. Prüfung der Errichtung von weiteren Anlehnbügeln (mind. 4 Anlehnbügel). Prüfung der Errichtung von mindestens 3 Fahrradboxen von DeinRadschloss.			
<b>Umsetzungsschritte</b>			
1. Analyse und Bewertung der Infrastrukturausstattung und Standortverfügbarkeit 2. Kostenschätzung und Berechnung 3. ggf. Klärung des Grunderwerbs 4. Beschluss im Rat 5. Umsetzung und Bau			
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		ca. 1.500 € (für 6 Anlehnbügel) ca. 9.000 € (für 3 Fahrradboxen)	
<b>Finanzierung/ Fördermöglichkeiten</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes NRW - FöRi-Nah Zuwendung nach § 12 ÖPNVG NRW - Investitionsmaßnahmen des ÖPNV - gemäß Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR vom 10.12.2008 i. d. F. vom 21.03.2018		<input checked="" type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit	

Gemeinde Schwalmtal

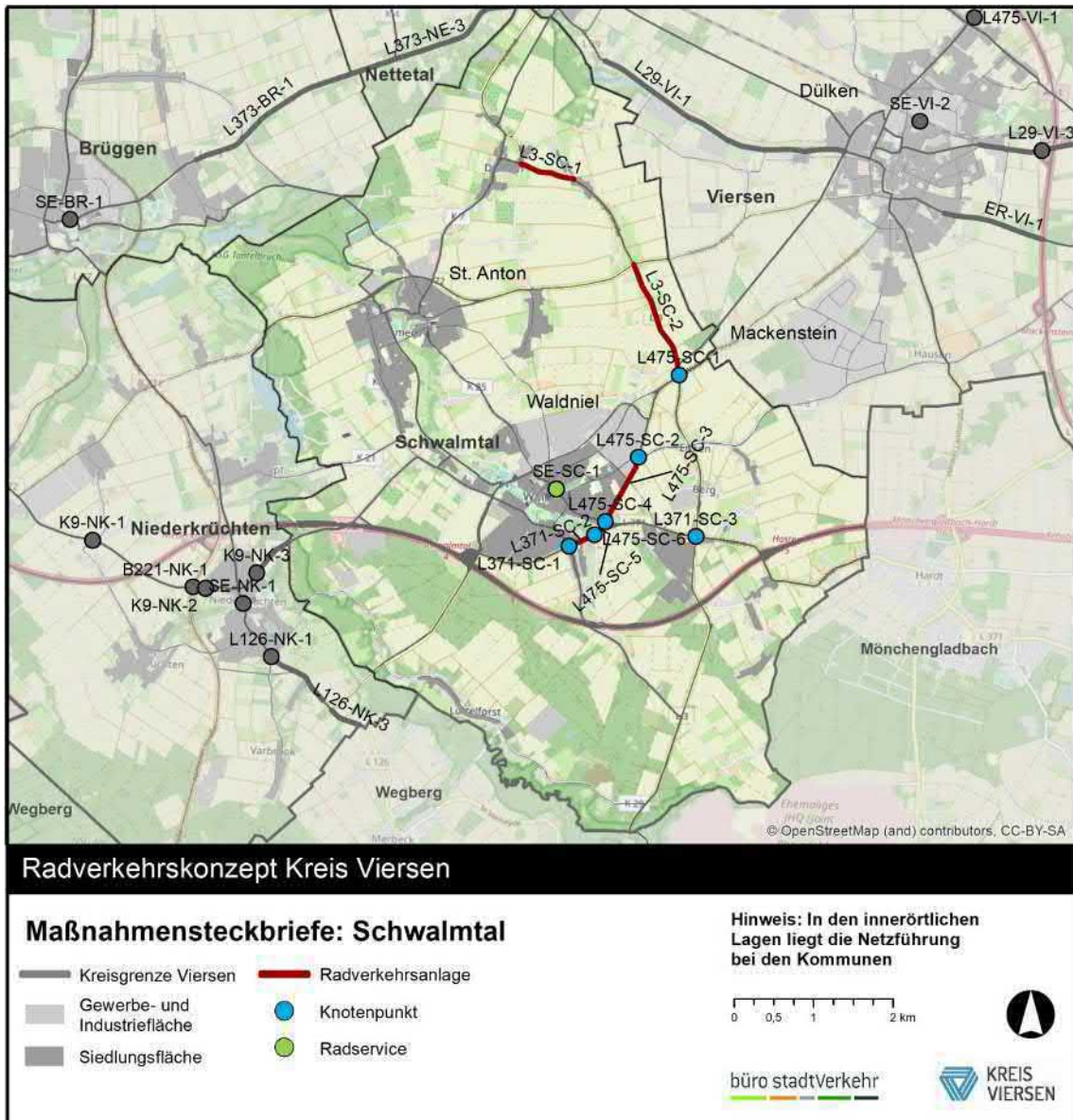





Abb. A-21 Verortung Maßnahmensteckbriefe Gemeinde Schwalmtal


Knotenpunkt			
<b>Nr.: 48</b>	<b>L371-SC-1</b>	<b>Anpassung LSA-Schaltung/Ausbau der Radverkehrsanlage</b>	
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Knotenpunkttyp</b>
Gemeinde Schwalmtal	Gladbacher Straße L371/ Ungerather Straße K9	außerorts	Knotenpunkt mit LSA
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>
Straßen.NRW	Kreis Viersen, Gemeinde Schwalmtal	5.500 Gladbacher Straße L371/ 1.000 Ungerather Straße K9	50
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>	
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute	<input type="checkbox"/> Nebenroute	Verkehrssicherheit	3
<input checked="" type="checkbox"/> Hauptroute	<input type="checkbox"/> Ergänzungsrute	Alltags-Netzbedeutung	1
		Netzlückenschluss	3
		Radverkehrsnetz NRW	3
		<b>Gesamtbewertung</b>	<b>3</b>
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>	
		Bedarfsampel/ Wartezeit LSA Breite Radverkehrsanlage unzureichend Mangelhafter Oberflächenbelag	
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>			
LSA synchron mit dem Kfz-Verkehr schalten Prüfung Ausbau der Radverkehrsanlage nach ERA-Standard			
<b>Umsetzungsschritte</b>			
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Kostenermittlung			
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		5.000-20.000 €	
<b>Finanzierung/ Fördermöglichkeiten</b>			
<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Str	
<input type="checkbox"/> Bürgerradwege		<input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes	
<input checked="" type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen		<input type="checkbox"/> Radwegebau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr)	
<input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit	


Radverkehrsanlage				
Nr.: 49	L371-SC-2	Ausbau der Radverkehrsanlage		
Stadt/Gemeinde	Lage	Von - Bis	Ortslage	Länge in m
Gemeinde Schwalmatal	Gladbacher Straße L371	L475 - K9	außerorts	349
Baulastträger	Projektbeteiligte	DTV (Kfz/24h)	V (km/h)	
Straßen.NRW	Land NRW, Kreis Viersen, Gemeinde Schwalmatal	5.500 L371	70	
Radwegekategorie		Priorisierung		
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input type="checkbox"/> Nebenroute <input checked="" type="checkbox"/> Hauptroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsrout		Verkehrssicherheit	2	Netzlückenschluss
		Alltags-Netzbedeutung	1	Radverkehrsnetz NRW
		Gesamtbewertung	2	
		Bestandsbeschreibung inkl. Mängel		
		Breite Radverkehrsanlage unzureichend		
Maßnahmenbeschreibung				
Prüfung Ausbau der Radverkehrsanlage nach ERA-Standard				
Umsetzungsschritte				
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI				
Umsetzungszeitraum		Kostenschätzung		
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input checked="" type="checkbox"/> langfristig		über 100.000 €		
Finanzierung/Fördermöglichkeiten				
<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah <input type="checkbox"/> Bürgerradwege <input checked="" type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Stra <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes <input type="checkbox"/> Radwegebau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr) <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit		





Knotenpunkt							
Nr.: 50	L371-SC-3	Anpassung LSA-Schaltung					
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Knotenpunkttyp</b>				
Gemeinde Schwalmtal	Steeg L371/ Rickelrather Straße L3	außerorts	Knotenpunkt mit LSA				
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>				
Straßen.NRW	Gemeinde Schwalmtal	8.000 Steeg L371/ 11.000 Steeg L371/ 5.000 Rickelrather Straße L3	50				
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>					
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input type="checkbox"/> Nebenroute <input type="checkbox"/> Hauptroute <input checked="" type="checkbox"/> Ergänzungsrute		Verkehrssicherheit <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">3</td></tr></table> Netzlückenschluss <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">3</td></tr></table>	3	3	Alltags-Netzbedeutung <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">3</td></tr></table> Radverkehrsnetz NRW <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">3</td></tr></table>	3	3
3							
3							
3							
3							
		Gesamtbewertung <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="background-color: yellow; text-align: center;">3</td></tr></table>		3			
3							
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>					
		Bedarfsampel/ Wartezeit LSA					
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>							
LSA synchron mit dem Kfz-Verkehr schalten							
<b>Umsetzungsschritte</b>							
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Kostenermittlung							
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>					
<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		5.000-20.000 €					
<b>Finanzierung/ Fördermöglichkeiten</b>							
<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah <input type="checkbox"/> Bürgerradwege <input type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Stra <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes <input type="checkbox"/> Radwegebau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr) <input checked="" type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit					





Radverkehrsanlage					
Nr.: 51	L3-SC-1	Neubau Radverkehrsanlage			
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Von - Bis</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Länge in m</b>	
Gemeinde Schwalmtal	Renneperstraße L3	K7 - L475	außerorts	705	
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>		
Straßen.NRW	Land NRW, Kreis Viersen, Gemeinde Schwalmtal	1.500 L3	70		
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>			
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input type="checkbox"/> Nebenroute <input type="checkbox"/> Hauptroute <input checked="" type="checkbox"/> Ergänzungsrute		Verkehrssicherheit	1	Netzlückenschluss	1
		Alltags-Netzbedeutung	3	Radverkehrsnetz NRW	3
		<b>Gesamtbewertung</b>	2		
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>			
		Kein Radangebot			
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>					
Errichtung Radverkehrsanlage nach ERA-Standard					
<b>Umsetzungsschritte</b>					
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI					
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>			
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input checked="" type="checkbox"/> langfristig		über 100.000 €			
<b>Finanzierung/Fördermöglichkeiten</b>					
<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah <input checked="" type="checkbox"/> Bürgerradwege <input type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Stra <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes <input checked="" type="checkbox"/> Radwegebau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr) <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit			

Radverkehrsanlage					
<b>Nr.: 52</b>	<b>L3-SC-2</b>	<b>Neubau Radverkehrsanlage/Beschilderung/Markierung</b>			
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Von - Bis</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Länge in m</b>	
Gemeinde Schwalmtal	Renneperstraße L3	L372 - L475	außerorts	1.392	
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>		
Straßen.NRW	Land NRW, Kreis Viersen, Gemeinde Schwalmtal	keine Angaben	70		
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>			
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input type="checkbox"/> Nebenroute <input type="checkbox"/> Hauptroute <input checked="" type="checkbox"/> Ergänzungsroute		Verkehrssicherheit	<b>1</b>	Netzlückenschluss	<b>1</b>
		Alltags-Netzbedeutung	<b>1</b>	Radverkehrsnetz NRW	<b>3</b>
		<b>Gesamtbewertung</b>	<b>1</b>		
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>			
		Kein Radangebot			
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>					
Errichtung Radverkehrsanlage nach ERA-Standard Temporeduzierung aufgrund von Schülerverkehr/ Kindergarten durch Beschilderung					
<b>Umsetzungsschritte</b>					
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI					
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>			
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input checked="" type="checkbox"/> langfristig		über 100.000 €			
<b>Finanzierung/Fördermöglichkeiten</b>					
<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah <input checked="" type="checkbox"/> Bürgerradwege <input type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Stra <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes <input checked="" type="checkbox"/> Radwegebau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr) <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit			


Knotenpunkt			
<b>Nr.: 53</b>	<b>L475-SC-1</b>	<b>Beschilderung/Markierung</b>	
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Knotenpunkttyp</b>
Gemeinde Schwalmtal	Waldnieler Straße L475/ Renneperstraße L3	außerorts	Knotenpunkt ohne LSA ohne Vorrang Radverkehr
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>
Straßen.NRW	Land NRW, Kreis Viersen, Gemeinde Schwalmtal	4.000 L475/ 2.500 L3	50
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>	
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input type="checkbox"/> Nebenroute <input checked="" type="checkbox"/> Hauptroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsrout		Verkehrssicherheit <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span> Netzlückenschluss <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">3</span> Alltags-Netzbedeutung <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span> Radverkehrsnetz NRW <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span>	
		Gesamtbewertung <span style="background-color: #90EE90; border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span>	
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>	
		Gefährliche Querung	
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>			
Prüfung Errichtung einer Querungshilfe (z.B. durch Mittelinsel) L475 vor dem Linksabbieger in die Renneperstraße L3			
<b>Umsetzungsschritte</b>			
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI			
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>	
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		20.000-50.000 €	
<b>Finanzierung/Fördermöglichkeiten</b>			
<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah <input checked="" type="checkbox"/> Bürgerradwege <input type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Stra <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes <input checked="" type="checkbox"/> Radwegebau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr) <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit	


Knotenpunkt			
Nr.: 54	L475-SC-2	Beschilderung/Markierung	
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Knotenpunkttyp</b>
Gemeinde Schwalmtal	Waldnieler Straße L475/ Eickener Straße K8	außerorts	Knotenpunkt ohne LSA ohne Vorrang Radverkehr
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>
Straßen.NRW	Land NRW, Kreis Viersen, Gemeinde Schwalmtal	4.000 Waldnieler Straße L475/ keine Angaben Eickener Straße K8	50
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>	
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input type="checkbox"/> Nebenroute <input checked="" type="checkbox"/> Hauptroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsrute		Verkehrssicherheit	1
		Alltags-Netzbedeutung	1
		Netzlückenschluss	3
		Radverkehrsnetz NRW	3
		<b>Gesamtbewertung</b>	<b>2</b>
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>	
		Gefährliche Querung	
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>			
Prüfung Furtmarkierung und Piktogramme sowie Hinweisschild querende Radfahrer aus beiden Richtungen und Errichtung Signalleuchte Eickener Straße K8 (freier Rechtsabbieger) Alternativ Umbau zum Kreisverkehr prüfen			
<b>Umsetzungsschritte</b>			
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI			
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung (Beschilderung und Markierung)</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		5.000-20.000 €	
<b>Finanzierung/Fördermöglichkeiten</b>			
<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah <input type="checkbox"/> Bürgerradwege <input type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Stra <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes <input type="checkbox"/> Radwegebau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr) <input checked="" type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit	

Radverkehrsanlage				
Nr.: 55	L475-SC-3	Ausbau der Radverkehrsanlage		
Stadt/Gemeinde	Lage	Von - Bis	Ortslage	Länge in m
Gemeinde Schwalmtal	Waldnieler Straße L475	K8 - Gladbacher Straße	außerorts	912
Baulastträger	Projektbeteiligte	DTV (Kfz/24h)	V (km/h)	
Straßen.NRW	Land NRW, Kreis Viersen, Gemeinde Schwalmtal	2.500 L475	70	
Radwegekategorie		Priorisierung		
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input type="checkbox"/> Nebenroute <input checked="" type="checkbox"/> Hauptroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsrout		Verkehrssicherheit	2	Netzlückenschluss
		Alltags-Netzbedeutung	1	Radverkehrsnetz NRW
		Gesamtbewertung	2	
		Bestandsbeschreibung inkl. Mängel		
		Breite Radverkehrsanlage unzureichend		
Maßnahmenbeschreibung				
Prüfung Ausbau der Radverkehrsanlage nach ERA-Standard				
Umsetzungsschritte				
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI				
Umsetzungszeitraum		Kostenschätzung		
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input checked="" type="checkbox"/> langfristig		über 100.000 €		
Finanzierung/Fördermöglichkeiten				
<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah <input type="checkbox"/> Bürgerradwege <input checked="" type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Stra <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes <input type="checkbox"/> Radwegebau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr) <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit		

Knotenpunkt								
Nr.: 56	L475-SC-4	Beschilderung/Markierung						
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Knotenpunkttyp</b>					
Gemeinde Schwalmtal	Gladbacher Straße/ Waldnieler Straße L475	außerorts	Knotenpunkt mit LSA					
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>					
Gemeinde Schwalmtal	Kreis Viersen, Gemeinde Schwalmtal	keine Angaben Gladbacher Straße/ 2.500 Waldnieler Straße L475	50					
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>						
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input type="checkbox"/> Nebenroute <input checked="" type="checkbox"/> Hauptroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsrute		Verkehrssicherheit <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">1</td></tr></table> Netzlückenschluss <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">3</td></tr></table> Alltags-Netzbedeutung <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">1</td></tr></table> Radverkehrsnetz NRW <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">3</td></tr></table>	1	3	1	3	Gesamtbewertung <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="background-color: yellow; text-align: center;">2</td></tr></table>	2
1								
3								
1								
3								
2								
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>						
		Gefährliche Querung						
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>								
Prüfung Errichtung Hinweisschild querende Radfahrer aus beiden Richtungen sowie Errichtung Signalleuchte (für östlichen und westlichen Rechtsabbieger)								
<b>Umsetzungsschritte</b>								
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI								
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>						
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		10.000-40.000 €						
<b>Finanzierung/Fördermöglichkeiten</b>								
<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah  <input type="checkbox"/> Bürgerradwege  <input type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen  <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Stra  <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes  <input type="checkbox"/> Radwegebau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr)  <input checked="" type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit						



Radverkehrsanlage				
Nr.: 57	L475-SC-5	Ausbau der Radverkehrsanlage		
Stadt/Gemeinde	Lage	Von - Bis	Ortslage	Länge in m
Gemeinde Schwalmtal	Waldnieler Straße L475	Gladbacher Straße - L371	außerorts	214
Baulastträger	Projektbeteiligte	DTV (Kfz/24h)	V (km/h)	
Straßen.NRW	Land NRW, Kreis Viersen, Gemeinde Schwalmtal	2.500 L475	70	
Radwegekategorie		Priorisierung		
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input type="checkbox"/> Nebenroute <input checked="" type="checkbox"/> Hauptroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsrute		Verkehrssicherheit	2	Netzlückenschluss
		Alltags-Netzbedeutung	1	Radverkehrsnetz NRW
		Gesamtbewertung	2	
		Bestandsbeschreibung inkl. Mängel		
		Breite Radverkehrsanlage unzureichend		
Maßnahmenbeschreibung				
Prüfung Ausbau der Radverkehrsanlage nach ERA-Standard				
Umsetzungsschritte				
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI				
Umsetzungszeitraum		Kostenschätzung		
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input checked="" type="checkbox"/> langfristig		über 100.000 €		
Finanzierung/Fördermöglichkeiten				
<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah <input type="checkbox"/> Bürgerradwege <input checked="" type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Stra <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes <input type="checkbox"/> Radwegebau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr) <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit		

Knotenpunkt								
<b>Nr.: 58</b>	L475-SC-6	Beschilderung/Markierung						
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Knotenpunkttyp</b>					
Gemeinde Schwalmtal	Waldnieler Straße L475/ Gladbacher Straße L371	außerorts	Überquerungsstellen ohne Anlage					
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>					
Straßen.NRW	Land NRW, Kreis Viersen, Gemeinde Schwalmtal	2.500 Waldnieler Straße L475/ 5.500 Gladbacher Straße L371	70					
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>						
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input type="checkbox"/> Nebenroute <input checked="" type="checkbox"/> Hauptroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsrute		Verkehrssicherheit <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">1</td></tr></table> Netzlückenschluss <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">3</td></tr></table> Alltags-Netzbedeutung <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">1</td></tr></table> Radverkehrsnetz NRW <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">3</td></tr></table>	1	3	1	3	Gesamtbewertung <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center; background-color: yellow;">2</td></tr></table>	2
1								
3								
1								
3								
2								
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>						
		Gefährliche Querung						
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>								
Prüfung Errichtung einer Querungshilfe (z.B. durch Mittelinsel) L475								
<b>Umsetzungsschritte</b>								
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI								
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>						
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		20.000-50.000 €						
<b>Finanzierung/Fördermöglichkeiten</b>								
<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah <input checked="" type="checkbox"/> Bürgerradwege <input type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Stra <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes <input checked="" type="checkbox"/> Radwegebau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr) <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit						

Radservice			
<b>Nr.: 59</b>	SE-SC-1	<b>Radabstellanlage</b>	
<b>Lage</b>		<b>Ortslage</b>	<b>Baulastträger</b>
Waldniel Kirche		innerorts	Gemeinde Schwalmatal
<b>Projektbeteiligte</b>			
Gemeinde Schwalmatal, Kreis Viersen, VRR			
<b>Abstellanlage</b>		<b>Abstellanlagentyp und Kapazität</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> vorhanden		Felgenhalter	18
<input type="checkbox"/> nicht vorhanden		Anlehnbügel	0
		Kombinierter Felgen- und Rahmenhalter	6
		<b>Gesamt</b>	<b>24</b>
		<b>Witterungsschutz</b>	
		kein Witterungsschutz	
			
<b>Bestandsbeschreibung</b>			
<p>Im gesamten Bereich um die Bushaltestelle Waldniel Kirche gibt es 3 Standorte mit insgesamt 18 Felgenhaltern sowie 6 Felgen- und Rahmenhaltern. Die Radabstellanlage vor dem Discounter befindet sich höchstwahrscheinlich in Privatbesitz.</p> <p>Anbindung durch folgende Buslinien: SB 83, SB 88, 013, 074</p>			
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>			
<p>Demontage der Felgenhalter.</p> <p>Prüfung der Errichtung von mindestens 4 Anlehnbügeln an beiden Straßenseiten der Bushaltestellen.</p> <p>Prüfung der Errichtung von mindestens 3 Fahrradboxen von DeinRadschloss.</p> <p>Die Errichtung von Fahrradboxen als DeinRadschloss ist aufgrund der geringen Platzverhältnisse im Bereich der Bushaltestelle Waldniel Kirche zunächst detailliert zu prüfen.</p>			
<b>Umsetzungsschritte</b>			
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Analyse und Bewertung der Infrastrukturausstattung und Standortverfügbarkeit</li> <li>2. Kostenschätzung und Berechnung</li> <li>3. ggf. Klärung des Grunderwerbs</li> <li>4. Beschluss im Rat</li> <li>5. Umsetzung und Bau</li> </ol>			
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		ca. 2.000 € (für 8 Anlehnbügel) ca. 9.000 € (für 3 Fahrradboxen)	
<b>Finanzierung/ Fördermöglichkeiten</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes NRW - FöRi-Nah Zuwendung nach § 12 ÖPNVG NRW - Investitionsmaßnahmen des <input checked="" type="checkbox"/> ÖPNV - gemäß Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR vom 10.12.2008 i. d. F. vom 21.03.2018		<input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit	

Stadt Tönisvorst

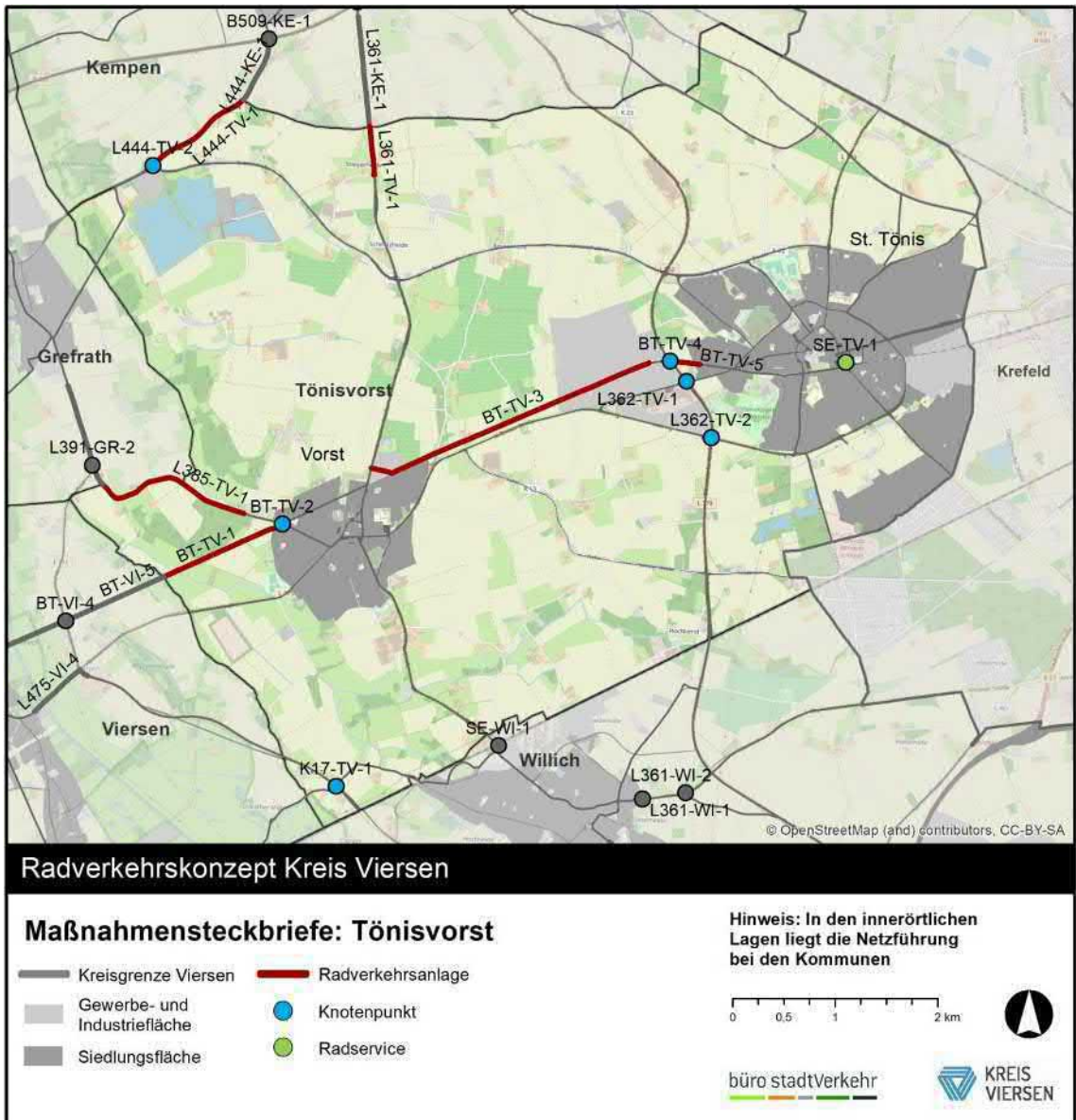





Abb. A-22 Verortung Maßnahmensteckbriefe Stadt Tönisvorst


Radverkehrsanlage					
Nr.: 60	BT-TV-1	Sanierung Radwegeoberfläche			
Stadt/Gemeinde	Lage	Von - Bis	Ortslage	Länge in m	
Stadt Tönisvorst	Schlufftrasse	Stadtgrenze - L385	außerorts	1.275	
Baulastträger	Projektbeteiligte	DTV (Kfz/24h)	V (km/h)		
Stadt Tönisvorst	Stadt Tönisvorst, Kreis Viersen	0	0		
Radwegekategorie		Priorisierung			
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input type="checkbox"/> Nebenroute <input checked="" type="checkbox"/> Hauptroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsrout		Verkehrssicherheit	2	Netzlückenschluss	3
		Alltags-Netzbedeutung	1	Radverkehrsnetz NRW	1
		Gesamtbewertung	2		
		Bestandsbeschreibung inkl. Mängel			
		mangelhafter Oberflächenbelag			
Maßnahmenbeschreibung					
Sanierung Oberflächenbelag					
Umsetzungsschritte					
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI					
Umsetzungszeitraum		Kostenschätzung			
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		50.000-100.000 €			
Finanzierung/Fördermöglichkeiten					
<input checked="" type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah  <input type="checkbox"/> Bürgerradwege  <input type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen  <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Stra  <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes  <input type="checkbox"/> Radwegebau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr)  <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit			





Knotenpunkt			
Nr.: 61	BT-TV-2	Beschilderung/Markierung/Rückbau Umlaufgitter	
Stadt/Gemeinde	Lage	Ortslage	Knotenpunkttyp
Stadt Tönisvorst	Schlufftrasse/ Oedter Straße L385	außerorts	Überquerungsstellen ohne Anlage
Baulastträger	Projektbeteiligte	DTV (Kfz/24h)	V (km/h)
Straßen.NRW	Stadt Tönisvorst, Kreis Viersen	2.000 L385	50
Radwegekategorie		Priorisierung	
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input type="checkbox"/> Nebenroute <input checked="" type="checkbox"/> Hauptroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsrute		Verkehrssicherheit <b>1</b> Netzlückenschluss <b>3</b> Alltags-Netzbedeutung <b>1</b> Radverkehrsnetz NRW <b>1</b> Gesamtbewertung <b>1</b>	
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b> Keine Vorfahrt für Radfahrer Umlaufgitter am Knotenpunkt	
<b>Maßnahmenbeschreibung</b> Anpassung der Abstände zwischen den Umlaufgittern auf mind. 1,50 m Vorfahrt für Radfahrer sollte geprüft werden Prüfung Rückbau Umlaufgitter sowie Errichtung Sperrpfosten und Markierung Prüfung Furtmarkierung und Beschilderung (Zeichen 101/ 1000-32 StVO)			
<b>Umsetzungsschritte</b> 1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger und Abstimmung mit Straßen.NRW 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI			
<b>Umsetzungszeitraum</b> <input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		<b>Kostenschätzung</b> bis 5.000 €	
<b>Finanzierung/ Fördermöglichkeiten</b>			
<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah <input type="checkbox"/> Bürgerradwege <input type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Str <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes <input type="checkbox"/> Radwegbau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr) <input checked="" type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit	





Radverkehrsanlage				
Nr.: 62	BT-TV-3	Sanierung Radwegeoberfläche		
Stadt/Gemeinde	Lage	Von - Bis	Ortslage	Länge in m
Stadt Tönisvorst	Schlufftrasse	L361 - Tackweg	außerorts	2.965
Baulastträger	Projektbeteiligte		DTV (Kfz/24h)	V (km/h)
Stadt Tönisvorst	Stadt Tönisvorst, Kreis Viersen		0	0
Radwegekategorie		Priorisierung		
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input type="checkbox"/> Nebenroute <input checked="" type="checkbox"/> Hauptroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsrout		Verkehrssicherheit	1	Netzlückenschluss
		Alltags-Netzbedeutung	1	Radverkehrsnetz NRW
		Gesamtbewertung	1	
		Bestandsbeschreibung inkl. Mängel		
		mangelhafter Oberflächenbelag		
Maßnahmenbeschreibung				
Sanierung Oberflächenbelag				
Umsetzungsschritte				
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI				
Umsetzungszeitraum		Kostenschätzung		
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		über 100.000 €		
Finanzierung/ Fördermöglichkeiten				
<input checked="" type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah  <input type="checkbox"/> Bürgerradwege  <input type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen  <input checked="" type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Stra  <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes  <input type="checkbox"/> Radwegbau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr)  <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit		

Knotenpunkt								
<b>Nr.: 63</b>	<b>BT-TV-4</b>	<b>Rückbau Umlaufgitter/Errichtung Querungshilfe</b>						
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Knotenpunkttyp</b>					
Stadt Tönisvorst	Schlufftrasse/ Düsseldorf Straße L362	außerorts	Überquerungsstellen ohne Anlage					
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>					
Straßen.NRW	Land NRW, Kreis Viersen, Stadt Tönisvorst	15.000 L362	70					
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>						
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input type="checkbox"/> Nebenroute <input checked="" type="checkbox"/> Hauptroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsrute		Verkehrssicherheit <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td>1</td></tr></table> Netzlückenschluss <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td>1</td></tr></table> Alltags-Netzbedeutung <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td>1</td></tr></table> Radverkehrsnetz NRW <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td>1</td></tr></table> Gesamtbewertung <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td>1</td></tr></table>		1	1	1	1	1
1								
1								
1								
1								
1								
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>						
		Umlaufgitter am Knotenpunkt Fehlende Querungshilfe						
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>								
Anpassung der Abstände zwischen den Umlaufgittern auf mind. 1,50 m Prüfung Rückbau Umlaufgitter sowie Errichtung Sperrpfosten und Markierung Prüfung Errichtung einer Querungshilfe (z.B. durch Mittelinsel) bei Lückenschluss								
<b>Umsetzungsschritte</b>								
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI								
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>						
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		5.000-20.000 €						
<b>Finanzierung/Fördermöglichkeiten</b>								
<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah <input checked="" type="checkbox"/> Bürgerradwege <input type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Str <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes <input checked="" type="checkbox"/> Radwegebau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr) <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit						


Radverkehrsanlage				
Nr.: 64	BT-TV-5	Netzlückenschluss		
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Von - Bis</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Länge in m</b>
Stadt Tönisvorst	Radtrasse	L362 - Verbindungsstraße	außerorts	290
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>		<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>
Stadt Tönisvorst	Stadt Tönisvorst, Kreis Viersen		0	0
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>		
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input type="checkbox"/> Nebenroute <input checked="" type="checkbox"/> Hauptroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsrute		Verkehrssicherheit	3	Netzlückenschluss
		Alltags-Netzbedeutung	1	Radverkehrsnetz NRW
		<b>Gesamtbewertung</b>	2	
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>		
		Netzlücke		
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>				
Lückenschluss durch Neubau einer Radverkehrsanlage				
<b>Umsetzungsschritte</b>				
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI				
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>		
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input checked="" type="checkbox"/> langfristig		über 100.000 €		
<b>Finanzierung/Fördermöglichkeiten</b>				
<input checked="" type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah  <input type="checkbox"/> Bürgerradwege  <input type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen  <input checked="" type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Stra  <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes  <input type="checkbox"/> Radwegebau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr)  <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit		


Knotenpunkt						
Nr.: 65	K17-TV-1	Errichtung Querungshilfe				
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Knotenpunkttyp</b>			
Stadt Tönisvorst	Clörather/ Anrather Straße K17	außerorts	Überquerungsstellen ohne Anlage			
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>			
Kreis Viersen	Kreis Viersen, Stadt Tönisvorst	keine Angabe/ 5.000 K17	70			
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>				
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input checked="" type="checkbox"/> Nebenroute <input type="checkbox"/> Hauptroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsrute		Verkehrssicherheit <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td>1</td></tr></table> Netzlückenschluss <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td>3</td></tr></table> Alltags-Netzbedeutung <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td>2</td></tr></table> Radverkehrsnetz NRW <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td>1</td></tr></table>	1	3	2	1
1						
3						
2						
1						
		Gesamtbewertung <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td>2</td></tr></table>		2		
2						
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>				
		Ungesicherte Überquerungsstelle				
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>						
Prüfung Errichtung einer Querungshilfe (z.B. durch Mittelinsel)						
<b>Umsetzungsschritte</b>						
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI						
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>				
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input checked="" type="checkbox"/> langfristig		20.000-50.000 €				
<b>Finanzierung/ Fördermöglichkeiten</b>						
<input checked="" type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah  <input type="checkbox"/> Bürgerradwege  <input type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen  <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Stra  <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes  <input type="checkbox"/> Radwegebau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr)  <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit				


Radverkehrsanlage					
Nr.: 66	L361-TV-1	Beschilderung/Markierung			
Stadt/Gemeinde	Lage	Von - Bis	Ortslage	Länge in m	
Stadt Tönisvorst	Schmitzheide	Stadtgrenze - Stiegerheide	außerorts	484	
Baulastträger	Projektbeteiligte	DTV (Kfz/24h)	V (km/h)		
Straßen.NRW	Land NRW, Kreis Viersen, Stadt Tönisvorst	5.500 L361	100		
Radwegekategorie		Priorisierung			
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input checked="" type="checkbox"/> Nebenroute <input type="checkbox"/> Hauptroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsrout		Verkehrssicherheit	1	Netzlückenschluss	3
		Alltags-Netzbedeutung	2	Radverkehrsnetz NRW	1
		Gesamtbewertung	2		
		Bestandsbeschreibung inkl. Mängel			
		Überhöhte Geschwindigkeit (Anmerkung aus der INKA Online-Beteiligung)			
Maßnahmenbeschreibung					
Geschwindigkeitsreduzierung im Streckenabschnitt auf 70 km/h, an den Querungen Reduktion auf 50 km/h durch Beschilderung					
Umsetzungsschritte					
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI					
Umsetzungszeitraum		Kostenschätzung			
<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		bis 5.000 €			
Finanzierung/Fördermöglichkeiten					
<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah <input type="checkbox"/> Bürgerradwege <input type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Stra <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes <input type="checkbox"/> Radwegebau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr) <input checked="" type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit			


Knotenpunkt						
<b>Nr.: 67</b>	<b>L362-TV-1</b>	<b>Beschilderung/Markierung</b>				
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Knotenpunkttyp</b>			
Stadt Tönisvorst	Düsseldorfer Straße L362/ Vorster Straße	außerorts	Knotenpunkt mit LSA			
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>			
Straßen.NRW	Land NRW, Kreis Viersen, Stadt Tönisvorst	15.000 L362/ keine Angaben	50			
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>				
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input type="checkbox"/> Nebenroute <input checked="" type="checkbox"/> Hauptroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsrute		Verkehrssicherheit <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td>1</td></tr></table> Netzlückenschluss <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td>3</td></tr></table> Alltags-Netzbedeutung <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td>1</td></tr></table> Radverkehrsnetz NRW <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td>1</td></tr></table>	1	3	1	1
1						
3						
1						
1						
		Gesamtbewertung <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td>1</td></tr></table>		1		
1						
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>				
		Gefährliche Querung				
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>						
Prüfung Errichtung Hinweisschild querende Radfahrer aus beiden Richtungen sowie Errichtung Signalleuchte (freier Rechtsabbieger)						
<b>Umsetzungsschritte</b>						
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI						
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>				
<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		20.000-50.000 €				
<b>Finanzierung/Fördermöglichkeiten</b>						
<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah <input type="checkbox"/> Bürgerradwege <input type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Stra <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes <input type="checkbox"/> Radwegebau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr) <input checked="" type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit				





Knotenpunkt			
<b>Nr.: 68</b>	<b>L362-TV-2</b>	<b>Anpassung LSA-Schaltung/Beschilderung</b>	
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Knotenpunkttyp</b>
Stadt Tönisvorst	Düsseldorfer Straße L362/ Südring L475/ Südring L379	außerorts	Knotenpunkt mit LSA
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>
Straßen.NRW	Land NRW, Kreis Viersen, Stadt Tönisvorst	15.000 L362/ 5.000 L475/ 10.500 L379	50
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>	
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input type="checkbox"/> Nebenroute <input checked="" type="checkbox"/> Hauptroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsrute		Verkehrssicherheit <b>3</b> Netzlückenschluss <b>3</b> Alltags-Netzbedeutung <b>1</b> Radverkehrsnetz NRW <b>3</b> <b>Gesamtbewertung</b> <b>3</b>	
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>	
		Wartezeit LSA	
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>			
LSA synchron mit dem Kfz-Verkehr schalten Prüfung Errichtung Hinweisschild querende Radfahrer aus beiden Richtungen sowie Errichtung Signalleuchte (freier Rechtsabbieger)			
<b>Umsetzungsschritte</b>			
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Kostenermittlung			
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		20.000-50.000 €	
<b>Finanzierung/Fördermöglichkeiten</b>			
<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah <input type="checkbox"/> Bürgerradwege <input type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Str <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes <input type="checkbox"/> Radwegbau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr) <input checked="" type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit	

Radverkehrsanlage					
Nr.: 69	L385-TV-1	Neubau Radverkehrsanlage			
Stadt/Gemeinde	Lage	Von - Bis	Ortslage	Länge in m	
Stadt Tönisvorst	Oedter Straße	L391 - Ortseinfahrt Vorst	außerorts	1.575	
Baulastträger	Projektbeteiligte	DTV (Kfz/24h)	V (km/h)		
Straßen.NRW	Land NRW, Kreis Viersen, Stadt Tönisvorst	2.000 L385	70		
Radwegekategorie		Priorisierung			
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input type="checkbox"/> Nebenroute <input type="checkbox"/> Hauptroute <input checked="" type="checkbox"/> Ergänzungsrute		Verkehrssicherheit	1	Netzlückenschluss	3
		Alltags-Netzbedeutung	3	Radverkehrsnetz NRW	3
		Gesamtbewertung	2		
		Bestandsbeschreibung inkl. Mängel			
		Kein Radangebot			
Maßnahmenbeschreibung					
Errichtung Radverkehrsanlage nach ERA-Standard					
Umsetzungsschritte					
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI					
Umsetzungszeitraum		Kostenschätzung			
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input checked="" type="checkbox"/> langfristig		über 100.000 €			
Finanzierung/Fördermöglichkeiten					
<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah <input checked="" type="checkbox"/> Bürgerradwege <input type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Stra <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes <input checked="" type="checkbox"/> Radwegebau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr) <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit			

Radverkehrsanlage				
<b>Nr.: 70</b>	L444-TV-1	Sanierung Radwegeoberfläche		
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Von - Bis</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Länge in m</b>
Stadt Tönisvorst	Oedter Straße	Zur Alten Schmiede - K22	außerorts	1.102
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>	
Straßen.NRW	Land NRW, Kreis Viersen, Stadt Tönisvorst	4.500 L444	70	
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>		
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input checked="" type="checkbox"/> Nebenroute <input type="checkbox"/> Hauptroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsrout		Verkehrssicherheit	1	Netzlückenschluss
		Alltags-Netzbedeutung	2	Radverkehrsnetz NRW
		<b>Gesamtbewertung</b>	2	
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>		
		mangelhafter Oberflächenbelag		
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>				
Sanierung Oberflächenbelag				
<b>Umsetzungsschritte</b>				
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI				
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>		
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		50.000-100.000 €		
<b>Finanzierung/Fördermöglichkeiten</b>				
<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah  <input type="checkbox"/> Bürgerradwege  <input type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen  <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Stra  <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes  <input checked="" type="checkbox"/> Radwegebau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr)  <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit		

Knotenpunkt					
Nr.: 71	L444-TV-2	Errichtung LSA/Beschilderung			
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Knotenpunkttyp</b>		
Stadt Tönisvorst	Graverdyk L444/ Oedter Straße L444/ Butzenstraße K22	außerorts	Knotenpunkt ohne LSA ohne Vorrang Radverkehr		
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>		
Straßen.NRW	Land NRW, Kreis Viersen, Stadt Tönisvorst	6.000 Graverdyk L444/ 4.500 Oedter Straße L444/ 2.500 Butzenstraße K22	70		
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>			
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input checked="" type="checkbox"/> Nebenroute <input type="checkbox"/> Hauptroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsrute		Verkehrssicherheit <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">1</td></tr></table>	1	Netzlückenschluss <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">3</td></tr></table>	3
1					
3					
		Alltags-Netzbedeutung <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">2</td></tr></table>	2	Radverkehrsnetz NRW <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">1</td></tr></table>	1
2					
1					
		<b>Gesamtbewertung</b> <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center; background-color: yellow;">2</td></tr></table>		2	
2					
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>			
		Gefährliche Querung			
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>					
Prüfung Errichtung LSA-FGÜ Graverdyk L444 Prüfung Errichtung Hinweisschild querende Radfahrer aus beiden Richtungen sowie Errichtung Signalleuchte (freier Rechtsabbieger)					
<b>Umsetzungsschritte</b>					
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI					
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>			
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		über 100.000 €			
<b>Finanzierung/Fördermöglichkeiten</b>					
<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah  <input type="checkbox"/> Bürgerradwege  <input type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen  <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Str  <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes  <input type="checkbox"/> Radwegbau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr)  <input checked="" type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit			

Radservice			
<b>Nr.: 72</b>	SE-TV-1	<b>Radabstellanlage</b>	
<b>Lage</b>		<b>Ortslage</b>	<b>Baulastträger</b>
Tönisvorst Haltestelle Wilhelmplatz		innerorts	Stadt Tönisvorst, SWK
<b>Projektbeteiligte</b>			
Stadt Tönisvorst, Kreis Viersen, SWK, VRR			
<b>Abstellanlage</b>		<b>Abstellanlagentyp und Kapazität</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> vorhanden		Felgenhalter	0
<input type="checkbox"/> nicht vorhanden		Anlehnbügel	0
		Kombinierter Felgenhalter und Rahmenhalter	0
		<b>Gesamt</b>	<b>198</b>
<b>Witterungsschutz</b>			
Überdachung der Anlehnbügel			
			
<b>Bestandsbeschreibung</b>			
Große Sammelabstellanlage mit überdachten Anlehnbügeln vorhanden, die sehr viel Fläche einnimmt. Insgesamt ist die Anlage in einem schlechten Reinigungszustand.			
Anbindung durch folgende Bahn-/Buslinien: S 041, 062, 064, 068			
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>			
Prüfung der Errichtung von 20 DeinRadschloss Fahrradboxen oder Prüfung der Installation einer abschließbaren Sammelabstellanlage von DeinRadschloss mit mind. 20 Radabstellanlagen, um mehr Fläche an der Haltestelle einzusparen.			
Regelmäßige Reinigung der Radabstellanlagen erforderlich.			
<b>Umsetzungsschritte</b>			
1. Analyse und Bewertung der Infrastrukturausstattung, derzeitige Auslastung und Standortverfügbarkeit			
2. Kostenschätzung und Berechnung			
3. ggf. Klärung des Grunderwerbs			
4. Beschluss im Rat			
5. Umsetzung und Bau			
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>	
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		ca. 60.000 € (für 20 Fahrradboxen) ca. 2.500 € (für Prüfung Sammelabstellanlage)	
<b>Finanzierung/ Fördermöglichkeiten</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes NRW - FÖRi-Nah Zuwendung nach § 12 ÖPNVG NRW - Investitionsmaßnahmen <input checked="" type="checkbox"/> des ÖPNV - gemäß Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR vom 10.12.2008 i. d. F. vom 21.03.2018		<input checked="" type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit	



Stadt Viersen

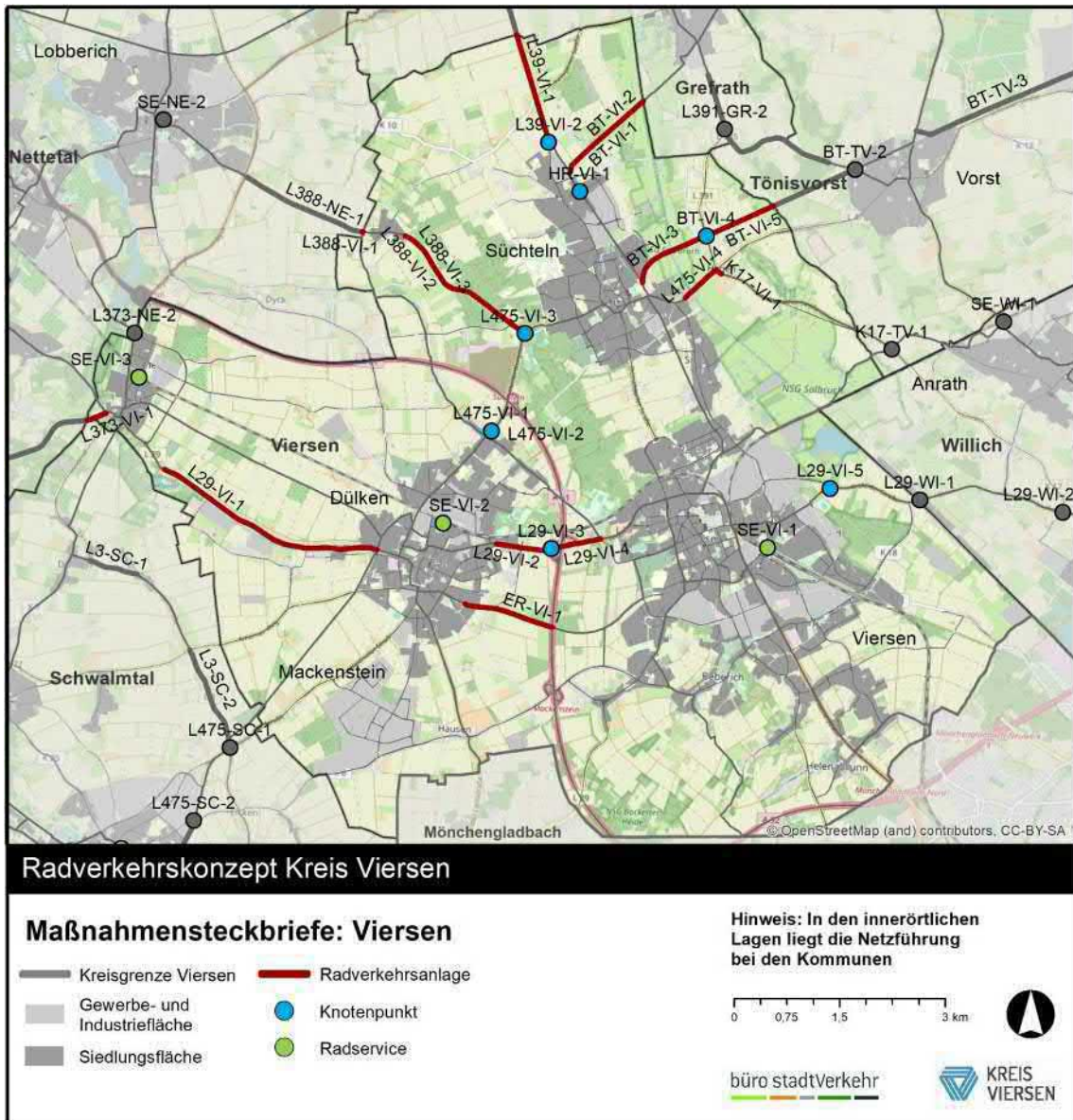






Abb. A-23 Verortung Maßnahmensteckbriefe Stadt Viersen





Radverkehrsanlage					
<b>Nr.:</b> 73	BT-VI-1	Netzlückenschluss			
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Von - Bis</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Länge in m</b>	
Stadt Viersen	Radtrasse	Radtrasse - Tuppenend	außerorts	491	
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>		
Stadt Viersen	Kreis Viersen, Stadt Viersen	0	0		
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>			
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input checked="" type="checkbox"/> Nebenroute <input type="checkbox"/> Hauptroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsrout		Verkehrssicherheit	3	Netzlückenschluss	1
		Alltags-Netzbedeutung	2	Radverkehrsnetz NRW	3
		<b>Gesamtbewertung</b>	2		
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>			
		Netzlücke			
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>					
Lückenschluss durch Neubau Radverkehrsanlage Alternativ zum Neubau ist eine Teilführung über die Bruchstraße/ Oedter Straße zu prüfen					
<b>Umsetzungsschritte</b>					
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI					
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>			
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input checked="" type="checkbox"/> langfristig		über 100.000 €			
<b>Finanzierung/ Fördermöglichkeiten</b>					
<input checked="" type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah  <input type="checkbox"/> Bürgerradwege  <input type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen  <input checked="" type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Stra  <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes  <input type="checkbox"/> Radwegebau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr)  <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit			

Radverkehrsanlage				
<b>Nr.:</b> 74	BT-VI-2	Sanierung Radwegeoberfläche		
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Von - Bis</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Länge in m</b>
Stadt Viersen	An der Kleinbahn	Tuppenend - Stadtgrenze	außerorts	986
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>	
Stadt Viersen	Kreis Viersen, Stadt Viersen	0	0	
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>		
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input type="checkbox"/> Hauptroute		<input checked="" type="checkbox"/> Nebenroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsrute		
		Verkehrssicherheit	2	Netzlückenschluss
		Alltags-Netzbedeutung	2	Radverkehrsnetz NRW
		<b>Gesamtbewertung</b>	2	
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>		
		mangelhafter Oberflächenbelag		
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>				
Sanierung Oberflächenbelag Alternativ zur Sanierung ist eine Teilführung über die Bruchstraße/ Oedter Straße zu prüfen				
<b>Umsetzungsschritte</b>				
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI				
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>		
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		50.000-100.000 €		
<b>Finanzierung/ Fördermöglichkeiten</b>				
<input checked="" type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah  <input type="checkbox"/> Bürgerradwege  <input type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen  <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Stra  <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes  <input type="checkbox"/> Radwegebau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr)  <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit		


Radverkehrsanlage					
Nr.: 75	BT-VI-3	Sanierung Radwegeoberfläche			
Stadt/Gemeinde	Lage	Von - Bis	Ortslage	Länge in m	
Stadt Viersen	Schlufftrasse	Andreasstraße - L391	außerorts	1.204	
Baulastträger	Projektbeteiligte	DTV (Kfz/24h)	V (km/h)		
Stadt Viersen	Kreis Viersen, Stadt Viersen	0	0		
Radwegekategorie		Priorisierung			
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input type="checkbox"/> Nebenroute <input checked="" type="checkbox"/> Hauptroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsrute		Verkehrssicherheit	2	Netzlückenschluss	3
		Alltags-Netzbedeutung	1	Radverkehrsnetz NRW	1
		Gesamtbewertung	2		
		Bestandsbeschreibung inkl. Mängel			
		mangelhafter Oberflächenbelag			
Maßnahmenbeschreibung					
Sanierung Oberflächenbelag					
Umsetzungsschritte					
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI					
Umsetzungszeitraum		Kostenschätzung			
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		über 100.000 €			
Finanzierung/ Fördermöglichkeiten					
<input checked="" type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah  <input type="checkbox"/> Bürgerradwege  <input type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen  <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Stra  <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes  <input type="checkbox"/> Radwegebau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr)  <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit			


Knotenpunkt			
Nr.: 76	BT-VI-4	Beschilderung/Markierung/Rückbau Umlaufgitter	
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Knotenpunkttyp</b>
Stadt Viersen	Schlufftrasse/ Mülhauserstraße L391	außerorts	Überquerungsstellen ohne Anlage
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>
Stadt Viersen	Kreis Viersen, Stadt Viersen	0 Schlufftrasse/ 4.500 L391	70
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>	
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input type="checkbox"/> Nebenroute <input checked="" type="checkbox"/> Hauptroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsrute		Verkehrssicherheit <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span> Netzlückenschluss <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">3</span> Alltags-Netzbedeutung <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span> Radverkehrsnetz NRW <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span>	
		Gesamtbewertung <span style="background-color: #90EE90; border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span>	
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>	
		Keine Vorfahrt für Radfahrer Umlaufgitter am Knotenpunkt	
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>			
Vorfahrt für Radfahrer sollte geprüft werden Prüfung Rückbau Umlaufgitter sowie Errichtung Sperrpfosten und Markierung Prüfung Furtmarkierung und Beschilderung (Zeichen 101/ 1000-32-StVO)			
<b>Umsetzungsschritte</b>			
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger und Abstimmung mit Straßen.NRW 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI			
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		bis 5.000 €	
<b>Finanzierung/ Fördermöglichkeiten</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah  <input type="checkbox"/> Bürgerradwege  <input type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen  <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Str  <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes  <input type="checkbox"/> Radwegebau an bestehenden Landesstraßen (UA IIR)  <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit	


Radverkehrsanlage					
Nr.: 77	BT-VI-5	Sanierung Radwegeoberfläche			
Stadt/Gemeinde	Lage	Von - Bis	Ortslage	Länge in m	
Stadt Viersen	Schlufftrasse	L391 - Stadtgrenze	außerorts	1.047	
Baulastträger	Projektbeteiligte	DTV (Kfz/24h)	V (km/h)		
Stadt Viersen	Kreis Viersen, Stadt Viersen	0	0		
Radwegekategorie		Priorisierung			
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input type="checkbox"/> Nebenroute <input checked="" type="checkbox"/> Hauptroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsrout		Verkehrssicherheit	2	Netzlückenschluss	3
		Alltags-Netzbedeutung	1	Radverkehrsnetz NRW	1
		Gesamtbewertung	2		
		Bestandsbeschreibung inkl. Mängel			
		mangelhafter Oberflächenbelag			
Maßnahmenbeschreibung					
Sanierung Oberflächenbelag					
Umsetzungsschritte					
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI					
Umsetzungszeitraum		Kostenschätzung			
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		über 100.000 €			
Finanzierung/Fördermöglichkeiten					
<input checked="" type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah  <input type="checkbox"/> Bürgerradwege  <input type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen  <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Stra  <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes  <input type="checkbox"/> Radwegebau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr)  <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit			


Radverkehrsanlage					
<b>Nr.:</b> 78	ER-VI-1	Sanierung Radwegeoberfläche			
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Von - Bis</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Länge in m</b>	
Stadt Viersen	Feldweg/Wirtschaftsweg	Ortseingang Dülken - A61	außerorts	1.292	
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>		
Stadt Viersen	Stadt Viersen	keine Angaben	keine Angaben		
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>			
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input type="checkbox"/> Nebenroute <input type="checkbox"/> Hauptroute <input checked="" type="checkbox"/> Ergänzungsrute		Verkehrssicherheit	2	Netzlückenschluss	3
		Alltags-Netzbedeutung	3	Radverkehrsnetz NRW	1
		<b>Gesamtbewertung</b>	2		
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>			
		mangelhafter Oberflächenbelag			
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>					
Sanierung Oberflächenbelag Prüfung einer Asphaltierung des Weges und Errichtung von Sperrpfosten, um ordnungswidriges Befahren durch Kfz zu unterbinden					
<b>Umsetzungsschritte</b>					
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI					
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>			
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		über 100.000 €			
<b>Finanzierung/Fördermöglichkeiten</b>					
<input checked="" type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah  <input type="checkbox"/> Bürgerradwege  <input type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen  <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Stra  <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes  <input type="checkbox"/> Radwegebau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr)  <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit			





Knotenpunkt							
Nr.: 79	HR-VI-1	Errichtung Querungshilfe					
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Knotenpunkttyp</b>				
Stadt Viersen	Andreasstraße/ Oedter Straße	außerorts	Knotenpunkt ohne LSA ohne Vorrang Radverkehr				
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>				
Stadt Viersen	Stadt Viersen	keine Angaben	keine Angaben				
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>					
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input type="checkbox"/> Nebenroute <input checked="" type="checkbox"/> Hauptroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsrute		Verkehrssicherheit <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">1</td></tr></table> Netzlückenschluss <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">3</td></tr></table>	1	3	Alltags-Netzbedeutung <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">1</td></tr></table> Radverkehrsnetz NRW <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">3</td></tr></table>	1	3
1							
3							
1							
3							
		Gesamtbewertung <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">2</td></tr></table>		2			
2							
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>					
		Ungesicherte Überquerungsstelle					
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>							
Prüfung Errichtung einer Querungshilfe (z.B. durch Markierungen oder Mittelinsel)							
<b>Umsetzungsschritte</b>							
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI							
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>					
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		20.000-50.000 €					
<b>Finanzierung/Fördermöglichkeiten</b>							
<input checked="" type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah <input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Str <input type="checkbox"/> Bürgerradwege <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes <input type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen <input type="checkbox"/> Radwegebau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr) <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit							

Radverkehrsanlage				
<b>Nr.: 80</b>	K17-VI-1	Änderung Radwegeführung		
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Von - Bis</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Länge in m</b>
Stadt Viersen	Anrather Straße K17	L391 - Anrather Straße	außerorts	99
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>	
Kreis Viersen	Kreis Viersen, Stadt Viersen	5.000 K17	70	
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>		
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input checked="" type="checkbox"/> Nebenroute <input type="checkbox"/> Hauptroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsrute		Verkehrssicherheit	2	Netzlückenschluss
		Alltags-Netzbedeutung	2	Radverkehrsnetz NRW
		<b>Gesamtbewertung</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>		
		Verschwenkung Radweg		
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>				
Prüfung Begradigung Radweg				
<b>Umsetzungsschritte</b>				
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI				
<b>Umsetzungszeitraum</b>			<b>Kostenschätzung</b>	
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input checked="" type="checkbox"/> langfristig			50.000-100.000 €	
<b>Finanzierung/ Fördermöglichkeiten</b>				
<input checked="" type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah  <input type="checkbox"/> Bürgerradwege  <input type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen  <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Stra  <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes  <input type="checkbox"/> Radwegebau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr)  <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit		


Radverkehrsanlage					
<b>Nr.:</b> 81	L29-VI-1	Sanierung Radwegeoberfläche			
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Von - Bis</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Länge in m</b>	
Stadt Viersen	Nettetalter Straße L29	L373 - L475	innerorts	3.347	
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>		
Straßen.NRW	Land NRW, Kreis Viersen, Stadt Viersen	6.500 L29	50		
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>			
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input type="checkbox"/> Nebenroute <input type="checkbox"/> Hauptroute <input checked="" type="checkbox"/> Ergänzungsrute		Verkehrssicherheit	1	Netzlückenschluss	3
		Alltags-Netzbedeutung	1	Radverkehrsnetz NRW	3
		<b>Gesamtbewertung</b>	2		
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>			
		mangelhafter Oberflächenbelag (Wurzelaufbrüche)			
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>					
Sanierung Oberflächenbelag auf dem gesamten Streckenabschnitt erforderlich					
<b>Umsetzungsschritte</b>					
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI					
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>			
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		über 100.000 €			
<b>Finanzierung/ Fördermöglichkeiten</b>					
<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah  <input type="checkbox"/> Bürgerradwege  <input checked="" type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen  <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Stra  <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes  <input type="checkbox"/> Radwegebau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr)  <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit			


Radverkehrsanlage					
<b>Nr.:</b> 82	L29-VI-2	Ausbau der Radverkehrsanlage/Sanierung Radwegeoberfläche			
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Von - Bis</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Länge in m</b>	
Stadt Viersen	Viersener Straße L29	Ortseinfahrt Dülken - Ransberg	innerorts	366	
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>		
Straßen.NRW	Land NRW, Kreis Viersen, Stadt Viersen	10.000 L29	50		
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>			
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input type="checkbox"/> Nebenroute <input checked="" type="checkbox"/> Hauptroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsrute		Verkehrssicherheit	1	Netzlückenschluss	3
		Alltags-Netzbedeutung	1	Radverkehrsnetz NRW	3
		<b>Gesamtbewertung</b>	2		
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>			
		Breite Radverkehrsanlage unzureichend mangelhafter Oberflächenbelag			
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>					
Prüfung Ausbau der Radverkehrsanlage nach ERA-Standard Sanierung Oberflächenbelag					
<b>Umsetzungsschritte</b>					
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI					
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>			
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input checked="" type="checkbox"/> langfristig		über 100.000 €			
<b>Finanzierung/ Fördermöglichkeiten</b>					
<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah  <input type="checkbox"/> Bürgerradwege  <input checked="" type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen  <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Stra  <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes  <input type="checkbox"/> Radwegesbau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr)  <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit			


Knotenpunkt								
Nr.: 83	L29-VI-3	Errichtung LSA						
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Knotenpunkttyp</b>					
Stadt Viersen	Viersener Straße L29	innerorts	Knotenpunkt ohne LSA ohne Vorrang Radverkehr					
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>					
Straßen.NRW	Land NRW, Kreis Viersen, Stadt Viersen	10.000 L29	50					
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>						
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input type="checkbox"/> Nebenroute <input checked="" type="checkbox"/> Hauptroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsrute		Verkehrssicherheit <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">1</td></tr></table> Netzlückenschluss <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">3</td></tr></table> Alltags-Netzbedeutung <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">1</td></tr></table> Radverkehrsnetz NRW <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">3</td></tr></table>	1	3	1	3	Gesamtbewertung <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center; background-color: yellow;">2</td></tr></table>	2
1								
3								
1								
3								
2								
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>						
		Gefährliche Querung durch Falschfahrer aus Richtung Viersen kommend (Unfallhäufungsstelle)						
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>								
Prüfung Errichtung LSA								
<b>Umsetzungsschritte</b>								
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI								
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>						
<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		über 100.000 €						
<b>Finanzierung/Fördermöglichkeiten</b>								
<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah  <input type="checkbox"/> Bürgerradwege  <input type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen  <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Str  <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes  <input type="checkbox"/> Radwegebau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr)  <input checked="" type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit						


Radverkehrsanlage					
<b>Nr.:</b> 84	L29-VI-4	Ausbau der Radverkehrsanlage/Sanierung Radwegeoberfläche			
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Von - Bis</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Länge in m</b>	
Stadt Viersen	Viersener Straße L29	Ransberg - Aachener Weg	innerorts	1.138	
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>		
Straßen.NRW	Land NRW, Kreis Viersen, Stadt Viersen	10.000 L29	50		
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>			
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input type="checkbox"/> Nebenroute <input checked="" type="checkbox"/> Hauptroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsrute		Verkehrssicherheit	1	Netzlückenschluss	3
		Alltags-Netzbedeutung	1	Radverkehrsnetz NRW	3
		<b>Gesamtbewertung</b>	2		
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>			
		Breite Radverkehrsanlage unzureichend mangelhafter Oberflächenbelag			
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>					
Prüfung Ausbau der Radverkehrsanlage nach ERA-Standard Sanierung Oberflächenbelag					
<b>Umsetzungsschritte</b>					
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI					
<b>Umsetzungszeitraum</b>			<b>Kostenschätzung</b>		
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input checked="" type="checkbox"/> langfristig			über 100.000 €		
<b>Finanzierung/ Fördermöglichkeiten</b>					
<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah  <input type="checkbox"/> Bürgerradwege  <input checked="" type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen  <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Stra  <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes  <input type="checkbox"/> Radwegbau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr)  <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit			





Knotenpunkt			
Nr.: 85	L29-VI-5	Beschilderung/Markierung/Errichtung LSA	
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Knotenpunkttyp</b>
Stadt Viersen	Krefelder Straße L29/ Gerberstraße	außerorts	Knotenpunkt ohne LSA mit Vorrang Radverkehr
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>
Straßen.NRW	Land NRW, Kreis Viersen, Stadt Viersen	keine Angaben L29/ keine Angaben Gerberstraße	70
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>	
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input type="checkbox"/> Hauptroute		<input checked="" type="checkbox"/> Nebenroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsrute	
		Verkehrssicherheit	1
		Alltags-Netzbedeutung	2
		Netzlückenschluss	3
		Radverkehrsnetz NRW	3
		<b>Gesamtbewertung</b>	2
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>	
		Verschwenkung Radweg/ fehlende Sichtbeziehung	
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>			
Vorfahrt Radverkehr durch Beschilderung (Zeichen 205 StVO, Zeichen 306 StVO und Zusatzzeichen 1000-32 StVO) sowie Errichtung Signalleuchte freier Rechtsabbieger sollte geprüft werden			
<b>Umsetzungsschritte</b>			
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI			
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung (Beschilderung, Markierung, Signalleuchte)</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		5.000-20.000 €	
<b>Finanzierung/ Fördermöglichkeiten</b>			
<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah <input type="checkbox"/> Bürgerradwege <input type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Str <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes <input type="checkbox"/> Radwegebau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr) <input checked="" type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit	

Radverkehrsanlage					
<b>Nr.:</b> 86	L373-VI-1	Ausbau der Radverkehrsanlage/Sanierung Oberflächenbelag			
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Von - Bis</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Länge in m</b>	
Stadt Viersen	Brüggener Straße L373	Stadtgrenze - K4	außerorts	282	
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>		
Straßen.NRW	Land NRW, Kreis Viersen, Stadt Viersen	keine Angaben L373	70		
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>			
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input checked="" type="checkbox"/> Nebenroute <input type="checkbox"/> Hauptroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsrout		Verkehrssicherheit	1	Netzlückenschluss	3
		Alltags-Netzbedeutung	2	Radverkehrsnetz NRW	3
		<b>Gesamtbewertung</b>	2		
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>			
		Breite Radverkehrsanlage unzureichend mangelhafter Oberflächenbelag			
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>					
Prüfung Ausbau der Radverkehrsanlage nach ERA-Standard durch Neubau (sichere Weiterführung innerhalb der Ortslage Boisheim bis zur L29) Sanierung Oberflächenbelag					
<b>Umsetzungsschritte</b>					
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI					
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>			
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input checked="" type="checkbox"/> langfristig		über 100.000 €			
<b>Finanzierung/Fördermöglichkeiten</b>					
<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah  <input type="checkbox"/> Bürgerradwege  <input checked="" type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen  <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Stra  <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes  <input type="checkbox"/> Radwegbau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr)  <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit			


Radverkehrsanlage					
<b>Nr.:</b> 87	L388-VI-1	Sanierung Radwegeoberfläche			
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Von - Bis</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Länge in m</b>	
Stadt Viersen	Lobbericher Straße L388	Gemeindegrenze - Ortseinfahrt Dornbusch	außerorts	12	
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>		
Straßen.NRW	Land NRW, Kreis Viersen, Stadt Viersen	3.500 L388	50		
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>			
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input checked="" type="checkbox"/> Nebenroute <input type="checkbox"/> Hauptroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsrout		Verkehrssicherheit	2	Netzlückenschluss	3
		Alltags-Netzbedeutung	2	Radverkehrsnetz NRW	1
		<b>Gesamtbewertung</b>	2		
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>			
		mangelhafter Oberflächenbelag			
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>					
Sanierung Oberflächenbelag (südliche Wegeführung zur Mittelinsel hin)					
<b>Umsetzungsschritte</b>					
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI					
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>			
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		5.000-20.000 €			
<b>Finanzierung/Fördermöglichkeiten</b>					
<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah  <input type="checkbox"/> Bürgerradwege  <input checked="" type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen  <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Stra  <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes  <input type="checkbox"/> Radwegebau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr)  <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit			


Radverkehrsanlage				
<b>Nr.: 88</b>	L388-VI-2	Sanierung Radwegeoberfläche		
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Von - Bis</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Länge in m</b>
Stadt Viersen	Lobbericher Straße L388	Ortseinfahrt Dornbusch - L475	außerorts	274
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>	
Straßen.NRW	Land NRW, Kreis Viersen, Stadt Viersen	3.500 L388	50	
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>		
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input checked="" type="checkbox"/> Nebenroute <input type="checkbox"/> Hauptroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsrout		Verkehrssicherheit	2	Netzlückenschluss
		Alltags-Netzbedeutung	2	Radverkehrsnetz NRW
		<b>Gesamtbewertung</b>	2	
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>		
		mangelhafter Oberflächenbelag		
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>				
Sanierung Oberflächenbelag (oder Prüfung Neubau Radverkehrsanlage nach ERA-Standard)				
<b>Umsetzungsschritte</b>				
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI				
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>		
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		50.000-100.000 €		
<b>Finanzierung/ Fördermöglichkeiten</b>				
<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah  <input type="checkbox"/> Bürgerradwege  <input checked="" type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen  <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Stra  <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes  <input type="checkbox"/> Radwegbau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr)  <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit		


Radverkehrsanlage				
Nr.: 89	L388-VI-3	Ausbau der Radverkehrsanlage/Sanierung Radwegeoberfläche		
Stadt/Gemeinde	Lage	Von - Bis	Ortslage	Länge in m
Stadt Viersen	Lobbericher Straße L388	Ortseinfahrt Dornbusch - L475	außerorts	1.980
Baulastträger	Projektbeteiligte	DTV (Kfz/24h)	V (km/h)	
Straßen.NRW	Land NRW, Kreis Viersen, Stadt Viersen	3.500 L388	70	
Radwegekategorie		Priorisierung		
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input type="checkbox"/> Hauptroute		<input checked="" type="checkbox"/> Nebenroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsrute		
		Verkehrssicherheit	1	Netzlückenschluss
		Alltags-Netzbedeutung	2	Radverkehrsnetz NRW
		Gesamtbewertung	2	
		Bestandsbeschreibung inkl. Mängel		
		Breite Radverkehrsanlage unzureichend mangelhafter Oberflächenbelag		
Maßnahmenbeschreibung				
Prüfung Ausbau (oder Neubau) der Radverkehrsanlage nach ERA-Standard Sanierung Oberflächenbelag				
Umsetzungsschritte				
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI				
Umsetzungszeitraum		Kostenschätzung		
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input checked="" type="checkbox"/> langfristig		über 100.000 €		
Finanzierung/Fördermöglichkeiten				
<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah <input type="checkbox"/> Bürgerradwege <input checked="" type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Stra <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes <input type="checkbox"/> Radwegesbau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr) <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit		


Radverkehrsanlage				
Nr.: 90	L39-VI-1	Sanierung Radwegeoberfläche		
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Von - Bis</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Länge in m</b>
Stadt Viersen	Grefrather Straße L39	Gemeindegrenze - Kempener Straße	außerorts	1.594
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>	
Straßen.NRW	Land NRW, Kreis Viersen, Stadt Viersen	7.000 L39	70	
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>		
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input type="checkbox"/> Nebenroute <input checked="" type="checkbox"/> Hauptroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsrout		Verkehrssicherheit	2	Netzlückenschluss
		Alltags-Netzbedeutung	1	Radverkehrsnetz NRW
		<b>Gesamtbewertung</b>	2	
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>		
		mangelhafter Oberflächenbelag		
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>				
Sanierung Oberflächenbelag				
<b>Umsetzungsschritte</b>				
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI				
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>		
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input checked="" type="checkbox"/> langfristig		50.000-100.000 €		
<b>Finanzierung/Fördermöglichkeiten</b>				
<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah <input type="checkbox"/> Bürgerradwege <input checked="" type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Stra <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes <input type="checkbox"/> Radwegbau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr) <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit		






Knotenpunkt								
Nr.: 91	L39-VI-2	Errichtung Querungshilfe						
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Knotenpunkttyp</b>					
Stadt Viersen	Grefrather Straße L39	außerorts	Überquerungsstellen ohne Anlage					
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>					
Straßen.NRW	Land NRW, Kreis Viersen, Stadt Viersen	11.500 L39	70					
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>						
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input type="checkbox"/> Nebenroute <input checked="" type="checkbox"/> Hauptroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsrute		Verkehrssicherheit <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">1</td></tr></table> Netzlückenschluss <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">3</td></tr></table> Alltags-Netzbedeutung <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">1</td></tr></table> Radverkehrsnetz NRW <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">3</td></tr></table>	1	3	1	3	Gesamtbewertung <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center; background-color: yellow;">2</td></tr></table>	2
1								
3								
1								
3								
2								
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>						
		Ungesicherte Überquerungsstelle						
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>								
Prüfung Errichtung einer Querungshilfe (z.B. durch Markierungen oder Mittelinsel)								
<b>Umsetzungsschritte</b>								
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI								
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>						
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input checked="" type="checkbox"/> langfristig		20.000-50.000 €						
<b>Finanzierung/Fördermöglichkeiten</b>								
<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah <input checked="" type="checkbox"/> Bürgerradwege <input type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Str <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes <input checked="" type="checkbox"/> Radwegebau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr) <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit						

Knotenpunkt								
Nr.: 92	L475-VI-1	Errichtung Querungshilfe/Überleitstelle und Markierung						
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Knotenpunkttyp</b>					
Stadt Viersen	Brabanter Straße L475	außerorts	Ortseinfahrt ungesichert					
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>					
Straßen.NRW	Land NRW, Kreis Viersen, Stadt Viersen	8.500 L475	50					
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>						
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input type="checkbox"/> Hauptroute <input checked="" type="checkbox"/> Nebenroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsrute		Verkehrssicherheit <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">1</td></tr></table> Netzlückenschluss <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">3</td></tr></table> Alltags-Netzbedeutung <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">2</td></tr></table> Radverkehrsnetz NRW <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">1</td></tr></table> Gesamtbewertung <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center; background-color: yellow;">2</td></tr></table>		1	3	2	1	2
1								
3								
2								
1								
2								
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>						
		ungesicherte Ortseinfahrt						
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>								
Prüfung Errichtung einer Querungshilfe (z.B. durch Mittelinsel) in Fahrtrichtung Süchteln Schaffung einer sicheren Überleitstelle auf die Fahrbahn (z.B. durch Markierungen/ bauliche Anpassungen) in Fahrtrichtung Dülken								
<b>Umsetzungsschritte</b>								
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI								
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>						
<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		5.000-50.000 €						
<b>Finanzierung/ Fördermöglichkeiten</b>								
<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah <input checked="" type="checkbox"/> Bürgerradwege <input type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie								
<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Str <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes <input checked="" type="checkbox"/> Radwegebau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr) <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit								



Radverkehrsanlage				
<b>Nr.:</b> 93	L475-VI-2	<b>Ausbau der Radverkehrsanlage</b>		
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Von - Bis</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Länge in m</b>
Stadt Viersen	Brabanter Straße L475	Ortseinfahrt Dülken	außerorts	53
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>	
Straßen.NRW	Land NRW, Kreis Viersen, Stadt Viersen	8.500 L475	70	
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>		
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input checked="" type="checkbox"/> Nebenroute <input type="checkbox"/> Hauptroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsrout		Verkehrssicherheit	2	Netzlückenschluss
		Alltags-Netzbedeutung	2	Radverkehrsnetz NRW
		<b>Gesamtbewertung</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>		
		Breite Radverkehrsanlage unzureichend		
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>				
Prüfung Ausbau der Radverkehrsanlage nach ERA-Standard				
<b>Umsetzungsschritte</b>				
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI				
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>		
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input checked="" type="checkbox"/> langfristig		20.000-50.000 €		
<b>Finanzierung/ Fördermöglichkeiten</b>				
<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah <input type="checkbox"/> Bürgerradwege <input checked="" type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Str <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes <input type="checkbox"/> Radwegebau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr) <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit		



Knotenpunkt						
<b>Nr.:</b> 94	L475-VI-3	Errichtung Querungshilfe				
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Knotenpunkttyp</b>			
Stadt Viersen	Hindenburgstraße L475/ Lobbericher Straße L388	außerorts	Knotenpunkt ohne LSA ohne Vorrang Radverkehr			
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>			
Straßen.NRW	Land NRW, Kreis Viersen, Stadt Viersen	18.000 L475/ 3.500 L388	50			
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>				
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input checked="" type="checkbox"/> Nebenroute <input type="checkbox"/> Hauptroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsrute		Verkehrssicherheit <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td>1</td></tr></table> Netzlückenschluss <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td>3</td></tr></table> Alltags-Netzbedeutung <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td>2</td></tr></table> Radverkehrsnetz NRW <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td>1</td></tr></table>	1	3	2	1
1						
3						
2						
1						
		Gesamtbewertung <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td>2</td></tr></table>		2		
2						
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>				
		Keine Querungshilfe/ Gefährliche Querung (derzeitige Querungsstelle befindet sich zu weit entfernt vom Knotenpunkt im Bereich des zurückstauenden Kfz-Verkehrs)				
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>						
Prüfung Errichtung einer Querungshilfe (z.B. durch Markierungen oder Mittelinsel) Alternativ Umbau des Knotenpunkts zum Kreisverkehr						
<b>Umsetzungsschritte</b>						
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI						
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung (Querungshilfe)</b>				
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		5.000-50.000 €				
<b>Finanzierung/ Fördermöglichkeiten</b>						
<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah <input checked="" type="checkbox"/> Bürgerradwege <input type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Str <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes <input checked="" type="checkbox"/> Radwegebau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr) <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit				

Radverkehrsanlage				
Nr.: 95	L475-VI-4	Sanierung Radwegeoberfläche		
Stadt/Gemeinde	Lage	Von - Bis	Ortslage	Länge in m
Stadt Viersen	Tönisvorster Straße L475	Ortseinfahrt Süchteln - K17	außerorts	601
Baulastträger	Projektbeteiligte	DTV (Kfz/24h)	V (km/h)	
Straßen.NRW	Land NRW, Kreis Viersen, Stadt Viersen	13.500 L475	70	
Radwegekategorie		Priorisierung		
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input type="checkbox"/> Hauptroute		<input checked="" type="checkbox"/> Nebenroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsrute		
		Verkehrssicherheit	1	Netzlückenschluss
		Alltags-Netzbedeutung	2	Radverkehrsnetz NRW
		Gesamtbewertung	2	
		Bestandsbeschreibung inkl. Mängel		
		mangelhafter Oberflächenbelag		
Maßnahmenbeschreibung				
Sanierung Oberflächenbelag				
Umsetzungsschritte				
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI				
Umsetzungszeitraum		Kostenschätzung		
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		50.000-100.000 €		
Finanzierung/Fördermöglichkeiten				
<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah <input type="checkbox"/> Bürgerradwege <input checked="" type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Stra <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes <input type="checkbox"/> Radwegbau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr) <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit		

Radservice			
<b>Nr.: 96</b>	SE-VI-1	<b>Radabstellanlage</b>	
<b>Lage</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>
Viersen Bahnhof	innerorts	Stadt Viersen, DB	Stadt Viersen, Kreis Viersen, DB, VRR
<b>Abstellanlage</b>	<b>Abstellanlagentyp und Kapazität</b>		<b>Witterungsschutz</b>
<input checked="" type="checkbox"/> vorhanden	Felgenhalter	0 Sammelkollektivanlage	0 Überdachung der Anlehnbügel
<input type="checkbox"/> nicht vorhanden	Anlehnbügel	92 Fahrradbox	50
	Kombinierter Felgenhalter und Rahmenhalter		0
	<b>Gesamt</b>		<b>142</b>
			
<b>Bestandsbeschreibung</b>			
<p>Die vorwiegend überdachten Radabstellanlagen am Bahnhof Viersen sind in einem guten baulichen Zustand. Insgesamt ist jedoch eine hohe Auslastung zu verzeichnen. Die vorhandenen Stellplätze reichen daher nicht aus (eine Erweiterung um 10-20 Fahrradboxen ist geplant).</p> <p>Anbindung durch folgende Bahn-/ Buslinien: RE 13, RE 42, RB 33, RB 35, SB 88, CE 89, O82, O83, O84, O94</p>			
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>			
<p>Aufgrund der hohen Auslastung der Radabstellanlagen und der hohen Bedeutung des Viersener Bahnhofs als Umstiegspunkt vom Fahrrad auf den ÖV, wird zusätzlich der Bau einer Radstation empfohlen. Sichere und witterungsgeschützte Radabstellanlagen werden zunehmend wichtiger. Die Errichtung einer Radstation wurde bereits vor Umbau des Bahnhofumfeldes geprüft, aber aufgrund eines fehlenden Betreibers nicht umgesetzt. Zunächst sollte eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben werden, welche unter anderem die Potenziale abschätzt und mögliche bauliche und betriebliche Umsetzungskonzepte vorstellt. Dabei ist zu prüfen, welche Flächen in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs Viersen für eine Radstation zur Verfügung stehen (z.B. altes (Bahn-)Gebäude oder Standort für Neubau). Die Nähe zu den Bahnsteigen sollte für einen schnellen Umstieg gegeben sein. Bei einer möglichen Errichtung einer Radstation ist der Verleih von E-Bikes/ Pedelecs eine sinnvolle Ergänzung. Ein Angebot ist im Rahmen der Machbarkeitsstudie zu prüfen. Unabhängig von der Machbarkeitsstudie zur Errichtung einer Radstation am Bahnhof Viersen ist die Installation von weiteren 20 Fahrradboxen von DeinRadschloss (zusätzlich zu den bereits geplanten 10 bis 20 Fahrradboxen) zu empfehlen.</p>			
<b>Umsetzungsschritte</b>			
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Erstellung einer Machbarkeitsstudie Radstation am Bahnhof Viersen (ggf. interkommunal mit einer Studie zum Bahnhof Kempen)</li> <li>2. Prüfung der derzeitigen Infrastrukturausstattung und Standortverfügbarkeit zur Errichtung DeinRadschloss Fahrradboxen</li> <li>3. Kostenschätzung und Berechnung</li> <li>4. ggf. Klärung des Grunderwerbs</li> <li>5. Beschluss im Rat</li> <li>6. Umsetzung und Bau</li> </ol>			
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>	
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		ca. 30.000 € (für Machbarkeitsstudie Radstation) ca. 60.000 € (für 20 Fahrradboxen)	
<b>Finanzierung/ Fördermöglichkeiten</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes NRW - FöRi-Nah Zuwendung nach § 12 ÖPNVG NRW - Investitionsmaßnahmen <input checked="" type="checkbox"/> des ÖPNV - gemäß Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR vom 10.12.2008 i. d. F. vom 21.03.2018		Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit	



Radservice			
Nr.: 97	SE-VI-2	Radabstellanlage	
<b>Lage</b>		<b>Ortslage</b>	<b>Baulastträger</b>
Dülken Bahnhof		innerorts	Stadt Viersen, DB
<b>Projektbeteiligte</b>			
Stadt Viersen, Kreis Viersen, DB, VRR			
<b>Abstellanlage</b>		<b>Abstellanlagentyp und Kapazität</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> vorhanden		Felgenhalter	0
<input type="checkbox"/> nicht vorhanden		Anlehnbügel	16
		Kombinierter Felgenhalter und Rahmenhalter	0
		<b>Gesamt</b>	<b>31</b>
<b>Witterungsschutz</b>			
Überdachung der Anlehnbügel			
			
<b>Bestandsbeschreibung</b>			
Die vorwiegend überdachten Radabstellanlagen am Bahnhof Dülken sind in einem weitestgehend guten baulichen Zustand. Die 15 Fahrradboxen weisen an einigen Stellen Vandalismusschäden auf. Der Reinigungszustand ist teilweise unzureichend.			
Anbindung durch folgende Bahn-/ Buslinien: RE 13, 080, 067, 085 (Buslinie 074 an Bushaltestelle Alberstraße nahe der Südseite des Bahnhofs)			
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>			
Eine regelmäßige Überprüfung des Reinigungszustandes insb. im Herbst durch Laubbeseitigung und Astabschnitt ist erforderlich. Es ist zu prüfen, ob die vorhandenen Fahrradboxen durch neue DeinRadschloss Fahrradboxen zu ersetzen sind, um ein einheitliches System im Kreisgebiet bzw. ein verbundweites System zu gestalten (Zweckbindung Fördermittel). Dabei wird empfohlen, die bestehenden um 5 weitere Boxen zu ergänzen und die insgesamt 20 Fahrradboxen - vorbehaltlich der Förderunschädlichkeiten - platzsparend als Doppelstockanlage aufzustellen. Eine Einschubleiste in der Box ermöglicht ein bequemes Einparken des Fahrrads.			
<b>Umsetzungsschritte</b>			
1. Analyse und Bewertung der Infrastrukturausstattung, derzeitige Auslastung und Standortverfügbarkeit			
2. Kostenschätzung und Berechnung			
3. ggf. Klärung des Grunderwerbs			
4. Beschluss im Rat			
5. Umsetzung und Bau			
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		ca. 15.000 € (für 5 Fahrradboxen) oder ca. 60.000 € (für 20 Fahrradboxen)	
<b>Finanzierung/ Fördermöglichkeiten</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes NRW - FöRi-Nah		<input checked="" type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie	
<input checked="" type="checkbox"/> Zuwendung nach § 12 ÖPNVG NRW - Investitionsmaßnahmen		<input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit	
<input checked="" type="checkbox"/> des ÖPNV - gemäß Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR vom 10.12.2008 i. d. F. vom 21.03.2018			

Radservice			
<b>Nr.: 98</b>	<b>SE-VI-3</b>	<b>Radabstellanlage</b>	
<b>Lage</b>		<b>Ortslage</b>	<b>Projektbeteiligte</b>
Boisheim Bahnhof		innerorts	Stadt Viersen, Kreis Viersen, DB, VRR
<b>Abstellanlage</b>		<b>Abstellanlagentyp und Kapazität</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> vorhanden <input type="checkbox"/> nicht vorhanden		Felgenhalter <input type="checkbox"/> 0 Anlehnbügel <input type="checkbox"/> 0 Kombiniertes Felgenhalter und Rahmenhalter <input type="checkbox"/> 6 <b>Gesamt</b> <input type="checkbox"/> 6	<b>Witterungsschutz</b> kein Witterungsschutz <input type="checkbox"/> 0
			
<b>Bestandsbeschreibung</b>			
Schlechter baulicher Zustand der Radabstellanlagen (kombinierte Felgen- und Rahmenhalter). Diese sind verbogen und verrostet und in einem schlechten Reinigungszustand.			
Anbindung durch folgende Bahn-/Buslinien: RE 13, 092			
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>			
Beseitigung der kombinierten Felgen- und Rahmenhalter auf der nördlichen Seite der Schienen und durch 20 neue Anlehnbügel mit Überdachung ersetzen.			
Regelmäßige Reinigung der Radabstellanlagen gewährleisten. Darüber hinaus ist die Errichtung von zunächst 4 DeinRadschloss Fahrradboxen zu empfehlen.			
<b>Umsetzungsschritte</b>			
1. Beseitigung der überalterten Radabstellanlagen und Prüfung der Standortverfügbarkeit zur Errichtung von DeinRadschloss Fahrradboxen 2. Kostenschätzung und Berechnung 3. ggf. Klärung des Grunderwerbs 4. Beschluss im Rat 5. Umsetzung und Bau			
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		ca. 30.000 € (für 20 Anlehnbügel mit Überdachung) ca. 12.000 € (für 4 Fahrradboxen)	
<b>Finanzierung/ Fördermöglichkeiten</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes NRW - FÖRi-Nah Zuwendung nach § 12 ÖPNVG NRW - Investitionsmaßnahmen <input checked="" type="checkbox"/> des ÖPNV - gemäß Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR vom 10.12.2008 i. d. F. vom 21.03.2018		<input checked="" type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit	

Stadt Willich

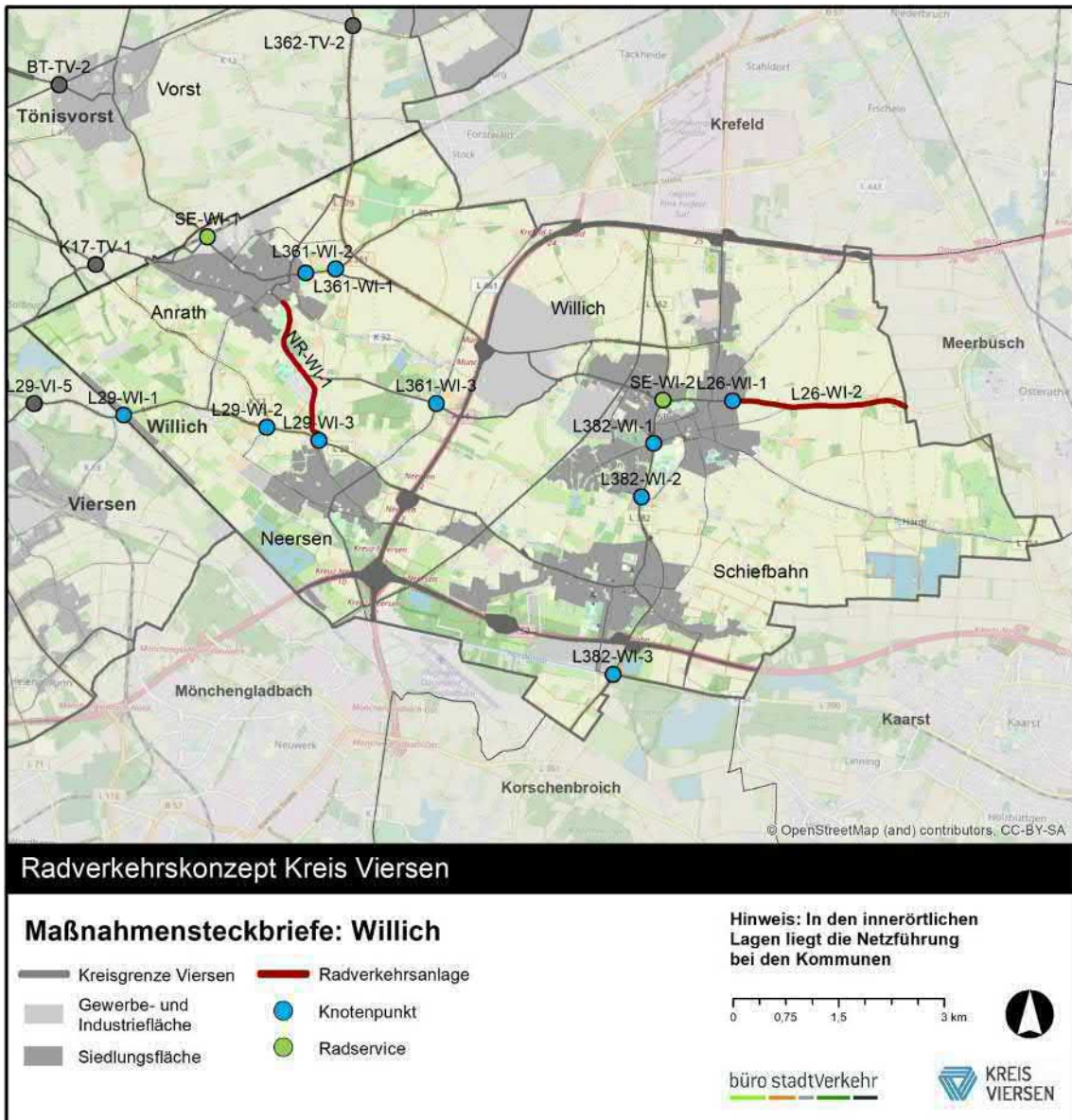





Abb. A-24 Verortung Maßnahmensteckbriefe Stadt Willich


Knotenpunkt			
Nr.: 99	L26-WI-1	Errichtung Überleitstelle und Markierung	
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Knotenpunkttyp</b>
Stadt Willich	Düsseldorfer Straße L26	außerorts	Ortseinfahrt ungesichert
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>
Straßen.NRW	Land NRW, Kreis Viersen, Stadt Willich	4.500 L26	50
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>	
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input type="checkbox"/> Hauptroute		<input checked="" type="checkbox"/> Nebenroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsrouten	
		Verkehrssicherheit	1
		Alltags-Netzbedeutung	2
		Netzlückenschluss	3
		Radverkehrsnetz NRW	3
		<b>Gesamtbewertung</b>	<b>2</b>
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>	
		ungesicherte Ortseinfahrt	
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>			
Ortseinfahrt wird aktuell von der Stadt Willich überplant			
<b>Umsetzungsschritte</b>			
1. Grundlagenermittlung (Vermessung beauftragt) 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI			
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		keine Angaben	
<b>Finanzierung/Fördermöglichkeiten</b>			
<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FÖRI-Nah <input type="checkbox"/> Bürgerradwege <input type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FÖRI-kom-Stra <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes <input type="checkbox"/> Radwegebau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr) <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit	





Radverkehrsanlage				
<b>Nr.: 100</b>	<b>L26-WI-2</b>	<b>Ausbau Radverkehrsanlage/Sanierung Radwegeoberfläche</b>		
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Von - Bis</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Länge in m</b>
Stadt Willich	Düsseldorfer Straße L26	Ortseinfahrt Willich - Kreisgrenze	außerorts	2.491
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>	
Straßen.NRW	Land NRW, Kreis Viersen, Stadt Willich	4.500 L26	70	
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>		
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input checked="" type="checkbox"/> Nebenroute <input type="checkbox"/> Hauptroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsrute		Verkehrssicherheit	1	Netzlückenschluss
		Alltags-Netzbedeutung	2	Radverkehrsnetz NRW
		<b>Gesamtbewertung</b>	<b>2</b>	
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>		
		Breite Radverkehrsanlage unzureichend mangelhafter Oberflächenbelag		
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>				
Prüfung Ausbau der Radverkehrsanlage nach ERA-Standard Sanierung Oberflächenbelag				
<b>Umsetzungsschritte</b>				
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI				
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>		
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input checked="" type="checkbox"/> langfristig		über 100.000 €		
<b>Finanzierung/Fördermöglichkeiten</b>				
<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah <input type="checkbox"/> Bürgerradwege <input checked="" type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Stra <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes <input type="checkbox"/> Radwegebau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr) <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit		


Knotenpunkt								
<b>Nr.: 101</b>	<b>L29-WI-1</b>	<b>Errichtung LSA</b>						
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Knotenpunkttyp</b>					
Stadt Willich	Bökel L29/ Grenzweg	außerorts	Überquerungsstellen mit LSA-Anlage					
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>					
Straßen.NRW	Land NRW, Kreis Viersen, Stadt Willich	12.000 L29/ keine Angaben Grenzweg	70					
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>						
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input checked="" type="checkbox"/> Nebenroute <input type="checkbox"/> Hauptroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsrute		Verkehrssicherheit <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">2</td></tr></table> Netzlückenschluss <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">3</td></tr></table> Alltags-Netzbedeutung <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">2</td></tr></table> Radverkehrsnetz NRW <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">3</td></tr></table>	2	3	2	3	Gesamtbewertung <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center; background-color: yellow;">2</td></tr></table>	2
2								
3								
2								
3								
2								
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>						
		Bedienung LSA-Druckknopf unzureichende Aufstellfläche						
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>								
Prüfung Errichtung LSA an der Kreuzung Bökel/Grenzweg Auflösung der Bedarfsampel an der Haltestelle Willich Grenzweg								
<b>Umsetzungsschritte</b>								
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI								
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>						
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input checked="" type="checkbox"/> langfristig		über 100.000 €						
<b>Finanzierung/Fördermöglichkeiten</b>								
<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah <input type="checkbox"/> Bürgerradwege <input type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Str <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes <input type="checkbox"/> Radwegebau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr) <input checked="" type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit						





Knotenpunkt			
<b>Nr.: 102</b>	<b>L29-WI-2</b>	<b>Anpassung LSA-Schaltung/Verkehrssicherheit</b>	
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Knotenpunkttyp</b>
Stadt Willich	Venloer Straße L29/ Giesgesheide K17	außerorts	Knotenpunkt mit LSA
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>
Straßen.NRW	Land NRW, Kreis Viersen, Stadt Willich	14.000 L29/ 5.000 K17	50
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>	
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input type="checkbox"/> Hauptroute		<input checked="" type="checkbox"/> Nebenroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsrute	
		Verkehrssicherheit	2
		Alltags-Netzbedeutung	2
		Netzlückenschluss	3
		Radverkehrsnetz NRW	3
		<b>Gesamtbewertung</b>	<b>2</b>
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>	
		Bedarfsampel/ Wartezeit LSA	
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>			
LSA synchron mit dem Kfz-Verkehr schalten Durchführung Sicherheitsaudit von Straßen (Straßen.NRW)			
<b>Umsetzungsschritte</b>			
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI			
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		5.000-20.000 €	
<b>Finanzierung/Fördermöglichkeiten</b>			
<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah <input type="checkbox"/> Bürgerradwege <input type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Str <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes <input type="checkbox"/> Radwegebau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr) <input checked="" type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit	

Knotenpunkt							
<b>Nr.: 103</b>	<b>L29-WI-3</b>	<b>Verkehrssicherheit</b>					
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Knotenpunkttyp</b>				
Stadt Willich	Venloer Straße L29/ Neersener Straße	außerorts	Knotenpunkt mit LSA				
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>				
Straßen.NRW	Land NRW, Kreis Viersen, Stadt Willich	14.000 L29/ keine Angaben Neersener Straße	50				
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>					
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input checked="" type="checkbox"/> Nebenroute <input type="checkbox"/> Hauptroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsrute		Verkehrssicherheit <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td>1</td></tr></table> Netzlückenschluss <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td>3</td></tr></table> Alltags-Netzbedeutung <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td>2</td></tr></table> Radverkehrsnetz NRW <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td>3</td></tr></table>	1	3	2	3	
1							
3							
2							
3							
		<b>Gesamtbewertung</b>	<table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td>2</td></tr></table>	2			
2							
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>					
		Verschwenkung Radweg/ fehlende Sichtbeziehung (Anmerkung aus der INKA Online-Beteiligung)					
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>							
Durchführung Sicherheitsaudit von Straßen (Straßen.NRW)							
<b>Umsetzungsschritte</b>							
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI							
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>					
<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		bis 5.000 €					
<b>Finanzierung/Fördermöglichkeiten</b>							
<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah <input type="checkbox"/> Bürgerradwege <input type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Str <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes <input type="checkbox"/> Radwegebau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr) <input checked="" type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit					


Knotenpunkt			
<b>Nr.: 104</b>	L361-WI-1	Errichtung Überleitstelle und Markierung	
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Knotenpunkttyp</b>
Stadt Willich	Schottelstraße L361	außerorts	Ortseinfahrt ungesichert
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>
Straßen.NRW	Land NRW, Kreis Viersen, Stadt Willich	4.000 L361	50
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>	
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input checked="" type="checkbox"/> Nebenroute <input type="checkbox"/> Hauptroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsrute		Verkehrssicherheit	1
		Alltags-Netzbedeutung	2
		Netzlückenschluss	3
		Radverkehrsnetz NRW	3
		<b>Gesamtbewertung</b>	2
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>	
		ungesicherte Ortseinfahrt	
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>			
Schaffung einer sicheren Überleitstelle auf die Fahrbahn (z.B. durch Markierungen oder Mittelinsel) Übergang von Zweirichtungsbetrieb außerorts in Richtungsbetrieb innerorts			
<b>Umsetzungsschritte</b>			
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI			
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		5.000-50.000 €	
<b>Finanzierung/Fördermöglichkeiten</b>			
<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah <input checked="" type="checkbox"/> Bürgerradwege <input type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Str <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes <input checked="" type="checkbox"/> Radwegebau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr) <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit	


Knotenpunkt								
<b>Nr.: 105</b>	L361-WI-2	Errichtung Querungshilfe/Beschilderung						
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Knotenpunkttyp</b>					
Stadt Willich	Schottelstraße L361/ Willicher Feld	außerorts	Überquerungsstellen ohne Anlage					
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>					
Straßen.NRW	Land NRW, Kreis Viersen, Stadt Willich	4.000 L361/ keine Angaben Willicher Feld	70					
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>						
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input checked="" type="checkbox"/> Nebenroute <input type="checkbox"/> Hauptroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsrute		Verkehrssicherheit <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">1</td></tr></table> Netzlückenschluss <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">3</td></tr></table> Alltags-Netzbedeutung <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">3</td></tr></table> Radverkehrsnetz NRW <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">3</td></tr></table>	1	3	3	3	Gesamtbewertung <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center; background-color: yellow;">2</td></tr></table>	2
1								
3								
3								
3								
2								
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>						
		Keine Querungshilfe						
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>								
Prüfung Errichtung einer Querungshilfe (z.B. durch Markierungen oder Mittelinsel) Geschwindigkeitsreduzierung im Querbereich auf 50 km/h durch Beschilderung								
<b>Umsetzungsschritte</b>								
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI								
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>						
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		20.000-50.000 €						
<b>Finanzierung/Fördermöglichkeiten</b>								
<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah <input checked="" type="checkbox"/> Bürgerradwege <input type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Str <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes <input checked="" type="checkbox"/> Radwegebau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr) <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit						


Knotenpunkt								
<b>Nr.: 106</b>	L361-WI-3	Errichtung Querungshilfe						
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Knotenpunkttyp</b>					
Stadt Willich	Beckershöfe L361/ Donkweg/ Münchheide	außerorts	Überquerungsstellen ohne Anlage					
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>					
Straßen.NRW	Land NRW, Kreis Viersen, Stadt Willich	7.500 L361/ keine Angaben Donkweg/ Münchheide	70					
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>						
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input type="checkbox"/> Nebenroute <input type="checkbox"/> Hauptroute <input checked="" type="checkbox"/> Ergänzungsrute		Verkehrssicherheit <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">1</td></tr></table> Netzlückenschluss <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">3</td></tr></table> Alltags-Netzbedeutung <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">3</td></tr></table> Radverkehrsnetz NRW <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">1</td></tr></table>	1	3	3	1	Gesamtbewertung <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center; background-color: yellow;">2</td></tr></table>	2
1								
3								
3								
1								
2								
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>						
		Keine Querungshilfe						
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>								
Prüfung Errichtung einer Querungshilfe (z.B. durch Markierungen oder Mittelinsel)								
<b>Umsetzungsschritte</b>								
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI								
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>						
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		20.000-50.000 €						
<b>Finanzierung/Fördermöglichkeiten</b>								
<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah <input checked="" type="checkbox"/> Bürgerradwege <input type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Str <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes <input checked="" type="checkbox"/> Radwegebau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr) <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit						



Knotenpunkt					
<b>Nr.: 107</b>	<b>L382-WI-1</b>	<b>Anpassung LSA-Schaltung</b>			
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Knotenpunkttyp</b>		
Stadt Willich	Korschenbroicher Straße L382/ Hülsdonkstraße	außerorts	Knotenpunkt mit LSA		
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>		
Straßen.NRW	Land NRW, Kreis Viersen, Stadt Willich	13.000 L382/ keine Angaben Hülsdonkstraße	50		
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>			
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input checked="" type="checkbox"/> Nebenroute <input type="checkbox"/> Hauptroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsrout		Verkehrssicherheit <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">3</td></tr></table>	3	Netzlückenschluss <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">3</td></tr></table>	3
3					
3					
		Alltags-Netzbedeutung <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">2</td></tr></table>	2	Radverkehrsnetz NRW <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">3</td></tr></table>	3
2					
3					
		Gesamtbewertung <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center; background-color: yellow;">3</td></tr></table>		3	
3					
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>			
		Bedarfsampel/ Wartezeit LSA			
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>					
LSA synchron mit dem Kfz-Verkehr schalten					
<b>Umsetzungsschritte</b>					
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Kostenermittlung					
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		5.000-20.000 €			
<b>Finanzierung/Fördermöglichkeiten</b>					
<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah <input type="checkbox"/> Bürgerradwege <input type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Str <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes <input type="checkbox"/> Radwegbau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr) <input checked="" type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit			





Knotenpunkt								
<b>Nr.: 108</b>	<b>L382-WI-2</b>	<b>Errichtung Überleitstelle/Beschilderung/Markierung</b>						
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Knotenpunkttyp</b>					
Stadt Willich	Korschenbroicher Straße L382/ Wekeln/ Schiefbahner Straße	außerorts	Knotenpunkt mit LSA					
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>					
Straßen.NRW	Land NRW, Kreis Viersen, Stadt Willich	13.000 L382/ keine Angaben Wekeln/ Schiefbahner Straße	50					
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>						
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input checked="" type="checkbox"/> Nebenroute <input type="checkbox"/> Hauptroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsrute		Verkehrssicherheit <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">1</td></tr></table> Netzlückenschluss <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">3</td></tr></table> Alltags-Netzbedeutung <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">2</td></tr></table> Radverkehrsnetz NRW <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">1</td></tr></table>	1	3	2	1	<b>Gesamtbewertung</b> <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center; background-color: yellow;">2</td></tr></table>	2
1								
3								
2								
1								
2								
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>						
		Keine Querungshilfe/ Gefährliche Querung aus Richtung Wekeln erhöhter Bordstein fehlende Sichtbeziehung durch Schallschutzwand						
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>								
Prüfung Bordsteinabsenkung in der Straße Wekeln und Errichtung Überleitstelle Prüfung Anpassung der Wegeföhrung im nordwestlichen Bereich des Knotenpunkts sowie Grünschnitt Alternativ Umbau des signalisierten Knotenpunkts zum Kreisverkehr prüfen								
<b>Umsetzungsschritte</b>								
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI								
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung (Überleitstelle und Anpassung Wegeföhrung)</b>						
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		5.000-50.000 €						
<b>Finanzierung/Fördermöglichkeiten</b>								
<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah <input checked="" type="checkbox"/> Bürgerradwege <input type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Str <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes <input checked="" type="checkbox"/> Radwegebau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr) <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit						

Knotenpunkt								
<b>Nr.: 109</b>	<b>L382-WI-3</b>	<b>Anpassung LSA-Schaltung</b>						
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Knotenpunkttyp</b>					
Stadt Willich	Korschenbroicher Straße L382/ Korschenbroicher Straße L361/ Bundesstraße L390	außerorts	Knotenpunkt mit LSA					
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>					
Straßen.NRW	Land NRW, Kreis Viersen, Stadt Willich	16.000 L382/ 14.500 L361/ 8.500 L390	50					
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>						
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input type="checkbox"/> Hauptroute <input checked="" type="checkbox"/> Nebenroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsrute		Verkehrssicherheit <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">3</td></tr></table> Netzlückenschluss <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">3</td></tr></table> Alltags-Netzbedeutung <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">2</td></tr></table> Radverkehrsnetz NRW <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center;">3</td></tr></table> Gesamtbewertung <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td style="text-align: center; background-color: yellow;">3</td></tr></table>		3	3	2	3	3
3								
3								
2								
3								
3								
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>						
		Bedarfsampel/ Wartezeit LSA						
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>								
LSA synchron mit dem Kfz-Verkehr schalten								
<b>Umsetzungsschritte</b>								
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger 3. Kostenermittlung								
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>						
<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		5.000-20.000 €						
<b>Finanzierung/Fördermöglichkeiten</b>								
<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah <input type="checkbox"/> Bürgerradwege <input type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen <input type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Stra <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes <input type="checkbox"/> Radwegebau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr) <input checked="" type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit						

Radverkehrsanlage				
<b>Nr.: 110</b>	<b>NR-WI-1</b>	<b>Ausbau Radverkehrsanlage/Sanierung Radwegeoberfläche</b>		
<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Lage</b>	<b>Von - Bis</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Länge in m</b>
Stadt Willich	Neersener Straße	Ortseinfahrt Anrath - Neersener Straße	außerorts	2.210
<b>Baulastträger</b>	<b>Projektbeteiligte</b>	<b>DTV (Kfz/24h)</b>	<b>V (km/h)</b>	
Stadt Willich	Stadt Willich	keine Angabe	50	
<b>Radwegekategorie</b>		<b>Priorisierung</b>		
<input type="checkbox"/> Qualitätsroute <input type="checkbox"/> Hauptroute		<input checked="" type="checkbox"/> Nebenroute <input type="checkbox"/> Ergänzungsrute		
		Verkehrssicherheit	2	Netzlückenschluss
		Alltags-Netzbedeutung	2	Radverkehrsnetz NRW
		<b>Gesamtbewertung</b> <span style="background-color: yellow; padding: 2px;">2</span>		
		<b>Bestandsbeschreibung inkl. Mängel</b>		
		Breite Radverkehrsanlage unzureichend mangelhafter Oberflächenbelag		
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>				
Prüfung Ausbau der Radverkehrsanlage nach ERA-Standard Sanierung Oberflächenbelag				
<b>Umsetzungsschritte</b>				
1. Grundlagenermittlung 2. Klärung mit jeweiligem Baulastträger und Abstimmung mit Straßen.NRW 3. Klärung möglichen Grunderwerbs 4. Kostenermittlung 5. Leistungsphase 3 ff. nach HOAI				
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>		
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input checked="" type="checkbox"/> langfristig		über 100.000 €		
<b>Finanzierung/Fördermöglichkeiten</b>				
<input checked="" type="checkbox"/> Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRI-Nah  <input type="checkbox"/> Bürgerradwege  <input type="checkbox"/> Jährliches Erhaltungsprogramm Landesstraßen  <input checked="" type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie		<input type="checkbox"/> Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau - FöRI-kom-Str  <input type="checkbox"/> Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes  <input type="checkbox"/> Radwegbau an bestehenden Landesstraßen (UA IIr)  <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit		

Radservice			
<b>Nr.: 111</b>	<b>SE-WI-1</b>	<b>Radabstellanlage</b>	
<b>Lage</b>		<b>Ortslage</b>	<b>Baulastträger</b>
Willich-Anrath Bahnhof		innerorts	Stadt Willich, DB
<b>Projektbeteiligte</b>		Stadt Willich, Kreis Viersen, DB, VRR	
<b>Abstellanlage</b>		<b>Abstellanlagentyp und Kapazität</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> vorhanden		Felgenhalter	0
<input type="checkbox"/> nicht vorhanden		Anlehnbügel	24
		Kombinierter Felgenhalter und Rahmenhalter	40
		<b>Gesamt</b>	<b>154</b>
		<b>Witterungsschutz</b>	
		Überdachung der Anlehnbügel	
			
<b>Bestandsbeschreibung</b>			
<p>Es ist eine Vielzahl an unterschiedlichen Radabstellmöglichkeiten (Fahrradboxen, Anlehnbügel, kombinierter Felgen- und Rahmenhalter) am Bahnhof Willich-Anrath vorhanden, die vorwiegend einen guten Zustand aufweisen. Auf der Südseite der Bahntrasse ist jedoch eine hohe Auslastung der Radabstellanlagen zu verzeichnen. Aus diesem Grund wird dort ein Mehrbedarf an sicheren Radabstellanlagen gesehen. Anbindung durch folgende Bahn-/Buslinien: RB 33, SB 82, SB 87, 038, 054</p>			
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>			
<p>Die Installation einer abschließbaren Sammelabstellanlage von DeinRadschloss am Bahnhof Willich-Anrath sowie die Erweiterung der bestehenden Fahrradboxen vom Typ DeinRadschloss sollte geprüft werden. Die Förderunschädlichkeit ist dabei zu prüfen. Darüber hinaus ist die Installation von 20 überdachten Anlehnbügel auf der Südseite der Bahntrasse zu untersuchen. Regelmäßige Reinigung der Radabstellanlagen erforderlich. Außerdem sollte die Möglichkeit eines verbesserten Zugangs von den Fahrradabstellanlagen zum Bahnsteig (Entfernung des Gebäudes) untersucht werden.</p>			
<b>Umsetzungsschritte</b>			
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Analyse und Bewertung der Infrastrukturausstattung, derzeitige Auslastung und Standortverfügbarkeit</li> <li>2. Kostenschätzung und Berechnung</li> <li>3. ggf. Klärung des Grunderwerbs</li> <li>4. Beschluss im Rat</li> <li>5. Umsetzung und Bau</li> </ol>			
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>	
<input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		ca. 2.500 € (für Prüfung Sammelabstellanlage) ca. 30.000 € (für 20 Anlehnbügel mit Überdachung)	
<b>Finanzierung/ Fördermöglichkeiten</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes NRW - FÖRi-Nah Zuwendung nach § 12 ÖPNVG NRW - Investitionsmaßnahmen <input checked="" type="checkbox"/> des ÖPNV - gemäß Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR vom 10.12.2008 i. d. F. vom 21.03.2018		<input checked="" type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit	

Radservice			
<b>Nr.: 112</b>	<b>SE-WI-2</b>	<b>Radabstellanlage</b>	
<b>Lage</b>		<b>Ortslage</b>	<b>Baulastträger</b>
Willich Kreisverkehr St.-Töniser-Straße		innerorts	Stadt Willich
<b>Projektbeteiligte</b>			
Stadt Willich, Kreis Viersen, VRR			
<b>Abstellanlage</b>		<b>Abstellanlagentyp und Kapazität</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> vorhanden <input type="checkbox"/> nicht vorhanden		Felgenhalter <input type="text" value="0"/> Anlehnbügel <input type="text" value="0"/>	Witterungsschutz kein Witterungsschutz
		Sammelkollektivanlage <input type="text" value="0"/> Fahrradbox <input type="text" value="0"/>	
		Kombinierter Felgen- und Rahmenhalter	60
		<b>Gesamt</b>	<b>60</b>
			
<b>Bestandsbeschreibung</b>			
Es gibt insgesamt zwei Radabstellanlagen am Kreisverkehr an der Kreuzung St. Töniser Straße / Bahnstraße / Parkstraße / Korschenbroicher Straße. Nördlich der Parkstraße an der Bushaltestelle St. Töniser Straße befinden sich 10 kombinierte Felgen- und Rahmenhalter, die insgesamt in einem schlechten Bau- und Reinigungszustand sind. Am neu errichteten Kreisverkehr St.-Töniser-Straße befinden sich südlich der Bahnstraße 50 kombinierte Felgen- und Rahmenhalter. Sowohl die Radabstellanlagen an der Wartehalle nördlich der Parkstraße als auch am Kreisverkehr waren zum Zeitpunkt der Erhebung fast vollständig ausgelastet. Anbindung dieses Bereichs durch folgende Buslinien: SB 82, SB 86, 055, 056, 071, NE 10			
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>			
Aufgrund der fehlenden Flächenverfügbarkeit (Privatbesitz) und Geländeneigung ist eine Errichtung von Fahrradboxen unmittelbar an der Südseite der Bushaltestelle wahrscheinlich nicht möglich. An der Nordseite befindet sich bereits eine Radabstellanlage an der Bushaltestelle. In Absprache mit dem Grundstückseigentümer (Straßen.NRW) könnte nach einer Lösung zur Aufstellung von Fahrradboxen gesucht werden. Prüfung der Errichtung von 4 DeinRadschloss Fahrradboxen am Kreisverkehr in Nähe der Bushaltestelle St.-Töniser-Straße südlich der Bahnstraße. Die bestehenden Felgen- und Rahmenhalter an der Wartehalle sind regelmäßig zu reinigen und vom Bewuchs zu befreien.			
<b>Umsetzungsschritte</b>			
1. Analyse und Bewertung der Infrastrukturausstattung, derzeitige Auslastung und Standortverfügbarkeit 2. Kostenschätzung und Berechnung 3. ggf. Klärung des Grunderwerbs 4. Beschluss im Rat 5. Umsetzung und Bau			
<b>Umsetzungszeitraum</b>		<b>Kostenschätzung</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig		ca. 12.000 € (für 4 Fahrradboxen)	
<b>Finanzierung/ Fördermöglichkeiten</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes NRW - FÖRi-Nah Zuwendung nach § 12 ÖPNVG NRW - Investitionsmaßnahmen <input checked="" type="checkbox"/> des ÖPNV - gemäß Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR vom 10.12.2008 i. d. F. vom 21.03.2018		Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie <input type="checkbox"/> keine Fördermöglichkeit	





## Quellenverzeichnis

- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club** (2019): Service für ihr Rad. <https://www.radstation-nrw.de/service-fuer-ihr-rad.html> (Zugriff am 25.07.2019).
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.** (2015): ADFC-Empfehlungen: Umgang mit Polern und Umlaufsperrern. Oktober 2015.
- Bezirksregierung Köln** (o. Jahr): Merkblatt Bundes- und Landesstraßen. Online verfügbar: [https://www.bezreg-koeln.nrw.de/brk\\_internet/leistungen/abteilung02/25/strassenbau/merkblatt\\_bundes\\_landesstrassen.pdf](https://www.bezreg-koeln.nrw.de/brk_internet/leistungen/abteilung02/25/strassenbau/merkblatt_bundes_landesstrassen.pdf) (Zugriff am 04.07.2019).
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur** (2018): Mobilität in Deutschland – MiD. Kurzreport. Verkehrsaufkommen – Struktur – Trends, Bonn, Juni 2018.
- Bundesministerium der Justiz und des Verbraucherschutzes** (2017): Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans. *Bundesanzeiger* 24.10.2017.
- Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit** (2019): Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld „Kommunalrichtlinie“. Berlin, Juni 2019.
- Deutsches Institut für Urbanistik** (2018): Bürgerradwege. <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/foerderfibel/nordrhein-westfalen/burgerradwege-0> (Zugriff am 04.07.2019).
- Deutsches Institut für Urbanistik** (2018): nicht investive Maßnahmen im Rahmen des NRVP. <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/foerderfibel/baden-wuerttemberg-bayern-berlin-brandenburg/nicht-investitive-massnahmen-im-rahmen-des-nrvp> (Zugriff am 04.07.2019).
- Deutsches Institut für Urbanistik** (2018): Förderung von Klimaschutzprojekten. <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/foerderfibel/baden-wuerttemberg-bayern-berlin-brandenburg/foerderung-von-klimaschutzprojekten> (Zugriff am 04.07.2019).
- Deutsches Institut für Urbanistik** (2018): Radwege an Bundesfernstraßen. <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/foerderfibel/nordrhein-westfalen/radwege-bundesfernstrassen-0> (Zugriff am 04.07.2019).
- Deutsches Institut für Urbanistik** (2018): Radwege an Landesstraßen und Radschnellverbindungen des Landes. <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/foerderfibel/nordrhein-westfalen/radwege-landesstrassen-und-radschnellverbindungen> (Zugriff am 04.07.2019).
- Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.** (2016): Unfallforschung der Versicherer, Berlin, Januar 2016.
- HELLER Ingenieurgesellschaft mbH** (2019): OnKo – Webbasierte Lösung für das Infrastrukturmanagement. <https://beta.heller-ig.de/onko3/> (Zugriff Juli 2018 bis Februar 2019).
- IT.NRW** (2019a): Bevölkerungsstand (Gemeinden). <https://www.landesdatenbank.nrw.de/ldbnrw/online/data;sid=F0235BAFB1D0C84194CFF1DC494004CF.ldb3?operation=abruftabelleBearbeiten&levelindex=2&levelid=1563780472489&auswahloperation=abruftabelleAuspraegungAuswaehlen&auswahlverzeichnis=ordnungsstruktur&auswahlziel=werteabruf&selectionname=12411-01i&auswahltext=&werteabruf=Werteabruf> (Zugriff am 22.07.2019).
- IT.NRW** (2019b): Gemeindemodellrechnung (2018 bis 2040). <https://www.landesdatenbank.nrw.de/ldbnrw/online/data;sid=32F827DC280B3F03B2A97CB2AF79509E.ldb3?operation=abruftabelleBearbeiten&levelindex=2&levelid=1563781366170&auswahloperation=abruftabelleAuspraegungAuswaehlen&auswahlverzeichnis=ordnungsstruktur&auswahlziel=werteabruf&selectionname=12422-02iz&auswahltext=&werteabruf=Werteabruf> (Zugriff am 22.07.2019).

**IT.NRW** (2018): Kraftfahrzeug und Pkw-Dichte am 1. Januar.  
<https://www.it.nrw/kraftfahrzeug-und-pkw-dichte-1918> (Zugriff am 26.07.2018).

**IT.NRW** (2018): Berufsauspendler (Tagespendler) nach Quelle/Ziel.  
<https://www.landesdatenbank.nrw.de/ldb NRW/online/data;jsessionid=C86466C79AD39518F0C2B96A292599B7.Ldb2?operation=abruftabelleBearbeiten&levelindex=1&levelid=1532688272349&auswahloperation=abruftabelleAuspraegungAuswaehlen&auswahlverzeichnis=ordnungsstruktur&auswahlziel=werteabruf&selectionname=193-A-17i&auswahltext=&nummer=3&variable=3&name=KREISE&werteabruf=Werteabruf> (Zugriff am 27.07.2018).

**IT.NRW** (2018): Berufseinpender (Tagespendler) nach Quelle/Ziel.  
<https://www.landesdatenbank.nrw.de/ldb NRW/online/data;jsessionid=CE283C20EF6BC7E226BA4C2C0E594546.Ldb2?operation=abruftabelleBearbeiten&levelindex=1&levelid=1532691058724&auswahloperation=abruftabelleAuspraegungAuswaehlen&auswahlverzeichnis=ordnungsstruktur&auswahlziel=werteabruf&selectionname=193-A-07i&auswahltext=&nummer=3&variable=3&name=KREISE&werteabruf=Werteabruf> (Zugriff am 27.07.2018).

**Kreis Viersen** (2019): Kreisportrait. Kreismonitoring. Aktuelle Einwohnerdaten.  
<https://www.kreis-viersen.de/de/inhalt-60/daten-zahlen-fakten/> (Zugriff am 07.01.2019).

**Kreis Viersen** (2018): Kreisportrait. Der Kreis Viersen. Hereinspaziert. Starker Standort.  
<https://www.kreis-viersen.de/de/inhalt-bl2/starker-standort/> (Zugriff am 05.09.2018).

**Kreis Viersen** (2018): Wirtschaft und Tourismus. Fietsallee am Nordkanal.  
<https://www.kreis-viersen.de/de/inhalt-60/fietsallee-am-nordkanal/> (Zugriff am 23.08.2018).

**Kreis Viersen** (2019): Kreismonitoring. Aktuelle Einwohnerzahlen. <https://www.kreis-viersen.de/de/inhalt-60/daten-zahlen-fakten/> (Zugriff am 26.07.2019).

**Kreis Viersen** (2018): Baumaßnahmen Radverkehr, Viersen.

**Kreis Viersen** (2018): Den Kreis auf zwei Rädern erkunden, Viersen.

**Kreis Viersen** (2018): Kreismonitoring 2018, Viersen.

**Kreis Viersen** (2017): Der BahnRadweg Kreis Viersen, Viersen.

**Kreis Viersen** (2017): eConnectionLine. Neue Mobilität für Orte der Arbeit, Viersen 2017.

**Kreis Viersen** (2017): Kreis Viersen Mobilitätsuntersuchung 2016. Abschlussbericht, Dortmund, Mai 2017.

**Kreis Viersen** (2014): Masterplan Kreis Viersen, Viersen, Oktober 2014.

**Kreis Viersen** (2014): Antrag auf Verlängerung der Mitgliedschaft des Kreises Viersen in der Arbeitsgemeinschaft „Fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e. V.“, Viersen, April 2014.

**Kreis Viersen** (2013): Klimaschutzkonzept für den Kreis Viersen und die Städte Tönisvorst und Viersen sowie die Gemeinden Grefrath und Niederkrüchten, Viersen, Dezember 2013.

**Kreis Viersen** (2004): Der Niers-Radwanderweg im Kreis Viersen, Viersen.

**Kreispolizeibehörde Viersen** (2018): Unfälle zwischen 2013 und 2017.

**Land Nordrhein-Westfalen** (2019): Landesstraßenerhaltungsprogramm 2019: Land plant dieses Jahr Sanierung von Landesstraßen in Höhe von mindestens 175 Millionen Euro, Düsseldorf.

<https://www.land.nrw/de/pressemitteilung/landesstrassenerhaltungsprogramm-2019-land-plant-dieses-jahr-sanierung-von> (Zugriff am 16.07.2019).

**Ministerialblatt für das Land Nordrhein-Westfalen (MBI.NRW)** (2014): Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus.

[https://recht.nrw.de/lmi/owa/br\\_bes\\_text?anw\\_nr=1&gld\\_nr=9&ugl\\_nr=910&bes\\_id=27505&val=27505&ver=7&sg=0&aufgehoben=N&menu=0](https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_bes_text?anw_nr=1&gld_nr=9&ugl_nr=910&bes_id=27505&val=27505&ver=7&sg=0&aufgehoben=N&menu=0) (Zugriff am 04.07.2019).

**Ministerium des Inneren des Landes NRW** (2019): Förderrichtlinien Nahmobilität – FöRi-Nah. [https://recht.nrw.de/lmi/owa/br\\_text\\_anzeigen?v\\_id=10000000000000000239](https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_text_anzeigen?v_id=10000000000000000239) (Zugriff am 4.7.2019).

**Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MBWSV)** (2015): Förder- und Unterstützungsangebote der Landesregierung Nordrhein-Westfalen zu dem gemeinsamen Aufruf „Starke Quartiere – starke Menschen“. Düsseldorf, Februar 2015.

**Ministerium des Inneren NRW** (2019): VV-ÖPNVG NRW §12 Pauschalierte Investitionsförderung  
[https://recht.nrw.de/lmi/owa/br\\_bes\\_text?anw\\_nr=1&gld\\_nr=9&ugl\\_nr=923&bes\\_id=11174&menu=1&sg=0&aufgehoben=N&keyword=Gesetz%20%FCber%20den%20%F6ffentlich%20Personennahverkehr#det0](https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_bes_text?anw_nr=1&gld_nr=9&ugl_nr=923&bes_id=11174&menu=1&sg=0&aufgehoben=N&keyword=Gesetz%20%FCber%20den%20%F6ffentlich%20Personennahverkehr#det0) (Zugriff am 26.07.2019).

**Ministerium des Inneren NRW** (2019): StrWG NRW §49 Radverkehrsnetze. [https://recht.nrw.de/lmi/owa/br\\_bes\\_detail?sg=0&menu=1&bes\\_id=3894&anw\\_nr=2&aufgehoben=N&det\\_id=427060](https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_bes_detail?sg=0&menu=1&bes_id=3894&anw_nr=2&aufgehoben=N&det_id=427060) (Zugriff am 04.07.2019).

**Niederrhein Tourismus GmbH** (2018): Freizeit. Aktiv. Fahrradverleih. <https://niederrheintourismus.de/freizeit/aktiv/fahrradverleih/> (Zugriff am 23.08.2018).

**Projektträger Jülich** (2019): Nachhaltige Mobilität. <https://www.ptj.de/projektfoerderung/nationale-klimaschutzinitiative/kommunalrichtlinie/nachhaltige-mobilitaet> (Zugriff am 4.7.2019).

**Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen (SVK)** (2019): Machbarkeitsstudie „Radwegerverbindung Venlo – Krefeld“, Aachen, April 2019.

**tetraeder.com gmbh** (2018): INKA Online-Beteiligung Kreis Viersen.

**Verkehrsgesellschaft Kreis Viersen** (2018): Nahverkehrsplan Kreis Viersen. 2. Fortschreibung, Viersen, Januar 2018.

**Wissenschaftlicher Dienst des Bundestages** (2017): Bau und Finanzierung von Radwegen an Bundesstraßen. WD 5 - 3000 - 048/17. Online verfügbar: <https://www.bundestag.de/resource/blob/514744/25a03ad539fa996f95dac0c05b85d7bf/wd-5-048-17-pdf-data.pdf> (Zugriff am 04.07.19).

## Abbildungsverzeichnis

Abb. 1.2-1	Ablaufplan des Radverkehrskonzepts Kreis Viersen (Inhalte und Beteiligungsformate)	7
Abb. 1.3.2-1	INKA Online-Beteiligung Kreis Viersen	9
Abb. 1.3.5-1	Übersicht gebündelte Einzelgespräche	10
Abb. 2.1.1-1	Siedlungsstruktur Kreis Viersen	12
Abb. 2.1.1-2	Orts- und Stadtkerne Kreis Viersen	13
Abb. 2.1.2-1	Einwohnerzahl, Fläche und Bevölkerungsdichte getrennt nach Kommunen	14
Abb. 2.1.2-2	Bevölkerungsprognose Kreis Viersen (Einwohnerzahl 2018 bis 2040)	14
Abb. 2.1.3-1	Gewerbe und Industrie im Kreis Viersen	16
Abb. 2.2.1-1	Klassifiziertes Straßennetz Kreis Viersen	17
Abb. 2.2.1-2	Bahnhöfe und Haltepunkte des Schiennetzes im Kreis Viersen	18
Abb. 2.2.1-3	SPNV- und SB-Netz Kreis Viersen	19
Abb. 2.2.2-1	Regional bedeutsame Radabstellanlagen am Bahn- und Schnellbusnetz im Kreis Viersen	21
Abb. 2.3-1	Modal Split Kreis Viersen 2016	22
Abb. 2.3-2	Modal Split nach Kommunen im Kreis Viersen 2016	23
Abb. 2.3-3	Modal Split nach Wegezwecken im Kreis Viersen 2016	24
Abb. 2.3-4	Modal Split nach Wegelängen im Kreis Viersen 2016	25
Abb. 2.3-5	Modal Split nach räumlichen Wegebeziehungen im Kreis Viersen 2016	25
Abb. 2.3-6	Modal Split nach räumlichen Zielen außerhalb des Kreises Viersen 2016 (aus allen Kommunen)	26
Abb. 2.4.1-1	Erhebungsnetz Kreis Viersen im Bestand	28
Abb. 2.4.2-1	Führungsformen des Radverkehrs auf dem Erhebungsnetz im Kreis Viersen	29
Abb. 2.4.3-1	Knotenpunkte auf dem Erhebungsnetz im Kreis Viersen	30
Abb. 2.4.4-1	E-Bike-/Pedelec-Ladestationen im Kreis Viersen	31
Abb. 2.5-1	Verkehrsunfälle mit Radfahrerbeteiligung im Kreis Viersen von 2013 bis 2017	32
Abb. 2.5-2	Anzahl der Unfalltypen mit Radfahrerbeteiligung im Kreis Viersen von 2013 bis 2017	33
Abb. 2.5-3	Verunglückte mit Radfahrerbeteiligung im Kreis Viersen von 2013 bis 2017 nach Altersgruppen	33
Abb. 2.5-4	Ausgewählte Unfallstandorte im Kreis Viersen	34
Abb. 3.1-1	Nachfrage im interkommunalen Verkehr werktags Montag bis Freitag 2018 (alle Verkehrsmittel/ alle Fahrtzwecke)	37
Abb. 3.1-2	Nachfrage im interkommunalen Verkehr werktags Montag bis Freitag 2018 (nur Rad/ alle Fahrtzwecke)	38
Abb. 3.2-1	CO <sub>2</sub> -Belastungen im interkommunalen Verkehr Bestand 2018 und Prognosejahr 2035	39
Abb. 3.3-1	CO <sub>2</sub> -Belastungen im interkommunalen Verkehr Bestand 2018 und Zielszenario 2 für das Jahr 2035	41
Abb. 4.1-1	Gesamtbewertung der interkommunalen und kreisübergreifenden Radverkehrsverbindungen auf deutscher Seite	44
Abb. 4.1-2	Wunschliniennetz Kreis Viersen nach Kommunen	45
Abb. 4.1-3	Wunschliniennetz Kreis Viersen nach Stadt- und Ortsteilen	46
Abb. 4.2-1	Netzkonzeption Kreis Viersen für den Alltagsradverkehr	48
Abb. 4.2-2	Qualitätsrouten Kreis Viersen	51
Abb. 4.3-1	Mängelkriterien an Radverkehrsanlagen	53
Abb. 4.3-2	Mängelkriterien an Knotenpunkten	53
Abb. 4.3-3	Mängelkriterien an Radabstellanlagen	53
Abb. 4.3-4	Außerörtliche Mängelübersicht Kreis Viersen (Westlicher Kreisausschnitt)	56
Abb. 4.3-5	Außerörtliche Mängelübersicht Kreis Viersen (Östlicher Kreisausschnitt)	57
Abb. 4.3-6	Mängelübersicht Radabstellanlagen	58
Abb. 5.2-1	Maßnahmenübersicht an Radverkehrsanlagen	60
Abb. 5.2-2	Straßenquerschnitt Gemeinsamer Geh- und Radweg außerorts im Zweirichtungsverkehr (nach ERA 2010, S. 16)	60
Abb. 5.2-3	Selbstständig geführter Radweg K9 Gemeinde Schwalmtal (Quelle: <a href="https://beta.hellerig.de/onko3">https://beta.hellerig.de/onko3</a> )	61
Abb. 5.2-4	Maßnahmenübersicht Kreis Viersen (Westlicher Kreisausschnitt)	64
Abb. 5.2-5	Maßnahmenübersicht Kreis Viersen (Östlicher Kreisausschnitt)	65
Abb. 5.3-1	Maßnahmenübersicht an Knotenpunkten	66

Abb. 5.3-2	Radfahrerfurt für einen straßenbegleitenden bevorrechtigten Radweg (nach ERA 2010, S. 71)	67
Abb. 5.3-3	Signalleuchte an einem bestehenden Knotenpunkt mit freiem Rechtsabbieger	67
Abb. 5.3-4	Querungshilfe außerorts (mit Mittelinsel) (nach ERA 2010, S. 73)	68
Abb. 5.3-5	Überleitstelle an einer Ortseinfahrt (nach ERA 2010, S. 74)	68
Abb. 5.4-1	Maßnahmenübersicht an Radabstellanlagen	69
Abb. 5.4-2	Maßnahmenvorschläge an regional bedeutsamen Radabstellanlagen im Kreisgebiet	71
Abb. 5.5-1	Beispielsteckbrief für Radverkehrsanlagen	72
Abb. 5.5-2	Beispielsteckbrief für Knotenpunkte	73
Abb. 5.5-3	Umsetzungszeiträume der Maßnahmen	75
Abb. 5.5-4	Beispielsteckbrief für Radabstellanlagen	79
Abb. 5.7.1-1	Beispiel einer DeinRadschloss-Radabstellanlage am Bahnhofsteilpunkt Krefeld Königshof (Eigene Aufnahme)	85
Abb. 5.7.1-2	Merkmale der „Dein Radschloss“-Abstellanlagen	86
Abb. 5.7.1-3	Merkmale der „Radreparaturpoints“	87
Abb. 5.7.1-4	Merkmale des Umgangs mit Umlaufsperrungen und Sperrpfosten	87
Abb. 5.7.1-5	Merkmale zur Etablierung eines E-Lastenrad-Verleihs	88
Abb. 5.7.1-6	Merkmale zur Etablierung eines E-Lastenrad-Verleihs	88
Abb. 5.7.2-1	Merkmale zur Fortführung der Kampagne „VORKIDS“	89
Abb. 5.7.2-2	Merkmale zur Fortführung der Kampagne „Fahrsicherheitstrainings für Senioren“	89
Abb. 5.7.2-3	Merkmale zur Fortführung der Kampagne „Stadtradeln“	90
Abb. 5.7.2-4	Merkmale des Projekts „Radlbus“	90
Abb. 5.7.2-5	Merkmale zur Einrichtung von Elterntaxi-Haltestellen	91
Abb. 5.7.2-6	Merkmale zur Fortführung der AGFS-Mitgliedschaft	92
Abb. 5.7.3-1	Merkmale zur Einrichtung eines Winterdienstes an Hauptradwegen	92
Abb. 5.7.3-2	Merkmale zur Fortführung des TÜV-zertifizierten Erhaltungsmanagements an Kreisstraßen	93
Abb. 5.7.3-3	Merkmale zu Vereinbarungen mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW	93
Abb. 5.7.3-4	Merkmale zur Einrichtung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements	94
Abb. 6-1	Höchstplatzierte Maßnahmen bei kurzfristigem Umsetzungszeitraum	95
Abb. 6-2	Höchstplatzierte Maßnahmen bei mittelfristigem Umsetzungszeitraum	96
Abb. 6-3	Höchstplatzierte Maßnahmen bei langfristigem Umsetzungszeitraum	97
Abb. A-1	Anmerkungen aus der INKA Online-Beteiligung zu den überörtlichen Wegebeziehungen	116
Abb. A-2	Erreichbare Distanzen mit E-Bike/ Pedelec ab Brüggen	117
Abb. A-3	Erreichbare Distanzen mit E-Bike/ Pedelec ab Grefrath	118
Abb. A-4	Erreichbare Distanzen mit E-Bike/ Pedelec ab Kempen	119
Abb. A-5	Erreichbare Distanzen mit E-Bike/ Pedelec ab Nettetal	120
Abb. A-6	Erreichbare Distanzen mit E-Bike/ Pedelec ab Niederkrüchten	121
Abb. A-7	Erreichbare Distanzen mit E-Bike/ Pedelec ab Schwalmthal	122
Abb. A-8	Erreichbare Distanzen mit E-Bike/ Pedelec ab Tönisvorst	123
Abb. A-9	Erreichbare Distanzen mit E-Bike/ Pedelec ab Viersen	124
Abb. A-10	Erreichbare Distanzen mit E-Bike/ Pedelec ab Willich	125
Abb. A-11	Pendlerverflechtungen Kreis Viersen und angrenzende Städte/ Gemeinden	128
Abb. A-12	Radverkehrsaufkommen Kreis Viersen und angrenzende Städte/ Gemeinden	129
Abb. A-13	Verbindungen Zentrale Orte Kreis Viersen und angrenzende Städte/ Gemeinden	130
Abb. A-14	Radpotenziale Kreis Viersen und angrenzende Städte/ Gemeinden	131
Abb. A-15	Gesamtbewertung der interkommunalen und kreisübergreifenden Radverkehrsverbindungen	132
Abb. A-16	Verortung Maßnahmensteckbriefe Gemeinde Brüggen	133
Abb. A-17	Verortung Maßnahmensteckbriefe Gemeinde Grefrath	136
Abb. A-18	Verortung Maßnahmensteckbriefe Stadt Kempen	144
Abb. A-19	Verortung Maßnahmensteckbriefe Stadt Nettetal	160
Abb. A-20	Verortung Maßnahmensteckbriefe Gemeinde Niederkrüchten	172
Abb. A-21	Verortung Maßnahmensteckbriefe Gemeinde Schwalmthal	185
Abb. A-22	Verortung Maßnahmensteckbriefe Stadt Tönisvorst	198
Abb. A-23	Verortung Maßnahmensteckbriefe Stadt Viersen	212
Abb. A-24	Verortung Maßnahmensteckbriefe Stadt Willich	239

## Abkürzungsverzeichnis

A	Autobahn
ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.
AGFS	Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e. V.
AG	Arbeitsgruppe
B	Bundesstraße
B+R	Bike-and-Ride (Reiseweg mit Fahrrad und einem anderen Fortbewegungsmittel; Ein B&R-Platz bezeichnet den Umsteigepunkt an dem das Auto parkt.)
EUR	Euro
EW	Einwohner
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
Hbf.	Hauptbahnhof
HHB	Haushaltsbefragung
IC	Inter City
ICE	Inter City Express
IT.NRW	Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen
IV	Individualverkehr
Kfz	Kraftfahrzeug
km	Kilometer
km <sup>2</sup>	Quadratkilometer
km/h	Stundenkilometer
L	Landesstraße
m	Meter
MG	Mönchengladbach
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NEW	Niederrhein Energie und Wasser
NRVP	Nationaler Radverkehrsplan
NVP	Nahverkehrsplan
ÖV	Öffentlicher Verkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr - öffentlicher Personennahverkehr mit Bus, Straßenbahn/Stadtbahn sowie Eisenbahnverkehr aber auch mit sogenannten alternativen Verkehrsmitteln wie z. B. TaxiBus, AST, Bürgerbus.
ÖPNVG-NRW	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen
Pkm	Personenkilometer
Pkw	Personenkraftwagen



---

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.)
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragung „Mobilität in Städten“
StrWG	Straßen- und Wegegesetz des Landes NRW
SVB	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte
SVZ	Straßenverkehrszählung
Tsd.	Tausend
VU	Verkehrsunfälle
VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr



