



Radverkehrskonzept

Ausschuss für Stadtentwicklung | Neubeckum | 03.03.2021

Projektleiter

Dipl.-Ing. **Alexander Gardyan**, M.Sc.

- Studium: Universität Kassel - Stadtplanung
- Seit 2014: Gründer und geschäftsführender Gesellschafter von **IKS Mobilitätsplanung**
- 2016 - 2020: Wissenschaftlicher Mitarbeiter **Universität Kassel** (FG Integrierte Verkehrsplanung) mit dem Schwerpunkt Radverkehr (Forschung und Lehre)
- Seit 2016/ 2019: **Regionalgruppensprecher SRL e.V.** für Hessen, Rheinland-Pfalz und Saarland + **Sprecherrat FMV**

IKS Mobilitätsplanung

Konzeptionelle und strategische Mobilitätsplanung



Fußverkehrsplanung



Parkraummanagement



Verkehrsentwicklungsplanung



Radverkehrsplanung



KFZ-Planung, HBS



Beteiligung / Moderation



Universitätsplatz 12
34127 Kassel

info@iks-planung.de
www.iks-planung.de

Andreas Schmitz
Alexander Gardyan

Ablauf

- Zusammenfassung Bestandsanalyse
- Grobkonzept und ausgewählte Handlungsfelder
- Weiteres Vorgehen und Zeitplan
- Fragen



Aufgabenstellung

- Beschluss VEP 2030 für die Stadt Beckum
→ Radverkehrskonzept
- **Steigerung des Radverkehrsanteils durch Verlagerung von Wegen mit Kraftfahrzeugen auf das Fahrrad**
- Entwicklung Radverkehrsnetz Beckum
- Entwurfsbeispiele zukünftiger Radinfrastruktur
- Flankierende Maßnahmen (zum Beispiel Abstellanlagen, Serviceangebot, Grünpfeil Radverkehr, Mitgliedschaft AGFS Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e. V.)
- Konzept mit konkreten Handlungsempfehlungen, Kostenermittlung und Prioritäten

Projektstand

1. Voruntersuchung

Vorhandene Planungen und Konzepte (VEP 2030; 100 % KlimaBEwusst)	Vorhandene Verkehrsdaten	Unfalldaten mit Beteiligung von Radfahrenden
--	--------------------------	--

2. Netzanforderungen

Quell- und Zielorte	Radverkehr: Wunschliniennetz	Qualitätsanforderungen festlegen/Standards
---------------------	------------------------------	--

3. Bestandsanalyse

Georeferenzierte Erhebung	Qualität der Strecken und Knoten	Wegweisung, Abstellanlagen, sonstige Verkehrsinfrastruktur
---------------------------	----------------------------------	--

4. Zielsetzung/Strategien/Instrumente

Zielsetzung	Strategien	Instrumente
-------------	------------	-------------

5. Netzkonzept

Hierarchisierung des Netzes	Integration in übergeordnetes Netz	Identifizierung von Netzlücken	Leitsystem/Wegweisung
-----------------------------	------------------------------------	--------------------------------	-----------------------

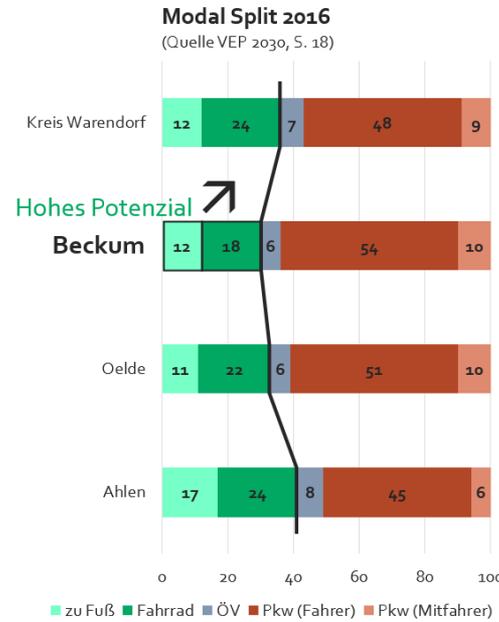
6. Handlungskonzept

Maßnahmenplan/ Steckbriefe	Prioritätenliste/ Umsetzungsstufen	Pilotmaßnahmen	Kostenschätzung von Maßnahmenbündeln
----------------------------	------------------------------------	----------------	--------------------------------------

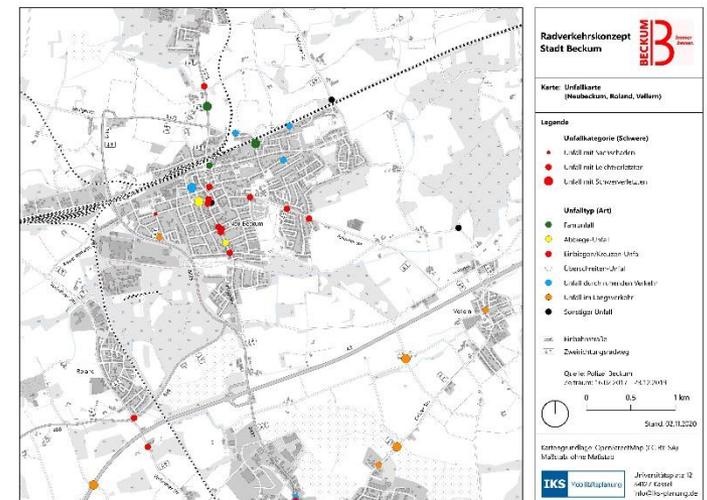
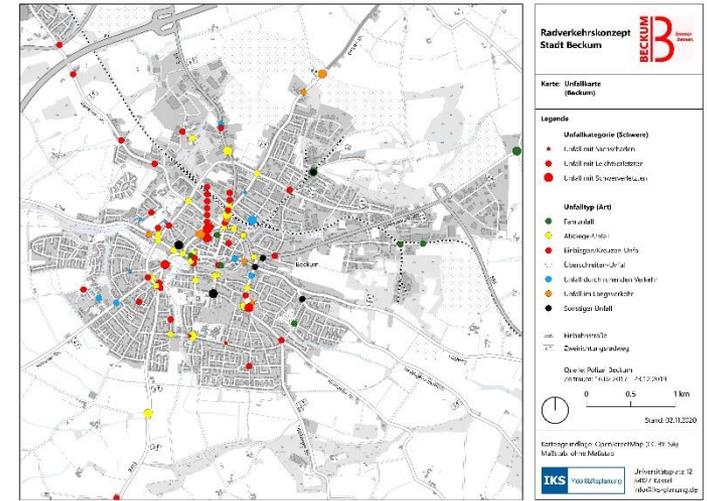
Abstimmung | Beteiligung | Öffentlichkeitsarbeit

Voruntersuchungen

25.000 EW (Beckum)	↔	10.500 EW (Neubeckum)
4 Stadtteile wenig Topografie		18 % Radverkehrsanteil
Radverkehrsnetz NRW und touristische Radwege		Note: 3,7 Platz 92 von 311 (ADFC Fahrradklimatest 2018)



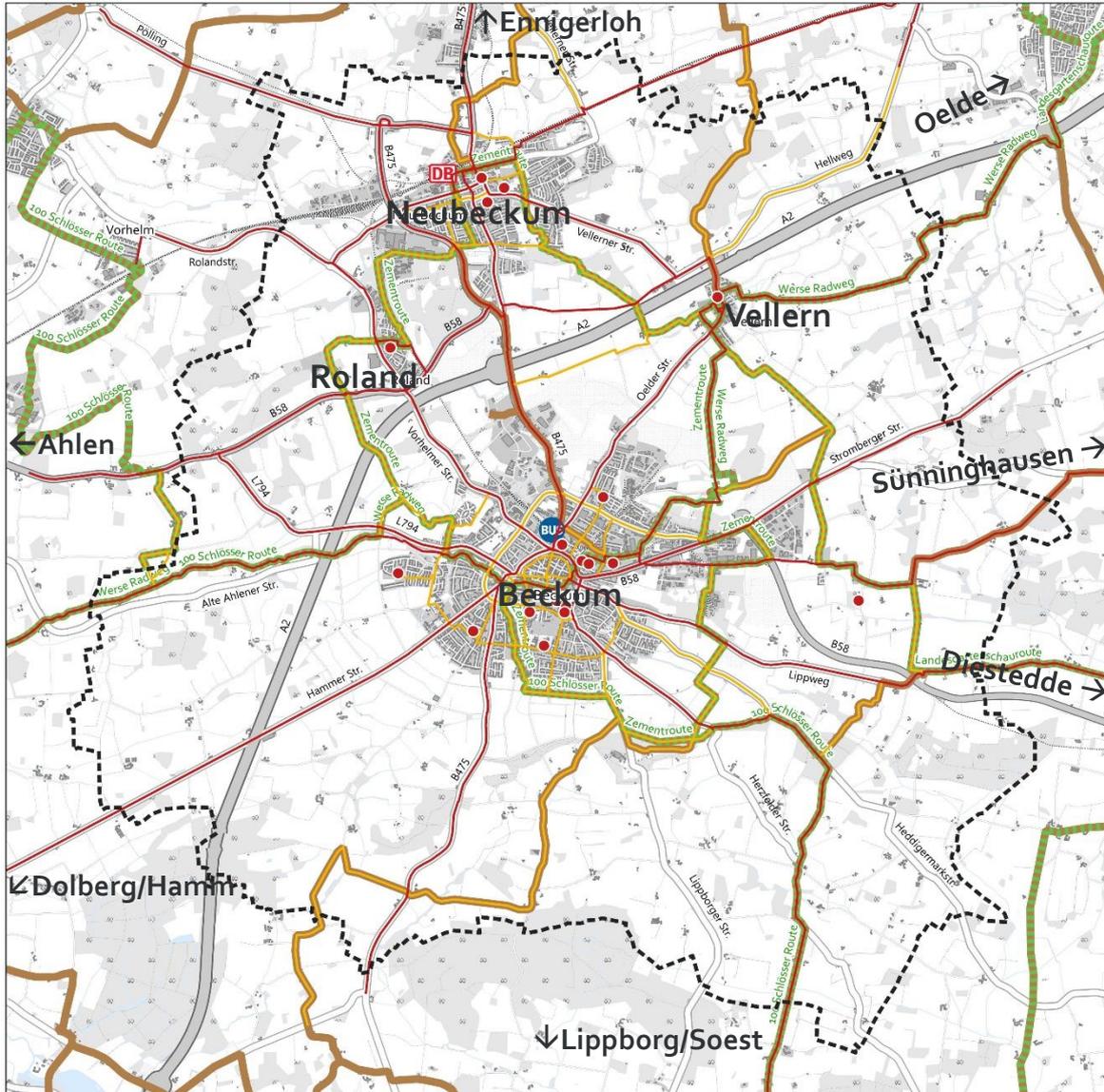
Unfallauswertung



Zusammenfassung der Ziele, Handlungsfelder und Maßnahmenempfehlungen

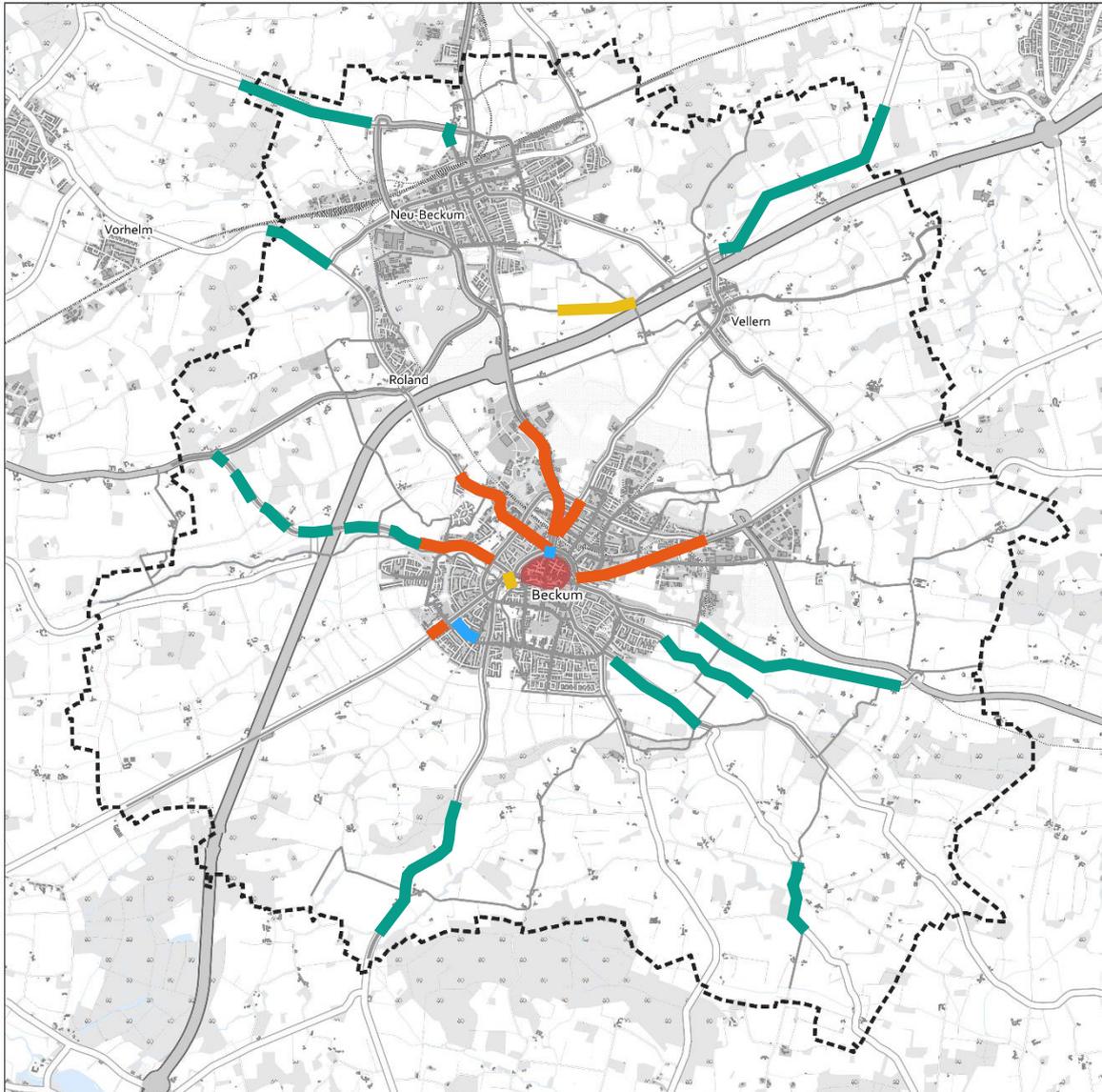


Radverkehrsnetz



- Grenze des Untersuchungsgebiets
- Beckum Stadtteil
- Radverkehrsnetz NRW
- Touristische Radwege
- Hauptroute
- Nebenroute
- Schule

Wesentliche Mängel



Sicherheit/ Kontinuität:
Straßenraumgestaltung/
Führungsform

Netzlücke: Beschilderung/Oberfläche

Netzlücke: Einbahnstraßen nicht in
Gegenrichtung freigegeben

Netzlücke: Fehlende Infrastruktur
ohne Alternativwege außerorts

Komfort: Fehlende Abstellanlagen im
Umfeld der Fußgängerzone

***Auch Velorouten entsprechen
nicht durchgängig den
gesetzten Standards
(vgl. Radverkehrskonzept LK Warendorf)***

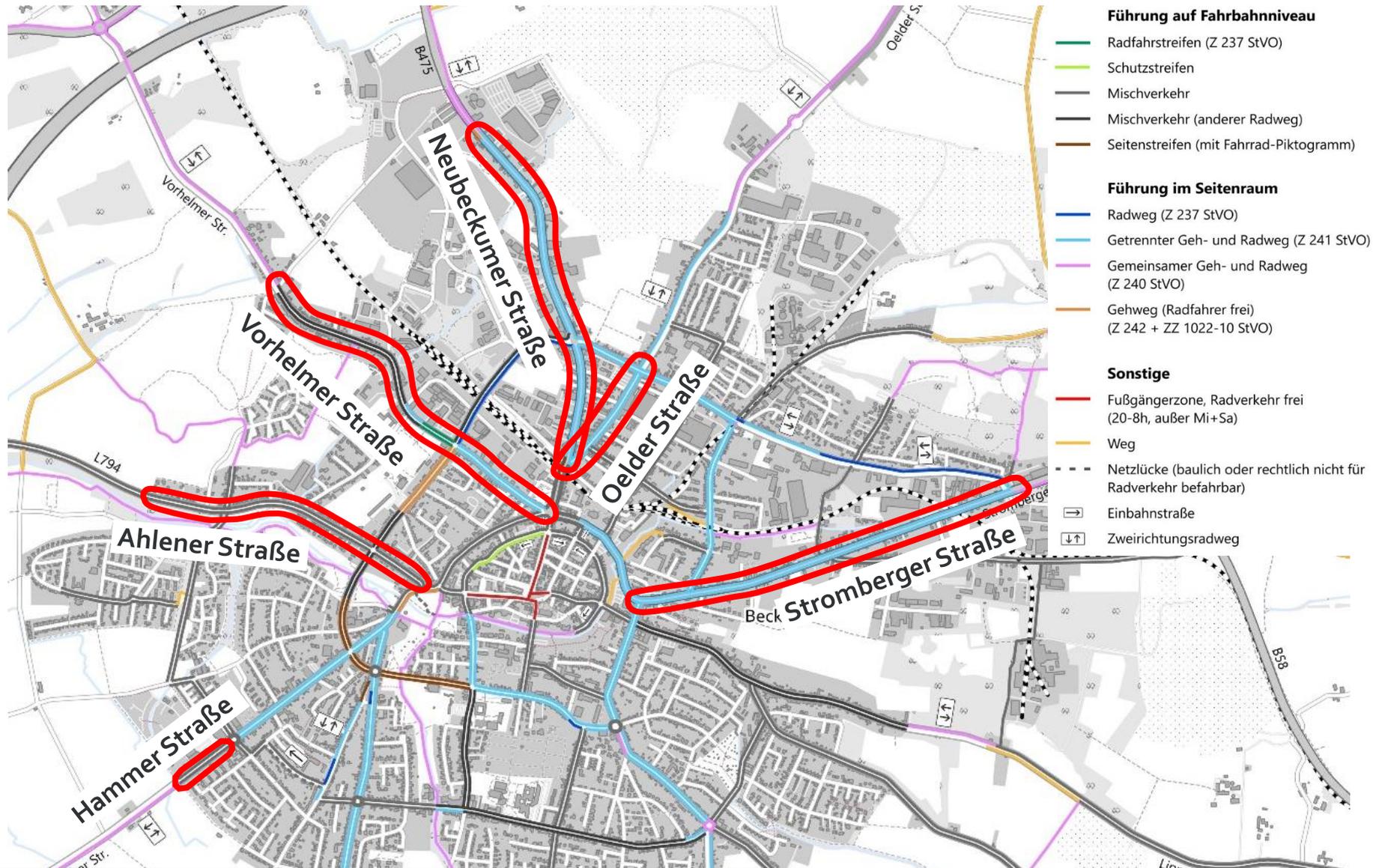
Konzept

- Überdimensionierte Straßenräume zu Gunsten des Radverkehrs entwickeln
- Netzlücken Schließen (außerorts und innerorts)
- Erreichbarkeit der Innenstadt verbessern
- Schnelle Umsetzung initiieren
 - Hohe Priorität für Abschnitte, wo Qualität ohne größere Umbauten verbessert werden kann
 - Verkehrsversuche und temporäre Lösungen einbeziehen
- Öffentlichkeitsarbeit zur Sensibilisierung der Belange der anderen Verkehrsteilnehmer starten
- Vorzüge statt Verluste kommunizieren

Handlungsfelder (Beispielhafte Auswahl)

- **Änderung der Straßenraumaufteilung auf Ein- und Ausfallstraßen mit Seitenstreifen**
- Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung
- **Abstellanlagen im Umfeld der Fußgängerzone**
- Kleinteilige und punktuelle Mängel
- Netzlücken außerorts
- **Entwicklung der Velorouten**
- Sonderthemen: Fahrradstraßen, Grünpfeilregelung, Öffnung der Innenstadt für den Radverkehr
- **Öffentlichkeitsarbeit**

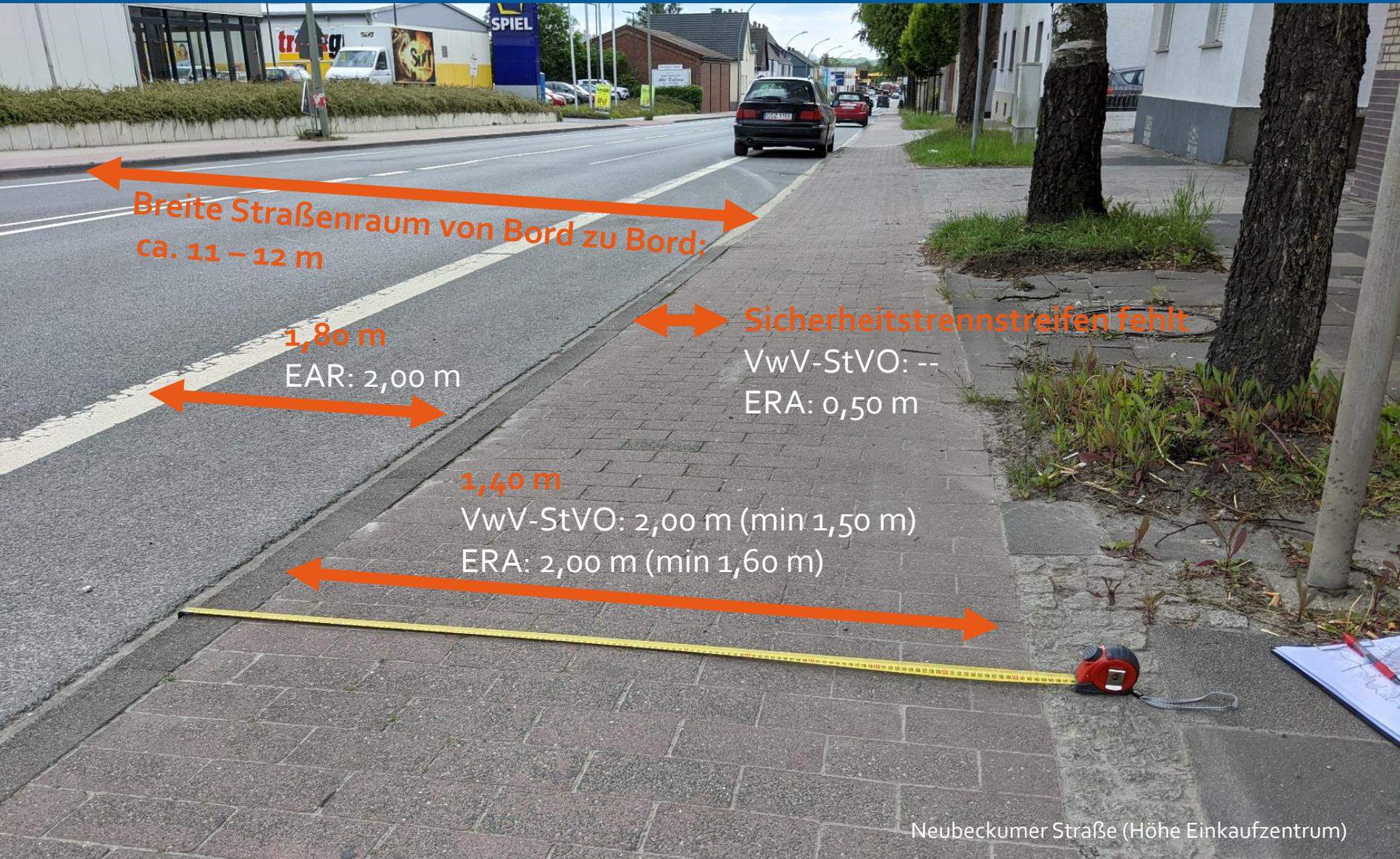
Änderung der Straßenraumaufteilung auf Ein- und Ausfallstraßen mit Seitenstreifen



Ein- und Ausfallstraßen Problemstellung

- Wesentliche Ein- und Ausfallstraßen in Beckum mit ähnlichen Straßenquerschnitten
- Belastungsbereiche II-III, Tempo 50 km/h
- Überdimensionierter Straßenraum für Kfz-Verkehr, Seitenstreifen unterschiedlich stark als Parkfläche genutzt
- Vorhandene Radinfrastruktur baulich nicht ERA- und StVO-konform, schmale Gehwege sind vielerorts nicht barrierefrei





Bestand

- Breite Straßenraum von Bord zu Bord: 11 bis 12 m
- Straßenraum dominiert durch Kfz-Verkehr, überbreite Fahrspuren
- Beidseitige Seitenstreifen, Auslastung durch parkende Fahrzeuge nimmt Richtung Innenstadt zu
- Radinfrastruktur baulich nicht ERA- und StVO-konform (zu schmal)
- Gehwege nicht barrierefrei (zu schmal)
- Fehlende Begrünung mindert Aufenthaltsqualität

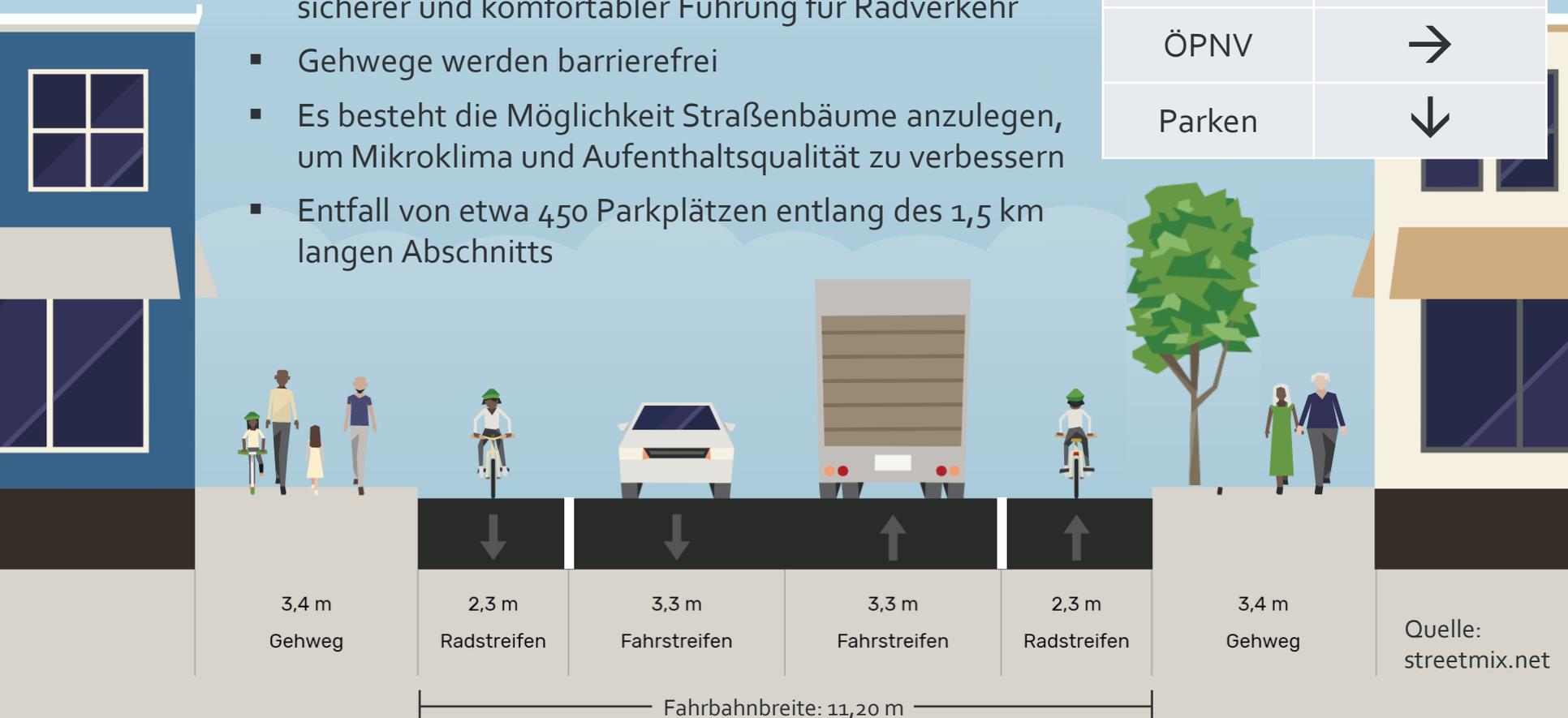


Quelle:
streetmix.net

Variante 1: Beidseitiger Radfahrstreifen

- Planung mit bestehenden Borden
- Nutzung der Seitenstreifen als Radfahrstreifen führt zu sicherer und komfortabler Führung für Radverkehr
- Gehwege werden barrierefrei
- Es besteht die Möglichkeit Straßenbäume anzulegen, um Mikroklima und Aufenthaltsqualität zu verbessern
- Entfall von etwa 450 Parkplätzen entlang des 1,5 km langen Abschnitts

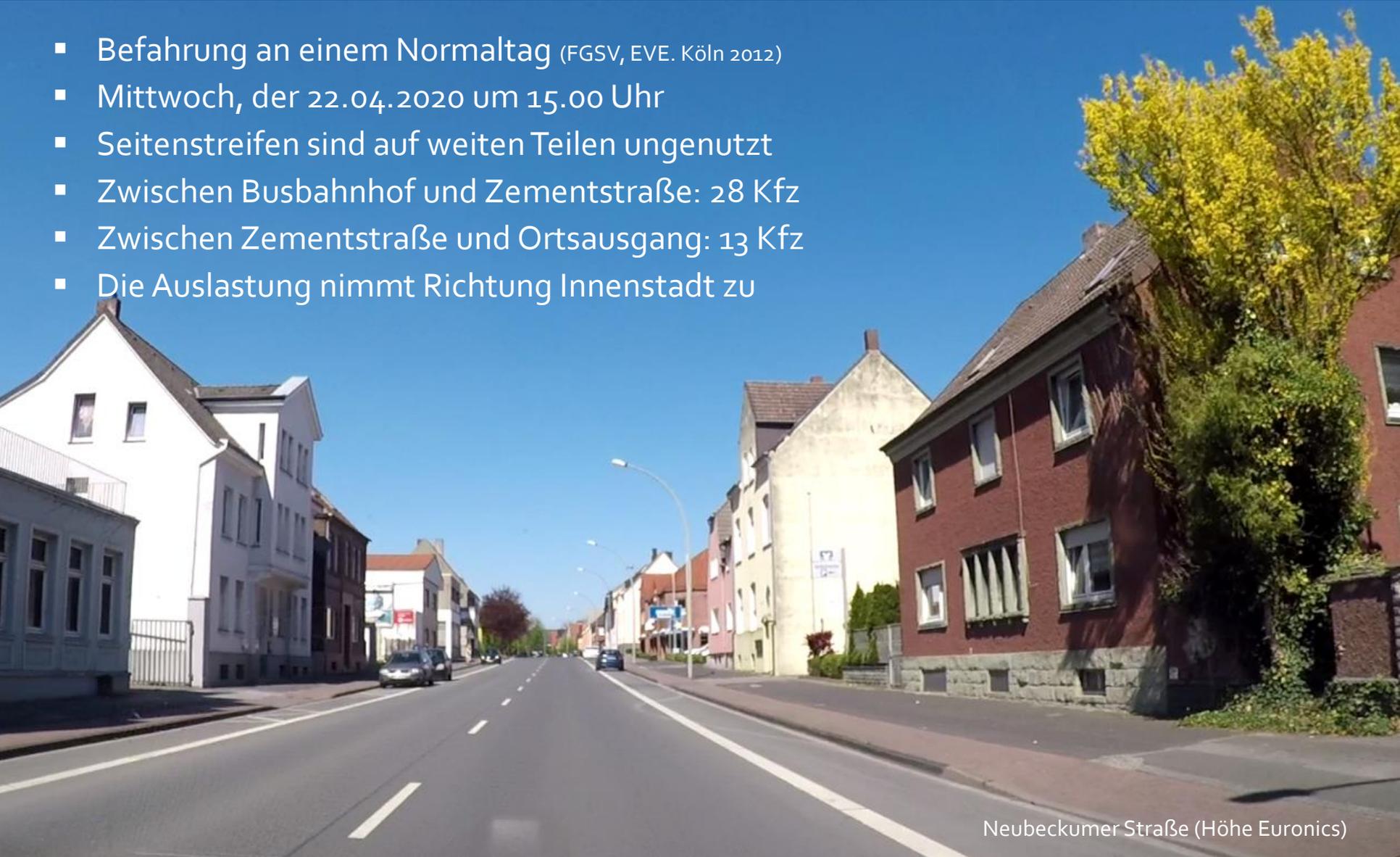
Veränderung zum Bestand	
Fußverkehr	↑
Radverkehr	↑
ÖPNV	→
Parken	↓



Quelle: streetmix.net

Stichprobenerhebung der Auslastung des Seitenstreifen durch parkende Fahrzeuge

- Befahrung an einem Normaltag (FGSV, EVE. Köln 2012)
- Mittwoch, der 22.04.2020 um 15.00 Uhr
- Seitenstreifen sind auf weiten Teilen ungenutzt
- Zwischen Busbahnhof und Zementstraße: 28 Kfz
- Zwischen Zementstraße und Ortsausgang: 13 Kfz
- Die Auslastung nimmt Richtung Innenstadt zu

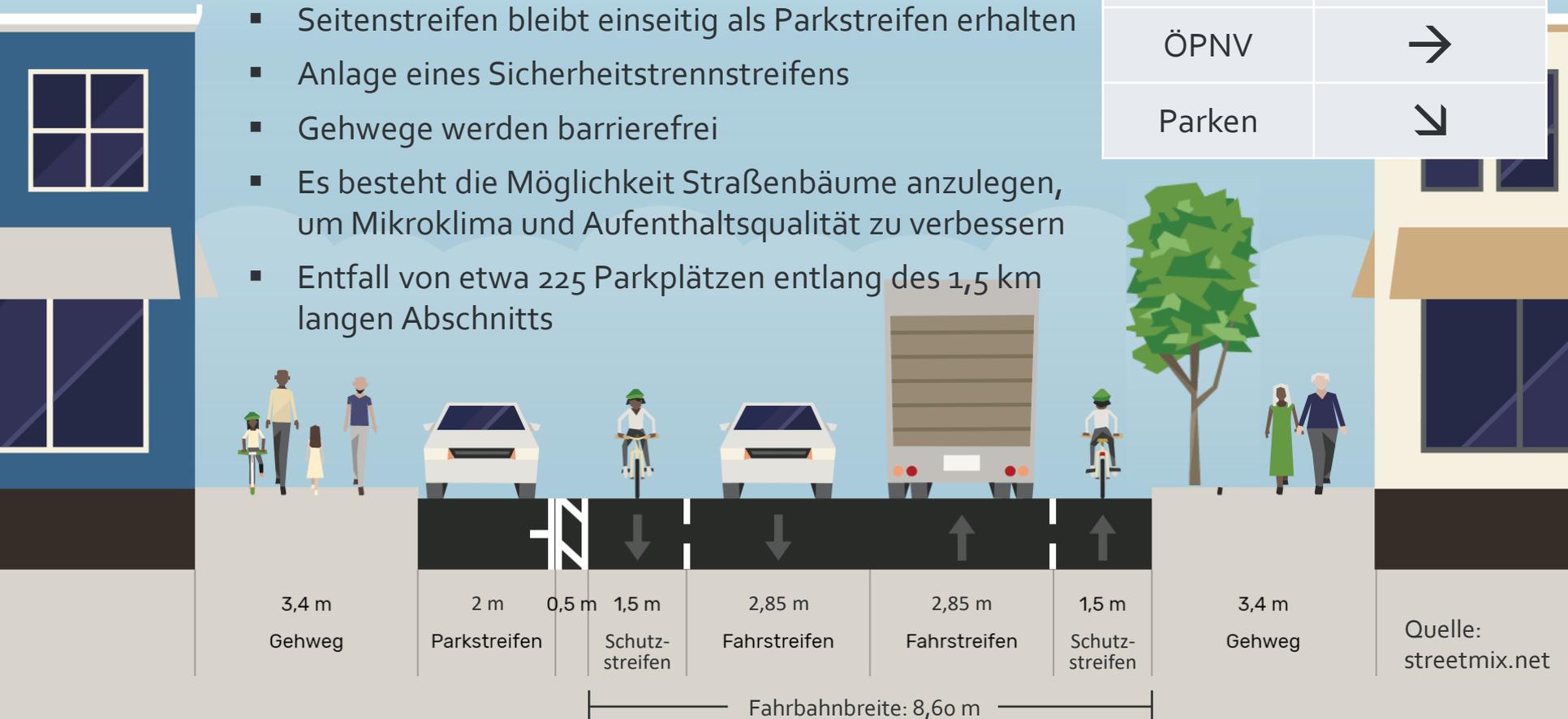


Neubeckumer Straße (Höhe Euronics)

Variante 2: Schutzstreifen+einseitiger Parkstreifen

- Planung mit bestehenden Borden
- Anlage von beidseitigen Schutzstreifen
- Seitenstreifen bleibt einseitig als Parkstreifen erhalten
- Anlage eines Sicherheitstrennstreifens
- Gehwege werden barrierefrei
- Es besteht die Möglichkeit Straßenbäume anzulegen, um Mikroklima und Aufenthaltsqualität zu verbessern
- Entfall von etwa 225 Parkplätzen entlang des 1,5 km langen Abschnitts

Veränderung zum Bestand	
Fußverkehr	↑
Radverkehr	↗
ÖPNV	→
Parken	↓



Quelle: streetmix.net

Variante 3: Schutzstreifen+beidseitiges Gehwegparken

- Planung mit bestehenden Borden
- Anlage von beidseitigen Schutzstreifen mit Sicherheitstrennstreifen
- Beidseitig halbseitiges Gehwegparken verringert subjektive Sicherheit
- Die Anzahl der Parkplätze bleibt nahezu unverändert
- Gehwege bleiben nicht Barrierefrei, Aufenthaltsqualität für Fußgänger verringert sich

Veränderung zum Bestand	
Fußverkehr	↘
Radverkehr	→
ÖPNV	→
Parken	→

Umsetzung Variante 3 wird nicht empfohlen



Quelle: streetmix.net

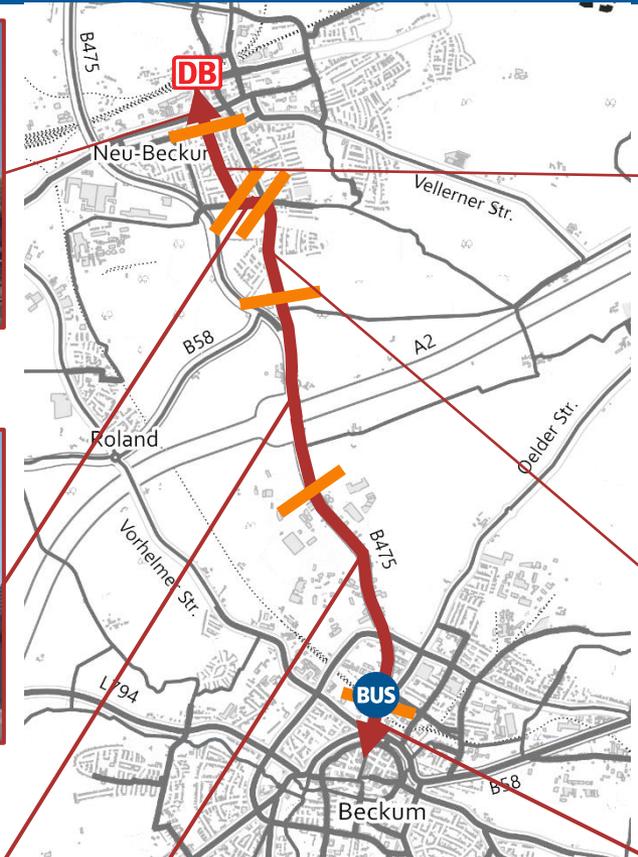
Umsetzungsstrategie für Ein- und Ausfallstraßen

- Umsetzung Variante 1
- Umsetzung Variante 2
- Sonderbetrachtung Hammer Straße

*Umsetzung der Varianten unter Berücksichtigung des Bedarfs des Seitenstreifen als Parkraum
→ Besondere Priorität auf Velorouten*



Entwicklung der Velorouten Beckum - Neubeckum



Abstellanlagen im Umfeld der Fußgängerzone

- Abstellanlagen in der Innenstadt sind an den wichtigen Zielorten nicht vorhanden, schwer zu finden oder nicht den baulichen Anforderungen entsprechend
- Daraus resultieren wild abgestellte Fahrräder, insbesondere im Umfeld des Marktplatzes



Marktplatz



Marktplatz



Hühlstraße

Abstellanlagen im Umfeld der Fußgängerzone

Empfohlene Standorte



An allen Eingängen der FGZ wären dann Abstellanlagen vorhanden



- Fahrradbügel
- Überdachte Abstellanlagen
- Geplante Abstellanlagen
- Fußgängerzone Radverkehr frei (20-8h, außer Mi+Sa)
- Vorhandene Fahrradparkplätze



Abstellanlagen im Umfeld der Fußgängerzone Empfehlungen zu Modellen



Geplante Fahrradbügel Beckum (Form: Kreuzberger Bügel)



Überdachte E-Ladestation Ludwigsburg



Überdachte E-Ladestation Osterode
www.eseltreiber.de

- + Anzeige individuell einstellbar
- + Webzugängliche Zähldaten



- + Unsichtbar
- + Automatische Datenübertragung
- + Batteriebetrieben



Beispiel von Display Kombinationen

8-Linien Eco-DISPLAY Classic+

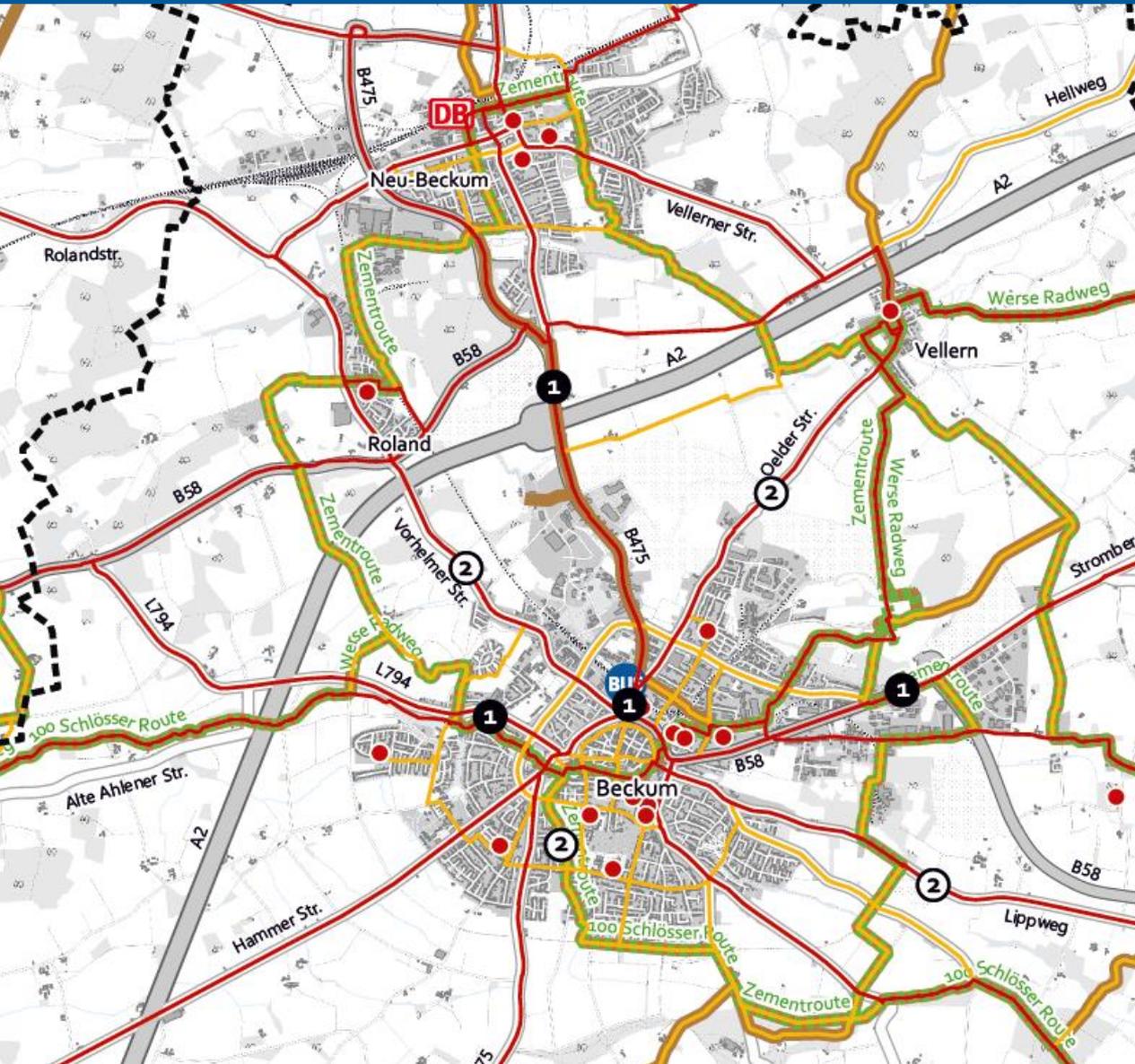
- Linie 1: BİSİKLET VE YAYA BİLGİ EKRANI
- Linie 2: 1273
- Linie 3: 12037
- Linie 4: 25 °C
- Linie 5: 18 nisan 2017
- Linie 6: Haydi İzmir, bas pedala!
- Linie 7: 862
- Linie 8: 11954

6-Linien Eco-DISPLAY Classic+

- Linie 1: Cyklistar Idag
- Linie 2: 1273
- Linie 3: 120 373
- Linie 4: 19°C 15:30
- Linie 5: 26 maj 2017
- Linie 6: Cykla sakert!

Quelle: ECO Counter; Eco-Display Classic+ und ZELT

Mögliche Standorte für Radzählstellen



Legende

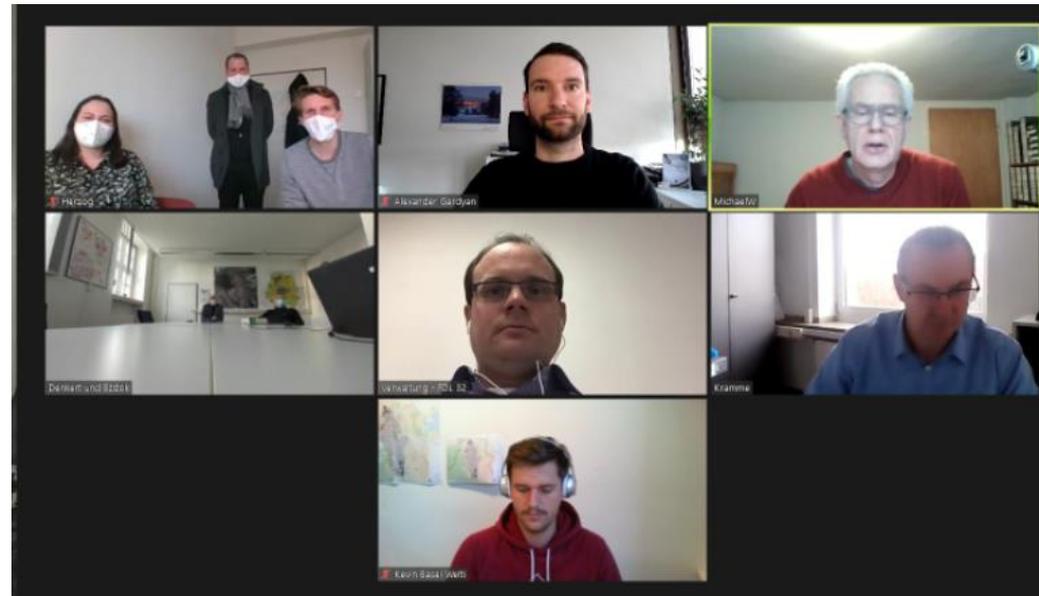
- Grenze des Untersuchungsgebiets
- Beckum Stadtteil
- Radverkehrsnetz NRW
- Touristische Radwege
- Hauptroute
- Nebenroute
- Schule
- 1 Möglicher Standort für Radzählstelle inklusive Display (Priorität 1)
- 2 Möglicher Standort für Radzählstelle inklusive Display oder Induktionsschleife (Priorität 2)

Weiteres Vorgehen

**24.03.2021: Online-
Workshop**

**April / Mai: Klausurtagung
mit Politik**

Juni / Juli: Projektabschluss



IKS
Mobilitätsplanung

BECKUM **B** *Immer
besser.*

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Dieses Dokument ist Teil einer Präsentation und ohne die mündlichen Erläuterungen unvollständig

Auftragnehmer

IKS Mobilitätsplanung

Universitätsplatz 12

34127 Kassel

Projektleiter

Alexander Gardyan

0561 - 953 79677

alexander.gardyan@iks-planung.de

© IKS Mobilitätsplanung, Kassel 2021