

Verkehrsentwicklungsplan Haan, Stufe II

Radverkehrskonzept

März 2016

Verkehrsentwicklungsplan Haan, Stufe II Radverkehrskonzept

März 2016

Dipl.-Ing. Hans-Rainer Runge
Dipl.-Ing. Petra Kröger

Runge **IVP**
Ingenieurbüro für
Integrierte Verkehrsplanung
Düsseldorfer Straße 132
D-40545 Düsseldorf
Tel. 0211-553350
Fax 0211-553558
Mail info@runge-iva.de
www.runge-iva.de

INHALT

1. Zielsetzungen der Verkehrsentwicklungsplanung	1
2. Leitsätze und Planungsgrundsätze für den Fahrradverkehr	4
3. Radverkehrsachsen in Haan	14
4. Radverkehrsachse B228	18
5. Radverkehrsachse durch das Sandbachtal	41
6. Fahrradabstellanlagen	50
7. Radverkehr im Umfeld der weiterführenden Schulen	54
8. Radverkehr in der Haaner Innenstadt	65
 Anhang	 67

1. Zielsetzungen der Verkehrsentwicklungsplanung

Durch die topografische und siedlungsstrukturelle Situation in Haan, und auch durch eine untergeordnete Priorität in der Stadtverkehrsplanung, hat sich in der Vergangenheit der Fahrradverkehr nicht seinem Potential entsprechend entwickelt.

Der Anteil des Radverkehrsaufkommens am Gesamtverkehrsaufkommen der Stadt Haan liegt mit nur rund 4% deutlich unter dem Durchschnitt und den Möglichkeiten.

Die Fahrradnutzung hängt davon ab, wo und wie der Radverkehr geführt wird, wie geschlossen das Netz ist und wie sicher die Radverkehrsanlagen sind und wahrgenommen werden. Besonders im Schülerverkehr und im Alltagsverkehr innerhalb eines Entfernungsbereichs von bis zu 5 Kilometern besteht ein hohes Aktivierungspotential für den Radverkehr in Haan. Ziel der Planungen im Radverkehr ist die Schaffung eines zusammenhängenden und sicheren Radverkehrsnetzes in Haan.

- Radverkehrsplanung ist eine Angebotsplanung. Erfahrungsgemäß führt ein größeres und attraktives Angebot an Radverkehrsanlagen, zu einem Zuwachs der Nachfrage. Der Radverkehrsanteil wird somit erhöht.

Ziel des vorliegenden Radverkehrskonzeptes ist es, die bereits vorhandenen Strukturen zu stärken und zu einem geschlossenen, verkehrssicheren Netz zu ergänzen

Grundlegende Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs in Haan sind:

- die sichere Führung des Radverkehrs an verkehrswichtigen Straßen,
- die sichere Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten und Einmündungen,
- die Aufhebung der Benutzungspflicht von Radwegen, um bei unzureichendem Platzangebot den Radverkehr vom Fußgängerverkehr zu trennen,
- die Bereitstellung von benutzerfreundlichen und sicheren Abstellanlagen an den Zielorten des Radverkehrs,
- die Anlage von Radverkehrsanlagen auf bereits ausgewiesenen Fahrradrouten (Radrouten NRW),
- die Anbindung wichtiger Ziele des Radverkehrs an das Radverkehrsnetzes,
- die Verknüpfung der vorhandenen Radverkehrsachsen zu einem geschlossenen Netz.

Zusammengefasst ergibt sich das folgende Zielsystem der Verkehrsentwicklungsplanung für die Stadt Haan:

Zielsetzungen der Verkehrsentwicklungsplanung

Oberziele der Verkehrsentwicklungsplanung

- Stadtverträgliche Verkehrsplanung: „Stadt der kurzen Wege“
- Sozialverträgliche Verkehrsplanung
- Stärkung der Alternativen zum Auto

Zielsetzungen zum Fußgängerverkehr

- Abbau von Barrieren, um den Stadtraum auch für Menschen mit eingeschränkter Mobilität begehbar und erlebbar zu machen
- Schaffung einer barrierefreien Innenstadt
- Straßenräume als Aufenthaltsräume begreifen

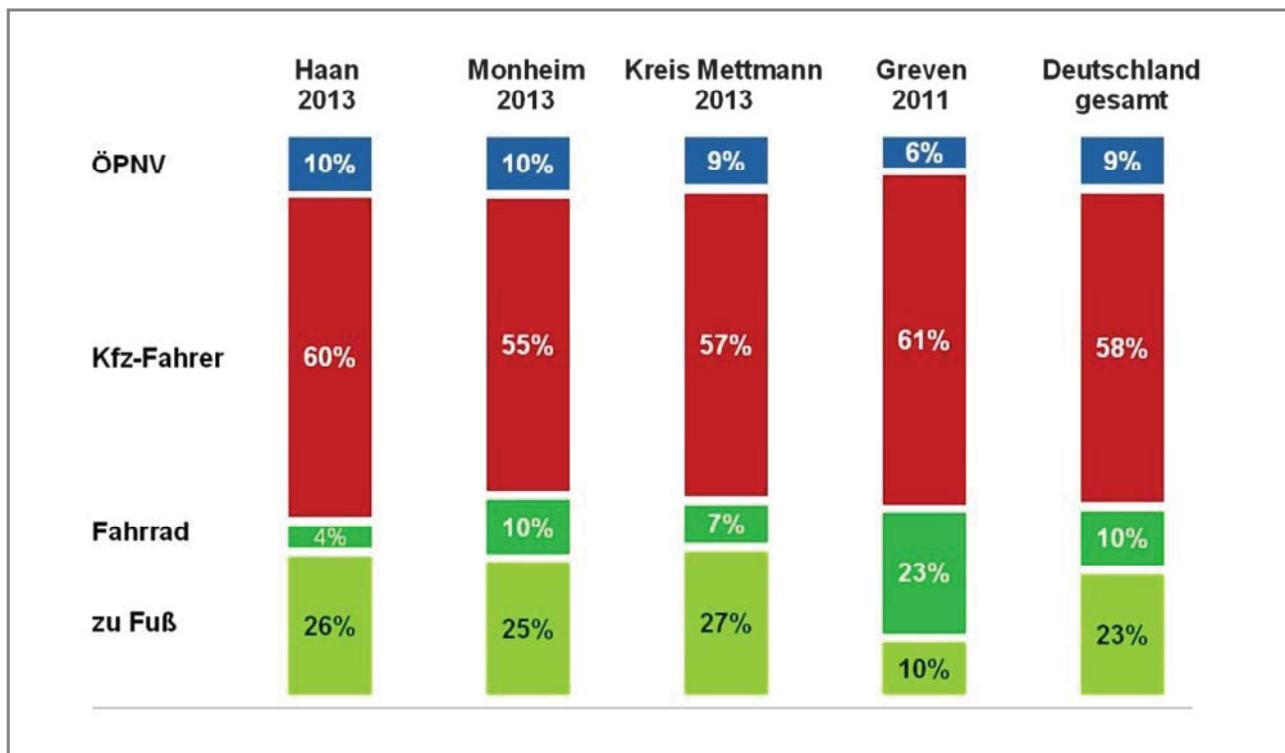
Zielsetzungen zum Fahrradverkehr

- Das Potential des Alltagsradverkehrs (Ausbildung, Arbeit, Einkaufen) ist stärker zu aktivieren. Der Schülerverkehr bildet das größte Potential für den Radverkehr.
- Der Radverkehr wird als Alternative zum Auto gestärkt, um mittel- bis langfristig eine deutliche Erhöhung des Radverkehrsanteils zu erreichen.
- Schaffung eines geschlossenen und sicheren Radverkehrsnetzes.

Träger der Nahmobilität sind das Zufußgehen und das Radfahren

- Fußgänger und Radfahrer sind Träger der Nahmobilität.
- Fußgänger und Radfahrer müssen sich häufig die gleichen Flächen im Stadtraum teilen.
- Wegen der unterschiedlichen Geschwindigkeiten bestehen Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern auf gemeinsamen Wegen.
- Viele positive Beispiele zeigen, dass der Fahrradverkehr Teile des Autoverkehrs substituieren kann.
- Das Potenzial für den Radverkehr liegt im Entfernungsbereich kleiner als 5 km und liegt in Haan zwischen 7 und 12 % aller Wege.
- Die zunehmende E-Mobilität wird auch im Bergischen das Radfahren attraktiver machen.
- Sowohl Verkehrssicherheitsuntersuchungen als auch Befragungen zeigen, dass Fahrrad-fahrer besser auf der Fahrbahn aufgehoben sind als auf dem Hochbord.
- In der Konsequenz ist eine Entflechtung von Radverkehr und Fußgängerverkehr in Haan zu untersuchen.
- Gemeinsame Wege sollen nur für radfahrende Kinder und unsichere, langsame Radfahrer angeboten werden.

Verkehrsmittelwahlverhalten im Vergleich



Quelle Kreis Mettmann: TU Dresden, Mobilität in Städten 2013

2. Leitsätze und Planungsgrundsätze für den Fahrradverkehr

Um die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes zu fördern muss ein Bewusstsein für die Bedeutung des Radverkehrs vorhanden sein.

Diese gilt sowohl für die Verwaltungsebene, als auch für die Bürger der Stadt Haan.

- Für Radfahrer wird zukünftig ein lückenloses und sicheres Radverkehrsnetz angeboten.
- Es gibt ein ausreichendes Angebot an Fahrradabstellanlagen im öffentlichen und privaten Bereich.
- Die Radverkehrsplanung hat einen hohen Stellenwert und wird gleichwertig zum Autoverkehr behandelt.
- Bei Interessenabwägungen wird die Radverkehrsplanung aber nicht zu Lasten des Fußgängerverkehrs durchgesetzt.
- Die Belange des Radverkehrs werden ein fester Bestandteil der Verwaltungsarbeit. Dieser wird dort organisatorisch, personell und finanziell unterstützt.
- Die Mitarbeiter der Stadt Haan werden für die Belange des Radverkehrs sensibilisiert und können diese selbstverständlich in ihrer täglichen Arbeit berücksichtigen.
- Es entsteht ein Netzwerk für die radverkehrsbezogene Kommunikation zwischen Bürgern, Interessenverbänden, Verwaltung und Politik.
- Radfahren wird als positiv bewertet. Es findet eine Information und Förderung im öffentlichen und privaten Bereich statt.

Raumbedarf von Fußgängern

Im Stadtgebiet von Haan sind die Verkehrsflächen durch die natürlich gewachsenen Straßenräume häufig schmal. Der Raum auf dem Hochbord ist meist nicht ausreichend, um zwei Verkehrsarten konfliktfrei und sicher aufzunehmen.

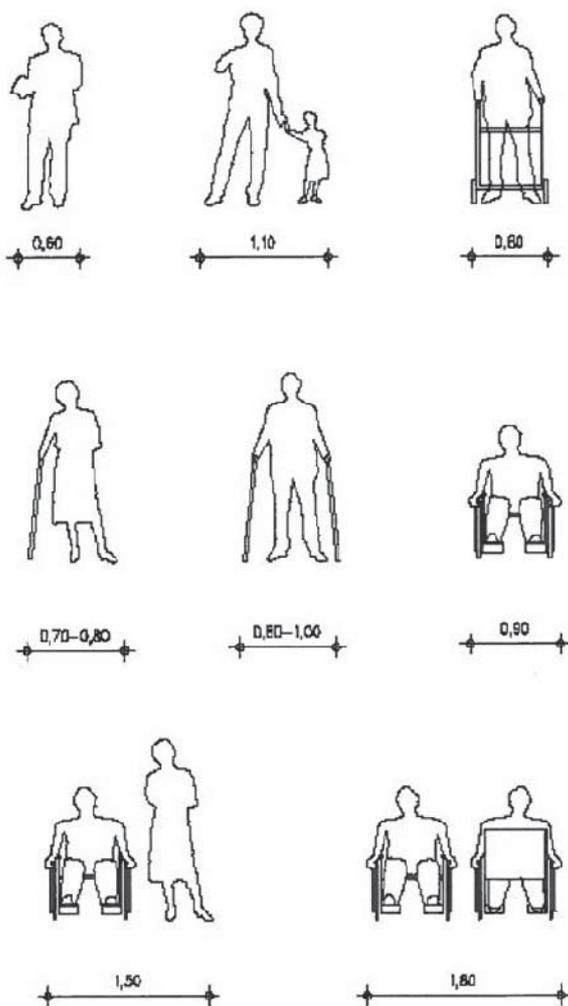
Der Radverkehr soll im Regelfall nicht gemeinsam mit dem Fußgängerverkehr auf einer Verkehrsfläche geführt werden.

Die folgenden Punkte und die Grafik stellen den Raumbedarf von Fußgängern dar:

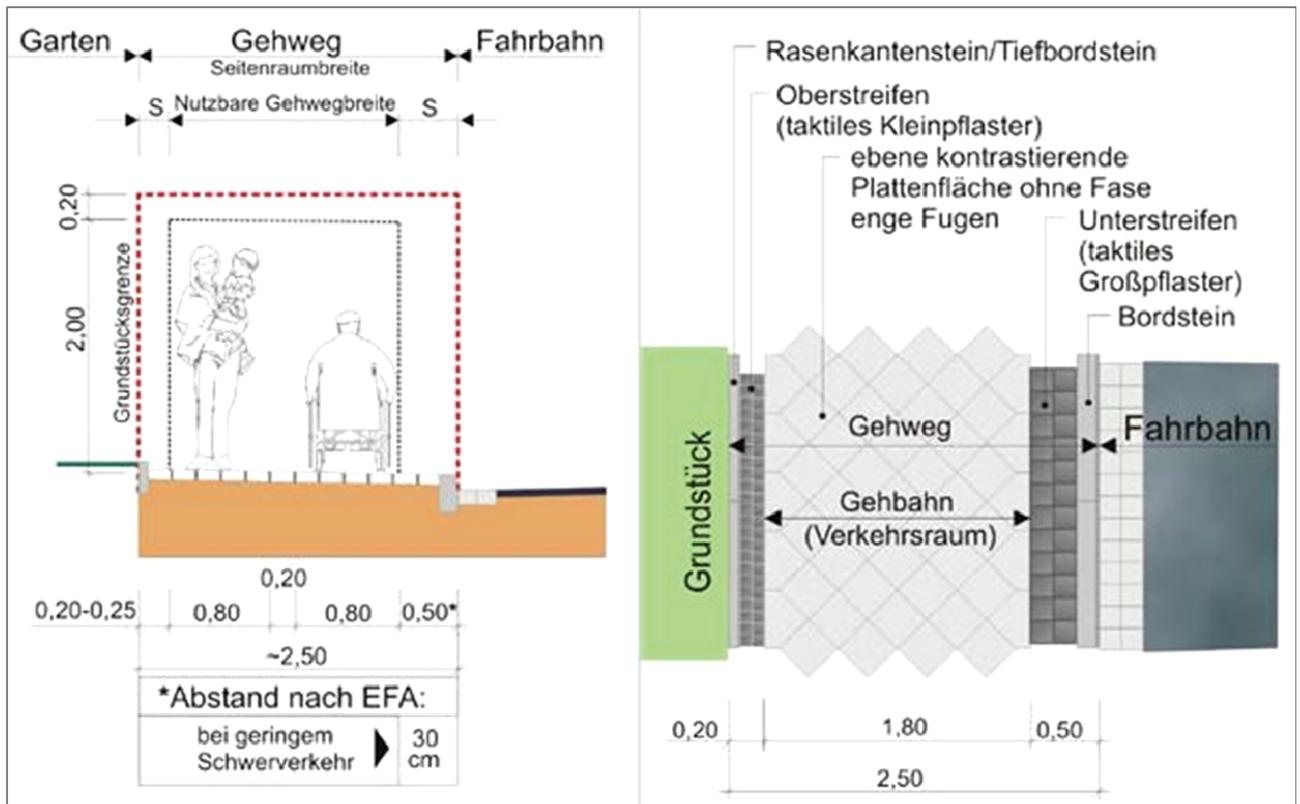
Planungsgrundsätze für den Fußgängerverkehr

Raumbedarf von Fußgängern

- Der Bewegungsraum eines Fußgängers beträgt 0,80 m.
- Für das Begegnen sind 1,80 m erforderlich (einschl. 0,20 m Abstand).
- Das Führen von Kindern, Rollatoren und Kinderwagen sowie Rollstühle erfordern größere Breiten.
- Zum Haus (Grundstück) sind 0,20 m und zur Fahrbahn 0,50 m Sicherheitsabstand erforderlich.
- Somit ergibt sich eine (richtliniengemäße) Gehwegbreite von 2,50 m.
- Bordsteinabsenkungen, taktile und visuelle Elemente gehören zur Standardausstattung.
- Barrierefreie Planung ist für 10 % der Bevölkerung unentbehrlich, für 30 - 40 % notwendig und für **ALLE** komfortabel



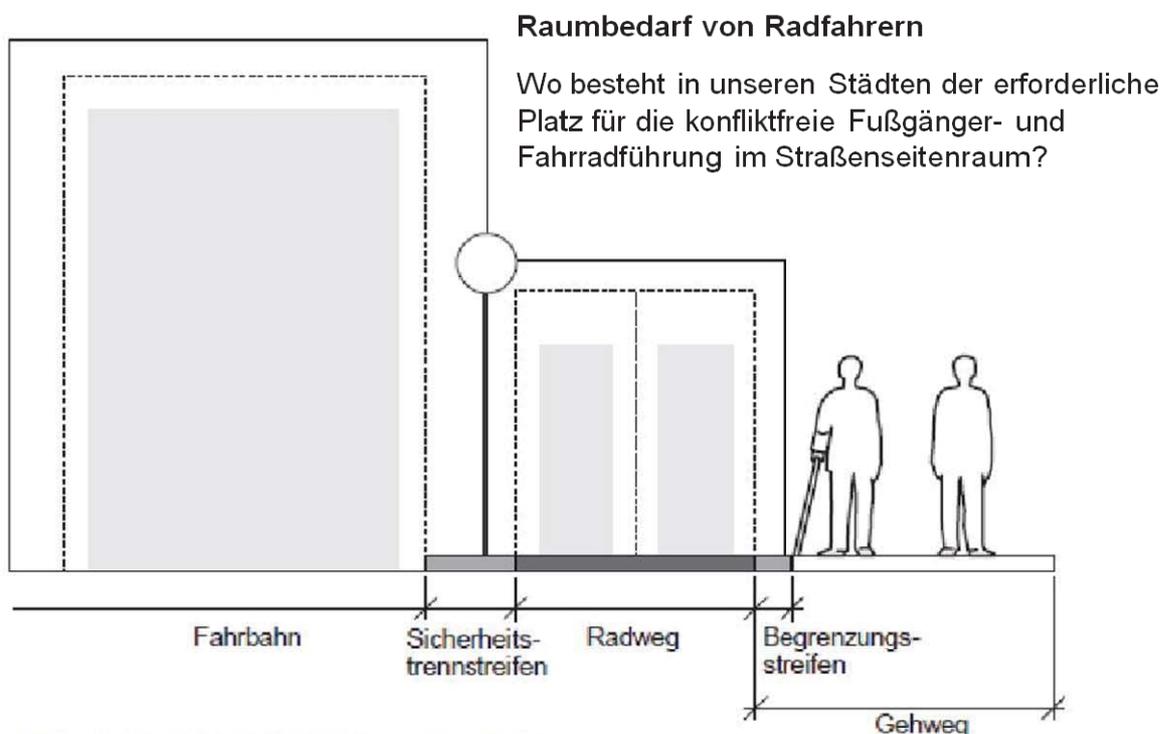
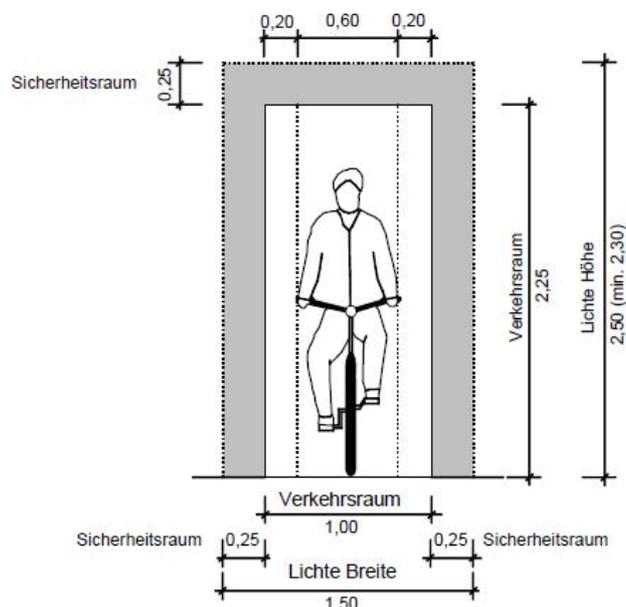
Planungsgrundsätze für den Fußgängerverkehr



Planungsgrundsätze für den Fahrradverkehr

Raumbedarf von Radfahrern

- Der Bewegungsraum eines Radfahrers beträgt 1,00 m.
- Für das Begegnen sind 2,00 m erforderlich.
- Sowohl zu Fußgängern als auch zu parkenden Autos und (auf dem Hochbord) zum Fahrbahn-rand sind Sicherheitsräume erforderlich.
- Ein Hochbordradweg hat eine Regelbreite von 2,00 m (1,60 m). Zusammen mit dem Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn und einem Gehweg von 2,50 m sind **5,00 m (4,50m) Straßenseitenraum** erforderlich!



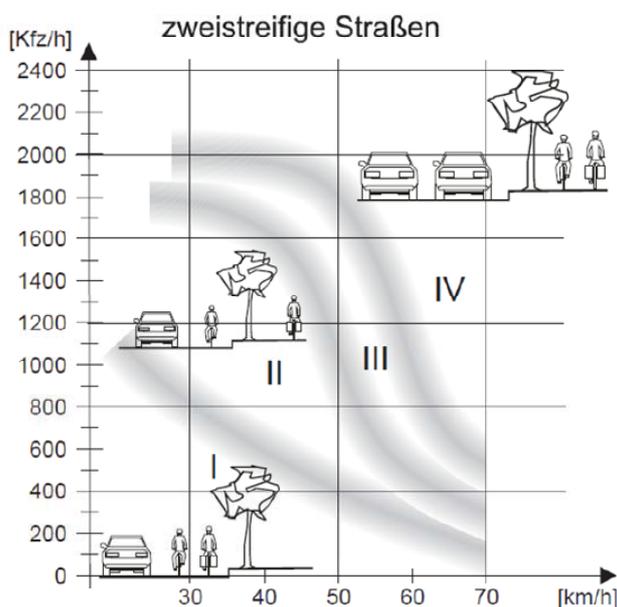
Quelle: FGSV – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen

Planungsgrundsätze für den Fahrradverkehr

Wohin mit dem Radverkehr?

- Grundsätzlich gehört der Fahrradverkehr in der Stadt auf die Fahrbahn.
- Dieses gilt vor allem in Tempo 30-Zonen und auf schwach belasteten Straßen.
- Auf Hauptverkehrsstraßen gilt dieser Grundsatz bei Bestehen entsprechender Fahrbahnbreiten und Verkehrsstärken.
- Gleichzeitig ist die Verlagerung in den Seitenraum ausgeschlossen, wenn dort die notwendigen Breiten fehlen und die Fußgängermenge hoch ist.

Vorauswahl von Führungsformen



- I Regeleinsatzbereich für Mischen auf der Fahrbahn
- II Regeleinsatzbereich für Schutzstreifen, Gehweg/Radfahrer frei und Radwege ohne Benutzungspflicht
- III Regeleinsatzbereich für Trennen (Radwege, Radfahrstreifen, Gemeinsame Geh- und Radwege)
- IV Trennen vom Kfz-Verkehr ist unerlässlich
Übergänge sind nicht als harte Grenzen zu definieren.

15. April 2015

Folie 18

Wohin mit dem Radverkehr?

- Grundsätzlich gehört der Fahrradverkehr in der Stadt auf die Fahrbahn.
- Aktuelle Diskussion: Die Benutzungspflicht von Radwegen aufzuheben. In Köln wurde die Radwegebenutzungspflicht aufgehoben. Auch auf hoch belasteten Straßen (z.B. auf den Ringen).
- Die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ist meistens sicherer, als auf dem Hochbord.
- Der Radfahrer wird auf der Fahrbahn besser vom Kfz-Fahrer wahrgenommen



Planungsgrundsätze für den Fahrradverkehr

Radweg mit Benutzungspflicht

- Baulich angelegt auf dem Hochbord,
- Benutzungspflichtig.
- Regelbreite 2,00 m,
- Bei geringer Radverkehrsstärke 1,60 m
- Auf eine Trennung (Begrenzungsstreifen) zum Gehweg ist zu achten.
- An Grundstückseinfahrten und Einmündungen sind die Radwegüberfahrten deutlich zu machen.
- Hohe Platzanforderungen im Straßenseitenraum
- Eine ausreichende Breite muss auch für den Gehweg vorhanden sein.



241 StVO



Nicht benutzungspflichtige Radwege (Besondere Radwege / Andere Radwege)

- Sind als Radverkehrsanlage erkennbar,
- Erfüllen jedoch nicht die Grundmaße eines Radweges.
- Eine ausreichende Breite muss für den Gehweg vorhanden sein.
- Die Benutzung in Fahrtrichtung ist freiwillig.
- Es besteht ein Nutzungsrecht der Fahrbahn.
- Option für ehemalige Radwege, die den Anforderungen der Richtlinien nicht mehr genügen.
- Chance für den langsamen unsicheren Radfahrer.
- Auf den Fußgänger ist Rücksicht zu nehmen.



keine eigene Kennzeichnung nach StVO

Planungsgrundsätze für den Fahrradverkehr

Gemeinsame Geh- und Radwege

- Baulich angelegt (auf dem Hochbord),
- Mindestbreite 2,50 m,
- Benutzungspflicht für den Radverkehr
- Wichtig ist die Berücksichtigung der Fußverkehrsmengen.
- Nur bei geringem Fußgängerverkehrsanteil einsetzbar.
- Ungeeignet in Innenstadtlagen.
- Radfahrer müssen auf den 'schwächeren' Fußgänger Rücksicht nehmen



240 StVO



Gehweg / Radfahrer frei

- Baulich angelegt (Hochbord),
- Mindestbreite 2,50 m,
- Der Radverkehr hat die Wahlmöglichkeit zwischen Gehweg- und Fahrbahnbenutzung.
- Der Radverkehr hat in besonderer Weise auf die Fußgänger Rücksicht zu nehmen und die Geschwindigkeit an den Fußgängerverkehr anzupassen.
- Nur bei geringem Fußgänger- und Radverkehrsanteil einsetzbar.
- Ungeeignet in Innenstadtlagen.
- Ungeeignet bei besonders schutzbedürftigen Fußgängern (z.B. vor Altenheimen).
- Ungeeignet bei starkem Gefälle (> 3%).
- Problematisch bei Vielzahl an Einmündungen und Grundstückszufahrten.



239 StVO



1022-10 StVO



Planungsgrundsätze für den Fahrradverkehr

Radfahrstreifen

- Ein Radfahrstreifen ist ein Einrichtungs-RadwegSonderfahrstreifen,
- wird auf der Fahrbahn markiert.
- ist benutzungspflichtig.
- Es bestehen gute Sichtverhältnisse zwischen Radfahrern und Autofahrern.
- Die Regelbreite beträgt 1,85 m (inklusive der Markierungen),
- Ist dem Radverkehr vorbehalten, darf vom Kfz-Verkehr nicht genutzt werden.
- Verbleibende Fahrbahnbreite $\geq 6,50$ m (5,50 m).
- Erforderliche Fahrbahnbreite $\geq 9,20$ m (ohne Parken)



237 StVO



Schutzstreifen

- Wird mit Leitlinien auf der Fahrbahn markiert.
- Er darf vom Kfz-Verkehr im Bedarfsfall überfahren werden. Überfahrungen sind nicht der Regelfall!
- Es bestehen gute Sichtverhältnisse zwischen Radfahrern und Autofahrern.
- Regelbreite 1,50 m (inklusive der Markierungen),
- Mindestbreite 1,25 m,
- Mindestfahrbahnbreite $\geq 7,50$ m,
- Fahrbahnbreite für den Kfz-Verkehr $> 5,00$ m,
- Abweichend davon: Forderung des Landesbetriebes Straßen-NRW (Niederlassung MG) Fahrbahnbreite für den Kfz-Verkehr $> 6,50$ m
- Kenzeichnung mit Sinnbild 'Radfahrer' möglich.
- Erhöhtes Sicherheitsempfinden für Radfahrer,
- Erhöhte Aufmerksamkeit der übrigen Verkehrsteilnehmer,



Sinnbild 'Radfahrer'



Planungsgrundsätze für den Fahrradverkehr

Fahrradstraße

- Bevorrechtigung des Radverkehrs
- Fahrradstraßen dürfen nur von Radfahrern befahren werden
- Frei für Anlieger-Kfz (durch Zusatzschild)
- Autos sind 'zu Gast'
- Maximal ist Tempo-30 zulässig
- Radverkehr ist eine maßgebende Verkehrsart
- Radfahrer dürfen nebeneinander fahren
- Beschilderung nach StVO
- Es gelten die allgemeinen Vorfahrtsregeln.



244.1 StVO



Planungsgrundsätze für den Fahrradverkehr

- **Besser keine als eine schlechte Radverkehrsanlage!**

Schlechte Radverkehrsanlagen erhöhen nicht die Sicherheit des Radverkehrs. Im Gegenteil!

- **Kein Ausklammern von Problembereichen!**

Besonders an Problemstellen (parkende Kfz, Bushaltestellen) benötigt der Radverkehr einen sicheren Verkehrsraum.

- **Keine Kombination von Mindestmaßen!**

Bei der Verwendung von Mindestmaßen, wird von den einzelnen Verkehrsarten auf die Verkehrsflächen der anderen Verkehrsteilnehmer ausgewichen.

Grundsätzlich gehört der Fahrradverkehr auf die Fahrbahn

Grundsätzlich gehört der Fahrradverkehr auf die Fahrbahn!

- Radverkehr ist schneller als der Fußgängerverkehr, aber langsamer als der Kfz-Verkehr
- Vor allem die Sichtbarkeit des Radverkehrs durch die Autofahrer wirkt unfallvermeidend.
- Dies gilt vor allem im Bereich von einmündenden Straßen und Abbiegevorgängen.
- Dort, wo der Fahrbahnraum ausreicht, sind Radfahrstreifen oder Schutzstreifen sichere Elemente.
- An Parkstreifen sind Sicherheitstrennstreifen vorzusehen oder zumindest die Regelbreiten anzuwenden, zum Schutz vor sich öffnenden Türen.
- An stark befahrenen Fahrbahnen kann Radverkehr auf dem Gehweg oder in Kombination mit Fußgängern zugelassen werden, wenn die Fußgängeranzahl gering ist.
- Sind weder auf den Fahrbahnen noch auf den Hochborden die Voraussetzungen für das Radfahren erfüllt, ist von der Kennzeichnung von Radwegen abzusehen und sind Alternativwege zu suchen.
- Der „schnelle“, geübte Radfahrer wird dennoch die Fahrbahn benutzen.

3. Radverkehrsachsen in Haan

Die Planung von Radverkehrsachsen hat die übergeordneten Planungen des Landes zu berücksichtigen. Für Nordrhein-Westfalen wurde ein landesweites Radverkehrsnetz konzipiert (www.radverkehrsnetz.nrw.de, Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW). Dieses Radverkehrsnetz verbindet alle Städte und Gemeinden mit einer einheitlichen Radverkehrs-Wegweisung.

Das geplante Radverkehrsnetz soll, ähnlich wie das Straßennetz, eine hierarchische Struktur erhalten. Auf den Hauptverbindungsachsen wird ein qualitativ hoher Ausbaustandard angestrebt. Weiterhin soll die Wegweisung für den Radverkehr primär auf diese Achsen ausgelegt werden. Vielfach verlaufen die wichtigen Radverkehrsachsen auch über die Hauptstraßen des Kfz-Verkehrs, da sich hier die Nutzungsschwerpunkte befinden. Bei der Konzeption der Achsen wurde Wert darauf gelegt, dass parallel zu den Hauptverkehrsstraßen auch Radverkehrsachsen angeboten werden, die über verkehrsarme Straßen und Wege verlaufen.

Das vorliegende Radverkehrsnetz wurde für die Stadt Haan ergänzt, wobei insbesondere auch Straßen und Wege abseits des klassifizierten einbezogen wurden und auf die möglichst konfliktfreie Verbindung der innerörtlichen Quellen und Ziele des Radverkehrs geachtet wurde.

Hauptverbindungsachsen

- Grundnetz
- Verbindungen in die Nachbarstädte
- Führung häufig entlang von Hauptverkehrsachsen
- geeignet für den 'schnellen Radverkehr'

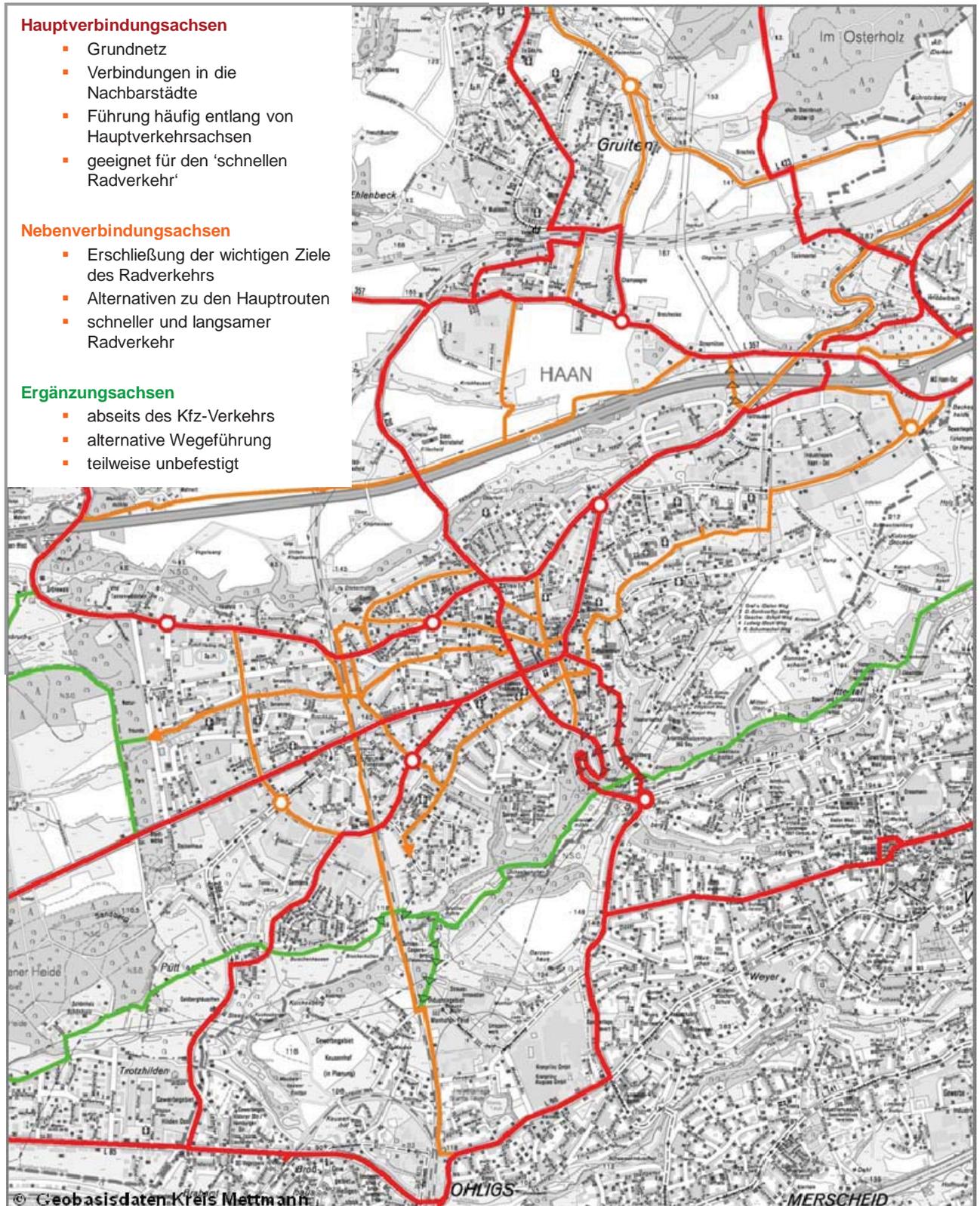
Nebenverbindungsachsen

- Erschließung der wichtigen Ziele des Radverkehrs
- Alternativen zu den Hauptrouten
- schneller und langsamer Radverkehr

Ergänzungsachsen

- abseits des Kfz-Verkehrs
- alternative Wegführung
- teilweise unbefestigt

Radverkehrsachsen in Haan



Radverkehrsachsen in Haan

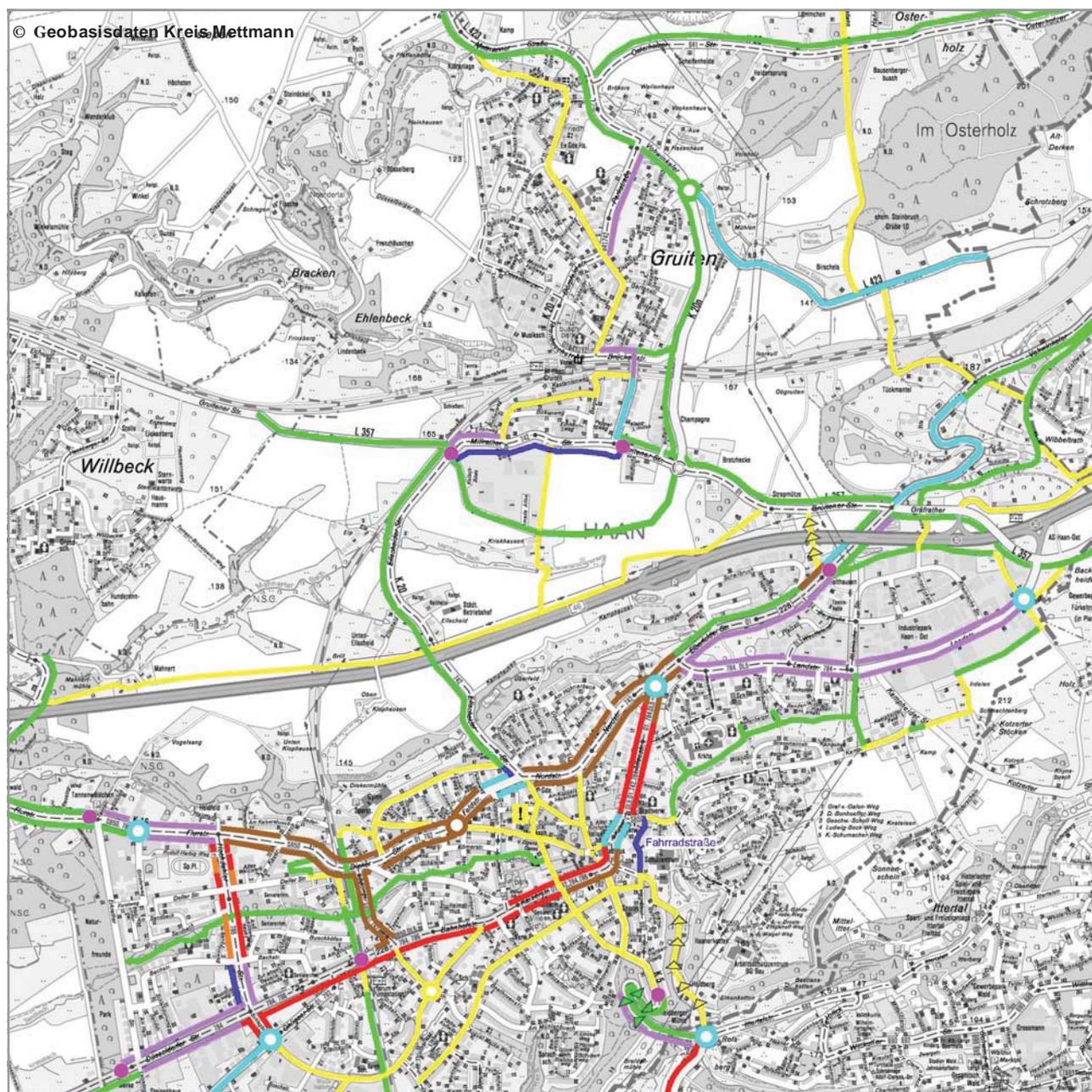
▶ Hauptverbindungsachsen

- Hilden – Unterhaan – Bf. Haan – Innenstadt – Oberhaan – W-Vohwinkel (NRW-Route auf B 228, fortgeführt auf Panoramaradweg),
- Hochdahl – Haan-West – Mitte – Anschluss nach W-Vohwinkel (K16),
- Alt-Erkrath – Hochdahl – Gruiten – Haan-Ost – Solingen,
- Mettmann – Gruiten – Bf. Gruiten – Ellscheid – Innenstadt – Ittertall – Solingen (NRW-Route),
- Ohligs – Unterhaan – Anschluss Richtung Innenstadt.

▶ Nebenverbindungsachsen

- Sandbachtal – Schillerpark – Innenstadt,
- Hbf. Solingen – Haan Süd – Bf. Haan – Flurstraße (entlang der Bahntrasse),
- Unterhaan – Thienhausener Str. – Am Ideck – Haaner Bachtal – Krankenhaus – Haan-Ost – Anbindung der Korkenziehertrasse,
- Mahnert Mühle – Stropmütze (entlang der A46),
- Gruiten – Vohwinkel,

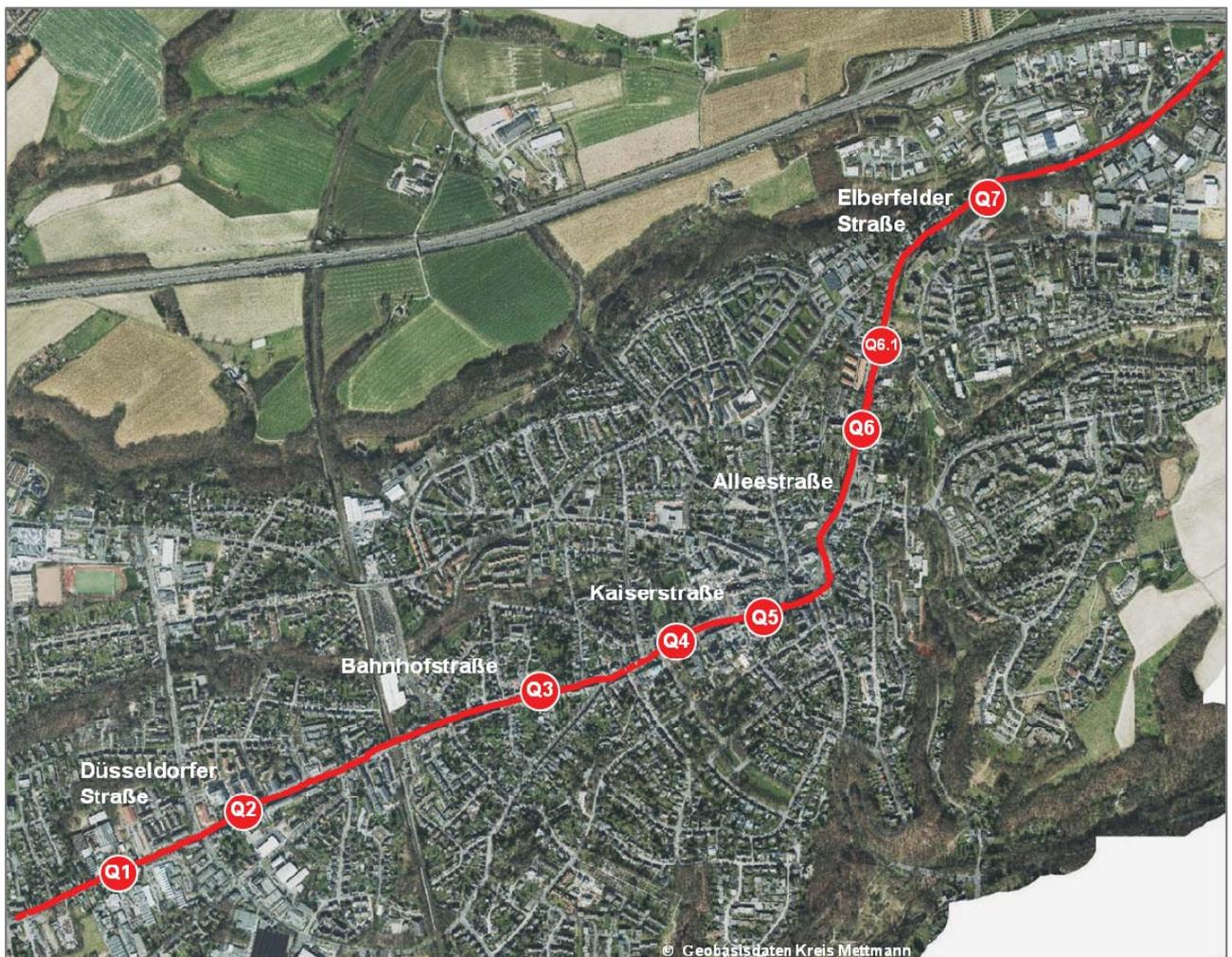
Zukünftiges Wegenetz



Radwegarten

- Radweg (Hochbord, eigenständig)
- Besonderer Radweg
- Radfahrstreifen
- Schutzstreifen
- Gemeinsamer Geh- und Radweg
- Gehweg 'Radfahrer frei'
- T-30-Zone, T-30, verkehrsarm
- Verkehrsstraße ohne Radverkehrsanlagen
- Querungshilfe

4. Radverkehrsachse B228



- Bestandteil des Radroutennetzes NRW
- Hauptverkehrsachse der Stadt Haan (10.000 bis 19.000 Kfz/Tag).
- Hauptverkehrsachsen des Kfz-Verkehrs sind immer attraktive Verbindungen für den Radverkehr.
- Direkte Verkehrsführung
- Hauptzubringer für die Haaner Innenstadt
- Verbindung nach Haan und Wuppertal-Vohwinkel
- Anbindung vieler Nahversorgungsmärkte
- Anbindung des Rathauses, des Stadtbades und von Wohneinrichtungen

Radverkehrsachse B228

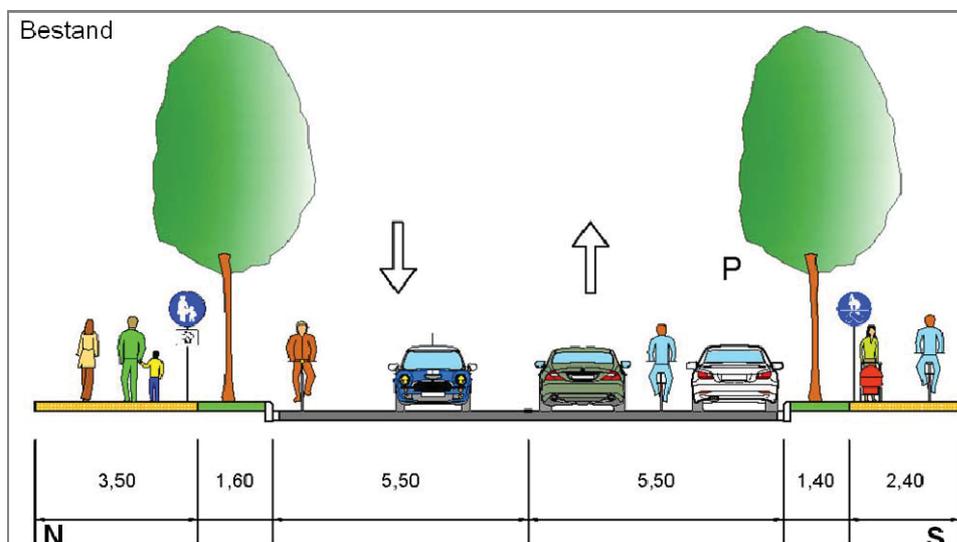
Düsseldorfer Straße – Querschnitt 1 Erkrather Straße bis Hochdahler Straße

Bestand



Bestand: Beidseitig gemeinsamer Geh- und Radweg
Nutzung: Wohnen und Gewerbe (Opel, Lidl), viele Grundstückszufahrten
Parken: Straßenbegleitend am Fahrbahnrand

Verkehr: Kfz: 11.600 /Tag
 Fußgänger: gering
 Rad: gering
Steigung: Richtung Ost
Fahrbahn: 11 m

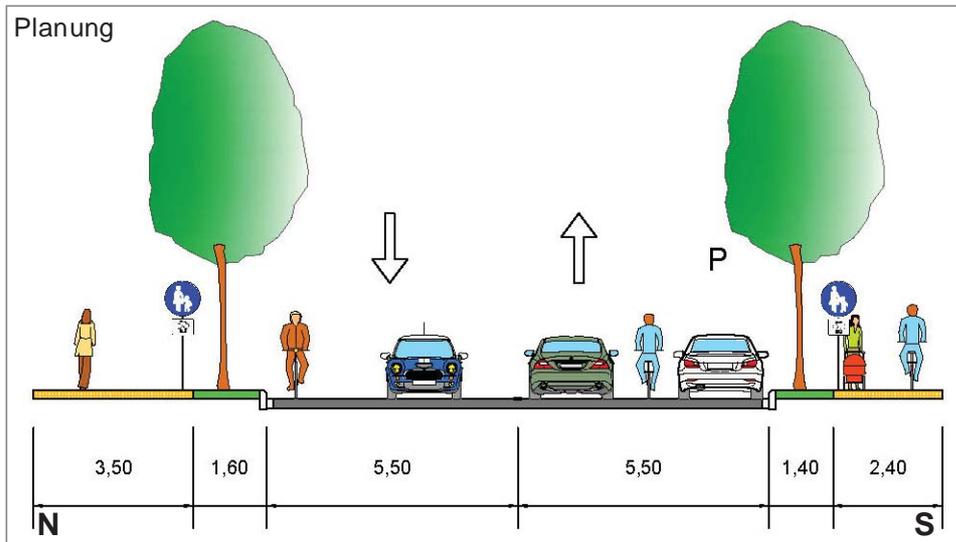


Radverkehrsachse B228

Konzept Düsseldorf Straße – Querschnitt 1

Erkrather Straße bis Hochdahler Straße

- Radfahren auf der Fahrbahn
- Gehweg, Radfahrer frei



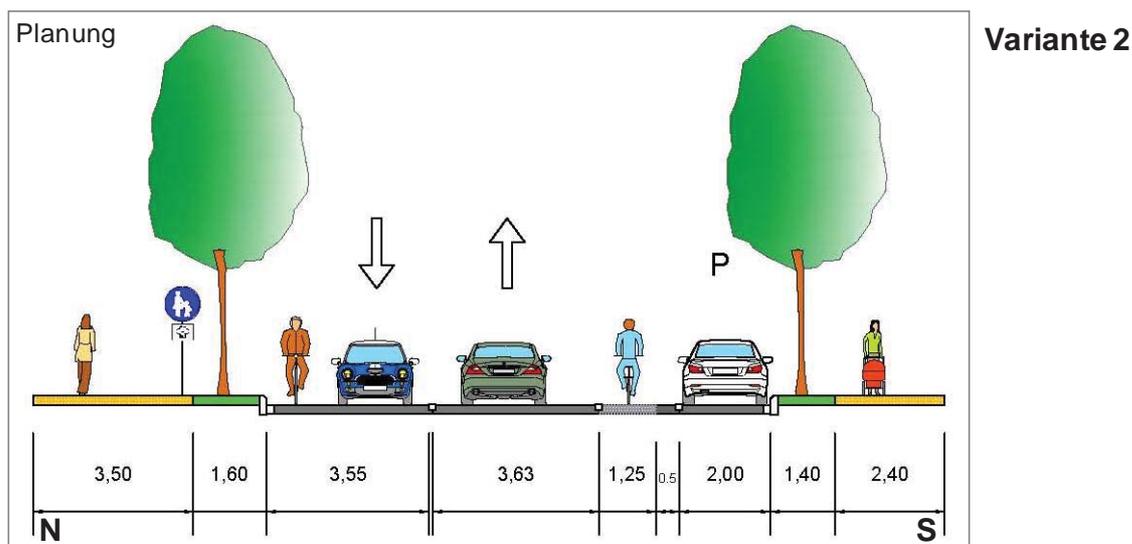
Variante 1

Radverkehrsachse B228

Konzept Düsseldorfer Straße – Querschnitt 1

Erkrather Straße bis Hochdahler Straße

- Einseitig Schutzstreifen bergauf,
- Sicherheitsabstand zum ruhenden Verkehr
- Gehweg auf der Nordseite 'Radfahrer frei'



Es wäre wünschenswert in diesem Abschnitt einen Schutzstreifen für den bergauf fahrenden Radverkehrs anzulegen. Der Straßenraum ist hierzu ausreichend dimensioniert. Durch die bereits geplanten Umbaumaßnahmen in diesem Abschnitt und der bestehenden Vorgaben von Straßen-NRW ist die Umsetzung allerdings schwierig.

Radverkehrsachse B228

Düsseldorfer Straße – Querschnitt 2 Hochdahler Straße bis Ohligser Straße

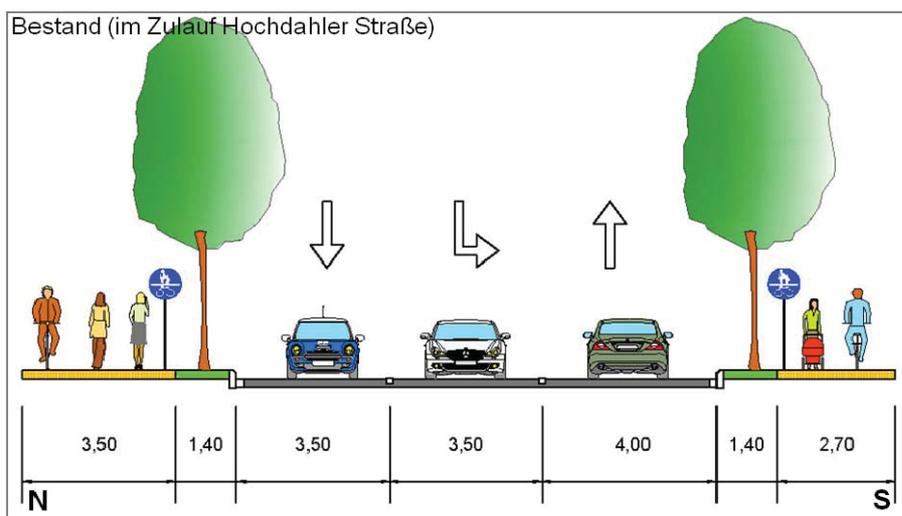
Bestand



Bestand: Beidseitig gemeinsamer Geh- und Radweg
Nutzung: Wohnen, Altenwohnen, Einzelhandel (Rewe, Aldi, Tankstelle)
Parken: Südseite: Fahrbahnrand

Verkehr: Kfz: 14.600 /Tag
 Fußgänger: mäßig
 Rad: gering-mäßig
Steigung: Stark in Richtung Ost
Fahrbahn: 11 m

Bestand (im Zulauf Hochdahler Straße)

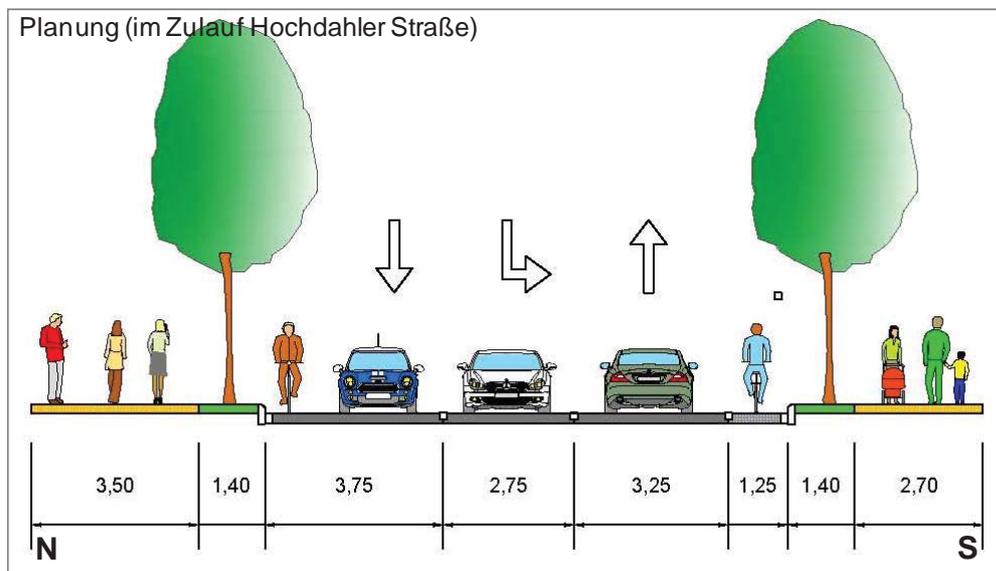


Radverkehrsachse B228

Konzept Düsseldorfer Straße – Querschnitt 2

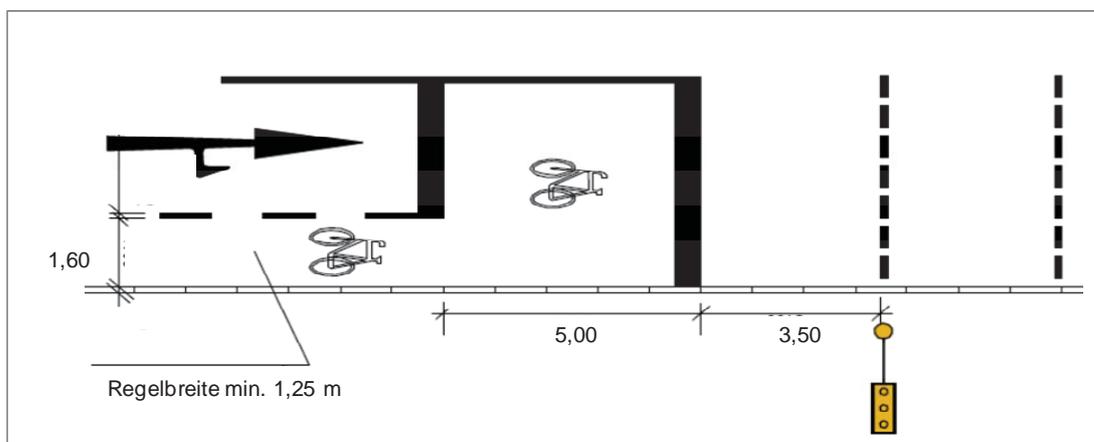
Hochdahler Straße bis Ohligser Straße

- Kein Radfahren auf dem Gehweg
- Einseitig Schutzstreifen bergauf
- Abbiegestreifen im Knotenpunktbereich, entsprechend anpassen
- Im Bereich der Querungshilfe werden die Schutzstreifen fortgeführt.



Radverkehrsachse B228

Aufgeweiteter Radaufstellstreifen an Knotenpunkten



Die Anlage von aufgeweiteten Radaufstellstreifen wird an allen lichtsignalgeregelten Knotenpunkten auf den Hauptachsen, für beide Fahrtrichtungen, angestrebt.

Im besonderen Maße gilt dieses für den Verlauf der Radverkehrsachsen auf der B228 und auf der K16.

Durch die Anlage von sicheren und bevorrechtigten Aufstellflächen sichert der aufgeweitete Radaufstellstreifen besonders den linksabbiegenden Radfahrer .

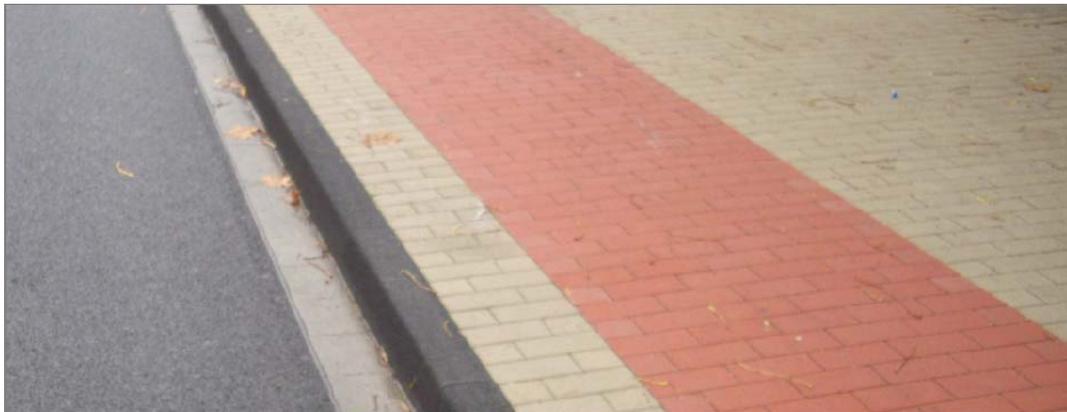
- An lichtsignalgeregelten Knoten
- Radverkehr wird sicher an den wartenden Kfz vorbei geleitet
- Aufstellfläche vor den Kfz erhöht die Wahrnehmbarkeit
- Linksabbiegender Radverkehr kann sich sicher vor den wartenden Kfz sicher und sichtbar aufstellen.
- Sicherheit auch bei (leicht schlingernden) Anfahren der Radfahrer

Radverkehrsachse B228

Bestand Düsseldorfer Ohligser Straße bis Böttingerstraße



Bestand



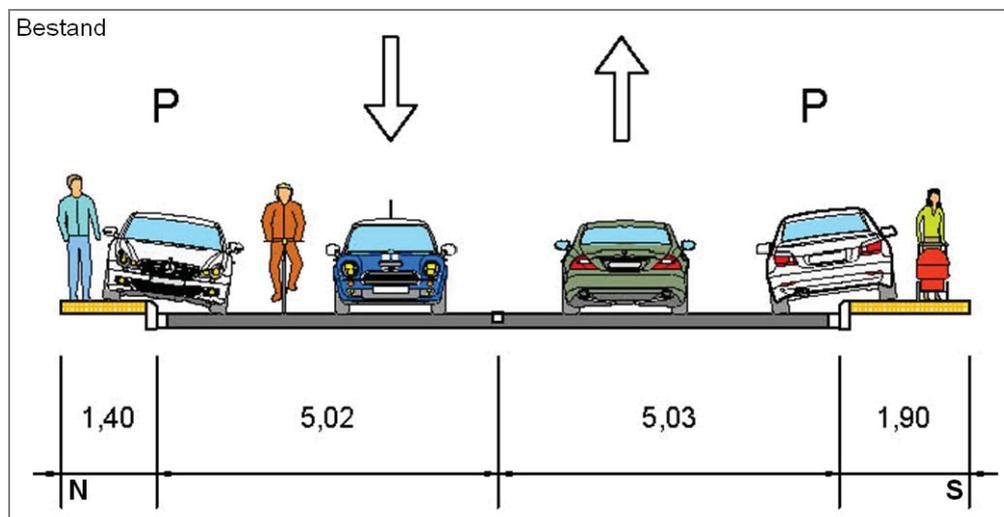
Zwischen der Ohligser Straße und der Böttinger Straße wird der einseitige Schutzstreifen bergauf fortgeführt. Der neue Radweg, ist aufgrund seiner zu geringen Breite, nicht be-
nutzungspflichtig.

Radverkehrsachse B228

Bahnhofstraße – Querschnitt 3 Böttinger Straße bis Kölner Straße



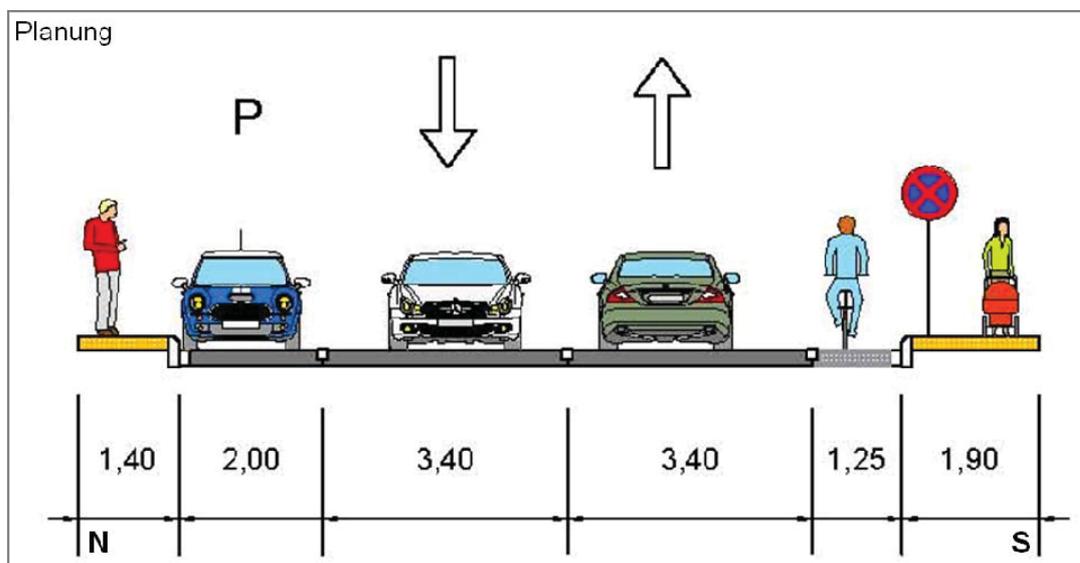
Bestand:	Keine Radverkehrsanlagen, schmale Gehwegbreiten, Gehweg auf der Nordseite kaum nutzbar.	Verkehr:	Kfz:	16.100 /Tag
			Fußgänger:	mittel
			Rad:	mittel
Nutzung:	Wohnen, kleinflächiger Einzelhandel, Dienstleistung	Steigung:	Richtung Ost	
Parken:	Beidseitig einhüftig	Fahrbahn:	10,05 m	



Radverkehrsachse B228

Konzept Bahnhofstraße – Querschnitt 3 Böttinger Straße bis Kölner Straße

- Einseitig Schutzstreifen bergauf
- kein ruhender Verkehr auf der Südseite
- Parken findet auf der Nordseite auf der Fahrbahn statt
- Beidseitig sind die Gehwege für den Fußgängerverkehr komplett nutzbar.



Radverkehrsachse B228

Bahnhofstraße

Kölner Straße bis Königstraße



Planung

Auch in diesem Abschnitt wird ein Schutzstreifen bergauf angelegt.

Im Bereich des Knotenpunktes Bahnhofstraße/Schillerstraße wird ein gemeinsamer überbreiter Geradeaus- und Linksabbiegestreifen angelegt.

Bei eventuellen zukünftigen höherem Verkehrsbelastungen in der Schillerstraße (zum Beispiel durch eine Erschließung der Windhövel-Nutzungen), ist eine Lichtsignalregelung des Knotens denkbar.

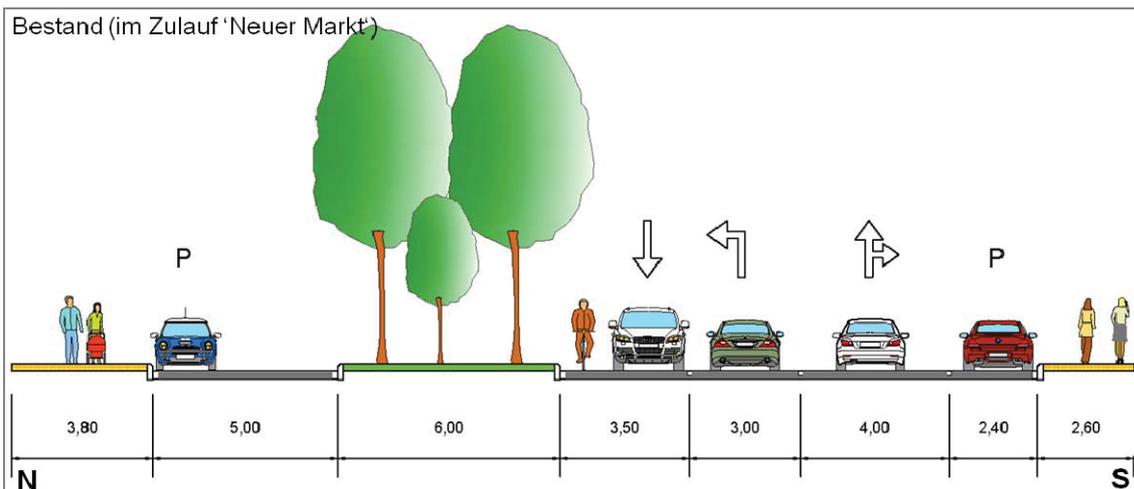
Radverkehrsachse B228

Kaiserstraße – Querschnitt 4 Königstraße bis Martin-Luther Straße

Bestand



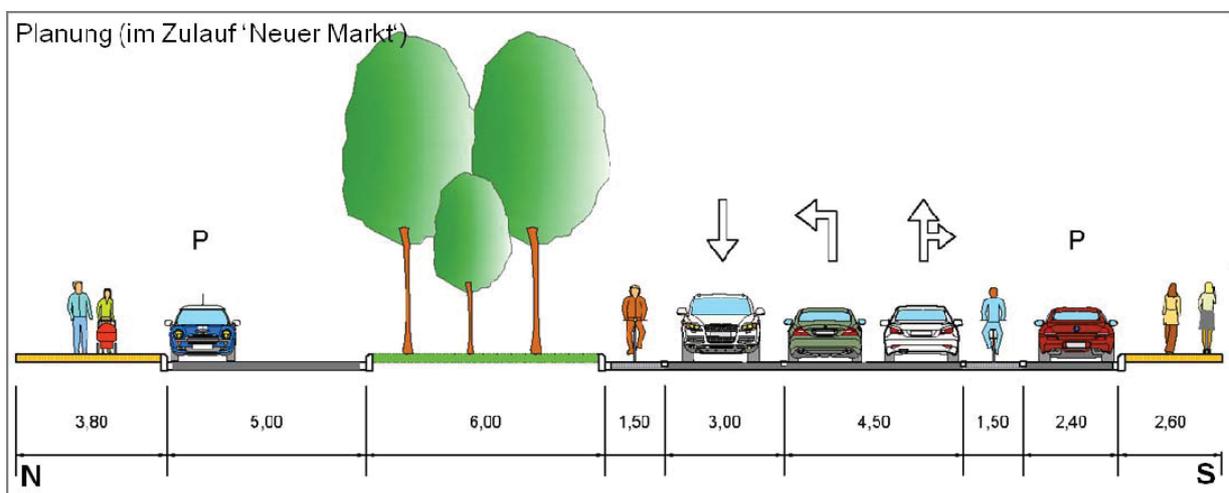
Bestand:	Keine Radverkehrsanlagen, Nebenfahrbahn auf der Nordseite	Verkehr:	Kfz:	18.700 /Tag
Nutzung:	Nordseite: Einzelhandel Südseite: Einzelhandel und Ehemalige Verwaltung		Fußgänger:	hoch
Parken:	Nordseite: auf Nebenfahrbahn und straßenbegleitend in Parkbucht Südseite: straßenbegleitend in Bucht		Rad:	mäßig
		Steigung:	Eher flach	
		Fahrbahn:	10,5 m	



Radverkehrsachse B228

Konzept Kaiserstraße – Querschnitt 4 Königstraße bis Martin-Luther Straße

- Bergauf wird ein Schutzstreifen angelegt.
- Neben dem ruhenden Verkehr Breite 1,50 m
- Abbiegestreifen im Knotenpunktbereich, entsprechend anpassen



Der Schutzstreifen bergauf auf der Südseite wird fortgesetzt.

Der Straßenquerschnitt ist, in diesem innerstädtischen Abschnitt, ausreichend dimensioniert für die Anlage eines Schutzstreifens auch auf der Nordseite

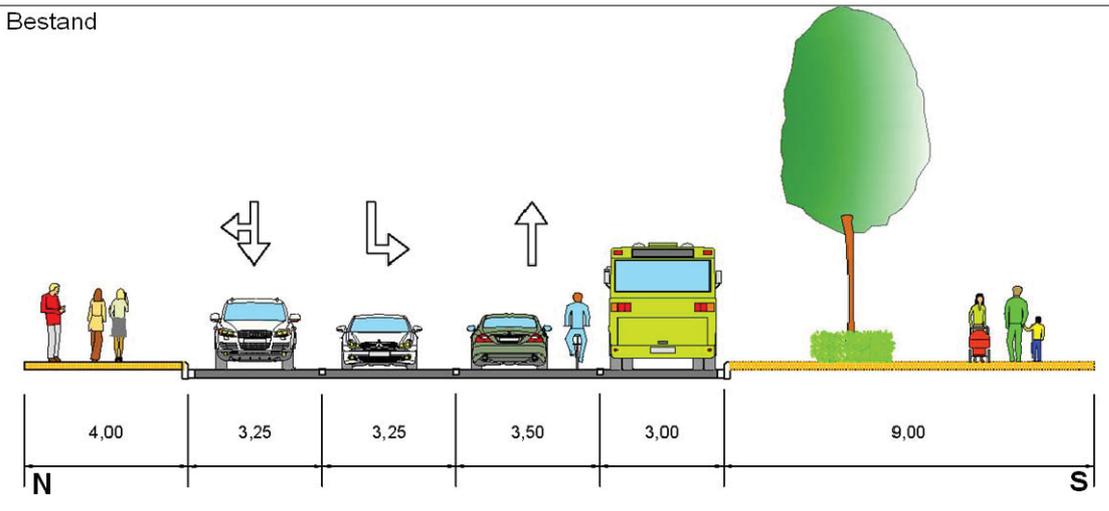
Radverkehrsachse B228

Kaiserstraße – Querschnitt 5 Martin-Luther-Straße bis Turnstraße

Bestand



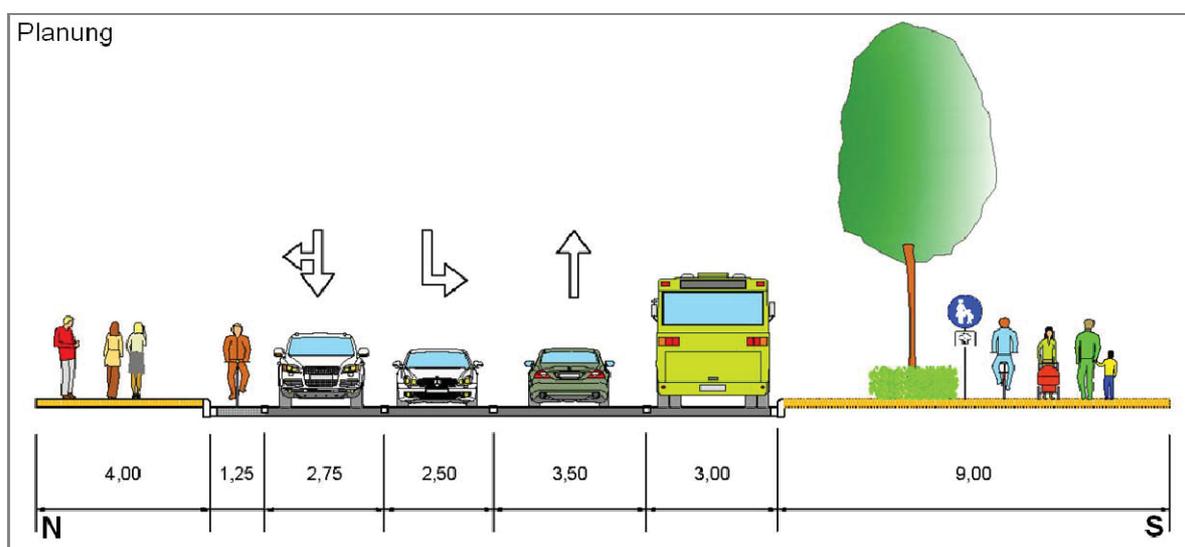
Bestand:	Keine Radverkehrsanlagen, ein großflächiger Materialwechsel als Querungshilfe im Bereich der Haltestelle 'Markt', erhöhter Querungsbedarf, abschnittsweise Anliegerfahrbahn (Taxis)	Verkehr:	Kfz:	14.700 /Tag
			Fußgänger:	hoch
			Rad:	mäßig
		Steigung:	Eher flach	
Nutzung:	Einzelhandel , Dienstleistung, Bushaltestelle	Fahrbahn:	10,40 m	
Parken:	Nicht vorhanden			



Radverkehrsachse B228

Konzept Kaiserstraße – Querschnitt 5 Martin-Luther-Straße bis Turnstraße

- Auf der Nordseite ein Schutzstreifens
- Auf der Südseite entsteht ein besonderer Radweg, der Radfahrer darf auf dem Hochbord fahren.
- Neuaufteilung und Umgestaltung des Straßenraumes innerhalb des Integrierten Handlungskonzeptes Innenstadt Haan



Dieser Abschnitt ist durch die innerstädtischen Randnutzungen geprägt. Die vorhandenen Bushaltestellen, die Abbiegestreifen beeinträchtigen die Anlage von Radverkehrsanlagen im Straßenquerschnitt. Es wird einseitig ein Schutzstreifen angelegt. Der Gehweg auf der Gegenseite wird unter Vorbehalt für den Radverkehr freigegeben. Im Zuge einer Neugestaltung der Innenstadt und des Straßenraumes wird für den Radverkehr eine eigene Verkehrsfläche geschaffen.

Radverkehrsachse B228

Kaiserstraße Turnstraße bis Kampstraße



Bestand



Bestand (Blickrichtung Süd)

Planung

Dieser Abschnitt der B228 ist problematisch. Der Straßenraum ist zu eng, um sichere Radverkehrsanlagen in ausreichender Breite anzulegen. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

Radverkehrsachse B228

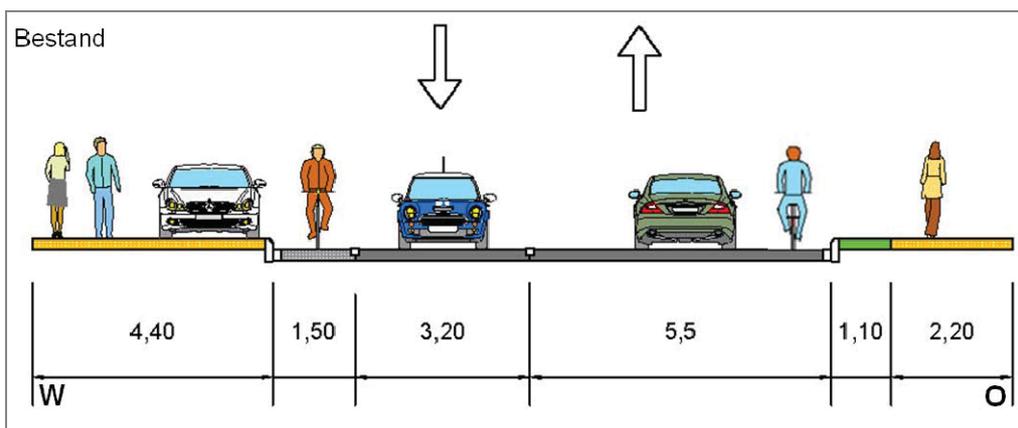
Alleestraße – Querschnitt 6 Kampstraße bis Robert-Koch-Straße

Bestand



Bestand Alleestraße – Querschnitt 6 Kampstraße bis Robert-Koch-Straße

Bestand:	Westseite: abschnittweise Schutzstreifen Ostseite: keine Radverkehrsanlagen	Verkehr:	Kfz: 15.000 /Tag Fußgänger: mäßig Rad: mäßig
Nutzung:	Ostseite: Jugendtreff, Verwaltung, Wohnen Westseite: Wohnen, Friedhof	Steigung:	Richtung Nord
Parken:	Westseite: auf dem Hochbord	Fahrbahn:	10,50 m in der Regel

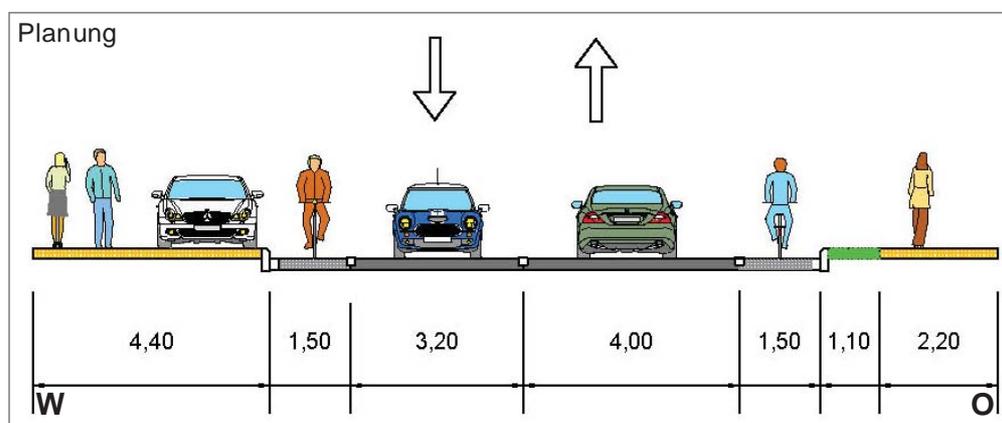


Radverkehrsachse B228

Konzept Alleestraße – Querschnitt 6

Kampstraße bis Robert-Koch-Straße

- Beidseitig Schutzstreifen
- Neben dem ruhenden Verkehr Breite 1,50 m
- Keine Schutzstreifen im Bereich der Querungshilfe Robert-Koch-Straße
- Sperrfläche Wiesenstraße kann entfallen
- Im Bereich des Längsparkens vor dem Friedhof wird der Schutzstreifen auf der Westseite vorerst nicht fortgeführt.



In dem Abschnitt zwischen der Kampstraße und der Wiesenstraße findet auf der Westseite fahrbahnbegleitendes Längsparken statt. Die Führung des Schutzstreifens ist in diesem Abschnitt kritisch und nicht angedacht. Hier wird vorerst nur der Schutzstreifen auf der Ostseite umgesetzt. Langfristig wird bei einer zukünftigen Umgestaltung des Friedhofumfeldes und eventuellem Wegfall der Parkstände auch auf der Westseite der Schutzstreifen fortgeführt.

Radverkehrsachse B228

Alleestraße – Querschnitt 6.1

Robert Koch-Straße bis Kreisverkehr Nordstraße

Bestand



Bestand: Westseite: Schutzstreifen
 Ostseite: nicht nutzbarer Radweg vor dem Kreisverkehr

Nutzung: Ostseite: Wohnen, rückwärtige Bebauung
 Westseite: Wohnen, Einzelhandel (Penny)

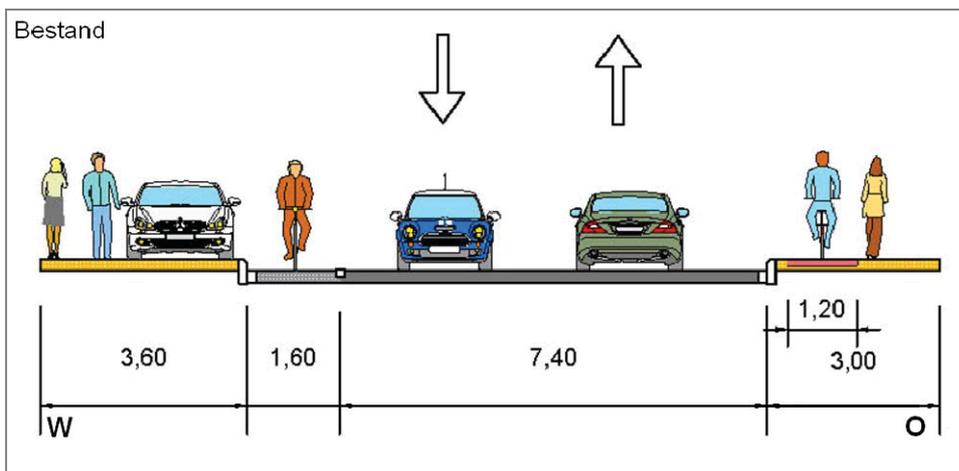
Parken: Westseite: auf dem Hochbord

Verkehr: Kfz: 12.900 /Tag
 Fußgänger: mäßig
 Rad: mäßig

Steigung: Richtung Nord

Fahrbahn: 10,50 m in der Regel

Bestand

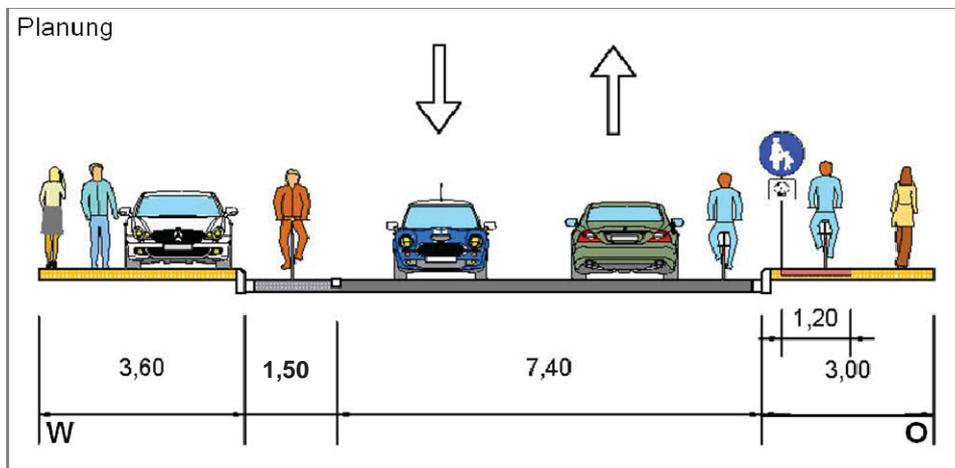


Radverkehrsachse B228

Konzept Alleestraße – Querschnitt 6.1

Robert-Koch-Straße bis Kreisverkehr Nordstraße

- Schutzstreifen auf der Westseite
- Neben dem ruhenden Verkehr Breite 1,50 m
- Besonderer Radweg auf der Ostseite
(bestehender Radweg ohne Benutzungspflicht, Gehweg 'Radfahrer frei')
- Im Kreisverkehr wird der Radverkehr auf der Kreisfahrbahn geführt.



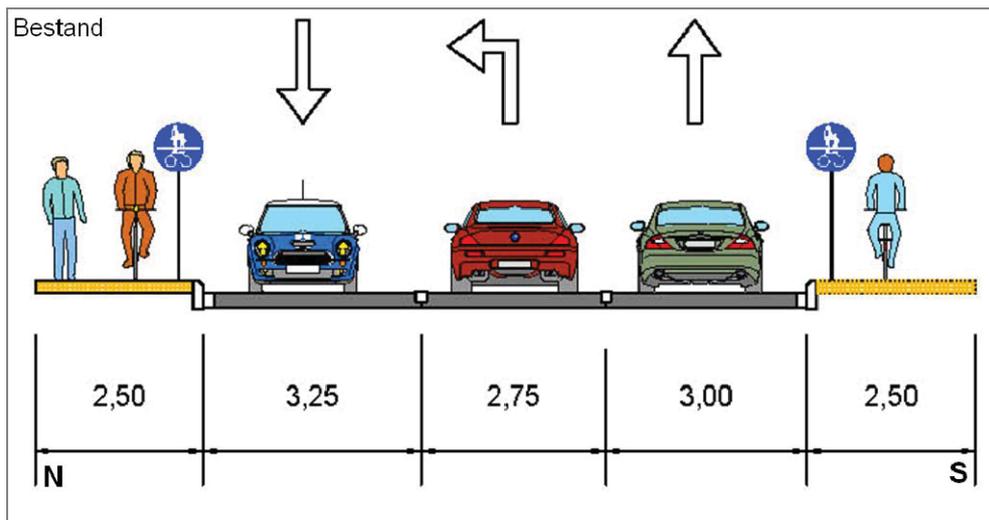
Radverkehrsachse B228

Elberfelder Straße – Querschnitt 7 Landstraße bis Schallbruch

Bestand



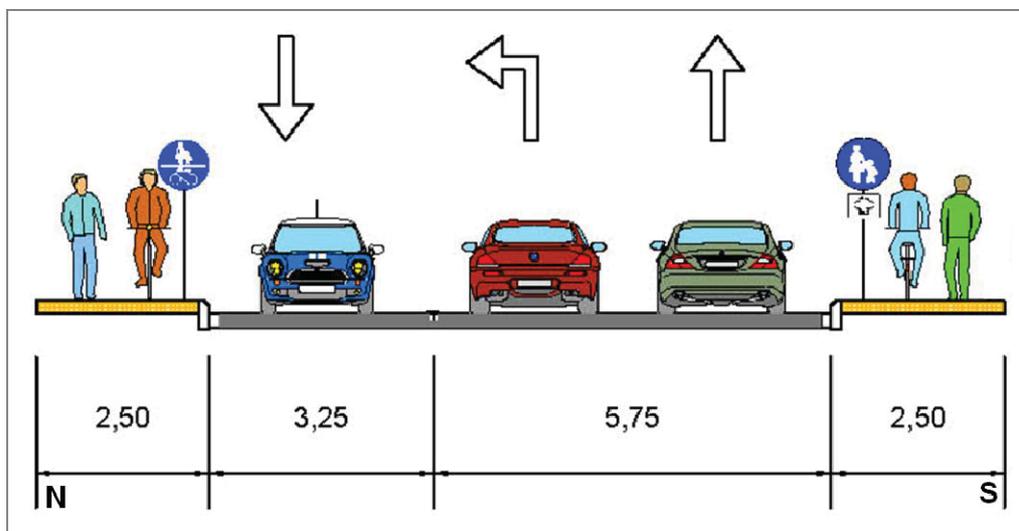
Bestand:	Beidseitig gemeinsamer Geh- und Radweg	Verkehr:	Kfz:	9.000 /Tag
Nutzung:	Nordseite: ein Abschnitt Wohnen, ansonsten nicht angebaut		Fußgänger:	sehr gering
			Rad:	sehr gering
Parken:	Nicht vorhanden	Steigung:	Eher flach	
		Fahrbahn:	9 – 11 m	



Radverkehrsachse B228

Konzept Elberfelder Straße – Querschnitt 7 Landstraße bis Schallbruch

- Nordseite; Gemeinsamer Geh- und Radweg bleibt bestehen
- Gehweg 'Radfahrer frei'
- Abbiegestreifen im Knotenpunktbereich entsprechend anpassen



Radverkehrsachse B228

Elberfelder Straße Bergische Straße bis Gräfrather Straße



Planung

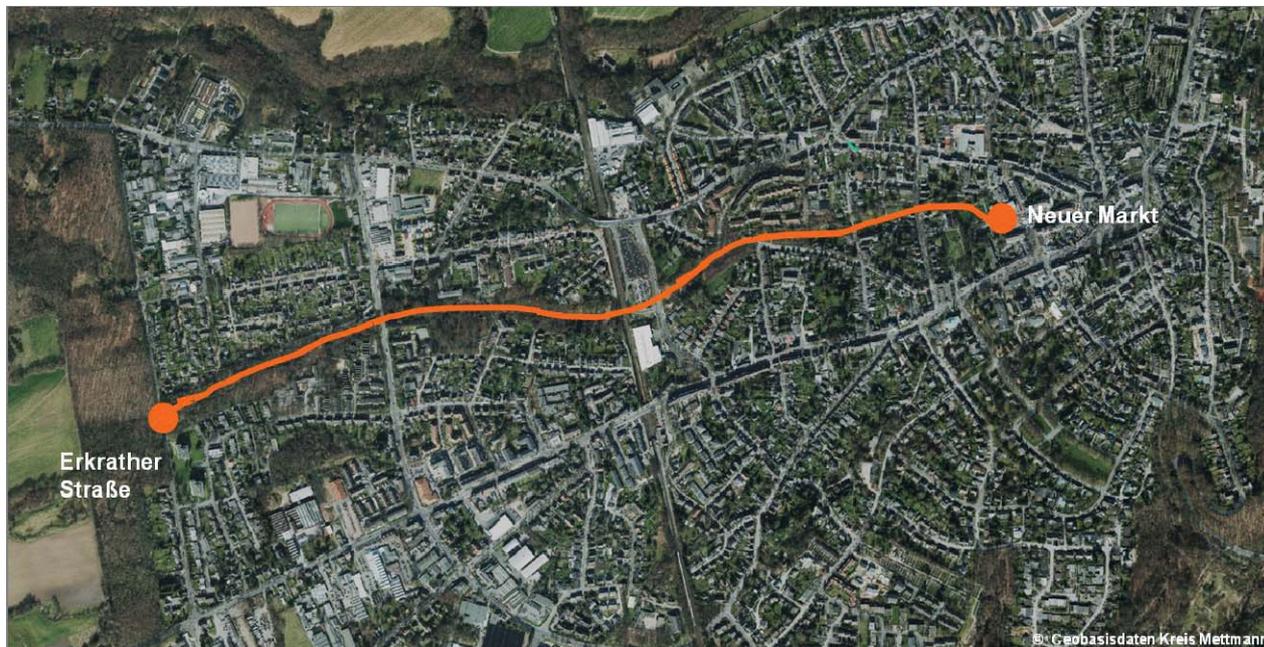
In dem Abschnitt zwischen der Bergischen Straße und dem Abzweig des Panorama-Radweges wird auf der Südseite die Freigabe des Gehweges für den Radverkehr fortgeführt. Auf der Nordseite kann der Radverkehr auf der Fahrbahn fahren, oder die Nebenfahrbahn nutzen.

Eine Querungshilfe in Höhe des Abzweiges des Panoramaradweges erleichtert die Querung der Elberfelder Straße.

Der Abschnitt zwischen dem Abzweig des Panoramaradweges und der Gräfrather Straße ist problematisch. Der Straßenraum ist zu eng, um sichere Radverkehrsanlagen in ausreichender Breite anzulegen. Durch die starke Steigung ist der Radverkehr bergauf erschwert, und durch das Gefälle kann der Radverkehr bergab hohe Geschwindigkeiten erreichen. Der schmale Gehweg bergauf wird als gemeinsamer Geh- und Radweg geführt. Bergab wird der Radverkehr in im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Dieser Abschnitt kann komfortabel über den Panoramaradweg umfahren werden (ab der Gräfrather Straße).

5. Radverkehrsachse durch das Sandbachtal

Nebenverbindungsachse mit Aufenthaltsqualität Haaner Innenstadt bis Hildener Stadtwald



Hauptachsen des Kraftfahrzeugverkehrs sind meist auch beliebte Achsen für den Radverkehr. Daneben gibt es auch Achsen, die abseits der Hauptverkehrswege liegen. Diese Achsen nutzen vorhandene verkehrsarme Straßen, oder unabhängig vom Kraftfahrzeugverkehr angelegte Wegeverbindungen. Solche 'ruhigen' Achsen sind durch ihre Sicherheit und Aufenthaltsqualität auch für den Alltagsverkehr interessant.

Die Wegeverbindung durch das Sandbachtal verläuft mittig zwischen den Hauptverkehrsachsen der B228 und der K16 und bindet über den Schillerpark und den 'Neuer Markt' die Haaner Innenstadt an. Die Achse hat eine hohe Aufenthaltsqualität und erschließt die Wohngebiete von Haan-West.

Radverkehrsachse durch das Sandbachtal

Nebenverbindungsachse mit Aufenthaltsqualität Haaner Innenstadt bis Hildener Stadtwald

- West-Ost-Achse von der Innenstadt bis zum Hildener Stadtwald
- Alternative zur B228 und K16
- Anbindung der westlichen Wohngebiete
- Gemeinsamer Geh- und Radweg
- 'Grüne Achse'



Nebenverbindungsachse mit Aufenthaltsqualität Haaner Innenstadt bis Hildener Stadtwald

- Gemeinsamer Geh- und Radweg
- Beschilderung StVO 240
- Breite $\geq 2,50$ m
- Winterdienst, Laubdienst
- Brücken mit geeignetem, rutschfestem Belag
- Bodenwellen, Kanaldeckel, Querrinnen vermeiden
- Querungshilfen an den Straßen
- Beleuchtung durchgängig
- Pflege der Beschilderung
- Bekanntmachung der Radverkehrsachse
- Bei Erneuerung der Brücken, eine ausreichende Breite vorsehen
- Brücken sind im sanften Winkel anfahrbar



Radverkehrsachse durch das Sandbachtal

Neuer Markt bis Schillerstraße (Schillerpark)

Bestand

- Gemeinsamer Geh- und Radweg auf der nördlichen Verbindung durch den Schillerpark
- Gepflastert und asphaltiert

Planung

- Durchgängige Beschilderung
- Winterdienst und Pflege des Weges



Querung Schillerstraße

Bestand

- Keine Querungshilfe vorhanden
- Achsenverlauf nicht geradlinig über die Fahrbahn
- Beschilderung stark verschmutzt

Planung

- Notwendigkeit einer Querungshilfe, Markierung, Sichtverhältnisse prüfen
- Geraden Wegeverlauf über die Schillerstraße
- Beschilderung pflegen



Radverkehrsachse durch das Sandbachtal

Schillerstraße bis Neustraße

Bestand

- Gemeinsamer Geh- und Radweg auf der nördlichen Verbindung durch den Abschnitt, asphaltiert
- Gemeinsamer Geh- und Radweg ungünstige Wegführung
- Südliche Wegeverbindung unbeschildert und nicht befestigt

Planung

- Wegeverbindung unter der Neustraße hindurch
- Durchgängige Beschilderung, der südlichen Wegeverbindung
- Beleuchtung sicherstellen
- Ausreichende Breite gewährleisten



Neustraße bis Talstraße

Bestand

- Gemeinsamer Geh- und Radweg, unbefestigt
- 2 Brücken
- Schlecht einsehbare Kurve, Bodenunebenheiten

Planung

- Kurve einsichtig gestalten
- Kanaldeckel einebnen
- Ausreichende Breite gewährleisten



Radverkehrsachse durch das Sandbachtal

Querung Talstraße

Bestand

- Querung des Hochbordes
- Nutzung der Fahrbahn der Talstraße
- Querung der Talstraße
- Einfahrt in den Gemeinsamen Geh- und Radweg durch Container erschwert

Planung

- Absenkung der Borde
- Hinweise auf querende Radfahrer
- Zu- und Ausfahrten in die Gemeinsamen Geh- und Radwege erkennbar gestalten



Talstraße bis Böttlinger Straße

Bestand

- Gemeinsamer Geh- und Radweg, unbefestigt
- Wegeführung entlang des Abhanges
- Verlust der Brücke über den Sandbach
- Umwegige Führung über den Gehweg der Böttlinger Straße

Planung

- Ausreichende Breite gewährleisten
- Sicherung des Abhanges
- Brücke ersetzen
- Beleuchtung installieren



Radverkehrsachse durch das Sandbachtal

Böttinger Straße bis Bahntrasse

Bestand

- Unterführung Böttinger Straße, niedrig und unbeleuchtet
- Teilweise sehr schmale Wege
- Unterführung Bahntrasse unfreundlich

Planung

- Höhe der Unterführung Böttinger Straße prüfen
- Ausreichende Breite gewährleisten
- Beleuchtung installieren
- Unterführung freundlicher, farbiger gestalten



Bahntrasse bis Elchenstraße

Bestand

- Ab Bahntrasse Gemeinsamer Geh- und Radweg
- Verkehrarme Führung durch T-30-Zone, Buschhöfen
- Abseits des Haaner Baches

Planung

- Neue Wegeführung
- Ab Bahntrasse Führung entlang des Haaner Baches
- Hohe Aufenthaltsqualität besonders im Bereich des Friedensheimes



Radverkehrsachse durch das Sandbachtal

Eichenstraße bis Hochdahler Straße

Bestand

- Verkehrarme Führung durch T-30-Zone, Buschhöfen
- Abseits des Haaner Baches
- Sehr verwinkelte Führung durch Wohnsiedlung
- Umwegig

Planung

- Neue Wegeführung
- Führung entlang des Haaner Baches



Querung Hochdahler Straße

Bestand

- Mittelinsel vorhanden
- Abseits des Haaner Baches

Planung

- Führung entlang des Haaner Baches
- Mittelinsel in Achse des Radweges verschieben



Radverkehrsachse durch das Sandbachtal

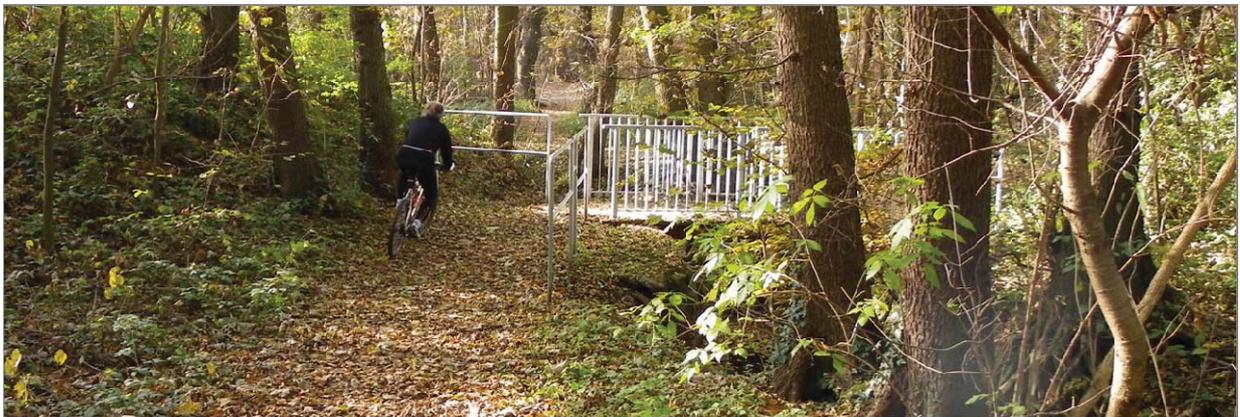
Hochdahler Straße bis Erkrather Straße

Bestand

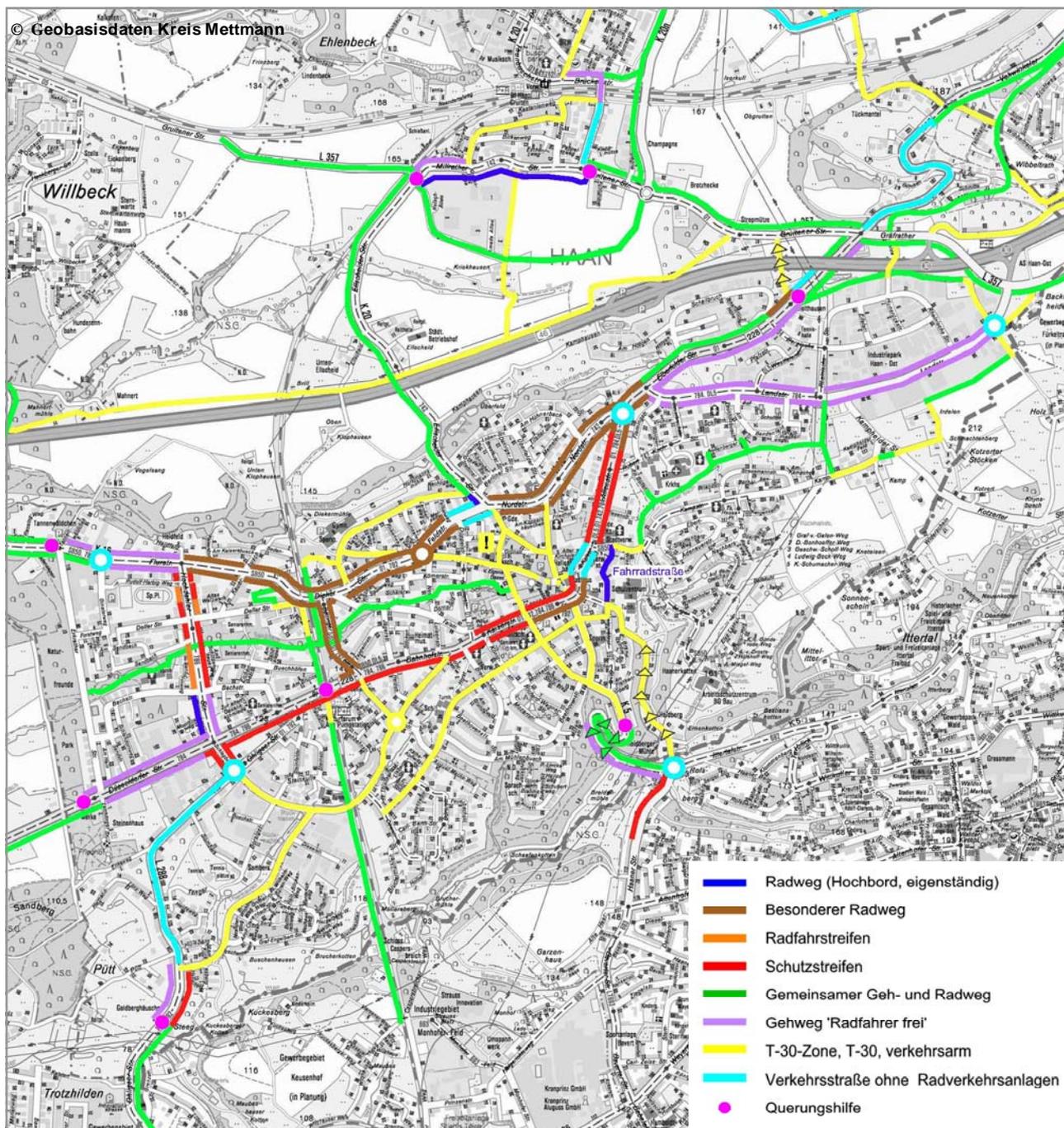
- Anfangs verkehrarme sehr verwinkelte Führung, durch T-30-Zone, Sandornweg
- Anfangs abseits des Haaner Baches
- Unbefestigt
- Brücke nur rechtwinklig anfahrbar

Planung

- Neue Wegeführung
- Führung entlang des Haaner Baches
- Brücke in Fahrtrichtung setzen



Zukünftiges Radwegenetz in Haan



Zusammen mit den beiden beschriebenen Radverkehrsachsen, entsteht in Haan ein geschlossenes Netz an Radverkehrsanlagen. Ergänzend zu den bereits bestehenden Angebot werden weitere Maßnahmen umgesetzt. Die Maßnahmen für die Teilabschnitte des Wegenetzes sind in **Anhang I** detailliert beschrieben.

6. Fahrradabstellanlagen

Fahrradabstellanlagen sind ein wichtiger Bestandteil der Förderung des kommunalen Radverkehrs. Ein großer Pluspunkt des Fahrrades gegenüber dem motorisierten Verkehr ist es, dass dem eigentlichen Fahrtziel sehr nahe gekommen werden kann, normalerweise keine Parkplatzsuche stattfindet und dass das Parken kostenfrei ist. Die Grundanforderungen einer Fahrradabstellanlage ist die Sicherheit, sowohl für den Benutzer, als auch für das Fahrrad

Es gibt prinzipiell drei unterschiedliche Arten von Abstellanlagen:

- Vorderradhalter
- Lenkerhalter
- Rahmenhalter/Anlehnbügel

Vorderradhalter sind nicht zu empfehlen, durch sie kann die Felge beschädigt werden und ein sicheres Festschließen des Fahrradrahmens ist nicht möglich. Auch steht das Fahrrad beim Be- und Entladen nicht stabil.

Lenkerhalter sind unkomfortabel zu nutzen. Auch hier lässt sich der Rahmen nicht Festschließen und das Be- und Entladen ist schwieriger. Zudem sind Lenkerhalter nicht für Kinderfahrräder geeignet.

Bei **Anlehnbügeln** wird das Fahrrad neben dem Bügel abgestellt. Das Fahrrad kann an diesem Festgeschlossen werden und wird gestützt. Anlehnbügel sind für das Abstellen von Fahrrädern wünschenswert. Es gibt sie in vielen Ausführungen, Formen und Farben. Dadurch lassen sie sich auch gestalterisch gut in das Stadtbild einfügen.

Um ein Abschließen und Beladen der geparkten Fahrräder zu ermöglichen, muss es möglich sein um das Fahrrad herumzugehen, beziehungsweise von der Seite an diese heranzutreten. Bei einem geringen Abstand zu anderen geparkten Fahrrädern besteht auch die Gefahr sich die Kleidung zu beschmutzen. Fahrräder es in verschiedenen Ausführungen und für viele Einsatzzwecke. Häufig werden sie für den Gepäck- und Kindertransport noch mit Körben, Taschen und Kindersitzen versehen, dieses ist bei der Dimensionierung von Anlehnbügeln zu beachten.

Mindestabstand von Anlehnbügeln:

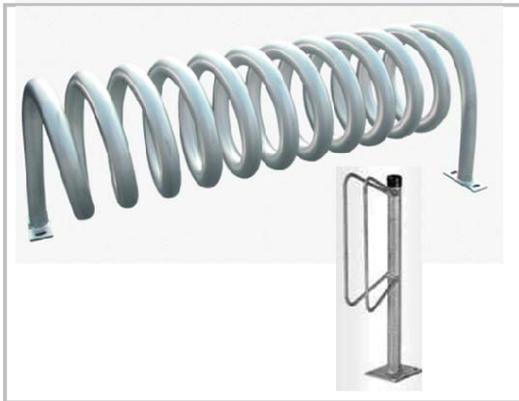
- 0,80 m bei einseitiger Aufstellung
- 1,10-1,30 m beengtes Abschließen und Beladen
- 1,30-1,50 m bequemes Abschließen und Beladen

Durch die wachsende Nutzung von Pedelecs und E-Bikes, bietet sich ein Angebot von Elektroladestationen in Kombination mit innerstädtischen Abstellanlagen an. Diese können auch gut durch Sponsoring des ansässigen Einzelhandels umgesetzt werden.

Fahrradabstellanlagen

Anforderungen an Fahrradabstellanlagen

- Bügel zum Anlehnen gegen Umkippen
- Lackschutz
- Schutz des Vorderades gegen Verformung
- Möglichkeit den Rahmen anzuschließen
- An frequentierten Orten
- Wünschenswert: Überdachung
- Wünschenswert: Beleuchtung
- Wünschenswert: Soziale Kontrolle



Beispiele für Vorderradhalter



Beispiele für Anlehnbügel

Bestand Fahrradabstellanlagen



Rewe



Haltestelle Markt



Diekerstraße



Fahrradabstellanlagen

Planung Fahrradabstellanlagen

Grundlagen

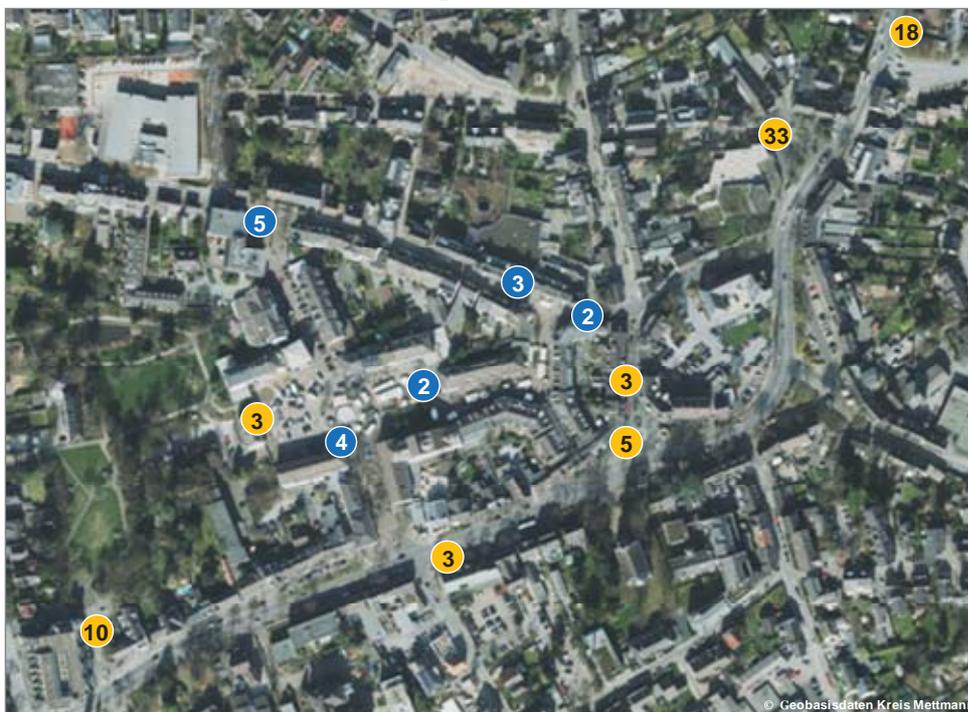
- Ersetzen der Vorderradhalter durch Anlehnbügel
- Beibehaltung des Grundangebotes
- Pflege der vorhandenen Anlagen
- Erweiterung des Angebotes an vorhandenen und neuen Standorten
- Erweiterungsoption an allen Standorten

Anpassung und Erweiterung des vorhandenen Angebotes

- Angebot von Anlehnbügeln am Rathaus
- Angebot von Anlehnbügeln vor der Sparkasse
- Erhöhung des Angebotes vor dem Rewe-Supermarkt
- Anpassung des Angebotes Windhövel
- Erhöhung des Angebotes 'Markt' und vor der Post (jeweils auch zum B+R für die Haltestelle 'Markt' nutzbar)
- Erneuerung des Angebotes am Jugendtreff
- Erneuerung des Angebotes am Stadtbad
- An öffentlichen Einrichtungen wird es möglich Kickboards gesichert anzustellen. Kickboards sind durch ihre Bauform bedingt schlecht sicherbar.

Fahrradabstellanlagen Innenstadt

Bestand Fahrradabstellanlagen



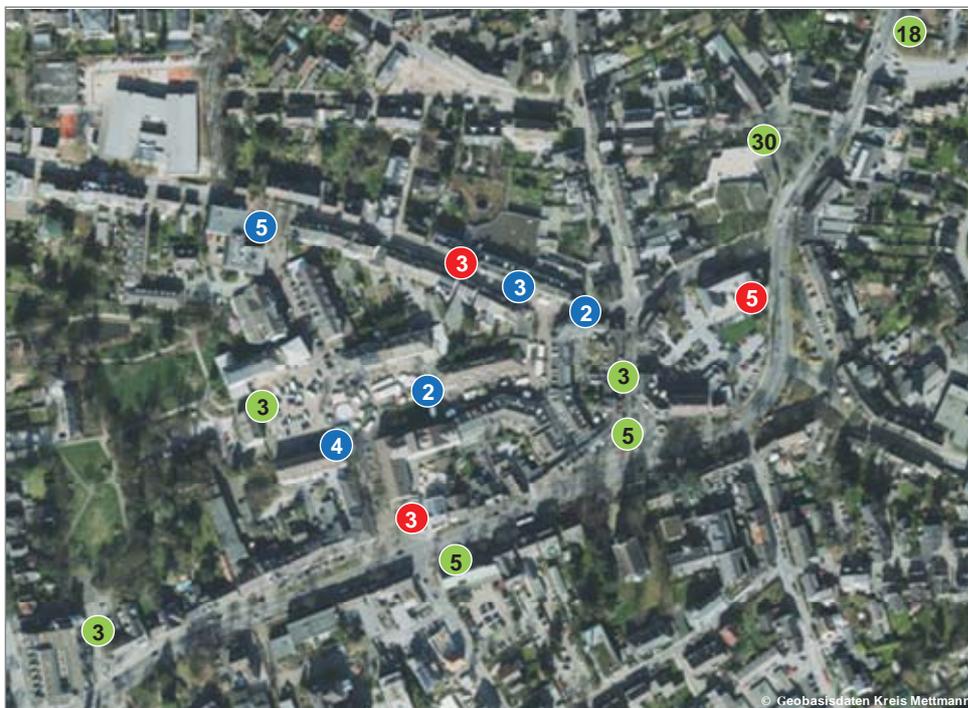
Anzahl der vorhandenen Abstellanlagen

16

75

91 Abstellanlagen

Konzept Fahrradabstellanlagen



Anzahl der zukünftigen Anlehnbügel

16 vorhandenes Angebot

11 zusätzliches Angebot

67 Erneuerung / Erweiterung des Angebotes

94 Anlehnbügel

7. Radverkehr im Umfeld der weiterführenden Schulen

Schüler- und Ausbildungsverkehr ist klassischer Radverkehr. Die Nutzung des Fahrrades ist ein wesentlicher Bestandteil der eigenständigen Mobilität von Kindern und Jugendlichen. Die weiterführenden Schulen gehören zu den wichtigsten Zielen des Radverkehrs. In Haan ist der Anteil des Radverkehrs jedoch auch am Schülerverkehr nur sehr gering ausgeprägt.

Im Rahmen der Analyse des Schülerradverkehrs fanden neben Verkehrsbeobachtungen in den Morgenstunden vor dem Schulbeginn auch Interviews mit den Schülervertretern der Schulen statt.

Auf dieser Basis konnten die entsprechenden Handlungsbereiche identifiziert werden.

Emil-Barth-Realschule: Am Donnerstag den 20. November 2014 fand während des jährlichen Schülervertretungstages, ein Gespräch mit den Anwesenden statt. Es waren die Klassensprecher und deren Vertreter aller Jahrgangsstufen anwesend.

Hauptschule 'Zum Diek: Am Dienstag den 24. März 2014 Im Büro des Schulleiters fand ein Treffen mit dem Schülersprecher, der Schülersprecherin und zwei interessierten Schülern aus der 10.Klasse statt.

Städtisches Gymnasium Haan: Am Mittwoch den 15. April 2015 fand ein Treffen mit den beiden Schülersprecherinnen, 2 Schülern aus der Oberstufe, sowie 3 Schülern aus der Unterstufe statt. Auch wurde das Thema am Folgetag noch in einer Unterrichtsstunde in einer 5. Klasse erörtert.

Freie Waldorfschule Gruiten: Am Donnerstag den 15. April 2015 waren die Schülersprecherin, 2 interessierte Schülerinnen aus der Klasse 11, sowie ein Schüler der 11. Klasse des Berufkollegs zu einem Gespräch anwesend.

Aufgrund der gewonnenen Erkenntnisse wurden für die Bereiche Gymnasium Adlerstraße, Schulzentrum Walder Straße beziehungsweise Wiesengrundstraße, Waldorfschule Prälat-Marshall-Straße kleinräumig die Mängel analysiert und eine fahrradfreundliche Struktur geplant.

Dieses Vorgehen fand auch für die Haaner Innenstadt statt.

Die Analyse, sowie die darauf basierenden Planungen sind auf den folgenden Seiten dargestellt.

Die Strukturen sind eingebunden in das zukünftige flächendeckende Radverkehrsnetz der Stadt Haan, dieses verbindet die innerörtlichen Ziele miteinander, und die Stadt Haan mit den Nachbarkommunen.

Radverkehr im Umfeld der weiterführenden Schulen

Ergebnisse der Schulinterviews

- Die meisten Schüler besitzen ein eigenes, verkehrssicheres Fahrrad.
- Die meisten Schüler besitzen ein SchokoTicket und fühlen sich damit ausreichend mobil.
- Viele Schüler haben kein Interesse am Radfahren.
- Viele Schüler kommen aus den umliegenden Städten und haben einen entsprechend weiten Schulweg.
- „Die Haaner Topografie ist zu hügelig zum Radfahren.“
- Viele Schüler werden durch 'Elterntaxis' zur Schule gebracht.
- Es findet keine Förderung des Radverkehrs im häuslichen Umfeld statt.
- Die Haaner Straßenräume werden als zu eng, zu hoch belastet und als zu unsicher erfahren.
- Es gibt zu wenig Radwege in Haan.
- Der Radverkehr sucht sich Wege abseits der Hauptverkehrsstraßen.

Radverkehr im Umfeld der weiterführenden Schulen

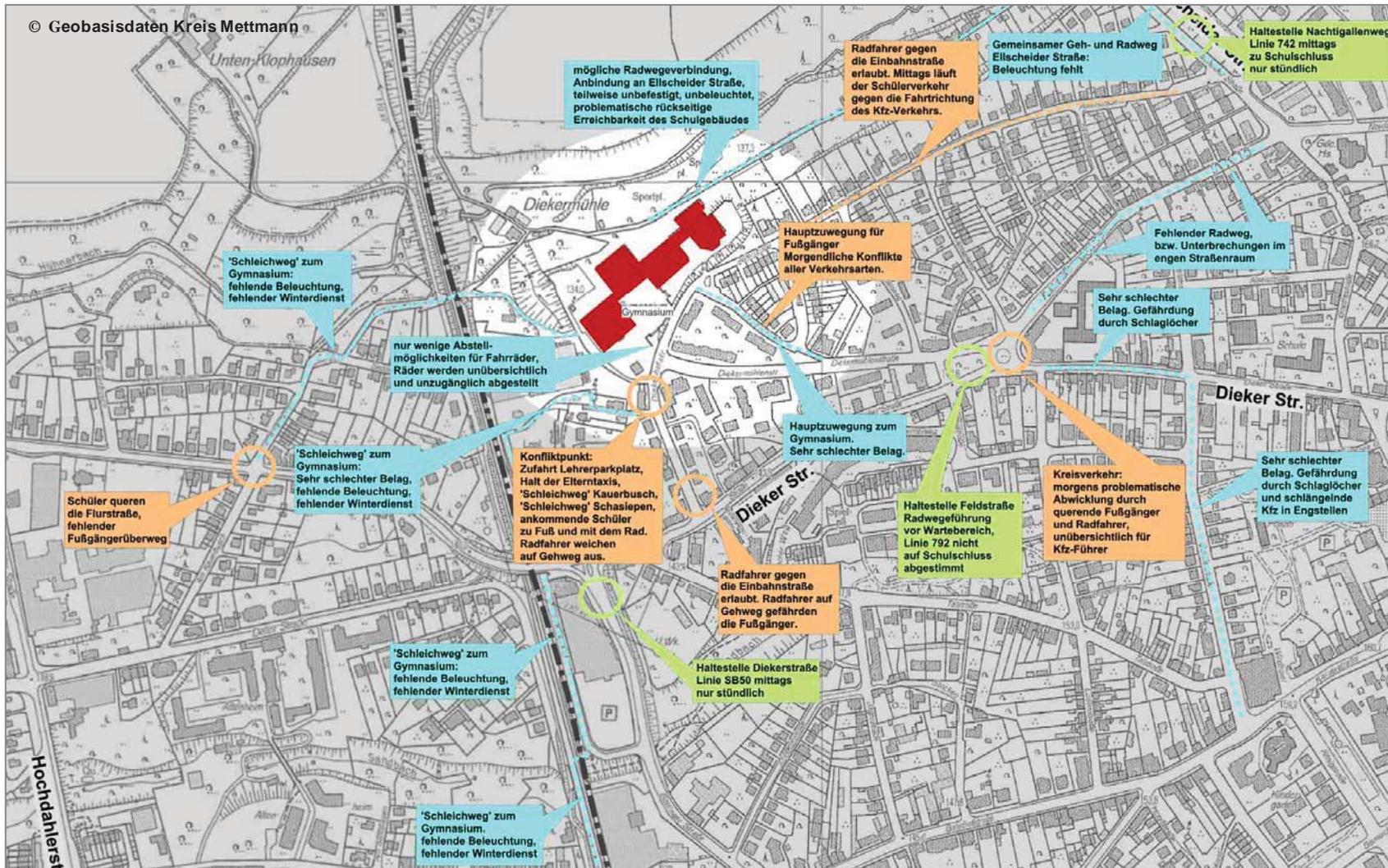
Gymnasium Adlerstraße



Bestandsaufnahme

Radverkehr im Umfeld der weiterführenden Schulen

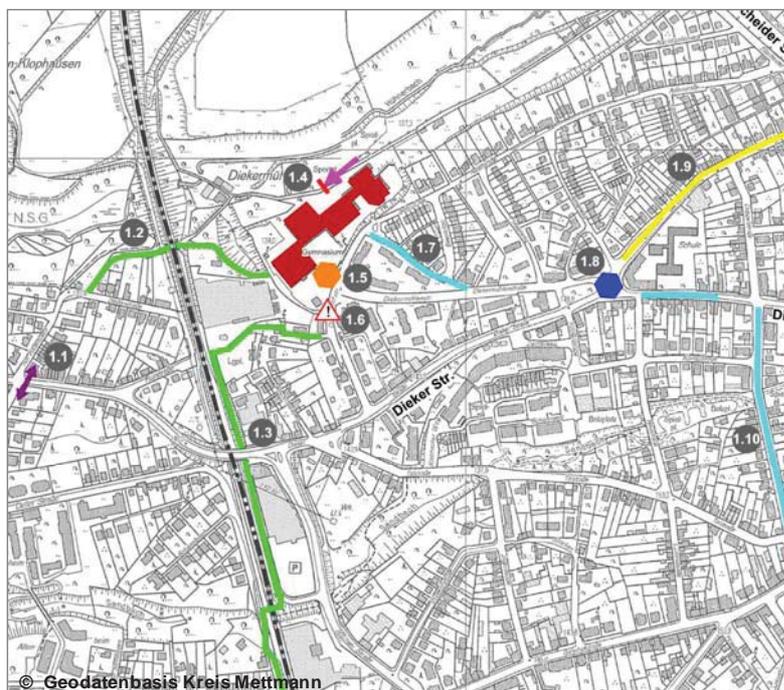
Gymnasium Adlerstraße



Schüleraussagen

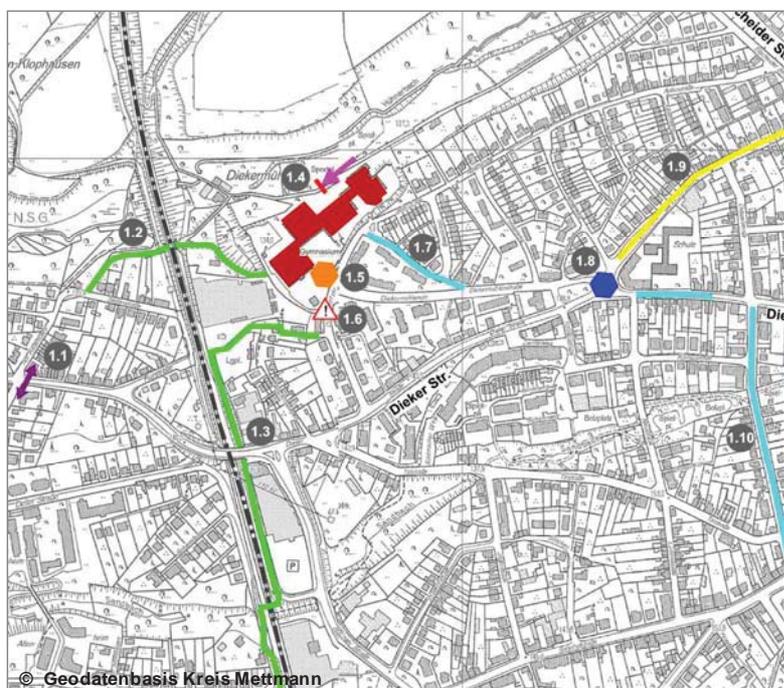
Radverkehr im Umfeld der weiterführenden Schulen

Gymnasium Adlerstraße



Erhobene Mängel

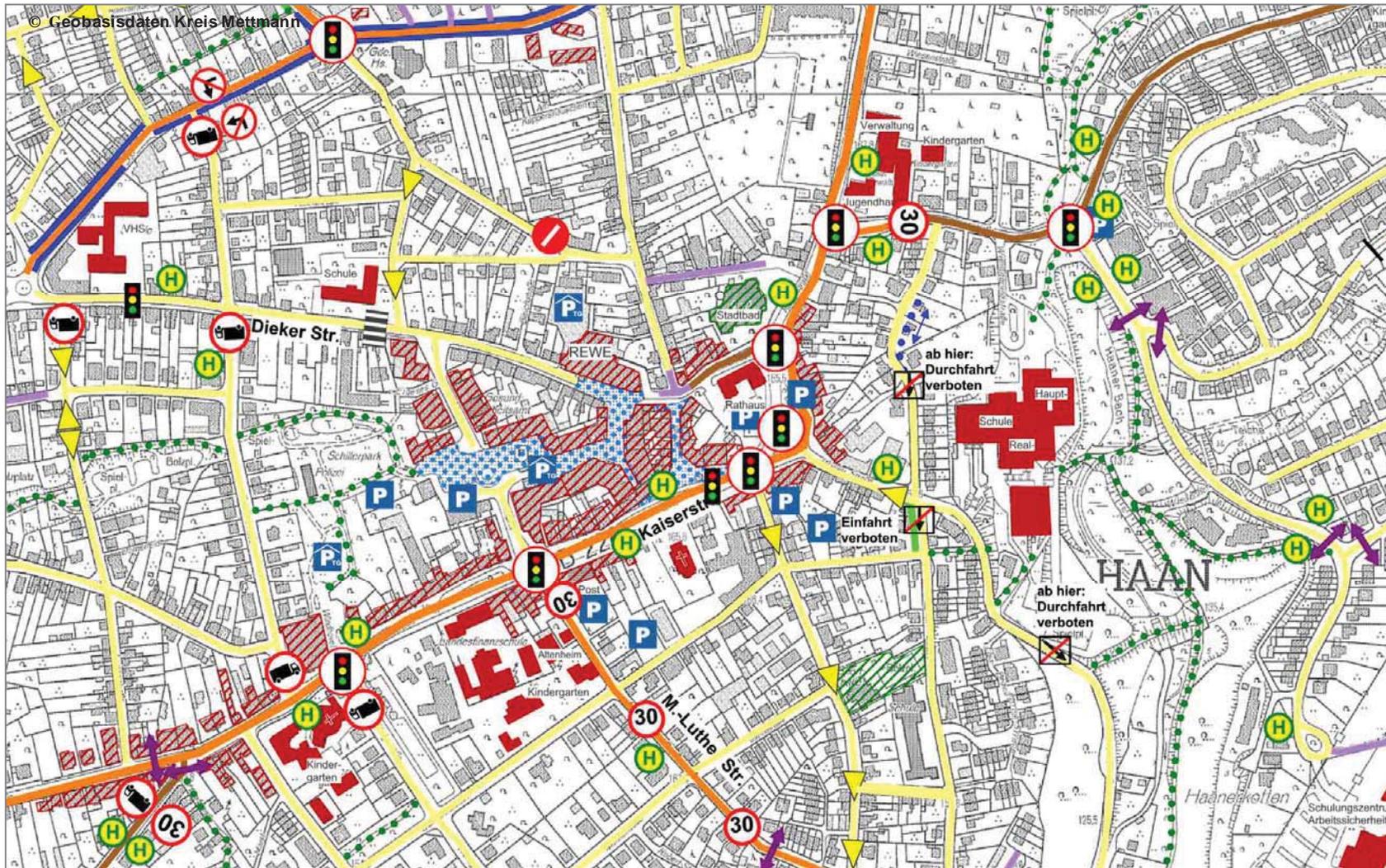
- 1.1 **Am Kauerbusch**
gewünschte Querungshilfe -
- 1.2 **Diekermühle**
fehlende Beleuchtung,
kein Winterdienst 0
- 1.3 **Schiensbusch,
Am alten Güterbahnhof**
unattraktive Wegeverbindung,
kein Winterdienst +
- 1.4 **Horstmannsmühle**
kein Zugang zum Gymnasium +
- 1.5 **Gymnasium**
zu wenig Fahrradabstellanlagen +
- 1.6 **Zugang Gymnasium**
Konflikte zwischen den
Verkehrsarten +
- 1.7 **Drosselweg,**
beschädigter Fahrbahnbelag 0
- 1.8 **Kreisverkehr Diekerstraße,**
problematische morgendliche
Verkehrsabwicklung -
- 1.9 **Feldstraße**
Radweg nicht durchgängig, zu
schmal und in Konflikt mit dem
Gehweg +
- 1.10 **Schillerstr. und Diekerstraße,**
Fahrbahnbelag beschädigt +



Maßnahmen

- 1.1 Keine Maßnahme erforderlich
- 1.2 Auf andere Wegeverbindungen
verweisen.
- 1.3 Fortführung des gemeinsamen Geh- und
Radweges 'Am alten Güterbahnhof',
Ausbesserung des Belages
Schiensbusch, westlich des Bahntrasse
- 1.4 Zugang beim Neubau des Gymnasiums
schaffen
- 1.5 Ausreichendes Angebot beim Neubau des
Gymnasiums schaffen, barrierefreien
Zugang ermöglichen
- 1.6 Trennung der Verkehre bei der Neu-
gestaltung des Gymnasiums, Rampe am
Hauptzugang Adlerstraße schaffen,
Elternhaltestelle einrichten.
- 1.7 Fahrbahnbelag sanieren
- 1.8 Keine Maßnahme erforderlich
- 1.9 Benutzungspflicht der Radwege aufheben,
Radverkehr auf der Fahrbahn zulassen
- 1.10 Fahrbahnbelag sanieren

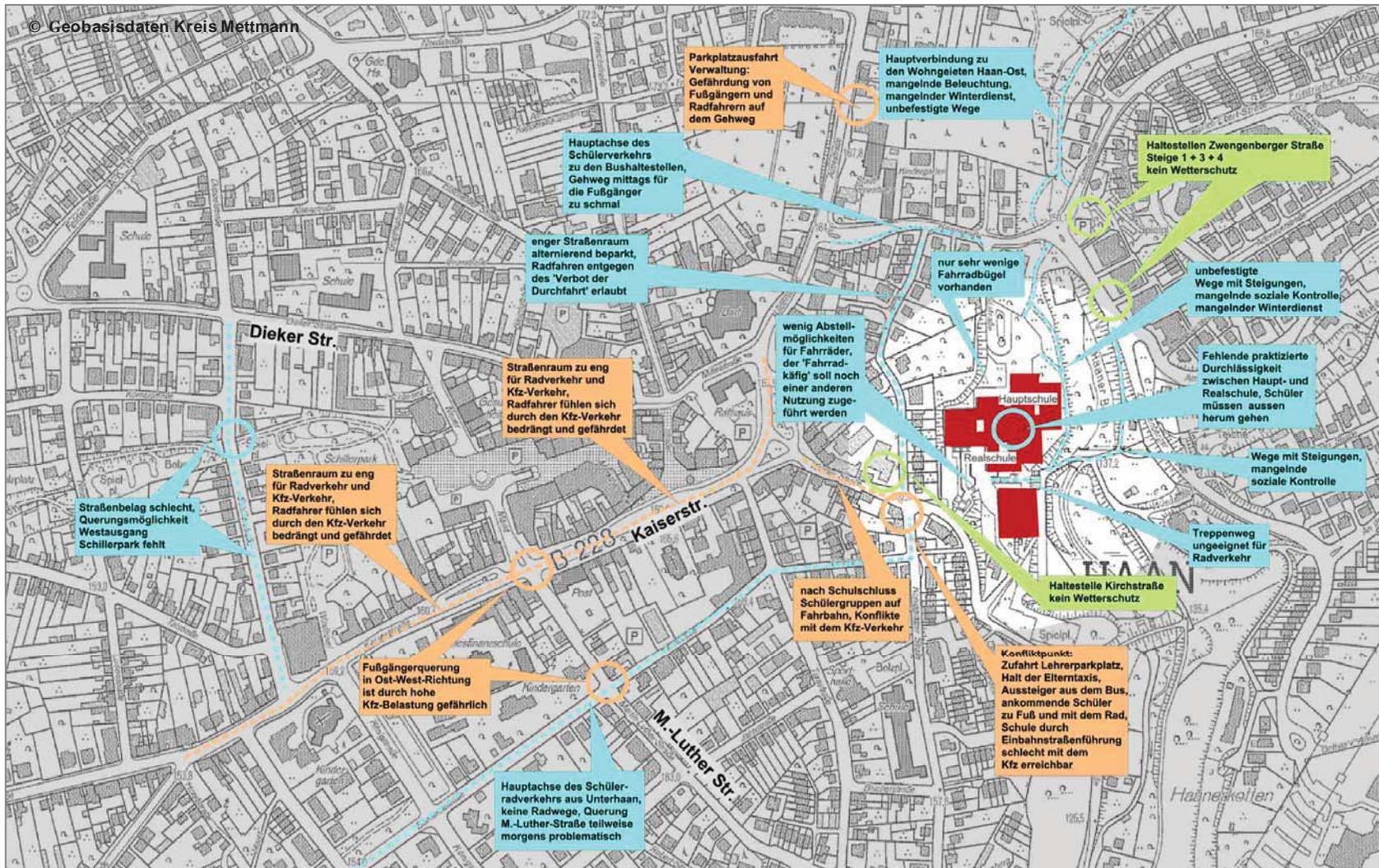
Radverkehr im Umfeld der weiterführenden Schulen Schulzentrum Walderstraße



Bestandsaufnahme

Radverkehr im Umfeld der weiterführenden Schulen

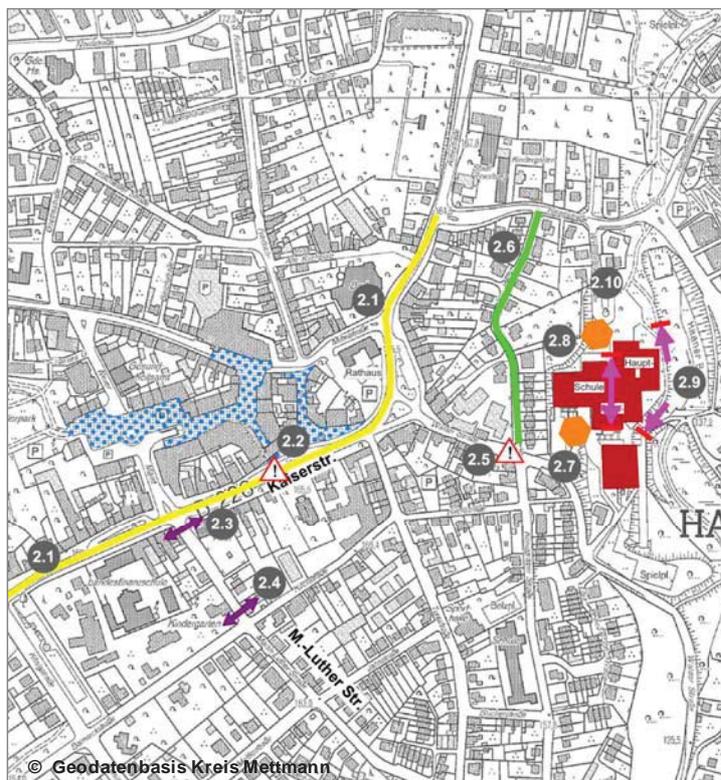
Schulzentrum Walderstraße



Schüleraussagen

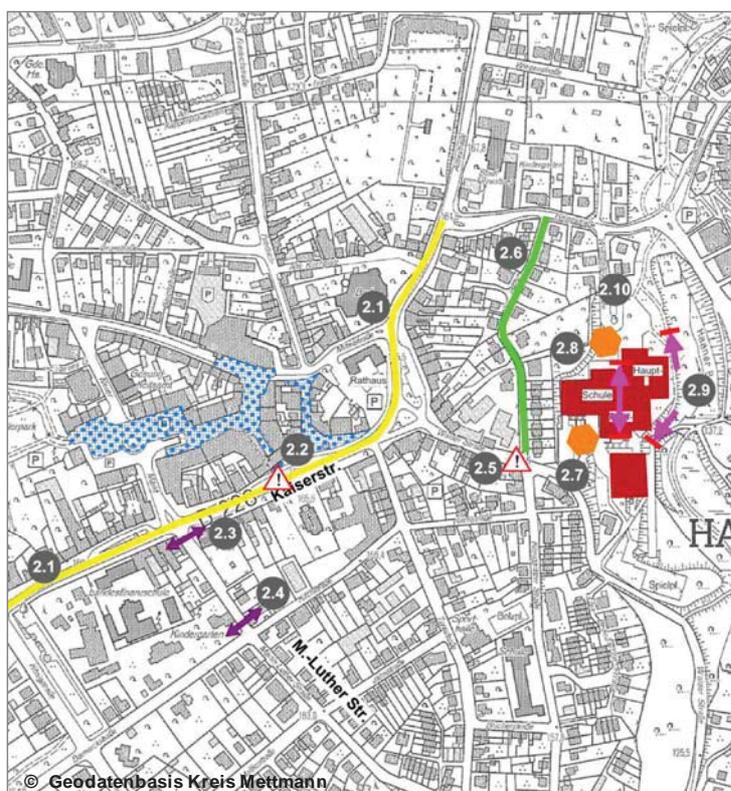
Radverkehr im Umfeld der weiterführenden Schulen

Schulzentrum Walderstraße



Erhobene Mängel

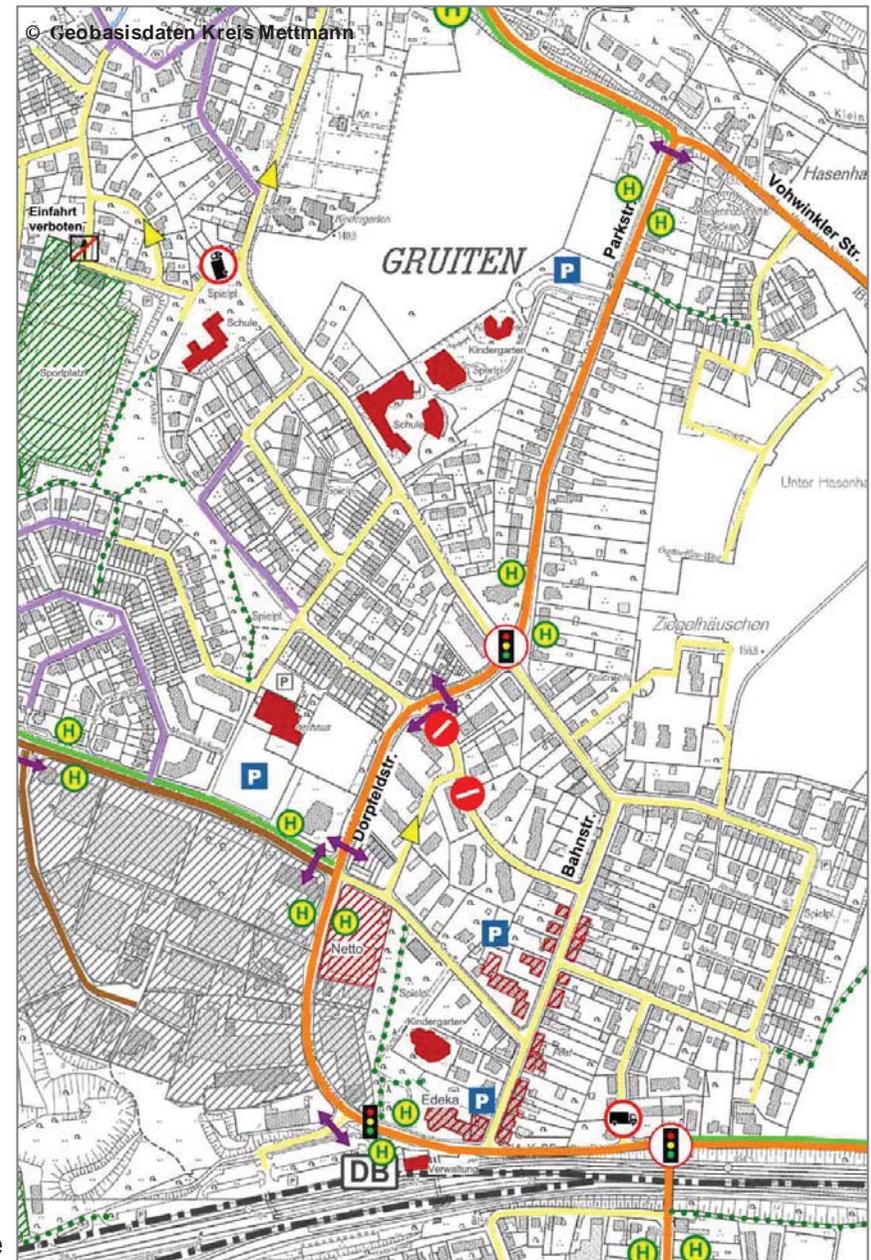
- 2.1 **Bahnhofstraße, Kaiserstraße, Alleestraße** fehlende Radwege +
- 2.2 **Kaiserstraße** Nutzungskonflikte im Bereich der Innenstadt +
- 2.3 **Martin-Luther-Straße** Querungsprobleme am Knotenpunkt mit der Kaiserstraße o
- 2.4 **Martin-Luther-Straße** Querungsprobleme am Knotenpunkt mit der Bismarckstraße o
- 2.5 **Knotenpunkt Walderstraße, Am Ideck, Königgräzterstraße** Konflikte zwischen den Verkehrsarten +
- 2.6 **Am Ideck** Radverkehrsführung unverständlich +
- 2.7 **Emil-Barth-Realschule** wenig attraktive und sichere Fahrradabstellanlagen +
- 2.8 **Hauptschule 'Zum Diek'** wenig Fahrradabstellanlagen +
- 2.9 **Hauptschule und Realschule** mangelnde Durchlässigkeit zwischen den beiden Schulen +
- 2.10 **Wiesengrund** Konflikte zwischen den Verkehrsarten o



Maßnahmen

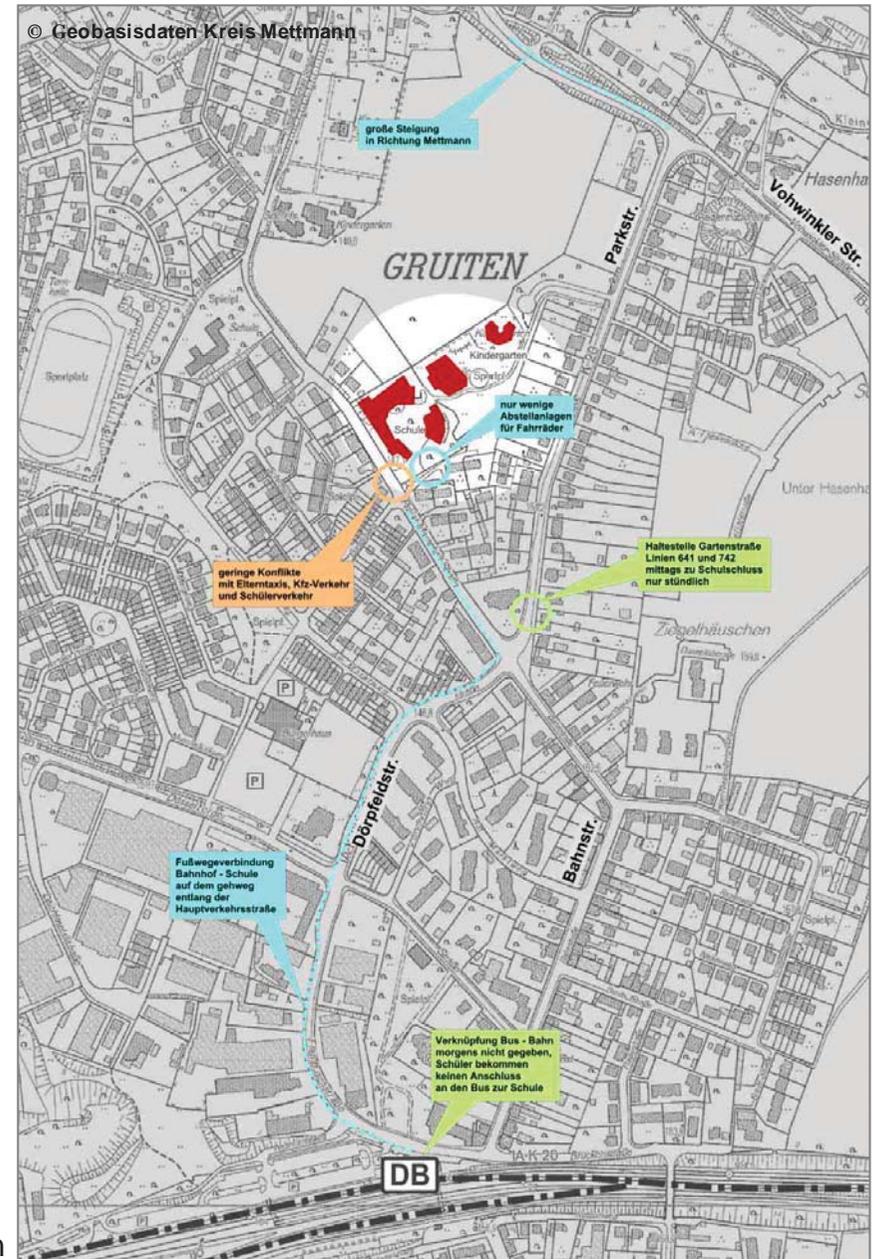
- 2.1 Anlage von Radverkehrsanlagen auf der B 228. Bewerbung der Alternativachse Thienhausener Straße-Bismarckstraße
- 2.2 Anlage von Radverkehrsanlagen auf der B 228. Umgestaltung des Innenstadtbereiches.
- 2.3 Verdeutlichung des Radverkehrs z.B. durch Fortführung der geplanten Radverkehrsanlage
- 2.4 Keine Maßnahme erforderlich
- 2.5 Eindämmung des morgndlichen schulbezogenen Kfz-Verkehrs. Elternhaltestelle einrichten.
- 2.6 Einrichtung einer Fahrradstraße
- 2.7 'Fahrradkäfig' aufwerten, oder alternative Abstellanlagen in ausreichender Anzahl vorsehen.
- 2.8 Attraktive Abstellanlagen in ausreichender Anzahl vorsehen.
- 2.9 Durchgängigkeit innerhalb des Schulgebäudes ermöglichen. Wegeverbindungen auf dem Aussengelände schaffen.
- 2.10 Das Halten direkt vor dem Schuleingang wird unterbunden. Wenig Konflikte auf dem Parkplatz (Vorfahrtssituation).

Radverkehr im Umfeld der weiterführenden Schulen Freie Waldorfschule Gruitzen



Bestandsaufnahme

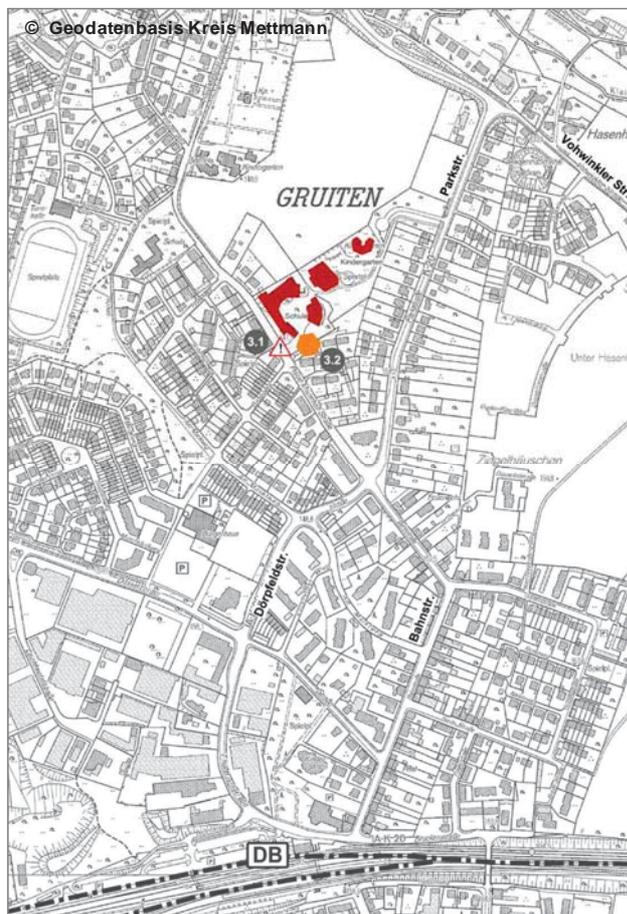
Radverkehr im Umfeld der weiterführenden Schulen Freie Waldorfschule Gruitzen



Schüleraussagen

Radverkehr im Umfeld der weiterführenden Schulen

Freie Waldorfschule Griten



Erhobene Mängel

- | | | |
|-----|--|---|
| | Präl.-Marshall-Straße | |
| 3.1 | vor der Waldorfschule, Konflikte zwischen den Verkehrsarten | o |
| 3.2 | Eingangsbereich Waldorfschule
zu wenig Fahrradabstellanlagen | + |

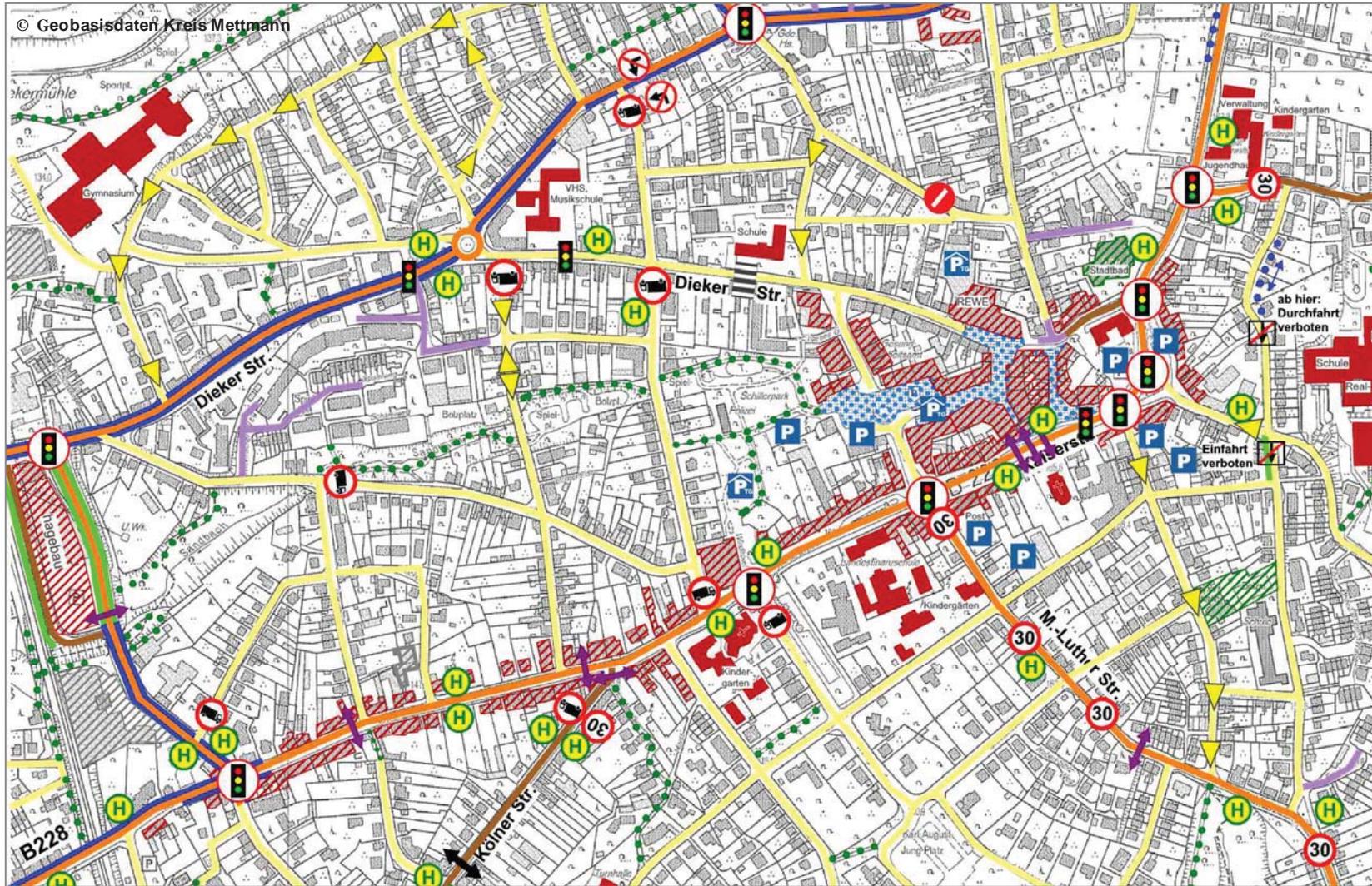
Maßnahmen

- | | |
|-----|---|
| 3.1 | Geringer Handlungsbedarf. Nutzung des nördlich gelegenen Parkplatzes als Elternhaltestelle. |
| 3.2 | Erhöhung des Angebotes an attraktiven Fahrradabstellanlagen.
Schaffung eines Angebotes zum Abstellen von Kickboards und Rollern. |

Im **Anhang II** sind die aufgeführten Maßnahmen für alle weiterführenden Schulen detailliert beschrieben.

8. Radverkehr in der Haaner Innenstadt

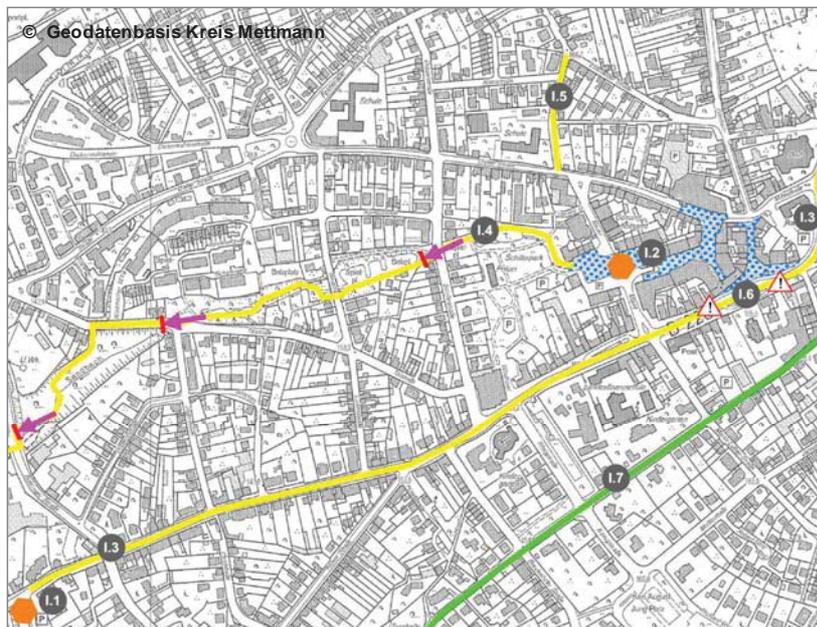
Haaner Innenstadt



Bestandsaufnahme

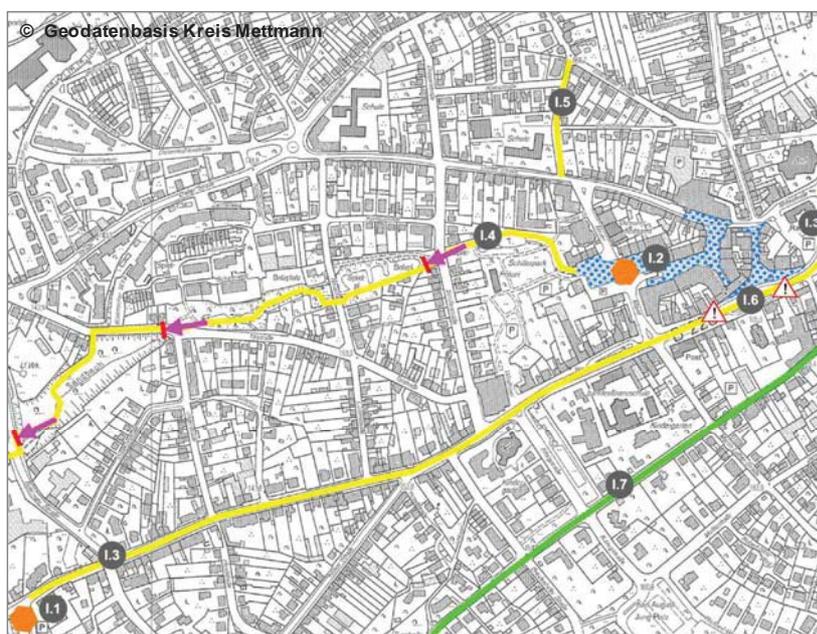
Radverkehr in der Haaner Innenstadt

Haaner Innenstadt



Erhobene Mängel

Bahnhof		
I.1	mangelhafte und fehlende Fahrradabstellanlagen	o
Innenstadt		
I.2	zu wenig Fahrradabstellanlagen	+
Bahnhofstraße, Kaiserstraße, Alleestraße		
I.3	fehlende Radwege	+
Schillerpark, Sandbachtal		
I.4	keine durchgehende Radverkehrsachse	+
Goethestraße		
I.5	Radfahren entgegen der Einbahnstraße nicht erlaubt	+
Kaiserstraße		
I.6	Nutzungskonflikte im Bereich der Innenstadt	+
Thienhausener Straße, Bismarckstraße, Kirchstraße, Am Ideck		
I.7	keine durchgehende Radverkehrsachse	o



Maßnahmen

I.1	Wenig Handlungsbedarf. Pflege und Bewerbung der vorhandenen Abstellanlage an der B 228.
I.2	Angebot an unattraktiven Vorderradhaltern durch Anlehnbügel ersetzen. Vorhandene Anlehnbügel pflegen und maßvoll ergänzen. Neue Abstellanlagen an wichtigen Nutzungen (z.B. Rathaus)
I.3	Anlage von Radverkehrsanlagen auf der B 228. Umgestaltung des Innenstadtbereiches.
I.4	Schaffung einer attraktiven, durchgängig am Sandbach verlaufenden, Verbindung für Fußgänger und Radfahrer.
I.5	Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr, entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung.
I.6	Anlage von Radverkehrsanlagen auf der B 228. Umgestaltung des Innenstadtbereiches.
I.7	Die Verbindung verläuft durch Tempo-30-Zonen, Bewerbung der Achse als Alternative zur B 228.

Im **Anhang III** sind die aufgeführten Maßnahmen für die Haaner Innenstadt detailliert beschrieben.

Anhang

Anhang I Maßnahmen im Radwegenetz

Anhang II Maßnahmen im Umfeld der weiterführenden Schulen

Anhang III Maßnahmen in der Haaner Innenstadt