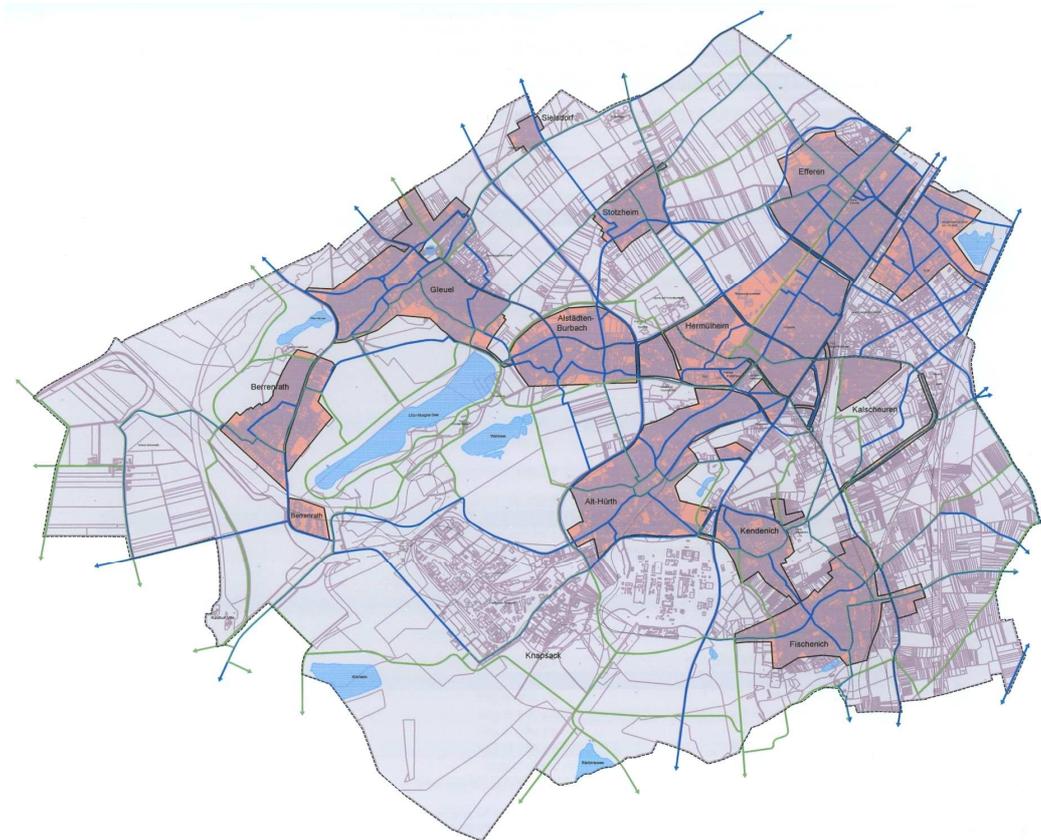




STADT- & VERKEHRSPLANUNGSBÜRO KAULEN · AACHEN / DÜLMEN / MÜNCHEN

Stadt Hürth



Radverkehrskonzeption für das Stadtgebiet Hürth

Erläuterungsbericht

Juli 2010



STADT- & VERKEHRSPANUNGSBÜRO KAULEN · AACHEN / DÜLMEN / MÜNCHEN

Stadt Hürth



Radverkehrskonzeption für das Stadtgebiet Hürth

STADT- UND VERKEHRSPANUNGSBÜRO KAULEN

www.svk-kaulen.de info@svk-kaulen.de
Tel.: 0241/33 44 4 Fax: 0241/33 44 5
Deliusstraße 2 D-52064 Aachen



Bearbeiter:

Ralf Kaulen

Sonja Errico

Nicole Wynands

Wolfgang Kever

Aachen, Juli 2010



Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	1
2.	Radverkehr als System	5
2.1	Infrastruktur	6
2.2	Service	7
2.3	Information	8
2.4	Kommunikation	9
2.5	Radtourismus als System	9
3.	Bestandsanalyse	11
3.1	Unfälle mit Radfahrereteiligung	11
3.1.1	Unfalltypen	14
3.1.2	Unfallhäufungen	15
3.2	Infrastruktur	18
3.2.1	Bestand an Radverkehrsanlagen und Tempo 30-Zonen	18
3.2.1.1	Alltag	19
3.2.1.2	Freizeit	22
3.2.2	Mängelanalyse nach den Kriterien der 24. StVO-Novelle	23
3.3	Service	34
3.3.1	Bike & Ride	34
3.3.2	Fahrradabstellanlagen	35
3.3.3	Verkauf, Verleih und Reparatur von Fahrrädern	36



3.4	Information	37
3.4.1	Wegweisung	37
3.4.2	Streckeninformation Fahrradkarten	39
3.4.3	Elektronische Medien	41
3.4.3.1	Internet	41
3.5	Kommunikation	44
3.5.1	Fahrradaktionen	44
3.5.2	Geführte Fahrradtouren	44
3.5.3	Informationsveranstaltungen	45
3.5.4	Fahrradmärkte	45
4.	Zielnetzplanung	46
4.1	Methodik der Zielnetzplanung	46
4.2	Analyse der potentiellen Quell- und Zielpunkte	51
4.2.1	Alltagsverkehr	54
4.2.2	Freizeitverkehr	57
4.2.3	Fazit	58
4.3	Natürliche und nutzungsbedingte Hindernisse	60
4.4	Idealtypisches Netz der Zielverbindungen	64
4.4.1	Alltagsrouten	65
4.4.2	Freizeitrouten	67
4.4.3	Fazit	68



4.5	Ableitung des Radverkehrsnetzes	70
4.5.1	Umsetzung der Zielnetzplanung	70
4.5.1.1	Alltagsnetz	72
4.5.1.2	Freizeitnetz	75
4.6	Planungsprioritäten	76
4.6.1	Kurzfristig umsetzbares Netz	77
4.6.2	Mittel- bis langfristig umsetzbares Netz	86



1. Einleitung

Die im Rhein-Erft-Kreis gelegene Stadt Hürth beabsichtigt zukünftig eine grundsätzliche Verbesserung der Situation für den Fahrradverkehr, indem in den kommenden Jahren sukzessive flächendeckend attraktive Rahmenbedingungen für den Fahrradverkehr geschaffen werden. Ziel ist es, in der Stadt Hürth eine fahrradfreundliche Infrastruktur sowie ein fahrradfreundliches Klima zu schaffen und letztendlich die Aufnahme in die Arbeitsgemeinschaft der Fahrradfreundlichen Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen (AGFS) zu prüfen.



Dies verbindet sich auch mit den kommunalpolitischen Zielsetzungen des fahrradfreundlichen Rhein-Erft-Kreises, welche im fortgeschriebenen Verkehrsentwicklungsplan aus dem Jahr 2007 fixiert wurden. Im Zuge der Beschlussfassung für das Regionalkonzept Radverkehr wurde im Verkehrsentwicklungsplan die Zielsetzung formuliert, den Radverkehrsanteil im Rhein-Erft-Kreis auf 15 % zu steigern.

In diesem Zusammenhang bedarf es zukünftig in der Stadt Hürth somit einer flächenhaften, fahrradfreundlichen Verfeinerung des bestehenden Radverkehrsnetzes, da gerade aufgrund der vorhandenen Struktur Hürths und der relativ kurzen Entfernungen zwischen den potenziellen Quell- und Zielpunkten das Fahrrad ein ideales Verkehrsmittel darstellt.

Zudem hat in den letzten Jahren eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens der Menschen stattgefunden. Viele haben erkannt, dass für die kurzen Wege zum Einkaufen, zur Arbeit und in der Freizeit das Fahrrad das geeignetere Verkehrsmittel darstellt. Voraussetzung für diese ökologische und stadtverträgliche Mobilität ist eine flächenhafte, fahrradfreundliche Erschließung des Hürther Stadtgebietes.

Der Radverkehr hat in der Stadt Hürth schon seit langer Zeit einen hohen Stellenwert. So hat die Stadt Hürth bereits in den 70er-Jahren damit begonnen, zur Förderung und insbe-

sondere zur Sicherung des Radverkehrs Radverkehrsanlagen auszubauen. Hierbei sind in erster Linie straßenbegleitende Radwege bzw. gemeinsame Fuß- und Radwege erstellt worden, die im Wesentlichen entlang von Hauptverkehrsstraßen verlaufen.

Das Hürther Radverkehrsnetz ist somit derzeit geprägt von zahlreichen baulichen Radverkehrsanlagen, die jedoch nicht mehr dem heutigen Stand der Verkehrstechnik entsprechen und in diesem Zustand oftmals in ihrer Benutzungspflicht auch nicht mehr zulässig sind (vgl. Kriterien der 24. StVO-Novelle 1997). Zukünftiges Ziel muss es daher sein, den Bestand an Radverkehrsanlagen entsprechend den heutigen Anforderungen der Straßenverkehrstechnik zu verbessern und darüber hinaus im Rahmen einer Angebotsplanung weitere existente Potenziale für den Fahrradverkehr zu erschließen.



Das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel (Stadt Köln)

Zusätzlich haben sich innerhalb der letzten Jahrzehnte ebenfalls die Rahmenbedingungen und gesetzlichen Grundlagen zur Förderung des Fahrradverkehrs geändert, indem z.B.

- seit 1985 die Einrichtung von flächendeckenden Tempo 30-Zonen ermöglicht und
- im September 1997 mit der StVO-Novelle Qualitätskriterien für Radverkehrsanlagen festgesetzt wurden.

In der Stadt Hürth sind in den letzten Jahren bereits innerhalb der Siedlungsbereiche großflächige Tempo 30-Zonen geschaffen worden, die damit für diesen Bereich eine flächendeckende fahrradfreundliche Erschließung sicherstellen.

Gleichzeitig bedarf es in der Stadt Hürth einer Überprüfung der vorhandenen Radverkehrsanlagen hinsichtlich der Anforderungen an die 24. StVO-Novelle. Aufgrund offensichtlich bestehender Mängel an den vorhandenen Radverkehrsanlagen in Hürth

- ist auf verschiedenen Teilstücken eine Mängelbeseitigung zur Realisierung sicherer Radverkehrsanlagen notwendig und
- müssen andere Abschnitte aufgrund der geänderten Qualitätskriterien zukünftig von der nicht mehr vertretbaren Benutzungspflicht entbunden werden, so dass die Radfahrer übergangsweise sicher die Fahrbahn mitnutzen und die ehemaligen Radverkehrsflächen einer anderen Nutzung zugeführt werden. Langfristig muss hier eine neue Radverkehrsanlage angelegt werden (z.B. Fuß- und Radweg entlang der Luxemburger Straße in Efferen, Zweirichtungsradweg entlang der Hermülheimer Straße in Gleuel, Zweirichtungsradweg entlang der Bonnstraße in Fischenich).



Mangelhafte Radverkehrsanlage mit Benutzungspflicht (Stadt Hürth)



Weiterhin erfolgte in den letzten Jahren flächendeckend die Umsetzung des Radverkehrsnetzes NRW (RVN NRW). Im Rhein-Erft-Kreis wurde die Wegweisung des RVN NRW im Jahr 2002 realisiert. Damit werden heute in der Stadt Hürth durch ein landeseinheitliches Wegweisungssystem fahrradfreundliche Routen zwischen Hürth und den angrenzenden Städten gekennzeichnet. Auch für diese Routen gelten Qualitätskriterien.

Da zwangsläufig nicht alle Arbeiten gleichzeitig aus dem laufenden Haushalt finanziert werden können, ist im Hinblick auf eine Attraktivierung des Radverkehrsnetzes in der Stadt Hürth eine zusätzliche Prioritätensetzung der notwendigen Maßnahmen bzw. Investitionen notwendig.

Darüber hinaus muss zukünftig auch die ergänzende Infrastruktur für den Fahrradverkehr im Vordergrund der Planungen stehen, da der Fahrradverkehr als Gesamtsystem betrachtet werden muss. Die Qualität des Radverkehrsnetzes der Stadt Hürth ist schließlich nur so gut, wie das schwächste Glied aller Einzelkomponenten des Gesamtsystems (Radverkehrsanlagen, Wegweisung, Fahrradabstellanlagen, Leit- und Informationssystem, flächenhafte Durchgängigkeit des Netzes, Öffentlichkeitsarbeit etc.).

2. Radverkehr als System

Fahrradförderung unterliegt einem Wandel und muss sich den stets veränderten Rahmenbedingungen anpassen. Radverkehrsförderung wurde über viele Jahrzehnte ausschließlich als „Bau von Radverkehrsanlagen“ angesehen. Dies reicht jedoch allein nicht aus, um eine volle Potenzialabschöpfung zu erreichen und den Radverkehr optimal zu fördern und zu sichern. Eine effektive Förderung des Radverkehrs unter Berücksichtigung des Planungsansatzes „Radverkehr als System“ und somit die Realisierung eines fahrradfreundlichen Gesamtkonzeptes muss vielmehr auf den folgenden gleichbedeutenden Säulen basieren:



Die vier Säulen der Radverkehrsförderung



Eine effektive und kostengünstige Förderung des Fahrradverkehrs ist nur dann von Erfolg gekrönt, wenn sie systematisch und konsequent vollzogen wird. Hier bedarf es des Zusammenspiels aller verhaltensprägenden Faktoren, indem diese sowohl in ein Gesamtentwicklungskonzept als auch in ein Gesamtmobilitätskonzept integriert werden.

2.1 Infrastruktur

Die Infrastruktur bildet den Grundbaustein und schafft alle Voraussetzungen für ein sicheres und komfortables Radfahren. Dazu gehören alle Führungs- und Sicherungselemente wie auch einzelne Lösungen, die zu einem zügigen und angenehmen Vorwärtskommen beitragen.

Um dem Radfahrer Strecken in einwandfreiem Zustand bieten zu können, bedarf es zunächst einer Erfassung der existenten Wege und der Prüfung auf ihre Tauglichkeit zur Nutzung per Rad. Untersucht werden müssen daher alle linearen und punktuellen Elemente, die das Radfahren effektiv und sicher gestalten.

Wichtige Aspekte hierbei sind

- die flächendeckende und direkte fahrradfreundliche **Verknüpfung der Ziele**, da Radfahrer gegenüber dem Kfz-Verkehr deutlich umwegempfindlicher sind. Netzunterbrechungen sind zu beseitigen.
- die sichere, eindeutige und einfache Führung auf Verkehrsstraßen sowie in Einmündungen und Kreuzungen. Denn der subjektiv empfundene Grad an **Verkehrssicherheit** hält viele Menschen von der Nutzung des Fahrrades ab. Diesen Ängsten wirken sicher zu nutzende Radverkehrsanlagen auf Verkehrsstraßen, Geschwindigkeitsbeschränkungen im Erschließungsstraßennetz auf 30 km/h und eine eindeutige Verkehrsführung entgegen.
- die möglichst **geringe Verkehrsbelastung** der Routen, denn ein angenehmes Umfeld ist ein entscheidender Faktor für die Fahrradnutzung. Das Ziel einer Reduzierung der Lärm- und Abgasemissionen in den Städten, das durch verkehrsregelnde und verkehrslenkende Maßnahmen unterstützt wird, trägt ebenfalls zur Fahrradnutzung bei.



- die **Vermeidung von Konflikten** mit anderen Verkehrsteilnehmern. Die Belange aller Verkehrsteilnehmergruppen sind gleichberechtigt zu behandeln und müssen verträglich miteinander in Zusammenhang gestellt werden.
- der **Komfort** der Route. Radfahren darf nicht durch unnötige Widerstände erschwert werden. Neben ausreichend bemessenen und mängelfreien Radverkehrsanlagen muss daher auch die Radverkehrsführung klar und eindeutig erkennbar sein. Die Orientierung wird durch eine Radverkehrswegweisung vereinfacht.

2.2 Service

Der Baustein Service beinhaltet alle Komponenten, welche zum komfortablen und stressfreien Radfahren in Verbindung mit einer Attraktivierung des Gesamtangebotes beitragen. So trägt als positives Alleinstellungsmerkmal nicht nur die Infrastruktur, sondern vor allem auch das Serviceangebot rund um die Rad-Strecken zur Attraktivität des gesamten Netzes bei.

Daher zählt zum Service- und Dienstleistungsangebot z.B.

- **Intermodalität**, d.h. die **flächendeckende Vernetzung** des öffentlichen Verkehrs mit dem Rad. Denn in Verbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln lassen sich auch größere Entfernungen zurücklegen, indem das Fahrrad zum Vor- bzw. Nachtransport genutzt oder in öffentlichen Verkehrsmitteln mitgenommen werden kann.
- ein ausreichendes Angebot an **Fahrradabstellanlagen** für den ruhenden Radverkehr. Denn sichere und einfach zu bedienende Fahrradabstellanlagen tragen zur Radverkehrsförderung bei. Fahrräder müssen etwa an Bahnhöfen oder an zentralen Orten auch über längere Zeiträume und abends sicher abgestellt werden können. Eine bewährte Aufbewahrungsmöglichkeit ist die **Radstation**.
- die **einfache Fahrradnutzung**. Das Fahrrad muss schnell und einfach genutzt werden können. Ein Erfolgsgarant hierzu ist die Gewährleistung einer leichten Fahrradverfügbarkeit mittels Leihfahrradsysteme und/oder kommunaler Fahrräder. Zusätzlich muss es sowohl an der Wohnung als auch an den Zielpunkten unmittelbar und direkt



nutzbar sein. Eine ebenerdige und zugangsnahе Anordnung von Fahrradabstellmöglichkeiten an den Gebäuden ist wünschenswert.

- ein **Reparatur- und Verleihservice**, denn nicht immer ist ein Fahrrad verfügbar. Öffentliche Mietfahräder ergänzen das öffentliche Mobilitätsangebot von Bussen/Bahnen und Taxen.
- Bevorrechtigungen gegenüber dem Kfz-Verkehr. Denn die Einführung z.B. der „**Grünen Welle**“ und **Vorlaufzeiten** (Signaltechnik) oder der Installation des Marler Haltegriffs, vorgezogene Fahrradmeldemasten an Bedarfsampeln etc. trägt zur steigenden Fahrradnutzung bei.

Solche Angebote machen das Radfahren attraktiv und unterstützen die Fahrradnutzung in der Stadt.

2.3 Information

Information stellt eine weitere zentrale Komponente dar. Radverkehrsförderung will eine Änderung des Mobilitätsverhaltens der Bürger erreichen, indem Wege vermehrt mit dem Fahrrad statt mit dem Auto zurückgelegt werden. Die umfangreichen Vorteile des Radfahrens und die Verbesserung der Rahmenbedingungen, wie z.B. neue Routen, ein verbessertes Serviceangebot oder Veränderungen innerhalb der Rechtsetzung, speziell der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), müssen kontinuierlich vermittelt werden.

Wichtige Aspekte hierbei sind

- die übersichtliche und schnell verständliche **Orientierung** im Straßenverkehr. Dies beinhaltet sowohl Wegweisung entlang der Strecke (im NRW-einheitlichen rot-weißen Design des Radverkehrsnetzes NRW, vgl. HBR NRW), als auch Übersichtstafeln zur Lokalisierung des eigenen Standortes im Gesamtnetz (vgl. Knotenpunktsystem in den Kreisen Aachen und Heinsberg).
- die **Öffentlichkeitsarbeit** zur Attraktivität des radspezifischen Angebotes und Verbesserungen der Rahmenbedingungen. Neue Routen oder ein verbessertes Serviceangebot müssen kontinuierlich mit Hilfe verschiedener Medien (z.B. Printprodukte, Internet) zielgruppen- und altersspezifisch publiziert werden.



2.4 Kommunikation

Die Kommunikation bildet den zentralen Schlüsselfaktor in allen zukünftigen Handlungsansätzen zur vermehrten Fahrradnutzung, da ein durchgreifender Einstellungs- und Verhaltenswandel ausschließlich über eine positive, aufklärende und motivierende Kommunikation mit dem Bürger erreicht werden kann. Parallel hierzu müssen die heutigen Radfahrer in der Stadt Hürth über eine verhaltensstabilisierende Kommunikation zu einer vermehrten Fahrradnutzung motiviert werden.

Wichtige Bestandteile der Kommunikation sind

- **Veranstaltungen** und **Kampagnen**, die die Bürger und Interessensgemeinschaften in Planungs- und Entscheidungsprozesse einbeziehen. Sie sollen informieren, helfen Hemmungen gegenüber dem Fahrrad abzubauen und zum Ausprobieren einladen.

2.5 Radtourismus als System

Nicht nur im Alltags- sondern auch im Freizeitverkehr gewinnt der systematische Aufbau des Radverkehrs und somit die touristische Radverkehrsförderung immer mehr an Bedeutung. Viele Alltagsradfahrer haben die ersten positiven Erfahrungen in der Freizeitnutzung des Fahrrades gemacht und konnten für zahlreiche Radtouren durch ihre Region gewonnen werden.

Ziel der touristischen Radverkehrsförderung ist der konsequente und systematische Ausbau aller Einzelkomponenten zu einem radtouristischen Gesamtkonzept, so dass die Voraussetzungen für eine bequeme und komfortable Nutzung des Fahrrades als Freizeitaktivität geschaffen wird. Durch individuelle, zielgruppenspezifische Angebote in Verbindung mit einer komfortablen Infrastruktur, fahrradfreundlichen Service- und Informationselementen werden die radtouristischen Potenziale einer Region optimalen erschlossen.

Wichtige radtouristische Aspekte sind hierbei:

- Die Attraktivität des Radtourismus in der Region steigt mit dem zusätzlichen Angebot an attraktiven Routen, die zum einen landschaftlich reizvoll sind und zum anderen die bedeutendsten **touristische Quell- und Zielpunkte** in die Routenführung einbin-



den und somit das vorhandene radtouristische Netz in der Region ausbauen. Flussroute genießen im Radtourismus einen sehr hohen Stellenwert.

- Die Ausweisung und Etablierung eines radtouristischen Netzes leistet neben der Erschließung eines Naturraumes für Urlauber und der Bereitstellung von Erholungsflächen für Tagestouristen auch einen Beitrag zur **Wirtschaftsförderung** der gastgebenden Region (Übernachtungsgäste geben im Mittel ca. 80 €/Tag und Tagestouristen ca. 25-30 €/Tag aus). Qualitäten wie Natur und Landschaft, Freizeit und Erholung sowie Kunst, Kultur und Sport tragen zu einem abgerundeten Gesamtangebot bei.
- Durch die Kooperationen mit anderen Handlungsträgern birgt der Baustein Radtourismus einen immensen Mehrwert für die Region und eröffnet vielfältige **Synergien** und Möglichkeiten für Partnerschaften.

Wie diese Einzelkomponenten der (touristischen) Radverkehrsförderung verdeutlichen, bedarf eine systematische und effiziente Radverkehrsförderung der Kombination einer Vielzahl von Einzelmaßnahmen auf den unterschiedlichsten Handlungsebenen. Nur so kann ein erfolgversprechender und sich selbstverstärkender Prozess zur Radverkehrsförderung initiiert werden.

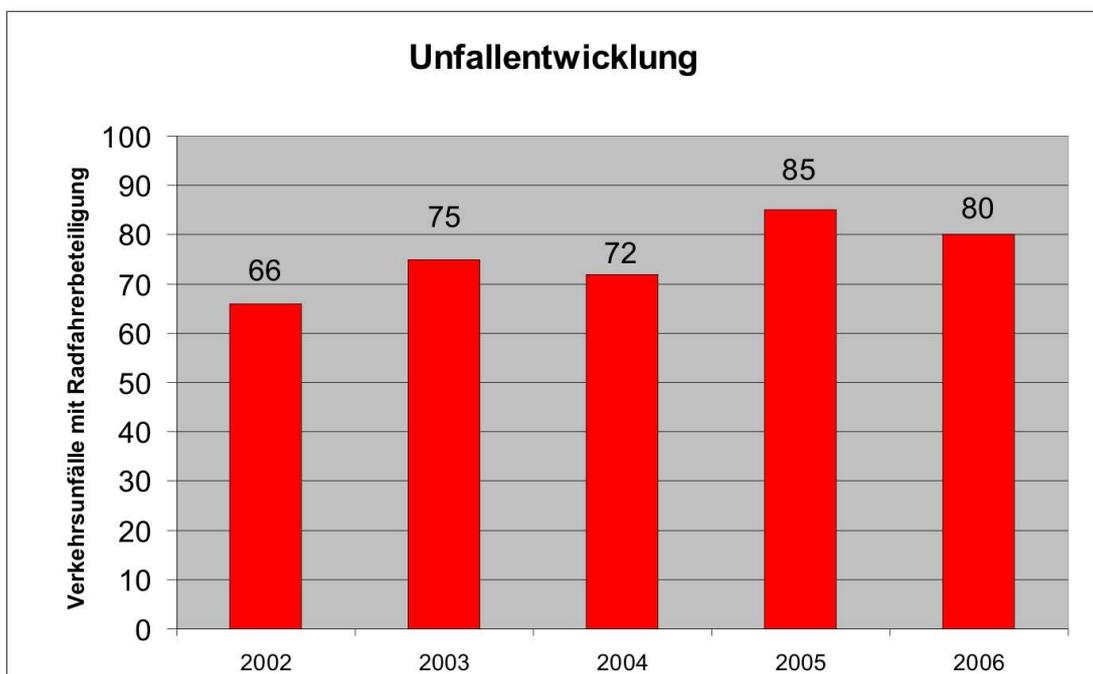
Voraussetzung hierzu ist der politische Wille zur konsequenten Durchsetzung dieser Ziele. Parallelförderungen kontroverser Ziele sind kontraproduktiv und lassen höchstens einen Teilerfolg erwarten.

Ziel des in NRW gewählten Handlungsansatzes „Radverkehr als System“ ist der konsequente und systematische Ausbau aller Einzelkomponenten der Radverkehrsförderung, so dass die Voraussetzungen zur einfachen und bequemen Nutzung des Fahrrades in Verbindung mit einem fahrradfreundlichen Klima geschaffen werden.

3. Bestandsanalyse

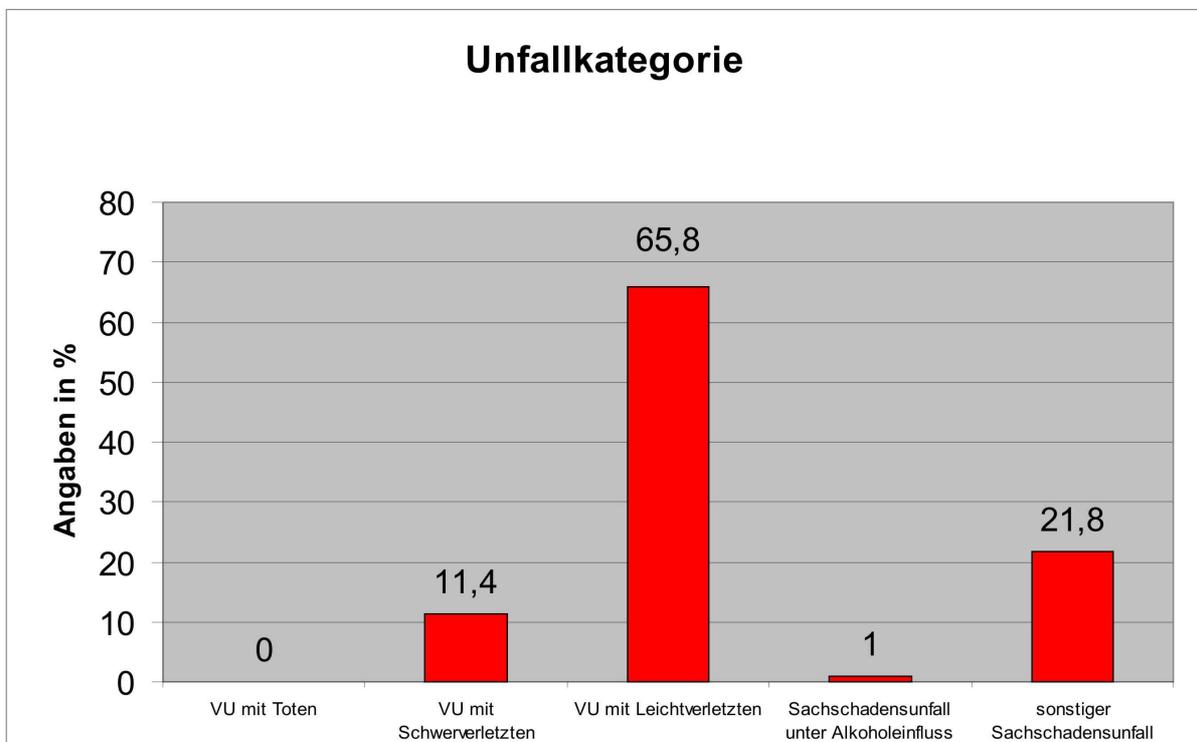
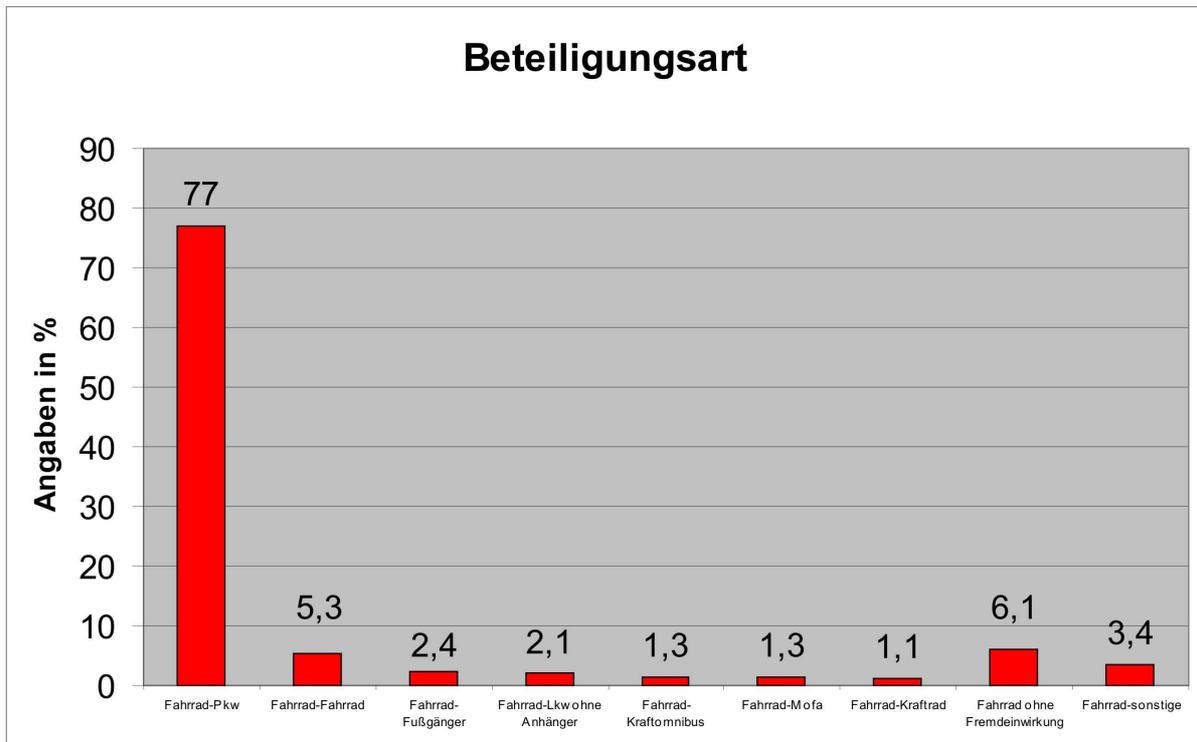
3.1 Unfälle mit Radfahrereteiligung

Die Unfälle mit Radfahrereteiligung wurden aus amtlichen Statistiken der Kreispolizeibehörde Rhein-Erft-Kreis für die Jahre 2002 bis 2006 ausgewertet. In diesen Unfall-Daten-Listen werden die Unfälle u.a. nach Unfallkategorie, Unfalltyp, Beteiligungsart und Unfallursache differenziert erfasst.

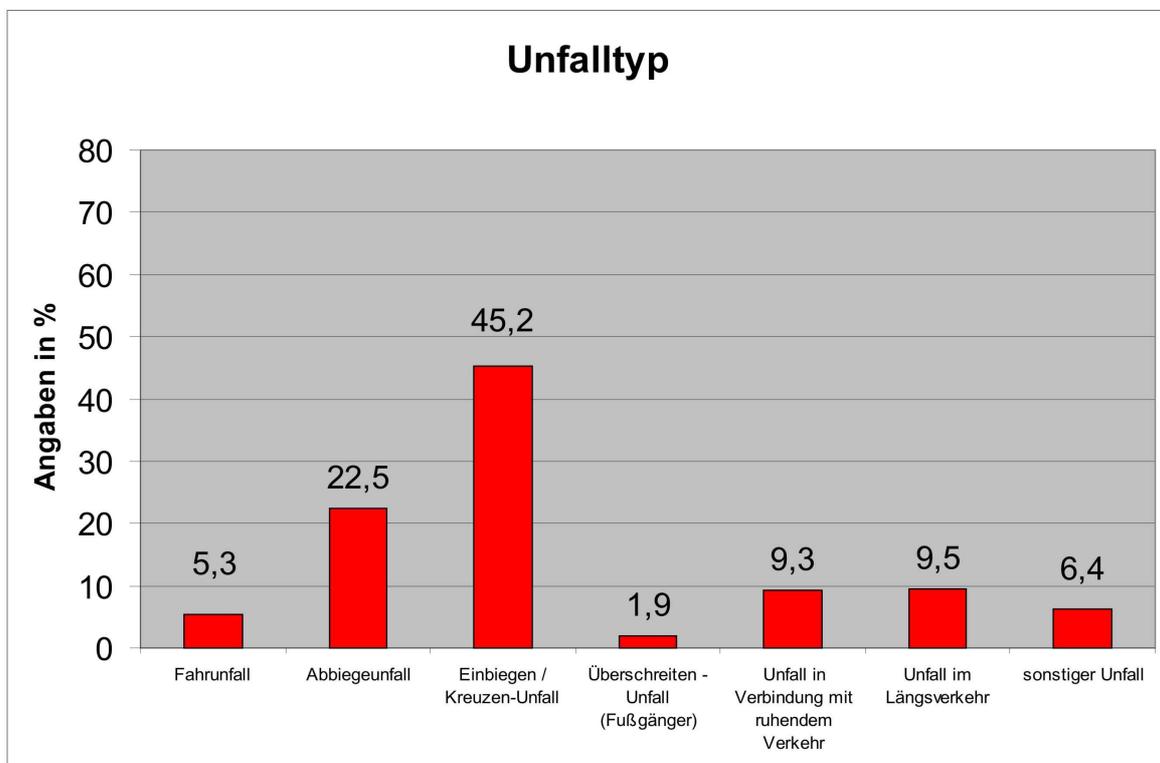
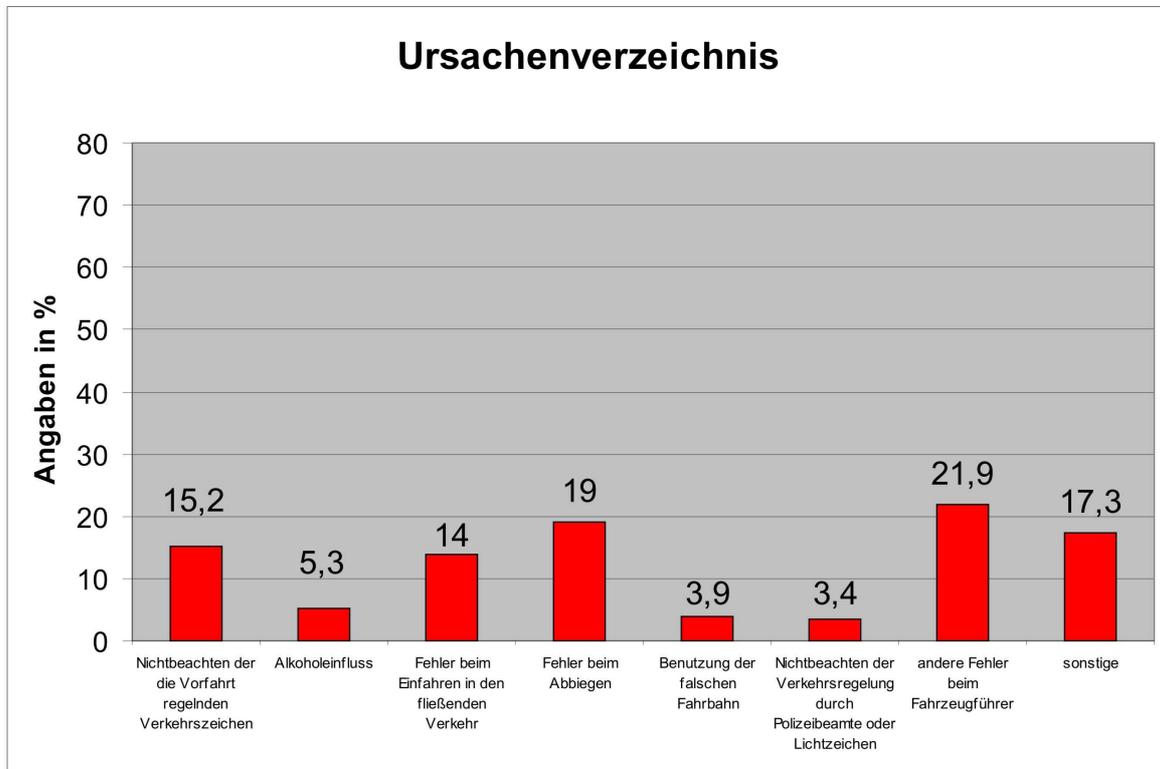


Unfälle mit Radfahrereteiligung Anfang 2002 bis Ende 2006 (Stadt Hürth)

Während des Untersuchungszeitraumes ereigneten sich insgesamt 378 Unfälle mit Radfahrereteiligung im Hürther Stadtgebiet. Dabei muss davon ausgegangen werden, dass eine weitaus höhere „Dunkelziffer“ an Unfällen mit Radfahrereteiligung existiert, die jedoch aufgrund ihrer geringen Unfallfolgen nicht in den amtlichen Unfallstatistiken erscheint. Die Zahl der Verkehrsunfälle mit Radfahrereteiligung blieb in den Jahren 2002 bis 2006 relativ konstant. Es ereigneten sich jährlich ca. 65 bis 85 Unfälle mit Radfahrereteiligung. Die größte Anzahl an Unfällen mit Radfahrereteiligung ereignete sich im Jahr 2005 mit 85 Unfällen. Insgesamt wurden 266 Personen bei den Unfällen leicht verletzt. 46 Beteiligte wurden als schwer verletzt (mindestens 24 h im Krankenhaus) eingestuft, getötet wurde in diesem Zeitraum kein Verkehrsteilnehmer.



Unfälle mit Radfahrerbeteiligung Anfang 2002 - Ende 2006 differenziert nach Beteiligungsart und Unfallkategorie (Stadt Hürth)



Unfälle mit Radfahrerbeteiligung Anfang 2002 - Ende 2006 differenziert nach Ursachen und Unfalltyp (Stadt Hürth)



3.1.1 Unfalltypen

"Einbiegen/Kreuzen-Unfall"

Etwa 45,2% der Unfälle (171) sind dem Unfalltyp Einbiegen/Kreuzen-Unfall zuzuordnen. Diese werden durch einen Konflikt zwischen einem einbiegenden oder kreuzenden Wartepflichtigen und einem vorfahrtberechtigten Fahrzeug an Kreuzungen, Einmündungen oder Ausfahrten von Grundstücken und Parkplätzen ausgelöst.

"Abbiege-Unfall"

Bei 22,5% (85) der Unfälle handelte es sich um den Funktionstyp Abbiege-Unfall. Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Abbieger und einem aus gleicher oder entgegengesetzter Richtung kommenden Verkehrsteilnehmer an Kreuzungen, Einmündungen, Grundstücks- oder Parkplatzzufahrten.

"Unfall im Längsverkehr"

Bei 9,5% (36) der Unfälle handelte es sich um Unfälle im Längsverkehr. Diese werden durch einen Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern verursacht, die sich in gleicher oder entgegengesetzter Richtung bewegen.

"Unfall durch ruhenden Verkehr"

Weitere 9,3% (35) der Unfälle sind dem Unfalltyp "Unfall durch ruhenden Verkehr" zuzuordnen. Die Unfälle wurden hierbei ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Fahrzeug des fließenden Verkehrs und einem Fahrzeug, das parkt/hält bzw. Fahrmanöver im Zusammenhang mit dem Parken/Halten durchführte.

"Fahrerunfall"

Bei 5,3% (20) der Unfälle handelte es sich um Fahrerunfälle. Die Unfälle wurden ausgelöst durch den Verlust der Kontrolle des Fahrzeugs (wegen nicht angepasster Geschwindigkeit oder falscher Einschätzung des Straßenverlaufs, des Straßenzustandes o.ä.), ohne dass andere Verkehrsteilnehmer dazu beigetragen haben.

"Überschreiten-Unfall"

Lediglich 1,9% (7) der Unfälle können dem Unfalltyp "Überschreiten-Unfall" zugeordnet werden. Diese Unfälle wurden ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Radfahrer



und einem Fußgänger auf der Fahrbahn, sofern dieser nicht in Längsrichtung ging und der Radfahrer nicht abgebogen ist.

"sonstige Unfälle"

6,4% (24) der Unfälle sind Situationen wie Rückwärtsfahren oder Wenden eines Fahrzeugs aufgrund von Hindernissen auf der Fahrbahn etc. zuzuordnen.

Fazit:

Somit lässt sich zusammenfassen, dass sich zweidrittel aller Unfälle in Kreuzungen und Einmündungen ereignen (67,7%).

Dieser Wert entspricht leider den Erfahrungswerten aus anderen Städten. Daraus ist dringender Handlungsbedarf bzgl. der fahrradfreundlichen und sicheren Umgestaltung von Knotenpunkten abzuleiten. Der Schwerpunkt der Planung sollte somit nicht ausschließlich auf der linearen Sicherung des Radverkehrs liegen, sondern sich besonders den Bereichen widmen, in denen Verkehrsströme sich kreuzen und somit ein erhöhtes Gefährdungspotenzial für alle Verkehrsteilnehmer besteht.

3.1.2 Unfallhäufungen

Über den Untersuchungszeitraum (5 Jahre) betrachtet, lassen sich Unfallhäufungspunkte insbesondere in Hermülheim (Hürth-Mitte) und Efferen feststellen.

Es ist auffällig, dass sich gerade auf den für den Alltagsradverkehr relevanten Routen dieser Stadtteile Unfallhäufungen feststellen lassen. Auf den stadtteilverbindenden Verkehrsbeziehungen ereignen sich nicht so viele Unfälle wie auf den Ortsdurchfahrten selber, da der Radverkehrsanteil auf den stadtteilverbindenden Routen geringer sowie eine geringere Dichte an Knotenpunkten vorhanden ist.

Daraus lässt sich ableiten, dass in Hürth gerade der Alltagsradverkehr zur gefährdeten Verkehrsart zählt und einer Sicherung bedarf. Die Verkehrsbelastung auf Wirtschaftswegen ist geringer und infolge dessen auch das Gefährdungspotenzial.

Im Handlungskonzept zur Netzplanung für die fahrradfreundliche Stadt Hürth sollte daher aus Gründen der Dringlichkeit ein deutlicher Schwerpunkt auf die Sicherung des Alltagsradverkehrs gelegt werden. Die Knotenpunkte als die Bereiche, in denen sich die meisten



Verkehrsarten kreuzen, bedürfen einer intensiven und detaillierten Betrachtung. Des Weiteren müssen Achsen mit hohem Verkehrsaufkommen in Bezug auf ihre Sicherheit für den Radverkehr betrachtet und bewertet werden.

Die graphische Zusammenstellung der Unfallschwerpunkte im Hürther Stadtgebiet zeigt:

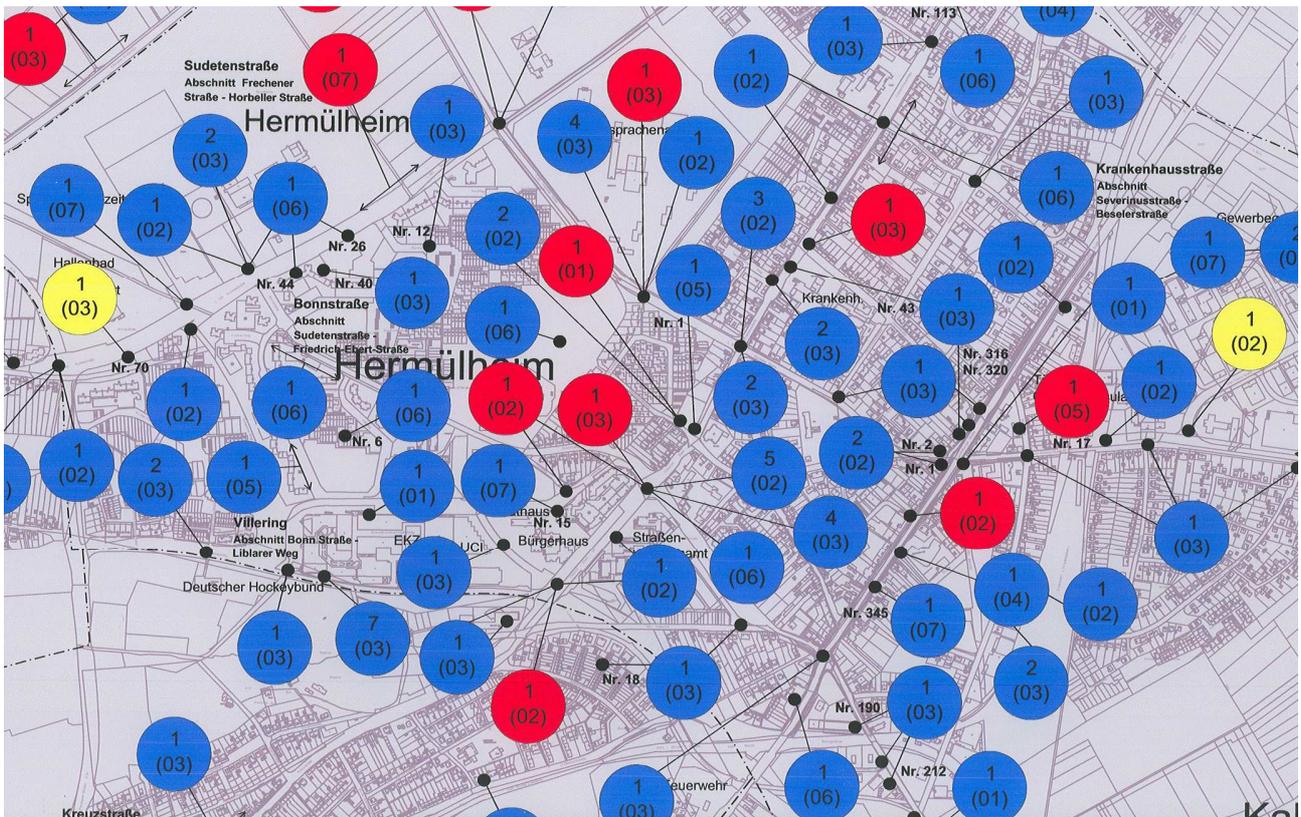
- Farbgebung -> Unfallkategorie
 - roter Kreis (Schwerverletzte),
 - blauer Kreis (Leichtverletzte),
 - gelber Kreis (Schwer- und Leichtverletzte).
- Wert über der Klammer -> Unfallanzahl
- Wert in Klammern -> Unfalltyp:
 - 1 = Fahr Unfall,
 - 2 = Abbiegeunfall,
 - 3 = Einbiegen-/Kreuzen-Unfall,
 - 4 = Überschreiten-Unfall,
 - 5 = Unfall in Verbindung mit ruhendem Verkehr,
 - 6 = Unfall im Längsverkehr,
 - 7 = sonstige Unfallart.

Für die Stadt Hürth ist u.a. eine deutliche Unfallhäufung an den Knotenpunkten

- Kreisverkehr Bonnstraße / Friedrich-Ebert-Straße (12 Unfälle),
- Theresienhöhe / Parkdeck Ein- und Ausfahrt (7 Unfälle)
- Horbeller Straße / Krankenhausstraße (5 Unfälle),
- Bonnstraße / Luxemburger Straße (4 Unfälle),
- Bonnstraße / Sudetenstraße (4 Unfälle),
- Efferener Straße / In den Höhen (4 Unfälle) sowie

- Sudetenstraße / Frechener Straße (3 Unfälle)

ablesbar. Da es sich hier um innerstädtische Verkehre handelt, wird die Notwendigkeit der Schaffung sicherer Alltags-Radverkehrsverbindungen im innerstädtischen Bereich besonders deutlich. Gerade die Schulstandorte (z.B. Sudetenstraße, Krankenhausstraße) stellen sensible Bereiche dar.



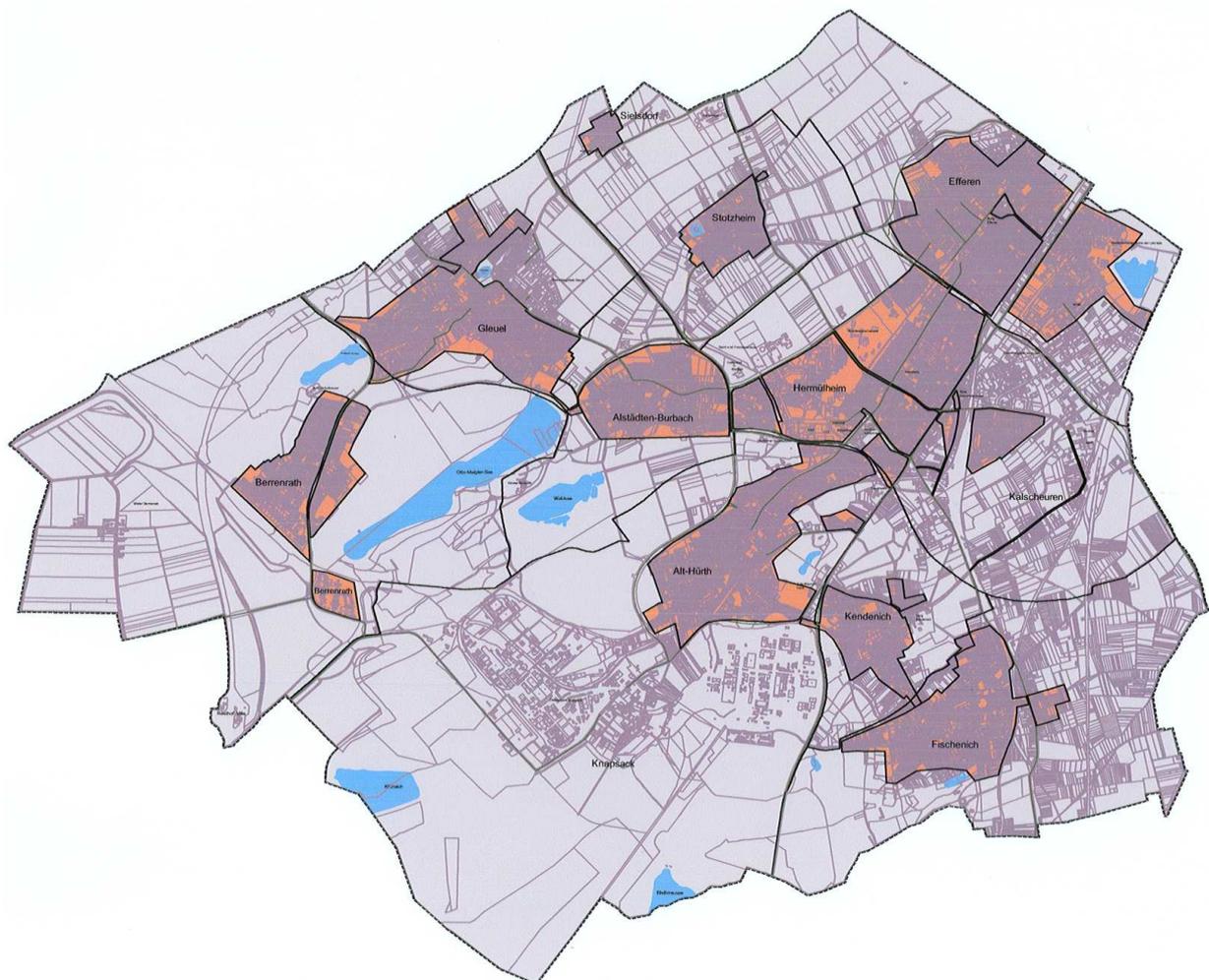
Planausschnitt: Unfallhäufigkeit mit Radfahrereteiligung in der Stadt Hürth

Die konstant hohen Unfallzahlen belegen den Handlungsbedarf zur sicheren Führung des Fahrradverkehrs in der Stadt Hürth. Hier bedarf es der Anlage entsprechender sicherer Radverkehrsanlagen. Zusätzlich geben die Unfälle auch Hinweise für eine Prioritätensetzung bei der Umsetzung des Radverkehrsnetzes und verdeutlichen Streckenabschnitte, auf denen durch ein Sofortprogramm kurzfristig eine Verbesserung der Verkehrssicherheit erreicht werden muss.

3.2 Infrastruktur

3.2.1 Bestand an Radverkehrsanlagen und Tempo 30-Zonen

Auf der Grundlage von Bestandskarten, den in der Stadt Hürth vorliegenden Untersuchungen sowie eigenen Erhebungen wurde der Bestand an Radverkehrsanlagen analysiert. Neben den Radverkehrsanlagen an Verkehrsstraßen wurden auch Sicherungselemente in Erschließungsstraßen (z.B. Tempo 30-Zonen, Verkehrsberuhigte Bereiche) aufgenommen, da durch die Verbindung dieser Elemente erst eine fahrradfreundliche, flächendeckende Erschließung der Stadt Hürth ermöglicht wird. Sie bildet die Basis für den weiteren Ausbau des Radverkehrsnetzes in der Stadt Hürth.



Plan: Tempo 30-Zone und Bestand an Radverkehrsanlagen in der Stadt Hürth



3.2.1.1 Alltag

Bei den bestehenden Radverkehrsanlagen der Stadt Hürth handelt es sich meist um bauliche (Bordstein-)Radwege bzw. gemeinsame Fuß- und Radwege. So liegen auf den klassifizierten Straßen außerorts i.d.R. einseitige gemeinsame Fuß- und Radwege vor (z.B. Bertramsjagdweg (L103), Frechener Straße (L183), Kölner Straße (K3)). Auch in den Ortslagen wird der Radverkehr in der Stadt Hürth häufig lediglich durch eine einseitige Radverkehrsanlage im Zweirichtungsverkehr gesichert (z.B. Hermülheimer Straße (K25) in Gleuel). Eine beidseitige innerörtliche Sicherung des Radverkehrs in Form von getrennten bzw. gemeinsamen Fuß- und Radwege liegt demgegenüber nur auf einigen Verkehrsstraßen im Hürther Stadtgebiet vor (z.B. Luxemburger Straße, Horbeller Straße zwischen Sudetenstraße und Krankenhausstraße, Sudetenstraße).

Markierungslösungen sind in Hürth kaum vorhanden, obwohl sie eine kostengünstige Führung des Radfahrers gewährleisten: Der Radfahrer befindet sich in ständigem Sichtkontakt zum Kfz-Fahrer und wird daher in seinem Verhalten in Knotenpunkten sowie in seiner Fahrgeschwindigkeit besser vom Kfz-Fahrer wahrgenommen. So liegen auf der Bachemer Straße, der Theresienhöhe am Zentralen Omnibusbahnhof sowie auf einem kurzen Teilabschnitt der Hans-Böckler-Straße Markierungslösungen in Form von Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen vor.

In den Wohnschwerpunkten der Stadt Hürth sind meist flächendeckend Tempo 30-Zonen vorhanden. Speziell die zusammenhängenden Siedlungsbereiche Efferen, Hermülheim und Alt-Hürth weisen derzeit eine große Dichte an Tempo 30-Zonen und Verkehrsberuhigten Bereichen auf. Weitere größere zusammenhängende Flächen mit Tempo 30-Zonen befinden sich in Altstädten-Burbach, Berrenrath, Fischenich, Gleuel, Kendenich und Stotzheim, so dass die Sicherung des Fahrradverkehrs in diesen Erschließungsstraßen gewährleistet ist. Darüber hinaus liegt in den Ortslagen auf einigen Verkehrsstraßen eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h vor. Hierzu zählen beispielsweise die Aldenrather Straße und die Ernst-Reuter-Straße in Gleuel, die Hermülheimer Straße abschnittsweise in Gleuel und Altstädten-Burbach sowie die Gennerstraße in Fischenich. Eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf maximal 30

km/h reduziert nachweislich die Anzahl von Unfällen und ist deshalb bei der Sicherung des Radverkehrsnetzes der Stadt Hürth von großer Bedeutung.



Bestand an Radverkehrsanlagen: Bertramsjagdweg (L495); Stadt Hürth

In der Stadt Hürth existieren gegenwärtig noch zahlreiche Einbahnstraßen, die nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet sind und somit keine durchgängige Befahrbarkeit des Straßennetzes für den Radverkehr gewährleisten. Zu den für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffneten Einbahnstraßen gehören beispielsweise die Burgstraße in Gleuel oder die Brentenstraße in Efferen.



Für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnete Einbahnstraße: Burgstraße (Hürth-Gleuel)

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Stadt Hürth bereits über eine Basis an Radverkehrsanlagen verfügt. Allerdings ist eine durchgängige Befahrbarkeit der Stadt Hürth nicht vollständig gegeben, da teilweise Radverkehrsanlagen an Haupt-/Verkehrsstraßen fehlen oder innerorts nur einseitig vorhanden sind und eine Vielzahl von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung nicht geöffnet sind. Auf einigen wichtigen Hauptverkehrsstraßen ist aufgrund mangelbehafteter Radverkehrsanlagen (z.B. Zweirichtungsradwege auf der Hermülheimer Straße in Gleuel sowie der Bonnstraße in Fischenich) oder fehlender Radverkehrsanlagen (z.B. abschnittsweise die Wendelinusstraße in Berrenrath sowie die Industriestraße in Knapsack) keine sichere Befahrbarkeit für Radfahrer gewährleistet. Doch gerade die Hauptverkehrsstraßen bündeln die Verkehrsströme und weisen deshalb ein erhöhtes Radverkehrsaufkommen auf. Hier sind viele kleinräumliche Verkehre vorhanden. Zusätzlich besteht ein erhöhtes Unfall-Potenzial, was die Auswertung der Unfall-Daten-Listen (vgl. Kapitel 3.1) belegt.

3.2.1.2 Freizeit

Die Stadt Hürth verfügt aufgrund ihrer Struktur bereits über ein ansehnliches Angebot an Freizeitrouten, das sich in erster Linie aus dem großflächigen Angebot an Wirtschaftswegen ableitet. Hierzu gehört beispielsweise die attraktive Freizeitroute zwischen dem Otto-Maigler-See und dem Decksteiner Weiher über die Decksteiner Straße.



Querungshilfe für den (Freizeit-)Radverkehr: Frechener Straße (Stadt Hürth)

Auf den Freizeitrouten wurden in der Vergangenheit an vielen Stellen erforderliche Querungshilfen zur sicheren Querung von Hauptverkehrsstraßen bzw. zur Überleitung auf sichere Radverkehrsanlagen eingerichtet (z.B. Hermülheimer Straße, Frechener Straße, Horbeller Straße). Darüber hinaus fehlt es jedoch oft an ergänzender Infrastruktur (Wegweisung, Wetterschutz etc.), die dem Radfahrer ein durchgängig sicheres, attraktives und komfortables Vorankommen gewährleisten.



3.2.2 Mängelanalyse nach den Kriterien der 24. StVO-Novelle

Ein wesentlicher Bestandteil der Planung des Radverkehrsnetzes ist die Erfassung der Mängel am Bestand der Radverkehrsanlagen nach der 24. StVO-Novelle, da nicht nur die Quantität des Bestandes, sondern auch die Qualität ein wesentliches Merkmal für die mögliche Integration in das städtische Radverkehrsnetz darstellt. Aus folgenden Gründen besitzt die Mängelanalyse und Mängelbeseitigung entscheidende Bedeutung:

- Aufgrund der 24. StVO-Novelle werden Qualitätskriterien für Radverkehrsanlagen per Verordnung festgeschrieben. Verstößt die Stadt Hürth gegen diese Festsetzungen, kommt sie zwangsläufig ihrer Aufgabe im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht nicht nach. Verunfallen Radfahrer aufgrund dieser Mängel, kann auch der Rechtsweg gegen die Stadt Hürth beschritten werden.
- Radverkehrsanlagen können nur einen Beitrag zur Förderung des Umweltverbundes und zur Wirtschafts- und Tourismusförderung leisten, wenn alle Routen auch sicher und komfortabel zu befahren sind. Schlechte und gefährliche Wegstrecken verhalten sich kontraproduktiv zu dem Ziel der Radverkehrsförderung in der Stadt Hürth und bedingen einen Imageverlust des Verkehrsmittels Fahrrad.
- Darüber hinaus beinhaltet dieser Arbeitsschritt eine bedeutende Entscheidungsgröße zur Bewertung des Arbeitsumfangs und der Realisierungsmöglichkeiten bzw. -zeiträume.

So wurde im April und Mai 2007 **der gesamte Bestand an Radverkehrsanlagen** im Hürther Stadtgebiet von Mitarbeitern des Stadt- und Verkehrsplanungsbüros Kaulen mit dem Fahrrad abgefahren.

Die Mängelerfassung erfolgte mit einem Tourenrad, da dies vom überwiegenden Teil der Radfahrer genutzt wird. Daher wurden geringe Komfortmängel, die bei „sensiblen“ Fahrrädern (Rennrad o.ä.) als schwerwiegendere Mängel empfunden werden, nicht aufgenommen. Bei der Mängelerfassung wurden nur unzumutbare Komfortmängel, die letztlich zu einer eingeschränkten Nutzung der Route durch Radfahrer beitragen, erfasst.

Weiterhin wurde die Befahrbarkeit der Strecken in Bezug auf die Oberflächenbeschaffenheit eingeschätzt.



Optimalanforderungen (z.B. Absenkung der Bordsteine an Einmündungen auf 0 cm) wurden nicht als Kriterium gewählt. Es ist anzumerken, dass optimale Standards, wie sie in vielen Städten bereits üblich sind, in Hürth nur selten erreicht werden. Insbesondere im Bereich der straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen gibt es nur wenig vorbildliche, in die jeweilige örtliche Situation eingepasste Radverkehrsanlagen (z.B. Abbiegehilfen, Radfahrstreifen, besonders gesicherte Fahrradfurten, Fahrradlichtsignalanlage).

Demgegenüber sind Sicherheitsmängel im Detail erfasst, soweit sie die Sicherheit eines durchschnittlich geübten Radfahrers gefährden.

Folgende Mängel wurden dabei aufgenommen:

Sicherheitsmängel an Radverkehrsanlagen

- zu geringe Breite,
- enger Kurvenradius,
- Konflikt mit parkendem Kfz,
- fehlende oder erneuerungsbedürftige Furtmarkierung,
- falsche Markierung der Radverkehrsanlage,
- feste Hindernisse im Lichtraumprofil der Radverkehrsanlage,
- schlechte / fehlende Überleitung vom Straßenverkehr auf die Radverkehrsanlage,
- schlechte oder fehlende Überleitung der Radverkehrsanlage in den Straßenverkehr,
- Bushaltestelle, Radweg an Busbucht,
- unzureichende Sicherung im Bereich von Ein- und Ausfahrt,
- Konflikt zwischen Fußgänger und Radfahrer,
- undeutliche Radverkehrsführung,
- fehlende Querungshilfe.

Komfortmängel an Radverkehrsanlagen

- Schlaglöcher, Wurzelaufbrüche, Trennfugen, Bodenwellen,

- Verschmutzung der Fahrbahn (z.B. Laub),
- unzureichende Bordsteinabsenkung (> 2 cm),
- Randbewuchs.

Beschilderungsmängel

- Radwegschild „Sonderweg Radfahrer“ (Verkehrszeichen VZ 237) fehlt,
- Radwegschild „gemeinsamer Fuß- und Radweg“ (VZ 240) fehlt,
- Radwegschild „getrennter Fuß- und Radweg“ (VZ 241) fehlt,
- Radwegschild „Radweganfang“ fehlt,
- Radwegschild „Radwegende“ fehlt,
- Radwegschild verschmutzt,
- Radwegschild / Pfosten falsch ausgerichtet,
- Radwegschild verdeckt.



VZ 237



VZ 240



VZ 241-30

Neben diesen Mängeln wurde ein weiterer Problempunkt für den Radverkehr untersucht, indem zusätzlich Durchfahrtssperren und Poller bei der Analyse erhoben wurden, die für Radfahrer ein Hindernis darstellen und eine Beeinträchtigung in seiner Fahrt bedeuten.

Diese Informationen werden in dem Plan „Mängelanalyse“ dargestellt und um die Aussagen Art/Bestand an Radverkehrsanlagen ergänzt.

In der Mängelanalyse erfolgt schließlich auch eine Aussage über das **Erfordernis einer benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage** an den untersuchten Straßen mit bestehenden Radverkehrsanlagen sowie eine Aussage darüber, ob **die jeweilig untersuchte Rad-**



verkehrsanlage den Anforderungen der VwV-StVO entspricht und somit eine Benutzungspflicht zulässig ist.

Prüfung der Erfordernis der Benutzungspflicht

Die Notwendigkeit einer Radverkehrsanlage leitet sich allein aus dem Anspruch der Verkehrssicherheit ab und berücksichtigt vor allem die Gefährdung der Radfahrer durch den Kfz-Verkehr. Darüber hinaus sind als Kriterien die Verkehrsbelastung, die Verkehrsbedeutung der Straße und der Verkehrsablauf zu berücksichtigen. Eine vereinfachte Bewertung kann dabei von folgenden Grundsätzen ausgehen:

- I.d.R. besteht z.B. in Erschließungsstraßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h kein Separationsbedarf für den Radverkehr. Dies bedeutet, dass vorhandene Radwege nicht benutzungspflichtig sein müssen oder gesonderte straßenbegleitende Radverkehrsanlagen nicht zwingend erforderlich sind.
- Demgegenüber ist innerorts auf stark belasteten Hauptverkehrsstraßen i.d.R. eine benutzungspflichtige Radverkehrsanlage von Erfordernis.
- Außerorts ist i.d.R. von einer benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage auszugehen.

Überprüfung der Radverkehrsanlage nach den Anforderungen der VwV-StVO

Benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen müssen nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift folgenden Sicherheits- und Qualitätsansprüchen genügen:

- Die Benutzung der Radverkehrsanlage muss nach der Beschaffenheit und dem Zustand zumutbar sowie die Linienführung eindeutig stetig und sicher sein.
- Die lichte Breite (befestigter Verkehrsraum mit Sicherheitsraum) soll in der Regel durchgängig die in nachfolgender Tabelle angegebene Breite betragen.

Im Rahmen von Neubaumaßnahmen sind die o.g. Soll-Breitenmaße einzuhalten. Eine Orientierung an Mindestmaßen ist bei der Neuanlage von Straßen mit dem Ziel der Radverkehrsförderung nicht vereinbar. Da es in bestehenden Straßenquerschnitten meist nicht ohne großen baulichen Aufwand möglich ist, Soll-Maße zu erfüllen, ist hier auch die Anwendung von Mindestmaßen vertretbar. An einzelnen Engstellen können aber selbst Mindestmaße einmal unterschritten werden, wenn sonst keine sinnvolle und vertretbare Lösung möglich ist.



Radverkehrsanlage		Soll-Breite	Mindest-Breite
Radweg (Zeichen 237, 241)		2,00 m	1,50 m
Radfahrstreifen (einschließlich Breitstrich von 0,25 m)		1,85 m	1,50 m
Schutzstreifen		1,60 m	1,25 m
Gemeinsamer Fuß-/Radweg (Zeichen 240)	innerorts	3,00 m	2,50 m
	außerorts	2,50 m	2,00 m
Zweirichtungsradweg		2,40 m	2,00 m

Soll- und Mindest-Breiten von Radverkehrsanlagen

Die Richtmaße der ERA 95 gehen teilweise über die in der Tabelle angegebenen Soll-Breiten für Radverkehrsanlagen hinaus.

Generell ist bei der Anlage von Radverkehrsanlagen zu beachten:

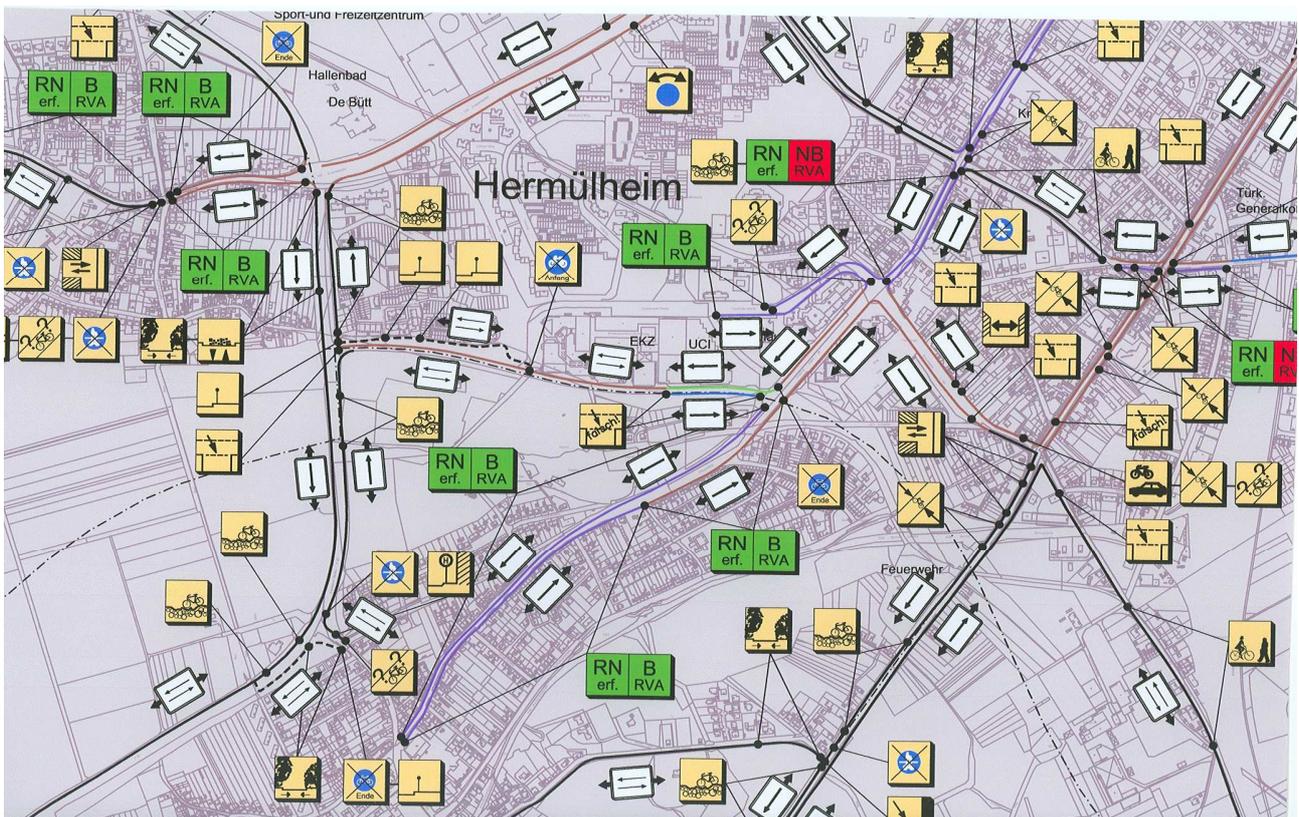
- Die Radverkehrsfläche muss entsprechend den allgemeinen Regeln der Technik und den Belangen des Radverkehrs gebaut und unterhalten werden. Dies beinhaltet u.a. geringen Rollwiderstand, abgesenkte Bordsteine und das niveaugleiche Passieren von Grundstückszufahrten.
- Radverkehrsanlagen bedürfen auch regelmäßiger Unterhaltung.
- Die Radverkehrsführung sollte stetig sein, d.h. die Wahl der Sicherungselemente (Radweg, Radfahrstreifen, Schutzstreifen etc.) sollte möglichst selten wechseln. Führungskontinuität verbessert die Orientierung für alle Verkehrsteilnehmer und erhöht damit die Verkehrssicherheit.
- Insbesondere Konfliktbereiche, wie z.B. Kreuzungen, Einmündungen und verkehrsreiche Grundstückszufahrten, sind durch Markierungen, wie z.B. Furten, Radfahrerschleusen, Abbiegestreifen etc., sicher zu gestalten. Zusätzlich muss auf die Wahrung einer ausreichenden Sichtbeziehung zwischen Kfz- und dem Radverkehr geachtet werden.

Die Straßenverkehrsbehörden sind nach Anhörung der Straßenbaubehörde und der Polizei verantwortlich für die Anordnung der Benutzungspflicht durch Zeichen 237, 240 und 241 StVO. Entsprechen bauliche Radverkehrsanlagen nicht diesem Anforderungsprofil,

werden sie zu einem sog. "Anderen Radweg", indem die Zeichen 237, 240 oder 241 zu demontieren sind und eine Benutzung frei gestellt ist.

Zwangsläufig handelt es sich bei "Anderen Radwegen" meist um Provisorien und Übergangslösungen, deren zeitlicher Rahmen beschränkt sein sollte. Sie sollten, wenn aus Verkehrssicherheitsgründen eine Radwegebenutzungspflicht erforderlich ist, möglichst bald baulich so hergestellt werden, dass sie die Voraussetzungen für eine Kennzeichnung erfüllen. Ist dies auf absehbare Zeit nicht möglich, müssen Alternativen realisiert werden.

Im Hürther Stadtgebiet sind zahlreiche Mängel an Radverkehrsanlagen festgestellt worden. Diese werden nachfolgend näher erläutert.



Planausschnitt: Mängelanalyse für den Bestand an Radverkehrsanlagen in der Stadt Hürth

Folgende Mängel treten im Hürther Stadtgebiet vermehrt auf:

- Die vorhandenen Radverkehrsanlagen entsprechen insbesondere in den Stadtteilen Efferen, Hermülheim und Gleuel häufig aufgrund der zu geringen Dimensionierung nicht den Anforderungen der VwV-StVO. Als besonders gravierende Beispiele sind

hier die straßenbegleitenden Radwege auf der Esser-; Ritter- und Kaulardstraße zu nennen, die mit einer Breite von lediglich 1,00 m deutlich zu schmal angelegt wurden. Weitere negative Beispiele bilden die innerörtlichen Zweirichtungsradwege auf der Hermülheimer Straße in Gleuel sowie der Bonnstraße in Fischenich. Diese innerörtlichen Zweirichtungsradwege sind mit einer Breite von jeweils 1,60 m deutlich zu gering dimensioniert. Demgegenüber kann als besonders positives Beispiel die Führung des Radverkehrs auf der Straße Theresienhöhe in Höhe des ZOB's angeführt werden. Diese Straße verfügt auf diesem Abschnitt über komfortabel gestaltete Radverkehrsanlagen.



Zu gering dimensionierter Radweg: Esserstraße (Stadt Hürth)

- In Hürth handelt es sich häufig um bauliche Radverkehrsanlagen, die im Mischverkehr mit dem Fußgänger als gemeinsamer Fuß- und Radweg oder separat neben einem Fußweg bzw. der Fahrbahn geführt werden. Diese Art der Radverkehrsführung birgt besonders im Hinblick auf ihre Führung in Knotenpunkten die Gefahr mangelnder Wahrnehmung der einzelnen Verkehrsteilnehmer untereinander. Der Kfz-Führer nimmt den Radfahrer meist erst im Knoten wahr, da er zuvor auf separaten Wegen

unabhängig von der Kfz-Fahrbahn geführt wurde. Gerade in der Ausbildung als Zweirichtungsrادweg rechnet der Kfz-Führer meist nicht mit dem von links auf die Einmündung treffenden Radfahrer.

- Ebenfalls häufiger anzutreffen sind in der Stadt Hürth unzureichende oder fehlende Überleitungen der Radverkehrsanlage in den Straßenverkehr an Radwegenden bzw. schlechte Überleitungen von der Straße auf die Radverkehrsanlage. Als negative Beispiele können hier die Radwegenden auf der Krankenhausstraße in der Höhe der Kochstraße, der Berrenrather Straße in Höhe der Annenstraße, der Industriestraße in Höhe des Gewerbegebietes Knapsack sowie am Knotenpunkt Kalscheurer Straße / An der Hasenkaule genannt werden.
- An einigen vielbefahrenen Hauptverkehrsachsen existieren keine Querungshilfen für den von Seitenraum zu Seitenraum querenden Radfahrer. Gravierende Beispiele hierfür bilden die Knotenpunkte Hermülheimer Straße / Stotzheimer Straße (Alstädten-Burbach) und Bertramsjagdweg / Wendelinusstraße.



Ungesicherte Querungsstelle für den Radverkehr: Bertramsjagdweg / Wendelinusstraße (Stadt Hürth)

- Die Stadt Hürth verfügt überwiegend über straßenbegleitende Radverkehrsanlagen. Im Bereich von Bushaltestellen kommt es häufig aufgrund der Führung der Radverkehrsanlage zu Konflikten zwischen wartenden Fahrgästen und Radfahrern. Hier bedarf es vielfach einer Überarbeitung der Radwegeführung im Bereich der Bushaltestelle, z.B. entlang der Luxemburger Straße bzw. der Wendelinusstraße.
- Markierungen von Fahrradfurten in Kreuzungsbereichen, an Einmündungen und Zufahrten fehlen häufig oder sind erneuerungsbedürftig infolge Verschleiß (z.B. Knotenpunkt Industriestraße / Talmühlenstraße). Zusätzliche Sicherungsmaßnahmen wie Roteinfärbung der Furt, Markierung der Furten mit Fahrradsymbolen oder Warnschildern für den Kfz-Verkehr (z.B. Hinweis auf Zweirichtungsradweg an Einmündungen) sind in Hürth in vielen Fällen erforderlich.



Erneuerungsbedürftige Furtmarkierung: Knotenpunkt Industriestraße / Talmühlenstraße (Stadt Hürth)

- Besonders häufig anzutreffende Mängel an den existenten Radverkehrsanlagen in der Stadt Hürth sind Komfortmängel in Form von Schlaglöchern, Wurzelaufrüchen, Bodenwellen, Randbewuchs und Verschmutzung der Radverkehrsanlage. Als be-

sonders gravierende Beispiele können hier die Radverkehrsanlagen auf der Kölner Straße auf dem Abschnitt zwischen der Horbeller Straße und der Stadtgrenze sowie auf der Horbeller Straße zwischen Stotzheim und der Kölner Straße bzw. zwischen Stotzheim und der Sudetenstraße angeführt werden. Weitere innerstädtische Beispiele sind die Radverkehrsanlagen auf der Berrenrather Straße auf dem Abschnitt zwischen der Annenstraße und der Straße In den Höhen sowie auf der gesamten Krankenhausstraße.



Bodenwellen und Randbewuchs auf gem. Fuß-/Radweg: Horbeller Straße (Stadt Hürth)

- Die unzureichende Absenkung der Bordsteine wurde als Mangel kartiert, wenn sie deutlich zu hoch waren (> 2 cm), wie beispielsweise am Knotenpunkt Horbeller Straße / Sudetenstraße. Generell ist eine Nullabsenkung der Bordsteine wünschenswert.
- Weitere in Hürth vorkommende Mängel sind Beschilderungsmängel. Hier fehlt an einigen Stellen in erster Linie die entsprechende Beschilderung („Radwegende“), z.B. an den Knotenpunkten Hermülheimer Straße / Schnellermaarstraße bzw. Hermülheimer Straße / Stotzheimer Straße. Positiv anzuführen ist der Aspekt, dass ein



Großteil der Wirtschaftswege im Stadtgebiet vom Radverkehr befahren werden kann. Dies ermöglicht den Radfahrern in Stadt Hürth die Benutzung zahlreicher attraktiver Freizeitrouten.

3.3 Service

3.3.1 Bike & Ride

Für die Kombination der Verkehrsmittel Fahrrad und ÖPNV wird der Begriff Bike & Ride verwendet. Hierzu gehört in erster Linie das Parken des Fahrrades am Bahnhof bzw. an ÖPNV-Haltestellen im sog. Vor- und Nachtransport. Durch Bike & Ride kann der Einzugsbereich einer Haltestelle deutlich erhöht werden.

In der Stadt Hürth sind an den Haltepunkten der Stadtbahn Bike & Ride-Anlagen vorhanden. Es handelt sich dabei um folgende Haltepunkte:

- Efferen,
- Fischenich,
- Hermülheim,
- Kiebitzweg,
- ZOB.

Haltestelle	Abstellanlagen	davon überdacht	davon Boxen
Efferen	50	50	-
Fischenich	30	30	-
Hermülheim	132	132	-
Kiebitzweg	63	58	5
ZOB	16	-	-

Bike & Ride-Anlagen in der Stadt Hürth [Quelle: VEP Rhein-Erft-Kreis 2006]

Insgesamt existieren an den Stadtbahnhaltepunkten der Stadt Hürth 291 Fahrradabstellanlagen. Die größte Anzahl an Abstellmöglichkeiten (132) befindet sich am Haltepunkt Hermülheim. Ein Großteil dieser Fahrradabstellanlagen ist dabei überdacht (270). Zudem liegen am Stadtbahnhaltepunkt Kiebitzweg insgesamt fünf Fahrradboxen für den Radverkehr vor.



Fahrradboxen: Stadtbahnhaltepunkt Kiebitzweg (Stadt Hürth)

In den Stadtbahnlinien ist die Fahrradmitnahme ohne zeitliche Beschränkung erlaubt bei allerdings begrenzter Mitnahmekapazität und entsprechenden Schwierigkeiten in den Hauptverkehrsstunden. Dabei gibt es sowohl in den Niederflurwaggons als auch in den modernen Hochflurbahnen unter anderem für Fahrräder vorgesehene Abstellplätze.

3.3.2 Fahrradabstellanlagen

Neben den Fahrradabstellanlagen an den Stadtbahnhaltepunkten verfügt die Stadt Hürth gegenwärtig über ein geringes Potenzial an modernen öffentlichen Fahrradabstellanlagen. An folgenden Standorten existieren u.a. im Stadtgebiet moderne Fahrradabstellanlagen:

- Stadtbücherei in der Friedrich-Ebert-Straße (Hermülheim),
- Rathaus in der Thetforder Straße (Hermülheim).

Die Stadt Hürth verwendet als Standardfahrradständertyp den Einschubständer.



Fahrradabstellanlagen: Anlehnbügel am Rathaus (Stadt Hürth)

3.3.3 Verkauf, Verleih und Reparatur von Fahrrädern

In der Stadt Hürth existieren gegenwärtig 5 Fahrrad Einzelhandelsgeschäfte, bei denen der Erwerb und die Reparatur von Fahrrädern möglich ist. Die Fahrradgeschäfte befinden sich in diesem Zusammenhang an folgenden Standorten:

- Berrenrather Straße (Efferen),
- Bonnstraße (Hermülheim),
- Ernst-Reuter-Straße (Gleuel),
- Grippekovener Straße (Gleuel),
- Theresienhöhe (EKZ; Hürth-Mitte; zur Zeit wegen Umbau geschlossen).

Darüber hinaus besteht dienstags und freitags von 17:00 Uhr bis 21:00 Uhr im Jugendzentrum in der Bonnstraße die Möglichkeit das Fahrrad reparieren zu lassen.



3.4 Information

3.4.1 Wegweisung

Für das Land Nordrhein-Westfalen wurde mit dem Erlass vom 03.08.2000 festgelegt, dass die Wegweisung nach dem Merkblatt der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) zu erfolgen hat und in Nordrhein-Westfalen den Status einer StVO-Beschilderung erhält. Die Anordnung der Schilderstandorte und -inhalte erfolgt durch die Straßenverkehrsbehörden. Die Unterhaltung der Beschilderung unterliegt den Regeln der StVO. Eine Förderung der Radverkehrswegweisung durch das Land NRW erfolgt ausschließlich für Wegweiser gemäß Merkblatt.

Mit der Realisierung des Radverkehrsnetzes NRW (RVN NRW) erfolgte in den letzten Jahren ein bedeutender Schritt zur Förderung des Radverkehrs in NRW. Für das gesamte Land wurde ein flächendeckendes System von fahrradfreundlichen Achsen mit einem einheitlichen Wegweisungssystem (rot-weiße Wegweiser) ausgestattet. Gemäß Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr der FGSV kombiniert die Radverkehrswegweisung in NRW die zielorientierte und routenorientierte Wegweisung miteinander und wird daher sowohl den Bedürfnissen des Alltags- als auch des Freizeitradverkehrs gerecht.

Das RVN NRW ist so konzipiert, dass alle Städte und Gemeinden des Landes NRW in das Netz eingebunden sind. Die Zentren der Kommunen sowie die Bahnhöfe werden auf kurzen und direkten Wegen miteinander verknüpft.

Im Zuge der Umsetzung des RVN NRW im Rhein-Erft-Kreis im Jahr 2003 erfolgte somit auch in der Stadt Hürth die Ausschilderung von vier Routen des Radverkehrsnetzes NRW. Auf folgenden Routen wurde in der Stadt Hürth die Wegweisung des RVN NRW realisiert:

- Bonnstraße - Sudetenstraße - Hermülheimer Straße - Ernst-Reuter-Straße - Bachermer Straße (Hürth - Frechen),
- Bonnstraße (Hürth - Brühl),
- Luxemburger Straße - Bahnstraße - Zum Komarhof (Hürth - Köln),

- Ursulastraße - Hans-Böckler-Straße (Anbindung Bahnhof Kalscheuren).



Wegweisung RVN NRW: Hans-Böckler-Straße (Stadt Hürth)

Neben der Beschilderung des RVN NRW sind im Hürther Stadtgebiet noch zwei weitere kommunale Routen mit einer Beschilderung ausgewiesen. Es handelt sich dabei um

- eine Route durch Gleuel parallel zur Ernst-Reuter-Straße sowie
- eine Route in Efferen im Zuge der Koch- und Klosterstraße parallel der Bachstraße.

Die durch das Stadtgebiet verlaufenden touristischen Themenrouten

- Tagebau Frechen und Berrenrather Börde,
- Zwischen Grüngürtel und Ville,
- Über die Ville-Seen-Platte,
- Zwischen Grüngürtel und Entenfang und
- Kraut und Rüben-Tour



sind nicht durch eine routenorientierte Beschilderung vor Ort ausgewiesen, sondern lediglich zur Streckeninformation in Fahrradkarten dargestellt (vgl. Kapitel 3.4.2).

3.4.2 Streckeninformation Fahrradkarten

Fahradkarten sind für Radfahrer wichtige Informationsquellen zur Routenplanung und Zielfindung vor Ort, da

- nicht alle Streckenführungen mit einer Wegweisung ausgestattet sind,
- sie eine vollständige Übersicht über die ganze Region ermöglichen und
- viele kommunale und touristische Routen nicht über Internet abrufbar sind.

Diese Karten müssen den besonderen Anforderungen des Radfahrers entsprechend gestaltet werden. Da die Karten bei jeder Witterung genutzt werden, bedürfen sie einer besonders widerstandsfähigen Papierqualität.

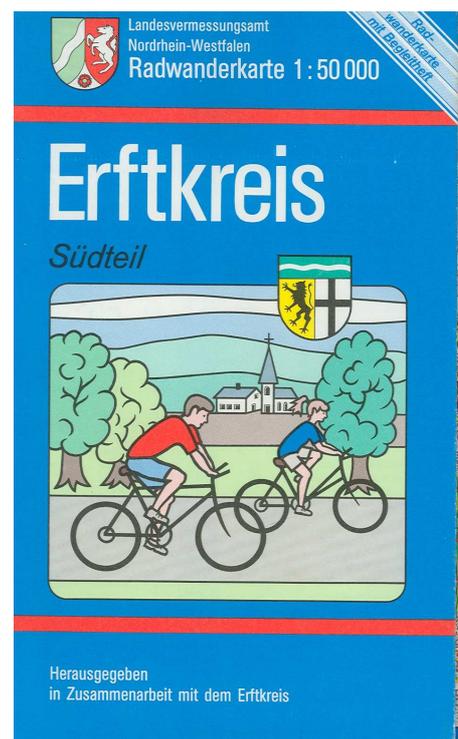
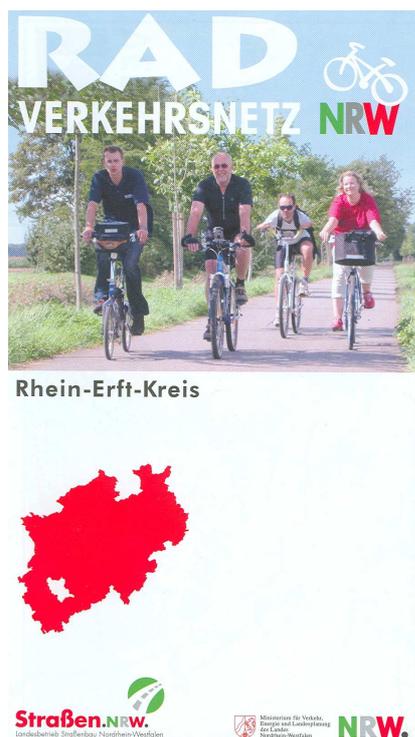
- Der Maßstab muss so gewählt sein, dass alle notwendigen Details klar und prägnant erkennbar sind. I.d.R. werden Fahrradkarten im Maßstab 1 : 50.000 gefertigt, Karten im Maßstab 1 : 25.000 sind insbesondere für im Kartenlesen ungeübte Radfahrer besser verständlich.
- Die Karteninhalte müssen auf den für Radfahrer spezifischen Informationsbedarf ausgerichtet sein. Gegenüber konventionellen Karten bedarf es Zusatzinformationen in Bezug auf
 - sichere Streckenführung,
 - soziale Kontrolle,
 - Steigung/Gefälle,
 - Serviceeinrichtungen,
 - Verknüpfungsmöglichkeiten mit öffentlichen Verkehrsmitteln
 - etc.

Diese Informationen müssen so aufbereitet sein, dass sie klar und prägnant erkennbar sind. Die Bereitstellung von Fahrradkarten / -stadtplänen stellt somit eine weitere wichtige

Komponente im Rahmen einer effektiven und ganzheitlichen Förderung des Radverkehrs dar.

Die Stadt Hürth verfügt gegenwärtig über keinen eigenen Fahrradstadtplan. Allerdings bietet der Anfang des Jahres 2007 von der Stadt Köln und dem ADFC veröffentlichte "Fahrradstadtplan Köln und Umgebung" dem Radfahrer eine hervorragende Möglichkeit sich radspezifische Informationen insbesondere aus den Bereichen Infrastruktur (z.B. fahrradfreundliche Routen etc.) und Service (z.B. Fahrradabstellanlagen, Fahrradwerkstätten etc.) für die Stadt Hürth einzuholen.

Darüber hinaus existieren weitere Fahrradkartenwerke, die auch für das Gebiet der Stadt Hürth wichtige Informationen für den Alltags- und Freizeitradfahrer bereitstellen. Es handelt sich dabei um folgende Kartenwerke:



Fahrradkarten: "Fahrrad-Stadtplan Köln und Umgebung", "RVN NRW - Rhein-Erft-Kreis" und "Radwanderkarte Erftkreis"

- RVN NRW - Rhein-Erft-Kreis (MBV NRW),
- Radwanderkarte Erftkreis (Landesvermessungsamt NRW),
- Freizeitkarte Köln Nördliche Ville (Landesvermessungsamt NRW),



- Radtourenkarte Rheinland / Eifel (ADFC),
- Kraut und Rüben tour (Naturpark Rheinland).

Somit existiert für die Stadt Hürth bereits ein umfangreiches Angebot an Informationen für den Alltags- und Freizeitradfahrer in Form von Fahrradkarten.

In attraktiven Naturräumen, wie beispielsweise am Otto-Maigler-See, bieten sich als Kartengrundlage auch Luftbilder anstelle topographischer Karten an, da sie für ungeübte Leser besser verständlich sind, sich viele Bildinformationen selbst erklären und daher keiner gesonderten Symbolik bedürfen.

Neben Faltkarten sind an allen wichtigen Entscheidungspunkten zur Routenplanung vor Ort zusätzliche Übersichtskarten sinnvoll, die ggf. in Kombination mit Rastplätzen eingerichtet werden können.

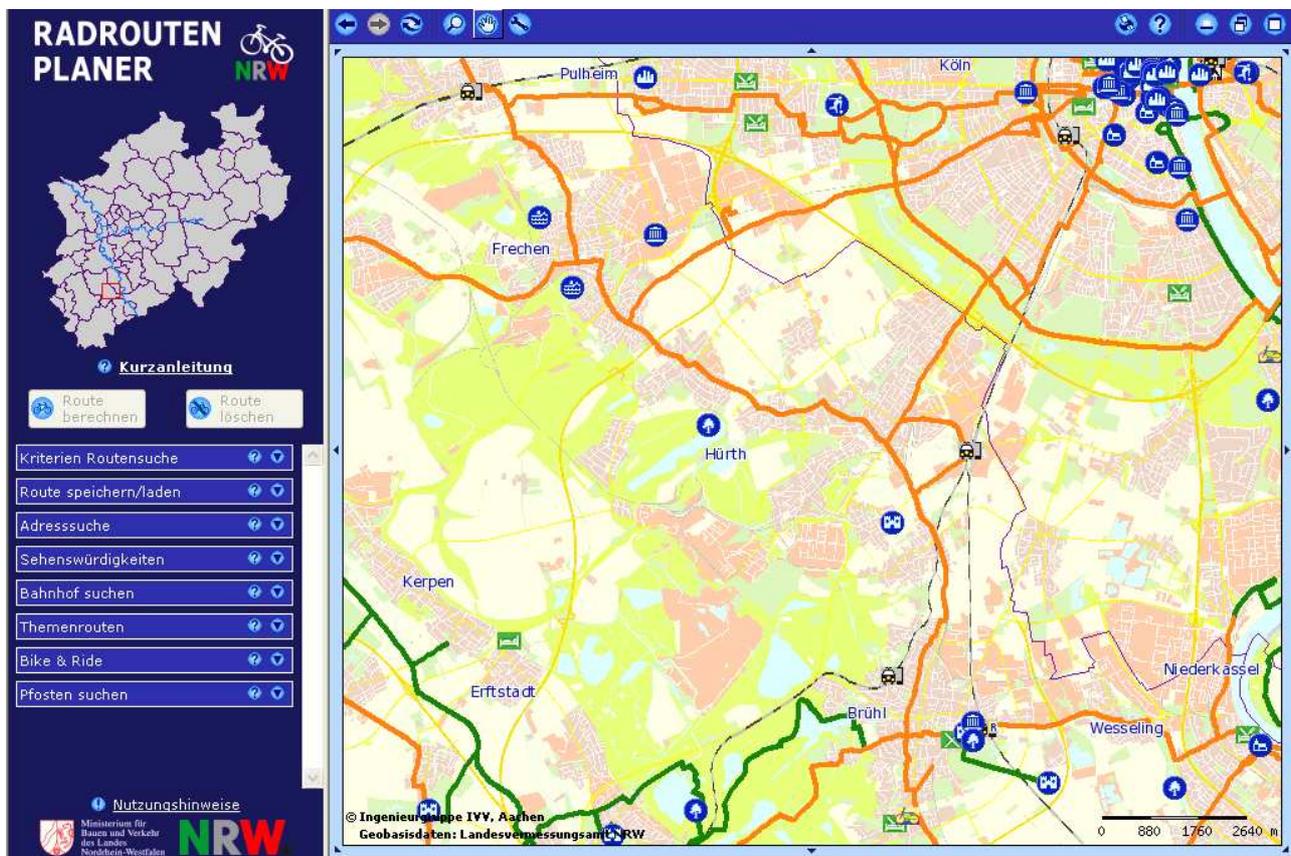
In der Stadt Hürth existieren gegenwärtig keine Übersichtskarten, die speziell auf die Belange des Radverkehrs eingehen. Daher sollten Übersichtskarten für den Radfahrer an sämtlichen zentralen Punkten im Hürther Stadtgebiet aufgestellt werden (z.B. Bahnhof Kalscheuren, Otto-Maigler-See, etc.). Häufig werden die Übersichtskarten in Vitrinen ausgestellt. Da die meisten Karten nur bedingt sonnenlichtbeständig sind, bedarf es hier der Verwendung hochwertiger Materialien in Verbindung mit einer entsprechenden möglichst vor direkter Sonneneinstrahlung geschützter Platzierung.

3.4.3 Elektronische Medien

In der Vergangenheit lagen für Radfahrer die Informationen zur Routenplanung ausschließlich in Form von umfangreichen Kartenmaterialien und Führern vor. In wachsendem Umfang erfolgt heute eine flexible und zielgerichtete Informationsvermittlung mittels elektronischer Medien.

3.4.3.1 Internet

Die Informationsvermittlung über das Internet bietet optimale Voraussetzungen, die Informationen zum Fahrradverkehr stets aktuell und an jedem Ort zu präsentieren.



Radroutenplaner NRW (www.radroutenplaner.nrw.de)

Das Radverkehrsnetz NRW bildet die Grundlage für den Radroutenplaner im Internet. Unter www.radroutenplaner.nrw.de lassen sich die Routenführungen zwischen individuell festgelegten Anfangs- und Endpunkten sowohl im Radverkehrsnetz NRW als auch auf regionalen und überregionalen touristischen Themenrouten ermitteln und auf Wunsch Länge und Fahrtzeit berechnen. Start-, Zwischen- und Zielpunkte können vom Nutzer am Bildschirm durch Anklicken gesetzt werden. Es besteht auch die Möglichkeit einer adressscharfen Routensuche zwischen den Start- und Zielpunkten. Für jede Route können ein Höhenprofil und die Summe der Gesamthöhenmeter angezeigt werden. Bei der Routensuche bieten sich Zusatzoptionen, z.B. größere Steigungen zu vermeiden.

Der Radroutenplaner NRW verfügt über ein umfangreiches Informationsangebot zum Thema Radverkehr. So kann der Radtourist interaktiv die Lage von Sehenswürdigkeiten, Bahnhöfen, Fahrradstationen, Touristikinfos sowie Rast- und Übernachtungsmöglichkeiten (Bett & Bike) in Nordrhein-Westfalen erfahren.



Die Stadt Hürth hat für alle Interessenten die Homepage www.huerth.de eingerichtet. Auf dieser Homepage findet man alle wichtigen Informationen rund um die Belange der Stadt Hürth, wie allgemeine Stadtinformationen, Rat und Politik oder Tourismus. Unter Sport, Freizeit & Tourismus findet der Nutzer beispielsweise aktuelle Informationen zu Freizeitangeboten und Ausflugszielen mit überregionaler Bedeutung (z.B. Spiel- und Freizeitpark Hürth, Naturpark Rheinland - Otto-Maigler-See, Naherholungsgebiet Hürtherberg). Weiterhin können beispielsweise Reservierungen von Hotelzimmern, Ferienwohnungen bzw. Appartements vorgenommen werden.

Darüber hinaus kann man sich im Internet in erster Linie unter folgenden Adressen rad-spezifische sowie touristische Informationen über die Stadt Hürth einholen:

- www.meinestadt.de,
- www.naturpark-rheinland.de,
- www.rhein-erft-tourismus.de,
- www.fahrradfreundlich.nrw.de.

Heute und in Zukunft ist der Informationsvermittlung über das Internet für den Fahrradverkehr ein immer größerer Stellenwert beizumessen, zumal die Verfügbarkeit des Internets immer größer wird:

- Viele Haushalte haben schon heute einen Internetzugang. Darüber hinaus nimmt die Zahl der (halb-)öffentlichen Internetzugänge in Hotels, Cafés und Geschäften zu.
- Die WAP-Technologie ermöglicht den Internetzugang mittels Mobiltelefon. Damit können Radfahrer alle Informationen auf der Strecke abrufen und z.B. auch das Hotel für die nächste Nacht buchen.



3.5 Kommunikation

Veranstaltungen, welche die Bürger und Interessensgemeinschaften in radverkehrsspezifische Belange einbezieht, sind ein wichtiger Bestandteil der Kommunikation und im Rahmen einer effektiven Radverkehrsförderung unerlässlich. Hierzu gehört die Durchführung von Fahrradaktionstagen und geführten Fahrradtouren ebenso wie die Organisation von Informationsveranstaltungen und Fahrradmärkten.

3.5.1 Fahrradaktionen

In der Stadt Hürth wurde im Rahmen der Agenda 21 im Jahr 2000 eine Aufnahme der Fahrradängel im Stadtgebiet durchgeführt. In diesem Zusammenhang wurde ein Radwegemängel-Coupon erstellt und an die Bürger der Stadt Hürth ausgegeben. Dieser sollte ausgefüllt werden, damit erkannt werden konnte, welche Stellen der Radwege sicherer gemacht werden müssen. Die erstellte Mängelliste wurde im Anschluss den zuständigen Baulastträgern (Landesbetrieb Straßenbau NRW, Rhein-Erft-Kreis, Stadt Hürth) übergeben.

3.5.2 Geführte Fahrradtouren

Auch hinsichtlich geführter Fahrradtouren besteht in der Stadt Hürth ein umfangreiches Angebot. So hat beispielsweise die Volkshochschule der Stadt Hürth (VHS) in den vergangenen Jahren zwei bis dreimal jährlich geführte Fahrradtouren im Stadtgebiet durchgeführt. Diese Fahrradtouren standen dabei jeweils unter dem Thema "Fahrradtouren zur Geschichte der Stadt Hürth".

Darüber hinaus führt der Deutsche Volkssportverband (DVV) jedes Jahr in der Stadt Hürth einen Volksradwandertag durch. Geführte Fahrradtouren in und um die Stadt Hürth herum werden ebenfalls in regelmäßigen Abständen (i.d.R. monatlich) von der ADFC-Ortsgruppe Hürth durchgeführt.



3.5.3 Informationsveranstaltungen

Darüber hinaus bietet die ADFC-Ortsgruppe Hürth interessierten Radfahren die Möglichkeit im Rahmen von regelmäßig durchgeführten Infoabenden alles Wissenswerte zum Thema Radverkehr zu erörtern und zu diskutieren.

3.5.4 Fahrradmärkte

Ein attraktives Angebot aus dem Bereich der Kommunikation stellen in der Stadt Hürth weiterhin die in regelmäßigen Abständen seitens der ADFC-Ortsgruppe Hürth organisierten Fahrradmärkte dar.



4. Zielnetzplanung

4.1 Methodik der Zielnetzplanung

In der Stadt Hürth existiert eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen, die in den vergangenen Jahren zur Sicherung des Radverkehrs beigetragen haben. Gleichwohl sind die Handlungsspielräume noch nicht ausgeschöpft und die Stärkung des Radverkehrsanteils weiterhin von großer Bedeutung, um

- die Mobilität durch die Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu sichern,
- Hürth-Mitte und die umliegenden Stadtteile vom nicht notwendigen Kfz-Verkehr zu entlasten und gleichzeitig den Wirtschaftsverkehr zu sichern,
- Lärm und Abgasemissionen zu reduzieren,
- durch eine Förderung des freizeitorientierten Fahrradverkehrs der touristischen Region Impulse zu geben und
- die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Für eine flächendeckende Radverkehrsplanung ist es daher wenig sinnvoll, ausschließlich auf Grundlage der existenten Straßenausbauprogramme das Wegeangebot für den Radverkehr fortzuentwickeln. Diese Kriterien alleine tragen nicht ausreichend zu einer fahrradfreundlichen Entwicklung des Wegenetzes bei, da sie nicht fahrradspezifisch sind, sich nicht mit dem Verkehrsmittel Fahrrad beschäftigen und daher auch keine fahrradgerechte Planung darstellen können.

Im Rahmen der Zielnetzplanung müssen durch ein geeignetes Wegeangebot sowohl der vorhandene Fahrradverkehr gesichert als auch gleichzeitig eine stärkere Fahrradnutzung gefördert werden. Dies ist jedoch nur durch eine Angebotsplanung möglich, die sich aus der potenziellen Nachfrage ableitet. Unter potenzieller Nachfrage wird der Radverkehrsanteil verstanden, der bei einer kontinuierlichen, auf die Ziele und Quellen des Fahrradverkehrs abgestimmten Verbesserung der Fahrradinfrastruktur in Verbindung mit einem fahrradfreundlichen kommunalen Klima gewonnen und gehalten wird.



Das Angebot an Radverkehrsinfrastruktur bestimmt maßgeblich die Attraktivität des Verkehrsmittels Fahrrad, Bachemer Straße - Stadt Hürth

Bei der Planungsmethodik der „**Analyse der potenziellen Ziel- und Quellpunkte**“ für den Fahrradverkehr wird davon ausgegangen, dass zwischen bestimmten Quellen und Zielen eine bestehende oder potenzielle Nachfrage nach Radverkehrsverbindungen herrscht, die durch ein fahrradfreundliches Wegeangebot abzudecken ist. In diesem Analyseschritt werden deshalb alle potenziellen Ziele und Quellen für den Fahrradverkehr untersucht.

Die Radverkehrsplanung wird hierdurch von Erhebungen der heutigen Fahrradbenutzung, die ohnehin kaum eine Aussage über zukünftige Verkehre zulassen, unabhängig. Der Erhebungsaufwand reduziert sich ohne Verlust an Planungsqualität erheblich, da weder Verkehrszählungen noch kostenintensive Haushalts- oder Nutzerbefragungen notwendig sind. Die Analyse kann fast ausschließlich aus der Ortskenntnis und auf Grundlage von amtlichen Unterlagen (Kartenmaterial, amtliche Statistiken, Dokumentationen etc.) erarbeitet werden.



Da die Verknüpfung der Ziele nicht immer problemlos möglich ist, erfolgt zusätzlich eine **"Analyse der natürlichen und nutzungsbedingten Hindernisse"** für den Ausbau von Radverkehrsanlagen. Hier werden alle Hindernisse erfasst, die entweder für den Radfahrer eine unüberwindbare Barriere bilden oder starke Sicherheits- und/oder Komfortmängel beinhalten. Die Hindernisse werden in verschiedene Kategorien eingeteilt.

Zur Entwicklung eines optimalen Radverkehrsnetzes sind an die zu schaffenden Wegeverbindungen, die auf der Grundlage der beiden erstgenannten Analyseschritte (potenzielle Quell- und Zielpunkte für Fahrradverkehr sowie natürliche und nutzungsbedingte Hindernisse) entwickelt werden, bestimmte Anforderungen zu stellen. Zusätzlich sind auch verschiedene Zielgruppen zu berücksichtigen, da dieses Netz sowohl für den Alltags- wie auch für den Freizeitradfahrer ein attraktives Wegeangebot darstellen soll.

Zu beachten gilt:

- Wegen der hohen Umwegempfindlichkeit des Radfahrers sind Quelle und Ziel möglichst direkt zu verbinden. In ihrer Gesamtheit sollen die geplanten Radverkehrsanlagen ein flächendeckendes Radverkehrsnetz bilden. Unmittelbare Parallelführungen sind zu vermeiden.
- Auch die optische Qualität des Umfeldes hat einen Einfluss auf die Wegewahl. Ein möglichst interessantes und abwechslungsreiches Umfeld ist daher wünschenswert.
- Natürliche und nutzungsbedingte Hindernisse müssen entweder umfahren oder durch bauliche Maßnahmen überwunden werden.
- Um eine fahrradfreundliche, flächenhafte Erschließung zu erreichen, ist eine durchgängige Sicherung des Fahrradverkehrs auf Verkehrsstraßen (Radverkehrsanlagen) und Erschließungsstraßen (Tempo 30-Zone, Fahrradstraße, geöffnete Einbahnstraße etc.) zu gewährleisten.
- Um den Investitionsaufwand in einem finanzierbaren Rahmen zu halten, sollten der Bestand an Radverkehrsanlagen, vorhandene fahrradfreundliche Wege und Straßen (gut ausgebaute Wirtschaftswege, verkehrsberuhigte Straßen etc.) sowie Brückenbauwerke soweit als möglich in das Netz integriert werden.



- Erst durch eine Vernetzung der einzelnen Wegstrecken wird eine alternative Routenwahl ermöglicht und eine flächendeckende Erschließung erreicht.
- Neben der direkten Verknüpfung zwischen den Wohngebieten und potenziellen Zielen müssen bestimmte Zielpunkte auch untereinander verknüpft werden, um auch Wegketten sicher mit dem Fahrrad zurücklegen zu können (z.B. Wohnen – Arbeiten – Einkaufen – Wohnen).
- Das Netz muss so gestaltet sein, dass eine Orientierung jederzeit möglich, die Wegführung eindeutig und übersichtlich ist und die Art der Radverkehrsführung nicht zu häufig wechselt.
- Unfallschwerpunkte und gefährliche Streckenabschnitte sind gezielt zu entschärfen. Dies umfasst sowohl Knotenpunkte als auch typische Unfallursachen auf der Strecke.
- Der Ausbau von Radverkehrsanlagen darf nicht zu einer Verlagerung von Verkehrsproblemen in benachbarte Straßen führen. Hier sind eine Ordnung des Verkehrs bzw. die Einbindung der Radverkehrsplanung in ein gesamtstädtisches Verkehrskonzept Voraussetzung.
- Als Teil des Umweltverbundes dürfen Maßnahmen für den Fahrradverkehr nicht zu Lasten der schwächeren Verkehrsteilnehmer, z.B. der Fußgänger, gehen. Die Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV hat besondere Bedeutung.
- Neben den Radverkehrsanlagen bilden Infrastruktureinrichtungen wie Abstellanlagen, Leit- und Informationssysteme, Serviceeinrichtungen etc. einen wichtigen Baustein des Radverkehrsnetzes.

Aufgrund der unterschiedlichen Zielgruppen des Radverkehrsnetzes (der Alltagsradfahrer und der Freizeiträdler), bedürfen diese o.g. Entwurfskriterien einer unterschiedlichen Gewichtung.

Erste Priorität bei der Suche nach geeigneten Wegen für **Alltagsrouten** hat eine möglichst direkte und sichere Verbindung zum Ziel. Erst bei der Entscheidung bzgl. alternativer, gleichrangiger Wegführungen gehen die übrigen Kriterien in die Bewertung ein. Für das



Freizeitnetz ist das wichtigste Kriterium eine Wegführung über sichere, interessante und abwechslungsreiche Routen, die primär der Erholung dienen. Hier sind vertretbare Umwege zumutbar.

Als Entscheidungsgrundlage zur Integration dieser Planungsanforderungen erfolgt die "**Entwicklung eines idealtypischen Netzes von Zielverbindungen**", das die notwendigen Verknüpfungen zwischen Quellen und Zielen auf Grundlage

- der Analyse der potenziellen Ziel- und Quellpunkte und
- den natürlichen und nutzungsbedingten Hindernissen

beschreibt.

Dieses idealtypische Netz weist noch nicht die genaue Lage der später auszubauenden Radverkehrsverbindungen aus. Die Zielverbindungen geben einen "Korridor" als Suchraster vor, der die Ausrichtung der einzelnen Radverkehrsachsen und ihre Zielorientierung definiert. Das idealtypische Netz der Zielverbindungen dient der Auswahl der optimalen Route bzw. dort, wo die optimale Route durch nutzungsbedingte oder natürliche Hindernisse nicht durchgehalten werden kann, zur Auswahl geeigneter alternativer Wegführungen.

Bei großräumigen Hindernissen kann es vorkommen, dass sich bei der Umsetzung in das reale Netz eine Zielverbindung in zwei Achsen aufgliedert, um die geforderte Erschließungsqualität zu erreichen, oder dass zwei Achsen zusammengelegt werden, wenn sonst keine andere Wegführung möglich ist.

Diese Zielorientierung, d.h. die Kenntnis, welche Ziele durch eine Radverkehrsachse zu verbinden sind, bildet die wesentliche Voraussetzung für den Entwurf eines optimalen Netzes. Sie gewährleistet den Ausbau von Radverkehrsanlagen auf der Grundlage der beschriebenen Zielplanung und schafft eine Basis für eine abgestimmte und stufenweise Auffüllung bestehender Defizite.

4.2 Analyse der potentiellen Quell- und Zielpunkte

Zur Anwendung der beschriebenen Methodik der Zielnetzplanung wurden die potenziellen Quell- und Zielpunkte für den Fahrradverkehr im Stadtgebiet Hürth analysiert. Es wurden Aussagen getroffen zu

Flächennutzungen

- Wohnbaufläche,
- Gewerbefläche,
- Waldfläche,
- Grünfläche/Park,
- Wiese, landwirtschaftliche Fläche,
- Gewässer.

Öffentliche Einrichtungen

- Rathaus/Verwaltung,
- Bürgerhaus,
- Krankenhaus,
- Kirche,
- Friedhof,
- Straßenverkehrsamt,

Ausbildungsstätten

- Grundschule,
- Sonderschule,
- Hauptschule,
- Realschule,



- Gymnasium,
- Gesamtschule,
- anderer Schultyp (Berufskolleg, VHS),
- Kindergarten.

Arbeitsplatzschwerpunkte

- größere Unternehmen/sonstiger Arbeitsplatzschwerpunkt.

Einzelhandelszentren

- Einkaufszentrum/größere Geschäftsbereiche.

Haltepunkte des öffentlichen Verkehrs

- Bahnhof,
- Stadtbahnhaltepunkt,
- Omnibusbahnhof.

Sportstätten

- Stadion,
- Sportplatz,
- Sport-/Turnhalle,
- Tennishalle/-plätze,
- Kleinsportanlage.

Freizeitziele

aktiv

- Badensee/Schwimmbad (Frei-/Hallenbad),
- Freizeitpark,
- Jugendfreizeitziel (Freizeitheim/Jugendzentrum),



- Reithalle/-platz,
- Radrennbahn.

Bett und Tisch

- Jugendherberge.

Kultur

- Burg/Schloss/Mühle,
- Kloster/Kapelle,
- Veranstaltungsort.

Natur

- See,
- Fernblick.

Anknüpfungspunkte zu anderen Städten und Gemeinden

- Radverkehrsnetz NRW,
- kommunale Routen.

Die Analyse der potenziellen Quell- und Zielpunkte ist eine auf die Belange des Radverkehrs abgestimmte Auswertung. Für die Darstellung der Quell- und Zielpunkte werden folgende Auswahlkriterien angewandt:

- Die potenziellen Zielpunkte für den Fahrradverkehr müssen ein Minimum an Verkehrsaufkommen erwarten lassen. Unberücksichtigt bleiben daher kleinere Spielplätze und Grünbereiche, die nur für einen engeren Aktionsradius durch eine fußläufige Erschließung von Bedeutung sind.
- Die Erholungsräume werden auf Grundlage der Ausweisung von Waldflächen und/oder Landschaftsschutzgebieten ausgewiesen, sofern sich hieraus größere Flächenzusammenhänge ergeben. Für die Planung eines gesamtstädtischen Wegenetzes sind lediglich Erholungsräume von Bedeutung, die für den im Vergleich zum Wanderer mobileren Radfahrer einen großflächigen Erholungsraum bieten.



- Die flächenhaften Wohnbauflächen orientieren sich überwiegend an dem heutigen Bestand und den Darstellungen des Stadtplans.
- Die Anbindung der Stadt Hürth an die umliegenden Städte ist ebenfalls von großer Bedeutung. Aus diesem Grund wurden die vorhandenen und geplanten Anknüpfungspunkte an die Radverkehrsnetze der angrenzenden Nachbarkommunen (Köln, Brühl, Erftstadt, Kerpen, Frechen) und des Radverkehrsnetzes NRW dargestellt, um eine Erreichbarkeit dieser Ziele sicherzustellen.

Die Analyse der potenziellen Quell- und Zielpunkte für den Fahrradverkehr spiegelt die Struktur der Stadt Hürth wieder. Betrachtet man die Quell- und Zielpunkte, so zeigt sich folgendes Bild:

In der Stadt Hürth leben derzeit ca. 55.000 Einwohner. Das Gebiet ist im Westen und Norden gekennzeichnet von einer ländlich geprägten Siedlungsstruktur mit großen Frei- und Grünflächenanteilen. Die Stadt Hürth gliedert sich in die zwölf Stadtteile Alt-Hürth, Alstädten-Burbach, Berrenrath, Efferen, Fischenich, Gleuel, Hermülheim, Kalscheuren, Kendenich, Knapsack, Sielsdorf und Stotzheim. Diese Stadtteile stellen potenzielle Quell- und Zielpunkte dar, die durch Bundes-, Landes- und Kreisstraßen miteinander verbunden werden.

4.2.1 Alltagsverkehr

Hürth-Mitte, das zum Stadtteil Hermülheim gehört, bildet das heutige Zentrum der Stadt Hürth. Hürth-Mitte zeichnet sich durch eine hohe Nutzungsvielfalt bzw. -dichte aus. Hier findet man eine Konzentration von vielfältigen Quell- und Zielpunkten für den Fahrradverkehr mit gesamtstädtischer Bedeutung vor. So liegt in Hürth-Mitte das Einkaufszentrum der Stadt mit einem vielfältigen Warenangebot. Weiterhin befinden sich in diesem Bereich neben dem Zentralen Omnibusbahnhof eine große Anzahl von öffentlichen Einrichtungen (Rathaus, Bürgerhaus, Straßenverkehrsamt, Krankenhaus), die wichtige Quell- und Zielpunkt für den Fahrradverkehr darstellen. Hürth-Mitte ist zudem geprägt durch eine Vielzahl an Bildungseinrichtungen (Gymnasium, Sonderschule, Grundschule, Musikschule). Der Stadtteil Hermülheim verfügt neben seinen Wohnbauflächen über weitere bedeutende Quell- und Zielpunkte für den Fahrradverkehr. So befindet sich im Stadtteil Hermülheim an

der Sudetenstraße das Schulzentrum sowie das Sport- und Freizeitzentrum der Stadt Hürth.



Quell- und Zielpunkt für den Radverkehr: Zentraler Omnibusbahnhof, Theresienhöhe

Südwestlich von Hürth-Mitte ist der Stadtteil Alt-Hürth gelegen. Ein punktuelles Ziel von überörtlicher Bedeutung stellt die berufsbildende Schule an der Duffesbachstraße dar. Darüber hinaus bildet der Geschäftsbereich einen weiteren wichtigen Quell- und Zielpunkt für den Radverkehr.

Der Stadtteil Efferen im Nordosten des Stadtgebietes verfügt flächenmäßig über eine der größten Ausdehnungen im Stadtgebiet. Der Stadtteil weist eine intensive Wohnbauflächennutzung auf. So befinden sich südöstlich der Luxemburger Straße Studentenwohnheime der Universität Köln, die wichtige Quell- und Zielpunkte für den Radverkehr darstellen. Darüber hinaus ist der Stadtteil geprägt durch eine Vielfalt an Versorgungseinrichtungen (z.B. REWE-Markt), Bildungseinrichtungen (z.B. VHS) und öffentlichen Einrichtungen (z.B. Jugendheim). Die Stadtbahnhaltepunkte Efferen und Kiebitzweg bilden weitere po-



tenzielle Quell- und Zielpunkte für den Radverkehr. Einen Arbeitsplatzschwerpunkt von überörtlicher Bedeutung bildet das Gewerbegebiet Nord-Ost im Stadtteil Efferen.

Die Stadtteile Stotzheim und Sielsdorf liegen im Norden des Stadtgebietes. Die punktuellen Ziele dieser kleineren Siedlungsbereiche besitzen im wesentlichen Bedeutung für den Nahbereich. Gleiche Aussagen treffen für den zentral im Stadtgebiet gelegenen Stadtteil Alstädten-Burbach zu.

Im Westen des Stadtgebietes erstrecken sich die Stadtteile Gleuel und Berrenrath. In diesen beiden Stadtteilen findet man insbesondere eine intensive Wohnbauflächennutzung vor. Die Stadtteile verfügen über Grundversorgungseinrichtungen des täglichen Bedarfs, soziale Einrichtungen und unterschiedliche Sportstätten. Insbesondere der Stadtteil Gleuel nimmt mit seinem Geschäftsbereich (Hermülheimer Straße, Ernst-Reuter-Straße, Bachermer Straße) die Funktion eines Nebenzentrums ein. Das Gewerbegebiet und die Festhalle in Gleuel bilden weitere potenzielle Quell- und Zielpunkte für den Radverkehr.

Der im Süden gelegene Stadtteil Knapsack ist gekennzeichnet durch eine intensive industrielle und gewerbliche Nutzung und somit durch eine hohe Arbeitsplatzkonzentration. So bildet der Chemiepark Knapsack einen Arbeitsplatzschwerpunkt von überörtlicher Bedeutung, der einen wichtigen potenziellen Quell- und Zielpunkt für den Radverkehr darstellt.

Im Südosten des Stadtgebietes liegen die beiden Stadtteile Kendenich und Fischenich. Neben einer intensiven Wohnbauflächennutzung findet man in diesen Stadtteilen vornehmlich Ziele vor, die im wesentlichen Bedeutung für den Nahbereich besitzen.

Im Osten des Stadtgebietes befindet sich der kleinere Stadtteil Kalscheuren. Der Stadtteil verfügt mit dem Bahnhof Hürth-Kalscheuren über einen wichtigen Quell- und Zielpunkt für den Radverkehr von überörtlicher Bedeutung. Zudem stellt das an der Ursulastraße befindliche Gewerbegebiet einen potenziellen Quell- und Zielpunkt für den Radverkehr dar.

4.2.2 Freizeitverkehr

Für den Freizeitradler existieren in der Stadt Hürth ebenfalls vielfältige Quell- und Ziel-
punkte:

Überregionale Bedeutung für den Freizeitverkehr hat insbesondere der im Westen des
Stadtgebietes gelegene Otto-Maigler-See. Das Strandbad Otto-Maigler-See ist einer der
schönsten und begehrtesten Badeseen in der Köln-Bonner Großregion. Neben dem Otto-
Maigler-See stellen auch die kleineren Seen und Teiche (Waldsee, Gottes-Hülfe-Teich,
Magarethenteich) im Stadtgebiet als Teil der Ville-Seen-Platte potenzielle Quell- und Ziel-
punkte für den Freizeitradverkehr dar. Einen weiteren Anlaufpunkt für den Freizeitradver-
kehr bildet ebenfalls das Naherholungsgebiet Hürther Berg südöstlich des Stadtteils Alt-
Hürth.

Insgesamt bieten die um die Siedlungsbereiche der Stadt Hürth liegenden naturräumlichen
Freiflächen große Potenziale für den Freizeitverkehr. In Verbindung mit den Seen locken
die großen Waldflächen sowie eine weitläufige Feld- und Wiesenlandschaft zahlreiche
Freizeitradler aus den dicht besiedelten Siedlungsbereichen der Stadt Hürth und den an-
grenzenden Städten an.

Neben der sich bietenden attraktiven Naturlandschaft nimmt auch das vielfältige kulturelle
Angebot im Hürther Stadtgebiet einen bedeutenden Einfluss auf den Freizeitradverkehr in
der Stadt Hürth. Hierzu zählen insbesondere die historischen Bauwerke im Stadtgebiet,
wie

- die Burg Schallmauer am nördlichen Ortsrand von Berrenrath,
- die Burg Gleuel inmitten des gleichnamigen Stadtteils,
- die Burgruine Fischenich an der Gennerstraße,
- die Burg Kendenich am östlichen Rand von Kendenich,
- die Burg Efferen inmitten des Stadtteils Efferen,
- die Corrensmühle in der Ernst-Reuter-Straße in Gleuel sowie
- das Kloster Burbach südlich des Otto-Maigler-Sees.



Freizeitziel für den Radverkehr: Burg Efferen

Generell sind somit Ausflüge mit dem Fahrrad in die Umgebung der Stadt Hürth aufgrund der reizvollen Naturlandschaft im Westen des Stadtgebietes in Verbindung mit den sich bietenden kulturellen Sehenswürdigkeiten (Burgen) als Freizeitgestaltung mit hohem Erholungswert zu bezeichnen.

4.2.3 Fazit

Insgesamt bieten sich somit für den Radfahrer in der Stadt Hürth zahlreiche potenzielle Quell- und Zielpunkte, die die Schaffung eines komplexen Radverkehrsnetzes notwendig machen, um diese Siedlungsstrukturen zu verbinden bzw. einzubinden.

Die Siedlungsstruktur der Stadt Hürth lässt sich hinsichtlich ihrer Nutzungsintensität in unterschiedliche Teilbereiche gliedern und nimmt entsprechend großen Einfluss auf die Entwicklung des Radverkehrsnetzes. Der vergleichsweise dicht besiedelte und mit zahlreichen Versorgungs-, Bildungs- und sozialen Einrichtungen ausgestattete zusammenhängende Siedlungsbereich Alt-Hürth, Hermülheim und Efferen bildet einen Schwerpunkt für



die Entwicklung eines optimalen Radverkehrsnetzes für den Alltagsradfahrer in der Stadt Hürth. Zusätzlich muss auf eine sichere Verbindung dieses zusammenhängenden Siedlungsbereiches mit den umliegenden Stadtteilen geachtet werden. In den Stadtteilen selber bedürfen die Durchfahrten einer sicheren Gestaltung für den Fußgänger- und Radverkehr, da sie aufgrund der vergleichsweise kleinen Siedlungsgrößen Hauptsammelachsen für alle Verkehrsarten darstellen.

4.3 Natürliche und nutzungsbedingte Hindernisse

Einer Wegeverbindung der unter Kapitel 4.2 analysierten potenziellen Quellen und Ziele für den Fahrradverkehr stehen in der baulichen Umsetzung vielfach sowohl natürliche als auch nutzungsbedingte Hindernisse entgegen.

Nutzungsbedingte Hindernisse können sowohl größere Flächen (z.B. See, Flächenindustrie) als auch Linien (z.B. Bahnstrecke) darstellen.

Folgende Hindernisse werden für die Stadt Hürth dargestellt und in die Analyse einbezogen:

unüberwindbar

- Fluss/Gewässer,
- Bahnlinie,
- Flächenindustrie,
- Grünräume mit Nutzungsbeschränkungen.

stark behindernd

- Bach,
- Straße mit sehr hohem Verkehrsaufkommen (> 15.000 Kfz/d).

behindernd

- Straße mit hohem Verkehrsaufkommen (> 8.000 – 15.000 Kfz/d).

Die Darstellung der Hindernisse richtet sich nach folgenden Gesichtspunkten:

- Die Seen, Industrie- und Gewerbegebiete wurden überwiegend auf der Grundlage der Deutschen Grundkarte Maßstab 1:5.000 sowie des Stadtplans dargestellt.
- Flächenhindernisse wie Friedhof, Kleingarten, Sportanlage, Golfplatz, Hundedressurplatz werden in der Plandarstellung unter der Bezeichnung „Grünraum mit Nutzungsbeschränkung“ zusammengefasst.



- Die Auswertung der Verkehrsbelastungen der Straßen erfolgte auf Grundlage der Verkehrserhebungen aus den Jahren 1996 bis 2000 sowie des Jahres 2005.
- Über- und Unterführungen an linearen Hindernissen wurden kartiert, um sie möglichst weitgehend in das Netz zu integrieren. Angesichts der Vielzahl linearer Hindernisse im Stadtgebiet von Hürth (Autobahnen, Eisenbahnstrecken, Bäche) ist die Nutzung der vorhandenen Querungsbauwerke erforderlich, um ein geschlossenes Netz ohne erhebliche Umwegfahrten zu schaffen.
- Die topographischen Verhältnisse sind für den Radverkehr besonders bedeutend, da starke Steigungen erhebliche Hindernisse darstellen und letztendlich zu einer Nichtbenutzung des Fahrrades führen können. Diesbezüglich wurden die topografisch bewegten Straßenabschnitte im Stadtgebiet von Hürth in die Plandarstellung mit aufgenommen.

Folgende Aussagen lassen sich für die Stadt Hürth treffen:

Großflächige natürliche Hindernisse sind in der Stadt Hürth nur in geringerem Maße vorhanden. So stellen insbesondere der Otto-Maigler-See sowie weitere kleinere Seen und Teiche (Waldsee, Gottes-Hülfe-Teich, Klärteich) im westlichen Stadtgebiet großflächige natürliche Hindernisse für den Radverkehr dar. Weiterhin sind kleinere Bäche als stark behindernd eingestuft worden (vgl. Arbeitsplan „Natürliche und Nutzungsbedingte Hindernisse“).

Die Stadt Hürth liegt südwestlich von Köln am Nordost-Hang der Ville, als Teil des Naturparks Rheinland. Der topografisch bewegte Ville-Hang erstreckt sich im Süden des Stadtgebietes von Hürth über die Stadtteile Berrenrath, Knapsack, Kendenich und Fischenich. In diesem Zusammenhang finden sich in diesen Stadtteilen vereinzelt Straßenabschnitte mit größeren Steigungen, die erschwerende Hindernisse für den Radverkehr darstellen. Es handelt sich diesbezüglich beispielsweise um die Wendelinusstraße auf dem Abschnitt zwischen Türnicher Straße und K 50 südlich des Stadtteils Berrenrath. Als weiteres Beispiel kann die Straße Am Schneeberg zwischen den Stadtteilen Kendenich und Fischenich angeführt werden.



Die nutzungsbedingten Hindernisse sind im Gegensatz zu den natürlichen viel bedeutsamer. So stellen die weitläufigen Industrie- und Gewerbeflächen des Chemieparks Knapsack im Süden der Stadt sowie das Gewerbegebiet Nord-Ost im Stadtteil Efferen starke Zäsuren für den Radverkehr dar.

Die BAB 1 bildet eine starke Zäsur im Westen der Stadt Hürth zwischen den östlich der BAB gelegenen Stadtteilen Gleuel und Berrenrath und dem westlich gelegenen Raum mit hohem Freiflächenanteil. Im Nordosten stellt die BAB 4 ein lineares Hindernis für den Radfahrer zwischen der Stadt Hürth und der Stadt Köln dar, welches nur an den existenten Querungsmöglichkeiten überwunden werden kann.

Straßen mit sehr hohem Verkehrsaufkommen (> 15.000 Kfz/d) wurden als stark behindernd eingestuft. Hierzu zählen auf der Grundlage der Verkehrserhebungen folgende Straßen bzw. Straßenabschnitte:

- Frechener Straße (Kölner Straße bis Stadtgrenze),
- Friedrich-Ebert-Straße (Theresienhöhe bis Bonnstraße),
- Horbeller Straße (Luxemburger Straße bis Sudetenstraße),
- Luxemburger Straße (Gennerstraße bis Horbeller Straße),
- B 265n (Luxemburger Straße bis Hans-Böckler-Straße).

Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen (8.000 - 15.000 Kfz/d) wurden als behindernd eingestuft. Hierzu zählen folgende Straßen bzw. Straßenabschnitte:

- Aldenrather Straße (Wendelinusstraße bis Ernst-Reuter-Straße),
- Bachstraße (Krankenhausstraße bis Stadtgrenze),
- Bonnstraße (Friedrich-Ebert-Straße bis Stadtgrenze),
- Efferener Straße (Frechener Straße bis Bachstraße),
- Ernst-Reuter-Straße (Aldenrather Straße bis Hermülheimer Straße),
- Frechener Straße (Firmenichstraße bis Kölner Straße),
- Hermülheimer Straße (Efferener Straße bis Ernst-Reuter-Straße),



- Horbeller Straße (Sudetenstraße bis Stadtgrenze),
- Industriestraße (Frechener Straße bis Luxemburger Straße),
- Krankenhausstraße (Bonnstraße bis Bachstraße),
- Kreuzstraße (Freiherr-vom-Stein-Straße bis Theresienhöhe),
- Luxemburger Straße (Stadtgrenze bis Gennerstraße),
- Luxemburger Straße (Horbeller Straße bis Stadtgrenze),
- Theresienhöhe (Frechener Straße bis Friedrich Ebert-Straße).

Straßen mit hohem bzw. sehr hohem Verkehrsaufkommen bilden eine Behinderung für Fahrradfahrer sowohl im Längs- als auch im Querverkehr. Ohne entsprechende Maßnahmen können Radfahrer diese Straßen kaum sicher queren, im Längsverkehr sind die Radfahrer zudem erheblichen Lärm- und Abgasemissionen ausgesetzt.

Eisenbahnstrecken stellen eine starke Zäsur im Stadtgebiet dar, die für Radfahrer bis auf die Unter- und Überführungen unüberwindbare Hindernisse darstellen. Bei der Planung muss daher auf die bestehenden Brücken und Bahnübergänge zurückgegriffen werden, was wiederum bedeutenden Einfluss auf die Routenführung hat. Insbesondere die Trasse der Stadtbahn sowie des Regionalverkehrs der Bundesbahn im Osten der Stadt Hürth bilden lineare Hindernisse im dicht besiedelten Raum der Stadtteile Efferen, Hermülheim, Kalscheuren und Fischenich. In die Kategorie unüberwindbare Hindernisse wurde ebenfalls die zum Chemiepark Knapsack führende Güterbahntrasse eingestuft. Die relativ wenigen Querungsmöglichkeiten haben einen großen Einfluss auf die Planung der Routenführung für den Fahrradverkehr.

Damit greifen vielfältige Hindernisse für den Fahrradverkehr ineinander und erschweren so die direkte Verbindung der in Kap. 4.2 dargestellten potenziellen Quell- und Zielpunkte für den Radverkehr erheblich.



4.4 Idealtypisches Netz der Zielverbindungen

Auf Grundlage der Analyse der potenziellen Quell- und Zielpunkte für den Fahrradverkehr und der Analyse der natürlichen und nutzungsbedingten Hindernisse ist ein idealtypisches Suchkorridor-Netz zwischen Zielen zukünftiger Radverkehrsachsen entwickelt worden.

Aus der Überlagerung der Verbindungsnotwendigkeit (potenzielle Quell- und Zielpunkte) mit der Verbindungsmöglichkeit (natürliche und nutzungsbedingte Hindernisse) wird die Voraussetzung geschaffen, sowohl den potenziellen Bedarf als auch die mögliche räumliche Umsetzung von Radverkehrsverbindungen zu berücksichtigen.

Innerhalb dieser idealtypischen Suchkorridore wird jede Route aufgrund einer Differenzierung zwischen dem Fahrtzweck Alltag und Freizeit nach ihrer Funktion innerhalb des Radverkehrsnetzes entweder dem

- „violetten Netz“ der landesbedeutsamen Alltagsrouten,
- „dunkelblauen Netz“ der kommunalen Alltagsrouten,
- „hellblauen Netz“ der stadtteilbedeutsamen Alltagsrouten,
- „dunkelgrünen Netz“ der überörtlichen Freizeitrouten,
- „hellgrünen Netz“ der örtlichen Freizeitrouten,

zugeordnet. Eine klare Funktionstrennung zwischen den Typen Alltag/Freizeit bzw. überörtlich/örtlich ist jedoch nicht in jedem Fall möglich und sinnvoll, da

- innerhalb blauer Korridore auch Zubringerfunktionen zum grünen Netz verlaufen können.
- die Fahrtzwecke Alltag und Freizeit nicht immer klar getrennt werden können, da für die Wahl des Fahrrades als Alltagsverkehrsmittel auch häufig „sportliche Gründe“ und Erholungsaspekte sprechen.
- eine Anbindung von kleineren (Streu-)Siedlungen an das Stadtnetz durch eine Freizeitroute, die auch Funktionen des Alltagsverkehrs übernimmt, erfolgen kann.



- eine landesbedeutsame Route auch Erschließungsfunktion auf kommunaler Ebene übernimmt, bzw. eine kommunale Achse als Verbindung zwischen landesbedeutsamen Routen als „Abkürzung“ auch eine landesbedeutsame Bedeutung gewinnen kann.

4.4.1 Alltagsrouten

Das blaue Netz ist primär für den Alltagsradfahrer konzipiert. Es sichert die großräumige Erschließung der Stadt. Eine möglichst schnelle, geradlinige Verbindung zwischen den potenziellen Zielen und Quellen ist wünschenswert.

Das Netz gliedert sich in drei Ebenen:

„Violettes Netz“

- Das Radverkehrsnetz NRW ist so konzipiert, dass alle Städte und Gemeinden des Landes Nordrhein-Westfalen in das Netz eingebunden sind.
- Es verknüpft die Zentren der Kommunen sowie die Bahnhöfe auf möglichst kurzen und direkten Wegen miteinander.
- Es verbindet Orte und stellt die Verknüpfung zwischen überregionalen Freizeit- und Themenrouten und den kommunalen Radverkehrsnetzen her.

„Dunkelblaues Netz“

- Dieses Netz erfüllt die Aufgabe, Stadtteile an das Stadtzentrum möglichst direkt anzubinden und
- die Stadt Hürth unter Berücksichtigung der Raum- und Siedlungsstruktur mit den angrenzenden Nachbarkommunen auf möglichst direktem Weg zu verbinden.

„Hellblaues Netz“

- Dieses Netz ermöglicht eine innere Erschließung der Stadtteile,
- besitzt eine Zubringerfunktion zum landesbedeutsamen (violett) sowie kommunalen (dunkelblau) Netz,
- verbindet kleinräumige Siedlungsbereiche untereinander und



- verbindet Stadtteile untereinander.

Auf dieser Grundlage sieht das **Netz der landesbedeutsamen Alltagsrouten (violett)** in der Stadt Hürth folgende Verbindungen vor (vgl. Arbeitsplan „Idealtypische Zielverbindungen“):

- Hürth-Mitte – Stadt Frechen,
- Hürth-Mitte – Stadt Brühl,
- Hürth-Mitte – Stadt Köln und
- Hürth-Mitte – Bahnhof Hürth-Kalscheuren.

Das Netz der **kommunalbedeutsamen Alltagsrouten (dunkelblau)** sieht in der Stadt Hürth folgende Verbindungen vor:

- Alstädten-Burbach – Stotzheim – Stadt Köln (Sülz),
- Hürth-Mitte – Kendenich – Stadt Brühl,
- Hermülheim (Hürth-Mitte) – Stadt Frechen (Zentrum),
- Hermülheim (Hürth-Mitte) – Stotzheim – Stadt Köln (Marsdorf),
- Stadt Brühl – Kalscheuren – Efferen – Stadt Köln (Sülz),
- Stadt Kerpen (Kierdorf) – Berrenrath – Gleuel – Stadt Frechen (Bachem),
- Stadt Köln (Klettenberg) – Efferen – Hürth-Mitte – Alt-Hürth – Knapsack – Berrenrath.

Das Grundgerüst des violetten und dunkelblauen Netzes wird durch das Netz der **stadtteilbedeutsamen Alltagsrouten (hellblau)** verdichtet. Folgende Aspekte sind hier besonders hervorzuheben:

- Kleinere Stadtteile bzw. Siedlungsbereiche (z.B. Fischenich, Weiler-Berrenrath) werden in das Netz eingebunden. Zudem wird das Gewerbegebiet Nord-Ost in das Netz integriert.
- Zusätzlich ermöglicht dieses Netz die Verknüpfung von Stadtteilen bzw. Siedlungsbereichen (z.B. Stotzheim – Efferen, Stotzheim – Sielsdorf, Kendenich – Fischenich,



Alt-Hürth – Alstädten-Burbach, Alt-Hürth – Knapsack, Gleuel – Stotzheim, Alstädten-Burbach – Berrenrath).

- Bedeutende Quell- und Zielpunkte innerhalb des Stadtteils Hermülheim (Hürth-Mitte) werden untereinander verknüpft.
- Wichtige Quell- und Zielpunkte innerhalb der Stadtteile Alt-Hürth, Berrenrath, Efferen, Fischenich, Gleuel, Kendenich und Stotzheim werden durch stadtteilbedeutsame Zielverbindungen eingebunden.

4.4.2 Freizeitrouten

Das grüne Netz der Suchkorridore ist primär auf die Belange der Freizeitradfahrer abgestimmt. Um ein vielfältiges Angebot mit einem möglichst attraktiven Umfeld zu schaffen, werden hier auch kleinere Umwege in Kauf genommen. Das Netz gliedert sich in zwei Teilbereiche.

„Dunkelgrünes Netz“

- Diese Routen erschließen die großräumigen städtischen Erholungsbereiche und
- schaffen eine Verbindung zwischen der Stadt Hürth und den angrenzenden Erholungsbereichen mit überregionaler Bedeutung.

"Hellgrünes Netz"

- Dieses Netz erschließt kleinräumige Erholungsbereiche und Freiräume,
- verdichtet das dunkelgrüne Netz und schafft daher Alternativen für die Routenwahl innerhalb der Stadt.

In der Stadt Hürth verlaufen heute bzw. zukünftig mehrere Freizeitrouten, dies sind

- Routen der "Rad Region Rheinland",
- "Tagebau Frechen und Berrenrather Börde",
- "Zwischen Grüngürtel und Ville",
- "Über die Ville-Seen-Platte",
- "Zwischen Grüngürtel und Entenfang",



- "Kraut und Rüben-Tour".

Die idealtypischen Zielverbindungen mit örtlicher Bedeutung für den Freizeitverkehr sind so ausgelegt, dass die großflächigen Erholungsbereiche im westlichen Stadtgebiet sowie die kleinräumigen Freiräume (z.B. Naherholungsgebiet Hürther Berg) erschlossen und untereinander verbunden werden. Unter Einbindung der wesentlichen Freizeitziele (z.B. Seen, historische Bauwerke) wird so ein „grünes Freizeitnetz von Korridoren“ erstellt, dass sich zum Alltagsroutennetz hervorragend ergänzt.

Aufgrund der Siedlungsstruktur Hürths ergeben sich vergleichsweise lange Wegeverbindungen, die die punktuellen Freizeitziele miteinander verbinden. Da der Erholungswert einer Radtour durch Hürth nicht nur im Erreichen eines punktuellen Freizeitzieles liegt, sondern auch im linearen Befahren der landschaftlich attraktiven Strecke, ist auch das Befahren der Strecke, also der Weg an sich als "Freizeit-Ziel" zu betrachten.

Somit werden durch die ermittelten Suchkorridore zum einen punktuellen Quellen und Ziele miteinander verbunden, zum anderen aber auch linear reizvolle Frei- und Erholungsräume erschlossen.

4.4.3 Fazit

Aufgrund der unterschiedlichen Ausrichtung der fünf funktionalen Typen der Zielverbindungen ergänzen sich diese zu einem flächendeckenden Netz. Diese Vernetzung ist so ausgelegt, dass Ziele nicht nur axial verbunden sind, sondern das gesamte Stadtgebiet von Hürth für den Fahrradverkehr erschließt, indem eine sichere Führung innerhalb der bebauten Bereiche gewährleistet und eine Nutzung des Freiraums für den Radverkehr ermöglicht wird.

Die dargestellten fünf Typen der Zielverbindungen bilden das Grundgerüst für die Entwicklung des gesamtstädtischen Radverkehrsnetzes. Die funktionale Einordnung der einzelnen Zielverbindungen sichert eine bedarfsgerechte Planung des Netzes und bietet eine erste Vorgabe für eine Prioritätensetzung bei der Realisierung.

In einigen Fällen verlaufen die idealtypischen Zielverbindungen deckungsgleich auf bereits vorhandenen Straßentrassen (z.B. Aldenrather Straße – Ernst-Reuter-Straße – Kölner Straße, Bonnstraße, Luxemburger Straße). Diese Deckungsgleichheit ergibt sich aus einer



Prämisse, die für den Straßenbau immer galt und nun wieder auf Radverkehrsanlagen angewendet werden soll: Möglichst direkte Verbindung zwischen Quelle und Ziel unter bestmöglicher Umgehung von schwierigen Trassierungsbereichen. Zudem lassen natürliche oder nutzungsbedingte Hindernisse in einigen Bereichen kaum eine alternative Routenführung zu, so dass sich hier die Identität zwischen idealtypischen Verbindungslinien und bereits vorhandenen Straßenzügen zwangsläufig ergibt.

In einigen Bereichen zeichnen sich bereits für die Umsetzung des Radverkehrsnetzes Parallelführungen von Alltags- und Freizeitrouten ab, doch ist dies aufgrund der unterschiedlichen Führungen und unterschiedlicher Ausbaustandards bei der Routenumsetzung nicht von Nachteil. Hier besteht für Alltagsradfahrer die Alternative auf eine unter Freizeitaspekten geführte Route auszuweichen.

4.5 Ableitung des Radverkehrsnetzes

4.5.1 Umsetzung der Zielnetzplanung

Auf der Grundlage der Darstellung der idealtypischen Zielverbindungen (vgl. Kapitel 4.4) unter Berücksichtigung der Tempo 30-Zonen und benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen erfolgt die Netzplanung, indem die idealtypischen Zielverbindungen auf konkrete Routen übertragen werden. Eine Untersuchung vor Ort mittels einer Fahrradbereisung gab Aufschluss über alternative Streckenverläufe, kurzfristige Umsetzbarkeit (Kapitel 4.6) sowie durchgängige Wegeführung und bildete die Basis für den endgültigen Netzentwurf.

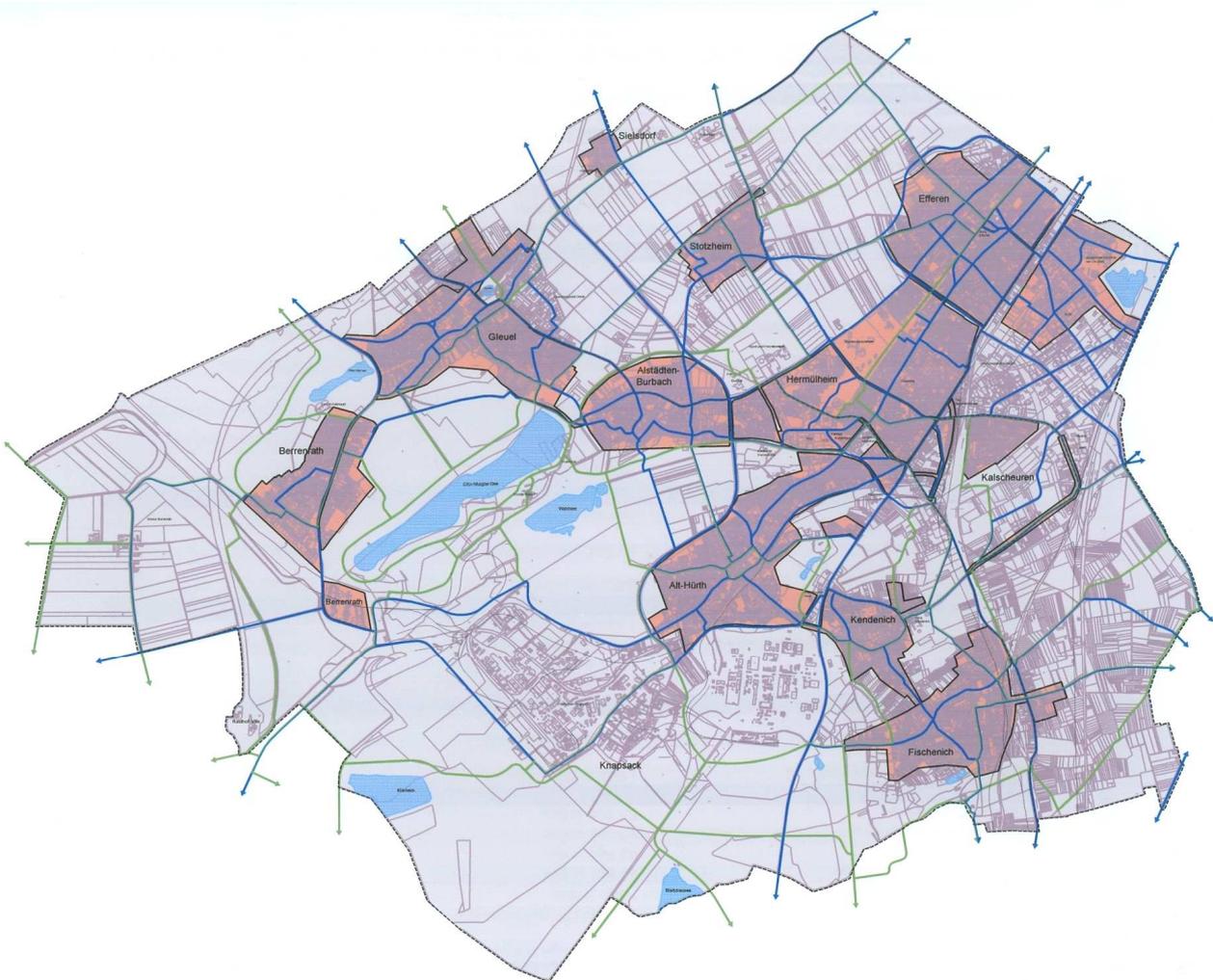
Neben den in der Bestandsanalyse (Kapitel 3) genannten allgemeinen Kriterien für die Entwicklung eines Radverkehrsnetzes lassen sich für das Netz der Alltags- und Freizeitrouden spezielle Vorgaben formulieren. Wichtig für Alltagsrouden sind:

- eine umwegfreie Verknüpfung,
- eine möglichst große Zahl von durch eine Route eingebundenen Zielen. Abwägungen sind durch die Klassifizierung der Ziele nach Versorgungsebenen (gesamstädtische Bedeutung, Bedeutung für Stadtteile) möglich,
- eine für den Radfahrer sichere, beleuchtete und insbesondere in den Abendstunden sozial kontrollierte Routenführung.

Für das Netz der Freizeitrouden haben dagegen folgende Punkte besondere Bedeutung:

- abwechslungsreiche und erholsame Routenführungen. Hierzu können auch vertretbare Umwege in Kauf genommen werden,
- Führung über vorhandene (Wirtschafts-)Wege, um eine weitere Erschließung der freien Landschaft zu vermeiden,
- Vermeidung der Integration von stark mit Kfz-Verkehr belasteten Straßen in Freizeitrouden aus Gründen der höheren Verkehrsgefährdung und der größeren Lärm- und Abgasbelastung.

Aufgrund des Straßennetzes der Stadt Hürth bestehen verschiedenste Variationsmöglichkeiten zur Routenführung. Die gewählte Methodik der Zielnetzplanung stellt sicher, dass im Sinne einer Angebotsplanung für den Fahrradverkehr die bedeutsamen Verbindungen herausgefiltert werden, um so ein möglichst optimales Netz für die Stadt Hürth zu entwickeln. Einerseits sind diese Hauptfahrradrouten vordringlich sicher zu gestalten, andererseits muss jedoch darauf Wert gelegt werden, die gesamte Stadt fahrradfreundlich zu erschließen. Das entwickelte Netz stellt in Verbindung mit Tempo 30-Zonen eine flächendeckende Erschließung der Stadt Hürth sowie die Anbindung an überörtliche Ziele sicher. Damit ergibt sich bei der Umsetzung der Zielnetzplanung für die Stadt Hürth folgendes Netz:



*Netzplanung für den Radverkehr in der Stadt Hürth
(siehe Anlage)*



4.5.1.1 Alltagsnetz

Das für die Stadt Hürth entwickelte Radverkehrsnetz erfüllt weitgehend die im idealtypischen Netz der Suchkorridore dargestellten Zielverbindungen. Zum Teil entspricht das vorhandene Straßennetz sehr genau diesen Verbindungen. Die Routen des Radverkehrsnetzes NRW bilden dabei in Verbindung mit den Routen des Kreisnetzes des Rhein-Erft-Kreises, die vollständig in das Netz integriert worden sind, das Rückgrat der Netzplanung.

So wird die **landesbedeutsame Verbindung** zwischen der Stadt Frechen und Hürth-Mitte durch die Achse Bachemer Straße – Ernst-Reuter-Straße – Hermülheimer Straße – Sudentenstraße – Bonnstraße abgedeckt. Die in das Radverkehrsnetz NRW integrierte Verbindung zwischen der Stadt Brühl und Hürth-Mitte führt über die Bonnstraße. Die landesbedeutsame Verbindung zwischen der Stadt Köln und Hürth-Mitte wird durch die Achse Luxemburger Straße – Bahnstraße – Zum Komarhof gesichert. Die landesbedeutsame Anbindung des Bahnhofs Kalscheuren an das Radverkehrsnetz erfolgt über die Achse Hans-Böckler-Straße – Ursulastraße.

Auch die Verbindungen innerhalb der Stadt Hürth auf **kommunalen Alltagsrouten** finden im Straßennetz weitgehend Entsprechungen. Von Bedeutung ist hier u.a. die Verbindung zwischen Hürth-Mitte und der Stadt Erftstadt über den Stadtteil Kendenich, welche durch die Luxemburger Straße abgedeckt wird. Die wichtige Alltagsverbindung Köln-Sülz – Efferen – Hürth-Mitte – Alt-Hürth – Knapsack – Berrenrath wird durch die Achse Bachstraße – Krankenhausstraße – Friedrich-Ebert-Straße – Kreuzstraße – Lindenstraße (Weierstraße) – Mittelstraße – Breite Straße – Firmenichstraße – Frechener Straße – Industriestraße – Bertramsjagdweg sichergestellt. Die kommunalbedeutsame Verbindung Hürth-Mitte – Hermülheim – Stotzheim – Köln-Marsdorf wird über die Horbeller Straße abgedeckt. Die kommunale Alltagsroute zwischen der Stadt Kerpen (Kierdorf) und der Stadt Frechen (Bachem) über die Stadtteile Berrenrath und Gleuel führt über die Achse Bertramsjagdweg – Wendelinusstraße. Eine weitere kommunalbedeutsame Verbindung zwischen der Stadt Hürth und der Stadt Frechen verläuft über die Frechener Straße.

Das Grundgerüst der landes- und kommunalbedeutsamen Alltagsrouten des Radverkehrsnetzes der Stadt Hürth wird ergänzt durch die stadtteilbedeutsamen Alltagsrouten. Dabei erfolgte durch diese Routen in erster Linie eine Verknüpfung kleinerer Stadtteile und



Siedlungsbereiche in der Stadt Hürth untereinander. Anzuführen ist hier beispielsweise die Alltagsroute über die Achse Fischenicher Straße – Am Schneeberg, wodurch die stadtteilbedeutsame Verbindung zwischen den Stadtteilen Kendenich und Fischenich sichergestellt wird. Die **stadtteilbedeutsame Alltagsroute** zwischen den Stadtteilen Alstädten-Burbach und Stotzheim wird durch den Straßenzug Stotzheimer Straße – Berrenrather Straße abgedeckt. Darüber hinaus erfolgt durch die stadtteilbedeutsamen Alltagsrouten eine Verdichtung des Radverkehrsnetzes innerhalb der Stadtteile. Anzuführen sind hier beispielsweise die Stadtteile Alstädten-Burbach (Brunnenstraße, Stumbshofstraße, Kampstraße, Von-Geyr-Ring), Alt-Hürth (Marienstraße, Marienbornweg, Alstädter Straße, Talmühlenstraße) oder Gleuel (Schnellermaarstraße, Zieskovener Straße, Heinrich-Imig-Straße, Am Groeneskamp, Innungstraße, Buchenstraße, Friedenstraße, Grippekovener Straße, Gielenstraße, Auf dem Kramberg). Durch die stadtteilbedeutsamen Netzergänzungen entstehen somit kleinere Netze innerhalb der Stadtteile, wodurch in Verbindung mit den Tempo 30-Zonen eine flächendeckende Erschließung der Siedlungsbereiche gewährleistet ist.

Im konzipierten Netz finden sich in vier Bereichen unmittelbare Parallelführungen von Alltagsrouten, die aus unterschiedlichen Nutzungskriterien resultieren:

Zwischen Hermülheim und Stotzheim wurden die Horbeller Straße sowie der parallel verlaufende Wirtschaftsweg in das Alltagsnetz integriert, da der Wirtschaftsweg unbeleuchtet (sozial unkontrolliert) ist und in diesem Zusammenhang in erster Linie am Tag von den Radfahrern genutzt wird. Aus dem gleichen Grund wurde die parallel zum unbeleuchteten Weg Zum Komarhof verlaufende Luxemburger Straße in das Alltagsroutennetz aufgenommen.

Im Stadtteil Gleuel liegt eine Parallelführung von Alltagsrouten mit der Achse Aldenrather Straße - Ernst-Reuter-Straße und dem parallel verlaufenden Radweg vor. Dieser Parallelweg wird vornehmlich vom Durchgangsverkehr genutzt, während die Route über die Ernst-Reuter-Straße unmittelbar zu den Zielpunkten in Form der Einzelhandelsgeschäfte führt. Gleiche Aussagen treffen auf die parallel verlaufenden Alltagsrouten der Bachstraße sowie der Achse Kochstraße - Klosterstraße im Stadtteil Efferen zu.



Im Stadtteil Hermülheim konnte im Zuge der Erstellung des Radverkehrsnetzes keine direkte Verbindung zwischen Hürth-Mitte (Rathaus, EKZ) und dem Schulzentrum an der Sudetenstraße bzw. dem Wirtschaftsweg in Richtung Stotzheim integriert werden. Die vorhandenen Wege im Wohngebiet nördlich des Burgparks sind infolge der zu geringen Dimensionierung sowie in Bezug auf Übersichtlichkeit für eine sichere und komfortable Radverkehrsführung gegenwärtig nicht geeignet. Es bedürfte einer entsprechenden Verbreiterung dieser Wege unter Reduzierung des existenten Begleitgrüns. In diesem Zusammenhang wird diese Verbindung kurzfristig durch die Route über die Achse Bonnstraße – Sudetenstraße abgedeckt.



4.5.1.2 Freizeitnetz

Das Freizeitnetz der Stadt Hürth entspricht ebenfalls weitgehend den idealtypischen Zielverbindungen. Auf Wirtschaftswegen, Anliegerstraßen und separat geführten Rad- und Gehwegen wird der Freizeitradler über attraktive Strecken durch das Gebiet von Hürth geführt. Es wurde besonderen Wert auf die Einbindung der zahlreichen kulturellen Sehenswürdigkeiten (Burgen, Kloster, Mühle), der Seen (z.B. Otto-Maigler-See) und Wälder im Westen des Stadtgebietes, den sehenswerten Stadtteilen (z.B. Gleuel, Fischenich, Kendenich) sowie auf die Einbindung der Bahnhöfe als Zubringer für Auswärtige ins Hürther Gebiet gelegt. Ebenso wurden Wege in das Netz aufgenommen, die sich aufgrund ihrer landschaftlichen Gegebenheiten als besonders attraktiv herausgestellt haben.

Mehrere attraktive **überörtliche Freizeitrouten** führen durch das Hürther Stadtgebiet. So führt beispielsweise eine besonders attraktive Freizeitroute vom Decksteiner Weiher in der Stadt Köln zum Otto-Maigler-See über die Decksteiner Straße. Im weiteren Verlauf führt diese Route den Freizeitradler über den Stadtteil Berrenrath in die landschaftlich reizvolle Umgebung von Weiler Berrenrath. Eine weitere attraktive Freizeitroute mit überörtlicher Bedeutung verläuft vom Otto-Maigler-See vorbei am Kloster Burbach sowie dem Waldsee in Richtung Knapsack. Im weiteren Verlauf führt diese Route zum landschaftlich reizvollen Bleibtreusee in der Stadt Brühl.

Die Routen des touristisches Freizeitnetzes der Rad Region Rheinland sind ebenfalls fester Bestandteil des Freizeitradwege-Konzeptes der Stadt Hürth. Hierzu zählt beispielsweise die Route von Gleuel in Richtung Burg Schallmauer bzw. Gottes-Hülfe-Teich über die Achse Schnellermaarstraße – Radweg parallel Ernst-Reuter-Straße – Aldenrather Straße. Im weiteren Verlauf führt diese Route der Rad Region Rheinland westlich von Berrenrath über Wirtschaftswegen in Richtung Zieselsmaarsee.

Eine Freizeitroute von örtlicher Bedeutung führt den Radfahrer beispielsweise über das Naherholungsgebiet Hürther Berg. Eine weitere **örtliche Freizeitroute** verläuft durch die vorhandenen Freiräume südlich der Stadtteile Knapsack und Fischenich über die dort befindlichen Wirtschaftswegen.



4.6 Planungsprioritäten

Es ist nicht möglich, die genaue Ausbaufolge der einzelnen Wegabschnitte des Radverkehrsnetzes der Stadt Hürth festzulegen, da die zeitliche Umsetzung nicht planerisch festgeschrieben werden kann, sondern von einer Vielzahl anderer Faktoren abhängt. So ist nicht abzuschätzen, welchen Zeitaufwand z.B. Grundstückskäufe, die Abstimmung mit den Baulastträgern oder die Beantragung von Fördermitteln erfordern.

Eine Prioritätensetzung kann aufgrund verschiedener Unabwägbarkeiten nicht den Zeitpunkt für den Ausbau festlegen, so dass sich das Radverkehrsnetz in Abhängigkeit vom Finanzrahmen kontinuierlich entwickeln muss. Sie kann jedoch festlegen, welche Abschnitte eines Wegenetzes als erste für eine Realisierung vorzubereiten sind und welche Routen verstärkt für eine Umsetzung vorzusehen sind. Es handelt sich daher bei der im Folgenden beschriebenen Prioritätensetzung um **Planungsprioritäten** und nicht um Ausbauprioritäten.

Aufgrund der beschriebenen Einflüsse für eine Realisierung des Netzes liegt ein Ziel der Prioritätensetzung darin, möglichst kurzfristig mit vorhandenen, fahrradfreundlichen Streckenabschnitten weite Teile des Stadtgebietes zu erschließen. Daher wird innerhalb des kurzfristig realisierbaren Netzes primär auf Bestand von Radverkehrsanlagen, Tempo 30-Zonen, verkehrsarme und verkehrberuhigte Straßen sowie Wirtschaftswege zurückgegriffen, die durch eine Bestandsverbesserung (Mängelbehebung) und einige Ergänzungen (Lückenschließungen) schon in kurzer Zeit eine flächenhafte, fahrradfreundliche Erschließung des Stadtgebietes gewährleisten. Ferner sind Streckenabschnitte mit Unfallhäufungspunkten sowie bedeutsame Wege der Schulwegsicherung im kurzfristig umsetzbaren Netz zu berücksichtigen.

Das mittel- bis langfristig umsetzbare Netz besteht fast ausschließlich aus Routen, die erhöhte Investitionen für eine Realisierung benötigen, wie z.B. der Bau von längeren Radverkehrsanlagen oder die (fahrradfreundliche) Umgestaltung bzw. der Rückbau von Verkehrsstraßen.



Eine solche Prioritätensetzung hat für die Öffentlichkeit kaum Bedeutung, da an ihr der tatsächliche Ausbaupunkt nicht abgelesen werden kann. Verwaltungintern koordiniert die Prioritätensetzung jedoch den Ablauf der Einzelplanungen. Bildhaft kann man den Zweck der Prioritätensetzung so beschreiben, dass ein Wegabschnitt solange unter "Wiedervorlage" geführt wird, bis er zum Ausbau gelangt. Innerhalb der "Wiedervorlage" sind Wegabschnitte der jeweils höchsten Priorität vorrangig zu behandeln. Dies kann jedoch in der Praxis bedeuten, dass die Realisierung eines Abschnitts mit hoher Priorität bei auftretenden Schwierigkeiten länger dauern kann als der Ausbau eines Abschnitts geringerer Priorität.

4.6.1 Kurzfristig umsetzbares Netz

Die Überprüfung des Radverkehrsnetzes der Stadt Hürth auf eine kurzfristige Umsetzbarkeit erfolgte nach verschiedenen Kriterien:

- Die Routen des kurzfristig umsetzbaren Netzes sollen einen wesentlichen Teil der wichtigen Ziele für den Radverkehr erschließen.
- Die jeweilige Route muss eine sichere Führung der Radfahrer gewährleisten.
- Die Wege sollen schon heute eine sinnvoll zusammenhängende Netzstruktur ergeben, die eine Verknüpfung verschiedener Routen zulässt.
- Ein Teil des Netzes ist nur dann kurzfristig realisierbar, wenn bestehende Lücken auf verschiedenen Routen geschlossen werden. Unter „Netzlücken“ versteht man in diesem Zusammenhang Routenabschnitte, die derzeit aufgrund von groben Sicherheits- oder Komfortmängeln bzw. fehlender Radverkehrsanlagen nicht für den Fahrradverkehr geeignet sind. Zusätzlich definieren sich punktuelle Netzlücken als Knotenpunkte, an denen der Radfahrer unverträglich geführt wird (z.B. Unfallhäufungspunkte, ungesicherte Querung von stark frequentierten Verkehrsstraßen). Diese Lückenschließungen sind eine wesentliche Voraussetzung, bereits kurzfristig eine gut vernetzte Routenstruktur zu erhalten.
- Kleinere Mängel an den existenten Radverkehrsanlagen, wie Sie u.a. im Rahmen der Mängelanalyse nach den Kriterien der 24. StVO-Novelle aufgenommen wurden, stellen kein Ausschlusskriterium für die Einstufung ins kurzfristig umsetzbare Netz dar.



Die bestehenden Radverkehrsanlagen im Stadtgebiet Hürth sollten jedoch in Stand gehalten und gepflegt werden, indem kurzfristig mit verhältnismäßig einfachen Unterhaltungsmaßnahmen kleinere Mängel (Säuberung, etc.) beseitigt werden.

- Eine Einstufung in das kurzfristig umsetzbare Netz erfolgte auch für Netzabschnitte, die infolge bestehender Einbahnstraßenregelung gegenwärtig nicht in beiden Richtungen für den Radverkehr freigegeben sind (z.B. Alt-Hürth). Zur Gewährleistung einer flächendeckenden Durchlässigkeit des (Erschließungs-)Straßennetzes gilt es in diesem Zusammenhang für das gesamte Stadtgebiet zu überprüfen, inwieweit die existenten Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden können, so dass dem Radfahrer eine umwegfreie Führung innerhalb des Stadtgebietes ermöglicht werden kann.

Alltagsrouten

Das kurzfristig umsetzbare Netz impliziert in erster Linie Routen an Verkehrsstraßen, an denen sichere Radverkehrsanlagen vorhanden sind. Die Radverkehrsanlagen dürfen keine gravierenden Sicherheitsmängel aufweisen (z.B. zu geringe Breite der Radverkehrsanlage). Zusammen mit den heute bereits flächendeckend vorhandenen und als fahrradfreundlich einzustufenden Tempo 30-Zonen und verkehrsberuhigten Bereichen bilden sie eine Basis für weitere Planungen.

In diesem Zusammenhang lässt sich bereits ein großer Teil des konzipierten Alltagsradverkehrsnetzes im Hürther Stadtgebiet kurzfristig realisieren.

Zur Realisierung eines zusammenhängenden Radverkehrsnetzes erfolgt in enger Abstimmung mit der Verwaltung der Stadt Hürth und dem projektbegleitenden Arbeitskreis die Erstellung einer **Prioritätenliste**, in der die wichtigsten Streckenabschnitte und Knotenpunkten aufgelistet sind, die einer kurzfristigen Lückenschließung bzw. Neuanlage von Sicherungselementen zur Gewährleistung eines großflächig zusammenhängenden Radverkehrsnetzes in der Stadt Hürth bedürfen.

Die Einstufung in die Prioritätenliste basiert in erster Linie auf der Bedeutung des Netzabschnittes für das Radverkehrsnetz der Stadt Hürth. In diesem Zusammenhang besteht bei den Teilnehmern des projektbegleitenden Arbeitskreises ein breiter Konsens, dass bei der Festlegung der Planungsprioritäten Maßnahmen zur Schulwegsicherung sowie zur Ent-



schärfung von Unfallschwerpunkten höchste Priorität besitzen sollen. Darüber hinaus sollen Routen innerhalb der dicht besiedelten Siedlungsbereiche eine höhere Priorität einnehmen gegenüber stadtteilverbindenden Routen bzw. Routen, welche die Randbereiche der Stadt Hürth durchlaufen. Im Hinblick auf die Realisierung von Maßnahmen ist es unerlässlich, Planungsempfehlungen für Netzlücken und Konfliktbereiche im Gesamtkontext von Radverkehrsachsen vorzunehmen. Unter Berücksichtigung dieses Aspektes wird auch bei der Erstellung der Prioritätenliste der Fokus auf die Realisierung von durchgängigen Radverkehrsachsen gelegt.

In diesem Zusammenhang bedarf es im Radverkehrsnetz der Stadt Hürth der Sicherung insbesondere folgender Radverkehrsachsen:

- Lortzingstraße,
- Kaulardstraße,
- Krankenhausstraße – Bachstraße,
- Horbeller Straße – Hans-Böckler-Straße,
- Luxemburger Straße,
- Bonnstraße – Sudetenstraße – Hermülheimer Straße – Ernst-Reuter-Straße – Bachemer Straße.

So wird der innerörtliche Routenabschnitt der Lortzingstraße zwischen der Horbeller Straße und der Rupert-Mayer-Straße in der Prioritätenliste ganz oben angeführt, da diese Route vom Schülerverkehr sehr stark frequentiert wird und die existente einseitige gemeinsame Führung von Radfahrern und Fußgängern Konflikte zwischen diesen Verkehrsteilnehmern hervorruft und diesbezüglich unbefriedigend ist.

Vordringlicher Handlungsbedarf besteht weiterhin auf der Kaulardstraße im Stadtteil Efferen. Auf der Kaulardstraße liegen derzeit keine Radverkehrsanlagen vor. Im Zeitraum von 2002 bis 2006 ereigneten sich auf dem kurzen Abschnitt der Kaulardstraße insgesamt 8 Unfälle mit Radfahrerbeteiligung, so dass die Straße als Unfallhäufungsstrecke auffällig geworden ist. Die Kaulardstraße verfügt gegenwärtig über keine ausreichende Sicherung des Radverkehrs und stellt eine Netzlücke im Alltagsroutennetz der Stadt Hürth dar.



Eine gravierende Netzlücke stellt die Bachstraße sowie die Krankenhausstraße auf dem Abschnitt zwischen Efferener Straße und Bonnstraße im Zuge der kommunalbedeutsamen Alltagsroute Köln-Klettenberg – Efferen – Hürth-Mitte – Alt-Hürth – Knapsack – Berrenrath dar. Auf diesem Teilstück liegen keine Radverkehrsanlagen vor bzw. lediglich Radwege, die infolge zu geringer Dimensionierung und Oberflächenschäden erhebliche Sicherheitsmängel aufweisen. Aus der Auswertung der Unfalldatenlisten der Jahre 2002 bis 2006 geht zudem hervor, dass der betrachtete Abschnitt mit 22 Unfällen als Unfallhäufungsstrecke auffällig ist. Somit bedarf es auf diesem Routenabschnitt, an dem zahlreiche Quell- und Zielpunkte des Radverkehrs liegen (Schulen, Krankenhaus, Einzelhandel, etc.), kurzfristig der Beseitigung dieser Sicherheitsdefizite.

Eine hohe Priorität besitzt ebenfalls eine durchgängige Sicherung der Achse Horbeller Straße – Hans-Böckler-Straße. So wird der Radverkehr auf der Horbeller Straße auf dem innerörtlichen Teilabschnitt zwischen Krankenhausstraße und Weidengasse lediglich einseitig über einen getrennten Fuß- und Radweg geführt. Zur sicheren Anbindung des Bahnhofs Kalscheuren an Hürth-Mitte bedarf es weiterhin einer kurzfristigen Beseitigung der vorliegenden Netzlücke für den Radverkehr auf der Hans-Böckler-Straße. Auf dem Abschnitt zwischen Max-Planck-Straße und DB-Bahnhof stellt das hohe Verkehrsaufkommen in Verbindung mit den fehlenden Radverkehrsanlagen ein Sicherheitsdefizit für den Radverkehr dar. Gleiches trifft auf die zu gering dimensionierten Radverkehrsanlagen auf dem Abschnitt zwischen Luxemburger Straße und Max-Planck-Straße zu. Zudem wechselt die Führungsform des Radverkehrs auf diesem kurzen Abschnitt mehrfach, so dass eine diskontinuierliche und konfliktträchtige Führung des Radverkehrs vorliegt. Zur durchgängigen Sicherung dieser Achse bedarf es zusätzlich einer Einbindung des Unfallhäufungspunktes Horbeller Straße / Luxemburger Straße in das Maßnahmenkonzept.

Auf der Achse der Luxemburger Straße liegen an den Einmündungsbereichen Bonnstraße und AOK-Straße weitere Unfallhäufungspunkte vor, die zu beseitigen gilt. Zudem bedarf es der Einrichtung einer Querungshilfe am Einmündungsbereich der Gernotstraße. Ein Netzlückenschluss ist ebenfalls auf dem Teilabschnitt zwischen Kaulardstraße und Stadtgrenze notwendig, da die existenten gemeinsamen Fuß- und Radwege eine zu geringe Dimensionierung aufweisen.



STADT- & VERKEHRSPLANUNGSBÜRO KAULEN · AACHEN / DÜLMEN / MÜNCHEN

Prioritätenliste							
Prio.	Netzabschnitt	von	bis	Baulastträger	Lage	Netzbedeutung	Problembeschreibung
Planungspriorität A							
A 1	Lortzingstraße	Horbeller Straße	Rupert-Mayer-Straße	Stadt Hürth	Hermülheim, innerorts	stadteilbedeutsame Alltagsroute; Schulwegachse zwischen Hermülheim und Efferen	einseitige Führung innerorts; Schulwegsicherung
A 2	Kaulardstraße	Luxemburger Straße	Kochstraße	Stadt Hürth	Efferen, innerorts	kommunale Alltagsroute; Hauptverkehrsachse im Zentrum von Efferen	fehlende RVA; Unfallhäufungsstrecke
A 3-1	Bonnstraße / Friedrich-Ebert-Straße			Stadt Hürth	Hürth-Mitte, innerorts	landesbedeutsame Alltagsroute + überörtliche Freizeitroute; Knotenpunkt auf Hauptverkehrsachse zwischen Hürth-Mitte und Efferen	Unfallhäufungspunkt
A 3-2	Krankenhausstraße	Horbeller Straße	In den Höhen	Stadt Hürth	Hürth-Mitte, innerorts	kommunale Alltagsroute; Hauptverkehrsachse zwischen Hürth-Mitte und Efferen	zu schmale und mangelhafte Oberfläche der RVA; Unfallhäufungsstrecke; hohe Kfz-Verkehrsmengen
A 3-3	Krankenhausstraße	In den Höhen	Beselerstraße	Stadt Hürth	Efferen, innerorts	kommunale Alltagsroute; Hauptverkehrsachse zwischen Hürth-Mitte und Efferen	zu schmale und mangelhafte Oberfläche der RVA; Unfallhäufungsstrecke; hohe Kfz-Verkehrsmengen
A 3-4	Bachstraße	Beselerstraße	Moselstraße	Stadt Hürth	Efferen, innerorts	kommunale Alltagsroute; Hauptverkehrsachse zwischen Hürth-Mitte und Efferen	zu schmale und mangelhafte Oberfläche der RVA; Unfallhäufungsstrecke; hohe Kfz-Verkehrsmengen
A 3-5	Bachstraße	Moselstraße	Efferener Straße	Stadt Hürth	Efferen, innerorts	kommunale Alltagsroute; Hauptverkehrsachse zwischen Hürth-Mitte und Efferen	keine RVA; Unfallhäufungsstrecke; hohe Kfz-Verkehrsmengen
A 4-1	Horbeller Straße (L 92)	Sudetenstraße	Krankenhausstraße	Landesbetrieb Straßenbau NRW	Hürth-Mitte, innerorts	kommunale Alltagsroute; Hauptverkehrsachse zwischen Hürth-Hermülheim und Bf Kalscheuren	mangelhafte Oberfläche der RVA; Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern
A 4-2	Horbeller Straße (L 92) / Brunoweg			Landesbetrieb Straßenbau NRW	Hürth-Mitte, innerorts	kommunale Alltagsroute + überörtliche Freizeitroute; Knotenpunkt auf Hauptverkehrsachse zwischen Hürth-Mitte und Bahnhof Kalscheuren	unkomfortable Radverkehrsführung
A 4-3	Horbeller Straße (L 92)	Krankenhausstraße	Weidengasse	Landesbetrieb Straßenbau NRW	Hürth-Mitte, innerorts	kommunale Alltagsroute; Hauptverkehrsachse zwischen Hürth-Mitte und Bahnhof Kalscheuren	zu schmale RVA; einseitige Führung innerorts
A 4-4	Horbeller Straße (L 92)	Weidengasse	Luxemburger Straße	Landesbetrieb Straßenbau NRW	Hürth-Mitte, innerorts	kommunale Alltagsroute; Hauptverkehrsachse zwischen Hürth-Mitte und Bahnhof Kalscheuren	zu schmale RVA
A 4-5	Horbeller Straße (L 92) / Luxemburger Straße (B 265)			Landesbetrieb Straßenbau NRW	Hürth-Mitte, innerorts	landesbedeutsame Alltagsroute + überörtliche Freizeitroute; Knotenpunkt auf Hauptverkehrsachse zwischen Hürth-Mitte und Bahnhof Kalscheuren	Unfallhäufungspunkt
A 4-6	Hans-Böckler-Straße	Luxemburger Straße	Max-Planck-Straße	Stadt Hürth	Kalscheuren, Hermülheim, innerorts	landesbedeutsame Alltagsroute + überörtliche Freizeitroute; Hauptverkehrsachse zwischen Hürth-Mitte und Bahnhof Kalscheuren	zu schmale RVA; diskontinuierliche Führung
A 4-7	Hans-Böckler-Straße (K 14)	Max-Planck-Straße	An der Hasenkaule	Rhein-Erft-Kreis	Kalscheuren, außerorts	landesbedeutsame Alltagsroute + überörtliche Freizeitroute; Hauptverkehrsachse zwischen Hürth-Mitte und Bahnhof Kalscheuren	fehlende RVA; hohe Kfz-Verkehrsmengen
A 5-1	Luxemburger Straße (B 265) / Bonnstraße			Landesbetrieb Straßenbau NRW	Hürth-Mitte, innerorts	landesbedeutsame Alltagsroute + überörtliche Freizeitroute; Knotenpunkt auf Hauptverkehrsachse zwischen Hürth und Köln	Unfallhäufungspunkt
A 5-2	Luxemburger Straße (B 265) / AOK-Straße			Landesbetrieb Straßenbau NRW	Hürth-Mitte, innerorts	landesbedeutsame Alltagsroute; Knotenpunkt auf Hauptverkehrsachse zwischen Hürth und Köln	Unfallhäufungspunkt
A 5-3	Luxemburger Straße (B 265) / Gernotstraße			Landesbetrieb Straßenbau NRW	Hermülheim, innerorts	landesbedeutsame Alltagsroute; Querungsstelle auf Hauptverkehrsachse zwischen Hürth und Köln	fehlende Querungshilfe
A 5-4	Luxemburger Straße (B 265)	Kaulardstraße	Stadtgrenze	Landesbetrieb Straßenbau NRW	außerorts	stadteilbedeutsame Alltagsroute; Hauptverkehrsachse zwischen Hürth und Köln	zu schmale RVA
A 6-1	Bonnstraße	Am Lintacker	Luxemburger Straße	Stadt Hürth	Hürth-Mitte, innerorts	landesbedeutsame Alltagsroute; Hauptverkehrsachse in Hürth-Mitte	Engstelle
A 6-2	Bonnstraße / Sudetenstraße (L 183)			Landesbetrieb Straßenbau NRW	Hermülheim, innerorts	landesbedeutsame Alltagsroute + überörtliche Freizeitroute; Knotenpunkt auf Schulwegachse in Hürth-Mitte	Unfallhäufungspunkt
A 6-3	Sudetenstraße / Frechener Straße (L 183)			Landesbetrieb Straßenbau NRW	Hermülheim, innerorts	landesbedeutsame Alltagsroute; Knotenpunkt auf Hauptverkehrsachse zwischen Alstädten-Burbach und Hermülheim	Unfallhäufungspunkt
A 6-4	Hermülheimer Straße	Sotzheimer Straße	Zur Gotteshölle	Stadt Hürth	Alstädten-Burbach, innerorts	landesbedeutsame Alltagsroute; Hauptverkehrsachse im Stadtteil Alstädten-Burbach	einseitige Führung innerorts; fehlende Querungshilfe
A 6-5	Ernst-Reuter-Straße (K 25)	Hermülheimer Straße	Bachemer Straße	Rhein-Erft-Kreis	Gleuel, innerorts	landesbedeutsame Alltagsroute; Hauptverkehrsachse im Zentrum von Gleuel	zu schmale RVA; einseitige Führung innerorts; hohe Kfz-Verkehrsmengen
A 6-6	Bachemer Straße (K 25)	Ernst-Reuter-Straße	Friedenstraße	Rhein-Erft-Kreis	Gleuel, innerorts	landesbedeutsame Alltagsroute; Hauptverkehrsachse im Zentrum von Gleuel	zu schmale RVA; hohes Kfz-Verkehrsaufkommen
A 7	Radweg Burgpark	Horbeller Straße	Mitte Parkanlage	Stadt Hürth	Hürth-Mitte, innerorts	stadteilbedeutsame Alltagsroute; Radverkehrsverbindung in Hürth-Mitte	zu schmale RVA; mangelhafte Oberfläche
A 8	Radweg parallel Ernst-Reuter-Straße	südwestlich Schnellmaarstraße		Stadt Hürth	Gleuel, innerorts	stadteilbedeutsame Alltagsroute + überörtliche Freizeitroute; Hauptverkehrsachse im Stadtteil Gleuel	zu schmale RVA
A 9-1	Wendelinusstraße (L 103) / Bertramswaldweg (L 495)			Landesbetrieb Straßenbau NRW	außerorts	kommunale Alltagsroute; Querungsstelle auf Hauptverkehrsachse zwischen Otto-Maigler-See und Zieselmaarsee	fehlende Querungshilfe
A 9-2	Villenstraße	Wendelinusstraße	Weg Rtg. Otto-Maigler-See	Stadt Hürth	außerorts	stadteilbedeutsame Alltagsroute + überörtliche Freizeitroute; Hauptverkehrsachse zwischen Otto-Maigler-See und Zieselmaarsee	fehlende RVA; hohes Lkw-Verkehrsaufkommen
A 10	Industriestraße (L 103)	Römerstraße	Gartenstraße	Landesbetrieb Straßenbau NRW	außerorts	kommunale Alltagsroute; Radverkehrsverbindung zwischen Berrenrath und Alt-Hürth	fehlende RVA; hohes Lkw-Verkehrsaufkommen
A 11	Berrenrath Str. / Weg Rtg. Frechener Str.			Stadt Hürth	außerorts	stadteilbedeutsame Alltagsroute; Querungsstelle auf Radverkehrsverbindung zwischen Alstädten-Burbach und Stotzheim	fehlende Querungshilfe
Planungspriorität B							
B 1-1	In den Höhen / Efferener Straße (K 2)			Rhein-Erft-Kreis	außerorts	stadteilbedeutsame Alltagsroute + überörtliche Freizeitroute; Radverkehrsverbindung zwischen Efferen und Stotzheim	Unfallhäufungspunkt
B 1-2	Berrenrath Straße	In den Höhen	Annenstraße	Stadt Hürth	Efferen, innerorts	stadteilbedeutsame Alltagsroute + überörtliche Freizeitroute; Radverkehrsverbindung zwischen Efferen und Stotzheim	unbefahrbar RVA-Oberfläche
B 1-3	Berrenrath Straße / Annenstraße			Stadt Hürth	Efferen, innerorts	stadteilbedeutsame Alltagsroute + überörtliche Freizeitroute; Radverkehrsverbindung zwischen Efferen und Stotzheim	fehlende Überleitung RVA - Straßenverkehr
B 2-1	Hermülheimer Straße (K 25)	Bergmannstraße	Ernst-Reuter-Straße	Rhein-Erft-Kreis	Gleuel, innerorts	landesbedeutsame Alltagsroute; Hauptverkehrsachse im Zentrum von Gleuel	zu schmale RVA; einseitige Führung innerorts; hohe Kfz-Verkehrsmengen
B 2-2	Bonnstraße (L 183)	Marktveg	Meschenicher Straße	Landesbetrieb Straßenbau NRW	Fischchenich, innerorts	landesbedeutsame Alltagsroute; Hauptverkehrsverbindung durch den Stadtteil Fischchenich	zu schmale RVA; einseitige Führung innerorts
B 3	Theresienhöhe / Friedrich-Ebert-Straße			Stadt Hürth	Hürth-Mitte, innerorts	kommunale Alltagsroute + überörtliche Freizeitroute; radverkehrsbedeutsamer Knotenpunkt im Zentrum von Hürth	Unfallhäufungspunkt
B 4	Kölner Straße (K 3)	Innungsstraße	Niklausstraße	Rhein-Erft-Kreis	außerorts	kommunale Alltagsroute + örtliche Freizeitroute; Radverkehrsverbindung zwischen Gleuel und Sielsdorf	fehlende RVA
B 5	Wendelinusstraße (L 103)	Ursfelder Straße	Auf dem Schnorrenberg	Landesbetrieb Straßenbau NRW	Berrenrath, innerorts	kommunale Alltagsroute; Hauptverkehrsachse im Stadtteil Berrenrath	fehlende RVA; hohe Kfz-Verkehrsmengen
B 6	Kaulardstraße	Bachstraße	Ritterstraße	Stadt Hürth	Efferen, innerorts	kommunale Alltagsroute; Hauptverkehrsachse im Zentrum von Efferen	zu schmale RVA; Einbahnstraße
B 7	Ritterstraße	Kaulardstraße	Bachstraße	Stadt Hürth	Efferen, innerorts	kommunale Alltagsroute; Hauptverkehrsachse im Zentrum von Efferen	zu schmale RVA; Einbahnstraße
B 8	Esserstraße	Bachstraße	Berrenrath Straße	Stadt Hürth	Efferen, innerorts	kommunale Alltags- und Freizeitroute; Hauptverkehrsachse im Zentrum von Efferen	zu schmale RVA; Einbahnstraße

Planungsprioritäten für den Radverkehr in der Stadt Hürth

Darüber hinaus liegen auf der landesbedeutsamen und mit zahlreichen Zielpunkten des Radverkehrs (Verwaltung, Schulen, Sport- und Freizeitzentrum, Einzelhandel, etc.) be-

setzten Alltagsroute zwischen Hürth-Mitte und Gleuel mehrere Unfallhäufungspunkte vor, die einer kurzfristigen Entschärfung bedürfen. Anzuführen ist hier insbesondere der Kreisverkehr Bonnstraße / Friedrich-Ebert-Straße, an dem sich im Zeitraum von 2002 bis einschließlich 2006 insgesamt 12 Unfälle mit Radfahrerbetrieiligung ereigneten. Zur durchgängigen Sicherung des Radverkehrs auf dieser Achse bedarf es zudem der Beseitigung eines Gefahrenpunktes für den Radverkehr auf der Bonnstraße auf dem Abschnitt zwischen Am Lintacker und Luxemburger Straße in Form der vorliegenden Engstelle.



*Plan: Planungsprioritäten für den Radverkehr in der Stadt Hürth
(siehe Anlage)*

Im Stadtteil Alstädten-Burbach liegt gegenwärtig auf der Hermülheimer Straße auf dem Abschnitt zwischen Stolzheimer Straße und Zur Gotteshülfe lediglich eine einseitige Radverkehrsführung vor. Auf diesem innerörtlichen Abschnitt sollte dem Radverkehr kurzfristig

eine beidseitige Führung angeboten werden. Darüber hinaus liegt auf dieser landesbedeutsamen Route im Stadtteil Gleuel eine Netzlücke vor. Die Radverkehrsanlagen der Ernst-Reuter-Straße sowie der Bachemer Straße auf dem Abschnitt zwischen Hermülheimer Straße und Friedenstraße weisen aufgrund der zu geringen Dimensionierung gravierende Sicherheitsmängel auf, so dass auf diesem Teilstück kurzfristiger Handlungsbedarf besteht.



Netzlücke: Hermülheimer Straße – Abschnitt Stotzheimer Straße bis Zur Gotteshilfe

Auf der kommunalbedeutsamen Alltagsroute zwischen Berrenrath und Kerpen-Kierdorf bedarf es für eine durchgängige Sicherung des Radverkehrs der Einrichtung einer Querungshilfe am außerörtlichen Knotenpunkt Wendelinusstraße / Bertramsjagdweg.

Die durch den Schwerlastverkehr stark frequentierte Industriestraße verfügt auf dem Abschnitt zwischen der Römerstraße und der Gartenstraße über keine Radverkehrsanlagen. Zur Gewährleistung einer durchgängigen Sicherung des Radverkehrs auf der kommunalbedeutsamen Alltagsroute zwischen Alt-Hürth und Berrenrath bedarf es hier eines kurzfristigen Lückenschlusses in Form einer Radverkehrsanlage.

Freizeitrouten

Ein großer Teil des Freizeitnetzes der Stadt Hürth ist ebenfalls kurzfristig realisierbar, da der überwiegende Teil der Freizeitrouten über das ausgedehnte und mit guter Oberflächenbeschaffenheit versehene Wirtschaftswegenetz der Stadt Hürth verläuft.



Freizeitroute in Richtung Otto-Maigler-See südlich von Alstädten-Burbach

So führt beispielsweise die überörtliche Freizeitroute zwischen dem Decksteiner Weiher und dem Otto-Maigler-See über weite Strecken über die als Wirtschaftsweg ausgewiesene Decksteiner Straße. Für den Freizeitradler sehr gut befahrbar ist ebenfalls die Route zwischen dem Stadtteil Hermülheim und dem Otto-Maigler-See auf dem südlich von Alstädten-Burbach verlaufenden Wirtschaftsweg.

Im Zuge der Instandhaltung dieser Wirtschaftswege ist daher i.A. auch für den Radverkehr Sorge getragen. Grundsätzlich ist darauf zu achten, dass gröbere Verschmutzungen, die durch den landwirtschaftlichen Verkehr verursacht wurden, beseitigt werden, um den Radfahrer z.B. durch große Erdklumpen nicht zu gefährden. Sinnvoll ist zudem, Landwirte und Bürger darüber zu informieren, dass beide Verkehrsarten (landwirtschaftlicher und Rad-



verkehr) auf denselben Wegen geführt werden. Durch frühzeitige Kommunikation können viele Konflikte im Vorfeld bereits verhindert werden.

Eines kurzfristiges Lückenschlusses im Freizeitnetz der Stadt Hürth bedarf es auf der Villenstraße auf dem Abschnitt zwischen Wendelinusstraße und dem abzweigenden Weg Richtung Kloster Burbach zur Gewährleistung einer durchgängigen Sicherung der überörtlichen Freizeitroute zwischen dem Otto-Maigler-See und dem Zieselsmaarsee.

Somit kann in der Stadt Hürth sowohl für den Alltags- als auch für den Freizeitverkehr kurzfristig ein großes, zusammenhängendes Netz von sicher und komfortabel zu befahrenden Radrouten geschaffen werden. Dieses kurzfristig realisierbare Radverkehrsnetz ist jedoch darüber hinaus darauf angewiesen, weitere Verfeinerungen und Netzschlüsse zu erfahren, um den Radfahrer als vollwertigen Verkehrsteilnehmer im Alltags- und im Freizeitverkehr in den gesamten Verkehr zu integrieren.



4.6.2 Mittel- bis langfristig umsetzbares Netz

Das kurzfristig umsetzbare Netz bildet zwar einen wesentlichen Grundstock des Gesamtnetzes, doch muss dieses Netz in den kommenden Jahren systematisch durch Beseitigung schwerwiegender Sicherheits- und Komfortmängel am Bestand und den Ausbau weiterer Radverkehrsanlagen ergänzt und erweitert werden.

Die Routen des mittel- bis langfristig realisierbaren Netzes beinhalten zum größten Teil Abschnitte, die derzeit für den Fahrradverkehr nicht oder nur eingeschränkt empfohlen werden können, d.h. die Realisierung bedarf aufwendigere Baumaßnahmen (Einrichtung von Radverkehrsanlagen, Befestigung von Wirtschaftswegen). Der Zeitraum für die Realisierung der mittelfristigen Netzelemente liegt in etwa in einem Rahmen zwischen 2 Jahren und 10 Jahren. Langfristige Netzelemente werden in einem Zeitraum, der größer als 10 Jahre ist, realisiert.

Alltagsrouten

Die Alltagsrouten des mittel- bis langfristig umsetzbaren Netzes bestehen im wesentlichen aus kommunal- und stadtteilbedeutsamen Verbindungen. So bedarf es mittelfristig eines Ausbaus des vorhandenen gemeinsamen Fuß- und Radweges auf der Luxemburger Straße auf dem Abschnitt zwischen Industriestraße und der Stadtgrenze nach Brühl zur Gewährleistung einer sicheren Befahrbarkeit der kommunalbedeutsamen Alltagsroute Hürth-Mitte – Kendenich – Stadt Ertstadt. Der existente gemeinsame Fuß- und Radweg entspricht aufgrund der zu gering dimensionierten Breite nicht den Anforderungen der 24. StVO-Novelle und bedarf mittelfristig einer entsprechenden Verbreiterung.

Mittelfristig sollte ebenfalls eine Sicherung des Radverkehrs auf der West-Ost-Achse Aldenrather Straße – Ernst-Reuter-Straße – Kölner Straße im Stadtteil Gleuel vorgenommen werden. Auf dieser mit Quell- und Zielpunkten (Einzelhandel, etc.) besetzten kommunalen Alltagsroute liegt gegenwärtig infolge der hohen Kfz-Verkehrsmengen in Verbindung mit den fehlenden Radverkehrsanlagen keine ausreichende Sicherung des Radverkehrs vor. Kurzfristig kann diese Verbindung durch den parallel zur Achse Aldenrather Straße – Ernst-Reuter-Straße – Kölner Straße verlaufenden Radweg abgedeckt werden. Dieser Weg führt den Radfahrer allerdings nicht auf direktem Weg zu den Quell- und Zielpunkten



des Radverkehrs in Gleuel (Geschäftsbereich), er besitzt aber für den Durchgangsverkehr bereits gegenwärtig eine hohe Bedeutung.

Mittel- bis langfristig sollten ebenfalls Radverkehrsanlagen auf der stadtteilbedeutsamen Verbindung Firmenichstraße – Villenstraße zwischen Alt-Hürth und Berrenrath angelegt werden. Hierdurch kann eine fahrradfreundliche Anbindung des Arbeitsplatzschwerpunktes Chemiepark Knapsack ermöglicht werden.

Darüber hinaus bedarf es mittel- bis langfristig der Einrichtung von Radverkehrsanlagen auf der Max-Planck-Straße sowie der Straße An der Hasenkaule im Gewerbegebiet Nord-Ost. Die beiden Straßen sind relativ stark frequentiert durch den Kfz-Verkehr und weisen insbesondere einen hohen Schwerlastverkehrsanteil auf. Zur Realisierung einer alternativen attraktiven Radverkehrsverbindung zwischen dem Gewerbegebiet Nord-Ost und Köln-Klettenberg ist eine zusätzliche Route entlang der Bahntrasse östlich der Kiesgrube Efferen in das mittel- bis langfristige Radverkehrsnetz der Stadt Hürth integriert worden.

Langfristig sollte auch die Kreisstraße 15 (Marktweg) auf dem Abschnitt zwischen Bonnstraße und der Stadtgrenze nach Köln-Meschenich zur durchgängigen Sicherung der örtlichen Alltagsroute im Südosten des Stadtgebietes von Hürth mit einer Radverkehrsanlage versehen werden.

Freizeitrouten

Das mittel- bis langfristig realisierbare Freizeitnetz der Stadt Hürth beinhaltet im Wesentlichen folgende Ergänzungen zum kurzfristig realisierbaren Netz:

- Mittel- bis langfristig bedarf es einer fahrradfreundlichen Anbindung der Burg Schallmauer sowie des Gottes-Hülfe-Teiches im Nordwesten des Stadtgebietes. Die vorhandenen Waldwege in diesem Bereich verfügen gegenwärtig über eine unzureichende wassergebundene Oberfläche. Durch den fahrradfreundlichen Ausbau dieser Wege könnten diese attraktiven Freizeitziele für den Freizeitradler erlebbarer gemacht werden.
- Zukünftig bietet sich weiterhin der fahrradfreundliche Ausbau der vorhandenen Wege zur Realisierung der in die Netzplanung integrierten Freizeitroute in den Freiräumen südlich der Stadtteile Knapsack und Fischenich an. Die vorhandenen Wege im Be-



reich des ehemaligen Tagebaus Vereinigte Ville sind gegenwärtig infolge der unzureichenden Oberflächenbefestigung zum Großteil für den Freizeitradverkehr nicht komfortabel nutzbar.

Durch die Ergänzung der Strecken des mittel- und langfristig umsetzbaren Radverkehrsnetzes wird das Grundnetz in der Stadt Hürth verdichtet und so zu einem komfortablen und sicheren Radverkehrsnetz ausgeweitet, so dass die Sicherheit des Fahrradverkehrs und der Umweltverbund gefördert werden.