Stadt Kerpen
Verkehrsplanung

Radverkehrskonzept

einschließlich Fortschreibung Nr. 1
(Seite 54 bis 64)

Übersicht

1. Veranlassung

2. Leitlinien der AGFS

3. Das Kerpener Konzept

4. Maßnahmen zur Infrastruktur innerhalb/nahe der einzelnen Ortslagen

5. Maßnahmen zur Infrastruktur außerhalb der Ortslagen

6. Maßnahmen zur Infrastruktur in der Gesamtstadt

7. Verkehrssicherheit/Mängelbeseitigung

8. Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit

9. Maßnahmen innerhalb der Kerpener Verwaltung

10. Finanzierung und politische Verpflichtung

11. Umsetzung

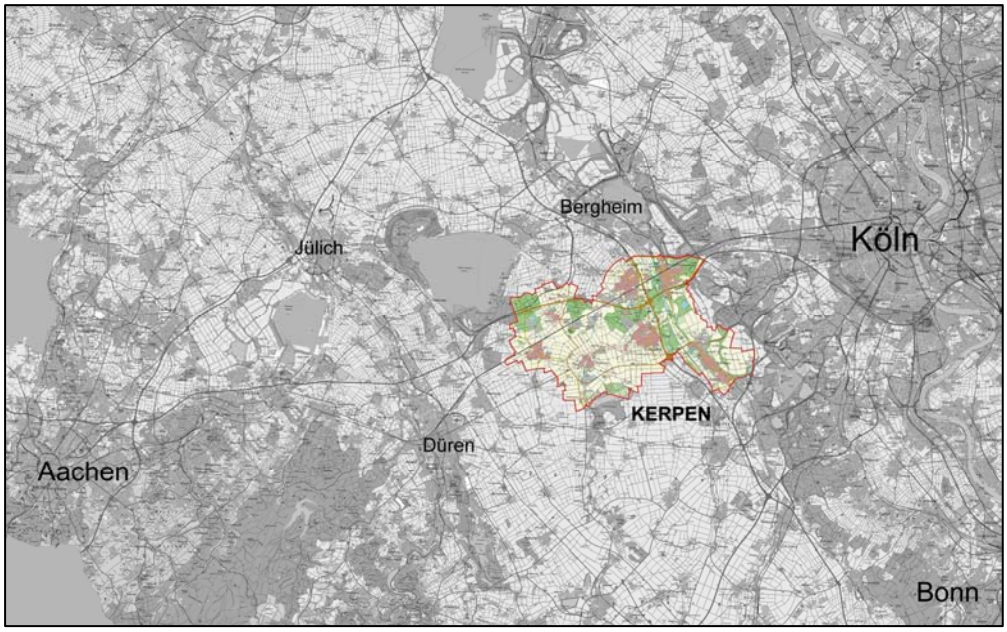
12. Zusammenfassung

13. Anlagen

14. Radverkehrskonzept Fortschreibung Nr. 1

1. Veranlassung

Die Stadt Kerpen bietet durch ihre Ausdehnung, ihre meist ebene Topografie und die Gliederung in 12 einzelne Stadtteile ideale Voraussetzungen für den Radverkehr.



Die Stadt Kerpen liegt zwischen den Zentren Köln und Aachen an den Bahnlinien Köln – Aachen – Brüssel und Horrem – Grevenbroich - Düsseldorf. Die Autobahnen A 4 und A 61 treffen im Kreuz Kerpen aufeinander. In Kerpen sind aktuell rund 65.000 Einwohner gemeldet. Das Stadtgebiet umfasst eine Fläche von rund 115 km².

In der jüngeren Vergangenheit wurde eine Vielzahl von Radverkehrsanlagen realisiert. Neben Straßen begleitenden Radverkehrsanlagen waren das auch Ausbaumaßnahmen von Wirtschafts- und Wanderwegen außerhalb bebauter Ortslagen. Bei der Neugestaltung von Ortsdurchfahrten wurde über die Jahre immer größerer Wert auf die verkehrssichere Führung des Radverkehrs gelegt, als Beispiel die soeben neu gestaltete Ortsdurchfahrt im Stadtteil Sindorf mit Schutzstreifen für den Radverkehr. Bei einer Vielzahl einzelner Knotenpunktumgestaltungen konnte die Verkehrssicherheit auch für den Radverkehr nachhaltig verbessert werden. In den Ortslagen entstanden Nachbesserungen für den Radverkehr durch Schutzstreifen und punktuelle Umgestaltungen. In zusammenhängenden Neubaugebieten entstanden und entstehen selbständig geführte Velorouten. Im Stadtgebiet verlaufen neben dem landesweiten Radwegenetz auch mehrere ausgeschilderte Radrouten übergeordneter Themenradwege, die in großen Abschnitten entlang von Gewässern geführt sind. Mit Ausbau der S-Bahnlinie 12, Düren - Köln entstanden an den drei Haltepunkten im Stadtgebiet Abstellmöglichkeiten für Zweiräder, die derzeit um eine Radstation am Bahnhof Kerpen-Horrem mit breitem Serviceangebot für den

Radverkehr verbessert werden. In der Vergangenheit gab es etliche Einzelmaßnahme zur Aktivierung des Radverkehrs auf unterschiedlichen Ebenen, das reichte von Plakataktionen zur Radverkehrssicherheit über örtliche Verkehrssicherheitsangebote und Polizei begleitenden Schulungsangeboten für Kinder bis hin zu medienwirksamen Aktionen der Kerpener Kinderunfallkommission im Themenbereich Radverkehrssicherheit.

In seiner Sitzung am 11.05.2010 hat der Rat der Stadt Kerpen die Verwaltung mit der Erstellung eines Radverkehrskonzeptes beauftragt. Hierdurch soll eine Vielzahl von Radverkehrsaktivitäten sinnvoll gebündelt, miteinander vernetzt und in ein Gesamtkonzept eingebettet werden. Auf diesem Weg soll der Radverkehr in Kerpen nachhaltig gefördert werden. Auf der Grundlage dieses Radverkehrskonzeptes soll anschließend ein Bewerbungsverfahren für eine Mitgliedschaft der Stadt Kerpen in der AGFS (Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfallen e.V.) durchgeführt werden, unter anderem um eine Anerkennung als „Fahrradfreundliche Stadt“ zu erlangen.

Der Ratsbeschluss basiert auf einer Empfehlung des Fachausschusses für Stadtplanung und Verkehr vom 27.04.2010. In dieser Sitzung hat das Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfallen, vertreten durch Herrn Peter London, den Ausschuss in Form eines Fachvortrages von den Vorteilen einer Mitgliedschaft in der AGFS überzeugt.

2. Leitlinien der AGFS

Die Stadt Kerpen schließt sich in der Erarbeitung und Umsetzung des Radverkehrskonzeptes Kerpen den zentralen Leitbildaspekten der AGFS (Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfallen e.V.) an. Im Folgenden ist Umgang mit den formulierten Grundgedanken der AGFS zur Entwicklung eines radverkehrsfreundlichen Klimas in Kerpen verdeutlicht.

- mehr Lebensqualität in der Stadt

Im Rahmen von Neuplanungen werden optimale Bedingungen für Nahmobilität, Nahversorgung und Naherholung geschaffen (z.B. Entwicklungsmaßnahme Vogelrutherfeld). Dies wird auch zukünftig für Neuplanungen weiter verfolgt. Für Altquartiere sind flächendekkend Überprüfungen zur Ertüchtigung von Mobilitätsangeboten in Form stadtteilbezogener Konzepte vorgesehen.

- mehr Bewegungsqualität auf kurzen Wegen

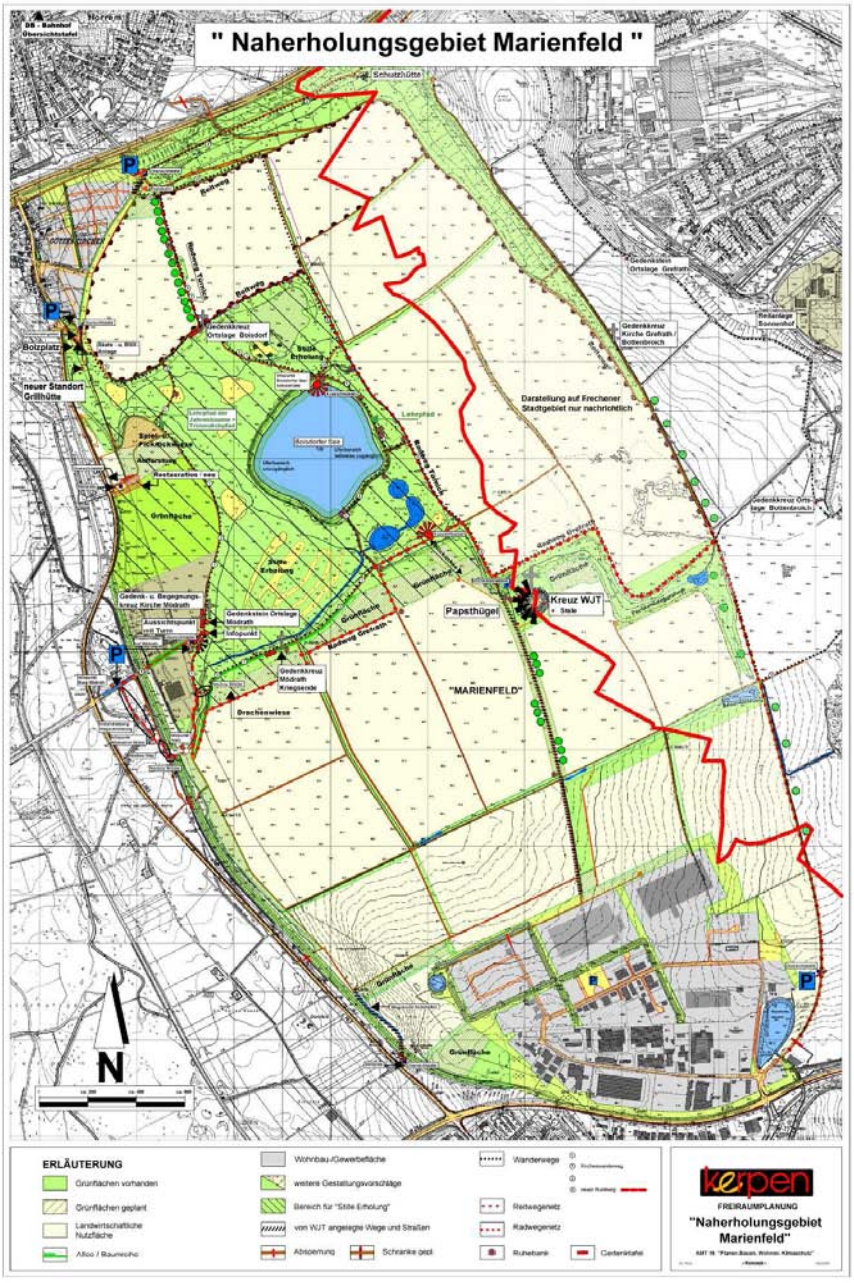
Bei Kerpener Großprojekten wird Planungsspielraum eingesetzt, um attraktive und konfliktfreie Radwegverbindungen zur Naherholung-, Freizeit-, Versorgungs- und Bildungseinrichtungen zu schaffen (in der Abbildung dargestellt der Entwurf für den Umsiedlungsstandort Manheim-neu mit einer zentralen Veloroute, die eine Kreisstraße planfreie quert). Hierdurch werden verkehrssichere und attraktive Angebote im Sinne der Nahmobilität geschaffen, die sich auch für Skater, Kickborder und Inliner ausgesprochen interessant darstellen.

- mehr Partnerschaft der Verkehrsteilnehmer

Im Stadtgebiet Kerpen ist bereits eine Vielzahl von Angeboten für den Radverkehr entstanden, wie Radverkehrsanlagen, Schutzstreifen, Fahrradstraßen oder Öffnung

von vielen Einbahnstraßen für den Radverkehr. Für die Zukunft ist beabsichtigt, die Einzelangebote zu vernetzen, um noch mehr Partnerschaft der Verkehrsteilnehmer untereinander zu ermöglichen. Dieses soll auf der Grundlage bereits angesprochener, noch zu erstellender Stadtteilkonzeptionen erfolgen.

- mehr Gesundheit durch mehr Bewegungsqualität



Das Naherholungsgebiet Marienfeld ist ein gelungenes Beispiel für ein attraktives Rad- und Fußwegenetz.

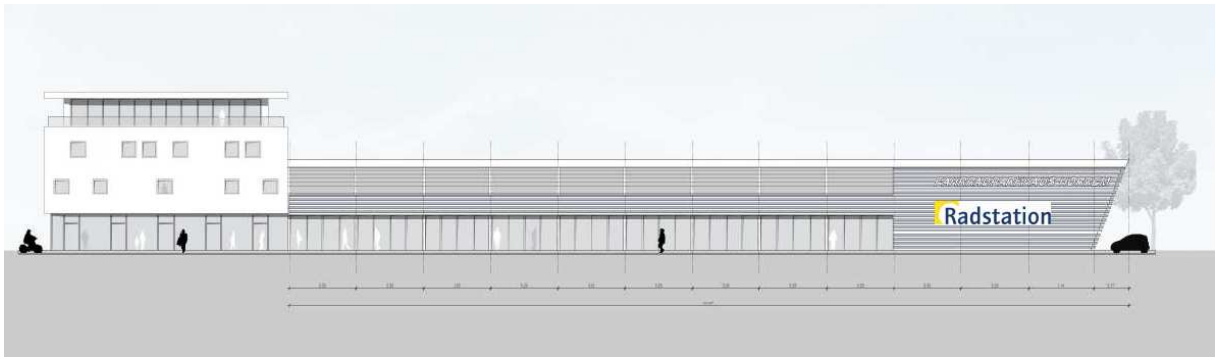
Hier wurden Rekultivierungsflächen eines ehemaligen Tagebaus benutzt, um Erlebnisräume für Radfahrer und Fußgänger im Freizeitverkehr zu erschließen.

Im Rahmen der RegioGrün spielt der Erlebnisraum Marienfeld für die Stadt Kerpen eine zentrale Rolle. Hier sind lokale und regionale Vernetzungen mit bestehenden und geplanten Rad- und Fußwegen vorgesehen. Auch eine Anbindung an den ÖPNV und die zukünftige Radstation am Bahnhof in Horrem ist beabsichtigt.

- mehr Gewinn für Wirtschaft, Tourismus & Umwelt

In Kerpen existieren bereits interessante Themenrouten, die in der Örtlichkeit durchgängig ausgeschildert sind. In Zusammenhang mit einer ergänzenden Beschilderung im Rahmen des Projektes „RadRegionRheinland“ und in Zusammenarbeit mit den örtlichen Tourismusverbänden ist auch eine Aktualisierung des Radfahr-Stadtplans Kerpen vorgesehen. Im Mittelpunkt dieser Überlegungen steht die Zusammenführung der Radverkehrsinteressen aus Planung, Wirtschaft und Tourismus unter Berücksichtigung des Umweltschutzes.

- mehr System im Radverkehr



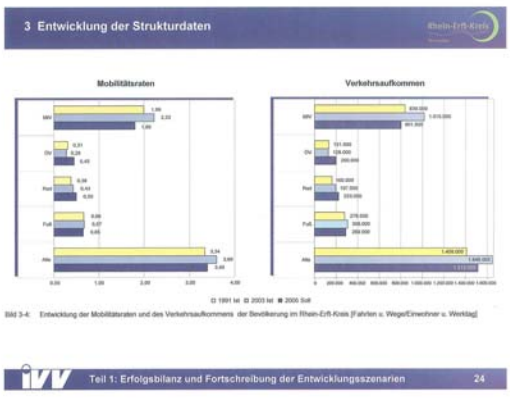
Die vorhandenen Infrastruktureinrichtungen für den Radverkehr, wie z.B. B+R-Anlagen sollen zukünftig erweitert und ergänzt werden.
Derzeit entsteht am Bahnhof Horrem (größter Bahnhof im Rhein-Erft-Kreis) eine moderne Radstation mit Vollservice.
Es ist ein Konzept vorgesehen, das vielfältige Infrastruktur- und Serviceangebot in die Öffentlichkeit zu tragen.

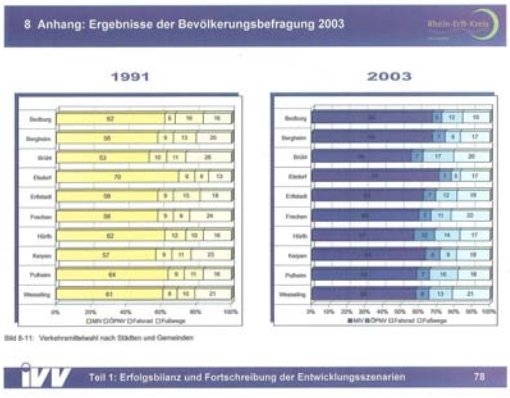
- mehr Verkehrssicherheit für Alle!

Die Kerpener Kinder Unfall Kommission

Die erfolgreiche Verkehrssicherheitsarbeit der Kerpener Kinderunfallkommission soll weiter intensiv betrieben werden. Die Erfahrungen mit der Erarbeitung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und der Durchführung öffentlichkeitswirksamer Aktionen soll nun für die Erstellung eines zusammenhängenden Radverkehrskonzeptes unter dem Fokus „Verkehrssicherheit für alle!“ genutzt werden.

- mehr Radverkehr im Modal-Split





Belastbare Daten für den Modal-Split in Kerpen liegen lediglich für das Jahr 2003 aus dem VEP des Rhein-Erft-Kreises vor. Danach lag der Radverkehrsanteil bei 9 %, für den Umweltverbund wurde ein Anteil von 46 % ermittelt. Zahlen zur aktuellen Verkehrsmittelwahl in Kerpen sind nicht dokumentiert.

Dennoch sieht die Stadt Kerpen Chancen, auf der Basis eines „Radverkehrskonzeptes Kerpen“ mittelfristig die Zielvorstellungen der AGFS mit einem durchschnittlichen Radverkehrsanteil im Modal-Split bis zu 25% und des nicht motorisierten Individualverkehrs von über 60% in Kerpen zu erreichen.

Diese Einschätzung erfolgt auf der Grundlage Radverkehr begünstigender Rahmenbedingungen in Kerpen, wie Topographie, Siedlungsstruktur, vorhandene Radverkehrsinfrastruktur wie auch die Willensbekundung zur einer fahrradfreundlichen Stadt durch Verwaltungsführung und Politik.

3. Das Kerpener Konzept

Das Radverkehrskonzept Kerpen erläutert die vorgesehenen Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs. Dabei ist die schwierige Finanzsituation der Kommune eine bedeutende Randbedingung, die bei der Erarbeitung der Maßnahmen berücksichtigt wurde. Bereits bei der Aufstellung des Radverkehrskonzeptes wurde aus Kostengründen auf eine externe Unterstützung verzichtet. Es wurde eine Projektgruppe eingesetzt, die sich aus Vertretungen der städtischen Fachabteilungen, des ADFC, des Radverkehrsbeauftragten des Rhein-Erft-Kreises, dem Verein Kerpen Touristik, einer engagierten Kerpener Radfahrerin und eines überzeugten Kerpener Radfahrers zusammen setzte. In insgesamt 4 Sitzungen wurde das Konzept erstellt.

Wesentlicher Inhalt des Konzeptes ist die Beschreibung und Bündelung bereits beabsichtigter Maßnahmen durch Dritte. Der voranschreitende Tagebau Hambach hat dabei einen großen Anteil, da durch notwendige Verlegungen von Verkehrsanlagen und der Umsiedlung des Stadtteiles Manheim vollkommen neue Überlegungen zur zukünftigen Infrastruktur, in diesem Zusammenhang insbesondere der Radverkehrsinfrastruktur ohne städtische Kostenbeteiligung möglich wurden.

Weiterer Bestandteil des Konzeptes zu Infrastrukturmaßnahmen sind Erkenntnisse über Mängel im Radverkehrsnetz. Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes des Rhein-Erft-Kreises für den Bereich Radverkehr wurde eine Mängelliste erstellt, die mit diesem Konzept insgesamt abgearbeitet werden konnte. Auch wurden Erkenntnisse der Kerpener Verkehrsbehörde und der Polizei bezüglich Sicherheitsmängeln in der Radverkehrsinfrastruktur durch entsprechende Maßnahmen berücksichtigt.

Die Öffentlichkeitsarbeit für eine deutliche Verschiebung des modal split ist ein weiterer Schwerpunkt des Radverkehrskonzeptes, so ist neben einer spürbaren Präsenz der Radverkehrsinteressen auf der Internetseite der Stadt Kerpen auch eine Neuauflage eines Radfahrstadtplanes Kerpen und erläuternden Flyern/Broschüren zu Fahrradtouren in und um Kerpen beabsichtigt. Die Kerpener Homepage soll dabei ein Eingangsportal für Radverkehrsinteressen sein, über entsprechende links wird das gesamte Angebot leicht und einfach erreichbar. Des Weiteren sollen Angebote über geführte bzw. begleitete Radtouren mit Partnern (Kerpen Touristik, Radstation Horrem und Stadtarchiv/Stadtgeschichte) ebenfalls breit kommuniziert (Internet,

Flyer, Schaukästen, GPS-tracks als Downloadangebot, entsprechende Presseinformationen) werden.

Zur Außendarstellung der Stadt Kerpen mit dem Bekenntnis zu einer Stadt mit fahrradfreundlichen Randbedingungen gehört ein großes Maßnahmenpaket. Über die Anschaffung städtischer Pedelecs als Alternative/Ergänzung zu Dienstwagen ist eine neue Fahrradabstellanlage mit Ladestation für E-Bikes/Pedelecs auf der Frontseite des Rathauses geplant. Die Verwaltungsführung wie auch die politischen Vertretungen dokumentieren die Unterstützung des Radverkehrs durch entsprechende Auftritte, so ist beabsichtigt eine jährliche Veranstaltung des Arbeitskreises Verkehr auf dem Fahrrad wie auch Verkehrssicherheitsaktionen mit dem Themenschwerpunkt Radverkehrssicherheit.

Die Maßnahmen sind in Umsetzungsstufen/Prioritäten eingeteilt, dabei war es Ziel mit zunächst möglich wenig Finanzaufwand schnell sichtbare Zeichen im öffentlichen Raum darzustellen, um so Aufmerksamkeit für die Thematik Radverkehr zu erzeugen.

Das Radverkehrskonzept bietet einen Maßnahmenkatalog, um den Radverkehr in Kerpen zu unterstützen und zu stärken. Dabei versteht sich das Konzept als lebendiges Instrumentarium. Sollten neue Erkenntnisse, Möglichkeiten oder Erfordernisse Anpassungen einzelner Maßnahmen sinnvoll erscheinen lassen wird man flexibel mit dem Konzept umgehen. Das Konzept schreibt keinen starren Rahmen fest, Handlungsspielraum im Sinne des Radverkehrs besteht ausdrücklich.

4. Die Maßnahmen zur Infrastruktur innerhalb/nahe der Ortslagen

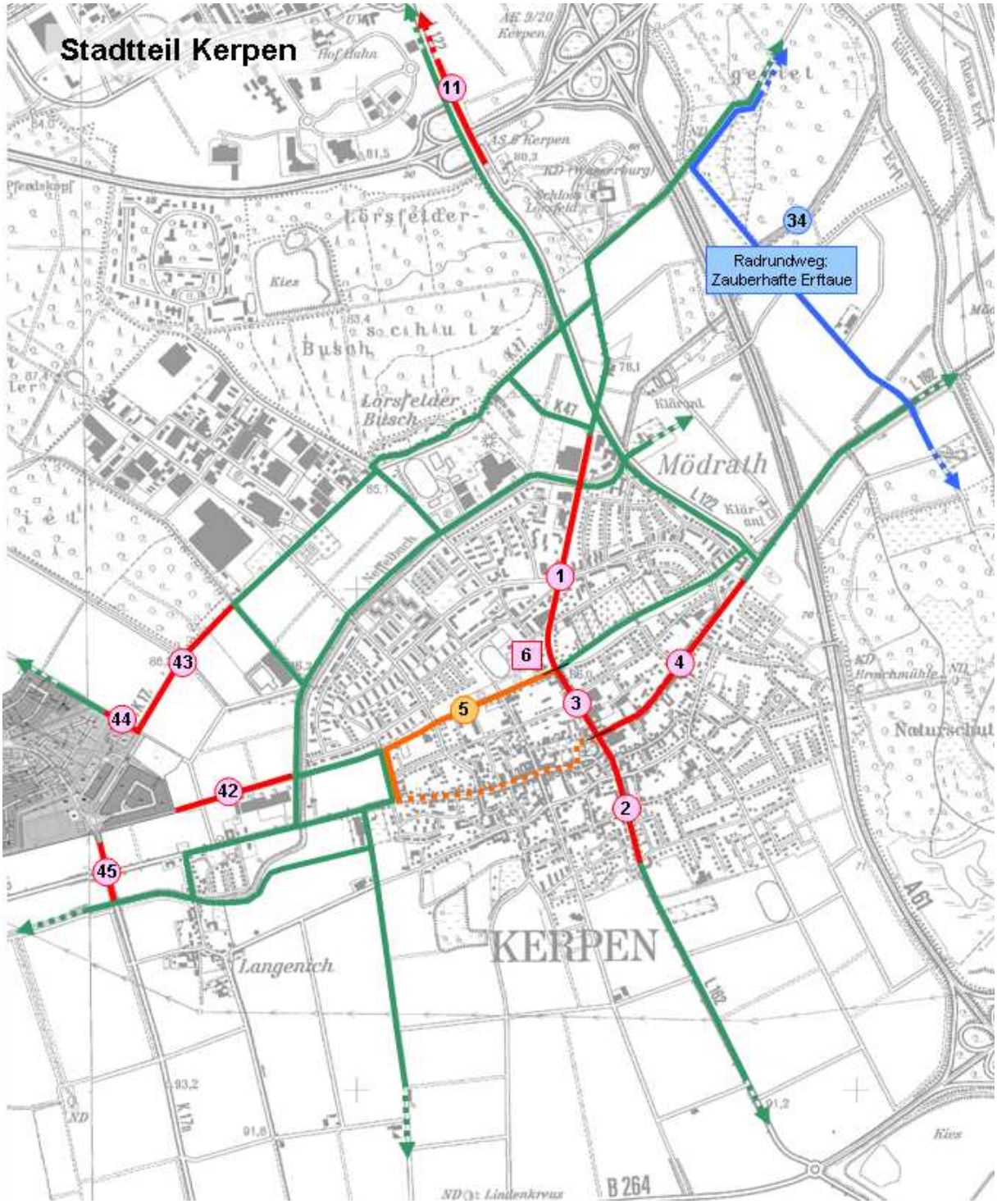
In der Stadt Kerpen sind alle Wohnquartiere verkehrsrechtlich als Tempo 30-Zone oder verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen. Maßnahmen für den Radverkehr sind innerhalb der Wohnquartiere nicht beabsichtigt.

Vorgesehen sind Maßnahmen auf den Hauptverkehrsstraßen, für die überwiegend eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zugelassen ist. In Abhängigkeit der verfügbaren Straßenbreiten sind Schutzstreifen für den Radverkehr ein- bzw. zweiseitig vorgesehen.

In den zugehörigen Grafiken sind die vorgesehen Maßnahmen in rot bzw. orange dargestellt. Die in Zusammenhang mit dem Radverkehrskonzept bedeutende und vorhandene Radverkehrsinfrastruktur wurde grün abgebildet. Weitere Maßnahmen übergreifender Projekte sind anders farblich markiert.

Die einzelnen Maßnahmen sind numerisch bezeichnet, in der Anlage findet sich eine Liste aller Maßnahmen im gesamten Stadtgebiet mit Erläuterungen, Kosten, Hinweisen über Fördermöglichkeiten wie auch die geplante Umsetzungspriorität.

Stadtteil Kerpen
Schwerpunkt der Maßnahmen in diesem Stadtteil ist die Verbesserung des Radverkehrsangebotes auf den Hauptachsen, hier werden im wesentlichen Schutzstreifen zum Einsatz gelangen. Für die Stiftsstraße ist eine Wegweisung als Umleitung auf eine vorhandene Veloroute geplant.

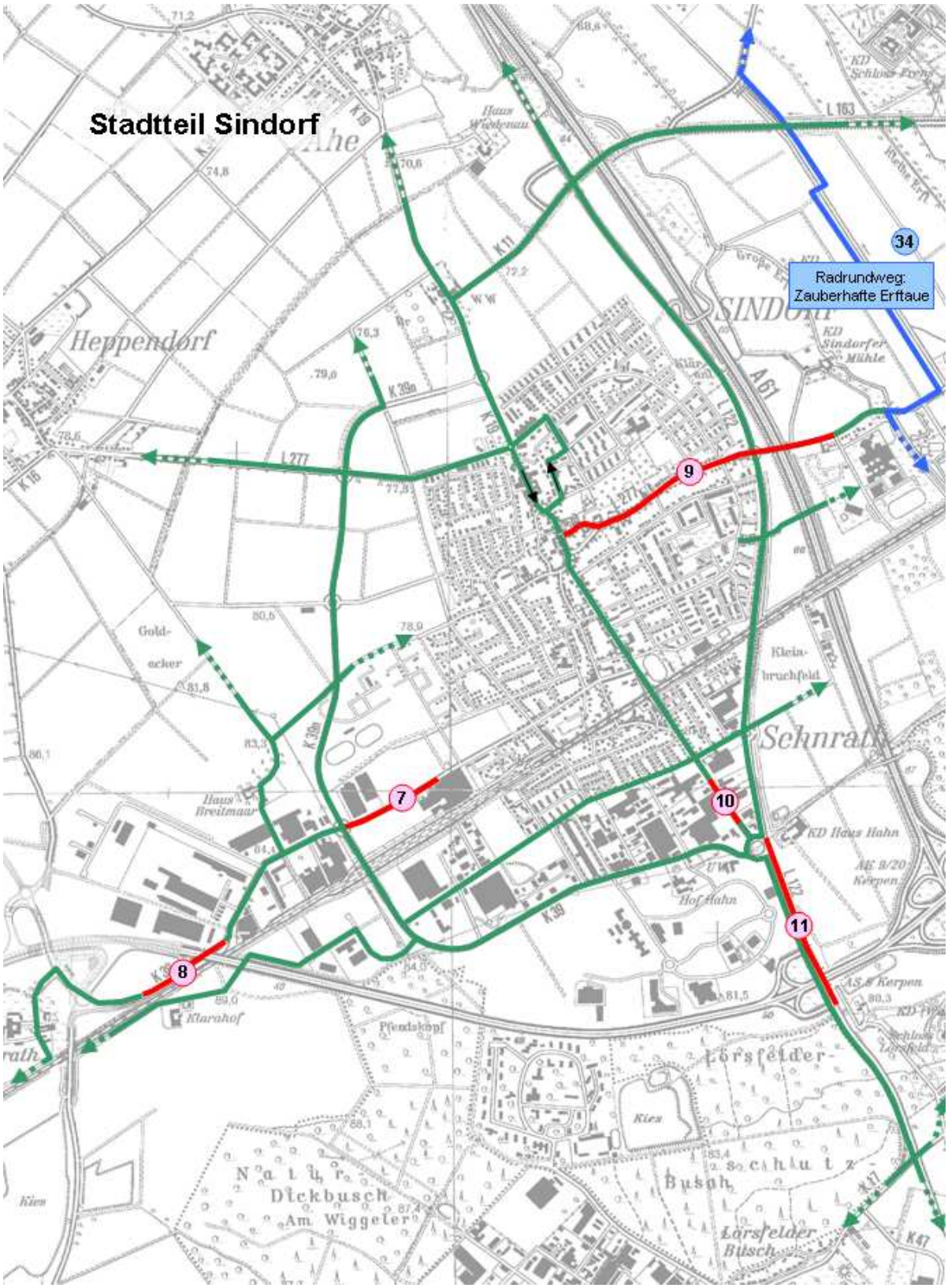


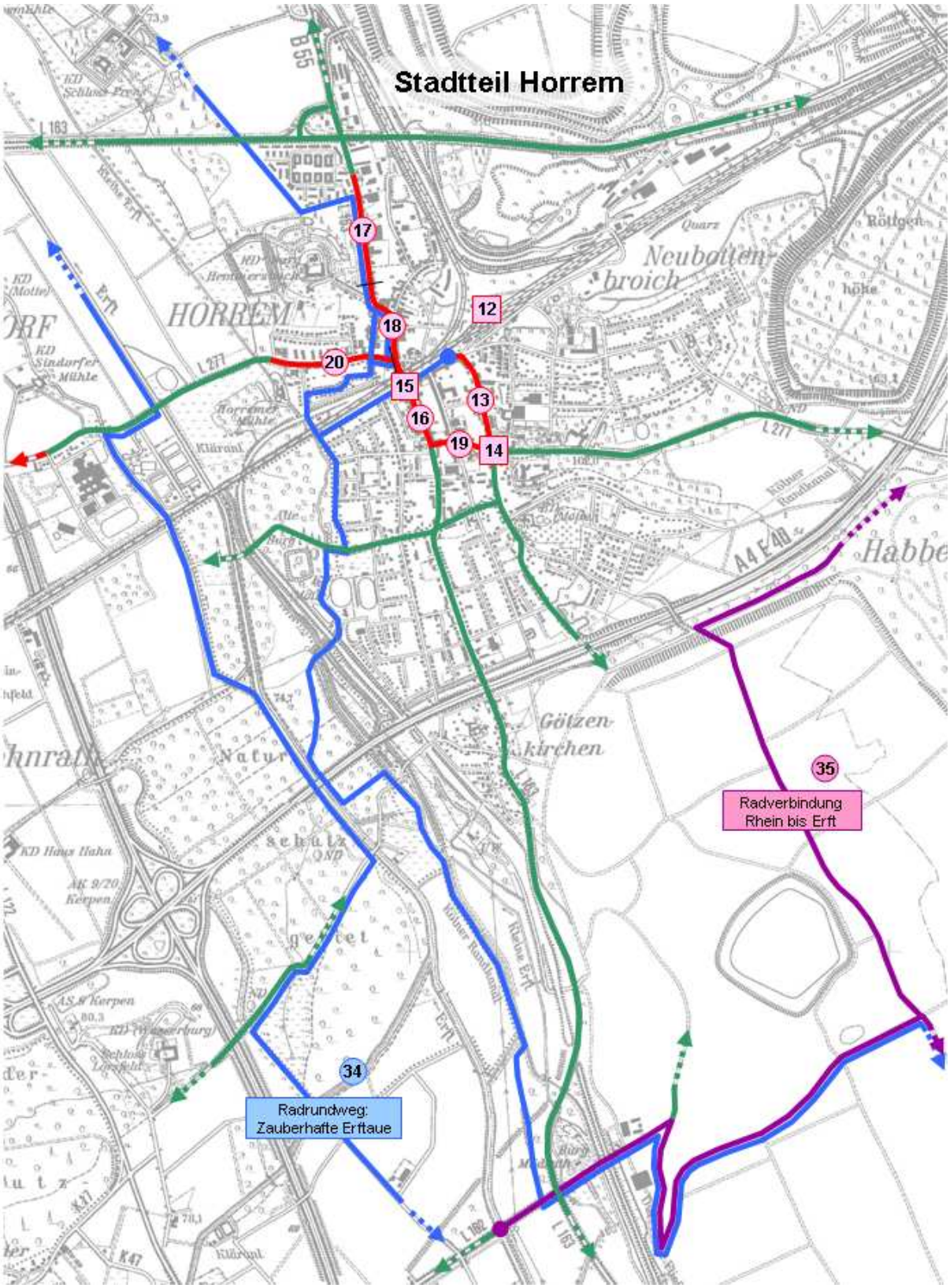
Stadtteil Sindorf

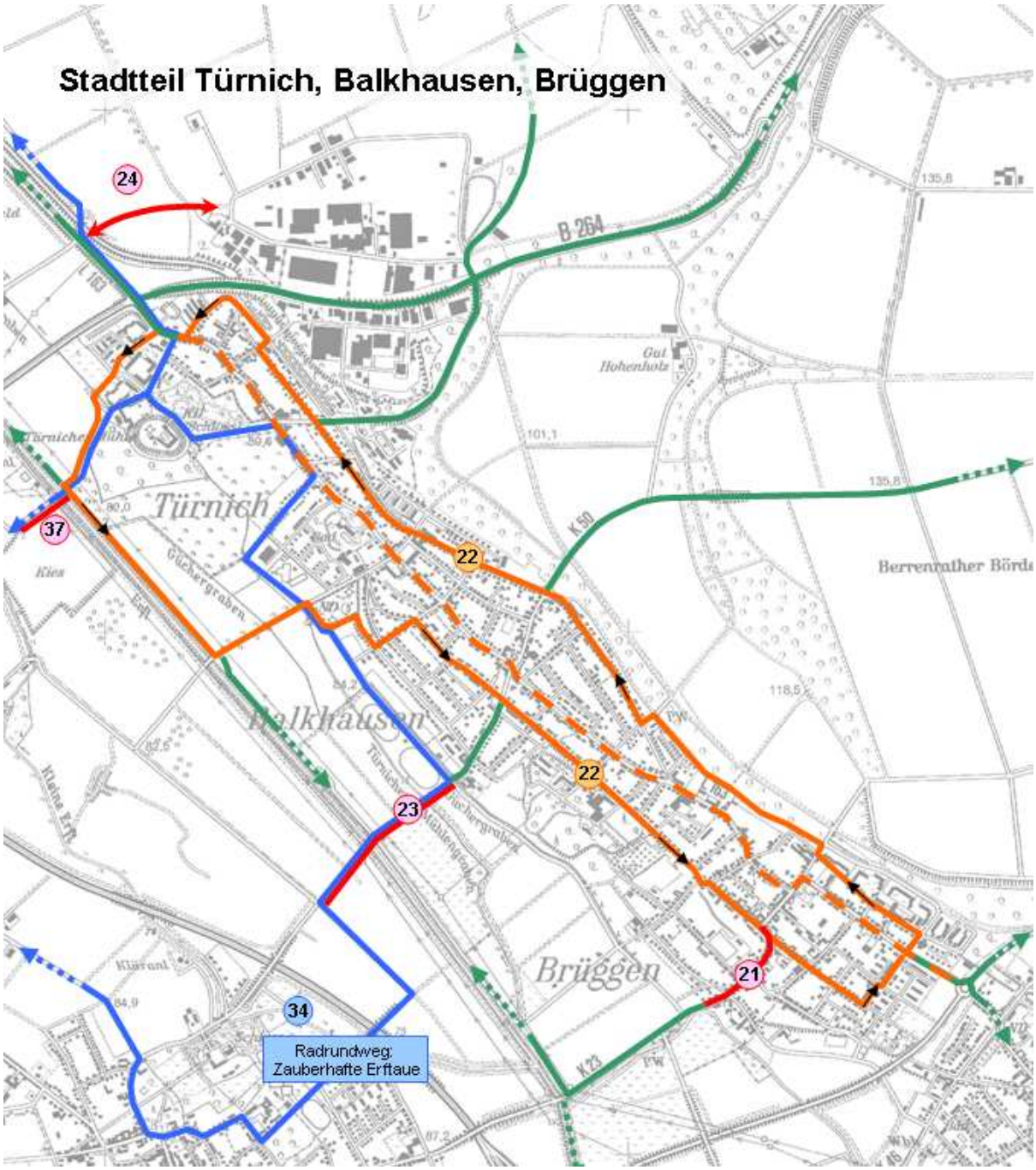
In diesem Stadtteil sind Maßnahmen vorgesehen, die einerseits eine durch die Unfallkommission des Rhein-Erft-Kreises gemeldete Unfallhäufungsstelle (südliche Kerpener Straße, Unfälle beim Ein- bzw. Abbiegen mit dem Radverkehr) bekämpfen sollen, wie auch der Abbau des Gefährdungspotentials insbesondere im Schülerverkehr auf der Erftstraße (im Rahmen der Untersuchungen der Kerpener Kinderunfallkommission als besonderer Gefahrenabschnitt gemeldet) auf dem Weg zum und vom Schulzentrum Horrem/Sindorf. Das betrifft die Maßnahmen Nr. 9 und Nr. 10. Erläuterungen hierzu finden sich auch im Abschnitt 7 (Verkehrssicherheit/Mängelbeseitigung). Neben der Schaffung eines Netzschlusses auf der K 39 als Maßnahme Nr. 8 wird eine Verbesserung auf der Hüttenstraße (Maßnahme Nr. 7) durch Schutzstreifen für den Radverkehr erwartet. Die Maßnahme Nr. 11 mit Verlegung der Radverkehrsanlage von der West- auf die Ostseite der Erfttalstraße (L 122) steht in direktem Zusammenhang mit einer Maßnahme aus dem Landesstraßenbedarfsplan. Hier soll im Wesentlichen die Leistungsfähigkeit für den motorisierten Verkehr im Umfeld der AS Kerpen der A 4 nachhaltig verbessert werden. Vorteile für den Radverkehr ergeben sich durch Entfall von bislang vorhandenen Querungen mit den Autobahnanschlussrampen.

Stadtteil Horrem

In diesem Stadtteil stehen die beabsichtigten Maßnahmen für den Radverkehr in direktem Zusammenhang mit dem Projekt Horrem 2010. Dieses Projekt befasst sich mit dem Bahnhof und dem Bahnhofsumfeld in Horrem, dessen komplettes Umfeld heutigen Erfordernissen angepasst wird. Neben Neuregelungen im ruhenden Verkehr für Kunden des ÖPNV entsteht eine neue Bahn-Bus-Verknüpfung in Form einer Backe-an-Backe-Lösung. Für den Radverkehr entsteht eine Radstation mit Vollservice für rund 350 Fahrräder. An diesem Bahnhof mit dem größten Kundenverkehr im gesamten Rhein-Erft-Kreis (ca. 12.000 Fahrgäste werktäglich) wird es erforderlich, die Erschließung für den Radverkehr zu verbessern. Die neue Radstation soll Anbindungen an das umgebende Radwegenetz erhalten, so wurden Maßnahmen im Umfeld des Bahnhofs auf den Hauptverkehrsstraßen notwendig. Neben der Markierung von Schutzstreifen (Nr. 17 – 20) sind Einzelmaßnahmen an Knotenpunkten (Nr. 14 und 15) vorgesehen, die für den Komfort und die Verkehrssicherheit des Radverkehrs Verbesserungen bedeuten. Neben den hohen, werktäglichen Fahrgastzahlen mit einem hohen Radverkehrspotential im Schüler- und Berufsverkehr wird für die Wochenenden Radverkehr als Freizeitverkehr erwartet, der vom Horremer Bahnhof aus das breite touristische Angebot rund um das Marienfeld und die Erftaue nutzen möchte. Zukünftig ausgeschilderte Radrundwege und Radverkehrskorridore aus dem RegioGrün-Projekt (Radrundweg „Zauberhafte Erftaue“, Radverbindung Rhein-Erft) sind mit dem Bahnhof und somit der Radstation verknüpft. Ebenfalls von Bedeutung sind zukünftig Fahrrad- und Pedelecvermietung von der Radstation in Horrem. Dies führt zu höherer Radfrequenz auf dem Radverkehrsnetz rund um Horrem. Horrem wird voraussichtlich Ausgangspunkt vieler Radtouristen werden, die mit dem ÖPNV anreisen oder Räder bzw. Pedelecs anmieten. Denkbar sind auch Touren vom Horremer Bahnhof, die durch die Segway-Vermieterbranche initiiert werden. (Pedelec: elektrounterstütztes Fahrrad, Segway: elektroangetriebener Stehroller)


Stadtteil Sindorf
Radrundweg:
Zauberhafte Erftaue
34
Heppendorf
SINDORF
Schnrath
Dickbusch
Am Wiggeler
Busch
7
8
9
10
11


Stadtteil Horrem
17
18
12
20
15
13
16
19
14
35
Radverbindung
Rhein bis Erft
34
Radrundweg:
Zauberhafte Erftaue



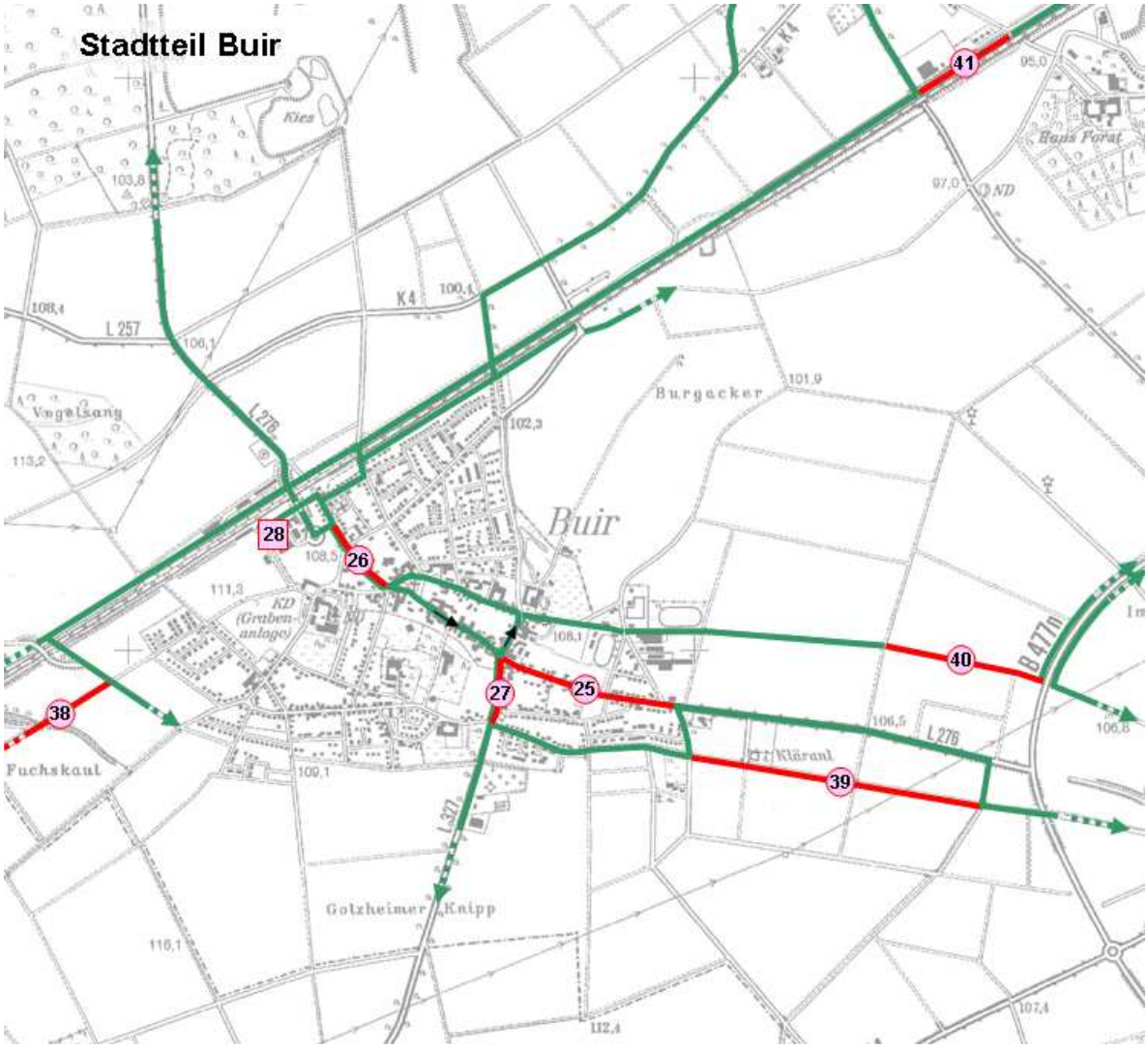
Stadtteile Türnich/Balkhausen/Brüggen
Neben Planungen und Untersuchungen (Nr. 21 und 24) steht in diesen Stadtteilen die Führung des Radverkehrs auf den Ortsdurchfahrten im Mittelpunkt der Maßnahmen. Wegen fehlender, durchgängiger Breiten in Kombination mit hohen Verkehrsbelastungen wird hier von der Nutzung der Ortdurchfahrt für den Radverkehr abgesehen und entsprechende Umleitungen auf Wohnstraße innerhalb Tempo 30-Zonen gesetzt (Nr. 22). Zum Schutz des Rad- und Fußgängerverkehrs wird die Sperrung der Zufahrt zum Schloss Gymnich (Nr. 23) für motorisierte Verkehre in Angriff genommen, die Zustimmung der Stadt Erftstadt ist erforderlich.

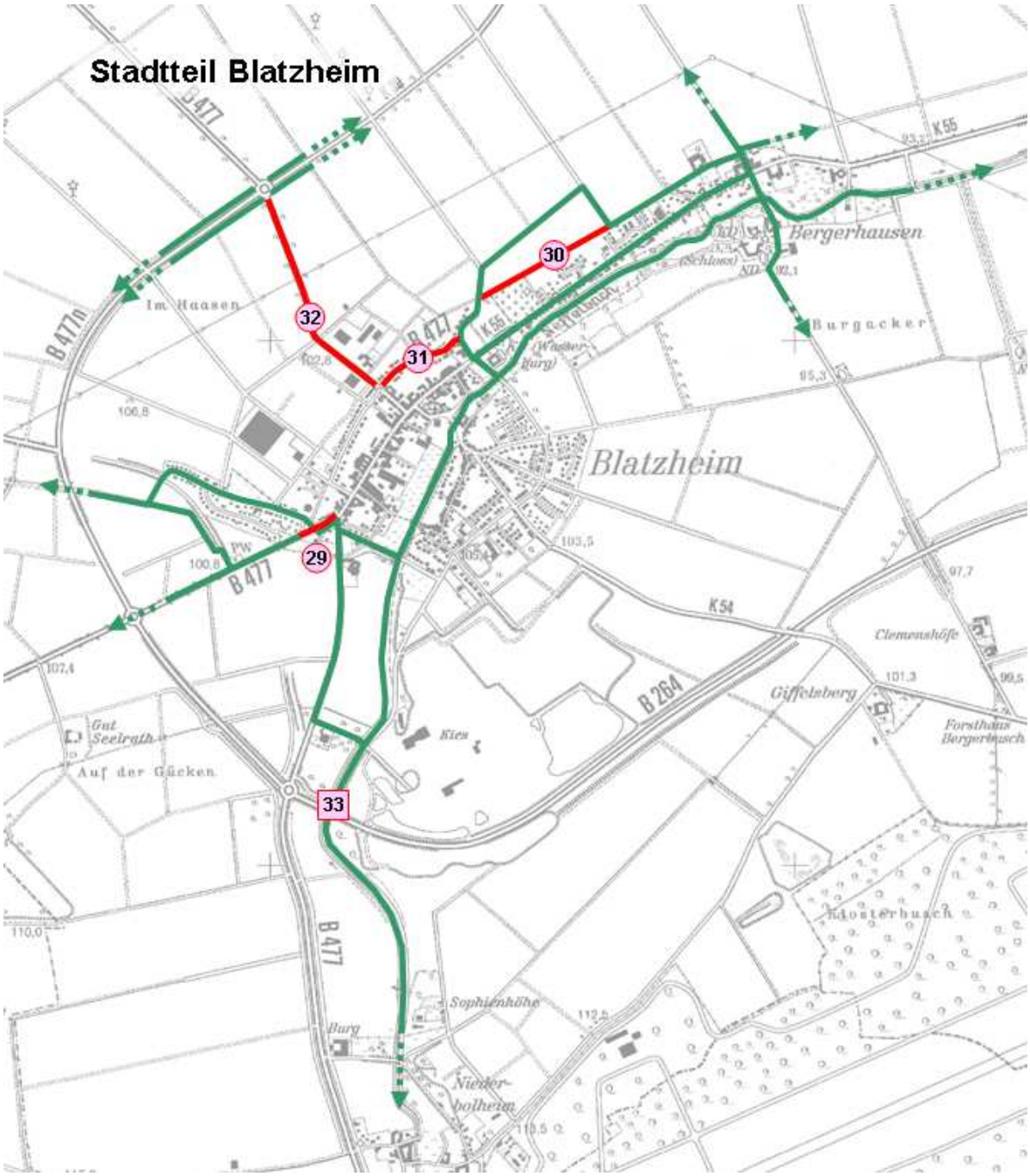
Stadtteil Buir

Ein bislang fehlender Wetterschutz für Fahrräder am S-Bahnhaltepunkt Buir soll im Rahmen dieses Radverkehrskonzeptes durch eine entsprechende Abstellanlage für mehr Komfort und auch Diebstahlsicherheit sorgen. Ähnlich der vorhandenen Fahrradabstellanlage am S-Bahnhaltepunkt in Sindorf soll auch hier in Buir ein Teil der Räder verschließbar untergestellt werden können (Nr. 28). Zur Sicherheit des Radverkehrs sind auf den Hauptverkehrsachsen innerhalb der 50 km/h-Bereiche Schutzstreifen für den Radverkehr vorgesehen (Nr. 25 – 27).

Ergänzungen im Radwegenetz außerhalb der Ortslage von Buir sorgen darüber hinaus für eine sehr gute Verbindungsqualität in benachbarte Stadtteile. Diese Maßnahmen (Nr. 38 – 41) werden im Abschnitt 5, „Maßnahmen außerhalb der Ortslagen“ detailliert erläutert.

Hinweise zu möglichen, derzeit jedoch noch nicht zu benennenden Maßnahmen aus der Tätigkeit der Kinderunfallkommission in Buir finden sich in Abschnitt 7, „Verkehrssicherheit/Mängelbeseitigung“.



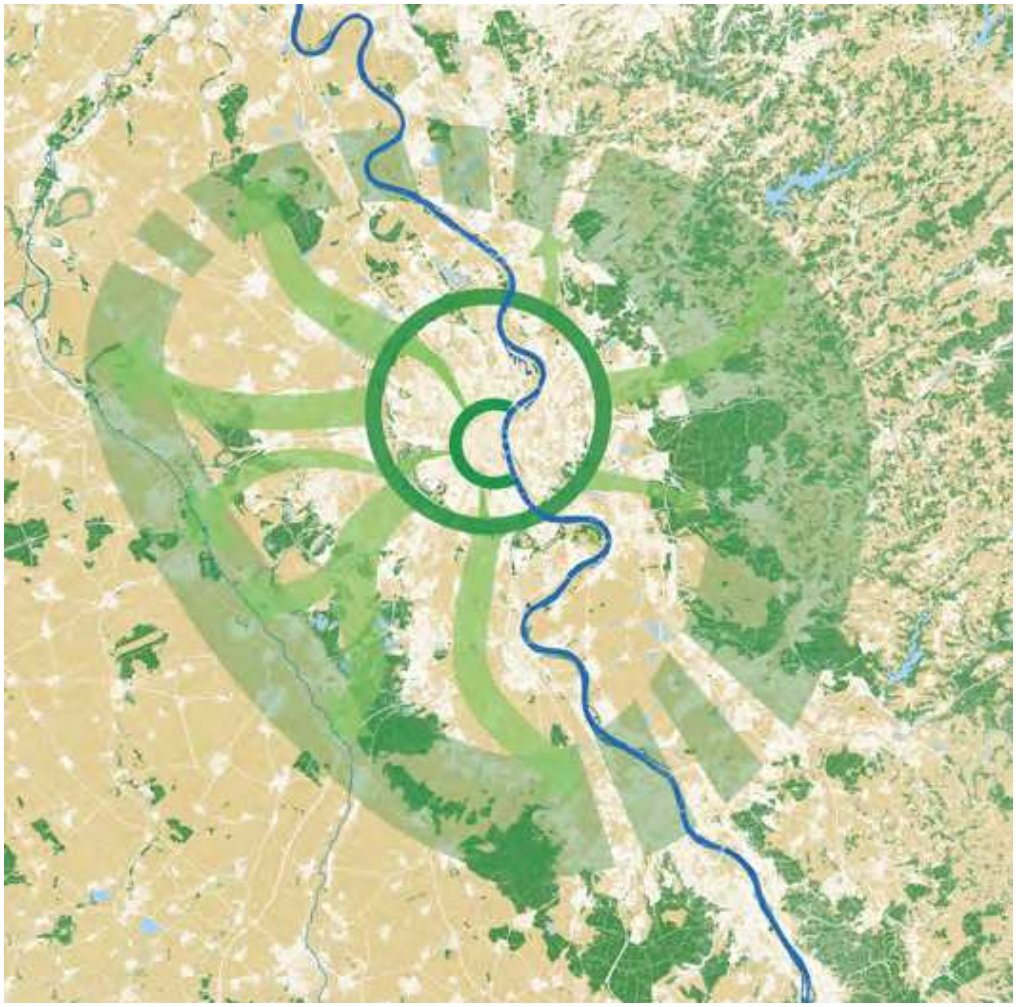


Stadtteil Blatzheim

Ergänzungen (Nr. 30 – 32) zur bereits gut ausgebauten Radverkehrsinfrastruktur bilden den Rahmen für das Maßnahmepaket. Weiterhin sind zwei Bereiche für den Radverkehr in der Kritik, die Maßnahme auf der K 55 im Bereich des Knotens mit dem Buirer Weg (Nr. 29) wird vom Rhein-Erft-Kreis überplant. Überlegungen zur Verbesserung des Komforts für den Radverkehr im Bereich einer querenden Werkszufahrt über den Neffelbachradweg (Nr. 33) sollen als Sofortmaßnahme nach einer gemeinsamen Ortsbegehung mit ADFC und Rhein-Erft-Kreis umgesetzt werden.

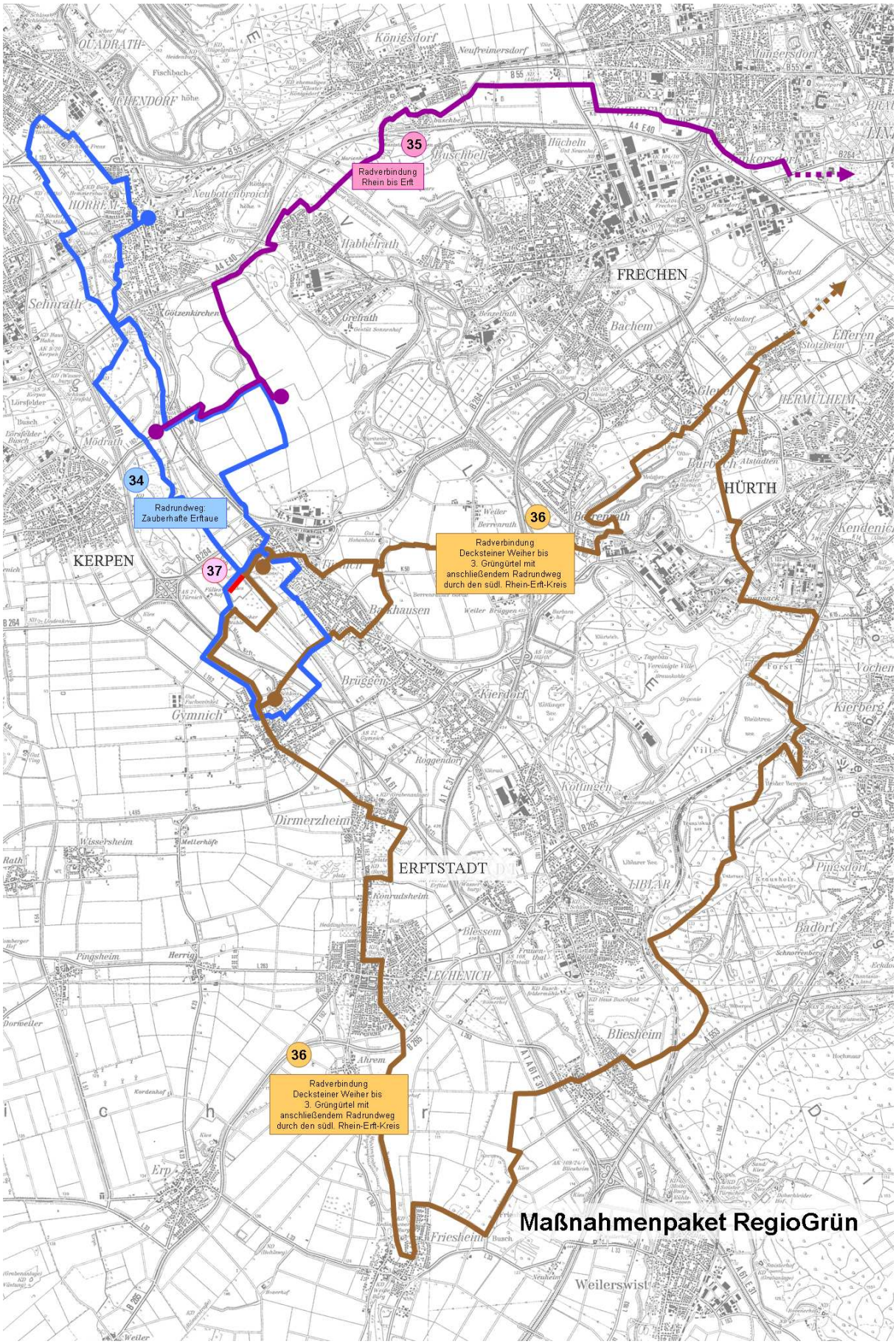
5. Maßnahmen zur Infrastruktur außerhalb der Ortslagen

Regionale 2010, RegioGrün



Mit dem Projekt RegioGrün wurde für den Großraum um die Stadt Köln ein Konzept erstellt. Großzügige Freiflächen sollen die Landschaft vor weiterem Siedlungsdruck bewahren und den verstädterten Raum gliedern. Sechs Freiraumkorridore, ausgehend von den beiden historischen Kölner Grüngürteln bilden ein neues Nutzungsmuster.

Drei dieser Korridore treffen im Westen von Köln auf das blaugrüne Band der Erftaue. Zusammen mit dem schmalen Bergrücken der Ville, die in großen Teilen eine Nachfolgelandschaft des Braunkohletagebaus darstellt, bildet die Erftaue den Dritten Grüngürtel. Mit dem Projekt „Landschaftspark Erftaue“ wird der Bereich von im Norden bis Brüggen im Süden mit der vorliegenden Studie planerisch vertieft. Berührt sind Gemarkungen der Städte Bergheim, Kerpen und Erftstadt, die Betrachtung bezieht sich jedoch stets auf den kulturlandschaftlichen Zusammenhang, die administrativen Grenzen bleiben unberücksichtigt. In einem räumlichen und funktionalen Zusammenhang steht der ebenfalls planerisch vertiefte Bereich des Marienfeldes.


35
Radverbindung
Rhein bis Erft
34
Radrundweg:
Zauberhafte Erftaue
37
36
Radverbindung
Decksteiner Weiher bis
3. Grüngürtel mit
anschließendem Radrundweg
durch den südl. Rhein-Erft-Kreis
36
Radverbindung
Decksteiner Weiher bis
3. Grüngürtel mit
anschließendem Radrundweg
durch den südl. Rhein-Erft-Kreis
FRECHEN
HÜRTH
KERPEN
ERFTSTADT
Maßnahmenpaket RegioGrün

Die Stadt Kerpen profitiert insbesondere von den ausgeschilderten Routen „Verbindung Rhein – Erft“ (Nr. 35), Verbindung „3. Grüngürtel – Decksteiner Weiher“ (Nr. 36) und dem Radrundweg „Zauberhafte Erftaue“(Nr. 34). Zur Schaffung direkter Netzschlüsse für den Radverkehr in Zusammenhang mit dem RegioGrün-Projekt stimmt die Stadt Kerpen einem Wegeausbau (Nr. 37) zu und trägt den Eigenanteil der entsprechenden Fördermaßnahme.

Die Erftaue hat neben dem Landschaftsbild auch auf dem touristischen Sektor viel zu bieten und zieht mit zahlreichen Sehenswürdigkeiten ihre Besucher an. Schlösser, Wasserburgen, Gutshöfe, historische Mühlen und Motten locken ebenso wie ein Rennsportmuseum, Reiterhöfe und wasserbauliche Anlagen. Nicht nur der Erftradweg, sondern auch die Wasserburgenroute, die Kaiser-Route, sowie ein Fernradweg durchziehen die Aue. Radfahrer auf dem Weg von Düsseldorf in die Eifel oder von Aachen nach Paderborn frequentieren die Erftaue, wie auch Tagestouristen und Naherholungssuchende aus den umliegenden Orten.

Die Erftaue ist bei Radfahrern bekannt, wenn auch nur für den gut ausgebauten Radweg entlang der Erft und die beiden großen Schlösser Gymnich und Türnich. Wanderer sind in der Aue seltener, Fußgänger sind meist nur Spaziergänger aus angrenzenden Ortschaften. Das Potenzial der kulturhistorischen Sehenswürdigkeiten ist bisher noch nicht hinreichend ausgeschöpft.

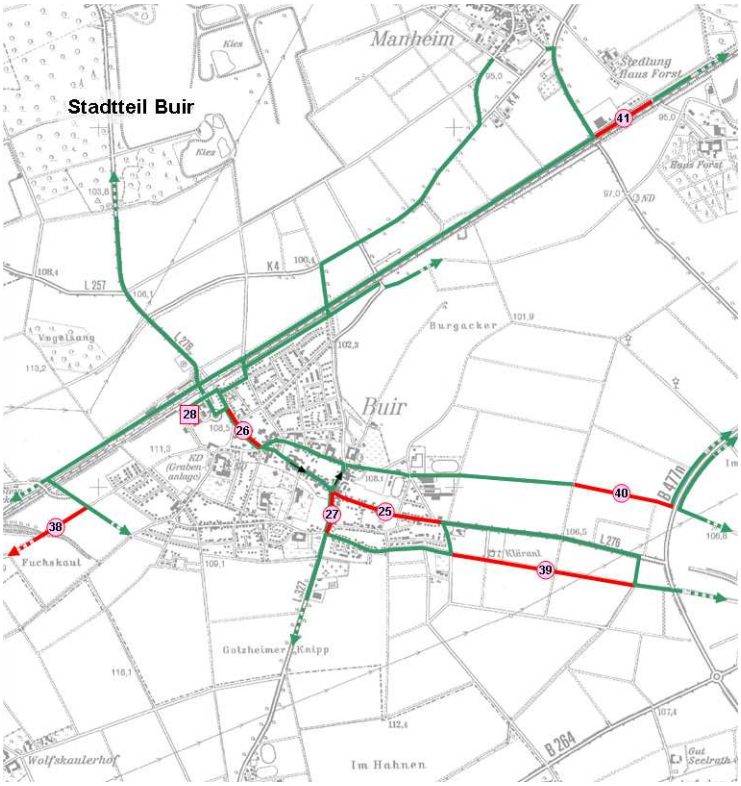
Die Hauptwege in der Erftaue sind gut ausgebaut und für jedermann leicht begeh- und befahrbar. Es sind Anschlüsse zum öffentlichen Personen-Nahverkehr vorhanden, sowie Parkplätze als Ausgangspunkte für Wanderungen. Die umliegenden Orte mit Gastronomie, Einkaufsmöglichkeiten und Unterkünften sind gut an das Wegenetz angebunden.

Als Endpunkt von drei Freiraumkorridoren aus dem Projekt RegioGrün, beziehungsweise als Verbindung zwischen diesen Korridoren wird die Erftaue in Zukunft auch aus Richtung der Stadt Köln stärker frequentiert werden. Es bietet sich für die Kölner ein stadtnaher, landschaftsbestimmter Erholungsraum.

Für den Landschaftspark Erftaue wurde ein System von Wander- und Radwanderrouten, darüber hinaus für Reit- und Kutschwege entwickelt. Es gibt ein Grundgerüst, welches aus dem Erftradweg in Längsrichtung, den beiden RegioGrün-Routen „Zwischen Schnellen Wegen“ und „Zu den Villeseen“ und der Neffelbachroute in Querrichtung besteht. Ausgangspunkt für die lokalen Wander- und Radwege ist die Gymnicher Mühle. Das heißt, die regionalen „Fernverbindungen“ werden ergänzt durch lokal orientierte Rundwege.

An der Kreuzungsstelle der RegioGrün-Route West „Zwischen Schnellen Wegen“ mit dem Erftradweg entsteht eine sogenannte „Fahrradstation“. Sie besteht aus einem Platz, auf dem Räder abgestellt werden können und einem Unterstand für Radfahrer, der mit einer Infotafel zum Wegesystem und zur Umgebung sowie einer Sitzgelegenheit zum Ruhen und Rasten ausgestattet ist. Die Konstruktion des Unterstands besteht aus Holz und Stahl und wirkt angenehm leicht Fuß- und Radwege sind in der Regel mit wassergebundener Decke ausgestattet.

Tagebau bedingte Verlegeprojekte (Hambachbahn, A 4, B 477)

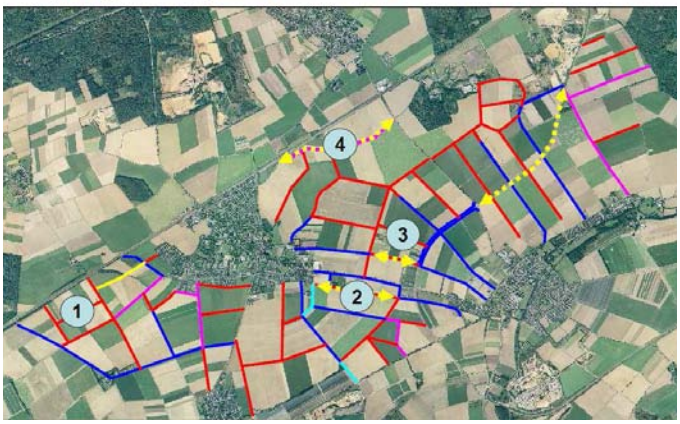


In Zusammenhang Tagebau bedingter Verlegungen von Verkehrsanlagen (Autobahn A 4, Bundesstraße 477 und Hambachbahn) sind zur Aufrechterhaltung von Verkehrsbeziehungen während einzelner Bauphasen neue Wegeverbindungen entstanden, die für den Radverkehr ausgezeichnet nutzbar sind.

Im Arbeitskreis Tagebau Buir wurden zusätzlich Empfehlungen nach einem verbesserten Radwegenetz in und um Buir gegenüber dem Bergbautreibenden formuliert. Insgesamt wurden 4 Wegeverbindungen für eine Ertüchtigung mittels einer Asphaltdecke genannt und auch priorisiert.

Die folgende Grafik veranschaulicht die im Arbeitskreis Tagebau Buir benannten Wege.

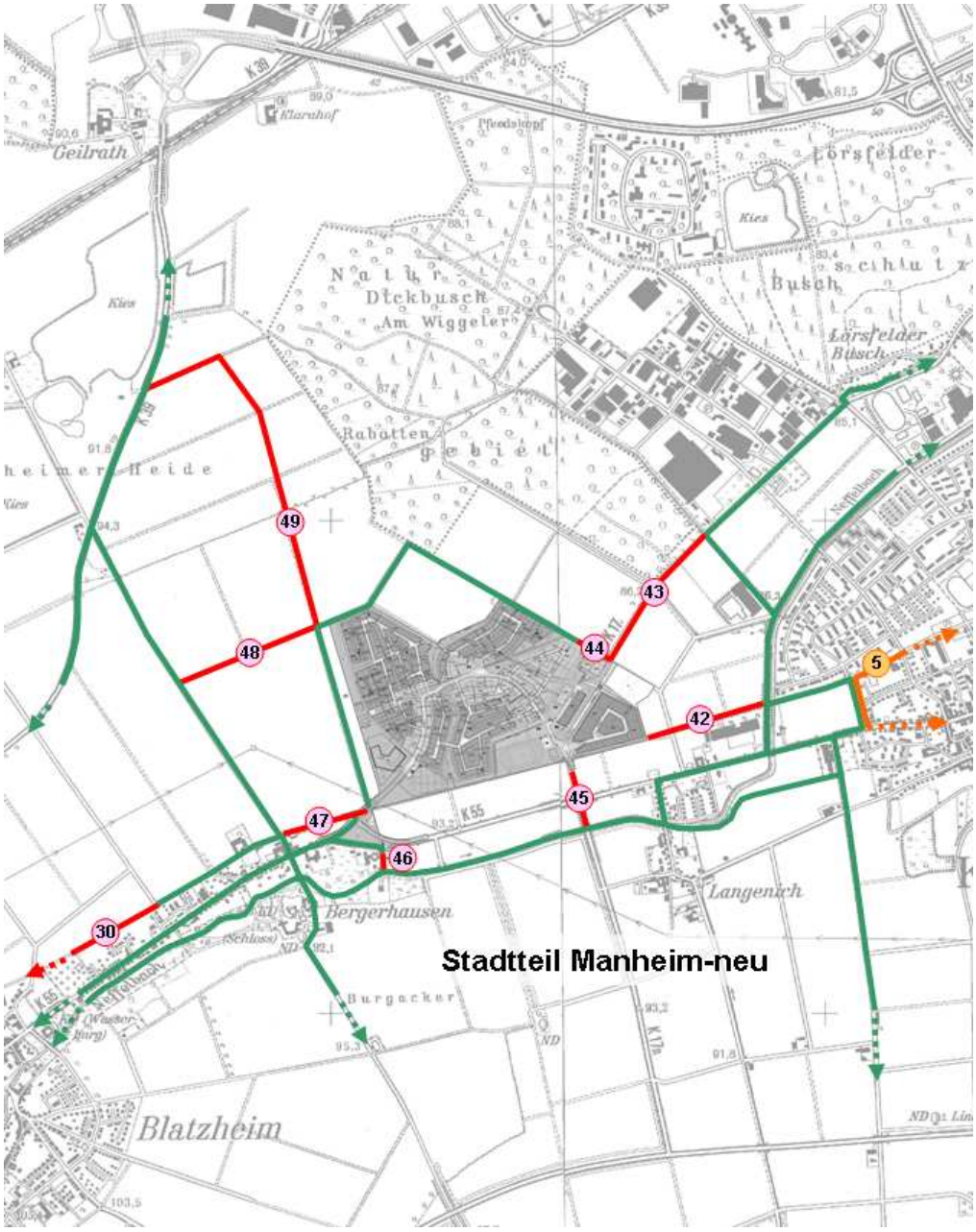
Priorität der Maßnahmen zur Verbesserung des Radwegenetz in Kerpen Buir – Empfehlung des AK Tagebau Buir vom 02.06.2010



Mittlerweile wurde die Wegeverbindung Nr. 38 (Nr. 1 des AK) hergestellt. Die Maßnahme Nr. 39 entspricht der Wegeverbindung Nr. 2 des AK und die Maßnahme Nr.40 der Nr. 3 des AK.
Im Radverkehrskonzept wird die Maßnahme Nr. 41 (anstelle der Nr. 4) vorgeschlagen, da hierdurch ein sinnvoller und bislang fehlender Netzschluss geschaffen werden kann.

Insgesamt wird so ein gut befahrbares Radwegenetz um den Stadtteil Buir entstehen, auf dem sowohl Rundwege befahrbar als auch Ziele in benachbarten Stadtteilen mit dem Rad komfortabel erreichbar werden. Zur Umsetzung dieser zusätzlichen Wegebefestigungen steht die Stadt in Gesprächen mit dem Bergbautreibenden.

Umsiedlung Manheim



In Zusammenhang mit der Tagebau bedingten Umsiedlung des Stadtteiles Manheim wurden am neuen Standort (Manheim-neu) umfangreiche Wegebaumaßnahmen für den Rad- und Fußgängerverkehr erforderlich (Nr. 42 - 49). Ergänzende Wegeführungen innerhalb des Umsiedlungsortes führen zu einem durchgängig schlüssigen Radwegenetz. Durch diese Maßnahmen sollte eine mit dem Altstandort vergleichbare Einbindung des innerörtlichen Radwegenetzes mit dem umliegenden Radwegenetz geschaffen werden.

Die Maßnahmen in Verbindung mit der Umsiedlung von Manheim finden sich in der Anlage und sind dort in einer Tabelle detailliert beschrieben.

6. Maßnahmen zur Infrastruktur in der Gesamtstadt

Radrundweg Kerpen

Innerhalb des Stadtgebietes wird eine Rundweg für den Radverkehr ausgeschildert, der auch zu den Sehenswürdigkeiten der Stadt Kerpen führt. Der Radrundweg verläuft durch alle Stadtteile und ist somit für jedermann aus Kerpen jederzeit schnell erreichbar. Die detaillierte Wegeführung entlang meist autofreier Wege einschließlich der Sehenswürdigkeiten ist in der Anlage beigefügt und dort ablesbar. Über interessante Punkte im Stadtgebiet hinaus sind Ausschilderungen zu radverkehrsbedeutenden Einrichtungen (Verleihmöglichkeiten, Reparatur- und Fahrradverkaufsstellen, gastronomische Einrichtungen, Hotelbetriebe, etc) denkbar. Hierzu bedarf es vor Umsetzung noch einer Abstimmung mit der Politik, der örtlichen Kaufmannschaft wie auch dem Tourismusgewerbe in Kerpen.

Der Radrundweg hat eine Länge von ca. 46 km, zuzüglich den Anbindungen an die einzelnen Sehenswürdigkeiten, die nicht direkt am Rundweg liegen. Der Radweg trägt den Arbeitstitel „Kerpenroute“, andere Bezeichnungen sind denkbar.
Zur Vermarktung dieses Rundweges ist die Erarbeitung eines Flyers bzw. einer Broschüre beabsichtigt. Neben touristischen Erläuterungen soll auf kulturelle und historische Sachzusammenhänge in der Beschreibung eingegangen werden. Im Abschnitt 8 (Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit) wird ebenfalls auf Flyer/Broschüre zur „Kerpenroute“ eingegangen.

RadRegionRheinland

Zur besseren Orientierung regionaler Radverkehre wird im Rahmen des Projektes RadRegionRheinland aus Mitteln der Regionale 2010 ein Knotenpunktsystem ausgeschildert. Auch für das Gebiet der Stadt Kerpen werden Knotenpunkte in der wegweisenden Beschilderung umgesetzt, damit sind auch regionale Radtouren von oder nach Kerpen sehr einfach in der Örtlichkeit aufzufinden.

Die Umsetzung ist vom Rhein-Erft-Kreis für das Jahr 2011 angekündigt. Ein Übersichtsplan mit Verortung der einzelnen Knotenpunkte in der Region ist der Anlage beigefügt.

Vernetzung zwischen dem Rhein-Erft-Kreis und dem Kreis Düren

Auf Initiative des Kreises Düren wird es zu Ergänzungen im landesweiten Radwegenetz durch entsprechende Wegweisungen kommen. In der Anlage finden sich die vorgesehenen Wegeführungen, die in Abstimmung mit der Stadt Kerpen über den Rhein-Erft-Kreis erfolgt sind.

Die Planung und Umsetzung der Maßnahme ist für das Jahr 2011 angekündigt, alle Kosten für die Erstausrüstung trägt der Kreis Düren.

Wegweisung für den Bahnradweg Hbf Aachen – Hbf Köln

Dieser Radweg verläuft auch auf Kerpener Stadtgebiet mehr oder weniger entlang der Bahnlinie Aachen – Köln. Diese Maßnahme wird auf dem Kerpener Stadtgebiet vom Rhein-Erft-Kreis begleitet. Die Maßnahme wird im Rahmen des Projektes RadRegionRheinland realisiert, dabei ist eine Ausschilderung nur im Kreis Düren und im Rhein-Erft-Kreis vorgesehen. Für die anderen Bereiche gibt es eine Routenführung nur in Kartenform.

Konzept für Fahrradabstellanlagen im Stadtgebiet

Neben den unbestritten erforderlichen Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen oder anderen öffentlichen Einrichtungen sind weitere Abstellanlagen sinnvoll. Im Rahmen eines Konzeptes sollen Vorschläge zu weiteren Abstellanlagen wie z.B. an Bushaltestellen, privaten Einrichtungen wie auch in Verkaufsbereichen auf öffentlichen Verkehrsflächen erarbeitet werden.

Konzept zum Thema Ladestationen für Pedelecs und E-Bikes im Stadtgebiet

Zur Unterstützung der Elektromobilität mit dem Rad (Pedelcs, E-bikes) sollen Ladestationen im öffentlich zugänglichen Bereich eingerichtet werden. Hierzu ist zunächst ein Konzept möglicher Standorte und Überlegungen zur Ausstattung, Energiekostenregelung, etc. zu erarbeiten.

Die Stadt Kerpen startet mit einer eigenen Ladestation und der Anschaffung von Pedelecs in die Welt der Elektromobilität. Damit möchte die Stadt Kerpen Vorbild und Impulsgeber sein. Sicherlich sind an etlichen öffentlichen, wie auch privaten Einrichtungen öffentlich zugänglich Ladestationen für die Zukunft von Bedeutung.

Ein Konzept, welches möglicherweise mit Energielieferanten gemeinsam auf den Weg gebracht werden kann, soll Möglichkeiten aufzeigen. Von besonderer Bedeutung neben den Kosten für die Erstinvestition sind Fragestellungen nach der Unterhaltung, Verkehrssicherungspflicht und der Refinanzierung der Energiekosten.

Als erster Schritt werden Gespräche mit RWE Power AG als Energielieferant mit der Fragestellung geführt, ob eine Kostenbeteiligung solch eines Konzeptes denkbar ist.

Überprüfung von LSA-Schaltungen auf Fahrradfreundlichkeit

Der Stadt Kerpen liegen Hinweise über nicht Fahrrad freundliche Signalschaltungen vor, die überprüft und gegebenfalls im Sinne des Radverkehrs verändert werden sollen. Bislang sind das die Knotenpunkte L 122/K 17 und L 122 /AS Kerpen im Stadtgebiet. Es ist nicht auszuschließen, dass auch andere Signalanlagen im Sinne des Radverkehrskomforts bzw. der Radverkehrssicherheit angepasst werden müssen.

7. Die Verkehrssicherheit/Mängelbeseitigung

Die Stadt Kerpen ist auf unterschiedliche Weise aktiv, die Verkehrssicherheit im Stadtgebiet zu verbessern. Dabei liegt der Fokus auf den „schwachen Verkehrsteilnehmern“ (Kinder, Senioren, Radverkehr), die einen nach wie vor mit einem zu hohen Anteil am Unfallgeschehen beteiligt sind. Bezüglich des Radverkehrs werden neben den Meldungen der Unfallkommission des Rhein-Erft-Kreises auch eigene Untersuchungen im Rahmen der Kerpener Kinderunfallkommission durchgeführt, die das Ziel haben, zunächst Gefahrenstellen aufzufinden, um sie dann beseitigen zu können. Hierzu wird mit einer Expertengruppe vor Ort nach verkehrssichernden Verbesserungen gesucht. Weiterhin ist mit der Verkehrsunfallprävention der Polizei vereinbart, jeden Kinderunfall (auch Fahrradunfälle) im Stadtgebiet zu besprechen und durch eine Ortsbesichtigung zu prüfen, in wie weit durch entsprechende Maßnahmen zukünftiges Unfallgeschehen abgewendet werden könnte.

Durch die Unfallkommission des Rhein-Erft-Kreises gemeldete Unfallhäufungen (siehe Abbildung der entsprechenden Unfallsteckkarte) mit Radverkehrsbeteiligung auf städtischen Straßen liegen nur in einem Stadtteil, und zwar auf der südlichen Kerpener Straße in Sindorf vor. Hier kommt es wiederholt zu Verkehrsunfällen zwischen dem Radverkehr und Fahrzeugen im Bereich der vielen Parkplatzein- und Ausfahrten. Zu dieser Problematik hat die Stadt Kerpen gemeinsam mit der betroffenen Kaufmannschaft eine Verkehrsuntersuchung beauftragt. Die Verkehrsfachleute haben im Ergebnis ein Handlungskonzept vorgelegt, nach dem die Unfallgefährdungen für den Radverkehr zukünftig deutlich herab gesenkt sind. Derzeit werden Gesprächen zur Umsetzung des Konzeptes mit den betroffenen Geschäften geführt, die Stadt Kerpen erwartet eine Mitfanzierung durch die Kaufmannschaft.

Das detaillierte Handlungskonzept einschließlich zugehöriger Grafiken ist in der Anlage beigefügt.

Die bereits erwähnte Kinderunfallkommission hat mit Hilfe der „Radwegdetektive“ (Kinder- und Jugendliche, die ihren Stadtteil detektivisch nach Gefährdungen für den Radverkehr untersuchen) einen Gefahrenbereich bei der Stadtteiluntersuchung in Sindorf herausgearbeitet, für den wegen der Bedeutung und vielfältigen Problemlage anschließend ein Schulwegsicherungs- und Radwegekonzept durch externe Fachingenieure (siehe Abbildungen nächste Seite) für die betroffenen Straßenabschnitte aufgestellt wurde, welches noch im politischen Raum beraten wird.

In der Anlage dieses Radverkehrskonzeptes findet sich ein konkreter Planungsvorschlag mit verkehrssicheren Lösungen für den Radverkehr. Die Umsetzung dieses Schulwegsicherungskonzeptes kann ohne Probleme stufenweise erfolgen.

Die Kinderunfallkommission Kerpen arbeitet seit 5 Jahren und zieht dabei von Stadtteil zu Stadtteil. Aktuell wird der Stadtteil Buir untersucht. In Zusammenhang mit den Verkehrsbelastungen durch großbauliche Aktivitäten im Umfeld des Stadtteiles Buir in Vorbereitung des voranschreitenden Tagebaus Hambach hat der Bergbautreibende die Kinderunfallkommission in Buir dankenswerter Weise unterstützt. Neben den Kosten eines externen Beraters werden auch Kosten für die Umsetzung wichtiger, verkehrssichernder Maßnahmen in Buir durch die RWE Power AG getragen. Die bislang herausgearbeiteten Kernmaßnahmen (in einer Grafik in der Anlage abgebildet) sind auch für den Radverkehr in Buir von großem Vorteil. Etliche Gefahrenpunkte für den Radverkehr können auf diese Weise beseitigt werden, die Umsetzung ist für 2011/2012 und nach entsprechender politischer Beratung beabsichtigt.

Die oberen Abbildungen zeigen die Aktivitäten der „Radwegdetektive“, die in Form eines Verkehrssicherheitsprojekt des Jugendzentrums Buir die Arbeit der Kinderunfallkommission begeistert und sehr engagiert vorangetrieben haben.

Im Abschnitt Radverkehr der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes des Rhein-Erft-Kreises finden sich Ergebnisse einer umfangreichen Untersuchung zu Sicherheitsmängeln in der kreisweiten Radverkehrsinfrastruktur. Dabei werden auch Mängel im Bereich des Stadtgebietes Kerpen benannt. Die Stadt Kerpen hat bei der

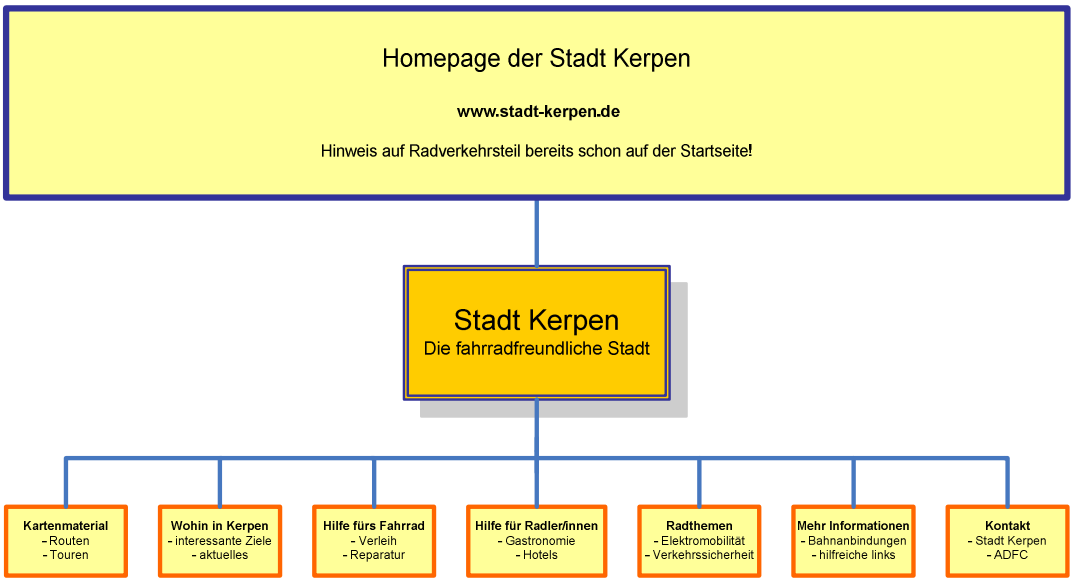
Aufstellung des Radverkehrskonzeptes Maßnahmen benannt, die alle in der Mängelliste des Kreises in Kerpen benannten Punkte mit entsprechenden Maßnahmen abstellt oder zumindest reduziert. Zu allen benannten Gefahrenpunkten mit dringendem Handlungsbedarf sind in der Anlage zu diesem Radverkehrsprojekt die zugehörigen Maßnahmen benannt. Die Stadt Kerpen begreift eine solche Mängelliste als große Hilfe bei der Wahl sinnvoller Maßnahmen zur Sicherung und Förderung des Radverkehrs in der Zukunft.

Maßnahmen, die in diesem Abschnitt 7 „Verkehrssicherheit/Mängelbeseitigung“ beschrieben werden sind bereits in den Grafiken der einzelnen Ortslagen mit entsprechender Nummerierung eingetragen.

8. Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit

Neuer Internetauftritt

Derzeit verfügt die Homepage der Stadt Kerpen zwar über eine Rubrik Verkehr, besondere Hinweise oder Hilfestellungen für den Radverkehr finden sich allerdings dort nicht. Nun ist beabsichtigt dieses Defizit mit einem informativen und hilfreichen Internetauftritt an exponierter Stelle der städtischen Homepage aufzuarbeiten. Hier sollen neben Plandarstellungen und aktuellen Informationen auch Möglichkeiten zum Herunterladen angeboten werden, etwa Ausschnitte des neuen Fahrradstadtplanes oder auch GPS-tracks für themenbezogene Routen, die in der Örtlichkeit nicht ausgeschildert sind. Selbstverständlich wird auch über eine Linksammlung auf wichtige Internetseiten, wie etwa der Routenplaner des Landes NRW und natürlich die Seite der AGFS hingewiesen.



Mit dieser Abbildung ist ein erster Entwurf für den neuen Internetauftritt dargestellt.
Neuer Fahrradstadtplan Kerpen, Ausgabe 2013/14

Mit einem neuen und aktuellen Fahrradstadtplan soll auf das breite Angebot an Radverkehrsanlagen aufmerksam gemacht werden. Die Erstellung eines solchen Planes ist der Kern der zukünftigen Öffentlichkeitsarbeit im Themenbereich Radverkehr.

Mehr geführte Fahrradtouren

Aktuell gibt es in Kerpen einzelne Angebote vom Kerpener Stadtarchiv zu geführten Fahrradtouren mit Erläuterungen zur Stadtgeschichte. Für die Zukunft ist beabsichtigt solche Angebote auszudehnen und gemeinsam mit Partnern anzubieten. Als Partner kommen der Kerpen-Touristik, die neue Radstation am Bahnhof Horrem, der ADFC, der Heimat- wie auch der Eifelverein in Frage.

Zusätzliche Angebote für Themenrouten

Aus geführten Fahrradtouren mit jeweils themenbezogenen Verlauf können für Interessierte als GPS-tracks angeboten werden. Weitere Informationen zu einzelnen Sehenswürdigkeiten können im Netz hinterlegt und mit entsprechender Technik (Internetfähige Telefone) aufgerufen werden.

Außendarstellung der Verwaltungsführung

Hier sollen alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden, um mit öffentlichen „Fahrradauftritten“ die Bedeutung des Verkehrsmittels Fahrrad zu transportieren. Die Verwaltungsführung soll hier als Vorbild in Erscheinung treten. Die Öffentlichkeit kann sehr wohl Lippenbekenntnisse von wahrem Engagement unterscheiden.

9. Maßnahmen innerhalb der Verwaltung

Zur Sicherstellung „radverkehrsfreundlicher“ Planungen sind innerhalb der Verwaltung organisatorische Anpassungen vorgesehen. Neben der Bennennung einer/eines neuen Radverkehrsbeauftragten mit weitergehenden Kompetenzen sollen Planungen zukünftig erst nach Freigabe durch die/den Radverkehrsbeauftragten zur Ausführung frei gegeben werden. Die Verwaltungsführung wird eine entsprechende Verfügung formulieren.

Neben den allgemeinen Schilderschauen beabsichtigt die Verwaltung eine besondere Schilderschau mit Fokus auf der Sicherheit und den Interessen des Radverkehrs. In einem solchen Rahmen sollen beispielsweise veraltete Wegweisungen und Verkehrszeichen entfernt werden. Hierdurch soll der Verkehrsraum für Radfahrerinnen und Radfahrer übersichtlicher und zugleich die Orientierung erleichtert werden.

Die Vorbereitung und Durchführung von Aktionen und Infoveranstaltungen rund um die Radverkehrsthematik wird von der Verwaltung sicher gestellt, eine Unterstützung durch die AGFS (nach entsprechender Mitgliedschaft) setzt die Stadt Kerpen voraus. Die Stadt Kerpen möchte Vorbild sein und schafft 2 Pedelecs für Dienstfahrten der Mitarbeiterschaft an. Mit diesem Impuls sollen Nachahmer aus der örtlichen Wirtschaft ermuntert werden ebenfalls auf das Fahrrad als zukunftsorientiertes Verkehrsmittel zu setzen.

Der städtische Arbeitskreis für Verkehrssicherheit und Verkehrsplanung wird mindestens einmal jährlich seine Bereisung mit dem Fahrrad durchführen, die Verwaltungsführung wird den Arbeitskreis gerne außenwirksam auf Rädern begleiten.

10. Finanzierung und politische Verpflichtung

Zur Umsetzung des vorliegenden Radverkehrskonzeptes Kerpen stellt der Rat der Stadt im laufenden Haushaltsjahr 35.000 € zu Verfügung. In der mittelfristigen Finanzplanung sind durch politischen Beschluss in den Folgejahren durchschnittlich rund 50.000 € eingestellt. Es wird davon ausgegangen, dass die bedeutenden Inhalte des Konzeptes in 5 – 7 Jahren umgesetzt sind.

11. Umsetzung

Das Radverkehrskonzept Kerpen sieht eine stufenweise Umsetzung der beschriebenen Maßnahmen über einen längeren Zeitraum vor. Den einzelnen Maßnahmen sind Prioritäten in den Stufen 0 (Sofortmaßnahmen), I, II,III (kurzfristige Maßnahmen) und IV, V (mittelfristige Maßnahmen) zugeordnet. In Abhängigkeit von Fördermöglichkeiten, notwendigen Detailplanungen, politischen Beratungsprozessen und nicht zuletzt von zur Verfügung stehenden städtischen Haushaltsmitteln sind Verschiebungen in den Dringlichkeitsstufen denkbar.

In der Anlage findet sich eine umfangreiche und detaillierte Darstellung aller Einzelmaßnahmen mit Kostenschätzungen, Prioritäten und Fördermöglichkeiten. Am Ende dieser Tabelle ist ein Wirtschaftsplan erarbeitet, der von einer Umsetzung über einen Zeitraum von 6 Jahren und zur Verfügung stehenden städtischen Haushaltsmitteln von durchschnittlich jährlich 50.000 € ausgeht.

Bei förderfähigen Maßnahmen wurde eine 50%ige Förderung unterstellt. Erfahrungen zeigen, dass durch zeitliche Zuweisung der Fördermittel, Streichung nicht förderfähiger Bestandteile und Streichungen wegen Förderobergrenzen bestimmter Fördergegenstände aus einer formell 70 - 75%igen Förderung unter dem Strich nicht selten eine quasi 50%ige Förderung mit einem städtischer Anteil von 50% wird.

12. Zusammenfassung

Auf der Grundlage der bereits heute gut ausgebauten Radverkehrsanlagen in Kerpen stellt das Radverkehrskonzept ein Maßnahmenbündel dar, in dem auch weitgehende Ergänzungen im Radverkehrsnetz vorgesehen sind. Diese sind neben einzelnen Bestandsergänzungen und Netzerweiterungen umfangreiche Infrastrukturbausteine für den Radverkehr aus den im Wesentlichen drittfinanzierten und in Teilen stadtgebietsübergreifenden Projekten:

- Tagebau bedingte Verlegeprojekte (A 4n, B 477n, Hambachbahn)
- Tagebau bedingte Umsiedlung des Stadtteiles Manheim
- Projekt Horrem 2010 mit Neubau einer Radstation im Vollservice am Bhf Horrem
- Entwicklung des ehemaligen Tagebaus Frechen zum Erlebnisraum Marienfeld
- Schaffung eines Landschaftsparks Erftaue im Rahmen der Regionale 2010

In den einzelnen Stadtteilen wird die Radverkehrsinfrastruktur im Wesentlichen auf den Hauptverkehrsstraßen durch Markierung von Schutzstreifen ergänzt. Hierdurch werden wichtige Netzschlüsse erreicht. Einzelne Maßnahmen der Radverkehrsinfrastruktur sollen zunächst auf Machbarkeit geprüft werden, um dann gegebenenfalls später in die Umsetzung zu gelangen.

Neben einem ausgeschilderten „Radrundweg Kerpen“, der auf Sehenswürdigkeiten in der Stadt Kerpen hinweist und diese ansteuert, bildet die Öffentlichkeitsarbeit zum Themenbereich Radverkehr einen weiteren, bedeutenden Baustein im Radverkehrskonzept Kerpen. Zusätzlich zu einem neuen Fahrradstadtplan Kerpen soll auch der „Radrundweg Kerpen“ mittels Flyer/Broschüre beworben werden. Weitere Maßnahmen sollen innerhalb der Stadtverwaltung umgesetzt werden, um auch auf dieser Ebene nach Außen zu dokumentieren, wie nachhaltig eine Unterstützung des Radverkehrs in der Stadt Kerpen gemeint ist.

Für die Zukunft setzt die Stadt Kerpen auf die Zusammenarbeit mit der AGFS, um dortiges Erfahrungspotential für den Kerpener Radverkehr nutzen zu können. Gerne beteiligt sich die Stadt Kerpen dann auch aktiv an gemeinsamen Aktionen und anderen Aktivitäten der Arbeitsgemeinschaft.

Die Verkehrsplanung in Kerpen ist in der Zusammenarbeit mit Netzwerken geübt, seit Jahren wird in der Stadt Kerpen gemeinsam mit dem Netzwerk „Verkehrssicheres Rheinland“ erfolgreiche Arbeit in Form der Kerpener Kinderunfallkommission geleistet, um so mehr Verkehrssicherheit zu schaffen, insbesondere für Kinder.

13. Anlagen

Verzeichnis der Anlagen

Auflistung aller Maßnahmen

- Tabelle der vorgesehenen Maßnahmen
- Tabelle zur Umsetzung und Finanzierung der Maßnahmen

Wegenetz um Manheim-neu

- Tabellarische Auflistung zum Neu-, Aus- und Rückbau des Wegenetzes um Manheim-neu

Radrundweg Kerpen

- Grafik zur vorgesehenen Wegeführung und Abbildung der erreichbaren Sehenswürdigkeiten

Knotenpunktsystem RadRegionRheinland

- Grafik mit Darstellung der Knotenpunkte in der Region

Vernetzung zwischen dem Rhein-Erft-Kreis und dem Kreis Düren

- Grafik mit Darstellung der Netzergänzungen in der Wegweisung

Verkehrsuntersuchung Kerpener Straße/Hitmarkt

- Handlungskonzept mit zugehöriger Grafik

Konzept zur L 277 Sindorf

- Planungsvorschläge für die Führung des Radverkehrs

Mängelliste VEP Rhein-Erft-Kreis

- Grafik mit Verortung der Gefahrenpunkte

- Auflistung von Gefahrenpunkten des vordringlichem Bedarfs mit Maßnahmenvorschlag des Rhein-Erft-Kreises und zugehörigen Maßnahmen im Radverkehrskonzept

Tabelle der vorgesehenen Maßnahmen

Auflistung der Maßnahmen	Beschreibung der Maßnahme	Kosten der Maßnahme in €	Fördermöglichkeit	Kostenanteil Stadt in €	Priorität	Anmerkung
Maßnahmen zur Infrastruktur innerhalb/nahe der Ortslagen mit Maßnahmennummer						
Stadtteil Kerpen						
Schutzstreifenkonzept Sindorfer Straße, Nr. 1	Es ist Ziel, die heute vorhandene Führung des Radverkehrs auf einem kombinierten Rad-/Gehweg im Gegenverkehr richtungsbezogen zu trennen und über Schutzstreifen (einseitig oder zweiseitig) zu führen.	8.000	nein	8.000	0	
Schutzstreifenkonzept Hahnenstraße Süd, Nr. 2	Vorhandene Sicherheitsprobleme des Radverkehrs durch eine Führung hinter Senkrechtstellplätzen sollen über Schutzstreifen (einseitig oder zweiseitig) gelöst werden.	8.000	nein	8.000	III	
Neuregelung der Radverkehrsführung Hahnenstraße Mitte, Nr. 3	Hier liegt eine Ausbauplanung in Ausführungsqualität vor, bei der die Belange des Radverkehrs durch angedachte Schutzstreifen berücksichtigt wurden. Eine sehr kurzfristige Umsetzung ist auch aus fördertechnischen Gründen beabsichtigt.	hier keine	ja	0	0	Maßnahme nach dem Entflechtungsgesetz, Förderrichtlinien Straßenbau, **FöRi-kom**-Stra
Schutzstreifenkonzept Kölner Straße (L 162), Nr. 4	Aktuell wird der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Die vorhandene Fahrbahnbreite erlaubt hier die Einrichtung für Schutzstreifen zur Sicherheit des Radverkehrs.	8.000	nein	8.000	0	Landesstraße 162
Umfahrung der Stiftsstraße, Nr. 5	Die historische Straße mit sehr begrenzter Breite im öffentlichen Raum und die hohe Nachfrage im ruhenden Verkehr lassen eine vernünftige Radverkehrsführung nicht zu. Es ist beabsichtigt eine parallele Veloroute (Alte Landstraße bzw. Verlängerung) als Wegeführung für den Radverkehr anzubieten und mittels entsprechender Beschilderung darauf hinzuweisen.	3.000	nein	3.000	0	
Fahrradabstellanlage Rathaus, Nr. 6	in Zusammenhang mit der Neugestaltung der Hahnenstraße (siehe Nr. 3) ist eine Öffnung des Rathauses mit Hahnenstraße/Sindorfer Straße zur Aufwertung des Rathaushaupteinganges vorgesehen. Hier soll dann im Vorplatzbereich neben einem Fahrgastunterstand auch eine überdachte Fahrradabstellanlage mit einer Ladestation für Pedelecs/E-bikes entstehen.	20.000	ja	10.000	I	

Auflistung der Maßnahmen	Beschreibung der Maßnahme	Kosten der Maßnahme in €	Fördermöglichkeit	Kostenanteil Stadt in €	Priorität	Anmerkung
Maßnahmen zur Infrastruktur innerhalb/nahe der Ortslagen mit Maßnahmennummer						
Stadtteil Sindorf						
Schutzstreifenkonzept Hüttenstraße, Nr. 7	In diesem Abschnitt ist der Radverkehr einseitig auf einer recht schmalen Nebenanlage geführt. Mit Hilfe von Schutzstreifen (einseitig oder zweiseitig) soll dem Radverkehr ein besseres Angebot gemacht werden.	3.000	nein	3.000	0	
Netzschluß K 39 bei Geilrath, Nr. 8	Diese Maßnahme steht in Zusammenhang mit der Verlegung der A 4 und schafft einen unbedingt notwendigen Netzschluss.	hier keine	-	0	II	Finanzierung Über Kreis/RWE und Fördermittel
Neuregelung der Radverkehrsführung Erftstraße, Nr. 9	Für diese bedeutende Schulwegroute (Ortslage Sindorf - Schulzentrum Horrem/Sindorf) wurde auf Anregung der Kerpener Kinderunfallkommission ein weitreichendes Konzept für eine sichere Führung des Radverkehrs erstellt.	66.000	ja	32.000	IV	Es ist noch eine politische Beratung erforderlich
Sicherungsmaßnahmen für den Radverkehr auf der südlichen Kerpener Straße, Nr. 10	Nach Meldung von Unfallhäufungen wurde ein Verkehrsuntersuchung gemeinsam mit der Kaufmannschaft beauftragt, dess Ergebnis mit einem Maßnahmenkonzept nun vorliegt.	10.000	Beteiligung der Kaufmannschaft	5.000	IV	weitere Gespräche mit der Kaufmannschaft und politische Beratung erforderlich
Geänderte Führung des Radverkehrs entlang L 122, Nr. 11	Mit einer Ertüchtigung der Anschlussstelle Kerpen der A 4 und einer Umgestaltung des Sindorfer Südkreisels zur Leistungsfähigkeitssteigerung wird eine Verlegung der Radverkehrsanlage von der Westseite der L 122 auf die Ostseite erforderlich. Für den Radverkehr ist das von Vorteil, da Querungen der Anschlussrampen an der AS Kerpen entfallen.	unbekannt	-	0	IV	Maßnahme aus dem Landesstraßen-bedarfsplan NRW
Stadtteil Horrem						
Neue Radverkehrsführungen durch Radstation am Bhf Horrem, Nr. 12	In Zusammenhang mit dem Bau eines neuen ZOB und der Radstation wird auch die begleitende Straßeninfrastruktur erneuert. So entstehen Radwege, um die neue Radstation verkehrssicher in das vorhandene Radwegenetz einzubinden.	hier keine	ja	0	I	Bestandteil des Projektes Horrem 2010
Schutzstreifenkonzept Höhenweg, Nr. 13	Mit diesem einseitigen Schutzstreifen (bergwärts) soll der Radverkehrs sicherer geführt werden, der Höhenweg ist Bestandteil des landesweiten Radwegenetzes und liegt auf der für den Radverkehr bedeutenden Verbindung Bhf Horrem - Marienfeld.	3.000	nein	3.000	0	

Auflistung der Maßnahmen	Beschreibung der Maßnahme	Kosten der Maßnahme in €	Fördermöglichkeit	Kostenanteil Stadt in €	Priorität	Anmerkung
Maßnahmen zur Infrastruktur innerhalb/nahe der Ortslagen mit Maßnahmennummer						
noch Stadtteil Horrem						
Umgestaltung Knotenpunkt Höhenweg/Mühlengraben als Kreisverkehrsplatz, Nr. 14	Der Knotenpunkt ist derzeit signalisiert und mit seiner 5-phasigen Steuerung wenig leistungsfähig. Für den Rad- und Busverkehr stellt diese Signalisierung heute ein wenig komfortables Hindernis dar. Mit Umgestaltung zu einem Kreisverkehrsplatz sollen Sicherheitsansprüche querender Schüler mit einer erträglichen Leistungsfähigkeit kombiniert werden.	hier keine	ja, über RWE Power bzw. Land NRW	hier keine	IV	bestehende Forderung, die hier durch Nennung zur Umsetzung beitragen soll
Gesicherte Führung am Knoten Bahnhofstraße/Hauptstraße, Nr. 15	Der Knotenpunkt ist für den aus der Bahnhofstraße links abbiegenden oder geradeaus fahrenden Radverkehr ausgesprochen unfreundlich und auch gefährdend gestaltet. Verschärft wird die Situation durch die für den Radverkehr geöffnete StraßeAm Kalkofen, die der Bahnhofstraße gegenüberliegt. Die geplante Lösung wurde mit dem Landesbetrieb, dem Radverkehrsbeauftragten des Rhein-Erft-Kreises und dem ADFC vor Ort als sinnvolle Lösung erarbeitet. Eine rot eingefärbte Aufstellfläche für den Radverkehr in Kombination mit einer Anpassung der Signalsteuerung (Nachlauf Rechtsabbieger aus der Bahnhofstraße statt Vorlauf) soll eine radverkehrsgerechte Verkehrsführung sicher stellen.	3.000	nein	3.000	0	
Prüfung von Möglichkeiten zur Verbesserung der Radverkehrsführung auf der Hauptstraße im zentralen Bereich zwischen Bahnhofstraße und Mühlengraben, Nr. 16	Die aktuelle Führung auf der Fahrbahn mit Nebenanlagen, die als "Gehweg, Radfahrer frei" angeordnet sind, stehen in der Kritik. Ein externer Gutachter vermag eventuell Verbesserungsvorschläge zu unterbreiten.	3.000	nein	3.000	V	Landesstraße L 163
Schutzstreifenkonzept Hauptstraße Nord (L 163), Nr. 17	Zwischen der Parkstraße und dem Graf-Berghe-von-Trips-Ring ist für den Radverkehr in Fahrtrichtung Nord ein Schutzstreifen geplant, die Umsetzung erfolgt im Rahmen einer Kanalbaumaßnahme nach Herstellung einer neuen Fahrbahndecke.	hier keine	über Kanalbau	0	0	
Schutzstreifenkonzept Hauptstraße Nord/Mitte (L 163), Nr. 18	Für diesen Teil der Hauptstraße ist ein Schutzstreifenkonzept beabsichtigt, das allerdings erst nach einer Deckensanierung umgesetzt werden kann, um Phantommarkierungen zu vermeiden.	5.000	Land NRW	5.000	IV	Landesstraße 163

Auflistung der Maßnahmen	Beschreibung der Maßnahme	Kosten der Maßnahme in €	Fördermöglichkeit	Kostenanteil Stadt in €	Priorität	Anmerkung
Maßnahmen zur Infrastruktur innerhalb/nahe der Ortslagen mit Maßnahmennummer						
noch Stadtteil Horrem						
Schutzstreifenkonzept Mühlengraben (L 277), Nr. 19	Derzeit läuft der Radverkehr auf dem Mühlengraben im Mischverkehr, mittels Schutzstreifen (einseitig oder beidseitig) soll der Radverkehr unterstützt und gesichert werden.	3.000	nein	3.000	0	Landesstraße 277
Schutzstreifenkonzept Rathausstraße (L 277), Nr. 20	Derzeit wird auch hier der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt, ein einseitiger Schutzstreifen für den ortsauswärts gerichteten Radverkehr und eine Führung des ortseinwärts laufenden Radverkehrs sollen die auch für den Schülerverkehr zum Schulzentrum wichtige Radverkehrsverbindung attraktiver und sicherer machen.	4.000	nein	4.000	0	Landesstraße 277
Stadtteil Türnich/Balkhausen/Brüggen						
Schutzstreifenkonzept Brüggener Straße (K 23), Nr. 21	Neben einer punktuellen Umgestaltung der K 23 im Knoten Hubertusstraße/Brüggener Straße zu Verbesserung des Querungsangebotes für Fußgänger hat der Rhein-Erft-Kreis die Erstellung eines Schutzstreifenkonzeptes für den Bereich der K 23 zwischen Hubertusstraße und Ortsausgang Richtung Gymnich angekündigt. Die Stadt Kerpen unterstützt die Überlegungen und freut sich auf eine Umsetzung.	unbekannt	über Rhein-Erft-Kreis	0	III	Kreisstraße 23
Umfahrung der Ortsdurchfahrten Heerstraße (L 163), Nr. 22	Die L 163 als Ortsdurchfahrt der Stadtteile Türnich, Balkhausen und Brüggen ist für den Radverkehr wenig geeignet. Hohe Verkehrsbelastungen und ein abschnittsweise hoher Parkdruck bei sehr schmalem Querschnitt mit teilweise unterdimensionierten Nebenanlagen geben kaum eine Spielraum für eine radverkehrsgerechte Lösung. Sinnvoller erscheint hier eine Führung des Radverkehrs auf parallel vorhandenen Wohnstraßen innerhalb von Tempo 30-Zonen, die für den Radverkehr ein sicheres, amgenehmes und schnelles Vorankommen garantieren. Mittels entsprechender Beschilderung (Umleitung für den Radverkehr) soll diese Führung kommuniziert werden.	6.000	nein	6.000	IV	Landesstraße 163
Sperrung der Zufahrt Schloß Gymnich für motorisierten Verkehr, Nr. 23	Diese Maßnahme dient der Qualität des Radverkehrs und ist ein Beitrag zur Verkehrssicherheit durch eine autofreie Regelung.	hier keine	nein	0	II	Abstimmung mit der Stadt Erftstadt erforderlich

Auflistung der Maßnahmen	Beschreibung der Maßnahme	Kosten der Maßnahme in €	Fördermöglichkeit	Kostenanteil Stadt in €	Priorität	Anmerkung
Maßnahmen zur Infrastruktur innerhalb/nahe der Ortslagen mit Maßnahmennummer						
noch Stadtteil Türnich/Balkhausen/Brüggen						
Machbarbeitsuntersuchung zu einer Radverkehrsverbindung zwischen der L 163 und dem Gewerbe- und Industriegebiet Türnich III, Nr. 24	Die Untersuchung soll Möglichkeiten einer Radverkehrsverbindung aufzeigen. Insbesondere sind die eigentumsrechtlichen, baurechtlichen und finanzierungstechnischen Randbedingungen zu beachten.	5.000	nein	5.000	V	Folgekosten bei Umsetzung der Radverkehrsverbindung
Stadtteil Buir						
Schutzstreifenkonzept Steinweg (L 276), Nr. 25	Derzeit wird der Radverkehr hier im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Mittels Schutzstreifen (einseitig oder beidseitig) soll der Radverkehr gesichert und attraktiviert werden. Die Entscheidung zu einseitigen oder beidseitigen Schutzstreifen wird im Rahmen der Umsetzung unter Berücksichtigung von Fahrbahnbreiten, Dimension der Nebenanlagen und Regelungen im ruhender Verkehr entschieden.	6.000	nein	6.000	III	Landesstraße 276
Schutzstreifenkonzept Bahnstraße (L 276) Nr. 26	Derzeit wird der Radverkehr hier im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Mittels Schutzstreifen (einseitig oder beidseitig) soll der Radverkehr gesichert und attraktiviert werden. Die Entscheidung zu einsitigen oder beidseitigen Schutzstreifen wird im Rahmen der Umsetzung unter Berücksichtigung von Fahrbahnbreiten, Dimension der Nebenanlagen und Regelungen im ruhender Verkehr entschieden.	3.000	nein	3.000	IV	Landesstraße 276
Schutzstreifenkonzept Talstraße (L 327), Nr. 27	Derzeit wird der Radverkehr hier im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Mittels Schutzstreifen (einseitig oder beidseitig) soll der Radverkehr gesichert und attraktiviert werden. Die Entscheidung zu einsitigen oder beidseitigen Schutzstreifen wird im Rahmen der Umsetzung unter Berücksichtigung von Fahrbahnbreiten, Dimension der Nebenanlagen und Regelungen im ruhender Verkehr entschieden.	3.000	nein	3.000	III	Landesstraße 327

Auflistung der Maßnahmen	Beschreibung der Maßnahme	Kosten der Maßnahme in €	Fördermöglichkeit	Kostenanteil Stadt in €	Priorität	Anmerkung
Maßnahmen zur Infrastruktur innerhalb/nahe der Ortslagen mit Maßnahmennummer						
noch Stadtteil Buir						
Fahrradabstellanlage am S-Bahnhaltepunkt, Nr. 28	Für den S-Bahnhaltepunkt Buir (S 12/S 13) ist eine Fahrradabstellanlage mit Witterungsschutz unbedingt erforderlich. Zu Lasten von PKW-Stellplätzen nahe der Bushaltestelle Buir Bhf soll eine Abstellanlage gebaut werden, die vergleichbar der Abstellanlage am S-Bahnhaltepunkt Sindorf auch die Möglichkeit zum Verschluss von Rädern bietet. Die Anlage soll insgesamt 50 Fahrrädern Raum zur Verfügung stellen.	40.000	ja	20.000	III	
Stadtteil Blatzheim						
Neuregelung der Radverkehrsführung im Bereich Dürener Straße (K 55)/Buirer Weg, Nr. 29	Der Rhein-Erft-Kreis als Straßenbaulastträger der K 55 hat die Erarbeitung eines Konzeptes zur Neuregelung der Radverkehrsführung und Schaffung von Angeboten zu Fußgängerquerungen zugesagt. Der Bereich ist insofern von großer Bedeutung, da neben einer vorhandenen Bushaltestelle mit großem Umsteigeranteil auch das landesweite Radwegenetz hier geführt ist. Die Stadt Kerpen unterstützt die Überlegungen und freut sich auf eine Umsetzung.	unbekannt	über Rhein-Erft-Kreis	0	IV	Kreisstraße 55
Befestigung Wirtschaftsweg nördlich Friedhof, Nr. 30	Derzeit ist die Führung des Radverkehrs in diesem Abschnitt mit Asphaltoberfläche nur umwegig zu befahren. Mit der Befestigung dieses Wirtschaftsweges wird eine geradlinige, schnelle und komfortable Führung auf der emaligen Bahntrasse in hoher Qualität erreicht. Dieser Wegeabschnitt ist Teil einer West-Ost-Achse für den Radverkehr, der von der Kreisgrenze im Westen bis zur Stadtgrenze Kerpen/Frechen im Westen reicht. Diese Achse ist im überwiegenden Teil autofrei geführt.	50.000	nein	50.000	V	
Aufhebung der Einbahnregelung in der Haagstraße, Nr. 31	Die Aufhebung der Einbahnregelung gehört gedanklich zu der vorangegangenen Maßnahme, auch hier ist es Ziel, die angesprochene Ost-West-Aachse für den Radverkehr ohne Umwege nutzbar zu machen. Eine Öffnung der Einbahnstraße nur für den Radverkehr ist aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht möglich.	hier keine	nein	0	III	

Auflistung der Maßnahmen	Beschreibung der Maßnahme	Kosten der Maßnahme in €	Fördermöglichkeit	Kostenanteil Stadt in €	Priorität	Anmerkung
Maßnahmen zur Infrastruktur innerhalb/nahe der Ortslagen mit Maßnahmennummer						
noch Stadtteil Blatzheim						
Schutzstreifenkonzept Neue Pforte, Nr. 32	Mit diesem Schutzstreifenkonzept soll eine Verbindung der Ortslage Blatzheim mit den Radverkehrsanlagen an der B 477 im Norden geschaffen werden. Derzeit betrifft das auch einen Streckenabschnitt außerhalb der OD. Es ist ist daher zu überlegen, die OD zu versetzen oder im Rahmen eines (laufenden) Großversuchs Schutzstreifen außerhalb der OD zu markieren.	8.000	nein	8.000	V	
Veränderung der Umlaufsperren am Knoten, an dem der Neffelbachradweg die signalgesicherte Werkszufahrt Nowotnik kreuzt, Nr. 33	Auf Wunsch des Rhein-Erft-Kreises und des ADFC wird an dieser Stelle eine Lösung vorgeschlagen, die für den Radverkehrs komfortabler, aber dennoch sicher ist	hier keine, wird aus der vorhandenen Haushaltsstelle für die Umsetzung von Verkehrsanordnungen finanziert	nein	0	0	
Maßnahmen zur Infrastruktur außerhalb der Ortslagen mit Maßnahmennummer						
Maßnahmenpaket RegioGrün im Rahmen der Regionale 2010, Nr.34, 35, 36	Das Projekt Landschaftspark Erftaue im Rahmen der Regionale 2010 sieht unter anderem 3 Maßnahmen vor, die auch die Stadt Kerpen für den Radverkehr betreffen. Dort ist als eine Maßnahme ein ausgeschildeter Radrundweg "Zauberhafte Erftaue" (Nr. 34) vorgesehen. Weiter soll eine ausgeschilderte Radverkehrsverbindung zwischen Rhein und Erft entlang des Korridors "zwischen den schnellen Wegen" (Nr. 35) entstehen. Zusätzlich ist noch eine Radverkehrsverbindung zwischen dem 3. Grüngürtel und dem Decksteiner Weiher entlang des Korridors "Zu den Villeseen" (Nr. 36) als ausgeschilderte Route beabsichtigt, an die sich ein ausgeschilderter Radrundweg durch den südlichen Rhein-Erft-Kreis anschließt.	unbekannt	ja	siehe Maßnahme Nr. 31	III	Rhein-Erft-Kreis
Teilmaßnahme RegioGrün als Netzschluss, Nr. 37	Zur Umsetzung des Maßnahmepaketes RegioGrün der Regionale 2010 ist ein Netzschluss auf Kerpener Stadtgebiet unentbehrlich. Die Stadt Kerpen hat die bauliche Ertüchtigung einer städtischen Wegeparzelle als Radwegenetzschluss zugestimmt. Daher ist diese Maßnahme an dieser Stelle aufgelistet.	34.000	ja	17.000	III	Rhein-Erft-Kreis

Auflistung der Maßnahmen	Beschreibung der Maßnahme	Kosten der Maßnahme in €	Fördermöglichkeit	Kostenanteil Stadt in €	Priorität	Anmerkung
noch Maßnahmen zur Infrastruktur außerhalb der Ortslagen mit Maßnahmennummer						
Maßnahmenpaket Tagebau bedingter Verlegeprojekte Verkehrsanlagen, Nr. 38, 39, 40, 41	In Zusammenhang mit den erforderlichen Verlegungen von Verkehrswegen ist eine stattliche Zahl neuer Radverkehrsanlagen entstanden. Diese sollen nach Wunsch der Stadt Kerpen um Maßnahmen ergänzt werden, die im Grundsatz durch den Arbeitskreis "Tagebau Buir" vorgeschlagen wurden. Dabei handelt es sich durchweg um Netzschlüsse für den Radverkehr, eine Maßnahme (Nr. 38) westlich der Straße Am obersten Bruch in Richtung Westen wurde bereits durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW realisiert. Die Maßnahme Nr. 39 erscheint in der Umsetzung allerdings fraglich, da ein Renaturierungskonzept des Rhein-Erft-Kreises entlang des Buirer Fließes entgegensteht. Die bereits vorhandene, allerdings in Teilen lediglich wassergebunden befestigte Verbindung zwischen dem Blatzheimer Weg und der B 477 sollte durchgängig asphaltiert und als Maßnahme Nr. 40 einen weiteren Netzschluss zwischen Buir und Blatzheim bieten. Die Maßnahme Nr. 41 bildet einen Netzschluss zwischen asphaltierten Wegeabschnitten.	unbekannt	nein	0	II	LBS/RWE
Maßnahmenpaket Tagebau bedingte Verlegung des Stadtteiles Manheim, Nr. 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48 und 49	Neben einer Vielzahl von Maßnahmen für den Radverkehr innerhalb des Umsiedlungsstandortes Manheim-neu ist auch ein Maßnahmenpaket für die äußere Radverkehrsvernetzung mit dem Bergbautreibenden vereinbart. Wegen der Menge von Maßnahmen wird an dieser Stelle auf den Anhang des Konzeptes verwiesen, in dem dann alle hier aufzulistenden Maßnahmen detailliert beschrieben sind.	unbekannt	nein	0	II	RWE
Maßnahmen zur Infrastruktur in der Gesamtstadt mit Maßnahmennummer						
Ausschilderung einer innerstädtischen Radroute "Kerpenroute", Nr. 50	Mit dem Angebot einer "Kerpenroute" soll das ausgezeichnete Angebot für den Radverkehr verdeutlicht werden. Des weiteren wird auf viele Sehenswürdigkeiten im Stadtgebiet hingewiesen, eine Art Heimatkunde mit dem Rad erfahren.	40.000	ja	20.000	III	
Ergänzende Wegweisungen zum landesweiten Radwegenetz in Form eines kreisweiten Knotenpunktsystems , Nr. 51	Hiermit soll die Orientierung für den Radverkehr verbessert werden. Die Maßnahme wird im Rahmen des Projektes RadRegionRheinland kurzfristig realisiert.	unbekannt	ja	0	0	Maßnahme wird durch den Rhein-Erft-Kreis umgesetzt

Auflistung der Maßnahmen	Beschreibung der Maßnahme	Kosten der Maßnahme in €	Fördermöglichkeit	Kostenanteil Stadt in €	Priorität	Anmerkung
noch Maßnahmen zur Infrastruktur in der Gesamtstadt mit Maßnahmennummer						
Ergänzende Wegweisungen zum landesweiten Radwegenetz in Form von zusätzlichen, kreisübergreifenden Wegweisungen zwischen dem Rhein-Erft-Kreis und dem Kreis Düren, Nr. 52	Von dieser Maßnahme ist das südwestliche Stadtgebiet im Raum Blatzheim, Bergerhausen und Niederbolheim betroffen. Die Maßnahme wird im Rahmen des Projektes RadRegionRheinland kurzfristig realisiert.	unbekannt	ja	0	0	Maßnahme wird durch den Kreis Düren finanziert und umgesetzt
Wegweisung des Bahnradweges von Bhf Aachen bis Bhf Köln, Nr. 53	Diese Maßnahme wird auf dem Kerpener Stadtgebiet vom Rhein-Erft-Kreis begleitet. Die Maßnahme wird im Rahmen des Projektes RadRegionRheinland kurzfristig realisiert.	unbekannt	ja	0	0	Maßnahme wird durch den Rhein-Erft-Kreis umgesetzt
Konzept für Fahrradabstellanlagen in der Gesamtstadt, Nr. 54	Neben den unbestritten erforderlichen Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen oder anderen öffentlichen Einrichtungensind weitere Abstellanlagen sinnvoll. Im Rahmen eines Konzeptes sollen Vorschläge zu weiteren Abstellanlagen wie z.B. an Bushaltestellen, privaten Einrichtungen wie auch in Verkaufsbereichen auf öffentlichen Verkehrsflächen erarbeitet werden.	5.000	nein	5.000	V	Folgekosten durch die Umsetzung des Konzeptes werden erforderlich, können aber durch Partner wie die Privatwirtschaft oder die Kölner Außenwerbung begrenzt werden.
Konzept zum Thema Ladestationen für Pedelcs und E-Bikes im Stadtgebiet, Nr. 55	Zur Unterstützung der Elektromobilität mit dem Rad (Pedelcs, E-bikes) sollen Ladestationen im öffentlich zugänglichen Bereich eingerichtet werden. Hierzu ist zunächst ein Konzept möglicher Standorte und Überlegungen zur Ausstattung, Energiekostenregelung, etc. zu erarbeiten.	10.000	eher nein	10.000	V	Folgekosten könnten durch Kooperation, z.B. mit RWE als Energielieferant begrenzbar. Hierzu sind zunächst Gespräche mit RWE geplant.
Überprüfung von LSA-Schaltungen auf Fahrradfreundlichkeit, Nr. 56	Der Stadt Kerpen liegen Hinweise über nicht Fahrrad freundliche Signalschaltungen vor, die überprüft und gegebenfalls im Sinne des Radverkehrs verändert werden sollen. Bislang sind das die Knotenpunkte L 122/K 17 und L 122 /AS Kerpen im Stadtgebiet. Es ist nicht auszuschließen, dass auch andere Signalanlagen im Sinne des Radverkehrskomforts bzw. der Radverkehrssicherheit angepaßt werden müssen.	10.000	nein	10.000	II	

Auflistung der Maßnahmen	Beschreibung der Maßnahme	Kosten der Maßnahme in €	Fördermöglichkeit	Kostenanteil Stadt in €	Priorität	Anmerkung
Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit mit Maßnahmennummer						
Neuer Internetauftritt für den Bereich Radverkehr, Nr. 57	Erarbeitung einer Rubrik "Radverkehr", die Informationen und Hilfestellungen für Radverkehrsinteressierte bietet. Hier soll auch der neue Fahrradstadtplan einsehbar und ausdruckbar zur Verfügung stehen. Neben aktuellen Informationen wird über eine entsprechende Linksammlung Zugang zu weiteren Informationen gewährt. Auf den Radverkehr soll an exponierter Stelle der städtischen Homepage entsprechend seiner Bedeutung hingewiesen werden.	hier keine	nein	0	I	
Erstellung eines neuen Fahrradstadtplanes, Nr. 58	Mit einem neuen und aktuellen Fahrradstadtplan soll auf des breite Angebot an Radverkehrsanlagen aufmerksam gemacht werden. Die Erstellung eines solchen Planes ist der Kern der zukünftigen Öffentlichkeitsarbeit im Themenbereich Radverkehr.	30.000	ja	15.000	II	Teilweise Refinanzierung über den Verkauf oder eine Schutzgebühr ist denkbar.
Erstellung von Flyer/Broschüre zur "Kerpenroute", Nr. 59	In Zusammenhang mit der Auschilderung einer "Kerpenroute" sollen Flyer/Broschüre Informationen über touristische, historische oder auch wirtschaftliche Highlights im Stadtgebiet liefern.	4.000	ja	2.000	II	Eine Mitfinanzierung über Kerpen-Touristik e.V., den Fahrradverleihern oder auch Segwaytour-Anbietern ist denkbar.
Angebote mit Partnern zu geführten und themenbezogenen Fahrradtouren, Nr. 60	Aktuell gibt es in Kerpen einzelne Angebote vom Kerpener Stadtarchiv zu geführten Fahrradtouren mit Erläuterungen zur Stadtgeschichte. Für die Zukunft ist beabsichtigt solche Angebote auszudehnen und gemeinsam mit Partnern anzubieten.	2.000	ja	1.000	II	Zur Umsetzung sind noch Gespräche mit den genannten Partnern erforderlich.
Erstellung von Thementouren im Stadtgebiet als GPS-track für Downloadangebot, Nr. 61	Aus geführten Fahrradtouren mit jeweils themenbezogenen Verlauf können für Interessierte als GPS-track angeboten werden. Weitere Informationen zu einzelnen Sehenswürdigkeiten können im Netz hinterlegt und mit entsprechender Technik (Internetfähige Telefone) aufgerufen werden.	2.000	ja	1.000	II	
Außendarstellung der Verwaltungsführung, Nr. 62	Zukünftig wird die Verwaltungsführung Aktionen und Fahrradveranstaltungen, wie auch Bereisungen und vereinzelt geführte Touren mit dem Rad begleiten, um als Vorbild für den Einsatz des Verkehrsmittels "Fahrrad" zu werben.	keine	entfällt	0	I	

Auflistung der Maßnahmen	Beschreibung der Maßnahme	Kosten der Maßnahme in €	Fördermöglichkeit	Kostenanteil Stadt in €	Priorität	Anmerkung
Maßnahmen innerhalb der Verwaltung						
Neuregelung von Planungsabläufen zur Sicherstellung fahrradfreundlicher Planungen, Nr. 63	Innerhalb der Verwaltung muss sicher gestellt werden, dass alle, und zwar wirklich alle Planungen im Verkehrsbereich mit den Interessen des Radverkehrs abgeglichen werden. Es ist beabsichtigt, Planungen nur dann zur Ausführung frei zu geben, wenn der oder die Radverkehrsbeauftragte der Stadt Kerpen die Planung frei gegeben hat.	keine	entfällt	0	I	
Neuer Ansprechpartner im Rathaus für Themen und Probleme rund ums Rad, Nr. 64	In Zusammenhang mit der Neuorientierung der Stadt Kerpen zum Themenbereich Radverkehr auch einen neuen oder eine neue Radverkehrsbeauftragte benennt und das innen aber auch nach Außen kommuniziert.	keine	entfällt	0	I	
Durchführung von Schilderschauen zum Thema Radverkehrssicherheit, Nr. 65	Bislang wurden Schilderschauen unter zeitgleicher Würdigung aller Verkehrsmittel durchgeführt. Es erscheint sinnvoll hier eine Ergänzung für den Radverkehr mit seinen speziellen Randbedingungen und Problembereichen durch eine Radverkehrsschau mit entsprechenden Experten durchzuführen. Das beasichtigt die Stadt Kerpen.	keine	nein	0	III	Folgekosten
Durchführung von Aktionen und Infoveranstaltungen zu Fahrradthemen, Nr. 66	Insbesondere sind derzeit damit aktuelle Themen wie Elektromobilität und Radverkehrssicherheit gemeint.	unbekannt	ja	unbekannt	III	
Bei Mitgliedschaft in der AGFS Unterstützung und Durchführung von Netzwerkaktionen, Nr. 67	Damit sind Aktionen angesprochen wie die derzeit aktuellen AGFS-Aktionen "Aktion Licht" und die Aktion "Ich bin die Energie".	unbekannt	ja	unbekannt	IV	
Anschaffung von 2 Pedelecs, Nr. 68	Hierdurch dokumentiert die Stadt Kerpen die Nachhaltigkeit und die Ernsthaftigkeit einer Förderung des Radverkehrs mit dem eigenen Fuhrpark	5.000	nein	5.000	I	
Gesamtinvestition		**408.000**		**285.000**		**Kostenschätzungen!**

Tabelle zur Umsetzung und Finanzierung der Maßnahmen

Vorschlag für einen Umsetzungs- und zugehörigen Wirtschaftsplan		Gesamtkosten	Förderung	Städtischer Anteil	
Summe Priorität 0	Umsetzung 2011	35.000	---	**35.000**	**Kostenschätzungen!**
Summe Priorität I	Umsetzung 2012	25.000	10.000	**15.000**	**Kostenschätzungen!**
Summe Priorität II	Umsetzung 2013	48.000	19.000	**29.000**	**Kostenschätzungen!**
Summe Priorität III	Umsetzung 2014	131.000	57.000	**74.000**	**Kostenschätzungen!**
Summe Priorität IV	Umsetzung 2015	88.000	37.000	**51.000**	**Kostenschätzungen!**
Summe Priorität V	Umsetzung später	81.000	---	**81.000**	**Kostenschätzungen!**
Gesamtinvestition		**408.000**	**123.000**	**285.000**	**Kostenschätzungen!**

Geschäftsstelle AGFS bei Mitgliedschaft jährlich	**2.500**	
Jährlicher Investitionsaufwand 285.000 € / 6 Jahre	47.500	
Jährliche Bereitstellung zur Umsetzung für 6 Jahre	**50.000**	**Kostenschätzungen!**

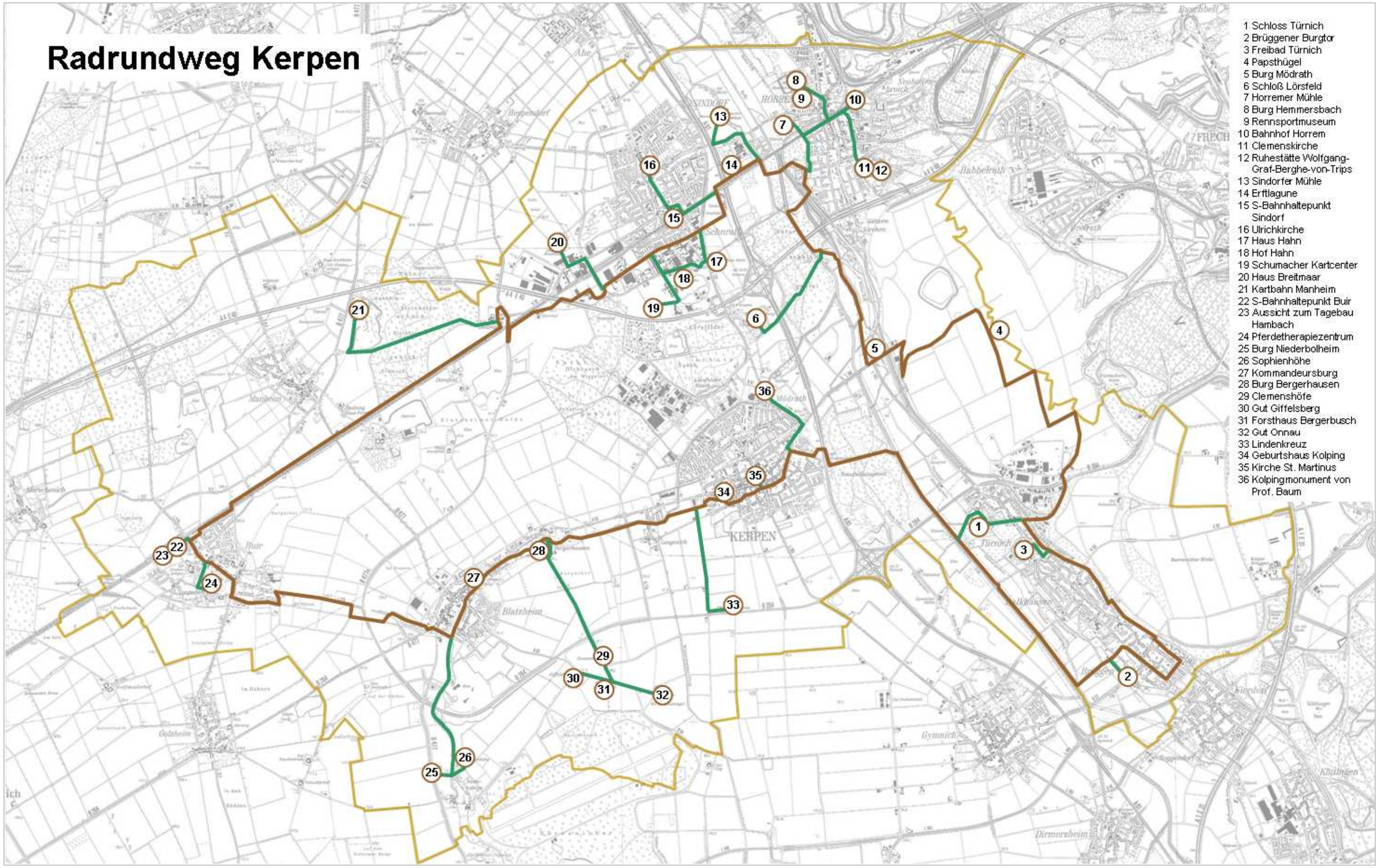
Anmerkung: Bei förderfähigen Maßnahmen wurde eine 50%ige Förderung unterstellt. Erfahrungen zeigen, dass durch zeitliche Zuweisung der Fördermittel, Streichung nicht förderfähiger Bestandteile und Streichungen wegen Förderobergrenzen bestimmter Fördergegenstände aus einer formell 70 - 75%igen Förderung unter dem Strich nicht selten ein städtischer Anteil von 50% verbleibt!!!

Tabellarische Auflistung zum
Neu-, Aus- und Rückbau des Wegenetzes um Manheim-neu
Zusammenstellung der Einzelmaßnahmen außerhalb des Umsiedlungsortes (Bebauungsplangrenzen)

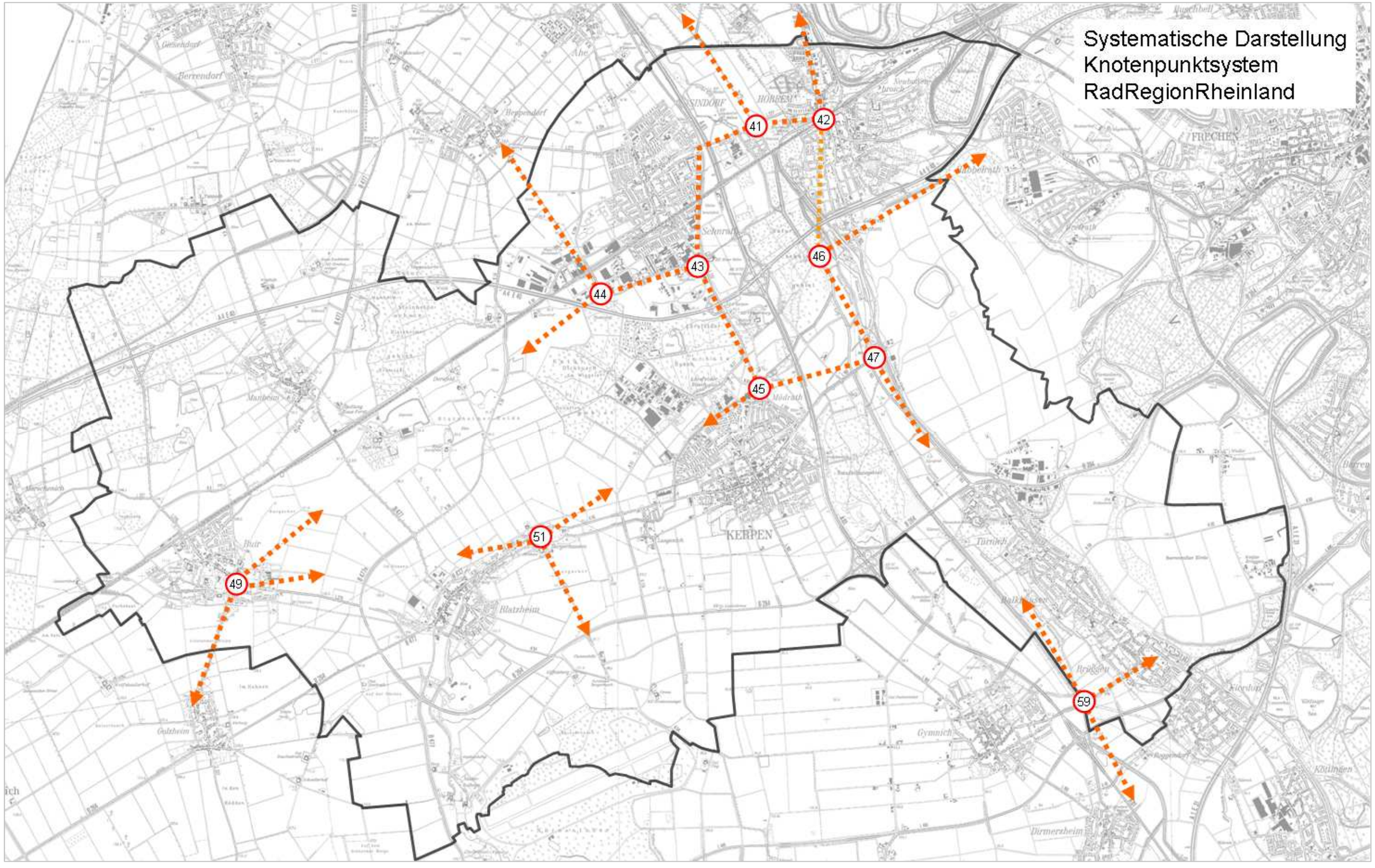
Maßnahme	Ausbauform	Nutzer	Vernetzungsfunktion	Baurecht erf.	befestigte Breite [m]	Länge [m] Ausbau	Neubau	Rückbau	Maßnahme Nr. im Radverkehrskonzept
Wegeverbindung 1	Ausbau	Fußgängerverkehr Radverkehr	Manheim-neu mit Kerpen-Kernstadt als westliche Anbindung des Umsiedlungsortes	nein	3,00	545,00			**42**
Wegeverbindung 2	Neubau	Fußgängerverkehr Radverkehr	Manheim-neu mit Kerpen-Nord und Kerpen-Mitte als nordwestliche Anbindung des Umsiedlungsortes	ja	2,50		635,00		**43**
Wegeverbindung 3	Rückbau	derzeit Radverkehr Landwirtschaft	Vermeidung einer Konkurrenz zur planfreien Querung der Veloroute mit der K 17 als Verkehrssicherheitsmaßnahme	nein	3,50			80,00	**44**
Wegeverbindung 4	Neubau	Fußgängerverkehr Radverkehr	Manheim-neu mit dem Neffelbachradweg als südliche Anbindung des Umsiedlungsortes	ja	2,50		225,00		**45**
Wegeverbindung 5	Ausbau	Fußgängerverkehr Radverkehr Landwirtschaft	Manheim-neu mit dem Neffelbachradweg (neues Brücken-bauwerk oder Bauwerksertüchtigung Brücke K 17) als südwestliche Anbindung des Umsiedlungsortes	nein	4,00	100,00			**46**
Wegeverbindung 6	Ausbau/ Neubau	Fußgängerverkehr Radverkehr	Manheim-neu mit Blatzheim als westliche Anbindung des Umsiedlungsortes	teilweise	3,00	280,00	40,00		**47**
Wegeverbindung 7	Ausbau	Fußgängerverkehr Radverkehr Landwirtschaft	Manheim-neu mit Manheim-alt als nordwestliche Anbindung	nein	3,50	590,00			**48**
Wegeverbindung 8	Ausbau/ Neubau	Fußgängerverkehr Radverkehr Landwirtschaft	Manheim-neu mit Radweg B 477 n als nördliche Anbindung des Umsiedlungsortes, Anbindung an geforderten, neuen S-Bahn-haltepunkt "Sindorf-West"	teilweise	3,50	730,00	680,00		**49**
				Summen [m]		**2.245,00**	**1.580,00**	**80,00**	

Stadt Kerpen, 16.2, Stand Dezember 2010

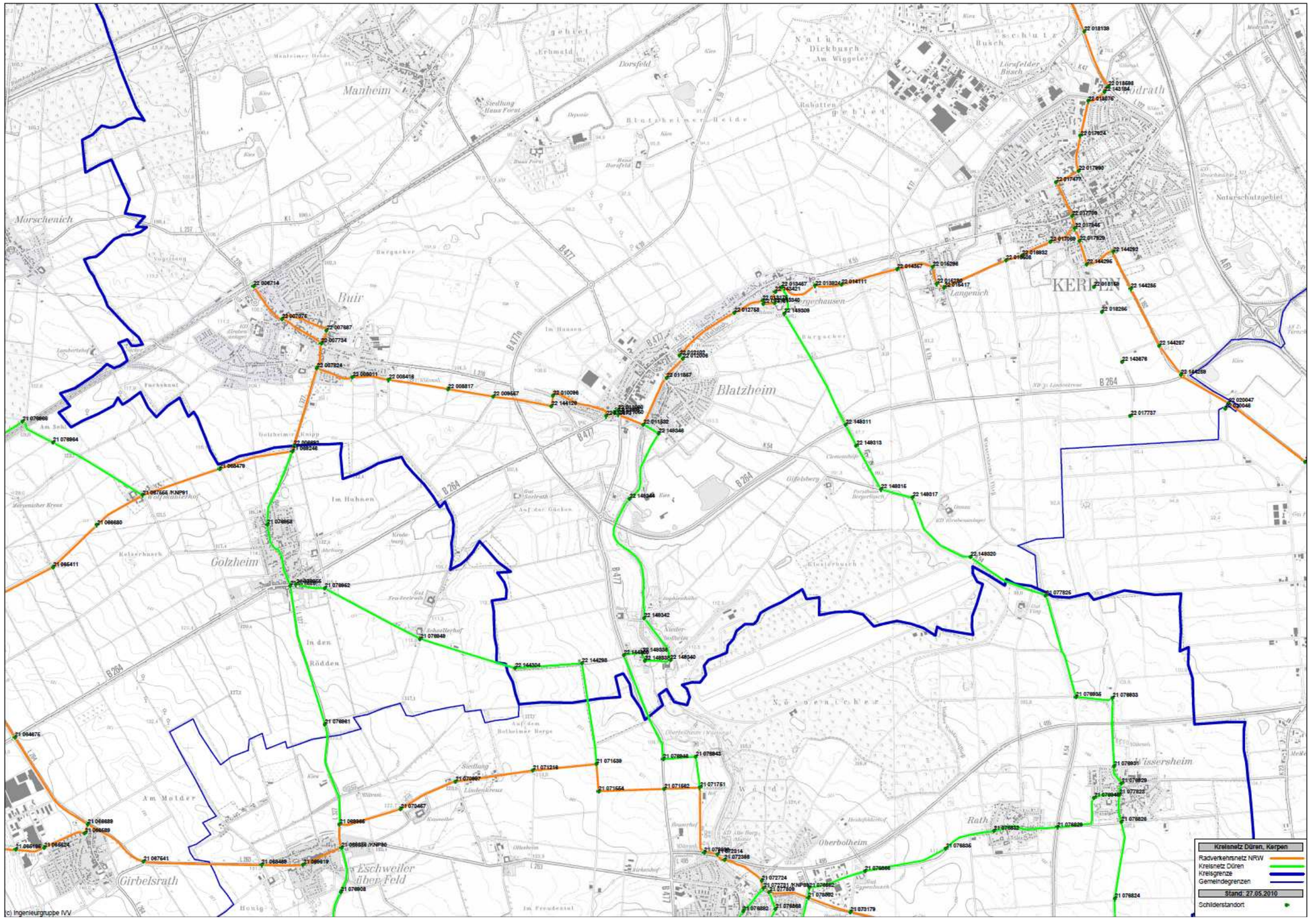
Radrundweg Kerpen



1 Schloss Türnich
2 Brüggener Burgtor
3 Freibad Türnich
4 Papsthügel
5 Burg Mödrath
6 Schloß Lörsfeld
7 Horremer Mühle
8 Burg Hemmersbach
9 Rennsportmuseum
10 Bahnhof Horrem
11 Clemenskirche
12 Ruhestätte Wolfgang-Graf-Berghe-von-Trips
13 Sindorfer Mühle
14 Erftlagune
15 S-Bahnhaltepunkt Sindorf
16 Ulrichkirche
17 Haus Hahn
18 Hof Hahn
19 Schumacher Kartcenter
20 Haus Breitmaar
21 Kartbahn Manheim
22 S-Bahnhaltepunkt Buir
23 Aussicht zum Tagebau Hambach
24 Pferdetherapiezentrum
25 Burg Niederbolheim
26 Sophienhöhe
27 Kommandeursburg
28 Burg Bergerhausen
29 Clemenshöfe
30 Gut Giffelsberg
31 Forsthaus Bergerbusch
32 Gut Onnau
33 Lindenkreuz
34 Geburtshaus Kolping
35 Kirche St. Martinus
36 Kolpingmonument von Prof. Baum


Systematische Darstellung
Knotenpunktsystem
RadRegionRheinland
41
42
43
44
45
46
47
49
51
59
KERPEN

Netzergänzungen in der Radverkehrswegweisung zwischen dem Kreis Düren und dem Rhein-Erft-Kreis



5 Handlungskonzept

Bei den entwickelten Maßnahmen ist zwischen den unterschiedlichen Akteuren zu unterscheiden: Einerseits die Stadt Kerpen als handelnde Stadtverwaltung mit Zuständigkeit für den öffentlichen Straßenraum sowie als Verkehrssicherungsbehörde, die auch ordnungsrechtliche Anordnungen in Bezug auf die Verkehrslenkung und –erschließung der privaten Grundstücke treffen kann.

Weiterhin sind die Grundstücksbesitzer angesprochen, da ein Hauptproblem der Kerpener Straße die Vielzahl an Ein– und Ausfahrten zur Kerpener Straße darstellt. Die Unfallhäufung, die von der Unfallkommission des Rhein-Erft-Kreises festgestellt worden ist, macht den Handlungsbedarf deutlich.

5.1 Maßnahmen der Stadt Kerpen

5.1.1 Roteinfärbung der bislang schwarzen Pflasterung an den Grundstückszufahrten und Markierung mit Fahrradpiktogrammen und Doppelpfeilen

5.1.2 Ausschilderung der Hochbordwege zwischen Markusweg und Sindorfer Südkreisel als kombinierte Geh– und Radwege im Zweirichtungsverkehr.

5.1.3 An der Lichtsignalanlage des Fachmarktzentrums sind für Fußgänger zwei zusätzliche Signalgeber „Signal kommt", die mit der Bedarfsanforderung zu koppeln sind, zu installieren.

5.1.4 Einbau von drei Mittelinseln als Querungshilfen, die die heutigen Einbauten ersetzen.

5.1.5 Herrichtung eines Multifunktionsstreifens in der Fahrbahnmitte entweder kostengünstig durch Markierung oder straßengestalterisch wirksam durch Pflaster.

5.1.6 Straßenrechtliche Anordnung zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit an den privaten Grundstücksein– und ausfahrten.

5.2 Maßnahmen der Grundstückseigentümer

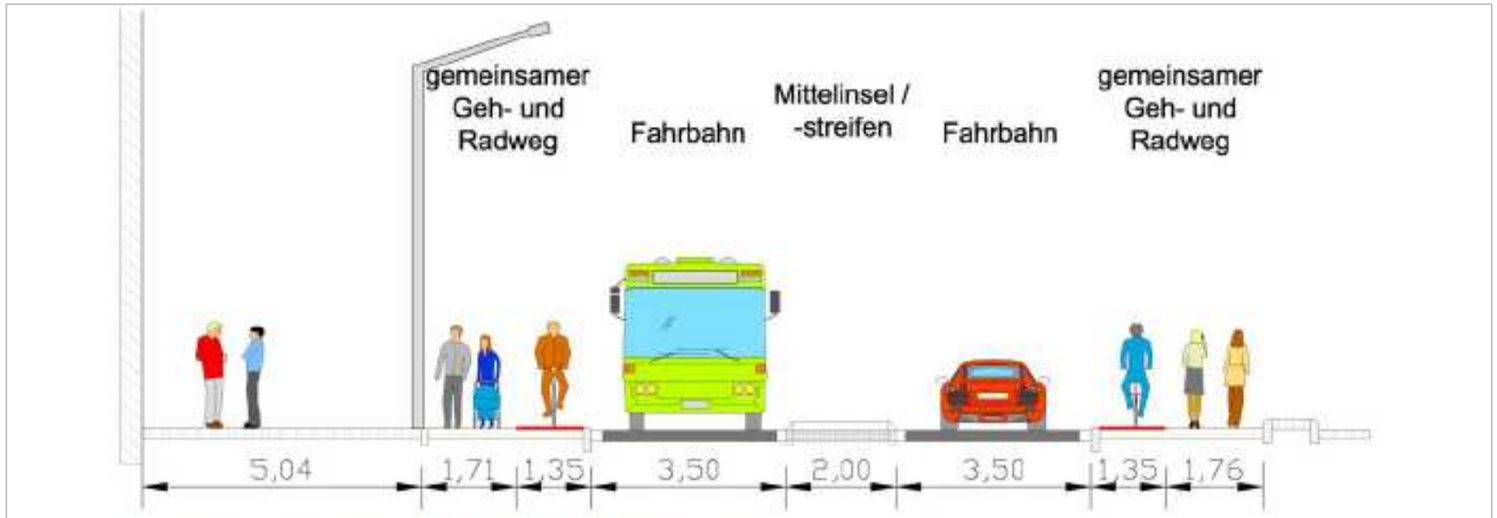
5.2.1 Schließung von zwei Grundstücksausfahrten im Bereich Drogeriemarkt und Getränkemarkt.

5.2.2 Bauliche Abgrenzung des Tankstellengrundstücks vom Geh– und Radweg („Elefantenrücken") und Definition einer eher südlich gelegenen Ein– und Ausfahrt.

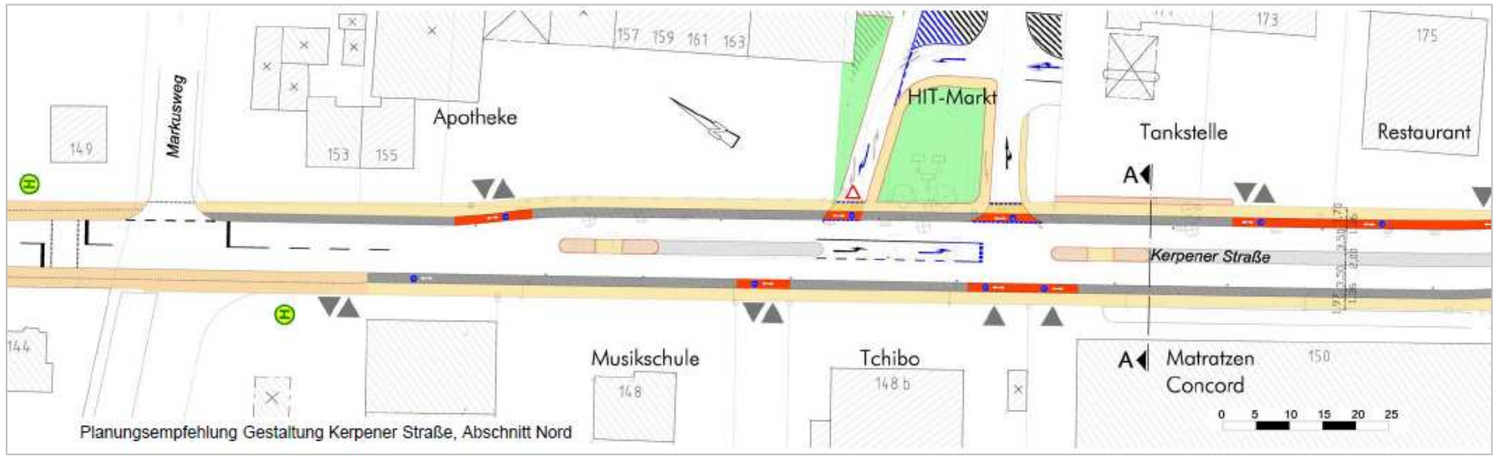
5.2.3 Prüfung einer Änderung der Verkehrsführung auf dem Grundstück des HIT-Marktes; bauliche Verengung der Zu– und Ausfahrt mit Materialwechsel in der Gehwegüberfahrt.

5.2.4 Am HIT-Markt: Ersatz des Stabzauns durch eine weniger sichtbehindernde Einfriedung.

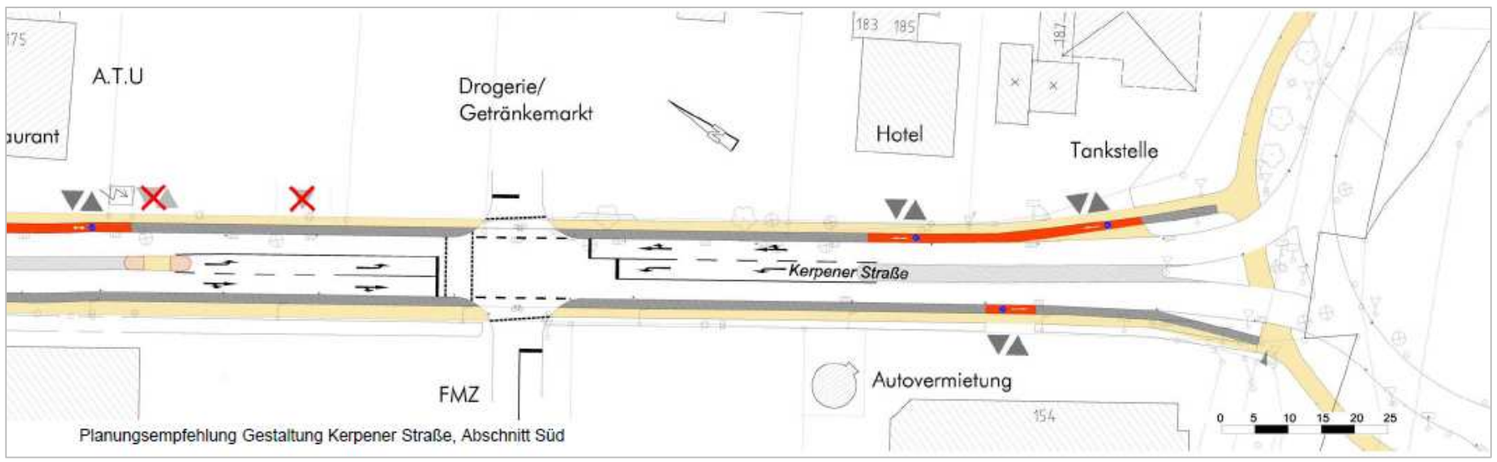
5.2.5 Ausschilderung der Ausfahrten mit Zeichen 205 StVO („Vorfahrt gewähren!") und Zusatzzeichen 1000-32 StVO („Radfahrer kreuzen von rechts und links").



Regelquerschnitt Kerpener Straße mit Multifunktionsstreifen



Planungsempfehlung Gestaltung Kerpener Straße, Abschnitt Nord



Planungsempfehlung Gestaltung Kerpener Straße, Abschnitt Süd

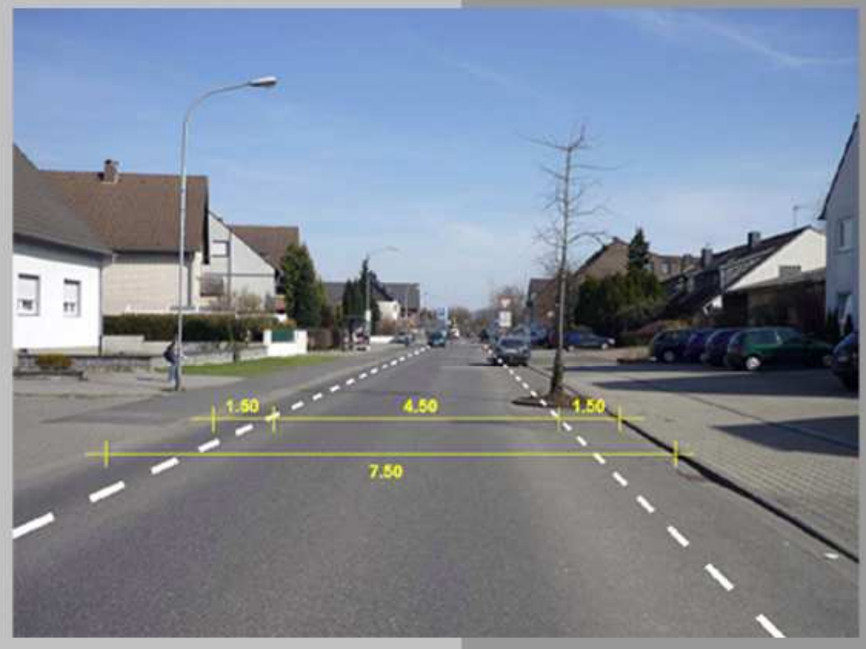
Planungsvorschläge für die Führung des Radverkehrs in der Erftstraße (L 277) in Sindorf

⇨ Übergänge schließen

⇨ Radverkehr an Haltelinie priorisieren

⇨ in Engstellen Schutzstreifen einseitig

Planungsvorschläge für die Führung des Radverkehrs in der Erftstraße (L 277) in Sindorf



⇨ im Querungsbereich LSA lassen oder

⇨ eine Querungshilfe mit oder ohne Zebrastreifen vorsehen

⇨ im Kernbereich Schutzstreifen beidseitig

Planungsvorschläge für die Führung des Radverkehrs in der Erftstraße (L 277) in Sindorf

⇨ Schutzstreifen zwischen Kreiseln fortsetzen / Schleusen an Kompaktkreisel

⇨ den Kompaktkreisel optimieren

⇨ nicht zwingend als Außerortskreisel definieren / Zebrastreifen (Detektive) eindeutig verwenden

⇨ langfristig einen südlichen Rad-/Gehweg verfolgen und einen nicht notwendigen Bypass zurückbauen

Kerpen

Verträglichkeiten für den Radverkehr

Verträgliche Strecken

Bedingt verträgliche Strecken

Unverträgliche Strecken

Gefahrenpunkte (XY.3)

Bewertungskriterien u,b

Unverträglich (u): fehlende oder stark unterdimensionierte Radverkehrsanlagen auf Strecken

- u1) mit hoher Kfz-Verkehrsbelastung (> 5000 Kfz/Tag und Querschnitt)
- u2) mit hohem Schwerlastanteil bei beengten Raumverhältnissen
- u3) mit hohen Kfz-Geschwindigkeiten
- u4) in besonders engen und kurvenreichen Ortsdurchfahrten
- u5) mit hohem Parkdruck, ausgelöst durch Anlieger, Beschäftigte, Kunden etc.
- 6) uneinheitliche u. unklare Radverkehrsführung

Bedingt verträglich (b): fehlende oder leicht unterdimensionierte Radverkehrsanlagen

- b1) bei Kfz-Verkehrsbelastung zwischen 2500-5000 Kfz/Tag und Querschnitt oder hohem Fußgängerverkehr
- b2) bei mittlerem Schwerlastanteil bei beengten Raumverhältnissen
- b3) durch zeitweise Behinderungen des Radverkehrs durch verbotswidriges Parken
- b4) in engen und kurvenreichen Ortsdurchfahrten
- 5) Mehrzweckstreifen, die dem Radverkehr zur Mitbenutzung zur Verfügung stehen
- 6) uneinheitliche u. unklare Radverkehrsführung

Radnetz Rhein-Erft-Kreis

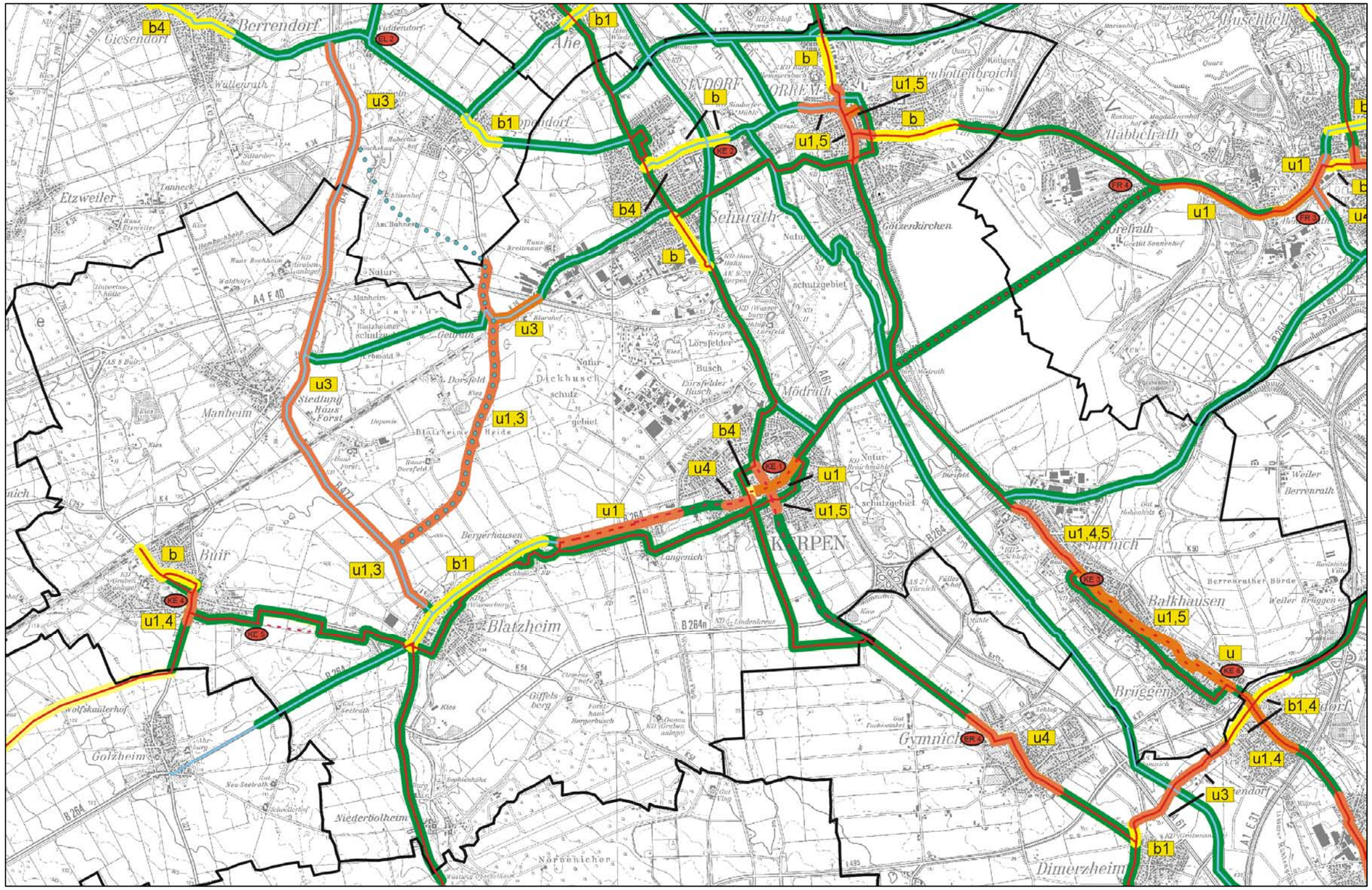
Regionale Hauptachse

Regionale Nebenachse

Geplante Hauptachse

Geplante Nebenachse

Angestrebte Hauptachse



Auflistung von Gefahrenpunkten, die vordringlichen Handlungsbedarf auslösen, und Maßnahmenvorschlag Kerpen

	Lfd.- Nr.	Streckenbez.	Streckenabschnitt/Knoten	Problembeschreibung	Maßnahmenvorschlag	Radverkehrskonzept Kerpen zugehörige Maßnahme mit Nummer
Vordringlicher Handlungsbedarf	**KE 1**	K 47	Hahnenstraße	Hohes Kfz- und Fußgängerverkehrsaufkommen sowie starke Stellplatznachfrage bei beengten Raumverhältnissen führen im Hauptgeschäftsbereich zu Problemen hinsichtlich einer sicheren Verkehrsabwicklung	Abstufung der Hahnenstraße und radverkehrsgerechter Ausbau	**Nr. 3**
	KE 2	L 277	Erftstraße (L 277) in Sindorf	Für die Fahrbeziehung Sindorf-Mitte zum Schulkomplex 'Bruchhöhe' steht derzeit nur die RVA auf der Nordseite der Erftstraße zur Verfügung; dies bedeutet Querungserfordernis der L 277	Lückenschluss der RVA auf der Südseite der L 277, zwischen L 122 und Einmündung 'Bruchhöhe'	**Nr. 9**
	KE 3	Gemeindestraße	Oberweg in Balkhausen	Führung des Radverkehr in Richtung Süden über Südweg umwegig	Öffnung der einbahnig geführten Straße 'Oberweg' für den Radverkehr in Gegenrichtung	**Einbahnstraßenregelung wurde für alle Verkehre mittlerweile aufgehoben**
	KE 4	L 327	Talstraße (L 327) zwischen Steinweg (L 276) und Mühlenweg	Fehlende RVA bei großzügigem Straßenquerschnitt	Einrichten von Schutzstreifen	**Nr. 27**
	KE 5	L276	Radroute im Zuge des Mühlenweges/L 276	Radroute weicht derzeit unbefestigtem Wirtschaftsweg aus und wird dadurch umwegig geführt	Wirtschaftsweg befestigen und Radroute losgelöst von der L 276 führen	**Nr. 39**
	KE 6	L163	Heerstraße (L 163), südlich Raphaelstraße	Keine RVA vorhanden	Schaffung eines Lückenschlusses und einer Querungshilfe im Bereich der Raphaelstraße	**Lückenschluss durch eine LSA mittlerweile hergestellt**

14. Erste Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes

(auf der Grundlage aktueller Entwicklungen)

1.

Ergänzung der Maßnahmenliste um eine weitere Spalte, die den aktuellen Status der Maßnahme beschreibt. Diese Form der Maßnahmenliste ist auf der Homepage der Stadt Kerpen www.stadt-kerpen.de auf der Startseite unter „Radfahren in Kerpen“ in der Rubrik Radverkehrskonzept Kerpen (Status Maßnahmen Radverkehrskonzept und Legende Status Maßnahmen Radverkehrskonzept) in der jeweils aktuellen Version einsehbar. Dabei ist der jeweilige Status wie folgt eingestuft: Maßnahme im Konzept erarbeitet, Maßnahme in der Vorbereitung, Maßnahme in der Umsetzung/fertig gestellt, Maßnahme aus dem Konzept genommen.

2.

Ergänzung des Radverkehrskonzeptes um ein Kapitel, in dem die bisherigen Maßnahmen und Vorgehensweisen der Stadt Kerpen zum Thema „Förderung verkehrssicheren Fuß- und Radverkehrs in der Vergangenheit“ beschrieben und erläutert werden. Dieses Kapitel ist im Folgenden (ab Seite 4) dargelegt.

3.

Zusätzliche Maßnahmen für den Fuß- und Radverkehr

a.
Nochmalige Überprüfung der StVO-Beschilderung aller städtischen Radverkehrsanlagen bezüglich der Radwegebenutzungspflicht unter dem besonderen Aspekt der geänderten StVO aus dem Jahr 2009.
Sofortmaßnahme

b.
Überprüfung von Radverkehrsanlagen/Wirtschaftswegen nach dem Erfordernis vorhandener Absperreinrichtungen. Ziel der Überprüfung ist die Reduzierung von Pollern auf das absolut unentbehrliche Mindestmaß. Verbleibende Poller auf Hauptrouten des Radverkehrs sollen entweder durch entsprechende Markierungen für den Radverkehr angekündigt oder durch Ersatz (Versetzen von Verkehrszeichen, um quasi eine Pollerwirkung zu erreichen) besser als Hindernis für den Radverkehr kenntlich gemacht werden.
Sofortmaßnahme

c.
Ergänzung aller Sackgassenbeschilderungen im Stadtgebiet durch Hinweis auf die Durchgangs- bzw. Durchfahrtsmöglichkeit (falls vorhanden) für den Fuß- und Radverkehr.
Sofortmaßnahme

d.
Erarbeitung eines Bestandskatasters durch ein externes Ingenieurbüro zu wegweisenden Beschilderungen für den Radverkehr mit einem Konzept zur Ergänzung des landesweiten Radnetzes im Kerpener Stadtgebiet.
Umsetzung soll 2013 in Verbindung mit Maßnahme Nr. 50 (Ausschilderung einer innerstädtischen Radroute "Kerpenroute") erfolgen, Kosten rd. 10.000 €, förderfähige Maßnahme, d.h. Kosten für die Stadt Kerpen rd. 5.000 €

e.
Bei der neu zu schaffenden Fuß-/Radwegverbindung zwischen dem Umsiedlungsstandort Manheim-neu und der Kerpener Kernstadt soll der Ausbau des heute grünen Wirtschaftsweges auf der ehemaligen Bahnfläche nun mit einer Ausbaubreite von 4,00 m realisiert werden (Ertüchtigung der Maßnahme Nr. 42 in Anlehnung der Dimension der „Veloroute“, die ebenfalls eine Breite von 4,00 m aufweist).
In diesem Zusammenhang ist nun auch eine Vernetzung mit dem Fachmarkzentrum Langenich für den Fuß-/Radverkehr (ca. 100 m Länge mit einer Ausbaubreite von 2,50 m) Inhalt des Radverkehrskonzeptes.
Weiterhin soll geprüft werden, inwieweit die Verbindung der angesprochenen Geh-/Radwegverbindung zwischen dem Neffelbachumfluter und der Brüsseler Straße (Länge ca. 300 m) in der Breite ertüchtigt werden kann; wünschenswert ist eine Ausbaubreite von mindestens 3,00 m, derzeit befestigt ist eine Breite von teilweise weniger als 2,50 m. Die Maßnahmen sollen vom Bergbautreibenden (RWE Power AG) geplant, finanziert und umgesetzt werden.
Mittelfristige Maßnahme

f.
Markierung von Schutzstreifen auf der Stiftsstraße von Schützenstraße bis Fachmarktzentrum Langenich (Hinweis der Polizei zum Radverkehrskonzept, Erschließungsträger für den B-Plan Brüsseler Straße als Teilfinanzier).
Umsetzung soll 2012/13 in Kombination mit Maßnahme Nr. 2 (Schutzstreifen Hahnenstraße Süd) erfolgen, Kosten für die Stadt Kerpen rd. 3.000 €.
Mittelfristige Maßnahme

g.
Erarbeitung eines Fahrradstraßenkonzeptes, um in Zusammenhang mit dem Ausschilderungskonzept ein für den Radverkehr zusammenhängendes Netz besonders attraktiver Verkehrswege zu schaffen.
Die Umsetzung soll ab 2013 nach der Erstellung des Ergänzungsnetzes zum landesweiten Wegenetz in Kerpen erfolgen.

Förderung von verkehrssicherem Fußgänger- und Radverkehr in der Vergangenheit

(Maßnahmen bis Ende 2011)

Wie im größten Teil der Bundesrepublik Deutschland hatte auch im Gebiet der heutigen Stadt Kerpen viele Jahrzehnte lang nur eine Zielgruppe Vorfahrt in der Verkehrsplanung: Die Autofahrer.
Den steigenden PKW Zahlen setzte man den bedingungslosen Ausbau von Verkehrsanlagen für den motorisierten Verkehr entgegen. Der Fuß- und Radverkehr existierte zwar, er stand aber nicht im Fokus der Überlegungen. Erst die verheerenden Unfallzahlen in den siebziger Jahren lösten in der neu gegründeten Stadt Kerpen (1975) Diskussionen zum Thema Verkehrssicherheit aus. Diese mündeten unter anderem in Kerpen zwei Jahrzehnte später zur flächenhaften Einführung von Tempo 30-Zonen in Wohngebieten als erste große Verkehrssicherheitsmaßnahme für den Fußgänger- und Radverkehr.

Bei der Infrastruktur für den Radverkehr blieb es bei politischen Forderungen nach Bordsteinradwegen, die damals in Kerpen einzig vorstellbare Maßnahme zur Schaffung „sicheren“ Radverkehrs. Daraus entstanden sind teilweise umgestaltete Ortsdurchfahrten mit Radverkehrsanlagen, die aufgrund ihrer Dimension und Führung aktuell nicht mehr einer Benutzungspflicht unterliegen. Zur Durchsetzung angepasster Geschwindigkeiten wurden vereinzelt Fahrbahnkissen (Foto: Fahrbahnkissen in Tempo 30-Zone) eingebaut, um so die Verkehrssicherheit für den Fußgänger- und Radverkehr zu erhöhen.

Ab Mitte der 90er Jahre fand bei den Verkehrsplanungen der Stadt Kerpen ein Umdenken statt. Auf Basis des VEP Kerpen (Verkehrsentwicklungsplan Kerpen, 1992 politisch zur Kenntnis genommen, nicht beschlossen) sollte dem Fuß- und Radverkehr mit isolierten Einzelmaßnahmen vermehrt Rechnung getragen werden, dabei spielte der Aspekt Verkehrssicherheit eine wesentliche Rolle. Markiert wurden nun erste Schutzstreifen (Foto: Schutzstreifen Horrem Hauptstraße) und es entstanden zusätzliche

Querungsanlagen für Fußgänger auf Hauptverkehrsstraßen. Auch durch den Bau von Kreisverkehrsanlagen konnten die Querungsansprüche insbesondere der Fußgänger Berücksichtigung finden. Ein erster Kerpener Radfahr-Stadtplan entstand 1996.

Neue Möglichkeiten der StVO wurden auch in Kerpen für den Radverkehr genutzt, so wurde z.B. 1997 die erste Fahrradstraße in unmittelbarer Nähe der Kerpener Gesamtschule errichtet. Im Jahr 1998 wurde ein Großteil aller Einbahnstraßen in Kerpen für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet.

Zwischen 2000 und 2005 wurden dann vermehrt Schutzstreifen für Radfahrer gebaut. Unter anderem in Kerpen Bergerhausen, wo auf insgesamt 1.500 m beidseitige Anlagen eingerichtet wurden.

In Zusammenhang mit der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme Vogelrutherfeld konnte im Jahr 2000 ein Brückenbauwerk (Foto: Brücke über K 39 SEM) für den Fuß- und Radverkehr fertig gestellt werden, an dieser Stelle wurde die seinerzeit neu gebaute K 39 abgesenkt.

Das intensive Einwirken der Stadt Kerpen auf das Land NRW und die Unterstützung durch eine Baurechtsbeschaffung mittels Bebauungsplänen führte Anfang des neuen

Jahrtausends zum Ausbau Straßen begleitender Radverkehrsanlagen an der L 162 (Foto: Radweg entlang L 162 Höhe Erftquerung) im Stadtteil Kerpen. Hierdurch konnten dem Radverkehr zusätzliche, komfortable und verkehrssichere Anlagen für Stadtteilverbindungen angeboten werden. Diese, auch in die freie Landschaft und in

Naherholungsgebiete führenden Radverkehrsanlagen waren verantwortlich für den merklichen Anstieg von Fuß- und Radverkehren rund um den Stadtteil Kerpen ab dem Zeitrahmen 2000/2002.

Mit dem Bau der S 13, den drei Haltepunkten auf Kerpener Stadtgebiet und der Vertaktung in Richtung Düren und Köln wurde der erste Schritt zum Ausbau des Horremer Bahnhofs getan. Verbunden hiermit waren Abstellanlagen für den Radverkehr an allen S-Bahnhaltepunkten. (Foto: Fahrradabstellanlage Sindorf). Insgesamt wurden zu dieser Zeit die Verkehre des Umweltverbundes in Kerpen gestärkt. So entstand zum

Beispiel auch eine Bahnunterführung mit einer LSA, bei der sich nun der motorisierte Verkehr einfordern muss. Grundsätzlich Vorrang hat hier der Fußgänger bzw. Radfahrer (EÜ Breite Straße Sindorf, 2001) (Foto EÜ Breite Straße Sindorf)

Im Jahr 2004 wurde die Kinderunfallkommission Kerpen (Foto mit Logo KUK) gegründet, um erstmalig eine nachhaltige und systematische Verkehrssicherheitsarbeit für den Fuß- und Radverkehr, insbesondere aber für Kinder anzugehen. Wesentliches Ziel war und bleibt die Vorgehensweise, nunmehr aktiv in die Verkehrssicherheit einzugreifen, statt auf das Unfallgeschehen und Zurufe aus Bevölkerung und Politik zu reagieren. Dieser offensiven Kommunikation folgten zahlreiche, auch in der Öffentlichkeit wahrgenommene Aktionen und Maßnahmen, die nicht nur an den Kerpener Schulen und Jugendzentren für Aufmerksamkeit sorgten.

Die Mitgliedschaft im Netzwerk Verkehrsicheres Rheinland 2005 half und hilft der Kerpener Kinderunfallkommission bis heute durch Ideen, Materialien und den intensiven Meinungsaustausch mit der Koordinierungsstelle und innerhalb der Netzwerkkommunen.

Schul- und Radwegdetektive durchforsteten ihre Stadtteile auf der Suche nach Gefahrenstellen. Eltern wurden in Kindergärten und Schulen zur Mitarbeit ermuntert. In den darauffolgenden Jahren sind viele Gefahrenpunkte genannt und beseitigt worden. Aktionen wie „Toter Winkel“, „Parke nicht auf meinen Wegen“, der Fotowettbewerb „Kluge Köpfe tragen Helm“ oder aber auch die mit großer Bürgerbeteiligungen durchgeführten Schilderschauen zur Beseitigung überflüssiger Verkehrszeichen, haben die Arbeit der Kerpener Kinderunfallkommission auch über die Grenzen des Rhein-Erft-Kreises hinaus bekannt gemacht.

Erkenntnisse der von der Kinderunfallkommission eingesetzten Expertenbegehungen führten im Jahr 2007 dazu, bislang nicht ausreichend beleuchtete FGÜ’s im gesamten Stadtgebiet mit einem Kostenaufwand von 100.000 € DIN-gerecht nachzurüsten (Foto: FGÜ an der Grundschule in Blatzheim).

Ein eindrucksvolles Beispiel von Aktivitäten der Kerpener Kinderunfallkommission ist der erste Kinderzebrastreifen im Rhein-Erft-Kreis, der von Kindern der angrenzenden Ulrichgrundschule in Sindorf geplant und mitrealisiert wurde (siehe Foto nächste Seite). Die Maßnahme

konnte durch finanzielle Unterstützung von Sponsoren umgesetzt werden. Eine intensive Öffentlichkeitsarbeit brachte entsprechende Akzeptanz in der Bevölkerung. Bei den zur Evaluierung erforderlichen Begleitmessungen konnte glaubhaft nachgewiesen werden, dass die „kindgerechte“ Gestaltung von Verkehrsanlagen einen messbaren Einfluss auf das Geschwindigkeitsniveau des Kfz-Verkehrs im Umfeld haben kann. Die Stadt Kerpen hat zu diesem Projekt einen begleitenden Film erstellen lassen, der den Entstehungsprozess und die Wirksamkeit der Maßnahme medial transportieren kann.

Foto: Kinderzebrastreifen Sindorf

Die Statistiken über das Kinderunfallgeschehen in Kerpen bestätigen die Wirkung der Kinderunfallkommission, das Unfallgeschehen konnte im Segment der Kinderunfälle im Straßenverkehr (ohne Mitfahrerunfälle) zwischen 2005 und 2010 um ein Drittel reduziert werden.
Der wachsende Einfluss von Interessen des Fußgänger- und Radverkehrs führte nach intensiven Planungsprozessen zu baulich interessanten und Fußgänger freundlichen Lösungen, die sich in der Kerpener Straße in Sindorf (Foto: Linienhafte Querungsanlage) bereits bewährt haben und derzeit mit einer

vergleichbaren Lösung bei der Umgestaltung der Hahnenstraße in Kerpen entstehen. Dabei wurden die Vorteile für den Fußgängerverkehr nicht zu Lasten des Radverkehrs erreicht!

Mit der Erarbeitung eines Radverkehrskonzeptes und der einstimmigen Annahme durch den Rat der Stadt Kerpen wurde ein weiterer, folgerichtiger Schritt getan. Von nun an wird der systematischen und konzeptionellen Förderung eines verkehrssicheren Fußgänger- und Radverkehrs in Kerpen höchste Priorität eingeräumt.

Mit der Bewerbung um die Mitgliedschaft in der AGFS bieten sich der Stadt Kerpen weitere Möglichkeiten der Verschiebung des modal split in Richtung der schwächeren Verkehrsteilnehmer. Die Stadt Kerpen möchte zukünftig noch mehr Wert auf eine breite Öffentlichkeitsarbeit und –wirkung legen, die Erfahrungen mit der Kinderunfallkommission unterstützt dieses Vorhaben.

Mit Eröffnung der Radstation Horrem Anfang 2012 setzt die Stadt Kerpen ein weiteres Signal für eine Zukunft mit wachsendem Radverkehr und bietet an dieser Stelle ein umfassendes Dienstleistungsangebot für die Radfahrerin und den Radfahrer an einer sehr bedeutenden Schnittstelle zum ÖPNV.

Foto: Radstation Horrem

Eine angestrebt breitere Aufstellung wird es der Stadt Kerpen ermöglichen, unterschiedlichen Ansätze (Klimaschutz, Immissionen usw.) zusammen zuführen.

Die aktuell vermehrt geführte Diskussion um die zukünftige Energiepolitik läutet ein allgemeines Umdenken ein. Immer mehr Menschen werden das Auto stehen lassen und auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes umsteigen.

In diesem Kapitel wurden nur einige Maßnahmen angesprochen, bei der die Pro-Fuß- und Radverkehrs-Einstellung in Kerpen ablesbar ist. Eine mehr oder weniger vollständige Liste ist auf der nächsten Seite dargestellt.

	Bisherige Maßnahmen zur Förderung von verkehrssicherem Fußgänger- und Radverkehr in der Stadt Kerpen		
1995	„Suggestivstreifen" für den Radverkehr Ortsdurchfahrt Horrem (Hauptstraße)	1.000 m	beidseitig
1996	Erstellung des Kerpener Radfahrstadtplanes	5.000	Auflage
1997	Einrichtung der ersten Fahrradstraße (Bruchöhe, Schulzentrum Horrem/Sindorf)	300 m	
1998	Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung	40	Straßen
2000	„Provisorische" Radbedarfsstreifen Ortsdurchfahrt Sindorf (Kerpener Straße)	600 m	beidseitig
2000	SEM Sindorf Brücke für den Fuß- und Radverkehr über abgesenkte K 39	500.000 €	
2001	B+R-Anlagen an den S-Bahnhaltepunkten Buir und Sindorf, Bahnhof Horrem	500	Abstellplätze
2001	Rad-/Gehweg entlang L 162 von L 163 bis Ortseingang Kerpen (Ost)	1.500 m	baulich einseitig
2001	Bevorrechtigung des Fuß- und Radverkehrs mittels LSA an der EÜ Breite Str.		
2002	Rad-/Gehweg entlang L 162 von B 264 bis Ortseingang Kerpen (Süd)	1.500 m	baulich einseitig
2003	Schutzstreifen Ortsdurchfahrt Bergerhausen (Dürener Straße)	1.500 m	beidseitig
2004	Gründung der Kerpener Kinderunfallkommission		
2005	Mitgliedschaft der Stadt Kerpen im Netzwerk "Verkehrssicheres Rheinland"		
2006	Maßnahmen/Aktionen der Kinderunfallkommission in Kerpen	5.000 €	
2007	Nachrüstung aller FGÜ's im Stadtgebiet mit DIN-gerechter Beleuchtung	100.000 €	
2008	Maßnahmen/Aktionen der Kinderunfallkommission in Horrem	80.000 €	
2009/2010	Maßnahmen/Aktionen der Kinderunfallkommission in Sindorf	60.000 €	
2011	Maßnahmen/Aktionen der Kinderunfallkommission in Buir	60.000 €	
2011	Auswahl der Stadt Kerpen als Modellkommune "Fußgängercheck"		
2011/2012	Schutzstreifen OD Kerpen (Kölner Straße)	1.000 m	beidseitig
2011/2012	Schutzstreifen OD Kerpen (Sindorfer Str.)	700 m	einseitig
2011/2012	Schutzstreifen Horrem (Höhenweg, Hauptstraße, Rathausstraße)	1.000 m	einseitig
2011/2012	Schutzstreifen in Zusammenhang mit der Umgestaltung der Hahnenstraße Kerpen	300 m	beidseitig
2012	Eröffnung der Radstation Horrem	1.000.000 €	