

Kurzfassung

Ein bundesweit lückenloses Radverkehrsnetz ist ein wesentlicher Bestandteil der Verkehrswende in Deutschland. Es steigert die Verkehrssicherheit, macht die Nutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel attraktiver, fördert somit die nachhaltige Mobilität und verbessert die Lebensqualität – sowohl in städtischen als auch in ländlichen Regionen. Für einen sicheren und effizienten Radverkehr ist der Ausbau einer attraktiven, durchgängigen und leicht verständlichen Radverkehrsinfrastruktur essenziell. Um dies zu erreichen, müssen Netzlücken identifiziert und geschlossen werden. Neben straßenbegleitender Radverkehrsinfrastruktur bieten sich auch nicht klassifizierte Straßen und Wege, z.B. Wirtschafts- und Forstwege an, um Lücken im Radverkehrsnetz zu schließen.

Ziel der vorliegenden Arbeit ist es, neben einer ausführlichen Netzanalyse des Rhein-Kreis Neuss konkrete Maßnahmen für eine radverkehrsfördernde Netzumlegung zur Steigerung der Radverkehrsqualität und -sicherheit unter der Nutzung nicht klassifizierter Straßen und Wege zu entwickeln.

Im Fokus stehen hierbei außerörtliche Bundes- und Landesstraßen der Verbindungsfunktionsstufen II und III mit überregionaler und regionaler Verbindungsfunktion.

Eine Erkenntnis ist, dass im Rhein-Kreis Neuss bereits ein relativ dichtes Radverkehrsnetz besteht. Im Bereich der Bundes- und Landesstraßen mit regionaler und überregionaler Verbindungsfunktion sind größtenteils entweder straßenbegleitende Geh- und Radwege bereits vorhanden oder die Verbindungen sind als sogenannte RQ-14-Querschnitte ausgestaltet.

Es konnte lediglich eine Verbindung ausgemacht werden, die geeignet war, einen straßenbegleitenden Radweg an einer Bundesstraße unter Einbeziehung eines landwirtschaftlichen Weges zu ersetzen. Diese Wegeverbindung wurde untersucht. Im Ergebnis konnte festgestellt werden, dass ländliche Wege grundsätzlich verbreitert werden müssen, um einen ausreichenden Überholabstand zum landwirtschaftlichen Verkehr zu gewährleisten. Aufgrund der daraus entstehenden Kosten und der Inanspruchnahme von Flächen zur Versiegelung muss abgewogen werden, ob die Nutzung dieser Wege im Vergleich zu einem straßenbegleitenden Radweg entlang einer Bundesstraße wirtschaftlicher bzw. aus umweltfachlicher Sicht geeigneter ist.

Abstract

A nationwide, seamless cycling network is an essential component of the transport transition in Germany. Such a network would increase road safety, make the use of bicycles as a means of transport more attractive, and thus promote sustainable mobility and improve the quality of life in urban and rural regions. The expansion of an attractive, consistent, and easy-to-understand cycling infrastructure is essential for safe and efficient cycling. To achieve this, gaps in the network must be identified and closed. In addition to roadside cycling infrastructure, un-classified roads and paths, such as service roads and forest tracks, can also be utilized to address these deficiencies.

This study is guided by two objectives. Firstly, it aims to perform a detailed network analysis of the Rhine district of Neuss. Secondly, it seeks to develop concrete measures for a cycling-promoting network redesign. The ultimate aim of these measures is to increase the quality and safety of cycling by using unclassified roads and paths.

The present study focuses on non-local federal and state roads of connection function levels II and III, which serve supra-regional and regional connection functions.

A salient finding is the presence of a relatively dense cycling network in the Rhine district of Neuss. In the area of federal and state roads with a regional and supra-regional connection function, the majority of roadside and cycle paths are either already in place or designed as so-called RQ-14 cross-sections.

However, a single connection was identified as a potential replacement for a roadside cycle path on a primary thoroughfare, including an agricultural road. A thorough examination of this route connection revealed that rural roads necessitate widening to ensure sufficient overtaking distance from agricultural traffic. The cost implications and the utilization of land for sealing must be taken into account when assessing whether the utilization of these paths is more economical or more environmentally sound compared to a roadside cycle path along a main road.