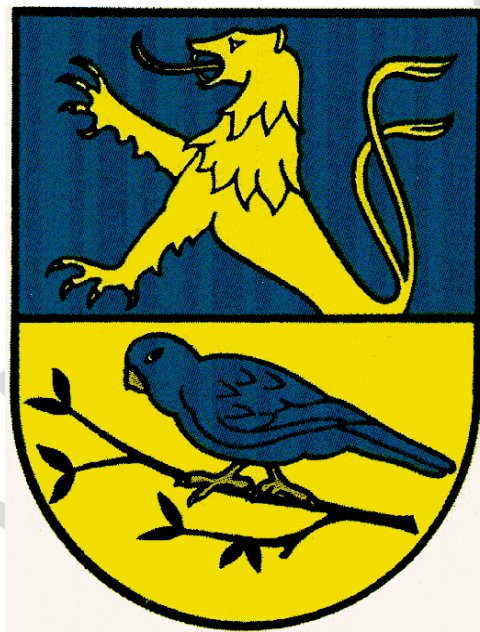


Radverkehrskonzept der Stadt Geilenkirchen



Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung und Zielsetzungen	3
2. Grundlagen.....	3
2.1 Radwegformen und Radwegebenutzungspflicht	4
2.2 Öffnung von Einbahnstraßen.....	5
3. Radverkehr in Geilenkirchen	6
3.1. Bestand	6
3.2. Überarbeitung der Radwegebenutzungspflicht	8
3.2.1. Radwegebenutzungspflicht beibehalten.....	8
3.2.2. Radwegebenutzungspflicht aufheben	10
3.3. Netzverbindungen.....	12
3.3.1. Maßnahmen im Alltag.....	14
3.3.2. Maßnahmen im Freizeitverkehr.....	18
3.4. Öffnung vom Einbahnstraßen	19
3.5. Verbesserung der Abstellmöglichkeiten	24

1. Einleitung und Zielsetzungen

In der Ratssitzung am 26.10.2016 wurde die Verwaltung beauftragt, zur Förderung des Radverkehrs im Stadtgebiet Geilenkirchen ein Radverkehrskonzept zu entwickeln.

Der Radverkehr ist ein wichtiger Bestandteil der öffentlichen Infrastruktur. Des Weiteren trägt die Optimierung des Radverkehrs auch wesentlich zur Verbesserung des Stadtklimas und zur Förderung der Gesundheit bei. Aus diesen Gründen wird die Förderung des Radverkehrs in Zukunft immer mehr an Bedeutung gewinnen.

Das Radverkehrskonzept für die Stadt Geilenkirchen verfolgt mit den geplanten Maßnahmen folgende Ziele:

- Schaffung von Rahmenbedingungen, um den Radverkehrsanteil zu erhöhen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer
- Attraktivitätssteigerung und Angebotsverbesserung der Radinfrastruktur
- Entwicklung eines Radnetzes, das möglichst zügig, hindernis- und konfliktfrei genutzt werden kann
- Verbesserung des Stadtklimas

Auf den nachfolgenden Seiten werden zunächst die planerischen Grundlagen erläutert. Anschließend wird der Bestand der vorhandenen Radverkehrsinfrastruktur im Stadtgebiete Geilenkirchen erfasst sowie wichtige Ziele und Verbindungen für den Alltags- und Freizeitverkehr dargestellt. Diese Grundlagenermittlung ist notwendig, um den Handlungsbedarf und die Netzlücken herauszufiltern. Für die festgestellten Problem- und Gefahrenstellen wird anschließend ein Maßnahmenkatalog entwickelt. Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass es sich um Maßnahmenvorschläge handelt, zu denen die Detailplanung noch erfolgt.

2. Grundlagen

Bei der Entwicklung eines Radverkehrskonzepts und der Planung von Radverkehrsanlagen zählen folgende Werke zur grundlegenden Literatur.

- Straßenverkehrsordnung (StVO)
- Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO)
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

2.1 Radwegformen und Radwegebenutzungspflicht

In der ERA sind verschiedene Führungsformen des Radverkehrs aufgeführt. Die Wahl einer geeigneten Führungsform ist von verschiedenen Faktoren sowie von der Gesamtsituation abhängig. Maßgebliche Faktoren für die Auswahl der Führungsformen sind Verkehrsbelastung der Straße und die Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs. Die ERA unterscheidet dabei folgende Führungsformen des Radverkehrs:

- Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn
- Schutzstreifen
- Radfahrstreifen
- Radweg
- Gemeinsamer Rad- und Gehweg

Beim Radfahrstreifen, dem Radweg und dem gemeinsamen Geh-/Radweg handelt es um Radverkehrsanlagen, die nach StVO mit den Verkehrszeichen 237 (Radweg), 240 (Gemeinsamer Rad-/Gehweg) und 241 (Getrennter Rad-/Gehweg) beschildert werden müssen und als benutzungspflichtige Radwege gelten. Mit der Novellierung der StVO 2009 trat eine wesentliche Änderung der Radwegebenutzungspflicht in Kraft.

Langjährige Unfalluntersuchungen haben ergeben, dass Radfahrer die sich auf der Fahrbahn befinden aufgrund des unerlässlichen Sichtkontaktes besser wahrgenommen werden und auch ihrerseits den Kfz-Verkehr besser wahrnehmen. Die Aufhebung der Trennung der Verkehrsarten hin zum Mischprinzip führte zu einer Reduzierung der Unfallhäufigkeit.

Die Anordnung der Radwegebenutzungspflicht muss aus Gründen der Verkehrssicherheit oder des Verkehrsablaufs erforderlich sein. Dabei ist jedoch auch zu beachten, dass ausreichend Flächen zur Verfügung stehen und die Benutzung des Radweges muss hinsichtlich der Beschaffenheit und des Zustandes zumutbar sowie die Linienführung eindeutig, stetig und sicher sein. Hierbei sind folgende Breiten aus der VwV-StVO und die Breitenvorgaben der ERA 2010 zu beachten.

Anlagentyp	VwV-StVO		ERA 2010	
	Regelmaß	Mindestmaß	Regelmaß	Mindestmaß
Schutzstreifen	/	/	1,50	1,25
Radfahrstreifen	1,85	1,50	/	1,85
Einrichtungsrادweg	2,00	1,50	2,00	1,60
Beidseitiger Zweirichtungsrادweg	/	/	2,50	2,00
Einseitiger Zweirichtungsrادweg	2,40	2,00	3,00	2,50

Gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts)	/	2,50	/	2,50
Gemeinsamer Geh- und Radweg (außerorts)	/	2,00	/	2,50
Getrennter Geh- und Radweg	/	1,50	/	1,60

Eine weitere Art von Radwegen sind die sogenannten „Radwege ohne Benutzungspflicht“. Dabei handelt es sich um Radwege, die nicht als Radwege ausgeschildert sind, aber wie ein Radweg ausgebaut oder markiert sind. Hier hat der Radfahrer die Wahl, ob er den vorhandenen Radweg benutzt oder auf der Fahrbahn fährt. Dies gilt jedoch nur für rechte Radwege. Linke Radwege ohne Benutzungspflicht dürfen nur benutzt werden, wenn diese durch ein Zusatzschild „Radfahrer frei“ freigegeben sind.

Des Weiteren gibt es noch die Möglichkeit, unter Berücksichtigung der Belange der Fußgänger den Gehweg für den Radfahrer durch das Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ freizugeben. Diese Gehwege müssen jedoch den Verkehrsbedürfnissen des Radverkehrs entsprechen und der Radfahrer muss „Schrittgeschwindigkeit“ fahren.

2.2 Öffnung von Einbahnstraßen

Eine weitere Möglichkeit zur Förderung des Radverkehrs besteht in der Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung. Hauptfunktion von innerörtlichen Einbahnstraßen ist die Lenkung des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Für den Radfahrer können die jedoch direkte Radverkehrsverbindungen unterbrochen und die Benutzung verkehrsarmer Erschließungsstraßen erschwert werden. Die Folge ist oft ein unerlaubtes Befahren der Einbahnstraßen seitens der Radfahrer in der Gegenrichtung oder ein Ausweichen auf parallel verlaufende Hauptverkehrsstraßen.

Gemäß VwV-StVO zum Zeichen 220 (Einbahnstraße) und der ERA 2010 sollte Radverkehr in Gegenrichtung der Einbahnstraße bei folgenden Bedingungen zugelassen werden:

Zul. Höchstgeschwindigkeit ist 30 km/h

- Geringe Verkehrsbelastung
- Fahrgassenbreite 3,50m, mindestens jedoch 3,00m mit ausreichenden Ausweichmöglichkeiten, bei Linienbus- und stärkerem Schwerlastverkehr >3,50 m
- Übersichtliche Verkehrsführung
- Ordnung des ruhenden Verkehrs
- Ggf. punktuelle Maßnahmen an Knotenpunkten

3. Radverkehr in Geilenkirchen

3.1. Bestand

Grundvoraussetzung zur Erstellung eines Radverkehrskonzeptes ist die Bestandsermittlung. Aus diesem Grund wurden zunächst alle beschilderten Radwege (benutzungspflichtige Radwege) im Stadtgebiet erfasst. Dabei handelt es sich insgesamt um ca. 30 km Radwege. In der nachfolgenden Tabelle sind alle benutzungspflichtigen Radwege zusammengefasst.

Straße	Ortslage	Radwegart	vorh. Breite
Heinsberger Str. (zw. Konrad-Adenauer-Str. und Berliner Ring)	Innerorts	getrennter Geh-/Radweg (einseitiger Zweirichtungsradweg)	Radweg: 2,00 m Gehweg: 1,50 m - 3,00 m
Landstraße	Außerorts/ Innerorts	gemeinsamer Geh-/Radweg	1,80 – 2,00 m
An der Linde	Innerorts	getrennter Geh-/Radweg (einseitiger Einrichtungsradweg)	Radweg: 1,00 m Gehweg: 1,50 m
Herzog-Wilhelm-Str. Kreuzung „Am Mausberg und Innenstadt)	Innerorts	Getrennter Geh-/Radweg (einseitiger Zweirichtungsradweg)	Radweg: 2,00 m Gehweg: 1,50 m – 3,00 m
Herzog-Wilhelm-Str. (zw. Kreuzung "Am Mausberg" und "Am Sonnenhügel")	Innerorts	Getrennter Geh-/Radweg (einseitiger Zweirichtungsradweg)	Radweg: 2,00 m Gehweg: 2,00 m
Herzog-Wilhelm-Str. (zw. "Am Sonnenhügel" und Stadtgrenze)	Außerorts	gemeinsamer Geh-/Radweg	2,50 m
Hommerschen	Außerorts	gemeinsamer Geh-/Radweg	2,00 m
An der Friedensburg	Außerorts / Innerorts	gemeinsamer Geh-/Radweg	2,00 m
Friedrich-Krupp-Str. (zw. Leopold-Hoesch-Str. und Von-Braun-Str.)	Innerorts	gemeinsamer Geh-/Radweg	2,00 m
Quimperlèstraße (zw. Im Gang und Josef-von-Görres-Str.)	Innerorts	gemeinsamer Geh-/Radweg	2,00 m
Quimperlèstraße (zw. Josef-von-Görres-Str. und Ortseingang)	Außerorts	gemeinsamer Geh-/Radweg	2,00 m
Quimperlèstraße (zw. Ortseingang und Richtweg)	Innerorts	gemeinsamer Geh-/Radweg	2,50 - 2,80

Straße	Ortslage	Radwegart	vorh. Breite
Sittarder-Straße (zw. KV Konrad-Adenauer-Str. und Ortsausgang)	Innerorts	Getrennter Geh-/Radweg (einseitiger Zweirichtungsradweg)	Radweg: 2,00 m Gehweg: 1,30 m
Sittarder-Straße (zw. Ortsausgang und B 221)	Außerorts	gemeinsamer Geh-/Radweg	2,00 m
Karl-Arnold-Str. (zw. B 221 und Ortseingang Gillrath)	Außerorts	gemeinsamer Geh-/Radweg	2,00 m
Karl-Arnold-Str. (OD Gillrath))	Innerorts	Getrennter Geh-/Radweg (einseitiger Zweirichtungsradweg)	Radweg: 2,50 m Gehweg: 1,60 m
Kreisbahn Str. /Bergstr.	Innerorts	gemeinsamer Geh-/Radweg	2,60 m
Am Rodebach (Nierstraß)	Innerorts	gemeinsamer Geh-/Radweg	2,50 m
K3 zwischen Gillrath und Nierstraß	Außerorts	gemeinsamer Geh-/Radweg	2,30 m
K 3 zwischen Nierstraß und Teveren	Außerorts	gemeinsamer Geh-/Radweg	2,30 m
Lilienthalallee	Innerorts	gemeinsamer Geh-/Radweg	2,00 m
Corneliusstraße	Außerorts	gemeinsamer Geh-/Radweg	2,00 m
L 42 zwischen Fliegerhorstsiedlung und Geilenkirchen	Außerorts	gemeinsamer Geh-/Radweg	2,50 m
Radweg zwischen Hünshoven und Immendorf	Außerorts	gemeinsamer Geh-/Radweg	1,80 m
Pater-Briers-Weg (Höhe Loher Hof)	Außerorts	gemeinsamer Geh-/Radweg	1,80 m
Hasselter Str.	Innerorts	gemeinsamer Geh-/Radweg	2,50 m
K 27 zwischen Hünshoven und Waurichen	Außerorts	gemeinsamer Geh-/Radweg	1,80 m
Zumdahl	Außerorts	gemeinsamer Geh-/Radweg	2,50 m
Prummerner Weg (bis Bahngleise)	Innerorts	gemeinsamer Geh-/Radweg	2,50 m
L 364 zwischen Müllendorf und Würm	Außerorts	gemeinsamer Geh-/Radweg	2,00 m

Straße	Ortslage	Radwegart	vorh. Breite
L 364 zwischen Leiffarth und Lindern	Außerorts	gemeinsamer Geh-/Radweg	2,50 m
K 24 zwischen Würm und Beeck	Außerorts	gemeinsamer Geh-/Radweg	2,20 m
L3364 Nikolaus-Becker-Str.	Außerorts	gemeinsamer Geh-/Radweg	2,20 m

Ein weiterer Bestandteil der Bestandserfassung ist eine Feststellung der Anzahl an öffentlichen Fahrradabstellmöglichkeiten im Stadtgebiet Geilenkirchen. Das wesentliche Augenmerk bei dieser Erfassung liegt dabei beim Stadtzentrum sowie bei den beiden Bahnhöfen Geilenkirchen und Lindern.

Am Bahnhof in Lindern befindet sich eine kleine Abstellanlage mit 6 Doppelparkern und somit eine Abstellmöglichkeit für 12 Fahrräder. Die Anlage ist überdacht. Am Bahnhof in Geilenkirchen ist die Fahrradabstellanlage ebenfalls überdacht und besteht aus 41 Anlehnbügel. An beiden Bahnhöfen ist die Anlage jeweils voll ausgelastet.

Auch in der Innenstadt sind im Rahmen des integrierten Handlungskonzeptes die Abstellmöglichkeiten von Fahrrädern berücksichtigt worden. Im gesamten Innenstadtbereich sind 27 Fahrradbügel verteilt.

Als neuste Einrichtung ist an der Haihover Straße im Rahmen des Projektes „Velo+ Route“ eine Ladestation für E-Bikes installiert worden. Im Zusammenhang mit dieser Ladestation sind außerdem noch 4 weitere Fahrradbügel aufgebaut worden. Außerdem ist im Bereich des Bürgerbüros eine Ladestation der NEW aufgestellt worden, die Platz für drei E-Bikes bietet.

3.2. Überarbeitung der Radwegebenutzungspflicht

Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes wurden auch die benutzungspflichtigen Radwege auf ihre Erforderlichkeit hin überprüft. Dabei wurden die Breitenanforderungen des Mindestmaßes aus der VwV-StVO zugrunde gelegt.

3.2.1. Radwegebenutzungspflicht beibehalten

Aufgrund der gefahrenen Geschwindigkeit auf Außerortsstraßen ist der Radfahrer auf einen fahrbahnbegleitenden Radweg sicherer aufgehoben. Aus diesem Grund soll auch bei den nachfolgenden Radwegen die Radwegebenutzungspflicht beibehalten werden.

1. Landstraße
2. Hommerschen
3. An der Friedensburg
4. Teilstück Corneliusstraße
5. Herzog-Wilhelm-Str. zwischen Ortsausgang und Stadtgrenze

6. Sittarder Str. zwischen Ortsausgang Bauchem und B221
7. Karl-Arnold-Str. zwischen B221 und Ortseingang Gillrath
8. K3 zwischen Gillrath und Nierstraß
9. K3 zwischen Nierstraß und Teveren
10. L42 zwischen Fliegerhorstsiedlung und Geilenkirchen
11. Radweg zwischen Hünshoven und Immendorf
12. Pater-Briers-Weg
13. K27 zwischen Waurichen und Hünshoven
14. Zumdahl
15. L364 zwischen Müllendorf und Würm
16. L364 zwischen Leiffarth und Lindern
17. L364 Ortseingang Nikolaus-Becker-Straße
18. K24 zwischen Würm und Beeck

Zu 11. und 12.:

Die Radwege zwischen Hünshoven und Immendorf und entlang des Pater-Briers-Weg sind zurzeit zwar nur 1,60m breit. Hier erreicht man allerdings die erforderliche Breite von 2,00m durch die Bearbeitung der Grasnarbe.

Zu 13.:

Der Radweg zwischen Waurichen und Hünshoven entlang der K27 verfügt ebenfalls über eine breite von 1,80 m, lässt sich jedoch nicht so einfach verbreitern. Hier ist es trotz dieser Breite aufgrund der Geschwindigkeit der Fahrzeuge sicherer auf dem Radweg zu fahren, als die Fahrbahn zu benutzen.

Ein weiterer Radweg, bei dem die Radwegebenutzungspflicht beibehalten werden soll, ist der Radweg entlang der **Quimperléstraße**. Die Straße verläuft größtenteils zwar innerorts, hat aber eine große Verkehrsbelastung, da es sich hier um einen Schulweg handelt, wird es für sicherer erachtet, den Radverkehr weiter auf dem vorhandenen Radweg zu führen.

Entlang der **Heinsberger Straße** soll ebenfalls auf einem Teilstück die Radwegebenutzungspflicht aufrecht erhalten bleiben. Dabei handelt es sich um das Teilstück zwischen Konrad-Adenauer-Straße und dem Kreisverkehr „An der Linde“. Dieser Abschnitt verfügt über eine starke Steigung. Da Radfahrer bergauf sehr langsam sind und ein guter Radweg vorhanden ist, soll dieser auch weiter von den Radfahrern benutzt werden. Da es sich bei dem Teilstück um eine Einbahnstraße handelt und eine direkt Verbindung in die

Innenstadt darstellt, soll auch der Radfahrer weiter auf dem vorhandenen Radweg geführt werden. Um jedoch den bergabfahren Radfahrer zu schützen, muss in den Einmündungen der Straße „An der Vogelstange“ und an der Martin-Heyden-Straße die Fahrradfurt mittels Rotmarkierung hervorgehoben und auf den Zweirichtungsradweg mittels Piktogramm hingewiesen werden. Des Weiteren ist an der Einmündung Martin-Heyden-Straße das Schild VZ 101 (Gefahrenstelle) mit dem Zusatzschild 1000-32 (Kreuzenden Radverkehr von links und rechts) aufzustellen, damit der Fahrzeugverkehr weiß, dass er mit Radverkehr aus beiden Richtungen rechnen muss.

Bei alle weiteren derzeit benutzungspflichtigen Radwegen im Stadtgebiet ist die Benutzungspflicht aufzuheben. Wie das im Einzelnen aussehen soll wird im Nachfolgenden erläutert.

3.2.2. Radwegebenutzungspflicht aufheben

An der Friedensburg (Teilstück)

Das Teilstück zwischen der Konrad-Adenauer-Str. und dem Parkplatz sind Schutzstreifen herzustellen. Eine sichere Führung des Radfahrers in Fahrtrichtung Ortsauswärts auf den Radweg ist mittels einer Querungshilfe herzustellen.

An der Linde

In der Straße „An der Linde“ kann der Radfahrer prinzipiell als Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Die Schilder zur Benutzungspflicht sind zu entfernen. Da allerdings auf beiden Seiten ein baulicher Radweg vorhandene ist, wird dieser zum Radweg ohne Benutzungspflicht und der Radfahrer kann entscheiden, ob er den Radweg oder die Fahrbahn benutzt.

Herzog-Wilhelm-Straße zwischen Knoten „Am Mausberg“ und Innenstadt

Auf der Herzog-Wilhelm-Straße ist im Teilstück zwischen Innenstadt und dem Knoten Theodor-Heuss-Ring und „Am Mausberg“ der Zweirichtungsradweg aufzuheben und die Beschilderung in beide Richtungen ist zu entfernen.

Der Radfahrer mit Fahrtrichtung Innenstadt ist ab der Ampel mittels Schutzstreifen auf der Fahrbahn geführt. Der Radfahrer aus dem Zentrum kommend hat die Wahl, ob er den vorhandenen Radweg ohne Benutzungspflicht oder die Fahrbahn nutzt. In dieser Fahrtrichtung ist kein Schutzstreifen möglich, da auf der Fahrbahn ein hoher Parkdruck vorhanden ist.

Friedrich-Krupp-Straße

In der Friedrich-Krupp-Straße ist die Beschilderung zu entfernen und der Radfahrer auf der Fahrbahn als Mischverkehr zu führen.

Sittarder Straße

Da es sich hier auch um einen Schulweg handelt, soll die Nutzung des Radweges als Radweg ohne Benutzungspflicht in beide Richtungen möglich sein. Die Beschilderung zur Benutzungspflicht ist aus Richtung Gillrath kommend zu entfernen. Damit der Radfahrer Richtung Gillrath den linken Radweg nutzen darf, ist die Beschilderung „Gehweg, Radfahrer Frei“ (VZ 239 und ZZ 1022-10) anzubringen.

Karl-Arnold-Straße

Zunächst bleibt in der Karl-Arnold-Straße die Beschilderung des einseitigen Zweirichtungsradweges unverändert. Grund dafür ist die derzeitige Verkehrsbelastung. Langfristig sollen die Beschilderung zur Benutzungspflicht entfernt werden und der Radfahrer mittels beidseitigen Schutzstreifen auf der Fahrbahn geführt werden.

Kreisbahnstraße/Bergstraße

Prinzipiell ist in der Kreisbahnstr. und der Bergstr. der Radverkehr auf der Fahrbahn möglich. Die Beschilderung ist aus beiden Seiten kommend zu entfernen. Da der Radweg jedoch gut ausgebaut ist, kann dieser weiterhin als Radweg ohne Benutzungspflicht benutzt werden. Dazu muss nur in Fahrtrichtung Karl-Arnold-Straße die Beschilderung „Radfahrer frei“ angebracht werden.

Am Rodebach (Nierstraß)

Siehe Kreisbahnstr./Bergstr.

Lilienthalallee

Die Führung des Radfahrers ist im Rahmen der Planungen des Entwicklungskonzeptes für die Fliegerhorstsiedlung zu berücksichtigen.

Prummerner Weg

Die Beschilderung ist aus beiden Seiten kommend zu entfernen. Dieser Radweg sollte jedoch weiter als Radweg zu nutzen sein, da er die eine sichere Verbindung zum Radweg Richtung Beeck ist. Aus diesem Grund kann dieser weiterhin als Radweg ohne Benutzungspflicht benutzt werden. Dazu muss nur in Fahrtrichtung Ortsausgang die Beschilderung „Radfahrer frei“ angebracht werden.

Hasselter Straße

In der Hasselter Straße ist die Beschilderung zu entfernen und der Radfahrer auf der Fahrbahn als Mischverkehr zu führen.

3.3. Netzverbindungen

Radverkehrsplanung ist Angebotsplanung. Sie orientiert sich an vorhandenen und zukünftigen Quell- und Zielpunkten und an den sich zwischen diesen ergebenden Luftlinien. Die Luft- und Wunschlinienverbindungen werden anschließend auf konkrete Straßen und Wege umgelegt.

Bei der Erarbeitung der Radwegenetzplanung müssen zwei unterschiedliche Schwerpunkte von Beginn an unterschieden werden. Dabei ist zu differenzieren zwischen dem Alltagsverkehr auf Alltagsrouten und dem Freizeitverkehr auf den Freizeitrouten. Hier haben die Nutzer jeweils unterschiedliche Bedürfnisse und Ansprüche.

Bei den Alltagsrouten sind schnelle und sichere Verbindungen wichtig, die für den Alltagsverkehr als Quelle-Ziel-Verbindung die Funktion Wohnen mit den alltäglich genutzten Funktionen Arbeiten, Lernen und Einkaufen etc. dienen.

Bei den Freizeitroute liegt der Schwerpunkt auf dem Bereich Erholung. Dazu gehören auch die Verbindungen zwischen Städten und Dörfern. Hier liegt der Fokus auf einer ruhigen Führung des Radverkehrs, optimalerweise abseits des Kfz-Verkehrs.

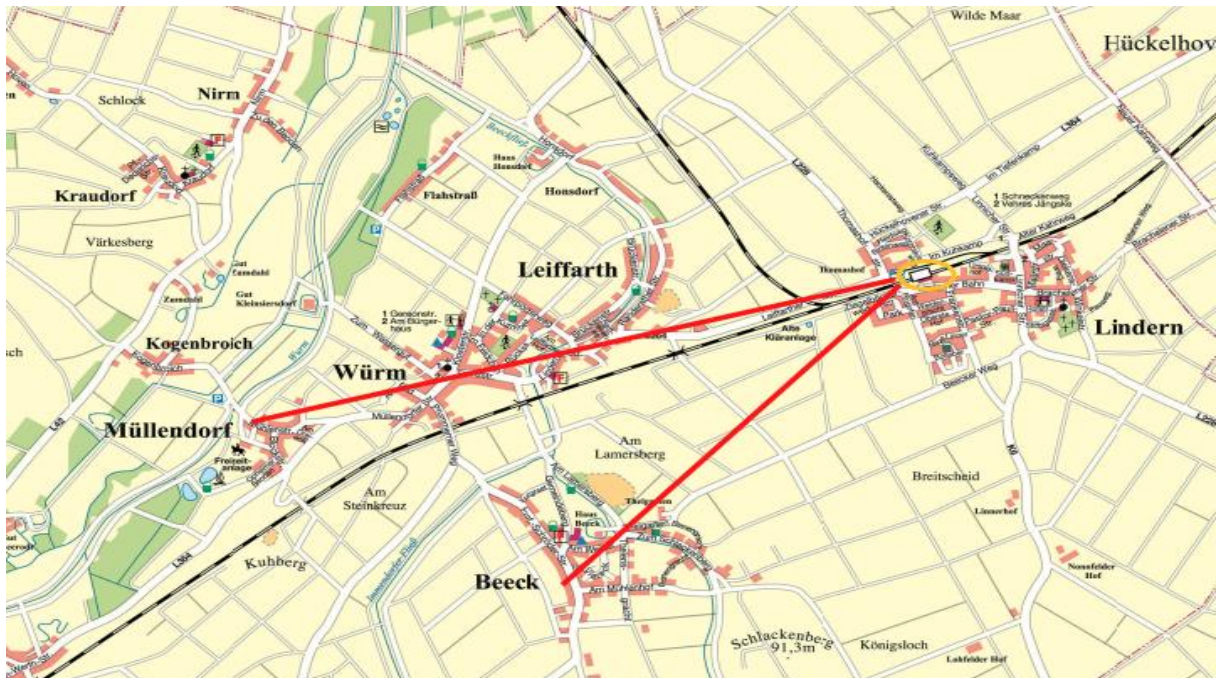
Auch für das Stadtgebiet Geilenkirchen ist ein solches Luft- und Wunschliniennetz für den Alltagsverkehr als auch für den Freizeitverkehr entwickelt worden.

Alltagsverkehr

Das zentrale Ziel des Luft- und Wunschliniennetzes beim Alltagsverkehr ist das Zentrum Geilenkirchen. Der Stadtkern ist Einzelhandelszentrum, dort befinden sich der Bahnhof, das Krankenhaus, das Amtsgericht, Behörden, Arztpraxen und die weiterführenden Schulen. Somit ergeben sich als wichtigste Verbindung Luftlinien jeweils zwischen den einzelnen Ortsteilen und dem Zentrum. Ebenfalls als zentrales Ziel gilt das Gewerbegebiet. Somit ergibt sich das unten dargestellt Luftliniennetz.



Ein weiteres Alltagsziel neben dem Zentrum Geilenkirchens ist der Bahnhof in Lindern. Das Luftliniennetz, welches sich hier ergibt, verbindet die Ortsteile Müllendorf, Kogenbroich, Leiffarth und Beeck mit dem Bahnhof in Lindern.



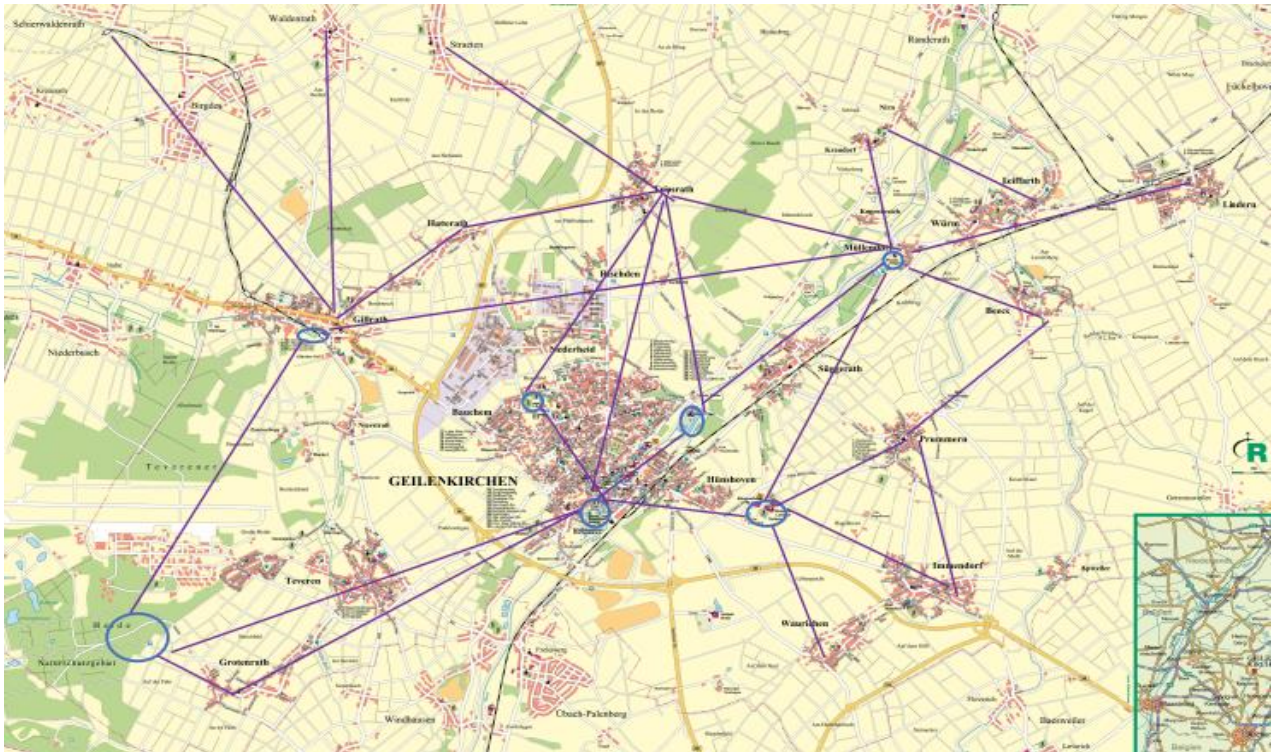
Dieses Luft- und Wunschliniennetz muss im nächsten Schritt auf das Straßennetz umgelegt werden. Hier ist es wichtig, dass es sich um schnelle und sichere Strecken für den Radverkehr handelt.

Freizeitverkehr

Zu den wichtigen Freizeitzielen im Stadtgebiet Geilenkirchen zählen u.a. nachfolgende Standorte.

- Wurmauenpark
- Burg Trips
- Teverener Heide
- Sportpark Geilenkirchen / Schwimmbad
- Sportpark Loherhof
- Historische Eisenbahn in Gillrath
- Freizeitanlage Müllendorf

Durch die Verbindung dieser Freizeitziele gegeben sich die ersten Luft- und Wunschlinienverbindungen. Weitere wichtige Verbindungen sind die Luftlinien zwischen den einzelnen Ortsteilen sowie Richtung Birgden, Schierwaldenrath, Waldenrath und Straeten.



3.3.1. Maßnahmen im Alltag

Beim Umlegen der Luftlinienverbindungen haben sich nachfolgend beschriebene wichtige Alltagsverbindungen ergeben. Bei diesen Verbindungen wurde geprüft, ob Handlungsbedarf zur Verbesserung der Situation des Radfahrers besteht und entsprechende Maßnahmen entwickelt.

Der **Stadtkern** als Hauptziel aller Routen stellt selbst keine Problem- oder Gefahrenstelle dar. Studien haben gezeigt, dass der Radfahrer auf der Fahrbahn und somit im Blickfeld des Kfz-Verkehrs, besser aufgehoben ist. Zudem handelt es sich beim Stadtkern um eine Tempo-20-Zone, in der sich Radverkehrsanlagen erübrigen. Bei der Überarbeitung der einzelnen Route wird jedoch darauf geachtet, dass der Radfahrer sicher ins Stadtzentrum geführt wird.

1) Innenring Geilenkirchen:

Nikolaus-Becker-Straße → Theodor-Heuss-Ring → Am Mausberg → Berliner Ring

Problemstellen/Gefahrenstellen:	Maßnahmen
Nikolaus-Becker-Str. Ortsausgang , Beginn des Radweges	Sichere Überleitung der Radfahrer auf die Fahrbahn bzw. auf den Radweg mittels Markierung (Abbiegestreifen)
Theodor-Heuss-Ring , hohe Geschwindigkeiten und schmale Fahrbahn	Umplanung des Bereiches mit Mittelinseln und Markierung von Schutzstreifen.
Berliner Ring , Sicherung des Radverkehrs	Schutzstreifen

2) Verbindung Immendorf/Waurichen/Prummern – Innenstadt:

2.1 Dürener Str. → Jülicher Str. → Konrad-Adenauer-Str.

Problemstellen/Gefahrenstellen:	Maßnahmen
Ortsausgang Immendorf Richtung Geilenkirchen; Beginn des Radweges	Sichere Überleitung der Radfahrer auf die Fahrbahn bzw. auf den Radweg mittels Markierung (Abbiegestreifen)
Ortseingang Hünshoven, Ende des Radweges	Sichere Überleitung der Radfahrer auf die Fahrbahn bzw. auf den Radweg mittels Markierung → weitere Führung mittels Schutzstreifen (in Planung KVP enthalten)
Konrad-Adenauer-Str., Teilstück zw. Bahnübergang und Einmündung Aachener Str. , Starke Steigung	Markierung eines Schutzstreifen

2.2 Römerstraße → K 27/Wauricher Weg → Jülicher Str. → Konrad-Adenauer-Str.

Problemstellen/Gefahrenstellen:	Maßnahmen
Ortsausgang Waurichen Richtung Geilenkirchen; Beginn des Radweges	Sichere Überleitung des Radfahrers auf die Fahrbahn bzw. auf den Radweg mittels Markierung.
Teilstück Aachener Str. zw. Einmündung K27 und Kreuzung Jülicher Str., Ende des Radweges - Führung des Radfahrers	In Planung KVP berücksichtigt.
Konrad-Adenauer-Str., Teilstück zw. Bahnübergang und Einmündung Aachener Str. , Starke Steigung	Siehe unter 2.1

2.3 Pater-Bries-Weg → K 27/Wauricher Weg → Jülicher Str. → Konrad-Adenauer-Str.

Problemstellen/Gefahrenstellen:	Maßnahmen
Pater-Bries-Weg, hohe Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs	Verlängerung des Radweges Richtung Prummern.
Ortseingang Hünshoven, Ende des Radweges	Siehe unter 2.1
Konrad-Adenauer-Str., Teilstück zw. Bahnübergang und Einmündung Aachener Str. → Starke Steigung	Siehe unter 2.1

3) Verbindung Teveren – Innenstadt:

L 42 → Kreuzstraße → Konrad-Adenauer-Str.

Problemstellen/Gefahrenstellen:	Maßnahmen
Lilienthalallee , Ende des Radweges (Voraussetzung: Führung des Radfahrers als Mischverkehr auf der Fahrbahn s. Kap. 3.2)	Sichere Überleitung der Radfahrer auf die Fahrbahn bzw. auf den Radweg mittels Markierung. → Berücksichtigung in der Planung des Entwicklungskonzeptes Fliegerhorstsiedlung
Kreuzstraße , Steigung	Markierung eines Schutzstreifen in Fahrtrichtung Teveren
Konrad-Adenauer-Str. , Teilstück zw. Amtsgericht und Innenstadt , starke Steigung	Markierung eines Schutzstreifen

4) Verbindung Gillrath – Innenstadt:

Karl-Arnold-Str. → Sittarder Str. → Konrad-Adenauer-Str.

Problemstellen/Gefahrenstellen:	Maßnahmen
Karl-Arnold-Str Ortsausgang Richtung Gangelt , Beginn des Radweges (Voraussetzung: Führung des Radfahrers als mit Schutzstreifen auf der Fahrbahn s. Kap. 3.2)	Sichere Überleitung der Radfahrer auf den Radweg, Errichtung eines Abbiegestreifens in Verbindung mit einer Querungshilfe für Fußgänger im Bereich der Hausnr. 237/239
Karl-Arnold-Str Ortsausgang Richtung Geilenkirchen , Ende des Radweges (Voraussetzung: Führung des Radfahrers als mit Schutzstreifen auf der Fahrbahn s. Kap. 3.2)	Sichere Überleitung der Radfahrer auf die Fahrbahn bzw. auf den Radweg im Bereich der vorh. Querungshilfe
Konrad-Adenauer-Str. , Teilstück zw. Amtsgericht und Innenstadt , starke Steigung und sichere Überleitung auf den Radweg ohne Benutzungspflicht entlang der Sittarder Straße	Siehe 3) und Überleitung des Radfahrers auf den Radweg ohne Benutzungspflicht im Bereich der Kreisverkehrausfahrt an der Kreuzstraße durch Markierung eines „Abbiegestreifens“ auf den Gehweg

5) Verbindung Niederheid – Innenstadt:

Von-Humboldt-Str. → Quimperléstr. → Hartbaumpfad → An der Linde

Problemstellen/Gefahrenstellen:	Maßnahmen
Von-Humboldt-Str. , Sicherung des Radverkehrs	Schutzstreifen
Quimperléstraße (Teilstück zw. „Im Gang und Berliner Ring) , Sicherung des Radfahrers	Schutzstreifen

6) Verbindung Kogenbroich/Würm/Müllendorf/Süggerath – Innenstadt:

Wurmradweg

Problemstellen/Gefahrenstellen:	Maßnahmen
An Merckenheim/Camphausenweg , Querung und Führung des Radfahrers	Führung des Radweges mittels Markierung
Am Mühlenkamp , Querung und Führung des Radfahrers	Führung des Radweges mittels Markierung
Mühlenstraße , Querung und Führung des Radfahrers	Führung des Radweges mittels Markierung

7) Verbindung Tripsrath – Innenstadt:

Landstraße → Heinsberger Str.

Problemstellen/Gefahrenstellen:	Maßnahmen
Landstraße Teilbereich zw. „ Am Forsthaus“ und „Am Kreuz“	Erneuerung des Radweges, (Langfristig)

8) Verbindung Müllendorf/Würm/Leiffarth/Beeck – Lindern:

Müllendorfer-Str. → Linderner Str. → Leiffarth Str. → Linderner Bahn

Problemstellen/Gefahrenstellen:	Maßnahmen
Müllendorfer Str. , Ende des Radweges	Sichere Überleitung der Radfahrer auf die Fahrbahn bzw. auf den Radweg mittels Markierung
Linderner Straße , Beginn des Radweges	Sichere Überleitung der Radfahrer auf die Fahrbahn bzw. auf den Radweg mittels Markierung (Abbiegestreifen).

Leiffarther Str., Ende des Radweges

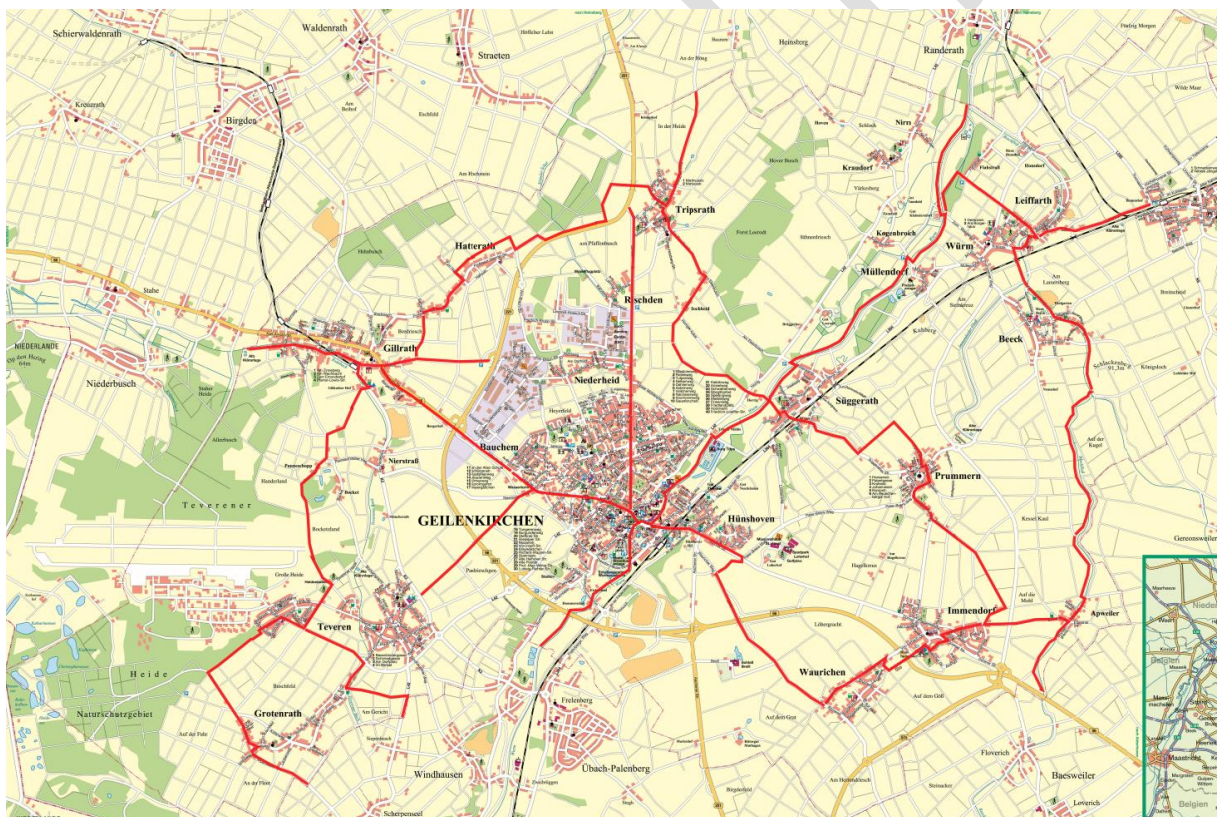
Überleitung des Radfahrers auf die Fahrbahn mittels Markierung; Langfristig eventuell Ausbau der Verlängerung des Ziegelbäckerweg Richtung Leiffarth oder Umbau der Kreuzung am Bahnübergang

Eine weitere Maßnahme, die den Alltagsradverkehr in der Innenstadt erleichtern wird, ist die Freigabe der Gerbergasse für den Radverkehr.

Die Gerbergasse ist derzeit eine reine Fußgängerzone, in der kein Radverkehr erlaubt ist. Da die Fußgängerfrequenz es jedoch zulässt, kann in der Fußgängerzone der Radverkehr freigegeben werden.

3.3.2. Maßnahmen im Freizeitverkehr

Beim Umlegen der Luftlinienverbindungen im Freizeitnetz auf die Wirtschaftswege hat sich herausgestellt, dass sich das Wunschliniennetz auf das bestehende, bereits ausgeschilderte Freizeitnetz umlegen lässt. Alle Ortschaften sind gut ausgeschildert und die Routen führen zum größten Teil über Wirtschaftswege, die sich gut befahren lassen.



Es sind lediglich zwei Verbindungen zu ergänzen.

1. Eine Verbindung zwischen Gillrath und Niederheid. Diese ist über die Verlängerung der Püttstraße zu führen. Allerdings ist derzeit am Ende des Wirtschaftsweges in Niederheid ein Gefahrenpunkt.

2. Eine Verbindung zwischen Teveren und Geilenkirchen über den Wirtschaftsweg in Verlängerung der Straße „Zum Junkersbusch“ bis zum Nierstraßer Weg.

Der Großteil der Wirtschaftswege sind in einem guten Zustand und gut befahrbar. An vier Punkten besteht jedoch Handlungsbedarf.

1. Überleitung Verlängerung Püttstraße auf die Von-Humboldt-Str.

Zurzeit wird der Radfahrer im Übergang vom Wirtschaftsweg in den Straßenverkehr und umgekehrt nicht sicher geführt.

Ab dem Parkplatz sollte auf südlicher Seite ein ca. 60 m langer Radweg angelegt werden. Dessen Ende soll dann mittels Schutzstreifen auf der Fahrbahn in Richtung Niederheid weiter geführt werden.

Der Radverkehr Richtung Gillrath wird nach der Brücke noch ein Stück mittels Schutzstreifen auf der Fahrbahn geführt. Auf der Höhe des beginnenden Radweges soll der Schutzstreifen dann enden und mittels Pfeilmarkierung dem Radfahrer verdeutlicht werden, dass er auf den Radweg weiter fahren soll.

Damit der Fahrzeugverkehr auf den Radverkehr hingewiesen wird, muss frühzeitig für beide Fahrtrichtungen das Verkehrszeichen 138 (Radfahrer) aufgestellt werden.

2. Kreuzung K24 / Apweiler Straße / Ederener Straße

Damit dem Verkehr auf der K 24 deutlich gemacht wird, dass an der Kreuzung K24 / Apweiler Straße / Ederener Straße aufgrund der Querung einer Radroute mit verstärktem Rundverkehr zu rechnen ist, muss auf der K 24 für beide Fahrtrichtungen das VZ 138 (Radverkehr) aufgestellt werden.

3.4. Öffnung vom Einbahnstraßen

Einbahnstraßen haben für den Radfahrer einige Nachteile. Sie unterbrechen direkte und schnelle Radverbindungen, dadurch entstehen teilweise Umwege. Der Zeitvorteil des Radverkehrs im Stadtverkehr geht verloren und die Erreichbarkeit der Ziele verschlechtert sich.

Durch die Öffnung von Einbahnstraßen reduzieren sich die Umwege und damit die Fahrzeit. Für Radfahrer geöffnete Einbahnstraßen bringen diesen Benutzungsvorteil gegenüber dem Autoverkehr, verbessern die Radfahrbedingungen und damit die Nutzungshäufigkeit des Rades.

Aus diesen Gründen wurden auch im Stadtgebiet Geilenkirchen alle Einbahnstraßen überprüft.

Bei der Öffnung einer Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung ist die Beschilderung anzupassen. Am Ende der Einbahnstraße ist am VZ 267 (Verbot der Einfahrt) das Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ anzubringen. Weiterhin sollte im Einmündungsbereich eine Einfahrspur mit einer Länge von ca. 5,0 m markiert werden, damit der Fahrer sicher

in die Einbahnstraße fahren kann. Am Beginn der Einbahnstraße ist das VZ 220 (Einbahnstraße) mit dem Zusatzzeichen 1000-33 (Radverkehr in Gegenrichtung zugelassen) zu versehen. Auch hier ist eine ca. 5,0 m lang Aufstellspur für den Radfahrer zu markieren.

Nachfolgend die Auswertung der infrage kommenden Strecken:

1. Gillesweg

Der Gillesweg verfügt über einen geraden und übersichtlichen Verlauf. Die Straße weist eine ausreichende Restfahrbahn auf und die Verkehrsstärke ist ebenfalls gering.

Aus diesem Grund kann der Gillesweg für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden.

2. Eburonenstraße (Teilstück)

Die Eburonenstraße hat einen geraden und übersichtlichen Verlauf. Eine Restfahrbahnbreite von 3,0 m sowie Ausweichmöglichkeiten sind vorhanden.

Aus diesem Grund kann die Einbahnstraße für den Radfahrer im Gegenverkehr freigegeben werden. Da die Eburonenstraße allerdings auf eine vorfahrtberechtigte Straße mündet, muss am Ende der Einbahnstraße einen Haltebalken markiert und ein Stop-Schild aufgestellt werden.

3. Beethovenstraße (Teilstück)

Die Beethovenstraße hat einen geraden Verlauf und verfügt über eine ausreichende Breite.

Aus diesem Grund kann die Einbahnstraße für den Radfahrer im Gegenverkehr freigegeben werden. Da die Beethovenstr. allerdings auf eine vorfahrtberechtigte Straße mündet, muss am Ende der Einbahnstraße einen Haltebalken markiert und ein Stop-Schild aufgestellt werden.

4. Händelstraße (Teilstück)

Das Teilstück der Händelstraße hat eine Fahrbahnbreite von 3,50 m. Sie hat einen geraden und übersichtlichen Verlauf. Außerdem ist die Verkehrsstärke sehr gering.

Aus diesem Grund kann die Einbahnstraße für den Radfahrer im Gegenverkehr freigegeben werden. Da die Händelstr. allerdings auf eine vorfahrtberechtigte Straße mündet, muss am Ende der Einbahnstraße einen Haltebalken markiert und ein Stop-Schild aufgestellt werden.

5. Stettiner Straße

Die Stettiner Straße hat einen geraden Verlauf und weist ausreichend Ausweichmöglichkeiten auf.

Aus diesem Grund kann die Einbahnstraße für den Radfahrer im Gegenverkehr freigegeben werden. Da die Stettiner Straße allerdings auf eine vorfahrtberechtigte Straße mündet, muss am Ende der Einbahnstraße ein Haltebalken markiert und ein Stop-Schild aufgestellt werden.

6. Breslauer Straße

Siehe Beethovenstraße

7. Ringstraße (Teilstück)

Die Ringstraße verfügt über eine ausreichende Fahrbahnbreite. Auch der Kurvenbereich stellt keine Gefahrenstelle dar, da die Fahrbahnbreite dort größer als 4,0 m beträgt und der entgegenkommende Radfahrer in der Innenseite der Kurve fahren würde.

Aus diesem Grund kann die Ringstraße für den Radfahrer in Gegenrichtung freigegeben werden.

8. Klatterstraße

Die Klatterstraße hat einen übersichtlichen und geraden Verlauf. Des Weiteren sind eine ausreichende Restfahrbahnbreite und ausreichend Ausweichmöglichkeiten vorhanden.

Aus diesem Grund kann die Klatterstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden.

9. Königstraße (zw. Von-Grimberg-Str. und Dorfplatz)

Die Königstraße hat einen übersichtlichen und geraden Verlauf. Des Weiteren ist eine ausreichende Restfahrbahnbreite und ausreichend Ausweichmöglichkeiten vorhanden. Hier ist zwar eine ca. 10 m lange Engstelle vorhanden, da aber die Verkehrsstärke als gering einzustufen ist, ist dies vertretbar und das Teilstück der Königstraße kann für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden.

10. Im Hufeisen

Die beiden Verbindungsstücke zur Jan-von-Werth-Straße haben einen geraden und überreichlichen Verlauf. Die Fahrbahn verfügt ebenfalls über eine ausreichende Breite.

Aus diesem Grund können beide Teilstücke für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden. Bei dem Teilstück, wo der Radfahrer dann auf die vorfahrtberechtigte Jan-von-Werth-Straße muss am Ende der Einbahnstraße ein Haltebalken markiert und ein Stop-Schild aufgestellt werden.

11. Auf der Zömm

Die Straße hat einen übersichtlichen Verlauf und weist eine ausreichende Fahrbahnbreite auf.

Aus diesem Grund kann die Einbahnstraße für den Radfahrer im Gegenverkehr freigegeben werden. Da die Straße allerdings auf eine vorfahrtberechtigte Straße Jan-von-Werth-Straße mündet, muss am Ende der Einbahnstraße einen Haltebalken markiert und ein Stop-Schild aufgestellt werden.

12. Strippenweg

Der Strippenweg weist eine ausreichende Fahrbahnbreite auf und hat neben einer verträglichen Verkehrsstärke auch genügend Ausweichmöglichkeiten. Aus diesem Grund kann die Einbahnstraße für den Radfahrer in Gegenrichtung geöffnet werden.

13. Yorckstraße

Die Straße verfügt über eine ausreichende Fahrbahnbreite, die Verkehrsstärke ist verträglich und die Straße ist übersichtlich. Aus diesem Grund kann die Einbahnstraße für den Radfahrer in Gegenrichtung geöffnet werden.

14. Stauffenbergstraße

Siehe Yorckstraße

15. Gneisenaustraße

Siehe Yorckstraße

16. Rommelstraße

Siehe Yorckstraße

17. Beckstraße

Siehe Yorckstraße

18. Richthofenstraße

Siehe Yorckstraße

19. Mölderstraße

Siehe Yorckstraße

20. Boelkestraße

Siehe Yorckstraße

Bei den nachfolgenden Einbahnstraßen wird eine Öffnung für den Radfahrer in Gegenrichtung nicht empfohlen:

Konrad-Adenauer-Straße

In diesem Fall ist eine Öffnung der Konrad-Adenauer-Str. für den Radfahrer in Gegenrichtung nicht erforderlich. Vom Kreisverkehr aus kann der Radfahrer ohne Umweg über die Fahrbahn entlang des Parkplatzes Richtung Sparkasse fahren.

Haihoverstraße

In der Haihoverstraße würde eine ausreichende Fahrbahnbreite zur Verfügung stehen. Allerdings befindet sich im Bereich der Einbahnstraße eine Bushaltestelle. Hier könnte es zu gefährlichen Situationen kommen, wenn die Einbahnstraße für den Radfahrer in Gegenrichtung freigegeben werden würde.

Des Weiteren ist die Haihoverstraße stark befahren und durch die Schrägaufstellung der geparkten Fahrzeuge besteht die Gefahr, dass ein Radfahrer in Gegenrichtung übersehen wird.

Aus diesen Gründen wird von der Freigabe der Einbahnstraße in Gegenrichtung abgesehen.

Martin-Heyden-Straße (Teilstück)

In der Martin-Heyden-Straße ist nur bereichsweise eine ausreichende Fahrbahnbreite vorhanden, um den Bereich der Einbahnstraße für den Radfahrer in Gegenrichtung freizugeben. Außerdem ist die Verkehrsstärke relativ hoch. Des Weiteren herrscht in der Straße ein sehr hoher Parkdruck, so dass kaum Ausweichmöglichkeiten vorhanden sind.

Hinzu kommt, dass die Martin-Heyden-Straße Zufahrt für den Rettungsdienst ist, wodurch ebenfalls kritische Situationen bei entgegenkommenden Radfahrern eintreten können.

Aus diesen Gründen wird von der Freigabe der Einbahnstraße in Gegenrichtung abgesehen.

Vogteistraße (Teilstück)

Die Fahrbahn in Einbahnstraßenbereich der Vogteistraße ist sehr schmal und es bestehen auch keine Ausweichmöglichkeiten.

Aus diesem Grund soll die Vogteistraße nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden.

3.5. Verbesserung der Abstellmöglichkeiten

Wie bereits im Kapitel 3.1 im Rahmen der Bestandserfassung festgestellt, gibt es in der Innenstadt an einigen Stellen bereits Fahrradbügel. Es lässt sich aber auch beobachten, dass im Innenstadtbereich immer wieder Fahrräder an Laternen, Baumgittern oder Anderem befestigt werden, weil die Fahrradbügel belegt sind. Aus diesem Grund empfiehlt es sich, hier noch weitere Fahrradabstellmöglichkeiten zu schaffen. Bei der Prüfung hat sich an folgenden Stellen Ergänzungsbedarf ergeben:

1. Konrad-Adenauer-Straße, im Bereich vor dem Geschäft „Shoe Point“ → Hier besteht die Möglichkeit 6 Fahrradbügel zu ergänzen.
2. Am Kreisverkehr Konrad-Adenauer-Straße/Herzog-Wilhelm-Straße, im Bereich neben dem Wurmfenster → Hier besteht die Möglichkeit 6 Fahrradbügel zu ergänzen. Allerdings ist hier darauf zu achten, dass es sich um Bügel handelt, die aufgedübelt werden. Aufgrund des Brückenprofils ist ein Einlassen in den Boden nicht möglich.
3. Gerbergasse, entlang Wand im Bereich der Plantanen → Hier besteht die Möglichkeit 5 Fahrradbügel zu ergänzen.

Eine weitere Ergänzung von Fahrradabstellmöglichkeiten ist an den Bahnhöfen in Geilenkirchen und Lindern notwendig. Beide Abstellanlagen sind stark ausgelastet, so dass eine Erweiterung durchaus angenommen werden würde. Zudem werden eventuell noch weitere Nutzer der Bahn zur Nutzung des Rades gebracht, wenn mehr gute und sichere Radabstellmöglichkeiten vorhanden sind.