

DER PANORAMARADWEG: UNSER TOR ZUR INNENSTADT



Ein Konzeptvorschlag für eine ganzheitliche
Radverkehrsplanung für die Velberter Innenstadt

V1.1

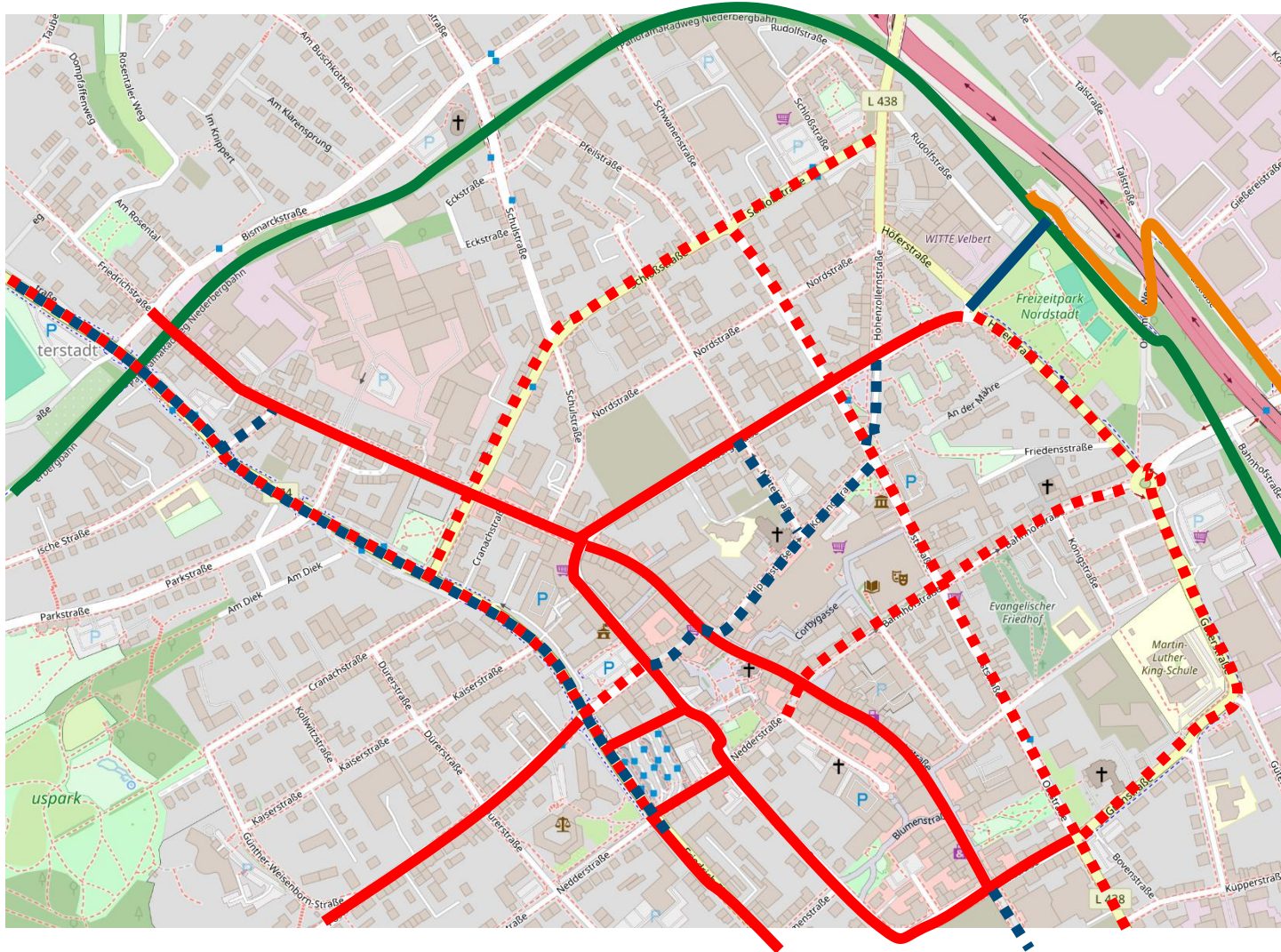
Diese Zusammenstellung richtet sich an die Entscheider in der Politik, an die Fachabteilungen der Stadt und der TBV sowie an interessierte Bürger:innen.

Hintergrund

- Mehr als 5000 Radfahrer* sind im Sommer täglich auf dem Panoramaradweg Niederbergbahn (PRN) unterwegs. Der Großteil dieser Radfahrer fährt trotz bester Innenstadtlage des PRN wörtlich an Velbert vorbei
- Velberter Bürger haben heute wenig Motivation die Innenstadt mit dem Rad aufzusuchen:
 - Keine klare Netzstruktur und Wegführung erkenntlich, die den Radfahrer aus den Stadtteilen in die Innenstadt führt
 - Weitestgehend fehlende sichere Radinfrastruktur auf den potentiellen Hauptrouten, die das Radfahren einladend machen würde
 - Fokus auf KFZ-Verkehr im Innenstadtbereich, z.B. mit zweispurigem Innenstadtring oder kostenlosem Parkangebot
- Strukturwandel im Einzelhandel erfordert ein attraktives, vielseitiges und buntes Angebot mit gleichzeitig hoher Aufenthaltsqualität:
 - Eine Innenstadt muss heute viel mehr sein als eine Fußgängerzone für den Einzelhandel
 - Das Auto und der KFZ-Verkehr müssen zwangsläufig eine weniger dominante Rolle haben
- Diverse Teilkonzepte und Maßnahmen für (Rad-)Verkehrsinfrastruktur im Innenstadtbereich existieren parallel ohne dass diese bisher systematisch übergreifend zusammengeführt wurden

*Genaue Zahlen liegen den TBV durch Messstellenauswertung vor

Status Quo Radverkehrsinfrastruktur Innenstadt



Eine Analyse der vorhandenen Radverkehrsinfrastruktur der Velberter Innenstadt zeigt, wie unattraktiv und unsicher das Radfahren im betrachteten Stadtkern ist. Eine Erhöhung des Modalsplit ist ausgeschlossen. Handel und Dienstleistung profitieren nicht vom Radverkehr auf dem Panoramaradweg.

	Explizite Radverkehrsinfrastruktur
	Indirekte Infrastruktur (z. B. freigegebene Einbahnstraße)
	Letzte Meile
	Panoramaradweg Niederbergbahn
	Für den Radverkehr heute ungeeignet
	Für den Radverkehr teilweise ungeeignet

Zielsetzung

Im Folgenden wird ein Konzept vorgestellt, das

- eine Verkehrsinfrastruktur für den Fahrradverkehr vorsieht, die den Panoramaradweg Niederbergbahn effektiv mit der Innenstadt von Velbert verbindet und somit das „Tor“ zur Velberter Innenstadt ist,
- eine durchgehende, sichere und alltagstaugliche und familientaugliche innerstädtische Radverkehrsführung ermöglicht,
- aktuelle Beschlüsse, Anträge, Ideen etc. zusammenführt,
- eine einfache Konzeption aufweist und eine zeitnahe Umsetzung ermöglicht und
- vergleichsweise geringe nachteilige Auswirkung auf andere Interessengruppen hat.

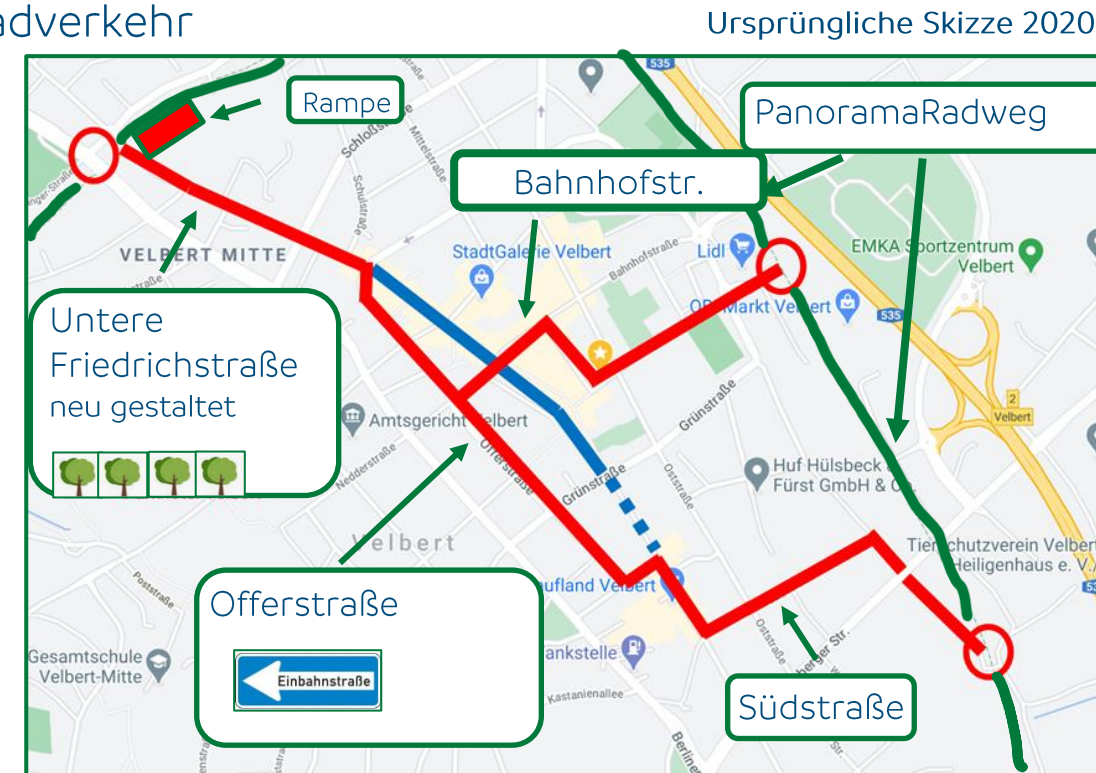
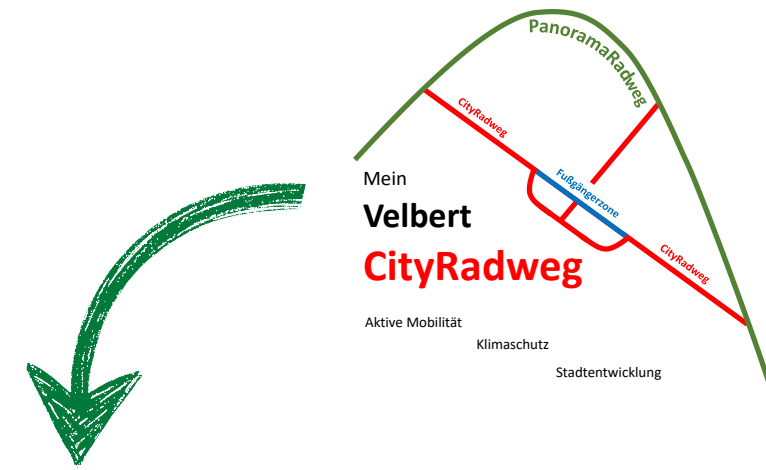
Klare politische Prioritäten und effiziente Planungs- und Abstimmungsprozesse sind entscheidend beim Ausbau von Radverkehrsnetzen.



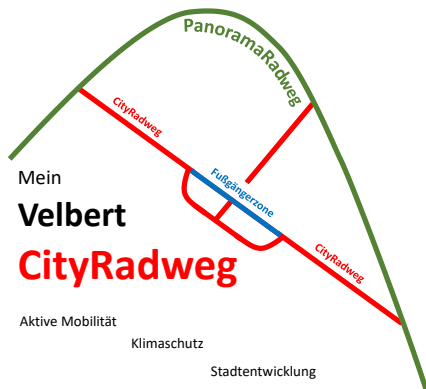
CityRadweg

Der CityRadweg ist eine bereits 2020 vom ADFC und BUND initiierte und konkretisierte Idee, um die Velberter Innenstadt an den Panoramaradweg Niederbergbahn anzubinden. Dieser stellt die Basis für alle nachfolgenden Gedanken dar und umfasst die folgenden Leitgedanken:

- Erschließung des Zentrums von Velbert für den Fahrradverkehr
- Wegführung parallel zur Fußgängerzone
- Ende-zu-Ende-Anbindung an den Panoramaradweg
- Realisierung als **Fahrradstraße** (mit KFZ-Mitbenutzung)
- Vermeidung der gefährlichen Friedrich-Ebert-Straße
- Projekt mit sehr hohem Förderpotential
- Realisierungsmaßstab: Familien- und alltagstauglich!



Maßnahme: Zusammenführung existierender Konzepte, Beschlüsse und Ideen zu einem ganzheitlichen Radverkehrskonzept für die Velberter Innenstadt



Die einzelnen Maßnahmenfelder im Überblick. Diese werden auf den folgenden Seiten detaillierter vorgestellt.

6

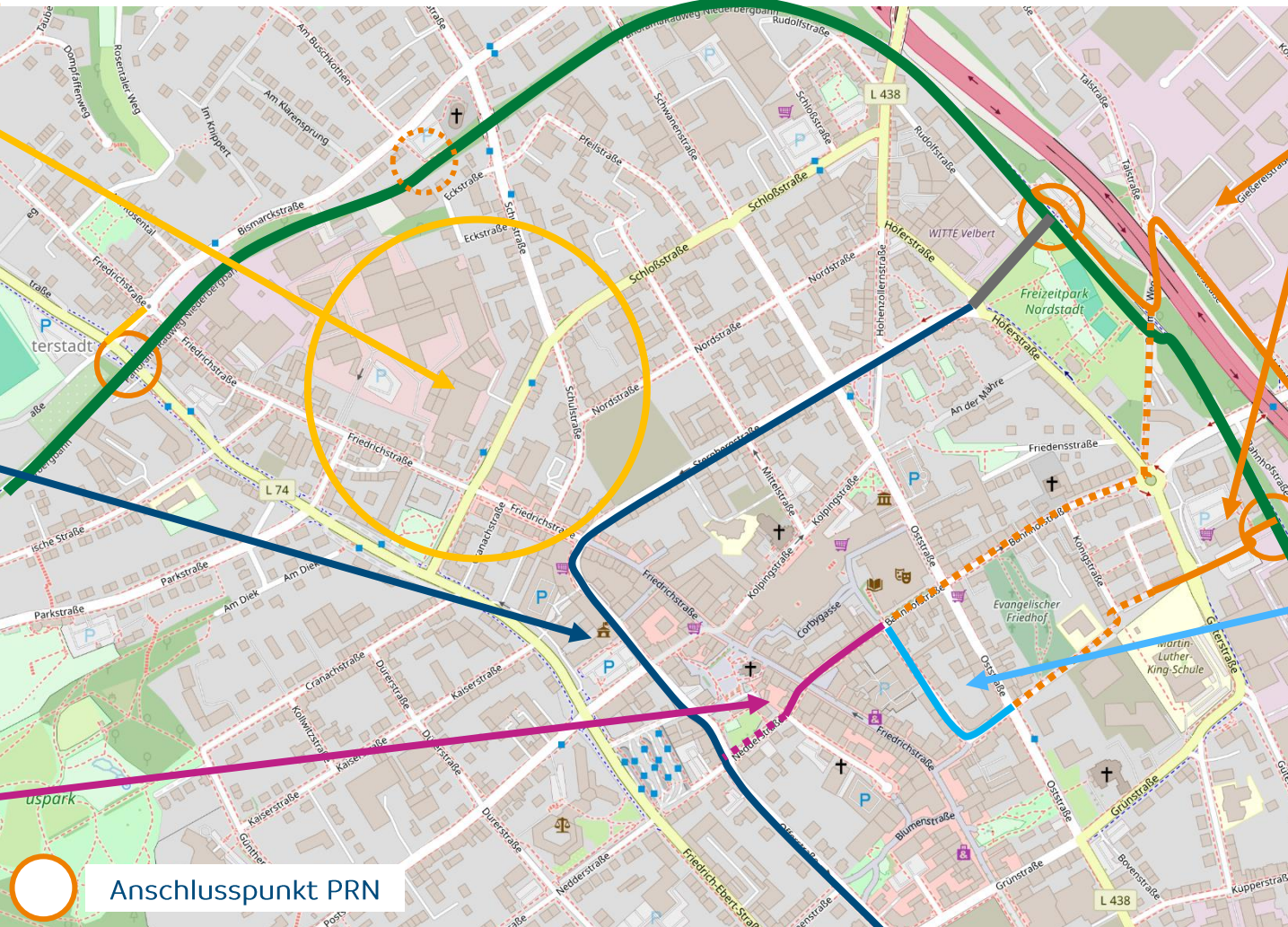
STADTENTWICK-
LUNGSKONZEPT
„QUARTIER U“

5

FAHRRAD-
INFRASTRUKTUR
INNENSTADTRING

4

VERKEHRS-
BERUHINGUNG
BAHNHOFSTRASSE



2

FÖRDERANTRAG
„LETZTE MEILE“

3

BÜRGERANTRAG
VERKEHRSBERUHINGUNG
KURZE STRASSE /
KOELVERSTRASSE

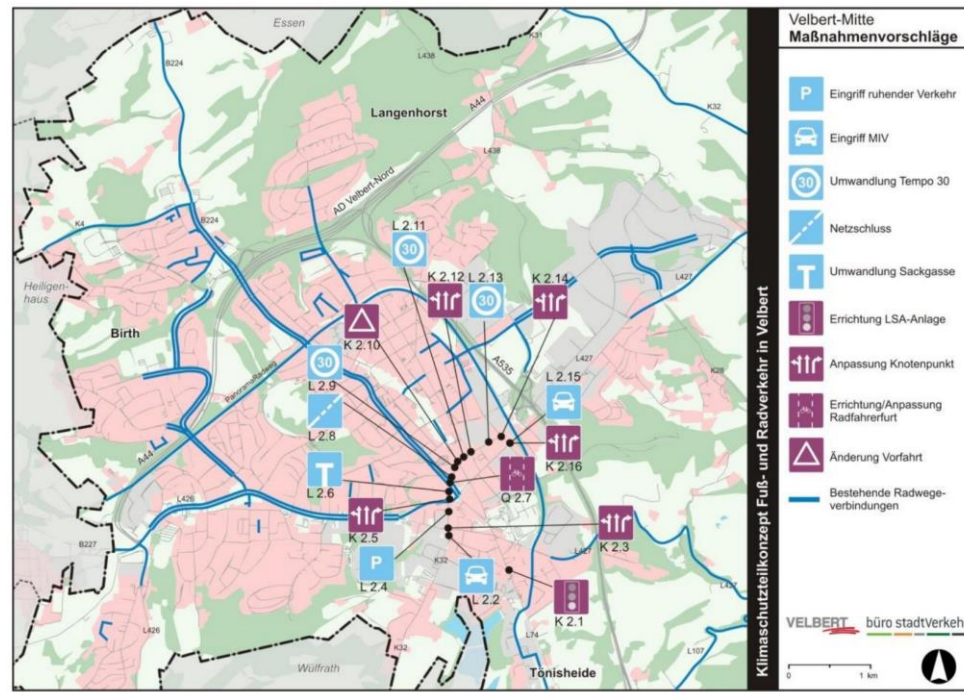
1

KLIMASCHUTZTEIL-
KONZEPT RAD-
UND FUSSVERKEHR

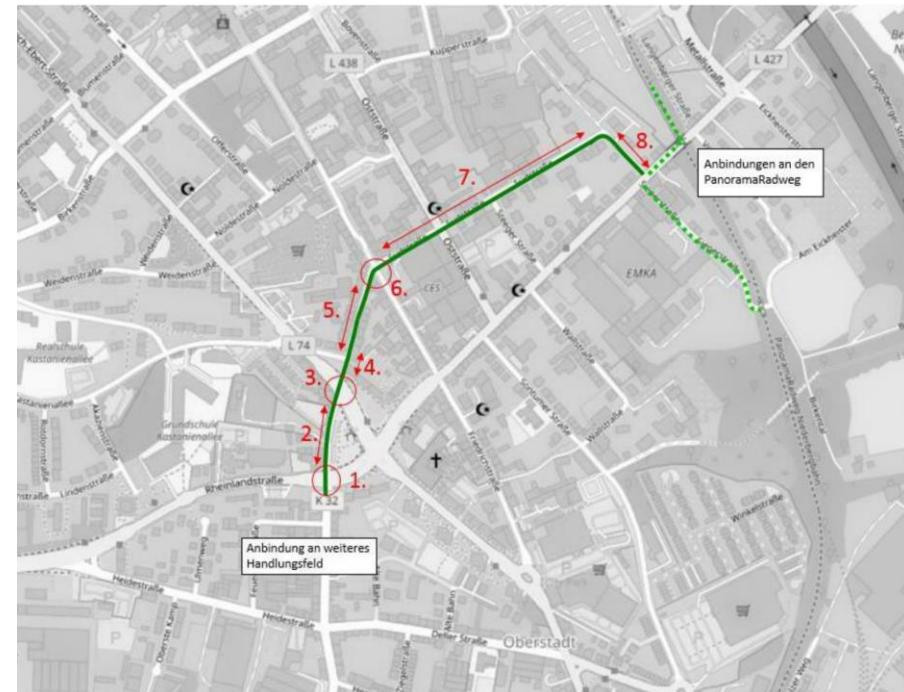
① Klimaschutzteilkonzept Rad- und Fußverkehr – Teilbereich 2

Der Teilbereich 2 beschreibt die Relation von Mettmanner Straße bis zum Panoramaradweg mit einer Umfahrung der Langenberger Straße und damit die südöstliche Anbindung an den PRN.

Wurde als Maßnahme 2018 im Klimaschutzteilkonzept formuliert und 2021 als Detailplanung bestätigt. Stand 2025 jedoch nur in 5 von 8 Teilabschnitten vollständig umgesetzt. Umfasst Velberts erste Fahrradstraße.



Quelle: Klimaschutzteilkonzept Rad- und Fußverkehr



Quelle: Veröffentlichte Planung TBV AÖR

① Die erste Fahrradstraße erfüllt leider nicht die Anforderungen an eine Radfahrer-orientierte Verkehrsplanung



Fahrradstraße Südstraße



Fahrradstraße Mettmanner Straße



Kreuzung Friedrichstraße

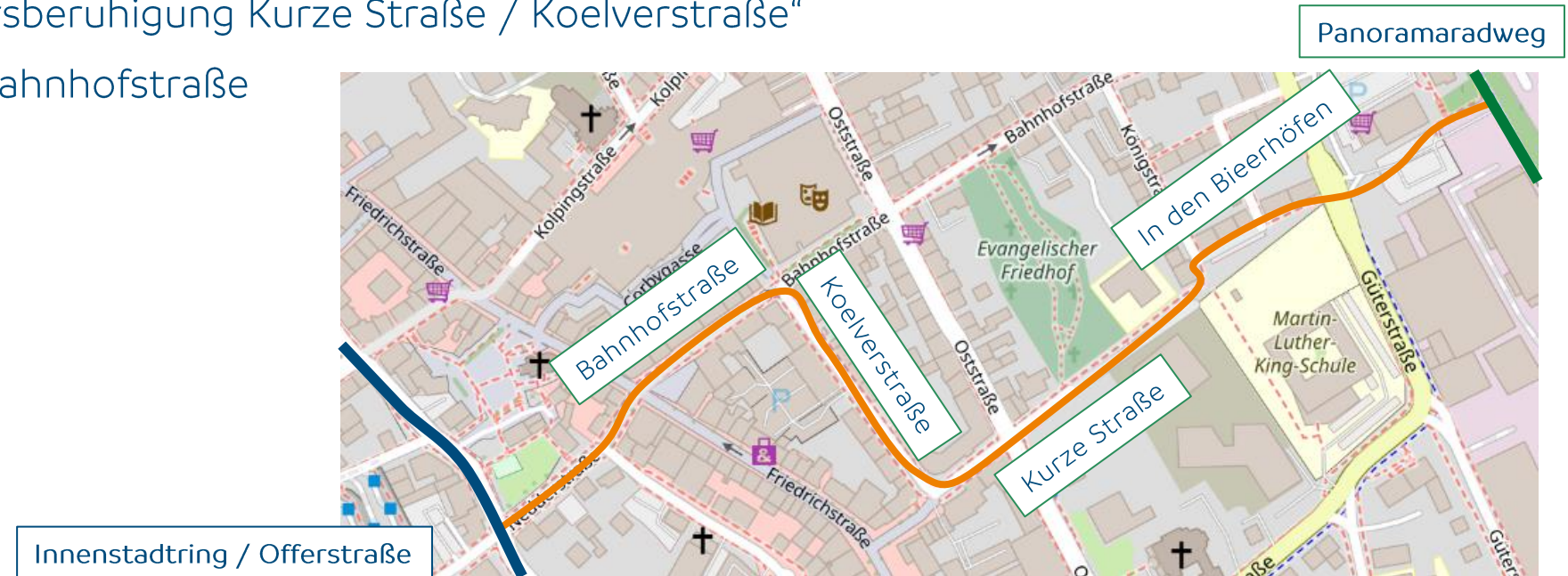
ADFC-Bewertung:

Der Teilbereich 2 des KSTK ist eine sinnvolle Lösung, die gemäß Planungsstand dringend final umgesetzt werden muss. Die erste Fahrradstraße benötigt eine Überarbeitung und dient nicht als Vorbild für weitere Maßnahmen.
(ausführliche Begründung unter adfc-velbert.de)

Fokus: Tor zur Innenstadt

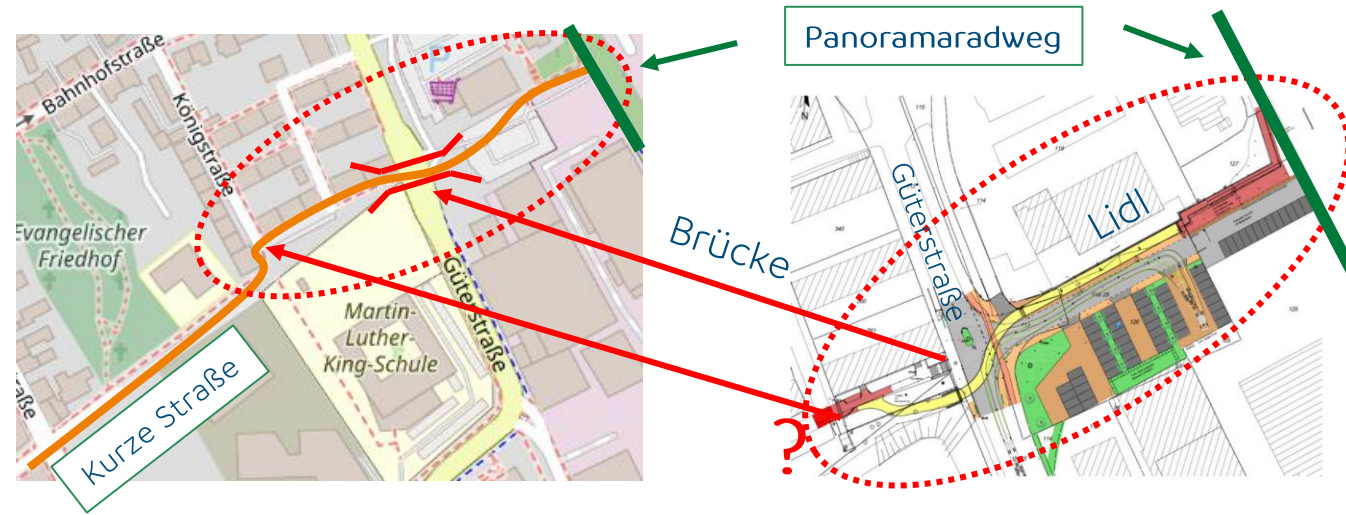
Die beste Anbindung des Panoramaradweges an die Innenstadt ließe sich im Bereich des alten Bahnhofs erreichen. Das Ziel muss es sein, dass auch Ortsunkundige leicht einen Weg in die Velbert Innenstadt finden. Das ist heute kaum bis sehr schwerlich möglich. Drei Konzepte könnten das ändern:

- Förderantrag „Die Letzte Meile“
- Bürgerantrag „Verkehrsberuhigung Kurze Straße / Koelverstraße“
- Verkehrsberuhigung Bahnhofstraße



② Förderantrag „Die Letzte Meile“ – Brücke Güterstraße

Das Projekt befindet sich in der Umsetzung. Eine der vielen geplanten Maßnahmen zur besseren Anbindung des PRN ist eine Fahrradstrecke vom Panoramaradweg bis zur Straße „In den Bieerhöfen“ mit dem besonderen Merkmal einer geschwungenen Brücke über die Güterstraße.



ADFC-Bewertung:

Die Planung endet „In den Bieerhöfen“ und die gewinkelte Rampe, vom Panoramaradweg ist nicht sehr einladend und entgegen des zu erwartenden Verkehrs konzipiert (Begründung im Anhang auf Seite 21f).
Die Chance auf das „Tor zur Innenstadt“ wird an dieser Schlüsselstelle verpasst!

③

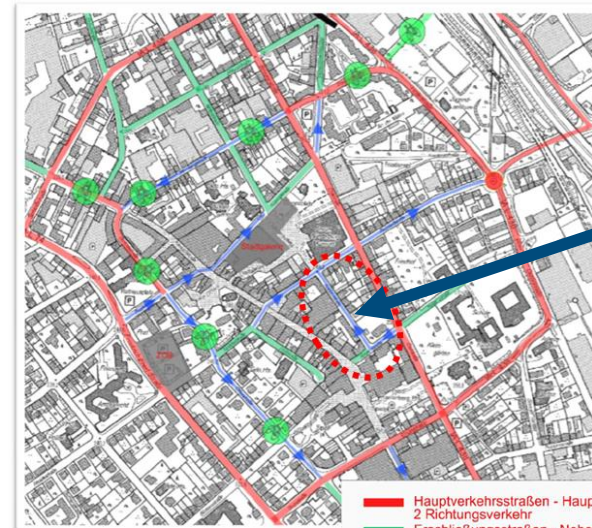
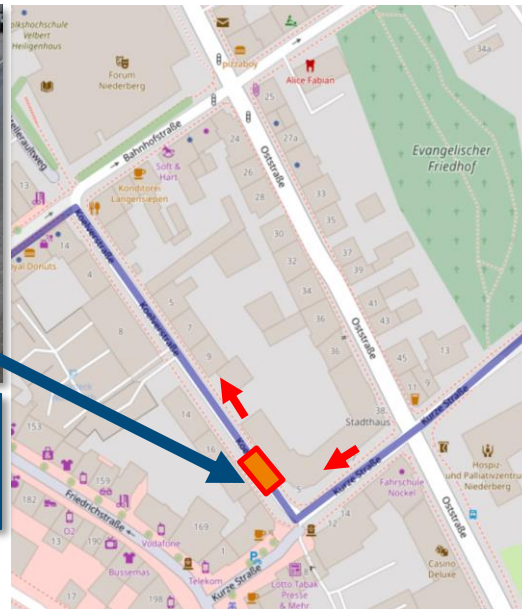
Bürgerantrag Verkehrsberuhigung Kurze Straße / Koelverstraße (2024)



Der Antrag fordert eine bauliche Verkehrsberuhigung, schlägt aber als kurzfristige Lösung eine Fahrradstraße und die Einführung von Einbahnstraßen vor. Dadurch kann die Gefährdung insb. von Schulkindern stark reduziert werden.



Koelverstraße: Gefahr erkannt, aber nicht gebannt!



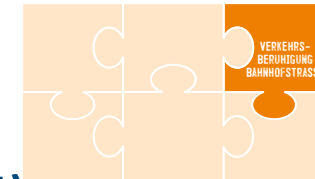
Verkehrsentwicklungsplan 2019: Koelverstraße, Kurze Straße sind als Einbahnstraßen geplant!

- Hauptverkehrsstraßen - Hauptachsen
2 Richtungsverkehr
- Erschließungsstraßen - Nebenachsen
2 Richtungsverkehr
- Einbahnstraßen - Nebenachsen
1 Richtungsverkehr
- Neue Radwegeführungen in
2 Richtungsverkehr

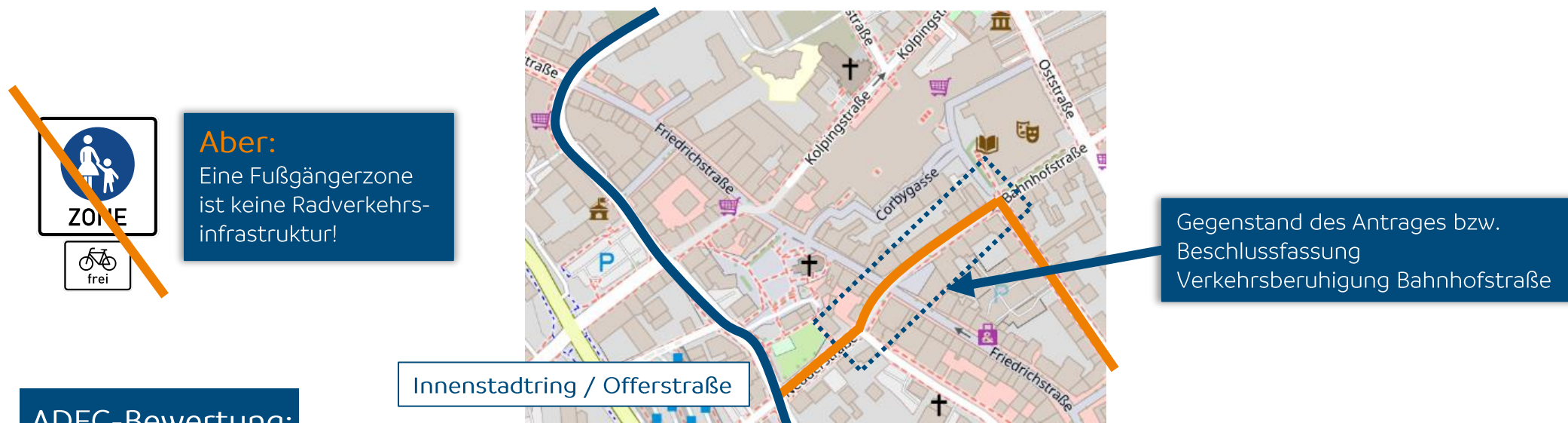
ADFC-Bewertung:

Sinnvoller Antrag mit praktisch keiner Auswirkung auf den MIV oder ruhenden Verkehr, aber als Fahrradstraße ein klarer Wegweiser und Lückenschluss für den Radverkehr.

Der Antrag „Verkehrsberuhigung Bahnhofstraße“ der Fraktionen von CDU und Bündnis 90/Die Grünen (2023)



Ziel des Konzeptes ist, das Durchfahren mit PKWs außerhalb der Lieferzeiten aber insbesondere am Wochenende und in den Abendstunden stark zu reduzieren oder zu verhindern. Bereits eine Untersuchung aus 2022 bescheinigt der „Handelslage Bahnhofstraße“ Schwächen aufgrund des vorhandenen Durchgangsverkehrs und des ruhenden Verkehrs.



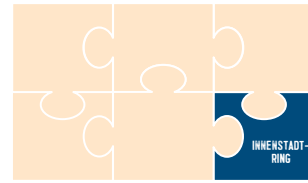
ADFC-Bewertung:

Die Forderung geht in die richtige Richtung, ist aber eine Insellösung und berücksichtigt keine Gesichtspunkte der Verkehrswende. Die unbegründete Angst der Gewerbetreibenden* überlagert eine objektive Betrachtung. Wir fordern eine Fahrradstraße mit „Anlieger frei“!

*Quelle: <https://difu.de/presse/pressemitteilungen/2025-03-28/einzelhandel-profitiert-von-massnahmen-der-verkehrsberuhigung>

⑤

Fahrradinfrastruktur Offerstraße/Thomasstraße (Innenstadtring)



Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr (2019)
Fahrrad-Hauptroute Offerstraße/Thomasstraße

Verkehrsentwicklungsplan Velbert-Mitte (2019)
Neue Radwegeführung Offerstraße/Thomasstraße

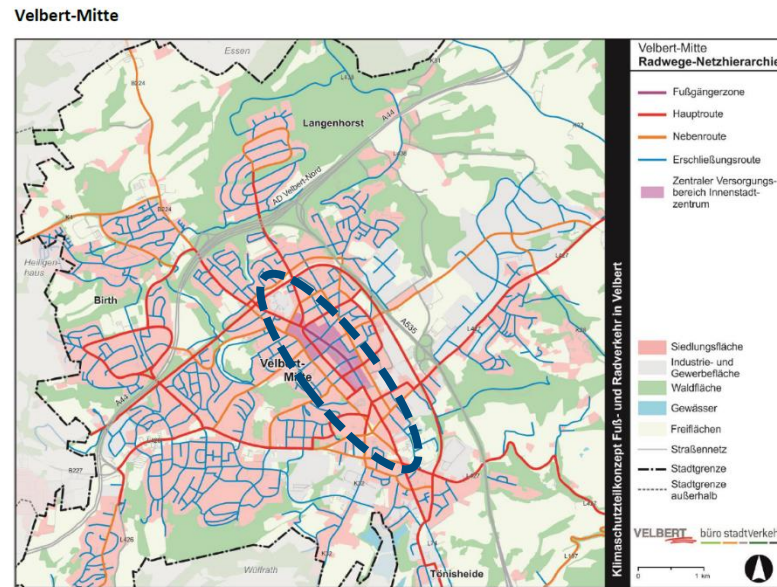


Abb. 4.2.2-1 Netz hierarchie Radwege Velbert-Mitte

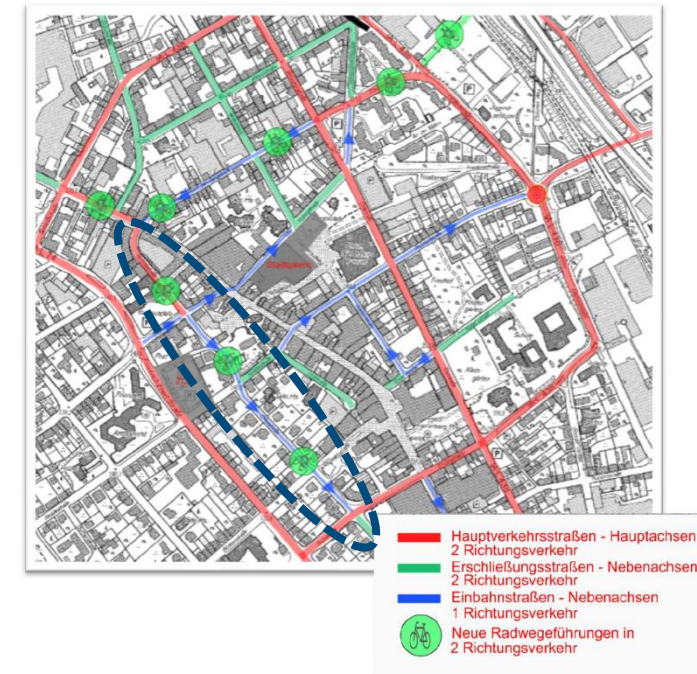
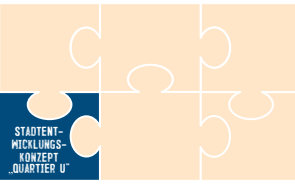


Abbildung 27: Einrichtung des Innenstadtrings für Kfz- und Radverkehr [Quelle: TBV]

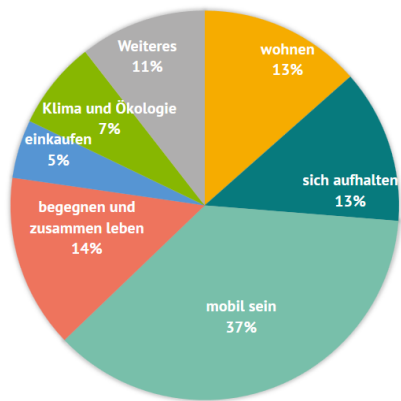
ADFC-Bewertung:

Die Idee Radverkehr abseits der Friedrich-Ebert-Straße über Thomasstraße und Offerstraße zu leiten, ist in allen neueren Konzepten für die Innenstadt enthalten und muss nun dringend als Fahrradstraße für große Teile des Innenstadtrings realisiert werden!

⑥ Stadtentwicklungskonzept „Quartier U“



Integriertes Stadtentwicklungskonzept mit dem Ziel zur Aufwertung des Quartiers, welches im engeren Sinne die Unterstadt umfasst. Es ist die Grundlage, um beispielsweise die Aufenthaltsqualität zu steigern, Gebäude zu modernisieren und Maßnahmen zur Klimaanpassung umzusetzen ([Link](#)).



Häufigkeitsverteilung der Hinweise*



Räumliche Betrachtung mit Hinweisen aus der Bevölkerung*

- Der Panoramaradweg Niederbergbahn durchzieht das „Quartier U“ am nördlichen Rand von Westen nach Osten.
- An der Friedrich-Ebert-Straße besteht einer von drei Hauptanschlusspunkten zum Erreichen der Velberter Innenstadt. Es ist der Hauptanschlusspunkt für Radverkehr aus Richtung Heiligenhaus.
- Die Friedrichstraße geht unmittelbar in die Fußgängerzone über und ist damit ein potentieller Hauptzubringer für den Radverkehr.
- Andere wichtige Zubringer liegen im „Quartier U“.

ADFC-Bewertung:

Eine Aufwertung der Unterstadt ist dringend notwendig. Die Betrachtung des „Quartier U“ bringt große Chancen mit Mobilität als Schwerpunkt-Thema, um die Zielstruktur zu realisieren.

*Quelle: Dokumentation der digitalen Beteiligung zum ISEK „Quartier U“ (Stadt Velbert und Planungsgruppe Stadtbüro, [Link](#))

Resultierende Zielstruktur für die Innenstadt

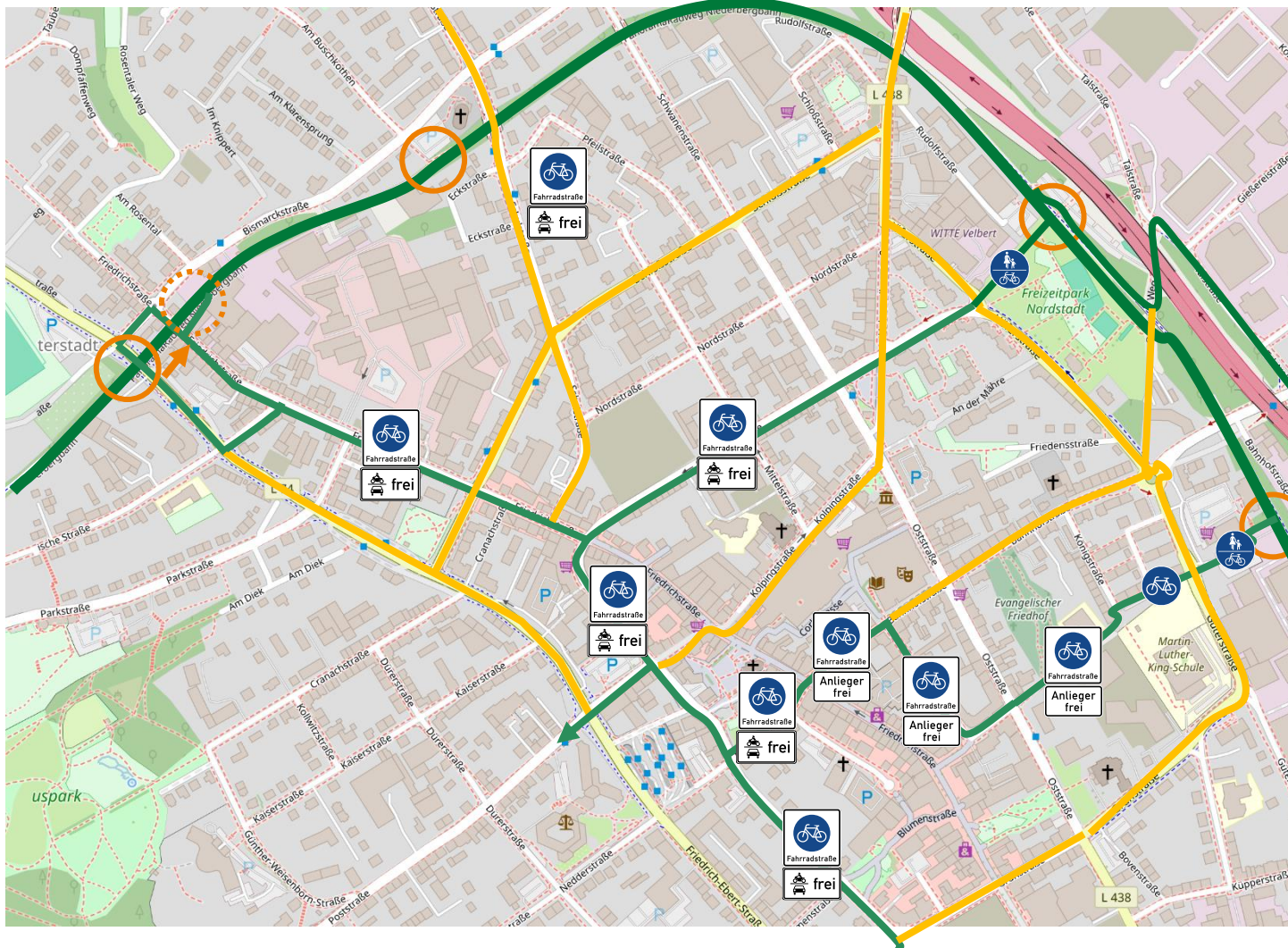


Alle Maßnahmen müssen gemeinsam auf eine Netzstruktur einzahlen, die

- a) den PRN effizient mit der Innenstadt verknüpft,
- b) sichere und effiziente Fortbewegung innerhalb der Innenstadt ermöglicht und
- c) für den Verkehrsteilnehmer einfach, logisch und nachvollziehbar ist.

-  Primäres Netz zur Anbindung PRN (Sehr hohe Priorität)
-  Innenstadt-Erschließung (hohe Priorität)
-  Anschlusspunkt PRN

ADFC-Empfehlung zur Klassifizierung



Das primäre Radnetz wird vollständig als Fahrradstraße klassifiziert:

- Verkehrsberuhigung der Innenstadt auf Tempo 30
- Kaum bauliche Maßnahmen notwendig
- Geringe Einschnitte für MIV
- Mögliche Einschnitte für ruhenden Verkehr

Primäres Netz zur Anbindung PRN
(Sehr hohe Priorität)

Innenstadt-Erschließung
(hohe Priorität)

Anschlusspunkt PRN

Zusammenfassung

Der ADFC appelliert an Politik und Verwaltung, die Radverkehrsinfrastruktur der Velbert Innenstadt systematisch auszubauen und dabei

- die vielen guten bereits vorhandenen Gedanken und Maßnahmen zu einem vollständigen Konzept zusammenzuführen,
- zu vermeiden einzelne isolierte Maßnahme anzustoßen, ohne das Große und Ganze Ende zu Ende zu betrachten,
- nur echte Radverkehrsinfrastruktur zuzulassen (z.B. keine begleitende Radverkehrsführung in der Fußgängerzone oder „Radfahrer frei“)
- um damit signifikanten Radverkehr überhaupt erst zu ermöglichen und
- das Potential des Panoramaradweges für unsere Innenstadt zu nutzen!

**VIELEN DANK FÜR IHRE
UNTERSTÜTZUNG!**



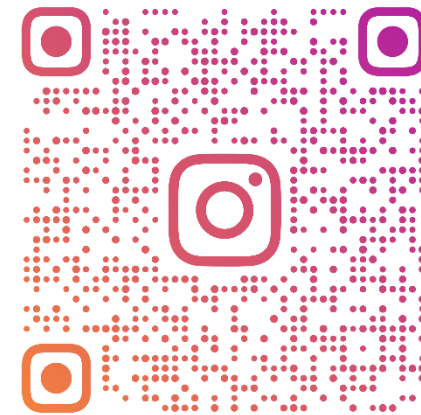
Ansprechpartner



Dipl.-Ing. Wilhelm Meincke
ADFC Velbert
Verkehrspolitik
wilhelm.meincke@adfc-velbert.de
adfc-velbert.de
Tel: +49 1577 68 28 708



Dr. Christoph Evers
ADFC Velbert
Vorstand und verkehrspolitischer Sprecher
christoph.evers@adfc-velbert.de
adfc-velbert.de
Tel: +49 175 70 27 068



VELBERTADFC

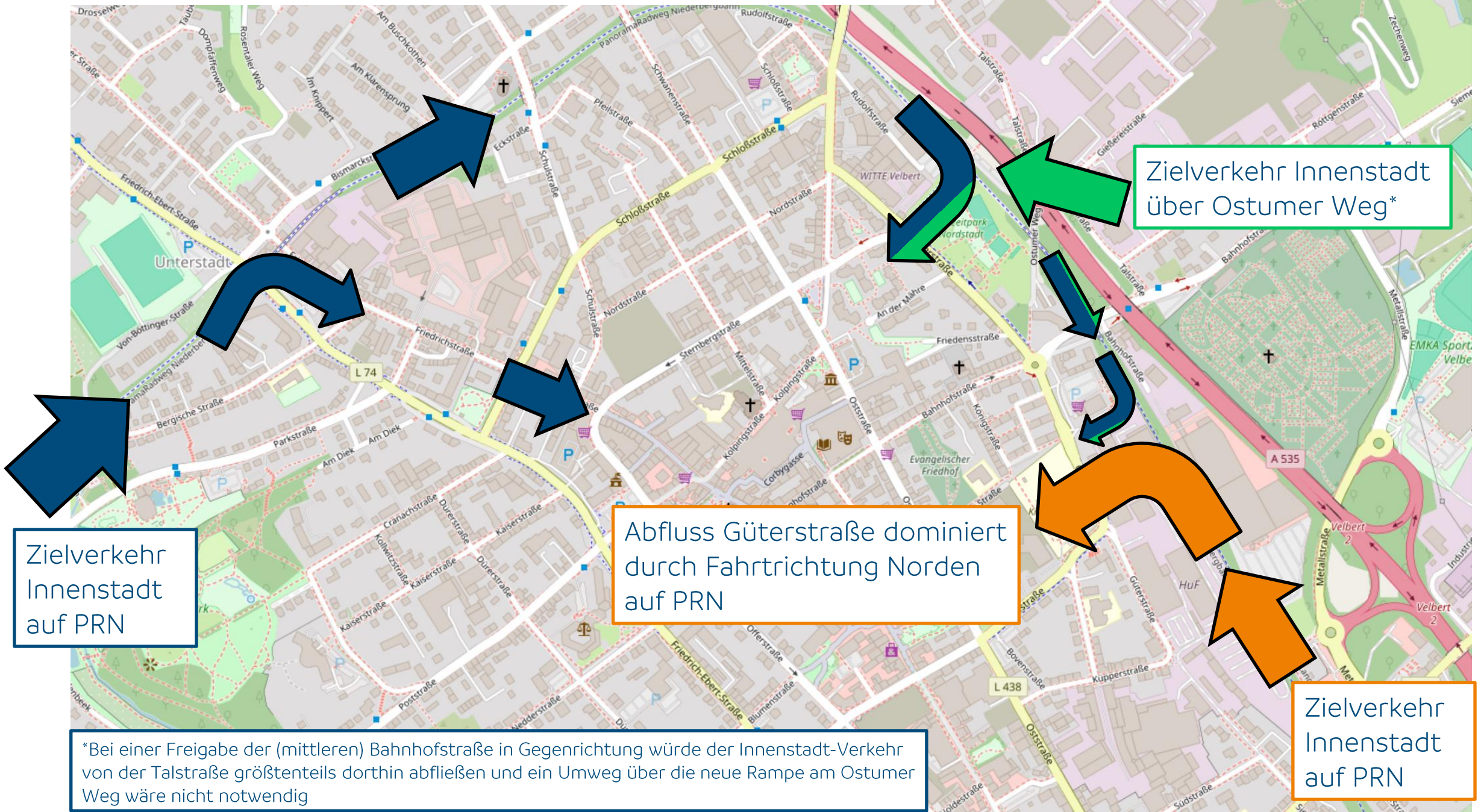
Annex

Rückmeldung ADFC zur Rampe Parkplatz Güterstraße (Juni 2024)

- 
- An dieser Stelle sollte keine schräglaufende Rampe in Richtung Norden geplant werden
- Radverkehr für Anschluss Güterstraße dominiert aus Süden (siehe nächste Seite)
 - Parallele Rampen mit 90° Winkeln aus Radfahrersicht vermeiden (nur bei größerem Höhenunterschied)

- Stattdessen:
- Geringen Höhenunterschied bereits auf breiter (roter) Fläche realisieren
 - Direkter rechtwinkliger Anschluss von Zuweg auf PRN (ohne Rampe)
 - Beschilderung „Vorfahrt gewähren“ (um unklare Rechts-vor-Links-Regelung zu vermeiden)
 - Ggf. haptische Bodenmarkierung, um Radfahrer auf Kreuzung PRN aufmerksam zu machen
 - Gute Beispiele: Hitzbleck-Forum oder Hefelmann-Park in Heiligenhaus

Zielströme Radverkehr PRN-> Innenstadt



*Bei einer Freigabe der (mittleren) Bahnhofstraße in Gegenrichtung würde der Innenstadt-Verkehr von der Talstraße größtenteils dorthin abfließen und ein Umweg über die neue Rampe am Ostumer Weg wäre nicht notwendig

Warum Fahrradstraßen?

- Fahrradstraßen lassen sich mit einfachen Mitteln in kürzester Zeit realisieren.
- Gerade für Kommunen mit eingeschränkten Mitteln sind sie eine kostengünstige Maßnahme.
- Richtig begründet und kommuniziert werden die Fahrradstraßen schnell akzeptiert.
- Fahrradstraßen erhöhen die Sicherheit im Straßenverkehr.
- Fahrradstraßen eignen sich gut für Realisierung einer lückenlosen Fahrradinfrastruktur.
- Von Fahrradstraßen profitieren alle Generationen, besonders die Familien und noch ungeübte Nutzer.
- Fahrradstraßen bündeln den Verkehr, eine Zersplitterung der Infrastrukturmaßnahmen nach Zeit und Raum wird vermieden.
- Fahrradstraßen sorgen für eine „Entschleunigung“ des Verkehrs, weniger Lärm, weniger Schadstoffe, mehr Raum und Sicherheit für die Menschen.
- Richtig umgesetzt steigern Fahrradstraßen den Radverkehr und sind ein Mittel für die Erreichung der Klimaziele und für eine lebenswerte Stadt.
- Fahrradstraßen mit entsprechender Beschilderung führen auch Ortsunkundige durch die Stadt.
- Fahrradstraßen sind bei den politischen Entscheidern hoch priorisiert (siehe Kooperationsvereinbarung CDU - B90/Grüne in Velbert aus dem Jahre 2022).

Fahrradstraßen – Gegenargumente?

1. Es gibt nicht genügend viele Radfahrende. Fahrradstraßen lohnen sich erst, wenn es mehr Radverkehr gibt.

Eine verantwortungsvolle Mobilitätsplanung wartet nicht ab, was passiert, sondern fördert gezielt den „Umstieg vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den Umweltverbund (Fuß, Fahrrad, ÖV) mit einer attraktiven Infrastruktur“ (Klimastrategie Velbert). Die stärkere Fahrradnutzung folgt dem Ausbau der Infrastruktur.

2. Von MIV baulich-getrennte Fahrradwege sind sicherer als Fahrradstraßen.

Ja, von MIV baulich-getrennte Fahrradwege sind sehr sicher. Aber sie sind teurer und die Einführung dauert länger. Eine flächendeckende und durchgängige Radinfrastruktur auf dieser Basis lässt sich außerdem in Velbert nicht realisieren, dazu fehlt der Raum.

3. Die Einführung von Fahrradstraßen geht vielfach einher mit dem Wegfall von Parkbuchten für MIV.

Eine Neuaufteilung der Nutzung von Verkehrsflächen ist eine generelle Aufgabe der Stadtplanung. Kostenfreie Parkplätze für individuelle private Nutzung dürfen eine Entwicklung einer lebenswerten Stadt nicht behindern.

4. Fahrradstraßen sperren den MIV, z. B. können Anwohner ihre privaten Parkplätze nicht erreichen.

Fahrradstraßen können für „MIV-Mitbenutzung“, „nur für Anlieger“ oder für „MIV gesperrt“ definiert werden.

Klimastrategie Velbert – Anmerkungen zur Verkehrswende / Radinfrastruktur

Die Klimastrategie Velbert ist ein „strategisches Dokument“ und enthält daher keine belastbaren Ziele, keine konkreten Planungen und Maßnahmen zur Umsetzung.

Nach der Klimastrategie Velbert haben sich Planungen an folgenden Forderungen zu orientieren:

- Der Umstieg vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den Umweltverbund (Fuß, Fahrrad, ÖV) hat Vorrang durch die Bereitstellung einer attraktiven Infrastruktur.
- Ein wesentliches Kernelement zur Erreichung der Klimaziele ist der Ausbau der Radinfrastruktur - alltagstauglich, durchgängig, flächendeckend und sicher.
- Dabei hat der Radwegausbau als „einladende Radwege“ zu erfolgen. ([Link](#))
- Die Planung verfolgt das Ziel „Vision Zero“ - keine schweren Unfälle, keine Todesfälle im Verkehr.
- Die Förderung des Fuß- und Radverkehrs verlangt hohe Investitionen!
- Das Handlungsfeld Verkehr sollte sich nicht nur an der Klimabilanz orientieren, sondern auch an Nachhaltigkeit und städtischer Lebensqualität (Lärm, Feinstaub, neue Raumaufteilungen insb. Platzbedarf MIV etc.)
- Forderung des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz NRW (FaNaG): 25 % Modal Split Fahrradverkehr.
- Neuordnung des fahrenden und ruhenden Verkehrs für mehr Gerechtigkeit und mehr Aufenthaltsqualität.
- Im Gegensatz zu anderen Sektoren, ist die Stadt hier als Akteur besonders stark gefordert.
- Dabei gilt es, früh und intensiv zu beginnen, da die Umsetzungen erst spät zu messbaren Klimawirkungen führen.
- Besonderes Augenmerk gilt der Kommunikation, zur Gewinnung von Verständnis, Zustimmung und Sensibilisierung zur aktiven Teilnahme.

Klimaneutralität in Velbert nur mit Fahrradstraßen möglich



Links zum Thema:

<https://rad.sh/wp-content/uploads/2022/03/RAD.SH-10-Gute-Gruende-Fahrradstrassen.pdf>

<https://difu.de/publikationen/2021/fahrradstrassen-leitfaden-fuer-die-praxis>

https://www.svpt.uni-wuppertal.de/fileadmin/bauing/svpt/Forschung/Projekte/Leitfaden_Fahrradstrassen_072021.pdf

<https://www.agora-verkehrswende.de/blog/so-lassen-sich-fahrradstrassen-schnell-realisieren/>

<https://difu.de/presse/pressemitteilungen/2025-03-28/einzelhandel-profitiert-von-massnahmen-der-verkehrsberuhigung>

https://www.mobilitaetsforum.bund.de/DE/Themen/Wissenspool/Berichte/Fachhochschule-Erfurt_Endbericht-Rad-Fussverkehr-Konflikte-Potenziale_2019.html