

Datum: 25.10.2018

Az.: 66 ir-na

Beschlussvorlage - öffentlich -

	Beratungsfolge	Datum
1.	Ausschuss für Umwelt, Bauen und Verkehr	13.11.2018

Betreff:

Konzept zur Weiterentwicklung des Regionalen Radwegenetzes für die Metropole Ruhr;
hier: Begründung und Vorstellung des Konzeptes

Bestandteile dieser Vorlage sind:

1. Das Deckblatt
2. Der Beschlussvorschlag und die Sachdarstellung
3. 4 Anlagen

Der Bürgermeister In Vertretung Ulrich Beigeordneter und Stadtkämmerer	
---	--

Amtsleiter Reichling	Sachbearbeiter Irmisch	
-----------------------------	-------------------------------	--

Beschlussvorschlag:

Das vom Regionalverband Ruhr (RVR) erarbeitete Zukunftskonzept für den regionalen Alltagsradverkehr in der Metropole Ruhr wird von der Stadt Bergkamen als Bedarfsplan für den Regionalen Radverkehr unterstützt.

Die Stadt Bergkamen bittet den Regionalverband Ruhr in dem Bedarfsplan für den regionalen Radverkehr die Stellungnahme der Stadt Bergkamen zu berücksichtigen.

Der Regionalverband Ruhr (RVR) wird gebeten, mit den dafür zuständigen Ministerien auf Landes- und Bundesebene die Weiterentwicklung und Umsetzung des Bedarfsplans für den Regionalen Radverkehr voranzutreiben.

Die Verwaltung wird beauftragt, dem Regionalverband Ruhr diesen Beschluss zu übermitteln.

Sachdarstellung:

Der Regionalverband Ruhr hat das „Konzept zur Weiterentwicklung des Regionalen Radwegenetzes“ gemeinsam mit allen Mitgliedskommunen erarbeitet mit dem Ziel, das bestehende, eher freizeitorientierte Radwegenetz für die Alltagsmobilität weiter zu qualifizieren.

Die nachfolgende Sachdarstellung, bis zur Stellungnahme der Stadt Bergkamen, wurde vom Regionalverband Ruhr erarbeitet und den Mitgliedskommunen zur Beschlussfassung in den politischen Gremien zur Verfügung gestellt.

Hintergrund:

Die Mobilität und die damit zusammenhängenden aktuellen sowie die zukünftig erreichbaren Verkehrsleistungen des Radverkehrs stehen in den europäischen Metropolen und Ballungsräumen in einem starken Fokus der Verkehrsentwicklungsplanung. Um in diesen Wachstumsregionen die Mobilität und den daraus resultierenden Verkehr für Menschen und Güter zu sichern, muss die Verkehrsleistung des Radverkehrs im Rahmen einer integrierten Mobilitätsstrategie deutlich gesteigert und als vollwertiger Verkehrsträger betrachtet werden. Gleichzeitig übernimmt der Radverkehr wichtige Funktionen im Rahmen klimafreundlicher, stadtverträglicher, leiser, kostengünstiger und gesunder Mobilität. Investitionen in den Radverkehr sind gleichzeitig Investitionen in eine höhere Lebensqualität und leisten einen wesentlichen Beitrag zur Luftreinhaltung. Der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur schafft neue Mobilitätsangebote für Bewohnerinnen und Bewohner auf ihren täglichen Wegen, hilft, Verkehrsbelastungen zu mindern und Staus zu reduzieren. Auch im Wirtschaftsverkehr wird die Auslieferung von Waren per Lastenrad eine zunehmend größere Rolle einnehmen. Dank neuester Technik und immer öfter mit elektrischer Unterstützung erweitern sich beim Radverkehr die Mobilitätsmöglichkeiten und Pendeldistanzen. Neben kommunaler Radverkehrsinfrastruktur rücken somit auch städteübergreifende Verbindungen in den Fokus. So selbstverständlich es ist, dass Mobilität nicht an Stadtgrenzen endet, so selbstverständlich muss es werden, dass städteübergreifende Mobilität neben dem PKW, dem ÖPNV und dem SPNV auch mit dem Fahrrad möglich ist. Dementsprechend müssen Radverkehrskonzepte nicht nur kommunal, sondern auch regional gedacht und umgesetzt werden. Der Regionalverband Ruhr (RVR) nimmt hierzu mit seinen gesamtheregionalen Aktivitäten bereits heute mit dem Radschnellweg Ruhr (RS1) und den Planungen zum Radschnellweg Mittleres Ruhrgebiet zusammen mit dem Land Nordrhein-Westfalen eine bedeutende Rolle ein.

Zielsetzung:

Ziel der Weiterentwicklung des Regionalen Radwegenetzes ist die konzeptionelle Entwicklung eines hierarchischen Radwegenetzes für den Alltagsverkehr. Damit erhält die Metropole Ruhr ein Zukunftskonzept in Sachen Radverkehr (Bedarfsplan). Mit der Weiterentwicklung des Konzepts für das Regionale Radwegenetz liegt nun eine adäquate und zukunftsorientierte Infrastrukturplanung für den Radverkehr im Entwurf vor. Gemeinsam mit den vier Kreisen, 53 Kommunen, zahlreichen Institutionen und Verbänden wurde ein Bedarfsplan für das Alltagsradverkehrsnetz in der Metropole Ruhr entwickelt. Ziel dieser Konzeption ist es, für die Bevölkerung in der Metropole Ruhr adäquate, alltagstaugliche Radverkehrsverbindungen unter Berücksichtigung bestehender Verbindungen bereitzustellen.

Aufbauend auf den Beschlüssen der Verbandsversammlung des RVR zur Drucksache Nr. 13/1030 (VV vom 23.03.2018) und 13/0564 (VV am 30.09.2016) wird dieses Konzept mit Unterstützung des Planungskonsortiums Planersocietät, Dortmund und Planungsbüro VIA, Köln erarbeitet. In die fachliche Erarbeitung sind Kommunen, Kreise, Emschergenossenschaft / Lippeverband, Straßen.NRW, Wasserstraßen und Schifffahrtsverwaltung, Industrie- und Handelskammer, Handwerkskammer, Landwirtschaftskammer, Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, Zweckverband Nahverkehr Westfalen Lippe, Allgemeiner Deutscher Fahrradclub (ADFC), RuhrTourismus GmbH (RTG) und Business Metropole Ruhr (BMR) eingebunden. Bereits mit den Vorlagen Nr. 13/0723 und Nr. 13/0806 wurden die zuständigen Fachgremien des RVR über die Arbeitsstände in Kenntnis gesetzt.

Das Konzept des Regionalen Radwegenetzes aus dem Jahr 2012 (VV Beschluss vom 25.06.2012) stellt für den RVR bereits heute die Grundlage für die Planung, den Bau und den Betrieb von regionalen Radwegeverbindungen in der Metropole Ruhr dar. Mit dem bestehenden Konzept werden die regionalen Radwegeplanungen und -projekte, der damit zusammenhängende Grunderwerb, die Fördermittelakquise, die Bestandssicherung und -pflege, ein koordinierendes Routen- und Qualitätsmanagement sowie ein gemeinsames Marketing mit der RTG für bestimmte Themenrouten definiert. Das bisherige Netz ist – abgesehen vom Radschnellweg Ruhr RS 1 – eher freizeitorientiert. Allerdings werden einige dieser regionalen Trassen bzw. Routen in regionalen, aber auch innerstädtischen Netzzusammenhängen für Alltagswege, insbesondere Berufswege, genutzt. Diese Entwicklung – nicht zuletzt auch durch die steigende Nutzung von Pedelegs und der damit zusammenhängenden Vergrößerung der Reichweiten sowie den NRW- und deutschlandweiten Planungen zu Radschnellverbindungen, die ebenfalls auf die Zielgruppe Alltagsverkehr fokussieren, greift der RVR mit diesem Projekt auf.

Ziel des Konzepts zur Weiterentwicklung des Regionalen Radwegenetzes ist es, das bestehende Netz für die Alltagsmobilität weiter zu qualifizieren und gleichzeitig Synergieeffekte für das Freizeit- bzw. das touristische Netz und dessen Entwicklungsbedarfe zu berücksichtigen.

Dieses künftige Netz soll entsprechend der zu erwartenden Nutzung in drei Kategorien aufgebaut werden:

- Radschnellverbindungen
- Radhauptverbindungen
- Radverbindungen.

Prämisse bei der Netzplanung ist es, eine Anbindung aller Städte und Gemeinden in einem verbandsweiten Radverkehrsnetz sicherzustellen. Relevante Verbindungen über die Grenzen des Verbandsgebietes hinaus werden selbstverständlich ebenfalls berücksichtigt. Die kommunale Binnenerschließung wird weiterhin in eigenen Radverkehrskonzeptionen der Städte und Gemeinden behandelt.

Erarbeitungsprozess:

Seit Ende 2016 erfolgt die Bearbeitung der konzeptionellen Weiterentwicklung des Regionalen Radwegenetzes (Abbildung 1) in enger Abstimmung mit allen Projektbeteiligten.

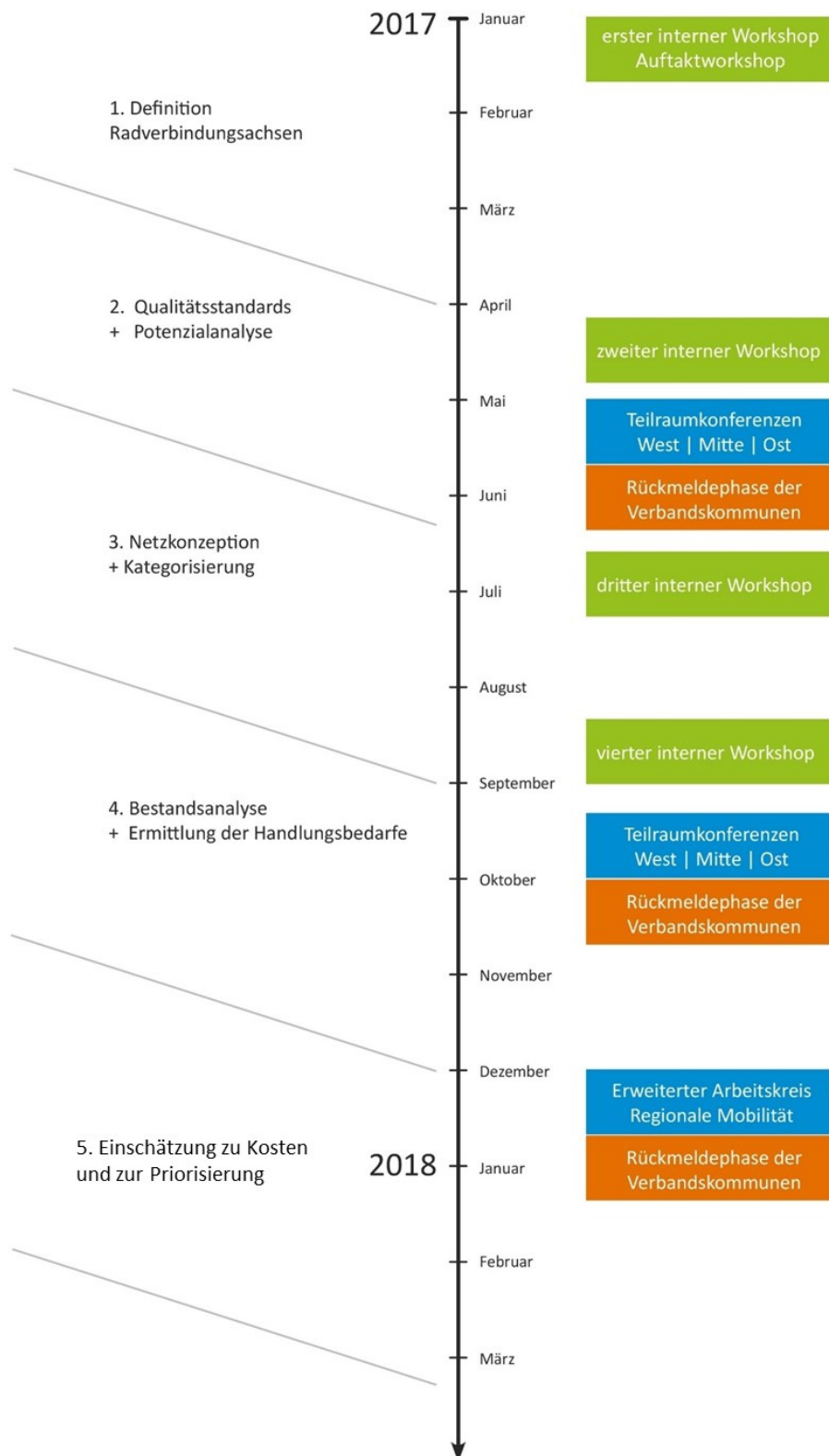


Abbildung 1: Erarbeitungsprozess des Projektes

Über jeweils zwei Arbeitskreise pro Teilregion (West, Mitte, Ost) im Mai und September 2017 konnte das fachliche Wissen der kommunalen und institutionellen Vertreterinnen und Vertreter in die Arbeitsschritte mit einfließen. Die Bereitschaft zur Mitwirkung bei der Konzeption war durchgehend hoch. Insbesondere die Verknüpfung mit den kommunalen Radverkehrsnetzen, Qualitätsstandards, die Potenziale für den Alltagsradverkehr sowie die Konkretisierung des Netzes (Umlegung) wurden vor Ort thematisiert.

Außerdem wurden im Arbeitskreis Regionale Mobilität beim RVR im Dezember nochmals alle Netzelemente für das gesamte Verbandsgebiet dargestellt. Die Gelegenheit zu weiteren fachlichen Ergänzungen oder Änderungen wurde bis Mitte Januar 2018 intensiv von den Prozessbeteiligten genutzt.

Darüber hinaus wurde im Mai 2018 jeweils eine Teilraumkonferenz pro Teilregion mit den kommunalen, institutionellen und politischen Vertreterinnen und Vertretern durchgeführt.

Methodik:

Die methodische Erarbeitung der Konzeption kann vereinfacht in fünf Arbeitsschritte aufgeteilt werden.

1. Netzplanung
2. Potentialanalyse
3. Qualitätsstandards
4. Konkretisierung des Netzes/ Umlegung
5. Bestandsanalyse und Handlungsbedarfe

1. Netzplanung

Zunächst wurden die Verbindungen zwischen den einzelnen Kommunen richtlinienkonform zugeordnet. Dabei wurden die Einstufungen der Kommunen nach dem Landesentwicklungsplan NRW (LEP NRW) in Ober-, Mittel- und Grundzentren zur Einordnung der Kommunen berücksichtigt:

- z. B. zwischen zwei Oberzentren maximal 25 km
- z. B. zwischen zwei Mittelzentren maximal 20 km
- z. B. zwischen zwei Grundzentren maximal 15 km

Am Ende dieses Arbeitsschrittes steht das entwickelte Luftliniennetz, welches die Kommunen innerhalb des Verbandsgebietes und die an den RVR angrenzenden Städte miteinander verbindet (Karte 1 der Anlage).

2. Potenzialanalyse

Eine Abschätzung der Radverkehrspotenziale im Verlaufe der Luftlinien ist von hoher Bedeutung bei der Weiterqualifizierung dieses Netzes. Einfließende Parameter zur Abschätzung der Radverkehrspotenziale sind Pendler, Einkaufs- und Freizeitverkehre, die Entfernungen zwischen den Zielen, Binnenverkehre, der bestehende und ein prognostizierter Modal-Split (10% – 35%) sowie die Topographie des Streckenverlaufes.

Unter Ansatz dieser Eingangsgrößen wurde für alle Luftlinienverbindungen das jeweilige Nutzenden-Potenzial ermittelt und eine Zuordnung zu drei Kategorien getroffen:

- Regionale Radschnellverbindung bei mehr als 2000 Radfahrenden pro Tag,
- Regionale Radhauptverbindung bei 500 bis 2000 Radfahrenden pro Tag,
- Regionale Radverbindung bei weniger als 500 Radfahrenden pro Tag.

Die Abbildung 2 in der Anlage zeigt das Ergebnis dieses Arbeitsschritts.

3. Qualitätsstandards

Um den aufgezeigten Potenzialen auch über eine geeignete Radverkehrsinfrastruktur gerecht zu werden, wurden für die drei Kategorien die in Abbildung 3 der Anlage dargestellten Qualitätsstandards (auf Grundlage vorhandener Richtlinien) entwickelt. Die jeweiligen Querschnittsdarstellungen zeigen die Aufteilung des Verkehrsraumes am Beispiel von separat geführten Radwegen:

- Radschnellverbindungen (4 m Radweg und 2,50 m Fußweg)
- Radhauptverbindungen (3 m Radweg und 2 m Fußweg)
- Radverbindungen (2,50 m bis 3 m gemeinsamer Fuß-/Radweg)

4. Konkretisierung des Netzes/ Umlegung

Für jede Radverbindungsachse (Luftlinie) wurde gemeinsam mit den kommunalen Vertretern und Vertreterinnen eine konkrete, räumlich verortete Führung fachlich identifiziert. Die Konkretisierung der Führung für eine Verbindung im Alltagsradverkehr erfolgte unter der Prämisse, möglichst direkte und schnelle Führungen herzustellen. Hierbei kann es sich um eine vorhandene Radverkehrsverbindung im Straßen- und Wegenetz handeln, oder um eine neue Führung. Dies bedeutet, dass je nach Erfordernis eine neue Planung und somit ein Neubau oder eine Umgestaltung eines Straßenraums vorgeschlagen wird. Der Entwurf dieses Alltagsradwegenetzes ist in Abbildung 4 der Anlage dargestellt.

5. Bestandsanalyse und Handlungsbedarfe

Das Konzept soll auch erste Aussagen zu den Handlungsbedarfen treffen. Daher wurde anhand von aktuellen Luftbildern und unter Verwendung der Datenbank von Straßen.NRW die Möglichkeit der jeweiligen Führungen geprüft und Handlungsbedarfe identifiziert und Kostenannahmen dafür getroffen. Das Konzept lässt den Gebietskörperschaften und weiteren Trägern den Raum für eine Konkretisierung unter Berücksichtigung der regionalen Bedeutung von Netzabschnitten.

Erste Ergebnisse der Untersuchung:

Das aus den oben dargestellten Bausteinen entwickelte Konzept für das Regionale Radwegenetz für den Alltagsradverkehr hat eine gesamte Länge von rund 1.800 km. Die Streckenlängen teilen sich auf die drei Kategorien wie folgt auf:

1. Regionale Radschnellverbindungen (rund 336 km inkl. RS1 und RS MR)
2. Regionale Radhauptverbindungen (rund 691 km)
3. Regionale Radverbindungen (rund 779 km)

Die als potenzielle Radschnellverbindungen identifizierten Strecken würden nach dem Straßen- und Wegegesetz des Landes NRW vorwiegend in die Trägerschaft des Landes fallen. Die als regionale Radhauptverbindungen und regionale Radhauptverbindungen identifizierten Achsen liegen in den jeweiligen Zuständigkeiten der Baulastträger.

Weitere Vorgehensweise:

Die Konzeption wurde im Juni 2018 in Form eines Berichtes GIS-Datensätzen den Kommunen und Kreisen sowie den regionalen Akteuren im Verbandsgebiet zu einer halbjährlichen Befassung bereitgestellt. Die im Verlauf dieser Befassung eingehenden Hinweise und Anregungen werden vom RVR ausgewertet. Daran anschließend wird die Konzeption nochmals in den politischen Gremien des RVR, voraussichtlich im 2. Quartal 2019, behandelt.

Die Ergebnisse dieser Konzepterarbeitung dienen u.a. als Grundlage für Gespräche auf Bundes – und Landesebene mit dem Verkehrsministerium sowie dem Landesbetrieb Straßen.NRW.

Stellungnahme der Stadt Bergkamen:

Die Stadt Bergkamen begrüßt die Weiterentwicklung des Regionalen Radwegenetzes und hier besonders die Berücksichtigung der Alltagsverkehre mit dem Fahrrad zur Arbeit, zur Schule oder zur Erledigung aller Dinge die sich im Alltag mit dem Fahrrad erledigen lassen. Hiermit werden die Grundlagen geschaffen, die Anforderungen für den täglichen Bedarf im Alltag abzubilden und gemeinsam weiter zu entwickeln.

Neben dem Ausbau und der Pflege eines innerstädtischen Wegenetzes ist hierbei auch die Zusammenarbeit im Kreis Unna und die Verknüpfung über das Kreisgebiet hinaus zu den angrenzenden Nachbarkommunen von besonderer Wichtigkeit. Nach Prüfung der vorliegenden Unterlagen ergeben sich für die Stadt Bergkamen deshalb folgende Änderungswünsche:

- Die dargestellte Wegeverbindung auf der Landwehrstraße zwischen der Innenstadt und der ehemaligen Klöcknerbahntrasse ist als eine der geplanten qualifizierten Anbindungen an den Radschnellweg „RS 1“ vorgesehen. Bis auf ein Teilstück östlich der Werner Straße (B 233) sind Rad-/Gehwege und Angebotsstreifen bereits vorhanden.
- Die Radwegeverbindung auf dem „Kuhbachweg“ ist in voller Länge, d. h. von der Lünener Straße bis zur ehem. Klöcknerbahntrasse, in das Radwegenetz aufzunehmen. Dieser Weg stellt bereits zu jetzigen Zeitpunkt eine sehr wichtige und viel genutzte Alltagsverbindung dar und ist unverzichtbar da hier viele Alltagsziele und die angrenzenden Ortsteile miteinander verknüpft sind.
- Der Betriebsweg an der südlichen Seite des Datteln–Hamm–Kanals ist von der Stadtgrenze der Stadt Lünen bis zur B 233, Werner Straße, in das Alltagsnetz mit aufzunehmen. Neben der touristischen Nutzung stellt dieser Weg eine Verbindung der Stadt Lünen, hier besonders mit den Ortsteilen Beckinghausen und Horstmar, in Richtung der Industriegebiete in Bergkamen-Rünthe dar. Diese Bedeutung wird sich nach der Fertigstellung der Wasserstadt Aden noch deutlich erhöhen. Weiterhin stellt dieser Weg die kürzeste Verbindung her zwischen der Stadt Lünen und dem Ortsteil Bergkamen-Oberaden mit dem geplanten Radschnellweg „RS 1“ und somit auch bis zur Stadt Hamm.

Es ergeht deshalb seitens der Stadt Bergkamen die Bitte, die vorgenannten Änderungswünsche in das regionale Radverkehrsnetz einzuarbeiten. Diese Strecken stellen wichtige Radverkehrsverbindungen für die Alltagsverkehre in Bergkamen dar.