

Stadt Schwerte
Der Bürgermeister

Drucksache-Nr.:	IX/0860
Datum:	18.10.2018
Status:	öffentlich
Freigabedatum:	24.10.2018

Bereich/Az:
Stadtplanung und Umwelt / 61

Sitzungsvorlage

für die Beratung im:

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Ausschuss für Infrastruktur, Stadtentwicklung und Umwelt	20.11.2018	öffentlich
Rat	28.11.2018	öffentlich

Betreff

Regionales Radwegenetz für die Metropole Ruhr

Produkte

12.01.01 Bereitstellung öffentlicher Verkehrsflächen

Beschlussvorschlag:

1. Das vom Regionalverband Ruhr (RVR) erarbeitete Zukunftskonzept für den regionalen Alltagsradverkehr in der Metropole Ruhr wird vom Rat der Stadt Schwerte als Bedarfsplan für den Regionalen Radverkehr unterstützt.
2. Der Rat der Stadt Schwerte bittet den Regionalverband Ruhr (RVR), mit den dafür zuständigen Ministerien auf Landes- und Bundesebene die Weiterentwicklung und Umsetzung des Bedarfsplans für den Regionalen Radverkehr voranzutreiben.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, die weitere Umsetzung des Bedarfsplans für den Regionalen Radverkehr aktiv zu unterstützen. Hierbei ist die Verknüpfung der kommunalen und regionalen Radwegenetzplanungen zu optimieren und aufzuzeigen, welches kommunale Engagement und welche Chancen für das kommunale Radwegenetz mit dem Bedarfsplan für den Regionalen Radverkehr verbunden sind. Die Verwaltung wird gebeten, über die weitere Umsetzung des Regionalen Radwegenetzes zu berichten.

In Vertretung

gez. Brennenstuhl

Sachdarstellung:

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 gesamtregionalen 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 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.

Das Konzept des Regionalen Radwegenetzes aus dem Jahr 2012 (Beschluss Verbandsversammlung 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 Pedelecs 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 in enger Abstimmung mit allen Projektbeteiligten (**s. Anlage 1**)

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 (**s. Anlage**

2).

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.

Anlage 3 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 **Anlage 4** 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 **Anlage 5** 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:

- Regionale Radschnellverbindungen (rund 336 km inkl. RS1 und RS MR)
- Regionale Radhauptverbindungen (rund 691 km)
- 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.

Regionales Radwegenetz in Schwerte

Das Regionale Radwegenetz sieht zwischen zwei benachbarten Kommunen eine Radverbindung vor. Vom Zentrum der Stadt Schwerte ausgehend sieht das Konzept eine Radhauptverbindung nach Dortmund, eine Radhauptverbindung über Lichtendorf nach Holzwickede sowie jeweils eine Radverbindung Richtung Hagen über Westhofen und nach Iserlohn über den RuhrtalRadweg vor. Eine Feinverteilung des Radverkehrs ist nicht Gegenstand des regionalen Radwegenetzes und ist über das kommunale Netz zu verfolgen.

Weitere Vorgehensweise

Die Konzeption wurde im Juni 2018 in Form eines Berichtes 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.

Finanzielle und haushaltsmäßige Auswirkungen einschließlich Folgekosten:

-

Inklusion:

Inklusionsbelange bezogen auf Einschränkungen in den Bereichen

- Beweglichkeit
- Sehen
- Hören
- Denken
- Fühlen

werden nicht berührt.

wurden berücksichtigt.

wurden nicht berücksichtigt, weil _____.

Gleichstellungsbelange:

Gleichstellungsbelange werden nicht berührt.

Anlagen:

1. Erarbeitungsprozess des Projektes
2. Luftliniennetz
3. Qualitätsstandards Luftlinien
4. Qualitätsstandards
5. Konzept für das regionale Radverkehrsnetz mit Qualitätsstandards