



Mitteilungsvorlage

öffentlich

PSV

TOP-Nr.	Beratungsfolge
	Planungs- und Straßenverkehrsausschuss

Bezeichnung des TOP

Weiterentwicklung Regionales Radwegenetz in der Metropole Ruhr

Bereits heute gibt es in der Metropole Ruhr ein umfangreiches Netz an Radwegen, besonders ausgelegt für den Freizeitradverkehr. Insgesamt steht somit ein vom Regionalverband Ruhr betreutes Radwegenetz von rund 1.200 km zur Verfügung. Dieses regionale Radwegenetz will der RVR in den nächsten Jahren mit Blick auf Alltagstauglichkeit weiterentwickeln. Im Austausch mit den Kommunen und weiteren regionalen Partnern soll ein hierarchisches Netz konzipiert werden. Radschnellwege, die mit der Änderung des Straßen- und Wegegesetzes NRW seit Ende 2016 in der Zuständigkeit von Straßen.NRW liegen, stellen dabei wichtige Bausteine bei der regionalen Vernetzung dar.

Zielsetzung des Projektes

Im Jahr 2012 wurde von der Verbandsversammlung des RVR das Regionale Radwegenetz beschlossen. Dieses dient seitdem als Grundlage für Priorisierung, Fördermittelakquise, Planung und Baumaßnahmen. Der Fokus des Regionalen Radwegenetzes von 2012 liegt auf dem Freizeit- und Tourismusverkehr.

Ziel der Weiterentwicklung des Regionalen Radwegenetzes ist eine Fokussierung auf den Alltagsradverkehr und die Schaffung eines Netzes, dessen Ausbaustandard sich am erwarteten Nutzerpotential orientiert. Es soll eine abgestimmte Grundlage für das regionale und kommunale Handeln im regionalen Radverkehr geschaffen werden. Neben dem Alltagsverkehr, der sich insbesondere an den Pendlerströmen orientiert, wird auch das Freizeitnetz Bestandteil des Gesamtkonzeptes sein.

Zur Erreichung der Projektziele wurden die folgenden Bausteine / Arbeitspakete gebildet (siehe Abbildung 1).



Abbildung 1: Struktur Weiterentwicklung Regionales Radwegenetz

Vorgehensweise/ Abstimmung mit den Akteuren

Seit Ende 2016 wird das Projekt von einem Planungskonsortium bestehend aus der Planersocietät (Dortmund) und dem Planungsbüro VIA eG (Köln) begleitet.

In zwei teilregionalen Arbeitskreisen (im Mai und September 2017) jeweils in den Teilregionen West, Mitte und Ost wurde gemeinschaftlich mit den Vertretern aus Kommunen, Kreisen, Institutionen und der Politik intensiv an der Konzeptionierung gearbeitet. Die in den Arbeitskreisen auf großformatigen Plänen dokumentierten Ergebnisse wurden vom Planungskonsortium digitalisiert und im Nachgang zu den teilregionalen Arbeitskreisen jeweils allen Akteuren zur Verfügung gestellt. Somit bestand die Gelegenheit zur Prüfung der Karten, zur Abgabe von Stellungnahmen sowie zur Einsendung weiterer Materialien.

Grundlagen und Ziele

Bei der Weiterentwicklung des Regionalen Radwegenetzes werden Synergieeffekte für das freizeit- und touristisch orientierte Radwegenetz berücksichtigt. Das aktuell in Umsetzung befindliche Knotenpunktsystem, das die Basis für eine Qualitätssicherung, für die Orientierung und für die Wegeführung des Radtourismus darstellt, wurde ebenfalls einbezogen.

Wichtige Punkte wie Universitäten, große Einkaufszentren und Gewerbegebiete und insbesondere Bahnhöfe als wichtige Verknüpfungspunkte zwischen den Verkehrsträgern wurden in der Netzplanung berücksichtigt.

Die Daten zum Bestandsnetz wurden unter Einbeziehung der Sachkenntnis vor Ort aktualisiert und Umsetzungsstände laufender Projekte erfasst. Ein elementarer Baustein in der weiterführenden Konzeption des Regionalen Radwegenetzes war die Schaffung einer Netzplanung unter Berücksichtigung der erreichbaren Potenziale. Diese ermöglicht eine Zuordnung der Strecken zu Qualitätsstandards. Als höchster Standard sind Radschnellwege anzusehen. Mit dem Radschnellweg Ruhr RS1 und dem Radschnellweg mittleres Ruhrgebiet sind schon erste Projekte in Planung und Umsetzung. Radschnellwege sollen das Rückgrat eines qualitativ hochwertigen Radverkehrsnetzes in der Metropole Ruhr bilden. Neben den Radschnellwegen wird es Verbindungen mit einem mittleren Ausbaustandard geben. Dieser wird qualitativ zwischen den Radschnellwegen und einem Ausbau entsprechend der gültigen Standards laut Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA¹) liegen.

Konzeptionierung

Als methodischer Ansatz wurde eine Zielnetzplanung durchgeführt. Dabei wurden die Zentren benachbarter Kommunen über eine sog. „Luftlinie“ (direkte Linie ohne Berücksichtigung von Straßenführungen) miteinander verbunden. Bei diesem Schritt wurde auch die aktuelle Entwicklung bei den E-Bikes berücksichtigt, die es ermöglicht, deutlich größere Distanzen zurückzulegen. Diese „Luftlinien“ wurden dann unter Berücksichtigung von Stadtteilzentren, topographischen Gegebenheiten und weiteren Aspekten optimiert und anschließend auf konkrete Trassen umgelegt. Hierbei wurde das Know-How der kommunalen Vertreterinnen und Vertreter intensiv genutzt.

Gleichzeitig wurde für alle Verbindungsachsen eine Potentialanalyse durchgeführt. Dabei wurden Aspekte wie Einwohnerzahl und Entfernung berücksichtigt. Abhängig von dem Potential auf einer Verbindung wurde festgelegt, ob es sich um eine Radschnellverbindung, den mittleren Ausbaustandard oder einen Ausbau im ERA¹-Standard handelt.

Ergebnis dieser beiden parallel laufenden Prozesse ist ein aktueller Arbeitsstand, der den konkreten Verlauf der regionalen Radwege in ihrem künftigen Ausbaustandard darstellt. Für dieses Netz werden nun durch die Planer Maßnahmenblätter entwickelt, aus denen auch eine grobe Kostenschätzung abgeleitet wird.

Eine kartographische Darstellung des so erarbeiteten zukünftigen regionalen Radwegenetzes befindet sich derzeit in der Abstimmung und liegt zu heutigem Zeitpunkt

¹ ERA:Forschungsgruppe für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) - Empfehlungen für Radverkehrsanlagen

noch nicht vor. Für Kamen werden nach heutigem Stand folgende Verbindungen dargestellt werden.

- Kamen – Unna: Verlauf über den zukünftigen RS 1
- Kamen – Bergkamen: Verlauf über den zukünftigen RS 1
- Kamen – Lünen: Verlauf über Lünener Straße/Kamener Straße (L 654)
- Kamen – Bönen: Verlauf über Heerener Straße (L 663) – Schwarzer Weg
- Kamen – Hamm: Verlauf über Hammer Straße/Kamener Straße (L 654) über Hamm-Pelkum in Richtung Hamm Zentrum
- Kamen – Dortmund: Verlauf über Borsigstraße – Buschweg – Königstraße Händelstraße, ab Dortmund Kurl entlang des Körne-Weges in Richtung Dortmund Zentrum

Die Auswahl der Routen erfolgte in Abstimmung mit dem RVR und den Nachbarkommunen unter besonderer Berücksichtigung der Erfordernisse des Alltagsverkehrs, wie schnelle und direkte Verbindungen und Oberflächenbeschaffenheit. Zum Teil sind heute keine adäquaten Radverkehrsanlagen vorhanden, hier wird perspektivisch eine entsprechende Ergänzung erforderlich.

Weiteres Vorgehen

Am 6. Dezember 2017 werden im Arbeitskreis Regionale Mobilität die kommunalen und institutionellen Vertreter über den aktuellen Stand der konzeptionellen Weiterentwicklung des Regionalen Radwegenetzes informiert. Darüber hinaus sind zur weiteren Erarbeitung Abstimmungsgespräche mit Straßen.NRW und dem Landesverkehrsministerium vorgesehen. Eine abschließende Möglichkeit für Hinweise und Stellungnahmen besteht bis Mitte Januar. Anschließend wird das Konzept für das Regionale Radwegenetz finalisiert. Es ist vorgesehen, dass die politischen Gremien des Regionalverband Ruhr das Konzept im Gremienlauf im Februar und März 2018 beraten. Im Anschluss daran wird die Vorlage allen Kreisen und Kommunen zur Verfügung gestellt, um auch dort politische Beschlüsse herbeiführen zu können. Daher soll die politische Vorlage auch in Abstimmung mit den Beteiligten erstellt werden.

In Zusammenhang mit der Beteiligung der politischen Gremien soll das Konzept auch der Öffentlichkeit vorgestellt werden.