



Vorlage Nr.: 2018/154

02.10.2018

Berichtsvorlage

öffentlich

Beratungsfolge	Berichterstatter	Sitzung am	TOP
Ausschuss für Landschaftsplanung, Umweltfragen und Bauangelegenheiten	FD 18	07.11.2018	10
Ausschuss für Verkehr, Feuerschutz und Rettungswesen	FD 18	09.11.2018	4

Weiterentwicklung Regionales Radwegenetz hier: Netzplanung und weiteres Vorgehen

Darstellung des Sachverhaltes:

Der Regionalverband Ruhr (RVR) hat auf Beschluss der Verbandsversammlung vom 30.09.2016 das vorliegende Weiterentwicklungskonzept Regionales Radwegenetz mit Unterstützung eines externen Planungskonsortiums erarbeitet. Diese Vorlage orientiert sich an den Sachstandsdarstellungen des RVR aus den dortigen Gremieninformationen.

In die Erarbeitung wurden die Kommunen, die Kreise, die Emschergenossenschaft / der Lippeverband, Straßen.NRW, die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung, die Industrie- und Handelskammer, die Handwerkskammer, die Landwirtschaftskammer, der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, der Zweckverband Nahverkehr Westfalen Lippe, der Allgemeine Deutsche Fahrradclub (ADFC), die RuhrTourismus GmbH (RTG) und die Business Metropole Ruhr (BMR) eingebunden.

Das Konzept fußt auf dem bestehenden Regionalen Radwegenetz des RVR aus dem Jahr 2012, das - abgesehen von dem Radschnellweg Ruhr RS 1 - eher freizeitorientiert ausgelegt ist.

Einige dieser regionalen Trassen bzw. Routen werden in regionalen, aber auch innerstädtischen Netzzusammenhängen für Alltagswege, insbesondere Berufswege, genutzt. Diese Entwicklung wird bei der Weiterentwicklung durch den RVR aufgegriffen.

Süberkrüb
Landrat

Butz
Kreisdirektor

Zielsetzung

Ziel der Weiterentwicklung des Regionalen Radwegenetzes ist die konzeptionelle Entwicklung eines hierarchischen Radwegenetzes für den **Alltagsverkehr**. Damit soll die Metropole Ruhr ein Zukunftskonzept in Sachen Radverkehr (Bedarfsplan) erhalten. Ziel des Konzepts ist es außerdem, 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.

Vorgabe bei der Netzplanung war es, eine Anbindung aller Städte und Gemeinden in einem verbandsweiten Radverkehrsnetz sicherzustellen. Die 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. 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.

Methodik

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

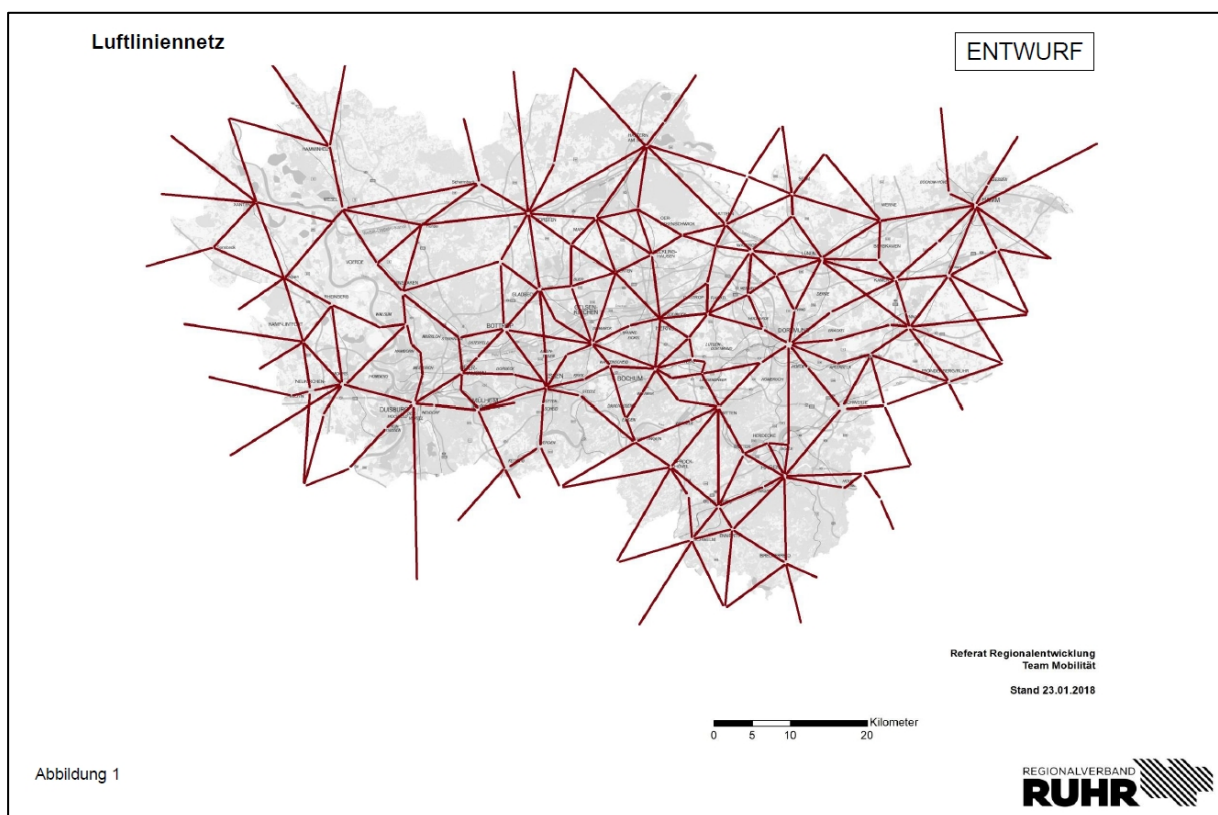
Netzplanung

Zunächst wurden die Verbindungen zwischen den einzelnen Kommunen richtlinienkonform zugeordnet. Dabei wurden die Einstufungen der Kommunen nach

dem Landesentwicklungsplan NRW in Ober-, Mittel- und Grundzentren zur Einordnung 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 stand das daraus entwickelte Luftliniennetz, welches die Kommunen innerhalb des Verbandsgebietes und die an den RVR angrenzenden Städte miteinander verbindet (siehe Abbildung 1).



Potenzialanalyse

Für die Abschätzung der Radverkehrspotenziale wurden die Pendlerzahlen, die Einkaufs- und Freizeitverkehre, die Entfernungen zwischen den Zielen, die Binnenverkehre, der bestehende und ein prognostizierter Modal-Split (10% – 35%) sowie die Topographie des Streckenverlaufes einbezogen. Unter Ansatz dieser Eingangsgrößen wurde für alle Luftlinienverbindungen das jeweilige Nutzenden-Potenzial ermittelt und eine Zuordnung zu drei Kategorien getroffen:

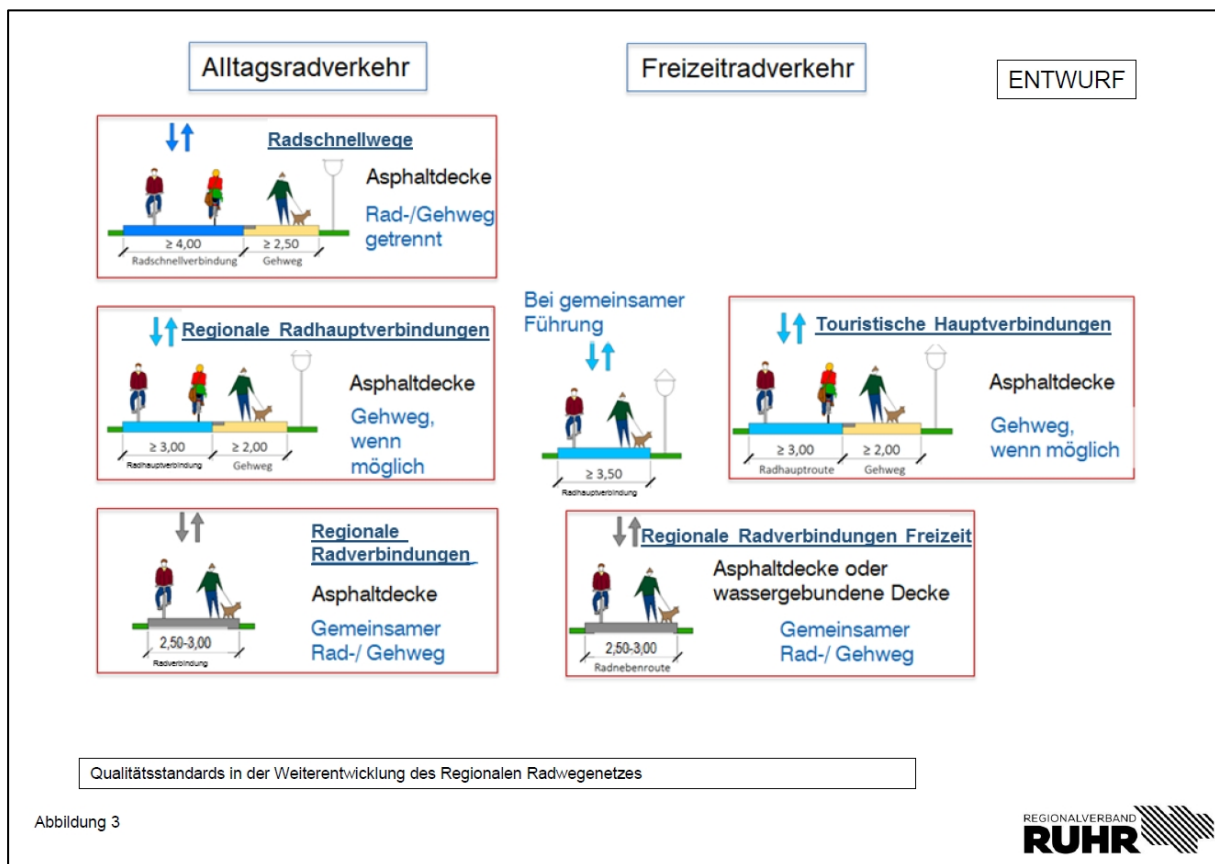
- Regionale Radschnellverbindung bei mehr als 2000 Radfahrenden pro Tag,
- Regionale Radhauptverbindung bei 500 bis 2000 Radfahrenden pro Tag,

- Die Abbildung 2 zeigt das Ergebnis dieses Arbeitsschritts.



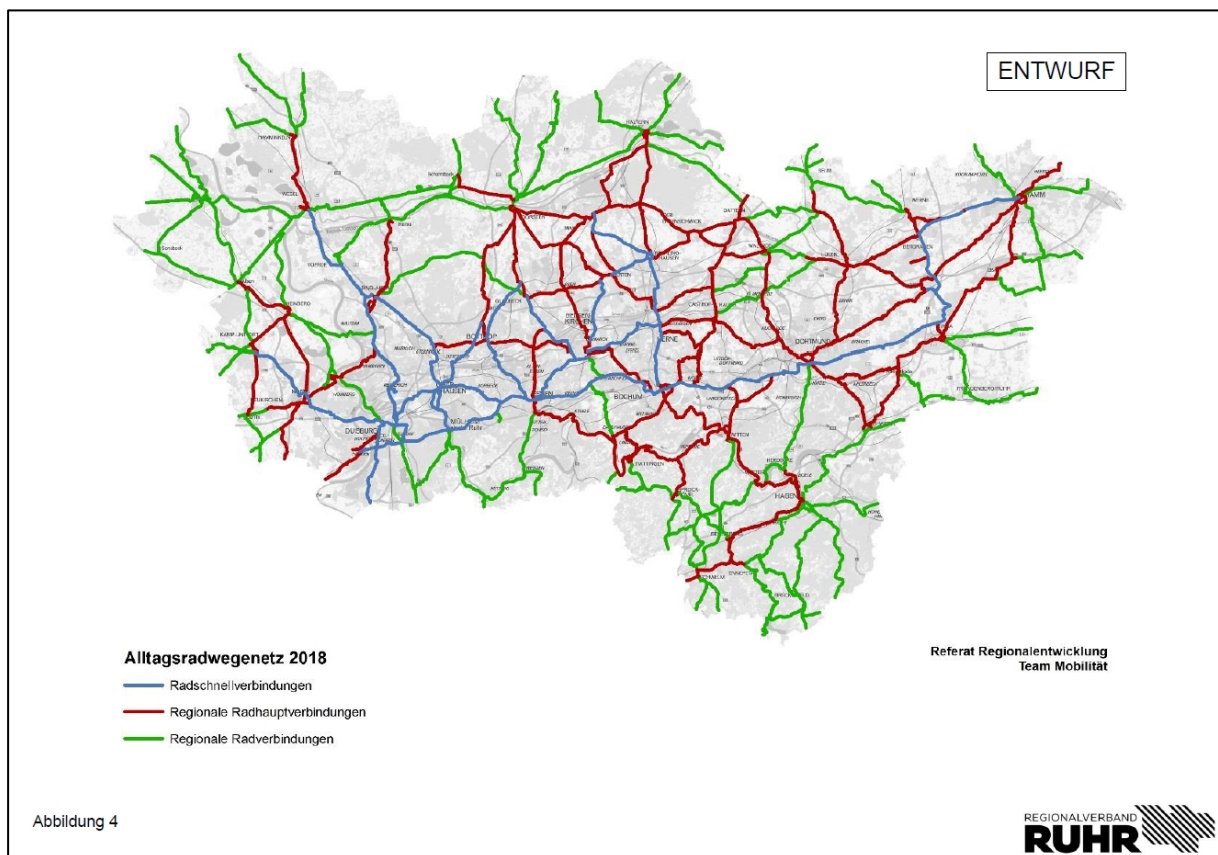
Die jeweiligen Querschnittsdarstellungen zeigen die Aufteilung des Verkehrsraumes am Beispiel von separat geführten Radwegen.

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



Konkretisierung des Netzes / Umlegung

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



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. 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 1.960 km.

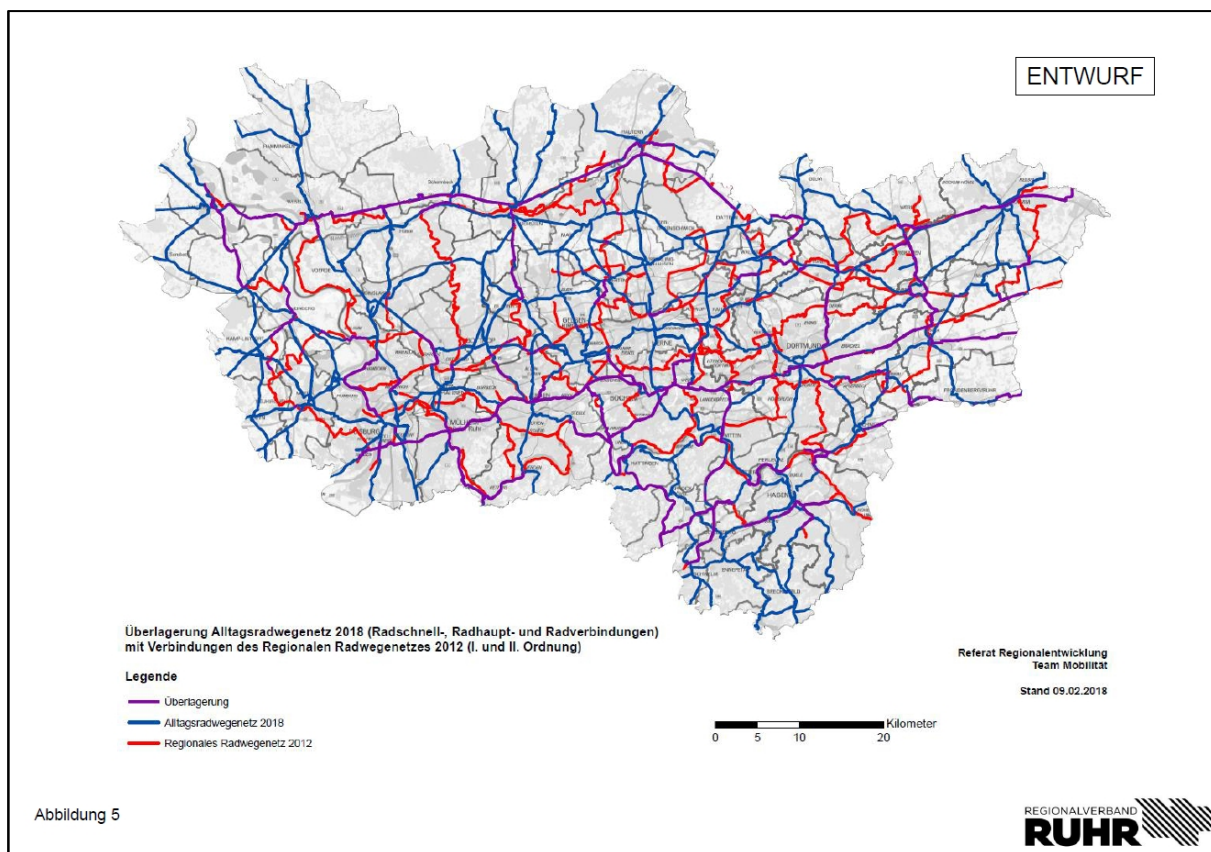
Die Streckenlängen teilen sich auf die drei Kategorien wie folgt auf:

1. Regionale Radschnellverbindungen (rund 360 km)
2. Regionale Radhauptverbindungen (rund 760 km)
3. Regionale Radverbindungen (rund 840 km)

Die als potenzielle Radschnellverbindungen identifizierten Strecken würden nach dem Straßen- und Wegegesetz des Landes NRW vorwiegend in die Trägerschaft

des Landes fallen. Eine weitere Differenzierung nach möglichen Baulasträgerschaften in den beiden anderen Kategorien liegt zurzeit noch nicht vor.

Ein Vergleich zwischen bisherigem Freizeitnetz und dem neu konzipierten Alltagsnetz zeigt, dass rund 36% deckungsgleich und damit für das Alltagsnetz nutzbar sind (vgl. Abbildung 5).



Der RVR hat die Kommunen und Kreise im Verbandsgebiet zur Stellungnahme zum Weiterentwicklungskonzept Regionales Radwegenetz bis zum Ende des Jahres 2018 aufgerufen.

Das gesamte Konzept des Regionalen Radwegenetzes für den Alltagsverkehr ist im Gremieninformationssystem More abgelegt.

In der Ausschusssitzung werden die Betroffenheit des Kreises Recklinghausen sowie die Inhalte der Stellungnahme an den RVR dargestellt.