

Vorlage Nr.: 2021/115

Beschlussvorlage

öffentlich

Beratungsfolge	Bericht	Sitzung am	TOP
Ausschuss für Landwirtschaft und Bauwesen	Herr Haumann	01.09.2021	4
Ausschuss für Mobilität, Feuerschutz und Rettungswesen	Herr Uhlenbrock	03.09.2021	8
Kreisausschuss	Herr Haumann	13.09.2021	23
Kreistag	Herr Haumann	29.09.2021	31

(Aus)Bau von Radwegen entlang der Kreisstraßen - Bedeutung, Investition, Unterhaltung

Beschlussvorschlag: Die Sachstände zum Radverkehr an Kreisstraßen werden zur Kenntnis genommen.

Die Verwaltung wird beauftragt, ein Radverkehrskonzept an Kreisstraßen zu erarbeiten.

Die Verwaltung wird beauftragt, die Abstimmung mit den kreisangehörigen Städten zu Förderung des Radverkehrs und Neuaufteilung der Straßenquerschnitte zu Gunsten von Radfahrstreifen herbeizuführen.

Über die Ergebnisse wird in einer weiteren Vorlage berichtet.

Darstellung des Sachverhaltes:

Ausgangslage:

Das Straßennetz im Kreis Recklinghausen setzt sich aus 93,2 km Autobahnen, 83,9 km Bundesstraßen, 311,7 km Landesstraßen und 223,6 km Kreisstraßen zusammen. 111,4 km der Kreisstraßen werden von 150,5 km (teils beidseitig geführten) Radwegen begleitet.



Klimpel
Landrat



Butz
Kreisdirektor

A. Haushaltsaufwendungen für Radverkehr

Durch verschiedene Programme, u.a. durch das Programm III "Mittelfristiges Ausbauprogramm für Radwege an Kreisstraßen" (Kreistagsbeschluss in 1995) wurden im Zeitraum von 2004 bis Ende 2010 in 19 abgeschlossenen Projekten insgesamt 11,5 Mio. € investiert, bei denen ca. 3,5 Mio. € dem Radverkehr direkt zu gute kam. Sämtliche Maßnahmen wurden durch das Land NRW mit 75 – 90 % gefördert.

Im Zeitraum der Jahre 2004 bis 2011 wurden zwischen 4.000 € und 20.000 € als Eigenmittel in den Haushalt für Sachkosten, Öffentlichkeitsarbeit u.v.m eingestellt. Zudem standen jährlich 1.000 € für die Unterhaltung der wegweisenden Beschilderung für Radfahrer zur Verfügung.

Im Zeitraum von 2010 bis April 2018 wurden in 28 abgeschlossenen Projekten für den Radwegbau 11 Mio. € investiert, die ebenfalls durch das Land NRW mit 75 – 90 % gefördert wurden.

Im Zeitraum der Jahre 2010 bis 2018 wurden jeweils zwischen 2.500 € und 7.000 € als Eigenmittel in den Haushalt für Sachkosten, Öffentlichkeitsarbeit u.v.m eingestellt. Zudem stehen jährlich 1.000 € für die Unterhaltung der wegweisenden Beschilderung für Radfahrer zur Verfügung.

1995 war durch die Kreisverwaltung ein landschaftsgerechtes Radwegekonzept an Kreisstraßen aufgestellt und daraus ein Ausbauprogramm für Radwege an Kreisstraßen entwickelt worden.

Dies wird seitdem kontinuierlich fortgeschrieben.

Ziel der Kreisverwaltung Recklinghausen ist es, ein zusammenhängendes Netz für den Radverkehr entlang der Kreisstraßen mit der Anlage beidseitiger Radwege im Einrichtungsverkehr - soweit technisch umsetzbar - zu schaffen.

B. Bisherige Bilanz

Trotz der limitierenden Faktoren der Haushaltskonsolidierung ist es dem Kreis Recklinghausen gelungen, den Radverkehr im Kreis Recklinghausen voranzubringen.

Der Kreis Recklinghausen ist erstmalig 2004 in die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS) aufgenommen und die Auszeichnung als fahrradfreundlicher Kreis verliehen worden. Im Rahmen der Mitgliederversammlung am 28. November 2018 in Krefeld ist dem Kreis die Verlängerung der immer auf 7 Jahre befristeten Mitgliedschaft ausgesprochen worden.

Die Arbeitsgemeinschaft versteht sich als Vorreiter auf dem Weg hin zu einer stadtverträglichen und nachhaltigen Nahmobilität, sie unterstützt daher ihre Mitglieder in diesem Sinne kontinuierlich mit entsprechend neuen Impulsen.

Die 13 Mitgliedstädte der ersten Stunde sind mittlerweile auf 39 Städte, Gemeinden und Kreise angewachsen. Die Aufnahme als Mitglied in die AGFS erfolgt auf Antrag an den Vorstand der AGFS. Bedingung ist, dass die eigens eingerichtete Kommission, die den Verkehrsminister berät, eine entsprechende Empfehlung ausgesprochen hat und der Minister dann entscheidet, urkundlich die Fahrradfreundlichkeit der Kommune festzustellen.

Die Mitglieder verpflichten sich insbesondere zu einer innovativen Förderung der Nahmobilität, die von Rat/Kreistag und Verwaltung gleichermaßen befördert wird. Das Qualitätsniveau der Nahmobilitätsförderung der AGFS und der einzelnen Mitglieder soll so zukünftig gesichert und weiterentwickelt werden.

Dieser nur per Antrag möglichen Verlängerung liegt ein Kriterienkatalog zugrunde, der die Fachjury überzeugen konnte.

Unsere Bewerbung beinhaltete folgende infrastrukturelle Ansätze:

Für die Installierung der wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr wurde für das verdichtende Netz (insgesamt 600 km) ein Förderantrag für den mittleren Korridor (Haltern am See, Marl, Oer-Erkenschwick, Recklinghausen, Herten) gestellt und bewilligt.

- Die Verdichtung des Radverkehrsnetzes mit der touristischen Themenroute „Römer-Lippe-Route“ wurde 2013 fertig gestellt.
- Die aktualisierten Radwanderstrecken wurden in 2012 in der Neuauflage der Radwanderkarten durch den RVR veröffentlicht.
- Im Weiteren wurden diese Strecken in 2016/17 erneut bearbeitet. Das Ergebnis diente als neue Grundlage für eine Radwanderkarte, die durch den Bielefelder Verlag (BVA) im Frühjahr 2017 veröffentlicht wurde (Förderantrag Öffentlichkeitsarbeit).

Diese Karte zeichnet sich durch einen besonderen Blattschnitt aus, da es die erste Radwanderkarte ist, auf der die bereits umgesetzten und geplanten Strecken des Radschnellwegs RS1 dargestellt werden. Weiterhin bietet diese Karte 10 Radtouren im Kreisgebiet zur Selbsterfahrung an, inklusive GPS-Daten.

- Diese 10 Radtouren im Kreisgebiet werden in einzelnen Kartenwerken dargestellt (Förderantrag Öffentlichkeitsarbeit). Der erste Radtourentipp ist gedruckt und wurde im Frühjahr 2018 veröffentlicht.

- Beim Internet-Relaunch der Kreishomepage wurde in 2016/17 die Chance ergriffen, die Seite „Radfahren“ neu zu gestalten. Das Angebot von Fahrradtourenvorschlägen wurde drastisch erhöht, mit ausdrucksbarem Kartenmaterial und mit GPS-Tracks erweitert.

- Das "Mittelfristige Ausbauprogramm für Radwege an Kreisstraßen" wurde trotz der schwierigen finanziellen Lage fortgeführt.
- Auf Grund der neuen StVO §37(6) erfolgte im April 2016 die Überprüfung der Lichtsignalanlagen (LSA) durch alle kreisangehörigen Städte sowie den Kreis selbst und diese wurden zu Gunsten des Radverkehrs geändert.
- Die Zusammenarbeit mit allen anderen Akteuren der Radverkehrsförderung wurde weitergeführt und intensiviert. Hier ist insbesondere die Erstellung eines Freizeitkonzeptes zu nennen, das sich in das überregionale Freizeitkonzept des Ruhrgebietes durch den RVR eingliedert.
- Das Erfolgsmodell „geführte Radtouren (Vestisches Radeljahr)“ wurde in Zusammenarbeit mit den kreisangehörigen Städten weitergeführt, um über die Freizeitschiene kurzfristig noch mehr Menschen zum Radfahren im Kreis Recklinghausen zu bewegen.
- Zur Stärkung des Tourismus wurde durch die Wirtschafts- und Strukturpolitik/ Tourismusförderung ein Konzept erarbeitet, um Radfahrer zu mehrtägigen Radtouren im Kreis zu animieren. In diesem Zusammenhang wurde das Übernachtungsangebot auf die speziellen Bedürfnisse der Radfahrer (sichere Fahrradabstellmöglichkeit, Trockenraum für nasse Kleidung u.ä.) abgestimmt.
- Die vorhandenen Radstationen und die anderen Fahrradverleihstationen (teils privat, teils in den vorhandenen Tourismuszentralen) wurden durch andere Radverleihsysteme ergänzt (Revierradzentrale, metropolRad).
- Aufgrund des klassifizierten Straßennetzes steht den Kreisen nicht die gesamte Vielfalt des infrastrukturellen Maßnahmenkatalogs zur Verfügung. Hier wird an den Schnittstellen zu den Kommunen gemeinsam an den Konzepten gearbeitet. Trotz der prekären Haushaltssituation wurden für bauliche Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in der Vergangenheit 10 Mio. € investiert. Außerdem wurden im Rahmen von Kanal-, Straßenbau- und Sanierungsmaßnahmen Straßenquerschnitte zu Gunsten des Radverkehrs neu aufgeteilt. Querungshilfen wurden an besonderen Stellen z.B. bei der Umgestaltung von ehemaligen Bahntrassen zu Radverkehrsanlagen gebaut.
- Verknüpfung Rad- und Fußverkehr mit dem ÖPNV: In Zusammenarbeit mit der Vestischen Straßenbahnen GmbH werden an Straßen Bus-Kaps erstellt und entsprechend mit Mobiliar ergänzt (Wartehäuschen, Fahrradabstellanlagen).
- Beim Winterdienst erfolgt sofortige Salzstreuung bei Frost auf Radverkehrsanlagen in Brückenbereichen, zeitgleich mit der Straßenstreuung.
- Förderung des Radtourismus durch Pauschalangebote im Reisekatalog und dem Radelprogramm „Vestisches Radeljahr“

C. Aktuelle Entwicklung und Beschlusslage

Mit Datum vom 23.09.2019 wurde der Beschluss des Kreistages zur Anerkennung der Beschlüsse des Pariser Klimaabkommens und der Klimaziele der Bundesrepublik Deutschland und der Europäischen Union gefasst.

Die Kreisverwaltung wurde beauftragt, ein Klimaschutzkonzept zu erstellen, das wirksame Maßnahmen im Einflussbereich des Kreises entwickelt und darstellt.

Als mögliche Handlungsfelder und Maßnahmen wurde die Erhöhung der Nutzerquote beim ÖPNV und Radverkehr, die Verbesserung der Fahrrad-Infrastruktur, die Reduzierung der Emissionen im ÖPNV, beispielhaft durch Umstellung des Fuhrparks der Kreisverwaltung auf klimafreundliche Antriebstechnik, identifiziert.

Mit Kreistagsbeschluss vom November 2019 zum Vestischen Klimapakt wurde die Verwaltung konkret beauftragt, den Ausbau der Radwege entlang der Kreisstraßen vorzunehmen.

Die Herausforderungen sind dabei für den bevölkerungsreichsten Kreis der Bundesrepublik Deutschland mannigfaltig. Für die inhomogene Verkehrsstruktur mit urban geprägten südlichen Kreisgebietsanteilen sowie dem ländlicheren Nordteil des Kreises sind daher individuelle, streckenbezogene, örtliche Lösungen erforderlich.

Die Herausforderung besteht hierbei, die begrenzten Ressourcen im Straßenverkehr(sraum) optimal zu nutzen.

Limitiert wird diese Planungsabsicht durch die Tatsache, dass an vielen Stellen im Siedlungsbereich der Straßenquerschnitt unveränderlich ist.

Außerorts können die bestehenden Alleen nicht überplant werden; für die an die Straßenkörper angrenzenden Grundstücke besteht ein hoher Konkurrenz- und Nutzungsdruck. Sie stehen daher nicht ohne weiteres – und vor allem zeitnah – für Radverkehrsplanungen zur Verfügung.

Zusätzliche Flächeninanspruchnahmen und damit einhergehende Versiegelungs-/Flächenverbräuche würden zudem den Zielen des Vestischen Klimapaktes zuwiderlaufen.

Darüber hinaus ist die zusätzliche Einengung von Fahrbahnen für den motorisierten Verkehr kaum möglich, da bereits heute die Mindestbreiten der Fahrbahnen kaum den aktuellen Richtlinien und Fördervorgaben entsprechen.

Dies führt letztlich zur Notwendigkeit eines geschickteren Umganges mit der Ressource „Fläche“ und in der Konsequenz zur „gerechteren“ Neuaufteilung des vorhandenen Verkehrsraumes für alle Verkehrsteilnehmer.

Der Radverkehrsausbau kann daher entlang von Kreisstraßen gerade im innerörtlichen Bereich nur durch die Flächeninanspruchnahme von Flächen des ruhenden Verkehrs erfolgen.

Hierdurch könnten durchgängige, sichere Radwegenetze gebaut, Umsteigebeziehungen hergestellt und CO₂ mittels Steigerung des Radverkehrs eingespart werden.

Durch den standardisierten Ausbau sollen die begrenzten Verkehrsflächenanteile im bevölkerungsreichsten Kreis der Bundesrepublik optimal genutzt werden.

Hier muss die Verkehrssicherheit gerade für den Radverkehr oberste Priorität haben.

Ein freiwilliges Umsteigen aufs Rad setzt ein infrastrukturell attraktives und in der Wahrnehmung sowohl des motorisierten als auch des radfahrenden Verkehrsteilnehmers sicheres Radwegenetz voraus.

Nur so kann die dauerhafte, regelmäßige Nutzung des Rades als ganzjähriges Verkehrsmittel Akzeptanz finden.

Erfolgsfaktoren für die Radverkehrsanlagen sind daher:

- Engmaschige Vernetzung aller Beteiligten am Verkehr wie SPNV, ÖPNV, Individualverkehr, Radverkehr und Fußgänger. Sowohl in beengten Straßenquerschnitten von Innenstädten, als auch in weit gestreckten Verbindungen des ländlichen Raums.
- Verbindung mit allen öffentlichen Verkehrsbeziehungen durch den ÖPNV, mit Bus und Schiene als auch eines Individualverkehrs mittels E-Mobilität.

Ziele der Konzeptionierung sind daher:

- 1.) Steigerung des Radverkehrsanteils
Durch den umfassenden Ausbau von Radverkehrsinfrastruktur an Kreisstraßen wird der Radverkehrsanteil am Modal Split gestärkt.
Der Kreis Recklinghausen strebt an, den Radverkehrsanteil ab 2022 jährlich um 1 % zu steigern bis der Zielwert von 25 % spätestens im Jahr 2040 erreicht ist.
- 2.) Durchgängiges Netz für den Alltagsverkehr
In Abstimmung mit den kreisangehörigen Städten wird ein regionales Radwegenetz im Kreis Recklinghausen erarbeitet.

Dieses unterliegt in Anlehnung an das regionale Radwegenetz des RVR einer dreistufigen Hierarchie:

- Radschnellverbindung
- Radhauptverbindung (auch Mittlerer Standard genannt)
- Radverbindung

Durch die Erstellung von Standards für die zu erwartende Radverkehrsbelastung im Alltagsradverkehr wird die Sicherheit zu

- Vision Zero > null Verkehrstote
- fehlerverzeihende Infrastruktur
- Anbindung an kommunale und überregionale Netze
- einheitliche Qualitätsstandards in Breiten und Ausführung
- einheitliche Führung an Knotenpunkten (Lichtsignalanlage, Kreisverkehrsplatz)

angestrebt.

3.) Gestaltung und Bau sicherer Radwege und Knotenpunkte

Standard Radwegebreiten im Einrichtungsverkehr:

Radschnellverbindung	3,00 m
Radhauptverbindung	2,50 m
Radverbindung	2,00 m

Auf Basis dieser Faktoren wird die Verwaltung eine grundsätzliche Überplanung des Verkehrsraumes in der Baulast des Kreises vornehmen und dies mit den kreisangehörigen Kommunen abstimmen.

Aktuelle Sachstände zu Radverkehr an Kreisstraßen

Der Fachdienst Tiefbau und Kreisgartenbaulehrbetrieb stellt sich neben der grundlegenden Konzeptionierung der Neuaufteilung des Verkehrsraumes der Herausforderung, auch im Rahmen von Straßensanierungsmaßnahmen kurzfristig die örtliche Radverkehrssituation zu verbessern.

Aktuelle Beispiele:

-K 49 Westring in Castrop Rauxel

In nur vierwöchiger Bauzeit hat der Kreis Recklinghausen den Abschnitt der K49 zwischen der Bahnbrücke und der Autobahnabfahrt der A 42 erneuert und verstärkt.

In Abstimmung mit der Stadt Castrop-Rauxel ist auch der vorhandene Verkehrsraum neu aufgeteilt und ein beidseitiger Radfahrstreifen eingerichtet worden.

Damit ist ein zusätzlicher Sicherheitsgewinn für die Radfahrer geschaffen und zudem gemeinsam mit der Stadt Castrop-Rauxel bereits ein Baustein aus dem Nahmobilitätskonzept der Stadt umgesetzt worden.

Die Maßnahme, bei der auf einer Länge von ca. 300 Metern ca. 5000 qm Asphaltbinder- und Deckschicht erneuert worden sind, konnte kurzfristig mit Mitteln aus dem Sonderprogramm Erhaltungsinvestitionen des Landes NRW finanziert werden. Die Kosten liegen bei rund 280.000 €.

Der Weststring wurde bereits am 16.07.2021 für beide Richtungen wieder für den Verkehr frei gegeben.

K 44 Merfelder Straße in Haltern am See

An der K 44 (Merfelder Str.) ist bis zum Ende der Bebauung Haltern am See, Ortsteil Lavesum (Ortsausgang) ein kombinierter Rad-Gehweg im Zweirichtungsverkehr vorhanden.

Dieser dient besonders der Schulwegsicherung sowie einer gesicherten Erschließung der anliegenden Sportstätten und des Friedhofes.

Bereits seit Jahren besteht über diverse Interessenvertretungen der Wunsch einer Weiterführung des Radweges entlang der K 44 bis vor die Kreisgrenze zu Coesfeld.

Im Jahre 2013 hatten über 1800 Bürger aus Haltern und den angrenzenden Orten Dülmen und Reken - über Herrn Bürgermeister Klimpel- Ihr Begehren hinsichtlich eines Radwegweiterbaues an der K 44 (Merfelder Straße) gestellt.

In der damaligen Beratungsfolge lehnte der Kreisausschuss mit Datum vom 17.11.2014 die Aufnahme in das mittelfristige Ausbauprogramm ab. Entscheidende Kriterien waren damals:

- Die K 44 ist nicht Bestandteil des „Landesweiten Radwegenetzes“.
- Ein Bau eines Radweges an der K 44 schließt keine Radwegelücke.
- Ein Radwegebau an der K 44 dient nicht vordringlich einer Verkehrssicherung für den täglichen Weg zur Arbeit oder zur Schule.
- Die ermittelten Verkehrszahlen (Verkehrsmengenanteile und Geschwindigkeitsverhalten) noch die Unfalllage an sich erfordern eine zwingende Umsetzung nach der Straßenverkehrsordnung.

Der damalige Beschluss lautete daher:

„Die Verwaltung wird beauftragt die Radwegbaumaßnahme an der K 44 – Merfelder Straße – bei der Fortschreibung des Programms III „Mittelfristiges Ausbauprogramm

für Radwege an Kreisstraßen – 2016 bis 2020“ im Anhang als langfristig geplante Maßnahmen aufzunehmen.“

In der Beratungsfolge Sept. 2015 wurde die 3. Fortschreibung des Programms III nach Vorberatungen im „Ausschuss für Landschaftsplanung, Umweltfragen und Bauangelegenheiten“ (09.09.) und im Kreisausschuss (21.09.) vom Kreistag am 28.09.2015 beschlossen.

Wie im Beschluss 2014 vorgegeben, wurde in der 3. Fortschreibung des Radwegeausbauprogramms 2016 bis 2020 die Maßnahme der K 44 – Merfelder Straße in die Anlage 2 zum Beschluss als langfristige Maßnahme aufgenommen.

Der erforderliche Ausbaubeschluss ist zur v. g. Maßnahme bis dato noch nicht erfolgt, da andere Radwegebaumaßnahmen im Kreisgebiet in ihrer Priorisierung noch weiterhin vorrangig waren und sind und auch die erforderlichen personellen Ressourcen im Fachdienst nicht zur Verfügung stehen.

Mit der Übertragung des Truppenübungsplatzes an die Deutsche Bundesstiftung Umwelt (DBU) ergab sich die Option, Kontakt mit der DBU aufzunehmen, um die grundsätzliche Bereitschaft - bei einem späteren konkreten Ansinnen des Kreises zum Erwerb von Flächen für einen eventuellen Radweg entlang der K 44 (Merfelder Str.) – zum Verkauf zu erfragen.

Durch die zwischenzeitliche Öffnung des Truppenübungsplatzes stellt sich die Situation sowohl in der verkehrlichen Einschätzung als auch in der Priorisierung nunmehr völlig anders dar.

Die Möglichkeit der Querung des Truppenübungsplatzes wird durch die Radfahrenden sehr gut angenommen. Diese Nutzung ist allerdings im Wesentlichen radtouristischer Natur.

Die Kreisverwaltungen Coesfeld und Recklinghausen stimmen daher darin überein, dass in erster Linie für diese Nutzergruppe ein attraktives und vor allem verkehrssicheres Angebot geschaffen werden sollte.

Nach hiesiger Einschätzung sind die vorhandenen Wege geeignet, um eine ressourcenschonende Vernetzung der beiden Kreise herstellen zu können. Da die beiden Kreise aber weder Grundstückseigentümer noch Straßenbaulastträger für diese signifikanten Wegeflächen sind, kann eine derartige Konzeptionierung und Realisierung nur mit den Städten Dülmen und Haltern am See gemeinsam geschaffen werden.

Die Verwaltung schlägt daher vor, dass gemeinschaftlich „am runden Tisch“ die Planungen hierzu mit den Radverkehrsexperten der Kreise Coesfeld und Recklinghausen sowie der Kommunen Dülmen und Haltern am See weiter konkretisiert werden.

Davon unbenommen bleibt die langfristige Fortführung der Radverkehrsplanung entlang der K 44 für das Alltagsradwegenetz im geplanten Radverkehrskonzept zum Ausbau von Radwegen entlang von Kreisstraßen aus dem Beschluss zum Vestischen Klimapakt des Kreises Recklinghausen.

Relevanz für den Klimaschutz:

☐ Keine unmittelbaren Auswirkungen	☒ Positive Auswirkungen <i>(Begründung erforderlich)</i>	☐ Negative Auswirkungen <i>(Begründung erforderlich)</i>
Begründung: Eine dauerhafte Förderung des Radverkehrs mittels Bau von sicheren komfortablen Radverkehrsbeziehungen zur signifikanten Erhöhung des Radverkehrsanteiles am Modal Split führt zu einer Sicherstellung der Klimaziele und leistet einen Beitrag zur CO2-Einsparung.		