

Vorlage Nr.: 2025/071

Berichtsvorlage

öffentlich

Beratungsfolge	Verfasser*in	Sitzung am
Ausschuss für Landwirtschaft und Bauwesen	Frau Antkowiak / Herr Uhlenbrock	26.02.2025
Ausschuss für Mobilität, Feuerschutz und Rettungswesen	Frau Antkowiak / Herr Uhlenbrock	28.02.2025

Sachstand Radverkehr

Darstellung des Sachverhaltes:

Metropolradruhr

Der Regionalverband Ruhr (RVR) beabsichtigt die Weiterführung und Ausweitung des Fahrradverleihsystems „metropolradruhr“, welches aktuell in zwölf Ruhrgebietsstädten Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit gibt, muskelbetriebene Fahrräder an fest definierten Stationen auszuleihen. Ein Fahrradverleihsystem ist ein wichtiger Beitrag zur Förderung der nachhaltigen Mobilität, denn es ermöglicht im Zusammenspiel mit dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) die klimaneutrale Wegekette, indem z.B. die Wege zu ÖPNV-Knotenpunkten mit Leihrädern zurückgelegt werden. Der Kreistag hat mit der Beschlussvorlage [2024/151](#) einer kreisweiten Einführung in allen zehn kreisangehörigen Städten zugestimmt.

Seit dem Beschluss haben der RVR und die Kreisverwaltung eine Finanzierungsvereinbarung über den notwendigen Betriebskostenzuschuss abgeschlossen. Weiter haben die Mobilitäts- und Verkehrsplaner der Städte zusammen mit der Kreisverwaltung im Rahmen eines Workshops den Einstieg in die Stationsnetzplanung durchgeführt. Diese wird im ersten Quartal 2025 finalisiert und umfasst auch die Diskussion um mögliche Sondernutzungsgebühren. Weiter müssen evtl. Gestattungsverträge mit Flächeneigentümern abgeschlossen werden, wenn Stationen auf nichtöffentlichen Flächen vorgesehen werden sollen. Nach erfolgreichem Vergabeverfahren soll der Kreis Recklinghausen ab dem 01.04.2026 in das System einsteigen.



Klimpel
Landrat



Schad
Kreisdirektor



Tranel
Fachbereichsleitung

Kreisweites Radverkehrskonzept

Das Planungsbüro VIA aus Köln hat in der Sitzung des Ausschusses für Mobilität, Feuerschutz und Rettungswesen am [17.02.2023](#) die Untersuchungsergebnisse der kreisweiten Radverkehrsinfrastruktur präsentiert und sinnvolle Ergänzungen vorgeschlagen. Die weitere Bearbeitung und Umsetzung dieser Ergänzungen wurde zwischenzeitlich aufgrund der Erstellung des Masterplans Mobilität 2050 zurückgestellt. Der Kreistag hat dann in seiner Sitzung am [28.11.2023](#) den Beschluss gefasst, die Erstellung eines Radverkehrskonzeptes auszuschreiben.

Zwischenzeitlich wurden auch in den Städten Dorsten, Waltrop und Herten Mobilitäts- oder Radverkehrskonzepte erarbeitet und beschlossen. Nach Auffassung der Verwaltung liegen nunmehr mit den lokalen Mobilitäts- und Radverkehrskonzepten der Städte und der übergeordneten Radverkehrsnetze des Landes und des RVR alle notwendigen Daten vor, um ein abgestimmtes Zielnetz für das Kreisgebiet Recklinghausen aufzustellen und somit Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs zu erarbeiten. Insofern wird die Verwaltung auf die Ausschreibung eines umfassenden Radverkehrskonzeptes verzichten und mit der finalen Abstimmung des Radverkehrsnetzes die zentralen Ziele zur Förderung des Radverkehrs im Kreis Recklinghausen, den koordinierten Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur und die Schließung von Netzlücken, erreichen. Die politischen Gremien des Kreises und der Städte sowie die Fachverwaltungen werden in geeigneter Weise in den Prozess mit einbezogen. Parallel schreibt der Fachdienst Tiefbau sein Sofortprogramm für Maßnahmen an Kreisstraßen weiter fort, um kurzfristig mögliche Maßnahmen umzusetzen.

Das Radzielnetz soll in der ersten Jahreshälfte 2025 erarbeitet und fachlich abgestimmt werden, sodass in der zweiten Jahreshälfte dann die Beteiligungen durchgeführt werden können, um zu Beginn des Jahres 2026 einen Beschluss herbeizuführen, auf dessen Grundlage der Fachdienst Tiefbau dann sein Maßnahmenprogramm weiterentwickeln wird.

Öffentlichkeitsarbeit

Für den Bereich Öffentlichkeitsarbeit Nahmobilität wurden für das Jahr 2025 über die Bezirksregierung Münster Landesmittel für förderfähige Maßnahmen in Höhe von 100.000,- € beantragt. Der Fördersatz wird zwischen 80 und 85 Prozent liegen. Für die Kampagne STADTRADELN inklusive Werbemaßnahmen wurden davon 40.000,- € eingeplant. Weitere 20.000,- € sind für die generelle Öffentlichkeitsarbeit zur Verkehrswende inklusive einer möglichen kleineren Sicherheitskampagne vorgesehen. Darüber hinaus werden aus diesen Mitteln Rad- und Wanderkarten erstellt sowie ein weiteres Printprodukt zum „Wandern auf der Haldenlandschaft“ erarbeitet. Für Layout und Gestaltung, Kartographie und Druck, redaktionelle Aufbereitung und professionelles Bildmaterial wurden die restlichen 40.000,- € angemeldet. Letzteres wird durch den Fachdienst Wirtschaft (Tourismus) begleitet.

Der Antrag auf Zulassung eines förderunschädlichen, vorzeitigen Maßnahmenbeginns wurde bereits gestellt, um zeitnah mit den vorbereitenden sowie organisatorischen Maßnahmen für das STADTRADELN beginnen zu können. Auch in diesem Jahr übernimmt der Kreis Recklinghausen beim STADTRADELN die Schirmherrschaft für alle zehn kreisangehörigen Städte und organisiert sowie koordiniert und erledigt sämtliche anfallenden Aufgaben durch die Radverkehrskoordination. Der entsprechende Arbeitskreis ist für Ende Februar geplant. Danach wird der Kreis Recklinghausen alle zehn kreisangehörigen Städte beim Klima-Bündnis anmelden und nach Abstimmung mit den Städten mit der Konzipierung der Werbemaßnahmen beginnen. Der Mediamix wird ähnlich dem des letzten Jahres vorgeschlagen.

AGFS-Mitgliedschaft

Parallel laufen die Arbeiten an der Verlängerung der Auszeichnung als nahmobilitätsfreundlicher Kreis und somit zur Verlängerung der Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V. (AGFS NRW). Die Mitgliedschaft ist jeweils auf sieben Jahre begrenzt und wurde das letzte Mal im Jahre 2018 beantragt. Daher ist der Kreis in diesem Jahr aufgefordert, die Mitgliedschaft in Form eines ausführlichen Antrags zu verlängern. Im Antrag ist die Entwicklung und Veränderung im Bereich der Nahmobilität der letzten sieben Jahre in zehn verschiedenen vorgegebenen Themenfeldern zu erläutern. Zudem müssen sämtliche Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität, die seit 2018 geplant, durchgeführt und umgesetzt wurden, gesammelt und die drei wichtigsten Projekte ausführlich dokumentiert werden. Die Mitglieder einer Auswahlkommission von Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr und AGFS NRW prüfen daraufhin, ob die Auszeichnung des Kreises als „fußgänger- und fahrradfreundlich“ weiterhin für die nächsten sieben Jahre gewährt werden kann.

Radverkehr in der Baulast des Kreises Recklinghausen

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.

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 ein zusammenhängendes Netz für den Radverkehr entlang der Kreisstraßen mit der Anlage beidseitiger Radwege im Einrichtungsverkehr - soweit technisch umsetzbar - zu schaffen.

Mit Kreistagsbeschluss vom [25.11.2019](#) 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 Städten des Kreises sowie dem ländlicheren Nordteil des Kreises sind daher individuelle, streckenbezogene, örtliche Lösungen erforderlich. 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. 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

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.

In Summe sind im Zeitraum 2022-2024 6,8 Kilometer Kreisstraße inklusive Radwege mit einem Investitionsvolumen Straße und Radweg ca. 9.500.000 € saniert worden. Bei den bereits durchgeführten Sanierungen im Zeitraum 2022-2024 handelt es sich um folgende Maßnahmen in chronologischer Reihenfolge:

K10 – Hervester Str. in Marl

Sanierung des Rad-Gehweges, fertig gestellt im Mai 2022)

Länge: ca. 500 m

Bauzeit: 2 Wochen

Baukosten: ca. 125.000 €

K13 - Erler Str. in Dorsten

Sanierung des Rad-Gehweges mit tlw. Querschnittsverbreiterung, fertig gestellt im Mai 2022

Länge: ca. 850 m

Bauzeit: 1 Monat

Baukosten: ca. 140.000 €

K34 – Brockenscheidter Straße in Waltrop

Sanierung des Rad-Gehweges, fertig gestellt im Juli 2022

Länge: ca. 200 m

Bauzeit: 1 Woche

Baukosten: ca. 40.000 €

K 55- Lippramsdorfer Str. in Dorsten

Sanierung des Rad-Gehweges, fertig gestellt im April 2023

Länge: ca. 700 m

Bauzeit: 2 Wochen

Baukosten: ca. 50.000 €

K9 – Lippestr. in Datteln

Neuanlage eines einseitigen zweirichtungs Rad-Gehweg im Zuge des Brückenneubaus, fertig gestellt im Juni 2023

Länge: ca. 200 m

Bauzeit: 8 Monate

Baukosten: 7,0 Mio. €

K42 – Granatstr. In Haltern am See

Sanierung des Rad-Gehweges, fertig gestellt im November 2023

Länge: ca. 650 m

Bauzeit: 2 Wochen

Baukosten: ca. 100.000 €

K45 – Herner Str. in Castrop-Rauxel

Sanierung des Rad-Gehweges, fertig gestellt im März 2024

Länge: ca. 400 m

Bauzeit: 3 Wochen

Baukosten: ca. 45.000 €

K18 - Elper Str. in Herten

Sanierung des Rad-Gehweges mit tlw. Querschnittsverbreiterung, fertig gestellt im März 2024

Länge: ca. 500 m

Bauzeit: 2 Wochen

Baukosten: ca. 95.000 €

K 11 – Hornstr. in Gladbeck

Sanierung des Rad-Gehweges, fertig gestellt im Mai 2024

Länge: ca. 800 m

Bauzeit: 3 Monate

Baukosten: 850.000 €

K22 – Friedrich-Ebert-Str. in Recklinghausen

Sanierung des gesamten Straßenkörpers inklusive Rad-Gehweg bis Neubau nach Pop-Up Radweg, fertig gestellt im Herbst 2024

Länge: ca. 2,0 km

Bauzeit: 9 Monate

Baukosten: 1,0 Mio. €

Die durchgeführten Maßnahmen im Zeitraum 2022-2024 und geplanter Verbesserungen werden in einer Präsentation im Rahmen der Sitzung detailliert vorgestellt.

Im Rahmen des am [27.05.2019](#) beschlossenen Investitionsprogramms in den Hoch- und Tiefbau hat die Kreisverwaltung einen umfangreichen Maßnahmenplan mit einem Schwerpunkt auf die Erneuerung der Brückenbauwerke und Straßen vorgelegt.

Diese mit einer Umsetzungspriorisierung verabschiedete Vorlage beinhaltet immer auch den regelkonformen Neu- und Ausbau des Radverkehrs auf Brücken und Straßen.

Exemplarische Beispiele hierfür sind die geplante Erneuerung der Lippebrücke K02 in Datteln, K 16 Bahnübergang in Haltern-Sythen, Wartburgstraße K28 in Castrop, K 22 gate Ruhr in Marl sowie der K 22 Friedrich-Ebert-Straße (ehemals Pop-Up- Radweg).

Die Projekte sind bereits in den vorangegangenen Sitzungen detailliert vorgestellt und beschlossen worden.

Ausblick

Darüber hinaus sind zwei weitere Projekte aufgrund aktueller Entwicklungen in den Blick genommen worden, für die es bereits in der Vergangenheit Planungsabsichten gab:

K 44 Merfelder Straße in Haltern am See

An der in Rede stehenden K 44 (Merfelder Straße) 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. Dieser Radweg entspricht in weiten Teilen nicht mehr dem regelkonformen Mindeststandart (Ausbaubreite).

Bereits seit Jahren besteht über diverse Interessenvertretungen darüber hinaus 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 Kreisausschusses 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 September 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 vorgenannten Maßnahme bis dato noch nicht erfolgt. Dieses auch deshalb nicht, 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.

Parallel zum vorgenannten Sachverhalt hat sich durch zwei Bebauungspläne im Siedlungsraum Lavesum mit avisierte verkehrlicher Erschließung über die Kreisstraße auch eine veränderte Sachlage für den Bestandsradweg ergeben.

Gemeinsam mit den Investoren der beiden B-Pläne, der Stadt Haltern am See, ist es der Kreisverwaltung gelungen, die Planungen so zu modifizieren, dass ein begleitender regelkonformer Radwegebau eine durchgängige Radwegeführung ohne Querungsnotwendigkeit der Straße ermöglicht.

Das Projekt wird ebenfalls in der Sitzung ebenfalls vorgestellt. Eine Beschlussvorlage für die erforderliche Planung wird sich in der kommenden Sitzungsfolge anschließen.

K 06 Wulfener Straße in Marl

Die K06 ist eine hochbelastete Verkehrsachse, die insbesondere wesentliche Erschließungs- und Verbindungsfunktionen für den Chemiepark Marl und der nördlich wie südlich angrenzenden Siedlungsbereiche in Marl, Haltern am See und Dorsten-Wulfen wahrnimmt.

Ein besonderer Fokus lag im Zuge der Ansiedlung von METRO / und einhergehenden verkehrlichen Ertüchtigung und Ausbau des Knotens zur A52 in den Radverkehrsanlagen.

Ein signifikanter Anteil der Beschäftigten des Chemieparks Marl aus den benachbarten Stadtteilen und Städten kommt mit dem Fahrrad zur Arbeit.

Ab dem nördlich der aktuell in der Sanierung befindlichen „Drewer Brücke“ über den Wesel-Datteln-Kanal besteht kein ausgewiesener regelkonformer Rad-Gehweg sondern lediglich ein Mehrzweckstreifen.

Aufgrund bergbaubedingter Einwirkungen ist ohnehin eine grundhafte Sanierung des sich in Dammlage befindlichen rund 2,5 km langen Straßenkörpers erforderlich. Ab der Abfahrt Kusenhorst besteht eine radtouristische Anbindungsmöglichkeit an den in Ost-West Richtung verlaufenden Radweg der Römer Lippe Route auf der ehemaligen Bahntrasse.

Die Ausbauplanungen finden sich auch im Radverkehrskonzept der Stadt Marl wieder. Der westlich des Chemieparkes geplante Radverkehrsausbau korrespondiert daher mit dem östlich des Chemieparkes parallel verlaufenden Planungen zur Erschließung

von gate.Ruhr und der aktuellen Ansiedlung von „Thalia“ auf dem Areal. Auch hier sind im Rahmen des 1. Bauabschnittes entlang der Carl-Duisberg-Straße die Radverkehrsanlagen ausgebaut worden. Im zweiten Bauabschnitt wird durch den Kooperationsvertrag zwischen Stadt Marl und dem Kreis der Abschnitt zwischen dem Kreisverkehrsplatz an der Nordstraße bis zur Hammer Straße radverkehrsgerecht ausgebaut und das Brückenbauwerk über den Sickingmühlenbach erneuert. Hierfür besteht zwischen der Stadt Marl und der Kreisverwaltung eine Planungs- und Durchführungsvereinbarung zur Umsetzung durch die Stadt Marl aus dem Jahre 2020.