



Vorlage Nr.: 2017/132

10.08.2017

Berichtsvorlage

öffentlich

Beratungsfolge	Berichterstatter	Sitzung am	TOP
Ausschuss für Verkehr	Fachdienst 18	15.09.2017	

Sachstandsbericht des Kreises Recklinghausen zu Radpendlertrassen und Radschnellwegen in der Metropole Ruhr

Darstellung des Sachverhaltes:

Die SPD-Kreistagsfraktion bat die Verwaltung zu prüfen, ob es Möglichkeiten gibt, eine Radpendlertrasse zwischen Herten, Recklinghausen und Herne (Anschluss an die U 35) zu schaffen und ggf. entsprechende Anträge auf Förderung beim Bundesumweltministerium für eine Projektstudie zu stellen.

Die Schaffung eines Radschnellweges für diese derzeit schwierige Wegeverbindung könnte voraussichtlich viele Pendler zum Umstieg auf das Fahrrad bewegen. Zusätzlich könnte dieser Radweg als Zubringer zum geplanten Radschnellweg Ruhr RS1 genutzt werden. Nicht zuletzt käme diese Maßnahme insgesamt dem Klimaschutz und der eigenen Gesundheit zugute.

Zwischen den Begriffen Radpendlertrasse, die auf jede Streckenführung angewendet werden kann und Radschnellweg (RS) bestehen gravierende Unterschiede. Die Definition Radschnellweg beinhaltet u. a. die direkte Wegeführung und die Bevorrechtigung des Radverkehrs. Die Erfüllung dieses Kriteriums ist eine der wesentlichen Fördervoraussetzungen eines Radschnellweges.

Der Prüfung - ob es Möglichkeiten gibt, eine Radpendlertrasse / Radschnellweg zwischen Herten, Recklinghausen und Herne zu schaffen – muss unbedingt eine vorausgehende Machbarkeitsstudie zur Potenzialermittlung und -analyse (voraussichtliche Pendlerströme), Untersuchungskorridore und Trassenfindung erfolgen. Der Aufwand ist vergleichbar mit der Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg mittleres Ruhrgebiet (Gladbeck/Bottrop/Essen). Im Vorfeld lassen sich für einen Radschnellweg, insbesondere bei der Führung durch einen hoch verdichteten urbanen Raum, keine Korridore oder gar Trassen konkret festlegen.

In der Vergangenheit hatte das Land NRW nur die Machbarkeitsstudien gefördert, die durch einen Planungswettbewerb festgestellt wurden und bei denen davon auszugehen war, dass der Radschnellweg auch gebaut wird.

Sülberkrüb
Landrat

Butz
Kreisdirektor

Die U 35 CampusLinie beginnt im Herner Stadtteil Baukau am Schloss Strünkede und endet in Bochum Hustadt (Querenburg) via Ruhr-Universität Bochum. Sie wird täglich von etwa 85.000 Fahrgästen genutzt. Die Haltestelle der U 35 Schloss Strünkede befindet sich zwischen zwei bereits bestehenden Fahrradtrassen: östlich verläuft die König-Ludwig-Trasse (KLT) und westlich die Trasse Haldenlandschaft – Westerholt.

Bereits heute können RadfahrerInnen aus dem Kreisgebiet zügig die U 35 Haltestelle Schloss Strünkede über bestehende Radpendlertrassen erreichen. Über die KLT oder die Trasse Haldenlandschaft-Westerholt gelangen sie auf den Emscher-Park-Radweg (EPR) entlang dem Rhein-Herne-Kanal zum Stadthafen Recklinghausen. Von dort aus auf Herner Stadtgebiet über den Westring und die Bahnhofstrasse zur Haltestelle Schloss Strünkede.

Im Bereich der Haltestelle Schloss Strünkede sind zusätzlich sichere und wetterunabhängige Abstellmöglichkeiten für Fahrräder in ausreichender Anzahl unabdingbar. Wünschenswert ist ferner die Stromversorgung für Pedelecs. Die Errichtung einer Radstation wäre dafür sicher der geeignetste Weg.

Von der Haltestelle Schloss Strünkede sind es noch einmal mindestens 9 km bis zur Jahrhunderthalle in Bochum, die an den Radschnellweg RS1 (<http://www.rs1.ruhr/>) angeschlossen werden soll. Diese Trassenfindung stellt auf Grund der Direktheit durch hoch verdichteten urbanen Raum eine weitere Herausforderung dar.

Der Kreis Recklinghausen ist intensiv in die Planung des Radschnellweg mittleres Ruhrgebiet eingebunden (von Gladbeck über Bottrop nach Essen). Insgesamt ist festzustellen, dass die Planung von Radschnellwegen in Ost-West-Richtung – so wie der RS1 – „leichter“ durchzuführen sind, als in Nord-Süd-Richtung. Doch selbst beim RS1 stellen sich große Probleme ein – nicht nur finanziell, auch planerisch –, insbesondere im dichten urbanen Raum (z. B. bei der Umsetzung der Streckenführung um Dortmund herum). Zur Anbindung des zukünftigen RS1 fehlen zudem dringend benötigte Zubringerstrecken in Nord-Süd-Richtung.

Der Kreis Recklinghausen beantragte im Frühjahr 2017 beim RVR Arbeitskreis Radwegenetz Ruhr die Trassenführung zwischen Recklinghausen, Herten und Herne / U 35 Campus-Linie im Rahmen des neuen Schwerpunktprojektes: „Weiterentwicklung des regionalen Radwegenetzes“ mit stärkerer Ausrichtung auf die Bedürfnisse der Alltagsmobilität, zu berücksichtigen. Sie wurde zur weiteren Betrachtung in den Plan aufgenommen. Das Konzept soll Ende 2018 fertiggestellt werden. Eventuell ergeben sich anschließend Fördermöglichkeiten über das Projekt „Grüne Infrastruktur NRW“ (EU-Förderprogramm EFRE).

Voraussetzung zur Schaffung neuer Trassen für Radschnellwege ist, dass mit größter Sorgfalt und einer transparenten Planung gearbeitet wird. Dazu sind Zeit, genügend Personal und nicht zuletzt ausreichende Finanzmittel in Millionenhöhe notwendig (Pauschalbetrag ca. 2 Mio. € pro km inklusive der Ingenieurbauwerke).

Der Korridor, der noch ermittelt werden muss, wird eine Länge zwischen 9 km und 15 km von Recklinghausen bis zur Haltestelle Schloss Strünkede aufweisen und bis zur Anbindung an der RS1 noch einmal mindestens weitere 9 km benötigen.

Allgemein zu den **Radschnellwegen** bleibt noch anzumerken:

Das Bundeskabinett hat am 03.08.2016 zum Bundesverkehrswegeplan beschlossen: „Zukünftig wird sich der Bund im Rahmen seiner verfassungsrechtlichen Möglichkeiten noch stärker am Bau von Radschnellwegen beteiligen. Die zu ändernden Grundlagen werden derzeit von der Bundesregierung geprüft.“

Im Rahmen der am 06.10.2016 verabschiedeten und am 04.11.2016 in Kraft getretenen Änderung des Straßen- und Wegegesetzes wurden Radschnellverbindungen Landesstraßen gleichgestellt. Die Baulastträgerschaft liegt damit auf weiten Teilen der Strecke beim Landesbetrieb Straßenbau NRW.

Aktuell zum **Radschnellweg Mittleres Ruhrgebiet**:

Anfang Juni 2017 wurde der erste Teil der Machbarkeitsstudie (Trassenfindung) zum Radschnellweg Mittleres Ruhrgebiet dem RVR Planungsausschusses (07.06.2017) und dem RVR Umweltausschuss (09.06.2017) vorgestellt. In einem nächsten Schritt wird der RVR die Wirtschaftlichkeit der Vorzugsvariante über eine Nutzen-Kosten-Analyse untersuchen lassen.

(<http://www.radschnellwege.nrw/radschnellweg-mittleres-ruhrgebiet/>)

Über Schwierigkeiten bei der Entscheidung zur abschließenden Trassenfindung, insbesondere in der benachbarten Stadt Bottrop, berichtete u.a. mehrfach die regionale Presse im Juli 2017.