

Vorlage Nr. 18/0302

Federf. Stadtamt: Amt für Planen, Bauen, Umwelt

Vorlage für den	Berichterstatter	Zuständigkeit	Sitzung am	Punkt
Stadtplanungs- und Bauausschuss	Stadtbaurat Dr. Kreuzer	Entscheidung	15. 11. 2018	6

öffentliche Sitzung

Betrifft:

Konzept zur Weiterentwicklung des Regionalen Radwegenetzes durch den RVR

Begründung:

Sachverhalt

Der Regionalverband Ruhr (RVR) hat sich der Fortschreibung und Weiterentwicklung des Regionalen Radwegenetzes aus dem Jahr 2012 angenommen. Ziel der Weiterentwicklung ist die konzeptionelle Entwicklung eines hierarchischen Radwegenetzes für den Alltagsverkehr. Unterstützt durch das Planungskonsortium Planersocietät aus Dortmund und dem Planungsbüro VIA aus Köln wurde gemeinsam mit den vier Kreisen, 53 Kommunen, zahlreichen Institutionen und Verbänden ein Bedarfsplan für das Alltagsradverkehrsnetz in der Metropole Ruhr entwickelt. Ziel dieser Konzeption ist es, für die Bevölkerung in der Metropole Ruhr adäquate, alltagstaugliche Radverkehrsverbindungen unter Berücksichtigung bestehender Verbindungen bereitzustellen.

In die fachliche Erarbeitung sind ferner die Emschergenossenschaft und Lippeverband, Straßen.NRW, Wasserstraßen und Schifffahrtsverwaltung, Industrie- und Handelskammer, Handwerkskammer, Landwirtschaftskammer, Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, Zweckverband Nahverkehr Westfalen Lippe, Allgemeiner Deutscher Fahrradclub (ADFC), RuhrTourismus GmbH (RTG) und Business Metropole Ruhr (BMR) eingebunden worden.

Mitzeichnungen					
Bürgermeister:	Erster Beigeordneter:	Stadtkämmerer:	Beigeordnete	Stadtbaurat:	Rechtsamt:
Datum: _____	Datum: _____	Datum: _____	Datum: _____	Datum: _____	Datum: _____

Zahl der erforderlichen Protokollauszüge: _____

Das künftige Netz soll entsprechend der zu erwartenden Nutzung in drei Kategorien aufgebaut werden:

- Radschnellverbindungen
- Radhauptverbindungen
- Radverbindungen.

Prämisse bei der Netzplanung ist die Sicherstellung einer Anbindung aller Städte und Gemeinden an ein verbandsweites Radverkehrsnetz. Relevante Verbindungen über die Grenzen des Verbandsgebietes hinaus sind berücksichtigt worden. Die kommunale Binnenerschließung ist in eigenen Radverkehrskonzeptionen der Städte und Gemeinden weiter zu betrachten. So befindet sich das Radverkehrskonzept der Stadt Gladbeck derzeit auch in der Aufstellung.

Erarbeitungsprozess

Seit Ende 2016 erfolgte die konzeptionelle Weiterentwicklung des Regionalen Radwegenetzes in enger Abstimmung mit den o.g. Projektbeteiligten. Der Planungsraum wurde in die drei Teilregionen West, Mitte und Ost aufgeteilt.

Methodik

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

1. Netzplanung
2. Potentialanalyse
3. Qualitätsstandards
4. Konkretisierung des Netzes/Umlegung
5. Bestandsanalyse und Handlungsbedarfe

1. Netzplanung

Zunächst wurden die Verbindungen zwischen den einzelnen Kommunen richtlinienkonform zugeordnet. Dabei wurden die Einstufungen der Kommunen nach dem Landesentwicklungsplan NRW (LEP NRW) in Ober-, Mittel- und Grundzentren zur Einordnung der Kommunen 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 steht das entwickelte Luftliniennetz, welches die Kommunen innerhalb des Verbandsgebietes und die an den RVR angrenzenden Städte miteinander verbindet (Anlage Abb. 1).

2. Potenzialanalyse

Eine Abschätzung der Radverkehrspotenziale im Verlauf der Luftlinien ist von hoher Bedeutung bei der Weiterqualifizierung dieses Netzes. Einfließende Parameter zur Abschätzung der Radverkehrspotenziale sind Pendler, Einkaufs- und Freizeitverkehre, die Entfernungen zwischen den Zielen, Binnenverkehre, der bestehende und ein prognostizierter Modal-Split (10% – 35%) sowie die Topographie des Streckenverlaufes.

Unter Ansatz dieser Eingangsgrößen wurde für alle Luftlinienverbindungen das jeweilige Nutzer-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,
- Regionale Radverbindung bei weniger als 500 Radfahrenden pro Tag.

(Anlage Abb. 2)

3. Qualitätsstandards

Um den aufgezeigten Potenzialen auch über eine geeignete Radverkehrsinfrastruktur gerecht zu werden, wurden für die drei Kategorien die in Abbildung 3 der Anlage dargestellten Qualitätsstandards (auf Grundlage vorhandener Richtlinien) entwickelt. Die jeweiligen Querschnittsdarstellungen zeigen die Aufteilung des Verkehrsraumes am Beispiel von separat geführten Radwegen:

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

4. Konkretisierung des Netzes/ Umlegung

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

5. 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 und Kostenschätzungen dafür getroffen. 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 1.800 km. Die Streckenlängen teilen sich auf die drei Kategorien wie folgt auf:

1. Regionale Radschnellverbindungen (rund 336 km inkl. RS1 und RS MR)
2. Regionale Radhauptverbindungen (rund 691 km)
3. Regionale Radverbindungen (rund 779 km)

Die als potenzielle Radschnellverbindungen identifizierten Strecken würden nach dem Straßen- und Wegegesetz des Landes NRW vorwiegend in die Trägerschaft des Landes fallen. Die als regionale Radhauptverbindungen und regionale Radverbindungen identifizierten Achsen liegen in den jeweiligen Zuständigkeiten der Baulastträger.

Weitere Vorgehensweise

Die beteiligten Kommunen sind vom RVR gebeten worden, zu dem vorliegenden regionalen Radwegenetz aus Sicht der jeweiligen Kommune Stellung zu nehmen.

Die im Verlauf dieser Befassung eingehenden Hinweise und Anregungen werden vom RVR ausgewertet. Daran anschließend wird die Konzeption nochmals in den politischen Gremien des RVR, voraussichtlich im 2. Quartal 2019, behandelt.

Die Ergebnisse dieser Konzepterarbeitung dienen u.a. als Grundlage für Gespräche auf Bundes- und Landesebene mit dem Verkehrsministerium sowie dem Landesbetrieb Straßen.NRW.

6. Beurteilung des Konzeptes aus Sicht der Stadt Gladbeck

Die detaillierte Darstellung des regionalen Radwegenetzes im Gladbecker Stadtgebiet ist in Anlage 5 dargestellt.

Grundsätzlich wird die Erstellung eines Regionalen Radwegenetzes für die Metropole Ruhr von der Stadt Gladbeck sehr begrüßt. Ein auch auf die Bedürfnisse des Alltagsradverkehrs abgestimmtes regionales Radverkehrsnetz wird seit Jahren als notwendig erachtet. Von daher wird die Initiative des RVR sehr positiv gesehen und unterstützt. Für die Kommunen ist es hilfreich, die eigene Radverkehrsplanung an dem regionalen Netz zu orientieren und auszurichten.

Die Stadt Gladbeck ist gut in das Regionale Radwegenetz eingebunden. Sämtliche Wegekategorien/Qualitätsstandards sind im Stadtgebiet vertreten: Radschnellverbindungen, Regionale Radhauptverbindungen und regionale Radverbindungen.

Im Einzelnen sind folgende Routen im Stadtgebiet ausgewiesen:

Radschnellverbindungen:

Bottroper Straße (Abschnitt zw. Stadtgrenze Bottrop bis ca. Maria-Theresien-Straße) und ehem. Güterbahntrasse bis zur Talstraße

Horster Straße (Abschnitt von Stadtgrenze Gelsenkirchen bis Wilhelmstraße), Wilhelmstraße, Friedrich-Ebert-Straße, Postallee und Talstraße

Radhauptverbindungen:

Ringeldorfer Straße (von Stadtgrenze Gelsenkirchen bis Landstraße), Wegeverbindung durch den Bürgerpark Butendorf bis Horster Straße

Talstraße (von Bahnübergang bis Schultenstraße), Schultenstraße und Arenbergstraße

Hegestraße (im Abschnitt zw. ehem. Güterbahnlinie und Stadtgrenze Bottrop)

Radverbindungen:

Bottroper Straße (Abschnitt zwischen Willy-Brandt-Platz und Sandstraße), Sandstraße, Europa-
brücke und Kirchhellener Straße

Kritisch wird aus Sicht der Stadt Gladbeck die Darstellung eines konkreten Handlungsbedarfs an den einzelnen Strecken eingeschätzt. Der Handlungsbedarf wird abgeleitet aus dem jeweiligen Qualitätsstandard und einem ihm zugeordneten Ausbaubedarf für die einzelne Radverkehrsanlage.

Bei der Erarbeitung des Konzeptes hatte die Stadt Gladbeck empfohlen, dieses Themenfeld nicht mit in die Darstellung des Regionalen Radwegenetzes aufzunehmen. Zum einen wird hiermit unmittelbar in die Planungshoheit der Kommunen und der einzelnen Straßenbaulastträger eingegriffen, in Teilen betreffen die vorgeschlagenen Maßnahmen den Zuständigkeitsbereich der anordnenden Straßenverkehrsbehörden.

Es wird hier die Gefahr gesehen, dass mit der Darstellung notwendiger Maßnahmen in dem Regionalen Radwegenetz, dessen Zielsetzung und Aufgabe dem eines übergeordneten Rahmenplans entspricht, die Umsetzbarkeit in den jeweiligen Kommunen erschwert und möglicherweise verhindert wird.

Bei der Umgestaltung öffentlicher Verkehrsräume ist in der Regel auf Grund bestehender Flächenrestriktionen eine Abwägung zwischen den unterschiedlichen Ansprüchen erforderlich. Die hierbei zu findenden Kompromisse führen zwangsläufig dazu, dass nicht in allen Fällen die vorgegebenen Qualitätsstandards für den Radverkehr in den vorgegebenen Breiten realisiert werden können. Mitunter sind dann auch alternative Trassen zu untersuchen.

Es wird daher angeregt, die Aussagetiefe des Handlungsbedarfs zurückzunehmen. Aus hiesiger Sicht wäre eine Darstellung im Plan ausreichend, die folgenden Hinweis für einen Streckenabschnitt gibt: „Überprüfung mit dem Ziel der Anpassung an den Qualitätsstandard“.

Zum weiteren Umgang mit der Übernahme/Integration des Regionalen Radwegenetzes in die städtische Radwegenetzplanung schlägt die Verwaltung vor, sich zunächst grundsätzlich an dem Regionalen Radwegenetz des RVR zu orientieren. Im Rahmen des aktuell in der Bearbeitung befindlichen städtischen Radverkehrskonzeptes besteht hierfür die Möglichkeit, die Überlegungen des regionalen Radwegenetzes des RVR im Einzelnen zu überprüfen, in den städtischen Radwege-Netzplan zu integrieren und bei Bedarf Lösungsvorschläge zu erarbeiten. Hinsichtlich der dargestellten Problematik bei der vorgesehenen Radschnellverbindung entlang der Horster Straße/Wilhelmstraße/Friedrich-Ebert-Straße schlägt die Verwaltung vor, diese Radwegetrasse beizubehalten, auch wenn auf absehbare Zeit keine Möglichkeit gesehen wird, die mit der Kategorie „Radschnellverbindung“ verbundenen Ausbaustandards durchgehend entlang dieser Straßen realisieren zu können. Die Möglichkeit einer alternativen Trassenführung im weiteren Verlauf sollte weiterhin begründet möglich sein (z.B. im Bereich des Zukunftsraums A 52).

Zwischen Horster Str. und Friedrich-Ebert-Str. soll der Trassenverlauf an die bestehenden Fahrradstraßen angepasst werden (Friedrichstr./Goethestr./Lambertistr.).

Grundsätzlich sollte aus Sicht der Stadt Gladbeck der in dem regionalen Radwegenetz des RVR dargestellte Handlungsbedarf nur nachrichtlich aufgenommen werden bzw. entsprechend gekennzeichnet sein.

Umgang mit ehem. Güterbahntrassen

Aus Sicht der Stadt Gladbeck sollten in dem Regionalen Radwegenetz des RVR auch sinnvolle Radwegetrassen auf ehemaligen Güterbahntrassen zusätzlich dargestellt sein, auch wenn sie nicht im direkten Streckenverlauf des RVR-Netzes liegen. Die im Ruhrgebiet vorhandenen Güterbahntrassen, die zunehmend als Bahnanlagen aufgegeben werden oder schon stillgelegt sind, eignen sich ausgezeichnet für Radwegetrassen. Viele Beispiele in der Region belegen das. Von daher erscheint es sinnvoll, diese (ehemaligen) Bahntrassen in das Regionale Radwegenetz aufzunehmen, wenn sie sinnvolle Radwegeverbindungen ermöglichen. Aus Sicht der Stadt Gladbeck ist dies bei den folgenden zwei RAG-Bahntrassen der Fall.

Es handelt es sich um die RAG-Bahntrasse, die vom Stadtteil Ellinghorst bis zur Halde Batenbrock (Tetraeder/Alpincenter) verläuft und um die RAG-Bahnlinie von Gelsenkirchen-Horst ebenfalls in Richtung Halde Batenbrock (Tetraeder/Alpincenter). Die erstgenannte Trasse ist im Zuge der Machbarkeitsstudie für den geplanten Radschnellweg mittleres Ruhrgebiet in die Diskussion gebracht worden. Die Stadt Bottrop favorisiert den Verlauf des Radschnellwegs über diese ehem. Bahntrasse anstelle der vorgesehenen Führung über die Bottroper – und Gladbecker Straße.

Unabhängig von der Diskussion über die Trassenführung des Radschnellwegs Essen/Bottrop/Gladbeck hält die Stadt Gladbeck die Darstellung eines regionalen Radwegs auf der RAG-Trasse für sinnvoll, da diese Radwegeführung in Höhe des Tetraeders eine Verknüpfung mit der anderen Bahntrasse aus GE-Horst ermöglicht.

In dem Plan des Regionalen Radwegenetzes wird die Verbindung von Bottrop-Zentrum nach Gelsenkirchen-Horst als regionale Radhauptverbindung dargestellt. Der dargestellte Verlauf ist allerdings für Fahrradfahrer unattraktiv und umwegig, da die Verbindung über Essen-Karnap verläuft und dort an die Verbindung von und nach Essen anbindet.

Einen wesentlich direkteren und attraktiveren Verlauf stellt die o.g. RAG-Bahntrasse von GE-Horst zum Tetraeder für diese Verbindungsbeziehung dar. Für die Stadt Gladbeck bietet diese Trasse einen hochwertigen Radwegeverlauf, der entlang der Brauckstraße/Horster Straße (Bottrop) nicht ermöglicht werden kann. Die Brauckstraße/Horster Straße (Bottrop) wird im Zuge der zukünftigen Autobahnführung A 52 und der AB-Anschlussstelle Bottrop Boy erhebliche Kfz-Verkehre aufnehmen müssen. Heute gibt es entlang der Horster Straße (Bottrop) im Abschnitt zwischen der B 224 und der Stadtgrenze Gladbeck keine Radverkehrsanlagen.

Die Stadt Gladbeck hält daher die Darstellung dieser ehemaligen RAG Bahntrasse im Regionalen Radwegenetz für zielführend und erforderlich, da beide Trassen eine sinnvolle und konfliktfreie Verbindung zwischen den Städten Bottrop, Gelsenkirchen und Gladbeck ermöglichen.

Die Stadt Gladbeck bittet daher dringend, diese Bahntrassen in das Regionale Radwegenetz mitaufzunehmen. Sie sollten mit einer gesonderten Wegekategorie in das regionale Radwegenetz oder unter der Kategorie: „Neuplanung angedacht“ aufgenommen werden.

Anlagen:

- Abb. 1 Luftliniennetz
- Abb. 2 Luftliniennetz mit Qualitätsstandards
- Abb. 3 Wegekategorien mit Ausbaustandards
- Abb. 4 Entwurf Alltagsradwegenetz
- Karte 5 Reg. Radwegenetz Ausschnitt Stadt Gladbeck

Linkadresse für Entwurf des Regionalen Radwegenetzes (133 Seiten) auf der Homepage des Regionalverbandes Ruhr:

https://www.metropoleruhr.de/fileadmin/user_upload/metropoleruhr.de/01_PDFs/Regionalverband/Informelle_Planung/Verkehr_Mobilitaet/Regionales_Radwegenetz_Entwurf_RVR.pdf

Finanzielle Auswirkungen:

keine

folgende

Ergebnisrechnung

Ertrag	€
einmalig	
jährlich	

Aufwand	€
einmalig	
jährlich	
<i>darin enthalten:</i>	
Personalaufwand	
Sach- und Dienstleistungen	
Transferaufwand	

investiver Finanzplan

Einzahlung	€
einmalig	
jährlich	
<i>darin enthalten:</i>	
Zuschüsse	
Beiträge Dritter	

Auszahlung	€
einmalig	
jährlich	

Haushaltsmittel stehen:

zur Verfügung

nicht zur Verfügung

Beschlussentwurf:

1. Der Stadtplanungs- und Bauausschuss nimmt den Bericht über das Regionale Radwegenetz des RVR zur Kenntnis.
2. Der Stadtplanungs- und Bauausschuss begrüßt das erarbeitete Zukunftskonzept für den Alltagsradverkehr in der Metropole Ruhr. Der RVR wird gebeten, mit den dafür zuständigen Ministerien auf Landes- und Bundesebene die Weiterentwicklung und Umsetzung des Bedarfsplans für den Regionalen Radverkehr voranzutreiben.
3. Der Stadtplanungs- und Bauausschuss schließt sich der dargelegten Einschätzung der Verwaltung hinsichtlich der Beurteilung aus städtischer Sicht an und bittet diese als Stellungnahme an den RVR weiterzugeben.

Der Bürgermeister
I.V.



Dr. Volker Kreuzer
- Stadtbaurat -

In der Sitzung des

_____-Ausschusses

Rates

Haupt- und Finanzausschusses

am _____ (nicht - öffentlicher Teil) wurde wie folgt beschlossen: