



Drucksache

- öffentlich -

Datum: 25.05.2018

Fachbereich	Stadtentwicklung und Baurecht
Fachdienst	Stadtentwicklung, Umwelt- und Klimaschutz

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Planungs- und Umweltausschuss	19.06.2018	vorberatend
Bau- und Betriebsausschuss	21.06.2018	vorberatend
Haupt- und Finanzausschuss	26.06.2018	vorberatend
Stadtrat	03.07.2018	beschließend

Regionale Radwegeplanung Regionalverband Ruhr in Voerde - Abstimmungsbedarf

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt Voerde nimmt die Planungen zum regionalen Radverkehr des RVR (Regionalverband Ruhrgebiet) zur Kenntnis und beauftragt den Bürgermeister bis Ende 2018 Trassenvarianten als Vorgabe für eine für die Linienführung erforderliche Machbarkeitsstudie zu erarbeiten und politisch abzustimmen.

Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

Keine

Sachdarstellung:

Die vom RVR (Regionalverband Ruhr) vor ca. 1 Jahr auf kommunaler Arbeitsebene der Metropole-Ruhr-Städte begonnenen Abstimmungen bezüglich einer Rahmenplanung für regionale Radschnellverbindungen und den regionalen Alltagsradverkehr sollen nunmehr unter Beteiligung der politischen Gremien fortgeführt werden. Über die Planungen und die Teilnahme der Stadt Voerde an den Teilregionalen Arbeitskreisen „regionaler Radverkehr“ wurde bereits in der Sitzung des Planungs- und Umweltausschusses (PUA) am 14.11.2017 berichtet. Auch über eine erforderliche, gemeinsame Machbarkeitsstudie zusammen mit den Städten Wesel, Dinslaken und Duisburg, zur Erarbeitung einer konkreten Linienführung und einer Anbindung an den RS1 (Radschnellweg 1 von Hamm nach Duisburg), wurde dabei informiert.

Nun wurde als bisheriger Ergebnisstand der Erarbeitung die RVR-Rahmenplanung am 23. März 2018 in der RVR-Verbandsversammlung vorgestellt (RVR-DS 13/1030 – vgl. Anlage 2 zu dieser DS Nr. 16/782). Die Verbandsversammlung beschloss, dass als nächster Schritt die Stellungnahmen der Kommunen zur regionalen Radwegeplanung bis Jahresende einzuholen sind. Anschließend soll der regionale Radwegeplan als Anhang zum Regionalplan beschlossen werden. Über diesen Rahmenplan sollen nicht nur eine Fördermittelakquise betrieben und Handlungsbedarfe ermittelt werden, sondern auch Planungen an-

derer Baulastträger (z.B. von Straßen NRW) ggf. bereits berücksichtigt und koordiniert werden können.

Die regionale Radwegplanung zum Alltagsverkehr basiert auf Raumanalysen und verkehrlichen Erhebungen zu den Pendlerzahlen und weist unterschiedliche Konkretheitsgrade der Linienführungen auf (vgl. Anlage 2 zur DS Nr. 16/782). Dem regionalen Radwegenetz werden je nach Pendlerzahl, Entfernungen und damit zugeordneter Kategorie unterschiedliche Ausbaustandards zugewiesen. Die bei dieser Netzplanung angewendeten Einstufungen lagen zwischen zwei Oberzentren bei maximal 25 km, zwischen zwei Mittelzentren bei maximal 20 km und zwischen zwei Grundzentren bei maximal 15 km Entfernung. Das daraus resultierende Luftliniennetz wurde mittels Potenzialanalyse in drei Kategorien eingeteilt

- regionale **Radschnellverbindungen** (> 2.000 Radler/Tag – 4,0 m Breite und 2,5m Fußweg separat),
- regionale **Radhauptverbindungen** (> 500 Radler/t – 3 m und 2 m Fußweg separat) und
- regionale **Radverbindungen** (< 500 Radler/t – 2,5 m bis 3 m Gesamtbreite).

Für Voerde ist nun aufgrund der Pendlerzahlen und Entfernungen nicht nur eine Anbindung an den geplanten und teils bereits vorhandenen Radschnellweg 1 (RS1 von Hamm nach Duisburg), sondern neu, eine in Nord-Süd-Richtung verlaufende Radschnellverbindung, also die höchste Kategorie, vorgesehen. Diese regionale Radschnellverbindung würde von Wesel (Rheinbrücke) bis nach Duisburg/Düsseldorf verlaufen (vgl. Anlage 1). Bau- und Unterhaltungsträger von Radschnellwegen ist der Landesbetrieb Straßen NRW. Bei den regionalen Radhaupt- und Radverbindungen ist die Frage der Kostenträger nicht geklärt bzw. können entsprechende Förderanträge im „Aktionsplan Nahmobilität“ des Verkehrsministeriums für das Land NRW gestellt werden. Radschnellwegprojekte sollen dagegen vom Land gesondert gefördert werden. Ob auch eine für die Linienführung von Radschnellwegen erforderliche Machbarkeitsstudie ebenso vom Land getragen wird, ist noch nicht bekannt. Ziel beim Ausbau und Verbesserungen bei den regionalen Radwegverbindungen ist eine deutliche Entlastung der Straßen und Autobahnen und damit auch die Erreichung von Klimaschutzzielen und CO₂ Minderungen.

Der abschließende RVR-Bericht mit Auswertung bisheriger fachlicher Hinweise zur regionalen Radwegeplanung und eine Drucksachenvorlage soll den Kommunen bis 15.06. zugestellt werden, sodass im Planungs- und Umweltausschuss am 19.06. dazu berichtet werden kann.

Wie geht es weiter?

Bisher wurde seitens der Verwaltung deutlich gemacht, dass eine Anbindung an den RS1 begrüßt wird. Ein genauer Verlauf eines regionalen Radhaupt- oder Radschnellweges in Voerde muss jedoch erst planerisch ermittelt und politisch beraten werden. Dies gelingt nur über eine gemeinsame Machbarkeitsstudie mit den Städten Wesel, Dinslaken und Duisburg.

In der Anlage 3 zur DS 16/782 sind mögliche Radschnellverbindungen in Voerde dargestellt. Dabei wird seitens FD 6.1 eine Führung möglichst nah entlang der Bahntrasse Emmerich-Oberhausen favorisiert, weil der Bahnhof Voerde und der Bahnhof Friedrichsfeld an der Strecke liegen würden und damit die bevölkerungsreichsten Ortsteile Voerde und Friedrichsfeld gut anzubinden wären. Zudem besteht bereits teilweise ein bahnparalleler Radweg, bei dem die Problematik der Hauszufahrten entfällt und eine relativ geradlinige Verbindung entstehen würde. Auch ist aufgrund der Betuwe-Planungen der bestehende, bahnparallele Radweg neu als mindestens 3,5 m breiter Radweg wiederherzustellen, da er gleichzeitig als Rettungsweg genutzt werden soll. Andere Linienführungen mit Synergieeffekten sind ebenso denkbar, allerdings teils mit schlechten Platzverhältnissen.

In einer kommunenübergreifenden Machbarkeitsstudie sollten bestehende verkehrsbezogene Zukunfts- und Rahmenplanungen sowie Ziele und Handlungsbedarfe mit einfließen. Denn z.B. auch der VRR (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AÖR) führt in Abstimmung mit dem Kreis Wesel und der Leader-Region „LAG Lippe-Issel-Niederrhein“ das Projekt „Mobilität im ländlichen Raum: Bestandsaufnahme und Erarbeitung von Maßnahmenvorschlägen zum ÖPNV im Pilotraum Kreis Wesel“ durch. Dadurch haben sich z.B. bereits Synergien für das geplante Leader-Mobilitätskonzept zur besseren Anbindungen des ländlichen Raumes ergeben. So ist eine durch Leader geplante Förderung einer Standortuntersuchung für Mobilstationen in Verbindung mit einer bedarfsgerechten und flexibleren Ergänzung des ÖPNV für die fünf Kommunen der Leader-Region (Hamminkeln, Wesel, Schermbeck, Hünxe und Voerde) geplant. Lenkung der Verkehrsströme auf verschiedene, attraktiver gestaltete Verkehrsangebote (Modal Split) wie z.B. einen bedarfsgerechteren ÖPNV und die Förderung sowie Bewerbung schneller und sicherer Radwege sind u.a. auch Maßnahmen unseres Integrierten Klimaschutzkonzeptes von Ende 2015.

Aufgrund einer häufig diskutierten erforderlichen „Verkehrswende“, also dem Trend auch hin zur Nutzung von E-Bikes, der Bestrebungen zur besseren Vernetzung und attraktiveren Nutzung verschiedener Verkehrsarten sowie auch der mittel- bis langfristigen Planungen der Radschnellverbindungen, könnten auch langfristige Perspektiven wie z.B. ein extra geführter Radweg, eine neue Radbrücke nach Wesel usw. in eine Machbarkeitsstudie einfließen.

Haarmann

Anlage(n):

- (1) DS 16-782 Anlage 1 Netzkategorien
- (2) DS 16-782 Anlage 2 Vorlage PA RRWN
- (3) Alternativtrassen

Sichtvermerk des Ersten Beigeordneten:

Sichtvermerk des Dezernenten:

Sichtvermerk des Kämmerers:

Weitere Sichtvermerke/Stellungnahmen der Fachbereiche/Fachdienste/Stabsstellen: