

öffentliche Sitzung

Federführend: A 65 Bauamt	AZ: Berichtersteller/-in: Herr Kahlen
Beratungsfolge: Datum Gremium 15.09.2022 Ausschuss für Stadtentwicklung	
Gesamtregionales Radwegekonzept für das Rheinische Revier Netzplan und Folgeprojekt	

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung nimmt die Erläuterungen zur Kenntnis und beschließt den Netzplan des „Gesamtregionalen Radwegekonzeptes für das Rheinische Revier“ für den Bereich der Stadt Alsdorf als wichtigen Bestandteil des Mobilitätskonzeptes für die Stadt Alsdorf. Der Netzplan bildet die Grundlage für darauffolgende Umsetzungsprojekte. Die Verwaltung wird beauftragt, eine Umsetzung für die betreffenden Radverkehrsverbindungen in kommunaler Baulast voranzutreiben und in Kooperation mit den anderen Baulastträgern und den Partnern des Rheinischen Reviers an der Umsetzung des Gesamtnetzes aktiv mitzuwirken.

Darstellung der Sachlage:

Das Rheinische Revier ist seit Jahrzehnten geprägt von der Förderung, Gewinnung, Verstromung und Veredelung von Braunkohle. Mit den Kreisen Düren, Euskirchen, Heinsberg, Rhein-Erft, Rhein-Kreis-Neuss sowie der kreisfreien Stadt Mönchengladbach und der Städteregion Aachen liegt das Rheinische Revier im Städtedreieck Aachen, Mönchengladbach und Köln. Vor dem Hintergrund des Klimawandels, der Energiewende und insbesondere dem Beschluss zum Kohleausstieg steht dem Rheinischen Revier ein umfangreicher Strukturwandel bevor. Ein Element der nachhaltigen Mobilität, die einen wichtigen Bestandteil des Strukturwandels darstellt, ist der Radverkehr. Eine kommunen- und kreisübergreifende Radverkehrsnetzplanung ist im Rheinischen Braunkohlerevier bisher nahezu ausschließlich auf einzelne touristische Fernradwege mit thematischem Schwerpunkt beschränkt. Mit der zunehmenden Bedeutung des Radverkehrs im Alltag, auch über mittlere Entfernungen, wird eine über Kreisgrenzen hinausgehende und eng verzahnte Radverkehrsnetzplanung notwendig. So kann ein systematischer und abgestimmter Ausbau des regionalen Radverkehrs im Rheinischen Revier effizient und anhand der wichtigen regionalen Achsen gesteuert werden. Dabei sollte der Radverkehr nicht nur für sich, sondern auch im Zusammenhang mit den anderen Verkehrsmitteln betrachtet werden.

Das gesamtregionale Radverkehrskonzept (Anlage 1) wurde durch die Zukunftsagentur Rheinisches Revier initiiert. Sie ist in der Region der strategische Partner von Bundes- und Landesregierung. Hierbei nimmt sie die regionale Koordinierungsfunktion wahr, um gemeinsam mit dem Land, den regionalen und den kommunalen Akteuren den Strukturwandel im rheinischen Braunkohlerevier zu steuern. Von den Planungen betroffen sind 2 Regionalniederlassungen des Landesbetriebes Straßenbau NRW, 2 kreisfreie Städte, 5 Landkreise und 63 kreisangehörige Städte und Kommunen.

Folgende Ziele werden in der Netzplanung des zu entwickelnden gesamtregionalen Radverkehrs-konzeptes sowohl durch den Ausbau der bisherigen Infrastrukturen als auch Neubau von fehlenden Verbindungen oder Netzlücken verfolgt:

- Stärkung des Radverkehrs im Rheinischen Revier zur Entlastung der bestehenden Netze, die heute schon an ihre Kapazitätsgrenzen gelangen
- Verbesserung der Verkehrsbeziehungen zwischen und die Anschlüsse an die Oberzentren des Reviers sowie die Anbindungen an die (Radverkehrs-) Infrastrukturen der benachbarten Regionen.
- Verknüpfung des Radverkehrs mit anderen Verkehrsträgern
- Anbindung neu entstandener bzw. geplanter Standorte für Wohnen, Gewerbe, Freizeit unter anderem auf rekultivierten Flächen an bestehende Netze
- Erhöhung der Modal-Split-Anteils des Radverkehrs zur Reduzierung der Anzahl der Kfz-Fahrten

Das zu erstellende Konzept ist Teil eines dreiphasigen Gesamtprojektes, das im Rahmen des Sofortprogramms PLUS durch den Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler eingereicht wurde. Das Konzept, als erste Phase, wird durch den Bund sowie ergänzend durch das Land NRW gefördert. Die weiteren Phasen umfassen die Umsetzung der sich aus dem Konzept ergebenden Maßnahmen sowie den weiteren Auf- und Ausbau eines revierweiten Netzwerks zum Thema Radverkehr durch die jeweiligen Baulastträger.

Phase 1 – Konzeptionierung, 2020-2021

Phase 2 – Netzwerkaufbau und Umsetzung, 2021-2026

Folgephase – Umsetzung, 2027-2040

Mit dem Projekt wird ein zusammenhängendes kommunen- und kreisgrenzenübergreifendes Radverkehrsnetz erstellt. Dieses soll einen systematischen und abgestimmten Ausbau des regionalen Radverkehrs als Teil einer zukunftsfähigen Mobilität steuern. Während in Phase 1 ein revierweites Konzept erstellt wird, werden in Phase 2 & 3, basierend auf dem Konzept, sowohl möglichst innovative bauliche Maßnahmen durch die jeweiligen Baulastträger umgesetzt, als auch das revierweite Netzwerkmanagement weitergeführt.

Im Rahmen der Entwicklung eines „Gesamtregionalen Radverkehrskonzeptes für das Rheinische Revier“ wurde ein projektbegleitender Lenkungskreis einberufen. Dieser besteht aus den Radverkehrsverantwortlichen der Städteregion Aachen, der Kreise Düren, Euskirchen und Heinsberg, des Rhein-Erft-Kreises, des Rhein-Kreises Neuss sowie der kreisfreien Stadt Mönchengladbach. Er wird zudem unterstützt durch Vertreterinnen und Vertreter der Radregion Rheinland e.V., des Heinsberger Landes, des ADFC NRW, des Landesbetrieb Straßenbau NRW (Straßen.NRW), des Zukunftsnetz Mobilität NRW (ZNM) als Vertretung für den Nahverkehr Rheinland (NVR) und den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR), des NRW-Verkehrsministeriums sowie der Zukunftsagentur Rheinisches Revier (ZRR). Gesteuert wurde der Entwicklungsprozess vom Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen (SVK) aus Aachen in enger Zusammenarbeit mit dem Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler, der die Rolle der Projektträgerschaft und der Gesamtkoordination innehatte.

In vier aufeinander aufbauenden Workshops erarbeitete der Lenkungskreis gemeinsam die Netzplanung und die zu umsetzenden Maßnahmen. Wesentliche Meilensteine hierbei waren

1. die Erarbeitung einer idealtypischen Netzplanung,
2. die Durchführung einer Potenzialanalyse,
3. die Erstellung eines Netzplans sowie
4. die Ausarbeitung von Maßnahmen und einer Umsetzungsstrategie.

Die im Lenkungskreis erarbeiteten Ergebnisse wurden vom Planungsbüro SVK fortgeschrieben und mit allen kreisangehörigen Städten und Gemeinden abgestimmt. Hierdurch sind in die Netzplanungen alle bereits bestehenden oder (soweit bekannt) künftigen Planungen der Kommunen eingeflossen. Die finale Freigabe des Netzes erfolgte durch die jeweiligen Kreisverantwortlichen, stellvertretend für die kreisangehörigen Kommunen, bzw. durch die Radverkehrsbeauftragten der Städteregion Aachen und der Stadt Mönchengladbach.

Im Ergebnis liegt nunmehr ein auf Verwaltungsebene vorabgestimmtes Gesamtregionales Radverkehrskonzept für das Rheinische Revier vor. Hierzu wurde durch den Aufsichtsrat der Zukunftsagentur Rheinisches Revier am 11.02.2022 ein Beschluss gefasst.

Es handelt sich hierbei um ein in seiner Erschließungsfunktion „hochwertiges“ Radwegenetz, welches in drei Hierarchien abgestuft ist (Anlage 2):

- Radschnellverbindungen
- Radvorrangrouten
- Basisradnetz

Radschnellverbindungen

Radschnellverbindungen (RSV) stellen die höchste Hierarchiestufe innerhalb des Gesamt-Radverkehrsnetzes dar und sollen untereinander oder mit anderen Radverkehrsverbindungen ein zusammenhängendes Netz bilden. Da mit ihnen in der Regel ein hoher Investitionsaufwand verbunden ist, ist ihre Einrichtung oft erst bei hoher zu erwartender Nutzung sinnvoll. Ein Wert von durchschnittlich 2.000 Radfahrern/Tag im Querschnitt ist hier mindestens anzustreben. Da RSV die höchste Kategorie von Radverkehrsanlagen darstellen, haben sie besonders hohe infrastrukturelle Anforderungen. Der Radverkehr soll bei RSV möglichst auf breiten und komfortablen Radwegen, Radfahrstreifen oder Fahrradstraßen geführt werden.

Radvorrangrouten

Dort, wo der hohe infrastrukturelle Standard von RSV und die voraussichtlichen Potenziale von 2.000 Radfahrenden pro Tag im Querschnitt nicht erreicht werden können, können Radvorrangrouten (RVR) zur Anwendung kommen. Diese stellen die nächste Hierarchiestufe unterhalb der Radschnellverbindungen dar und bilden damit eine Zwischenstufe zwischen den hochwertigen Radschnellverbindungen und den kommunalen Radnetzen. Anders als bei RSV benötigen RVR keine festgelegte Anzahl an Radverkehrspotenzialen, sie sollen jedoch eine eigenständige Verbindungsfunktion im Radverkehrsnetz besitzen.

Basisradnetz

Neben den Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten wird das gesamtregionale Radverkehrsnetz durch das Basisradnetz ergänzt, das sich aus kommunalen und kreisweiten Netzen zusammensetzt. Diese binden lokal Ortschaften und Siedlungsgebiete an das regionale Netz an. Die Hierarchiestufe des Basisradnetzes kann bzw. soll zukünftig in ein kommunales Radverkehrsnetz übergehen und verdichtet werden.

Vom StädteRegionstag wurde in seiner Sitzung am 31.03.2022 der Netzplan des „Gesamtregionalen Radwegkonzeptes für das Rheinische Revier“ für den Bereich der StädteRegion als wichtigen Bestandteil des städteregionalen Mobilitätskonzeptes beschlossen. Außerdem empfiehlt der StädteRegionstag den städteregionsangehörigen Kommunen, einen gleichlautenden Beschluss zu fassen. (Anlage 3)

Die bisher erarbeiteten kommunalen Netzpläne - so auch der in Anlage 4 dargestellte Netzplan für das Stadtgebiet Alsdorf – sind richtungsweisend für die weitere regionale und gesamtregionale Planung. Modifizierungen sind möglich, so dass die Belange der laufenden Mobilitäts- und Bauleitplanung für das Stadtgebiet Alsdorf die notwendige Berücksichtigung finden können. Mit dem vorliegenden Beschlussentwurf soll die Voraussetzung geschaffen werden, dass die Stadt Alsdorf in den regionalen und gesamtregionalen Planungsprozess zum Radwegkonzept für das Rheinische Revier aktiv eingebunden wird.

Darstellung der Rechtslage:

Für Kommunen ergibt sich ein „Mitwirkungsrecht“ und eine „Mitwirkungspflicht“ bei der regionalen Radwegenetzplanung aus dem FaNaG (Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz NRW, 2021). Demnach sind die Planungsträger Kreis und Gemeinde angehalten ein zusammenhängendes und aufeinander abgestimmtes Radverkehrsnetz zu erstellen. Dieses soll sich in das Radvorrangnetz des Landes einfügen. Innerhalb der Gemeindegebiete sind Radverkehrsverbindungen zwischen allen im Flächennutzungsplan ausgewiesenen Bauflächen anzustreben.

Darstellung der finanziellen Auswirkungen:

Hinsichtlich des Beschlussvorschlages ergeben sich zunächst keine finanziellen Auswirkungen.

Allerdings ist absehbar, dass der Investitionsbedarf für Neu- und Ausbaumaßnahmen zum Radverkehr gegenüber den früheren Jahren erheblich steigen wird. Hierzu stehen umfangreiche Förderprogramme von Bund und Land zur Verfügung, u.a. im Zusammenhang mit der Strukturwandelförderung für das Rheinische Revier, deren finanzielle Gesamtausstattung und Förderquote aber aktuell noch nicht quantifizierbar sind.

Der Umfang etwaig anfallender Ingenieur- und Bauleistungen ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht absehbar. In Abhängigkeit von den konkreten Planungskonzepten sind in den Haushaltsplanungen für die Jahre ab 2023 entsprechende Mittel für Neu- und Ausbau von Fahrradinfrastruktur einzuplanen.

Darstellung der ökologischen und sozialen Auswirkungen:

Vor dem Hintergrund des Klimawandels, der Energiewende und insbesondere dem Beschluss zum Kohleausstieg steht dem Rheinischen Revier ein umfangreicher Strukturwandel bevor.

Ein wesentlicher Faktor für ein zukunftsfähiges und starkes Revier ist die Verbesserung der Mobilitätsangebote, da bisherige Infrastrukturen an ihre Kapazitätsengpässe geraten. Insbesondere der Radverkehr hat ein hohes Entwicklungspotenzial. Aufgrund der wachsenden Bedeutung und der Elektrifizierung spielt der Radverkehr mittlerweile und besonders zukünftig nicht mehr nur im Nahbereich eine entscheidende Schlüsselrolle. Zusätzlich hat er sowohl zur Unterstützung der Ziele einer emissionsfreien bzw. emissionsarmen Mobilität, als auch zur Entlastung stark frequentierter Netze insbesondere für Pendlerverbindungen zu entsprechenden Stoßzeiten eine besondere Bedeutung. Die Stärkung des Radverkehrs durch die Schaffung geeigneter, innovativer und komfortsteigernder Infrastrukturangebote und Infrastrukturen für die Menschen vor Ort ist somit ein wichtiger Baustein zur Lösung der Verkehrsproblematik im Rheinischen Revier sowie über dessen Grenzen hinaus.

Die Schaffung einer entsprechenden Infrastruktur ist eine notwendige Voraussetzung, um den Anteil des Radverkehrs am „Modal Split“, also die Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsträger oder Verkehrsmittel, entsprechend dem Ziel des Landes auf 25% zu erhöhen. Durch eine koordinierte übergreifende Gesamtentwicklung eines innovativen Netzes wird die Qualität und Quantität der Radverkehrsinfrastruktur erhöht, sodass die Attraktivität und Bedeutung des Radverkehrs als Mobilitätsform für den Alltagsverkehr im Rheinischen Revier steigt. Die Stärke des entstehenden regionalen Radverkehrsnetzes liegt sowohl in der Schaffung von Synergien zwischen Alltagsverkehren und touristischen Routen als auch in einer engen Verzahnung des Radverkehrs mit anderen Verkehrsträgern und Mobilitätskonzepten.

Anlage/n:

Anlage 1: Broschüre Radverkehrsnetz Rheinisches Revier, Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler, Dez. 2021

Anlage 2: Beispiele Radschnellverbindung/Radvorrangroute/Radweg des Basisnetzes

Anlage 3: Beschlussvorlage des StädteRegionstages und Beschluss vom 31.03.2022 inkl. Netzplan Gesamtübersicht Rheinisches Revier und Netzplan Übersicht StädteRegion

Anlage 4: Idealtypisches Netz Rheinisches Revier, Teilausschnitt Alsdorf

gez. Kahlen

Bürgermeister

Erster Beigeordneter

Technische Beigeordnete

Kämmerer

Referat Jugend, Schulen und
Sport

Kaufmännischer
Betriebsleiter ETD

Technischer
Betriebsleiter ETD

Rechnungsprüfungsamt