

- Beschluss**  
 **Wahl**  
 **Kenntnisnahme**

**Vorlagen Nr. 61/022/2022**

**öffentlich**

|  |                                |
|--|--------------------------------|
| Fachbereich: Planungsamt<br>Bearbeiter/in: Fassbender, Chris Julia | Datum: 03.05.2022<br>Az.: 61-1 |
|--|--------------------------------|

| Beratungsfolge      | Termine    | Art der Entscheidung |
|---------------------|------------|----------------------|
| Mobilitätsausschuss | 16.05.2022 | Vorberatung          |
| Kreisausschuss      | 13.06.2022 | Vorberatung          |
| Kreistag            | 20.06.2022 | Beschluss            |

**Radverkehrskonzept Kreis Mettmann - Abschlussbericht**

- Finanzielle Auswirkung       ja       nein       noch nicht zu übersehen  
 Personelle Auswirkung       ja       nein       noch nicht zu übersehen  
 Organisatorische Auswirkung       ja       nein       noch nicht zu übersehen  
 Auswirkung auf Kennzahlen       ja       nein       noch nicht zu übersehen  
 Klimarelevanz       ja       nein       noch nicht zu übersehen

**Beschlussvorschlag:**

Der Kreistag beschließt das sich aus der Vorlage und den Anlagen, insbesondere aus dem Abschlussbericht, ergebende Radverkehrskonzept für den Kreis Mettmann.

|  |                                |
|--|--------------------------------|
| Fachbereich: Planungsamt<br>Bearbeiter/in: Fassbender, Chris Julia | Datum: 03.05.2022<br>Az.: 61-1 |
|--|--------------------------------|

## Radverkehrskonzept Kreis Mettmann - Abschlussbericht

### 1. Anlass der Vorlage

Die Verwaltung wurde beauftragt, ein Radverkehrskonzept für den Alltagsradverkehr im Kreis Mettmann zu erarbeiten sowie ein touristisches Knotenpunktsystem zu entwickeln. Seit der Vergabe im Frühjahr 2020 arbeiten Auftragnehmer, die Ingenieurgesellschaft Stolz mbH aus Neuss (IGS) und die P.3 Agentur für Kommunikation und Mobilität, sowie die Verwaltung (Planungsamt und Amt für Kultur und Tourismus) intensiv an den Konzepten.

Mit dieser Vorlage wird nun der Endbericht des Radverkehrskonzeptes für den Alltagsradverkehr (RVK) vorgestellt (siehe Anhang Radverkehrskonzept), es werden die Inhalte zur Beschlussfassung gebracht. Das Konzept beinhaltet ein regional abgestimmtes Netz aus Vorrang- und Basisrouten sowie Standards für Radwege und ist somit eine fachliche Basis für Bau und Planung von Radinfrastruktur und Verbesserungsmaßnahmen des im Kreis Mettmann jeweils zuständigen Straßenbaulastträgers bzw. setzt Leitlinien für das Handeln insb. von Kreistag und Verwaltung in den nächsten Jahren.

### 2. Ausgangslage und Zielvorgabe

Die Mobilitätswende ist in aller Munde. Aus verkehrlichen, aber auch aus Gründen des Klimaschutzes soll der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Modal Split, der die Wahl der Verkehrsmittel abbildet, im gesellschaftlichen Konsens reduziert werden. Ein wichtiger Baustein dafür ist – neben der Attraktivierung des ÖPNV – für bestimmte Wegstrecken der Umstieg auf das Rad, was wiederum voraussetzt, dass die Radwegeinfrastruktur komfortabel, sicher und durchgängig ist. So beinhaltet das Radverkehrskonzept für den Kreis Mettmann das Ziel, den Anteil des Radverkehrs am Modal Split bis zum Jahr 2035 auf 25% der im Kreis Mettmann begonnen oder endenden Wege zu erhöhen. Hierbei werden auch intermodale Wege, bei denen (nur) ein Teil des Weges mit dem Rad zurückgelegt wird, berücksichtigt.

### 3. Beteiligung von Bürgerschaft, Experten und Akteuren

Das RVK wurde seit 2020 intensiv von IGS in enger Abstimmung mit der Kreisverwaltung unter Einbeziehung der kreisangehörigen Städte, des ADFC und des VCD erarbeitet.

IGS hat rund 880 Kilometer Alltags-Radwege sowie für den Kreis bedeutsame Freizeitradwege befahren und bewertet. Zudem war von August bis November 2020 der so genannte „Wegedetektiv Kreis Mettmann“ freigeschaltet: auf der Web-Plattform konnten konkrete Vorschläge zur Verbesserung des Radwegenetzes gemacht und visualisiert werden. Bürgerinnen und Bürger konnten in einer Kreiskarte eine Stelle oder Strecke markieren und dem Büro bzw.

dem Kreis Mettmann mitteilen, was sie dort an der konkreten Radwegesituation verbessern würden. Dabei war der „Wegedetektiv“ kein Mängelmelder. Es ging vielmehr um strukturelle Verbesserungen. Die Bürgerbeteiligung sollte helfen, Netzlücken aufzuspüren und den Bedarf an Radwegeverbindungen zwischen den Städten zu ermitteln und zu verorten. Ferner waren Vorschläge gefragt, wie das Wegenetz durch Ausbau und Sanierung auf ganzen Strecken sicherer, komfortabler und leistungsfähiger gemacht werden könnte. Hier gingen über 1.100 Meldungen ein, die ausgewertet und bewertet wurden; viele Gehaltvolle fanden Eingang in das Konzept (siehe RVK\_Anlagen zum Bericht, Anlage 1).

Im Frühjahr und Sommer 2021 hat IGS den damaligen Bearbeitungsstand, die Methodik und die Standards unter Begleitung der Verwaltung in den jeweils zuständigen Ausschüssen aller zehn kreisangehörigen Städte vorgestellt. Es galt in diesen Punkten, auf denen das Konzept basiert, Einvernehmen herzustellen und – im weiteren Verlauf dann ggf. über die Verwaltungen der Städte – ggf. den Informationsfluss zu sichern.

#### **4. Zielnetz (Vorrangnetz / Basisnetz)**

Grundlage für das Zielnetz für den Alltagsradverkehr im Kreis Mettmann war der oben beschriebene intensive Arbeits- und Kommunikationsprozess, eine Grundlagenrecherche sowie die Befahrung von rund 880 Kilometern Radwegen.

Erarbeitet wurde ein Zielnetz, bestehend aus Vorrang- und Basisnetz (siehe RVK\_Anhänge zum Bericht, Anhang 12). Dieses verbindet die Städte untereinander und auch wesentliche Ortsteile miteinander. Die Routen wurden innerhalb der bebauten Ortlagen in Abstimmung mit den Städten durchgezogen, damit ein lückenloses Netz entsteht.

Dieses kreisweite Vorrang- und Basisnetz wird durch das touristische Knotenpunktnetz (siehe unter 6.) und ggf. durch feingliedrigere städtische Netze bzw. Radverkehrskonzepte ergänzt.

Das Vorrang- und Basisnetz wurde auch mit den Nachbarstädten des Kreises abgestimmt und mit dem „Integrierten Regionalen Mobilitätskonzept – IRM“, konkret dem dortigen regionalen Vorrangroutennetz, in Deckung gebracht (dazu siehe Näheres unter 7.).

(Weitere Informationen sind der Vorlage 61/005/2022 des Mobilitätsausschusses vom 14.03.2022 zu entnehmen.)

#### **5. Standards für Fahrradinfrastruktur**

Es wurden sowohl für das Basis-, als auch für das Vorrangnetz Standards, also definierte Breiten und Führungsformen, festgelegt (siehe Radverkehrskonzept, S. 91, Kapitel 7). Dabei wurde nach Verläufen inner- und außerorts unterschieden. Die Standards orientieren sich an den aktuellen Regelwerken und Richtlinien sowie an dem aktuell in Kraft getretenen Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG NRW). Daher kann es zu Standardabweichungen im Vergleich mit früher erstellten städtischen Konzepten kommen.

(Weitere Informationen sind der Vorlage 61/005/2022 des Mobilitätsausschusses vom 14.03.2022 zu entnehmen.)

## **6. Touristisches Knotenpunktsystem / Radwegweisung**

Zeitgleich hatte die Verwaltung den Auftrag, das touristische Knotenpunktsystem zu erarbeiten, mit dessen Hilfe sich vor allem Radtouristen im Kreis Mettmann einfacher zurechtfinden und sich attraktive Touren entlang touristisch interessanter Punkte leicht selbst zusammenstellen können sollen. Für die touristische Vermarktung des neanderlands werden mit Unterstützung der kreisangehörigen Städte darüber hinaus Themenrouten entwickelt, die die verschiedenen „Points of Interest“ (POI) miteinander verknüpfen. Die touristische Fahrradwegweisung orientiert sich nicht unbedingt immer an der Routenführung des Alltagsradverkehrs, da die Interessen und Anforderungen der beiden Radfahrgruppen durchaus unterschiedlich sind. Jedoch wurden beide Bausteine zur Attraktivierung des Radverkehrs im Kreisgebiet verzahnt um Synergien zu schaffen und in einer Ausschreibung bzw. einem Auftrag zusammengefasst. Dazu gehört auch, dass die Beschilderung bzw. Radwegweisung in dem bearbeiteten Vorrang-, Basisnetz sowie im Knotenpunktsystem künftig „aus einem Guss“ konzipiert sein wird.

Die Arbeiten am Knotenpunkt- und am Beschilderungssystem laufen derzeit noch.

## **7. Verzahnung mit weiteren Projekten**

Parallel zum Radverkehrskonzept des Kreises Mettmann wurde das „Integrierte Regionale Mobilitätskonzept - IRM“ erarbeitet. In dessen Rahmen wurde über das Kreisgebiet hinaus ein regionales Radwegenetz für den Gesamttraum des StadtUmland-Verbundes „Zwischen Rhein und Wupper“ entwickelt. Dabei fand zwischen den das IRM und das RVK bearbeitenden Büros und allen Akteuren der Region ein intensiver Prozess zur Feinabstimmung der Netze statt, damit diese sich nicht widersprechen, sondern übereinstimmen bzw. sich ggf. ergänzen und aufeinander aufbauen.

Es ist dabei gelungen, das Vorrangnetz des Kreises Mettmann mit dem Regionalen Vorrangnetz des IRM in Deckung zu bringen. Dabei wurden auch die Anschlüsse an die Vorrangradwegenetze der umliegenden Oberzentren gemeinsam abgestimmt.

Schließlich wurden die bisherigen Erkenntnisse aus der beauftragten Machbarkeitsstudie zur „Veloroute Düsseldorf – Kreis Mettmann – Wuppertal“ sowohl beim IRM, als auch beim RVK berücksichtigt. Die Studie steht kurz vor der Fertigstellung und wird ebenfalls von IGS erarbeitet.

## **8. Maßnahmen und Steckbriefe (Maßnahmenblätter)**

Die erhobenen Daten aus der Grundlagenrecherche und den Befahrungen wurden in einer Datenbank zusammengeführt und mit den für das Zielnetz (also differenziert nach Vorrang- und Basisnetz) festgelegten Standards abgeglichen. Herausgekommen ist eine Maßnahmenliste mit mehr als 400 Streckenmaßnahmen (bspw. Verbreiterung eines Radweges) und 425 Punktmaßnahmen (bspw. Abbau einer verkehrsbehindernden Umlaufsperre). Die Maßnahmenliste (siehe RVK\_Anlagen zum Bericht, Anlage 2) wurde in enger Abstimmung mit dem ADFC, dem VCD und den Fachleuten aus den Verwaltungen der kreisangehörigen Städte (ausschließlich) im Hinblick auf die Bedeutung für den Radverkehr priorisiert. Zudem wurde

eine erste grobe Einschätzung zum zeitlichen Umsetzungshorizont (kurz-, mittel- oder langfristig) getroffen.

(Weitere Informationen hierzu sind der Vorlage 61/005/2022 des Mobilitätsausschusses vom 14.03.2022 zu entnehmen.)

Für Maßnahmen, die in Abstimmung mit den Städten als besonders komplex oder bedeutsam identifiziert wurden und für die es keine passende Standardmaßnahme gab, wurden rund 80 **Steckbriefe** (Maßnahmenblätter) (siehe RVK\_Anlagen zum Bericht, Anlage 2.3) erstellt. Die Steckbriefe beinhalten in der Regel eine Kombination aus mehreren Maßnahmen. Sie betrachten die Gesamtmaßnahme detailliert und treffen auch erste Aussagen zu den Kosten. Die Darstellung einer Maßnahme anhand eines Steckbriefs bedeutet aber *nicht*, dass sie *höher priorisiert* ist als eine (nicht weiter erklärungsbedürftige) Standardmaßnahme, oder dass sie *schneller* umgesetzt werden sollte. Der Steckbrief ist lediglich eine detailliertere, grafische Art der Darstellung, damit in dem Teilraum das zur Verbesserung des Radverkehrs „Gewollte“ deutlich wird. Die Steckbriefe sind teilweise so gewählt, dass sich daraus auch eine Übertragbarkeit auf ähnlich geartete Problemstellungen im Kreisgebiet ergibt („Blaupause“).

Die Steckbriefe bieten gleichwohl nur grobe Kostenschätzungen und grobe Planungen. Auch für die Maßnahmen, für die Steckbriefe erstellt werden, muss zur Umsetzung seitens der Straßenbaulastträger eine Reflektion, Entscheidung und weitere Ausarbeitung der Planung gemäß der HOAI erfolgen bzw. in Auftrag gegeben werden.

Der Endbericht zum RVK enthält über den Maßnahmenkatalog und die Steckbriefe hinaus auch konkrete Vorschläge zu allgemein radverkehrsfördernden Maßnahmen, insbesondere zu den Themen Marketing, Radtourismus und Qualitätssicherung.

## 9. Charakterisierung des Konzepts und Umsetzungsstrategie

Mit dem vorliegenden Endbericht zum RVK ist die Konzeptionsphase abgeschlossen. Damit liegt eine Zusammenfassung fachlich begründeter und mit maßgeblichen Akteuren abgestimmter Empfehlungen zu infrastrukturellen Verbesserungen für den Radverkehr im Kreis Mettmann vor. In jedem Fall ist es nun für jeden Straßenbaulastträger (das sind die kreisangehörigen Städte, der Kreis Mettmann selbst und der Landesbetrieb Straßen.NRW) im Kreisgebiet sinnvoll und erforderlich, sich mit diesen Empfehlungen vertieft auseinanderzusetzen.

Dabei darf nicht verkannt werden, dass das Radverkehrskonzept *aus Sicht der Radfahrenden* erarbeitet wurde und insofern bewusst für diese Zielgruppe idealtypische Lösungen und Standards im Gesamtverkehrsnetz vorgeschlagen werden. Daher muss vor Ort für jede einzelne Maßnahme noch eine Abwägung stattfinden, ob sie auch in Konkurrenz zu anderen öffentlichen und privaten Interessen so, wie konzipiert, umgesetzt werden kann. Im Fall, dass die Abwägung anders ausfällt, als im Radverkehrskonzept vorgeschlagen, kann sicherlich von der RVK-Empfehlung abgewichen werden. Es sollten dann aber vor Ort, bspw. in einem feiner justierten städtischen Radverkehrskonzept, alternative Lösungen für eine gute Radwegeverbindung gefunden werden, damit das Gesamtziel „spürbare Förderung des Radverkehrs“ und die Geschlossenheit des regionalen Vorrang- und Basisnetzes nicht aus den Augen verloren wird.

Das Radverkehrskonzept darf insofern nicht mit einem Umsetzungsprogramm verwechselt werden. Ein solches stellt es nicht dar. Vielmehr sollte jeder Straßenbaulastträger ein solches Programm für die Aufgabenstellungen entwickeln, die sich für seinen Zuständigkeits- und Aufgabenbereich aus dem RVK ergeben. Für die Umsetzbarkeit von Maßnahmen müssen stets eine ganze Reihe weiterer öffentlicher und privater Belange (Wirtschaftlichkeit, Versiegelung, Grünflächenschutz, Grundstücksverfügbarkeit, bauliche Synergien, Belange anderer Verkehrsträger etc.) geklärt werden. Die Klärung all dieser Fragestellungen im Rahmen eines Radverkehrskonzepts ist nicht möglich, sie würde den Rahmen der Beauftragung sprengen. Sie muss insofern noch erfolgen.

Es ist dabei typischerweise so, dass bestimmte Maßnahmen aus Radverkehrskonzepten wegen widerstreitender Interessen auch Gegenwind aus der Bürgerschaft hervorrufen können. Daher macht es Sinn, bei den Entscheidungen zu lokalen Umsetzungen zunächst konsensuale Maßnahmen in den Blick zu nehmen. Teilweise werden erst gezielte Machbarkeitsuntersuchungen – ggf. extern beauftragt – über die Umsetzbarkeit eines Projekts Gewissheit verschaffen.

## **10. Koordinationsaufgaben und Programmplanung auf Kreisseite**

Idealerweise wirken die Straßenbaulastträger bei der Erarbeitung von Umsetzungsstrategien und -programmen zusammen, zumal Streckenaufwertungen zwischen Quell- und Zielpunkten ungeachtet der Zuständigkeiten vielfach nur in Gänze funktionieren. Die Verwaltung ist insofern über die zurückliegenden Arbeitsgruppentreffen mit den Städten zum Radverkehrskonzept hinaus bereit, auch diesen Umsetzungsprozess weiter zu koordinieren und die Zusammenarbeit bspw. in eine kreisweite „AG Rad“ zu überführen.

Idealerweise werden die Auswahlentscheidungen und entsprechenden Planungen der nächsten Jahre aufeinander und miteinander abgestimmt. Die Verwaltung wird in dieser koordinierenden Rolle auch gezielt das Gespräch und den regelmäßigen Austausch mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW suchen, der für ein Gros der Maßnahmen die Straßenbaulastträgerschaft innehat. Es gilt, gegenüber dem Landesbetrieb die Ziele, Maßnahmen und Priorisierungen des RVK möglichst so zu vermitteln, dass sie bei der Programmplanung im Regionalplanungsraum angemessene Berücksichtigung finden. Zuletzt zeigte sich Straßen.NRW gegenüber Radverkehrsprojekten immer offener und durchaus aktionsbereit.

Die Federführung für die genannten Koordinationsaufgaben wird beim Planungsamt der Kreisverwaltung verbleiben. Über diesen Prozess kann im Mobilitätsausschuss des Kreistages weiter informiert werden.

Für den Kreis ist es aber auch erforderlich, konkret für die radverkehrstechnische Aufwertung seiner Kreisstraßen eine Strategie bzw. ein konkretes Umsetzungsprogramm zu entwickeln. Auch wenn die Kreisstraßen nur einen Teil der Maßnahmenvorschläge des RVK ausmachen, ist der Untersuchungsumfang doch so groß, dass es sinnvoll erscheint, Machbarkeiten, Restriktionen und eine sinnvolle Umsetzungsreihenfolge in Abgleich mit den Priorisierungen des RVK über eine externe Beauftragung prüfen und Nutzen-Kosten-Analysen vornehmen zu lassen. Dies wäre sicherlich der schnellste Weg, um zu belastbaren straßenbaulichen Auswahlentscheidungen zu kommen, die dann federführend dem Bauausschuss des Kreistages zur Beratung vorgelegt würden. Es ist aber unabdingbar, dass diese Prüfung, wenn sie belastbare

Ergebnisse hervorbringen soll, einen angemessenen Zeitraum in Anspruch nimmt. Sie wird nach Einschätzung der Verwaltung erst 2023 abgeschlossen sein können.

#### **11. Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit / ggf. Mitgliedschaft in der AGFS**

Damit das Radverkehrskonzept eine weithin akzeptierte Grundlage für die weitere Radinfrastrukturentwicklung im Kreis Mettmann darstellen kann, werden im Nachgang noch zahlreiche Austausche, Absprachen zwischen den Akteuren, Abwägungen und auch diverse Formen der Öffentlichkeitsarbeit erforderlich sein. Nur so wird sich eine abgestimmte, allgemeinwohlorientierte und in der Bevölkerung breit akzeptierte Umsetzung einzelner Verbesserungsmaßnahmen erreichen lassen. Hierfür ist vor allem ein geordneter, transparenter und in der Sache überzeugender Auswahlprozess notwendig.

Als ein weiteres Ziel im Hinblick auf Qualitätssicherung und Kontinuität bei der Arbeit zur Verbesserung des Radverkehrs im Kreisgebiet kann auf der Basis des Radverkehrskonzeptes und erster Umsetzungsschritte nun auch eine Mitgliedschaft des Kreises in der AGFS (Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen) angestrebt werden.

#### **Anlagen**

Radverkehrskonzept Kreis Mettmann  
RVK\_Anhänge zum Bericht  
RVK\_Anlagen zum Bericht