

- ☐ **Beschluss**
- ☐ **Wahl**
- ☒ **Kenntnisnahme**

Vorlagen Nr. 23/023/2023

öffentlich

Fachbereich: Amt für Hoch- und Tiefbau Bearbeiter/in: Höpfner, Oliver	Datum: 18.08.2023 Az.: 23-31/ OH
--	-------------------------------------

Beratungsfolge	Termine	Art der Entscheidung
Bauausschuss	11.09.2023	Kenntnisnahme

Radverkehrskonzept - Sachstandsbericht

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

Der Bauausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

Fachbereich: Amt für Hoch- und Tiefbau
Bearbeiter/in: Höpfner, Oliver

Datum: 18.08.2023
Az.: 23-31/ OH

Radverkehrskonzept - Sachstandsbericht

Anlass der Vorlage:

Die Verwaltung wurde 2019 beauftragt, ein Radverkehrskonzept (RVK) für den Alltagsradverkehr im Kreis Mettmann zu erarbeiten sowie ein touristisches Knotenpunktsystem zu entwickeln. Die Ämter 61 und 23 informieren den Bauausschuss über den aktuellen Stand des Radverkehrskonzepts.

Sachverhaltsdarstellung:

1. Ausgangslage

Vom Frühjahr 2020 bis zum Beschluss des Konzepts für den Alltagsradverkehr (Radverkehrskonzept Kreis Mettmann - RVK) durch den Kreistag im Juni 2022 (siehe KT-Vorlage 61/022/2022) haben die beiden Auftragnehmer (Ingenieurgesellschaft Stolz mbH aus Neuss (IGS) und die P.3 Agentur für Kommunikation und Mobilität) das RVK in intensiver Abstimmung mit der Verwaltung erarbeitet. Die kreisangehörigen Städte, der ADFC und der VCD waren in den Prozess eingebunden.

IGS hat als grundlegende Bestandsaufnahme rund 880 Kilometer Alltagsradwege sowie für den Kreis bedeutsame Freizeitradwege befahren und hinsichtlich des Zustandes und der Führungsform bewertet. Zudem war von August bis November 2020 der so genannte „Wegedektiv Kreis Mettmann“ freigeschaltet. Auf dieser Web-Plattform konnten konkrete Vorschläge zur Verbesserung des Radwegenetzes unterbreitet werden. Die Plattform wurde intensiv genutzt und die Eingaben ausgewertet.

Ziel der Arbeit war es, ein durchgehendes, sicheres und komfortables Radwegenetz zu definieren, das die Städte untereinander verbindet. Die Planungen endeten nicht an den Stadtgrenzen, sondern wurden in Abstimmung mit den Städten durch die Ortsteile hindurchgezogen, um eine konsistente Netzplanung zu erlangen. So wurde ein Zielnetz, bestehend aus Vorrang- und Basisrouten, erstellt. Dieses kreisweit und inzwischen auch regional abgestimmte Vorrang- und Basisroutennetz wird durch das touristische Knotenpunktnetz und – soweit vorhanden – durch feingliedrigere städtische Radwegenetze im Rahmen städtischer Radverkehrskonzepte ergänzt.

Für die Radwege wurden – ebenfalls in Abstimmung mit den kreisangehörigen Städten – auf Basis der aktuellen Regelwerke Standards für alle relevanten Führungsformen definiert.

Die im Rahmen der Erarbeitung des Radverkehrskonzepts erhobenen Daten aus der Grundlagenrecherche und den Befahrungen wurden in einer Datenbank zusammengeführt und mit den für das Zielnetz festgelegten Standards abgeglichen. Herausgekommen ist eine Maßnahmenliste mit mehr als 400 Streckenmaßnahmen (bspw. Verbreiterung eines Radweges) und 425 Punktmaßnahmen (bspw. Abbau einer verkehrsbehindernden Umlaufsperre). Auch diese Maßnahmenliste wurde mit den kreisangehörigen Städten sowie dem ADFC und VCD abgestimmt. Sie wurde im Hinblick auf ihre Bedeutung für den Radverkehr priorisiert und es wurden erste grobe Einschätzungen zum zeitlichen Umsetzungshorizont (kurz-, mittel- oder langfristig) getroffen.

Für rund 80 Maßnahmen aller Straßenbaulastträger wurden zur näheren Erläuterung Steckbriefe erstellt, die die Maßnahmen zwar auf immer noch hoher Flugebene betrachten, sie aber genauer beschreiben und erste Aussagen zu Kosten treffen. Diese 80 Maßnahmen bzw. Steckbriefe wurden nach Komplexität und Bedeutung für das Netz in Absprache mit den kreisangehörigen Städten identifiziert.

Im Juni 2022 hat der Kreistag mit seinem Beschluss zum RVK eine fachliche Basis für Bau und Planung von Radinfrastruktur und Verbesserungsmaßnahmen im Kreis Mettmann gesetzt sowie Leitlinien für das Handeln insb. von Kreistag und Verwaltung in den nächsten Jahren aufgestellt. Ziel ist es den Anteil der Radfahrenden im so genannten Modal Split bis 2035 auf 25% der im Kreis Mettmann begonnenen oder endenden Wege zu erhöhen, um so einen wichtigen Beitrag zur Mobilitätswende zu leisten. Dies funktioniert aber nur mit einer kreisweit sicheren und komfortablen Radinfrastruktur, und hier sind alle Straßenbaulastträger in ihrem Zuständigkeitsbereich gleichermaßen gefordert, also der Landesbetrieb Straßen.NRW, der Kreis Mettmann und die kreisangehörigen Städte.

2. Ableitung von Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept für Kreisstraßen und Präzisierung über Steckbriefe

An den Kreisstraßen ist es bekanntlich Aufgabe des Kreises Mettmann selbst, als zuständiger Straßenbaulastträger Verbesserungsmaßnahmen aus dem RVK umzusetzen. In der Vorlage 61/022/2022 für den KT-Beschluss zum RVK hatte die Verwaltung bereits dargestellt, dass es hierzu schon für die Identifikation eines konkreten Umsetzungsprogramms weiterer externer Unterstützung durch ein Ingenieurbüro bedarf.

Daher wurde IGS ergänzend damit beauftragt, für die bedeutsamsten der insgesamt 27 an Kreisstraßen liegenden Maßnahmenvorschläge des RVK, verfeinerte Steckbriefe zu erarbeiten. Am Ende dieses abgestimmten Arbeitsprozesses sind insgesamt 27 Steckbriefe für Maßnahmen an Kreisstraßen entstanden (siehe Anlage).

Von insgesamt 27 Steckbriefen sind 4 Steckbriefe 2-seitig, so dass die laufende Nummerierung bis 31 geht.

Schon bei der Auswahl der mit den Steckbriefen näher in den Blick genommenen Maßnahmen waren diverse Kriterien bedeutsam,

- zunächst der schon im RVK hinterlegte Nutzen für die Radfahrenden,
- dann aber vor allem (vor dem Hintergrund knapper Personalressourcen) die Nutzung von Synergieeffekten bei demnächst anstehenden konkreten Sanierungs- bzw. Baumaßnahmen an den Kreisstraßen (Einleitstellen zur Entwässerung etc.),
- ferner die Möglichkeit, kurzfristig und kostengünstig spürbare Effekte zu erzielen („Quick-Wins“) und
- schließlich die (ggf. große) Bedeutung einer Maßnahme für das Gesamtnetz (bspw. für die so genannte „Veloroute Wuppertal – Kreis Mettmann – Düsseldorf“, vgl. KT-Vorlage 61/054/2022).

Die vorliegenden 27 Steckbriefe fassen nun die jeweilige Optimierungsmaßnahme u.a. mit Hilfe einer Kurzbeschreibung, mit Schnitten zur aktuellen und idealtypischen Situation der Führungsform des Radweges, mit Angaben zu Hemmnissen (bspw. Baumrodungen oder Grunderwerbserfordernissen) sowie mit einer ersten, groben Kostenannahme zusammen.

3. Bewertung der Steckbriefe für ein erstes Arbeitsprogramm

Die Steckbriefe sind noch keine Machbarkeitsstudien oder Vorplanungen. Sie bilden vielmehr die Grundlage für die weitere Entscheidungsfindung der Verwaltung, welche Maßnahmen aufgrund der aktuellen Rahmenbedingungen mehr oder weniger umsetzbar erscheinen.

Auf der Basis der Steckbriefe wurden von der Verwaltung nun 13 Maßnahmen ausgewählt, die nach fachlicher Bewertung in puncto Umsetzbarkeit in der ersten Reihe gesehen werden. Mit diesen, in die engere Wahl genommenen und nachfolgend aufgeführten Projekten, wird

sich die Verwaltung – soweit das Personal dafür verfügbar ist – nun näher beschäftigen und die Umsetzbarkeit prüfen.

Bei den Steckbriefen Nr. 17 (Strecke ME 3 Elberfelder Straße K 37), Nr. 25 (Strecke ER 9, Hochdahler Straße K 21), Nr. 26 (Punkt ER 9, Hochdahler Straße K 21) und Nr. 28 (Strecke ME 1, Talstraße K 37) sollen im Zuge einer erweiterten Deckensanierung die nutzbaren Breiten unter den gegebenen Umständen (ohne Baumrodung, Grunderwerb und Eingriffen in den Fahrbahnbereich) verbreitert werden.

Bei den Steckbriefen Nr. 3 (Strecke VE 2, Windrather Straße K 11), Nr. 12 (Strecke HA 11, Osterholzer Straße K 20) und Nr. 20 bis 22 (Strecke ER 4, Gerresheimer Landstraße K 7 sowie Strecke ER 3 und Strecke ER 5, Erkrather Straße K 7) stehen größere Maßnahmen der Straßenerneuerung und den Einleitstellen an, so dass die Interessen der Radfahrenden bei der Projektfortführung Berücksichtigung finden können.

Die Steckbriefe Nr. 13, 14 und 15 (Strecke ME 4, ME 5 Beethovenstraße K 37) sowie Nr. 24 (Strecke ER 8, Kreuzstraße K 21) können aufgrund ihrer relativ einfachen Umsetzbarkeit („Quick-Wins“) ebenfalls begonnen werden.

Abstand genommen wurde zunächst von Maßnahmen, bei denen:

- Zu viel oder nicht umsetzbarer Grunderwerb erforderlich gewesen wäre
→ Steckbriefe: Nr. 1, 2, 6, 10, 19, 27, 29, 30 und 31
- Zu viel, auch wertvoller Baumbestand gerodet werden muss
→ Steckbriefe: Nr. 1, 2, 6 und 31
- Ein ungünstiger Kosten- bzw. Aufwand- / Nutzenverhältnis besteht
→ Steckbriefe: Nr. 1, 2, 8 und 16
- Eine Geschwindigkeitsreduzierung außerorts oder einer DTV über 10.000 Kfz/24h auf 30 km/h angeordnet werden soll
→ Steckbriefe: Nr. 18, 23, 29 und 30
- Eine sehr schwierige bauliche Umsetzung (Böschungen, Nachbarbebauung, etc.) besteht
→ Steckbriefe: Nr. 10, 11, 19 und 27
- Dem Kreis entgegenstehende Interessen Dritter bekannt sind
→ Steckbriefe: Nr. 4, 5 und 16
- Durch den kompletten Entfall eines Fahrstreifens negative Auswirkungen auf die Umleitungsstrecken der BAB entstünden
→ Steckbriefe: Nr. 4 und 5
- Der Verlust von Parkplätzen einherginge
→ Steckbrief: Nr. 7
- Sicherheitsbedenken bestehen
→ Steckbrief: Nr. 9
- Die Situation vor Ort derzeit ausreichend ist und eine Umsetzung nicht angemessen erscheint
→ Steckbrief: Nr. 11

Seit dem Jahr 2022 stehen im Haushalt für das Radverkehrskonzept vorsorglich insgesamt 500.000 € zur Verfügung, wovon 450.000 € mit einem Sperrvermerk belegt sind.

Die Umsetzung der insgesamt 13 favorisierten Steckbriefe binden aufgrund der Komplexität und des zusätzlichen Aufgabenportfolios über einen längeren Zeitraum Personal. Aus dem Portfolio der noch offenen Stellen bei Amt 23-3 wurde vorsorglich eine Stelle für einen Rad-

verkehrsingenieur ausgeschrieben. Weitere Stellen sind bisher nicht vorhanden, die jedoch für eine schnellere Abarbeitung erforderlich wären. Die weitere Bearbeitung der o.g. Steckbriefe kann somit erst erfolgen, wenn diese Stelle erfolgreich besetzt wird. Wir werden nach erfolgreicher Stellenbesetzung unaufgefordert die Politik über einen neuen Sachstand informieren.

Anlage

- Steckbriefe Nr. 1 - 31