

Strategie zur gemeinsamen Entwicklung und Umsetzung des Städteregionalen Radverkehrsnetzes für den Alltagsverkehr

Präambel

Der Ausbau des Radverkehrs für den Alltagsverkehr ist eine der wesentlichen Säulen zur Stärkung des Umweltverbundes, der regionalen Mobilitätswende und Teil der regionalen Strategie gegen den Klimawandel. Er ist weiterhin ein wichtiger Beitrag zum notwendigen Strukturwandel hin zu nachhaltiger Mobilität und Siedlungsentwicklung. Im Bereich der StädteRegion bestehen große Potentiale, mit einem guten Angebot im Alltagsverkehr den Anteil des Radverkehrs zu steigern und Fahrten vom Kfz auf das Fahrrad zu verlagern, insbesondere auch im regionalen Entfernungsbereich zwischen etwa 5 und 15 km.

Mit dem Auf- und Ausbau eines Städteregionalen Radverkehrsnetzes verfolgen die Partner*innen das Ziel, eine einladende und alltagstaugliche Radinfrastruktur zu schaffen, die für alle Nutzergruppen des Radverkehrs einen bestmöglichen Kompromiss zwischen den jeweiligen Nutzeranforderungen bietet. Dabei hat die objektive Sicherheit oberste Priorität.

Die Partner*innen bekräftigen ihre Absicht, gemeinsam und abgestimmt am Ausbau der regionalen Radinfrastruktur zu arbeiten, sich dabei planerisch und konzeptionell gegenseitig zu unterstützen und sich aktiv einzubringen. Bei der Entscheidungsfindung zu Radinfrastrukturmaßnahmen werden die Belange der übrigen Arbeitsgruppen der NEMORA, des ÖPNV und des Fußverkehrs einbezogen. Der Landesbetrieb Straßenbau wird über diese Belange der NEMORA informiert.

Mit dieser Strategie wird eine gezielte Bündelung der personellen und finanziellen Ressourcen zur Verwirklichung des Gesamtnetzes über die Zuständigkeiten der einzelnen Baulastträger hinaus erreicht.

Merkmale der Radverkehrsinfrastruktur im Städteregionalen Radverkehrsnetz

Die Radverkehrsinfrastruktur soll:

- attraktiv, objektiv und subjektiv¹ sicher sein,
- direkte Verbindungen ohne Umwege zwischen den Zielen schaffen,

¹ Als subjektiv sicher wird eine Radverkehrsführung gewertet, auf der sich alle Nutzergruppen angstfrei und entspannt bewegen können. Wichtige Aspekte sind: Vertrauen in ausreichende Überholabstände von Kfz, in Schutz vor aufschlagenden Kfz-Türen, in die eigene Kontrollierbarkeit der Verkehrssituation. In der Regel werden Radverkehrsanlagen mit baulichem Schutz gegenüber dem Kfz-Verkehr als am sichersten empfunden.

- kurze Reisezeiten ermöglichen,
- unterbrechungsfrei gestaltet sein (=lückenloses Angebot an Radverkehrsanlagen gemäß den Regelwerken) und
- an den Haltepunkten von Bus und Bahn die Vernetzung zum ÖPNV – auch durch die Schaffung hochwertiger Radabstellanlagen – herstellen.

Art und Umfang der Zusammenarbeit

Die Kommunen der StädteRegion Aachen haben zusammen mit den regionalen Mobilitätsverbänden und -dienstleistern das Netzwerk Mobilitätswende Region Aachen (NEMORA) gebildet, um die Herausforderungen der Realisierung und Finanzierung der regionalen Mobilitätswende zielorientiert zu begleiten². In Ergänzung zu den Mitgliedern des NEMORA ist der Landesbetrieb Straßenbau Partner dieser Strategie. Die AG Regionale Radinfrastruktur des NEMORA dient der regelmäßigen Abstimmung und Koordination rund um die Maßnahmen zum städteregionalen Radverkehrsnetz.

Jede*r Projektpartner*in behält beim Ausbau der Radrouten die Zuständigkeit für die Abschnitte in seiner/ihrer Baulast. Alle Projektpartner*innen entlang einer Route zwischen zwei Verknüpfungspunkten des Netzes bringen sich in ein Gesamtausbaukonzept für die Route ein und berücksichtigen dies in ihrer Maßnahmenplanung³.

Als Instrument der Planung und Umsetzung werden für einzelne Routen zwischen zwei oder mehreren Netzknoten Kooperationsvereinbarungen zwischen den betreffenden Baulastträgern geschlossen. Dabei können Planungs- und Umsetzungsaufgaben in gegenseitigem Einvernehmen auch auf einen der Baulastträger übertragen werden.

Zielnetz und Standards für Ausbau und Betrieb

Zielnetz für die regionale Zusammenarbeit ist das abgestimmte städteregionale Netzkonzept für den Radverkehr gemäß Anlage 1. Dem Ausbau werden die geltenden Regelwerke in ihrer jeweils aktuellen Fassung zugrunde gelegt, u.a. die H RSV⁴ (für

² Dazu wurde für den Radverkehr die Arbeitsgruppe Regionale Radinfrastruktur geschaffen, weiterhin die Arbeitsgruppen Starke Achsen (ÖPNV), Mobilitätsstationen/Multimodalität und Finanzierung.

³ Die Realisierung von Radwegprojekten im Zuge von Bundes- und Landesstraßen erfolgt über die Bauprogramme von Straßen.NRW auf Grundlage der einschlägigen Radwegbautitel im Bundes- bzw. Landeshaushalt. Für die Landesstraßen ist dabei zu berücksichtigen, dass Neubauvorhaben in der Regel durch die Regionalräte priorisiert werden. Alternativ kann auch eine Realisierung als Bürgerradweg in Frage kommen oder die Inanspruchnahme einer Fördermöglichkeit durch das Programm „Stadt und Land“. Zur Unterstützung von Straßen.NRW mit dem Ziel einer beschleunigten Bauvorbereitung können in allen Fällen auch Planungs- und Bauvereinbarungen mit Kommunen geschlossen werden.

⁴ Hinweise für Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV)

Radachsen ab 500 Radfahrende/Tag im Querschnitt), die ERA⁵ und die E Klima⁶ in Verbindung mit den zugehörigen Steckbriefen. Die Relevanz der Regelwerke als Stand der Technik für Aus- und Neubau bleibt unberührt. Hierzu gehört die Abwägung von angepassten Lösungen bei Restriktionen im Straßenraum, die z.B. eine Abweichung von den Regelwerken erforderlich machen. Die Radfahrendenzahlen beruhen z.B. auf Prognosen für den Zeithorizont 2040. Bei der konkreten Ausbauplanung der einzelnen Radachsen des Zielnetzes sind in Abstimmung mit den Partner*innen Variantenuntersuchungen der Routenführung möglich.

Für die in diesen Regelwerken enthaltenen Ausbaustandards gelten im städteregionalen Radverkehrsnetz die Einsatzgrenzen nach Tabelle 1 bezogen auf die prognostizierte Anzahl Radfahrten im Querschnitt:

Ausbaustandard		Einsatzbereich [Radfahrten/Tag im Querschnitt]
Stufe 1	Basisstandard nach ERA	< 500
Stufe 2	Radvorrangrouten nach H RSV	≥ 500
Stufe 3	Radschnellverbindungen nach H RSV	≥ 2.000

Tabelle 1: Ausbaustandards im städteregionalen Radverkehrsnetz für den Alltagsverkehr

Für Abschnitte von Radachsen, die dem Basisstandard zugeordnet werden, wird zusätzlich zu den Regelungen der ERA eine attraktive Reisezeit gemäß den Zielgrößen der H RSV für Radvorrangrouten verfolgt. In Anlage 2 ist eine Zuordnung der Ausbaustandards im Zielnetz auf Grundlage einer ersten Einschätzung des Radverkehrsaufkommens dargestellt. Die Zuordnung wird beim Vorliegen neuerer Prognosen jeweils laufend angepasst. Die Qualität der Radrouten wird ergänzt und gesichert durch eine qualitativ gute Ausstattung (u.a. Service-Stationen, Radabstellanlagen, einheitliche Beschilderung und Kennzeichnung) und die Regelungen gemäß Anlage 3. Der Radverkehr wird möglichst getrennt vom Fußverkehr geführt.

An Straßen mit mehr als 2.500 Kfz/Tag innerorts bzw. 1.500 Kfz/Tag außerorts wird eine bauliche Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr angestrebt, um möglichst allen Verkehrsteilnehmenden ein gutes und sicheres Gefühl beim Radfahren zu geben⁷. Dort, wo z.B. auch übergangsweise dies noch nicht möglich ist, werden Maßnahmen umgesetzt, die das Sicherheitsempfinden steigern. Straßenbegleitende Radverkehrsanlagen werden so gestaltet, dass sie auch vom Kfz aus gut erkennbar sind.

⁵ Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)

⁶ Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele (E Klima)

⁷ Für Streckenabschnitte außerorts in der Baulast des Landes (Bundes) und Zuständigkeit des Landesbetriebes, vorbehaltlich der aktuellen Erlass- und Verfügungslage

Den Partnern bleibt es unbenommen, in ihrer eigenen Baulast höhere Standards umzusetzen.

Die Partner*innen orientieren sich im städteregionalen Mittel beim Ausbau des Netzes an den Zielen des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes des Landes (FaNaG NRW) und des dazugehörigen Aktionsplans. Das Zielnetz wird in die Abstimmung zum landesweiten Radvorrangnetz nach FaNaG NRW eingebracht mit dem Ziel einer integrierten Netzplanung.

Die Zielnetzplanung soll in sinnvollen Zeitabständen sowie anlassbezogen fortgeschrieben werden. Die kommunalen Partner*innen verankern das Zielnetz in ihrer Stadt- und Bauleitplanung und integrieren es in ihre eigenen lokalen Netzplanungen. Alle Baulastträger berücksichtigen das Zielnetz in ihrer Straßenplanung. Es wird empfohlen, das städteregionale Netz in den kommunalen Mobilitätskonzepten zu berücksichtigen und die Öffentlichkeit in der Planung einzubeziehen.

Bei Projekten und Maßnahmen der Kommunen, die außerhalb der Radverkehrsplanung liegen, aber die Achsen des Zielnetzes berühren, berücksichtigen die Kommunen die Zielplanung bestmöglich und stimmen sich dazu mit den übrigen Baulastträgern an der betreffenden regionalen Radachse ab. Damit soll u.a. verhindert werden, dass Investitionen der übrigen Baulastträger im Zuge der Radachse durch entgegenstehende Maßnahmen an anderer Stelle nicht mehr den geplanten Nutzen erreichen können. Steht ein kommunales Projekt grundsätzlich im Widerspruch zur Umsetzung des Zielnetzes, führt die betreffende Kommune eine Abstimmung mit den anderen Baulastträgern und der StädteRegion durch, um eine einvernehmliche Lösung zu erreichen, die den Nutzen der Zielnetzplanung wahrt. Maßnahmen kleineren Umfangs mit kurzfristiger Bedeutung (z.B. barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen), können erforderlichenfalls ohne Berücksichtigung der Radachse umgesetzt werden, wenn es als vertretbar eingeschätzt wird, dass sie in einem mittelfristigen Zeitraum mit einem Ausbau der betreffenden Radachse erneut angepasst werden.

Grundlagen der Ausbauplanung

Für die Schaffung guter Radverkehrsanlagen sind u.a. ausreichende Breiten nach den Regelwerken erforderlich. Den Partner*innen ist bewusst, dass dazu je nach Örtlichkeit eine Flächenumverteilung vom motorisierten Individualverkehr notwendig ist. Flächenumverteilungen erfolgen selbstverständlich unter Berücksichtigung der Belange des ÖPNV und des Fußverkehrs. Reisezeitverluste im ÖPNV stellen eine Schwächung des Umweltverbundes dar und entsprechen nicht dem übergeordneten Ziel der

Mobilitätswende. Die ortsansässigen Verkehrsunternehmen werden in die Abstimmung der Planung einbezogen.

Projektentwicklung

Der Ausbau des Gesamtnetzes ist eine längerfristige Aufgabe. Zum jetzigen Zeitpunkt wird das Jahr 2040 als Zielhorizont gesehen. Für ein zielgerichtetes Vorgehen mit möglichst frühzeitiger Netzwirkung wird ein Masterplan gemeinsam entwickelt und festgelegt. Er beschreibt die umzusetzenden Maßnahmen und bildet Prioritäten für die Umsetzung. Die Aufgaben des Masterplans sind in Anlage 3 beschrieben.

Anlagen:

- 1 Städteregionales Radverkehrsnetz für den Alltagsverkehr (Zielnetz)
- 2 Zuordnung der Ausbaustandards im Zielnetz
- 3 Regelungen für Planung, Ausstattung, Wartung, Betrieb, Qualitätssicherung
- 4 Masterplan zum Netzausbau des städteregionalen Radverkehrsnetzes