

Beschlussvorlage
vom 16.01.2024

öffentliche Sitzung

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

Beratungsreihenfolge

Datum	Gremium
07.02.2024	Ausschuss für Umwelt, Klima und Mobilität (Vorberatung)
07.03.2024	Städteregionsausschuss (Vorberatung)
14.03.2024	Städteregionstag (Entscheidung)

Beschlussvorschlag

Der Städteregionstag trifft folgende Entscheidungen:

1. Er beschließt, dass die Städteregion Aachen als Partnerin der „Strategie zur gemeinsamen Entwicklung und Umsetzung des Städteregionalen Radverkehrsnetzes für den Alltagsverkehr“ beitrifft.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die damit verbundenen Umsetzungsschritte für den Zuständigkeitsbereich der StädteRegion Aachen auf den Weg zu bringen.

Sachlage

Die StädteRegion Aachen ist Mitglied des Netzwerks Mobilitätswende Region Aachen (NEMORA). Sie hat anlässlich der 3. Regionalen Mobilitätskonferenz am 21.04.2023 das Memorandum of Understanding unterzeichnet und sich damit dazu bekannt, die regionale Mobilitätswende voranzubringen.

Ein wichtiger Baustein dazu ist der Ausbau eines städteregionalen Radverkehrsnetzes für den Alltagsverkehr als Gemeinschaftsaufgabe aller beteiligten Straßenbaulastträger.

Zum Ausbau dieses städteregionalen Radverkehrsnetzes wurde in der AG Regionale Radinfrastruktur die „Strategie zur gemeinsamen Entwicklung und Umsetzung des Städteregionalen Radverkehrsnetzes für den Alltagsverkehr“ erarbeitet. Partner*innen der Strategie sollen die städteregionsangehörigen Kommunen, die StädteRegion Aachen und der Landesbetrieb Straßenbau sein.

Die Strategie enthält ein Zielnetz, mit dem Ausbaustandards nach den geltenden Regelwerken verbunden werden sollen. Es zielt darauf ab, attraktive und unterbrechungsfreie Radverbindungen für den Alltagsverkehr zu schaffen, die durch kurze Reisezeiten auch in mittleren Entfernungen bis ca. 15 km den Radverkehr als Alternative bei der Verkehrsmittelwahl zu stärken. Der Ausbau des Gesamtnetzes ist eine längerfristige Aufgabe. Zum jetzigen Zeitpunkt wird das Jahr 2040 als Zielhorizont gesehen. Vorstudien bzw. Machbarkeitsstudien für

erste bedeutende Radachsen wurden bereits auf den Weg gebracht (siehe Sitzungsvorlagen-Nrn 2023/0247, 2023/0295, 2024/005, 2024/006).

Bisher erfolgte der Ausbau von Radverkehrsanlagen oft anlassbezogen für Teilabschnitte mit der Folge, dass kein zusammenhängendes Netz umgesetzt werden konnte. Ein wirklich gutes Angebot entsteht jedoch nur, wenn durchgehend sichere und attraktive Verbindungen angeboten werden, die über die Grenzen der jeweiligen Straßenbaulastträger hinaus ausgebaut sind.

Mit der Strategie wird erstmalig ein Gesamtkonzept für ein durchgehendes Radverkehrsnetz für den Alltagsverkehr verfolgt.

Der Netzausbau ist eine große Aufgabe. Er kann nur dann effizient erfolgen, wenn gemeinsam an einem abgestimmten Netz mit noch festzulegenden Prioritäten gearbeitet wird.

Wichtiges Instrument der Strategie ist ein Masterplan für eine systematische gemeinsame Umsetzung. Dieser soll nun gemeinsam mit den übrigen Baulastträgern erarbeitet werden.

Rechtslage

Nach § 3 in Verbindung mit § 2 (2) b) und § 9 (1) und (2) des Straßen- und Wegegesetzes NRW (StrWG NRW) ist die StädteRegion Baulastträger der Radverkehrsanlagen an den Kreisstraßen. Auf Aachener Stadtgebiet gilt dies für die Kreisstraßenabschnitte außerhalb der Ortsdurchfahrten.

Nach § 16 (2) des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes NRW (FaNaG) sollen die jeweiligen Träger der Straßenbaulast den Erhalt, die Sanierung und die Verbesserung der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur vorantreiben, um eine hohe Qualität und möglichst weitgehende Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit der Radverkehrsinfrastruktur zu gewährleisten.

Nach § 20 (1) FaNaG sollen die Gemeinden in Abstimmung mit den weiteren Trägern der Straßenbaulast ein Radverkehrsnetz im Gemeindegebiet schaffen (lokales Radverkehrsnetz). Dieses soll sich in das überörtliche Radverkehrsnetz einfügen. Nach Absatz 2 sollen die Gemeindeverbände ein untereinander und mit den weiteren Baulastträgern abgestimmtes zusammenhängendes Radverkehrsnetz schaffen (überörtliches Radverkehrsnetz). Sowohl das lokale als auch das überörtliche Radverkehrsnetz soll sich in das Radvorrangnetz des Landes einfügen.

Personelle Auswirkungen

Keine.

Finanzielle/bilanzielle Auswirkungen

Für die Erstellung des Masterplans sind die zu erwartenden Kosten einer externen Vergabe sowie die Kostenteilung mit den Kommunen noch abzustimmen. Falls die weitere Projektentwicklung eine Vergabe im Jahr 2024 möglich macht, stehen die erforderlichen Mittel für den Masterplan im Produkt 12.02.01 (Kreisstraßen) bei der Kostenstelle 464000 unter dem Sachkonto 527901 zur Verfügung.

Bei der Umsetzung sind die erforderlichen Eigenanteile für die StädteRegion im Zuge der konkret anstehenden Projekte auf Grundlage des noch zu erarbeitenden Masterplans zu ermitteln. Die Umsetzung erfolgt im Rahmen der für die jeweiligen Maßnahmen in zukünftigen Haushaltsjahren bereitgestellten Mittel.

Für Aus- und Neubaumaßnahmen im Radverkehrsnetz stehen verschiedene Förderprogramme des Landes und des Bundes zur Verfügung. Der Fördersatz nach den Förderrichtlinien Nahmobilität des Landes beträgt z.B. zurzeit 85 % der zuwendungsfähigen Kosten einschließlich eines Zuschlags von 5 % für strukturschwache Gebiete.

Für die überörtlichen Verbindungen des Rheinischen Radreviers, die auch im Zielnetz enthalten sind, steht in Aussicht, dass umfangreiche Fördermittel im Rahmen der Umsetzung des Investitionsgesetzes Kohleregionen Nordrhein-Westfalen des Strukturwandels zur Verfügung gestellt werden.

Ökologische Auswirkungen

Der Ausbau des Radverkehrsnetzes ist eine wichtige Voraussetzung für die Mobilitätswende. Im Nationalen Radverkehrsplan 3.0 wird 2030 bundesweit eine Einsparung von 3-4 Mio. Tonnen CO₂ gegenüber 2017 durch den Ersatz von Autofahrten durch Radverkehr erwartet.

Neu- und Ausbaumaßnahmen können abschnittsweise auch zu zusätzlichen Versiegelungen und zu Eingriffen in Natur und Landschaft führen.

Soziale Auswirkungen

Ein gut ausgebautes städteregionales Radverkehrsnetz verbessert die Mobilität ohne Auto und senkt die damit verbundenen Kosten für die Nutzenden.

Im Auftrag:

gez.: Lo Cicero-Marenberg

Anlage/n

- 1 - Strategie Radverkehrsnetz (öffentlich)
- 2 - Strategie Radverkehrsnetz Anlage 1 (öffentlich)
- 3 - Strategie Radverkehrsnetz Anlage 2 (öffentlich)
- 4 - Strategie Radverkehrsnetz Anlage 3 (öffentlich)
- 5 - Strategie Radverkehrsnetz Anlage 4 (öffentlich)

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 4 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

Städteregionales Radverkehrsnetz für den Alltagsverkehr

Gesamtübersicht (Zielnetz)

Regionale Quellen/Ziele

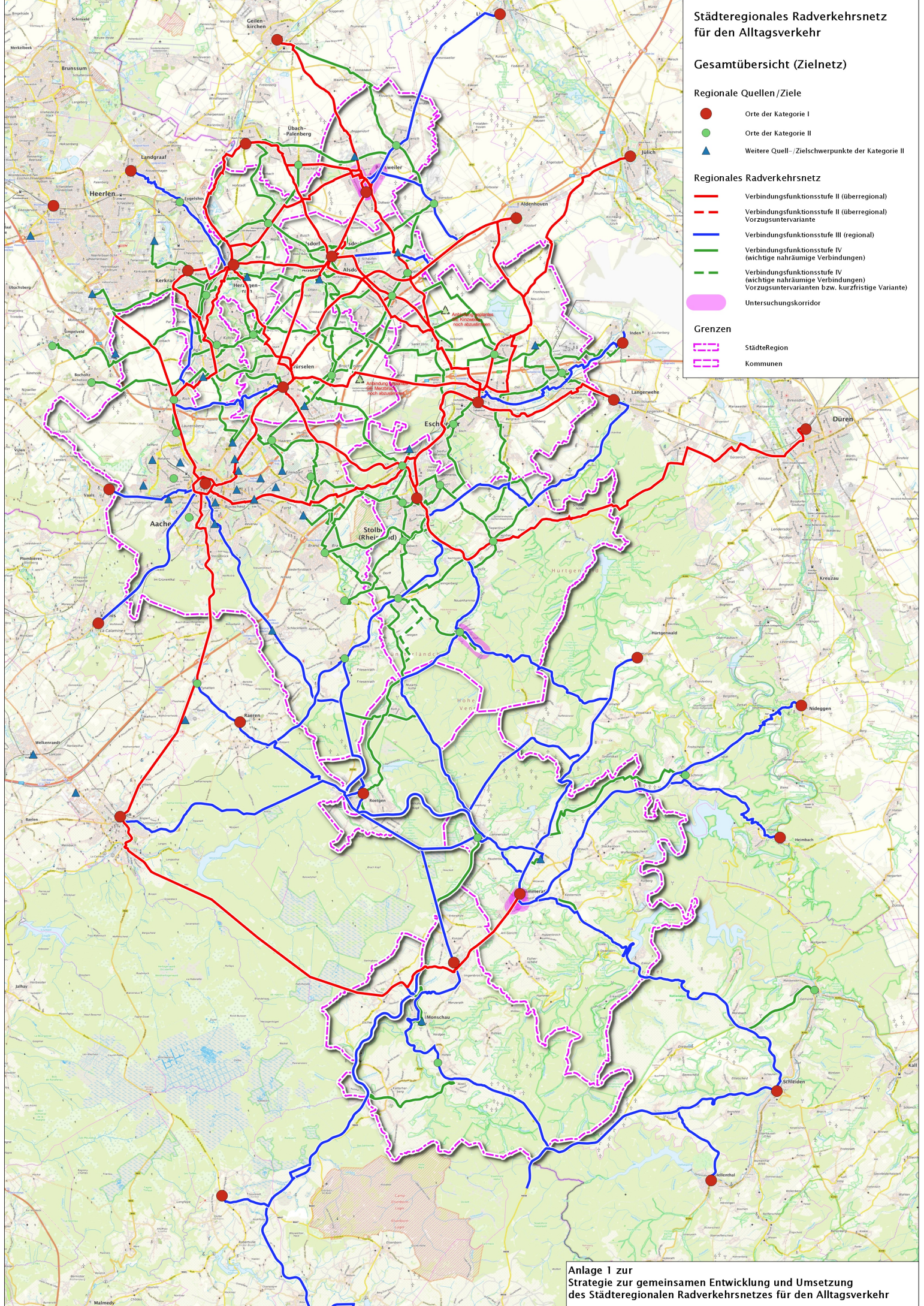
- Orte der Kategorie I
- Orte der Kategorie II
- ▲ Weitere Quell-/Zielschwerpunkte der Kategorie II

Regionales Radverkehrsnetz

- Verbindungsfunktionsstufe II (überregional)
- - - Verbindungsfunktionsstufe II (überregional) Vorzugsuntervariante
- Verbindungsfunktionsstufe III (regional)
- Verbindungsfunktionsstufe IV (wichtige nahräumige Verbindungen)
- - - Verbindungsfunktionsstufe IV (wichtige nahräumige Verbindungen) Vorzugsuntervarianten bzw. kurzfristige Variante
- Untersuchungskorridor

Grenzen

- StädteRegion
- Kommunen



Anlage 1 zur Strategie zur gemeinsamen Entwicklung und Umsetzung des Städteregionalen Radverkehrsnetzes für den Alltagsverkehr

Städteregionales Radverkehrsnetz für den Alltagsverkehr

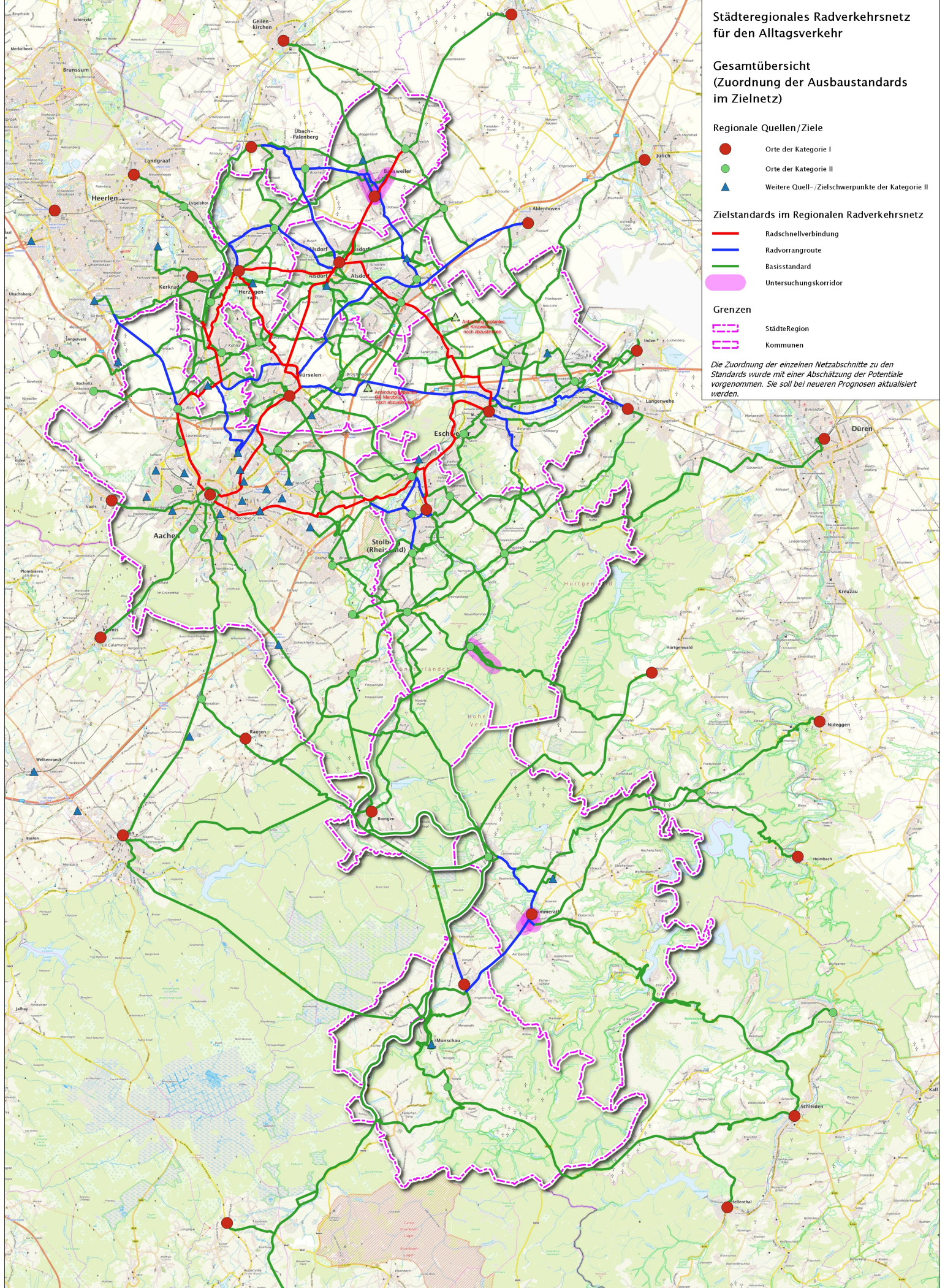
Gesamtübersicht (Zuordnung der Ausbaustandards im Zielnetz)

- Regionale Quellen/Ziele**
- Orte der Kategorie I
 - Orte der Kategorie II
 - ▲ Weitere Quell-/Zielschwerpunkte der Kategorie II

- Zielstandards im Regionalen Radverkehrsnetz**
- Radschnellverbindung
 - Radvorrangroute
 - Basisstandard
 - Untersuchungskorridor

- Grenzen**
- StädteRegion
 - Kommunen

Die Zuordnung der einzelnen Netzabschnitte zu den Standards wurde mit einer Abschätzung der Potentiale vorgenommen. Sie soll bei neueren Prognosen aktualisiert werden.



Anlage 2 zur Strategie zur gemeinsamen Entwicklung und Umsetzung des Städteregionalen Radverkehrsnetzes für den Alltagsverkehr

Regelungen für Planung, Ausstattung, Wartung, Betrieb und Qualitätssicherung

Planungsprozess

Für die einzelnen Verbindungen des Netzes werden Sicherheitsaudits sowohl im Bestand als auch für Aus- und Neubauplanungen durchgeführt und im weiteren Planungsprozess berücksichtigt. Die Erreichung der Ausbaustandards wird gemäß Kap. 4.7.2 und 4.7.3 der H RSV überprüft. Diese Überprüfung kann nach gegenseitiger Abstimmung durch die StädteRegion in Form einer Stellungnahme erfolgen. Die Bau- lastträger stellen dazu auf Anforderung die erforderlichen Daten bereit. Für Verbindungen, die dem Basisstandard zugeordnet werden, wird ein analoges Verfahren abgestimmt.

Ausstattung

Die Wirksamkeit des Radverkehrsnetzes soll durch eine gute Ausstattung unterstützt werden. Hierzu soll ein Konzept mit kommunal übergreifenden allgemeingültigen Definitionen zu Ausstattungsmerkmalen gemeinsam erarbeitet werden. Dies betrifft u.a. Beschilderung, Markierung, die Einrichtung von Service-Stationen, Radabstellanlagen und stationäre Radzählstellen. Im Sinne einer durchgehenden Routenführung sollen Lösungen für eine einheitliche Beschilderung und Kennzeichnung unabhängig von den unterschiedlichen Führungsformen entwickelt und umgesetzt werden. Dabei werden die Konzepte mit der AG Mobilstationen abgestimmt. Für die Finanzierung werden gemeinsame Förderanträge angestrebt, soweit entsprechende Förderprogramme zur Verfügung stehen.

Wartung/Betrieb/Qualitätssicherung

- Die Partner*innen streben eine kommunal übergreifende einheitliche Regelung des Wartungs- und Winterdienstes u.a. bezüglich der Befahrungs- und Wartungsintervalle und Priorisierung der Strecken an. Gehen diese Anforderungen über die Möglichkeiten hinaus, die für den Landesbetrieb für Landes- und Bundesstraßen im Leistungsheft für den Straßenbetrieb auf Bundesfernstraßen festgelegt sind, werden die Partner*innen das Land bzw. den Bund gemeinsam um deren Anpassung bitten.

- Mit regelmäßigen Verkehrsschauen und Streckenbefahrungen sollen Mängel u.a. bei der Infrastruktur des Fahrwegs, Markierung, Beschilderung, LSA-Signalisierung für Radfahrende, Beleuchtung und Freihaltung der Radverkehrsanlagen zur Wahrung der allgemeinen Verkehrssicherheit erfasst und anschließend beseitigt werden. Hierzu sollen sinnvolle Zeitabstände festgelegt werden.
- Bei Baustellen im Bereich des Radverkehrsnetzes wird die Durchgängigkeit des Netzes mit einer hochwertigen und sicheren Führung des Radverkehrs sichergestellt. Hierbei werden die Regelungen des § 24 FaNaG NRW zur sicheren Radverkehrs- und Fußverkehrsführung bei Baumaßnahmen beachtet.
- Es wird ein Mängelmeldesystem für die Radinfrastruktur mit zentraler Anlaufstelle entwickelt und eingeführt. Die zentrale Anlaufstelle soll eine automatische Weiterleitung an die für Betrieb und Wartung zuständige Stelle bieten.

Evaluation

Im weiteren Prozess wird ein Verfahren der Evaluation sowie dessen Finanzierung gemeinsam abgestimmt, das die Zielerreichung überprüft und ergänzende Maßnahmen bei Zielabweichungen aufzeigt. Mit Radzählstellen sollen die Radfahrendenzahlen entlang der regionalen Radverkehrsachsen erfasst werden. Hierzu wird eine Konzeption für den Einsatz von Radzählstellen und deren Finanzierung gemeinsam entwickelt. Dies dient der Wirksamkeitskontrolle der getroffenen Maßnahmen und der Überprüfung, ob die Radverkehrsanlagen ausreichend dimensioniert sind.

Masterplan zum Netzausbau des städteregionalen Radverkehrsnetzes

Der Masterplan ist ein wesentliches Instrument zur effizienten Steuerung des gemeinsamen Netzausbaus. Er beschreibt die umzusetzenden Maßnahmen als Grundlage für die weiteren Planungsschritte ab der Vorplanung. Um möglichst frühzeitig Verbesserungen für den Radverkehr zu erreichen, soll ein stufenweiser Ausbau nach Prioritäten erfolgen, die die Projektpartner*innen gemeinsam abstimmen. Dabei ist ein Ausgleich der Belange aller kommunalen Partner zu schaffen mit dem Ziel, auch für Kommunen mit dünnerer Besiedlung eine regionale Netzabdeckung mindestens mit einem guten Basisangebot zu schaffen.

Ein kompletter Endausbau der einzelnen Verbindungen auf ganzer Länge kann je nach Rahmenbedingungen erst mittel- oder langfristig erfolgen. Zum jetzigen Zeitpunkt wird das Jahr 2040 als Zielhorizont gesehen. Um möglichst schnell durchgehend attraktive Verbindungen zwischen Netzknoten zu erreichen, wird für entsprechende Teilstrecken ein Vorlaufbetrieb angestrebt. Im Vorlaufbetrieb können für Abschnitte mit einer prognostizierten Radverkehrsmenge ab 500 Radfahrenden/Tag im Querschnitt die Standards der H RSV noch unterschritten werden, mindestens wird jedoch unterbrechungsfrei der Basisstandard erfüllt. Das Ziel, den Vorlaufbetrieb anschließend durch den Endausbau abzulösen, wird weiterverfolgt.

Auf einer entsprechenden Karte wird die Umsetzung des Zielnetzes mit Vorlaufbetrieb und Endausbau dokumentiert. Diese wird fortlaufend aktualisiert. Diese Karte dient der transparenten Darstellung zum Umsetzungsstand in der Öffentlichkeit und dient dem gegenseitigen Ansporn, den Ausbau kontinuierlich voranzutreiben.