

BESCHLUSSVORLAGE DER VERWALTUNG NR.: 112/2018

Bezeichnung des Tagesordnungspunkts		
Regionales Radwegenetz für die Metropolregion Ruhr - Stellungnahme der Stadt Schwelm im Beteiligungsverfahren		
Datum 23.08.18	Geschäftszeichen FB 6.1/Le	Beigef. Anlagen im einzelnen (mit Seitenzahl) Anlage 1 Regionales Radwegenetz , 1 Seite Anlage 2 Schwelmer Elemente des Regionalen Radwegenetzes, 1 Seite Anlage 3 Niederschrift der Radwegekommission, 3 Seiten
Federführender Fachbereich: Fachbereich 6 - Planen und Bauen		Beteiligte Fachbereiche:
Beratungsgremien	Beratungstermine	Zuständigkeit

Ausschuss für Umwelt und Stadtentwicklung	12.09.2018	Vorberatung
Hauptausschuss	13.09.2018	Vorberatung
Rat der Stadt Schwelm	27.09.2018	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt Schwelm stimmt grundsätzlich dem Entwurf vom 15.06.2018 des Regionalverbandes Ruhr (RVR) zur Weiterentwicklung des Regionalen Radwegenetzes Ruhrgebiet zu. Die Verwaltung wird beauftragt, eine entsprechende Antwort, versehen mit der in dieser Vorlage dargestellten Kommentierung, an den RVR zu senden.

Sachverhalt:

Hintergrund:

Die Mobilität und die damit zusammenhängenden aktuellen sowie die zukünftig erreichbaren Verkehrsleistungen des Radverkehrs stehen in den europäischen Metropolen und Ballungsräumen in einem starken Fokus der Verkehrsentwicklungsplanung. Um in diesen Wachstumsregionen die Mobilität und den daraus resultierenden Verkehr für Menschen und Güter zu sichern, muss die Verkehrsleistung des Radverkehrs im Rahmen einer integrierten Mobilitätsstrategie deutlich gesteigert und als vollwertiger Verkehrsträger betrachtet werden. Gleichzeitig übernimmt der Radverkehr wichtige Funktionen im Rahmen klimafreundlicher, stadtverträglicher, leiser, kostengünstiger und gesunder Mobilität. Investitionen in den Radverkehr sind gleichzeitig Investitionen in eine höhere Lebensqualität und leisten einen wesentlichen Beitrag zur Luftreinhaltung. Der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur schafft neue Mobilitätsangebote für Bewohnerinnen und Bewohner auf ihren täglichen Wegen, hilft, Verkehrsbelastungen zu mindern und Staus zu reduzieren. Auch im Wirtschaftsverkehr wird die Auslieferung von Waren per Lastenrad eine zunehmend größere Rolle einnehmen.

Dank neuester Technik, und immer öfter mit elektrischer Unterstützung, erweitern sich beim Radverkehr die Mobilitätsmöglichkeiten und Pendeldistanzen. Neben kommunaler Radverkehrsinfrastruktur rücken somit auch städteübergreifende Verbindungen in den Fokus. So selbstverständlich es ist, dass Mobilität nicht an Stadtgrenzen endet, so selbstverständlich muss es werden, dass städteübergreifende Mobilität neben dem PKW, dem ÖPNV und dem SPNV auch mit dem Fahrrad möglich ist. Dementsprechend müssen Radverkehrskonzepte nicht nur kommunal, sondern auch regional gedacht und umgesetzt werden. Der Regionalverband Ruhr (RVR) nimmt hierzu mit seinen gesamtregionalen Aktivitäten bereits heute mit dem Radschnellweg Ruhr (RS1) und den Planungen zum Radschnellweg Mittleres Ruhrgebiet zusammen mit dem Land Nordrhein-Westfalen eine bedeutende Rolle ein.

Zielsetzung des RVR

Ziel der Weiterentwicklung des Regionalen Radwegenetzes durch den RVR ist die konzeptionelle Entwicklung eines hierarchischen Radwegenetzes für den Alltagsverkehr. Damit erhält die Metropole Ruhr ein Zukunftskonzept in Sachen Radverkehr (Bedarfsplan).

Mit der Weiterentwicklung des Konzepts für das Regionale Radwegenetz liegt nun eine adäquate und zukunftsorientierte Infrastrukturplanung für den Radverkehr im Entwurf vor. Gemeinsam mit den vier Kreisen, 53 Kommunen, zahlreichen Institutionen und Verbänden wurde ein Bedarfsplan für das Alltagsradverkehrsnetz in der Metropole Ruhr entwickelt. Ziel dieser Konzeption ist es, für die Bevölkerung in der Metropole Ruhr, adäquate, alltagstaugliche Radverkehrsverbindungen unter Berücksichtigung bestehender Verbindungen bereitzustellen.

Dieses künftige Netz soll entsprechend der zu erwartenden Nutzung in drei Kategorien aufgebaut werden:

- Radschnellverbindungen
- Radhauptverbindungen
- Radverbindungen.

Prämisse bei der Netzplanung ist es, eine Anbindung aller Städte und Gemeinden in einem verbandsweiten Radverkehrsnetz sicherzustellen. Relevante Verbindungen über die Grenzen des Verbandsgebietes hinaus werden selbstverständlich ebenfalls berücksichtigt. Die kommunale Binnenerschließung wird weiterhin in eigenen Radverkehrskonzeptionen der Städte und Gemeinden behandelt.

Die als potenzielle Radschnellverbindungen identifizierten Strecken würden nach dem Straßen- und Wegegesetz des Landes NRW vorwiegend in die Trägerschaft des Landes fallen. Die als regionale Radhauptverbindungen und regionale Radhauptverbindungen identifizierten Achsen liegen in den jeweiligen Zuständigkeiten der Baulastträger.

Die Mitgliedsstädte des RVR wurden aufgefordert, bis zum 31.12.2018 zum Entwurf für das Regionale Radwegenetz Stellung zu beziehen.

Anbindung der Stadt Schwelm an das Regionale Radwegenetz

Der Entwurf des RVR, den Bereich der Stadt Schwelm betreffend, ist dieser Vorlage als Anlage 1 beigefügt. Der Entwurf ist am 16.07.2018 in der Radwegekommision Schwelm beraten worden.

Die Verwaltung hat die Anbindung der Stadt Schwelm im lokalen Zusammenhang betrachtet und in einer Kartengrundlage dargelegt, die dieser Vorlage als Anlage 2 beigefügt ist. Diese Kartengrundlage ist gemeinsam mit der nachfolgend aufgelisteten Kommentierung ebenfalls in der Sitzung der Radwegekommision am 16.07.2018 vorgestellt und beraten worden

Kommentierung der Schwelmer Elemente des Regionalen Radwegenetzes:

- Ausgehend vom Bahnhof Gevelsberg – West stellt das Regionale Radwegenetz den geplanten Radweg auf der stillgelegten Rheinischen Bahnstrecke bis hin zur Haßlinghauser Straße dar. Die Verwaltung unterstützt diesen Vorschlag. Abweichend von der Darstellung des Regionalen Radwegenetzes wird die realistische Strecke vom südlichen Tunnelende über private und städtische Grundstücksflächen bzw. durch den Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 78 zur Haßlinghauser Straße als Vorschlag für den RVR dargestellt.
- Die Radwegführung ausgehend von der Haßlinghauser Straße in südlicher Richtung über die Prinzenstraße wird befürwortet. Dies gilt ebenfalls für die Führung des Radverkehrs durch die Schwelmer Innenstadt, da hier eine Vielzahl touristischer Attraktionen als Anlaufstellen für den Radtourismus zur Verfügung steht.
- Die in östlicher Richtung an der Märkischen Straße abzweigende Radwegtrasse Richtung Gevelsberg und Ennepetal wird befürwortet. Die hier erschlossenen Attraktionen im Schwelmer Stadtgebiet sind das Haus Friedrichsbad und das Schloss Martfeld.
- Der weitere Verlauf in der Darstellung des Regionalen Radwegenetzes über die Hattinger Straße in südlicher Richtung wird im Planwerk selbst mit „Qualitätsstandard nicht realisierbar“ kategorisiert. Aus diesem Grunde macht der Verlauf hier keinen Sinn und sollte auf den Abzweig zum Bahnhof beschränkt bleiben.
Die Stadt Schwelm hält stattdessen eine Führung des Radverkehrs in Richtung und durch die Schwelmer Innenstadt für sinnvoll. Die Stadtverwaltung beabsichtigt diese Führung der Radwegeverbindung im Rahmen der verkehrlichen Betrachtung des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes für die Schwelmer Innenstadt näher zu untersuchen und zu definieren.
- Die in westlicher Richtung nach Wuppertal verlaufende Radwegverbindung über die Barmer Straße und in Wuppertal über die Schwelmer Straße bietet sich als erste Priorität an. In Wuppertal Langerfeld schließt diese Radverbindung an die im Augenblick im Bau

befindliche „Schwarzbachtrasse“ an (Fertigstellung voraussichtlich 2020).

- Die beiden dargestellten Radwegeverbindungen von Gevelsberg nach Wuppertal und nach Ennepetal sind in Schwelm mit dem Qualitätsstandard „Radhauptverbindung“ kategorisiert. Dieses ist auch aus lokaler Sicht nachvollziehbar.
- Aus der Sicht der Stadtverwaltung sowie der Radwegekommision sollte die Radwegeverbindung von der Einmündung in die Haßlinghauser Straße kommend noch bis zu zwei Alternativrouten In Richtung Schwelm Jesinghausen / Wuppertal Jesinghausen bekommen. Beide Alternativrouten verlaufen zunächst über das Gelände des ehemaligen Bahnhofes Loh und durch die relativ verkehrsarme Metzger Straße. Die Alternativrouten werden nicht Teil des Regionalen Radwegenetzes.
- Entlang der Obermauerstraße zweigt an der Hauptstraße eine Radwegeverbindung in Richtung Süden ab. Diese ist als „Radverbindung“ kategorisiert und verläuft in Richtung Radevormwald. Von dieser Trasse zweigt am Kreisverkehr Winterberg eine Radwegeverbindung über die Beyenburger Straße ab. Diese ist ebenfalls als „Radverbindung“ kategorisiert. Auch diese im Regionalen Radwegenetz vorgesehene Kategorisierung wird unterstützt. Vom Abzweig an der Hauptstraße ist entlang der Obermauerstraße und der Winterberger Straße die Markierung eines Schutzstreifens erforderlich.

Die Radwegekommision Schwelm hat einstimmig beschlossen dem Rat der Stadt Schwelm die Empfehlung auszusprechen, dem Entwurf des RVR grundsätzlich zuzustimmen. Das Protokoll der Radwegekommision ist als Anlage 3 beigefügt.

Weitere Vorgehensweise des RVR

Die Konzeption wurde im Juni 2018 in Form eines Berichtes GIS-Datensätzen den Kommunen und Kreisen sowie den regionalen Akteuren im Verbandsgebiet zu einer halbjährlichen Befassung bereitgestellt. Die im Verlauf dieser Befassung bis zum Ende des Jahres eingehenden Hinweise und Anregungen werden vom RVR ausgewertet. Daran anschließend wird die Konzeption nochmals in den politischen Gremien des RVR, voraussichtlich im 2. Quartal 2019, behandelt.

Die Ergebnisse dieser Konzepterarbeitung dienen u.a. als Grundlage für Gespräche auf Bundes – und Landesebene mit dem Verkehrsministerium sowie dem Landesbetrieb Straßen NRW.

Die Bürgermeisterin
In Vertretung
gez. Schweinsberg