

Die Regionaldirektorin	
<b>Drucksache Nr.: 14/1428</b>	

	02.02.2024
Beschlussvorlage	öffentlich

Beratungsfolge	Beratungsstatus	Sitzung am	TOP
Ausschuss für Mobilität	vorberatend	20.02.2024	
Verbandsausschuss	vorberatend	04.03.2024	
Verbandsversammlung	beschließend	15.03.2024	

**Betreff: Regionales Radwegenetz für die Metropole Ruhr**  
**Hier: Integration des Freizeitnetzes in das Regionale Radwegenetz**

- 1) **Der Arbeitsbericht zur Integration des Freizeitnetzes in das Regionale Radwegenetz wird zur Kenntnis genommen.**
- 2) **Die Verbandsversammlung beschließt das Regionale Radwegenetz entsprechend der Karte ‚Gesamtradwegenetz‘ als Grundlage für das weitere Vorgehen.**

### **Sachverhalt:**

#### **Ausgangssituation**

Ausgehend vom verkehrsträgerübergreifenden Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzept soll das Fahrrad in der Metropole Ruhr als ein gleichwertiges Alltags- und Freizeitverkehrsmittel genutzt werden können. Elementar dafür ist eine flächendeckende, raumdifferenzierte, sichere, einladende und für unterschiedliche Nutzende adäquate Radverkehrsinfrastruktur.

Zu diesem Zwecke arbeitet der Regionalverband Ruhr seit vielen Jahren und mit verschiedensten Partnern im Bereich Radmobilität zusammen. So hat der RVR z. B. ab 2017 zusammen mit weiteren Partnern, insbesondere mit den Kommunen und Kreisen, ein Konzept zur Weiterentwicklung des Regionalen Radwegenetzes in der Metropole Ruhr erarbeitet und damit deutschlandweit erstmalig einen Bedarfsplan für die überörtliche Radverkehrsinfrastruktur mit dem Schwerpunkt Alltagsverkehr geschaffen. Weitere Ansätze zur Stärkung des Radverkehrs als Verkehrsträger, sowohl für den Alltags- als auch für den Freizeitverkehr, finden sich im Umsetzungskonzept zum Regionalen Radwegenetz (2022), in der Entwicklung und konkreten Umsetzung des Knotenpunktnetzes (2019) und auch in der baulichen Umsetzung regional bedeutsamer Radverkehrsinfrastrukturprojekte wieder.

## **Zielsetzung**

Die vorhandenen Konzepte (insbesondere der Bedarfsplan) und bereits bestehende Netze (insbesondere im Freizeitradverkehr) sollen sich nicht mehr nur monothematisch an den Mobilitätsbedürfnissen des Alltagsradverkehrs oder denen der Freizeitradverkehre orientieren, sondern vielmehr als Gesamtnetz für alle Nutzenden betrachtet werden.

Die unterschiedlichen Konzeptionen und Überlegungen im Themenfeld des Radverkehrs sollen daher mit der Integration des Freizeitradwegenetzes in das Alltagsradwegenetz erstmalig in einem Gesamtplan zusammengeführt werden, um insbesondere die Kommunikation zum Regionalen Radwegenetz zu vereinfachen und die Entwicklung der Infrastruktur auf die abgestimmten Achsen zu konzentrieren. Durch diese Bündelung können redundante Planungsaktivitäten vermieden und die Pflege und Unterhaltung des Netzes optimiert werden.

Dies stellt einen wichtigen Zwischenschritt dar, um in den nächsten Jahren darauf aufbauend eine systematisierte Fortschreibung und -entwicklung als integriertes regionales Gesamtradwegenetz vornehmen zu können.

## **Erarbeitungsprozess**

Die Erarbeitung und Konzeptionierung der Netzzusammenführung erfolgte in enger Zusammenarbeit über den Arbeitskreis Regionales Radwegenetz und Infrastruktur sowie über den Arbeitskreis Regionale Mobilität mit den Kreisen, Kommunen und weiteren Institutionen.

Als Grundlage einer Integration der touristisch- und freizeitgeprägten Routen in das Regionale Radwegenetz dienen die einleitend aufgeführten Radwegenetze.

Darüber hinaus fanden auch die Überlegungen zur Markenbildung für einen IGA-Radweg und das Freizeitmobilitätskonzept Berücksichtigung.

Anhand dieser Netze und Konzepte wurden zunächst Parallelstrukturen identifiziert. Im Rahmen dieses Prozesses wurde unter Anwendung eines Geographischen Informationssystems eine Analyse möglicher Parallelführungen durchgeführt und insgesamt 53 Fokussierungsbereiche identifiziert und näher betrachtet.

Zum jeweiligen Vergleich der parallel führenden Radverkehrsinfrastruktur wurden anhand verschiedener Indikatoren die Strecken jeweils systematisiert analysiert und bewertet.

## **Ergebnisse**

Die 53 identifizierten Fokussierungsbereiche verteilen sich auf 34 Kommunen mit insgesamt 138 Kilometern. Eine Häufung zeigt sich dabei entlang der Römer-Lippe-Route. Die vergleichsweise geringe Anzahl von identifizierten Parallelstrukturen für das gesamte Verbandsgebiet ist ein Indikator für die bislang auch schon bedarfsgerechte und zielorientierte Entwicklung von Radverkehrsnetzen in der Metropole Ruhr.

Die Gesamtlänge der betrachteten Fokussierungsbereiche beträgt 138 Kilometer. Davon werden bei 41 Kilometern nur eine Führung im RRWN weiter berücksichtigt. Bei weiteren 48 Kilometern Radwegen werden bestehende Führungen parallel beibehalten. Aus der Analyse der Fokussierungsbereiche resultieren darüber hinaus 49 Kilometer, die planerisch im RRWN nicht weiterverfolgt werden.

Mit der planerischen Integration des Freizeitnetzes in das Regionale Radwegenetz liegt nun ein weiterer systematischer Baustein zu einer zukunftsorientierten Infrastrukturplanung für den Radverkehr vor. Es führt bestehende Netze zusammen und vereinfacht die weiteren konzeptionellen und strategischen Planungen für den RVR, die Kommunen, Kreise und die weiteren Baulastträger.

Das integrierte Gesamtnetz umfasst eine Länge von rund 3.200 Kilometern. Es ist im Arbeitsbericht zur Integration des Freizeitnetzes in das Regionale Radwegenetz (siehe

Anlage) auf der Seite 39 als Karte „Gesamtradwegenetz“ dargestellt. Darüber hinaus werden der Erarbeitungsprozess, die Methodik und die Ergebnisse dargestellt.

Über das weitere Vorgehen im Projekt Regionales Radwegenetz für die Metropole Ruhr wird zu gegebener Zeit im Ausschuss für Mobilität berichtet.

**Anlagen:**

- Arbeitsbericht zur Integration des Freizeitnetzes in das Regionale Radwegenetz der Metropole Ruhr
- Formular ‚Klima-Check‘

**Finanzielle und haushaltsmäßige Auswirkungen sowie Folgewirkungen:**

1. Teilergebnisplan Kostenstelle 21100; Kostenträger0700029;

<b>Teilergebnisplan</b>	<b>Lfd. HH-Jahr</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028 ff.</b>
Erträge	0	0	0	0	
Personalaufwendungen	136.000	139.000	143.000	161.000	
Sachaufwendungen	50.000	50.000	0	0	
Abschreibungen und Zinsaufwand (6 % p. a. vom investiven Eigenanteil)	0	0	0	0	
<b>Summe (Eigenanteil)</b>	<b>186.000</b>	<b>189.000</b>	<b>143.000</b>	<b>161.000</b>	
Veranschlagt im Haushaltsplan	<b>Lfd. HH-Jahr</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028 ff.</b>
Erträge	0	0	0	0	
Personalaufwendungen	136.000	139.000	143.000	161.000	
Sachaufwendungen	50.000	50.000	0	0	
Abschreibungen und Zinsaufwand (6 % p. a. vom investiven Eigenanteil)	0	0	0	0	
<b>Summe</b>	<b>186.000</b>	<b>189.000</b>	<b>143.000</b>	<b>161.000</b>	
Abweichungen <sup>1</sup>	0	0	0	0	

2. Teilfinanzplan Kostenstelle \_\_\_\_\_; Kostenträger \_\_\_\_\_; Investitions-Nr. \_\_\_\_\_

<b>Teilfinanzplan</b>	<b>Lfd. HH-Jahr</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028 ff.</b>
Einzahlungen					
Auszahlungen					
<b>Summe (Eigenanteil)</b>					
Veranschlagt im Haushaltsplan	<b>Lfd. HH-Jahr</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028 ff.</b>
Einzahlungen					
Auszahlungen					
<b>Summe</b>					
Abweichungen <sup>1</sup>					

<sup>1</sup> Positiver Wert = Nachveranschlagung bzw. Deckung erforderlich

3. Auswirkungen

- Eine Nachveranschlagung/überplanmäßige bzw. außerplanmäßige Mittelbereitstellung ist nicht erforderlich (**Haushaltsverbesserung/-neutralität**).
  - Eine Nachveranschlagung/überplanmäßige bzw. außerplanmäßige Mittelbereitstellung ist erforderlich (**Haushaltsverschlechterung**). Erläuterungen siehe unten.
  - Folgewirkungen sind in dem o. g. Bedarf berücksichtigt.
- Erläuterungen:

4. Bilanz

Veräußerungsgewinne bzw. -verluste können gemäß § 44 Abs. 3 KomHVO NRW zu zusätzlichen finanziellen Auswirkungen in der Bilanz führen.

- Keine Auswirkungen, weil keine Veräußerungsgewinne bzw. -verluste entstehen.
- Die finanziellen Auswirkungen aus Veräußerungsgewinnen bzw. -verlusten werden in den Erläuterungen dargestellt.

Erläuterungen:

5. Klima-Check

(Leitfaden und Formular befinden sich im Intranet)

- Der Klima-Check wurde bei der Beschlussvorlage durchgeführt.
- Es ergeben sich keine klimarelevanten Auswirkungen.
- Es ergeben sich positive oder negative klimarelevante Auswirkungen.   
Die Erläuterungen dazu werden im Klima-Check-Formular in der Anlage dargestellt.
- Durch einen Alternativvorschlag bei negativen Auswirkungen entsteht
  - kein Mehraufwand
  - Mehraufwand, und zwar: \_\_\_\_\_€.

Sachbearbeiter/in	Referat / Referatsleiter/in	Bereich / Beigeordnete/r	Regionaldirektorin Karola Geiß-Netthöfel
<b>Welter, Sebastian</b>	<b>Wagener, Maria</b>	<b>Bereich III Planung</b>	
Akt.zeichen		<b>Kuczera, Stefan</b>	