


Die Regionaldirektorin	
Drucksache Nr.: 14/0473	

	09.02.2022
Beschlussvorlage	öffentlich

Beratungsfolge	Beratungsstatus	Sitzung am	TOP
Ausschuss für Mobilität	vorberatend	08.03.2022	
Verbandsausschuss	vorberatend	21.03.2022	
Verbandsversammlung	beschließend	01.04.2022	

**Betreff: Umsetzungskonzept Regionales Radwegenetz in der Metropole Ruhr
Hier: Entwurf Arbeitsbericht zur politischen Beratung**

Beschlussvorschlag

1. Der Entwurf des Arbeitsberichtes zum Umsetzungskonzept Regionales Radwegenetz (siehe Anlage) wird zur Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, mit den Hinweisen aus der politischen Beratung zum Arbeitsbericht einen Endbericht zum Umsetzungskonzept für das Regionale Radwegenetz zu erstellen.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, den Entscheidungsträgern in der Region den Endbericht bekannt zu machen. Dazu werden insbesondere die vorhandenen regionalen Austauschformate genutzt. Der Endbericht wird dem Land NRW, den Kommunen und anderen Baulastträgern zur Verfügung gestellt.
4. Die Verwaltung wird beauftragt, mit den zuständigen Fachbehörden und Ministerien auf Landes-, Bundes- und EU-Ebene die Umsetzung und Finanzierung des Regionalen Radwegenetzes voranzutreiben und der Verbandsversammlung kontinuierlich über die Ergebnisse zu berichten.
5. Die Verwaltung wird beauftragt, aus dem Endbericht und aus anderen vorliegenden Radwegekonzepten das Arbeitsprogramm des Kompetenzzentrums Radwegebau Ruhr für das Haushaltsjahr 2023 bzw. 2024 ff. zu entwickeln und der Politik zur Beratung vorzulegen.
6. Die Verwaltung wird beauftragt, zukünftig als Monitoring für den regionalen Radwegebau einen regelmäßigen Fortschrittsbericht zu erstellen, der auch zur Fortschreibung des Regionalen Radwegenetzes genutzt werden kann. Die Verwaltung wird beauftragt einen entsprechenden Steckbrief für die Beratung zum Haushaltsplan 2023 vorzulegen.

Begründung:

Der Regionalverband Ruhr hat zusammen mit weiteren regionalen Partnern, insbesondere mit den Kommunen und Kreisen, die „Weiterentwicklung des Konzepts für das Regionale Radwegenetz in der Metropole Ruhr“ erarbeitet, die nach umfassender kommunaler Befassung von der Verbandsversammlung (Drucksache 13/1399) am 28.06.2019 als Bedarfsplan für das Alltagsradwegenetz beschlossen wurde. Aus einem Großteil der Kommunen und Kreise des RVR liegen zustimmende Beschlüsse zum Konzept zur Weiterentwicklung des Regionalen Radwegenetzes vor. Zuletzt wurde am 02.09.2020 (Drucksache 13/1788) im RVR-Planungsausschuss berichtet.

Im Endausbau soll das Alltagsnetz über 189 Verbindungen mit einer Gesamtlänge von ca. 1.800 km verfügen. Dieses Projekt wurde 2019 mit dem Deutschen Fahrradpreis in der Kategorie Infrastruktur ausgezeichnet.

Die Verwaltung wurde mit der Beschlussfassung zur Drucksache 13/1399 außerdem beauftragt, ein Umsetzungskonzept für das Regionale Radwegenetz mit Projektpriorisierungsvorschlägen für den Alltagsverkehr zu erarbeiten.

Zur Unterstützung der Erarbeitung der umfangreichen kategorisierenden Projektpriorisierung wurde Ende des Jahres 2020 das Ingenieurbüro H. Berg und Partner GmbH mit dem Unterauftragnehmer TRC Transportation Research and Consulting GmbH beauftragt.

Die für die konzeptionellen Überlegungen maßgebliche Untersuchung behandelt folgende Schwerpunkthemen:

- Durchschnittliche Zeitbedarfe für die Umsetzung von verschiedenen Radwegekategorien
- Nutzwertanalyse als Grundlage für eine kategorisierte Priorisierung aller Radwege aus dem RRWN-Konzept
- Kategorisierte Priorisierung aller Radwege aus dem RRWN-Konzept in zwei Szenarien
- Radwegeprojekte mit RVR-Bezug

Das Umsetzungskonzept nimmt dabei eine regionale Perspektive ein und betrachtet jeweils die vollständigen Verbindungen von Ort zu Ort. Die Ergebnisse dienen als Orientierung für die Kommunen und weitere zuständige Baulastträger, für den RVR stellen sie eine wichtige Entscheidungsgrundlage für die Umsetzungsreihenfolge der RVR-eigenen Radwegeprojekte dar.

Der RVR stand während des Erarbeitungsprozesses in einem engen fachlichen Austausch mit den Gutachtern. Zudem wurde das Vorgehen im AK Regionale Mobilität vorgestellt sowie der AK Regionales Radwegenetz an zentralen Stellen fachlich eingebunden.

Der nun vorliegende Entwurf des Arbeitsberichts zur politischen Beratung wurde inhaltlich durch den RVR sowie die Gutachter erarbeitet.

Methodik und wichtige Ergebnisse der Untersuchung

Im Umsetzungskonzept wurden zunächst Baulastträger, zu beteiligende Akteure und deren Rolle bei der Umsetzung ermittelt. Auf Grund der erheblichen Gesamtlänge des Netzes und der Unterschiedlichkeit der örtlichen Gegebenheiten ist eine Vielzahl von Baulastträgern an der Umsetzung des Gesamtnetzes zwingend beteiligt. Darüber hinaus ist auch die Einbindung weiterer Akteure denkbar, die unterstützend für z. B. die fachliche Erarbeitung, die Kommunikations- und Akzeptanzarbeit oder die Finanzierung der Projekte tätig sein können. Im Rahmen des Konzeptes wird aufgezeigt, welche Akteure in welcher Form eingebunden werden können.

Ein weiterer Aspekt sind die Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten des RRWN. Aufgrund der Diversität des Netzes über die Region sind verschiedene Baulastträger beteiligt. Für jeden Baulastträger gibt es verschiedene Möglichkeiten, wie die Finanzierung erfolgen

kann. Die verschiedenen Finanzierungsmöglichkeiten der Baulastträger zur Herstellung der Qualitätsstandards werden grundlegend dargestellt. Zudem werden Kostenfaktoren für den laufenden Betrieb benannt.

Ein zentraler Baustein ist die Ermittlung der Zeitbedarfe für Planung und Bau. Diese werden jeweils für die drei Wegekategorien Radschnellverbindung, Radhauptverbindung und Radverbindung spezifisch betrachtet. Dabei werden drei Fälle – „Best case“, „real case“ und der für die Genehmigungsgrundlage besonders günstige sog. „Fall unwesentlicher Bedeutung“ unterschieden. Eine wesentliche Erkenntnis ist, dass die Realisierungszeiträume mit – je nach Verbindungskategorie – zwischen 4 und 20 Jahren sehr lang sind. Auch die in 2021 und 2022 in Kraft getretenen gesetzlichen Maßnahmen zur Beschleunigung werden bei den identifizierten Zeiträumen aus Sicht des RVR zu keinen wesentlichen Veränderungen führen. Dieses Ergebnis ist, insbesondere in Anbetracht der gesellschaftlichen Erwartungen an den zeitnahen Ausbau der Radwegeinfrastruktur als wesentlichem Baustein der Mobilitätswende, für die nachfolgend zu ziehenden politischen Schlussfolgerungen besonders bedeutend.

Die Ergebnisse werden aufgegriffen, Handlungsempfehlungen gegeben und Möglichkeiten zur Reduzierung der Zeitbedarfe einzelner Verfahrensschritte aufgezeigt.

Von besonderer Bedeutung ist die Priorisierung aller Verbindungen aus dem RRWN-Konzept. Dazu wurde eine Nutzwertanalyse durchgeführt. Um eine kategorisierte Projektpriorisierung zu erhalten, wurden unter Berücksichtigung der aktuellen Fachdiskussion die folgenden 6 Nutzwertindikatoren mit 14 Unterindikatoren identifiziert, die als Basis für die Nutzwertanalyse dienen:

- NW1 Verlagerungspotential und deren Umwelt- und Klimaauswirkungen
- NW2 Potenzial erhöhende Faktoren: Synergien mit Konzepten Dritter sowie dem Touristischen Radverkehr
- NW3 schnelle Umsetzbarkeit der Verbindung
- NW4 Verkehrssicherheit
- NW5 Genderbelange: Verbesserung der Teilhabe nicht-motorisierter Personen am städtischen Leben / soziale Sicherheit
- NW6 Volkswirtschaftliche Aspekte.

Untersucht wurden 175 Verbindungen, da fünf Verbindungen zu überwiegenden Teilen bzw. ganz außerhalb des Verbandsgebietes verortet sind. Des Weiteren werden neun Verbindungen über Teilstrecken anderer Verbindungen geführt und daher nicht gesondert betrachtet.

Damit wurde ein kategorisiertes Priorisierungsergebnis für alle Radverbindungen aus dem Regionalen Radwegenetzkonzept in der Metropole Ruhr ermittelt. Zudem werden zwei verschiedene Priorisierungsszenarien – Szenario 1 unter Berücksichtigung aller NW-Kriterien, Szenario 2 – Berücksichtigung aller Kriterien bis auf NW 3 schnelle Umsetzbarkeit – gebildet und deren Auswirkungen aufgezeigt.

Alle Verbindungen können somit den Kategorien

- vordringliche
- mittlere
- weitere

Umsetzungspriorität zugeordnet werden. Die Ergebnisse werden in Übersichtskarten verräumlicht dargestellt.

In dem von der Verwaltung für die weitere Bearbeitung adäquat erscheinenden Szenario 1 ergibt sich folgende Verteilung für die Verbindungen:

Anzahl Verbindungen je Kategorie und Prioritätengruppe

Umsetzungs-priorität	Radverbindungen	Radhaupt- verbindungen	Radschnell- verbindungen	Gesamt
vordringlich	6	18	5	29
mittlere	63	54	15	132
weitere	13	1	0	14

Tabelle 1: Anzahl Verbindungen je Kategorie und Prioritätengruppe im Szenario 1 - alle Kriterien (eigene Darstellung Regionalverband Ruhr)

Handlungsrahmen RVR

Beim Regionalverband Ruhr werden mit dem neu eingerichteten Kompetenzzentrum Radwegebau Ruhr die Maßnahmen zum Bau von Radwegen gebündelt. Das Umsetzungskonzept zeigt auf, an welchen Stellen der RVR zukünftig tätig werden kann, um die Qualität auf Streckenabschnitten des Regionalen Radwegenetzes zu erhöhen. Dies muss immer in Zusammenarbeit mit allen weiteren an der Verbindung beteiligten Akteuren passieren.

Im Konzept wurde ermittelt, welche Verbindungen bzw. Teilabschnitte des Netzes in Baulast des RVR liegen und ggf. in der Verantwortung des RVR entwickelt werden können. Die insgesamt 22 Verbindungen mit RVR-Beteiligungen werden gesondert dargestellt.

Die in diesem Umsetzungskonzept ermittelten Handlungsbedarfe fließen in das Arbeitsprogramm des Kompetenzzentrums Radwegebau Ruhr ein und werden bei der Haushaltsaufstellung mit den weiteren Projekten des RVR zusammengeführt betrachtet. Die Erkenntnisse haben auch Relevanz für die Aufgaben anderer Organisationseinheiten des RVR, insbesondere für das Referat 12 Liegenschaften und Hochbau und für RVR Ruhr Grün.

Mit dem Arbeitsbericht zum Umsetzungskonzept für das Regionalen Radwegenetzes liegt nun der Entwurf eines weiteren systematischen Bausteins zu einer zukunftsorientierten Infrastrukturplanung für den Radverkehr im Entwurf vor. Er ist Teil einer konzeptionellen Strategie für den RVR und ein Orientierungsrahmen für Kommunen, Kreise und die anderen Baulastträger in der Region. Erstmals in NRW liegt damit ein Umsetzungskonzept für Radverkehrsinfrastruktur in dieser Größenordnung für eine Planungsregion mit 53 Städten vor. Es stellt den nächsten elementaren Schritt in Richtung Umsetzung dar und unterstützt die Sicherstellung eines effizienten Einsatzes von zeitlichen, finanziellen und personellen Ressourcen.

Weiteres Vorgehen

Im nächsten Schritt werden die Hinweise aus der politischen Beratung zum Umsetzungskonzept aufgenommen und der Endbericht erstellt. Dieser wird den politischen Gremien zur Kenntnis gegeben und dem Land NRW, den Kommunen und den weiteren Baulastträgern übermittelt. Eine Vorstellung der Ergebnisse erfolgt auch in regionalen Konferenzen und Formaten, wie der Beigeordnetenkonferenz Mobilität, dem Kommunalrat und im AK Regionales Radwegenetz.

Die Verwaltung beabsichtigt, mit den zuständigen Landesministerien die Aufnahme des Regionalen Radwegenetzes in den mit dem Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz NRW aufzustellenden Aktionsplan sowie Finanzierungswege zur Realisierung der jeweiligen Strecken zu erörtern. Darüber hinaus sind auch Fördermöglichkeiten auf Bundes- und EU-Ebene zu prüfen.

Um das Zusammenwirken der unterschiedlichen Akteure auf den Verbindungen des Gesamtnetzes dokumentieren und begleiten zu können, ist ein entsprechendes Monitoring vorgesehen. Ein regelmäßiger Fortschrittsbericht soll einen Überblick über die laufenden

Projekte in der Gesamtregion geben. Der entsprechende Sachmittel- und Personalbedarf soll bei der künftigen Haushaltsaufstellung berücksichtigt werden.

Als weitere Schritte in der konzeptionellen Bearbeitung sind vorgesehen:

- Weiterentwicklung des regionalen Freizeitnetzes für den Radverkehr und Integration in das Gesamtnetz (Beginn in 2022)
- Fortschreibung des Konzepts für das Regionale Radwegenetz (Beginn in 2023)

Finanzielle und haushaltsmäßige Auswirkungen sowie Folgewirkungen:

1. Teilergebnisplan Kostenstelle 21100; Kostenträger 0700029;

Teilergebnisplan	Lfd. HH-Jahr	2023	2024	2025	2026 ff.
Erträge	0	0	0	0	0
Personalaufwendungen	35.000	47.000	48.000	37.000	37.000
Sachaufwendungen	0	10.000	40.000	0	0
Abschreibungen und Zinsaufwand (6 % p. a. vom investiven Eigenanteil)					
Summe (Eigenanteil)	35.000	57.000	88.000	37.000	37.000
Veranschlagt im Haushaltsplan	Lfd. HH-Jahr	2023	2024	2025	2026 ff.
Erträge	0	0	0	0	0
Personalaufwendungen	35.000	47.000	48.000	37.000	37.000
Sachaufwendungen	0	10.000	40.000	0	0
Abschreibungen und Zinsaufwand (6 % p. a. vom investiven Eigenanteil)					
Summe	35.000	57.000	86.000	37.000	37.000
Abweichungen ¹	0	0	0	0	0

2. Teilfinanzplan Kostenstelle _____; Kostenträger _____; Investitions-Nr. _____

Teilfinanzplan	Lfd. HH-Jahr	2023	2024	2025	2026 ff.
Einzahlungen					
Auszahlungen					
Summe (Eigenanteil)					
Veranschlagt im Haushaltsplan	Lfd. HH-Jahr	2023	2024	2025	2026 ff.
Einzahlungen					
Auszahlungen					
Summe					
Abweichungen ¹					

¹ 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:

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