

Federführung:
60-Stadtplanung, GIS, Bauordnung
Produkt:
60.03 Verkehrsplanung
70.01 Verkehrsanlagen

Datum:
21.03.2019

Beratungsfolge:	Sitzungsdatum:	
Bezirksausschuss	02.04.2019	Kenntnisnahme
Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen	03.04.2019	Kenntnisnahme

Radverkehrskonzept des Kreises Coesfeld

Sachverhalt:

Der Kreis Coesfeld erstellt bis Ende 2019 ein eigenes, kreisweites Radverkehrskonzept. Das Konzept soll die Radwege für den Alltagsradverkehr (also nicht die touristischen Wege) zwischen den Städten, Gemeinden und Ortsteilen des Kreises weiter verbessern. Auch die Verbindungen in die Kommunen der Nachbarkreise bzw. in die Stadt Münster werden berücksichtigt, damit die Bürgerinnen und Bürger des Kreises Coesfeld alle wichtigen Ziele bequem und sicher mit dem Fahrrad erreichen können. Ziel ist es, noch mehr Berufspendelnde zum Umstieg auf das Fahrrad zu motivieren. Die Konzepterstellung erfolgt unter Beteiligung der kreisangehörigen Kommunen und der Bürgerinnen und Bürger. Diese können ihre Anregungen und Ideen für die Verbesserung des Radverkehrs online unter www.fahrrad-coesfeld.de vorbringen.

1. Netzplanung/Maßnahmenplanung

Eine wesentliche Aufgabe des Radverkehrskonzeptes für den Kreis Coesfeld ist die Entwicklung eines interkommunalen und kreisweiten Radverkehrsnetzes. Dieses soll hierarchisch aufgebaut sein und setzt seinen Fokus auf den Alltagsradverkehr. Die Netzplanung ist folgenden Handlungszielen verpflichtet:

- Zusammenhänge über Gemeindegrenzen hinweg herstellen und Verbindungen zu den Nachbarkreisen sicherstellen
- ein attraktives, schnelles und sicheres kreisweites Radverkehrsnetz anbieten
- Reiseweiten im Radverkehr erhöhen
- Durchgängigkeit und Ausbaustandard der Infrastruktur sollen dazu beitragen, dass auch eine gefahrlose Pedelec-Nutzung möglich ist.

Die Grundlage für die Konzeption eines regionalen Radwegenetzes für den Alltag bildet die Festlegung von Achsen, die eine Bedeutung für die Region haben. Daher werden im ersten Arbeitsschritt alle Ober-, Mittel- und Grundzentren im Kreisgebiet und in den angrenzenden Kommunen durch sogenannte Wunschlinien miteinander verbunden. Das daraus entstehende Wunschliniennetz ist die Grundlage für die Entwicklung des regionalen Radwegenetzes (siehe Karte „Wunschliniennetz“).

Ein Wunschliniennetz stellt die Grundlage einer Angebotsplanung dar, die alle relevanten Verbindungen im Kreisgebiet darstellen soll. Es werden Verbindungen zwischen den Städten

und Gemeinden des Kreises sowie zu den Nachbarkreisen als sogenannte „Wunschlinien“ skizziert und gemäß ihrer Verbindungsfunktion in Hierarchiestufen eingeteilt.

Aufbauend auf einem Entwurf der durch den Kreis beauftragten Arbeitsgemeinschaft Planersocietät/Planungsbüro VIA wurde in zwei Veranstaltungen

- Erstes Arbeitskreistreffen zum Radverkehrskonzept für den Kreis Coesfeld (Klimaschutzteilkonzept) am 29. Januar 2019
- Workshop mit den kreisangehörigen Kommunen am 8. Februar 2019

ein konkretes Wunschliniennetz definiert und schließlich auf das Straßen- und Wegenetz umgelegt. Auf dieser Grundlage wurde das so genannte Untersuchungsnetz festgelegt, welches im nächsten Schritt durch die Gutachter untersucht und bewertet wird. Aufbauend darauf wird schließlich das kreisweite Radverkehrsnetz festgelegt und eine Maßnahmenplanung vorgenommen. Innerorts wird im Rahmen des Kreiskonzeptes keine Maßnahmenplanung vorgenommen, folglich endet das Untersuchungsnetz an den Ortseingängen.

Das für Coesfeld definierte Untersuchungsnetz ist in dem als Anlage beigefügten Übersichtsplan dargestellt. Es besteht aus den folgenden Elementen:

- Verbindung nach Holtwick über die B474
- Verbindung nach Osterwick über die L555
- Verbindung nach Darfeld über die RadBahn Münsterland
- Verbindung nach Billerbeck wird über die L58, alternativ über Bergallee/Ludgerusweg/L580
- Verbindung nach Darup/Nottuln über die B525
- Verbindung nach Rorup über K 12 Isfelder Weg/Letter Straße
- Verbindung über Lette nach Dülmen über die B474, alternativ über den Bahnseitenweg
- Verbindung nach Velen über die L581 mit Anschluss an den Radschnellweg RS 2
- Verbindung nach Gescher über die Borkener Straße und die B525
- Verbindung von Lette nach Rorup über K 48 und K 12, alternativ über den Wirtschaftsweg Letter Berg/K 12/Letter Straße
- Verbindung von Lette nach Reken/Maria Veen über die Bruchstraße/L600/Zum Heubach

Alternativ angegebene Verbindungen werden als Varianten untersucht und vergleichend bewertet. Die Fortführung der Verbindung Coesfeld/Industriepark nach Reken für das Untersuchungsnetz muss noch im Rahmen der Netzanalyse festgelegt werden.

2. Qualitätsstandards

Der Bau von Radwegen wird durch die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) reglementiert. Ein gemeinsamer Geh- und Radweg entlang einer Hauptverkehrsstraße hat außerorts demnach eine Breite von 2,5 m. Dieser Standard ist für „normale“ Radwegeverbindungen in der Regel ausreichend. Darüber hinaus hat das Land NRW mit den „Kriterien für Radschnellwege“ erstmals ein darüber hinaus gehendes normatives Regelwerk definiert. Derzeit (Januar 2019) wird ein Handbuch für die Gestaltung von Radschnellverbindungen in NRW erwartet, das die Details der Gestaltung in Nordrhein-Westfalen regelt und Musterlösungen für Knotenpunkte darstellt. Dieses bezieht sich allerdings ausschließlich auf Radschnellverbindungen.

Die Anforderungen an Radschnellverbindungen sind bewusst anspruchsvoll gehalten, da der Begriff Radschnellweg/Radschnellverbindung nicht verwässert werden soll. Andererseits klafft zwischen dem Radschnellwegstandard und dem ERA-Standard eine erhebliche Lücke. Ein Zustand, der für viele Regionen unbefriedigend ist. Abseits der großen Städte lassen sich nur wenige Relationen mit einem Potenzial von über 2.000 Radfahrenden finden. Um den Netzgedanken zu stärken und auch mehr Kilometer Qualitätsrouten zu realisieren, sind einige Regionen innerhalb und außerhalb von Nordrhein-Westfalen zu dem Schluss gekommen, dass

ein Ausbaustandard zwischen dem Radschnellweg- und dem ERA-Standard fehlt. Ein prominentes Beispiel ist die Stadtregion Münster, die einen eigenen mittleren Standard definiert hat.

Im stadtreionalen Leitbild der Stadt Münster sind ambitionierte Ziele festgeschrieben: Der Anteil des Modal Split am Radverkehr soll in Münster bis 2030 auf 50% steigen und im Umland auf 30%. Um dieses ehrgeizige Ziel zu erreichen, will die Stadtregion eine systematische und zügige Realisierung des Veloroutenkonzeptes erreichen und verzichtet bewusst auf eine Realisierung neuer Radschnellwege, sondern setzt vielmehr ihren Handlungsschwerpunkt darauf, bestehende Radwege zu ertüchtigen und Lücken im Radwegenetz zu schließen. Dabei werden für die Ertüchtigung und den Neubau Qualitätsstandards festgeschrieben, die sich im Wesentlichen an denen der Ausbauqualität von Radhauptverbindungen im RVR orientieren.

Aus diesem Grund empfehlen die Gutachter dem Kreis Coesfeld, sich an dem Vorgehen der Stadtregion Münster zu orientieren und für aufkommensstarke Relationen den Ausbaustandard von Radhauptverbindungen vorzusehen. Da die Maßnahmenplanung im Rahmen des Kreiskonzeptes an den Ortseingängen endet, kommt hier im Wesentlichen der Standard für die gemeinsame Führung an Hauptverkehrsstraßen außerorts zum Tragen. Diesen müssten die Akteure im Kreis Coesfeld mittragen. Um frühzeitig die Diskussion anzustoßen, ob im Kreis Coesfeld aufkommensstarke Relationen als Radhauptverbindungen ausgebaut werden sollen, wird der oben genannte Ausbaustandard für Radhauptverbindungen des RVR und der Stadtregion Münster in der Anlage gegenübergestellt.

Nach dem ersten Entwurf der Netzplanung wären die folgenden Verbindungen von und nach Coesfeld im sogenannten Mittelstandard auszubauen:

- Coesfeld – Borken
- Coesfeld – Billerbeck
- Coesfeld – Nottuln
- Coesfeld – Dülmen

Hinzu kommt die Verbindung von Coesfeld nach Steinfurt auf der RadBahn Münsterland, die auf dem Abschnitt zwischen Steinfurt und Lutum bereits heute 3,00 m Ausbaubreite aufweist. Der Netzlückenschluss zwischen Coesfeld und Lutum ist im gleichen Ausbaustandard geplant.

Anlagen:

Übersichtsplan „Untersuchungsnetz“

Ausbaustandards für Radhauptverbindungen des RVR und der Stadtregion Münster: gemeinsame Führung an Hauptverkehrsstraßen außerorts