

EILDienst

2/2021



- Außerordentliche Kreiskonferenz zur Corona-Impfstrategie
- Umsatzsteuerpflicht für kommunale Tätigkeiten
- Schwerpunkt „Neue Radverkehrskonzepte“
- Bildungsgänge an den Berufskollegs online entdecken



Zu Hause und doch weiterhin bürgernah: Homeoffice und mobiles Arbeiten in den Kreisen

Trotz einschneidender Maßnahmen zur Kontaktminimierung und zunächst deutlich, inzwischen nur noch leicht sinkender Zahlen fällt das Infektionsgeschehen mit COVID-19 noch zu hoch aus. Immerhin ist in zwei Kreisen und einer kreisfreien Stadt in Nordrhein-Westfalen der von Bund und Ländern angepeilte Inzidenzwert, also die Anzahl von Neuinfektionen pro 100.000 Einwohnern auf der Basis einer 7-Tage-Betrachtung Anfang Februar schon unterschritten worden. Allerdings verschärft sich die Situation durch unterschiedliche Virus-Mutationen, deren präzises Ausmaß unbekannt ist. Nachhaltig wirkende Kontaktreduzierung ist deshalb nach wie vor die Leitlinie. Daraus ergibt sich, dass Kontakte und damit das Ansteckungsrisiko auch am Arbeitsplatz konsequent verringert werden müssen. Mit diesem Ziel hat das Bundesarbeitsministerium die SARS-CoV-2-Arbeitsschutzverordnung erlassen. Am 1. Februar 2021 in Kraft getreten, soll sie am 15. März 2021 wieder außer Kraft treten, wobei abzuwarten bleibt, inwiefern das weitere Infektionsgeschehen eine Verlängerung der Verordnung erfordert.

Um den Gesundheitsschutz der Beschäftigten am Arbeitsplatz zu gewährleisten, sieht die SARS-CoV-2-Arbeitsschutzverordnung verschiedene Maßnahmen zur Kontaktreduzierung vor. Unter anderem werden Arbeitgeber dazu verpflichtet, den Beschäftigten im Fall von Büroarbeit oder vergleichbaren Tätigkeiten anzubieten, diese Tätigkeiten in ihrer Wohnung auszuführen, wenn keine zwingenden betriebsbedingten Gründe entgegenstehen. Also ist damit kein gesetzlicher Anspruch auf Arbeiten im Homeoffice bzw. eine korrespondierende Homeoffice-Verpflichtung des Arbeitgebers verbunden. Arbeitgeber können niemanden zur Heimarbeit verpflichten, sind aber gehalten, ihren Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern im Regelfall das Arbeiten im Homeoffice anzubieten, sofern keine zwingenden betriebsbedingten Gründe entgegenstehen.

Was für Teile der Wirtschaft Neuland sein mag, ist für die nordrhein-westfälischen Kreise alles andere als neu. Im Rahmen einer familienorientierten Personalpolitik bieten sie ihren Beschäftigten auf der Grundlage entsprechender Dienstvereinbarungen bereits seit längerem flexible Arbeitsformen an. Dazu zählt nicht zuletzt das Arbeiten im Homeoffice (und zunehmend das mobile Arbeiten), wobei sich dieser Trend im Zuge der Corona-Pandemie weiter verstärkt hat. Homeoffice und mobiles Arbeiten sind heute für einen nicht geringen Teil der Mitarbeiterschaft der nordrhein-westfälischen Kreise Normalität. Mit der SARS-CoV-2-Arbeitsschutzverordnung wird also für die Kreise keine gänzlich neue Rechtslage geschaffen, jedenfalls aber ein zusätzlicher Anstoß gegeben. Tatsächlich ist in vielen Kreisen mittlerweile rund die Hälfte der Mitarbeiterschaft im Homeoffice oder mobil tätig, Tendenz steigend. Dabei gibt es Fachbereiche und Dezernate, die aufgrund ihrer Aufgabenstellung deutlich mehr Beschäftigte im Homeoffice ausweisen als andere Dienststellen der Kreisverwaltungen. Gleichwohl hat sich der Denkansatz, was alles mit Homeoffice ermöglicht werden kann, verstärkt. Im Mittelpunkt steht längst nicht mehr die Aufzählung dessen, was alles mit mobilem Arbeiten nicht erreicht werden kann oder inwiefern damit anderweitige Defizite bzw. Nachteile entstehen, was zum Beispiel im Bereich der persönlichen Kommunikation sowohl der Beschäftigten untereinander als auch mit den Bürgerinnen und Bürgern oder Unternehmen auf der Hand liegt. Wichtig erscheint, dass in diesem Prozess möglichst viele Rückkoppelungen und Dialogmöglichkeiten mit Adressaten verbleiben, die ausschließlich elektronischer Kommunikation mit Kommunalverwaltungen skeptisch oder ablehnend gegenüberstehen.

Die bislang mit dem Arbeiten im Homeoffice oder auch dem mobilen Arbeiten gewonnenen Erfahrungen der Kreise sind durchweg positiv. Akzeptanz sowie Zufriedenheit bei Mitarbeiterschaft und Führungskräften sind hoch; viele Beschäftigte zeigen sich interessiert, die Arbeit am heimischen oder mobilen Arbeitsplatz nach der Corona-Pandemie fortzuführen.

Wie wird es nach dem Außerkrafttreten der SARS-CoV-2-Arbeitsschutzverordnung und dem sehnlichst erhofften Abklingen bzw. der erfolgreichen Bekämpfung der Corona-Pandemie weitergehen? Spannend ist insbesondere die Frage, ob die SARS-CoV-2-Arbeitsschutzverordnung verlängert oder eventuell sogar die frühere Ankündigung des Bundesarbeitsministers umgesetzt wird, einen Rechtsanspruch auf Homeoffice bzw. mobiles Arbeiten zu normieren. Letzteres dürfte eher ein Thema für den bevorstehenden Bundestagswahlkampf werden. Sollte es zu einem solchen gesetzlichen Anspruch auf Homeoffice oder mobiles Arbeiten kommen, wäre das jedenfalls aus Sicht der nordrhein-westfälischen Kreise nicht zielführend. Die vor Ort in einem breiten Konsens mit Beschäftigten und Personalvertretung verabredeten Modelle flexiblen Arbeitens würden dann unter Umständen wieder in Frage gestellt. Grundsätzlich sollte dem Dienstherrn bzw. dem Arbeitgeber die Entscheidung darüber vorbehalten bleiben, wo und unter welchen Rahmenbedingungen die von ihm bezahlte Arbeitsleistung erbracht wird. Gesetzlicher Vorgaben und Auflagen bedarf es insoweit nicht, Flexibilität und Gestaltungsspielräume von Verwaltung und Beschäftigten sollten nicht unnötig durch den Gesetzgeber eingengt werden.

Dr. Martin Klein
Hauptgeschäftsführer
des Landkreistages Nordrhein-Westfalen



Kavalleriestraße 8
40213 Düsseldorf
Telefon 02 11/300491-0
Telefax 02 11/300491-660
E-Mail: presse@lkt-nrw.de
Internet: www.lkt-nrw.de

IMPRESSUM

EILDienst – Monatszeitschrift
des Landkreistages
Nordrhein-Westfalen

Herausgeber:
Hauptgeschäftsführer
Dr. Martin Klein

Redaktion:
Erster Beigeordneter Dr. Marco Kuhn
Beigeordneter Dr. Kai Friedrich Zentara
Referent Karim Ahajliu
Hauptreferent Dr. Markus Faber
Hauptreferentin Dr. Andrea Garrelmann
Hauptreferentin Dorothee Heimann
Pressereferentin Rosa Moya
Referent Christian Müller
Referent Roman Shapiro
Referent Martin Stiller

Quelle Titelbild:
Kreis Gütersloh

Redaktionsassistentz:
Gaby Drommershausen
Astrid Hälker
Heike Schützmann

Herstellung:
ALBERSDRUCK GMBH & CO KG
Leichlinger Straße 11
40591 Düsseldorf
www.albersdruck.de

ISSN 1860-3319



AUF EIN WORT 49

THEMA AKTUELL

Kreise bauen Impfzentren in Eiltempo auf 52

AUS DEM LANDKREISTAG

Außerordentliche Kreiskonferenz: NRW-Kreise beraten über Corona-Impfstrategie und Flüchtlingsaufnahmegesetz 55

Ergebnisse der Kommunalwahl – Korrektur 57

SCHWERPUNKT:

Neue Radverkehrskonzepte für Nordrhein-Westfalen 58

Mehr Lebensqualität und zukunftsfähige Mobilität durch Velorouten im Münsterland 60

Das Fahrrad zum Alltagsverkehrsmittel machen 62

Einrichtung erster Velorouten im Kreis Steinfurt – TRIANGEL und RadBahn Münsterland 65

Radverkehrskonzept Kreis Unna – ein hierarchisiertes Kreisradnetz für den Alltagsverkehr 67

REGIONALE 2022: Das Radnetz OWL 70

THEMEN

Umsatzsteuerpflicht für kommunale Tätigkeiten – Online-Vortragsveranstaltung des Freiherr-vom-Stein-Instituts 73

Neue Radverkehrskonzepte für Nordrhein-Westfalen

Immer mehr Menschen entdecken das Fahrrad als Allround-Verkehrsmittel für sich. E-Bikes und Pedelecs machen das Rad auch für längere Pendler-Strecken zu einer Alternative zum Auto. Corona hat diesen Trend noch beschleunigt. Inzwischen ist das Rad Allround-Verkehrsmittel und im Mix nicht mehr wegzudenken. Und das Verkehrsministerium treibt diese Entwicklung weiter voran!



Hendrik Wüst MdL, Minister für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen.

Quelle: Ralf Meier

Im Haushalt 2021 stellen wir rund 54 Millionen Euro für Investitionen in ein gutes ausgebautes, flächendeckendes Netz von Radwegen bereit. Das sind 15 Millionen Euro mehr als im Haushalt 2021. Diese 15 Millionen Euro mehr teilen sich auf in 10 Millionen Euro mehr für Radschnellwege und 5 Millionen Euro mehr für den Radwegebau an Landesstraßen. Der Bund gibt außerdem bis 2023 bundesweit zusätzlich 900 Millionen Euro für eine bessere Radinfrastruktur.

Von diesem Geld wollen wir möglichst viel nach Nordrhein-Westfalen holen!

Dafür müssen wir bei der Planung schneller werden. Kaum jemand weiß, dass die Planung eines neuen Radwegs in etwa so aufwendig ist wie die Planung einer neuen Straße. Deshalb haben wir schon im Jahr 2020 zehn zusätzliche Planerstellen beim Landesbetrieb Straßenbau geschaffen, die sich ausschließlich um den Ausbau des Radwegenetzes kümmern. Jetzt kommen

DER AUTOR

*Verkehrsminister Hendrik Wüst MdL,
Ministerium für Verkehr des Landes
Nordrhein-Westfalen*

in den Bezirksregierungen zusätzlich fünf Stellen dazu, um den kommunalen Radwegebau zu beschleunigen. Nach dem Planungs- und Genehmigungshochlauf folgt dann der Bauhochlauf für ein lückenloses Radwegenetz!

Auch im Verkehrsministerium stellen wir uns personell und organisatorisch noch besser aufs Rad ein. Seit März 2020 gibt es im Haus eine „Stabsstelle Radverkehr und Verkehrssicherheit“, die mit viel Engagement an besserem Radverkehr arbeitet.



Das Fahrrad als Verkehrsmittel. *Quelle: VM*

Das Fahrrad eignet sich als bevorzugtes Verkehrsmittel nicht nur in Städten und Ballungszentren, sondern gerade auch im suburbanen und ländlichen Raum.

Besonders in unseren Kreisen mit ihren oft mittelgroßen Städten und eher kleinen Gemeinden sind beste Voraussetzungen für eine gute Radinfrastruktur gegeben. Komfortable Breiten und Beläge von Radwegen und eine Trennung von Auto- und Fußverkehr gelingt außerhalb dicht besiedelter Städte oft besser. Gleiches gilt für eine direkte Wegführung – möglichst mit Vorfahrt fürs Rad. Im suburbanen Raum ist der notwendige Platz dafür viel eher zu finden als in eng bebauten Städten. So bekommt Nordrhein-Westfalen ein gut ausgebaut, lückenloses Fahrradnetz aus Radschnellwegen, Radvorrangrouten und weiteren Radverbindungen. Zuletzt haben wir die Förderquoten bei den sogenannten Radvorrangrouten um 10 auf 80 bzw. 85 Prozent erhöht, um einen noch stärkeren Anreiz zu setzen, Premium-Radinfrastruktur voranzubringen.

Aber auch die gesamte weitere Infrastruktur für den Radverkehr wird stärker gefördert als bisher. In diesem Jahr werden die Fördersätze für kommunale Radwege auf 80 Prozent der förderfähigen Baukosten erhöht. Außerdem werden die Planungskosten mit einer 10-Prozent-Pauschale der förderfähigen Baukosten berücksichtigt. Längst haben noch nicht alle Landes- und Bundesstraßen außerorts einen Radweg. Auch hier setzt die Landesregierung neue Akzente. Der Landesbetrieb Straßenbau erfasst fehlende Abschnitte und lotet die Möglichkeiten eines Lückenschlusses aus. Das Initial dazu geht häufig von den Kommunen aus. Für den Bau von Radwegen an Landesstraßen stellt das Land im Jahr 2021 17,4 Millionen Euro zur Verfügung. Außerdem können für Radwege an Landesstraßen Bundesfinanzhilfen in Anspruch genommen werden.

Die Bundesregierung hat mit dem Programm Stadt und Land weitere Anreize für Radwegbau gesetzt. Hierbei soll auch besonderer Wert auf eine gerechte Verteilung der Mittel zwischen Städten und ländlichen Räumen gelegt werden. Bis Ende 2023 sollen so rund 97 Millionen Euro als Bundesfinanzhilfen für das Land Nordrhein-Westfalen bereitgestellt werden. Um für die Kommunen das Antragsverfahren möglichst schlank zu halten, werden die bereits bekannte Förderrichtlinie Nahmobilität und das eingeführte Förderverfahren bei den Bezirksregierungen genutzt.

Die von den Kommunen eingereichten Förderanträge werden von den Bezirksregierungen daraufhin geprüft, ob sie auch durch das Programm Stadt und Land in den Genuss einer erhöhten Förderung mithilfe der Bundesmittel kommen kön-



Eröffnung eines Radwegs in Mülheim.

Quelle: VM/Ulrich Gelsen

nen. Die Fördersätze erhöhen sich in solch einem Fall auf in der Regel insgesamt 90 Prozent. Weitere 5 Prozent Zuschlag erhalten Kommunen, die in strukturschwachen Gebieten liegen.

Auch die Bürgerradwege sind ein Erfolgsmodell. Mit Unterstützung der Bevölkerung sind in den vergangenen Jahren 350 Kilometer Radwege allein an Landesstraßen entstanden. Dieses positive Engagement der Menschen im suburbanen Raum wird natürlich weiterhin unterstützt. Gerade diese Radwege können relativ unkompliziert umgesetzt werden und treffen auf eine große Akzeptanz in der Bevölkerung. Das ist Planungs- und Baubeschleunigung im wahrsten Sinne des Wortes.

Längere Wegstrecken und Herausforderungen der Topographie sind mit E-Bikes und Pedelecs kein Problem mehr. Gleichwohl ist das Fahrrad in ländlichen und suburbanen Regionen – anders als in großen Städten – oft ein Verkehrsmittel von mehreren auf einer Wegstrecke. Wir müssen deshalb das Rad als eine wichtige Säule neben Bus und Bahn, Auto, Car-Sharing und On-Demand-Verkehren mit anderen Verkehrsträgern vernetzen.

Zu einer gut ausgebauten Infrastruktur von Radwegen brauchen wir sichere Abstell-

möglichkeiten und Lade-Stationen für E-Bikes. An so genannten Mobilstationen kann der Radfahrer zwischen den Verkehrsträgern wechseln. Von zu Hause mit dem Rad zum Bus. Von dort zum Bahnhof und mit dem Zug ins Oberzentrum. Wir stärken das Fahrrad als Teil intermodaler Mobilität und nutzen die Chancen der Digitalisierung zur besseren Vernetzung des Fahrrads mit anderen Verkehrsmitteln. So verrät das Smartphone schon vor Antritt des Weges, wann ich mit dem Rad losfahren muss, so dass ich eine freie Ladesäule an der Mobilstation finde und pünktlich in die Bahn einsteigen kann.

Mit dem neuen Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz NRW strebt die Landesregierung mit Unterstützung der Kreise, Städte und Gemeinden ein flächendeckendes, baulastträgerübergreifendes Netz von gut ausgebauten Routen an. Wir sind überzeugt, dass das Fahrrad das Potenzial hat, landesweit bei einem Viertel der Wege das Verkehrsmittel der Wahl zu sein. Bis dahin müssen wir noch ordentlich in die Pedale treten. Aber die Landesregierung gibt mit den Förderprogrammen für Städte und Gemeinden auch im ländlichen Raum ordentlich Rückenwind.

Mehr Lebensqualität und zukunftsfähige Mobilität durch Velorouten im Münsterland

Vier Landräte und der Oberbürgermeister im Münsterland haben sich im Frühjahr 2020 auf gemeinsame Handlungsbedarfe in der Regionalentwicklung verständigt! Die „Schnelle Fahrradmobilität“ ist für die Münsterlandkreise Borken, Coesfeld, Steinfurt und Warendorf sowie für die Stadt Münster als eines von drei wichtigen gemeinsamen Startthemen identifiziert worden. Das Ziel ist ein münsterlandweit konfiguriertes Alltagsradwegenetz mit Radschnellwegen und Velorouten. Die gemeinsame Vision ist eine Fahrradregion Münsterland, wo immer mehr Menschen auch im Alltag auf das Fahrrad umsteigen und damit sich und anderen mehr Lebensqualität eröffnen. Voraussetzung hierfür sind schnelle, komfortable, direkte und sichere Radwegeverbindungen.

Hintergrund

Die Regionalentwicklung steht vor komplexen und großräumigen Herausforderungen in der Raumentwicklung, die in wesentlichen Teilen nur in Zusammenarbeit über Kommunal- und Kreisgrenzen hinweg zukunftsfähig bewältigt werden können. Auf diese Ansätze zielen auch überörtliche Förderprogramme. Die Erfahrungen in der Region Münsterland mit den REGIONALEN 2004 und 2016 waren hier durchweg positiv, nachhaltig und fruchtbar.

Gemeinsames Agieren über kommunale Grenzen wird auch in der Stadtregion Münster vorbildlich gelebt. Dieser langjährige Verbund von elf kreisangehörigen Kommunen mit der Stadt Münster hatte 2017 infolge der Unterstützung im Rahmen des Wettbewerbs StadtUmland.NRW einen wesentlichen Impuls erhalten, der, seit 2018 organisatorisch und strukturell neu ausgerichtet, in eine noch engere Zusammenarbeit auf der Grundlage eines gemeinsamen Kontraktes mündete.

Für die Zukunft beabsichtigen die vier Münsterlandkreise und die Stadt Münster im landesseitig geförderten und von der Bezirksregierung Münster unterstützten Arbeitsprozess „Informelle Regionalentwicklung im Münsterland“ notwendige gemeinsame Handlungsfelder und Themen aufzugreifen und dazu geeignete Arbeitsstrukturen zu entwickeln. Ein entsprechendes Bekenntnis mit den Grundzügen der künftigen Zusammenarbeit findet sich in der „Erklärung der Münsterlandkreise und der Stadt Münster zur Zusammenarbeit in der Regionalentwicklung“

Für den Einstieg in eine verstärkte Zusammenarbeit auf Münsterlandebene fokussiert sich die Region zunächst auf die Themen „Schnelle Fahrradmobilität“, „Klima-

schutz und Klimafolgenanpassung“ und „Zukunftsfähiges Wohnen“.

Das Münsterland als Fahrradregion noch stärker machen

Das Fahrrad ist traditionell im Münsterland ein sehr verbreitetes Verkehrsmittel, das im Tourismus und im Alltag auf der Kurzstrecke nicht wegzudenken ist. Mit der stetig zunehmenden Verbreitung von Elektrofahrrädern eröffnen sich neue Möglichkeiten, das Fahrrad auch für längere Strecken und über Ortsgrenzen hinweg als Alternative zum PKW zu nutzen. Dazu bedarf es des konsequenten Ausbaus eines leistungsfähigen regionalen Radwegenetzes, welches ein komfortables, sicheres und zeitsparendes Radfahren und damit den Umstieg vieler Menschen auf das Fahrrad begünstigt. Die Liste der damit verbundenen positiven Auswirkungen auf die Gesundheit und das Wohlbefinden, auf die Umwelt und auf die Stadträume sowie letztlich auch auf die Lebensqualität ist lang. Da liegt es nahe, das Fahrradfahren als Bestandteil der „münsterländischen DNA“ und des Lebensgefühls im Münsterland zu etablieren.

Auf dem Weg zum münsterlandweiten Radwegenetz

Für den Aufbau eines hierarchisch strukturierten und funktional integrierten Radwegenetzes kann das Münsterland auf umfangreich vorhandene planerische Grundlagen zurückgreifen.

Eine besondere Rolle spielt hierbei die Velorouteninitiative der Stadtregion Münster. Die Velorouteninitiative der Stadtregion basiert auf dem Grundgedanken, ein



DIE AUTOREN

Dr. Olaf Gericke,
Landrat des Kreises
Warendorf,



Dr. Christian Schulze
Pellengahr, Landrat
des Kreises Coesfeld,



Dr. Martin Sommer,
Landrat des Kreises
Steinfurt,



Dr. Kai Zwicker,
Landrat des Kreises
Borken, und



Markus Lewe, Ober-
bürgermeister der
Stadt Münster



In der Münsterland Erklärung sind die Grundzüge der künftigen noch engeren Zusammenarbeit in der Region zusammengefasst.

Quelle: Kreis Borken



Vorstellung der Münsterland Erklärung im August 2020 durch (v.l.n.r.) Landrat Dr. Kai Zwicker (Kreis Borken), Klaus Ehling (Vorstand Münsterland e. V.), Landrat Dr. Martin Sommer (Kreis Steinfurt), Oberbürgermeister Markus Lewe (Stadt Münster), Landrat Dr. Olaf Gericke, (Kreis Warendorf), Landrat Dr. Christian Schulze Pellengahr (Kreis Coesfeld).

Quelle: Kreis Steinfurt

bedarfsgerechtes System von kommunalen und überörtlichen Radwegenetzen zu entwickeln, das alle Siedlungsteile einbezieht und somit niedrigschwellige Zugänge für möglichst viele Bewohnerinnen und Bewohner als Radfahrende eröffnet.

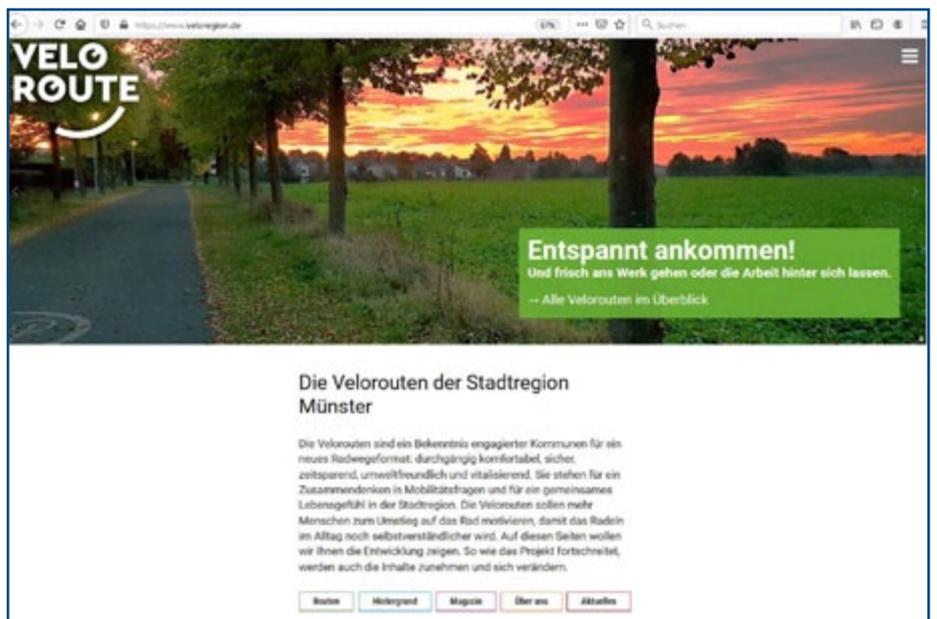
Dazu war es erforderlich, zwischen den Radschnellwegen und den Radwegen nach ERA-Standard als drittes Format „Velorouten“ als Radvorrangrouten zu etablieren. Es gilt mit den Velorouten, integriert im Stadt- und Landschaftsraum, Radverkehr zu bündeln und Radfahrenden im Verkehrsgeschehen häufig Vorrang einzuräumen. Die zwölf Städte und Gemeinden in der Stadtregion Münster wollen 14 solcher Velorouten über Kommunalgrenzen hinweg bis in die Kreise Coesfeld, Steinfurt und Warendorf hinein realisieren, um die Umlandgemeinden mit den Außenstadtteilen und dem Zentrum Münsters zu verbinden.

In diesem Rahmen sind in Zusammenarbeit aller Planungs- und Bausträger für die Velorouten Mindestanforderungen zum Ausbaustandard definiert worden, die z. B. mit Blick auf die Mindestbreite oder die grundsätzliche Trennung von Rad- und Fußverkehr vom landesseitig definierten höheren Standard eines Radschnellwegs einerseits und vom niedrigeren ERA-Standard andererseits abweichen. Der damit konfigurierte „Mittelstandard“ war insbesondere deshalb erforderlich, weil der

höhere Radschnellwegstandard oftmals mit vertretbarem Aufwand nicht realisierbar ist und um gleichwohl den notwendigen Anforderungen einer komfortablen, sicheren und zeitsparenden Radwegeverbindung entsprechen zu können.

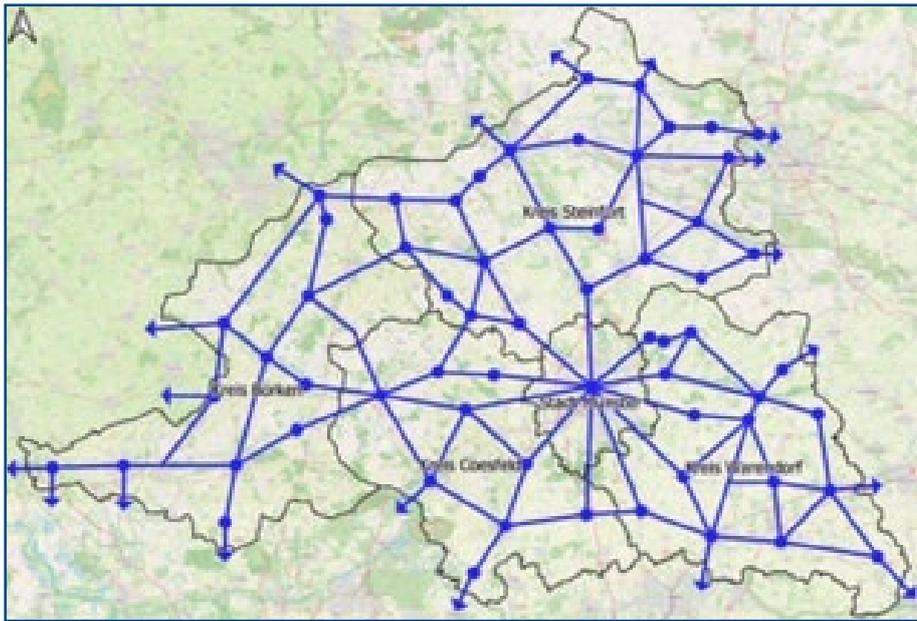
Weitere wichtige Grundlagen für die Planung des gesamtregionalen Velorouten-

Netzes für das Münsterland sind die aktuellen Radverkehrskonzepte und Mobilitätsuntersuchungen, die in allen Münsterlandkreisen vorliegen bzw. aktuell erarbeitet werden. Sie beinhalten auch grundsätzliche Aussagen zu den vorgesehenen Routenverläufen der Infrastruktur für die schnelle Fahrradmobilität. Diese werden im ersten Schritt miteinander abgeglichen,



Das interaktive Informationsportal www.veloregion.de informiert seit Oktober 2020 über die Planung und Realisierung der Velorouten in der Stadtregion Münster.

Quelle: Kreis Borken



Im Münsterland soll ein flächendeckendes Wegenetz für die schnelle Fahrradmobilität realisiert werden (Systemskizze).

Quelle: Kreis Borken

um sie besonders an den Schnittstellen zwischen ihren jeweiligen Geltungsbereichen zu harmonisieren und ein gemeinsames regionales „Zielbild“ eines münsterlandweiten Routennetzes für die schnelle Fahrradmobilität herauszuarbeiten. Dabei werden auch die Übergänge zu den Nachbarregionen mit in den Blick genommen, um die „Andockstellen“ an die dort gegebenenfalls vorhandenen Planungen frühzeitig vorsehen zu können. Auch bereits laufende Projekte können so adäquat in das Gesamtkonzept eingearbeitet werden,

wie beispielsweise das TRIANGEL-Projekt im Kreis Steinfurt oder auch die regionsweiten Überlegungen zum fahrradfreundlichen Ausbau der Seitenwege entlang des Dortmund-Ems-Kanals. Die intensive Vorarbeit in der Stadtregion hat zudem dazu geführt, dass alle Kreise sich mit Blick auf ihre eigenen Planungen von Radvorrangrouten eng am Velorouten-Standard der Stadtregion orientieren, sodass im Ergebnis ein münsterlandweites gemeinsames Verständnis der Erfordernisse für eine schnelle Fahrradmobilität vorliegt.

Ein weiterer Ansatz für die regionale Zusammenarbeit, der in den kommenden Monaten vorangetrieben werden soll, ist die gemeinsame Entwicklung geeigneter Marketing- und Kommunikationskampagnen, um die Pendlerinnen und Pendler von den Vorzügen der schnellen Fahrradmobilität zu überzeugen. Auch hier ist die Stadtregion Münster bereits einen ersten Schritt gegangen, indem im Oktober 2020 das interaktive Informationsportal www.veloregion.de ins Leben gerufen wurde.

Das Herzstück ist ein Kartenmodul, mit dem alle Streckenabschnitte der geplanten Velorouten digital erlebbar werden. Außerdem sind hier neben vielfältigen Hintergrundinformationen auch die aktuellen Planungs- und Realisierungsstände des ambitionierten Vorhabens abrufbar. Mit Blick auf den Umfang und die Komplexität der Aufgabe steht die gemeinsame Arbeit an einem münsterlandweiten Infrastrukturnetz für die schnelle Fahrradmobilität derzeit noch am Anfang.

Die Region hat sich aber im ersten Schritt mit dem Aufbau der erforderlichen Austausch- und Abstimmungsstrukturen auf den Weg gemacht, um die Aufgabe in einer strategischen Allianz gemeinsam und systematisch zu bearbeiten. Denn das Münsterland ist eine Fahrradregion und will durch eine weitere Stärkung dieses Profils die Mobilität im regionalen Maßstab vorantreiben.

EILDienst LKT NRW
Nr. 2/Januar 2021 80.31.00

Das Fahrrad zum Alltagsverkehrsmittel machen

Das Alltagsradwegkonzept des Kreises Gütersloh soll zukünftig sicherstellen, dass sich Radlerinnen und Radler auf eine hochwertige Fahrradinfrastruktur verlassen können. Es benennt wichtige interkommunale Verbindungen und definiert deren Idealzustand. Die Orientierung am bestehenden Straßennetz verdeutlicht dabei den gestiegenen Geltungsanspruch des Fahrrads: Als gleichwertiges Verkehrsmittel sollen dem Fahrrad dieselben direkten Verbindungen wie dem Auto zugänglich gemacht werden. Durch eine Priorisierung der Maßnahmen wird Entscheidungsträger*innen und Planer*innen gleichermaßen eine klare Empfehlung an die Hand gegeben, wie die bestehenden Ressourcen möglichst effektiv eingesetzt werden können. Die Abstimmung mit Kommunen, Vereinen und Gremien auch außerhalb des Kreises Gütersloh ermöglicht dabei eine nahtlose Planung über kommunale Grenzen hinweg.

Ausgangslage

Das Radfahren ist im Kreis Gütersloh seit jeher eine beliebte Freizeitbeschäftigung:

Es gibt vielfältige Themenrouten, mehrere Fernradwege verlaufen durch den Kreis und am Wochenende und in Ferienzeiten schwingen sich viele Bürgerinnen und Bür-

ger aufs Rad. Entsprechend gut ausgebaut ist das Radnetz für den Freizeitverkehr in dem ostwestfälischen Kreis. Allerdings macht die Verkehrswende auch vor dem



DER AUTOR

*Christopher Schmiegel,
Mobilitätsmanager
des Kreises Gütersloh
Quelle: Kreis Gütersloh*

Kreis Gütersloh keinen Halt: Längst soll das Radfahren mehr sein als ein reines Freizeitvergnügen. Als adäquates Verkehrsmittel für den alltäglichen Verkehr soll das Fahrrad eine Alternative zum Privat-Pkw darstellen. Schnell und sicher per Rad zur Arbeit, zur Schule oder in den Nachbarort – aus diesen Zielvorstellungen ergeben sich veränderte Ansprüche an das Radnetz. Nicht in erster Linie der Freizeitwert ist entscheidend, stattdessen werden direkte, sichere und qualitativ hochwertige Verbindungen nachgefragt. Um diesen Erwartungen gerecht zu werden, benötigt es eine gute Planungsgrundlage. Denn wie sieht ein ideales Netz für den alltäglichen Radverkehr eigentlich aus? Was ist zu tun ist, um diesen Idealzustand herzustellen? Und wo fängt man mit der Maßnahmenumsetzung am besten an?

Bereits in der 2016 veröffentlichten Mobilitätsstrategie des Kreises wurde festgelegt, sich diesen Fragestellungen im Rahmen eines umfassenden Konzeptes zu widmen. Dessen Fertigstellung erfolgte im September 2020: Das Alltagsradwegekonzept des Kreises dient der Kreisverwaltung zukünftig als Fahrplan für den Ausbau der interkommunalen Radverbindungen.

Definition der Ziele und Netzentwicklung

Der erste Schritt auf dem Weg zum Konzept war die Definition der planerischen Ziele. Entsprechend der übergeordneten Verwaltungsfunktion des Kreises war die oberste Prämisse die Verknüpfung aller Kommunen: Jede Stadt und Gemeinde des Kreises sollte mit ihren jeweiligen Nachbarkommunen auf möglichst direktem Wege verbunden werden. Um einen effizienten Einsatz der oftmals knappen Ressourcen zu gewährleisten, sollten Parallelverbindungen vermieden werden. Außerdem sollte sich das Netz an den Bedarfen des Radverkehrs orientieren und wichtige Quellen und Ziele berücksichtigen. Die Anbindung von Points of Interest (POI) wie etwa Gewerbegebieten, Bahnhöfen oder Schulen an das Netz war somit eine weitere Voraussetzung. Basierend auf diesen Zielen wurde seitens der Kreisverwaltung ein erster Netzentwurf entwickelt. Hierbei handelte es sich explizit um eine Idealvorstellung:

Nicht der Bestand an Radverkehrsanlagen oder die Umsetzungswahrscheinlichkeit der Verbindungen waren bei der Erstellung entscheidend, sondern der Anspruch, den Radverkehr auf eine Stufe mit dem Autoverkehr zu heben. Es galt, direkte Verbindungen, die ein schnelles Fortkommen für Radfahrende ermöglichen, zu identifizieren. Hieraus ergibt sich beinahe zwangsläufig ein Fokus auf das bestehende Straßennetz: Autostraßen stellen häufig die geradlinigsten Verbindungen zwischen zwei Kommunen dar.

Insgesamt wurden im Kreisgebiet auf diese Weise Alltagsverbindungen mit einer Gesamtlänge von rund 400 Kilometern zu einem Netz zusammengefasst.

Beteiligung der Akteure

Zur Steigerung der Qualität und der späteren Akzeptanz des Konzepts wurde der Netzentwurf im nächsten Schritt mit den Kommunen des Kreises und dem Kreisverband des ADFC abgestimmt. In einem mehrstufigen Verfahren wurden Änderungswünsche und Ergänzungsvorschläge erfasst und geprüft. Das vorläufige Endergebnis wurde mit den Kommunen im Rahmen einer gemeinsamen Konferenz diskutiert. Dieser Prozess resultierte in der Aufnahme und Abänderung zahlreicher Verbindungen und einer Erhöhung der Gesamtnetzlänge um rund 30 Prozent – der endgültige Netzentwurf weist eine Länge von 572 Kilometern auf. Das Netz hat dabei eine heterogene Struktur. Verbindungen zwischen eher ländlich gelegenen Kommunen sind ebenso enthalten wie eine Verknüpfung der beiden Großstädte Gütersloh und Bielefeld. Um diesem Umstand Rechnung zu tragen wurden sämtliche Verbindungen des Netzes entsprechend ihres Potenzials und ihrer Bedeutung für den Radverkehr in drei Kategorien eingeteilt. Diese Hierarchisierung der Streckenabschnitte erfolgte auf Grundlage eines Punkteschemas. Hierbei wurden Faktoren wie die Erschließungswirkung, die Anbindung von POI sowie bestehende Mobilitätsdaten einbezogen. Darüber hinaus wurden Anmerkungen der Kommunen bei der Einstufung berücksichtigt.

Erarbeitung von Qualitätsstandards

In Anlehnung an bestehende Normen wurden nun Qualitätsstandards ausgearbeitet, welche die Idealzustände der unterschiedlichen Verbindungskategorien definieren. Hierbei war es ein Anliegen, einerseits die zukünftigen Entwicklungen der technischen Regelwerke (z.B. der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, kurz: ERA) zu antizipieren sowie andererseits die heterogenen Rahmenbedingungen der Radverbindungen im Kreis abzubilden. Insbesondere sollte ein Angebot geschaffen werden, das die ERA übertrifft, aber unterhalb der hohen Standards von Radschnellwegen anzusiedeln ist. Zwar sind im Einzelfall immer die Gegebenheiten vor Ort wie etwa die Verfügbarkeit von Straßenraum zu berücksichtigen. Wo möglich und sinn-



Alltagsradwegekonzept des Kreises Gütersloh.

Quelle: Kreis Gütersloh

voll sollen die gesetzlichen Mindestanforderungen zukünftig aber übertroffen werden.

Neben Angaben zu Regelbreiten und der Wegeführung enthalten die Standards weitere Qualitätskriterien, die eine hochwertige Infrastruktur und ganzjährige Nutzbarkeit der Anlagen gewährleisten sollen. So finden sich etwa Angaben zu Oberflächen, zur Reinigung, Kontrolle und Beleuchtung der Radwege oder zur Verträglichkeit mit dem Fußverkehr.

Maßnahmenkatalog

Ein Alleinstellungsmerkmal des Alltagsradwegekonzeptes ist es, dass nicht nur der

Idealzustand der interkommunalen Radverbindungen abgebildet wird, sondern darüber hinaus konkrete Handlungsempfehlungen zur Zielerreichung erfolgen.

Dazu wurde nach der Definition der Standards das gesamte Netz durch das beauftragte Planungsbüro befahren und der Status Quo der Radverkehrsanlagen erhoben. Auf diese Weise konnte der Handlungsbedarf an den einzelnen Streckenabschnitten identifiziert werden. Es bot sich ein vielfältiges Bild: Zeichneten sich einige Verbindungen durch ihre hohe Qualität aus, fehlten andernorts Radwege gänzlich oder entsprachen nicht den neuen Standards. Insgesamt wurden 209 notwendige Maßnahmen identifiziert und zu einem Maßnahmenkatalog zusammengefasst.

Um auf möglichst objektive Weise festzustellen, an welcher Stelle vordringlicher Handlungsbedarf besteht, wurden sämtliche Maßnahmen nun anhand eines Punktesystems priorisiert. Faktoren wie die Bestandsqualität, Verkehrssicherheit oder das Radverkehrspotenzial wurden dabei berücksichtigt. Einerseits soll somit in Zukunft ein effektiver Einsatz der vorhandenen Mittel ermöglicht werden, andererseits kann die Priorisierung die Grundlage zur Abstimmung und Diskussion mit den Kommunen und den Straßenbaulastträgern darstellen.

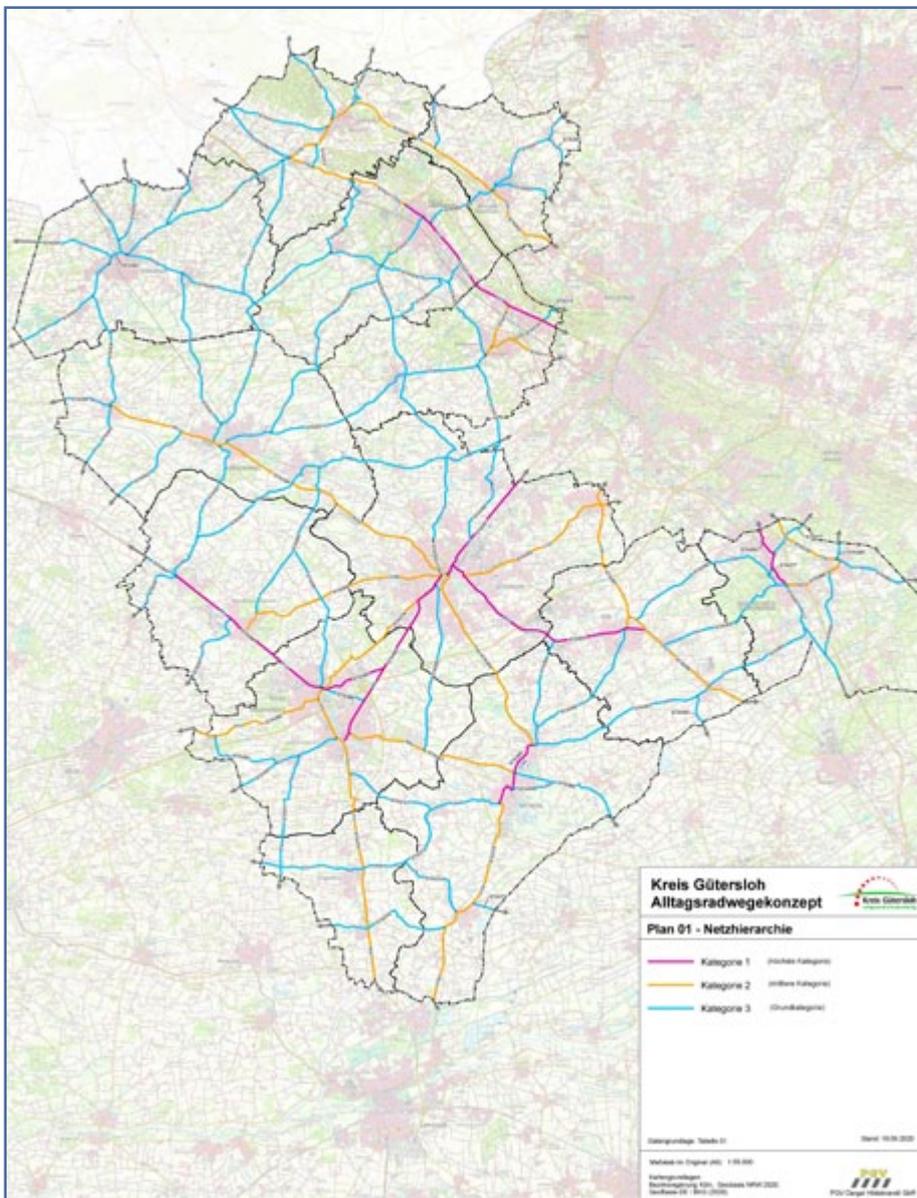
Zusammenarbeit mit der Regionpolregion Bielefeld und der REGIONALE 2022

Mit dem Radverkehrskonzept der Regionpolregion Bielefeld sowie dem REGIONALE 2022-Projekt Radnetz OWL wurden in Ostwestfalen-Lippe parallel zu dem Alltagsradwegekonzept weitere Radverkehrskonzepte mit regionalem Fokus entwickelt.

Allen Beteiligten war es wichtig, dass die verschiedenen Konzepte keinesfalls in Konkurrenz zueinander treten, sondern nahtlos ineinander greifen und eine Planung über kommunale Grenzen hinweg ermöglichen. In regelmäßigen Treffen fand ein enger Austausch statt, die Konzepte wurden hinsichtlich der Routenführung, der Kategorisierung und der Standards aufeinander abgestimmt. Trotz des unterschiedlichen Detaillierungsgrades bilden die Konzepte somit eine gemeinsame Planungsgrundlage.

Ausblick

Wie schnell das Konzept Wirklichkeit werden kann, hängt von zahlreichen Faktoren ab: Welche finanziellen und personellen Ressourcen stehen zur Verfügung? Wie erfolgreich können Grundbesitzverhandlungen geführt werden? Welche Umweltschutzbelange gilt es zu berücksichtigen? Und nicht zuletzt: Wie kann die zielgerichtete und effektive Zusammenarbeit aller Akteure sichergestellt werden? Hierbei wird insbesondere die baulastträgerübergreifende Abstimmung eine Rolle spielen. Mit der gemeinsamen Konzepterstellung und der Vernetzung der zuständigen Akteure wurde das Fundament für eine erfolgreiche Zusammenarbeit gelegt, das es in Zukunft auszubauen gilt.



Übersicht der Netzhierarchie.

Quelle: Kreis Gütersloh

Einrichtung erster Velorouten im Kreis Steinfurt – TRIANGEL und RadBahn Münsterland

Auf Grundlage eines umfassenden Radverkehrskonzeptes (2020) will der Kreis Steinfurt gemeinsam mit seinen 24 Städten und Gemeinden, dem Landesbetrieb Straßenbau NRW und anderen Partnern das Radverkehrssystem im Kreis deutlich ausbauen. Ein zentraler Baustein ist der Bau bzw. Ausbau schneller, komfortabler und verkehrssicherer Radwege für den Alltagsradverkehr als Radvorrangrouten, die münsterlandweit Velorouten genannt werden. Mit der vom Bundesumweltministerium geförderten TRIANGEL und der RadBahn Münsterland werden aktuell die ersten Velorouten als „Kreisradwege“ eingerichtet, ergänzt durch weitere Maßnahmen einer Radverkehrsförderung.

Mobilitätswende als integrierte Aufgabe

Mobilität neu gestalten, Klimaschutz weiter konsequent fördern – im Kreis Steinfurt bestimmen diese Leitlinien das Handeln von Politik und Verwaltung seit Langem. In vielen kreisbezogenen Konzepten, Programmen und Plänen finden diese Zielsetzungen ihren Niederschlag. Besondere Bedeutung erfährt dabei die Förderung der Nahmobilität und des Alltags-Radverkehrs.

So werden im Kreisentwicklungsprogramm 2030 als Handlungsziele u. a. die Förderung der E-Mobilität, die Umsetzung des Masterplans klimafreundliche Mobilität (MkM 2015) und der Ausbau der vorhandenen Radverkehrssysteme benannt. Im MkM werden im Themenfeld Radverkehr und Nahmobilität verschiedene Handlungsansätze und Pilotprojekte vorgeschlagen, so u. a. der Ausbau und die Optimierung des Alltagsroutennetzes, die Aufstellung eines Radinfrastrukturkonzeptes und der Ausbau schneller Radroutenverbindungen. Seit 2009 ist der Kreis zudem aktives Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise (AGFS). Eingebunden in die AGFS-Aktivitäten wurde bereits 2013 die Studie zur Errichtung von Radschnellwegen im Kreis Steinfurt erstellt. Als ein Ergebnis wurden – orientiert am Nachfragepotential – Korridore identifiziert, die für den schnellen Radverkehr geeignet erschienen.

Radverkehrskonzept 2020

Mit dem vom Kreistag Mitte 2020 beschlossenen Radverkehrskonzept werden nun darauf aufbauend umfassende Maßnahmen benannt, wie die Radinfrastruktur im Kreis für den Alltagsradverkehr optimiert werden kann, damit mehr Menschen das Fahrrad für ihre täglichen Wege zur Arbeit,

Ausbildung und Schule oder zum Einkauf nutzen und damit den Klimaschutz und ihre eigene Fitness/Gesundheit fördern. Schwerpunkt des Konzeptes ist die Einrichtung eines Veloroutennetzes zwischen Ober-, Mittel- und Grundzentren, bedeutenden Ortsteilen oder Einrichtungen mit weiteren wichtigen Verkehrserzeugern, etwa Gewerbegebieten oder Schulzentren außerhalb der v. g. Zentren.

Velorouten sollen vorwiegend am Bestand orientiert anforderungsgerecht ausgebaut und verkehrssicher optimiert werden. Insgesamt sieht das Radverkehrskonzept 618 Einzelmaßnahmen auf insgesamt 697 Kilometern mit einem geschätzten Kostenumfang von rund 108 Mio. Euro vor.

Darüber hinaus benennt das Radverkehrskonzept im Sinne der Ziele der AGFS Maßnahmen aus den Handlungsfeldern Service, Kommunikation und Marketing. Hierzu zählen beispielsweise die Themen Fahrradparken, die Verbreitung und Nutzung von Lastenrädern oder Kommunikationsmaßnahmen über ein internetbasiertes Kreisportal zum Thema Fahrrad mit Hinweisen zu Routenplanern oder Servicestationen. Die Kreisverwaltung ist beauftragt, in enger Abstimmung mit den Städten und Gemeinden des Kreises, dem Landesbetrieb Straßenbau NRW u. a., die im Radverkehrskonzept dargestellten Maßnahmen Schritt für Schritt umzusetzen.

Velorouten-Pilotprojekte

Pilotprojekte für die Einrichtung von Velorouten im Kreis Steinfurt sind die vom Bundesumweltministerium mit rund 4,6 Mio. Euro geförderte TRIANGEL und die RadBahn Münsterland südlich der Kreisstadt Steinfurt. Bei der TRIANGEL sollen auf drei ehemaligen Bahnstrecken zwischen den Städten und Gemeinden Steinfurt, Rheine, Neuenkirchen, Wettringen, Ochtrup



DIE AUTOREN

Udo Schneiders,
Sachgebietsleiter
Verkehrsentwicklung,
und

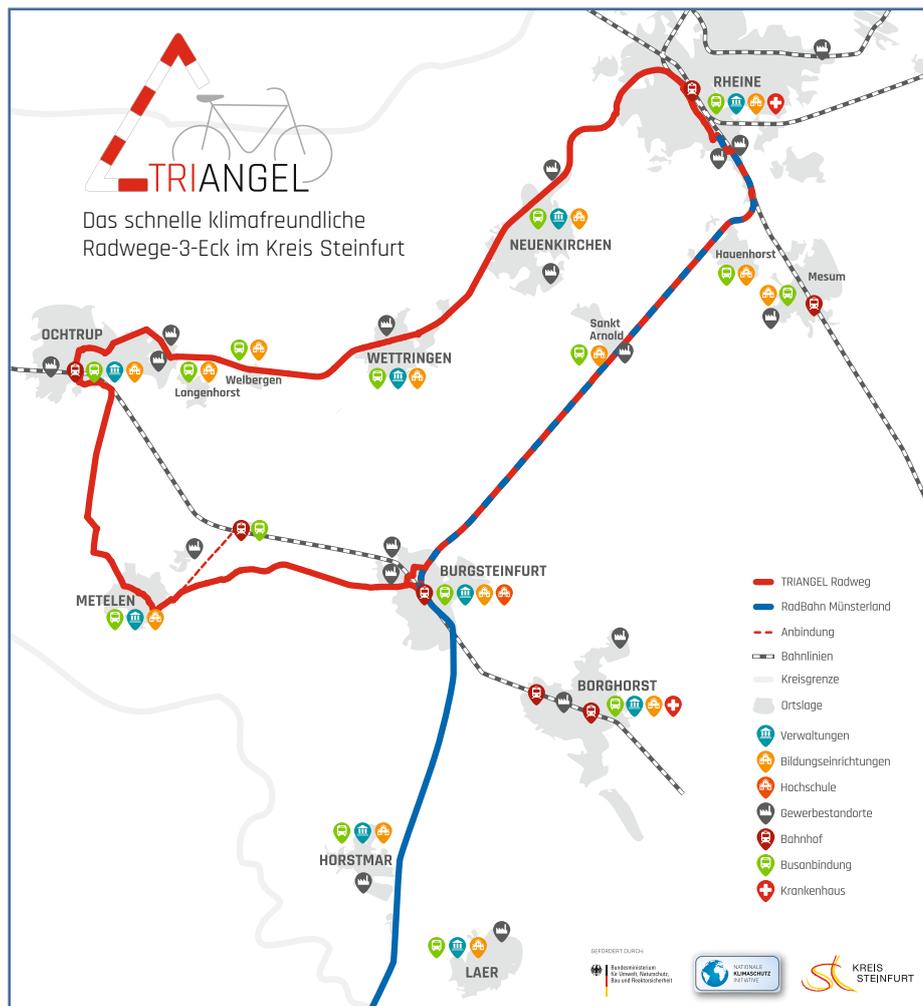


Reinhard Pries,
Projektverantwortlicher
Planen und Bauen,
Radwegeinfrastruktur,
Kreis Steinfurt

und Metelen die vorhandenen Radwege schneller, komfortabler und verkehrssicher gestaltet werden. Als neues Element im Radverkehrssystem des Kreises werden Wirtschaftswege zwischen Ochtrup und Metelen als kürzeste Verbindung zwischen diesen Orten eingebunden. Zusammen mit dem Abschnitt der RadBahn sollen mehr als 70 Kilometer für den Alltagsradverkehr ertüchtigt und als Fahrradstraßen ausgewiesen werden. Die als Fahrradstraßen integrierten Wirtschaftswege sollen durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen für die Anlieger, den Landwirtschaftlichen Verkehr und S-Pedelecs freigegeben werden.

Maßnahmen

Der Schwerpunkt der Maßnahmen liegt auf einer Vernetzung bereits vorhandener Wege durch Lückenschlüsse, in der Beschleunigung des Radverkehrs, insbesondere an den Knotenpunkten, und der Anhebung der Qualitätsstandards im Verlauf der Strecken. Soweit noch nicht gegeben und baulich möglich, werden die Trassen auf 3 Meter verbreitert. Abschnitte, die eine Mindestbreite von 2,50 Meter



Übersichtskarte Trassen TRIANGEL und RadBahn Münsterland.

Quelle: Kreis Steinfurt

und einen guten Wegebelaag aufweisen, werden zunächst im Sinne des Ressourcenschutzes belassen. Sie sollen bei einer weiter steigenden Zahl an Radfahrenden (Monitoring) oder spätestens bei zukünftig anstehenden Baumaßnahmen auf das Veloroutenmaß von 3 Meter verbreitert werden. Abschnitte mit schlechter Fahrbahndecke werden saniert. Bei Rheine wird über die B 70 für einen Lückenschluss eine neue Radwegebrücke gebaut. Teil der Maßnahmen ist auch die Änderung der bestehenden Vorfahrtsberechtigungen zu Gunsten der Radfahrer auf TRIANGEL und RadBahn – außerhalb der Kreuzungen mit klassifizierten Straßen. Mehr als 150 Knotenpunkte werden umgebaut. Dabei reichen die Maßnahmen von einer neuen Markierung und Änderung der Beschilderung bis hin zu ergänzenden aufwendigen Umbauten der Knotenpunkte mit Änderung der Straßenbeläge, dem Einbau von Berliner Kissen bzw. Drempeln oder der baulichen Einengung auf den Wirtschaftswegen und innerörtlichen Straßen durch Poller. Drempel und Kissen sind so bemessen,

dass landwirtschaftliche Fahrzeuge nicht behindert werden. An den als Fahrradstraßen eingebundenen Wirtschaftswegen werden für ein gutes Begegnen von Radfahrern und landwirtschaftlichen Maschinen Ausweichbuchten vorgesehen.

Besonderer Augenmerk gilt der Schaffung und Erhaltung ausreichend großer Sichtdreiecke. Insoweit sollen die Abschnitte von TRIANGEL und RadBahn auch als erste „Kreisradwege“ außerhalb klassifizierter Straßen in die Baulastträgerschaft des Kreises übergehen und die Unterhaltung und Pflege (insbes. auch das Freihalten der Sichtdreiecke) durch die Kreisstraßenmeisterei erfolgen. Dazu gehört auch ein Winterdienst, dessen Umfang je nach Nutzungsgrad der Abschnitte unterschiedlich gestaltet wird.

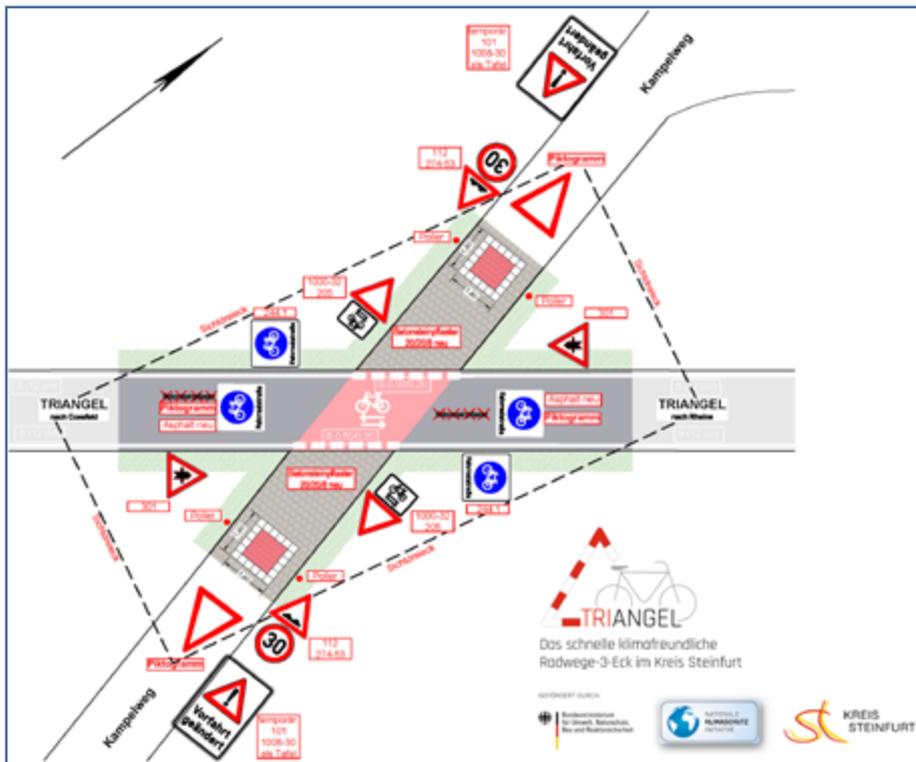
Der erste rund 18 Kilometer lange Abschnitt zwischen Steinfurt und Rheine wird im Frühjahr 2021 freigegeben. In Kürze starten die Baumaßnahmen auf dem zweiten Abschnitt zwischen Rheine und Ochtrup

über Neuenkirchen und Wettringen (23 km). Der Brückenneubau soll im Frühjahr beginnen und gemeinsam mit den Baumaßnahmen auf dem zweiten Abschnitt im Herbst dieses Jahres fertiggestellt sein. Der Ausbau des dritten Abschnitts zwischen Ochtrup und Steinfurt über Metelen ist für 2022 vorgesehen.

Weitere Module der TRIANGEL sind die Einrichtung eines Bikesharing zwischen dem Bahnhof und dem McArthurGlen Designer Outlet in Ochtrup sowie ein Bikesharing-light zwischen Betrieben und zentralen Haltestellen bzw. Haltepunkten zur Anbindung der Velorouten an die starken Achsen des ÖPNV und SPNV zur Förderung der Intermodalität und Umsetzung der Zielsetzungen des Nahverkehrsplans Kreis Steinfurt. An verschiedenen Punkten werden zusätzliche Radabstellanlagen aufgestellt. Das Projekt wird begleitet durch Maßnahmen zum Monitoring und zur Evaluierung, ein zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement und eine umfassende Öffentlichkeitsarbeit. Innerörtlich und im Außenbereich an sensiblen Verkehrspunkten wird die Strecke beleuchtet, wobei überwiegend adaptive Solarleuchten zur Anwendung kommen und alle Systeme der Ökodesign-Richtlinie entsprechen, d.h. insektenfreundlich ausgestaltet sind.

Der Kreis Steinfurt hatte bereits gute Erfahrungen im Rahmen der interkommunalen Umsetzung der ehemaligen Güterverkehrrstrecke Oberhausen – Wilhelmshaven erzielt. Gemeinsam mit der Bahnflächenentwicklungsgesellschaft NRW und neun Anrainerkommunen wurde die ehemalige Schienenstrecke zwischen Coesfeld und Rheine auf 39 Kilometern zur RadBahn Münsterland durch das Kreis Straßenbauamt umgebaut. Der in Eigentum der Kommunen gesicherte Radweg wurde bahnaffin mit LEADER-Mitteln gestaltet und wird heute als „Kreisradweg“ durch den Kreis einheitlich gepflegt und unterhalten.

Das Projekt TRIANGEL setzt dies mit neuen Elementen fort. Es wird gemeinschaftlich vom Kreis und von den sechs oben genannten Kommunen getragen und umgesetzt. Im Rahmen des Förderaufrufs „Klimaschutz durch Radverkehr“ des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit stellten sich die Projektpartner zunächst einem bundesweiten Wettbewerb. Nach positiver Rückmeldung reichte der Kreis als Lead-Partner Ende 2018 den Förderantrag in einem Gesamtvolumen von 6,5 Mio. Euro ein. Den Eigenanteil in Höhe von 30 Prozent der zuwendungsfähigen Gesamtkosten teilen sich Kreis und Kommunen jeweils



Beispiel Maßnahmen Umbau Knotenpunkt TRIANGEL.

Quelle: Kreis Steinfurt

zur Hälfte. Mit Erhalt des Zuwendungsbescheids Ende 2019 läuft die insgesamt auf drei Jahre festgelegte Umsetzungsfrist.

Flankierende Maßnahmen

Ergänzt durch flankierende Maßnahmen wie der fahrradfreundliche Neubau des Zentralen Omnibus-Bahnhofs in Wettlingen, die Ergänzung von Radabstellanlagen am Bahnhof Burgsteinfurt, der Neubau einer Fuß- und Radwegeunterführung sowie ein fahrradfreundlicher Umbau innerörtlicher Straßen in Rheine, der Neubau und die Instandsetzung von Schutzhütten entlang der Trasse sowie der geplante Anschluss der TRIANGEL an den Fietsensnellweg F 35 in der Region Twente sowie an die Velorouten der Stadtreion Münster und des Münsterlandes entsteht mit der TRIANGEL eine neuartige Radverkehrsinfrastruktur, die beispielgebend sein wird für weitere Projekte zur Förderung des schnellen Radverkehrs und des Klimaschutzes im Kreis Steinfurt.

EILDienst LKT NRW
Nr. 2/Januar 2021 80.31.00

Radverkehrskonzept Kreis Unna – ein hierarchisiertes Kreisradnetz für den Alltagsverkehr

Der fahrradfreundliche Kreis Unna schreibt die bestehende Planung zum Kreisradverkehrsnetz von 2013 mit Unterstützung des Gutachterbüros Planersocietät bis Mitte 2021 fort. Das Kernziel ist die bessere Vernetzung im Alltagsradverkehr der Kommunen des Kreises untereinander und mit den Nachbarkreisen und -kommunen. Die Aktualisierung wurde erforderlich, um die zahlreichen Neuplanungen und Aktivitäten zur Stärkung des Radverkehrs im Kreis in das Planwerk zu integrieren. Zu nennen sind hier vor allem die Planungen für den Radschnellweg Ruhr RS1, das Radwegesaniierungsprogramm des Kreises Unna und zahlreiche kommunale Aktivitäten. Die Kommunen, Baulastträger sowie der ADFC werden durch eine umfangreiche Information und Beteiligung in Kommunalworkshops, zu Netzkonzeption und Maßnahmenentwicklung intensiv in den Prozess eingebunden.

Das Ziel: ein attraktives Radverkehrsnetz für mehr Radverkehr

Als fahrradfreundlicher Kreis strebt der Kreis Unna eine attraktive und umweltfreundliche Mobilität für alle Menschen an. Basis dafür sind die Klimapolitischen Leitlinien des Kreises, die auf regionaler Ebene zur Erreichung des 1,5°-Ziels der Pariser Klimakonferenz beitragen sollen. Ebenso

ist eine gute soziale Teilhabe durch günstige Mobilität für den Kreis Unna mit seinem hohen Anteil an Menschen, die auf Transferereinkommen angewiesen sind, wichtig. Dazu werden Rad- und Fußverkehr als leicht nutzbares Basisangebot der Alltagsmobilität gestärkt; sie ergänzen den ÖPNV, der das Rückgrat des Umweltverbundes darstellt. Durch einen qualitativ hochwertigen Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur

des Kreises und der Kreiskommunen soll der Anteil des Radverkehrs am Gesamt-Mobilitätsaufkommen erhöht werden. Zur weiteren Stärkung des Umweltverbundes befindet sich ein inter- bzw. multimodales Verkehrsangebot im Kreis Unna in der Umsetzung, welches die klimafreundlichen Verkehrsmittel z. B. über Mobilstationen und digitale Mobilitätsangebote eng miteinander verknüpft.



DIE AUTOREN

Dipl.-Geogr.
Birgit Heinekamp, FB
Mobilität, Natur und
Umwelt, Kreis Unna,



M. Sc.
Johannes Pickert
und



M. Sc.
Dennis Stocksmeier,
Projektleiter Radver-
kehr, Planersocietät

Das Zielnetz: bedarfsgerecht, hierarchisiert und integriert

Die Infrastruktur für den Radverkehr im Kreis Unna ist bereits gut ausgebaut, weist aber Lücken bei schnellen und regionalen Verbindungen auf. Der topographisch bewegtere Süden ist weniger gut für den Alltagsradverkehr erschlossen als der ins Münsterland übergehende Norden des Kreises. Ein priorisierter Ausbau des Radverkehrsnetzes ist deswegen erforderlich. Das bestehende Zielnetz von 2013 war für eine realistische und zeitnahe Umsetzung zu engmaschig und weitverzweigt.

Folglich wurde ein reduzierteres Netz entwickelt auf Basis der wichtigen Siedlungsschwerpunkte mit mehr als 2.000 Einwohner*innen, der wichtigen ÖPNV-Verknüpfungspunkte wie Bahnhöfe, ZOBs und Mobilstationen, der Gemeinde- und Stadtzentren mit Einzelhandel und sozialer Infrastruktur und der wesentlichen Arbeitsplatzschwerpunkte wie Gewerbe und Industriegebiete. Für das neue Netz wurden alle bestehenden regionalen und kommunalen Planungen in ein gemeinsames Zielnetz integriert, um die Ressourcen zu bündeln. Der projektierte Radschnellweg Ruhr RS1 (ca. 24 km) wird als oberste Netzhierarchieebene übernommen. Zusammen mit dem abgestimmten, aber noch nicht flächendeckend ausgebauten Radhauptverbindungen (ca. 106 km) und Radanbindungen (ca. 60 km) des Regionalen Radwegenetzes in der Metropole Ruhr des Regionalverbands

Ruhr (RVR) bildet der Radschnellweg das Rückgrat des Zielnetzes für den Radverkehr im Kreis Unna. Das Kreisnetz ergänzt diese ortsübergreifenden Radwege um die priorisierten Radhauptverbindungen im Kreisnetz (ca. 60 km) und Radanbindungen im Kreisnetz (ca. 230 km). Hinzu kommen noch ergänzende Freizeitradwege (ca. 21 km) mit einer hohen Bedeutung für den Alltagsradverkehr.

Aufgabe des insgesamt ca. 310 km langen geplanten Kreisnetzes ist die Verbindung der Kommunen untereinander und mit den Nachbarkreisen bzw. -kommunen und die Verdichtung des noch relativ grobmaschigen regionalen Radverkehrsnetzes. Bei den in der Hierarchie direkt unter dem Radschnellweg stehenden Radhauptverbindungen (RVR und Kreisnetz) wird eine

hohe Anzahl von Radfahrenden zwischen 500 und 2.000 pro Tag angenommen. Auf der unteren Hierarchieebene Radverbindungen (RVR und Kreisnetz) werden maximal 500 Radfahrende pro Tag erwartet. Die Prognose der Radfahrenden ergibt sich u. a. aus den erschlossenen Einwohner*innen und Pendelverflechtungen. Bei der Ermittlung der Radverkehrspotenziale wurde auf die Methodik zurückgegriffen, welche schon beim Regionalen Radwegenetz in der Metropole Ruhr des RVR angewendet wurde. Durch die bevorzugte Führung des Kreisnetzes an oder auf Kreisstraßen wird eine möglichst gute Umsetzbarkeit durch den Kreis Unna gewährleistet.

Gleichzeitig erfolgt eine tiefe Integration des Netzes und des aktuellen Radwegeausbauprogramms des Kreises Unna



Radverkehrskonzept 2013 – Zielnetz.

Quelle: Kreis Unna

(Kreisstraßenbauprogramm / Radwege) und eine Bündelung und Priorisierung der eingesetzten finanziellen und planerischen Ressourcen. Damit können mittel- und langfristig prioritär gute Verbindungen mit möglichst hohen Qualitätsstandards insbesondere im schnellen Alltagsnetz garantiert werden. Diese Verbindungen sind die Grundlage für die geplante Erhöhung des Radverkehrsanteils am Modal Split.

Die Qualitätsstandards: durchgehend hohe Qualität auf langen Strecken

Das geplante Kreisnetz soll schnellen, sicheren und komfortablen Radverkehr mit möglichst wenigen Wartezeiten ermögli-

chen. Dazu werden hohe Qualitätsstandards definiert, die sich einerseits an die RVR-Planungen zu den Regionalen Radverbindungen anlehnen und andererseits durch die Vorgaben eines aktuellen Kreistagsbeschlusses des Kreises Unna definiert werden. Gemäß diesem Beschluss ist bei der Sanierung von Zweirichtungsradwegen außerorts grundsätzlich eine Breite von 3,0 m anzustreben. Durchgängig asphaltierte Oberflächen sind ganzjährig sicher und komfortabel nutzbar und können auch im Winterdienst einfach maschinell gereinigt werden. Randmarkierungen und Beleuchtung (ggf. nur auf Radhauptverbindungen) sichern die Befahrbarkeit auch bei Dunkelheit und erhöhen die soziale und gefühlte Sicherheit. Knotenpunkte sind besonders auf Radhauptverbindungen zu verbessern, um den Radverkehr zu beschleunigen, z. B.

durch Bevorrechtigungen an untergeordneten Knotenpunkten, den Wegfall von Anforderungssampeln und die Prüfung von Grünen Wellen für den Radverkehr. Hindernisse wie z. B. Poller, Umlaufsperrn und fehlende Absenkungen sind aus dem Kreisnetz konsequent zu entfernen

Die Maßnahmen: Umfangreicher Ausbaubedarf

Das komplette Kreisnetz und Teile des Zielnetzes (RVR, RS1) wurden für eine präzise Maßnahmenentwicklung mit dem Fahrrad befahren und mit Foto- und Videoaufnahmen dokumentiert. Die Befahrungsergebnisse sind in einer GIS-Datei aufbereitet und können so allen Baulastträgern und sonstigen Beteiligten zur Verfügung gestellt werden. Aus der Bestandsanalyse, den Kfz-Verkehrsbelastungen, den zulässigen Höchstgeschwindigkeiten und den definierten Qualitätsstandards wurden detaillierte Maßnahmenvorschläge für alle Strecken des Kreisnetzes sowohl innerorts als auch außerorts entwickelt. Auch für verbesserungswürdige Knotenpunkte wurden Musterlösungen zur Sicherung und Beschleunigung des Radverkehrs entwickelt.

Als Maßnahmen werden der Neubau von Radwegen (96 km), der Ausbau von Radwegen und Fahrradstraßen (114 km) und die Markierung von Radfahrstreifen, Schutzstreifen und ggf. Piktogrammketten (49 km) vorgeschlagen. 30 km des Bestandsnetzes erfüllen die aufgestellten Qualitätskriterien schon heute, hier sind lediglich die Nachrüstungen von Beleuchtung und Randmarkierungen und die Verbesserung einzelner Knotenpunkte erforderlich. Bei bestehenden Radwegen ist ein gestaffelter und sukzessiver Ausbau bei anstehenden Erneuerungsarbeiten sinnvoll, um vorher bedeutendere Netzlücken zu schließen. Der größte Teil der umzusetzenden Maßnahmen befindet sich an Kreisstraßen außerorts, wo der Kreis selbst gute eigene Umsetzungsmöglichkeiten hat. Geringere Teile sind in der Baulast von Land und Bund oder den Kommunen. Schwierig sind hinsichtlich einer schnellen Umsetzung vor allem die Ortsdurchfahrten bzw. innerörtlichen Streckenabschnitte, da diese nur in Ausnahmefällen genügend Flächen für eine bauliche Radverkehrsinfrastruktur bieten und erhebliche Nutzungskonflikte mit anderen Verkehrsmitteln vorliegen. Hier werden vermehrt Markierungslösungen und Reduktionen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, z.B. auf 30 km/h, vorgeschlagen.



Geplantes Radverkehrsnetz für den Kreis Unna (Entwurf 2021).

Quelle: Planersocietät/Kreis Unna



Allein-Radweg Kreis Unna – optimierter Ausbau und Ausgestaltung einer ehemaligen Bahntrasse.

Quelle: Kreis Unna

Der Beteiligungsprozess: enge interne und externe Zusammenarbeit

Der gesamte Erarbeitungsprozess ist geprägt von einer intensiven Zusammenarbeit der beteiligten Akteure. Sowohl die gute innerbehördliche, kreisinterne Abstimmung mit dem Fachbereich Bauen und dessen Kreisstraßenbauprogramm (mit integrierten Kreisradwegesanisierungspro-

gramm) als auch der Einbezug der Kreis-kommunen bis hin zur Berücksichtigung der Einbindung der Nachbarkreise und -kommunen tragen zu einem abgestimmten und tragfähigen Radverkehrskonzept bei. Die intensive Diskussion mit allen Beteiligten hat entscheidende Impulse zur Hierarchisierung des Netzes und zu den möglichen Maßnahmen gegeben. Positiv auf die Erarbeitung des Radkonzeptes ausgewirkt hat sich vor allem der seit vielen Jahren bestehende Arbeitskreis Radver-

kehr unter Geschäftsführung des Kreises Unna. Im AK Radverkehr kommen halbjährlich die Radverkehrsbeauftragten der kreisangehörigen Kommunen sowie Vertreter von Straßen.NRW, Regionalverband Ruhr, Emschergenossenschaft/Lippeverband und ADFC zu einem intensiven fachlichen Austausch zusammen. Diese langjährige Zusammenarbeit hat entscheidend zum Erfolg der Abstimmung beigetragen. Zusätzlich hat sich auch der Einsatz von Online-Kartenanwendungen als vorteilhaft erwiesen, mit denen Netz, Bestandserhebung und Maßnahmen im Detail vor- und nachbearbeitet werden konnten.

Weitere Schritte

Das Konzept ist so weit fertig gestellt, dass ab März die offizielle politische Beteiligung der Städte und Gemeinden und sonstigen Beteiligten erfolgen kann. Die Beschlussfassung durch den Kreistag ist für Herbst 2021 vorgesehen. Parallel laufen Baumaßnahmen an Kreisstraßen, die bereits im Kreisstraßenbauprogramm enthalten sind. Hier gilt es künftig, nach Auslaufen des derzeitigen Ausbauprogramms (2023) eine weitergehende Priorisierung zum Schließen der Netzlücken auf den Radhaupttrouten vorzunehmen.

Weitergehende Informationen finden Sie unter www.kreis-unna.de/radfahren

EILDienst LKT NRW
Nr. 2/Januar 2021 80.31.00

REGIONALE 2022: Das Radnetz OWL

Radfahren in OstWestfalenLippe (OWL) wird schneller und sicherer: Im Rahmen der REGIONALE 2022 haben sich die sechs Kreise Gütersloh, Herford, Höxter, Lippe, Minden-Lübbecke und Paderborn und die Stadt Bielefeld auf den Weg gemacht, eine gemeinsame Radinfrastruktur mit abgestimmten Standards zu entwickeln. Dafür haben sich Fachleute aus den sechs Kreisen sowie den 70 Städten und Gemeinden der Region mit der Entwicklung der Verbindungstrecken zwischen den Orten in OWL und dem Anschluss zum ÖPNV beschäftigt. Die Ergebnisse liegen jetzt vor.

Ein Konzept für ein flächendeckendes, verkehrssicheres und zukunftsfähiges Alltagsradnetz war Ziel des einjährigen Prozesses Radnetz OWL. Das Konzept wurde am 12.02.2021 in einer digitalen Veranstaltung unter Mitwirkung des Verkehrsministeriums, der Bezirksregierung

Detmold, der Gebietskörperschaften und der OstWestfalenLippe GmbH vorgestellt.

Ausgangslage und Ziele

Der Impuls zu einer über einzelne Kreise hinausgehenden koordinierten Planung

für ein gemeinsames Radnetz wurde als Projektidee des Kreises Paderborn bei der REGIONALE 2022 eingereicht und zu einem OWL-weiten Ansatz ausgerichtet. Moderiert wird der Prozess von der Ost-WestfalenLippe GmbH. Beteiligt sind die sechs Kreise Gütersloh, Herford, Höxter,



DIE AUTOREN

Astrid Butt,
Projektleitung
Mobilität REGIONALE
2022, OstWestfalen-
Lippe GmbH,



Peter Bischoff,
SHP Ingenieur,
und



Christopher Reineking,
SHP Ingenieur

Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes Nordrhein-Westfalen. Das Radnetz OWL soll ein Dach für die Umsetzung von Einzelmaßnahmen beim Radwegeausbau bilden. Es stellt sie in den gesamtregionalen Zusammenhang und nimmt auch periphere Lagen in OWL in den Fokus. Dabei soll Radverkehr zukünftig auch stärker als Faktor für regionale Siedlungsentwicklung wirken. Zielsetzung ist es, aus den Maßnahmenempfehlungen Pilotprojekte zu definieren und erste Ansätze bis 2022 umzusetzen. Radverkehr soll sich als echter Alltagsverkehr etablieren, dazu müssen auch die Standards zukunftsorientiert angepasst werden.

Regionale Zusammenarbeit

Die Akteurslandschaft im Bereich Radverkehr ist sehr vielfältig. Dabei fehlen weitestgehend etablierte regionale Koordinations- und Entwicklungsstrukturen, wie diese in den Bereichen ÖPNV und motorisiertem Verkehr seit langem bestehen. Die Erstellung des Konzepts Radnetz OWL zeigt, wie wichtig und erfolgreich eine koordinierte regionale Zusammenarbeit sein kann.

Alle beteiligten Akteure und der Radnetz-Prozess insgesamt profitieren erheblich von einer neutralen Moderation, koordinierten Vorgehensweise und Wissens- und Ressourcenbündelung.

nierten Vorgehensweise und Wissens- und Ressourcenbündelung. Eine Verstärkung der engen Zusammenarbeit, auch in Bezug auf die Umsetzung von Maßnahmen, die eine Bündelung von Ressourcen und weitreichende Synergieeffekte ermöglicht, wird angestrebt.

Konzept

In dem 2019 gestarteten Prozess geht es in erster Linie um Pendler Routen und Alltagswege zur Vernetzung ländlicher Gebiete mit den Unter-, Mittel- und Oberzentren. Das Netz soll über Stadt- und Kreisgrenzen hinausgehen und klar strukturiert sein, analog zu überregionalen Straßennetzen. Es entsteht ein hochwertiges attraktives Alltagsradnetz, das die Fahrradderreichbarkeit und Verkehrssicherheit in OstWestfalenLippe steigert.

Darüber hinaus bietet sich die Chance, den Ausbau einer modernen Radverkehrsinfrastruktur zusammen mit neuen Ansätzen für zukünftige Siedlungs- und Quartiersstrukturen (auch Gewerbegebiete) zu denken und zu entwickeln. Die Verknüpfung und Nutzung sowie Optimierung bestehender, aber auch die Neuplanung von Strecken zur Schließung von Netzlücken der Alltags- und Pendler Routen stehen im Vordergrund.

Lippe, Minden-Lübbecke, Paderborn und die Stadt Bielefeld mit Unterstützung der Bezirksregierung Detmold, von Straßen.NRW sowie dem beauftragten Planungsbüro SHP Ingenieure aus Hannover. Gefördert wurde das Konzept im Rahmen der REGIONALE 2022 vom Ministerium für



Das Projekt Radnetz OWL wurde der Öffentlichkeit vorgestellt von (v.l.n.r) Landrat Dr. h.c. Sven-Georg Adenauer, Kreis Gütersloh, Landrat Dr. Axel Lehmann, Kreis Lippe, Annette Nothnagel, OWL GmbH, Landrätin Anna Katharina Bölling, Kreis Minden-Lübbecke, Regierungspräsidentin Judith Pirscher, Bezirksregierung Detmold, Landrat Jürgen Müller, Kreis Herford, Oberbürgermeister Pit Clausen, Stadt Bielefeld, Landrat Michael Stickeln, Kreis Höxter, Herbert Weber, OWL GmbH, Landrat Christoph Rütter, Kreis Paderborn, und Dr. Martin Klein, Landkreistag NRW.

Quelle: OstWestfalenLippe GmbH

Langfristig soll diese verbesserte und leistungsfähige Radinfrastruktur die Mobilitätsgewohnheiten und damit den Modal Split hin zu einer nachhaltigeren Verkehrsmittelwahl mithin zum Fahrrad positiv verändern. Besonderes Augenmerk liegt auch auf Lastenrädern und Wirtschaftsverkehr. Im Fokus des Radnetz OWL steht auch die nachhaltigere Erreichbarkeit ländlicher Gebiete durch stärkere Vernetzung der Verkehrsmittel und neue Bedienformen durch Mobilitätsmanagement und Digitalisierung.

Mit dem Radnetz OWL wird ein hierarchisches Pendleradnetz zur Vernetzung der Kommunen untereinander aber auch mit dem ÖPNV/Mobilstationen entwickelt. Es

integriert bestehende und neue Strategien (Alltagsradwegkonzept Kreis Gütersloh und das Integrierte Radverkehrskonzept der Regiopole Region Bielefeld) der Region, kann aber auch wichtige Impulse für deren Weiterentwicklung 2021 und darüber hinaus geben. Das gut ausgebaute Freizeitwegenetz in OstWestfalenLippe wird dabei strukturell berücksichtigt.

Planungsablauf

Nach der Erstellung einer übergeordneten Zielmatrix wurde ein Luft- bzw. Wunschliniennetz für die Region entwickelt, welches die zentralen Orte benachbarter Kommunen miteinander verbindet. Dazu wurden

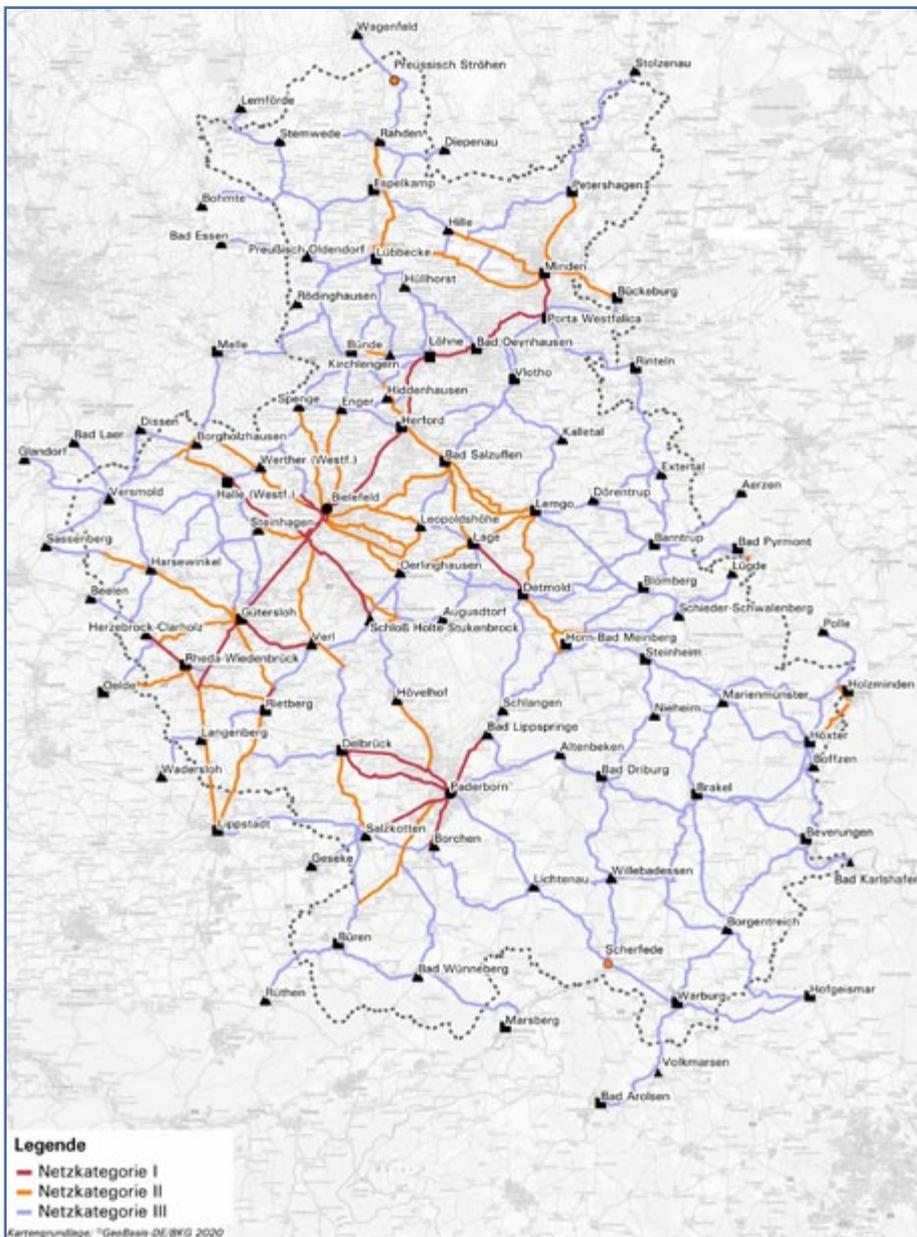
Orte in Abhängigkeit ihrer zentralörtlichen Versorgungsfunktion und Größe des Versorgungsbereiches in Oberzentren, Mittelzentren und Grundzentren unterschieden. Anschließend erfolgte unter Berücksichtigung der Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN) eine Hierarchisierung des Radnetzes nach innerhalb und außerhalb bebauter Gebiete, und anhand der Verbindungsfunktionsstufe nach überregionalen sowie regionalen Verbindungen.

Der Radschnellweg OWL 2.0 als Verbindung zwischen den Städten Rheda-Wiedenbrück, Gütersloh, Bielefeld und Herford ist in der Gesamtstreckenführung mit dem RS3 (Herford-Minden) ein Leuchtturmprojekt der Region. Für diesen Radschnellweg wurde eine Potenzialanalyse im Rahmen des Konzepts Radnetz OWL erstellt. Aufgrund der positiven Ergebnisse ist eine detaillierte Nutzen-Kosten-Analyse geplant. In enger Abstimmung mit den Vertreterinnen und Vertretern der Kreise erfolgte die weitere Netzkonkretisierung. Anhand der Kriterien Entfernung zwischen den Orten oder Umwegfaktor sowie der Pendlerzahlen, Steigungsverhältnisse und Erfahrungswerte bzw. Ortskenntnisse erfolgte die Einteilung in ein „primäres“ und „nicht primäres“ Wunschliniennetz.

Die vorhandenen ideellen Verbindungen dieses weitergehend betrachteten Luftliniennetzes wurde dann mithilfe eines Geographischen Informationssystems (QGIS) auf das konkret in der Örtlichkeit vorhandene Wegenetz umgelegt. Dabei wurden vor allem die Kriterien der direkten Wegeführung für den umwegempfindlichen Radfahrenden berücksichtigt. Vorhandene Radkonzepte und Planungen der jeweiligen Kommunen und Kreise dienten dabei als Grundlage. Alternative Streckenführungen wurden diskutiert, wichtige Quellen und Ziele wie Gewerbegebiete, größere Arbeitgeber, Krankenhäuser, weiterführende Schulen, Schnittstellen mit dem ÖPNV und die Direktheit der Anbindung an die Kommune in die Abwägung einbezogen. Neben den Verbindungen innerhalb OWL wurden ebenfalls Anbindungen an OWL angrenzende Kommunen und Kreise mitgedacht. Sie dienen als Hilfestellung und Orientierung für zukünftige interregionale Radverkehrskonzepte.

Qualitätsstandards

Die Ansprüche an Radverkehrsanlagen im Straßenraum steigen bei zunehmender Radverkehrsnutzung stetig an. Demzufolge soll die Radverkehrsplanung in Ost-WestfalenLippe künftig sowohl baulich



Netzkategorien Radnetz OWL.

Kartengrundlage: ©GeoBasis-DE/BKG 2020

als auch verkehrstechnisch einheitlich und an die deutschen Regelwerke angelehnt erfolgen. Dies führt sowohl zu einer besseren Akzeptanz und Verständlichkeit der Radverkehrsführungen für alle Verkehrsteilnehmenden als auch der Vereinfachung der Planungs- und Abstimmungsprozesse. Da die Regelwerke einer ständigen Weiterentwicklung unterliegen und auch dort die zunehmenden Radverkehrsstärken und höheren Qualitätsanforderungen zu Veränderungen führen, wurden für das Radnetz OWL die voraussichtlichen Entwicklungen antizipiert. Daher übertreffen die im Konzept definierten Qualitätsstandards die Festlegungen der Richtlinien teilweise, stellen aber einen anzustrebenden Idealzustand dar, der in der konkreten Umsetzung mit den tatsächlich vorzufindenden Rahmenbedingungen (wie z. B. zur Verfügung stehender Straßenraum) abzugleichen und gegenüber weiteren Nutzungsarten abzuwägen ist. Neben Regelbreiten für unterschiedliche Führungsformen (vom Schutzstreifen über gemeinsame Geh- und Radwege bis zur selbständigen Wegebindung) und Netzkategorien wurden Standards für weitere Kriterien der Radverkehrsplanung entwickelt. Diese betreffen die Oberflächen, Einbauten, Bevorrechtigungen, Verträglichkeit mit Fußverkehr, Winterdienste, Reinigung und Kontrolle, Beleuchtung, Absenkungen und Markierung. Abschnittsweise Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen als unterstützende Maßnahme zur Fahrbahnfüh-

rung und Führung auf Schutzstreifen wird anhand der Argumente Verkehrssicherheit, Verkehrsablauf und Leistungsfähigkeit, Lärminderung, Verträglichkeit mit dem Radverkehr, Reisezeit und ÖPNV sowie Akzeptanz begründet.

Die Empfehlungen zu Qualitätssicherung und Erfolgskontrolle, anhand von Outputkennzahlen für den Umsetzungsfortschritt, Verstetigungsstrategien, Zählungen, Unfallanalysen sowie Vorher-Nachher-Evaluation sowohl des Radverkehrs selber aber auch im Sinne einer vernetzten Mobilität zu Multi- und Intermodalität als auch dem Mobilitätsverhalten, werden vor allem nach der Umsetzung von Maßnahmen eine zentrale Rolle spielen.

Umsetzung

Im Ergebnis ist so ein Radnetz mit einer Länge von insgesamt ca. 2.046 Kilometern entstanden, welches für die interkommunalen Radverkehrsverbindungen im Alltagsverkehr eine hohe Bedeutung aufweist. Es bildet nicht sämtliche kommunalen Binnenverkehre und die Feinerschließungen der Gemeinden ab, sondern verbindet die Kommunen in OWL untereinander.

Ein Kapitel zu Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten für die Umsetzung ergänzt das Konzept. Aussagen zum Finanzbedarf für Neubau, Erhaltung und Betrieb der

Radinfrastruktur, Links zu Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten von Bund und Ländern sowie ein konkretes Beispiel zur Umgestaltung eines Straßenquerschnitts unterstützen die Akteure vor Ort.

Die REGIONALE 2022

Der Wirtschafts- und Kulturraum Ost-WestfalenLippe (OWL) richtet unter der Überschrift „Wir gestalten das neue UrbanLand“ die REGIONALE 2022 aus. REGIONALEN sind ein Strukturförderprogramm des Landes Nordrhein-Westfalen zur Entwicklung strukturwirksamer Projekte in unterschiedlichen Themenfeldern. Die Idee des „UrbanLandes“ ist es, vor dem Hintergrund unterschiedlicher Entwicklungsdynamiken gleichwertige Lebensverhältnisse in ganz OWL zu gewährleisten und die Region zusammenzuführen.

Das UrbanLand OstWestfalenLippe ist die strategische Vision für diesen Raum als Zukunftsmodell. Die polyzentrische Struktur mit 70 Städten und Gemeinden soll durch eine intensive Vernetzung gestärkt werden. Die Mobilität ist dafür Schlüsselthema – und damit auch der Radverkehr. www.urbanland-owl.de

EILDienst LKT NRW
Nr. 2/Januar 2021 80.31.00