

02.11.2023

Drucksache 254/23

Sachstandsbericht zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes für den Kreis Unna 2023

Gremium	Sitzungsdatum	Beschlussstatus	Beratungsstatus
Ausschuss für Mobilität, Bauen und Geoinformation	29.11.2023	Kenntnisnahme	öffentlich
Organisationseinheit	Mobilität, Natur und Umwelt		
Berichterstattung	Dezernent Adrian Kersting		
Budget	69	Mobilität, Natur und Umwelt	
Produktgruppe	69.04	Mobilität und Klimaschutz	
Produkt	69.04.01	Mobilitätsplanung, Aufgabenträgerschaft ÖPNV	
Haushaltsjahr	2023	Ertrag/Einzahlung [€]	0,00
		Aufwand/Auszahlung [€]	0,00
Klimarelevante Auswirkungen	☒ keine ☐ positive ☐ negative		
Umfang der Auswirkungen	Erläuterung siehe Sachbericht		

Sachbericht

Als ein zentraler Baustein zur Stärkung der klimafreundlichen Mobilität im Kreis Unna wurde am 04.10.2021 das Radverkehrskonzept Kreis Unna beschlossen (DS 146/21/1). Zuletzt wurde im Ausschuss Mobilität, Bauen und Geoinformation am 16.11.2022 mit der DS 181/22 über den Umsetzungsstand berichtet. Mit dieser Vorlage wird der letztjährige Sachstand aktualisiert und um neue Maßnahmen, soweit vorhanden, ergänzt.

Da sich die Vorgehensweise aus dem letzten Jahr bewährt hat, wurden auch dieses Jahr neben dem Kreis Unna selbst als maßgeblichen Baulastträger, die kreisangehörigen Kommunen, Straßen.NRW und Emscher-genossenschaft/Lippeverband (EGLV) um Meldung zum Umsetzungsstand von Maßnahmen gebeten. Abgefragt wurden zusätzlich auch Maßnahmen, die nicht im Kreisnetz bzw. im Regionalen Radwegenetz des RVR enthalten sind, aber innerhalb der Kommunen eine wichtige Radwegeverbindung darstellen. Bei der diesjährigen Abfrage ist auffällig, dass von mehreren Kommunen eine zeitliche Verzögerung in der Umsetzung und auch Rückstellungen von geplanten Maßnahmen gemeldet wurden. Gründe hierfür liegen in vielen Fällen in unbesetzten Stellen, haushaltspolitischen Entscheidungen und Kostensteigerungen.

Der aktuelle Umsetzungsstand ist den Anlagen 1-3 zu entnehmen. Die Anlagen 1 und 2 beinhalten Listen der Umsetzungsstände, die in Baulastträgerschaft des Kreises Unna (Anlage 1) bzw. in Baulastträgerschaft der Kommunen, Straßen.NRW und EGLV (Anlage 2) stehen.

Je nach Umsetzungsstand sind die einzelnen Maßnahmen farblich unterschiedlich markiert.

-  Fertiggestellte Maßnahmen
-  In Umsetzung befindliche bzw. vergebene Maßnahmen mit zeitnaher Umsetzung
-  In Planung befindliche Maßnahmen mit absehbarer Umsetzung
-  In Planung befindliche Maßnahmen ohne Umsetzungsangabe

Eine kartographische Darstellung der Maßnahmen ist als Anlage 3 beigefügt. Hierfür wurde die Nummerierung (ID) und farbliche Markierung aus den Tabellen mit den unterschiedlichen Umsetzungsständen übernommen.

Für den Kreis Unna als Baulastträger wurde bzw. wird auf einer Länge von mehr als 30 Kilometern bis 2025 in die Radwegeinfrastruktur (Neubau, Ausbau, Sanierung, Markierung oder Temporeduzierung) investiert. Fertiggestellt wurden bis Oktober 2023 ca. 18 km Radwegeinfrastruktur, bis 2025 sind weitere 12 km in der Umsetzung. Zukünftige Planungen sind auch dem Sanierungsprogramm für Kreisradwege zu entnehmen. Bei den Maßnahmen in Baulastträgerschaft der Kommunen, Straßen.NRW oder Emscher-genossenschaft/ Lippeverband sind bis zum jetzigen Zeitpunkt ca. 14,5 km Radwegeinfrastruktur neu- bzw. überwiegend ausgebaut worden. Weitere ca. 60 km entfallen auf in Umsetzung und in Planung befindliche Maßnahmen, die bis 2025/26 umgesetzt werden sollen.

Aktuelle Regelwerke bzw. Erlasse

1. Klimaschutz im (Rad)Verkehr

Die Mobilität ist ein unverzichtbarer Teil des täglichen Lebens. Der daraus entstehende Verkehr ist jedoch auch einer der größten Verursacher von Treibhausgasen in Deutschland. Um den Anforderungen des Pariser Klimaschutzabkommens und dem Ziel des Bundes-Klimaschutzgesetzes für 2030 gerecht zu werden, muss der Verkehr in Deutschland seine Treibhausgasemissionen bereits in den kommenden Jahren schnell und drastisch mindern.

Aus diesem Grund hat die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) im Jahr 2022 mit dem Regelwerk „E Klima 2022 - Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele“ eine Zusammenstellung richtungsweisender Empfehlungen zur Verkehrsinfrastrukturplanung unter dem Gesichtspunkt der Klimaschutz-

ziele veröffentlicht ([E Klima 2022](#) und [E Klima 2022 - Steckbriefe](#)). Sämtliche verkehrliche Maßnahmen sollen demnach so gewählt werden, dass sie einen Beitrag zur Einhaltung der Klimaziele leisten. Das neue technische Regelwerk enthält Vorgaben, Standards und Handreichungen, um den Klimaschutz im Bereich Verkehr an erste Stelle zu setzen.

Insbesondere für den Radverkehr werden die Regelungen der ERA 2010 (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) und RaSt 06 (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen) wie folgt ergänzt bzw. geändert: „Für den Radverkehr dürfen die in den technischen Regelwerken in Klammern angegebenen Mindestbreiten nicht mehr verwendet werden (z.B. ERA 2010, Tab. 5 oder RAST 06, Tab. 28).

Tabelle 5: Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitstrennstreifen

Anlagentyp	Breite der Radverkehrsanlage (jeweils einschließlich Markierung)		Breite des Sicherheitstrennstreifens		
			zur Fahrbahn	zu Längsparkständen (2,00 m)	zu Schräg-/ Senkrechtpark- ständen
Schutzstreifen	Regelmaß	1,50 m	–	Sicherheitsraum ¹⁾ : 0,25 m bis 0,50 m	Sicherheitsraum: 0,75 m
	Mindestmaß	1,25 m			
Radfahrstreifen	Regelmaß (einschließlich Markierung)	1,85 m	–	0,50 m bis 0,75 m	0,75 m
Einrichtungs- radweg	Regelmaß (bei geringer Rad- verkehrsstärke)	2,00 m (1,60 m)	0,50 m 0,75 m (bei festen Einbauten bzw. hoher Verkehrs- stärke)	0,75 m	1,10 m (Überhang- streifen kann darauf angerechnet werden)
beidseitiger Zwei- richtungsradweg	Regelmaß (bei geringer Rad- verkehrsstärke)	2,50 m (2,00 m)		0,75 m	
einseitiger Zwei- richtungsradweg	Regelmaß (bei geringer Rad- verkehrsstärke)	3,00 m (2,50 m)			
gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts)	abhängig von Fuß- gänger- und Rad- verkehrsstärke, vgl. Abschnitt 3.6	≥ 2,50 m			
gemeinsamer Geh- und Radweg (außerorts)	Regelmaß	2,50 m			

¹⁾ Ein Sicherheitsraum muss im Gegensatz zum Sicherheitstrennstreifen nicht baulich oder markierungstechnisch ausgeprägt sein.

Tabelle 28: Straßenbegleitende Radwege

Radweg	Regelbreite	Sicherheitstrennstreifen
Einrichtungsradweg	2,00 m (1,60 m)*	0,75 m (0,50 m**) bei angrenzender Fahrbahn oder angrenzenden Längsparken, 1,10 m bei Senkrecht- und Schrägparkständen***
Zweirichtungsradweg	2,50 m (2,00 m)*	0,75 m

* bei geringer Radverkehrsbelastung

** bei Verzicht auf Einbauten im Sicherheitstrennstreifen, Klammerverte bei geringer Radverkehrsbelastung

*** Überhangstreifen kann darauf angerechnet werden

Stattdessen sind die Regellinien zu verwenden oder in Abhängigkeit der örtlichen Gegebenheiten bzw. Verkehrsfunktion größere Breiten zu wählen (E Klima 2022, Steckbrief zur ERA 2010, S. 37)“

Die Empfehlungen wurden von den Arbeitsgemeinschaften fahrradfreundlicher Kommunen in Deutschland (AGFKs) übersichtlich in einem Faktenblatt gebündelt, in dem die neuen Gestaltungsmöglichkeiten und Vorgaben für Kommunen im Bereich Verkehr übersichtlich zusammengefasst und dargestellt werden (Anlage 4).

2. Rechtssicherheit für Piktogrammketten

Im Radverkehrskonzept Kreis Unna werden als mögliche Maßnahme zur Verbesserung der Radinfrastruktur auch sog. Piktogrammketten vorgeschlagen. Bei diesen handelt es sich um alleinstehende Radverkehr-Sinnbilder nach § 39 Absatz 7 StVO, die im Abstand von 25 bis 50 m zueinander in Längsrichtung im Bereich des rechten Fahrbahnrandes öffentlicher Straßen aufgebracht werden. Bislang bestand bei der Umsetzung von Piktogrammketten eine Rechtsunsicherheit.

Ein vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gefördertes Forschungsprojekt zur Wirkung von Piktogrammketten kam bereits im Jahr 2021 zu dem Ergebnis, dass ein positiver Einfluss der umgesetzten Maßnahmen auf die objektive und subjektive Sicherheit der Radfahrenden abgeleitet werden kann. Durch die am 25. Januar 2023 erfolgte Veröffentlichung des Erlasses „Piktogrammketten auf Fahrbahnen öffentlicher Straßen“ des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV) wird nun die Markierung mit Piktogrammen rechtssicher ermöglicht.

Einsatzbereiche von Piktogrammketten können Hauptverkehrsstraßen oder Routen mit hoher Netzbedeutung für den Radverkehr sein, die noch nicht über gesonderte Radverkehrsanlagen verfügen oder bei denen diese beispielsweise aufgrund von zu geringen Straßenbreiten nicht umsetzbar sind. Ebenso sind an Engstellen im Verlauf wichtiger Radnetzabschnitte entsprechende Markierungen sinnvoll. Auch an Streckenabschnitten öffentlicher Straßen, an denen auf parallel verlaufenden Radwegen die Benutzungspflicht aufgehoben wurde und Radfahrende nun auch im Mischverkehr die Fahrbahn benutzen dürfen, kann mit Piktogrammketten auf die veränderte Verkehrssituation hingewiesen werden.

Bis zu einer bundesweiten Einordnung der Piktogrammkeine in die straßenverkehrsrechtlichen Regelwerke können nun in Nordrhein-Westfalen entsprechende Maßnahmen unter Beachtung der im Erlass genannten Ausführungshinweise umgesetzt werden.

Radverkehrsplanungen des Landes NRW

Bis 2027 sollen in NRW zusätzliche 1.000 Kilometer neue Radwege und ein möglichst flächendeckendes Radverkehrsnetz geschaffen werden. Ein Baustein, um dieses Ziel zu erreichen, ist ein landesweites Radvorrangnetz, welches das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen derzeit definiert. Mit der Definition des Radvorrangnetzes wird das Ziel verfolgt, die Kommunen überörtlich und landesweit miteinander zu verbinden und damit das Fahrradfahren für alle Nutzengruppen attraktiver zu machen.

Auf Grundlage des multimodalen Landesverkehrsmodells (LVM) wird derzeit eine landesweite Potenzialanalyse Radverkehr erstellt. Ziel der Potenzialanalyse ist es, flächendeckend und systematisch zu ermitteln, in welchen Korridoren Radwege anzulegen bzw. auszubauen sind. Die hierbei prognostizierten Belastungen geben Hinweise auf die anzustrebenden Führungsformen und Entwurfselemente in den jeweiligen Korridoren. Eine Beteiligung auf kommunaler Ebene ist nach Vorliegen von Routenvorschlägen vorgesehen. Zusätzlich sollen bestehende Konzepte, wie z.B. das Regionale Radwegenetz des RVR und auch das Radverkehrskonzept Kreis Unna Berücksichtigung finden.

Im Anschluss steht zusätzlich die Aufstellung eines Bedarfsplans Radschnellverbindungen an. Hierbei werden die aus der Potenzialanalyse Radverkehr resultierenden Routenvorschläge für Radschnellverbindungen unter Berücksichtigung der Beiträge der kommunalen Gebietskörperschaften planerisch aufbereitet, einer Nutzen-Kosten-Analyse unterzogen und priorisiert.

Die Ergebnisse der Potenzialanalyse Radverkehr und der Aufstellung des Bedarfsplans Radschnellverbindungen münden in die Definition des Radvorrangnetzes. Dieser Prozess soll bis Ende 2024 abgeschlossen sein.

Das Radvorrangnetz wird sich in Abhängigkeit vom prognostischen Radverkehrspotenzial aus drei Kategorien zusammensetzen:

- Radschnellverbindungen mit einem Potenzial von über 2.000 Radfahrenden pro Tag,
- Radvorrangrouten mit einem Potenzial von 500 bis 2.000 Radfahrenden pro Tag sowie
- sonstige Radverkehrsverbindungen, die es aufgrund ihrer (über-)regionalen Verbindungsfunktion bedarf, um ein zusammenhängendes Radverkehrsnetz knüpfen zu können.

Damit stimmen die definierten Kategorien des Radvorrangnetzes des Landes NRW mit denen des Radverkehrskonzeptes Kreis Unna überein.

Um im Anschluss eine zügige Umsetzung des Radvorrangnetzes zu forcieren, wird sich die Finanzierung beziehungsweise die Förderung einzelner Vorhaben im Bereich des Radverkehrs durch das Land vorrangig an der Einbindung in das landesweite Radvorrangnetz orientieren. Inwieweit sich durch das Radvorrangnetz des Landes NRW und die oben genannten Fördervoraussetzungen eine Anpassung des Regionalen Radwegenetzes des RVR und damit auch des Zielnetzes im Radverkehrskonzept Kreis Unna ergeben könnte, bleibt abzuwarten und ist nach Vorlage des Radvorrangnetzes zu beraten.

Anlagen

Anlage 1: Umsetzungsstand in Baulastträgerschaft des Kreises Unna

Anlage 2: Umsetzungsstand in Baulastträgerschaft der Kommunen, Straßen.NRW und EGLV

Anlage 3: Übersichtskarte der Umsetzungsstände

Anlage 4: E-Klima 2022 – Faktenblatt der AGFKs

Anlage 5: Erlass „Piktogrammketten auf Fahrbahnen öffentlicher Straßen“