

Sitzungsvorlage Nr. V/2021/0132

Zuständig: Fachbereich Tiefbau und Entsorgung
Verfasser: Bömer, Richard



Ahaus, 19.03.2021

Beratungsfolge

Ausschuss für Verkehr und Umwelt
Rat

19.04.2021	TOP Ö	3
27.04.2021	TOP Ö	6

Beratungsgegenstand

Radwegekonzept der gesamten Stadt Ahaus
Bürger*innenbeteiligung, Maßnahmenentwicklung und Umsetzungsperspektiven

Beschlussvorschlag

Der Ausschuss für Verkehr und Umwelt empfiehlt dem Rat folgenden Beschluss zu fassen:

Der Rat nimmt die Ausführungen zum Arbeitsstand des Radwegekonzeptes zur Kenntnis.

Die Verwaltung wird beauftragt erste Baumaßnahmen zur Umsetzung eines qualifizierten Radwegnetzes in Form von Velorouten und Hauptrouten umzusetzen.

Die Baumaßnahmen sind im Ausschuss für Stadtentwicklung, Planen und Bauen zu beraten und dem Rat zur Beschlussfassung vorzulegen.

Als weiteres Beteiligungsformat ist zunächst im Mai im Rahmen des Klimaschutzmonats ein weiterer Online-Dialog vorzubereiten.

Sachdarstellung

Seit Juni 2020 arbeitet das Büro Planersocietät aus Dortmund in enger Abstimmung mit der Verwaltung am Radverkehrskonzept der gesamten Stadt Ahaus. In der im September 2020 durchgeführten Bürger-Online-Beteiligung wurde ein nach Nutzungszwecken und der vorhandenen Wegstruktur gegliedertes Radwegenetz zur Diskussion gestellt.

Ziel des Konzeptes ist die Entwicklung eines Alltagsradwegenetzes mit einer Routenrangfolge, in der sich die Wege in der Verkehrsbedeutung, der Führung und der Geschwindigkeit des Radverkehrs unterscheiden.

1. Velorouten bilden mit wenigen, dafür aber möglichst direkten und schnellen Verbindungen das Rückgrat des Radnetzes. Auf den Velorouten soll das Radverkehrsaufkommen gebündelt werden, um die Ortsteile und Nachbarkommunen zügig zu erreichen. Neben der Führung parallel zu Hauptverkehrsstraßen, sind dazu auch selbstständig geführte Radwege, z. B. auf multifunktional genutzten Wirtschaftswegen, vorgesehen. Für den Ausbau wird später ein besonders hoher Qualitätsstandard (Breite, Beleuchtung, geringe Wartezeiten) angestrebt.
2. Hauptrouten ergänzen die Velorouten um weitere schnelle Verbindungen und sind ebenfalls vornehmlich parallel zu Hauptverkehrsstraßen vorgesehen. Im Gegensatz zu den Velorouten kann wegen des geringeren Radverkehrsaufkommens ein etwas niedrigerer Qualitätsstandard ausreichend sein.

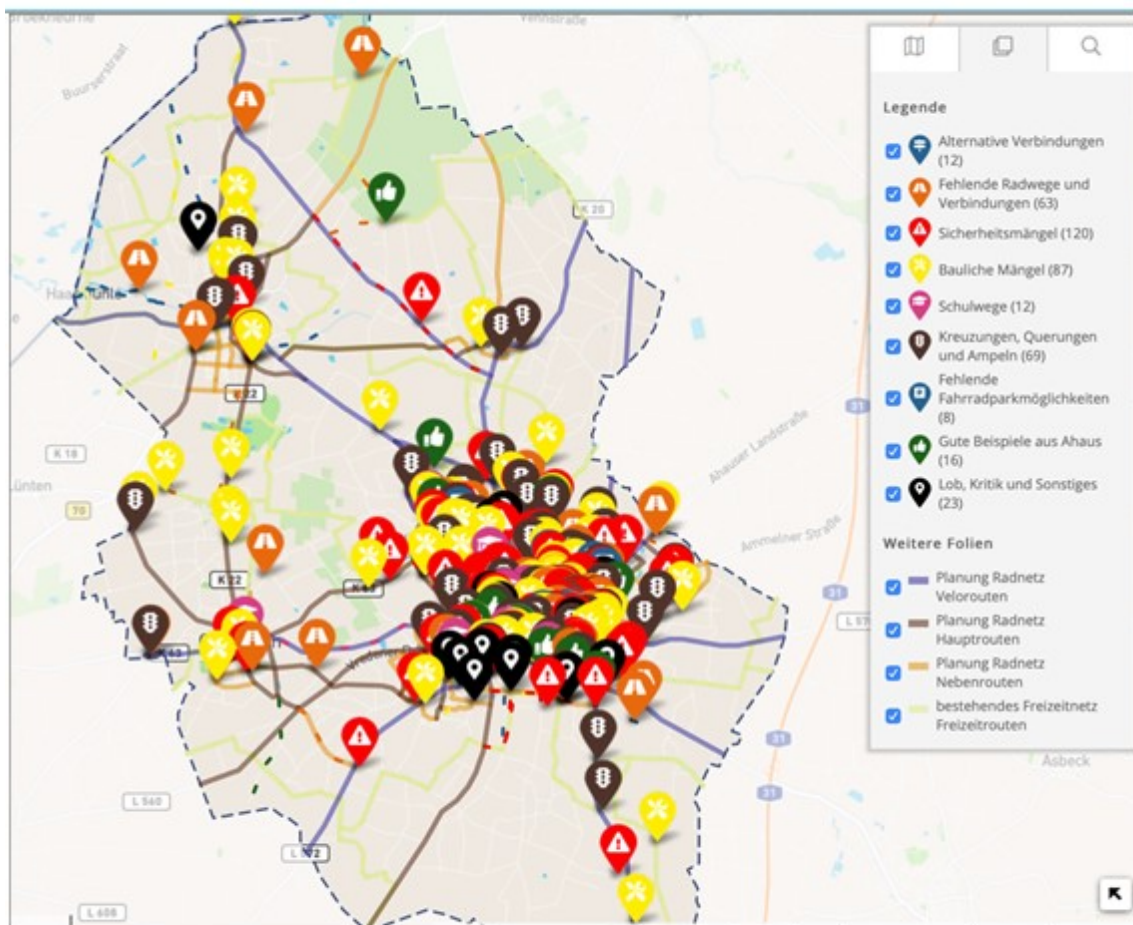
3. Nebenrouten verdichten das Netz und erschließen z. B. Wohngebiete. Sie verlaufen häufig im Nebenstraßennetz (Zone 30) und bieten damit etwas umwegigere Alternativen für Radfahrende.

Dieses Alltagsnetz ist für den alltäglichen Radverkehr vorgesehen. Die Radwegeanlagen sollen baulichen Standards entsprechen, die im Rahmen des Radwegekonzeptes festgelegt werden. Die Wegeführung soll möglichst direkt, gut ausgebaut, sozial sicher und gepflegt sein. Ganzjährig nutzbare Oberflächen (asphaltiert), Beleuchtung, eine gute Einsehbarkeit und eine regelmäßige Pflege und Reinigung (auch Winterdienst) sind dazu erforderlich.

Öffentlichkeitsbeteiligung

Auf Grundlage des erstellten Radverkehrsnetzes wurde im September 2020 eine Online-Beteiligung über die Website www.ahaus-fahrrad.de geschaltet, bei der die Bürgerschaft die Möglichkeit hatte, sich über einen Zeitraum von vier Wochen zu beteiligen. Über die Karte wurden Ideen und Kritik für das Fahrradfahren in Ahaus eingebracht. Insgesamt sind so mehr als 400 Ideen, 150 Kommentare sowie rund 3200 Likes zusammengekommen. Verwaltung und Gutachter haben dieses Wissen im weiteren Prozess genutzt, um die Konzeption des Radverkehrsnetzes zu überarbeiten und Maßnahmen des Radverkehrs zu entwickeln.

Abbildung 1: Anregungen im Rahmen der interaktiven Online-Karte



Quelle: Planersocietät

Ergänzend zur Online-Beteiligung wurde ein analysierend-partizipatives Beteiligungsformat in Form einer Planungsradtour am 19. September angeboten, an der rund 20 Personen teilnahmen. Bei der Planungsradtour ist ein festgelegter Ausschnitt des Radverkehrsnetzes unter die Lupe

genommen worden. Gemeinsam diskutierten Bürger*innen mit Verwaltung und Gutachterbüro direkt an Ort und Stelle die Probleme für Radfahrende und entwickelten erste Lösungsansätze. Die Rundtour führte mit mehreren Stationen über eine Strecke von rund 8,5 km und dauerte rund zwei Stunden.

Abbildung 1: Planungsradtour entlang der Wüllener Straße



Quelle: Planersocietät

Befahrung und Bewertung des Radverkehrsnetzes

Parallel zur Beteiligung wurde das Radverkehrsnetz in der zweiten Jahreshälfte 2020 durch das Gutachterbüro befahren und der Bestand der Radverkehrsinfrastruktur und des Fahrradparkens systematisch erfasst und digitalisiert. Zu erhebende Parameter waren beispielsweise die Führungsform, Breite der Radverkehrsanlage, Zustand der Oberfläche, Art des Knotenpunkts und die Ausstattung von Radabstellanlagen. Auf dieser Grundlage wurde eine Bewertung des Bestands anhand von vorher definierten Standards durchgeführt.

Ergebnisse der Bestandserhebung: Insgesamt hohes Niveau, wenige Netzlücken, gute Ansätze und positive Perspektive. Schwierigkeiten bestehen z. B. noch bei schmalen Bestandsradwegen (z. B. Königstraße), der Beschleunigung des Radverkehrs an Knotenpunkten oder fehlenden Angeboten für den Radverkehr (z. B. Wessumer Straße).

Maßnahmenentwicklung und Umsetzungsperspektiven

Aufbauend auf der Bewertung sind Handlungsmaßnahmen zur Verbesserung der Befahrbarkeit entwickelt worden. Dies wurde für Strecken (z. B. Führungsform, Breite), Knoten (z. B. Bevorrechtigung, Ampelschaltung) und Radabstellanlagen (z. B. Ausstattung) vorgenommen.

In einem weiteren Schritt sind Routen mit der Verwaltung ausgewählt und abgestimmt worden, deren Umsetzung priorisiert erfolgen soll. Sie stellen Relationen zu wichtigen Quellen und Zielen

des Radverkehrs dar und haben in der Bürger*innenbeteiligung besondere Handlungsschwerpunkte eingenommen. Aufgrund ihrer Bedeutung sind sie dem Velo- oder Hauptroutennetz zuzuordnen und stehen damit ganz oben in der Netzhierarchie. Ein weiteres wichtiges Kriterium war die Berücksichtigung der Schüler*innenverkehre. Aufgrund der Struktur des Netzes ergeben sich:

Radialverbindungen:

- Anbindung der Ortsteile (Wüllen, Ottenstein, Wessum, Alstätte, Graes) an die Innenstadt
- Anbindung des Bahnhofs an die Innenstadt
- Anbindung des Gewerbegebiets Ahaus Ost an Bahnhof und Innenstadt

und

Tangentialverbindungen:

- Aa-Umflut/Nordring/Schumacherring
- Adenauerring/Fuistingstraße/Parallelstraße

Auf den Routen kommen besonders hohe Qualitätsstandards hinsichtlich Verkehrssicherheit und Fahrkomfort zum Einsatz. Der Radverkehr soll auf ihnen gebündelt und auf durchgängigen Verbindungen zügig geführt werden. Die Routen zeichnen sich durch ihre intuitive Führung auf Fahrradstraßen sowie breit dimensionierten separaten Radwegen und gemeinsamen Wegen aus. So soll die Nutzbarkeit für alle Fahrzeugtypen des Radverkehrs (S-Pedelec, Lastenrad) möglich sein. Mit einer durchgängigen Beleuchtung auch im Außenbereich ist das Befahren zu jeder Tageszeit sichergestellt. An Knotenpunkten und Einmündungen soll der Radverkehr möglichst bevorzugt werden, sofern die örtlichen Gegebenheiten dies zulassen, um eine Beschleunigung Radfahrender zu erwirken.

Die priorisierten Routenvorschläge sind in der Anlage dargestellt. In der Sitzung werden die Routenverläufe in einzelnen Teilabschnitten gegliedert vorgestellt. Hierbei werden im Rahmen einer baulichen Umsetzung für die einzelnen Teilabschnitte unterschiedliche Umsetzungslösungen vorgeschlagen. Sukzessive mit der Umsetzung von Baumaßnahmen in den einzelnen Teilabschnitten setzt sich die jeweilige Velo- bzw. Hauptroute zusammen und bildet einen Teil des neuen qualifizierten Radwegenetzes.

Folgende Maßnahmen werden als bauliche Lösung vorgeschlagen:

- Lösungen für Radwegeführungen:
 - separat geführte Zweirichtungsradwege (Breite 3-4 Meter)
 - separat geführte gemeinsame Geh- / Radwege
 - Fahrradstraßen
 - einseitige / beidseitige Geh- und Radwege an Hauptverkehrsstraßen
 - einseitige / beidseitige Schutzstreifen für Radfahrer
 - Straßenraum-Querschnittsanpassungen mit Platz für den Radverkehr
 - Begegnungszonen oder Zonen mit Tempo 30 / 20
- Lösungen für Kreuzungspunkte:
 - höhenfreie Radwegekreuzungen (Über- oder Unterführung)
 - sensorgesteuerte Sichtsignalanlagen oder bevorzugte Führung an Querungsstellen
 - Rundum-Grün an signalisierten Kreuzungspunkten
 - Umbau von Kreuzungspunkten zu Kreisverkehrsplätzen mit integrierter

Radverkehrsführung / mit bevorrechtigter Radverkehrsführung

Als zu verbessernde Standorte für das Fahrradparken wurden solche ausgewählt, die aufgrund ihrer Bedeutung als ÖPNV-Schnittstelle oder ihrer besonderen Innenstadtlage prioritär zu realisieren und im Rahmen der Bürger*innenbeteiligung häufig genannt worden sind. Diese umfassen:

- Bahnhof
- TG Königstraße
- Wallstraße
- Haltestelle Textilstraße (Ottensheim)
- Haltestelle Markt (Alstätte).

Weiteres Vorgehen

Mit dem Sonderprogramm „Stadt und Land“ werden im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung erstmals auch Investitionen in den Ländern und Kommunen zur Weiterentwicklung des Radverkehrs vor Ort finanziell unterstützt.

Die Attraktivität des Radverkehrs soll durch die Verbesserungen der Verkehrssicherheit und Bedingungen im Straßenverkehr sowohl in urbanen als auch ländlichen Räumen gesteigert werden. Hierbei soll der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur durch Herstellung flächendeckender, möglichst getrennter und sicherer Radverkehrsnetze bis zu 90 Prozent gefördert werden.

Zur Inanspruchnahme dieser günstigen Fördermöglichkeiten müssen Maßnahmen ausgewählt werden, die bis zum Ende 2023 abgeschlossen sein können. Um dieses Programm zu nutzen wurde bereits ein erstes Gespräch mit der Bezirksregierung geführt. Vorgesehen ist Teilabschnitte des Radwegenetzes zu bauen, die einen geringen Planungsaufwand, keinen Genehmigungsbedarf bzw. geringen Abstimmungsbedarf haben.

Vorrangig sollen somit Radwegebauabschnitte außerhalb der Kernsiedlungsgebiete, beispielsweise entlang der Aa-Umflut ausgebaut werden. Die hier geplanten Bauvorhaben sollen in den folgenden Sitzungen des Ausschusses für Stadtentwicklung, Planen und Bauen vorgestellt werden.

Als weiteres Beteiligungsformat ist zunächst im Mai im Rahmen des Klimaschutzmonats ein weiterer Online-Dialog geplant. In diesem sollen die ausgewählten Routen und Radabstellanlagen gemeinsam diskutiert und Maßnahmen hinsichtlich ihrer Umsetzung weiter priorisiert werden. Im Spätsommer, sollte sich die pandemische Lage etwas entspannt haben, ist ein Marktstand voraussichtlich auf der Wallstraße geplant, bei dem vor allem der Innenstadtbereich in den Fokus genommen und diskutiert werden soll.

Finanzielle Auswirkungen

☒ Ja ☐ Nein

Budget:	Öffentliche Verkehrsflächen	12.01
Maßnahme:	Ausbau und Erneuerung von Radwegen	0.0000.00081

Finanzplan:

Pos.	Bezeichnung	Betrag in €
25	Auszahlungen für Baumaßnahmen	

Im Haushaltsplan 2021 sind für den Ausbau und der Erneuerung von Radwegen 350.000 € eingeplant. Die jeweilige Maßnahme mit der zugehörigen Kostenberechnung für den Förderantrag wird dem Ausschuss für Stadtentwicklung, Planen und Bauen vorgestellt.

Anlagen

Anlage 1: Priorisierte Routen zur Entwicklung eines Velo- und Hauptroutennetzes im Stadtgebiet

Anlage 2: Priorisierte Radabstellanlagen