



Bereich Stadtplanung
Az: 61-91-08
Datum: 07.06.2011

2011/176
öffentlich

Sitzungsvorlage

Beratungsfolge	Datum	TOP-Nr.
Umweltausschuss	05.07.2011	
Betriebsausschuss 3 (Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr)	07.07.2011	

Betreff

Radroutenplan der Stadt Castrop-Rauxel
hier: Vorstellung des aktuellen Stands

Finanzielle Auswirkungen

☒ keine haushaltsmäßige Berührung

☐ Auswirkungen siehe Sachverhalt

Beschlussvorschlag

Der Betriebsausschuss 3 nimmt den aktuellen Stand der Radroutenplanung und –realisierung in Castrop-Rauxel zur Kenntnis.

D o b r i n d t
Technischer Beigeordneter

Sachverhalt

Das Ende der 80er Jahre einsetzende verkehrspolitische Umdenken zur Steuerung künftiger Verkehrsentwicklungen zu Gunsten des Umweltverbundes führte zu verstärkten Forderungen nach einem gezielten Ausbau des Radverkehrsnetzes.

Um das Verlagern eines Teils des motorisierten Individualverkehrs auf das Fahrrad zu erreichen, muss ein geeignetes städtisches Radroutennetz vorhanden sein, das alltäglich wiederkehrende Wege (zur Schule, zum Einkaufen, zur Arbeit usw.) in sicherer und komfortabler Weise anbietet, damit es eine echte Alternative zur Pkw-Nutzung darstellt.

Um das zu erreichen, muss ein solches Netz möglichst optimale Verbindungen zwischen den einzelnen Quell- und Zielbereichen aufweisen, die zu einem Umstieg aufs Fahrrad einladen.

Hierzu wurde von der Verwaltung 1998 ein Zielkonzept zur Optimierung der Radverkehrsverbindungen in Castrop-Rauxel in Form des Radroutenplanes entwickelt und vom B 3 am 02.02.1999 beschlossen.

Dieses Konzept stellt ein Zielnetz für den alltäglichen Radverkehr dar, das Hauptrouuten an Hauptverkehrsstraßen mit wichtigen Hauptverbindungen auf verkehrsmeidenden Trassen miteinander vernetzt.

Ergänzt wird dieses Hauptnetz durch Freizeitrouuten (meist in peripheren Bereichen) und untergeordnete Verbindungen innerhalb von Stadtteilen.

Die Darstellung unterscheidet zwischen der vorhandenen Infrastruktur, also standardgemäß ausgebauten Radverbindungen oder Verbindungen ohne Ausbaunotwendigkeit (z. B. in Tempo-30-Zonen) und Strecken mit Planungs- bzw. Ausbaubedarf.

Letztere sind strichliert dargestellt, so dass sofort erkennbar ist, wo wichtige Netzschlüsse noch herzustellen sind.

Da die Hauptverkehrsstraßen meist in fremder Baulast liegen und hier der größte Ergänzungsbedarf zu Radangeboten besteht, stellt der Radroutenplan eine wichtige Rahmenplanung zur Begründung notwendiger Ausbauabschnitte dar.

Dies trifft auch auf mit Landesmitteln förderbare Abschnitte zu.

Der Radroutenplan ist seit seiner Beschlussfassung jedes Jahr in der Form aktualisiert worden, dass neu erstellte Abschnitte im Plan, die vorher als Netzlücken mit Planungs- bzw. Ausbaubedarf ausgewiesen waren, nun als fertig gestellt erscheinen.

Parallel dazu werden die jeweils realisierten Ausbauabschnitte in einer Tabelle mit Länge und Bezeichnung aufgeführt (s. Anlage).

Auf diese Weise ist exakt nachzuvollziehen wie sich das Radwegenetz in den letzten 12 Jahren kontinuierlich verdichtet hat und welche Ausbaulängen jährlich in welchen Stadtbereichen hinzugekommen sind.

Die Aufaddierung zeigt, dass es sich hierbei um rd. 29 seit Beschlussfassung neu erstellte Streckenkilometer handelt.

Das ergibt im Durchschnitt rd. 2,2 km hergestellte Radwegstrecke pro Jahr.

Wie oben schon erwähnt, handelt es sich bei den wichtigsten noch zu realisierenden Bedarfsstrecken um straßenbegleitende Radwege an Straßen in fremder Baulast, also an Kreisstraßen, Landesstraßen und Bundesstraßen, auf deren Ausbau die Stadt nur sehr begrenzte Einflussmöglichkeiten hat.

Hier gilt es insbesondere bei anstehenden Deckenerneuerungen oder sonstigen Maßnahmen, die im Straßenraum anstehen, auf die Ergänzung durch Angebote für Radfahrer Einfluss zu nehmen.

Man muss quasi Gelegenheiten nutzen, um das Radwegenetz entsprechend zu komplettieren.

Dies ist in den letzten Jahren mit zunehmendem Erfolg geschehen.

So wurde z. B. der südliche Teil der B235 ab Wittener Straße (Altstadtzufahrt) bis in Höhe Albrechtstraße mit Erneuerung der Straßendecke und der Signalanlagen bei Rückbau der Vierspurigkeit mit Radstreifen ausgestattet.

Gleiches soll demnächst auf den noch fehlenden ca. 1,5 km langen Abschnitt bis zur Stadtgrenze zu Dortmund geschehen.

Die Verdichtung und Komfortverbesserung des als Zielvorgabe im Radroutenplan ausgewiesenen Radwegenetzes ist somit ein kontinuierlich mit Nachdruck zu betreibender Prozess. Die zunehmende Netzverdichtung mit Realisierung jedes weiteren Teilabschnitts leistet einen wirkungsvollen Beitrag für eine zunehmende Nutzung des Fahrrads.

Anlagen:

- Radroutenplan auf Basis des amtl. Stadtplans
- Fortschreibung / Erfüllungsstand (aus Anlass einer Anfrage im Umweltausschuss vom 25.01.2011)