



ÖFFENTLICHE BESCHLUSSVORLAGE

Amt/Eigenbetrieb:

61 Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Bauordnung

Beteiligt:

60 Fachbereich Immobilien, Bauverwaltung und Wohnen

Betreff:

Radverkehrskonzept der Stadt Hagen

Beratungsfolge:

22.11.2018 Ausschuss für Umwelt, Stadtsauberkeit, Sicherheit und Mobilität
04.12.2018 Stadtentwicklungsausschuss
04.12.2018 Bezirksvertretung Eilpe/Dahl
05.12.2018 Bezirksvertretung Hagen-Nord
05.12.2018 Bezirksvertretung Hohenlimburg
06.12.2018 Bezirksvertretung Haspe
12.12.2018 Bezirksvertretung Hagen-Mitte
13.12.2018 Rat der Stadt Hagen

Beschlussfassung:

Rat der Stadt Hagen

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt Hagen nimmt das Radverkehrskonzept zur Kenntnis und beschließt insbesondere:

- ein ganzjährig attraktives Radwegenetz für den Alltags- und den Freizeitverkehr zu schaffen,
- den Ausbau, die Erhaltung und Sanierung (insb. Beheben beschädigter Beläge) der Infrastrukturen für den Radverkehr voran zu treiben
- eine regelmäßige Kontrolle und Unterhaltung der Radverkehrsanlagen – auch der anderen Radwege – durchzuführen (insb. Reinigung und Grünschnitt),
- das Radnetz für den Alltagsverkehr in den Winterdienst aufzunehmen,
- Radfahrer möglichst frei von Umwegen an ihr Ziel zu bringen,
- die Verkehrssicherheit zu erhöhen,
- die Infrastrukturen an die Anforderungen von Pedelecs und zu Fuß Gehenden anzupassen und eine Trennung vom Fußverkehr einer



gemeinsamen Führung vorzuziehen,

- wo möglich, Führungen im Straßenbereich (Mischverkehr, Schutzstreifen oder Radfahrstreifen) Führungsformen im Seitenbereich vorzuziehen,
- die Regelbreiten der ERA 2010 und ggf. der Standards für Radhauptverbindungen bei Neu-, Umbau anzusetzen und
- Infrastrukturmaßnahmen mit Image- & Kampagnenarbeit zu verknüpfen.

Zur Erreichung dieser Ziele beauftragt der Rat der Stadt Hagen die Verwaltung, die erforderlichen Voraussetzungen- insbesondere die finanziellen- zu schaffen.

Zur Erfüllung weiterer Kriterien zur Aufnahme in die Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise e. V. (AGFS) beauftragt der Rat die Verwaltung mit der Aufstellung eines integrierten Konzepts für den Fußgängerverkehr.



Kurzfassung:

Mit dieser Vorlage wird das Radverkehrskonzept für die Stadt Hagen vorgestellt.

Das Konzept beinhaltet Anregungen, Vorschläge und Möglichkeiten sowie Realisierungsperspektiven und zeigt die künftigen Handlungsfelder für den Radverkehr in der Stadt Hagen auf.

Der letztliche Ratsbeschluss soll als Grundsatzbeschluss gefasst werden. Alle tatsächlichen und faktischen Maßnahmen werden dann nach konkreter Ausarbeitung einschließlich der finanziellen Auswirkungen in den betroffenen Gremien beschlossen.

Begründung:

Vorbemerkungen:

Der Radverkehr gewinnt in Hagen immer mehr an Bedeutung für die Verkehrsentwicklung, für die Lärminderung, die Luftreinhaltung, für die Teilhabe an Mobilität, für den Klimaschutz und nicht zuletzt für die Aufwertung der Aufenthaltsqualität für die Bürgerinnen und Bürger der Stadt sowie ihre Gäste.

In der Sitzung vom 15.12.2016 erkennt der Rat der Stadt Hagen die wachsende Bedeutung des Radverkehrs an und beauftragt die Verwaltung, eine Mitgliedschaft im Verein der Fahrrad- und Fußgängerfreundlichen Städte, Gemeinden und Kreise anzustreben und hierfür die erforderlichen Kriterien zu erfüllen.

Eine Grundvoraussetzung zur Erfüllung der Beitrittskriterien ist die Aufstellung eines kommunalen Radverkehrskonzepts.

Der Ausschuss für Umwelt, Stadtsauberkeit, Sicherheit und Mobilität sowie der Stadtentwicklungsausschuss beauftragen in ihren Sitzungen vom 08. bzw. 09.02.2017 die Verwaltung mit der Aufstellung und Vorlage eines entsprechenden Konzepts.

Die Fachverwaltung führte daraufhin ab Februar 2017 ein Ausschreibungsverfahren zur Erarbeitung eines kommunalen Radverkehrskonzepts durch.

Im April 2017 wurde das Büro Planersocietät aus Dortmund beauftragt, so dass nach einer ersten Abstimmung im Mai 2017 mit der Aufstellung des Radverkehrskonzepts für die Stadt Hagen begonnen werden konnte.

Die Ergebnisse der Konzeption werden hiermit den Bezirksvertretungen, den Fachausschüssen und dem Rat der Stadt Hagen vorgelegt.

Inhalte:

Das Konzept gliedert sich in die Abschnitte

- Allgemeine Rahmenbedingungen und Zielsetzungen der Radverkehrsförderung,
- Analyse der allgemeinen Radverkehrsförderung und der bestehenden



Radverkehrsinfrastruktur,

- Definition eines Radverkehrsnetzes für den Alltags- und Freizeitradverkehrs,
- Ableitung von Maßnahmen in investiven und nicht-investiven Bereichen sowie Empfehlung einer Umsetzungsstrategie.

Mit der Konzeption konnte festgestellt werden, dass die Stadt Hagen bereits über ein flächendeckendes Radverkehrsnetz verfügt und insbesondere für den Freizeitradverkehr attraktive Radrouten anbieten kann. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass das Radverkehrsnetz nicht mit Radwegen gleichzusetzen ist.

Das neu definierte Radverkehrsnetz konnte daher weitestgehend auf dem Bestandsnetz aufbauen. Bei der vollständigen Analyse des Bestandsnetzes wurden die Defizite sowie Netzunterbrechungen in den Fokus gerückt.

Der Lückenschluss des Radnetzes ist daher von besonders hoher funktionaler Bedeutung, so dass in der Umsetzungsstrategie die Behebung von Netzunterbrechungen weit vorne steht.

Eine Umsetzung innerhalb der ersten drei Jahre nach Beschlussfassung zur Umsetzung des Radverkehrskonzepts wird seitens der Gutachter empfohlen. Die Investitionskosten fallen dementsprechend in der ersten Umsetzungsperiode hoch aus.

Insgesamt wird im Konzept die Umsetzung von 81 Maßnahmen im Bereich der Infrastruktur und 25 Maßnahmen zur allgemeinen Radverkehrsförderung in einem Zeitraum von 10 Jahren empfohlen.

Die Maßnahmen für die Infrastruktur beziehen sich auf den Ausbau eines durchgängigen Radnetzes mit direkten, schnellen, komfortablen, zusammenhängenden, sicheren und oft kreuzungsfreien Radwegen sowie sicher gestalteten Knotenpunkten.

Die Maßnahmen erstrecken sich auf die Kategorien:

- Herstellen eines straßenverkehrsordnungskonformen Radverkehrsnetzes, das auch den Anforderungen der Empfehlungen für die Anlage von Radverkehrsanlagen (ERA) entspricht
- Schließen von Netzunterbrechungen im Radverkehrsnetz
- Beseitigen von Unfallschwerpunkten im Radverkehrsnetz
- Ausbau des ruhenden Radverkehrs
- Ausbau und Anbindung des regionalen Radwegenetzes
- Abbau von Hindernissen und Barrieren
- Überprüfung der Beleuchtungssituationen

Maßnahmen der allgemeinen Radverkehrsförderung sind:

- Aufbau eines kommunalen Kommunikationskonzepts
- Betrieb einer Baustellenkampagne
- Bestehende Aktivitäten und Kampagnen im Radverkehr innerhalb und außerhalb der Verwaltung aufgreifen und weiter qualifizieren
- Konzepte und Maßnahmen zur Ansprache und Einbindung von besonderen Institutionen und Zielgruppen, wie Schulen, Einzelhandel, Betriebe etc.



Das neu definierte Radverkehrsnetz gliedert sich in die Netzkategorien

- Regionales Radnetz,
- Alltagsnetz und
- Freizeitnetz.

Das Alltagsnetz unterteilt sich noch einmal in ein Haupt- und Nebenroutennetz. Dies dient der Einordnung in den anzulegenden Ausbaustandard und der Priorität in der Umsetzung.

Insgesamt weist das neu definierte Radverkehrsnetz folgende Längen auf:

Für den Alltagsradverkehr:

- Regionales Radnetz: 213,8 km
- Radhaupttroutennetz: 232,7 km
- Radnebenroutennetz: 286,3 km

Für den Freizeitradverkehr:

- Freizeitradrouten: 407,6 km, wovon sich 220 km mit dem Alltagsnetz überlagern

Es wird an dieser Stelle noch einmal darauf hingewiesen, dass das Radverkehrsnetz nicht mit Radwegen gleichzusetzen ist. In weiten Teilen werden Radfahrende im Mischverkehr, also mit anderen Verkehrsteilnehmenden auf der Fahrbahn geführt.

Neben der Definition des neuen Radverkehrsnetze und der Umsetzung von Maßnahmen empfehlen die Gutachter den Beschluss einer generellen Zielsetzung zur Förderung des Radverkehrs. Zielformulierungen sind ebenfalls Teil des Konzepts und werden mit dieser Vorlage zur Beschlussfassung vorgelegt.

Es wird auch darauf hingewiesen, dass die Kostenansätze in der Anlage 8.1 sehr überschlägig ermittelt wurden und ausschließlich als Orientierung einer Größenordnung zu verstehen sind. Genauere Angaben werden sich bei der Erarbeitung der einzelnen Ausführungsplanungen ergeben, so dass der Teil „Finanzielle Auswirkungen“ hier entfallen kann.

Inklusion von Menschen mit Behinderung

Belange von Menschen mit Behinderung

☒ sind nicht betroffen

gez. Erik O. Schulz
Oberbürgermeister

gez. Thomas Grothe
Technischer Beigeordneter



Verfügung / Unterschriften

Veröffentlichung

Ja

Nein, gesperrt bis einschließlich _____

Oberbürgermeister

Gesehen:

Erster Beigeordneter
und Stadtkämmerer

Stadtsyndikus

Beigeordnete/r

Amt/Eigenbetrieb:

Die Betriebsleitung
Gegenzeichen:

Beschlussausfertigungen sind zu übersenden an:

Amt/Eigenbetrieb:

Anzahl:
