



RHEIN-WUPPER.NRW

Newsletter 6/21

Kurz vor Beginn der Sommerferien hat unser – in der Phase der Konzepterarbeitung – letzter, wichtiger Termin stattgefunden: die zweite Beigeordneten-/Dezernentenrunde. Vertreter:innen von 16 der 20 Kooperationspartnerinnen waren digital zugegen und diskutierten mit, als das beauftragte Planungsteam (Planersocietät, Stein Stadt- und Regionalplanung, plan-lokal) den Entwurf des in den vergangenen Monaten gemeinsam erarbeiteten Maßnahmenkonzepts vorstellte.

In den letzten „IRM Informationen“ vom Mai sind wir detailliert auf die drei Prioritätsstufen für Projekte/Maßnahmen im Radverkehrs- und ÖPNV-Netz eingegangen. Zwischenzeitlich hat sich allerdings gezeigt, dass der Begriff „Priorisierung“ zu Verunsicherung geführt hat, weshalb dieser zu „Kategorisierung“ abgeändert wurde. Einzelne Projekte/Maßnahmen werden nicht gesondert herausgehoben. Außerdem wurde aufgrund der Rückmeldungen und der Diskussion aus der Beigeordneten-/Dezernentenrunde die Herangehensweise an die beiden Themen nochmal angepasst.

Beim ÖPNV werden die bereits bekannten drei Kategorien durch eine vierte ergänzt:

- *Maßnahmen der Kategorie 1* befinden sich in der Regel bereits in Umsetzung/Planung und haben eine hohe regionale Relevanz. Sie bilden einen wichtigen Baustein für das zukünftige ÖPNV-Netz im Kooperationsraum „Zwischen Rhein und Wupper“.
- *Maßnahmen der Kategorie 2* wirken sich positiv auf das regionale ÖPNV-Netz aus und sollten realisiert werden. Meist sind Vorhaben dieser Kategorie
 - erst langfristig bis perspektivisch möglich oder
 - es bedarf vertiefteren Untersuchungen hinsichtlich ihrer Wirksamkeit und Finanzierbarkeit.

Maßnahmen der Kategorie 3

- haben vorrangig eine lokale Relevanz mit regionaler Bedeutung oder
- befinden sich noch im Status einer ‚Idee‘ und müssen weiter untersucht werden

Kategorie 4 enthält perspektivische Maßnahmen, die aus heutiger Sicht sinnvoll, aber nicht realisierbar sind. Diese können z.B. durch Trassensicherungen perspektivisch ermöglicht werden.

Darüber hinaus wird das Handlungsfeld „Optimierung der Anbindung von Städten ohne Schienenanschluss“ in Form von Potenzialachsen in die ÖPNV-Zielnetz Karte aufgenommen (Wülfrath/Velbert/Heiligenhaus – Düsseldorf/Essen/Wuppertal und Leverkusen – Burscheid – Wermelskirchen – Remscheid).

Beim Radverkehr entfällt die Kategorisierung, die sich im Laufe der Bearbeitung aus dem in einer frühen Phase für beide Konzeptteile geäußerten Wunsch nach einer Gewichtung der Maßnahmen entwickelt hatte. Stattdessen werden zwei Gruppen gebildet: *Regional bedeutsame Routen* und *Ergänzungen der regional bedeutsamen Routen*. Zum einen wird dadurch noch deutlicher, dass alle dargestellten Netzelemente im IRM (unabhängig vom zukünftigen Qualitätsstandard) wichtig für das regionale Radwegenetz „Zwischen Rhein und Wupper“ sind. Zum anderen hängt die Umsetzung ohnehin stark von den personellen und finanziellen Ressourcen innerhalb der Verwaltungen sowie den Förderoptionen ab.

Mehreren Kooperationspartnerinnen war es ein Anliegen, dass hinsichtlich der empfohlenen Qualitätsstandards (basierend auf der Potenzialabschätzung) nur die bereits geplante Radschnellverbindung Neuss – Düsseldorf – Langenfeld / Monheim am Rhein als solche aufgenommen wird. Aus diesem Grund werden alle anderen Routen nun als Radvorrangrouten bzw. Radwege nach ERA-Standard dargestellt, teilweise versehen mit dem Hinweis, dass möglicherweise auch Potenziale für einen höheren Standard vorhanden wären.

Aufgrund der beschriebenen Veränderungen wird es beim Radverkehr zeitnah auch nochmal eine Abstimmungsschleife mit den Kooperationspartnerinnen und Verbänden geben.

Bei den **Handlungsräumen** (Städtische Wachstumsquartiere, Verknüpfte Arbeitswelten, Vielseitige Umsteigepunkte...) bleibt alles wie in den vorherigen Mails erläutert. Auch bei den **allgemeinen Handlungsfeldern** gibt es nahezu keine Veränderung mehr.

Über den Sommer arbeitet das Planungsteam kontinuierlich weiter, um die gemeinsam erarbeiteten Inhalte in den abschließenden Bericht zu überführen.

Selbstverständlich halten wir Sie weiter auf dem Laufenden. Bei Fragen oder anderen Anliegen können Sie gerne auf uns zukommen.

Newsletter 7/21

In den „IRM Informationen“ vom April hatten wir den Fokus auf die ÖPNV-Netzplanung gelegt und angekündigt, dass wir auch einen Überblick über die **Netzplanung im Radverkehr** geben werden. Das wollen wir mit dieser Mail tun.

In einem ersten Schritt entwickelte das Planungsteam für den Kooperationsraum ein regionales Wunschliniennetz nach aktuellen fachlichen Standards – den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN, FGSV 2008) sowie den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA, FGSV 2010). Dabei folgten sie den Grundlagen der Netzgestaltung: Zunächst wird jede Kommune mit allen Nachbarkommunen verbunden. Anschließend findet das System der zentralen Orte Anwendung und es erfolgt die Einteilung der Verbindungen nach den Kategorien der RIN in Abhängigkeit der jeweiligen Klassifizierung des Ortes (Grund-, Mittel- oder Oberzentrum).

Das Wunschliniennetz wurde dann noch an die vorhandenen Gegebenheiten angepasst. Dabei wurden große und regional bedeutsame Stadtteile einbezogen und so der Verlauf der Wunschlinie bearbeitet. Häufig entspricht diese Anpassung auch den räumlichen bzw. topographischen Rahmenbedingungen.

Im zweiten Schritt führte das Planungsteam Potenzialabschätzungen für die Verbindungen durch. Diese bilden die Grundlage für die Empfehlungen der Qualitätsstandards. Vier Parameter fanden Eingang in die Berechnungen: die Anzahl der Pendelnden, die Entfernung (Luftlinie), der potenzielle Anstieg des Radverkehrsanteils und ein pauschalisierter Anteil an Einkaufs- und Freizeitradverkehr.

Zur Vorbereitung der Netzentwicklung wurden die bestehenden bzw. der derzeitige Arbeitsstand neuer Radverkehrskonzepte der Kommunen und des Kreises Mettmann gesichtet und ausgewertet. Zudem bezog das Team die Bahntrassenradwege (z.B. Niederbergbahn- oder Balkantrasse) sowie regionale Planungen ein, wie etwa den Radschnellweg Neuss – Düsseldorf – Langenfeld / Monheim am Rhein, die Veloroute Wuppertal – Solingen – Hilden – Düsseldorf oder die RadPendlerRoute von Köln-Deutz nach Leverkusen-Mitte und weiter bis nach Opladen.

In Anlehnung an die Planungen und Konzepte fand dann die Netzentwicklung statt, indem die Verbindungen aus dem Wunschliniennetz auf das Straßen- und Wegenetz umgelegt wurden. Dieser Arbeitsstand wurde den Kooperationspartnerinnen und den beteiligten Verbänden Ende Januar 2021 zugesandt. Zum einen, damit diese ihr lokales Wissen in die Netzkonzeption einfließen lassen konnten und zum anderen, um den infrastrukturellen Bestand entlang der Routen in Erfahrung zu bringen.

Die überarbeitete Netzkonzeption wurde im April 2021 in einem gemeinsamen Termin diskutiert, ebenso konnten dabei offene Fragen geklärt werden. Danach waren Rückmeldungen ebenfalls möglich.

Dort, wo bisher keine Angaben zum infrastrukturellen Bestand vorlagen, ermittelte das Planungsteam via Luftbild die örtlichen Gegebenheiten. Ferner wurden bestehende Netzlücken identifiziert.

Weiterhin wurden auf Basis der Potenzialabschätzungen die empfohlenen Qualitätsstandards für die einzelnen Netzelemente zusammengestellt. Auch hierbei wird den aktuellen fachlichen Standards Rechnung getragen, indem die Einteilung in die drei Qualitätsstufen erfolgte: Radschnellwege, Radvorrangrouten und Radwege nach ERA-Standard. Die Qualitätsstandards richten sich bei den Radschnellverbindungen nach dem Leitfaden für Planung, Bau und Betrieb von Radschnellverbindungen des Landes Nordrhein-Westfalen und bei den Radvorrangrouten nach den Hinweisen zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten der FGSV.

Im nächsten Schritt folgte die Entwicklung grober Maßnahmenempfehlungen für das regionale Radverkehrsnetz, wobei der wie beschrieben ermittelte Ist-Zustand mit dem empfohlenen Qualitätsstandard abgeglichen wurde. Die bestehenden Planungen zu den Radschnellwegen und -vorrangrouten (in der Region auch als Velorouten oder RadPendlerRouten bezeichnet) sind hier ebenfalls wieder eingeflossen.

In der letzten Werkstatt am Nachmittag des 19. Mai wurde das abgestimmte regionale Radverkehrsnetz für den Kooperationsraum ‚Zwischen Rhein und Wupper‘ den Kooperationspartnerinnen, Verbänden und Verbänden vorgestellt und die Maßnahmenempfehlungen erläutert.

Infolge der (eigentlich) letzten Runde für Rückmeldungen Mitte Juni und der Beigeordneten-/Dezernentenrunde wurden zwei Gruppen von Routen gebildet: Regional bedeutsame Routen und Ergänzungen der regional bedeutsamen Routen. Dafür entfällt die Kategorisierung (vormals auch Priorisierung genannt), die sich im Laufe der Bearbeitung aus dem in einer frühen Phase für beide Konzeptteile geäußerten Wunsch nach einer Gewichtung der Maßnahmen entwickelt hatte.

Darüber hinaus war es mehreren Kooperationspartnerinnen ein Anliegen, dass nur die bereits geplante Radschnellverbindung Neuss – Düsseldorf – Langenfeld / Monheim am Rhein als solche aufgenommen wird. Aus diesem Grund werden alle anderen Routen als Radvorrangrouten bzw. Radwege nach ERA-Standard dargestellt, teilweise versehen mit dem Hinweis, dass möglicherweise auch Potenziale für einen höheren Standard vorhanden wären. Demzufolge wurden auch die Maßnahmenempfehlungen angepasst, die nur für die regional bedeutsamen Routen gegeben wurden.

Aufgrund der Änderungen gibt es nochmal eine Abstimmungsrunde mit den Kooperationspartnerinnen und Verbänden zu den neuen Karten zum Radverkehr, die heute startet.

Abschließend ist hervorzuheben, dass alle dargestellten Netzelemente im IRM wichtig für das regionale Radwegenetz ‚Zwischen Rhein und Wupper‘ sind – unabhängig vom zukünftigen Qualitätsstandard.