

Vorlage Nr. 470/22

Betreff: **Kommunales Modulares Mobilitätskonzept - KOMM**

Modul „Nahmobilität / Radverkehrskonzept“ - Radwegemaßnahmen 2023

Status: **öffentlich**

Beratungsfolge

Bau- und Mobilitätsausschuss	24.11.2022	Berichterstattung durch:	Frau Schauer Herrn Roling
------------------------------	------------	--------------------------	------------------------------

Betroffenes Leitprojekt/Betroffenes Produkt

Eigenbetrieb	Technische Betriebe Rheine
Produkt 5301	Mobilitäts- und Verkehrsplanung
Produktgruppe 58	Umwelt und Klimaschutz

Finanzielle Auswirkungen

- Ja Nein
 einmalig jährlich einmalig + jährlich

Ergebnisplan

Erträge	€
Aufwendungen	500.000 €
Verminderung Eigenkapital	500.000 €

Investitionsplan

Einzahlungen	€
Auszahlungen	€
Eigenanteil	€

Finanzierung gesichert

- Ja Nein
durch

- Haushaltsmittel bei Produkt / Projekt 53014-08002 und 53014-846 (vgl. im Haushaltsplanentwurf 2023)
 sonstiges (siehe Begründung)

Beschlussvorschlag/Empfehlung:

- I. Der Bau- und Mobilitätsausschuss beschließt die angeregten Ergänzungsanträge in die Maßnahmenliste der Ergänzungsanträge (siehe Anlagen 3.1 bis 3.3) aufzunehmen.
- II. Der Bau- und Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen zum Sachstand zum Modul „Nahmobilität / Radverkehrskonzept“ der Radwegemaßnahmen 2023 zur Kenntnis und beschließt die Maßnahmenliste für das Jahr 2023 (siehe Anlagen 4.1 bis 4.3)

Begründung:

1. Anlass

Der Rat der Stadt Rheine hat am 31.03.2020 dem im StUK gefassten Beschluss (Vorlage 053/20 vom 05.02.2020) zugestimmt und beschlossen, das vorgelegte Radverkehrskonzept als Grundlage für künftige Entscheidungen der Stadtentwicklung heranzuziehen. Darüber hinaus wird die Verwaltung beauftragt, die benannten Maßnahmen umzusetzen bzw. soweit erforderlich die Planungen den zuständigen politischen Gremien vorzulegen.

Mit der Vorlage 505/20 „Erstellung eines Kommunalen Modularen Mobilitätskonzeptes KOMM“ ist dem Bau- und Mobilitätsausschuss in der Sitzung am 17.12.2020 der Aufbau eines Kommunalen Modularen Mobilitätskonzeptes vorgestellt worden. Ziel des modular aufgebauten Mobilitätskonzeptes KOMM ist es, eine sowohl kurz- als auch mittel- bis langfristig wirkende und integriert angelegte Strategie zur Steuerung des Mobilitätsverhaltens und des Verkehrs in der Stadt Rheine zu formulieren und den Grundstein für Maßnahmen zu legen. In diese Grundstruktur sind auch die Umsetzungsmaßnahmen aus dem Radverkehrskonzept eingebettet.

Mit der Vorlage 606/21 ist im Bau- und Mobilitätsausschuss vom 24.11.2021 der zweite Sachstandsbericht vorgelegt worden, in dem die bereits umgesetzten und geplanten Maßnahmen vorgestellt worden sind.

In dieser Vorlage wird nun der dritte Sachstandsbericht vorgelegt. Zur Abstimmung der geplanten Maßnahmen ist am 27.10.2022 der Arbeitskreis Radverkehr, der sich in vergleichbarer Form bereits im Zuge der Erstellung des Radverkehrskonzeptes zusammengefunden hatte, zusammengekommen, um über die Maßnahmen zu beraten und die Ergebnisse in die Fraktionen zu spiegeln, so dass nun der Bau- und Mobilitätsausschuss hierzu einen Beschluss fassen kann.

Im Arbeitskreis Radverkehr wurde zunächst über die zusätzlichen Anträge zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur beraten, ob diese in die Maßnahmenliste aufgenommen werden sollten, und zu welchem Zeitpunkt eine Umsetzung in Abwägung zu den bereits bestehenden Maßnahmen erfolgen sollte.

Von den zehn Anregungen an Knotenpunkten sind acht aufgenommen, sieben in 2023 und eine in 2024 (siehe Anlage 2.1 und Anlage 3.1).

Von den elf Anregungen an Radverkehrsanlagen sind zehn aufgenommen, sechs in 2023, eine für 2024 und drei ohne Umsetzungsjahr (siehe Anlage 2.2 und Anlage 3.2). Eine weitere Anregung (RV_E25) zur Verbesserung der Radverkehrssituation, wurde in der Sitzung diskutiert, in die Maßnahmenliste aufgenommen, jedoch nicht projektiert und der Prioritätsstufe 3 zugeordnet (siehe Anlage 7).

Bei flankierenden Maßnahmen gab es ebenfalls eine Anregung. Diese wurde in die Maßnahmenliste aufgenommen und der Prioritätsstufe 3 zugeordnet. Aus Gründen der aktuellen Haushaltslage soll die Maßnahme jedoch 2024 umgesetzt werden.

Weiterhin wurde ein Gesamtübersichtsplan der Maßnahmen an Radverkehrsanlagen und Knotenpunkten (siehe Anlage 1) sowie die Lagepläne zu den jeweiligen Ergänzungsanträgen (Anlage 2.1 bis 2.2) vorgestellt. Anschließend wurden der Übersichtsplan Bearbeitungsstand (siehe Anlage 6), sowie die tabellarische Auflistung der bereits fertiggestellten, sich in Bearbeitung für 2022/2023 befindenden und für 2023/2024 projektierte Maßnahmen erläutert (siehe Anlagen 5.1 bis 5.3).

Somit sind zurzeit von den insgesamt 200 Maßnahmen bereits 59 Maßnahmen umgesetzt und 17 Maßnahmen in der Bearbeitung. Für 2023/2024 sind 77 Maßnahmen projektiert.

Die Maßnahmenliste bildet aktuell und künftig nicht alle Maßnahmen ab, da vielfach kleinere Maßnahmen, die grundsätzlich über das Radverkehrskonzept bereits beschlossen worden sind (z.B. Umbau von Pollern, Umlaufsperrern, Radwegeschäden), sich in der laufenden Umsetzung befinden und nicht gesondert beschlossen werden.

Die Maßnahmen, die einer genaueren Planung bedürfen, werden im Bau- und Mobilitätsausschuss nach Vorliegen dieser Planungen zur Beschlussfassung vorgelegt.

Die vorgelegte Maßnahmenliste soll insbesondere das zur Planung vorgesehene Jahr abbilden – die Umsetzung kann sich unter Umständen noch verschieben.

2. Begründung zu nicht aufgenommenen Ergänzungsanträgen

2.1. „Rundum-Grün an allen Fußgänger- und Radverkehrsanlagen am Ring“

Im Bau- und Mobilitätsausschuss vom 08.09.2022 (306/22) ist der Antrag „Rundumgrün an allen Fußgänger- und Radverkehrsanlagen am Ring“ der Fraktion Die Linke zur Verbesserung des Radverkehrs (Anlage 10) eingegangen und wird bei den Ergänzungsanträgen zum Radverkehrskonzept unter der Bezeichnung KN_E46 geführt.

Es wurde im AK-Radverkehr einstimmig beschlossen, dass dieser Ergänzungsantrag nicht in die Maßnahmenliste aufgenommen werden soll (siehe Anlage 7).

Begründung:

Nach den Richtlinien für Lichtsignalanlagen kann das Rundum Grün an Knotenpunkten mit starkem Fußgängerverkehr und geringem Kfz-Verkehr angewendet werden.

Die Fußgänger erhalten so an allen Furten gleichzeitig eine Freigabezeit. Somit stehen alle Kfz-Signale auf Rot, so dass eine mögliche Gefährdung von Fußgängern / Radfahrer durch abbiegende Kraftfahrzeuge vermieden werden kann.

Allerdings bedingt diese Programmierung, dass eine eigenständige Phase im Signalpro-

gramm hinterlegt ist, so dass für die übrigen Freigabezeiten weniger Grün zu vergeben ist. Daher wird in den Richtlinien auch von der Einrichtung dieser Schaltung an Kreuzungen mit geringem Kfz-Verkehr gesprochen.

In Rheine ist dieses Rundum-Grün an den Kreuzungen Kardinal-Galen-Ring/Bahnhofstraße und Bahnhofstraße/Lindenstraße eingerichtet. Auch wenn hier die Kfz-Belastungen recht hoch sind, hat man sich auf Grund der hier besonders starken Fußgängerströme in der Vergangenheit gemeinsam mit der Straßenverkehrsbehörde und der Polizei für ein Rundumgrün entschieden.

Eine Umsetzung dieses Programmes auf den gesamten Ring würde den Verkehr bzw. die Grün-Koordinierung auf dem Ring zum Kollaps bringen.

Zudem ist so ein gleichzeitiges Freigeben von Kraftfahrzeugen und parallel verlaufenden Fußgänger-Radfahrerfurten nicht mehr möglich, so dass auch die Grünzeiten der Radfahrer insgesamt geringer werden.

In Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger werden allerdings in 2023 die Anlagen des Ringes, die eine Dreiecksinsel besitzen, dahingehend überprüft, ob hier eine optimierte Freigabe des Radfahrers/Fußgängers durch Änderung der Schaltung möglich ist.

2.2. „Roteinfärbung der Fahrradspuren an den Kreuzungen des Ringes“

Im Bau- und Mobilitätsausschuss vom 08.09.2022 (306/22) ist der Antrag „Roteinfärbung der Fahrradspuren an den Kreuzungen des Ringes“ der Fraktion Die Linke zur Verbesserung des Radverkehrs (Anlage 11) eingegangen und wird bei den Ergänzungsanträgen zum Radverkehrskonzept unter der Bezeichnung KN_E47 geführt.

Es wurde im AK-Radverkehr einstimmig beschlossen, dass dieser Ergänzungsantrag nicht in die Maßnahmenliste aufgenommen werden soll (siehe Anlage 7).

Begründung:

In vergangenen Terminen mit anderen Straßenbaulastträgern, Straßenverkehrsbehörden und der Unfallkommission des Kreises Steinfurt, wird immer wieder auf den zurückhaltenden Einsatz von Roteinfärbungen hingewiesen. Dies sollte nur an gefährlichen Stellen von Radwegen eingesetzt werden. Die Kreuzungen des Ringes sind bereits durch die Signalisierung gesichert, die Furten sind markiert und an einigen Kreuzungen, z. B. im Bereich der Hansaallee sind die Radwegefurten in Rot (rotes Pflaster) kenntlich gemacht.

Da bis auf die Hansaallee alle anderen Kreuzungen in anderer Baulast sind und der Baulastträger über eine Roteinfärbung entscheidet, kann diese Anregung nicht pauschaliert umgesetzt werden. Daher ist diese Anregung nicht in die Ergänzungsliste aufgenommen worden. Dennoch wird in Einzelfällen mit der Straßenverkehrsbehörde und dem jeweiligen Baulastträger weiterhin über die Notwendigkeit einer Rotmarkierung beraten. So sind z. B. aus den Empfehlungen der Unfallkommission die Radwegefurten am Kreisverkehr Neuenkirchener Straße/Sassestraße in rot markiert worden. Baulastträger ist hier der Kreis Steinfurt.

2.3 „Bahntunnel zwischen Leugermannstraße und Münsterlanddamm“

Von einer Bürgergruppe wurde angeregt, im Bereich des Wendehammers der Leugermann-

straße eine Radwegeverbindung zum nördlich gelegenen Radweg am Münsterlanddamm (B 481) anzulegen. In diesem Abschnitt befindet sich die aufgeständerte Bahnanlage, die hier unterquert werden könnte.

Es wurde im AK-Radverkehr einstimmig beschlossen, dass dieser Ergänzungsantrag nicht in die Maßnahmenliste aufgenommen werden soll.

Begründung:

Mit Bau eines derartigen Radweges kann in der Tat eine Verbindung mit Unterquerung der Bahnanlage geschaffen werden. Allerdings ist dies nur mit sehr viel Aufwand möglich, da hier größere Höhenunterschiede überwunden werden müssen. So ist nach Bahnquerung eine Rampe in Richtung Münsterlanddamm zu errichten. Ebenso sind unterhalb des Bahnbauwerkes umfangreiche Baumaßnahmen erforderlich, um hier einen Radweg bauen zu können.

Eine so beschriebene Verbindung würde lediglich an die B 481 anschließen. Mit Fahrtziel der neu erstellten Unterführung am Hörstkamp müsste man dann zunächst die B 481 in Richtung des Staelskottenweges befahren, um dann dort die Ampel zu nutzen, um den Staelskottenweg weiter in Richtung Hörstkamp zu befahren.

Vor dem Hintergrund, dass der Bahnradweg bereits heute im nord-östlichen Bereich an den Staelskottenweg anschließt, scheint der Vorteil einer neuen Verbindung an die B481 nicht maßgebend. Zudem wird voraussichtlich in 2026 im Zuge der Errichtung der Querspange eine Anbindung des Bahnradweges an die B 481 erfolgen, so dass auch hier der Radweg entlang der B 481 genutzt werden könnte.

3. Erläuterungen zu besonderen Projekten

3.1. Lorentunnel

Seit einigen Jahren ist die Stadt Rheine bestrebt, den ehemaligen Lorentunnel, der die Bahnanlage der DB im Bereich der Schorlemer Straße / Sandhövelstraße unterquert, für den Rad- und Fußverkehr zu reaktivieren. Im aktuellen Radverkehrskonzept ist die Reaktivierung/Ertüchtigung des bestehenden Tunnels enthalten.

In der weiteren Planung, unter Einbindung der DB Netz AG, ist nun eine baufachtechnische Beurteilung des bestehenden Bauwerkes (Lorentunnel) und eine Alternativplanung mit zwei Standort-Varianten durch das Büro Wesselmann und Brune aus Münster erfolgt (Anlage 9).

Beurteilung zur Nutzung des bestehenden Bauwerkes:

Die inneren Abmessungen des Bauwerkes eignen sich nicht für eine uneingeschränkte Nutzung als Radwegeverbindung. Weder die lichte Breite noch die Höhe sind für Radfahrer im Begegnungsverkehr geeignet. Auch wenn für Fußgänger oder das Rad schiebende Radfahrer die Höhe ausreichend wäre, so ist die Breite für eine Begegnung nach den Empfehlungen für Gehwege zu gering.

Der Zustand des Bauwerks erfordert bei Nutzung als Wegeverbindung insgesamt eine umfangreiche Instandsetzung, die bei der eingeschränkten Nutzung als nicht wirtschaftlich eingestuft wird.

Da die Bahn zurzeit selber das Bauwerk nicht benötigt, wäre hier auch der ersatzlose Rückbau denkbar.

Alternativplanung:

Wollte man eine für den Radverkehr adäquate Bahnquerung erstellen, so wäre ein Neubau

eines Bauwerkes erforderlich, das vergleichbar mit der Bahnquerung Hörstkamp wäre. Hierfür sind grundsätzlich zwei Standorte möglich (Anlage 8):

1. Variante 1: Standort am bestehenden Bauwerk /Ersatzneubau

In diesem Fall würde an gleicher Stelle des Lorentunnels ein neues Bauwerk entstehen. Die Trassierung erfolgt hier von der Sandhövelstraße kommend entlang der Grundstücksgrenze zum Flurstück 60 in Richtung des Lorentunnels. Von dort verschwenkt sich der Radweg in östliche Richtung, um dann an der Schorlemer Straße angebunden zu werden.

Für diese Variante ist Grunderwerb erforderlich. Ebenfalls ist für den Verschwenkbereich ein Abfangen des nördl. Bahndammes z. B. durch eine L-Steinwand erforderlich. Allerdings kann, nach aktuellem Stand, hier auf ein Planfeststellungsverfahren, verzichtet werden, da es sich um einen Ersatzneubau an gleicher Stelle handelt.

2. Variante 2: Standort östlich des bestehenden Bauwerks

Bei dieser Variante ist kein Grunderwerb erforderlich. Die Trassierung erfolgt in direkter geradliniger Verbindung der Straßen Im Ossenpohl – Schorlemer Straße, so dass der Radweg nicht verschwenkt werden muss. Ebenso rückt bei dieser Variante die Radwegführung weiter von den westlich gelegenen Bestandswohngebäuden ab.

Nachteilig wirkt sich hier der neue Standort aus, da ein Planfeststellungs-/ Plangenehmigungsverfahren erforderlich sein wird.

Weiteres Vorgehen:

Die Verwaltung schlägt vor, den bestehenden Lorentunnel nicht zu ertüchtigen, sondern einen Neubau weiterzuverfolgen, für den zurzeit eine Förderung in Aussicht gestellt werden kann.

Da in der Variante 2 kein Grunderwerb erforderlich ist und die Trassierung Vorteile bringt, sollten für diese Variante die weiteren Planungsschritte eingeleitet werden.

Der Arbeitskreis Radverkehr hat dem Vorschlag der Verwaltung, keine Ertüchtigung, wie es bisher im Radverkehrskonzept geschrieben stand, sondern einen Neubau vorzusehen und hier in die Planung einzusteigen, zugestimmt (siehe Anlage 7).

4. Finanzierung

Für die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen sind im Haushaltsplanentwurf 2023 Mittel in Höhe von 500.000 EUR in den Projekten 53014-08002 und 53014-846 veranschlagt worden.

5. Auswirkungen auf den kommunalen Klimaschutz

Die Umsetzung der im Konzept aufgeführten Maßnahmen stellen eine zentrale Klimaschutzförderung dar und unterstützen somit nachhaltig die Klimaschutzziele der Stadt Rheine. Mit der verstärkten Förderung des Radverkehrs setzt die Stadt Rheine Anreize zur Nutzung eines gesundheitsfördernden, umwelt- und klimafreundlichen Verkehrsmittels. Die Attraktivität des Radverkehrs wird gesteigert und es werden Vorteile gegenüber dem Kraftfahrzeugverkehr geschaffen. Das Fahrradfahren wird komfortabler und sicherer gestaltet. Die Mobilität der Bevölkerung wird gesichert und verbessert, was zur Steigerung der Lebensqualität, wie auch

der Gesundheit der Bevölkerung führt. Diese Aspekte tragen dazu bei, dass die Motivation mit dem Fahrrad - statt mit dem Auto - zu fahren, erheblich gesteigert wird.

Anlagen:

- Anlage 1: Gesamtübersichtsplan aller Maßnahmen an Knotenpunkten und Radverkehrsanlagen
- Anlage 2.1: Lagepläne zu den Ergänzungsanträgen an Knotenpunkten
- Anlage 2.2: Lagepläne zu den Ergänzungsanträgen an Radverkehrsmaßnahmen
- Anlage 3.1: Tabelle Ergänzungsanträge an Knotenpunkten
- Anlage 3.2: Tabelle Ergänzungsanträge an Radverkehrsanlagen
- Anlage 3.3: Tabelle Ergänzungsanträge an flankierenden Maßnahmen
- Anlage 4.1: Tabelle Maßnahmen an Knotenpunkten in Bearbeitung 2022/2023 und projiziert 2023/2024
- Anlage 4.2: Tabelle Maßnahmen an Radverkehrsanlagen in Bearbeitung 2022/2023 und projiziert 2023/2024
- Anlage 4.3: Tabelle Maßnahmen an flankierenden Maßnahmen in Bearbeitung 2022/2023 und projiziert 2023/2024
- Anlage 5.1: Tabelle Maßnahmen an Knotenpunkten fertiggestellt, in Bearbeitung 2022/2023 und projiziert 2023/2024
- Anlage 5.2: Tabelle Maßnahmen an Radverkehrsanlagen fertiggestellt, in Bearbeitung 2022/2023 und projiziert 2023/2024
- Anlage 5.3: Tabelle Maßnahmen an flankierenden Maßnahmen fertiggestellt, in Bearbeitung 2022/2023 und projiziert 2023/2024
- Anlage 6: Übersichtsplan Bearbeitungsstand
- Anlage 7: Protokoll zu Arbeitskreis Radverkehr vom 27.10.2022
- Anlage 8: Lageplan Lorentunnel
- Anlage 9: Erläuterungsbericht Lorentunnel
- Anlage 10: Antrag optimierte Steuerung des Fußgänger- und Radverkehrs am Ring
- Anlage 11: Antrag Roteinfärbung der Fahrradspuren

Anlage 12: Antrag Verbindung der Radwege Felsenstraße und Nienbergstraße / Wieckstraße