

Umsetzungskonzept Regionales Radwegenetz für die Metropole Ruhr

Zeitraum:  
12/2020 - 12/2021

Auftraggeber:  
Regionalverband Ruhr

**Projekt:**  
Der Regionalverband Ruhr hat zusammen mit weiteren regionalen Partnern wie z.B. Kommunen und Kreisen das Konzept „Regionales Radwegenetz der Metropole Ruhr“ (RRWN) erarbeitet, welches von der Verbandsversammlung am im Juni 2019 beschlossen wurde. Es ist eine wesentliche Grundlage, um die umweltfreundlichen und klimaschützenden Mobilitätspotenziale des Fahrrades als vollwertiges Verkehrsmittel zu heben. Das Konzept dient dabei als eine Art Bedarfsplan für den Ausbau der überörtlichen Radwege und ist ein zentraler Baustein für klimaverträgliche Mobilität im Ruhrgebiet. Es ist Grundlage und Orientierung für eine Umsetzung, die das Zusammenwirken verschiedenster Beteiligter braucht. Aufbauend auf diesem Konzept sollte nun als zentrales Element des aktuellen Projektes ein Umsetzungskonzept erarbeitet werden, um einen Fahrplan zur Realisierung des ca. 1.800 km langen und 190 Verbindungen umfassenden regionalen Radwegenetzes vorzulegen. Die Umsetzung des RRWN erfordert einen erheblichen Einsatz finanzieller Mittel. Allein für die dargestellten Radschnellverbindungen (RSV) im Verbandsgebiet mit einer Länge von insgesamt 337 km sind laut Konzept ca. 442 Mio. Euro notwendig. Hinzu kommen die weiteren Kosten für die Radhauptverbindungen (RHV) und Radverbindungen (RV), welche sich gemäß Konzept auf weitere 438 Mio. Euro belaufen. Daneben bietet das Umsetzungskonzept eine mögliche Grundlage für die Fördermittelakquise und dient als Grundlage für die notwendigen Gespräche mit Straßen.NRW und dem NRW-Verkehrsministerium.

**Leistungen:**  
Die folgenden Leistungen wurden in partnerschaftlicher Kooperation mit TRC—Transportation Research and Consulting GmbH erbracht:

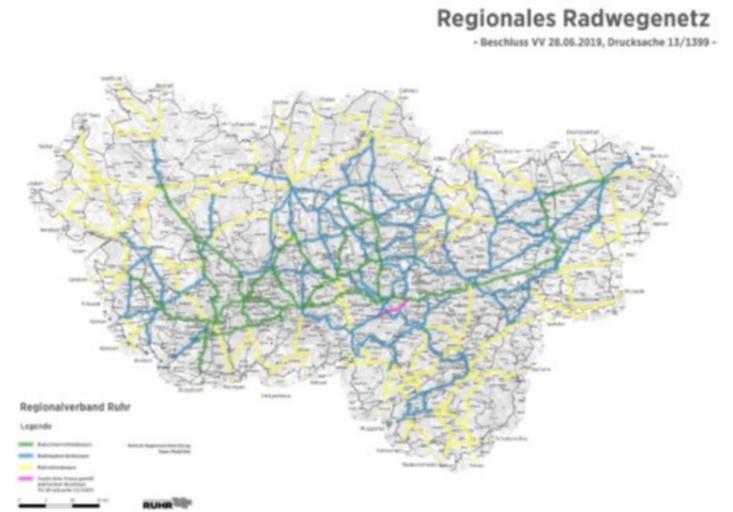
- Prüfen und Übernahme der vom RVR ermittelten Baulastträger, der zu beteiligenden Akteure und der ermittelten Finanzierungswege und Fördermittelzugänge
- Erarbeitung von Kriterien und Indikatoren für die Umsetzungsreihenfolge bzw. Priorisierung aus regionaler Sicht. Folgende Hauptkriterien wurden dazu ausgewählt:
  - Verlagerungspotenzial und deren Umwelt- und Klimaauswirkungen
  - Potenzialerhöhende Faktoren: Synergien mit Konzepten Dritter sowie dem Touristischen Radverkehr
  - Schnelle „Umsetzbarkeit“ der Verbindung
  - Verkehrssicherheit
  - Verbesserung der Teilhabe nicht-motorisierter Personen am städtischen Leben sowie Erhöhung der Lebens- und Aufenthaltsqualität unter Berücksichtigung der sozialen Sicherheit
  - „Volkswirtschaftliche Aspekte“ (Nutzen-Kosten-Verhältnis)
- Dazu erfolgten eine Literaturrecherche, diverse GIS-basierte Auswertungen, z.B. für den Teilindikator „Flächen in ökologisch sensiblen Bereichen und/oder auf „hoch-wertigen“ landwirtschaftlichen Flächen“ im Rahmen des Kriteriums 3 (schnelle Umsetzbarkeit) und Berechnungen (z.B. der Emissionen).
- Auf Grundlage des erarbeiteten Radwegekonzept und des vorhandenen Datenmodells mit Sachattributen und Geodaten erfolgte die Erarbeitung eines Bewertungsschemas in 3 Priorisierungsklassen (vordringlich, mittel, weitere) für die Umsetzungsreihenfolge der geplanten Radverbindungen und eine Konkretisierung der Priorisierung für die in der Baulast des RVR zu erstellenden Radwegeverbindungen. Für die Bewertung kam die Methode der statistischen Normierung zum Einsatz.
- Untersuchung in mehreren Bewertungsszenarien (1. unter Berücksichtigung aller mit dem Arbeitskreis RRWN abgestimmten Kriterien, 2. ohne Berücksichtigung des Kriteriums „schnelle Umsetzbarkeit“, 3. separate Bewertung der einzelnen Netzkategorien (alle Kriterien)). Durch die Erarbeitung des Szenarios 2 sollten insbesondere die Auswirkungen auf die deutlich schneller umsetzbaren Radverbindungen verdeutlicht werden. Die Bewertungsszenarien wurden zudem kartographisch aufbereitet.
- Erarbeitung der Zeitbedarfe zur Projektrealisierung anhand standardisierter Ablaufschemata für die drei vorgesehenen Netzkategorien. Um die Bandbreite bei den zu prognostizierenden Realisierungszeiträumen für die einzelnen Verbindungen zu veranschaulichen, erfolgte eine Einschätzung der Zeitbedarfe der einzelnen Planungs- und Verfahrensschritte bei bestmöglichem Projektverlauf (Best-Case-Szenario) und bei Betrachtung des Regelfalls (Real-Case-Szenario). Neben dem verbindungsbezogenen Ansatz zur Zeitbedarfsermittlung erfolgte darüber hinaus für Radschnell- und regionale Radhauptverbindungen eine streckenbezogene Betrachtung zum Zeitbedarf. Aufbauend auf den ermittelten Daten und Ergebnissen erfolgte eine zusammenfassende Bewertung für das RRWN. Es wurden Handlungsempfehlungen gegeben und Möglichkeiten zur Optimierung der Zeitbedarfe für einzelne Verfahrensschritte aufgezeigt.

- Vorstellung und Erläuterung der Methodik und der Ergebnisse in drei Sitzungen im Facharbeitskreis RRWN mit Vertretern der Kommunen, Kreise, Institutionen und Verbänden der Metropole Ruhr sowie dem NRW-Verkehrsministerium inklusive protokollarischer Dokumentation der Ergebnisse
- Zusammenstellung und Übergabe der Daten sowie Erstellung von Teilberichten zu den Arbeitsergebnissen, die in einem Abschlussbericht für die Beratung in den politischen Gremien des RVR münden.

Link zum Bericht:  
[https://www.rvr.ruhr/fileadmin/user\\_upload/01\\_RVR\\_Home/02\\_Themen/Mobilitaet/Radwegenetz/2022\\_Endbericht\\_Umsetzungskonzept\\_RRWN.pdf](https://www.rvr.ruhr/fileadmin/user_upload/01_RVR_Home/02_Themen/Mobilitaet/Radwegenetz/2022_Endbericht_Umsetzungskonzept_RRWN.pdf)

Gesamtansicht, Stand Oktober 2019

|                      | Gesamt                                  |
|----------------------|---|
| Radschnellverbindung | 337 Kilometer                           |
| Radhauptverbindung   | 692 Kilometer                           |
| Radverbindung        | 779 Kilometer                           |
| <b>Gesamt</b>        | <b>1808 Kilometer + ca. 9 Kilometer</b> |



Regionales Radwegenetz: Streckenlängen je Verbindungstyp

| Umsetzungspriorität | Szenario 1<br>alle Kriterien |     |     | Szenario 2<br>ohne schnelle Umsetzbarkeit |     |     |
|---------------------|------------------------------|-----|-----|---|-----|-----|
|                     | RV                           | RHV | RSV | RV  | RHV | RSV |
| vordringlich        | 6                            | 18  | 5   | 0   | 8   | 11  |
| mittel              | 44                           | 49  | 15  | 5   | 46  | 9   |
| weitere             | 31                           | 5   | 0   | 76  | 18  | 0   |

Umsetzungspriorität kumuliert nach Szenario und Verbindungstyp



Erarbeitung der Zeitbedarfe zur Projektrealisierung anhand standardisierter Ablaufschemata für die drei vorgesehenen Netzverbindungstypen