

Federführung:  
60-Stadtplanung, GIS, Bauordnung

Datum:  
28.05.2020

Produkt:  
50.23 Sicherheit und Ordnung des Verkehrs  
60.03 Verkehrsplanung  
70.01 Verkehrsanlagen

Beratungsfolge:  
Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen

Sitzungsdatum:  
10.06.2020 | Kenntnisnahme

## Definition des Radverkehrsnetzes im Zusammenhang mit der 1. Änderung der "KAG-Satzung"

### Sachverhalt:

Die Definition des Radverkehrsnetzes wäre eigentlich Aufgabe des Masterplanes Mobilität. Dieser kann derzeit wegen der Einschränkungen aufgrund der Corona-Pandemie nicht aufgestellt werden. Gleichzeitig erweitert der Entwurf für die 1. Änderungssatzung zur Satzung über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 KAG für straßenbauliche Maßnahmen der Stadt Coesfeld („KAG-Satzung“, Vorlage 99/2020) bei der Definition der Straßenarten aber die Hauptverkehrsstraße um die Hauptverkehrsstraße des Radverkehrs (Veloroute):

#### Hauptverkehrsstraßen:

Straßen, die dem durchgehenden innerörtlichen Verkehr oder dem überörtlichen Durchgangsverkehr dienen, insbesondere Bundes-, Landes- und Kreisstraßen mit Ausnahme der Strecken, die außerhalb von Baugebieten und von im Zusammenhang bebauten Ortsteilen liegen, hierzu zählen auch Hauptverkehrsstraßen des Radverkehrs (Velorouten) im Innenbereich.

#### Velorouten:

Velorouten sind die innergemeindlichen Hauptverbindungen des Radverkehrs, die der Bündelung des Radverkehrs dienen und auf denen viel Radverkehr vorhanden ist oder erwartet wird. Hierzu gehören vor allem die Verbindungen für den Alltagsverkehr zwischen den Stadtteilen und dem Stadt- bzw. Stadtteilzentrum oder die innerörtlichen Fortsetzungen einer Stadt-Umland-Verbindung.

Um die Auswirkungen, die mit der Erweiterung des Hauptverkehrsstraßenbegriffs in der KAG-Satzung verbunden sind, beurteilen zu können, ist es erforderlich, bereits zum jetzigen Zeitpunkt das zukünftige Radverkehrsnetz zumindest im Entwurf zu kennen. Daher hat die Verwaltung einen solchen Entwurf entwickelt. Grundlage war zum einen das bereits 1997 im Radverkehrskonzept definierte und im Verkehrsentwicklungsplan (2005) dem Grunde nach bestätigte Radverkehrsnetz (Anlage 1). Zum anderen wurde das im Radverkehrskonzept des Kreises entwickelte kreisweite Radverkehrsnetz für den Alltagsverkehr (Anlage 2) berücksichtigt.

*Einschub: Radverkehrsnetz für den Kreis Coesfeld*

*Einer der zentralen Arbeitsschritte des Klimaschutzteilkonzeptes stellt die Netzentwicklung für den Alltagsradverkehr für den Kreis Coesfeld dar. Ein alltagsfähiges Radverkehrsnetz zeichnet sich insbesondere durch durchgängige und qualitativ hochwertige Radwegeinfrastruktur und sichere Knotenpunkte aus. Dabei werden neben den Standards der „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (kurz: ERA: FGSV, 2010) auch erhöhte Standards für Velorouten (potenziell stark von Radfahrenden frequentierte Verbindungen) herangezogen. Durchgehend hohe Ausbaustandards ermöglichen auch eine gefahrlose Pedelec-Nutzung.*

*Alle Städte und Gemeinden, aber auch die Orts- und Stadtteile werden in das kreisweite Radverkehrsnetz eingebunden. Darüber hinaus werden im Radverkehrsnetz des Kreises wichtige Verkehrsziele überörtlicher Bedeutung berücksichtigt, insbesondere Umsteigepunkte zum ÖPNV und wichtige Gewerbegebiete. Netzplanungen der Nachbarkommunen und Kreise wurden integriert. Die Binnenerschließung der Kernorte und ggf. zusätzliche Verbindungen sind dagegen Inhalt der Radverkehrskonzepte der Städte und Gemeinden.*

Das Radverkehrskonzept von 1997 und das Radverkehrskonzept des Kreises verwenden unterschiedliche Begrifflichkeiten in Bezug auf die Netzkategorien. Um eine Einheitlichkeit herzustellen, werden für die Definition des zukünftigen Radverkehrsnetzes die Begriffe des kreisweiten Radverkehrsnetzes übernommen und um die Kategorie „Freizeitroute“ ergänzt:

	Radroute der 1. Kategorie	Radroute der 2. Kategorie	Route mit besonderem Erlebnischarakter
Radverkehrskonzept Stadt Coesfeld, 1997	Hauptroute des Radverkehrs	Nebenroute des Radverkehrs	Grüne Route
Radverkehrskonzept des Kreises, 2020	Veloroute	Radhauptroute	
Radverkehrsnetz Stadt Coesfeld, 2020	Veloroute	Radhauptroute	Freizeitroute

Grundsätzlich hält die Verwaltung das mit dem Radverkehrskonzept 1997 definierte Radverkehrsnetz weiterhin für plausibel. Allerdings liegen die Routen der 1. Kategorie fast ausschließlich auf den radial auf die Innenstadt zu laufenden Hauptverkehrsstraßen. Hier ist es aus Sicht der Verwaltung sinnvoll, weitere Verbindungen, die abseits der Hauptverkehrsstraßen liegen, in die 1. Kategorie aufzunehmen (Beispiel: Hengtering/Wetmarstraße). Weiterer Anpassungsbedarf ergibt sich durch die Integration in das kreisweite Radverkehrsnetz (z.B. Rekener Straße, Billerbecker Straße), durch aktuelle Planungen (z.B. „Schnelle Radwegeverbindung Coesfeld-Süd) und z.B. durch die Entwicklung neuer Wohngebiete (Nord-West). Die vorgenommenen Änderungen im Einzelnen:

1. Ergänzter Streckenabschnitt zur Netzvervollständigung (direkte Verbindung zwischen der K 46 „Borkener Straße und der K 46 „Stockumer Straße“
2. Ergänzter Streckenabschnitt zur Anbindung des 1997 noch nicht vorhandenen Wohngebietes Nord-West (Netzvervollständigung)
3. Rekener Straße: Ergänzter Streckenabschnitt zur Anbindung des Bahnhofes (Netzvervollständigung)
4. Ergänzter Streckenabschnitt zur Anbindung der schnellen Radwegeverbindung Coesfeld-Süd an die Dülmener Straße. Im Radverkehrskonzept von 1997 war die Weiterführung über den Erlenweg, den Millenkamp und einen neu zu bauenden Weg in südlicher Richtung vorgesehen. Diese Wegführung wurde in den Abstimmungsgesprächen mit der Straßenverkehrs- und Kreispolizeibehörde wegen der

Führung über sehr breite Gewerbegebietsstraßen mit sehr groß dimensionierten Kreuzungsbereichen verworfen.

5. Im Radverkehrskonzept ist der Abschnitt der Rekener Straße zwischen der B 474 und dem breiten Weg als Nebenroute des Radverkehrs klassifiziert. Die weiteren Abschnitte stadteinwärts wurden als Hauptroute festgelegt. Der weitere Abschnitt stadtauswärts war seinerzeit nicht Bestandteil des Radverkehrsnetzes.

Im Radverkehrskonzept (RVK) des Kreises ist die Rekener Straße außerhalb der bebauten Ortslage bis zur Anbindung an die B 525 eine Veloroute. Dies auch vor dem Hintergrund, dass die Rekener Straße in Velen an den zukünftigen Radschnellweg RS 2 (Projekt Regio.Velo) angebunden wird. Insofern hält es die Verwaltung für richtig, die Rekener Straße auch auf den innerstädtischen Abschnitten in voller Länge als Veloroute zu klassifizieren. Dies wurde im Entwurf des Radverkehrsnetzes berücksichtigt.

6. Hengtering, Wetmarstraße und Seminarstraße wurden 1997 als Nebenrouten des Radverkehrs klassifiziert. Aufgrund der Bedeutung für die Anbindung der (nord-) westlichen Wohngebiete an das Schulzentrum und die Innenstadt hält die Verwaltung eine Klassifizierung als Veloroute für angebracht.
7. Die Billerbecker Straße wurde 1997 südlich der Abt-Molitor-Straße als Hauptroute, nördlich davon als Nebenroute eingestuft. Der außerorts liegende Teil der Billerbecker Straße ist im RVK des Kreises eine Veloroute. Daher befürwortet die Verwaltung die Einstufung der Billerbecker Straße auf ganzer Länge als Veloroute.
8. Die Stadtwaldallee wurde 1997 westlich des Wahrkamps als Nebenroute, östlich davon als grüne Route eingestuft. Der weitere Verlauf Richtung Billerbeck (über die Bergallee) ist im RVK des Kreises eine Radhauptide. Daher befürwortet die Verwaltung die Einstufung der Stadtwaldallee auf ganzer Länge als Radhauptide.
9. Die Daruper Straße wurde 1997 westlich des Druffels Weges als Hauptroute, östlich davon als Nebenroute eingestuft. Der außerorts liegende Teil der Daruper Straße und im weiteren Verlauf bis Nottuln die B 525 sind im RVK des Kreises eine Veloroute. Daher befürwortet die Verwaltung die Einstufung der Daruper Straße auf ganzer Länge als Veloroute.
10. und 11. Die Wohnstraßen östlich der Dülmener Straße werden als schnelle Radwegeverbindung Coesfeld-Süd als Fahrradstraße ausgebaut. Diese Verbindung wurde 1997 als Nebenroute des Radverkehrs eingestuft. Die Dülmener Straße wurde als Hauptroute klassifiziert. Ziel des Ausbaus der schnellen Radwegeverbindung Coesfeld-Süd ist die Bündelung des Radverkehrs auf dieser Achse und damit eine Entlastung der konflikträchtigen Dülmener Straße. Insofern sollte die Dülmener Straße zukünftig als Radhauptide und die schnelle Radwegeverbindung als Veloroute eingestuft werden.
12. Der Kalksbecker Weg wurde 1997 als Nebenroute eingestuft. Die Verwaltung hält eine Höherstufung zur Veloroute für angemessen, da er eine wichtige Verbindungsfunktion in die östlich gelegenen Wohngebiete und zum Isfelder Weg übernimmt.
13. Die Verbindung Haugen Kamp/Oldendorper Weg wurde 1997 als Nebenroute eingestuft. Die Verwaltung hält eine Einstufung als Veloroute für angemessen, da sie eine wichtige Verbindungsfunktion in die westlich gelegenen Wohngebiete übernimmt.
14. Die Friedrich-Ebert-Straße wurde 1997 nicht als Bestandteil des Radverkehrsnetzes definiert. Sie übernimmt aber mit ihrem separat geführten, breiten Geh-/Radweg eine wichtige Funktion z.B. zur Verbindung der Daruper Straße mit dem Schulzentrum. Insofern hält die Verwaltung eine Einstufung als Veloroute für gerechtfertigt.

Das Radverkehrskonzept von 1997 beschränkt sich in der Netzdefinition auf die Coesfelder Kernstadt. Der Ortsteil Lette wurde seinerzeit nicht berücksichtigt. Dies hat die Verwaltung jetzt nachgeholt und einen entsprechenden Netzentwurf entwickelt. Unter Berücksichtigung dieser Änderungen/Ergänzungen ergibt sich das aktuelle Radverkehrsnetz für die Stadt Coesfeld mit den Kategorien Veloroute (Hauptverkehrsstraße des Radverkehrs im Sinne der KAG-Satzung),

Radhauptroute und Freizeitroute. Das Netz ist in den Anlagen 3 und 4 dargestellt. Ebenfalls als Anlage beigefügt ist ein Plan, in dem die Änderungen zwischen dem Radverkehrskonzept 1997 und dem aktuellen Entwurf hervorgehoben und mit der entsprechenden Nummer versehen wurden (Anlage 5).

#### Ausblick auf den Masterplan Mobilität

Auf Grundlage des definierten Radverkehrsnetzes lassen sich im Masterplan Mobilität Handlungsempfehlungen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur ableiten. Die Maßnahmenempfehlungen verfolgen das Ziel, im Radverkehrsnetz einen zuvor in Abhängigkeit von der Netzkategorie definierten Standard einheitlich herzustellen. Hierzu gehört insbesondere auch die Ausweisung und Ausgestaltung von Fahrradstraßen. Die Anlage 6 enthält einen ersten Vorschlag für ein solches Fahrradstraßennetz.

#### **Anlagen:**

- Anlage 1: Radverkehrsnetz aus dem Radverkehrskonzept 1997
- Anlage 2: Radverkehrsnetz aus dem kreisweiten Radverkehrskonzept 2020
- Anlage 3: Radverkehrsnetz der Stadt Coesfeld, Kernstadt
- Anlage 4: Radverkehrsnetz der Stadt Coesfeld, Ortsteil Lette
- Anlage 5: Veränderungen im Radverkehrsnetz zwischen dem Radverkehrskonzept 1997 und der aktuellen Definition
- Anlage 6: Radverkehrsnetz der Stadt Coesfeld, mit Fahrradstraßen