

Beschlussvorlage VV-17/21

für die 65. Verbandsversammlung am 01.12.2021
(zu TOP 7 b)

Beschlussfassung über die Abnahme des Regionalen Radwegekonzeptes Westmecklenburg 2021

Die Verbandsversammlung des Regionalen Planungsverbandes Westmecklenburg möge auf ihrer o.g. Sitzung Folgendes beschließen:

- 1. Die Verbandsversammlung nimmt das Regionale Radwegekonzept Westmecklenburg 2021 ab und legt es als Arbeitsgrundlage für die kommenden Jahre fest.**
- 2. Eine Evaluation findet nach 5 Jahren statt.**
- 3. Die Verbandsversammlung empfiehlt den relevanten Akteuren, den Ausbau der Radwegeinfrastruktur auf Basis des Radwegekonzeptes vorzunehmen. Dabei kommt den Landkreisen in Zusammenarbeit mit der Geschäftsstelle und der AG Radverkehr eine wichtige Koordinierungsfunktion zu.**
- 4. Die Verbandsversammlung fordert eine aktive Mitarbeit der Mitglieder bei der Fortschreibung und Pflege des georeferenzierten Katasters.**

Begründung:

Damit sich der Radverkehrsanteil in Westmecklenburg erhöht, will der Planungsverband zu einer attraktiven Infrastruktur für den Radverkehr beitragen. Das vorliegende Radwegekonzept bildet hierzu eine wesentliche Grundlage.

Mehr als 2.000 km Vorrang- und Basisrouten für den Alltags- und den touristischen Radverkehr erschließen die Region. Ziel ist ein sicheres, durchgängiges Wegenetz, das ganzjährig befahrbar ist und modernen Ansprüchen genügt.

Die Erstellung des Radwegekonzeptes wurde fachlich durch die Arbeitsgruppe Radverkehr des Regionalen Planungsverbandes Westmecklenburg begleitet. Es wurde dem Vorstand durch das beauftragte Büro vorgestellt. Der Vorstand hat daraufhin beschlossen, der Verbandsversammlung das Konzept zur Abnahme und zur weiteren Umsetzung zu empfehlen (Beschluss VS-08/21 der 164. Vorstandssitzung am 01.09.2021 i.V.m. Beschluss VS-12/21 der 166. Vorstandssitzung am 10.11.2021). Die Gesamtkosten für die Konzepterstellung lagen bei ca. 130.000 EUR, zu 80% gefördert durch das Regionalbudget Westmecklenburg.

Das Radwegekonzept besteht aus drei Teilen: Der vorliegende Textband, die tabellarischen Grundlagendaten und die Geodaten, die das Kataster bilden. Somit

stehen sämtliche zur Verfügung stehenden Daten in einem einheitlichen, georeferenzierten und fortschreibungsfähigen Kataster zur Verfügung.

Der Textband (inkl. Anlagen) des Wegekonzeptes steht derzeit auf der Internetseite des RPV WM zum Herunterladen bereit. Eine Druckversion ist nach dem Beschluss der VV für das 1. Quartal 2022 geplant.

Die tabellarischen Grundlagen können den Akteuren aus den relevanten Fachverwaltungen zur Verfügung gestellt werden, die Geodaten sollen allen Interessenten zur Verfügung gestellt werden. Beides wird jährlich aktualisiert. Hierzu ist zwingend die Mitarbeit der Verbandsmitglieder sowie der weiteren Baulastträger erforderlich.

Mit der Umsetzung der vorliegenden Konzeption hat sich der Planungsverband ein ehrgeiziges Ziel gesetzt. In den nächsten Monaten wird es darum gehen, in Zusammenarbeit mit den regionalen Akteuren das weitere Vorgehen für die Umsetzung der über 2.000 abgeleiteten Maßnahmen zu erarbeiten und diese zu begleiten.

Darüber hinaus wird sich der Planungsverband in den nächsten Jahren mit weiteren ausgewählten Aspekten des Radverkehrs auf regionaler Ebene befassen, z.B. mit der Radverkehrswegweisung.

Insgesamt bildet der Radverkehr eine anspruchsvolle Daueraufgabe für den Planungsverband. Es empfiehlt sich, die beständige und fachlich versierte Arbeit der Arbeitsgruppe Radverkehr fortzuführen und so das „Netzwerk Radverkehr“ in Westmecklenburg zu stärken.

gez. Thomas Beyer

Vorsitzender des
Regionalen Planungsverbandes
Westmecklenburg

Anlage

Erläuterungen zum Regionalen Radwegekonzept Westmecklenburg 2021

1. Bestandsanalyse

Im Rahmen des Auftrags fand im August / September 2020 eine Bestandsanalyse inkl. Befahrung des Radnetzes für Alltag und Freizeit auf über 2.300 km statt. Die Bestandsdaten wurden georeferenziert und baulastträgerübergreifend erhoben.

Die Erhebungskriterien folgen den gängigen Regelwerken. So wurden die aktuellen Wegezustände und Ausbaustandards einheitlich bewertet und in den Katasterdaten dokumentiert. Die gesamte Bestandserfassung, aber auch die Daten zu Unfällen mit Radfahrerbeteiligung wurden ausgewertet; sie bilden eine Grundlage zur späteren Ableitung der Handlungsempfehlungen.

2. Zielnetzkonzeption und Netzhierarchie

Die Netzkonzeption geht von einem hierarchisch gegliederten Radwegenetz aus und behandelt die Vorrang- und Basisrouten auf regionaler Ebene, deren Herleitung unterschiedlichen Ansätzen folgt. Höherrangige Radschnellverbindungen und niederrangige Radverkehrsverbindungen (Erschließungsnetz) bleiben hier unberücksichtigt.

Das Zielnetz wurde als Angebotsplanung für Alltags- und Freizeitradfahrer entwickelt. Grundlage ist die Vorgehensweise nach ERA¹ und RIN². Für das Netzkonzept wurden u.a. Struktur- und Pendlerdaten verwendet, um die vorhandene und potenzielle Nachfrage auf Strecken und an Knoten sowie die Stärke der Quell- und Ziel-Beziehungen im Rahmen einer Potenzialermittlung zu bestimmen. Für das Zielnetz hat die Geschäftsstelle ein Beteiligungsverfahren im April / Mai 2021 durchgeführt.

Die Vorrangrouten des Alltagsradverkehrs verbinden die Landeshauptstadt Schwerin als einziges Oberzentrum mit den umliegenden Mittelzentren sowie den Nordwesten der Region in Richtung Lübeck. Sie bilden die übergeordneten wichtigsten Radverkehrsachsen ab und werden durch das Netz der Basisrouten ergänzt.

Die Basisrouten des Alltagsradverkehrs verbinden die Mittelzentren untereinander und mit den angrenzenden Regionen. Die Basisrouten Stufe 2 verbinden im Rahmen einer umfangreichen Angebotsplanung alle weiteren zentralen Orte, sie umfassen zudem Lückenschlüsse und weitere vorgesehene straßenbegleitende Radwege an Bundes- und Landesstraßen.

Dieses Wegenetz wird ergänzt durch die touristischen Vorrang- und Basisrouten.

Die touristischen Vorrangrouten bilden die Trassen der fünf überregionalen Radfernwege ab, die für die Zielgruppe der übernachtenden Radwanderer vorgesehen sind.

¹ Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV, 2010)

² Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) der FGSV (2008)

Die Basisrouten der Stufe 1 für den Radtourismus umfassen die sechs überregionalen Radrundwege. Diese Netzbestandteile bieten ein Angebot für übernachtende Radreisende.

Ergänzend sollen tagestouristische Radrouten (Basisrouten Stufe 2) erarbeitet werden. Grundlage dafür sind die 2009 definierten regional bedeutsamen Radtouren bzw. deren Trassenoptimierungen. Dazu stehen die Ergebnisse der Bestandserfassung und einer Untersuchung zur Einschätzung der tagestouristischen Potenziale zur Verfügung.

Alltags- und touristisches Wegenetz ergänzen sich zum sogenannten Zielnetz. Für dieses Netz werden die Handlungsmaßnahmen und ihre Prioritäten abgeleitet.

3. Definition zukunftsfähiger Qualitätsstandards

Ein Radwegenetz, auf dem Fahrradfahrende auf direktem Wege bequem, sicher und zügig fahren können und das verständlich ist, erfordert festgesetzte Qualitätsstandards. Die in der Konzeption beschriebenen Qualitätsstandards gehen über die Qualitätsstandards der ERA 2010 hinaus und setzen die zuvor beschriebenen Rahmenbedingungen der vorliegenden Konzeption und die Ansprüche der Nutzenden an eine modere Infrastruktur um. Sie wurden auch vor dem Hintergrund, dass die ERA 2010 derzeit aktualisiert wird und künftig von höheren Standards auszugehen ist, durch den Vorstand des Planungsverbandes im Februar 2021 beschlossen.

4. Maßnahmenableitung und Handlungsempfehlungen

Die Herleitung der konkreten Handlungsempfehlungen ergibt sich aus dem Abgleich der gewünschten Qualitätsstandards mit dem vorhandenen Wegenetz. Alle Maßnahmen sind im Einzelnen zu prüfen, um die konkreten Planungen zur Qualitätssteigerung einzuleiten.

Daneben gibt die Wegekonzeption umfangreiche Empfehlungen, mit denen das Angebot für den Radverkehr und das sogenannte Fahrradklima verbessert werden soll. Hierzu gehören Empfehlungen zur Gestaltung von Querungen, Hinweise zum Umgang mit Pollern, Umlaufschranken, Einengungen und Oberflächenschäden, aber auch zum ruhenden Radverkehr und zur Verknüpfung des Radverkehrs mit anderen Verkehrsarten. Auch die besonderen Ansprüche von E-Bike-Nutzenden sollen berücksichtigt werden. Schließlich finden sich Hinweise zur nahräumlichen Ergänzung und zu Radverkehrsanalysen in der vorliegenden Konzeption.