

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. B/16/2931-01	Termin 18.09.2017	Hauptausschuss		
<u>Beschlussvorlage</u>			öffentlich		
Termin	Gremium		Vorlage zur*	Ergebnis	Beschluss- kontrolle*
18.09.2017	Hauptausschuss		B		

Beratungsgegenstand

Antrag nach § 24 GO NRW vom 31.08.2017 - hier: Interkommunale Radwegeverbindung zwischen Oberhausen und Mülheim unter Einbeziehung des "Hiberniadammes"

Beschlussvorschlag

Die Idee wird in die Entwicklung des regionalen, alltagstauglichen und hierarchischen Radwegenetzes Metropole Ruhr eingebracht und im regionalen Netzzusammenhang auf die Bedeutung bzw. den verkehrlichen Nutzen sowie den Aufwand hin geprüft.

Die Verwaltung wird sobald belastbare Ergebnisse vorliegen, die politischen Gremien sowie die Antragsteller darüber unterrichten.

Dezernat 4 Umwelt, Gesundheit, ökolog. Stadtentwicklung und -planung			Oberbürgermeister
Lauxen Datum 11.09.2017			Schranz Datum 12.09.2017
* Vorlage zur: Anhörung (A) Kenntnisnahme (K) Vorberatung (V) Beschlussfassung (B)	* Ergebnis : Zustimmung (Z) Ablehnung (A) Änderung (Ä) Anhörung vollzogen (AV) Kenntnisnahme (K)	Beschlusskontrolle: Ja oder nein	Beteiligung: Personalrat [] Gleichstellungsstelle []

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. B/16/2931-01	Termin 18.09.2017	Hauptausschuss
-----------------------------	--	------------------------------	-----------------------

1 Begründung

2
3 Im Juli 2017 wurden mehrere Ideen und Überlegungen hinsichtlich einer Weiterentwicklung des
4 Oberhausener Radverkehrsnetzes, insbesondere auch mit Blick auf eine Anbindung an den
5 Radschnellweg RS1 in Mülheim, aus Bürgerschaft und Politik entwickelt und über die lokalen Medien in
6 die Öffentlichkeit getragen. Dazu gehörten u. a. auch die drei aktuellen Antragssteller. In allen diesen
7 Vorschlägen aus dem Sommer 2017 wurde dabei dem sog. „Hiberniadamm“ eine besondere
8 Bedeutung beigemessen.

9
10 Es handelt sich um eine ehemalige Bahnstrecke, die schon Mitte/Ende der 1970er Jahre aufgegeben
11 und zurückgebaut wurde. Damals wurden aber nicht nur die Gleise, sondern auch sämtliche
12 Brückenbauwerke einschließlich der meisten Widerlager entfernt. Mitte der 1980er Jahre wurde zwar
13 bereits einmal kurzzeitig über den Ausbau dieser ehemaligen Bahnstrecke zu einem Fuß- und Radweg
14 diskutiert; mit Blick auf den großen Aufwand wurde dieses Vorhaben seinerzeit jedoch wieder
15 verworfen.

16
17 Um diese Idee nun im regionalen Netzzusammenhang prüfen zu können, wurde die Idee bereits in die
18 anstehenden Arbeiten für das „Regionale Radwegenetz Metropole Ruhr“ eingebracht. Unabhängig
19 davon war der Regionalverband Ruhr (RVR) durch die Medienberichterstattung im Juli 2017 bereits
20 ebenfalls auf diesen Sachverhalt aufmerksam geworden.

21
22 Die Arbeiten zu diesem Regionalen Radwegenetz sind Anfang 2017 im Hause des RVR/Team
23 Mobilität, begonnen worden. Der RVR hat dazu zwei externe Büros mit den planerischen Arbeiten und
24 Abstimmungen beauftragt (Planungskonsortium bestehend aus der Planersocietät, Dortmund und dem
25 Planungsbüro VIA, Köln).

26
27 Auftaktgespräche mit allen Kommunen und Kreisen im RVR-Gebiet haben im Mai 2017 in Form von
28 drei teilregionalen, moderierten Workshops stattgefunden. Das nächste Arbeitstreffen innerhalb der
29 Metropole Ruhr im Teilraum West, zu dem auch Oberhausen und Mülheim an der Ruhr gehören, findet
30 noch im September statt. Die Gesamtbearbeitungszeit des Projektes wird voraussichtlich bis in das
31 Frühjahr 2018 hinein reichen.

32
33 Es gab bereits im Jahre 2008 ebenfalls die Anregung, diesen Bahndamm für den Radverkehr nutzbar
34 zu machen (s. Ratsinformationssystem: Vorlage M/14/3150-01, Seite 40f).

35
36 Es gab seinerzeit aber eine Reihe von Fakten bzw. Argumenten, die man bei der Frage, ob man diesen
37 Damm für die vorgeschlagene Nutzung in Anspruch nimmt, mit abwägen muss und die im Ergebnis
38 dazu geführt haben dies nicht zu tun.

39
40 Der „Hiberniadamm“ bzw. die darüber verlaufende Bahnstrecke ist nach der Stilllegung in rd. 40 Jahren
41 auf dem Damm und an den Böschungen relativ dicht mit Bäumen und Sträuchern bestanden und stellt
42 eine wichtige Grünzäsur in einem ansonsten dicht bebauten Siedlungsraum dar.

43
44 Klimatisch hat der begrünte Damm auch eine hohe Bedeutung, er ist in den Klimakarten der Stadt
45 Oberhausen als Fläche mit einer regional wirksamen Frischluft- oder Freilandfunktion ausgewiesen und
46 sorgt u. a. für die Frischluftversorgung bis in den Innenstadtbereich hinein. Der Gehölz- und
47 Freiflächenverlust würde einen umfangreichen Eingriff in Natur und Landschaft auslösen.

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. B/16/2931-01	Termin 18.09.2017	Hauptausschuss
-----------------------------	--	------------------------------	-----------------------

48

49

50 Die ehem. Bahnstecke verlief im Stadtgebiet Oberhausens über eine Länge von rd. 1.700 m. Die noch
51 vorhandenen Abschnitte des Bahndamms gliedern sich in 6 Einzelabschnitte:

52

- | | |
|--|-------|
| 53 (1) Abzweig südlich der Hermann-Albertz- bis Grenzstraße: | 70 m |
| 54 (2) Grenz- bis Akazienstraße: | 270 m |
| 55 (3) Akazienstraße bis Landwehr: | 280 m |
| 56 (4) Landwehr bis Fritz-Eickelen-Straße/Höhe Rehmer: | 250 m |
| 57 (5) Fritz-Eickelen-Straße/Höhe Rehmer bis Ohrenfeld: | 350 m |
| 58 (6) Ohrenfeld bis Stadtgrenze Oberhausen/Mülheim: | 380 m |

59

60 Ein engmaschiges Straßen- und Wegenetz im Umfeld würde es auch erforderlich machen, den Damm
61 bzw. einen darüber verlaufenden Weg an möglichst vielen Stellen an die querenden Straßen und
62 Wege anzubinden. Die Trasse, die in einer Höhe zwischen 4,00 und 6,00 m über dem übrigen
63 Geländeniveau verläuft, müsste an mindestens fünf Stellen mit bis zu 90 m langen Rampen
64 angeschlossen werden, um Fußgänger- und Radfahrer auf einen dort ausgebauten neuen Geh-
65 /Radweg gelangen zu lassen.

66

67 Es wird abzuwägen sein, ob der Nutzen aus einer Reaktivierung dieses ehem. Bahndammes und seine
68 Nutzung als städteübergreifende Rad- und Fußwegeverbindung, den Aufwand und die Eingriffe in die
69 Natur übersteigen. Der Nutzen im regionalen Netzzusammenhang müsste die Nachteile des
70 beschriebenen Eingriffs deutlich übersteigen.

71

72 Das nördliche Ende dieses ehem. Bahndamms liegt unmittelbar an der Grenzstraße; von dort wäre
73 eine Fortsetzung der Radverkehrsanbindung in nördlicher Richtung (Innenstadt Alt-Oberhausen und
74 Hauptbahnhof) nur über Stadtstraßen möglich.

75

76

77

78

79

80

81

82

83