

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

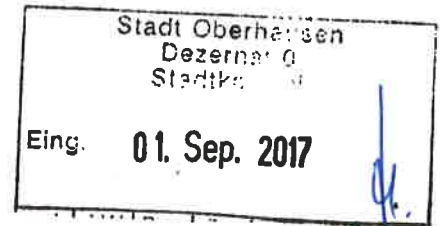
Manuela Kaiser
Bleysfeld 3
46047 Oberhausen

Karl van den Mond
Stöckmannstr. 62
46045 Oberhausen

Udo Sommer
Elsa-Brändström-Str. 108a
46045 Oberhausen

31.08.2017

Herrn Oberbürgermeister
Daniel Schranz
Schwartzstr. 72
46045 Oberhausen



1. Dez. 4 m.d.B. um Erstellung einer
Karte für den Hauptaus-
schluss (18.09.2017)
2. v. Fr. Bach

Anregung nach §24 der Gemeindeordnung des Landes Nordrhein-Westfalen

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Daniel Schranz,

hiermit regen wir gemäß §24 der Gemeindeordnung des Landes Nordrhein-Westfalen wie folgt an:

Die Verwaltung der Stadt Oberhausen möge mit der Stadtverwaltung Mülheim Gespräche aufnehmen, um eine interkommunale Radwegeverbindung zwischen Oberhausen und Mülheim zu konzipieren und umzusetzen, die Radfahrern aber auch Fußgängern einen schnellen und sicheren Anschluss an den Radschnellweg 1 ermöglicht.

Dabei soll ein gemeinsames Konzept erstellt werden, das in Absprache mit dem Regionalverband Ruhr möglichst umfassend als Radschnellweg förderfähig ist.

Diese Radwegeverbindung soll eine Nord-Südachse zwischen den Städten bilden, und den Hiberniadamm zwischen Mülheim-Styrum und Oberhausen-Stadtmitte (Grenzstraße) als schnelle stadtübergreifende Trasse nutzen. Die zu schaffenden Anschlüsse der Bezirke Styrum, Alstaden und Stadtmitte sollen dabei berücksichtigt werden.

Ferner soll mit der Stadt Mülheim geklärt werden, inwiefern der weitere Verlauf vom Bahnhof Styrum bis zum Radschnellweg 1 gestaltet werden kann. Zu prüfen wäre, ob dabei die vorhandenen Radwege entlang der Albertstraße, Siegfriedstraße, Styruer sowie Broicher Damm genutzt bzw. ausgebaut werden können.

Es soll ebenfalls mit der Stadt Mülheim geklärt werden, wie – ausgehend vom Broicher Damm – ein Anschluss an den RS1 etwa über den kreuzenden Ruhrtalradweg hergestellt werden kann.

Begründung:

Der Radschnellweg RS1 ist als durchgängige Radwegverbindung zwischen Ost und West, d.h. Hamm und Duisburg konzipiert. Die sichere, weil vom Autoverkehr getrennte Strecke ist 101 Kilometer lang und soll den Straßenverkehr um wenigstens 52.000 PKW-Fahrten pro Tag entlasten (siehe Machbarkeitsstudie des RS1).

Für die angeschlossenen Städte ergeben sich **zahlreiche ökologische wie ökonomische Vorteile:**

- Entlastung des Straßenverkehrs und bessere Aufenthaltsqualität für nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer,
- Entlastung des Autoverkehrs (400.000 Kilometer täglich),
- Reduktion von Schadstoffen (jährlich 16.600 Tonnen CO₂),
- ein gleichberechtigtes, d.h. sicheres und schnelles Fortkommen für Radler aber auch für Fußgänger,
- zusätzlich zum hohen Pendlerwert ein hoher Freizeitwert,
- Stärkung der Teilhabe an der Mobilität durch das vergleichsweise günstige Fahrrad,
- ein großer Schritt hin zur Gleichberechtigung des Fahrrads im Straßenverkehr (Modal Split) und einer fahrradfreundlichen Stadt.

Derzeitiges Manko des RS1: **Es fehlen ergänzende Nord-Süd-Trassen, welche die abseits liegenden Innenstädte verbinden. Oberhausen profitiert daher nicht von den Vorteilen des Radschnellwegs.**

Vorteile eines Radweganschlusses für Oberhausen:

Auch in Oberhausen ist jeder zweite Arbeitnehmer ein sogenannter Pendler, das sind rund 50.000 Menschen (WAZ, 6.11.2014: „Zehntausende Pendler in Oberhausen unterwegs“). Allein 9900 Auspendler fahren täglich nach Duisburg, 7064 nach Mülheim, 8172 sogar bis nach Essen. Dagegen kommen 7714 Duisburger, 4182 Mülheimer und 5273 Essener zum Arbeiten in unsere Stadt.

Kurzum: **Die Hälfte der Oberhausener Pendler – rund 25.000 Menschen - können täglich** von einem schnellen Radwegenetz wie dem RS1 im hohen Maße profitieren.

Hinzu kommen **allein 17.000 Menschen aus den genannten Nachbarstädten.**

Zusammen sind das 42.000 Ein- und Auspendler jeden Tag.

Die Stadtteile Altstadt und Styrum, insbesondere das Neubaugebiet Rechenacker wird familienfreundlich an ein schnelles und sicheres Radnetz zu den Innenstädten Oberhausen und Mülheim angeschlossen.

Ein Anschluss an den RS1 hat für die Stadt Oberhausen folglich einen vergleichsweise hohen Nutzen durch:

- **hohe Entlastung der Straße,**
- **hohe Schadstoffreduzierung,**
- **hohe Aufenthaltsqualität,**
- **mehr Teilhabe.**

Radwegführung „Hibernia-Trasse“:

Die Hibernia-Trasse beginnt aus Oberhausener Sicht unmittelbar vor dem Stadtzentrum an der Grenzstraße. Sie führt von Nord nach Süd zunächst parallel zwischen einer Kleingartenanlage und der Lenastraße, kreuzt die Akazienstraße (Brücke) bevor sie parallel zur Hiberniastraße in Richtung Ohrenfeld verläuft.

Dort schlägt der Damm einen Linksbogen in Richtung Bahnhof Styrum. Dabei überquert die Trasse erst die A40 bevor sie nach gut zweieinhalb Kilometern auf Mülheimer Stadtgebiet an der Überbrückung der Steinkampstraße ausläuft bzw. mit den noch aktiven Bahnstrecken zusammengeführt wird.

Von diesem Punkt aus ist der weitere Verlauf mit der Stadt Mülheim zu planen. Aus unserer Sicht kann die Strecke auf einen bestehenden Radweg entlang der Albertstraße geführt werden bis zur Siegfriedstraße.

Dort führt er auf der Siegfriedbrücke über die Bahnstrecke und schließt unmittelbar an der bestehenden Radstrecke Styrumer/Broicher Damm an.

Nach circa einem Kilometer, kurz hinter der blauen Styrumer Brücke kreuzt der Radweg den Ruhrtalradweg. Dort könnte ein Anschluss (Rampe) hergestellt werden.

Der weitere Ruhrtalradweg verläuft nach Süden auf das Müga-Gelände und unterhalb der Eisenbahnbrücke, die derzeit für den Radschnellweg saniert wird.

Vom Ruhrtalradweg aus wird nach Planung des RVR eine Rampe hoch zum RS1 verlaufen. Damit ist nach insgesamt gut 5 Kilometern der Radweganschluss in Richtung Duisburg und Essen hergestellt.

Was ist zu tun?

- a) Um die Hibernia-Trasse nutzen zu können, müssen verschiedene Auf- und Überfahrten (Brücken) hergestellt werden an der Grenzstraße, Akazienstraße, Landwehr, Fritz-Eickelen-Straße, Ohrenfeld.
- b) Es muss ein Anschluss erfolgen an den Radweg Albertstraße. Diese Verbindung kann möglicherweise auf dem Bahngeländer erfolgen oder muss über eine Rampe geschaffen werden.
- c) die Siegfriedbrücke kann für mehr Radverkehr erweitert werden.
- d) direkter Anschluss des Broicher Damms an den Ruhrtalradweg
- e) Anschluss des Ruhrtalradwegs an den RS1 (bereits in Planung)

Zeit für das Fahrrad ist reif: Finanzen für den Ausbau steigen

Die Städte kämpfen für gute Klimabedingungen nicht nur seit dem Diesel-Skandal. Dennoch ist durch die aktuellen Ereignisse unterstrichen worden: Oberhausen gehört zu den 28 Luftqualitätsgebieten in Deutschland, in denen anhaltend (!) gegen NO₂-Grenzwerte verstoßen wird. Ein wesentlicher Beitrag zu der Verschmutzung liefert der motorisierte Individualverkehr.

Das Fahrrad und eine gute Radinfrastruktur hingegen bieten die Chance, das Auto-orientierte Denken in den Köpfen von Bürgern und in der Stadtplanung zu verändern.

Wichtig dabei ist: Die finanziellen Mittel für eine solche Trendwende werden nun deutlich wachsen. 25 Millionen Euro jährlich hatte der Bund bislang für den Ausbau von Radwegen zur Verfügung gestellt, im April 2017 sollte dieser auf 100 Millionen aufgestockt werden.

Der Diesel-Gipfel am 2. August 2017 beschloss, einen Fonds „Nachhaltige Mobilität für die Stadt“ mit 500 Millionen Euro für „jede von der EU Kommission benannten, von besonders hohen NO₂-Belastungen betroffenen Regionen“ aufzulegen. Oberhausen gehört zu diesen 28 Regionen. Dort soll ein Masterplan (City-of-green) aufgelegt werden, der die Radinfrastruktur einbezieht.

Zusätzlich will die Bundesregierung laut Diesel-Gipfel Förderprogramme zur Reduzierung von Schadstoffemissionen für Städte erweitern. Ein Aspekt dabei ist die „Förderung des Radverkehrs“. Hier sollen die Mittel offenbar auf jährlich 200 Millionen Euro (statt 100 Mio, s.o.) aufgestockt werden.

Zukunft und Vision

Die Radstrecke der Hibernia-Trasse muss an der Grenzstraße nicht enden. Attraktiv wäre es, wenn man einen Anschluss an den Norden Oberhausens schaffen kann. Wir sehen viel Potenzial etwa im Zuge einer Erweiterung der Stoag-Trasse um einen Radweg, der möglicherweise über das Bahngelände an die Hibernia-Trasse angeschlossen werden könnte oder aber eines Radwegs parallel zur geplanten Betuwe-Linie. Der Vorschlag des Stadtverordneten Werner Nowaks, den dort zu errichtenden Sicherheitsweg als Radweg auszuweiten (WAZ, 20.7.2017: „Neue Fraktion für Bezirksvertretung Sterkrade“), ist in unseren Augen ein interessanter Hinweis, wie das Pendeln aber auch Tourismus und Freizeit in Richtung Münsterland und Niederlande attraktiv gestaltet werden könnte. Das aber ist im Augenblick Zukunftsvision.

Wir bitten Sie daher als Chef der Verwaltung, sich für einen gleichberechtigten Radverkehr in der Stadt einzusetzen und die Gespräche zwischen den Verwaltungen der Städte Oberhausen und Mülheim zur Erarbeitung und Umsetzung eines interkommunalen Radwegs mit Anschluss an den RS1 voranzutreiben.

Mit freundlichen Grüßen


Manuela Kaiser


Karl van den Mond


Udo Sommer

(Unterschriftenliste: „Gleichberechtigtes Fahrrad – besseres Klima! Oberhausen braucht den Anschluss an den Radschnellweg RS1“)