

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. M/16/3071-01	Termin 17.11.2017	Planungsausschuss		
<u>Bericht / Mitteilung</u>			öffentlich		
Termin	Gremium	Vorlage zur*	Ergebnis	Beschluss- kontrolle*	
17.11.2017	Planungsausschuss	K			

Berichtsgegenstand

Radverkehrsförderung

Rahmenbedingungen, konzeptionelle Ansätze und Strategien sowie bedeutsame regionale Projekte

Sachdarstellung

- 1
2
3
4 In zeitlichen Abständen ist es immer wieder wichtig über neue Entwicklungen und fortschreitende
5 Projekte aus dem Radverkehrsbereich zu berichten und damit ein Lagebild zu beschreiben. Gerade
6 das Jahr 2017 hat gezeigt, dass in der Bürgerschaft und der Politik eine vielschichtige Befassung mit
7 dem Thema des Radverkehr bzw. der Radverkehrsförderung stattgefunden hat. Auslöser waren
8 dabei nicht nur der fortschreitende Klimawandel und die Diskussionen um das Thema Feinstaub und
9 die NOx-Grenzwertüberschreitungen. Auch die fortschreitende Planung und Realisierung des ersten
10 Radschnellweges im Ruhrgebiet (RS1) haben dazu beigetragen. Und die weiterhin relativ hohen
11 Verkaufszahlen an Pedelecs belegen ebenfalls diese Tendenz.
12
13 Es wird dabei immer deutlicher, dass dieses Thema und die damit verbundenen Handlungs-
14 erfordernisse nicht nur lokal gelöst werden können. Gleichwohl kommt aber natürlich auch der
15 Planung und Verbesserung des kommunalen Radverkehrsnetzes eine hohe Bedeutung zu.
16

Dezernat 5 Umwelt, Gesundheit, ökolog. Stadtentwicklung und -planung			
Lauxen 08.11.2017			
* Vorlage zur: * Ergebnis : Beteiligung:			
Kenntnisnahme (K)		Personalrat	[]
		Gleichstellungsstelle	[]

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. M/16/3071-01	Termin 17.11.2017	Planungsausschuss
-----------------------------	--	------------------------------	--------------------------

17

18 **Ausgangssituation**

19

20 Das Oberhausener Radverkehrsnetz umfasst zurzeit rd. 160 km straßenbegleitende
21 Radverkehrsanlagen (im Wesentlichen (Bordstein-)Radwege, Radfahrstreifen und Schutzstreifen);
22 weitere rd. 50 km an Rad- und Fußwegen abseits von Straßen vervollständigen dieses Netz in
23 besonderer Weise. Tempo-30-Zonen ergänzen im Stadtgebiet fast flächendeckend diese
24 Netzstrukturen; sie stellen für den Radverkehr eine wichtige Basis für die innere Erschließung der
25 Quartiere und Stadtteile dar.

26

27 1998 wurde das Radverkehrsnetz erstmalig hierarchisiert; dabei wurden Haupt- und Nebenrouten
28 definiert und seit dieser Zeit, z. B. auch in den Fahrrad-Stadtplänen, entsprechend gekennzeichnet.
29 Die Hauptrouten wurden 1999 zunächst durch die Stadt mit einer Radverkehrs-Wegweisung
30 beschildert, Sie stellen die Stadtteilverbindungen sowie Verbindungen in die angrenzenden Stadtteile
31 der Nachbarstädte dar.

32

33 Nebenrouten ergänzen bzw. verdichten das Hauptroutennetz. Sie führen in erheblichen Teilen durch
34 die Wohngebiete bzw. Tempo-30-Zonen und ermöglichen so oftmals ein direktes und konfliktärmeres
35 und damit sicheres Radfahren innerhalb dieser Zonen.

36

37 2004 wurde das kommunale Wegweisungssystem (Hauptroutennetz) durch das Radverkehrsnetz
38 NRW nochmals ergänzt bzw. verdichtet und ebenfalls mit einer Wegweisung versehen. Hierüber
39 verlaufen i. d. R. stadtteil- und städteverbindende Alltagsrouten.

40

41 Die Hauptrouten innerhalb Oberhausens - meist direkte und damit schnelle Verbindungen - folgen zu
42 einem Teil den Hauptverkehrsstraßen, nämlich dort wo Alternativen für eine andersartige direkte
43 Verbindung fehlen. Dort wo sich andere Verbindungen anbieten, werden die Hauptrouten aber auch
44 über ruhigere, d. h. geringer belastete Straßen, geführt. Ideal sind natürlich Verbindungen abseits von
45 Straßen - wie die Radtrasse zwischen Alt-Oberhausen und Osterfeld/Sterkrade - sowie ehemalige
46 Bahntrassen, die zwischenzeitlich zu Rad und Fußwegen ausgebaut wurden. Hier wurden
47 bestehende Potenziale in weiten Teilen bereits genutzt.

48

49 Das zukünftige Radverkehrsnetz Oberhausens bedarf durchaus noch umfänglicher weiterer
50 Verbesserungen in den nächsten Jahren.

51

52 Dabei sind partiell immer noch **Netzlücken zu schließen**. In einem weiteren Schritt müssen Straßen
53 mit mäßigen bis **schlechten Radverkehrsanlagen durch andere Führungsformen ersetzt werden**
54 (zu geringe Breiten, unklare Führungen in Knotenpunkten, eine Führung im Seitenraum mit
55 schlechten Sichtbeziehungen zum Kfz-Verkehr, schlechte Oberflächenbeläge, z. B. verursacht durch
56 Baumwurzeln am Rande eines Radweges).

57

58 Ein weiterer Schritt sollte in der **Bevorrechtigung abseitiger Rad- und Gehwege in Bereichen sie**
59 **querender Anliegerstraßen** liegen. Dazu sind dann aber auch bauliche Maßnahmen erforderlich, die
60 den Vorfahrts-Charakter des Radverkehrs zum Ausdruck bringen.

61

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. M/16/3071-01	Termin 17.11.2017	Planungsausschuss
-----------------------------	--	------------------------------	--------------------------

62 Ein bereits eingeschlagener Weg, nämlich die **frühzeitige Erkennung des Radverkehrs an**
63 **signalisierten Knoten mittels Detektoren**, z. B. in Form von Kontaktschleifen, Infrarotsensoren,
64 Kameras, soll bereits mittelfristig an weiteren Knotenpunkten realisiert werden. Dies würde
65 Wartezeiten verringern und damit die Reisegeschwindigkeit per Rad erhöhen.

66

67 ▪ **Fahrradparken**

68

69 Das sichere und bequeme Abstellen von Fahrrädern ist ein elementarer Bestandteil der Radverkehrs-
70 Infrastruktur. Vier wesentliche Nutzungsaspekte sind dabei von Bedeutung:

71

- 72 – **An bzw. in der Nähe von Zielen** des/der Radfahrenden sollten ausreichend und gegen Diebstahl
73 schützende Fahrradständer bzw. Abstellanlagen vorhanden sein. Dies betrifft insbesondere
74 Gemeinbedarfseinrichtungen, Standorte des Einzelhandels und sonstige
75 Dienstleistungsstandorte. Soweit dies nur im öffentlichen Raum realisierbar ist, war/ist das in der
76 Regel Aufgabe der öffentlichen Hand; in Innenstädten und zentralen Lagen ist dies in der Regel
77 der Fall. Ansonsten sind die jeweiligen Einrichtungen mit Blick auf Ihre Besucher/Kunden hier
78 auch selbst in der Pflicht entsprechende Angebote zu schaffen.

79

80 Hier wurden im Stadtgebiet Oberhausens an vielen dezentralen Standorten entsprechende
81 Angebote geschaffen. Sie bei erkennbarem Mehrbedarf diese punktuell, quantitativ zu ergänzen
82 und ggfls. auch qualitativ zu ersetzen, ist eine kontinuierliche Aufgabe der kommunalen
83 Verkehrsplanung.

84

85 Die stetig steigende Zahl an Pedelecs in der Bevölkerung lässt bei deren Besitzern/ Nutzern
86 häufiger die Forderung nach sicheren Abstellplätzen laut werden. Fahrradeinzelboxen oder sogar
87 eine Bewachung wird in diesem Zusammenhang eingefordert. Dabei wird in zentralen
88 innerstädtischen Bereichen diese Forderung mit einer Trägerschaft der Kommune verbunden.
89 Neben einer stadtgestalterischen Integration in den öffentlichen Raum stellt sich hier aber die
90 Frage nach der Übernahme der Kosten (Investition und Betrieb). Sammelabstellanlagen lassen
91 sich automatisiert so einrichten, dass ein Einstellplatz vorgebucht und nur stunden- oder
92 tagesweise gebucht/bezahlt werden kann. Diese Entwicklung steht aber noch relativ am Anfang.

93

- 94 – Die Kombination von Öffentlichem Verkehr (ÖV) und Radfahren erfordert an den
95 **Umstiegspunkten des ÖV** entsprechende sichere Abstellanlagen (Bike&Ride). Da Räder hier oft
96 auch über längere Zeiten am Tage abgestellt werden, kommt zunächst dem sicheren Anschließen
97 des Fahrrades mit seinem Rahmen sowie einer sozialen Kontrolle am Standort eine hohe
98 Bedeutung zu. Um Vandalismusgefahren vorzubeugen und Teilediebstähle zu reduzieren,
99 kommen hier aber auch weitere Abstellformen zum Einsatz (Radstation, Fahrradboxen,
100 Sammelabstellanlagen).

101

102 An den Bahnhöfen der DB gibt es entsprechende Angebote. Am Standort des Bahnhofes
103 Sterkrade und des Bahnhofs Osterfeld-Süd sollen die Angebote weiter ausgebaut werden. Am
104 Bahnhof Holten muss zunächst abgewartet werden, wie die neuen Angebote nachgefragt bzw.
105 genutzt werden. Erweiterungsmöglichkeiten sind konzeptionell/flächenmäßig dort bereits
106 berücksichtigt.

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. M/16/3071-01	Termin 17.11.2017	Planungsausschuss
-----------------------------	--	------------------------------	--------------------------

107

108 An den Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs der StOAG (z. B. entlang der
109 Straßenbahntrasse) werden vorhandene Angebote nur in geringem Umfang genutzt. Vermutlich
110 sind die Entfernungen von den jeweiligen Wohnstandorten zu den Haltestellen in der Regel zu
111 gering, um dabei das Fahrrad auf Teildistanzen einzusetzen.

112

113 – Das **private Abstellen von Fahrrädern am Wohnstandort** kann ein größeres Problem darstellen
114 und die regelmäßige, einfache und spontane Nutzung des Fahrrades im Alltag erschweren.
115 Gerade die innerstädtischen Bereiche mit ihrer Blockrandbebauung sind dabei oftmals ein
116 erschwerender Faktor, da Fahrräder zum Abstellen in das Haus, den Keller oder den Hofbereich
117 bewegt/getragen werden müssen und umgekehrt.

118

119 Lösungsansätze dazu gibt es in einigen Städten. Soweit der öffentliche Raum es zulässt werden
120 Fahrradhäuschen zugelassen. Dortmund und Hamburg geben dazu beispielsweise
121 entsprechende Sondernutzungsgenehmigungen sowie einmalige Investitionszuschüsse.
122 Organisation, Bau und Bewirtschaftung liegen dort in privater Hand (VCD/ADFC, ...). Allerdings
123 bleibt, zumindest in Dortmund, die Zahl der so geschaffenen Stellplätze in Wohnortnähe recht
124 überschaubar. Distanzen zwischen Wohnung und Radabstellplatz dürfen auch nicht weiter als
125 300 - 400 m voneinander entfernt liegen. Ansonsten ist der damit verbundene Vorteil auch schnell
126 wieder aufgebraucht.

127

128 – Für das **Abstellen** von Rädern **am oder in der Nähe des Arbeitsplatzes** ist in der Regel der
129 Arbeitgeber verantwortlich. Hier bedarf es meist individueller Lösungen, die in der Regel auf dem
130 Gelände/im Gebäude des Unternehmens vorgehalten werden.

131

132 Diese differenzierte Betrachtung ist wichtig, wenn es um die Weiterentwicklung von quantitativ
133 ausreichenden und qualitativ sicheren/komfortablen Abstellanlagen im Stadtgebiet geht. Wobei die
134 Kommune im Wesentlichen in den zentralen Bereichen der Stadt (i. d. R. in der Nähe der
135 Fußgängerzonen), an ihren eigenen bürgernahen Dienststellen und beim Übergang vom Rad auf den
136 ÖV gefordert ist.

137

138 ▪ **Orientierung/Wegweisung**

139

140 Auch die gesamtstädtische Radverkehrs-Wegweisung ist ein elementarer Bestandteil der
141 Radverkehrsinfrastruktur. Themenrouten, die innerhalb des Stadtgebietes, aber auch durch die
142 Nachbarstädte sowie durch die Region verlaufen, folgen in der Regel dieser Wegweisung und
143 ergänzen sie. Sie kontinuierlich Instand zu halten ist eine dauerhafte Aufgabe der Verantwortlichen in
144 den Städten/Gemeinden und Kreisen. Auch der RVR liefert hier auf einigen radtouristischen Routen
145 wichtige Beiträge zur Instandhaltung und Pflege dieses Systems. Er setzt dabei u. a. auch auf die
146 Zusammenarbeit mit sog. Radwegepaten.

147

148 Der Radroutenplaner NRW mit seinen unterschiedlichen Tools ermöglicht eine lokale, regionale sowie
149 landesweite Orientierung. Tourenplanungen, bis hin zur Erzeugung sog. GPS-Tracks, können damit
150 erfolgen und mittels Smartphone oder GPS-Gerät auf der Fahrt Orientierung geben.

151

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. M/16/3071-01	Termin 17.11.2017	Planungsausschuss
-----------------------------	--	------------------------------	--------------------------

152 Der Fahrrad-Stadtplan 2016 der Stadt Oberhausen (Maßstab 1:20.000) ist fast vergriffen. Im Frühjahr
153 2018 soll deshalb ein neuer überarbeiteter Fahrrad-Stadtplan herausgegeben werden. Auch der RVR
154 wird seine regionalen Kartenwerke in gedruckter Form weiterführen. Sie bieten im Maßstab 1:40.000
155 regionale bzw. städteübergreifende Orientierung und umfassen auch größere Naturräume in der
156 Region.

157

158

159 **Konzepte und Planungen**

160

161 **Alltagsradverkehr**

162

163 **▪ Regionales Radwegenetz Metropole Ruhr**

164

165 Das Regionale Radwegenetz stellt für den Regionalverband Ruhr (RVR) die Grundlage für die
166 Planung, den Grunderwerb, den Bau, die Finanzierung und ggf. die Trägerschaft von regionalen
167 Radwegeverbindungen in der Metropole Ruhr dar.

168

169 Mit dem im Jahr 2012 erstmals von der Verbandsversammlung für die Gesamtregion beschlossenen
170 Radwegekonzept wurden die regionalen Radwegeplanungen und -projekte, der damit
171 zusammenhängende Grunderwerb, die Fördermittelakquise, die Bestandssicherung und -pflege, ein
172 koordinierendes Routen- und Qualitätsmanagement sowie ein gemeinsames touristisches Marketing
173 mit der RTG für bestimmte Themenrouten definiert.

174

175 Nun soll das Regionale Radwegenetz von einem zunächst vornehmlich freizeit- und
176 tourismusorientierten Netz hin zu einem Alltagsradwegenetz weiterentwickelt werden.

177

178 Die Erarbeitung eines derartigen Konzeptes wurde als Planungsauftrag vergeben. Im Mai 2017
179 begannen die Auftaktgespräche in den drei Teilräumen Ruhrgebiet Ost, Mitte und West; als
180 Bearbeitungszeitraum sind insgesamt rd. 12 Kalendermonate vorgesehen.

181

182 Die aktuelle Bearbeitung des Konzeptes erfolgt in enger Zusammenarbeit mit den Kommunen und
183 Kreisen im RVR-Gebiet. Als bedeutender regionaler Partner wurden die Emschergenossenschaft
184 und der Lippeverband mit in die Untersuchungen eingebunden.

185

186 Die Weiterentwicklung des Regionalen Radwegenetzes soll wie schon ausgeführt insbesondere unter
187 einer verstärkten Fokussierung auf den Alltagsradverkehr erfolgen. Hierbei kommt den
188 Pendlerströmen im Ruhrgebiet besondere Bedeutung zu. In dem ersten Arbeitsschritt wurden diese
189 Projektziele ausführlich beschrieben und die Standards für ein zukünftiges Gesamtnetz abgeleitet.

190

191 Gleichwohl sollen aber auch Synergieeffekte für das freizeit- und touristisch orientierte Radwegenetz
192 im Zuge dieser Weiterentwicklung beachtet und berücksichtigt werden.

193

194 Ein aktuell ebenfalls in der Umsetzung befindliches Knotenpunktsystem, soll Basis für eine
195 Qualitätssteigerung hinsichtlich der Orientierung und für die Wegeführung im Rahmen radtouristischer
196 Angebote darstellen und in die Gesamtkonzeption mit einbezogen werden.

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. M/16/3071-01	Termin 17.11.2017	Planungsausschuss
-----------------------------	--	------------------------------	--------------------------

197

198 Das Bestandsnetz wird aktualisiert und aktuelle Umsetzungsstände laufender Projekte erfasst. Ein
199 elementarer Baustein in der weiterführenden Konzeption des Regionalen Radwegenetzes ist die
200 Schaffung einer Netzplanung, die eine Zuordnung der Strecken zu verschiedenen Netzkategorien
201 ermöglicht und über die damit verbundenen Qualitätsstandards auch eine Priorisierung von
202 Maßnahmen zulässt.

203

204 Als höchste und neue Kategorie ist das Radschnellwegenetz anzusehen, welches mit dem RS1 und
205 zukünftig dem Radschnellweg mittleres Ruhrgebiet schon erste Bausteine enthält. Ein zu
206 entwickelndes Radschnellwegenetz soll das Rückgrat eines qualitativ hochwertigen
207 Radverkehrsnetzes in der Metropole Ruhr bilden.

208

209 Die Weiterentwicklung des Regionalen Radwegenetzes wird auch eine umfassende Analyse
210 hinsichtlich Netzstruktur und Qualitätsstandards beinhalten, mit der Herausarbeitung von Stärken und
211 Schwächen des bestehenden Netzes. Bestehende und neue Radwegeverbindungen sollen dann
212 gemeinsam an die Anforderungen des Alltagsverkehrs angepasst werden.

213

214 Auf Nutzungsmöglichkeiten von stillgelegten Bahntrassen sowie von gewässerbegleitenden Wegen
215 wird bei der Untersuchung ein besonderer Schwerpunkt gelegt werden.

216

217 Als ein methodischer Ansatz zur Analyse wurde eine zunächst eine Zielnetzplanung durchgeführt.
218 Über diese Erarbeitung eines solchen idealtypischen Netzes wird nun das bestehende
219 Radverkehrsnetz weiterentwickelt. Dabei wird methodisch zunächst eine klassische Netzplanung
220 durchgeführt; zunächst in Form eines Wunschliniennetzes, die wichtige Ziele des Radverkehrs
221 miteinander verbindet. Dazu zählen Zentren unterschiedlicher Ausprägungen, Stadt- bzw. Ortsteile,
222 Einkaufszentren und Hochschulen. Dieses Wunschliniennetz wird in einem zweiten Schritt auf
223 vorhandene, geplante und denkbare Wegeverbindungen und Trassen umgelegt.

224

225 Bei diesem Schritt wurde auch die aktuelle Entwicklung bei den E-Bikes berücksichtigt, die es
226 ermöglicht, deutlich größere Distanzen zurückzulegen. Hierbei wurde das lokale und teilregionale
227 Knowhow der Kommunen und Kreise intensiv genutzt.

228

229 Gleichzeitig werden für alle Verbindungsachsen Potentialanalyse durchgeführt. Dabei wurden
230 Aspekte wie Einwohnerzahl und Entfernung berücksichtigt. Abhängig von dem Potential auf einer
231 Verbindung wurde festgelegt, ob es sich um eine Radschnellverbindung, den mittleren
232 Ausbaustandard (regionale Radhaupttrouten) oder einen Ausbau im sog. ERA-Standard (=
233 Empfehlung für die Anlage von Radverkehrsanlagen) handelt.

234

235 Um der verstärkten Ausrichtung auf den Alltagsradverkehr gerecht zu werden, sind insbesondere
236 dessen spezielle Bedürfnisse zu beachten. Alltagsradfahrende suchen in der Regel schnelle und
237 direkte Wegeverbindungen, auch in Kombination mit dem Öffentlichen Verkehr (ÖV). Diese Aspekte
238 müssen sich in der weiteren Konzeption widerspiegeln und die Inter- und Multimodalität der
239 Bürgerinnen und Bürger in der Metropole Ruhr stärken.

240

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. M/16/3071-01	Termin 17.11.2017	Planungsausschuss
-----------------------------	--	------------------------------	--------------------------

241 Bei der Erarbeitung des Konzeptes sind auch die sich wandelnden Bedingungen hinsichtlich der
242 technischen Rahmenbedingungen (u. a. starke Zunahme von Pedelcs/ E-Bikes und eine damit
243 einhergehende Erhöhung der Geschwindigkeiten und insbesondere der Reichweiten des
244 Radverkehrs) zu beachten.

245
246 Auf der Ebene des Alltagsradverkehrs sollen künftig drei regionale Qualitätsstandards angestrebt
247 werden:

- 248
- 249 – **Radschnellwege:** Rad- und Fußgängerverkehr baulich getrennt, asphaltierter Radweg, Radweg:
250 4,00 m und mehr, Gehweg: 2,50 m und mehr,
251
- 252 – **Regionale Radhaupttrouten:** Rad- und Fußgängerverkehr getrennt, asphaltiert, Radweg 3,00 m
253 und mehr, Gehweg: 2,00 m und mehr,
254
- 255 – **Nebenrouten Alltag:** Gemeinsame Rad- und Gehwege, asphaltiert, Rad-/Gehweg: 3,00 m und
256 mehr
257

258 Beim Freizeitradverkehr soll es 2 Qualitätsstandards geben:

- 259
- 260 – **Touristische Haupttrouten:** Rad- und Gehweg getrennt, asphaltiert; Radweg 3,00 m und mehr,
261 Gehweg 2,00 m und mehr; wenn getrennter Gehweg nicht möglich, gemeinsame Führung,
262 Gesamtbreite 3,50 m und mehr
263
- 264 – **Lokale Freizeitverbindungen:** Gemeinsamer Rad - und Gehweg, wassergebundene decke,
265 gemeinsame Führung 3,00 m und mehr
266

267 Anfang Dezember 2017 wird der RVR im „Arbeitskreis Regionale Mobilität“ die kommunalen und
268 institutionellen Vertreter über den aktuellen Stand dieser konzeptionellen Weiterentwicklung des
269 Regionalen Radwegenetzes informieren. Dazu können in der Folge weitere Anregungen und
270 Hinweise formuliert werden. Darüber hinaus sind zur weiteren Erarbeitung auch noch
271 Abstimmungsgespräche mit Straßen.NRW und dem Landesverkehrsministerium vorgesehen.

272
273 Es ist vorgesehen, dass die politischen Gremien des RVR das Konzept im Februar/März 2018
274 beraten. Im Anschluss daran wird die Vorlage allen Kommunen/Kreisen zur Verfügung gestellt, um
275 auch dort die Gremien zu informieren und ggfls. dazu Beschlüsse herbeizuführen. In Zusammenhang
276 mit der Beteiligung der politischen Gremien in den Städten/Kreisen soll das Konzept dann auch der
277 Öffentlichkeit vorgestellt werden.

278 279 ▪ **Radschnellwege im Ruhrgebiet** 280

281 Radschnellwege - und in der Folge aber auch potenzielle Hauptzulaufstrecken - sind hinsichtlich der
282 investiven Kosten, auch mit Blick auf die künftigen Betriebskosten (Reinigung, Winterdienst,
283 Beleuchtung, ...) im Vergleich mit sonst üblichen Maßnahmen im Rahmen von
284 Radverkehrsinfrastruktur verhältnismäßig kostenintensive Projekte. Deshalb kommt der Planung im
285 Vorfeld eine wichtige Bedeutung zu.

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. M/16/3071-01	Termin 17.11.2017	Planungsausschuss
-----------------------------------	--	------------------------------------	--------------------------

286 Den beiden im Ruhrgebiet bisher vorliegenden Planungen (RS1 + RSMR) liegen Machbarkeitsstudien
287 zugrunde, die gutachterlich erstellt wurden. Dabei wurden methodisch zunächst
288 Untersuchungskorridore ausgewählt, sie wurden mittels einer Potenzialanalyse und eines daraus
289 aufsetzenden Rasters bewertet (natürliche/nutzungsbedingte Hindernisse, Länge/ Direktheit, Wege-
290 Potenziale, Quell- und Zielpunkt, Netzbedeutung/ Netzzusammenhang, Multimodalität, existente
291 Infrastrukturpotenziale, Betroffenheit ökologischer Belange, Gender Aspekte/Soziale Kontrolle,
292 städtebauliche Qualitäten/Erlebbarkeit, Kosten), um zu einem Vorzugskorridor zu gelangen.

293
294 In einem weiteren Schritt wurden potenzielle Streckenabschnitte innerhalb dieses Vorzugskorridors
295 identifiziert und ebenfalls wieder einer Bewertung unterzogen. Zu den o. a. Bewertungsparametern
296 kamen dabei noch Aspekte wie Konflikte mit anderen Verkehrsarten,
297 Restriktionen/Potenziale/Flächenerwerb hinzu. Daraus resultierte hinsichtlich der Streckenführung
298 dann eine Vorzugsvariante.

299
300 Für die Radschnellwege sind dann im weiteren Verlauf auch noch umfassende Nutzen-Kosten-
301 Analysen vorgesehen, um darüber die Wirtschaftlichkeit des Projektes darzulegen. Auch dies erfolgt
302 in der Regel mit gutachterlicher Unterstützung.

303

304 ▪ **Oberhausen und der Radschnellweg Ruhr (RS1)**

305

306 Der Radschnellweg Ruhr führt in einer Luftlinienentfernung von mindestens 3,5 km südlich des
307 Oberhausener Stadtgebietes vorbei. Rein geometrisch betrachtet verläuft er aus nordöstlicher
308 Richtung (Mülheim-Winkhausen/Essen-Schönebeck) in südwestliche Richtung (Mülheimer
309 Innenstadt, Mülheim-Speldorf/Duisburger Wald); aus Oberhausener Sicht ist dies, mit Blick auf kurze
310 und direkte Verbindungen, ungünstig.

311

312 Denn für den Alltags-Radverkehr sind die Wegentfernungen, um ihn

313

314 a) zu erreichen und

315

316 b) dann nach Westen in Richtung der Duisburger Innenstadt bzw. in Richtung Osten der
317 Essener Innenstadt zu fahren

318

319 recht groß.

320

321 Um die tatsächlichen Wegentfernungen zu den wichtigsten Zielpunkten im Raum Oberhausen,
322 Mülheim, Essen und Duisburg einschätzen zu können dient die im Anhang beigefügte Karte (Anlage
323 1). Sie ist stark generalisiert und stellt die Verbindungen in Form direkter Linien dar; die tatsächlichen
324 Wegekilometer sind seitlich aufgetragen (ermittelt mit dem Radroutenplaner NRW).

325

326 Über das Radverkehrsnetz NRW führt eine ausgeschilderte Verbindung nach Mülheim; sie verläuft in
327 südlicher Richtung durch die Innenstadt Alt-Oberhausen nach OB-Styrum und von dort nach
328 Mülheim-Styrum. Dort schließt die Verbindung an das Wegesystem an, das im Rahmen der
329 Mülheimer Landesgartenschau (MÜGA 1992) geschaffen wurde. Von dort geht es bis zum
330 Radschnell RS1.

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. M/16/3071-01	Termin 17.11.2017	Planungsausschuss
-----------------------------	--	------------------------------	--------------------------

331

332 Zwei ausgeschilderte Themen-Routen führen zudem ebenfalls aus dem Oberhausener Stadtgebiet
333 heraus bis zum RS1. Dies ist zum einen der RuhrtalRadweg, dem man von Oberhausen-Alstaden
334 aus über Schloss Styrum folgen und wie oben schon beschrieben im Bereich des MÜGA-Geländes
335 auf der westlichen Ruhrseite erreichen kann; zum anderen über die sog. „Talroute“, eine
336 Themenroute der Stadt Essen, die am Rhein-Herne-Kanal/Haus Ripshorst beginnt und entlang des
337 Läppkes Mühlenbaches, dann durch das Hexbachtal und von dort über das Winkhauser Tal bis zum
338 RS1 führt.

339

340 Distanz- bzw. Reisezeitvorteile auf diesen Relationen gegenüber den anderen Verbindungen ergeben
341 sich durch die Einbeziehung des RS1 kaum. Im Freizeit-Radverkehr bieten sich aber durchaus
342 Teilstücke an, um sie z. B. in eine Radtour mit einzubeziehen.

343

344 Die Siedlungsstruktur (Barrieren in Form von Autobahn/Hauptverkehrsstraßen, Bahnstrecken,
345 großflächige Industrie-/Gewerbearealen, ...) sowie die naturräumliche und die topografische Situation
346 insbesondere im südöstlichen Teil Alt-Oberhausens - und dort angrenzend an die Nachbarstädte
347 Essen und Mülheim - lässt keine zusätzlichen Korridore für weitere Verbindungen - z. B. in Form
348 eines Radschnellweges bzw. auch leistungsfähiger Anbindungen an den RS 1 - erkennen.

349

350 Die bereits beschriebenen Radrouten stellen im Wesentlichen die beiden vorhandenen Anbindungen
351 dar.

352

353 Der zwischenzeitlich ins Gespräch gebrachte „Hiberniadamm“ soll einer Führung von der Innenstadt
354 Alt-Oberhausen über die Lothringer-/Heidestraße bis zum Bahnhof Mülheim-Styrum
355 gegenübergestellt und qualitativ und quantitativ bewertet werden. Dies ist die Verabredung mit dem
356 RVR bzw. den Gutachtern im Rahmen der Erarbeitung des „Regionalen Radwegenetzes Metropole
357 Ruhr“.

358

359 ▪ **Mobilitätskonzept Oberhausen - Baustein C Radverkehrskonzept**

360

361 Die konkreten Arbeiten am Mobilitätskonzept Oberhausen habe Ende August begonnen. Ein Baustein
362 in der Erarbeitung des Gesamtkonzeptes besteht in der Fortentwicklung des Radverkehrskonzeptes.
363 Eine umfassende Bestands- und Mängelanalyse - u. a. auch mittels einer Online-Beteiligung der
364 Bürger/innen - soll in ein fortgeschriebenes neues Radverkehrsnetz münden und damit einen mittel-
365 bis langfristigen Handlungsrahmen für die Entwicklung der Infrastruktur darstellen.

366

367 Neben der Wegeinfrastruktur sollen aber auch Aspekte der intermodalen Vernetzung mit anderen
368 Verkehrsträgern, des Fahrradparkens, von Dienstleistungsangeboten rd. ums Radfahren sowie die
369 Berücksichtigung der relativ schnellen E-Bikes und Pedelcs bearbeitet werden. Auch die Überprüfung
370 der z. T. noch immer bestehenden Benutzungspflicht im Stadtgebiet, ist Bestandteil der Analysen und
371 Empfehlungen.

372

373

374

375

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. M/16/3071-01	Termin 17.11.2017	Planungsausschuss
-----------------------------	--	------------------------------	--------------------------

376 **Freizeitradverkehr und Tourismus**

377

378 **▪ „radrevier.ruhr“**

379

380 Unter der neuen Dachmarke „radrevier.ruhr“ wollen die Ruhr Tourismus GmbH (RTG) und der
381 Regionalverband Ruhr (RVR) das Ruhrgebiet als eine der führenden Radreiseregionen in
382 Deutschland positionieren. Ziel ist es, damit die erste zertifizierte urbane ADFC-Radreiseregion in
383 Deutschland zu werden

384

385 Die RTG hat die Federführung eines entsprechenden Förderprojekts der EU und des Landes NRW
386 übernommen.

387

388 Das hervorragende Radwegenetz, insbesondere über ehemalige Bahntrassen und die eindrucksvolle
389 Industriekultur sollen dabei besonders in die öffentliche Wahrnehmung rücken.

390

391 „radrevier.ruhr,“ wird unter Mitwirkung aller Kreise und Kommunen die radtouristischen Aktivitäten im
392 Ruhrgebiet bündeln, weitere Zielgruppen ansprechen, neue Angebote schaffen und eine zentrale
393 Marketing- und Informationsplattform bieten.

394

395 Insgesamt umfasst „radrevier.ruhr“ das Wegenetz der Route der Industriekultur per Rad, den
396 RuhrtalRadweg sowie die Römer-Lippe-Route mit einer Länge von insgesamt über 1.200 Kilometern;
397 die meisten Radkilometer davon abseits von Straßen (s. Anlage 2).

398

399 **▪ Knotenpunktsystem und digitaler Routenplaner**

400

401 Des Weiteren soll 2018 ein zusätzliches radtouristisches und freizeitorientiertes Orientierungssystem
402 in Form eines Knotenpunktsystems zur Verfügung stehen („fahren nach Zahlen“). Es werden dabei an
403 ausgewählten Standorten des bestehenden landesweiten Wegweisungssystems im wörtlichen Sinne
404 sog. „Knotenpunkthüte“ aufgesetzt; eine Dreieckskonstruktion mit einer max. 2-stelligen weißen Zahl
405 auf rotem Grund. An den Knotenpunkten werden zudem Informationstafeln aufgestellt, die eine
406 Übersicht ermöglichen (s. Anlage 3).

407

408 Ruhrgebietsweit wird es rd. 250 derartige Knotenpunkte geben. Planung, Abstimmung und
409 Umsetzung laufen im Ruhrgebiet in drei Teilräumen Ost, Mitte und West zeitlich gestuft. Während im
410 Osten bereits die Umsetzung erfolgt, wird im westlichen Ruhrgebiet gerade die Abstimmung
411 herbeigeführt. In Oberhausen wird es 7 derartige Knotenpunkte geben.

412

413 2019 soll dann auch ein digitaler Radtourenplaner zur Verfügung stehen. Parallel dazu wird es bereits
414 ab 2018 eine umfangreiche Vermarktungsoffensive seitens RVR/RTG und ihrer regionalen Partnern
415 geben.

416

417 **▪ RuhrtalRadweg im Bereich Mülheim-Styrum/Oberhausen-Alstaden**

418

419 Der RuhrtalRadweg erfreut sich seit seiner Eröffnung im Jahre 2006 einer wachsenden Beliebtheit.
420 Ziel des Regionalverbandes Ruhr (RVR) und der beteiligten Städte war es von Anfang an die

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. M/16/3071-01	Termin 17.11.2017	Planungsausschuss
-----------------------------	--	------------------------------	--------------------------

421 Qualitäten der Wegeführung und der Ausbaustandards sukzessive zu verbessern. Ein Ziel war dabei
422 auch eine möglichst gewässernahe Führung entlang der Ruhr.

423

424 Bereits 2008 hatten sich die Städte Mülheim an der Ruhr und Oberhausen auf den Weg gemacht den
425 RuhrtalRadweg zwischen der Steinkampstraße (MH), in Höhe des dortigen Naturfreibades, bis in den
426 Bereich Alstaden hinein im Deichvorland zu führen. Die damals erarbeiteten Planungen waren bereits
427 im Landschaftsbeirat der Stadt Oberhausen vorgestellt worden und wurden von diesem Gremium
428 mitgetragen.

429

430 Eine Realisierung scheiterte daran, dass die dafür aufzubringenden finanziellen Eigenanteile im
431 Haushalt der Stadt Oberhausen nicht darstellbar waren.

432

433 Zwischenzeitlich hatte der RVR erhebliche Mittel für den Ausbau der radtouristischen Infrastruktur
434 avisiert bekommen (2016). Wegen eines verhältnismäßigen engen Zeitfensters von der Planung bis
435 zur Umsetzung/Abrechnung der Maßnahmen, hat der RVR sich in der Region Projekten
436 angenommen, die schon in der Vergangenheit einen gewissen planerischen Reifestand erreicht
437 hatten. Dazu gehört der o. a. Abschnitt des RuhrtalRadweges.

438

439 Von der Stadtgrenze Mülheim/Oberhausen soll der Weg in westlicher Richtung - bis in etwa zum
440 Ende des Ruhrparks - im Deichvorland und dann mit einer Rampe auf den Deich und von dort aus auf
441 kurzem Wege zur Speldorfer Straße geführt werden. Perspektivisch soll der Weg noch unter der DB
442 Brücke westlich des Ruhrparks hindurch und dann direkt auf den dort anschließenden Deich geführt
443 werden.

444

445 Auf der Grundlage einer leicht modifizierten Entwurfsplanung (gegenüber der Planung von 2008)
446 wurden im 2. Halbjahr 2017 noch einmal artenschutzrechtliche Untersuchungen (Artenschutzprüfung)
447 sowie die Erarbeitung eines Landschaftspflegerischen Begleitplanes seitens des RVR beauftragt.

448

449 Im 1. Quartal 2018 sollen dann die entsprechenden Planungen in den beiden beteiligten Städten den
450 politischen Gremien und der Öffentlichkeit vorgestellt werden.

451

452

453 **Bedeutende Maßnahmen**

454

455 **▪ „Flachglasstrecke“**

456

457 Die Stadt Bottrop hatte bereits im Jahre 2001 erstmalig zu einem Termin eingeladen, um mit dem
458 damaligen „Kommunalverband Ruhrgebiet“ (KVR) sowie den Städten Dorsten, Gladbeck und
459 Oberhausen die Chancen und Realisierungsmöglichkeiten eines regional bedeutsamen Fuß- und
460 Radweges auf der Gleistrasse der Rheinischen Bahn bzw. „Flachglasstrecke“ zu erörtern.

461

462 Es war aber damals allen Beteiligten wichtig, Güterverkehre, die über die Bahn - und nicht über die
463 Straße - abgewickelt werden können, nicht in Frage zu stellen. Deshalb musste die Projektidee auch
464 für eine längere Zeit wieder zurückgestellt werden.

465

466

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. M/16/3071-01	Termin 17.11.2017	Planungsausschuss
-----------------------------------	--	------------------------------------	--------------------------

467 Es gab erstmals im Frühjahr 2013 Hinweise, u. a. auch über die Medien (s. WAZ Gladbeck vom
468 01.10.2013), dass eine Stilllegung bevorstehen könnte.

469

470 Die gesamte Strecke vom „Abzweig Gasometer“ bis ins Werk der Fa. Pilkington/Gladbeck hinein, hat
471 eine Länge von rd. 10 km; davon liegen 3,0 km auf Oberhausener Stadtgebiet. Für eine neue Fuß-
472 und Radwegeverbindung werden auf Oberhausener Stadtgebiet zwischen der Kampstraße und der
473 Stadtgrenze Bottrop ca. 1,5 km für einen Ausbau benötigt. Im südlichen Teil gibt es seit der
474 Landesgartenschau 1999 bereits parallel geführte Fuß- und Radwege.

475

476 Da das Projekt zumindest die Städte Gladbeck, Bottrop und Oberhausen berührt - eine Fortführung
477 dieser Verbindung über Straßen und Wirtschaftswege zwischen Gladbeck/BOT-Kirchellen und
478 Dorsten ist vorstellbar - ist eine Projekt-/bauleitung durch den Regionalverband Ruhr (RVR) als
479 regionale Klammer erforderlich, die vom Grunderwerb über die Entwurfs- und Ausführungsplanung
480 bis zum Bau einschließlich der Beantragung/Abrechnung der erforderlichen Fördermittel gehen
481 müsste.

482

483 Im Herbst 2013 hat die Verwaltung gegenüber dem RVR, da ihr die o. a. Berichterstattung in den
484 Medien bekannt geworden war, im Rahmen der Überlegungen zum „Emscher Land-schaftspark
485 2020+“ und im Zusammenhang mit der nächsten EU-Förderperiode „EFRE 2014 - 2020“ u.a. dieses
486 Projekt benannt bzw. angemeldet.

487

488 Zuletzt hat im April 2014, u. a. der Planungsausschuss der Stadt Oberhausen, das
489 Handlungsprogramm „Emscher Landschaftspark 2020+“ beschlossen. Darin enthalten war auch die
490 Maßnahme Nr. 123 „Flachglasstrecke“. Vor dem Hintergrund der damaligen Situation (noch nicht
491 vollzogene „Freistellung“), hatte der Regionalverband Ruhr (RVR) diese Maßnahme seinerzeit
492 zunächst aber nur in die Prioritätenstufe II/III eingestuft.

493

494 Auch das vom Rat der Stadt Oberhausen im vergangenen Jahr beschlossene Integrierte
495 Handlungskonzept zum Stadterneuerungsgebiet „Soziale Stadt Osterfeld“ enthält diese Maßnahme
496 nachrichtlich.

497

498 Aufgrund einer Nachfrage bei der DB AG (DB Netz AG - Regionalbereich West, Duisburg) Anfang
499 2016 wurde informell bekannt, dass das Freistellungsverfahren bei der DB AG bzgl. der o. a.
500 Bahnstrecke inzwischen abgeschlossen ist.

501

502 Die ADFC-Gliederungen Gladbeck, Bottrop und Oberhausen/Mülheim haben Anfang 2016 in der o. a.
503 Angelegenheit neben Oberhausen auch die Nachbarstädte Bottrop und Gladbeck sowie
504 InnovationCity Ruhr und den Regionalverband Ruhr inhaltsgleich angeschrieben, um Bewegung in
505 die Frage der Nachnutzung als regionale Rad- und Fußwegeverbindung zu bringen. Aus allen
506 genannten Städten gab es dazu ein positives Feedback.

507

508 Der Regionalverband Ruhr (RVR) steht dem Ausbau der ehem. Bahntrasse „Flachglasstrecke“
509 ebenfalls positiv gegenüber, da er hierin auch eine Möglichkeit sieht, den Alltagsradverkehr zu
510 stärken.

511

512 Bei der Erarbeitung des „Regionalen Radwegenetzes Metropole Ruhr“ zeichnet sich ab, dass diese
513 Strecke eine wichtige neue Verbindung darstellen soll.

514

515

516

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. M/16/3071-01	Termin 17.11.2017	Planungsausschuss
-----------------------------------	--	------------------------------------	--------------------------

517

518 ▪ „Styrumer Pfad II“

519

520 Auf dieser Strecke gab es bis Mitte der 1990er Jahre ein Personenverkehrsangebot, welches zum 01.
521 April 1995 eingestellt wurde. 1996 erfolgte die Stilllegung des genannten Streckenabschnitts
522 zwischen Mülheim-Styrum und Duisburg-Meiderich-Süd. In der Folge wurde auf in Duisburg aber
523 auch bereits die Eisenbahnbrücke über den Rhein-Herne-Kanal beseitigt.

524

525 Der gesamte Abschnitt zwischen Mülheim-Styrum und Duisburg-Meiderich-Süd hat eine Länge von
526 5,6 km; der Teilabschnitt durch Oberhausen-Alstaden eine Länge von 2,6 km.

527

528 Im Oberhausener Stadtgebiet queren ein Fußweg und zwei Stadtstraßen diese Trasse plangleich.
529 Zwei Straßen- und zwei Fußgängerbrücken sowie eine Eisenbahnbrücke führen über die Trasse
530 hinweg.

531

532 Bereits während der Internationalen Bauausstellung Emscher Park (IBA) bis 1999 wurde die Idee
533 entwickelt, hier eine regional bedeutsame Fuß- und Radwegeverbindung zu schaffen. Zu diesem
534 Zeitpunkt hatte die Liegenschaftsabteilung des damaligen KVR bereits Kontakte/ Verhandlungen mit
535 der Deutschen Bahn AG bzgl. eines möglichen Erwerbs dieser Trasse aufgenommen. Seinerzeit
536 wurde die Maßnahme bereits in das sog. Handlungsprogramm II des KVR aufgenommen.

537

538 Die Stadt Oberhausen hat im Jahre 2007 ein Konzept für Stadtplätze und Grünorte im Ortsteil
539 Alstaden entwickelt. Darin eingebettet waren auch Planungs- und Gestaltungsvorschläge für einige
540 herausgehobene Orte entlang der in Rede stehenden Trasse. Dabei handelt es sich um Schnittpunkte mit
541 den umgebenden Siedlungs- und Wegestrukturen, die einer besonderen Bearbeitung bedürfen und
542 Chancen auf eine funktionale und gestalterische Verknüpfung mit diesen sie umgebenden Strukturen
543 bieten.

544

545 2011 wurden 3 Aufstellungsbeschlüsse für Bebauungspläne gefasst, um die Trasse für die
546 angedachte Nachnutzung zu sichern. Darüber wurden seinerzeit auch die Nachbarstädte Duisburg
547 und Mülheim an der Ruhr informiert.

548

549 Im Sommer 2017 hat die Stadt Oberhausen die Deutsche Bahn mit der Bitte angeschrieben, zu
550 prüfen, ob die Strecke endgültig aufgegeben und ein entsprechendes „Freistellungsverfahren“
551 eingeleitet werden kann.

552

553 Diese Strecke wurde seitens der Stadt Oberhausen im Frühjahr 2017 in die Planungsüberlegungen
554 für das „Regionale Radwegenetz Metropole Ruhr“ mit eingebracht. Die bisher vorliegenden
555 Ergebnisse aus dieser Netzplanung lassen aber nicht erwarten, dass eine solche Verbindung im
556 regionalen Kontext eine herausgehobene Bedeutung für den Alltagsradverkehr erlangen wird.
557 Während die Stadt Duisburg einer solchen Verbindung bis Duisburg-Meiderich eher neutral
558 gegenübersteht, befürwortet die Stadt Mülheim eine Verbindung zwischen Oberhausen-Alstaden und
559 Mülheim-Styrum.

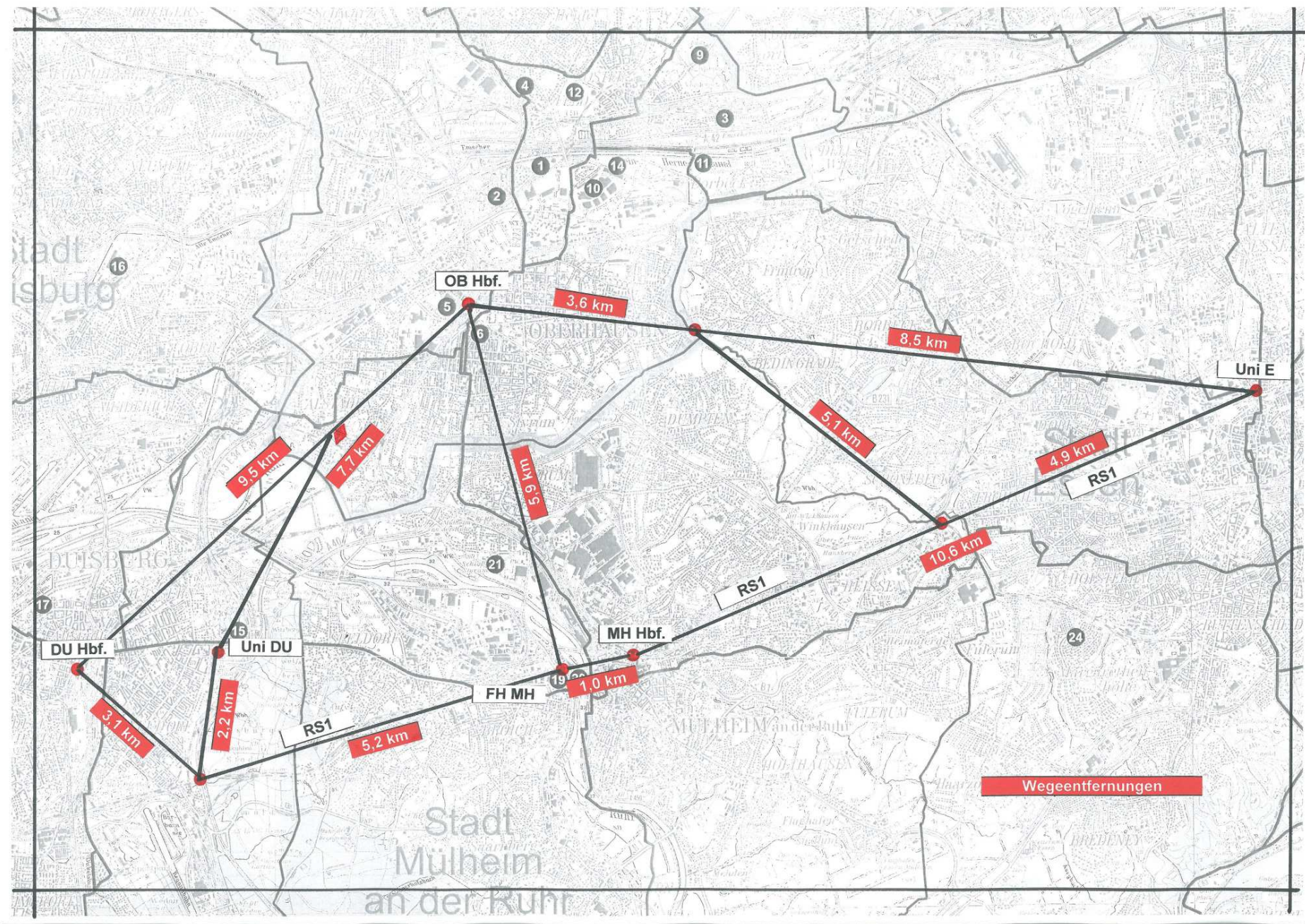
560

561

562

563 **3 Anlagen**

Anlage 1: Verbindungen und Entfernungen aus Oberhausen zum Radschnellweg RS1 bzw. in die Nachbarstädte



Anlage 2: Knotenpunktsystem Ruhrgebiet



Erstellt von GRSW - TEC - GmbH (R 10/16-090) mit UStG 6 & der Planungsges. VA eG
Diese Projektzeichnung sollte nicht als Druckvorlage verwendet werden!

RIK / RuhrtalRadweg: Wegweisungskataster

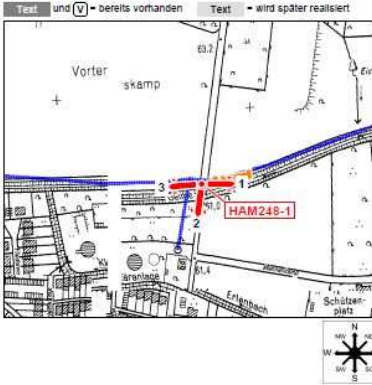
HAM.248.1

Gemeinde: Hamm Rechts-Wert: 3421,737 Hoch-Wert: 5727,730 Baulast: Stadt Bestand:
Knoten: Geitheuer / Mennenkamp



- Material (neu) / anstehende Arbeiten:
- Postenanzahl: 1
 - Postentyp: vorhandener Posten
 - Montageart: <Keine Angabe>
 - Postenhöhe: mind. 376 cm
 - Postenlänge: mind. 450 cm
 - Posten-Länge in Fundament: 80 cm
 - Durchmesser: 76 mm
 - Postenaufkleber: Nein
 - Knotenpunkthut: 1 (300 x 300 mm)
 - Plaketten: 6 (150 x 150 mm)
 - Schilderfläche: 1,07 m² (nach Einbauzeit: incl. Plaketten)

Das Lichtraumprofil muss beachtet werden!
Montage:



Anlage 3: neue radtouristische Dachmarke „radrevier.ruhr“

