



Dezernat 5 - FB 5-1-10
Koordination Radverkehr



Regionales Radwegenetz Metropole Ruhr

Sitzung der Bezirksvertretung Alt-Oberhausen am 13. Juni 2018



Dezernat 5 - FB 5-1-10
Koordination Radverkehr



Teilraumkonferenzen Mai 2018

- am 14. Mai für den Teilraum Mitte, u. a. Nachbarstadt Essen (Oberhausen als Gast anwesend)
- am 15. Mai für den Teilraum Ost
- am 18. Mai für den Teilraum West, u. a. mit Duisburg, Mülheim, Bottrop, Oberhausen



Regionales Radwegenetz
TEILREGIONALE AUFTEILUNG



Legende
Westlicher Teil
Mittlerer Teil
Östlicher Teil

Referat 8
Team Mobilität
02.02.2017
0 5 10
Kilometer

Weiterentwicklung Regionales Radwegenetz



Vorstellung/Diskussion in den Teilraumkonferenzen:

- aktueller Stand des Konzeptes
- die Systematik
- das methodischen Vorgehens
- die weiteren Schritte einschließlich des Zeitrahmens



Dezernat 5 - FB 5-1-10

Koordination Radverkehr



Die Netzkonzeption wurde in den Teilraumkonferenzen Mitte Mai in einer generalisierten Form vorgestellt (links Ausschnitt für Oberhausen und Nachbarstädte)

- blau = Regionale Radschnellverbindungen,
- grün = Regionale Radhauptverbindungen
- gelb = Regionale Radverbindungen

Bis etwa Mitte Juni werden den Kommunen/Kreisen die Pläne und der Bericht der Gutachter zur Verfügung gestellt.

Diese Netzkonzeption soll künftig einen Bedarfsplan „Regionales Radwegenetz“ darstellen, in dem eine erste Machbarkeit von Maßnahmen geprüft wurde; es erfolgte aber noch keine konkrete Maßnahmenplanung. Hierzu sind vertiefende Untersuchungen (Machbarkeitsstudien) erforderlich.

Dieser „Bedarfsplan“ soll auch Bestandteil des künftigen Regionalplans Ruhrgebiet werden.



Dezernat 5 - FB 5-1-10

Koordination Radverkehr



Es zeichnet sich ab, dass insbesondere aufgrund der Pendlerverflechtungen bzw. -ströme folgende Relationen als **Regionale Radschnellverbindungen** Bedeutung erlangen:

- Dinslaken - Sterkrade - Alt-Oberhausen (über Buschhausen, Lirich)
- (Gladbeck) - Bottrop - Osterfeld - Neue Mitte - Alt-Oberhausen
- Alt-Oberhausen - Duisburg Innenstadt (über DU-Duisern)
- Alt-Oberhausen - Essen Innenstadt (über E-Frintrop, E-Altendorf, Weststadt/Universität)
- Alt-Oberhausen - Mülheim-Styrum - Mülheim Innenstadt

Als **Regionale Hauptverbindung** wird demnach die Verbindung:

- Sterkrade - Bottrop

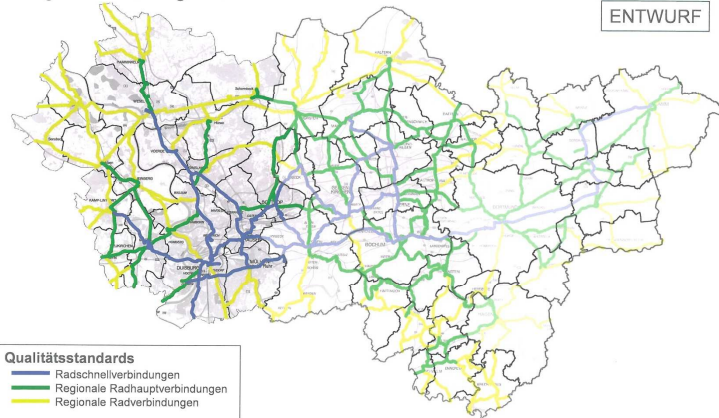
eingestuft.



Weiterentwicklung Konzept Regionales Radwegenetz

Regionales Radwegenetz

ENTWURF



Qualitätsstandards	
	Radschnellverbindungen
	Regionale Radhauptverbindungen
	Regionale Radverbindungen

47

18.05.2018

RVR | Team Mobilität | Teilraumkonferenz West

REGIONALVERBAND
RUHR





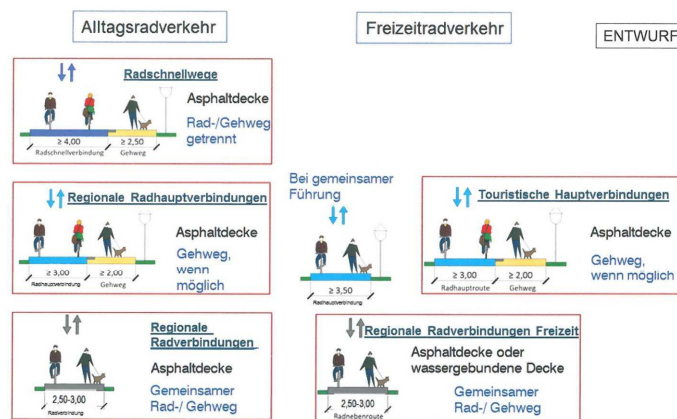
4.2 Führungsformen

Für den Einsatz im Zuge von Radschnellverbindungen kommen folgende Führungsformen des Radverkehrs in Frage, deren Ausbildung entsprechend Abschnitt 4.3 vorzusehen ist:

- selbstständige Radverkehrsanlagen (Verlauf unabhängig von Straßen)
- Fahrbahnbegleitende Radwege
- Radfahrstreifen, auch als Radfahrstreifen mit zugelassenem Busverkehr
- Fahrradstraßen in Straßen mit geringer Verkehrsbelastung durch Kfz (auch innerhalb von Tempo-30-Zonen)
- Wege mit zugelassenem land- und forstwirtschaftlichem Verkehr, sofern durch Vereinbarungen die Zuständigkeit hinsichtlich einer durchgängigen störungsarmen Benutzbarkeit der Radschnellverbindung durch den kommunalen Träger der Radschnellverbindung gewährleistet ist (Verkehrssicherungspflicht, Reinigung und Winterdienst durch Betreiber der Radschnellverbindung)
- Außerortsstraßen mit Tempo 50 und sehr geringem Kfz-Verkehr (geringer als Radverkehr) oder verkehrsrechtlich als Fahrradstraße ausgewiesene Verbindungen
- Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h mit Mischverkehr kommen innerorts nur in Betracht, wenn sie an Knotenpunkten Vorfahrt besitzen (in der Regel besser Ausweisung als Fahrradstraße).

Nicht in Betracht kommen:

- Gemeinsame Geh- und Radwege (zu Ausnahmen vgl. Abschnitt 4.5)
- Gehwege oder Bereiche für zu Fuß Gehende mit zugelassenem Radverkehr (Schrittgeschwindigkeit für Radverkehr)
- Verkehrsberuhigte Bereiche (Schrittgeschwindigkeit für Radverkehr)
- Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche (in der Regel Tempo 20).



Qualitätsstandards in der Weiterentwicklung des Regionalen Radwegenetzes

Abbildung 3





Fahrradstraße

- Nutzbare Breite mindestens 4 m (zuzüglich Sicherheitsräume zu parkenden Fahrzeugen) im Zweirichtungsverkehr
- Parken für Kfz außerhalb der Fahrgasse
- Fußverkehr ist auf separaten Gehwegen zu führen
- Grundsätzlich Vorrang gegenüber querenden Nebenstraßen
- An Knotenpunkten mit Lichtsignalanlage (querende Hauptverkehrsstraße) in der Regel aufgeweitete Radaufstellstreifen und Grünzeitanforderung (in der Regel Induktionsschleife) in der Annäherung.

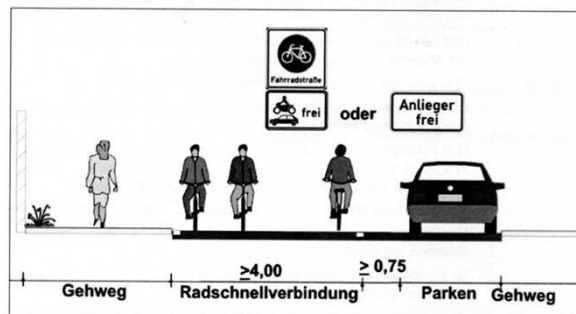


Bild 9: Führung der Radschnellverbindung als Fahrradstraße in Erschließungsstraßen



Umfeld	Führungsform	Länge	Knotenpunktform	Grundknotenpunktform	Verlustzeit
Wohnbebauung	selbständiger Radweg	300 m	Wertpflanzliche Mittelinsel	Hauptverkehrsstraße	20 s
Wohnbebauung	selbständiger Radweg	300 m	Unterführung	Eisenbahnstraße	0 s
Flussufer	selbständiger Radweg	700 m			
Wohnbebauung	Fahrradstraße	150 m	Vorrang	Nebenstraße	0 s
Wohnbebauung	Fahrradstraße	200 m	Minkreis	Richtungsänderung	10 s
Wohnbebauung	Fahrradstraße	150 m	Vorrang	Nebenstraße	0 s
Wohnbebauung	Fahrradstraße	200 m	Vorrang	Nebenstraße	0 s
Wohnbebauung	Fahrradstraße	150 m	Kleiner Kreisverkehr	Hauptverkehrsstraße	15 s
Stadtpark	selbständiger Radweg	400 m	Vorrang	Nebenstraße	0 s
Wohnen/Läden	straßenbegleitender Zweirichtungsradweg oder Radfahrstreifen	200 m	Lichtsignalanlage	Hauptverkehrsstraße	30 s
Wohnen/Läden	straßenbegleitender Zweirichtungsradweg oder Radfahrstreifen	150 m	Vorrang	Nebenstraße	0 s
			Ende RSV an Innenstadt		0 s
Summe Teilabschnitt		2.900 m			75 s
					entspricht 26 s je km



Dezernat 5 - FB 5-1-10
Koordination Radverkehr



Die Kommunen/Kreise haben bis Ende Dezember 2018 Zeit, um den Entwurf des „Regionalen Radwegenetzes Metropole Ruhr“ vor Ort zu „erörtern“, dazu eine Stellungnahme zu fertigen, diese möglichst mittels eines Ratsbeschlusses verbindlich werden zu lassen und bis zum 31.12.2018 dem RVR zuzuleiten.

Der RVR wird unter Berücksichtigung dieser Stellungnahmen das endgültige Konzept als Bedarfsplan fertigen und zur Beschlussfassung der Verbandsversammlung vorlegen.

Mit diesem „regionalen Votum“ will der RVR auf das Land NRW, den Bund und die EU zugehen, um für die Planung/Realisierung entsprechende Fördermittel einzuwerben.