

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. M/16/3880-01	Termin 18.09.2018	Planungsausschuss		
<u>Bericht / Mitteilung</u>			öffentlich		
Termin	Gremium	Vorlage zur*	Ergebnis	Beschluss- kontrolle*	
06.09.2018	Umweltausschuss	K			
11.09.2018	Bezirksvertretung Osterfeld	K			
12.09.2018	Bezirksvertretung Alt-Oberhausen	K			
13.09.2018	Bezirksvertretung Sterkrade	K			
18.09.2018	Planungsausschuss	K			

Berichtsgegenstand

Regionales Radwegenetz Metropole Ruhr
Konzept zur Weiterentwicklung des Regionalen Radwegenetzes

Sachdarstellung

Bisherige Befassung

Über das Thema wurde zuletzt in der letzten Sitzungsfolge vor den Sommerferien mündlich berichtet (s. Präsentationen zu den jeweiligen Niederschriften). Diese Berichterstattung umfasste die bis dahin bekannten Verfahrensschritte sowie das weitere Vorgehen. Der nun vorliegende Bericht basiert auf den zwischenzeitlich den Städten, Gemeinden und Kreisen vom RVR zur Verfügung gestellten Materialien in Form der gutachterlichen Ausarbeitungen: Berichtsentwurf (s. www.metropoleruhr.de/regionalverband-ruhr/informelle-planung/verkehr-und-mobilitaet/regionales-radwegenetz.html) und GIS-Daten.

Zielsetzung

Ziel der Weiterentwicklung des Regionalen Radwegenetzes Metropole Ruhr ist die konzeptionelle Entwicklung eines hierarchischen Radwegenetzes für den Alltagsverkehr. Damit erhält die Metropole Ruhr ein Zukunftskonzept in Sachen Radverkehr.

Bereichsleiter Bereich 5-1	Dezernat 5 Umwelt, Gesundheit, ökolog. Stadtentwick- lung und planung		
Mollerus 20.08.2018	Lauxen 20.08.2018		
* Vorlage zur: * Ergebnis : Beteiligung:			
Kenntnisnahme (K) Kenntnisnahme (K) Personalrat []			
Gleichstellungsstelle []			

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. M/16/3880-01	Termin 18.09.2018	Planungsausschuss
-----------------------------	--	------------------------------	--------------------------

Mit der Weiterentwicklung des Konzepts für das Regionale Radwegenetz liegt nun eine adäquate und zukunftsorientierte Infrastrukturplanung für den Radverkehr im Entwurf vor.

Gemeinsam mit den vier Kreisen, 53 Kommunen, zahlreichen Institutionen und Verbänden wurde ein Bedarfsplan für das Alltagsradverkehrsnetz in der Metropole Ruhr entwickelt. Ziel dieser Konzeption ist es, für die Bevölkerung in der Metropole Ruhr adäquate, alltagstaugliche Radverkehrsverbindungen unter Berücksichtigung bestehender Verbindungen bereitzustellen.

Aufbauend auf den Beschlüssen der Verbandsversammlung des RVR zur Drucksache Nr. 13/1030 (VV vom 23.03.2018) und 13/0564 (VV am 30.09.2016) wurde dieses Konzept mit Unterstützung des Planungskonsortiums Planersocietät, Dortmund, und Planungsbüro VIA, Köln erarbeitet. In die fachliche Erarbeitung sind Kommunen, Kreise, Emschergenossenschaft/Lippeverband, Straßen.NRW, Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung, Industrie- und Handelskammer, Handwerkskammer, Landwirtschaftskammer, Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, Zweckverband Nahverkehr Westfalen Lippe, Allgemeiner Deutscher Fahrradclub (ADFC), RuhrTourismus GmbH (RTG) und Business Metropole Ruhr (BMR) eingebunden. Bereits mit den Vorlagen Nr. 13/0723 und Nr. 13/0806 wurden die zuständigen Fachgremien des RVR über die Arbeitsstände in Kenntnis gesetzt.

Das bisherige Konzept des freizeitorientierten Regionalen Radwegenetzes aus dem Jahr 2012 (Beschluss der Verbandsversammlung vom 25.06.2012) stellte für den RVR die Grundlage für die Planung, den Bau und den Betrieb von regionalen Radwegeverbindungen in der Metropole Ruhr dar. Mit diesem bestehenden Konzept wurden und werden die regionalen Radwegeplanungen und -projekte, der damit zusammenhängende Grunderwerb, die Fördermittelakquise, die Bestandssicherung und -pflege, ein koordinierendes Routen- und Qualitätsmanagement sowie ein gemeinsames Marketing mit der RTG für bestimmte Themenrouten definiert. Das bisherige Netz ist – abgesehen vom Radschnellweg Ruhr RS 1 – eher freizeit- und tourismusorientiert. Allerdings werden einige dieser regionalen Trassen bzw. Routen in regionalen, aber auch innerstädtischen Netzzusammenhängen für Alltagswege, insbesondere Berufswege, genutzt. Diese Entwicklung – nicht zuletzt auch durch die steigende Nutzung von Pedelecs und der damit zusammenhängenden Vergrößerung der Reichweiten sowie den NRW- und deutschlandweiten Planungen zu Radschnellverbindungen, die ebenfalls auf die Zielgruppe Alltagsverkehr fokussieren – greift der RVR mit diesem Projekt auf.

Ziel des Konzepts zur Weiterentwicklung des Regionalen Radwegenetzes ist es, das bestehende Netz für die Alltagsmobilität weiter zu qualifizieren und gleichzeitig Synergieeffekte für das Freizeit- bzw. das touristische Netz und dessen Entwicklungsbedarfe zu berücksichtigen.

Dieses künftige Netz soll entsprechend der zu erwartenden Nutzung in drei Kategorien aufgebaut werden:

- Regionale Radschnellverbindungen (= Radschnellwege)
- Regionale Radhauptverbindungen
- Regionale Radverbindungen (diese Führungsform spielt entsprechend dem vorliegenden Netzentwurf in Oberhausen keine Rolle).

Prämisse bei der Netzplanung ist es, eine Anbindung aller Städte und Gemeinden in einem ruhrgebietsweiten Radverkehrsnetz sicherzustellen. Relevante Verbindungen über die Grenzen des RVR-Gebietes hinaus wurden ebenfalls berücksichtigt. Die kommunale Binnenerschließung wird weiterhin in eigenen Radverkehrskonzeptionen der Städte, Gemeinden und Kreise behandelt.

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. M/16/3880-01	Termin 18.09.2018	Planungsausschuss
-----------------------------	--	------------------------------	--------------------------

Ausgangslage

Die Mobilität und die damit zusammenhängenden aktuellen sowie die zukünftig erreichbaren Verkehrsleistungen des Radverkehrs stehen in den europäischen Metropolen und Ballungsräumen in einem starken Fokus der Verkehrsentwicklungsplanung. Um in diesen Wachstumsregionen die Mobilität und den daraus resultierenden Verkehr für Menschen und Güter zu sichern, muss die Verkehrsleistung des Radverkehrs im Rahmen einer integrierten Mobilitätsstrategie deutlich gesteigert und als vollwertiger Verkehrsträger betrachtet werden. Gleichzeitig übernimmt der Radverkehr wichtige Funktionen im Rahmen klimafreundlicher, stadtverträglicher, leiser, kostengünstiger und gesunder Mobilität. Investitionen in den Radverkehr sind gleichzeitig Investitionen in eine höhere Lebensqualität und leisten einen wesentlichen Beitrag zur Luftreinhaltung. Der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur schafft neue Mobilitätsangebote für Bewohnerinnen und Bewohner auf ihren täglichen Wegen, hilft, Verkehrsbelastungen zu mindern und Staus zu reduzieren. Auch im Wirtschaftsverkehr wird die Auslieferung von Waren per Lastenrad eine zunehmend größere Rolle einnehmen.

Dank neuester Technik, und immer öfter mit elektrischer Unterstützung, erweitern sich beim Radverkehr die Mobilitätsmöglichkeiten und Pendeldistanzen. Neben kommunaler Radverkehrsinfrastruktur rücken somit auch städteübergreifende Verbindungen in den Fokus. So selbstverständlich es ist, dass Mobilität nicht an Stadtgrenzen endet, so selbstverständlich muss es werden, dass städteübergreifende Mobilität neben dem PKW, dem ÖPNV und dem SPNV auch mit dem Fahrrad möglich ist. Dementsprechend müssen Radverkehrskonzepte nicht nur kommunal, sondern auch regional gedacht und umgesetzt werden. Der Regionalverband Ruhr (RVR) nimmt hierzu mit seinen gesamtregionalen Aktivitäten bereits heute mit dem Radschnellweg Ruhr (RS1) und den Planungen zum Radschnellweg Mittleres Ruhrgebiet zusammen mit dem Land Nordrhein-Westfalen eine bedeutende Rolle ein.

Erarbeitungsprozess

Seit Ende 2016 erfolgt die Bearbeitung der konzeptionellen Weiterentwicklung des Regionalen Radwegenetzes in enger Abstimmung mit allen Projektbeteiligten.

Über jeweils zwei Arbeitskreise pro Teilregion (West, Mitte, Ost) im Mai und September 2017 konnte das fachliche Wissen der kommunalen und institutionellen Vertreterinnen und Vertreter in die Arbeitsschritte mit einfließen. Insbesondere die Verknüpfung mit den kommunalen Radverkehrsnetzen, Qualitätsstandards, die Potenziale für den Alltagsradverkehr sowie die Konkretisierung des Netzes (Umlegung) wurden vor Ort thematisiert, wenn auch nicht in allen Fällen gelöst.

Außerdem wurden im Arbeitskreis Regionale Mobilität beim RVR im Dezember nochmals alle Netzelemente für das gesamte Verbandsgebiet dargestellt. Die Gelegenheit zu weiteren fachlichen Ergänzungen oder Änderungen wurde bis Mitte Januar 2018 intensiv von den Prozessbeteiligten genutzt.

Darüber hinaus wurde im Mai 2018 jeweils eine Teilraumkonferenz pro Teilregion mit den kommunalen, institutionellen und politischen Vertreterinnen und Vertretern durchgeführt.

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. M/16/3880-01	Termin 18.09.2018	Planungsausschuss
-----------------------------	--	------------------------------	--------------------------

Methodik

Die methodische Erarbeitung der Konzeption kann vereinfacht in fünf Arbeitsschritte aufgeteilt werden:

- Netzplanung
- Potentialanalyse
- Qualitätsstandards
- Konkretisierung des Netzes/ Umlegung
- Bestandsanalyse und Handlungsbedarfe

1. Netzplanung

Zunächst wurden die Verbindungen zwischen den einzelnen Kommunen richtlinienkonform zugeordnet. Dabei wurden die Einstufungen der Kommunen nach dem Landesentwicklungsplan NRW (LEP NRW) in Ober-, Mittel- und Grundzentren zur Einordnung der Kommunen berücksichtigt:

z. B. zwischen zwei Oberzentren maximal 25 km

z. B. zwischen zwei Mittelzentren maximal 20 km

z. B. zwischen zwei Grundzentren maximal 15 km

Am Ende dieses Arbeitsschrittes stand das entwickelte Luftliniennetz, welches die Kommunen innerhalb des Verbandsgebietes und die an den RVR angrenzenden Städte miteinander verbindet.

2. Potenzialanalyse

Die durchgeführten Potentialermittlungen beruhen auf der Annahme, dass im Jahre 2035 im Kernruhrgebiet 25 % der täglichen Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt werden.

Eine Abschätzung dieser Radverkehrspotenziale im Verlaufe der Luftlinien ist von hoher Bedeutung bei der Weiterqualifizierung dieses Netzes. Einfließende Parameter zur Abschätzung der Radverkehrspotenziale sind Pendler, Einkaufs- und Freizeitverkehre, die Entfernungen zwischen den Zielen, Binnenverkehre, der bestehende und ein prognostizierter Modal-Split (je nach Lage im Metropolraum zwischen 10% und 35%) sowie die Topographie des Streckenverlaufes.

Unter Ansatz dieser Eingangsgrößen wurde für alle Luftlinienverbindungen das jeweilige Nutzenden-Potenzial ermittelt und eine Zuordnung zu drei Kategorien getroffen:

- Regionale Radschnellverbindung bei mehr als 2000 Radfahrenden pro Tag,
- Regionale Radhauptverbindung bei 500 bis 2000 Radfahrenden pro Tag,
- Regionale Radverbindung bei weniger als 500 Radfahrenden pro Tag.

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. M/16/3880-01	Termin 18.09.2018	Planungsausschuss
-----------------------------	--	------------------------------	--------------------------

3. Qualitätsstandards

Um den aufgezeigten Potenzialen auch über eine geeignete Radverkehrsinfrastruktur gerecht zu werden, wurden für die drei Kategorien Qualitätsstandards (auf Grundlage vorhandener Richtlinien) entwickelt. Die jeweiligen optimalen Querschnittsdarstellungen zeigen die Aufteilung des Verkehrsraumes am Beispiel von separat geführten Radwegen:

- Regionale Radschnellverbindungen (4,00 m Radweg und 2,50 m Fußweg)
- Regionale Radhauptverbindungen (3,00 m Radweg und 2,00 m Fußweg)
- Regionale Radverbindungen (2,50 m bis 3,00 m gemeinsamer Fuß-/Radweg)

Daneben werden aber je nach Hierarchiestufe auch andere Führungsformen zum Einsatz kommen müssen. Denn örtliche Gegebenheiten wie Siedlungs- und Nutzungsstrukturen, zur Verfügung stehender Raum etc. bedürfen jeweils angepasster Führungsformen. Diese wesentlichen, alternativen Führungsformen werden im Folgenden beschrieben:

Regionale Radschnellverbindungen (= Radschnellwege)

- Ein Teil der Radschnellwege wird unabhängig vom motorisierten Verkehr auf selbstständigen Trassen geführt. Diese Führungsform ist häufig durch eine hohe Freizeitnutzung durch zu Fuß Gehende und Radfahrende gekennzeichnet. Um potenzielle Konflikte zwischen den Nutzergruppen zu entschärfen, sehen die Musterquerschnitte grundsätzlich eine Separation zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden vor. Die Ausgestaltung der Trennung ist abhängig von der Flächenverfügbarkeit. Eine Trennung kann zum Beispiel in Form eines Grünstreifens oder durch das Anlegen einer taktilen Trennung in den Gehweg (Breite: 0,30 m) erfolgen. Eine weitere Möglichkeit besteht darin, zu Fuß Gehende auf bestehenden Parallelverbindungen zu führen. Es muss eine Gehwegbreite von mindestens 2,50 m entstehen, welche je nach Fußgängeraufkommen auch breiter angelegt werden kann.

Werden Radschnellverbindungen an Hauptverkehrsstraßen geführt, so ist grundsätzlich eine Trennung vom Kfz-Verkehr vorgesehen. Der Einsatz dieses Wegetyps hat den Vorteil, dass der Radschnellweg im Zuge kreuzender, untergeordneter Straßen bevorrechtigt geführt wird und an Signalanlagen mit dem Hauptstrom des Kfz-Verkehrs lange Grünzeiten erhält. Die möglichen Führungsformen sind dabei vielfältig:

- *Getrennter Geh-/Radweg im Einrichtungsverkehr*

Dieser Querschnitt bietet die Möglichkeit, den Radschnellweg richtungsbezogen zu führen. Bauliche Radwege werden mit der Regelbreite von jeweils 3,00 m angelegt. Die anliegenden Gehwege sollten innerorts und außerorts mindestens in einer Breite von 2,50 m angelegt werden und eine taktiler Trennung zum Radschnellweg erhalten. Der Abstand zur Fahrbahn beträgt analog zu den Vorgaben der ERA („Empfehlungen für die Anlage von Radverkehrsanlagen“, 2010) innerorts in der Regel 0,75 m. Außerorts sollte der Sicherheitstrennstreifen mit einer Breite von 1,75 m angelegt werden. Grundsätzlich wird eine Kombination von baulich angelegten Radschnellwegen und fahrbahnseitigem Parken nicht empfohlen. Ist sie jedoch erforderlich, so sollten die Sicherheitsabstände maximiert und an Einmündungen auf ausreichende Sichtverhältnisse zwischen Kraftfahrenden und Radfahrenden geachtet werden.

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. M/16/3880-01	Termin 18.09.2018	Planungsausschuss
-----------------------------	--	------------------------------	--------------------------

- 222 ▪ *Getrennter Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr*
223 Wird eine Zweirichtungsführung entlang einer Hauptstraße erforderlich, so wird diese mit dem
224 Regelmaß von 4,00 m angelegt. Der begleitende Gehweg wird innerorts und außerorts mit
225 mindestens 2,50 m angelegt und erhält eine taktile Trennung zum Radschnellweg (0,30). Ist der
226 bauliche Zweirichtungsradweg außerorts eine gute Lösung, um den Flächenverbrauch zu senken,
227 so sollte er innerorts nicht die Regellösung sein, da der Zweirichtungsverkehr insbesondere an
228 Knotenpunkten zu Konflikten führen kann. Der Mindestabstand zur Fahrbahn ist ebenfalls
229 abhängig von der Ortslage und beträgt 0,75 m (innerorts) und 1,75 m (außer Orts).

- 231 ▪ *Radfahrstreifen*
232 Radfahrstreifen bieten die ideale Lösung für den innerörtlichen, richtungsbezogenen Radverkehr,
233 da sich die Radfahrenden immer im Blickfeld der Kraftfahrer befinden und somit potenziellen
234 Konflikten an Knotenpunkten vorgebeugt wird. Im Zuge von Radschnellwegen werden sie in der
235 Regelbreite von 3,00 m vorgesehen. Zu Längsparkständen sollte ein Sicherheitsabstand
236 berücksichtigt werden; Schräg- oder Querparkstände sollten im Zuge von Radschnellwegen
237 vermieden werden. In der Praxis sind auch die Kombination von baulichen Radwegen
238 (Einrichtungsverkehr) auf der einen Seite und Radfahrstreifen auf der anderen Seite innerhalb
239 eines Querschnitts möglich. Radfahrstreifen werden durch das Zeichen 237 StVO angeordnet.

- 241 ▪ *Fahrradstraßen*
242 Radschnellverbindungen können auch durch das Nebenstraßennetz geführt werden. Die
243 Einrichtung von Fahrradstraßen wird hier als Vorzugslösung angewendet. Dabei ist nach der
244 Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Zeichen 244.1 zu
245 berücksichtigen, dass eine Fahrradstraße dann in Betracht kommt, „wenn der Radverkehr die
246 vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist“. Bei der Einrichtung von
247 Fahrradstraßen sollte dem Radverkehr an Knotenpunkten im Regelfall Vorrang eingeräumt
248 werden. Möglichem Kfz-Schleichverkehr ist je nach Anwendungsfall durch Einbahnregelungen
249 oder bauliche Anpassung entgegenzuwirken.

250
251 Die Anordnung von Fahrradstraßen bietet die Möglichkeit je nach Bedarf andere Verkehrsarten
252 zuzulassen. Dies ist dann der Fall, wenn die Erschließungsfunktion einer Straße erhalten werden
253 muss. Die Zulässigkeit von ruhendem Kfz-Verkehr ist abhängig von der verfügbaren
254 Straßenraumbreite. Für den Radverkehr und fließenden Kfz-Verkehr sollte in jedem Fall eine
255 Fahrgasse von 4,00 m zu Verfügung stehen. Hinzu kommt ein Sicherheitsabstand zum ruhenden
256 Verkehr von mindestens 0,75 m. Die Breite der Längsparkstände wird hier mit der Regelbreite von
257 2,00 m angesetzt und sollte im Anwendungsfall großzügiger bemessen werden, wenn der
258 Parkraum regelmäßig von breiteren Fahrzeugen genutzt wird. Somit sind bei Fahrbahnbreiten von
259 weniger als 6,75 m keine Längsparkstände möglich. Bei Fahrbahnbreiten zwischen 6,75 m und
260 9,50 m kann auf einer Seite das Parken zugelassen werden. Beidseitige Längsparkstände sind ab
261 einer Fahrbahnbreite von 9,50 m zulässig. Quer- und Schrägparkstände sollten im Zuge von
262 Radschnellverbindungen nicht angeordnet werden.

263 **Regionale Radhauptverbindungen**

- 267 ▪ Radhauptverbindungen sehen wie Radschnellverbindungen eine Trennung vom Kfz-Verkehr an
268 Hauptstraßen vor, ergänzen das Spektrum der Führungsformen jedoch um die gemeinsamen
269 Geh-/Radwege und Schutzstreifen unter bestimmten Rahmenbedingungen. Für letztere gelten die
270 Einsatzbereiche der ERA, in Abhängigkeit von Kfz-Verkehrsbelastung und zugelassener
271 Geschwindigkeit. Der Einsatz dieses Wegetyps ist mit dem Vorteil verbunden, dass die
272 Radhauptverbindung im Zuge kreuzender, untergeordneter Straßen bevorrechtigt geführt wird und

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. M/16/3880-01	Termin 18.09.2018	Planungsausschuss
-----------------------------	--	------------------------------	--------------------------

an Signalanlagen mit dem Hauptstrom des Kfz-Verkehrs lange Grünzeiten erhält. Die möglichen Führungsformen sind dabei vielfältig:

▪ *Getrennter Geh-/Radweg im Einrichtungsverkehr*

Dieser Querschnitt bietet die Möglichkeit, die Radhauptverbindung richtungsbezogen zu führen. Bauliche Radwege werden mit der Regelbreite von jeweils 2,00 m angelegt. Die anliegenden Gehwege sollten mindestens in einer Breite von 2,50 m angelegt werden und eine taktile Trennung zur Radhauptverbindung erhalten. Der Abstand zur Fahrbahn beträgt innerorts mindestens 0,50 m. Außerorts kann der Sicherheitstrennstreifen mit einer Breite von 1,75 m angelegt werden, wenn die Fahrbahn nicht auf die Seite der Radhauptverbindung entwässert wird; der Mindestabstand beträgt andernfalls 2,50 m. Der begleitende Gehweg wird außer Orts mindestens mit einer Breite von 2,00 m angelegt. Grundsätzlich wird eine Kombination von baulich angelegten Radhauptverbindungen und fahrbahnseitigem Parken nicht empfohlen. Ist sie erforderlich, so sollten die Sicherheitsabstände maximiert und an Einmündungen ausreichende Sichtverhältnisse zwischen Kraftfahrern und Radfahrern sichergestellt werden.

▪ *Getrennter Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr*

Wird eine Zweirichtungsführung entlang einer Hauptstraße erforderlich, so wird diese mit dem Regellaß von 3,00 m angelegt. Der begleitende Gehweg wird mit mindestens 2,00 m (außer Orts) bzw. 2,50 m (innerorts) angelegt und erhält eine taktile Trennung zum Radschnellweg (0,30). Ist der bauliche Zweirichtungsradweg außer Orts eine gute Lösung, um den Flächenverbrauch zu senken, so sollte er innerorts nicht die Regellösung sein, da der Zweirichtungsverkehr insbesondere an Knotenpunkten zu Konflikten führen kann. Der Mindestabstand zur Fahrbahn ist ebenfalls abhängig von der Ortslage und beträgt 0,75 m (innerorts) und 1,75 m bzw. 2,50 m (außer Orts).

▪ *Radfahrstreifen*

Radfahrstreifen bieten die ideale Lösung für den innerörtlichen, richtungsbezogenen Radverkehr, da sich die Radfahrenden immer im Blickfeld der Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer befinden und somit potenziellen Konflikten an Knotenpunkten vorgebeugt wird. Im Zuge von Radhauptverbindungen werden sie in der Regelbreite von 2,00 m vorgesehen. Zu Längsparkständen wird mindestens ein Abstand von 0,75 m vorgesehen; Schräg- oder Querparkstände sollten im Zuge von Radhauptverbindungen vermieden werden. In der Praxis sind auch die Kombination von baulichen Radwegen (Einrichtungsverkehr) auf der einen Seite und Radfahrstreifen auf der anderen Seite innerhalb eines Querschnitts möglich. Radfahrstreifen werden durch das Zeichen 237 StVO angeordnet.

▪ *Schutzstreifen*

Schutzstreifen sind keine Standardführungsform im Zuge der Radhauptverbindungen. Sie sind innerorts ausnahmsweise zulässig und auf die absolut notwendige Länge zu begrenzen. Voraussetzung ist allerdings die Anwendung der Regelbreite von 1,50 m und ein Sicherheitsabstand von mindestens 0,50 m zum ruhenden Verkehr.

4. Konkretisierung des Netzes/ Umlegung

Für jede Radverbindungsachse (Luftlinie) wurde unter Beteiligung der kommunalen Vertretern/innen eine konkrete, räumlich verortete Führung identifiziert. Die Konkretisierung der Führung für eine Verbindung im Alltagsradverkehr erfolgte unter der Prämisse, möglichst direkte und schnelle Führungen herzustellen. Hierbei kann es sich um eine vorhandene Radverkehrsverbindung im Straßen- und Wegenetz handeln oder um eine neue Führung. Dies bedeutet, dass je nach

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. M/16/3880-01	Termin 18.09.2018	Planungsausschuss
-----------------------------	--	------------------------------	--------------------------

Erfordernis eine neue Planung und somit ein Neubau oder eine Umgestaltung eines Straßenraums vorgeschlagen wird.

Die Gutachter haben für jede Achse nur jeweils 1 Verbindung dargestellt. Alternative Führungen wurden zumindest hinsichtlich der Handlungserfordernisse auf den Strecken und an den Knoten nicht weiter ausgeführt bzw. dargestellt.

5. Bestandsanalyse und Handlungsbedarfe

Das Konzept soll auch erste Aussagen zu den Handlungsbedarfen treffen. Daher wurde anhand von aktuellen Luftbildern und unter Verwendung der Datenbank von Straßen.NRW die Möglichkeit der jeweiligen Führungen geprüft und Handlungsbedarfe identifiziert und grobe Kostenannahmen dafür getroffen.

Das Konzept lässt den Gebietskörperschaften und weiteren Trägern den Raum für eine Konkretisierung unter Berücksichtigung der lokalen und regionalen Bedeutung von Netzabschnitten; es sind erste gutachterliche Lösungsvorschläge bzw. -ansätze; sie sind aber noch nicht als konkrete Maßnahmenplanungen zu verstehen.

Den Handlungsbedarf im Netz festzustellen ist die Voraussetzung, um den ungefähren Finanzbedarf für die Umsetzung des Konzepts für das Regionale Radwegenetz Metropole Ruhr beziffern zu können. Dabei wird festgestellt, ob und in welchem Umfang Strecken und Knotenpunkte ausgebaut oder neu gebaut werden müssen.

Diese Analyse des gesamten Netzes von 1.678 Kilometern (ohne RS1 und RS MR) konnte zunächst nur überschlägig erfolgen, um die Größenordnung des Handlungsbedarfes und das erforderliche Investitionsvolumen zu ermitteln.

Ziel war es, einen Gesamtüberblick zu erlangen und nicht konkrete Planungsvorschläge zu entwickeln. Das bedeutet, es erfolgt keine konkrete Maßnahmenplanung, sondern eine Einschätzung zu Machbarkeit und Aufwand.

Ebenso wenig sollte in dieser Arbeitsphase bereits eine Machbarkeitsstudie durchgeführt werden. Das bedeutet Aspekte wie erforderlicher Grunderwerb oder auch Ausgleichsmaßnahmen aufgrund von Eingriffen in Natur und Landschaft konnten hier nicht vertieft untersucht werden. Auch vertiefende Variantenvergleiche konnten nicht durchgeführt werden. Die Analyse zur Feststellung des Handlungsbedarfes im Netz orientiert sich entsprechend an dem mit den Kommunen abgestimmten Netz. Daher wurde in einigen Fällen gutachterlich bereits festgestellt, dass der angestrebte/erforderliche Ausbaustandard nicht umsetzbar ist. Die Entscheidung, welche Konsequenzen daraus zu ziehen sind, muss späteren Planungsschritten vorbehalten bleiben.

Die Handlungsvorschläge zeigen den Bedarf im gesamten Netz auf und sind deshalb auch keine mit den Baulasträgern abgestimmten Maßnahmenplanungen. Diese werden erst in den folgenden Planungsschritten erstellt. Zur Vereinfachung der nachfolgenden Erläuterungen zum Handlungsbedarf wird dennoch von Maßnahmentypen gesprochen.

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. M/16/3880-01	Termin 18.09.2018	Planungsausschuss
-----------------------------	--	------------------------------	--------------------------

Ergebnisse der Untersuchung

Das aus den oben dargestellten Bausteinen entwickelte Konzept für das Regionale Radwegenetz für den Alltagsradverkehr hat eine gesamte Länge von rund 1.800 km. Die Streckenlängen teilen sich auf die drei Kategorien wie folgt auf:

- Regionale Radschnellverbindungen (rund 336 km inkl. RS1 und RS Mittleres Ruhrgebiet)
- Regionale Radhauptverbindungen (rund 691 km)
- Regionale Radverbindungen (rund 779 km)

Die als potenzielle Radschnellverbindungen identifizierten Strecken fallen nach dem Straßen- und Wegegesetz des Landes NRW vorwiegend in die Trägerschaft des Landes. Die als regionale Radhauptverbindungen und regionale Radverbindungen identifizierten Achsen liegen i. d. R. in den jeweiligen Zuständigkeiten der kommunalen Baulastträger.

Ergebnisse für Oberhausen und die angrenzenden Nachbarstädte

Aus den zuvor beschriebenen Arbeitsschritten (Netzplanung, Potentialanalyse, Definition von Qualitätsstandards, Konkretisierung des Netzes/Umlegung) ergibt sich für Oberhausen von den Potenzialen her im Ergebnis folgendes Bild:

Regionale Radschnellverbindungen (= Radschnellwege)

- Achsen-ID 8: Alt-Oberhausen - Duisburg
- Achsen-ID 11: Alt-Oberhausen - Mülheim(-Styrum)
- Achsen-ID 40 Nord: Sterkrade - Dinslaken
- Achsen-ID 40 Süd: Sterkrade - Alt-Oberhausen
- Achsen-ID 43: Alt-Oberhausen - Neue Mitte - Osterfeld - Bottrop
- Achsen-ID 48: Alt-Oberhausen - Essen

Regionale Radhauptverbindung

- Achsen-ID 43: Sterkrade - Bottrop

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. M/16/3880-01	Termin 18.09.2018	Planungsausschuss
-----------------------------	--	------------------------------	--------------------------

Radschnellverbindungen

Achsen-ID	von ... nach ...	Straßenverlauf	Handlungsbedarf
8	Alt-Oberhausen - Duisburg	Helmholtzstraße (Paul-Reusch-Straße bis Goebenstraße)	Qualitätsstandard nicht realisierbar (Variantenvergleich)
		Christoph-Schlingensief-Straße	Fahrradstraße
		Marktstraße (Christoph-Schlingensief-Straße bis DB-Unterführung)	Fahrradstraße
		Alleestraße (DB-Unterführung bis Parallelstraße)	Fahrradstraße
		Parallelstraße	Fahrradstraße
		Obermeidericher Straße (Parallelstraße bis Flügelstraße: OB + DU)	Qualitätsstandard nicht realisierbar (Variantenvergleich)
Achsen-ID	von ... nach ...	Straßenverlauf	Handlungsbedarf an Strecken
11	Alt-Oberhausen - Mülheim-Styrum	Willy-Brandt-Platz	Qualitätsstandard nicht erreichbar (Variantenvergleich)
		Poststraße	Markierungsmaßnahme (Radfahrstreifen)
		Paul-Reusch-Straße und Goebenstraße (Einbahnstraßenpaar)	Fahrradstraßen
		Hermann-Albertz-Straße (Goebenstraße bis Lothringer Straße)	Markierungsmaßnahme (Radfahrstreifen)
		Lothringer Straße (Hermann-Albertz-Straße bis Stadtgrenze Mülheim)	Fahrradstraße
Achsen-ID	von ... nach ...	Straßenverlauf	Handlungsbedarf
40 Nord	Sterkrade - Dinslaken	Ostrampe	Umsetzung Qualitätsstandard erforderlich
		Westrampe	Neubau
		von-Trotha-Straße	Neubau
		HOAG-Trasse über ehem. Zeche Sterkrade	Ausbau
		HOAG-Trasse nördl. der ehem. Zeche Sterkrade	Ausbau
		Bahnstraße	Markierungsmaßnahme (Radfahrstreifen)
		Emmericher Straße (bis Stadtgrenze)	Qualitätsstandard (Variantenvergleich erforderlich)
Abzweig	Richtung Bahnhof Sterkrade	Hagedornstraße	Markierungsmaßnahme (Radfahrstreifen)
		Westrampe	Ausbau
		Brücke über DB-Strecke	Markierungsmaßnahme (Schutzstreifen)
		Ostrampe bis Bahnhof Sterkrade	Umsetzung Qualitätsstandard erforderlich
Achsen-ID	von ... nach ...	Straßenverlauf	Handlungsbedarf
40 Süd	Sterkrade - Alt-Oberhausen	HOAG-Trasse (Hagedornstraße bis Buschhausener Straße)	Ausbau
		Buschhausener Straße (HOAG-Trasse bis Katharinenstraße)	Ausbau
		Buschhausener Straße (Katharinenstraße bis Altenberger Straße)	Qualitätsstandard nicht realisierbar (Variantenvergleich)
		Buschhausener-/Ebertstraße (Altenberger Straße bis Bahnunterführung)	Markierungsmaßnahme (Radfahrstreifen)
		Ebertstraße (Bahnunterführung)	Qualitätsstandard nicht realisierbar (Variantenvergleich)
		Ebertstraße (Bahnunterführung bis Tannenbergstraße)	Markierungsmaßnahme (Radfahrstreifen)
Achsen-ID	von ... nach ...	Straßenverlauf	Handlungsbedarf
43	Alt-OB - Neue Mitte - Bottrop (- Gladbeck)	Flachglassstrecke	Neubau
		OLGA-Park (südliche Ost-West-Achse)	Ausbau
		Radtrasse (Werthfeldstraße bis Brücktorstraße)	Ausbau
		Brücktorstraße	Fahrradstraße
		Mülheimer Straße	Ausbau
		Tannenbergstraße (Mülheimer Straße bis Ebertstraße)	Fahrradstraße
		Tannenbergstraße (Ebertstraße bis Freiherr-vom-Stein-Straße)	Ausbau
		Freiherr-vom-Stein-Straße (Tannenbergs Straße bis Willy-Brandt-Platz)	Fahrradstraße
		Willy-Brandt-Platz	Qualitätsstandard nicht realisierbar (Variantenvergleich)
Achsen-ID	von ... nach ...	Straßenverlauf	Handlungsbedarf
48	Alt-Oberhausen - Essen	Schwartzstraße (Willy-Brandt-Platz bis Tannenberstraße)	Fahrradstraße
		Schwartzstraße (Tannenberstraße bis Mülheimer Straße)	Ausbau
		Virchowstraße (Mülheimer Straße bis Seiler-/Liebknechtstraße)	Qualitätsstandard nicht realisierbar (Variantenvergleich)
		Virchowstraße (Seiler-/Liebknechtstraße bis Dieckerstraße)	Fahrradstraße
		Dieckerstraße (Virchowstraße bis Falkensteinstraße)	Fahrradstraße
		Falkensteinstraße (Dieckerstraße bis Mellinghofer Straße)	Qualitätsstandard nicht realisierbar (Variantenvergleich)
		Nathlandstraße (Mellinghofer Straße bis Stadtgrenze)	Qualitätsstandard nicht realisierbar (Variantenvergleich)
Radhauptverbindung			
Achsen-ID	von ... nach ...	Straßenverlauf	Handlungsbedarf
41	Sterkrade - Bottrop	Ostrampe	Ausbau
		Brandenburger Straße	Ausbau
		Eugen-zur-Nieden-Ring	Ausbau
		Bahnhofstraße	Ausbau
		Holtener Straße	Ausbau
		Teutoburger Straße (Dorstener Straße bis Anhalter Straße)	Markierungsmaßnahme Radfahrstreifen
		Drei Linden (Dorstener Straße bis Vestische Straße)	Ausbau
		Teutoburger Straße (Vestische-/Anhalter Straße bis Stadtgrenze Bottrop)	Markierungsmaßnahme Radfahrstreifen

417
418
419
420
421
422
423
424

Als Anlage sind die gutachterlich ermittelten Führungen entsprechend den einzelnen Verbindungsachsen noch einmal in grafischer Form beigelegt.

Es wird bei genauer Betrachtung der vorliegenden Ergebnisse deutlich (s. insbesondere die tabellarische Übersicht), dass hier auf einigen Teilabschnitten - oder bei einzelnen Verbindungen auch in Gänze - weitere Vertiefungen und/oder auch Variantenvergleiche in Form von Machbarkeitsstudien erforderlich sind. Dies wäre bei der Größe und dem Umfang des Regionalen

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. M/16/3880-01	Termin 18.09.2018	Planungsausschuss
-----------------------------	--	------------------------------	--------------------------

Radwegnetzes in einem überschaubaren Zeitraum von den beauftragten Gutachtern nicht leistbar gewesen.

Weitere Vorgehensweise

Der Entwurf der Konzeption wurde den Städten, Gemeinden und Kreisen in RVR-Gebiet sowie den regionalen Akteuren im Juni 2018 in Form eines Berichtes „Weiterentwicklung des Konzepts für das Regionale Radwegenetz in der Metropole Ruhr“ sowie in Form von GIS-Datensätzen zu einer halbjährlichen Befassung zur Verfügung gestellt. Es ist vorgesehen, im Oktober 2018 dazu eine Bürgerinformationsveranstaltung hier vor Ort durchzuführen.

Ende 2018 soll auf Wunsch des Regionalverbandes Ruhr ein kommunaler Gremienbeschlusses (möglichst Rat) herbeigeführt werden, der alle eingegangenen Hinweise und Anregungen zusammenfasst und damit die jeweilige kommunale Position deutlich werden lässt.

Die im Verlauf dieser Befassung bis zum 31.12.2018 beim RVR eingehenden Hinweise, Anregungen etc. werden ab Januar 2019 vom RVR ausgewertet. Daran anschließend wird voraussichtlich im 2. Quartal 2019 die Konzeption nochmals in den politischen Gremien des RVR behandelt und soll dort dann als Bedarfsplan „Regionales Radwegenetz Metropole Ruhr“ beschlossen werden.

Umsetzung

Die Ergebnisse dieser Konzepterarbeitung dienen in der Folge dann u. a. als Grundlage für Gespräche auf Bundes- und Landesebene bzgl. der Umsetzung und Finanzierung, insbesondere mit den Verkehrsministerien, sowie dem Landesbetrieb Straßen.NRW.

In diesem Zusammenhang bedarf es dann auch verbindlicher Absprachen, wer wann die erforderlichen vertiefenden Untersuchungen (Machbarkeitsstudien/Variantenvergleiche) veranlasst, durchführt und finanziert.

Insgesamt stellt dieser Bedarfsplan einen Handlungsrahmen für mindestens 2 Jahrzehnte dar.

Kurzfassung

Mit der Erarbeitung eines alltagsrelevanten Regionalen Radwegenetz reagiert der Regionalverband Ruhr auf die sich immer stärker abzeichnenden Herausforderungen beim lokalen und regionalen Verkehrsgeschehen. Der in Planung bzw. z. T. auch bereits fertiggestellte/im Bau befindliche Radschnellweg RS 1 konnte nur der Anfang einer regionalen Netzentwicklung zur deutlichen Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur sein. Der damit verbundene „Quantensprung“ auf regionaler Ebene muss sich aber auf kommunaler Ebenso durch eigene, qualitativ ebenso hochwertige Infrastrukturangebote fortsetzen.

9 Anlagen