

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. B/16/4241-01	Termin 17.12.2018	Rat der Stadt		
<u>Beschlussvorlage</u>			öffentlich		
Termin	Gremium		Vorlage zur*	Ergebnis	Beschluss- kontrolle*
11.12.2018	Planungsausschuss		V		
17.12.2018	Rat der Stadt		B		

Beratungsgegenstand

Regionales Radwegenetz Metropole Ruhr

Beschlussvorschlag

1. Das vom Regionalverband Ruhr (RVR) erarbeitete Zukunftskonzept für den regionalen Alltagsradverkehr in der Metropole Ruhr wird vom Rat der Stadt Oberhausen als Bedarfsplan für den Regionalen Radverkehr unterstützt.
2. Der Rat der Stadt Oberhausen bittet den RVR in diesem Bedarfsplan für den Regionalen Radverkehr nachfolgende Hinweise der Stadt Oberhausen (s. Pkt. 5) zu berücksichtigen.
3. Der Rat der Stadt Oberhausen bittet den RVR mit den dafür zuständigen Ministerien auf Landes- und Bundesebene die Weiterentwicklung und Umsetzung des Bedarfsplans für den Regionalen Radverkehr voranzutreiben.
4. Die Verwaltung wird darüber hinaus beauftragt, an der weiteren Umsetzung des Bedarfsplans „Regionales Radwegekonzept Metropole Ruhr“ im Rahmen ihrer Möglichkeiten und Zuständigkeiten aktiv mitzuwirken. Hierbei ist auch die Verknüpfung der kommunalen und regionalen Radwegenetzplanungen zu optimieren und aufzuzeigen, welches kommunale Engagement und welche Chancen für das kommunale Radwegenetz mit dem Bedarfsplan für den Regionalen Radverkehr verbunden sind.
5. Die Verwaltung wird gebeten, über die weitere Umsetzung des Regionalen Radwegenetzes regelmäßig zu berichten.
6. Die Verwaltung wird beauftragt, dem RVR diesen Beschluss zeitnah zu übermitteln.

Bereichsleiter Bereich 5-1	Dezernentin Dezernat 5	Oberbürgermeister			
Mollerus 26.11.2018	Lauxen Datum 26.11.2018	Schranz Datum 27.11.2018			
* 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/16/4241-01	Termin 17.12.2018	Rat der Stadt
-----------------------------	--	------------------------------	----------------------

Bezug

1. „Regionales Radwegenetz Metropole Ruhr“ - Umwelt- und Planungsausschuss Juni 2018: (mündlicher Bericht; s. Präsentation als Anhang zur Niederschrift)
2. „Regionales Radwegenetz Metropole Ruhr - Konzept zur Weiterentwicklung des Regionalen Radwegenetzes“ September 2018; (Vorlage M/16/3880-0)

Konsequenzen

a) Finanzielle

keine ☒

ja ☐

b) Sonstige

Begründung

1. Ausgangssituation

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 lokalen Wirtschaftsverkehr wird die Auslieferung von Waren per Lastenrad eine zunehmend größere Rolle erlangen bzw. einnehmen müssen.

Dank neuester Technik, 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.

2. Zielsetzung

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

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. B/16/4241-01	Termin 17.12.2018	Rat der Stadt
-----------------------------	--	------------------------------	----------------------

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.

Das Konzept des Regionalen Radwegenetzes (Freizeitradverkehr) (Verbandsversammlung: Beschluss vom 25.06.2012) stellt(e) für den RVR die Grundlage für die Planung, den Bau und den Betrieb von regionalen Radwegeverbindungen in der Metropole Ruhr dar. Mit dem bestehenden Konzept werden die regionalen Radwegeplanungen und -projekte, der damit zusammenhängende Grunderwerb, die Förder-mittelakquise, 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 - aber eher überwiegend freizeitorientiert; 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 weiterhin steigende Nutzung von Pedelegs 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 aktuellen neuen Projekt auf.

Ziel des Konzepts zur Weiterentwicklung des Regionalen Radwegenetzes ist es, das bestehende Netz für die Alltagsmobilität weiter zu qualifizieren und dabei 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:

- Radschnellverbindungen
- Radhauptverbindungen
- Radverbindungen.

Prämisse bei der Netzplanung ist es, eine Anbindung aller Städte und Gemeinden in einem ruhrgebietsweiten Radwegenetz sicherzustellen. Relevante Verbindungen über die Grenzen des Verbandsgebietes hinaus werden ebenfalls berücksichtigt. Die kommunale Binnenerschließung und Einbindung des Regionalen Radwegenetzes wird weiterhin in den eigenen Radverkehrskonzeptionen der jeweiligen Städte, Gemeinden und Kreise erfolgen.

3. Regionales Radwegenetz Metropole Ruhr

Das ursprünglich nur dem Freizeitverkehr dienende Radwegenetz des RVR soll für den Alltagsverkehr weiterentwickelt werden. Hierfür werden weitere Routen hinzugefügt und die einzelnen Routen nach ihrer Bedeutung klassifiziert. Mit der Klassifizierung ist auch die Definition eines bestimmten Ausbaustandards verbunden. Damit erhält die Metropole Ruhr erstmalig ein abgestimmtes, regionales alltagsrelevantes Netzkonzept, das als Grundlage für Ausbauprogramme und Förderanträge des RVR, der Kommunen und weiterer Baulastträger dienen soll.

Der Entwurf des Netzes bzw. der entsprechende Ausschnitt des Oberhausener Stadtgebietes ist als Anlage beigefügt.

Prämisse der Netzplanung war die Anbindung aller Städte und Gemeinden des Ruhrgebiets. Die Binnenerschließung und die Anbindung der einzelnen Städte an das Regionale Radwegenetz bleiben weiterhin den jeweiligen kommunalen Radverkehrsplanungen und -konzepten vorbehalten.

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. B/16/4241-01	Termin 17.12.2018	Rat der Stadt
-----------------------------	--	------------------------------	----------------------

Ein Vergleich zwischen dem bisherigen Regionalen Freizeitnetz und dem angestrebten neuen Alltagsnetz zeigt, dass rund 1/3 der vorhandenen Strecken auch für das Alltagsnetz nutzbar sind. Andere Hauptrouten des regionalen Alltagsverkehrs müssen nun erstmalig ins Netz aufgenommen werden.

Das Regionale Radwegenetz wird entsprechend der zu erwartenden Nutzungsintensität in drei Kategorien eingeteilt:

- Regionale Radschnellverbindung (mehr als 2.000 Nutzer/innen pro Tag);
- Regionale Radhauptverbindung (500 - 2.000 Nutzer/innen);
- Regionale Radverbindung (weniger als 500 Nutzer/innen).

Für die drei Kategorien wurden folgende Querschnitte als oberste Qualitätsstandards entwickelt:

- Radschnellverbindungen: 4,00 m Fahrbahn / 2,50 m separater Fußweg;
- Regionale Radhauptverbindungen: 3,00 m / 2,00 m
- Regionale Radverbindungen: 2,50 m - 3,00 m gemeinsamer Rad-/Gehweg.

Um eine ungefähre Größenordnung des Ausbaubedarfs abschätzen zu können, erfolgte für die Routen eine grobe Bestandsanalyse anhand von Luftbildern. Die Ermittlung der tatsächlichen Ausbaunotwendigkeiten bleibt der Detailplanung vorbehalten.

Das regionale Gesamtnetz hat eine Gesamtlänge von rund 1.900 km:

- Regionale Radschnellverbindungen: 360 km
- Regionale Radhauptverbindungen: 760 km
- Regionale Radverbindungen: 840 km

Die Radschnellverbindungen werden nach dem novellierten Straßen- und Wegegesetz des Landes vorwiegend in die Trägerschaft des Landesbetriebs Straßen fallen, sofern es sich um Außerortsstrecken handelt.

4. Erarbeitungsprozess

Aufbauend auf den Beschlüssen der Verbandsversammlung des RVR zur Druck-sache Nr. 13/1030 (Verbandsversammlung vom 23.03.2018) und 13/0564 (Verbandsversammlung vom 30.09.2016) wurde dieses Konzept mit Unterstützung des Planungskonsortiums Planersocietät, Dortmund und Planungsbüro VIA, Köln erarbeitet. In die fachliche Erarbeitung waren 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.

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

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. B/16/4241-01	Termin 17.12.2018	Rat der Stadt
-----------------------------	--	------------------------------	----------------------

160 Die lokale Beteiligung aller Städte, Gemeinden und Kreise des Ruhrgebiets fand im 2. Halbjahr 2018
161 statt. Die Hinweise und Anregungen aus dieser Beteiligung sollten dabei in einer kommunalen
162 Stellungnahme zusammengefasst und von den Räten beschlossen werden. Der RVR hatte darum
163 gebeten ihm diese Stellungnahmen bis zum 31.12.2018 zu übermitteln, damit er sie anschließend
164 auswerten und in die Gesamtkonzeption einfließen lassen kann.

165
166 Es ist beabsichtigt das Konzept dann voraussichtlich im 2. Quartal 2019 der Verbandsversammlung
167 des RVR zum Beschluss vorgelegt.

168 169 **5. Stellungnahme der Stadt Oberhausen:**

170 Folgende Stellungnahme der Stadt Oberhausen an den RVR soll mit dieser Vorlage beschlossen
171 werden:

172
173 Mit dem geplanten Regionalnetz baut der RVR die Kompetenz des Ruhrgebiets als Modellregion des
174 Radverkehrs weiter aus und schafft erstmalig eine richtungs-weisende Grundlage für mehr
175 umweltfreundlichen Alltagsradverkehr.

176
177 Die Stadt Oberhausen „profitiert“ nun mit gleich mehreren Routen von dieser neuen künftigen
178 Netzstruktur. Damit erfüllt Oberhausen in dieser Netzstruktur eine wichtige Knotenpunktfunktion im
179 westlichen und unmittelbar angrenzenden mittleren Ruhrgebiet. Diese Funktion wird mit der
180 Realisierung der neuen künftigen Radschnellwegeverbindungen sukzessive auch deutliche Wirkungen
181 entfalten.

182
183 Die im Rahmen der Analyse und Konzeptentwicklung herausgearbeiteten Routen im Oberhausener
184 Stadtgebiet decken alle wichtigen Verbindungen in die benachbarten Städte ab. Es wird aber deutlich,
185 dass die von den Gutachtern empfohlenen Verbindungsachsen z. T. weiterer vertiefender
186 Untersuchungen (= Machbarkeitsstudien) bedürfen, weil die gutachterlichen Vorschläge
187 (Handlungserfordernisse) sich in Teilen so nicht werden realisieren lassen.

188
189 Ein wichtiger Hinweis seitens der Stadt Oberhausen betrifft das weitere Vorgehen und hier
190 insbesondere die regionalen Prioritätensetzungen bzgl. der Planung sowie der Realisierung der
191 verschiedenen Verbindungen sowie die Klärung hinsichtlich der Arbeitsteilung für Planung, Ausbau und
192 Unterhaltung beim Regionalen Radwegenetz. Der RVR wird gebeten, hierzu baldmöglichst einen
193 Verfahrensvorschlag zu entwickeln und mit den Kommunen abzustimmen.

194
195 Im bisherigen Regionalen Radverkehrskonzept von 2012 (Freizeitnetz) war bereits seit vielen Jahren
196 auch eine Verbindung zwischen Mülheim-Styrum - Oberhausen-Alstaden - Duisburg-Meiderich auf
197 einer bereits in den 1990er Jahren stillgelegten Bahnstrecke vorgesehen („Styrumer Pfad II“). Sie findet
198 aufgrund der Planungssystematik in dem neuen alltagsrelevanten Radwegenetz keine
199 Berücksichtigung mehr. Hier sollte aber zwischen dem RVR und betroffenen Städten überlegt werden,
200 ob und wie eine solche Verbindung dennoch mittelfristig ausgebaut werden kann.

201
202 Die Stadt Oberhausen hat zur Trassensicherung dieser ehemaligen Bahnstrecke und zur Realisierung
203 einer regionalen Rad- und Fußwegeverbindung Aufstellungsbeschlüsse für insgesamt drei
204 Bbauungspläne gefasst, deren inhaltliche Ausgestaltung zurzeit aktiv betrieben wird.

205
206 Die Stadt Oberhausen geht davon aus, dass der RVR als Sachwalter des Regionalen Radwegenetzes
207 wie bisher als regionale Klammer einen gewichtigen Beitrag dazu leistet.

208 209 **6. Bürgerbeteiligung**

210 Am 20. November 2018 hat im Rahmen dieses Projektes eine Bürgerinformationsveranstaltung vor Ort
211 stattgefunden. Daran haben etwa 40 Bürger/innen teilgenommen. Dabei wurden der

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. B/16/4241-01	Termin 17.12.2018	Rat der Stadt
-----------------------------	--	------------------------------	----------------------

212 Erarbeitungsprozess und die wesentlichen Inhalte der Netzkonzeption, im Wesentlichen mit Blick auf
213 Oberhausen, vorgestellt und diskutiert.

214
215 Dabei wurde deutlich, dass durch die angestrebte Qualität dieses regionalen Radwegenetzes,
216 insbesondere in Form von regionalen Radschnellwegen und regionalen Radhaupttrouten, eine sehr
217 deutliche positive Erwartungshaltung bei den anwesenden Bürgerinnen und Bürgern entstanden ist.

218
219 Es wurde hinterfragt, ob die derzeit in Aussicht gestellten Ressourcen des Bundes und des Landes
220 NRW bis 2030 (Finanzmittel für Planung/Bau und Personal) dafür überhaupt ausreichen, um eine
221 derartige Netzkonzeption in einem überschaubaren Zeitfenster sukzessive umzusetzen.

222
223 Ferner wurde auf die notwendige Verknüpfung mit dem lokalen Radverkehrsnetz Wert gelegt; ebenso
224 auf die Beschilderung/Wegweisung hin zu den Radschnellwegen. Dabei wurde auch auf eine künftige
225 Bedeutung des in der Umsetzung befindlichen Knotenpunktsystems hingewiesen.

226
227 Als wichtig wurde mit Blick auf künftige Radschnellwege auch die eindeutige Trennung des
228 Fußverkehrs vom „schnellen“ Radverkehr erachtet, um Konflikte und Unfälle zu vermeiden.

229
230 Es wurde zudem die in Teilen mäßige bis schlechte Wegequalität von Freizeit-Radwegen in der Region
231 kritisch angemerkt.

232 233 **7. Zusammenfassung**

234 Der RVR hat gemeinsam mit den Kommunen des Ruhrgebiets in den letzten Jahrzehnten das größte
235 zusammenhängende Regionalradwegenetz Deutschlands aufgebaut. Dabei wurden in vorbildlicher
236 Weise alte Bahntrassen und Kanaluferwege in ein abgestimmtes, durchgängig beschildertes
237 Gesamtnetz eingebunden. Ein umfangreiches Kartenwerk sorgt für eine problemlose Orientierung und
238 gute Nutzbarkeit durch Einheimische und Gäste.

239
240 Die geplante bzw. in Umsetzung befindliche Verdichtung dieses Netzes durch den ersten deutschen
241 Radschnellweg RS 1 hat regional - aber auch darüber hinaus - für eine hohe Aufmerksamkeit gesorgt.

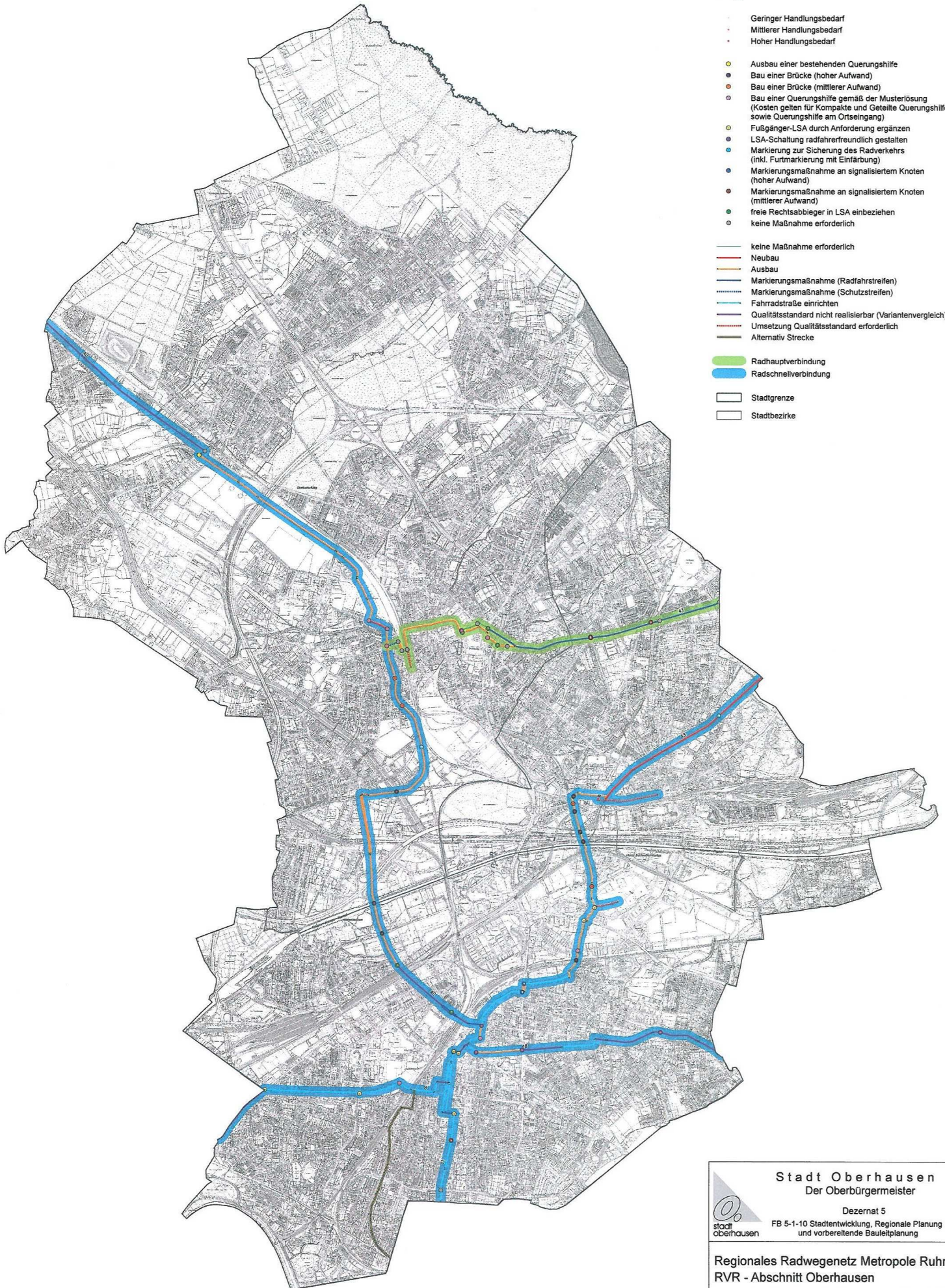
242
243 Der RVR möchte nun dieses ursprünglich für den Freizeitverkehr konzipierte Netz durch ergänzende
244 neue Routen und eine entsprechende Hierarchisierung auch für Alltagsradler besser nutzbar machen.
245 Das hierzu entwickelte Netzkonzept wurde im 2. Halbjahr 2018 in allen Mitgliedskommunen des RVR
246 beraten; dazu sollen dann bis zum 31.12.2018 jeweils lokale Gremienbeschlüsse herbeigeführt
247 werden.

248 249 250 **Anlage**

251
252 Regionales Radewegenetz Metropole Ruhr – Oberhausen Stand 06-2018

Legende

- Geringer Handlungsbedarf
- Mittlerer Handlungsbedarf
- Hoher Handlungsbedarf
- Ausbau einer bestehenden Querungshilfe
- Bau einer Brücke (hoher Aufwand)
- Bau einer Brücke (mittlerer Aufwand)
- Bau einer Querungshilfe gemäß der Musterlösung (Kosten gelten für Kompakte und Geteilte Querungshilfe sowie Querungshilfe am Ortseingang)
- Fußgänger-LSA durch Anforderung ergänzen
- LSA-Schaltung radfahrerfreundlich gestalten
- Markierung zur Sicherung des Radverkehrs (inkl. Furtmarkierung mit Einfärbung)
- Markierungsmaßnahme an signalisiertem Knoten (hoher Aufwand)
- Markierungsmaßnahme an signalisiertem Knoten (mittlerer Aufwand)
- freie Rechtsabbieger in LSA einbeziehen
- keine Maßnahme erforderlich
- keine Maßnahme erforderlich
- Neubau
- Ausbau
- Markierungsmaßnahme (Radfahrstreifen)
- Markierungsmaßnahme (Schutzstreifen)
- Fahrradstraße einrichten
- Qualitätsstandard nicht realisierbar (Variantenvergleich)
- Umsetzung Qualitätsstandard erforderlich
- Alternativ Strecke
- Radhauptverbindung
- Radschnellverbindung
- Stadtgrenze
- Stadtbezirke



Stadt Oberhausen
Der Oberbürgermeister

Dezernat 5
FB 5-1-10 Stadtentwicklung, Regionale Planung
und vorbereitende Bauleitplanung

Regionales Radwegenetz Metropole Ruhr
RVR - Abschnitt Oberhausen

Maßstab: 0 500 1.000 2.000 Meter

Stand: 13.07.2018