

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. M/17/1291-01	Termin 03.12.2021	Stadtplanungs- und Mobilitätsausschuss		
<u>Bericht / Mitteilung</u>			öffentlich		
Termin	Gremium	Vorlage zur*	Ergebnis	Beschluss- kontrolle*	
30.11.2021	Bezirksvertretung Osterfeld	K			
01.12.2021	Bezirksvertretung Alt-Oberhausen	K			
02.12.2021	Bezirksvertretung Sterkrade	K			
03.12.2021	Stadtplanungs- und Mobilitätsausschuss	K			

Berichtsgegenstand

Sachstandsbericht Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung Neue Mitte Oberhausen – Alt-Oberhausen/ Hauptbahnhof – Mülheim-Styrum"

Sachdarstellung

Der Regionalverband Ruhr (RVR) hat ein Konzept für den künftigen Radverkehr in der Metropole Ruhr (Regionales Radwegenetz) entwickelt. Für Oberhausen zeichnet sich darin ab, dass neben mehreren Verbindungen, u. a. in die Nachbarstädte Dinslaken, Duisburg und Essen, insbesondere die Verbindung Neue Mitte Oberhausen - Alt-Oberhausen/Hauptbahnhof - Bahnhof Mülheim-Styrum (- Mülheim an der Ruhr) das Potenzial für eine Radschnellverbindung aufweist. Neben der vom RVR vorgeschlagenen Trassenführung zwischen der Neuen Mitte Oberhausen, dem Hauptbahnhof Oberhausen und der Stadtgrenze Mülheim gibt es weitere denkbare Trassenvarianten, welche im Rahmen einer Machbarkeitsstudie zu erarbeiten und zu untersuchen sind. Der Rat der Stadt Oberhausen hat hierzu am 19.11.2018 die Erstellung einer Machbarkeitsstudie für einen Radschnellweg Bottrop – Oberhausen-Osterfeld – Neue Mitte Oberhausen – Alt-Oberhausen – Mülheim-Styrum beschlossen. Vorgeschlagen wurde bereits eine Führung entlang der DB-Strecken Gelsenkirchen - Oberhausen Hbf. (in etwa ab der „Henkelmannbrücke“) sowie Oberhausen Hbf. - Bf. Mülheim-Styrum (ab der Hermann-Albertz-/Grenzstraße über den sog. „Hiberniadamm“).

Der Auftrag zu Erstellung der Machbarkeitsstudie wurde am 19.03.2021 an die Bietergemeinschaft Fischer Teamplan Ingenieurbüro GmbH und PTV Transport Consult GmbH vergeben. Es sollen in einem zuvor festgelegten Korridor westlich der Mülheimer Straße (OB)/Oberhausener Straße (MH) verschiedene Trassenvarianten untersucht werden und eine Vorzugsvariante ausgewählt werden. Dabei ist die Integration der Radschnellwegeverbindung in die Regionale Radwegekonzeption des

Stellv. Bereichsleiterin Bereich 5-6/Mobilität	Dezernat 5/Umwelt, Gesundheit und Mobilität	Kämmerer	Oberbürgermeister
Mauksch 04.11.2021	Motschull I. V. 09.11.2021	Datum	Datum
* Vorlage zur:		* Ergebnis :	
Kenntnisnahme (K)		Beteiligung:	
		Personalrat	[]
		Gleichstellungsstelle	[]

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. M/17/1291-01	Termin 03.12.2021	Stadtplanungs- und Mobilitätsausschuss
-----------------------------	---	------------------------------	---

RVR, in das Radverkehrsnetz NRW und in das lokale Fahrrad- und ÖV-Netz sicherzustellen. Bei sämtlichen Überlegungen sind neben dem Leitfaden für Planung, Bau und Betrieb von Radschnellverbindungen bzw. Radschnellwegen des Ministeriums für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen auch das „Arbeitspapier Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen“ der FGSV zu berücksichtigen. Die ausgewählte Vorzugsvariante der Radschnellwegeverbindung muss für eine spätere Umsetzbarkeit die Voraussetzung für die Förderung von Radschnellwegen von Bund und Land entsprechen. Hierzu sind auch mögliche Fördermöglichkeiten für die weitere Planung und Umsetzung aufzuzeigen.

Ermittlung der Vorzugsvariante

Zur Trassenfindung wurden drei Abschnitte gebildet und für jeden Abschnitt mehrere Trassenvarianten erarbeitet, untersucht und vergleichend gegenübergestellt, vgl. Abbildung 1.

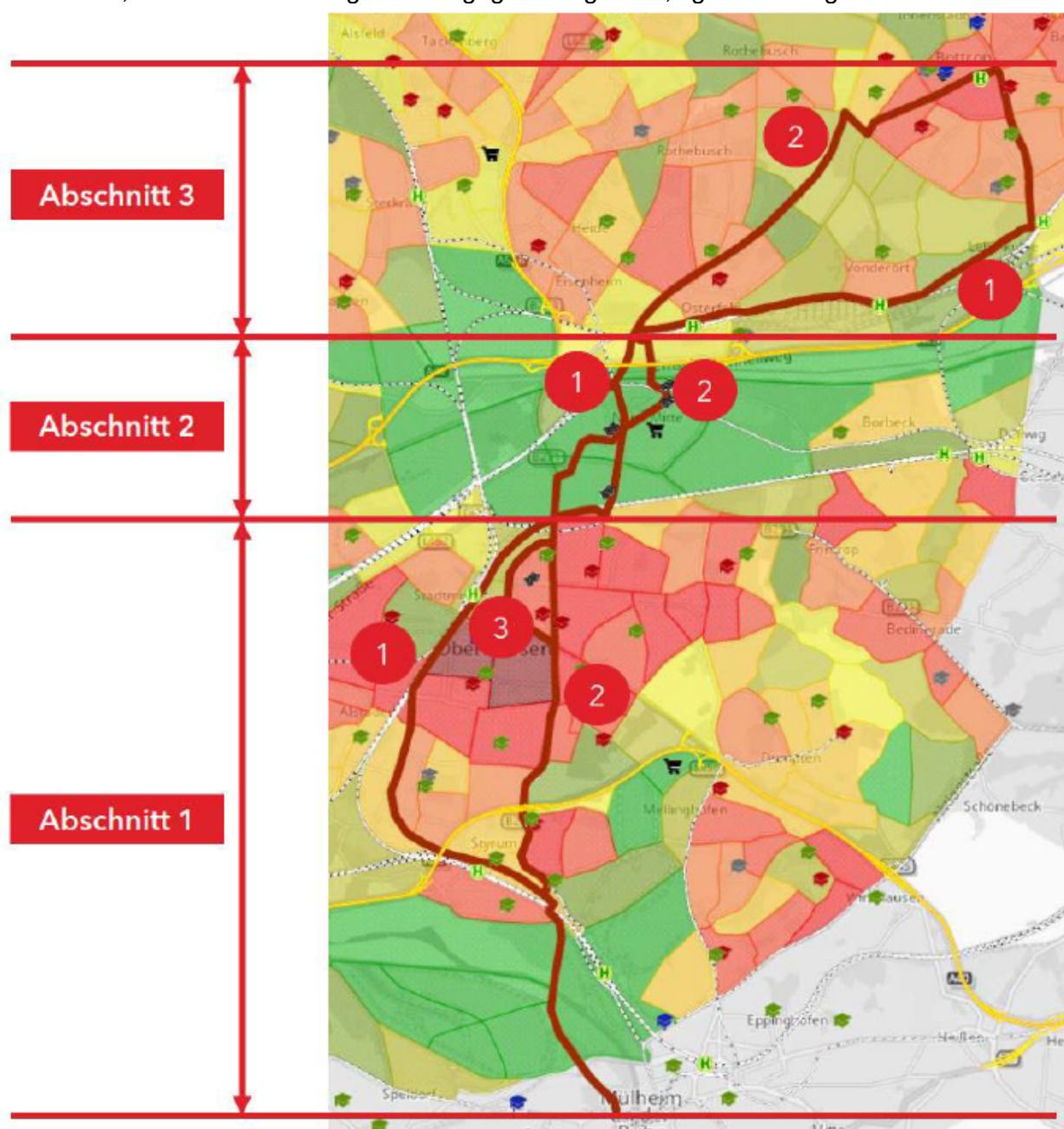


Abbildung 1: Trassenvarianten

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. M/17/1291-01	Termin 03.12.2021	Stadtplanungs- und Mobilitätsausschuss
-----------------------------	---	------------------------------	---

37 In allen Varianten ergeben sich durch die hohe Bevölkerungszahl und eine Vielzahl von Verkehrser-
38 zeugern Radverkehrsmengen die über 2.000 Radfahrern/Tag (Grenzwert für die Wirtschaftlichkeit von
39 Radschnellverbindungen) liegen. Teilweise werden sogar Radverkehrsmengen von 3.700 bis 4.500
40 Radfahrern/Tag erreicht. Grundsätzlich sind somit alle Trassenvarianten geeignet.

41
42 Zur Auswahl der Trassenvarianten mit dem höchsten Potential wurden die nachfolgenden Beurtei-
43 lungskriterien aufgestellt:

- 44
45 - Raumstruktur
- 46 • Bevölkerungspotenzial
 - 47 • Arbeitsplatzpotenzial
 - 48 • Erreichbare Hochschulstandorte
 - 49 • Erreichbare Schulstandorte
 - 50 • Erreichbare Orts- und Gemeindezentren
- 51 - Netzstruktur
- 52 • Netzbedeutung
 - 53 • Topografie
 - 54 • Korridorlänge
 - 55 • Umwegsfaktor
- 56 - Verkehrsangebot
- 57 • Einbindung im Radwegenetz
 - 58 • Parallele Verkehrsangebote ÖPNV
 - 59 • Parallele Verkehrsangebote MIV
 - 60 • Einbindung in Radfernwege/ Hauptradrouten
 - 61 • Standorte intermodaler Verknüpfungen
- 62 - Verkehrliche Wirkungen
- 63 • Pendlerverflechtungen
 - 64 • Streckenanteile > 2.000Rad/Tag
 - 65 • Verlagerungspotenzial MI
- 66 - Umwelt/ Wirtschaftlichkeit
- 67 • Betroffene Schutzgebiete
 - 68 • Beitrag zur CO2 – Minderung
 - 69 • Reisezeiterparnisse
 - 70 • Zwangspunkte

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. M/17/1291-01	Termin 03.12.2021	Stadtplanungs- und Mobilitätsausschuss
-----------------------------	---	------------------------------	---

Die Trassenvarianten wurden anhand der einzelnen Beurteilungskriterien bewertet und auf dieser Grundlage für jeden Abschnitt die Trassenvariante mit dem höchsten bewerteten Potential ausgewählt. Die ausgewählten drei Trassenvariante bilden zusammen die Vorzugsvariante für die gesamte Trassenführung. Die Trassenführung der Vorzugsvariante ist in Anlage 1 dargestellt. Die Vorzugsvariante wurde mit den Nachbarkommunen (Mülheim an der Ruhr, Bottrop) und dem RVR abgestimmt.

Die Trasse der Vorzugsvariante verläuft von Mülheim an der Ruhr kommend über nachfolgende Strecken bzw. Straßen:

- Mülheim an der Ruhr
 - o Bergstraße (Broicher Damm)
 - o Styrumer Brücke
 - o Hauskampstraße
 - o Siegfriedbrücke,
 - o Siegfriedstraße
 - o Albertstraße
 - o Poststraße
 - o Alter Bahndamm
- Oberhausen
 - o Grenzstraße
 - o Parallel Bahnstrecke (Duisburg/Oberhausen)
 - o Oberhausen Hbf
 - o Parallel Straßenbahnlinie (Oberhausen Hbf/Oberhausen)
 - o Gasometer
 - o Alte Eisenbahnbrücke (Rhein-Herne-Kanal/Emscher/A42)
 - o Alter Bahndamm (Flachglasstrecke)
- Bottrop
 - o Sterkrader Straße
 - o Osterfelder Straße
 - o Horster Straße
 - o Routenende: KP Friedrich-Ebert-Straße/Horster Straße

Die Erarbeitung der Vorzugsvariante wird durch das Büro FISCHER TEAMPLAN Ingenieurbüro GmbH in der Sitzung des Stadtplanungs- und Mobilitätsausschusses vorgestellt.

Weiteres Vorgehen

Es wurde eine Streckenbefahrung der Vorzugsvariante durchgeführt und mit der konkreten Ausarbeitung der Trassenplanung, Kostenschätzung und Maßnahmandarstellung begonnen. Anschließend

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. M/17/1291-01	Termin 03.12.2021	Stadtplanungs- und Mobilitätsausschuss
-----------------------------	---	------------------------------	---

werden ein Nutzen–Kosten–Vergleich und der Abschlussbericht erstellt. Während der detaillierten Ausarbeitung der Strecke kann es auch noch aus verkehrstechnischen, bautechnischen und wirtschaftlichen Überlegungen zu geringen Abweichungen im Verlauf der Vorzugsvariante kommen. Die fertige Machbarkeitsstudie bzw. endgültige Streckenführung inkl. Trassenbeschreibung, Kostenschätzung, Maßnahmandarstellung und Kosten-Nutzen- Vergleich wird dem Rat der Stadt Oberhausen zum Beschluss vorgestellt.

Anlage

Anlage 1 Trassenführung der Vorzugsvariante (nur online in Allris verfügbar)

