

Radschnellweg

Mülheim-Oberhausen-Bottrop

FISCHER
TEAMPLAN



A photograph of a person riding a blue bicycle on a paved path. The person is wearing blue jeans and black flat shoes. The background is a blurred green lawn. The image is partially covered by a semi-transparent white circle on the right side, which contains the title and list.

Inhaltsverzeichnis

- **Einführung**
- **Trassenvarianten**
- **Vorzugstrasse**
- **Potenzial**
- **Radschnellwegstandards**
- **Arbeitsstand/ Besonderheiten**

Inhaltsverzeichnis

1. Einführung
2. Trassenvarianten
3. Vorzugstrasse
4. Potenzial
5. Radschnellwegstandards
6. Arbeitsstand/ Besonderheiten



Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. B/16/4071-01	Termin 19.11.2018	Rat der Stadt		
Beschlussvorlage			öffentlich		
Termin	Gremium	Vorlage zur*	Ergebnis	Beschluss- kontrolle*	
06.11.2018	Bezirksvertretung Osterfeld	A			
07.11.2018	Bezirksvertretung Alt-Oberhausen	A			
09.11.2018	Planungsausschuss	V			
12.11.2018	Finanz- und Personalausschuss	V			
19.11.2018	Rat der Stadt	B			

Beratungsgegenstand

Machbarkeitsstudie für einen Radschnellweg Bottrop - Oberhausen-Osterfeld - Neue Mitte Oberhausen - Alt-Oberhausen - Mülheim-Styrum

Beschlussvorschlag

Der Rat beauftragt die Verwaltung mit der Durchführung eines Vergabeverfahrens zur Vertiefung der bisher vorliegenden Planungsergebnisse im Rahmen des „Regionalen Radwegenetzes Metropole Ruhr“ im Hinblick auf die Planung und Realisierung eines Radschnellweges zwischen Bottrop - Oberhausen-Osterfeld - Neuer Mitte Oberhausen - Alt-Oberhausen - Mülheim-Styrum.

Die erforderlichen Mittel in Höhe von 100.000,- EUR sind im Sachkonto 543132 - Sonstige Geschäftsaufwendungen, Auftrag 560012010190 - Gemeindestraßen und sonstige Verkehrsflächen für das Haushaltsjahr 2019 angemeldet.

Bereichsleiter Bereich 5-1	Bereichsleiterin Bereich 5-6	Dezernentin Dezernat 5
Mollerus 25.10.2018	Janclas 25.10.2018	Lauxen 25.10.2018
Kämmerer Dezernat 1	Oberbürgermeister	
Tsalastras Datum 25.10.2018	Schranz Datum 26.10.2018	
* Vorlage zur: Anhörung (A) Kenntnisnahme (K) Vorberatung (V) Beschlussfassung (B)		
* Ergebnis: Zustimmung (Z) Ablehnung (A) Änderung (Ä) Anhörung vollzogen (AV) Kenntnisnahme (K)		
Beschlusskontrolle: Beteiligung: Ja oder nein Personalrat [] Gleichstellungsstelle []		

Drucksache Nr.: B/16/4071-01 | Seite 1 von 6

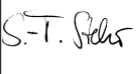
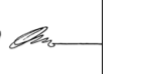
CDU- Fraktion	Drucksache Nr. A/16/3449-01	Termin 02.05.2018	Rat der Stadt		
Antragsvorlage			öffentlich		
Termin	Gremium	Vorlage zur*	Ergebnis	Beschluss- kontrolle*	
12.04.2018	Umweltausschuss	V			
17.04.2018	Bezirksvertretung Osterfeld	K			
18.04.2018	Bezirksvertretung Alt-Oberhausen	K			
19.04.2018	Bezirksvertretung Sterkrade	K			
24.04.2018	Planungsausschuss	V			
02.05.2018	Rat der Stadt	B			

Beratungsgegenstand

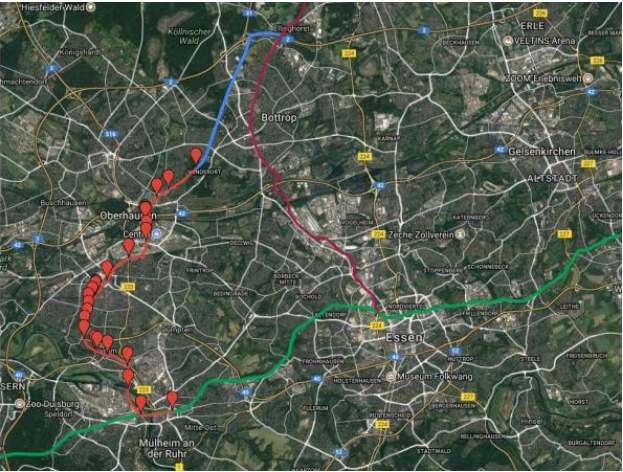
Antrag der CDU-Fraktion gem. § 4 der Geschäftsordnung für den Rat der Stadt hier: Antragstellung auf Durchführung einer Machbarkeitsstudie durch den RVR zum "Radschnellweg Westliches Ruhrgebiet"

Beschlussvorschlag

- Der Rat der Stadt beauftragt die Verwaltung, eine Machbarkeitsstudie zu dem „Radschnellweg Westliches Ruhrgebiet“ erstellen zu lassen. In diesem Zusammenhang ist insbesondere zu prüfen, ob der RVR mit der Erstellung dieser Studie beauftragt werden kann. Die Ergebnisse sind nach Fertigstellung vorzustellen.
- Der Rat der Stadt beauftragt die Verwaltung, Gespräche mit den Städten Bottrop und Mülheim an der Ruhr zwecks einer gemeinsamen Streckenplanung aufzunehmen.

Vorsitzende CDU-Fraktion	Vorsitzender CDU- Fraktion in der BV Alt-Oberhausen	Vorsitzender CDU- Fraktion in der BV Sterkrade	Vorsitzender CDU- Fraktion in der BV Osterfeld
			
Simone-Tatjana Stehr 15.03.2018	Werner Nakot 19.03.2018	Holger Ingendoh 19.03.2018	Denis Osmann 19.03.2018

Drucksache Nr.: A/16/3449-01 | Seite 1 von 3



Um diese geplanten Radschnellwege zu verbinden und sie sowohl für den Freizeit- als auch für den Pendlerverkehr attraktiv zu machen, ist es unerlässlich, im westlichen Ruhrgebiet eine Nord-Süd-Trasse zu errichten. Sie sollte über die Städte Bottrop, Oberhausen und Mülheim an der Ruhr den Lückenschluss der bereits geplanten Radschnellwege herstellen (s. Grafik 2, hellrote und blaue Streckenführung). Eine solche Strecke wäre eine sinnvolle und wichtige Alternative zum mobilisierten Individualverkehr. Der Vorschlag für den Streckenverlauf kann unter folgendem Link zur besseren Orientierung eingesehen werden:

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.¶

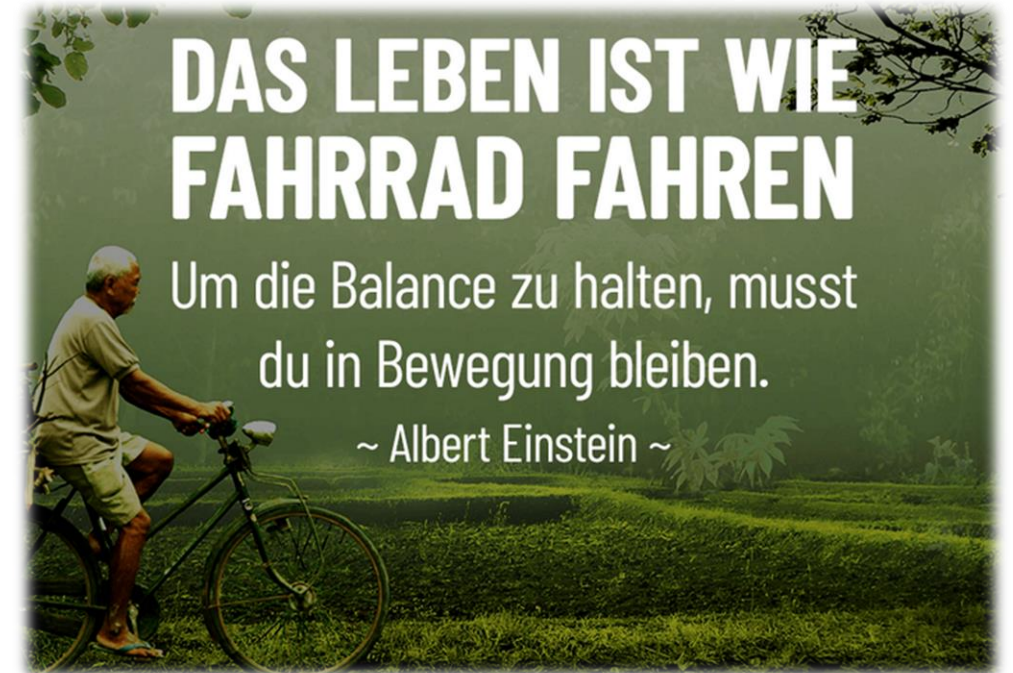
Im Rahmen der Machbarkeitsstudie sind hierzu insbesondere die nachfolgend beschriebenen Leistungen zu erbringen:¶

- → Arbeitspaket 0 – Arbeitskreis¶
- → Arbeitspaket 1 – Untersuchung möglicher Trassen¶
- → Arbeitspaket 2 – Potentialermittlung und analyse¶
- → Arbeitspaket 3 – Bewertungsraster¶
- → Arbeitspaket 4 – Vorzugsvariante¶
- → Arbeitspaket 5 – Detaillierte Trassenplanung¶
- → Arbeitspaket 5a – Ausarbeitung Trassenvariante¶
- → Arbeitspaket 5b – Trassenbeschreibung, Kostenschätzung und Maßnahmandarstellung¶
- → Arbeitspaket 6 – Nutzen – Kosten – Vergleich¶
- → Arbeitspaket 7 – Bürgerinformation¶
- → Arbeitspaket 8 – Abschlussbericht¶



Inhaltsverzeichnis

1. Einführung
2. Trassenvarianten
3. Vorzugstrasse
4. Potenzial
5. Radschnellwegstandards
6. Arbeitsstand/ Besonderheiten



Abschnittsbildung

- Es bestehen verschiedene potenzielle Routenverläufe.
- Um die Varianten und **Variantenkombinationen** abbilden zu können, wurden Abschnitte gebildet.
- Die Variantenbezeichnung folgt dieser Abschnittsbildung, bspw.
 - 1-1-1 als Kombination der jeweils ersten Variante.
- Jede **mögliche Kombination wurde betrachtet**; die Abbildungen der Modellrechnung wurden angehängt.



Bewertungsmatrix

- Ergänzend erfolgt im nächsten Schritt die Nutzung einer **Bewertungsmatrix**, um die Varianten aus verschiedenen Gesichtspunkten zu bewerten.
- Die Bewertung erfolgt für folgende **Oberkriterien**:
 - Raumstruktur
 - Netzstruktur
 - Verkehrsangebot
 - Verkehrliche Wirkungen
 - Umwelt, Landschaft und Wirtschaftlichkeit
- Nebenstehend sind die **Kriterien** für die Bewertungsmatrix aufgelistet.
- Die für die Bewertung der Varianten ebenfalls relevante Kenngröße der Kosten wurde zunächst nicht berücksichtigt; hier erfolgt im weiteren Projektverlauf eine Kostenschätzung

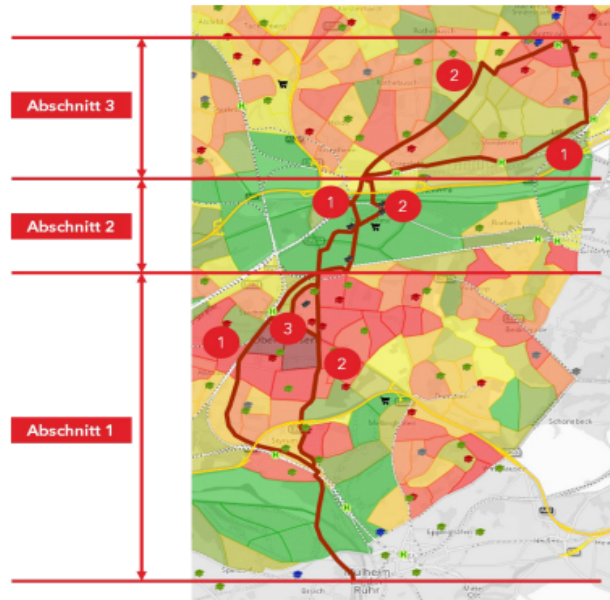
- **Raumstruktur**
 - Bevölkerungs- / Arbeitsplatzpotenzial
 - Schul- und Hochschulstandorte
- **Netzstruktur**
 - Netzbedeutung und Topografie
 - Korridorlänge / Umwegfaktor
- **Verkehrsangebot**
 - Einbindung in bestehendes Radwegenetz
 - Parallele Angebote ÖV und MIV sowie Verknüpfungsstandorte
- **Verkehrliche Wirkungen**
 - Radverkehrsaufkommen
 - Verlagerungswirkung
- **Umwelt, Landschaft und Wirtschaftlichkeit**
 - Betroffenheit Schutzgebiete und Beitrag zur CO₂-Minderung
 - Reisezeiterparnisse
 - Potenzielle Zwangspunkte

Bewertungsmatrix Verkehrsangebot (VA)

*Auszug zur
beispielhaften
Veranschaulichung*

➤ Kriterien:

- VA1: Einbindung in Radwegenetz (10 %)
- VA2: Parallele Verkehrsangebote ÖPNV (35 %)
- VA3: Parallele Verkehrsangebote MIV (35 %)
- VA4: Einbindung in Radfernwege / Hauptradrouten (10 %)
- VA5: Standorte intermodaler Verknüpfungen (10 %)



Kriterien \ Variante	Abschnitt 1					
	Variante 1		Variante 2		Variante 3	
VA1	3,3	o	3,3	o	3,3	o
VA2	35,0	++	35,0	++	35,0	++
VA3	35,0	++	35,0	++	35,0	++
VA4	10,0	++	10,0	++	10,0	++
VA5	10,0	++	0,0	-	10,0	++
Teilbewertung	93,3	++	83,3	++	93,3	++

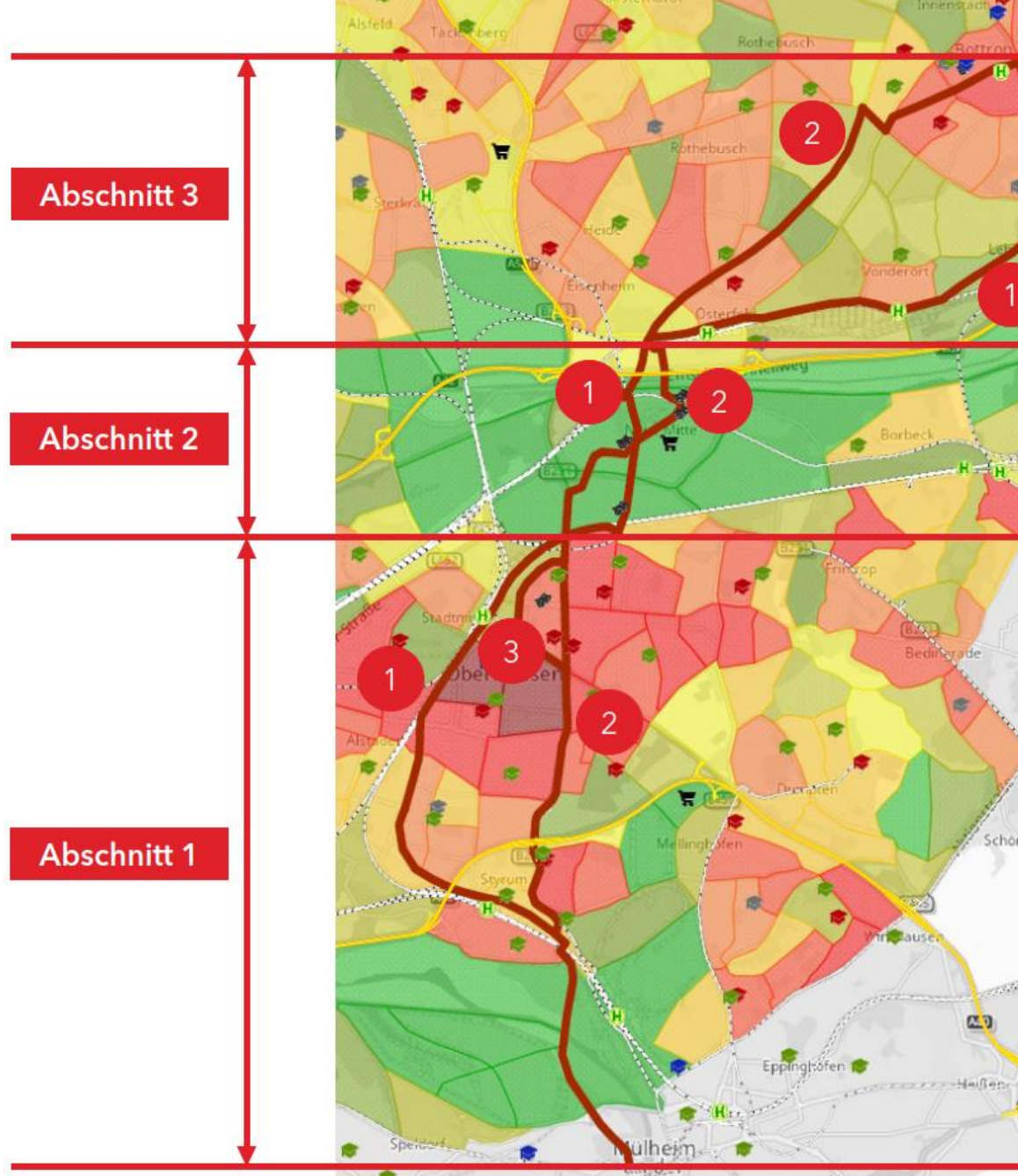
Kriterien \ Variante	Abschnitt 2			
	Variante 1		Variante 2	
VA1	3,3	o	3,3	o
VA2	35,0	++	35,0	++
VA3	35,0	++	35,0	++
VA4	0,0	-	0,0	-
VA5	0,0	-	10,0	++
Teilbewertung	73,3	+	83,3	++

Kriterien \ Variante	Abschnitt 3			
	Variante 1		Variante 2	
VA1	3,3	o	3,3	o
VA2	35,0	++	35,0	++
VA3	35,0	++	35,0	++
VA4	10,0	++	10,0	++
VA5	10,0	++	10,0	++
Teilbewertung	93,3	++	93,3	++

Inhaltsverzeichnis

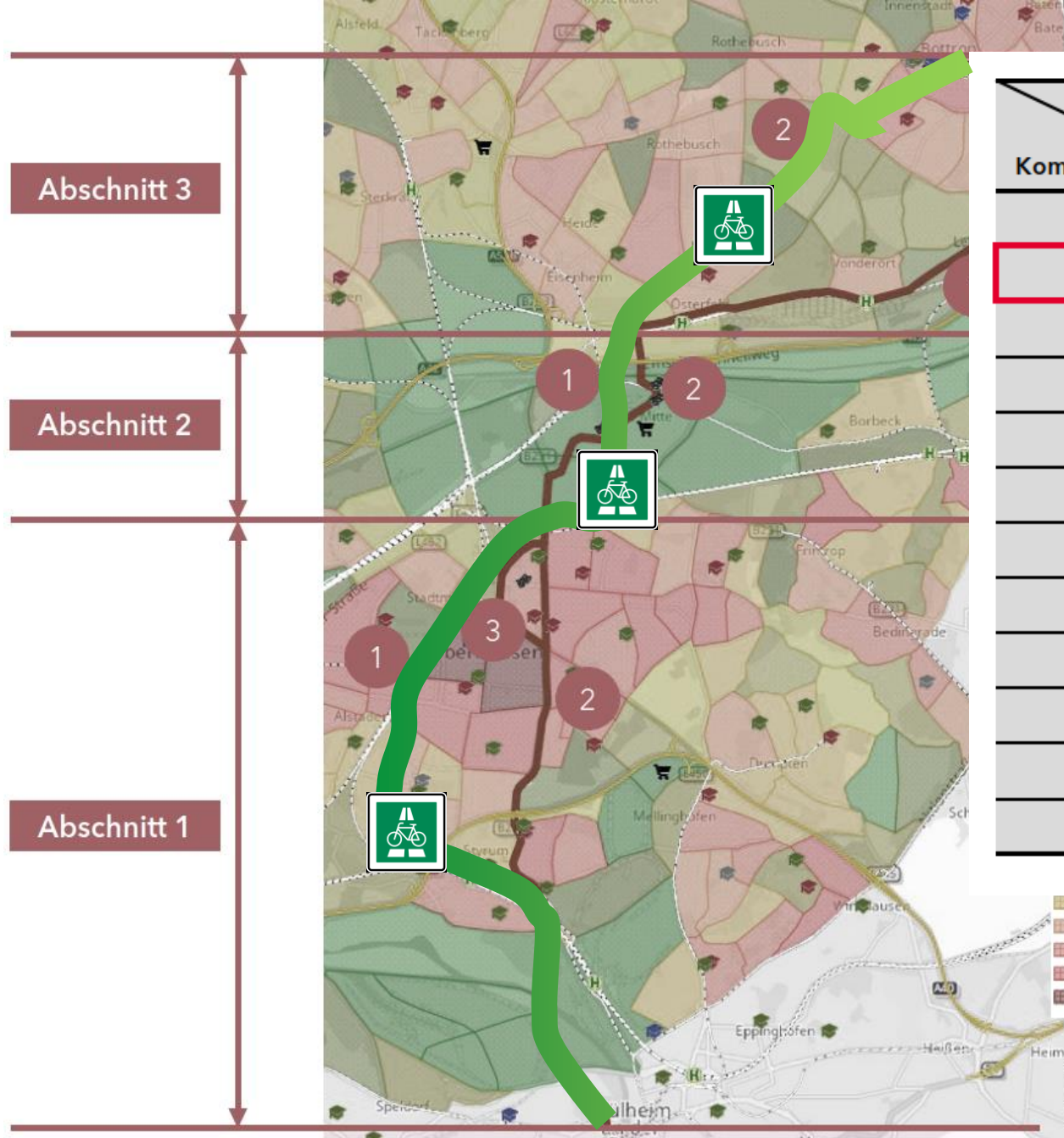
1. Einführung
2. Trassenvarianten
3. **Vorzugstrasse**
4. Potenzial
5. Radschnellwegstandards
6. Arbeitsstand/ Besonderheiten





Variante Kombination	Abschnitt 1			Abschnitt 2		Abschnitt 3		Summe
	V1	V2	V3	V1	V2	V1	V2	
1-1-1	89,7			76,7		71,3		237,7
1-1-2	89,7			76,7			91,0	257,4
1-2-1	89,7				63,3	71,3		224,3
1-2-2	89,7				63,3		91,0	244,0
2-1-1		78,7		76,7		71,3		226,7
2-1-2		78,7		76,7			91,0	246,4
2-2-1		78,7			63,3	71,3		213,3
2-2-2		78,7			63,3		91,0	233,0
3-1-1			87,3	76,7		71,3		235,3
3-1-2			87,3	76,7			91,0	255,0
3-2-1			87,3		63,3	71,3		221,9
3-2-2			87,3		63,3		91,0	241,6

Ergebnis



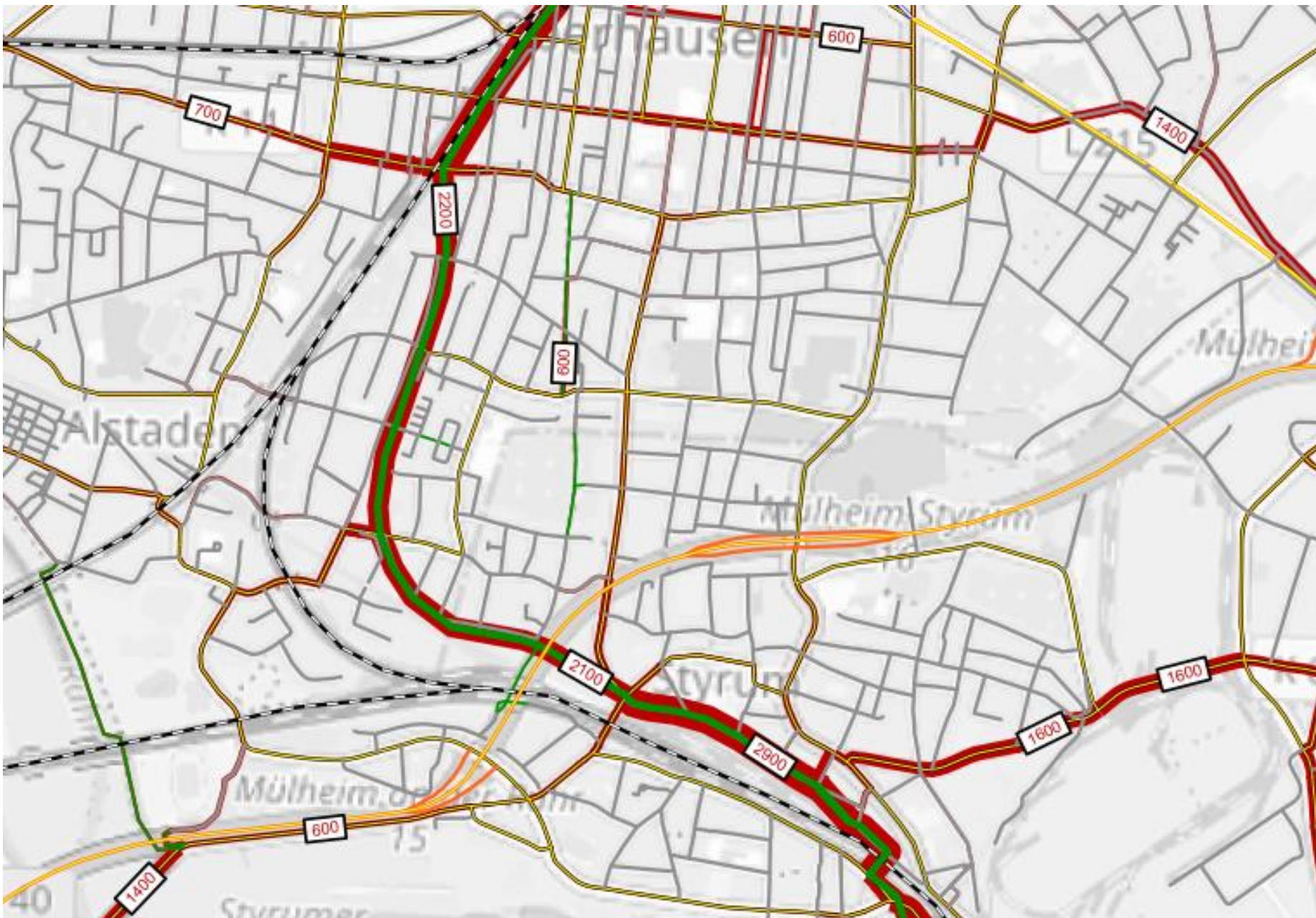
Variante Kombination	Abschnitt 1			Abschnitt 2		Abschnitt 3		Summe
	V1	V2	V3	V1	V2	V1	V2	
1-1-1	89,7			76,7		71,3		237,7
1-1-2	89,7			76,7			91,0	257,4
1-2-1	89,7				63,3	71,3		224,3
1-2-2	89,7				63,3		91,0	244,0
2-1-1		78,7		76,7		71,3		226,7
2-1-2		78,7		76,7			91,0	246,4
2-2-1		78,7			63,3	71,3		213,3
2-2-2		78,7			63,3		91,0	233,0
3-1-1			87,3	76,7		71,3		235,3
3-1-2			87,3	76,7			91,0	255,0
3-2-1			87,3		63,3	71,3		221,9
3-2-2			87,3		63,3		91,0	241,6

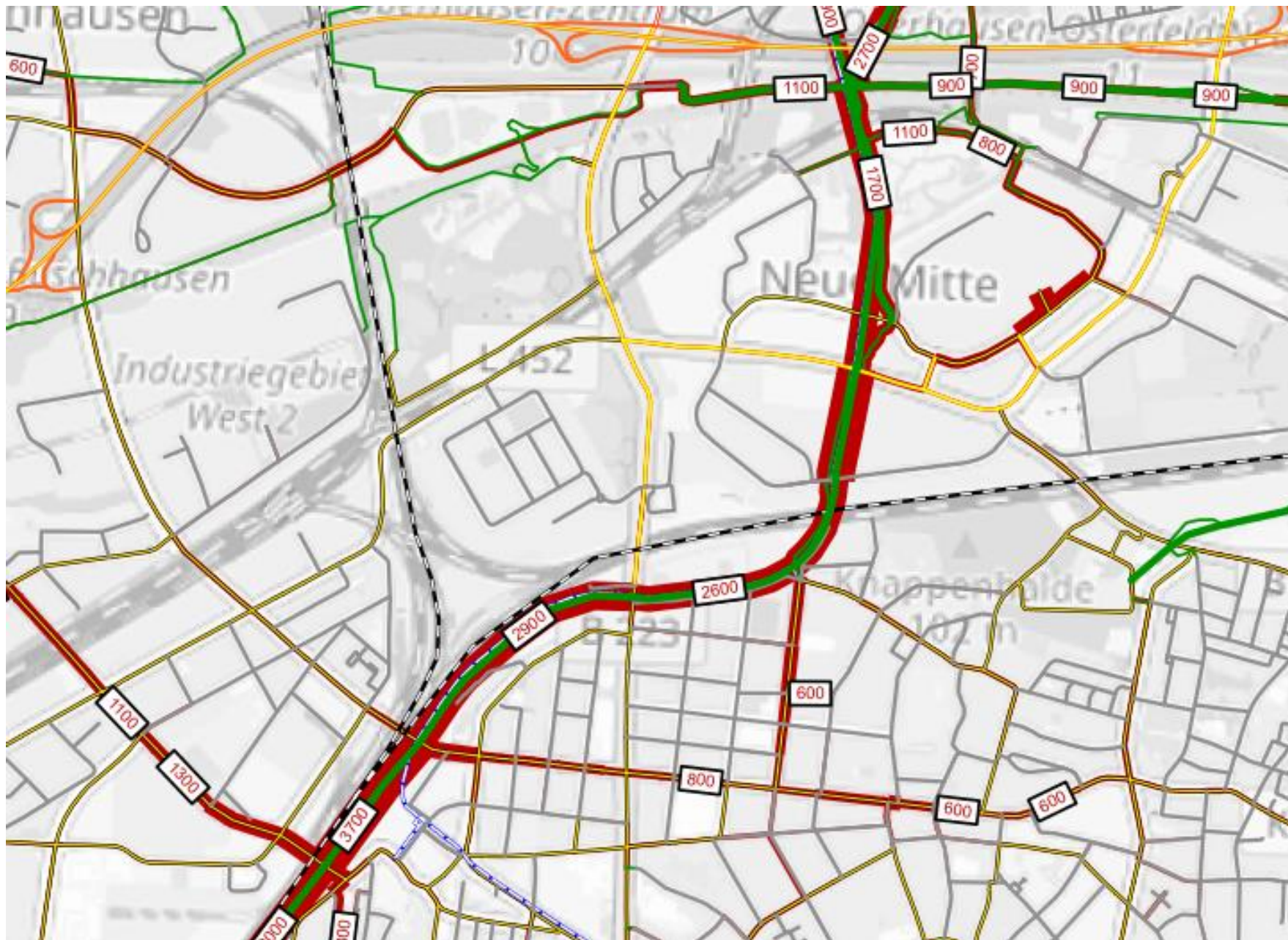
Ergebnis

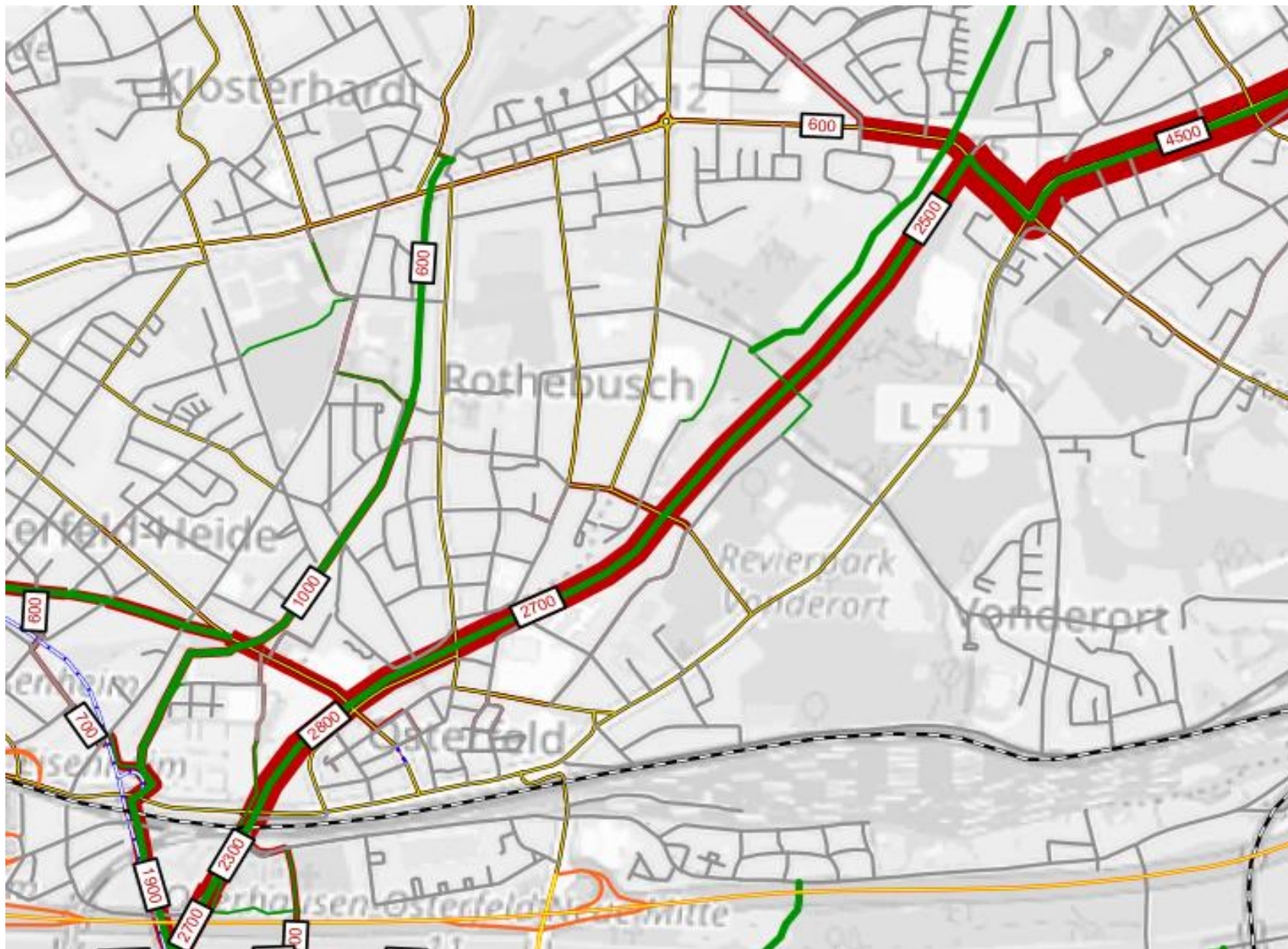
Inhaltsverzeichnis

1. Einführung
2. Trassenvarianten
3. Vorzugstrasse
4. Potenzial
5. Radschnellwegstandards
6. Arbeitsstand/ Besonderheiten









Potenzial >> 2.000 Radfahrer/ Tag rechtfertigt einen Ausbaustandard als Radschnellweg
Abschnittsweise 10% der Trasse kann davon abgewichen werden

2 2.1 **Begriffsbestimmungen zu Radschnellverbindungen** Unterschied zwischen kommunalen und regionalen Radschnellverbindungen

Der Unterschied zwischen Radschnellverbindungen (RSV) des Landes NRW und kommunalen RSV ergibt sich aus der unterschiedlichen Verbindungsfunktion. RSV des Landes NRW haben nach StrWG NRW eine eigenständige regionale Verkehrsbedeutung. In den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN – siehe FGSV, RIN, 2008) werden sie in den Kategorien für Verkehrswege für den Radverkehr den Gruppen AR II und III bzw. IR II und III (überregionale und regionale Radverkehrsverbindung außerhalb bzw. innerhalb bebauter Gebiete) zugeordnet (siehe FGSV, RIN, 2008, Tabellen 9 und 15). Die Einstufung erfolgt nach den Einstufungskriterien der Versorgungs- bzw. Austauschfunktionen nach RIN, Tabelle 4.

Die Aufgabe von kommunalen RSV ist die Führung, Bündelung und Beschleunigung des intrakommunalen Radverkehrs. Sie erfüllen nicht die regionalen Verbindungsfunktionen nach dem StrWG NRW (über Kreisgrenzen hinweg) und liegen daher in der Baulast der Kommunen.

Für alle Radschnellverbindungen müssen die Potenziale (≥ 2.000 Radfahrende im Querschnitt/Tag) nachgewiesen werden.

Aus dieser Unterscheidung ergeben sich weitere Unterschiede, da bestimmte Regelungen, wie z.B. Anbaubeschränkungen, nur für RSV des Landes Nordrhein-Westfalen gelten.



Inhaltsverzeichnis

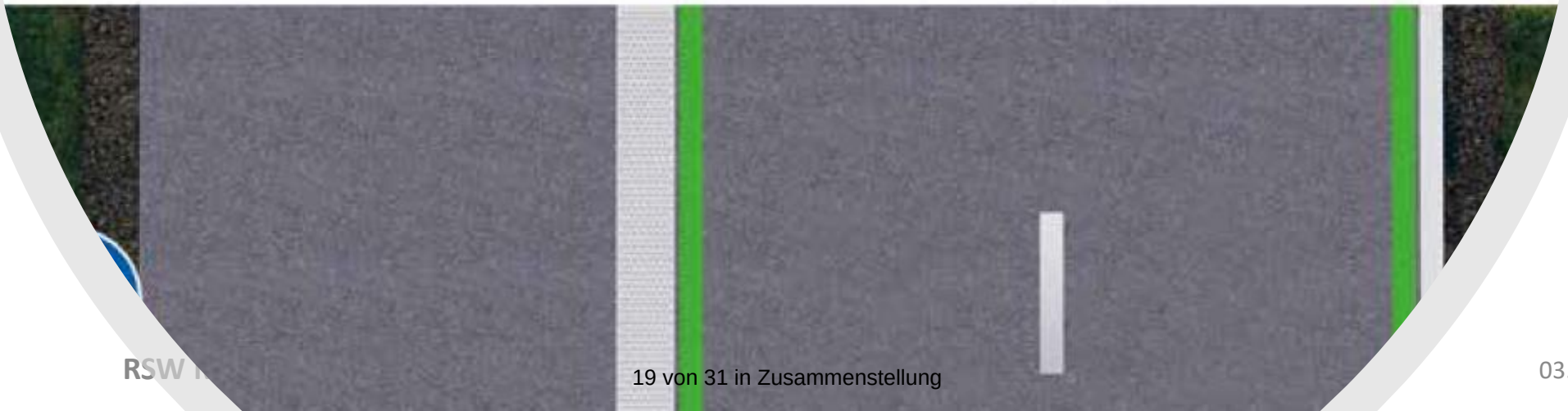
1. Einführung
2. Trassenvarianten
3. Vorzugstrasse
4. Potenzial
5. Radschnellwegstandards
6. Arbeitsstand/ Besonderheiten



**MIR IST ES
EINGEFALLEN,
WÄHREND ICH
FAHRRAD-
FUHR.**

- Albert Einstein -

 **CareElite**[®]
be natural change.



Abhängig von den Qualitätsanforderungen werden folgende Entwurfsstandards definiert:

- Befahrbarkeit in einer Geschwindigkeit von mindestens 30 km/h
- Zeitverluste durch Anhalten und Warten höchstens 15 Sekunden außerorts und 30 Sekunden innerorts je Kilometer
- Direkte, umwegfreie Linienführung
- Knotenpunkte mit möglichst bevorrechtigter Führung des Radverkehrs
- Weitgehende Separation von Kfz-Verkehr
- Separation von Fußgängerverkehr durch begleitende Gehwege
- Hohe Belagsqualität in Asphalt oder in begründeten Ausnahmen in Pflaster ohne Fasse
- Freihalten von Einbauten in der RSV
- Längsneigungen sollten 3 % nicht überschreiten, max. sind 6 % zugelassen.

- Keine Bordsteine quer zur RSV
- Bei Auf- und Abfahrten sind Höhendifferenzen durch den Einsatz von Nullabsenkungen auszugleichen.
- Stetige Gradientenführung
- Barrierefreie Gestaltung der Gehwegbereiche und Querungen nach dem Leitfaden Barrierefreiheit des Landesbetriebs Straßenbau NRW

Alle weiteren Entwurfselemente sind den ERA zu entnehmen.
Sollte aufgrund der örtlichen Gegebenheiten ein Ausbau mit den Qualitätsanforderungen und den Entwurfsstandards nicht möglich sein, handelt es sich nicht um RSV des Landes. In diesem Fall würde die Radverbindung eine andere Funktion erhalten als Radvorrangroute (Veloroute, Pendlerroute, regionale Hauptroute etc.).



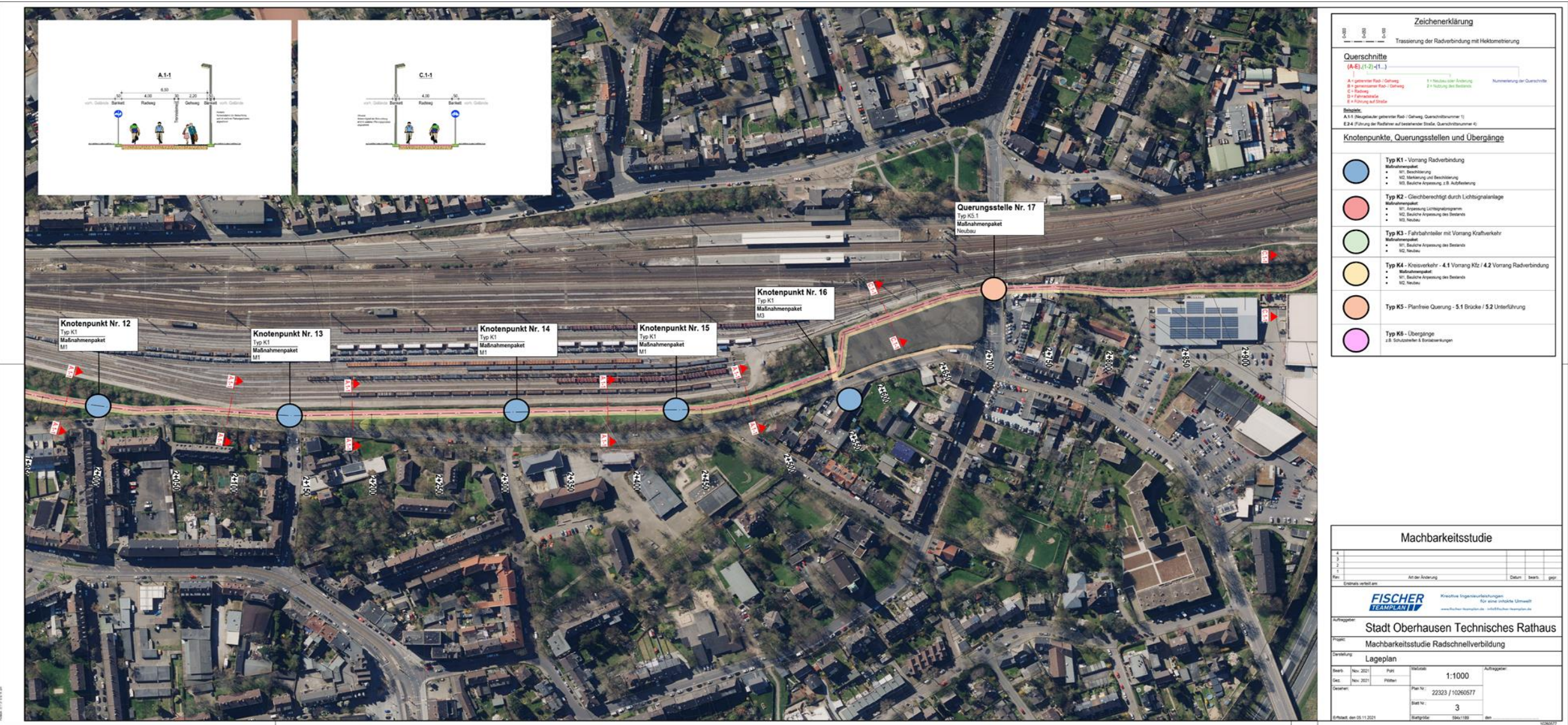
Inhaltsverzeichnis

1. Einführung
2. Trassenvarianten
3. Vorzugstrasse
4. Potenzial
5. Radschnellwegstandards
6. Arbeitsstand/ Besonderheiten

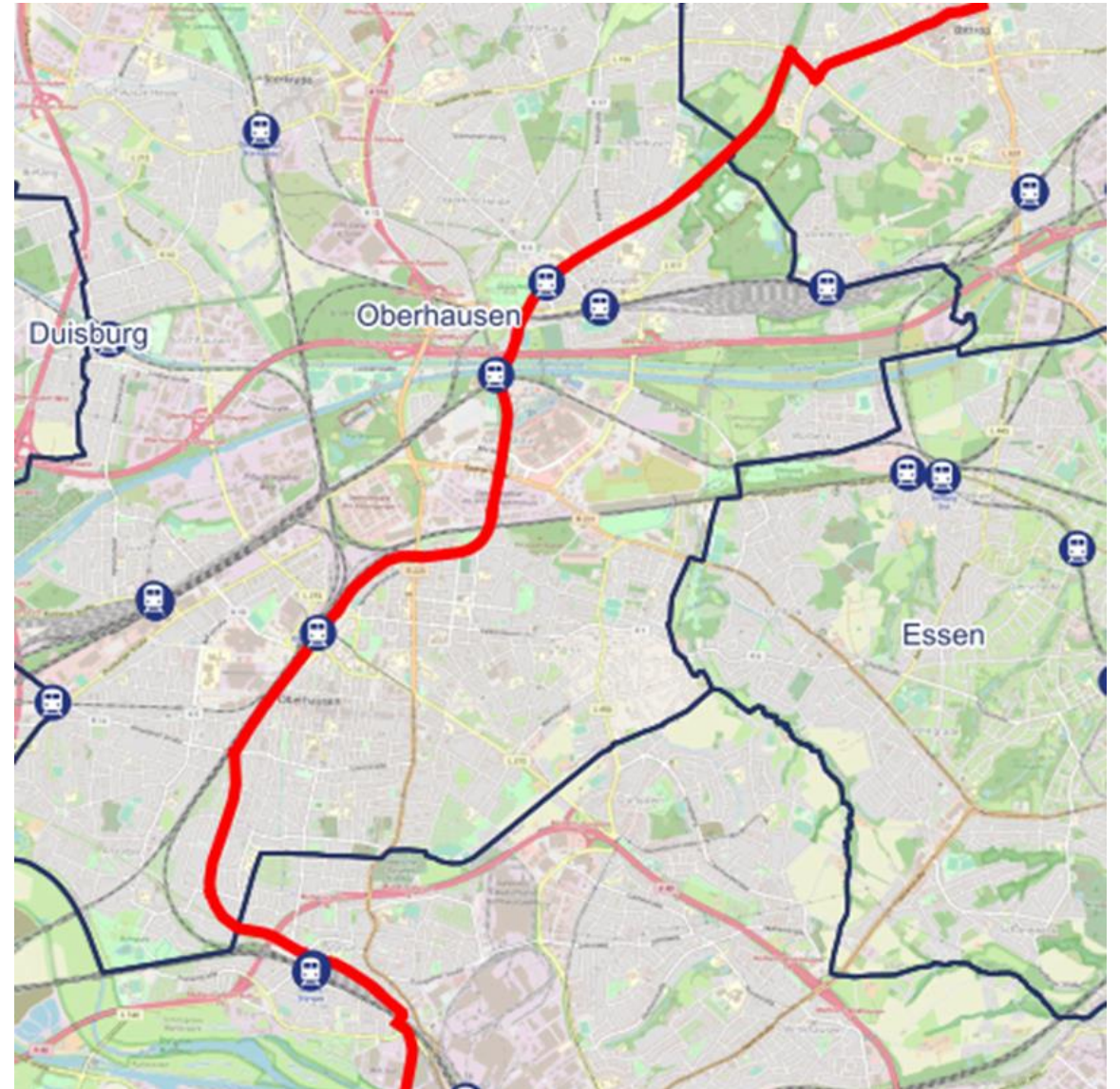


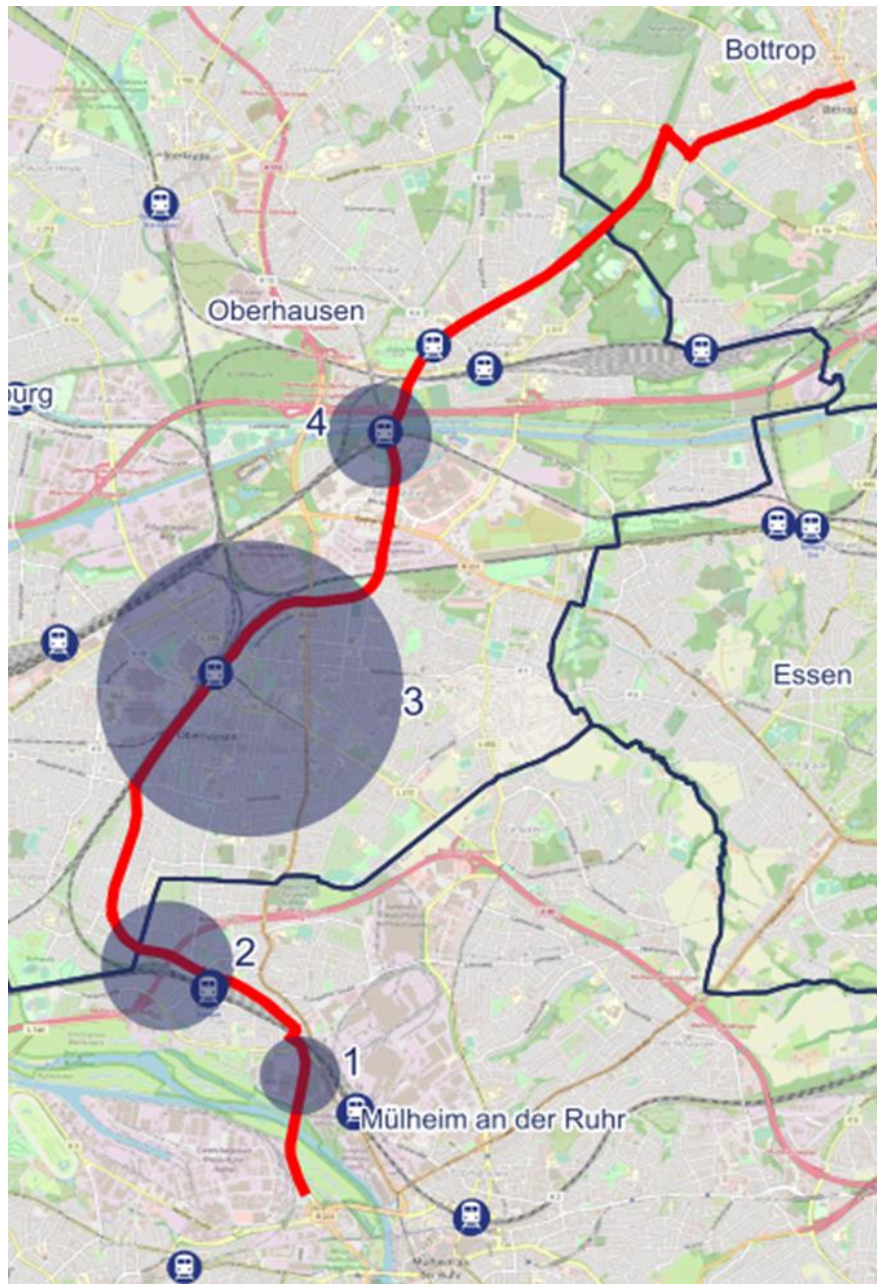
- → Arbeitspaket 0 – Arbeitskreis → → → → → → → offen¶
- → Arbeitspaket 1 – Untersuchung möglicher Trassen → → → → erledigt¶
- → Arbeitspaket 2 – Potentialermittlung und analyse → → → → erledigt¶
- → Arbeitspaket 3 – Bewertungsraster → → → → erledigt¶
- → Arbeitspaket 4 – Vorzugsvariante → → → → erledigt¶
- → Arbeitspaket 5 – Detaillierte Trassenplanung → → → → in Bearbeitung¶
 - → Arbeitspaket 5a – Ausarbeitung Trassenvariante¶
 - → Arbeitspaket 5b – Trassenbeschreibung, Kostenschätzung und ↵
Maßnahmandarstellung¶
- → Arbeitspaket 6 – Nutzen – Kosten – Vergleich → → → → offen¶
- → Arbeitspaket 7 – Bürgerinformation → → → → offen¶
- → Arbeitspaket 8 – Abschlussbericht → → → → offen¶

Lageplanauszug



Streckenverlauf nach Potenzialuntersuchung





Notwendige Abweichungen vom bisherigen Streckenverlauf

Warum die Abweichung?

- Ursprünglicher Verlauf existiert nicht mehr
- Neuer Verlauf durch Erweiterung der Gewerbebetriebe



Warum die Abweichung?

■ Keine/Wenig
Flächenverfügbarkeit



Warum die Abweichung?

- Keine/Wenig
Flächenverfügbarkeit
zwischen Bebauung und
Bahnstrecke



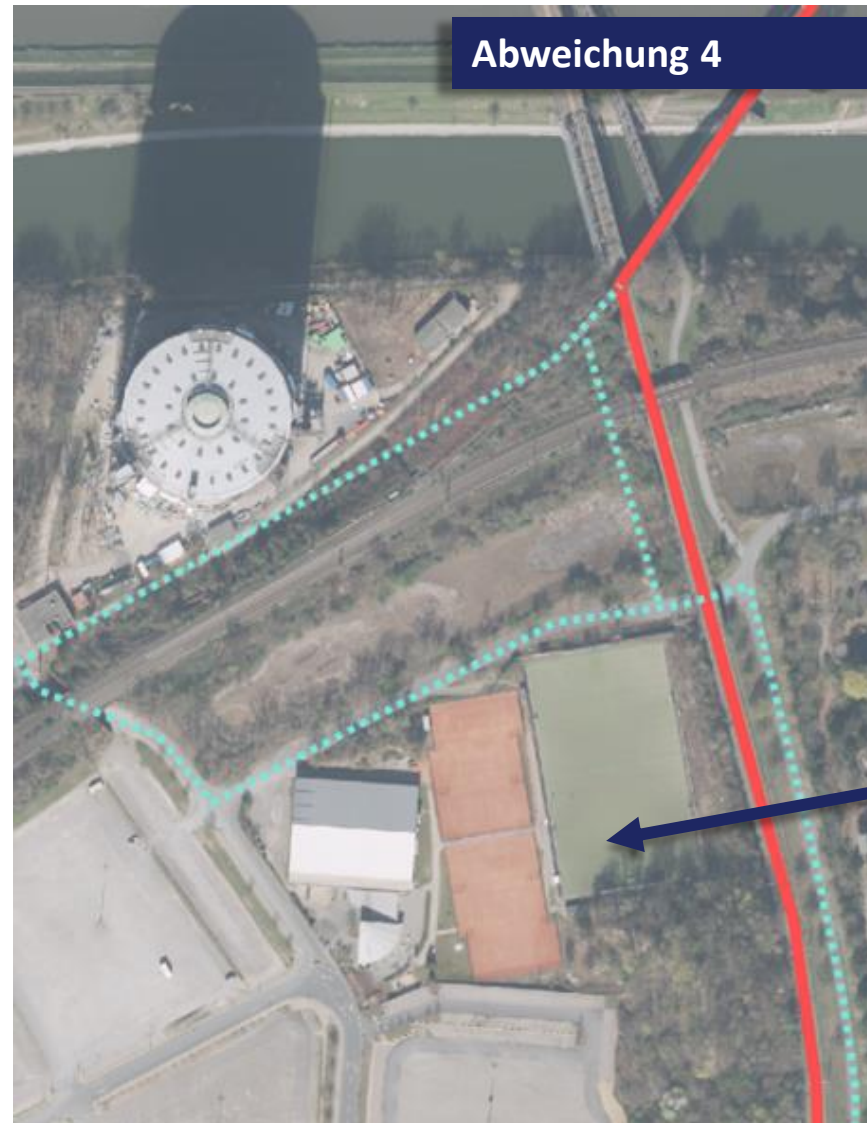
Warum die Abweichung?

- Keine/Wenig Flächenverfügbarkeit zwischen Bebauung und Bahnstrecke
- Stadtbahn-/Busstrecke (hohes Risiko für Radfahrer/innen)
- Keine Flächenverfügbarkeit wegen Lichtraumprofil



Warum die Abweichung?

- Stadtbahn-/Busstrecke
(hohes Risiko für
Radfahrer/innen)
- Keine Flächenverfügbarkeit
wegen Lichtraumprofil





Herzlichen Dank!