

Auszug aus der Niederschrift
14. Sitzung des Stadtplanungs- und Mobilitätsausschusses vom
03.11.2022

**9.2 Sachstandsbericht Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung „Bottrop - Oberhausen - Mülheim“
M/17/2443-01**

Herr Klähnhammer hält eine Präsentation, welche der Niederschrift beigelegt wird.

Herr Müller-Böhm stellt die Verhältnismäßigkeit der Kosten/Nutzenbilanz bei der Brücke über den Rhein-Herne-Kanal in Frage.

Auf die Frage von **Frau Grothe**, ob zu Gunsten des Radschnellwegs vorhandene Gehwege verengt werden? **Herr Klähnhammer** verneint.

Herr Osmann: Nach langer Beschäftigung mit der Strecke wurden einige Schwachstellen aufgedeckt. Warum wurde von der im Jahr 2018 vorgeschlagene Strecke der CDU abgewichen? An der Schlägelstraße und Friedrich-Karl-Straße wird die Trasse nur schwierig umzusetzen sein. **Herr Klähnhammer** gibt an, dass nach der Ortsbegehung diese Radstrecke von 2018 nicht geeignet sei.

Herr Heinzen stellt fest, dass der Prozess nun schon vier Jahre andauert und fragt nach Beschleunigungsmöglichkeiten und wie stark man an diese Streckenführung gebunden ist? **Herr Klähnhammer** erklärt, dass die Machbarkeitsstudie mit möglichst großem Konsens abgeschlossen werden soll. Kleinere Strecken und Bauwerke können noch geändert werden.

Herr Axt beantwortet die Frage nach Beschleunigung mit mehr Personal für die Verwaltung und richtet diesen Wunsch an **Herrn Dr. Palotz**.

Herr Scherer schlägt einen separaten Termin zur Beratung der schwierigen Punkte und zur Streckenführung vor. **Herr Dr. Palotz** begrüßt diesen Vorschlag.

Der mündliche Bericht M/17/2443-01 wird zur Kenntnis genommen.

Anlage 1 Sachstandsbericht Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung Bottrop - Oberhausen - Mülheim



Radschnellweg Mülheim – Oberhausen – Bottrop

Vorlage B/16/4071-01 - Beschlüsse

Betreff:	Machbarkeitsstudie für einen Radschnellweg Bottrop - Oberhausen-Osterfeld - Neue Mitte Oberhausen - Alt-Oberhausen - Mülheim-Styrum		
Status:	öffentlich		Vorlage-Art: Beschlussvorlage
Verantwortlich:	Mollerus		
Federführend:	Regional-, Stadt- und Quartiersplanung		Bearbeiter/- Lauterbach, Sabine in:
Beratungsfolge:			
Bezirksvertretung Osterfeld		Anhörung	
06.11.2018 TO 31. Sitzung der Bezirksvertretung Osterfeld		zur Kenntnis genommen	NA
Bezirksvertretung Alt-Oberhausen		Anhörung	
07.11.2018 TO 31. Sitzung der Bezirksvertretung Alt-Oberhausen		zur Kenntnis genommen	NA
Planungsausschuss		Vorberatung	
09.11.2018 TO 31. Sitzung des Planungsausschusses		zur Kenntnis genommen	NA
Finanz- und Personalausschuss		Vorberatung	
12.11.2018 TO 32. Sitzung des Finanz- und Personalausschusses		(offen)	NA
Rat der Stadt		Beschlussfassung	
19.11.2018 TO 33. Sitzung des Rates der Stadt		geändert beschlossen	NA

14. Sitzung des Stadtplanungs- und Mobilitätsausschusses am 03.11.2022

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
Möllerus 25.10.2018	Jancias 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

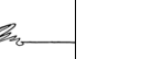
CDU- Fraktion	Drucksache Nr. A/16/3449-01	Termin 02.05.2018	Rat der Stadt		
Antragsvorlage			öffentlich		
Termin	Gremium	Vorlage zur*	Ergebnis	Beschluss- kontrolle*	
12.04.2018	Umweltausschuss	V			
17.04.2018	Bezirksvertretung Osterfeld	K			
18.04.2018	Bezirksvertretung Alt-Oberhausen	K			
19.04.2018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

Beratungsgegenstand

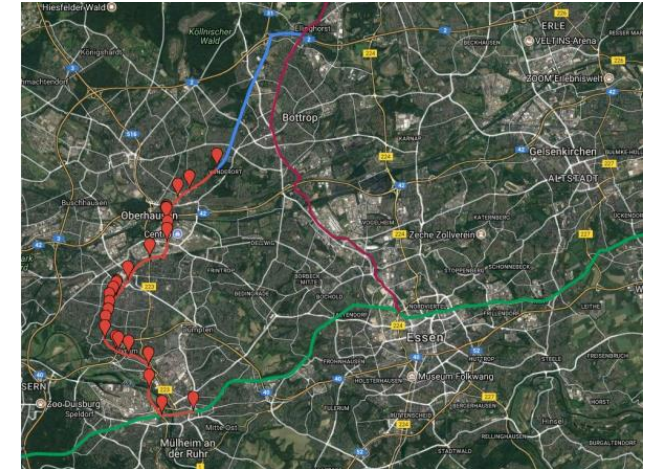
Antrag der CDU-Fraktion gem. § 4 der Geschäftsordnung für den Rat der Stadt hier: Antragstellung auf Durchführung einer Machbarkeitsstudie durch den RVR zum „Radschnellweg Westliches Ruhrgebiet“

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.

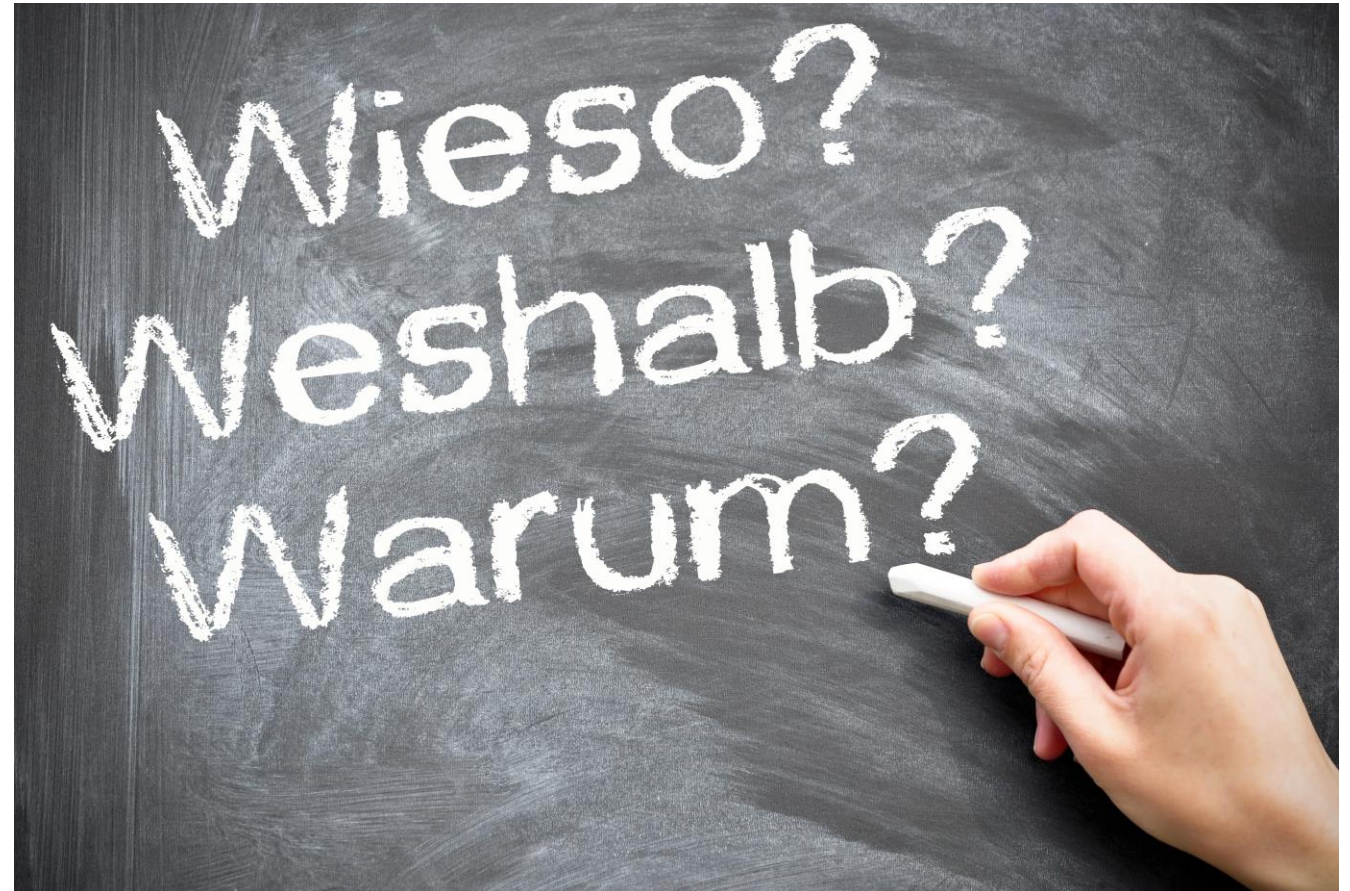
Vorsitzende CDU-Fraktion	Vorsitzender CDU- Fraktion in der BV Alt-Oberhausen	Vorsitzender CDU- Fraktion in der BV Sterkrade	Vorsitzender CDU- Fraktion in der BV Osterfeld
			
Simone-Tatjana Stehr 15.03.2018	Werner Nakot 19.03.2018	Holger Ingendoh 19.03.2018	Denis Osmann 19.03.2018

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:

Radschnellwege



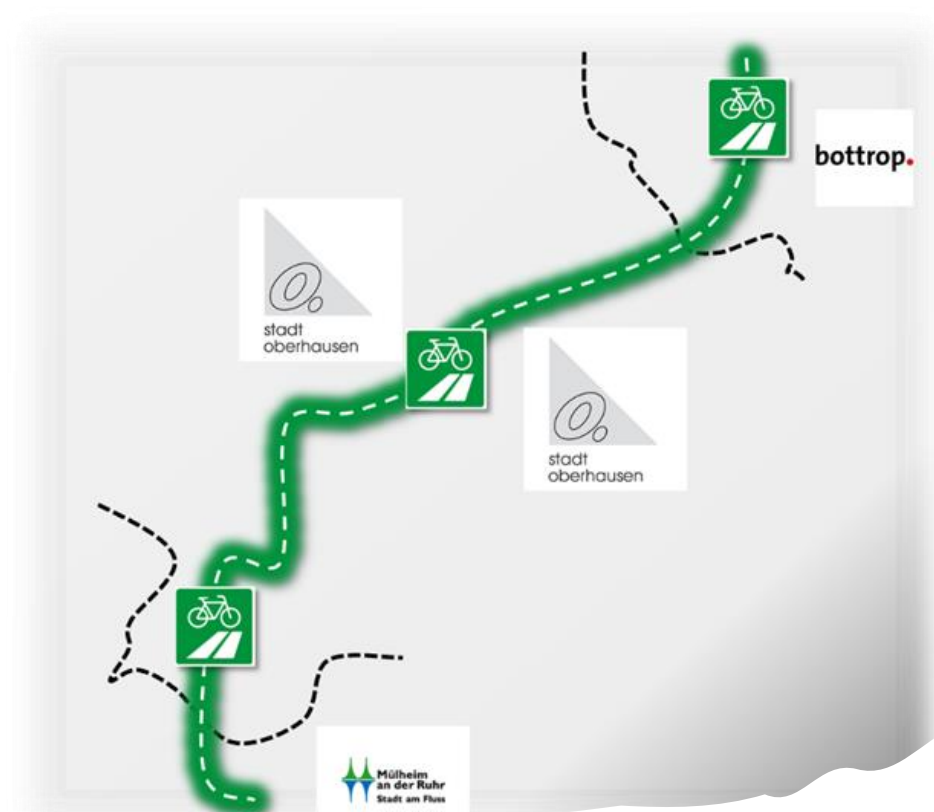
1. Radschnellwege fördern die Nahmobilität = individuelle, nicht motorisierte Mobilität im näheren Umfeld
2. Radschnellwege bilden das Premiumprodukt in der neuen Hierarchie des Radverkehrsnetz!
3. Förderung der Aufenthaltsqualität in den Städten
4. Radschnellwege sind attraktiv, weil
 - direkt
 - schnell
 - komfortabel
 - sicher
 - flächeneffektiv (im Vergleich zum Verkehrsmittel Auto)
 - sozial
5. Radschnellwege sind gesund
6. Radschnellwege sind ökologisch, weil
 - geringer Energieverbrauch
 - Ressourcenschonung
 - CO₂-Reduktion
 - Lärminderung
7. Radschnellwege sind ökonomisch
8. Radschnellwege sind zukunftsfähig



**Förderung des Radverkehrs
ist aktiver Klimaschutz!**

Inhaltsverzeichnis

1. Aufgabenstellung/ Arbeitsstand
2. Kennzahlen der Radschnellwegverbindung
3. Erläuterung der Darstellung
Lagepläne
Querschnitte
4. Variantenbetrachtung
5. Verkehrliche Wirkungen
6. Trassierung

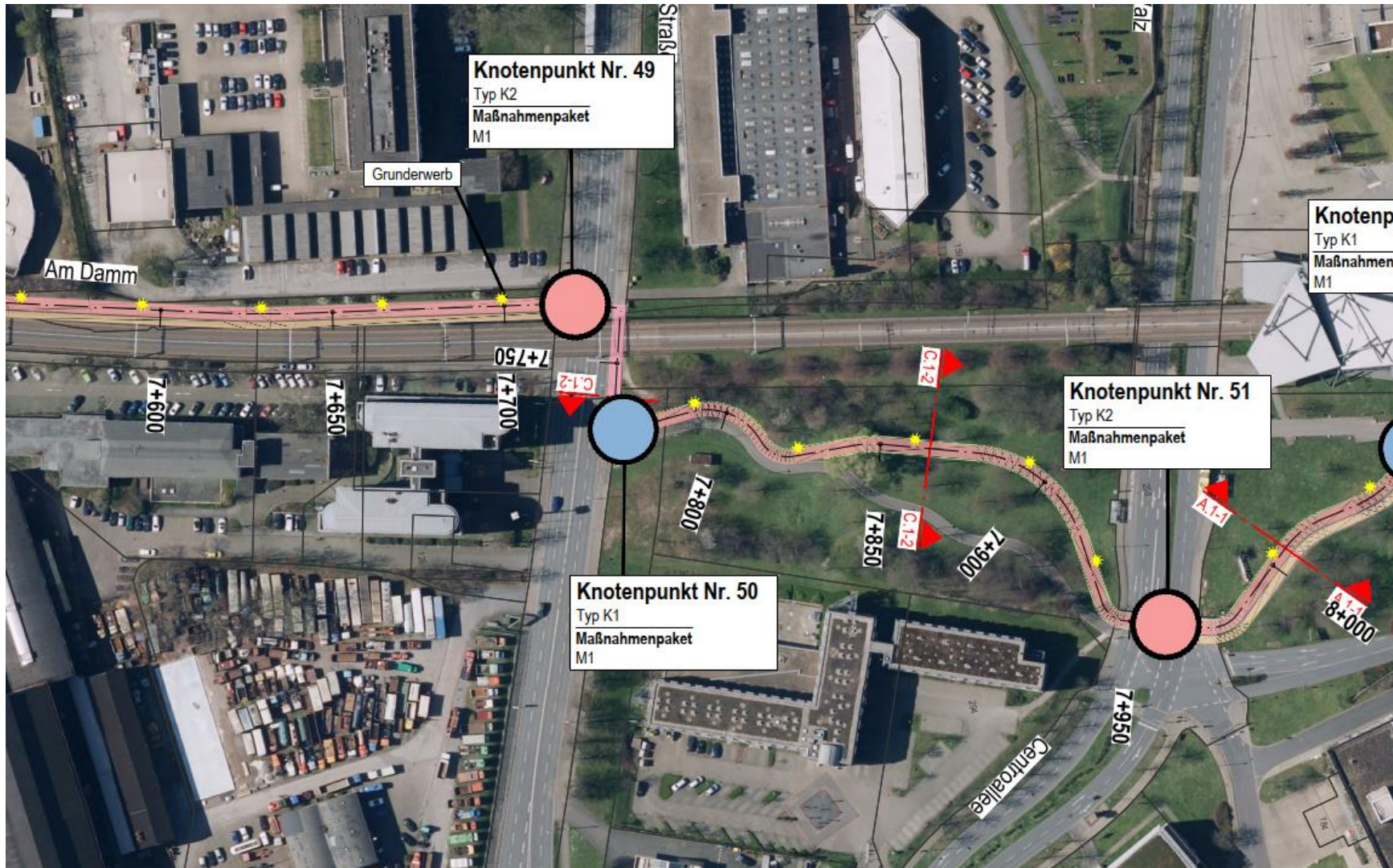


Aufgabenstellung/ Arbeitsstand

- | | |
|--|----------|
| • Arbeitspaket 1 – Untersuchung möglicher Trassen | erledigt |
| • Arbeitspaket 2 – Potenzialermittlung und –analyse | erledigt |
| • Arbeitspaket 3 – Bewertungsraster | erledigt |
| • Arbeitspaket 4 – Vorzugsvariante | erledigt |
| • Arbeitspaket 5 – Detaillierte Trassenplanung | erledigt |
| ○ Arbeitspaket 5a – Ausarbeitung Trassenvariante | |
| ○ Arbeitspaket 5b – Trassenbeschreibung, Kostenschätzung und
Maßnahmendarstellung | |
| • Arbeitspaket 6 – Nutzen – Kosten – Vergleich | offen |
| • Arbeitspaket 7 – Bürgerinformation | offen |
| • Arbeitspaket 8 – Abschlussbericht | offen |

Kennzahlen der Radschnellwegverbindung

Gesamtlänge:	14,430 km; davon: <u>94 % Radschnellwegstandard</u>
<i>damit förderfähig (>90% Standardeinhaltung)</i>	
Länge auf Oberhausener Stadtgebiet:	9,6 km
<u>Wartepflichtige</u> Knotenpunkte für den Radverkehr:	15 von 70 Knotenpunkte (überwiegend LSA) = 21,4%
<u>Vorrang</u> für den Radverkehr:	55 von 70 Knotenpunkte = 78,6 %
Bauwerke (Neu- bzw. Umbau)	
Insgesamt	7 Stück (davon 3 neu)
Stadtgebiet Oberhausen	4 Stück (davon 2 neu)
Kosten:	32,5 Mio.€ (davon 23,4 Mio. € Oberhausen)
Potenzial:	>> 2.000 Radfahrende/Tag
Nutzen-Kosten-Verhältnis	<i>noch nicht ermittelt</i>



Zeichenerklärung	
0+000 0+100 0+200	Trassierung der Radverbindung mit Hektometrierung
Querschnitte <u>(A-E)-(1-2)-(1...)</u>	
A = getrennter Rad- / Gehweg B = gemeinsamer Rad- / Gehweg C = Radweg D = Fahrradstraße E = Führung auf Straße	1 = Neubau oder Änderung 2 = Nutzung des Bestands Nummerierung der Querschnitte
Beispiele: A.1-1 (Neugebauter getrennter Rad- / Gehweg, Querschnittsnummer 1) E.2-4 (Führung der Radfahrer auf bestehender Straße, Querschnittsnummer 4)	
Knotenpunkte, Querungsstellen und Übergänge	
	Typ K1 - Vorrang Radverbindung Maßnahmenpaket: - M1, Beschilderung - M2, Markierung und Beschilderung - M3, Bauliche Anpassung, z.B. Aufpflasterung
	Typ K2 - Gleichberechtigt durch Lichtsignalanlage Maßnahmenpaket: - M1, Anpassung Lichtsignalprogramm - M2, Bauliche Anpassung des Bestands - M3, Neubau
	Typ K3 - Fahrbahnsteiler mit Vorrang Kraftverkehr Maßnahmenpaket: - M1, Bauliche Anpassung des Bestands - M2, Neubau
	Typ K4 - Kreisverkehr - 4.1 Vorrang Kfz / 4.2 Vorrang Radverbindung Maßnahmenpaket: - M1, Bauliche Anpassung des Bestands - M2, Neubau
	Typ K5 - Planfreie Querung - 5.1 Brücke / 5.2 Unterführung
	Typ K6 - Übergänge z.B. Schutzstreifen & Bordabsenkungen

Zeichenerklärung

0+000
0+050
0+100

Trassierung der Radverbindung mit Hektometrierung

Querschnitte

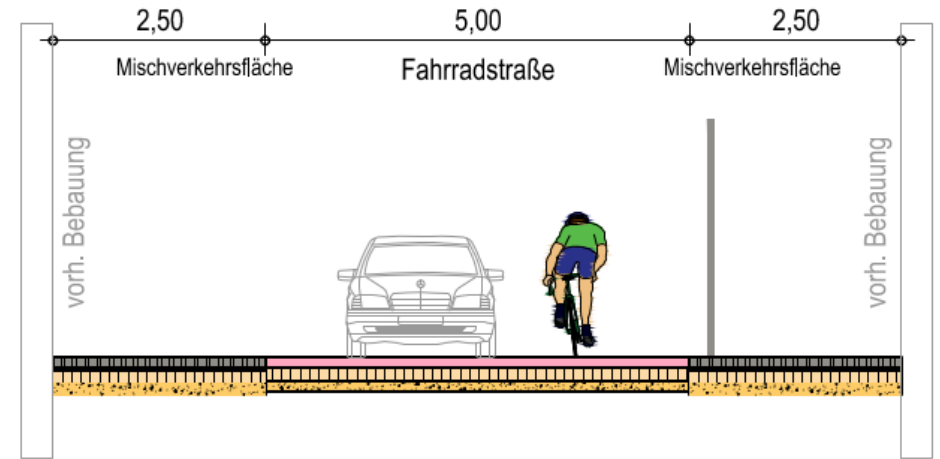
(A-E). (1-2) - (1...)

A = getrennter Rad- / Gehweg
B = gemeinsamer Rad- / Gehweg
C = Radweg
D = Fahrradstraße
E = Führung auf Straße

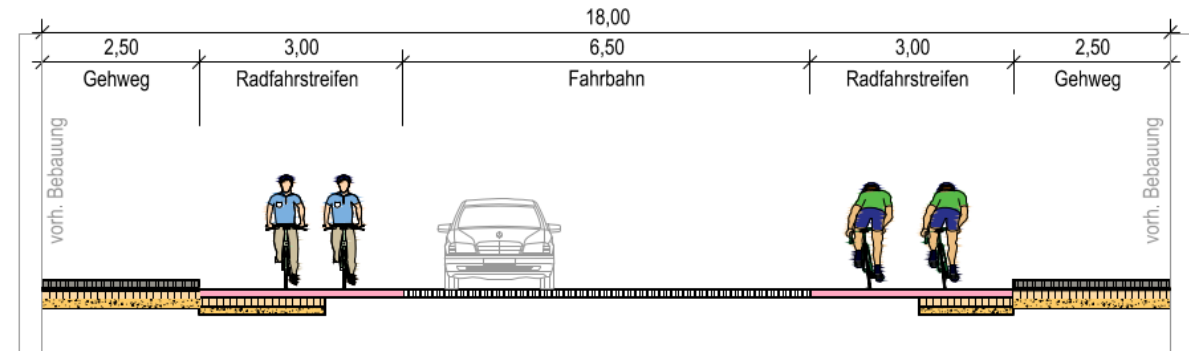
1 = Neubau oder Änderung
2 = Nutzung des Bestands

Nummerierung der Querschnitte

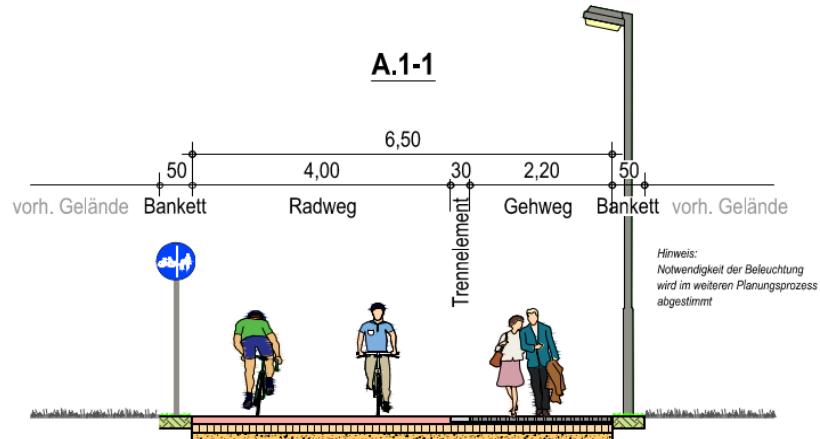
D.1-1

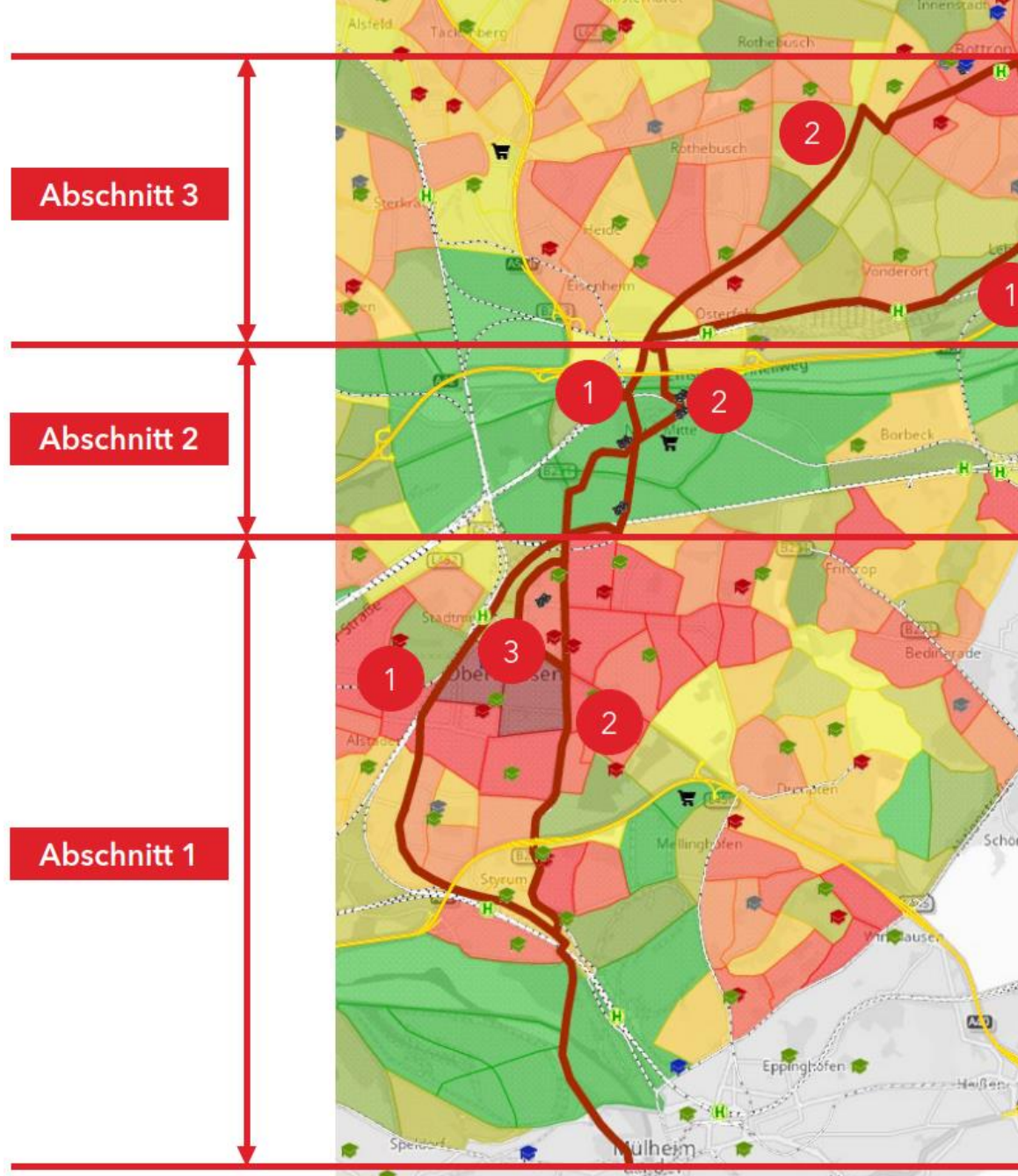


E.1-1



A.1-1

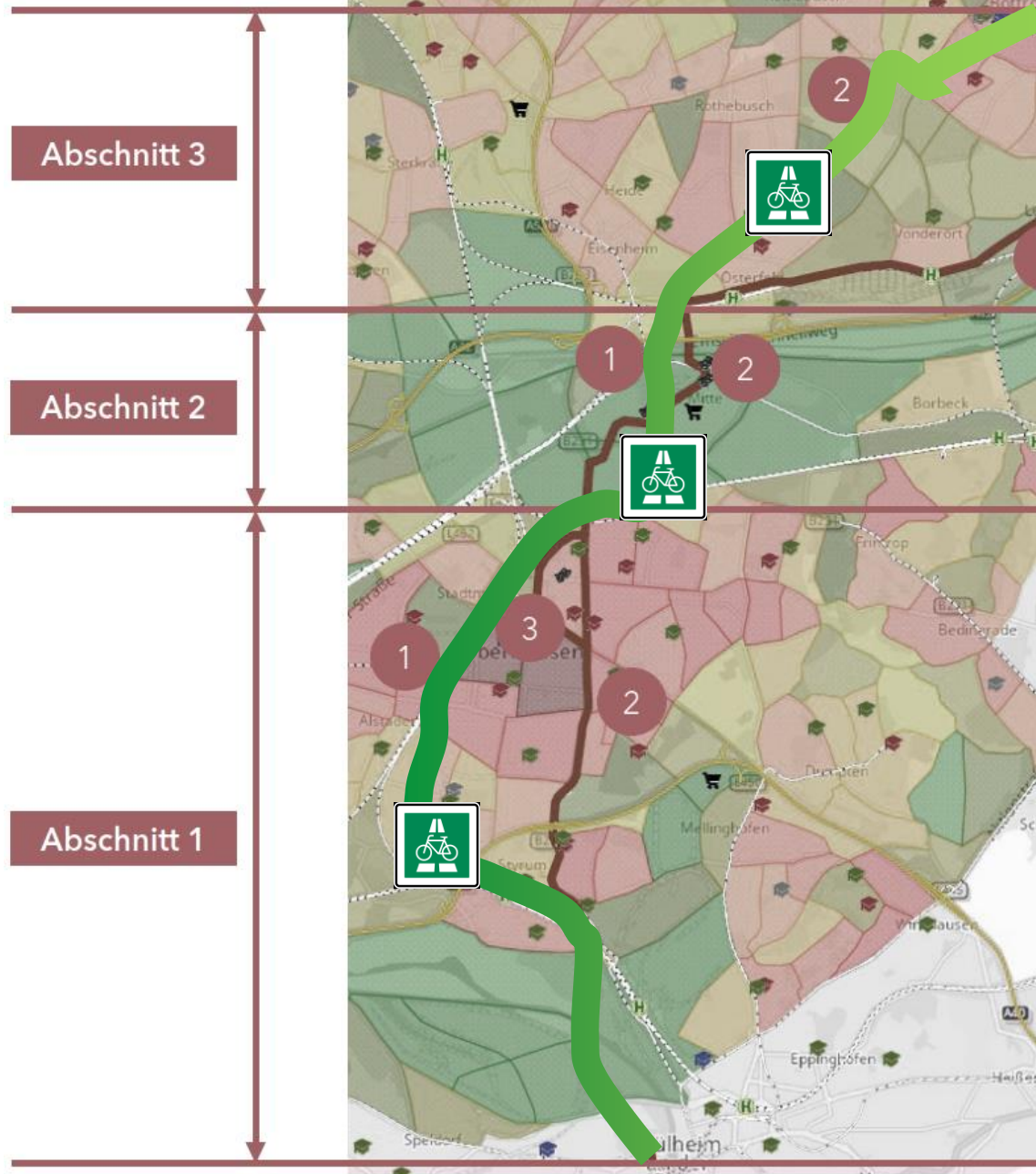




Variante Kombination	Abschnitt 1			Abschnitt 2		Abschnitt 3		Summe
	V1	V2	V3	V1	V2	V1	V2	
1-1-1	89,7			76,7		71,3		237,7
1-1-2	89,7			76,7			91,0	257,4
1-2-1	89,7				63,3	71,3		224,3
1-2-2	89,7				63,3		91,0	244,0
2-1-1		78,7		76,7		71,3		226,7
2-1-2		78,7		76,7			91,0	246,4
2-2-1		78,7			63,3	71,3		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



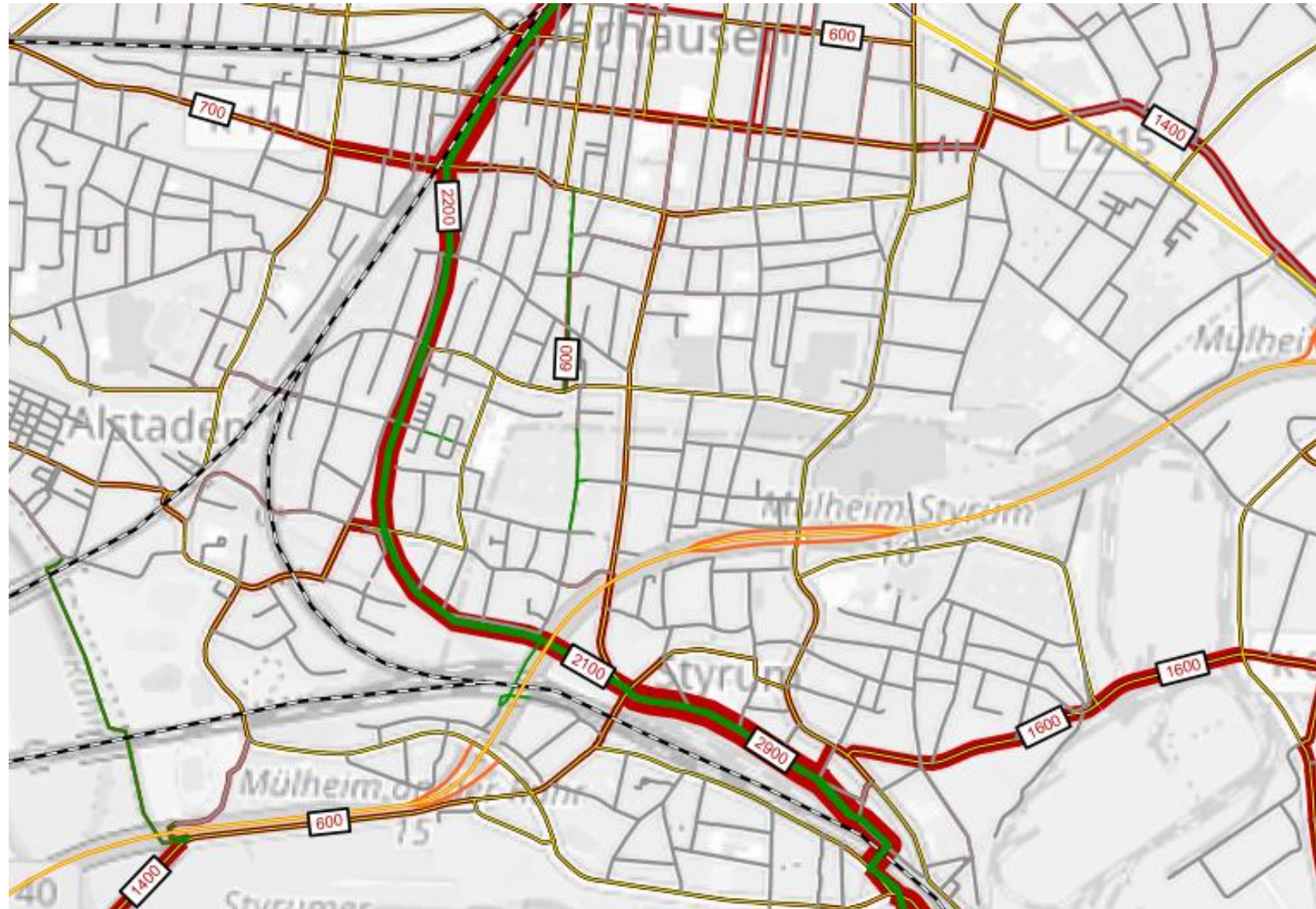
Ergebnis



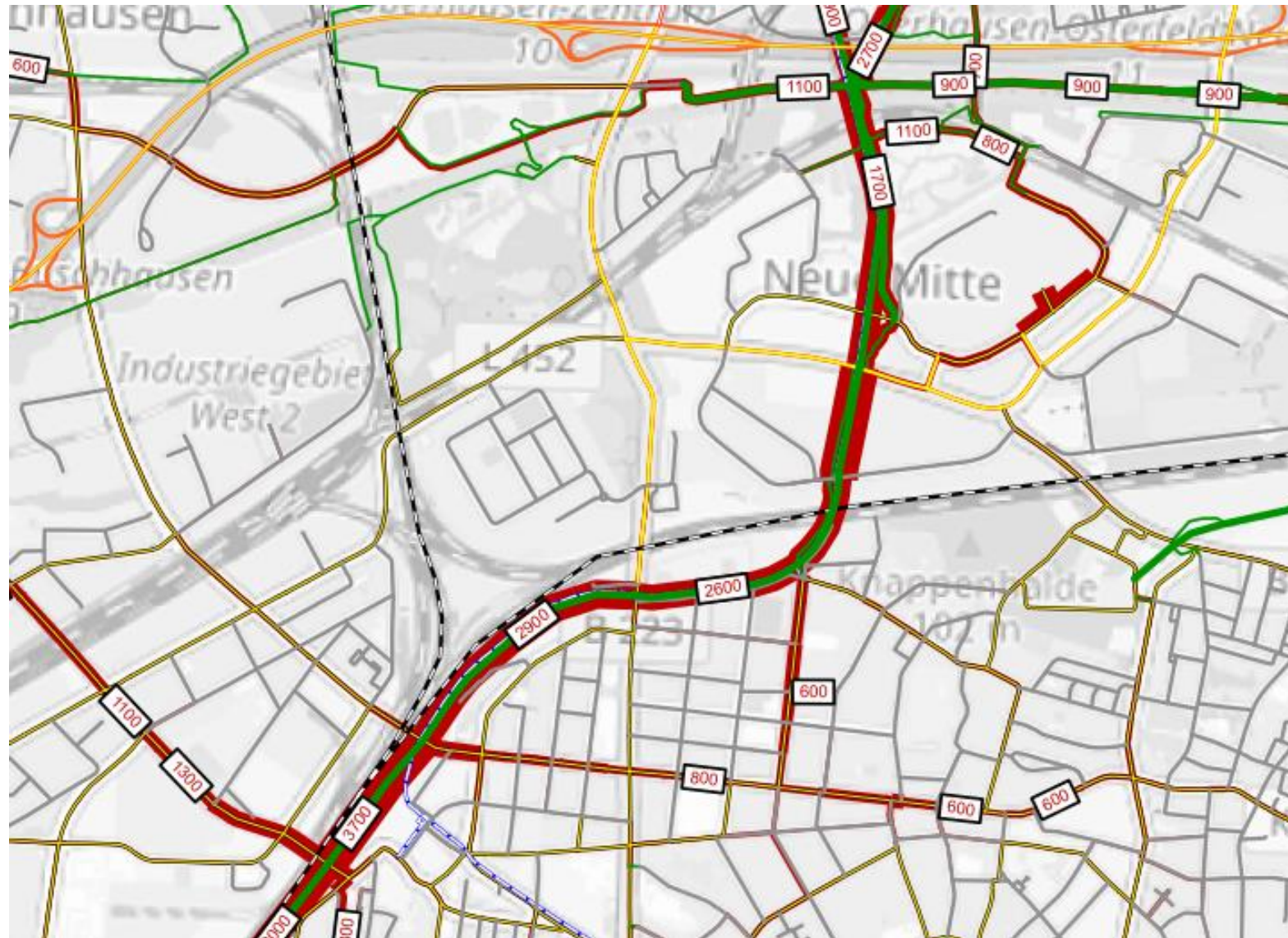
Variante Kombination	Abschnitt 1			Abschnitt 2		Abschnitt 3		Summe
	V1	V2	V3	V1	V2	V1	V2	
1-1-1	89,7			76,7		71,3		237,7
1-1-2	89,7			76,7			91,0	257,4
1-2-1	89,7				63,3	71,3		224,3
1-2-2	89,7				63,3		91,0	244,0
2-1-1		78,7		76,7		71,3		226,7
2-1-2		78,7		76,7			91,0	246,4
2-2-1		78,7			63,3	71,3		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

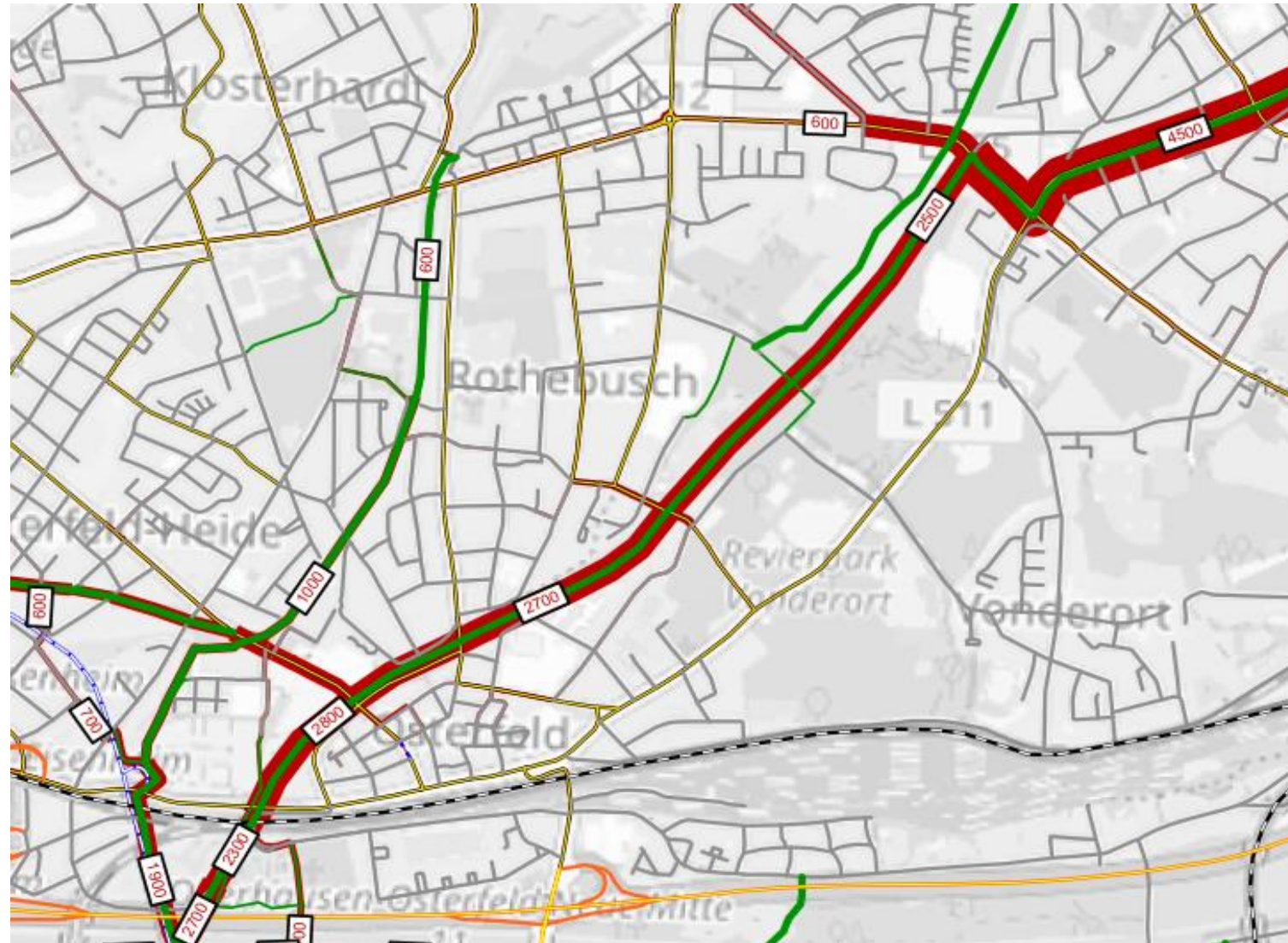
Verkehrliche Wirkungen



Verkehrliche Wirkungen



Verkehrliche Wirkungen



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.





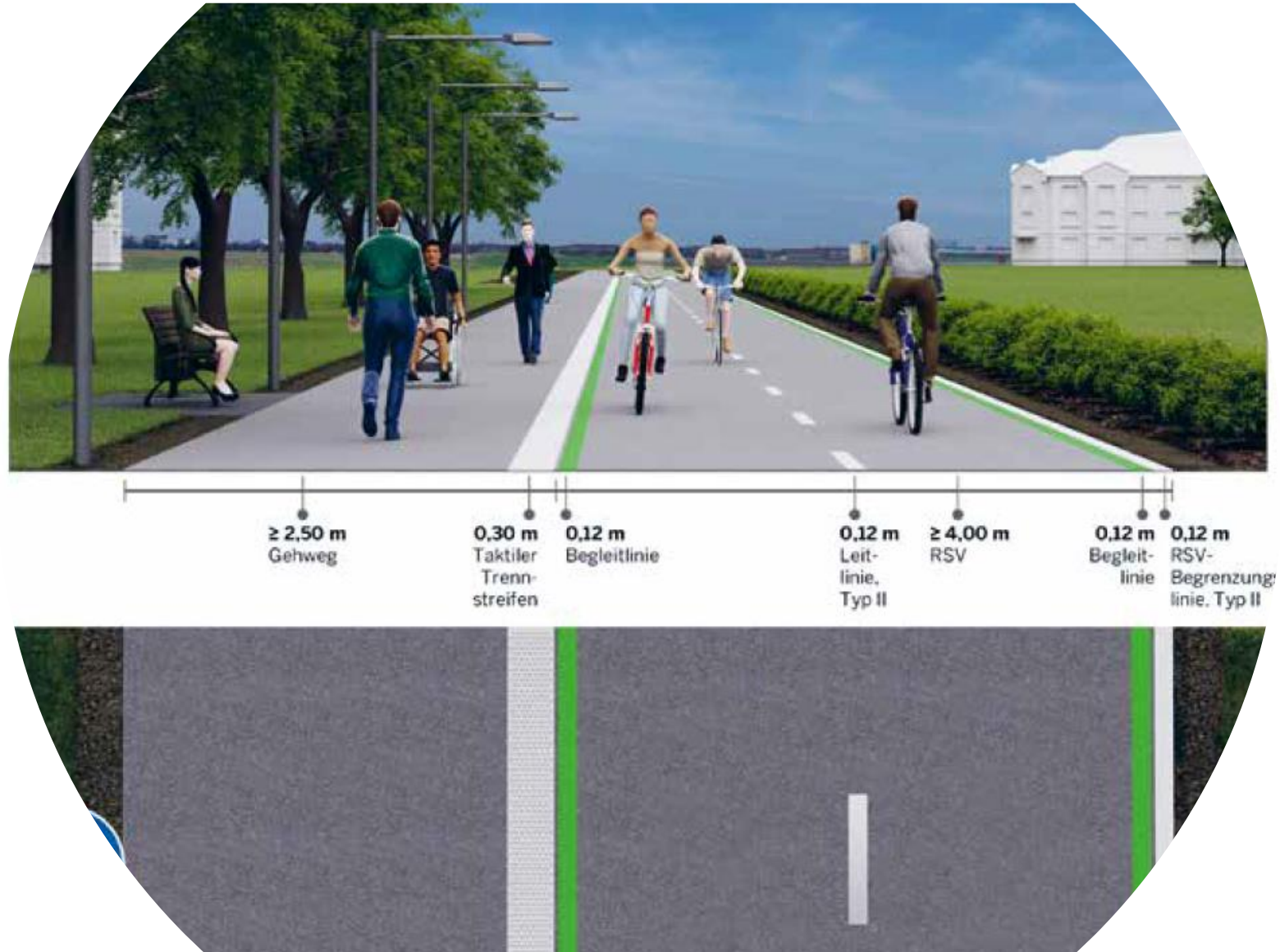
Radschnellverbindungen in NRW
Leitfaden für Planung, Bau und Betrieb



**Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-
Westfalen (StrWG NRW)**

Baulast: Landesbetrieb Straßenbau NRW

Baulast umfasst auch die Beleuchtung



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.).



Trassierung

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