

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. B/17/3845-01	Termin 25.09.2023	Rat der Stadt		
<u>Beschlussvorlage</u>			öffentlich		
Termin	Gremium	Vorlage zur*	Ergebnis	Beschluss- kontrolle*	
07.09.2023	Stadtplanungs- und Mobilitätsausschuss	V			
12.09.2023	Bezirksvertretung Osterfeld	A			
13.09.2023	Bezirksvertretung Alt-Oberhausen	A			
14.09.2023	Bezirksvertretung Sterkrade	A			
20.09.2023	Beirat für Menschen mit Behinderung	K			
25.09.2023	Rat der Stadt	B			

Beratungsgegenstand

Radverkehrskonzept der Stadt Oberhausen

Beschlussvorschlag

1. Der Rat der Stadt Oberhausen nimmt das vorliegende Radverkehrskonzept zur Kenntnis.
2. Der Rat der Stadt Oberhausen beauftragt die Verwaltung mit der Umsetzung der Maßnahmen der ersten Umsetzungsstufe der Jahre 2024 und 2025 in Höhe von 1,33 Mio. EUR. Der zuständige Fachausschuss wird – wo erforderlich – über die Umsetzung der Maßnahmen beraten und beschließen.

Haushaltsmittel zur Umsetzung der Maßnahmen der ersten Umsetzungsstufe wurden im Haushalt bzw. in der Investitionsplanung für 2024ff. wie folgt angemeldet:

Bereichsleiterin Bereich 5-6/Mobilität	Dezernat 5/Stadt- planung, Bauen, Mobilität und Umwelt	Kämmerer	Oberbürgermeister
Mauersch 21.08.2023	Dr. Palotz	Tsalastras	Schranz
* 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/17/3845-01	Termin 25.09.2023	Rat der Stadt
-----------------------------	--	------------------------------	----------------------

Finanzstelle 560012010104200 – Förderung Nahmobilität

Finanz- position	Beschreibung	2024	2025	2026	2027
681100	Investitionszuweisungen vom Land	214.100 €	60.000 €	60.000 €	60.000 €
785200	Auszahlungen für Tiefbaumaßnahmen	367.750 €	350.000 €	350.000 €	350.000 €
758201	Auszahlungen für Tiefbaumaßnahmen Ingenieurleistungen	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €

Finanzstelle 560012010102800 – Wegeverbindungen

Finanz- position	Beschreibung	2024	2025	2026	2027
785200	Auszahlungen für Tiefbaumaßnahmen	80.000 €	80.000 €	80.000 €	80.000 €

Auftrag 560012010190 – Gemeindestraßen und sonstige öffentl. Verkehrsflächen

Kosten- art	Beschreibung	2024	2025	2026	2027
414100	Zuweisungen vom Land	92.000 €	16.000 €	12.000 €	12.000 €
522160	Aufwendungen für Radwegeinfrastruktur	200.000 €	200.000 €	50.500 €	51.010 €
522170	Aufwendungen für Radwegerückbau	100.000 €	100.000 €	100.000 €	101.000 €

Bisher sind investive Gesamtkosten in Höhe von 2.137.750 EUR für die Jahre 2024 – 2027 in der mittelfristigen Haushaltsplanung abgebildet.
Die investive Förderung beläuft sich (bisher) insgesamt auf 394.100 EUR.

Konsumtiv sind bisher Gesamtkosten in Höhe von 902.510 EUR für die Jahre 2024 – 2025 in der mittelfristigen Haushaltsplanung abgebildet.
Die konsumtive Förderung beläuft sich (bisher) insgesamt auf 132.000 EUR. Die Umsetzungen der Maßnahmen erfolgen nur, wenn min. eine Förderung von 70 – 80 Prozent möglich ist.

Im Rahmen der jährlichen Haushaltsanmeldung werden die Bedarfe zur Umsetzung des Konzeptes, entsprechend angepasst.

- Der Rat der Stadt Oberhausen beschließt die Einrichtung eines Runden Tisch Radverkehrsförderung.

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. B/17/3845-01	Termin 25.09.2023	Rat der Stadt
-----------------------------	---	------------------------------	----------------------

Bezug

Radverkehrskonzept: B/16/1656-01
 Anträge/Anfragen: A/17/0377-01, G/17/1394-01, M/17/1615-01
 Mobilitätsstrategie: B/17/3333-01
 Nahmobilitätskonzepte: B/17/1284-01, B/16/4802-01, B/16/3021-01
 Arbeitskreis Mobilität: M/16/2716-01, M/17/0278-01
 Fördermittel 2024: M/17/3673-01

Konsequenzen

a) Finanzielle

keine ☐

ja ☒

b) Sonstige

Auswirkungen auf das Klima

ja ☒ (siehe Anlage Klimacheck)

nein ☐ Begründung:

Begründung

Das Radverkehrskonzept für die Stadt Oberhausen wurde nach Beauftragung im November 2021 durch das Büro IKS Mobilitätsplanung erstellt. Das Radverkehrskonzept dient zur Festlegung der strategischen Maßnahmen zur Radverkehrsförderung für die gesamte Stadt Oberhausen und deren Verknüpfungspunkte mit den Nachbarstädten. Oberziel der Radverkehrsförderung stellt eine Steigerung des Radverkehrs in Aufkommen („Verkehrsmittelanteil“) und Leistung („Wegelänge“) dar.

Ausgangslage

Die sogenannte Verkehrs- oder Mobilitätswende ist auf Bundesebene ein verankertes Ziel der Verkehrspolitik, welches zentral die Förderung des Radverkehrs umfasst. Gesamtgesellschaftlich startet ein Umdenken in Hinblick auf die Radverkehrsförderung, sodass die Anforderungen und Ausbauziele steigen. Die konkreten Zielsetzungen der Radverkehrsförderung für die Stadt Oberhausen sind aus bereits vorhandenen Konzepten und Untersuchungen, wie der Mobilitätsstrategie (B/17/3333-01) und den drei Nahmobilitätskonzepten (B/17/1284-01, B/16/4802-01, B/16/3021-01), abgeleitet worden.

In der Ausgangslage weist die Radwegeinfrastruktur in Oberhausen – abgesehen von ausgewählten Radwegen – verschiedene Nachholbedarfe. Gleichzeitig steigen die Nachfrage im Radverkehr und die Anforderungen an eine sichere, komfortable und zeitgemäße Radinfrastruktur. Fehlende Radwege und Netzlücken stellen dabei die größte Herausforderung dar. Aber auch nach heutigen Standards

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. B/17/3845-01	Termin 25.09.2023	Rat der Stadt
-----------------------------	---	------------------------------	----------------------

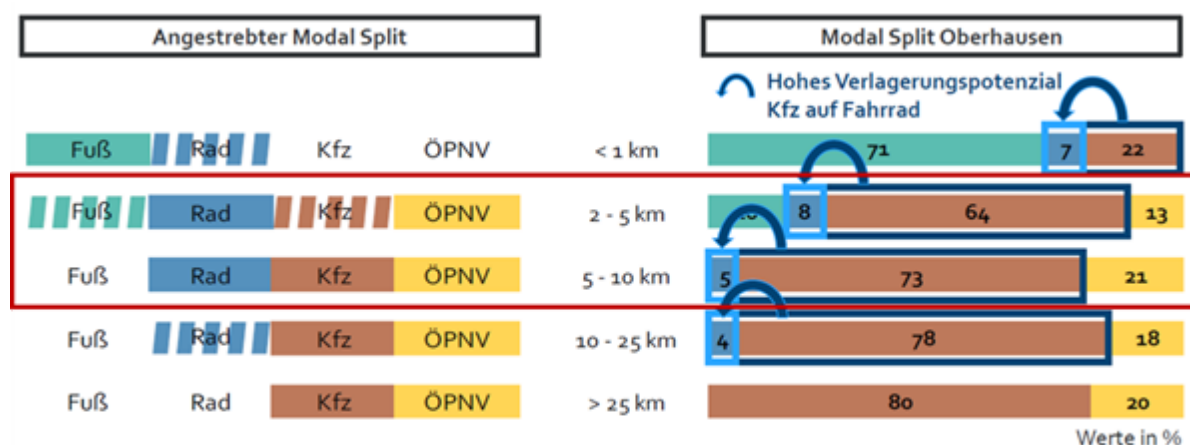
unzureichende Radwegebreiten und Führungsformen sowie mit der Zeit entstandene Oberflächenschäden müssen angegangen werden. Ergänzend weist die begleitende Radinfrastruktur, zum Beispiel Radabstellanlagen, Lücken auf.

Der Rat der Stadt Oberhausen hat bereits 2019 beschlossen, dass für die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes ein eigener Haushaltsetat geschaffen wird (A/17/0377-01). Damit ist politisch ein wichtiger Grundstein gelegt worden. Derzeit gibt es jedoch in der Stadt Oberhausen keinen gewidmeten investiven Haushaltsansatz zur Radverkehrsförderung. Personell wird das Thema Radverkehr aktuell anteilig durch den/die Nahmobilitätsbeauftragten und anteilig durch eine Person in der konzeptionellen Verkehrsplanung (jeweils Fachbereich 5-6-10) bearbeitet.

Weitere Zielsetzungen

Radverkehr gilt durch die geringen Umweltauswirkungen, wie geringe/keine Co2-Emissionen, Lärmemissionen und Flächenverbrauch, als klimafreundlich. Der Entwicklung des Radverkehrskonzeptes liegt dabei zugrunde, dass Radverkehrsförderung eine Angebotsplanung ist, folglich mit dem Ausbau der Radinfrastruktur eine Steigerung des Radverkehrs angestrebt wird. Die Steigerung des Radverkehrs soll durch eine Verlagerung von Wegen mit Kraftfahrzeugen erreicht werden; der Radverkehr soll nicht zulasten des Fußverkehrs oder dem ÖPNV gefördert werden. Ausführlich werden die Ziele im Bericht zum Radverkehrskonzept in Anlage 1 dargestellt.

In Hinblick auf den in der Mobilitätsstrategie (B/17/3333-01) festgelegten Zielen im Modal Split, besteht sowohl in Wegeanteil nach Verkehrsmittel als auch in der Verkehrsleistung ein hohes Potential für eine Verlagerung vom Kfz-Verkehr auf den Radverkehr. Wege bis 5 km stellen dabei die Basis der Wege dar, die vom Kfz auf den Radverkehr verlagert werden. Durch die zunehmende Elektrifizierung und den damit einhergehenden höheren Geschwindigkeiten und Reichweiten, steigt die Distanz der Wege mit Verlagerungspotential. Die Mobilitätsstrategie fasst darunter vor allem, dass auch Wege bis 10 km hohes Verlagerungspotential aufweisen. (Abbildung 1)



Eigene Grafik, Datengrundlage Modal Split: Stadt Oberhausen, Der Oberbürgermeister; Verkehrsmittelwahl und Verkehrsverhalten in Oberhausen. Oberhausen April 2014

Abbildung 1: Verlagerungspotentiale anhand des Modal Splits Oberhausen. Quelle: Mobilitätsstrategie Stadt Oberhausen.

Entwicklung eines Zielnetzes für den Radverkehr

Im Fokus des Radverkehrskonzeptes steht die Entwicklung eines durchgängigen, sicheren und komfortablen Zielnetzes im Radverkehr. Dies dient einerseits der Hierarchisierung des Radnetzes als solches und in Abwägung mit dem städtischen Verkehrsnetz (z.B. Kfz, ÖV, Schiene), andererseits als strategische Vorgabe für die weitere Umsetzung des Radnetzes bis 2035. Das entwickelte Zielnetz im

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. B/17/3845-01	Termin 25.09.2023	Rat der Stadt
-----------------------------------	---	------------------------------------	----------------------

Radverkehr dient daher auch als strategische Abwägungsgrundlage, vor allem für die zukünftige Aufteilung des Straßenraumes aber beispielsweise auch für die Beurteilung von Verkehrsgutachten.

Das Zielnetz basiert dabei auf einer systematischen Herleitung. In einem ersten Schritt wurden alle bedeutenden Zielorte für den Radverkehr zusammengetragen. Neben modalen Schnittstellen, wie Bahnhöfen, wurden Alltagsziele wie Bezirkszentren, weitere Versorgungsbereiche, Bereiche mit hoher Arbeitsplatzdichte und Freizeitziele, wie Erholungsbereiche und Sportstätten, als Zielorte definiert. Werden diese Ziele miteinander und den Wohngebieten auf direktem Weg (Luftlinie) verbunden, entsteht das sogenannte Wunschliniennetz. Anschließend wird das Wunschliniennetz auf das bestehende Rad- und Straßennetz umgelegt. Eine begleitende Unfallanalyse von Unfällen mit Radverkehrsbeteiligung diente der Identifizierung von bereits im Bestand bestehenden sichereren Führungen.

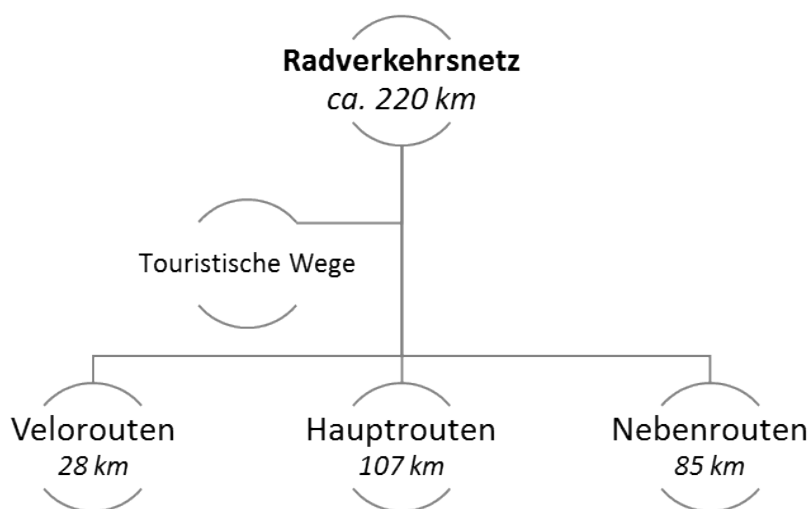


Abbildung 2: Radzielnetz 2035. Eigene Darstellung.

Das so entwickelte Zielnetz gliedert sich in eine Netzhierarchie, die zwischen 3 Ebenen und touristischen Wegen unterscheidet (Abbildung 2). Die touristischen Routen dienen überwiegend dem Freizeitverkehr und sind oftmals von regionaler Bedeutung, z.B. Radnetz NRW und hat teilweise keine Überlagerung mit dem sonstigen Radverkehrsnetz. Die Velorouten dienen der interkommunalen Vernetzung mit sehr hoher Verkehrsbündelungsfunktion; ihr Ausbaustandard entspricht Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten. Mit ca. 28 km Ausbau im Zielnetz weisen diese die höchste Qualitätsstufe dar, z.B. in Hinblick auf Breiten, Geschwindigkeit und Beleuchtung. Auf kommunaler Ebene stellen die Hauptrouten die wesentlichen Alltagsverbindungen dar. Mit rund 107 km Länge im Zielnetz bilden sie das Rückgrat des Radverkehrs. Verdichtet werden die Hauptrouten durch die Nebenrouten, die die Quartiere anbinden. Mit rund 85 km Länge im Zielnetz stärken diese zum Beispiel die Anbindung der Wohnlagen an die Bezirkszentren. Eine hochauflösende Karte des Zielnetzes im Radverkehr befindet sich in Anlage 2.

Alle Hierarchieebenen können – in unterschiedlichen Qualitäts- und Komfortstufen – als eigenständige Trassen für den Radverkehr sowie als Radverkehrsanlagen im Straßenraum, wie Radfahrstreifen, Schutzstreifen, kombinierte Geh- und Radwege oder Fahrradstraßen ausgebaut werden (Abbildung 3). In Tempo 30 Zonen und Bereichen niedrigerer zugelassener Höchstgeschwindigkeit, kann – je nach Verkehrsbelastung – auf die gesonderte Einrichtung von Radverkehrsanlagen verzichtet werden.

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. B/17/3845-01	Termin 25.09.2023	Rat der Stadt
-----------------------------	---	------------------------------	----------------------



129
130 Abbildung 3: Beispiele für Radwegeinfrastruktur in Oberhausen. Fotos: IKS Mobilitätsplanung.

131
132 Ergänzend zum Zielnetz wurden, basierend auf bestehenden Grundlagen der Stadt und des unten
133 erläuterten Beteiligungsprozesses, weitere Zielsetzungen festgelegt. Die Sicherheit von Radfahrenden
134 im Sinne der Vision Zero soll gesteigert werden. Trassen mit erhöhten Standards, wie zum Beispiel
135 Radschnellverbindungen für Pendler:innen, sollen eingerichtet werden. Das Angebot an
136 Fahrradabstellanlagen soll ausreichend und qualitativ hochwertig umgesetzt werden. Nicht zuletzt soll
137 eine Radkultur in Oberhausen etabliert werden.

138 139 Handlungsebenen und Musterlösungen

140
141 Darüber hinaus wurden im Rahmen des Radverkehrskonzeptes Handlungsebenen und beispielhafte
142 Musterlösungen entwickelt. Die Musterlösungen orientieren sich dabei an Maßnahmen, die im Bestand
143 mit verhältnismäßig wenig Einsatz von Ressourcen hohen Mehrwert für den Radverkehr bedeuten. Ein
144 wesentliches Instrument zur Radverkehrsförderung ist die Einrichtung von Fahrradstraßen. Mit
145 verhältnismäßig wenig Eingriff in den Straßenraum kann für den Radverkehr ein hoher Komfortgewinn
146 und Sichtbarkeit erlangt werden. Querschnittsänderungen, zum Beispiel die Einrichtung von Protected
147 Bike Lanes an ausgewählten Stellen, bringen eine hohe Sicherheit für den Radverkehr und können im
148 Rahmen von Verkehrsversuchen vor Umbau getestet werden. Veränderungen in der
149 Straßenraumaufteilung, zum Beispiel für die Einrichtung ausreichend breiter Radwege, erfordern
150 zumeist größere Planungen, sind jedoch zwingend zur Umsetzung des Radnetzes erforderlich.

151
152 Neben baulichen Maßnahmen zum Radnetz gehören weitere Handlungsebenen zur
153 Radverkehrsförderung. Kleinere bauliche Maßnahmen umfassen unter anderem den Aufbau von
154 Radzählstellen, die Aufhebung der Benutzungspflicht von Radwegwegen, die jedoch auch
155 insbesondere im Bereich der Herstellung von Abstellanlagen dauerhaft verfolgt werden müssen.
156 Ergänzende Daueraufgaben, wie die Unterhaltung der Radwegeinfrastruktur, erfordern stetig
157 steigenden Handlungsbedarf. Neben der Instandhaltung von Oberflächen, Reinigung und Grünschnitt,
158 steigenden Anforderungen an den Winterdienst sowie an die Erfassung und Bearbeitung von Mängeln.
159 Weitere Maßnahmen, die eine „Radkultur“ in Oberhausen fördern, umfassen dabei unterschiedliche –
160 vor allem kommunikative – Ansätze. Events, wie das STADTRADELN, Einweihung neuer
161 Radinfrastruktur und Informationskampagnen gehören dazu gleichermaßen wie die
162 Verkehrsüberwachung (z.B. „Falschparker auf Radwegen“) und Radwegführungen in Baustellen.

163
164 Ausführlich werden die oben genannten Ansätze im Bericht zum Radverkehrskonzept in Anlage 1
165 dargestellt. Der Bericht zum Radverkehrskonzept wird auf der städtischen Internetpräsenz zum
166 Download bereitgestellt.

167 168 Beteiligung

169
170 Die Erstellung des Radverkehrskonzeptes wurde durch ein Beteiligungsverfahren begleitet. Zuletzt
171 fanden 2022 zwei Workshops zur Zielsetzung, dem Radverkehrsnetz und den Musterlösungen
172 zusammen mit der Verwaltung, Politik, Vereinen und Verbänden statt. In einem zweiten Schritt wurde
173 dann das Zielnetz im politischen Arbeitskreis Mobilität am 31.01.2023 diskutiert. Ergänzungen und

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. B/17/3845-01	Termin 25.09.2023	Rat der Stadt
-----------------------------	---	------------------------------	----------------------

Anmerkungen, z.B. aus den Fraktionen, konnten darüber hinaus noch mitgeteilt werden. Der Arbeitskreis Mobilität kam erneut im März 2023 zusammen, um über die ausgearbeiteten Handlungsebenen und Musterlösungen zu diskutieren. Erneut wurde die Möglichkeit für Rückmeldungen im Anschluss gegeben. Die Anregungen zum Radverkehr aus dem Bürger:innen-Beteiligungsverfahren zur Mobilitätsstrategie (B/17/3333-01) sind sowohl in die Konzeption als auch in die Entwicklung des Radverkehrskonzeptes eingeflossen.

Ergänzend schlägt die Verwaltung die Verstetigung der Zusammenarbeit mit Politik und städtischen Akteuren zur Radverkehrsförderung vor. Durch den Abschluss der Mobilitätsstrategie entfällt der Arbeitskreis Mobilität, der in den letzten Jahren mehrfach zusammengekommen ist. Als daran anknüpfendes Instrument wird die Gründung eines „Runden Tisch Radverkehrsförderung“ vorgeschlagen, der halbjährlich über die aktuellen und künftigen Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs diskutieren soll. Anlage 3 umfasst einen Vorschlag zur Zusammensetzung dieses Runden Tisches.

Umsetzungsansatz

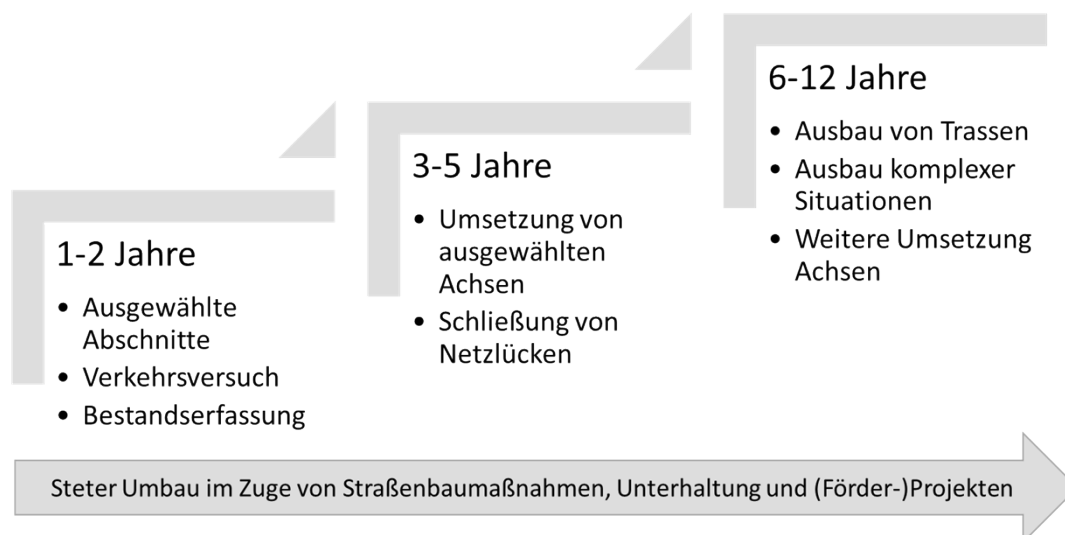


Abbildung 4: Zeitliche Einordnung der Umsetzungsstufen Radverkehrskonzept Stadt Oberhausen. Eigene Darstellung.

Die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes soll bis 2035 in drei Umsetzungsstufen erfolgen (Abbildung 4). Derzeitige Planungen und Ressourcen sehen in den nächsten zwei Jahren zunächst neben einer Bestandserfassung des Zielnetzes die Umsetzung einzelner, eher punktueller Maßnahmen vor.

Zunächst gilt es, den Bestand der Radinfrastruktur aufzuarbeiten. Wie in M/17/1615-01 dargestellt, gibt es derzeit keine ausreichende Datenbasis, da weder Daten zum Ausbau von Radwegen noch deren Unterhaltungszustand erfasst sind. Mithilfe der ausstehenden Daten zur Zustandserfassung aber auch durch eigene Befahrungen soll das Radverkehrsnetz erfasst werden. Zur begleitenden Radinfrastruktur, wie beispielsweise Radabstellanlagen, gibt es punktuelle Datensätze. Erst die Bestandserfassung wird es ermöglichen, abzuschätzen in welchem Umfang das Radzielnetz ausgebaut werden muss. Ergänzend muss die Bearbeitung der Maßnahmen mindestens mit den Ansätzen der Nahmobilitätskonzepte (B/17/1284-01, B/16/4802-01, B/16/3021-01) und der Mobilitätsstrategie (B/17/3333-01) abgeglichen werden.

Bereits beantragt sind Fördermittel zum Ausbau der Radabstellanlagen und Radzählstellen sowie zur Öffentlichkeitsarbeit, die bei positivem Förderbescheid in 2024 verausgabt werden müssen (M/17/3673-01). Darüber hinaus werden folgende Maßnahmen für die erste Umsetzungsstufe geplant:

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. B/17/3845-01	Termin 25.09.2023	Rat der Stadt
-----------------------------	---	------------------------------	----------------------

- Prüfung und ggf. Herstellung von Fahrradstraßen, z.B. Speldorfer Straße, Freiherr-von-Stein-Straße, Mergelstraße/Kampstraße
- Überprüfung von Anordnungen/Verkehrsführungen, z.B. Freigabe von Einbahnstraßen, Rückbau von zu engen Umlaufgittern, Aufhebung von Benutzungspflichten der Radwege, Ergänzung Grüner Pfeil Radverkehr, Radverkehrsführungen auf Brückenwerken
- Durchführung und Evaluation eines Verkehrsversuches zu Protected Bike Lanes auf der Concordiastraße, ggf. Bau/Verstetigung des Verkehrsversuches
- Planungen zur neuen Wegeverbindung MAN II und zum Straßenraum Westfälische Straße

Deutlich mehr Maßnahmen sollen in den nächsten zwei Umsetzungsstufen erfolgen. Basierend auf der Bestandserfassung sollen in der zweiten Umsetzungsstufe gezielt Netzlücken geschlossen werden und das Radverkehrsnetz auf Achsen mit wesentlicher Verbindungsfunktion gezielt umgebaut werden. In der dritten Umsetzungsstufe soll das Radverkehrsnetz dann vollständig umgesetzt werden. Eine deutlich stärkere Maßnahmenumsetzung geht mit einem erhöhten Ressourcenbedarf einher.

Parallel werden grundsätzlich die Belange des Radverkehrs bei Straßenbaumaßnahmen, zum Beispiel aus dem Straßen- und Wegekonzept, berücksichtigt und Straßen, die im Rahmen des Radverkehrskonzeptes umgebaut werden, werden um eine Aufnahme in allgemeine Straßen- und Wegekonzepte geprüft.

Ressourcen

Die Verwaltung ist durch den Rat der Stadt Oberhausen beauftragt worden, eine Budgetplanung zur Umsetzung der Radverkehrsförderung bzw. des Radverkehrskonzeptes aufzustellen (A/17/0377-01). Ergänzende Ressourcen werden in allen Umsetzungsschritten benötigt, da eine Umsetzung des Radverkehrskonzeptes im erforderlichem Umfang nicht mit dem derzeitigen Personalstamm und Haushaltsmitteln geleistet werden kann. In der ersten Umsetzungsstufe umfassen die benötigten Ressourcen vor allem finanzielle Mittel, die im Rahmen dieser Vorlage näher dargestellt werden.

Für eine Umsetzung der Maßnahmen der zweiten und dritten Umsetzungsstufe, insbesondere auch im Hinblick auf den gezielten Abruf der bestehenden Förderprogramme, bedarf es der Erarbeitung neuer Strukturen in der Verwaltung. Für die Deckung eines möglichen zusätzlichen Personalbedarfs sollen langfristig entsprechende Vorschläge erarbeitet und die weitere Abarbeitung des Radverkehrskonzeptes dem Rat der Stadt Oberhausen zum Beschluss erneut vorgelegt werden.

Wie eingangs erwähnt, hat die Stadt Oberhausen bisher keinen gesonderten Haushaltsansatz zur Radverkehrsförderung eingestellt. In Hinblick auf den finanziellen Ressourcenbedarf empfiehlt der Nationale Radverkehrsplan 3.0 des Bundes (abrufbar unter: <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/nationaler-radverkehrsplan-3-0.pdf>, S. 25) zur Entwicklung des Radverkehrs ein jährliches Budget von 30 € je Person vor. Für Oberhausen würde dies – ausgehend von den Einwohner:innen – ein Budget von 6,3 Mio. €/Jahr bedeuten. Ein solches Budget wäre insbesondere für die dritte Umsetzungsstufe erforderlich, da in den ersten beiden Stufen ein geringerer Budgetbedarf benötigt wird. In Tabelle 1 ist die erforderliche Budgetplanung für die drei Umsetzungsstufen bis zum Jahr 2035, welche auf der Grundlage des angestrebten Ausbaus der Radinfrastruktur basiert, dargestellt.

Umsetzung	Stufe 1		Stufe 2			Stufe 3							
	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	
Haushaltsmittel													
€/EW/Jahr	3,3	4	15	20	25	30	30	30	30	30	30	30	
€/Jahr/Mio.	0,7	0,85	3,15	4,2	5,25	6,3	6,3	6,3	6,3	6,3	6,3	6,3	

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. B/17/3845-01	Termin 25.09.2023	Rat der Stadt
-----------------------------	---	------------------------------	----------------------

Radnetz/km	10	11	13	14	17	18	20	20	22	23	24,5	24,5
km Velonetz	0	0	0	1	2	3	3	3	3	4	4,5	4,5
km Hauptnetz	4	5	6	6	8	8	10	10	12	12	13	13
km Nebennetz	6	6	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7

Aktuell stehen verschiedene Fördermittel zum Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur zur Verfügung. Fördermittel des Landes und des Bundes sowohl für konsumtive als auch für investive Maßnahmen umfassen derzeit in der Regel Förderquoten von ca. 70-90 %. Derzeit sind die Fördermittelprogramme im steten Wandel und teils sehr kurzfristig. Es ist davon auszugehen, dass die Förderquoten deutlich sinken werden und keine Personalaufwendungen förderfähig sind. Um möglichst hohe Fördermittel zu akquirieren, besteht daher zeitnaher Handlungsbedarf.

Für die erste Umsetzungsstufe können die finanziellen Auswirkungen wie folgt aufgeschlüsselt werden. Derzeit sind noch keine Fördermittelanträge für 2025 gestellt worden; es wird beabsichtigt, die Beantragung von Fördermitteln für 2025 zu prüfen. Fördermittel – abhängig der Bewilligungen und Antragsstellungen – werden daher noch Einfluss auf den abschließenden Finanzbedarf haben:

Kostenschätzung erste Umsetzungsstufe		2024	2025
Nr. Fördermaßnahmen	302.750 €		
1 Ausbau der Radabstellanlagen (80% Förderung beantragt, investiv), Fi-St. 560012010104200	73.950 €		
2 Radzählstellen (80% Förderung beantragt, investiv), Fi.-St. 560012010104200	193.800 €		
3 Öffentlichkeitsarbeit (80% Förderung beantragt, konsumtiv), Kostenart 522160	35.000 €		
Konsumtive Maßnahmen	185.000 €	380.000 €	
4 Prüfung und ggf. Herstellung von Fahrradstraßen, z.B. Speldorfer Straße, Freiherr-von-Stein-Straße Mergelstraße/ Kampstraße, Kostenart 522160 Überprüfung von Anordnungen/Verkehrsführungen, z.B. Freigabe von Einbahnstraßen, Rückbau von zu engen Umlaufgittern, Aufhebung von Benutzungspflichten der Radwege, Ergänzung Grüner Pfeil Radverkehr, Radverkehrsführungen auf Brückenwerken, Kostenart 522170	185.000 €	200.000 €	
5 Durchführung und Evaluation eines Verkehrsversuches zu Protected Bike Lanes auf der Concordiastraße, ggf. Bau/Verstetigung des Verkehrsversuches. Kostenart 522160			180.000 €
Investive Maßnahmen	280.000 €	280.000 €	
6 Planungen zur neuen Wegeverbindung MAN II und zum Straßenraum Westfälische Straße, Fi-St. 560012010104200	100.000 €	100.000 €	
7 Sonstiges	100.000 €	180.000 €	
8 Wegeverbindungen	80.000 €		
Summe (Jahr)	767.750 €	880.000 €	
Summe gesamt		1.327.750 €	

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. B/17/3845-01	Termin 25.09.2023	Rat der Stadt
-----------------------------	---	------------------------------	----------------------

Folglich ist der finanzielle Bedarf folgendermaßen abzuschätzen:

Finanzieller Bedarf

Umsetzungsstufe 1	Min. 1,33 Mio. €
Umsetzungsstufe 2	12,6 Mio. €
Umsetzungsstufe 3	44,1 Mio. €
Summe	Min. 58,03 Mio. €

Die erforderlichen Mittel für die Umsetzungsstufe 1 werden in bestehenden Finanzstellen abgebildet. Für die Umsetzungsstufe 2 und 3 wird – gemäß des durch den Rat der Stadt Oberhausen beschlossenen Antrags A/17/0377-01 – geprüft, ob eigene, neue Finanzstellen zur Umsetzung des Radverkehrskonzepts eingerichtet werden können.

Kurzfassung

Das Radverkehrskonzept für die Stadt Oberhausen wurde von IKS Mobilitätsplanung entwickelt, um die strategische Förderung des Radverkehrs in der gesamten Stadt und deren Verbindung mit den Nachbarstädten festzulegen. Das Hauptziel besteht darin, den Anteil und die Länge der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege zu erhöhen. Die Ausgangslage zeigt, dass die bestehende Radwegeinfrastruktur in Oberhausen gravierende Defizite aufweist. Die steigende Nachfrage nach Radverkehr erfordert eine sichere und komfortable Radinfrastruktur.

Das Radverkehrskonzept umfasst die Entwicklung eines durchgängigen, sicheren und komfortablen Zielnetzes für den Radverkehr. Dieses Zielnetz wurde unter Berücksichtigung von Zielorten wie Bahnhöfen, Bezirkszentren, Arbeitsplatzdichte und Freizeitziele entwickelt. Es gliedert sich in verschiedene Hierarchieebenen, von touristischen Wegen über Velorouten bis zu Hauptrouten und Nebenrouten. Zusätzlich zu baulichen Maßnahmen, wie dem Ausbau von Radwegen, werden auch nicht-bauliche Maßnahmen wie Verkehrsversuche, Öffentlichkeitsarbeit und die Etablierung einer Radkultur in Oberhausen vorgeschlagen.

Die Umsetzung des Radverkehrskonzepts ist bis 2035 in drei Umsetzungsstufen geplant und erfordert zusätzliche Ressourcen, einschließlich personeller und finanzieller Mittel. Fördermittel von Bund und Land sollen genutzt werden, um die Umsetzung zu unterstützen. Ein „Runder Tisch Radverkehrsförderung“ soll eingerichtet werden, um die Zusammenarbeit mit Politik und städtischen Akteuren zur Radverkehrsförderung zu verstetigen.

Anlagen

- Anlage 1: Bericht zum Radverkehrskonzept (nur online in Allris verfügbar)
- Anlage 2: Hochauflösende Karte Zielnetz Radverkehr (nur online in Allris verfügbar)
- Anlage 3: Zusammensetzung Runder Tisch Radverkehrsförderung (nur online in Allris verfügbar)
- Klimacheck (nur online in Allris verfügbar)