

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. M/16/2197-01	Termin 19.12.2016	Rat der Stadt		
<u>Bericht / Mitteilung</u>			öffentlich		
Termin	Gremium	Vorlage zur*	Ergebnis	Beschluss- kontrolle*	
13.12.2016	Planungsausschuss	K			
19.12.2016	Rat der Stadt	K			

Berichtsgegenstand

Beschlussfassungen des Rates zum Interfraktionellen Antrag sowie

- Antrag der Koalition zur Radwegenutzung auf der Flachglasstrecke vom Gasometer nach Gladbeck A/16/1773-01
- Antrag der CDU-Fraktion zur Zukunft des Oberhausener Radverkehrs A/16/1820-01

Sachdarstellung

Die Verwaltung wird beauftragt, in diesem Jahr noch einen erneuten umfassenden Sachstandsbericht im Planungsausschuss zur bisherigen Radverkehrspolitik in Oberhausen zu geben.

Ein derartiger Bericht ist in Vorbereitung und wird Anfang 2017 vorgelegt. Darin werden insbesondere auch Themen enthalten sein, die nicht explizit Gegenstand der vorliegenden Anfrage sind, die aber für ein Gesamtbild „lokaler/regionaler Radverkehrsplanung/-förderung“ von Bedeutung sind.

Antrag der CDU

Einrichtung eines „Radgipfels“ mit den Oberhausener Nachbarstädten. Der Radgipfel soll dem fachlichen Austausch (Verwaltung, Fachleute und relevante Akteure, ADFC usw.) über Möglichkeiten der Zusammenarbeit dienen. Hierbei sind bestehende städteübergreifende Verbindungen zu bewerten und sinnvolle „Lückenschlüsse“ von bestehenden Radwegeverbindungen zu benennen, um neben der touristischen Qualität auch den Radverkehr im „Alltagsverkehr“ zu fördern. Insbesondere der RVR ist mit seiner Zuständigkeit für den überörtlichen Radverkehr einzubinden. Dies insbesondere vor dem Hintergrund, dass

stellv. Bereichsleiterin Bereich 5-1	Dezernat 4 Umwelt, Gesundheit, ökolog. Stadtentwicklung und -planung		Oberbürgermeister
Baudek	Lauxen		Schranz
Datum 28.11.2016	Datum 29.11.2016		Datum 05.12.2016
* Vorlage zur:	* Ergebnis :	Beteiligung:	
Kenntnisnahme (K)	Kenntnisnahme (K)	Personalrat	[]
		Gleichstellungsstelle	[]

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. M/16/2197-01	Termin 19.12.2016	Rat der Stadt
-----------------------------	--	------------------------------	----------------------

20 der RVR zurzeit eine Studie über Möglichkeiten einer weiteren Vernetzung der Radwege im
21 nördlichen Ruhrgebiet erarbeitet.

22
23

24 Der fachliche Austausch bzgl. regionaler Radverkehrsthemen findet überwiegend auf der
25 Arbeitsebene statt. Aktuell bzw. auch in der Vergangenheit sind/waren dies Arbeitsgruppen und -
26 kreise, die periodisch und/oder aufgabenbezogen arbeiten.

27

28 Es sind dies regionale Arbeitskreise zu den Themen:

29

- 30 ▪ Route der Industriekultur per Rad (Infrastruktur + Marketing)
- 31 ▪ RuhrtalRadweg (Infrastruktur + Marketing)
- 32 ▪ Regionales Radverkehrsnetz
- 33 ▪ metropolradruhr
- 34 ▪ Regionale Wegweisung (neu: Knotenpunktsystem)
- 35 ▪ Rotbachroute/-weg
- 36 ▪ Regionalplan Ruhrgebiet

37

38 Darüber hinaus sind die über die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte,
39 Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS) vernetzten Ruhrgebietskommunen (in der unmittelbaren
40 Nachbarschaft: Duisburg, Mülheim an der Ruhr, Essen, neu: Dinslaken, Bottrop, Gladbeck, neu:
41 Bochum) im ständigen Informationsaustausch; entweder bei den Sitzungen des Facharbeitskreises
42 der AGFS oder bilateral bei anstehenden Planungen, Projekten bzw. sonstigen Problemstellungen
43 sowie fachlichen Hilfestellungen. Der Erfahrungsaustausch oder auch der „kurze Weg auf der
44 Arbeitsebene“ machen diese Zusammenarbeit insgesamt effektiver. Hinzu kommen natürlich die
45 vielschichtigen Kontakte zum RVR, der hier oftmals die regionale Klammer bildet oder dabei ein
46 wichtige Vorreiter und Koordinator in der Region ist.

47 Der RVR beabsichtigt das Regionale Radverkehrsnetz Ruhrgebiet recht grundlegend zu
48 überarbeiten. Ziel ist es, eine gemeinsame regionale Radwegekonzeption als Grundlage für ein
49 abgestimmtes regionales und kommunales Handeln im regionalen Radverkehr zu schaffen. Das
50 Regionale Radwegenetz stellt für den Regionalverband Ruhr selbst die Grundlage für die Planung,
51 den Grunderwerb, den Bau, die Finanzierung und ggf. die Trägerschaft von regionalen
52 Radwegeverbindungen des RVR in der Metropole Ruhr dar.

53

54 Die Überarbeitung des 2012 vom RVR-Parlament beschlossenen Konzeptes zur Weiterentwicklung
55 des Regionalen Radwegenetzes soll nun als Planungsauftrag vergeben werden. Unter
56 Berücksichtigung aller erforderlicher Abstimmungsschritte und Fristen kann eine Vergabe des
57 Auftrags voraussichtlich noch vor dem Jahresende 2016 erfolgen. Als Bearbeitungszeitraum sind
58 insgesamt 12 Kalendermonate vorgesehen. Die Bearbeitung des Konzeptes soll in 2017 u. a. in
59 enger Zusammenarbeit mit dem Arbeitskreis Regionale Mobilität sowie dem Arbeitskreis RS1
60 erfolgen, in denen die Kommunen und Institutionen der Metropole Ruhr vertreten sind. Als
61 bedeutender regionaler Partner soll auch die Emschergenossenschaft/ der Lippeverband mit ihren
62 regionalen Radwegeverbindungen in die Untersuchungen eingebunden werden.

63

64 Die Weiterentwicklung des Regionalen Radwegenetzes soll insbesondere unter einer verstärkten
65 Fokussierung auf den Alltagsradverkehr erfolgen. Hierbei kommt den Pendlerströmen eine besondere
66 Bedeutung zu. In diesem Arbeitspaket sollen die Projektziele ausführlich dargestellt und Standards für
67 ein zukünftiges Gesamtnetz abgeleitet werden. Gleichzeitig sollen Synergieeffekte für das freizeit-
68 und touristisch orientierte Radwegenetz im Zuge dieser Weiterentwicklung beachtet und
69 berücksichtigt werden.

70

71

72

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. M/16/2197-01	Termin 19.12.2016	Rat der Stadt
-----------------------------	--	------------------------------	----------------------

73
74

75 Ein elementarer Baustein in der weiterführenden Konzeption des Regionalen Radwegenetzes ist die
76 Schaffung einer Netzplanung, die eine Zuordnung der Strecken zu Netzkategorien ermöglicht und
77 damit verbundene Qualitätsstandards und eine damit einhergehende Priorisierung von Maßnahmen
78 zulässt. Als höchste und neue Kategorie ist das Radschnellwegenetz anzusehen, welches mit dem
79 „Radschnellweg Ruhr“ (RS1) und zukünftig dem „Radschnellweg mittleres Ruhrgebiet“ schon erste
80 Bausteine enthält. Ein noch zu entwickelndes Radschnellwegenetz soll dann das Rückgrat eines
81 qualitativ hochwertigen Radverkehrsnetzes in der Metropole Ruhr bilden.

82

83 Die Weiterentwicklung des Regionalen Radwegenetzes wird eine umfassende Analyse mit
84 Herausarbeitung von Stärken und Schwächen des bestehenden Netzes hinsichtlich Netzstruktur und
85 Qualitätsstandards beinhalten. Bestehende und neue Radwegeverbindungen sollen an die
86 Anforderungen des Alltagsverkehrs angepasst werden. Auf Nutzungsmöglichkeiten von stillgelegten
87 Bahntrassen sowie von gewässerbegleitenden Wegen wird bei der Untersuchung ein besonderer
88 Schwerpunkt gelegt werden.

89

90 Um der verstärkten Ausrichtung auf den Alltagsradverkehr gerecht zu werden, sind insbesondere die
91 Bedürfnisse dieser zu beachten. Diese Alltags-Radfahrten zeichnen sich vor allem durch schnelle und
92 direkte Wegeverbindungen sowie eine Verknüpfung mit dem ÖPNV aus. Diese Aspekte sollen sich
93 auch in der weiteren Konzeption widerspiegeln und die Inter- und Multimodalität der Bürgerinnen und
94 Bürger in der Metropole Ruhr stärken.

95

96 Bei der Erarbeitung des Konzeptes sind auch die sich wandelnden Bedingungen hinsichtlich der
97 technischen Rahmenbedingungen (u. a. Zunahme von E-Bikes und damit einhergehende Erhöhung
98 der Reichweiten des Radverkehrs) zu beachten.

99

100 Weiterhin sind natürlich auch aktuelle Anforderungen aus dem Themenfeld Freizeit und Tourismus
101 hinsichtlich möglicher Synergien oder zusätzlicher Entwicklungsbedarfe für den Freizeitradverkehr
102 darzustellen.

103

104 **Evaluierung möglicher exklusiver Radschnellwege in Oberhausen als direkte Anbindungen an**
105 **den RS 1.**

106

107

108 **Ausgangssituation**

109

110 Der Radschnellweg Ruhr (RS1) führt in einer Luftlinienentfernung von mindestens 3,5 km südlich des
111 Oberhausener Stadtgebietes vorbei. Rein geometrisch verläuft er aus nordöstlicher Richtung
112 (Mülheim-Winkhausen/Essen-Schönebeck) in südwestliche Richtung (Mülheimer Innenstadt); aus
113 Oberhausener Sicht ist dies, mit Blick auf kurze und direkte Verbindungen, ungünstig.

114

115 Für den Alltags-Radverkehr sind die Wegentfernungen

116

117 a) um ihn zu erreichen und

118

119 b) dann nach Westen im Richtung der Duisburger Innenstadt oder nach Osten in Richtung der
120 Essener Innenstadt zu fahren

121

122 recht groß. Reisezeitvorteile gegenüber anderen Verbindungen bzw. anderen Verkehrsmittel ergeben
123 sich deshalb hier nicht. Im Freizeit-Radverkehr bieten sich aber durchaus Teilstücke an, um sie z. B.
124 in eine Radtour mit einzubeziehen.

125

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. M/16/2197-01	Termin 19.12.2016	Rat der Stadt
-----------------------------	--	------------------------------	----------------------

126
127

128 Zwei ausgeschilderte Routen führen aus dem Oberhausener Stadtgebiet heraus bis zum RS 1. Dies
129 ist zum einen der RuhrtalRadweg, dem man von Oberhausen-Alstaden aus über Mülheim-Styrum
130 folgen und im Bereich des MÜGA-Geländes (ehem. Mülheimer Landesgartenschau) auf der
131 westlichen Ruhrseite erreichen kann; zum anderen über die sog. „Talroute“, die am Rhein-Herne-
132 Kanal/Haus Ripshorst beginnt und entlang des Läppkes Mühlenbaches, dann durch das Hexbachtal
133 und von dort über das Winkhauser Tal bis zum RS1 führt (s. Anlage).

134
135

136 **Weitergehende Ansätze**

137

138 Die Siedlungsstruktur (Barrieren in Form von Autobahn/Hauptverkehrsstraßen, Bahnstrecken,
139 großflächige Industrie-/Gewerbearealen, ...) sowie die naturräumliche und topografische Situation
140 insbesondere im südöstlichen Teil Alt-Oberhausens - und dort angrenzend an die Nachbarstädte
141 Essen und Mülheim - lässt keine zusätzlichen Korridore für weitere Verbindungen -z. B. in Form eines
142 Radschnellweges bzw. auch leistungsfähige Anbindungen an den RS 1 - erkennen. Die bereits
143 beschriebenen Radrouten stellen im Wesentlichen die beiden vorhandenen Anbindungen dar.

144

145 Darüber hinaus sind Radschnellwege kein Selbstzweck. Nicht jede regionalbedeutsame
146 Radwegeverbindung muss und kann ein Radschnellweg werden. Hier bedarf es regionaler
147 Gesamtbetrachtungen.

148

149 Die Evaluierung möglicher exklusiver Radschnellwege in Oberhausen muss insbesondere auch vor
150 dem Hintergrund der nachfolgenden Ausführungen u. a. aus einer Fachbroschüre der
151 Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.
152 (AGFS) „Radschnellwege: Leitfaden für die Planung“ eingeordnet werden:

153

154 **„Radschnellwege sollen in der Zukunft eine Bündelung und Beschleunigung von**
155 **„massenhaftem“ Radverkehr ermöglichen. Viele Radverkehrsanlagen in und insbesondere**
156 **zwischen den Städten sind heute nur bedingt „massentauglich. Der oftmals begrenzte**
157 **Verkehrsraum und seine „Übernutzung“ in den Städten, Stadtteilen und Quartieren durch den**
158 **fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr limitieren vielerorts den Radverkehr und zwar auf Dauer.**

159

160 **Um aber Radschnellwege für die Lösung dieser Ausgangslage in Erwägung zu ziehen, bedarf**
161 **es zunächst einer seriösen Abschätzung der Potenziale an Radfahrer/innen im jeweiligen**
162 **Planungsraum, die insbesondere im Alltagsverkehr diese Verbindungen auch nutzen können**
163 **und voraussichtlich auch werden.“**

164

165 Dies war sowohl beim Radschnellweg Ruhr (RS1) als auch bei dem geplanten „Radschnellweg
166 Mittleres Ruhrgebiet“ (Gladbeck - Bottrop - Essen) im Rahmen von Machbarkeitsstudien zunächst
167 eine wichtige Aufgabe.

168

169 Beim RS1 wurden im Rahmen von Potenzialabschätzungen abschnittsweise zwischen 1.000 und
170 über 4.000 Radfahrer/innen pro Tag prognostiziert; wenige kurze Teilabschnitte im Gesamtverlauf
171 liegen bei unter 1.000 Radfahrern/innen pro Tag.

172

173 Im Zusammenhang mit derartigen Potenzialabschätzungen bedarf es möglicherweise auch
174 alternativen Routenführungen, um die unterschiedlichen Potenziale auf den alternativen Strecken
175 ermitteln und miteinander abzuwägen zu können.

176

177 Radschnellwege lassen sich im Siedlungsgefüge unserer dicht bebauten Städte nicht immer nur in
178 Form eigener Radtrassen, d. h. als eigenständig geführte „Zweirichtungs-Radwege“, realisieren.

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. M/16/2197-01	Termin 19.12.2016	Rat der Stadt
-----------------------------	--	------------------------------	----------------------

179
180
181
182
183
184
185
186
187
188
189
190
191
192
193
194
195
196
197
198
199
200
201
202
203
204
205
206
207
208
209
210
211
212
213
214
215
216
217
218
219
220
221
222
223
224
225
226
227
228
229
230
231

Deshalb sind auch andere Führungsformen geeignet, um Radschnellwege über größere Distanzen zu führen. Straßenbegleitende „Zweirichtungs-Radwege“, straßenbegleitende beidseitige „Einrichtungs-Radwege“, Radfahrstreifen, Fahrradstraßen oder auch Tempo-30-Zonen und -Straßen, können weitere geeignete Führungsformen darstellen.

Wichtig dabei ist aber, dass eine weitestgehende Bevorrechtigung und planfreie Führung erreicht wird, um insbesondere höhere Reisegeschwindigkeiten, insbesondere auch mit Pedelecs zu ermöglichen. Auch Lastenräder stellen mit Blick auf die Zukunft eine wichtige, zu berücksichtigende Option beim Ausbau von Radschnellwegen dar.

Weitere Anforderungen und Qualitätskriterien bestehen darin, dass Radschnellwege über eine Distanz von mindestens 5 km Länge geschaffen werden, eine Trennung von anderen Verkehrsarten, insbesondere auch von Fußgängern, gewährleistet wird, die Routenführung möglichst steigungsarm ist und die Radschnellwege innerorts beleuchtet werden können. Auch eine regelmäßige Reinigung und ein verlässlicher Winterdienst sind dabei sicherzustellen.

Die ideale Führungsform stellt die beim RS1 - z. B. östlich des Mülheimer Hauptbahnhofes - schon realisierte Querschnittsgestaltung dar. Neben einem 4,00 m breiten „Zweirichtungs-Radweg“ befindet sich zunächst ein Grünstreifen und daneben dann ein 2,00 m breiter separater Fußweg. Wichtig ist aber auch, dass im Rahmen der Trassierung die Kurvenradien so gewählt werden, dass ein Befahren mit Geschwindigkeiten von 25 km/h durchgängig ermöglicht wird. Denn heutige Radwege im Seitenraum sind häufig nur für Geschwindigkeiten von 12 bis 15 km/h ausgelegt. Radfahrstreifen und Schutzstreifen auf der Fahrbahn ermöglichen aber auch heute bereits höhere Geschwindigkeiten.

Evaluierung einer möglichen exklusiven Nord-Süd-Verbindung in Oberhausen, die den Kanal Richtung Alt-Oberhausen überwindet und mit den möglichen Zubringern zum RS 1 verbunden ist.

Die Schaffung und der Ausbau von Nord-Süd-Verbindungen für den Radverkehr ist ein wesentlicher Bestandteil der Radverkehrsplanung in mittleren Teil des Oberhausener Stadtgebietes seit etwa 1985. Die überwiegend ost-west-gerichteten Barrieren (Eisenbahnlinien, BAB A 42, Rhein-Herne-Kanal und Emscher) bestimmten bis dahin ganz entscheidend das Siedlungsgefüge innerhalb Oberhausens. Diese Barrieren - gerade in Nord-Süd-Richtung - zu überwinden, war dann u. a. auch eine wesentliche Aufgabe der planerischen Konzeption „Neue Mitte Oberhausen“ in etwa ab 1992. Im Zuge der Emscher-Renaturierung kamen weitere derartige Verbindungen hinzu, die bis etwa 2019 realisiert sein werden.

Insgesamt stehen dann abseits von Stadtstraßen in diesem Teilraum 21 Brücken und 4 Unterführungen für den Rad- und Fußgängerverkehr zur Verfügung, die es vor 1985 so nicht gegeben hat und die ganz maßgeblich eine Netzstruktur ermöglicht haben, die das mittlere Stadtgebiet Oberhausens in ganz vielfältiger Weise völlig neu erschlossen hat.

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. M/16/2197-01	Termin 19.12.2016	Rat der Stadt
-----------------------------	--	------------------------------	----------------------

232
233
234
235
236
237
238
239
240
241

Um ein Bild bzgl. der Netzstruktur im mittleren Teil des Oberhausener Stadtgebietes zu vermitteln, hier ein Ausschnitt aus dem aktuellen Fahrrad-Stadtplan:



242
243
244
245
246
247
248
249

Ermittlung und Überprüfung der stillgelegten Bahntrassen im Hinblick auf ihre Nutzbarkeit als Radtrassen.

Derzeit gibt es nur noch zwei Bahn- bzw. Werkbahntrassen, die nicht mehr genutzt werden. Zum einen handelt es sich um die sog. „Flachglasstrecke“ (Strecke 2262: Gladbeck - Bottrop -Oberhausen), zum anderen um die ehem. Bahnstrecke Mülheim-Styrum - Duisburg-Meiderich (Strecke 2300), die durch Alstaden hindurch verläuft.

Für beide Strecken bestehen in Oberhausen seit vielen Jahren Planungsüberlegungen bzw. -absichten, diese beiden Strecken perspektivisch als regionale Rad- und Fußwege-verbindungen zu nutzen. In beiden Fällen hängt es jedoch davon ab, eine Umnutzung gemeinsam mit den jeweiligen Nachbarstädten auf den Weg zu bringen.

Bisher war es fast ausschließlich so, dass derartige Projekte vom Regionalverband Ruhr (RVR) gemeinsam mit den beteiligten Städten in Angriff genommen wurden. Deshalb hat die Stadt Oberhausen zuletzt Anfang 2014 bei einem Projektaufruf des Regionalverbandes Ruhr zum Emscher Landschaftspark 2020+ diese beiden Strecken auch als mögliche Projekte schon entsprechend benannt bzw. gemeldet (siehe B/15/3336-01: Maßnahmen 123 und 165).

Überprüfung der vorhandenen Radverkehr-Infrastruktur (inkl. z. B. sicheres Unterstellen von Fahrrädern in Abstellboxen, E-Bike-Ladestationen, Koordinierung mit anderen Verkehrsknotenpunkten wie Park-and-Ride-Plätzen, Bahnhöfen etc.) sowie eine Evaluierung der Optimierungsmöglichkeiten der bestehenden Infrastruktur.

271

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. M/16/2197-01	Termin 19.12.2016	Rat der Stadt
-----------------------------	--	------------------------------	----------------------

272
273
274
275
276
277
278
279
280
281
282
283
284
285
286
287
288
289
290
291
292
293
294
295
296
297
298
299
300
301
302
303
304
305
306
307
308
309
310
311
312
313
314
315
316
317
318
319
320
321
322
323
324

Der vom Rat erteilte Arbeitsauftrag an die Verwaltung zur Erarbeitung eines gesamtstädtischen Mobilitätskonzeptes bietet die Chance, u. a. auch mit Blick auf den Radverkehr und die Verknüpfungen mit anderen Verkehrsarten (*Intermodalität: Verknüpfung mehrerer Verkehrsmittel auf einem Reiseweg und Multimodalität: vorhandenes Verkehrsangebot, welches Verkehrsteilnehmern/innen an einem bestimmten Ort zu einer gewählten Zeit, gfls. auch alternativ, zur Verfügung steht*), eine Standortbestimmung vorzunehmen und mit Blick auf einen mittelfristigen Zeitraum auch neue Ziele, Handlungserfordernisse sowie konkrete Maßnahmen zu benennen. Dabei spielen selbstverständlich auch die oben beschriebenen Handlungsfelder eine wichtige Rolle.

Hierzu gibt es aber natürlich auch heute schon eine ganze Reihe von bestehenden Planungsüberlegungen und auch Projekten, die zuletzt in einem Bericht im Frühjahr 2014 dargestellt wurden (M/15/3330-01).

Entwicklung einer Marketingkampagne, die den Fokus der Bürgerinnen und Bürger auf jene Vorteile richtet, die die Nutzung des Fahrrades mit sich bringt. Überprüfung und Auflistung möglicher Fördermittel/Fördertöpfe (Land/Bund/EU) zur Optimierung des Oberhausener Radverkehrs.

Eine allein auf das Fahrrad gerichtete (Marketing-)Kampagne greift nach Auffassung der Verwaltung zu kurz. Das Ziel den sog. Umweltverbund (Fußgänger-, Radverkehr ÖPNV/SPNV) zu stärken ist seit langer Zeit ein zentrales Ziel kommunaler Verkehrspolitik in Oberhausen. Denn gerade in dem Miteinander dieser Verkehrsarten liegt die große Chance die Mobilitätsbedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger zu bedienen. Größere Distanzen, Witterungsbedingungen, gesundheitliche Handicaps, ... sind nur einige Aspekte, die die Nutzung des Fahrrades einschränken können.

Sowohl in der Intermodalität als auch in der Multimodalität liegt aber die Chance das Fahrrad anlass- und streckenbezogen im wieder mit in die Abwägung des „richtigen“ Verkehrsmittels mit einzubeziehen. Denn dabei kann das Fahrrad ein wichtiger Verkehrsträger sein oder aber auch ein wichtiges Bindeglied zu anderen Verkehrsmitteln darstellen.

Einzelne Kampagnen lenken zeitlich begrenzt - und damit relativ kurzzeitig - das Augenmerk auf ein Thema (in diesem Fall auf das Radfahren); da es aber bei Veränderungen des Verkehrsverhaltens insbesondere darum geht, das individuelle Verkehrsverhalten möglichst vieler Bürgerinnen und Bürger dauerhaft zu verändern, bedarf es einer kontinuierlich wiederkehrenden Darstellung der Vorteile und Chancen aus dieser Form der aktiven Bewegung. Verhaltensveränderungen setzen zunächst eine Bewusstseinsveränderung voraus und in der Folge dann auch möglichst viele individuelle Veränderungen bei der täglichen Verkehrsmittelwahl. Das Fahrrad und auch das „zu Fuß gehen“ als eine Alternative zu begreifen und täglich auch immer wieder mit in Erwägung zu ziehen, wäre schon ein deutlicher Schritt in diese Richtung.

Deshalb wird auch heute schon viele Möglichkeiten genutzt, um für das Radfahren in Oberhausen und in der Region zu werben. Berichte über neue Infrastrukturprojekte eignen sich dabei ebenso, wie jährlich wiederkehrende Aktionen, um das Radfahren und das zu Fuß gehen im Bewusstsein der Bevölkerung zu verankern.

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. M/16/2197-01	Termin 19.12.2016	Rat der Stadt
-----------------------------	--	------------------------------	----------------------

325
326
327
328
329
330
331
332
333
334
335
336
337
338
339
340
341
342
343
344
345
346
347
348
349
350
351
352
353
354
355
356
357
358
359
360
361
362
363
364
365
366
367
368
369
370
371
372
373
374
375
376
377

Aktionen wie „Mit dem Rad zur Arbeit“, „StadtRadeln“, die Liricher Fahrradbörse, geführte Radtouren, ... sind geeignet, ganzjährig und wiederkehrend für das Radfahren zu werben. Wichtig dabei ist aber auch eigene Erfahrungen zu machen und Ortskenntnisse zu erwerben, in dem man auch Wegeverbindungen abseits von Hauptverkehrsstraßen erkundet und kennen lernt. Neben dem Oberhausener Fahrrad-Stadtplan, den es nun seit über 25 Jahren in mehreren Auflagen gibt, sind auch zahlreiche vorhandene regionale Radkarten geeignet solche Ortskenntnisse zu erlangen. Auch der Radroutenplaner NRW kann dazu beitragen sich Radwegeverbindungen und Radrouten anzeigen zu lassen oder als „GPS-Track“ zu nutzen.

Und auch eine wiederkehrende positive Berichterstattung z. B. über die lokalen Medien kann helfen, eine umwelt- und klimaschonende Mobilität mit ihren vielen Facetten immer wieder in den Focus zu rücken.

Die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS) wird im kommenden Frühsommer mit der bereits in Vorbereitung befindlichen, öffentlichkeitswirksamen Kampagne „Generation Fahrrad“ in den Mitgliedskommunen und -kreisen das Fahrrad deutlich in den Focus rücken. Neben gezielten Aktionen sollen Plakate unterschiedlichster Formate im öffentlichen Raum präsentiert werden.

Letztlich kommt es darauf an, durch eine wiederkehrende und möglichst positive Berichterstattung ein fahrrad- bzw. nahmobilitätsfreundliches Klima in der Stadt und Region zu schaffen. Dazu ist es aber auch erforderlich, dass die Qualität der infrastrukturellen Elemente (Radverkehrsanlagen, Abstellanlagen, Wegweisung, ...) eine gute Basis für eine derartige Kommunikation nach außen darstellt.

Antrag der Koalition

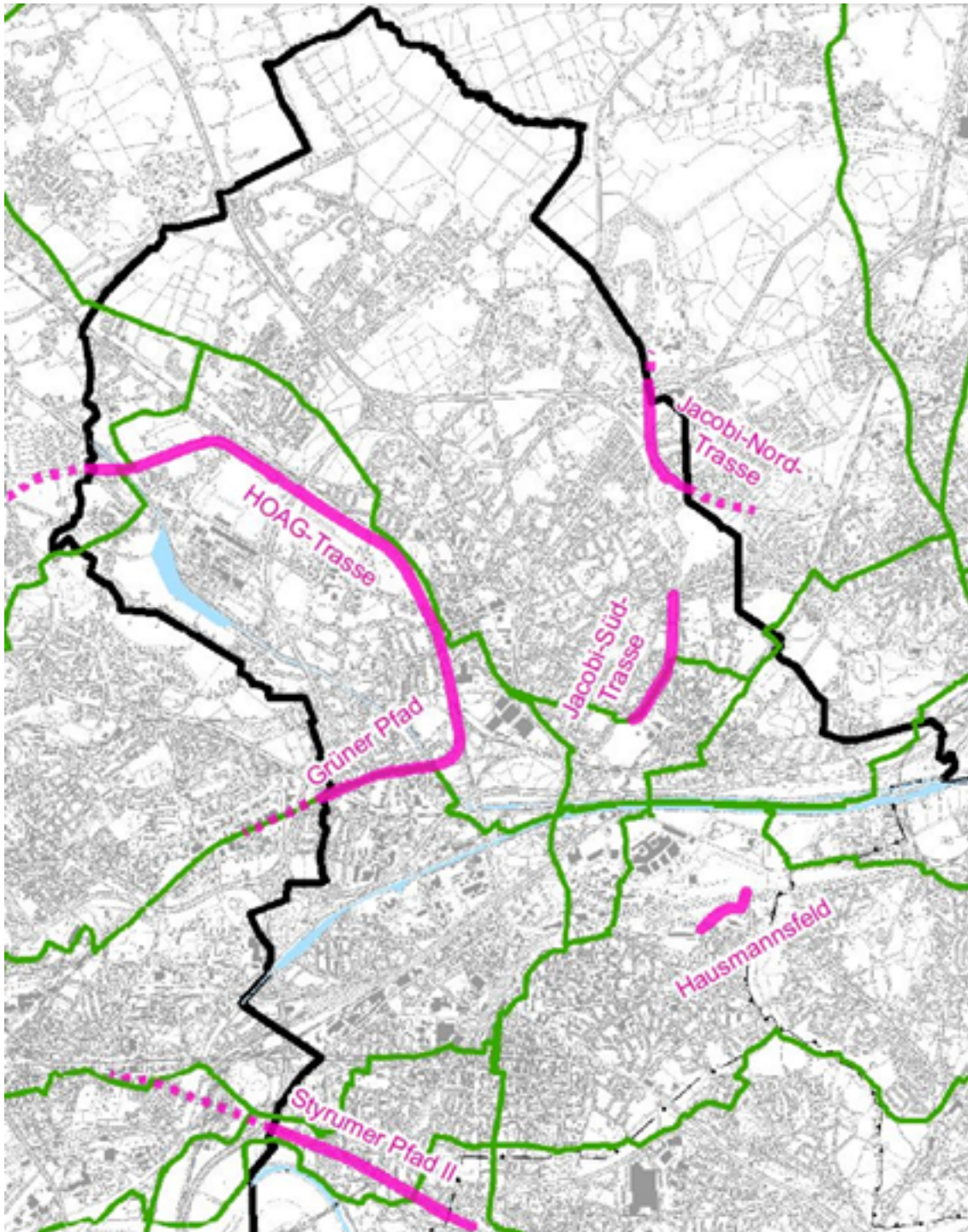
Die Verwaltung wird beauftragt

a) darzustellen, ob die Flächen für die Radwegenutzung regionalplanerisch gesichert sind,

Der Regionale Flächennutzungsplan (RFNP) war der erste Regionalplan, der sich explizit mit der Sicherung regionalbedeutsamer Radwegeverbindungen auseinandersetzt. Eine zentrale Rolle spielt hierbei die Freihaltung von stillgelegten Bahntrassen, die als lineare Elemente bereits vielfach als Rad-/Fußwegetrassen genutzt werden oder perspektivisch hierfür vorgesehen sind. Die planerische Festlegung erfolgt als Ziel der Raumordnung, das strikt beachtlich ist. Der RFNP enthält zur besseren räumlichen Verortung dieser Festlegung (Ziel 43) eine Erläuterungskarte (siehe unten). Zum Zeitpunkt der Erarbeitung bzw. Beschlussfassung des Regionalen Flächennutzungsplans war die „Flachglasstrecke jedoch noch im Betrieb und konnte demnach nicht als „freizuhaltende stillgelegte Bahntrassen“ festgelegt werden.

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. M/16/2197-01	Termin 19.12.2016	Rat der Stadt
-----------------------------	--	------------------------------	----------------------

378
379
380
381



382
383
384
385
386
387
388

Um den Radverkehr auch über eine konkrete Trassensicherung hinaus grundsätzlich zu fördern und zu stärken, enthält der RFNP weitere Regelungen. Die hohe Bedeutung des Radverkehrs im RFNP kommt insbesondere in dem „Grundsatz 50: Radverkehr fördern“ zum Ausdruck.

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. M/16/2197-01	Termin 19.12.2016	Rat der Stadt
-----------------------------	--	------------------------------	----------------------

389
390
391
392
393
394
395
396
397
398
399
400
401
402
403
404
405
406
407
408
409
410
411
412
413
414
415
416
417
418
419
420
421
422
423
424
425
426
427
428
429
430
431
432
433
434
435
436
437
438
439
440
441

Darin heißt es:

„(1) Der zunehmenden Bedeutung des regionalen Radverkehrs soll insbesondere durch die Schaffung und Sicherung eigener Trassen Rechnung getragen werden.“

(2) Der Radverkehr soll durch die Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes, insbesondere durch Lückenschlüsse, gefördert werden.“

In der Begründung dazu heißt es weiter:

„Der lokale und regionale Radverkehr genießt im Planbereich und darüber hinaus eine hohe und weiter zunehmende Bedeutung. Seit Mitte der 1980er Jahre entstanden im Ruhrgebiet eine Vielzahl von neuen Radwegen abseits von Straßen. Der Vorteil dieser Wege liegt insbesondere darin, dass sie in der Regel immissionsfrei, meist ohne große Steigungen und oft eingebettet in lokale, z.T. auch regionale Grünzüge verlaufen. Eine Reihe dieser Wege verläuft dabei über das Stadtgebiet von mehreren Gemeinden und schafft damit regionale Verbindungen. Die Wege erschließen vielerorts neue, bisher unbekannte bzw. nicht zugängliche Areale. Darin liegt auch die positive Wahrnehmung durch die Nutzer in der Region begründet. Aber auch Besucher von außerhalb, insbesondere Touristen, loben diese Wegeverbindungen in der Städtelandschaft Ruhrgebiet.“

Neben den Betriebswegen entlang dem Rhein-Herne-Kanal, der Emscher (mit ihren Nebenläufen) und der Ruhr spielen insbesondere ehemalige Bahn- und Werkbahnstrecken in dieser Entwicklung eine herausragende Rolle. Ihr Streckenverlauf ist in vielen Fällen zwar der industriellen Entwicklung geschuldet und entspricht nicht in allen Fällen den Erfordernissen im heutigen Siedlungsgefüge bzw. den Quelle-Ziel-Beziehungen; dennoch lassen sie sich meist in Verbindung mit der übrigen Radverkehrsinfrastruktur gut in die lokalen und regionalen Strukturen einbetten. Sie spielen insbesondere für Freizeit und Naherholung eine herausragende Rolle. Erhebliche Teile bieten aber auch dem Alltags-Radverkehr attraktive und komfortable Verbindungen.“

Neben den Städten und Gemeinden im Ruhrgebiet haben auch regionale Partner wie der RVR und die Emschergenossenschaft an dieser Entwicklung entscheidend mitgewirkt. Auch die IBA Emscher Park hat diese Entwicklung in ihrer zehnjährigen Laufzeit erheblich gefördert.“

Eine besondere Qualität der Verbindungen – u.a. verbunden mit dem Neubau und der Ertüchtigung von Brücken und Unterführungen – ist es, dass hierdurch viele räumliche Barrieren überwunden werden konnten, Verbindungen zwischen den Städten, Stadtteilen und Quartieren z.T. deutlich verkürzt wurden und neue Verbindungen aus den Siedlungs- und Wohnbereichen in die Naherholungsgebiete geschaffen wurden.“

b) sich bei der nächsten Fortschreibung des regionalen Radwegenetzes beim Regionalverband Ruhr (RVR) für die Aufnahme der Flachglasstrecke einzusetzen.

Der Erarbeitung des Regionalplanes Ruhr ist nach wie vor der sog. „Regionale Diskurs“ vorgeschaltet, der aus regelmäßigen Arbeits- und Diskussionsgesprächen des RVR mit den Verbandskommunen besteht und u. a. in dem Dokument „Perspektiven für die räumliche Entwicklung der Metropole Ruhr“ mündete. Darin heißt es u. a. zum Thema Radverkehr:

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. M/16/2197-01	Termin 19.12.2016	Rat der Stadt
-----------------------------	--	------------------------------	----------------------

442
443
444
445

446 **„Rad- und fußgängerfreundliche Region in Europa**

447

448 *Wir wollen...*

449

450 ▪ *eine rad- und fußgängerfreundliche Region in Europa werden und dazu das regionale*
451 *Radverkehrssystem gemeinsam mit der Region weiterentwickeln.*

452

453 ▪ *die Chancen, die sich aus der E-Mobilität ergeben, nutzen.*

454

455 ▪ *Radschnellwege als ein Element der Alltagsmobilität planen und bauen.*

456

457 ▪ *den Radverkehr als bedeutenden Zukunftsfaktor für die lokale und die regionale Mobilität auch*
458 *durch die Verknüpfung mit den kommunalen Netzen fördern.*

459

460 ▪ *Radwegetrassen von regionaler Bedeutung hervorheben.*

461

462 ▪ *dass Radfahren in Zukunft bedeutet: Bequem, schnell, sicher und gleichberechtigt durch Stadt*
463 *und Region gelangen. ...“*

464

465 und weiter heißt es dort

466

467 **„MOBILITÄT - Die Metropole Ruhr: Dichtes Verkehrsnetz in einem polyzentrischen Raum**

468

469 *Wir haben...*

470

471 ▪ *ein stark entwicklungs- und ausbaufähiges Netz für den Alltagsradverkehr. ...“*

472

473 sowie

474

475 **„Innovative Formen der Mobilität: ...**

476

477 *Wir haben ...*

478

479 ▪ *insbesondere beim Radverkehr große Potenziale bei der Nutzung elektrischer Hilfsantriebe.*

480

481 ▪ *eine Vielzahl brachliegender Schienentrassen, die für Radwege und ÖPNV-Trassen genutzt*
482 *werden können.“*

483

484

485 In diesem Sinne wird auch bei der Neuaufstellung des Regionalplans Ruhr die Bedeutung des
486 Radverkehrs, u. a. für die Weiterentwicklung des regionalen Radverkehrsnetzes, eine Rolle spielen.
487 Dabei wird der Alltagsradverkehr noch stärker in den Focus der Betrachtungen rücken. Dies ist über
488 Oberhausen hinaus eine Position, die erkennbar alle Städte, Gemeinden und Kreise im Ruhrgebiet
489 teilen.

490

491 In welcher Form dies in den Regionalplan Ruhr einfließt wird, ist in der derzeitigen
492 Bearbeitungsphase noch nicht erkennbar. Die RFNP-Planungsgemeinschaft der Städte Bochum,
493 Essen, Gelsenkirchen, Herne, Mülheim an der Ruhr und Oberhausen hatte den Punkt „regionales

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. M/16/2197-01	Termin 19.12.2016	Rat der Stadt
-----------------------------	--	------------------------------	----------------------

494 Radwegenetz“ ausdrücklich mit auf die Agenda für das teilregionale Gespräch mit dem RVR, das
495 Ende August 2016 stattgefunden hat, gesetzt .
496
497
498
499

500 **c) weitere Planungsschritte auf kommunaler und überregionaler Ebene, die möglichen**
501 **zeitlichen Perspektiven für eine Realisierung, und die mögliche Finanzierung für den**
502 **Ausbau der Strecke zu einer attraktive überregionale Radverbindung darzustellen.**
503

504 Die Verwaltung hat, nachdem bekannt wurde, dass die Flachglasstrecke „freigestellt“ ist,
505 diesbezüglich Kontakt mit dem RVR (Team Mobilität) sowie den Städten Bottrop und Gladbeck
506 aufgenommen. Ziel war es, die betroffenen Kommunen sowie den RVR über die neu entstandene
507 Situation zu informieren, um gemeinsam, das bereits mehrfach angesprochene und in die
508 programmatische Planungen (zuletzt Emscher Landschaftspark 2020+) eingeflossene Projekt,
509 voranzubringen.
510

511 Aus Gesprächen mit dem örtlichen ADFC wurde bekannt, dass auch dieser bezüglich der
512 „Flachglasstecke“ eigene Aktivitäten entwickelt hat, um das Projekt ebenfalls zu forcieren. Dazu haben
513 die ADFC-Gliederungen aus Gladbeck, Bottrop und Oberhausen/Mülheim unabhängig voneinander
514 den Bürgermeister/die Oberbürgermeister der Anrainer-Städte sowie die Regionaldirektorin des RVR
515 angeschrieben und von dort überall grundsätzlich positive Rückantworten erhalten.
516

517 Der RVR wird - wie schon oben ausgeführt - das regionale Radwegenetz gemeinsam mit den Städten
518 überarbeiten und hat bereits zugesagt die „Flachglasstrecke“ auf jeden Fall in diese
519 Planungsüberlegungen und Abwägungen mit einzubeziehen.
520

521 Es wird auch in den nächsten Monaten wichtig sein, dieses Projekt an den verschiedensten Stellen
522 weiter im Gespräch zu halten. Dazu sollten alle Einflussmöglichkeiten sowohl auf der Ebene der
523 Verwaltung als auch der Politik, einschließlich der Gremien beim Regionalverband Ruhr, genutzt
524 werden, um das Projekt zu einem „regional gewollten Projekt“ zu machen. Die Voraussetzungen dafür
525 sind gut, aber es bedarf weiterhin eines klaren und begründeten Bekenntnisses, dass auf der
526 „Flachglasstrecke“ eine neue regionale Rad- und Fußwegeverbindung entstehen soll.
527

528
529 **Weiterhin wird die Verwaltung gebeten darzustellen, inwieweit die Erstellung eines**
530 **„Masterplans Radverkehr Oberhausen “ im Rahmen des Mobilitätskonzepts sinnvoll und**
531 **leistbar ist.**
532

533 Ein u. a. auch vom ADFC Oberhausen/Mülheim bereits mehrfach ins Gespräch gebrachter
534 „Masterplan Radverkehr“ soll ein Teilkonzept des geplanten gesamtstädtischen Mobilitätskonzeptes
535 für Oberhausen werden, da hierbei auch alle inter- und multimodalen Zusammenhänge und Chancen
536 im Gesamtzusammenhang bearbeitet und dargestellt werden können.
537

538
539
540

541 **1 Anlage**

