

Die Regionaldirektorin	 REGIONALVERBAND RUHR
Drucksache Nr.:14/0475-1	

	10.03.2022
Fraktionsanfrage Antwort	öffentlich

Beratungsfolge	Beratungsstatus	Sitzung am	TOP
Verbandsausschuss	zur Kenntnis	21.03.2022	18.1
Verbandsversammlung	zur Kenntnis	01.04.2022	18.1

**Betreff: Weiterentwicklung Regionales Radwegenetz: Radhauptverbindung
Oberhausen-Bottrop-Kirchellen-Dorsten (Alleenradweg) - Antwort der
Verwaltung**

Antwort:

Vorbemerkung:

Der Regionalverband Ruhr hat zusammen mit weiteren regionalen Partnern, insbesondere mit den Kommunen und Kreisen, das Programm „Weiterentwicklung des Regionalen Radwegenetzes“ erarbeitet. Diese wurde nach umfassender kommunaler Befassung von der Verbandsversammlung (Drucksache 13/1399) am 28.06.2019 als Bedarfsplan für das Alltagsradwegenetz beschlossen. Aus einem Großteil der Kommunen und Kreise des RVR liegen zustimmende Beschlüsse zum Konzept vor. Eine zentrale Prämisse in der Planung war, genau eine Verbindung zwischen den Zentren der jeweiligen Kommunen zu entwickeln, mit der ein möglichst hohes Radverkehrspotential zu erreichen ist.

Mit den Verwaltungen der Städte Oberhausen, Bottrop und Dorsten steht der RVR zu der hier angefragten Verbindung im Austausch.

1. Ist das Anliegen des ADFC und der Initiative AFB bereits an die RVR-Verwaltung herangetragen worden? Wenn ja, welchen Sachstand gibt es dazu?

Mitwirkende der Initiative Aufbruch Fahrrad hatten sich telefonisch am 18.01.2022 beim RVR gemeldet und Fragen zu dem im Internet verfügbaren Bericht zur „Weiterentwicklung des Konzeptes für das Regionale Radwegenetz in der Metropole Ruhr“ gestellt. In diesem Zusammenhang wurde dem RVR ein Hinweis auf die aktuelle Diskussion in der Stadt Bottrop gegeben. Als erste Ansprechstelle für die Thematik des Alleinradweges auf Bottroper Stadtgebiet hat der RVR die zuständige Fachplanung in der Stadtverwaltung Bottrop benannt. Nach dem beschlossenen Konzept für das Regionale Radwegenetz beginnt die Verbindung (in der Kategorie Regionale Radhauptverbindung) Bottrop – Dorsten in der Bottroper Innenstadt. Sie verläuft über die L631 Hans-Sachs-Straße – Kirchhellener Straße und trifft auf die Flachglasstrecke, die bis zur Hegestraße (Stadt Gladbeck) genutzt werden soll. Die weitere Führung im Bereich Kirchellen bis Dorsten soll nach dem Konzept für das Regionale Radwegenetz über das Straßennetz erfolgen. Lediglich im nördlichen Abschnitt bis Dorsten

wird darin eine Nutzung der ehemaligen Bahntrasse vorgeschlagen. Die im Anhang zur Vorlage 14/0475 in einer Karte dargestellte weitere Führung ‚des RVR-Netzes‘ ist dahingehend zu korrigieren, dass sich die Streckenführung mit der im Anhang als „Vorschlag der Stadt Bottrop an den RVR (2018)“ gekennzeichneten Strecke deckt.

Der RVR wurde durch den Arbeitskreis der Stadt Oberhausen zur Machbarkeitsstudie zur Radschnellverbindung zwischen den Städten Mülheim a. d. Ruhr – Oberhausen – Bottrop darüber informiert, dass Teile der Flachglasstrecke für die geplante Radschnellverbindung genutzt werden sollen. Verschiedene Trassenvarianten wurden untersucht und eine Vorzugsvariante wurde ausgewählt. Derzeit wird die Trassenplanung, Kostenschätzung und Maßnahmendarstellung weiter ausgeführt. Anschließend wird eine Nutzen-Kosten-Analyse durchgeführt. Im Stadtplanungs- und Mobilitätsausschusses der Stadt Oberhausen wurde zuletzt mit der Vorlage M/17/1291-01 am 03.12.2021 ein Sachstandsbericht zur Machbarkeitsstudie vorgestellt.

2. Wie beurteilt die Verwaltung im Hinblick auf die Qualitätsstandards des RVR für Radhauptverbindungen und sonstiger planerischer Regelwerke und Anforderungen (u.a. der StVo sowie der VwV-StVo) die Möglichkeit einer Umsetzung des Alleenradwegs in Form einer Radhauptverbindung? Sind die folgenden notwendigen Kriterien vorhanden bzw. umsetzbar?

- **Führungsform**
- **Beleuchtung**
- **Ausstattung**
- **Wegweisung**
- **Orientierung**
- **Wartung**
- **Instandhaltung**

Eine belastbare Einschätzung kann erst nach umfangreichen und zeitintensiven Voruntersuchungen (Machbarkeitsstudie) erfolgen und ist daher zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich.

3. Die ehemalige Rheinische Bahntrasse befindet sich unseres Wissens nach aktuell im Besitz der Deutschen Bahn AG. Inwiefern besteht die Möglichkeit, dieses Grundstück für den Ausbau des Alleenradwegs käuflich zu erwerben?

Entsprechend den Hinweisen des Referates 12 Liegenschaften und Hochbau des RVR hat für den Abschnitt Gasometer in Oberhausen bis Hegestraße in Gladbeck die Deutsche Bahn AG gegenüber dem RVR eine grundsätzliche Veräußerungsbereitschaft bekundet.

Dies würde somit auch auf den Abschnitt des Alleenradweges zwischen Bottrop Kirchhellener Straße und Hegestraße (Gladbeck) zutreffen.

Außerdem ist zu berücksichtigen, dass auf dem Abschnitt bis Dorsten das ehemals durchgehende Trassenband nicht mehr komplett vorhanden. Hiervon sind insbesondere die Kreuzungsbereiche mit der A 31 und zumindest auch Teilbereiche der Ortslagen Kirchhellen und Dorsten betroffen.

4. Die Bundesregierung stellt mit dem Klimaschutzprogramm 2030 zusätzliche finanzielle Mittel u. a. für die Förderung des Radverkehrs und den Ausbau der Radinfrastruktur zur Verfügung. Wie beurteilt die Verwaltung die Aussicht Fördermittel, in Bezug auf den möglichen Ausbau des Alleenradwegs, zu erhalten?

Das angesprochene Klimaschutzprogramm der Bundesregierung beinhaltet unterschiedliche Programme u. a. zur Erhöhung der Attraktivität des Radverkehrs durch Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Bedingungen im Straßenverkehr. Eine weitergehende Befassung mit der Fördermittelakquise und der Auswahl geeigneter Förderprogramme erfolgt grundsätzlich erst nach – soweit der RVR dafür zuständig ist – Abschätzung der Kosten und der Machbarkeit. Die RVR-Verwaltung hält es im Lichte der jüngeren Erfahrungen nur dann für sinnvoll Fördermittel für Radwegebauprojekte zu akquirieren, wenn diese einen hohen

Durchplanungsgrad aufweisen und auch personell eine angemessene und kontinuierliche Bearbeitung sichergestellt werden kann.

5. Wie hoch wird der gesamte finanzielle Aufwand für einen möglichen Ausbau eingeschätzt?

Eine valide Abschätzung des Kostenvolumens für einen Ausbau kann derzeit nicht geleistet werden. Um den Kostenrahmen einschätzen zu können, müssen u. a. Planunterlagen der DB eingesehen und bewertet werden. Dazu sind wie auch bei Frage 2 weitergehende Untersuchungen (Machbarkeitsstudie) erforderlich. Aus Kapazitätsgründen ist zurzeit eine tiefergehende planerische Befassung mit der Projektidee nicht möglich.

Sachbearbeiter/in	Referat / Referatsleiter/in	Bereich / Beigeordnete/r	Regionaldirektorin Karola Geiß-Netthöfel
Welter, Sebastian	Wagener, Maria	Bereich III Planung	
Akt.zeichen		Kuczera, Stefan	