

Vorlageart:	Beschlussvorlage
Federführung:	Mobilität
Verantwortung:	Frau Mauksch, Herr Dr. Palotz, Herr Tsalastras

Markierung eines Fahrradschutzstreifens auf der Hartmannstraße von Kreisverkehr Königshardter Straße bis Kirchhellener Straße

Beratungsfolge

05.09.2024	Bezirksvertretung Sterkrade	Anhörung
12.09.2024	Stadtplanungs- und Mobilitätsausschuss	Beschlussfassung

Beschlussvorschlag

Der Stadtplanungs- und Mobilitätsausschuss stimmt der geplanten Markierung des Fahrradschutzstreifens auf der Hartmannstraße von Kreisverkehr Königshardter Straße bis Kirchhellener Straße zu.

Die Maßnahme soll voraussichtlich im Jahr 2025 umgesetzt werden.

Die Gesamtkosten für die Maßnahme belaufen sich auf 100.000 € (brutto). Im Rahmen der jährlichen Veränderungsnachweisung zur Haushaltsanmeldung 2025 wird der Bedarf beim Auftrag 560212010106 – Landesstraßen, Kostenart 521144 – Aufwendungen für Straßenbauprogramm – zur Umsetzung der Maßnahme entsprechend, vorbehaltlich einer positiven Beschlussfassung durch den Rat der Stadt, angemeldet.

Bezug

M/17/4142-01 – Markierung eines durchgehenden Fahrradschutzstreifens auf dem Höhenweg, Hirschkampstraße und Hünenbergstraße
A/16/5879-01 – Fahrradangebotsstreifen Kirchhellener Straße bis zum Kreisverkehr BAB-Auffahrt Dinslaken-Süd

Konsequenzen

Drucksache hat finanzielle Konsequenzen (siehe Sachverhalt)

Drucksache hat klimatische Konsequenzen (siehe Anlage "Klimacheck")

Sachverhalt

Im aktuellen Straßen- und Wegekonzept 2024 – 2028 ist die Hartmannstraße zum Ausbau der Radverkehrsanlagen mit der laufenden Nummer 291 aufgeführt. Die Maßnahme ist Teil des Straßenbauprogramms 2024, welches am 11.12.2023 vom Rat beschlossen wurde. Im Rahmen der Straßenbauprogramme von 2018 ff. wurde die Deckenerneuerung des Höhenwegs zwischen dem Buchenweg und der Walsumermarkstraße durchgeführt. Die bestehende Fahrbahnmarkierung wurde im Anschluss ebenfalls erneuert und dabei an die aktuellen Regelwerke angepasst. Zur Verbesserung der Radverkehrsführung wurde in diesem Zuge auch ein 1,50 m breiter Fahrradschutzstreifen auf dem Höhenweg zwischen dem Buchenweg und der Walsumermarkstraße eingerichtet.

Der in diesem Abschnitt neu angelegte Fahrradschutzstreifen stellt eine deutliche Verbesserung dar und wird dementsprechend sehr gut angenommen. Die Verwaltung wurde daher beauftragt zu prüfen, wie der aktuell nur abschnittsweise vorhandene Fahrradschutzstreifen, durchgängig unter Berücksichtigung eines Sicherheitstrennstreifens von der Kirchhellener Straße bis zum Kreisverkehr BAB-Auffahrt Dinslaken-Süd, entlang der Hartmannstraße, Höhenweg sowie Hirschkampstraße, angelegt werden kann (Vorlage A/16/5879-01).

Über die Planung zur Markierung eines Fahrradschutzstreifens im Abschnitt Höhenweg, Hirschkampstraße und Hünenbergstraße wurde bereits im November 2023 berichtet (M/17/4142-01). Mit einer Umsetzung des Abschnittes ist ab 2025 zu rechnen.

Für den Abschnitt auf der Hartmannstraße sind mittlerweile die Planungen ebenfalls abgeschlossen und werden mit dieser Vorlage vorgestellt.

Konkret ist geplant, die Neumarkierung sowie beidseitig angelegte 1,50 m breite Schutzstreifen auch auf der Hartmannstraße zu realisieren.

Im Abschnitt vom Kreisverkehr Königshardter Straße bis zur Krähenstraße sind bereits beidseitig Fahrradschutzstreifen in gutem Zustand vorhanden. In diesem Bereich ist lediglich die Nachmarkierung von 13 Radpiktogrammen erforderlich.

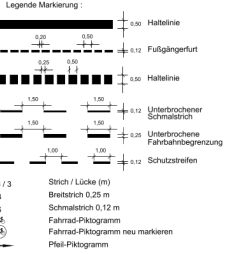
Im Abschnitt von der Krähenstraße bis zur Kirchhellener Straße, im Bereich mit angrenzenden Parkplätzen, wird ein Sicherheitstrennstreifen von 50 cm angelegt. Aus Gründen des Platzmangels werden in den Bereichen der Häuser von Nummer 39 bis 53 und von Nummer 3 bis 29 auf der südlichen Seite und von Nummer 56 bis 70 auf der nördlichen Seite Piktogrammketten aufgebracht. Hierbei handelt es sich um alleinstehende Radverkehr-Sinnbilder nach § 39 Absatz 7 StVO, die im Abstand von 25 m bis 50 m zueinander in Längsrichtung im Bereich des rechten Fahrbahnrandes aufgebracht werden. Diese Piktogrammketten sind per Erlass des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV) seit Januar 2023 umsetzbar. Zur Umsetzung ist eine Demarkierung erforderlich, welches durch ein Abfräsen der vorhandenen Markierungen umgesetzt wird.

Die Maßnahmen sind Teil des Straßenbauprogramms, welches durch den Rat der Stadt Oberhausen beschlossen wurde. Die Umsetzung der Maßnahme „Markierung eines Fahrradschutzstreifens auf der Hartmannstraße von Kreisverkehr Königshardter Straße bis Kirchhellener Straße“ ist für das Jahr 2025 vorgesehen.

48 Die Kosten für die beschriebenen Markierungsarbeiten werden sich auf rund 100.000 €
49 (brutto) belaufen.
50
51 Im Rahmen der jährlichen Veränderungsnachweisung zur Haushaltsanmeldung 2025 wird
52 der Bedarf beim Auftrag 560212010106 – Landesstraßen, Kostenart 521144 – Aufwendun-
53 gen für Straßenbauprogramm – zur Umsetzung der Maßnahme entsprechend, vorbehaltlich
54 einer positiven Beschlussfassung durch den Rat der Stadt, angemeldet.

Anlage/n

- 1 - Anlage 1 Lageplan 1 Radwegmarkierung Hartmannstraße
- 2 - Anlage 1 Lageplan 2 Radwegmarkierung Hartmannstraße
- 3 - Anlage 1 Lageplan 3 Radwegmarkierung Hartmannstraße
- 4 - Anlage 1 Lageplan 4 Radwegmarkierung Hartmannstraße
- 5 - Klimacheck Radwegmarkierung Hartmannstraße



HINWEIS:
Maße sind in der Originalität zu prüfen.
Verwendung durch die Stadt Oberhausen PB 5-0-10.
Die Darstellung der Grenzen und Gelände sind dem digitalen Kataster entnommen.
Lage: UTM-Koordinaten im Bezugssystem UTM38N (Datum 1972/12)
Höhe: m üNN im Bezugssystem DHHN 2016 69,258 m üNN (2020)
Ba-Nr. 4427/0000 Hartmannstraße 37 69,123 m üNN (2020)
Ba-Nr. 4427/0000 Hartmannstraße 39 69,123 m üNN (2020)

Änderungen	Datum	Name

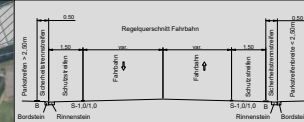
Stadt Oberhausen
Dezernat 5
Stadtplanung, Bauen, Mobilität u. Umwelt

Bereich 5-6
Oberhausen, den

WBO
Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH

Karte und Standort	Standort	Steinstraße
Radwegmarkierung Hartmannstraße		
Gez.:	05.08.24	Verfahren
Beauf.:	05.08.24	Verfahren
ANF. Unterhaltung		1:250
ANF. Unterhaltung		
Überwachen	Unterlage 1	Lageplan
	Blatt 1 von 4	

File: 20240301_Hartmannstraße_Radwegmarkierung_2024_05_05_Hartmannstr_37_39_Nichtbebau Str_37_39_003.dwg



Legende Markierung :

3,20 Halteflie
0,25 0,35
1,12 Fußgängerfurt
0,25 0,25
1,50 Halteflie
1,50 1,50
1,12 Unterbrochener Strich
1,50 1,50
1,25 Unterbrochene Fahrspurbegrenzung
0,50 1,12 Schutzstreifen

3 / 3 Strich / Linie (in m)
B Bereich 0,25 m
Schwammlack 0,12 m
Fahrad-Piktogramm
Plel-Piktogramm

HINWEIS:
Maße sind in der Örtlichkeit zu prüfen!
Vermessung durch die Stadt Oberhausen FB 5-2-10.
Die Darstellung der Grenzen und Gebäude sind dem digitalisierten Kataster entnommen.
Lage: UTM-Koordinaten im Bezugssystem ETRS89 (Stand 02/2021)
Höhe: m ü.NHN im Bezugssystem CHN/NN 2016

Bo.Nr. 4407 00343	Martinsstraße 37	69,258 m ü.NHN (2020)
Bo.Nr. 4407 00339	Höhensweg 39	69,133 m ü.NHN (2020)

Schutzstufen von 0,5+00.000 bis 0,6+20.000 verändert	17.04.2024	Weidemann
Änderungen	Datum	Name

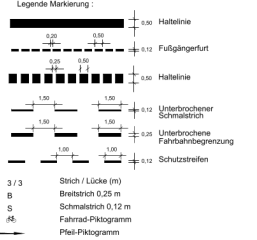
Stadt Oberhausen
Dezernat 5
Stadtplanung, Bauen, Mobilität u. Umwelt

Bereich 5-6

Oberhausen, den

WBO
Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH

Kante und Straßen		Stadtteil: Sterkrade	
Baumaßnahme: Radwegmarkierung Hartmannstraße von KV Königshäuser Straße bis Kirchhellener Straße			
Ges.: 05.08.24	Westmann	Maßstab: 1 : 250	Lageplan Markierung Gemeinschaftsplanung
Bearb.: 05.08.24	Westmann		
Geg.:			
Abt. Unterhaltung:			
AGL Unterhaltung:			
Oberhausen:		Unterlage 1 Blatt 2 von 4	



HINWEIS:
Maße sind in der Orientierung zu prüfen.
Veränderung durch die Stadt Oberhausen PS 5-2-10.
Die Darstellung der Grenzen und Gebäude sind dem digitalen Kataster entnommen.
Lage: 17746-Koordinaten im Bezugssystem ETRS89 (Datum 1989/12/31)
Höhe: in Längs im Bezugssystem DHHN 2016 69.258 m ü. NN (2020)
Ba-Nr. 4427 00000 Hartmannstraße 37 69.123 m ü. NN (2020)

Änderungen	Datum	Name

Stadt Oberhausen
Dezernat 5
Stadtplanung, Bauen, Mobilität u. Umwelt

Bereich S-6
Oberhausen, den

WBO
Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH

Karte und Standort: Stadtkarte
Standort: Stadtkarte

Baumaldehyde: Radwegmarkierung Hartmannstraße
an der Ringstraße Straße an der Ringstraße Straße

Gez.: 06.08.24
Bearb.: 06.08.24
Gepr.: 06.08.24
Anf. Unterhaltung: 06.08.24
Anf. Unterhaltung: 06.08.24
Anf. Unterhaltung: 06.08.24

Maßstab: 1:250
Lageplan
Merkung: Genehmigung
Unterlage 1
Blatt 4 von 4

Z:\ab_2013\Hartmannstraße_Radwegmarkierung\00403_CAD\04_Gemehrungsplanung\2024_08_25_Hartmannstr_von_Ringstrasse_Sr_34_Nordhäuser Str_37_003.dwg

Prüfung der Klimaschutzrelevanz in Beschlussvorlagen – Klimacheck

Beschlussvorlage: B/17/5588 Markierung eines Fahrradschutzstreifens auf der Hartmannstraße von Kreisverkehr Königsharter Straße bis Kirchhellener Straße

Zuständiger Bereich: 5-6/ Mobilität

Stufe 1: Voreinschätzung der Klimarelevanz

Klimarelevanz in der Beschlussvorlage?

☒ Ja → Stufe 2

Nein → Bitte im Ratsinformationssystem begründen.

Falls keine Klimarelevanz besteht, ist die Prüfung abgeschlossen. Die Begründung erfolgt im dafür vorgesehenen Feld im Ratsinformationssystem. Bei fehlender Relevanz muss kein Klimacheck ausgefüllt und beigelegt werden.

Ist durch den Beschluss eine positive oder negative Auswirkung auf das Klima zu erwarten, folgen Stufe 2 und 3 des Prüfverfahrens.

Stufe 2: Prüfung der Klimaschutzkriterien

		Positiv	Neutral	Negativ	Erläuterungen zur Bewertung
Mobilität	Inwiefern setzt der Beschluss Anreize für eine klimafreundliche Mobilität? (ÖPNV; Fuß- und Radverkehr; alternative Antriebe; Carsharing etc.)	☒	☒	☒	Förderung des Radverkehrs
Anpassung an den Klimawandel	Inwiefern werden Anpassungsmaßnahmen an das Klima berücksichtigt (bzgl. Starkregen, Hitzebelastung, etc.) ?	☐	☐	☐	
	Wie wirkt sich der Beschluss bzgl. der Flächen(neu)-versiegelung aus?	☐	☐	☐	
Energie	Wie wirkt sich der Beschluss bzgl. des Ausbaus Erneuerbarer Energien aus?	☐	☐	☐	
	Wird durch den Beschluss Energie gespart?	☐	☐	☐	

Stufe 3: Prüfung der Treibhausgas-Emissionen und Auswirkungen auf das Klima

Treibhausgas(THG)-Ausstoß in CO2(-Äquivalente)		
Reduktion	Nicht ermittelbar	Erhöhung
☒	☒	☒
Erläuterung: Das Markieren von Schutzstreifen trägt zur Förderung des Radverkehrs bei, sodass langfristig eine erhöhte Nutzung durch Radfahrer auf den betroffenen Straßen zu erwarten ist. Dementsprechend ist davon auszugehen, dass durch diese Entwicklung der Kfz-Verkehr abnehmen wird, wodurch weniger Schadstoffe in die Umwelt gelangen und eine positive Auswirkung auf das Klima anzunehmen ist.		

Ergebnis

- ☒ Der Beschluss wirkt sich überwiegend positiv auf das Klima aus.
- ☒ Der Beschluss hat keine relevanten Auswirkungen auf das Klima.
- ☒ Der Beschluss wirkt sich überwiegend negativ auf das Klima aus.

Erläuterungen zum Ergebnis

--

Stufe 4: Prüfung der Auswirkungen auf das Klima für Vorhaben der Bauleitplanung

Falls Vorhaben die Bauleitplanung betreffen, erfolgt Stufe 4. Dabei können in Abhängigkeit zum Beschluss bis zu drei Listen genutzt werden. Die Prüfung erfolgt einerseits über die Einschätzung einzelner Ausprägungen und andererseits über die Bewertung der Indikatoren. Als Bewertungssystem können dafür Plus-, Neutral- und Minuspunkte vergeben werden.

Teil 4.1: Auswahl von Baulandpotentialen – Standort- und Planungsvoraussetzungen					
Indikator	Kriterien	Ausprägungen		Bewertung	Anmerkung
Lage im Stadtgebiet					
Im Sinne einer nachhaltigen Bodenpolitik ist die Lage im Stadtgebiet von zentraler Bedeutung. Die Innenentwicklung ist vorrangig der Außenentwicklung vorzuziehen (gem. §1 Abs. 5 BauGB).	Innenentwicklung	☐ ja	☐ nein		
	Außenentwicklung	☐ ja	☐ nein		
	Freiflächeninanspruchnahme mit Klimafunktion	☐ ja	☐ nein		
Vornutzung von Flächen					
Die Wiedernutzung von Flächen im Sinne der Flächenkreislaufwirtschaft soll die Flächenneuanspruchnahme reduzieren, durch die Nutzung von Baulücken kann die Auslastung der Infrastruktur erhöht werden.	Flächenrecycling/ Fläche bereits versiegelt	☐ ja	☐ nein		
	Baulücke	☐ ja	☐ nein		
	Nutzung von Bestandsgebäuden	☐ ja	☐ nein		
	Fläche in den letzten 10 Jahren baulich genutzt	☐ ja	☐ nein		
Exposition					
Die kleinräumige Lage und die Verschattung innerhalb des Plangebietes beeinflussen maßgeblich die Möglichkeiten der solaren Energiegewinnung.	Verschattung der Fläche	☐ ja	☐ nein		
	Lage lässt günstige solare Ausrichtung erwarten	☐ ja	☐ nein		
Freiraum & Infrastruktur					
Mit zunehmender Innenverdichtung steigt die Bedeutung von qualifizierten Freiräumen zum Erholen und Spielen. Die ÖPNV- Erreichbarkeit verbessert die Mobilität, darüber hinaus können durch die fußläufige Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen PKW Fahrten vermieden werden. Die Bemessung der Distanz erfolgt nicht nach der Luftlinie, sondern entsprechend der vorhandenen Wegebeziehungen.	Qualifizierter Freiraum weniger als 400m entfernt	☐ ja	☐ nein		
	ÖPNV-Anschluss weniger als 400m entfernt	☐ ja	☐ nein		
	Taktung Wochentag <= 20 Min	☐ ja	☐ nein		
	Fuß- und Radwegenetz weniger als 300m entfernt	☐ ja	☐ nein		
	Nahversorgung innerhalb von 500m entfernt	☐ ja	☐ nein		
	Kindergarten innerhalb von 1000m vorhanden	☐ ja	☐ nein		
	Grundschule innerhalb von 1000m vorhanden	☐ ja	☐ nein		
Besitzverhältnisse					
Die Eigentumsverhältnisse haben Einfluss auf die Steuerungsmöglichkeiten bei der Planung und Realisierung.	Fläche im städtischen Besitz	☐ ja	☐ nein		
	Fläche im Besitz eines Eigentümers	☐ ja	☐ nein		
	Viele Einzeleigentümer	☐ ja	☐ nein		
Energieversorgung					
Die Energieversorgung spielt eine zentrale Rolle zur Entwicklung einer klimagerechten Stadt. Nah-/ Fernwärme und BHKW sind zureffizienten Nutzung von Energieträgern sinnvoll.	Nah-/Fernwärmeanschluss	☐ ja	☐ nein		
	Lokales Wärmenetz mit Kraft-Wärme-Kopplung	☐ ja	☐ nein		
Zusammenfassende Bewertung des Planungsschrittes					
Bewertung entsprechend der Indikatoren (1 = sehr gut; 5 = ungeeignet)					
Erläuterung/ Verbal-argumentative Zusatzbewertung					

Teil 4.2: Belange des Klimaschutzes in der Bauleitplanung					
Indikator	Kriterien	Ausprägungen		Bewertung	Anmerkung
Städtebauliche Dichte / Kompaktheit					
Größere kubische Einheiten sind mit einem niedrigeren A/V-Verhältnis energetisch günstiger als vielgliedrige Einzelobjekte, zudem sinkt meist auch der Flächenverbrauch und Versiegelungsgrad.	Einfamilienhäuser/ Doppelhäuser	☐ ja	☐ nein		
	Reihen-/Kettenhäuser	☐ ja	☐ nein		
	Mehrgeschossige Wohnanlagen	☐ ja	☐ nein		
Versiegelung					
Je geringer die Versiegelung durch Gebäude, Neben- und Erschließungsanlagen, desto eher können Aufheizungseffekte vermieden werden. Regenwasserbewirtschaftung und Dachbegrünung fördern das Kleinklima.	Anteil der versiegelten Flächen im Plangebiet	☐ <40%	☐ 40-60%		
		☐ 60-80%	☐ >80%		
	Dachbegrünung vorgesehen	☐ ja	☐ nein		
Ausrichtung der Baukörper					
Passive solare Gewinne erfolgen in erster Linie über die Ausrichtung der Hauptfassade. Südorientierte Hauptfassaden weisen eine längere Gesamtbesonnungsdauer auf.	Ausrichtung der Hauptfassade	☐ >70% S/SW/SO ☐ 30-70% S/SW/SO ☐ <30% S/SW/SO			
Verschattung der Baukörper					
Zur aktiven und passiven Nutzung von Solarenergie ist Verschattung insbesondere für Sonnenstände während der Heizperiode möglichst zu vermeiden oder zu reduzieren.	Verschattung des Baukörpers	☐ gering ☐ mittel ☐ hoch			
Grünkonzept					
Mithilfe eines Grünkonzeptes können klimaschützende Aspekte und Vorhaben gebündelt und aufeinander abgestimmt werden, sodass das Kleinklima verbessert wird. Das Grünkonzept enthält Aussagen, die über die gesetzlich verankerten Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen hinaus gehen.	Erstellung eines Grünkonzeptes für die Fläche	☐ ja	☐ nein		
Energieversorgungskonzept					
Die Energieversorgung spielt eine zentrale Rolle zur Entwicklung einer klimagerechten Stadt. Nah-/ Fernwärme und BHKW sind zur effizienten Nutzung von Energieträgern sinnvoll.	Energieversorgungskonzept vorhanden	☐ ja	☐ nein		
	Nutzung von erneuerbaren Energien über vorgeschriebenem Standard	☐ ja	☐ nein		
Zusammenfassende Bewertung des Planungsschrittes					
Bewertung entsprechend der Indikatoren (1 = sehr gut; 5 = ungeeignet)					
Erläuterung/ Verbal-argumentative Zusatzbewertung					

Teil 4.3: Vertragliche Regelungen				
Art des Vertrags	Rechtsgrundlage	Vertrag beabsichtigt		Anmerkungen
Erschließungsvertrag	§124 BauGB	☐ ja	☐ nein	
Städtebaulicher Vertrag	§11 BauGB	☐ ja	☐ nein	
Kaufvertrag	§433 BGB	☐ ja	☐ nein	
Vertragliche Regelungen	Beispiele	Regelungsinhalt		Anmerkungen
Bauliche Standards	Erhöhte Anforderungen an den Jahresheizwärmebedarf (ggü. der EnEV) Erhöhte Anforderungen an den Jahresprimärenergiebedarf (ggü. der EnEV)	☐ ja	☐ nein	
Effiziente Energieversorgung	Verpflichtung zur aktiven Solarnutzung oder Nutzung anderer erneuerbarer Energien Festlegung: Wahl des Energieträgers, Anschlussverpflichtungen Nah-/Fernwärme	☐ ja	☐ nein	
Verfahren	Bindung an die Ziele des Energie-/Grünkonzeptes Anforderungen an die Qualitätssicherung (Nachweise)	☐ ja	☐ nein	
Klimaanpassung	U.a. Regelungen zur Bewirtschaftung des Regenwassers, Dachbegrünung oder zur Entwicklung und Errichtung von Grünflächen	☐ ja	☐ nein	
Zusammenfassende Bewertung des Planungsschrittes				
Bewertung entsprechend der Indikatoren (1 = sehr hohe vertragliche Regelungen; 4 = entspricht den gesetzlichen Anforderungen)				
Erläuterung/Verbal-argumentative Zusatzbewertung				
Gesamtübersicht				
Teil 1: Standort- und Planungsvoraussetzungen	0			
Teil 2: Belange des Klimaschutzes in der Bauleitplanung	0			
Teil 3: Vertragliche Regelungen	0			
Gesamtbewertung des Projektes				