

Auszug aus der Niederschrift

33. Sitzung der Bezirksvertretung Alt-Oberhausen vom 11.06.2025

**6.6 Evaluation der Neumarkierung der Bebelstraße von Concordiastraße bis Ronstraße und der Concordiastraße von Duisburger Straße bis Bebelstraße M/17/6763
zur Kenntnis genommen**

Herr Bohnes merkt an, dass es entgegen den Aussagen im Bericht weiterhin Verkehrsprobleme gibt. Die vorgeschlagene Lösung sei nicht optimal gewählt worden.

Herr Heinzen merkt hierzu an, dass aus seiner Sicht alle Probleme durch die Maßnahme beseitigt worden sind. Er bezweifelt, dass eine länger anhaltende Evaluation zu einem anderen Ergebnis kommen würde.

Herr Hoff kritisiert, dass der Individualverkehr und der ÖPNV in der Evaluation nicht beachtet worden sind. Zwar wurde die Sicherheit der Radfahrer verbessert, was durch ihn begrüßt wird aber der Auftrag der Evaluation ist es gewesen, die Verkehrssituation für den motorisierten Verkehr zu verbessern.

Eine Verbesserung für den Individualverkehr ist leider nicht ersichtlich.

Daher stellt Herr Hoff sieben Nachfragen in Bezug zur Evaluation und bittet die Verwaltung um Stellungnahme.

Die Fragen sowie die Beantwortung seitens der Verwaltung werden in ALLRIS zur Verfügung gestellt und der 33. Sitzung der BZV Alt-Oberhausen als Anlage beigefügt.

Frau Mauksch beschreibt kurz die wie die Vorgangsweise bei der Evaluation läuft. Unter anderem erklärt Sie die Messtechniken und nennt eine Lösung für den Individualverkehr indem die Schaltung der Signalampeln verändert werden sollen.

Frau Schadt stellt eine formale Nachfrage inwieweit Stadtverordnete mit beratender Stimme an der Sitzung teilnehmen dürfen.

Herr Jehn gibt zur Antwort, dass das enthaltende Rederecht auch beinhaltet, dass Fragen zur Beantwortung an die Verwaltung gestellt werden können.

Herr Bruckhoff erfragt warum das in Zeile 402 erwähnte Piktogramm entfernt worden ist und wie ein Radfahrende nun sicher auf den auf der Straße beginnenden Radstreifen kommen soll.

Herr Dr. Knauff erklärt, dass das Piktogramm nicht zu dem intendierten Ziel geführt hat. Grundsätzlich müssen Radfahrer auf der Straße fahren, wenn ein Radfahrende über den Bürgersteig an der angesprochenen Stelle links abbiegen möchte muss die Signalampel genutzt werden.

1. Wie konnte überhaupt evaluiert werden? Im Frühjahr 2024 hieß es seitens der Verwaltung, unter anderem wegen der A-42-Baustellen könne man frühestens 2027 belastbare Daten liefern. Was hat sich seither verändert?

Grundsätzlich können verkehrliche Maßnahmen erst nach einer gewissen Zeit evaluiert werden, da sich Verkehrsströme zunächst an neue Gegebenheiten anpassen müssen. In diesem Fall ist der Zeitraum mit wenigen Monaten zwischen Fertigstellung und Evaluation relativ kurz.

Die Verwaltung hat jedoch auf Antrag in der Bezirksvertretung Alt-Oberhausen in der Sitzung am 30.10.2024 zugesagt, eine zeitnahe Evaluation durchzuführen und die Ergebnisse im Sommer 2025 vorzulegen (Antrag auf Sachdarstellung – A/17/5874).

Für die Evaluation wurden Zeiträume gewählt, in denen möglichst keine größeren Baustellen im unmittelbaren Umfeld bestanden. Gleichwohl lassen sich Einflüsse durch Baustellen in der Region nicht vollständig ausschließen, da diese zu Verkehrsverlagerungen im Stadtgebiet führen können.

2. Die Verwaltung spricht von „Messungen“ mit Google Maps. Inwieweit können sich permanent ändernde Werte dieser App wissenschaftlich belastbare Daten liefern?

Die verwendeten Daten stammen aus tatsächlichen Reisezeitmessungen und nicht aus den prognostizierten Fahrzeiten der Navigationsfunktion. Die Reisezeiten werden durch Google von Android Endgerätenutzern und Google Maps Nutzern erhoben. Über eine entsprechende Schnittstelle werden die Daten durch die Stadt abgerufen und ausgewertet.

Diese realen Reisezeitdaten bilden Durchschnittswerte auf Basis vieler Nutzerbewegungen und können als belastbare Grundlage für verkehrsplanerische Auswertungen herangezogen werden.

Im Stadtplanungs- und Mobilitätsausschuss werden die Daten und Auswertungen im Rahmen einer Präsentation durch das Büro Rudolf Keller Verkehrsingenieure GmbH vorgestellt.

3. Sie benutzen das Wort „signifikant“, verraten aber weder Datengrundlage noch statistische Methode. Welcher Signifikanztest wurde angewandt?

Mit „signifikant“ ist in diesem Zusammenhang eine deutliche bzw. wesentliche Veränderung im Vergleich zur Situation vor dem Umbau gemeint – nicht im Sinne eines statistischen Tests.

Als Datengrundlage wurden die polizeilich erfassten Unfallzahlen herangezogen.

4. Beim Radverkehr wird ein Maximum von 300 Rädern pro Tag herausgestellt. Wie lautet der Mittelwert – und wie wurde gezählt?

Die Zählung erfolgte mittels eines Seitenradarmessgeräts an zwei Werktagen auf der Bebelstraße. Der werktägliche Durchschnitt lag bei 280 Radfahrenden pro Tag.

Zudem ist an der Bebelstraße eine Dauerzählstelle installiert. Diese liefert derzeit jedoch teils fehlerhafte bzw. auffällig hohe Werte. Die Kalibrierung dieser Zählstelle ist aktuell in Bearbeitung.

5. Umgekehrt geben Sie beim Stau des motorisierten Verkehrs Mittelwerte an. Warum werden einseitig Extrema genannt und auf der anderen Seite Durchschnitte? Das mutet an wie Äpfel-mit-Birnen-zu vergleichen.

In der Vorlage wurden keine Rückstaulängen des motorisierten Verkehrs angegeben. Ebenso fand kein Vergleich der Verkehrsbelastungen bzw. Sausituation zwischen Kfz- und Radverkehr statt. Für die Betrachtung der Stausituation werden, aber ebenfalls Maximal- bzw. Spitzenstundenwerte genutzt.

Eine Vorstellung und Erläuterung der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen wird im Rahmen einer Präsentation durch das Büro Rudolf Keller Verkehrsingenieure GmbH im Stadtplanungs- und Mobilitätsausschuss erfolgen. Die Inhalte der Präsentation werden zudem dem Protokoll des Stadtplanungs- und Mobilitätsausschuss angefügt.

6. Uns wurde 2019 versprochen, man würde die Maßnahme erst durchführen und danach evaluieren, um mit der Evaluation zu entscheiden, wie man damit umgeht. Jetzt heißt es, ein Rückbau sei wegen 1,389 Mio. € Fördergeldern praktisch ausgeschlossen. Wie können Sie das Gefühl der Täuschung entkräften?

Ziel der Evaluation war es, die verkehrliche Entwicklung objektiv zu bewerten, Optimierungspotenzial zu identifizieren und Erkenntnisse für zukünftige Maßnahmen zu gewinnen.

Auf der Grundlage der Evaluation können in weiteren Schritten entsprechende Maßnahmen erarbeitet werden.

Hierzu wurden bereits verschiedene kurzfristige Maßnahmen zu Optimierung der Situation im Bericht angekündigt. Nach Umsetzung dieser Maßnahmen werden auch diese auf ihrer Wirksamkeit geprüft und entsprechend bewertet.

Die im Bericht als mittelfristige Maßnahme angekündigte weitergehenden Untersuchungen werden weitere Empfehlungen zur Anpassungen der Verkehrsführungen im gesamten Gebiet hervorbringen, welche die Verkehrssituation verbessern sollen. Hierzu können auch bauliche Umgestaltung in Frage kommen. Diese sind aber entsprechend zu Planen und können nicht kurzfristig erfolgen.

7. In Zeile 138 befindet sich eine Grafik, die für die Kreuzung Wilms-, Duisburger- und Concordiastraße vor der Maßnahme den Wert „F“ – „ungenügend“ zeigt. Wie kann es

sein, dass laut dieser Grafik diese Kreuzung nach der objektiv feststellbaren Verschlechterung der Situation für den motorisierten Verkehr zugunsten des Radverkehrs jetzt der Wert „im grünen Bereich“ – auf „C“ steht, zumal genau an dieser Kreuzung aktuell die Beschwerden aus der Bürgerschaft wegen einer Verschlechterung aufkommen.

Wie im Bericht erläutert, war die Leistungsfähigkeit der Kreuzung vor dem Umbau mit ungenügend bewertet und durch erhebliche Rückstaus geprägt. Auch nach dem Umbau wurde in der Planung weiterhin mit einer mangelhaften Leistungsfähigkeit gerechnet und angenommen, dass keine Verbesserung eintreten wird. In der Praxis hat sich die Gesamtleistungsfähigkeit des Knotenpunktes aber verbessert. Dies ist wahrscheinlich auf veränderte Verkehrsbelastungen im betroffenen Bereich zurückzuführen. Einen Einfluss könnten hier Verkehrsverlagerungen durch größere Baustellen in der Umgebung (z.B. das Autobahnkreuz Kaiserberg) haben.

Warum bei einem Teil der Nutzer der Eindruck entstanden ist, dass sich die Situation am Knotenpunkt verschlechtert hat bzw. vor der Umsetzung kein Rückstau vorhanden war, ist nicht bekannt. Vermutlich hängt dies mit der Corona-Situation kurz vor dem Umbau zusammen, in der aufgrund der geringeren Verkehrsbelastung tatsächlich eine höhere Leistungsfähigkeit beobachtet werden konnte.

Zudem kam es in den letzten Monaten durch verschiedene Baustellensituationen immer wieder zu überdurchschnittlich hohen Verkehrsbelastungen im betroffenen Bereich, die zu besonders ausgeprägten Staus führten. Dies könnte den Eindruck einer deutlichen Verschlechterung der Verkehrssituation zusätzlich verstärkt haben.

Die Methodik der Leistungsfähigkeitsberechnung bewertet den Knotenpunkt zudem isoliert und kann netzweite Rückstauverschleppungen – wie Rückstaus aus benachbarten Knoten – nicht abbilden. Daher wurde damals auch eine mikroskopische Verkehrssimulation durchgeführt, welche die vorhandenen Rückstaus prognostiziert. Diese basieren auf den genannten netzweiten Wechselwirkungen. Um diesen Effekte besser zu berücksichtigen und die Stausituation im gesamten Gebiet besser zu beurteilen und entsprechenden Optimierungsmaßnahmen zu erarbeiten, soll in der mittelfristigen Maßnahme der Untersuchungsraum ausgeweitet werden.