

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

Querungsstellen Mellinghofer Straße zwischen Walterstraße und Essener Straße

Beratungsfolge

09.09.2026

Bezirksvertretung Alt-Oberhausen

Beschlussfassung

Beschlussvorschlag

Die Bezirksvertretung Alt-Oberhausen beschließt den Umbau Querungsstellen der Mellinghofer Straße zwischen Walterstraße und Essener Straße

Finanzielle Mittel in Höhe von 180.000 EUR sind in der Haushaltsplanung 2027 unter der

Finanzstelle 560012010104601 – Verkehrssicherungsmaßnahmen

Finanzposition 785200 – AIB -Tiefbaumaßnahmen

angemeldet worden.

Für das Haushaltsjahr 2027 wurde insgesamt Auszahlungsbudget in Höhe von 500.000 EUR angemeldet.

Eine Umsetzung erfolgt unter dem Vorbehalt einer Berücksichtigung der Maßnahme im Haushalt 2027 ff. und einer Haushaltsgenehmigung durch die Aufsichtsbehörde.

Bezug

A/17/5671 - Antrag der SPD-Fraktion in der Bezirksvertretung Alt-Oberhausen gemäß § 2 der Geschäftsordnung für den Rat der Stadt Oberhausen: Prüfung geeigneter Maßnahmen, um die Querung der Mellinghofer Straße im Abschnitt Walterstraße bis Essener Straße für Fußgänger sicherer zu gestalten.

Konsequenzen

Drucksache hat finanzielle Konsequenzen (siehe Sachverhalt)

Drucksache hat keine klimatischen Konsequenzen

Sachverhalt

Die SPD-Fraktion im Rat der Stadt Oberhausen hat mit Antrag vom 04.09.2024 (Drucksache A/17/5671) die Verwaltung gebeten, die Querung der Mellinghofer Straße zwischen der Walterstraße und der Essener Straße auf Möglichkeiten zu prüfen, um sie für Fußgängerinnen und Fußgänger sicherer zu gestalten, sowie Maßnahmen zu prüfen, den Kfz-Verkehr zur Einhaltung der dort angeordneten Tempo 30 zu bewegen. Im o.g. Abschnitt sind derzeit zwei Querungsstellen vorhanden. Andere Querungsmöglichkeiten für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer zum Beispiel in Form eines Fußgängerüberweges oder signalisierte Querungsmöglichkeiten sind nicht vorhanden.

Zur Bewertung der Verkehrssituation wurde an beiden Querungsstellen eine Verkehrsbeobachtung durchgeführt. Die nächstgelegenen signalisierten Querungsmöglichkeiten befinden sich ca. 300 m nördlich sowie ca. 380 m südlich der Querungsstellen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. Die Verkehrssituation an beiden Querungsstellen wurde mittels videobasierter Verkehrserhebung analysiert. Hierbei wurden sowohl die Fahrzeugverkehre als auch die Fußgängerströme erfasst und ausgewertet.

Zur genauen Untersuchung wurden die Querungsstellen in Höhe HS-Nr. 63 und in Höhe der Rudolfstraße mittels einer KI-gestützten Analyse der Querungsbewegungen ausgewertet. Während der beobachteten Spitzenzeiten wurde eine hohe Verkehrsbelastung von durchschnittlich ca. 1.300 Fahrzeugen pro Stunde festgestellt. Gleichzeitig wurde lediglich ein geringes Fußgängeraufkommen von 2 querenden Fußgängerinnen bzw. Fußgängern pro Stunde festgestellt.

Im Rahmen der Prüfung wurde zunächst die Einrichtung eines Fußgängerüberweges (FGÜ/Zebrastrifen) untersucht. Zur Beurteilung, ob ein Fußgängerüberweg infrage kommen kann, dient zunächst die RAST 06 (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen). Die RAST 06 (Bild 77) bietet eine entsprechende Entscheidungsmatrix in Abhängigkeit der Verkehrsstärke, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie den querenden Fußgängerinnen und Fußgängern. Trägt man die ermittelten Werte in das Bemessungsdiagramm ein wird deutlich, dass ein Fußgängerüberweg nicht erforderlich ist, da die zul. Geschwindigkeit und insbesondere die Anzahl an Fußgänger/innen pro Stunde gering sind.

Zudem gibt es die R-FGÜ 2001 (Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen). Innerhalb der Richtlinie werden die Voraussetzungen für die Anlage eines Fußgängerüberweges noch einmal konkretisiert und ausgeschärft. Die Tabelle 2 dieser Richtlinie bietet auch hier eine entsprechende Entscheidungsgrundlage für die Anlage eines Fußgängerüberweges.

Die Anlage eines Fußgängerüberweges wird empfohlen, wenn der Querungsbedarf von Fußgängerinnen und Fußgängern größer als 50 pro Stunde ist und die Verkehrsstärke nicht über 750 Kfz pro Stunde liegt. Die Verkehrsstärke in der Spitzenstunde liegt bei ca. 1.300 Fahrzeugen pro Stunde und damit außerhalb des Anwendungsbereiches für die Anlage eines Fußgängerüberweges. Zudem liegt der Wert der querenden Fußgängerinnen und Fußgänger unterhalb der Schwelle für die Anlage eines Fußgängerüberweges.

Unter Berücksichtigung beider Richtlinien (RASt 06 sowie R-FGÜ 2001) ist ein Fußgängerüberweg damit nicht zu empfehlen bzw. nicht zulässig.

Darüber hinaus wurde ebenfalls die Einrichtung einer Lichtsignalanlage (LSA) geprüft.

Aufgrund des sehr geringen Querungsbedarfes der Fußgängerinnen und Fußgänger an beiden Querungsstellen liegt die Einsatzmöglichkeit einer Lichtsignalanlage weit außerhalb der in der RAST 06 (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen) angegebenen Grenzen.

Gemäß der Entscheidungsmatrix der RAST 06 besteht bei einer Verkehrsstärke von 1.300 Kfz/h und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und 2 querenden Fußgängerinnen und Fußgängern kein Erfordernis zur Anlage einer Lichtsignalanlage (LSA). Die untersuchten Verkehrsparameter liegen innerhalb des Bereichs, in dem eine gesonderte Sicherung des Fußgängerverkehrs nach den Vorgaben der Richtlinie grundsätzlich nicht erforderlich ist.

Ebenfalls steht der technische, bauliche sowie finanzielle Aufwand für die Errichtung und Unterhaltung einer Lichtsignalanlage in keinem angemessenen Verhältnis zum tatsächlichen Nutzen.

Zudem ergaben Beobachtungen keine besonderen Gefahrenlagen, keine auffälligen Konfliktsituationen zwischen Fahrzeug- und Fußgängerverkehr sowie keine Hinweise auf eine erhöhte Unfallhäufigkeit im betreffenden Bereich.

Unter Berücksichtigung der geltenden technischen Regelwerke, der örtlichen Gegebenheiten sowie des tatsächlichen Querungsbedarfes kommt die Verwaltung zu dem Ergebnis, dass der Umbau beider Querungshilfen den örtlichen Anforderungen genügt.

Eine Überprüfung der bestehenden Situation zeigt, dass beide Querungsstellen nicht dem heutigen technischen Standard und nicht den aktuellen Anforderungen (zum Beispiel an barrierefreies Bauen) entsprechen. Derzeit sind die Gehwege beidseitig nicht abgesenkt, sodass mobilitätseingeschränkten Menschen, insbesondere Rollstuhlnutzerinnen und -nutzern oder Personen mit Rollatoren, ein unkompliziertes Überqueren der Fahrbahn erheblich erschwert wird. Zudem fehlen taktile Elemente, die blinden und sehbehinderten Personen eine sichere Orientierung ermöglichen. Damit wird der Anspruch an eine inklusive und sichere Verkehrsinfrastruktur derzeit nicht erfüllt.

Geplant ist, die Kreisinseln mit hellen Bordsteinen einzufassen, um eine deutliche optische Abgrenzung zur Fahrbahn zu schaffen. Auch die Rinnen zur Wasserführung werden sowohl entlang der Fahrbahnränder als auch im unmittelbaren Bereich der Querungsstelle erneuert.

Darüber hinaus werden die Querungsstellen mit kontrastreichen Gestaltungselementen ausgestattet. Die unterschiedlichen Farb- und Materialkontraste ermöglichen es Menschen mit eingeschränkter Sehkraft, die Querungsstelle leichter zu erkennen und sicher zu nutzen. Ergänzend werden taktile Elemente – insbesondere Tastborde und entsprechende Leitelemente – eingebaut, sodass auch Menschen mit eingeschränktem Sehvermögen die Mellinghofer Straße selbstständig und sicher queren können.

Die Gehwegbefestigungen links und rechts der Querungsstellen werden künftig mit hellem Pflaster ausgeführt. Der Einsatz von Ökopflaster scheidet auf Grund der geringen flächenmäßigen Bestandteile aus. Auch die Inselköpfe erhalten eine helle Pflasterung. Insgesamt entsteht dadurch ein deutlich besser wahrnehmbares, kontrastreiches und sicheres Gesamtbild.

Ebenfalls sollen beide Querungsstellen in der Länge und Breite an die heutigen technischen Vorgaben angepasst werden. Während die vorhandenen Querungsstellen nur eine Länge von 7,39 m und 6,90 m, sowie einer Breite von lediglich 2,03 m haben, werden die zukünftigen Querungsstellen eine Länge von 8,40 m und eine Breite von 2,50 m haben. Die Breite der Querungsstellen können im Straßenraum durch Kompensation auf Seiten der Fahrbahnbreiten aufgefangen werden. Die konkreten Planungen sind der Anlage 1 und 2 zu entnehmen.

Die baulichen Veränderungen führen zu einer spürbaren Verbesserung der Barrierefreiheit und erhöhen zugleich die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer. Die Umbaumaßnahmen an den Querungsstellen bewirken eine spürbare Qualitätssteigerung im Sinne der Barrierefreiheit, der Verkehrssicherheit und der Nutzerfreundlichkeit. Die Querung der Mellinghofer Straße wird dadurch einfacher, sicherer und für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer deutlich komfortabler gestaltet.

Eine Messung der Fahrzeuggeschwindigkeiten wurde im Zeitraum von 03.02.2026 bis 08.02.2026 durchgeführt. Dabei zeigte sich, dass 85 % der Verkehrsteilnehmenden etwa 33 km/h gefahren sind. Die Wahrnehmung, dass die angeordnete Höchstgeschwindigkeit häufig überschritten wird, konnte auf Grundlage dieser Daten nicht bestätigt werden. Eine Auswertung der Messergebnisse legt daher nahe, dass weitere Maßnahmen zur Reduzierung der Geschwindigkeit derzeit nicht erforderlich sind.

Die Erneuerung der Querungsstellen an der Mellinghofer Straße in Höhe der HS-Nr. 64 und im Bereich der Rudolfstraße haben keine klimatischen Auswirkungen. Die Querungsstellen werden nur erneuert. Die vorhandenen Flächen bieten keine Möglichkeit der Bepflanzung oder Begrünung.

Die Gesamtkosten in Höhe von 180.000 EUR sind für das Haushaltsjahr 2027 ff. unter der Finanzstelle 560012010104601 – Verkehrssicherungsmaßnahmen, Finanzposition 785200 – AIB27 Tiefbaumaßnahmen angemeldet worden.

Eine Umsetzung erfolgt unter dem Vorbehalt einer Berücksichtigung der Maßnahme im Haushalt 2027 ff. und einer Haushaltsgenehmigung durch die Aufsichtsbehörde.

Anlage/n

1 - Anlage - Lageplan Querungsstelle Höhe Haus-Nummer 63

2 - Anlage - Lageplan Querungsstelle Höhe Rudolfstraße

3 - Anlage - Finanzcheck