

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. B/16/4825-01	Termin 02.07.2019	Planungsausschuss		
<u>Beschlussvorlage</u>			öffentlich		
Termin	Gremium		Vorlage zur*	Ergebnis	Beschluss- kontrolle*
26.06.2019	Bezirksvertretung Alt-Oberhausen		A		
02.07.2019	Planungsausschuss		B		

Beratungsgegenstand

Radverkehrsförderung: Neumarkierung der Bebelstraße von Concordiastraße bis Roonstraße und der Concordiastraße von Duisburger Straße bis Bebelstraße

Beschlussvorschlag

1. Die Bezirksvertretung Alt-Oberhausen beschließt die Planung zur Schaffung von beidseitigen Radfahrstreifen in der Bebelstraße und Concordiastraße einschließlich der Reduzierung auf zwei Fahrspuren.
2. Die Bezirksvertretung Alt-Oberhausen stimmt den vorgeschlagenen Planungen zur Spuraufteilung zugunsten der Radverkehrsführung in den Knotenpunkten Duisburger Straße / Concordiastraße und Concordiastraße / Bebelstraße sowie dem barrierefreien Ausbau der vorhandenen Querungsmöglichkeiten zu.

Bereichsleiterin Bereich 5-6/Verkehrs- planung und Tiefbau	Dezernat 5/Umwelt, Gesundheit, ökolog. Stadtentwicklung und -planung	Kämmerer	Oberbürgermeister
Janclas 13.06.2019	Lauxen 18.06.2019	Datum	Datum
* Vorlage zur: Anhörung (A) Kenntnisnahme (K) Vorberatung (V) Beschlussfassung (B)	* Ergebnis : Zustimmung (Z) Ablehnung (A) Änderung (Ä) Anhörung vollzogen (AV) Kenntnisnahme (K)	Beschlusskontrolle: Ja oder nein	Beteiligung: Personalrat [] Gleichstellungsstelle []

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. B/16/4825-01	Termin 02.07.2019	Planungsausschuss
-----------------------------	--	------------------------------	--------------------------

Bezug

Vorlagen B/16/1132-01, B/16/3010-01, M/16/3625-01, B/16/3897-01, B/16/4225-01 und A/16/4707-01

Konsequenzen

a) Finanzielle

keine ☐

ja ☒

b) Sonstige

Begründung

In den Straßenbauprogrammen 2018 (B/16/3010-01) und 2019 – 2021 (B/16/4225-01) wurden die Deckenerneuerungen für die Knotenpunkte Duisburger Straße / Concordiastraße und Concordiastraße/ Bebelstraße sowie für die Bebelstraße von der Concordiastraße bis zur Roonstraße beschlossen. Im Rahmen der Deckenerneuerung sind eine Neumarkierung und damit eine Neuaufteilung der vorhandenen Fahrbahnen möglich.

Die Verwaltung hat zur Neuauflage der vorhandenen Fahrbahnen eine Planung ausgearbeitet und diese der Bezirksvertretung Alt-Oberhausen in ihren Sitzungen am 13.06.2018 und 12.09.2018 zum Bericht bzw. Beschluss vorgelegt. Die in der 30. Sitzung vorgelegte Beschlussvorlage wurde von den Mitgliedern der Bezirksvertretung Alt-Oberhausen kritisch diskutiert und es wurde daher eine interfraktionelle Gesprächsrunde mit politischen Vertretern und Verkehrsexperten zur weiteren Diskussion der Planung vereinbart. Die interfraktionelle Gesprächsrunde und eine Ortsbesichtigung wurden am 19.01.2019 im Zentrum Altenberg durchgeführt. Als Verkehrsexperten wurde Univ.-Prof. Dr.-Ing. Jürgen Steinbrecher, Dipl.-Ing. Dankmar Alrutz, der zuständige Verkehrsgutachter Herr Busse sowie ein Vertreter des ADFC geladen. Die Veranstaltung wurde zudem durch einen externen Moderator (Herr Gohlke) moderiert. Das Protokoll der interfraktionellen Gesprächsrunde ist als Anlage beigefügt. In der Gesprächsrunde wurden von den politischen Vertretern verschiedene Fragen zur vorgestellten Entwurfsplanung gestellt, welche von den anwesenden Verkehrsexperten beantwortet wurden. Aus Sicht der politischen Vertreter bestanden Bedenken hinsichtlich der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit der aktuellen Planung. Die Verkehrsexperten haben die Planung aus der Sicht eines Verkehrssicherheitsaudits und im Hinblick auf die gültigen Regelwerke bewertet und Verbesserungsvorschläge gemacht. Grundsätzlich wurde die Planung durch die Verkehrsexperten befürwortet. Insbesondere wurde von den Experten deutlich gemacht, dass eine Überarbeitung der vorhandenen Verkehrsanlagen für den Radfahrer aus Gründen der Verkehrssicherheit zwingend erforderlich ist.

Folgende von den Verkehrsexperten und den Gesprächsteilnehmern vorgebrachten Verbesserungsvorschläge wurden geprüft und in die Ausführungspläne übernommen:

- Generell werden die Anfänge der vorhandenen Hochbordradwege in den Knotenpunkten um einige Meter zurückgebaut, so dass dem Radverkehr keine Wahlmöglichkeit mehr zwischen „alten“ Hochbord- und neuen straßengeführten Radwegen suggeriert wird. Damit verbessert sich die Platzsituation der Fußgänger.

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. B/16/4825-01	Termin 02.07.2019	Planungsausschuss
-----------------------------	--	------------------------------	--------------------------

- Bebelstraße, Abschnitt Roon- bis Parallelstraße:

- Der geplante Radfahrstreifen hinter der Querungsmöglichkeit (Bushaltestelle) in Fahrtrichtung Roonstraße wurde entfernt und nur noch über wenige Meter als Schutzstreifen fortgesetzt.
- Die über zwei Fahrspuren reichenden aufgeweiteten Radaufstellstreifen (Aufstelltaschen) im Knotenpunkt Bebel- / Alleestraße wurden entfernt und durch vorgezogene Haltelinien für den geradeaus fahrenden und rechts abbiegenden Radverkehr ersetzt. Das Linksabbiegen ist über direktes Einordnen in die Linksabbiegespur oder alternativ durch indirektes Linksabbiegen möglich.

- Bebelstraße, Abschnitt Parallelstraße bis Am Förderturm

- Die Einleitung in den Linksabbiegestreifen zum Berufsförderungswerk wurde optimiert.
- Die Fahrspurbreiten wurden angeglichen, um die optischen Verengungen zu beseitigen.
- Die optische Einschnürung der Geradeausspur im Knotenpunkt Am Förderturm durch den beginnenden Linksabbiegestreifen für den Radverkehr wurde angeglichen.
- Die über zwei Fahrspuren reichenden aufgeweiteten Radaufstellstreifen (Aufstelltaschen) im Knotenpunkt Bebelstraße / Am Förderturm wurden entfernt und durch vorgezogene Haltelinien für den geradeaus fahrenden und rechts abbiegenden Radverkehr ersetzt. Das Linksabbiegen ist über direktes Einordnen in die Linksabbiegespur oder alternativ durch indirektes Linksabbiegen möglich.

- Bebelstraße, Abschnitt Am Förderturm bis Concordiastraße:

- Die Fahrspurbreiten wurden angeglichen, um die optischen Verengungen zu beseitigen.
- Die Randmarkierung des Radfahrstreifens in Fahrtrichtung Am Förderturm wurde im Bereich des Linksabbiegestreifens zum Bero-Center unterbrochen, um Radfahrern die Zufahrt zum Bero-Center zu ermöglichen.
- Die optische Einschnürung der Rechtseinbiegespur im Knotenpunkt Concordiastraße durch den beginnenden Rechtseinbiegestreifen für den Radverkehr wurde optimiert.
- Dem Radverkehr wird die Zufahrt in die Gustavstraße durch ein geändertes Radfahrpiktogramm ermöglicht.

- Knotenpunkt Concordia- / Duisburger- / Wilmsstraße:

- Die über zwei Fahrspuren reichenden aufgeweiteten Radaufstellstreifen (Aufstelltaschen) wurden entfernt und durch vorgezogene Haltelinien ersetzt. Erhalten bleiben die aufgeweiteten Radaufstellstreifen auf der Concordiastraße (kombinierter Links-/Geradeausstreifen in Fahrtrichtung Duisburg und Wilmsstraße) und auf der Duisburger Straße (Linksabbiegestreifen in die Concordiastraße).
- Die Fahrspurbreiten wurden angeglichen, um die optischen Verengungen zu beseitigen.
- Der Übergang des Hochbord geführten Radweges zum aufgeweiteten Radaufstellstreifen (Aufstelltaschen) in die Concordiastraße wurde aus Gründen der Verkehrssicherheit entfernt. Dem Radverkehr ist freigestellt, ob direkt oder indirekt in die Concordiastraße abgebogen werden soll. Der motorisierte Verkehr wird mittels Verkehrszeichen darauf hingewiesen, dass evtl. Radverkehrsteilnehmer auf die Fahrbahn wechseln.
- Es wurden zusätzliche Radfahrerfurten für den indirekten Linksabbieger in die Concordiastraße angelegt.

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. B/16/4825-01	Termin 02.07.2019	Planungsausschuss
-----------------------------	--	------------------------------	--------------------------

- Knotenpunkt Concordia- / Gustav- / Bebelstraße:

- Radfahrerfurten im Knotenpunktbereich wurden angelegt, um dem aus Richtung Bahnhof / Bero-Center kommenden Radverkehr ein indirektes Linksabbiegen zu ermöglichen.
- Die Bordsteine im Kurvenbereich wurden abgesenkt, um dem indirekt links abbiegenden Radverkehr den Zugang zum signalisierten Übergang zu ermöglichen.

Darüber hinaus haben im Zeitraum vom 03.06.2019 bis 18.06.2019 weitere Fraktionsgespräche stattgefunden. Einige der darin geäußerten Prüfaufträge wurden von der Stadtverwaltung bisher bearbeitet. Weitere Prüfungen erfolgen im Zuge des weiteren Planungsprozesses und werden ggf. in der Ausführungsplanung berücksichtigt. Die nachfolgenden Verbesserungsvorschläge wurden bisher übernommen:

- Die Radfahrstreifen werden zur Fahrbahn hin eine parallele Rotstrichmarkierung und zu den Parkstreifen eine weitere Weißstrichmarkierung erhalten.
- Das vorhandene Geländer am Knotenpunkt Duisburger Straße / Concordiastraße bleibt zum Schutz der Fußgänger erhalten.
- Zur Verbesserung der Sichtbeziehungen erhalten die Ein- und Ausfahrtsbereiche der Tankstelle an der Bebelstraße zur Freihaltung der Sichtdreiecke Sperrmarkierungen auf dem vorhandenen Parkstreifen.

Die Umsetzung der o. g. Maßnahmen ist für das Jahr 2020 geplant. Zu den Gesamtkosten, der Bauausführung und Bauzeit erfolgt für den kommenden Sitzungsblock im September eine gesonderte Vorlage. Es wird geprüft, ob entsprechende Finanzmittel nach den Förderrichtlinien Nahmobilität beantragt werden können.

Die vorgesehene Neuaufteilung der Concordiastraße soll zu einem späteren Zeitpunkt auch auf den Abschnitt zwischen der Bebelstraße und der Friedrich-Karl-Straße ausgeweitet werden, um dort den Radverkehr ebenfalls zu fördern (s. Antrag A/16/4707-01).

Anlagen

- Entwurfsplanung Concordiastraße (online als PDF-Datei in Allris)
- Entwurfsplanung Bebelstraße (online als PDF-Datei in Allris)
- Schleifendaten im Bestand (online als PDF-Datei in Allris)
- Simulationsergebnisse der Leistungsfähigkeiten (online als PDF-Datei in Allris)
- Protokoll zur interfraktionellen Gesprächsrunde vom 16.01.2019 (online als PDF-Datei in Allris)

Legende Beschilderung :

VZ-Nummer vorh. / versetzen

VZ-Nummer geplant

VZ-Abmessungen geplant

Legende Markierung :

0,20

0,50

0,20

0,50

1,50

1,50

1,50

1,50

0,50

Haltelinie

0,12

Fußgängerfurt

0,25

Radfahrertfur

0,12

Unterbrochener Schmalstrich

0,25

Unterbrochene Fahrbahnbegrenzung

3 / 3

B

S

Strich / Lücke (m)

Breitstrich 0,25 m

Schmalstrich 0,12 m

Piktogramm Radfahrer

Piktogramm VZ 237

Im Bereich des Radfahrstreifens ist das VZ 237 in einem Durchmesser von Ø = 1,00 m zu markieren.

HINWEISE MARKIERUNG UND BESCHILDERUNG:

Die aktuelle Straßenverkehrsordnung (StVO) ist zu beachten!

Die aktuellen Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS-1 und RMS-2) sind zu beachten!

Die aktuellen Richtlinien für die wegweisende Beschilderung (RWB) sind zu beachten!

Die Befestigung der geplanten Beschilderung ist gemäß den aktuellen Hinweisen für das Anbringen von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen (HAV) auszuführen!

Das aktuelle Merkblatt für die Wahl der lichttechnischen Leistungsklasse von vertikalen Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen (MLV) ist zu beachten!
Der Folientyp der geplanten Beschilderung ist bei normalem Umfeld innerorts grundsätzlich in der Retroreflexions-Klasse RA 2 auszuführen. Eine Ausnahme bildet die Beschilderung für Sonderwege, Halteverbote und Parken. Hier ist jeweils die Retroreflexions-Klasse RA1 ausreichend. Weitere Ausnahmen sind im Plan besonders gekennzeichnet.

* Verkehrszeichengröße / -abmessung:

Verkehrszeichen	Größe 1 (70 %)	Größe 2 (100 %)	Größe 3 (125 / 140 %)
Ronde (Ø)	420	600	750 (125%)
Dreieck (Seitentl.)	630	900	1260 (140%)
Quadrat (Seitentl.)	420	600	840 (140%)
Rechteck (H x B)	630 x 420	900 x 600	1260 x 840 (140%)

Legende :

zu beseitigender Baum

vorh. Baum

neuer Baum

vorh. Straßenbeleuchtung

vorh. Straßenbel. entfällt

neue Straßenbeleuchtung

vorh. Straßenablauf

vorh. Straßenablauf entfällt

neuer Straßenablauf

vorh. Lichtsignalmast

vorh. Lichtsignalmast entfällt

neuer Lichtsignalmast

geplante Höhe

vorh. Höhe anhalten

Planungsgrenze

Bordstein abgesenkt

SB

Schrägbordstein

25/20/100

HB

Hochbordstein

15/30/100

RB

Rundbordstein

R 15/22/100, r = 5cm

FB

Flachbordstein

F 10 20/25/100

Grünfläche

20 cm Oberboden

Gehweg

Pflasterplatte 30/20/8, grau, ohne Fase

Radfahrstreifen / Schutzstreifen

rote Markierung im Knotenpunktbereich

Fahrbahn

Asphaltbauweise, Belastungsklasse XY

Parkstreifen

Pflasterstein 20/10/8, anthrazit, mit Fase

Zufahrt

Pflasterstein 20/10/8, grau, mit Fase, Ellbogenverbund

Deckenerneuerung

Asphalt

Demarkierung

mittels Wasserhochdruckverfahren o.ä.

3-reihige Rinne

z.B. Rinnenstein 24/16/14, rot

Anrampung

z.B. Asphalt

HINWEIS:
Maße sind in der Örtlichkeit zu prüfen!
Vermessung durch die Stadt Oberhausen FB 5-2-10 (Stand 07/2017).
Die Darstellung der Grenzen und Gebäude sind dem digitalisierten Kataster entnommen.
Lage: UTM-Koordinaten im System ETRS89
Höhe: m.ü.NN im Bezugssystem DHHN 2016
Bo.-Nr. 4507 00243 Duisburger Straße 32,197 m.ü.NHN (2016)
Bo.-Nr. 4507 00418 Altdener Straße 49 31,013 m.ü.NHN (2007)

Änderungen	Datum	Name

Stadt Oberhausen

Bereich 5-4

Oberhausen,

Vorabzug

WBO

Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH

Kanäle und Straßen

Stadtbezirk: Alt-Oberhausen

Baumaßnahme:

Knotenpunkte Concordiastraße
von Duisburger Straße bis Bebelstraße

Gez.: 08.05.19

Dorszyk

Bearb.: 08.05.19

Dorszyk

Gepr.:

Abtl. Unterhaltung:

AGL Unterhaltung:

Oberhausen,

Maßstab

1 : 500

Übersichtslageplan

-Markierung-

-Entwurfsplanung-

Unterlage 0

Blatt 1 von 1

J:\ab_2013\Bebelstrasse_SBP_2018\03_CAD\05_Ausfuhrungsplanung\2019_06_13_Bebelstraße_Deckenerneuerung_Markierung_AP_Änderungen Politik.dwg

Legende Beschilderung :

VZ-Nummer vorh. / versetzen

VZ-Nummer geplant
VZ-Abmessungen geplant

Legende Markierung :

0,50

Haltelinie

0,12

Fußgängerfurt

0,25

Radfahrerfurt

0,12

Unterbrochener Schmalstrich

0,25

Unterbrochene Fahrbahnbegrenzung

B

S

Strich / Lücke (m)

Breitstrich 0,25 m

Schmalstrich 0,12 m

Piktogramm Radfahrer

Piktogramm VZ 237

Im Bereich des Radfahrstreifens ist das VZ 237 in einem Durchmesser von Ø = 1,00 m zu markieren.

HINWEISE MARKIERUNG UND BESCHILDERUNG:

Die aktuelle Straßenverkehrsordnung (StVO) ist zu beachten!

Die aktuellen Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS-1 und RMS-2) sind zu beachten!

Die aktuellen Richtlinien für die wegweisende Beschilderung (RWB) sind zu beachten!

Die Befestigung der geplanten Beschilderung ist gemäß den aktuellen Hinweisen für das Anbringen von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen (HAV) auszuführen!

Das aktuelle Merkblatt für die Wahl der lichttechnischen Leistungsklasse von vertikalen Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen (MLV) ist zu beachten!
Der Folientyp der geplanten Beschilderung ist bei normalem Umfeld grundsätzlich in der Retroreflexions-Klasse RA 2 auszuführen. Eine Ausnahme bildet die Beschilderung für Sonderwege, Halteverbote und Parken. Hier ist jeweils die Retroreflexions-Klasse RA1 ausreichend. Weitere Ausnahmen sind im Plan besonders gekennzeichnet.

* Verkehrszeichengröße / -abmessung:

Verkehrszeichen	Größe 1 (70 %)	Größe 2 (100 %)	Größe 3 (125 / 140 %)
Runde (Ø)	420	600	750 (125%)
Dreieck (Seitenl.)	630	900	1260 (140%)
Quadrat (Seitenl.)	420	600	840 (140%)
Rechteck (H x B)	630 x 420	900 x 600	1260 x 840 (140%)

Legende :

zu beseitigender Baum

vorh. Baum

neuer Baum

vorh. Straßenbeleuchtung

vorh. Straßenbel. entfällt

neue Straßenbeleuchtung

vorh. Straßenablauf

vorh. Straßenablauf entfällt

neuer Straßenablauf

vorh. Lichtsignalmast

vorh. Lichtsignalmast entfällt

neuer Lichtsignalmast

geplante Höhe

vorh. Höhe anhalten

Planungsgrenze

Bordstein abgesenkt

Schrägbordstein

Hochbordstein

Rundbordstein

Flachbordstein

Grünfläche
20 cm Oberboden

Gehweg
Pflasterplatte 30/20/8, grau, ohne Fuge

Radfahrstreifen /
Schutzstreifen
von Markierung im Knotenpunktbereich

Fahrbahn
Asphaltbauweise, Belastungsklasse 32

Parkstreifen
Pflastersteinen 20/10/8, anthrazit, mit Fuge

Zufahrt
Pflastersteinen 20/10/8, grau, mit Fuge, Elbogenverband

Deckenerneuerung
Asphalt

Demarkierung
mittels Wasserhochdruckverfahren o.ä.

3-reihige Rinne
z.B. Rinnenstein 24/10/14, rot

Anrampung
z.B. Asphalt

Noppenplatten
thermoelastische taktile Markierung

Rippenplatten
thermoelastische taktile Markierung

HINWEIS:

Maße sind in der Örtlichkeit zu prüfen!
Vermessung durch die Stadt Oberhausen FB 5-2-10 (Stand 07/2017).
Die Darstellung der Grenzen und Gebäude sind dem digitalisierten Kataster entnommen.
Lage: UTM-Koordinaten im System ETR389
Höhe: m ü. NN im Bezugssystem DHHN 2016
Bo.-Nr. 4507 00243 Duisburger Straße 32.197 m ü. NN (2016)
Bo.-Nr. 4507 00418 Aistadener Straße 49 31.013 m ü. NN (2007)

Änderungen	Datum	Name

Stadt Oberhausen

Bereich 5-
Oberhausen,

Vorabzug

WBO

Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH

Kanäle und Straßen

Stadtbezirk: Alt-Oberhausen

Baumaßnahme: Deckenerneuerung Bebelstraße
von Roonstraße bis Concordiastraße

Gez.: 08.05.19

Dorszyk

Maßstab

1 : 500

Bearb.: 08.05.19

Dorszyk

Übersichtslageplan

Gepr.:

Abtl. Unterhaltung:

AGL Unterhaltung:

Oberhausen,

-Markierung-

-Entwurfplanung-

Unterlage 0

Blatt 1 von 2

J:\ab_2013\Bebelstrasse_SBP_2018\03_CAD\05_Ausführungsplanung\2019_06_13_Bebelstraße_Deckenerneuerung_Markierung_AP_Änderungen Politik.dwg

Legende Beschilderung :

VZ-Nummer vorh. / versetzen

VZ-Nummer geplant
VZ-Abmessungen geplant

Legende Markierung :

0,50

Haltelinie

0,12

Fußgängerfurt

0,25

Radfahrerfurt

0,12

Unterbrochener Schmalstrich

0,25

Unterbrochene Fahrbahnbegrenzung

3 / 3

B

S

Bild

Strich / Lücke (m)

Breitstrich 0,25 m

Schmalstrich 0,12 m

Piktogramm Radfahrer

Piktogramm VZ 237

Im Bereich des Radfahrstreifens ist das VZ 237 in einem Durchmesser von Ø = 1,00 m zu markieren.

HINWEISE MARKIERUNG UND BESCHILDERUNG:

Die aktuelle Straßenverkehrsordnung (StVO) ist zu beachten!

Die aktuellen Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS-1 und RMS-2) sind zu beachten!

Die aktuellen Richtlinien für die wegweisende Beschilderung (RWB) sind zu beachten!

Die Befestigung der geplanten Beschilderung ist gemäß den aktuellen Hinweisen für das Anbringen von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen (HAV) auszuführen!

Das aktuelle Merkblatt für die Wahl der lichttechnischen Leistungsklasse von vertikalen Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen (MLV) ist zu beachten!
Der Folienotyp der geplanten Beschilderung ist bei normalem Umfeld innerorts grundsätzlich in der Retroreflexions-Klasse RA 2 auszuführen. Eine Ausnahme bildet die Beschilderung für Sonderwege, Halteverbote und Parken. Hier ist jeweils die Retroreflexions-Klasse RA1 ausreichend. Weitere Ausnahmen sind im Plan besonders gekennzeichnet.

* Verkehrszeichengröße / -abmessung:

Verkehrszeichen Maße in mm	Größe 1 (70 %)	Größe 2 (100 %)	Größe 3 (125 / 140 %)
Runde (Ø)	420	600	750 (125%)
Dreieck (Seitenl.)	630	900	1260 (140%)
Quadrat (Seitenl.)	420	600	840 (140%)
Rechteck (H x B)	630 x 420	900 x 600	1260 x 840 (140%)

Legende :

zu beseitigender Baum

vorh. Baum

neuer Baum

vorh. Straßenbeleuchtung

vorh. Straßenbel. entfällt

neue Straßenbeleuchtung

vorh. Straßenablauf

vorh. Straßenablauf entfällt

neuer Straßenablauf

vorh. Lichtsignalmast

vorh. Lichtsignalmast entfällt

neuer Lichtsignalmast

geplante Höhe

vorh. Höhe anhalten

Planungsgrenze

Bordstein abgesenkt

SB Schrägbordstein

HB Hochbordstein

RB Rundbordstein

FB Flachbordstein

Grünfläche
20 cm Oberboden

Gehweg
Plasterplatte 30/20/8, grau, ohne Fase

Radfahrstreifen /
Schutzstreifen
rote Markierung im Knotenpunktbereich

Fahrbahn
Asphaltbaureise, Belastungsklasse 32

Parkstreifen

Zufahrt
Plasterstein 20/10/8, anthrazit, mit Fase,
Elbogenverband

Deckenerneuerung
Asphalt

Demarkierung
mittels Wasserhochdruckverfahren o.ä.

3-reihige Rinne
z.B. Rinnenstein 24/10/14, rot

Anrampung
z.B. Asphalt

Noppenplatten
thermoelastische taktile Markierung

Rippenplatten
thermoelastische taktile Markierung

HINWEIS:

Maße sind in der Örtlichkeit zu prüfen!
Vermessung durch die Stadt Oberhausen FB 5-2-10 (Stand 07/2017).
Die Darstellung der Grenzen und Gebäude sind dem digitalisierten Kataster entnommen.
Lage: UTM-Koordinaten im System ETR89
Höhe: m ü. NN im Bezugssystem DHHN 2016
Bo.-Nr. 4507 00243 Duisburger Straße 32.197 m ü. NN (2016)
Bo.-Nr. 4507 00418 Aistadener Straße 49 31.013 m ü. NN (2007)

Änderungen	Datum	Name

Stadt Oberhausen

Bereich 5-1

Oberhausen,

Vorabzug

WBO

Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH

Kanäle und Straßen

Stadtbezirk: Alt-Oberhausen

Baumaßnahme:

Deckenerneuerung Bebelstraße
von Roonstraße bis Concordiastraße

Gez.: 08.05.19

Dorszyk

Maßstab: 1 : 500

Übersichtslageplan

Bearb.: 08.05.19

Dorszyk

Markierung:
-Ausführungsplanung-

Gepr.:

Abt. Unterhaltung:

AGL Unterhaltung:

Oberhausen,

Unterlage 0
Blatt 2 von 2

J:\ab_2013\Bebelstraße_SBP_2018\03_CAD\05_Ausführungsplanung\2019_06_13_Bebelstraße_Deckenerneuerung_Markierung_AP_Änderungen Politik.dwg

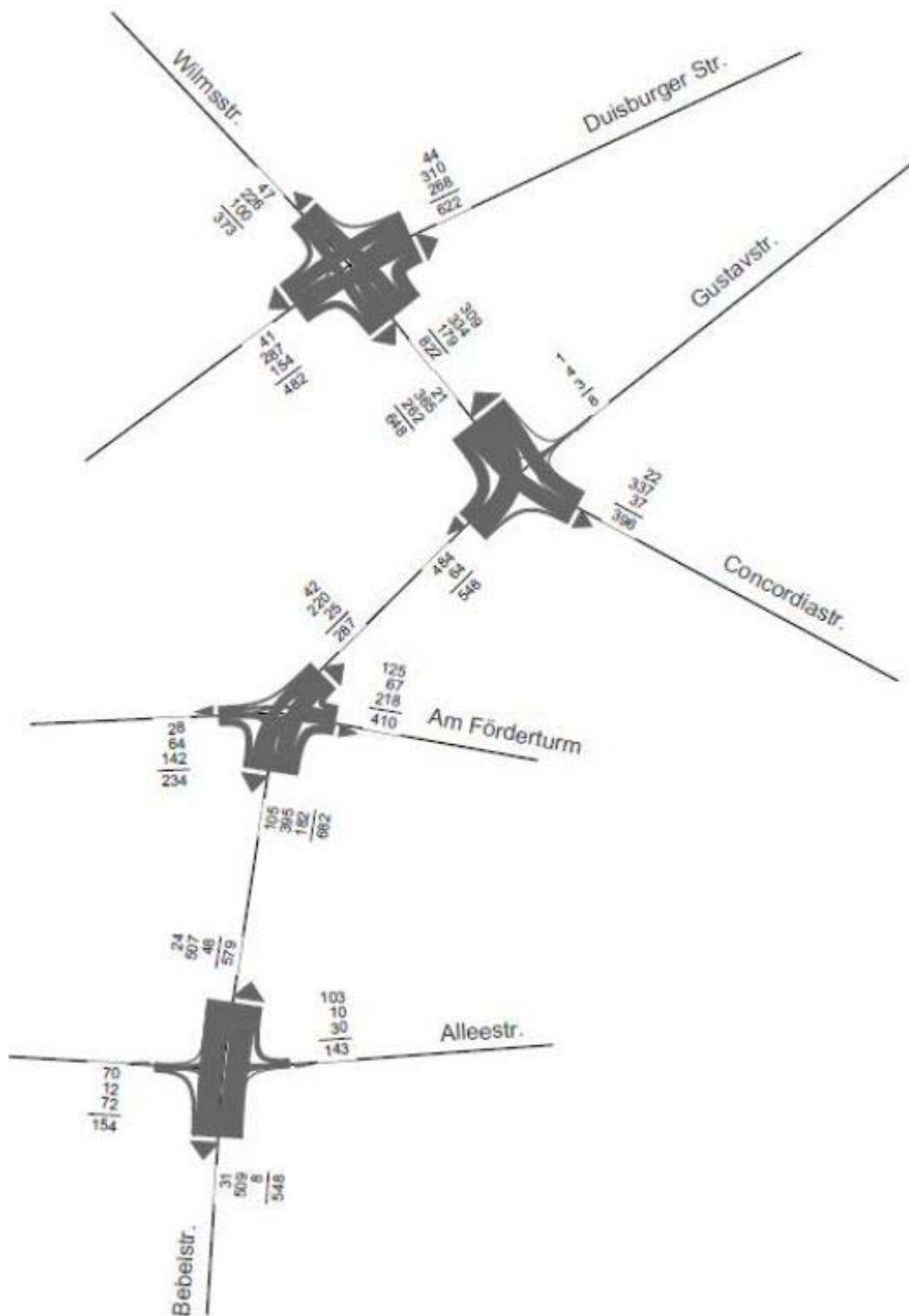


Abbildung: maßgebliche Verkehrsbelastungen für die Nachmittagsspitzenstunde

Simulationsergebnisse der Leistungsfähigkeiten

Knotenpunkt	Bestand	Planung
Duisburger Straße / Concordiastraße	Ungenügend	Mangelhaft
Concordiastraße / Bebelstraße	Befriedigend	Befriedigend
Bebelstraße / Am Förderturm	Befriedigend	Befriedigend
Bebelstraße / Alleestraße	Befriedigend	Befriedigend

Abbildung 1: Leistungsfähigkeitsanalyse der Knotenpunkte im Bestand und in der Planung

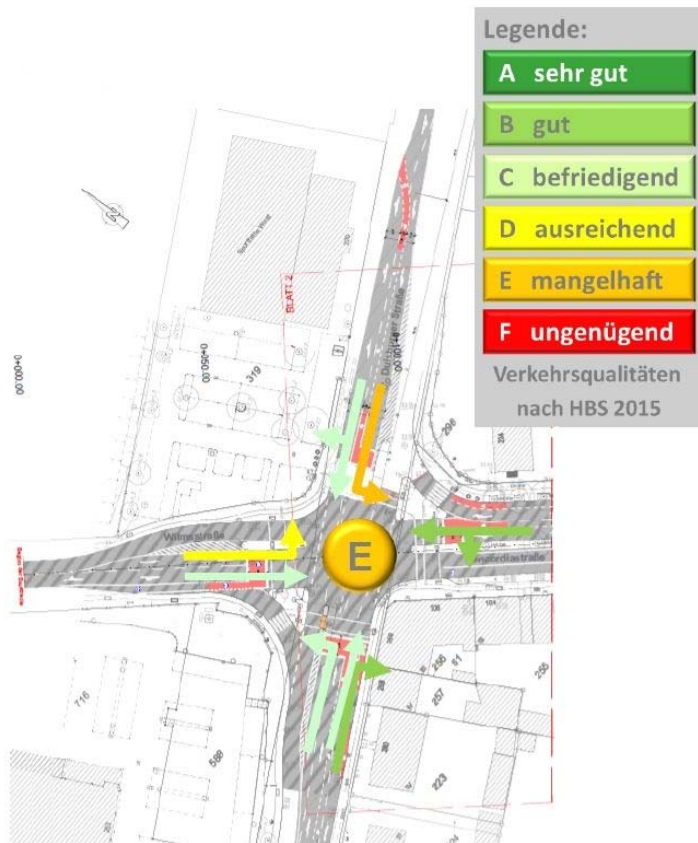


Abbildung 2: simulierte Einzelleistungsfähigkeiten im Knotenpunkt Duisburger- / Concordiastraße (Quelle: RK GmbH)

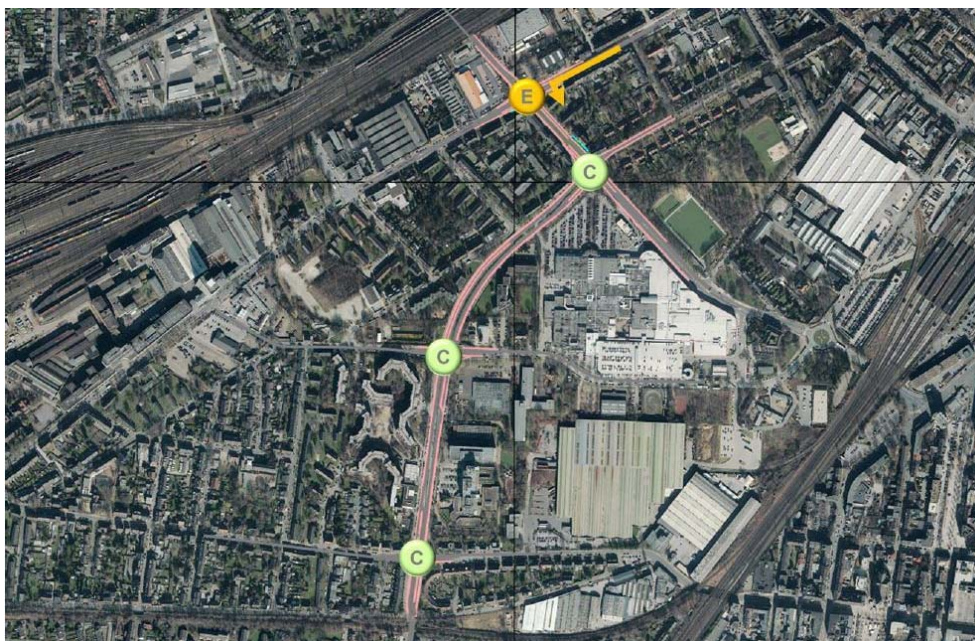


Abbildung 3: simulierte Gesamtleistungsfähigkeiten der Knotenpunkte Bebel- und Concordiastraße (Quelle: RK GmbH)

Interfraktionelles Gesprächsrunde am 16.01.2019

Bebel- / Concordiastraße

Teilnehmer: Siehe Teilnehmerliste

TOP 1: Ortsbegehung

Die Teilnehmer werden von Frau Lauxen begrüßt.

Herr Gohlke stellt sich als Moderator vor und beschreibt den Ablauf der Ortsbegehung. Diskussionen zur Planung werden erst im Rahmen der anschließenden Gesprächsrunde durchgeführt.

Es wird eine Ortsbesichtigung unter Leitung von Frau Janclas durchgeführt. Es werden die Kontaktpunkte Concordiastraße/Bebelstraße, Bebelstraße/am Förderturm und Concordiastraße/Duisburger Straße besichtigt.

Top 2: EINFÜHRUNG zum Ablauf der Veranstaltung und Vorstellung der Gäste

Herr Gohlke (Moderator) stellt den weiteren Ablauf vor und begrüßt die nachfolgenden aufgeführten externen Gäste

Verkehrsexperten

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Jürgen Steinbrecher

- Lehrstuhl für Stadt- und Verkehrsplanung an der Universität Siegen
- Leitung des Arbeitsausschusses Stadtstraßen der FGSV
Zuständig für die "Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen" (RASt)
- Gutachtertätigkeit in der Verkehrsplanung
- seit 2012 zertifizierter Auditor für Verkehrssicherheit

Dipl.-Ing. Dankmar Alrutz

- Büro PGV-Alrutz (Berater, bis zum 31.12.2018 Gesellschafter u. Geschäftsführer)
- Arbeitsschwerpunkt liegt bei Forschungsarbeiten und Untersuchungen zur Führung und Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV):
 - Arbeitsausschuss „Anlagen des Fuß- und Radverkehrs“
 - Arbeitskreis „Radschnellverbindungen“ (Leitung des AK)

- seit 2008: Träger der FGSV-Ehrennadel

ADFC

Thomas Semmelmann	Vorsitzender Landesvorstand
Burkhard Schmidt	Sprecher des Kreisverband Oberhausen/Mülheim
Dr. Norbert Marißen	Radverkehrspolitischer Referent des Kreisverband Oberhausen/Mülheim

Verkehrsplaner

Martin Busse	Projektingenieur der Rudolf Keller Verkehrsingenieure GmbH, Durchführung der Leistungsfähigkeitsuntersuchung bzw. Verkehrssimulation
---------------------	--

TOP 3: Vorstellung der Planung und Untersuchung

Die aktuelle Planung und die Verkehrsuntersuchung wird durch Frau Mauksch anhand einer Präsentation vorgestellt.

TOP 4: Gesprächsrunde

F / H = Frage / Hinweis

A = Antwort

Die Planung wird in einer gemeinsamen Runde unter Moderation durch Herrn Gohlke diskutiert.

F / H (SPD):

Am KP Bebel- / Concordiastraße ist es schwer nachvollziehbar, dass die Reduzierung von zwei auf einem Linksabbieger zu keiner Verschlechterung der Situation führen wird.

Warum wurde in den Knotenpunkten keine Lösung mit indirekten Linksabbiegern zur Verbesserung der Verkehrssicherheit gewählt?

F / H (CDU):

Wurde geprüft, ob alle Linksabbieger überhaupt notwendig sind? Z.B. ist die Notwendigkeit des LA Concordiastraße in die Gustavstraße aufgrund des Verkehrsaufkommens zweifelhaft. Zum Einordnen des Radfahrers aus dem Seitenraum auf die Fahrbahn und beim Fahren mit dem Pkw auf der linken Fahrspur: Wie weit muss der Autoverkehr sich entscheiden, wann er

links oder rechts fahren muss? Als Radfahrer bestehen Sicherheitsbedenken, wenn nach links abgebogen wird.

F / H (Linke Liste):

Wie kommt der Radfahrer an den Übergangsstellen vom Hochbord auf den auf der Fahrbahn geführten Linksabbieger etc.?

Von der Innenstadt kommend ist der im Seitenraum geführte Radweg auf der Concordiastraße unattraktiv. Nun soll ab der Bebelstraße für ein kurzes Stück eine Luxusvariante erstellt werden. Dies ist nicht nachvollziehbar.

F (SPD):

Wie lautet die Einschätzung der Experten im Hinblick auf die wissenschaftliche Bewertung der vorgestellten Planung? Spiegelt sie den aktuellen Stand der Verkehrslenkung wieder?

A (Verkehrsexperte Prof. Dr. Steinbrecher):

Generell ist dem Radverkehr eine sichere Führung zu gewährleisten, da der Kfz-Verkehr immer weiter zunimmt. Dabei darf nicht nur das heutige Radverkehrsaufkommen betrachtet werden, sondern auch der zukünftige. Im konkreten Fall muss auf der Concordia- und Bebelstraße etwas gemacht werden. Grundsätzlich gibt es dazu zwei Möglichkeiten: entweder wird der Radverkehr baulich vom Kfz-Verkehr getrennt, was hier nicht möglich ist, da sich die vorhandenen Radwege in einem schlechten Zustand befinden. Die Alternative wäre die Führung auf der Fahrbahn.

Bei der Führung im Seitenraum müssten die Geh- und Radwege verbreitert werden, was zu einem Totalausbau mit entsprechenden Kosten führen würde.

Die geplante Führung auf der Fahrbahn hat den Vorteil, dass ein Totalausbau nicht notwendig wird. Die Konsequenzen für die alternativen Führungsmöglichkeiten zeigt sich immer bei Linksabbieger: auf der Fahrbahn geführte Radfahrer fahren auch auf der Fahrbahn links ab, wobei Verkehrsströme gequert werden müssen. In der vorgestellten Planung ergeben sich hieraus keine Nachteile, da immer nur eine Fahrspur zu queren sein wird. Der Radfahrer muss dabei nicht nach links, rechts oder hinten schauen, da er auf eigenen Wegen geführt wird.

Deshalb ist die vorgestellte Lösung generell regelgerecht und als positiv zu bewerten. Im Detail bieten gerade die Linksabbieger noch Verbesserungsbedarf. Mancher geplante Aufstellbereich sollte noch einmal überprüft werden, da sie nur bei ROT sinnvoll sind, bei GRÜN jedoch nicht vollständig genutzt werden können.

Von der Gesamtwertung betrachtet ist die Planung für den Radverkehr aber regelgerecht.

A (Verkehrsexperte Hr. Alrutz):

Vom Grundsatz entspricht die Planung den heutigen Regelwerken. Die Alternativen „Führung im Seitenraum“ und „Führung auf der Fahrbahn“ wurden unter der Vorgabe, keinen kompletten Umbau vorzunehmen, geprüft. Vor Ort konnte festgestellt werden, dass die Radwege in einem schlechten Zustand sind und nicht verbreitert werden können. Der Bestand befindet sich zudem in einem Schlechten Zustand. Es sind Maßnahmen im Bestand für den Rad- und Fußverkehr zwingend erforderlich.

In Forschungsprojekten wurden die verschiedenen Führungsmöglichkeiten (Seitenraum oder auf der Fahrbahn mit Schutz- und Radfahrstreifen) miteinander verglichen. Dabei hat sich gezeigt, dass die Führung mittels Schutz- und Radfahrstreifen ein deutliches Sicherheitsplus ergeben. Das größte Sicherheitsproblem entsteht in den Knotenpunkt durch das übersehen der Radfahrer im Seitenraum. Bei der Führung auf der Fahrbahn bleibt der Radfahrer dabei stets im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs. Bauliche Radwege im Seitenraum verleiten hingegen (wie vor Ort zu beobachten) zur Falschfahrrerei durch Radfahrer (falsche Fahrtrichtung). Dies stellte in der Untersuchung die Hauptunfallursache dar. Die Gefahr ist bei Schutz- und Radfahrstreifen deutlich geringer, weil die Radfahrer mit dem Kfz-Verkehr geführt werden und zudem besser wahrgenommen werden.

Die aktuelle Planung ist daher grundsätzlich als positiv und deutlichen Qualitäts- und Sicherheitsgewinn zu werten.

Beim Thema Linksabbieger gibt es drei verschiedene Führungsformen:

- a) Direktes LA (hier vorgesehen): In der Planung bietet sich Verbesserungspotenzial durch eindeutige Führung des Radverkehrs auch in den KP hinein.
- b) Indirektes LA, was lt. StVO auch beim direkten LA gegeben ist, da eine direkte Führung keine Pflicht zum direkten Fahren bedeutet.
- c) Vorgezogene Aufstellbereiche: diese Variante funktioniert bei hohem Rotlicht Anteil an der Signalanlage (In der Regel bei einer eindeutigen Nebenrichtung vorhanden). Dabei gilt die Empfehlung, diese Variante nur zu nutzen, wenn der Rotanteil im Normalfall immer länger als die Freigabe ist. Dies ist in der Planung nochmal zu überprüfen. Grundsätzlich ist diese Variante auch nur anzuwenden wenn maximal eine Spur gequert werden muss.

A (Verwaltung):

Die von den Verkehrsexperten geäußerten Änderungsvorschläge werden in der weiteren Planung berücksichtigt.

F / H (SPD):

Im Bereich der Unterführung zur Roonstraße besteht ein Engpass, so dass in diesem Bereich keine ausreichenden Radverkehrsanlagen gebaut werden können. Hierdurch bleibt der Radweg für die Radfahrer eine unattraktive Wegeführung. Eine Verbesserung ist in der Planung nicht ersichtlich. Dies stellt eine Flickschusterei dar und keine Durchgängige Lösung. Es bestehen Bedenken, dass die geänderte Verkehrsführung zu Lasten von anderen Verkehrsteilnehmern (MIV) gehen wird.

Es sollte dringend eine Verkehrszählung stattfinden. Insbesondere bei Stau auf der A3 erhöht sich das Verkehrsaufkommen über Duisburg und der Bebelstraße. Es sollten auch diese Auswirkungen bei Rückstau ermittelt werden, wenn eine Reduzierung der Linksabbieger von 2 auf 1 erfolgt. Den Anwohnern muss dies plausibel erklärt werden können.

Derzeit fahren nicht allzu viele Radfahrer auf der Bebelstraße.

A (Verkehrsexperte Prof. Dr. Steinbrecher):

Mit der Planung wird keine Flickschusterei betrieben, da hier ein größerer Bereich überplant wurde. Die Übergänge zum Bestand sollten hingegen noch einmal überprüft werden.

A (Verkehrsplaner Hr. Busse):

Für die Verkehrssimulation wurde auf Detektorenwerte als Langzeitwerte zurückgegriffen. In der Simulation waren keine Staus auf der Bebelstraße erkennbar.

Die Radverkehrsplanung stellt grundsätzlich eine Angebotsplanung dar. Heute fahren die Radfahrer vielleicht anders, aber durch das neue Angebot soll der Radverkehrsanteil zukünftig auch erhöht werden.

Es wird nicht befürchtet, dass es zu Staus kommen wird. Die Simulation der Verkehrsabläufe hat dies nachgewiesen bzw. es war keine zunehmende Stausituation zu erkennen.

Es handelt sich nicht um eine Flickschusterei, da ein sehr großer Bereich in einer Maßnahme überplant wird.

F / H (Linke Liste):

Auf der Concordiastraße ist der Gehweg zu ertüchtigen, wenn der Radfahrer auf der Fahrbahn geführt wird.

Was spricht generell gegen indirekte Linksabbieger?

A (Verkehrsexperten):

Der Radverkehr soll durch Radfahrstreifen auf der Fahrbahn geführt werden. Zusätzlich können auch indirekte Linksabbieger (auch wenn sie bei der direkten Führung möglich sind, s.o.) im Zuge des weiteren Planungsprozesses überprüft und angeboten werden.

Beim Thema Übergänge ist zu beachten, dass irgendwo immer Übergänge sind. Generell sollten diese aber noch einmal überprüft werden.

H (SPD):

Die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer sollen gleichbehandelt werden. Die Planung wird aber nur zulasten des MIV angesehen. Insbesondere der Sicherheitsaspekt wird vermisst.

H (Grüne):

Radverkehrsplanungen sollten auch zu Lasten des MIV möglich sein. Es sollte versucht werden mindestens eine Gleichberechtigung zu erzielen.

Die aktuelle Planung ist vom Grundsatz ok, aber es gibt Bedenken zur Sicherheit.

Die Erfahrungen vor Ort decken sich mit der Simulation.

H (SPD):

Als direkt Betroffener (Anwohner Bebelstraße) wird auf folgendes hingewiesen: im Sommer wird mit dem Rad, im Winter mit dem Pkw gefahren. Aus diesem Grund herrscht gegenüber der Planung eine zwiespältige Meinung.

Das Verkehrsgutachten deckt sich nicht mit den eigenen Erfahrungen. Der Rückstau auf den beiden Linksabbiegern ist täglich vorhanden, was nicht zu den Aussagen des Gutachtens passt.

Als Radfahrer wurde bei der Ortsbegehung deutlich, dass die Radwege heute nicht benutzungspflichtig sind. Jedoch wird der Wechsel auf die linke Spur als höchstgefährlich angesehen, weshalb die Benutzung des Radweges im Seitenraum auch weiterhin erfolgen wird.

H (FDP):

Maßnahmen zur Radverkehrsförderung werden generell begrüßt, aber die Planung wird aus Sicht des Radverkehrs als bedenklich angesehen. Auch wenn es sich um eine Angebotsplanung handelt, muss dennoch der Ist-Zustand betrachtet werden. Während der etwa 30 minütigen Begehung wurden insgesamt vier 4 Radfahrer gezählt. Hinzu kommt das erhöhte Verkehrsaufkommen zum Feierabend, wenn die Schüler des Berufskolleges/ Berufsförderungswerk mit ihren Fahrzeugen losfahren.

Zwischenfazit Moderator Hr. Grohlke:

Die generellen Bedenken gibt es hinsichtlich Diskrepanz zwischen Simulationsergebnis und der eigenen Wahrnehmung.

A (Verkehrsexperten Alrutz):

Es gibt einen Unterschied zwischen subjektiver und objektiver Sicherheit. Das subjektive Sicherheitsempfinden führt objektiv zu Gefahren. Radwege im Seitenraum bergen mehrere Gefahren. Der Radfahrer verschwindet stellenweise hinter parkenden Fahrzeugen, Radwege sind unzureichend dimensioniert, der Sicherheitsabstand zu parkenden Fahrzeugen ist zu gering. Statistisch gesehen sind Radwege im Seitenraum daher unsicherer, jedoch ist es auch eine Sache der Gewohnheit, ob man eher auf dem Radweg oder der Fahrbahn fährt.

Ein gutes Beispiel für gelungene Radverkehrsplanung ist Bocholt.

F (SPD):

Wurde das Signalprogramm in der Simulation aus dem Bestand übernommen oder angepasst (Thema: Stau)?

A (Verkehrsplaner Hr. Busse):

Das bestehende Signalprogramm wurde übernommen. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass es auch in der Simulation zu Rückstaus kam, die jedoch beim nächsten Umlauf wieder vollständig abgebaut werden konnten. Daher wird nicht von Staus gesprochen.

H (ADFC Herr Sämmelmann)

Die IST-Situation ist katastrophal und muss zwingend überarbeitet werden. Die alternative Hochboardführung wäre voraussichtlich deutlich aufwendiger und teurer.

Die Entscheidungsträger müssen etwas tun.

F / H (SPD):

Die generelle Frage ist, wie man eine gute Akzeptanz für eine derartig geänderte Verkehrsführung bekommen kann. Diese entwickelt sich erst über viele Jahre.

Es besteht jedoch die Frage, was mit den Radwegen im Seitenraum passiert, wenn der Radverkehr zukünftig über Radfahrstreifen auf der Fahrbahn geführt werden soll. Bleiben diese dann weiterhin in einem schlechten Zustand, obwohl Kinder unter 8 Jahren die Gehwege nutzen sollen?

Die Planung ist insgesamt nicht Visionär genug.

Es sollte eine rote Markierung aufgebracht werden.

Es handelt sich um eine große Maßnahme, welche nicht im Straßenbauprogramm ist.

A (Verkehrsexperten):

Im Seitenraum müssen die schlimmsten Schäden behoben werden. Das gibt die Verkehrssicherungspflicht der Stadt vor.

Wichtig ist der Fokus auf die Zukunft und auf die Veränderung im Nutzungsverhalten.

H (SPD):

Es wird vorgeschlagen, den Radfahrstreifen um einen Meter zu verbreitern und die Fahrbahn damit noch deutlicher zu verringern.

H (ADFC Hr. Schmidt)

Bei der Ortsbegehung konnte kein Stau festgestellt werden. Der Fokus liegt hier zu sehr auf der PKW Leistungsfähigkeit und die Leistungsfähigkeit der Radfahrer wird vergessen. Eine bessere Radverkehrsleistungsfähigkeit würde auch zu mehr Radverkehr und weniger MIV-Verkehr führen. Eine Veränderung des Modal-Splits sollte erzielt werden. Der derzeitige Radverkehrsanteil ist unterdurchschnittlich.

Die geplanten Radverkehrsanlagen sind sehr gut und sicher dimensioniert. Es gibt sogar die Möglichkeit zum Überholen.

Das indirekte Abbiegen ist nur für einzelne Radfahrer möglich, da es keine Möglichkeit gibt sich mit mehreren Aufzustellen.

Die heutigen Planungen müssen die zukünftigen Entwicklungen berücksichtigen.

H (FDP):

Die Planung sollte über einen Tag oder eine Woche ohne Pressemitteilung real getestet werden, um die Simulationsergebnisse in der Praxis zu überprüfen. Dennoch besteht die Meinung, dass die Bebelstraße für eine solche Änderung der Verkehrsführung nicht die richtige Straße ist.

Zusammenfassung /Fazit durch den Moderator (Gohlke):

Die vorhandenen Verkehrsanlagen für den Rad- und Fußverkehr entsprechen nicht den erforderlichen Standards. Es besteht ein dringender Bedarf zur Optimierung der Rad- und Fußverkehrsanlagen gemäß aktuellen Richtlinien.

Zum Vergleich sollen die Kosten für einen baulichen Umbau des Geh- und Radweges geschätzt werden und der vorgesehen Planung bzw. Neumarkierung gegenüber gestellt werden.

Es besteht die Hoffnung, dass die Kritik und Anregungen aus der Politik aufgenommen werden und eine geänderte Planung erstellt wird.

Eine Verbesserung der Verkehrsanlagen für den Radfahrer wird allgemein als wünschenswert angesehen.

Top 5: FEEDBACK & AUSBLICK (Sabine Lauxen)

Die Verwaltung erhält zur Optimierung der Planung eine Liste mit Änderungsvorschlägen von den Gutachtern. Die Verwaltung wird diese Prüfen und einarbeiten.

Die Verwaltung erarbeitet ein Vorschlag um die optimierte Planung temporär im einen Verkehrsversuch mit Gelbmarkierung umzusetzen. Der Vorschlag wird zum Beschluss in die Bezirksvertretung Alt-Oberhausen eingebracht. Aus dem Verkehrsversuch sollen Erkenntnisse für die weitere Planung bzw. Umsetzung gewonnen werden.