

BOB im Rat		Drucksache Nr. A/16/5306-01	Termin 03.12.2019	Bezirksvertretung Osterfeld		
<u>Antragsvorlage</u>				öffentlich		
Termin	Gremium			Vorlage zur*	Ergebnis	Beschluss- kontrolle*
03.12.2019	Bezirksvertretung Osterfeld			B		

Beratungsgegenstand

Antrag der BOB-Fraktion in der Bezirksvertretung Osterfeld gem. § 4 der Geschäftsordnung für den Rat der Stadt Oberhausen - "Markierungsarbeiten zur Radwegeführung auf der Teutoburger Straße" hier: Einstellung der Markierungsarbeiten

Beschlussvorschlag

Die Bezirksvertretung Osterfeld beauftragt die Verwaltung, die „Markierungsarbeiten zur Radwegeführung auf der Teutoburger Straße“ unverzüglich einzustellen.

Die Planung und Ausführung des Radfahrstreifens soll entsprechend den aktuell gültigen Regelwerken, inklusive eines Sicherheitstrennstreifens, erfolgen.

Bevor die Markierungsarbeiten weitergeführt werden, soll ein anerkannter Sachverständiger mit der Erstellung eines Gutachtens beauftragt werden, in dem insbesondere nachstehende Fragestellungen beantwortet werden:

1. Entspricht die gewählte Planung und Ausführung des Radfahrstreifens auf der Teutoburger Straße den aktuellen Regelwerken? (z.B. Breite Parkstreifen, Sicherheitstrennstreifen zwischen Parkstreifen und Radfahrstreifen usw.)
2. Ist die gewählte Planung und Ausführung des Radfahrstreifens zulässig?
3. Entspricht die gewählte Planung und Ausführung des Radfahrstreifens den aktuellen Förderrichtlinien oder sind die Einhaltung der ERA-Standards Voraussetzung für einen Zuwendungsbescheid?

Vorsitzende/r BOB-Fraktion in der BZV Osterfeld  Karl-Heinz Mellis 22.11.19	
---	--

BOB im Rat	Drucksache Nr. A/16/5306-01	Termin 03.12.2019	Bezirksvertretung Osterfeld
-------------------	--	------------------------------------	------------------------------------

Die neue Planung, inklusive des Gutachtens, ist der Bezirksvertretung Osterfeld vor Weiterführung der Markierungsarbeiten zur Genehmigung vorzulegen.

Die Markierungsarbeiten sollen erst fortgeführt werden, wenn durch das Gutachten des Sachverständigen nachgewiesen wird, dass die Planung, der Bau und der Betrieb des Radfahrstreifens auf der Teutoburger Straße entsprechend dem verbindlichen Stand der Technik erfolgt und die Förderrichtlinien Nahmobilität (FöRi-Nah) vom 01.12.2014 eingehalten werden.

Derzeit wird sowohl der Hochbordradweg, als auch der im Straßenraum geführte Radweg genutzt. Auf Grund der Tatsache, dass bereits ein Radfahrer am 29. Oktober 2019 auf dem Radfahrstreifen schwer verunglückte und ins Krankenhaus eingeliefert werden musste, soll unverzüglich eine eindeutige Beschilderung erfolgen, aus der zu ersehen ist, dass der neu angelegte Radfahrstreifen nicht benutzt werden soll.

BOB im Rat	Drucksache Nr. A/16/5306-01	Termin 03.12.2019	Bezirksvertretung Osterfeld
-------------------	---------------------------------------	-----------------------------	------------------------------------

Begründung / Sachdarstellung

Aktuelle Stunde in der Sitzung der Bezirksvertretung Osterfeld am 05. November 2019:

Sachverhalt

Auf der Teutoburger Straße (Hauptverkehrsstraße) wurden bzw. werden in Fahrtrichtung Oberhausen-Sterkrade nach Bottrop (ca. 2,5 km) und umgekehrt Radfahrstreifen beidseits der Fahrbahnen markiert.

Derzeit sind noch auf beiden Seiten Hochbordradwege vorhanden, die jedoch teilweise im schlechten Zustand sind und nicht mehr durchgängig befahren werden können.

Die Planung und Ausführung des Radfahrstreifens wird in der Vorlage – M/16/3630-01 und Vorlage – M/16/4955-01 begründet und beschrieben. Der Radfahrstreifen ist in vier Abschnitte von Sterkrade bis Bottrop zeichnerisch dargestellt.

Der Einsatz markierter Radverkehrsführungen auf der Fahrbahn ist in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) und den deutschen entwurfstechnischen Regelwerken ausführlich beschrieben (v.a. RAST 2006 und ERA 2010).

Vorgetragene Verstöße gegen die Regelwerke

Im Rahmen der „Aktuellen Stunde“ am 05. November 2019 erläuterte Herr Mellis (BOB im Rat) ausführlich die Verstöße gegen die aktuellen Regelwerke; insbesondere sprach er

- die zu geringe Breite der Längs-Parkstreifen,
- den fehlenden Sicherheitstrennstreifen zwischen Längs-Parkstreifen und Radfahrstreifen,
- den fehlenden Sicherheitstrennstreifen zwischen Radfahrstreifen und Fahrbahn,
- den zu schmalen Radfahrstreifen,
- den zwangsläufigen Verstoß gegen ein „faktisches Überholverbot“ insbesondere im Bereich von Einmündungen und Linksabbiegerspuren und
- die fehlenden Linksabbiegerspuren des Radfahrstreifens an.

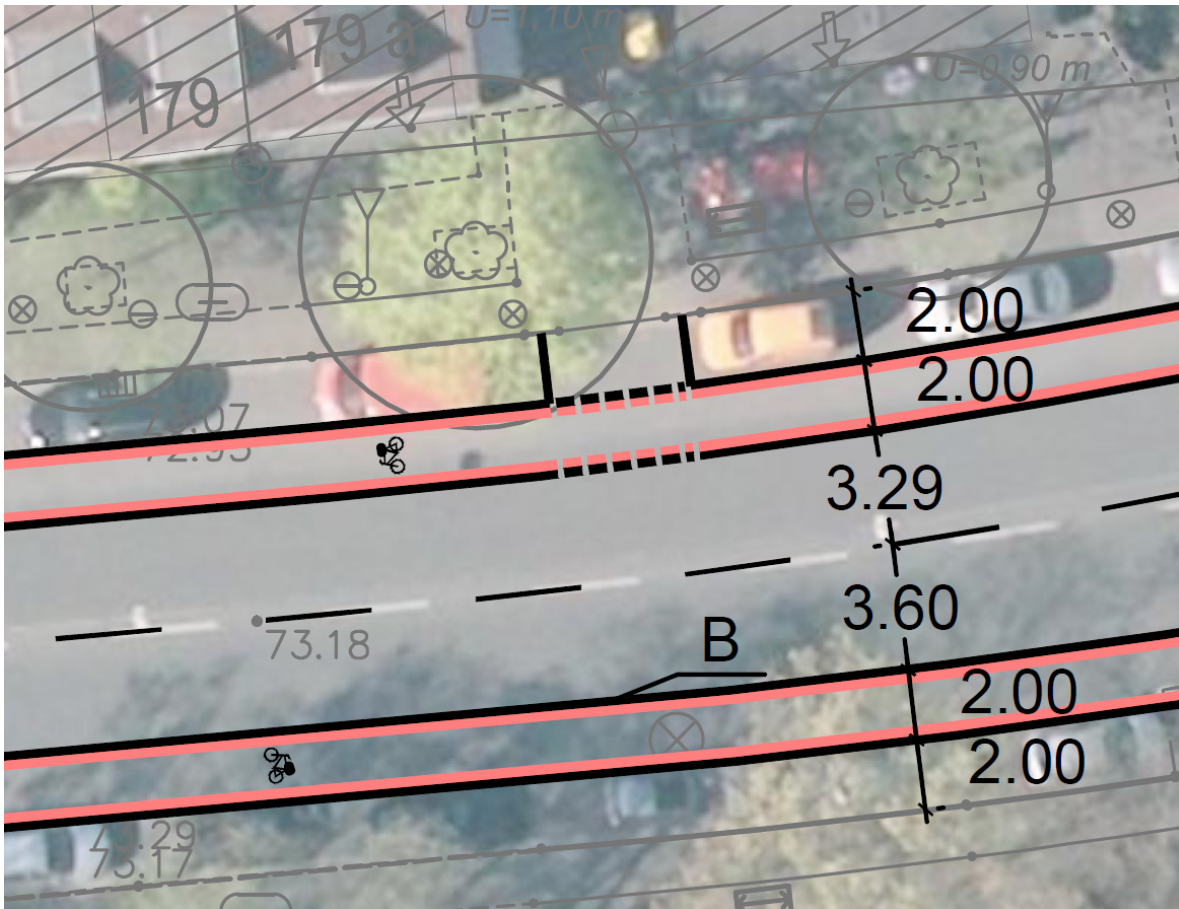
Herr Mellis (BOB im Rat) begründete ausführlich, dass die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010) verbindlich zu beachten sind.

Längs-Parkstreifen

In wesentlichen Abschnitten (geschätzt ca. 50% der Gesamtlänge) befinden sich Längs-Parkstreifen beidseits der Teutoburger Straße auf der Fahrbahn.

Die Ausführung erfolgte abweichend von den vorgelegten Entwurfszeichnungen.

BOB im Rat	Drucksache Nr. A/16/5306-01	Termin 03.12.2019	Bezirksvertretung Osterfeld
-------------------	---------------------------------------	-----------------------------	-----------------------------



43
44 Auf der Entwurfsplanung Blatt 2 in Höhe der Tennishalle (Teutoburger Straße 170) ist z.B. der Längs-
45 Parkstreifen mit 2.00 m Breite dargestellt. Markiert wurde allerdings ein Längs-Parkstreifen von 1,75 m
46 Breite, so dass – wie auf dem übergebenen Foto zu entnehmen war – wesentliche Teile der parkenden
47 Fahrzeuge verkehrsgefährdend in den Radfahrstreifen hineinragen. Das schränkt selbstverständlich die
48 nutzbare Breite des Radfahrstreifens deutlich ein.

49
50 Nach unserer Feststellung betrifft diese Abweichung zwischen Planung und Ausführung alle
51 markierten Längs-Parkstreifen auf der gesamten Teutoburger Straße.

52
53 Der erst nach der Sitzung der Bezirksvertretung Osterfeld am 05. November 2019 hergestellte
54 Parkstreifen zwischen Hülshoff Straße und Kapellenstraße wurde in der geplanten Breite von
55 2.00 m markiert. Die Verwaltung hat also den Fehler zwischen Planung und Ausführung
56 korrigiert.

57
58 Ein Parkstreifen in der Längsaufstellung für PKW hat eine Breite von 2,00m (RASt 06).
59 Lieferwagen erfordern z.B. eine Breite von 2,30m.

60 61 **Sicherheitstrennstreifen**

62 Gem. ERA 2010 ist zwischen Parkstreifen und Radfahrstreifen ein Sicherheitsraum von 0,75 m
63 Breite anzuordnen. Dieser Sicherheitsstreifen fehlt an allen markierten Längs-Parkstreifen auf
64 der Teutoburger Straße.

BOB im Rat	Drucksache Nr. A/16/5306-01	Termin 03.12.2019	Bezirksvertretung Osterfeld
-------------------	---------------------------------------	-----------------------------	------------------------------------

65 Viele Unfälle stehen im Zusammenhang mit geöffneten Fahrzeugtüren, die durch einen
66 Sicherheitsstreifen verhindert werden könnten. Diese Schutzräume sind aus unserer Sicht
67 unabdingbar, da die Teutoburger Straße als stark befahrene Straße gilt und auch Schulen und
68 Kindergärten dort angesiedelt sind.

69

70 **Stellungnahme der Verwaltung**

71 Die Beigeordnete Frau Lauxen und Herr Dr.-Ing. Knauff führten aus, dass die ERA 2010 nur eine
72 Empfehlung darstelle und die Planung und Ausführung der Radfahrstreifen der Straßenbreiten
73 angepasst wurden.

74

75 **Einstellung der Markierungsarbeiten**

76 Da eine Antragstellung im Rahmen der „Aktuellen Stunde“ nicht zulässig ist, fragte Herr Mellis
77 (BOB im Rat) die Verwaltung, ob sie denn freiwillig die Markierungsarbeiten einstellen würden
78 und die Hinweise und Bedenken überprüfen.

79

80 Das lehnte die Beigeordnete Frau Lauxen ab und kündigte eine Weiterführung der Arbeiten auf
81 der vorliegenden Planungsgrundlage an.

82

83 **Förderung Nahmobilität**

84 Wie der Vorlage M/16/4955-1 zu entnehmen ist, soll die Maßnahme mit Fördermitteln nach
85 den Förderrichtlinien Nahmobilität – FöRi – Nah – finanziert werden.

86

87 Auf die konkrete Nachfrage, ob die Einhaltung der ERA 2010 Voraussetzung für die Förderung
88 gem. Förderrichtlinie Nahmobilität sei, antwortete Herr Dr.-Ing. Knauff, dass das Vorgehen mit
89 dem Fördergeber abgestimmt und die Nichteinhaltung der ERA 2010 nicht förderschädlich sei.

90

91 **Grundlagen und Regelwerke**

92 Im Dezember 2010 sind die "Empfehlungen für Radverkehrsanlagen" (ERA) neu erschienen.
93 Dieses Regelwerk ist maßgebliches technisches Standardwerk für Planung, Entwurf, Bau und
94 Betrieb von Radverkehrsanlagen.

95

96 Das NRW- Verkehrsministerium hat per Runderlass VII A 4 - 86 am 10. Juni 2011 die
97 "Empfehlungen für Radverkehrsanlagen" (ERA 2010) in NRW verbindlich eingeführt.

98

99 Das bestätigt auch der adfc Landesverband Nordrhein-Westfalen e.V. in seinem Artikel vom
100 09. September 2014 – „Das Ministerium hat am 10. Juni 2011 die Empfehlungen für
101 Radverkehrsanlagen, Ausgabe 2010 (ERA 2010) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und
102 Verkehrswesen (FGSV) per Erlass verbindlich eingeführt.“

103

104 Seit dem 1. September 2009 weist die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung
105 ausdrücklich auf die ERA „in der jeweils gültigen Fassung“ hin. Durch den Verweis in der
106 Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung VwV-StVO auf die ERA wie

BOB im Rat	Drucksache Nr. A/16/5306-01	Termin 03.12.2019	Bezirksvertretung Osterfeld
-------------------	---------------------------------------	-----------------------------	------------------------------------

auch infolge der Rechtsprechung sind die ERA als Stand der Technik anerkannt und von Planern und Behörden verbindlich anzuwenden, wenn es um Anlagen für den Radverkehr geht.

Die ERA sind – so das Verwaltungsgericht Göttingen – „ein anerkanntes fachliches Regelwerk, das bei der Entscheidungsfindung [...] ergänzend heranzuziehen ist.“ Verwaltungsgericht Göttingen, Urteile vom 27. November 2003, 1 A 1196/01 und 1 A 1228/01, abgerufen am 8. April 2010.

Auch die gutachterliche Beurteilung von Planungen orientiert sich üblicherweise an den ERA.

Förderrichtlinien Nahmobilität (FöRi-Nah) vom 01.12.2014

Am 01.12.2014 hat das Landesverkehrsministerium per Runderlass (III A 2-86.19-4.3) die Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in Nordrhein-Westfalen (Förderrichtlinien Nahmobilität – FöRi Nah) bekannt gegeben.

Unter der Gliederungsnummer 910 (Seite 4) wird ausgeführt: „Die anerkannten Regeln der Technik sind einzuhalten. Insbesondere sind der Leitfaden zur Barrierefreiheit im Straßenraum des Landesbetrieb Straßenbau, die Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (HbVA) und die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) in der jeweils gültigen Fassung zu berücksichtigen.“

Der adfc Landesverband Nordrhein-Westfalen e. V. schreibt unter dem Titel „Nur ERA konforme Planung ist förderfähig – neue Förderrichtlinie Nahmobilität in NRW“ am 12. Dezember 2014 „Gemäß der Förderrichtlinie Nahmobilität sind also Radverkehrsanlagen, welche nicht den Anforderungen der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) entsprechen, nicht förderfähig!“

Widerspruch gegen die Markierungsarbeiten zur Radwegeführung auf der Teutoburger Straße in Oberhausen.

Die Aussage der Verwaltung, dass alle Regeln der Technik eingehalten wurden und dass die Markierungsarbeiten auf der Planungsgrundlage weitergeführt würden, veranlasste BOB im Rat, Widersprüche gegen die Maßnahme einzulegen.

Am 11. November 2019 hat BOB im Rat beim Ministerium für Verkehr des Landes NRW, z.H. Herrn Minister Hendrik Wüst und bei der Bezirksregierung Düsseldorf, z.H. Frau Regierungspräsidentin Rademacher Widerspruch gegen die Markierungsarbeiten zur Radwegeführung auf der Teutoburger Straße eingelegt.

Mit e-mail vom 13. November 2019 bestätigt die Bezirksregierung Düsseldorf den Eingang des Widerspruchs und teilt mit, dass sie nach Prüfung wieder auf die Angelegenheit zurückkommt.

BOB im Rat	Drucksache Nr. A/16/5306-01	Termin 03.12.2019	Bezirksvertretung Osterfeld
-------------------	---------------------------------------	-----------------------------	------------------------------------

Stellungnahme verschiedener Sachverständigen

Gespräche mit verschiedenen Sachverständigen bestätigten unsere Auffassung, dass die Ausführung nicht regelkonform ist und eine Gefahr für Leib und Leben der Radfahrer*innen darstellt.

Herr Prof. Dr. jur. Dieter Müller vom Institut für Verkehrsrecht und Verkehrsverhalten führt in seiner e-mail vom 12. November 2019 aus, (Zitat Anfang) **“Dass der Parkstreifen in der Breite zu knapp bemessen ist, liegt übrigens auf der Hand und bedeutet im Ergebnis schon eine offensichtliche Amtspflichtverletzung, die für alle Radfahrer lebensgefährlich sein dürfte.”** (Zitat Ende).

Herr Dr. phil. Dipl.-Ing. Ralf Kaulen vom Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen, Aachen, teilt in seiner e-mail vom 8. November 2019 mit:

From: Ralf Kaulen

Sent: Friday, November 8, 2019 11:53 AM

To: kallimelli@arcor.de ; gero4748@web.de

Subject: WG: Neumarkierung der Teutoburger Straße / Gutachterliche Stellungnahme zur Planungs- und Ausführungsgrundlage

Sehr geehrter Herr Mellis,

Herzlichen Dank für das freundliche Telefonat von heute Morgen. Nach Rücksprache mit Herrn Dr. Knauff, Stadt Oberhausen, schlage ich vor dass Sie in einem gemeinsam Termin eine konsensfähige Lösung erarbeiten, **zumal augenscheinlich die ausführende Firma mit den Markierungsarbeiten nicht die Vorgaben gemäß Planung umgesetzt hat.**

Gestatten Sie mir noch einen kurzen Hinweis: Der Sicherheitstrennstreifen ist seit RAST06, ERA und StVO ein bedeutendes Sicherheitselement, auf den nicht verzichtet werden sollte. Falls die Straßenraumbreite nicht ausreichend für alle Funktionen ist, kann ggf. die Einrichtung eines Schutzstreifens in der Breite von 1,50 m bzw. der Verzicht auf eine Funktion (Einseitiger Parkstreifen) bzw. (falls keine klassifizierte Straße – hier habe ich kein Hintergrundwissen) die Integration der Straßen in eine Tempo 30 –Zone eine Lösung sein.

Ich schlage vor, dass Sie diese Optionen unter Berücksichtigung des aktuellen Arbeitsfortschritts gemeinsam mit den Kolleginnen und Kollegen der Stadtverwaltung prüfen.

Ich wünsche Ihnen ein schönes Wochenende!

mit freundlichen Grüßen

Ralf Kaulen

BOB im Rat	Drucksache Nr. A/16/5306-01	Termin 03.12.2019	Bezirksvertretung Osterfeld
-------------------	---------------------------------------	-----------------------------	------------------------------------

191 Dr. phil. Dipl.-Ing. Ralf Kaulen
 192 Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen
 193 Deliusstraße 2
 194 D - 52064 Aachen
 195 Telefon: +49 241 33 444
 196 Telefax: +49 241 33 445
 197 Ralf.Kaulen@svk-kaulen.de
 198 www.svk-kaulen.de
 199

200 Trotz Ankündigung einer Terminabsprache konnte ein Treffen mit der Verwaltung bisher nicht
 201 stattfinden. In der e-mail vom 18. November 2019 teilt Frau Janclas mit (Zitat Anfang)
 202 „nachdem wir von der Bezirksregierung zur Stellungnahme aufgefordert wurden und diese
 203 prioritär beantworten, wird es keinen Ortstermin geben.“ (Zitat Ende).
 204

205 **Gutachterliche Stellungnahme von Prof.-Dr.-Ing. Jürgen Gerlach**

206 BOB im Rat hatte mit E-mail vom 11. November 2019 Herrn Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach
 207 gebeten eine Gutachterliche Stellungnahme in der Sache zu erstellen.
 208 Seine fachliche Kompetenz dürfte unbestritten sein. Das Landgericht Duisburg hat Herrn Univ.-
 209 Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach als Sachverständigen im Hauptverfahren zu den tragischen
 210 Ereignissen anlässlich der Loveparade 2010 in Duisburg bestellt.
 211 Seine fachlichen Schwerpunkte sind: Gestaltung und Bemessung von Verkehrsanlagen,
 212 Verkehrssicherheit, Sicherheit bei (Groß-) Veranstaltungen, Fließender und ruhender Verkehr
 213 und Rad- und Fußverkehr.
 214 Durch E-Mail vom 12. November 2019 an Frau Beigeordnete Lauxen erbittet Herr Prof. Dr.-Ing.
 215 Gerlach Informationen über die Hintergründe der gewählten Ausführung.
 216 Die Antwort von Frau Beigeordnete Lauxen ist nicht bekannt, so dass BOB im Rat zum besseren
 217 Verständnis der nachfolgenden Gutachterlichen Stellungnahme durch e-mail vom 21.
 218 November 2019 um Übersendung der Antwort gebeten hat.
 219 Durch E-Mail vom 19. November 2019 legt Herr Prof. Dr.-Ing Gerlach seine Gutachterliche
 220 Stellungnahme vor:
 221

222 **From:** Gerlach, Jürgen
 223 **Sent:** Tuesday, November 19, 2019 1:26 PM
 224 **To:** 'kallimelli@arcor.de' ; Knauff, Marcel
 225 **Cc:** 'sabine.lauxen@oberhausen.de'
 226 **Subject:** Stellungnahme zur Neumarkierung der Teutoburger Straße
 227

228 Sehr geehrter Herr Mellis, sehr geehrter Herr Dr. Knauff,
 229
 230 vielen Dank für Ihre Anfrage und das damit verbundene Vertrauen.
 231

BOB im Rat	Drucksache Nr. A/16/5306-01	Termin 03.12.2019	Bezirksvertretung Osterfeld
-------------------	---------------------------------------	-----------------------------	------------------------------------

232 Auf der Grundlage der von Ihnen übermittelten Informationen nehme ich kurz und honorarfrei
233 Stellung zur geplanten bzw. teilweise bereits ausgeführten Neumarkierung der Teutoburger
234 Straße.

235

236 **Ich entnehme Ihren Ausführungen, dass ein Umbau der Teutoburger Straße mittelfristig**
237 **geplant ist.** Ohne eine Ortsbesichtigung durchgeführt zu haben würde ich anhand der mir
238 vorliegenden Informationen und unter Berücksichtigung vorliegender Forschungserkenntnisse
239 (z.B. UDV: Sicherheit und Nutzbarkeit markierter Radverkehrsanlagen; Aufhebung der
240 Benutzungspflicht von Radwegen) einen Umbau dringend empfehlen. Dabei erscheint es
241 angebracht, die auf Gehwegniveau befindlichen Radwege aufzuheben und sie baulich in den
242 Gehweg zu integrieren. **Von der Radverkehrsführung im Seitenraum der Teutoburger Straße**
243 **rate ich ab.**

244

245 Um den Radverkehr sicher zu führen und ihn zu fördern, bietet sich dann eine **regelkonforme**
246 **Gestaltung mit Radfahrstreifen und Sicherheitstrennstreifen** an. Ich möchte Sie insofern
247 bitten sich dafür einzusetzen, dass der Längsparkstreifen zumindest einseitig in Zukunft
248 entfällt, um eine ausreichend breite Radverkehrsanlage, gute Sichtbeziehungen und
249 ausreichende Sicherheitsabstände zu gewährleisten.

250

251 **In einer hoffentlich nicht allzu langen Übergangszeit ist nun nach meiner Informationslage**
252 **ein Provisorium geplant. Das Provisorium sieht die Beibehaltung des nicht**
253 **benutzungspflichtigen schmalen Radweges und die Anlage eines Radfahrstreifens**
254 **(2,00/2,10m breit) neben Parkstreifen (2,00m breit) ohne Sicherheitstrennstreifen vor.**
255 Alternativ wurde kürzlich angeregt, einen Sicherheitstrennstreifen zu markieren und den
256 Längsparkstreifen teilhüftig auf dem Gehweg bzw. dem Radweg zuzulassen.

257

258 **Von der Anlage eines Radfahrstreifens ohne Sicherheitstrennstreifen zum Längsparkstreifen**
259 **rate ich auch als Provisorium dringend ab. Aktuelle Erkenntnisse zeigen, dass bei der Anlage**
260 **von Radfahrstreifen (auch von Schutzstreifen) ein Sicherheitstrennstreifen notwendig ist, um**
261 **die ansonsten recht hohe Zahl von „dooring-Unfällen“ zu vermeiden. Auch die anvisierte**
262 **Lösung einer zusätzlichen, leicht nach links versetzten Rotmarkierung innerhalb des 2,00/2,10**
263 **m breiten Radfahrstreifens wird das Risiko solcher Unfälle nach meiner Meinung nicht**
264 **hinreichend mindern. Zudem widersprechen sich die Anlage eines benutzungspflichtigen**
265 **Radfahrstreifens (es gibt meines Wissens nach keinen nicht benutzungspflichtigen**
266 **Radfahrstreifen gemäß VwV-StVO) und die Beibehaltung eines nicht benutzungspflichtigen**
267 **Radwegs. Der Radweg müsste bei Anlage eines Radfahrstreifens meiner Meinung nach**
268 **zeitgleich – und nicht erst später - zurückgebaut werden.**

269

270 Unabhängig davon kann ich den mir vorliegenden Unterlagen nicht entnehmen, wie breit der
271 bei der Alternativlösung der Zulassung des Gehwegparkens verbleibende Gehweg sein wird. Es
272 sollte gewährleistet sein, dass durchgängig eine nutzbare Gehwegbreite von mindestens 1,80
273 m verbleibt.

BOB im Rat	Drucksache Nr. A/16/5306-01	Termin 03.12.2019	Bezirksvertretung Osterfeld
-------------------	---------------------------------------	-----------------------------	------------------------------------

274 **Für die Übergangszeit empfehle ich stattdessen bei den vorliegenden Belastungen von bis zu**
275 **1.250 Kfz/h die Markierung eines Schutzstreifens (2,00m) mit Sicherheitstrennstreifen**
276 **(0,75m).** Bei beidseitig 2,00+0,75 dürfte eine Breite von 5,00m als Kernfahrbahn ohne
277 Mittelmarkierung verbleiben, was den aus aktuellen Erkenntnissen abgeleiteten Empfehlungen
278 entspricht. Mittelfristig sollte dennoch einer der beiden Längsparkstreifen entfallen, um statt
279 des Mischverkehrs mit Schutzstreifen eine gute Separierungslösung mit regelkonformen
280 Radfahrstreifen zu erhalten.

281
282 Ich hoffe, dass ich Ihnen mit dieser Stellungnahme weiterhelfen konnte.

283
284 Beste Grüße

285
286 Ihr Jürgen Gerlach

287
288 --
289 Univ.-Prof. Dr.-Ing. Juergen Gerlach

290
291 c/o
292 **BERGISCHE UNIVERSITÄT WUPPERTAL**
293 Fakultät für Architektur und Bauingenieurwesen
294 Lehr- und Forschungsgebiet
295 Straßenverkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik

296
297 **UNIVERSITY OF WUPPERTAL**
298 School of Architecture and Civil Engineering
299 Centre of Traffic and Transport
300 Institute for Road Traffic Planning and Engineering

301
302 Pauluskirchstraße 7
303 42285 Wuppertal
304 Fon +49-202/439-4087 oder 4088
305 Fax +49-202/439-4388
306 web <http://www.svpt.de>
307 web <http://www.traffic-transport.org>
308 E-Mail jgerlach@uni-wuppertal.de

309
310 **Gutachterliche Stellungnahme von Dipl.-Ing. Detlev Gündel**
311 Die Gutachterliche Stellungnahme von Herrn Dipl.-Ing. Detlev Gündel (Zertifizierter
312 Sicherheitsauditor) von der Planungsgemeinschaft Verkehr, Hannover, wird bis zur Sitzung der
313 Bezirksvertretung Osterfeld am 03. Dezember 2019 erwartet. **(eventl. als Tischvorlage)**
314 BOB im Rat hatte mit e-mail vom 20. November 2019 Herrn Gündel gebeten eine
315 Gutachterliche Stellungnahme in der Sache abzugeben.

BOB im Rat	Drucksache Nr. A/16/5306-01	Termin 03.12.2019	Bezirksvertretung Osterfeld
-------------------	--	------------------------------------	------------------------------------

316 Seine fachliche Kompetenz dürfte ebenfalls unbestritten sein. Seine Arbeitsschwerpunkte
317 liegen im Straßenentwurf und der Verkehrssicherheit, mit besonderem Blick auf den Fuß- und
318 Radverkehr.

319 Herr Detlev Gündel ist Mitglied im Arbeitskreis 2.5.1, Aktuelle Fragen des Radverkehrs, der
320 Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen (FGSV).

321 Er ist Mitautor der Empfehlungen für die Radverkehrsanlagen, ERA 2010, und arbeitet an der
322 kommenden „ERA 2020“ (Arbeitstitel) mit.

323

324

325 Kurzfassung

326

327 In der Gutachterlichen Stellungnahme von Prof. Dr.-Ing. Gerlach wird ausgeführt, dass er von
328 einer Radverkehrsführung im Seitenraum der Teutoburger Straße dringend abrät und für eine
329 regelkonforme Gestaltung des Radfahrstreifens mit Sicherheitstrennstreifen plädiert.

330 Es ist völlig neu, dass es sich bei dem neu angelegten Radweg offensichtlich nun um ein
331 Provisorium handeln und mittelfristig ein Umbau der gesamten Teutoburger Straße erfolgen
332 soll.

333 Weder in der Drucksache M/16/3630-01 noch in der Drucksache M/16/4955-01 ist die Rede
334 davon, dass auf der Teutoburger Straße für geschätzte Baukosten von 444.000 € ein
335 Radfahrstreifen als Provisorium angelegt werden soll.

336 Der Radfahrstreifen wird vielmehr als Bestandteil eines überregionalen Radwegenetzes des
337 Regionalverbandes Ruhr (RVR) dargestellt, der zukünftig die Stadtmitte und die westlichen
338 Stadtgebiete von Bottrop besser mit den Stadtbezirkzentrum Sterkrade und dem
339 weiterführenden Radwegenetz in Oberhausen verbinden soll.

340 Entsprechend der überregionalen Bedeutung sollte der Radfahrstreifen doch mindestens nach
341 den aktuellen Regeln der Technik angelegt werden.

342 Völlig absurd ist der Vorschlag der Verwaltung, als Provisorium beide Radwege alternativ für
343 die Benutzung zuzulassen. Das Provisorium sieht offensichtlich die Beibehaltung des
344 nichtbenutzungspflichtigen schmalen Radweges und die Anlage eines Radfahrstreifens neben
345 dem Parkstreifen ohne Sicherheitstrennstreifen vor.

346 Die Anlage eines benutzungspflichtigen Radfahrstreifens und die Beibehaltung eines nicht
347 benutzungspflichtigen Radwegs auf der gleichen Straße wäre ein Novum in ganz Deutschland
348 und sicherlich unzulässig. Ein Radweg müsste zeitgleich mit der Übergabe eines
349 benutzungspflichtigen Radfahrstreifens zurückgebaut werden.

350 Wenn der Hochbordradweg weiterhin als Provisorium genutzt werden kann, stellt sich die
351 Frage, warum die 444.000 € nicht für die Verbreiterung und Instandsetzung der
352 Hochbordradwege verauslagt wurden. Mit einem Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden
353 Verkehr hätte so ein regelkonformer Radweg entstehen können. Damit hätten auch alle
354 bisherigen Parkstreifen beibehalten werden können.

355 Die derzeitige Planung hat sich nicht an den vorhandenen Verkehrsraum orientiert und diesen
356 neu geordnet.

BOB im Rat	Drucksache Nr. A/16/5306-01	Termin 03.12.2019	Bezirksvertretung Osterfeld
-------------------	--	------------------------------------	------------------------------------

357 Der vorhandene Verkehrsraum wurde ohne erkennbaren Grund um die Breite der beidseits
 358 geführten Hochbordradwege zu Gunsten der Gehwegbreiten reduziert. Der verbleibende
 359 Verkehrsraum auf der Fahrbahn – der bisher nur mit den Funktionen Kfz.Fahren und Parken
 360 belegt war - reicht nicht aus, zukünftig neben Kfz-Fahren und Parken, zusätzlich den
 361 Radfahrstreifen regelkonform nebeneinander unterzubringen.
 362 Die Ausführung geht zu Lasten der Sicherheit, da sie nur durch einen zu schmalen Längs-
 363 Parkstreifen und durch den Wegfall des erforderlichen 0,75 m breiten
 364 Sicherheitstrennstreifens zwischen Parken und Radfahrstreifen erreicht werden kann.
 365 Alternativ könnte neben dem markierten Radfahrstreifen ein 0.75 m breiter
 366 Sicherheitstrennstreifen angelegt werden, wenn ein teilhüftiges Parken mit 2.30 m Breite auf
 367 dem Hochbordradweg realisiert werden könnte.
 368 Die derzeitige Ausführung stellt eine Gefahr für Leib und Leben der Radfahrer*innen dar.
 369 Bevor es zu weiteren Unfällen kommt, sollten wir handeln und die Ausführung stoppen.
 370
 371 Deshalb bitten wir, unserem Antrag zuzustimmen.