

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. M/17/1615-01	Termin 07.02.2022	Rat der Stadt		
<u>Bericht / Mitteilung</u>			öffentlich		
Termin	Gremium	Vorlage zur*	Ergebnis	Beschluss- kontrolle*	
07.02.2022	Rat der Stadt	K			

Berichtsgegenstand

Große Anfrage gemäß § 6 der Geschäftsordnung des Rates
hier: Entwicklung Radfahrmobilität in Oberhausen

Sachdarstellung

Mit Datum vom 18.11.2021 wurde im Namen der CDU Fraktion eine große Anfrage zur „Entwicklung Radfahrmobilität in Oberhausen“ eingereicht.

Die federführende Bearbeitung wurde durch Herrn Oberbürgermeister Schranz dem Dez. 5 übertragen.

Die Antworten zu den einzelnen Fragen können der Anlage 2 entnommen werden.
Das Ergebnis der Anfrage wird dem Rat der Stadt am 07.02.2022 zur Kenntnis gegeben.

Anlagen

1. Große Anfrage gemäß § 6 der Geschäftsordnung des Rates zur Entwicklung Radfahrmobilität in Oberhausen der CDU Fraktion (nur online in Allris).
2. Beantwortung der Großen Anfrage „Entwicklung Radfahrmobilität in Oberhausen“ (nur online in Allris).
3. Auswertung der Bürgermeinungen 2018 und 2020 sowie die Mobilitätserhebung 2014 (nur online in Allris).

Bereichsleiterin Bereich 5-6/Mobilität	Dezernat 5/ Stadtplanung, Bauen, Mobilität und Umwelt	Kämmerer	Oberbürgermeister												
Mauksch 04.02.2022	Dr. Palotz 04.02.2022	Datum	Schranz 04.02.2022												
<table> <tr> <td>* Vorlage zur:</td><td>* Ergebnis :</td><td colspan="2">Beteiligung:</td></tr> <tr> <td>Kenntnisnahme (K)</td><td>Kenntnisnahme (K)</td><td>Personalrat</td><td>[]</td></tr> <tr> <td></td><td></td><td>Gleichstellungsstelle</td><td>[]</td></tr> </table>				* Vorlage zur:	* Ergebnis :	Beteiligung:		Kenntnisnahme (K)	Kenntnisnahme (K)	Personalrat	[]			Gleichstellungsstelle	[]
* Vorlage zur:	* Ergebnis :	Beteiligung:													
Kenntnisnahme (K)	Kenntnisnahme (K)	Personalrat	[]												
		Gleichstellungsstelle	[]												

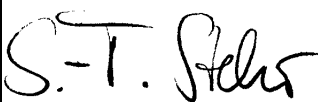
CDU-Fraktion	Drucksachen-Nr. G/17/1394-01	Jahr 2021	Große Anfragen
Jahr	Gremium		
2021 01.01.2021	Große Anfragen		<u>öffentlich</u>

Große Anfrage

Große Anfrage von Stadtverordneten gemäß § 6 der Geschäftsordnung für den Rat der Stadt Oberhausen, seine Ausschüsse und die Bezirksvertretungen

hier: Entwicklung Radfahrmobilität in Oberhausen
Antragsteller: CDU-Fraktion

1. Wie viele Kilometer Fahrrad-Angebotsstreifen gibt es in Oberhausen?
2. Wie viele Kilometer separate Radwege gibt es in Oberhausen?
3. Wie viele Kilometer straßenbegleitende Radwege gibt es in Oberhausen?
4. Wie viele Kilometer separate Fahrradtrassen gibt es in Oberhausen?
5. Wie viele Kilometer Fahrradangebotsstreifen verlaufen parallel zu Fahrradwegen?
6. In welchem Unterhaltungszustand sind die verschiedenen Radwege?
7. Wie hoch ist das Budget zur Reinigung, zum Unterhalt und zum Neubau von Radwegen in Oberhausen?
8. Welche Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs wurden in den vergangenen zehn Jahren unternommen?
9. Welche Fördersumme ist in den vergangenen zehn Jahren zur Förderung des Radverkehrs in Anspruch genommen worden?
10. Welche Radwege wurden im Rahmen des Straßenbauausbauprogramms eingerichtet oder erneuert und wie viel Geld wurde dafür investiert?
11. Gibt es Erfahrungswerte mit den Fahrradschutzstreifen hinsichtlich Unfälle und Zufriedenheit der Radfahrer?
12. In Oberhausen gibt es mit dem Anbieter Metropolrad bereits vereinzelt ein Bike-Sharing Angebot. Wie stark wird dieses Angebot von den Bürgerinnen und Bürgern angenommen?

Vorsitzende der CDU-Fraktion  Simone-Tatjana Stehr 18.11.2021	
---	--

CDU-Fraktion	Drucksachen-Nr. G/17/1394-01	Termin 01.01.2021	Große Anfragen
---------------------	---	------------------------------------	-----------------------

13. Wie hat sich der Radverkehr in Oberhausen im letzten Jahrzehnt entwickelt?
14. Gibt es Erhebungen, wie häufig und für welche Gelegenheiten Oberhausener Bürgerinnen und Bürger das Fahrrad nutzen?
15. Welche Förderprogramme vom Bund und Land NRW gibt es derzeit zur Radfahrmobilität bzw. sind derzeit in Planung und für Oberhausen relevant?
16. Welche Förderkriterien sind für NRW-Städte von Seiten des Landes vorgesehen bzw. in Planung?
17. Welche Investitionen plant die Stadt in den kommenden fünf Jahren zur Verbesserung der Radfahrmobilität in der Stadt aus eigenen Mitteln?
18. Wie lassen sich Eigenmittel und Eigenanteile bei Förderungen im Haushalt der Stadt abbilden?
19. Wie könnte der „Förderaufruf für modellhafte regionale investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative des BMU“ vom 01.09.2021 als Fördermittelgeber berücksichtigt werden?
20. Wie ist der zuständige städt. Bereich Mobilität personell aufgestellt, um den anstehenden und großen Herausforderungen zur Radfahrmobilität gewachsen zu sein?
21. Welche konkreten Planungen zur Verbesserung/Erweiterung des innerstädtischen Radwegenetzes bestehen?
22. An wie vielen und welchen Standorten hat die Stadt Oberhausen das Aufstellen von weiteren sog. Fahrradgaragen geplant?
23. Wie viele und für welche Standorten hat die Stadt das Aufstellen neuer Anlehnbügel zum Abstellen und Verschließen von Fahrrädern geplant?
24. Welche und in welchem Umfang sind Radwegesanierungen und Modernisierungen an bestehenden Radwegen geplant?
25. Gibt es weitere Neuplanungen von Radwegen in der Stadt, mit denen die Absicht verbunden ist, den Autoverkehr zu entzerren und das Radfahren attraktiver zu gestalten?
26. Welche konkreten Planungen zur Verbesserung der bereits im Stadtgebiet bestehenden West-Ost-Radwegeverbindung am Rhein-Herne-Kanal von der Stadtgrenze Duisburg zur Stadtgrenze Bottrop bestehen?
27. Wie ist der Stand der Planungen zur Verbesserung der weiteren Nord-Süd Radwegeverbindung, insbesondere vom Teilabschnitt Richard-Wagner-Allee bis zur Stadtgrenze nach Bottrop-Fuhlenbrock bzw. zur Kirchhellener Str. in Oberhausen-Königshardt?
28. Wie ist der Planungsstand des geplanten Radschnellweges in Oberhausen auf der ehemaligen „Eisenbahn-Flachgasstrecke“ von Osterfeld nach Dorsten sowie des geplanten Radwegs von Oberhausen nach Mülheim/Ruhr auf dem sog. Hiberniadamm in Alstaden?
29. Welche Absprachen bestehen mit den Radweg-Lastenträgern wie Regionalverband Ruhr (RVR) und Emschergenossenschaft zwecks Verbesserungen ihrer Radwege, beispielsweise zur Verbesserung der sog. „HOAG-Trasse“ von Buschhausen bis zur Stadtgrenze Dinslaken oder

CDU-Fraktion	Drucksachen-Nr. G/17/1394-01	Termin 01.01.2021	Große Anfragen
---------------------	---	------------------------------------	-----------------------

zur Optimierung des durch Oberhausen führenden Emscher-Radwegs?

30. Der Regionalverband Ruhr (RVR) hat die Grundsatzentscheidung getroffen, anstehende Sanierungen seiner Radwege ausschließlich mit dem Aufbau eines neuen Asphaltbelags (zwei Schichten) durchzuführen. Dies führt beim Radfahren zu einer deutlichen Verbesserung des Fahrkomforts und zu weniger Unterhaltungskosten für den Betreiber des Radwegs. Wird dieser Umstand bei anstehenden Radweg-Sanierungsmaßnahmen außerhalb von Stadtstraßen berücksichtigt?
31. Ist geplant zur Weiterentwicklung der Fahrradinfrastruktur zusätzlich wissenschaftlichen Rat und Expertise einzuholen, beispielsweise beim Fachzentrum für Verkehr der Uni Wuppertal und welche Mittel werden dafür bereitgestellt?
32. Wie und unter welchen Voraussetzungen ist eine Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger zum Radfahren in Oberhausen möglich, bei der sie u.a. dazu befragt werden, wie sie die Zukunft des Radfahrens in Oberhausen sehen bzw. wünschen?
33. Wie oft, mit welcher Priorisierung und durch wen ist die Räumung der Radwege im Winter derzeit durch die Stadt Oberhausen geregelt?
34. Wie hat sich die Unfallsituation mit Beteiligung von Radfahren entwickelt?
35. Durch welche Maßnahmen kann das Parken auf Radwegen, auch aufgrund der deutlichen Verschärfung des Busgeldkataloges, in Zukunft konsequenter von den Ordnungsbehörden verfolgt und geahndet werden und ist dies beabsichtigt?
36. Welche Maßnahmen werden zur Verhinderung von sog. „Dooring“ auf Radwegen in Oberhausen ergriffen?
37. Zu welchem Zeitpunkt ist die Fertigstellung und Vorstellung des Kommunalen Mobilitätskonzepts durch die Verwaltung frühestens / spätestens geplant?
38. Wann erfolgt die Umsetzung der dem Rat der Stadt für den Stadtbezirk Osterfeld im Juli 2019 dargestellten Handlungsschwerpunkte und Daueraufgaben? (B/16/4802-01)
39. In der Berichterstattung der Verwaltung vom 09.05.2019 wird auf die bereits durchgeführten Bürgerkonferenzen in den drei Stadtbezirken sowie auf die Zukunftswerkstätten mit Kindern und Jugendlichen hingewiesen. Anschließend sollte ein sog. Vorzugsszenarium für Oberhausen erarbeitet werden, an das sich ein Maßnahmenkonzept anschließen soll.
40. Für wann ist die Vorstellung dieses Maßnahmenkonzeptes geplant?

Anlage 2: Beantwortung der Großen Anfrage „Entwicklung Radfahrmobilität in Oberhausen“

1. Wie viele Kilometer Fahrrad-Angebotsstreifen gibt es in Oberhausen?

In Oberhausen wurde bisher keine genaue Erfassung der Radwegeinfrastruktur getrennt nach Radwegarten durchgeführt. Eine Anfrage bei der WBO hat ergeben, dass aktuell auch hier keine Daten zu den Radwegelängen vorliegen. Es liegen daher keine Daten zur Länge der Schutzstreifen (Fahrradangebotsstreifen) vor. In Oberhausen gibt es aufgrund der vorhandenen Straßenquerschnitte eine große Anzahl an Schutzstreifen, da ein richtlinienkonformer Fahrradstreifen oder Hochbordradweg aufgrund des höheren Platzbedarfs oft nur schwer zu realisieren ist.

Die Stadt Oberhausen verfügt über ein Straßenzustandskataster, welches derzeit aktualisiert wird, um den Straßenzustand inkl. Nebenanlagen neu aufzunehmen. Das Straßenzustandskataster soll zudem weiterentwickelt, um auch Auswertungen zu den Gesamtlängen der verschiedenen Radwegearten durchführen zu können.

Der Regionalverband Ruhr baut aktuell mit Unterstützung der Kommunen den sogenannten Radroutenspeicher auf, welcher zukünftig das gesamte Radwegenetz im Verbandsgebiet in einem Geoinformationssystem abbilden soll. Leider ist es aktuell aber noch nicht möglich, die Radwegelängen für Oberhausen ausgeben zu lassen. Es ist aber davon auszugehen, dass diese Möglichkeit in Zukunft bestehen wird.

2. Wie viele Kilometer separate Radwege gibt es in Oberhausen?

Die Gesamtlänge der abseitigen Radverkehrsanlagen wird auf ca. 50 km geschätzt.

Die Stadt Oberhausen verfügt über ein Straßenzustandskataster, welches derzeit aktualisiert wird, um den Straßenzustand inkl. Nebenanlagen neu aufzunehmen. Das Straßenzustandskataster soll zudem weiterentwickelt werden, um auch Auswertungen zu den Gesamtlängen der verschiedenen Radwegearten durchführen zu können.

Der Regionalverband Ruhr baut aktuell mit Unterstützung der Kommunen den sogenannten Radroutenspeicher auf, welcher zukünftig das gesamte Radwegenetz im Verbandsgebiet in einem Geoinformationssystem abbilden soll. Leider ist es aktuell aber noch nicht möglich, die Radwegelängen für Oberhausen ausgeben zu lassen. Es ist aber davon auszugehen, dass diese Möglichkeit in Zukunft bestehen wird.

3. Wie viele Kilometer straßenbegleitende Radwege gibt es in Oberhausen?

Die Gesamtlänge der straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen wird auf ca. 160 km geschätzt.

Die Stadt Oberhausen verfügt über ein Straßenzustandskataster, welches derzeit aktualisiert wird, um den Straßenzustand inkl. Nebenanlagen neu aufzunehmen. Das Straßenzustandskataster soll zudem weiterentwickelt werden, um auch Auswertungen zu den Gesamtlängen der verschiedenen Radwegearten durchführen zu können.

Der Regionalverband Ruhr baut aktuell mit Unterstützung der Kommunen den sogenannten Radroutenspeicher auf, welcher zukünftig das gesamte Radwegenetz im Verbandsgebiet in einem Geoinformationssystem abbilden soll. Leider ist es aktuell aber noch nicht möglich, die Radwegelängen für Oberhausen ausgeben zu lassen. Es ist aber davon auszugehen, dass diese Möglichkeit in Zukunft bestehen wird.

4. Wie viele Kilometer separate Fahrradstraßen gibt es in Oberhausen?

Aktuell gibt es in Oberhausen nur ein kurzes Stück einer Fahrradstraße von ca. 100m auf der Speldorfer Straße. Weitere Fahrradstraßen sind aktuell in Planung und werden Teil des in Aufstellung befindlichen Radverkehrskonzeptes sein.

Die Einrichtung von Fahrradstraßen ist ein gutes Instrument zur Führung des Radverkehrs, welches auch bei Straßen eingesetzt werden kann, welche keinen ausreichenden Querschnitt für eigenständige Radverkehrsanlagen aufweisen. Die aktuelle Rechtslage (StVO) ermöglicht den Einsatz von Fahrradstraßen aber nur, wenn der Radverkehr zu mindestens zweitweise auf der Straße überwiegt oder zu erwarten ist, dass sich durch die Radverkehrsförderung der Stadt dieser Zustand perspektivisch einstellen wird. Auf der Grundlage des in Aufstellung befindlichen Radverkehrskonzeptes wird es möglich sein, Fahrradstraßen in Oberhausen zu begründen und einzurichten.

5. Wie viele Kilometer Fahrradangebotsstreifen verlaufen parallel zu Fahrradwegen?

Aktuell verlaufen auf Oberhausener Stadtgebiet mehrere noch bauliche vorhandene „alte“ Hochbordradwege parallel zu neu eingerichteten Schutzstreifen (z.B. Falkensteinstraße und Tannenbergsstraße). Dieser Umstand entsteht, wenn die Nebenanlagen im Rahmen der Straßenbaumaßnahme nicht verändert werden (z.B. bei reinen Deckenerneuerung und Markierungsarbeiten). Um in diesem Fall dennoch die Radverkehrsführung zu verbessern und einen richtlinienkonformen Radweg zu erstellen, wird der Schutzstreifen markiert und der parallele Hochbordradweg aus finanziellen Gründen nicht zurückgebaut. In einzelnen Fällen wird der Hochbordradweg auch für das Parken freigegeben. Der Rückbau der parallel verlaufenden Hochbordradwege soll zukünftig kontinuierlich erfolgen. Im Jahr 2020/21 erfolgte bereits der Rückbau der Hochbordradwege auf dem Postweg.

Es liegen keine Daten zur Länge der Schutzstreifen (Fahrradangebotsstreifen) vor, welche parallel zu Fahrradwegen geführt werden.

6. In welchem Unterhaltungszustand sind die verschiedenen Radwege?

Der Unterhaltungszustand der einzelnen Radwege auf Oberhausener Stadtgebiet unterscheidet sich je nach Abschnitt und es ist keine allgemein gültige Aussage möglich. Die Stadt Oberhausen verfügt über ein Straßenzustandskataster, welches nicht mehr ausreichend aktuell ist, um den Zustand der Nebenanlagen bzw. Radwege verlässlich abzubilden. Daher wurde ein externer Auftrag erteilt, um den Straßenzustand neu aufnehmen zu lassen. In diesem Rahmen werden auch die Zustände der Rad- und Fußwege erfasst. Der Straßenzustand inkl. Nebenanlagen wird bewertet und klassifiziert. Auf dieser Grundlage kann ein Schadensbild des Radwegenetzes abgeleitet werden und Prioritäten sowie Kosten für den Unterhaltungsaufwand ermittelt werden. Es ist mit einer Fertigstellung im Laufe des Jahres 2022 zu rechnen.

7. Wie hoch ist das Budget zur Reinigung, zum Unterhalt und zum Neubau von Radwegen in Oberhausen?

In Oberhausen gibt es kein eigenständiges Budget und Personal für Reinigung, Unterhaltung und Neubau der Radverkehrsinfrastruktur. Diese erfolgt aktuell im Rahmen der allgemeinen Reinigung/Unterhaltung sowie im Straßenbauprogramm und ist somit Bestandteil des Gesamtbudgets der WBO. Der Radverkehrsanteil am Gesamtbudget wird auf ca. 15 % geschätzt.

Budgets der WBO pro Jahr

	Gesamtbudgets	Radverkehrsanteil (15%)
Reinigungskosten 2022*	4.800.000 €	720.000 €

Unterhaltungsbudget	2.900.000 €	435.000 €
Straßenbauprogramm	5.000.000 €	750.000 €

*Ermittlung nach den Leitsätzen für die Preisermittlung auf Grund von Selbstkosten

8. Welche Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs wurden in den vergangenen zehn Jahren unternommen?

- Die Radwegeinfrastruktur wird im Rahmen des Straßenbauprogramms und bei Neumarkierungen der Straßen kontinuierlich ausgebaut und an die aktuellen Regelwerke angepasst. Im Rahmen der Planung wird bei allen Maßnahmen versucht eine bestmögliche Radverkehrsführung zu realisieren.
- Es wurden hochwertige Bike&Ride Anlagen an den Bahnhöfen errichtet. Hierzu wurden am Bahnhof Osterfeld, Sterkrade und Holten hochwertige überdachte und verschließbare Fahrradabstellanlagen errichtet. Die Radabstellanlagen sind Teil des VRR-weiten DeinRadschloss Systems, welche eine Buchung der Boxen über ein Online-Buchungsportal ermöglicht. Am Hauptbahnhof Oberhausen ist eine Radstation im Bahnhofsgebäude, welche zum sicheren Abstellen der Fahrräder genutzt werden kann und auch Reparaturdienstleistungen anbietet.
- Im Stadtgebiet werden kontinuierlich weitere Fahrradabstellmöglichkeiten in Form von Fahrradbügeln geschaffen. Hierzu gehören insbesondere in den letzten zwei Jahren 75 Fahrradbügel verteilt auf verschiedenen Sportstätten in Oberhausen und 20 neue Fahrradbügel auf der oberen Marktstraße. Zudem werden regelmäßig vereinzelte Fahrradbügel aufgestellt.
- Zur Beschleunigung des Radverkehrs wurden Signalanlagen optimiert. Insbesondere durch die RadWelle Oberhausen, welche den zweiten Platz beim Deutschen Fahrradpreis 2019 erhalten hat und somit eines der besten Fahrradinfrastrukturprojekte im Jahr 2019 in Deutschland war.

Die RadWelle dient zur Reduzierung der Wartezeiten für Radfahrende an Kreuzungen mit Ampeln. Der/die Radfahrende wird hierzu beim Anfahren auf die Ampel frühzeitig erkannt und ein entsprechendes Programm zur schnellen Grünschaltung initialisiert. Hierdurch kann die Wartezeit an der Ampel erheblich reduziert und der Komfort für die Radfahrenden gesteigert werden, da eine frühzeitige Erkennung des Radfahrers/der Radfahlerin möglich ist und kein Taster an der Ampel mehr betätigt werden muss. Im besten Fall kann der/die Radfahrende die Ampel beim Eintreffen sogar ohne Wartezeit sofort passieren.

- Es wurden drei Nahmobilitätskonzepte für die Stadtteile erstellt. Die Nahmobilitätskonzepte bilden eine wichtige Grundlage zur gezielten Förderung des Fuß- und Radverkehrs in den Stadtteilzentren. Die Maßnahmen der Nahmobilitätskonzepte werden kontinuierlich umgesetzt.
- Ein Radverkehrskonzept inkl. Radwegenetzplanung befindet sich in Aufstellung. Zukünftig soll darüber ein gezielter Ausbau der Radinfrastruktur erfolgen und Maßnahmen zur Kommunikation sowie Service durchgeführt werden.
- Es wurde die Smartphone App RadRouten Oberhausen für den Radverkehr erstellt. Sie navigiert den Nutzer/die Nutzerin nicht nur zum Ziel, sondern zeigt auch Informationen wie eingespartes CO2 und Tankgeld sowie den Kalorienverbrauch auf. Die App bietet dem Nutzer/der Nutzerin ein Belohnungssystem. Pro gefahrenen Kilometer wird ein Punkt als RadMünze auf dem Nutzerkonto gutgeschrieben. Die gesammelten RadMünzen können dann bei teilnehmenden Partnern in Form eines Gutscheins eingelöst werden. Mit der App wurden bereits durch über 1.000 Nutzer/innen eine Gesamtstrecke von 200.000 km zurückgelegt. Die erfahrenen Strecken werden durch

die App gespeichert und können für planerische Zwecke anonymisiert ausgewertet werden.

Die App wird in Zukunft weiter ausgebaut und dient zur Kommunikation und als Service für den Radverkehr.

- Es wurde durch den RVR in Zusammenarbeit mit allen Verbandsstädten ein regionales Radwegenetz erstellt und aktuell weiter ausgearbeitet. Ziel ist es, das bestehende freizeitorientierte regionale Radwegenetz fit für die Mobilität im Alltag zu machen. Dabei werden auch die künftigen Freizeit- und radtouristischen Bedarfe berücksichtigt. Das künftige Netzkonzept mit rund 1.800 Kilometern besteht aus Radschnellverbindungen, Radhauptverbindungen und Radverbindungen. Die Wege unterscheiden sich hauptsächlich durch Breite und separatem Gehweg, der bei Radschnellwegen Grundvoraussetzung ist. Die Umsetzung des Regionales Radwegenetz wird in den nächsten Jahren eine große Herausforderung für den RVR und alle RVR-Kommunen darstellen.
- Der Rat der Stadt Oberhausen hat hierzu am 19.11.2018 die Erstellung einer Machbarkeitsstudie für einen Radschnellweg Bottrop – Oberhausen-Osterfeld – Neue Mitte Oberhausen – ALT-Oberhausen – Mülheim-Styrum beschlossen. Der Auftrag zur Erstellung der Machbarkeitsstudie wurde am 19.03.2021 an die Bietergemeinschaft Fischer Teamplan Ingenieurbüro GmbH und PTV Transport Consult GmbH vergeben. Es sollen in einem zuvor festgelegten Korridor westlich der Mülheimer Straße (OB)/Oberhausener Straße (MH) verschiedene Trassenvarianten untersucht werden und eine Vorzugsvariante ausgewählt werden. Für die Vorzugsvariante wird eine der Trassenplanung, Kostenschätzung und Maßnahmendarstellung erstellt.
- Im Rahmen der Straßenunterhaltung erfolgt eine kontinuierliche Radwegeertüchtigung, welche dazu dient, das bestehende Radwegenetz zu erhalten und ein verkehrssicheres Fahrradfahren zu ermöglichen.
- Die Stadt Oberhausen nimmt am ADFC-Fahrradklima-Test teil. Hier belegt die Stadt Oberhausen im Städteranking der Ortsgrößenklasse 200.000 bis 500.000 Einwohner/innen jedes Jahr eine vordere Platzierung. Im Jahr 2020 hat die Stadt Oberhausen mit der Gesamtnote 4.01 den 12 Platz (NRW 3 Platz) belegt (siehe auch Frage 32).

9. Welche Fördersumme ist in den vergangenen zehn Jahren zur Förderung des Radverkehrs in Anspruch genommen worden?

Nachfolgende Projekte zur Förderung des Radverkehrs wurden in den letzten Jahren mit Fördermittel ausgebaut.

Projekte	Fördergeber	Förder-satz [%]	Projekt-kosten	Umsetzungs-zeitraum
Smartphone App basierte Erfassung von gefahrenen Radrouten (RadRouten App Oberhausen)	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur - Digitalisierung kommunaler	70	406.800 €	2020 -2021

	Verkehrssysteme - Vierter Aufruf			
Fahrradabstellanlagen mit integriertem Lastenradverleih für die Anwohner des Bismarckviertels Oberhausen	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit - Antrag für Förderaufruf Klimaschutz durch Radverkehr	90	1.056.860,42 €	2021 - 2023
Aufwertung der Straßenquerungsstellen an Radwegetrassen in Oberhausen	An das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur - Investive Modellvorhaben für den Radverkehr - Antragsverfahren	90	518.000,23 €	2021 -2023
Neumarkierung der Bebelstraße von Concordiastraße bis Roonstraße und Concordiastraße von Duisburger Straße bis Bebelstraße	Föri-Nah (Land NRW)	75	1.635.040 €	2020 - 2021
12 Fahrradboxen am Bahnhof Osterfeld (DeinRadschloss)	§12 ÖPNV NRW – Weiterleitungsrichtlinie des VRR AöR	90	37.000 €	Frühjahr 2021
Fahrradbarometer Centro	Föri-Nah (Land NRW)	75	17500	2017
RadWelle	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit - Antrag für Förderaufruf Klimaschutz durch Radverkehr	90	263.700,00 €	2017

DeinRadschloss	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit - Antrag für Förderaufruf Klimaschutz durch Radverkehr	90	136.447,43	2018
Radverkehrsmarkierung Teutoburger Straße	Föri-Nah (Land NRW)	80	513.918 €	2020
			4.585.266 €	

10. Welche Radwege wurden im Rahmen des Straßenbauausbauprogramms eingerichtet oder erneuert und wie viel Geld wurde dafür investiert?

In den letzten fünf Jahren wurden im Rahmen des Straßenbauprogramms nachfolgend aufgeführte Straßenbaumaßnahmen mit Einrichtung oder Erneuerung des Radweges durchgeführt. Die Kosten können nur für die Gesamtmaßnahme angegeben werden, da die Kostenanteile für die Radwege nicht gesondert ermittelt wurden. Grundsätzlich können die Kosten aus den Gesamtkosten durch die WBO annäherungsweise ermittelt werden. Dies stellt aber einen hohen zeitlichen Aufwand dar, welcher nicht bis zur Beantwortung der Anfrage erbracht werden konnte.

Alternativ wurde eine grobe Schätzung der Kosten für den Anteil der Radverkehrsanlagen vorgenommen. Hierzu wurde der Kostenanteil über die ungefähre Flächenverteilung aus den Gesamtkosten errechnet. Eine Berücksichtigung individueller Aspekte wie Fahrbahn- bzw. Radwegeaufbau konnte nicht vorgenommen werden. Somit sind Abweichungen zu den tatsächlichen Kosten für die Radverkehrsanlagen möglich.

Straße	Kosten der Gesamtmaßnahme	Geschätzter Kostenanteil der Radverkehrsanlagen
Lindnerstraße	253.000 €	37.950 €
Mellinghofer Straße	17.500 €	17.500 €
Forststraße	49.200 €	7.380 €
Tannenbergstraße	600.000 €	90.000 €
Höhenweg	213.000 €	31.950 €
Königshardter Straße	220.000 €	33.000 €
Teutoburger Straße	394.000 €	394.000 €
Werthfeldstraße	29.000 €	4.350 €

Bebelstraße	600.000 €	300.000 €
SUMME	2.375.700 €	916.130 €

11. Gibt es Erfahrungswerte mit den Fahrradschutzstreifen hinsichtlich Unfälle und Zufriedenheit der Radfahrer/innen?

Grundsätzlich stellen Schutzstreifen und das Fahren auf der Fahrbahn eine sichere Radverkehrsführung dar. In Oberhausen sind diesbezüglich keine Probleme bekannt, auch gibt es keine Unfallhäufungsstellen in Verbindung mit Schutzstreifen. Bei der Anlage von Schutzstreifen wird seit längerem im Bereich von parkenden Fahrzeugen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bzw. Reduzierung von möglichen Dooring-Unfällen ein Sicherheitstrennstreifen zu den parkenden Fahrzeugen eingerichtet. Dieser erhöht das Sicherheitsempfinden.

Erfahrungsgemäß stellt das Radfahren im fließenden Verkehr für bestimmte Nutzergruppen eine besondere Herausforderung dar. Für geübte Radfahrer/innen, die das Rad ständig im Alltag benutzen, ist das weniger ein Problem als für Menschen, die nicht so häufig radfahren oder schutzbedürftiger sind. Daher ist es wichtig, Radverkehrsanlagen abseits des fließenden Verkehrs auf gesonderten Wegen genauso auszubauen wie entlang der Straßen. Dies fördert den Freizeitverkehr und animiert Menschen, ggf. das Rad zu benutzen, auch wenn sie es gewöhnlich nicht wählen würden.

Der Ausbau des Nebennetzes im Straßenverkehr (Öffnung von Einbahnstraßen, Einrichtung von Fahrradstraßen) stellt daher eine genauso wichtige Komponente dar, wie der Bau von Fahrradstreifen innerhalb der Straßen, sofern sie eine bauliche Trennung vom Autoverkehr haben. Dies sind besonders hochwertige Führungen des Radverkehrs, welche grundsätzlich ein besseres Sicherheitsempfinden und damit letztlich auch eine höhere Akzeptanz für alle Bevölkerungsgruppen im Radverkehr auslösen. Ein Schutzstreifen kann das alles nicht bieten, dieser stellt im Hinblick auf die Verfügbarkeit von Straßenraum maximal ein Kompromiss und nicht die maximale Qualität für den Radverkehr dar.

12. In Oberhausen gibt es mit dem Anbieter Metropolrad bereits vereinzelt ein Bike-Sharing Angebot. Wie stark wird dieses Angebot von den Bürgerinnen und Bürgern angenommen?

In Oberhausen ist ein gutes Netz an Metropolradstationen im gesamten Stadtgebiet erstellt worden. Die Ausleihzahlen sind in Oberhausen aber eher gering und weit hinter den Städten, welche über eine Hochschule (Nutzung mit Studententicket möglich) verfügen. Die Ausleihzahlen verbessern sich in den letzten Jahren in Oberhausen mit ansteigender Tendenz.

Ausleihzahlen der letzten drei Jahre:

Stadt	Gesamt 2021	Gesamt 2020	Gesamt 2019
Bochum	161.353	164.486	82.603

Bottrop	771	1.025	887
Dortmund	344.998	318.792	204.023
Duisburg	189.512	176.665	206.060
Essen	101.993	116.900	80.904
Gelsenkirchen	5.540	5.022	3.513
Hamm	13.579	13.067	25.715
Herne	2.881	4.166	3.304
Mülheim	23.282	26.771	22.300
Oberhausen	3.832	3.963	2.848

13. Wie hat sich der Radverkehr in Oberhausen im letzten Jahrzehnt entwickelt?

Im Rahmen der Mobilitätserhebung 2014 wurde für Oberhausen ein Radverkehrsanteil beim Modal-Split von 6,3 Prozent ermittelt. Im Vergleich dazu: Aus den Erhebungen des RVR, die als Grundlage für das regionale Mobilitätskonzept dienen, ging 2019 hervor, dass in den kreisfreien Städten des Ruhrgebiets das Rad sieben Prozent des Modal-Split ausmacht. Insgesamt liegt der Anteil im RVR bei neun, in ganz NRW bei 11 Prozent.

Die Stadt Oberhausen verfügt zudem über Dauerzählstellen für den Radverkehr, welche eine allgemeine Entwicklung der Radverkehrsmengen erlauben. Die Auswertung der Dauerzählstellen zeigt, dass der Radverkehr in den letzten Jahren zugenommen hat. Es ist daher zu erwarten, dass der Radverkehrsanteil in den letzten 8 Jahren zugenommen hat und mittlerweile im Bereich von 10 % liegt. Zur eindeutigen Bestimmung bzw. Evaluation der Radverkehrsentwicklung in den letzten 8 Jahren, ist eine erneute Mobilitätserhebung erforderlich. Es ist beabsichtigt, dass nach Fertigstellung des Mobilitätskonzeptes eine weitere Mobilitätserhebung zur Standortbestimmung durchgeführt wird.

Nachfolgend sind exemplarisch die Auswertungen für vier Dauerzählstellen der letzten drei Jahre dargestellt.

Fahrradbarometer Neue Mitte

Monat/Jahr	2019	2020	2021
Januar	4267	7039	5941
Februar	9019	6302	8448
März	9175	11645	12258
April	16583	26986	13126
Mai	16270	28790	15814
Juni	22663	25867	23346
Juli	23949	24890	20280

August	23576	24284	19513
September	19002	24280	20372
Oktober	13107	12902	15375
November	8119	13507	10805
Dezember	6742	7806	7329
Summe	172472	214298	172607

Hiesfelder Straße (Eine Fahrtrichtung)

Monat/Jahr	2019	2020	2021
Januar	567	563	521
Februar	721	450	836
März	825	647	1085
April	1917	1961	1139
Mai	2113	1903	2074
Juni	1912	1802	2017
Juli	1635	1452	1562
August	1936	2129	1547
September	1967	2117	1783
Oktober	1297	x	1168
November	988	1145	909
Dezember	712	640	664
Summe	16590	14809*	15305
x: Keine Daten vorhanden, da Zählstelle defekt. *: In der Summer fehlen nicht erfasste Monate			

Duisburger Straße (Eine Fahrtrichtung)

Monat/Jahr	2019	2020	2021
Januar	1434	1480	1794
Februar	1676	1384	2257
März	1579	1464	2357
April	1870	1778	2205
Mai	1989	1894	2291
Juni	1972	1755	2755
Juli	1897	1841	2750

August	1765	1560	2883
September	1892	x	3944
Oktober	1667	x	2986
November	1597	x	2489
Dezember	1387	1967	1408
Summe	20725	15123*	30119
x: Keine Daten vorhanden, da Zählstelle defekt. *: In der Summer fehlen nicht erfasste Monate			

Dorstener Straße (Eine Fahrtrichtung)

Monat/Jahr	2019	2020	2021
Januar	1590	x	1849
Februar	2386	2386	2650
März	2389	3175	3652
April	3382	5252	3687
Mai	4157	5466	5632
Juni	4081	5471	5536
Juli	4139	4526	4718
August	3901	4061	4287
September	3821	4776	4780
Oktober	3127	3259	x
November	3321	3365	x
Dezember	2922	2318	x
Summe	39216	44055*	36791*
x: Keine Daten vorhanden, da Zählstelle defekt. *: In der Summer fehlen nicht erfasste Monate			

Die Auswertung aller vorhandenen Dauerzählstellen zeigt im Durchschnitt eine tendenzielle Zunahme des Radverkehrs in Oberhausen, welche auch insgesamt auf eine positive Entwicklung des Radverkehrs und Radverkehrsanteils in Oberhausen schließen lassen.

Aufgrund der Corona-Pandemie sind im Jahr 2020 die Radverkehrsbelastungen an den vorhandenen Dauerzählstellen in Oberhausen zeitweise deutlicher angestiegen. Um diese offensichtlich vorhandenen Potentiale in Zukunft auszunutzen und die Bürger/innen dauerhaft zur Nutzung des Fahrrades zu animieren, sind zukünftig weitere Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs erforderlich. Als Grundlage soll hierzu das in Aufstellung befindliche Radverkehrskonzept dienen.

14. Gibt es Erhebungen, wie häufig und für welche Gelegenheiten Oberhausener Bürgerinnen und Bürger das Fahrrad nutzen?

Die letzte Erhebung zum Mobilitätsverhalten wurde 2014 im Rahmen der Mobilitätsbefragung durchgeführt (Vorlage B/16/1369-01). Der Bericht enthält verschiedene Auswertungen zur Nutzung des Fahrrades.

Für die Betrachtung der Entwicklung des Radverkehrs in Oberhausen kann auf Umfragen – die Bürgermeinungen 2018 und 2020 sowie die Mobilitätsbefragung 2014 – zurückgegriffen werden. Eine Auswertung der Umfragen ist als Anlage 3 beigelegt.

Zudem verfügt die Stadt Oberhausen über Dauerzählstellen für den Radverkehr (siehe auch Frage 13). Um die Qualität der Daten zu verbessern, werden derzeit drei weitere Dauerzählstellen (Fahrradbarometer) an den Radwegtrassen (HOAG-Trasse, Grüner-Pfad und Richard-Wagner-Allee) errichtet (Vorlage M/17/1495-01). Neben den Dauerzählstellen verfügt die Stadt Oberhausen über eine Radverkehrs-App (RadRouten Oberhausen), welche gefahrene Strecken der Nutzer/die Nutzerin (Aktuell 200.000km) aufzeichnet und anonym auswertet. Die ersten Auswertungen sollen am Ende des Sommers 2022 erfolgen. Die Daten lassen einen Rückschluss auf die tendenzielle Entwicklung des Radverkehrsanteils zu.

15. Welche Förderprogramme vom Bund und Land NRW gibt es derzeit zur Radfahrmobilität bzw. sind derzeit in Planung und für Oberhausen relevant?

Eine gute Übersicht über bestehende Förderprogramme bietet das Portal <https://www.foerderfinder.nrw.de/>. Nachfolgend sind die relevantesten Förderprogramme aufgelistet.

- Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (BMU)
- Förderung der Nahmobilität – Sonderprogramm „Stadt und Land“ (VM NRW)
- Vorschriften zur Weiterleitung von Zuwendungen nach § 12 ÖPNVG NRW (VRR AÖR)
- Förderaufruf für modellhafte regionale investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs im Rahmen der nationalen Klimaschutzinitiative (Klimaschutz durch Radverkehr) (BMU)
- Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland (BMVI)
- Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus (VM NRW)
- Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (VM NRW)
- Richtlinie zur Förderung von E-Lastenfahrrädern für den fahrradgebundenen Lastenverkehr in der Wirtschaft und in Kommunen (BMU)

16. Welche Förderkriterien sind für NRW-Städte von Seiten des Landes vorgesehen bzw. in Planung?

Die Förderkriterien werden in den einzelnen Förderaufrufen definiert und sind nicht einheitlich. Zudem verändern sich die Förderaufrufe und Förderkriterien ständig.

Nachfolgend sind exemplarisch einzelne Kriterien aufgeführt, welche häufig gefordert werden.

- Rad- und Fußverkehrskonzept oder eine vergleichbare Planunterlage mit –Darstellung des vorhandenen Rad- und Fußverkehrsnetzes
- Bauentwurf in Anlehnung an die Richtlinien für die Entwurfsgestaltung im Straßenbau (RE).
- Erläuterungsbericht in dem die verkehrliche, städtebauliche und umweltbedeutsame Dringlichkeit des Vorhabens darzulegen sowie Art und Umfang der Verbesserung zu erläutern sind.
- Vermerk über die Anhörung der/des Behindertenbeauftragten oder über die Beteiligung von Organisationen, die die Interessen von Menschen mit Behinderung vertreten (Behindertenbeiräte, anerkannte Verbände).
- Einhaltung von Bagatellgrenzen
- Sicherstellung des Eigenanteils im Haushalt
- Für finanzschwache Kommunen, wie die Stadt Oberhausen, gibt es in der Regel einen erhöhten Fördersatz. Hierzu ist in der Regel nachzuweisen das die Stadt einen Haushaltssanierungsplan verfügt.

17. Welche Investitionen plant die Stadt in den kommenden fünf Jahren zur Verbesserung der Radfahrmobilität in der Stadt aus eigenen Mitteln?

Für den Radverkehr gibt es derzeit kein eigenes Investitionsprogramm für die nächsten fünf Jahre. Im Rahmen des Straßenbauprogramms wird die Erstellung von Radverkehrsanlagen standardmäßig für jede Maßnahme geprüft und umgesetzt. Hierzu gehören z.B. die Richard-Wagner-Allee, Beethovenstraße, Lipperheidstraße und die Knotenpunkte Duisburger Straße/Concordiastraße sowie Concordiastraße/Bebelstraße.

Als Grundlage für Investitionen in den Radverkehr soll zukünftig das in Aufstellung befindliche Radverkehrskonzept dienen. Das Radverkehrskonzept enthält konkrete Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs, welche sukzessiv in den nächsten Jahren umgesetzt werden.

Zudem erstellt die Stadt Oberhausen aktuelle eine Machbarkeitsstudie für einen Radschnellweg Bottrop – Oberhausen – Mülheim a.d. Ruhr. Auf der Grundlage der Machbarkeitsstudie werden sich eine Reihe von kleineren und größeren Maßnahmen bzw. Investitionen für die nächsten Jahre ergeben. Besonders hervorzuheben ist hier der Ausbau der Flachglasstrecke zu einer Radschnellwegtrasse in Kooperation mit dem Land und RVR, welche aufgrund seines hohen Potentials auch bundesweit als Referenz anzusehen ist.

18. Wie lassen sich Eigenmittel und Eigenanteile bei Förderungen im Haushalt der Stadt abbilden?

Die erforderlichen Haushaltsanmeldungen für alle Einzelmaßnahmen (inkl. Eigenanteile) werden zum Haushalt des geplanten Durchführungszeitraumes inkl. der Finanzplanung für Folgejahre entsprechend vom Bereich 5-6/Mobilität angemeldet. Die Darstellung dieser Eigenanteile erfolgt unter verbindlicher Beachtung der Kreditvorgabe der Bezirksregierung im Rahmen der Bewertung aller Gesamtinvestitionen. Die aktuell

vorliegenden Gesamtkosten einer Fördermaßnahme werden dann als Auszahlungsbudget in der Finanzplanung des Durchführungsjahres entsprechend abgebildet. Der Haushaltsplan wird vom Rat der Stadt beschlossen. Auf der Einzahlungsseite werden – entsprechend der Förderquote – als Gegenfinanzierung Einzahlungen (Förderbeträge) abgebildet, so dass der städtische Gesamteigenanteil komplett abgebildet ist. Die Abschreibungsbeträge werden in den Folgejahren zu den jeweiligen Haushalten dargestellt; hierzu erfolgt noch der Hinweis, dass in Bezug auf die Gesamteinzahlungsbeträge entsprechende Sonderposten den konsumtiven Haushalt entsprechend entlasten.

Da die Stadt ohne entsprechende Fördermittel gar nicht in der Lage wäre, solche Projekte alleine zu finanzieren, ergibt sich daraus automatisch, dass die jeweils erforderlichen Eigenanteile im Rahmen der konkreten Haushaltsveranschlagung vorrangig behandelt werden.

19. Wie könnte der „Förderaufruf für modellhafte regionale investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative des BMU“ vom 01.09.2021 als Fördermittelgeber berücksichtigt werden?

Im Rahmen des jährlichen Förderaufrufes wurden bereits die nachfolgenden Projektskizzen eingereicht und nach Auswahl der Projekte entsprechend gefördert.

- DeinRadschloss (Fahrradabstellanlagen am Bahnhof Sterkrade)
- RadWelle Oberhausen (Erkennung der Radfahrerenden an Signalanlagen, 2. Preis beim Deutschen Fahrradpreis)
- Radabstellanlagen und Lastenradverleih für die Anwohner/innen des Bismarckviertel (aktuell in Umsetzung)

In Zukunft werden weitere Projekte zur Förderung angemeldet. Die Projekte werden auf der Grundlage der Maßnahmen aus den Nahmobilitätskonzepten und zukünftigen Radverkehrskonzepten erstellt. Bei Bedarf werden aber auch weiterhin Projektideen eingereicht, welche nicht fester Bestandteil eines Konzeptes sind.

20. Wie ist der zuständige städt. Bereich Mobilität personell aufgestellt, um den anstehenden und großen Herausforderungen zur Radfahrmobilität gewachsen zu sein?

Durch die Einrichtung und Besetzung der Personalstelle des Nahmobilitätsmanagers konnte ein wichtiger Schritt zur gezielten Förderung der Nahmobilität gemacht werden. Aufgrund der aktuellen noch nicht wiederbesetzten Stellen in der konzeptionellen Verkehrsplanung ist bisher der vorgesehene Einsatz ausschließlich für den Rad- und Fußverkehr aktuell nicht möglich, da im erheblichen Maße zusätzlich Aufgaben vertretungsweise übernommen werden müssen.

Um eine effektive und kontinuierliche Förderung des Radverkehrs auch in Zukunft im erforderlichen Maße umzusetzen, ist die Einrichtung der Personalstelle des Nahmobilitätsmanagers alleine nicht ausreichend. Neben den vorgesehenen Aufgaben des Nahmobilitätsmanagers, welcher insbesondere die Aufgaben der konzeptionellen

Planung und Beantragung von Fördermitteln für den Radverkehr übernimmt und sich zudem noch um Themen des Fußverkehrs kümmert, sind weitere Themenfelder in der Radverkehrsförderung, wie der Planung der Radverkehrsinfrastruktur, die Betreuung von Marketing- und Servicemaßnahmen, den Erhalt der Radverkehrsinfrastruktur und bauliche Umsetzung von Maßnahmen nicht durch eine Person in einer Stadt mit der Größe von Oberhausen möglich. Bei einer entsprechenden personellen Ausstattung könnte die Stadt künftig ggf. Fördermittel durch Bund und Land in einem größeren Umfang in Anspruch nehmen, als dieses im Moment der Fall ist.

Eine vertiefte Darstellung des Personalbedarfes und entsprechende Empfehlungen wird das in Aufstellung befindliche Radverkehrskonzept enthalten.

21. Welche konkreten Planungen zur Verbesserung/Erweiterung des innerstädtischen Radwegenetzes bestehen?

Das Radwegenetz wird aktuell im Rahmen des Straßen- und Wegekonzeptes bzw. Straßenbauprogramms verbessert. Hierzu gehören in den nächsten Jahren z.B. die Richard-Wagner-Allee, Beethovenstraße, Lipperheidstraße und die Knotenpunkte Duisburger Straße/Concordiastraße sowie Concordiastraße/Bebelstraße.

Zudem werden im Rahmen der vorhandenen Kapazitäten sukzessive Maßnahmen aus den Nahmobilitätskonzepten umgesetzt. Hierzu gehören z.B.:

- o Aufwertung der Richard-Wagner-Allee
- o Erstellung von Radabstellanlagen
- o Gehwegparken abbauen bzw. die erforderliche Barrierefreiheit auf Gehwegen herstellen
- o Öffnung der Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung
- o Umgestaltung von Straßenräumen zu Gunsten des Rad- und Fußverkehrs
- o Aufwertung der Bahnhofsbereiche und Zentrale Achse Bahnhof - Innenstadt für den Fuß- und Radverkehr barrierefrei gestalten
- o Monitoring durch die Errichtung von Dauerzählstellen für den Radverkehr
- o Aufhebung der Benutzungspflicht für Radwege

Das in Aufstellung befindliche Radverkehrskonzept wird eine gesamtstädtische Radwegenetzplanung mit unterschiedlichen Radwegekategorien enthalten, welche in den nächsten Jahren sukzessive umgesetzt werden muss.

22. An wie vielen und welchen Standorten hat die Stadt Oberhausen das Aufstellen von weiteren sog. Fahrradgaragen geplant?

Die Stadt Oberhausen errichtet mit Hilfe von Fördermitteln des Bundes hochwertige Fahrradabstellanlagen mit einem integrierten E-Lastenfahrradverleihsystem im öffentlichen Straßenraum für die Anwohner/innen im Bismarckviertel (Gesamtkosten 1.056.860,42 €, 90% Förderung). Aufgrund der fehlenden, gut erreichbaren Abstellmöglichkeiten für Fahrräder auf privaten Flächen, wird die Nutzung des Fahrrades bzw. die schnelle Verfügbarkeit im Bismarckviertel erheblich erschwert. Durch die Errichtung von hochwertigen Radabstellanlagen mit E-Lastenfahrradverleihsystem für die Anwohner/innen im Bismarckviertel wird die Möglichkeit zur Nutzung des Fahrrades im

Alltag deutlich erhöht. Das Projekt ist in dieser Qualität bisher einzigartig und wird daher auch einen bundesweiten Vorbildcharakter haben.

In Zukunft soll das DeinRadschloss System auch auf den Hauptbahnhof Oberhausen ausgeweitet werden und die Anlage am Bahnhof Sterkrade auf das DeinRadschloss System umgerüstet werden. Zudem werden Radabstellanlagen für Mitarbeiter/innen und Kunden/innen in den Stadtteilzentren angestrebt. Hierzu werden auch innovative Lösungen und unterschiedliche Formen von Radabstellanlagen wie architektonisch wertvolle Fahrradparkhäuser oder Nutzung von Ladenleerständen in den Überlegungen berücksichtigt.

Bei der Planung der richtigen Art der Fahrradabstellanlage kommt es insbesondere auf die vorgesehene Nutzung an. Auf der Grundlage der späteren Nutzung werden Zielvorgaben zur Ausstattung von Fahrradabstellanlagen gemacht, die sich an der Abstelldauer und den damit verbundenen Bedürfnissen orientieren. Die nachfolgende Abbildung gibt eine gute Übersicht über die erforderliche Ausstattung. Zudem ist jeweils zu prüfen, ob die Einrichtung von Lademöglichkeiten sinnvoll ist.

	Kurzzeitparken	Übergangszeit	Langzeitparken
Parkdauer	bis 2 Stunden	2 bis 24 Stunden	ab 24 Stunden
Empfohlene Entfernung	< 50 Meter	50 bis 100 Meter	100 bis 200 Meter
Zugänglichkeit	sehr guter und schneller Zu- und Abgang	guter Zu- und Abgang	guter Zu- und Abgang
Befestigung	Ansperrmöglichkeit (z. B. Bügel)	Ansperrmöglichkeit mit zweiter Fixierung (z. B. Vorderrad-Rahmenhalter)	Einsperrmöglichkeit (z. B. Fahrradbox, Radstation)
Stellfläche	senkrecht, höhenversetzt	senkrecht, höhenversetzt	senkrecht, höhenversetzt, Doppelstockparker
Überdachung	optional	empfehlenswert	notwendig
Beleuchtung	optional	empfehlenswert	notwendig
Überwachung	nein	optional	notwendig
Zutrittssicherung	nein	optional	notwendig
Serviceeinrichtungen	optional	Self-Service (z. B. Luftpumpe, Werkzeug)	Ladestation E-Bike, Fahrradverleih, Reparaturwerkstatt
Nutzung	Einkaufen, Erledigungen, Freizeit, Restaurants, Hotels	Arbeit, Ausbildung, Freizeit, Bike+Ride, Bahnhöfe und Haltestellen	Wohnen, Arbeit, Ausbildung, Bahnhöfe und Haltestellen

Quelle: BMIVT (2010): ISR Intermodale Schnittstellen im Radverkehr Wien/The Danish Bicycle Cyclists Federation (2008): Bicycle parking manual Kopenhagen.

Die Stadtverwaltung plant zudem im Jahr 2022 weitere witterungsgeschützte und sichere Radabstellanlagen für die Mitarbeiter /innen der Stadt Oberhausen aufzustellen.

23. Wie viele und für welche Standorte hat die Stadt das Aufstellen neuer Anlehnbügel zum Abstellen und Verschließen von Fahrrädern geplant?

Im Rahmen der Nahmobilitätskonzepte sollen sukzessive Fahrradabstellanlagen (z.B. Fahrradbügel) in den Stadtteilzentren entstehen. Die Nahmobilitätskonzepte geben aber keine genaue Anzahl, Art und Lage vor. Es wird lediglich als Daueraufgabe das Aufstellen von Fahrradabstellanlagen empfohlen. Zu Umsetzung sind daher weitergehende Planungen zur Anzahl, Art und Lage zu erstellen. Dies ist z.B. bei der Planung des Kleinen Marktes in Sterkrade erfolgt und es werden mehrere Fahrradbügel in verschiedenen Bereichen des Kleinen Marktes entstehen.

Zudem werden regelmäßig einzelne Fahrradbügel bei entsprechenden Hinweisen und vorhandenem Bedarf aufgestellt.

24. Welche und in welchem Umfang sind Radwegesanierungen und Modernisierungen an bestehenden Radwegen geplant?

Die Sanierung bzw. Erneuerung erfolgt in der Regel im Rahmen des Straßenbauprogramms oder im Rahmen der kontinuierlichen Straßenunterhaltung. Hierzu gehört insbesondere die fortlaufende Sanierung von Mängeln im Rahmen der vorhandenen Mittel. Größere Modernisierungsmaßnahmen sind mit der Aufwertung der Richard-Wagner-Allee durch Asphaltierung und den Umbau von 14 Querungsstellen der Rad- und Fußwegtrassen für das Jahr 2022 geplant.

25. Gibt es weitere Neuplanungen von Radwegen in der Stadt, mit denen die Absicht verbunden ist, den Autoverkehr zu entzerren und das Radfahren attraktiver zu gestalten?

Die Stadt Oberhausen verfügt über Nahmobilitätskonzepte für die einzelnen Stadtteile, welche Maßnahmen zur Steigerung der stadträumlichen Qualität und der Attraktivierung des Radverkehrs enthalten.

Im Rahmen der Maßnahmen des Straßen- und Wegekonzeptes bzw. Straßenbauprogramms wird das Anlegen von neuen, den Regelwerken entsprechenden Radwegen zudem standardmäßig geprüft und umgesetzt.

Das in Aufstellung befindliche Radverkehrskonzept wird gezielte Maßnahmen zur Verbesserung der Radwegeinfrastruktur in Oberhausen enthalten, welche in den nächsten Jahren umgesetzt werden müssen.

Neben den Maßnahmen aus reinen Mobilitätsprojekten und -konzepten werden auch im Rahmen der Stadtplanung (z.B. Bebauungspläne und Masterplan Neue Mitte) die Aufwertung des Radwegenetzes in Oberhausen verfolgt. Hier ist insbesondere das geplante autoreduzierte Wohngebiet in der neuen Mitte Oberhausen zu nennen.

26. Welche konkreten Planungen zur Verbesserung der bereits im Stadtgebiet bestehenden West-Ost-Radwegeverbindung am Rhein-Herne-Kanal von der Stadtgrenze Duisburg zur Stadtgrenze Bottrop bestehen?

Nach den durchgeführten Begehungen der Betriebswege am RHK, nördliches Ufer, wurde schnell deutlich, dass sich die Wege derzeit in keinem guten Zustand befinden. Nach jahrzehntelanger Nutzung durch Fußgänger/innen und Radfahrer/innen ist der Deckschichtbelag der Wege z.T. völlig verschlissen und nicht mehr vorhanden. Das Laufen und Radfahren findet derzeit vielfach auf blankem Schotter statt. Auf den Wegen bilden sich in zahlreichen, durch die Abnutzung hervorgerufenen Vertiefungen, bereits nach leichten Regenfällen größere Wasserpfützen. Aufgrund dieser Situation wird der einst so beliebte Radweg inzwischen von den Radlern gemieden. Es wird daher ein Förderantrag zur Asphaltierung und Beleuchtung der Wege gestellt (siehe Berichtsvorlage - M/17/1286-01).

27. Wie ist der Stand der Planungen zur Verbesserung der weiteren Nord-Süd Radwegeverbindung, insbesondere vom Teilabschnitt Richard-Wagner-Allee bis zur Stadtgrenze nach Bottrop-Fuhlenbrock bzw. zur Kirchhellener Str. in Oberhausen-Königshardt?

Die Planung einer derartigen Radwegverbindung wird derzeit nicht verfolgt.

Aktuell befindet sich die Machbarkeitsstudie des Radschnellweges Mülheim – Oberhausen – Bottrop in Bearbeitung.

Zudem wird die Richard-Wagner-Allee durch Asphaltieren des aktuellen Gehweges im Jahr 2022 aufgewertet. Der asphaltierte Gehweg wird zukünftig als Radweg dienen und der gepflasterte Radweg als Gehweg.

28. Wie ist der Planungsstand des geplanten Radschnellweges in Oberhausen auf der ehemaligen „Eisenbahn-Flachgasstrecke“ von Osterfeld nach Dorsten sowie des geplanten Radwegs von Oberhausen nach Mülheim/Ruhr auf dem sog. Hiberniadamm in Alstaden?

Der Auftrag zu Erstellung der Machbarkeitsstudie wurde am 19.03.2021 an die Bietergemeinschaft Fischer Teamplan Ingenieurbüro GmbH und PTV Transport Consult GmbH vergeben. Es wurde in einem zuvor festgelegten Korridor westlich der Mülheimer Straße (OB)/Oberhausener Straße (MH) verschiedene Trassenvarianten untersucht und eine Vorzugsvariante ausgewählt. Es wurde eine Streckenbefahrung der Vorzugsvariante durchgeführt und mit der konkreten Ausarbeitung der Trassenplanung, Kostenschätzung und Maßnahmendarstellung begonnen. Anschließend werden ein Nutzen–Kosten–Vergleich und der Abschlussbericht erstellt. Während der detaillierten Ausarbeitung der Strecke kann es auch noch aus verkehrstechnischen, bautechnischen und wirtschaftlichen Überlegungen zu geringen Abweichungen im Verlauf der Vorzugsvariante kommen.

Ein entsprechender Sachstandsbericht zur Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung Mülheim - Oberhausen -Bottrop wurde bereits gegeben (Vorlage - M/17/1291-01).

29. Welche Absprachen bestehen mit den Radweg-Lastenträgern wie Regionalverband Ruhr (RVR) und Emschergenossenschaft zwecks Verbesserungen ihrer Radwege, beispielsweise zur Verbesserung der sog. „HOAG-Trasse“ von Buschhausen bis zur Stadtgrenze Dinslaken oder zur Optimierung des durch Oberhausen führenden Emscher-Radwegs?

Der RVR und die Emschergenossenschaft (EG) verfolgen das Ziel, ihre Rad- und Fußwegegetrassennetze auszubauen. Hierzu werden die betroffenen Städte umfangreich beteiligt. So ist z.B. in Kooperation zwischen Städten und RVR das regionale Radwegenetz NRW (1. Platz Deutscher Fahrradpreis) entstanden, welches derzeit durch den RVR weiter ausgearbeitet wird. Die EG arbeitet zudem aktuell daran, ihre vorhandenen Radwege aufzuwerten und bestehende Betriebswege in Radwege umzuwandeln. Auch in diesem Prozess werden die betroffenen Städte beteiligt.

Der RVR ist bestrebt, die HOAG-Trasse ähnlich wie beim Grünen Pfad zu asphaltieren, aber hierzu gibt es noch keine konkrete Zeitplanung, da voraussichtlich noch Arbeiten bzw. Leitungsverlegungen im Bereich der HOAG-Trasse erfolgen werden und eine Asphaltierung vorher nicht sinnvoll ist.

30. Der Regionalverband Ruhr (RVR) hat die Grundsatzentscheidung getroffen, anstehende Sanierungen seiner Radwege ausschließlich mit dem Aufbau eines neuen Asphaltbelags (zwei Schichten) durchzuführen. Dies führt beim Radfahren zu einer deutlichen Verbesserung des Fahrkomforts und zu weniger Unterhaltungskosten für den Betreiber des Radwegs. Wird dieser Umstand bei anstehenden Radweg-Sanierungsmaßnahmen außerhalb von Stadtstraßen berücksichtigt?

Der RVR ist auch bestrebt die Fuß- und Radwegtrassen in Oberhausen zu asphaltieren. Eine konkrete Zeitplanung gibt es hierzu aktuell noch nicht.

31. Ist geplant zur Weiterentwicklung der Fahrradinfrastruktur zusätzlich wissenschaftlichen Rat und Expertise einzuholen, beispielsweise beim Fachzentrum für Verkehr der Uni Wuppertal und welche Mittel werden dafür bereitgestellt?

Die Stadt Oberhausen beauftragt regelmäßig bei Bedarf zur Unterstützung im Planungsprozess externe Gutachterbüros, welche sich an den neuesten Stand der Regelwerke, Veröffentlichungen und Forschung orientieren. Im Rahmen der Beauftragung wird die fachliche Eignung für das zu bearbeitende Projekt durch die Verwaltung geprüft.

Zudem bilden sich die Mitarbeiter/innen der Verwaltung kontinuierlich weiter und bekommen wissenschaftliche Veröffentlichungen und neue Regelwerke zur Verfügung gestellt.

Die Stadt Oberhausen ist zudem Mitglied der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS) und des Zukunftsnetzes Mobilität NRW. Die AGFS und Zukunftsnetz Mobilität NRW führen

regelmäßig Seminare zum Radverkehr durch und stehen zudem beratend zur Verfügung. Für die Mitgliedschaft unterwirft die Stadt sich regelmäßigen Qualitätskontrollen.

32. Wie und unter welchen Voraussetzungen ist eine Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger zum Radfahren in Oberhausen möglich, bei der sie u.a. dazu befragt werden, wie sie die Zukunft des Radfahrens in Oberhausen sehen bzw. wünschen?

Die Einbeziehung der Bürger/innen erfolgt bereits in der Vergangenheit im Rahmen von Bürgerbeteiligungsveranstaltungen sowie Mobilitätsbefragungen und wird auch in Zukunft weiterhin erfolgen.

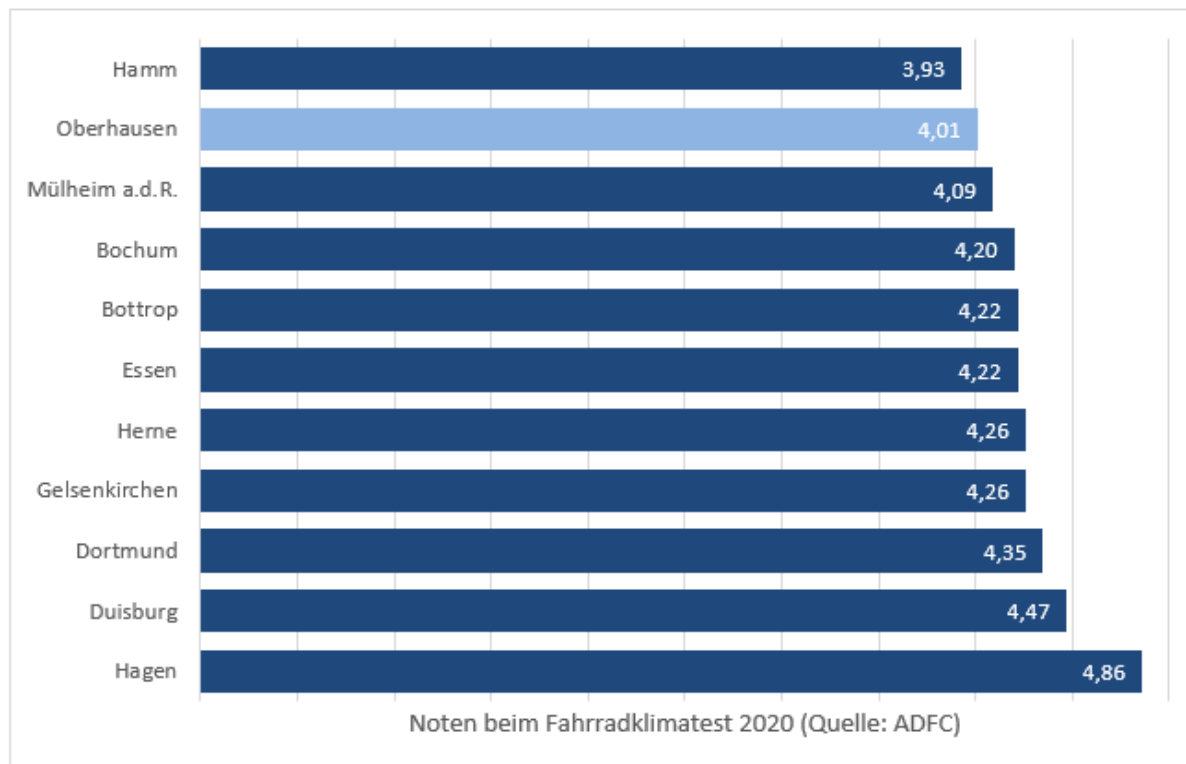
Im Rahmen von großräumigen Mobilitätsprojekten (z.B. Kommunales Mobilitätskonzept u. Parkraumkonzept) wurden in der Vergangenheit verschiedene und aufwendige Beteiligungsformate durchgeführt. Diese Veranstaltungen und andere Formate werden durch die Bürger/innen nur in geringem Umfang angenommen. Bürgerbeteiligungsveranstaltungen im Rahmen von Straßenbauprojekten, welche unter das Kommunalabgabengesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (KAG) fallen, werden aufgrund der konkreten Betroffenheit der Anwohner/innen hingegen sehr gut angenommen.

Die Stadt Oberhausen nimmt am Fahrradklimatest des ADFC teil und bewirbt die zugehörige Umfrage in Oberhausen aktiv. Die Ergebnisse des letzten Fahrradklimatests 2020 sind für Oberhausen nachfolgend kurz zusammengefasst. Die gesamten Ergebnisse können unter <https://fahrradklima-test.adfc.de/> abgerufen werden. Zudem sind auch die Ergebnisse der vorhergehenden Jahre dort abrufbar.

Ergebnisse des Fahrradklimatests 2020

Oberhausen liegt auch im aktuellen Fahrradklimatest (2020) deutschlandweit auf Rang 12 aller 26 Städte zwischen 200.000 und 500.000 Einwohnerinnen und Einwohnern – und somit im Mittelfeld. Von den 11 Kommunen der Größe in NRW liegt Oberhausen mit Platz 3 in der Spitzengruppe (hinter Münster und Bielefeld). Unter den Ruhrgebietsstädten landet Oberhausen unabhängig von der Ortsgröße hinter Hamm auf Platz 2. Bundesweit liegt Oberhausen auf Rang 33 von 81 Kommunen über 100.000 Einwohnerinnen und Einwohnern.

Grafik: 1 Fahrradklimaاتlas 2020



Insgesamt bekommt Oberhausen ein „ausreichend“ (4,01), das jedoch im Vergleich mit anderen Kommunen als gut bewertet wird. Insgesamt können sich allerdings alle Städte mit Blick auf die absoluten Noten noch verbessern. So hat Karlsruhe als Spitzenreiter ein befriedigend (3,01). Es folgen Münster (3,17) und Freiburg (3,35). In NRW liegt Bonn mit 4,17 hinter Oberhausen. Gerade die Fahrrad-Infrastruktur, die Zahl der öffentlichen Mieträder, die Nutzung von Einbahnstraßen in beide Richtungen oder auch generell der Spaß und weniger Stress beim Radfahren werden, als relativ gut beurteilt. Schlechter schneiden dagegen die Ahndung von Falschparkern sowie die Reinigung von Radwegen bzw. der Winterdienst ab.

Grafik: 2 Fahrradklima-Atlas 2020: Stärken und Schwächen Oberhausens

Stärken und Schwächen

...in der Einzelbewertung³

geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung	2,9
Öffentliche Fahrräder	3,2
Radfahren durch Alt und Jung	3,2
Wegweisung für Radfahrer	3,3
Erreichbarkeit Stadtzentrum	3,3
zügiges Radfahren	3,3
Spaß oder Stress	3,3
Konflikte mit Fußgängern	3,6
Fahrraddiebstahl	3,7
Medienberichte	3,7
Fahrradförderung in jüngster Zeit	3,8
Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer	3,9
Werbung für das Radfahren	3,9
Sicherheitsgefühl	4,2
Konflikte mit Kfz	4,2
Fahren im Mischverkehr mit Kfz	4,3
Fahrradmitnahme im ÖV	4,3
Fahren auf Radwegen & Radf.-streifen	4,3
Abstellanlagen	4,4
Hindernisse auf Radwegen	4,4
Oberfläche der (Rad)wege	4,6
Ampelschaltungen für Radfahrer	4,6
Breite der (Rad)wege	4,7
Reinigung der Radwege	4,7
Winterdienst auf Radwegen	4,8
Führung an Baustellen	4,9
Falschparkerkontrolle auf Radwegen	5,0

Stärken



Schwächen

...im Vergleich zu ähnlichen Orten⁴

Fahrraddiebstahl	+0,7
Spaß oder Stress	+0,4
Konflikte mit Kfz	+0,3
Fahren im Mischverkehr mit Kfz	+0,3
Sicherheitsgefühl	+0,2
Fahren auf Radwegen & Radf.-streifen	+0,2
Breite der (Rad)wege	+0,2
Medienberichte	+0,2
Konflikte mit Fußgängern	+0,2
Ampelschaltungen für Radfahrer	+0,1
Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer	+0,1
Wegweisung für Radfahrer	+0,1
Werbung für das Radfahren	0,0
Fahrradförderung in jüngster Zeit	0,0
Hindernisse auf Radwegen	0,0
Falschparkerkontrolle auf Radwegen	-0,1
Fahrradmitnahme im ÖV	-0,1
zügiges Radfahren	-0,1
Radfahren durch Alt und Jung	-0,1
Öffentliche Fahrräder	-0,1
Führung an Baustellen	-0,1
Oberfläche der (Rad)wege	-0,2
geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung	-0,2
Erreichbarkeit Stadtzentrum	-0,3
Abstellanlagen	-0,3
Reinigung der Radwege	-0,5
Winterdienst auf Radwegen	-0,5

1 Schulnotensystem: 1=fahrradfreundlich, 6 = nicht fahrradfreundlich

2 falls zutreffend: Vergleich mit der Gesamtbewertung 2018, fünfstufige Skala

++ starke Verbesserung + leichte Verbesserung, o kaum Veränderung - leichte Verschlechterung -- starke Verschlechterung

3 Reihung der Themen nach den Einzelbewertungen des Orts

4 Reihung der Themen nach dem Unterschied zur Durchschnittsbewertung aller Orte der Ortsgrößenklasse.

Lesebeispiel: Sicherheitsgefühl wird 0,2 Notenpunkte besser bewertet als im Durchschnitt der Ortsgrößenklasse.

1 | ADFC-Fahrradklima-Test 2020 | Auswertung Oberhausen

Quelle: Oberhausen_5119000_FKT2020.pdf (object-manager.com)

33. Wie oft, mit welcher Priorisierung und durch wen ist die Räumung der Radwege im Winter derzeit durch die Stadt Oberhausen geregelt?

Für den Winterdienst der Straßeninfrastruktur inkl. Radwege ist die WBO in Oberhausen zuständig. Kommt es zu länger andauernden Kälteperioden mit Straßenglätte und Schneefall, greift der Gesamtstreuplan der Stadt Oberhausen, welcher das gesamte Straßennetz von Oberhausen kategorisiert. In Oberhausen gelten drei Stufen, welche die Priorität der einzelnen Straßen beim Streuen bestimmt.

Stufe 1: Höchste Priorität. Alle Straßen, auf denen der ÖPNV fährt, die Trasse sowie die Brücken und großen Durchgangsstraßen in der Stadt. Diese werden zuerst von den

Streumannschaften angefahren. Bei durchgängigem Schneefall räumt und streut die WBO die Straßen der Priorität Eins erneut, bis diese wieder befahrbar sind.

Stufe 2: Erst wenn alle Straßen der Stufe 1 frei sind, erfolgt der Einsatz in den Straßen der zweiten Stufe. Dieser sind alle weiteren für den Verkehr wichtigen Straßen zugeordnet.

Stufe 3: Kleine Nebenstraßen, Anliegerstraßen und Sackgassen. In solche Straßen fahren die Streukolonnen erst, nachdem die Straßen der Kategorien Eins und Zwei wieder zu befahren sind.

34. Wie hat sich die Unfallsituation mit Beteiligung von Radfahren entwickelt?

Die Polizei Oberhausen erstellt derzeit eine Auswertung zu Verkehrsunfällen mit Radfahrern/innen in den Jahren 2020 und 2021. Leider liegen die Ergebnisse aktuell noch nicht vor. Die Tendenz zeigt, dass sich die Unfallsituation 2021 gegenüber 2020 wahrscheinlich verbessert hat.

35. Durch welche Maßnahmen kann das Parken auf Radwegen, auch aufgrund der deutlichen Verschärfung des Busgeldkataloges, in Zukunft konsequenter von den Ordnungsbehörden verfolgt und geahndet werden und ist dies beabsichtigt?

Eine regelmäßige Überwachung der Radwege erfolgt bereits im Rahmen der Bezirksarbeit der Polizei.

Ab Frühjahr werden regelmäßige Sondereinsätze per Fahrradstreife im gesamten Stadtgebiet erfolgen.

Im Rahmen des in Aufstellung befindlichen Radverkehrskonzeptes werden auch Empfehlungen zum Thema Falschparken gemacht.

36. Welche Maßnahmen werden zur Verhinderung von sog. „Dooring“ auf Radwegen in Oberhausen ergriffen?

Neue Radwege werden nach den aktuellen Regelwerken erstellt. Hierbei muss zur Vermeidung von Dooring-Unfällen ein Sicherheitstrennstreifen zu den parkenden Fahrzeugen erstellt werden. Dies ist nur durch eine Umverteilung des Straßenquerschnittes zu Gunsten des Radverkehrs möglich. Eine entsprechende Umverteilung zu Gunsten eines Sicherheitstrennstreifens findet aktuell bereits bei allen Planungen statt (z.B. Teutoburger Straße, Bebelstraße und Vestische Straße)

37. Zu welchem Zeitpunkt ist die Fertigstellung und Vorstellung des Kommunalen Mobilitätskonzepts durch die Verwaltung frühestens / spätestens geplant?

Die Fertigstellung des Kommunalen Mobilitätskonzepts ist in der zweiten Jahreshälfte 2022 vorgesehen.

38. Wann erfolgt die Umsetzung der dem Rat der Stadt für den Stadtbezirk Osterfeld im Juli 2019 dargestellten Handlungsschwerpunkte und Daueraufgaben? (B/16/4802-01)

Die Umsetzung des Nahmobilitätskonzeptes Osterfeld läuft bereits. Hierzu wurden oder werden in Kürze folgende Maßnahmen umgesetzt:

- Radabstellanlage am Bahnhof Osterfeld
- Teutoburger Straße – Umgestaltung Straßenquerschnitt zu Gunsten des Radverkehrs
- Freigabe der Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr
- Einrichtung eines Tempo 20 Bereiches auf der Henselstraße
- Aufwertung der Richard-Wagner-Allee durch Asphaltierung und Verbesserung der Querungsstellen.

39. In der Berichterstattung der Verwaltung vom 09.05.2019 wird auf die bereits durchgeführten Bürgerkonferenzen in den drei Stadtbezirken sowie auf die Zukunftswerkstätten mit Kindern und Jugendlichen hingewiesen. Anschließend sollte ein sog. Vorzugsszenarium für Oberhausen erarbeitet werden, an das sich ein Maßnahmenkonzept anschließen soll.

Die Erstellung des Kommunalen Mobilitätskonzeptes wurde am 09. Mai 2016 durch den Rat der Stadt Oberhausen beschlossen (B/16/1656-01)). Der Auftrag zur Erstellung des Kommunalen Mobilitätskonzeptes wurde am 14.02.2017 an das Büro StadtVerkehr vergeben. Das beauftragte Büro hat für das gesamte Stadtgebiet eine Bestandsanalyse inkl. Bürgerbeteiligung durchgeführt und ein Leitbild für die Mobilität in Oberhausen erarbeitet. Zudem wurden bereits erste Maßnahmen und eine Netzplanung für die Förderung des Radverkehrs erarbeitet, welche im Rahmen eines eigenständigen Radverkehrskonzeptes weiter ausgearbeitet werden müssen. Die weiterführende Ausarbeitung des kommunalen Mobilitätskonzeptes bzw. Erarbeitung von entsprechenden Maßnahmen auf der Grundlage des Leitbildes kann nicht wie ursprünglich beauftragt durch das Büro StadtVerkehr erfolgen, da der Vertrag zur Erstellung des Kommunalen Mobilitätskonzeptes für die Stadt Oberhausen vom 14.02.2017 im beiderseitigen Einvernehmen aufgelöst wird.

Zur Fertigstellung des Kommunalen Mobilitätskonzeptes für die Stadt Oberhausen ist noch die Überarbeitung des Leitbildes und Erarbeitung von geeigneten konzeptionellen Maßnahmen erforderlich, welche durch einen neuen Auftragnehmer erbracht werden müssen. Für die noch zu erbringenden Leistungen wurde das Ingenieurbüro SHP beauftragt. Das Büro überarbeitet aktuell das Leitbild für die Mobilität in Oberhausen.

40. Für wann ist die Vorstellung dieses Maßnahmenkonzeptes geplant?

Der weitere Bearbeitungsstand wird dem betreuenden Arbeitskreis im ersten Quartal 2022 vorgestellt.

Anlage 3: Auswertung der Bürgermeinungen 2018 und 2020 sowie die Mobilitätserhebung 2014

Für die Betrachtung der Entwicklung des Radverkehrs in Oberhausen kann auf Umfragen – die Bürgermeinungen 2018 und 2020 sowie die Mobilitätserhebung 2014 –, aber auch die Messzahlen der vorhandenen Dauerzählstellen zurückgegriffen werden.

Da die Bürgermeinung als repräsentative Befragung Themen zur (Rad)Mobilität behandelt, aber eher als Referenz und Stimmungsbild dient, ist zu beachten, dass diese Daten die Mobilitätserhebung aus dem Jahr 2014 nur ergänzen können. Für konkrete, verlässliche Aussagen zum aktuellen Modal-Split liegen keinen Daten vor.

Die Betrachtung ist hier mit Tabellen und Grafiken belegt und gliedert sich in

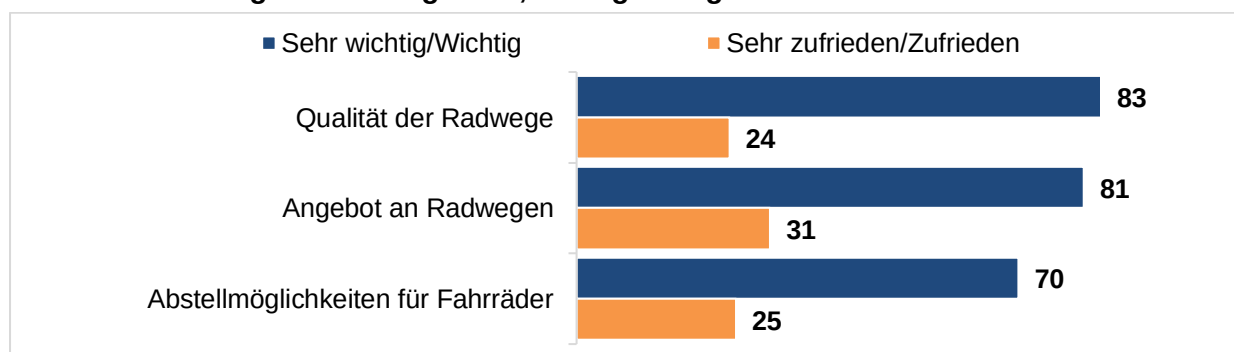
- Wichtigkeit und Zufriedenheit von Mobilitätsangeboten;
- Fahrradnutzung;
- Nutzung von E-Bikes/ Pedelecs;
- Radverkehr als Thema zukünftiger Stadtentwicklung.

Wichtigkeit der und Zufriedenheit mit Verkehrsangebote

Grundsätzlich betonen die Oberhausenerinnen und Oberhausener auch in der Bürgermeinung 2020 die Wichtigkeit der Straßeninfrastruktur: Für rund 85 Prozent ist der Zustand der Fußwege und Straßen wichtig und sehr wichtig. Bei der Qualität der Radwege sind es fast 75 Prozent. Ebenfalls gaben über 70 Prozent an, dass das Angebot an Radwegen „wichtig“ bzw. „sehr wichtig“ sei. Immerhin noch 60 Prozent sagten das über die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder.

Neben der Wichtigkeit der Verkehrsangebote ist auch die Zufriedenheit damit abgefragt worden. Knapp ein Drittel zeigte sich mit dem Zustand der Straßen unzufrieden oder sehr unzufrieden. Mindestens zufrieden waren damit lediglich 15 Prozent. Überwiegend (sehr) unzufrieden zeigten sich die Befragten auch bei den Themen „Verkehrsbelastung der Hauptverkehrsstraßen“ (36,8 Prozent) und den Parkplatzangeboten (27,2 Prozent). Dagegen hält sich die Zufriedenheit bei Qualität und Angebot der Radwege sowie Abstellmöglichkeiten für Fahrräder fast die Waage. Lediglich bei den Fußwegen, den Linien sowie der Taktung des ÖPNV überwiegt die Zufriedenheit.

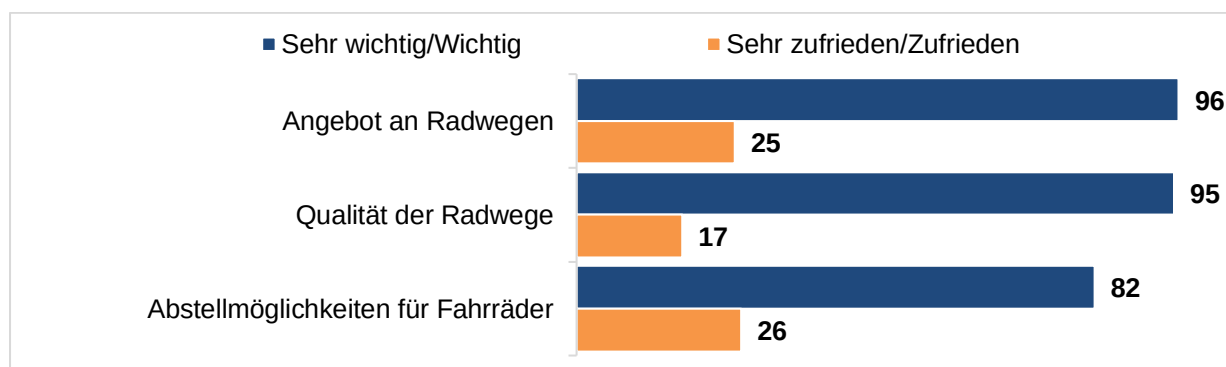
Grafik: 1 Wichtigkeit und Zufriedenheit mit der Verkehrssituation in Prozent¹⁾ – ausgewählte Angebote; Befragte insgesamt



1) Gewichtete Ergebnisse; Darstellung der Werte „Sehr wichtig/Wichtig“ und „Sehr zufrieden/Zufrieden“; Berechnung ohne „Keine Angabe“ und „Kann ich nicht beurteilen“.
Stadt Oberhausen, Bürgerbefragung 2020; Berechnung & Darstellung Bereich 4-5/Statistik.

Schaut man auf die Antworten der Radfahrerinnen und Radfahrer, die mehrmals wöchentlich das Rad nutzen, unterscheiden sich diese signifikant vom Gesamtbild. Nicht nur sind ihnen die Themen der Radmobilität wichtiger (rund 10 Prozentpunkte). Vielmehr noch sind sie beim Angebot und der Qualität der Radwege 6 bzw. 7 Prozentpunkte weniger „sehr zufrieden/zufrieden“.

Grafik: 2 Wichtigkeit und Zufriedenheit mit der Verkehrssituation in Prozent¹⁾ – ausgewählte Angebote; Befragte, die häufig²⁾ ein Fahrrad oder E-Bike/Pedelec nutzen



1) Gewichtete Ergebnisse; Darstellung der Werte „Sehr wichtig/Wichtig“ und „Sehr zufrieden/Zufrieden“; Berechnung ohne „Keine Angabe“ und „Kann ich nicht beurteilen“.
Stadt Oberhausen, Bürgerbefragung 2020; Berechnung & Darstellung Bereich 4-5/Statistik.

Weitere Grafiken und Tabellen

Tabelle 1: Wichtigkeit von Angeboten zur Verkehrssituation im Gesamtüberblick¹⁾

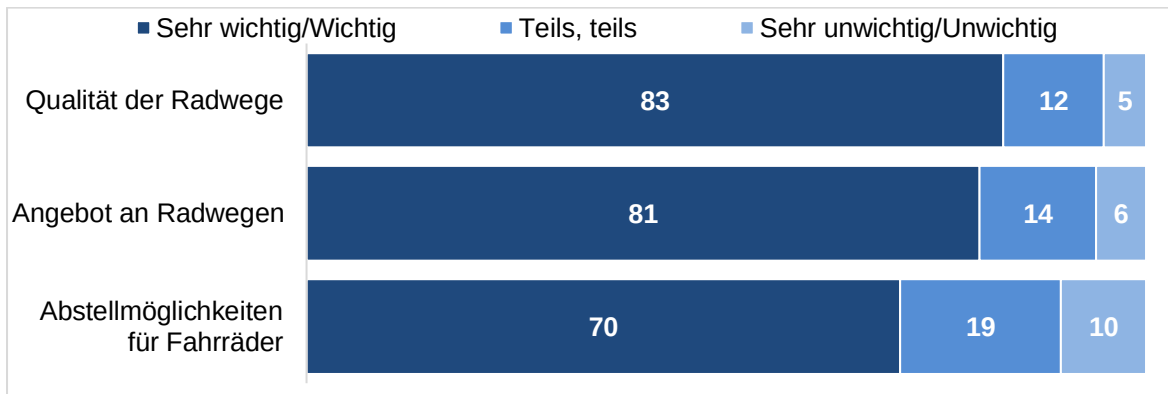
Merkmale	Sehr wichtig	Wichtig	Teils, teils	Un-wichtig	Sehr unwichtig	Keine Angabe/ Keine Beurteilung	Befragte insgesamt	Anzahl
	In Prozent							
Zustand der Fußwege	42,0	43,3	7,7	1,0	0,4	5,6	100	2.279
Qualität der Radwege	41,5	31,9	10,5	3,1	1,1	11,7	100	2.279
Zustand der Straßen	40,2	45,6	7,6	0,2	0,1	6,2	100	2.279
Parkplatzangebot	37,4	42,2	9,2	1,9	0,8	8,5	100	2.279
Angebot an Radwegen	37,0	34,5	12,3	3,7	1,3	11,3	100	2.279
Barrierefreiheit	30,0	36,4	10,4	3,4	2,1	17,6	100	2.279
Verkehrsentslastung der Hauptverkehrsstraßen	29,8	39,1	15,9	3,0	0,8	11,4	100	2.279
ÖPNV Liniennetz	29,0	31,1	11,8	6,4	2,0	19,7	100	2.279
ÖPNV Taktzeiten	25,5	30,4	13,0	6,5	2,1	22,5	100	2.279

Abstellmöglichkeiten für Fahrräder	24,6	36,0	16,8	6,9	2,1	13,6	100	2.279
Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge	8,2	16,2	16,1	13,6	10,1	35,7	100	2.279

1) Gewichtete Ergebnisse.

Stadt Oberhausen, Bürgerbefragung 2020; Berechnung & Darstellung Bereich 4-5/Statistik.

Grafik: 3 Wichtigkeit von ausgewählten Angeboten zur Verkehrssituation in Prozent ¹⁾



1) Gewichtete Ergebnisse; Berechnung ohne „Keine Angabe“ und „Kann ich nicht beurteilen“.

Stadt Oberhausen, Bürgerbefragung 2020; Berechnung & Darstellung Bereich 4-5/Statistik.

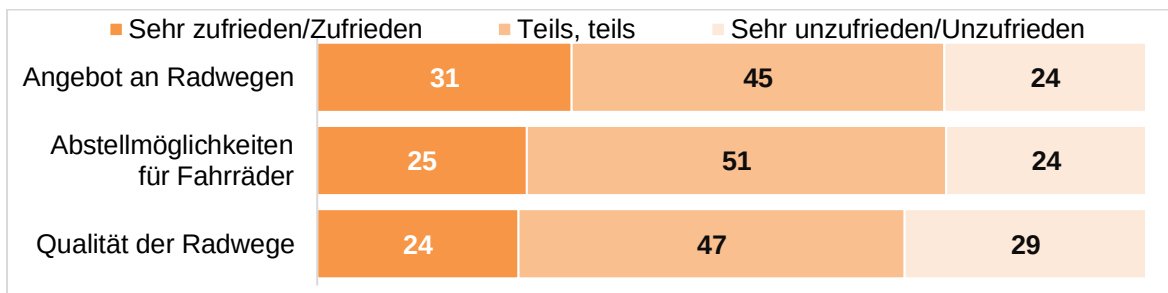
Tabelle 2: Zufriedenheit mit Angeboten zur Verkehrssituation im Gesamtüberblick ¹⁾

Merkmale	Sehr zufrieden	Zufrieden	Teils, teils	Unzufrieden	Sehr unzufrieden	Keine Angabe/ Keine Beurteilung	Befragte insgesamt	Anzahl
	In Prozent							
ÖPNV Liniennetz	5,4	31,4	21,9	5,5	1,7	34,1	100	2.279
ÖPNV Taktzeiten	3,6	26,6	21,6	9,4	2,2	36,7	100	2.279
Angebot an Radwegen	1,9	22,8	36,0	15,2	4,3	19,8	100	2.279
Barrierefreiheit	1,9	9,5	31,3	9,7	3,3	44,3	100	2.279
Qualität der Radwege	1,8	17,5	36,9	17,1	5,9	20,8	100	2.279
Zustand der Fußwege	1,7	33,5	42,5	11,8	2,9	7,6	100	2.279
Verkehrsentslastung der Hauptverkehrsstraßen	1,7	6,5	33,8	26,8	10,0	21,3	100	2.279
Zustand der Straßen	1,6	14,7	45,2	23,2	8,3	7,0	100	2.279
Parkplatzangebot	1,5	18,6	41,5	19,8	7,4	11,2	100	2.279
Abstellmöglichkeiten für Fahrräder	1,5	16,5	36,0	14,5	2,6	28,9	100	2.279
Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge	1,0	3,4	9,2	7,6	4,2	74,6	100	2.279

1) Gewichtete Ergebnisse

Stadt Oberhausen, Bürgerbefragung 2020; Berechnung & Darstellung Bereich 4-5/Statistik.

Grafik: 4 Zufriedenheit mit ausgewählten Angeboten zur Verkehrssituation in Prozent ¹⁾



1) Gewichtete Ergebnisse; Berechnung ohne „Keine Angabe“ und „Kann ich nicht beurteilen“.
Stadt Oberhausen, Bürgerbefragung 2020; Berechnung & Darstellung Bereich 4-5/Statistik.

Tabelle 3: Wichtigkeit von ausgewählten Angeboten zur Verkehrssituation¹ – Befragte, die häufig²⁾ ein Fahrrad oder E-Bike/Pedelec nutzen

Merkmale	Sehr wichtig	Wichtig	Teils, teils	Unwichtig	Sehr unwichtig	Keine Angabe/ Keine Beurteilung	Befragte insgesamt	Anzahl
	In Prozent							
Angebot an Radwegen	66,7	25,1	3,6	0,3	0,3	3,9	100,0	521
Qualität der Radwege	70,7	21,7	4,4	0,6	---	2,5	100,0	521
Abstellmöglichkeiten für Fahrräder	47,1	31,9	11,3	5,4	0,4	4,0	100,0	521

1) Gewichtete Ergebnisse

2) Tägliche oder mehrmals wöchentliche Nutzung.

Stadt Oberhausen, Bürgerbefragung 2020; Berechnung & Darstellung Bereich 4-5/Statistik.

Tabelle 4: Zufriedenheit mit ausgewählten Angeboten zur Verkehrssituation¹⁾ – Befragte, die häufig²⁾ ein Fahrrad oder E-Bike/Pedelec nutzen

Merkmale	Sehr zufrieden	Zufrieden	Teils, teils	Unzufrieden	Sehr unzufrieden	Keine Angabe/ Keine Beurteilung	Befragte insgesamt	Anzahl
	In Prozent							
Angebot an Radwegen	1,6	22,8	40,2	24,1	8,0	3,3	100,0	521
Qualität der Radwege	1,5	14,6	41,9	25,8	12,2	4,0	100,0	521
Abstellmöglichkeiten für Fahrräder	2,2	21,6	43,4	18,5	5,4	8,9	100,0	521

1) Gewichtete Ergebnisse

2) Tägliche oder mehrmals wöchentliche Nutzung.

Stadt Oberhausen, Bürgerbefragung 2020; Berechnung & Darstellung Bereich 4-5/Statistik.

Tabelle 5: Wichtigkeit von der Qualität der Radwege¹⁾

Merkmale	Sehr wichtig	Wichtig	Teils, teils	Un- wichtig	Sehr unwichtig	Keine Angabe/ Keine Be- urteilung	Befragte ins- gesamt	Anzahl
	In Prozent							
Geschlecht								
Männlich	43,4	32,0	12,0	3,0	0,9	8,6	100	983
Weiblich	40,8	32,2	9,4	3,4	1,4	12,8	100	1.182
Alter								
18 - 24 Jahre	44,7	34,4	12,4	3,4	-	5,1	100	118
25 - 34 Jahre	42,8	30,1	17,6	5,1	0,9	3,4	100	266
35 - 44 Jahre	44,1	32,6	13,1	2,8	0,7	6,5	100	267
45 - 54 Jahre	43,9	36,8	6,1	4,7	1,7	6,8	100	374
55 - 64 Jahre	46,6	33,5	7,9	2,2	1,2	8,6	100	536
65 - 80 Jahre	35,1	27,9	11,1	2,4	1,0	22,4	100	627
Haushaltstyp								
Einpersonenhaushalt	34,4	31,1	11,5	3,5	1,5	18,1	100	411
Paarhaushalt mit Kindern	41,9	36,5	10,0	3,8	1,2	6,5	100	643
Paarhaushalt ohne Kinder	44,4	31,1	8,9	2,7	1,2	11,7	100	941
Alleinerziehende	42,8	25,5	18,6	1,4	-	11,7	100	65
Schulabschluss								
Hauptschule	37,3	31,9	10,5	2,0	0,9	17,4	100	672
Mittlere Reife	42,5	33,6	11,1	1,5	2,3	9,0	100	537
Fach-, Hochschulreife	46,1	32,1	9,5	5,4	0,4	6,5	100	900
Migrationshintergrund²⁾								
Ohne Migrationshintergrund	43,9	31,6	10,2	3,2	1,0	10,2	100	1.200
Mit Migrationshintergrund	31,5	33,5	13,7	3,5	2,3	15,5	100	692
Monatliches Nettoeinkommen des Haushaltes								
Unter 1.500 Euro	36,4	27,4	11,5	4,2	1,3	19,3	100	363
1.500 Euro - unter 2.500 Euro	36,9	33,4	11,7	3,3	1,6	13,1	100	454
2.500 Euro - unter 3.500 Euro	43,5	31,7	12,5	2,1	1,0	9,3	100	464
3.500 Euro - unter 5.000 Euro	47,5	35,3	6,6	2,5	1,6	6,6	100	456
5.000 Euro und mehr	46,2	35,8	8,5	4,8	0,1	4,6	100	321
Stadtbezirke								
Alt-Oberhausen	41,2	31,9	9,6	4,0	1,2	12,1	100	891
Sterkrade	42,9	33,0	11,3	3,0	0,9	8,8	100	940
Osterfeld	42,6	29,9	11,4	1,7	1,6	12,9	100	355
Befragte insgesamt 2020	41,5	31,9	10,5	3,1	1,1	11,7	100	2.279

1) Gewichtete Ergebnisse

2) Ergebnisse nicht gewichtet

Stadt Oberhausen, Bürgerbefragung 2020; Berechnung & Darstellung Bereich 4-5/Statistik.

Tabelle 6: Zufriedenheit mit der Qualität der Radwege¹⁾

Merkmale	Sehr zufrie- den	Zufrie- den	Teils, teils	Unzu- frieden	Sehr unzu- frieden	Keine Angabe/ Keine Be- urteilung	Befragte ins- gesamt	Anzahl
	In Prozent							
Geschlecht								
Männlich	1,9	21,1	34,6	19,7	6,0	16,7	100	983
Weiblich	1,4	14,7	39,6	15,5	6,2	22,6	100	1.182
Alter								
18 - 24 Jahre	3,9	23,8	35,8	14,8	9,0	12,7	100	118
25 - 34 Jahre	4,4	24,6	34,2	17,6	5,6	13,7	100	266
35 - 44 Jahre	0,8	27,4	35,5	16,9	3,6	15,7	100	267
45 - 54 Jahre	1,5	14,5	41,8	15,2	9,5	17,4	100	374
55 - 64 Jahre	1,6	16,9	41,5	18,4	4,9	16,8	100	536
65 - 80 Jahre	1,0	11,7	33,0	17,5	5,6	31,1	100	627
Haushaltstyp								
Einpersonenhaushalt	1,7	14,9	28,3	17,1	4,4	33,7	100	411
Paarhaushalt mit Kindern	2,0	24,0	40,8	15,0	5,1	13,1	100	643
Paarhaushalt ohne Kinder	1,0	14,6	38,3	19,1	7,1	19,8	100	941
Alleinerziehende	1,4	15,2	40,7	9,3	12,7	20,7	100	65
Schulabschluss								
Hauptschule	1,4	16,7	36,0	14,3	4,6	26,9	100	672
Mittlere Reife	2,0	18,8	39,9	17,7	4,9	16,7	100	537
Fach-, Hochschulreife	1,1	17,1	37,7	20,1	8,3	15,8	100	900
Migrationshintergrund²⁾								
Ohne Migrationshintergrund	1,2	16,5	38,2	18,4	6,3	19,3	100	1.200
Mit Migrationshintergrund	4,3	24,0	32,2	10,5	3,6	25,3	100	692
Monatliches Nettoeinkommen des Haushaltes								
Unter 1.500 Euro	3,1	17,2	30,2	14,6	4,7	30,2	100	363
1.500 Euro - unter 2.500 Euro	1,6	18,0	35,6	14,7	4,8	25,3	100	454
2.500 Euro - unter 3.500 Euro	1,5	17,5	40,2	17,3	5,9	17,6	100	464
3.500 Euro - unter 5.000 Euro	0,7	18,8	37,7	20,5	8,6	13,7	100	456
5.000 Euro und mehr	1,6	16,6	43,9	20,3	4,7	12,9	100	321
Stadtbezirke								
Alt-Oberhausen	1,7	15,8	34,4	18,4	6,6	23,1	100	891
Sterkrade	1,8	18,4	41,9	15,3	6,1	16,5	100	940
Osterfeld	1,5	19,0	32,0	21,3	5,1	21,1	100	355
Befragte insgesamt 2020	1,8	17,5	36,9	17,1	5,9	20,8	100	2.279

1) Gewichtete Ergebnisse

2) Ergebnisse nicht gewichtet

Stadt Oberhausen, Bürgerbefragung 2020; Berechnung & Darstellung Bereich 4-5/Statistik.

Tabelle 7: Wichtigkeit von den Angeboten an Radwegen¹⁾

Merkmale	Sehr wichtig	Wichtig	Teils, teils	Unwichtig	Sehr unwichtig	Keine Angabe/ Keine Beurteilung	Befragte insgesamt	Anzahl
	In Prozent							
Geschlecht								
Männlich	37,6	36,8	13,0	3,7	1,2	7,7	100	983
Weiblich	36,4	33,7	11,4	4,0	1,4	13,1	100	1.182
Alter								
18 - 24 Jahre	40,8	30,2	18,2	6,4	-	4,4	100	118
25 - 34 Jahre	36,5	35,4	17,4	5,7	0,9	4,0	100	266
35 - 44 Jahre	38,8	36,0	14,5	4,2	0,7	5,8	100	267
45 - 54 Jahre	42,2	36,8	6,9	5,2	1,7	7,2	100	374
55 - 64 Jahre	41,0	36,1	11,1	2,1	1,8	7,9	100	536
65 - 80 Jahre	30,2	32,0	12,3	2,9	1,0	21,6	100	627
Haushaltstyp								
Einpersonenhaushalt	31,7	31,9	14,3	3,6	1,5	17,1	100	411
Paarhaushalt mit Kindern	36,2	41,7	10,3	4,0	1,2	6,6	100	643
Paarhaushalt ohne Kinder	39,8	32,7	11,3	3,5	1,5	11,2	100	941
Alleinerziehende	36,6	31,0	16,2	3,8	-	12,4	100	65
Schulabschluss								
Hauptschule	31,7	34,7	12,9	2,6	1,1	17,0	100	672
Mittlere Reife	39,6	35,7	12,1	2,0	2,6	8,1	100	537
Fach-, Hochschulreife	40,8	35,2	12,0	5,9	0,4	5,6	100	900
Migrationshintergrund²⁾								
Ohne Migrationshintergrund	38,8	34,5	11,8	3,8	1,2	9,8	100	1.200
Mit Migrationshintergrund	29,6	34,4	15,6	3,8	2,3	14,3	100	692
Monatliches Nettoeinkommen des Haushaltes								
Unter 1.500 Euro	31,9	30,7	13,8	3,7	1,3	18,6	100	363
1.500 Euro - unter 2.500 Euro	32,9	34,0	13,4	4,5	1,6	13,7	100	454
2.500 Euro - unter 3.500 Euro	39,7	33,1	13,8	3,4	1,3	8,6	100	464
3.500 Euro - unter 5.000 Euro	42,6	37,6	9,4	3,3	1,9	5,3	100	456
5.000 Euro und mehr	40,0	42,4	9,1	5,1	0,1	3,3	100	321
Stadtbezirke								
Alt-Oberhausen	38,4	33,2	11,8	4,0	1,2	11,3	100	891
Sterkrade	37,6	36,9	11,9	3,9	1,3	8,4	100	940
Osterfeld	34,1	33,2	14,5	3,0	1,6	13,7	100	355
Befragte insgesamt 2020	37,0	34,5	12,3	3,7	1,3	11,3	100	2.279

1) Gewichtete Ergebnisse

2) Ergebnisse nicht gewichtet

Stadt Oberhausen, Bürgerbefragung 2020; Berechnung & Darstellung Bereich 4-5/Statistik.

Tabelle 8: Zufriedenheit mit den Angeboten an Radwegen¹⁾

Merkmale	Sehr zufrieden	Zufrieden	Teils, teils	Unzufrieden	Sehr unzufrieden	Keine Angabe/ Keine Beurteilung	Befragte insgesamt	Anzahl
	In Prozent							
Geschlecht								
Männlich	2,2	26,4	35,0	16,1	4,9	15,3	100	983
Weiblich	1,1	19,6	38,0	14,8	4,2	22,3	100	1.182
Alter								
18 - 24 Jahre	2,1	24,0	43,6	11,2	8,5	10,6	100	118
25 - 34 Jahre	2,5	29,0	32,8	15,4	6,2	14,2	100	266
35 - 44 Jahre	1,3	25,0	42,1	12,5	3,0	16,1	100	267
45 - 54 Jahre	2,4	21,7	37,9	16,4	5,5	16,1	100	374
55 - 64 Jahre	1,9	23,5	36,6	19,1	3,6	15,3	100	536
65 - 80 Jahre	1,5	18,7	32,5	13,4	3,7	30,2	100	627
Haushaltstyp								
Einpersonenhaushalt	2,0	16,9	30,8	15,7	3,6	31,1	100	411
Paarhaushalt mit Kindern	1,7	26,2	39,9	15,4	3,9	12,9	100	643
Paarhaushalt ohne Kinder	1,5	23,2	36,2	15,6	4,5	19,0	100	941
Alleinerziehende	2,1	20,7	43,7	3,1	11,2	19,3	100	65
Schulabschluss								
Hauptschule	2,1	21,4	34,8	13,1	2,9	25,7	100	672
Mittlere Reife	1,9	24,2	39,1	14,4	3,8	16,5	100	537
Fach-, Hochschulreife	0,8	23,2	36,9	18,4	6,0	14,6	100	900
Migrationshintergrund²⁾								
Ohne Migrationshintergrund	1,4	22,2	37,3	16,2	4,5	18,4	100	1.200
Mit Migrationshintergrund	4,2	26,4	31,5	10,5	3,2	24,1	100	692
Monatliches Nettoeinkommen des Haushaltes								
Unter 1.500 Euro	3,1	21,1	30,4	11,0	5,2	29,2	100	363
1.500 Euro - unter 2.500 Euro	1,5	20,6	35,7	15,5	3,3	23,3	100	454
2.500 Euro - unter 3.500 Euro	1,3	21,1	43,4	13,3	3,2	17,7	100	464
3.500 Euro - unter 5.000 Euro	1,0	28,0	33,4	17,7	7,2	12,8	100	456
5.000 Euro und mehr	1,7	22,2	39,7	19,7	3,7	13,0	100	321
Stadtbezirke								
Alt-Oberhausen	2,0	17,8	34,2	18,4	5,6	22,0	100	891
Sterkrade	1,8	26,8	38,2	13,3	4,0	16,0	100	940
Osterfeld	1,2	24,2	37,1	14,6	2,7	20,1	100	355
Befragte insgesamt 2020	1,9	22,8	36,0	15,2	4,3	19,8	100	2.279

1) Gewichtete Ergebnisse

2) Ergebnisse nicht gewichtet

Stadt Oberhausen, Bürgerbefragung 2020; Berechnung & Darstellung Bereich 4-5/Statistik.

Tabelle 9: Wichtigkeit von Abstellmöglichkeiten für Fahrräder¹⁾

Merkmale	Sehr wichtig	Wichtig	Teils, teils	Unwichtig	Sehr unwichtig	Keine Angabe/ Keine Beurteilung	Befragte insgesamt	Anzahl
	In Prozent							
Geschlecht								
Männlich	22,8	37,0	19,4	7,8	2,0	11,0	100	983
Weiblich	25,6	36,5	14,9	6,6	2,3	14,1	100	1.182
Alter								
18 - 24 Jahre	35,4	25,9	26,8	5,1	1,3	5,5	100	118
25 - 34 Jahre	26,3	36,8	21,2	9,7	2,4	3,6	100	266
35 - 44 Jahre	20,6	43,0	20,3	7,8	2,1	6,1	100	267
45 - 54 Jahre	30,1	33,4	17,0	8,5	2,1	8,8	100	374
55 - 64 Jahre	23,9	43,4	13,1	6,5	2,4	10,8	100	536
65 - 80 Jahre	20,4	31,9	13,8	5,7	1,8	26,4	100	627
Haushaltstyp								
Einpersonenhaushalt	20,9	33,8	15,9	6,7	1,8	20,8	100	411
Paarhaushalt mit Kindern	22,6	40,9	19,6	8,0	1,9	7,0	100	643
Paarhaushalt ohne Kinder	25,7	36,3	14,4	6,8	2,4	14,3	100	941
Alleinerziehende	30,4	28,6	19,3	6,2	-	15,5	100	65
Schulabschluss								
Hauptschule	22,2	38,3	14,1	3,9	1,9	19,5	100	672
Mittlere Reife	24,5	38,0	17,8	6,7	2,3	10,7	100	537
Fach-, Hochschulreife	26,8	35,0	18,8	10,0	2,0	7,4	100	900
Migrationshintergrund²⁾								
Ohne Migrationshintergrund	25,1	36,4	16,7	7,5	2,0	12,3	100	1.200
Mit Migrationshintergrund	22,7	34,1	17,9	5,2	2,9	17,2	100	692
Monatliches Nettoeinkommen des Haushaltes								
Unter 1.500 Euro	24,1	34,6	13,0	4,8	1,3	22,2	100	363
1.500 Euro - unter 2.500 Euro	20,4	38,3	16,0	6,2	3,6	15,5	100	454
2.500 Euro - unter 3.500 Euro	27,2	35,1	18,9	6,2	1,7	10,9	100	464
3.500 Euro - unter 5.000 Euro	25,6	38,0	19,1	7,1	2,1	8,1	100	456
5.000 Euro und mehr	23,0	41,3	17,8	11,7	2,1	4,1	100	321
Stadtbezirke								
Alt-Oberhausen	26,0	35,9	15,0	6,9	1,8	14,3	100	891
Sterkrade	22,8	38,2	19,3	7,0	1,8	11,0	100	940
Osterfeld	26,0	34,5	15,5	7,2	3,7	13,2	100	355
Befragte insgesamt 2020	24,6	36,0	16,8	6,9	2,1	13,6	100	2.279

1) Gewichtete Ergebnisse

2) Ergebnisse nicht gewichtet

Stadt Oberhausen, Bürgerbefragung 2020; Berechnung & Darstellung Bereich 4-5/Statistik.

Tabelle 10: Zufriedenheit mit den Abstellmöglichkeiten für Fahrräder¹⁾

Merkmale	Sehr zufrieden	Zufrieden	Teils, teils	Unzufrieden	Sehr unzufrieden	Keine Angabe/ Keine Beurteilung	Befragte insgesamt	Anzahl
	In Prozent							
Geschlecht								
Männlich	1,8	18,0	36,3	15,9	3,4	24,7	100	983
Weiblich	1,0	15,1	36,9	13,9	1,9	31,2	100	1.182
Alter								
18 - 24 Jahre	3,0	22,3	32,0	17,3	4,7	20,7	100	118
25 - 34 Jahre	3,0	26,8	28,2	16,1	3,7	22,2	100	266
35 - 44 Jahre	1,3	22,3	41,2	9,1	1,2	25,0	100	267
45 - 54 Jahre	1,0	16,7	38,9	12,7	2,3	28,5	100	374
55 - 64 Jahre	1,0	14,5	42,6	16,9	2,4	22,7	100	536
65 - 80 Jahre	1,1	10,1	32,4	15,6	2,4	38,5	100	627
Haushaltstyp								
Einpersonenhaushalt	1,6	10,7	30,0	13,7	1,8	42,2	100	411
Paarhaushalt mit Kindern	1,5	22,6	40,0	11,6	2,3	22,0	100	643
Paarhaushalt ohne Kinder	0,8	14,2	37,5	16,8	3,1	27,7	100	941
Alleinerziehende	2,1	15,9	33,4	18,2	4,0	26,5	100	65
Schulabschluss								
Hauptschule	1,0	13,5	34,7	14,0	2,3	34,5	100	672
Mittlere Reife	1,1	16,0	41,8	12,5	2,6	26,0	100	537
Fach-, Hochschulreife	1,2	19,2	35,4	17,1	3,3	23,8	100	900
Migrationshintergrund²⁾								
Ohne Migrationshintergrund	0,9	16,1	36,8	15,4	2,7	28,0	100	1.200
Mit Migrationshintergrund	4,3	18,9	32,9	10,5	1,9	31,4	100	692
Monatliches Nettoeinkommen des Haushaltes								
Unter 1.500 Euro	2,2	16,5	27,4	15,3	2,8	35,8	100	363
1.500 Euro - unter 2.500 Euro	1,8	12,9	36,5	13,4	2,3	33,0	100	454
2.500 Euro - unter 3.500 Euro	0,7	15,0	41,8	15,3	2,0	25,3	100	464
3.500 Euro - unter 5.000 Euro	1,3	21,3	37,4	14,4	3,6	22,0	100	456
5.000 Euro und mehr	0,1	18,9	39,4	14,3	1,4	25,8	100	321
Stadtbezirke								
Alt-Oberhausen	1,7	14,4	34,4	16,6	3,4	29,4	100	891
Sterkrade	1,3	18,4	39,7	11,9	1,6	27,1	100	940
Osterfeld	0,6	16,8	33,7	17,5	3,3	28,1	100	355
Befragte insgesamt 2020	1,5	16,5	36,0	14,5	2,6	28,9	100	2.279

1) Gewichtete Ergebnisse

2) Ergebnisse nicht gewichtet

Stadt Oberhausen, Bürgerbefragung 2020; Berechnung & Darstellung Bereich 4-5/Statistik.

Fahrradnutzung in Oberhausen

Im Rahmen der Mobilitätserhebung 2014 wurde für Oberhausen ein Radverkehrsanteil beim Modal-Split von 6,3 Prozent ermittelt. Im Vergleich dazu: Aus den Erhebungen des RVR, die als Grundlage für das regionale Mobilitätskonzept dienen, ging 2019 hervor, dass in den kreisfreien Städten des Ruhrgebiets das Rad sieben Prozent des Modal-Split ausmacht. Insgesamt liegt der Anteil im RVR bei neun, in ganz NRW bei 11 Prozent.

Für einen generellen Überblick ist für die Bürgermeinung 2018 gefragt worden, wie viele Fahrräder sich in den Haushalten der Menschen in Oberhausen befinden. 19 Prozent gaben an, kein Fahrrad zu besitzen. Dabei werden Unterschiede nach Einkommen, Ortsteil und (natürlich) Haushaltsgröße deutlich. Grob kann man sagen, je weiter nördlich man in Oberhausen wohnt, je höher das Einkommen oder je größer die Familie ist, desto häufiger hat man statistisch ein Fahrrad im Haushalt.

Tabelle 11: Welche Fahrzeuge befinden sich in Ihrem Haushalt?¹⁾ – Fahrräder

Merkmale	Kein Fahrrad	Ein Fahrrad	Zwei Fahrräder	Drei Fahrräder und mehr	Keine Angabe	Befragte insgesamt	Anzahl
	In Prozent						
Haushaltstyp							
Einpersonenhaushalt	30,3	49,4	7,0	2,8	10,6	100,0	282
Paarhaushalt mit Kindern	10,5	10,5	20,9	56,9	1,2	100,0	510
Paarhaushalt ohne Kinder	20,0	16,7	50,8	10,5	2,0	100,0	646
Alleinerziehende	24,7	15,1	25,8	27,8	6,7	100,0	66
Monatliches Nettoeinkommen des Haushaltes							
Unter 1.100 Euro	25,6	39,7	10,7	5,9	18,1	100,0	128
1.100 Euro - unter 2.900 Euro	27,7	27,9	27,0	13,4	4,0	100,0	526
2.900 Euro - unter 4.000 Euro	11,5	14,4	42,2	31,6	0,4	100,0	327
4.000 Euro und mehr	8,0	10,7	33,6	47,8	---	100,0	280
Stadtbezirke							
Alt-Oberhausen	23,0	23,3	28,5	19,5	5,7	100,0	628
Sterkrade	14,9	18,5	32,8	31,1	2,7	100,0	649
Osterfeld	20,4	19,7	30,1	26,8	2,9	100,0	321
Befragte insgesamt 2018	19,2	20,6	30,6	25,7	3,9	100,0	1.597

1) Gewichtete Ergebnisse

Stadt Oberhausen, Bürgerbefragung 2018; Berechnung & Darstellung Bereich 4-5/Statistik.

Rund ein Fünftel der Oberhausenerinnen und Oberhausener gaben im Rahmen der Bürgermeinung 2020 an, täglich (6,1 Prozent) bzw. mehrmals pro Woche (13,4 Prozent) das Fahrrad zu nutzen. Umgekehrt sagten über 55 Prozent der Befragten, nur selten (28,2 Prozent) oder nie (26,2 Prozent) aufs Fahrrad zu steigen. Anders sieht das beim Pkw und dem Gehen „zu Fuß“ aus – fast drei Viertel nehmen mindestens „mehrmals pro Woche“ das Auto bzw. gehen rund 70 Prozent zu Fuß. Im täglichen Gebrauch hat auch der ÖPNV mit 7,3 Prozent knapp die Nase vorm Fahrrad (6,1 Prozent). Leicht überdurchschnittlich wird nach den Daten der Bürgermeinung das Fahrrad durch die jüngeren und älteren Kohorten genutzt.

Tabelle 12: Wie oft nutzen Sie die folgenden Fortbewegungsmittel?¹⁾ – Gesamtüberblick

Merkmale	Täglich	Mehr- mals pro Woche	Mehr- mals pro Monat	Selte- ner	Nie	Weiß nicht/ Keine Angabe	Befragte ins- gesamt	Anzahl
	In Prozent							
PKW	47,2	26,1	6,6	7,1	7,3	5,6	100,0	2.279
zu Fuß	41,6	27,7	14,2	9,4	1,8	5,4	100,0	2.279
Fahrrad	6,1	13,4	16,4	28,2	26,2	9,7	100,0	2.279
Öffentliche Personennahverkehrsmittel	7,3	6,7	7,3	46,4	22,9	9,3	100,0	2.279
E-Bike/Pedelec	2,1	5,3	5,6	3,7	70,1	13,1	100,0	2.279
Motorrad/Motoroller/Mofa	0,7	1,2	3,1	5,2	77,3	12,6	100,0	2.279
E-Scooter/E-Roller	0,3	0,5	0,6	1,7	82,9	14,0	100,0	2.279

1) Gewichtete Ergebnisse

Stadt Oberhausen, Bürgerbefragung 2020; Berechnung & Darstellung Bereich 4-5/Statistik.

Tabelle 13: Wie oft nutzen Sie die folgenden Fortbewegungsmittel?¹⁾ – Fahrrad

Merkmale	Täglich	Mehr- mals pro Woche	Mehr- mals pro Monat	Seltener	Nie	Weiß nicht/ Keine Angabe	Be- fragte ins- gesamt	An- zahl
	In Prozent							
Geschlecht								
Männlich	7,9	16,5	18,7	26,6	22,8	7,5	100,0	983
Weiblich	4,7	11,4	15,0	30,3	28,6	9,9	100,0	1.182
Alter								
18 - 24 Jahre	7,0	16,0	10,7	43,2	21,9	1,1	100,0	118
25 - 34 Jahre	2,0	15,6	20,7	35,2	23,1	3,3	100,0	266
35 - 44 Jahre	4,9	8,1	27,2	36,1	20,4	3,4	100,0	267
45 - 54 Jahre	6,6	13,2	17,3	33,7	24,2	5,0	100,0	374
55 - 64 Jahre	7,9	15,0	15,8	28,9	24,1	8,4	100,0	536
65 - 80 Jahre	6,4	13,9	10,6	16,8	34,2	18,1	100,0	627
Haushaltstyp								
Einpersonenhaushalt	7,5	10,5	12,0	21,3	35,9	12,9	100,0	411
Paarhaushalt mit Kindern	5,1	12,3	21,2	35,8	21,2	4,3	100,0	643
Paarhaushalt ohne Kinder	6,3	15,9	15,8	25,1	25,8	11,1	100,0	941
Alleinerziehende	10,0	9,7	21,3	26,5	20,3	12,2	100,0	65
Schulabschluss								
Hauptschule	4,7	9,5	13,8	24,0	32,3	15,8	100,0	672
Mittlere Reife	5,9	15,2	17,1	27,4	24,4	10,1	100,0	537
Fach-, Hochschulreife	6,6	16,0	19,8	33,5	20,5	3,6	100,0	900
Migrationshintergrund²⁾								
Ohne Migrationshintergrund	6,2	14,0	16,8	29,2	25,3	8,6	100,0	1.200

Mit Migrationshintergrund	5,8	11,3	15,8	26,2	32,4	8,7	100,0	692
Monatliches Nettoeinkommen des Haushaltes								
Unter 1.500 Euro	6,5	9,3	13,6	21,0	33,9	15,8	100,0	363
1.500 Euro - unter 2.500 Euro	6,1	11,5	12,5	28,4	30,3	11,2	100,0	454
2.500 Euro - unter 3.500 Euro	6,7	11,7	20,3	28,8	23,8	8,8	100,0	464
3.500 Euro - unter 5.000 Euro	7,2	18,3	16,9	27,6	24,4	5,6	100,0	456
5.000 Euro und mehr	4,3	16,4	21,9	36,3	17,5	3,5	100,0	321
Stadtbezirke	6,9	13,0	16,7	26,9	28,9	7,7		
Alt-Oberhausen	5,7	12,9	16,5	31,1	24,4	9,4	100,0	891
Sterkrade	6,3	16,5	16,0	27,4	24,9	8,9	100,0	940
Osterfeld	6,1	13,4	16,4	28,2	26,2	9,7	100,0	355
Befragte insgesamt 2020	6,9	13,0	16,7	26,9	28,9	7,7	100,0	2.279

1) Gewichtete Ergebnisse

2) Ergebnisse nicht gewichtet

Stadt Oberhausen, Bürgerbefragung 2020; Berechnung & Darstellung Bereich 4-5/Statistik.

Während der Corona-Pandemie (2020) ist die Frequenz an den Dauerzählstationen zeitweise deutlich gestiegen. Welche Erkenntnisse daraus gewonnen und wie die sichtbar gewordenen Potentiale gehoben werden können, wird derzeit erarbeitet.

Nutzung von E-Bikes

2018 sind die Menschen in Oberhausen gefragt worden, ob sie ein Pedelec im Haus haben. Rund zehn Prozent der Fahrradbesitzer haben das bejaht. Ob man in den nächsten fünf Jahren ein Elektrofahrrad mehrmals im Monaten nutzen würde, hielten 14,4 Prozent der Befragten für „sehr wahrscheinlich“ und 12,5 Prozent für „eher wahrscheinlich“. Fast die Hälfte (47,5 Prozent) konnten sich das aber überhaupt nicht vorstellen („sehr unwahrscheinlich“). Zwei Jahre später (2020) gaben die Befragten an, dass sie zu 7,4 Prozent „täglich“ oder „mehrmals pro Woche“ aufs E-Bike stiegen. Erwartungsgemäß waren es v.a. die Befragten ab 55 Jahren, die das überdurchschnittlich taten.

Tabelle 14: Welche Fahrzeuge befinden sich in Ihrem Haushalt?¹⁾ – darunter Pedelec

Merkmale	Kein Pedelec	Ein Pedelec	Zwei oder mehr Pedelecs	Befragte insgesamt	Anzahl
	In Prozent				
Haushaltstyp					
Einpersonenhaushalt	93,0	7,0	---	100,0	167
Paarhaushalt mit Kindern	93,9	3,4	2,7	100,0	450
Paarhaushalt ohne Kinder	84,0	7,9	8,1	100,0	504
Alleinerziehende	100,0	---	---	100,0	45
Monatliches Nettoeinkommen des Haushaltes					
Unter 1.100 Euro	98,2	1,8	---	100,0	72
1.100 Euro - unter 2.900 Euro	89,9	5,1	5,1	100,0	359
2.900 Euro - unter 4.000 Euro	91,3	4,5	4,2	100,0	288
4.000 Euro und mehr	84,9	9,5	5,6	100,0	257
Stadtbezirke					
Alt-Oberhausen	90,3	5,6	4,2	100,0	447
Sterkrade	90,5	6,4	3,2	100,0	534
Osterfeld	85,3	6,6	8,2	100,0	246
Befragte insgesamt 2018	89,3	6,1	4,5	100,0	1.227

1) Nur an diejenigen, die ein Fahrrad besitzen; gewichtete Ergebnisse
Stadt Oberhausen, Bürgerbefragung 2018; Berechnung & Darstellung Bereich 4-5/Statistik.

Tabelle 15: Was meinen Sie, werden Sie in den nächsten 5 Jahren ein Elektrofahrrad mehrmals im Monat nutzen?¹⁾

Merkmale	Sehr wahr- schein- lich	Eher wahr- schein- lich	Eher unwahr- schein- lich	Sehr unwahr- schein- lich	Weiß nicht/ Keine Angabe	Befragte insge- samt	An- zahl
	In Prozent						
Geschlecht							
Männlich	15,8	13,8	20,1	43,5	6,7	100,0	768
Weiblich	13,1	11,3	18,3	51,2	6,1	100,0	829
Alter							
18 - 24 Jahre	2,5	6,4	26,2	61,1	3,7	100,0	95
25 - 34 Jahre	7,9	12,8	22,1	50,7	6,5	100,0	221
35 - 44 Jahre	8,5	9,3	18,0	55,0	9,2	100,0	208
45 - 59 Jahre	15,3	15,5	22,3	40,9	6,0	100,0	546
60 - 75 Jahre	20,7	11,7	13,8	47,6	6,2	100,0	526
Haushaltstyp							
Einpersonenhaushalt	11,4	8,7	16,8	55,3	7,9	100,0	282
Paarhaushalt mit Kindern	10,5	13,7	21,5	47,6	6,7	100,0	510
Paarhaushalt ohne Kinder	19,6	14,5	18,2	42,3	5,4	100,0	646
Alleinerziehende	9,5	6,4	19,1	58,8	6,1	100,0	66
Schulabschluss							
Hauptschule	16,8	8,4	17,1	51,3	6,4	100,0	506
Mittlere Reife	16,7	12,9	20,6	44,1	5,7	100,0	410
Fach-, Hochschulreife	11,8	16,4	20,9	46,1	4,7	100,0	594
Migrationshintergrund²⁾							
Ohne Migrationshintergrund	15,8	13,0	18,8	47,6	4,7	100,0	1.020
Mit Migrationshintergrund	7,7	9,9	20,7	46,9	14,8	100,0	493
Monatliches Nettoeinkommen des Haushaltes							
Unter 1.100 Euro	7,1	12,0	14,9	58,2	7,8	100,0	128
1.100 Euro - unter 2.900 Euro	13,3	9,9	18,0	51,5	7,3	100,0	526
2.900 Euro - unter 4.000 Euro	15,6	10,7	22,4	47,6	3,7	100,0	327
4.000 Euro und mehr	18,9	19,2	18,6	39,3	3,9	100,0	280
Stadtbezirke							
Alt-Oberhausen	12,8	13,4	19,5	47,2	7,1	100,0	628
Sterkrade	15,0	13,4	20,7	46,9	4,0	100,0	649
Osterfeld	16,2	9,1	15,3	49,5	10,0	100,0	321
Befragte insgesamt 2018	14,4	12,5	19,1	47,5	6,4	100,0	1.597

1) Gewichtete Ergebnisse

2) Ergebnisse nicht gewichtet

Stadt Oberhausen, Bürgerbefragung 2018; Berechnung & Darstellung Bereich 4-5/Statistik.

Tabelle 16: Wie oft nutzen Sie die folgenden Fortbewegungsmittel?¹⁾ – E-Bike/Pedelec

Merkmale	Täglich	Mehr- mals pro Woche	Mehr- mals pro Monat	Seltener	Nie	Weiß nicht/ Keine Angabe	Be- fragte ins- gesamt	An- zahl
	In Prozent							
Geschlecht								
Männlich	3,2	6,3	5,7	2,9	71,1	10,8	100,0	983
Weiblich	1,2	4,7	5,5	4,2	71,4	13,0	100,0	1.182
Alter								
18 - 24 Jahre	-	0,4	1,3	4,7	87,9	5,7	100,0	118
25 - 34 Jahre	2,0	1,2	0,8	3,3	85,3	7,4	100,0	266
35 - 44 Jahre	0,7	4,0	3,2	2,2	83,4	6,4	100,0	267
45 - 54 Jahre	2,3	3,0	4,0	3,4	80,3	7,0	100,0	374
55 - 64 Jahre	2,1	8,3	9,3	5,7	62,9	11,8	100,0	536
65 - 80 Jahre	3,3	8,0	6,6	2,6	57,8	21,8	100,0	627
Haushaltstyp								
Einpersonenhaushalt	1,6	4,0	2,7	1,2	74,3	16,2	100,0	411
Paarhaushalt mit Kindern	2,1	2,7	5,2	5,8	77,3	6,9	100,0	643
Paarhaushalt ohne Kinder	2,6	8,5	8,5	3,8	61,2	15,4	100,0	941
Alleinerziehende	-	2,4	-	3,1	85,2	9,3	100,0	65
Schulabschluss								
Hauptschule	2,5	6,7	6,9	3,6	60,7	19,5	100,0	672
Mittlere Reife	2,3	6,2	6,9	3,8	69,3	11,4	100,0	537
Fach-, Hochschulreife	1,8	4,3	4,9	4,2	78,3	6,5	100,0	900
Migrationshintergrund²⁾								
Ohne Migrationshintergrund	2,3	6,1	6,4	3,9	70,2	11,2	100,0	1.200
Mit Migrationshintergrund	0,7	1,7	1,7	3,0	77,2	15,6	100,0	692
Monatliches Nettoeinkommen des Haushaltes								
Unter 1.500 Euro	1,7	3,8	1,7	0,9	70,3	21,7	100,0	363
1.500 Euro - unter 2.500 Euro	2,4	4,6	5,1	2,8	70,8	14,4	100,0	454
2.500 Euro - unter 3.500 Euro	2,6	7,1	5,5	5,2	69,5	10,2	100,0	464
3.500 Euro - unter 5.000 Euro	1,8	6,4	9,8	5,5	69,6	6,8	100,0	456
5.000 Euro und mehr	2,4	5,5	6,9	5,5	75,7	4,1	100,0	321
Stadtbezirke								
Alt-Oberhausen	2,0	4,0	5,1	2,4	73,7	12,9	100,0	891
Sterkrade	2,6	5,9	6,8	4,2	70,6	9,8	100,0	940
Osterfeld	1,2	7,7	4,1	5,9	66,4	14,7	100,0	355
Befragte insgesamt 2020	2,1	5,3	5,6	3,7	70,1	13,1	100,0	2.279

1) Gewichtete Ergebnisse

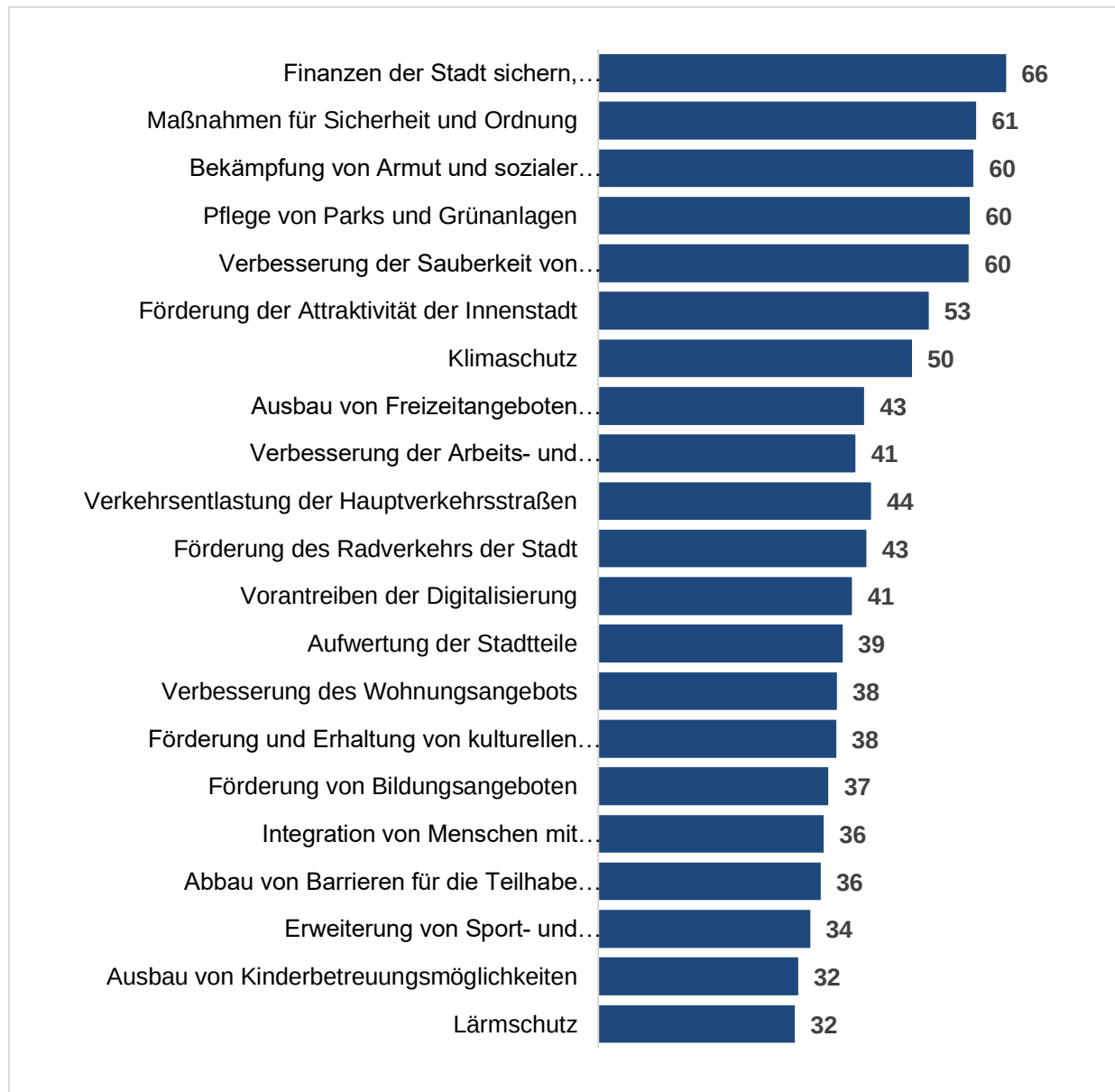
2) Ergebnisse nicht gewichtet

Stadt Oberhausen, Bürgerbefragung 2020; Berechnung & Darstellung Bereich 4-5/Statistik.

Radverkehr als Thema der zukünftigen Stadtentwicklung

In der Bürgermeinung 2020 sind die Befragten gebeten worden, eine Liste von Zukunftsthemen nach ihrer Wichtigkeit zu bewerten. Die „Förderung des Radverkehrs“ landete mit 43 Prozent im Mittelfeld – zwischen Verkehrsentslastung der Hauptverkehrsstraßen (44 Prozent) und Digitalisierung (41 Prozent). Mit über 60 Prozent sind die Finanzen der Stadt, Sicherheit und Ordnung, die Bekämpfung der Armut, die Pflege von Grünanlagen sowie die Sauberkeit der Straßen die fünf wichtigsten Themen.

Grafik: 5 Die wichtigsten Themen der zukünftigen Stadtentwicklung in Prozent der Antwortenden¹⁾



1) Gewichtete Ergebnisse; Mehrfachnennungen möglich (N=2.234)
Stadt Oberhausen, Bürgerbefragung 2020; Berechnung & Darstellung Bereich 4-5/Statistik.

Tabelle 17: Welches sind Ihrer Meinung nach die wichtigsten Aspekte für eine zukünftige Stadtentwicklung?¹⁾ - Förderung des Radverkehrs

Merkmale	Förderung des Radverkehrs der Stadt (in Prozent der Antwortenden)	Antwortende insgesamt
Geschlecht		
Männlich	47,3	974
Weiblich	39,8	1.171
Alter		
18 - 24 Jahre	42,9	118
25 - 34 Jahre	38,3	265
35 - 44 Jahre	45,3	265
45 - 54 Jahre	43,3	372
55 - 64 Jahre	45,2	530
65 - 80 Jahre	43,1	619
Haushaltstyp		
Einpersonenhaushalt	38,2	401
Paarhaushalt mit Kindern	43,7	632
Paarhaushalt ohne Kinder	46,2	926
Alleinerziehende	32,1	63
Schulabschluss		
Hauptschule	41,5	660
Mittlere Reife	41,6	528
Fach-, Hochschulreife	47,2	892
Migrationshintergrund²⁾		
Ohne Migrationshintergrund	45,4	1.186
Mit Migrationshintergrund	31,0	674
Monatliches Nettoeinkommen des Haushaltes		
Unter 1.500 Euro	37,2	354
1.500 Euro - unter 2.500 Euro	42,5	447
2.500 Euro - unter 3.500 Euro	41,8	457
3.500 Euro - unter 5.000 Euro	51,2	454
5.000 Euro und mehr	47,7	319
Stadtbezirke		
Alt-Oberhausen	42,7	885
Sterkrade	44,1	929
Osterfeld	42,5	353
Antwortende insgesamt 2020	43,1	2.234

1) Gewichtete Ergebnisse

2) Ergebnisse nicht gewichtet

Stadt Oberhausen, Bürgerbefragung 2020; Berechnung & Darstellung Bereich 4-5/Statistik.

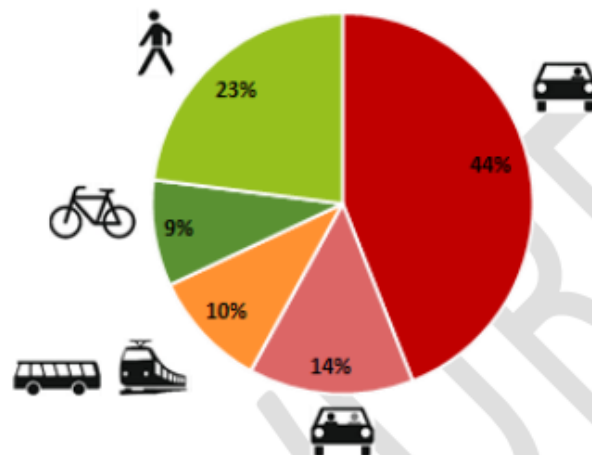
Weitere Quellen und Hinweise

Regionales Mobilitätskonzept für die Metropolregion Ruhr (RVR)

3.5 Mobilitätsverhalten der Bevölkerung

Für die Metropole Ruhr sind durch eine regionale Aufstockung der deutschlandweiten Erhebung zum Mobilitätsverhalten „Mobilität in Deutschland 2017“ Daten zum Mobilitätsverhalten in der Metropole Ruhr ermittelt worden, die in der folgenden Abbildung 15 dargestellt sind.

Abbildung 15: Verkehrsmittelwahl in der Metropole Ruhr im Vergleich mit anderen Metropolen



Modal Split im Vergleich	Fuß	Rad	MIV Fahrer	MIV Mitfahrer	ÖV
Metropole Ruhr insgesamt	23%	9%	44%	14%	10%
Metropole Ruhr – nur kreisfreie Städte	24%	7%	43%	14%	12%
Metropole Ruhr – nur Kreise	22%	13%	44%	14%	6%
Nordrhein-Westfalen	22%	11%	43%	14%	10%
Stadtregion - Metropole (deutschlandweiter Mittelwert)	27%	15%	28%	10%	20%
Deutschland insgesamt	22%	11%	43%	14%	10%
Greater Manchester ⁷	20%			67%	13%
Kopenhagen (Metropolregion)	39%			52%	9%
Warschau (Metropolregion)	34%			44%	22%
Bilbao (Metropolregion)	48%			32%	20%

⁷ Vgl. EMTA 2016