

Auszug aus der Niederschrift

9. Sitzung der Bezirksvertretung Alt-Oberhausen vom 26.01.2022

**4.1 Beschluss des Nahmobilitätskonzeptes Alt-Oberhausen
 B/17/1284-01
 zur Kenntnis genommen**

Herr Gardyan (Büro iks-Planung) stellt die Planungen anhand einer Präsentation (als Anlage, allerdings nur Online der Niederschrift beigelegt) vor und beantwortet Nachfragen von Herrn Peters, von denen einige beispielhaft aufgeführt sind.

- a) Seite 90; (Zebrastreifen Elsässer Straße/Helmholtzstraße) Lichtzeichenanlage; diese soll im Zuge der Umsetzungsmaßnahme zunächst noch weiter betrieben werden
- b) Seite 103; (Beschilderung Querungsbereiche Marktstraße) Zunächst sollen regelmäßige Kontrollen durch die Mitarbeiter/innen der Ordnungsbehörde erfolgen bevor bauliche Maßnahmen vorgenommen werden.

Frau Gerster-Schmidt erinnert daran, dass die Bezirksvertretung Alt-Oberhausen mit dieser Vorlage nur angehört wird, bittet aber um frühzeitige Information, wenn Maßnahmen aus der Vorlage umgesetzt werden sollen.

Herr Beigeordneter Dr. Palotz erklärt, dass diese Vorlage erstellt wurde, um kurzfristige Maßnahmen nach Beschlussfassung unmittelbar zu beauftragen. Daher wurde die Vorlage auch in zwei Teile aufgeteilt.

Mittel und langfristige Maßnahmen werden nochmals gesondert vorgestellt.

Nach einer weiteren Wortmeldung von Herrn Bruckhoff, der eine Herausforderung für den Radverkehr sieht und auf die geplante Verkehrsberuhigung um den Altmarkt eingeht, vollzieht die Bezirksvertretung Alt-Oberhausen die Anhörung.

Anlage 1 Nahmobilitätskonzept (8,8 MB)

Nahmobilitätskonzept Alt-Oberhausen

Oberhausen | 07.12.2021

Name **Alexander Gardyan**

Ausbildung **Dipl.-Ing. , M.Sc. Stadtplanung (Universität Kassel)**

IKS Mobilitätsplanung

Gründer und Geschäftsführender Gesellschafter (seit 2014)

Universität Kassel

Wissenschaftlicher Mitarbeiter FG Integrierte Verkehrsplanung (2016-2020)
Lehraufträge Schwerpunkt Radverkehrsplanung (seit 2020)

SRL e. V.

Regionalgruppensprecher Hessen, Rheinland-Pfalz und Saarland (2016-2020)
Bundesweiter Sprecherrat Forum Mensch und Verkehr (seit 2019)

*Ingenieurbüro für
konzeptionelle und
strategische
Mobilitätsplanung*

Fußverkehrsplanung

Parkraummanagement

**Verkehrsentwicklungs-
planung**

IKS Mobilitätsplanung

Radverkehrsplanung

KFZ-Planung, HBS

Beteiligung / Moderation

Universitätsplatz 12
34127 Kassel

info@iks-planung.de
www.iks-planung.de

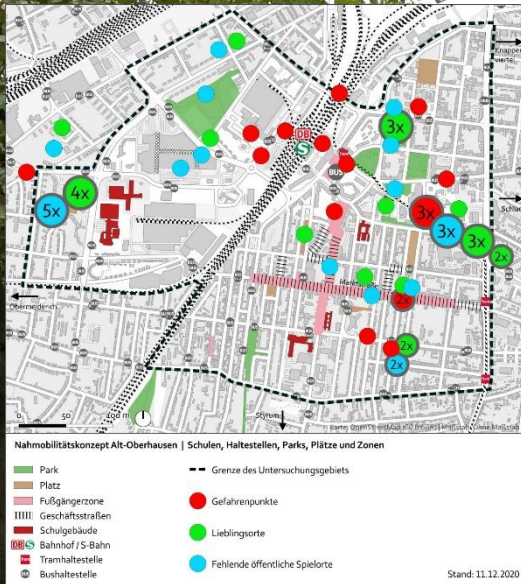
Andreas Schmitz
Alexander Gardyan

- Förderung Fußverkehr
- Förderung Radverkehr
- Erreichbarkeit ÖPNV

→ Aushandlung von Zielkonflikten



Beteiligungsverfahren (inklusive Arbeitskreis und Beirat Brückenschlag)



BSVO Blinden- und Sehbehindertenverein Oberhausen e.V.



Herderstraße 86
46045 Oberhausen

Telefon
0208/99 11 92 11

bsv.oberhausen
@t-online.de

www.bsv.de

Oberhausen, 24.09.2020

Nahmobilitätskonzept Alt-Oberhausen

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrter Herr Gardyan,

selbstverständlich hätten wir den Fragebogen gerne detailliert beantwortet, haben jedoch leider keine Rückmeldungen aus dem Kreise der Betroffenen erhalten. Bitte berücksichtigen Sie aber, dass infolge der Corona-bedingten Abstands- und Hygienemaßnahmen Menschen mit Sehbeeinträchtigung erheblich stärker eingeschränkt sind als die übrigen Personen. Demzufolge war es uns in dem von Ihnen vorgegebenen Zeitrahmen auch nicht möglich, den Projektbereich selbst in Augenschein zu nehmen.

Wir dürfen aber sicherlich feststellen, dass die Gegebenheiten für Menschen mit Sehbeeinträchtigung sich selbstständig zu bewegen überall unzureichend sind. Gemäß den Bestimmungen der UNBRK müsste beispielsweise jede Lichtsignalanlage (LSA) mit Blindensignalisation ausgestattet sein. Dies ist an vielen Stellen (noch) nicht der Fall.

Darüber hinaus ist die Ausstattung mit taktilen Bodenindikatoren als rudimentär zu

Probleme / Hindernisse beim Zufußgehen (auf Gehwegen)

2. Einschränkungen für Fußgänger auf Gehwegen in Alt-Oberhausen?
(Zufügendes bitte ankreuzen)

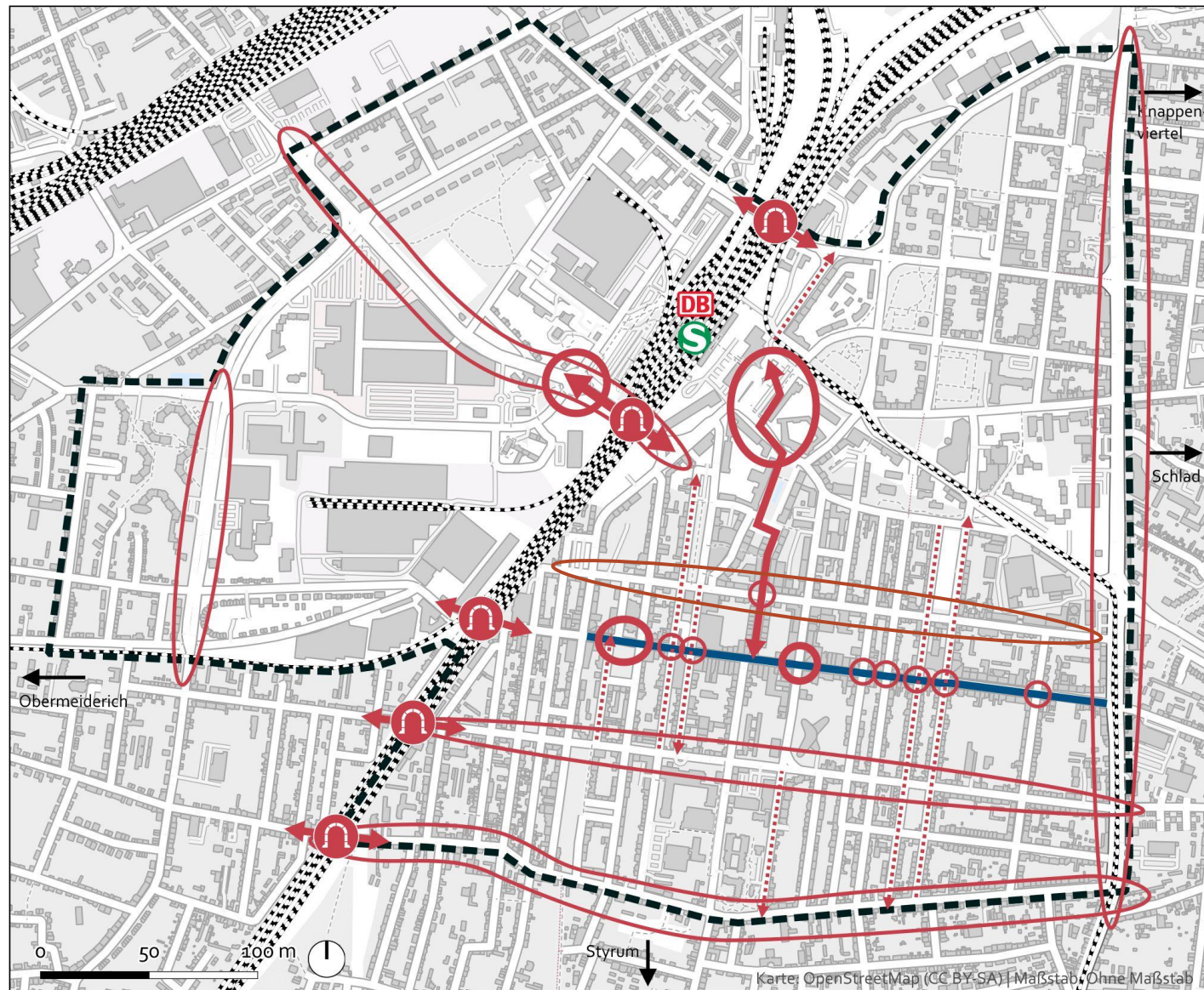
- ☐ fehlende Gehwege, wo?
- ☐ zu schmale Gehwege, wo?
- ☐ Unebenheiten auf Gehwegen
 - ☐ unebene Gehwegoberflächen (z.B. Kopfsteinpflaster), wo?
 - ☐ schadhafte Gehwege (z.B. Wurzelschäden), wo?
- ☐ Hindernisse auf den Gehwegen
 - ☐ parkende Autos auf Gehwegen, wo?
 - ☐ zugestellte Gehwege (z.B. Mülltonnen, Fahrräder), wo?
- ☐ mangelnde Sauberkeit auf Gehwegen, wo?
- ☐ Konflikte mit Radfahren
 - ☐ auf gemeinsamen Geh- und Radwegen, wo?
 - ☐ Radfahrer nutzen oft illegal den Gehweg, wo?
 - ☐ sonstige Konflikte mit Radfahren, wo?
- ☐ unzureichender Räumdienst im Winter, wo?
- ☐ schlechter Beleuchtung an Gehwegen, wo?
- ☐ sonstige Probleme
 - ☐ fehlende Sitzmöglichkeiten, wo?
 - ☐ fehlende öffentliche Toiletten, wo?
 - ☐ Treppenanlagen (Probleme für z.B. Rollstuhlfahrer), wo?
- ☐ Ich sehe keine Probleme

Zielsetzung

- Verbesserung der Aufenthalts-, Wohn und Lebensqualität
- Urbanes Leben fördern
- Aufwertung der öffentlichen Straßenräume
- Verlagerung von Fahrten auf den Umweltverbund (Fuß, Rad und ÖPNV)
- Verbesserung der Erreichbarkeit von Zielen für Fuß- und Radverkehr
- Stärkung der lokalen Wirtschaft und der Bedeutung des zentralen urbanen Bereichs
- Verkehrssicherheit erhöhen
- Bevölkerung für die Thematik Nahmobilität sensibilisieren

Zusammenfassung der Bestandserhebung / Analyse

- Route Bahnhof – Innenstadt nicht barrierefrei
- Konflikte in den Querungsbereichen der Marktstraße
- Grenzstr., Hermann-Albertz-Straße, Helmholtzstraße entsprechen nicht den Anforderungen von Fuß- und Radverkehr
- Überdimensionierte Straßenräume
- Unattraktive Unterführungen/ Stadttore
- Unkontinuierliche Führung Radverkehr
- Einbahnstraßen nicht für Radfahrer in Gegenrichtung frei



Konzept

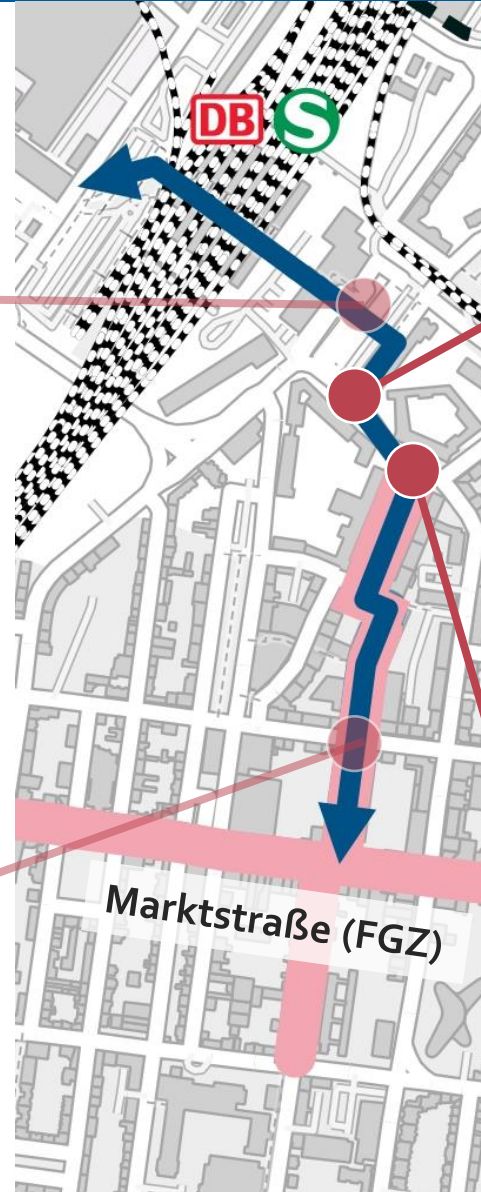
- Barrierefreiheit auf den wichtigsten Fußwegeachsen schaffen
- Aufenthaltsqualität in den Geschäftsbereichen steigern
- Straßenraumgestaltung zur Förderung von Fuß- und Radverkehr entwickeln
- Schnelle Umsetzung initiieren - z. B. durch Änderung bestehender Verhältnisse mit Hilfe von Verkehrsversuchen / temporärer Lösungen
- Öffentlichkeitsarbeit zur Sensibilisierung der Belange der anderen Verkehrsteilnehmer starten
- Vorzüge statt Verluste herausarbeiten

Achse Bahnhof - Fußgängerzone: Konfliktbereiche

Unklare Wegeführung für Fuß- und Radverkehr am Bahnhofsvorplatz



Unterbrechung der FGZ durch LSA



Überdimensionierter Straßenraum ohne barrierefreie Querungsmögl.



Überdimensionierter Straßenraum ohne barrierefreie Querungsmögl.

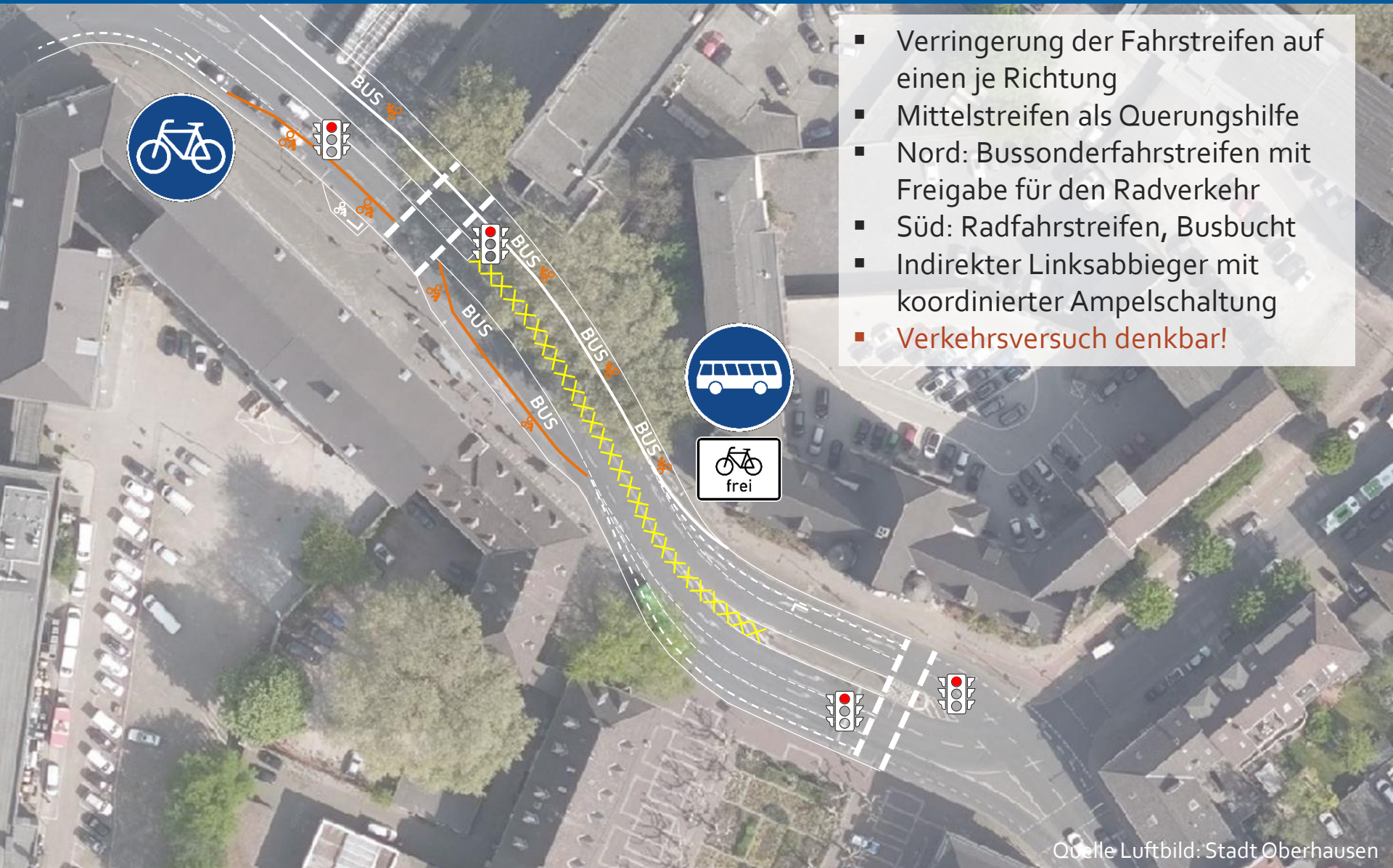


- Entwicklung des Straßenraums im Rahmen eines städtebaulichen Verfahrens
- Priorität
 - Aufenthaltsqualität steigern
 - Gestaltung entsprechend der besonderen Lage „Eingangssituation Bahnhof - Innenstadt“
 - Barrierefreiheit herstellen
- Verkehrliche Auswirkungen können im Rahmen eines Verkehrsversuchs getestet werden



Beispiel Verkehrsversuch: Hamburg Ottensen

Variante 1: Mittelstreifen



- Verringerung der Fahrstreifen auf einen je Richtung
- Mittelstreifen als Querungshilfe
- Nord: Bussonderfahrstreifen mit Freigabe für den Radverkehr
- Süd: Radfahrstreifen, Busbucht
- Indirekter Linksabbieger mit koordinierter Ampelschaltung
- **Verkehrsversuch denkbar!**

Quelle Luftbild: Stadt Oberhausen

Friedrich-Ebert-Straße (Kassel) vor Umbau



Quelle: vorderer-westen.net

Friedrich-Ebert-Straße (Kassel) nach Umbau



Variante 2: Verkehrsberuhigter Bereich



- Fußverkehr hat Vorrang
- Schrittgeschwindigkeit für MIV
- LSA wird deaktiviert
- Fahrspuren werden zu einer Verkehrsfläche
- Umgestaltung des Straßenraums nötig



Quelle Luftbild: Stadt Oberhausen

Gestaltungsbeispiel Opernplatz (Duisburg)

- Ehemals verkehrsfunktional geprägt mit hohem Durchgangsverkehr und 6-spuriger Fahrbahn
- Vor 2007: 22.000 Kfz - 2013: ca. 14.000 Kfz/Tag
- Zunahme der Fußgängerfrequenz
- **Einbezug in städtebauliches Gesamtkonzept**



Opernplatz Duisburg, 2004
www.bauwelt.de

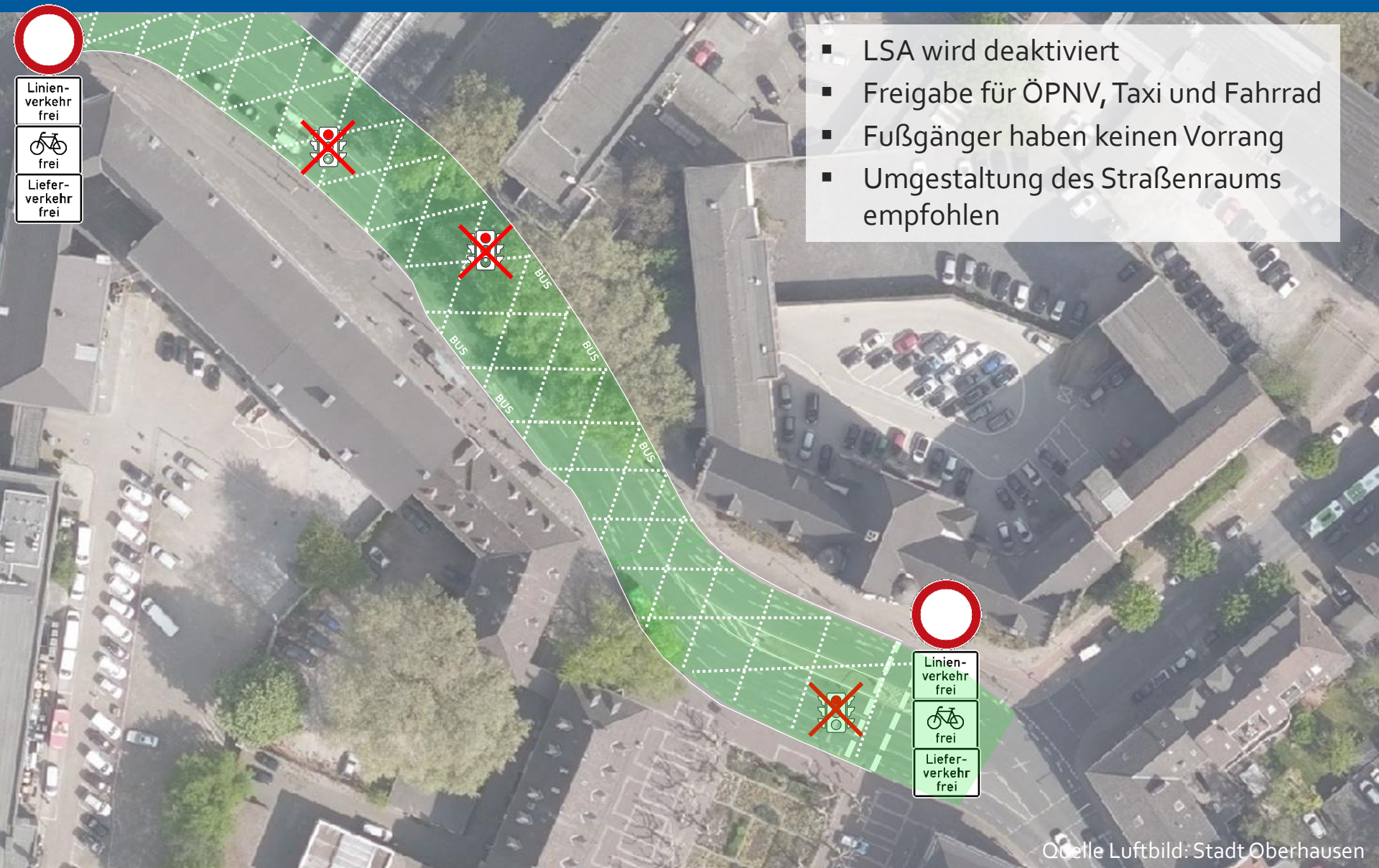


Opernplatz Duisburg, 2017
www.innenstadt-nrw.de



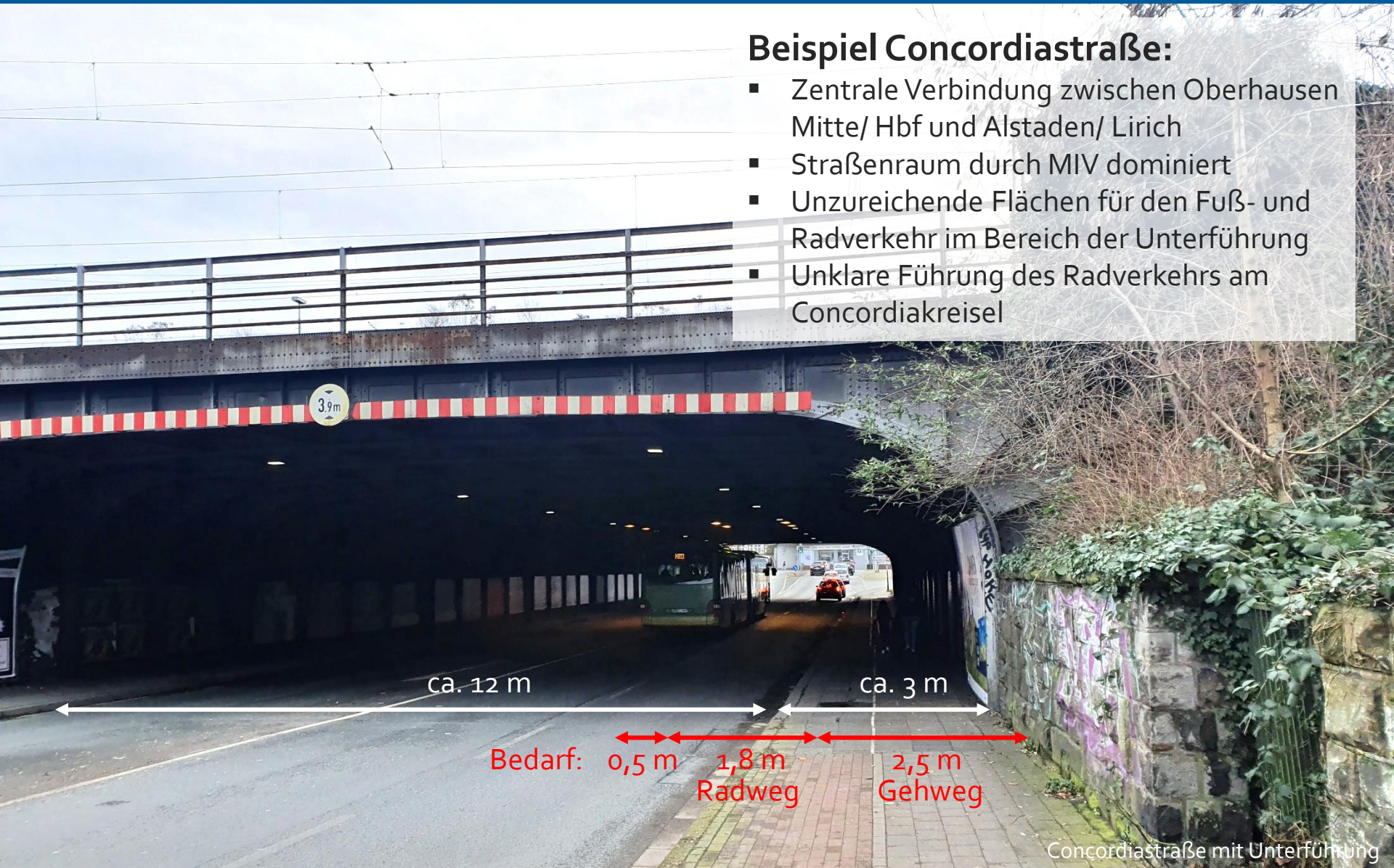
Opernplatz Duisburg, 2007
www.bauwelt.de

Variante 3: Durchfahrt verboten



Beispiel Concordiastraße:

- Zentrale Verbindung zwischen Oberhausen Mitte/ Hbf und Alstaden/ Lirich
- Straßenraum durch MIV dominiert
- Unzureichende Flächen für den Fuß- und Radverkehr im Bereich der Unterführung
- Unklare Führung des Radverkehrs am Concordiakreisel



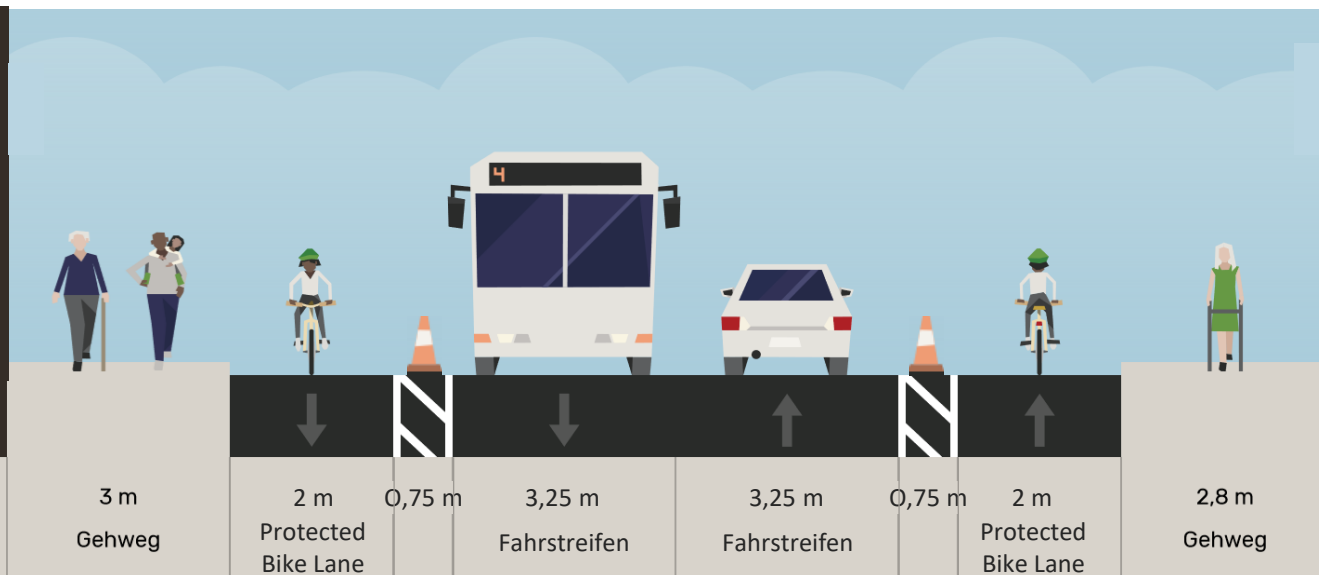
Concordiastraße mit Unterführung

Raumaufteilung zugunsten von Fuß- und Radverkehr

Bestand



Variante Protected Bike Lane

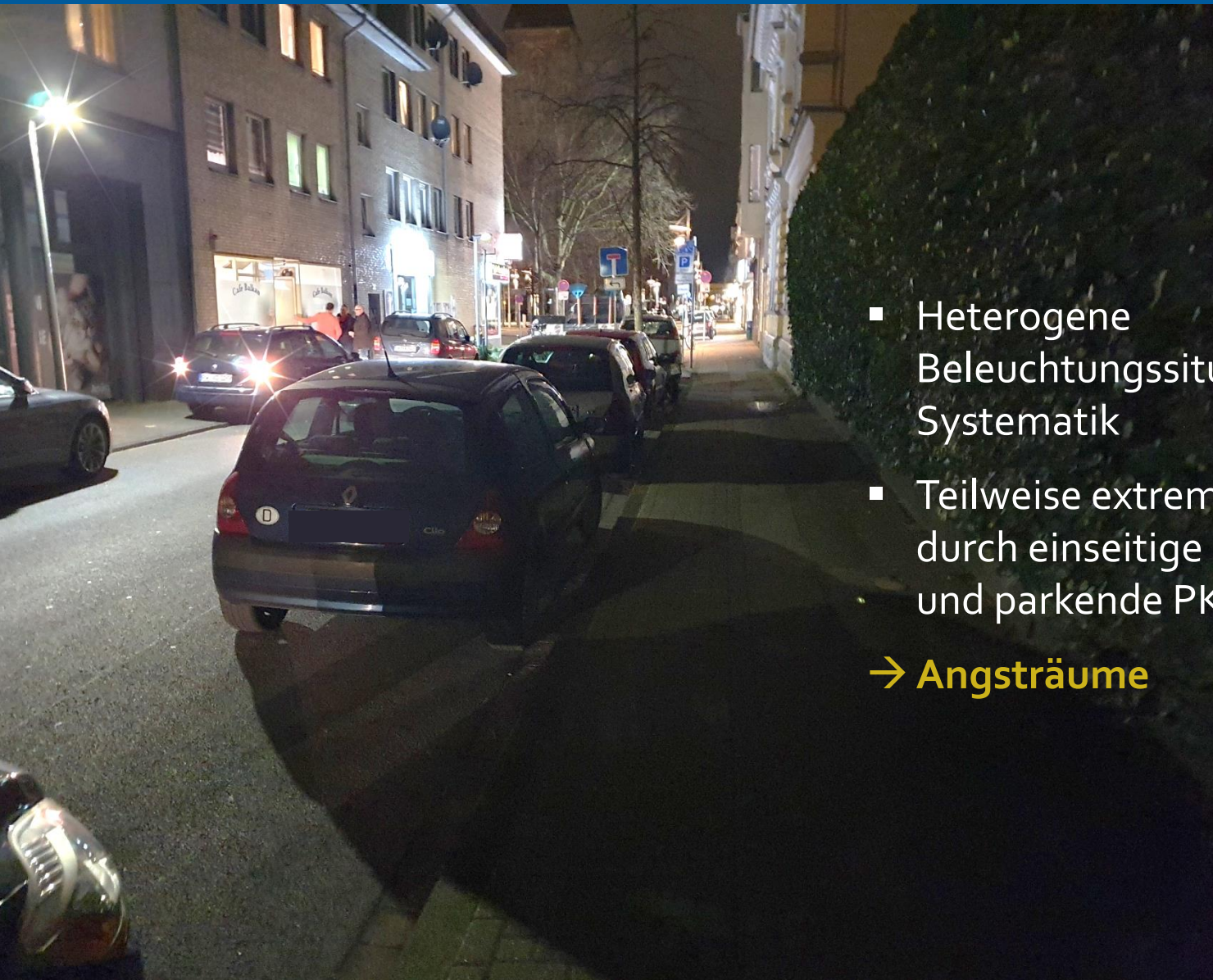


Protected Bike Lane:

- Verringerungen der Fahrspuren auf eine je Richtung durchgängig
- Radverkehr wird auf die Fahrbahn verlagert
- Protected Bike Lane wird durch farbliche Markierung und Abgrenzung zur Fahrbahn sichtbar
→ Verkehrsversuch denkbar



Concordiastraße mit Unterführung



- Heterogene Beleuchtungssituation ohne Systematik
- Teilweise extreme Dunkelstellen durch einseitige Beleuchtung und parkende PKW

→ **Angsträume**

Gutenbergstraße



Hauptverkehrsstraßen

- Kühles helles Licht schärft die Aufmerksamkeit und Konzentration.
- Laut DIN sind Hauptverkehrsstraßen heller zu beleuchten (4.000K).



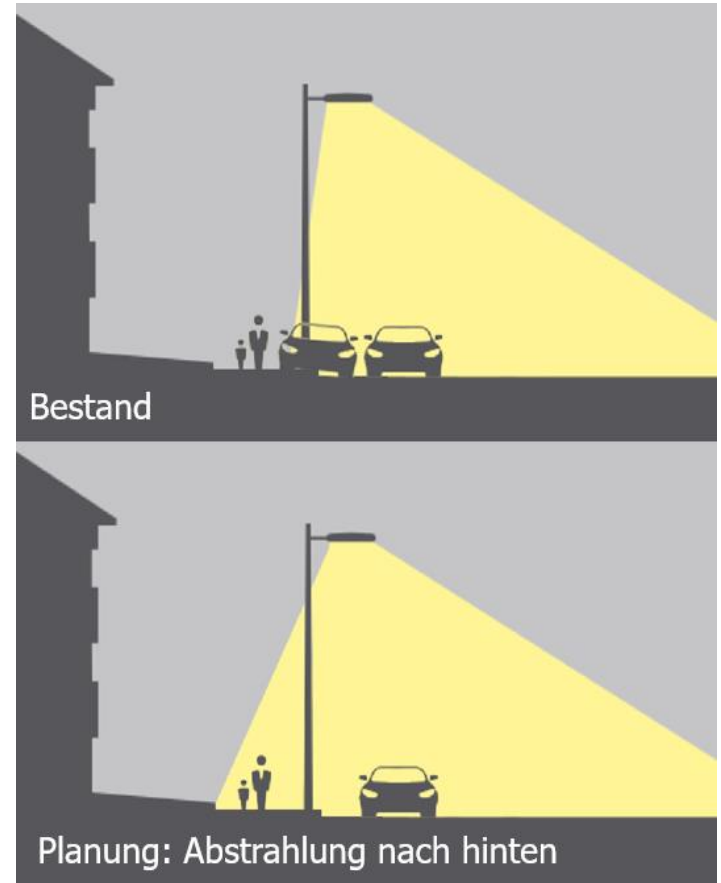
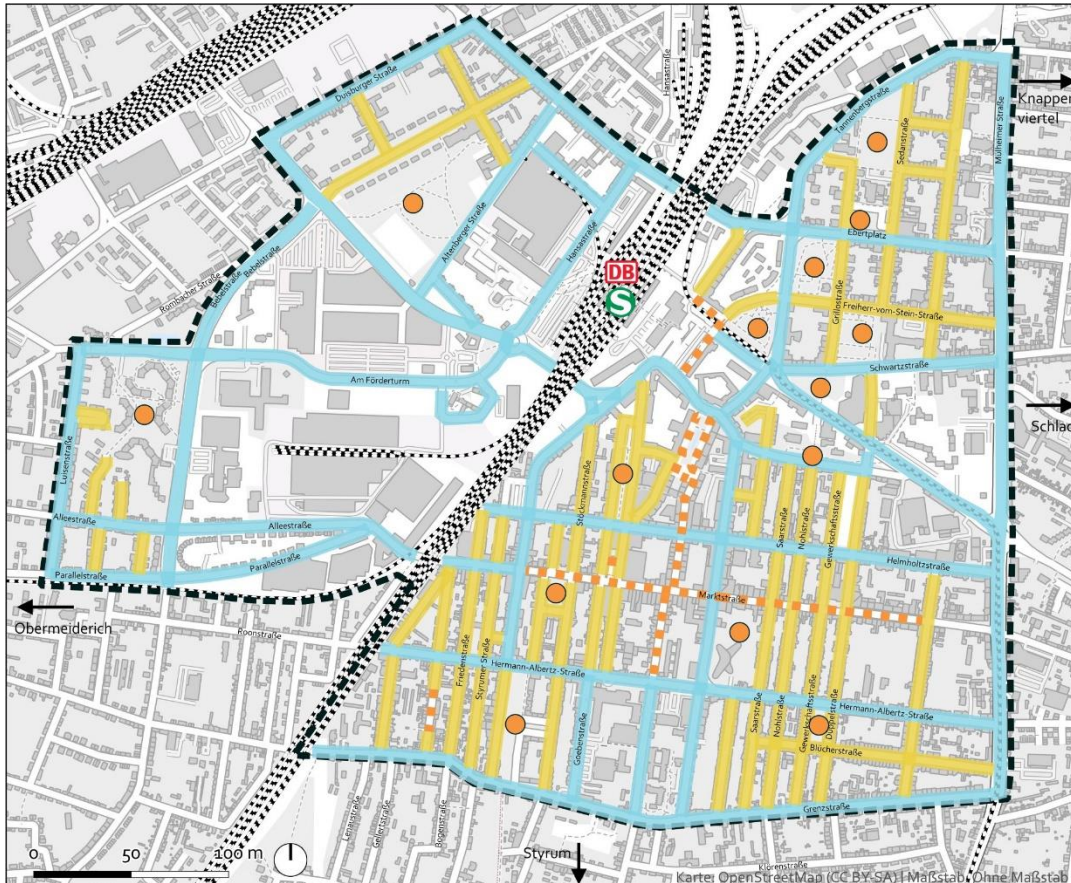
Wohn- und Nebenstraßen

- Wohn- und Nebenstraßen sind warmtoniger zu beleuchten (3.000K).
- Warme Lichtfarben werden als angenehm empfunden.



Sonderbereiche Fußgängerzone, Parks, Plätze

- Beleuchtung sollte einzeln betrachtet und an die Ansprüche der Nutzer angepasst werden.



Quelle: Kober LDE

- Straßenbeleuchtung mit Farbtemperatur 4000k und hoher Beleuchtungsstärke
- Straßenbeleuchtung mit Farbtemperatur 3000k und geringer Beleuchtungsstärke
- Sonderbeleuchtungsbereiche Fußgängerzone, Parks und Plätze
- - - Grenze des Untersuchungsgebiets

Zielsetzung

- Aufwertung der öffentlichen Straßenräume
- Verbesserung der Erreichbarkeit von Zielen für Fuß- und Radverkehr
- Verkehrssicherheit erhöhen



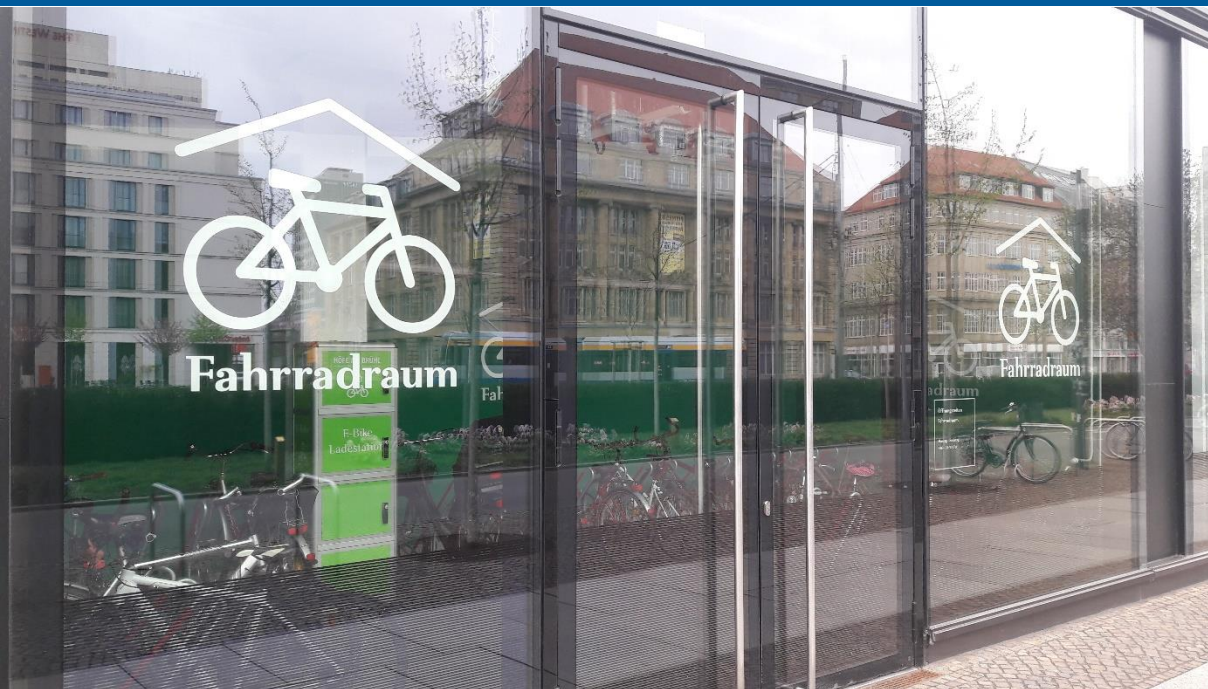
Maßnahmen

- Anlage vorgezogener Seitenräume
- Als Markierung oder baulich

Wörthstraße

Quelle: geoportal.nrw

Fahrradparken - Leerstand nutzen



Beispiel aus Leipzig



Monitoring - Anlage von Radzählstellen

- + Anzeige individuell einstellbar
- + Webzugängliche Zähldaten



- + Unsichtbar
- + Automatische Datenübertragung
- + Batteriebetrieben



Beispiel von Display Kombinationen

8-Linien Eco-DISPLAY Classic+

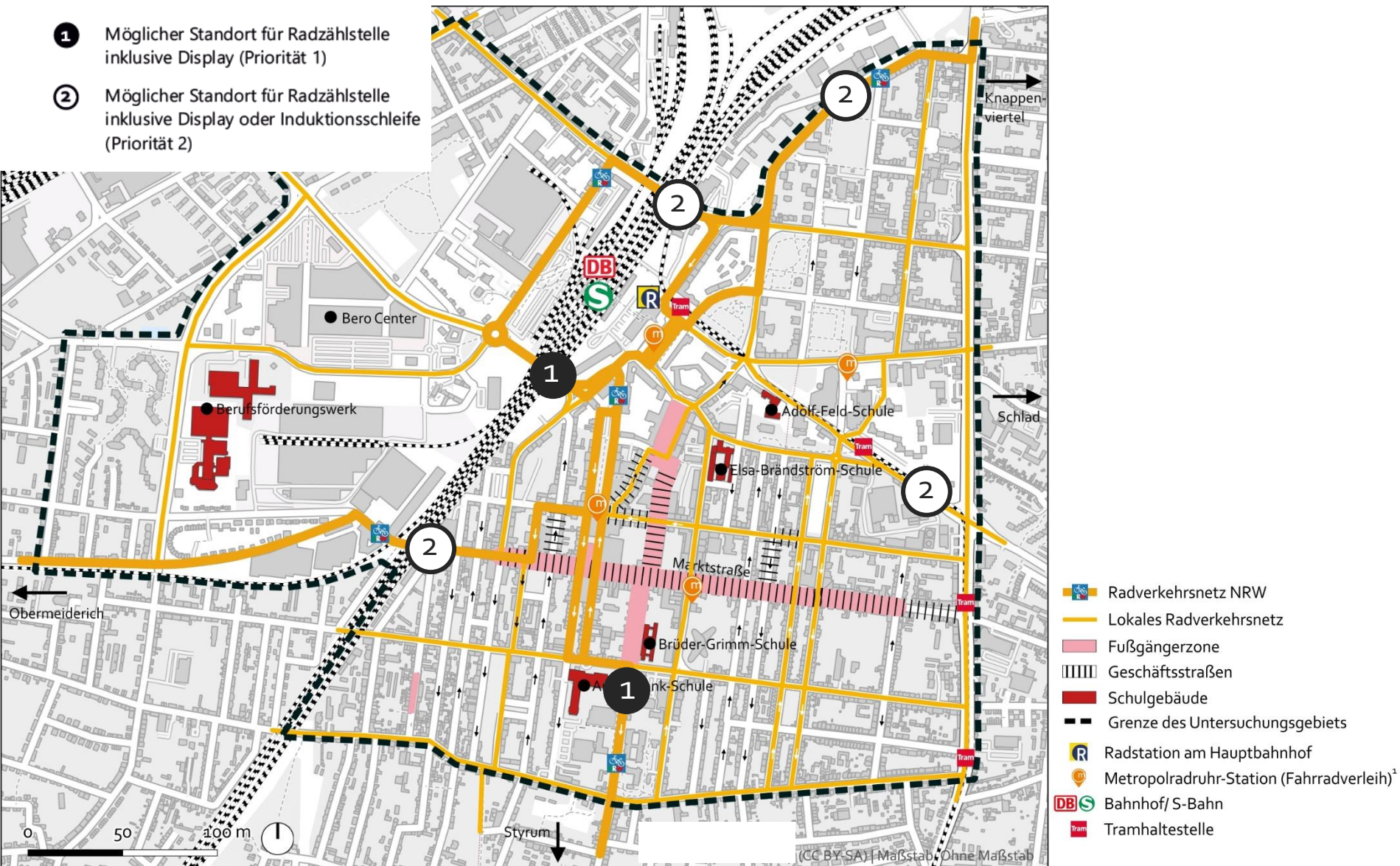


6-Linien Eco-DISPLAY Classic+

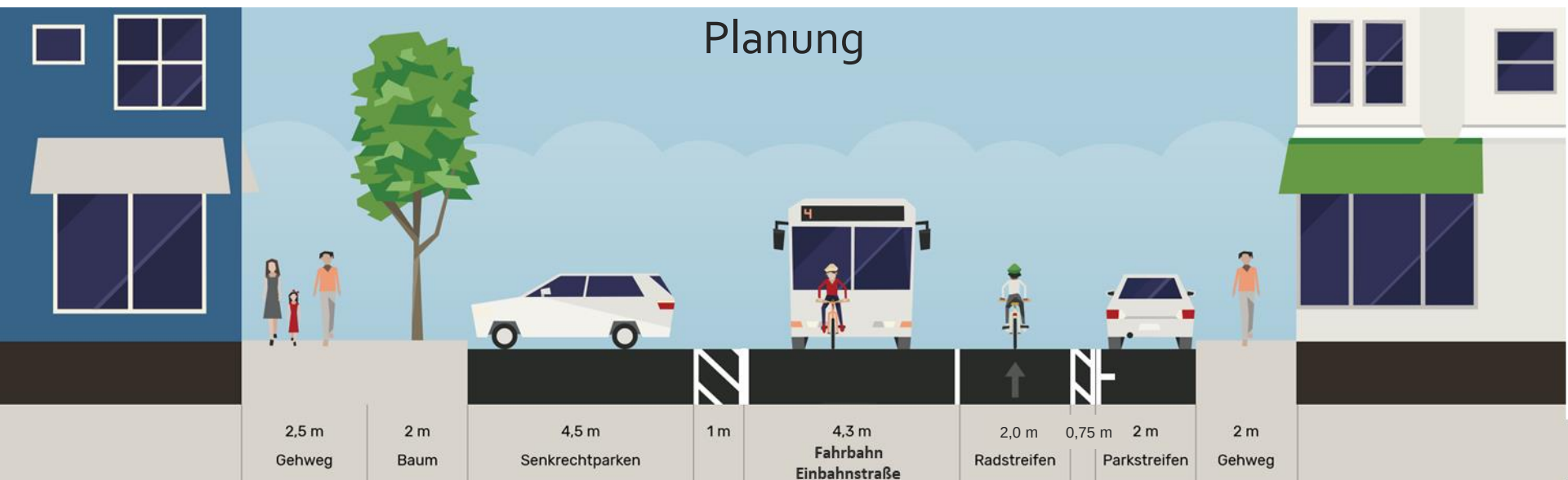
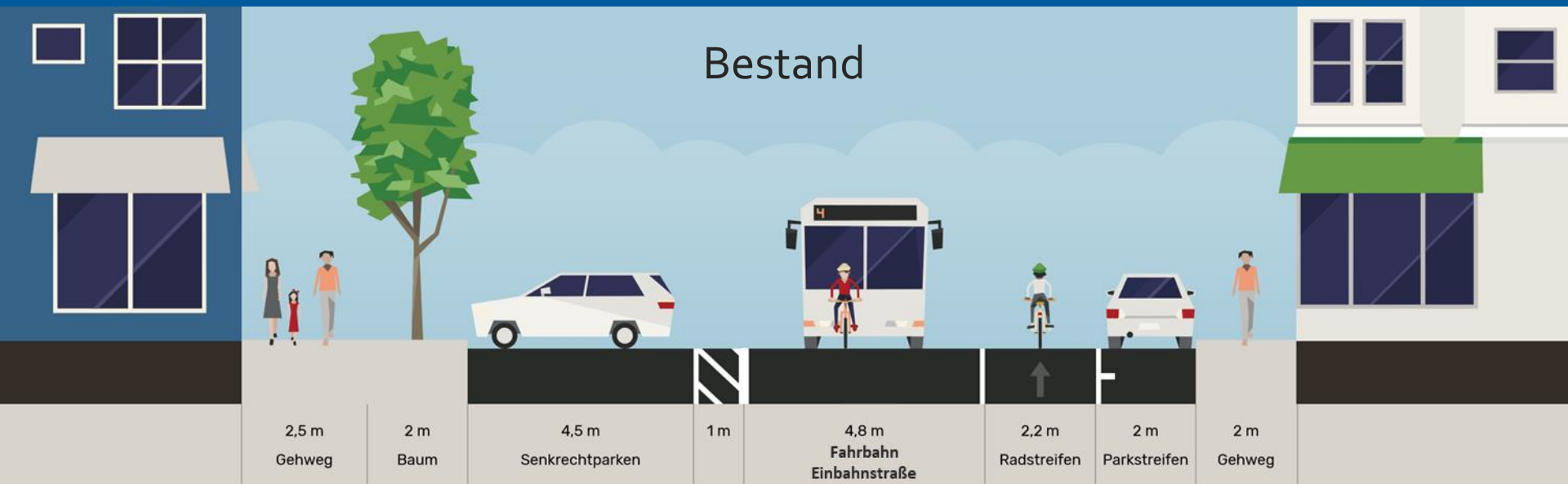


Quelle: ECO Counter; Eco-Display Classic+ und ZELT

- ➊ Möglicher Standort für Radzählstelle inklusive Display (Priorität 1)
- ➋ Möglicher Standort für Radzählstelle inklusive Display oder Induktionsschleife (Priorität 2)



Öffnung der Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung Lothringer Straße (Höhe Hallenbad)



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Dieses Dokument ist Teil einer Präsentation und ohne die mündlichen Erläuterungen unvollständig

Auftragnehmer

IKS Mobilitätsplanung
Universitätsplatz 12
34127 Kassel

Projektleiter

Alexander Gardyan
0561 - 953 79-677
alexander.gardyan@iks-planung.de

© IKS Mobilitätsplanung, Kassel 2021