

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. B/17/2180-01	Termin 20.06.2022	Rat der Stadt		
<u>Beschlussvorlage</u>			öffentlich		
Termin	Gremium	Vorlage zur*	Ergebnis	Beschluss- kontrolle*	
08.06.2022	Bezirksvertretung Alt-Oberhausen	A			
14.06.2022	Stadtplanungs- und Mobilitätsausschuss	V			
20.06.2022	Rat der Stadt	B			
22.06.2022	Beirat für Menschen mit Behinderung	K			

Beratungsgegenstand

Aufweitung der Eisenbahnüberführung (EÜ) an der Kewerstraße

Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt stimmt der Aufweitung des Querschnitts der Kewerstraße und den Folgemaßnahmen zwischen Ohrenfeld und Fischerstraße, einschl. der Baumfällung im Bereich der Eisenbahnbrücke, zu.

Auszahlungen / Aufwendungen bzw. Einzahlungen/Erträge wurden im Haushalt 2022-2024 bei der Finanzstelle 560012010105800 – Kewerstraße (EÜ) mit einem Gesamtauszahlungsbudget in Höhe von 1.499.060 EUR bzw. Gesamteinzahlungsbudget in Höhe von 1.003.780 EUR sowie beim Auftrag 560112010104 – Kreisstraßen, Kostenart 522104 – Aufw. für Brücke Kewerstraße in Höhe von 4.700.920 EUR und Erträge bei der Kostenart 414100 – Zuweisungen vom Land in Höhe von 3.462.520 EUR berücksichtigt.

Im Rahmen der Haushaltsanmeldung 2023ff werden die Gesamtauszahlungen/-einzahlungen zur Umsetzung der Maßnahmen angepasst.

Bereichsleiterin Bereich 5-6/Mobilität	Dezernat 5/Stadt- planung, Bauen, Mobilität und Umwelt	Kämmerer	Oberbürgermeister
Mauksch 25.05.2022	Dr. Palotz 30.05.2022	Tsalastras 01.06.2022	Schranz 03.06.2022
* Vorlage zur: Anhörung (A) Kenntnisnahme (K) Vorberatung (V) Beschlussfassung (B)	* Ergebnis : Zustimmung (Z) Ablehnung (A) Änderung (Ä) Anhörung vollzogen (AV) Kenntnisnahme (K)	Beschlusskontrolle: Ja oder nein	Beteiligung: Personalrat [] Gleichstellungsstelle []

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. B/17/2180-01	Termin 20.06.2022	Rat der Stadt
-----------------------------	---	------------------------------	----------------------

Bezug

B/16/5448-01 (40. Sitzung der Bezirksvertretung Alt-Oberhausen am 05.02.2020)
 B/17/0754-01 (2. Sitzung des Rates der Stadt Oberhausen am 28.06.2021)
 A/17/1316-01 (4. Sitzung des Rates der Stadt Oberhausen am 15.11.2021)

Konsequenzen

a) Finanzielle

keine []

ja [X]

b) Sonstige

Begründung

In der Sitzung am 28.06.2021 hatte der Rat der Stadt der „Aufweitung des Querschnitts der Kewerstraße und den Folgemaßnahmen im Bereich der Eisenbahnbrücke“ sowie dem „Abschluss der [...] Planungsvereinbarung mit der DB Netz AG“ zugestimmt.

Die Planungsvereinbarung wurde anschließend unterzeichnet und damit rechtskräftig.

In der Sitzung vom 15.11.2021 wurde der Beschluss zur Aufweitung des Querschnitts aufgehoben, der „Punkt 2, die mit der DB Netz AG geschlossenen Planungsvereinbarung“ blieb bestehen.

Die Verwaltung wurde außerdem damit beauftragt „die Planungen hinsichtlich der Aufweitung des Querschnitts der Kewerstraße und den Folgemaßnahmen im Bereich der Eisenbahnbrücke neu zu überarbeiten. Hierbei soll der Erhalt der mehrfach von der Baumkommission Alt-Oberhausen als schützenswert deklarierten Buche berücksichtigt werden. Ferner sollen die Planungen hinsichtlich Verkehrssicherheit und Einbindung des Radverkehrs überarbeitet werden. Dies betrifft auch die Verortung der Straßenquerung zur Sicherung des Schulweges“.

Aufgrund dieses neuen Beschlusses beauftragte die Verwaltung die FISCHER TEAMPLAN Ingenieurbüro GmbH aus Erftstadt, die Planung zum Ausbau des Knotenpunktes Behrens- / Bebel- / Kewerstraße hinsichtlich alternativer Planungen zu überprüfen und damit einen Vorschlag vorzulegen, der alle mit der Planung verfolgten Zielsetzungen beinhaltet und gleichzeitig die Buche erhält.

Im Rahmen dieser Untersuchung wurde zunächst die Bestandssituation betrachtet und die vorhandenen Defizite erfasst. Dazu zählen insbesondere die ungünstige Kurvenanordnung und die schmalen Gehwege sowie die sehr schlechten Sichtbeziehungen.

Durch Schleppkurvennachweise konnten zwei Engpässe im bestehenden Straßenverlauf identifiziert werden: erstens die Kurve direkt hinter dem Brückenbauwerk und zweitens die Kurve vor der Haus-

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. B/17/2180-01	Termin 20.06.2022	Rat der Stadt
-----------------------------	---	------------------------------	----------------------

48 nummer 2. An beiden Stellen ist die Begegnung zweier Busse ausgeschlossen, selbst die Begegnung
49 zwischen Bus und Pkw ist nur knapp möglich.

50

51 Das Gutachten kommt hier zu folgendem Ergebnis: „Zusammenfassend kann eingeschätzt werden,
52 dass der derzeitige Zustand nicht tragbar ist und im Interesse der Verkehrssicherheit für alle Verkehrs-
53 teilnehmer ein zeitnahes Handeln des Straßenbaulastträgers erfordert.“

54

55 Im nächsten Schritt wurde die von der Stadt Oberhausen vorgelegte Planung zum Umbau des Knoten-
56 punktes überprüft. Hierbei wurden weder die gewählten Kurvenradien noch die neue Linienführung
57 beanstandet. Beides entspricht den aktuellen Richtlinien und stellt deutliche Verbesserungen zum Be-
58 stand dar.

59

60 Die Lage der Querungsstelle ist durch die einzuhaltenden Schleppkurven vorgegeben. Sichtprobleme
61 bestehen dabei keine, die erforderlichen Sichtweiten werden in alle Richtungen eingehalten.

62

63 Zum Abschluss der Untersuchung sollten Alternativlösungen erarbeitet werden, die die o.g. Defizite
64 beseitigen, aber eine Fällung der Buche vermeiden. Grundvoraussetzung einer alternativen Lösung ist,
65 dass der Linienbus- und Schwerverkehr diesen Bereich ungehindert durchfahren kann. Somit sind die
66 entsprechenden Schleppkurvennachweise maßgebend. Mit einer leicht veränderten Trassierung ge-
67 lingt es zwar, die erste Engstelle am Brückenbauwerk zu beseitigen, das ist jedoch nicht für die zweite
68 Engstelle möglich. Für eine alternative Trassierung muss entweder das Wohnhaus Behrensstraße 2
69 oder die Grünfläche gegenüber überplant werden.

70

71 Da ein Abriss des Wohngebäudes nicht infrage kommt, bleibt als einzige Möglichkeit, die Grünfläche
72 mit dem Solitärbaum zu überplanen.

73

74 Der vollständige Ergebnisbericht ist als Anlage 1 beigelegt.

75

76 In einer Bürgerinformationsveranstaltung am 27.04.2022 wurden die Ergebnisse von Herrn Klähnham-
77 mer (FISCHER Teamplan) vorgestellt, anschließend wurden Fragen beantwortet und diskutiert.

78

79 Ergänzend zu den Ausführungen des Gutachters wurde u.a. erläutert, dass die Schleppkurvennach-
80 weise mit den Fahrzeugen durchgeführt wurden, die regelmäßig den Knotenpunkt befahren und auf-
81 grund ihrer Abmessungen maßgebend sind.

82

83 Dabei handelt es sich um Niederflur-Gelenkbusse, die von der STOAG eingesetzt werden, um den
84 Bedarf auf der gesamten Buslinie decken zu können. Der Einsatz von „Niederflur-Gelenkbussen“ wur-
85 de bereits in dem vom Rat beschlossenen „Nahverkehrsplan 2017“ festgehalten. Die hohe Auslastung
86 der Buslinien (SB 90, SB 98) machen den Einsatz der Gelenkbusse erforderlich.

87

88 Dem Vorschlag, den erforderlichen Platz durch den Zukauf von Flächen der Bahn zu erreichen, konnte
89 nicht gefolgt werden, weil die Bahn nicht bereit war, Grundstücke zu verkaufen.

90

91 Auch stand in den Verhandlungen mit der Bahn nicht zur Debatte, den Kreuzungswinkel der Brücke
92 anzupassen, um den Kurvenverlauf evtl. optimieren zu können. Es konnte lediglich auf die Durch-
93 fahrtsbreite und -höhe Einfluss genommen werden.

94

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. B/17/2180-01	Termin 20.06.2022	Rat der Stadt
-----------------------------	---	------------------------------	----------------------

Die Darstellungen und Erläuterungen der bestehenden Probleme und der alternativen Lösungsansätze durch den Gutachter, sowie die abschließende Feststellung, dass keine andere Maßnahme geeignet ist, den Knotenpunkt sicher und leistungsfähig umzubauen, führten dennoch nicht dazu, dass die etwa 60-70 anwesenden Bürgerinnen und Bürger von der Sinnhaftigkeit und der Notwendigkeit der Maßnahme überzeugt werden konnten.

Vorschlag der Verwaltung

Trotz der o. g. Ergebnisse hält die Verwaltung an dem geplanten Umbau des Knotenpunktes sowie der Aufweitung des Brückenbauwerkes und dem angrenzenden Straßenausbau zwischen Ohrenfeld und Fischerstraße fest.

Im aktuellen Schulwegeplan der Ruhrschule wird auf diese Unterführung als Gefahrenstelle hingewiesen. Der derzeitige Brückenquerschnitt mit nur 11,20 m ermöglicht keine ausreichend breiten Gehwege unter dem Bauwerk. Erst die Aufweitung des Brückenquerschnitts schafft den benötigten Raum, um durchgehend richtlinienkonforme Gehwege (B = 2,50 m) anzulegen.

Der Knotenpunkt Behrens- / Kewer- / Bebelstraße ist aufgrund der Kurvenfolge nicht verkehrssicher, ein gleichzeitiges Passieren von großen Fahrzeugen ist derzeit nicht möglich. Offenkundig werden die schmalen Gehwege regelmäßig von Fahrzeugen, auch Pkw überfahren, um entgegenkommenden Fahrzeugen auszuweichen. Zwar ist der Knotenpunkt aktuell keine offizielle Unfallhäufungsstelle, dennoch besteht aus Sicht der Verwaltung dringender Handlungsbedarf. Die Verkehrssicherheit kann dauerhaft nur sichergestellt werden, wenn der Knotenpunkt gemäß den geltenden Richtlinien umgebaut wird und ein aneinander Vorbeifahren auch großer Fahrzeuge grundsätzlich möglich ist, ohne über die Gehwege auszuweichen.

Der Umbau schafft den Raum, um die Gehwege zwischen Ohrenfeld und Fischerstraße auf mind. 2,50 m zu verbreitern und somit durchgehend den Bedürfnissen von Fußgänger/innen und mobilitätseingeschränkten Personen gerecht zu werden.

Durchführung:

Das Brückenbauwerk der DB ist stark erneuerungsbedürftig. Die Fertigstellung der Brückenbaumaßnahme ist für Oktober 2023 geplant (Stand: Mai 2022).

Es ist vorgesehen, die lichte Weite des Brückenbauwerks auf 13,20 m zu vergrößern, um die Anlage von richtlinienkonformen Nebenanlagen zu ermöglichen. Durch den Knotenpunktumbau und den Umbau der Kewerstraße zwischen Ohrenfeld und Fischerstraße wird sichergestellt, dass die Gehwege richtlinienkonform über einen gesamten Straßenabschnitt fortgeführt werden können.

Der Straßenausbau zwischen Ohrenfeld und Fischerstraße soll im Anschluss an die Brückenbaumaßnahme unabhängig von der DB erfolgen.

Aufgrund der verkehrlichen Bedeutung der Kewerstraße (klassifizierte Kreisstraße K5) sollen die Leitungsverlegungen, der Brückenneubau und der anschließende Straßenausbau möglichst unter Aufrechterhaltung mindestens einer Fahrspur in Verbindung mit einer Signalisierung erfolgen.

Ein Verzicht auf den Umbau des Knotenpunktes hätte zur Folge, dass auch das Verlangen gegenüber der DB Netz AG, die lichte Weite zu ändern, nicht aufrechterhalten werden kann. Für eine Aufweitung

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. B/17/2180-01	Termin 20.06.2022	Rat der Stadt
-----------------------------	---	------------------------------	----------------------

142 gäbe es ohne die Möglichkeit, die Gehwege über den gesamten Abschnitt breiter auszubilden, keine
143 nachvollziehbare Begründung. Die derzeit weit fortgeschrittenen Planungen zum Bauwerk müssten
144 eingestellt und eine neue Planung beauftragt werden. Gemäß der vertraglich vereinbarten Planungs-
145 vereinbarung müsste (vorbehaltlich einer genaueren rechtlichen Prüfung) die Stadt als alleiniger Veran-
146 lasser dieser Änderung die hierdurch entstehenden Kosten tragen.

147
148 Der Abriss sowie der Neubau der Eisenbahnbrücke ist im Vorfeld von der DB Netz AG mit dem Eisen-
149 bahn-bundesamt (EBA) abgestimmt worden, da nur zu bestimmten und frühzeitig festgelegten Zeiten
150 Sperrungen von Bahnstrecken möglich sind. Diese so genannten Sperrpausen stellen terminliche
151 Zwangspunkte dar. Es ist daher zwingend erforderlich, dass der Rat der Stadt Oberhausen am
152 20.06.2022 eine abschließende Entscheidung trifft, eine Vertagung des Beschlusses ist nicht möglich.

153
154 Kosten:
155 Mit Aufstellung der Planungsvereinbarung wurden die Kosten durch die DB Netz AG aktualisiert und
156 wie folgt angegeben:

- 157 - Kosten für die Planung ca. 661.000 EUR
- 158 - Kosten für das Brückenbauwerk ca. 5.840.000 EUR
- 159 - Kosten für die Straßenplanung ca. 25.000 EUR

160
161 Dazu müssen noch Mehrwertsteuer (19 %) und Verwaltungskosten (20 %) addiert werden, sodass sich
162 Gesamtkosten von ca. 9,32 Mio. EUR ergeben.

163
164 Es wird derzeit davon ausgegangen, dass die Bahn 51,81 % und die Stadt 48,19 % der kreuzungsbe-
165 dingten Kosten übernehmen müssen. Somit hat die DB Netz AG voraussichtlich 4,83 Mio. EUR und die
166 Stadt 4,49 Mio. EUR der kreuzungsbedingten Kosten zu tragen.

167
168 Der Straßenbau ist nicht Bestandteil der Kreuzungsmaßnahme. Diese nicht-kreuzungsbedingten Kos-
169 ten wurden durch die Verwaltung auf ca. 1,39 Mio. EUR geschätzt und sind von der Stadt Oberhausen
170 als alleiniger Veranlasser zu tragen.

171
172 Der Gesamtmaßnahmenumfang beträgt somit ca. 10,71 Mio. EUR.

173
174 Der Eigenanteil der Stadt wird voraussichtlich 5,88 Mio. EUR betragen.

175
176 Der städtische Anteil wurde in der Finanzplanung der Stadt 2022-2024 – Produktbereich 12 –
177 Verkehrsflächen und -anlagen, ÖPNV bei der Finanzstelle 560012010105800 – Kewerstraße (EÜ) mit
178 einem Gesamtauszahlungsbudget in Höhe von 1.499.060 EUR bzw. Gesamteinzahlungsbudget in Hö-
179 he von 1.003.780 EUR sowie beim Auftrag 560112010104 – Kreisstraßen, Kostenart 522104 – Aufw.
180 für Brücke Kewerstraße in Höhe von 4.700.920 EUR und Erträge bei der Kostenart 414100 –
181 Zuweisungen vom Land in Höhe von 3.462.520 EUR berücksichtigt.

182
183 Im Rahmen der Haushaltsanmeldung 2023ff werden die Gesamtauszahlungen/-einzahlungen zur Um-
184 setzung der Maßnahmen angepasst.

185
186 Im Falle einer Umsetzung der geplanten Straßenbaumaßnahme geht die Verwaltung davon aus, dass
187 der kommunale Anteil der Brückenbaukosten sowie die gesamten Straßenbaukosten mit einem För-

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. B/17/2180-01	Termin 20.06.2022	Rat der Stadt
-----------------------------	---	------------------------------	----------------------

dersatz von 75% vom Land bezuschusst werden. Der Eigenanteil würde sich damit auf ca. 1,40 Mio. EUR reduzieren.

Sollte der Knotenpunktumbau nicht durchgeführt werden, bliebe die Gefahrenstelle vorerst unverändert bestehen. Sollte sich der Knotenpunkt nachträglich zu einer offiziellen Unfallhäufungsstelle entwickeln, wären umgehend Verbesserungsmaßnahmen erforderlich. Die Verknüpfung von Brückenneubau und Straßenumbau als Grundvoraussetzung für eine GVFG-Förderung wäre dann nicht mehr möglich.

Nächste Verfahrensschritte

Nach dem Votum des Rates erfolgt das Abstimmungsverfahren und der Abschluss der Eisenbahnkreuzungsvereinbarung mit der DB Netz AG. Diese ist Voraussetzung für die Finanzierung des DB-Anteils und für die Förderung des kommunalen Kostenanteils durch das Land NRW. Die Zuschlagserteilung durch die DB Netz AG ist für Oktober 2022 vorgesehen, mit den ersten Bauarbeiten ist daher noch in diesem Jahr zu rechnen.

Kurzfassung

Die mit der Vorlage B/17/0754-01 vorgestellte Straßenplanung wurde gemäß Ratsbeschluss vom 15.11.2021 durch ein externes Ingenieurbüro überprüft. Dabei wurde festgestellt, dass die bestehenden Defizite mit dieser Planung richtlinienkonform beseitigt werden können. Die Skizzierung einer alternativen Planung, die bei Erhaltung des Baumes alle Engstellen beseitigt, eine sichere Querung der Bebelstraße ermöglicht und gleichzeitig ausreichend leistungsfähig ist, um dem Anspruch einer klassifizierten Hauptverkehrsstraße gerecht zu werden, war aufgrund der zahlreichen einschränkenden Randbedingungen technisch nicht möglich.

Die Durchführungszeiträume für den Brückenbau (Sperrpausen) wurden bereits frühzeitig durch das EBA festgelegt und sind kurzfristig nicht mehr zu ändern. Der hier vorgeschlagene Ratsbeschluss zur Aufweitung der Kewerstraße ist Voraussetzung für die Kreuzungsvereinbarung, die dringend kurzfristig abgestimmt und abgeschlossen werden muss. Daher ist durch den Rat der Stadt zwingend eine endgültige Entscheidung zu treffen, eine Vertagung der Entscheidung ist nicht möglich.

Ein Verzicht auf den Straßenausbau hätte zur Folge, dass die Stadt ca. 4,49 Mio. EUR der Brückenbaukosten aus Eigenmitteln finanzieren müsste, da eine Förderung des reinen Brückenbauwerks nicht infrage kommt.

Ein gleichzeitiger Verzicht auf die Erweiterung des Brückenquerschnitts würde zwar dazu führen, dass sich die Stadt kostenmäßig nicht mehr am Brückenbauwerk beteiligen müsste, sie hätte aber, gemäß §6 (3) der Planungsvereinbarung, die bisher erbrachten sowie die Planungskosten des neuen Brückenbauwerks zu tragen, ohne dass sich an der Bestandssituation etwas verbessern würde.

Der städtische Anteil wurde im Haushalt 2022-2024 bei der Finanzstelle 560012010105800 – Kewerstraße (EÜ) mit einem Gesamtauszahlungsbudget in Höhe von 1.499.060 EUR bzw. Gesamteinzahlungsbudget in Höhe von 1.003.780 EUR sowie beim Auftrag 560112010104 – Gemeindestraßen, Kostenart 522104 – Aufw. für Brücke Kewerstraße in Höhe von 4.700.920 EUR und Erträge bei der Kostenart 414100 – Zuweisungen vom Land in Höhe von 3.462.520 EUR berücksichtigt.

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. B/17/2180-01	Termin 20.06.2022	Rat der Stadt
-----------------------------	---	------------------------------	----------------------

235 Im Rahmen der Haushaltsanmeldung 2023ff werden die Gesamtauszahlungen/-einzahlungen zur Um-
236 setzung der Maßnahmen angepasst.

237
238
239

240 **Anlagen**

241

242 1. Ergebnisbericht zum „Umbau des Knotenpunktes Behrens- /Bebel- /Kewerstraße im Zuge des
243 Neubaus der Eisenbahnbrücke durch die DB AG“ (online als PDF-Datei in Allris)

244

245 2. Lageplan Straßenplanung Ohrenfeld bis Fischerstraße (online als PDF-Datei in Allris)

246

247 3. Visualisierungen



Umbau des Knotenpunkts
Behrens- / Bebel- / Kewerstraße
im Zuge des Neubaus
der Eisenbahnbrücke durch die DB AG

Fachtechnische Beurteilung bisheriger Planungsergebnisse

Ergebnisbericht

Im Auftrag der

Stadt Oberhausen

bearbeitet durch

FISCHER TEAMPLAN Ingenieurbüro GmbH, Holzdamm 8, 50374 Erftstadt

gez. ppa. Klähnhammer

Dipl.-Ing. Jens Klähnhammer

Erftstadt, im Februar 2022

INHALTSVERZEICHNIS

1.	Aufgabenstellung/ Veranlassung	4
2.	Beurteilung der bestehenden Situation	5
3.	Beurteilung der Planung der Stadt Oberhausen	7
3.1.	Beschreibung der vorliegenden Planung	7
3.2.	Überprüfung der Planung/ Alternativlösungen	8
4.	Schlussfolgerung/ Handlungsempfehlung	12

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1-1:	Knotenpunkt im Bestand	4
Abb. 1-2:	Knotenpunkt im Bestand (Luftbild)	4
Abb. 3-1:	Lageplan	7
Abb. 3-2:	Schleppkurven im Bestand	8
Abb. 3-3:	Schleppkurven im Bestand bei veränderten Fahrbahnrändern	9
Abb. 3-4:	Schleppkurvenüberprüfung Planung Stadt Oberhausen	11

1. Aufgabenstellung/ Veranlassung

Die Stadt Oberhausen plant den Umbau des Knotenpunktes Behrens- / Bebel- / Kewerstraße im Zuge des Neubaus der Eisenbahnbrücke durch die DB AG.



Abb. 1-1: Knotenpunkt im Bestand



Abb. 1-2: Knotenpunkt im Bestand (Luftbild)

Der Knotenpunkt weist zahlreiche Defizite auf, so dass die Stadt Oberhausen im Zusammenhang mit dem Neubau der Bahnbrücke durch die DB AG, die Chance ergriffen hat, den Knotenpunkt umzuplanen. Wesentliche Zielstellungen, die mit dieser Umplanung verfolgt wurden, waren

- Sicherstellung der Begegnungsfälle Bus/Bus
- Förderung der Nahmobilität durch umfassende Berücksichtigung der Anforderungen der Fußgänger und Radfahrer
- Beachtung der Sichtbeziehungen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Insbesondere der letzte Punkt - Erhöhung der Verkehrssicherheit – war bei allen planerischen Überlegungen von besonderer Bedeutung, weil der Knotenpunkt im Zeitraum von 2017 - 2021 jährlich 1-2 Unfälle, davon drei mit Personenschäden zu verzeichnen hatte. Von den insgesamt drei verletzten Personen (zwei Personen schwer und eine Person leicht) wurde im Jahr 2017 eine Pkw Fahrerin durch den Unfall leicht verletzt. Im Jahr 2019 wurde ein Pedelec-Fahrer schwer verletzt. 2020 wurde durch den Unfall eine Fahrrad-Fahrerin schwer verletzt.

Darüber hinaus hatten Anwohner auf die nicht gegebene Verkehrssicherheit hingewiesen.

Nachdem die Planung, die die Fällung einer Buche zur Voraussetzung hat, durch die politischen Gremien der Stadt Oberhausen (Ratsbeschluss 06/2021) bestätigt wurde und eine Umsetzung bevorstand, bildete sich eine Bürgerinitiative, die sich für den Erhalt der Buche einsetzte.

Daraufhin hob der Rat den bereits gefassten Baubeschluss auf und beauftragte die Verwaltung, die Planung erneut zu überprüfen und einen Vorschlag vorzulegen, der alle mit der Planung verfolgten Zielsetzungen beinhaltet und gleichzeitig die Buche erhält.

FISCHER TEAMPLAN wurde deshalb beauftragt, diesen Sachverhalt zu prüfen und eine Stellungnahme abzugeben

2. Beurteilung der bestehenden Situation

Der Knotenpunkt Behrensstraße / Bebelstraße ist derzeit für den Schwer- / Linienbusverkehr eine Gefahrenstelle. Aufgrund der ungünstigen Kurvenanordnung können entgegenkommende Lkw / Busse nicht zeitgleich in den Knotenpunkt einfahren, da der von Süden kommende Bus schleppkurvenbedingt in den Gegenverkehr einfahren muss, um den rechts liegenden Gehweg nicht zu überfahren.

Hinzu kommen noch unzureichende Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr. In der Kewerstraße gibt es auf beiden Seiten einen nur 1,50 m breiten Gehweg. Radverkehrsanlagen fehlen, Radfahrende werden

im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Die Eisenbahnüberführung (EÜ) Kewerstraße ist Teil des Schulwegplans Ruhrschule und wird darin als Gefahrenstelle aufgeführt.

Aufgrund der Verkehrsbelastungen im Zuge der Kewerstraße in Höhe von ca. 5.750 Kfz/24 h (Orientierungswert gem. Verkehrszählung vom 16.11.2021 hinter der Einmündung Ohrenfeld) wäre eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn prinzipiell möglich, jedoch stehen dem die zuvor beschriebenen geometrischen Restriktionen, die schleppkurvenbedingt keine flüssigen Begegnungen großer Fahrzeuge erlauben, entgegen. Gerade in den in diesem Knotenpunktbereich entstehenden unübersichtlichen Situationen gehören Radfahrende im Mischverkehr auf der Fahrbahn zu der am meisten gefährdeten Gruppe von Verkehrsteilnehmern.

Die geringen Gehwegbreiten verbunden mit dem Gefährdungspotenzial, dass die Gehwege auch im Fall der Begegnung großer Fahrzeuge in Teilen vom Wagenkasten überstrichen werden können, bergen ebenso ein Risiko für die „schwächeren“ Verkehrsteilnehmer in sich. Hinzu kommt, dass die Fahrbahnen, dort wo es geht, maximal verbreitert wurden und zu Fuß Gehende deshalb eine längere Zeit benötigen, um die Fahrbahn zu überqueren. Dies wäre an sich hinnehmbar, wenn dieser Umstand nicht mit sehr schlechten Sichtbeziehungen kombiniert wäre.

Zusammenfassend kann eingeschätzt werden, dass der derzeitige Zustand nicht tragbar ist und im Interesse der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer ein zeitnahes Handeln des Straßenbaulastträgers erfordert.

3. Beurteilung der Planung der Stadt Oberhausen

3.1. Beschreibung der vorliegenden Planung

Die Planung der Stadt Oberhausen ist der folgenden Abbildung zu entnehmen

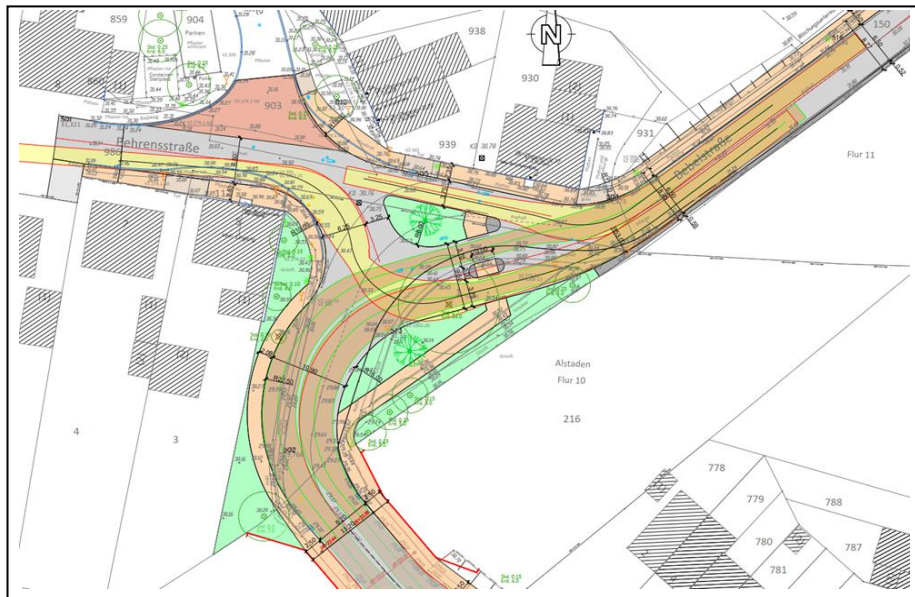


Abb. 3-1: Lageplan

Die Planung lässt sich wie folgt beschreiben: Im Mittelpunkt stehen Maßnahmen zur Verbesserung der Nahmobilität durch Verbreiterung der Nebenanlagen. Die Aufweitung der Eisenbahnbrücke bietet hierfür u.a. die Voraussetzung.

Weiterhin geht es um eine Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs. Der richtlinienkonforme Ausbau der Nebenanlagen und die Errichtung einer Querungsstelle werden zur Entschärfung dieser Gefahrenstelle beitragen und stellen auch eine grundlegende Verbesserung der Nahmobilität dar.

Eine Umplanung der heute vorhandenen Verkehrsanlagen wird auch von Seiten der Polizei und der Rettungsdienste befürwortet.

Zwischen der Fischerstraße und der Behrensstraße wird der Gehweg auf eine fußgängerfreundliche und richtlinienkonforme Mindestbreite von 2,50 m ausgebaut.

Zur Entschärfung der Gefahrenstellen wurden Kurven an Schleppkurven von Gelenkbussen angepasst. Dazu wurde die Straße vom Gebäude Behrensstraße 2 abgerückt. Außerdem wurde die Fahrbahn im Kurvenbereich aufgeweitet.

Zur Verbesserung der Sicherheit für Fußgänger wurde eine Querungshilfe eingeplant. Diese ermöglicht bei Bedarf die Unterbrechung des Überquerungsvorgangs. Zudem verbessert die neue Trassierung die Sichtbeziehungen zu beiden Seiten der Kewerstraße bzw. Bebelstraße. Die geforderten Sichtfelder von jeweils 30 m in beide Richtungen sind bei Zugrundelegung der durch die Straßenraumgestaltung fahrbaren Geschwindigkeiten von max. 30 km/h gegeben und entsprechen den aktuellen Richtlinien (RASt 2006).

Der Radverkehr wird weiterhin auf der Fahrbahn geführt. Im Gegensatz zur bestehenden Situation sind jedoch in der Planung der Stadt Oberhausen die Fahrbahnen so gestaltet, dass es schleppkurvenbedingt zu keinen Problemen mehr kommt. Zudem können Kinder mit dem Fahrrad auf den ausreichend bereiten Nebenanlagen fahren.

3.2. Überprüfung der Planung/ Alternativlösungen

Kern der Überprüfung bestand in der Durchführung von Schleppkurvenfahrten, um den tatsächlichen Platzbedarf bei Kurvenfahrten festzustellen.

Grundsätzlich benötigen zwei Busse während einer Begegnung bei langsamer Geradeausfahrt 6,00 m Fahrbahnbreite. In Kurven kommen durch die Lichtraumverziehung Kurvenzuschläge hinzu.

Die Schleppkurvenüberprüfung wurde mit dem Programm AutoTurn durchgeführt.

Im ersten Schritt wurde der Platzbedarf im Bestand überprüft.

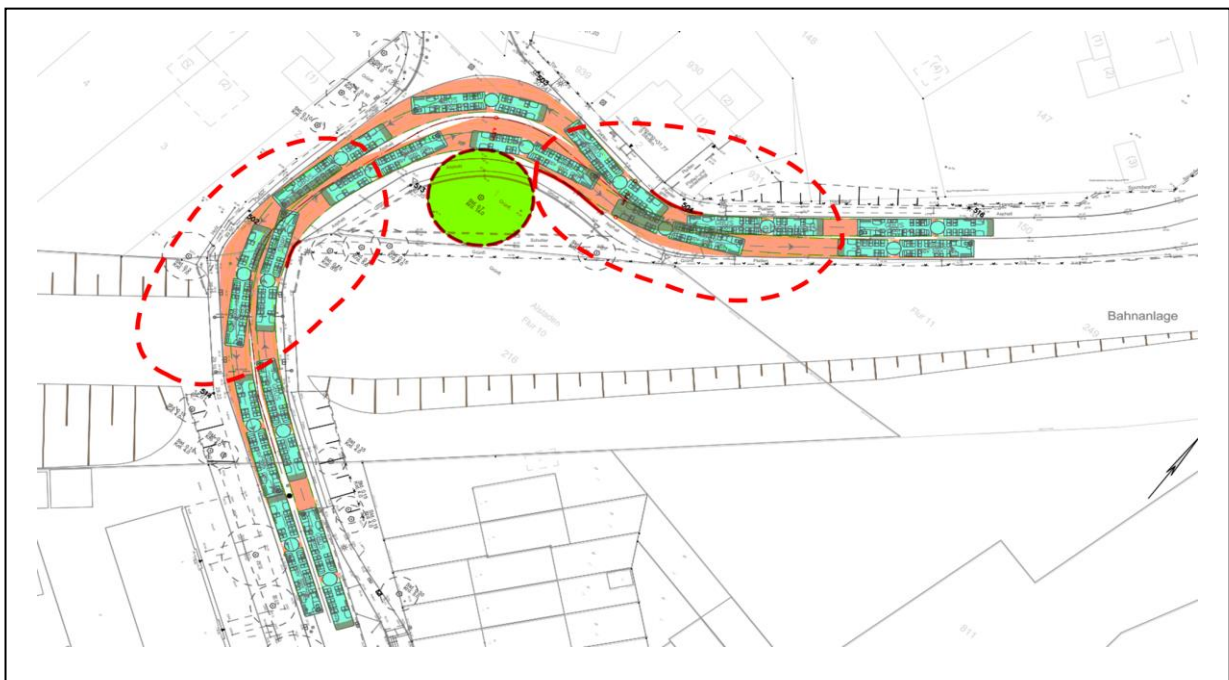


Abb. 3-2: Schleppkurven im Bestand

Aus der Abb. 3-2 ist erkennbar, dass die Begegnung Bus-Bus an zwei Stellen nicht möglich ist. Allein daraus leitet sich bereits die Notwendigkeit zur Umplanung der Verkehrsanlagen ab.

Im zweiten Schritt wurde eine Lösung gesucht, die Trassierung der Straße so zu ändern, dass sowohl die Schleppkurvenachweise gelingen als auch der Bestandsbaum erhalten werden kann.

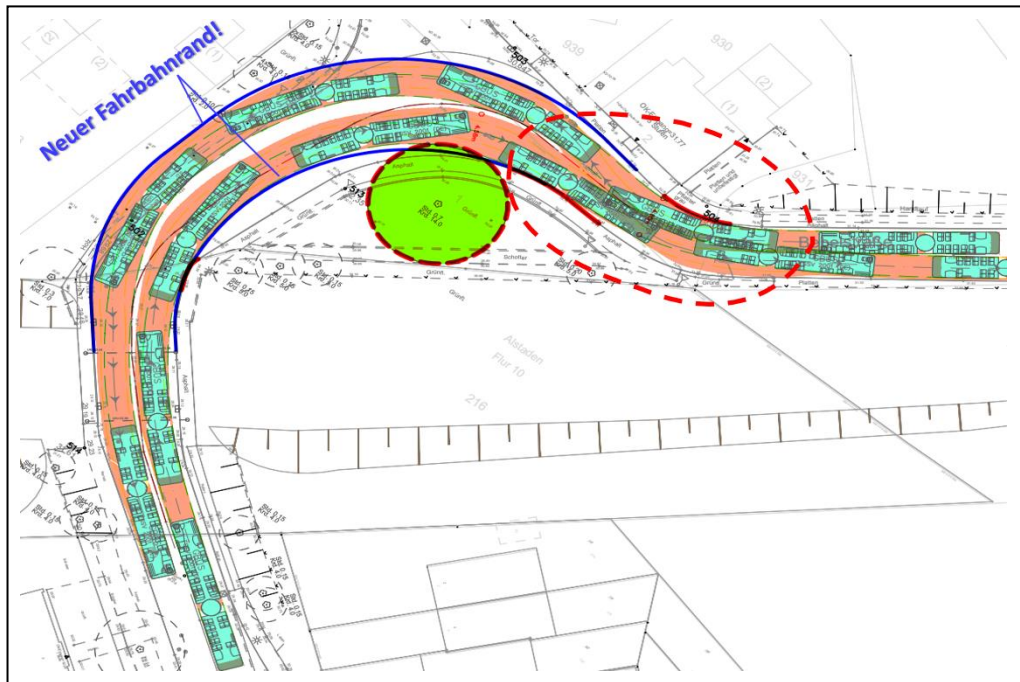


Abb. 3-3: Schleppkurven im Bestand bei veränderten Fahrbahnrändern

Trotz aufgeweiteter Fahrbahnrande bleibt in der Bebelstraße noch ein Bereich übrig, an dem die Begegnung zwischen zwei Bussen nicht möglich wäre (siehe Abb.3-3). Dieser Punkt kann nur entschärft werden, indem aus der Bebelstraße kommend in Richtung Kewerstraße noch etwas länger geradeaus gefahren wird. Um dies zu erreichen, ist in jedem Fall eine Fällung der Buche notwendig.

Es wurde zusätzlich überlegt, ob die Engstelle mit einer Signalsteuerung entschärft werden könnte. Dies wäre theoretisch möglich und nach grober Überprüfung auch verkehrstechnisch machbar jedoch sprechen folgende Punkte dagegen:

1. Eine LSA gesteuerte Engstellenabsicherung kann nicht als Dauerlösung für eine leistungsfähige Verkehrsanlage gelten.
2. Alle bereits benannten sicherheitsrelevanten Probleme für Fußgänger/innen und Radfahrer/innen bestehen fort und wären weiter ungelöst, weil an den kritischen Stellen keine ausreichend breiten Nebenanlagen realisierbar wären.
3. Die Qualität des öffentlichen Personennahverkehrs wäre eingeschränkt.

Die Überprüfung der vorgelegten Planung der Stadt Oberhausen ergibt abschließend folgendes Ergebnis:

- Die Planung ist fachlich richtig und beantwortet alle Fragen im Sinne der oben genannten Zielstellung.
- Positiv hervorzuheben ist, dass trotz der beengten Verhältnisse eine Lösung gefunden wurde, mit der ein erheblicher Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fußgänger, insbesondere auch für Schulkinder geleistet wird.
- Die Überprüfung der Schleppkurven zeigt, dass die Verkehrsanlage, so wie geplant, für alle Begegnungssituationen ausreichend dimensioniert ist.
- Die vorgesehene Lage der Querungsstelle bietet richtlinienkonforme Sichtbeziehungen und stellt damit eine sichere Möglichkeit zur Querung der Bebelstraße, insbesondere im Rahmen der Schulwegsicherung dar. Sie ist zudem durch die erforderlichen Schleppkurven vor und hinter der Querungsstelle räumlich vorgegeben.

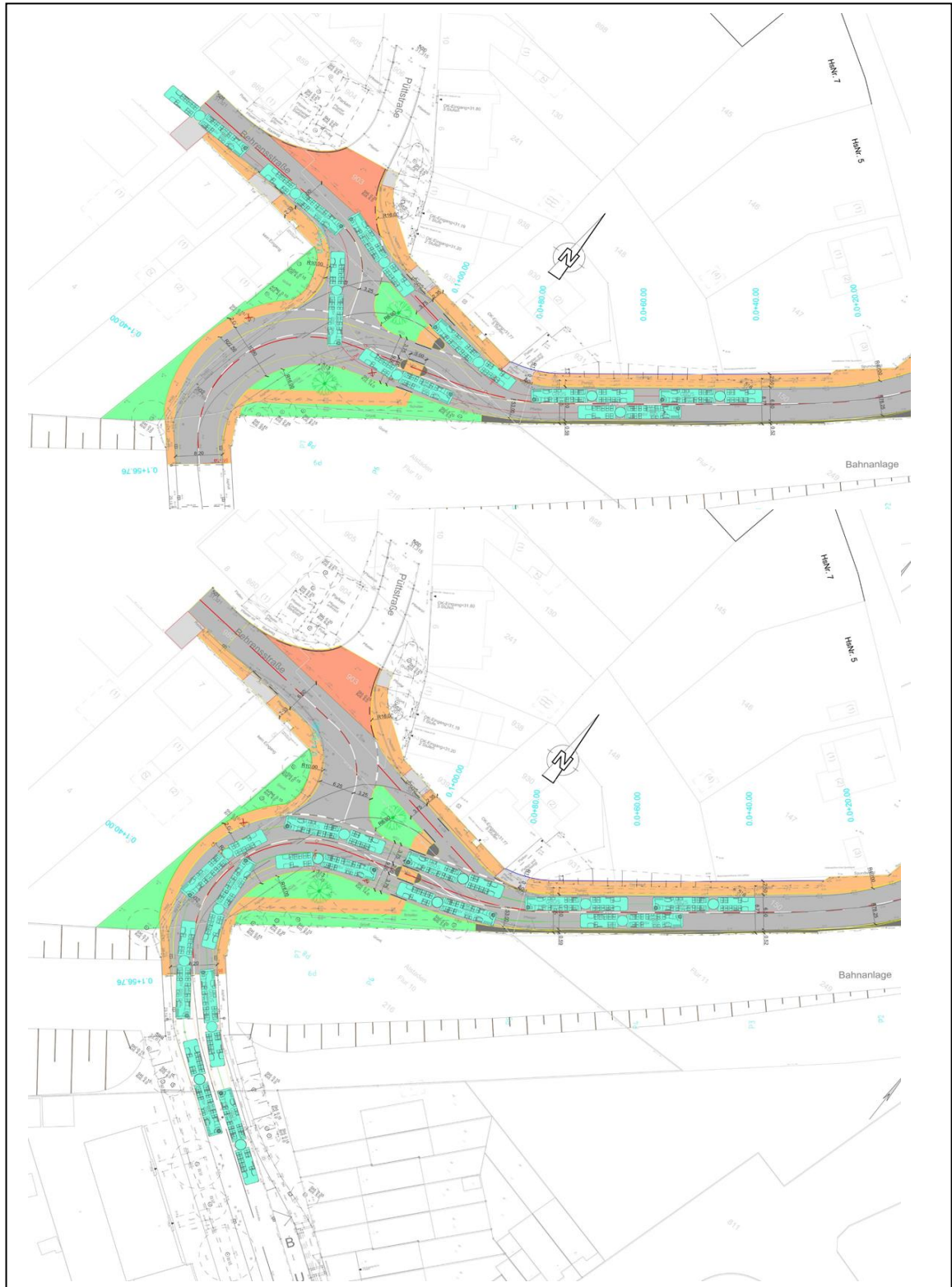


Abb. 3-4: Schleppkurvenüberprüfung Planung Stadt Oberhausen

4. Schlussfolgerung/ Handlungsempfehlung

Die Planung der Stadt Oberhausen stellt bei Abwägung aller Belange einen optimalen Kompromiss dar und leistet einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Die Fällung der Buche ist dabei unvermeidbar.

In der Abwägung unterschiedlicher Schutzgüter ist nach Auffassung des Verfassers dem Schutz von Schulkindern und anderen Verkehrsteilnehmern ein höheres Gewicht einzuräumen als dem Erhalt eines Baumes, zumal für Ersatz – ggf. auch an anderer geeigneterer Stelle gesorgt werden kann.

Die beengten Platzverhältnisse und das Bedürfnis, das Gebiet an den Öffentlichen Personennahverkehr angeschlossen zu lassen sowie die Verantwortung des Straßenbaulastträgers für sichere Verkehrsanlagen lassen nur eine Lösung zu, nämlich die Straßenumgestaltung nach der bereits vorliegenden Planung durchzuführen.

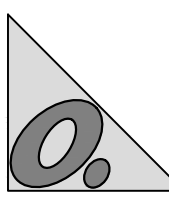
Alternativen zur Planung der Stadt Oberhausen sind allein aus fahrgeometrischen Gründen nicht möglich.

Es wird empfohlen, den Bürgern die Planung zu erläutern und dabei einen unabhängigen Moderator einzusetzen. Die Diskussion sollte sachlich mit Darstellung der Vielschichtigkeit der Problematik geführt werden.



Darstellung nur der geplanten Linienführungen!
Keine Ausführungsplanung!

Stadt Oberhausen
Dezernat 5
Umwelt, Gesundheit und Mobilität
Fachbereich 5-6-10 / Verkehrsplanung, Signalwesen



Bebel- / Kewerstraße
von DB-Brücke bis Ohrenfeld

Bearbeiter:	Blümel
erstellt:	09.04.2021
letzte Änderung:	02.06.2021

Maßstab
1 : 250



Visualisierung 1: Blickrichtung Westen



Visualisierung 2: Blickrichtung Süden



Visualisierung 3: Blickrichtung Norden