

|                                |                                         |                              |                      |                                  |  |
|--------------------------------|-----------------------------------------|------------------------------|----------------------|----------------------------------|--|
| <b>Stadt<br/>Oberhausen</b>    | <b>Drucksachen-Nr.<br/>B/17/3845-01</b> | <b>Termin<br/>25.09.2023</b> | <b>Rat der Stadt</b> |                                  |  |
| <b><u>Beschlussvorlage</u></b> |                                         |                              | <b>öffentlich</b>    |                                  |  |
| <b>Termin</b>                  | <b>Gremium</b>                          | <b>Vorlage<br/>zur*</b>      | <b>Ergebnis</b>      | <b>Beschluss-<br/>kontrolle*</b> |  |
| 07.09.2023                     | Stadtplanungs- und Mobilitätsausschuss  | V                            |                      |                                  |  |
| 12.09.2023                     | Bezirksvertretung Osterfeld             | A                            |                      |                                  |  |
| 13.09.2023                     | Bezirksvertretung Alt-Oberhausen        | A                            |                      |                                  |  |
| 14.09.2023                     | Bezirksvertretung Sterkrade             | A                            |                      |                                  |  |
| 20.09.2023                     | Beirat für Menschen mit Behinderung     | K                            |                      |                                  |  |
| 25.09.2023                     | Rat der Stadt                           | B                            |                      |                                  |  |

## **Beratungsgegenstand**

Radverkehrskonzept der Stadt Oberhausen

## **Beschlussvorschlag**

1. Der Rat der Stadt Oberhausen nimmt das vorliegende Radverkehrskonzept zur Kenntnis.
2. Der Rat der Stadt Oberhausen beauftragt die Verwaltung mit der Umsetzung der Maßnahmen der ersten Umsetzungsstufe der Jahre 2024 und 2025 in Höhe von 1,33 Mio. EUR. Der zuständige Fachausschuss wird – wo erforderlich – über die Umsetzung der Maßnahmen beraten und beschließen.

Haushaltsmittel zur Umsetzung der Maßnahmen der ersten Umsetzungsstufe wurden im Haushalt bzw. in der Investitionsplanung für 2024ff. wie folgt angemeldet:

|                                                                                                |                                                                                                                 |                                         |                                                                |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|----------------------------------------------------------------|
| <b>Bereichsleiterin<br/>Bereich 5-6/Mobilität</b>                                              | <b>Dezernat 5/Stadt-<br/>planung, Bauen,<br/>Mobilität und Umwelt</b>                                           | <b>Kämmerer</b>                         | <b>Oberbürgermeister</b>                                       |
| <b>Mauersch<br/>21.08.2023</b>                                                                 | <b>Dr. Palotz</b>                                                                                               | <b>Tsalastras</b>                       | <b>Schranz</b>                                                 |
| * Vorlage zur:<br>Anhörung (A)<br>Kenntnisnahme (K)<br>Vorberatung (V)<br>Beschlussfassung (B) | * Ergebnis :<br>Zustimmung (Z)<br>Ablehnung (A)<br>Änderung (Ä)<br>Anhörung vollzogen (AV)<br>Kenntnisnahme (K) | Beschlusskontrolle:<br><br>Ja oder nein | Beteiligung:<br><br>Personalrat []<br>Gleichstellungsstelle [] |

|                             |                                        |                              |                      |
|-----------------------------|----------------------------------------|------------------------------|----------------------|
| <b>Stadt<br/>Oberhausen</b> | <b>Drucksache Nr.<br/>B/17/3845-01</b> | <b>Termin<br/>25.09.2023</b> | <b>Rat der Stadt</b> |
|-----------------------------|----------------------------------------|------------------------------|----------------------|

Finanzstelle 560012010104200 – Förderung Nahmobilität

| Finanz-<br>position | Beschreibung                                          | 2024      | 2025      | 2026      | 2027      |
|---------------------|-------------------------------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 681100              | Investitionszuweisungen vom Land                      | 214.100 € | 60.000 €  | 60.000 €  | 60.000 €  |
| 785200              | Auszahlungen für Tiefbaumaßnahmen                     | 367.750 € | 350.000 € | 350.000 € | 350.000 € |
| 758201              | Auszahlungen für Tiefbaumaßnahmen Ingenieurleistungen | 100.000 € | 100.000 € | 100.000 € | 100.000 € |

Finanzstelle 560012010102800 – Wegeverbindungen

| Finanz-<br>position | Beschreibung                      | 2024     | 2025     | 2026     | 2027     |
|---------------------|-----------------------------------|----------|----------|----------|----------|
| 785200              | Auszahlungen für Tiefbaumaßnahmen | 80.000 € | 80.000 € | 80.000 € | 80.000 € |

Auftrag 560012010190 – Gemeindestraßen und sonstige öffentl. Verkehrsflächen

| Kosten-<br>art | Beschreibung                          | 2024      | 2025      | 2026      | 2027      |
|----------------|---------------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 414100         | Zuweisungen vom Land                  | 92.000 €  | 16.000 €  | 12.000 €  | 12.000 €  |
| 522160         | Aufwendungen für Radwegeinfrastruktur | 200.000 € | 200.000 € | 50.500 €  | 51.010 €  |
| 522170         | Aufwendungen für Radwegerückbau       | 100.000 € | 100.000 € | 100.000 € | 101.000 € |

Bisher sind investive Gesamtkosten in Höhe von 2.137.750 EUR für die Jahre 2024 – 2027 in der mittelfristigen Haushaltsplanung abgebildet.  
Die investive Förderung beläuft sich (bisher) insgesamt auf 394.100 EUR.

Konsumtiv sind bisher Gesamtkosten in Höhe von 902.510 EUR für die Jahre 2024 – 2025 in der mittelfristigen Haushaltsplanung abgebildet.  
Die konsumtive Förderung beläuft sich (bisher) insgesamt auf 132.000 EUR. Die Umsetzungen der Maßnahmen erfolgen nur, wenn min. eine Förderung von 70 – 80 Prozent möglich ist.

Im Rahmen der jährlichen Haushaltsanmeldung werden die Bedarfe zur Umsetzung des Konzeptes, entsprechend angepasst.

- Der Rat der Stadt Oberhausen beschließt die Einrichtung eines Runden Tisch Radverkehrsförderung.



|                             |                                         |                              |                      |
|-----------------------------|-----------------------------------------|------------------------------|----------------------|
| <b>Stadt<br/>Oberhausen</b> | <b>Drucksachen-Nr.<br/>B/17/3845-01</b> | <b>Termin<br/>25.09.2023</b> | <b>Rat der Stadt</b> |
|-----------------------------|-----------------------------------------|------------------------------|----------------------|

## Bezug

Radverkehrskonzept: B/16/1656-01  
 Anträge/Anfragen: A/17/0377-01, G/17/1394-01, M/17/1615-01  
 Mobilitätsstrategie: B/17/3333-01  
 Nahmobilitätskonzepte: B/17/1284-01, B/16/4802-01, B/16/3021-01  
 Arbeitskreis Mobilität: M/16/2716-01, M/17/0278-01  
 Fördermittel 2024: M/17/3673-01

## Konsequenzen

### a) Finanzielle

keine ☐

ja ☒

### b) Sonstige

Auswirkungen auf das Klima

ja ☒ (siehe Anlage Klimacheck)

nein ☐ Begründung:

## Begründung

Das Radverkehrskonzept für die Stadt Oberhausen wurde nach Beauftragung im November 2021 durch das Büro IKS Mobilitätsplanung erstellt. Das Radverkehrskonzept dient zur Festlegung der strategischen Maßnahmen zur Radverkehrsförderung für die gesamte Stadt Oberhausen und deren Verknüpfungspunkte mit den Nachbarstädten. Oberziel der Radverkehrsförderung stellt eine Steigerung des Radverkehrs in Aufkommen („Verkehrsmittelanteil“) und Leistung („Wegelänge“) dar.

### Ausgangslage

Die sogenannte Verkehrs- oder Mobilitätswende ist auf Bundesebene ein verankertes Ziel der Verkehrspolitik, welches zentral die Förderung des Radverkehrs umfasst. Gesamtgesellschaftlich startet ein Umdenken in Hinblick auf die Radverkehrsförderung, sodass die Anforderungen und Ausbauziele steigen. Die konkreten Zielsetzungen der Radverkehrsförderung für die Stadt Oberhausen sind aus bereits vorhandenen Konzepten und Untersuchungen, wie der Mobilitätsstrategie (B/17/3333-01) und den drei Nahmobilitätskonzepten (B/17/1284-01, B/16/4802-01, B/16/3021-01), abgeleitet worden.

In der Ausgangslage weist die Radwegeinfrastruktur in Oberhausen – abgesehen von ausgewählten Radwegen – verschiedene Nachholbedarfe. Gleichzeitig steigen die Nachfrage im Radverkehr und die Anforderungen an eine sichere, komfortable und zeitgemäße Radinfrastruktur. Fehlende Radwege und Netzlücken stellen dabei die größte Herausforderung dar. Aber auch nach heutigen Standards

|                             |                                         |                              |                      |
|-----------------------------|-----------------------------------------|------------------------------|----------------------|
| <b>Stadt<br/>Oberhausen</b> | <b>Drucksachen-Nr.<br/>B/17/3845-01</b> | <b>Termin<br/>25.09.2023</b> | <b>Rat der Stadt</b> |
|-----------------------------|-----------------------------------------|------------------------------|----------------------|

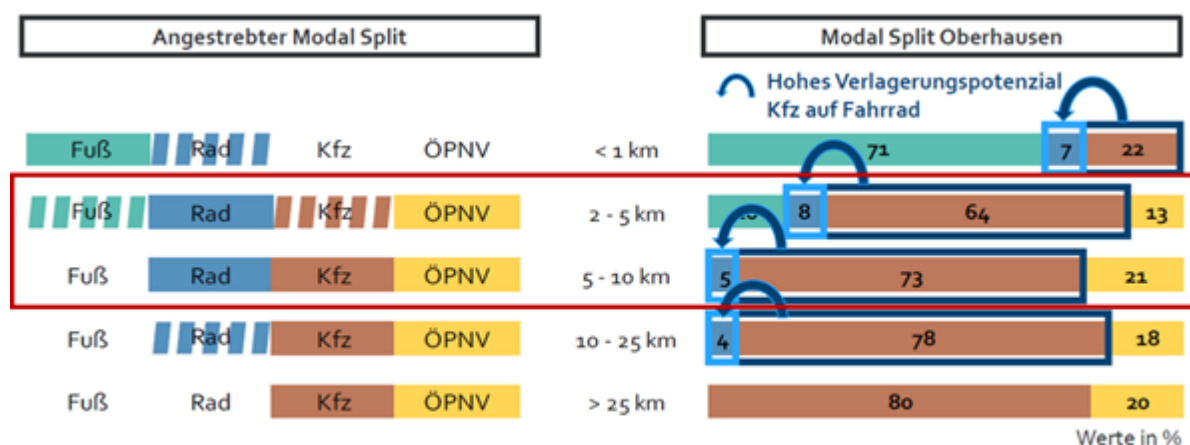
unzureichende Radwegebreiten und Führungsformen sowie mit der Zeit entstandene Oberflächenschäden müssen angegangen werden. Ergänzend weist die begleitende Radinfrastruktur, zum Beispiel Radabstellanlagen, Lücken auf.

Der Rat der Stadt Oberhausen hat bereits 2019 beschlossen, dass für die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes ein eigener Haushaltsetat geschaffen wird (A/17/0377-01). Damit ist politisch ein wichtiger Grundstein gelegt worden. Derzeit gibt es jedoch in der Stadt Oberhausen keinen gewidmeten investiven Haushaltsansatz zur Radverkehrsförderung. Personell wird das Thema Radverkehr aktuell anteilig durch den/die Nahmobilitätsbeauftragten und anteilig durch eine Person in der konzeptionellen Verkehrsplanung (jeweils Fachbereich 5-6-10) bearbeitet.

#### Weitere Zielsetzungen

Radverkehr gilt durch die geringen Umweltauswirkungen, wie geringe/keine Co2-Emissionen, Lärmemissionen und Flächenverbrauch, als klimafreundlich. Der Entwicklung des Radverkehrskonzeptes liegt dabei zugrunde, dass Radverkehrsförderung eine Angebotsplanung ist, folglich mit dem Ausbau der Radinfrastruktur eine Steigerung des Radverkehrs angestrebt wird. Die Steigerung des Radverkehrs soll durch eine Verlagerung von Wegen mit Kraftfahrzeugen erreicht werden; der Radverkehr soll nicht zulasten des Fußverkehrs oder dem ÖPNV gefördert werden. Ausführlich werden die Ziele im Bericht zum Radverkehrskonzept in Anlage 1 dargestellt.

In Hinblick auf den in der Mobilitätsstrategie (B/17/3333-01) festgelegten Zielen im Modal Split, besteht sowohl in Wegeanteil nach Verkehrsmittel als auch in der Verkehrsleistung ein hohes Potential für eine Verlagerung vom Kfz-Verkehr auf den Radverkehr. Wege bis 5 km stellen dabei die Basis der Wege dar, die vom Kfz auf den Radverkehr verlagert werden. Durch die zunehmende Elektrifizierung und den damit einhergehenden höheren Geschwindigkeiten und Reichweiten, steigt die Distanz der Wege mit Verlagerungspotential. Die Mobilitätsstrategie fasst darunter vor allem, dass auch Wege bis 10 km hohes Verlagerungspotential aufweisen. (Abbildung 1)



Eigene Grafik, Datengrundlage Modal Split: Stadt Oberhausen, Der Oberbürgermeister; Verkehrsmittelwahl und Verkehrsverhalten in Oberhausen. Oberhausen April 2014

Abbildung 1: Verlagerungspotentiale anhand des Modal Splits Oberhausen. Quelle: Mobilitätsstrategie Stadt Oberhausen.

#### Entwicklung eines Zielnetzes für den Radverkehr

Im Fokus des Radverkehrskonzeptes steht die Entwicklung eines durchgängigen, sicheren und komfortablen Zielnetzes im Radverkehr. Dies dient einerseits der Hierarchisierung des Radnetzes als solches und in Abwägung mit dem städtischen Verkehrsnetz (z.B. Kfz, ÖV, Schiene), andererseits als strategische Vorgabe für die weitere Umsetzung des Radnetzes bis 2035. Das entwickelte Zielnetz im

|                                   |                                               |                                    |                      |
|-----------------------------------|-----------------------------------------------|------------------------------------|----------------------|
| <b>Stadt</b><br><b>Oberhausen</b> | <b>Drucksachen-Nr.</b><br><b>B/17/3845-01</b> | <b>Termin</b><br><b>25.09.2023</b> | <b>Rat der Stadt</b> |
|-----------------------------------|-----------------------------------------------|------------------------------------|----------------------|

Radverkehr dient daher auch als strategische Abwägungsgrundlage, vor allem für die zukünftige Aufteilung des Straßenraumes aber beispielsweise auch für die Beurteilung von Verkehrsgutachten.

Das Zielnetz basiert dabei auf einer systematischen Herleitung. In einem ersten Schritt wurden alle bedeutenden Zielorte für den Radverkehr zusammengetragen. Neben modalen Schnittstellen, wie Bahnhöfen, wurden Alltagsziele wie Bezirkszentren, weitere Versorgungsbereiche, Bereiche mit hoher Arbeitsplatzdichte und Freizeitziele, wie Erholungsbereiche und Sportstätten, als Zielorte definiert. Werden diese Ziele miteinander und den Wohngebieten auf direktem Weg (Luftlinie) verbunden, entsteht das sogenannte Wunschliniennetz. Anschließend wird das Wunschliniennetz auf das bestehende Rad- und Straßennetz umgelegt. Eine begleitende Unfallanalyse von Unfällen mit Radverkehrsbeteiligung diente der Identifizierung von bereits im Bestand bestehenden sichereren Führungen.

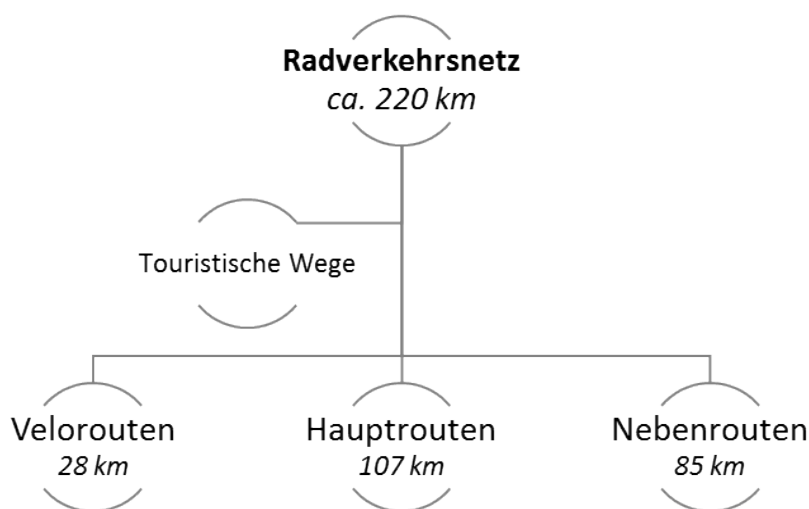


Abbildung 2: Radzielnetz 2035. Eigene Darstellung.

Das so entwickelte Zielnetz gliedert sich in eine Netzhierarchie, die zwischen 3 Ebenen und touristischen Wegen unterscheidet (Abbildung 2). Die touristischen Routen dienen überwiegend dem Freizeitverkehr und sind oftmals von regionaler Bedeutung, z.B. Radnetz NRW und hat teilweise keine Überlagerung mit dem sonstigen Radverkehrsnetz. Die Velorouten dienen der interkommunalen Vernetzung mit sehr hoher Verkehrsbündelungsfunktion; ihr Ausbaustandard entspricht Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten. Mit ca. 28 km Ausbau im Zielnetz weisen diese die höchste Qualitätsstufe dar, z.B. in Hinblick auf Breiten, Geschwindigkeit und Beleuchtung. Auf kommunaler Ebene stellen die Hauptrouten die wesentlichen Alltagsverbindungen dar. Mit rund 107 km Länge im Zielnetz bilden sie das Rückgrat des Radverkehrs. Verdichtet werden die Hauptrouten durch die Nebenrouten, die die Quartiere anbinden. Mit rund 85 km Länge im Zielnetz stärken diese zum Beispiel die Anbindung der Wohnlagen an die Bezirkszentren. Eine hochauflösende Karte des Zielnetzes im Radverkehr befindet sich in Anlage 2.

Alle Hierarchieebenen können – in unterschiedlichen Qualitäts- und Komfortstufen – als eigenständige Trassen für den Radverkehr sowie als Radverkehrsanlagen im Straßenraum, wie Radfahrstreifen, Schutzstreifen, kombinierte Geh- und Radwege oder Fahrradstraßen ausgebaut werden (Abbildung 3). In Tempo 30 Zonen und Bereichen niedrigerer zugelassener Höchstgeschwindigkeit, kann – je nach Verkehrsbelastung – auf die gesonderte Einrichtung von Radverkehrsanlagen verzichtet werden.

|                             |                                         |                              |                      |
|-----------------------------|-----------------------------------------|------------------------------|----------------------|
| <b>Stadt<br/>Oberhausen</b> | <b>Drucksachen-Nr.<br/>B/17/3845-01</b> | <b>Termin<br/>25.09.2023</b> | <b>Rat der Stadt</b> |
|-----------------------------|-----------------------------------------|------------------------------|----------------------|



129  
130 Abbildung 3: Beispiele für Radwegeinfrastruktur in Oberhausen. Fotos: IKS Mobilitätsplanung.

131  
132 Ergänzend zum Zielnetz wurden, basierend auf bestehenden Grundlagen der Stadt und des unten  
133 erläuterten Beteiligungsprozesses, weitere Zielsetzungen festgelegt. Die Sicherheit von Radfahrenden  
134 im Sinne der Vision Zero soll gesteigert werden. Trassen mit erhöhten Standards, wie zum Beispiel  
135 Radschnellverbindungen für Pendler:innen, sollen eingerichtet werden. Das Angebot an  
136 Fahrradabstellanlagen soll ausreichend und qualitativ hochwertig umgesetzt werden. Nicht zuletzt soll  
137 eine Radkultur in Oberhausen etabliert werden.

#### 138 139 Handlungsebenen und Musterlösungen

140  
141 Darüber hinaus wurden im Rahmen des Radverkehrskonzeptes Handlungsebenen und beispielhafte  
142 Musterlösungen entwickelt. Die Musterlösungen orientieren sich dabei an Maßnahmen, die im Bestand  
143 mit verhältnismäßig wenig Einsatz von Ressourcen hohen Mehrwert für den Radverkehr bedeuten. Ein  
144 wesentliches Instrument zur Radverkehrsförderung ist die Einrichtung von Fahrradstraßen. Mit  
145 verhältnismäßig wenig Eingriff in den Straßenraum kann für den Radverkehr ein hoher Komfortgewinn  
146 und Sichtbarkeit erlangt werden. Querschnittsänderungen, zum Beispiel die Einrichtung von Protected  
147 Bike Lanes an ausgewählten Stellen, bringen eine hohe Sicherheit für den Radverkehr und können im  
148 Rahmen von Verkehrsversuchen vor Umbau getestet werden. Veränderungen in der  
149 Straßenraumaufteilung, zum Beispiel für die Einrichtung ausreichend breiter Radwege, erfordern  
150 zumeist größere Planungen, sind jedoch zwingend zur Umsetzung des Radnetzes erforderlich.

151  
152 Neben baulichen Maßnahmen zum Radnetz gehören weitere Handlungsebenen zur  
153 Radverkehrsförderung. Kleinere bauliche Maßnahmen umfassen unter anderem den Aufbau von  
154 Radzählstellen, die Aufhebung der Benutzungspflicht von Radwegwegen, die jedoch auch  
155 insbesondere im Bereich der Herstellung von Abstellanlagen dauerhaft verfolgt werden müssen.  
156 Ergänzende Daueraufgaben, wie die Unterhaltung der Radwegeinfrastruktur, erfordern stetig  
157 steigenden Handlungsbedarf. Neben der Instandhaltung von Oberflächen, Reinigung und Grünschnitt,  
158 steigenden Anforderungen an den Winterdienst sowie an die Erfassung und Bearbeitung von Mängeln.  
159 Weitere Maßnahmen, die eine „Radkultur“ in Oberhausen fördern, umfassen dabei unterschiedliche –  
160 vor allem kommunikative – Ansätze. Events, wie das STADTRADELN, Einweihung neuer  
161 Radinfrastruktur und Informationskampagnen gehören dazu gleichermaßen wie die  
162 Verkehrsüberwachung (z.B. „Falschparker auf Radwegen“) und Radwegführungen in Baustellen.

163  
164 Ausführlich werden die oben genannten Ansätze im Bericht zum Radverkehrskonzept in Anlage 1  
165 dargestellt. Der Bericht zum Radverkehrskonzept wird auf der städtischen Internetpräsenz zum  
166 Download bereitgestellt.

#### 167 168 Beteiligung

169  
170 Die Erstellung des Radverkehrskonzeptes wurde durch ein Beteiligungsverfahren begleitet. Zuletzt  
171 fanden 2022 zwei Workshops zur Zielsetzung, dem Radverkehrsnetz und den Musterlösungen  
172 zusammen mit der Verwaltung, Politik, Vereinen und Verbänden statt. In einem zweiten Schritt wurde  
173 dann das Zielnetz im politischen Arbeitskreis Mobilität am 31.01.2023 diskutiert. Ergänzungen und

|                             |                                         |                              |                      |
|-----------------------------|-----------------------------------------|------------------------------|----------------------|
| <b>Stadt<br/>Oberhausen</b> | <b>Drucksachen-Nr.<br/>B/17/3845-01</b> | <b>Termin<br/>25.09.2023</b> | <b>Rat der Stadt</b> |
|-----------------------------|-----------------------------------------|------------------------------|----------------------|

Anmerkungen, z.B. aus den Fraktionen, konnten darüber hinaus noch mitgeteilt werden. Der Arbeitskreis Mobilität kam erneut im März 2023 zusammen, um über die ausgearbeiteten Handlungsebenen und Musterlösungen zu diskutieren. Erneut wurde die Möglichkeit für Rückmeldungen im Anschluss gegeben. Die Anregungen zum Radverkehr aus dem Bürger:innen-Beteiligungsverfahren zur Mobilitätsstrategie (B/17/3333-01) sind sowohl in die Konzeption als auch in die Entwicklung des Radverkehrskonzeptes eingeflossen.

Ergänzend schlägt die Verwaltung die Verstetigung der Zusammenarbeit mit Politik und städtischen Akteuren zur Radverkehrsförderung vor. Durch den Abschluss der Mobilitätsstrategie entfällt der Arbeitskreis Mobilität, der in den letzten Jahren mehrfach zusammengekommen ist. Als daran anknüpfendes Instrument wird die Gründung eines „Runden Tisch Radverkehrsförderung“ vorgeschlagen, der halbjährlich über die aktuellen und künftigen Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs diskutieren soll. Anlage 3 umfasst einen Vorschlag zur Zusammensetzung dieses Runden Tisches.

#### Umsetzungsansatz

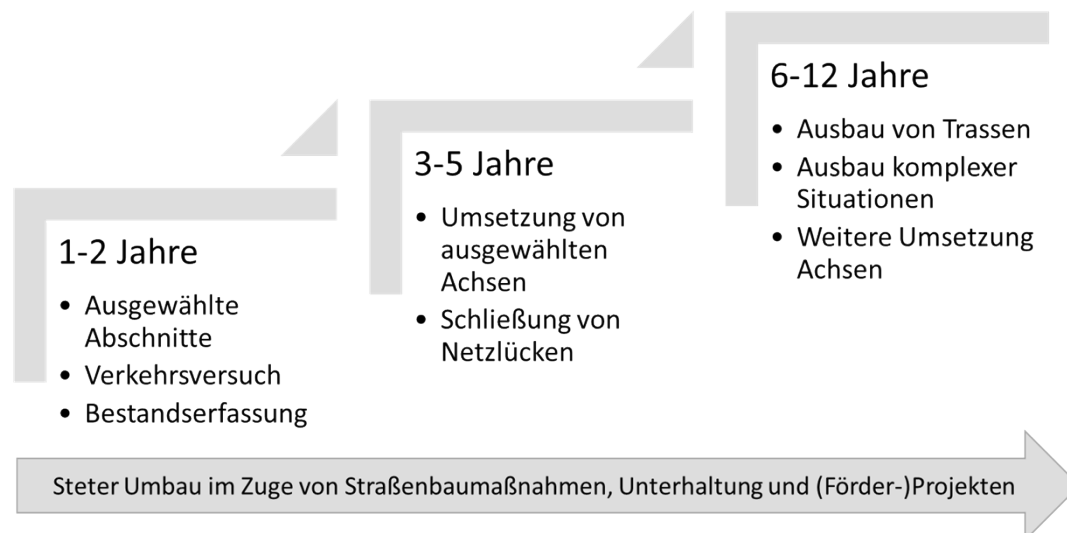


Abbildung 4: Zeitliche Einordnung der Umsetzungsstufen Radverkehrskonzept Stadt Oberhausen. Eigene Darstellung.

Die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes soll bis 2035 in drei Umsetzungsstufen erfolgen (Abbildung 4). Derzeitige Planungen und Ressourcen sehen in den nächsten zwei Jahren zunächst neben einer Bestandserfassung des Zielnetzes die Umsetzung einzelner, eher punktueller Maßnahmen vor.

Zunächst gilt es, den Bestand der Radinfrastruktur aufzuarbeiten. Wie in M/17/1615-01 dargestellt, gibt es derzeit keine ausreichende Datenbasis, da weder Daten zum Ausbau von Radwegen noch deren Unterhaltungszustand erfasst sind. Mithilfe der ausstehenden Daten zur Zustandserfassung aber auch durch eigene Befahrungen soll das Radverkehrsnetz erfasst werden. Zur begleitenden Radinfrastruktur, wie beispielsweise Radabstellanlagen, gibt es punktuelle Datensätze. Erst die Bestandserfassung wird es ermöglichen, abzuschätzen in welchem Umfang das Radzielnetz ausgebaut werden muss. Ergänzend muss die Bearbeitung der Maßnahmen mindestens mit den Ansätzen der Nahmobilitätskonzepte (B/17/1284-01, B/16/4802-01, B/16/3021-01) und der Mobilitätsstrategie (B/17/3333-01) abgeglichen werden.

Bereits beantragt sind Fördermittel zum Ausbau der Radabstellanlagen und Radzählstellen sowie zur Öffentlichkeitsarbeit, die bei positivem Förderbescheid in 2024 verausgabt werden müssen (M/17/3673-01). Darüber hinaus werden folgende Maßnahmen für die erste Umsetzungsstufe geplant:

|                             |                                         |                              |                      |
|-----------------------------|-----------------------------------------|------------------------------|----------------------|
| <b>Stadt<br/>Oberhausen</b> | <b>Drucksachen-Nr.<br/>B/17/3845-01</b> | <b>Termin<br/>25.09.2023</b> | <b>Rat der Stadt</b> |
|-----------------------------|-----------------------------------------|------------------------------|----------------------|

- Prüfung und ggf. Herstellung von Fahrradstraßen, z.B. Speldorfer Straße, Freiherr-von-Stein-Straße, Mergelstraße/Kampstraße
- Überprüfung von Anordnungen/Verkehrsführungen, z.B. Freigabe von Einbahnstraßen, Rückbau von zu engen Umlaufgittern, Aufhebung von Benutzungspflichten der Radwege, Ergänzung Grüner Pfeil Radverkehr, Radverkehrsführungen auf Brückenwerken
- Durchführung und Evaluation eines Verkehrsversuches zu Protected Bike Lanes auf der Concordiastraße, ggf. Bau/Verstetigung des Verkehrsversuches
- Planungen zur neuen Wegeverbindung MAN II und zum Straßenraum Westfälische Straße

Deutlich mehr Maßnahmen sollen in den nächsten zwei Umsetzungsstufen erfolgen. Basierend auf der Bestandserfassung sollen in der zweiten Umsetzungsstufe gezielt Netzlücken geschlossen werden und das Radverkehrsnetz auf Achsen mit wesentlicher Verbindungsfunktion gezielt umgebaut werden. In der dritten Umsetzungsstufe soll das Radverkehrsnetz dann vollständig umgesetzt werden. Eine deutlich stärkere Maßnahmenumsetzung geht mit einem erhöhten Ressourcenbedarf einher.

Parallel werden grundsätzlich die Belange des Radverkehrs bei Straßenbaumaßnahmen, zum Beispiel aus dem Straßen- und Wegekonzept, berücksichtigt und Straßen, die im Rahmen des Radverkehrskonzeptes umgebaut werden, werden um eine Aufnahme in allgemeine Straßen- und Wegekonzepte geprüft.

#### Ressourcen

Die Verwaltung ist durch den Rat der Stadt Oberhausen beauftragt worden, eine Budgetplanung zur Umsetzung der Radverkehrsförderung bzw. des Radverkehrskonzeptes aufzustellen (A/17/0377-01). Ergänzende Ressourcen werden in allen Umsetzungsschritten benötigt, da eine Umsetzung des Radverkehrskonzeptes im erforderlichem Umfang nicht mit dem derzeitigen Personalstamm und Haushaltsmitteln geleistet werden kann. In der ersten Umsetzungsstufe umfassen die benötigten Ressourcen vor allem finanzielle Mittel, die im Rahmen dieser Vorlage näher dargestellt werden.

Für eine Umsetzung der Maßnahmen der zweiten und dritten Umsetzungsstufe, insbesondere auch im Hinblick auf den gezielten Abruf der bestehenden Förderprogramme, bedarf es der Erarbeitung neuer Strukturen in der Verwaltung. Für die Deckung eines möglichen zusätzlichen Personalbedarfs sollen langfristig entsprechende Vorschläge erarbeitet und die weitere Abarbeitung des Radverkehrskonzeptes dem Rat der Stadt Oberhausen zum Beschluss erneut vorgelegt werden.

Wie eingangs erwähnt, hat die Stadt Oberhausen bisher keinen gesonderten Haushaltsansatz zur Radverkehrsförderung eingestellt. In Hinblick auf den finanziellen Ressourcenbedarf empfiehlt der Nationale Radverkehrsplan 3.0 des Bundes (abrufbar unter: <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/nationaler-radverkehrsplan-3-0.pdf>, S. 25) zur Entwicklung des Radverkehrs ein jährliches Budget von 30 € je Person vor. Für Oberhausen würde dies – ausgehend von den Einwohner:innen – ein Budget von 6,3 Mio. €/Jahr bedeuten. Ein solches Budget wäre insbesondere für die dritte Umsetzungsstufe erforderlich, da in den ersten beiden Stufen ein geringerer Budgetbedarf benötigt wird. In Tabelle 1 ist die erforderliche Budgetplanung für die drei Umsetzungsstufen bis zum Jahr 2035, welche auf der Grundlage des angestrebten Ausbaus der Radinfrastruktur basiert, dargestellt.

| Umsetzung              | Stufe 1    |             | Stufe 2     |            |             | Stufe 3    |            |            |            |            |            |            |
|------------------------|------------|-------------|-------------|------------|-------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
|                        | 2024       | 2025        | 2026        | 2027       | 2028        | 2029       | 2030       | 2031       | 2032       | 2033       | 2034       | 2035       |
| <b>Haushaltsmittel</b> |            |             |             |            |             |            |            |            |            |            |            |            |
| €/EW/Jahr              | 3,3        | 4           | 15          | 20         | 25          | 30         | 30         | 30         | 30         | 30         | 30         | 30         |
| <b>€/Jahr/Mio.</b>     | <b>0,7</b> | <b>0,85</b> | <b>3,15</b> | <b>4,2</b> | <b>5,25</b> | <b>6,3</b> | <b>6,3</b> | <b>6,3</b> | <b>6,3</b> | <b>6,3</b> | <b>6,3</b> | <b>6,3</b> |

|                             |                                         |                              |                      |
|-----------------------------|-----------------------------------------|------------------------------|----------------------|
| <b>Stadt<br/>Oberhausen</b> | <b>Drucksachen-Nr.<br/>B/17/3845-01</b> | <b>Termin<br/>25.09.2023</b> | <b>Rat der Stadt</b> |
|-----------------------------|-----------------------------------------|------------------------------|----------------------|

|                   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |      |      |
|-------------------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|------|------|
| <b>Radnetz/km</b> | 10 | 11 | 13 | 14 | 17 | 18 | 20 | 20 | 22 | 23 | 24,5 | 24,5 |
| km Velonetz       | 0  | 0  | 0  | 1  | 2  | 3  | 3  | 3  | 3  | 4  | 4,5  | 4,5  |
| km Hauptnetz      | 4  | 5  | 6  | 6  | 8  | 8  | 10 | 10 | 12 | 12 | 13   | 13   |
| km Nebennetz      | 6  | 6  | 7  | 7  | 7  | 7  | 7  | 7  | 7  | 7  | 7    | 7    |

Aktuell stehen verschiedene Fördermittel zum Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur zur Verfügung. Fördermittel des Landes und des Bundes sowohl für konsumtive als auch für investive Maßnahmen umfassen derzeit in der Regel Förderquoten von ca. 70-90 %. Derzeit sind die Fördermittelprogramme im steten Wandel und teils sehr kurzfristig. Es ist davon auszugehen, dass die Förderquoten deutlich sinken werden und keine Personalaufwendungen förderfähig sind. Um möglichst hohe Fördermittel zu akquirieren, besteht daher zeitnaher Handlungsbedarf.

Für die erste Umsetzungsstufe können die finanziellen Auswirkungen wie folgt aufgeschlüsselt werden. Derzeit sind noch keine Fördermittelanträge für 2025 gestellt worden; es wird beabsichtigt, die Beantragung von Fördermitteln für 2025 zu prüfen. Fördermittel – abhängig der Bewilligungen und Antragsstellungen – werden daher noch Einfluss auf den abschließenden Finanzbedarf haben:

| <b>Kostenschätzung erste Umsetzungsstufe</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                  | 2024               | 2025      |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|--------------------|-----------|
| <b>Nr. Fördermaßnahmen</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | <b>302.750 €</b> |                    |           |
| 1 Ausbau der Radabstellanlagen (80% Förderung beantragt, investiv), Fi-St. 560012010104200                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 73.950 €         |                    |           |
| 2 Radzählstellen (80% Förderung beantragt, investiv), Fi.-St. 560012010104200                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 193.800 €        |                    |           |
| 3 Öffentlichkeitsarbeit (80% Förderung beantragt, konsumtiv), Kostenart 522160                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | 35.000 €         |                    |           |
| <b>Konsumtive Maßnahmen</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | <b>185.000 €</b> | <b>380.000 €</b>   |           |
| 4 Prüfung und ggf. Herstellung von Fahrradstraßen, z.B. Speldorfer Straße, Freiherr-von-Stein-Straße Mergelstraße/ Kampstraße, Kostenart 522160<br>Überprüfung von Anordnungen/Verkehrsführungen, z.B. Freigabe von Einbahnstraßen, Rückbau von zu engen Umlaufgittern, Aufhebung von Benutzungspflichten der Radwege, Ergänzung Grüner Pfeil Radverkehr, Radverkehrsführungen auf Brückenwerken, Kostenart 522170 | 185.000 €        | 200.000 €          |           |
| 5 Durchführung und Evaluation eines Verkehrsversuches zu Protected Bike Lanes auf der Concordiastraße, ggf. Bau/Verstetigung des Verkehrsversuches. Kostenart 522160                                                                                                                                                                                                                                               |                  |                    | 180.000 € |
| <b>Investive Maßnahmen</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | <b>280.000 €</b> | <b>280.000 €</b>   |           |
| 6 Planungen zur neuen Wegeverbindung MAN II und zum Straßenraum Westfälische Straße, Fi-St. 560012010104200                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 100.000 €        | 100.000 €          |           |
| 7 Sonstiges                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 100.000 €        | 180.000 €          |           |
| 8 Wegeverbindungen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 80.000 €         |                    |           |
| Summe (Jahr)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | 767.750 €        | 880.000 €          |           |
| <b>Summe gesamt</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                  | <b>1.327.750 €</b> |           |

|                             |                                         |                              |                      |
|-----------------------------|-----------------------------------------|------------------------------|----------------------|
| <b>Stadt<br/>Oberhausen</b> | <b>Drucksachen-Nr.<br/>B/17/3845-01</b> | <b>Termin<br/>25.09.2023</b> | <b>Rat der Stadt</b> |
|-----------------------------|-----------------------------------------|------------------------------|----------------------|

Folglich ist der finanzielle Bedarf folgendermaßen abzuschätzen:

#### **Finanzieller Bedarf**

|                   |                          |
|-------------------|--------------------------|
| Umsetzungsstufe 1 | Min. 1,33 Mio. €         |
| Umsetzungsstufe 2 | 12,6 Mio. €              |
| Umsetzungsstufe 3 | 44,1 Mio. €              |
| <b>Summe</b>      | <b>Min. 58,03 Mio. €</b> |

Die erforderlichen Mittel für die Umsetzungsstufe 1 werden in bestehenden Finanzstellen abgebildet. Für die Umsetzungsstufe 2 und 3 wird – gemäß des durch den Rat der Stadt Oberhausen beschlossenen Antrags A/17/0377-01 – geprüft, ob eigene, neue Finanzstellen zur Umsetzung des Radverkehrskonzepts eingerichtet werden können.

### **Kurzfassung**

Das Radverkehrskonzept für die Stadt Oberhausen wurde von IKS Mobilitätsplanung entwickelt, um die strategische Förderung des Radverkehrs in der gesamten Stadt und deren Verbindung mit den Nachbarstädten festzulegen. Das Hauptziel besteht darin, den Anteil und die Länge der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege zu erhöhen. Die Ausgangslage zeigt, dass die bestehende Radwegeinfrastruktur in Oberhausen gravierende Defizite aufweist. Die steigende Nachfrage nach Radverkehr erfordert eine sichere und komfortable Radinfrastruktur.

Das Radverkehrskonzept umfasst die Entwicklung eines durchgängigen, sicheren und komfortablen Zielnetzes für den Radverkehr. Dieses Zielnetz wurde unter Berücksichtigung von Zielorten wie Bahnhöfen, Bezirkszentren, Arbeitsplatzdichte und Freizeitziele entwickelt. Es gliedert sich in verschiedene Hierarchieebenen, von touristischen Wegen über Velorouten bis zu Hauptrouten und Nebenrouten. Zusätzlich zu baulichen Maßnahmen, wie dem Ausbau von Radwegen, werden auch nicht-bauliche Maßnahmen wie Verkehrsversuche, Öffentlichkeitsarbeit und die Etablierung einer Radkultur in Oberhausen vorgeschlagen.

Die Umsetzung des Radverkehrskonzepts ist bis 2035 in drei Umsetzungsstufen geplant und erfordert zusätzliche Ressourcen, einschließlich personeller und finanzieller Mittel. Fördermittel von Bund und Land sollen genutzt werden, um die Umsetzung zu unterstützen. Ein „Runder Tisch Radverkehrsförderung“ soll eingerichtet werden, um die Zusammenarbeit mit Politik und städtischen Akteuren zur Radverkehrsförderung zu verstetigen.

### **Anlagen**

- Anlage 1: Bericht zum Radverkehrskonzept (nur online in Allris verfügbar)
- Anlage 2: Hochauflösende Karte Zielnetz Radverkehr (nur online in Allris verfügbar)
- Anlage 3: Zusammensetzung Runder Tisch Radverkehrsförderung (nur online in Allris verfügbar)
- Klimacheck (nur online in Allris verfügbar)



Stadt Oberhausen

# Radverkehrskonzept Oberhausen

Bericht





Stadt Oberhausen

## Radverkehrskonzept Oberhausen

- Bericht -

### Auftraggeber:in

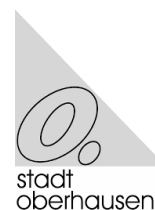
Stadt Oberhausen

Bereich 5-6 Mobilität

Fachbereich 5-6-10/ Verkehrsplanung, Signalwesen

Bahnhofstraße 66 (Technisches Rathaus)

46145 Oberhausen



### Auftragnehmer:in

IKS Mobilitätsplanung

UG (haftungsbeschränkt)

Universitätsplatz 12

34127 Kassel



0561 - 953 79-677

info@iks-planung.de

www.iks-planung.de

### Ansprechpartner

Dipl.-Ing. Alexander Gardyan, M. Sc. (Projektleiter)

0561 - 953 79 677

alexander.gardyan@iks-planung.de

Kassel, den 2. August 2023

© IKS Mobilitätsplanung, 2023

### Geschäftsführende Gesellschafter:

Dipl.-Ing. Andreas Schmitz

Dipl.-Ing. Alexander Gardyan, M.Sc.



## Inhaltsverzeichnis

|          |                                                                     |           |
|----------|---------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>Vorbemerkung / Anlass.....</b>                                   | <b>1</b>  |
| 1.1      | Untersuchungsgebiet .....                                           | 2         |
| 1.2      | Argumente zur Förderung des Radverkehrs.....                        | 4         |
| <b>2</b> | <b>Vorhandene Konzepte und Untersuchungen .....</b>                 | <b>5</b>  |
| <b>3</b> | <b>Zielsetzung .....</b>                                            | <b>6</b>  |
| <b>4</b> | <b>Beteiligungsverfahren .....</b>                                  | <b>6</b>  |
| <b>5</b> | <b>Planungsgrundlagen und Standards .....</b>                       | <b>8</b>  |
| 5.1      | Hierarchisierung des Netzes für den Alltagsradverkehr .....         | 8         |
| 5.2      | Führungsformen der Radinfrastruktur .....                           | 10        |
| <b>6</b> | <b>Netzkonzept.....</b>                                             | <b>12</b> |
| 6.1      | Wunschliniennetz .....                                              | 12        |
| 6.2      | Radverkehrsnetz.....                                                | 14        |
| <b>7</b> | <b>Unfallauswertung .....</b>                                       | <b>15</b> |
| <b>8</b> | <b>Strategien und Handlungsfelder .....</b>                         | <b>18</b> |
| <b>9</b> | <b>Musterlösungen für ausgewählte Problemfelder .....</b>           | <b>24</b> |
| 9.1      | Radrouten auf Wohnstraßen .....                                     | 25        |
| 9.1.1    | Fahrradstraßen.....                                                 | 26        |
| 9.1.2    | Fahrradzone .....                                                   | 30        |
| 9.2      | Radrouten an Hauptverkehrsstraßen.....                              | 33        |
| 9.2.1    | Transformation Straßenraum: Protected-Bike-Lanes.....               | 34        |
| 9.2.2    | Transformation Straßenraum: Illegales Gehwegparken .....            | 38        |
| 9.2.3    | Transformation Straßenraum: Radwege im Seitenraum .....             | 41        |
| 9.3      | Radrouten an eigenständig geführten Trassen .....                   | 44        |
| 9.3.1    | Vorrang an Kreuzungsbereichen und Asphaltierung der Oberfläche..... | 45        |
| 9.3.2    | Ausbau der eigenständig geführten Trassen .....                     | 49        |

|           |                                                  |           |
|-----------|--------------------------------------------------|-----------|
| <b>10</b> | <b>Allgemeine Handlungsfelder.....</b>           | <b>53</b> |
| 10.1      | Service und Daueraufgaben.....                   | 53        |
| 10.1.1    | Fahrradabstellanlagen und E-Ladestationen .....  | 53        |
| 10.1.2    | Radzählstellen .....                             | 59        |
| 10.1.3    | RadWelle .....                                   | 60        |
| 10.1.4    | Fußgängerzonen / Plätze .....                    | 61        |
| 10.1.5    | Aufhebung der Benutzungspflicht für Radwege..... | 63        |
| 10.1.6    | Kontrollen.....                                  | 64        |
| 10.1.7    | Qualitätssicherung in Planung und Bestand.....   | 65        |
| 10.1.8    | Mängelmeldungen.....                             | 65        |
| 10.1.9    | Winterdienst.....                                | 65        |
| 10.2      | Öffentlichkeitsarbeit - Mobilitätskultur.....    | 66        |
| 10.2.1    | Aktionen / Kampagnen .....                       | 66        |
| 10.2.2    | Evaluation des Umsetzungsprozesses.....          | 68        |
| 10.3      | Strukturen und Rahmenbedingungen.....            | 68        |
| 10.3.1    | Koordination mit relevanten Akteur:innen.....    | 68        |
| 10.3.2    | Personal Radverkehrsplanung.....                 | 69        |
| 10.3.3    | Politische Verstetigung und Budgetierung.....    | 69        |
| <b>11</b> | <b>Fazit und Ausblick.....</b>                   | <b>70</b> |

# 1 Vorbemerkung / Anlass

Die Stadt Oberhausen ist Mitglied im Zukunftsnetz Mobilität NRW, dem Regionalverband Ruhr und der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen (AGFS-NRW). Dies sind Netzwerke zur Förderung innovativer und nachhaltiger Mobilität.

In diesem Rahmen soll für das gesamte Stadtgebiet ein Konzept entwickelt werden, den Radverkehr als System zu fördern sowie die bestehenden Radverkehrsstrukturen auf bevorstehende Entwicklungen und Anforderungen zu optimieren. Dazu wurde das Ingenieurbüro IKS Mobilitätsplanung beauftragt.

Der Fokus soll auf der Entwicklung und Abstimmung der allgemeinen Zielsetzung sowie der Netzplanung liegen, um der Verwaltung und Akteur:innen der Radverkehrsplanung eine strukturierte Bearbeitung und Verbesserung der vorhandenen Konfliktbereiche zu ermöglichen.

Darauf aufbauend werden Musterlösungen erarbeitet, welche für Oberhausen typische Konfliktbereiche abdecken. Die Musterlösungen sind anhand konkreter Orte in Oberhausen entwickelt und vom Lösungsprinzip auf weitere Abschnitte übertragbar.

Diese Musterlösungen werden durch Empfehlungen zu allgemeinen Handlungsfeldern ergänzt.

## **Integrierter Ansatz**

Im integrierten Planungsansatz werden Zielkonflikte zwischen einzelnen Verkehrsteilnehmer:innen und Nutzer:innen des öffentlichen Raums auftreten, die sich nicht immer für alle Seiten zufriedenstellend auflösen lassen. Insbesondere in urbanen und belebten Straßen reicht der Platz in der Regel nicht aus, um alle Verkehrsarten separiert und mit ausreichend Breiten im Straßenraum unterzubringen.

Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes werden gegebenenfalls absehbare Zielkonflikte benannt und fachliche zu empfehlende Lösungsansätze und Kompromisse beschrieben.

Die Umsetzung der (Einzel-)Maßnahmen und die Priorisierung einzelner Verkehrsarten obliegt, im Rahmen der rechtlichen Grenzen, der Kommunalpolitik.

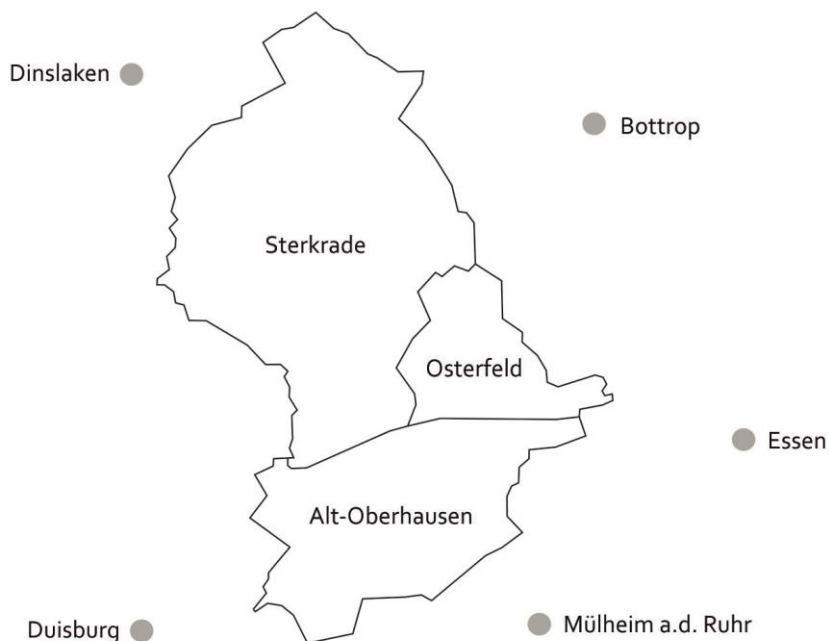
## 1.1 Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet umfasst das Gesamtgebiet der Stadt Oberhausen mit insgesamt 212.685 Einwohner:innen. Diese verteilen sich folgendermaßen auf die Stadtbezirke:

- Alt-Oberhausen: 92.719
- Sterkrade: 81.794
- Osterfeld: 38.172<sup>1</sup>

Das Untersuchungsgebiet wird umgeben von den Städten Dinslaken, Bottrop, Essen, Mülheim an der Ruhr und Duisburg (siehe Abbildung 1) und gehört zur Metropolregion Rhein-Ruhr.

Abbildung 1: Lage der Stadtbezirke und angrenzende Städte



<sup>1</sup> Vgl. Internetauftritt Stadt Oberhausen; <https://www.oberhausen.de/de/index/leben-in-oberhausen/stadtportrait/stadtteile.php> [Zugriff: 28.04.2022]

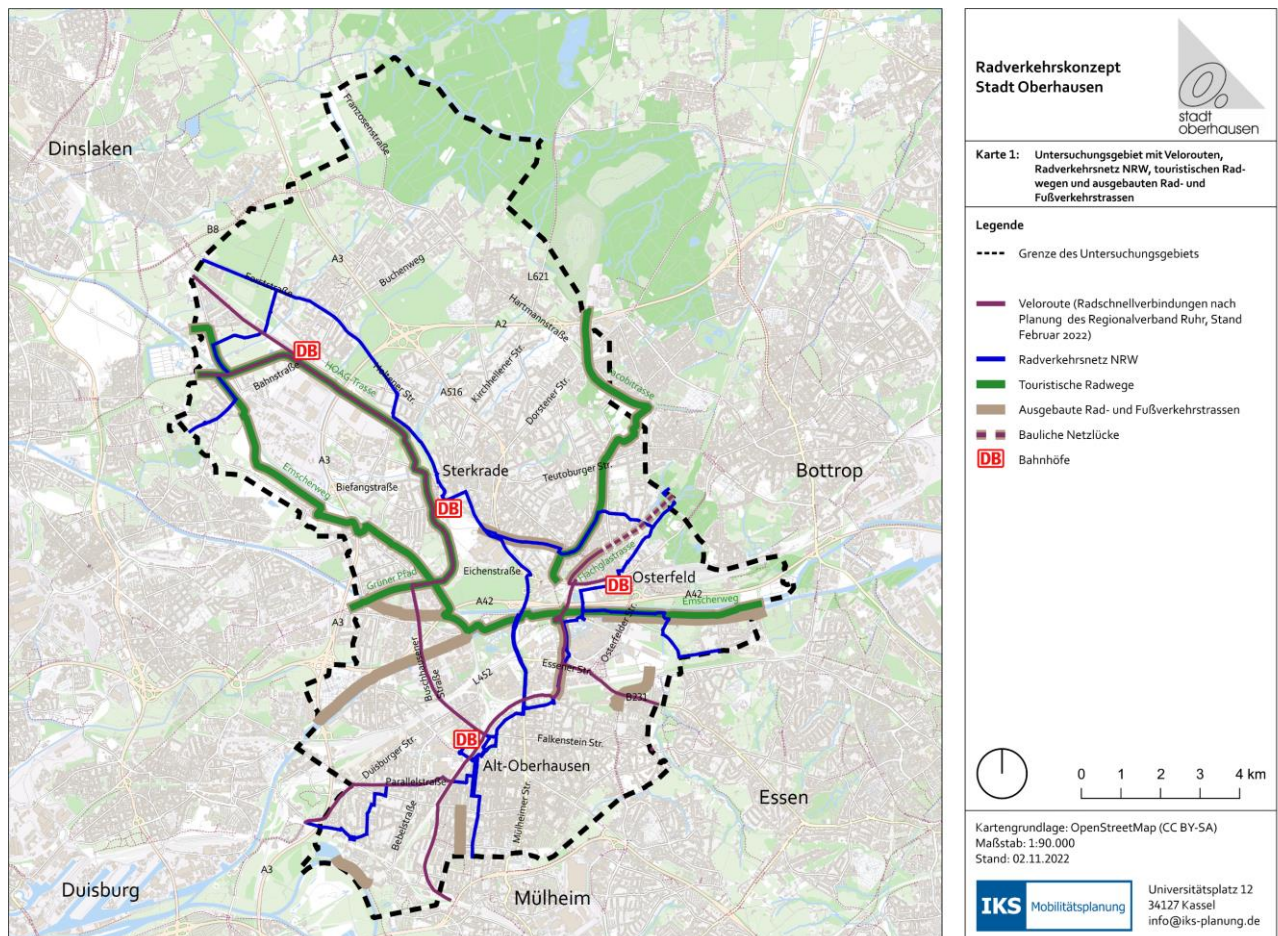


Das Untersuchungsgebiet ist von dem Radverkehrsnetz NRW, Velorouten (Planungsstand nach Regionalverband Ruhr) sowie touristischen Radwegen durchzogen. Zudem gibt es mehrere ausgebaute Rad- und Fußverkehrstrassen:

- Emscherweg
- Grüner Pfad
- HOAG-Trasse
- Jacobitrasse

Diese sind in Karte 1 gemeinsam mit der Grenze des Untersuchungsgebiets dargestellt.

**Karte 1: Untersuchungsgebiet mit Velorouten, Radverkehrsnetz NRW, touristischen Radwegen und ausgebauten Rad- und Fußverkehrstrassen**



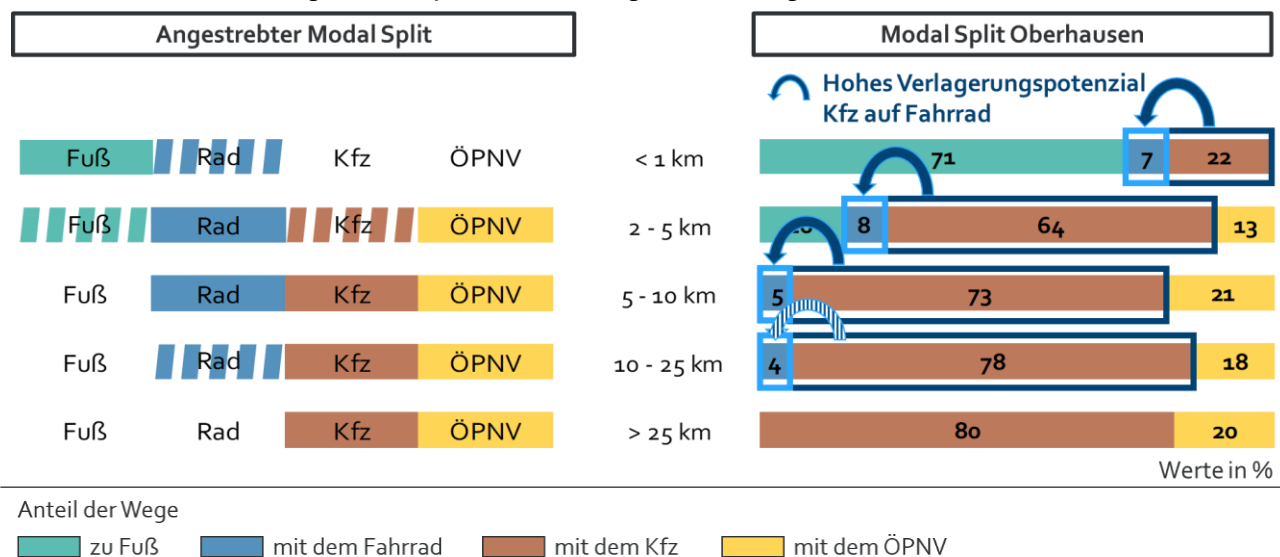
*Sämtliche Karten sind zur besseren Lesbarkeit in verkleinerter Form im Bericht abgedruckt. Diese liegen der digitalen Fassung im Originalformat (in A3 oder A0) bei.*

## 1.2 Argumente zur Förderung des Radverkehrs

In bundes-<sup>2</sup> und landesweiten<sup>3</sup> Strategien zur Mobilität ist die Förderung des Radverkehrs seit vielen Jahren verankert. Darauf aufbauend ergeben sich für Oberhausen vielfältige Argumente zur Förderung des Radverkehrs:

- Radverkehr ist anderen Verkehrsmitteln in Geschwindigkeit, Kosten und Komfort oft überlegen. Dies gilt insbesondere für Wege unter 5 km, wobei sich der Radius mit der steigenden Elektrifizierung des Radverkehrs weiter ausdehnt.

Abbildung 2: Modal Split - Zielvorstellung und Verteilung in Oberhausen<sup>4</sup>



- Flache Topografie bietet gute Voraussetzungen für einen hohen Radverkehrsanteil.
- Radverkehr ist umwelt- und klimafreundlich (in Punkten wie Luftschadstoffen sowie Lärmemissionen).
- Radverkehr steht für effizienten und wirtschaftlichen Nutzen der begrenzten Flächen und Ressourcen.
- Radverkehr sorgt für gesunde Bewohner:innen und Mitarbeiter:innen.
- Radverkehr ist ein günstiges Verkehrsmittel und sichert die eigenständige Mobilität von Kindern und älteren Menschen (soziale Komponente).

<sup>2</sup> Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV); Nationaler Radverkehrsplan 3.0. Berlin 2022

<sup>3</sup> Landesregierung Nordrhein-Westfalen; heute handeln - Beitrag des Landes Nordrhein-Westfalen zur Umsetzung der globalen nachhaltigkeitsziele. Düsseldorf 2016, Seite 17

<sup>4</sup> Datengrundlage: Stadt Oberhausen, Der Oberbürgermeister; Verkehrsmittelwahl und Verkehrsverhalten in Oberhausen. Oberhausen April 2014

## 2 Vorhandene Konzepte und Untersuchungen

Es bestehen verschiedene Konzepte und Untersuchungen, die für das Radverkehrskonzept Oberhausen relevant sind. Die wichtigsten sind nachfolgend chronologisch angeführt und werden, soweit möglich, bei der Konzeptentwicklung berücksichtigt.

- Arbeitsstand 11-2022: Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung Mülheim – Oberhausen - Bottrop
- 2022: Nationaler Radverkehrsplan 3.0<sup>5</sup>
- 2021: ADFC Fahrradklima-Test 2020 Oberhausen<sup>6</sup>
- 2021: Nahmobilitätskonzept Alt-Oberhausen<sup>7</sup>
- 2018: Nahmobilitätskonzept Osterfeld<sup>8</sup>
- 2018: Weiterentwicklung des Konzepts für das Regionale Radwegenetz in der Metropole Ruhr<sup>9</sup>
- 2018: Beteiligungsverfahren zum kommunalen Mobilitätskonzept Oberhausen<sup>10</sup>
- 2017: Nahmobilitätskonzept Sterkrade<sup>11</sup>
- Fortlaufend (Stand August 2022): Veröffentlichungen der AGFS zum Thema Radverkehr

---

<sup>5</sup> Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV); Nationaler Radverkehrsplan 3.0. Berlin 2022

<sup>6</sup> Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club; ADFC Fahrradklima-Test 2020 - Oberhausen. Berlin 2021

<sup>7</sup> IKS Mobilitätsplanung; Nahmobilitätskonzept Alt-Oberhausen. Kassel 2021

<sup>8</sup> IKS Mobilitätsplanung; Nahmobilitätskonzept inklusive Beleuchtungskonzept Osterfeld. Kassel 2018

<sup>9</sup> Planersocietät; Weiterentwicklung des Konzepts für das Regionale Radwegenetz in der Metropole Ruhr. Dortmund 2018

<sup>10</sup> BüroStadtVerkehr-Gertz Gutsche Rümenapp-Planungsbüro Stadtkinder; Beteiligungsverfahren zum kommunalen Mobilitätskonzept Oberhausen. Hilden-Hamburg-Dortmund 2018

<sup>11</sup> Büro StadtVerkehr; Konzept zur Stärkung der Nahmobilität und Barrierefreiheit - Oberhausen-Sterkrade. Hilden, 2017

### 3 Zielsetzung

Auf Grundlage der in Kapitel 2 genannten vorhandenen Konzepte und Untersuchungen sowie des Beteiligungsverfahrens, wird folgende Zielsetzung für die Stadt Oberhausen definiert. Das Konzept und die abgeleiteten Musterlösungen sind an der Zielsetzung ausgerichtet:

- Steigerung des Radverkehrsanteils durch Verlagerung von Wegen mit Kraftfahrzeugen auf das Fahrrad. Keine Förderung des Radverkehrs zu Lasten des Fußverkehrs oder dem ÖPNV.
- Vision Zero - Sicherheit für Radfahrende steigern.
- Durchgängiges, sicheres und komfortables Netz für den Radverkehr entwickeln.
- Trassen mit erhöhten Standards für Pendler:innen einrichten.
- Angebot ausreichender und qualitativ hochwertiger Fahrradabstellanlagen.
- Etablierung einer „Radkultur Oberhausen“.

### 4 Beteiligungsverfahren

Die Ergebnisse der bereits stattgefundenen öffentlichen Beteiligungsformate<sup>12</sup> waren Grundlage für das Radverkehrskonzept und wurden integriert. Das ergänzende Beteiligungsverfahren war daher als kompakter Prozess angelegt.

Beteiligt wurden Akteur:innen aus Politik, Verwaltung, Vereinen und Verbänden mit Bezug zum Thema Radverkehr. Folgende Bausteine haben stattgefunden:

- Technisches Rathaus Sterkrade (05.04.2022): Workshop zur Abstimmung der Zielsetzung und des Radverkehrsnetzes (mit ADFC und Oberhausen sattelt um)
- Technisches Rathaus Sterkrade (23.06.2022): Workshop zur Abstimmung der Musterlösungen (mit ADFC und Oberhausen sattelt um)
- Begleitende telefonische Absprachen und Abstimmungen mit einzelnen Akteur:innen

---

<sup>12</sup> BüroStadtVerkehr-Gertz Gutsche Rümenapp-Planungsbüro Stadtkinder; Beteiligungsverfahren zum kommunalen Mobilitätskonzept Oberhausen. Hilden-Hamburg-Dortmund 2018



Sämtliche Unterlagen wurden den Teilnehmer:innen zum Download bereitgestellt und eingebrachte Anmerkungen in das Konzept integriert, sofern diese aus fachlicher Sicht empfehlenswert waren.

Abbildung 3: Impressionen des 1. Workshops



## 5 Planungsgrundlagen und Standards

Für Planungen zum Radverkehr in Oberhausen sind insbesondere folgende Grundlagen zu nennen:

- Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)<sup>13</sup> und
- Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)<sup>14</sup>
- Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)<sup>15</sup>
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)<sup>16</sup>
- Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV)<sup>17</sup>
- Radschnellverbindungen in NRW - Leitfaden für Planung, Bau und Betrieb<sup>18</sup>
- Leitfaden Fahrradstraßen - Planungshinweise für die Praxis<sup>19</sup>

Diese Planungsgrundlagen und Standards sollen insbesondere bei Neuplanungen Anwendung finden. Bei Lösungen im Bestand sollen diese zumindest angestrebt werden.

### 5.1 Hierarchisierung des Netzes für den Alltagsradverkehr

Das Fahrrad ist ein Alltags- sowie Freizeitverkehrsmittel. Das Radverkehrsnetz soll mindestens für den Alltagsverkehr perspektivisch zu jeder Tages- und Jahreszeit sicher und komfortabel befahrbar sein.

<sup>13</sup> Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 13 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) geändert worden ist

<sup>14</sup> Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001 In der Fassung vom 08. November 2021 (BAnz AT 15.11.2021 B1)

<sup>15</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt). Köln 2006

<sup>16</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln 2010

<sup>17</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV). Köln 2021

<sup>18</sup> Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen; Radschnellverbindungen in NRW - Leitfaden für Planung, Bau und Betrieb, 2. Ergänzungslieferung. Düsseldorf 2020

<sup>19</sup> Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreis in NRW e.V.; Leitfaden Fahrradstraßen - Planungshinweise für die Praxis. Krefeld 2022

Die wichtigsten Routen sollen daher in einem Radverkehrsnetz zusammengefasst werden, das alle Stadtbezirke und Stadtteile lückenlos untereinander und mit angrenzenden Zielorten und Kommunen verbindet. Innerhalb des Netzes soll eine Hierarchisierung entsprechend der Bedeutung für Radfahrende vorgenommen werden.

Radverkehrsplanung ist dabei immer Angebotsplanung. Anhand der Hierarchisierung sind deshalb angemessene Führungsformen und Verknüpfungspunkte zum ÖPNV zu wählen (vgl. Tabelle 1 auf Seite 11). Je bedeutsamer die Radroute, desto wichtiger ist eine komfortable Infrastruktur und die vollständige Umsetzung der Standards.

Das Radverkehrsnetz für den Alltagsradverkehr in Oberhausen wird in folgende Hierarchieebenen gegliedert:

- **Velorouten:** Interkommunale Vernetzung, Radschnellwege, Radvorrangrouten
- **Hauptrouten:** Kommunale Alltagsverbindungen
- **Nebenrouten:** Alltagsverbindungen auf Stadtteilebene

Innerstädtische touristische Routen sind mit dem Alltagsnetz zu überlagern, sofern dies die Infrastruktur zulässt (unter anderem: angemessene Breiten und Oberfläche).

Abbildung 4: Beispielhafte Ausführungen der Hierarchieebenen in Oberhausen



## 5.2 Führungsformen der Radinfrastruktur

Die Führungsformen und Abmessungen der Radverkehrsinfrastruktur werden besonders durch die Netzbedeutung für den Radverkehr (Hierarchieebene, siehe Kapitel 5.1 ab Seite 8) und die Menge sowie die zulässige Höchstgeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs bestimmt.

In Tabelle 1 auf Seite 11 sind auf Grundlage der Vorgaben der ERA<sup>20</sup> geeignete Führungsformen für die unterschiedlichen Hierarchieebenen im Radverkehrsnetz zusammengefasst. Diese sind nicht abschließend und mit eindeutigen Einsatzgrenzen zu verstehen. Angemessene Führungsformen sind vielmehr situationsabhängig anzuwenden.

Entscheidend sind kontinuierliche Führungsformen (keine Aneinanderreihung von verschiedenen Führungsformen) mit geringem Unfallrisiko, hoher Akzeptanz und angemessenen Abmessungen. Bei Velorouten sollten außerdem besondere Anforderungen beachtet werden, beispielsweise an Breiten und eine Abgrenzung zum Kfz-Verkehr.<sup>21</sup>

Aus Gründen der Verkehrssicherheit (Sichtbarkeit im fließenden Verkehr) sowie der Vermeidung von Konflikten mit dem Fußverkehr, sollte der Radverkehr innerorts möglichst auf Fahrbahnniveau geführt werden. Zweirichtungsradwege sollen innerorts aufgrund der erhöhten Unfallgefahr vermieden werden.<sup>22</sup>

Außerorts soll Radverkehr möglichst abseits des Kfz-Verkehrs auf fahrbahnbegleitenden oder straßenunabhängigen Wegen geführt werden. Insbesondere wenn die Verbindung für Kinder und Jugendliche, ältere Personen oder Freizeitradverkehr relevant ist oder eine sonstige besondere Netzbedeutung vorliegt.

Die Führung auf Zweirichtungsradwegen (auch gemeinsam mit dem Fußverkehr) ist außerorts die Regel. Den Übergängen von innerorts / außerorts, beziehungsweise der Querung von Außerortsstraßen, sind besondere Aufmerksamkeit zu widmen.

<sup>20</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln 2010, S. 16-19

<sup>21</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV). Köln 2021

<sup>22</sup> Vgl. Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001 In der Fassung vom 08.11.2021 (BAntz AT 15.11.2021 B1) Zu § 2 Straßenbenutzung durch Fahrzeuge, Zu Absatz 4 Satz 3 und Satz 4, Freigabe linker Radwege (Radverkehr in Gegenrichtung)



Tabelle 1: Geeignete Führungsformen auf verschiedenen Hierarchieebenen im Radverkehrsnetz

| Standort  |                    | Führungsform                                          | Velorouten<br>(besondere Breiten erforderlich) | Haupt-routen | Neben-routen | Touristische Routen |
|-----------|--------------------|-------------------------------------------------------|------------------------------------------------|--------------|--------------|---------------------|
| Innerorts | Auf Fahrbahnniveau | Mischverkehr (31-50 km/h)<br>Ggf. Piktogrammkette     |                                                |              | (X)          |                     |
|           |                    | Mischverkehr ( $\leq 30$ km/h)                        |                                                | X            | X            | X                   |
|           |                    | Schutzstreifen                                        |                                                | (X)          | X            |                     |
|           |                    | Freigabe von Bussonderfahrstreifen für den Radverkehr |                                                | (X)          | X            |                     |
|           |                    | Radfahrstreifen                                       | X                                              | X            | X            |                     |
|           |                    | Protected-Bike-Lanes                                  | X                                              | X            |              |                     |
|           |                    | Fahrradstraßen                                        | X                                              | X            | X            | X                   |
|           |                    | Fahrradzonen                                          |                                                | (X)          | X            | X                   |
|           | Sonder-formen      | Fußgängerzone, Radverkehr frei                        |                                                |              | (X)          | (X)                 |
|           |                    | Eigenständig geführte Radwege                         | X                                              | X            | X            | X                   |
|           | Im Seitenraum      | Getrennter Geh- und Radweg                            | (X)                                            | X            | X            | X                   |
|           |                    | Gemeinsamer Geh- und Radweg                           |                                                |              |              | (X)                 |
|           |                    | Freigabe von Gehwegen für den Radverkehr              |                                                |              | (X)          | (X)                 |
| Außerorts |                    | Mischverkehr                                          |                                                |              | (X)          |                     |
|           |                    | Mehrzweckstreifen                                     |                                                |              | X            |                     |
|           |                    | Fahrbahnbegleitende Radwege                           | X                                              | X            | X            | X                   |
|           |                    | Selbstständig geführte Radwege                        | X                                              | X            | X            | X                   |

X: geeignete Führungsform

(X): bedingt geeignet, gesonderte Prüfung erforderlich

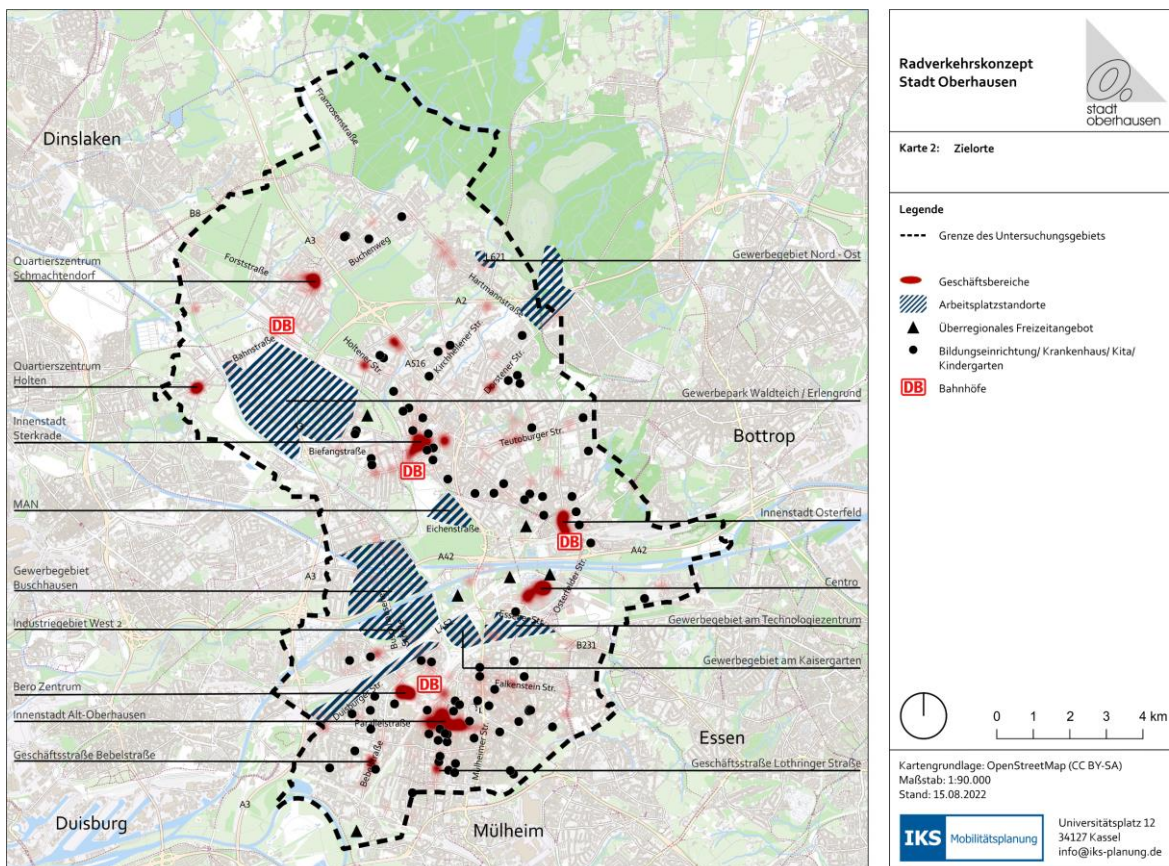
## 6 Netzkonzept

Das Radverkehrsnetz wurde unter Einbezug der Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens in einem mehrstufigen Verfahren entwickelt.

### 6.1 Wunschliniennetz

Zunächst wurden in der gesamten Stadt Zielorte mit hoher Relevanz für den Radverkehr ermittelt (siehe Karte 2).

Karte 2: Zielorte

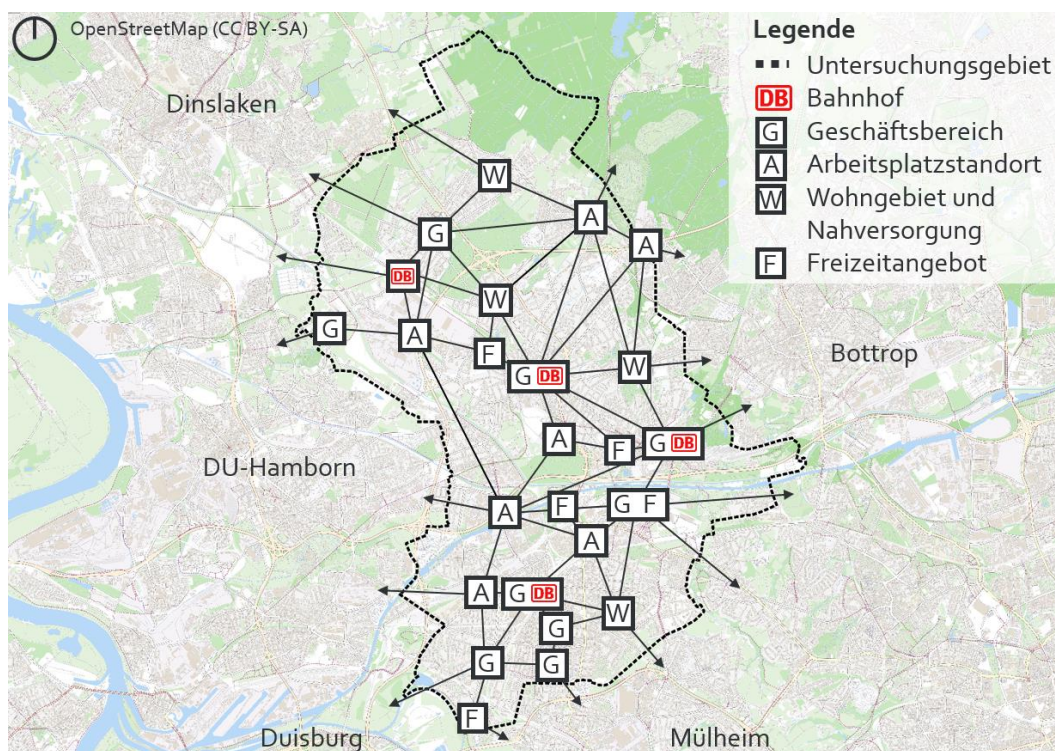


Dazu wurde auf Grundlage einer GIS-Auswertung folgende Zielorte identifiziert:

- Geschäftsbereiche
- Arbeitsplatzstandorte
- Freizeitangebote
- Bildungseinrichtungen, Krankenhäuser, Kitas und Kindergärten
- Bahnhöfe

Zur Ableitung eines dem Radverkehrsnetz vorangestellten Wunschliniennetzes (siehe Abbildung 5) wurden anschließend die Zielorte aus Karte 2 mit den Wohnstandorten vernetzt. Das Wunschliniennetz wurde unabhängig bestehender Wege entwickelt.

Abbildung 5: Wunschliniennetz

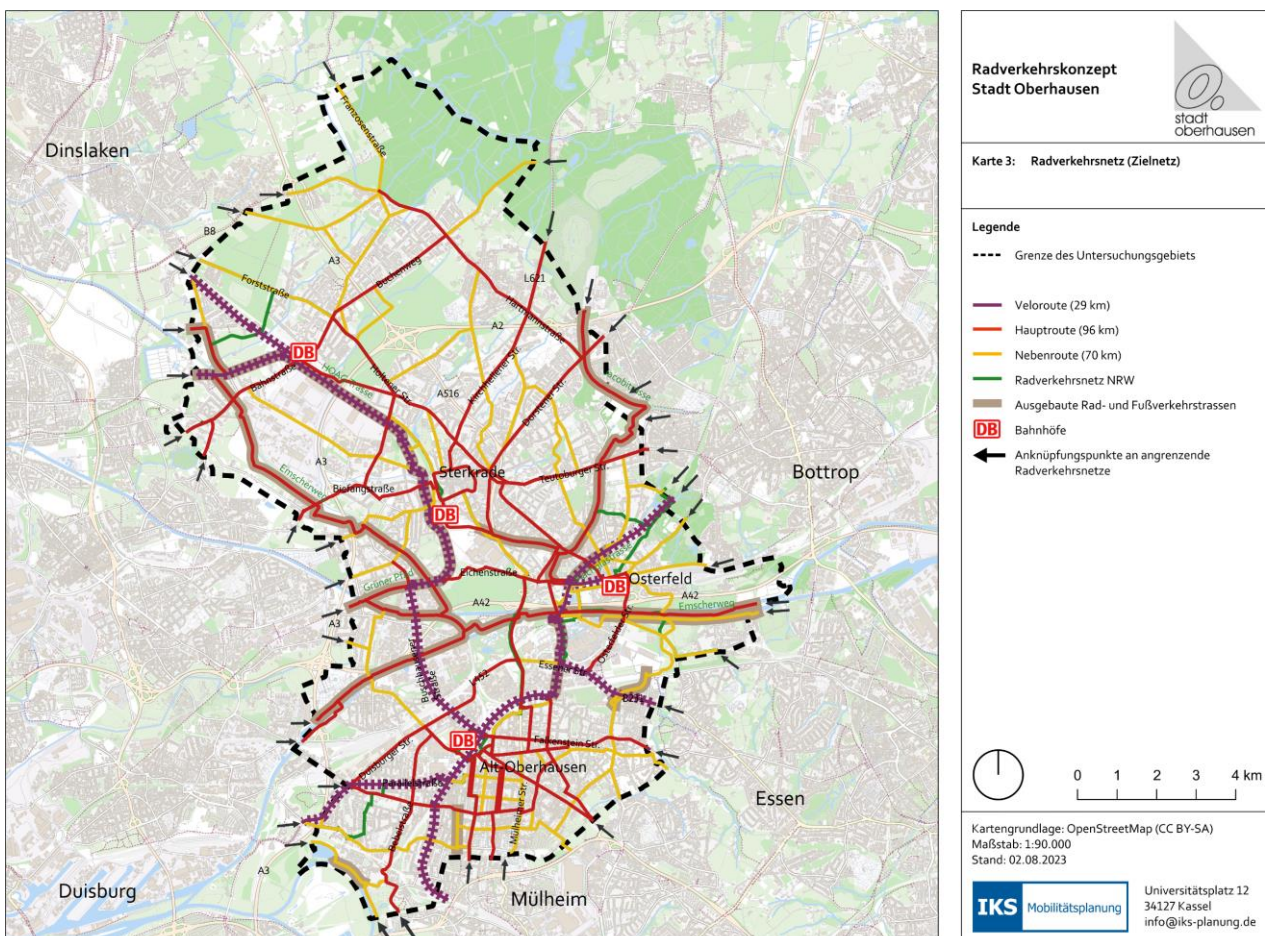




## 6.2 Radverkehrsnetz

Das Wunschliniennetz wurde auf bestehende Straßen und Wege umgelegt und bildet das Radverkehrsnetz für den Alltagsradverkehr. Dieses wurde mit bestehenden über-regionalen Verbindungen und den benachbarten Kommunen abgestimmt, um die Netz-kontinuität zu gewährleisten.

Karte 3: Radverkehrsnetz (Zielnetz)



Die Gesamtlänge des Netzes umfasst ca. 220 km. Insgesamt entfallen 28 km auf Velorouten, 107 km auf Hauptrouten und 85 km auf Nebenrouten.

Das in Karte 3 dargestellte Radverkehrsnetz ist ein Zielnetz. Das bedeutet, dass zum aktuellen Zeitpunkt nicht alle Verbindungen nutzbar sein müssen. Teile des Netzes werden beispielsweise erst durch die Umsetzung von Maßnahmen befahrbar (beispielsweise die Velorouten Richtung Bottrop und zwischen Centro und Winkelriedstraße).

## 7 Unfallauswertung

Für den Zeitraum von 2019 bis 2021 wurden die polizeilich erfassten Unfälle mit Radfahrer:innenbeteiligung ausgewertet.<sup>23</sup> Dabei ist zu berücksichtigen, dass bei Unfällen mit Radfahrenden in der Regel eine hohe Dunkelziffer von polizeilich nicht erfassten Unfällen vorliegt.<sup>24</sup> Darüber hinaus gibt es noch den großen Bereich von Beinahe-Unfällen beziehungsweise Konflikten mit anderen Verkehrsarten, die die Unfallschwelle nicht überschritten haben.

Es gab in den Jahren 2019 bis 2021 im Untersuchungsgebiet insgesamt 668 polizeilich erfasste Unfälle mit Radfahrer:innenbeteiligung, davon 428 Unfälle mit Personenschaden (vgl. Tabelle 2).

Die meisten dieser Unfälle waren Einbiegen/Kreuzen-Unfälle (235), gefolgt von Abbiege-Unfällen (128) und Unfällen durch ruhenden Verkehr (117).

Unfälle mit Personenschaden waren überwiegend Einbiegen/Kreuzen-Unfälle (165) und Fahrnfälle (57). Die Einbiegen/Kreuzen-Unfälle entstanden meist durch verschulden von Pkw-Fahrer:innen.

**Tabelle 2: Unfälle nach Schwere und Jahr**

| Unfallsschwere                               | 2019       | 2020       | 2021       | Gesamt     |
|----------------------------------------------|------------|------------|------------|------------|
| Unfall mit Sachschaden                       | 76         | 86         | 68         | <b>230</b> |
| Unfall mit schwerwiegendem Sachschaden       |            |            |            |            |
| Unfall mit Sachschaden unter Alkoholeinfluss | 4          | 2          | 4          | <b>10</b>  |
| Unfall mit Leichtverletzten                  | 117        | 145        | 115        | <b>377</b> |
| Unfall mit Schwerverletzten                  | 18         | 17         | 15         | <b>50</b>  |
| Unfall mit Getöteten                         |            | 1          |            | <b>1</b>   |
| <b>Gesamt</b>                                | <b>215</b> | <b>251</b> | <b>202</b> | <b>668</b> |

Die Definitionen der Unfalltypen und Unfallschweren entsprechen dem Merkblatt für die Auswertung von Straßenverkehrsunfällen der FGSV.<sup>25</sup> Häufungsstellen von Unfällen

<sup>23</sup> Die Daten wurden durch die Polizei Oberhausen bereitgestellt

<sup>24</sup> Vgl. Enke, Markus; Beitrag zu Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen; Hinweise zu Rad- und Fußverkehr auf gemeinsamen Flächen. Entwurf - Stand: 19.01.21. Köln 2021

<sup>25</sup> Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Merkblatt für die Auswertung von Straßenverkehrsunfällen. Teil 1. Köln 2003, S. 12

bestehen nach einem Erlass des Landes Nordrhein-Westfalen<sup>26</sup> unter den in Tabelle 3 beschriebenen Bedingungen. Für Unfallhäufungslinien wurden Abschnitte zwischen Knotenpunkten von gleichrangigen Straßen betrachtet.

**Tabelle 3: Bedingungen für Unfallhäufungsstellen in NRW<sup>27</sup>**

| Richtwerte zur Identifikation von Unfallhäufungsstellen und -linien |                              |                                                              |                              |                          |                |
|---------------------------------------------------------------------|------------------------------|--------------------------------------------------------------|------------------------------|--------------------------|----------------|
|                                                                     |                              | Gegenverkehrsstraßen und Einbahnstraßen                      |                              | Autobahnähnliche Straßen |                |
|                                                                     |                              | Stelle                                                       | Linie                        | Stelle                   | Linie          |
| Untersuchungsabschnitt                                              |                              | ≤ 50 m / 150 m <sup>1</sup>                                  | ≤ 200 m / 500 m <sup>1</sup> | ≤ 500 m <sup>2</sup>     | ≤ 1.000 m      |
| 1-Jahres-Betrachtung<br>→                                           | Unfälle gleichen Grundtyps   | Kat. 1 - 4                                                   | 3                            | 3                        | 6              |
|                                                                     | Unfälle ungleichen Grundtyps | Kat. 1 + Kat. 2                                              | 3                            | -                        | 3 <sup>3</sup> |
| 3-Jahres-Betrachtung<br>→                                           | Unfälle ungleichen Grundtyps | Kat. 1 - 3<br>Fußgänger/Radfahrer<br>Elektrokleinstfahrzeuge | 5                            | -                        | -              |

Legende:

Kategorie 1: VU mit Getötetem (UGT)

Kategorie 2: VU mit Schwerverletzten (USV)

Kategorie 3: VU mit Leichtverletzten (ULV)

Kategorie 4: schwerwiegender VU mit Sachschaden (USS)

Hinweise:

<sup>1</sup> Länge jedes Zufahrtsastes von Knotenpunktmitte bzw. Abschnittlänge innerhalb/außerhalb geschlossener Ortschaften

<sup>2</sup> Knotenpunktäste (z. B. Kreisfahrbahn, Verteilerfahrbahn) einschließlich Einfädelungs- (Beschleunigungs-) und Ausfädelungstreifen (Verzögerungstreifen). Für Verknüpfungen der BAB-Äste mit dem Basisstraßennetz gilt der Richtwert für Knotenpunkte auf Gegenverkehrsstraßen

<sup>3</sup> Richtwert gilt für Unfälle gleichen Grundtyps

Häufungen von Unfällen mit Radfahrer:innenbeteiligung liegen in Oberhausen an jeweils vier Stellen beziehungsweise Abschnitten vor (siehe Tabelle 4).

In Karte 4 sind alle Unfälle mit Radfahrer:innenbeteiligung und entsprechende Unfallhäufungsstellen und -linien verortet.

<sup>26</sup> Vgl. Ministerium des Inneren und Ministerium für Verkehr des Landes NRW; Aufgaben der Unfallkommission in Nordrhein-Westfalen. Gemeinsamer Runderlass des Ministeriums des Inneren 414-61.05.04 und des Ministeriums für Verkehr III B 3 58.91.16 Vom 10. Juni 2021. Anlage 3: Identifikation von Unfallhäufungsstellen und -linien. Düsseldorf 2021

<sup>27</sup> Vgl. Ministerium des Inneren und Ministerium für Verkehr des Landes NRW; Aufgaben der Unfallkommission in Nordrhein-Westfalen. Gemeinsamer Runderlass des Ministeriums des Inneren 414-61.05.04 und des Ministeriums für Verkehr III B 3 58.91.16 Vom 10. Juni 2021. Anlage 3: Identifikation von Unfallhäufungsstellen und -linien. Düsseldorf 2021



Die Unfälle der Häufungsstellen und -linien sind zu über 75 % Abbiege- und Einbiegen/ Kreuzen-Unfälle mit Pkw-Fahrzeugen als Unfallverursacher.

Karte 4: Unfallauswertung mit Radfahrer:innenbeteiligung

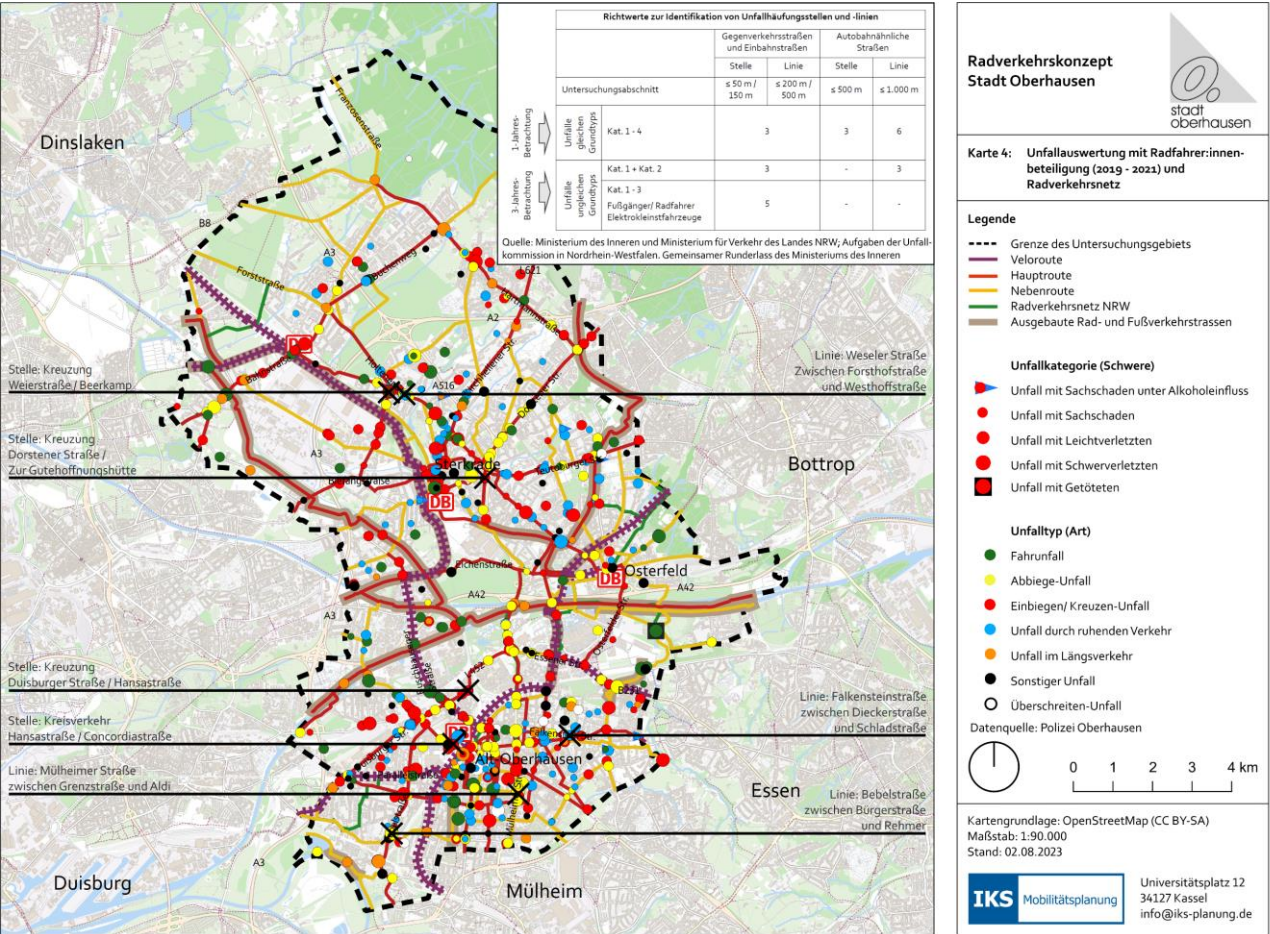


Tabelle 4: Unfallhäufungsstellen in Oberhausen (2019-2021)

| Art                  | Streckenabschnitt / Knotenpunkt                            |
|----------------------|------------------------------------------------------------|
| Unfallhäufungsstelle | Kreisverkehr Hansastraße / Concordiastraße                 |
|                      | Kreuzung Dorstener Straße / Zur Gutehoffnungshütte         |
|                      | Kreuzung Duisburger Straße / Hansastraße                   |
|                      | Kreuzung Weierstraße / Beerkamp                            |
| Unfallhäufungslinie  | Bebelstraße zwischen Bürgerstraße und Rehmer               |
|                      | Falkensteinstraße zwischen Dieckerstraße und Schladstraße  |
|                      | Mühlheimer Straße zwischen Grenzstraße und Aldi            |
|                      | Weseler Straße zwischen Forsthoftstraße und Westhoffstraße |



## 8 Strategien und Handlungsfelder

Das Radverkehrskonzept ist auf eine kontinuierliche und längerfristige Umsetzung angelegt. Die innerhalb des Beteiligungsverfahrens abgestimmte Zielsetzung bildet dabei den übergeordneten Rahmen für die Umsetzung von konkreten Einzelmaßnahmen.

### **Integrierte Planung - Radverkehr als System entwickeln**

Das Konzept setzt auf einen integrierten Ansatz mit besonderer Berücksichtigung verkehrstechnischer Ansprüche in Kombination mit den Anforderungen der Nutzer:innen an die Straße als öffentlichen Raum. So wird gewährleistet, dass Maßnahmen nicht allein an einzelnen Verkehrsmitteln ausgerichtet sind, sondern die Entwicklung der Mobilität und der Aufenthaltsqualität in der Gesamtheit fördern.

Die Maßnahmenempfehlungen sollten darauf ausgerichtet sein, die begrenzten (räumlichen, finanziellen und personellen) Ressourcen zuerst für die Maßnahmen einzusetzen, die möglichst hohes Potenzial und Qualität für die Nutzer:innen aufweisen.

### **Straßenraum als öffentlichen Raum entwickeln**

Viele Straßenräume, insbesondere Hauptverkehrsstraßen, sind in ihrem Querschnitt und ihrer Gestaltung überdimensioniert und auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet. Der öffentliche Straßenraum (auch von Hauptverkehrsstraßen) soll mit der Zielsetzung entwickelt werden, gesundes Wohnen mit einer hohen Lebensqualität zu fördern. Fahrbahnen, Seitenräume und Platzflächen sollen insbesondere Zufußgehenden und Radfahrenden sichere und komfortable Bewegung sowie Verweilen ermöglichen.

Die Straßenräume sollen barrierefrei entwickelt werden, dass sich auch Kinder und unsichere Radfahrer:innen dort eigenständig bewegen können.

## **Verlagerung des Kfz-Verkehrs zum Radverkehr**

Der Kfz-Verkehr (besonders auch Pendlerverkehre) soll so weit wie möglich auf den Radverkehr verlagert werden. Insbesondere Wege unter 10 km bieten ein hohes Potenzial, diese vom Kfz auf das Fahrrad beziehungsweise das E-Bike zu verlagern. In diesem Radius sind ein Großteil der Zielorte in Oberhausen und angrenzenden Kommunen erreichbar.

Die Verlagerung zum Radverkehr darf dabei nicht den Eindruck erwecken, als solle den Bewohner:innen die Nutzung des Kraftfahrzeugs verboten werden. Vielmehr müssen sich die positiven Aspekte des Radverkehrs, wie Komfortgewinn oder Zeit- und Kostenersparnisse in der Wahl des Verkehrsmittels widerspiegeln. Voraussetzung dafür ist eine sichere und komfortable Infrastruktur und eine positive Grundstimmung gegenüber dem Radverkehr (Mobilitätskultur).

## **Übergeordnete Routen für den Radverkehr etablieren**

Um das Verlagerungspotenzial von Fahrten mit dem Kfz auf das Fahrrad zu aktivieren, werden Routen mit übergeordneter Relevanz für Pendler:innen und Alltagsradler:innen herausgestellt. Diese sollen die entscheidenden Zielorte möglichst direkt miteinander verbinden und sich durch eine komfortable Führung, einheitliche Kennzeichnung und Gestaltung auszeichnen. Diese Verbindungen sind im Radverkehrsnetz als Velorouten und Hauptrouten gekennzeichnet. Die Hierarchisierung basiert auf abgeleiteten Quell-Ziel-Beziehungen, bestehenden Planungen und dem Beteiligungsverfahren.

Die Belange der Radfahrenden sind auf diesen Abschnitten bei zukünftigen Planungen mit besonderer Relevanz zu bewerten und beispielsweise höher zu gewichten als der Bedarf an öffentlichen Kfz-Parkplätzen.

## Erreichbarkeit der Stadtteilzentren verbessern

Die Innenstadt, Neue Mitte und Stadtteilzentren stehen inklusive ihrer Funktionen als Geschäfts- und Gastronomiestandorte in besonderem Maße für Kultur und öffentliches Leben in Oberhausen. Damit sind sie Anziehungspunkte für Bewohner:innen, Pendler:innen, Kund:innen sowie Tourist:innen. Dementsprechend sollten sich auch die verkehrlichen Regelungen an hohen Anforderungen in Bezug auf Gestaltung und Aufenthaltsqualität orientieren, um die Standorte und die lokale Wirtschaft insgesamt zu stärken.

Für Radfahrende sollte eine attraktive und funktionale Erreichbarkeit aus allen Stadtbezirken sowie die Möglichkeit zur komfortablen und sicheren Abstellung von Fahrrädern (auch hochpreisigen E-Bikes) gewährleistet sein.

## Radverkehr ist Fahrverkehr - Trennung vom Fußverkehr

Die gemeinsame Führung von Radverkehr und Fußverkehr sollte in Oberhausen zukünftig weitestgehend vermieden werden. Die bestehenden Konflikte werden durch die Entwicklung der Fahrradtypen, hin zu schwereren und größeren Fahrrädern und E-Bikes, bestärkt. Zum Einen steigt die Konkurrenz um die begrenzten Seitenräume. Beispielsweise ist der Platzbedarf von Lastenrädern in der Regel nicht mit den Anforderungen an barrierefreie Gehwege vereinbar. Zudem steigt, bei gemeinsamer Führung, auch die Verletzungsgefahr für Zufußgehende, bedingt durch die großen Geschwindigkeits- und Gewichtsunterschiede.

Sind vorhandene Straßenräume nicht breit genug, um barrierefreie Gehwege neben Radinfrastruktur anzubieten, sollten Kfz-Parkplätze zu Gunsten von Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur verlagert und/ oder Geschwindigkeitsreduzierungen angestrebt werden, um ein sicheres und komfortables Fahren im Mischverkehr zu gewährleisten.

## **Elektromobilität im Radverkehr**

Elektromobilität im Radverkehr ist ein stark wachsender Markt im Alltagsverkehr und Tourismussektor. Die Radinfrastruktur sollte daher an den gesteigerten Anforderungen ausgerichtet werden und mindestens den Regelformen nach Wissenschaft und Technik ausgerichtet sein (beschrieben durch die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen - ERA, FGSV). Besondere Aufmerksamkeit sollte konfliktbehafteten Bereichen gewidmet werden, beispielsweise durch besondere Breitenzuschläge oder bauliche Trennungen von Fuß- und Kfz-Verkehr.

Das Angebot an E-Ladestationen sollte zudem an Standorten mit längeren Abstell-dauern für den Radverkehr sukzessive erweitert werden.

## **Verknüpfung mit dem ÖPNV**

Radverkehr und der ÖPNV (multimodale Wegeketten) bilden eine gute Möglichkeit, auch längere Strecken ohne Kfz zurückzulegen. Neben der Mitnahme der Fahrräder im ÖPNV sind insbesondere sichere und komfortable Radabstellanlagen an den Verknüpfungspunkten (Bahnhöfe, Haltestellen) bedeutende Kriterien, den Umweltverbund als System zu fördern und sollten sukzessive optimiert und ausgeweitet werden.

## **Leihfahrräder als Mobilitätsoption**

Ein umfangreiches Angebot an Leihfahrrädern kann gerade für Besucher:innen und Tourist:innen die Option eröffnen, Ihre Wege im Oberhausen mit dem Fahrrad zu erledigen. Aber auch für Bewohner:innen können Leihfahrräder neue Mobilitätsoptionen eröffnen.

Dabei können solche Angebote nur erfolgreich sein, wenn sie möglichst flächen-deckend und mit hohem Komfort (Zugänglichkeit, einfache Handhabung, hohe Sicht-barkeit im täglichen Leben) verfügbar sind. Daher sollte das Angebot und die Qualität verfügbarer Leihfahrräder stetig gesteigert und ausgebaut werden.

## Öffentlichkeitsarbeit

Öffentlichkeitsarbeit ist ein entscheidender Baustein in der Radverkehrsplanung. Oft werden Maßnahmen nicht akzeptiert oder sehr kritisch betrachtet, weil Informationen fehlen oder Probleme oder nötige Kompromisse nicht kommuniziert werden. Mit transparenten Darstellungen des Entscheidungsprozesses können solche Problematiken oft vermieden werden.

Hier sollte ein zielführender Einsatz digitaler Medien genutzt werden, um Entscheidungsprozesse, Abläufe und besonders auch die angestrebten Ziele zu vermitteln, beispielsweise über das Angebot von „Vorher-Nachher-Visualisierungen“. Nur so kann es auch gelingen, Vorzüge statt Verluste zu kommunizieren, ohne dass bekannte Aspekte zum Kfz-Verkehr, wie der mögliche Verlust einzelner Parkplätze, die Debatten dominieren. Das Themenfeld Öffentlichkeitsarbeit ist dabei nicht auf einzelne Maßnahmen beschränkt, sondern soll als langfristige Strategie betrachtet werden.

## Ressourcen an erhöhtem Bedarf ausrichten

Radverkehrsplanung ist in den politischen und verwaltungstechnischen Strukturen oft noch nicht so tief verwurzelt, wie es die Diskussionen vermuten lassen. Um Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept auch längerfristig umsetzen zu können, ist insbesondere eine gesicherte und längerfristige Finanzierung von großer Bedeutung.

In diesem Rahmen sollte neben der politischen Festsetzung eines jährlichen Budgets auch die Ausstattung der Verwaltung mit entsprechenden Mitarbeiter:innen als entscheidender Faktor zur Umsetzungsfähigkeit des Konzeptes betrachtet werden.

## **Pflege und Optimierung des Bestandsnetzes**

Ein weiterer Baustein für ein funktionelles und komfortables Radverkehrsnetz ist die dauerhafte Pflege und Optimierung der bestehenden Radinfrastruktur.

Auf Grundlage von strategischen Plänen, wie Räumplänen bei Schneefall, Reinigungsplänen, Grünschnittplänen, Markierungsplänen und der Benennung von eindeutigen Zuständigkeiten bei kurzfristig auftretenden Problemen auf den Radwegen, können solche absehbaren Handlungsfelder möglichst effektiv gesteuert werden. Zudem sollten solche Daueraufgaben langfristig budgetiert und mit Personalbedarf hinterlegt werden.

## **Fokus auf umsetzbare Leitprojekte legen**

In der Praxis werden oft sämtliche Kapazitäten der Verwaltung an stark konfliktbehafteten Projekten gebunden. Um möglichst kurzfristige und sichtbare Erfolge zu erzielen, sollten vorrangig Projekte entwickelt werden, aus denen Qualitätsverbesserungen in einem realistischen Kosten- und Zeitrahmen resultieren.

Auch wenn das bedeutet, dass nicht immer sämtliche Qualitätsstandards sofort und umfänglich erreicht werden. Instrumente wie Verkehrsversuche oder Modellprojekte, aber auch temporäre Lösungen, können gezielt als Pilot- und Leitprojekte zum Einsatz kommen.

Auf Grundlage von positiven Erfahrungen gelungener Projekte können dann auch größere Projekte diskutiert und initiiert werden.



## 9 Musterlösungen für ausgewählte Problemfelder

Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes Oberhausen wurde, entsprechend der ausgeschriebenen Leistungsbeschreibung, keine lückenlose Bestandserhebung des Radverkehrsnetzes vorgenommen. Stattdessen wurden auf Grundlage des Beteiligungsverfahrens, Hinweisen der Verwaltung und Einschätzungen des bearbeitenden Planungsbüros, musterhafte Problemfelder für Oberhausen identifiziert.

Zu diesen Problemfeldern wurden anhand konkreter örtlicher Beispiele Musterlösungen entwickelt. Diese sollen verantwortlichen Akteur:innen als Instrumentenkoffer dienen, den Radverkehr in Oberhausen zu fördern. Dabei wurde die Auswahl der Musterlösungen so gewählt, dass möglichst verschiedene Problemfelder abgedeckt werden, um die Anwendung auf ähnliche Situationen in der gesamten Stadt zu gewährleisten.

Die Musterlösungen sind keine Detailplanungen und müssen vor Umsetzung an den konkreten Örtlichkeiten im Detail geprüft werden. Die Umsetzungshorizonte beziehen sich auf den Zeitraum zur Umsetzung einzelner Abschnitte, vom Beginn der Maßnahme, bis zur Fertigstellung. Diese können, zum Beispiel bei hohem baulichem Aufwand, von den benannten Zeiträumen abweichen.

Zur besseren Lesbarkeit sind typische Problemfelder und Lösungsansätze nach folgenden Kriterien organisiert:

- Radrouten auf Wohnstraßen
- Radrouten auf Hauptverkehrsstraßen
- Radrouten auf eigenständig geführten Trassen

Diese Gliederung schließt nicht aus, dass auch einzelne Musterlösungen in anderen Situationen angewendet werden können, sondern bildet nur den voraussichtlich hauptsächlichen Einsatzbereich ab.

Die Kostenschätzungen sind ohne konkrete Werte vorgenommen, da selbst innerhalb der einzelnen Lösungen die Kosten stark variieren können (beispielsweise aufgrund verschiedener Streckenlängen von Maßnahmen und den aktuell starken Preisschwankungen im Baugewerbe). Um die Kosten der Maßnahmen in Relation setzen zu können, wurde eine Einschätzung von eher geringen Kosten (€), mittleren Kosten (€€) bis hohe Kosten (€€€) beschrieben.

## 9.1 Radrouten auf Wohnstraßen

### Ausgangslage / Problemstellung

Radrouten auf Wohnstraßen sind in der Regel geprägt durch geringe Kfz-Verkehrsbelastungen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Aufgrund der dichten Bebauung besteht vielerorts hoher Parkdruck. Die Radrouten, auf denen Radverkehr im Mischverkehr geführt wird, sind im Straßenraum oft nicht als solche erkennbar.

Abbildung 6: Beispielhafte Radroute auf Wohnstraßen (Virchowstraße)



Zudem bestehen weitere Problemstellungen entlang der Radrouten auf Wohnstraßen:

- Die Anlage von Schräg- und Senkrechtparkplätzen ist effektiv für den Kfz-Verkehr. Insbesondere die Ausparkvorgänge sind allerdings ein hohes Gefahrenpotenzial für Radfahrende, da oft schlechte Sichtbeziehungen bestehen.
- Wenn Schutzstreifen vorhanden sind, fehlen an vielen Stellen die Sicherheitstrennstreifen, was zu einem Gefährdungspotenzial durch Dooring-Unfälle führt.
- Folgende Problemstellungen sind Beobachtungen und Hinweise aus der Praxis und werden unter dem Punkt „Radkultur“ zusammengefasst:
  - Radverkehr wird nicht als „gleichwertige“ Verkehrsart angesehen. Das führt zum Beispiel zu Missachtungen der Vorfahrtsregelungen oder „Anhupen“, wenn auf der Fahrbahn gefahren wird.
  - Radfahrende werden vielfach mit zu geringen Abstand überholt.
  - Unter anderem die vorherigen Punkte führen dazu, dass Radfahrende auf Gehwege ausweichen. Das sorgt für Konflikte zwischen Fußgänger:innen und steigert die Wahrnehmung, dass Radverkehr nicht auf die Fahrbahn gehört.

### 9.1.1 Fahrradstraßen

Die Fahrradstraße ist ein flexibles Instrument zur Gestaltung von Radinfrastruktur und kann in vielen Straßen innerhalb von Wohnquartieren eingesetzt werden. Sie eignet sich zudem zum Einsatz in allen Hierarchieebenen innerhalb des Radverkehrsnetzes. Insbesondere in urbanen Bereichen können Fahrradstraßen durchgängige und für alle Verkehrsteilnehmer:innen gut erkennbare Radinfrastruktur darstellen und damit das Rückgrat der Radinfrastruktur bilden (Werbeeffekt für den Radverkehr).

In der Regel sind Fahrradstraßen mittels Beschilderung und Markierungsarbeiten im bestehenden Straßenraum integrierbar, was eine kurzfristige und kostengünstige Anlage erlaubt. Durch die Einrichtung einer Vorfahrtsregelung entlang der Fahrradstraße (statt rechts-vor-links) kann Radverkehr zudem beschleunigt werden.

Entsprechend der VwV-StVO unterliegt die Einrichtung folgenden Voraussetzungen:

*„Die Anordnung einer Fahrradstraße kommt nur auf Straßen mit einer hohen oder zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte, einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr oder auf Straßen von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr in Betracht. Eine hohe Fahrradverkehrsdichte, eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr setzen nicht voraus, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist. Eine zu erwartende hohe Fahrradverkehrsdichte kann sich dadurch begründen, dass diese mit der Anordnung einer Fahrradstraße bewirkt wird.“<sup>28</sup>*

Insgesamt sind Fahrradstraßen eine gute Lösung, um in Oberhausen mit realistischem Ressourceneinsatz und überschaubaren Einschränkungen für andere Verkehrsarten, einen hohen Komfortgewinn für den Radverkehr zu schaffen.

Tabelle 5: Kennwerte Musterlösung Fahrradstraße

|                                |                                                                                   |                                                      |                                                     |                                                           |
|--------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|
| <b>Eignung Hierarchieebene</b> | Veloroute<br><input checked="" type="checkbox"/>                                  | Hauptroute<br><input checked="" type="checkbox"/>    | Nebenroute<br><input checked="" type="checkbox"/>   | Touristische Route<br><input checked="" type="checkbox"/> |
| <b>Kriterien</b>               | Bestandteil des Radverkehrsnetzes (hohe Radverkehrsdichte vorhanden/ zu erwarten) |                                                      |                                                     |                                                           |
| <b>Beispielhafte Standorte</b> | Düppelstraße, Virchowstraße, Parallelstraße                                       |                                                      |                                                     |                                                           |
| <b>Kosten-schätzung</b>        | €€                                                                                |                                                      |                                                     |                                                           |
| <b>Umsetzungs-horizont</b>     | Kurzfristig:<br>0-2 Jahre <input checked="" type="checkbox"/>                     | Mittelfristig:<br>3-5 Jahre <input type="checkbox"/> | Langfristig:<br>6-10 Jahre <input type="checkbox"/> | Daueraufgabe<br><input type="checkbox"/>                  |

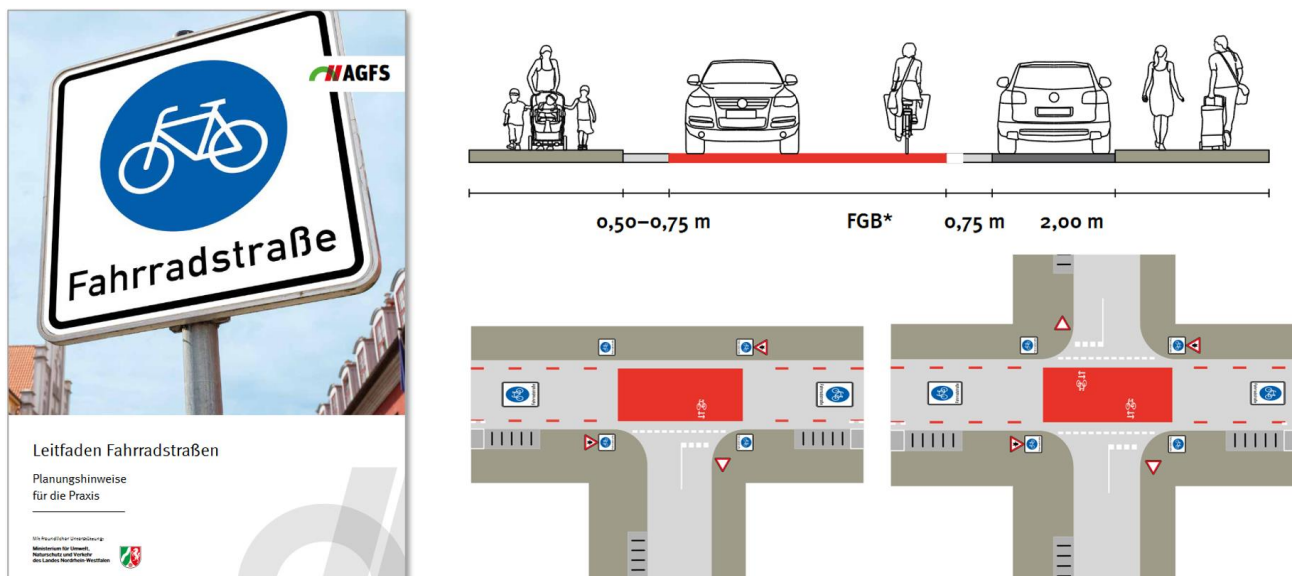
<sup>28</sup> Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001 In der Fassung vom 08. November 2021 (BAnz AT 15.11.2021 B1) Zu Zeichen 244.1 und 244.2

## Umsetzungsempfehlungen

Um Fahrradstraßen für alle Verkehrsteilnehmenden als solche sichtbar und erkennbar zu machen, wird die Umsetzung einheitlicher Merkmale empfohlen:

- Beschilderung der Fahrradstraße mit dem Zeichen Z 244 StVO „Fahrradstraße“.
- Bei Freigabe der Fahrradstraße für den Kfz-Verkehr: Anbringung des Zusatzzeichens Z 1020-30 StVO „Anlieger frei“.
- Einrichtung einer Vorfahrtsregelung entlang der Fahrradstraße mittels Z 301 StVO „Vorfahrt“. Sofern auf dem Straßenabschnitt viel Kfz-Durchgangsverkehr besteht, sollten Modale Filter (Durchfahrtsperren für Kfz) oder gegenläufige Einbahnstraßen eingerichtet werden.
- Markierung von Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr.
- Markierung von Fahrradpiktogrammen auf der Fahrbahnmitte in regelmäßigen Abständen.
- Rotmarkierung der Einmündungsbereiche (Sichtbarkeit der Fahrradstraße).

Abbildung 7: Leitfaden Fahrradstraßen in NRW<sup>29</sup>



Mit der Einführung von Fahrradstraßen kann dem Radverkehr grundsätzlich ein höherer Stellenwert und Aufmerksamkeit im Alltagsverkehr eingeräumt werden.

<sup>29</sup> Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen / AGFS; Leitfaden Fahrradstraßen – Planungshinweise für die Praxis. Krefeld 2023

Ein entscheidender Faktor zum Erfolg von Fahrradstraßen sind die eindeutige Erkennbarkeit für alle Verkehrsteilnehmer:innen. Eine einfache Beschilderung reicht dazu in der Regel nicht aus. Markierungsarbeiten und flächige Einfärbungen sollten stets mitgedacht werden.

Beispielsweise können bei der Einrichtung der Fahrradstraße ergänzend die 5 m-Einmündungsbereiche markiert oder baulich eingerichtet werden (Anlage von „Gehwegnasen“) und/ oder Fahrradbügel an den Knoten angrenzenden Parkplätzen aufgestellt werden (siehe Abbildung 8). Auch die Begleitung durch Gehwegüberfahrten kann die Erkennbarkeit der Fahrradstraße erhöhen und gleichzeitig den Fußverkehr stärken.

Es wird empfohlen, zunächst Abschnitte zu wählen, wo bereits viele Radfahrende unterwegs sind. Insbesondere bei einer ausbaufähigen Radkultur kann so gewährleistet werden, dass die Regelungen auch akzeptiert werden. Fahren (zunächst) nur sehr wenige Radfahrer:innen auf den eingerichteten Fahrradstraßen, kann die Akzeptanz der Maßnahme erheblich sinken.

Ergänzend sollte die Einführung neuer Fahrradstraßen stets öffentlichkeitswirksam beworben werden. Diese Aufmerksamkeit sollte genutzt werden, um auch die rechtliche Bedeutung der Fahrradstraße für alle Verkehrsteilnehmer:innen nochmals verständlich zu erläutern.

Konkrete Gestaltungsvorgaben finden sich in dem „Leitfaden Fahrradstraßen - Planungshinweise für die Praxis“ der AGFS (vgl. Abbildung 7).



Abbildung 8: Prinzipskizze Parallelstraße

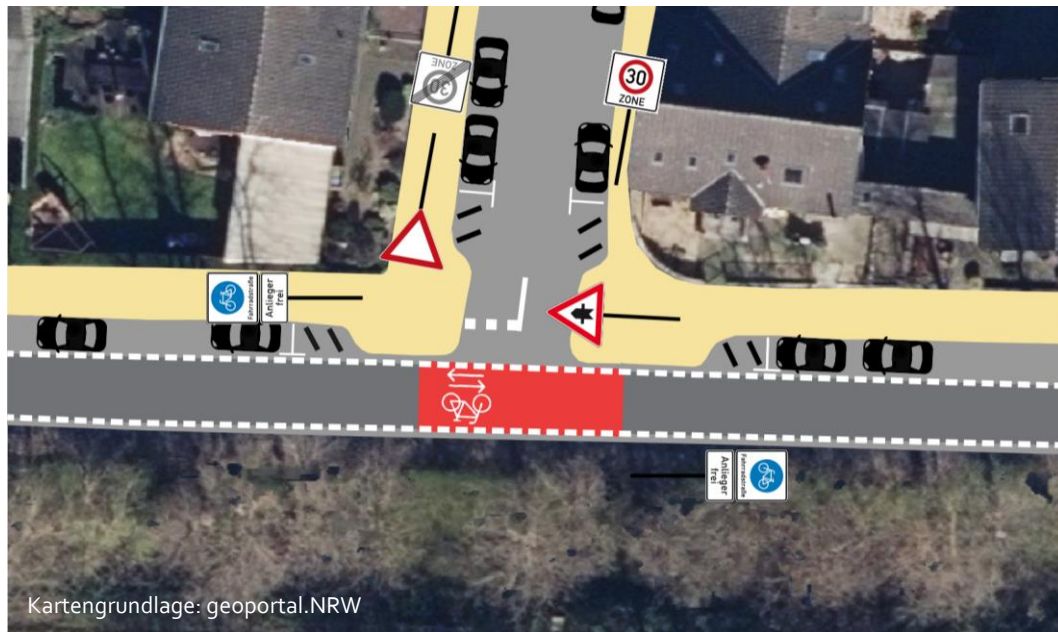


Abbildung 9: Good-Practice-Beispiel (Kassel)





## 9.1.2 Fahrradzone

Die Fahrradzone kann eingesetzt werden, um den Vorrang von Radverkehr in (Wohn-)quartieren und gleichzeitig eine Verkehrsberuhigung zu erwirken. Da in Fahrradzonen rechts-vor-links und die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h gilt, eignet sich die Einrichtung insbesondere entlang Nebenrouten und touristischen Routen des Radverkehrsnetzes. Besonders in bereits fahrradaffinen Quartieren können Fahrradzonen eingerichtet werden, um auch flächig die Relevanz des Radverkehrs zu verdeutlichen.

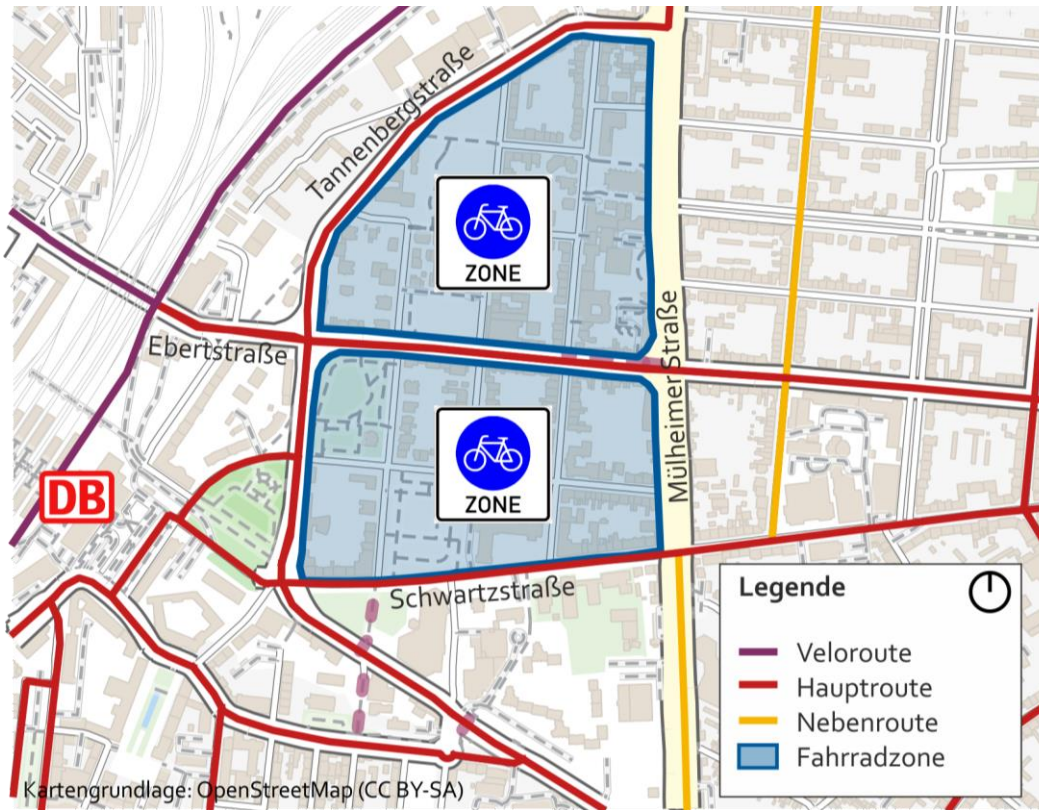
In der Regel sind Fahrradzonen mittels Beschilderung und Markierungsarbeiten im bestehenden Straßenraum integrierbar, was eine relativ kurzfristige und kostengünstige Einrichtung erlaubt. Aufgrund der großen Überschneidungen der rechtlichen Anforderungen, können Fahrradzonen in geeigneten Wohnquartieren bestehende Tempo-30-Zonen ersetzen.

Insgesamt sind Fahrradzonen gute Ergänzungen zu den Radrouten innerhalb des Radverkehrsnetzes und können in ausgewählten Quartieren den Komfort für Radfahrende und gleichzeitig die Identifikation mit nachhaltigem Verkehr steigern.

Tabelle 6: Kennwerte Musterlösung Fahrradstraße

| Eignung<br>Hierarchieebene | Veloroute<br><input type="checkbox"/>                                                                                                                                                                                                                                                        | Hauptroute<br><input type="checkbox"/>               | Nebenroute<br><input checked="" type="checkbox"/>   | Touristische<br>Route <input checked="" type="checkbox"/> |
|----------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|
| Kriterien                  | Hohe Bedeutung des Radverkehrs im Stadtteil<br>Möglichst untergeordnete Bedeutung für den Kfz-Verkehr (zum Beispiel keine Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen, keine Vorfahrtsstraßen, keine signalgeregelten Knotenpunkte, keine Fahrstreifenbegrenzungen oder benutzungspflichtige Radwege) |                                                      |                                                     |                                                           |
| Beispielhafte Standorte    | Bereich nördlich der Ebertstraße (zwischen Ebertstraße, Mülheimer Straße und Tannenbergstraße)<br>Bereich südlich der Ebertstraße (zwischen Ebertstraße, Mülheimer Straße, Schwartzstraße und Tannenbergstraße)                                                                              |                                                      |                                                     |                                                           |
| Kosten-schätzung           | €€                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                      |                                                     |                                                           |
| Umsetzungs-horizont        | Kurzfristig:<br>0-2 Jahre <input checked="" type="checkbox"/>                                                                                                                                                                                                                                | Mittelfristig:<br>3-5 Jahre <input type="checkbox"/> | Langfristig:<br>6-10 Jahre <input type="checkbox"/> | Daueraufgabe<br><input type="checkbox"/>                  |

Abbildung 10: Empfohlene Musterbereiche für Fahrradzonen



## Umsetzungsempfehlungen

Um die Fahrradzonen für alle Verkehrsteilnehmenden als solche sichtbar und verständlich zu machen, wird die Umsetzung einheitlicher Gestaltungsmerkmale empfohlen:

- Beschilderung der Fahrradzone mit dem Zeichen Z 244.3 StVO „Beginn einer Fahrradzone“ und Z 244.4 StVO „Ende einer Fahrradzone“.
- Bei Freigabe der Fahrradzone für den Kfz-Verkehr, Anbringung des Zusatzzeichens Z 1020-30 StVO „Anlieger frei“.
- Markierung von Z 244.3 StVO als Sinnbild auf der Fahrbahn in regelmäßigen Abständen, an den Eingängen der Fahrradzone und an Knoten und Einmündungen.
- Markierung von Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr, möglichst kein Schräg- / Senkrechtparken innerhalb der Fahrradzone.
- Sofern auf Straßenabschnitten viel Kfz-Durchgangsverkehr besteht, sollten Modale Filter (Durchfahrtsperren für Kfz) oder gegenläufige Einbahnstraßen eingerichtet werden.

Mit der Einführung von Fahrradzonen kann dem Radverkehr grundsätzlich ein höherer Stellenwert und Aufmerksamkeit eingeräumt werden. Ein entscheidender Faktor zum Erfolg von Fahrradzonen sind die eindeutige Erkennbarkeit für alle Verkehrsteilnehmer:innen. Eine einfache Beschilderung reicht dazu in der Regel nicht aus. Markierungsarbeiten und flächige Einfärbungen sollten stets mitgedacht werden.

Innerhalb von Fahrradzonen ist von hoher Bedeutung, Sichtfelder freizuhalten und illegales „Eckenparken“ einzudämmen. Dazu können beispielsweise innerhalb der Fahrradzone die 5 m-Einmündungsbereiche markiert oder baulich eingerichtet werden (Anlage von „Gehwegnasen“) und/ oder Fahrradbügel an den Knoten angrenzenden Parkplätzen aufgestellt werden.

Zudem wird empfohlen, zunächst Quartiere zu wählen, wo bereits viele Radfahrende unterwegs sind. Insbesondere bei einer ausbaufähigen Radkultur kann so gewährleistet werden, dass die Regelungen auch akzeptiert werden. Fahren (zunächst) nur sehr wenige Radfahrer:innen innerhalb der Fahrradzone, kann die Akzeptanz der Maßnahme erheblich sinken.

Ergänzend sollte die Einführung neuer Fahrradzonen stets öffentlichkeitswirksam beworben werden. Diese Aufmerksamkeit sollte genutzt werden, um auch die rechtliche Bedeutung der Fahrradzone für alle Verkehrsteilnehmer:innen nochmals verständlich zu erläutern.

Konkrete Gestaltungsvorgaben finden sich zudem in dem „Leitfaden Fahrradstraßen - Planungshinweise für die Praxis“ der AGFS.<sup>30</sup>

---

<sup>30</sup> Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen / AGFS; Leitfaden Fahrradstraßen – Planungshinweise für die Praxis. Krefeld 2023

## 9.2 Radrouten an Hauptverkehrsstraßen

### Ausgangslage / Problemstellung

Radrouten an Hauptverkehrsstraßen sind oft als Hauptroute oder Veloroute innerhalb des Radverkehrsnetzes definiert. Die Routen sind geprägt durch hohe Kfz-Verkehrsbelastungen und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Die bestehende Radinfrastruktur hat sehr heterogene Qualität, die von breit ausgebauten Radfahrstreifen beziehungsweise Radwegen bis zu schmalen Schutzstreifen reicht. Teilweise wird der Radverkehr auch im Mischverkehr oder im Seitenraum geführt.

Abbildung 11: Beispielhafte Radrouten auf Hauptverkehrsstraßen (Emmerichstraße und Concordiastraße)



Typische Problemstellungen entlang der Radrouten auf Hauptverkehrsstraßen sind:

- Wenn Radinfrastruktur auf Fahrbahnniveau vorhanden ist (Radfahrstreifen, Schutzstreifen) sind diese oft zu schmal ausgeführt. Es fehlen an vielen Stellen die Sicherheitstrennstreifen, was zu einem Gefährdungspotenzial (Dooring-Unfälle) führt.
- Radinfrastruktur im Seitenraum ist oft baulich deutlich zu schmal angelegt. Eine ausgewiesene Benutzungspflicht ist damit hinfällig. Zudem bestehen Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr (Einschränkung der Barrierefreiheit, vorbeidrängeln auf schmalen Flächen), insbesondere auch an Knotenpunkten (kleine Aufstellflächen).
- Unter den vorangehenden Punkten leidet besonders die subjektive Sicherheit der Radfahrenden. Folgende Punkte sind zudem Beobachtungen und Hinweise aus der Praxis und werden unter dem Punkt „Radkultur“ zusammengefasst:
  - Radfahrende werden vielfach mit zu geringen Abstand überholt.
  - Radfahrende weichen auf Gehwege aus. Das sorgt für Konflikte zwischen Fußgänger:innen und steigert die Wahrnehmung, dass Radverkehr nicht auf die Fahrbahn gehört.

## 9.2.1 Transformation Straßenraum: Protected-Bike-Lanes

In Oberhausen bestehen mehrere Straßen, die entweder für die Belastung durch Kfz-Verkehr überdimensioniert sind oder aus Gründen nachhaltiger Stadtentwicklung in der bestehenden Form nicht mehr zeitgemäß sind. In solchen Straßen können beispielsweise einzelne Kfz-Fahrspuren (oder überbreite Fahrspuren) in Protected-Bike-Lanes transformiert werden.

Insbesondere entlang von Velorouten oder auch Hauptrouten können Protected-Bike-Lanes auf ehemaligen Kfz-Fahrspuren (oder überbreiten Fahrspuren) ein wirksames Instrument sein, durchgängige Radinfrastruktur mit hohem Komfort und (subjektiver) Sicherheit für Radfahrende zu schaffen, die für alle Verkehrsteilnehmer:innen gut erkennbar ist und damit zugleich einen Werbeeffect für den Radverkehr bildet.

Protected-Bike-Lanes können in der Regel auf der bestehenden Fahrbahn eingerichtet werden und eignen sich daher besonders, um kurzfristig Lösungen auszuprobieren (Verkehrsversuche, temporäre Lösungen), die bei Erfolg dann auch baulich umgesetzt werden können (vgl. Abbildung 13 und Abbildung 14 ab Seite 36). So kann in Oberhausen mit realistischem Ressourceneinsatz ein hoher Komfortgewinn für den Radverkehr geschaffen werden.

Tabelle 7: Kennwerte Musterlösung Änderung Straßenraumaufteilung: Protected-Bike-Lanes

| Eignung<br>Hierarchieebene | Veloroute<br><input checked="" type="checkbox"/>                                         | Hauptroute<br><input checked="" type="checkbox"/>               | Nebenroute<br><input type="checkbox"/>              | Touristische<br>Route <input type="checkbox"/> |
|----------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|------------------------------------------------|
| Kriterien                  | Hohe Bedeutung für Radpendler:innen<br>Überdimensionierte Fahrspuren für den Kfz-Verkehr |                                                                 |                                                     |                                                |
| Beispielhafte<br>Standorte | Buschhausener Straße, Concordiastraße                                                    |                                                                 |                                                     |                                                |
| Kosten-<br>schätzung       | €€                                                                                       |                                                                 |                                                     |                                                |
| Umsetzungs-<br>horizont    | Kurzfristig:<br>0-2 Jahre <input type="checkbox"/>                                       | Mittelfristig:<br>3-5 Jahre <input checked="" type="checkbox"/> | Langfristig:<br>6-10 Jahre <input type="checkbox"/> | Daueraufgabe<br><input type="checkbox"/>       |

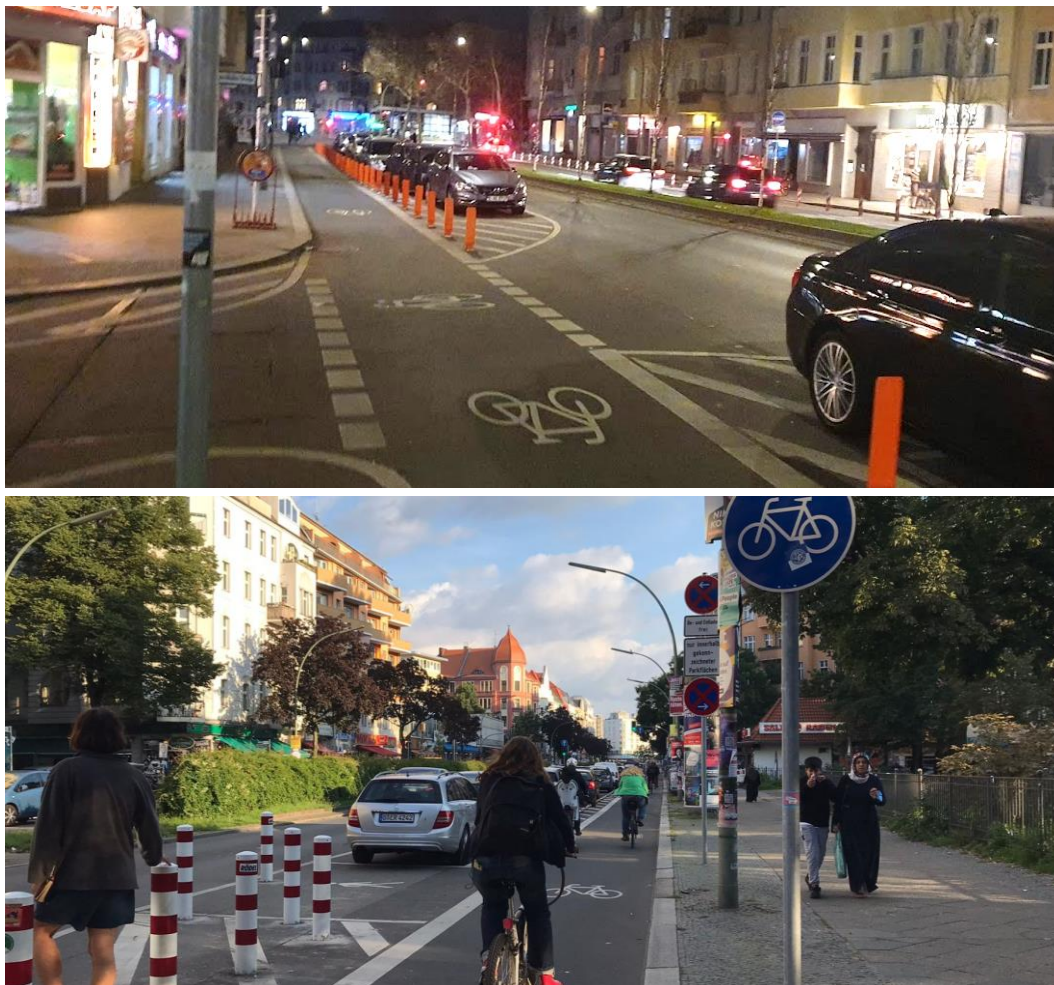


## Umsetzungsempfehlungen

Für die Umsetzung von Protected Bike Lanes werden folgende einheitliche Gestaltungsmaßnahmen empfohlen:

- Beschilderung der Protected Bike Lane mit dem Zeichen Z 237 StVO „Radweg“.
- Rotmarkierung der Kreuzungsbereiche.
- Markierung von Fahrradpiktogrammen in regelmäßigen Abständen.
- Verwendung von Trennelementen zur Fahrbahn (kurzfristig: Baustellenbarken; mittelfristig: bauliche Anlage von Trennelementen).
- Sofern Kfz-Parkplätze vorgesehen, sollten diese zwischen Kfz-Fahrspur und Protected-Bike-Lane angelegt werden.

Abbildung 12: Good-Practice-Beispiele Protected-Bike-Lanes nach baulicher Umsetzung (Berlin)





Mit der Umwandlung von Kfz-Fahrspuren (oder überbreiten Fahrspuren) in Protected-Bike-Lanes können insbesondere Pendlertrassen mit einer hohen Qualität für den Radverkehr entwickelt werden. Durch die vorhandene Asphaltierung und die Führung auf Fahrbahnniveau ist, zusammen mit der Vorfahrtsregelung entlang dieser Straßen, ein schnelles Vorankommen für den Radverkehr gewährleistet. Die Geschwindigkeit kann zusätzlich gesteigert werden, wenn eine grüne Welle für den Radverkehr eingerichtet wird.

Als ein bedeutender Erfolgsfaktor von Protected-Bike-Lanes wird eine transparente und professionelle Kommunikationsstrategie empfohlen. Sonst kann bei den übrigen Verkehrsteilnehmer:innen schnell der Eindruck entstehen, dass ihnen „etwas weggenommen wird“ oder „Symbolpolitik“ betrieben wird. Hierbei ist von hoher Relevanz, die verkehrliche Bedeutung solcher Protected-Bike-Lanes so zu erklären, dass auch fachliche Laien den Nutzen und die positiven Effekte auf Verkehr, Umwelt und Aufenthaltsqualität verstehen.

Zudem wird empfohlen, zunächst Abschnitte umzugestalten, wo bereits viele Radfahrende unterwegs sind. Hierfür eignen sich besonders gut genutzte Pendlertrassen. Insbesondere bei einer ausbaufähigen Radkultur kann so gewährleistet werden, dass die Veränderungen von der Öffentlichkeit ergebnisoffen bewertet werden. Fahren (zunächst) nur sehr wenige Radfahrer:innen auf den eingerichteten Protected-Bike-Lanes, kann die Akzeptanz der Maßnahme erheblich sinken und gegebenenfalls nicht über den „Versuchsstatus“ hinauskommen.

**Abbildung 13: Markierungslösung zum Übergang bestehender Radinfrastruktur in die Protected-Bike-Lane östlich der Bahnunterführung in der Concordiastraße (Knoten Friedrich-List-Straße)**

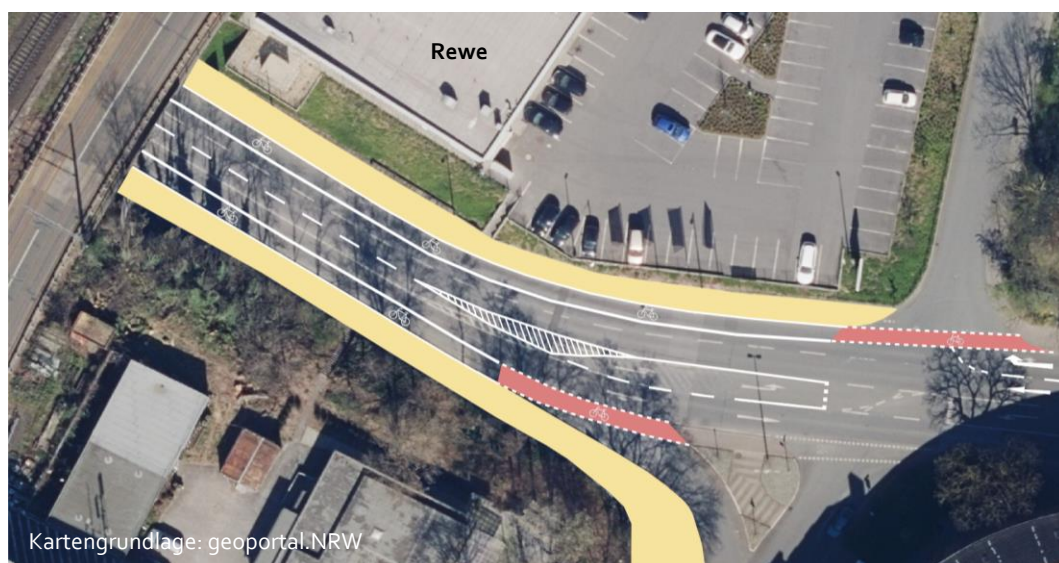
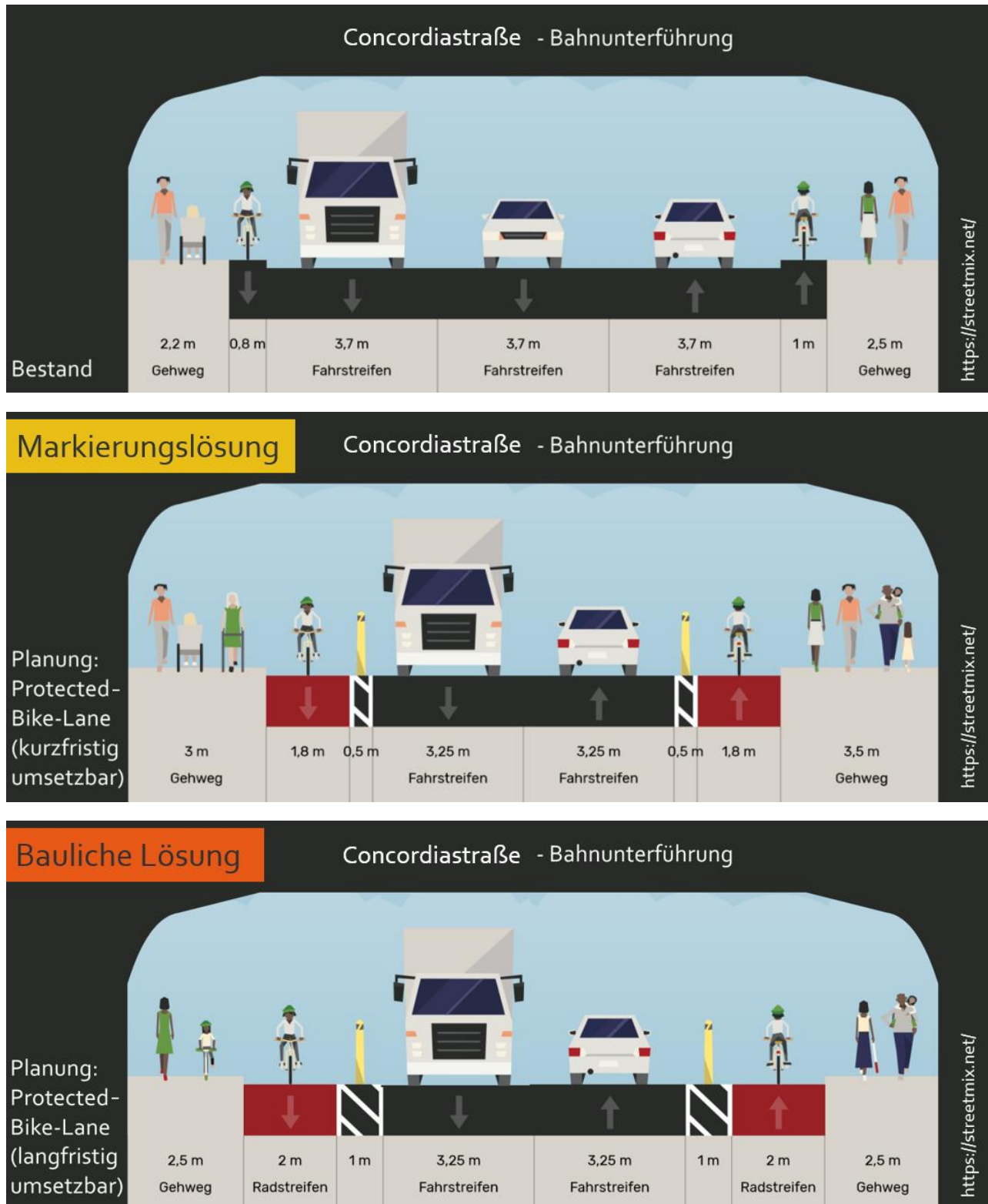


Abbildung 14: Querschnitt Concordiastraße im Bestand mit Musterlösungen



## 9.2.2 Transformation Straßenraum: Illegales Gehwegparken

In Oberhausen bestehen mehrere Straßen, in denen die Anlage von Parkplätzen (halbseitig) auf dem Gehweg angewiesen oder geduldet ist. Auch, wenn dadurch die Barrierefreiheit für Fußgänger:innen beschnitten wird und Platz für erforderliche Radinfrastruktur fehlt. Laut VwV-StVO darf das Parken auf Gehwegen nur zugelassen werden, wenn unter anderem „genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt“.<sup>31</sup> Im Rahmen eines Urteils durch das Obergerverwaltungsgericht Bremen, wurden erforderliche Restgehwegbreiten von mindestens 1,50 m beschrieben.<sup>32</sup> Die aktuelle Rechtsprechung sollte bei zukünftigen Planungen berücksichtigt werden.

In solchen Straßen können Änderungen der Anordnung von Parkplätzen, beziehungsweise die Umsetzung der gültigen Regelungen, dazu führen, dass Barrierefreiheit für Fußgänger:innen hergestellt wird und je nach Straßenraumbreite Platz für Radinfrastruktur geschaffen werden kann.

Insbesondere entlang von Velo- und Hauptrouten sollten die Anforderungen des Radverkehrs höher gewichtet werden als das Bereitstellen von (illegalen) Kfz-Parkplätzen. Durch die Umsetzung kann die Qualität für Radfahrer:innen und den Fußverkehr und damit auch die Aufenthaltsqualität für Anwohner:innen erheblich gesteigert werden.

Tabelle 8: Kennwerte Musterlösung Änderung Straßenraumaufteilung: Illegales Gehwegparken

|                                |                                                                                                   |                                                      |                                                     |                                                |
|--------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|------------------------------------------------|
| <b>Eignung Hierarchieebene</b> | Veloroute<br><input checked="" type="checkbox"/>                                                  | Hauptroute<br><input checked="" type="checkbox"/>    | Nebenroute<br><input type="checkbox"/>              | Touristische Route<br><input type="checkbox"/> |
| <b>Kriterien</b>               | Hohe Bedeutung für Radpendler:innen<br>Gehwegparken ohne Berücksichtigung der gültigen Regelungen |                                                      |                                                     |                                                |
| <b>Beispielhafte Standorte</b> | Grenzstraße, Rothebuschstraße                                                                     |                                                      |                                                     |                                                |
| <b>Kosten-schätzung</b>        | €                                                                                                 |                                                      |                                                     |                                                |
| <b>Umsetzungs-horizont</b>     | Kurzfristig:<br>0-2 Jahre <input checked="" type="checkbox"/>                                     | Mittelfristig:<br>3-5 Jahre <input type="checkbox"/> | Langfristig:<br>6-10 Jahre <input type="checkbox"/> | Daueraufgabe<br><input type="checkbox"/>       |

<sup>31</sup> Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001 In der Fassung vom 08.11.2021 (BAnz AT 15.11.2021 B1) Zu Zeichen 315 Parken auf Gehwegen

<sup>32</sup> Vgl. OVG Bremen 1 LC 64/22

Abbildung 15: Musterhafter Straßenraum illegales Gehwegparken: Grenzstraße



Foto aus dem Jahr: 2020

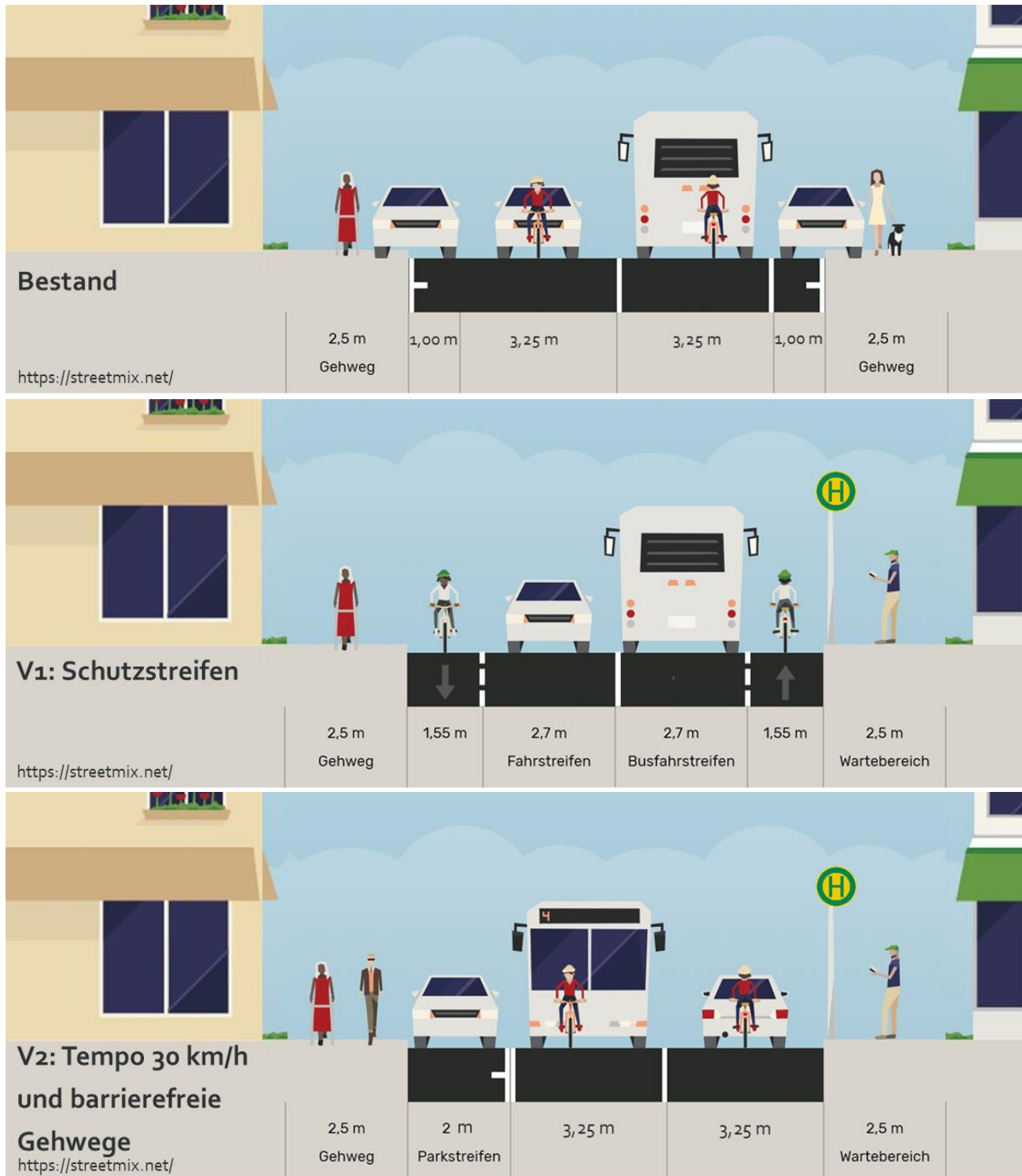
## Umsetzungsempfehlungen

Für durchschnittliche Straßenräume können folgende Varianten im bestehenden Straßenraum angewendet werden (siehe auch Abbildung 16 auf Seite 40). Der Fokus liegt dabei auf der Verbesserung der Situation für Fußverkehr, für Radverkehr und der Gewährleistung der Leistungsfähigkeit des fließenden Kfz-Verkehrs.

- **Variante 1:** Anlage von Schutzstreifen
  - Markierung von beidseitigen Schutzstreifen (mindestens 1,50 m breit, sofern Parkplätze vorhanden: 0,50 - 0,75 m Sicherheitstrennstreifen).
  - Markierung von Fahrradpiktogrammen auf den Schutzstreifen in regelmäßigen Abständen.
  - Rotmarkierung der Kreuzungsbereiche.
  - Bei Fahrbahnbreiten unter 10,50 m: Entfall sämtlicher Parkplätze.
- **Variante 2:** Tempo 30 km/h und barrierefreie Gehwege
  - Verbot des (ohnehin nicht regelkonformen) Gehwegparkens führt zu barrierefreien Gehwegen.
  - Festsetzung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h - Führung des Radverkehrs im Mischverkehr.
  - Beschilderung des verbleibenden einseitigen Parkstreifens mittels Z 314 StVO „Parken“.

Bei der Umsetzung von Schutzstreifen (V1) wird aufgrund des Entfalls sämtlicher Parkplätze ein begleitendes Parkraumkonzept empfohlen, wo auch das Angebot von Quartiersgaragen geprüft werden sollte. Beide Varianten sind durch Änderungen in der Markierung zwischen bestehenden Borden und auch testweise im Rahmen von Verkehrsversuchen umsetzbar.

Abbildung 16: Querschnitt der Grenzstraße (östlicher Abschnitt) im Bestand mit Musterlösungen





### 9.2.3 Transformation Straßenraum: Radwege im Seitenraum

In Oberhausen bestehen mehrere Straßen, in denen Radwege im Seitenraum angelegt sind. Diese entsprechen in Breite und Sicherheit (unübersichtliche Grundstücksausfahrten, fehlende Sichtfelder an Einmündungsbereichen, Konflikte mit Fußverkehr) oft nicht den Mindeststandards. Dennoch ist für diese teilweise eine Benutzungspflicht angeordnet, welche allerdings nach aktueller Rechtsprechung keinen Bestand hat.

Eine Beschilderung von Radwegen mit Benutzungspflicht darf nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko erheblich übersteigt. Dies wurde durch ein Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 18.11.2010 bestätigt.<sup>33</sup> Zusätzlich muss die Führung in Anlage und baulicher Ausführung verschiedene Voraussetzungen erfüllen, wie zum Beispiel ausreichender Zustand und Breite.<sup>34</sup>

In solchen Straßen können Änderungen der Anordnung von Parkplätzen dazu führen, dass auf Fahrbahnniveau Platz für Radinfrastruktur geschaffen werden kann. Insbesondere entlang von Velo- und Haupttrouten sollten die Anforderungen des Radverkehrs höher gewichtet werden als die Anlage von Kfz-Parkplätzen.

Tabelle 9: Kennwerte Musterlösung Transformation Straßenraum: Radwege im Seitenraum

|                                |                                                                                        |                                                      |                                                     |                                                |
|--------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|------------------------------------------------|
| <b>Eignung Hierarchieebene</b> | Veloroute<br><input type="checkbox"/>                                                  | Hauptroute<br><input checked="" type="checkbox"/>    | Nebenroute<br><input checked="" type="checkbox"/>   | Touristische Route<br><input type="checkbox"/> |
| <b>Kriterien</b>               | Hohe Bedeutung für Radpendler:innen<br>Schmale, unübersichtliche Radwege im Seitenraum |                                                      |                                                     |                                                |
| <b>Beispielhafte Standorte</b> | Buchenweg                                                                              |                                                      |                                                     |                                                |
| <b>Kosten-schätzung</b>        | €                                                                                      |                                                      |                                                     |                                                |
| <b>Umsetzungs-horizont</b>     | Kurzfristig:<br>0-2 Jahre <input checked="" type="checkbox"/>                          | Mittelfristig:<br>3-5 Jahre <input type="checkbox"/> | Langfristig:<br>6-10 Jahre <input type="checkbox"/> | Daueraufgabe<br><input type="checkbox"/>       |

<sup>33</sup> Vergleiche Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 18.11.2010 - 3 C 42.09

<sup>34</sup> Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26.01.2001 In der Fassung vom 08.11.2021 (BAnz AT 15.11.2021 B1) - zu Absatz 4 Satz 2 II Radwegebenutzungspflicht



Abbildung 17: Musterhafter Straßenraum Radwege im Seitenraum: Buchenweg



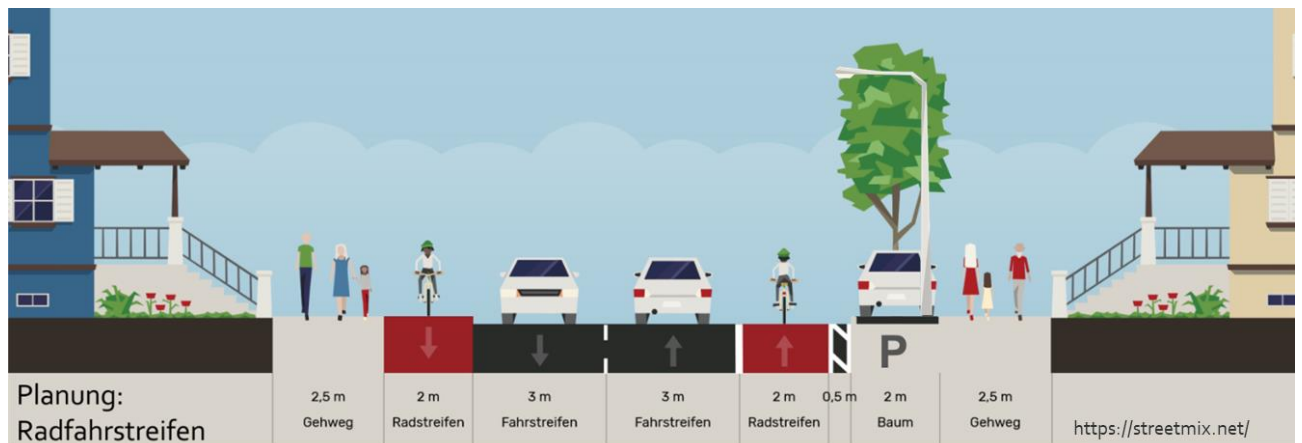
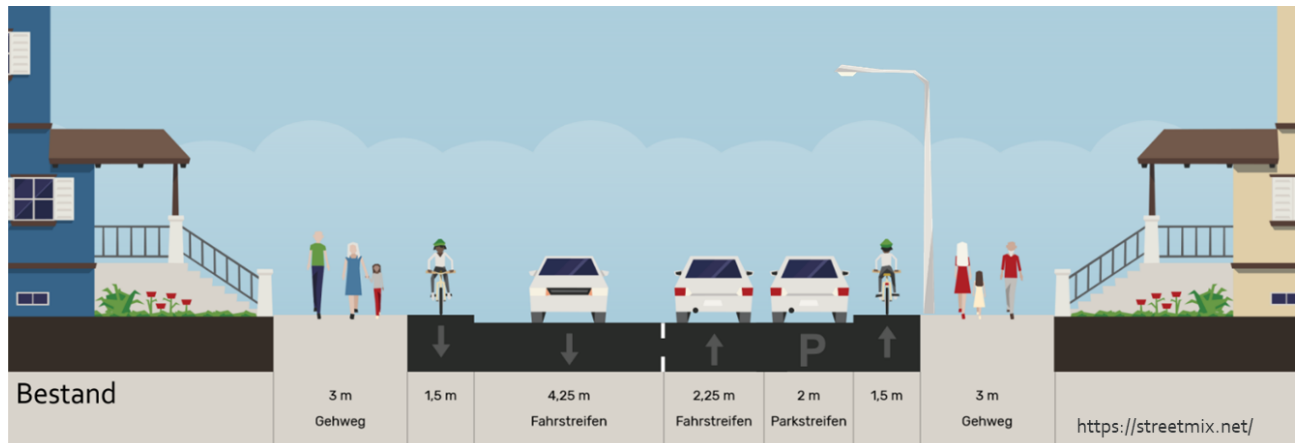
## Umsetzungsempfehlungen

Um die bestehenden Konflikte zu reduzieren, wird empfohlen, den Parkstreifen auf die Fläche des Radweges zu verlagern und den Radverkehr auf Fahrbahnniveau zu führen. Die Lösung ist nur ratsam, wenn neben dem neuen Parkstreifen ein barrierefreier Gehweg verbleibt (mindesten 2,50 m). Ansonsten sollte der Entfall der Parkplätze diskutiert werden. Auch die Standorte der Laternen sollten in den Entwurf integriert werden, da ein Versatz zu hohen Kosten führt und die Umsetzung erheblich verzögern kann.

Für verschiedene Straßenräume können folgende Varianten (oder ein Mix daraus) im bestehenden Straßenraum angewendet werden (siehe Abbildung 18). Der Fokus liegt dabei auf der Verbesserung der Situation für Fußverkehr, für Radverkehr und der Gewährleistung der Leistungsfähigkeit des fließenden Kfz-Verkehrs. Zudem besteht Raum für Baumpflanzungen auf dem neuen Parkstreifen.

- **Variante 1:** Radfahrstreifen und Radweg
  - Markierung und Beschilderung des Radfahrstreifens mittels Z 237 StVO „Radweg“ (gegebenenfalls einseitig).
  - Beschilderung des Radwegs mittels Z 241 StVO „Getrennter Geh- und Radweg“ (gegebenenfalls einseitig).
  - Rotmarkierung der Kreuzungsbereiche.
  - Markierung von Fahrradpiktogrammen in regelmäßigen Abständen.
  - Markierung von Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr.
- **Variante 2:** Schutzstreifen
  - Markierung von Schutzstreifens auf beiden Seiten (mindestens 1,50 m breit).
  - Markierung von Fahrradpiktogrammen in regelmäßigen Abständen.
  - Markierung von Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr.

Abbildung 18: Querschnitt des Buchenwegs im Bestand mit Musterlösungen



## 9.3 Radrouten an eigenständig geführten Trassen

### Ausgangslage / Problemstellung

Radrouten an eigenständig geführten Trassen besitzen in der Regel eine hohe Qualität und sind daher für alle Hierarchieebenen innerhalb des Radwegenetzes geeignet. Bei einem umwegefreien Trassenverlauf bieten diese insbesondere Vorteile wie eine getrennte Führung vom Kfz-Verkehr, einen hohen Komfort für sämtliche Geschwindigkeiten und Nutzer:innengruppen (zum Beispiel für Ältere, Schüler:innen oder Pendler:innen) und zudem eine schattige Wegeführung (angrenzende Baumreihen).

Abbildung 19: Beispielhafte Radrouten auf eigenständig geführten Trassen (HOAG-Trasse und Flachglastrasse)



Typische Problemstellen entlang der eigenständig geführten Trassen sind:

- An Kreuzungspunkten mit anderen Straßen besteht kein Vorrang für die Radtrassen. Das senkt die Fahrgeschwindigkeit und mindert zudem den Komfort und die Sicherheit für die Radfahrenden.
- Die Radtrassen sind nur abschnittsweise asphaltiert. Insbesondere nach Regen sind Abschnitte der nicht-asphaltierten Trassen dann nur noch eingeschränkt nutzbar (Pfützen, Spurrinnen).
- Die eigenständig geführten Trassen sind teils als gemeinsamer Geh- und Radweg ausgewiesen. Das führt in der Praxis zu Konflikten zwischen Radfahrenden und Fußgänger:innen, beispielsweise wenn dort Hunde ausgeführt werden.
- Die Eingangsbereiche der eigenständig geführten Trassen sind für alle Verkehrsteilnehmer:innen oft schlecht erkennbar. Gerade in diesen Kreuzungsbereichen ist eine erhöhte Aufmerksamkeit erforderlich.
- Fehlende Beleuchtung führt zu (subjektiver) Unsicherheit.

### 9.3.1 Vorrang an Kreuzungsbereichen und Asphaltierung der Oberfläche

An den eigenständig geführten Trassen für den Radverkehr in Oberhausen bestehen Konfliktbereiche an den Kreuzungen mit Straßen oder in Abschnitten, die nicht asphaltiert sind. Diese Konfliktpunkte lassen sich mit baulichen Lösungen wirkungsvoll verhindern.

Insbesondere, wenn Velorouten oder Hauptrouten über die eigenständig geführten Trassen verlaufen, sollten diese mit dem Ziel entwickelt werden, eine durchgängige Radinfrastruktur mit hohem Komfort und (subjektiver) Sicherheit für Radfahrende zu schaffen, die für alle Verkehrsteilnehmer:innen gut erkennbar ist und damit zugleich einen Werbeeffect für den Radverkehr bildet.

Da sich aufgrund des begrenzten Raumangebotes innerstädtische eigenständig geführte Trassen nicht beliebig vervielfältigen lassen, ist ein qualitativ hochwertiger Ausbau des Bestandes umso wichtiger. Erste Kreuzungen werden im Rahmen eines Förderprojekts in 2023-2024 umgesetzt. Nach Evaluation dieser Kreuzungen sollte das Potential und eventueller Optimierungsbedarf für weitere Kreuzungen ermittelt werden.

Tabelle 10: Kennwerte Musterlösung Optimierung der eigenständig geführten Trassen

| Eignung<br>Hierarchieebene | Veloroute<br><input checked="" type="checkbox"/>                                                                                                         | Hauptroute<br><input checked="" type="checkbox"/>    | Nebenroute<br><input type="checkbox"/>                         | Touristische<br>Route <input type="checkbox"/> |
|----------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|
| Kriterien                  | Hohe Bedeutung für Radpendler:innen<br>Knotenpunkte mit Nebenstraßen und möglichst gleich großen<br>Kfz- und Radverkehrsströmen, unbefestigte Abschnitte |                                                      |                                                                |                                                |
| Beispielhafte<br>Standorte | Alle Trassen / Velorouten                                                                                                                                |                                                      |                                                                |                                                |
| Kosten-<br>schätzung       | €€-€€€                                                                                                                                                   |                                                      |                                                                |                                                |
| Umsetzungs-<br>horizont    | Kurzfristig:<br>0-2 Jahre <input checked="" type="checkbox"/>                                                                                            | Mittelfristig:<br>3-5 Jahre <input type="checkbox"/> | Langfristig:<br>6-10 Jahre <input checked="" type="checkbox"/> | Daueraufgabe<br><input type="checkbox"/>       |

## Umsetzungsempfehlungen

Um die benannten Konfliktpunkte zu beheben, bieten sich folgende Maßnahmen an:

- Vorrang an Kreuzungspunkten mit Straßen.
  - Änderung der Vorfahrtsregelung zu Gunsten der Radtrasse. Anbringung des Zeichen 301 StVO „Vorfahrt“ entlang der Radtrasse, Anbringung des Zeichen 205 StVO (Vorfahrt gewähren) oder 206 StVO (Stoppschild) entlang der kreuzenden Straße.
  - Aufpflasterung und gegebenenfalls Rotmarkierung im Querungsbereich. Die durchgängige Fahrbahnhöhe für die Radverkehrstrasse verdeutlicht den Vorrang für den Radverkehr.
  - Je nach Bedeutung der Trasse für den Fußverkehr kann zusätzlich ein Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) parallel der Radtrasse angelegt werden.
- Durchgängige Asphaltierung der Trassen.
  - Ausbau der Trassen auf 4,00 m breite (mindestens 3,50 m) bei Nutzung als gemeinsamer Geh- und Radweg
  - Sofern ausreichend Raum zur Verfügung steht und ein hoher Bedarf durch Fußgänger:innen besteht, wird empfohlen getrennte Flächen für Fuß- und Radverkehr zu errichten (Breitenbedarf insgesamt mindestens 5,50 m).
- Beleuchtung der gesamten Strecke.
  - Anlage einer energiesparenden Beleuchtung (Solartechnik).
  - Adaptive Beleuchtung (Beleuchtung geht nur an, wenn Radfahrende den Abschnitt befahren).

Bei der Optimierung der Trassen wird empfohlen, zunächst mit der Umgestaltung der Kreuzungsbereiche zu beginnen, um die Sicherheit zu erhöhen und die Verlustzeiten für den Radverkehr zu minimieren. Dazu gehört gegebenenfalls auch die Anlage von Beleuchtung an den Kreuzungsbereichen.

Die Asphaltierung sämtlicher Streckenabschnitte mit einer angemessenen Breite und Ausstattung mit einer durchgehenden Beleuchtung sollte sukzessive umgesetzt werden und ist aufgrund der erwarteten Umsetzungszeiträume als langfristige Aufgabe zu verstehen, die teils mit größeren Investitionen einhergeht.



Abbildung 20: Detailplanung Kniestraße/ Richard-Wagner-Allee (Quelle: Stadt Oberhausen)

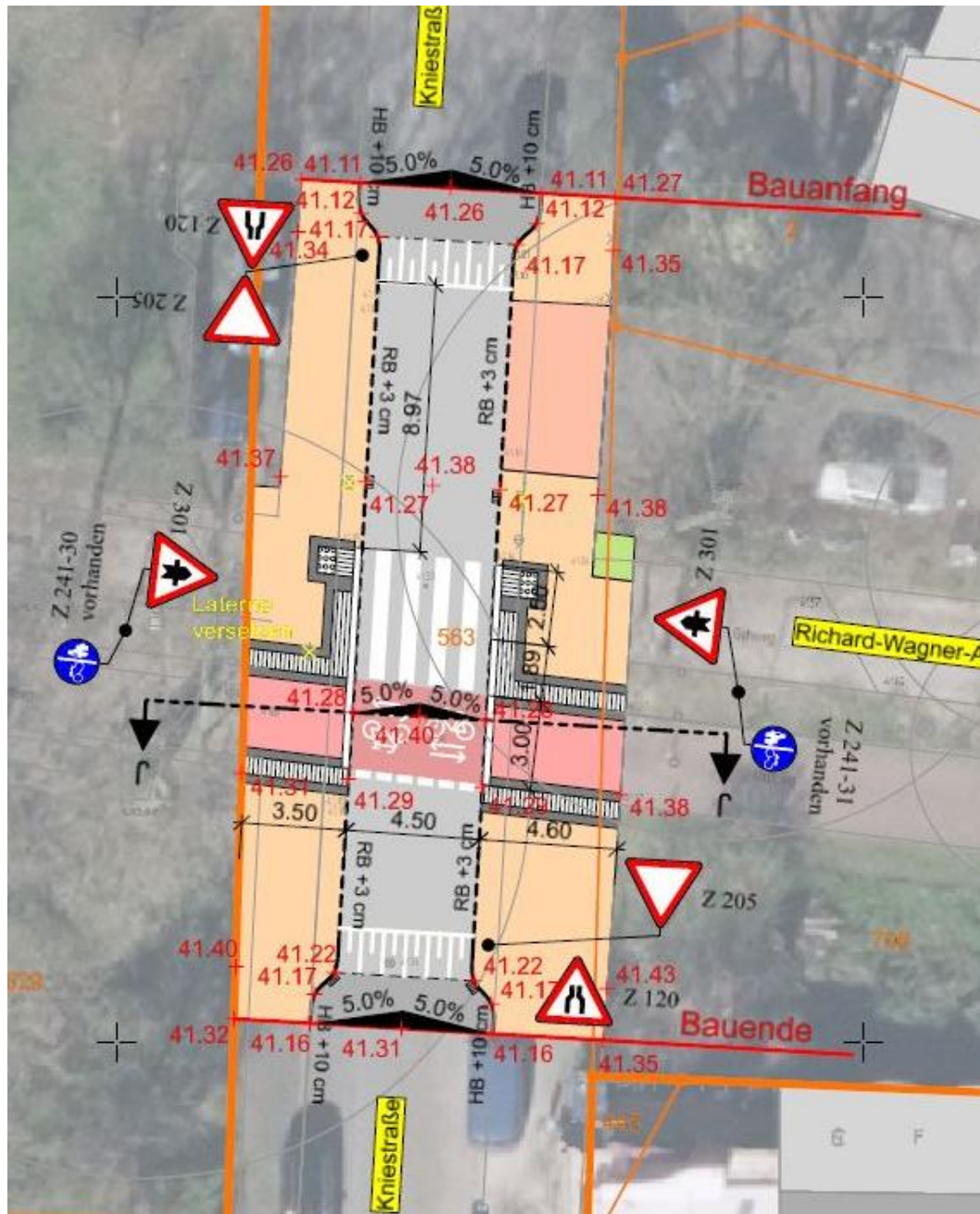




Abbildung 21: Good-Practice-Beispiele (oben: Wien; unten: Bonn)



### 9.3.2 Ausbau der eigenständig geführten Trassen

An ausgewählten Abschnitten besteht die Option, das bestehende Netz an eigenständig geführten Trassen für den Radverkehr in Oberhausen auszuweiten.

Insbesondere, wenn relevante Zielorte beziehungsweise Velorouten oder Hauptrouten über die möglichen Trassen angeschlossen werden können, sollten diese Trassen mit hoher Priorität entwickelt werden. Durch die in der Regel hohe Qualität dieser eigenständig verlaufenden Trassen mit hohem Komfort und (subjektiver) Sicherheit für Radfahrende können hochwertige Alternativen zu der Fahrt mit dem Kfz geschaffen werden.

Tabelle 11: Kennwerte Musterlösung Ausbau der eigenständig geführten Trassen

| Eignung<br>Hierarchieebene | Veloroute<br><input checked="" type="checkbox"/>                                                                                            | Hauptroute<br><input checked="" type="checkbox"/>    | Nebenroute<br><input type="checkbox"/>                         | Touristische<br>Route <input type="checkbox"/> |
|----------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|
| Kriterien                  | Hohe Bedeutung für Radpendler:innen<br>Verfügbare durchgängige Trassen (in der Regel ehemalige Bahntrassen, Nebenanlagen oder Grünstreifen) |                                                      |                                                                |                                                |
| Beispielhafte<br>Standorte | Weiterführung Flachglastrasse Richtung Bottrop<br>Verbindung zwischen Centro und Winkelriedstraße                                           |                                                      |                                                                |                                                |
| Kosten-<br>schätzung       | €€€                                                                                                                                         |                                                      |                                                                |                                                |
| Umsetzungs-<br>horizont    | Kurzfristig:<br>0-2 Jahre <input type="checkbox"/>                                                                                          | Mittelfristig:<br>3-5 Jahre <input type="checkbox"/> | Langfristig:<br>6-10 Jahre <input checked="" type="checkbox"/> | Daueraufgabe<br><input type="checkbox"/>       |

## Umsetzungsempfehlungen

Der Neubau von eigenständig geführten Radtrassen ist in der Regel mit umfangreicher Planung und Kosten verbunden. Eine Klärung übergeordneter Fragestellungen sollte daher stets möglichst frühzeitig angestrebt werden, um nicht unnötig Ressourcen zu verbrauchen. Dazu gehört mindestens:

- Absprache mit angrenzenden Kommunen und Ansprache der Bezirksvertretungen, ob eine breite politische Unterstützung besteht.
- Klärung, ob gewünschte Flächen zur Verfügung / zum Verkauf stehen (zum Beispiel bei ehemaligen Bahntrassen).
- Klärung, ob umweltrechtliche Belange gegen die Asphaltierung der Trasse stehen und gegebenenfalls Sondierung von Ausgleichsmaßnahmen.
- Bereitstellung ausreichender Finanzmittel zum Einleiten der Planung in den Haushalt. Gegebenenfalls Abstimmung mit möglichen Fördermittelgeber:innen und Prüfung von Möglichkeiten bürgerschaftlichen Engagements, Spenden usw.

Zudem sollten solche Trassen mit sehr hohem Standard entwickelt werden, wenn diese nachhaltig dazu beitragen sollen, Fahrten vom Kfz auf das Fahrrad zu verlagern. Gängige Ausstattungsmerkmale sind (siehe auch Abbildung 22 bis Abbildung 23 ab Seite 51):

- Durchgängige Asphaltierung der Trassen (mindestens 3,50 m breit)
- Wegweisung / Orientierungshilfen an Zu- und Ausfahrten
- Verknüpfung der Trassen mit Verknüpfungen zu ÖPNV/ SPNV (Bahnhöfe)
- Beleuchtung der gesamten Strecke (energiesparende, adaptive Beleuchtung)
- Angebot von Radzählstellen an prägnanten Punkten im Verlauf
- Integration von Kunst im öffentlichen Raum / Thematisierung der Historie der Trasse (Imagebildung, Highlights für touristischen- und Freizeitradverkehr)
- Ergänzende Ausstattung, wie schräge Mülleimer oder Aufstellflächen mit Griffen und Abstellbereichen für den Fuß (Warten ohne Absteigen) an möglichen Wartebereichen
- Eigenes Corporate Design für die verschiedenen Trassen, beispielsweise mit verschiedenen Farben oder prägnanten Namen, die sich im Laufe der Trasse widerspiegeln



Abbildung 22: Bestand und Visualisierung der Flachglastrasse



Abbildung 23: Mögliche Trasse zum Neubau einer eigenständig geführten Trasse zwischen dem Centro und der Zufahrt Winkelriedstraße



Abbildung 24: Good-Practice-Beispiel Kiel (oben) und Nordbahntrasse Wuppertal (unten)





## 10 Allgemeine Handlungsfelder

Um den Radverkehr als System zu fördern, gilt es neben infrastrukturellen Verbesserungen auch vielschichtige Daueraufgaben zur Förderung des Radverkehrs zu entwickeln und auszubauen.

### 10.1 Service und Daueraufgaben

#### 10.1.1 Fahrradabstellanlagen und E-Ladestationen

Fahrradabstellanlagen sind ein bedeutender Qualitätsindikator eines modernen Radverkehrsnetzes. Die Erreichbarkeit der Quell- und Zielorte für den Radverkehr, wie beispielsweise Stadtteilzentren, Schulen, Verknüpfungspunkte zum ÖPNV oder auch des eigenen Wohnorts, steht in direktem Zusammenhang mit qualitativ hochwertigen, komfortabel nutzbaren und gut sichtbaren Radabstellanlagen.

Abbildung 25: Abstellanlagen Hauptbahnhof (oben), Bahnhof Osterfeld und Bahnhof Holten





Dabei müssen zunehmend auch (E-)Lastenräder sowie E-Bikes berücksichtigt werden. Als baulicher Standard wird die Anlage von Fahrradbügeln mit Zwischenstrebe empfohlen. Je nach Bedeutung des Standorts könnten zudem Witterungsschutz, E-Lademöglichkeiten oder Schließfächer angebracht sein. In reinen Wohngebieten, insbesondere in Einfamilienhausgebieten, wird das Fahrrad dagegen in der Regel auf privatem Grund abgestellt und geladen. Wo dies nicht möglich ist, beispielsweise in Gründerzeitquartieren, sollten ebenfalls sichere und komfortabel nutzbare Angebote im öffentlichen Raum vorgehalten werden.

Für Oberhausen ergeben sich mindestens folgende Handlungsfelder, um das bestehende Angebot zu optimieren und zu ergänzen.

## **Bahnhöfe - Verknüpfung ÖPNV**

An den Bahnhöfen bestehen in Oberhausen mit den Abstellanlagen „DeinRadschloss“ bereits moderne und gut erkennbare Angebote zum sicheren Einschließen von Fahrrädern. Diese eignen sich auch für hochpreisige Fahrräder. Teilweise bestehen Möglichkeiten zum Laden.

Allerdings könnte die Sichtbarkeit der Radstation am Hauptbahnhof nach außen deutlich verbessert werden, um das Angebot auch für ortsunkundige sichtbar zu machen.

**Abbildung 26: Good-Practice-Beispiele zur Sichtbarkeit von Fahrradabstellanlagen (Nijmegen Bhf)**

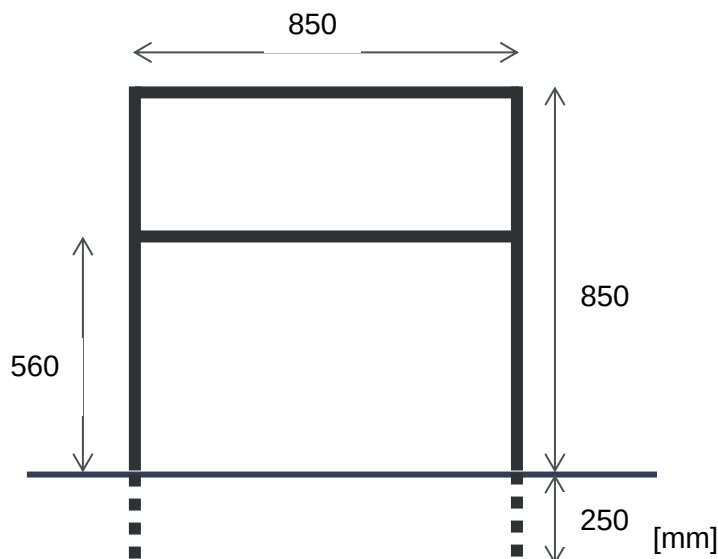


## Dezentrale Fahrradabstellanlagen

In der Gesamtstadt sind bereits eine Vielzahl an Fahrradabstellanlagen verteilt. Die Qualität bestehender Anlagen ist dabei teilweise mangelhaft (Felgenkiller, Standorte auf Gehwegen mindern die Barrierefreiheit für Fußgänger:innen).

Die Festlegung eines Standards für Fahrradabstellanlagen mit einheitlichen Bügeln (auch in Material und Farbgebung - ähnlich den Abstellanlagen an den Bahnhöfen), kann die Qualität und den Wiedererkennungswert der Anlagen steigern.

Abbildung 27: Skizze und Beispiel des Standard-Fahrradbügels für Oberhausen (Quelle: Stadt Oberhausen)



Die Ausstattung des Straßenraumes mit dezentralen Bügeln ist eine Daueraufgabe, da sich Anforderungen, Nutzungen und örtliche Gegebenheiten stetig verändern.

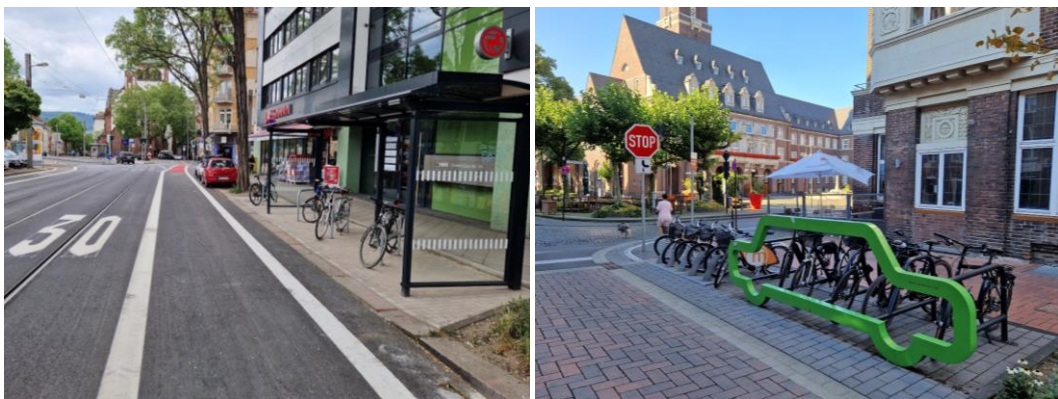
Folgende Punkte sollten sukzessive und flächendeckend umgesetzt werden:

- Austausch alter „Felgenkiller“ durch geeignete Bügel
- Versatz bestehender Bügel von Gehwegen auf angrenzende Kfz-Parkplätze (Herstellung Barrierefreiheit für Fußgänger:innen ist gesellschaftlich relevanter als einzelne Kfz-Parkplätze)
- Ersatz der ersten Kfz-Parkplätze nach dem 5 m (beziehungsweise 8 m) – Einmündungsbereich durch 2 - 4 Fahrradbügel (vgl. auch Abbildung 8 auf Seite 29)

Um zudem geeignete Standorte für die Neuanlage von dezentralen Fahrradbügeln zu finden, könnten in Absprache mit den jeweiligen Bezirksvertretungen in Oberhausen und dem ADFC je Stadtbezirk bis zu 10 Standorte identifiziert werden, wo kurzfristig neue Bügel (gegebenenfalls mit Überdachung) installiert werden könnten.

Durch die gebündelte Bestellung und Installation können Kosten und Ressourcen gespart werden.

**Abbildung 28: Good-Practice-Beispiele dezentrale Fahrradabstellanlagen (Kassel und Bottrop)**



## Dezentrale Fahrradabstellanlagen in urbanen Quartieren

Die Anlage von öffentlichen Fahrradabstellanlagen ist insbesondere in dichten urbanen Quartieren oft erforderlich. Dort sind in der Regel keine privaten Abstellräume in der Erdgeschossebene vorhanden. Somit muss das Fahrrad entweder im Keller, der Wohnung oder im Freien abgestellt werden. Insbesondere für E-Bikes sind das jedoch keine wirklichen Alternativen (zu schwer, Angst vor Diebstahl).

Gefördert durch das Projekt „Klimaschutz durch Radverkehr“ sollen im Rahmen eines Pilotprojektes im Bismarckviertel sichere Fahrradabstellanlagen mit integriertem Lastenfahrradverleih im öffentlichen Straßenraum entstehen. Bestandteil des Verfahrens ist auch eine Bürger:innenbeteiligung mittels interaktiver Online-Stadtkarte und Quartiersspaziergängen.

Sofern das Modellprojekt zu einer positiven Evaluation führt, sollte das Angebot auf weitere Stadtteile ausgeweitet werden.

Abbildung 29: Design der „DeinRadschuppen“ und Flyer aus dem Beteiligungsverfahren



## Fahrradräume

Sofern in Stadtteilen mit dichter Bebauung ebenerdige Ladenflächen oder sonstige Räume mit barrierefreiem Zugang befinden, die sich aufgrund der Fläche nur schwer vermieten lassen und auch keine Umwandlung zu Wohnfläche zulassen, könnten diese als Fahrradräume umfunktioniert werden (siehe Abbildung 30 auf Seite 58).

Diese Fahrradräume könnten von Bewohner:innen aus angrenzenden Wohnungen oder Arbeitnehmer:innen von angrenzenden Geschäften und Dienstleistern gemietet werden, die aufgrund der Baustruktur sonst keine Möglichkeit haben, ihr Fahrrad sicher und witterungsgeschützt für längere Abstellauern abzuschließen.

Hierbei sind vorab einige rechtliche Fragen zu klären, wo die Stadt Oberhausen als Vermittler:in auftreten könnte. Beispielsweise bei Klärung von Haftungsfragen und Verantwortlichkeit für Umbau und Mietvertrag.

Abbildung 30: Good-Practice-Beispiel Fahrradraum (Leipzig)



## Sonstige Entwicklungsstandorte

Ergänzend sollten Fahrradabstellanlagen überall dort geplant werden, wo Zielorte für den Radverkehr angrenzen. Bestehende Bauten sollten bevorzugt genutzt werden, um Fahrradabstellanlagen zu integrieren und kurzfristig umsetzbare Lösungen zu initiieren.

- Beispielsweise können in Kfz-Parkbauten ebenerdige Kfz-Parkplätze am Eingangsbereich in Abstellplätze für Fahrräder umgewidmet werden. Eine Überdachung und Überwachung ist in der Regel bereits vorhanden. Auch Strom, zum Angebot von E-Ladeplätzen ist in der Regel vorhanden.
- Brücken bieten vielerorts eine bestehende Überdachung. An Standorten mit ausreichender sozialer Sicherheit können Fahrradabstellplätze installiert werden. Je nach angrenzender Nutzung (Kurzparken oder Langzeitparken der Fahrräder) sind einfache Bügel oder verschließbare Anlagen erforderlich.
- An sämtlichen Schulen sollte ein großes Angebot an komfortablen und sicheren Fahrradabstellplätzen angeboten werden.



### 10.1.2 Radzählstellen

In Oberhausen bestehen bereits an verschiedenen Standorten Radzählstellen zur Erfassung der Radverkehrsmengen. Diese Grundlagendaten zu Radverkehrszahlen besitzen eine hohe Bedeutung, um umgesetzte Maßnahmen zu evaluieren und die Diskussionen zur Sinnhaftigkeit von Maßnahmen für den Radverkehr objektiv gestalten zu können.

Abbildung 31: Radzählstelle am Centro



Durch den sukzessiven Ausbau dieser Radzählstellen, können die Grundlagendaten zum Radverkehr weiter konkretisiert werden. Daher könnten zunächst an sämtlichen Velorouten (als Haupt-Pendler:innentrassen) und nachfolgend entlang der Hauptrouten im Radverkehrsnetz Oberhausen zusätzliche Zählstellen ausgebaut werden.

Dabei müssen nicht an sämtlichen Standorten die öffentlichkeitswirksamen Stelen aufgestellt werden (siehe Abbildung 31). Vielerorts reichen die günstigeren Zählstellen ohne ablesbare Displays (Induktionsschleifen im Boden).

Die Daten von allen Zählstellen sollten für alle Interessierten im Internet abrufbar sein und nach umgesetzten Maßnahmen für den Radverkehr auf Auswirkungen geprüft werden (Erfolgskontrolle).

### 10.1.3 RadWelle

Die RadWelle dient zur Reduzierung der Wartezeiten für Radfahrende an Kreuzungen mit Ampeln. Radfahrende werden beim Anfahren auf die Ampel frühzeitig automatisiert erkannt und ein entsprechendes Programm zur schnellen Grünschaltung initialisiert. Anforderungstasten müssen dort nicht mehr händisch betätigt werden.

Somit kann die Wartezeit an der Ampel erheblich reduziert und der Komfort für Radfahrende gesteigert werden. Im besten Fall kann die Radfahrer:in die Ampel beim Eintreffen ohne Wartezeit passieren.<sup>35</sup>

Abbildung 32: Logo der RadWelle (Quelle: Stadt Oberhausen)



Es wird empfohlen, dass Prinzip der RadWelle sukzessive zur Anwendung auf die wichtigsten Alltagstrassen zu prüfen, zu optimieren und auszuweiten.

Zur Anwendung auf das Radverkehrsnetz bedeutet das, die RadWelle zuerst auf den Velorouten und anschließend auf den Hauptrouten einzurichten beziehungsweise die Einrichtung zu prüfen (vgl. Karte 3 auf Seite 14).

<sup>35</sup> Quelle: <https://www.oberhausen.de/de/index/rathaus/verwaltung/stadtplanung-bauen-mobilitat-umwelt/mobilitat/verkehrsplanung-undsignalwesen/radwelle.php> [Zugriff: 22.11.2022]

### 10.1.4 Fußgängerzonen / Plätze

Unter Umständen lässt sich nicht vermeiden, dass das Radverkehrsnetz über Fußgängerzonen und Plätze verläuft. In diesen Abschnitten sollten in erster Linie die Anforderungen von Fußgänger:innen an Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität berücksichtigt werden.

Für den Radverkehr sollten diese Abschnitte daher gegebenenfalls nur in Ausnahmefällen beziehungsweise zu bestimmten Zeiten freigegeben werden. Dazu bietet sich folgende Beschilderung an. Fußgänger:innen haben dort Vorrang. Radfahrende dürfen nur Schrittgeschwindigkeit fahren und müssen absteigen, wenn erforderlich.

- Z 242 StVO (Fußgängerzone)
- ZZ 1022-10 StVO (Radverkehr frei), gegebenenfalls mit Angabe konkreter Uhrzeiten

Eine allgemeingültige Aussage zu den Freigabezeiten und zu der Verträglichkeit von Radverkehr in den Fußgängerzonen und auf den Plätzen lässt sich wissenschaftlich nicht begründen. Vielmehr sollten Regelungen gefunden werden, die sich in der konkreten Situation als funktional erweisen und diese gegebenenfalls regelmäßig evaluiert werden.

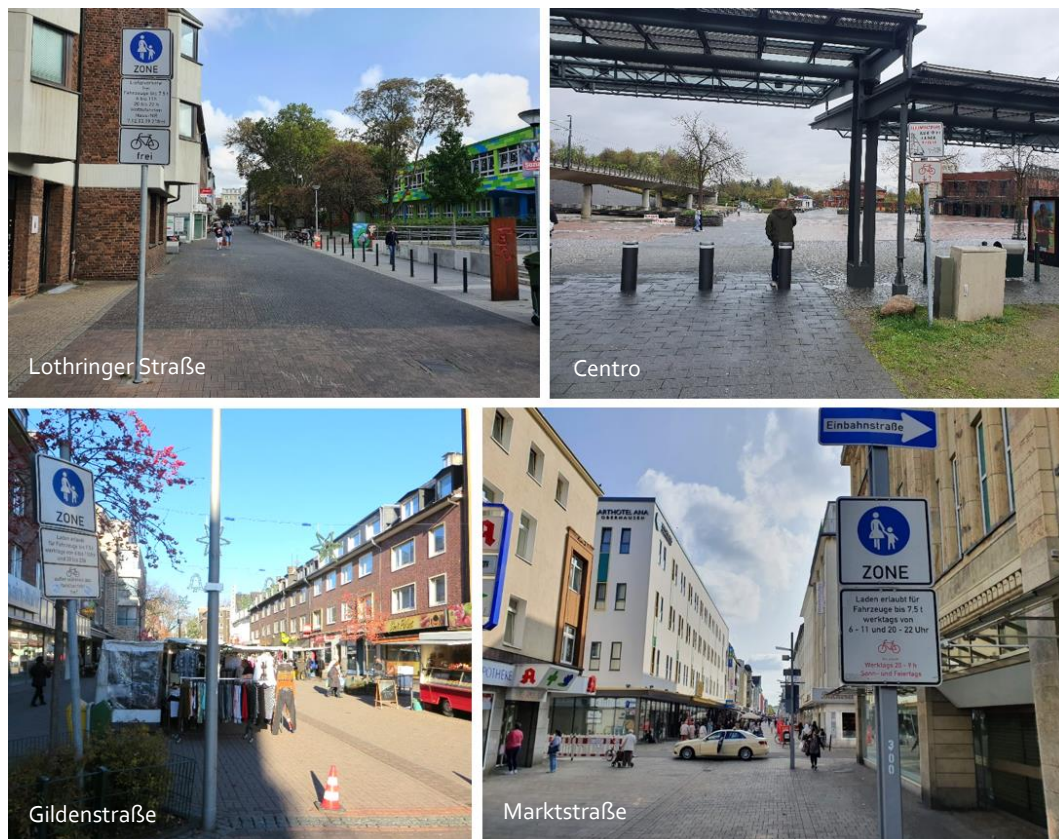
Für Oberhausen können, je nach Charakteristik der betroffenen Abschnitte, folgende Lösungen zielführend sein:

- Fußgängerzonen/ Geschäftsstraßen (zum Beispiel Marktstraße, Gildenstraße, Bahnhofstraße): Ausweisung als Fußgängerzone. Freigabe für Radverkehr außerhalb der Geschäfts- und Marktzeiten (beispielsweise zwischen 19 Uhr und 10 Uhr).
- Centro Vorplatz: Ausweisung als Fußgängerzone. Durchgängige Freigabe für Radverkehr. An Sonderveranstaltungen, wie dem Weihnachtsmarkt, kann die Freigabe für den Radverkehr aufgehoben werden, wenn beispielsweise die Anlage einer gut einsichtbaren Fahrtrasse nicht gewährleistet werden kann.
- Sonstige Fußgängerzonen und Plätze (zum Beispiel Lothringer Straße): Ausweisung als Fußgängerzone. Durchgängig für Radverkehr zur Befahrung freigeben.

In der Stadt Oberhausen sind bereits funktionale Lösungen in den Fußgängerzonen und Plätzen etabliert. Dennoch können die Anpassung der bestehenden Lösungen die Situation für den Radverkehr verbessern. Teilweise ändern sich auch die Rahmenbedingungen, weshalb gegebenenfalls die Zeiten zur Freigabe durch den Radverkehr angepasst werden können.

Sollen die Freigaben für den Radverkehr eingerichtet beziehungsweise erweitert werden, wird eine Prüfung im Einzelfall empfohlen. Eine Evaluation und die besondere Berücksichtigung von möglicherweise eingehenden Beschwerden sollte Bestandteil dieser Einzelfallprüfung sein.

**Abbildung 33: Regelung in ausgewählten Fußgängerzonen im Bestand**



### 10.1.5 Aufhebung der Benutzungspflicht für Radwege

Eine Beschilderung von Radwegen mit Benutzungspflicht darf nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko erheblich übersteigt. Dies wurde durch ein Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 18.11.2010 bestätigt.<sup>36</sup> Zusätzlich muss die Führung in Anlage und baulicher Ausführung verschiedene Voraussetzungen erfüllen (zum Beispiel ausreichender Zustand und Breite).<sup>37</sup>

Abbildung 34: Verkehrszeichen 237, 240, 241 Straßenverkehrs-Ordnung



Die Benutzungspflicht der Radwege im Seitenraum ist in Oberhausen an vielen Abschnitten nicht StVO-konform. Entweder entsprechen die Radwege nicht den Anforderungen an Breite und Gestaltung oder es besteht aufgrund besonderer örtlicher Verhältnisse keine Gefahrenlage, die das allgemeine Risiko erheblich übersteigt.

Das gesamte Radverkehrsnetz sollte auf die bestehenden Regelungen geprüft werden und die Benutzungspflicht gegebenenfalls aufgehoben werden. Gepflasterte und markierte Radwege im Seitenraum könnten als „andere Radwege ohne Benutzungspflicht“ bestehen bleiben.

Den Radfahrenden steht dann frei, die Fahrbahn oder das Angebot im Seitenraum zu nutzen.

<sup>36</sup> Vgl. BVerwG, Urteil vom 18.11.2010 - 3 C 42.09

<sup>37</sup> Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001 In der Fassung vom 08. November 2021 (BAnz AT 15.11.2021 B1) - zu Absatz 4 Satz 2 II Radwegebenutzungspflicht



### 10.1.6 Kontrollen

Ohne Kontrolle sind sämtliche Regelungen nutzlos. Dabei kann die Sicherheit von Radfahrenden, insbesondere durch Regelverstöße des Kfz-Verkehrs, erheblich beeinträchtigt werden. Beispielsweise durch illegales Halten/ Parken auf Radwegen oder unangemessene Geschwindigkeiten.

Abbildung 35: Illegales Parken auf dem Radweg / Bushaltestelle (Haltestelle Hans-Sachs-Kolleg)



Es wird empfohlen, in Absprache mit der Polizei und dem Ordnungsdienst gezielte Kontrollen mit folgenden Schwerpunkten durchzuführen:

- Falschparken (Schwerpunkte Kfz-Parken auf Radwegen)
- Überholabstände zu Radfahrenden
- Kontrollen von Kfz-Geschwindigkeiten für Strecken des Radverkehrsnetzes, deren Führungen im Mischverkehr oder auf Schutzstreifen verläuft
- Illegales Radfahren auf Gehwegen und in der Fußgängerzone

### 10.1.7 Qualitätssicherung in Planung und Bestand

Mindestens so wichtig, wie der Ausbau der Radinfrastruktur, ist die Sicherstellung der Qualität der bestehenden und geplanten Radverkehrsanlagen. Dies beginnt bei der Planung und muss bis zum Betrieb durchgehend gewährleistet werden.

- Bei sämtlichen Planungen und Baumaßnahmen müssen die Anforderungen des Radverkehrs sowie Stand von Wissenschaft und Technik bezüglich der Infrastruktur fortlaufend überprüft und berücksichtigt werden.
- Zweimal pro Jahr: Befahrung des Radwegenetzes und Prüfung auf Umsetzung vorgesehener Maßnahmen, Wegweisung und schadhafter Wege.

### 10.1.8 Mängelmeldungen

Um eine durchgängig sichere und komfortable Nutzung des Bestandsnetzes zu gewährleisten, sollte eine kurzfristige Reaktion bezüglich gemeldeter Mängel erfolgen. Dazu gehört zum Beispiel die Beseitigung von Scherben, Anbringung von Spiegeln an unübersichtlichen Stellen oder die Durchführung beziehungsweise Anordnung von Grünschnitten. Die Nutzung einer zentralen Plattform hat sich dabei in vielen Städten bewährt und wird auch für Oberhausen empfohlen.

### 10.1.9 Winterdienst

Um einen ganzjährigen Radverkehr zu gewährleisten, wird die Aufnahme der relevanten Radverkehrsverbindungen in das Winterdienstnetz empfohlen:

- Auf dem Winterdienstnetz sollte der Räum- beziehungsweise Streuvorgang vor dem Berufs- und Schüler:innenverkehr abgeschlossen sein.
- Die Velo- und Hauptrouten des Radverkehrsnetzes sollten Bestandteil des Winterdienstnetzes sein.
- Aufgrund der höheren Gefährdung von Radfahrenden bei Glätte und Schnee gegenüber dem Kfz-Verkehr, sollten die Velo- und Hauptrouten eine hohe Priorität besitzen und in der Rangfolge vor dem Kfz-Netz geräumt werden.
- Bei Räumung des Kfz-Netzes darf kein Schnee auf die Radinfrastruktur geschoben werden.

## 10.2 Öffentlichkeitsarbeit - Mobilitätskultur

### 10.2.1 Aktionen / Kampagnen

Maßnahmen der Mobilitätsplanung sollten in der Öffentlichkeit sowie der Kommunalpolitik kontinuierlich vorgestellt und die Zielsetzungen sowie die erwarteten Auswirkungen transparent erläutert werden. Hier bedarf es kontinuierlicher Ansätze, um auch viel diskutierte Themen, wie zum Beispiel den Entfall von Parkplätzen zu Gunsten von Radinfrastruktur, in die Umsetzung zu bekommen.

Unter diesem Blickpunkt können nachfolgende beispielhafte Aktionen dazu beitragen, die Mobilitätskultur fahrradfreundlich zu entwickeln und ein Verständnis für anstehende Maßnahmen zu fördern.

Insgesamt sollte es immer darum gehen, das Thema Mobilität positiv zu besetzen, die neuen Möglichkeiten zu erklären und Entscheidungen transparent nachvollziehbar zu machen. Mögliche Partner:innen für die Aktionen können zum Beispiel der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC), die Presse, Tourismusverbände, Schulen, größere Arbeitgeber:innen oder Fahrradhändler:innen sein. Bundesweit bewährte Aktionen und Events sind beispielsweise:

- Einweihung neuer Radinfrastruktur in Form von Straßenfesten mit medialer Begleitung
- Teilnahme am jährlichen Stadtradeln
- Informationskampagne: „StVO-Regelkunde“ zu ausgewählten Themen, zum Beispiel Radfahren auf Gehwegen, wo darf man parken, welche Rechte habe ich als Radfahrender...
- Mobilitätsfeste in regelmäßigen Intervallen in Kooperation mit beispielsweise dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC), dem Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD), Tourismusverbänden, Schulen und Fahrradhändler:innen ausrichten
- Autofreier Sonntag
- Radnacht
- Tag des Fahrrads / Aktionswoche „Fahr Rad“
- BikeExpo (mit begleitendem Programm)

Abbildung 36: Good-Practice Beispiel Fahrraddemo in Bern (oben) und von „Oberhausen Sattelt um“ (unten)



- Gute Beispiele: Verwaltung legt zum Beispiel tägliche Termine zu Fuß, mit dem Rad oder dem ÖPNV zurück. Außerdem sollten öffentliche Gebäude von angemessener Radinfrastruktur erschlossen werden und qualitativ hochwertige Fahrradabstellanlagen anbieten.

Zusätzlich könnte auf den städtischen Webseiten und in Informationen zu öffentlichen Gebäuden unter dem Punkt „Anfahrt“ auch die Anfahrt mit dem Fahrrad und die Lage von Fahrradabstellanlagen beschrieben werden. Auch größere Betriebe und Einrichtungen könnten durch die Stadt auf eine solche Ergänzung ihrer Anfahrtsbeschreibung hingewiesen werden.

## 10.2.2 Evaluation des Umsetzungsprozesses

Neben der öffentlichen Vermarktung des Themas rückt eine transparente Arbeitsweise der Verwaltung zunehmend in den Blickpunkt. Lange Planungsprozesse und vielfältige Umsetzungshemmnisse geben Kritiker:innen einfache Argumente.

Um an dieser Stelle das Verständnis zu fördern, wird empfohlen den Umsetzungsprozess zum Radverkehrskonzept regelmäßig zu evaluieren. Beispielsweise in einem zweijährigen Turnus könnte ein Kurzbericht mit den abgeschlossenen und gestarteten Projekten veröffentlicht werden.

Dort könnten auch auftretende Probleme, wie beispielsweise verzögerte Genehmigung von Fördermitteln, fehlendes Personal oder fehlende politische Zustimmung vermerkt werden, um den interessierten Bürger:innen die Begründung für die Verzögerungen zugänglich zu gestalten.

Der Kurzbericht sollte öffentlich zugänglich sein und beispielsweise auf der Website der Stadt Oberhausen veröffentlicht werden.

## 10.3 Strukturen und Rahmenbedingungen

### 10.3.1 Koordination mit relevanten Akteur:innen

Die Umsetzung von Maßnahmen der Radverkehrsplanung sind in der Regel umfangreiche Prozesse mit mehreren involvierten Akteur:innen vorgestellt. Um dort nicht für jede geplante Maßnahme neue Strukturen aufbauen zu müssen, erscheint eine regelmäßige Abstimmung sinnvoll (beispielsweise mit Regionalverband Ruhr, Zukunftsnetz Mobilität NRW, Straßen NRW, ADFC...).

Relevante Abstimmungen zu Projekten und Planungen könnten beispielsweise in Form eines regelmäßigen Austauschs „Runder Tisch Radverkehr Oberhausen“ diskutiert und frühzeitig kommuniziert werden.

Als Grundlage könnte dabei das Radverkehrsnetz Oberhausen dienen, damit nicht verschiedene Akteur:innen den Fokus auf verschiedene Trassen und Projekte legen.

Die Organisation könnte durch die Stadt Oberhausen erfolgen.



### 10.3.2 Personal Radverkehrsplanung

Die Umsetzung von Maßnahmen in der Radverkehrsplanung scheitert oft an (späten) Widerständen in der Bevölkerung. Langwierige Planungen hängen zudem aktuellen Entwicklungen hinterher (beispielsweise sind Pop-Up-Bikelanes moderne Instrumente, die in Planungen vor 2020 nicht bekannt waren) und bestehende Beteiligungsformate erreichen im Vorfeld nur bekannte Teilnehmer:innen.

So können die vorausgegangenen Entscheidungsprozesse nicht mehr nachvollzogen werden und es kommt zu Unmut in Politik und Bevölkerung. Solche Prozesse entsprechen nicht den Anforderungen an einen verantwortlichen Umgang mit Ressourcen.

Abhilfe dieser Negativspirale könnte schaffen, das Personal in den relevanten Verwaltungsstellen so aufzustocken, dass die anfallende Arbeit zuverlässig und zeitnah erledigt werden kann. Zudem ist Personal erforderlich, um die angebotenen Fördermittel von Land und Bund ausschöpfen zu können.

Dazu sollte sich Oberhausen mindestens an der Personalausstattung der Nachbarstädte, besser an Vorreiter-Kommunen in den Themenfeld Radverkehrsplanung orientieren.

Zusätzlich erscheint auch eine Aufstockung des Personals zur Verkehrsüberwachung sinnvoll, um die Regelungen auch durchsetzen zu können.

### 10.3.3 Politische Verstetigung und Budgetierung

Um die Förderung des Radverkehrs langfristig und nachhaltig zu implementieren, ist der politische Beschluss des Radverkehrskonzeptes ein erster Schritt. Zudem könnte ein jährliches Budget beschlossen und möglichst langfristig festgelegt werden, um die Umsetzung des Konzeptes zu gewährleisten.

Auf Grundlage der Empfehlungen des Nationalen Radverkehrsplans 3.0 wird empfohlen, mit einem jährlichen Budget von 30 Euro je Einwohner:in zu kalkulieren.<sup>38</sup>

Für Oberhausen würde das ein jährliches Budget von etwa 6.300.000 € bedeuten.

---

<sup>38</sup> Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI); Nationaler Radverkehrsplan 3.0. Berlin 2022, Seite 25

## 11 Fazit und Ausblick

In Oberhausen bestehen große Potentiale zur Verlagerung von Kfz-Verkehren auf das Fahrrad. Neben dem vergleichsweise geringen Ausgangswert des Radverkehrsanteils, auch bei Wegen unter 5 beziehungsweise 10 km, bieten die räumlichen Strukturen der drei Stadtbezirke und die Nähe zu angrenzenden Städten gute Voraussetzungen, insbesondere den Alltags- und Pendler:innenradverkehr zu steigern.

Allein bei einer Verlagerung von unnötigen Fahrten mit dem Kfz auf das Fahrrad von unter 5 - 10 km, ist mit erheblichen positiven Auswirkungen auf die Aufenthaltsqualität zu rechnen. Mit der Etablierung einer modernen Mobilitätskultur kann das Fahrrad zusätzlich an Bedeutung gewinnen und in Kombination mit aktuellen Themen wie Aufenthaltsqualität, Umweltschutz und Unabhängigkeit von fossilen Energiequellen die Nutzung des Fahrrades zusätzlich antreiben.

Um diese Zielsetzungen zu erreichen, sind Investitionen auf mehreren Ebenen erforderlich, was zudem ein Zusammenarbeiten von Politik, Verwaltung und privatwirtschaftlichen Planungs- und Ingenieurbüros erfordert:

- Infrastruktur (Umsetzung des Radverkehrsnetzes nach aktuellen Standards)
- Service und Daueraufgaben (Gewährleistung von Sicherheit und Komfort)
- Öffentlichkeitsarbeit und Mobilitätskultur (positive Aktionen und Kampagnen)
- Strukturen und Rahmenbedingungen (Budget und Verwaltung entsprechend den steigenden Anforderungen aufstellen)

Aufgrund der Komplexität einzelner Aufgaben ist die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes als Daueraufgabe zu verstehen. Die Strategien und Handlungsfelder aus dem Konzept stellen dabei einen Handlungsrahmen für die nächsten 10 bis 15 Jahre dar.

Wichtig erscheint bei aller Planung und guter Absicht, dass die kommunale Politik den Mut aufbringt, Straßenräume nicht als reine Verkehrsstrassen, sondern als öffentliche Räume zu verstehen und die Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs auf den Weg zu bringen.

Ein bedeutender Bestandteil dieser Herangehensweise ist die Initiierung einer möglichst langfristigen Sicherung entsprechender Haushaltsmittel zur Finanzierung der einzelnen Maßnahmen und des erforderlichen Personals in der Verwaltung. Durch vielfältige Fördermöglichkeiten auf Landes- und Bundesebene wird diese Herangehensweise bereits finanziell und durch den bundesweiten Radverkehrsplan 3.0 auch strategisch gestützt.

## Kartenverzeichnis

|                                                                                                                                            |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Karte 1: Untersuchungsgebiet mit Velorouten, Radverkehrsnetz NRW, touristischen Radwegen und ausgebauten Rad- und Fußverkehrstrassen ..... | 3  |
| Karte 2: Zielorte .....                                                                                                                    | 12 |
| Karte 3: Radverkehrsnetz (Zielnetz) .....                                                                                                  | 14 |
| Karte 4: Unfallauswertung mit Radfahrer:innenbeteiligung .....                                                                             | 17 |

## Abbildungsverzeichnis

|                                                                                                                                                                                               |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Abbildung 1: Lage der Stadtbezirke und angrenzende Städte .....                                                                                                                               | 2  |
| Abbildung 2: Modal Split - Zielvorstellung und Verteilung in Oberhausen .....                                                                                                                 | 4  |
| Abbildung 3: Impressionen des 1. Workshops .....                                                                                                                                              | 7  |
| Abbildung 4: Beispielhafte Ausführungen der Hierarchieebenen in Oberhausen .....                                                                                                              | 9  |
| Abbildung 5: Wunschliniennetz .....                                                                                                                                                           | 13 |
| Abbildung 6: Beispielhafte Radroute auf Wohnstraßen (Virchowstraße) .....                                                                                                                     | 25 |
| Abbildung 7: Leitfaden Fahrradstraßen in NRW .....                                                                                                                                            | 27 |
| Abbildung 8: Prinzipskizze Parallelstraße .....                                                                                                                                               | 29 |
| Abbildung 9: Good-Practice-Beispiel (Kassel) .....                                                                                                                                            | 29 |
| Abbildung 10: Empfohlene Musterbereiche für Fahrradzonen .....                                                                                                                                | 31 |
| Abbildung 11: Beispielhafte Radrouten auf Hauptverkehrsstraßen (Emmerichstraße und Concordiastraße) .....                                                                                     | 33 |
| Abbildung 12: Good-Practice-Beispiele Protected-Bike-Lanes nach baulicher Umsetzung (Berlin) .....                                                                                            | 35 |
| Abbildung 13: Markierungslösung zum Übergang bestehender Radinfrastruktur in die Protected-Bike-Lane östlich der Bahnunterführung in der Concordiastraße (Knoten Friedrich-List-Straße) ..... | 36 |
| Abbildung 14: Querschnitt Concordiastraße im Bestand mit Musterlösungen .....                                                                                                                 | 37 |
| Abbildung 15: Musterhafter Straßenraum illegales Gehwegparken: Grenzstraße .....                                                                                                              | 39 |
| Abbildung 16: Querschnitt der Grenzstraße (östlicher Abschnitt) im Bestand mit Musterlösungen .....                                                                                           | 40 |
| Abbildung 17: Musterhafter Straßenraum Radwege im Seitenraum: Buchenweg .....                                                                                                                 | 42 |
| Abbildung 18: Querschnitt des Buchenwegs im Bestand mit Musterlösungen .....                                                                                                                  | 43 |
| Abbildung 19: Beispielhafte Radrouten auf eigenständig geführten Trassen (HOAG-Trasse und Flachglastrasse) .....                                                                              | 44 |
| Abbildung 20: Detailplanung Kniestraße/ Richard-Wagner-Allee (Quelle: Stadt Oberhausen) .....                                                                                                 | 47 |
| Abbildung 21: Good-Practice-Beispiele (oben: Wien; unten: Bonn) .....                                                                                                                         | 48 |
| Abbildung 22: Bestand und Visualisierung der Flachglastrasse .....                                                                                                                            | 51 |
| Abbildung 23: Mögliche Trasse zum Neubau einer eigenständig geführten Trasse zwischen dem Centro und der Zufahrt Winkelriedstraße .....                                                       | 51 |

|                                                                                                               |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Abbildung 24: Good-Practice-Beispiel Kiel (oben) und Nordbahntrasse Wuppertal (unten) .....                   | 52 |
| Abbildung 25: Abstellanlagen Hauptbahnhof (oben), Bahnhof Osterfeld und Bahnhof Holten .....                  | 53 |
| Abbildung 26: Good-Practice-Beispiele zur Sichtbarkeit von Fahrradabstellanlagen (Nijmegen Bhf).....          | 54 |
| Abbildung 27: Skizze und Beispiel des Standard-Fahrradbügels für Oberhausen (Quelle: Stadt Oberhausen) .....  | 55 |
| Abbildung 28: Good-Practice-Beispiele dezentrale Fahrradabstellanlagen (Kassel und Bottrop) .....             | 56 |
| Abbildung 29: Design der „DeinRadschuppen“ und Flyer aus dem Beteiligungsverfahren .....                      | 57 |
| Abbildung 30: Good-Practice-Beispiel Fahrradraum (Leipzig) .....                                              | 58 |
| Abbildung 31: Radzählstelle am Centro .....                                                                   | 59 |
| Abbildung 32: Logo der RadWelle (Quelle: Stadt Oberhausen) .....                                              | 60 |
| Abbildung 33: Regelung in ausgewählten Fußgängerzonen im Bestand .....                                        | 62 |
| Abbildung 34: Verkehrszeichen 237, 240, 241 Straßenverkehrs-Ordnung.....                                      | 63 |
| Abbildung 35: Illegales Parken auf dem Radweg / Bushaltestelle (Haltestelle Hans-Sachs-Kolleg) .....          | 64 |
| Abbildung 36: Good-Practice Beispiel Fahrraddemo in Bern (oben) und von „Oberhausen Sattelt um“ (unten) ..... | 67 |

## Tabellenverzeichnis

|                                                                                                 |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Tabelle 1: Geeignete Führungsformen auf verschiedenen Hierarchieebenen im Radverkehrsnetz ..... | 11 |
| Tabelle 2: Unfälle nach Schwere und Jahr .....                                                  | 15 |
| Tabelle 3: Bedingungen für Unfallhäufungsstellen in NRW.....                                    | 16 |
| Tabelle 4: Unfallhäufungsstellen in Oberhausen (2019-2021).....                                 | 17 |
| Tabelle 5: Kennwerte Musterlösung Fahrradstraße .....                                           | 26 |
| Tabelle 6: Kennwerte Musterlösung Fahrradstraße .....                                           | 30 |
| Tabelle 7: Kennwerte Musterlösung Änderung Straßenraumaufteilung: Protected-Bike-Lanes.....     | 34 |
| Tabelle 8: Kennwerte Musterlösung Änderung Straßenraumaufteilung: Illegales Gehwegparken .....  | 38 |
| Tabelle 9: Kennwerte Musterlösung Transformation Straßenraum: Radwege im Seitenraum .....       | 41 |
| Tabelle 10: Kennwerte Musterlösung Optimierung der eigenständig geführten Trassen .....         | 45 |
| Tabelle 11: Kennwerte Musterlösung Ausbau der eigenständig geführten Trassen.....               | 49 |



## Quellenangaben

Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001 In der Fassung vom 08. November 2021 (BAnz AT 15.11.2021 B1)

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club; ADFC Fahrradklima-Test 2020 - Oberhausen. Berlin 2021

Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreis in NRW e.V.; Leitfaden Fahrradstraßen - Planungshinweise für die Praxis. Krefeld 2023

Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV); Nationaler Radverkehrsplan 3.0. Berlin 2022

Büro StadtVerkehr; Konzept zur Stärkung der Nahmobilität und Barrierefreiheit - Oberhausen-Sterkrade. Hilden, 2017

Enke, Markus; Beitrag zu Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen; Hinweise zu Rad- und Fußverkehr auf gemeinsamen Flächen. Entwurf - Stand: 19.01.21. Köln 2021

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln 2010

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV). Köln 2021

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Merkblatt für die Auswertung von Straßenverkehrsunfällen. Teil 1. Köln 2003

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt). Köln 2006

IKS Mobilitätsplanung; Nahmobilitätskonzept inklusive Beleuchtungskonzept Osterfeld. Kassel 2018

IKS Mobilitätsplanung; Nahmobilitätskonzept Alt-Oberhausen. Kassel 2021

Internetauftritt nextbike GmbH; <https://www.metropolradruhr.de/de/oberhausen/> [Zugriff: 30.06.2020]

Internetauftritt Stadt Oberhausen; <https://www.oberhausen.de/de/index/leben-in-oberhausen/stadtportrait/stadtteile.php> [Zugriff: 28.04.2022]

Landesregierung Nordrhein-Westfalen; heute handeln - Beitrag des Landes Nordrhein-Westfalen zur Umsetzung der globalen nachhaltigkeitsziele. Düsseldorf 2016

Ministerium des Inneren und Ministerium für Verkehr des Landes NRW; Aufgaben der Unfall-kommission in Nordrhein-Westfalen. Gemeinsamer Runderlass des Ministeriums des Inneren 414-61.05.04 und des Ministeriums für Verkehr III B 3 58.91.16 Vom 10. Juni 2021. Anlage 3: Identifikation von Unfallhäufungsstellen und -linien. Düsseldorf 2021

Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen; Musterstellplatzsatzung NRW; Düsseldorf o.J.

Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen; Radschnellverbindungen in NRW - Leitfaden für Planung, Bau und Betrieb, 2. Ergänzungslieferung. Düsseldorf 2020

Planersocietät; Weiterentwicklung des Konzepts für das Regionale Radwegenetz in der Metropole Ruhr. Dortmund 2018

Stadt Oberhausen, Der Oberbürgermeister; Verkehrsmittelwahl und Verkehrsverhalten in Oberhausen.

Oberhausen April 2014

Stellplatzablösesatzung der Stadt Oberhausen vom 18.12.2018

Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 11 der Verordnung vom 20. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 199) geändert worden ist

—





**IKS**

Mobilitätsplanung

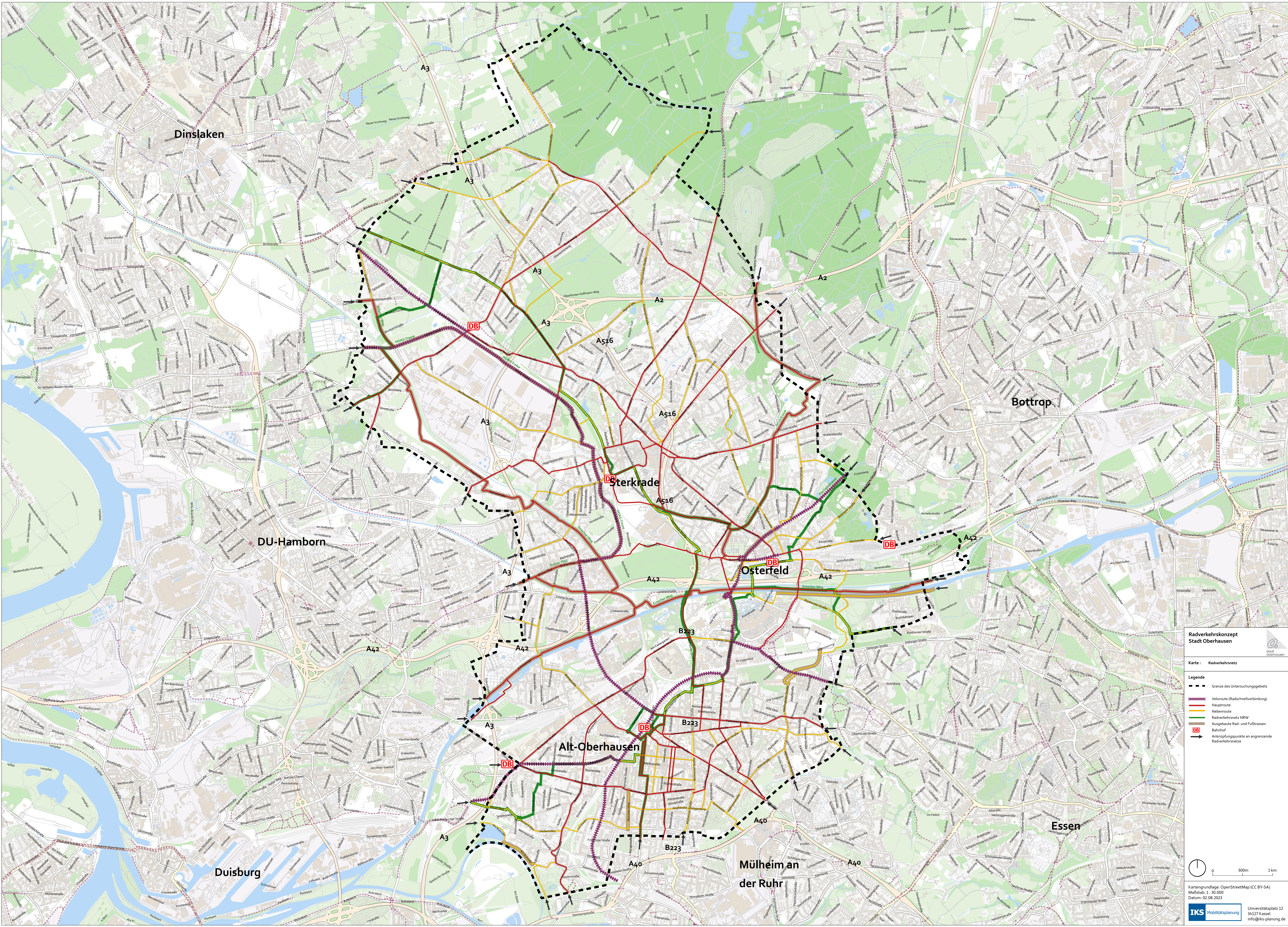
Universitätsplatz 12

34127 Kassel

[info@iks-planung.de](mailto:info@iks-planung.de)

[www.iks-planung.de](http://www.iks-planung.de)





**Radverkehrskonzept  
Stadt Oberhausen**

**Karte:** Radverkehrsnetz

**Legende**

- Grenze des Untersuchungsgebiets
- ==== Voloroute (Radschnellverbindung)
- Hauptroute
- Nebenroute
- Radverkehrsnetz NRW
- Ausgebauter Rad- und Fußstrassen
- DB Bahnhof
- Anknüpfungspunkte an angrenzende Radverkehrsnetze

0 500m 1km

Kartengrundlagen: OpenStreetMap (CC BY-SA)  
Maßstab: 1 : 30 000  
Datum: 02.08.2023

**IKS** Mobilitätsplanung  
Universitätsplatz 12  
34127 Kassel  
info@iks-planung.de



## **Gründung „Runder Tisch“ Radverkehrsförderung**

Geplanter Sitzungsturnus: Halbjährlich, ca. 2 Stunden

### **Vorschlag zur Zusammensetzung:**

1. Stadtplanungs- und Mobilitätsausschussvorsitzende:r
2. Bezirksbürgermeister:in Sterkrade
3. Bezirksbürgermeister:in Osterfeld
4. Bezirksbürgermeister:in Alt-Oberhausen

Jeweils eine Vertretung der Parteien/Fraktionen/Gruppen:

5. AfD
6. BOB im Rat
7. CDU
8. DIE GRÜNEN
9. FDP im Rat
10. Linke.Liste
11. SPD

12. Beirat für Menschen mit Behinderung
13. Seniorenbeirat
14. Jugendparlament

Je eine Vertretung:

15. Polizei
16. ADFC
17. Kinderbüro

Aus der Verwaltung:

18. Bereich Mobilität (5-6, Frau Mauksch)
19. Fachbereich Verkehrsplanung (5-6-10, Herr Dr. Knauff)
20. Nahmobilität (5-6-10, Frau Wolf, Protokoll)  
(20 Personen)

Bedarfsweise können Vertretungen hinzugeladen werden, u.a.:

- Regionalverband Ruhr (RVR)
- Vertreter des Zukunftsnetzes Mobilität (VRR)
- Emscher Genossenschaft Lippe Verband (EGLV)
- Stadtplanung
- Wirtschaftsförderung
- FUSS e.V.
- Oberhausen Sattelt um

Es wird gebeten, je eine feste Vertretung zu benennen, an die die Einladung gerichtet werden soll. Um Rückmeldung wird bis zum 30.10.2023 an [inga.wolf@oberhausen.de](mailto:inga.wolf@oberhausen.de) gebeten. Falls die benannte Vertretung zu einem Termin nicht erscheinen kann, kann eine Vertretung geschickt werden. Die Teilnahme weiterer Personen ist vorab mit dem Bereich 5-6-10 abzuklären.

## Prüfung der Klimaschutzrelevanz in Beschlussvorlagen – Klimacheck

Beschlussvorlage: B/17/3845-01

Zuständiger Bereich: 5-6

### Stufe 1: Voreinschätzung der Klimarelevanz

Klimarelevanz in der Beschlussvorlage?

☒ Ja → Stufe 2

Nein → Bitte im Ratsinformationssystem begründen.

Falls keine Klimarelevanz besteht, ist die Prüfung abgeschlossen. Die Begründung erfolgt im dafür vorgesehenen Feld im Ratsinformationssystem. Bei fehlender Relevanz muss kein Klimacheck ausgefüllt und beigelegt werden.

Ist durch den Beschluss eine positive oder negative Auswirkung auf das Klima zu erwarten, folgen Stufe 2 und 3 des Prüfverfahrens.

### Stufe 2: Prüfung der Klimaschutzkriterien

|                                     |                                                                                                                                               | Positiv                             | Neutral                             | Negativ                  | Erläuterungen zur Bewertung |
|-------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------|-----------------------------|
| <b>Mobilität</b>                    | Inwiefern setzt der Beschluss Anreize für eine klimafreundliche Mobilität? (ÖPNV; Fuß- und Radverkehr; alternative Antriebe; Carsharing etc.) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            | <input type="checkbox"/> |                             |
| <b>Anpassung an den Klimawandel</b> | Inwiefern werden Anpassungsmaßnahmen an das Klima berücksichtigt (bzgl. Starkregen, Hitzebelastung, etc.) ?                                   | <input type="checkbox"/>            | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |                             |
|                                     | Wie wirkt sich der Beschluss bzgl. der Flächen(neu)-versiegelung aus?                                                                         | <input type="checkbox"/>            | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |                             |
| <b>Energie</b>                      | Wie wirkt sich der Beschluss bzgl. des Ausbaus Erneuerbarer Energien aus?                                                                     | <input type="checkbox"/>            | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |                             |
|                                     | Wird durch den Beschluss Energie gespart?                                                                                                     | <input type="checkbox"/>            | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |                             |

### Stufe 3: Prüfung der Treibhausgas-Emissionen und Auswirkungen auf das Klima

| Treibhausgas(THG)-Ausstoß in CO <sub>2</sub> (-Äquivalente)                                                                                                               |                          |                          |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Reduktion                                                                                                                                                                 | Nicht ermittelbar        | Erhöhung                 |
| <input checked="" type="checkbox"/>                                                                                                                                       | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Erläuterung:<br>Zielsetzung der Umsetzung des Radverkehrskonzeptes ist es Wege vom Kfz auf das Fahrrad zu verlagern. Fahrradfahren ist als emissionsfrei(er) einzustufen. |                          |                          |

### Ergebnis

- ☒ Der Beschluss wirkt sich überwiegend positiv auf das Klima aus.
- ☐ Der Beschluss hat keine relevanten Auswirkungen auf das Klima.
- ☐ Der Beschluss wirkt sich überwiegend negativ auf das Klima aus.

### Erläuterungen zum Ergebnis

|                      |
|----------------------|
| <br><br><br><br><br> |
|----------------------|

### Stufe 4: Prüfung der Auswirkungen auf das Klima für Vorhaben der Bauleitplanung

Falls Vorhaben die Bauleitplanung betreffen, erfolgt Stufe 4. Dabei können in Abhängigkeit zum Beschluss bis zu drei Listen genutzt werden. Die Prüfung erfolgt einerseits über die Einschätzung einzelner Ausprägungen und andererseits über die Bewertung der Indikatoren. Als Bewertungssystem können dafür Plus-, Neutral- und Minuspunkte vergeben werden.

| Teil 4.1: Auswahl von Baulandpotentialen – Standort- und Planungsvoraussetzungen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                   |                             |                               |           |           |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|-----------------------------|-------------------------------|-----------|-----------|
| Indikator                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Kriterien                                         | Ausprägungen                |                               | Bewertung | Anmerkung |
| Lage im Stadtgebiet                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                   |                             |                               |           |           |
| Im Sinne einer nachhaltigen Bodenpolitik ist die Lage im Stadtgebiet von zentraler Bedeutung. Die Innenentwicklung ist vorrangig der Außenentwicklung vorzuziehen (gem. §1 Abs. 5 BauGB).                                                                                                                                                                                                              | Innenentwicklung                                  | <input type="checkbox"/> ja | <input type="checkbox"/> nein |           |           |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Außenentwicklung                                  | <input type="checkbox"/> ja | <input type="checkbox"/> nein |           |           |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Freiflächeninanspruchnahme mit Klimafunktion      | <input type="checkbox"/> ja | <input type="checkbox"/> nein |           |           |
| Vornutzung von Flächen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                   |                             |                               |           |           |
| Die Wiedernutzung von Flächen im Sinne der Flächenkreislaufwirtschaft soll die Flächenneuanspruchnahme reduzieren, durch die Nutzung von Baulücken kann die Auslastung der Infrastruktur erhöht werden.                                                                                                                                                                                                | Flächenrecycling/ Fläche bereits versiegelt       | <input type="checkbox"/> ja | <input type="checkbox"/> nein |           |           |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Baulücke                                          | <input type="checkbox"/> ja | <input type="checkbox"/> nein |           |           |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Nutzung von Bestandsgebäuden                      | <input type="checkbox"/> ja | <input type="checkbox"/> nein |           |           |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Fläche in den letzten 10 Jahren baulich genutzt   | <input type="checkbox"/> ja | <input type="checkbox"/> nein |           |           |
| Exposition                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                                   |                             |                               |           |           |
| Die kleinräumige Lage und die Verschattung innerhalb des Plangebietes beeinflussen maßgeblich die Möglichkeiten der solaren Energiegewinnung.                                                                                                                                                                                                                                                          | Verschattung der Fläche                           | <input type="checkbox"/> ja | <input type="checkbox"/> nein |           |           |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Lage lässt günstige solare Ausrichtung erwarten   | <input type="checkbox"/> ja | <input type="checkbox"/> nein |           |           |
| Freiraum & Infrastruktur                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                   |                             |                               |           |           |
| Mit zunehmender Innenverdichtung steigt die Bedeutung von qualifizierten Freiräumen zum Erholen und Spielen. Die ÖPNV- Erreichbarkeit verbessert die Mobilität, darüber hinaus können durch die fußläufige Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen PKW Fahrten vermieden werden. Die Bemessung der Distanz erfolgt nicht nach der Luftlinie, sondern entsprechend der vorhandenen Wegebeziehungen. | Qualifizierter Freiraum weniger als 400m entfernt | <input type="checkbox"/> ja | <input type="checkbox"/> nein |           |           |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | ÖPNV-Anschluss weniger als 400m entfernt          | <input type="checkbox"/> ja | <input type="checkbox"/> nein |           |           |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Taktung Wochentag <= 20 Min                       | <input type="checkbox"/> ja | <input type="checkbox"/> nein |           |           |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Fuß- und Radwegenetz weniger als 300m entfernt    | <input type="checkbox"/> ja | <input type="checkbox"/> nein |           |           |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Nahversorgung innerhalb von 500m entfernt         | <input type="checkbox"/> ja | <input type="checkbox"/> nein |           |           |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Kindergarten innerhalb von 1000m vorhanden        | <input type="checkbox"/> ja | <input type="checkbox"/> nein |           |           |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Grundschule innerhalb von 1000m vorhanden         | <input type="checkbox"/> ja | <input type="checkbox"/> nein |           |           |
| Besitzverhältnisse                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                   |                             |                               |           |           |
| Die Eigentumsverhältnisse haben Einfluss auf die Steuerungsmöglichkeiten bei der Planung und Realisierung.                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Fläche im städtischen Besitz                      | <input type="checkbox"/> ja | <input type="checkbox"/> nein |           |           |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Fläche im Besitz eines Eigentümers                | <input type="checkbox"/> ja | <input type="checkbox"/> nein |           |           |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Viele Einzeleigentümer                            | <input type="checkbox"/> ja | <input type="checkbox"/> nein |           |           |
| Energieversorgung                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                                   |                             |                               |           |           |
| Die Energieversorgung spielt eine zentrale Rolle zur Entwicklung einer klimagerechten Stadt. Nah-/ Fernwärme und BHKW sind zureffizienten Nutzung von Energieträgern sinnvoll.                                                                                                                                                                                                                         | Nah-/Fernwärmeanschluss                           | <input type="checkbox"/> ja | <input type="checkbox"/> nein |           |           |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Lokales Wärmenetz mit Kraft-Wärme-Kopplung        | <input type="checkbox"/> ja | <input type="checkbox"/> nein |           |           |
| Zusammenfassende Bewertung des Planungsschrittes                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                   |                             |                               |           |           |
| Bewertung entsprechend der Indikatoren<br>(1 = sehr gut; 5 = ungeeignet)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                   |                             |                               |           |           |
| Erläuterung/ Verbal-argumentative Zusatzbewertung                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                                   |                             |                               |           |           |

| Teil 4.2: Belange des Klimaschutzes in der Bauleitplanung                                                                                                                                                                                                                    |                                                                  |                                                                                                                           |                                 |           |           |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|-----------|-----------|
| Indikator                                                                                                                                                                                                                                                                    | Kriterien                                                        | Ausprägungen                                                                                                              |                                 | Bewertung | Anmerkung |
| Städtebauliche Dichte / Kompaktheit                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                  |                                                                                                                           |                                 |           |           |
| Größere kubische Einheiten sind mit einem niedrigeren A/V-Verhältnis energetisch günstiger als vielgliedrige Einzelobjekte, zudem sinkt meist auch der Flächenverbrauch und Versiegelungsgrad.                                                                               | Einfamilienhäuser/ Doppelhäuser                                  | <input type="checkbox"/> ja                                                                                               | <input type="checkbox"/> nein   |           |           |
|                                                                                                                                                                                                                                                                              | Reihen-/Kettenhäuser                                             | <input type="checkbox"/> ja                                                                                               | <input type="checkbox"/> nein   |           |           |
|                                                                                                                                                                                                                                                                              | Mehrgeschossige Wohnanlagen                                      | <input type="checkbox"/> ja                                                                                               | <input type="checkbox"/> nein   |           |           |
| Versiegelung                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                  |                                                                                                                           |                                 |           |           |
| Je geringer die Versiegelung durch Gebäude, Neben- und Erschließungsanlagen, desto eher können Aufheizungseffekte vermieden werden.<br>Regenwasserbewirtschaftung und Dachbegrünung fördern das Kleinklima.                                                                  | Anteil der versiegelten Flächen im Plangebiet                    | <input type="checkbox"/> <40%                                                                                             | <input type="checkbox"/> 40-60% |           |           |
|                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                  | <input type="checkbox"/> 60-80%                                                                                           | <input type="checkbox"/> >80%   |           |           |
|                                                                                                                                                                                                                                                                              | Dachbegrünung vorgesehen                                         | <input type="checkbox"/> ja                                                                                               | <input type="checkbox"/> nein   |           |           |
| Ausrichtung der Baukörper                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                  |                                                                                                                           |                                 |           |           |
| Passive solare Gewinne erfolgen in erster Linie über die Ausrichtung der Hauptfassade. Südorientierte Hauptfassaden weisen eine längere Gesamtbesonnungsdauer auf.                                                                                                           | Ausrichtung der Hauptfassade                                     | <input type="checkbox"/> >70% S/SW/SO<br><input type="checkbox"/> 30-70% S/SW/SO<br><input type="checkbox"/> <30% S/SW/SO |                                 |           |           |
| Verschattung der Baukörper                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                  |                                                                                                                           |                                 |           |           |
| Zur aktiven und passiven Nutzung von Solarenergie ist Verschattung insbesondere für Sonnenstände während der Heizperiode möglichst zu vermeiden oder zu reduzieren.                                                                                                          | Verschattung des Baukörpers                                      | <input type="checkbox"/> gering<br><input type="checkbox"/> mittel<br><input type="checkbox"/> hoch                       |                                 |           |           |
| Grünkonzept                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                  |                                                                                                                           |                                 |           |           |
| Mithilfe eines Grünkonzeptes können klimaschützende Aspekte und Vorhaben gebündelt und aufeinander abgestimmt werden, sodass das Kleinklima verbessert wird. Das Grünkonzept enthält Aussagen, die über die gesetzlich verankerten Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen hinaus gehen. | Erstellung eines Grünkonzeptes für die Fläche                    | <input type="checkbox"/> ja                                                                                               | <input type="checkbox"/> nein   |           |           |
| Energieversorgungskonzept                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                  |                                                                                                                           |                                 |           |           |
| Die Energieversorgung spielt eine zentrale Rolle zur Entwicklung einer klimagerechten Stadt. Nah-/ Fernwärme und BHKW sind zur effizienten Nutzung von Energieträgern sinnvoll.                                                                                              | Energieversorgungskonzept vorhanden                              | <input type="checkbox"/> ja                                                                                               | <input type="checkbox"/> nein   |           |           |
|                                                                                                                                                                                                                                                                              | Nutzung von erneuerbaren Energien über vorgeschriebenem Standard | <input type="checkbox"/> ja                                                                                               | <input type="checkbox"/> nein   |           |           |
| Zusammenfassende Bewertung des Planungsschrittes                                                                                                                                                                                                                             |                                                                  |                                                                                                                           |                                 |           |           |
| Bewertung entsprechend der Indikatoren<br>(1 = sehr gut; 5 = ungeeignet)                                                                                                                                                                                                     |                                                                  |                                                                                                                           |                                 |           |           |
| Erläuterung/ Verbal-argumentative Zusatzbewertung                                                                                                                                                                                                                            |                                                                  |                                                                                                                           |                                 |           |           |



| Teil 4.3: Vertragliche Regelungen                                                                                                       |                                                                                                                                                                   |                             |                               |             |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|-------------------------------|-------------|
| Art des Vertrags                                                                                                                        | Rechtsgrundlage                                                                                                                                                   | Vertrag beabsichtigt        |                               | Anmerkungen |
| Erschließungsvertrag                                                                                                                    | §124 BauGB                                                                                                                                                        | <input type="checkbox"/> ja | <input type="checkbox"/> nein |             |
| Städtebaulicher Vertrag                                                                                                                 | §11 BauGB                                                                                                                                                         | <input type="checkbox"/> ja | <input type="checkbox"/> nein |             |
| Kaufvertrag                                                                                                                             | §433 BGB                                                                                                                                                          | <input type="checkbox"/> ja | <input type="checkbox"/> nein |             |
| Vertragliche Regelungen                                                                                                                 | Beispiele                                                                                                                                                         | Regelungsinhalt             |                               | Anmerkungen |
| Bauliche Standards                                                                                                                      | Erhöhte Anforderungen an den Jahresheizwärmebedarf (ggü. der EnEV)<br>Erhöhte Anforderungen an den Jahresprimärenergiebedarf (ggü. der EnEV)                      | <input type="checkbox"/> ja | <input type="checkbox"/> nein |             |
| Effiziente Energieversorgung                                                                                                            | Verpflichtung zur aktiven Solarnutzung oder Nutzung anderer erneuerbarer Energien<br>Festlegung: Wahl des Energieträgers, Anschlussverpflichtungen Nah-/Fernwärme | <input type="checkbox"/> ja | <input type="checkbox"/> nein |             |
| Verfahren                                                                                                                               | Bindung an die Ziele des Energie-/Grünkonzeptes<br>Anforderungen an die Qualitätssicherung (Nachweise)                                                            | <input type="checkbox"/> ja | <input type="checkbox"/> nein |             |
| Klimaanpassung                                                                                                                          | U.a. Regelungen zur Bewirtschaftung des Regenwassers, Dachbegrünung oder zur Entwicklung und Errichtung von Grünflächen                                           | <input type="checkbox"/> ja | <input type="checkbox"/> nein |             |
| Zusammenfassende Bewertung des Planungsschrittes                                                                                        |                                                                                                                                                                   |                             |                               |             |
| <b>Bewertung</b> entsprechend der Indikatoren<br>(1 = sehr hohe vertragliche Regelungen; 4 = entspricht den gesetzlichen Anforderungen) |                                                                                                                                                                   |                             |                               |             |
| <b>Erläuterung/Verbal-argumentative Zusatzbewertung</b>                                                                                 |                                                                                                                                                                   |                             |                               |             |
| Gesamtübersicht                                                                                                                         |                                                                                                                                                                   |                             |                               |             |
| Teil 1: Standort- und Planungsvoraussetzungen                                                                                           | 0                                                                                                                                                                 |                             |                               |             |
| Teil 2: Belange des Klimaschutzes in der Bauleitplanung                                                                                 | 0                                                                                                                                                                 |                             |                               |             |
| Teil 3: Vertragliche Regelungen                                                                                                         | 0                                                                                                                                                                 |                             |                               |             |
| Gesamtbewertung des Projektes                                                                                                           |                                                                                                                                                                   |                             |                               |             |
|                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                   |                             |                               |             |