Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. M/15/3330-01	Termin 01.04.2014	Planungsausschuss
Bericht / Mitteilung			öffentlich

Termin	Gremium	Vorlage zur*	Ergebnis	Beschluss-kontrolle*
13.03.2014	Umweltausschuss	A		
01.04.2014	Planungsausschuss	A		

Berichtsgegenstand

Radverkehrsförderung und Nahmobilität - Sachstand und Ausblick

Sachdarstellung

1. Ausgangslage, Vorgehen und Ziele

1.1 Radverkehr als Baustein einer nachhaltigen Stadtentwicklung

Eine zielgerichtete und aktive Radverkehrsförderung wird in Oberhausen inzwischen seit drei Jahrzehnten betrieben. Auch wenn dabei lange Zeit zunächst die Entwicklung eines stadtweit zusammenhängenden Radverkehrsnetzes im Vordergrund stand, wird inzwischen auch in vielen anderen systemrelevanten Handlungsfeldern versucht, diese Infrastruktur schrittweise zu ergänzen, weiter zu verbessern und Instand zu halten.

Verkehr hat in einer Stadt und Region immer eine „dienende“ Funktion, um die Mobilitätserfordernisse und -bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger sowie der Unternehmen zu gewährleisten. Dabei müssen verschiedene Verkehrsträger mit ihren spezifischen Eigenarten bzw. Vor- und auch Nachteilen ihren jeweiligen Beitrag zu einer Gesamtmobilität leisten.

Bereichsleiter/in Bereich 5-1 Terhart Datum 27.02.14	Dezernat 4 Umwelt, Gesundheit, ökologische Stadtent-wicklung, -planung Lauxen Datum 03.03.2014		

* Vorlage zur:	* Ergebnis :	Beteiligung:
Kenntnisnahme (K)	Kenntnisnahme (K)	Personalrat [ ] Gleichstellungsstelle [ ]

Bereits im „Verkehrsentwicklungsplan Oberhausen“ von 1993 wurde als ein wesentliches Ziel für die gesamtstädtische Verkehrsentwicklung die umwelt- und sozialverträgliche Ausgestaltung des Stadtverkehrs vorgegeben. Damals standen zwar Aspekte des Klimaschutzes noch nicht mit im Blickpunkt, sondern eher Aspekte der Umweltentlastung (Luftreinhaltung, Lärmreduzierung) und damit der Lebensqualität der Menschen vor Ort. Inzwischen stehen aber natürlich auch der Klimaschutz und die Schonung von Ressourcen selbstverständlich mit im Fokus dieses Zielspektrums.

Sozialverträglichkeit umfasste auch damals schon den Blick auf kostengünstige und gesunderhaltende Mobilitätsalternativen.

Insoweit sind die damaligen Zielvorgaben vom Grundsatz her weitestgehend immer noch richtig.

1.2 Straßenverkehrsordnung und Regelwerke der Verkehrsplanung

Die Planung, der Bau und der Betrieb von Radverkehrsinfrastruktur hat in den vergangenen rd. 15 Jahren in Deutschland eine ganze Reihe von Veränderungen erfahren. Dies geht einerseits zurück auf Veränderungen im Straßenverkehrsrecht und andererseits auf eine Weiterentwicklung des planerischen Regelwerks. Beides unterliegt dabei gesellschaftlichen Veränderungen und Umdenkprozessen, die u. a. in der Renaissance des Fahrrades im städtischen Verkehrsgeschehen begründet sind.

Im Folgenden werden wesentliche Veränderungen chronologisch dargestellt, so dass zumindest holzschnittartig ein Gesamtbild der derzeitigen Rahmenbedingungen vermittelt werden kann.

Betrachtet werden dabei insbesondere

- **die 45. Novelle der Straßenverkehrsordnung aus dem Jahre 1997 („große Radverkehrsnovelle“):**

  Mit dieser Novelle vom 1. September 1997 wurden in der sogenannten „Radfahrernovelle“ Tempo-30-Zonen eingeführt und die Möglichkeit, in Einbahnstraßen Radverkehr in Gegenrichtung zuzulassen, eröffnet. Radwege sind seither nur noch bei Kennzeichnung mit den StVO-Zeichen 237, 240 und 241 (weißes Fahrrad auf blauem Grund) benutzungspflichtig. Statt des Baus von Bordsteinradwegen können auf der Fahrbahn Radfahrstreifen (benutzungs-pflichtig) oder Schutzstreifen (nur orientierend; vormals auch als Angebotsstreifen bezeichnet) eingerichtet werden.

- **die „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ aus dem Jahre 2006 (RASt 06):**

  Diese Richtlinien behandeln den Entwurf und die Gestaltung von Erschließungsstraßen sowie angebauter und anbaufreier Hauptverkehrsstraßen. Sie sehen von ihrer Intention her eine ausgewogene Berücksichtigung aller Nutzungsansprüche im Straßenraum vor; die Berücksichtigung des Umfeldes gleichberechtigt neben der Verkehrsfunktion; die Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer und den Entwurf von Straßenräumen von ihren Rändern statt von der Fahrbahn aus (d. h. von den Gehwegen über die Radverkehrsanlagen/Parkierungsanlagen zur Fahrbahn). Letzteres stellt in der Verkehrsplanung bzw. Straßenraumgestaltung einen Paradigmenwechsel dar.

- **die 46. Novelle der Straßenverkehrsordnung aus dem Jahre 2009 („Schilderwald-Novelle“ bzw. „kleine Radverkehrsnovelle“) einschließlich der dazu gehörigen Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO):**

  Diese Novelle wurde wegen formalen Fehlern zwischenzeitlich durch den Bundesminister für Verkehr wieder aufgehoben. Die dazugehörige Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) blieb jedoch rechtswirksam.

- **ein Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zur Benutzungspflicht von Rad-verkehrsanlagen vom 18.11.2010:**

  Eine Radwegebenutzungspflicht darf nach diesem richtungsweisenden Urteil nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Rechtsgutbeeinträchtigung erheblich übersteigt.

  Das Bundesverwaltungsgericht hat die Auffassung der Vorinstanz bestätigt, dass die Straßenverkehrsbehörde eine Radwegebenutzungspflicht durch Aufstellen der Zeichen 237, 240 oder 241 nur dann anordnen darf, wenn die Voraussetzungen von § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO erfüllt sind. Erforderlich ist danach eine auf besondere örtliche Verhältnisse zurückgehende qualifizierte Gefahrenlage; sie lag hier nach den tatsächlichen Feststellungen des Berufungsgerichts nicht vor.

  Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind demnach nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Abgesehen von der Anordnung von Schutzstreifen für den Radverkehr (Zeichen 340) oder von Fahrradstraßen (Zeichen 244.1) oder von Tempo 30-Zonen oder Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen dürfen insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.

  Weder die geringe Straßenbreite noch das vorliegende Verkehrsaufkommen seien für "typische" Gemeindeverbindungsstraßen außergewöhnlich und rechtfertigten es, den Radfahrer von der Fahrbahn auf einen Radweg zu verbannen.

  Der Vorsitzende des 3. Senats beim Bundesverwaltungsgericht hatte dabei in der mündlichen Verhandlung betont, man müsse die Eigenverantwortung der Verkehrsteilnehmer stärken und dürfe Radfahrer nicht auf baulich unzureichende Radwege zwingen.

- **die Einführung des nach rd. 15 Jahren überarbeiteten Regelwerks der „Empfehlung für die Anlage von Radverkehrsanlagen“ im Dezember 2010 (ERA 2010):**

  Es befasst sich mit dem Thema gesamtstädtischer Radverkehrskonzepte und entsprechenden Entwurfsgrundlagen. Sie erläutert die verschiedenen Führungs-formen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen und enthält eine Darstellung möglicher Radverkehrsführungen an Knotenpunkten; sie macht Angaben zu (Über-)Querungsanlagen und zum Radverkehr in Erschließungsstraßen, der Gestaltung von Einfahrtbereichen in Einbahnstraßen in Gegenrichtung sowie das Thema des Radverkehrs in Fußgängerbereichen. Ferner wird der Bau und Betrieb von Radverkehrsanlagen näher betrachtet und zuletzt werden auch Methoden einer Wirkungskontrolle und Qualitätssicherung beschrieben.

Der Anlass für die Neufassung der ERA war u. a. die Berücksichtigung der damals aktuellen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) (StVO-Novelle selbst wurde zunächst ja noch ausgesetzt), neue Erkenntnisse aus Forschung und Praxis seit der „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ aus dem Jahre 1995 (ERA 95), die gestiegene verkehrs- und umweltpolitische Bedeutung des Radverkehrs und der damalige Nationale Radverkehrsplan 2002-2012 (wurde zwischenzeitlich fortgeschrieben).

Das Verkehrsministerium NRW hat im Juni 2011 mittels eines „Einführungs-erlasses“ die ERA 2010 u. a. auch den Kommunen als Planungsgrundlage empfohlen:

„ … Ich führe die ERA 2010 für den Bereich der Bundesstraßen in der Baulast des Bundes und für den Bereich der Landesstraßen in der Baulast des Landes ein. Im Übrigen empfehle ich die ERA 2010 den Kommunen generell zur Anwendung. …

… Ich bitte Sie, bei zukünftigen Zuwendungsbescheiden gemäß „FöRi-kom-Stra“ die Einhaltung der ERA-Standards zur Auflage zu machen. [Anm.: Dies richtet sich an die Bewilligungsbehörden.] *Nicht mehr Fördervoraussetzung ist ab sofort, dass die Benutzungspflicht einer Radverkehrsanlage angeordnet wird. Dies gilt rückwirkend auch in Bezug auf die Zweckbindungsfrist, sofern die Benutzungspflicht aufgehoben wird.“*

- **sowie die Neufassung der Straßenverkehrsordnung im September 2012, die mit Wirkung zum 01.04.2013 in Kraft getreten ist.**

Das mit der "Schilderwaldnovelle" von 2009 verbundene Ziel der Straffung und Vereinfachung der Radverkehrsvorschriften wurde grundsätzlich weiter verfolgt.

Mit dem Neuerlass sind Änderungen der Radverkehrsvorschriften verbunden, die den Praxiserfahrungen mit der im Jahr 1997 in Kraft getretenen so genannten "Radfahrnovelle" Rechnung tragen. Auf Schutzstreifen wurde ein Parkverbot für den Kraftfahrzeugverkehr verankert. Dies spart Verkehrszeichen ein, da bislang Parkverbote nur mit Verkehrszeichen angeordnet werden konnten.

Ferner wurden z. B. die Einsatzkriterien und Anforderungen für die Öffnung der Einbahnstraßen für den gegengerichteten Fahrradverkehr vereinfacht und die Verhaltensregeln in Fahrradstraßen „radverkehrsfreundlicher“ gestaltet.

Die Sicherheit im Straßenverkehr für alle Verkehrsteilnehmer hat Priorität; dies betrifft insbesondere die ungeschützten Verkehrsteilnehmer, zu denen auch die Radfahrerinnen und Radfahrer sowie die Fußgängerinnen und Fußgänger zählen.

Radwege baulich angelegt oder durch Markierung auf der Fahrbahn von der Verkehrsfläche für den Kfz-Verkehr abgetrennt, sind Räume für den Radverkehr, wo er sicher geführt werden kann.

Bund und Länder hielten die vorrangig von Vertretern der Fahrradverbände geforderte Aufgabe der mit Zeichen 237 (Radweg), 240 (gemeinsamer Geh- und Radweg) oder 241 (getrennter Rad- und Gehweg) angeordneten Benutzungspflicht im Interesse der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer nicht für angezeigt. Die Benutzungspflicht ist aber nach wie vor auf die Fälle beschränkt, in denen es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf tatsächlich zwingend erfordern.

Mit der „Schilderwaldnovelle“ wurden auch einige Verhaltensregeln „radverkehrsfreundlicher“ gestaltet. Beispielhaft erwähnt sei insoweit die Änderungen der Verhaltensregeln in „Fahrradstraßen“, durch die für andere dort durch Zusatzzeichen zugelassene Fahrzeugführer(-innen) ein eindeutiges Rücksichtnahmegebot gegenüber dem Radverkehr festlegt und zugleich der bisher bestehende Widerspruch zwischen der Bevorrechtigung des Radverkehrs einerseits und der Auferlegung einer mäßigen Geschwindigkeit für alle Fahrzeuge andererseits aufgegeben, 30 km/h als Höchstgeschwindigkeit für alle festgesetzt und dem Kraftfahrzeugverkehr bei Bedarf eine weitere Verringerung der Geschwindigkeit auferlegt wird.

Zudem wurde durch die Änderung des Erläuterungstextes zu Zeichen 357 (Sackgasse) die Anzeigemöglichkeit einer „Durchlässigen Sackgasse“ eingeführt, mit dem der Radverkehr auf abseits der Hauptverkehrsstrecken gelegene und damit in der Regel sicherere und oft auch komfortablere Wegeverbindungen hingewiesen wird:



alt



neu

Zweirichtungsradwege ohne Benutzungspflicht: Wenn die Benutzungspflicht in der Vergangenheit nur deshalb angeordnet wurde, um die Zweirichtungsnutzung zu ermöglichen, kann diese jetzt aufgehoben werden. Es kann stattdessen aber ein Benutzungsrecht angeordnet werden, was dem Radverkehr dann aber auch die Benutzung der Fahrbahn in der gleichen Fahrtrichtung eröffnet:



1.3 Arbeitsgemeinschaft (fußgänger- und) fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS)

1.3.1 Allgemeine Situation

Die „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen“ (kurz: AGFS), 1993 von 13 Städten gegründet, hat 2013 ihr zwanzigjähriges Jubiläum begangen und umfasst zurzeit 72 Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen.

Die AGFS hatte sich bereits 2009 ein Leitbild gegeben (s. auch Exkurs) und dabei der Förderung der Nahmobilität - also aller mit Muskelkraft verbundenen Fortbewegungsarten - in den Mittelpunkt gestellt. Ende 2012/Anfang 2013 wurde dann im Zuge einer Neustrukturierung, neben einem neuen Logo, einer hauptamtlichen Geschäftsführung, auch der Name in „Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e. V.“ geändert.

Exkurs: Leitbild der AGFS zur Nahmobilität

„Städte mit Lebens- und Bewegungsqualität zeichnen sich nicht allein durch eine hohe Erreichbarkeit und Zugänglichkeit für alle Verkehrsteilnehmer aus, sondern bieten insbesondere optimale Bedingungen für Nahmobilität, Nahversorgung und Naherholung.

Unter Nahmobilität versteht die AGFS nichtmotorisierte, individuelle Mobilität im räumlichen Nahbereich, vorzugsweise mit dem Fahrrad, zu Fuß, aber auch mit anderen Verkehrsmitteln (z. B. Inlinern, Kickboards, Skateboards u. a.) - eben "fahrradfreundlich und mehr...".

Dabei ist uns klar, dass innerhalb der Gruppe der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer das Fahrrad die Fortbewegungsmöglichkeit mit dem weitesten Aktionsradius und dem größten Verlagerungspotenzial bleibt, wenn es um den Ersatz von Kfz-Fahrten im Modal-Split geht. Wir wissen heute, dass ca. 50% aller Autofahrten im Bereich der Kurzstrecke – also zwischen 0,1 und 5 km – stattfinden. Hier sehen wir den strategischen Ansatzpunkt für die Förderung des Fahrradverkehrs, d. h. für ein Umsteigen vom Auto auf das Fahrrad. Wir glauben gerade der übermäßige motorisierte Kurzstreckenverkehr ist das Kernproblem vieler Städte. Ein hoher Radverkehrsanteil entspannt die verkehrliche Situation und schafft darüber hinaus Freiräume für den Kfz-Verkehr, der für die Erreichbarkeit und wirtschaftliche Funktionsfähigkeit einer Stadt unabdingbar ist.“

Dazu gehören die folgenden acht zentralen Leitbildaspekte:

- *„Mehr Lebensqualität in der Stadt*

  Wir wollen unsere Städte durch optimale Bedingungen für Nahmobilität, Nahver-sorgung und Naherholung attraktiver machen.

- *Mehr Bewegungsqualität auf kurzen Wegen*

  Wir wollen insbesondere für Radfahren, aber auch zu Fuß gehen und die „neuen“ Verkehrsteilnehmer wie Inliner, Kickboarder, Skater u. ä. attraktive, sichere und barrierefreie Bewegungs- und Aufenthaltsräume schaffen.

- *Mehr Partnerschaft der Verkehrsteilnehmer*

  Wir sehen das Fahrrad als integralen Bestandteil des Gesamtverkehrssystems, gleichberechtigt neben den anderen Verkehrsträgern.

- *Mehr Gesundheit durch mehr Bewegungsqualität*

  Wir wollen die Lust an der individuellen Bewegung in Alltag und Freizeit steigern - für die Gesundheit und das Wohlbefinden unserer Bürger, insbesondere unserer Kinder und Senioren.
- *Mehr Gewinn für Wirtschaft, Tourismus & Umwelt*

  Die AGFS will die Voraussetzungen für einen Ausbau der - auch mittelbar - fahrradbezogenen Wirtschaftsbereiche schaffen, die einen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung von Wirtschaft und Umwelt leisten.

- *Mehr System im Radverkehr*

  Radverkehr muss als ein komplexes Gesamtsystem verstanden werden: Infrastruktur, Service und Kommunikation bilden dabei die tragenden Säulen.

- *Mehr Verkehrssicherheit für Alle!*

  Unsere Arbeit soll vor allem mehr Sicherheit für die nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer - insbesondere unsere Kinder - schaffen.

- *Mehr Radverkehr im Modal-Split*

  Wir wollen den Radverkehrsanteil in den Städten auf durchschnittlich 25 % und den Modal-Split-Anteil des nichtmotorisierten Individualverkehrs - im Sinne der angestrebten Nahmobilität - auf über 60 % steigern."

Sicherlich wird auch zukünftig die Förderung des Radverkehrs im Vordergrund stehen; aber insbesondere Aspekte des Fußgängerverkehrs sind nun neu mit hinzugetreten. Nahmobilität beginnt zunächst bei der Mobilität im Wohngebiet bzw. Quartier, spielt natürlich auch im Stadtteil eine wichtige Rolle, wobei je nach örtlicher Lage auch die angrenzenden Stadtteile der Nachbarstädte mit in Situation hinein spielen können (s. auch Anlage 1).

1.3.2 Mitgliedschaft der Stadt Oberhausen in der AGFS

Die Stadt Oberhausen ist seit 2001 Mitglied in diesem landesweiten Netzwerk; 2008 wurde diese Mitgliedschaft auf Antrag und nach Prüfung um sieben Jahre bis 2015 verlängert. In 2015 steht auf Antrag eine erneute Verlängerung für weitere sieben Jahre - dann bis 2022 - wiederum an. Die jeweiligen Verlängerungsanträge sind dabei umfänglich, unter Berücksichtigung der Ziele der AGFS (Leitbild), zu begründen.

Dieses landesweite Netzwerk befruchtet die inhaltliche Arbeit der Mitglieder in ganz besonderer Weise:

- eine gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen,
- eine mehrfach im Jahr erscheinende Zeitschrift „nahmobil" mit Berichten aus den Mitgliedskommunen und -kreisen (auch online abrufbar),
- ein gemeinsamer Internetauftritt (www.agfs-nrw.de),
- ein „kurzer Draht" unter den Radverkehrsbeauftragten der Mitglieder,
- die Erarbeitung und Publikation von Planungshilfen (z. B. zu Fahrradabstell-anlagen, zur Führung des Radverkehrs in Baustellenbereichen, die Ausgestaltung von Querungshilfen),
- die kreative Weiterentwicklung der Radverkehrsinfrastruktur bzw. das Entstehen neuer innovativer Elemente der Radverkehrsführung,
- die Durchführung eines jährlich stattfindenden Radverkehrskongresses,
- ein Infostand auf der Fahrradmesse Essen, jeweils im Februar eines jeden Jahres.
- und nicht zuletzt eine inhaltlich/strategische Weiterentwicklung der Radverkehrsförderung

Insgesamt stellt die Mitgliedschaft und Mitwirkung in der AGFS für eine Kommune einen deutlichen Mehrwert dar.

Auch in anderen Bundesländern (Baden-Württemberg, Bayern, Niedersachsen, Thüringen) haben sich in den letzten Jahren ähnliche Arbeitsgemeinschaften gegründet, wobei die AGFS hier sicherlich beispielgebend war.

1.3.4 Arbeit der AGFS konkret

Ein ganz aktuelles Beispiel für die landesweit, gleichgerichteten Aktivitäten der AGFS ist ein neuer Flyer zum Thema „***RADWEG oder STRASSE - Manchmal haben Sie die Wahl …***“ der u. a. die Radwege-Benutzungspflicht und die unterschiedlichen Markierungsformen auf der Fahrbahn erläutert. Dies sind Themen bei denen immer wieder feststellbar ist, das in weiten Teilen der Bevölkerung Unklarheit und Unwissenheit bzgl. dieser verkehrsrechtlichen Regelungen vorherrschen, obwohl sie eine erhebliche Bedeutung, insbesondere auch mit Blick auf die Verkehrssicherheit haben.

Die geltenden Regelungen zur Benutzungs- bzw. Nicht-Benutzungspflicht von Radwegen z. B. verlangen von allen Verkehrsteilnehmern, aber insbesondere von den Kraftfahrzeugführen/innen, eine erhöhte Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme.

Der Entwurf dieses Flyers wurde den AGFS-Mitgliedern mit der Möglichkeit an die Hand gegeben, ihn individuell anzupassen und drucken zu lassen. Die Stadt Oberhausen hat den Flyer in einer größeren Stückzahl aufgelegt (s. Anlage 2) und wird ihn nun zu Beginn der Radfahrsaison 2014 an vielen öffentlichen Stellen auslegen und parallel auch ins Internet einstellen.

2. Maßnahmenprogramm - Radverkehrsnetz, Maßnahmen, Standards, Ergänzende Bausteine

2.1 Radverkehrsinfrastruktur

2.1.1 Radverkehrsanlagen an Straßen

Radfahren ist im öffentlichen Raum zunächst überall dort zulässig, wo es nicht ausdrücklich verboten und/oder durch die Straßenverkehrsordnung nicht vorgesehen ist. Eine Art Grundnetz bilden deshalb die Erschließungsstraßen (Gemeindestraßen) in den Wohnvierteln, Quartieren und Statteilen. In Oberhausen befindet sich der allergrößte Teil dieser Straßen innerhalb von Tempo-30-Zonen; hier sollen keine Radwege, Radfahrstreifen oder Schutzstreifen angelegt werden. Das niedrige Geschwindigkeitsniveau lässt eine gemeinsame Nutzung der Fahrbahnen durch Radfahrer/innen und Kraftfahrzeuge zu. In Oberhausen gibt es 84 dieser Zonen; sie haben eine Gesamtgröße von 31,6 km², das entspricht einem Anteil von ca. 41 % des Stadtgebietes. Grob geschätzt befinden sich über 400 km der Oberhausener Straßen innerhalb von Tempo-30-Zonen.

Die sogenannten „klassifizierten“ Straßen (Bundes-, Land- und Kreisstraßen) bilden das Hauptverkehrsstraßen- bzw. Vorbehaltsnetz. Dieses wurde 1993 im Verkehrs-entwicklungsplan festgelegt. Radverkehrsanlagen werden in der Regel auch nur dort vorgesehen (s. Anlage 3).

Radverkehrsanlagen entlang der Hauptverkehrsstraßen sind in Oberhausen über sechs Jahrzehnte nach jeweils geltenden „Regeln der Technik“ in unterschiedlichsten Standards (hinsichtlich Art und Führung, Breite, Oberflächenbelag) erstellt worden. Deshalb ist und bleibt das Bild dieser Radverkehrsanlagen stadtweit relativ vielschichtig (siehe Anlage 4).

Das Radverkehrsnetz entlang der Hauptverkehrsstraßen bzw. der Straßen des sog. Vorbehaltsnetzes weist immer noch vereinzelt Lücken auf. In anderen Abschnitten beeinträchtigen qualitative Mängel

(Oberflächenbeläge, Führung auf der Strecke und an Knoten, Baumwurzeln/-scheiben etc.) den Fahrkomfort zum Teil relativ deutlich. Auf Grund der finanziellen Situation der Stadt Oberhausen war und ist es nicht möglich, diese Netzlücken bzw. Qualitätsverbesserungen allein durch entsprechende Umbaumaßnahmen (i. d. R. Vollausbau) zu schließen. Dies ist aber keine allein oberhausenspezifische Situation; auch viele andere Städte in der Region und in Deutschland stehen vor ähnlichen Herausforderungen.

Bereits seit einigen Jahren wird deshalb die Schließung von Netzlücken u. a. auch durch die Anlage von Radfahr- und Angebotsstreifen betrieben. Die bisherigen Erfahrungen mit diesen Angebotsformen sind überwiegend positiv.

Es ist beabsichtigt, weitere Abschnitte z.B. auch im Zuge von Kanalbau- und Straßenerneuerungsmaßnahmen (Deckenüberzüge) entsprechend umzugestalten. Dazu müssen aber jeweils bestimmte Rahmenbedingungen erfüllt sein (Mindestfahrbahnbreiten, eine Unterbringung des ruhenden Verkehrs möglichst außerhalb der Fahrbahn etc.).

Diese Planungsüberlegungen werden sukzessive in die jährlichen Straßenbauprogramme aufgenommen und den Gremien zur generellen Beschlussfassung vorgelegt. Die Detailplanungen werden dann schrittweise erarbeitet und den Gremien anschließend ebenfalls vorgelegt.

In der folgenden Übersicht werden sowohl die in letzter Zeit fertig gestellten Maßnahmen, als auch mittel- und längerfristig geplante Maßnahmen sowie zu verbessernde Situationen dargestellt.

Dabei werden die aufgeführten Straßen nach drei Kriterien dargestellt:

- **Auslöser/Grund für den Handlungsbedarf** (auch mehrere Auslöser möglich)

- **(F)** fehlende Radverkehrsanlagen
- **(E)** enge, zu schmale Radverkehrsanlagen
- **(G)** vormals ausschließliche Führung auf dem Gehweg
- **(O)** schlechte, wenig komfortable Oberflächen
- **(B)** Baumwurzeln/-scheiben beeinträchtigen Radverkehrsanlagen
- **(K)** Veränderung/Verbesserung im Zuge einer Kanalbaumaßnahme
- **(D)** Maßnahme Dritter
- **(I/S)** Instandsetzung/Sanierung, gfls. auch abschnittsweise
- **(S)** sonstiger Anlass

- **Art der Maßnahme**

- **(V)** Vollausbau, i.d.R. geförderte Zuschussmaßnahme
- **(T)** Teilausbau
- **(M)** markierte Angebotsformen

- **Fristigkeit**

- **(r)** bereits realisiert
- **(k)** kurzfristig (bis 2 Jahre)
- **(m)** mittelfristig (2-5 Jahre)
- **(l)** langfristig (5-10 Jahre)

Alt Oberhausen

- Concordiastraße
  ca. von Altenberger-/Familien- bis Bebelstraße (überwiegend Südseite) **(D), (T)**, **(r)**

- Falkensteinstraße
  von Liebknecht- bis Arndtstraße **(E)/(O)**, **(M)**, **(r)**

- Duisburger Straße
  von Parallel-/Niebuhr- und Würpembergstraße **(E)/(B)/(O)**, **(M)**, **(r)**

- Duisburger Straße
  von Buschhausener- und Concordia-/Wilmsstraße **(K)/(E)/(O)**, **(V)**, **(r)**

- Obermeidericher Straße
  von Flügel- bis Alstadener Straße (südöstliche Straßenseite) **(F), (M), (k)**

- Landwehr
  von Mülheimer- bis Lothringer Straße **(E)/(O)(B), (M), (m)**

- Essener Straße (Ausbau im Zuge der Verlängerung der Straßenbahnlinie 105)
  von Stadtgrenze Essen bis Knappenstraße **(E), (V), (l)**

- Hansastraße (2. Bauabschnitt)
  von Buschhausener- bis Duisburgerstraße **(F), (V), (l)**

- Mellinghofer Straße
  von Drei Knappen bis Essener Straße **(E), (V), (l)**

- Ungelöst, und damit unbefriedigend, bleibt die Radverkehrserschließung in der Innenstadt von Alt-Oberhausen; dies betrifft im Wesentlichen die Ost-West-Verbindungen. Dies wurde der Verwaltung von Seiten der Bürger/innen, u. a. auch von Schülern/innen der Anne-Frank-Realschule, immer wieder so gespiegelt. Insbesondere der größte Teile der Helmholtzstraße, die gesamte Hermann-Albertz-Straße, und die gesamte Grenzstraße verfügen über keinerlei Angebote für den Radverkehr. Dies ist in der derzeitigen Situation (Zweirichtungs-Kfz-Verkehr, überwiegend beidseitiges Parken) und aufgrund der begrenzten Straßenraumbreiten auch nicht möglich.

Sterkrade

- Buchenweg
  von Höhenweg bis Am Dunkelschlag **(I/S)**, **(r)**

- Drostenkamp-/Graßhofstraße
  von Bahn- bis Holtstegstraße **(G)/(E), (M), (r)**

- Erzberger Straße
  von Kirchhellener Straße/Postweg bis Jägerstraße **(E)**, **(M)**, **(r)**

- Holtener Straße

von Postweg bis Bahnhofstraße **(E)/(G)/(O)**, **(V)**, **(r)**

- Kirchhellener Straße/Postweg
  von Fernewald-/Hartmannstraße bis Holtener-/Weseler Straße **(E)/(O)**, **(M)**, **(r)**

- Siegesstraße
  von Kurfürstenstraße bis Holten Markt **(F), (V), (r)**

- Skagerrakstraße
  von Bach- bis Thüringer Straße **(F), (M), (r)**

- von-Trotha-Straße
  von Weier- bis Hagedornstraße **(F)**, **(M)**, **(r)**

- Weseler Straße
  von Bahn-/Schmachtendorfer Straße bis Sternstraße **(F), (V), (r)**

- Königshardter Straße
  von Elstern- bis Jägerstraße **(E), (M), (k)**

- Biefangstraße
  von Markgrafen- bis Weierstraße **(F)/(E)/(O), (M), (m)**

- Emmericher Straße
  von Bahn-/Schmachtendorfer- bis Habichtstraße **(V)/(M), (m)**

- Dorstener Straße
  von Sterkrader-/Steinbrinkstraße bis Drei Linden bzw. Teutoburger Straße **(E)/(O), (prüfen: M), (m)**

- Steinbrinkstraße
  von Brandenburger- bis Weseler Straße **(F)**, **(M)**, **(m)**

- Beethovenstraße
  von Sperber- bis Obere Brüder Straße **(F), (M), (l)**

- Weseler Straße (Neubaustrecke)
  von Stern- bis Weierstraße **(F), (V), (l)**

Osterfeld

- Vestische Straße
  von Rheinische Straße bis Drei Linden **(K)/(E), (prüfen: M), (l)**

- Siepenstraße
  von Ripsdörne- bis Koppenburg Straße **(E)/(O), (prüfen: M), (m)**

- Harkortstraße
  zwischen Schwarzwald- und Vogesenstraße **(E)/(O)/(B), (S), (l),**
  Straßenraumbreite bzw. Fahrbahnquerschnitt (ca. 6,40 m) lassen kaum Verbesserungen zu.

2.1.2 Radverkehrsmaßnahmen abseits von Straßen

2.1.2.1 Ehemalige (Werk-)Bahntrassen

- **Ehem. Bahnstrecke Mülheim-Styrum - Oberhausen-Alstaden - Duisburg-Meiderich (Styrumer Pfad II)**

Bereits während der Internationalen Bauausstellung Emscher Park (IBA) wurde die grundsätzliche Idee entwickelt, hier eine regional bedeutsame Fuß- und Radwegeverbindung zu schaffen. Diese Überlegungen konnten seinerzeit aber nicht weiter konkretisiert werden. 2001 wurden alle ursprünglichen Planungsüberlegungen durch die Planung und Trassierung des Metrorapids in diesem Bereich gegenstandslos; denn der Metrorapid hätte im Raum Alstaden diese Trasse in weiten Teilen beansprucht. Nachdem die Metrorapid-Planungen durch politischen Beschluss gegen Ende des Jahres 2003 gegenstandslos geworden waren, bestand die Möglichkeit die ursprünglichen Planungsüber-legungen wieder auf zunehmen; zu diesem Zweck hat die Stadt Oberhausen noch in 2003 und in 2004 den Kommunalverband Ruhrgebiet (KVR) gebeten, dieses Projekt wieder aufzugreifen, jedoch ohne einen Planungsfortschritt. Dabei ging es nicht zuletzt auch um die Trassensicherung.

Im Juli 2011 erfolgte dann in Oberhausen die Aufstellung der Bebauungspläne Nr. 667, 668, 669 (Styrumer Pfad II – West/Mitte/Ost); sie sollen u. a. die ehem. Bahnstrecke auf Oberhausener Stadtgebiet sichern, da die Befürchtung bestand, dass der Grundstückseigentümer ansonsten möglicherweise einzelne Flur-/Grundstücke herausparzellieren und veräußern könnte und damit die Chance einer durchgehenden Wegeverbindung zunichte gemacht würde.

Mit Blick auf die nächste EU-Förderperiode (EFRE 2014 - 2020) hat der Regional-verband Ruhr (RVR) in 2013 gemeinsam mit den Städten und Kreisen ein „Handlungsprogramm Emscher Landschaftspark 2020+“ auf den Weg gebracht; darin eingeflossen ist auch die Maßnahme Styrumer Pfad II. Zurzeit priorisiert der RVR das gesamte Maßnahmenpaket mit über 200 Maßnahmen aus der Region und speist dies im Frühjahr 2014 in die dortigen Gremien ein. Nach ersten vorliegenden Informationen wurde die Maßnahme durch den RVR in die Priorität II (2016/2017) eingestuft.

- **Rheinische Bahn/„Flachglasstrecke“**

Die in Rede stehende Bahntrasse bietet möglicherweise in absehbarer Zeit eine weitere Chance eine Rad- und Fußwegeverbindung zwischen Oberhausen-Osterfeld und Gladbeck, möglicherweise auch noch darüber hinaus, zu schaffen.

Bereits 2001/2002 hatte die Stadt Bottrop unter Beteiligung der Anrainerstädte Dorsten, Gladbeck und Oberhausen sowie des Kommunalverbandes Ruhrgebiet (KVR), diese Projektidee bereits schon einmal ins Auge gefasst und regional erörtert.

Es war aber allen Beteiligten dabei immer wichtig, Güterverkehre, die über die Bahn - und nicht über die Straße - abgewickelt werden können, nicht in Frage zu stellen. Deshalb musste die Projektidee auch für längere Zeit zurückgestellt werden.

Sollten sich die inzwischen - zunächst nur über die Medien - bekannt gewordenen Informationen bestätigen, dass diese Güterzugstrecke in absehbarer Zeit stillgelegt wird, böte sich hier eine

Chance, gemeinsam mit den Anrainerstädten Bottrop, Gladbeck (und gfls. Dorsten) ein derartiges Projekt anzustoßen und schrittweise anzugehen. Der RVR sollte hierbei die Klammer bilden bzw. als Projektträger fungieren.

Deshalb hat die Verwaltung im Herbst 2013 gegenüber dem RVR im Rahmen der Überlegungen zum „Emscher Landschaftspark 2020+“ im Zusammenhang mit der nächsten EU-Förderperiode „EFRE 2014 - 2020“ u. a. auch diesen Projektansatz benannt. Nach ersten hier vorliegenden Informationen wurde die Maßnahme zunächst in die Priorität II/III (2016/2017 oder 2018/2020) eingestuft.

2.1.2.2 Radwege in weiteren Entwicklungsräumen

- **Holtener Feld**

Im Zuge der Renaturierung der Emscher und des Ausbaus des Emscher-Kanals im Holtener Feld wird sich auch die Wegeführung der Flugstraße („Kuhweg“) zwischen der König- und der Vennstraße verändern. Dadurch, dass der heutige Emscherdeich in das Holtener Feld zurückverlegt wird, ergibt sich hier eine neue zum Teil über den Deich führende Wegeverbindung, die u. a. auch das Erleben der neuen Emscheraue ermöglicht. Zudem wird von der beschriebenen Wegeverbindung aus auch eine neue Weganbindung hin zur Kurfürstenstraße entstehen, die in westlicher Fortsetzung beispielsweise über die Ardesstraße dann bis in den Ortsteil Duisburg-Röttgersbach hinein führt.

- **HOAG-Trasse auf dem Gelände der ehem. Zeche Sterkrade**

Hier besteht seit der Fertigstellung der HOAG-Trasse insoweit eine „Netzlücke“, als das die HOAG-Trasse von Süden kommend, zurzeit an der von-Trotha-Straße endet, der Radverkehr dann ein Stück über Straße mitgeführt wird, bevor der Radweg am ehem. Zecheneingang wieder von der Straße wegführt. Ziel war und ist es aber, den Weg in Verlängerung der ehem. Bahntrasse nur kurz – nämlich mittels einer Querungshilfe - über die von-Trotha-Straße zu führen, um den Weg dann direkt auf das ehem. Zechengelände zu führen.

Auch diese Maßnahme wurde im Rahmen des „Handlungsprogramms Emscher Landschaftspark 2020+“ benannt, ist dann aber in einer städtebaulichen Maßnahme unter dem Arbeitstitel „Integriertes Stadtentwicklungskonzept Zeche Sterkrade“ zunächst mit aufgegangen. Unabhängig von der weiteren Nutzung bzw. städtebaulichen Ausrichtung dieser Fläche soll die angedachte Wege-führung aber in jedem Fall mit realisiert werden.

- **Ehemalige Zeche Oberhausen**

Auf dem Gelände der ehemaligen Zeche Oberhausen, südlich der Essener Strasse, endet derzeit in Höhe des dortigen Altenheims eine Radwege-verbindung, die bereits vor ein paar Jahren durch den RVR geschaffen wurde und die nach Norden hin in Richtung BusinessPark.O (ehem. Stahlwerksgelände)/ Gehölzgarten Ripshorst/Rhein-Herne-Kanal führt bzw. östlich an den Gleispark Frintrop anschließt. Auf dem Zechengelände selbst wird noch eine kurze, neue durchgehende Fuß- und Radwegeverbindung im Zusammenhang mit der städtebaulichen Entwicklung nördlich des Altenheim realisiert, so dass dann eine attraktive Wegeverbindung bis an den Einmündungsbereich Mellinghofer-/Rudolfstraße besteht. Nach derzeitigen Absprachen

wird dieser Lückenschluss voraussichtlich in 2015 durch den Grundstückeigentümer realisiert werden.

- **Renaturierung Läppkes Mühlenbach**

Zwischen der Dellwiger Straße (Essen) und dem Bereich Rhein-Herne-Kanal/Emscher wird der Läppkes Mühlenbach derzeit renaturiert; parallel dazu wird auch eine gewässernahe Wegeverbindung entstehen. Im südlichen Bereich des Gehölzgartens Ripshorst sind die wasserbaulichen Maßnahmen bereits seit geraumer Zeit im Gange. Im Zusammenhang mit der zuvor beschriebenen Maßnahme entsteht dann eine durchgängige Wegeverbindung zwischen dem Knappenviertel/Bermensfeld und dem Gehölzgarten Ripshorst bzw. dem Teilraum entlang des Rhein-Herne-Kanals und der Emscher in Höhe des Hauses Ripshorst. Dort verlaufen zwei regionale Radrouten: die „Route der Industriekultur – Emscher Park Radweg“ und der „Emscher Weg“, die dann von Süden her abseits von Straßen erreichbar sind. Die Wegeentfernung zwischen der Mellinghofer-/Rudolfstraße und dem Rhein-Herne-Kanal beträgt dann ca. 2,4 km.

- **RuhrtalRadweg im Ortsteil Alstaden**

Ein Ziel des Regionalverbandes Ruhr (RVR) und der beteiligten Gebiets-körperschaften bzgl. des auch überregional touristisch bedeutsamen RuhrtalRadweges ist es, den Weg attraktiv, d. h. möglichst abseits von Straßen und möglichst gewässernah parallel zur Ruhr zu führen. Er wird heute auf Oberhausener Stadtgebiet von Mülheim kommend über die Solbad-, Kewer- und Speldorfer Straße und weiter über den Ruhrdeich sowie nördlich um das Feuchtbiotop herum (Gelände der ehem. Halde der Zeche Alstaden) nach Duisburg geführt.

Perspektivisch soll aber eben diese gewässernahe Führung durch die Ruhraue angestrebt werden. Bislang scheiterte dies jedoch daran, dass eine solche Maßnahme zumindest auf Oberhausener Stadtgebiet aus Eigenmitteln bzw. über eine Fördermaßnahme mit einer entsprechenden Eigenanteilsfinanzierung nicht darstellbar war. Deshalb wurde seitens der Verwaltung gegenüber dem RVR zwischenzeitlich angeregt, dass sich dieser einer Realisierung des Wegeab-schnittes von der Steinkampstraße (Mülheim an der Ruhr) bis in etwa zur Straße Am Ruhrufer/Fährstraße annehmen soll.

Deshalb wurde auch diese Maßnahme für das „Handlungsprogramm Emscher Landschaftspark 2020+“ benannt; nach den vorliegenden Informationen wurde die Maßnahme in die Priorität II (2014/2015) eingestuft.

- **Elpenbachtal zwischen Anhalter- und Harkortstraße**

Das Elpenbachtal wurde Anfang der 1970er Jahre öffentlich zugänglich gemacht. Der seinerzeitige Wegeausbau (Randeinfassungen, Oberflächenbeläge) ist in weiten Teilen noch heute ablesbar. Die Beschilderung auf den einzelnen Wegeabschnitten ist derzeit uneinheitlich. Seinerzeit wurden der Aspekt, das Radfahren zu ermöglichen, nicht in Betracht gezogen.

Mit der Einrichtung des Museums in der St. Antony-Hütte und der Ausgrabung und Präsentation des daneben liegenden industriegeschichtlich bedeutsamen Bodendenkmals ist nun ein Zielpunkt entstanden, der auch von Radfahrern/innen immer wieder gerne angefahren wird. Deshalb bietet es sich an, diese Wegeverbindung für das Radfahren durchgängig zu öffnen (derzeit vorhandene Mindestwegebreiten: 2,50 m). Zunächst müssten aber - im Wesentlichen unter

Komfortgesichtspunkten - einzelne Wegeabschnitte saniert werden, da die Oberflächen z. T. sehr uneben sind. Dies könnte abschnittsweise - und gestreckt über mehrere Jahre – erfolgen, wobei Prioritäten, je nach Dringlichkeit, gesetzt werden müssten.

Im Bereich des Antony-Teiches (Holzstege: geringe Breite, eckige Wegeführung, Aufenthalt von Fußgängern, Rutschgefahr für Fahrräder bei Nässe) sollte die Verbindung ein kurzes Stück (ca. 200 m) über die Antoniestraße westlich um den Teich herumgeführt werden.

Insgesamt hat die beschriebene Verbindung eine Länge von ca. 2,2 km.

Der Kreisverband des ADFC Oberhausen/Mülheim setzt sich ebenfalls für eine derartige Maßnahme ein.

- **Grün- und Wegeverbindung Sterkrader Wald – Neues Emschertal**

Der Regionalverband Ruhr plant derzeit auf Anregung und in Abstimmung mit der Stadt Oberhausen eine Grünverbindung zwischen dem Sterkrader Wald und dem „Neuen Emschertal“; diese Planung umfasst dabei auch eine Fuß- und Radwegeverbindung, die aus dem Bereich des Dunkelschlages und mit Anbindung an die HOAG-Trasse in etwa parallel zur BAB A 3 nach Süden führt und im Bereich Biefang endet.

- **Renaturierung Hauptkanal Sterkrade**

Reinersbach, Alsbach und Elpenbach werden im Bereich der Sterkrader Innenstadt unterirdisch zusammengeführt. Westlich der von-Trotha-Straße tritt dann ein Gewässer (Schmutzwasserkanal) „Hauptkanal Sterkrade“ zwischen Aldenkampshof und Hegerfeldstraße wieder zutage; er führt dann in westlicher Richtung zwischen den Stadtteilen Schwarze Heide und Weierheide hindurch weiter. Unmittelbar nach der Unterquerung der Autobahn A 3 wird er in den Handbach eingeleitet, der rund 200 Meter später im Osten des Ortsteils Biefang in die Emscher mündet.

Perspektivisch soll auch der Hauptkanal Sterkrade zumindest abschnittweise renaturiert werden. Dies bietet dann die Chance, hier parallel zum Gewässer, ebenfalls eine neue Wegeverbindung zu schaffen. Hier müssen aber zunächst die gewässerbaulichen Planungen abgewartet werden, um die Möglichkeiten zur Anlage von begleitenden Wegen nach Art und Umfang besser einschätzen zu können.

2.1.3 Weitere Infrastruktur

- **Radabstellanlagen**

Fahrradabstellanlagen sind elementarer Bestandteil der Radverkehrsinfrastruktur. Zentrale Orte wie die Stadt-/Stadteilzentren, vielfältige öffentliche Einrichtungen, ausgewählte Haltestellen des ÖPNV sowie die Bahnhöfe und Haltepunkte der Deutschen Bahn AG verfügen über ein i. d. R. meist ausreichendes Angebot an Fahrradständern, Fahrradboxen sowie eine Radstation. Eine Zunahme des Radverkehrsanteils wird auch hier Erweiterungen des Angebotes mit sich bringen. Hier bedarf es einer kontinuierlichen Beobachtung, um mit Augenmaß Ergänzungen/ Erweiterungen vorzunehmen.

Auch Hinweisen und Anregungen aus der Bürgerschaft, von den Vertretern des ADFC, … auf weitere oder zu erweiternde Angebote kommt die Verwaltung im Rahmen der zur Verfügung stehenden Finanzmittel nach.

Im Zuge des Ausbaus der Bahnstrecke Oberhausen – Emmerich („Betuwe“) stehen auch bauliche Veränderungen am Bahnhof Sterkrade und am Haltepunkt Holten an. Hier hat die Verwaltung u. a. im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens Aspekte des Bike&Ride-Angebotes hinsichtlich Lage, Qualität der Abstellmöglichkeiten und der Anzahl der Abstellmöglichkeiten thematisiert und Forderungen formuliert. Hier werden z. T. (Haltepunkt Holten) parallel aber auch eigene Planungen an diesen genannten Standorten verfolgt. Hier gibt es noch einen deutlichen Erweiterungsbedarf.

Auch gegenüber privaten Investoren wird immer wieder angeregt, das Angebot an guten Radständern und in einer ausreichenden Anzahl zu berücksichtigen; dazu gehört auch, wenn es gewünscht wird, das Angebot einer entsprechende Beratung.

- **Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung**

Von den über 200 Einbahnstraßen im Stadtgebiet sind über 50 % in Gegen-richtung für den Radverkehr geöffnet. Dies verkürzt Distanzen, erspart Umwege und spart dadurch (Reise-)Zeit, und dies ist insbesondere im Nahbereich, in den Quartieren und Stadtteilen von besonderer Bedeutung.

- **Kennzeichnung von Sackgassen**

Die Kennzeichnung von Sackgassen, die an ihrem Ende Radfahrern/innen eine Weiterfahrt ermöglichen (gilt natürlich auch für Fußgänger/innen), erfolgte in Oberhausen bereits vor vielen Jahren mittels eines Aufklebers. Hier wurde mit der letzten StVO-Novellierung nun ein entsprechendes neues Verkehrszeichen eingeführt; im Zuge von anstehenden Instandsetzungsmaßnahmen können diese „alten“ Schilder nun sukzessive ausgetauscht werden.

- **Leihradsystem „metropolradruhr“**

2013 war das erste Jahr in dem das metropolradruhr in allen zehn beteiligten Städten im Vollbetrieb war (alle Stationen, alle Räder).

Dabei wurde nun erkennbar, dass die Entwicklung der Ausleihzahlen in den einzelnen Städten, aber auch an den Stationen selbst, sehr unterschiedlich ist. Die Gründe hierfür können nur zum Teil nachvollziehbar erklärt werden (fahrradaffine Bevölkerungsschichten im Umfeld/Stadtteil, Einführung des sog. Mitarbeiterrades in einzelnen Kommunalverwaltungen, Campusrad an der Ruhruniversität Bochum, …).

Es gibt 4 Städte, in denen das Leihgeschäft auf einem, relativ betrachtet, hohen Niveau verläuft (2013); dahinter kommen mit einem deutlichem Abstand einige Städte - dazu gehört auch Oberhausen - und am Ende folgen 2 – 3 Städte, wo das Ausleihgeschäft relativ schwach ausgeprägt ist. In den letztgenannten Städten wurden z. T. aber auch nur verhältnismäßig wenige Leihradstationen errichtet (dies war aber die jeweils eigene Entscheidung dieser Städte).

Der Betreiber hat Ende 2013 deutlich gemacht, dass er von einer Gesamt-wirtschaftlichkeit des Leihradsystems (Verleih + Werbung an den Rädern) noch ein gutes Stück weit entfernt ist. Er wird Anfang 2013 intensiv in der Region um neue Kunden und Nutzer/innen werben und darüber hinaus auch versuchen, neue Werbepartner zu akquirieren. Auch Unternehmen sollen gewonnen werden, um die Leihräder möglicherweise in ihre betriebliche Mobilität mit einzubinden. Er hat aber auch darum gebeten, bereits jetzt in konstruktive Überlegungen einzutreten, um Veränderungen hinsichtlich der Standorte und deren Verteilung im Raum anzudenken und möglicherweise bereits im 1. Halbjahr 2014 vorzunehmen.

Nextbike hat in diesem Zusammenhang dargestellt, dass an etwa 150 der 300 Stationen in der Region rd. 75 % der Ausleihen und Rückgaben stattfinden. Viele andere Stationen weisen mittlere bis zum Teil sehr geringe Ausleih-/ Rückgabevorgänge auf. Gleichwohl sind auch Stationen in der „Peripherie“ erforderlich, um die Rückgabe von Rädern überhaupt zu ermöglichen. Um den Aufwand/die Kosten für die regelmäßige Wartung und Betreuung der Stationen und das erforderliche Umsetzten von Rädern zu reduzieren (sehr viele, regelmäßige und z. T. weite Fahrten bzw. Wegeketten), ist nextbike an möglichst zeitnahen Veränderungen gelegen.

Der Betreibervertrag, den der Regionalverband Ruhr (RVR) seinerzeit mit der Fa. nextbike geschlossen hat, sieht vor, dass das Verleihsystem bis zum 31.12.2014 in der derzeitigen Form betrieben werden muss. Für den Zeitraum danach muss zwischen den Vertragspartnern ein neuer/veränderter Betreibervertrag abge-schlossen werden. Dazu werden in einer kleinen Arbeitsgruppe unter Federführung des RVR, gemeinsam mit dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) bereits erste Überlegungen angestellt.

Als Hintergrundinformation sei darauf hingewiesen, dass die Stationen (Ständer/ Infostelen) Eigentum der Fa. nextbike sind und die Städte einmalig den Aufbau vorgenommen haben. Alle Städte haben dem Betreiber die dafür erforderlichen Flächen im öffentlichen Raum bis Ende 2014 kostenfrei zur Verfügung gestellt. Eine Demontage der Stationen und die anschließende Wiederherstellung der Flächen obliegen in Oberhausen in einem solchen Fall dem Betreiber.

- **Radverkehrswegweisung**

Beginnend Ende der 1990er Jahre wurden im Oberhausener Stadtgebiet verschiedene Wegweisungssysteme für den Radverkehr realisiert. Ein 1999 entwickeltes gesamtstädtisches Wegweisungssystem (Stadt Oberhausen) wurde in der Folge durch das landesweite Radverkehrsnetz NRW (Land NRW) ergänzt. Hinzu kamen thematische Routen wie die „Route der Industriekultur – Emscher Park Radweg“ (RVR), der Emscher Weg (Emschergenossenschaft), der RuhrtalRadweg (RVR/Hochsauerlandkreis), die Rotbachroute (Lippeverband), die Deutsche Fußball Route (Deutsche Fußball Route NRW e. V.) und die Eisen.Strasse (LVR-Industriemuseum).

Die Rotbachroute, die bis Anfang 2013 auch beschildert war, musste in dieser Form aufgrund des hohen Unterhaltungs- und Pflegeaufwandes „entschildert“ werden. Stattdessen wurde der Rotbach-Radweg von der Quelle bis zur Mündung vom Lippeverband beschildert. Die Rotbachroute selbst wird jetzt nur noch in entsprechenden Radkarten dargestellt.

Die Stadt Essen plant zurzeit auf ihrem Stadtgebiet eine weitere thematische Route, die im nördlichen Abschnitt im „Grenzbereich“ der Städte Essen, Mülheim und Oberhausen verlaufen soll: die sog. „Talroute“, die dort entlang des Hexbaches und des Läppkes Mühlenbaches geführt wird. Pflege und Unterhaltung dieser Wegweisung trägt die Stadt Essen.

3. Ergänzende Bausteine und Handlungsfelder

- **Öffentlichkeitsarbeit**

Wesentliches Ziel der Radverkehrsförderung ist es, den Anteil des Radverkehrs an den täglichen Wegen weiter zu erhöhen. Der Ausbau der Radverkehrs-infrastruktur, hin zu einem attraktiven, d. h. komfortablen und sicheren Radverkehrsnetz mit ergänzenden Infrastrukturelementen, ist dabei natürlich eine Grundvoraussetzung. Hieran gilt es auch künftig weiter zu arbeiten.

Darüber hinaus bedarf es aber auch Bewusstseinsveränderungen bei möglichst vielen Bürgerinnen und Bürgern, die in der Folge dann Verhaltensänderungen erst ermöglichen. Um dies zu erreichen, ist Öffentlichkeitsarbeit erforderlich. Da hierfür keine Mittel in größerem Umfang zur Verfügung stehen, müssen alle Möglichkeiten genutzt werden, um grundsätzlich zu informieren, Fortschritte beim Ausbau der Infrastruktur zu kommunizieren, die Struktur des Radverkehrs- und Wegenetzes möglich vielen Menschen nahe zu bringen (dazu gehört es auch unbekannte attraktive Routen - auch abseits von Straßen – „erfahrbar“ und bekannt zu machen) sowie positive Eindrücke und Erfahrungen von Bürgerinnen und Bürgern nach außen zu tragen. Dies bleibt eine kontinuierliche Aufgabe, die überwiegend mit „Bordmitteln“ angegangen wird.

- **Radverkehrsförderung - Querschnittsaufgabe der Stadtverwaltung und ihrer Partner**

Radverkehrsförderung bleibt Aufgabe vieler Akteure in der Verwaltung und weiterer Partner in der Stadt und der Region. Die sich bietenden Chancen zu nutzen und zielgerichtet zusammenzuführen, um in der Sache größtmögliche Effekte zu erzielen, ist eine wichtige und notwendige Voraussetzung für Veränderungen in der Mobilität.

- **Radtourismus und Naherholung**

Radtourismus und Naherholung mit dem Fahrrad haben sicherlich mit dazu beigetragen, dass das Radfahren in der Region eine deutliche Renaissance erfahren hat. Daneben ist dies inzwischen auch zu einem gewissen Wirtschaftsfaktor geworden, der nicht nur der Gastronomie und dem Beherbergungsgewerbe einen Nutzen bringt. Dies hat auch zu einer deutlichen Steigerung des Images der Region bzw. ihrer Städte, Gemeinden und Kreise beigetragen. Hieran muss weitergearbeitet werden. Hier sind sowohl die Akteure, die für die Verkehrsinfrastruktur verantwortlich sind, als auch die „Touristiker“ gefragt. Dies gelingt aber nur im Zusammenspiel dieser beiden Akteursgruppen auf lokaler, aber insbesondere auf regionaler Ebene.

- **Fahrradklima in der Stadt und der Region**

In der nähren Umgebung sind inzwischen etliche Städte und Kreise Mitglieder in der AGFS. Dazu gehören die unmittelbaren Nachbarn Mülheim an der Ruhr, Duisburg, Bottrop und Essen, ferner die Städte Dorsten, Düsseldorf, Gladbeck, Krefeld, Marl, Moers, Ratingen und Wesel sowie der Kreis Recklinghausen.

Dies wirkt sich u. a. auch positiv auf das Fahrradklima in der Region westliches und mittleres Ruhrgebiet aus, weil es in all diesen Gebietskörperschaften eine aktive Radverkehrsförderung bzw. Förderung von Nahmobilität gibt, mit all den positiven Effekten auf die Wohn- und Lebensqualität.

- **Intermodale Verknüpfungen**

Es bestehen noch erhebliche Potenziale, um unterschiedlichste Verkehrsträger miteinander zu verknüpfen. Das Thema Bike&Ride stellt dabei sicherlich ein „altes“ (aber auch zukünftiges Element) dieser Verknüpfungsmöglichkeiten dar. Das Einbeziehen von Leihfahrrädern in Mobilitäts- bzw. Wegeketten stellt hingegen eine relativ „junges“ Angebot dar. Moderne Informationstechnologien (Smart-phones, Apps, …) werden in den nächsten Jahren Mobilität sukzessive flexibler machen, da z. B. auch unterwegs vielfältige Informationen über Abfahrtszeiten, Pünktlichkeit/Verspätungen von Verkehrsmitteln des Öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs, Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln an Umsteigepunkten, Buchung von Fahrkarten etc. ermöglichen. Die Mitnahmemöglichkeiten z. B. von Falträdern, gfls. auch mit Elektrounterstützung, sind weitere Möglichkeiten dieser sich deutlich abzeichnenden Chancen.

- **Unterhaltung/Pflege und Instandsetzung der Infrastruktur**

Die Instandhaltung/-setzung von Verkehrsinfrastruktur auf allen Ebenen ist eine Herausforderung der Zukunft - nicht zuletzt auch in den Städten - und dies gilt natürlich auch für den Radverkehr. Die Oberflächen von Radwegen, Markierungslösungen (Schutzstreifen, Radfahrstreifen, Furten, Piktogramme, StVO-Beschilderung …) Wegweisung, Fahrradständer bedürfen einer kontinuierlichen Beobachtung und zeitnahen Instandsetzung bei sich abzeichnendem Verschleiß. Gerade die markierten Angebotsformen „leben“ davon, dass sie von allen Verkehrsteilnehmern eindeutig erkannt werden können und ihr Verhalten dann auch darauf abstellen können. Dies ist elementarer Bestandteil von Verkehrssicherheit.

- **Mit dem Rad zur Arbeit**

An dieser jährlich in den Sommermonaten stattfindenden Aktion nimmt u. a. die Stadtverwaltung bereits seit mehreren Jahren regelmäßig teil. In 2013 haben in den Monaten Juni, Juli und August über 100 Mitarbeiter/innen teilgenommen. Diese motivierende und gesundheitsfördernde Aktion sollte weiterhin positiv begleitet und auch zukünftig mit unterstützt werden. Auch dies ist eine Form von Öffentlichkeitsarbeit, die den Blick auf das Radfahren im Alltag lenkt.

- **Fahrradbörse seit 2002**

Seit 2002 findet einmal jährlich im Mai die Oberhausener Fahrradbörse statt. Hauptorganisatoren sind die Gemeinschafts-Müllverbrennungsanlage Niederrhein GmbH (GMVA), die Allgemeine Ortskrankenkasse Oberhausen (AOK) und die Volkshochschule Oberhausen (VHS). Im Mittelpunkt steht der Kauf und Verkauf oder Tausch von gebrauchten Fahrrädern von privat an privat.

Weitere Attraktionen neben der Präsentation von Radneuheiten sind in der Regel

- eine kostenlose Fahrradcodierung durch die Radstation
- eine Verkehrssicherheitsprüfung durch die Polizei
- Beratungen über Fahrradtouren durch den ADFC
- eine Gesundheitsberatung durch die AOK
- sowie Informationen rund um die Radverkehrsplanung und -situation in Oberhausen.

Zudem bietet der Allgemeine Deutsche Fahrradclub Oberhausen/Mülheim (ADFC) ein umfangreiches Sortiment an lokalen und regionalen Radkarten zum Verkauf an.

Die 13. Oberhausener Fahrradbörse findet am 24. Mai 2014 von 9.00 – 14.00 Uhr auf dem Gelände der GMVA, Eingang Liricher Straße, statt.

- **Erhebung des Modal Splits in 2014**

Nach 1995 und 2002 soll in 2014 der Modal Split, d. h. die Verteilung der täglichen Wege der Oberhausener Bevölkerung auf die einzelnen Verkehrsarten/-mittel, erneut mittels einer Haushaltbefragung durch Interviewer ermittelt werden. Hierfür konnten über die AGFS Fördermittel akquiriert werden; der Eigenanteil kann dabei durch personelle Eigenleistungen dargestellt werden, die im Wesentlichen der Bereich 4-5/Statistik und Wahlen erbringen wird. Die Ergebnisse sollen Ende 2014/ Anfang 2015 vorliegen.

- **Radkarten**

An der Aktualisierung und Herausgabe einer Reihe von regionalen Radkarten wirkt die Verwaltung wiederkehrend und unterstützend mit. Ziel ist es dabei, das Radverkehrsnetz, die ergänzende Infrastruktur sowie touristische und freizeitrelevante Orte und Sehenswürdigkeiten möglichst präzise und aktuell darzustellen. Herauszuheben sind dabei insbesondere die Kartenwerke des Regionalverbandes Ruhr.

Daneben gibt es aber inzwischen auch zahlreiche kommerzielle Angebote unterschiedlichster Maßstäbe, aber auch Qualitäten.

Eine jährlich aktualisierte Übersicht (letzter Stand: Mai 2013) regionaler Radkarten und Radtourenbücher steht auf der Internetseite der Stadt Oberhausen zur Verfügung (Suchbegriffe: Radkarten, Radplan, Fahrrad-Stadtplan).

4. Unfallsituation beim Radverkehr

Bei den polizeilich erfassten Radverkehrsunfällen gab es, wenn man eine Langzeitbetrachtungen anstellt, eine deutliche Abnahme von Unfällen mit Radfahrer/innen-Beteiligung seit den 1980/1990er Jahren; das Niveau hat sich seitdem in etwa halbiert. In den letzten Jahren bewegt sich die Zahl der Radverkehrsunfälle zwischen 120 und 150 pro Jahr mit jährlichen und jahreszeitlichen Schwankungen (s. Anlage 5).

Unfälle mit Radfahrer/innen-Beteiligung spielen an den sog. Unfallschwerpunkten, eine recht geringe Rolle. Radverkehrsunfälle verteilen sich relativ breit über das Stadtgebiet, ohne dass hier i. d. R. besondere Konzentrationen erkennbar werden.

Das Unfallgeschehen insgesamt wird in Oberhausen seit fast 3 Jahrzehnten in Zusammenarbeit von Polizei, Verwaltung und sonstigen Institutionen kontinuierlich beobachtet. Der „Arbeitskreis Verkehrssicherheit“ begleitet diese Beobachtungen und trifft zeitnah - häufig auch nach entsprechenden Ortsterminen - Entscheidungen, die zur Reduzierung von Unfallereignissen beitragen sollen.

Informationen und Hinweise bzgl. des Unfallgeschehens und erkennbarer Gefahrenpotenziale stammen dabei aus verschiedenen Quellen. Die Erfassung, Auswertung und Aufbereitung des Unfallgeschehens durch die Polizei, Beobachtungen der Bezirksbeamten der Polizei vor Ort in den Stadtteilen, Einzelereignisse, erkannte Problembereiche und Hinweise Dritter (Bürger/innen, Nahverkehrsunternehmen, ADFC, …) bilden wichtige Informationsquellen.

Dieser Arbeitskreis tagt monatlich; er wird geleitet von der „Straßenverkehrsbehörde“. Beteiligt innerhalb der Verwaltung sind die konzeptionelle Verkehrsplanung, das Aufgabengebiet Signalwesen, die Koordinationsstelle für die Radverkehrsförderung sowie die Polizei, die StOAG und die WBO. Dieser Kreis von Teilnehmern bildet im Kern auch die Unfallkommission, die einmal jährlich die sog. Unfallschwerpunkte aufsucht und dabei Maßnahmen und Ursachen erörtert und festlegt.

Die Polizeibehörde vor Ort betreibt seit vielen Jahren ein „ Benchmarking“, das es ihr mit Blick auf bestimmte Zielgruppen (Kinder, Senioren, Fußgänger, Radfahrer …) erlaubt, relativ schnell Hinweise zu geben, um zu prüfen, ob es hier erkennbare Ursachen bzw. Anlässe gibt, denen man mit geeigneten Maßnahmen in der Folge begegnen kann.

In dem genannten Arbeitskreis werden in der Regel auch geplante Maßnahmen zur Straßenraum(um)gestaltung vorgestellt und Empfehlungen ausgesprochen.

Der Arbeitskreis hat in der Vergangenheit z. B. auch die Überprüfung der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen, die Überprüfung aller Tempo-30-Zonen und die Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr begleitet.

Die Einführung der Führungsform „Schutzstreifen“ wurde hier ebenfalls begleitet, da es hierzu in der Öffentlichkeit zunächst erhebliche Vorbehalte gab.

5. Situation vor Ort - derzeitig und zukünftig

- **Bestand und Bewertung der Radverkehrsinfrastruktur**

  Wie schon ausgeführt ist die Wegeinfrastruktur in Oberhausen über viele Jahrzehnte gewachsen und in sich z. T. sehr heterogen, zumindest was Wegebreiten, Beläge, Führungsformen, die Führung in Knotenpunkten etc. betrifft. Diese zu unterhalten und dabei aber auch immer wieder Chancen zu qualitativen Verbesserung zu nutzen, bleibt eine Aufgabe aller „Baulastträger“.

- **Gegenwärtige und zukünftige Herausforderungen**

  Die künftige Herausforderung wird darin bestehen darin, noch deutlich mehr Bürger/innen zu überzeugen, dass das Radfahren für sie eine wirkliche Alternative für manchen Weg, insbesondere auch im Alltag ist und sie zu motivieren, bei den täglich anstehenden Entscheidungen für oder gegen ein Verkehrsmittel das Fahrrad stärker mit in die Entscheidung einzubeziehen. Die Infrastruktur wird in der Bevölkerung allgemein als relativ gut eingeschätzt. Wenn dies so ist, spiegelt sich dies aber noch nicht in dem erwartbaren Maße bei der Fahrradnutzung wieder. Die Ermittlung des Modal Splits in diesem Jahr stellt auch eine Standortbestimmung dar und wird hier Fingerzeige liefern, welche Stellschrauben geeignet sind, diesem Ziel näher zu kommen.

Es wird auch künftig darauf ankommen, die Weiterentwicklung der Infrastruktur und die „Pflege“ des Fahrradklimas“ in Oberhausen gemeinsam mit den Nutzerinnen und Nutzern voranzubringen. Dabei ist der Allgemeine Deutsche Fahrradclub (ADFC), als ein wichtiger Interessenvertreter der Rad fahrenden Bürgerinnen und Bürger, ein wichtiger Partner für Politik und Verwaltung. Gerade auch seine kritisch-konstruktive Begleitung über eine lange Zeit hat in Oberhausen mit dazu beigetragen, dass es hier größere und deutlich erkennbare Veränderungen, hin zu einer fahrradfreundlicheren Stadt, gegeben hat.

Anlagen

Anlagen: 1 - 5

Zusammenfassung

Der vorliegende Bericht zur Radverkehrsförderung und zu der Rolle von Nahmobilität in Oberhausen, soll die aktuelle Situation und die zukünftigen Aufgaben in diesem immer wichtiger werdenden Handlungsfeld möglicht umfassend darstellen. Es wurde dabei versucht, die vielen Aspekte, die dabei eine Rolle spielen, zumindest holzschnittartig aufzubereiten, um hier einen möglichst umfassenden Gesamtüberblick zu ermöglichen.

Das Ziel muss es sein, dem Radverkehr und der Nahmobilität im Stadtverkehrsgeschehen - angefangen in den Wohnvierteln und Quartieren, über die Stadtteile und die Gesamtstadt bis hin zur grenzüberschreitenden Mobilität in die angrenzenden Stadtteile der Nachbarstädte eine noch deutlich größere Bedeutung zukommen zu lassen. Die Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität für die vor Ort lebenden Menschen steht hiermit im unmittelbaren Zusammenhang.

Dafür bedarf es sicher weiterer vielfältiger Anstrengungen, um ein solches Ziel zu erreichen und den Weg dorthin auszugestalten.