

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. B/16/1954-01	Termin 19.09.2016	Hauptausschuss		
<u>Beschlussvorlage</u>			öffentlich		
Termin	Gremium		Vorlage zur*	Ergebnis	Beschluss- kontrolle*
19.09.2016	Hauptausschuss		B		

Beratungsgegenstand

Antrag gemäß § 24 GO NRW
hier: Radverkehrssituation auf der Mülheimer Straße

Beschlussvorschlag

Der Hauptausschuss beschließt:

1. Der Anregung von Herrn Sommer und Herrn van den Mond, die Lücke im Fahrradwegenetz an der Mülheimer Straße im Straßenabschnitt zwischen der Schenkendorfstraße und der Schwartzstraße zu schließen, wird derzeit nicht gefolgt.
2. Bei zukünftigen Straßenum- und –ausbaumaßnahmen wird in Abhängigkeit der örtlichen Gegebenheiten angestrebt, die heute gültigen Standards zu berücksichtigen.
3. Das Ergebnis ist den Antragstellern mitzuteilen.

Bereichsleiterin Bereich 5-1	Dezernentin Dezernat 4	Oberbürgermeister
Baudek Datum 14.09.2016	Lauxen Datum 14.09.2016	Schranz Datum 14.09.2016
* Vorlage zur: Anhörung (A) Kenntnisnahme (K) Vorberatung (V) Beschlussfassung (B)	* Ergebnis : Zustimmung (Z) Ablehnung (A) Änderung (Ä) Anhörung vollzogen (AV) Kenntnisnahme (K)	Beschlusskontrolle: Beteiligung: Ja oder nein Personalrat [] Gleichstellungsstelle []

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. B/16/1954-01	Termin 19.09.2016	Hauptausschuss
-----------------------------	--	------------------------------	-----------------------

Konsequenzen

a) Finanzielle

keine ☒

ja ☐

b) Sonstige

Begründung

Entlang von Hauptverkehrsstraßen wird der Radverkehr in der Regel über eigene Radverkehrsanlagen (Bordstein-Radwege, Radfahrstreifen, Gemeinsame Geh- und Radwege, Schutzstreifen) geführt. Dazu zählt auch die Mülheimer Straße.

Nun ist der Straßenausbau, so wie er sich auch in dieser Straße heute darstellt, über Jahrzehnte gewachsen. Entsprechend unterschiedlich sind die Ausbaustandards, die Querschnittsgestaltungen, die Führungsformen des Radverkehrs und auch die Breiten der einzelnen Verkehrsflächen, z. B. für den Radverkehr. Verschiedene „Planungsphilosophien, Rahmenbedingungen und Prämissen habe dazu beigetragen.

Die Standards, die hier heute bei einer Neuplanung angehalten werden müssten, sind an einer Vielzahl von Straßen/-abschnitten im Stadtgebiet nicht anzutreffen. Dies gilt aber auch für viele andere Städte in der Region, in NRW und auch in Deutschland.

Die auf der Mülheimer Straße angesprochen Abschnitte

1. von der Stadtgrenze Mülheim bis zur Danziger Straße und

2. von der Virchow-/Schwartzstraße bis zur Tannenbergsstraße

haben diesbezüglich unterschiedliche Historien.

Während der erstgenannte Abschnitt in den Jahren 1992 - 1996 geplant und ausgebaut wurde (Ausbau der Straßenbahnstrecke für die Linie 112), ist der zweitgenannte Abschnitt vermutlich in den 1970er Jahren in der heutigen Form ohne jede Radverkehrsanlage ausgebaut worden.

Noch bis Mitte der 1980er Jahre sind Straßen z. T. in dieser Weise gebaut worden; mit dem Ergebnis, dass an vielen Stellen im Stadtgebiet damals nur noch Fragmente von Radverkehrsanlagen vorhanden waren, die kein zusammenhängendes Netz mehr bildeten. Das kann man beklagen, nur im Ergebnis änderte das seinerzeit nichts.

Die Stadt Oberhausen hat etwa ab 1985 damit begonnen, schrittweise wieder ein zusammenhängendes Radverkehrsnetz zu entwickeln; wobei nicht nur Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen eine Rolle spielten. Gerade auch wegen der Emissionen (Luftschadstoffe, Lärm) stellt sich auch die Frage, ob nicht abseitige Verbindungen, z. B. durch Tempo-30-Zonen, für den Radverkehr z. T. besser geeignet sind, um ihn relativ direkt, aber eben abseits dieser Emissionsquellen zu führen. Auf Grund der Siedlungsstruktur gibt es aber auch Straßen(züge) zu denen es keine wirklichen Alternativen gibt. Deshalb sind auch an Hauptverkehrsstraßen seit Mitte der 1980er Jahre Radverkehrsanlagen immer mitgebaut bzw. markiert worden. Und auch abseitige Fuß- und Radwege, z. B. auf alten Bahntrassen, spielen in diesen Netzzusammenhängen eine nicht unwichtige Rolle.

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. B/16/1954-01	Termin 19.09.2016	Hauptausschuss
-----------------------------	--	------------------------------	-----------------------

Im Jahre 1997 gab es bereits einmal erste planerische Überlegungen die Mülheimer Straße in dem besagten nördlichen Teilabschnitt umzugestalten, um z. B. auch Radverkehrsanlagen hier mit unterzubringen. Eine Reduzierung der Breite der Fahrstreifen, natürlich auch eine Reduzierung der Anzahl der Fahrstreifen insgesamt, böte aber erst die Möglichkeit für eine derartige Maßnahme. Die seinerzeit dabei überschlägig ermittelten Kosten für einen Umbau beliefen sich auf ca. 4,0 Mio. DM.

Zwischenzeitlich wurde dann entschieden, dem Radverkehr zunächst zwei parallel verlaufende Alternativen über die beiden Straßenzüge Elsa-Brändström-Straße und Arndstraße - jeweils mit einer Umfahrungsempfehlung in Form von Hinweisschildern - anzubieten.

Der südliche Teilabschnitt wurde planerisch durch die Integration der 2-gleisigen Straßenbahnstrecke der Linie 112 in den Straßenraum bestimmt. Hinzu kam die Aufgabe, den Kfz-Verkehr in einer Größenordnung zwischen 23.000 und 30.000 Kraftfahrzeugen pro Tag hier ebenfalls mit abzuwickeln. Dazu wurde in einem längeren Teilabschnitt eine unechte 4-Streifigkeit gewählt, d. h. die Fahrspurbreiten wurden so gewählt, dass zwei Pkw's je Richtung zwar nebeneinander fahren können, unmittelbar neben breiteren Fahrzeugen jedoch kein weiteres Fahrzeug fahren kann. Auch dem ruhenden Verkehr wurde insoweit Rechnung getragen, als dass zu den „Schwachlastzeiten“ ein Parken am Fahrbahnrand noch möglich ist. Für den Fuß- und Radverkehr sind dabei die heute im Seitenraum ablesbaren Breiten verblieben, die - aus heutiger Sicht - zu Recht als sehr schmal beschrieben werden.

Im Übrigen führt aber auch keine lokale und/oder regionale Radverkehrswegweisung im Abschnitt von der Stadtgrenze Mülheim bis zur Tannenbergsstraße über die Mülheimer Straße. Von dort ab beginnt dann die Wegweisung in Richtung Norden über die Mülheimer Straße/Konrad-Adenauer-Allee, parallel dazu gibt es aber eben auch eine Verbindung mit entsprechender Wegweisung über die Brücktorstraße und dann weiter über die Radtrasse in Richtung Osterfeld/Sterkrade.

Aber allein aus den sicherlich nicht optimalen Bedingungen auf der Mülheimer Straße auf eine generelle Fahrradunfreundlichkeit Oberhausens zu schließen (... „Derzeit allerdings besitzt der motorisierte Individualverkehr etwa gegenüber der Alternative Fahrrad einen deutlich höheren Stellenwert in der Stadt“ ...), ist nicht gerechtfertigt.

Dafür ist in den zurückliegenden Jahren einfach zu viel für den Radverkehr getan, d. h. realisiert bzw. auf den Weg gebracht worden. Aber Straßen und Wege sind eine sehr langlebige Infrastruktur, die nicht immer zeitnah mit einfachen Mitteln und schnell an aktuelle, veränderte Standards angepasst werden kann.

Oberhausen hat sich übrigens im Jahre 2001, um die Aufnahme in die Arbeitsgemeinschaft der fahrradfreundlichen Städte, Gemeinden und Kreise, kurz: Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V., beworben und arbeitet dort seit dieser Zeit auch ununterbrochen aktiv mit.

Zudem wird die Verwaltung in 2017 - wie auch eingangs der Anregung ausgeführt - mit der Erarbeitung eines neuen Mobilitätskonzeptes beginnen. Dabei wird auch der Radverkehr einen wichtigen Baustein darstellen und Fragen der qualitativen Ausgestaltung von Radverkehrsanlagen, unter den Aspekten von Komfort und Sicherheit, werden dabei auch eine Rolle spielen müssen.

Denn natürlich muss man sich als fahrradfreundliche Stadt zukünftig auch daran messen lassen, wie man im Zuge von neuen anstehenden Straßenausbauten die Breiten, insbesondere für den Fuß- und Radverkehr, wählt. Die Regelwerke geben hier seit 2010 andere, d. h. breitere Mindest- und Regelbreiten für den Radverkehr vor, die z. B. auch ein Überholen ermöglichen.

Anlage

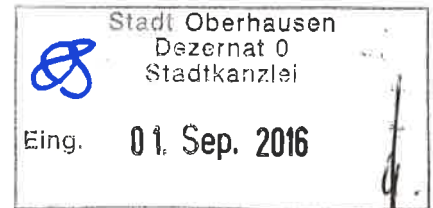
Anregung nach § 24 Gemeindeordnung: Radverkehrssituation Mülheimer Straße

Karl van den Mond
Stöckmannstr.62
46045 Oberhausen

Udo Sommer
Elsa-Brändström-Str. 108a
46045 Oberhausen

31.08.2016

Herrn Oberbürgermeister
Daniel Schranz
Schwartzstr. 72
46045 Oberhausen



*Der. 4 m.d. Bilk und Erstellung
einer Vorlage f.d. nächste
Sitzung des Hauptausschusses
Ø R. Bach*

Anregung nach §24 der Gemeindeordnung des Landes Nordrhein-Westfalen

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Daniel Schranz,

hiermit regen wir gemäß §24 der Gemeindeordnung des Landes Nordrhein-Westfalen an, die Lücke im Fahrradwegenetz auf der Mülheimer Straße, insbesondere im Straßenabschnitt zwischen Arbeitsamt in Höhe Schenkendorfstraße bis zum Kreuzungsbereich Mülheimer/Schwartzstraße zu schließen.

Begründung:

Die Stadt Oberhausen hat in ihrer Ratssitzung im Mai 2016 ein neues Mobilitätskonzept bei der Verwaltung in Auftrag gegeben. Gewünscht ist darin, künftig ein gleichberechtigtes Nebeneinander aller Verkehrsteilnehmer umzusetzen. Derzeit allerdings besitzt der motorisierte Individualverkehr etwa gegenüber der Alternative Fahrrad einen deutlich höheren Stellenwert in der Stadt. Einfach gesagt: Man kommt in der Regel schneller und vor allem sicherer mit dem Auto voran als mit dem Zweirad.

Die Mülheimer Straße ist exemplarisch dafür, wie ungleich die verschiedenen Verkehrsmittel in unserer Stadt gewichtet werden, eine Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer ist auf dieser wichtigen Verkehrsader derzeit nicht gegeben.

Dabei eignet sie sich grundsätzlich sehr gut, um den Norden mit dem Süden zügig zu verbinden. Von der Stadtgrenze Oberhausen - Mülheim (Landwehr) an, führt ein rot ausgewiesener Radweg in Richtung Innenstadt. Offenbar ist es beabsichtigt, dass Radler schnell in die City und auch weiterführend in den Oberhausener Norden finden.

Über die Eignung und Güte dieses Wegs lässt sich allerdings streiten: Zum einen ist der Weg in beide Richtungen äußerst schmal, man muss häufig Masten umfahren, und kann aufgrund zahlreicher unübersichtlicher Ausfahrten kaum Tempo machen.

Zum anderen ist der Radweg neben dem Fußgängerweg angelegt, was bei der ohnehin herrschenden Enge zu Konflikten und Unfällen führt und nach heutigen Standards nicht zeitgemäß ist.

Ausschlaggebend jedoch ist, dass dieser Weg an der Kreuzung Mülheimer/Schwartzstraße unerwartet endet. Man muss dort nun entweder auf die Straße wechseln oder parallel zur Mülheimer Straße über eine schlecht asphaltierte Nebenstraße fahren. In Höhe der Schenkendorfstraße setzt sich der Radweg in den Oberhausener Norden nach rund 700 Metern fort. Die Umgehung der Mülheimer Straße über Virchow-, Arndt- und Schenkendorfstraße hat dagegen eine Länge von mehr als 1000 Metern - ist also fast die Hälfte länger.

Die Strecke ist daher deutlich nachteilig für Zweiradfahrer, die einen Umweg über schlechte Seitenstraßen nehmen müssen. Darüber hinaus ist es nicht verständlich, warum die ansonsten durchgehende Nord-Süd-Verbindung hier nicht fortgesetzt wurde, zumal die Gesamtbreite von Straße und Bürgersteig in dieser „Lücke“ unverändert bleibt.

Ein Lückenschluss an dieser Stelle ist folglich nicht nur ganz konkret vorteilhaft für den Radfahrer. Er ist auch im Sinne einer Gleichberechtigung der Verkehrsmittel folgerichtig, logisch, und setzt vor allem ein Zeichen für eine veränderte Verkehrs- und Umweltpolitik, die das Auto nicht weiterhin als Maß aller Dinge über alle anderen Verkehrsmittel stellt.

Wir bitten Sie daher in Ihrer Funktion als Chef der Verwaltung, sich für einen gleichberechtigten Radverkehr in der Stadt und für einen Lückenschluss der Mülheimer Straße einzusetzen.

Mit freundlichen Grüßen



Karl van den Mond



Udo Sommer