

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