Stadt Oberhausen

Nahmobilitätskonzept Alt-Oberhausen

Bericht

IKS Mobilitätsplanung

Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat

STÄDTEBAU-FÖRDERUNG von Bund, Ländern und Gemeinden

Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes Nordrhein-Westfalen

stadt oberhausen

Dezernat 0
Strategische Planung und Stadtentwicklung

Stadtteilbüro Brückenschlag

mit:uns Bürgerbeteiligung in Oberhausen

Stadt Oberhausen

Nahmobilitätskonzept Alt-Oberhausen

- Bericht -

Auftraggeber

Stadt Oberhausen

Fachbereich 5-1-30/ Stadterneuerung

Marktstraße 97

46045 Oberhausen

Auftragnehmer

IKS Mobilitätsplanung

Universitätsplatz 12

34127 Kassel

0561 - 953 79-677

info@iks-planung.de

www.iks-planung.de

Ansprechpartner

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

alexander.gardyan@iks-planung.de

0561 953 79 677

Kassel, den 9. Dezember 2021

© **IKS** Mobilitätsplanung, 2021

Geschäftsführende Gesellschafter:

Dipl.-Ing. Andreas Schmitz

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

Inhaltsverzeichnis

1 Vorbemerkung / Anlass 1

1.1 Gründe zur Förderung der Nahmobilität in Alt-Oberhausen 3

1.2 Untersuchungsgebiet 4

2 Zielsetzung 6

3 Beteiligungsverfahren 7

4 Planungsgrundlagen und Anforderungen 10

4.1 Fußverkehr 10

4.2 Radverkehr 14

5 Vorhandene Konzepte und konkrete Maßnahmenvorhaben 18

5.1 Konzepte 18

5.2 Konkrete Maßnahmenvorhaben 21

6 Bestandsanalyse 22

6.1 Strukturanalyse Nahmobilität 22

6.2 Modal Split 24

6.3 Verkehrsbelastungen (Kfz-Verkehr) 26

6.4 Unfallauswertung 27

6.5 Planungsspaziergang 32

6.6 Befragung von Seniorinnen und Senioren und mobilitätseingeschränkten Menschen 34

6.7 Befragung der Grundschulen 36

6.8 Netzentwicklung 38

6.8.1 Fußverkehrsnetz 38

6.8.2 Radverkehrsnetz 41

6.9 Fußverkehr ... 44
6.9.1 Querungsanlagen im Bestand ... 44
6.9.2 Mängelanalyse ... 46
6.10 Radverkehr ... 54
6.10.1 Führungsformen im Bestand ... 54
6.10.2 Mängelanalyse ... 56
6.11 ÖPNV-Haltestellen ... 66
6.12 Beleuchtung ... 68
6.13 Stadttore ... 70
6.14 Zusammenfassende Bewertung ... 72
7 Strategien und Handlungsfelder ... 74
8 Maßnahmenempfehlungen ... 78
8.1 Themenfeld A: Zentrale Achse Bahnhof - Innenstadt für den Fuß- und Radverkehr barrierefrei gestalten ... 81
8.1.1 Führung des Fußverkehrs über den Bahnhofsplatz ... 82
8.1.2 Führung des Radverkehrs über den Bahnhofsplatz ... 84
8.1.3 Anbindung Bahnhof mit Innenstadt über Poststraße ... 86
8.1.4 Zebrastreifen Elsässer Straße / Helmholtzstraße ... 90
8.2 Themenfeld B: Neuaufteilung von Straßenräumen zu Gunsten von Fuß- und Radverkehr ... 91
8.2.1 Hermann-Albertz-Straße ... 92
8.2.2 Grenzstraße ... 94
8.2.3 Helmholtzstraße (Mülheimer Str. - Havensteinstr.) ... 96
8.2.4 Wörthstraße / Havensteinstraße ... 98
8.3 Themenfeld C: Stärkung der Fußgängerzone/ Innenstadt ... 102
8.3.1 Beschilderung für Querungsbereiche Marktstraße ... 103
8.3.2 Altmarkt ... 104
8.3.3 Fahrradparken – Leerstand nutzen ... 106

8.4 Themenfeld D: Aufwertung der Stadttore/ Unterführungen 108
8.4.1 Marktstraße/ Hermann-Albertz-Straße/ Grenzstraße 109
8.4.2 Concordiastraße 110
8.4.3 Kreisverkehr Concordiastraße 112
8.4.4 Buschhausener Straße 114
8.5 Themenfeld E: Beleuchtungssituation 116
8.6 Themenfeld F: Barrierefreier Ausbau der ÖPNV-Haltestellen 118
8.7 Themenfeld G: Öffnung der Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung 120
8.7.1 Lothringer Straße 121
8.7.2 Gewerkschaftsstraße, Düppelstraße, Goebenstraße, Paul-Reusch-Straße, Wörthstraße, Gutenbergstraße, Friedrich-List-Straße 122
8.8 Themenfeld H: Daueraufgaben und allgemeine Handlungsfelder 124
8.8.1 Monitoring – Anlage von Radzählstellen 124
8.8.2 Kontrollen verstärken 126
8.8.3 Aufhebung der Benutzungspflicht für Radwege 127
8.8.4 Anlage von Gehwegnasen und dezentralen Fahrradbügeln 128
8.8.5 Ladeinfrastruktur für E-Bikes 130
8.8.6 Gehwegparken abbauen - Parkraumkonzept 132
8.8.7 Öffentlichkeitsarbeit - Mobilitätskultur entwickeln 133
8.9 Sonstige Maßnahmen 135
8.9.1 Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr 135
8.9.2 Konflikte mit illegalen Befahrungen durch Kfz in der Fußgängerzone 135
8.9.3 Fußgängerzone - Querungen für den Kfz-Verkehr sperren 136
8.9.4 Einrichtung von verschiedenen Einbahnstraßensystemen 136

9 Fördermöglichkeiten (Auswahl) 137

10 Zusammenfassung und Ausblick 140

1 Vorbemerkung / Anlass

Für die Stadtteile Innenstadt und Lirich wurde das integrierte Handlungskonzept „Brückenschlag" mit der Zielsetzung erarbeitet, eine funktionale Verknüpfung der beiden Bereiche zu erreichen. Als Maßnahmenempfehlung ist u. a. die Entwicklung eines Nahmobilitätskonzeptes benannt.[1]

Vor diesem Hintergrund wurde das Ingenieurbüro IKS Mobilitätsplanung mit der Entwicklung eines Nahmobilitätskonzeptes für Alt-Oberhausen beauftragt.

Integrierter Ansatz

Nahmobilität steht für kurze Wege und die Möglichkeit, Aktivitäten (z. B. Einkaufen, Arbeiten, Freizeit) im Quartier bzw. im Ortsteil durchzuführen.[2] In der Planung stehen besonders die Förderung von Fuß- und Radverkehr im Mittelpunkt, aber auch die Verbesserung der Erreichbarkeit des ÖPNV als Bestandteil des Umweltverbundes bzw. multimodaler Wegeketten.

Zur Umsetzung eines integrierten Handlungskonzeptes gilt es entsprechend verschiedene Handlungsfelder und Zusammenhänge zu berücksichtigen, da die Erreichung der Ziele nicht alleine mit der Umsetzung von infrastrukturellen Maßnahmen zusammenhängt (vgl. Abbildung 1 auf Seite 2).

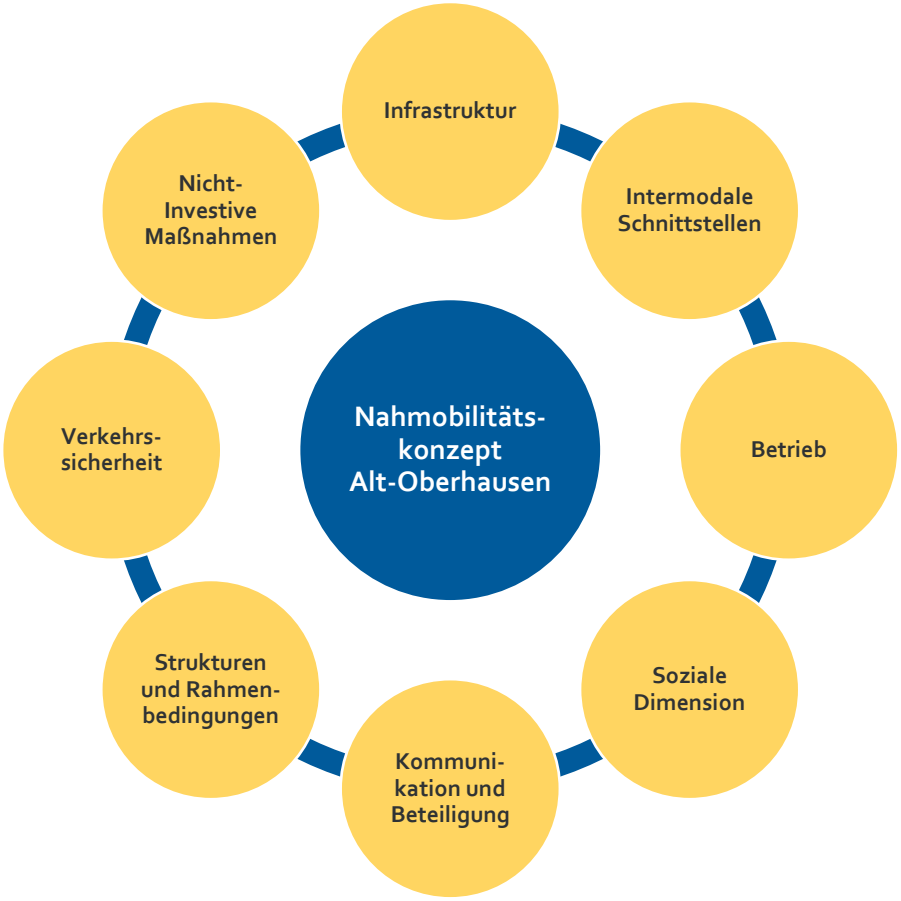
Dabei sollen nicht einzelne Verkehrsteilnehmende auf Kosten anderer Verkehrsteilnehmenden des Umweltverbunds gefördert werden.

---

[1] steg NRW GmbH; Integriertes Handlungskonzept Soziale Stadt Oberhausen - Brückenschlag (Oberhausen Innenstadt/ Lirich). Dortmund 2016, S. 163-164

[2] Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Hinweise zur Nahmobilität - Strategien zur Stärkung des nichtmotorisierten Verkehrs auf Quartiers- und Ortsteilebene. Köln 2014, S. 9

Abbildung 1: Handlungsfelder für das Nahmobilitätskonzept Alt-Oberhausen



1.1 Gründe zur Förderung der Nahmobilität in Alt-Oberhausen

Fuß- und Radverkehr im Zusammenspiel mit dem ÖPNV bilden die Basismobilität, unabhängig von sozialem Status, Alter oder Geschlecht. Dies gilt besonders für urbane Bereiche, wo i. d. R. erheblich mehr Wege im Umweltverbund als mit dem Kfz zurückgelegt werden.[3]

Für die Förderung der Nahmobilität in Alt-Oberhausen sprechen folgende Gründe:

Fuß- und Radverkehr...

- steigern die Aufenthaltsqualität und die (soziale) Sicherheit.
- sind wichtiger Bestandteil von urbanen und lebenswerten Quartieren.
- sind wesentliche Faktoren für die lokale Wirtschaft.
- sorgen für gesunde Bewohnerinnen und Bewohner und Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.
- schonen die Umwelt.
- sind auf kurzen Strecken anderen Verkehrsarten oft überlegen, z. B. in Geschwindigkeit, Kosten und Komfort.
- sichern die eigenständige Mobilität von Kindern, älteren Menschen und Menschen mit Behinderung.
- stehen für einen effizienten und wirtschaftlichen Nutzen der knappen Flächen und Ressourcen.

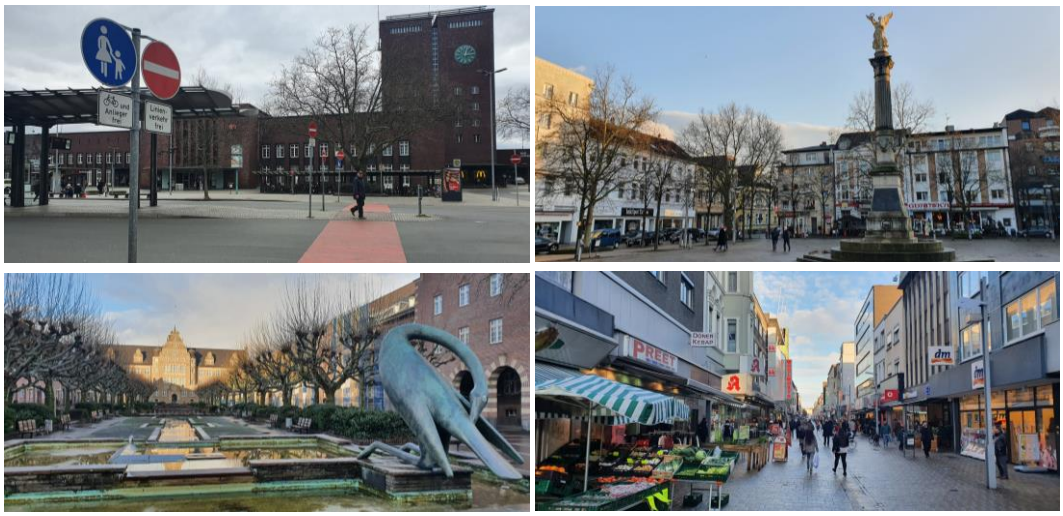
[3] Vgl. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI); Mobilität in Deutschland (MiD). Bonn 2019, S. 47

1.2 Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet des Nahmobilitätskonzeptes Alt-Oberhausen hat eine Ausdehnung von ca. 250 ha und schließt den Hauptbahnhof Oberhausen, das BERO-Zentrum sowie den zentralen Innenstadtbereich mit Fußgängerzone (Marktstraße) und die angrenzende Wohnbebauung mit ein. Eine Bahnstrecke verläuft in Nord-Süd-Richtung durch das Untersuchungsgebiet und teilt es in West und Ost (Siehe Abbildung 3).

Die Ausdehnung des Untersuchungsgebietes wurde aus dem erweiterten Untersuchungsraum des integrierten Handlungskonzeptes Brückenschlag abgeleitet[4] und aufgrund funktionaler Zusammenhänge im Südwesten um den Bereich zwischen Alleestraße, Luisenstraße und dem nach Westen abknickenden Bahngleis ergänzt.

Abbildung 2: Eindrücke aus dem Untersuchungsgebiet (von links oben: Bahnhof, Altmarkt, Friedensplatz, Marktstraße)



Das Untersuchungsgebiet liegt im Stadtbezirk Alt-Oberhausen und gehört zu den Stadtteilen Alt-Oberhausen/ Innenstadt und Lirich. Es lässt sich den statistischen Bezirken Altstadt-Süd, Altstadt-Mitte, Marienkirche und Lirich-Süd zuordnen.[5]

Der westliche Teil des Gebietes liegt im Sozialraum Alstaden/ Lirich und der östliche Teil im Sozialraum Oberhausen Mitte/ Styrum.[6]

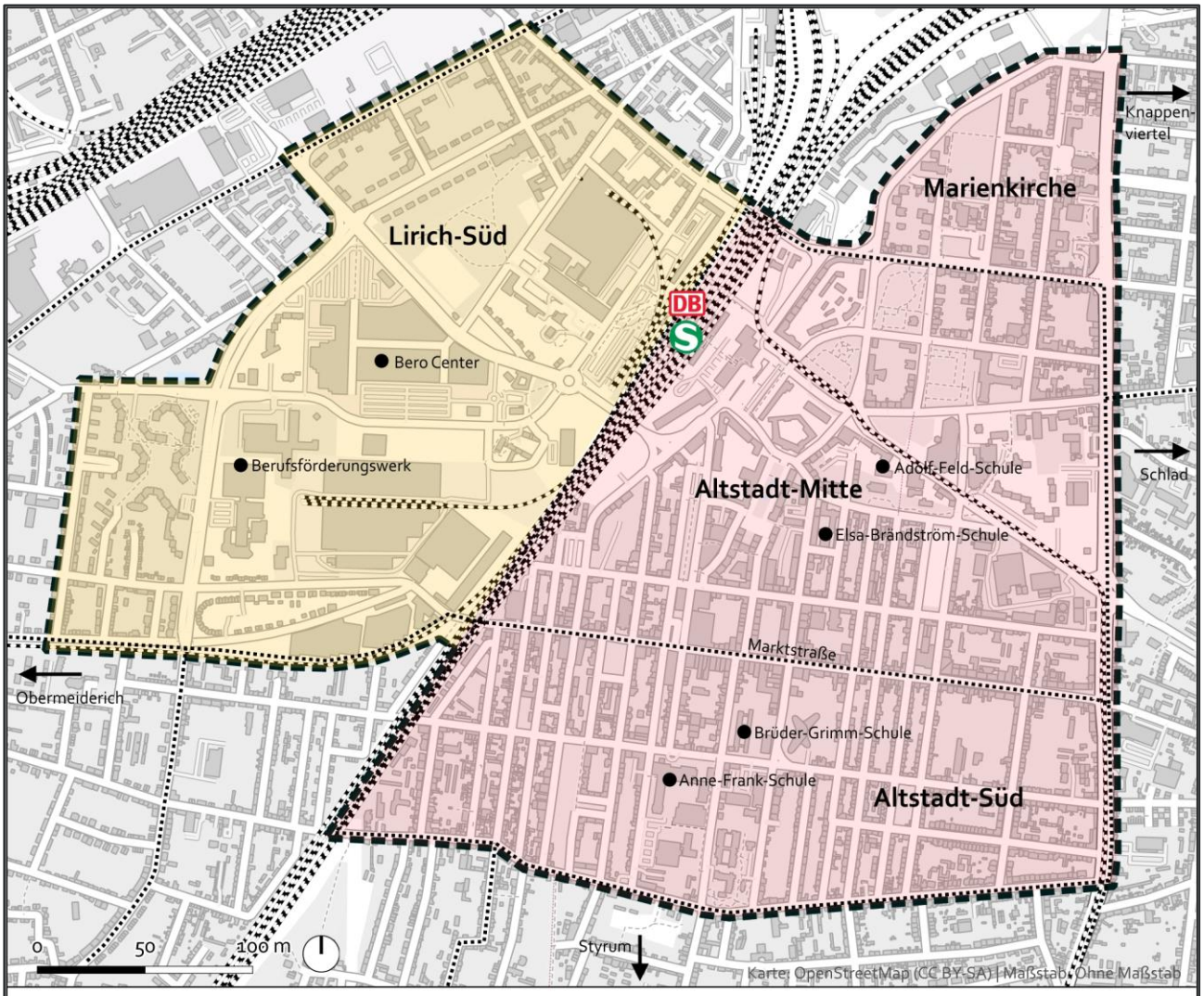
---

4 Vgl. Steg NRW GmbH; Integriertes Handlungskonzept Soziale Stadt Oberhausen - Brückenschlag (Oberhausen Innenstadt/ Lirich). Dortmund 2016, S. 17

5 Vgl. Stadt Oberhausen, Der Oberbürgermeister; Statistisches Jahrbuch der Stadt Oberhausen - Jahrgang 2019. Oberhausen 2019, S. 5

6 Steg NRW GmbH; Integriertes Handlungskonzept Soziale Stadt Oberhausen - Brückenschlag (Oberhausen Innenstadt/ Lirich). Dortmund 2016, S. 15f

Abbildung 3: Untersuchungsgebiet mit statistischen Bezirken und Sozialräumen



Nahmobilitätskonzept Alt-Oberhausen | Untersuchungsgebiet mit statistischen Bezirken und Sozialräumen

- Statistische Bezirke
- Lage im Sozialraum Oberhausen Mitte/ Styrum
- Lage im Sozialraum Alstaden/ Lirich
- Grenze des Untersuchungsgebiets
- Bahnhof/ S-Bahn

Stand: 27.05.2020

2 Zielsetzung

Die Zielsetzung des Nahmobilitätskonzeptes ist darauf ausgerichtet, eine nachhaltige und zukunftsfähige Mobilität in Alt-Oberhausen zu etablieren und fördern. Auf dieser Grundlage werden folgende Zielsetzungen verfolgt, die im Rahmen des Beteiligungsverfahrens abgestimmt wurden:

Übergeordnete Zielsetzung

- Steigerung der Aufenthalts-, Wohn- und Lebensqualität.
- Stärkung der lokalen Wirtschaft und der lokalen und regionalen Bedeutung des zentralen urbanen Bereichs mit seinem vielfältigen Kultur- und Bildungsangebot.
- Urbanes Leben fördern.
- Verlagerung von Fahrten mit dem Pkw auf den Umweltverbund (Fuß, Rad und ÖPNV).
- Verbesserung der Erreichbarkeit von Zielen für Fuß- und Radverkehr innerhalb des Untersuchungsraumes sowie aus angrenzenden Stadtteilen.
- Verkehrssicherheit erhöhen.

Konkrete Unterziele

- Aufwertung der öffentlichen Straßenräume, insbesondere der Hauptverkehrsstraßen.
- Kontinuierlicher Ausbau der Barrierefreiheit auf Hauptfußwegen.
- Vorrang für Zufußgehende im gesamten Bereich der Fußgängerzone in der Marktstraße und der Elsässer Straße.
- Durchgängiges und komfortables Netz für den Radverkehr anbieten.
- Angebot ausreichender und qualitativ hochwertiger Fahrradabstellanlagen.
- Bevölkerung für die Thematik Nahmobilität sensibilisieren.

3 Beteiligungsverfahren

Das Nahmobilitätskonzept wurde durch ein Beteiligungsverfahren begleitet. Aufgrund der COVID-19-Pandemie konnten nicht alle vorgesehenen Bestandteile wie geplant durchgeführt werden, z. B. Ausstellung der Zwischenergebnisse in der Fußgängerzone. Ansprachen mit den beteiligten Akteurinnen und Akteuren wurden hauptsächlich telefonisch oder online durchgeführt.

Folgende Bausteine haben stattgefunden:

- Vorstellung und Abstimmung von Ergebnissen im Rahmen eines Arbeitskreises und dem Beirat Brückenschlag.
- Durchführung eines Planungsspaziergangs (vgl. Kapitel Planungsspaziergang ab Seite 32).
- Befragung von zwei Grundschulen (vgl. Kapitel Befragung der Grundschulen ab Seite 36).
- Befragung von Senioren und mobilitätseingeschränkten Menschen (vgl. Kapitel Befragung von Seniorinnen und Senioren und mobilitätseingeschränkte ab Seite 34).

Abbildung 4: Planungsspaziergang im Oktober 2020

Ergebnisse vorab durchgeführter Bürgerbeteiligungen

In den letzten Jahren wurden in Oberhausen verschiedene stadtweite und stadtteilbezogene Beteiligungsprozesse mit Befragungen und Relevanz für das Nahmobilitätskonzept Alt-Oberhausen durchgeführt, z. B.:

- Zukunftsstadt 2030 - „Supermarkt der Ideen"
- Bürgerdialog - „Auf ein Wort mit Daniel Schranz"
- Brost Stiftung - „Ruhrgebiet besser machen"
- Sommerschule

Im Rahmen des IHK Brückenschlag wurde zudem in der Marktstraße ein „Stadtteilbüro Oberhausen Brückenschlag" eingerichtet, wo ebenfalls zahlreiche Ideen und Anregungen für das Untersuchungsgebiet eingegangen sind.

Abbildung 5: Presseartikel im Schaufenster des Stadtteilbüro Brückenschlag (Februar 2020)

Die wichtigsten Anregungen aus diesen verschiedenen Beteiligungsformaten sind nachfolgend thematisch sortiert und zusammengefasst.[7] In Abbildung 6 sind die meistgenannten Handlungsfelder dargestellt (die Größe der Felder entspricht der Anzahl der Nennungen.

[7] Datengrundlage zur Verfügung gestellt vom Stadtteilbüro Oberhausen Brückenschlag / eigene Auswertung

Abbildung 6: Wortwolke Nahmobilität[8]

Insbesondere die Verbesserung des ÖPNV Angebots war für viele Bürgerinnen und Bürger ein wichtiges Anliegen. Genannt wurden u. a. die Erhöhung der Frequenz und Pünktlichkeit, eine barrierefreie Gestaltung der Haltestellen und die Einrichtung multimodaler Umsteigepunkte (Mobilitätsstationen). Zusätzlich wurden innovative Ticketsysteme und das Angebot von Sharing-Systemen angeregt.

Im Zusammenhang mit Zufußgehenden wurde die Attraktivitätssteigerung der Innenstadt/ Marktstraße häufig benannt. Wünsche waren u. a. eine autofreie Innenstadt/ bzw. der Marktstraße und die Trennung von Fuß- und Radverkehr in diesem Bereich.

Auch der Radverkehr solle gefördert und die entsprechenden Infrastrukturen für direkte und komfortable Verbindungen weiter ausgebaut werden. Die Zahl der Abstellanlagen im öffentlichen Raum wurde als ausbaufähig angesehen, insbesondere in zentralen Bereichen wie der Marktstraße, um das „wilde" Abstellen der Fahrräder zu verringern.

Für den Kfz-Verkehr wurden optimierte Ampelschaltungen (z. B. an der Mülheimer Straße) sowie das Angebot zentraler Parkplätze (P+R, Tiefgaragen) gewünscht.

Insgesamt stand die Förderung des Umweltverbundes zusammen mit der Steigerung der Qualität des öffentlichen Raums im Fokus der Wünsche und Anregungen der Teilnehmerinnen und Teilnehmer.

8 Quelle: Stadtteilbüro Oberhausen Brückenschlag

4 Planungsgrundlagen und Anforderungen

Fuß- und Radverkehr haben unterschiedliche Bewegungsmuster und Geschwindigkeiten und entsprechend verschiedene Anforderungen an die Infrastruktur. Die wichtigsten Anforderungen sind nachfolgend zusammengefasst.

4.1 Fußverkehr

Für Planungen zum Fußverkehr sind insbesondere folgende Grundlagen zu nennen:

- Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)[9]
- Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)[10]
- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)[11]
- Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (HBVA)[12]
- DIN 18040 - Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum
- DIN 32984 - Bodenindikatoren im öffentlichen Raum

Hierarchisierung des Netzes

Wie alle anderen Verkehrsarten bewegt sich auch der Fußverkehr in Netzen. Diese bestehen aus verschiedenen Elementen wie straßenbegleitenden Gehwegen, Querungsanlagen über Fahrbahnen, straßenunabhängig geführten Wegen oder Plätzen.

Grundsätzlich sind bzw. sollen alle Straßen und Wege für den Fußverkehr nutzbar sein. Aufgrund von der Nutzungsstrukturen, funktionalen Zusammenhängen, verkehrlichen und städtebaulichen Strukturen hat sich ein hierarchisches Fußwegenetz mit Wegen oder Streckenabschnitten unterschiedlicher Bedeutung und Qualitätsanforderungen herausgebildet. Hierbei lässt sich ein Hauptnetz und ein Nebennetz identifizieren.

---

9 Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Dezember 2020 (BGBl. I S. 3047) geändert worden ist

10 Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001 In der Fassung vom 22. Mai 2017 (BAnz AT 29.05.2017 B8)

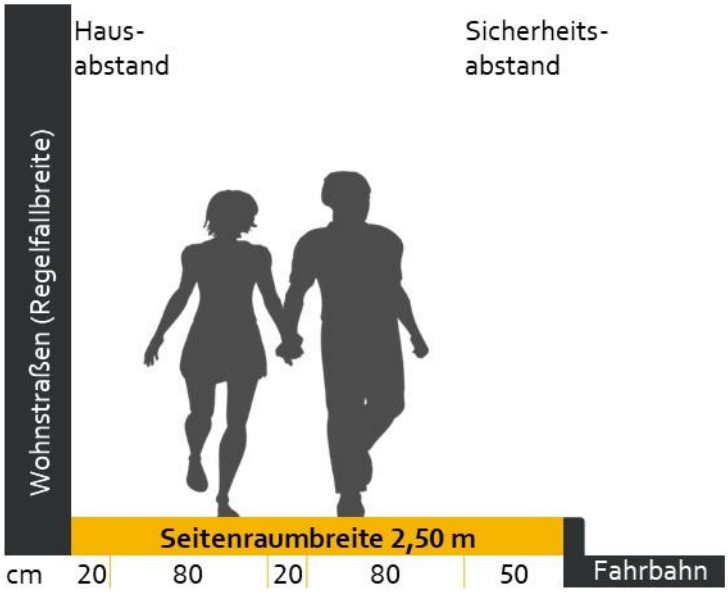
11 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA). Köln 2002

12 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA). Köln 2011

Angemessene Gestaltung der öffentlichen Straßenräume

Aufenthaltsqualität wird zu einem großen Teil durch die Gestaltung der öffentlichen Straßenräume inklusive Gehwege bestimmt. Dabei muss eine hohe Verkehrssicherheit für Kinder und mobilitätseingeschränkte Menschen gewährleistet sein.

Abbildung 7: Aufteilung des Seitenraums für Wohnstraßen (Regelfall)[13]



Entscheidend sind neben gut begehbaren Oberflächen und ausreichende Gehwegbreiten (vgl. Abbildung 7), die je nach angrenzender Nutzung auch breiter als 2,50 m sein sollten (vgl. Tabelle 1 auf Seite 12).

[13] Abbildung nach: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA). Köln 2002, S. 16

Tabelle 1: Auszug Netzelemente und Grundanforderungen

Bezeichnung	Beschreibung	Breite Gehweg (Gehfläche[14] inkl. Sicherheitsraum)	Art der Querungsanlage
Wohnen	Straßen mit fast ausschließlich Wohnen; Geschlossene oder offene Bebauung	≥ 2,50 m	Vorgezogene Seitenräume Gegebenenfalls FGÜ, Teilaufpflasterung
Wohnen mit bereichsweisem Einzelhandel und Tertiärnutzung	Wohnen und bereichsweise Einzelhandel und Gewerbe	≥ 3,00 m	Mittelinseln, Vorgezogene Seitenräume, Teilaufpflaste-rungen, FGÜ
Befahrbare Wohnwege	Straßen und Wege in Wohngebieten mit Mischverkehr	Straßenraum ≥ 4,50 m	In der Regel keine Querungs-anlagen erforderlich, Z 325 StVO empfohlen
Straßenunabhängig geführte Wege		≥ 3,00	(wenn Straßen gequert werden ggf. dort erforderlich)

Notwendigkeit von Gehwegen

Gehwege sind dann notwendig, wenn viele Fahrzeuge insbesondere mit höheren Geschwindigkeiten fahren. In den Regelwerken[15] wird davon ausgegangen, dass in Wohnwegen bei Verkehrsbelastungen von bis zu 150 Kfz/h und geringen gefahrenen Geschwindigkeiten auf Gehwege verzichtet werden kann.

Wenn allerdings Gehwege angelegt sind, müssen diese barrierefrei mit den oben beschriebenen Breiten sein, weil es nach § 25 StVO eine Benutzungspflicht gibt.

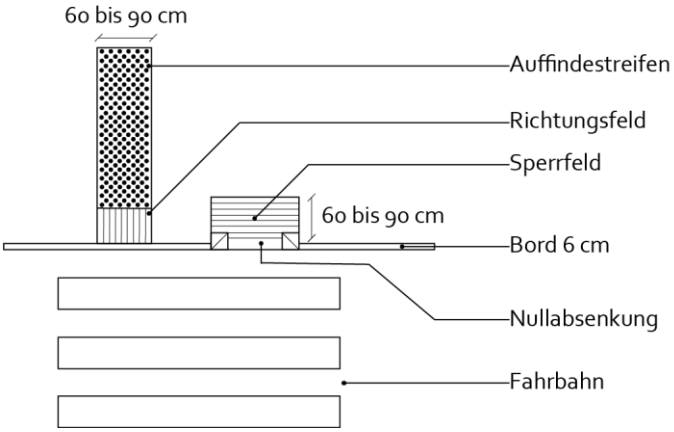
Barrierefreiheit

Mindestens das Hauptfußwegenetz soll barrierefrei, durchgängig und umwegefrei nutzbar sein. Barrierefreiheit ist dabei als Prozess zu verstehen, der schrittweise vorangetrieben werden soll. Besonders bei den Querungsstellen ist die Umsetzung des 2-Sinne-Prinzips entscheidend. Dabei sollen mindestens zwei der Sinne Tasten, Hören und Sehen durch die Infrastruktur angesprochen werden (vgl. Abbildung 8).

[14] Gehfläche ist der Bereich des Seitenraums, der für den Fußverkehr bestimmt ist und von allen Einbauten freigehalten wird. Hinzu kommt in der Regel der Sicherheitsraum zur Fahrbahn und Flächen für Aufenthalt und Sondernutzungen etc.

[15] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Köln 2006, S. 36

Abbildung 8: Gestaltung von barrierefreien Querungen[16]



Gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr

Gehwege sollten dem Fußverkehr und besonders Menschen mit Mobilitätseinschränkungen eine sichere und ungestörte Bewegungsfläche bieten.

Eine gemeinsame Führung von Zufußgehenden und dem schnelleren und kaum akustisch wahrnehmbaren Radverkehr ist unter diesen Aspekten zu vermeiden. In den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen steht zu dem Thema:

> *„Die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr ist innerorts möglichst zu vermeiden, da Rad Fahrende akustisch kaum zu orten sind und sich insbesondere seh- und hörbehinderte Menschen auf diesen Flächen unsicher fühlen."*[17]

[16] Eigene Abbildung nach: Normenausschuss Bauwesen; DIN32984 - Bodenindikatoren im öffentlichen Raum. Berlin 2018

[17] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA). Köln 2011, S. 42

Anforderungen an Haltestellen

Der ÖPNV sollte in besonderem Maße auf den Fußverkehr ausgerichtet sein, da fast alle Fahrgäste zu Fuß zur Haltestelle gelangen. Ein weitgehend barrierefreier ÖPNV kann zudem die Mobilität eingeschränkter Menschen erheblich steigern.

Folgende Grundanforderungen an Haltestellen sollten erfüllt werden: [18]

- Sichere Erreichbarkeit (von beiden Seiten)
- Barrierefreiheit (Hochbord, taktiles Leitsystem, Fahrgastinformation)
- Ausstattung (Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten, Informationen zu Abfahrtszeiten, Liniennetzplan, Umgebungskarte, Tarifinformationen)
- Kurze Taktzeiten
- Die Standorte der Haltestellen sollten auf wichtigen Fußverbindungen liegen
- Die Haltestellen sollten in Fahrtrichtung vor dem Knoten liegen
- Senkung der Fahrgeschwindigkeit an Haltestellen

4.2 Radverkehr

Für Planungen zum Radverkehr sind insbesondere folgende Grundlagen zu nennen:

- Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)[19]
- Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)[20]
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)[21]

Hierarchisierung des Netzes

Das Fahrrad ist ein Alltagsverkehrsmittel sowie ein touristisches Verkehrsmittel. Radverkehrsplanung ist dabei immer Angebotsplanung. Grundsätzlich sollen alle Straßen

---

18 Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ). Köln 2013

19 Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 18.Dezember 2020 (BGBl. I S. 3047) geändert worden ist

20 Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001 In der Fassung vom 22. Mai 2017 (BAnz AT 29.05.2017 B8)

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

und Wege sicher und komfortabel für den Radverkehr (auch mit Elektroantrieb oder für Lastenräder und Anhänger) nutzbar sein. Das Angebot eines lückenlosen, sicheren und komfortablen Radverkehrsnetzes ist dabei für Radfahrer von besonderer Relevanz.

Die wichtigsten Routen sollen daher in einem Radverkehrsnetz zusammengefasst werden. Das gesamte Radverkehrsnetz soll perspektivisch zu jeder Tages- und Jahreszeit und für alle Nutzergruppen sicher und komfortabel befahrbar sein, also für Alltagsradler (Pendler, Schüler), Gelegenheitsradler sowie touristischen Radverkehr.

Führungsformen und Abmessungen von Radinfrastruktur

Radverkehr soll innerorts aus Gründen der Verkehrssicherheit (Sichtbarkeit im fließenden Verkehr) möglichst auf Fahrbahnniveau geführt werden. Auch, da Zufußgehenden (besonders mobilitätseingeschränkte Menschen) ungestörtes Fortkommen und Aufenthalt auf den Wegen im Seitenraum ermöglicht werden sollen. Eine gemeinsame Führung von Zufußgehenden und dem schnelleren und kaum akustisch wahrnehmbaren Radverkehr ist unter diesen Aspekten zu vermeiden.

Auch die Anlage von Zweirichtungsradwegen sind innerorts zu vermeiden. In der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung steht zu dem Thema:

> *„Die Benutzung von in Fahrtrichtung links angelegten Radwegen in Gegenrichtung ist insbesondere innerhalb geschlossener Ortschaften mit besonderen Gefahren verbunden und soll deshalb grundsätzlich nicht angeordnet werden.*" [22]

Die Führungsformen und Abmessungen der Radverkehrsinfrastruktur werden besonders durch die Menge und die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs bestimmt. Mindestens auf dem Radverkehrsnetz sollen die Führungsformen entsprechend der Vorgaben der ERA umgesetzt werden.

Entscheidend sind kontinuierliche Führungsformen (keine Aneinanderreihung von verschiedenen Führungsformen) mit geringem Unfallrisiko, hoher Akzeptanz und angemessenen Abmessungen. Auf dieser Grundlage ergeben sich auch die in Tabelle 2 genannten Breiten.

[22] Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001 In der Fassung vom 22. Mai 2017 (BAnz AT 29.05.2017 B8) Zu § 2 Straßenbenutzung durch Fahrzeuge, Zu Absatz 4 Satz 3 und Satz 4, Freigabe linker Radwege (Radverkehr in Gegenrichtung)

Tabelle 2: Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitstrennstreifen[23]

Anlagentyp	**Breite der Radverkehrsanlage (jeweils einschließlich Markierung)**		**Breite des Sicherheitstrennstreifens**		
			Zur Fahrbahn	Zu Längspark-ständen (2,00 m)	Zu Schräg/ Senkrecht-parkständen
Schutzstreifen	Regelmaß	1,50 m	---	Sicherheitsraum 0,25 m - 0,50 m	Sicherheitsraum 0,75 m
	Mindestmaß	1,25 m			
Radfahrstreifen	Regelmaß	1,85 m	---	0,50 m - 0,75 m	0,75 m
Einrichtungsradweg	Regelmaß (bei geringer Radverkehrsstärke)	2,00 m (1,60 m)	0,50 m	0,75 m	1,10 m (Überhangstreifen kann darauf angerechnet werden)
Beidseitiger Zweirichtungsradweg		2,50 m (2,00 m)	0,75 m (bei festen Einbauten bzw. hohen Verkehrs-stärken)		
Einseitiger Zweirichtungsradweg		3,00 m (2,50 m)			
Gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts)	Abhängig von Fuß-gänger- und Radverkehrsstärke	> 2,50 m			
Gemeinsamer geh- und Radweg (außerorts)	Regelmaß	2,50 m	1,75 m bei Landstraßen (Regelmaß)		

Radwegebenutzungspflicht

Eine Benutzungspflicht für Radfahrende besteht auf Wegen, die durch die Verkehrszeichen 237, 240 oder 241 StVO beschildert sind (vgl. Abbildung 9).

Abbildung 9: Verkehrszeichen 237, 240, 241 StVO

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 Bundesver-

[23] Eigene Tabelle, nach: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln 2010, S. 16

waltungsgerichts vom 18.11.2010 bestätigt.[24] Zusätzlich muss die Führung in Anlage und baulicher Ausführung verschiedene Voraussetzungen erfüllen (z. B. ausreichender Zustand und Breite).[25]

Anforderungen an Fahrradabstellanlagen

Abstellanlagen sind i. d. R. Endpunkt (und oft auch Ausgangspunkt) eines Weges mit dem Fahrrad und somit ein bedeutender Qualitätsindikator. Sie sollen mindestens an wichtigen Quell- und Zielorten sowie dezentral in Wohngebieten verteilt sein. Existiert kein oder ein unzureichendes Angebot, besteht die Gefahr, dass Räder „wild" an Schildern, Laternen oder Bäumen abgestellt werden und unter Umständen Gehwege verengen sowie die Barrierefreiheit eingeschränkt werden.

Mit dem steigenden Absatz von E-Bikes wird ein hoher Sicherheitsanspruch an Abstellanlagen gestellt. Vorderradhalter (sogenannte „Felgenkillern") sollten grundsätzlich nicht aufgestellt werden.

Die Fahrradabstellanlagen sollten je nach örtlicher Anforderung ausgestattet werden und folgende Anforderungen erfüllen:[26]

- Gut sichtbar und unmittelbar in der Nähe des Ziels
- Einfach und schnell nutzbar - ausreichend Seitenfreiheit (mindestens 1 m Entfernung zwischen zwei Bügeln) und gute Zugänglichkeit
- Guter Schutz vor Diebstahl und Beschädigung
- Passend für alle Fahrradtypen (auch E-Bikes, Rennräder und Mountainbikes)
- Abstellanlagen für Fahrräder sollen nicht auf Flächen des Fußverkehrs errichtet werden

In Abbildung 10 ist dargestellt, welche Ausstattung an welcher Stelle im Ortsgefüge sinnvoll erscheint.

---

24 Vgl. BVerwG, Urteil vom 18.11.2010 - 3 C 42.09

25 VwV-StVO Vom 26.01.2001 In der Fassung vom 22. Mai 2017 (BAnz AT 29.05.2017 B8) - zu Absatz 4 Satz 2 II Radwegebenutzungspflicht

26 Eigene Zusammenstellung, unter Berücksichtigung: Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club - ADFC; Empfehlenswerte Fahrrad-Abstellanlagen - Anforderungen an Sicherheit und Gebrauchstauglichkeit - Technische Richtlinie TR6102-0911 und Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Hinweise zum Fahrradparken. Köln 2012

Abbildung 10: Fahrradabstellanlagen - Standort und mögliche Ausstattung[27]

Ort	Art der Abstellanlage
Im Straßenraum	Bügel (Aufstellung nicht auf Gehwegen)
Auf Plätzen/ Freiräumen	Bügel (ggf. flexibel verstellbar)
In Wohnquartieren (ohne private Abstellmöglichkeiten)	Fahrradraum oder Bügel mit Überdachung und Zugangssicherung (Sammelanlage)
An Schulen/ Arbeitsstätten	Bügel mit Überdachung; ggf. mit öffentlicher Luftpumpe und E-Ladestation
An touristischen Zielen An touristischen Sammelpunkten	Bügel mit Überdachung, E-Ladestation(en), öffentliche Luftpumpe, Gepäckschließfächer und Info-Tafeln
An Bahnhöfen/ Mobilitätsknotenpunkten	Fahrradparkhaus oder Fahrradraum mit E-Ladestation(en), öffentliche Luftpumpe, Gepäckschließfächer, Info-Tafeln, Reparaturservice und Bewachung

5 Vorhandene Konzepte und konkrete Maßnahmenvorhaben

Vorhandene Konzepte und konkrete Maßnahmenvorhaben zum Thema Nahmobilität bilden eine Grundlage für das Nahmobilitätskonzept Alt-Oberhausen. Bereits entwickelte und abgestimmte Ziele und Maßnahmenempfehlungen werden zusammengefasst und im aktuellen Projekt berücksichtigt.

5.1 Konzepte

Für die Stadt Oberhausen wurden mehrere Konzepte entwickelt, die bezüglich des Nahmobilitätskonzeptes Alt-Oberhausen relevant sind. Nachfolgend sind die wichtigsten nach Aktualität aufgelistet:

[27] Die Ausstattung kann je nach Bedarf variieren - es können auch nur einzelne Elemente angeboten werden.

- Lärmaktionsplan der zweiten Stufe für die Stadt Oberhausen (LAP)[28]
- Handlungskonzept Soziale Stadt Oberhausen-Brückenschlag (IHK)[29]
- Mehr Freiraum für Kinder. Ein Gewinn für alle! (MFK)[30]
- Energie- und Klimaschutzkonzept für die Stadt Oberhausen (EKK)[31]
- Luftreinhalteplan Ruhrgebiet 2011 - Teilplan West (LRP)[32]
- Stadtentwicklungskonzept Oberhausen (STEK 2020)[33]

In Tabelle 3 auf Seite 19 sind die benannten Ziele und Handlungsfelder aus den vorhandenen Konzepten zusammengefasst. In Tabelle 4 auf Seite 20 sind die wichtigsten Maßnahmenempfehlungen dargestellt.

Tabelle 3: Ziele und Handlungsfelder vorhandener Konzepte in Oberhausen (Schwerpunkt Nahmobilität)

Ziele und Handlungsfelder	Verweise
Stärkung des Umweltverbundes / Verlagerung Verkehr auf den Umweltverbund	Vgl. **LAP**, S. 45, 56, 60 | **IHK**, S. 78 | **MFK**, S. 12f | **EKK**, S. 223f, 338ff, 343f, 350f, 378 | **LRP**, S. 140ff | **STEK**, S. 68, 85
Reduzierung der Verkehrsbelastungen/ Emissionen, (Alternative Antriebe, Verkehrsminderung, Verkehrsvermeidung)	Vgl. **LAP**, S. 45f, 49f | **EKK**, S. 223f, 378 | **LRP**, S. 140ff | **STEK**, S. 186
Neustrukturierung von Verkehrsräumen, Straßenraumgestaltung, Sanierung	Vgl. **LAP**, S. 53ff, 76ff, 80ff | **IHK**, S. 78 | **MFK**, S. 9ff
Verbindung der Stadtteile, Aufwertung der Quartierszugänge/ Unterführungen	Vgl. **IHK**, S. 78, 80 | **STEK**, S. 86, 162
Strukturierung und Lenkung des ruhenden Verkehrs, Parkraummanagement	Vgl. **LAP**, S. 45 | **IHK**, S. 78 | **LRP**, S. 140ff | **STEK**, S. 186

[28] LK Argus GmbH; Lärmaktionsplan der zweiten Stufe für die Stadt Oberhausen. Kassel 2017
[29] Steg NRW GmbH; Integriertes Handlungskonzept Soziale Stadt Oberhausen - Brückenschlag (Oberhausen Innenstadt/ Lirich). Dortmund 2016
[30] Stadt Oberhausen; Mehr Freiraum für Kinder. Ein Gewinn für alle!. Oberhausen 2016
[31] Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie; Energie- und Klimaschutzkonzept für die Stadt Oberhausen. Wuppertal 2012
[32] Bezirksregierung Düsseldorf; Luftreinhalteplan Ruhrgebiet 2011 - Teilplan West. Düsseldorf 2011
[33] Stadt Oberhausen; Beiträge zur Stadtentwicklung Nr. 94 - Stadtentwicklungskonzept Oberhausen 2020. Oberhausen 2008

Beschränkungen Lkw-Verkehr	Vgl. **LAP**, S. 71ff | **LRP**, S. 140ff
Beteiligungsprozesse vertiefen und optimieren - insbesondere zur Einbindung von Kindern und Jugendlichen	Vgl. **MFK**, S. 11f | **EKK**, S. 338ff, 348f | **IHK**, S. 77-79, 110ff | **STEK**, S.66

Tabelle 4: Konkrete Maßnahmenempfehlungen vorhandener Konzepte (Schwerpunkt Nahmobilität)

Maßnahmenempfehlungen	**Verweise**
Einrichtung eines Orientierungs- und Leitsystems für Zufußgehende	**IHK**, S. 159
Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen	**IHK**, S. 165
Umgestaltung Düppelstraße und Poststraße	**IHK**, S. 86-87
Umgestaltung Hermann-Albertz-Straße, K14 Grenzstraße, Roonstraße	**LAP**, S. 78
Tempo 30 (nachts): Hansastraße, Hermann-Albertz-Straße, Roonstraße	**LAP**, S. 70
Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt (kurzfristig): Havensteinstraße/ Wörthstraße, Hermann-Albertz-Straße, K14 Grenzstraße, L215 Buschhausener Straße	**LAP**, S. 80-81

5.2 Konkrete Maßnahmenvorhaben

Straßenbaumaßnahmen, die bereits in Planung sind, haben für das Nahmobilitätskonzept eine hohe Relevanz. Durch die absehbaren Baumaßnahmen besteht die Möglichkeit, Maßnahmenempfehlungen aus dem Nahmobilitätskonzept einzubringen und diese ggf. im Rahmen der Baumaßnahme zeitnah umzusetzen.

Für folgende Straßenabschnitte sind Straßenbaumaßnahmen vorgesehen, bzw. wurde innerhalb der Bearbeitungszeit des Konzeptes umgesetzt:[34]

- **Bebelstraße** (Concordiastraße bis Roonstraße): Deckenerneuerung und Neumarkierung, Förderung des Radverkehrs - bereits umgesetzt
- **Concordiastraße (**Duisburger Straße bis Bebelstraße inklusive Knotenpunkt): Deckenerneuerung und Neumarkierung, Förderung des Radverkehrs
- **Friedrich-Karl-Straße (Unterhaus):** Umbau aufgrund Barrierefreiheit
- **Grillostraße:** Wegeverbindung am Ebertplatz
- **Grenzstraße:** Deckenerneuerung und Neumarkierung - bereits umgesetzt
- **Schwartzstraße** (Mülheimerstraße bis Henri-Dunant-Weg): Deckenerneuerung und Neumarkierung, Förderung des Radverkehrs (Maßnahme noch nicht im Straßenbauprogramm)

[34] Quelle: Stadt Oberhausen (Stand 05.03.2020)

6 Bestandsanalyse

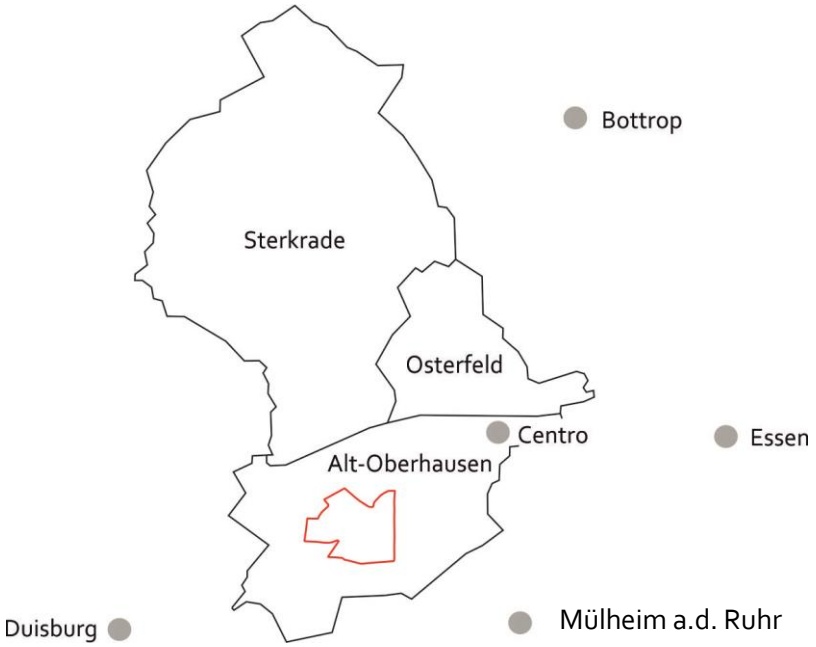
Der Bestand wurde im Februar 2020 anhand von Begehungen und Befahrungen getrennt für Fuß- und Radverkehr vor Ort erhoben. Die Daten wurden in GIS[35] übertragen.

6.1 Strukturanalyse Nahmobilität

Das Untersuchungsgebiet liegt zentral in Alt-Oberhausen, dem südlichsten von drei Stadtbezirken (siehe Abbildung 11). Es umfasst eine Fläche von ca. 250 ha.

Mit rund 7.000 Einwohnern/ km² ist das Untersuchungsgebiet einer der am dichtesten besiedelten Bereiche in Oberhausen.[36]

Abbildung 11: Lage Untersuchungsgebiet im Stadtraum



35 GIS: Geografische Informationssysteme ermöglichen das digitale, georeferenzierte Bearbeiten sowie Auswerten von Informationen und Daten

36 Quelle: Stadt Oberhausen

Um die Lage der Untersuchungsgebietes zu den angrenzenden Quartieren einschätzen zu können, sind die Wegedauern mit verschiedenen Verkehrsmitteln in Tabelle 5 dargestellt. Dabei sind jeweils die zentralen Haltestellen (ausgehend der Haltestelle Oberhausen Hauptbahnhof) als Zielpunkt angenommen.

Tabelle 5: Wegedauer mit verschiedenen Verkehrsmitteln ab Oberhausen Hbf in umliegende Zentren[37]

Ziel	**Entfernung** Luftlinie in km	Wegedauer zu **Fuß** in min.	Wegedauer mit dem **Rad** in min.	Wegedauer mit dem **ÖPNV** in min.	Wegedauer mit dem **Kfz** in min.
Oberhausen (Rheinl), CentrO	2,2	35	15	5	9
Oberhausen (Rheinl), Sterkrade Bf.	4,3	75	22	11	15
Mülheim a.d. Ruhr, Hauskampstr./ Bf. Styrum	2,8	38	11	6	10
Mülheim a.d. Ruhr, Hbf	5,3	79	24	13	19
Duisburg Hbf	7,3	112	31	7	21
Bottrop, Berliner Platz	7,4	112	37	25	16
Essen, Hbf	11,4	162	58	17	20

Es wird deutlich, dass sich aus zeitlicher Perspektive der ÖPNV und auch das Fahrrad im quartiersübergreifenden Verkehr für viele Wegebeziehungen als adäquater Ersatz für die Pkw-Nutzung anbieten.

Für Zufußgehende ist bei quartiersübergreifenden Wegen besonders die Erreichbarkeit der ÖPNV-Haltestellen ein wichtiger Faktor, um die Mobilität auch ohne Pkw zu gewährleisten.

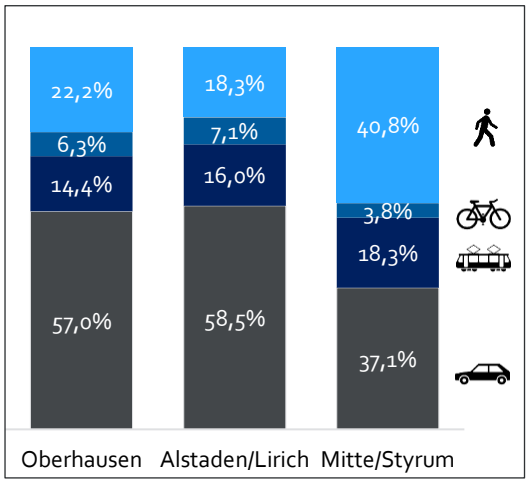
37 Ermittlung der Werte nach Google Maps und Fahrplan der STOAG (Stand 24.03.2020)

6.2 Modal Split

Im Jahr 2014 wurde in der Stadt Oberhausen eine Modal Split-Erhebung durchgeführt, angelehnt an die Empfehlungen der AGFS zur einheitlichen Erhebung des Modal Splits aus dem Jahr 2009.[38]

Aus der Erhebung lassen sich sowohl Ergebnisse auf gesamtstädtischer Ebene wie auch für das Untersuchungsgebiet ablesen (bezogen auf die Sozialräume Mitte/ Styrum und Alstaden/ Lirich). Die Modal Split sind in Abbildung 12 gegenübergestellt.

Abbildung 12: Modal Split Oberhausen und Stadtteile[39]



Der Modal Split des Sozialraums Alstaden/ Lirich entspricht in großen Teilen dem der Gesamtstadt.

Insgesamt werden in **Alstaden/ Lirich** 25,4 % aller Wege ausschließlich mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt. In der Gesamtstadt sind es 28,5 %.

Im Sozialraum **Mitte/ Styrum** werden hingegen 44,6 % der Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt.

Der Anteil von Wegen zu Fuß ist mit 40,8 % auf sozialräumlicher Ebene der höchste Wert. 3,8 % der Wege werden mit dem Fahrrad zurückgelegt. Dieser Wert ist auf sozialräumlicher Ebene der Geringste. 37,1 % der Wege werden mit dem Pkw zurückgelegt. Dieser Wert liegt deutlich unter dem der Gesamtstadt mit 57,0 %.

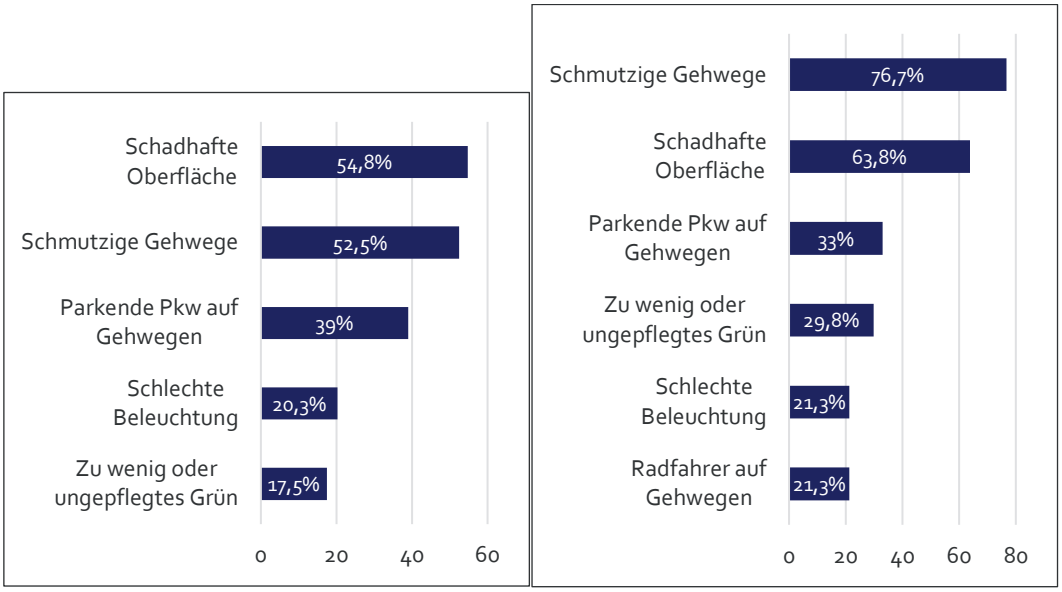
Die Wegeanteile des ÖV sind in den Sozialräumen Alstaden/ Lirich (16 %) und Mitte/ Styrum (18,3 %) im stadtweiten Vergleich am höchsten.

Im Rahmen der Umfrage wurde auch gefragt, was an Gehwegen in dem Wohnumfeld als störend empfunden wird (siehe Abbildung 13).

[38] Vgl. Stadt Oberhausen - Bereich Statistik und Wahlen; Verkehrsmittelwahl und Verkehrsverhalten in Oberhausen/ Ergebnisse einer Haushalts- und Personenbefragung, Oberhausen 2014, S. 4

[39] Vgl. Ebenda, S. 8, 49

Abbildung 13: Gehwegmängel aus Sicht der Befragten (links: Alstaden/ Lirich; rechts: Mitte/ Styrum) [40]



Mehrfachnennungen möglich

Mehrfachnennungen möglich

Dabei wurde für den Stadtteil Alstaden/ Lirich am häufigsten eine schadhafte Oberfläche (54,8 %) und schmutzige Gehwege (52,5 %) genannt, gefolgt von parkenden Pkw auf Gehwegen (39 %), schlechter Beleuchtung (20,3 %) und zu wenig oder ungepflegtem Grün (17,5 %).

Im Stadtteil Mitte/ Styrum wurden von einem Großteil der Befragten verschmutzte Gehwege (76,7 %) und schadhafte Oberflächen (63,8 %) benannt, gefolgt von parkenden Pkw auf Gehwegen (33,0 %), zu wenig oder ungepflegtem Grün (29,8 %) und schlechter Beleuchtung sowie Radfahrenden auf dem Gehweg (je 21,3 %).

[40] Vgl. Stadt Oberhausen - Bereich Statistik und Wahlen; Verkehrsmittelwahl und Verkehrsverhalten in Oberhausen/ Ergebnisse einer Haushalts- und Personenbefragung, Oberhausen 2014, S. 55f

6.3 Verkehrsbelastungen (Kfz-Verkehr)

Anhand der Ergebnisse einzelner Messstellen im Untersuchungsgebiet liegen die Verkehrsbelastungen für mehrere Straßenabschnitte vor. Die Messungen wurden, wie in Tabelle 6 aufgelistet, zwischen 2013 und 2019 durchgeführt.[41]

Tabelle 6: Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet

Messstelle	Messdatum	DTV [Kfz/24h][42]	SV-Anteil [%][43]
Hansastraße 34	15.10.2013	10.423	k.A.
Christian-Steger-Straße 43	14.11.2013	5.001	k.A.
Paul-Reusch-Straße 45	24.03.2015	1.268	5,2
Linsingenstraße 14	14.04.2015	797	2,5
Friedrich-Karl-Straße 55	17.09.2015	3.706	k.A.
Wörthstraße 80	29.09.2015	3.194	4,9
Helmholtzstraße 37	20.10.2015	3.984	3,8
Friedrich-Karl-Straße 19	24.11.2015	5.877	6,8
Helmholtzstraße 108	18.05.2017	4.919	k.A.
Buschhausener Straße 52	05.02.2019	14.618	3,9
Gustavstraße 116	04.06.2019	607	1,6

41 Datengrundlage: Stadt Oberhausen (Stand 05.03.2020)
42 DTV = durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
43 SV = Schwerverkehr

6.4 Unfallauswertung

Für das Untersuchungsgebiet werden die polizeilich erfassten Unfälle getrennt nach Fuß- und Radfahrerbeteiligung für die Jahre 2017 bis 2019 ausgewertet[44], um ggf. Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit abzuleiten. Bei der Auswertung ist zu berücksichtigen, dass bei Unfällen mit Zufußgehenden und Radfahrenden eine hohe Dunkelziffer von polizeilich nicht erfassten Unfällen vorliegt.

In Tabelle 7 ist der Auswertung die Definition entscheidender Unfalltypen vorangestellt.[45]

Tabelle 7: Definition von Unfalltypen (Auszug)

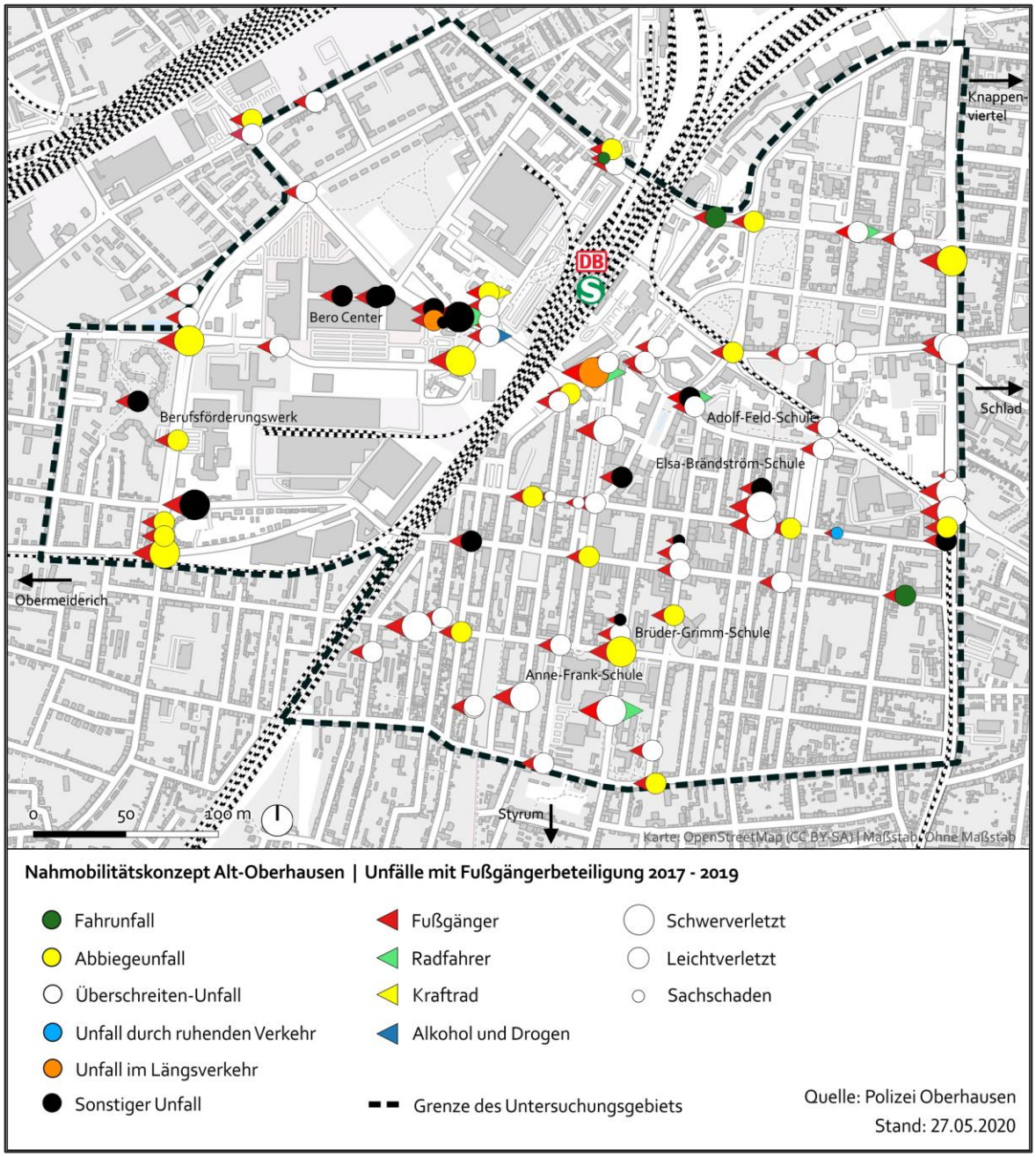
Unfalltyp	Definition
Abbiege-Unfall	Um einen Abbiege-Unfall handelt es sich, wenn der Unfall durch einen Konflikt zwischen einem Abbieger und einem auf gleicher oder entgegengesetzter Richtung kommenden Verkehrsteilnehmer ausgelöst wurde. Das gilt an Einmündungen und Kreuzungen von Straßen, Feld- oder Radwegen sowie an Zufahrten, z.B. zu einem Grundstück oder einem Parkplatz.
Einbiegen/ Kreuzen-Unfall	Um einen „Einbiegen/ Kreuzen-Unfall" handelt es sich, wenn der Unfall durch einen Konflikt zwischen einem einbiegenden oder kreuzenden Wartepflichtigen und einem Vorfahrtberechtigten ausgelöst wurde. Das gilt an Einmündungen und Kreuzungen von Straßen, Feld- oder Radwegen, an Bahnübergängen sowie an Zufahrten, z.B. von einem Grundstück oder einem Parkplatz.
Überschreiten-Unfall	Um einen „Überschreiten-Unfall" handelt es sich, wenn der der Unfall durch einen Konflikt zwischen einem die Fahrbahn überschreitenden Fußgänger und einem Fahrzeug ausgelöst wurde - sofern das Fahrzeug nicht soeben abgebogen ist. Diese Grundsätze gelten unabhängig davon, ob der Unfall an einer Stelle ohne besondere Einrichtung für den Fußgängerquerverkehr geschehen ist oder an einem Zebrastreifen, einer lichtzeichengeregelten Fußgängerfurt o.ä.
Unfall im Längsverkehr	Um einen „Unfall im Längsverkehr" handelt es sich, wenn der Unfall durch einen Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern, die sich in gleicher oder entgegengesetzter Richtung bewegten, ausgelöst wurde, sofern dieser Konflikt nicht einem anderen Unfalltyp entspricht.

44 Die Daten wurden durch die Polizei Oberhausen bereitgestellt
45 Ebenda

Unfälle mit Beteiligung von Zufußgehenden

Die Unfälle mit Beteiligung von Zufußgehenden in dem untersuchten Zeitraum sind in Abbildung 14 dargestellt. Es wurden 17 Unfälle mit Schwerverletzten und 65 Unfälle mit Leichtverletzten gemeldet. Insgesamt überwiegen die Überschreiten-Unfälle bei Unfällen mit Zufußgehenden, gefolgt von Abbiegeunfällen.

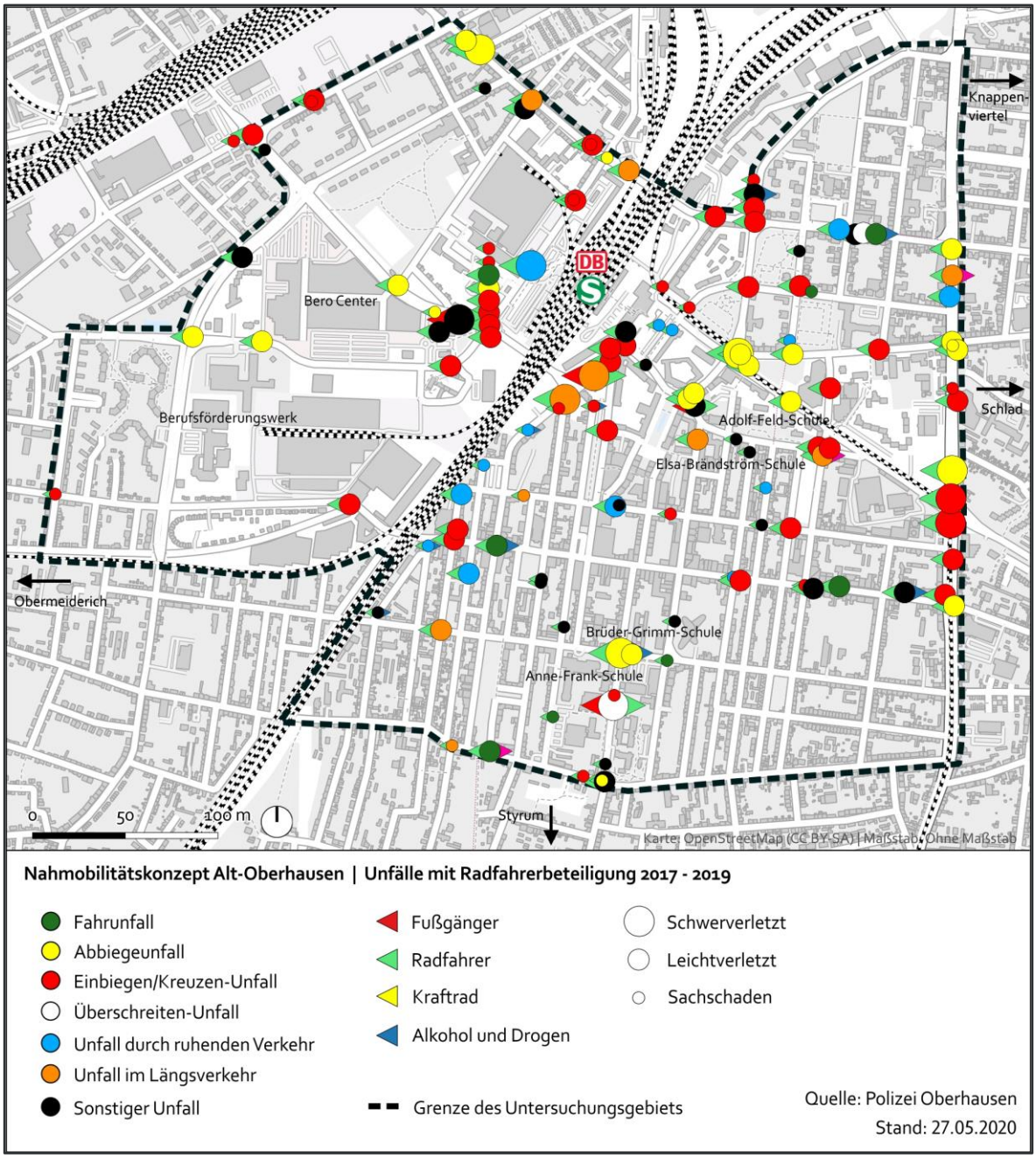
Abbildung 14: Unfälle mit Beteiligung von Zufußgehenden 2017 - 2019



Unfälle mit Beteiligung von Radfahrenden

Unfälle mit Beteiligung von Radfahrenden sind in Abbildung 15 dargestellt. Insgesamt wurden 11 Schwerverletzte und 73 Leichtverletzte gemeldet. Die häufigste Unfallursache sind Einbiegen/ Kreuzen-Unfälle, gefolgt von Abbiegeunfällen.

Abbildung 15: Unfälle mit Beteiligung von Radfahrenden 2017 - 2019



Auswertung

Insgesamt wurden mehrere Konfliktbereiche für Zufußgehende und Radfahrende identifiziert, die in Abbildung 16 auf Seite 31 dargestellt sind.

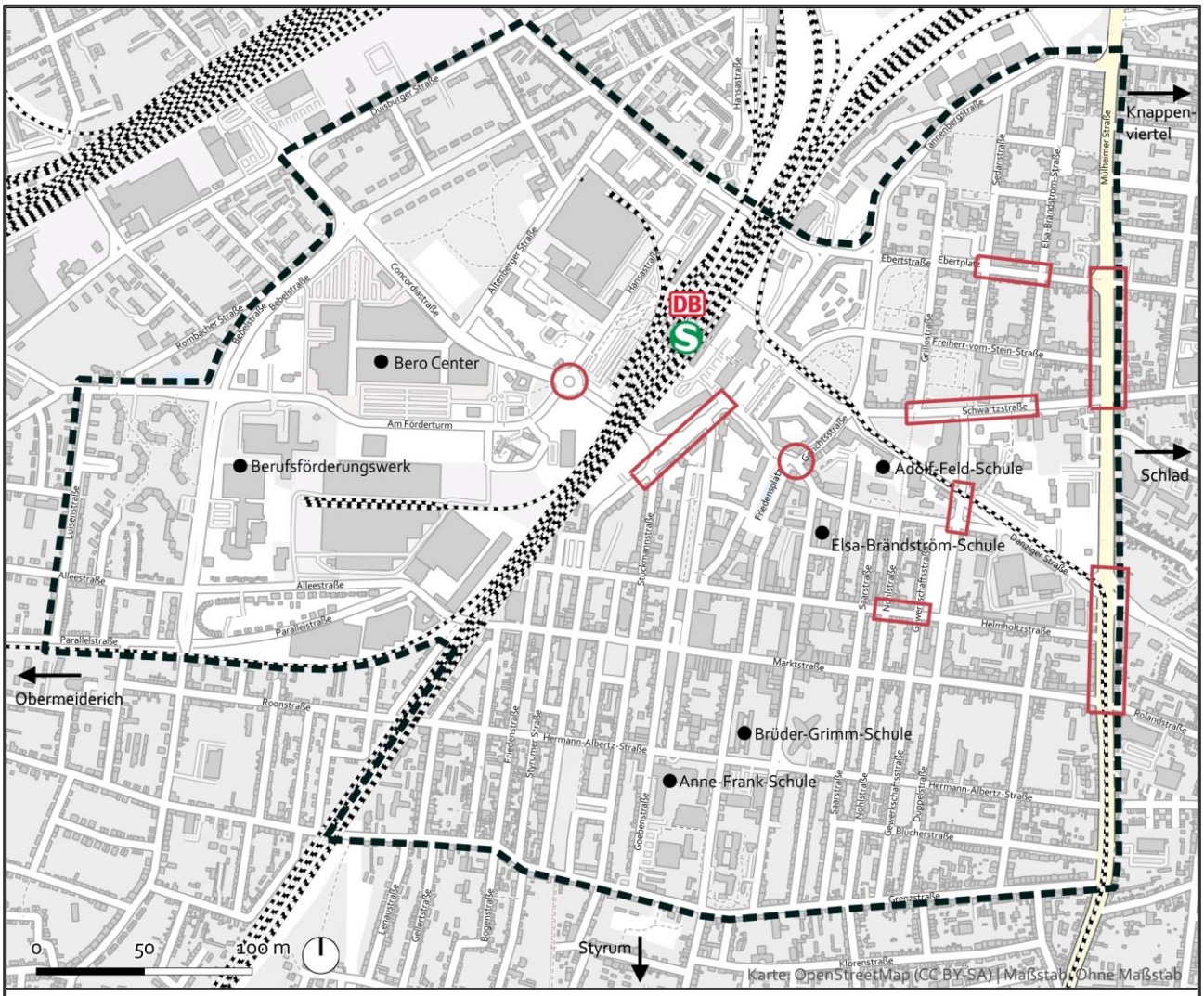
Punktuelle Konfliktbereiche sind

- Kreisverkehr Concordiastraße
- Knoten Friedensplatz/ Gerichtstraße.

Linienhafte Konfliktbereiche bestehen an den Straßenabschnitten:

- Ebertstraße (Knotenpunkte Sedanstraße bis Elsa-Brändström-Straße)
- Friedrich-Karl-Straße (Knotenpunkt Stöckmannstraße bis Bahnhof)
- Mülheimer Straße (Knotenpunkte Falkensteinstraße bis Virchowstraße)
- Mülheimer Straße (Knotenpunkte Danziger Straße bis Rolandstraße)
- Düppelstraße (Knotenpunkte Danziger Straße bis Christian-Steger-Straße)
- Helmholtzstraße (Knotenpunkte Nohlstraße bis Gewerkschaftsstraße)

Abbildung 16: Konfliktbereiche für Zufußgehende und Radfahrende - Unfallauswertung 2017 - 2019



Nahmobilitätskonzept Alt-Oberhausen | Konfliktbereiche für Fußgänger und Radfahrer - Unfallauswertung 2017 - 2019

- Grenze des Untersuchungsgebiets
- Punktuelle Konfliktbereiche
- Linienhafte Konfliktbereiche
- Bahnhof/ S-Bahn

Stand: 27.05.2020

6.5 Planungsspaziergang

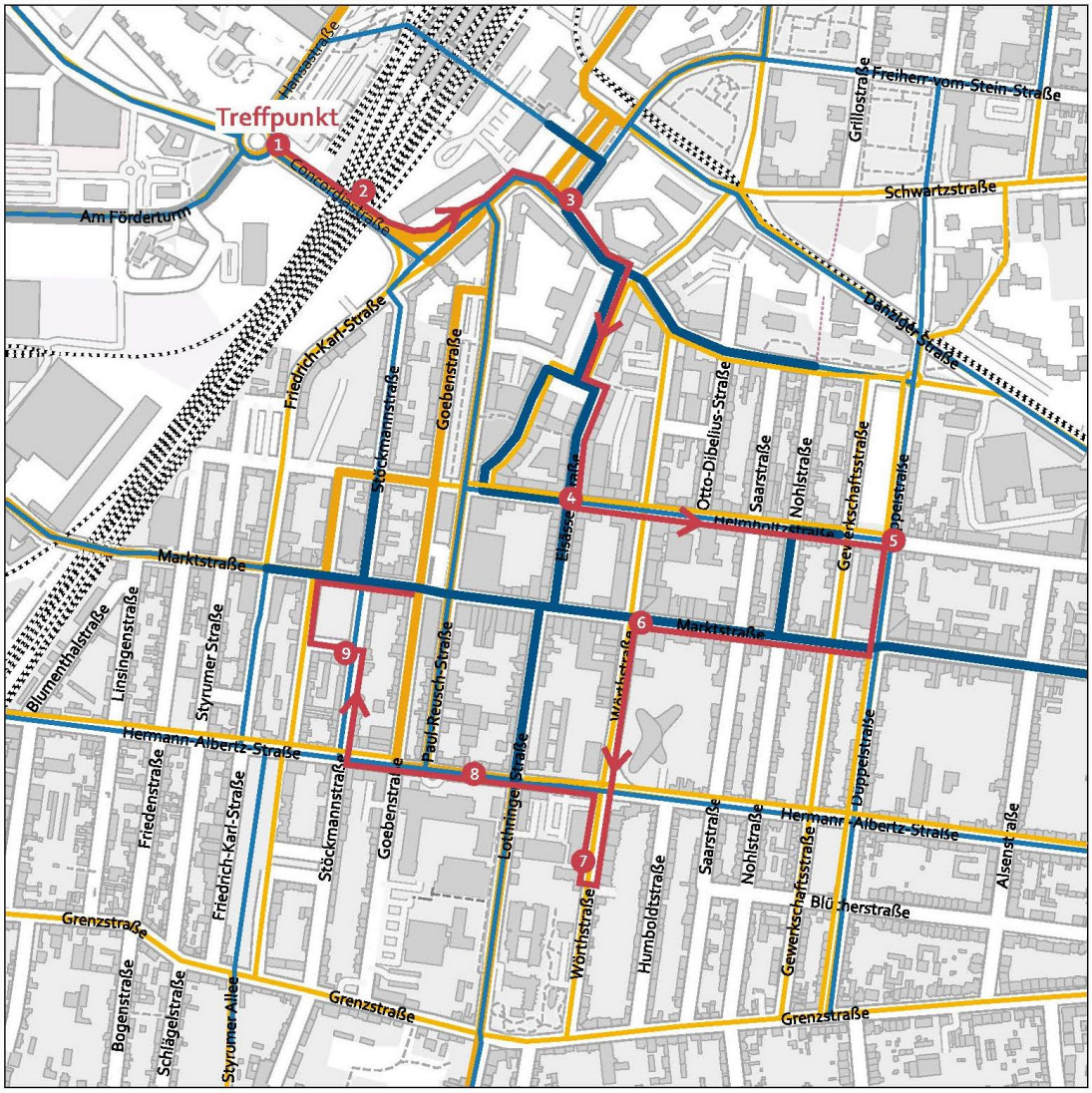
Im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes wurde am 08.10.2020 ein Planungsspaziergang im Untersuchungsgebiet durchgeführt. Dieser verlief auf einer Route von etwa 2,5 km entlang verschiedener, in der Analyse festgestellter Konfliktbereiche.

Die in Abbildung 18 dargestellte Route wurde im Rahmen der Begehung leicht geändert. So wurde Punkt 5 ausgelassen, um bereits über die Havensteinstraße Richtung Süden in die Wörthstraße zu gelangen.

Teilgenommen haben knapp 20 Personen aus verschiedenen Institutionen, Parteien und Behörden sowie interessierte Bürgerinnen und Bürger. Organisation und Moderation wurde von IKS übernommen. Während des Spaziergangs sowie im Rahmen der anschließenden Diskussion wurden erste Planungsideen zu den Konfliktbereichen vorgestellt, und Anmerkungen der Teilnehmenden aufgenommen.

Abbildung 17: Impressionen vom Planungsspaziergang

Abbildung 18: Ausgeteilter Handzettel zur Route des Planungsspaziergangs in Alt-Oberhausen



Planungsspaziergang Alt-Oberhausen

Karte: Route Planungsspaziergang

Donnerstag, 08.10.2020
14 Uhr (bis ca. 16 Uhr)
Treffpunkt: Kreisverkehr Concordiastraße/Hansastraße
(Abzweig Richtung Unterführung)

Kartengrundlage: OpenStreetMap (CC BY-SA)
ohne Maßstab

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

Legende

- Fußwegenetz
- Zentrales Fußwegenetz
- Lokales Radverkehrsnetz
- Radverkehrsnetz NRW
- Route (ca. 2,8 km)
- Beispielhafte Konfliktbereiche

stadt oberhausen

0 100 200 300 400m

Stand: 10.09.2020

6.6 Befragung von Seniorinnen und Senioren und mobilitätseingeschränkten Menschen

Die Befragung von Seniorinnen und Senioren und mobilitätseingeschränkten Menschen sollte insbesondere in Altenheimen, Pflegeheimen und Seniorentreffs verteilt werden und wurde unter Beteiligung der Quartierbüros durchgeführt. Mit einem Rücklauf von 24 ausgefüllten Fragebögen sind die Umfrageergebnisse nicht repräsentativ. Die geringe Teilnehmendenzahl hängt erheblich mit der Covid-19-Pandemie zusammen, da viele Einrichtungen kurzfristig nicht öffnen durften.

Es können jedoch punktuelle Erkenntnisse zu Problemen in Alt-Oberhausen aus der Sicht von Seniorinnen und Senioren und mobilitätseingeschränkten Menschen abgeleitet werden. Relevante Ergebnisse sind in der Abbildung 19 und Abbildung 20 dargestellt. Das Thema Radverkehr fand in den ausgefüllten Fragebögen kaum Beachtung.

Sonstige Mängel wurden in Fragen mit Freitext benannt:

- Radfahrende fahren auf Gehwegen
- Parkende Autos verhindern Sicht und engen Gehwege ein
- In der Innenstadt fehlen öffentliche Toiletten und Sitzgelegenheiten
- Vermüllung schmälert Aufenthaltsqualität

Stellungnahme vom Blinden- und Sehbehindertenverein Oberhausen

Der Blinden- und Sehbehindertenverein Oberhausen e.V. (BSVO) bemängelt zudem in einer schriftlichen Stellungnahme, die fehlende generelle Ausstattung von Lichtsignalanlagen mit Blindensignalisation sowie die fehlende Ausstattung des öffentlichen Raums mit taktilen Bodenindikatoren (bauliche Mängel).

Hinzu kämen als kurzfristig vermeidbare Mängel Hindernisse auf Gehwegen (Fahrräder, Mülltonnen, etc.) sowie auf dem Gehweg parkende Autos, welche für Menschen mit Sehbeeinträchtigung ein erhebliches Risiko und großes Problem darstellen.[46]

[46] Zusammenfassung aus einer schriftlichen Stellungnahme vom Blinden- und Sehbehindertenverein Oberhausen e. V. (BSVO) vom 24.09.2020

Abbildung 19: Einschränkungen für Zufußgehende auf Gehwegen in Alt-Oberhausen

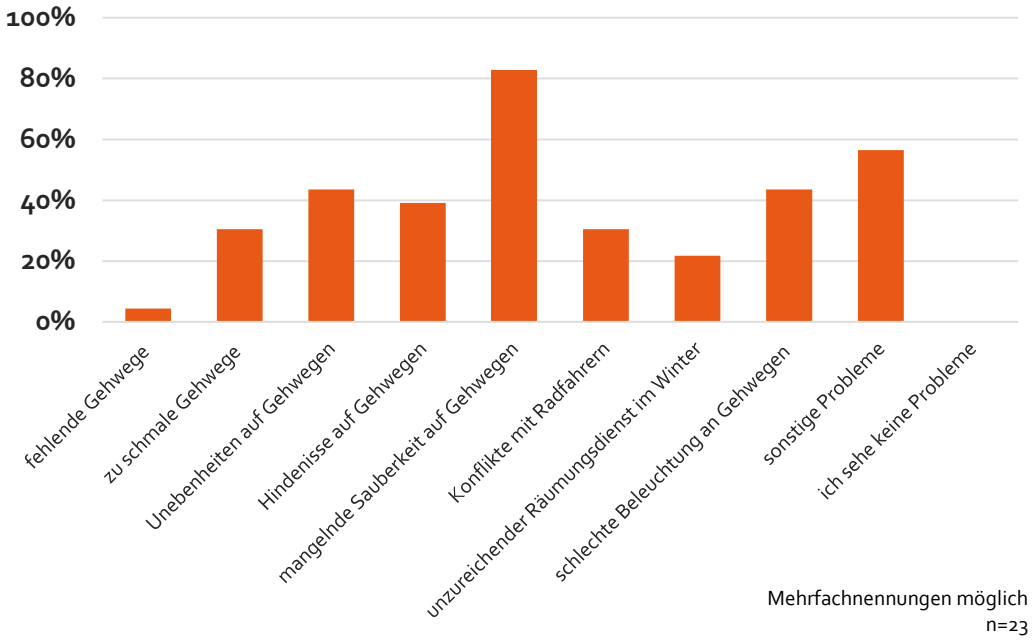
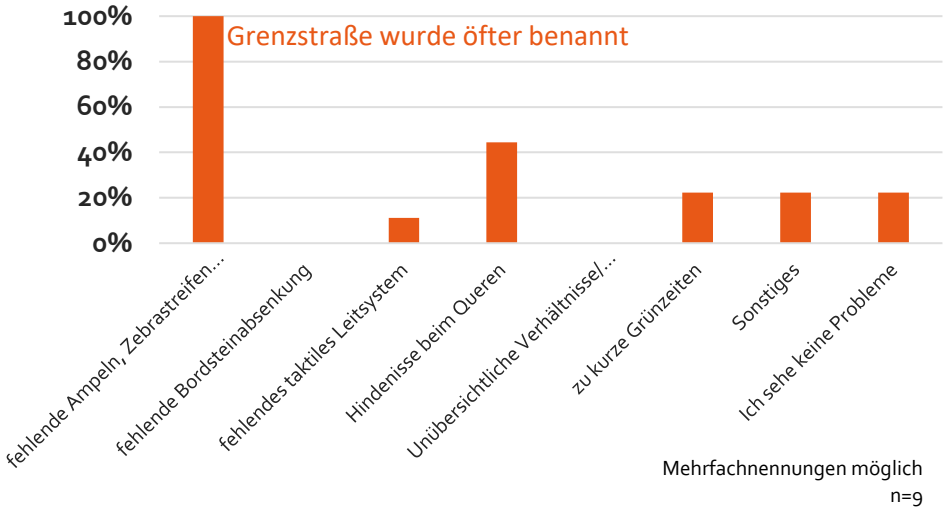


Abbildung 20: Welche Probleme bestehen für Zufußgehende bei der Querung von Straßen in Alt-Oberhausen?



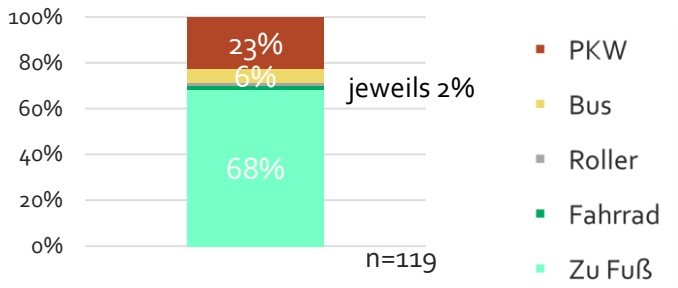
6.7 Befragung der Grundschulen

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden sämtliche Grundschulen im Untersuchungsgebiet angeschrieben, an einer Befragung teilzunehmen. Antworten kamen von der Concordiaschule und der Adolf-Feld-Schule. Die Schülerinnen und Schüler der vierten Klassen wurden zu ihrer Verkehrsmittelwahl sowie Gefahren- und Lieblingsorten und fehlenden öffentlichen Spielorten befragt.

Die Verkehrsmittelwahl ist in Abbildung 21 dargestellt. Von den insgesamt 119 Schülerinnen und Schüler kam mit 68 % ein Großteil zu Fuß zur Schule. Mit dem Fahrrad und dem Roller kamen jeweils 2 % und mit dem Bus 6 % der Befragten zur Schule. Mit dem „Elterntaxi" wurden 23 % zur Schule gebracht.

Die Verkehrsmittelwahl der Schülerinnen und Schüler verdeutlicht den besonderen Bedarf der Grundschulen in innerstädtischen Lagen an barrierefreier Infrastruktur für Zufußgehende, um die sichere Erreichbarkeit für die Kinder zu gewährleisten.

Abbildung 21: Verkehrsmittelwahl

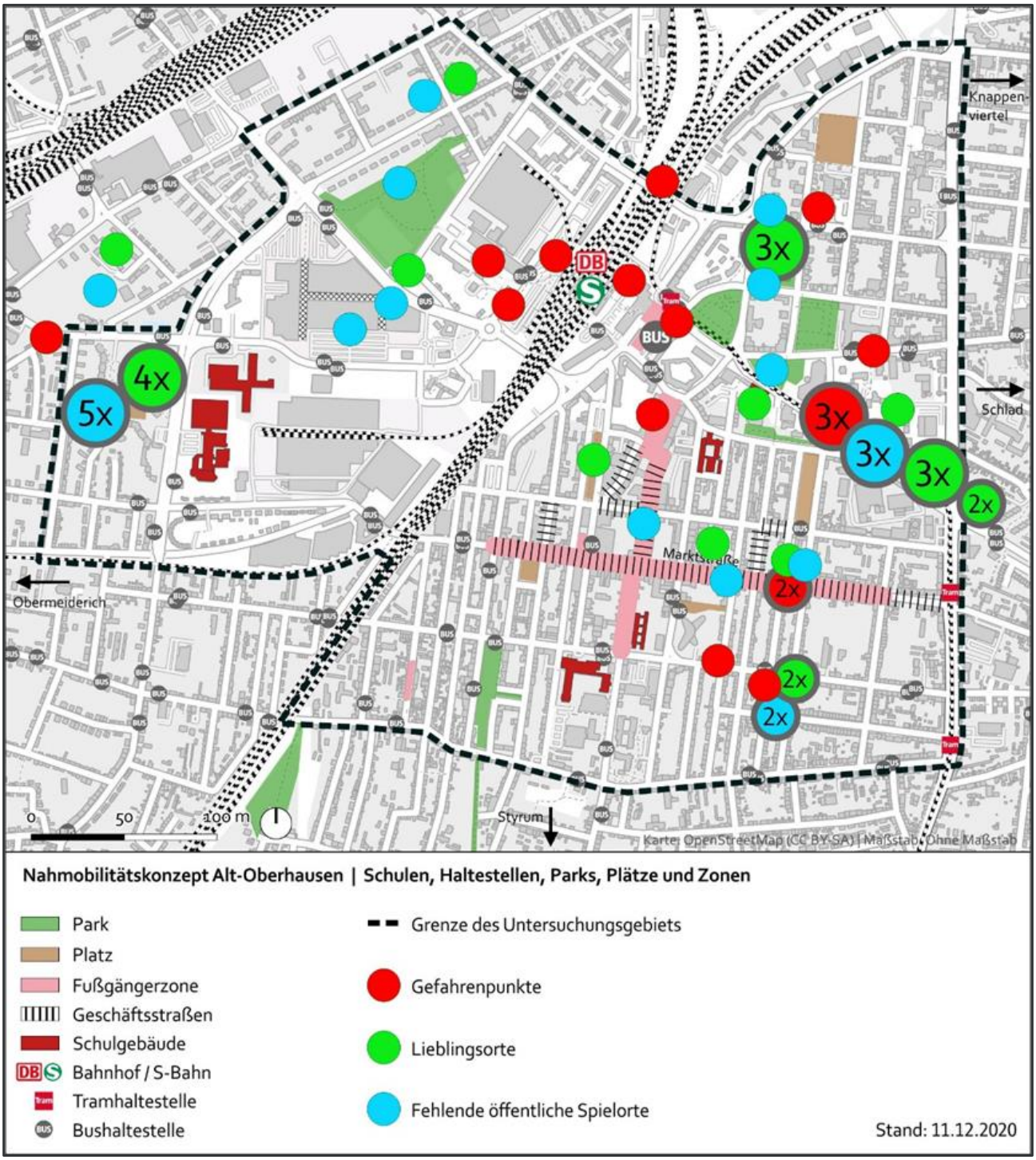


Die Lieblingsorte, Gefahrenpunkte und fehlende öffentliche Spielorte sind in Abbildung 22 dargestellt. Als Gefahrenpunkte wurden die Kreuzung Danziger Straße und Düppelstraße sowie der Spielplatz „Obere Marktstraße" mehrfach benannt. Lieblingsorte wurden besonders an der Wohnsiedlung an der Bebelstraße, im Königshütter Park und dem Umfeld der Hans-Jansen-Halle von den Kindern benannt. Fehlende öffentliche Spielorte wurden ebenfalls an der Wohnsiedlung an der Bebelstraße sowie der Wohnsiedlung an der Danziger Straße verortet.

Zusätzlich wurden durch die Lehrkräfte Angsträume im Bahnhofsumfeld und der Weberstraße benannt, ausgelöst durch Betrunkene und freilaufende Hunde.

Durch die Befragung wird deutlich, dass zusätzliche Spielräume für Kinder im öffentlichen Raum gefordert werden. Insbesondere im Umfeld der Wohnlagen. Die benannten Gefahrenpunkte beziehen sich eher auf soziale Problempunkte.

Abbildung 22: Gefahrenpunkte, Lieblingsorte und fehlende öffentliche Spielorte



6.8 Netzentwicklung

Für den Fuß- und den Radverkehr werden separate Netze entwickelt, die als Grundlage für die Bestandserhebung und Analyse dienen.

6.8.1 Fußverkehrsnetz

Fußverkehr nimmt eine besondere Rolle im urbanen Verkehr ein. Er steht in besonderem Maße für die Belebtheit, soziale Sicherheit und das öffentliche Leben in der Stadt. Das trifft besonders auf urbane Quartiere zu, welche vielfältige Aktivitäten für Zufußgehende bieten. Wenn dort noch so viel Autoverkehr vorhanden ist, - fehlt der Fußverkehr, ist es öde und leer und man kann die „Bürgersteige hochklappen".

Auch der ÖPNV ist wesentlich von der Qualität der Fußwegeerschließung abhängig. Ein Großteil der Fahrgäste gelangt zu Fuß zur Haltestelle.

Im Sozialraum Mitte/ Styrum werden aktuell knapp 41 % der Wege ausschließlich zu Fuß zurückgelegt.[47] Ein hochwertig gestalteter öffentlicher Raum (dazu gehören auch die Verkehrsflächen) kann soziale Aktivitäten und die Nutzung durch Zufußgehende insgesamt fördern.[48]

Hierarchisierung

Das Fußwegenetz ist im Wesentlichen ein Bestandsnetz und hierarchisch in ein Fußwegenetz und ein Grundnetz gegliedert (vgl.Abbildung 23). Zum Grundnetz gehören sämtliche Wege innerhalb des Untersuchungsgebiets. Zum Fußwegenetz gehören Verbindungen, die besondere Relevanz für Zufußgehende besitzen und entsprechend höher frequentiert sind.

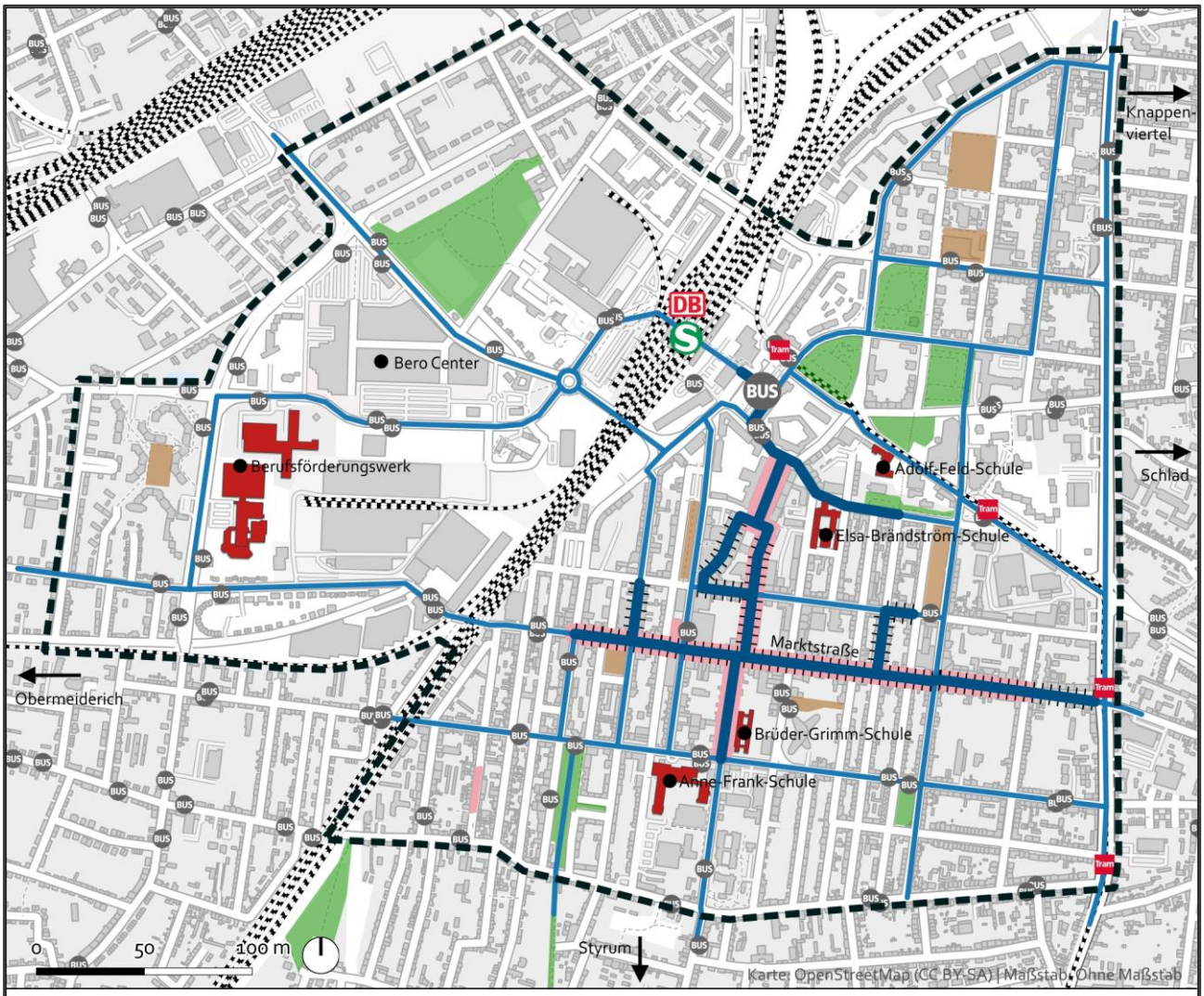
Auf dem Fußwegenetz soll perspektivisch allen Nutzern ein sicheres, barrierefreies und komfortables Gehen ermöglicht werden. Besondere Berücksichtigung gilt dabei Kindern und mobilitätseingeschränkten Menschen. Das Netz ist so angelegt, dass es Anschlüsse an angrenzende Quartiere bietet.

---

47 Vgl. Stadt Oberhausen - Bereich Statistik und Wahlen; Verkehrsmittelwahl und Verkehrsverhalten in Oberhausen/ Ergebnisse einer Haushalts- und Personenbefragung, Oberhausen 2014, S. 4

48 Gehl, Jan; Städte für Menschen. Berlin 2015, S.35

Abbildung 23: Fußverkehrsnetz



Nahmobilitätskonzept Alt-Oberhausen | Fußverkehrsnetz

- Hauptnetz
- Grundnetz
- Park
- Platz
- Fußgängerzone
- Geschäftsstraßen
- Schulgebäude
- Bahnhof/ S-Bahn
- Tramhaltestelle
- Bushaltestelle
- Grenze des Untersuchungsgebiets

Stand: 27.05.2020

Wesentliche Einflussfaktoren zur Identifizierung des Fußwegenetzes in Alt-Oberhausen sind:

- Fußgängerzonen
- Geschäftsstraßen
- Bahnhof / ÖPNV-Haltestellen
- Schulen
- Plätze und Parks
- Einkaufszentrum (Bero Center)

Dabei können auch Unterschiede innerhalb des Fußwegenetzes bestehen. Beispielsweise ist Barrierefreiheit und die Begehbarkeit zu allen Jahres- und Tageszeiten für Alltagswege ein wichtiger Faktor. Auf Freizeitwegen (z. B. Parkwegen) können andere Qualitäten eine größere Rolle spielen, wie Aufenthaltsqualität und Gestaltung der Wege und des Umfelds.

Abbildung 24: Verschiedene Wege innerhalb des Fußwegenetzes

6.8.2 Radverkehrsnetz

Radverkehr gewinnt bundesweit zunehmend an Bedeutung. Neben den flexiblen Einsatzmöglichkeiten im Alltags-, Berufs- und Freizeitverkehr trägt auch die voranschreitende Elektrifizierung zur Ausbildung einer neuen Fahrradkultur bei und erschließt neue Nutzergruppen.

Der vergleichsweise geringe Ressourcenverbrauch und die positiven Begleiterscheinungen wie Gesundheitsförderung oder Klimaschutz entsprechen dem aktuellen Zeitgeist und verbinden Mobilität mit Lebenseinstellung.[49]

Radverkehrsplanung ist dabei immer Angebotsplanung. Grundsätzlich sollen alle Straßen und Wege sicher und komfortabel für den Radverkehr (auch mit Elektroantrieb oder für Lastenräder und Anhänger) nutzbar sein. Das Angebot eines lückenlosen, sicheren und komfortablen Radverkehrsnetzes ist dabei für Radfahrende von besonderer Relevanz.

Dabei kann auch der ÖPNV von einer guten Radinfrastruktur profitieren. Sei es im Zusammenspiel mit Bikesharing-Systemen oder Haltestelle bzw. Bahnhof als Umsteigepunkt.

Betrachtet man andere Städte in NRW und Deutschland, besteht in den Sozialräumen Mitte/ Styrum (3,8 %) und Alstaden/ Lirich (7,1 %), wie auch in Oberhausen insgesamt (6,3 %) ein großes Potenzial zur Steigerung des Radverkehrsanteils. Der durchschnittliche Radverkehrsanteil liegt in Deutschland für Regiopole und Großstädte bei 14,0 %.[50]

Hierarchisierung

Zur Vernetzung der wesentlichen Quell- und Zielorte mit den größten Potenzialen für Alltags- und touristischen Radverkehr wurde ein Radverkehrsnetz entwickelt (vgl. Abbildung 25 auf Seite 43). Das gesamte Netz soll perspektivisch zu jeder Tages- und Jahreszeit und für alle Nutzergruppen sicher und komfortabel befahrbar sein, also für Alltagsradelnde (Pendelnde, Schülerinnen und Schüler), Gelegenheitsradelnde sowie touristischen Radverkehr.

---

49 Umweltbundesamt (UBA); Radverkehr: https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/radverkehr#vorteile-des-fahrradfahrens [Zugriff: 16.04.2020]

50 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI); Mobilität in Deutschland (MiD) - Ergebnisbericht. Bonn 2019, S. 47

Das Radverkehrsnetz ist hierarchisch in das Radverkehrsnetz NRW und ein lokales Radverkehrsnetz gegliedert. Das Netz ist so angelegt, dass es Anschlüsse an angrenzende Quartiere bietet.

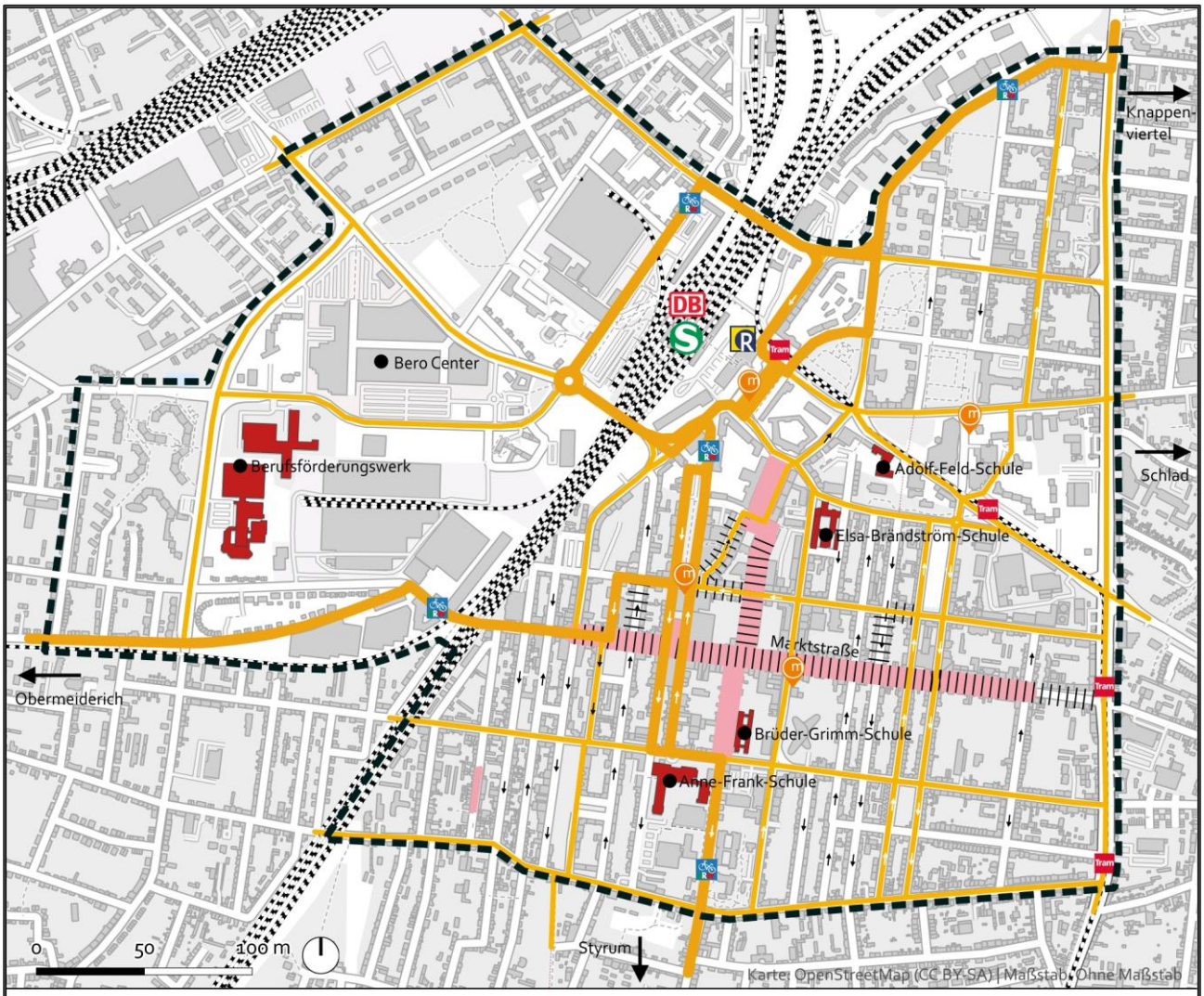
Die wesentlichen Einflussfaktoren zur Bildung des Netzes im Untersuchungsgebiet sind:

- Radverkehrsnetz NRW
- Geschäftsstraßen
- Bahnhof / ÖPNV-Haltestellen
- Radstation am Bahnhof
- Metropolradruhr-Station (Fahrradverleih)
- Schulen
- Einkaufszentren
- Touristische Radrouten

Das Radverkehrsnetz ist als Zielnetz konzipiert, muss also noch nicht an allen Abschnitten den Anforderungen der Nutzer genügen (vgl. Kapitel Planungsgrundlagen und Anforderungen ab Seite 14).

Vorhandene Barrieren und resultierende Zwangspunkte (z.B. Bahnübergänge und Brücken) wurden berücksichtigt. Teile des Netzes werden ggf. erst durch die Umsetzung von Maßnahmen befahrbar.

Abbildung 25: Radverkehrsnetz



Nahmobilitätskonzept Alt-Oberhausen | Radverkehrsnetz

- Radverkehrsnetz NRW
- Lokales Radverkehrsnetz
- Fußgängerzone
- Geschäftsstraßen
- Schulgebäude
- Grenze des Untersuchungsgebiets
- Radstation am Hauptbahnhof
- Metropolradruhr-Station (Fahrradverleih)[1]
- Bahnhof/ S-Bahn
- Tramhaltestelle

Zu [1]: Standorte entsprechend Metropolradruhr-Internetauftritt vom 02.03.2020
Stand: 27.05.2020

6.9 Fußverkehr

6.9.1 Querungsanlagen im Bestand

Querungsanlagen sind ein wichtiger Baustein eines Fußwegeachsennetzes und besonders unter dem Aspekt der Barrierefreiheit, der allgemeinen Verkehrssicherheit und der Schulwegesicherheit ein wichtiger Faktor. Innerhalb des Fußverkehrsnetzes wurden bestehende Querungsanlagen für Zufußgehende erhoben. Diese sind in Abbildung 27 dargestellt.

Insgesamt wurden entlang des Fußverkehrsnetzes 47 Lichtsignalanlagen, 12 Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) und drei Mittelinseln erfasst.[51]

Abbildung 26: Beispielhafte Querungsanlagen entlang des Fußverkehrsnetzes

Entlang der Fußgängerzone (Marktstraße) sind die Knoten als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen. Die Fußgängerzone ist in diesen Bereichen unterbrochen. Auch wenn Zufußgehende weiterhin die ganze Fahrbahn nutzen dürfen, dürfen sie den Fahrverkehr nicht unnötig behindern.[52] Zudem ist die Regelung nur auf der Fahrbahn (Autoperspektive) ausgewiesen. Am Knoten Marktstraße/ Havensteinstraße ist die Fußgängerzone durch eine Lichtsignalanlage unterbrochen (siehe Abbildung 26, links).

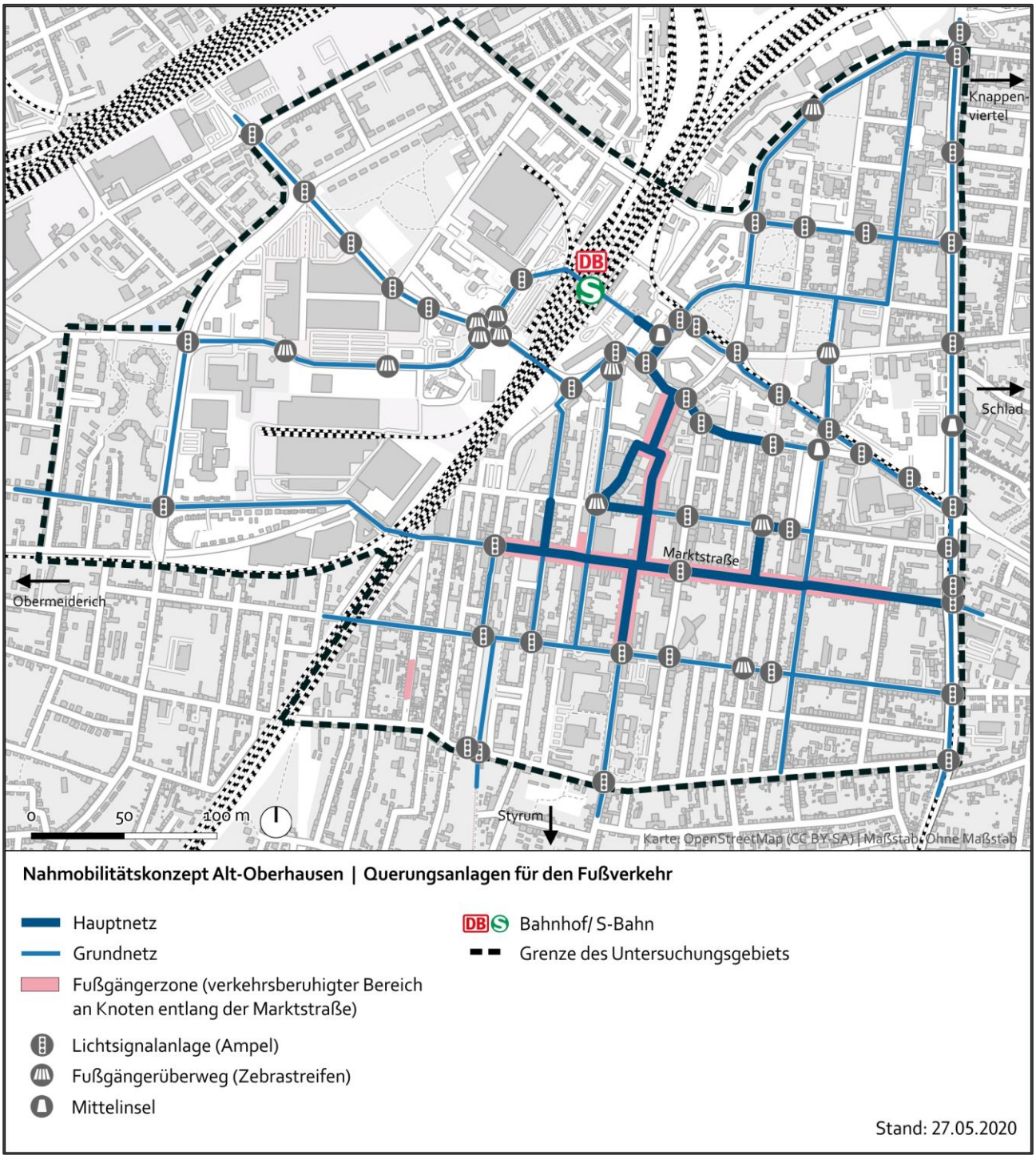
Die Querung vom Bahnhof über die Poststraße als Lichtsignalanlage ist zwar zweckmäßig, entspricht allerdings nur teilweise den Bewegungsströmen der Zufußgehenden und wird oft umgangen. Querungen finden dann in ungesicherten Bereichen statt.

---

[51] In Abbildung 27 ist nur jeweils eine Querungsanlage dargestellt (z. B. Lichtsignalanlage), auch wenn an einzelnen Knoten verschiedene vorhanden sind. In der Reihenfolge Lichtsignalanlage, Fußgängerüberweg, Mittelinsel.

[52] Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 20. April 2020 (BGBl. I S. 814) geändert worden ist - Anlage 3 (zu §42 Absatz 2) Richtzeichen

Abbildung 27: Querungsanlagen für den Fußverkehr



6.9.2 Mängelanalyse

Aufenthaltsqualität

Die Aufenthaltsqualität von Gehwegen und Plätzen ist von mehreren Faktoren abhängig. Abschnitte mit Mängeln bezüglich der Aufenthaltsqualität sind in Abbildung 29 dargestellt. Die markantesten Mängel im Untersuchungsgebiet sind:

Überdimensionierte Fahrbahnen/ unverhältnismäßige Straßenraumgestaltung: An mehreren Abschnitten wird die Aufenthaltsqualität durch überdimensionierte Fahrbahnen und fehlende Querungsmöglichkeiten gemindert. Z. B. in der Mülheimer Straße, der Bebelstraße[53], der Concordiastraße oder der Poststraße (Bereich Hauptbahnhof).

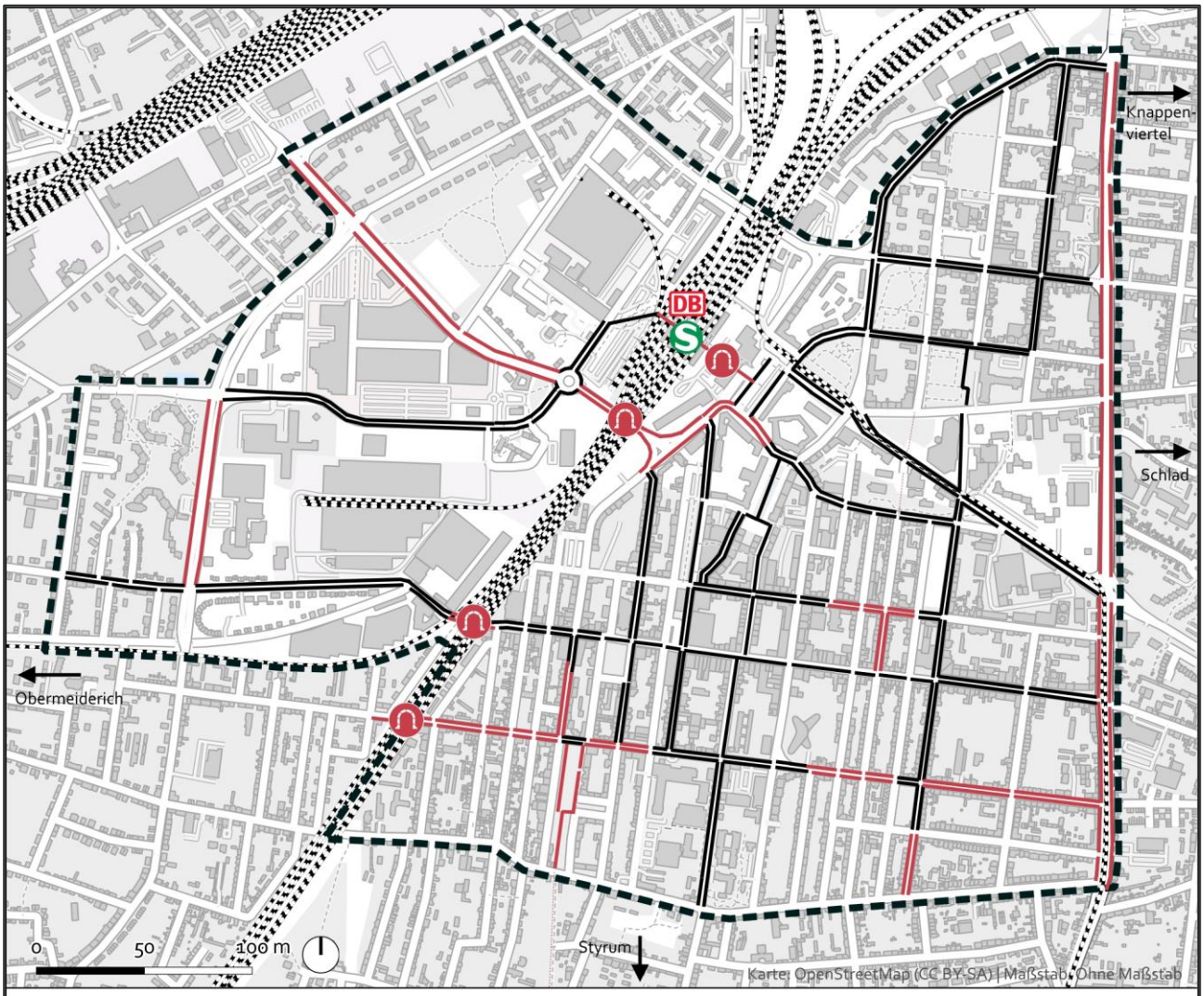
Angsträume: Unübersichtliche Bereiche, oft im Zusammenhang mit schlechter Beleuchtung und/ oder Vermüllung, sind Kriterien von Angsträumen. Als solche wurden z. B. die Unterführungen, der Südmarkt oder auch der Bahnhofsdurchgang erhoben.

Fehlende Grünflächen und Vegetation im Straßenraum: Fehlt die Begrünung, wirken Straßenräume karg und uneinladend. Als relevantes Defizit wurden die Straßenräume der Hermann-Albertz-Straße, der Mülheimer Straße und Abschnitte der Helmholtzstraße aufgenommen.

Abbildung 28: Mangelhafte Aufenthaltsqualität entlang des Fußverkehrsnetzes

53 In der Bebelstraße hat zeitgleich mit der Fertigstellung des Nahmobilitätskonzeptes eine bauliche Umgestaltung stattgefunden. Dargestellte Mängel wurden ggf. zwischenzeitlich behoben.

Abbildung 29: Mängelanalyse Aufenthaltsqualität



Nahmobilitätskonzept Alt-Oberhausen | Mängelanalyse Aufenthaltsqualität

- Mangel Aufenthaltsqualität
- Unterführungen
- Kein Mangel
- Grenze des Untersuchungsgebiets
- DB S Bahnhof/ S-Bahn

Stand: 27.05.2020

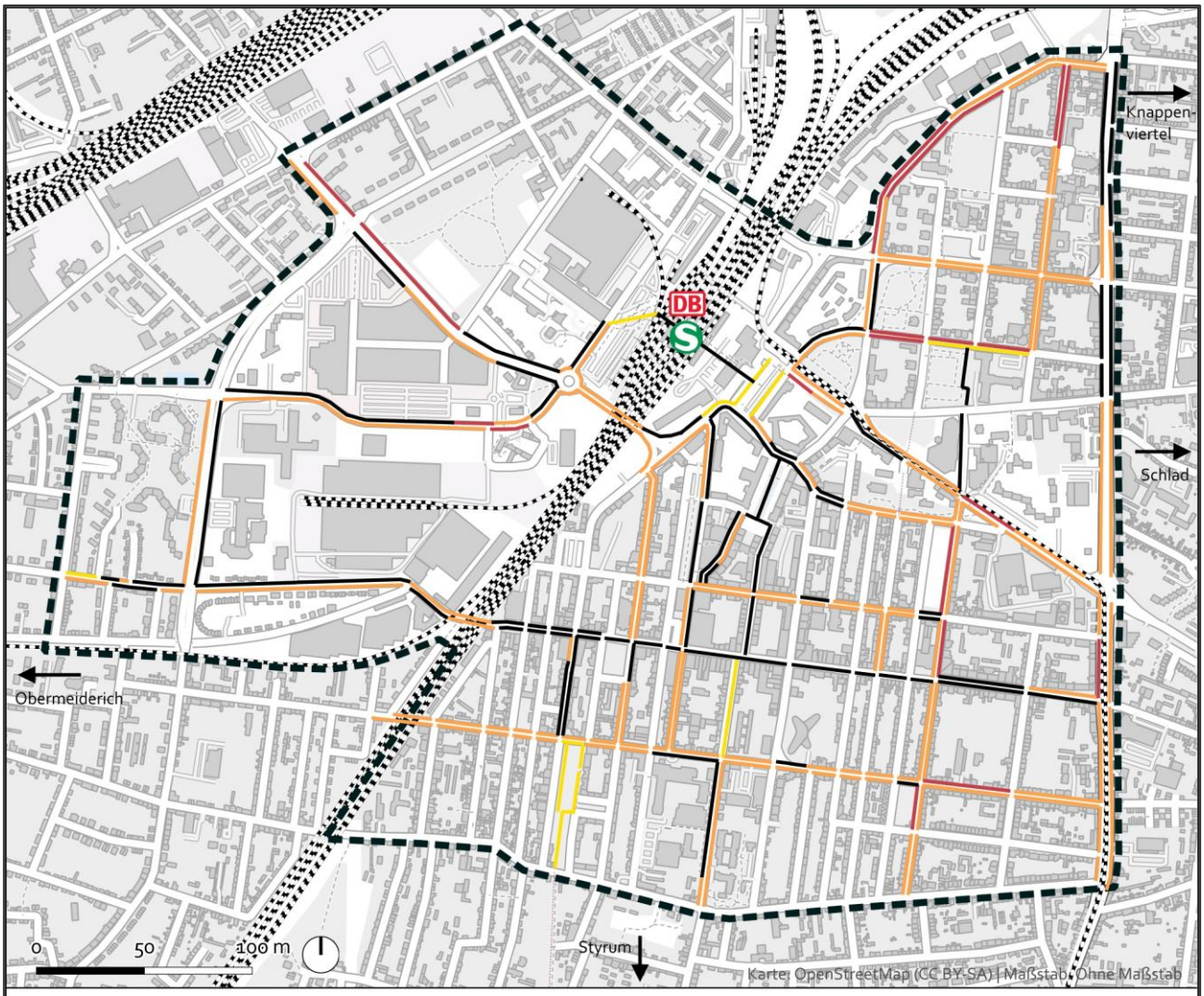
Gehwegbreite und Oberflächen

Der Komfort vom zu Fuß gehen hängt in entscheidendem Maße mit angemessenen Gehwegbreiten und gut nutzbaren Oberflächen zusammen. Wie in Abbildung 31 zu sehen, bestehen auf großen Teilen der Gehwege des Fußverkehrsnetzes unter dem Aspekt der Gehwegbreite und Oberflächenbeschaffenheit Mängel. Die häufigsten sind:

- Gehweg baulich zu schmal angelegt (z. B. Tannenbergstraße)
- Einschränkungen der Gehflächen durch Hindernisse, z. B. durch Beschilderungen, Schaltkästen, Treppen zu Hauseingängen oder Gehwegparken (z. B. Hermann-Albertz-Straße)
- Oberfläche nicht komfortabel und sicher begehbar (z.B. Unebenheiten, Stolperkanten, fehlende Baumscheiben) (z. B. Tannenbergstraße)
- Radinfrastruktur auf Flächen von Gehwegen (z. B. Tannenbergstraße)

Abbildung 30: Mangelhafte Begehbarkeit von Gehwegen im Untersuchungsgebiet

Abbildung 31: Mängelanalyse Gehwegbreite und Oberfläche



Nahmobilitätskonzept Alt-Oberhausen | Mängelanalyse Gehwegbreite und Oberfläche

- Mangel Gehwegbreite und Oberfläche
- Mangel Gehwegbreite
- Mangel Oberfläche
- Kein Mangel
- Grenze des Untersuchungsgebiets
- DB S Bahnhof/ S-Bahn

Stand: 03.06.2020

Konflikte mit Kfz

Konflikte mit dem Kfz-Verkehr bestehen dort, wo Zufußgehenden kein sicheres Queren der Fahrbahn möglich ist oder die Mindestbreiten der Gehwege aufgrund dort parkender Kfz unterschritten werden. Grundsätzlich ist Gehwegparken in der VwV StVO „Zu Anlage 2 lfd. Nummer 74 Parkflächenmarkierungen" klar geregelt:

> *Parken auf Gehwegparken darf nur zugelassen werden, wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt [...].*

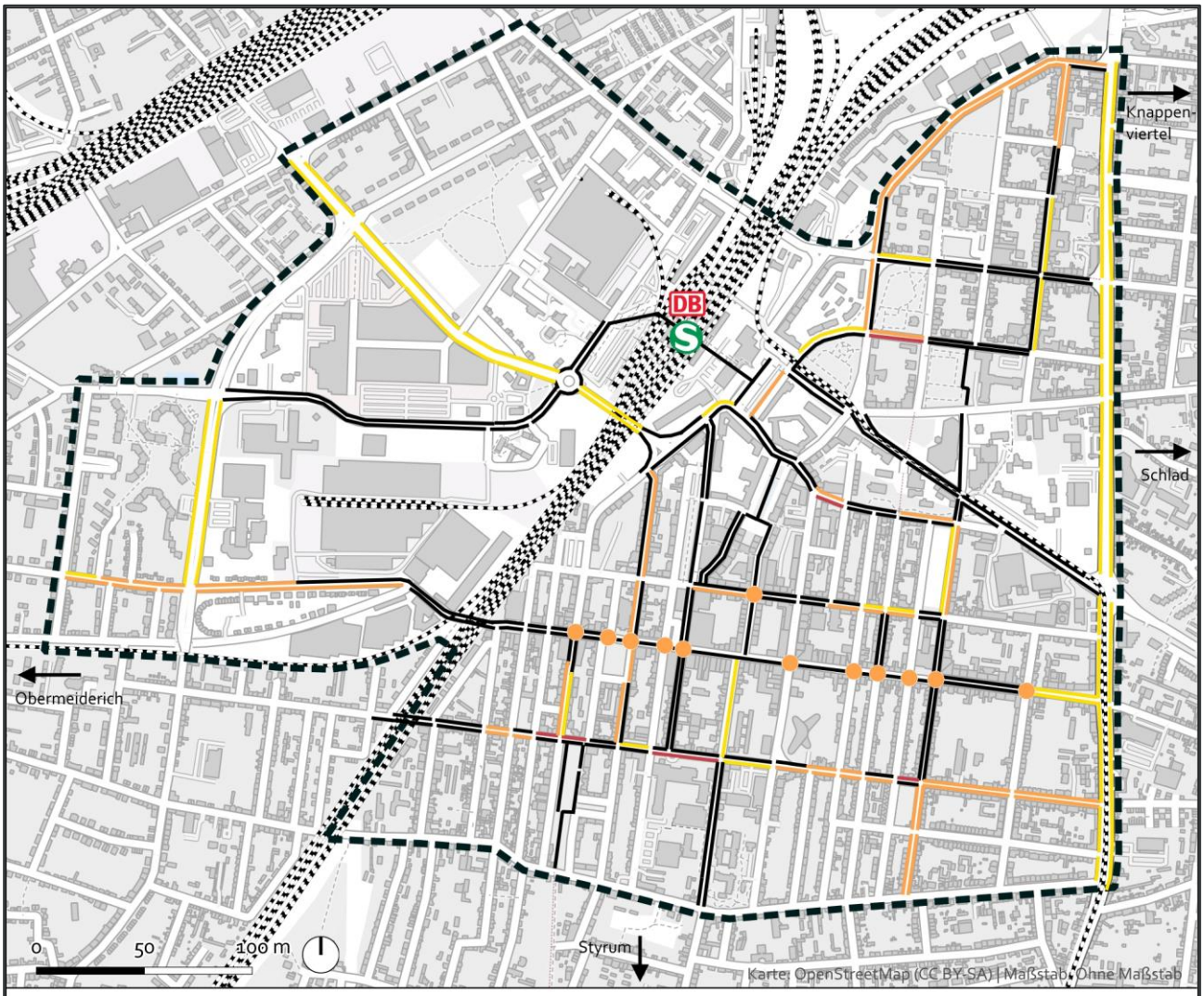
Folgende Mängel treten im Untersuchungsgebiet vermehrt auf und sind in Abbildung 33 dargestellt.

- Gehwegparken (illegal und legal) verengt den Gehweg unter das Mindestmaß von 2,50 m (z. B. Christian-Steger-Straße)
- Konfliktbereiche im Bereich der Fußgängerzone (Marktstraße)
- Sonstige Konflikte, z. B. überdimensionierte Fahrbahnen mit Barrierewirkung hochfrequentierte Ein- und Ausfahrten bspw. zu Tankstellen und Supermärkten (z. B. Bebelstraße[54], Poststraße)

Abbildung 32: Konflikte mit Kfz

[54] In der Bebelstraße hat zeitgleich mit der Fertigstellung des Nahmobilitätskonzeptes eine bauliche Umgestaltung stattgefunden. Dargestellte Mängel wurden ggf. zwischenzeitlich behoben.

Abbildung 33: Konflikte mit Kfz



Nahmobilitätskonzept Alt-Oberhausen | Konflikte mit Kfz

- Illegales Gehwegparken
- Legales Gehwegparken
- Sonstige Konflikte
- Konflikte innerhalb der Fußgängerzone
- Kein Mangel
- Grenze des Untersuchungsgebiets
- DB S Bahnhof/ S-Bahn

Stand: 27.05.2020

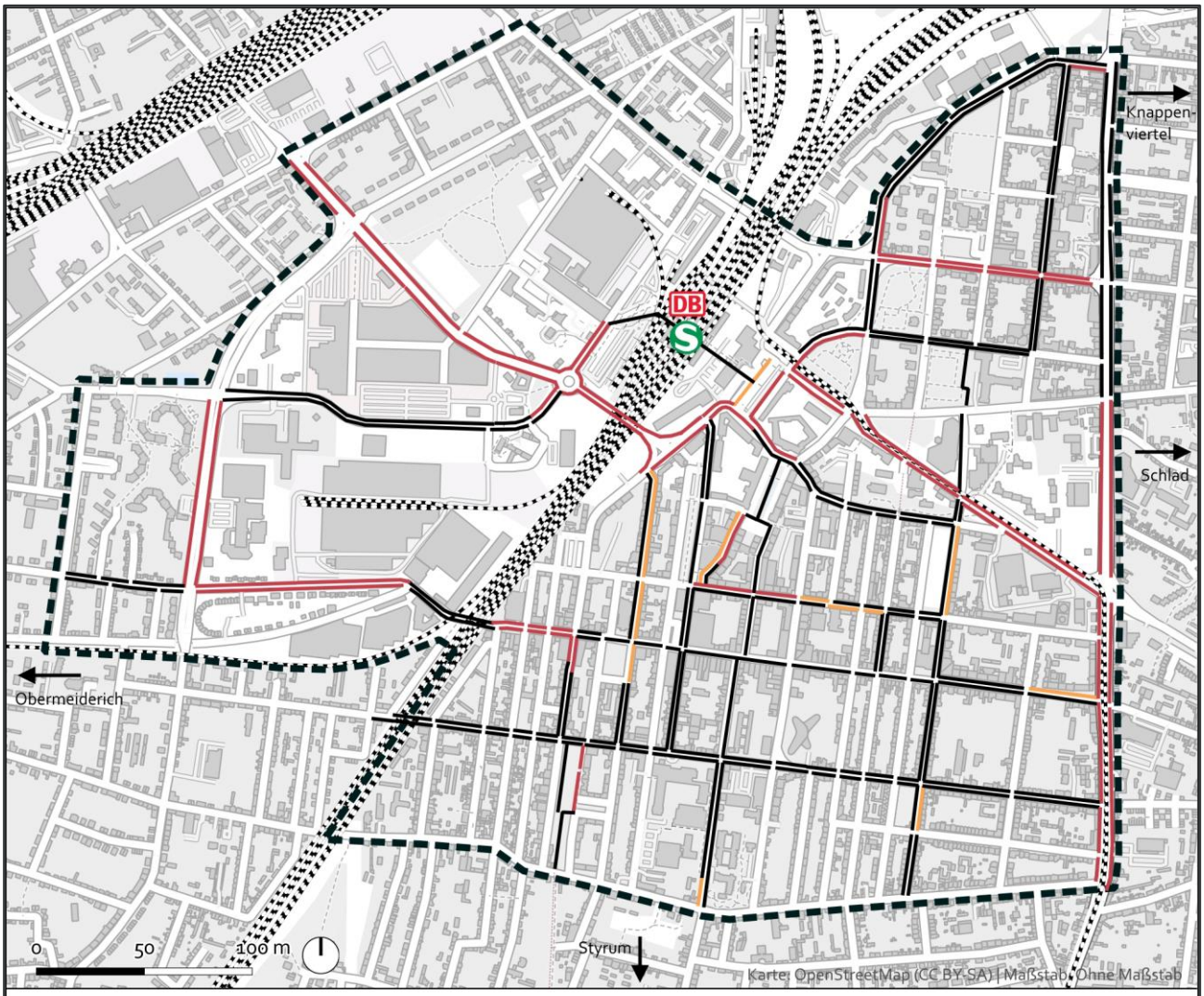
Konflikte mit dem Radverkehr

Zwischen Zufußgehenden und Radfahrenden können bei gemeinsamer Führung verschiedene Konflikte auftreten, die dazu führen, dass sich Zufußgehende auf ihren Wegen unsicher fühlen. Deshalb sind in Abbildung 35 Abschnitte als Mangel markiert, wo:

- Eine Gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr besteht (teilweise mit Benutzungspflicht für Radverkehr) und dabei die Anforderungen an die Mindestbreiten für Zufußgehende unterschritten werden (z. B. in der Concordiastraß, der Friedrich-Karl-Straße).
- Gehwege durch frei abgestellte Fahrräder oder Abstellanlagen so verengt werden, dass Zufußgehenden nicht ausreichend Raum verbleibt (z. B. in der Stöckmannstraße, der Friedrich-Karl-Straße).

Abbildung 34: Konflikte mit dem Radverkehr

Abbildung 35: Konflikte mit dem Radverkehr



Nahmobilitätskonzept Alt-Oberhausen | Konflikte mit dem Radverkehr

- Gemeinsame Führung
- Verengung Gehweg durch Abstellanlagen oder frei abgestellte Räder
- Kein Mangel
- Grenze des Untersuchungsgebiets
- DB S Bahnhof/ S-Bahn

Stand: 27.05.2020

6.10 Radverkehr

6.10.1 Führungsformen im Bestand

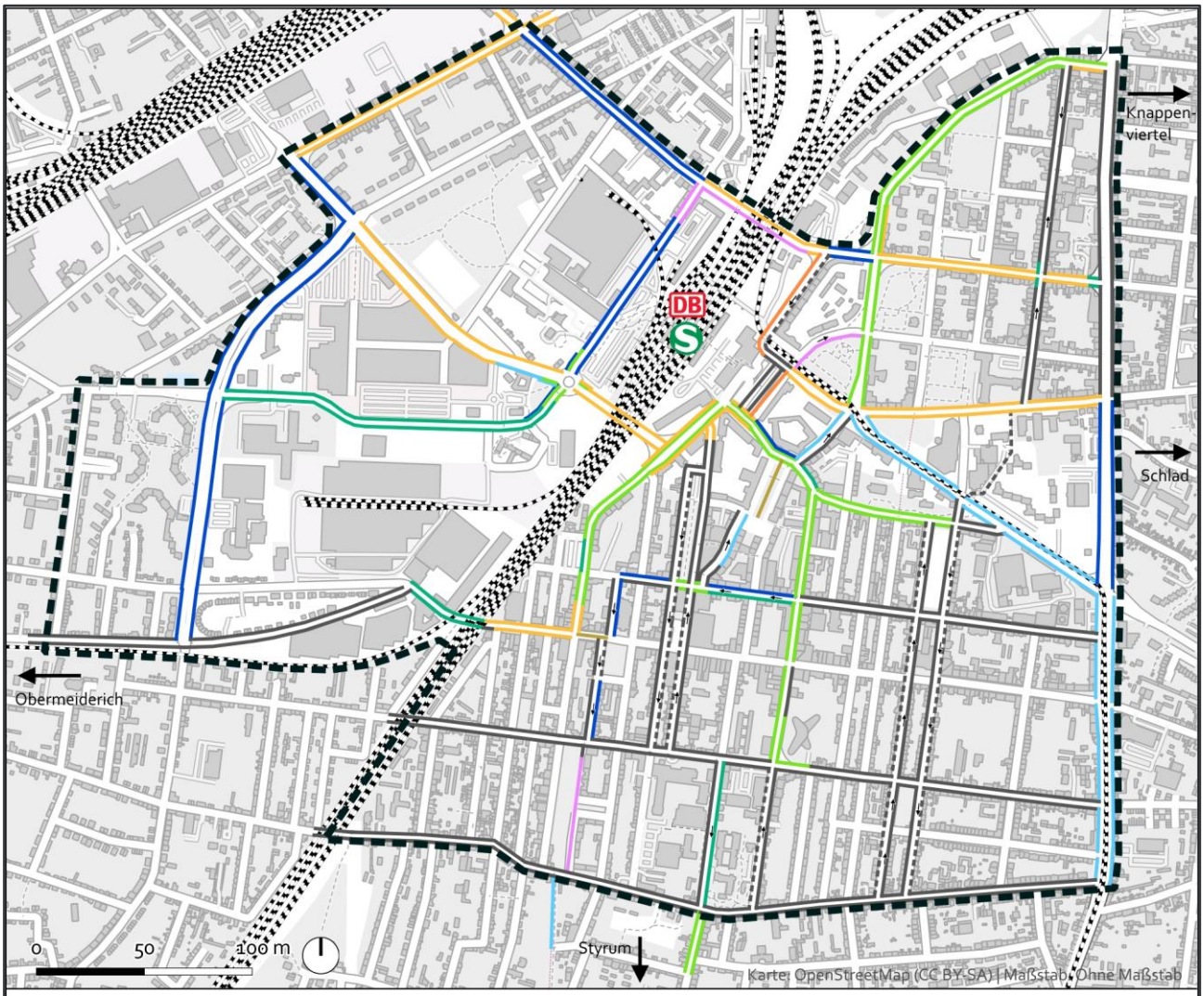
Innerhalb des Radverkehrsnetzes bestehen viele verschiedene Radverkehrsanlagen und Führungsformen, die auch innerhalb einzelner Straßen vom Seitenraum auf Fahrbahnniveau wechseln (vgl. Abbildung 37). Auffällig ist, dass der Radverkehr entlang der großen Hauptverkehrsstraßen oft im Seitenraum geführt wird (z. B. Bebelstraße[55], Buschhausener Straße, Concordiastraße, Danziger Straße und Mülheimer Straße). Vorhandene Führungsformen sind dort oft Radwege (Z237), gemeinsame (Z240) sowie getrennte (Z241) Geh- und Radwege und andere Radwege (Radwege ohne Benutzungspflicht).

An einzelnen Abschnitten und Knoten sind die vorgesehenen Führungsformen für Radfahrer nur schwer nachvollziehbar, z. B. im Bereich des Hauptbahnhofs/ Busbahnhofs.

Abbildung 36: Unkontinuierliche Führungsformen innerhalb des Radverkehrsnetzes - vielfacher Wechsel vom Seitenraum auf Fahrbahnniveau und zurück

55 In der Bebelstraße hat zeitgleich mit der Fertigstellung des Nahmobilitätskonzeptes eine bauliche Umgestaltung stattgefunden. Es wurden beidseitig ein Radfahrstreifen angelegt.

Abbildung 37: Führungsformen Radverkehr



Nahmobilitätskonzept Alt-Oberhausen | Führungsformen Radverkehr

Führung auf der Fahrbahn
- Radfahrstreifen
- Schutzstreifen
- Mischverkehr auf der Fahrbahn

DB S Bahnhof/ S-Bahn
Grenze des Untersuchungsgebiets

Führung im Seitenraum

Baulich angelegte Radwege:
- Radweg (Z 237 StVO)
- Getrennter Geh- und Radweg (Z 241 StVO)
- Gemeinsamer Geh- und Radweg (Z 240 StVO)
- Gehweg „Radfahrer frei"
- Anderer Radweg

Sonstiges
- Netzlücke
- Fußgängerzone Radfahrer frei

Stand: 27.05.2020

6.10.2 Mängelanalyse

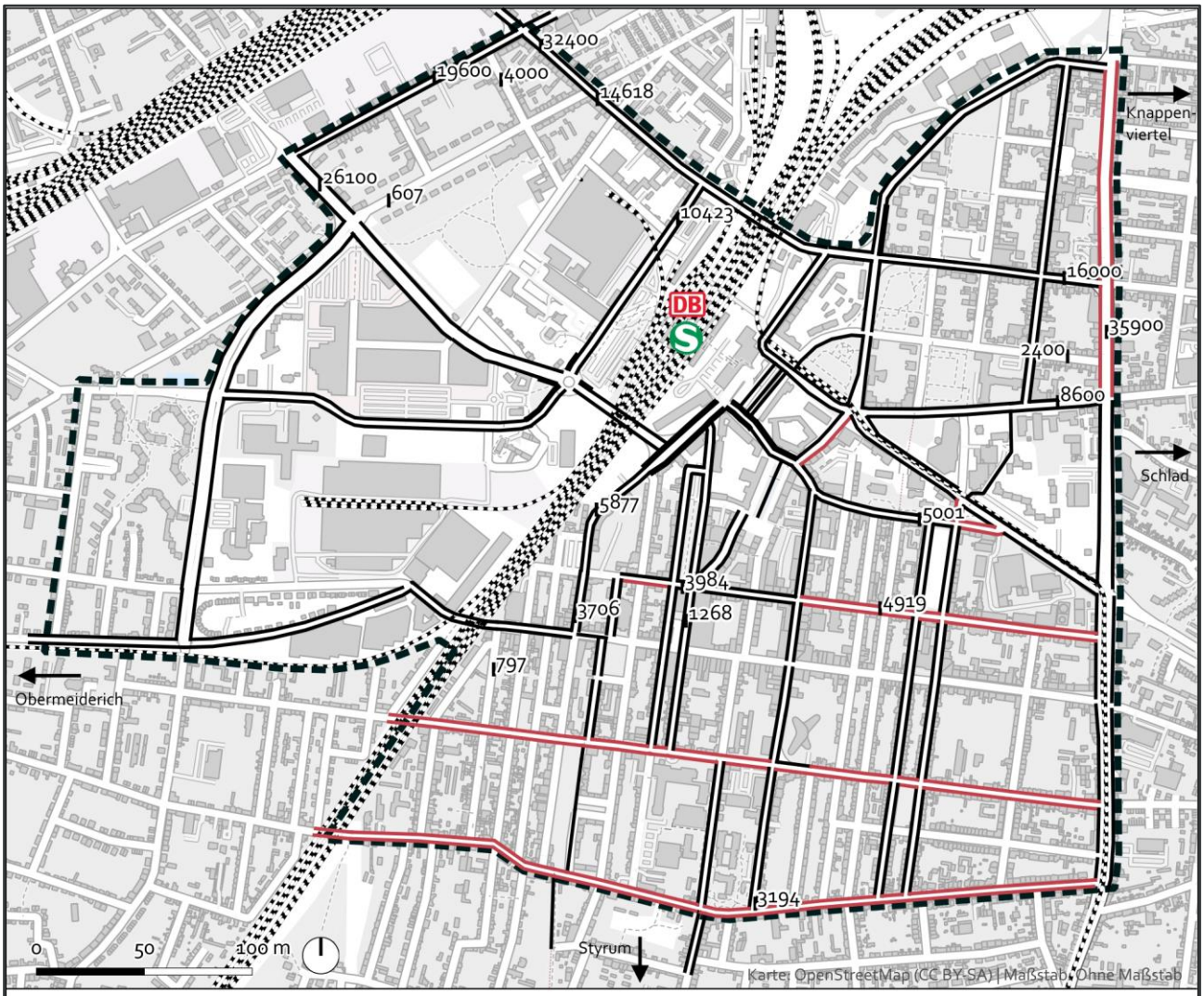
Führungsformen

Mindestens auf dem Radverkehrsnetz sollen die Führungsformen entsprechend der Vorgaben der ERA umgesetzt werden, um die angestrebte Sicherheit und den Komfort zu erreichen. Insgesamt sind die unkontinuierliche Führung des Radverkehrs innerhalb des Netzes zu bemängeln. Im Untersuchungsgebiet entspricht die Führungsform des Radverkehrs z. B. an folgenden Straßen nicht den Anforderungen der ERA. Es besteht jeweils die Führung im Mischverkehr auf der Fahrbahn, bei Tempo 50 km/h und entsprechender Belastung durch Kfz:

- Mülheimer Straße
- Herman-Albertz-Straße
- Grenzstraße
- Helmholtzstraße

Abbildung 38: Mängel in der Führungsform nach Anforderungen der ERA

Abbildung 39: Mängelanalyse Führungsform nach Anforderungen der ERA



Nahmobilitätskonzept Alt-Oberhausen | Mängelanalyse Führungsform nach Anforderungen der ERA

- Mangel Führungsform nach Anforderungen der ERA
- Kein Mangel
- 3194 Messungen DTV-Werte*
- Grenze des Untersuchungsgebiets
- DB S Bahnhof/ S-Bahn

* Stadt Oberhausen und
Masterplan „Saubere Luft für Oberhausen"

Stand: 27.05.2020

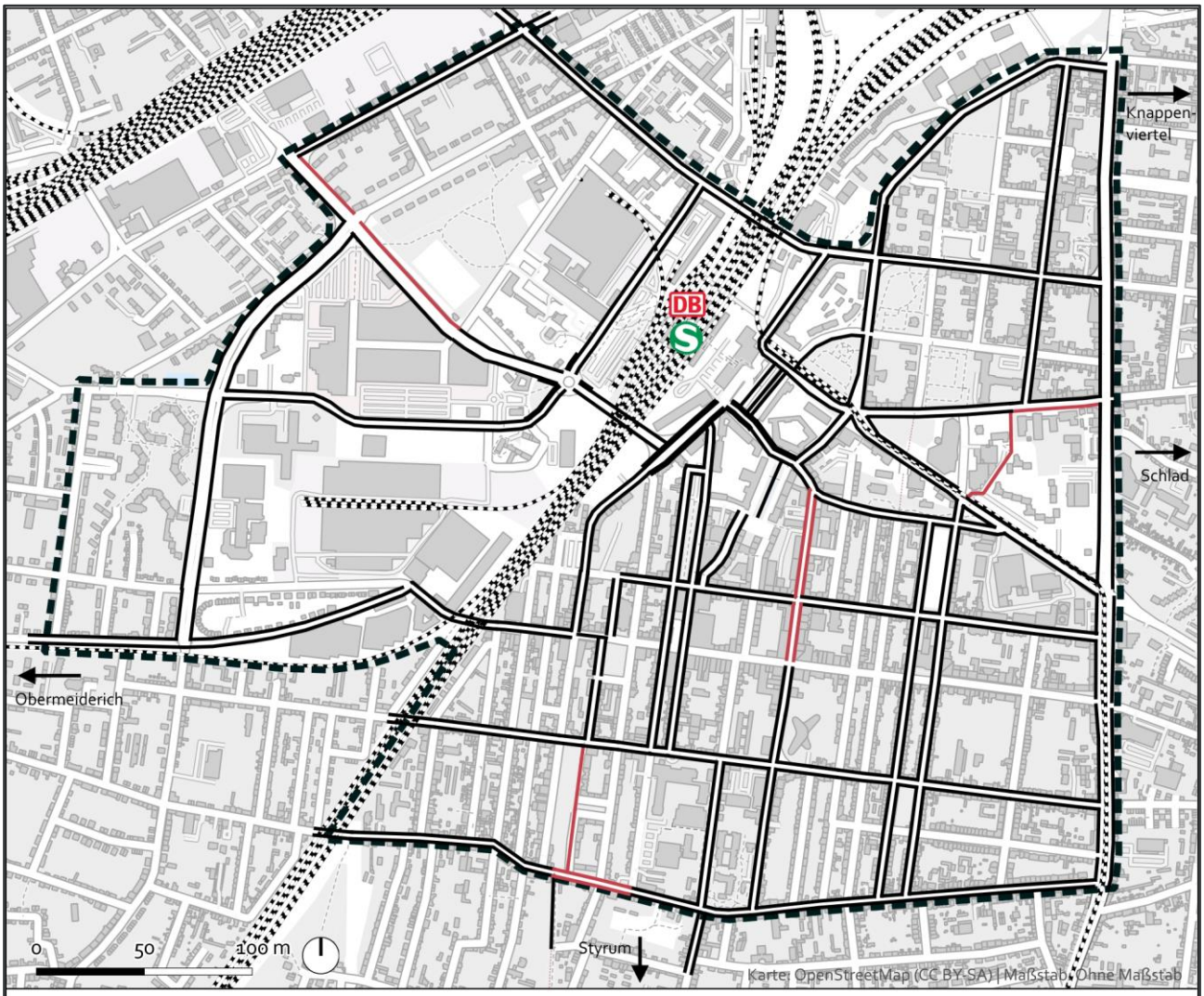
Oberflächen

Der Fahrkomfort für den Radverkehr wird neben der Führungsform im Wesentlichen durch die Beschaffenheit der Oberfläche bestimmt. Mängel in der Oberfläche innerhalb des Radverkehrsnetzes sind in Abbildung 41 dargestellt. Grundsätzlich ist ein Großteil der Radinfrastruktur mit einer gut befahrbaren Oberfläche ausgestattet. Vorhandene Mängel im Untersuchungsgebiet sind:

- Asphalt der gesamten Fahrbahn ist in schlechtem Zustand (z. B. Havensteinstraße)
- Abschnitt ist mit Kopfsteinpflaster befestigt (z. B. entlang des Südmarkts)
- Rissiger Asphalt/ Wurzelschäden an Radinfrastruktur im Seitenraum (z. B. Concordiastraße)

Abbildung 40: Mängel in der Oberflächenbeschaffenheit

Abbildung 41: Mängelanalyse Oberfläche



Nahmobilitätskonzept Alt-Oberhausen | Mängelanalyse Oberfläche

- Oberfläche entspricht nicht den Anforderungen
- Kein Mangel
- Grenze des Untersuchungsgebiets
- DB S Bahnhof/ S-Bahn

Stand: 27.05.2020

Benutzungspflicht

Eine Benutzungspflicht für Radfahrende darf nur angeordnet werden, wenn für die Radfahrenden eine besondere Gefahrenlage besteht und die Radwege bauliche Standards erfüllen (vgl. Kapitel Radwegebenutzungspflicht ab Seite 16).

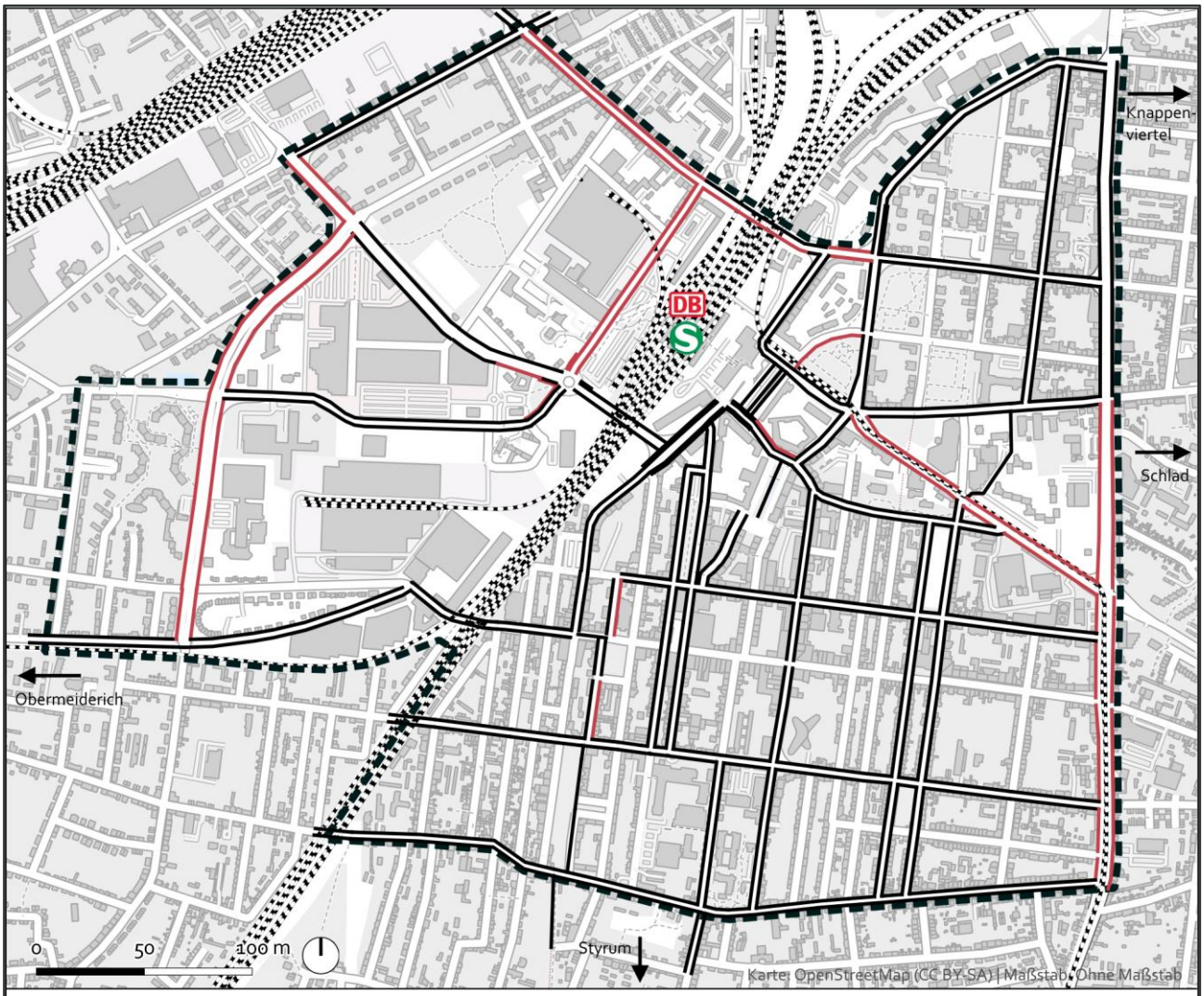
Die benutzungspflichtigen Radwege im Untersuchungsgebiet wurden auf die StVO-konformität geprüft. Auf nahezu sämtlichen Abschnitten entsprechen die Radwege nicht den Anforderungen. Gründe sind:

- Radwege sind schmaler als 1,50 m (z. B. Bebelstraße[56], Mülheimer Straße, Buschhausener Straße, Danziger Straße)
- Führung zwischen parkenden Fahrzeugen, Bäumen und sonstigen Einbauten (z. B. Mülheimer Straße, Buschhausener Straße)
- Vorhandene Engstellen ohne ausreichend Flächen für Zufußgehende (z. B. Bebelstraße, Mülheimer Straße, Buschhausener Straße)

Abbildung 42: Benutzungspflicht nicht StVO-konform

[56] In der Bebelstraße hat zeitgleich mit der Fertigstellung des Nahmobilitätskonzeptes eine bauliche Umgestaltung stattgefunden. Dargestellte Mängel wurden ggf. zwischenzeitlich behoben.

Abbildung 43: Mängelanalyse Benutzungspflicht (StVO-Konformität)



Nahmobilitätskonzept Alt-Oberhausen | Mängelanalyse Benutzungspflicht (StVO-Konformität)

- Nicht StVO-konform
- Kein Mangel
- Grenze des Untersuchungsgebiets
- DB S Bahnhof/ S-Bahn

Stand: 05.06.2020

Einbahnstraßen - Freigabe für Radverkehr in Gegenrichtung

Grundsätzlich soll der Radverkehr zur Vermeidung von Umwegen Einbahnstraßen in beiden Richtungen nutzen können, sofern Sicherheitsgründe nicht dagegensprechen.

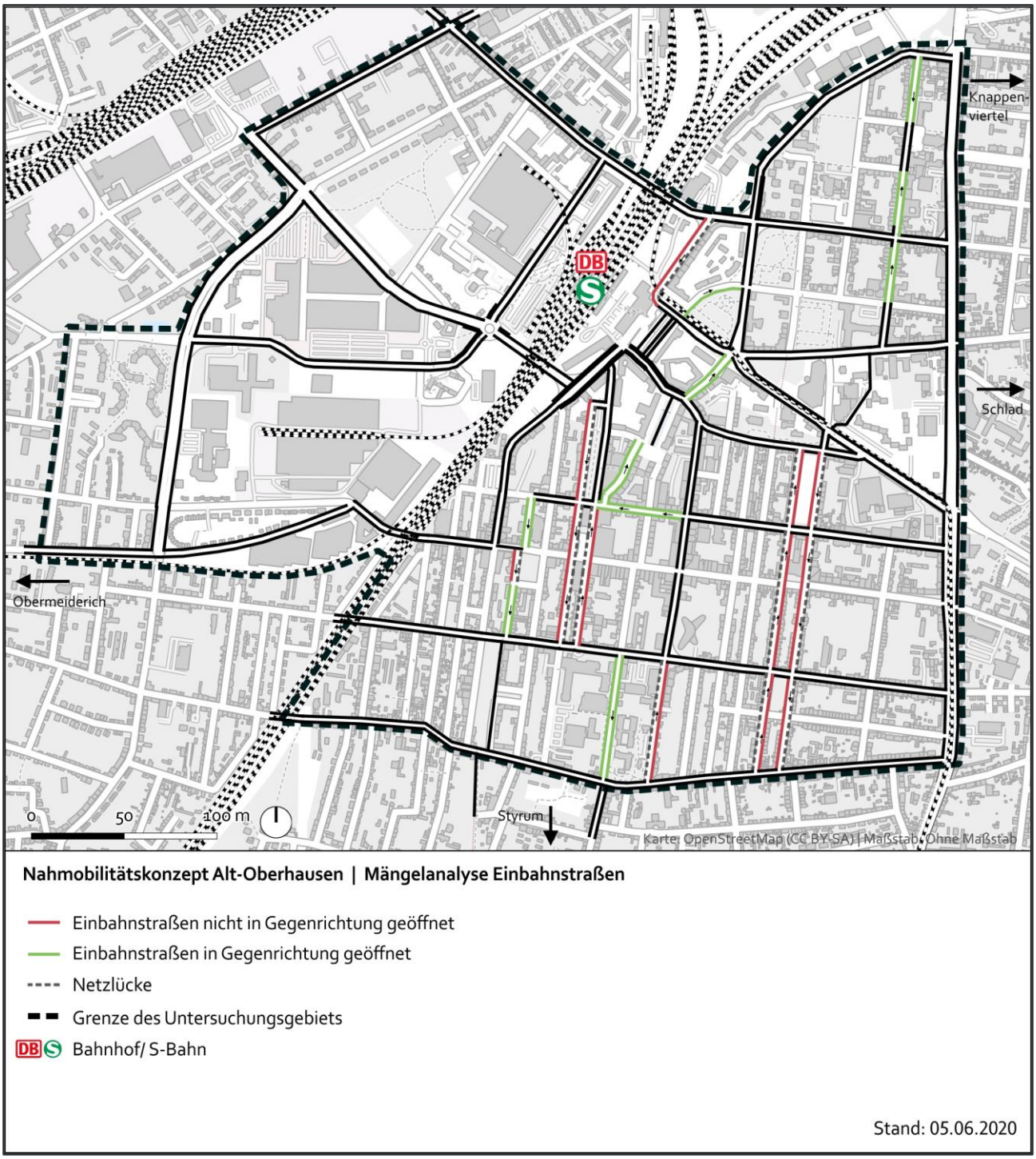
Die Freigabe kann durch bauliche Radinfrastruktur (z. B. Lothringer Straße, Christoph-Schlingensief-Straße) oder eine reine Beschilderung erfolgen.

Sind Einbahnstraße nicht in Gegenrichtung freigegeben, ergeben sich Netzlücken für den Radverkehr. Das ist besonders dann problematisch, wenn keine umwegfreie und gut ersichtliche Alternativroute vorhanden ist. Nicht für den Radverkehr freigegebene Straßen innerhalb des Radverkehrsnetzes sind:

- Wörthstraße (zwischen Hermann-Albertz-Straße und Grenzstraße)
- Friedrich-List-Straße
- Gewerkschaftsstraße/ Düppelstraße
- Goebenstraße/ Paul-Reusch-Straße
- Gutenbergstraße (nur Teilbereich am Altmarkt)

Abbildung 44: Einbahnstraßen in Gegenrichtung freigegeben

Abbildung 45: Mängelanalyse Einbahnstraßen innerhalb des Radverkehrsnetzes - Öffnung in Gegenrichtung für den Radverkehr



Abstellanlagen

Abstellanlagen sind ein wesentlicher Baustein von Radinfrastruktur. Im Untersuchungsgebiet sind an den entscheidenden Zielorten bereits Abstellanlagen in verschiedener Anzahl und Ausstattung vorhanden (vgl. Abbildung 47). Z. B. am Hauptbahnhof (inklusive Radstation), an den Eingangsbereichen der Fußgängerzone, an Schulen und auf öffentlichen Plätzen.

Die meisten Abstellanlagen entsprechen den Mindestanforderungen und sind als Bügel ausgeführt. Zusätzliche Komfortmerkmale wie Überdachungen oder Beleuchtung wiesen die meisten Abstellanlagen nicht auf. Fahrradabstellanlagen, die den heute gültigen Anforderungen bezüglich Komfort- und Sicherheit nicht mehr entsprechen (z. B. „Felgenkiller"), sind im Untersuchungsgebiet und besonders an den wichtigen Zielorten kaum vorzufinden.

Die Positionierung der Fahrradabstellanlagen ist allerdings teilweise so gewählt, dass abgestellte Räder den Fußverkehr behindern (z. B. entlang der Marktstraße, Paul-Reusch-Straße, Goebenstraße, Stöckmannstraße).

Bikesharing

Bikesharing ist ein etablierter Baustein urbaner Mobilitätsangebote und kann seine Qualitäten besonders an wichtigen Quell- und Zielorten sowie an ÖPNV-Haltestellen und Bahnhöfen ausspielen. Bikesharing kann eine qualitative Ergänzung multimodaler Wegeketten sein und das bestehende Angebot des Umweltverbundes ergänzen.

Im Untersuchungsgebiet sind 4 Metropolradruhr Stationen und 1 Call-a-bike Station (Bahn) vorhanden, die in das Radverkehrsnetz integriert wurden (vgl. Abbildung 25 auf Seite 43).

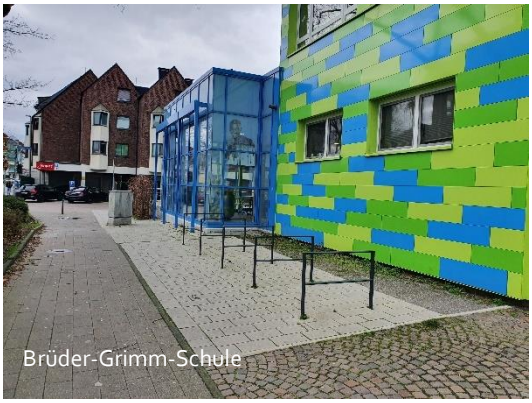
Abbildung 46: Bikesharing Stationen im Untersuchungsgebiet

Abbildung 47: Ausgewählte Fahrradabstellanlagen im Untersuchungsgebiet

Radstation Hauptbahnhof

Radstation Hauptbahnhof

Radstation Hauptbahnhof


Brüder-Grimm-Schule

Saporoshje-Platz

Paul-Reusch-Straße

Lothringer Straße

Hauptbahnhof

6.11 ÖPNV-Haltestellen

Insgesamt wurden 46 Haltestellen entlang des Fußverkehrsnetz auf Ausstattung und Barrierefreiheit untersucht. Darunter sind 42 Bus- und 4 Tramhaltestellen.

Ein Mangel der Barrierefreiheit wurde festgehalten, wenn der Sonderbordstein (Hochbord zum barrierefreien Einsteigen: 18-21 cm) oder das taktile Leitsystem System fehlt. Ein Mangel der Ausstattung wurde erhoben, wenn der Witterungsschutz oder eine Sitzmöglichkeit fehlt. Wenn jeweils beide Kriterien erfüllt sind, wurde die Haltestelle in die Kategorie „kein Mangel" eingeordnet (vgl. Abbildung 48). Hinzu kommen Haltestellen, deren taktile Leitsysteme baulich nicht mehr aktuellen Standards entsprechen. Diese wurden nicht gesondert aufgenommen.

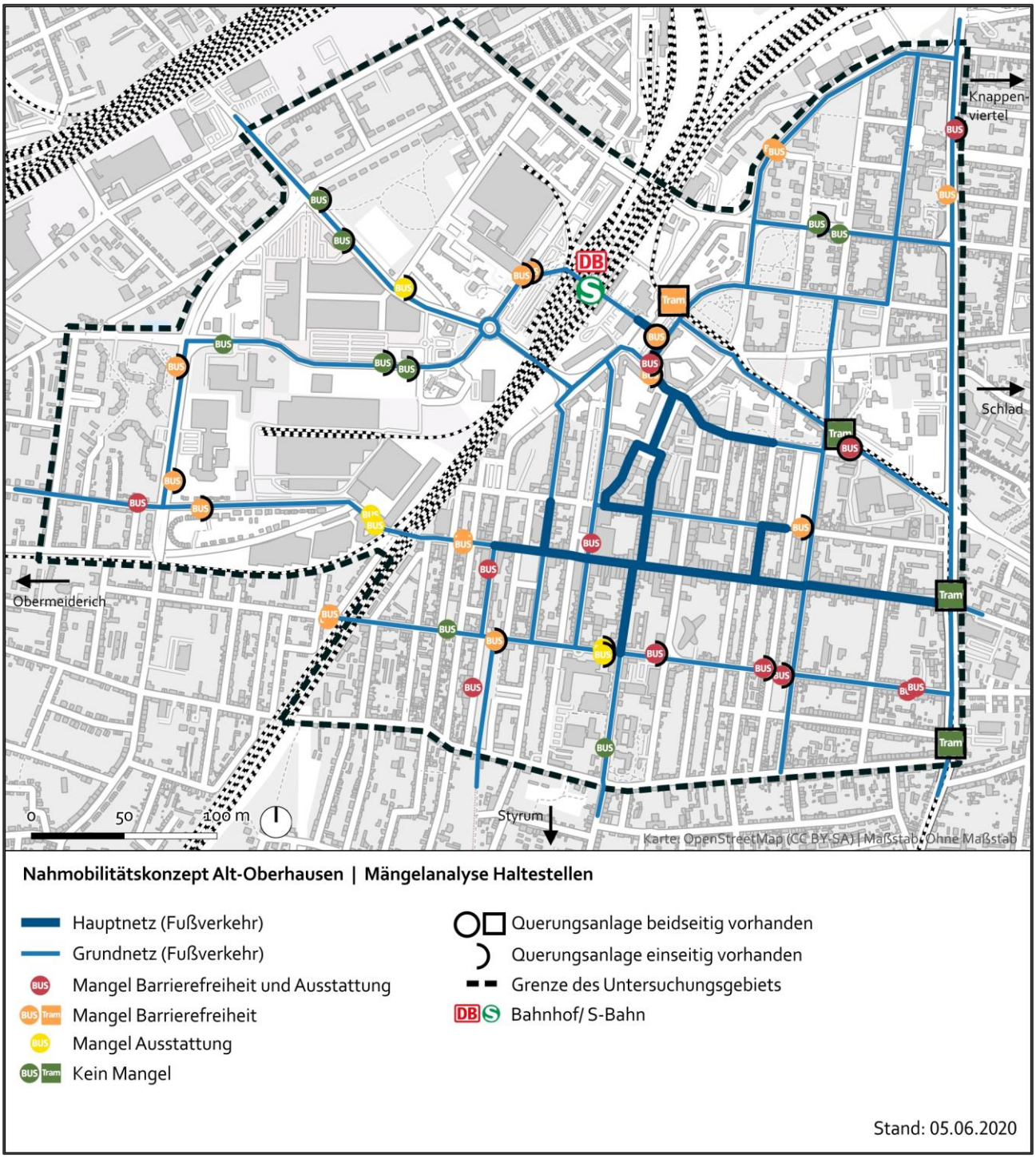
Bushaltestellen: 12 Haltestellen weisen Mängel bei beiden Kriterien auf. Zusätzlich weisen 16 Haltestellen Mängel in der Barrierefreiheit und 5 in der Ausstattung auf. 9 Bushaltestellen weisen keinen Mangel auf.

Tramhaltestellen: Von den 4 erfassten Tramhaltestellen weisen 3 keine Mängel auf. Die Haltestelle am Hauptbahnhof weist Mängel in der Barrierefreiheit auf (taktiles Leitsystem fehlt).

Querungsanlagen: Bei 6 der insgesamt 46 Haltestellen ist beidseitig eine Querungsanlage vorhanden (an den 4 Tram- und 2 Bushaltestellen). Bei 21 Bushaltestellen ist einseitig eine Querungsmöglichkeit vorhanden und bei 19 Bushaltestellen fehlen diese.

Abbildung 48: Haltestellen am Fußverkehrsnetz im Untersuchungsgebiet

Abbildung 49: Mängelanalyse Haltestellen[57]



57 Während der Projektzeit liefen mehrere Programme zur barrierefreien Gestaltung von Haltestellen. Ggf. sind einzelne hier dargestellte Mängel zur Veröffentlichung des Berichts bereits behoben.

6.12 Beleuchtung

Die angemessene Beleuchtung von Geh- und Radwegen sowie Straßen und Plätzen trägt bei Dunkelheit zu guter Orientierung, angenehmer Atmosphäre sowie erhöhtem Sicherheitsempfinden bei. Wo die Beleuchtung fehlt oder den örtlichen Anforderungen nicht gerecht wird, werden Orte aus Fußgänger- und Radfahrerperspektive eher als Angsträume wahrgenommen (vgl. auch Kapitel Aufenthaltsqualität ab Seite 46).

Die Einbeziehung von Randbereichen (Fußwege, Radverkehrsinfrastrukturen, Randstreifen) hat daher insbesondere bei Baumsäumungen und parkenden Autos eine hohe Relevanz.

Im Untersuchungsgebiet ist die Beleuchtungssituation sehr heterogen. Es finden sich verschiedene Leuchtentypen, Beleuchtungsarten und Lichtfarben, die im Laufe der Jahre augenscheinlich ohne übergeordneten Beleuchtungsleitfaden installiert wurden. Nur vereinzelte Orte, wie die Marktstraße, lassen ein einheitliches Beleuchtungskonzept erkennen.

Hinzu kommt die Problematik, dass in vielen Abschnitten nur eine einseitige Beleuchtung besteht, die zudem in geringer Höhe angebracht ist. Das führt zu Dunkelbereichen, wenn zusätzlich auf der gegenüberliegenden Seite geparkt wird (siehe Abbildung 50). In einzelnen Fällen tragen auch die Straßenbäume zur Verschattung einzelner Bereiche bei, wenn die Beleuchtung zu nah angebracht ist.

Abbildung 50: Verschatteter Gehweg durch tief angebrachte Beleuchtung und parkende Kfz

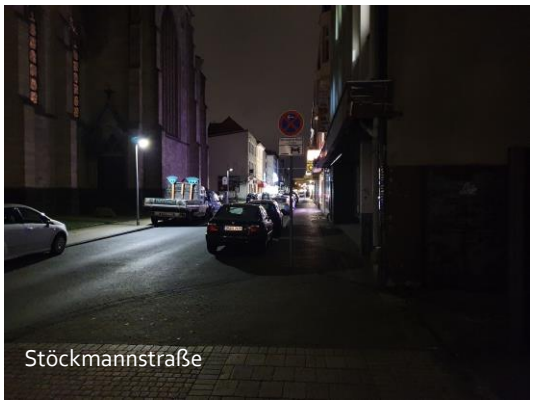
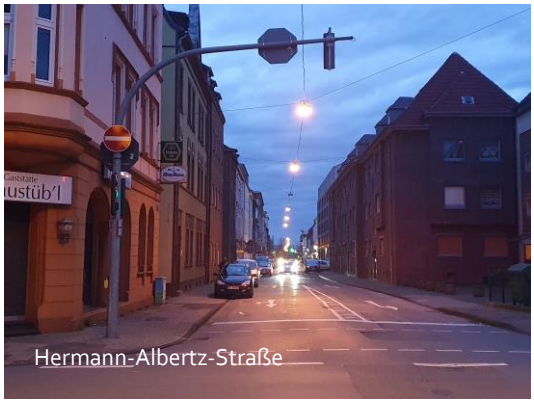


Abbildung 51: Heterogene Beleuchtungssituation im Untersuchungsgebiet



6.13 Stadttore

Das Untersuchungsgebiet ist durch die in Nord-Süd-Richtung verlaufende Bahnstrecke sowohl räumlich als auch funktional in zwei Stadtteile getrennt. Die beiden Stadtteile werden durch fünf Unterführungen, die für den Kfz-Verkehr befahrbar sind, sowie die Unterführung im Bahnhofsgebäude miteinander verbunden.

Die Unterführungen bilden die Eingänge für den Altstadtbereich. Daraus resultieren hohe Anforderungen an die Gestaltung des öffentlichen Raums für alle Verkehrsteilnehmer. Durch die unästhetische und autoorientierte Gestaltung werden die Unterführungen diesen Ansprüchen, u. a. aus folgenden Gründen, nicht gerecht:

- Die Beleuchtung ist i. d. R. auf die Fahrbahn ausgerichtet und nicht auf die Flächen für Fuß- und Radverkehr.
- Die Seitenbereiche sind dunkel gestaltet oder mit autoorientierter Werbung ausgestattet. Die Erkennbarkeit von Zufußgehenden und Radfahremdem wird dadurch bei Dunkelheit gemindert.
- Unübersichtliche und schlecht einsehbare Nischen und Eingänge steigern das Unsicherheitsgefühl, besonders bei Dunkelheit.
- Die Verkehrsflächen für Zufußgehende und Radfahrende entsprechen in den meisten Fällen bezüglich der Breite nicht den Regelwerken.
- Die Stahlkonstruktionen und Betonwände wirken ungepflegt und sanierungsbedürftig. Schmierereien und wilde Plakatierung ergänzen diesen Eindruck.
- Die Eingangsbereiche der Unterführungen sind oft ungepflegt, vermüllt und zugewuchert.

Insgesamt fehlt eine angemessene Akzentuierung der Unterführungen als Statteileingänge. Sie werden von Zufußgehenden und Radfahrenden eher als Angsträume wahrgenommen (vgl. Kapitel Aufenthaltsqualität ab Seite 46).

Der Bahnhofsunterführung kommt aufgrund ihrer Bedeutung als Ort des „Ankommens" in Oberhausen und als Scharnier zwischen dem Kulturareal „Zentrum Altenberg" und der Innenstadt eine besondere Rolle zu. Der gesamte Gleisbereich wirkt abgenutzt und trist und entspricht in Gestaltung und Beleuchtung nicht den Anforderungen an aktuelle Bahnhöfe.

Abbildung 52: Stadttore/ Unterführungen im Untersuchungsgebiet (von Süden nach Norden)

6.14 Zusammenfassende Bewertung

Das Untersuchungsgebiet bietet mit dem bestehenden Nutzungsmix, seiner kompakten Flächennutzung und der bestehenden Dichte gute Voraussetzungen, um einen großen Teil der Mobilitätsbedürfnisse mittels Fuß- und Radverkehr erfüllen zu können. Für längere Strecken liegen verschiedene Anknüpfungspunkte an den ÖPNV im Gebiet, inklusive des Hauptbahnhofs Oberhausen.

Diese Voraussetzungen werden durch den bestehenden Modal Split bestätigt, besonders im Bereich der Altstadt mit einem großen Anteil an Fußwegen (41 %). Der Radverkehrsanteil hingegen ist dort mit 4 % deutlich ausbaufähig.

Fußverkehr

Neben den genannten Punkten bestehen für Zufußgehende vielfältige Probleme im Fußverkehrsnetz. Die Aufenthaltsqualität ist in vielen Straßen ausbaufähig und wird aktuell durch überdimensionierte Fahrbahnen und eine insgesamt autoorientierte Gestaltung gemindert. Die heterogene Beleuchtung mit mehreren Dunkelbereichen auf den Gehwegen trägt ebenso zur einer verringerten Aufenthaltsqualität bei.

Es fehlt an durchgängigen barrierefreien Verbindungen. Die Gehwege erfüllen in den meisten Abschnitten nicht die Anforderungen an Breite und Barrierefreiheit. Fehlende Querungsanlagen, Gehwegparken (illegal oder legal) und gemeinsame Führung mit dem Radverkehr verstärken die Problematik zusätzlich.

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurden für den Fußverkehr folgende hauptsächlichen Problembereiche identifiziert:

- Route vom Bahnhof in die Innenstadt (fehlende Barrierefreiheit inklusive Querung der Poststraße und Anbindung an den Friedensplatz)
- Fußgängerzone (Konflikte in den Querungsbereichen mit dem Kfz-Verkehr)
- Straßenraumgestaltung der Hauptverkehrsstraßen (entspricht nicht den Anforderungen an Straßen als öffentliche Räume)
- Stadttore (entsprechen nicht den Anforderungen an positive Eingangsbereiche)
- Park-/ Platzflächen Saporoshje-Platz (Nordteil) und Südmarkt (Mängel in Nutzungen und Beleuchtung führen zu Angsträumen)
- ÖPNV Haltestellen (Barrierefreiheit nicht flächendeckend gewährleistet)

Radverkehr

Für Radfahrende bestehen verschiedene Probleme im Radverkehrsnetz, um die Anforderungen an Sicherheit und Komfort zu erfüllen. Fehlende Infrastruktur ist besonders in der Ost-West-Verbindung zu bemängeln. Auch sind einige Einbahnstraßen nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben, was zu Umwegen führt (Netzlücken).

Allerdings führen besonders die unkontinuierlichen Führungsformen mit den vorhandenen Wechseln zwischen Fahrbahn und Seitenraum zu Konflikten und Verunsicherung bei den Radfahrern

Die benutzungspflichtigen Radwege führen zudem bei den oft eingeschränkten Platzverhältnissen zu Konflikten mit Zufußgehenden und mindern den Fahrkomfort erheblich. In der Regel ist die ausgeschilderte Benutzungspflicht auch nicht StVO-konform.

Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Fahrzeugen fehlen fast flächendeckend, sowohl bei Führung auf Fahrbahnniveau oder im Seitenraum. Die vorhandenen Abstellanlagen sind grundsätzlich positiv zu bewerten. Es besteht Verbesserungsbedarf im Umfeld der Fußgängerzone sowie flächendecken dezentrale Angebote in dicht besiedelten Wohngebieten.

Folgende hauptsächlichen Problembereiche wurden identifiziert:

- Durchgängige Routen mit kontinuierlichen Führungsformen fehlen
- Bahnhofsvorplatz (Führungsform und Linienführung)
- Grenzstraße, Hermann-Albertz-Straße und Helmholtzstraße (Straßenraumgestaltung entspricht nicht den Anforderungen)
- Wörthstraße, Gutenbergstraße (nur Teilbereich am Altmarkt), Friedrich-List-Straße (Netzlücke durch Einbahnstraße)
- Im Innenstadtbereich fehlen punktuelle Abstellanlagen mit Witterungsschutz und Ladeinfrastruktur sowie Bügel bzw. gesicherte Abstellanlagen dezentral im gesamten Untersuchungsgebiet

7 Strategien und Handlungsfelder

Um die Zielsetzungen (vgl. Kapitel Zielsetzung auf Seite 6) zu erreichen, werden folgende Strategien und Handlungsfelder empfohlen.

Integrierte Maßnahmenkonzeption

Das Konzept setzt auf einen integrierten Ansatz mit besonderer Berücksichtigung verkehrstechnischer Ansprüche in Kombination mit den Anforderungen der Nutzenden 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 sind darauf ausgerichtet, die begrenzten (finanziellen und personellen) Ressourcen zuerst für die Maßnahmen einzusetzen, die möglichst hohes Potenzial und Qualität für die Nutzenden aufweisen.

Straßenraum als öffentlichen Raum entwickeln

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 gestaltet sein, dass sich auch Kinder und mobilitätseingeschränkte Menschen dort eigenständig und sicher bewegen können.

Hauptrouten für Fuß- und Radverkehr etablieren

Um das Potenzial zur Steigerung des Fuß- und Radverkehrs in Alt-Oberhausen zu aktivieren, sollen Hauptrouten herausgearbeitet werden, die besonders hohe Relevanz für Alltagsverkehre haben. Auf diesen Hauptrouten sollen Fuß- und Radverkehr besondere Privilegien im Zusammenspiel mit hoher Aufenthaltsqualität und Barrierefreiheit vorgehalten werden.

Aufenthaltsqualität und Erreichbarkeit der Fußgängerzone verbessern

Die Innenstadt mit der Markstraße als zentrale Achse steht inklusive ihrer Funktionen als Geschäfts- und Gastronomiestandort in besonderem Maße für Kultur und öffentliches Leben in Alt-Oberhausen. Damit ist der gesamte Bereich Anziehungspunkt für Bewohnerinnen und Bewohner, Pendelnde, Kundinnen und Kunden sowie Touristen.

Dementsprechend sollten auch die verkehrlichen Regelungen an hohen Anforderungen an Aufenthaltsqualität und Städtebau ausgerichtet werden, um den Standort im gesamten zu stärken. Der Bereich soll insbesondere auf die Bedürfnisse von Zufußgehenden ausgerichtet werden. Für Radfahrende soll eine attraktive und funktionale Erreichbarkeit gewährleistet sein.

Verlagerung des Kfz-Verkehrs zum Radverkehr

In Alt-Oberhausen werden noch viele Wege mit dem Kfz gefahren, die auch mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können. Der Kfz-Verkehr (besonders auch Pendlerverkehre) soll so weit wie möglich auf den Radverkehr verlagert werden. Wege unter 10 km bieten dabei ein hohes Potenzial, diese auf das Fahrrad zu verlagern. Besonders unter Berücksichtigung der steigenden Verkaufszahlen von E-Bikes.

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

Radverkehr ist Fahrverkehr - Trennung von Fuß- und Radverkehr

Die gemeinsame Führung von Radverkehr und Fußverkehr ist in Alt-Oberhausen zu vermeiden. Übergeordnete Zielsetzung des Konzeptes ist stets eine hohe Sicherheit, Komfort und Aufenthaltsqualität für alle Nutzerinnen und Nutzer zu erreichen. Also auch für Kinder und mobilitätseingeschränkte Menschen, die besonders auf sichere Seitenräume angewiesen sind. Radverkehr im Seitenraum würde diesen Ansprüchen entgegenstehen.

Sind vorhandene Straßenräume nicht breit genug, um barrierefreie Gehwege und Radinfrastruktur anzubieten, sollten Parkplätze zu Gunsten Zufußgehenden und Radfah-

renden verlagert werden 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. Mit der zentralen Führung des Radnetz NRW durch Alt-Oberhausen sowie der Innenstadt als Zielort für Besucherinnen und Besucher und Pendelnde sollte das Angebot an E-Ladestationen sukzessive erweitert werden.

Schnelle Umsetzung initiieren

Um möglichst kurzfristige und sichtbare Erfolge zu erzielen, werden vorrangig Projekte entwickelt, die auch in einem realistischen Kosten- und Zeitrahmen umgesetzt werden können. Auf Grundlage von positiven Erfahrungen gelungener Projekte können dann auch größere Projekte angegangen und diskutiert werden. Instrumente wie Verkehrsversuche oder Modellprojekte, aber auch temporäre Lösungen, sollen gezielt als Pilot- und Leitprojekte zum Einsatz kommen

Öffentlichkeitsarbeit

Öffentlichkeitsarbeit ist ein entscheidender Baustein in der Mobilitätsplanung. Oft werden Maßnahmen nicht akzeptiert oder sehr kritisch betrachtet, weil Informationen fehlen und z. B. Probleme oder nötige Kompromisse nicht kommuniziert werden. Mit transparenten Darstellungen des Entscheidungsprozesses können solche Problematiken oft verhindert 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, die positiven Aspekte ausreichend zu beleuchten, ohne dass bekannte Aspekte zum Kfz-Verkehr die Debatten dominieren.

Das Themenfeld Öffentlichkeitsarbeit ist dabei nicht auf eine Maßnahme beschränkt, sondern soll als Maßnahmenbündel verstanden werden und auch begleitend zu anderen Maßnahmen mitgedacht und umgesetzt werden.

Finanzielle Grundlagen schaffen

Um Maßnahmen aus dem Nahmobilitätskonzept auch längerfristig umsetzen zu können, ist insbesondere eine gesicherte und längerfristige Finanzierung von großer Bedeutung. Dazu gehört auch eine politische Festsetzung eines jährlichen Budgets.

Leitprojekte bilden und umsetzen

Unter Berücksichtigung der genannten Punkte werden für Alt-Oberhausen Leitprojekte mit hohen Potenzialen zur Förderung der Nahmobilität entwickelt. Durch eine kompakte Umsetzung der Leitprojekte (inhaltlich und zeitlich) kann das Potenzial der Maßnahmen voll ausgeschöpft werden und eine hohe Qualitätssteigerung für die Nutzenden erreicht werden.

Um die Umsetzung von innovativen und ambitionierten Projekten zu gewährleisten, sollen auch innovative Ansätze zugelassen werden. Beispielsweise im Rahmen von Verkehrsversuchen oder Modellprojekten.

8 Maßnahmenempfehlungen

Die folgenden Maßnahmenempfehlungen wurden auf Grundlage der Bestandsanalyse, des Beteiligungsverfahrens, der Zielsetzung und der Strategien und Handlungsfelder entwickelt.

Zur besseren Lesbarkeit sind die Maßnahmenempfehlungen in übergeordnete Themenfelder zusammengefasst und in Maßnahmensteckbriefen dargestellt. Projekte mit hoher Priorität und erwartetem Nutzen für die Nahmobilität sind dort gekennzeichnet und sofern möglich mit Kostenschätzungen und Fördermitteln beschrieben. Um den politischen Entscheidungsprozessen auch Spielraum zu geben, sind für ausgewählte Beispiele verschiedene Varianten entwickelt worden.

In Tabelle 9 auf Seite 79 sind die Maßnahmenempfehlungen aufgelistet. Der Aufbau der Steckbriefe ist in Tabelle 8 erläutert.

Tabelle 8: Musteraufbau Maßnahmensteckbrief

Zielgruppe/ Priorität	Fußverkehr ☐	Radverkehr ☐	ÖPNV ☐	Priorität ☐
↖ ↑ Zielgruppe ↗ Leitprojekt mit ↑ hoher Priorität Bestandsfotos und skizzenhafte Darstellung der Maßnahme				
Ausgangslage/ Problemstellung Kurzdarstellung entsprechend der Bestandsanalyse				
Zielsetzung Bezug zu der übergeordneten Zielsetzung und zu konkreten Zielen				
Maßnahmenempfehlung Konkretisierung der Maßnahme, ggf. inklusive Erläuterung der Varianten				
Kostenschätzung	Grobe Kostenschätzung (Preisstand 2021)			
Förder-möglichkeiten	Vorstellung möglicher Fördermittel für die einzelnen Maßnahmen			
Umsetzung	Kurzfristig: 1-2 Jahre ☐	Mittelfristig: 3-5 Jahre ☐	Langfristig: 6-10 Jahre ☐	Daueraufgabe ☐
↖ ↑ Zeithorizont ↗ Maßnahmen mit ↑ kontinuierlichem Umsetzungsbedarf				

Tabelle 9: Themenfelder und Maßnahmenempfehlungen

Bezeichnung	Seite
Themenfeld A: Zentrale Achse Bahnhof - Innenstadt für den Fuß- und Radverkehr barrierefrei gestalten	**81**
Führung des Fußverkehrs über den Bahnhofsplatz	82
Führung des Radverkehrs über den Bahnhofsplatz	84
Anbindung Bahnhof mit Innenstadt über Poststraße	86
Zebrastreifen Elsässer Straße / Helmholtzstraße	90
Themenfeld B: Neuaufteilung von Straßenräumen zu Gunsten von Fuß- und Radverkehr	**91**
Hermann-Albertz-Straße	92
Grenzstraße	94
Helmholtzstraße (Mülheimer Str. - Havensteinstr.)	96
Wörthstraße / Havensteinstraße	98
Themenfeld C: Stärkung der Fußgängerzone/ Innenstadt	**102**
Beschilderung für Querungsbereiche Marktstraße	103
Altmarkt	104
Fahrradparken – Leerstand nutzen	106
Themenfeld D: Aufwertung der Stadttore/ Unterführungen	**108**
Marktstraße/ Hermann-Albertz-Straße/ Grenzstraße	109
Concordiastraße	110
Kreisverkehr Concordiastraße	112
Buschhausener Straße	114
Themenfeld E: Beleuchtungssituation	**116**
Themenfeld F: Barrierefreier Ausbau der ÖPNV-Haltestellen	**118**
Themenfeld G: Öffnung der Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung	**120**
Lothringer Straße	121
Gewerkschaftsstraße, Düppelstraße, Goebenstraße, Paul-Reusch-Straße, Wörthstraße, Gutenbergstraße, Friedrich-List-Straße	122

Fortsetzung auf Seite 80 ↓

Bezeichnung	Seite
Themenfeld H: Daueraufgaben und allgemeine Handlungsfelder	**124**
Monitoring – Anlage von Radzählstellen	124
Kontrollen verstärken	126
Aufhebung der Benutzungspflicht für Radwege	127
Anlage von Gehwegnasen und dezentralen Fahrradbügeln	128
Ladeinfrastruktur für E-Bikes	130
Gehwegparken abbauen - Parkraumkonzept	132
Öffentlichkeitsarbeit - Mobilitätskultur entwickeln	133
Sonstige Maßnahmen	**135**
Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr	135
Konflikte mit illegalen Befahrungen durch Kfz in der Fußgängerzone	135
Fußgängerzone - Querungen für den Kfz-Verkehr sperren	136
Einrichtung von verschiedenen Einbahnstraßensystemen	136

8.1 Themenfeld A: Zentrale Achse Bahnhof - Innenstadt für den Fuß- und Radverkehr barrierefrei gestalten

Die Verbindung des Hauptbahnhofs mit der Fußgängerzone und der zentralen Marktstraße ist eine Hauptroute für den Fußverkehr und auch den Radverkehr. Auf dieser Hauptroute sollen Barrierefreiheit, eine hohe Aufenthaltsqualität sowie Verkehrssicherheit für Zufußgehende und Radfahrende in den Fokus rücken.

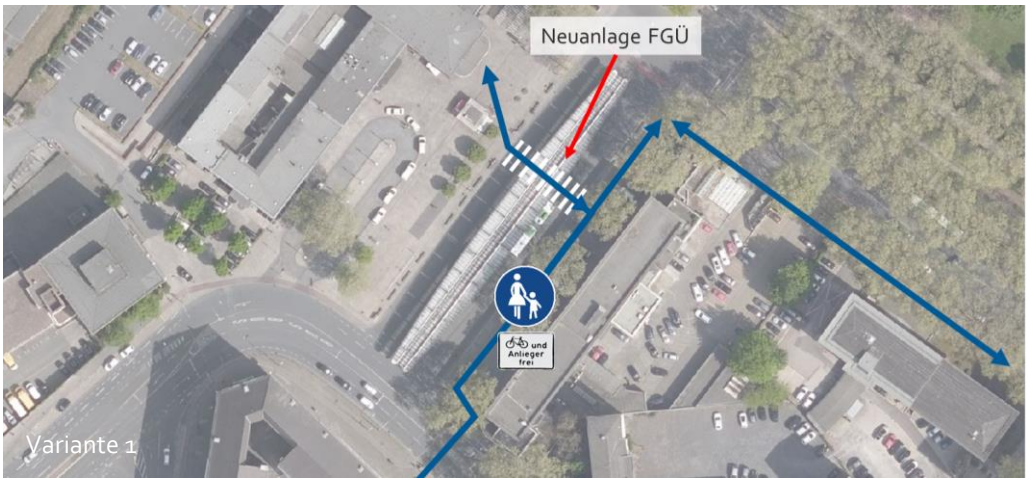
Um diese Anforderungen auf der gesamten Achse zu erreichen, ist die Umsetzung verschiedener Einzelmaßnahmen nötig, die möglichst innerhalb eines kompakten Zeitrahmens umgesetzt werden sollten. Die Kernprobleme im aktuellen Zustand sind in Abbildung 53 dargestellt. Zur Lösung dieser Problemstellen müssen verschiedene Maßnahmen umgesetzt werden, die den Fuß- und den Radverkehr betreffen.

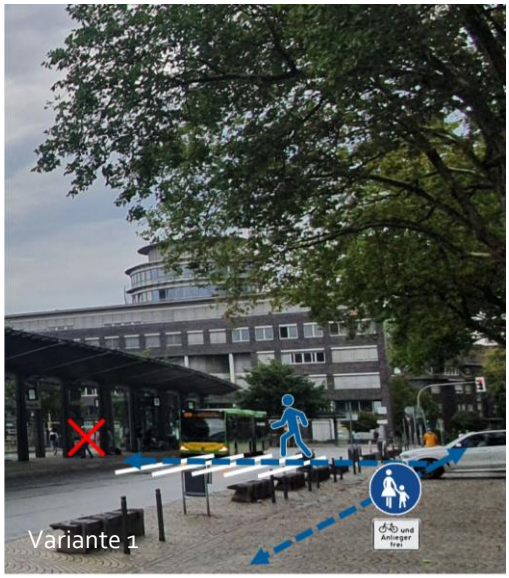
Insbesondere für den Abschnitt der Poststraße wird empfohlen, perspektivisch auch eine städtebauliche Lösung anzustreben, um die verkehrstechnischen Anforderungen mit der besonderen Situation im direkten Bahnhofsumfelds entsprechend zu würdigen. Beispielsweise können die Maßnahmenempfehlungen für die Poststraße im Rahmen eines städtebaulichen Wettbewerbs einfließen.

Abbildung 53: Zentrale Achse Bahnhof - Innenstadt: Konfliktbereiche

8.1.1 Führung des Fußverkehrs über den Bahnhofsplatz

Zielgruppe/ Priorität	Fußverkehr ☒	Radverkehr ☐	ÖPNV ☐	Priorität ☒





Ausgangslage/ Problemstellung

Für Ortsfremde erschließt sich die fußläufige Verbindung vom Bahnhof in Richtung Innenstadt nicht intuitiv. Sowohl die Querung des Busbahnhofs als auch die weitere Verbindung Richtung Innenstadt ist weder städtebaulich noch per Wegweisung ersichtlich.

Zudem ist der Bahnhofsvorplatz durch zwei Fahrspuren für den Busverkehr und den vorgelagerten Bereich der Läden (Gehweg, Radfahrer und Anlieger frei) mehrfach zertrennt. Im Bereich der Spuren für den Busverkehr ohne Vorrang für Zufußgehende. Zusätzlich wird der Platz oft von Radfahrenden befahren, die zu den Abstellanlagen bzw. der Radstation neben dem Eingangsbereich wollen. Das führt zu verschiedenen Konflikten für Zufußgehende.

Zielsetzung

- Verbesserung der Erreichbarkeit von Zielen für Fuß- und Radverkehr innerhalb des Untersuchungsraumes sowie aus angrenzenden Stadtteilen.
- Verkehrssicherheit erhöhen.
- Aufwertung der öff. Straßenräume, insbesondere der Hauptverkehrsstraßen.
- Kontinuierlicher Ausbau der Barrierefreiheit auf Hauptfußwegen.

Maßnahmenempfehlung

Es wird empfohlen, eine barrierefreie Querung des Bahnhofsvorplatzes für Zufußgehende mit Vorrang zu entwickeln. Im Projektverlauf haben sich zwei Varianten herauskristallisiert:

<u>Variante 1</u>

- Anlage von Zebrastreifen im Bereich der direkten Gehlinie, ausgehend vom Eingang des Hauptbahnhofs, über die Fahrspuren der Bushaltestellen
- Nutzung der bestehenden Nullabsenkungen
- Versatz des Fahrplanaushangs nötig
- Wegeverbindung sichtbarer gestalten, z. B. durch Wegweisung
- Begleitende Kampagne zur Sensibilisierung für Belange von Zufußgehenden, insbesondere am Bereich des „Gehweg, Radfahrer frei" vor den Läden

<u>Variante 2</u>

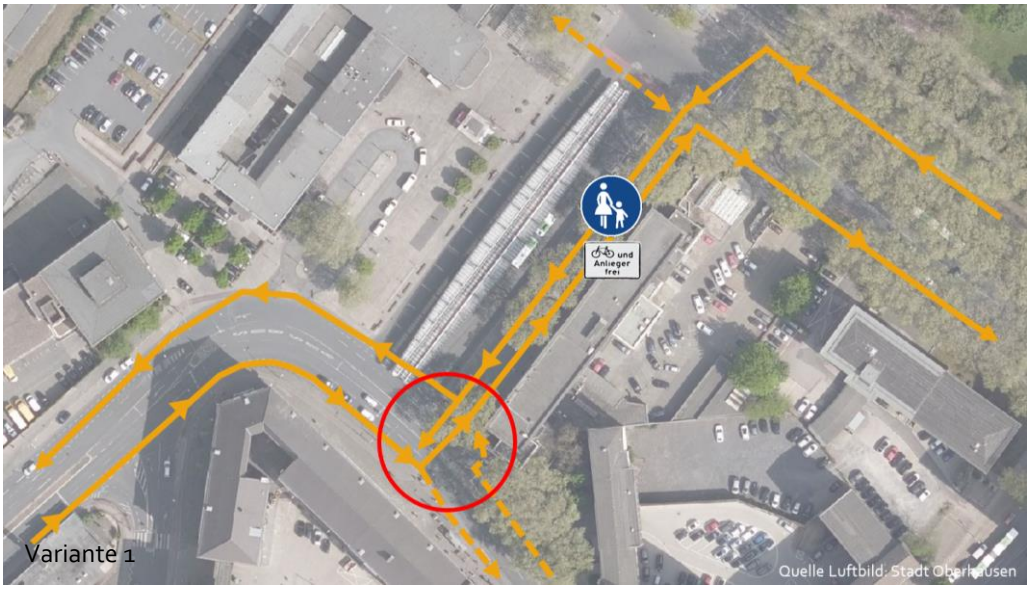
- Anlage von Zebrastreifen im Bereich der Poststraße, über die Fahrspuren der Bushaltestellen
- Bauliche Anlage von Nullabsenkungen und der Versatz von Sitzbänken nötig
- Wegeverbindung sichtbarer gestalten, z. B. durch Wegweisung
- Begleitende Kampagne zur Sensibilisierung für Belange von Zufußgehenden, insbesondere am Bereich des „Gehweg, Radfahrer frei" vor den Läden.

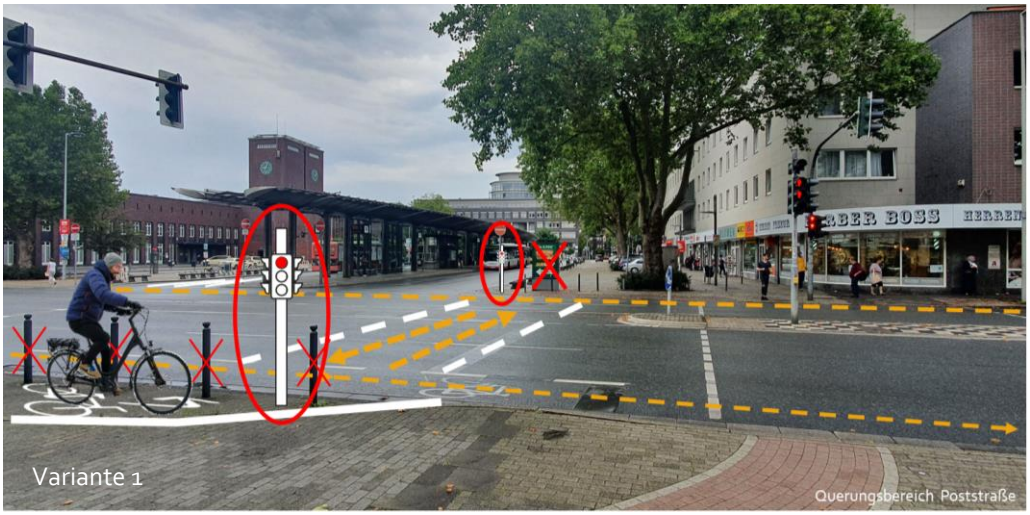
Zur Umsetzung wird Variante 1 empfohlen, da durch das Angebot in direkter Gehlinie in Zusammenhang mit Bevorrechtigung der höchste Komfort für Zufußgehende erreicht wird. In Variante 2 wird zudem kritisch betrachtet, dass durch mehr Umbauerfordernisse höhere Kosten und auch Zeitaufwand besteht. Zudem kann es zu Konflikten zwischen Zufußgehenden und den Abbiegenden Bussen in dem Bereich kommen.

Kosten	Variante 1: ca. 15.000 - 20.000 € (Variante 2: ca. 30.000 - 40.000 €)			
Förder-möglichkeiten	FöRi-Nah (NRW)			
Umsetzung	Kurzfristig: 1-2 Jahre ☒	Mittelfristig: 3-5 Jahre ☐	Langfristig: 6-10 Jahre ☐	Daueraufgabe ☐

8.1.2 Führung des Radverkehrs über den Bahnhofsplatz

Zielgruppe/ Priorität	Fußverkehr ☐	Radverkehr ☒	ÖPNV ☐	Priorität ☒





Ausgangslage/ Problemstellung

Für Radfahrende besteht eine unklare Wegeführung von der Radstation bzw. dem Bahnhofsvorplatz über die Poststraße in Richtung der Innenstadt. Das führt zu vielfältigen und ungebündelten Wegenutzungen und damit auf dem vielfrequentierten Bahnhofsplatz zu Konflikten mit Zufußgehenden.

Zielsetzung

- Verbesserung der Erreichbarkeit von Zielen für Fuß- und Radverkehr innerhalb des Untersuchungsraumes sowie aus angrenzenden Stadtteilen.
- Verkehrssicherheit erhöhen.
- Aufwertung der öff. Straßenräume, insbesondere der Hauptverkehrsstraßen.
- Durchgängiges und komfortables Netz für Radverkehr anbieten.

Maßnahmenempfehlung

Es wird empfohlen, für Radfahrende eine gesicherte und separate Querung über die Poststraße zu ermöglichen und dadurch Konflikte mit Zufußgehenden zu verringern. Im Projektverlauf haben sich zwei Varianten herauskristallisiert:

Variante 1

- Querung der Poststraße im Bereich der Geschäftszeile
- Ehemalige Busbucht als Aufstellbereich für indirektes Linksabbiegen nutzen und entsprechend markieren sowie Entfernung der vorhandenen Poller
- Anlage einer separaten Signalanlage für Radverkehr und Markierung einer Furt
- Entfernung der vorhandenen Werbetafel in der direkten Fahrlinie

Variante 2

- Querung der Poststraße im Bereich der Kurve/ Eingang Postbank
- Nutzung der bestehenden Mittelinsel und LSA (Ergänzung Kombischeibe Fußverkehr/ Radverkehr)
- Führung des Radverkehrs entlang der Taxistände, vorbei am Haupteingang des Bahnhofs

Zur Umsetzung wird Variante 1 empfohlen. Eine separate Signalisation für den Radverkehr würde die Konflikte mit querenden Zufußgehenden verhindern. Durch die bereits baulich vorhandene Aufstellfläche für indirektes Linksabbiegen (ehemalige Busbucht) wäre eine hohe subjektive Sicherheit beim Abbiegen gewährleistet.

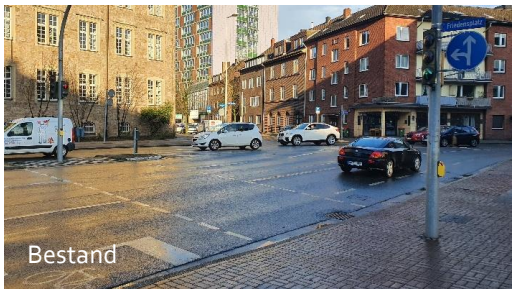
Gegen Variante 2 spricht insbesondere, dass durch die Führung des Radverkehrs entlang der Taxistände und vorbei am Eingang des Hauptbahnhofs neue Konflikte mit Zufußgehenden zu erwarten sind. Dort kommen auch oft Zufußgehende an, die sich zunächst orientieren müssen und entsprechend nicht auf kreuzenden Radverkehr achten werden.

Kosten	Variante 1: ca. 20.000 - 25.000 €			
Förder-möglichkeiten	FöRi-Nah (NRW)			
Umsetzung	Kurzfristig: 1-2 Jahre ☒	Mittelfristig: 3-5 Jahre ☐	Langfristig: 6-10 Jahre ☐	Daueraufgabe ☐

8.1.3 Anbindung Bahnhof mit Innenstadt über Poststraße

Zielgruppe/ Priorität	Fußverkehr ☒	Radverkehr ☒	ÖPNV ☒	Priorität ☒

Bestand


Bestand

Good-Practice-Beispiel: Friedrich-Ebert-Straße Kassel (Deutscher Verkehrsplanungspreis 2016 der SRL e.V.) - Durchgängige Mittelinsel

Good-Practice-Beispiel: Opernplatz Duisburg - Verkehrsberuhigter Bereich
Bildquelle: www.innenstadt-nrw.de

Ausgangslage/ Problemstellung

Die Straßenraumaufteilung und -gestaltung entspricht nicht den Anforderungen an Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität für Zufußgehende und Radfahrende. Durch die überdimensionierte Fahrbahn wird die Poststraße nicht als Eingangs- und Verbindungsbereich zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt sondern nur als Transitraum wahrgenommen.

Zielsetzung

- Steigerung der Aufenthalts-, Wohn- und Lebensqualität.
- Verlagerung von Fahrten mit dem Pkw auf den Umweltverbund.
- Verkehrssicherheit erhöhen.
- Aufwertung der öff. Straßenräume, insbesondere der Hauptverkehrsstraßen.

Maßnahmenempfehlung

Es wird empfohlen, den Straßenraum der Poststraße zwischen Paul-Reusch-Straße und Gerichtsstraße im Rahmen eines städtebaulichen Wettbewerbs neu zu entwickeln. Diese städtebauliche Betrachtung ist zu empfehlen, da dieser prägnante öffentliche Raum eine besondere Bedeutung als urbaner Eingangsbereich für Bahnreisende einnimmt.

Der Straßenraum soll aus verkehrlicher Sicht in diesem Verfahren insbesondere an Aufenthaltsqualität für den Umweltverbund gewinnen und seiner Lage zwischen Bahnhof und Fußgängerzone auch gestalterisch gerecht werden. Konkrete verkehrliche Zielsetzungen sind u. a. eine Verbesserung der Querungsmöglichkeiten zwischen Bahnhof und Friedensplatz, Barrierefreiheit und verbesserte Erreichbarkeit der Bushaltestellen.

Im Projektverlauf haben sich drei Varianten herauskristallisiert, die in diesem Rahmen konkretisiert und in ein übergeordnetes städtebauliches Konzept integriert werden sollten:

<u>Variante 1: Durchgängiger Mittelstreifen</u>

- Verringerung der Fahrstreifen auf einen je Richtung
- Bauliche Anlage eines durchgängigen Mittelstreifens als Querungshilfe für Zufußgehenden
- Anpassung der Grünzeiten für Zufußgehende - Durchgängige Querung ermöglichen
- Anlage von beidseitigen Radfahrstreifen (ggf. einseitig für Radverkehr freigegebene Busspur)
- Indirekter Linksabbieger mit koordinierter Ampelschaltung (vgl. Maßnahme 8.1.2 ab Seite 84)
- Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen inklusive sicherer Zuwegung
- Good-Practice-Beispiel: Friedrich-Ebert-Straße in Kassel (Deutscher Verkehrsplanungspreis 2016)

<u>Variante 2: Verkehrsberuhigter Bereich</u>

- Anlage eines verkehrsberuhigten Bereichs inklusive entsprechender baulicher Umgestaltung der Poststraße als platzartigen Bereich
- Fußverkehr hat Vorrang und darf den gesamten Bereich nutzen
- Kfz muss Schrittgeschwindigkeit fahren und darf Zufußgehende weder gefährden noch behindern - wenn nötig muss gewartet werden
- Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen
- Mögliche Auswirkungen auf den Busverkehr müssen geprüft werden (Fahrzeitverlängerungen)
- Good-Practice-Beispiel: Opernplatz in Duisburg

Variante 3: Durchfahrt verboten

- Sperrung des gesamten Abschnitts für den Kfz-Durchgangsverkehr - ÖPNV und Radverkehr soll den Bereich weiterhin befahren dürfen
- Verringerung der Fahrspuren auf eine je Richtung
- Anlage von Radfahrstreifen
- Anlage barrierefreier Gehwege
- Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen

Sofern sich im städtebaulichen Verfahren eine verkehrliche Lösung herausstellt, besteht zumindest bei Umsetzung von Variante 1 und 3 die Möglichkeit, die Auswirkungen auf den Verkehr im Rahmen eines Verkehrsversuchs zu testen.

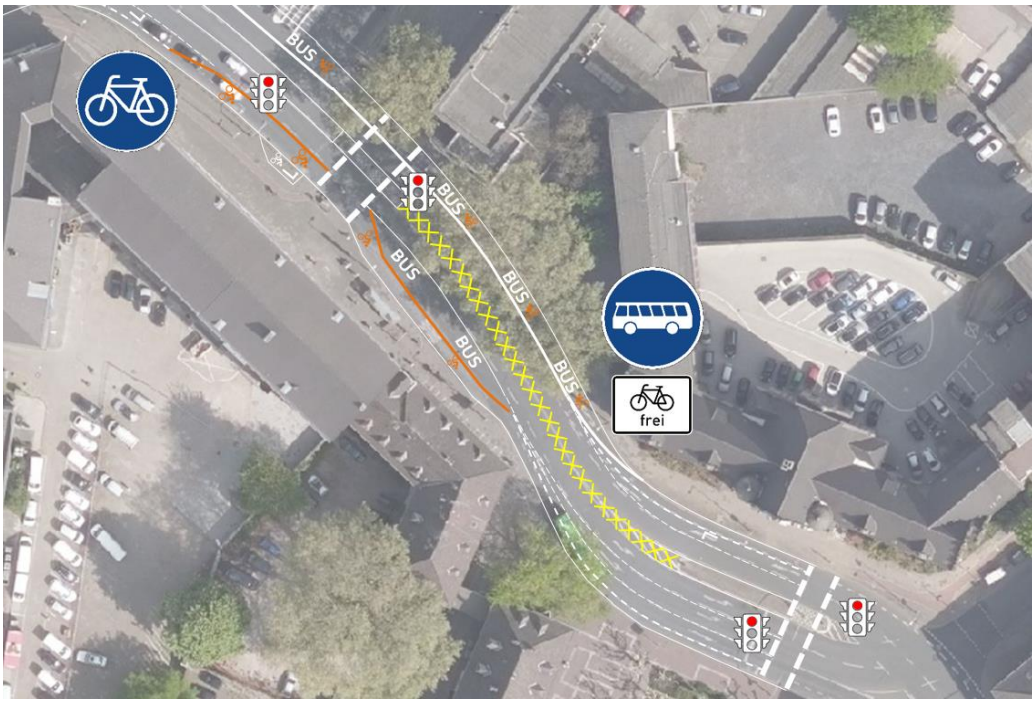
Rechtliche Grundlage: § 45 StVO Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen[58]

„(1) Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das gleiche Recht haben sie […]

6. zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen."

Entsprechende Verkehrsführungen und -Regelungen könnten mit Hilfe von Baustellenmarkierungen verdeutlicht werden. Auf Grundlage einer Evaluation könnten mögliche Konflikte frühzeitig erkannt und die verkehrliche Lösung vor einer baulichen Umsetzung optimiert werden.

Variante 1: „Durchgänger Mittelstreifen" - Markierungsmöglichkeit im Rahmen eines Verkehrsversuchs auf bestehender Fahrbahnbreite

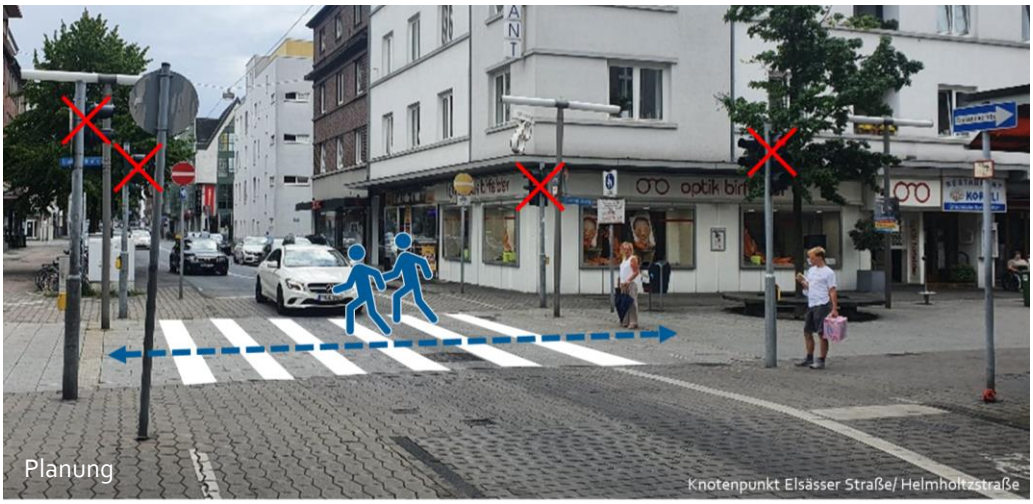


Kosten	Keine Angaben			
Förder-möglichkeiten	Keine			
Umsetzung	Kurzfristig: 1-2 Jahre ☐	Mittelfristig: 3-5 Jahre ☒	Langfristig: 6-10 Jahre ☐	Daueraufgabe ☐

[58] Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 20. April 2020 (BGBl. I S. 814) geändert worden ist.

8.1.4 Zebrastreifen Elsässer Straße / Helmholtzstraße

Zielgruppe/ Priorität	Fußverkehr ☒	Radverkehr ☐	ÖPNV ☐	Priorität ☒



Ausgangslage/ Problemstellung

Die Elsässer Straße ist eine Fußgängerzone, die durch die Querung der Helmholtzstraße unterbrochen ist. An dem Knoten besteht eine LSA, die auf Anforderung für Zufußgehende Grün schaltet. Dies führt durch Wartezeiten zu einer Qualitätsminderung für Zufußgehende.

Zielsetzung

- Verbesserung der Erreichbarkeit von Zielen für Fuß- und Radverkehr innerhalb des Untersuchungsraumes sowie aus angrenzenden Stadtteilen.
- Kontinuierlicher Ausbau der Barrierefreiheit auf Hauptfußwegen.
- Vorrang für Zufußgehende im gesamten Bereich der Fußgängerzone in der Marktstraße und der Elsässer Straße

Maßnahmenempfehlung

Es wird empfohlen, die bestehende LSA durch einen Zebrastreifen zu ersetzen. Zufußgehende hätten so Vorrang, Wartezeiten würden entfallen. Aufgrund der niveaugleichen Gestaltung und der guten Beleuchtung des Knotens, sollte die Anlage kostengünstig möglich sein. Zu berücksichtigen ist der Abbau der bestehenden LSA.

Kosten	ca. 15.000 - 30.000 €			
Förder-möglichkeiten	Keine			
Umsetzung	Kurzfristig: 1-2 Jahre ☒	Mittelfristig: 3-5 Jahre ☐	Langfristig: 6-10 Jahre ☐	Daueraufgabe ☒

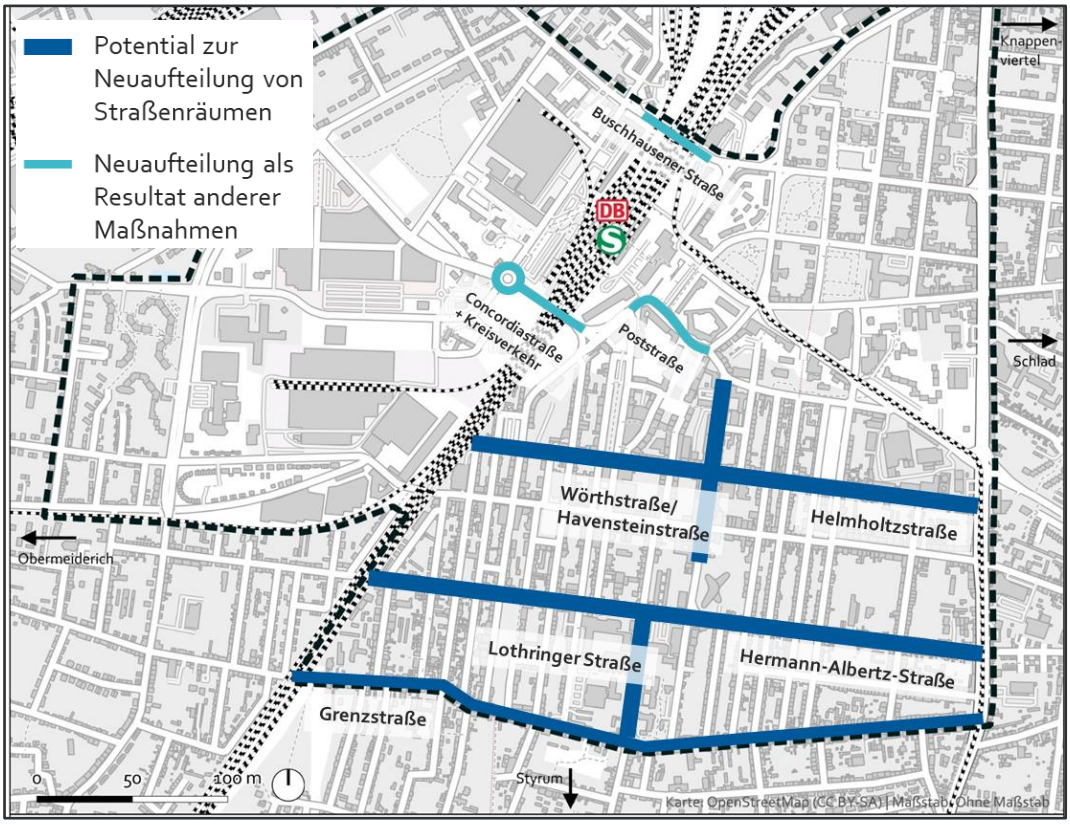
8.2 Themenfeld B: Neuaufteilung von Straßenräumen zu Gunsten von Fuß- und Radverkehr

Die Gestaltung der öffentlichen Straßenräume haben große Auswirkungen auf die Aufenthaltsqualität der Stadt. Barrierefreiheit für Zufußgehende, sichere Führungsformen für Radfahrende und eine ansprechende Begrünung sind Grundlagen für Straßen mit hoher Aufenthaltsqualität.

In Alt-Oberhausen sind einzelne Straßenräume primär auf die Anforderungen des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs ausgerichtet. Um die Grundanforderungen an Aufenthaltsqualität zu erfüllen, müssen Änderungen in der Verteilung des öffentlichen Raums vorgenommen werden. Beispielhafte Straßenräume mit großen Defiziten sind die Hermann-Albertz-Straße, die Helmholtzstraße, die Grenzstraße, die Lothringer Straße und die Wörthstraße/ Havensteinstraße (vgl. Abbildung 54).

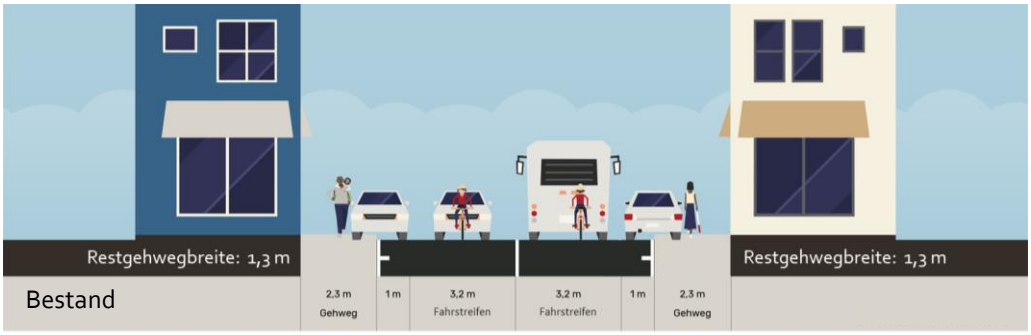
Aussagen zur möglichen Einführung und Auswirkungen einer großflächigen Einbahnstraßenregelung sind in Kapitel 8.9.4 ab Seite 136 dargestellt.

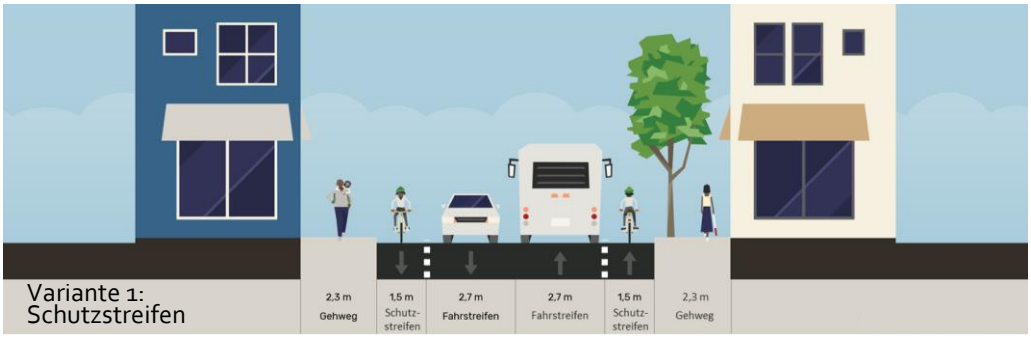
Abbildung 54: Straßenräume mit Potentialen für Neuaufteilung zu Gunsten des Fuß- und Radverkehrs

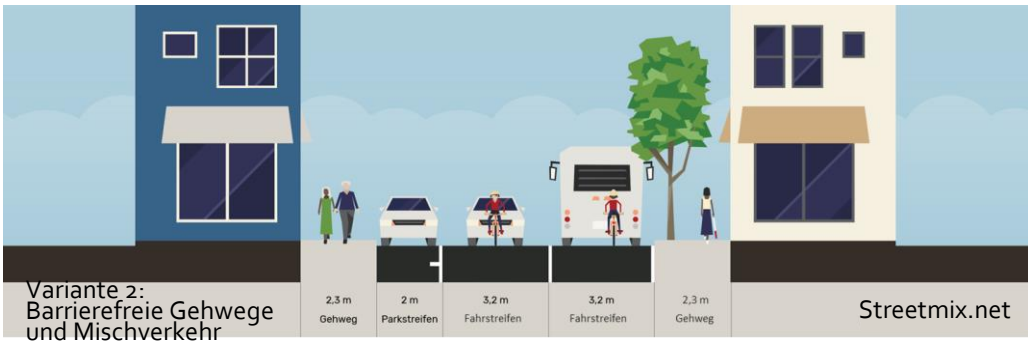


8.2.1 Hermann-Albertz-Straße

Zielgruppe/ Priorität	Fußverkehr ☒	Radverkehr ☒	ÖPNV ☒	Priorität ☐







Ausgangslage/ Problemstellung

Die Hermann-Albertz-Straße ist eine wichtige Ost-West-Verbindung durch Alt-Oberhausen. In aktueller Form bestehen vielfältige Mängel für Zufußgehende und Radfahrende. Gehwege sind nicht barrierefrei (Restgehwegbreiten von 1,30 m, schlechte Sichtbeziehungen durch halbseitig auf dem Gehweg parkende Fahrzeuge), die Bushaltestellen sind schlecht erreichbar (fehlende Querungsstellen), Radfahrende werden bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h im Mischverkehr geführt und Straßenraumbegrünung fehlt. Die Aufenthalts-qualität ist gering.

Zielsetzung

- Steigerung der Aufenthalts-, Wohn- und Lebensqualität.
- Verlagerung von Fahrten mit dem Pkw auf den Umweltverbund.
- Verkehrssicherheit erhöhen.
- Aufwertung der öff. Straßenräume, insbesondere der Hauptverkehrsstraßen.

Maßnahmenempfehlung

Es wird empfohlen, den Straßenraum mit Priorität an den Bedürfnissen von Zufußgehenden und Radfahrenden sowie den Nutzern des ÖPNV auszurichten und die Aufenthaltsqualität zu steigern. Im Projektverlauf haben sich zwei Varianten herauskristallisiert, die beide im bestehenden baulichen Zustand umsetzbar sind. So ist eine Umsetzung ohne lange Planungs- und Bauphasen inklusive damit verbundener Kosten möglich.

<u>Variante 1: Beidseitiger Schutzstreifen</u>

- Markierung von beidseitigen Schutzstreifen mit 1,50 m Breite
- Verbot halbseitiges Gehwegparken - Gehwege dann auf 2,30 m Breite nutzbar
- Anlage von Straßenraumbegrünung und Gehwegaufweitungen an Einmündungen und Bushaltestellen
- Parken wäre auf gesamter Länge nicht mehr möglich (Entfall von ca. 110 Park-plätzen)

<u>Variante 2: Barrierefreie Gehwege und Mischverkehr</u>

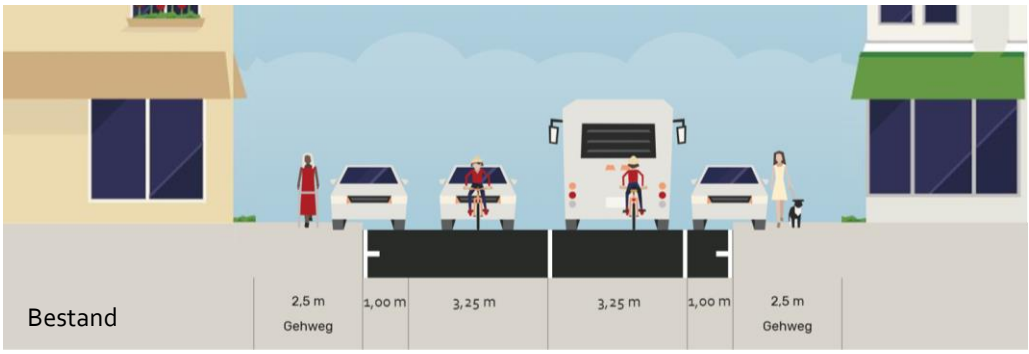
- Markierung eines einseitigen Parkstreifens, Verbot halbseitiges Gehwegparken (Entfall von ca. 55 Parkplätzen)
- Gehwege dann auf 2,30 m Breite nutzbar
- Anlage von Straßenraumbegrünung und Gehwegaufweitungen an Einmündungen und Bushaltestellen
- Führung des Radverkehrs im Mischverkehr - Reduzierung der zulässigen Höchst-geschwindigkeit auf 30 km/h (sofern/ sobald rechtlich zulässig)

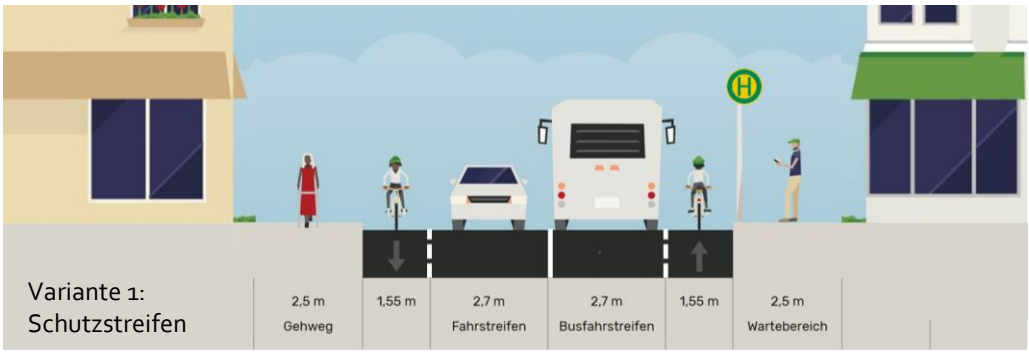
In beiden Varianten wird das Ziel erreicht, Zufußgehenden ein barrierefreies Gehen zu ermöglichen. Aufgrund der in beiden Varianten entfallenden Parkplätze wird ein begleitendes Parkraumkonzept empfohlen. Eine denkbare Strategie ist, eine Kompensation der Parkplätze in Quartiersgaragen oder in bestehenden Parkbauten zu erreichen.

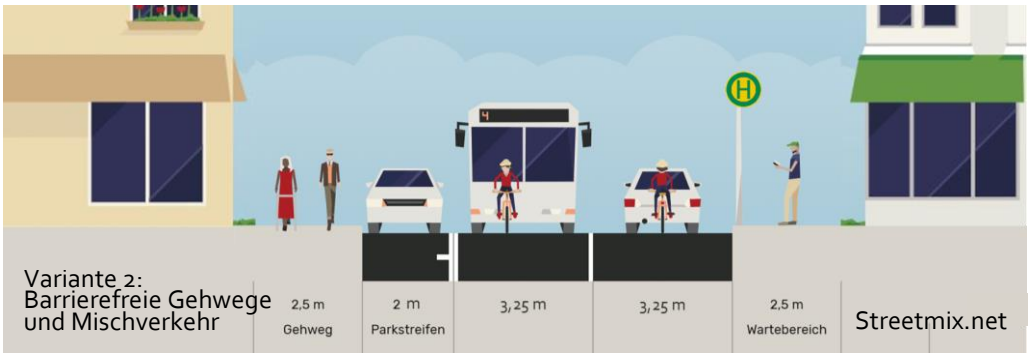
Kosten	Je nach Gestaltung ca. 50.000 - 250.000 €			
Förder-möglichkeiten	FöRi-Nah (NRW); Sonderprogramm Stadt- und Land (Bund); NKI (Bund)			
Umsetzung	Kurzfristig: 1-2 Jahre ☐	Mittelfristig: 3-5 Jahre ☒	Langfristig: 6-10 Jahre ☐	Daueraufgabe ☐

8.2.2 Grenzstraße

Zielgruppe/ Priorität	Fußverkehr ☒	Radverkehr ☒	ÖPNV ☒	Priorität ☐







Ausgangslage/ Problemstellung

Die Grenzstraße ist eine wichtige Ost-West-Verbindung durch Alt-Oberhausen. In aktueller Form bestehen vielfältige Mängel für Zufußgehende und Radfahrende. Gehwege sind nicht barrierefrei (Restgehwegbreiten von 1,50 m, schlechte Sichtbeziehungen durch halbseitig auf dem Gehweg parkende Fahrzeuge), die Bushaltestellen sind schlecht erreichbar (fehlende Querungsstellen) und Radfahrende werden bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h im Mischverkehr geführt. Die fehlende Straßenraumbegrünung wird teilweise über vorhandene Vorgärten kompensiert. Die Aufenthaltsqualität ist gering.

Zielsetzung

- Steigerung der Aufenthalts-, Wohn- und Lebensqualität.
- Verlagerung von Fahrten mit dem Pkw auf den Umweltverbund.
- Verkehrssicherheit erhöhen.
- Aufwertung der öff. Straßenräume, insbesondere der Hauptverkehrsstraßen.

Maßnahmenempfehlung

Es wird empfohlen, den Straßenraum mit Priorität an den Bedürfnissen von Zufußgehenden und Radfahrenden sowie den Nutzern des ÖPNV auszurichten und die Aufenthaltsqualität zu steigern. Im Projektverlauf haben sich zwei Varianten herauskristallisiert, die beide im bestehenden baulichen Zustand umsetzbar sind. So ist eine Umsetzung ohne lange Planungs- und Bauphasen inklusive damit verbundener Kosten möglich.

<u>Variante 1: Beidseitiger Schutzstreifen</u>

- Markierung von beidseitigen Schutzstreifen mit 1,55 m Breite
- Verbot halbseitiges Gehwegparken - Gehwege dann auf 2,50 m Breite nutzbar
- Anlage von Straßenraumbegrünung und Gehwegaufweitungen an Einmündungen und Bushaltestellen
- Parken wäre auf gesamter Länge nicht mehr möglich (Entfall von ca. 200 Parkplätzen)

<u>Variante 2: Barrierefreie Gehwege + Mischverkehr</u>

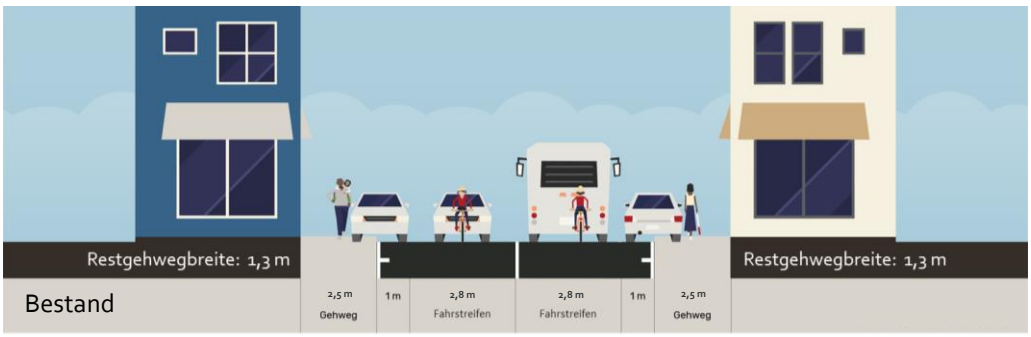
- Markierung eines einseitigen Parkstreifens, Verbot halbseitiges Gehwegparken (Entfall von ca. 100 Parkplätzen)
- Gehwege dann auf 2,50 m Breite nutzbar
- Anlage von Straßenraumbegrünung und Gehwegaufweitungen an Einmündungen und Bushaltestellen
- Führung des Radverkehrs im Mischverkehr - Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h (sofern/ sobald rechtlich zulässig)

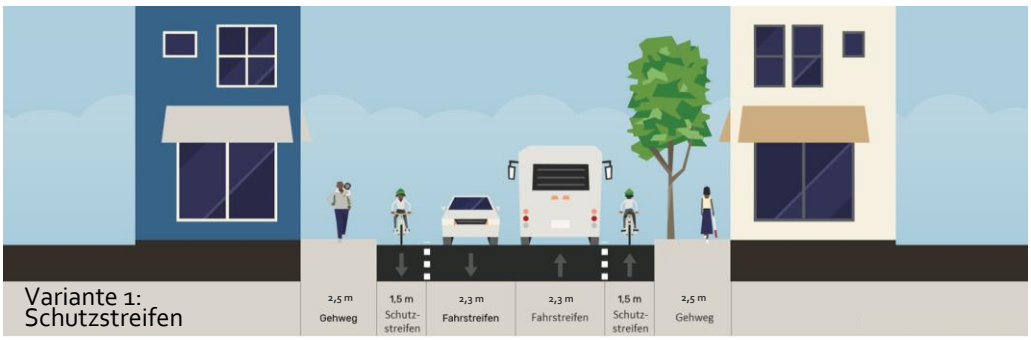
In beiden Varianten wird das Ziel erreicht, Zufußgehenden ein barrierefreies Gehen zu ermöglichen. Aufgrund der in beiden Varianten entfallenden Parkplätze wird ein begleitendes Parkraumkonzept empfohlen. Eine denkbare Strategie ist, eine Kompensation der Parkplätze in Quartiersgaragen oder in bestehenden Parkbauten zu erreichen.

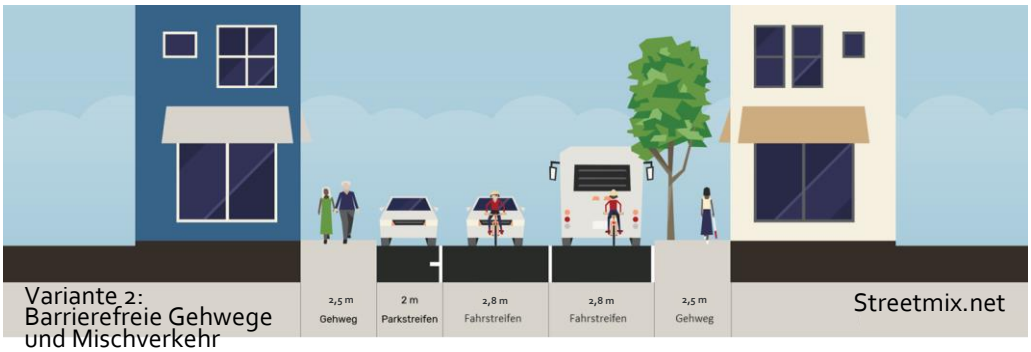
Kosten	Je nach Gestaltung ca. 50.000 - 250.000 €			
Förder-möglichkeiten	FöRi-Nah (NRW); Sonderprogramm Stadt- und Land (Bund); NKI (Bund)			
Umsetzung	Kurzfristig: 1-2 Jahre ☐	Mittelfristig: 3-5 Jahre ☒	Langfristig: 6-10 Jahre ☐	Daueraufgabe ☐

8.2.3 Helmholtzstraße (Mülheimer Str. - Havensteinstr.)

Zielgruppe/ Priorität	Fußverkehr ☒	Radverkehr ☒	ÖPNV ☒	Priorität ☐







Ausgangslage/ Problemstellung

Die Helmholtzstraße liegt direkt nördlich der Fußgängerzone und ist eine wichtige Ost-West-Verbindung durch Alt-Oberhausen. In aktueller Form bestehen zwischen der Mülheimer Straße und der Havensteinstraße vielfältige Mängel für Zufußgehende und Radfahrende. Gehwege sind nicht barrierefrei (Restgehwegbreiten von 1,50 m, schlechte Sichtbeziehungen durch halbseitig auf dem Gehweg parkende Fahrzeuge), die Bushaltestellen sind schlecht erreichbar (fehlende Querungsstellen) und Radfahrende werden bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h im Mischverkehr geführt. Straßenraumbegrünung ist nur vereinzelt vorhanden. Die Aufenthaltsqualität ist gering.

Zielsetzung

- Steigerung der Aufenthalts-, Wohn- und Lebensqualität.
- Verlagerung von Fahrten mit dem Pkw auf den Umweltverbund.
- Verkehrssicherheit erhöhen.
- Aufwertung der öff. Straßenräume, insbesondere der Hauptverkehrsstraßen.

Maßnahmenempfehlung

Variante 1: Beidseitiger Schutzstreifen

- Markierung von beidseitigen Schutzstreifen mit 1,50 m Breite
- Verbot halbseitiges Gehwegparken - Gehwege dann auf 2,50 m Breite nutzbar
- Anlage von Straßenraumbegrünung und Gehwegaufweitungen an Einmündungen und Bushaltestellen
- Parken wäre auf gesamter Länge nicht mehr möglich (Entfall von ca. 90 Parkplätzen)

Variante 2: Barrierefreie Gehwege + Mischverkehr

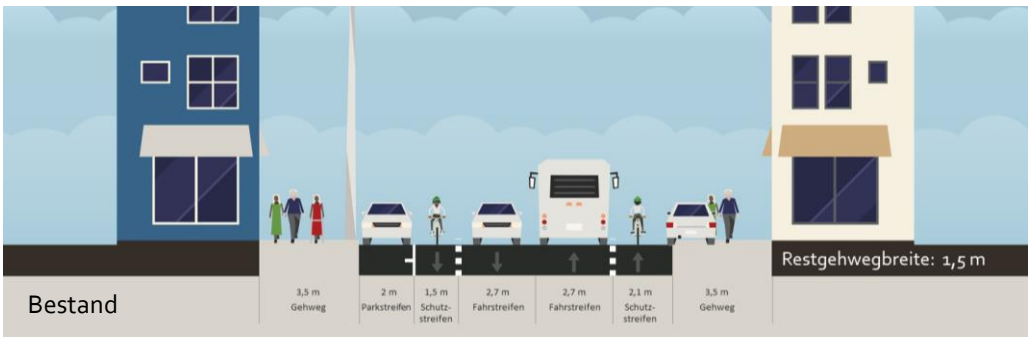
- Markierung eines einseitigen Parkstreifens, Verbot halbseitiges Gehwegparken (Entfall von ca. 40 Parkplätzen)
- Gehwege dann auf 2,50 m Breite nutzbar
- Anlage von Straßenraumbegrünung und Gehwegaufweitungen an Einmündungen und Bushaltestellen
- Führung des Radverkehrs im Mischverkehr - Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h (sofern/ sobald rechtlich zulässig)

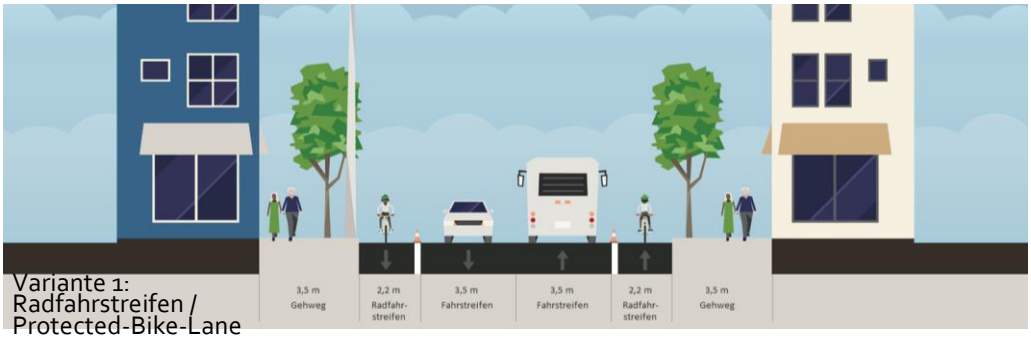
In beiden Varianten wird das Ziel erreicht, Zufußgehenden ein barrierefreies Gehen zu ermöglichen. Aufgrund der in beiden Varianten entfallenden Parkplätze wird ein begleitendes Parkraumkonzept empfohlen. Eine denkbare Strategie ist, eine Kompensation der Parkplätze in Quartiersgaragen oder in bestehenden Parkbauten zu erreichen.

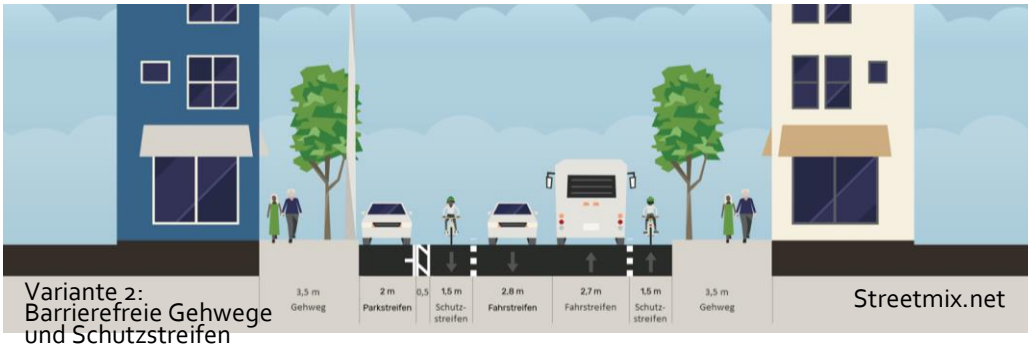
Kosten	Je nach Gestaltung ca. 50.000 - 200.000 €			
Förder-möglichkeiten	FöRi-Nah (NRW); Sonderprogramm Stadt- und Land (Bund); NKI (Bund)			
Umsetzung	Kurzfristig: 1-2 Jahre ☐	Mittelfristig: 3-5 Jahre ☒	Langfristig: 6-10 Jahre ☐	Daueraufgabe ☐

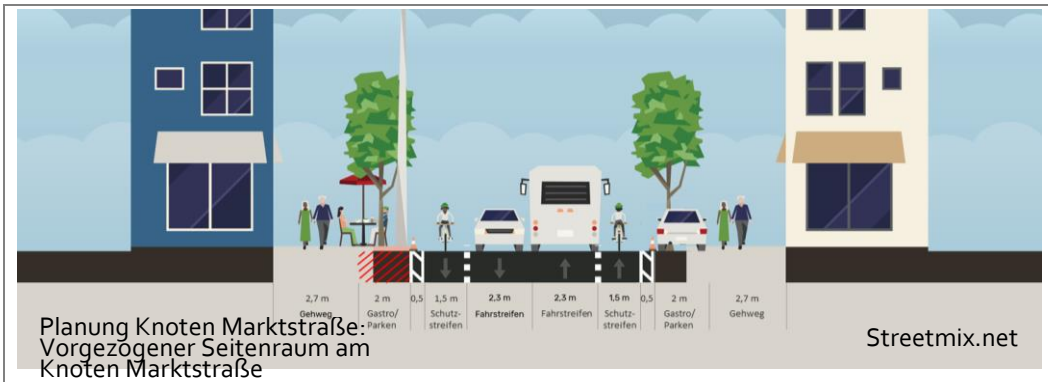
8.2.4 Wörthstraße / Havensteinstraße

Zielgruppe/ Priorität	Fußverkehr ☒	Radverkehr ☒	ÖPNV ☒	Priorität ☐









Planung Knoten Marktstraße: Vorgezogener Seitenraum am Knoten Marktstraße

Temporäre Möblierung (Hamburg-Ottensen)

Planung Knoten Marktstraße: Vorgezogener Seitenraum und Zebrastreifen

Ausgangslage/ Problemstellung

Die Wörthstraße/ Havensteinstraße ist eine Nord-Süd-Verbindung vom Bahnhof (Poststraße) über die Fußgängerzone und besitzt im Kfz-Netz eine lokale Verbindungsfunktion. Die Fußgängerzone wird durch Havensteinstraße inklusive LSA zertrennt.

In aktueller Form bestehen vielfältige Mängel für Zufußgehende und Radfahrende. Gehwege sind nicht barrierefrei (Restgehwegbreiten von 1,50 m, schlechte Sichtbeziehungen durch vollständig auf dem Gehweg parkende Fahrzeuge), die Bushaltestellen sind schlecht erreichbar (fehlende Querungsstellen), Radfahrer werden auf Schutzstreifen ohne Sicherheitstrennstreifen entlang parkender Fahrzeuge geführt und Straßenraumbegrünung fehlt. Im Bereich der Marktstraße besteht für Geschäfte und Gastronomie keine Möglichkeit, den öffentlichen Raum zu nutzen. Die Aufenthaltsqualität ist gering. Zudem wird die Aufenthaltsqualität der Markstraße durch die Fußgänger-LSA gemindert.

Zielsetzung

- Steigerung der Aufenthalts-, Wohn- und Lebensqualität.
- Stärkung der lokalen Wirtschaft und der lokalen und regionalen Bedeutung des zentralen urbanen Bereichs mit seinem vielfältigen Kultur- und Bildungsangebot.
- Urbanes Leben fördern.
- Verlagerung von Fahrten mit dem Pkw auf den Umweltverbund.
- Verkehrssicherheit erhöhen.
- Aufwertung der öff. Straßenräume, insbesondere der Hauptverkehrsstraßen.
- Vorrang für Zufußgehende im gesamten Bereich der Fußgängerzone in der Marktstraße und der Elsässer Straße

Maßnahmenempfehlung

Es wird empfohlen, den Straßenraum mit Priorität an den Bedürfnissen von Zufußgehenden und Radfahrenden sowie den Nutzern des ÖPNV auszurichten und die Aufenthaltsqualität zu steigern. Im Fokus sollte zudem die Steigerung der Verweildauer vor Geschäften und Gastronomie stehen.

Im Projektverlauf haben sich zwei Varianten herauskristallisiert, die beide im bestehenden baulichen Zustand umsetzbar sind. So ist eine Umsetzung ohne lange Planungs- und Bauphasen inklusive damit verbundener Kosten möglich.

<u>Variante 1: Beidseitiger Radfahrstreifen/ Protected-Bike-Lane</u>

- Markierung von beidseitigen Radfahrstreifen mit 2,20 m Breite, ggf. als Protected-Bike-Lanes
- Verbot Gehwegparken - Gehwege dann auf 3,50 m Breite nutzbar
- Anlage von Straßenraumbegrünung und Gehwegaufweitungen an Einmündungen und Bushaltestellen
- Parken wäre auf gesamter Länge nicht mehr möglich (Entfall von ca. 65 Parkplätzen)

<u>Variante 2: Barrierefreie Gehwege und Mischverkehr</u>

- Verbot des Gehwegparkens (Entfall von ca. 45 Parkplätzen)
- Gehwege dann auf 3,50 m Breite nutzbar
- Anlage von Straßenraumbegrünung und Gehwegaufweitungen an Einmündungen und Bushaltestellen
- Markierung eines Sicherheitstrennstreifens (0,50 m) zu dem verbleibenden Parkstreifen
- Führung des Radverkehrs auf Schutzstreifen mit 1,50 m Breite

In beiden Varianten wird das Ziel erreicht, Zufußgehenden ein barrierefreies Gehen zu ermöglichen. Auch die Qualität für Radfahrende wird gesteigert. Aufgrund der in beiden Varianten entfallenden Parkplätze wird ein begleitendes Parkraumkonzept empfohlen. Eine denkbare Strategie ist, eine Kompensation der Parkplätze in Quartiersgaragen oder in bestehenden Parkbauten zu erreichen.

<u>Straßenraumaufteilung im Bereich Knoten Marktstraße</u>

Im Bereich der Marktstraße wird unabhängig der gewählten Variante empfohlen, bestehende Parkplätze zur Nutzung durch Gastronomie oder Geschäfte zur Verfügung zu stellen. Der neu gewonnene öffentliche Raum sollte baulich vom fließenden Verkehr getrennt werden. Der Effekt kann z. B. durch einfache Holzkonstruktionen erreicht werden.

Denkbar ist auch, die Maßnahme temporär begrenzt umzusetzen. Beispielsweise nur in den Sommermonaten, wo erhöhten Bedarf im Außenbereich besteht. In den Wintermonaten könnten die Parkplätze dann wieder als solche genutzt werden. Die Umsetzung im Bereich Knoten Marktstraße sollte kurzfristig erfolgen.				
Kosten	Je nach Gestaltung ca. 50.000 - 200.000 €			
Förder-möglichkeiten	FöRi-Nah (NRW); Sonderprogramm Stadt- und Land (Bund); NKI (Bund)			
Umsetzung	Kurzfristig: 1-2 Jahre ☒	Mittelfristig: 3-5 Jahre ☒	Langfristig: 6-10 Jahre ☐	Daueraufgabe ☐

8.3 Themenfeld C: Stärkung der Fußgängerzone/ Innenstadt

Um die besondere Bedeutung der Fußgängerzone für Alt-Oberhausen zu unterstreichen, sollten auch die verkehrlichen Regelungen auf die Anforderungen der Nutzer zugeschnitten sein.

Abbildung 55: Blick in die Marktstraße

Für Zufußgehende, als hauptsächliche und wichtigste Nutzer, sollte ungestörtes Flanieren möglich sein und gefördert werden. Für den Radverkehr und den Kfz-Verkehr sollten die Geschäfte und Gastronomie gut erreichbar sein, wobei diese Erreichbarkeit auch mit einem „kurzen" Fußweg verbunden sein kann.

Im Mittelpunkt der Maßnahmen steht daher die Steigerung der Aufenthaltsqualität, um die Verweildauer der Gäste und Kunden zu erhöhen und die Attraktivität eines Besuches der Innenstadt zu erhöhen.

Um diese Anforderungen zu erfüllen, wird die Umsetzung verschiedener Bausteine empfohlen. Dabei wird es in solch Multifunktionalen Räumen immer wieder darum gehen, Kompromisslösungen für vorhandene Zielkonflikte zu entwickeln.

8.3.1 Beschilderung für Querungsbereiche Marktstraße

Zielgruppe/ Priorität	Fußverkehr ☒	Radverkehr ☐	ÖPNV ☐	Priorität ☒

Ausgangslage/ Problemstellung

Die Marktstraße wird an mehreren Straßen gekreuzt. Kfz-Verkehr darf diese befahren. Im Bereich der Marktstraße sind für den Kfz-Verkehr verkehrsberuhigte Bereiche ausgeschildert. Diese Beschilderung ist allerdings für Zufußgehende nicht erkennbar, die entlang der Marktstraße gehen. Für Zufußgehende ist somit nicht erkennbar, dass sie Vorrang haben.

Zielsetzung

- Verkehrssicherheit erhöhen.
- Kontinuierlicher Ausbau der Barrierefreiheit auf Hauptfußwegen.
- Vorrang für Zufußgehende im gesamten Bereich der Fußgängerzone in der Marktstraße und der Elsässer Straße

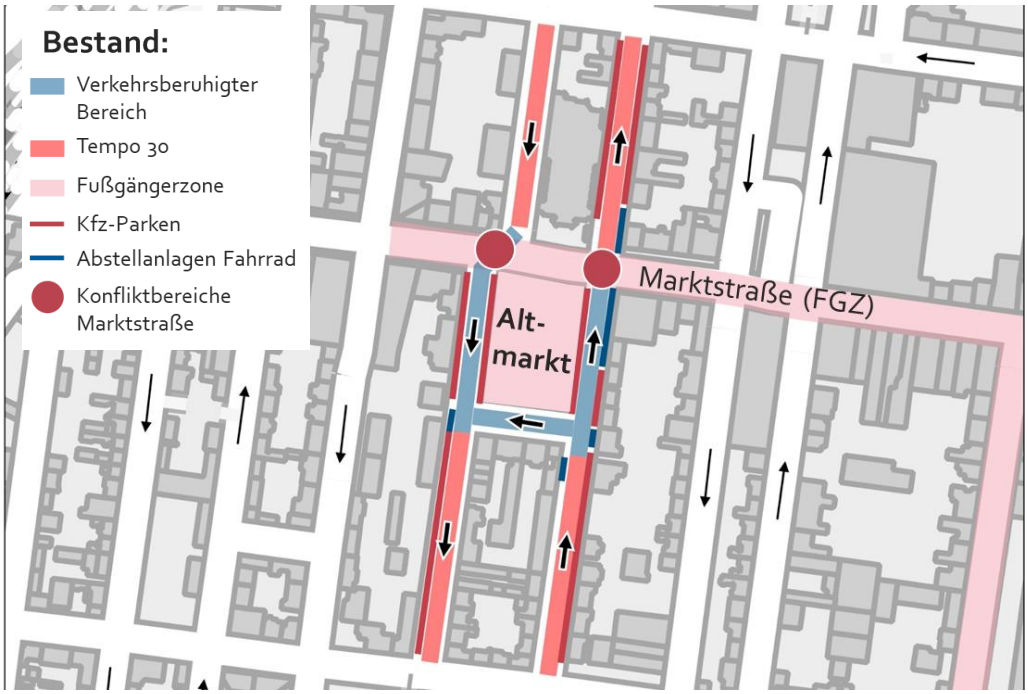
Maßnahmenempfehlung

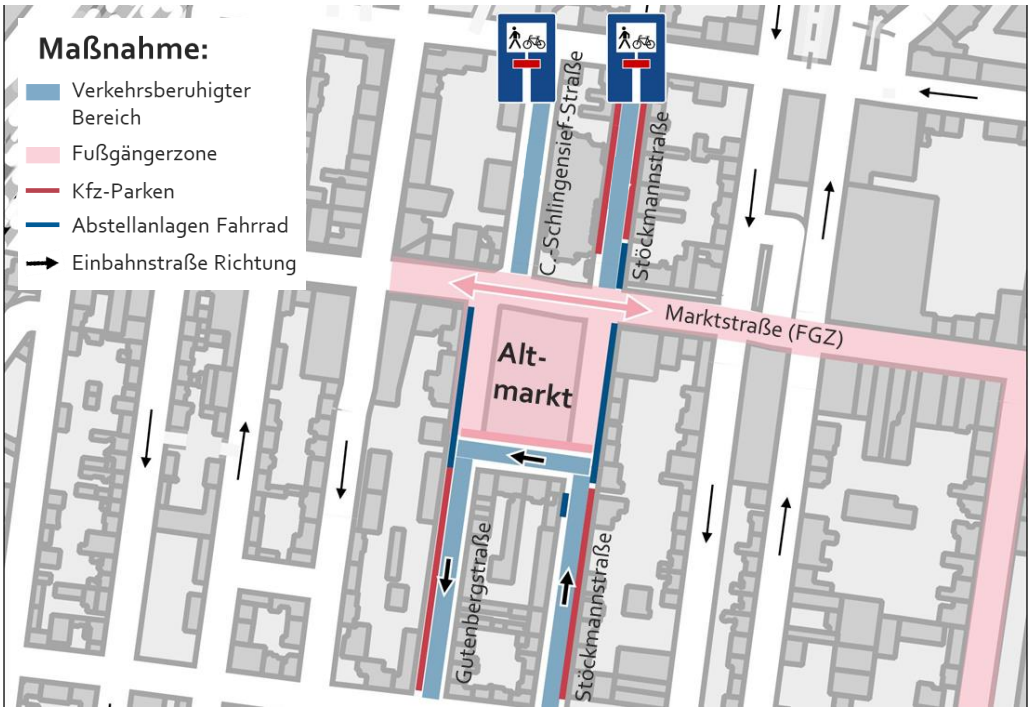
- An sämtlichen Querungsbereichen der Marktstraße mit verkehrsberuhigten Bereichen sollten die Beschilderung auch für Zufußgehende sichtbar ergänzt werden.

Kosten	Ca. 5.000 €			
Förder-möglichkeiten	Keine			
Umsetzung	Kurzfristig: 1-2 Jahre ☒	Mittelfristig: 3-5 Jahre ☐	Langfristig: 6-10 Jahre ☐	Daueraufgabe ☐

8.3.2 Altmarkt

Zielgruppe/ Priorität	Fußverkehr ☒	Radverkehr ☒	ÖPNV ☐	Priorität ☒





Ausgangslage/ Problemstellung

Die Marktstraße ist die Haupt-Fußgängerzone in Alt-Oberhausen. Diese kann an mehreren Knoten vom Kfz-Verkehr gequert werden. So auch im Bereich des Altmarkts. Somit ist der Altmarkt an der West-, Süd- und Ostseite von Fahrbahn umgeben. Dies mindert die Aufenthaltsqualität im Bereich der Marktstraße und des Altmarktes gleichermaßen. Ungestörtes Flanieren ist nicht möglich. Die Nutzung des Altmarkts als innerstädtischer Platz ist eingeschränkt und entspricht nicht der wichtigen Lage im Quartier.

Zielsetzung

- Steigerung der Aufenthalts-, Wohn- und Lebensqualität.
- Stärkung der lokalen Wirtschaft und der lokalen und regionalen Bedeutung des zentralen urbanen Bereichs mit seinem vielfältigen Kultur- und Bildungsangebot.
- Urbanes Leben fördern.
- Verbesserung der Erreichbarkeit von Zielen für Fuß- und Radverkehr innerhalb des Untersuchungsraumes sowie aus angrenzenden Stadtteilen.
- Vorrang für Zufußgehende im gesamten Bereich der Fußgängerzone in der Marktstraße und der Elsässer Straße

Maßnahmenempfehlung

Es wird empfohlen, die Straßen westlich, nördlich und östlich des Altmarktes für den Kfz-Verkehr zu sperren und so die Aufenthaltsqualität für Zufußgehende und Radfahrende zu steigern und den Platz entsprechend seiner Lage als innerstädtischen Platz aufzuwerten. Die ehemaligen Fahrbahnen sollten angrenzender Gastronomie und Geschäften zur Nutzung bereitgestellt werden, um den Platz zeitnah zu beleben.

- Ausweisung der Stöckmannstraße, der Marktstraße und Gutenbergstraße im Bereich des Altmarkts als Fußgängerzone (Z 242 StVO), Radfahrer frei (Z 1022-10)
- Nördlich des Altmarkts: Ausweisung von verkehrsberuhigten Bereichen (Z 325 StVO) in der Stöckmannstraße und C.-Schlingensief-Str. (Marktstraße bis Helmholtzstraße); Aufhebung der bestehenden Einbahnstraßenregelungen; Ergänzung für Rad- und Fußverkehr durchlässige Sackgassenbeschilderung (Z 357-50 StVO)
- Südlich des Altmarkts: Ausweisung von verkehrsberuhigten Bereichen (Z 325 StVO) in der Stöckmannstraße, der Straße Altmarkt und der Gutenbergstraße (Altmarkt bis Hermann-Albertz-Straße)
- Anlage von Radabstellanlagen auf ehemaligen Kfz-Parkplätzen

Denkbar ist auch, die Planung im Rahmen eines temporären Verkehrsversuchs zu testen und zu evaluieren. Ggf. können dazu auch zunächst einzelne Seiten (West- oder Ostseite) des Altmarktes für den Kfz-Verkehr gesperrt werden.

Kosten	Ca. 15.000 € (Beschilderung + Anlage von 40 Fahrradbügeln)			
Förder-möglichkeiten	Keine			
Umsetzung	Kurzfristig: 1-2 Jahre ☒	Mittelfristig: 3-5 Jahre ☐	Langfristig: 6-10 Jahre ☐	Daueraufgabe ☐

8.3.3 Fahrradparken – Leerstand nutzen

Zielgruppe/ Priorität	Fußverkehr ☐	Radverkehr ☒	ÖPNV ☐	Priorität ☐

Good-Practice-Beispiel: Leipzig

Ausgangslage/ Problemstellung

Die Erreichbarkeit der Fußgängerzone für den Radverkehr steht in direktem Zusammenhang mit angemessenen Radabstellanlagen im direkten Umfeld. Bügel sind i. d. R. an den einmündenden Querstraßen vorhanden, was positiv zu bewerten ist. Es fehlt allerdings an gesicherten Abstellanlagen mit Witterungsschutz und E-Lademöglichkeiten. Diese Abstellanlagen sind allerdings insbesondere für den steigenden Anteil teurer E-Bikes ein wichtiges Kriterium.

Zielsetzung

- Verlagerung von Fahrten mit dem Pkw auf den Umweltverbund (Fuß, Rad und ÖPNV).
- Angebot ausreichender und qualitativ hochwertiger Fahrradabstellanlagen.

Maßnahmenempfehlung

Im städtebaulich sensiblen Bereich der Fußgängerzone können nicht willkürlich Radabstellanlagen errichtet werden. Daher wird empfohlen, vorhandenen Leerstand zu nutzen (beispielsweise mittels Anmietung durch die Stadt Oberhausen) und an 1 bis 2 Standorten mit Leerstand „Fahrradräume" einzurichten.

Die Standorte sollten möglichst nahe an der Marktstraße liegen, beispielsweise in einer der kreuzenden Querstraßen. Folgende Komponenten sollten angeboten werden:

- Bügel zum sicheren Anbinden von Fahrrädern - inklusive 1 bis 2 Stellplätzen für Lastenräder
- Schließfächer

▪ E-Lademöglichkeiten ▪ Videoüberwachung ▪ Stufenfreier Zugang mit automatisch öffnender Tür ▪ Offene Schaufenstergestaltung, um soziale Sicherheit zu gewährleisten Die „Fahrradräume" sollen insbesondere Pendelnden, Kundinnen und Kunden sowie Touristen das längere Abstellen der Fahrräder mit hoher Qualität ermöglichen (inklusive der Möglichkeit des Einschließen des Fahrradhelms im Schließfach oder des Ladens des E-Bikes).				
Kosten	ca. 10.000 - 30.000 € zur Einrichtung + laufende Mietkosten			
Förder-möglichkeiten	FöRi-MM (NRW)			
Umsetzung	Kurzfristig: 1-2 Jahre ☒	Mittelfristig: 3-5 Jahre ☐	Langfristig: 6-10 Jahre ☐	Daueraufgabe ☒

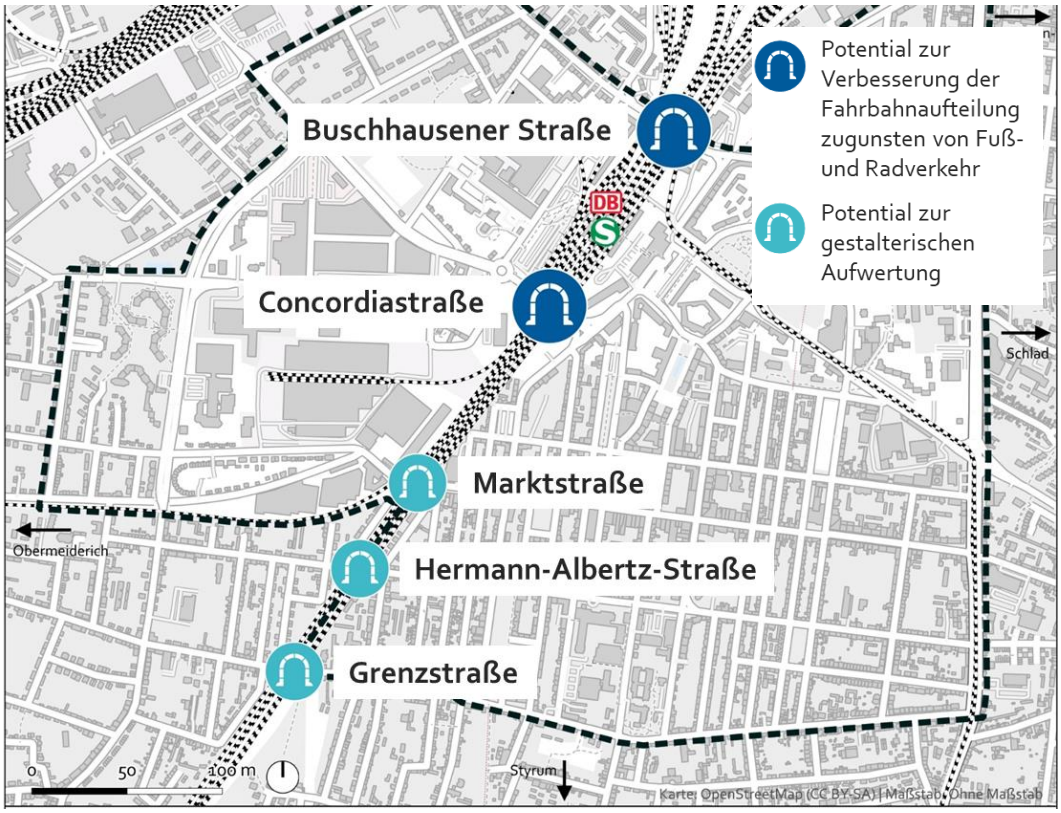
8.4 Themenfeld D: Aufwertung der Stadttore/ Unterführungen

Die Stadttore sind einerseits die Eingangsbereiche des Quartiers und damit von besonderer Bedeutung zur Identitätsstiftung von Alt-Oberhausen. Andererseits sind sie Zwangspunkte für Verkehrsteilnehmer, da sich vielfältige Ansprüche an Straßenraumgestaltung und Platzbedarf in begrenzten Raum bündeln.

Die fünf Unterführungen sind besonders auf die Bedürfnisse des Kfz-Verkehrs ausgerichtet. Es lassen sich zwei Gruppen unterteilen, in denen unterschiedliche Handlungserfordernisse auftreten:

- Änderung der Aufteilung des Straßenraums zu Gunsten den Anforderungen von Zufußgehenden und Radfahrenden (Concordiastraße, Buschausener Straße).
- Gestalterische Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Erhöhung der Sichtbarkeit von Zufußgehenden und Radfahrenden (Marktstraße, Hermann-Albertz-Straße, Grenzstraße).

Abbildung 56: Handlungserfordernisse an den Unterführungen



8.4.1 Marktstraße/ Hermann-Albertz-Straße/ Grenzstraße

Zielgruppe/ Priorität	Fußverkehr ☒	Radverkehr ☒	ÖPNV ☐	Priorität ☐

Ausgangslage/ Problemstellung

Die Unterführungen werden aufgrund der Gestaltung und vorhandener Vermüllung insbesondere von Zufußgehenden als Angsträume wahrgenommen. Radfahrende sind aufgrund schlechter Beleuchtung und der dunklen Wandfarbe nur schwer erkennbar.

Zielsetzung

- Steigerung der Aufenthalts-, Wohn- und Lebensqualität.
- Verkehrssicherheit erhöhen.

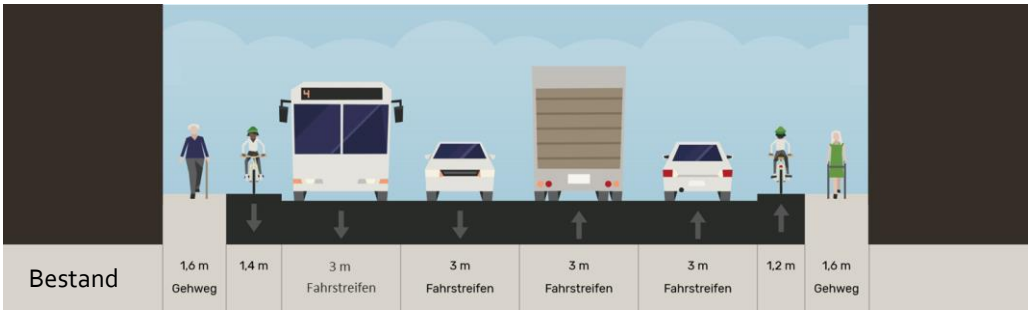
Maßnahmenempfehlung

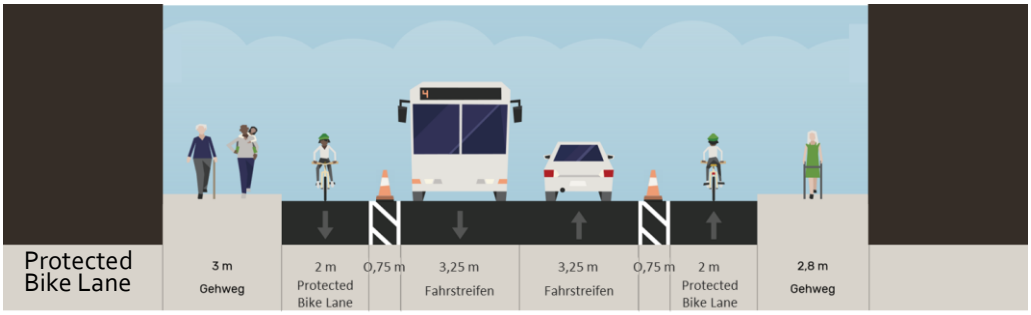
Es wird empfohlen, die Unterführungen optisch aufzuwerten. Die Seitenwände sollten mindestens weiß gestrichen werden, um die Sichtbarkeit von Zufußgehenden und Radfahrenden zu erhöhen. Besser wäre eine künstlerische Gestaltung, beispielsweise durch professionelle oder angeleitete Graffiti. Diese Gestaltung sollte durch ortsansässige Vereine (Sportverein/ ADFC) oder Schulen übernommen werden. Durch die Gestaltung von Bewohnerinnen und Bewohnern wird gewährleistet, dass die Unterführungen zur Identifikation des Stadtteils beitragen. Gleichzeitig werden die Bereiche durch verschiedene Nutzergruppen belebt und genutzt. Die Gestaltung durch Graffiti könnte als regelmäßige Veranstaltung angelegt sein.

Kosten	Keine Angaben			
Förder-möglichkeiten	Keine			
Umsetzung	Kurzfristig: 1-2 Jahre ☐	Mittelfristig: 3-5 Jahre ☐	Langfristig: 6-10 Jahre ☐	Daueraufgabe ☒

8.4.2 Concordiastraße

Zielgruppe/ Priorität	Fußverkehr ☒	Radverkehr ☒	ÖPNV ☐	Priorität ☒





Ausgangslage/ Problemstellung

Die Concordiastraße ist eine zentrale Verbindung zwischen dem Berocenter, dem Hauptbahnhof und Alt-Oberhausen. Der Straßenraum wird optisch durch die breite Unterführung gefasst. Die Aufteilung des Straßenraums ist auf die Anforderungen des Kfz-Verkehrs ausgelegt. Flächen für Radfahrende und Zufußgehende sind zu schmal und nicht barrierefrei.

Aussagen zur Führung am Kreisverkehr (Concordiakreisel) sind im Steckbrief Kreisverkehr Concordiastraße ab Seite 112 beschrieben.

Zielsetzung

- Verkehrssicherheit erhöhen.
- Aufwertung der öff. Straßenräume, insbesondere der Hauptverkehrsstraßen.
- Kontinuierlicher Ausbau der Barrierefreiheit auf Hauptfußwegen.
- Durchgängiges und komfortables Netz für Radverkehr anbieten.

Maßnahmenempfehlung

Es wird empfohlen, den Straßenraum mit Priorität an den Bedürfnissen von Zufußgehenden und Radfahrenden auszurichten und die Aufenthaltsqualität zu steigern. Dazu werden folgende Maßnahmen empfohlen:

- Verringerung der Fahrspuren auf eine je Richtung (wie am Concordiakreisel bereits Bestand)
- Führung des Radverkehrs auf Fahrbahnniveau - Anlage von beidseitigen Protected-Bike-Lanes zwischen dem Kreisverkehr und dem Knoten Poststraße/ Friedrich-Karl-Straße
- Gehweg soll auf der Breite von 3 m ausschließlich für Zufußgehende freigegeben sein
- Ergänzende Gestaltung der Seitenwände empfohlen, um das subjektive Empfinden zu verbessern (vgl. auch Steckbrief 8.4.1 ab Seite 109)

Um die konkreten Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr objektiv bestimmen zu können wird empfohlen, die Umgestaltung zunächst als Verkehrsversuch durchzuführen (kurzfristig).

Die Elemente zur Einrichtung der Protected-Bike-Lane könnten beispielsweise mit Baustellenbarken eingerichtet werden. Der Versuch sollte entsprechend wissenschaftlich begleitet und evaluiert werden. Es wird empfohlen, die Eröffnung des Verkehrsversuchs öffentlichkeitswirksam, z. B. im Rahmen eines Straßenfestes, durchzuführen.

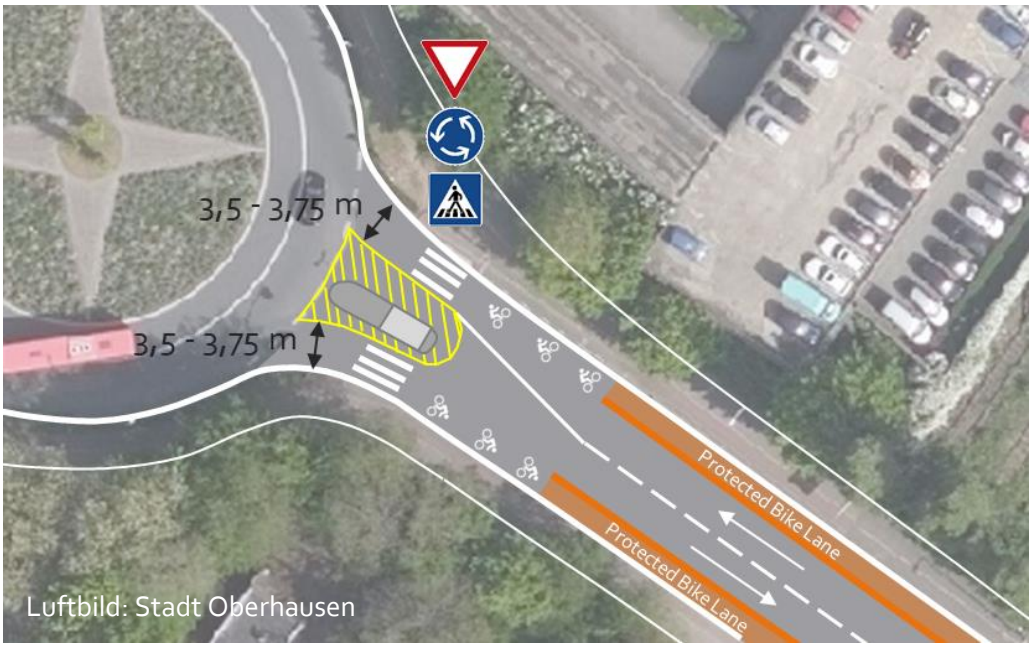
Bei positivem Ergebnis sollte die Umgestaltung auch baulich vorgenommen werden (mittelfristig).

Perspektivisch sollte der Straßenquerschnitt mit den Protected-Bike-Lanes auf Fahrbahnniveau für den Bereich bis zur Bebelstraße bzw. der Duisburger Straße ausgeweitet werden, auch da der Radweg entlang der Concordiastraße Mängel in Oberfläche und Breite aufweist.

Kosten	Verkehrsversuch: Ca. 20.000 - 50.000 €; Mittelfristige Umbaumaßnahmen: Keine Angaben			
Förder-möglichkeiten	FöRi-Nah (NRW); progres.nrw (NRW); NKI (Bund)			
Umsetzung	Kurzfristig: 1-2 Jahre ☒	Mittelfristig: 3-5 Jahre ☒	Langfristig: 6-10 Jahre ☐	Daueraufgabe ☐

8.4.3 Kreisverkehr Concordiastraße

Zielgruppe/ Priorität	Fußverkehr ☒	Radverkehr ☒	ÖPNV ☐	Priorität ☒



Ausgangslage/ Problemstellung

Der Kreisverkehr Concordiastraße/ Hansastraße/ Am Förderturm ist ein zentraler Knoten zwischen der Fußgängerzone, dem Bahnhof und dem Bero-Center. Radfahrende haben die Möglichkeit kurz vor dem Kreisverkehr auf die Fahrbahn zu wechseln oder im Seitenraum zu fahren.

Diese unklare Führung sorgt für Konflikte zwischen Radfahrenden, Kfz und Zufußgehenden. Der Kreisverkehr ist auch bei der Unfallauswertung als Konfliktbereich aufgefallen.

Zielsetzung

- Verbesserung der Erreichbarkeit von Zielen für Fuß- und Radverkehr innerhalb des Untersuchungsraumes sowie aus angrenzenden Stadtteilen.
- Verkehrssicherheit erhöhen.
- Durchgängiges und komfortables Netz für Radverkehr anbieten.

Maßnahmenempfehlung

Es wird empfohlen, eine eindeutige Führungsform für Radfahrende anzubieten. Mit Blick auf die Empfehlungen zur Concordiastraße (vgl. Steckbrief 8.4.2 ab Seite 110) bietet sich im Sinne einer kontinuierlichen Führungsform die Führung auf der Fahrbahn an. Folgende Maßnahmen sollten umgesetzt werden:

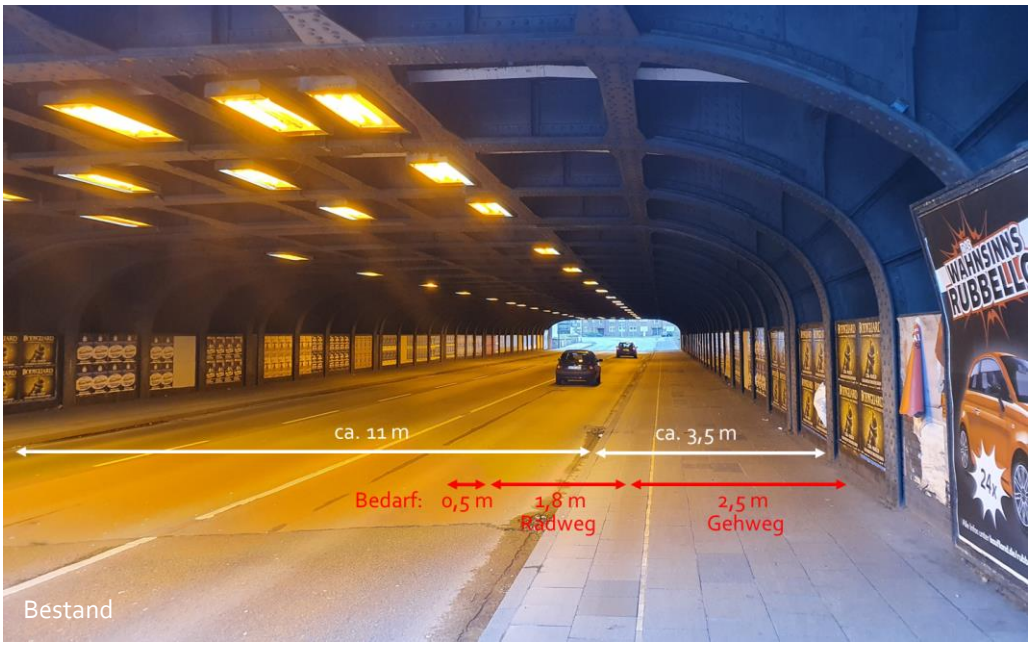
- Entfernung der anderen Radwege (Entfernung Rotfärbung der Gehwege)
- Piktogramme „Fahrrad" im Ausgangsbereich der Protected-Bike-Lane markieren
- Verbreiterung der Mittelinsel (ggf. zunächst als Markierung), um Fahrbahnbreiten zwischen 3,50 m und 3,75 m zu erreichen (hintereinander Aufstellen von Kfz und Radverkehr)
- Zusätzlich: regelmäßiger Heckenschnitt im Bereich des Kreisverkehrs - Kinder bis 8 Jahre müssen, Kinder bis 10 Jahre dürfen weiterhin den Gehweg nutzen. Für diese muss eine gute Sichtbarkeit gewährleistet sein.

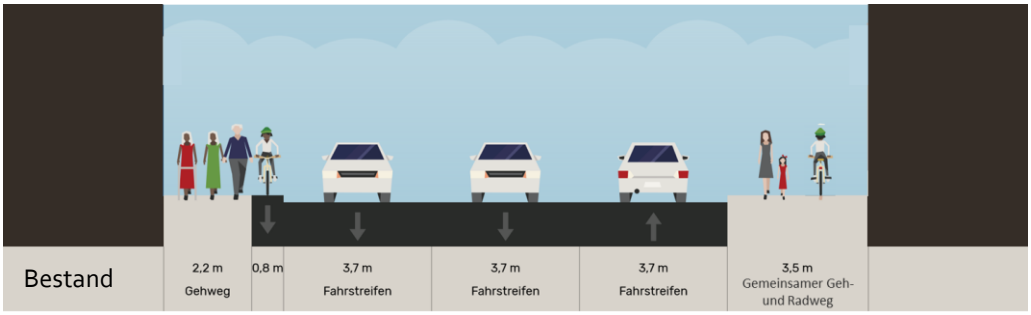
Die Umsetzung der Maßnahme sollte als Baustein des Verkehrsversuchs „Protected-Bike-Lanes" in der Concordiastraße erfolgen. Auch in diesem Bereich sollte, bei erfolgreicher Evaluation, mittelfristig Umbaumaßnahmen vorgesehen werden, um den Versuch zu verstetigen.

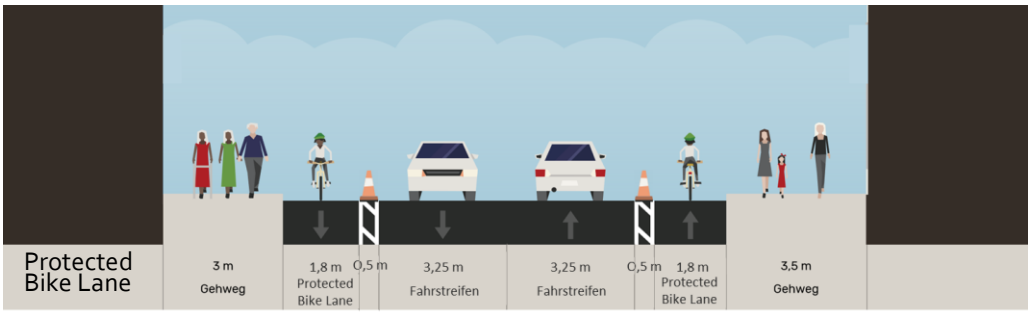
Kosten	Markierungen im Rahmen des Verkehrsversuchs (vgl. Steckbrief 8.4.2 ab Seite 110); sonstige Kosten: Keine Angaben			
Förder-möglichkeiten	FöRi-Nah (NRW); progres.nrw (NRW); NKI (Bund)			
Umsetzung	Kurzfristig: 1-2 Jahre ☒	Mittelfristig: 3-5 Jahre ☒	Langfristig: 6-10 Jahre ☐	Daueraufgabe ☐

8.4.4 Buschhausener Straße

Zielgruppe/ Priorität	Fußverkehr ☒	Radverkehr ☒	ÖPNV ☐	Priorität ☐







Ausgangslage/ Problemstellung

Die Buschhausener Straße ist eine nördlich des Hauptbahnhofs gelegene Verbindung zwischen Oberhausen Mitte und Sterkrade. Der Straßenraum wird optisch durch die breite Unterführung gefasst. Die Aufteilung des Straßenraums ist auf die Anforderungen des Kfz-Verkehrs ausgelegt. Flächen für Radfahrende sind zu schmal und entsprechen nicht den Anforderungen an eine sichere Infrastruktur.

Zielsetzung

- Verkehrssicherheit erhöhen.
- Aufwertung der öff. Straßenräume, insbesondere der Hauptverkehrsstraßen.
- Durchgängiges und komfortables Netz für Radverkehr anbieten.

Maßnahmenempfehlung

Es wird empfohlen, den Straßenraum mit Priorität an den Bedürfnissen von Zufußgehenden und Radfahrenden auszurichten und die Aufenthaltsqualität zu steigern. Dazu werden folgende Maßnahmen empfohlen:

- Verringerung der Fahrspuren auf eine je Richtung
- Führung des Radverkehrs auf Fahrbahnniveau - Anlage von beidseitigen Protected-Bike-Lanes zwischen der Friedrich-List-Straße und der Hansastraße
- Gehweg soll auf der Breite von 3 m bzw. 3,50 m ausschließlich für Zufußgehende freigegeben sein
- Ergänzende Gestaltung der Seitenwände empfohlen, um das subjektive Empfinden zu verbessern (vgl. auch Steckbrief 8.4.1 ab Seite 109)

Um die konkreten Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr objektiv bestimmen zu können wird empfohlen, die Umgestaltung zunächst als Verkehrsversuch durchzuführen (kurzfristig). Die Elemente zur Einrichtung der Protected-Bike-Lane könnten beispielsweise mit Baustellenbarken eingerichtet werden. Der Versuch sollte entsprechend wissenschaftlich begleitet und evaluiert werden. Es wird empfohlen, die Eröffnung des Verkehrsversuchs öffentlichkeitswirksam, z. B. im Rahmen eines Straßenfestes, durchzuführen.

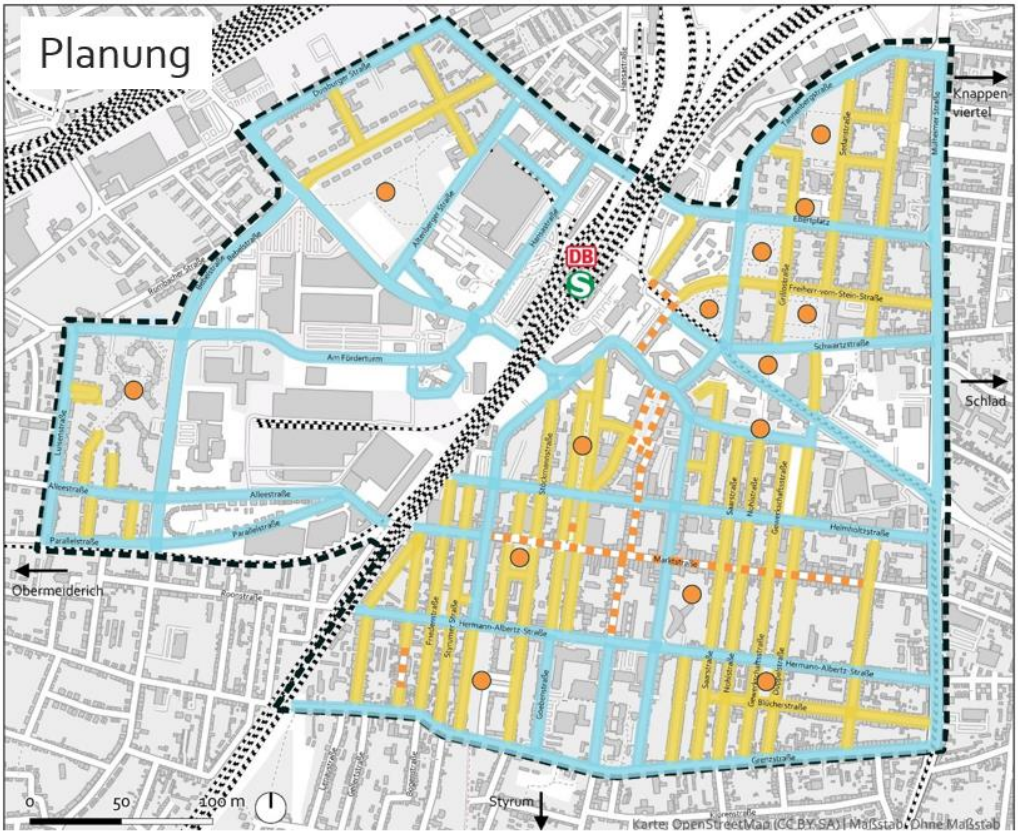
Bei positivem Ergebnis sollte die Umgestaltung auch baulich vorgenommen werden (mittelfristig).

- Perspektivisch sollte der Straßenquerschnitt mit der Anlage von Radfahrstreifen auf Fahrbahnniveau für den Bereich Richtung Osten bis zur Grillostraße bzw. Richtung Westen der Duisburger Straße ausgeweitet werden.

Kosten	Verkehrsversuch: Ca. 20.000 - 50.000 €; Mittelfristige Umbaumaßnahmen: Keine Angaben			
Förder-möglichkeiten	FöRi-Nah (NRW); progres.nrw (NRW); NKI (Bund)			
Umsetzung	Kurzfristig: 1-2 Jahre ☒	Mittelfristig: 3-5 Jahre ☒	Langfristig: 6-10 Jahre ☐	Daueraufgabe ☐

8.5 Themenfeld E: Beleuchtungssituation

Zielgruppe/ Priorität	Fußverkehr ☒	Radverkehr ☒	ÖPNV ☐	Priorität ☐



Straßenbeleuchtung mit Farbtemperatur 4000k und hoher Beleuchtungsstärke

Straßenbeleuchtung mit Farbtemperatur 3000k und geringer Beleuchtungsstärke

Sonderbeleuchtungsbereiche Fußgängerzone, Parks und Plätze

Ausgangslage/ Problemstellung

Im Untersuchungsgebiet besteht eine heterogene Beleuchtungssituation mit zahlreichen verschiedenen Lampentypen und Lichtfarben. Durch die Standortwahl und die Platzierung der Lampen entstehen abschnittsweise extreme Dunkelstellen. Beispielsweise hinter parkenden Fahrzeugen, wo Bodenflächen nicht mehr erkennbar sind. Diese Abschnitte sind werden von vielen Menschen als Angsträume wahrgenommen.

Eine ähnliche Situation besteht in Parks, wo größere Flächen nicht ausgeleuchtet sind. Auch wenn dies teilweise auf Gründe des Naturschutzes zurückzuführen ist.

Zielsetzung

- Steigerung der Aufenthalts-, Wohn- und Lebensqualität.
- Verkehrssicherheit erhöhen.
- Kontinuierlicher Ausbau der Barrierefreiheit auf Hauptfußwegen.

Maßnahmenempfehlung

Es wird empfohlen, eine einheitliche Beleuchtungssystematik für das gesamte Untersuchungsgebiet anzuwenden. Dazu sollte die Beleuchtung entsprechend der Funktion des Straßentyps angepasst werden.

<u>Hauptverkehrsstraßen</u>

- Laut DIN sind Hauptverkehrsstraßen heller zu beleuchten (4.000K)
- Kühles helles Licht schärft die Aufmerksamkeit und Konzentration

<u>Wohn- und Nebenstraßen</u>

- Wohn- und Nebenstraßen sind warmtoniger zu beleuchten (3.000K)
- Warme Lichtfarben werden als angenehmen empfunden

<u>Sonderbereiche Fußgängerzone, Parks, Plätze</u>

- Beleuchtung sollte einzeln betrachtet und an die Ansprüche der Nutzenden angepasst werden
- Dabei sind stets auch Belange des Naturschutzes zu berücksichtigen

Die Umsetzung einer einheitlichen Beleuchtung sollte, beispielsweise bei anstehenden Straßensanierungen, sukzessive vorangetrieben werden. Die Umsetzung ist daher eine Daueraufgabe mit sehr langfristigem Umsetzungshorizont.

Kosten	Keine Angaben			
Förder-möglichkeiten	progres.nrw (NRW); NKI (Bund)			
Umsetzung	Kurzfristig: 1-2 Jahre ☐	Mittelfristig: 3-5 Jahre ☐	Langfristig: 6-10 Jahre ☐	Daueraufgabe ☒

8.6 Themenfeld F: Barrierefreier Ausbau der ÖPNV-Haltestellen

Zielgruppe/ Priorität	Fußverkehr ☒	Radverkehr ☒	ÖPNV ☐	Priorität ☒

Bestand Hermann-Albertz-Straße

Ausgangslage/ Problemstellung

Grundsätzlich sollten alle Haltestellen barrierefrei nutzbar sein. Diese Anforderung ist noch nicht an sämtlichen Haltestellen umgesetzt.

Auch die Erreichbarkeit der Haltestellen ist insbesondere an Hauptverkehrsstraßen mangelhaft. Dort fehlen vielerorts Querungsmöglichkeiten für Zufußgehende.

Mittels aktuell laufender Ausbauprogramme sollen sämtliche Haltestellen im Stadtgebiet barrierefrei ausgebaut werden.

Zielsetzung

- Verlagerung von Fahrten mit dem Pkw auf den Umweltverbund (Fuß, Rad und ÖPNV).
- Verkehrssicherheit erhöhen.
- Kontinuierlicher Ausbau der Barrierefreiheit auf Hauptfußwegen.

Maßnahmenempfehlung

Es wird empfohlen, die laufenden Ausbauprogramme vollständig umzusetzen und alle Haltestellen sukzessive barrierefrei zu gestalten, um die Qualität des ÖPNV für die Nutzer zu steigern und die Zukunftsfähigkeit zu sichern.

Es wird zudem empfohlen, bei der Umgestaltung von Haltestellen an Hauptverkehrsstraßen auch darauf zu achten, angrenzende Querungsstellen für Zufußgehende zu ergänzen (Mittelinsel, Zebrastreifen, Fußgängerampel oder Gehwegaufweitungen, z. B. durch die Umwandlung von einzelnen Parkplätzen vor und hinter der Haltestelle).

Außerdem wird möglichst die Anlage von Kaphaltestellen empfohlen, um ein nahes Anfahren der Busse zu gewährleisten und somit den Einstieg zu erleichtern.

Die Aufgabe ist eine Daueraufgabe, die kontinuierlich umgesetzt werden sollte.				
Kosten	Je nach Umfang und Ausstattung, ca. 30.000 - 60.000 € (Eigenanteil zuzüglich Förderung)			
Förder-möglichkeiten	ÖPNVG NRW			
Umsetzung	Kurzfristig: 1-2 Jahre ☐	Mittelfristig: 3-5 Jahre ☐	Langfristig: 6-10 Jahre ☐	Daueraufgabe ☒

8.7 Themenfeld G: Öffnung der Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung

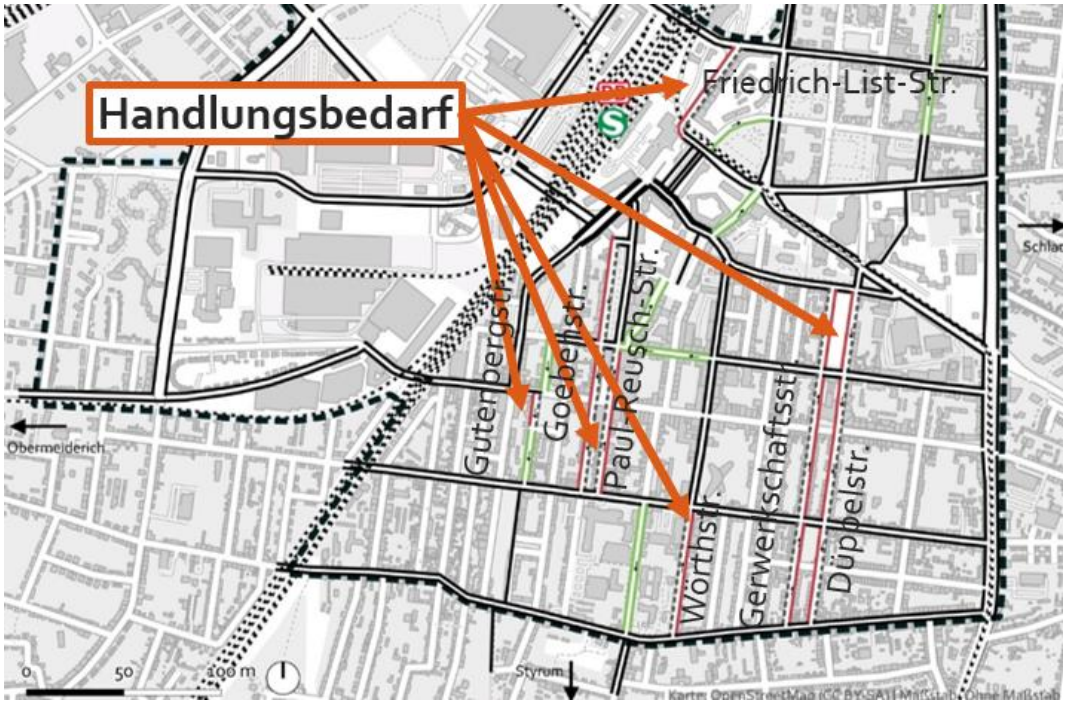
Grundsätzlich soll der Radverkehr zur Vermeidung von Umwegen Einbahnstraßen in beiden Richtungen nutzen können, sofern Sicherheitsgründe nicht dagegensprechen.

Im Untersuchungsgebiet bestehen innerhalb des Radverkehrsnetzes solche Abschnitte, wo Einbahnstraßen nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben sind.

Ein weiteres Handlungsfeld besteht darin, die freigegebenen Abschnitte auch möglichst komfortabel und sicher für Radfahrende zu gestalten.

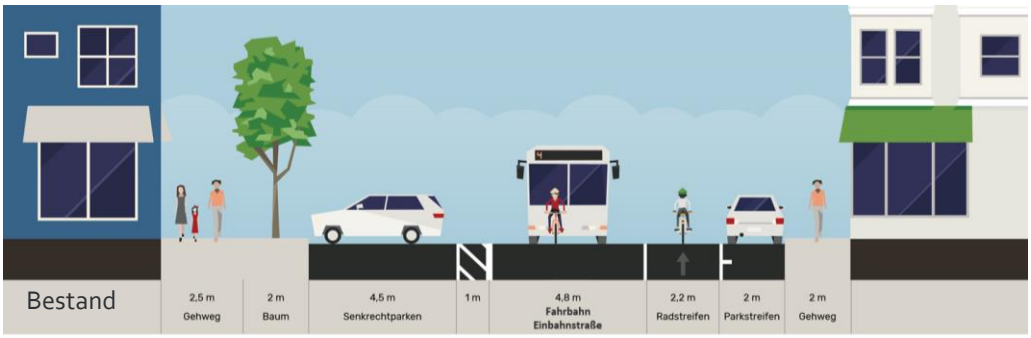
Abschnitte mit Handlungsbedarf sind in Abbildung 57 dargestellt.

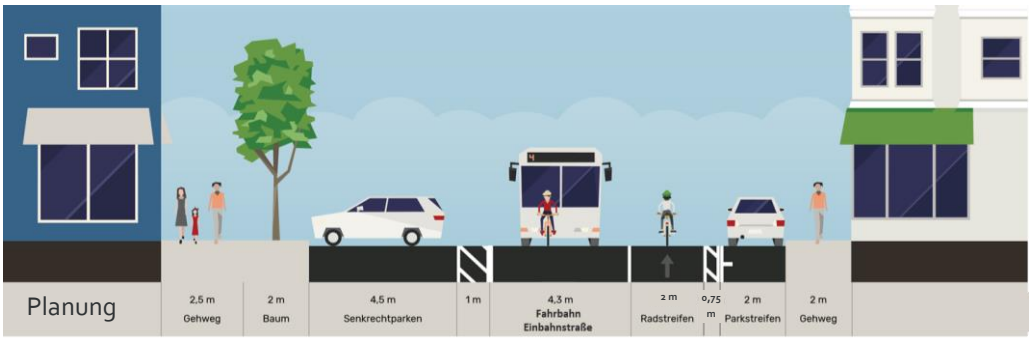
Abbildung 57: Handlungsbedarf für Radfahrende an Einbahnstraßen



8.7.1 Lothringer Straße

Zielgruppe/ Priorität	Fußverkehr ☐	Radverkehr ☒	ÖPNV ☐	Priorität ☒





Ausgangslage/ Problemstellung

Die Lothringer Straße ist bereits als Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben. Allerdings fehlt der Sicherheitstrennstreifen zu den in Längsaufstellung parkenden Kfz, um den gefährlichen „Dooring-Unfällen" vorzubeugen.

Zielsetzung

- Verkehrssicherheit erhöhen.
- Durchgängiges und komfortables Netz für Radverkehr anbieten.

Maßnahmenempfehlung

Es wird empfohlen, den Sicherheitstrennstreifen mit einer Breite von 0,75 m im bestehenden Straßenraum zu markieren und den angrenzenden Radfahrstreifen mit einer Breite von 2,0 m daneben zu markieren.

Kosten	Ca. 5.000 - 15.000 €			
Förder-möglichkeiten	Keine			
Umsetzung	Kurzfristig: 1-2 Jahre ☒	Mittelfristig: 3-5 Jahre ☐	Langfristig: 6-10 Jahre ☐	Daueraufgabe ☐

8.7.2 Gewerkschaftsstraße, Düppelstraße, Goebenstraße, Paul-Reusch-Straße, Wörthstraße, Gutenbergstraße, Friedrich-List-Straße

Zielgruppe/ Priorität	Fußverkehr ☐	Radverkehr ☒	ÖPNV ☐	Priorität ☒

Ausgangslage/ Problemstellung

Die vorhandenen Einbahnstraßen im Untersuchungsgebiet liegen in Abschnitten mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und besitzen Fahrbahnbreiten zwischen 3,40 m und 4,50 m. Die Einbahnstraßen sind nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben und stellen damit Netzlücken für Radfahrende dar.

Zielsetzung

- Verbesserung der Erreichbarkeit von Zielen für Fuß- und Radverkehr innerhalb des Untersuchungsraumes sowie aus angrenzenden Stadtteilen.
- Verkehrssicherheit erhöhen.
- Durchgängiges und komfortables Netz für Radverkehr anbieten.

Maßnahmenempfehlung

Es wird empfohlen, sämtliche Einbahnstraßen innerhalb des Radverkehrsnetzes für Radverkehr in Gegenrichtung freizugeben. Neben der Beschilderung an den Ein- und Ausfahrten der Abschnitte wird eine Markierung von Piktogrammen empfohlen, um zusätzlich auf entgegenkommende Radfahrende aufmerksam zu machen.

In folgenden Straßen sollten die Einbahnstraßen für Radfahrende in Gegenrichtung freigegeben werden:

- Gewerkschaftsstraße (zwischen Grenzstraße und Christian-Steger-Straße)
- Düppelstraße (zwischen Grenzstraße und Christian-Steger-Straße)
- Goebenstraße (zwischen Hermann-Albertz-Straße und Paul-Reusch-Straße)
- Paul-Reusch-Straße (zwischen Hermann-Albertz-Straße und Helmholtzstraße)
- Gutenbergstraße (Bereich Altmarkt)
- Friedrich-List-Straße (zwischen Schwartzstraße und Buschhausener Straße)

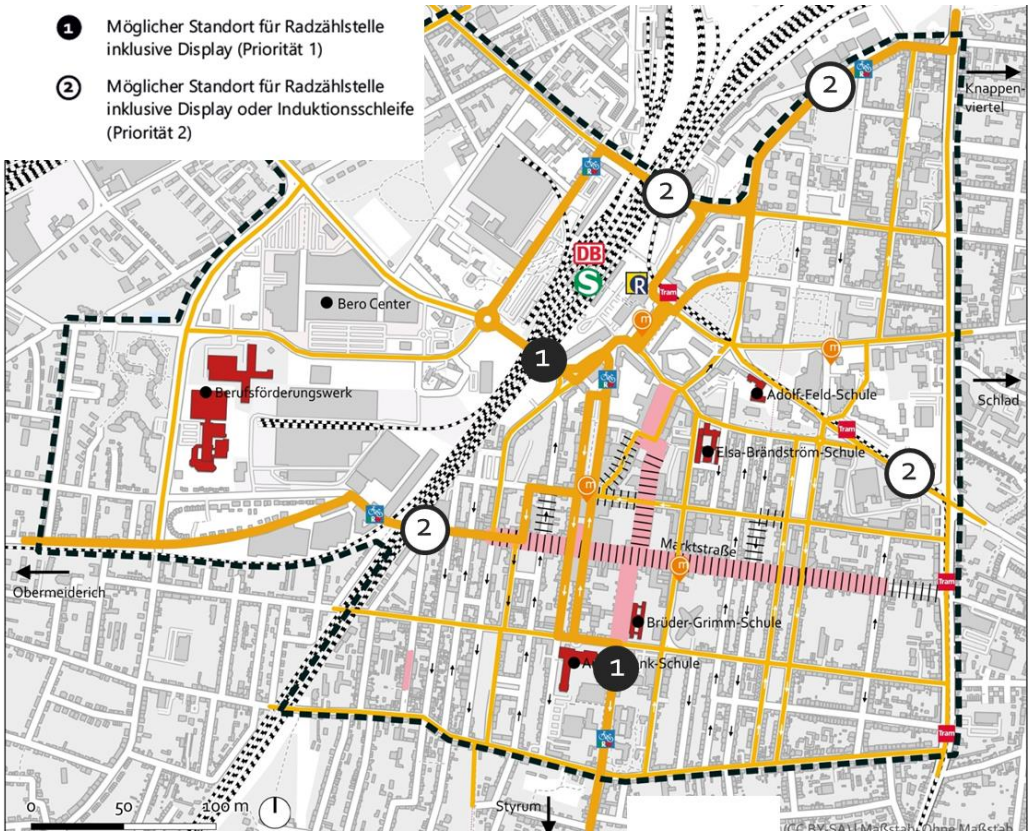
Kosten	Kosten je Abschnitt: ca. 1.000 € + Markierungsarbeiten			
Förder-möglichkeiten	Keine			
Umsetzung	Kurzfristig: 1-2 Jahre ☒	Mittelfristig: 3-5 Jahre ☐	Langfristig: 6-10 Jahre ☐	Daueraufgabe ☐

8.8 Themenfeld H: Daueraufgaben und allgemeine Handlungsfelder

Daueraufgaben und allgemeine Handlungsfelder sollten grundsätzlich und kontinuierlich in der Planung und Umsetzung berücksichtigt werden. Sie sind nicht an konkrete Orte gebunden, sondern beziehen sich i. d. R. auf das gesamte Untersuchungsgebiet.

8.8.1 Monitoring – Anlage von Radzählstellen

Zielgruppe/ Priorität	Fußverkehr ☐	Radverkehr ☒	ÖPNV ☐	Priorität ☐



Ausgangslage/ Problemstellung

Es bestehen keine dauerhaften Zählstellen zur Erfassung der Radverkehrsmengen im Untersuchungsgebiet. Diese Grundlagendaten zu Radverkehrszahlen besitzen aber eine hohe Bedeutung, um umgesetzte Maßnahmen zu evaluieren und zukünftige Maßnahmen zu priorisieren. Auch, um die Diskussionen zur Sinnhaftigkeit von Maßnahmen für den Radverkehr objektiv gestalten zu können.

Zielsetzung

- Bevölkerung für die Thematik Nahmobilität sensibilisieren.

Maßnahmenempfehlung

Es wird empfohlen, feste Radzählstellen innerhalb des Radverkehrsnetzes zu installieren. An entscheidenden Punkten, die zusätzlich innerhalb des Radnetz NRW liegen sollten, könnte diese Zählstellen mit sichtbaren Stelen aufgestellt werden. So könnten Verkehrsteilnehmer verschiedene Daten (u. a. tägliche und jährliche Radfahrende) direkt im Vorbeifahren ablesen. Denkbare Standorte sind:

- Concordiastraße (zwischen Kreisverkehr und Friedrich-Karl-Straße)
- Lothringer Straße (vor der Anne-Frank-Schule)

Um kontinuierliche Aussagen zur Nutzung des Netzes tätigen zu können wird zusätzlich empfohlen, an folgenden Stellen reine Zählstellen (ohne ablesbare Displays) zu installieren.

- Marktstraße (Höhe Unterführung)
- Danziger Straße (nahe Mülheimer Straße)
- Buschhausener Straße (Höhe Unterführung)
- Tannenbergstraße (Höhe Sedanstraße)

Die Daten von allen Zählstellen sollten für alle interessierten im Internet abrufbar sein. Je nach Bedarf sollte das Netz an Zählstellen perspektivisch ausgebaut werden.

Kosten	Kosten je Stele mit Display, ca. 20.000 €, je Induktionsschleife ca. 4.000 €			
Förder-möglichkeiten	FöRi-Nah (NRW)			
Umsetzung	Kurzfristig: 1-2 Jahre ☐	Mittelfristig: 3-5 Jahre ☒	Langfristig: 6-10 Jahre ☐	Daueraufgabe ☐

8.8.2 Kontrollen verstärken

Zielgruppe/ Priorität	Fußverkehr ☒	Radverkehr ☒	ÖPNV ☒	Priorität ☒

Bebelstraße

Ausgangslage/ Problemstellung

Ohne Kontrolle sind sämtliche Regelungen nutzlos. Dabei treffen Regelverstöße i. d. R. Zufußgehende und Radfahrende, deren Wege z. B. durch Falschparker versperrt werden oder deren Sicherheit durch zu hohe Geschwindigkeiten leidet.

Zielsetzung

- Verkehrssicherheit erhöhen.
- Bevölkerung für die Thematik Nahmobilität sensibilisieren.

Maßnahmenempfehlung

Es wird empfohlen, Konsequente Kontrollen mit folgenden Schwerpunkten durchzuführen:

- Falschparken (Schwerpunkte Gehwegparken und Parken auf Radwegen)
- Geschwindigkeitsübertretungen und „Autoposen" im Altstadtbereich
- Illegales Befahren und Parken in der Fußgängerzone
- Illegales Radfahren auf Gehwegen

Kosten	Keine Angaben			
Förder-möglichkeiten	Keine			
Umsetzung	Kurzfristig: 1-2 Jahre ☐	Mittelfristig: 3-5 Jahre ☐	Langfristig: 6-10 Jahre ☐	Daueraufgabe ☒

8.8.3 Aufhebung der Benutzungspflicht für Radwege

Zielgruppe/ Priorität	Fußverkehr ☐	Radverkehr ☒	ÖPNV ☐	Priorität ☐

Ausgangslage/ Problemstellung

Die Benutzungspflicht der Radwege im Seitenraum ist im Untersuchungsgebiet nicht StVO-konform. Entweder entsprechen die Radwege nicht den Anforderungen an Breite und Gestaltung oder es besteht aufgrund besonderen örtlichen Verhältnisse keine Gefahrenlage, die das allgemeine Risiko erheblich übersteigt.

Zielsetzung

- Verbesserung der Erreichbarkeit von Zielen für Fuß- und Radverkehr innerhalb des Untersuchungsraumes sowie aus angrenzenden Stadtteilen.
- Verkehrssicherheit erhöhen.
- Durchgängiges und komfortables Netz für Radverkehr anbieten.

Maßnahmenempfehlung

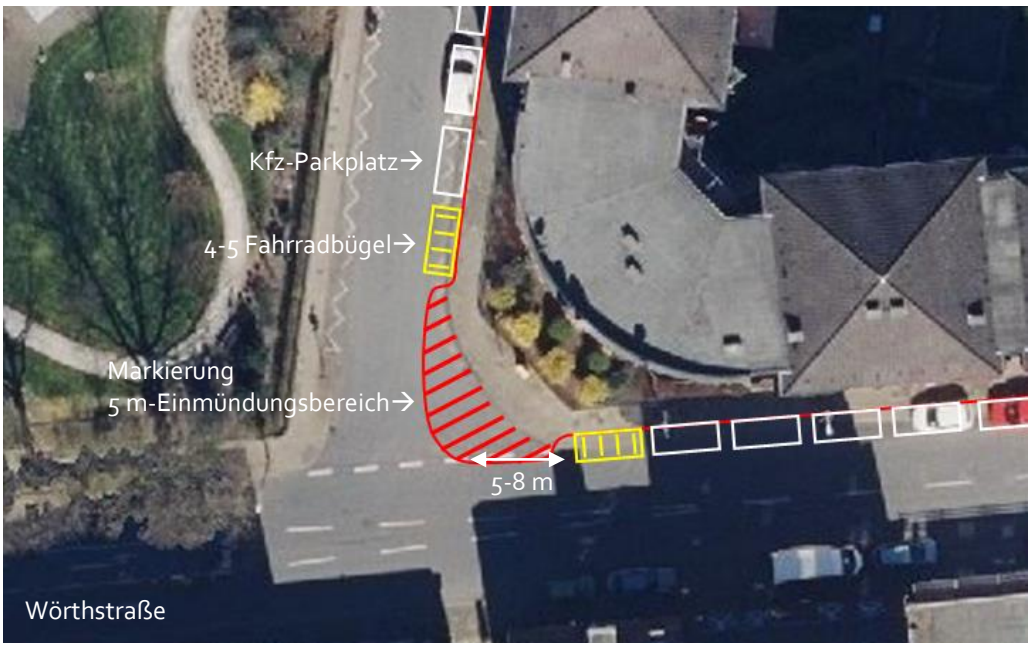
Es wird empfohlen, an sämtlichen Abschnitten, wo Radverkehr im Seitenraum geführt wird, und eine Benutzungspflicht besteht, diese aufzuheben. Entsprechenden Beschilderungen sollten entfernt werden. Sofern Bodenmarkierungen bestehen (z. B. rote Pflasterung) kann der Abschnitt als „anderer Radweg" weiterhin freiwillig durch Radfahrende genutzt werden.

Perspektivisch wird allerdings eine Verlagerung des Radverkehrs auf Fahrbahnniveau empfohlen. Nach Sanierungen sollte keine Neuanlage von „anderen Radwegen" erfolgen, um Zufußgehenden barrierefreie Bewegungsflächen zu gewährleisten. Für Radfahrende sollte dann eine entsprechende Infrastruktur auf Fahrbahnniveau angeboten werden.

Kosten	Ca. 150 € je Straßenschild			
Förder-möglichkeiten	Keine			
Umsetzung	Kurzfristig: 1-2 Jahre ☐	Mittelfristig: 3-5 Jahre ☒	Langfristig: 6-10 Jahre ☐	Daueraufgabe ☐

8.8.4 Anlage von Gehwegnasen und dezentralen Fahrradbügeln

Zielgruppe/ Priorität	Fußverkehr ☒	Radverkehr ☒	ÖPNV ☐	Priorität ☒



Ausgangslage/ Problemstellung

An vielen Einmündungen bestehen überdimensionierte Einmündungsbereiche. Das sorgt für weite Wege zur Querung der Bereiche für Zufußgehende und für schlechte Sichtbeziehungen. Die Barrierefreiheit wird in vielen Abschnitten durch illegales „Eckenparken" zusätzlich eingeschränkt.

Zudem fehlt es im gesamten Gebiet an zielnahen und dezentralen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Insbesondere auch in dicht besiedelten Wohngebieten, ohne adäquate private Abstellmöglichkeiten.

Zielsetzung

- Verlagerung von Fahrten mit dem Pkw auf den Umweltverbund.
- Verbesserung der Erreichbarkeit von Zielen für Fuß- und Radverkehr innerhalb des Untersuchungsraumes sowie aus angrenzenden Stadtteilen.
- Verkehrssicherheit erhöhen.
- Kontinuierlicher Ausbau der Barrierefreiheit auf Hauptfußwegen.
- Angebot ausreichender und qualitativ hochwertiger Fahrradabstellanlagen.

Maßnahmenempfehlung

Es wird empfohlen, die Seitenräume an den Einmündungsbereichen soweit wie möglich vorzuziehen, um Sichtfelder zu verbessern und Barrierefreiheit zu gewährleisten. Kurzfristig können diese Bereiche markiert werden. Perspektivisch sollten Sie auch baulich hergestellt werden.

Ergänzend sollten an sämtlichen Einmündungen direkt nach dem 5 m-Einmündungsbereich 3-4 Fahrradbügel auf Fahrbahnniveau installiert werden, sofern dort geparkt werden darf.

Die Kombination der Maßnahmen sorgt für eine schnelle Steigerung der Radabstellplätz und gute Sichtfelder an den Einmündungsbereichen für Zufußgehende. Außerdem kann durch die bauliche Barriere der Bügel das illegale Parken im 5 m-Einmündungsbereich eingedämmt werden.

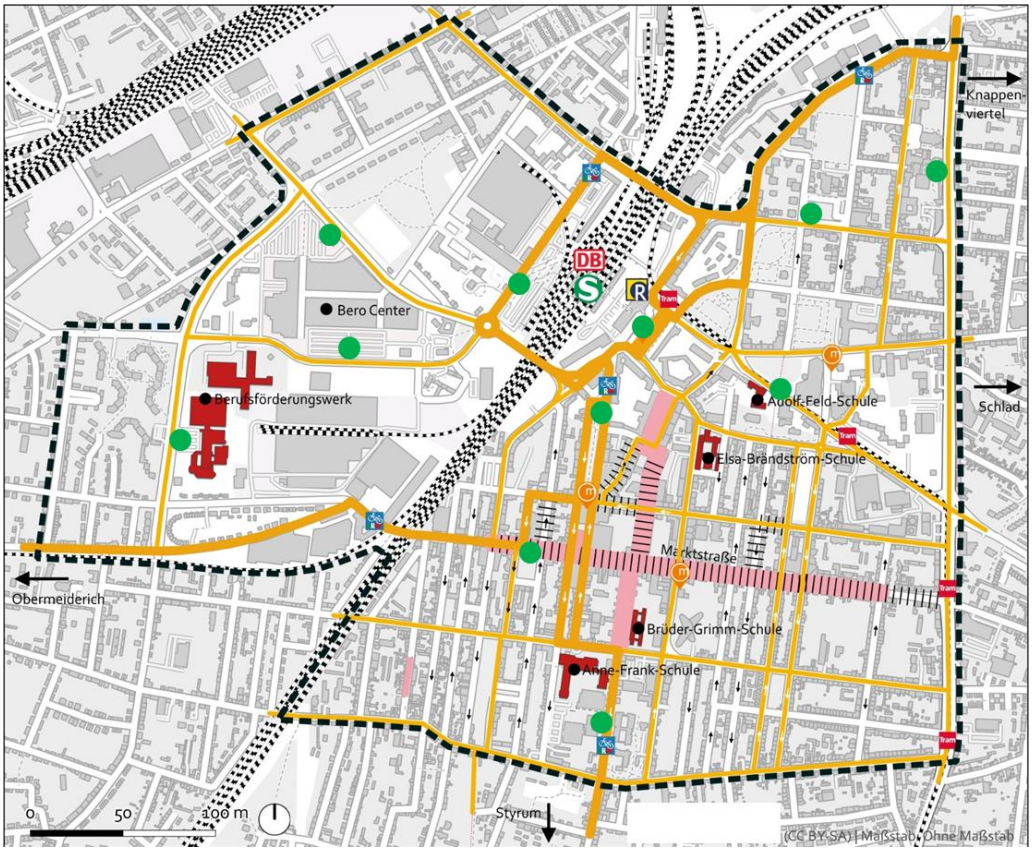
Ergänzend sollten in Quartieren mit dichter Besiedelung ohne adäquate private Abstellmöglichkeiten für Fahrräder überdachte und abschließbare Angebote geschaffen werden. Diese sollten möglichst auf Fahrbahnniveau angelegt werden, um die Barrierefreiheit für Zufußgehende nicht zu beeinträchtigen.

Die Umsetzung der Maßnahmen sollte sukzessive erfolgen. Insbesondere bei Sanierungen sollte auf Umsetzung geachtet werden.

Kosten	Je Einmündung, ca. 3.000 € - 10.000 € Je überdachter Abstellanlage auf Fahrbahnniveau, ca. 25.000 € - 40.000 €			
Förder-möglichkeiten	FöRi-Nah (NRW)			
Umsetzung	Kurzfristig: 1-2 Jahre ☐	Mittelfristig: 3-5 Jahre ☐	Langfristig: 6-10 Jahre ☐	Daueraufgabe ☒

8.8.5 Ladeinfrastruktur für E-Bikes

Zielgruppe/ Priorität	Fußverkehr ☐	Radverkehr ☒	ÖPNV ☐	Priorität ☐



Ausgangslage/ Problemstellung

Die Zahl von E-Bikes steigt seit Jahren stetig an. Es fehlt in Bereichen mit längerer Abstelldauer an öffentlichen Lademöglichkeiten.

Zielsetzung

- Verlagerung von Fahrten mit dem Pkw auf den Umweltverbund.

Maßnahmenempfehlung

Es wird empfohlen, an Standorten mit längeren Abstelldauern von E-Bikes (Arbeitgeber, Innenstadtbereich), ggf. in Verbindung mit überdachten Abstellanlagen, öffentliche E-Ladepunkte für Radfahrende zu installieren.

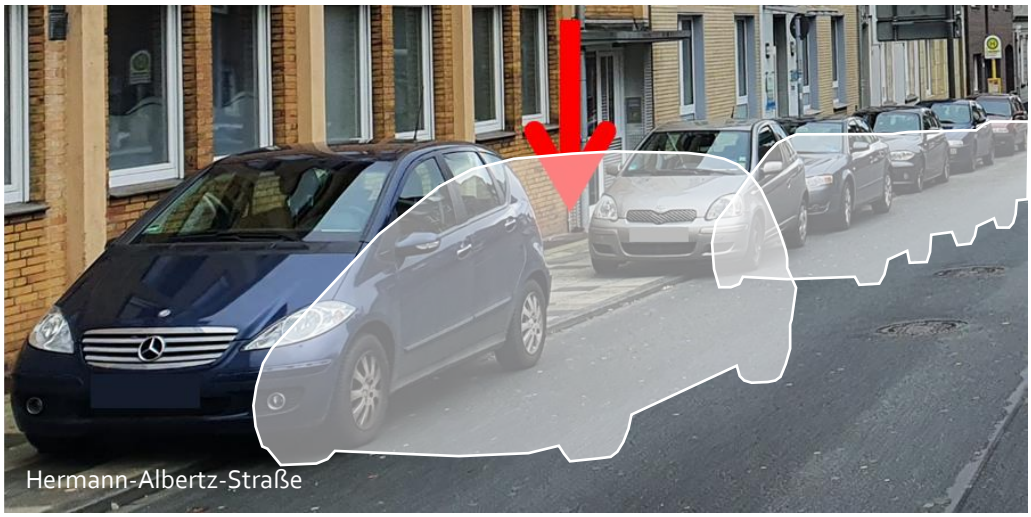
Denkbare Standorte sind teilweise auf privaten Flächen und Parkplätzen und müssen entsprechend in Abstimmung mit den Eigentümern entwickelt werden:

- Parkhaus Oberhausen (Zufahrt über die Hansestraße)
- Marktstraße (Höhe Altmarkt)

▪ Im Bereich der Adolf-Feld-Schule (bzw. Hans-Böckler-Berufskolleg) und der Anne-Frank-Schule (in Verbindung mit überdachten Radabstellanlagen) ▪ Parkplatz Berufsförderungswerk ▪ 2 Standorte am Bero Center (bzw. am Hans-Sachs-Berufskolleg) ▪ An der Volkshochschule ▪ An der Hans-Jansen-Halle				
Kosten	Je nach Ausführung (mit oder ohne zugehörige Abstellanlagen), ca. 5.000 € - 80.000 €			
Förder-möglichkeiten	FöRi-Nah (NRW); NKI (Bund)			
Umsetzung	Kurzfristig: 1-2 Jahre ☐	Mittelfristig: 3-5 Jahre ☒	Langfristig: 6-10 Jahre ☐	Daueraufgabe ☐

8.8.6 Gehwegparken abbauen - Parkraumkonzept

Zielgruppe/ Priorität	Fußverkehr ☒	Radverkehr ☐	ÖPNV ☐	Priorität ☒



Ausgangslage/ Problemstellung

In vielen Abschnitten ist halbseitiges bzw. vollständiges Gehwegparken erlaubt oder zumindest geduldet, obwohl die verbleibenden Restgehwegbreiten nicht mehr barrierefrei nutzbar sind. Teilweise verbleiben auch Restgehwegbreiten von deutlich unter 1 m, was dazu führt, dass Gehwege nicht mehr nutzbar sind.

Zielsetzung

- Steigerung der Aufenthalts-, Wohn- und Lebensqualität.
- Verkehrssicherheit erhöhen.
- Kontinuierlicher Ausbau der Barrierefreiheit auf Hauptfußwegen.

Maßnahmenempfehlung

Die Barrierefreiheit für Zufußgehende ist höher einzustufen als das Anrecht auf einen zielnahen Parkplatz. Daher sollte Gehwegparken sukzessive auf die Fahrbahn verlagert oder abgebaut werden. Um die Auswirkungen abschätzen zu können und eine umsetzbare Strategie zu entwickeln, wird die Einbettung in ein Parkraumkonzept empfohlen. Dieses sollte auch die Auswirkungen von weiteren Maßnahmenvorschlägen (insbesondere Themenfeld C) oder die Ausweitung des Carsharing Angebots miteinbeziehen und Handlungsräume aufzeigen. Kurzfristig sollten die Kontrollen erhöht werden, um illegales Gehwegparken zu ahnden.

Kosten	Parkraumkonzept, ca. 40.000 €			
Förder-möglichkeiten	Keine			
Umsetzung	Kurzfristig: 1-2 Jahre ☐	Mittelfristig: 3-5 Jahre ☐	Langfristig: 6-10 Jahre ☐	Daueraufgabe ☒

8.8.7 Öffentlichkeitsarbeit - Mobilitätskultur entwickeln

Zielgruppe/ Priorität	Fußverkehr ☒	Radverkehr ☒	ÖPNV ☒	Priorität ☒

Aktion „Roter Teppich" des Radentscheids Kassel

Ausgangslage/ Problemstellung

Maßnahmen der Mobilitätsplanung sollten in der Öffentlichkeit sowie der Kommunalpolitik kontinuierlich vorgestellt und transparent erklärt werden. Hier bedarf es kontinuierlicher Ansätze, um auch viel diskutierte Themen, wie z. B. der Entfall von Parkplätzen zu Gunsten von Barrierefreiheit oder Radwegen, in die Umsetzung zu bekommen.

Zielsetzung

- Bevölkerung für die Thematik Nahmobilität sensibilisieren.

Maßnahmenempfehlung

Nachfolgend sind beispielhafte Aktionen vorgestellt, die nicht abschließend sind. Insgesamt sollte es immer darum gehen, das Thema Mobilität positiv zu besetzen, die neuen Möglichkeiten zu erklären und Entscheidungen transparent nachvollziehbar zu machen. Mögliche Partnerinnen und Partner für die Aktionen können z.B. der ADFC, die Presse, der Landkreis, Tourismusverbände, Schulen, größere Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber oder Fahrradhändlerinnen und Fahrradhändler sein.

- Einweihung neuer Radinfrastruktur in Form von Straßenfesten mit medialer Begleitung
- Stadtradeln: Event, das sowohl neue Radfahrende generieren kann als auch mit dem (optionalen) eingeführten Tracking der Teilnehmenden einen Einblick in Fahrradhauptrouten ermöglicht
- „StVO-Regelkunde" zu ausgewählten Themen, z. B. Radfahren auf Gehwegen, wo darf man parken, welche Rechte habe ich als Zufußgehender…

- Mobilitätsfeste in regelmäßigen Intervallen in Kooperation mit bspw. ADFC, VCD, Tourismusverband, Schulen und Fahrradhändlerinnen und Fahrradhändlern ausrichten
  - Jährlicher Fahrradtag
  - Autofreier Sonntag
  - Radnacht
  - Tag des Fahrrads
  - BikeExpo (mit begleitenden Programm)
- Gute Beispiele: Verwaltung legt z. B. tägliche Termine zu Fuß, mit dem Rad oder dem ÖPNV zurück

Denkbar ist auch die Begleitung und Aufbereitung der Maßnahmen im Rahmen einer Social-Media-Kampagne. Dort könnten Planungsvarianten vorgestellt werden, Aktionen angekündigt werden oder einfach rechtliche Aspekte kommuniziert werden.

Es wird empfohlen, die Zuständigkeit zum Themenfeld Öffentlichkeitsarbeit verwaltungsintern festzulegen und zu besetzen (ggf. über die Ausschreibung einer neuen Stelle „Digitalbeauftragter Mobilität".

Kosten	Keine Angaben			
Förder-möglichkeiten	FöRi-Nah (NRW)			
Umsetzung	Kurzfristig: 1-2 Jahre ☐	Mittelfristig: 3-5 Jahre ☐	Langfristig: 6-10 Jahre ☐	Daueraufgabe ☒

8.9 Sonstige Maßnahmen

An dieser Stelle sind Ideen und Anmerkungen aus dem Beteiligungsverfahren oder Fragestellungen dargestellt, die nicht im Rahmen der übrigen Maßnahmenempfehlungen integriert werden konnten.

8.9.1 Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr

Die Fußgängerzone in Alt-Oberhausen ist für Radfahrer zwischen 20.00 und 9.00 Uhr freigegeben und an Sonn- und Feiertagen. Im Rahmen der Projektbearbeitung wurden vereinzelt Radfahrende beobachtet, die die Fußgängerzone auch während den nicht freigegebenen Zeiten befahren haben. Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens wurden die bestehende Regelung und Radfahrenden dort nicht als Konflikt benannt.

Es wird empfohlen, die aktuelle Regelung beizubehalten. Es sollte regelmäßig beobachtet werden, ob es im Bereich der Fußgängerzone zukünftig zu Konflikten kommt. Auf Beschwerden oder Unfälle in diesem Bereich sollte besondere Rücksicht genommen werden. Entsprechend sollte die Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr regelmäßig kritisch geprüft und ggf. Bestätigt werden

8.9.2 Konflikte mit illegalen Befahrungen durch Kfz in der Fußgängerzone

Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens wurde mehrfach die illegale Befahrung und das Abstellen von Teilen der Fußgängerzone durch private Pkw bemängelt. Insbesondere im östlichen Bereich und der Elsässer Straße.

Dieses illegale Befahren sollte nicht toleriert werden, um die Aufenthaltsqualität in den Bereichen nicht zu verringern. Es wird empfohlen, in den Bereichen regelmäßige Kontrollen durchzuführen und illegale Einfahrten und Parken entsprechend zu bestrafen.

Sollten die Kontrollen nicht die gewünschten Effekte erzielen, sollte auch die Anlage von Pollern geprüft werden, um die Einfahrt auch baulich zu verhindern. Dies müsste vorab mit Feuerwehr und Rettungsdienst usw. abgestimmt werden.

8.9.3 Fußgängerzone - Querungen für den Kfz-Verkehr sperren

Die Marktstraße ist an mehreren Knoten zum Überfahren durch Kfz unterbrochen. Diese Bereiche sind dann als verkehrsberuhigte Bereiche oder mittels Fußgänger-LSA geregelt. Diese Unterbrechungen mindern die Aufenthaltsqualität für Zufußgehende erheblich.

Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens wurde der Vorschlag eingebracht, die Überfahrung durch Kfz an sämtlichen Bereichen zu verbieten und angrenzende Straßenabschnitte als Sackgasse zu gestalten oder bis zum nächsten Knoten für den Kfz-Verkehr zu sperren. ÖPNV und Radverkehr sollte weiterhin durchfahren dürfen.

Es wird empfohlen, diesen Maßnahmenvorschlag im Rahmen einer übergeordneten Verkehrsuntersuchung zu prüfen. Sofern verkehrstechnisch umsetzbar, könnte eine solche Maßnahme die Aufenthaltsqualität im Bereich Marktstraße erheblich steigern und ein wirksamer Baustein einer „Autofreien Innenstadt" sein.

8.9.4 Einrichtung von verschiedenen Einbahnstraßensystemen

Im Untersuchungsgebiet bestehen bereits viele Einbahnstraßen. Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens wurden mehrere Vorschläge unterbreitet, weitere Einbahnstraßen einzurichten.

- Einbahnstraßen in der Helmholtzstraße und der Hermann-Albertz-Straße, um einen Einbahnstraßenring um die Fußgängerzone herum zu etablieren.
- Weitläufiges Einbahnstraßensystem unter zusätzlichem Einbezug der Grenzstraße, der Hermann-Albertz-Straße der Bebelstraße und der Concordiastraße.

Grundsätzlich können an dieser Stelle keine konkreten Aussagen zu dieser Fragestellung gegeben werden, da eine notwendige verkehrstechnische Untersuchung nicht Bestandteil des Nahmobilitätskonzeptes war. Allgemeine Aussagen zu der Thematik sind:

- Einbahnstraßen sorgen für zusätzliche Wege, da nicht alle Ziele aus allen Richtungen erreicht werden können. Je nach Länge der Einbahnstraßen, können diese Um-

wege enorm sein (dies gilt insbesondere für die Pläne zu Einbahnstraßen in der Grenzstraße, der Bebelstraße und der Concordiastraße). Dies widerspricht der Zielsetzung, mit dem Kfz zurückgelegte Wege zu reduzieren.

- Um die Leistungsfähigkeit aufrecht zu erhalten, müssten an den Knoten voraussichtlich bauliche Maßnahmen erfolgen, mit der Anlage von Lichtsignalanlagen und Abbiegestreifen. Hier würde also kein Platz für Zufußgehende oder Radfahrende gewonnen. Zudem würden erhebliche Kosten anfallen.
- Die Buslinien müssten weiträumig umorganisiert werden, da entscheidende Trassen nur noch in eine Richtung befahrbar wären. Dadurch würden sich auch die Fahrtzeiten teilweise erheblich verlängern. Der ÖPNV würde unattraktiver.

Insgesamt kann die Zielsetzung des Vorschlags nicht nachvollzogen werden, da sich, vorbehaltlich einer tiefergehenden Untersuchung, wohl keine Vorteile für den Fußverkehr, den Radverkehr oder den ÖPNV ergeben.

9 Fördermöglichkeiten (Auswahl)

Bundesmittel

- **Nationale Klimaschutzinitiative (NKI)** [59]

  Die Nationale Klimaschutzinitiative bietet vielfältige Möglichkeiten, zur Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen. Dazu gehören Maßnahmen im Rad- und Fußverkehr. Fördermöglichkeiten bestehen über:
  - Kommunalrichtlinie (Fördersatz je nach Vorhaben 30 - 65 %, bis zu 90 % bei finanzschwachen Kommunen (Anhebung bis Ende 2021 durch Corona-Konjunkturpaket um 10 %))
  - Regionale Maßnahmen mit Modellcharakter (Klimaschutz durch Radverkehr) (Fördersatz bis zu 75 % (Anhebung durch Corona-Konjunkturpaket bis Ende 2021 um je 5 %, bei finanzschwachen Kommunen auf bis zu 100 %)

[59] Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit; Nationale Klimaschutzinitiative. https://www.klimaschutz.de/die-nationale-klimaschutzinitiative [Zugriff 22.04.2021]

- Investive kommunale Klimaschutz-Modellprojekte (Fördersatz bis zu 70 %, bis zu 90 % bei finanzschwachen Kommunen (Anhebung durch Corona-Konjunkturpaket bis Ende 2021 um je 5 %))

- **Sonderprogramm „Stadt und Land"[60]**

  Gefördert werden investive Maßnahmen in die Radverkehrsinfrastruktur. (Fördersatz bis zu 75 %, bis zu 90 % bei finanzschwachen Kommunen Anhebung durch Corona-Konjunkturpaket bis Ende 2021 auf bis zu 80 %)

- **Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland[61]**

  Gefördert werden unter anderem investive Maßnahmen, die die nachhaltige Mobilität durch Radverkehr sichern. (Fördersatz bis zu 75 %, bis zu 90 % bei finanzschwachen Kommunen (Anhebung durch Corona-Konjunkturpaket bis Ende 2021 um je 5%, bei finanzschwachen Kommunen auf bis zu 100 %))

Landesmittel (Land Nordrhein-Westfalen)

- **FöRi-Nah - Förderung der Nahmobilität[62]**

  Im Rahmen der Nahmobilitätsförderung NRW können vielfältige Maßnahmen für die Nahmobilität gefördert werden (Fördersatz bis zu 80 %).

---

60 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur; Verwaltungsvereinbarung Sonderprogramm „Stadt und Land"; https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/verwaltungsvereinbarung-sonderprogramm-stadt-und-land.pdf?__blob=publicationFile [Zugriff 22.04.2021]

61 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur; Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland. https://www.bag.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Foerderprogramme/Radverkehr/Foerderrichtlinie_Rad_investiv.pdf?__blob=publicationFile [Zugriff: 22.04.2021]

62 Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr NRW; Förderrichtlinien Nahmobilität FöRi-Nah. https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_bes_text?anw_nr=1&gld_nr=9&ugl_nr=910&bes_id=28965&val=28965&ver=7&sg=0&aufgehoben=N&menu=0 [Zugriff: 23.04.2021]

- **progres.nrw Programmbereich Klimaschutz und Anpassung in Kommunen**[63]

  Mit dem Programm progres.nrw werden investive und nicht investive Vorhaben des Klimaschutzes und der Anpassung an den Klimawandel in nordrhein-westfälischen Kommunen gefördert. Hierzu gehören investive Vorhaben, die einen signifikanten Beitrag zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen zur Folge haben (Fördersatz bis zu 80 %).

- **FöRi-MM - Richtlinien zur Förderung der Vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements**[64]

  Mit der Richtlinie werden Vorhaben gefördert, die zu einer stärkeren Vernetzung der Verkehrsmittel beitragen und neue Mobilitätsoptionen schaffen.

- **Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau**[65]

  Gefördert werden können Radverkehrsanlagen innerorts in Hauptverkehrsstraßen, sowie Straßenbegleitende Radverkehrsanlagen außerorts. Dies muss im Zusammenhang mit dem Aus- und Umbau verkehrswichtiger Straßen geschehen. (Fördersatz bis zu 80 %)

---

63 Bundesministerium für Wirtschaft und Energie; progres.nrw – Programm für Rationelle Energieverwendung, Regenerative Energien und Energiesparen. https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Land/NRW/progres-nrw-programm-rationelle-energieverwendung.html [Zugriff: 22.04.2021]

64 Ministeriums für Verkehr: Richtlinien zur Förderung der Vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM); http://www.brd.nrw.de/verkehr/strassenverkehr/pdf/foerderangelegenheiten_FoeRi-MM_Richtlinie.pdf [Zugriff: 20.05.2021]

65 Ministerium für Verkehr NRW; Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus. https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_bes_text?anw_nr=1&gld_nr=9&ugl_nr=910&bes_id=41846&menu=0&sg=0&aufgehoben=N&keyword=F%F6rderrichtlinien%20kommunaler%20Stra%DFenbau#det0 [Zugriff: 23.04.2021]

10 Zusammenfassung und Ausblick

Die Mobilität in Alt-Oberhausen ist in erheblichen Maßen durch den Fußverkehr, den ÖPNV und den Radverkehr geprägt. Durch die kleinteiligen Nutzungsmischungen ist das Quartier prädestiniert, um die Nahmobilität noch weiter zu fördern und auszubauen.

Hierzu müssen allerdings kontinuierlich Defizite abgebaut und die Qualität öffentlicher Räume verbessert werden. Als Grundlage zukünftiger Planungen und Umsetzung von Maßnahmen sollten die im Rahmen des Beteiligungsverfahrens aufgestellten Zielsetzungen immer wieder herangezogen werden.

Die Strategien und Handlungsfelder aus dem Konzept stellen dabei einen Handlungsrahmen für die nächsten fünfzehn Jahre dar, um Alt-Oberhausen hinsichtlich der Anforderungen von Mobilität zukunftsfähig gestalten.

Im Projektverlauf wurde deutlich, dass nicht immer die teuersten und aufwendigsten Projekte die größte Wirkung entfalten müssen, sondern auch kurzfristig umsetzbare und kostengünstige Lösungen zielführend sein können. Insbesondere im Rahmen von Verkehrsversuchen, wo auch mal Lösungen ausprobiert werden können, die vielleicht auf Anhieb keine politischen Mehrheiten erhalten würden.

Ein Themenfeld, dass sicherlich weiterhin diskutiert werden wird, ist der Umgang mit der Gestaltung von Straßenräumen und dem ruhenden Kfz-Verkehr. Hier werden die Zielkonflikte zwischen den Anforderungen an Aufenthaltsqualität und Barrierefreiheit auf der einen Seite und dem Status Quo, einen zielnahen Parkplatz vor der Haustür zu haben, sehr deutlich.

Wichtig erscheint bei aller Planung, dass insbesondere die kommunale Politik den Mut aufbringt, Straßenräume nicht als Verkehrstrassen, sondern als öffentliche Räume neu zu denken und die Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität auf den Weg zu bringen. Durch vielfältige Fördermöglichkeiten auf Landes- und Bundesebene wird diese Herangehensweise bereits finanziell unterstützt.

Literatur / Quellen

Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001 In der Fassung vom 22. Mai 2017 (BAnz AT 29.05.2017 B8)

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club - ADFC; Empfehlenswerte Fahrrad-Abstellanlagen - Anforderungen an Sicherheit und Gebrauchstauglichkeit - Technische Richtlinie TR6102-0911

Bezirksregierung Düsseldorf; Luftreinhalteplan Ruhrgebiet 2011 - Teilplan West. Düsseldorf 2011

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI); Mobilität in Deutschland (MiD). Bonn 2019

Bundesverwaltungsgericht (BVerwG); Urteil vom 18.11.2010 - 3 C 42.09

steg NRW GmbH; Integriertes Handlungskonzept Soziale Stadt Oberhausen - Brückenschlag (Oberhausen Innenstadt/ Lirich). Dortmund 2016

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA). Köln 2002

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ). Köln 2013

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

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Hinweise zum Fahrradparken. Köln 2012

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA). Köln 2011

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Hinweise zur Nahmobilität - Strategien zur Stärkung des nichtmotorisierten Verkehrs auf Quartiers- und Ortsteilebene. Köln 2014

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

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA). Köln 2010

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

Gehl, Jan; Städte für Menschen. Berlin 2015

Ingenieurgruppe IVV; Nahverkehrsplan 2017 der Stadt Oberhausen. Aachen 2017

IKS Mobilitätsplanung, Büro Stadtverkehr, Gekaplan; Standards für den Fußverkehr in Oberhausen. Kassel 2017

IKS Mobilitätsplanung; Stadt Oberhausen. Parkraumuntersuchung. Kassel 2016

LK Argus GmbH; Lärmaktionsplan der zweiten Stufe für die Stadt Oberhausen. Kassel 2017

Normenausschuss Bauwesen; DIN32984 - Bodenindikatoren im öffentlichen Raum. Berlin 2018

PricewaterhouseCoopers GmbH; Masterplan „Saubere Luft für Oberhausen". Frankfurt am Main 2018

Stadt Oberhausen; Beiträge zur Stadtentwicklung Nr. 94 - Stadtentwicklungskonzept Oberhausen 2020. Oberhausen 2008

Stadt Oberhausen; Mehr Freiraum für Kinder. Ein Gewinn für alle!. Oberhausen 2016

Stadt Oberhausen - Bereich Statistik und Wahlen; Verkehrsmittelwahl und Verkehrsverhalten in Oberhausen/ Ergebnisse einer Haushalts- und Personenbefragung, Oberhausen 2014

Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 20. April 2020 (BGBl. I S. 814)

Umweltbundesamt (UBA); Radverkehr: https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/radverkehr#vorteile-des-fahrradfahrens

Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie; Energie- und Klimaschutzkonzept für die Stadt Oberhausen. Wuppertal 2012

Zweirad-Industrie-Verband (ZIV); Pressemitteilung. Zahlen - Daten - Fakten zum Deutschen E-Bike- Markt 2018. E-Bike-Verkäufe erreichen Rekordniveau. Bad Soden 2019

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Handlungsfelder für das Nahmobilitätskonzept Alt-Oberhausen 2
Abbildung 2: Eindrücke aus dem Untersuchungsgebiet (von links oben: Bahnhof, Altmarkt, Friedensplatz, Marktstraße) 4
Abbildung 3: Untersuchungsgebiet mit statistischen Bezirken und Sozialräumen 5
Abbildung 4: Planungsspaziergang im Oktober 2020 7
Abbildung 5: Presseartikel im Schaufenster des Stadtteilbüro Brückenschlag (Februar 2020) 8
Abbildung 6: Wortwolke Nahmobilität 9
Abbildung 7: Aufteilung des Seitenraums für Wohnstraßen (Regelfall) 11
Abbildung 8: Gestaltung von barrierefreien Querungen 13
Abbildung 9: Verkehrszeichen 237, 240, 241 StVO 16
Abbildung 10: Fahrradabstellanlagen - Standort und mögliche Ausstattung 18
Abbildung 11: Lage Untersuchungsgebiet im Stadtraum 22
Abbildung 12: Modal Split Oberhausen und Stadtteile 24
Abbildung 13: Gehwegmängel aus Sicht der Befragten (links: Alstaden/ Lirich; rechts: Mitte/ Styrum) 25
Abbildung 14: Unfälle mit Beteiligung von Zufußgehenden 2017 - 2019 28
Abbildung 15: Unfälle mit Beteiligung von Radfahrenden 2017 - 2019 29
Abbildung 16: Konfliktbereiche für Zufußgehende und Radfahrende - Unfallauswertung 2017 - 2019 31
Abbildung 17: Impressionen vom Planungsspaziergang 32
Abbildung 18: Ausgeteilter Handzettel zur Route des Planungsspaziergangs in Alt-Oberhausen 33
Abbildung 19: Einschränkungen für Zufußgehende auf Gehwegen in Alt-Oberhausen 35
Abbildung 20: Welche Probleme bestehen für Zufußgehende bei der Querung von Straßen in Alt-Oberhausen? 35
Abbildung 21: Verkehrsmittelwahl 36
Abbildung 22: Gefahrenpunkte, Lieblingsorte und fehlende öffentliche Spielorte 37
Abbildung 23: Fußverkehrsnetz 39
Abbildung 24: Verschiedene Wege innerhalb des Fußwegenetzes 40
Abbildung 25: Radverkehrsnetz 43
Abbildung 26: Beispielhafte Querungsanlagen entlang des Fußverkehrsnetzes 44
Abbildung 27: Querungsanlagen für den Fußverkehr 45
Abbildung 28: Mangelhafte Aufenthaltsqualität entlang des Fußverkehrsnetzes 46
Abbildung 29: Mängelanalyse Aufenthaltsqualität 47
Abbildung 30: Mangelhafte Begehbarkeit von Gehwegen im Untersuchungsgebiet 48
Abbildung 31: Mängelanalyse Gehwegbreite und Oberfläche 49
Abbildung 32: Konflikte mit Kfz 50
Abbildung 33: Konflikte mit Kfz 51

Abbildung 34: Konflikte mit dem Radverkehr ... 52
Abbildung 35: Konflikte mit dem Radverkehr ... 53
Abbildung 36: Unkontinuierliche Führungsformen innerhalb des Radverkehrsnetzes - vielfacher Wechsel vom Seitenraum auf Fahrbahnniveau und zurück ... 54
Abbildung 37: Führungsformen Radverkehr ... 55
Abbildung 38: Mängel in der Führungsform nach Anforderungen der ERA ... 56
Abbildung 39: Mängelanalyse Führungsform nach Anforderungen der ERA ... 57
Abbildung 40: Mängel in der Oberflächenbeschaffenheit ... 58
Abbildung 41: Mängelanalyse Oberfläche ... 59
Abbildung 42: Benutzungspflicht nicht StVO-konform ... 60
Abbildung 43: Mängelanalyse Benutzungspflicht (StVO-Konformität) ... 61
Abbildung 44: Einbahnstraßen in Gegenrichtung freigegeben ... 62
Abbildung 45: Mängelanalyse Einbahnstraßen innerhalb des Radverkehrsnetzes - Öffnung in Gegenrichtung für den Radverkehr ... 63
Abbildung 46: Bikesharing Stationen im Untersuchungsgebiet ... 64
Abbildung 47: Ausgewählte Fahrradabstellanlagen im Untersuchungsgebiet ... 65
Abbildung 48: Haltestellen am Fußverkehrsnetz im Untersuchungsgebiet ... 66
Abbildung 49: Mängelanalyse Haltestellen ... 67
Abbildung 50: Verschatteter Gehweg durch tief angebrachte Beleuchtung und parkende Kfz ... 68
Abbildung 51: Heterogene Beleuchtungssituation im Untersuchungsgebiet ... 69
Abbildung 52: Stadttore/ Unterführungen im Untersuchungsgebiet (von Süden nach Norden) ... 71
Abbildung 53: Zentrale Achse Bahnhof - Innenstadt: Konfliktbereiche ... 81
Abbildung 54: Straßenräume mit Potentialen für Neuaufteilung zu Gunsten des Fuß- und Radverkehrs ... 91
Abbildung 55: Blick in die Marktstraße ... 102
Abbildung 56: Handlungserfordernisse an den Unterführungen ... 108
Abbildung 57: Handlungsbedarf für Radfahrende an Einbahnstraßen ... 120

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Auszug Netzelemente und Grundanforderungen 12

Tabelle 2: Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitstrennstreifen 16

Tabelle 3: Ziele und Handlungsfelder vorhandener Konzepte in Oberhausen (Schwerpunkt Nahmobilität) 19

Tabelle 4: Konkrete Maßnahmenempfehlungen vorhandener Konzepte (Schwerpunkt Nahmobilität) 20

Tabelle 5: Wegedauer mit verschiedenen Verkehrsmitteln ab Oberhausen Hbf in umliegende Zentren 23

Tabelle 6: Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet 26

Tabelle 7: Definition von Unfalltypen (Auszug) 27

Tabelle 8: Musteraufbau Maßnahmensteckbrief 78

Tabelle 9: Themenfelder und Maßnahmenempfehlungen 79

–

IKS Mobilitätsplanung

Universitätsplatz 12

34127 Kassel

info@iks-planung.de

www.iks-planung.de