Stadt Oberhausen

Nahmobilitätskonzept inklusive Beleuchtungskonzept Osterfeld

Bericht

STADTKINDER
Wir schaffen Lebensräume

LIGHT DESIGN ENGINEERING

IKS Mobilitätsplanung

Stadt Oberhausen

Nahmobilitätskonzept inklusive Beleuchtungskonzept Osterfeld

- Bericht -

Auftraggeber:
Stadt Oberhausen
FB 5-1-30 Quartiersplanung
Bahnhofstraße 66
46042 Oberhausen

Auftragnehmer:
IKS - Ingenieurbüro für Stadt- und Mobilitätsplanung
UG (haftungsbeschränkt)

Science Park
Universitätsplatz 12
34127 Kassel

0561 – 953 79-676
info@iks-planung.de
www.iks-planung.de

Bearbeitung:
Dipl.-Ing. Andreas Schmitz (Projektleiter)
Dipl.-Ing. Alexander Gardyan, M.Sc.
Malte Meyerdierks, B.Sc.
Laura Jurkewitz
Steffen Müller

Unterauftragnehmer:
Planungsbüro STADTKINDER
Huckarder Straße 10-12 | 44147 Dortmund
0231 – 52 40 31
info@stadt-kinder.de
www.stadt-kinder.de

Ansprechpartner:
Dipl.-Ing. Christina Hüls
mail: christina.huels@stadt-kinder.de

Unterauftragnehmer:
LIGHT DESIGN ENGINEERING
KOBER LICHTPLANER
Am Ossenbrink 67a | 44227 Dortmund
0231 – 425 74 32
office@lde-kober.com
www.lde-net.com

Ansprechpartner:
Dipl.-Ing. Nicole Kober
mail: n.kober@lde-kober.com

Kassel, den 11. Juni 2018

© IKS Mobilitätsplanung, 2018

Geschäftsführende Gesellschafter:
Dipl.-Ing. Andreas Schmitz
Dipl.-Ing. Alexander Gardyan, M.Sc.

K:\122_Oberhausen Osterfeld\Berichte\122_Schlussbericht V4.docx

Inhaltsverzeichnis

1 Vorbemerkung / Anlass 1

2 Vorhandene Untersuchungen 3

2.1 Integriertes Handlungskonzept Osterfeld 3

2.2 Befragung zur Verkehrsmittelwahl und dem Verkehrsverhalten 5

2.3 Parkraumuntersuchung Osterfeld 6

3 Bestandserhebung / Analyse 7

3.1 Strukturanalyse Nahmobilität 7

3.2 Unfallauswertung 10

3.3 Geschwindigkeiten Kfz-Verkehr 12

3.4 Quell- und Zielorte 14

3.5 Fußverkehr 16

3.5.1 Anforderungen an das Fußwegeachsennetz 16

3.5.2 Standards 17

3.5.3 Fußwegeachsennetz Osterfeld 18

3.5.4 Querungsanlagen im Bestand 19

3.5.5 Mängelanalyse des Fußwegeachsennetzes 20

3.6 Radverkehr 28

3.6.1 Anforderungen an das Radwegeachsennetz 28

3.6.2 Radwegeachsennetz 29

3.6.3 Mängelanalyse des Radwegeachsennetzes 31

3.6.4 Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr 36

3.7 Haltestellen (Bus) 37

3.7.1 Anforderungen an Haltestellen 37

3.7.2 Mängelanalyse der Haltestellen 37

3.8 Sharing Angebote 39

3.9 Beleuchtung 40

3.9.1 Allgemeine Beleuchtungssituation 40

3.9.2 Anforderungen an die Beleuchtung 41

3.9.3 Stadttore 45

3.9.4 Ortskern 51

3.10 Beteiligungsverfahren 52

4 Ziele und Leitvorstellungen 54

5 Konzept 57

5.1 Übergeordnete Handlungsschwerpunkte 61

5.1.1 Leitprojekte umsetzen 61

5.1.2 Plätze in Osterfeld - Verbinden und gestalten 62

5.1.3 Siedlungsstruktur gestalten - Nahversorgung für Alle 62

5.2 Handlungsschwerpunkte 64

5.2.1 HS1: Heinestraße, Bergstraße, Henselstraße - Verkehrsberuhigter Bereich 65

5.2.2 HS2: Bergstraße - Gehwegparken 66

5.2.3 HS3: Winkelstraße - Gehwegparken 67

5.2.4 HS4: Rothebuschstraße - Gehwegparken 68

5.2.5 HS5: Fahnhorststraße - Gehwegparken 69

5.2.6 HS6: Eisenheimer Straße - Gehwegparken 70

5.2.7 HS7: Kampstraße - Gehwegparken 71

5.2.8 HS8: Westfälische Straße - Gehwegparken 72

5.2.9 HS9: Osterfelder Straße/ Cheruskerstraße – Zebrastreifen 73

5.2.10 HS10: Mergelstraße – Zebrastreifen 74

5.2.11 HS11: Ziegelstraße - Zebrastreifen 75

5.2.12 HS12: Rothebuschstraße - Zebrastreifen 76

5.2.13 HS13: Overbergschule – Elterntaxis 77

5.2.14 HS14: Gesamtgebiet – Tempo 30 78

5.2.15 HS15: Gesamtgebiet - Öffnung der Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung 79

5.2.16 HS16: Westfälische Straße - Umgestaltung Straßenraum vor der Gesamtschule Osterfeld 80

5.2.17 HS17: Rothebuschstraße - Ausbau Gehwegnasen 81

5.2.18 HS18: Ziegelstraße/ Mergelstraße/ Rübekampstraße - Ausbau Gehwegnasen 82

5.2.19 HS 19: Stadtzentrum - Beleuchtung 83

5.2.20 HS20: Bottroper Straße - Umgestaltung Straßenquerschnitt 84

5.2.21 HS21: Vestische Straße - Umgestaltung Straßenquerschnitt 85

5.2.22 HS22: Vestische Straße (Bereich Zentrum) - Fahrradstraße 86

5.2.23 HS23: Teutoburger Straße - Umgestaltung Straßenquerschnitt 89

5.2.24 HS24: Richard-Wagner-Allee und Jakobitrasse - Fahrbahnübergänge 90

5.2.25 HS25: Stadttor Vestische Straße - Eingangssituation 91

5.2.26 HS26: Stadttor Kampstraße - Eingangssituation 92
5.2.27 HS27: Stadttor Bergstraße - Eingangssituation 93
5.2.28 HS28: Stadttor Bottroper Straße/ Westfälische Straße - Eingangssituation 94
5.2.29 HS29: Stadttor Osterfelder Straße – Entwicklung Eingangssituation 95
5.2.30 HS30: Stadttor Tunnel Bahnhof - Eingangssituation 96
5.2.31 HS31: Stadttor Bottroper Straße - Eingangssituation 97
5.2.32 HS32: Gesamtgebiet - Radabstellanlagen 98
5.2.33 HS33: Gesamtgebiet - Aufhebung der Benutzungspflicht von Radwegen im Seitenraum 99
5.2.34 HS34: Flachglasstrecke - Ausbau 100
5.2.35 HS35: Flachglasstrecke – Zugänge 101
5.2.36 HS36: Trassen - Beleuchtung 102
5.3 Daueraufgaben 103
5.3.1 D1: Barrierefreiheit herstellen 103
5.3.2 D2: Zugänglichkeit der ÖPNV-Haltestellen verbessern 104
5.3.3 D3: Ausstattung der Bushaltestellen 105
5.3.4 D4: Rahmenkonzept Gehweggestaltung 106
5.3.5 D5: Sichere und kontinuierliche Führung für den Radverkehr anbieten 107
5.3.6 D6: Beleuchtungssituation verbessern 108
5.3.7 D7: Qualitätssicherung 109
5.3.8 D8: Überprüfung der Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr 110
5.3.9 D9: Förderung der Mobilitätskultur 111

6 Zusammenfassung und Ausblick 113

7 Anhang 115
7.1 Literatur / Quellen 120

1 Vorbemerkung / Anlass

Für den Stadtteil Osterfeld wurde ein integriertes Handlungskonzept (IHK)[1] erarbeitet, welches am 16.11.2015 durch den Rat der Stadt Oberhausen beschlossen wurde.

In diesem Rahmen wird auch das Konzept „Nahmobilitätskonzept inkl. Beleuchtungskonzept Osterfeld“ unter besonderer Berücksichtigung der Stadteingänge entwickelt, um die Grundlage handlungsorientierter Umsetzungsmaßnahmen zu bilden.

Bedeutung der Nahmobilität in Osterfeld

In Osterfeld werden mehr als 24% aller Wege ausschließlich zu Fuß zurückgelegt[2]. Aber auch die Nutzung anderer Verkehrsmittel ist in der Regel immer mit zwei Fußwegen verbunden. Gerade für den ÖPNV ist die Qualität des Fußwegs von hervorragender Bedeutung, da fast alle Fahrgäste zu Fuß zu Bus und Bahn kommen. Aber auch für Belebtheit, öffentliches Leben und dem Sicherheitsgefühl im öffentlichen Raum ist der Fußverkehr wichtig. Wo der Fußverkehr fehlt, ist es öde und leer, man kann „die Bürgersteige hochklappen“.

Mit dem Rad werden in Osterfeld etwa 5% aller Wege zurückgelegt. Der überwiegende Teil der Autofahrten in Oberhausen liegen in Distanzen, die auch ohne nennenswerte Zeitverlust mit dem Rad zurückgelegt werden können. 64% aller Fahrten mit Pkw sind unter 5 km[3]. Wenn die Anforderungen von Klimaschutz, Reduzierung des Energie- und Flächenverbrauchs betrachtet, muss der Radverkehr im städtischen Mobilitätsmix eine wesentlich höheren Stellewert bekommen.

Hierbei soll der Radverkehr allerdings nicht auf Kosten des Fußverkehrs gefördert werden.

Partizipativer Ansatz

In einem partizipativen und integrativen Ansatz soll eine Grundlagenplanung für den Fußverkehr und den Radverkehr für das Programmgebiet Osterfeld entwickelt werden, durch welches die Erreichbarkeiten innerhalb des Untersuchungsraums, die Aufenthalts-, Wohn- und Lebensqualität innerhalb des Gebietes, sowie die Verbindung zu den übrigen Stadtteilen und auch zu den Nachbarstädten verbessert wird. Hierzu gehört auch die Betrachtung multimodaler Wegeketten und die Erreichbarkeit des ÖPNV.

---

1 Stadt Oberhausen; Integriertes Handlungskonzept Oberhausen Osterfeld, Oberhausen 2015
2 Vgl. Abbildung 2 auf Seite 5
3 Stadt Oberhausen - Bereich Statistik und Wahlen; Verkehrsmittelwahl und Verkehrsverhalten in Oberhausen / Ergebnisse einer Haushalts- und Personenbefragung, Oberhausen 2014, S. 32

Das Projekt wird mit einem umfangreichen Beteiligungsverfahren u.a. Workshops und Stadtteilrundgängen durchgeführt. Besonders Kinder und Jugendliche sollen an dem Planungsprozess beteiligt werden.

Mit der Entwicklung eines Beleuchtungskonzeptes soll die Situation für Fuß- und Radfahrer durch die Vermeidung von Dunkel- und Angsträumen verbessert werden.

Das Ingenieurbüro IKS ist mit der Entwicklung des Konzeptes beauftragt worden. Als Unterauftragnehmer sind die Planungsbüros Stadtkinder (Kinder- und Jugendbeteiligung) und LDE Kober (Beleuchtungskonzept) an der Bearbeitung des Projektes beteiligt.

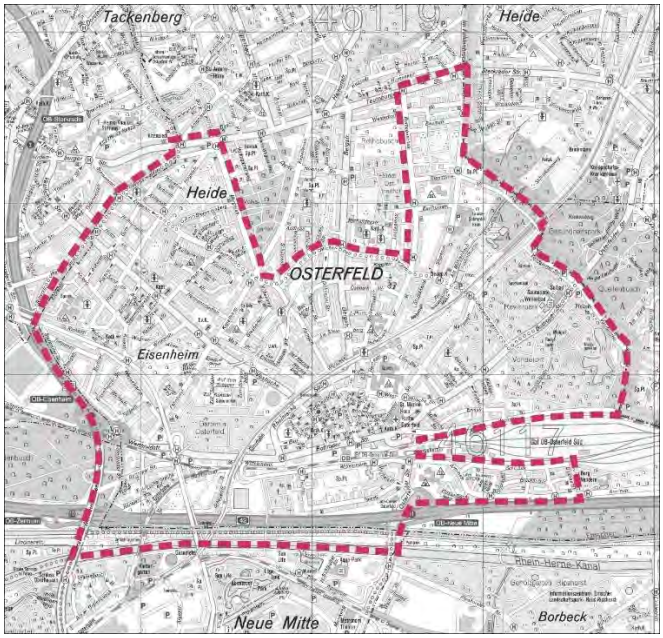
Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet besteht aus den Bereichen

- Osterfeld Mitte/ Vonderort,
- Eisenheim/ Heide,
- Vondern/ Osterfeld Süd und
- Rothebusch.

Das Untersuchungsgebiet wurde aus dem Programmgebiet des integrierten Handlungskonzeptes abgeleitet.[4]

Abbildung 1: Untersuchungsgebiet



[4] Stadt Oberhausen (der Oberbürgermeister) - Osterfeld gemeinsam fit für die Zukunft - „Soziale Stadt" Integriertes Handlungskonzept Oberhausen-Osterfeld, Oberhausen 2015

2 Vorhandene Untersuchungen

Mit dem integrierten Handlungskonzept Osterfeld, der Befragung zur Verkehrsmittelwahl und dem Verkehrsverhalten und der Parkraumuntersuchung in Oberhausen wurden innerhalb der letzten Jahre bereits verschiedene Untersuchungen durchgeführt und Maßnahmenvorschläge abgeleitet, die für das Nahmobilitätskonzept von Belang sind.

2.1 Integriertes Handlungskonzept Osterfeld

Für den Stadtteil Osterfeld wurde im Jahr 2015 ein integriertes Handlungskonzept Oberhausen Osterfeld[5] entwickelt. Dort wurde auch der Themenbereich Mobilität untersucht und Handlungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Folgende Defizite wurden in der Stärken/ Schwächen-Analyse festgehalten: [6]

- Mängel im Bereich Nahmobilität (Radfahrer, Rollstuhlfahrer, Fußgänger): Stolperfallen auf Gehwegen, fehlende Radwege, fehlende Bordsteinabsenkungen
- Fehlender barrierefreier Anschluss für Fußgänger der südlichen Stadtquartiere
- Übergänge von Rad- und Fußwegen teilweise verbesserungswürdig
- Radwegequerschnitte und Lage nicht mehr zeitgemäß (Querschnitte zu eng, Lage z.T. auf Gehwegen)

[5] Stadt Oberhausen - Osterfeld gemeinsam fit für die Zukunft - „Soziale Stadt" Integriertes Handlungskonzept Oberhausen-Osterfeld, Oberhausen 2015

[6] Ebenda, S. 65ff

Zielsetzung (Themenbereich Mobilität)[7]

- Analyse des Mobilitätsverhaltens, der Erreichbarkeit der Osterfelder Innenstadt und der Quartiere unter Berücksichtigung des Klimaschutzes, der Gesundheitsförderung und Folgen des demografischen Wandels
- Förderung von Verknüpfungs- und Verbindungswegen des Zentrums und der Quartiere insbesondere für Fußgänger und Radfahrer
- Verbesserung der fußläufigen Verbindungen im Zentrum
- Aufwertung von Orten des öffentlichen Nahverkehrs durch Schaffung von Aufenthaltsqualitäten
- Steigerung der Aufenthaltsqualität und des Gestaltwertes des Straßenraums
- Abbau von Barrieren und Angsträumen

Handlungsschwerpunkte (Themenbereich Mobilität)[8]

- Marktplatz und Gildenstraße
- Westfälische Straße im Bereich Gesamtschule
- Vestische Straße
- Marktplatz Osterfeld/ Bergstraße
- Bottroper Straße (Bahnhof Osterfeld-Süd/ Innenstadt)
- Stadteingänge (Stadttore) [9]
- Richard-Wagner-Allee/ Jacobitrasse/ Flachglasstrecke

---

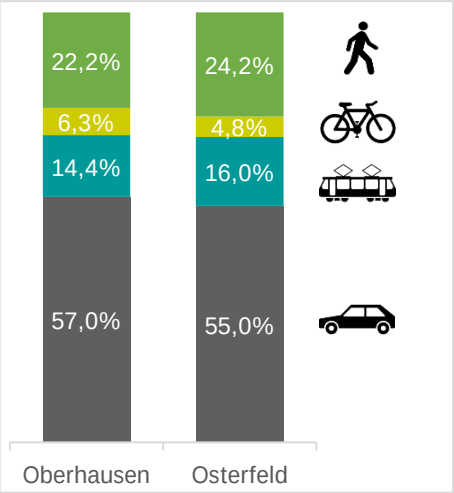
7 Ebenda, S. 102ff
8 Ebenda, S. 143ff
9 Als Stadttore werden im Folgenden die sechs Unter-/ Überführungen an den Bahngleisen im Süden des Untersuchungsgebietes bzw. über die Flachglasstrecke bezeichnet (siehe auch Abbildung 26 auf Seite 89)

2.2 Befragung zur Verkehrsmittelwahl und dem Verkehrsverhalten

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.[10] Aus der Erhebung lassen sich sowohl Ergebnisse auf gesamtstädtischer Ebene, wie auch für Osterfeld ablesen. Nachfolgend sind die wichtigsten Ergebnisse der Befragung bezüglich der Nahmobilität in Osterfeld dargestellt.

Der Modal Split der Stadt Oberhausen ist in Abbildung 2 zusammengefasst und dem Modal Split des Stadtteils Osterfeld gegenübergestellt.

Abbildung 2: Modal Split der Stadt Oberhausen[11]



Der Modal Split des Stadtteils Osterfeld entspricht in großen Teilen dem der Gesamtstadt.

24,2% aller Wege werden in Osterfeld zu Fuß zurückgelegt, in der Gesamtstadt sind es 22,2%. Mit dem Rad werden 4,8% der Wege getätigt, in der Gesamtstadt 6,3% der Wege.

Insgesamt werden in Osterfeld 29% aller Wege ausschließlich mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt.

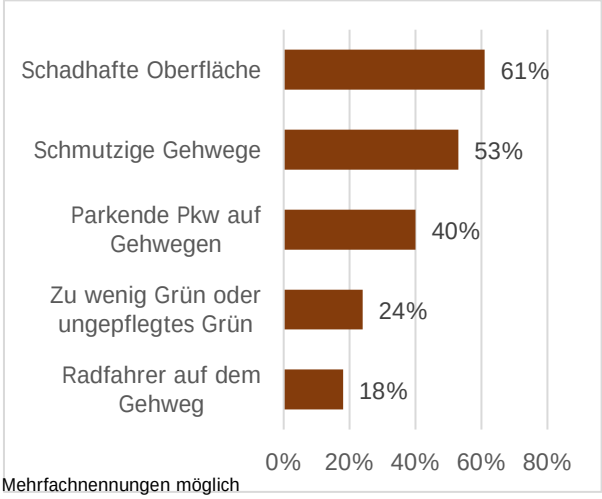
In der Auswertung wurde deutlich, dass besonders Kinder zwischen 10 und 17 Jahren (36,3%) und ältere Menschen zwischen 65 und 84 Jahren (27%) einen hohen Anteil ihrer Wege zu Fuß zurücklegen[12], was die Bedeutung eines barrierefreien öffentlichen Raumes in Osterfeld verdeutlicht. Der Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wege im Bereich Schulausbildung beträgt 33,2%.[13]

Im Radverkehr gibt es keine so deutlichen Schwankungen bezüglich der Nutzung und dem Alter der Radfahrer. Jedoch ist der Anteil der zurückgelegten Wege von Kindern mit 10 bis 17 Jahren und 8,3% Anteil der Wege am höchsten, sowie der Anteil der Wege in der Schulausbildung mit 8,9%.[14]

---

10 Vgl. Stadt Oberhausen - Bereich Statistik und Wahlen; Verkehrsmittelwahl und Verkehrsverhalten in Oberhausen/ Ergebnisse einer Haushalts- und Personenbefragung, Oberhausen 2014, S. 4
11 Eigene Abbildung nach: Ebenda, S. 8
12 Ebenda, S. 10
13 Ebenda, S. 11
14 Ebenda, S. 11

Abbildung 3: Gehwegmängel in Osterfeld aus Sicht der Befragten[15]



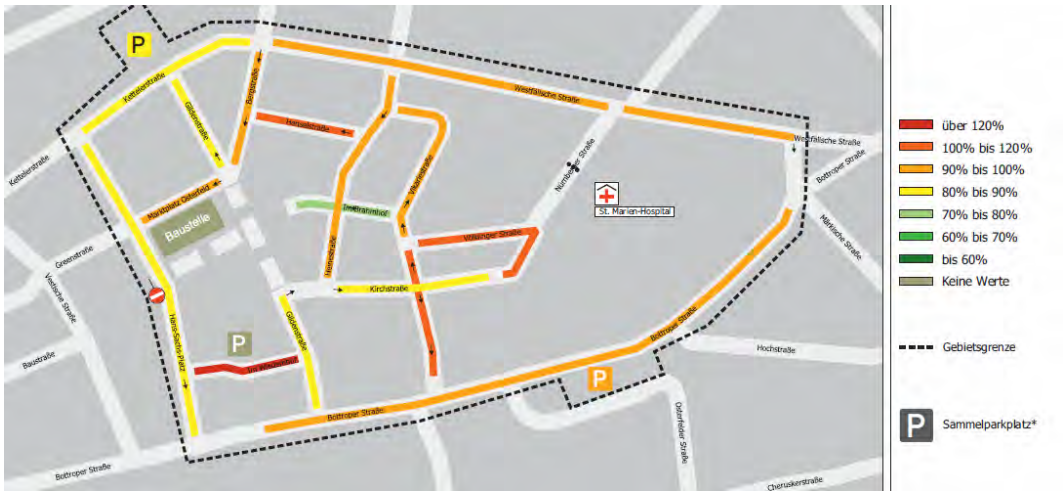
Es wurde auch gefragt, was an Gehwegen in dem Wohnumfeld als störend empfunden wird. Dabei wurde für den Stadtteil Osterfeld am häufigsten eine schadhafte Oberfläche (61%) und schmutzige Gehwege (53%) genannt, gefolgt von parkenden Pkw auf Gehwegen (40%), zu wenig oder zu ungepflegtem Grün (24%) und Radfahrern auf dem Gehweg (18%).

2.3 Parkraumuntersuchung Osterfeld

Im Jahr 2016 wurde in sechs Teilgebieten in Oberhausen Parkraumuntersuchungen durchgeführt,[16] darunter auch in dem zentralen Bereich in Osterfeld.

Bestandteil war u.a. eine detaillierte Bestandserhebung der Parkplätze inklusive der Identifizierung von legalem und illegalem Gehwegparken. Es wurde eine Kennzeichenerhebung zur Identifizierung der Nutzergruppen und zur Bestimmung der Auslastung durchgeführt und ausgewertet.

Abbildung 4: Auslastung zur Spitzenstunde um 11 Uhr



[15] Abbildung nach: Ebenda, S. 26

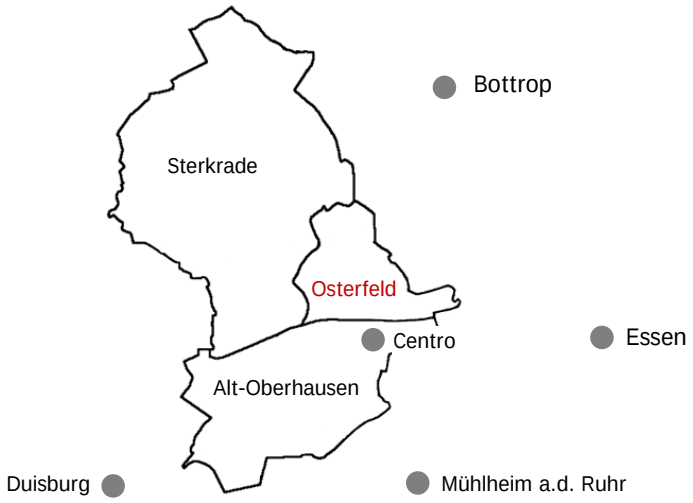
[16] IKS-Ingenieurbüro; Parkraumuntersuchung (sechst Teilgebiete in Oberhausen); Kassel 2016

3 Bestandserhebung/ Analyse

3.1 Strukturanalyse Nahmobilität

Osterfeld ist einer von drei Stadtteilen in Oberhausen. Das Programmgebiet (siehe Abbildung 1 auf Seite 2) umfasst etwa 550ha mit 22.000 Einwohnern. Osterfeld liegt östlich in Oberhausen und grenzt direkt nördlich an das Centro.

Abbildung 5: Lage Osterfeld in der Gesamtstadt



Um die Lage Osterfelds zu den angrenzenden Quartieren einschätzen zu können, sind die Wegedauern mit verschiedenen Verkehrsmitteln in Tabelle 1 auf Seite 8 dargestellt. Dabei sind jeweils zentrale Haltestellen (ausgehend der Haltestelle Bhf Osterfeld-Süd) als Zielpunkt angenommen.

Es wird deutlich, dass sich besonders das Fahrrad und auch der ÖPNV aus rein zeitlicher Betrachtung im Quartiersübergreifenden Verkehr als adäquater Ersatz für die Pkw-Nutzung anbieten.

Für Fußgänger ist deshalb besonders die Erreichbarkeit der ÖPNV-Haltestellen ein wichtiger Faktor, um die quartiersübergreifende Anbindung auch ohne Pkw zu gewährleisten.

Tabelle 1: Wegedauer mit verschiedenen Verkehrsmitteln ab Bhf Osterfeld-Süd in umliegende Zentren[17]

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	1,3	25	8	17	8
Oberhausen (Rheinl), Sterkrade Bf.	3,0	50	15	14	10
Mülheim a.d. Ruhr, Hauskampstr/ Bf Styrum	4,5	90	23	30	16
Bottrop, Hbf	3,5	60	15	15	10
Mülheim a.d. Ruhr, Rathausmarkt	9,0	117	36	35	20
Essen, Hbf	10,0	147	50	45	20

Das Untersuchungsgebiet selbst ist gegliedert in die Bereiche Innenstadt, Wohngebiete im nördlichen Bereich, die großen Grünflächen „Garten Osterfeld“ und „Revierpark“ und dem südlichen Bereich.

Innerhalb Osterfelds wird die Qualität für Fußgänger und Radfahrer an vielen Stellen durch Zäsuren, z.B. in Form von breiten Straßen und Bahngleisen (siehe Abbildung 6 auf Seite 8), gemindert.

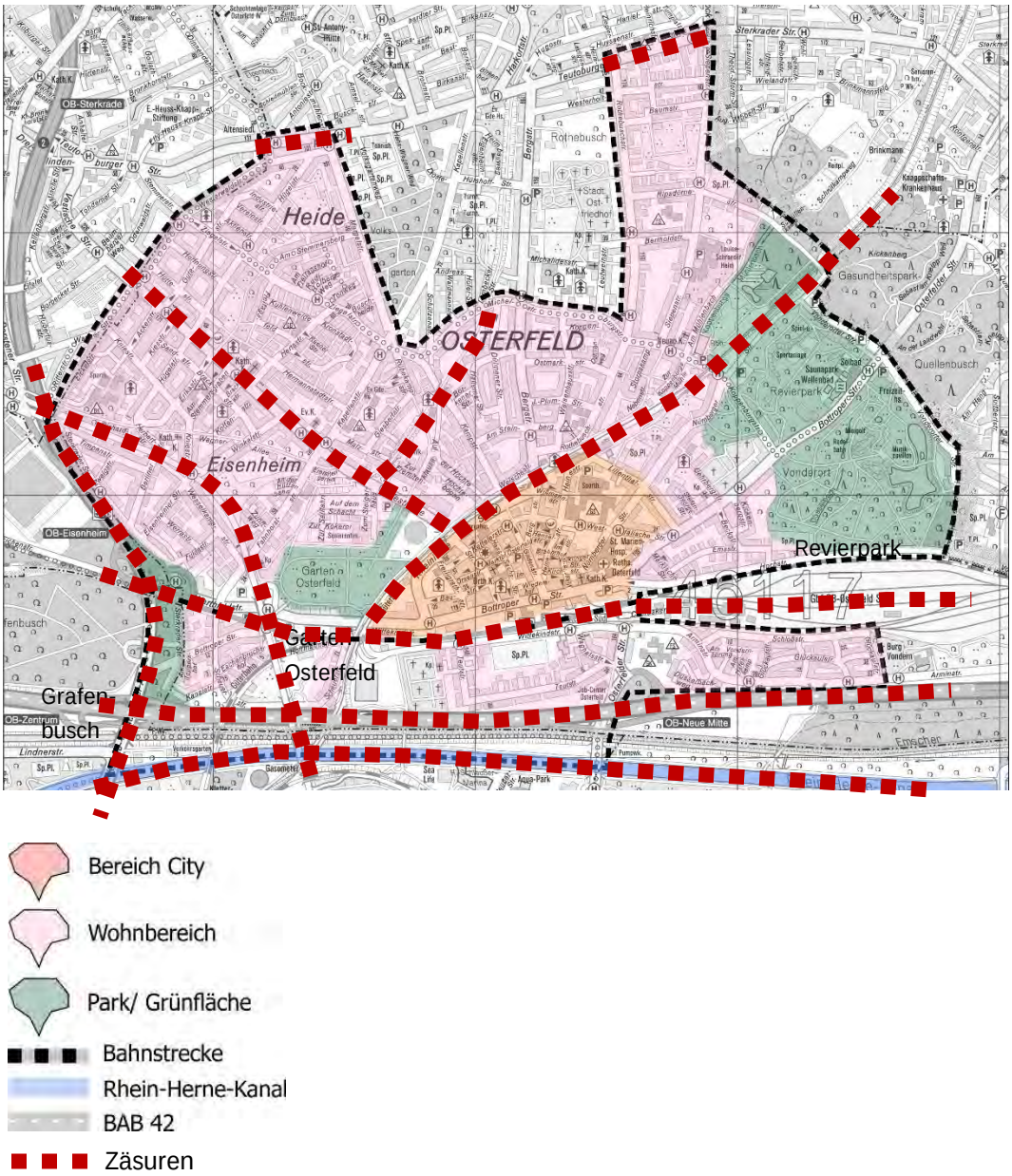
Zwischen Osterfeld und dem Centro verläuft die BAB 42, eine Bahntrasse und der Rhein-Herne-Kanal, in Richtung Sterkrade kreuzt die BAB 516.

Der südliche Bereich ist durch den Bahnhof Osterfeld-Süd bzw. die Bahntrasse, vom restlichen Osterfeld abgeschnitten und zusätzlich durch die BAB42 und den Rhein-Herne-Kanal und die Emscher eingekesselt.

Aber auch im Übrigen Gebiet wirken Straßen mit überdimensionierten Querschnitten oder die alten Bahntrassen als Barrieren, die das Gebiet vielerorts teilen.

[17] Ermittlung der Werte nach Google Maps und Fahrplan der STOAG (ÖPNV, Stand 06.01.2018)

Abbildung 6: Zäsuren für den Fuß- und Radverkehr im Untersuchungsgebiet



3.2 Unfallauswertung

Für das Untersuchungsgebiet wurden die polizeilich erfassten Unfälle mit Beteiligung von Fußgängern und Radfahrern in Osterfeld für die Jahre 2014 (ab Januar) bis 2016 (Oktober) betrachtet[18], um ggf. Schwerpunkte zu identifizieren und Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern abzuleiten. Die Unfallorte und die Unfalltypen sind in Abbildung 7 dargestellt. In Tabelle 2 ist der Auswertung eine Definition entscheidender Unfalltypen vorangestellt.

Tabelle 2: Definition von Unfalltypen[19] (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.

[18] Die Daten wurden durch die Stadt Oberhausen bereitgestellt

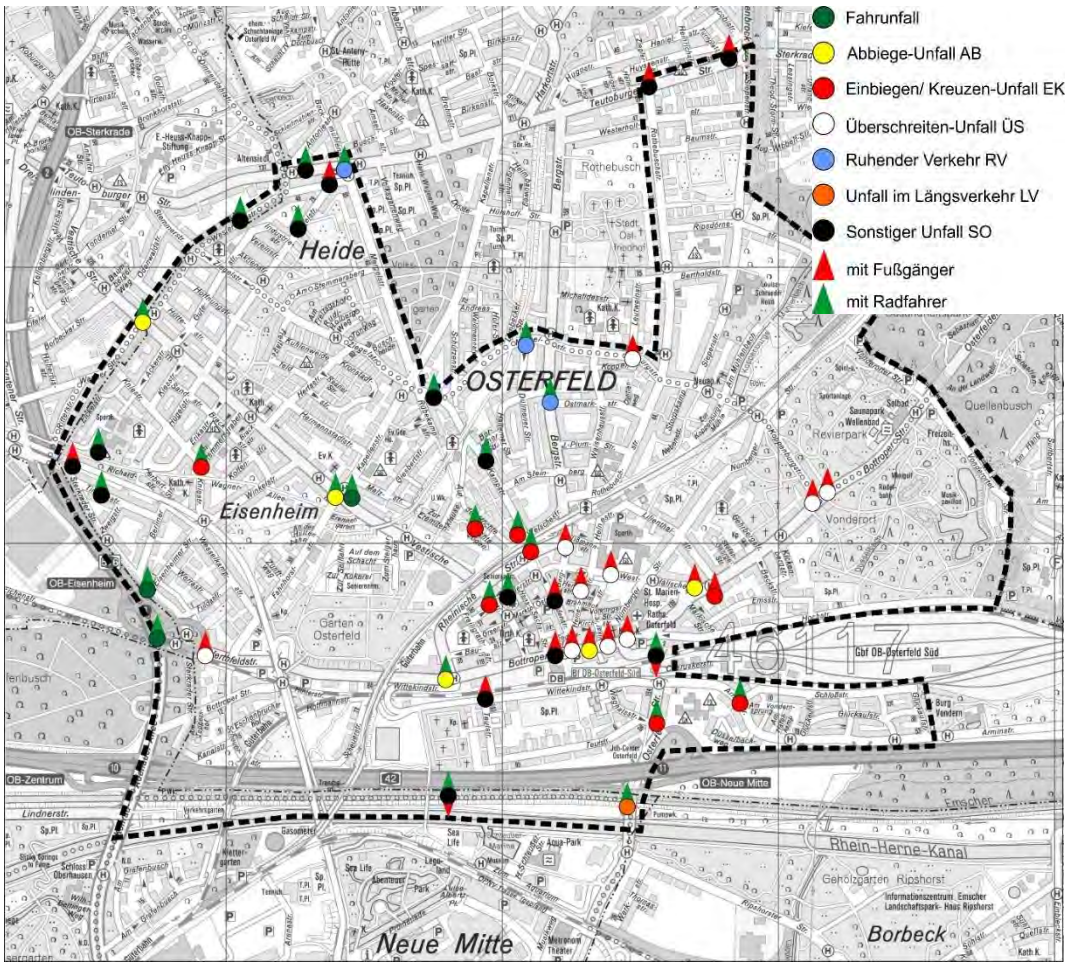
[19] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Merkblatt für die Auswertung von Straßenverkehrsunfällen-Teil 1: Führen von Unfalltypen-Steckkarten. Köln 2003

Bei Fußgängern überwiegen die Überschreiten-Unfälle. Es ist in der Bottroper Straße eine Ansammlung von Überschreiten-Unfällen zu erkennen, mit einer räumlichen Verdichtung zwischen dem Bahnhof und der Innenstadt. Ansonsten wurden vereinzelte Unfälle mit Fußgängerbeteiligung aufgenommen, z.B. im Umfeld der Innenstadt.

Bei der Auswertung ist zu berücksichtigen, dass es bei Unfällen mit Fußgängerbeteiligung eine hohe Dunkelziffer gibt. Es kann von einer Dunkelziffer von über 50% ausgegangen werden.[20]

Für Radfahrer wurden Einbiegen/ Kreuzen-Unfälle und sonstige Unfälle am häufigsten aufgenommen. Die Verortung der Unfälle liegt vor allem im westlichen und südlichen Bereich des Untersuchungsgebietes, konkrete Schwerpunkte werden nicht ersichtlich. In der Bergstraße wurden zudem Unfälle mit dem ruhenden Verkehr erfasst.

Abbildung 7: Unfallorte und -typen unter der Beteiligung von Fußgängern und Radfahrern



[20] Enke, Markus; Beitrag zu Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen; Hinweise zu Rad- und Fußverkehr auf gemeinsamen Flächen. Entwurf - Stand: 03.11.2014 Köln 2014

3.3 Geschwindigkeiten Kfz-Verkehr

Auf entscheidenden Achsen im Untersuchungsgebiet besteht die Höchstgeschwindigkeit Tempo 50 km/h für den Kfz-Verkehr. Mit Blick auf die Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität für den Fuß- und Radverkehr ist diese Höchstgeschwindigkeit nicht angemessen. Ebenso wie für anliegenden Nutzungen wie Schulen, Pflegeeinrichtungen und Kindergärten.

In der VwV-StVO heißt es dazu: [21]

Innerhalb geschlossener Ortschaften ist die Geschwindigkeit im unmittelbaren Bereich von an Straßen gelegenen Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen für geistig oder körperlich behinderte Menschen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern in der Regel auf Tempo 30 km/h zu beschränken, soweit die Einrichtungen über einen direkten Zugang zur Straße verfügen oder im Nahbereich der Einrichtungen starker Ziel- und Quellverkehr mit all seinen kritischen Begleiterscheinungen (z. B. Bring- und Abholverkehr mit vielfachem Ein- und Aussteigen, erhöhter Parkraumsuchverkehr, häufige Fahrbahnquerungen durch Fußgänger, Pulkbildung von Radfahrern und Fußgängern) vorhanden ist. Dies gilt insbesondere auch auf klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306). Im Ausnahmefall kann auf die Absenkung der Geschwindigkeit verzichtet werden, soweit etwaige negative Auswirkungen auf den ÖPNV (z. B. Taktfahrplan) oder eine drohende Verkehrsverlagerung auf die Wohnnebenstraßen zu befürchten ist. In die Gesamtabwägung sind dann die Größe der Einrichtung und Sicherheitsgewinne durch Sicherheitseinrichtungen und Querungshilfen (z. B. Fußgängerüberwege, Lichtzeichenanlagen, Sperrgitter) einzubeziehen. Die streckenbezogene Anordnung ist auf den unmittelbaren Bereich der Einrichtung und insgesamt auf höchstens 300 m Länge zu begrenzen. Die beiden Fahrtrichtungen müssen dabei nicht gleich behandelt werden. Die Anordnungen sind, soweit Öffnungszeiten (einschließlich Nach- und Nebennutzungen) festgelegt wurden, auf diese zu beschränken.

Die Verwaltungsvorschrift wurde an folgenden Straßenabschnitten nicht umgesetzt (siehe auch Abbildung 8):

- Osterfelder Straße (Bottroper Straße bis Waghalsstraße)
- Bottroper Straße (Höhe Flachglasstrecke bis Lilienthalstraße)
- Rheinische Straße

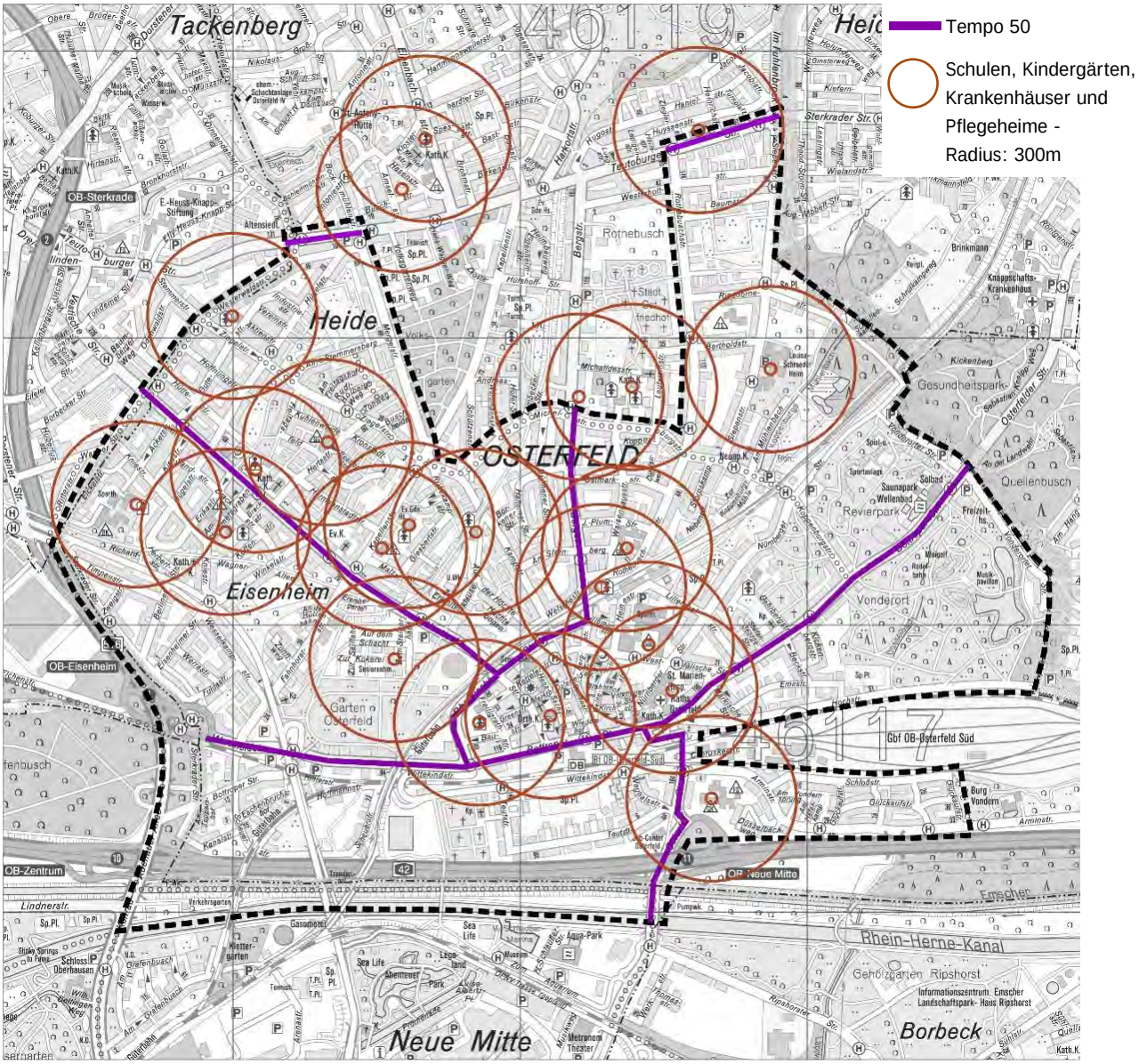
[21] Vgl. Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung VwV-StVO In der Fassung vom 22. Mai 2017 (BAnz AT 29.05.2017 B8); Zu Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit 13 XI

- Bergstraße (Rheinische Straße bis Droste-Hülshoff-Straße)
- Vestische Straße (Rheinische Straße bis Ackerstraße)
- Teutoburger Straße (Heimstraße bis Siepenstraße und Brohmstraße bis Antoniestraße)

Das entspricht mit wenigen Abschnitten in der Bottroper Straße sämtlichen Bereichen mit der Höchstgeschwindigkeit Tempo 50 km/h im Untersuchungsgebiet.

Die genannten Ausnahmefälle können im Rahmen der Untersuchungen nicht belegt werden.

Abbildung 8: Nutzungen mit 300m Radien, an welchen Tempo 30 anzuordnen ist



3.4 Quell- und Zielorte

Um Osterfeld bezüglich der Nahmobilität zu analysieren, ist eine Betrachtung der wichtigen Quell- und Zielorte für Fußgänger und Radfahrer Grundvoraussetzung. Die Fußverkehrsstärke steht in direktem Zusammenhang mit der angrenzenden Nutzung.[22]

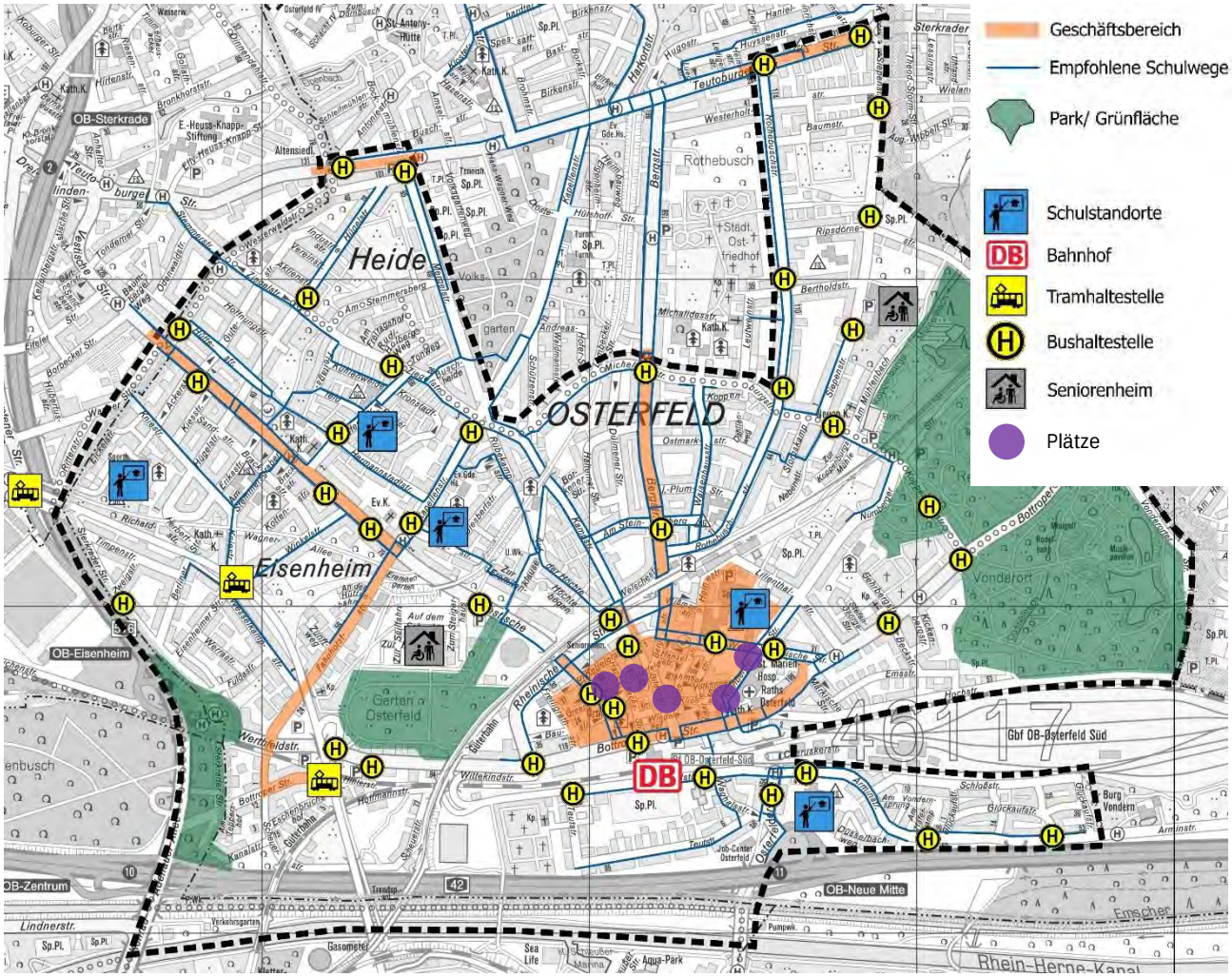
Von besonderer Bedeutung sind dabei:

- Geschäftsstraßen und -bereiche (inklusive Innenstadt)
- Schulstandorte
- Bahnhof und ÖPNV Haltestellen
- Senioreneinrichtungen
- Städtische Plätze
- Grünflächen (Naherholung)

In Abbildung 9 sind die entscheidenden Quell- und Zielorte dargestellt, woraus sich die die Verflechtungen der Fußgänger und Radfahrer ableiten lassen. Dabei wirkt die Gildenstraße mit der Fußgängerzone und dem vielfältigen Nutzungsangebot als Zentrum von Osterfeld. Von diesem Zentrum aus ergeben sich sternförmig ausgehende Verflechtungen in die umgebenden Quartiere.

[22] Dankmar Alrutz, Wolfgang Bohle u.a.; Flächenansprüche von Fußgängern. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft V 71. Bergisch-Gladbach 1999

Abbildung 9: Untersuchungsgebiet inklusive Quell- und Zielorten für Fußgänger und Radfahrer



3.5 Fußverkehr

Fußverkehr nimmt eine besondere Rolle im städtischen Verkehr ein, nicht nur weil in Osterfeld fast jeder vierte Weg (24,2%) ausschließlich zu Fuß zurückgelegt wird. Er steht in besonderem Maße für die Belebtheit, die soziale Sicherheit und das öffentliche Leben in der Stadt. Auch wenn noch so viel Autoverkehr vorhanden ist, - fehlt der Fußverkehr, ist es öde und leer und man kann die „Bürgersteige hochklappen“. Städtisches Leben und Urbanität hängen eng mit der Qualität des Fußverkehrs zusammen. Auch der ÖPNV ist wesentlich von der Qualität der Fußwegeerschließung abhängig. Ein Großteil der Fahrgäste gelangt schließlich zu Fuß zur Haltestelle.

3.5.1 Anforderungen an das Fußwegeachsennetz

Das Fußwegeachsennetz verbindet die wesentlichen Quell- und Zielorte des Fußverkehrs. Es soll allen Nutzern ein sicheres und komfortables Gehen ermöglichen und ausreichend Raum für den Fußverkehr bieten. Besondere Berücksichtigung gilt dabei Kindern und Mobilitätseingeschränkten Menschen.

Folgende Qualitätskriterien sollen im gesamten Untersuchungsgebiet und besonders innerhalb des Netzes erfüllt bzw. angestrebt werden, die in den Standards für den Fußverkehr in Oberhausen differenziert erläutert sind (vgl. Kapitel 3.5.2 Standards auf Seite 17):

- Durchgängiges Netz
- Barrierefrei, sicher begehbar und zu jeder Tages- und Jahreszeit nutzbar (ebene Oberflächen, Beleuchtet)
- Ausreichend Querungsanlagen mit hoher Qualität (z.B. kurze Wartezeiten an Ampeln)
- Stimmige Gehwegausgestaltung (angemessene Breiten und ansprechende Gliederung der Straßenquerschnitte)
- Hohe Aufenthaltsqualität
- Übersichtliche, durchgängige und erkennbare Wegeführung - Gewährleistung einer guten Orientierung (Wegweisung)
- Ausreichende Sitzgelegenheiten und Toiletten
- Barrierefreie Erreichbarkeit der ÖPNV-Haltestellen
- Besondere Ausgestaltung der Wege mit vermehrter Nutzung durch Kinder

3.5.2 Standards

Konkrete Anforderungen an die Ausgestaltung an das Fußwegeachsennetz und die Gehwege sind in den Standards[23] zusammengefasst. Diese liegen als gesonderter Bericht vor. Die Planungsbüros, „Büro Stadtverkehr/ GEKaPLAN“, und „IKS - Ingenieurbüro für Stadt- und Mobilitätsplanung“ waren an der Erarbeitung der aktuellen Standards beteiligt. Folgende Themen sind dort behandelt:

- Hohe Aufenthaltsqualität
- Optimale Orientierung
- Stimmige Gehwegausgestaltung
- Durchgängige Barrierefreiheit
- Anlagen für den Querverkehr
- Zugänglichkeit des ÖPNV
- Flächen für den Rad- und Fußverkehr
- Verkehrsberuhigte Bereiche
- Arbeitsstellen
- Besonderheiten an Wegen mit vermehrter Nutzung durch Kinder

[23] IKS-Ingenieurbüro, Büro Stadtverkehr, Gekaplan; Standards für den Fußverkehr in Oberhausen. Kassel 2017

3.5.3 Fußwegeachsennetz Osterfeld

Das Achsennetz verbindet die wichtigen Quell- und Zielorte des Fußverkehrs (vgl. auch Abbildung 9 auf Seite 15) und verläuft dabei entlang folgender Nutzungen:

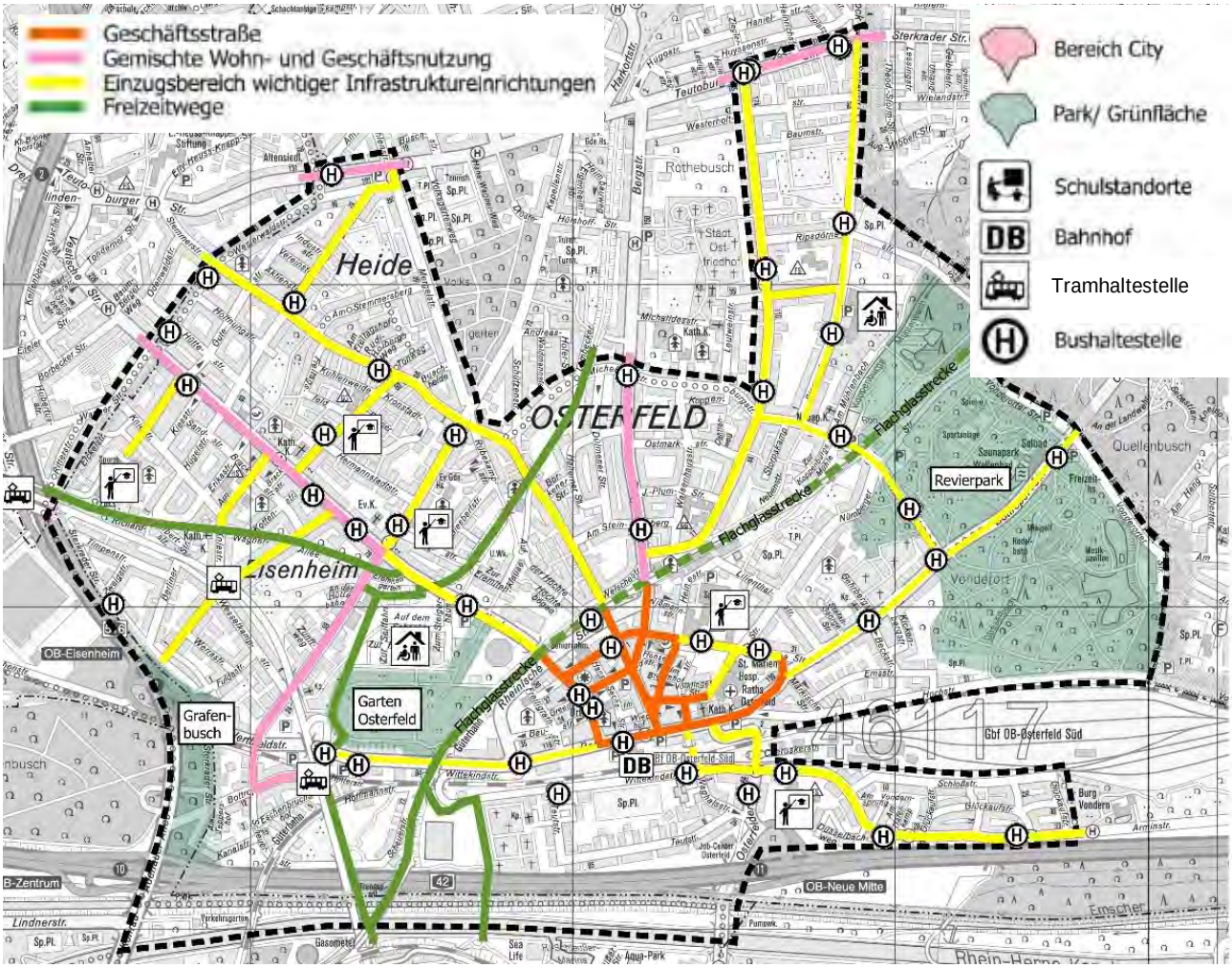
- Geschäftsstraßen
- Gemischten Wohn- und Geschäftsstraßen
- Einzugsbereichs wichtiger Infrastruktureinrichtungen

Empfohlene Schulwege wurden ebenfalls bei der Achsentwicklung berücksichtigt.

Das Netz endet nicht an der Grenze des Untersuchungsgebietes, sondern bietet Anschlüsse an angrenzende Gebiete.

Die Fußwegeachsen sind mit der vorherrschenden Nutzung in den Straßenabschnitten in Abbildung 10 dargestellt.

Abbildung 10: Fußwegeachsennetz Osterfeld

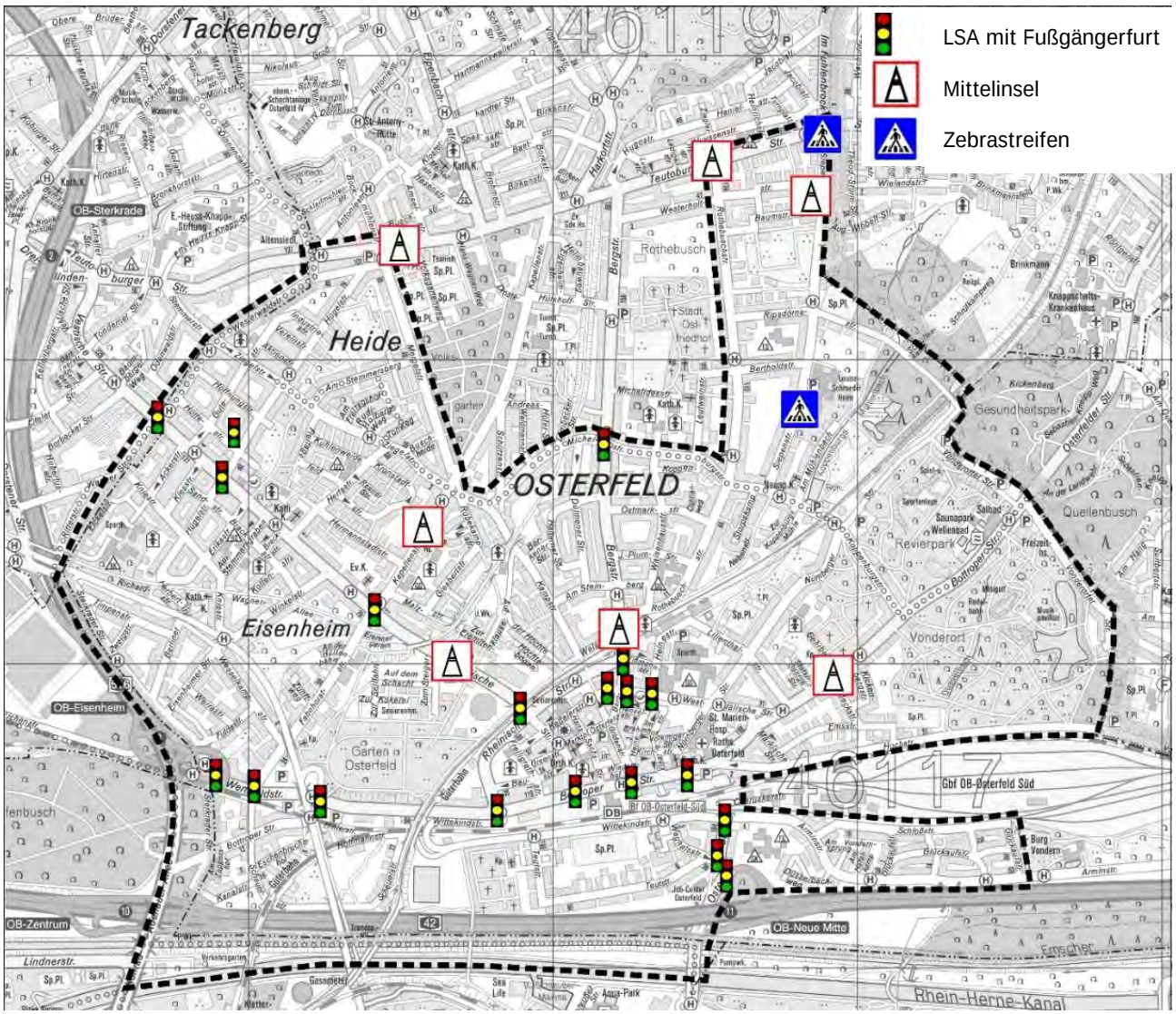


3.5.4 Querungsanlagen im Bestand

Querungsanlagen sind ein wichtiger Baustein eines Fußwegeachsennetzes. Durch die Anlage von Aufpflasterungen, Gehwegnasen, vorgezogenen Seitenräumen, Mittelinseln, Fußgängerüberwegen (Zebrastreifen), Fußgänger LSA (Lichtsignalanlagen) oder auch planfreien Querungen (Über- bzw. Unterführung) können Fußgängern die Querung einer Fahrbahn erleichtert werden, bzw. Vorrang eingeräumt werden. Dabei sind Querungsanlagen besonders unter dem Aspekt der Barrierefreiheit, der Sicherheit und der Schulwegesicherheit ein wichtiger Faktor. Auch geht es um eine umwegefreie Erreichbarkeit von ÖPNV-Haltestellen.

Das Untersuchungsgebiet wurde auf bestehende Querungsanlagen für Fußgänger untersucht. Die Ergebnisse sind in Abbildung 11 dargestellt.

Abbildung 11: Querungsanlagen im Bestand



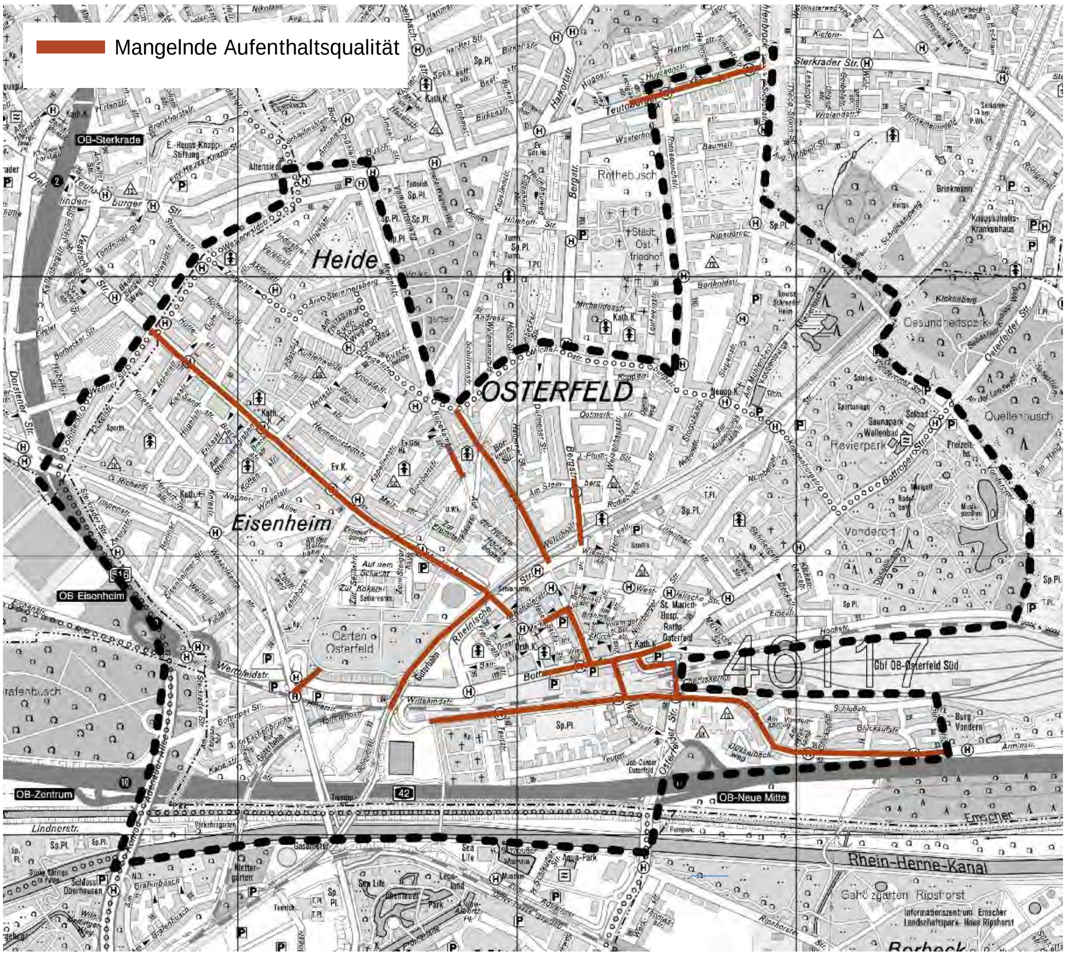
3.5.5 Mängelanalyse des Fußwegeachsennetzes

Auf Grundlage der Anforderungen an das Fußwegechsennetz wurde das gesamte Fußwegeachsennetz begangen und mittels georeferenzierter Fotos erhoben. Das Netz wurde in ein GIS-Modell übertragen und die Mängel in der Attributtabelle eingepflegt.[24]

Dabei wurde nach Folgenden übergeordneten Mängelkategorien unterschieden, die sich anhand des GIS-Modells einzeln darstellen lassen:

Aufenthaltsqualität

Abbildung 12: Mängelanalyse Aufenthaltsqualität



---

[24] Das Gis-Modell wurde dem Auftraggeber digital zur Verfügung gestellt.

Die Aufenthaltsqualität von Gehwegen und Plätzen ist von mehreren Faktoren abhängig. Abschnitte mit folgende Mängel sind in Abbildung 12 dargestellt: [25]

- Angsträume (z.B. durch fehlende Übersichtlichkeit, fehlende Belebung des öffentlichen Raumes, Verschmutzung oder schlechte Beleuchtung)
- Überdimensionierte Fahrbahnen bzw. fehlende Maßstäblichkeit
- Gestaltung der angrenzenden Fassaden (monotone, fensterlose Fassaden)

Abbildung 13: Aufenthaltsqualität / Angstraum Fußgängertunnel Waghalsstraße

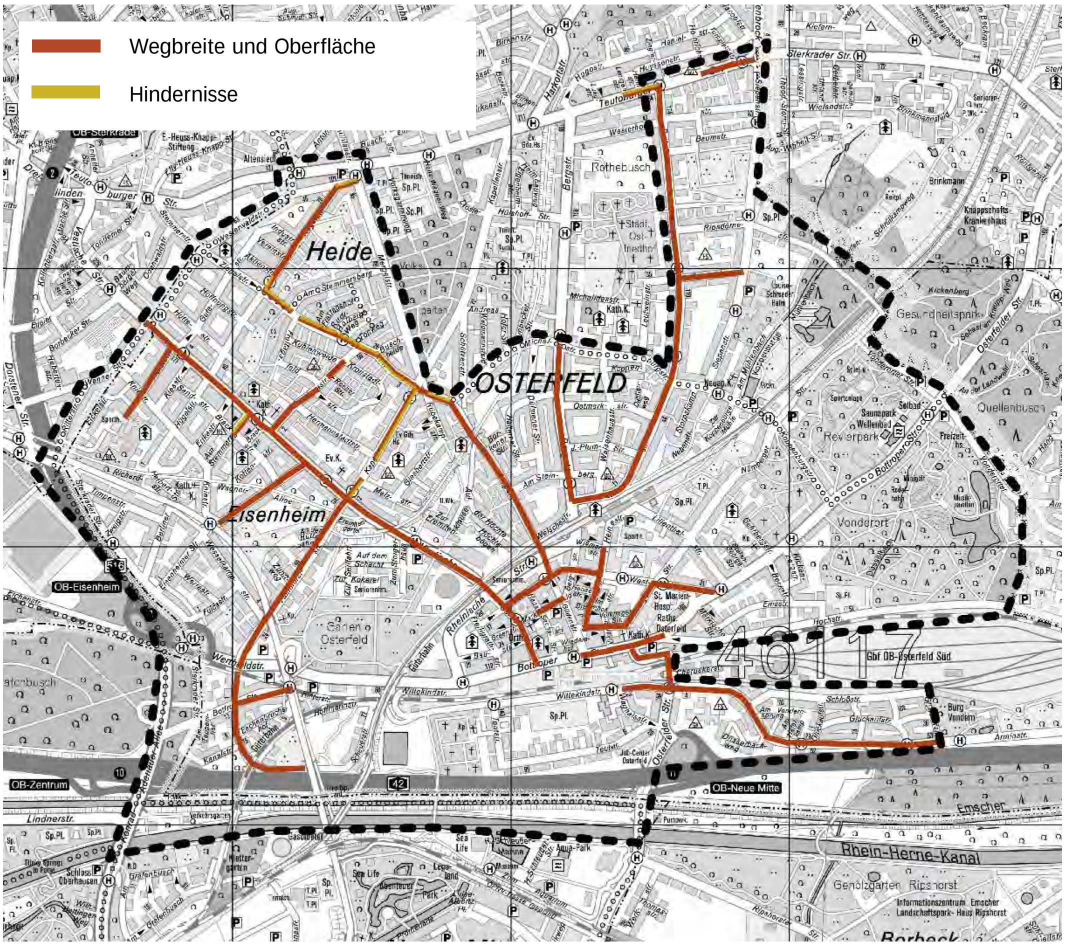
Orte mit besonderer Relevanz:

- Bereich Innenstadt: Hier fehlt es an abgestimmter Möblierung, Begrünung und Pflasterung. Auch manche Geschäfte tragen durch monotone Schaufenstergestaltung (großflächige Beklebung mit Werbung) zu einer verringerten Aufenthaltsqualität bei.
- Bottroper Straße/ Verbindung Bahnhof - Innenstadt: Der Straßenraum ist unverhältnismäßig aufgeteilt, was zu Konflikten zwischen den Verkehrsteilnehmern (Fußgängern, Radfahrern und Haltestellenbesuchern) führt. Fehlende Übersichtlichkeit und fehlende Belebung verringern die Aufenthaltsqualität des Eingangsbereichs ins Osterfelder Zentrum.
- Bereich Bahntrasse: Insgesamt ist das direkte Umfeld der Bahntrasse aufgrund einer monotonen Gestaltung (Lärmschutzwand), Vermüllung, weniger Übergänge und einer hohen Lärmbelastung unattraktiv für Fußgänger. Aufgrund der Unübersichtlichkeit an vielen Ecken, besonders an den Unterführungen an der Waghalsstraße und der Osterfelder Straße, verbunden mit einer mangelhaften Beleuchtung, entstehen hier Angsträume.
- Vestische Straße/ Teutoburger Straße: Die gemischten Wohn- und Geschäftsstraßen haben eine hohe Bedeutung für den Fußverkehr. Die Gestaltung der Straßenräume entspricht nicht den Anforderungen des Achsennetzes. In dem jetzigen Zustand, mit einer eindeutigen Priorisierung des MIV, besteht keine Aufenthaltsqualität und ein mangelhaftes Sicherheitsgefühl für Fußgänger.

[25] Ergänzt, nach: Gehl, Jan; Städte für Menschen. Berlin 2010, S. 275

Gehweggestaltung

Abbildung 14: Mängelanalyse Gehweggestaltung



Der Komfort vom zu Fuß gehen hängt in entscheidendem Maße mit der Ausgestaltung der Gehwege ab. Die folgenden Mängel sind in Abbildung 14 verortet:

- Baulich zu schmale Gehwege[26] (z.B. Einschränkungen der Gehflächen von den Rändern, z.B. durch ungepflegte Bäume oder Sträucher oder die Gehwegbreite entspricht nicht der angrenzenden Nutzung)
- Oberfläche nicht komfortabel und sicher begehbar (z.B. Unebenheiten, Stolperkanten)
- Hindernisse auf den Gehwegen (z.B. Geschäftsauslagen, Sammelcontainer)

[26] IKS-Ingenieurbüro, Stadtverkehr, Gekaplan; Standards für den Fußverkehr in Oberhausen. Kassel 2017

Abbildung 15: Mangelhafte Gehweggestaltung (links oben: Henselstraße; rechts oben: Welsche Straße; links unten: Kapellenstraße; rechts unten: Kampstraße)

In Osterfeld sind unter dem Aspekt mangelhafte Gehweggestaltung ein Großteil der Abschnitte im Fußwegeachsennetz mit verschiedenen Mängeln versehen. Die Ergebnisse werden durch die Ergebnisse einer Befragung bekräftigt, wo von 61% der Befragten schadhafte Oberflächen als Gehwegmangel in Osterfeld genannt wurden.[27]

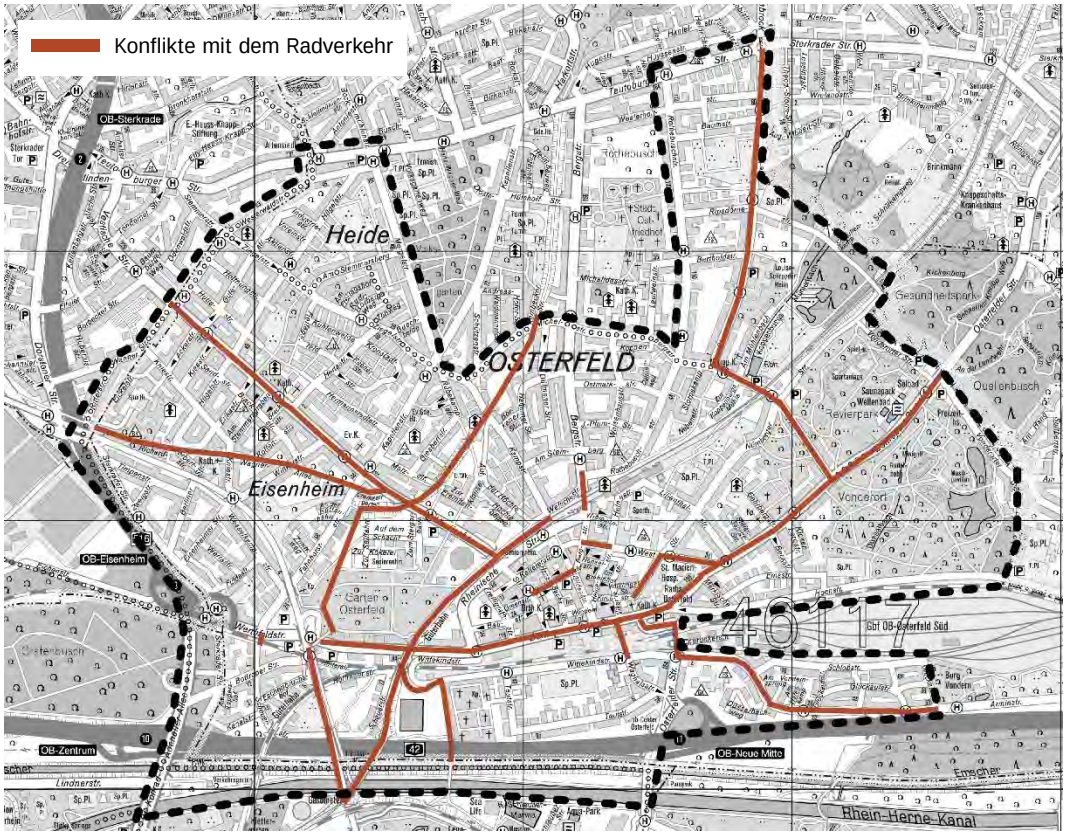
Dabei erstrecken sich die Mängel auf den Bereich der äußeren Innenstadt und besonders auf die zulaufenden Straßen, z.B. die Vestische Straße, die Bergstraße, die Kampstraße oder die Kapellenstraße.

Insgesamt ist auffällig, dass die oft unterdimensionierten und mit Stolperkanten versehenen Gehwege in einigen Abschnitten zusätzlich von parkenden PKW verengt werden.

[27] Vgl. Stadt Oberhausen - Bereich Statistik und Wahlen; Verkehrsmittelwahl und Verkehrsverhalten in Oberhausen/ Ergebnisse einer Haushalts- und Personenbefragung, Oberhausen 2014, S. 26

Konflikte mit dem Radverkehr

Abbildung 16: Konflikte mit dem Radverkehr



Zwischen Fußgängern und Radfahrern können bei gemeinsamer Führung verschiedene Konflikte auftreten die dazu führen, dass sich Fußgänger auf ihren Wegen unsicher fühlen. [28]

Radfahrer sind z.B. durch Fußgänger nur schwer hörbar, was bei Überholvorgängen zu Unsicherheit führen kann. Auch der Geschwindigkeitsunterschied und die Unvorhersehbarkeit von Fußgängern (plötzliches Stehenbleiben vor Schaufenstern) führen zu Konflikten zwischen den beiden Verkehrsteilnehmern. Besonders an Knotenpunkten kommt es zu Überschneidungen der Wege und damit zu Konfliktsituationen.

Die Abschnitte mit folgenden Mängeln sind in Abbildung 16 markiert:

- Gemeinsame Führung von Fußverkehr und Radverkehr
- Illegale Nutzung von Gehwegen durch Radfahrer
- Verengung der Gehwege durch wild abgestellte Fahrräder

[28] Vgl. IKS-Ingenieurbüro, Stadtverkehr, Gekaplan; Standards für den Fußverkehr in Oberhausen. Kassel 2017

Abbildung 17: Konflikte Rad (Vestische Straße)

In Osterfeld sind unter dem Aspekt Konflikte mit dem Radverkehr besonders die Achsen betroffen, da dort in vielen Fällen der Radverkehr im Seitenraum geführt wird. Das führt teilweise zu extremen Engstellen für Fußgänger. Im Zweifelsfall muss dieser den Radweg mitnutzen, was sehr konfliktträchtig ist. Auch bei der Umfrage zu Gehwegmängeln in Osterfeld wurden Radfahrer auf dem Gehweg von 18% der Befragten als Problem benannt.[29]

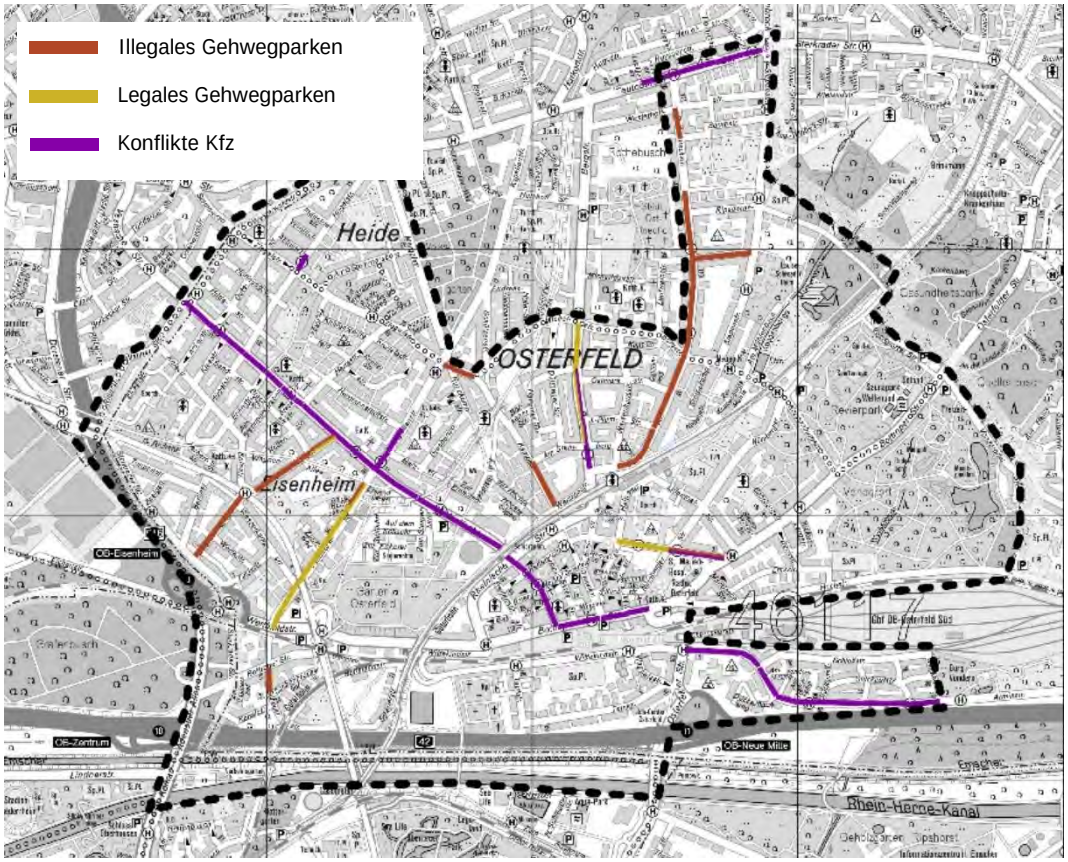
Orte mit besonderer Relevanz:

- Vestische Straße: Auf der gesamten Länge der Straße im Untersuchungsgebiet wird der Radverkehr im Seitenraum geführt (zumindest ist ein nicht benutzungspflichtiges Angebot vorhanden). Das führt zu vielen Engstellen für Fußgänger und Konflikten bei dem Vorhaben, die Straße zu queren.
- Bottroper Straße: Hier wird der Radverkehr auf der gesamten Länge im Untersuchungsgebiet im Seitenraum geführt. Zu einem Großteil sind die Radwege benutzungspflichtig. Die im Seitenraum verlaufenden Radwege führen zu Konflikten mit Fußgängern. Besonders in dem Bereich Bahnhof - Innenstadt besteht erhöhter Querungs- und Breitenbedarf. Die Führung des Radverkehrs behindert eine entsprechende Empfangssituation für Fußgänger an dieser privilegierten Stelle.
- Rheinische Straße: Auch in der Rheinischen Straße wird der Gehweg auf gesamter Länge durch einen nicht benutzungspflichtigen Radweg verengt, was den Fußverkehr in die Randbereiche drängt und zu Konflikten zwischen den beiden Verkehrsteilnehmern führt.
- Richard-Wagner-Allee: Der Fußverkehr wird über eine wassergebundene Wegedecke geführt. Bei schlechtem Wetter weicht dieser auf die befestigten Bereich des Radverkehrs aus, was zu Konflikten führt. An den Fahrbahnquerungen fehlt zudem eine eindeutige Kennzeichnung des Übergangs, sodass es an diesen Stellen zu Gefahrensituationen mit dem Kfz-Verkehr kommt. (vgl. auch Mängelanalyse des Radwegeachsennetzes ab Seite 31)

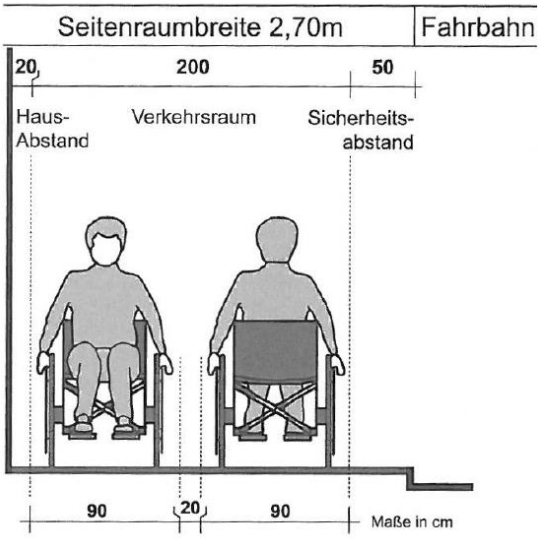
[29] Ebenda, S. 26

Konflikte mit Kraftfahrzeugen (Kfz)

Abbildung 18: Mängelanalyse Konflikte mit Kfz



Konflikte mit dem Kfz-Verkehr bestehen dort, wo Fußgängern 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:



FGSV; Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen - H BVA. Köln 2011, S.40

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 [...].

Abschnitte in denen Konflikte mit dem Kfz-Verkehr bestehen, sind in Abbildung 18 dargestellt:

- Gehwegparken (illegal und legal)
- Aufgeweitete Einmündungsbereiche
- Überdimensionierte Fahrbahnen mit Barrierewirkung

Abbildung 19: Konflikte Kfz (links: Bergstraße; rechts: Rothebuschstraße)

Unter dem Aspekt Konflikte Kfz sind in Osterfeld verschiedene Problempunkte im Untersuchungsgebiet verteilt. Auffällig sind dabei besonders das (illegale) Parken auf dem Gehweg und überdimensionierte Fahrbahnen, die Querungen durch Fußgänger erschweren.

Auch bei der Umfrage zu Gehwegmängeln in Osterfeld wurden parkende Pkw auf Gehwegen von 40% der Befragten als Problem genannt.[30]

Orte mit besonderer Relevanz:

- Vestische Straße: Durch die überdimensionierte Fahrbahn ist ein sicheres Queren für Fußgänger nur schwer möglich. Besonders für mobilitätseingeschränkte Menschen und Kinder ist die Vestische Straße eine Barriere.
- Teutoburger Straße: Auch in der Teutoburger Straße führt die überdimensionierte zu einer starken Barrierewirkung.
- Fahnhorststraße: In der Straße wird durchgängig mit dem gesamten Kfz (teils legal, teils illegal) auf dem Gehweg geparkt. Das verengt den Gehweg stellenweise soweit, dass die Restflächen nicht mehr für mobilitätseingeschränkte Menschen nutzbar sind (z.B. mit Kinderwagen oder Rollstuhl).
- Rothebuschstraße: In der Straße wird in einigen Abschnitten illegal halbseitig auf dem Gehweg geparkt. Das führt zu punktuellen Engstellen. Verbleibende Restflächen sind dadurch für mobilitätseingeschränkte Menschen nicht mehr nutzbar.
- Bergstraße: In der Straße wird in mehreren Abschnitten legal und illegal halbseitig oder ganz auf dem Gehweg geparkt. Besonders im Bereich Michelstraße bis Halterner Straße (legales Gehwegparken) entstehen Engstellen für Fußgänger. Baumpflanzungen auf dem Gehweg führen zu weiteren Engstellen.

[30] Ebenda, S. 26

3.6 Radverkehr

Die Bedeutung des Radverkehrs hat in den letzten Jahren bundesweit deutlich zugenommen. In Osterfeld werden mit 4,8% nur ein verhältnismäßig geringer Teil der Wege ausschließlich mit dem Rad zurückgelegt.

Mit seinen positiven Effekten auf die Umwelt, das Klima und die flexiblen Einsatzmöglichkeiten im Freizeit- und Berufsverkehr bildet der Radverkehr einen wichtigen Baustein im Themenfeld der Nahmobilität. Auch die Entstehung einer neuen Radkultur treibt den Radverkehr an. Das Fahrrad ist bundesweit zu einem erschwinglichen Statussymbol aufgestiegen.

3.6.1 Anforderungen an das Radwegeachsennetz

Radfahrer haben vielfältige Anforderungen an die Infrastruktur. Für die Förderung des Radverkehrs in Osterfeld sollte ein Netz mit entsprechenden Qualitätsstandards angeboten werden. Das Netz sollte Alltagsradlern und Gelegenheitsradlern ein komfortables Fahren ermöglichen und objektiv sowie subjektiv ein sicheres Fahren erlauben.

Folgende Kriterien sollten für das städtische Netz, wie für das überregionale Netz erfüllt bzw. angestrebt werden. Die Punkte wurden anhand der ERA[31] entwickelt.

- Grundsätzlich sollen alle Straßen für den Radverkehr nutzbar sein (durchgängiges Netz)
- Gute Erreichbarkeit der entscheidenden Quell- und Zielorte
- Sichere Führung mit geringer Unfallrisiko, hoher Akzeptanz und guter Begreifbarkeit
  - Führung auf der Fahrbahn
  - Kontinuierliche Führungsform (keine Aneinanderreihung von verschiedenen Führungsformen)
  - Vermeidung von Zweirichtungsradwegen
  - Vermeidung von gemeinsamer Führung mit dem Fußverkehr
- Auswahl geeigneter Führungsformen und Ausbau mit geeigneten Breitenmaßen
- Minimierung von Umwegen (z.B. Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung)

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

- Glatte griffige Oberflächen
- Wegweisung
- Minimierung von Störeinflüssen anderer Verkehrsteilnehmer
- Ausreichend sichere und qualitativ hochwertige Abstellanlagen

Berücksichtigung der Zunahme von Pedelecs

Der aktuelle deutschlandweite Trend zeigt, dass die Nutzung von Pedelecs[32] sowie der Radverkehr im Allgemeinen zukünftig weiter zunehmen werden. Um die Vorzüge des Pedelecs weiter zu fördern, müssen die Führungsformen und die Infrastruktur den Bedürfnissen dieser Nutzergruppen angepasst werden.

Die Führung des Radverkehrs im Seitenraum erscheint aus dieser Sicht nicht zielführend, da durch die steigenden Geschwindigkeiten bestehende Probleme, wie schwierige Sichtverhältnisse mit dem Kfz-Verkehr an Knoten und Konflikte mit dem Fußverkehr weiter zunehmen werden.

Um eine möglichst sichere Infrastruktur für Pedelecs anzubieten, sollte grundsätzlich der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Das kann bei entsprechendem Geschwindigkeitsniveau des Kfz-Verkehrs im Mischverkehr oder auf Radverkehrsanlagen mit entsprechenden Breitenmaßen sein.

3.6.2 Radwegeachsennetz

Das Radwegeachsennetz wurde auf Grundlage des vorhandenen Radverkehrsnetzes NRW[33] gebildet. Dabei wird hierarchisch zwischen Radwegen mit überregionaler Bedeutung und städtischer Bedeutung unterschieden.

Anhand der Ergebnisse aus dem Workshop und der Verknüpfungen bedeutsamer Quell- und Zielorte wurde das lokale Netz um die Vestische Straße, die Siepenstraße und dem bisher fehlenden Abschnitt der Koppenburger Straße ergänzt.

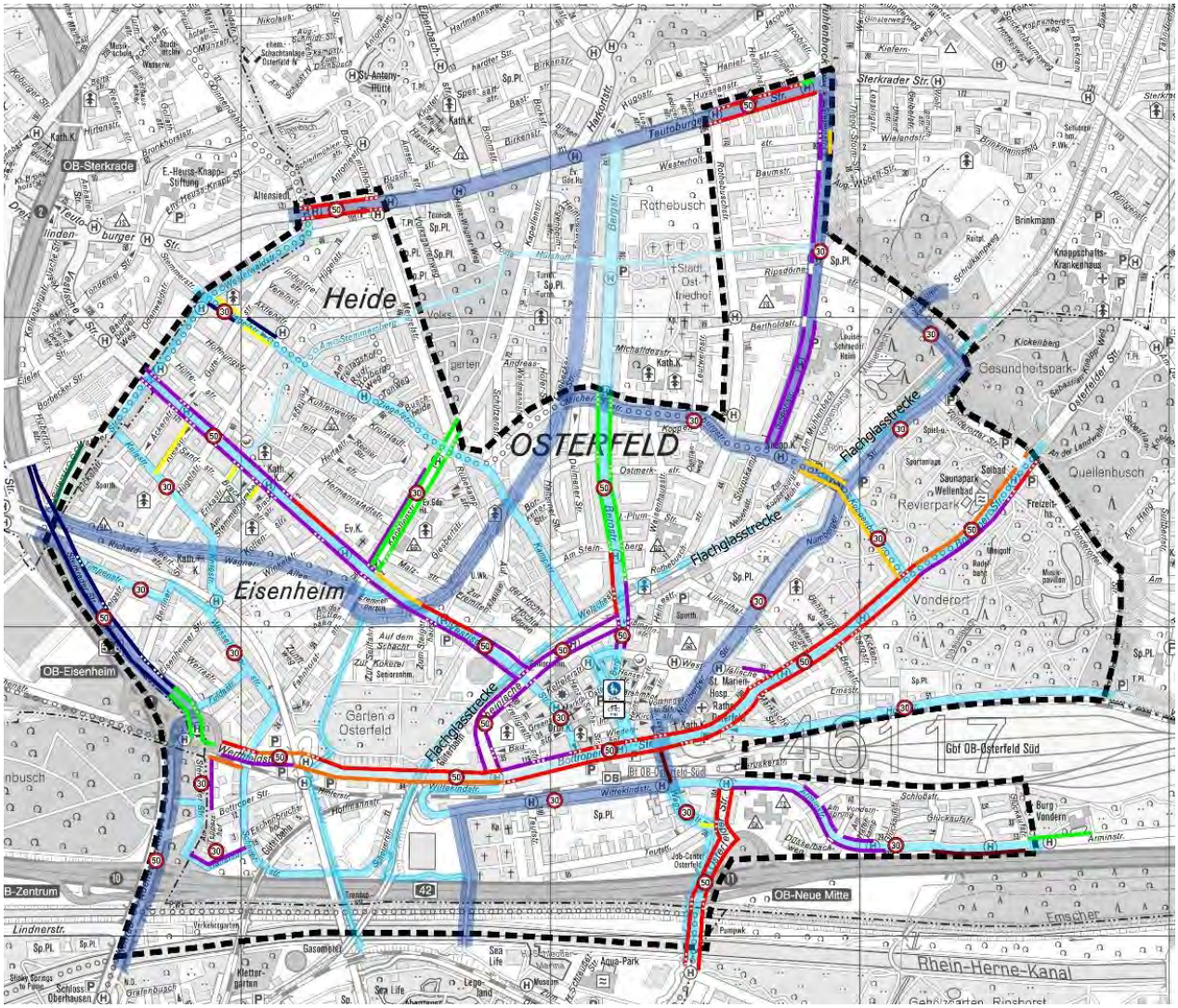
Um den Bestand des Achsennetzes analysieren zu können, wurde im gesamten Untersuchungsgebiet die Führungsformen und Radverkehrsanlagen erhoben.

Das Achsennetz inklusive vorhandener Radverkehrsanlagen und Führungsformen ist in Abbildung 20 auf Seite 30 dargestellt.

[32] Das Pedelec unterstützt den Fahrer bei Geschwindigkeiten bis zu 25km/h, es ist kein Versicherungskennzeichen nötig

[33] Vgl. www.radverkehrsnetz.nrw.de; Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW [Zugriff: 01.03.2017]

Abbildung 20: Radwegeachsennetz inklusive Führungsformen



Radroute mit überregionaler Bedeutung

Radroute mit städtischer Bedeutung

Führung auf der Fahrbahn

Radfahrstreifen

Schutzstreifen

Führung im Seitenraum

Gemeinsamer Geh- und Radweg

Gehweg „Radfahrer frei"

benutzungspflichtiger Radweg

nicht benutzungspflichtiger Radweg

Sonstiges

Einbahnstraße in Gegenrichtung für Radfahrer frei gegeben

Führung an Knoten

Furt entsprechend zur Führung

Radwegüberfahrt

Untersuchungsgebiet

3.6.3 Mängelanalyse des Radwegeachsennetzes

Auf Grundlage der Anforderungen an das Radwegeachsennetz (vgl. Kapitel 3.6.1 ab Seite 28) wurde das gesamte Netz befahren und analysiert. Folgende generellen Ergebnisse lassen sich für das Untersuchungsgebiet festhalten:

Führungsformen

Im großen Teil des Netzes wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt. Im Untersuchungsgebiet sind nur auf wenigen Abschnitten Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn vorhanden (z.B. Sterkader Straße, nördlicher Teil der Bergstraße). Die vorhandenen Radverkehrsanlagen verlaufen meist im Seitenbereich, teils mit und teils ohne Benutzungspflicht.

Das führt zu unklaren Nutzungsverhältnissen für Radfahrer und zu Konflikten mit dem Kfz-Verkehr und dem Fußverkehr (beispielsweise an Knoten).

Die nicht benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen im Seitenraum sind an vielen Abschnitten mit schlechten Oberflächen und unzureichenden Breiten ausgestattet.

Benutzungspflichtige Radwege

Radwege, die mit den Zeichen 237, 240 oder 241 StVO gekennzeichnet sind, sind grundsätzlich für Radfahrer benutzungspflichtig.

Eine Radwegebenutzungspflicht darf nur angeordnet werden, wenn aufgrund besonderer örtlicher Verhältnisse eine erheblich erhöhte Gefährdung für die Verkehrsteilnehmer besteht. Das wurde durch das Bundesverwaltungsgericht mit dem Grundsatzurteil vom 18.11.2010 bestätigt.[34]

Die Anordnung der Radwegebenutzungspflicht darf zudem nur erfolgen, wenn ausreichende Flächen für den Fußgängerverkehr zur Verfügung stehen.[35] Folgende Voraussetzungen müssen weiterhin für eine Benutzungspflicht erfüllt sein:

> *Das ist der Fall, wenn [...] die Benutzung des Radweges nach der Beschaffenheit und dem Zustand zumutbar sowie die Linienführung eindeutig, stetig und sicher ist.*
>
> *Das ist der Fall, wenn [...] er unter Berücksichtigung der gewünschten Verkehrsbedürfnisse ausreichend breit, befestigt und einschließlich einem Sicherheitsraum frei von Hindernissen beschaffen ist. Dies bestimmt sich im*

[34] BVerwG, Urteil vom 18.11.2010 – 3 C 42.09

[35] Vgl. 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 2

allgemeinen unter Berücksichtigung insbesondere der Verkehrssicherheit, der Verkehrsbelastung, der Verkehrsbedeutung, der Verkehrsstruktur, des Verkehrsablaufs, der Flächenverfügbarkeit und der Art und Intensität der Umfeldnutzung.[36]

In der VwV-StVO werden Mindestbreiten für Radverkehrsanlagen benannt:

- Zeichen 237
  - Baulich angelegter Radweg: 1,50m (möglichst 2,00m)
  - Radfahrstreifen: 1,50m (möglichst 1,85m)
- Zeichen 240
  - Gemeinsamer Fuß- und Radweg innerorts: 2,50m
- Zeichen 241
  - Getrennter Fuß- und Radweg: 1,50m

Von diesen darf nur ausnahmsweise und an kurzen Abschnitten unter Wahrung der Verkehrssicherheit abgewichen werden.[37]

In der ERA ist für baulich angelegte Radwege die Regelbreite 2,00m angegeben, bei niedrigem Radverkehr von 1,60m.[38]

Wenn diese Voraussetzungen nicht erfüllt sind, müssen benutzungspflichtig ausgeschilderte Radwege nicht befahren werden bzw. sind unzulässig.

Die baulich angelegten Radwege im Untersuchungsgebiet wurden auf die Zulässigkeit der Benutzungspflicht geprüft. Die Benutzungspflicht entspricht dabei auf keinem Abschnitt den Anforderungen durch die VwV-StVO bzw. der ERA.

Beispielhafte Fotos und Erläuterungen sind in Tabelle 3 dargestellt.

[36] Ebenda
[37] Vgl. Ebenda
[38] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV; Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA. Köln 2010, S. 25

Tabelle 3: Bewertung der Benutzungspflicht von Radwegen im Untersuchungsgebiet

Straße	Foto	Bewertung
Teutoburger Straße		• Baulich zu schmal (ca. 1,30m) • Hindernisse auf dem Radweg • Führung zwischen Baumpflanzung und parkenden Kfz (Sicherheit) • Engstellen ohne ausreichenden Platz für Fußgänger
Vestische Straße		• Linienführung nicht stetig (nur kurze Teilstücke benutzungspflichtig) • Viele Engstellen ohne ausreichenden Platz für Fußgänger • Teils baulich zu schmal (ca.1,30m)
Bottroper Straße		• Baulich zu schmal (ca. 1,00m) • Hindernisse auf dem Radweg • Teils sehr schlechter Zustand der Oberfläche • Engstellen ohne ausreichenden Platz für Fußgänger
Bergstraße (Stadtteiltor)		• Baulich zu schmal (ca. 1,10m) • Engstellen ohne ausreichenden Platz für Fußgänger

Abstellanlagen

Im gesamten Untersuchungsgebiet (und besonders im Bereich der Innenstadt und dem Bahnhof) fehlen qualitativ hochwertige Abstellanlagen. Aktuell sind hauptsächlich sogenannte „Felgenkiller“ vorhanden, die weder den Komfortansprüchen, noch Sicherheitsansprüchen genügen. Auch die Positionierung ist teilweise so gewählt, dass die abgestellten Räder den Fußverkehr behindern. Besonders unter Berücksichtigung der zunehmenden Anzahl teurer Pedelecs ist die Qualität der Abstellanlagen von hoher Bedeutung.

Abbildung 21: Sogenannte Felgenkiller an der Gildenstraße

Radverkehr auf den alten Eisenbahntrassen

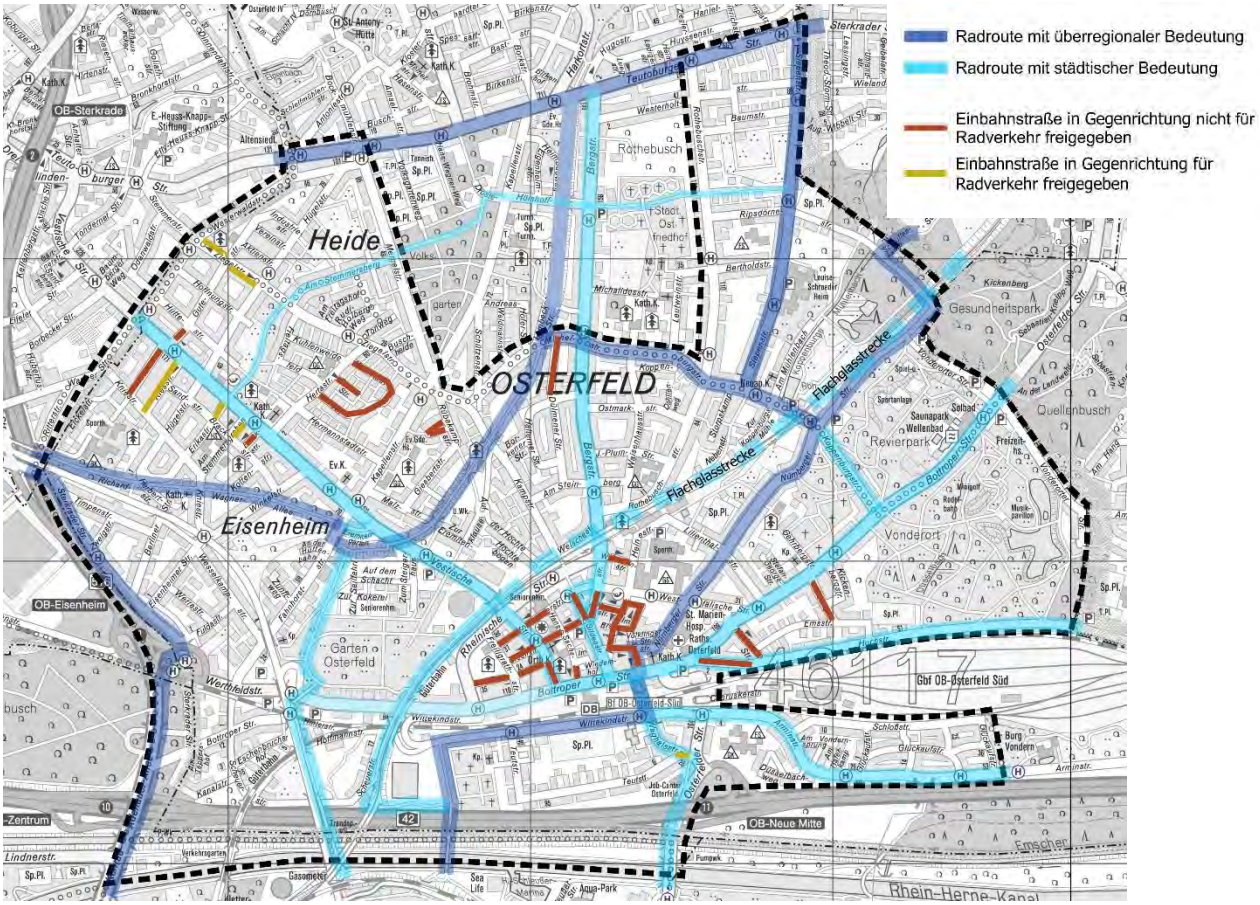
Die Trassen (Richard-Wagner-Allee, Jacobitrasse, Flachglasstrecke) dienen als wichtige alltägliche Verbindungselemente für den Radverkehr. Eine einheitliche Gestaltung (besonders an den Fahrbahnquerungen) ist nicht vorhanden. Hier entstehen Gefahrensituationen mit dem Kfz-Verkehr.

Zusätzlich bestehen Konfliktsituationen mit dem Fußverkehr, welcher die Trassen als Freizeitverbindung (z.B. zum Hundeausführen) nutzt. Auch die Gestaltung der Oberfläche auf der Fußgängerseite als wassergebundene Wegedecke führt durch eine schlechte Pflege der Oberfläche zu Konflikten, da die Fußgänger aufgrund von Pfützenbildung ebenfalls bevorzugt den befestigten Teil des Weges nutzen (vgl. auch Mängelanalyse des Fußwegeachsennetzes auf Seite 24).

Einbahnstraßen

Im Untersuchungsgebiet sind mehrere Einbahnstraßen vorhanden, die nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben sind (siehe Abbildung 22).

Abbildung 22: Einbahnstraßen - Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung



Um auf Quartiersebene ein möglichst durchgängiges Netz zu gewährleisten, Umwege zu vermeiden und den Komfort zu steigern ist die Freigabe der Einbahnstraßen in Gegenrichtung ein wirksames Instrument.

2009 wurde die Verwaltungsvorschrift zu Zeichen 220 in der StVO novelliert und die Voraussetzungen für die Einbahnstraßenfreigabe stark vereinfacht. Es ist keine Mindestbreite mehr für Straßen vorgegeben (ausgenommen Straßen mit Linienbusverkehr oder stärkerem Verkehrsaufkommen). [39]

Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) empfehlen bei Einbahnstraßen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30km/h, diese für den Radverkehr in beide Richtungen zu öffnen.

[39] Vgl. 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 Zeichen 220 StVO

Für die weitaus meisten Einbahnstraßen in Tempo 30-Zonen wird eine Öffnung gemäß der StVO-Regelung zu Zeichen 220 geeignet sein.[40]

Hierzu eignen sich laut ERA grundsätzlich Fahrgassen ab 3m Breite für eine sichere Begegnung zwischen Kfz-Verkehr und Radverkehr (bei Linienbusverkehr oder stärkerem Verkehr mit Lastwagen sollte die Fahrgassenbreite 3,50m oder mehr betragen).

Bei geringeren Breiten ist eine Öffnung möglich, wenn eine Begegnungswahrscheinlichkeit auf Grund der Verkehrsstärken oder der Länge der Einbahnstraßen nur sehr gering ist oder Ausweichmöglichkeiten bestehen.[41]

Die betroffenen Fahrgassen im Untersuchungsgebiet weisen Breiten von mindestens 3,00m auf, liegen in Tempo 30-Bereichen und weisen nur eine geringe Länge auf.

Sofern innerhalb der Straßen geparkt wird, muss neben/ zwischen parkenden Fahrzeugen eine Fahrbahnbreite von 3,05 m verbleiben, wodurch die Öffnung für den Radverkehr möglich ist.[42]

3.6.4 Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr

Die Fußgängerzone in der Gildenstraße ist außer zu Marktzeiten durch die Regelung „Fußgängerzone, Radfahrer frei“ mit der Beschilderung Z 242.1 StVO mit dem Zusatzzeichen 1022-10 StVO für den Radverkehr freigegeben.

Radfahrer dürfen dort nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren, müssen dem Fußverkehr Vorrang einräumen und gegebenenfalls warten.[43]

Während der Bestandserhebungen und auch der Workshops wurde die Situation in der Gildenstraße nicht als Problem genannt, auch wenn nicht durchgängig Schrittgeschwindigkeit gefahren wurde. Das Miteinander der Verkehrsteilnehmer hat in der kurzen Fußgängerzone dem Anschein nach funktioniert.

---

[40] Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV; Empfehlungen für Radverkehrsanlagen - ERA. Köln 2010, S. 62

[41] Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV; Empfehlungen für Radverkehrsanlagen - ERA. Köln 2010, S. 62

[42] Schurig, Roland; Kommentar zur Straßenverkehrsordnung - zu §12 Parken und Halten. Bonn 2013, S. 191

[43] Vgl. Straßenverkehrs-Ordnung - StVO zu Zeichen 239

3.7 Haltestellen (Bus)

Ein Großteil der ÖPNV-Nutzer kommt zu Fuß zur Haltestelle. Um den sicheren und komfortablen Zugang der Haltestellen zu gewährleisten, ist der Zu- und Abgang jeweils vor und hinter der Haltestelle von besonderer Bedeutung. Gerade der Zuweg kann latente Unfallgefahren in sich bergen, wenn Fahrgäste versuchen einen ankommenden Bus auf der Gegenseite noch zu erreichen.

Beachtet man zusätzlich die Umwegeemfindlichkeit von Fußgängern, wird die Bedeutung einer direkten Erreichbarkeit der Haltestellen deutlich. Neben der sicheren Erreichbarkeit sind besonders die Barrierefreiheit und die Ausstattung der Haltestelle von Belang.

3.7.1 Anforderungen an Haltestellen

Folgende Grundanforderungen an Haltestellen sollten erfüllt werden: [44]

- Sichere Erreichbarkeit (von beiden Seiten)
- Barrierefreiheit (Hochbord, taktiles Leitsystem, Fahrgastinformation)
- Ausstattung (Überdachung, Sitzgelegenheiten, Informationen zu Abfahrtszeiten, Liniennetzplan, Umgebungskarte, Tarifinformationen)

3.7.2 Mängelanalyse der Haltestellen

Im Untersuchungsgebiet wurden insgesamt 64 Bushaltestellen erfasst. Dabei lassen sich die Haltestellen in drei Kategorien teilen:

- Haltestellen mit Überdachung und digitaler Fahrgastinformation
- Haltestellen mit Überdachung (ohne digitale Fahrgastinformation)
- Haltestellen ohne Überdachung (ohne digitale Fahrgastinformation)

Abbildung 23: Beispielhafte Haltestellentypen im Untersuchungsgebiet

[44] Vgl. FGSV; Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ). Köln 2013

Insgesamt sind 49 Haltestellen mit einer Überdachung ausgerüstet und 58 mit Hochbord. Sämtliche Haltestellen enthalten Informationen zu den Abfahrtszeiten der Linien.

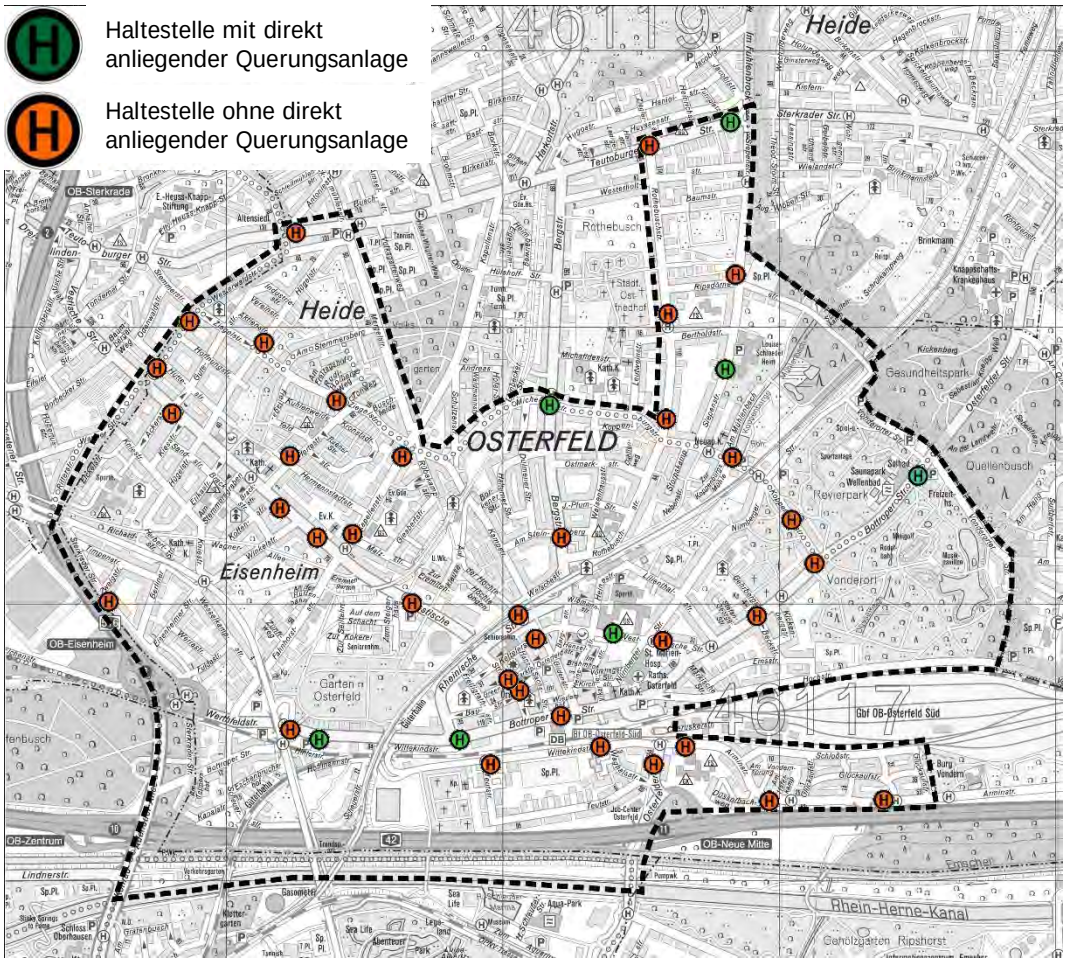
Allerdings fehlen weitergehende Informationen in Form eines Liniennetzplans oder einer Umgebungskarte, die besonders für ortsfremde Fußgänger eine Orientierungshilfe darstellt.

Eine detaillierte Auswertung der Erreichbarkeit und Ausstattung der Haltestellen ist in Abbildung 36 auf Seite 115 im Anhang dargestellt.

In Abbildung 24 ist zusätzlich die Lage der Bushaltestellen verortet. In der Abbildung wird deutlich, dass aktuell nur an einem geringen Teil der Haltestellen überhaupt Querungsanlagen in direkter Nähe vorhanden sind (im Optimalfall sollten diese vor und hinter den Haltestellen vorhanden sein).

Besonders an Straßen mit überdimensionierter Fahrbahn (z.B. Vestische Straße, Teutoburger Straße) wird so ein Erreichen des Busses auf der gegenüberliegenden Straßenseite deutlich erschwert.

Abbildung 24: Lage der Bushaltestellen und Querungsanlagen



3.8 Sharing Angebote

Sharing-Angebote beschreiben das organisierte gemeinsame Nutzen von Fahrzeugen. Halter der Fahrzeuge sind dabei in der Regel die Anbieter. Für das Nahmobilitätskonzept in Oberhausen wird das CarSharing- und BikeSharing-Angebot in Osterfeld überprüft.

CarSharing

Carsharing hat sich bereits in vielen Städten als effektive Ergänzung zu den „klassischen Mobilitätsformen“ herausgestellt. Dabei hat die aktuelle Studie vom Bundesverband für CarSharing herausgefunden, dass ein CarSharing Fahrzeug zwischen 8 und 20 private Fahrzeuge ersetzt.[45] Damit kann CarSharing zu einer Entlastung des öffentlichen Straßenraumes beitragen.

Im gesamten Untersuchungsgebiet steht kein CarSharing-Angebot zur Verfügung

BikeSharing

BikeSharing stellt in immer mehr Städten ein alternatives Mobilitätsangebot dar. Dabei kann das Konzept des BikeSharing besonders an wichtigen Quell- und Zielorten, sowie an ÖPNV-Haltestellen und Bahnhöfen seine Qualitäten voll ausspielen und eine Ergänzung zu dem bestehenden Angebot des Umweltverbundes sein.

Im Untersuchungsgebiet, direkt vor dem Bahnhof Osterfeld-Süd, stellt der Anbieter Metropolradruhr ein Angebot bereit. Weitere Stationen sind in Osterfeld nicht vorhanden.

Abbildung 25: Metropolradruhr-Station am Bhf Osterfeld-Süd

[45] Vgl. Bundesverband CarSharing bcs - www.carsharing.de [Zugriff: 21.05.2017]

3.9 Beleuchtung

Die Analyse der Beleuchtungssituation wurde durch das Büro LDE Kober durchgeführt. Besondere Aufmerksamkeit lag neben der Identifikation von Angsträumen auf vier Unterführungen bzw. einer Überführung, welche folgend als Stadttore bezeichnet werden.

3.9.1 Allgemeine Beleuchtungssituation

Osterfeld ist wie die allermeisten Gemeinden und Städte ein ohne Masterplan Beleuchtung gewachsener Ort. Entsprechend wurde die Beleuchtung fast ausschließlich funktional und technisch betrachtet in Anlehnung an die vorgeschriebenen DIN-Normen und Regelwerke. Weiterhin erfolgte stets eine Zug um Zug Sanierung nach neustem Stand der Technik, was über die Jahrzehnte hinweg im Bereich der Mastbeleuchtung zu einem sehr heterogenen Bild der Leuchtentypen, Beleuchtungsarten und Lichtfarben geführt hat. Die ältere Bestandsbeleuchtung blieb dabei immer eher warmtonig.

In den vergangenen Jahren erfolgte Beleuchtungssanierung mit einem einheitlichen Mastleuchtentyp mit neutralweißen LEDs.

Die Lichtfarbe/Farbtemperatur hat somit keine Aussagekraft in Bezug auf örtliche Gegebenheiten oder die Verkehrssituation und ist unabhängig von der Helligkeit der Beleuchtung selbst. Auch die Gestalt der Leuchte selbst ist heute meist unabhängig vom Standort.

Bereits im Bestand ist erkennbar, dass die Positionierung und Lichtwirkung der Leuchten nicht überall zur heutigen Realität passt (erhöhtes Verkehrsaufkommen, intensives Parken am Straßenrand, Verschattung durch sehr hohe Bäume, schlechte Erkennbarkeit von langsamen Verkehrsteilnehmern, etc.). Dies führt zu dunklen Gehwegbereichen, was Orientierung uns Sicherheit mindert. In manchen Bereichen sind Leuchtenabstände insgesamt zu groß. Es gibt sehr hohe Kontraste zwischen beleuchteten und nicht beleuchteten Bereichen.

In sanierten Straßen kommt teilweise hinzu, dass die sehr präzise Lichtverteilung des neuen Leuchtentyps zwar Energie spart, jedoch nicht für jede Mastposition geeignet ist. Weiterhin wird die Beleuchtung häufig sehr kühl wahrgenommen für eine abendliche Beleuchtung (insbesondere im direkten Vergleich zu unsanierten Straßen in der Nachbarschaft und allgemein im Bereich von Wohnstraßen).

Insgesamt sind Gehwege im Ortsgebiet in Bezug auf die Beleuchtung unterrepräsentiert.

3.9.2 Anforderungen an die Beleuchtung

Die Einhaltung der vorgeschriebenen Normen und Regelwerke wird als Basis des Nahmobilitätskonzeptes als Mindeststandard vorausgesetzt. Somit sind Ausführungen in Bezug auf diese Normen nicht Teil dieses Konzeptes, sondern:

Wahrnehmung und Atmosphäre künstlicher Beleuchtung

Zusätzlich zur Einhaltung der DIN-Normen wird eine Betrachtung der Beleuchtung auf Basis der menschlichen Wahrnehmung und zur Schaffung einer angenehmen Atmosphäre empfohlen.

- Einbeziehung der Lichtfarbe/ Farbtemperatur in das Beleuchtungskonzept
- Erhöhte Einbeziehung der Randbereiche (Fußwege, Randstreifen, etc.), insbesondere bei Baumsäumung und parkenden Autos.
- Einbeziehung Energieeinsparung ohne Verlust des Sehkomforts und der Sicherheit
- Schaffen von Aufenthaltsqualität. Dafür erforderlich sind gute Orientierung, Sicherheitsgefühl, angenehme Atmosphäre

Einbeziehung der Lichtfarbe/ Farbtemperatur in das Beleuchtungskonzept

Der Mensch war und wird immer geprägt durch das Sonnenlicht bleiben. Von der Sonne hat der Mensch gelernt, dass warmes Licht (<3500K) eher dunkel (<2000lx) und kühles Licht (>3500K) eher hell (>2000lx) zu sein hat. Ist kühles Licht dunkel, nimmt er es als grau und unangenehm wahr und auch dunkler als es eigentlich ist. (z.B. an einem trüben Tag im Winter). Umgekehrt wird warmes Licht in einer unnatürlichen Helligkeit als extrem gelb und somit ebenfalls unangenehm wahrgenommen.

Weiterhin bestimmt die Tageszeit die menschliche Erwartungshaltung der Farbtemperatur. Warmweißes Licht am Mittag (z.B. in einem Restaurant) kann, zumindest im Sommer, ebenso unnatürlich wahrgenommen werden, wie neutralweißes Licht am Abend (z.B. in einem Büro). Dies stört neben unserer subjektiven Empfindung auch unseren Biorhythmus, da kühles Licht die Melatonin- Ausschüttung hemmen kann, was zu Schlafstörungen führt.

Andererseits ist erwiesen, dass neutralweißes bis kühlweißes Licht zumindest zeitweise unsere Aufmerksamkeit und Konzentration schärfen kann, was im Straßenverkehr sehr positive Auswirkungen haben kann.

Es wird vorgeschlagen, dass je höher die Dichte und Geschwindigkeit des Fahrverkehrs, je höher die Mischung unterschiedlicher Geschwindigkeiten, je unübersichtlicher und kreuzungsintensiver die Straßensituation, desto kühler die Farbtemperatur der Beleuchtung. Da diese Straßen ohnehin laut DIN heller zu beleuchten sind, passt dieses Konzept zur Erwartungshaltung und erhöht somit das Wohlbefinden.

In Wohnstraßen und Bereichen mit geringer Geschwindigkeit werden warme Lichtfarben als angenehmer empfunden. Je geringer die durchschnittliche Beleuchtungsstärke, desto niedriger sollte auch die Farbtemperatur sein.

An Fußgängerübergängen sollte generell durch eine erhöhte Beleuchtungsstärke ein Akzent gesetzt werden, der auch zu erhöhter Aufmerksamkeit und Sichtbarkeit der Passanten führt. Es wird empfohlen, dass dies mit warmtonigem Licht geschieht. Erhält das Licht den Marker „je wärmer, desto langsamer → warmtoniges Licht auf der Straße = Fußgängerquerung“ erzielt dies eine nochmals erhöhte Aufmerksamkeit.

Erhöhte Einbeziehung der Randbereiche (Fußwege, Randstreifen, etc.), insbesondere bei Baumsäumung und parkenden Autos.

Bei der Auswahl der Beleuchtung muss immer auch die Position der Bestandsleuchte berücksichtigt werden, damit Gehwege nicht dunkler werden als vor der Sanierung. Weiterhin die Gegebenheiten durch parkende Autos und Baumbestand (welcher seit Erstinstallation der Beleuchtung deutlich gewachsen sein kann), sodass Leuchtenabstände durch Verschattung bei Sanierung zu verringern sind.

Manchmal entsteht mit der Sanierung ein Verbesserungseffekt, welcher leider auch mit einer Verschlechterung einhergeht. Das sehr gerichtete Licht und die Vermeidung von Streulicht führt oft zu einer sehr guten Wegeausleuchtung auch der gegenüberliegenden Seite. Dafür liegen die Vorgärten im Dunkeln, was wiederum zu Unsicherheit führen kann.

Parkende Autos und Bäume verschatten die Randbereiche und Gehwege. In diesem Fall ist eine beidseitige Beleuchtung zu empfehlen.

Bei einseitiger Bepflanzung sind die Leuchten besser auf der Pflanzseite positioniert. Eine Beleuchtung für Bäume kann Gehwege z.B. mit erhellen.

Modular aufgebaute Leuchtenfamilien, welche in Masthöhe, Anschlussleistung, Abstrahlwinkel und Beleuchtungsfunktion absolut flexibel in der Einsetzbarkeit sind und so neben der Straßen- und Wegebeleuchtung z.B. Fassaden- oder Baumbeleuchtung vom Mast aus realisieren können, schaffen eine angenehme Atmosphäre und vermitteln gleichzeitig Sicherheit und Orientierung.

Bei aller Planung ist das Thema Lichtverschmutzung nicht zu vernachlässigen. Man sollte immer darauf achten, dass das Licht möglichst ohne Streulichtverluste zielgerichtet ausleuchtet (auch Bäume und Fassaden kann man ohne diese akzentuieren).

Einbeziehung Energieeinsparung ohne Verlust des Sehkomforts und der Sicherheit

Streulichtarme Beleuchtung ist auch die Basis einer energieeffizienten Beleuchtung.

Je höher die Farbwiedergabe einer Beleuchtungsanlage ist, desto besser kann man auch bei geringen Beleuchtungsstärken Farbkontraste und die Umgebung deutlich besser erkennen. Somit wird die Wahrnehmung ohne Mehreinsatz von Energie gesteigert.

Die Nutzung von Bewegungsmeldern erzielt einen deutlichen Einspareffekt (z.B. für die Beleuchtung von Fahrradwegen: Es leuchten immer mindestens vier Leuchten im Bewegungsraum eines Radfahrers angepasst an dessen Geschwindigkeit, davor und dahinter wird entweder ausgeschaltet oder auf eine minimale Beleuchtungsstufe gedimmt). Auch eine Nachtabsenkung ist mit LED einfach möglich und wird von vielen Herstellern als ansteuerbares Modul direkt mitangeboten.

Die Nutzung des Sonnenlichts z.B. für Freizeitwege (mögl. auch nur als additives System) z.B. über die Verwendung fluoreszierender Steine

Schaffen von Aufenthaltsqualität. Gute Orientierung, Sicherheitsgefühl, angenehme Atmosphäre

Licht kann immer nur unterstützendes Mittel für die Aufenthaltsqualität sein. Belebung kommt durch Raumgestaltung, (gastronomisches) Angebot etc.

Die Reduzierung von Blendpunkten erhöht das abendliche Kontrastsehen auch bei geringeren Beleuchtungsstärken.

Zonierung in Lauf- und Aufenthaltsflächen wirkt raumbildend.

Zarte Diffuslichtanteile unterstützen die oft sehr gerichtete (dadurch jedoch auch gut abgeblendete, streulichtarme und energiesparende) LED-Mastbeleuchtung. Dies mindert Kontraste (Schatten sind weniger schwarz) und erhöht die Gesichtserkennung (Steigerung des Sicherheitsgefühls und der Orientierung).

Eine verbesserte Farbwiedergabe der Beleuchtung unterstützt ebenfalls die positive Atmosphäre, da Oberflächen natürlich wahrgenommen werden und neben Helligkeitskontrasten auch Farbkontraste intensiver erlebbar sind.

Die Beleuchtung von Platzgrenzen schafft Sicherheit und Atmosphäre. Dazu akzentuierende Baumbeleuchtung und/oder Lichtobjekte oder anderer Akzente individuell auf den Ort abgestimmt.

Multifunktionale Mastleuchten für Platz- und Fassadenbeleuchtung schaffen energie- und wartungsarm sowie nahezu vandalismusfrei eine sehr positive Raumwahrnehmung.

Komplettanstrahlungen von Fassaden sind für das Schaffen räumlicher Qualität auf einem Platz nicht zwangsläufig erforderlich. Manchmal sind es die feinen Akzente...

Stadttore

Jedes Stadttor ist individuell und somit auch in der Beleuchtungsplanung eigenständig zu betrachten.

Allen Stadttoren gemein ist:

- dass sie als Eingang in den Ort Osterfeld wahrgenommen werden sollen.
- dass sie ein identitätsstiftendes Element und weitere Beleuchtung in der Vertikalen für Fernwirkung und Aufmerksamkeit in der Annäherung benötigen.
- dass sie eine spannende Architektur aufweisen, wenn man die charakterisierenden Grundmerkmale mit Licht hervorhebt.
- dass das „Herausschälen der Architektur“ und „Ordnung schaffen im Umfeld“ automatisch mehr Sicherheitsgefühl und Orientierung ermöglicht.
- dass die Beleuchtung vertikaler Elemente im Wegebereich Raumgrenzen wahrnehmbar macht und so ebenfalls für Sicherheitsgefühl und Orientierung sorgt.

3.9.3 Stadttore

Die Stadttore bilden die Eingänge für den Ort Osterfeld, sind andererseits jedoch auch zu überwindende Barrieren aus den umliegenden Ortsteilen.

Die aktuell größtenteils unästhetischen Unterführungen, Überführungen und Brücken werden als Angsträume wahrgenommen und sind nicht identitätsstiftend für den Ort.

Die breiten Straßen mit hoher Mastbeleuchtung zeigen, dass Osterfeld ein sehr autofreundlicher Ort ist. Insgesamt ist die Beleuchtung an den Stadttoren auf Fahrzeuge mit höherer Geschwindigkeit und eigener Scheinwerferbeleuchtung ausgelegt. Fußgänger und Radfahrer finden zwar einen eigenen Bereich, jedoch liegen Fuß- und Radweg auf der gegenüber liegenden Straßenseite der Mastleuchten relativ im Dunkeln. Vorbeifahrende Fahrzeuge führen darüber hinaus zu kurzfristiger Verschattung des Nutzers dieser Wege. Er wird insgesamt auf der dunkleren Straßenseite schlechter wahrgenommen.

Abbildung 26: Darstellung der Stadttore (links oben: Verortung; rechts oben: Vestische Straße/ Rheinische Straße; links mitte: Kampstraße; rechts mitte: Bergstraße/ Rheinische Straße; links unten: Osterfelder Straße; rechts unten: Fußgängerunterführung Waghalsstraße)

Unterführung Ecke Rheinische Straße / Vestische Straße

Der Eingang zum Stadtzentrum Osterfeld über die Vestische Straße ist nicht einladend. Zwar passiert man zunächst die sehr sensibel sanierten Gebäude der Zeche Osterfeld und den dahinterliegenden Nordeingang des ehemaligen Landesgartenschaugeländes auf dem Zechengelände, doch gerät dies schnell in Vergessenheit, wenn die straßenflankierenden Graffitis und Schmierereien auf den alten Loren und weiteren Relikten der Zeche im ungepflegten Grünstreifen auftauchen. Eine Aufwertung des Bereiches von der Zeche bis zur Unterführung als Gesamtkonzept sollte Teil der Planung sein. Dies kann nicht rein durch die Beleuchtung geschehen, sondern nur von ihr unterstützt werden.

Im direkten Nahbereich und unter der Brücke fallen unharmonisch angeordnete und gestaltete Plakatierungsflächen, sanierungsbedürftige Beton- und Stahlelemente und grüner Wildwuchs negativ auf. Eine Beruhigung der Flächen und eine Unterstützung durch Licht für Sicherheit, Orientierung und Willkommensgeste sollten Ziel der Maßnahmen in diesem Bereich sein.

Abbildung 27: Impressionen Unterführung Ecke Rheinische Straße/ Vestische Straße

Unterführung Ecke Rheinische Straße / Bergstraße

Der Eingang zum Stadtzentrum Osterfeld über die Bergstraße hat ein erstaunlich ungenutztes Potential. Die alte Eisenbahnbrücke ist in ihrer raubauzigen Funktionalität unglaublich elegant. Die Tragstruktur verdient eine Akzentuierung über Beleuchtung, welche auch am Tage genutzt werden könnte, um die extrem hohen Kontraste vor, unter und hinter der Brücke zu mildern und der Unterführung ihre unheimliche Wirkung zu nehmen.

Die aktuell vorzufindende freistrahlende Beleuchtung über Leuchtstoff erfüllt zwar ihren Zweck des Funktionslichtes, jedoch lässt die helle Leuchte die Umgebung dunkler erscheinen als sie ist und gerade die langsameren Verkehrsteilnehmer, welche selbst keine Beleuchtung tragen, werden so schneller übersehen.

Bei den Wänden fällt sofort auf, dass hier das „Wild-Plakatieren“ keinen Platz findet, da die Wandstruktur sich für dieses nicht anbietet. Einzig die vermietbare Fläche wird genutzt. Dies trägt sehr deutlich dazu bei, den Charme des Ortes wahrnehmen zu können.

Abbildung 28: Impressionen Unterführung Ecke Rheinische Straße/ Bergstraße

Unterführung Osterfelder Straße

Von der Autobahn über die Osterfelder Straße kommend, ist die Stadteinfahrt eher schaurig. Einziges Trostpflaster ist die auch am Tage brennende Beleuchtung unter den diversen Brücken, die zumindest ein wenig unterstützt, die unübersichtliche Situation für Autofahrer, Radfahrer und Fußgänger zu klären. Am Abend merkt man jedoch auch hier, dass die freistrahlenden Leuchten eher kontraproduktiv sind, da die Umgebung um die hellen Lichtpunkte dunkler wahrgenommen wird als sie eigentlich ist.

Hat man die Bahntrasse unterirdisch passiert, gilt es den deutlichen Höhenversprung in den Ortskern zu überwinden. Die geschwungene Spundwand wurde künstlerisch mit dem Osterfelder Zechenthema als Willkommensgeste bespielt, jedoch kommt dies nicht gebührend zur Geltung. Das Kunstprojekt könnte auch im Bereich Licht künstlerische Unterstützung finden. Auch der ein oder andere Baum böte sich für eine Akzentuierung an.

Da diese Unterführung auch ein wichtiger Schulweg ist, gilt es Angsträume zu mindern, was immer auch mit Licht unterstützt werden kann.

Abbildung 29: Impressionen Unterführung Osterfelder Straße

Fußgängertunnel Waghalsstraße (IHK-Teilmaßnahe Nr. 25)

Der stadtseitig mit überquellenden Mülltonnen und parkenden Autos zugestellte Zugang zur Unterführung der DB ist eine Zumutung. Hier gilt es zunächst, diesen Bereich zu sortieren, da der unschöne Anblick und die Geruchsbelästigung des Tages zu einer bedrohlich unübersichtlichen Situation am Abend wird.

Die Beleuchtung am Eingang der Unterführung im Bereich Wittekindstraße mindert den Angstraum nicht, zumal dieser Bereich früher im Dunkeln liegt als die Umgebung und somit eine mindestens einstündige Phase in der Dämmerung entsteht, in welcher der Eingang von Süden her deutlich zu dunkel ist.

Der Kontrast am Tage zwischen Tageslicht in der Ferne, den freistrahlenden Leuchten und den beleuchteten Flächen im Tunnel ist deutlich zu hoch, sodass das Auge adaptiert auf die hellen Punkte den Rest im Dunkel sieht, was Orientierung und Sicherheit entgegenwirkt. Diese Kontraste sind zu mindern. Wenn möglich ist auch eine Minderung des Schalls zu erzeugen, welcher zusätzliche Unsicherheit erzeugt.

Abbildung 30: Impressionen Fußgängerunterführung Waghalsstraße

Übergang Gildenstraße / Siedlung Kampstraße (IHK-Teilmaßnahe Nr. 23) (Bahnübergang an Rheinischer Straße)

Im Bereich der Fußgängerampel fehlt Aufhellung. Es ist der dunkelste Punkt zwischen zwei Leuchten. Auch der Fußweg aus dem Ortskern kommend und die Grünfläche daneben wird sehr dunkel wahrgenommen. Gleiches gilt für die Rampe, die Treppe und die Zuwegung über den Bahnübergang bis in das Wohngebiet. Insgesamt wird hier eine Leuchtenergänzung empfohlen. Im Bereich der Ampel sollte diese dem beschriebenen Konzept der Aufmerksamkeit durch Farbtemperaturunterschiede und Helligkeiten folgen.

Abbildung 31: Impressionen Fußweg Gildenstraße

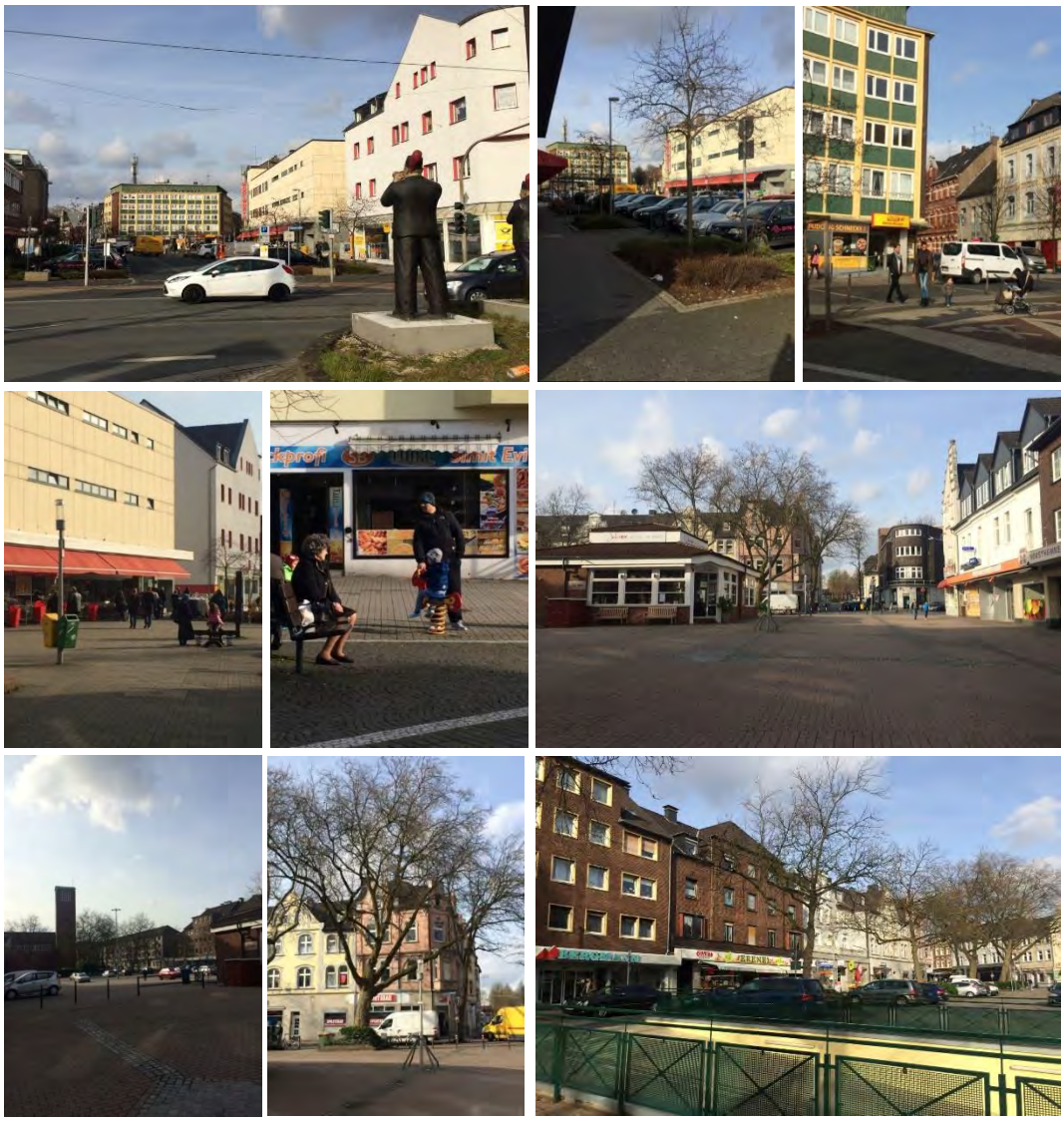
Stadttor Bottroper Straße

Das Stadttor Bottroper Straße wurde erst nach dem Analysetermin als gewünschte Maßnahme im Rahmen der Bürgerbeteiligung ergänzt. Eine genaue Betrachtung des Stadttores konnte somit nicht mehr vollzogen werden. Die Problemstellung gestaltet sich jedoch sehr ähnlich wie an der Vestischen Straße, sodass auch die späteren Maßnahmen ähnlicher Natur sein sollten.

3.9.4 Ortskern

Der Gildenstraße bis zum Marktplatz fehlt es an einem zusammenhängenden Licht- und Gestaltungskonzept eines Stadtkerns, welches den Bereich als identitätsstiftend markiert. Dies zeigt sich nicht nur an der Überpräsenz von Autos und Parkmöglichkeiten und der fehlenden Aufenthaltsqualität, sondern auch an der Vielzahl unterschiedlicher Leuchtentypen (es wurden 5 unterschiedliche Leuchtentypen identifiziert ohne Anspruch auf Vollständigkeit und ohne private Beleuchtung zu berücksichtigen) bei gleichzeitiger beängstigender Dunkelheit. Der einzigartige alte Baumbestand ist ebenfalls ohne Akzentuierung.

Abbildung 32: Impressionen Zentrum



3.10 Beteiligungsverfahren

Parallel zur Bestandserhebung wurde das Beteiligungsverfahren durch das Büro Stadtkinder durchgeführt, dessen Ergebnisse nachfolgend zusammenfassend dargestellt sind:

- 6 Streifzüge (Planungsspaziergänge)
- 2 Workshops mit interessierten Bürgern, Institutionen und Verwaltung
- Ideenworkshop mit Jugendlichen zur Umgestaltung der Westfälischen Straße im Schulumfeld

Abbildung 33: Impressionen des Beteiligungsverfahrens

Ergebnisse zum Thema Fußverkehr

- Gehwege sollen flächendeckend barrierefrei gestaltet werden (Breiten, Oberflächen, Absenkungen, taktiles Leitsystem, Grünzeiten...)
- Aufwertung der Oberflächen und Verbesserung der Sichtbeziehungen an Fahrbahnquerungen (Zebrastreifen/ Aufpflasterungen, z.B. an der Michelstraße)
- Unterführungen sollen attraktiver gestaltet werden (Beleuchtung, künstlerische Gestaltung, Farbgestaltung)
- Schaffung von Sitzmöglichkeiten und Aufenthaltsqualität in der Innenstadt
- Entzerrung der Problematik Elterntaxi an der Overberggrundschule
- Einrichtung von gesicherten Querungsanlagen (insbesondere im Umfeld von Schulen) und bedarfsorientierter punktueller Mittelinseln - Vorschlag Zebrastreifen über Bergstraße (auf Höhe Welsche Straße)
- Ausbau der Flachglasstrecke - ebenerdige Verbindungen zur Vestischen Straße, und der Bergstraße schaffen
- Freihalten der Gehwege vom Radverkehr und parkenden Fahrzeugen im gesamten Untersuchungsgebiet

Ergebnisse zum Thema Radverkehr

- Der Radverkehr soll einheitlich und kontinuierlich auf der Fahrbahn geführt werden und gut sichtbar im Straßenraum integriert werden (auch unter Berücksichtigung der zukünftig steigenden Zahl von Pedelecs)
- Entfernung der nicht benutzungspflichtigen Radwege im Seitenraum
- Installation sicherer Fahrradabstellmöglichkeiten: Am Bahnhof (hier auch Bike + Ride), in der Innenstadt, an der OLGA (Haltestelle), am REWE- Markt an der Fahnhorststraße sowie am Aldi an der Bottroper Straße sind mögliche Orte für eine Positionierung
- Deutliche Kennzeichnung der wichtigen Radwegeachsen (Richard-Wagner-Allee, Jacobitrasse), besonders an Fahrbahnquerungen
- Entschärfung der Gefahrenstellen an Kreuzung Siepenstraße/ Ripsdörnestraße, Bergstraße/ Rheinische Straße/ Welsche Straße, Kapellenstraße/ Fahnhorstraße/ Vestische Straße sowie an der Unterführung der Osterfelder Straße
- Konflikte mit anderen Nutzergruppen sollen reduziert werden (parkende Fahrzeuge, Fußgänger, Hunde), z.B. in der Bergstraße, der Siepenstraße, der Bottroper Straße und der Richard-Wagner-Allee
- Die Bottroper Straße Rheinische Straße, Vestische Straße, Siepenstraße, Sterkrader Straße, Osterfelder Straße, Kampstraße (Höhe der Trasse) wurden als problematische/ gefährlich Straßen beschrieben
- Ausbau der Flachglastrasse als wichtiges Element des Radwegenetzes
- Öffnung der Einbahnstraßen Ketteler Straße sowie Wißmannstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr
- Prüfung von kleinteiligen Detaillösungen, zur Verbesserung des Komforts

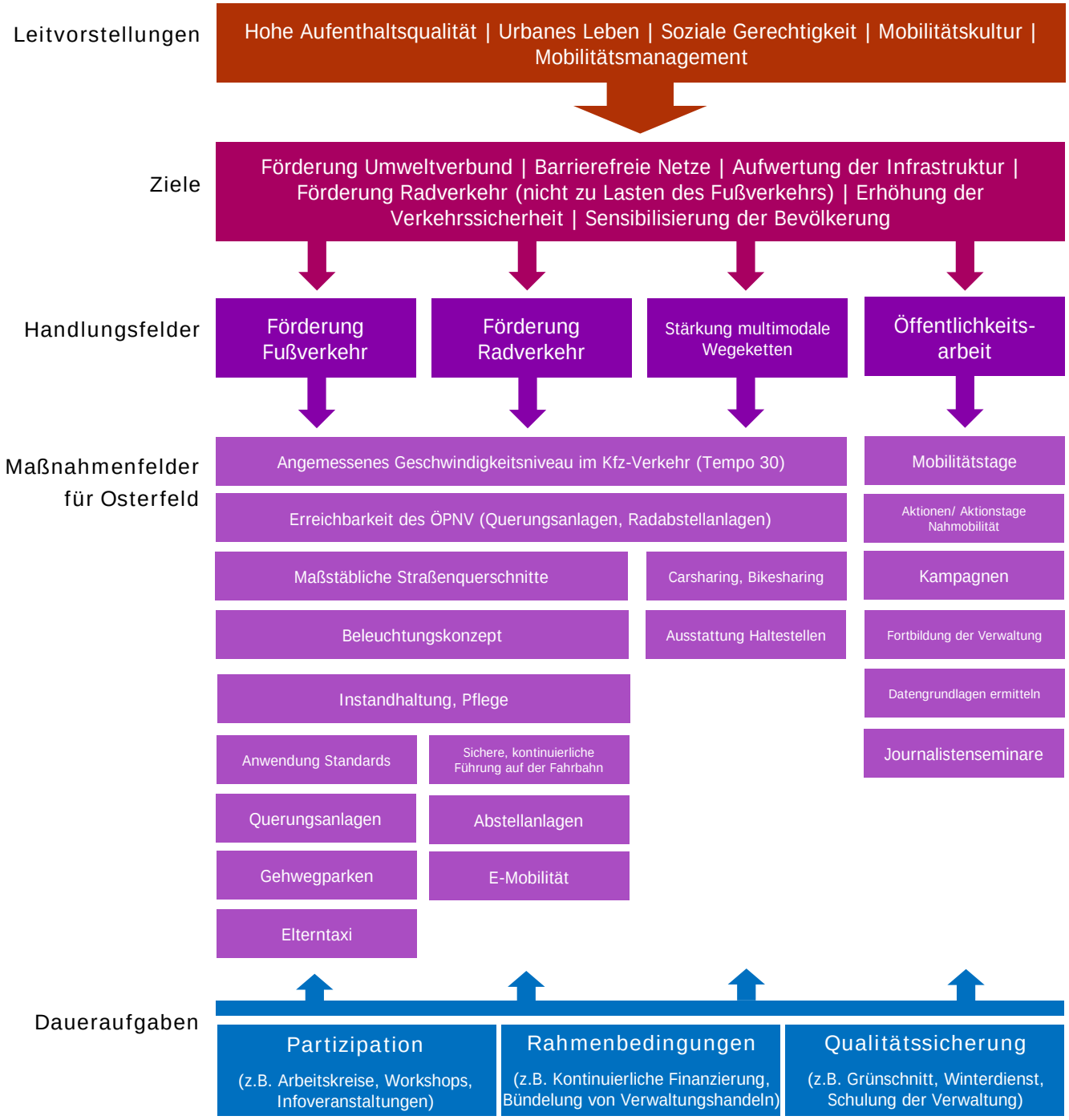
Ergebnisse zum Thema Beleuchtung

- Verbesserung der Beleuchtungssituation in der Innenstadt
- Die neue LED-Beleuchtung wurde aufgrund entstehender Dunkelbereiche und Angsträume sehr skeptisch betrachtet - Es wurde die richtige Ausrichtung der Beleuchtung gefordert
- Die Gehwegausleuchtung sollte insgesamt höher gewichtet werden und schon bei Planungen größere Berücksichtigung finden (Masterplan Licht)
- Strukturierung des öffentlichen Raumes durch Licht
- Funktionale Inszenierung der Stadttore

4 Ziele und Leitvorstellungen

Der Stadtteil Osterfeld verfügt über viel Potenzial, die Nahmobilität zu fördern. Die verfolgten Leitvorstellungen und die Zielsetzungen dieses Konzeptes sind zusammen mit Handlungs- und Maßnahmenfeldern in Abbildung 34 dargestellt.

Abbildung 34: Leitvorstellungen, Ziele, Handlung- und Maßnahmenfelder



© IKS Mobilitätsplanung 2018

Leitvorstellungen

Leitvorstellungen legen eine übergeordnete Orientierung fest. Die gesamte Ausrichtung dieses Konzeptes beruht auf den unten genannten Leitvorstellungen und leitet sich daraus ab. Für das Nahmobilitätskonzept Osterfeld wird festgelegt, folgende Qualitäten innerhalb Osterfelds zu fördern:

- Hohe Aufenthaltsqualität: gestalterische Qualität des öffentlichen Raums, Grünflächen mit hohem Erholungswert und positiven Auswirkungen auf das (Mikro)klima, Straßenräume als Freiräume und Mittelpunkt städtischen Lebens
- Urbanes Leben: kurze Wege durch Siedlungsstruktur mit vielfältiger Mischung von Nutzungen und Angeboten, dezentrales und fußläufiges Angebot von Nahversorgung, kleinräumige Vernetzung von alltäglichen Zielen, Lebendigkeit fördern
- Soziale Gerechtigkeit: Nutzbarkeit der Infrastruktur für alle Bevölkerungsgruppen und Mobilitätseinschränkte (z.B. mit Kinderwagen, Rollstuhl, Rollator), nachhaltiger Umgang mit Ressourcen, Kinderspiel im Straßenraum, öffentliche Treffpunkte/ Plätze
- Mobilitätskultur: Image und Angebot des Verkehrsangebotes im Umweltverbund (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV), Multimodalität im Alltag, öffentliche Diskurse und Veranstaltungen zum Thema Mobilität, Verstetigung des Themas in der Stadtgesellschaft
- Mobilitätsmanagement: qualitativ hochwertige Kommunikation und Marketing

Ziele

Die folgenden Ziele können nicht separat für Osterfeld angestrebt werden, sondern müssen in einem Gesamtkontext eines kommunalen Mobilitätskonzeptes für Oberhausen gesehen werden.

- Steigerung des Verkehrsmittelanteils des Umweltverbundes am Modal Split
- Angebot barrierefreier Netze für den Fuß- und Radverkehr
- Aufwertung der Infrastruktur (z.B. Angebot Sitzgelegenheiten und Toiletten)
- Förderung des Radverkehrs nicht zu Lasten des Fußverkehrs
- Erhöhung der Verkehrssicherheit (z.B. Schulwegsicherheit)
- Sensibilisierung der Bevölkerung für Belange von Fußgängern und Radfahrern

Handlungsfelder

Aus den Leitvorstellungen und der Zielsetzung leiten sich im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes folgende Handlungsfelder ab.

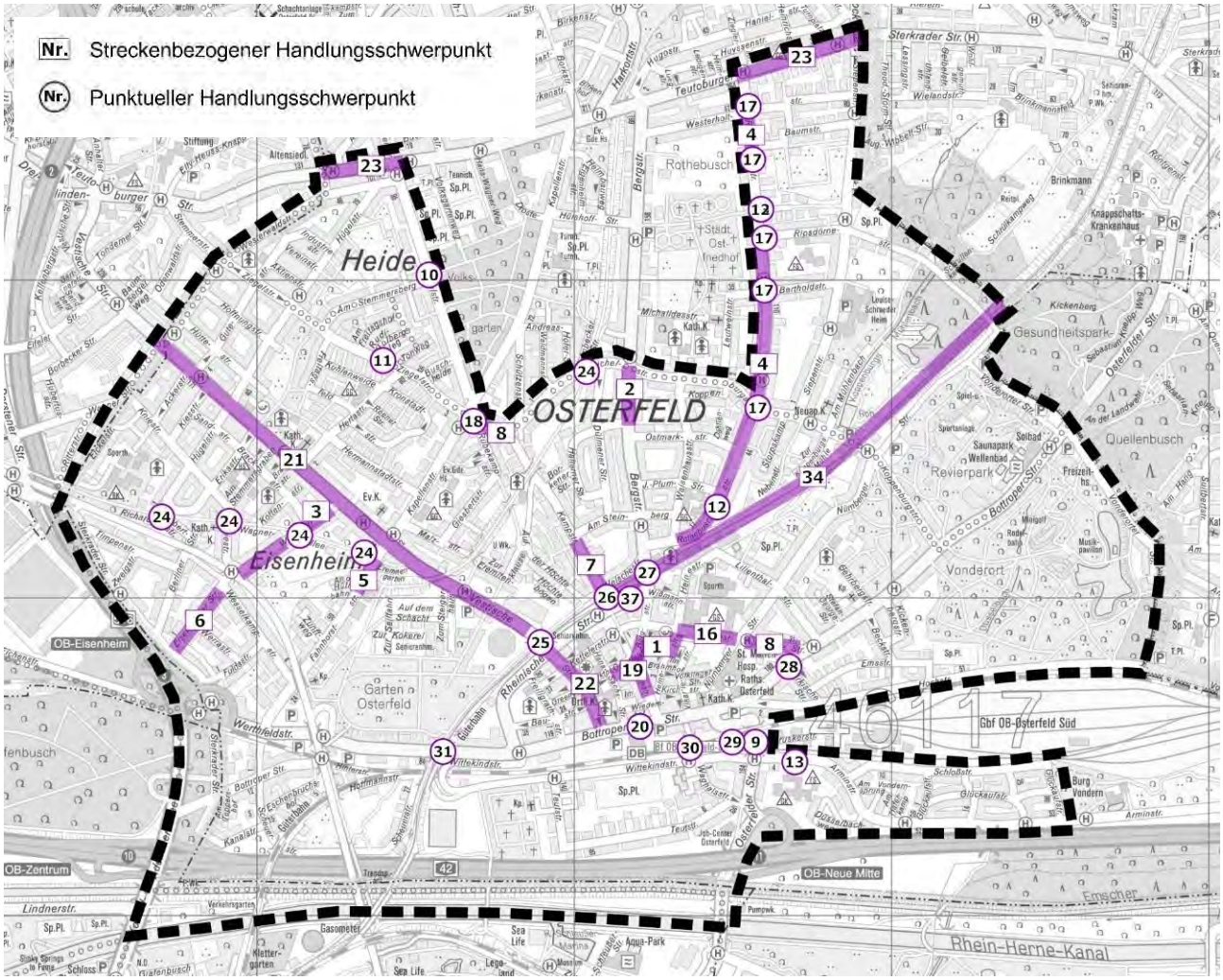
- Förderung des Fußverkehrs
- Förderung des Radverkehrs
- Stärkung multimodaler Wegeketten
- Öffentlichkeitsarbeit
- Daueraufgaben: Partizipation, Rahmenbedingungen und Qualitätssicherung

5 Konzept

Auf Grundlage der Bestandserhebung, der Analyse und unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Beteiligungsverfahren, stellen sich folgende Handlungsschwerpunkte heraus (siehe Abbildung 35). Sämtliche Handlungsschwerpunkte (auch solche ohne konkrete Verortung) sind in Tabelle 4 ab Seite 58 und Tabelle 5 auf Seite 60 dargestellt.

Es wird ergänzend empfohlen, für die Standards für den Fußverkehr in Oberhausen[46] einen Beschluss herbeizuführen, um die Inhalte als verbindliche Grundlage zu bestimmen.

Abbildung 35: Handlungsschwerpunkte



[46] IKS-Ingenieurbüro, Büro Stadtverkehr, Gekaplan; Standards für den Fußverkehr in Oberhausen. Kassel 2017

In Tabelle 4 sind die Handlungsschwerpunkte in Kurzform dargestellt und die Zielgruppen benannt. Die Sortierung der Handlungsschwerpunkte wurde nach dem Umsetzungshorizont vorgenommen (von kurzfristig nach langfristig).

Tabelle 4: Übersicht der Handlungsschwerpunkte

Nummer	Verortung	Kurzbeschreibung	Ziel-gruppe	Umsetzungs-horizont	Seite
HS1	Heinestraße, Bergstraße, Henselstraße	Einrichtung verkehrsberuhigter Bereich	Fuß	Kurzfristig	65
HS2	Bergstraße	Gehwegparken	Fuß	Kurzfristig	66
HS3	Winkelstraße	Gehwegparken	Fuß	Kurzfristig	67
HS4	Rothebuschstraße	Gehwegparken	Fuß	Kurzfristig	68
HS5	Fahnhorststraße	Gehwegparken	Fuß	Kurzfristig	69
HS6	Eisenheimer Straße	Gehwegparken	Fuß	Kurzfristig	70
HS7	Kampstraße	Gehwegparken	Fuß	Kurzfristig	71
HS8	Westfälische Straße	Gehwegparken	Fuß	Kurzfristig	72
HS9	Osterfelder Straße/ Cherusker Straße	Zebrastreifen	Fuß	Kurzfristig	73
HS10	Mergelstraße	Zebrastreifen	Fuß	Kurzfristig	74
HS11	Ziegelstraße	Zebrastreifen	Fuß	Kurzfristig	75
HS12	Rothebuschstraße	Zebrastreifen	Fuß	Kurzfristig	76
HS13	Overbergschule	Elterntaxi	Fuß	Kurzfristig	77
HS14	Gesamtgebiet	Tempo 30	Fuß + Rad	Kurzfristig	78
HS15	Gesamtgebiet	Öffnung der Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung	Rad	Kurzfristig	79
HS16	Westfälische Straße	Umgestaltung Straßenraum vor Gesamtschule Osterfeld	Fuß	Mittelfristig	80
HS17	Rothebuschstraße	Ausbau Gehwegnasen	Fuß	Mittelfristig	81
HS18	Ziegelstraße/ Mergelstraße/ Rübekampstraße	Ausbau Gehwegnasen	Fuß	Mittelfristig	82
HS19	Stadtzentrum	Beleuchtung	Fuß	Mittelfristig	83
HS20	Bottroper Straße	Umgestaltung Straßenquerschnitt	Fuß + Rad	Mittelfristig	84

HS21	Vestische Straße	Umgestaltung Straßenquerschnitt	Fuß + Rad	Mittelfristig	85
HS22	Vestische Straße (Bereich Zentrum)	Fahrradstraße/ Gestaltung Platzfläche	Fuß + Rad	Mittelfristig	86
HS23	Teutoburger Straße	Umgestaltung Straßenquerschnitt	Fuß + Rad	Mittelfristig	89
HS24	Richard-Wagner-Allee/ Jacobitrasse	Fahrbahnübergänge	Fuß + Rad	Mittelfristig	90
HS25	Stadttor Vestische Straße	Eingangssituation	Fuß + Rad	Mittelfristig	91
HS26	Stadttor Kampstraße	Eingangssituation	Fuß + Rad	Mittelfristig	92
HS27	Stadttor Bergstaße	Eingangssituation	Fuß + Rad	Mittelfristig	93
HS28	Stadttor Bottroper Straße/ Westfälische Straße	Eingangssituation	Fuß + Rad	Mittelfristig	94
HS29	Stadttor Osterfelder Straße	Eingangssituation	Fuß + Rad	Mittelfristig	95
HS30	Stadttor Tunnel Bahnhof	Eingangssituation	Fuß + Rad	Mittelfristig	96
HS31	Stadttor Bottroper Straße	Eingangssituation	Fuß + Rad	Mittelfristig	97
HS32	Gesamtgebiet	Radabstellanlagen	Rad	Mittelfristig	98
HS33	Gesamtgebiet	Aufhebung Benutzungspflicht der Radwege im Seitenraum	Rad	Mittelfristig	99
HS34	Flachglasstrecke	Ausbau	Fuß + Rad	Langfristig	100
HS35	Flachglasstrecke	Zugänge	Fuß + Rad	Langfristig	101
HS36	Trassen/ Gesamtgebiet	Beleuchtung	Fuß + Rad	Langfristig	102

In Tabelle 5 sind die Daueraufgaben dargestellt. Daueraufgaben sollten grundsätzlich und kontinuierlich von der Planung und in der Umsetzung berücksichtigt und verfolgt werden. Beispielsweise sollen die Gehwege nach Grabungsarbeiten unter Berücksichtigungen der Anforderungen an die Barrierefreiheit wiederhergestellt werden.

Tabelle 5: Übersicht der Daueraufgaben

Nummer	Verortung	Kurzbeschreibung	Zielgruppe	Seite
D1	Gesamtgebiet	Barrierefreiheit herstellen	Fußverkehr	103
D2	Gesamtgebiet	Zugänglichkeit der ÖPNV-Haltestellen verbessern	Fußverkehr	104
D3	Gesamtgebiet	Ausstattung der Bushaltestellen	Fußverkehr	105
D4	Gesamtgebiet	Rahmenkonzept Gehweggestaltung	Fußverkehr	106
D5	Gesamtgebiet	Sichere und kontinuierliche Führung anbieten	Radverkehr	107
D6	Gesamtgebiet	Beleuchtungssituation verbessern	Fußverkehr + Radverkehr	108
D7	Gesamtgebiet	Qualitätssicherung	Fußverkehr + Radverkehr	109
D8	Fußgängerzone	Freigabe für den Radverkehr	Fußverkehr + Radverkehr	110
D9	Gesamtgebiet	Förderung der Mobilitätskultur	Fußverkehr + Radverkehr	111

5.1 Übergeordnete Handlungsschwerpunkte

Um die einzelnen Maßnahmen strukturiert in die Umsetzung zu führen, wurden übergeordnete Handlungsschwerpunkte entwickelt.

Die übergeordneten Handlungsschwerpunkte sollten vor und während der Umsetzung öffentlichkeitswirksam kommuniziert werden und z.B. Teil einer Marketingkampagne sein.

In diesem Rahmen lassen sich einzelne Maßnahmen gebündelt umsetzen und sind in der Öffentlichkeit direkt positiv besetzt. Das erhöht die Akzeptanz und steigert die Identifikation mit den Projekten im Stadtteil.

5.1.1 Leitprojekte umsetzen

Über die Leitprojekte sollen erste konkrete Maßnahmen des Nahmobilitätskonzeptes vermarktet und umgesetzt werden. Deshalb müssen Leitprojekte einen hohen Nutzen beinhalten, gut sichtbar sein und auf eine hohe Akzeptanz bei der Bevölkerung treffen.

Durch begleitende Beteiligungsformate, wie z.B. Workshops, die Einrichtung eines „runden Tisches“ oder anderweitiger Arbeitsgruppen sollten die folgenden Leitprojekte konkretisiert werden:

- Bahnhof trifft Fußgängerzone: die Anbindung des Bahnhofs Richtung Fußgängerzone sollte für Fußgänger und Radfahrer verbessert werden. Maßnahmen an dieser prominenten Stelle wären für Einheimische und Gäste sofort sichtbar. Z.B. kann die Querung über die Bottroper Straße (HS20) oder die Anlage von qualitativ hochwertigen Radabstellanlagen (HS32) Bestandteil des Leitprojektes sein.
- Querungsanlagen - Zebrastreifen & Co für Osterfeld: Querungsanlagen an den wichtigen Wegeverbindungen sind ein essenzieller Bestandteil eines Fußwegeachsennetzes von hoher Qualität. Die Anlage von Zebrastreifen und Gehwegnasen soll im gesamten Untersuchungsgebiet erfolgen. Querungsanlagen erzeugen eine hohe Qualität für Fußgänger und sind direkt im Stadtbild sichtbar (HS9-12, HS17).
- Radabstellanlagen für Osterfeld: die Ausstattung mit qualitativ hochwertigen Radabstellanlagen sollte im gesamten Untersuchungsgebiet vorangetrieben werden. Diese Maßnahme ist kurzfristig umsetzbar und beinhaltet überschaubare Kosten. Zudem wären die Radabstellanlagen dezentral im Untersuchungsgebiet verteilt und damit gut sichtbar (HS32).

- Stadttore inszenieren: Die Stadttore sollten für Osterfeld als positive Eingangsbereiche inszeniert werden. Durch besondere Beleuchtungsakzente könnten diese Räume zu Identifikationsorten für Osterfeld werden (HS25-31).

5.1.2 Plätze in Osterfeld - Verbinden und gestalten

Eine besondere Qualität für Fußgänger sind gut gestaltete städtische Plätze im öffentlichen Raum und begrünte Freiräume.

Attraktive und sichere Aufenthalts- und Bewegungsflächen sind ein wesentlicher Bestandteil eines qualitativ hochwertigen Fußwegenetzes. Der Gestaltung und Vernetzung dieser Plätze und Grünflächen sollte deshalb eine besondere Aufmerksamkeit zugeteilt werden.

Wichtig sind barrierefreie Gehwege (D1) zwischen den Plätzen und Grünflächen, um die Qualitäten auch allen zugänglich zu machen. Denkbar ist auch ein durchgängiges Gestaltungselement auf den Gehwegen zur Vernetzung der Plätze und der Grünflächen.

Für die ansprechende Gestaltung der Schaufenster wird empfohlen, zusammen mit den Geschäftsinhabern Gestaltungsrichtlinien zu entwickeln. Bestandteil könnte beispielsweise ein Verzicht von vollständiger Beklebung der Schaufenster sein. Die Gestaltungsrichtlinien könnten auf freiwilliger Basis von den Geschäftsinhabern unterschrieben werden. Die Aktion sollte als positive Marketingmaßnahme öffentlichkeitswirksam dargestellt werden.

Auch die Gestaltung der Flächen selbst soll Bestandteil des übergeordneten Handlungsschwerpunktes sein (HS22/ Platzgestaltung Landschaftsbüro Hoff - Freiraumentwicklungskonzept). In diesem Rahmen sollte sicherlich auch über Gestaltungsmöglichkeiten des Marktplatzes, des Wappenplatzes oder des Kirchenplatzes St. Pankratius diskutiert werden.

5.1.3 Siedlungsstruktur gestalten - Nahversorgung für Alle

Das CentrO und die steigende Bedeutung des Internethandels setzt der wohnungsnahen Versorgung in Oberhausen zu. Auch perspektivisch wird die Kaufkraft in Osterfeld unter den vorhandenen Strukturen leiden.

Ist dann nicht eine kaufkräftige Klientel vorhanden, wodurch inhabergeführter Einzelhandel mit z.B. regionalen Produkten oder einem Bio-Angebot finanziert werden kann, können entscheidende städtische Funktionen aus den Innenstädten wegfallen.

Möchte man allerdings Perspektiven für Fußverkehr entwickeln, ist die Frage der Siedlungsstruktur und besonders der Nahversorgung von großer Bedeutung. Nahmobilität ist auf kurze und direkte Wege angewiesen. Die Siedlungsstruktur sollte entsprechend gestaltet sein, die Grundbedürfnisse auch im Nahbereich abzudecken. Anforderungen an die Struktur sind:

- Quartierszentren
- Nutzungsmischung (besonders im Erdgeschossbereich)
- Vermeidung von schlecht angebundenen „Inselflächen“
- Barrierefreie, attraktive Infrastruktur

Die genannten Anforderungen sollten im Sinne der integrierten Bauleitplanung mitgedacht und umgesetzt werden.

Es wird ergänzend empfohlen, die Transformation des urbanen Zentrums in Osterfeld frühzeitig unter fachlichen und politischen Gesichtspunkten zu diskutieren.

Eine breit angelegte Beteiligungsarbeit sollte den Prozess unterstützen. Denkbar ist z.B. die Bildung von Arbeitsgruppen oder eines runden Tisches, wo die Thematik mit Betroffenen und der Öffentlichkeit bearbeitet wird.

5.2 Handlungsschwerpunkte

Nachfolgende Handlungsschwerpunkte leiten sich aus der Leitvorstellung und Zielsetzung ab. Die Darstellung erfolgt in Maßnahmenblättern mit folgendem Inhalt:

Tabelle 6: Aufbau der Maßnahmenblätter

Zielgruppe	Bezieht sich die Maßnahme auf Fußgänger, Radfahrer oder beide
Bestand/ Problemdarstellung	Darstellung der Ausgangslage und der vorhandenen Konflikte
Zielsetzung	Zielsetzungen, die durch die Maßnahme erreicht werden sollen
Maßnahme	Beschreibung der empfohlenen Maßnahme
Kosten	Grobe Kostenschätzung für die Umsetzung der Maßnahme
Umsetzungshorizont	Zeitliche Einordnung der Maßnahme

5.2.1 HS1: Heinestraße, Bergstraße, Henselstraße - Verkehrsberuhigter Bereich

Zielgruppe	Fußgänger X	Radfahrer		
Bestand/ Problem-darstellung	Die Straßenabschnitte liegen im direktem Umfeld des Zentrums und sind für Schüler die Hauptwegeverbindung von der Gesamtschule Osterfeld in das Zentrum, zum Bahnhof Osterfeld-Süd und der Bushaltestelle am Bhf. Die Gehwege sind aktuell baulich zu schmal und werden zusätzlich durch parkende Kfz verengt. Das führt zu einer Unbenutzbarkeit der Gehwege und schlechten Sichtbeziehungen. Fußgänger (auch die Schüler) weichen aus diesen Gründen häufig auf die Fahr-bahn aus.			
Zielsetzung	• Angemessene Dimensionierung des Straßenraums • Sicheren Schulweg gewährleisten • Steigerung der Aufenthaltsqualität			
Maßnahme	Um die Sicherheit für Fußgänger und besonders Schüler zu gewährleisten, wird empfohlen die jeweiligen Straßenabschnitte als Verkehrsberuhigten Bereich auszuweisen. Fußgänger dürfen dann die gesamte Straße benutzen (Kinderspiel ist erlaubt), der Fahrzeugverkehr muss Schrittgeschwindigkeit einhalten.[47]			
Kosten	ca. 4.000€			
Umsetzung	Kurzfristig X	Mittelfristig	Langfristig	Umsetzung

[47] Vgl. Straßenverkehrs-Ordnung - StVO Anlage 3 (zu § 42 Absatz 2) Richtzeichen

5.2.2 HS2: Bergstraße - Gehwegparken

Zielgruppe	Fußgänger X	Radfahrer		
Bestand/ Problem-darstellung	Die Bergstraße ist eine Straße mit gemischter Wohn- und Geschäftsnutzung und anliegenden ÖPNV-Haltestellen. Für den Radverkehr ist ein Schutzstreifen auf der Fahrbahn markiert. Im nördlichen Teil ist legales Gehwegparken angeordnet. Die dadurch verbleibend Restgehwegbreite beträgt auf dem Teilstück der Bergstraße zwischen Michelstraße und Halterner Straße nur ca. 1m. Im südlichen Bereich parken Fahrzeuge illegal halbseitig auf dem Gehweg. Durch die auf dem Gehweg parkenden Fahrzeuge entstehen Engstellen für den Fußverkehr. Der Gehweg wird für mobilitätseingeschränkte Menschen unbenutzbar.			
Zielsetzung	• Barrierefreiheit • Steigerung der Aufenthaltsqualität für Fußgänger			
Maßnahme	Die Gehwege sollten zukünftig in der gesamten Breite von parkenden Kfz freigehalten werden, damit Fußgängern die volle Wegbreite zur Verfügung steht. Die Regelung Gehwegparken sollte im betreffenden Teilstück zwischen Michelstraße und Halterner Straße aufgehoben werden. Durch die Maßnahme entfallen ca. 6 Parkplätze. Für den südlichen Bereich wird empfohlen, durch verstärkte Kontrollen das illegale Gehwegparken einzudämmen. Die betroffenen Anwohner sollten durch eine begleitende Kommunikationsarbeit für die Belange der Fußgänger sensibilisiert werden. Dadurch sollte auch die Akzeptanz der Maßnahme gesteigert werden.			
Kosten	ca. 200€ (für die Aufhebung des legalen Gehwegparkens)			
Umsetzung	Kurzfristig X	Mittelfristig	Langfristig	Daueraufgabe

5.2.3 HS3: Winkelstraße - Gehwegparken

Zielgruppe	Fußgänger X	Radfahrer		
Bestand/ Problem-darstellung	Die Winkelstraße liegt im Einzugsbereich der Straßenbahnhaltstelle Oberhausen Eisenheim. Im Abschnitt Vestische Straße bis Brackstraße ist halbseitiges Gehwegparken erlaubt. Während der Bestandserhebung wurde stellenweise mit voller Breite auf dem Gehweg geparkt. Innerhalb der Straße wird auf der gesamten Länge zusätzlich illegal halbseitig auf dem Gehweg geparkt. Durch die auf dem Gehweg parkenden Fahrzeuge entstehen Engstellen für den Fußverkehr. Der Gehweg wird für mobilitätseingeschränkte Menschen unbenutzbar.			
Zielsetzung	• Barrierefreiheit • Steigerung der Aufenthaltsqualität für Fußgänger			
Maßnahme	Die Gehwege sollen zukünftig in der gesamten Breite von parkenden Kfz freigehalten werden, damit Fußgängern die volle Wegbreite zur Verfügung steht. Dazu wird empfohlen, das legale Gehwegparken zwischen Vestische Straße bis Brackstraße aufzuheben und die übrigen Fahrzeuge auf die Fahrbahn zu verlagern. Die Fahrzeuge können auf der gesamten Länge zumindest einseitig auf der Fahrbahn parken. Um die Regelung zu verdeutlichen, wird die Markierung von Parkplätzen auf der Fahrbahn empfohlen. Eine begleitende Kontrolle und Kommunikation mit den betroffenen Anwohnern sollte durchgeführt werden, um die Akzeptanz der Maßnahme zu erhöhen und die betroffenen Anwohner für die Belange der Fußgänger zu sensibilisieren.			
Kosten	ca. 1.200€			
Umsetzung	Kurzfristig X	Mittelfristig	Langfristig	Daueraufgabe

5.2.4 HS4: Rothebuschstraße - Gehwegparken

Zielgruppe	Fußgänger X	Radfahrer		
Bestand/ Problem-darstellung	In der Rothebuschstraße wird illegal halbseitig auf dem Gehweg geparkt. Die Straße ist Teil des Fußwegeachsennetzes und liegt im Einzugsbereich wichtiger Infrastruktureinrichtungen (Kindergärten, Grundschule, Tagespflegeeinrichtung, Friedhof und ÖPNV-Haltestellen). Durch die auf dem Gehweg parkenden Fahrzeuge entstehen Engstellen für den Fußverkehr. Der Gehweg wird für mobilitätseingeschränkte Menschen unbenutzbar.			
Zielsetzung	• Barrierefreiheit • Steigerung der Aufenthaltsqualität für Fußgänger			
Maßnahme	Die Gehwege sollten zukünftig in der gesamten Breite von parkenden Kfz freigehalten werden, damit Fußgängern die volle Wegbreite zur Verfügung steht. Die Fahrzeuge können auf der Fahrbahn parken. Um die Regelung zu verdeutlichen wird die Markierung auf der Fahrbahn empfohlen. Eine begleitende Kontrolle und Kommunikation mit den betroffenen Anwohnern sollte durchgeführt werden, um die Akzeptanz der Maßnahme zu erhöhen und die betroffenen Anwohner für die Belange der Fußgänger zu sensibilisieren.			
Kosten	ca. 4.200€			
Umsetzung	Kurzfristig X	Mittelfristig	Langfristig	Daueraufgabe

5.2.5 HS5: Fahnhorststraße - Gehwegparken

Zielgruppe	Fußgänger X	Radfahrer		
Bestand/ Problem-darstellung	Die Fahnhorststraße liegt als gemischte Wohn-und Geschäftsnutzung im Fußwegeachsennetz. Neben vielen Dienstleistern ist dort ein großer Nahversorger inklusive Getränkemarkt angesiedelt. Zudem dient die Straße als Wegeverbindung zur Vestischen Straße und den dort befindlichen ÖPNV-Haltestellen. In der Fahnhorststraße wird auf dem Teilstück Vestische Straße bis An der Hütte illegal halbseitig auf dem Gehweg geparkt. Durch die auf dem Gehweg parkenden Fahrzeuge entstehen Engstellen für den Fußverkehr.			
Zielsetzung	• Barrierefreiheit • Steigerung der Aufenthaltsqualität für Fußgänger			
Maßnahme	Die Gehwege sollen zukünftig in der gesamten Breite von parkenden Kfz freigehalten werden, damit Fußgängern die volle Wegbreite zur Verfügung steht. Die Fahrzeuge können auf der Fahrbahn parken. Um die Regelung zu verdeutlichen wird die Markierung auf der Fahrbahn empfohlen. Eine begleitende Kontrolle und Kommunikation mit den betroffenen Anwohnern sollte durchgeführt werden, um die Akzeptanz der Maßnahme zu erhöhen und die betroffenen Anwohner für die Belange der Fußgänger zu sensibilisieren.			
Kosten	ca. 500€			
Umsetzung	Kurzfristig X	Mittelfristig	Langfristig	Daueraufgabe

5.2.6 HS6: Eisenheimer Straße - Gehwegparken

Zielgruppe	Fußgänger X	Radfahrer		
Bestand/ Problem-darstellung	Die Eisenheimer Straße liegt im Einzugsbereich wichtiger Infrastruktur-einrichtungen, darunter die Straßenbahnhaltstelle Oberhausen Eisenheim. Auf der gesamten Straße wird illegal auf dem Gehweg geparkt. Durch die auf dem Gehweg parkenden Fahrzeuge entstehen Engstellen für den Fußverkehr. Der Gehweg wird für mobilitätseingeschränkte Menschen unbenutzbar.			
Zielsetzung	• Barrierefreiheit • Steigerung der Aufenthaltsqualität für Fußgänger			
Maßnahme	Die Gehwege sollen zukünftig in der gesamten Breite von parkenden Kfz frei-gehalten werden, damit Fußgängern die volle Wegbreite zur Verfügung steht. Es wird empfohlen, durch verstärkte Kontrollen das illegale Gehwegparken einzudämmen. Eine begleitende Kontrolle und Kommunikation mit den betroffenen Anwohnern sollte durchgeführt werden, um die Akzeptanz der Maßnahme zu erhöhen und die betroffenen Anwohner für die Belange der Fußgänger zu sensibilisieren.			
Kosten	K.A.			
Umsetzung	Kurzfristig X	Mittelfristig	Langfristig	Daueraufgabe

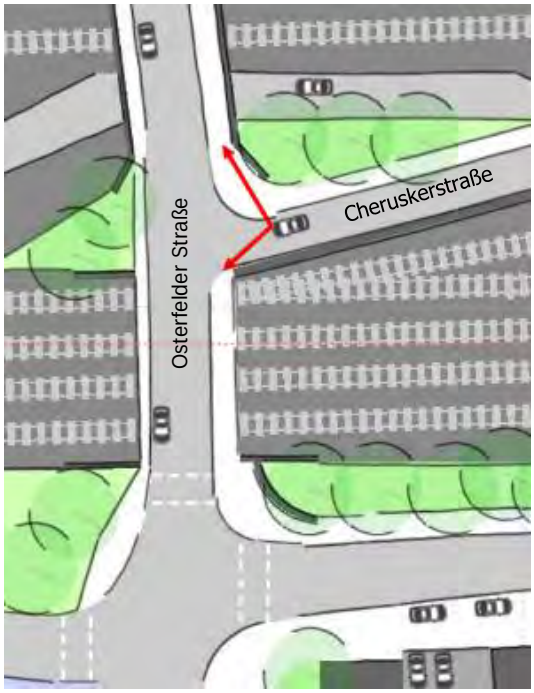
5.2.7 HS7: Kampstraße - Gehwegparken

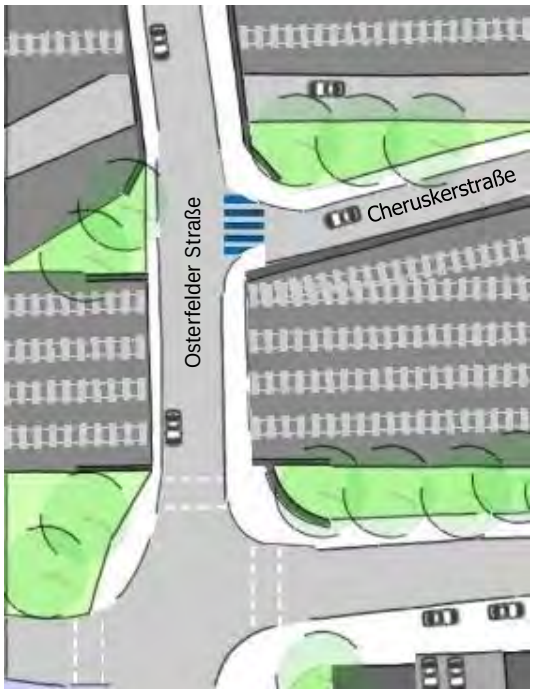
Zielgruppe	Fußgänger X	Radfahrer		
Bestand/ Problem-darstellung	Die Kampstraße liegt im Einzugsbereich wichtiger Infrastruktureinrichtungen. Sie führt zum Stadttor Kampstraße und ist eine wichtige Wegeverbindung Richtung Fußgängerzone. Auf dem Teilstück Mergelstraße bis Michelstraße sowie Am Steinberg bis Welsche Straße wird illegal auf dem Gehweg geparkt. Durch die auf dem Gehweg parkenden Fahrzeuge entstehen Engstellen für den Fußverkehr. Der Gehweg wird für mobilitätseingeschränkte Menschen unbenutzbar.			
Zielsetzung	• Barrierefreiheit • Steigerung der Aufenthaltsqualität für Fußgänger			
Maßnahme	Die Gehwege sollen zukünftig in der gesamten Breite von parkenden Kfz frei-gehalten werden, damit Fußgängern die volle Wegbreite zur Verfügung steht. Es wird empfohlen, durch verstärkte Kontrollen das illegale Gehwegparken einzudämmen. Eine begleitende Kontrolle und Kommunikation mit den betroffenen Anwohnern sollte durchgeführt werden, um die Akzeptanz der Maßnahme zu erhöhen und die betroffenen Anwohner für die Belange der Fußgänger zu sensibilisieren.			
Kosten	k.A.			
Umsetzung	Kurzfristig X	Mittelfristig	Langfristig	Daueraufgabe

5.2.8 HS8: Westfälische Straße - Gehwegparken

Zielgruppe	Fußgänger X	Radfahrer		
Bestand/ Problem-darstellung	Die Westfälsiche Straße liegt im Einzugsbereich wichtiger Infrastruktureinrichtungen, darunter das Klinikum und die Gesamtschule Osterfeld sowie zwei Bushaltestellen. Auf dem Teilstück Nünberger Straße bis Bottroper Straße wird illegal mit dem gesamten Fahrzeug auf dem Gehweg geparkt. Durch die auf dem Gehweg parkenden Fahrzeuge entstehen Engstellen für den Fußverkehr. Der Gehweg wird für mobilitätseingeschränkte Menschen unbenutzbar.			
Zielsetzung	• Barrierefreiheit • Steigerung der Aufenthaltsqualität für Fußgänger			
Maßnahme	Die Gehwege sollen zukünftig in der gesamten Breite von parkenden Kfz freigehalten werden, damit Fußgängern die volle Wegbreite zur Verfügung steht. Es wird empfohlen, durch verstärkte Kontrollen das illegale Gehwegparken einzudämmen. Eine begleitende Kontrolle und Kommunikation mit den betroffenen Anwohnern sollte durchgeführt werden, um die Akzeptanz der Maßnahme zu erhöhen und die betroffenen Anwohner für die Belange der Fußgänger zu sensibilisieren.			
Kosten	k.A.			
Umsetzung	Kurzfristig X	Mittelfristig	Langfristig	Daueraufgabe

5.2.9 HS9: Osterfelder Straße/ Cheruskerstraße – Zebrastreifen





Zielgruppe	Fußgänger X	Radfahrer		
Bestand/ Problem-darstellung	Die Osterfelder Straße ist eine Verbindung zwischen Zentrum und dem Bereich südlich der Bahngleise. Dort liegt auch die Overbergschule. Die Verbindung stellt damit neben der Unterführung die Hauptwegeverbindung vom südlichen Teil des Untersuchungsgebiets Richtung Zentrum dar. Es ist nur ein einseitiger Gehweg vorhanden. An der Cheruskerstraße entstehen gefährliche Situationen beim Überqueren der Straße aufgrund von schlechten Sichtbeziehungen zwischen Fußgängern und aus der Cheruskerstraße kommenden Kfz.			
Zielsetzung	• Sichere Querung für Fußgänger • Barrierefreiheit			
Maßnahme	Es wird empfohlen an der Cheruskerstraße einen Fußgängerüberweg anzulegen. Der Gehweg an der Osterfelder Straße sollte verlängert werden (Gehwegnase), um die Sichtbeziehungen zu verbessern.			
Kosten	ca. 11.000€			
Umsetzung	Kurzfristig X	Mittelfristig	Langfristig	Daueraufgabe

5.2.10 HS10: Mergelstraße – Zebrastreifen

Zielgruppe	Fußgänger X	Radfahrer		
Bestand/ Problem-darstellung	An der Mergelstraße befinden sich mehrere Sportanlagen und der Volksgarten. Auf Höhe der Straße Am Stemmersberg liegt ein hoher Querungsbedarf aus dem Wohnquartier über die Mergelstraße vor, besonders durch Kinder.			
Zielsetzung	• Verbesserung der Querungssituation für Fußgänger • Förderung des Fußverkehrs			
Maßnahme	Es wird empfohlen, auf Höhe der Straße Am Stemmersberg einen Zebrastreifen über die Mergelstraße anzulegen.			
Kosten	Ca. 11.000€			
Umsetzung	Kurzfristig X	Mittelfristig	Langfristig	Daueraufgabe

5.2.11 HS11: Ziegelstraße - Zebrastreifen

Zielgruppe	Fußgänger X	Radfahrer		
Bestand/ Problem-darstellung	Über die Ziegelstraße besteht auf Höhe der Robert-Koch-Schule ein erhöhter Querungsbedarf durch die Schüler. Die Schüler queren die Ziegelstraße auf Ihrem Schulweg und zur Erreichung der Bushaltestellen.			
Zielsetzung	• Verbesserung der Querungssituation für Fußgänger • Verbesserung der Erreichbarkeit des ÖPNV • Förderung des Fußverkehrs			
Maßnahme	Auf Höhe der Robert-Koch-Schule wird die Einrichtung eines Zebrastreifens über die Ziegelstraße empfohlen.			
Kosten	ca. 11.000€			
Umsetzung	Kurzfristig X	Mittelfristig	Langfristig	Daueraufgabe

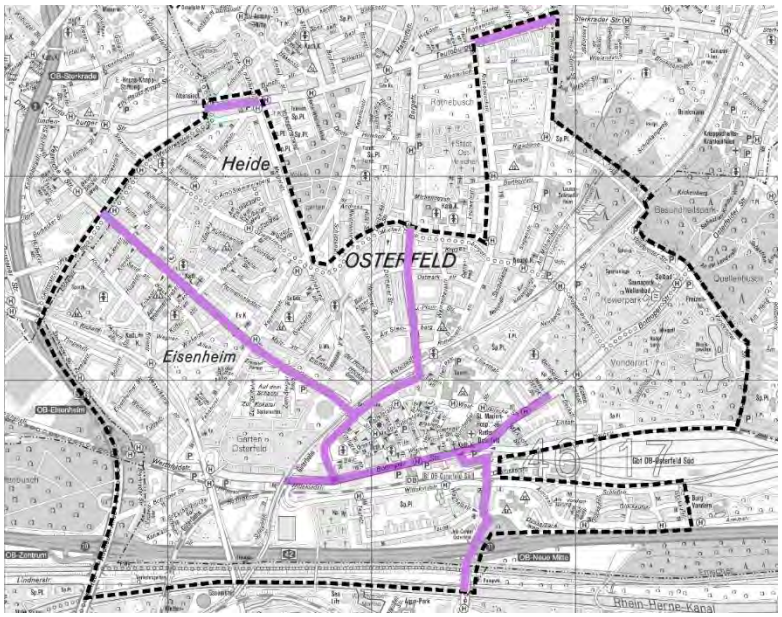
5.2.12 HS12: Rothebuschstraße - Zebrastreifen

Zielgruppe	Fußgänger X	Radfahrer		
Bestand/ Problem-darstellung	Die Rothebuschstraße liegt im Einzugsbereich wichtiger Infrastruktureinrichtungen (Kindergärten, Grundschule, Friedhof) und ÖPNV-Haltestellen. Erhöhter Querungsbedarf für Fußgänger liegt besonders an der Erich-Kästner-Straße (Höhe Jakob-Plum-Straße) und an der Einmündung des Freizeitweges Richtung Friedhof vor.			
Zielsetzung	• Verbesserung der Querungssituation für Fußgänger • Förderung des Fußverkehrs			
Maßnahme	Es wird die Einrichtung von zwei Zebrastreifen über die Rothebuschstraße an folgenden Stellen empfohlen. • Höhe Erich-Kästner-Straße • Höhe Freizeitweg zum Friedhof			
Kosten	ca. 22.000€			
Umsetzung	Kurzfristig X	Mittelfristig	Langfristig	Daueraufgabe

5.2.13 HS13: Overbergschule – Elterntaxis

Zielgruppe	Fußgänger X	Radfahrer		
Bestand/ Problem-darstellung	Innerhalb der Arminstraße liegen die Grundschule Overbergschule und die Förderschule Schillerschule. Vor den beiden Schulen herrscht vor Schulbeginn und nach Schulende Hol-und Bringverkehr durch die Eltern. Die „Elterntaxis" fahren dabei am Eingang der Overbergschule über den Gehweg und gefährden so die Schüler und Fußgänger. Besonders Kinder auf dem Schulweg werden durch das Verhalten der Eltern gefährdet.			
Zielsetzung	• Sicheren Schulweg gewährleisten • Steigerung der Aufenthaltsqualität für Fußgänger • Förderung des Fußverkehrs			
Maßnahme	Um das Befahren des Gehwegs durch die „Elterntaxis" zu verhindern, wird empfohlen die Gehwege durch Poller vor dem Überfahren zu sichern. Aufgestellt werden sollte je ein Poller mittig auf dem Gehweg rechts bzw. links der Zufahrt zur Overbergschule. Zudem sollte eine Kampagne/ Elterninformation stattfinden, um über die Gefahrensituation aufzuklären und die Situation für Schüler nachhaltig zu verbessern.			
Kosten	600€ (2x Umlegbarer Absperrpfosten zum aufdübeln)			
Umsetzung	Kurzfristig X	Mittelfristig	Langfristig	Daueraufgabe

5.2.14 HS14: Gesamtgebiet – Tempo 30



Empfehlung für Abschnitte zur Einrichtung von Tempo 30

Zielgruppe	Fußgänger X	Radfahrer X		
Bestand/ Problem-darstellung	Im Untersuchungsgebiet ist innerhalb einiger Straßen die Höchstgeschwindigkeit Tempo 50km/h für den Kfz-Verkehr angeordnet. Mit Blick auf die Verkehrssicherheit und die Aufenthaltsqualität für den Fuß- und Radverkehr sowie von anliegenden Nutzungen, wie Schulen, Pflegeeinrichtungen und Kindergärten im Untersuchungsgebiet, ist diese Höchstgeschwindigkeit nicht angemessen. Nach der VwV-Novellierung müsste hier Tempo 30 angeordnet werden. [48]			
Zielsetzung	• Steigerung der Verkehrssicherheit • Steigerung der Aufenthaltsqualität für den Fuß- und Radverkehr • Barrierefreiheit			
Maßnahme	Für folgende Straßen(abschnitte) wird entsprechend der Regelungen der VwV-StVO die Anordnung der Höchstgeschwindigkeit Tempo 30km/h empfohlen: • Osterfelder Straße (Bottroper Straße bis Waghalsstraße), • Bottroper Straße (Höhe Flachglasstrecke bis Lilienthalstraße), • Rheinische Straße, • Bergstraße (Rheinische Straße bis Droste-Hülshoff-Straße), • Vestische Straße (Rheinische Straße bis Ackerstraße), • und Teutoburger Straße (Heimstraße bis Siepenstraße und Brohmstraße bis Antoniestraße)			
Kosten	ca. 18.000€			
Umsetzung	Kurzfristig X	Mittelfristig	Langfristig	Daueraufgabe

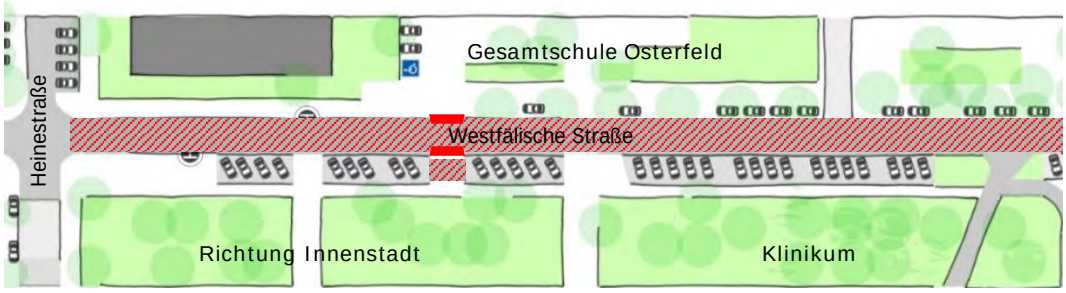
[48] Vgl. Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung VwV-StVO In der Fassung vom 22. Mai 2017 (BAnz AT 29.05.2017 B8); Zu Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit 13 XI

5.2.15 HS15: Gesamtgebiet - Öffnung der Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung

Zielgruppe	Fußgänger	Radfahrer X		
Bestand/ Problem-darstellung	Im Untersuchungsgebiet sind mehrere Einbahnstraßen vorhanden, die nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben sind und damit zu Umwegen für den Radverkehr führen. Da in diesen Abschnitten Fahrgassen von mindestens 3,00m Breite vorliegen, diese in Tempo 30-Bereichen liegen und nur eine geringe Länge aufweisen, ist eine Öffnung für den Radverkehr in Gegenrichtung grundsätzlich möglich.[49]			
Zielsetzung	• Angebot durchgängiges Netz für den Radverkehr • Steigerung des Komforts für Radfahrer • Förderung des Radverkehrs			
Maßnahme	Die Freigabe der Einbahnstraßen in Gegenrichtung ist ein wirksames Instrument, um auf Quartiersebene ein durchgängiges und umwegefreies Netz zu schaffen. Auch mit dem Ziel eine kontinuierliche Führung für den Radverkehr anzubieten, sollte diese Maßnahme möglichst flächendeckend umgesetzt werden. Für Osterfeld wird empfohlen, sämtliche Einbahnstraßen innerhalb des Unter-suchungsgebietes für den Radverkehr in Gegenrichtung zu öffnen.			
Kosten	ca. 750€ bis 1.000€ pro Straßenabschnitt			
Umsetzung	Kurzfristig X	Mittelfristig	Langfristig	Daueraufgabe

[49] Vgl. Verwaltungsvorschrift zu Zeichen 220 StVO - in der geltenden Fassung vom 2009-10-01, BAnz. Nr. 110 vom 2009-07-29, S. 2598 und Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV; Empfehlungen für Radverkehrsanlagen - ERA. Köln 2010, S. 62

5.2.16 HS16: Westfälische Straße - Umgestaltung Straßenraum vor der Gesamtschule Osterfeld



Zielgruppe	Fußgänger X	Radfahrer		
Bestand/ Problem-darstellung	Die Westfälische Straße (zwischen Heinestraße und Nürnberger Straße) befindet sich im direkten Umfeld der Gesamtschule Osterfeld, der Stadtteilbibliothek und der Katholischen Kliniken Oberhausen. Zudem befindet sich in dem Straßenabschnitt eine ÖPNV-Haltestelle mit Schüler-verkehr. Durch die angrenzenden Nutzungen, besonders die Gesamtschule, besteht in diesem Bereich ein erhöhter linienhafter Querungsbedarf. An der Kreuzung Westfälische Straße/ Heinestraße befindet sich eine Lichtsignal-anlage. Im Bereich des Schulhofs der Gesamtschule ist eine Aufpflasterung vorhanden. Zwischen den beiden Querungsanlagen ist keine weitere vorhanden. Viele Schüler gehen vom Ausgang der Gesamtschule aus kommend den direkten Weg über die Fahrbahn, um in Richtung Innenstadt bzw. zur Bushaltestelle zu gelangen. Durch parkende Fahrzeuge sind die Sichtbeziehungen an dieser Stelle, besonders für Kinder, eingeschränkt. Das führt zu gefährlichen Situationen bei der Straßenquerung durch Schüler.			
Zielsetzung	• Verbesserung der Querungsmöglichkeiten (besonders für Schüler) • Verbesserung Erreichbarkeit ÖPNV (auch Schülerverkehr) • Steigerung der Aufenthaltsqualität			
Maßnahme	Es wird empfohlen, in dem gesamten Abschnitt einen Verkehrsberuhigten Bereich einzurichten. In diesem Rahmen sollte auch eine gestalterische Aufwertung, die Neuordnung der Parkplätze und die Vergrößerung der Aufstellflächen an den ÖPNV-Haltestellen vorgenommen werden. Im Bereich des Schulausgangs sollte dem Bedarf entsprechend eine sichere Que-rungsmöglichkeit geboten werden. Dafür sollten in direkter Gehlinie der Schüler vorgezogene Seitenräume eingerichtet werden, um die Sichtbeziehungen herzu-stellen. Dafür entfallen bei aktueller Anordnung in Schrägaufstellung ca. 3-4 Park-plätze.			
Kosten	1.155.200€ (Integriertes Handlungskonzept Oberhausen Osterfeld)			
Umsetzung	Kurzfristig	Mittelfristig X	langfristig	Umsetzung

5.2.17 HS17: Rothebuschstraße - Ausbau Gehwegnasen

Zielgruppe	Fußgänger X	Radfahrer		
Bestand/ Problem-darstellung	Die Rothebuschstraße liegt im Einzugsbereich wichtiger Infrastruktureinrichtungen (Kindergärten, Grundschule, Tagespflegeeinrichtung, Friedhof). Durch die anliegenden ÖPNV-Haltestellen besteht ein hoher Bedarf an barriere-freien Gehwegen. Die Querung der einmündenden Fahrbahnen wird durch aufgeweitete Einmün-dungsbereiche und parkende Kfz erschwert.			
Zielsetzung	• Barrierefreiheit • Verbesserung der Querungsmöglichkeiten • Förderung des Fußverkehrs			
Maßnahme	An sämtlichen Knoten der Rothebuschstraße sollten vorgezogene Seitenräume („Gehwegnasen") ergänzt werden. Dadurch werden die zu querenden Fahrbahnbreiten für Fußgänger verringert, das Parken im 5m-Einmündungsbereich eingedämmt und die Sichtbeziehungen verbessert.			
Kosten	ca. 60.000€			
Umsetzung	Kurzfristig	Mittelfristig X	Langfristig	Daueraufgabe

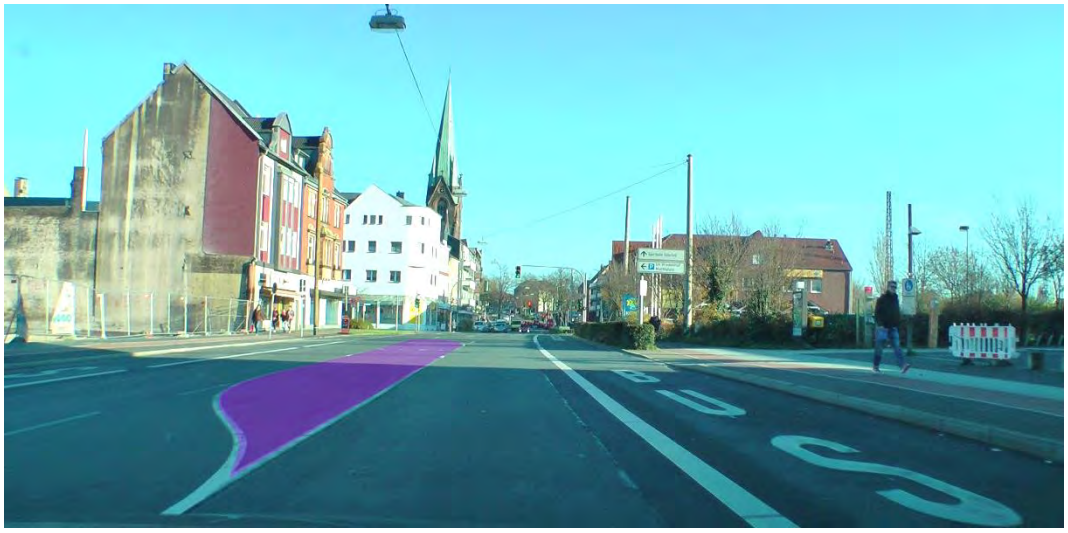
5.2.18 HS18: Ziegelstraße/ Mergelstraße/ Rübekampstraße - Ausbau Gehwegnasen

Zielgruppe	Fußgänger X	Radfahrer		
Bestand/ Problem-darstellung	Der Knotenbereich Ziegelstraße/ Mergelstraße/ Rübekampstraße ist für Fußgänger unübersichtlich gestaltet. Durch aufgeweitete Einmündungsbereiche und parkende Fahrzeuge bestehen schlechte Sichtverhältnisse. Eindeutige Stellen zur Querung fehlen.			
Zielsetzung	• Verbesserung der Querungssituation für Fußgänger • Eindeutige Führung für den Fußverkehr			
Maßnahme	Es wird empfohlen, an dem gesamten Knoten Gehwegnasen auszubilden, um die Sichtbeziehungen für Fußgänger zu verbessern und eindeutige Stellen zur Querung zu definieren.			
Kosten	ca. 7.500€			
Umsetzung	Kurzfristig	Mittelfristig X	Langfristig	Daueraufgabe

5.2.19 HS 19: Stadtzentrum - Beleuchtung

Bestand/ Problem-darstellung	Der Gildenstraße bis zum Marktplatz fehlt es an einem zusammenhängenden Konzept eines Stadtkerns, welches den Bereich als identitätsstiftend markiert. Dies zeigt sich nicht nur an der Überpräsenz von Autos und Parkmöglichkeiten und der fehlenden Aufenthaltsqualität, sondern auch an der Vielzahl unterschiedlicher Leuchtentypen (es wurden 5 unterschiedliche Leuchtentypen identifiziert ohne Anspruch auf Vollständigkeit und ohne private Beleuchtung zu berücksichtigen) bei gleichzeitiger beängstigender Dunkelheit. Der einzigartige alte Baumbestand ist ebenfalls ohne Akzentuierung.			
Zielsetzung	• Stadtzentrum in Szene setzen • Aufmerksamkeit für Fuß-und Radverkehr wecken			
Maßnahme	• Licht kann immer nur unterstützendes Mittel für die Aufenthaltsqualität sein. Belebung kommt durch Raumgestaltung, (gastronomisches) Angebot etc. • Die Reduzierung von Blendpunkten erhöht das abendliche Kontrastsehen auch bei geringeren Beleuchtungsstärken. • Zonierung in Lauf- und Aufenthaltsflächen wirkt raumbildend. • Zarte Diffuslichtanteile unterstützen die oft sehr gerichtete (dadurch jedoch auch gut abgeblendete, streulichtarme und energiesparende) LED-Mastbe-leuchtung. Dies mindert Kontraste (Schatten sind weniger schwarz) und erhöht die Gesichtserkennung (Steigerung des Sicherheitsgefühls und der Orientierung). • Die Beleuchtung von Platzgrenzen schafft Sicherheit und Atmosphäre. Dazu akzentuierende Baumbeleuchtung und/oder Lichtobjekte oder anderer Akzen-te individuell auf den Ort abgestimmt. • Multifunktionale Mastleuchten für Platz- und Fassadenbeleuchtung schaffen energie- und wartungsarm sowie nahezu vandalismusfrei eine sehr positive Raumwahrnehmung. • Komplettanstrahlungen von Fassaden sind für das Schaffen räumlicher Quali-tät auf einem Platz nicht zwangsläufig erforderlich. Manchmal sind es die feinen Akzente.			
Kosten	K.A.			
Umsetzung	Kurzfristig	Mittelfristig X	Langfristig	Daueraufgabe

5.2.20 HS20: Bottroper Straße - Umgestaltung Straßenquerschnitt



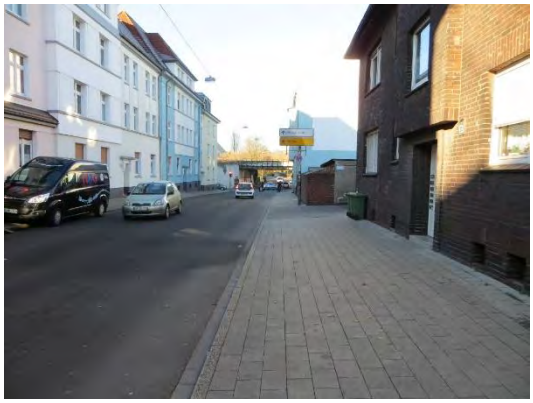
Zielgruppe	Fußgänger X	Radfahrer		
Bestand/ Problem-darstellung	Die Bottroper Straße liegt zwischen dem Bhf Osterfeld-Süd und dem Zentrum. Die Fahrbahn ist an einigen Stellen überdimensioniert. Durch die Führung des Radverkehrs im Seitenraum entstehen Konflikte zwischen Fußgängern, wartenden ÖPNV-Gästen und Radfahrern, insbesondere im Bereich an der Haltestelle Bahnhof Osterfeld-Süd. Zwischen dem Stadtzentrum Osterfeld (Fußgängerzone) und dem Bahnhof besteht ein erhöhter Querungsbedarf, auch durch die dort anliegenden Nahversorger. Lichtsignalanlagen sind in diesem Bereich an der Kreuzung Vestische Straße und Gildenstraße vorhanden. In direkter Gehlinie zwischen Fußgängerzone und Bahnhof Osterfeld-Süd befindet sich keine Querungsanlage für Fußgänger. Zwischen den Abbiegespuren befindet sich im Bereich zwischen Bhf und Fußgängerzone eine derzeit ungenutzte abmarkierte Fläche auf der Fahrbahn.			
Zielsetzung	• Ankunftssituation mit Aufenthaltsqualität schaffen (Bereich Bhf) • Verbesserung der Querungssituation für Fußgänger (Bereich Bhf) • Steigerung der Aufenthaltsqualität für Fußgänger			
Maßnahme	Auf dem ungenutzten Fahrbahnstück zwischen Bhf Osterfeld-Süd und der Fußgängerzone sollte eine bauliche Mittelinsel eingerichtet werden, um Fußgängern die vom Bahnhof kommen die Querung an dieser Stelle zu ermöglichen. Es wird empfohlen, den Radverkehr auf die Fahrbahn zu verlegen (Radfahrstreifen, mindestens Schutzstreifen) und den Radweg im Seitenraum zu entfernen. Das steigert die Aufenthaltsqualität und das Raumangebot für Fußgänger und bietet den Radfahrern eine sichere und kontinuierliche Führung.			
Kosten	Mittelinsel: ca. 31.000€, Verlagerung des Radverkehr: k.A.			
Umsetzung	Kurzfristig	Mittelfristig X	Langfristig	Daueraufgabe

5.2.21 HS21: Vestische Straße - Umgestaltung Straßenquerschnitt

Quelle: Stadt Oberhausen

Zielgruppe	Fußgänger X	Radfahrer X		
Bestand/ Problem-darstellung	In der Vestischen Straße besteht eine gemischte Wohn-und Geschäftsnutzung. Durch angrenzende Nutzungen (Kirchen, Schulen, Kindergärten) und ÖPNV-Haltestellen besteht ein hoher Nutzungs- und Querungsbedarf für Fußgänger. Der Straßenquerschnitt ist durch die überdimensionierte Fahrbahn unmaßstäblich. Das führt zu Einschränkungen für Fußgänger und verringert die Aufenthalts-qualität. Die Führung des Radverkehrs erfolgt nicht kontinuierlich. Sie wird in vereinzelten Abschnitten als nicht benutzungspflichtiger Radweg, Gehweg „Radfahrer frei" auf dem Gehweg geführt oder auf der Fahrbahn (mit dem Angebot eines nicht benutzungspflichtigen Radweges).			
Zielsetzung	• Barrierefreiheit • Verbesserte Erreichbarkeit ÖPNV • Sichere, kontinuierliche Führung des Radverkehrs • Steigerung der Aufenthaltsqualität			
Maßnahme	Es wird empfohlen, eine Neuordnung des Straßenraumes vorzunehmen (aus Kosten- und Zeitgründen durch Markierungen zwischen den bestehenden Borden) und die Überdimensionierung für den Kfz-Verkehr zurückzubauen. Die Führung des Radverkehrs sollte kontinuierlich auf die Fahrbahn verlagert werden (mindestens als Schutzstreifen, besser als Radfahrstreifen). Für Fußgänger entsteht dadurch ein erheblicher Raumgewinn.			
Kosten	ca. 8.000€ Fahrbahnmarkierung, Entfernen Radweg auf Gehweg: k.A.			
Umsetzung	Kurzfristig	Mittelfristig X	Langfristig	Daueraufgabe

5.2.22 HS22: Vestische Straße (Bereich Zentrum) - Fahrradstraße



Zielgruppe	Fußgänger X	Radfahrer X	
Bestand/ Problem-darstellung	Dieser Bereich der Vestischen Straße war auch Inhalt des Freiraumentwicklungs-konzeptes Soziale Stadt Osterfeld.[50] Folgende Inhalte werden dort zum Bestand und zur Aufwertung des Straßenraumes zum Thema Nahmobilität genannt: Bestand: • Geringe Aufenthaltsqualität • Überdimensionierte Fahrbahn • Zentrale Haltestelle (Osterfeld Mitte) - wird von 13 Buslinien angefahren • Nutzungskonflikte zwischen Fußgängern, ÖPNV-Nutzern und dem Kfz-Verkehr • Die Einfahrt von der Bottroper Straße aus Richtung Norden ist nur für Bus, Taxi und Fahrrad freigegeben - dieses Verbot wird durch Pkw oft missachtet Im Konzept ist das Durchfahrtsverbot Richtung Süden im Bereich zwischen Marktplatz Osterfeld und Baustraße (Bus, Taxi und Fahrrad freigegeben) nicht genannt. Aktuell ist dieser Bereich von beiden Richtungen kommend für den Kfz-Verkehr gesperrt. Geplante Maßnahmen: • Einrichtung einer Fahrradstraße (Bottroper Straße bis Marktplatz Osterfeld) • Anlage von Fahrradstreifen mit 1,30m Breite (Marktplatz Osterfeld bis Rheinische Straße) • Aufwertung der zentralen Platzfläche (Ecke Vestische Straße/ Marktplatz Osterfeld) und Anlage einer Aufpflasterung an dieser Stelle • Punktuelle Begrünung des Straßenraumes und der Eingangstore In der geplanten Maßnahme ist die Durchfahrt für den Kfz-Verkehr vom Marktplatz Osterfeld Richtung Süden freigegeben.		

[50] Landschaftsarchitekturbüro Hoff; Freiraumentwicklungskonzept Soziale Stadt Osterfeld. Essen 2017, S. 89ff

HS22: Vestische Straße (Bereich Zentrum) - Fahrradstraße | Seite 2

Zielsetzung	• Steigerung der Aufenthaltsqualität • Durchgängiges Radwegenetz • Förderung des Radverkehrs • Förderung des Fußverkehrs			

Maßnahme	Der Handlungsschwerpunkt nimmt Bezug auf die geplanten Maßnahmen des Freiraumentwicklungskonzeptes:
	
	Einrichtung einer Fahrradstraße
	• Die Einrichtung einer Fahrradstraße dient als wichtiges verkehrspolitisches Zeichen und wird generell befürwortet. Fraglich erscheint, ob der Abschnitt in der Vestischen Straße dafür geeignet ist (z.B. ausreichend Radverkehr/ öffentlichkeitswirksam) oder es bessere Alternativen in Oberhausen gibt.
	• Im Radverkehrsnetz ist der Abschnitt mit einer städtischen Bedeutung eingeordnet. Die Verbindung dient dem Anschluss des Bhf Osterfeld-Süd Richtung Norden und der Flachglasstrecke.
	• Falls die Einrichtung einer Fahrradstraße geplant ist, wird empfohlen diese auf der gesamten Länge zwischen Bottroper Straße und Rheinische Straße anzulegen.
	  o Insbesondere ein komfortabler Anschluss an den Bhf Osterfeld-Süd (Verbindung über die Bottroper Straße) mit dem Angebot qualitativer Abstellanlagen sollte gewährleistet sein.
	  o Eine Öffnung des Abschnitts Am Marktplatz bis Baustraße Richtung Süden für den Kfz-Verkehr wird nicht empfohlen. Auch in dem Bericht „Sicherheitsbewertung von Fahrradstraße und der Öffnung von Einbahnstraßen" der Unfallforschung der Versicherer (UDV/ GDV) ist ein entscheidendes Ergebnis, dass der Durchgangsverkehr in Fahrradstraßen unterbunden werden sollte und die Ein- bzw. Durchfahrtsverbote konsequent überwacht werden sollten.[51]
	
	Aufwertung der zentralen Platzfläche
	• Die Aufwertung der Fläche wird empfohlen
	• Die Wartebereiche an den Bushaltestellen sollen aufgewertet und vergrößert werden
	• Die Fahrradstraße soll in die Platzgestaltung integriert werden
	
	Punktuelle Begrünung des Straßenraumes und der Eingangstore
	• Die Begrünung des Straßenraumes wird empfohlen
	• Punktuelle Neupflanzungen von Bäumen dürfen nicht zu Engstellen für den Fußverkehr führen			

Kosten	ca. 350.000€ - 400.000€			
Umsetzung	Kurzfristig	Mittelfristig X	Langfristig	Daueraufgabe

[51] GDV - Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft/ UDV - Unfallforschung der Versicherer; Sicherheitsbewertung von Fahrradstraßen und der Öffnung von Einbahnstraßen. Berlin 2016

HS22: Vestische Straße (Bereich Zentrum) - Fahrradstraße | Seite 3

Verkehrsführung im Bestand:

Bus, Taxi und Rad frei

Maßnahmenskizze:

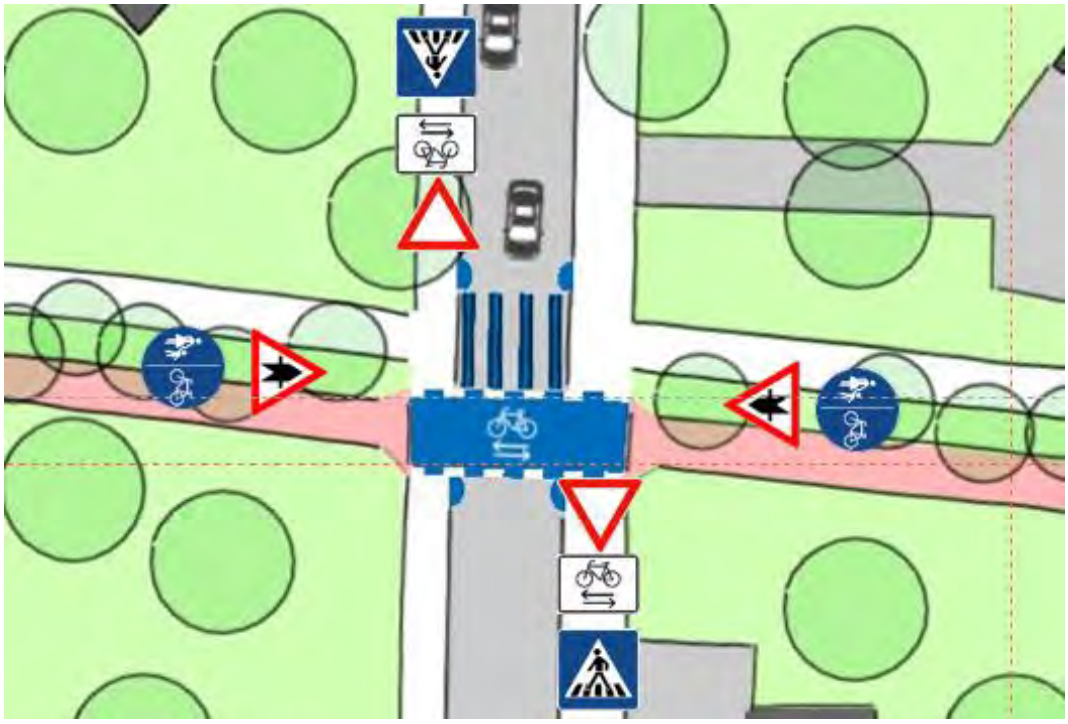
Empfohlene Fahrradstraße

Bus, Taxi und Rad frei

5.2.23 HS23: Teutoburger Straße - Umgestaltung Straßenquerschnitt

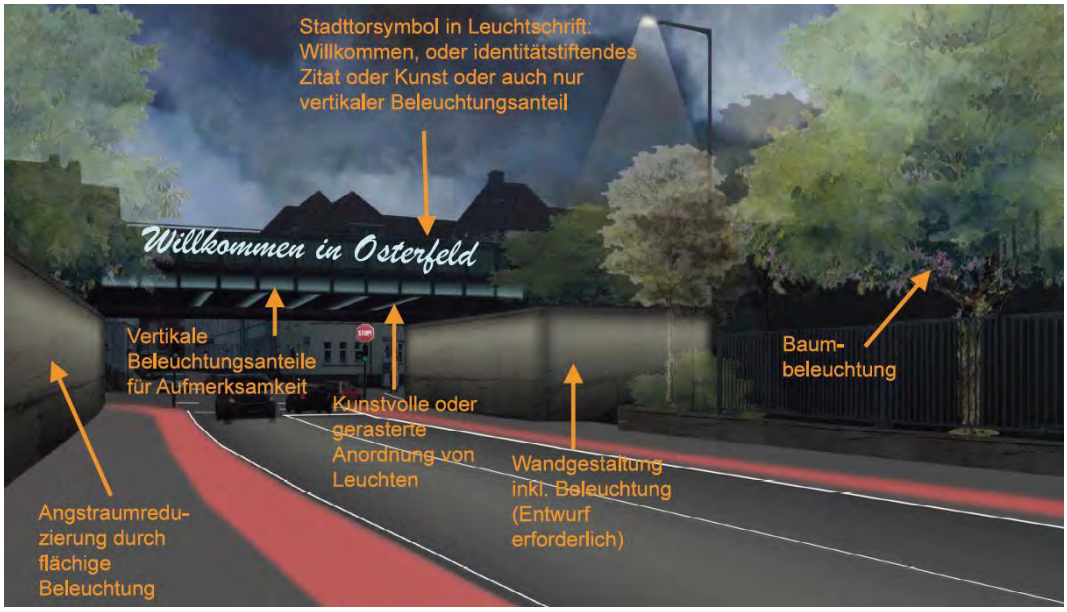
Zielgruppe	Fußgänger X	Radfahrer X		
Bestand/ Problem-darstellung	In der Teutoburger Straße besteht eine gemischte Wohn-und Geschäftsnutzung. Durch die angrenzenden Nutzungen (Schulen, Nahversorger) und ÖPNV-Haltestellen besteht ein hoher Nutzungs- und Querungsbedarf für Fußgänger. Der Straßenquerschnitt ist durch die überdimensionierte Fahrbahn unmaßstäblich. Das führt zu Einschränkungen für Fußgänger und auch der Aufenthaltsqualität. Die Führung des Radverkehrs erfolgt im Untersuchungsgebiet als benutzungs-pflichtiger Radweg im Seitenraum.			
Zielsetzung	• Barrierefreiheit • Verbesserte Erreichbarkeit ÖPNV • Sichere, kontinuierliche Führung des Radverkehrs • Steigerung der Aufenthaltsqualität			
Maßnahme	Es wird empfohlen, eine Neuordnung des Straßenraumes vorzunehmen (aus Kosten- und Zeitgründen durch Markierungen zwischen den bestehenden Borden) und die Überdimensionierung für den Kfz-Verkehr zurückzubauen. Die Führung des Radverkehrs sollte mit einem durchgängigen Radfahrstreifen auf die Fahrbahn verlegt werden. Für Fußgänger entsteht dadurch ein Raumgewinn und die Aufenthaltsqualität wird gesteigert.			
Kosten	ca. 2.400€			
Umsetzung	Kurzfristig	Mittelfristig X	Langfristig	Daueraufgabe

5.2.24 HS24: Richard-Wagner-Allee und Jakobitrasse - Fahrbahnübergänge



Zielgruppe	Fußgänger X	Radfahrer X		
Bestand/ Problem-darstellung	Die Richard-Wagner-Allee ist ein Freizeitweg im Fußwegeachsennetz. Sie ist auch eine wichtige Radfahrtrasse zur Erschließung städtischer und überregionaler Ziele. Der Radverkehr wird auf der südlichen Seite geführt und ist durch eine Allee von Fußverkehr abgetrennt. Die Trasse wird mehrfach durch Straßen unterbrochen. Aufgrund fehlender Erkennbarkeit der Trasse für den Kfz-Verkehr kommt es an diesen Fahrbahn-übergängen zu gefährlichen Situationen (oft wurde im Beteiligungsverfahren die Querung über die Michelstraße genannt).			
Zielsetzung	• Verbesserung der Sicherheit und Sichtbarkeit der Trassen • Vermeidung von Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr und Kfz-Verkehr • Förderung des Fußverkehrs • Förderung des Radverkehrs			
Maßnahme	Es wird empfohlen, an sämtlichen Fahrbahnquerungen gut sichtbare Überwege für den Fuß-und Radverkehr mit Vorrangsituation zu schaffen. Die Ausführung sollte entsprechend den Darstellungen der AGFS-Fachbroschüre „Einheitliche Gestaltung der Trassen und der Fahrbahnübergänge" umgesetzt werden (siehe Abbildung).			
Kosten	ca. 15.000€ pro Knoten			
Umsetzung	Kurzfristig	Mittelfristig X	Langfristig	Daueraufgabe

5.2.25 HS25: Stadttor Vestische Straße - Eingangssituation



Zielgruppe	Fußgänger X	Radfahrer X		
Bestand/ Problem-darstellung	Der Eingang zum Stadtzentrum Osterfeld über die Vestische Straße ist nicht einladend. Zwar passiert man zunächst die sehr sensibel sanierten Gebäude der Zeche Osterfeld und den dahinterliegenden Nordeingang des ehemaligen Landesgartenschaugeländes auf dem Zechengelände, doch gerät dies schnell in Vergessenheit, wenn die straßenflankierenden Graffitis und Schmierereien auf den alten Loren und weiteren Relikten der Zeche im ungepflegten Grünstreifen auftauchen. Eine Aufwertung des Bereiches von der Zeche bis zur Unterführung als Gesamtkonzept sollte Teil der Planung sein. Dies kann nicht rein durch die Beleuchtung geschehen, sondern nur von ihr unterstützt werden. Die breite Straße mit hoher Mastbeleuchtung zeigt, dass Osterfeld ein sehr autofreundlicher Ort ist. Insgesamt ist die Beleuchtung am Stadttor Vestische Straße auf Fahrzeuge mit höherer Geschwindigkeit und eigener Scheinwerferbeleuchtung ausgelegt. Fußgänger und Radfahrer finden zwar einen eigenen Bereich, jedoch liegen Fuß- und Radweg auf der gegenüber liegenden Straßenseite der Mastleuchten relativ im Dunkeln. Vorbeifahrende Fahrzeuge führen darüber hinaus zu kurzfristiger Verschattung des Nutzers dieser Wege. Er wird insgesamt auf der dunkleren Straßenseite schlechter wahrgenommen. Im direkten Nahbereich und unter der Brücke fallen unharmonisch angeordnete und gestaltete Plakatierungsflächen, sanierungsbedürftige Beton- und Stahlelemente und grüner Wildwuchs negativ auf. Eine Beruhigung der Flächen und eine Unterstützung durch Licht für Sicherheit, Orientierung und Willkommensgeste sollten Ziel der Maßnahmen in diesem Bereich sein.			
Zielsetzung	• Identitätsstiftende und atmosphärische Beleuchtung des Stadttores unter Berücksichtigung von Orientierung, Sicherheitsgefühl, der architektonischen Formgebung des Bauwerks und der Hinführung (Umfeld).			
Maßnahme	• Bildung eines identitätsstiftenden Elements und weiterer Beleuchtung in der Vertikalen für Fernwirkung und Aufmerksamkeit in der Annäherung. • Hervorhebung der charakterisierenden Grundmerkmale mit Licht: Starker Betonsockel, Stahlbrücke bestehend aus zwei Einzeltrassen, Geländer und Brücke aus einem Guss, stark liegendes Format der Brücke, etc. • „Herausschälen der Architektur" und „Ordnung schaffen im Umfeld" für mehr Sicherheitsgefühl und Orientierung ermöglicht. • Beleuchtung vertikaler Elemente (Betonsockel) im Wegebereich macht Raumgrenzen wahrnehmbar und sorgt so ebenfalls für Sicherheitsgefühl und Orientierung.			
Kosten	Planung: 17.000-20.000€ netto (inkl. Bauleitung, je nach Konzept) Umsetzung: ca. 58.000-65.000€ netto (nur Beleuchtung, je nach Konzept)			
Umsetzung	Kurzfristig	Mittelfristig X	Langfristig	Daueraufgabe

5.2.26 HS26: Stadttor Kampstraße - Eingangssituation

Zielgruppe	Fußgänger X	Radfahrer X		
Bestand/ Problem-darstellung	Im Bereich der Fußgängerampel fehlt Aufhellung. Es ist der dunkelste Punkt zwischen zwei Leuchten. Auch der Fußweg aus dem Ortskern kommend und die Grünfläche daneben wird sehr dunkel wahrgenommen. Gleiches gilt für die Rampe, die Treppe und die Zuwegung über den Bahnübergang bis in das Wohngebiet.			
Zielsetzung	• Identitätsstiftende und atmosphärische Beleuchtung des Überganges unter Berücksichtigung von Orientierung und Sicherheitsgefühl.			
Maßnahme	Insgesamt wird hier eine Leuchtenergänzung empfohlen. Im Bereich der Ampel sollte diese dem beschriebenen Konzept der Aufmerksamkeit durch Farbtemperaturunterschiede und Helligkeiten folgen (vgl. Handlungsschwerpunkt D6: Beleuchtungssituation verbessern auf Seite 108).			
Kosten	Schätzung nicht möglich			
Umsetzung	Kurzfristig	Mittelfristig X	Langfristig	Daueraufgabe

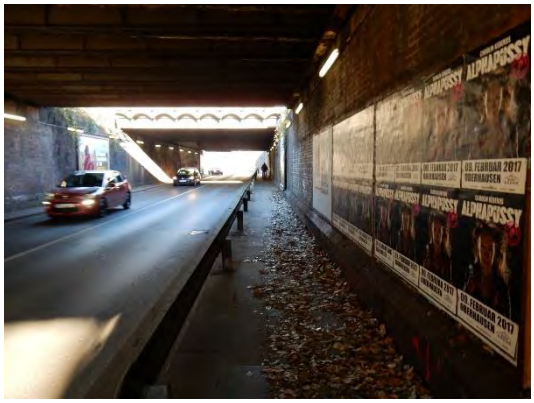
5.2.27 HS27: Stadttor Bergstraße - Eingangssituation

Zielgruppe	Fußgänger X	Radfahrer X		
Bestand/ Problem-darstellung	Der Eingang zum Stadtzentrum Osterfeld über die Bergstraße hat ein erstaunlich ungenutztes Potential. Die alte Eisenbahnbrücke ist in ihrer raubauzigen Funktionalität unglaublich elegant. Die Tragstruktur verdient eine Akzentuierung über Beleuchtung, welche auch am Tage genutzt werden könnte, um die extrem hohen Kontraste vor unter und hinter der Brücke zu mildern und der Unterführung ihre unheimliche Wirkung zu nehmen. Die aktuell vorzufindende freistrahlende Beleuchtung über Leuchtstoff erfüllt zwar ihren Zweck des Funktionslichtes, jedoch lässt die helle Leuchte die Umgebung dunkler erscheinen als sie ist und gerade die langsameren Verkehrsteilnehmer, welche selbst keine Beleuchtung tragen, werden so schneller übersehen. Bei den Wänden fällt sofort auf, dass hier das „Wild-Plakatieren" keinen Platz findet, da die Wandstruktur sich für dieses nicht anbietet. Einzig die vermietbare Fläche wird genutzt. Dies trägt sehr deutlich dazu bei, den Charme des Ortes wahrnehmen zu können. Die Wände können somit perfekt beleuchtet werden, um die Raumgrenzen wahrnehmbar zu machen und eine diffuse Vertikalreflexion zu erzeugen, welche Orientierung und Sicherheit schafft durch Schattenfreiheit und sehr gute Gesichtserkennung. Eine möglicherweise notwendige zusätzliche Straßenbeleuchtung wird über gerichtetes Licht erzeugt.			
Zielsetzung	• Identitätsstiftende und atmosphärische Beleuchtung des Stadttores unter Berücksichtigung von Orientierung, Sicherheitsgefühl, der architektonischen Formgebung des Bauwerks und der Hinführung (Umfeld).			
Maßnahme	• Bildung eines identitätsstiftenden Elements und weiterer Beleuchtung in der Vertikalen für Fernwirkung und Aufmerksamkeit in der Annäherung. • Hervorhebung der charakterisierenden Grundmerkmale mit Licht: Elegante Stahlbrücke • „Herausschälen der Architektur" und „Ordnung schaffen im Umfeld" für mehr Sicherheitsgefühl und Orientierung ermöglicht. • Beleuchtung vertikaler Elemente (Wandgestaltung) im Wegebereich macht Raumgrenzen wahrnehmbar und sorgt so ebenfalls für Sicherheitsgefühl und Orientierung. • Die Fernwirkung des Stadttores entsteht schon über das Leuchten von innen heraus.			
Kosten	Planung: 18.000-21.000€ netto (inkl. Bauleitung, je nach Konzept) Umsetzung: ca. 67.500-72.000€ netto (nur Beleuchtung, je nach Konzept)			
Umsetzung	Kurzfristig	Mittelfristig X	Langfristig	Daueraufgabe

5.2.28 HS28: Stadttor Bottroper Straße/ Westfälische Straße - Eingangssituation

Bestand/ Problem-darstellung	Die Bottroper Straße bildet den östlichen Eingang zur Stadtmitte. Die Eingangs-situation ist nicht klar erkennbar und sollte zukünftig besser herausgearbeitet werden. Die Bottroper Straße wird zur Westfälischen Straße hin von einer Baumallee begleitet.			
Zielsetzung	• Identitätsstiftende und atmosphärische Beleuchtung des Stadttores unter Berücksichtigung von Orientierung, Sicherheitsgefühl und der Hinführung (Umfeld).			
Maßnahme	Durch eine Beleuchtung der Baumallee können Akzente gesetzt werden und der Bereich als Stadttor inszeniert werden. Das sorgt für eine Fernwirkung des Stadttores und stiftet dem Raum eine Identität.			
Kosten	Schätzung nicht möglich			
Umsetzung	Kurzfristig	Mittelfristig X	Langfristig	Daueraufgabe

5.2.29 HS29: Stadttor Osterfelder Straße – Entwicklung Eingangssituation



Bestand/ Problem-darstellung	Von der Autobahn über die Osterfelder Straße kommend, ist die Stadteinfahrt eher schaurig. Einziges Trostpflaster ist die auch am Tage brennende Beleuchtung unter den diversen Brücken, die zumindest ein wenig unterstützt, die unübersichtliche Situation für Autofahrer, Radfahrer und Fußgänger zu klären. Am Abend merkt man jedoch auch hier, dass die freistrahlenden Leuchten eher kontraproduktiv sind, da die Umgebung um die hellen Lichtpunkte dunkler wahrgenommen wird als sie eigentlich ist. Hat man die Bahntrasse unterirdisch passiert, gilt es den deutlichen Höhenversprung in den Ortskern zu überwinden. Die geschwungene Spundwand wurde künstlerisch mit dem Osterfelder Zechenthema als Willkommensgeste bespielt, jedoch kommt dies nicht gebührend zur Geltung.			
Zielsetzung	• Identitätsstiftende und atmosphärische Beleuchtung des Stadttores unter Berücksichtigung von Orientierung, Sicherheitsgefühl, der architektonischen Formgebung des Bauwerks und der Hinführung (Umfeld).			
Maßnahme	• Das Kunstprojekt mit dem Thema der Zeche könnte auch im Bereich Licht künstlerische Unterstützung finden und die Identität dieses Ortes steigern. • Vereinzelte Bäume sollen durch akzentuierte Lichgestaltung die Eingangssituation unterstreichen. • Durch ein angepasstes Beleuchtungskonzept sollten Angsträume unter den Brücken weitestgehend abgebaut werden.			
Kosten	Schätzung nicht möglich			
Umsetzung	Kurzfristig	Mittelfristig X	Langfristig	Daueraufgabe

5.2.30 HS30: Stadttor Tunnel Bahnhof - Eingangssituation

Bestand/ Problem-darstellung	Der stadtseitig mit überquellenden Mülltonnen und parkenden Autos zugestellte Zugang zur Unterführung der DB ist eine Zumutung. Hier gilt es zunächst, diesen Bereich zu sortieren, da der unschöne Anblick und die Geruchsbelästigung des Tages zu einer bedrohlich unübersichtlichen Situation am Abend wird. Die Beleuchtung am Eingang der Unterführung im Bereich Wittekindstraße mindert den Angstraum nicht, zumal dieser Bereich früher im Dunkeln liegt als die Umgebung und somit eine mindestens einstündige Phase in der Dämmerung entsteht, in welcher der Eingang von Süden her deutlich zu dunkel ist. Der Kontrast am Tage zwischen Tageslicht in der Ferne, den freistrahlenden Leuchten und den beleuchteten Flächen im Tunnel ist deutlich zu hoch, sodass das Auge adaptiert auf die hellen Punkte den Rest im Dunkel sieht, was Orientierung und Sicherheit entgegenwirkt.			
Zielsetzung	• Identitätsstiftende und atmosphärische Beleuchtung des Stadttores unter Berücksichtigung von Orientierung, Sicherheitsgefühl, der architektonischen Formgebung des Bauwerks und der Hinführung (Umfeld).			
Maßnahme	Es wird empfohlen durch eine optimierte Beleuchtung die bestehenden Kontraste zu mindern und durch eine helle und gleichmäßige Ausleuchtung die Wirkung als Angstraum zu vermindern. Mit einem Beleuchtungskonzept kann der Tunnel auch künstlerisch bespielt werden. Das kann ein Baustein sein, dem Raum eine positive Identität zu verleihen.			
Kosten	Schätzung nicht möglich			
Umsetzung	Kurzfristig	Mittelfristig X	Langfristig	Daueraufgabe

5.2.31 HS31: Stadttor Bottroper Straße - Eingangssituation

Bestand/ Problem-darstellung	Das Stadttor an der Bottroper Straße ist der westliche Eingang zur Stadtmitte und hat derzeit keine separate Beleuchtung. Im Vergleich zu den anderen Stadttoren ist es jedoch eher hoch gelegen; es entstehen dadurch kaum Angsträume. Die Brücke ist Teil der bereits entwickelten Teilstrecke der Flachglasstrecke und würde sich aufgrund ihrer Höhe für großflächige Beleuchtungsakzente eignen			
Zielsetzung	• Identitätsstiftende und atmosphärische Beleuchtung des Stadttores unter Berücksichtigung von Orientierung, Sicherheitsgefühl, der architektonischen Formgebung des Bauwerks und der Hinführung (Umfeld).			
Maßnahme	• Bildung eines identitätsstiftenden Elements und weiterer Beleuchtung in der Vertikalen für Fernwirkung und Aufmerksamkeit in der Annäherung. • Hervorhebung der charakterisierenden Grundmerkmale mit Licht. • „Herausschälen der Architektur" und „Ordnung schaffen im Umfeld" für mehr Sicherheitsgefühl und Orientierung ermöglicht. • Beleuchtung vertikaler Elemente (Betonsockel) im Wegebereich macht Raumgrenzen wahrnehmbar und sorgt so ebenfalls für Sicherheitsgefühl und Orientierung.			
Kosten	Schätzung nicht möglich			
Umsetzung	Kurzfristig	Mittelfristig X	Langfristig	Daueraufgabe

5.2.32 HS32: Gesamtgebiet - Radabstellanlagen

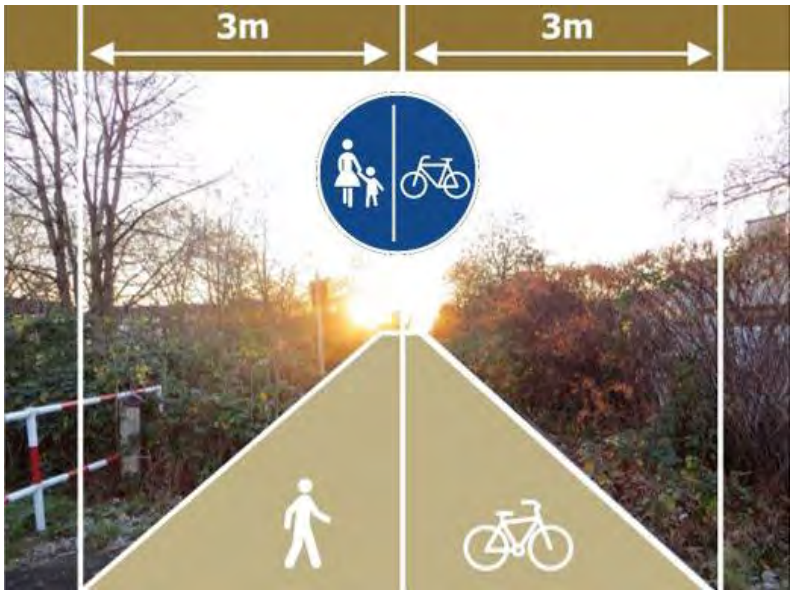
Zielgruppe	Fußgänger	Radfahrer X		
Bestand/ Problem-darstellung	Im gesamten Untersuchungsgebiet fehlen qualitativ hochwertige Radabstellanlagen. Besonders im Bereich Zentrum und am Bahnhof. Derzeit sind häufig sogenannte „Felgenkiller" aufgestellt, die den Qualitäts- und Sicherheitsansprüchen, besonders teurer Fahrräder (Pedelecs), nicht genügen.			
Zielsetzung	• Angebot von qualitativ hochwertigen Abstellanlagen, dezentral und in angemessener Anzahl			
Maßnahme	Die vorhandenen Abstellanlagen sollen durch qualitativ hochwertige Abstellanlagen ersetzt und ergänzt werden: Bahnhof Es wird empfohlen, am Bahnhof Osterfeld-Süd einen Fahrradraum (mindestens überdachten Stellplatz) einzurichten. Es sollten ca. 20 sichere Abstellplätze mit einer Ladestation für E-Bikes, Luftpumpe und Schließfächer geschaffen werden. Mögliche Standorte wären das Bahnhofsgebäude (bei verfügbaren Flächen) oder der Bahnhofsvorplatz. Zentrum Es sollten insgesamt mindestens 30 neue Stellplätze geschaffen werden, davon 20 Stellplätze am Marktplatz und 10 Stellplätze am Wappenplatz. Die vorhandenen Stellplätze am St. Marien-Hospital/ Rathaus sollten eine Beleuchtung erhalten und ausgeschildert werden. Wohngebiete Dezentral im Untersuchungsgebiet sollen ebenfalls mindestens 50 weitere Abstellanlagen als Bügelstellplätze geschaffen werden. Hierzu ist eine individuelle Bedarfsanmeldung durch die Bewohner sinnvoll. Bei Platzmangel sollte die Möglichkeit der Umwandlung von Pkw-Parkplätzen in Betracht gezogen werden.			
Kosten	ca. 30.000€			
Umsetzung	Kurzfristig	Mittelfristig X	Langfristig	Daueraufgabe

5.2.33 HS33: Gesamtgebiet - Aufhebung der Benutzungspflicht von Radwegen im Seitenraum

Zielgruppe	Fußgänger	Radfahrer X		
Bestand/ Problem-darstellung	Die baulich angelegten Radwege im Untersuchungsgebiet wurden auf die Zulässigkeit der Benutzungspflicht geprüft. Die Benutzungspflicht obliegt dem Grundsatzurteil des Bundesverwaltungsgerichts (Vorliegen einer erheblich erhöhten Gefährdung für die Verkehrsteilnehmer aufgrund örtlicher Verhältnisse)[52] und den Anforderungen durch die VwV-StVO[53] bzw. der ERA[54] (Mindestbreiten von 1,50m). Die benutzungspflichtigen Radwege im Seitenraum entsprechen auf keinem Abschnitt im Untersuchungsgebiet den Anforderungen.			
Zielsetzung	• Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn • Kontinuierliche Führungsform • Vermeidung von Konflikten zwischen Radfahrern und Fußgängern			
Maßnahme	Aufhebung der Benutzungspflicht von Radwegen im Seitenraum im gesamten Untersuchungsgebiet.			
Kosten	Entfernen je Straßenschild ca. 100€			
Umsetzung	Kurzfristig	Mittelfristig X	Langfristig	Daueraufgabe

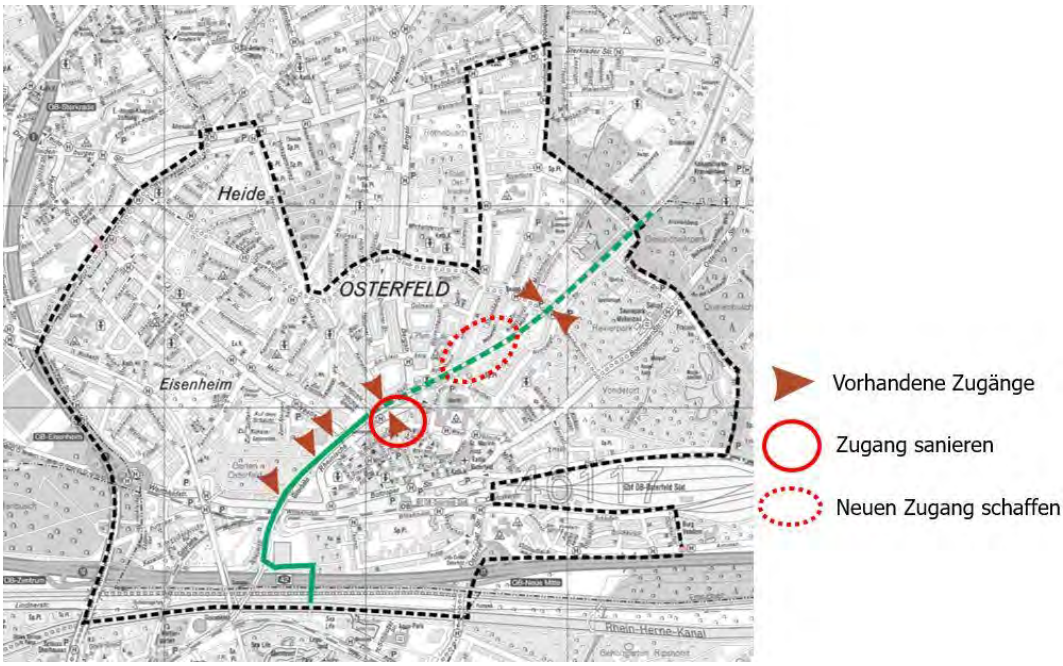
[52] BVerwG, Urteil vom 18.11.2010 – 3 C 42.09
[53] Vgl. Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vom 26. Januar 2001 in der Fassung vom 22. Mai 2017 (BAnz AT 29.05.2017 B8) Zu § 2 Straßenbenutzung durch Fahrzeuge - Zu Absatz 4 Satz 2
[54] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV; Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA. Köln 2010, S. 25

5.2.34 HS34: Flachglasstrecke - Ausbau



Zielgruppe	Fußgänger X	Radfahrer X		
Bestand/ Problem-darstellung	Die Flachglasstrecke ist eine ehemalige Bahntrasse, die im westlichen Teil bereits für den Fuß- und den Radverkehr ausgebaut wurde. Der östliche Teil führt nördlich der Innenstadt Richtung Revierpark Vonderort und ist aktuell noch nicht ausgebaut. Hier besteht eine Netzlücke im Freizeitwegenetz.			
Zielsetzung	• Durchgängiges Netz für den Fuß- und den Radverkehr • Förderung Fuß- und Radverkehr • Angebot direkter barrierefreier Verbindungen			
Maßnahme	Es wird empfohlen, die Flachglasstrecke durchgängig als getrennten Fuß-und Radweg Richtung Osten auszubauen. Dabei sollte besonderer Wert auf die Barrierefreiheit gelegt werden. Für den Radverkehr ist eine Asphaltdecke vorgesehen. Der Fußweg kann als wassergebundene Wegedecke ausgeführt werden, wobei dann besonderer Wert auf die Pflege und Erhaltung zu legen ist.			
Kosten	ca. 480.000€			
Umsetzung	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig X	Daueraufgabe

5.2.35 HS35: Flachglasstrecke – Zugänge



Zielgruppe	Fußgänger X	Radfahrer X		
Bestand/ Problem-darstellung	Die Flachglasstrecke hat im bereits entwickelten westlichen Teil mehrere Zugänge. Der Nördlichste befindet sich auf Höhe der Kampstraße. Dort befindet sich ein „Drängelgitter", wodurch Fußgänger mit Kinderwagen und Radfahrer der Übergang erschwert wird. Die Treppenanlage Richtung Süden ist an dieser Stelle sanierungsbedürftig.			
Zielsetzung	• Förderung Fuß- und Radverkehr • Angebot direkter barrierefreier Verbindungen			
Maßnahme	Es wird empfohlen, das Drängelgitter an der Kampstraße zu entfernen (auch kurzfristig als Einzelmaßnahme umsetzbar) und die Treppenanlage barrierefrei zu gestalten. Bei Ausbau der Flachglasstrecke Richtung Norden sollte zwischen Kampstraße und Michelstraße ein weiterer Zugang geschaffen werden, um die Anbindung an das Quartier zu stärken.			
Kosten	Entfernung des Drängelgitter ca.300€ Kosten für Sanierung Treppe nicht abschätzbar			
Umsetzung	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig X	Daueraufgabe

5.2.36 HS36: Trassen - Beleuchtung

Bestand/ Problem-darstellung	Die Trassen im Untersuchungsgebiet sind aktuell beleuchtet. Insgesamt fehlen jedoch identitätsstiftende Merkmale, um die Aufmerksamkeit für den Fuß- und den Radverkehr zu wecken.			
Zielsetzung	• Trassen in Szene setzen/ Identität entwickeln • Aufmerksamkeit für Fuß-und Radverkehr wecken			
Maßnahme	Eine besondere Beleuchtung kann Akzente setzen und die Identität der Trassen entwickeln. Dies könnte beispielsweise durch einen fluoreszierenden Radweg geschehen.			
Kosten	K.A.			
Umsetzung	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig X	Daueraufgabe

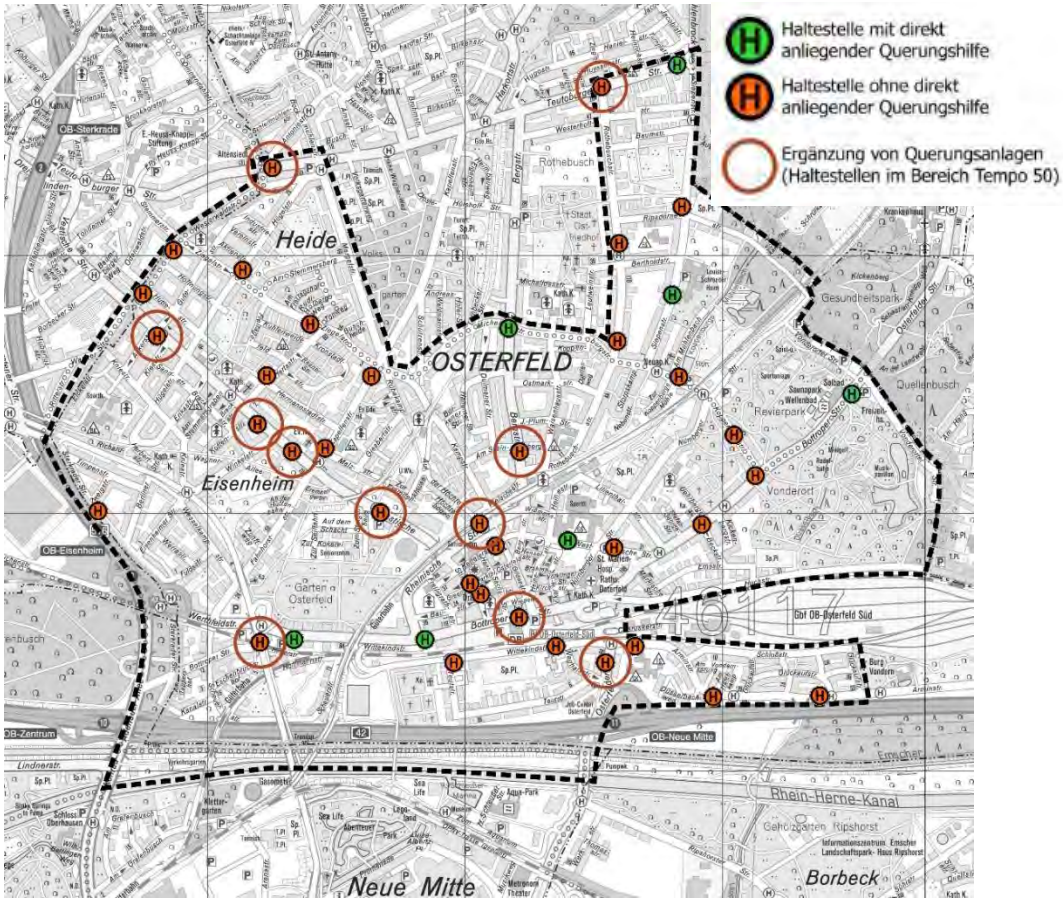
5.3 Daueraufgaben

5.3.1 D1: Barrierefreiheit herstellen

Bestand/ Problem-darstellung	Neben Engstellen, Stolperfallen und Verunreinigung durch Laub etc. versperren auch oft Hindernisse wie Baustellenschilder den Gehweg und sorgen für Engstellen. An den Knoten sind die Gehwege an den meisten Stellen nicht abgesenkt. Es fehlen auch taktile Leitsysteme nach den aktuellen Standards. Diese Einschränkungen sind erhebliche Behinderung für mobilitätseingeschränkte Menschen.			
Zielsetzung	• Barrierefreiheit • Förderung des Fußverkehrs			
Maßnahme	Innerhalb des Fußwegeachsennetzes soll als langfristiges Ziel Barrierefreiheit hergestellt werden. Dazu müssen Gehwegabsenkungen und taktile Leitsysteme angelegt werden sowie die Anforderungen an die Gehwegbreiten erfüllt werden. Es wird empfohlen, die Barrierefreiheit nach Grabungsarbeiten entsprechend der Standards für den Fußverkehr[55] kontinuierlich herzustellen.			
Kosten	K.A.			
Umsetzung	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig	Daueraufgabe X

[55] IKS-Ingenieurbüro, Büro Stadtverkehr, Gekaplan; Standards für den Fußverkehr in Oberhausen. Kassel 2017

5.3.2 D2: Zugänglichkeit der ÖPNV-Haltestellen verbessern



Bestand/ Problem-darstellung	Um den sicheren und komfortablen Zugang der Haltestellen zu gewährleisten, ist der Zu- und Abgang jeweils vor und hinter der Haltestelle von besonderer Bedeutung. Gerade der Zuweg kann latente Unfallgefahren in sich bergen, wenn Fahrgäste versuchen einen ankommenden Bus auf der Gegenseite noch zu erreichen. An vielen Bushaltestellen im Untersuchungsgebiet ist derzeit keine Querungs-anlage vorhanden.			
Zielsetzung	• Zugänglichkeit von Bushaltestellen verbessern • Förderung Fußverkehr			
Maßnahme	Es wird empfohlen, in einem ersten Schritt Querungsanlagen an Haltestellen zu ergänzen, wo Tempo 50 für den Kfz-Verkehr gilt. Langfristig sollten Querungs-anlagen vor und hinter jeder Haltestelle angelegt werden.			
Kosten	ca. 5.000€ bis 15.000€ je Haltestelle			
Umsetzung	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig	Daueraufgabe X

5.3.3 D3: Ausstattung der Bushaltestellen

Zielgruppe	Fußgänger X	Radfahrer		
Bestand/ Problem-darstellung	Richtlinie zur: „ÖSPV-Haltestellenausstattung im VRR" Stand: 10.02.2012	Im Untersuchungsgebiet befinden sich 64 ÖPNV-Haltestellen. Davon sind 58 Haltestellen mit einem Hochbord und 49 mit einer Überdachung ausgestattet. Die Richtlinie zur „ÖSPV-Haltestellenausstattung im VRR" gibt detaillierte Vorgaben zur Ausstattung der Haltestellen. Sämtliche Haltestellen müssen einen Aushangfahrplan mit Tarifinformationen haben. Es sollten Abfallbehälter und ein stufenloser Zugang vorhanden sein. Situationsabhängig gefordert ist eine Wartehalle, Sitzgelegenheiten sowie eine Vitrine mit Linienplan und Umgebungsplan.		
Zielsetzung	• Optimierung der Barrierefreiheit und der Orientierung an den Haltestellen			
Maßnahme	Bei sechs Haltestellen ist eine Nachrüstung des stufenlosen Zugangs mit Hochbord notwendig. Dies betrifft folgende Haltestellen: Schloßstraße, Glückaufstraße/ Arminstr, Jakob-Plum- Straße/ Rothebuschstr. (beide Richtungen), OLGA-Park "3"/ Werthfeldstr., OLGA-Park "4"/ Werthfeldstr. (Übergang Bottroper Str.) und Revierpark Vonderort/ Bottroper Str. Die 49 Haltestellen, welche bereits über eine Überdachung verfügen, sollen zur Verbesserung der Orientierung vor Ort einen Linienplan und einen Umgebungsplan erhalten. Der Umgebungsplan sollte folgende Anforderungen erfüllen: Darstellung des fußläufigen Einzugsbereichs zwischen den benachbarten Haltestellen, Hausnummern, Markierung von wichtigen Einrichtungen und Sehenswürdigkeiten mit Querungsanlagen.			
Kosten	ca. 126.000€			
Umsetzung	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig	Daueraufgabe X

5.3.4 D4: Rahmenkonzept Gehweggestaltung

Bestand/ Problem-darstellung	Die Gehwege in Osterfeld weisen aktuell verschiedene Mängel auf (z.B. zu geringe Breiten, fehlende Barrierefreiheit). Durch die Einhaltung der Standards für den Fußverkehr kann die Funktionalität sichergestellt werden. Entscheidende Mängel werden vermieden. Die Ausgestaltung von Gehwegen kann aber auch entscheidend zur Aufenthalts-qualität beitragen und identitätsstiftend wirken (z.B. durch regionale Baustoffe oder Farbgebung oder die Berücksichtigung historischer Gestaltungselemente).			
Zielsetzung	• Steigerung der Aufenthaltsqualität • Barrierefreie Netze • Förderung Fußverkehr			
Maßnahme	Es wird die Entwicklung eines Gestaltungsrahmenhandbuchs für Gehwege in Osterfeld empfohlen. Dieses sollte dauerhaft bei Erneuerungen von Gehwegoberflächen angewendet werden. Die Umsetzung ist dabei als Prozess zu verstehen und wird durchaus mehrere Jahrzehnte dauern.			
Kosten	K.A.			
Umsetzung	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig	Daueraufgabe X

5.3.5 D5: Sichere und kontinuierliche Führung für den Radverkehr anbieten

Bestand/ Problem-darstellung	Die Führung des Radverkehrs ist in Osterfeld sehr unkontinuierlich: • Mischverkehr • Schutzstreifen/ Radfahrstreifen auf der Fahrbahn • Mit oder ohne Benutzungspflicht im Seitenraum Auch innerhalb einzelner Straßen besteht „Stückwerk" der verschiedenen Führungsformen. Das führt zu Unsicherheit bei den Radfahrern und Konflikten mit Fußgängern und dem Kfz-Verkehr.			
Zielsetzung	• Sichere und kontinuierliche Führung auf der Fahrbahn • Förderung des Radverkehrs			
Maßnahme	Bei der Umgestaltung von Straßen sollten dem Radverkehr entsprechend den Regelwerken angemessene Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn zur Verfügung gestellt werden. (Nicht) benutzungspflichtige Radwege im Seitenraum sollten nach Grabungsarbeiten oder Straßenneuplanungen entfernt werden.			
Kosten	K.A.			
Umsetzung	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig	Daueraufgabe X

5.3.6 D6: Beleuchtungssituation verbessern

Bestand/ Problem-darstellung	Die Mastbeleuchtung im Ortsgebiet ist sehr heterogen im Bereich der Bestandsbeleuchtung und eher warmtonig Beleuchtungssanierung erfolgte in den vergangenen Jahren mit einem einheitlichen Mastleuchtentyp mit neutralweißen LED. Die Lichtfarbe hat somit keine Aussagekraft und ist unabhängig von Helligkeit und örtlicher Gegebenheit. Bereits im Bestand ist erkennbar, dass die Positionierung und Lichtwirkung der Leuchten nicht überall zur heutigen Realität passt (erhöhtes Verkehrsaufkommen, intensives Parken am Straßenrand, Verschattung durch sehr hohe Bäume, schlechte Erkennbarkeit von langsamen Verkehrsteilnehmern, etc.). Dies führt zu dunklen Gehwegbereichen, was Orientierung uns Sicherheit mindert. In manchen Bereichen sind Leuchtenabstände insgesamt zu groß. Es gibt sehr hohe Kontraste zwischen beleuchteten und nicht beleuchteten Bereichen. In sanierten Straßen kommt teilweise hinzu, dass die sehr präzise Lichtverteilung des neuen Leuchtentyps zwar Energie spart, jedoch nicht für jede Mastposition geeignet ist. Weiterhin wird die Beleuchtung häufig sehr kühl wahrgenommen für eine abendliche Beleuchtung (insbesondere im direkten Vergleich zu unsanierten Straßen in der Nachbarschaft und allgemein im Bereich von Wohnstraßen). Insgesamt sind Gehwege im Ortsgebiet in Bezug auf die Beleuchtung unterrepräsentiert.			
Zielsetzung	Anpassung der Lichtfarbe/Farbtemperatur der Straßenbeleuchtung an die Nutzungsgeschwindigkeit. Individualisierung der Beleuchtungsplanung unter Einbeziehung der Umgebungsrealität und unter stärkerer Berücksichtigung der Gehwege (ganzheitliche Harmonische Beleuchtung).			
Maßnahme	Der Mensch ist geprägt durch die Sonne (je kühler das Licht, desto heller). Weiterhin kann kühles helles Licht zumindest zeitweise Aufmerksamkeit und Konzentration schärfen, was im Straßenverkehr positive Auswirkungen hat. Für das Beleuchtungskonzept Osterfeld bedeutet dies: Je höher die Mischung unterschiedl. Geschwindigkeiten, je unübersichtlicher und kreuzungsintensiver die Straßensituation, desto kühler sollte die Farbtemperatur der Beleuchtung sein. Da diese Straßen ohnehin laut DIN heller zu beleuchten sind, passt dieses Konzept zur Erwartungshaltung und erhöht somit Wohlbefinden und Aufmerksamkeit. Entsprechend sind Wohnstraßen warmtoniger zu beleuchten. Ebenso kann ein warmer Lichtteppich auf einem Fußgängerüberweg zusätzliche Aufmerksamkeit in der kühl beleuchteten Umgebung erzielen. Jede Straße sollte individuell geplant werden, was die Verwendung einer einheitlichen Leuchtenfamilie nicht ausschließt, wenn sie diverse Abstrahlcharakteristika, Lichtfarben, Helligkeiten und Montagearten aufweist. Gute Farbwiedergabe der Leuchten für besseres Farb- und Kontrastsehen ist in jedem Fall empfehlenswert.			
Kosten	K.A.			
Umsetzung	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig	Daueraufgabe X

5.3.7 D7: Qualitätssicherung

Bestand/ Problem-darstellung	Die Qualitätssicherung ist ein wichtiger Baustein barrierefreier Fußwege- und Radwegenetze. Wenn vorhandene Strukturen Mängel aufweisen, sollten diese frühzeitig ausgebessert und behoben werden. Auch in der Planung neuer Straßenräume müssen vielseitige Punkte beachtet werden (vgl. z.B. Standards für den Fußverkehr).			
Zielsetzung	• Barrierefreie Netze • Aufwertung der Infrastruktur			
Maßnahme	Zur Umsetzung einer guten Qualitätssicherung bedarf es verschiedener Einzelmaßnahmen, die auf verschiedenen Ebenen durchgeführt werden müssen (Verwaltungsebene, Ordnungsamt, Bauhof, Straßenreinigung, Müllabfuhr...) Maßnahmen können sein: • Schulung der Verwaltung im Bereich Fußverkehr und Radverkehr (Fußverkehrsbeauftragter, Radverkehrsbeauftragter) • Regelmäßiger Grünschnitt und entsprechende Kontrolle der Gehwege auf Bewuchs • Winterdienst - Fußwege und Radwege sollten immer zuerst geräumt werden • Einrichtung eines „Sorgentelefons" zur Meldung von Mängeln, ggf. als App • Freihalten der Gehwege von parkenden Fahrzeugen und anderen Hindernissen wie Mülleimer			
Kosten	K.A.			
Umsetzung	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig	Daueraufgabe X

5.3.8 D8: Überprüfung der Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr

Bestand/ Problem-darstellung	Die Fußgängerzone in der Gildenstraße ist außer zu Marktzeiten durch die Regelung „Fußgängerzone, Radfahrer frei" mit der Beschilderung Z 242.1 StVO mit dem Zusatzzeichen 1022-10 StVO für den Radverkehr freigegeben. Radfahrer dürfen dort nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren, müssen dem Fußverkehr Vorrang einräumen und gegebenenfalls warten.[56] Während der Bearbeitung des Nahmobilitätskonzeptes wurde die Freigabe nicht als Problem benannt. Das kann sich jedoch bei geänderten Nutzungsansprüchen ändern.			
Zielsetzung	• Sichere und geschützte Räume für den Fußverkehr • Vermeidung von Konflikten zwischen den Verkehrsteilnehmern			
Maßnahme	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.			
Kosten	K.A.			
Umsetzung	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig	Daueraufgabe X

[56] Vgl. Straßenverkehrs-Ordnung - StVO zu Zeichen 239

5.3.9 D9: Förderung der Mobilitätskultur

Zielsetzung	• Imageförderung für den Fußverkehr • Imageförderung für den Radverkehr • Sensibilisierung der Bevölkerung, der Politik der Verwaltung für Belange des Umweltverbundes
Maßnahme	Zur Förderung einer Mobilitätskultur im Sinne des Umweltverbundes wird die Umsetzung von Maßnahmen in der Öffentlichkeit und auf Verwaltungsebene empfohlen: <u>Öffentliche Ebene (Imageförderung):</u> • Durchführung von Mobilitätstagen in Osterfeld zur Sensibilisierung der Bevölkerung mit dem Fokus auf folgenden Themen o Fußverkehr o Radverkehr o E-Mobilität o Carsharing o Diskussion aktueller Verkehrsprobleme in Osterfeld • Aktion: Ausschreibung eines lokalen Literatur- oder Fotowettbewerbs zu dem Thema „Mein Lieblingsort in Osterfeld" oder „Mein leben im Quartier" - Die Ergebnisse sollten mit einer Ausstellung veröffentlicht werden. Besonders eignet sich dafür die temporäre Nutzung vorhandenen Leerstandes. • Aktion: Roter Teppich für Fußgänger - Öffentlichkeitswirksame Markierung von potenziellen Stellen für Querungsanlagen

	• Positive Berichterstattung zu Maßnahmen und erfolgen im Themenfeld Nahmobilität (auch im Bereich Social Media) • Marketingkampagnen entwickeln • Evaluierung von Maßnahmen/ Erhebung von Datengrundlagen und Veröffentlichung der Ergebnisse • Veröffentlichung Fußgängerstadtplan/ Fahrradstadtplan • Planungsspaziergänge mit dem Oberbürgermeister <u>Verwaltungsebene:</u> • Teilnahme der Verwaltungsmitarbeiter an Seminaren zu den Themen Fuß- und Radverkehr in regelmäßigen Abständen • Fußverkehrsbeauftragter • Bündelung von Zuständigkeiten • Frühzeitige Integration Fuß- und Radverkehrsbeauftragte in Planungsabläufe			
Kosten	K.A.			
Umsetzung	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig	Daueraufgabe X

6 Zusammenfassung und Ausblick

Die Nahmobilität, der Rad- und Fußverkehr und auch der ÖPNV, haben in Osterfeld eine hohe Bedeutung. Für das Funktionieren des Stadtteils ist es wichtig, die vorhandenen Anteile der Nahmobilität am städtischen Verkehrsgeschehen zu erhalten und weiter auszubauen.

Hierzu müssen allerdings Defizite abgebaut und die Qualität öffentlicher Räume verbessert werden, auch, um die Ziele des Integrierten Handlungskonzeptes zu erreichen. Handlungsbedarf wurde in verschiedenen Bereichen festgestellt.

Aufenthaltsqualität, die Qualität des öffentlichen Raums, Flächen für Kinder und Jugendliche, die Überquerbarkeit von Straßen, die Reduzierung von Konflikten und auch die Verkehrssicherheit stehen häufig aber im Gegensatz zu den Flächenansprüchen des Kraftfahrzeugverkehrs und dem Wunsch nach schneller Erreichbarkeit mit dem Auto. Häufig gibt es Diskrepanzen zwischen den formulierten Zielen nach städtebaulichen Qualitäten, Umweltschutz, Reduzierung von Flächen- und Energieverbrauch und Verkehrssicherheit und den dann umgesetzten Maßnahmen. Dies muss in einer Stadtgesellschaft immer wieder diskutiert werden. Verkehrsplanung spielt sich immer im Spannungsfeld unterschiedlicher Anforderungen ab, die letztendlich dann auch in einem politischen Prozess entschieden werden. Dabei müssen auch Bevölkerungsgruppen zu Wort kommen und berücksichtigt werden, die nicht so artikulationsfähig sind. Deswegen hat die Stadt Oberhausen richtigerweise auch viel Wert auf die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gelegt.

In dem hier entwickelten Nahmobilitätskonzept für Osterfeld sind eine Vielzahl von Handlungsfeldern und Handlungsschwerpunkten dargestellt. Neben kurzfristig und kostengünstig umsetzbaren Maßnahmen, wie straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen (z.B. Tempo 30), sind auch langfristige investiven Maßnahmen aufgeführt. Auch die Umsetzung einer barrierefreien Umwelt wird eine längerfristige Maßnahme sein. Darüber hinaus sind auch Handlungsfelder aufgeführt wie Förderung von Mobilitätkultur, die den originären Bereich der Verkehrsplanung übersteigen, aber für die Umsetzung in der Praxis unerlässlich sind. Mobilität ist auch emotional besetzt, es geht um Image und Bedeutung. Der Fuß- und Radverkehr und der ÖPNV sollten durch Imagekampagnen, Mobilitätstage oder Planungsspaziergänge immer wieder in die Diskussion gebracht werden. Wichtig erscheint auch eine Evaluation der umgesetzten Maßnahmen und eine fortlaufende Qualitätssicherung.

Die im Nahmobilitätskonzept Osterfeld formulierten Ziele, Strategien und Maßnahmen sollen einen Handlungsrahmen für vielleicht die nächsten fünfzehn Jahre

darstellen und Osterfeld hinsichtlich der Anforderungen von Mobilität zukunftssicher machen.

7 Anhang

Tabellen

Abbildung 36: Erreichbarkeit und Ausstattung der Bushaltestellen im Untersuchungsgebiet

Haltestelle/ Straße	Richtung	Hochbord J/N	Überdachung J/N	Radweg: Auf Fahrbahn, Auf Fahrbahn mit Schutzstreifen, Radfahrstreifen, Gehweg/ Radfahrer frei	Querung	Haltestellenform: Bucht, Kap, Auf Fahrbahn
Am Mühlenbach/ Koppenburgstr.	Spechtstr.	J	N	G	keine	F
Am Mühlenbach/ Koppenburgstr.	Wehrstraße	J	J	G	keine	F
Arminstraße/ Arminstr.	Graßhofstr.	J	J	F	Nullabsenkung vor Haltestelle	F
Arminstraße/ Arminstr.	Tulpenstr.	J	J	R	Nullabsenkung hinter Haltestelle	F
Arminstraße/ Osterfelderstr.	Hirschkamp	J	J	R	Nullabsenkung hinter Haltestelle	F
Arminstraße/ Osterfelderstr.	SeaLife	J	J	R	Nullabsenkung vor Haltestelle	F
Bertholdstraße/ Rothebuschstr.	Fröbelplatz	J	J	F	keine	F
Bertholdstraße/ Rothebuschstr.	Taunusstr.	J	N	F	keine	F
Freitagshof/ Ziegelstr.	BOT-Spechtstr.	J	N	F	keine	F
Freitagshof/ Ziegelstr.	Wehrstr.	J	J	F	keine	F
GE-WO / Bergstraße/ Bergstr.	Falkestr.	J	J	R	keine	F
GE-WO / Bergstraße/ Bergstr.	Fröbelplatz	J	J	S	keine	F

Haltestelle/ Straße	Richtung	Hochbord J/N	Überdachung J/N	Radweg: Auf Fahrbahn, Auf Fahrbahn mit Schutzstreifen, Radfahrstreifen, Gehweg/ Radfahrer frei	Querung	Haltestellenform: Bucht, Kap, Auf Fahrbahn
Glückaufstraße/ Arminstr.	Graßhofstr.	J	J	F	keine	K
Glückaufstraße/ Arminstr.	Tulpenstr.	N	J	F	keine	K
Gute Straße/ Vestischestr.	Hirschkamp	J	J	R	keine	K
Gute Straße/ Vestischestr.	Wehrstr	J	J	R	keine	K
Heidekirche/ Vestischestr.	Hirschkamp	J	J	R	keine	F
Heidekirche/ Vestischestr.	Wehrstr.	J	J	R	keine	F
Hügel-/ Ziegelstraße/ Hügelstr.	Wehrstr.	J	J	F	keine	F
Hügel-/ Ziegelstraße/ Ziegelstr.	Spechtstr.	J	J	F	keine	F
Hüttestraße/ Westerwaldstr.	Wehrstr.	J	N	F	keine	F
Hüttestraße/ Westerwaldstr.	Ri.	J	N	F	keine	F
Jacobistraße/ Teutoburgerstr.	Spechtstr.	J	J	S	keine	F
Jacobistraße/ Teutoburgerstr.	Wehrstr.	J	J	F	keine	F
Jakob -Plum - Straße/ Rothebuschstr.	Fröbelplatz	N	N	F	keine	F

Haltestelle/ Straße	Richtung	Hochbord J/N	Überdachung J/N	Radweg: Auf Fahrbahn, Auf Fahrbahn mit Schutzstreifen, Radfahrstreifen, Gehweg/ Radfahrer frei	Querung	Haltestellenform: Bucht, Kap, Auf Fahrbahn
Jakob -Plum - Straße/ Rothebuschstr.	Taunusstr.	N	N	F	keine	F
Kapellenstraße/ Kapellenstr.	BOT-Spechtstr.	J	J	S	Nullabsenkung vor Haltestelle	K
Kapellenstraße/ Kapellenstr.	Wehrstr.	J	J	S	Nullabsenkung vor Haltestelle	K
Kapellenstraße/ Vestischestr.	Hirschkamp	J	J	R	Nullabsenkung hinter Haltestelle	K
Kapellenstraße/ Vestischestr.	SeaLife	J	J	R	Nullabsenkung vor Haltestelle	K
Kickenbergstraße/ Bottroperstr.	Spechtstr.	J	J	R	Vor Haltestelle Mittelinsel	F
Kickenbergstraße/ Bottroperstr.	Wehrstr.	J	J	R	keine	F
Koppenburgstraße/ Bottroperstr.	Spechtstr.	J	J	F	keine	F
Koppenburgstraße/ Bottroperstr.	Wehrstr.	J	J	R	keine	F
L.-Schroeder-Heim/ Siepenstr.	Spechtstr.	J	J	R	FGÜ vor Haltestelle	F
L.-Schroeder-Heim/ Siepenstr.	Wehrstr.	J	J	R	FGÜ hinter Haltestelle	F
Mergelstraße/ Kapellenstr.	Spechtstr.	J	N	S	keine	F
Mergelstraße/ Kapellenstr.	Wehrstr.	J	J	S	keine	F
Michelstraße/ Bergstr.	Falkestr.	J	J	S	keine	F
Michelstraße/ Bergstr.	Röbelplatz	J	J	S	keine	F

Haltestelle/ Straße	Richtung	Hochbord J/N	Überdachung J/N	Radweg: Auf Fahrbahn, Auf Fahrbahn mit Schutzstreifen, Radfahrstreifen, Gehweg/ Radfahrer frei	Querung	Haltestellenform: Bucht, Kap, Auf Fahrbahn
OLGA-Park "3"/ Werthfeldstr.	NurAusstieg	N	N	R	LSA an Kreuzung hinter Haltestelle	B
OLGA-Park "4"/ Werthfeldstr. Übergang Bottroperstr.	Graßhofstr.	N	N	R	keine	B
Revierpark Vonderort/ Bottroperstr.	BerlinerPlatz	J	J	R	keine	B
Revierpark Vonderort/ Bottroperstr.	BeroZentrum	N	J	R	keine	B
Schloßstraße/ Arminstr.	SterkradeBf.	J	J	F	keine	F
Schloßstraße/ Arminstr.	Tulpenstr.	J	J	F	keine	F
St. Marien Hospital/ Westfälischestr.	Spechtstr.	J	J	F	keine	F
St. Marien Hospital/ Westfälischestr.	Wehrstr.	J	J	F	keine	F
Stemmerstraße/ Westerwaldstr.	Goerdelerstr.	J	N	F	Nullabsenkung hinter Haltestelle	K
Stemmerstraße/ Westerwaldstr.	Wehrstr.	J	N	F	Nullabsenkung vor Haltestelle	K
Teutstraße/ Wittekindstr.	Spechtstr.	J	J	F	keine	F
Teutstraße/ Wittekindstr.	Wehrstr.	J	J	F	keine	F
Waghalsstraße/ Auf Wittekindstr., Ecke Waghalsstr.	Spechtstr.	J	J	F	keine	F

Haltestelle/ Straße	Richtung	Hochbord J/N	Überdachung J/N	Radweg: Auf Fahrbahn, Auf Fahrbahn mit Schutzstreifen, Radfahrstreifen, Gehweg/ Radfahrer frei	Querung	Haltestellenform: Bucht, Kap, Auf Fahrbahn
Waghalsstraße/ Auf Wittekindstr., Ecke Waghalsstr.	Wehrstr.	J	J	F	keine	F
Westerwaldstraße/ Mergelstr.	BOT-Spechtstr.	J	N	F	LSA vor Haltestelle	F
Westerwaldstraße/ Mergelstr.	Wehrstr.	J	J	F	LSA hinter Haltestelle	F
Wittekindstraße/ Bottroperstr.	Falkestr.	J	J	R	LSA an Kreuzung vor Haltestelle	F
Wittekindstraße/ Bottroperstr.	Fröbelplatz	J	N	R	LSA an Kreuzung hinter Haltestelle	F
Zeche Osterfeld/ Vestischestr.	OsterfeldMitte	J	J	R	FGÜ mit Mittelinsel vor HST	F
Zeche Osterfeld/ Vestischestr.	SterkradeBf.	J	J	R	FGÜ mit Mittelinsel hinter HST	F
Osterfeld Bf. Süd 1	Hirschkamp	ja	nein	F	Beidseitig LSA	B
Osterfeld Bf. Süd 2	SeaLife	ja	ja	F	Beidseitig LSA	B
Osterfeld Mitte 1	Fröbelplatz	ja	ja	R	Beidseitig Nullabsenkung	B
Osterfeld Mitte 2	Falkestr.	ja	ja	R	Beidseitig Nullabsenkung	B

7.1 Literatur / Quellen

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

Alrutz, Dankmar; Bohle, Wolfgang u.a.; Flächenansprüche von Fußgängern. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft V 71. Bergisch-Gladbach 1999

Enke, Markus; Beitrag zu Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen; Hinweise zu Rad- und Fußverkehr auf gemeinsamen Flächen. Entwurf - Stand: 03.11.2014 Köln 2014

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

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

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

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Hinweise zur Nahmobilität. Köln 2014

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

GDV - Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft / UDV - Unfallforschung der Versicherer; Sicherheitsbewertung von Fahrradstraßen und der Öffnung von Einbahnstraßen. Berlin 2016

Gehl, Jan; Städte für Menschen. Berlin 2010

IKS-Ingenieurbüro; Parkraumuntersuchung (sechst Teilgebiete in Oberhausen); Kassel 2016

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

Landschaftsarchitekturbüro Hoff; Freiraumentwicklungskonzept Soziale Stadt Osterfeld. Essen 2017

Schurig, Roland; Kommentar zur Straßenverkehrsordnung. Bonn 2013

SRL e.V.; Planerin - Ausgabe Stadt statt Handel (Dezember 2017). Berlin 2017

Stadt Oberhausen - Osterfeld gemeinsam fit für die Zukunft - „Soziale Stadt" Integriertes Handlungskonzept Oberhausen-Osterfeld, Oberhausen 2015

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

Straßenverkehrs-Ordnung - StVO vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 6.Oktober 2017 (BGBl. I S. 3549) geändert worden ist

Internetquellen

Bundesverband CarSharing bcs - www.carsharing.de [Zugriff: 21.05.2017]

Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW - www.radverkehrsnetz.nrw.de [Zugriff: 01.03.2017]

Abbildungsverzeichnis:

Abbildung 1: Untersuchungsgebiet 2
Abbildung 2: Modal Split der Stadt Oberhausen 5
Abbildung 3: Gehwegmängel in Osterfeld aus Sicht der Befragten 6
Abbildung 4: Auslastung zur Spitzenstunde um 11 Uhr 6
Abbildung 5: Lage Osterfeld in der Gesamtstadt 7
Abbildung 6: Zäsuren für den Fuß- und Radverkehr im Untersuchungsgebiet 9
Abbildung 7: Unfallorte und -typen unter der Beteiligung von Fußgängern und Radfahrern 11
Abbildung 8: Nutzungen mit 300m Radien, an welchen Tempo 30 anzuordnen ist 13
Abbildung 9: Untersuchungsgebiet inklusive Quell- und Zielorten für Fußgänger und Radfahrer ... 15
Abbildung 10: Fußwegeachsennetz Osterfeld 18
Abbildung 11: Querungsanlagen im Bestand 19
Abbildung 12: Mängelanalyse Aufenthaltsqualität 20
Abbildung 13: Aufenthaltsqualität/ Angstraum Fußgängertunnel Waghalsstraße 21
Abbildung 14: Mängelanalyse Gehweggestaltung 22
Abbildung 15: Mangelhafte Gehweggestaltung (links oben: Henselstraße; rechts oben: Welsche Straße; links unten: Kapellenstraße; rechts unten: Kampstraße) 23
Abbildung 16: Konflikte mit dem Radverkehr 24
Abbildung 17: Konflikte Rad (Vestische Straße) 25
Abbildung 18: Mängelanalyse Konflikte mit Kfz 26
Abbildung 19: Konflikte Kfz (links: Bergstraße; rechts: Rothebuschstraße) 27
Abbildung 20: Radwegeachsennetz inklusive Führungsformen 30
Abbildung 21: Sogenannte Felgenkiller an der Gildenstraße 34
Abbildung 22: Einbahnstraßen - Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung 35
Abbildung 23: Beispielhafte Haltestellentypen im Untersuchungsgebiet 37
Abbildung 24: Lage der Bushaltestellen und Querungsanlagen 38
Abbildung 25: Metropolradruhr-Station am Bhf Osterfeld-Süd 39
Abbildung 26: Darstellung der Stadttore (links oben: Verortung; rechts oben: Vestische Straße/ Rheinische Straße; links mitte: Kampstraße; rechts mitte: Bergstraße/ Rheinische Straße; links unten: Osterfelder Straße; rechts unten: Fußgängerunterführung Waghalsstraße) 45
Abbildung 27: Impressionen Unterführung Ecke Rheinische Straße/ Vestische Straße 46
Abbildung 28: Impressionen Unterführung Ecke Rheinische Straße/ Bergstraße 47
Abbildung 29: Impressionen Unterführung Osterfelder Straße 48
Abbildung 30: Impressionen Fußgängerunterführung Waghalsstraße 49
Abbildung 31: Impressionen Fußweg Gildenstraße 50

Abbildung 32: Impressionen Zentrum 51
Abbildung 33: Impressionen des Beteiligungsverfahrens 52
Abbildung 34: Leitvorstellungen, Ziele, Handlung- und Maßnahmenfelder 54
Abbildung 35: Handlungsschwerpunkte 57
Abbildung 36: Erreichbarkeit und Ausstattung der Bushaltestellen im Untersuchungsgebiet 115

Tabellenverzeichnis:

Tabelle 1: Wegedauer mit verschiedenen Verkehrsmitteln ab Bhf Osterfeld-Süd in umliegende Zentren 8
Tabelle 2: Definition von Unfalltypen (Auszug) 10
Tabelle 3: Bewertung der Benutzungspflicht von Radwegen im Untersuchungsgebiet 33
Tabelle 4: Übersicht der Handlungsschwerpunkte 58
Tabelle 5: Übersicht der Daueraufgaben 60
Tabelle 6: Aufbau der Maßnahmenblätter 64

IKS Mobilitätsplanung

Science Park - Universitätsplatz 12

34127 Kassel

info@iks-planung.de

www.iks-planung.de