

<b>Stadt Oberhausen</b>	<b>Drucksache Nr. B/16/5284-01</b>	<b>Termin 03.12.2019</b>	<b>Bezirksvertretung Osterfeld</b>		
<b><u>Beschlussvorlage</u></b>			<b>öffentlich</b>		
<b>Termin</b>	<b>Gremium</b>	<b>Vorlage zur*</b>	<b>Ergebnis</b>	<b>Beschluss- kontrolle*</b>	
03.12.2019	Bezirksvertretung Osterfeld	B			

## **Beratungsgegenstand**

Ergänzung Neumarkierung der Teutoburger Straße

## **Beschlussvorschlag**

Die Bezirksvertretung Osterfeld beschließt die Ergänzung eines Sicherheitstrennstreifens zum Radfahrstreifen auf der Teutoburger Straße (Variante 3). Hierzu ist beidseitig ein zusätzlicher Breitstrich im Abstand von 50 cm zum Radfahrstreifen zu markieren und halbseitiges Hochbordparken anzuordnen.

<b>Bereichsleiterin Bereich 5-6/Mobilität</b>	<b>Dezernat 5/Umwelt, Gesundheit und Mobilität</b>	<b>Kämmerer</b>	<b>Oberbürgermeister</b>	
<b>Janclas 20.11.2019</b>	<b>Lauxen 27.11.2019</b>	<b>Datum</b>	<b>Datum</b>	
* Vorlage zur: Anhörung (A) Kenntnisnahme (K) Vorberatung (V) Beschlussfassung (B)	* Ergebnis : Zustimmung (Z) Ablehnung (A) Änderung (Ä) Anhörung vollzogen (AV) Kenntnisnahme (K)	<b>Beschlusskontrolle:</b>  Ja oder nein	<b>Beteiligung:</b>  Personalrat [] Gleichstellungsstelle []	

<b>Stadt Oberhausen</b>	<b>Drucksache Nr. B/16/5284-01</b>	<b>Termin 03.12.2019</b>	<b>Bezirksvertretung Osterfeld</b>
-----------------------------	--	------------------------------	------------------------------------

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30  
31  
32  
33  
34  
35  
36  
37  
38  
39  
40  
41  
42  
43  
44  
45  
46  
47  
48  
49  
50  
51  
52  
53

## **Bezug**

Vorlage M/16/3630-01, M/16/4955-01, B/16/4216-01

## **Konsequenzen**

a) Finanzielle

keine

ja

b) Sonstige

## **Begründung**

Die beschlossene Markierung auf der Teutoburger Straße befindet sich in der Umsetzung. Aufgrund der aktuellen Witterungsbedingungen können die Markierungsarbeiten derzeit nicht fortgesetzt bzw. fertiggestellt werden, da ein Aufbringen der Markierungen bei Regen und zu niedrigen Temperaturen nicht fachgerecht und dauerhaft möglich ist. Sobald die Witterungsbedingungen die weitere Markierung zulassen, werden die Arbeiten fortgesetzt.

Aufgrund eines Markierungsfehlers des ausführenden Unternehmens weist der bereits markierte Parkstreifen nur eine Breite von 1,75 m auf. Damit wird von der geplanten Breite von mindestens 2,00 m abgewichen. Dieser Fehler wurde bereits durch die Oberbauleitung der Stadt Oberhausen erkannt und entsprechend beanstandet.

In der Aktuellen Stunde der 38. Sitzung der Bezirksvertretung Osterfeld am 05.11.2019 hat die Fraktion BOB Widerspruch gegen die Markierungsarbeiten eingelegt.

Im Nachgang zur Aktuellen Stunde hat die Fraktion BOB bei verschiedenen Verkehrsgutachtern die Erstellung eines Gutachtens bezogen auf die aktuelle Planung angefragt. Die Gutachter haben sich beim Fachbereich 5-6-10 / Verkehrsplanung und Signalwesen gemeldet, um sich über die genauen Hintergründe bzw. die Erfordernisse und Randbedingungen zu erkundigen. Herr Prof. Jürgen Gerlach (Universität Wuppertal, Fakultät für Architektur und Bauingenieurwesen Lehr- und Forschungsgebiet Straßenverkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik) hat im Anschluss eine kurze Stellungnahme zur Neumarkierung der Teutoburger Straße erstellt (siehe Anlage). Die angefragten Informationen wurden ihm vom Fachbereich 5-6-10 / Verkehrsplanung und Signalwesen zur Verfügung gestellt.

Des Weiteren wurde durch die Fraktion BOB bei der Bezirksregierung Düsseldorf ein Widerspruch gegen die Markierungsarbeiten zur Radwegführung auf der Teutoburger Straße eingereicht. Sie fordert die Einstellung der Markierungsarbeiten und stellen die Förderfähigkeit durch das Landesverkehrsministerium in Frage. Die Stadt Oberhausen wurde daher zur Stellungnahme bis zum 26.11.2019 durch die Bezirksregierung Düsseldorf aufgefordert.

Aufgrund des fehlerhaft markierten Parkstreifens und unter Berücksichtigung der Stellungnahme von Herrn Prof. Jürgen Gerlach ergeben sich nachfolgende Möglichkeiten die Markierungsarbeiten fortzusetzen:

<b>Stadt Oberhausen</b>	<b>Drucksache Nr. B/16/5284-01</b>	<b>Termin 03.12.2019</b>	<b>Bezirksvertretung Osterfeld</b>
-----------------------------	--	------------------------------	------------------------------------

54  
55 Variante 1) Herstellung des Parkstreifen gemäß ursprünglicher Planung  
56

57 In einem längerfristigen Planungsprozess wurden verschiedene Planungsvarianten intensiv mit  
58 dem ADFC und weiteren Beteiligten wie der Polizei und der Straßenverkehrsbehörde im  
59 Arbeitskreis Verkehrssicherheit abgestimmt und die in Umsetzung befindliche Planung gemäß  
60 den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen erarbeitet. Für den Erhalt der vorhandenen  
61 Längsparkstreifen musste aber in einzelnen Bereichen das Mindestmaß der Richtlinie  
62 unterschritten werden, da der vorhandene Querschnitt nicht in allen Bereichen ausreicht.  
63 Abweichungen von dem technischen Regelwerk sind möglich, wenn entsprechende  
64 Begründungen – insbesondere Verkehrssicherheit – vorliegen.  
65

66 Zur Herstellung des Parkstreifens gemäß der ursprünglichen Planung ist eine Demarkierung  
67 des falsch markierten Breitstriches auf der gesamten bereits markierten Länge zwischen  
68 Tondener Straße und Harkortstraße erforderlich. Nach der Demarkierung der falschen Linien  
69 kann eine neue Breitstrichlinie auf der Fahrbahn im richtigen Abstand aufgebracht werden.  
70 Durch das Abfräsen der Markierung ist mit einer Beschädigung der Fahrbahn zu rechnen. Die  
71 Kosten hierzu hat die ausführende Firma zu übernehmen.  
72

73 Variante 2) Herstellung einer Markierung nach den Empfehlungen von Herrn Prof.  
74 Jürgen Gerlach  
75

76 Durch Herrn Prof. Jürgen Gerlach werden ein Umbau und das Aufheben des vorhandenen  
77 Hochbordradweges dringend empfohlen. Von einer weiteren Radverkehrsführung im Seiten-  
78 raum, d.h. ein baulicher Radweg, wird abgeraten.  
79

80 Die Stellungnahme empfiehlt die Herstellung eines 1,85 m breiten Radfahrstreifens mit 0,75 m  
81 Sicherheitstrennstreifen gemäß Richtlinie. Die erforderlichen Breiten können durch den einseitigen  
82 Entfall des Längsparkstreifens sichergestellt werden. Hierdurch wird eine hohe Anzahl an  
83 Stellplätzen auf der gesamten Strecke entfallen. Diese Lösung würde eine Umsetzung sogar  
84 nach ERA ermöglichen. Als mögliche Übergangslösung wird vorgeschlagen, einen  
85 Schutzstreifen (2,00 m) mit Sicherheitstrennstreifen (0,75 m) zu markieren. Bei beidseitigem  
86 Schutzstreifen (2,00 m +0,75 m) würde eine Breite von 5,00 m als Restfahrbahn ohne  
87 Mittelmarkierung verbleiben. Die Verwaltung hat sich ursprünglich in der Abstimmung mit dem  
88 ADFC aufgrund der hohen Verkehrsbelastung mit Schwerverkehr und Bussen und wegen dem  
89 damit verbundenen Verkehrsgefährdungspotenzial gegen diese Variante entschieden.  
90

91 Bei dieser Variante müssten die bereits erfolgten Markierungen nahezu vollständig wieder de-  
92 markiert werden. Langfristig wären sukzessiv entsprechende Investitionen für den richtlinien-  
93 konformen Umbau der Nebenanlagen einzuplanen.  
94

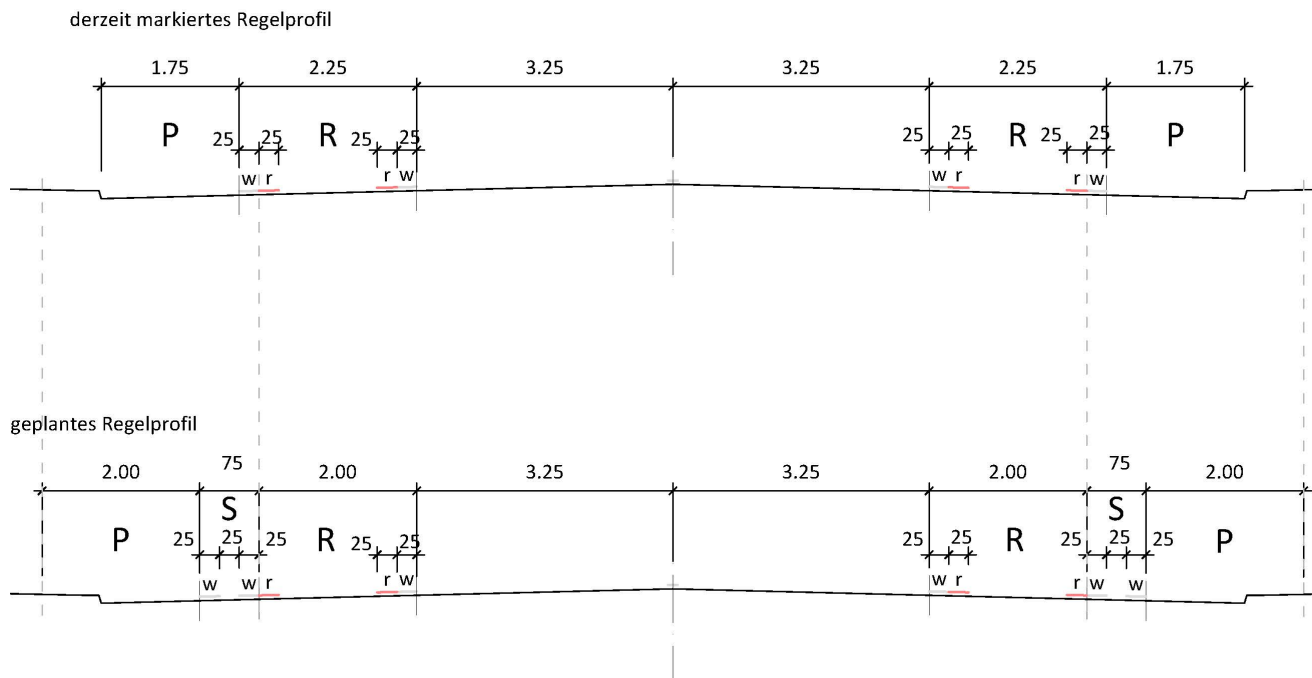
95 Variante 3) Herstellung eines Sicherheitstrennstreifen durch halbseitiges Hoch-  
96 bordparken  
97

98 Eine weitere alternative Möglichkeit wurde im Rahmen eines Ortstermins zwischen Verwaltung  
99 und WBO GmbH erarbeitet. Durch die Anordnung von halbseitigem Hochbordparken auf den  
100 baulich vorhandenen Hochbordradwegen könnte der für die Sicherheitstrennstreifen benötigte  
101 zusätzliche Raum auf der Fahrbahn gewonnen werden. Hierbei würde neben den markierten  
102 Radfahrstreifen durch zusätzliche Markierung eines weißen Breitstriches ein Sicherheits-  
103 trennstreifen von 0,75 m entstehen. Durch die Anordnung des halbseitigen Hochbordparkens  
104 würden voraussichtlich zwar keine zusätzlichen Stellplätze entstehen, aber auch keine  
105 Stellplätze entfallen. Lediglich der Parkkomfort wäre durch das Überwinden des Bordsteines  
106 geringfügig schlechter als bei der vorhanden Variante 1 mit Parkstreifen.  
107

<b>Stadt Oberhausen</b>	<b>Drucksache Nr. B/16/5284-01</b>	<b>Termin 03.12.2019</b>	<b>Bezirksvertretung Osterfeld</b>
-----------------------------	--	------------------------------	------------------------------------

108  
109

Der neue Straßenquerschnitt ist in Abb. 1 dargestellt.



110  
111  
112  
113  
114  
115  
116  
117  
118  
119  
120  
121

**Abbildung 1: Derzeitiges und geplantes Regelprofil**

Diese Einschränkung wurde in der Stellungnahme durch Herrn Prof. Jürgen Gerlach ebenfalls berücksichtigt. Er wies darauf hin, dass hierdurch eine Restgehwegbreite von mindestens 1,80 m sichergestellt werden muss. Durch die vorhandene Gehwegbreite wäre dieser Hinweis erfüllt (Restgehwegbreite > 1,80 m).

Der dargestellte Querschnitt kann ohne Entfernung der fehlerhaft markierten Breitstrichlinien erfolgen und somit eine zusätzliche Fahrbahnbeschädigung vermieden werden. Hierzu wird auf beiden Straßenseiten je eine zweite Breitstrichlinie zum Erzielen des Sicherheitstrennstreifens neben der falsch markierten Linie zum Hochbord hin aufgebracht.

Die von Herrn Prof. Jürgen Gerlach vorgeschlagene Variante zur Herstellung einer komplett richtlinienkonformen Radverkehrsführung ist nur durch eine einseitige Wegnahme des gesamten Parkstreifens zu realisieren. Diese Variante hätte aber den Nachteil, dass eine große Anzahl an Stellplätzen auf der gesamten Strecke entfallen würden. Die Verwaltung hält daher weiterhin an der bereits in Umsetzung befindlichen Planung fest, da diese eine deutliche Verbesserung zur alten Radverkehrsführung auf dem Hochbord darstellt und dennoch die vorhandenen Stellplätze weitestgehend erhält. Um das fahrbahnbeschädigende Abfräsen des falsch markierten Parkstreifens zu vermeiden und die Empfehlungen von Herrn Prof. Jürgen Gerlach zu berücksichtigen, wurde alternativ die Variante 3 entwickelt. Hierdurch würde eine richtlinienkonforme Radverkehrsführung auf der gesamten Strecke entstehen und die Stellplätze weitgehend erhalten bleiben. Es sind aber Einschränkungen beim Einparkkomfort durch das Überwinden des Bordsteins hinzunehmen, welche durch die vorhandene Hochbordhöhe hervorgerufen wird. In den nächsten Jahren wäre zudem ein sukzessiver Rückbau des vorhandenen Hochbordradweges in einen Parkstreifen zu empfehlen, da der vorhandene Hochbordradweg nicht für die Lasten des halbseitigen Hochbordparkens ausgelegt ist und im Laufe der Jahre weiter beschädigt wird.

137  
138

**Anlage**

139  
140  
141

- Stellungnahme zur Neumarkierung der Teutoburger Straße von Herr Prof. Jürgen Gerlach

Sehr geehrter Herr Mellis, sehr geehrter Herr Dr. Knauff,

vielen Dank für Ihre Anfrage und das damit verbundene Vertrauen.

Auf der Grundlage der von Ihnen übermittelten Informationen nehme ich kurz und honorarfrei Stellung zur geplanten bzw. teilweise bereits ausgeführten Neumarkierung der Teutoburger Straße.

Ich entnehme Ihren Ausführungen, dass ein Umbau der Teutoburger Straße mittelfristig geplant ist. Ohne eine Ortsbesichtigung durchgeführt zu haben würde ich anhand der mir vorliegenden Informationen und unter Berücksichtigung vorliegender Forschungserkenntnisse (z.B. UDV: Sicherheit und Nutzbarkeit markierter Radverkehrsanlagen; Aufhebung der Benutzungspflicht von Radwegen) einen Umbau dringend empfehlen. Dabei erscheint es angebracht, die auf Gehwegniveau befindlichen Radwege aufzuheben und sie baulich in den Gehweg zu integrieren. Von der Radverkehrsführung im Seitenraum der Teutoburger Straße rate ich ab.

Um den Radverkehr sicher zu führen und ihn zu fördern, bietet sich dann eine regelkonforme Gestaltung mit Radfahrstreifen und Sicherheitstrennstreifen an. Ich möchte Sie insofern bitten sich dafür einzusetzen, dass der Längsparkstreifen zumindest einseitig in Zukunft entfällt, um eine ausreichend breite Radverkehrsanlage, gute Sichtbeziehungen und ausreichende Sicherheitsabstände zu gewährleisten.

In einer hoffentlich nicht allzu langen Übergangszeit ist nun nach meiner Informationslage ein Provisorium geplant. Das Provisorium sieht die Beibehaltung des nicht benutzungspflichtigen schmalen Radweges und die Anlage eines Radfahrstreifens (2,00/2,10m breit) neben Parkstreifen (2,00m breit) ohne Sicherheitstrennstreifen vor. Alternativ wurde kürzlich angeregt, einen Sicherheitstrennstreifen zu markieren und den Längsparkstreifen teilhüftig auf dem Gehweg bzw. dem Radweg zuzulassen.

Von der Anlage eines Radfahrstreifens ohne Sicherheitstrennstreifen zum Längsparkstreifen rate ich auch als Provisorium dringend ab. Aktuelle Erkenntnisse zeigen, dass bei der Anlage von Radfahrstreifen (auch von Schutzstreifen) ein Sicherheitstrennstreifen notwendig ist, um die ansonsten recht hohe Zahl von „dooring-Unfällen“ zu vermeiden. Auch die anvisierte Lösung einer zusätzlichen, leicht nach links versetzten Rotmarkierung innerhalb des 2,00/2,10 m breiten Radfahrstreifens wird das Risiko solcher Unfälle nach meiner Meinung nicht hinreichend mindern. Zudem widersprechen sich die Anlage eines benutzungspflichtigen Radfahrstreifens (es gibt meines Wissens nach keinen nicht benutzungspflichtigen Radfahrstreifen gemäß VwV-StVO) und die Beibehaltung eines nicht benutzungspflichtigen Radwegs. Der Radweg müsste bei Anlage eines Radfahrstreifens meiner Meinung nach zeitgleich – und nicht erst später - zurückgebaut werden.

Unabhängig davon kann ich den mir vorliegenden Unterlagen nicht entnehmen, wie breit der bei der Alternativlösung der Zulassung des Gehwegparkens verbleibende Gehweg sein wird. Es sollte gewährleistet sein, dass durchgängig eine nutzbare Gehwegbreite von mindestens 1,80 m verbleibt.

Für die Übergangszeit empfehle ich stattdessen bei den vorliegenden Belastungen von bis zu 1.250 Kfz/h die Markierung eines Schutzstreifens (2,00m) mit Sicherheitstrennstreifen (0,75m). Bei beidseitig 2,00+0,75 dürfte eine Breite von 5,00m als Kernfahrbahn ohne Mittelmarkierung verbleiben, was den aus aktuellen Erkenntnissen abgeleiteten Empfehlungen entspricht. Mittelfristig sollte dennoch einer der beiden Längsparkstreifen entfallen, um statt des Mischverkehrs mit Schutzstreifen eine gute Separierungslösung mit regelkonformen Radfahrstreifen zu erhalten.

Ich hoffe, dass ich Ihnen mit dieser Stellungnahme weiterhelfen konnte.

Beste Grüße

Ihr Jürgen Gerlach

--

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Juergen Gerlach

c/o

**BERGISCHE UNIVERSITÄT WUPPERTAL**

Fakultät für Architektur und Bauingenieurwesen

Lehr- und Forschungsgebiet

Straßenverkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik

**UNIVERSITY OF WUPPERTAL**

School of Architecture and Civil Engineering

Centre of Traffic and Transport

Institute for Road Traffic Planning and Engineering

Pauluskirchstraße 7

42285 Wuppertal

Fon +49-202/439-4087 oder 4088

Fax +49-202/439-4388

web <http://www.svpt.de>

web <http://www.traffic-transport.org>

E-Mail [jgerlach@uni-wuppertal.de](mailto:jgerlach@uni-wuppertal.de)

---

Dies ist eine vertrauliche Nachricht und nur für den Adressaten bestimmt. Es ist nicht erlaubt, diese Nachricht zu kopieren oder Dritten zugänglich zu machen. Sollten Sie irrtümlich diese Nachricht erhalten haben, so bitte ich Sie um Vernichtung dieser Nachricht auf Ihren Speichermedien und Ihre Mitteilung per E-Mail. Danke!

This e-mail message may contain confidential and/or privileged information. If you are not an addressee or otherwise authorized to receive this message, you should not use, copy, disclose or take any action based on this e-mail or any information contained in the message. If you have received this material in error, please advise the