

1 **Ministerium für Verkehr des Landes NRW**

2 **Herrn Minister Hendrik Wüst**

3

4 - vorab per e-mail -

5

6 Sehr geehrter Herr Minister Wüst,

7 sehr geehrte Damen und Herren,

8

9 Namens und im Auftrag der Fraktion BOB im Rat in der Bezirksvertretung
10 Osterfeld erhebe ich **Widerspruch gegen die Markierungsarbeiten zur**
11 **Radwegführung auf der Teutoburger Straße in Oberhausen.**

12

13 Die Markierungsarbeiten werden trotz Bedenken und Hinweise, dass der Stand
14 der Technik und die eingeführten Regelwerke für Radverkehrsanlagen nicht
15 eingehalten werden, weitergeführt.

16

17 **Sachverhalt**

18 Auf der Teutoburger Straße (Hauptverkehrsstraße) wurden bzw. werden in
19 Fahrtrichtung Oberhausen-Sterkrade nach Bottrop (ca. 2,5 km) und umgekehrt
20 Radfahrstreifen beidseits der Fahrbahnen markiert.

21

22 Derzeit sind noch auf beiden Seiten der Straße Hochbordradwege vorhanden,
23 die jedoch teilweise in einem schlechten Zustand sind und nicht mehr
24 durchgängig befahren werden können.

25

26 **Grundsätzlich befürworten wir eine Neuordnung der Verkehrsfläche auf der**
27 **Teutoburger Straße und einen durchgehenden Radfahrstreifen auf der**
28 **Fahrbahn.**

29

30 **Allerdings sollte die Sicherheit der radfahrenden Bürgerinnen und Bürger**
31 **gewährleistet sein und die geltenden Regelwerke für Radverkehrsanlagen**
32 **eingehalten werden.**

33

34 Die Planung und Ausführung des Radfahrstreifens wird in der Vorlage –
35 4/16/3630-01 und Vorlage – M/16/4955-01 der Verwaltung begründet und
36 beschrieben. Der Radfahrstreifen ist in vier Abschnitte von Sterkrade bis
37 Bottrop zeichnerisch dargestellt.

38

39 Der Einsatz markierter Radverkehrsführungen auf der Fahrbahn ist in der
40 Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO)

41 und den deutschen entwurfstechnischen Regelwerken ausführlich beschrieben
42 (v.a. RASSt 2006 und ERA 2010).

43

44 **Vorgetragene Verstöße gegen die Regelwerke**

45 Im Rahmen der „Aktuellen Stunde“ in der Sitzung der Bezirksvertretung
46 Osterfeld am 05. November 2019 hat der Unterzeichner ausführlich Verstöße
47 gegen die aktuellen Regelwerke aufgezeigt und erläutert. Insbesondere sprach
48 er

- 49 1. die zu geringe Breite der Längs-Parkstreifen,
- 50 2. den fehlenden Sicherheitstrennstreifen zwischen Längs-Parkstreifen und
- 51 Radfahrstreifen,
- 52 3. den fehlenden Sicherheitstrennstreifen zwischen Radfahrstreifen und
- 53 Fahrbahn,
- 54 4. den zu schmalen Radfahrstreifen,
- 55 5. den zwangsläufigen Verstoß gegen ein „faktisches Überholverbot“
- 56 insbesondere im Bereich von Einmündungen und Linksabbiegerspuren und
- 57 6. die fehlenden Linksabbiegerspuren des Radfahrstreifens an.

58

59 Der Unterzeichner hat ausführlich dargelegt, dass die „Empfehlungen für
60 Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010) verbindlich zu beachten sind.

61

62 **Längs-Parkstreifen**

63 In wesentlichen Abschnitten (geschätzt ca. 50% der Gesamtlänge) befinden sich
64 Längs-Parkstreifen beidseits der Teutoburger Straße auf der Fahrbahn.

65

66 Die Ausführung erfolgte abweichend von den mit der Vorlage – 4/16/3630-01
67 vorgelegten Entwurfszeichnungen.

68

69 Auf der Entwurfszeichnung Blatt 2 in Höhe der Tennishalle (Teutoburger Straße
70 108) ist z.B. der Längs-Parkstreifen mit 2.00 m Breite dargestellt. Markiert
71 wurde allerdings ein Längs-Parkstreifen von 1,75 m Breite, so dass – wie auf
72 dem beigefügten Foto zu entnehmen ist – wesentliche Teile der parkenden
73 Fahrzeuge verkehrsgefährdend in den Radfahrstreifen hineinragen. Das
74 schränkt selbstverständlich die nutzbare Breite des Radfahrstreifens deutlich
75 ein.

76

77 Nach diesseitiger Feststellung betrifft diese Abweichung zwischen Planung und
78 Ausführung alle bisher markierten Längs-Parkstreifen auf der gesamten
79 Teutoburger Straße.

80

81 Ein Parkstreifen in der Längsaufstellung für PKW hat eine Breite von 2,00m
82 (RASt 06). Lieferwagen erfordern z.B. eine Breite von 2,30m.

83

84 **Sicherheitstrennstreifen**

85 Gem. ERA 2010 ist zwischen Parkstreifen und Radfahrstreifen ein
86 Sicherheitsraum von 0,75 m Breite anzuordnen. Dieser Sicherheitstrennstreifen
87 fehlt an allen markierten Längs-Parkstreifen auf der Teutoburger Straße.

88

89 Eine neue Radverkehrsanlage ohne Sicherheitsstreifen ist ein Mangel, der bei
90 einem Verkehrssicherheitsaudit vermerkt werden müsste.

91

92 Viele Unfälle stehen im Zusammenhang mit geöffneten Fahrzeugtüren, die
93 durch einen Sicherheitsstreifen verhindert werden können. Diese Schutzräume
94 sind aus unserer Sicht unabdingbar, da die Teutoburger Straße als stark
95 befahrene Straße gilt und auch Schulen und Kindergärten dort angesiedelt sind.

96

97 **Stellungnahme der Verwaltung**

98 Die Beigeordnete Frau Lauxen und Herr Dr.-Ing. Knauff führten aus, dass die
99 ERA 2010 nur Empfehlungen darstellten. Die Planung und Ausführung der
100 Radfahrstreifen orientiere sich an den Gegebenheiten und musste mit dem
101 vorhandenen Verkehrsraum auskommen. Die Ausführung sei regelkonform.
102 Herr Dr.- Ing. Knauff behauptete, dass der 0,25 cm breite weiße Breitstrich auf
103 die Breite des Parkstreifens anzurechnen sei. (siehe auch WAZ vom 11.
104 November 2019 „Teutoburger Straße: BOB wirft Stadt Oberhausen Versagen
105 vor.“

106

107 Der Darstellung der Verwaltung muss energisch widersprochen werden:

108 **1.** Die ERA 2010 ist in NRW durch Runderlass am 10. Juni 2011 verbindlich
109 eingeführt (siehe Grundlagen und Regelwerke). **Die Ausführung erfolgte**
110 **dementsprechend nicht regelkonform.**

111 **2.** Wenn man exemplarisch die Teutoburger Straße zwischen der
112 Dinnendahlstraße und Bockmühlenstraße betrachtet, steht bisher für die
113 Funktionen KfZ-Fahren und Parken die komplette Fahrbahnbreite und
114 zusätzlich für die Funktion Radfahren der Hochbordradweg beidseitig der
115 Straße als Verkehrsraum zur Verfügung.

116 Zukünftig werden die Hochbordradwege - mit beidseitig ca. 1.50 Meter
117 Breite - den völlig ausreichend breiten Gehwegen zugeschlagen und
118 gehen als Verkehrsraum verloren.

119 Der bisher nur für den KfZ-Fahren und Parken genutzte Verkehrsraum
120 der Fahrbahn soll zukünftig zusätzlich mit einem Radfahrstreifen belegt

121 werden, der die heutigen Anforderungen an eine Verkehrswende
122 erfüllen soll.

123 Die Breite des Verkehrsraums der Fahrbahn – der bisher nur mit den
124 Funktionen KfZ-Fahren und Parken belegt war – reicht selbstverständlich
125 nicht mehr aus, zukünftig neben KfZ-Fahren und Parken zusätzlich den
126 Radfahrstreifen regelkonform nebeneinander zu organisieren.

127 Die Ausführung gehen zu Lasten eines zu schmalen Längs-Parkstreifens
128 und kann nur durch den Wegfall des erforderlichen 0,75 Meter breiten
129 Sicherheitstrennstreifens zwischen Parken und Radfahrstreifen erreicht
130 werden.

131 Planungen, die weiterhin die beidseitigen Hochbordradwege als
132 Verkehrsraum mit einbezogen hätten, waren als Alternative möglich.

133 Die Hochbordradwege hätten z.B. als ein Teil eines Parkstreifens mit in
134 den Verkehrsraum einbezogen werden können.

135 Der neu markierte Radfahrstreifen könnte dann an der gleichen Stelle
136 verbleiben und zusätzlich könnte ein 0,75 Meter breiter
137 Sicherheitstrennstreifen und ein 2.30 Meter Breiter Längs-Parkstreifen in
138 den vorhandenen Verkehrsraum eingeplant werden.

139 Mit dieser Lösung könnte das aktuelle Regelwerk für Radverkehrsanlagen
140 beachtet und ein sicherer Radfahrstreifen erstellt werden.

141 **Die derzeitige Planung hat sich also nicht an den vorhandenen**
142 **Verkehrsraum orientiert und diesen neu geordnet. Der vorhandene**
143 **Verkehrsraum wurde ohne erkennbaren Grund um die Breite der**
144 **beidseits geführten Hochbordradwege zu Gunsten der Gehwegbreiten**
145 **reduziert. Der verbleibende Verkehrsraum auf der Fahrbahn reicht**
146 **nicht mehr aus, um die Funktionen KfZ-Fahren, Parken und**
147 **Radverkehrsweg unterzubringen.**

148 **Die Aussage, dass sich die Planung und Ausführung der**
149 **Radfahrstreifen an die Gegebenheiten orientiert und mit dem**
150 **vorhandenen Verkehrsraum auskommen musste, ist nicht zutreffend.**
151 **Der bisher zur Verfügung stehende Verkehrsraum wurde um die Breite**
152 **der beidseits geführten Hochbordradwege – auf jeder Seite um ca. 1.50**
153 **Meter - reduziert.**

154 **3.** Radfahrstreifen werden in der Regel mit durchgezogenem Breitstrich
155 (Zeichen 295, Strichbreite 25 cm) abgetrennt. Die Breite des
156 Radfahrstreifens wird einschließlich des Zeichens 295 - also des
157 Breitstrichs - gemessen, (siehe VvV-StVO) so dass der Breitstrich nicht
158 gleichzeitig auf die Breite des Parkstreifens angerechnet werden kann.
159 **Die Behauptung von Herrn Dr.-Ing. Knauff, dass die 25 cm breite**
160 **durchgezogene Linie (Zeichen 295) auf die Breite des Parkstreifens**
161 **anzurechnen sei, ist unzutreffend.**

162

163 **Forderung nach Einstellung der Markierungsarbeiten**

164 Da eine Antragstellung im Rahmen der „Aktuellen Stunde“ nicht zulässig ist,
165 fragte der Unterzeichner die Verwaltung, ob sie freiwillig die
166 Markierungsarbeiten einstellen und die Hinweise und Bedenken überprüfen
167 würden.

168

169 Das lehnte die Beigeordnete Frau Lauxen ab und kündigte eine Weiterführung
170 der Arbeiten auf der vorliegenden Planungsgrundlage an.

171

172 **Förderung Nahmobilität**

173 Wie der Vorlage M/16/4955-1 zu entnehmen ist, soll die Maßnahme mit
174 Fördermitteln nach den Förderrichtlinien Nahmobilität – FöRi – Nah – finanziert
175 werden.

176

177 Auf die konkrete Nachfrage, ob die Einhaltung der ERA 2010 Voraussetzung für
178 die Förderung gem. Förderrichtlinie Nahmobilität sei, antwortete Herr Dr.-Ing.
179 Knauff, dass das Vorgehen mit dem Fördergeber abgestimmt und die
180 Nichteinhaltung der ERA 2010 nicht förderschädlich sei.

181

182 **Grundlagen und Regelwerke**

183 Im Dezember 2010 sind die "Empfehlungen für Radverkehrsanlagen" (ERA) neu
184 erschienen. Dieses Regelwerk ist maßgebliches technisches Standardwerk für
185 Planung, Entwurf, Bau und Betrieb von Radverkehrsanlagen.

186

187 Das NRW- Verkehrsministerium hat per Runderlass VII A 4 - 86 am 10. Juni 2011
188 die "Empfehlungen für Radverkehrsanlagen" (ERA 2010) in NRW verbindlich
189 eingeführt.

190

191 Das bestätigt auch der adfc Landesverband Nordrhein-Westfalen e.V. in
192 seinem Artikel vom 09. September 2014 – „Das Ministerium hat am 10. Juni
193 2011 die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Ausgabe 2010 (ERA 2010) der
194 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) per Erlass
195 verbindlich eingeführt.“

196

197 Seit dem 1. September 2009 weist die Verwaltungsvorschrift zur
198 Straßenverkehrsordnung ausdrücklich auf die ERA „in der jeweils gültigen
199 Fassung“ hin. Durch den Verweis in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur
200 Straßenverkehrs-Ordnung VwV-StVO auf die ERA wie auch infolge der
201 Rechtsprechung sind die ERA als Stand der Technik anerkannt und von Planern

202 und Behörden verbindlich anzuwenden, wenn es um Anlagen für den
203 Radverkehr geht.

204

205 Die ERA sind – so das Verwaltungsgericht Göttingen – „ein anerkanntes
206 fachliches Regelwerk, das bei der Entscheidungsfindung [...] ergänzend
207 heranzuziehen ist.“ Verwaltungsgericht Göttingen, Urteile vom 27. November
208 2003, 1 A 1196/01 und 1 A 1228/01, abgerufen am 8. April 2010.

209 Auch die gutachterliche Beurteilung von Planungen orientiert sich
210 üblicherweise an den ERA.

211

212 **Förderrichtlinien Nahmobilität (FöRi-Nah) vom 01.12.2014**

213 Am 01.12.2014 hat das Landesverkehrsministerium per Runderlass (III A 2-
214 86.19-4.3) die Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in Nordrhein-
215 Westfalen (Förderrichtlinien Nahmobilität – FöRi Nah) bekannt gegeben.

216

217 Unter der Gliederungsnummer 910 (Seite 4) wird ausgeführt: „Die anerkannten
218 Regeln der Technik sind einzuhalten. Insbesondere sind der Leitfaden zur
219 Barrierefreiheit im Straßenraum des Landesbetrieb Straßenbau, die Hinweise
220 für barrierefreie Verkehrsanlagen (HbVA) und **die Empfehlungen für
221 Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und
222 Verkehrswesen (FGSV) in der jeweils gültigen Fassung zu berücksichtigen.**“

223

224 Der adfc Landesverband Nordrhein-Westfalen e. V. schreibt unter dem Titel
225 „Nur ERA konforme Planung ist förderfähig – neue Förderrichtlinie
226 Nahmobilität in NRW“ am 12. Dezember 2014 „Gemäß der Förderrichtlinie
227 Nahmobilität sind also Radverkehrsanlagen, welche nicht den Anforderungen
228 der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) entsprechen, nicht
229 förderfähig!“

230

231 **Fördermittel haben üblicherweise den Zweck Maßnahmen zu finanzieren, die
232 die bisherige Situation verbessern. So sollen entsprechend der
233 Förderrichtlinien Nahmobilität (FöRi-Nah) Vorhaben der Nahmobilität
234 gefördert werden, die geeignet sind, einen sicheren Rad- und Fußverkehr zu
235 gewährleisten.**

236

237 **Wir bitten um eine kurze Stellungnahme, ob für die Maßnahme
238 „Markierungsarbeiten zur Radwegführung auf der Teutoburger Straße“ aus
239 der Förderung der Nahmobilität Finanzmittel zu erwarten sind.**

240

241 **Wegfall von Parkplätzen für Kunden**

242 In der Vorlage M/163630-01 (ab Zeile 53) wird das Folgende ausgeführt: „Die
243 heutigen Parkmöglichkeiten an den Fahrbahnrändern werden weitestgehend
244 beibehalten. Im Gegensatz zum Bestand werden die Längsparkstreifen
245 zukünftig jedoch geordneter angelegt und durch breite Randmarkierungen für
246 alle Verkehrsteilnehmer eindeutiger erkennbar sein.“

247
248 Da der Verkehrsraum der Teutoburger Straße bisher ausreichend breit für die
249 Funktionen KfZ-Fahren und Parken ausgelegt war, stand an den
250 Fahrbahnrändern ausreichend Parkraum zur Verfügung und der fließende KfZ-
251 Verkehr konnte trotzdem störungsfrei passieren. Dadurch, dass der
252 Radfahrstreifen nun am Fahrbahnrand geführt werden soll, entfallen zahlreiche
253 Parkplätze. Insbesondere an Engstellen wie z.B. Verkehrsinseln, neu markierte
254 Abbiegespuren, neu markierte Bushaltestellen usw. entfallen durch den
255 Radfahrstreifen am Fahrbahnrand zukünftig Parkplätze, wo vorher ohne
256 Probleme geparkt werden konnte.

257
258 Allein zwischen der Dinnendahlstraße und der Bockmühlenstraße entfallen ca.
259 ein Dutzend Parkplätze, wie man den Entwurfszeichnungen der Vorlage –
260 4/16/3630-01 entnehmen kann.

261
262 Ohne dass der Radfahrstreifen bisher in Betrieb genommen wurde,
263 verzeichnen die Geschäftsleute und Gewerbetreibenden einen enormen
264 Kundenrückgang. Die Kunden sehen die markierten Radfahrstreifen am
265 Fahrbahnrand, finden keine Parkplätze und suchen ein anderes Geschäft mit
266 optimaleren Parkmöglichkeiten auf.

267
268 **Die Geschäftsleute und Gewerbetreibenden fürchten Umsatzrückgänge und**
269 **sorgen sich um ihre Existenzen. Sie fordern die Verwaltung auf, ihr**
270 **Versprechen auf Beibehaltung des vorhandenen Parkraums einzulösen oder**
271 **entsprechende Ersatzparkplätze zur Verfügung zu stellen.**

272
273 **Sehr geehrter Herr Minister Wüst,**
274 Gespräche und Ortstermine mit externen Sachverständigen – die unsere
275 Auffassung zu dem bereits teilweise markierten Radfahrstreifen teilen - haben
276 uns veranlasst, Sie über die Angelegenheit zu informieren und durch den
277 Widerspruch um Hilfe zu bitten.

278
279 Für das Erreichen einer Verkehrswende ist das Fahrrad unverzichtbar. BOB im
280 Rat unterstützt alle sinnvollen Maßnahmen einer nachhaltigen
281 Radverkehrsförderung, denn Radfahren bietet Lösungen für gesellschaftliche
282 Herausforderungen wie Energiewende, Klimawandel und Gesundheit.

283

284 Eine Verkehrswende braucht innovative Planungen, die die infrastrukturellen
285 Bedingungen schaffen, dass mehr Menschen mit dem Rad fahren. Nur wenn
286 eine Radfahrstreifen-Planung die konkreten Bedürfnisse der Menschen
287 aufgreift, können wir einen nennenswerten freiwilligen Umstieg auf das
288 Fahrrad erreichen. Dabei ist es wichtig, den Stress für Radfahrende im Verkehr
289 deutlich zu senken.

290

291 Menschen fahren vor allem dann mit dem Fahrrad, wenn sie sich sicher fühlen.
292 Die Radwegführung muss ein zügiges, sicheres und komfortables Radfahren
293 ermöglichen. Dafür brauchen wir eine fahrradfreundliche Infrastruktur. Sie
294 muss den Ansprüchen aller Radverkehre und unterschiedlicher Fahrradtypen
295 Rechnung tragen.

296

297 Ein hohes subjektives Sicherheitsempfinden aller Radfahrer und möglichst
298 wenig Unfälle sind unverzichtbare Voraussetzungen, um das Radfahren für alle
299 zu ermöglichen. Ziel muss es sein, Radfahrverkehr ohne Verkehrstote zu
300 ermöglichen.

301

302 Zu alledem ist die vorliegende - und teilweise bereits ausgeführte - Planung
303 nicht geeignet. Wir können keine Verkehrswende zu Gunsten des Radverkehrs
304 erwarten, wenn wir die Rahmenbedingungen dafür nicht schaffen.

305

306 **Die hier geplante Radwegführung ist eine deutliche Verschlechterung**
307 **gegenüber der ursprünglichen Situation. Der Radfahrstreifen entspricht in**
308 **wesentlichen Teilen nicht den aktuellen Empfehlungen und Richtlinien. Er**
309 **stellt eine Gefahr für Leib und Leben der radfahrenden Bürgerinnen und**
310 **Bürger dar.**

311

312 Dabei wäre ein funktionierender – nach den Regeln der Technik erstellter –
313 Radfahrstreifen eine wichtige Maßnahme zur Erhöhung der Sicherheit und
314 damit der Attraktivität des Radverkehrs in unserer Stadt.

315

316 **Deshalb abschließend unsere Bitte, sehr geehrter Herr Minister Wüst, prüfen**
317 **Sie unseren Widerspruch zu den „Markierungsarbeiten zur Radwegführung**
318 **auf der Teutoburger Straße“, bewerten Sie unsere Bedenken und Hinweise.**
319 **Stoppen Sie bitte die Maßnahme, bevor Personen zu Schaden kommen.**

320

321 Gerne stehen wir Ihnen für weitere Informationen und Ortstermine zur
322 Verfügung.

323

324 Wir würden uns über eine Nachricht aus dem Ministerium für Verkehr des
325 Landes Nordrhein-Westfalen sehr freuen.

326

327 Beste Grüße aus Oberhausen

328 **Karl-Heinz Mellis**

329 Dipl.-Ing. Architekt

330 Mitglied der Architektenkammer des Landes NRW A 14165

331

332 privat: Kapellenstraße 31

333 46117 Oberhausen

334 Tel.: 0208/895530

335 Mobil: 0172/2514966

336 E-Mail: kallimelli@arcor.de

337

338 [Vorsitzender der BOB-Fraktion in der Bezirksvertretung Osterfeld](#)

339 [Vorsitzender des Planungsausschusses der Stadt Oberhausen](#)

340 [Mitglied im Rat der Stadt Oberhausen](#)

341

342

343 [Bündnis Oberhausener Bürger](#)

344 [Im Rat der Stadt](#)

345 [Raum 556](#)

346 [Schwartzstr.72](#)

347 [46045 Oberhausen](#)

348 [Tel 0208 825 3552](#)

349 www.bobimrat.de

350

351

352