

Zur Einhaltung der Luftqualitätsgrenzwerte für NO₂ im Jahr 2020 werden für die Stadt Oberhausen die folgenden kurzfristig durchführbaren und wirksamen Maßnahmen vereinbart:

Maßnahmen im Bereich der Mülheimer Straße:

Ganztägiges Lkw-Fahrverbot

Das bestehende zwei Kilometer lange Lkw-Durchfahrtsverbot (Lieferverkehr frei) auf der Mülheimer Straße zwischen Duisburger Straße/Essener Straße im Norden und Danziger Straße im Süden wurde am 01.01.2020 wie folgt ausgeweitet. Die bisherige Sperrung von 07:00 Uhr bis 10:00 Uhr sowie von 15:00 Uhr bis 19:00 Uhr wurde auf ein ganztägiges Durchfahrtsverbot erweitert (Lieferverkehr frei zwischen 06:00 Uhr bis 07:00 Uhr, 10:00 Uhr bis 15:00 Uhr und 19:00 Uhr bis 22:00 Uhr). Flankiert wird die Maßnahme durch eine Hinweisbeschilderung auf den Bundesautobahnen 40 (Abfahrt Mülheim-Styrum in beide Richtungen), 42 (Abfahrt Oberhausen-Zentrum in beiden Richtungen) und 516 (nördlich der A42) sowie auf der Oberhausener Straße südlich der A40 auf Mülheimer Stadtgebiet. Die Umleitungsstrecke lenkt den aus Süden von der A40 (Abfahrt: Mülheim-Styrum) kommenden Lkw-Verkehr kurz nach der Stadtgrenze direkt wieder über die Danziger Straße und die Zechenbahn zurück auf die Autobahn (Mülheim-Dümpten). Im Norden werden die Lkw, die in Oberhausen-Zentrum von der A42 abfahren, über die Lindnerstraße und die Buschhausener Straße in Oberhausen-Buschhausen zurück auf die Autobahn geleitet. Das Ziel ist es, die Lkw-Fahrer dazu zu bewegen, erst gar nicht die Mülheimer Straße als Verbindung zwischen A40 und A42 zu nutzen, sondern den Weg über das Kreuz Kaiserberg zu wählen.

Einsatz (teil-)stationärer Lkw- und Geschwindigkeitsmessenlagen

Unter anderem zur Kontrolle des Lkw-Durchfahrtsverbots setzt die Stadt Oberhausen seit dem 03.06.2019 eine teilstationäre Messanlage mit mittlerweile zwei Kameras ein, um zeitweise an der Mülheimer Straße in beide Fahrtrichtungen kontrollieren zu können. Insgesamt wurden im Jahr 2019 754 Verfahren eingeleitet und 606 Bußgeldbescheide erlassen. Seit der Ausweitung des Lkw-Durchfahrtsverbots wurden bisher 66 Verfahren (Stand: 10.01.2020) eingeleitet. Aufgrund der bisherigen positiven Erfahrungen wurde am 23.09.2019 vom Rat der Stadt beschlossen, zusätzlich eine zweite teilstationäre Messanlage anzuschaffen, die im ersten Quartal 2020 geliefert wird. Die Stadt Oberhausen sagt zu, die Einhaltung des LKW-Durchfahrtsverbots intensiv zu überwachen. Sie wird dem Verein „Deutsche Umwelthilfe“, dem Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen und der Bezirksregierung Düsseldorf halbjährlich über die Zahl der Kontrollen, der festgestellten Verstöße und die eingeleiteten Ordnungswidrigkeitenverfahren auf der Mülheimer Straße berichten.

Verkehrsreduzierende Maßnahmen an der Mülheimer Straße

Sollte der durchschnittliche Wert für NO₂ (auf der Grundlage der Werte für Januar 2020 bis September 2020) 40 µg/m³ überschreiten, wird die Stadt Oberhausen ab 1. November 2020 auf der Grundlage der bereits in Auftrag gegebenen Machbarkeitsstudie zur Reduzierung der MIV-Verkehrsbelastung auf der Mülheimer Straße zwischen der Werksgasthauskreuzung und der Danziger Straße entweder Tempo 30 und/oder eine Pfortnerung und/oder auf einem noch näher zu bestimmenden Abschnitt eine dynamische Fahrstreifenreduktion und/oder eine Busspur einführen.

Umweltorientiertes Verkehrsmanagement im Umfeld der Mülheimer Straße

Im Rahmen des umweltorientierten Verkehrsmanagements werden Verkehrsdaten mit Anzeigetafeln kombiniert, um den Verkehr letztlich auf Grundlage von Umweltparametern zu steuern. Die ersten beiden Tafeln im Bereich der Neuen Mitte wurden bereits in Betrieb genommen. Die endgültige Fertigstellung erfolgt an der Neuen Mitte Anfang August und im restlichen Stadtgebiet Ende Oktober 2020.

Ziel ist es, mit Hilfe des Verkehrsmanagements den Verkehr zu lenken bzw. zu reduzieren und die Umweltbelastung zu senken.

Ausbau der V2X-Kommunikation (vehicle-to-everything)

Für eine bessere Erkennung der Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr wird eine V2X-Kommunikation zwischen den Fahrzeugen und den Steuerungsanlagen der Lichtsignale Brücktorstraße/Feuerwache bis Mülheimer Straße/Danziger Straße etabliert. Bisher werden die Signalanforderungen für die benötigte Fahrtrichtung durch die Leitstelle der Feuerwehr manuell und ausschließlich bis zur Tannenbergsstraße geschaltet, was eine Unterbrechung der vorhandenen „Grünen Welle“ für die übrigen Verkehrsteilnehmer zur Folge hat. Im Schnitt gibt es tagsüber drei Signalanforderungen pro Stunde. Der Abbau des dadurch entstandenen Rückstaus und das Zurückfinden in die „Grünen Welle“ dauert anschließend zwischen 10 bis maximal 20 Minuten. Durch die Kommunikation der Einsatzfahrzeuge mit den Lichtsignalanlagen soll die Stördauer in der „Grünen Welle“ mindestens halbiert werden.

Die Lichtsignalanlagen zwischen Werksgasthauskreuzung und der Danziger Straße sind komplett mit Empfängern ausgestattet. Die ersten verdeckten Testfahrten haben bereits stattgefunden und es konnte ein störungsfreier Ablauf beobachtet werden. Bis Ende Januar wird das erste Einsatzfahrzeug der Feuerwehr Oberhausen ausgestattet, sodass mit diesem im Februar die ersten Fahrten im laufenden Betrieb stattfinden können. Ab März werden dann nach und nach die restlichen Fahrzeuge ausgerüstet. Es ist geplant, pro Woche mindestens ein Fahrzeug aus dem laufenden Betrieb zum Umbau zu schicken. Jedes ausgestattete Fahrzeug geht unmittelbar nach dem Einbau in den Realbetrieb, sodass der Prozess bis spätestens Ende September abgeschlossen ist. Ziel ist es, einen deutlich verbesserten Ablauf der Koordinierung der

„Grünen Welle“ (Verkehrsverflüssigung führt zur Abnahme der Fahrzeugemissionen) sowie eine optimierte und sicherere Anfahrt der Einsatzfahrzeuge zu erreichen.

Neue Parkgebührenordnung zur Umsetzung des Parkraumbewirtschaftungskonzepts

Die Stadt Oberhausen hat eine neue Parkgebührenordnung erlassen, die eine Verdopplung der Parkgebühren von 0,50 Euro auf 1,00 Euro pro Stunde Parkzeit sowie eine Ausweitung des bewirtschafteten Gebiets und der Bewirtschaftungszeit auf montags bis freitags von 09:00 bis 18:00 Uhr sowie samstags von 09:00 bis 14:00 Uhr vorsieht. Die räumliche Ausweitung erstreckt sich insgesamt über eine Fläche von rund 1,1 Mio. m² und führt dazu, dass sich in diesen Bereichen der Parksuchverkehr verringern wird. Die zur Ausweitung des bewirtschafteten Gebiets neu zu beschaffenden 185 Parkscheinautomaten wurden bis Ende des Jahres 2019 aufgestellt. Elektrofahrzeuge werden für eine Parkdauer von maximal vier Stunden von den Parkgebühren befreit. Auf der Mülheimer Straße stehen keine kostenlosen Parkplätze mehr zur Verfügung.

P&R-Parkplätze in Oberhausen

In Oberhausen gibt es insgesamt fünf P&R-Parkplätze bzw. Flächen, die für Arbeitnehmer und Pendler zum Parken geeignet sind. Insgesamt stehen dort aktuell rund 1.100 Pkw-Parkplätze und 800 Fahrradabstellplätze zur Verfügung:

- Hauptbahnhof Oberhausen (506 Parkplätze und 576 Stellplätze für Fahrräder sowie 36 Fahrradboxen),
- Olga-Park an der ÖPNV-Trasse (330 Parkplätze sowie 20 Stellplätze für Fahrräder),
- Bahnhof Sterkrade (110 Parkplätze sowie 75 Stellplätze für Fahrräder, davon 40 in einer Sammelabstellanlage und 22 Fahrradboxen),
- An der Landwehr (90 Parkplätze sowie 20 Stellplätze für Fahrräder),
- Bahnhof Holten (46 Parkplätze, 30 Stellplätze für Fahrräder in einer Sammelabstellanlage sowie 25 Fahrrad-Einzelboxen).

Als weitere Flächen bieten sich die Parkplätze P4 und P3 an der Lindnerstraße an. Diese werden aktuell lediglich bei Veranstaltungen im Stadion (vorzugsweise am Wochenende oder abends) und für die Abstellung von Kirmesfahrzeugen benötigt.

Im ersten Halbjahr 2020 wird östlich der Turbinenhalle (Mülheimer Straße, Höhe Nr. 22/24) ein zusätzlicher Parkplatz für Mitarbeitende der Stadtverwaltung und andere Beschäftigte von großen Arbeitgebern mit einem direkten Anschluss an den ÖPNV zur Verfügung gestellt.

Maßnahmen im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs:

Nachrüstung mit Abgasnachbehandlungssystemen bzw. Neubeschaffung von Bussen bei der Stadtwerke Oberhausen GmbH (STOAG)

Die STOAG rüstet 19 Solo- und 4 Gelenkbusse mit Abgasnachbehandlungssystemen nach. Die entsprechenden Förderanträge für Bundesmittel wurden bewilligt. Der Auftrag zur Umrüstung ist bereits vergeben und wird im Frühjahr 2020 abgeschlossen sein.

Im Jahr 2020 beschafft die STOAG 13 Euro VI-Gelenkbusse des Herstellers MAN. Diese Fahrzeuge sind mit einer sogenannten efficientHybrid-Technologie ausgestattet. Dabei unterstützt ein Elektromotor das Anfahren des Busses und rekuperiert beim Bremsen Energie. Zusammen mit einer Start-Stopp-Automatik werden der Dieserverbrauch und die Schadstoffemissionen reduziert. Die Lieferung von elf weiteren Fahrzeugen (8 Solobusse und 3 Gelenkbusse) ist aktuell ausgeschrieben. Auch diese Fahrzeuge werden mit einem Hybridsystem ausgestattet sein.

Die STOAG hat außerdem im Juli 2019 zusammen mit der Vestischen Straßenbahn vier E-Busse in Betrieb genommen, die auf der Linie 979 zwischen Bottrop und Oberhausen zum Einsatz kommen. Damit stehen bei der STOAG aktuell bereits fünf Elektro- und zwei Hybridbusse zur Verfügung. Die Vestische Straßenbahn fährt mit ihrem Elektrobus ebenfalls bis nach Oberhausen.

Die STOAG wird 2021 15 weitere E-Busse einsetzen. Die Fördermittel vom Land, die vom Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) ausgegeben werden, wurden bewilligt, die Kofinanzierung beim Bund erfolgt in einem zweistufigen Verfahren. In diesem hat die STOAG die erste Stufe absolviert und wird nun im zweiten Schritt einen Förderantrag einreichen. Nach der Bewilligung startet die Ausschreibung. Im Jahr 2022 ist die Lieferung von acht weiteren E-Bussen vorgesehen, falls keine zusätzliche Nachrüstung von EEV-Bussen erfolgt.

Aktuell ist geplant, dass die neuen E-Busse in den Jahren 2021/2022 zur teilweisen Ersetzung der 25 Diesel-EEV-Busse bereitstehen. Der notwendige Ausbau der Ladeinfrastruktur ist bereits bewilligt und die konkreten Planungen zum Bau der einzelnen Lademasten sind bereits angelaufen.

Die Umstellung der Busflotte auf alternative Antriebe wird zusätzlich im Rahmen einer Machbarkeitsstudie näher analysiert. Das beauftragte Unternehmen hat die Arbeit bereits aufgenommen.

Die STOAG wird unter Berücksichtigung von wirtschaftlichen und technischen Gründen solche Busse unverzüglich nachrüsten, die förderfähig sind. Ein Eigenanteil des Nahverkehrsunternehmens an der Nachrüstung in Höhe von ca. 800 Euro pro Bus wird nicht als unwirtschaftlich angesehen.

Leistungserweiterung im ÖPNV

Oberhausen hat im Laufe des Jahres 2019 verschiedene Leistungserweiterungen im ÖPNV vorgenommen, um das Gesamtsystem vor allem für Pendler attraktiver zu machen. Zum Fahrplanwechsel am 09.06.2019 wurde zwischen Sterkrade und Osterfeld ein 10-Minuten-Takt eingeführt und das Angebot dadurch insgesamt, insbesondere aber zu Schwachlastzeiten, verbessert. Die Maßnahme hat einen Umfang von rund 20.000 km Betriebsleistung pro Jahr.

Im Zuge des neuen Liniennetzes in Duisburg gibt es seit dem 27.10.2019 eine neue Direktverbindung aus dem Duisburger Norden über Holten zum Bahnhof Oberhausen-Holten mit Anschluss an die Züge nach Düsseldorf. Damit können Pendlerrelationen in Richtung Düsseldorf (Nord-Süd-Richtung) besser mit dem ÖPNV zurückgelegt werden. Die Maßnahme hat einen Umfang von 53.000 km Betriebsleistung pro Jahr.

Da die Maßnahmen erst im Jahr 2019 umgesetzt wurden und sich neue Linien erfahrungsgemäß zunächst einmal etablieren müssen, geht die Stadt Oberhausen davon aus, dass sich die verkehrlichen Wirkungen erst im Laufe des Jahres 2020 zeigen.

Beschleunigung des ÖPNV

Durch die Nachrüstung und Modernisierung von 200 weiteren Ampelanlagen wird die Beschleunigung des ÖPNV in Oberhausen weiter vorangetrieben. Ziel ist es, die Zuverlässigkeit zu steigern und somit die Kundenzufriedenheit zu erhöhen.

Der Einplanungsbescheid des VRR liegt bereits vor. Nach der Bewilligung des Förderantrags startet sofort die Ausschreibung, sodass die Umsetzung in den Jahren 2020 f. erfolgen kann.

Bus on demand

Oberhausen möchte einen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) anbieten, der die Mobilitätsbedürfnisse der Bürger möglichst optimal abdeckt. Bislang hat der motorisierte Individualverkehr (MIV) im Vergleich zum ÖPNV bezogen auf die Flexibilität der Anknüpfungspunkte (feste Haltestellen) sowie die Spontanität der Mobilitätsleistung einen Vorteil.

Der „Bus on Demand“ wird zukünftig keine festgelegte Route mehr fahren, sondern es wird stattdessen je nach Kundenbedarf eine EDV-gestützte Tourenplanung vorgenommen. Nach der Auftragsannahme mittels einer App werden die Anfragen im System gebündelt und daraus von einer Software die Fahrtroute optimiert berechnet, sodass als Ziel ein Ridepooling erfolgt, d. h. die gemeinsame Beförderung mehrerer Fahrgäste. Der Nutzer wird im Bediengebiet sowohl an einer virtuellen Haltestelle abgeholt als auch wieder abgesetzt. Insgesamt wurden 3.500 virtuelle Haltestellen eingerichtet, sodass die Nutzer von sehr kurzen Zu- und Abgangswegen profitieren. Der Betrieb startet voraussichtlich im April 2020 im nördlichen Stadtgebiet und wird über die gesamte Woche immer ab 21:00 Uhr bis Betriebsschluss (02:00 Uhr von

montags bis freitags bzw. 07:00 Uhr Samstag und 09:00 Uhr sonntags) angeboten. Ziel ist es, den Bus on demand als einen festen Bestandteil des ÖPNV in ganz Oberhausen zu etablieren.

Dynamische Fahrgastinformation in Oberhausen (DFO)

Die DFO informiert die Fahrgäste in Echtzeit über die Wartezeit bis zur tatsächlichen Abfahrt der Busse und Straßenbahnen im Stadtgebiet. Die Technik wird in Oberhausen seit den 1990er-Jahren eingesetzt. Seitdem sind alle Straßenbahnhaltestellen und wichtige Bushaltestellen mit dieser Technik ausgerüstet. Die Auswahl der Bushaltestellen orientierte sich bislang vorwiegend an den Fahrgastzahlen in den einzelnen Stadtbezirks- und Stadtteilzentren sowie an der Bedeutung bezogen auf die Wichtigkeit für Umstiege.

Aktuell gewinnen die DFO-Anlagen aber vor allem auch bei der Fahrgastinformation in Bezug auf staubedingte Störungen an Bedeutung. Daher werden vor allem die Haltestellen im Bereich der Neuen Mitte und der Mülheimer Straße mit sogenannten „DFI-light“-Anlagen ausgestattet. Der VRR hat den Förderbescheid Ende 2019 übersandt. Die Umsetzung erfolgt im Jahr 2020.

Tarifliche Maßnahmen

Der VRR hat sich um Fördermittel des Klimaschutz-programms 2030 der Bundesregierung beworben. Ziele sind eine Ausweitung des Angebotes, eine Modernisierung der Infrastruktur und der Fahrzeuge sowie eine Erarbeitung von Tarif- und eTarif-Modellen, wie bspw. das vergünstigte 365 Euro-Ticket. Mit diesen Maßnahmen soll die Verkehrswende im Ruhrgebiet gestaltet werden.

Die Stadt Oberhausen und das Land Nordrhein-Westfalen und der Verein „Deutsche Umwelthilfe“ werden sich dafür einsetzen, Bundesmittel für Ticketvergünstigungen zu erlangen.

Arbeitgeberzuschussmodell

Die STOAG beteiligt sich an einem Pilotprojekt des VRR und bietet Tickets auf Grundlage des Arbeitgeberzuschussmodells an. Dabei wird ein Zuschuss des Arbeitgebers (bis zu 20,00 Euro pro Monat) mit einem davon abhängigen Preisnachlass der STOAG (bis zu 14,00 Euro pro Monat) kombiniert. Somit können Tickets entsprechend bis zu 34,00 Euro günstiger angeboten werden. Ein Ticket 1000 für das Stadtgebiet Oberhausen kostet dann monatlich nur noch 33,10 Euro (397,20 Euro pro Jahr). Die Stadt Oberhausen bietet ihren Mitarbeitern dieses Modell seit letztem Jahr an und beteiligt sich mit dem Arbeitgeberhöchstzuschuss von 20,00 Euro pro Monat.

Maßnahmen im Bereich des Radverkehrs:

Radverkehrsbeschleunigung „RADWELLE“

Im Rahmen des Förderprojektes „RADWELLE“ des Bundeswettbewerbs Klimaschutz im Radverkehr konnten in Oberhausen 30 Lichtsignalanlagen (LSA) mit einer automatischen Detektion zur Beschleunigung von Radfahrern ausgestattet werden. Der Radfahrer wird beim Anfahren auf die LSA frühzeitig erkannt und ein entsprechendes Signalprogramm zur schnellen Grünschaltung wird initialisiert. Hierdurch werden die Wartezeit erheblich reduziert und der Komfort für den Radfahrer gesteigert. Im besten Fall kann man die Signalanlage beim Eintreffen sogar ohne Wartezeit passieren. Ziel ist es, durch die Reduzierung der Wartezeiten das Radfahren attraktiver zu machen, die Rotlichtverstöße zu reduzieren und einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu leisten. Das Projekt wurde im Jahr 2019 mit dem zweiten Platz des deutschen Fahrradpreises ausgezeichnet.

Radwegeplanungen/Fahrspurreduktion MIV

Zur weiteren Optimierung des Radverkehrsnetzes werden kontinuierlich weitere Radverkehrsanlagen insbesondere Schutz- und Radfahrstreifen auf der Fahrbahn realisiert:

(1) Mellinghofer Straße

Auf der Mellinghofer Straße wurde zwischen Mühlenstraße und Stadtgrenze ein neuer Radfahrstreifen auf der Fahrbahn markiert, welcher den vorhandenen, sehr schmalen und in einem schlechten Zustand befindlichen Hochbordradweg ersetzt. Hierzu wurde die vorhandene relativ breite Fahrbahn für den MIV auf das Mindestmaß von 3,25 m reduziert. Neben der Förderung des Radverkehrs sollen hierdurch das überhöhte Geschwindigkeitsniveau und die Lärmbelastung reduziert werden. Das Potenzial auf der Straße für den Radverkehr wird als hoch eingeschätzt, da es sich um eine der Hauptverbindungen zwischen Oberhausen und Mülheim handelt.

(2) Tannenbergstraße

Im Straßenbauprogramm 2017 wurde beschlossen, die Fahrbahn der Tannenbergstraße zwischen Schwartzstraße/Danziger Straße und Ebertstraße zu erneuern.

Im Zuge der Vorbereitungsarbeiten wurden von der Verwaltung die Zustände der damals vorhandenen Radwegführungen überprüft. Bauliche Radwege waren nicht vorhanden, so dass die Gehwege zur Benutzung für den Radverkehr freigegeben worden waren (Verkehrszeichen 1022-10 „Radverkehr frei“).

In der Folge wurde daher eine Neuaufteilung der Fahrbahnfläche mit der Anlage von Schutzstreifen für den Radverkehr beschlossen. Dazu wurde die Verkehrsfläche nach Abschluss der Tiefbautätigkeiten mittels Fahrbahnmarkierungen neu aufgeteilt und es wurden beidseitig Schutzstreifen aufgebracht. Dafür wurden in beide Fahrrichtungen die vormals jeweils zwei Fahrspuren zu je einer Richtungsfahrspur zu-

sammengefasst und die gewonnene Querschnittsbreite für die neuen Radverkehrsanlagen verwendet. Eine zuvor durchgeführte Auswertung der erfassten Verkehrsbelastungen ließ keine signifikante Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeiten erwarten.

(3) Teutoburger Straße

Im Rahmen der zwingend erforderlichen Neumarkierung der Teutoburger Straße wird ein Radfahrstreifen auf der Fahrbahn in 2,4 km Länge in beide Fahrtrichtungen markiert. Hierzu werden die vorhandenen überbreiten MIV-Fahrspuren verschmälert und der gewonnene Platz für die neuen Radfahrstreifen genutzt.

Bei Neumarkierungsmaßnahmen ist die Stadt Oberhausen grundsätzlich bestrebt, den Bedarf bzw. die Umsetzbarkeit zur Markierung eines Schutz- oder Radfahrstreifens zu prüfen. Auf der Teutoburger Straße ist der baulich vorhandene Hochbordradweg mit einer maximalen Breite von 1,5 m zu schmal und in keinem guten Zustand. Er stellt insgesamt eine Gefahr für den Radfahrer dar. Durch den vorhandenen Parkstreifen auf der Fahrbahn wird die Sicht insbesondere im Knotenpunkt auf die Radfahrer deutlich eingeschränkt. Die Verwaltung ist daher zum Ergebnis gekommen, dass ein Radfahrstreifen auf der Fahrbahn eine deutliche Steigerung der Verkehrssicherheit sowie mehr Komfort für den Radfahrer darstellt. Das Potenzial für den Radverkehr wird relativ hoch eingeschätzt, da die Strecke eine der Hauptverbindungen zwischen Bottrop, Osterfeld und Sterkrade darstellt. Sie ist daher auch im Nahmobilitätskonzept Osterfeld als Maßnahme benannt und Teil des geplanten Regionalen Radwegenetzes des RVR.

Die Maßnahme wurde am 04.12.2018 in der Bezirksvertretung Osterfeld beschlossen und befindet sich derzeit in Umsetzung.

(4) Bebelstraße/Knotenpunkte Duisburger Straße/Concordiastraße und Concordiastraße/Bebelstraße

In den Straßenbauprogrammen 2018 (B/16/3010-01) und 2019-2021 (B/16/4225-01) wurden die Deckenerneuerungen für die Knotenpunkte Duisburger Straße/Concordiastraße und Concordiastraße/Bebelstraße sowie für die Bebelstraße von der Concordiastraße bis zur Roonstraße beschlossen. Im Rahmen dieser sind eine Neumarkierung und damit eine Neuaufteilung der vorhandenen Fahrbahnen möglich. Dadurch hatte man die Möglichkeit, über einen längeren Abschnitt einen neuen Radfahrstreifen auf der Fahrbahn zu erstellen, welcher den vorhandenen, sehr schmalen und in einem schlechten Zustand befindlichen Hochbordradweg ersetzt.

Die Planung sieht vor, auf der vierspurigen Bebelstraße von der Concordiastraße bis zur Roonstraße eine Spurreduktion auf zwei Spuren vorzunehmen und dafür einen breiten Radfahrstreifen auf der Fahrbahn anzulegen, der ähnlich einer Umweltspur bei Bedarf auch weitere umweltfreundliche Verkehrsarten aufnehmen könnte. Somit werdender Umweltverbund gestärkt und der Schadstoffausstoß reduziert. Der Fahrstreifen wird über die Knotenpunkte Concordiastraße/Bebelstraße und Duisburger Straße/Concordiastraße bis zur Duisburger Straße weitergeführt.

Die Maßnahme wurde am 02.07.2019 im Planungsausschuss der Stadt Oberhausen beschlossen. Aktuell wird der Förderantrag gestellt, damit die Maßnahme zeitnah nach der Bewilligung noch in 2020 umgesetzt werden kann.

Radverkehrskonzept

Die Stadt Oberhausen stellt derzeit im Rahmen des kommunalen Mobilitätskonzeptes ein Radverkehrskonzept auf, welches voraussichtlich Anfang 2021 fertiggestellt sein wird. Das Ziel des Mobilitätskonzeptes ist es, ein verkehrliches Leitbild mit Werten und Handlungszielen für die nächsten Jahre darzustellen. Im Rahmen der derzeit laufenden Bestandsanalyse wurde hierzu auch das Verkehrsmodell der Stadt Oberhausen um ein Radverkehrsmodell ergänzt. Dies erlaubt es, die insbesondere noch aus der Netzplanung aufzustellenden Radverkehrsmaßnahmen auf ihre Wirksamkeit hin zu untersuchen.

Smartphone App „RADROUTEN“

Mit Hilfe der in Entwicklung befindlichen Oberhausener Smartphone App „RADROUTEN“ wird der Radverkehr in Oberhausen gefördert. Mit der App können die gefahrenen Route im Freizeit- und Alltagsverkehr sowohl online als auch offline von den Nutzern geloggt, gespeichert und dokumentiert werden. Anschließend werden verschiedene Auswertungsmöglichkeiten bereitgestellt, wie z. B. eine persönliche Statistik und Heatmap. Die App bietet den Nutzern zusätzlich eine Routingfunktion inkl. Sprachausgabe und ist speziell auf die Bedürfnisse von Radfahrern in Städten zugeschnitten. Als weitere Option können aktuelle Informationen zum Radverkehr bereitgestellt werden und ein Belohnungssystem integriert werden.

Das Projekt läuft über einen Zeitraum von fünf Jahren. Die Erkenntnisse werden parallel in die weiteren Radverkehrsplanungen der Stadt Oberhausen einfließen.

Fahrradabstellanlagensystem mit integriertem Lastenradverleih für Anwohner im Bismarckviertel

Ziel des Projektes ist es, für die Anwohner im Bismarckviertel in Oberhausen, welches zum neu bewirtschafteten Parkraumgebiet zählt, Fahrradabstellanlagen mit einem integrierten Lastenradverleihsystem im öffentlichen Straßenraum zu errichten. Das Viertel befindet sich an der Mülheimer Straße, weist auch heute noch einen hohen Anteil an repräsentativen Bürgerhäusern auf und ist unter anderem Standort des St. Josef Hospitals sowie der Agentur für Arbeit. Die vorhandene Wohnbebauung verfügt über keine Möglichkeit, ein Fahrrad sicher und schnell verfügbar abzustellen und erschwert es den Anwohnern enorm, ein Fahrrad im Alltag zu nutzen. Um dieses Problem zu beheben, werden in 18 Straßenabschnitten jeweils zehn Stellplätze für Fahrräder bereitgestellt (insgesamt 180).

Aufgrund der fehlenden Abstellmöglichkeiten und der hohen Anschaffungskosten ist es den Anwohnern des Viertels in der Regel außerdem nicht möglich, sich ein eige-

nes Lastenfahrrad anzuschaffen. Um ihnen trotzdem den Transport schwerer und größerer Lasten mit dem Fahrrad zu ermöglichen bzw. eine Alternative zum Transport mit dem Pkw anzubieten, wird ein zusätzliches Verleihsystem für Lastenfahrräder integriert. Hierzu ist es vorgesehen, sechs Fahrradabstellanlagen mit einem ausleihbaren Elektro-Lastenfahrrad zu ergänzen. Für die Anmietung eines Stellplatzes und eines Lastenfahrrades wird eine Internetseite erstellt (Online-Buchungssystem). Die Öffnung der Anlage bzw. das Ausleihen des Lastfahrrades erfolgen über ein elektronisches Schließsystem ohne Personal und Schlüssel.

Radschnellweg „Hiberniadamm“

Die Stadt Oberhausen wird auf Grundlage der vom Rat der Stadt beschlossenen Machbarkeitsstudie einen Radschnellweg bauen, der unter anderem das Ziel hat, das Stadtgebiet an andere Radschnellwege anzubinden. Geplant ist dieser zwischen Bottrop - Oberhausen Osterfeld - Neue Mitte - Alt-Oberhausen und Mülheim-Styrum. Die Studie wird Anfang 2020 ausgeschrieben und soll im März 2020 vergeben werden.

Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität:

E-Roller Sharing

Im Rahmen des E-Roller-Sharingangebots bietet die Energieversorgung Oberhausen AG (evo) allen Bürgern und Unternehmen die Möglichkeit, Elektroroller im Free-Floating-Modell zu nutzen. Nach Beendigung der Fahrt können die Fahrer die E-Roller im gesamten Nutzungsgebiet an einer beliebigen, frei zugänglichen Stelle abstellen. Dieses Nutzungsgebiet wurde im letzten Jahr auch auf Teile des Essener Stadtgebiets ausgeweitet, so dass eine interkommunale Nutzung möglich ist. Leere Akkus werden bei Bedarf durch evo-Mitarbeiter dezentral getauscht. Der Service wird mit Hilfe eines E-Fahrzeuges (StreetScooter) durchgeführt, welches ebenfalls voll-elektrisch betrieben wird.

Die Stadt Oberhausen wird prüfen, ob Pkw-Parkplätze in Parkplätze für E-Roller umgewidmet werden sollten.

Förderung des Einsatzes von Elektrofahrzeugen in (Handwerks-)Betrieben

Oberhausen setzt mit Hilfe der im November 2018 gegründeten Mobilitätspartner-schaft zwischen der Stadt, der Handwerkskammer, der Industrie- und Handelskam-mer und der Kreishandwerkerschaft Anreize zur Umrüstung von Fahrzeugflotten. Dabei ist es wichtig, den Betrieben Informationen und Hilfestellungen an die Hand zu geben. Im Rahmen der Partnerschaft werden bspw. auch E-Fahrzeug-Verleihaktionen angeboten.

Ausbau der Ladeinfrastruktur

An der Förderung der Elektromobilität beteiligt sich im Bereich des Ausbaus der Ladeinfrastruktur vor allem die Energieversorgung Oberhausen AG (evo). 47 der insgesamt 82 Ladepunkte im Stadtgebiet (60 öffentliche und 22 halböffentliche) werden aktuell von der Oberhausener Stadttochter betrieben. An den Säulen können E-Fahrzeuge mit einer Leistung von bis zu 22 kW geladen werden. Am P&R-Parkplatz Bahnhof Sterkrade gibt es außerdem eine Schnellademöglichkeit, an der bis zu 50 kW bereitgestellt werden.

Die evo plant, zukünftig weitere Standorte zu errichten, sobald weitere Erkenntnisse zum Kundenverhalten vorliegen. Statistisch gesehen findet ein Großteil der Ladevorgänge nämlich im privaten oder dienstlichen Bereich und nur 15 % im öffentlichen Raum statt.

Ladesäuleninfrastrukturkonzept

Das Konzept wird den Bedarf an Ladeinfrastruktur im Stadtgebiet bestimmen, das Potential für die unterschiedlichen Ladetechniken abschätzen und hierzu geeignete Standorte festlegen. Technologieoffen werden auch mögliche Gas- und Wasserstoff-tankstellen in das Konzept Eingang finden. Derzeit befindet sich die Ausschreibung in Vorbereitung. Die Vergabe ist für Anfang 2020 vorgesehen.

Weitere Maßnahmen:

Hardwarenahrüstungen im kommunalen Fuhrpark

Bei der Feuerwehr sind insgesamt 27 leichte und 66 schwere Nutzfahrzeuge im Einsatz (17 x Euro 5 und besser bzw. 43 x Euro 5 und besser). Generell gibt es einen großen Unterschied zwischen Fahrzeugen des Rettungsdienstes und schweren Einsatzfahrzeugen. Beim Rettungsdienst ist der Fuhrpark auf dem neuesten Stand, weil die Fahrzeuge überdurchschnittlich beansprucht werden, einen entsprechend hohen Verschleiß haben und häufiger ausgetauscht werden müssen. Die schweren Nutzfahrzeuge haben nur sehr geringe Kilometerlaufleistungen und erreichen daher bei Einsätzen aufgrund der kurzen Strecken kaum die Betriebstemperaturen, bei denen das Stickoxid-Minderungssystem wirkungsvoll zur Geltung kommen würde. Ältere Fahrzeuge werden nur noch zu Ausbildungszwecken eingesetzt, neuere sind bereits mit Hardware zur Stickoxid-Minderung ausgestattet.

Bei der Energieversorgung Oberhausen (evo) sind insgesamt 47 leichte und drei schwere Nutzfahrzeuge im Einsatz, für die bei neun bzw. bei einem Fahrzeug die Nachrüstung möglich ist. Die neun umrüstbaren leichten Nutzfahrzeuge der evo werden kurzfristig mit verfügbaren Nachrüstsätzen ausgestattet. Die Wirtschaftsbetriebe Oberhausen (WBO) haben insgesamt 36 leichte Nutzfahrzeuge und 47 Sonderfahrzeuge. Ein Förderantrag zu deren Nachrüstung wird in Kürze gestellt.

Die Stadt Oberhausen wird unter Berücksichtigung von wirtschaftlichen und technischen Gründen solche Fahrzeuge unverzüglich nachrüsten, die förderfähig sind.

Einrichtung eines Fahrzeugpools für städtische Mitarbeiter in Form eines offenen Carsharing-Konzepts

Am Rathaus Alt-Oberhausen, welches in direkter Umgebung der Mülheimer liegt, und am Technischen Rathaus in Sterkrade wird im Rahmen eines Pilotprojekts der Einsatz eines zentralen Fahrzeugpools getestet. Den Mitarbeitern der Stadtverwaltung steht voraussichtlich ab Mitte 2020 ein Fahrzeugpool (mit größten Teils Elektrofahrzeugen), ÖPNV-Monatstickets und das Fahrradverleihsystem metropolradruhr zur Verfügung, um damit Dienstfahrten durchzuführen. Hierdurch werden umweltschädliche Emissionen sowie Kosten reduziert. Fahrten mit dem privateigenen Pkw sind dann nicht mehr möglich bzw. werden auf ein zwingend erforderliches Minimum reduziert. Außerhalb der Dienstzeiten haben außerdem Dritte die Möglichkeit, die Poolfahrzeuge zu mieten.

City-Logistik-Konzept

Im Rahmen eines gemeinsamen Projektes der Brost-Stiftung und des Verkehrsministeriums NRW wird für und mit der Stadt Oberhausen ein City-Logistik-Konzept entwickelt. Die Verwaltung hat auf Grundlage der Hinweise von Paketdienstleistern geeignete Quartiere, bspw. das Bismarckviertel oder das Schladviertel in der Nähe der Mülheimer Straße, für ein Mikrodepotkonzept identifiziert. Von diesen Mikrodepots aus kann dann eine nachhaltige Warenverteilung auf der letzten Meile erfolgen.

Neueinrichtung einer Planstelle „Nahmobilitätsmanager“

Die Stadtverwaltung möchte sich zukünftig auch personell breiter im Mobilitätsbereich aufstellen. Daher hat der Rat am 20.05.2019 beschlossen, eine neue Planstelle für einen „Nahmobilitätsmanager“ einzurichten, die im November 2019 besetzt werden konnte.

Aufgaben sind die Weiterentwicklung der Radwegenetzinfrastruktur und des Radwegesystems, die Durchführung von Verkehrsuntersuchungen, die Fortschreibung der Planungen von Abstellanlagen für Fahrräder und zu ÖPNV-Verknüpfungspunkten, die Mitwirkung am Aufbau eines Orientierungs- und Wegweisungssystems, die Einführung neuer Mobilitätsformen (Fahrradverleihsysteme, Förderung der E-Mobilität, Lastenfahrräder) sowie Öffentlichkeitsarbeit und Beschwerdemanagement.

Das Maßnahmenpaket 1 wird in Anlage A weiter konkretisiert.