

Vorlage Nr. 14/0037

Federf. Stadamt: Amt für Stadtplanung u. Bauaufsicht

Vorlage für den	Berichterstatter	Zuständigkeit	Sitzung am	Punkt
Stadtplanungs- und Bauausschuss	Stadtbaurat Harter	Entscheidung	23.01.2014	

öffentliche Sitzung

Betrifft:

Radverkehr in Gladbeck

hier: Zwischenbericht über die Arbeit der verwaltungsinternen Arbeitsgruppe zur Überprüfung der städtischen Radverkehrsinfrastruktur

Begründung:

In den Sitzungen des Stadtplanungs- und Bauausschusses am 22. September 2011 sowie am 15. November 2012 wurde umfassend zu dem Thema „Radverkehr in Gladbeck“ berichtet. In letztgenannter Sitzung wurde ein ausführlicher Sachstandsbericht der Verwaltung abgegeben, u.a. mit Aussagen zum Bestand der Radverkehrsanlagen im Stadtgebiet. Hinsichtlich der kommunalen Verpflichtung zur Überprüfung und Anpassung der bestehenden Radverkehrsanlagen auf Grund geänderter gesetzlicher Rahmenbedingungen (siehe erläuternd hierzu den u. g. Exkurs zur StVO) hat der Ausschuss folgenden einstimmigen Beschluss gefasst:

„Der Stadtplanungs- und Bauausschuss beauftragt die Verwaltung, eine verwaltungsinterne Arbeitsgruppe einzurichten, die stadtteilweise eine Überprüfung der bestehenden Radverkehrsanlagen vornimmt. Die Verwaltung wird gebeten, den Ausschuss über die Ergebnisse der Arbeit zu informieren und dem Ausschuss über Maßnahmen zur weiteren Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur im Stadtgebiet zu berichten. Hierauf aufbauend wird die Verwaltung in Vorbereitung der Mitgliedschaft in der AGFS gebeten, ein Radverkehrskonzept mit einem Maßnahmen- und Finanzierungsplan zu erarbeiten.“

Mitzeichnungen					
Bürgermeister:	Erster Beigeordneter:	Stadtkämmerer:	Beigeordneter	Stadtbaurat:	Rechtsamt:
Datum: _____	Datum: _____	Datum: _____	Datum: _____	Datum: _____	Datum: _____

Zahl der erforderlichen Protokollauszüge: _____

Arbeit der eingerichteten Arbeitsgruppe Radverkehr

Die Verwaltung hat im Frühjahr 2013 eine Arbeitsgruppe bestehend aus Mitarbeitern des Ordnungs-, Ingenieurs- und Planungsamtes gebildet. Die Polizei wird über die Bereisungen informiert, falls terminlich möglich, nimmt sie an den Bereisungen teil. Im Übrigen wird sie im Rahmen nachfolgender Abstimmungen über beabsichtigte Veränderungen in Straßenabschnitten beteiligt.

Die Arbeitsgruppe hat sich zunächst auf die Vorgehensweise in Form einer Vor-Ort Analyse verständigt. Bei der Bereisung werden neben der Verkehrsinfrastruktur (mit Schwerpunkt auf Radverkehrsanlagen) auch insgesamt die vorhandenen Verkehrszeichen (StVO - Beschilderung) im öffentlichen Straßenraum überprüft. Ein Ziel der StVO-Novelle ist es, den „Schilderwald“ zu lichten, um die Eigenverantwortlichkeit noch mehr als bisher im Bewusstsein der Verkehrsteilnehmer zu verankern. Für die Verkehrssicherheit ist es zielführender, punktuelle Regelungen mit Verkehrszeichen auf ein Minimum zu beschränken.

Im Laufe des Jahres 2013 wurden bislang 6 Ortstermine durchgeführt. Zunächst wurde das nördliche Stadtgebiet bereist. Im Wesentlichen handelt es sich um den Bereich, der nördlich einer Achse, gebildet aus Hegestraße, Sandstraße und Konrad-Adenauer-Allee, liegt. Sämtliche Straßen und Wege wurden in diesem Bereich abgefahren und begutachtet (siehe Übersichtskarte als Anlage zur Vorlage).

Die aus Sicht der Arbeitsgruppe notwendigen Veränderungen/Anpassungen bei der straßenverkehrsrechtlichen Beschilderung werden während der Befahrung protokolliert. Es wird geprüft, inwieweit (StVO-)Beschilderungen im Verkehrsraum noch erforderlich sind oder angepasst bzw. ausgetauscht werden müssen. Die Ergebnisse dieser Überprüfungen werden anschließend von der Ordnungsbehörde in eine förmliche Anordnung gem. § 45 StVO übernommen und dem zuständigen Straßenbaulastträger zur Umsetzung weitergegeben.

Bei den Radverkehrsanlagen wird die StVO-Konformität ausgewiesener Radwege überprüft, insgesamt wird die Führung des Radverkehrs in dem jeweiligen Straßenabschnitt beurteilt. Es werden die Bereiche / Abschnitte im Straßenraum festgelegt, in denen eine grundsätzliche Veränderung der Radverkehrsführung angezeigt ist und ggfls. eine Überplanung erforderlich wird. Zusätzlich werden bestehende Barrieren (z. B. nicht mehr notwendige Umlaufsperrern, sinnvolle Absenkungen von Gehwegübergängen und fehlende Absenkungen im Verlauf einer Wegebeziehung) erfasst und wenn möglich kurzfristig beseitigt.

Die gewählte Vorgehensweise der Verwaltung stellt sicher, dass sämtliche Verkehrsanlagen im Stadtgebiet überprüft werden. Sie ist allerdings auch mit einem erheblichen Zeit- und Arbeitsaufwand verbunden, hat aber den Vorteil, dass ein Gesamtüberblick über die bestehende Verkehrsinfrastruktur geschaffen wird, der sich nicht nur auf das Thema Fahrrad beschränkt.

Erste Ergebnisse der bisherigen Überprüfungen

StVO-Beschilderungen

Bei der Befahrung der einzelnen Straßen und Wege im nördlichen Stadtgebiet konnten eine Vielzahl von Beschilderungen festgestellt werden, die nach aktueller Rechtslage entbehrlich sind. Beispielhaft sind hier die Beschilderungen mit Hinweis zur Beachtung des vorhandenen Lichtraumprofils, zwischenzeitlich entbehrliche Halteverbotsbeschilderungen im Bereich ausgewiesener Schutzstreifen, entbehrliche Vorankündigungen von Verkehrsregeln, verschiedene Verbotsregelungen u. ä. zu nennen. In einigen Fällen wurde bei Verbindungswegen das Radfahren zugelassen, indem reine Gehwege (StVO-Zeichen 239) in gemeinsame Geh- und Radwege (StVO-Zeichen 240) geändert wurden.

Beseitigung bestehender Barrieren

Ebenfalls überprüft wurde die Nutzbarkeit von Wegen, die ausschließlich für Fußgänger- und Radverkehr zur Verfügung stehen. Mitunter fehlen hier erforderliche Gehwegabsenkungen oder es sind noch Umlaufsperrn vorhanden, die in der Regel ein Passieren sehr erschweren oder je nach Art des genutzten Verkehrsmittels fast ausschließen. Die grundsätzliche Notwendigkeit dieser Sperrn wird bei der Bereisung überprüft. In den meisten Fällen kann auf die Umlaufsperrn gänzlich verzichtet werden oder sie können „entschärft“ werden, damit ein ungehindertes Vorbeifahren möglich wird.

Im Falle ausgeschilderter Sackgassen wird überprüft, ob am Ende der Straße weiterführende Wege für Fahrradfahrer/-innen vorhanden sind. Sollte dies der Fall sein, wird die Sackgassenbeschilderung entsprechend ergänzt.

Betroffene Radverkehrsregelungen

Aufhebung der Benutzungspflicht

In verschiedenen Straßenabschnitten des Untersuchungsgebietes wurden Radverkehrsanlagen vorgefunden, für die eine Benutzungspflicht mittels entsprechender StVO-Beschilderung angeordnet ist. Nach Überprüfung und Beurteilung durch die Arbeitsgruppe ist die Radwegebenutzungspflicht in folgenden Straßen (-abschnitten) nicht mehr angezeigt und erforderlich und soll daher aufgehoben werden:

- Arenbergstraße (im Abschnitt zwischen Tunnel- und Händelstraße)
- Berliner Straße
- Bülser Straße (im Abschnitt zwischen Scheideweg und Konrad-Adenauer-Allee)
- Feldhauser Straße (im Abschnitt zwischen Beethoven-/Dorstener Straße und Bahnlinie)

- Huysenstraße
- Hegestraße (im Abschnitt zwischen Horn- und Voßbrinkstraße)

Überprüfung der Radverkehrsführung

Neben der Aufhebung der Benutzungspflicht ergibt sich darüber hinaus in folgenden Straßen (-abschnitten) die Notwendigkeit, die Radverkehrsführung zu überprüfen bzw. zu ändern.

Beethovenstraße

In der Beethovenstraße wurden bereits 1996 Schutzstreifen zur Führung des Radverkehrs markiert. Die damalige Regelung hat sich bewährt. Mittlerweile ist allerdings der Zustand der Fahrbahn insbesondere im Bereich der markierten Schutzstreifen sehr schlecht. Im Falle einer Erneuerung der Schutzstreifen-Markierung ist eine Überplanung des Straßenquerschnitts sinnvoll. Zwischenzeitlich sind die einschlägigen Regelwerke den geänderten Anforderungen angepasst worden, vor allem bei den erforderlichen Breiten einzelner Verkehrsanlagen. Die in der Beethovenstraße vorhandene Querschnittsaufteilung (u. a. Breite der Parkstände) entspricht nicht mehr den aktuellen Anforderungen, eine Überplanung ist im Falle einer Änderung daher erforderlich. Im Zusammenhang mit dem Neubau der Brücke in der Beethovenstraße hat die Verwaltung auch verschiedene Überlegungen für eine zukünftige Querschnittsaufteilung der Beethovenstraße gemacht. Diese können für eine zukünftige Überplanung der Beethovenstraße genutzt werden.

Bülser Straße (im Abschnitt zw. Konrad-Adenauer-Allee und Scheideweg)

In der Bülser Straße existiert in dem benannten Straßenabschnitt eine uneinheitliche Regelung bezüglich der Benutzungspflicht der gebauten Radwege. Insgesamt soll die Benutzungspflicht in Gänze aufgehoben werden. Fahrradfahrer/-innen können dann entscheiden, ob sie in der Fahrbahn fahren oder die „anderen“ Radwege benutzen wollen. Aus verkehrsplanerischer Sicht entspricht die vorhandene Querschnittsaufteilung der Bülser Straße nicht den heutigen Anforderungen an eine Straße im Vorbehaltsnetz, so dass hier ein Überplanungsbedarf gesehen wird. Aktuell überplant die Verwaltung die Bülser Straße im Bereich der zu erneuernden Brücke über die Bahngleise. Es werden zukünftige Querschnittsaufteilungen erarbeitet, die dann als Grundlage für die weitere Überplanung der Bülser Straße genutzt werden können.

Dorstener Straße (von Kardinal-Hengsbach-Platz bis Tunnelstraße)

Tunnelstraße (von Dorstener Straße bis Feldhauser Straße)

Die Dorstener Straße und die Tunnelstraße wurden in den 1980er Jahren im Rahmen von Programmen zur Verkehrsberuhigung umgestaltet. Der Radverkehr wird seit der Umgestaltung in beiden Straßen weitgehend im Fahrbahnraum geführt. Im Bereich von Querungs-

hilfen (Mittelinseln) und anderen Fahrbahneinbauten wird der Radverkehr allerdings aus dem Fahrbahnraum in den Seitenraum gelenkt, um nach den Querungshilfen im Schutz von Sicherheitsschleusen wieder zurück in die Fahrbahn geführt zu werden. Die derzeitige Führung des Radverkehrs speziell im Bereich der Mittelinseln aber auch in Bezug auf die bestehende Markierung im Fahrbahnraum entspricht nicht mehr den Anforderungen an eine komfortable und sichere Radverkehrsführung. Daher soll die derzeitige Radverkehrsführung in beiden Straßen in den oben genannten Abschnitten planerisch überprüft werden. Ziel der Überprüfung ist eine durchgängige Führung des Radverkehrs im Fahrbahnraum, um so auch Konflikte zwischen Radfahrern/-innen und Fußgängern und Fußgängerinnen im Bereich der Querungshilfen zu minimieren.

Für beide Straßenräume liegen bereits erste Vorentwurfspläne vor. Sobald eine finanzielle Perspektive für die Umsetzung möglicher Maßnahmen in den beiden Straßen aufgezeigt werden kann, wird die Verwaltung entsprechende Entwurfspläne dem Stadtplanungs- und Bauausschuss zur Beratung vorlegen.

Uechtmanstraße

In der Uechtmanstraße existiert keine besondere Führung des Radverkehrs, die Fahrradfahrer/-innen fahren im Fahrbahnraum. In der Fahrbahn wird geparkt. Eine unterstützende Führung des Radverkehrs ist sinnvoll. Aus Sicht der Arbeitsgruppe Radverkehr sollen in der Uechtmanstraße Schutzstreifen markiert werden. Die vorhandene Fahrbahnbreite ermöglicht eine solche Markierung, allerdings muss eine Regelung für den ruhenden Verkehr gefunden werden. Die Verwaltung wird daher eine entsprechende Planung erarbeiten.

Feldhauser Straße (im Abschnitt zw. Bahnlinie und Kreisverkehr Beethoven- / Dorstener Straße)

In dem benannten Abschnitt existieren verschiedenste Führungen des Radverkehrs, zum einen im Fahrbahnraum, zum anderen als straßenbegleitender Radweg. Insbesondere die Führung des Radverkehrs in nördlicher Richtung ist auf Grund des Zustands der Radwegeführung entlang der vorhandenen Baumstandorte problematisch. Die Verwaltung wird eine Überplanung des Abschnitts vom Kreisverkehr bis zur Bahnlinie erarbeiten. Es ist verkehrsplanerisch vorgesehen, den Radverkehr zukünftig im Fahrbahnraum abzuwickeln. In die planerischen Überlegungen wird auch die bestehende Radwegeführung im Bereich zwischen Bahnlinie und dem Abfahrtsarm Feldhauser-/ Zweckeler Straße miteinbezogen.

Kirchhellener Straße

Für die Kirchhellener Straße (ca. 920 m) liegt ein Entwurf für die Markierung von Schutzstreifen in der Fahrbahn bereits vor. Die Umsetzung der Maßnahme ist von notwendigen Anpassungen an den Lichtsignalanlagen in den Kreuzungen mit der Berliner Straße und der Hegestraße sowie von der Finanzierung abhängig. Ein Bericht zur Umsetzung der Maßnahme erfolgt nach Klärung dieser Fragen.

Die vorgesehenen Maßnahmen in den jeweiligen Straßen des bereisten Stadtgebietes (Aufhebung der Benutzungspflicht sowie Überprüfung der Radverkehrsführung) sind in dem beigefügten Plan entsprechend gekennzeichnet (siehe Anlage).

Zwischenfazit der bisherigen Bereisung

Die vor Ort vorgefundenen verschiedenen Situationen und Ausschilderungen im Straßenraum zeigen, dass eine Überprüfung der Beschilderungen im Sinne „Lichtung des Schilderwaldes“ von Zeit zu Zeit grundsätzlich sinnvoll ist. Hinsichtlich der StVO-Konformität ausgewiesener Radwege ist erkennbar, dass bereits in den zurückliegenden Jahren viele Beschilderungen (insbesondere anlässlich der damaligen StVO-Novelle von 1997), die eine Benutzungspflicht auslösen, bereits entfernt worden sind. So konnte nur noch an wenigen Straßenabschnitten mit gebauten Radverkehrsanlagen eine Benutzungspflicht festgestellt werden, die nach aktueller Rechtslage nicht mehr erforderlich ist.

Grundsätzlich stellt der Umgang mit diesen so genannten anderen Radwegen ein Problem dar. Da sie benutzt werden können, sind auch sie in einem verkehrssicheren Zustand zu halten, andererseits stellt die Führung im Fahrbahnraum in vielen Fällen die bessere Alternative dar. Um eine solche Führung zu ermöglichen, ist häufig eine Überplanung des Straßenraums erforderlich, um zu einer neuen Verteilung der Verkehrsfläche zu gelangen.

Die Verwaltung wird zu den o. g. Straßenabschnitten mit Überplanungsbedarf entsprechende Planungen erarbeiten und dem Ausschuss zu gegebener Zeit zur Beratung und Abstimmung vorlegen.

Die dargelegten Anpassungen und Änderungen bei der StVO-Beschilderung werden in Kürze Zug um Zug umgesetzt, kleinere bauliche Maßnahmen (Absenkungen, Entfernung von Umlaufsperrern) wurden bereits umgesetzt.

In der Ausschusssitzung werden einige Beispiele von Vor-Ort-Situationen dargestellt und erläutert.

Hinweise des ADFC

Im Austausch mit dem örtlichen ADFC wurden einige Straßen im Stadtgebiet benannt, in denen benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen existieren, die aus Sicht des ADFC nach aktueller Rechtslage nicht mehr erforderlich sind. Beispielhaft hat der ADFC folgende Straßen(-abschnitte) aufgeführt:

- Heringstraße gegen Einbahnstraßenrichtung
- Roßheidestraße zwischen Bahnübergang und Boystraße
- Wielandstraße, stadteinwärts, bis Görlitzer Str.
- Hornstraße Richtung Grafenmühle, wegen eklatanter Mängel in der Breite (tw. unter 90 cm!) und des Zugewachseins
- Hegestraße vor der A 31, dort stehen die Schilder im Weg auf dem Radweg

Ferner hat der ADFC auf die neue Mängelkarte des ADFC unter (<http://www.adfc-nrw.de/kreisverbaende/vest-recklinghausen-ev/ortgruppen/gladbeck/radwege-maengel.html>)

hingewiesen, in der alle von der ADFC-Arbeitsgruppe Radverkehr ermittelten Problemzonen im Gladbecker Radwegenetz dargestellt sind. Insgesamt handelt es sich um ca. 22 „Problemzonen“ bzw. Mängel im Stadtgebiet.

12 dieser Mängel liegen in dem aktuell von der städtischen Arbeitsgruppe bereisten Bereich des Stadtgebietes. Dabei beziehen sich die folgenden Mängel direkt auf die Thematik „StVO-Konformität ausgewiesener Radwege“. Es handelt sich um

- die bereits oben erwähnte Hornstraße und Hegestraße (von Hornstraße bis Stadtgrenze Bottrop)
- die Hegestraße im Abschnitt Kampstraße bis Wiesenbusch
- die Kreuzung Möller- / Schultenstraße
- die Kreuzung Kirchhellener- / Josef-/ Berliner Straße
- die Freigabe eines Abschnitts der über das freie Feld geführten Uechtmanstraße für den Radverkehr

Bei den anderen Mängeln steht vielfach der bauliche Zustand des Wegs in der Kritik. Beispielfhaft werden hier aus der ADFC-Liste die folgenden Mängelstrecken aufgezählt:

- östlicher Abschnitt des Scheidewegs zw. Bülser Straße und Stadtgrenze Gelsenkirchen in Höhe der S-Bahnlinie
- Freizeitwege im Bereich Wiesenbusch / Holtkampstraße
- der Abschnitt der Uechtmanstraße in der Zuführung zur Kirchhellener Straße

Weiteres Vorgehen

Die Verwaltung wird die in 2013 begonnene Bereisung des Stadtgebietes mit Überprüfung der StVO-Beschilderung und der Konformität ausgewiesener Radwege in 2014 fortsetzen. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse sollen in ein Gesamtkonzept zur weiteren Förderung des Radverkehrs im Stadtgebiet aufgenommen werden.

Gesamtstädtisches Radverkehrskonzept

Die Verwaltung beabsichtigt hierfür, ein gesamtstädtisches Radverkehrskonzept erarbeiten zu lassen. Dieses Konzept soll dabei als zukünftiges Ziel- und Maßnahmenprogramm für das fahrradfreundliche Gladbeck dienen.

Aktuell gibt es keine fachlich fundierte Beurteilungsgrundlage, wie und mit welchen Maßnahmen der Radverkehr in Gladbeck in den nächsten Jahren weiterentwickelt werden soll. Im Zuge des damaligen Modellprojektes Fahrradfreundliches Gladbeck wurde eine Radwege-Netzplanung erstellt, die u. a. Basis für ein umfangreiches Maßnahmenprogramm war. Dieses Programm wurde überwiegend in den neunziger Jahren des letzten Jahrhunderts abgearbeitet. Auf Grund der Haushaltssituation folgte eine Phase, in der Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur deutlich geringer ausfielen. Die Verbesserung der Radwegeführung konnte durch den notwendigen Gesamtumbau an verschiedenen (Haupt-)Verkehrsstraßen dennoch verbessert werden (Josefstraße, Horster Straße, verschiedene Kreis-

verkehre). Seit einigen Jahren werden notwendige Straßen- und Kanalsanierungsmaßnahmen genutzt, um im Zuge der Wiederherstellung der Fahrbahnen auch Verbesserungen für die Radwegeführung zu erreichen (z. B. Schutzstreifenmarkierungen in der Schulten- und Frentroper Straße).

In den zurückliegenden Jahren haben sich maßgebliche inhaltliche Veränderungen bei der generellen Radwegeplanung ergeben. Das Thema Radverkehr wird in der Straßenverkehrsordnung anders gehandhabt, die Veränderungen haben Eingang in die maßgeblichen Regelwerke für die Planung gefunden. Die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V. hat mittlerweile den Fußgänger in ihren Namen mit aufgenommen; ein deutliches Zeichen dafür, dass zukünftig die Nahmobilität stärker in den Fokus rückt.

Alle diese Veränderungen sollten auch auf der kommunalen Ebene Berücksichtigung finden und führen dazu, dass neben einer Bilanzierung der vorhandenen Strukturen für den Radverkehr eine konzeptionelle Neuausrichtung der örtlichen Radverkehrsplanung stattfindet. Hierzu soll das zu beauftragende Radverkehrskonzept dienen.

Im Allgemeinen werden folgende Themen in einem Radverkehrskonzept behandelt

- Ziele, Zielsystem, Leitbild
- Analyse
- Maßnahmenkonzept und Kosten
- Finanzierung

Mit dem Konzept soll der Handlungsbedarf für den städtischen Radverkehr in einem festgelegten Zeitraum (2020) differenziert dargelegt werden. Die Ausbaumaßnahmen sollen im Zusammenhang mit einem abgestimmten Netz aufgezeigt und priorisiert werden.

Verlängerung der Mitgliedschaft in der AGFS

Die Stadt Gladbeck ist als Gründungsmitglied von Anfang an in der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. vertreten. Aus den damals 13 Mitgliedsstädten sind bis heute 69 Städte und Gemeinden und Kreise geworden. Das Interesse aufgenommen zu werden, ist nach wie vor groß. Die hiesige Region ist mit der Teilnahme des Kreises Recklinghausen und den Städten Dorsten, Haltern am See, Herten, Marl, Recklinghausen und Gladbeck sehr gut vertreten. Im Sommer 2013 wurde die Nachbarstadt Bottrop in den Kreis der AGFS aufgenommen.

Die AGFS versteht sich als „Avantgarde für eine moderne Verkehrspolitik“ und hat sich daher ein engagiertes Leitbild gegeben. Darin sind als Ziele u. a. die Steigerung der Lebensqualität in den Städten, die Gesundheitsförderung, eine verbesserte Verkehrssicherheit und die Stärkung von Wirtschaft und Tourismus enthalten. Die AGFS behandelt das Thema Radverkehrsförderung nicht isoliert, sondern im Kontext der städtischen Nahmobilität, die alle nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer einbezieht.

Über die Aufnahme in den Verein entscheidet eine bei der Landesregierung eingerichtete Auswahlkommission. Im Falle der Aufnahme erhält eine Stadt / Kommune das Prädikat „Fahrradfreundliche Stadt“ für die Dauer von 7 Jahren. Eine Verlängerung der Mitgliedschaft ist möglich. Mit der Mitgliedschaft sind für die teilnehmenden Kommunen / Kreise jährliche Beitrags- bzw. Aufwandszahlungen in Höhe von insgesamt ca. 3.000 Euro verbunden.

Die Stadt Gladbeck hat im November 2007 die Verlängerungsurkunde für weitere 7 Jahre Mitgliedschaft in der AGFS erhalten. Für den Fall eines Verbleibs der Stadt Gladbeck in der AGFS muss bis Ostern 2014 eine weitere Verlängerung der Mitgliedschaft beim Verkehrsministerium und der Geschäftsstelle der AGFS beantragt werden.

Die Stadt Gladbeck hat im Rahmen der Teilnahme an dem damaligen Modellprojekt „Fahrradfreundliches Gladbeck“ und in den darauffolgenden Jahren intensiv Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs im Stadtgebiet ergriffen. So wurden in den Jahren von 1989 bis 2003 ca. 7,2 Mio Euro für das „Fahrradfreundliche Gladbeck“ verausgabt, wobei das Spektrum der Maßnahmen neben den baulichen Arbeiten zur Radverkehrsinfrastruktur auch Öffentlichkeitsarbeit und Begleitforschung beinhaltete.

In den letzten Jahren mussten die Aktivitäten und baulichen Maßnahmen für den örtlichen Radverkehr auf Grund der schwierigen Haushaltslage und der eingeschränkten Personalkapazitäten leider deutlich zurückgefahren werden. Im Wesentlichen wurde das Thema nur noch im Rahmen größerer Straßenbaumaßnahmen abgedeckt. Die Öffentlichkeitsarbeit wurde in geringem Umfang begleitend zu den Aktionen der AGFS geleistet.

Aus Sicht der Verwaltung bietet die Mitgliedschaft in der AGFS eindeutige Vorteile für die Radverkehrsplanung und für die Bearbeitung und Umsetzung des Themas in der kommunalen Praxis. Mit der Erstellung der erforderlichen Antragsunterlagen hat die Verwaltung ein geeignetes Gutachterbüro beauftragt. Die AGFS hat eine Handreichung für die Erarbeitung des Verlängerungsantrags vorgelegt, darin ist ein Kriterienkatalog als Arbeitshilfe für die Darstellung der jeweiligen örtlichen Situation enthalten. Der Antrag wird bis Ostern beim Verkehrsministerium und der Geschäftsstelle der AGFS vorgelegt.

Die weitere Mitgliedschaft ist allerdings nur sinnvoll und grundsätzlich möglich, wenn das Thema Radverkehr zukünftig wieder mehr ins Blickfeld gerückt wird und vermehrt Maßnahmen am städtischen Radwegenetz ergriffen werden. Das zu erstellende gesamtstädtische Radverkehrskonzept soll dabei als zukünftiges Ziel- und Maßnahmenprogramm für das fahrradfreundliche Gladbeck dienen.

Exkurs: Straßenverkehrsordnung / Führung des Radverkehrs

Der Umgang mit dem Radverkehr wurde bereits im September 1997 durch eine umfangreiche Änderung der Straßenverkehrsordnung (StVO) grundlegend neu gehandhabt. Die damalige Änderung wurde daher auch vielfach als Fahrrad-Novelle bezeichnet. Unterschiedlichste Elemente der Radverkehrsförderung wurden in ihr geregelt, so z. B. die Einrichtung von Fahrradstraßen, die Öffnung von Einbahnstraßen, die Radwegebenutzungspflicht und die Einführung von Schutzstreifen. Auf Grund der Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. hatte die Stadt Gladbeck bereits im Rahmen des Modellprojektes Fahrradfreundliches Gladbeck intensiv eine Vielzahl dieser StVO-Regelungen im städtischen Straßennetz angewandt. Insbesondere mit dem Einsatz von Schutzstreifen wurden sehr positive Erfahrungen gemacht. (Im Gegensatz zu einem straßenverkehrsrechtlich ausgeschilderten Radweg bzw. Radfahrstreifen mit StVO-Zeichen 237 handelt es sich bei einem Schutzstreifen um einen durch eine unterbrochene Leitlinie abmarkierten Teil der Fahrbahn, der dem Fahrradfahrer einen Schutzraum zum Befahren zuweist.) (Weitergehende Erläuterungen hierzu s. u.)

Im April 2013 wurde die StVO erneut geändert, mit der Zielsetzung zum einen den so genannten Schilderwald zu lichten und zum anderen einen weiteren Beitrag zur Sicherheit des Fahrradverkehrs zu leisten. Hierfür wurden die Radverkehrsvorschriften gestrafft und vereinfacht, um den zuständigen Behörden mehr Handlungsspielräume und eine größere Flexibilität zu ermöglichen. Die Anordnung benutzungspflichtiger Radwege darf nur noch erfolgen, wenn dies aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufs erforderlich ist.

Im Herbst 2010 traf das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig auf Grund der Klage eines Radfahrers gegen die Ausschilderung eines gemeinsamen Geh- und Radwegs durch die Stadt Regensburg eine wegweisende Entscheidung: Kommunen dürfen Fahrradfahrer nur in besonderen Fällen zwingen, Radwege zu nutzen - und zwar dann, wenn es an der Stelle eine größere Gefahr gibt, die das normale Risiko des Straßenverkehrs "erheblich übersteigt". Das Urteil wurde von vielen Fahrradfahrern und Fahrradfahrerinnen, die täglich mit dem Fahrrad unterwegs sind, begrüßt, da die Fahrt auf vorhandenen Radwegen - meist im schlechten Zustand - häufig sehr beschwerlich ist. Oft fehlen in Kreuzungsbereichen besondere Radverkehrsführungen. Vielfach muss sich der Radfahrer den Weg mit den Fußgängern teilen und daher vorsichtig und langsam fahren.

Als weitere „Hilfestellung“ für die kommunale Arbeit an einem attraktiven Radverkehrsnetz wurde Ende 2010 die ERA, Empfehlung für Radverkehrsanlagen, von der Forschungsgemeinschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. Köln herausgegeben. Sie löst die Richtlinie aus dem Jahr 1995 ab. Für die Verkehrsplaner stellt sie eine verbindliche Arbeitsgrundlage für die Planung, den Entwurf und den Betrieb von Radverkehrsanlagen dar. Im Juni 2011 wurde die ERA 2010 per Erlass durch das Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes NRW für die Anwendung an Bundes- und Landesstraßen eingeführt. Den Kommunen wird die Anwendung generell empfohlen. Die Bezirksregierung ist aufgefordert, bei zukünftigen Fördermaßnahmen nach den Richtlinien des kommunalen Straßenbaus die Einhaltung der ERA-Standards zur Auflage zu machen. Nicht mehr Fördervoraussetzung ist ab sofort, dass die Benutzungspflicht einer Radverkehrsanlage angeordnet wird.

Die Attraktivität eines kommunalen Radwegenetzes wird von verschiedenen Faktoren bestimmt. Die Verkehrssicherheit (objektiv wie subjektiv) spielt dabei eine maßgebliche Rolle. Unfalluntersuchungen zeigen, dass die Radfahrer dort am sichersten sind, wo Autofahrer sie im Blick haben. Dies soll auch bei der Planung von Radverkehrsführungen berücksichtigt werden. In den neuen Richtlinien (ERA 2010) sowie in den Veränderungen der StVO kommt dies deutlich zum Ausdruck. Bei der Wahl geeigneter Führungsformen des Radverkehrs an Straßen sind Stärke und Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs entscheidende Bestimmungsgrößen. Die bislang gültigen Einsatzgrenzen für den Mischverkehr von Fahrradfahrern und Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn sowie für die Anlage von Schutzstreifen sind erweitert worden, verbindliche Kfz-Mengen werden nicht mehr vorgegeben. Damit sind die Handlungsspielräume bei der Führung des Radverkehrs erweitert worden.

Situation in Gladbeck

Innerhalb von Gladbeck sind seit 1994 die Straßen in den Wohngebieten als Tempo-30-Zonen ausgewiesen. In diesen temporeduzierten Straßen ist in der Regel eine gesonderte Führung des Radverkehrs auf eigenen Radwegen grundsätzlich nicht erforderlich.

Wesentlich ist daher die gesicherte Führung des Radverkehrs entlang der Verbindungs- und Hauptverkehrsstraßen. Hier weist das Gladbecker Radwegenetz bereits ein umfangreiches Angebot in unterschiedlichster Qualität auf. Größere Netzlücken sind dabei im städtischen Straßennetz nicht vorhanden. Durch die aktuelle Rechtsprechung zur Führung des Radverkehrs in Straßen sowie auf Grund des überarbeiteten Regelwerks (ERA 2010) besteht die Verpflichtung zur Überprüfung und Anpassung der bestehenden Radverkehrsanlagen.

Anlage:

Übersichtsplan der bislang bereisten Bereiche des Stadtgebietes mit Hinweisen zu vorgesehenen Maßnahmen

Finanzielle Auswirkungen:

keine

folgende

Ergebnisrechnung

Ertrag	€
einmalig	
jährlich	

Aufwand	€
einmalig	ca. 40.000,- €
jährlich	
<i>darin enthalten:</i>	
Personalaufwand	
Sach- und Dienstleistungen	
Transferaufwand	

investiver Finanzplan

Einzahlung	€
einmalig	
jährlich	
<i>darin enthalten:</i>	
Zuschüsse	
Beiträge Dritter	

Auszahlung	€
einmalig	
jährlich	

Haushaltsmittel stehen: zur Verfügung nicht zur Verfügung

Erläuterung:

Für die beabsichtigten gutachterlichen und konzeptionellen Arbeitsaufträge, die vergeben werden sollen, werden nach Einschätzung der Verwaltung ca. 35.000 Euro bis 40.000 Euro veranschlagt. Konkrete Angaben sind erst nach Durchführung des vorgesehenen Vergabeverfahrens möglich. Haushaltsmittel stehen zur Verfügung.

Konkrete finanzielle Angaben zur baulichen Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur sind zum jetzigen Zeitpunkt der Analyse noch nicht möglich.

Beschlussentwurf:

Der Stadtplanungs- und Bauausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis. Er stimmt dem bisherigen Vorgehen der Arbeitsgruppe sowie den dargelegten weiteren Arbeitsschritten zu:

1. Die Verwaltung wird bis Ostern den Verlängerungsantrag zur Mitgliedschaft in der AGFS beim Verkehrsministerium und der Geschäftsstelle der AGFS stellen.
2. Die Verwaltung beauftragt die Erarbeitung eines gesamtstädtischen Radverkehrskonzeptes.
3. Die Überprüfung der bestehenden Radverkehrsanlagen im Stadtgebiet durch die verwaltungsinterne Arbeitsgruppe wird fortgesetzt.

Der Bürgermeister
I.V.

Martin Harter
- Stadtbaurat -

In der Sitzung des

- _____-Ausschusses
- Rates
- Haupt- und Finanzausschusses

am _____ (nicht - öffentlicher Teil) wurde wie folgt beschlossen: