

**Vorlage Nr. 20/0176**

Federf. Stadtamt: Geschäftsstelle Rat und Bürger

<b>Vorlage für den</b>	Berichterstatter	Zuständigkeit	Sitzung am	Punkt
Haupt- und Finanzausschuss	Bürgermeister Roland	Entscheidung	08.06.2020	5

öffentliche Sitzung

**Betrifft:**

**Anregung gem. § 24 GO NRW**

**- Radweg auf der Brücke Buersche Straße -**

**Begründung:**

**1. Anregung gem. 24 der Gemeindeordnung des Landes Nordrhein-Westfalen**

Mit Schreiben vom 24.03.2020 wurde eine Anregung gem. § 24 der Gemeindeordnung des Landes Nordrhein-Westfalen (GO NRW) eingereicht und folgender Antrag gestellt:

„Die Stadt Gladbeck stellt zum Schutz der Radfahrenden auf der Brücke Buersche Straße das neue Verkehrsschild ‚Überholen für Zweiräder durch Kraftwagen verboten‘ auf und strebt mittelfristig einen geschützten Radstreifen an.“

**2. Stellungnahme der Verwaltung:**

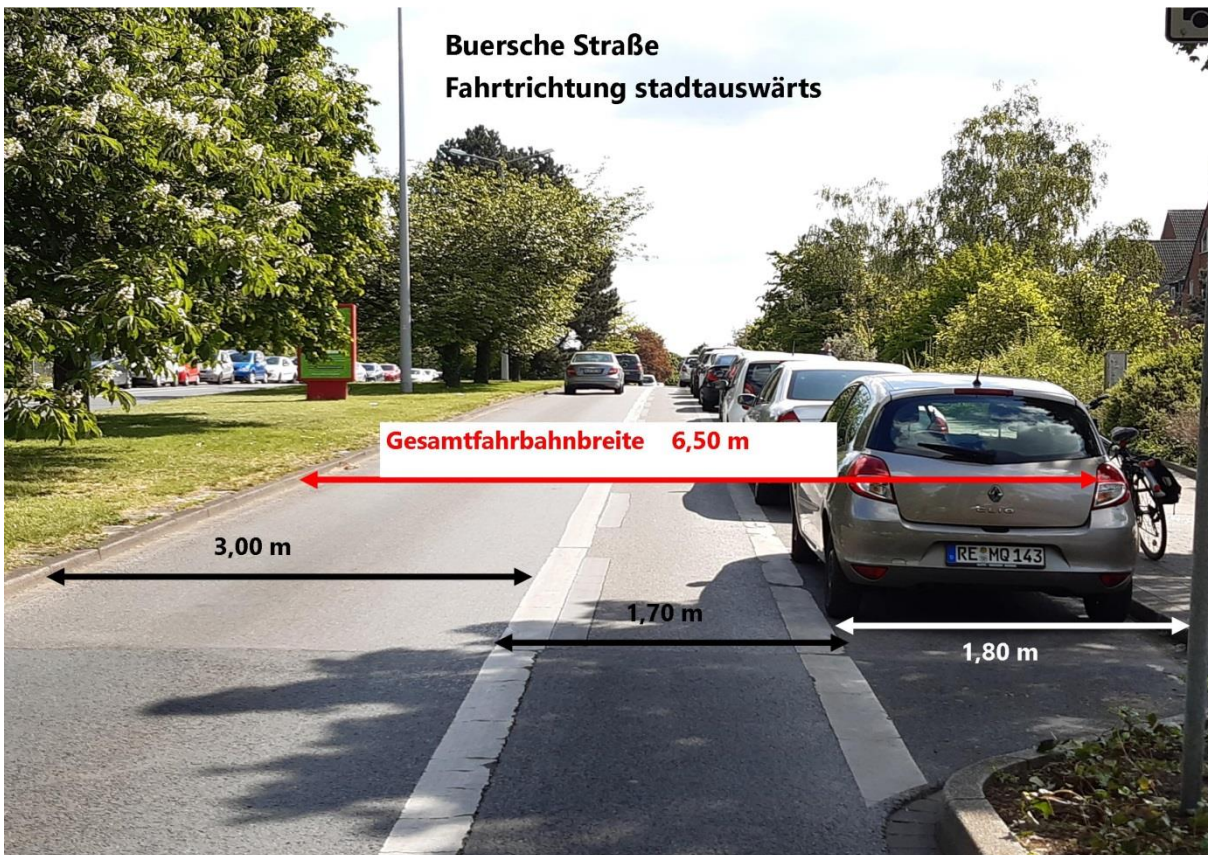
Zur Vorgeschichte:

Die Radverkehrsführung im Bereich der Buerschen Straße wurde im Zuge des damaligen Modellprojektes "Fahrradfreundliches Gladbeck" im Jahr 1996 umgesetzt. Es handelte sich um eine Markierungslösung, die ohne größere Umbaumaßnahmen auf der Gesamtstrecke durchgeführt wurde.

<b>Mitzeichnungen</b>					
Bürgermeister:	Erster Beigeordneter:	Stadtkämmerer:	Beigeordnete	Stadtbaurat:	Rechtsamt:
Datum: _____	Datum: _____	Datum: _____	Datum: _____	Datum: _____	Datum: _____

Zahl der erforderlichen Protokollauszüge: \_\_\_\_\_

Folgende Aufteilung des Verkehrsraums liegt in Höhe der Brücke über die Bahngleise vor:



### **Radfahrstreifen Buersche Straße**

Die damalige Umgestaltung umfasste den Straßenabschnitt der Buerschen Straße zwischen der Kreuzung mit der Schillerstraße und der Kreuzung mit der Bülser Str. / Erlenstraße. Dieser Abschnitt hat eine Länge von ca. 600 m. Die jeweils vorhandenen zwei Richtungsfahrbahnen mit einer jeweiligen Breite von ca. 6,55 m wurden pro Fahrtrichtung in eine Fahrspur von ca. 3,00 m, einen Radfahrstreifen von ca. 1,70-1,75 m und einen angrenzenden Parkstreifen von ca. 1,80 m aufgeteilt. **Die Regelung entsprach dem damaligen Stand der Technik.** Insgesamt sind auf beiden Straßenseiten 119 Pkw-Stellplätze durch die Ummarkierung eingerichtet worden. (Nordseite: 50 Stellplätze, Südseite: 69 Stellplätze).

Ferner ist in Höhe des Vinzenzheims die Bushaltestelle „Gladbeck Ost Bahnhof“ auf beiden Straßenseiten in die Maßnahme integriert. Die Haltestelle ist als Buskap ausgebildet. Es wurde eine zusätzliche Umfahrung für den Radverkehr in Bereich der Haltestellen eingerichtet. Die Gehwege entlang der Buerschen Straße haben eine Breite von jeweils gut 3,00 m.



**Radwegführung an Bushaltestelle „Gladbeck Ost Bahnhof“ in der Buersche Straße**

Straßenverkehrsrechtlich handelt es sich bei der Radverkehrsführung in dem fraglichen Abschnitt der Buerschen Straße um einen Radfahrstreifen. Es ist ein von der Fahrbahn abgetrennter Sonderweg, der mit StVO-Zeichen 237 (Radweg) beschildert ist und durch beidseitige Breitstrich-Markierungen (25 cm) eingefasst wird. Die Breitstrichmarkierungen werden dem Radweg hinzugerechnet. Im Falle der Buerschen Straße beträgt die Breite des Radfahrstreifen 1,70-1,75 m. Der Radfahrstreifen darf im Gegensatz zum Schutzstreifen vom Kfz-Verkehr nicht im Längsverkehr befahren werden, er darf jedoch zum Ein- und Abbiegen sowie zum Erreichen von Parkständen überquert werden.

**Nach Einschätzung der Verwaltung hat sich die vorgenommene Fahrspuraufteilung mit einem Radfahrstreifen bewährt.**

Aus heutiger Sicht könnte eine Änderung des Fahrbahnquerschnittes in dieser Form nicht mehr neu vorgenommen werden, da sie nicht Straßenverkehrsordnung (StVO)-konform ist. Zum einen fehlt der Schutzabstand zwischen den Pkw-Stellplätzen und dem Radfahrstreifen, zum anderen ist die angrenzende Kfz-Fahrbahn mit ca. 3,00 m nicht für alle Kfz-Arten ausreichend breit, um den seit dem 27. April 2020 in der StVO verankerten Mindest-Sicherheitsabstand von 1,50m zum Überholen von Radfahrenden einhalten zu können. Straßenverkehrsrechtlich bedeutet dies, dass bestimmte breitere Fahrzeuge einen in der Buerschen Straße auf dem Radfahrstreifen befindlichen Radfahrenden nicht überholen dürfen und so lange hinter ihm fahren müssen, bis der Schutzabstand wieder gegeben ist.

## **Beschilderung eines Überholverbotes von einspurigen Fahrzeugen, Zeichen 277.1**

Die Möglichkeit, ein spezielles Überholverbot zu beschildern, bietet die neu gefasste StVO seit dem 27. April 2020.



### ***Verkehrszeichen 277.1 - Verbot des Überholens von einspurigen Fahrzeugen für mehrspurige Kraftfahrzeuge und Krafträdern mit Beiwagen***

Wer ein mehrspuriges Kraftfahrzeug führt, darf bei entsprechender Anordnung ein- und mehrspurige Fahrzeuge grundsätzlich nicht mehr überholen, auch wenn ein ausreichender Sicherheitsabstand einzuhalten wäre. Zu den Anordnungsvoraussetzungen für das neue Verkehrszeichen erläutert die geltende Erlasslage des Landes-Verkehrsministeriums NRW:

„Eine Anordnung kommt dort in Betracht, wo dies aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse aus Verkehrssicherheitsgründen zum Schutz des Verkehrs mit einspurigen Fahrzeugen erforderlich ist. Dies ist insbesondere an besonders gefahrenträchtigen Fahrbahnabschnitten, Engstellen sowie Gefäll- und Steigungsstrecken der Fall, wo eine Gefährdung des Verkehrs mit einspurigen Fahrzeugen besteht.“

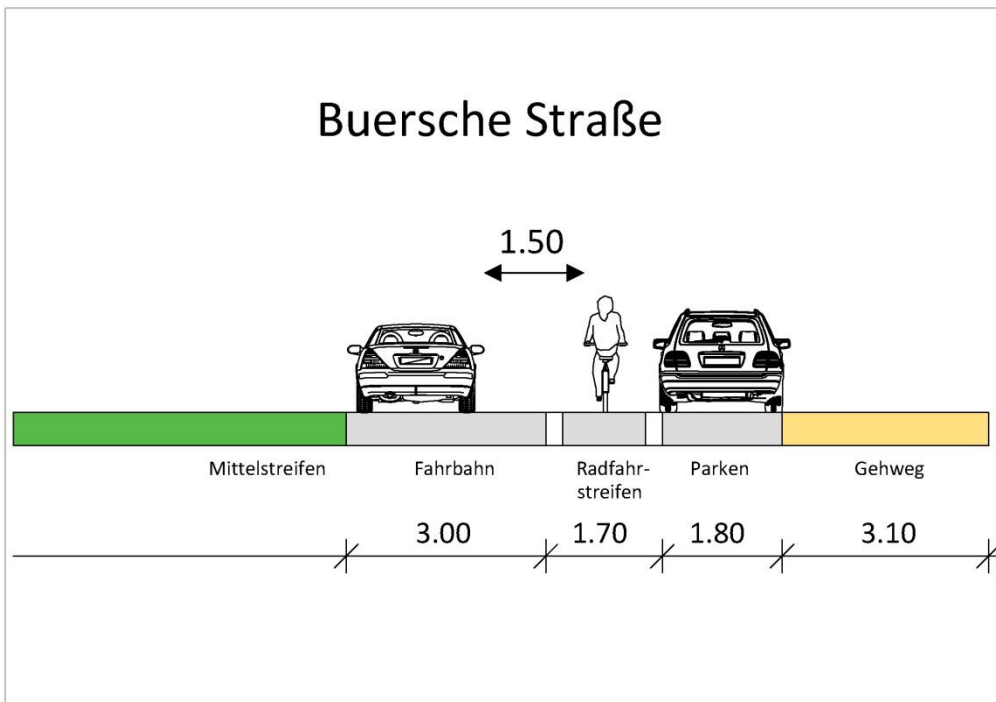
Für die betreffende Örtlichkeit der Brücke Buersche Straße lassen sich Verkehrssicherheitsgründe sowie eine Gefährdungslage für Radfahrer nicht herleiten. Das Unfallaufkommen im Bereich ist unauffällig, eine Beschwerdelage existiert nach hiesiger Kenntnis ebenso nicht.

Der Erlass führt noch weiter aus:

„Eine Anordnung kommt auch dort in Betracht, wo es regelmäßig zu Überholvorgängen mit Kraftfahrzeugen kommt, bei denen die unter § 5 Absatz 4 StVO definierten ausreichenden Seitenabstände zu Rad Fahrenden und Elektrokleinstfahrzeug Führenden aufgrund der örtlichen oder verkehrlichen Gegebenheiten unterschritten werden.“

Aufgrund des wie oben dargestellten Straßenquerschnitts kann es sicher zu diesen Überholvorgängen kommen, nämlich unvermeidlich beim Passieren von Radfahrern durch LKW oder Linienbussen des ÖPNV.

Grundsätzlich ist ein StVO konformes Überholen von Radfahrenden in der Buerschen Straße jedoch bei der Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer möglich (die meisten Mittelklassefahrzeuge verfügen über eine Breite von 180 bis 190 cm zzgl. ca. 12 cm für den jeweiligen Seitenspiegel.) Dieser Überholvorgang setzt allerdings eine gegenseitige Rücksichtnahme voraus. D.h. die Kfz-Fahrenden müssen sich zur linken Bordsteinkante orientieren und auch die Radfahrenden müssen sich im Falle des Überholens mehr rechts orientieren. Dabei sollten sie die parkenden Fahrzeuge im Blick halten.



### **Darstellung der aktuellen Überholsituation in der Buerschen Straße**

Ein mit StVO-Zeichen 277.1 ausgeschildertes Überholverbot würde allerdings alle mehrspurigen Fahrzeuge betreffen: Sämtliche Pkw müssten in geringer Geschwindigkeit hinter dem jeweiligen Radfahrer fahren und dürften nicht überholen.

Die Gesamtstrecke, in der die kritische Querschnittsgestaltung gegeben ist, beträgt in Fahrrichtung GE-Buer gut 500 m und in Fahrtrichtung Innenstadt gut 450 m. Ein mit durchschnittlicher Geschwindigkeit (40 km/h) fahrendes Kfz benötigt für diese Strecke ca. 45 bzw. 40 Sekunden. Radfahrende dürften für den Streckenabschnitt durchschnittlich ca. 180 bzw. 160 Sekunden benötigen. Bei einer Anordnung des Verbots des Überholens von einspurigen Fahrzeugen müssten sämtliche Kfz-Teilnehmer im Falle eines auf dem Radfahrstreifen verkehrenden Radfahrers solange hinter ihm bleiben, bis ein regelkonformes Überholen wieder möglich ist. Hierdurch dürften Verkehrssituationen entstehen, die sowohl für Radfahrende wie für Kfz-Teilnehmer nicht unproblematisch sind. Radfahrende dürften sich gedrängt fühlen, während nicht alle Kfz-Teilnehmer die notwendige Geduld aufbringen dürften. Kritische Verkehrssituationen wären vorprogrammiert.

Aus Sicht der Verwaltung wurde daher in Abwägung der Gesamtsituation der Einsatz des neuen Verkehrszeichens als nicht verhältnismäßig eingeschätzt. Die Verkehrssituation ist seit Jahren unauffällig. Auf Grund der Örtlichkeit haben sich die Verkehrsteilnehmer im Blick. Durch die Anordnung eines Überholverbots für einspurige Fahrzeuge soll keine Verkehrssituation entstehen, die ein Konfliktpotenzial erzeugt und letztlich zu einer Verkehrsunsicherheit führen könnte. Letztlich wohnt der neuen StVO der einzuhaltende Sicherheitsabstand von 1,50 m in § 5 Absatz 4 ohnehin inne und muss an dieser Straßenstelle besonders von breiteren Fahrzeugen auch ohne Verkehrszeichen beachtet werden.

### **Planungsvorschlag des ADFC: Anlage eines geschützten Radstreifens**

Der Planungsvorschlag bezieht sich auf ein vor einigen Jahren neu entwickeltes Element der Radverkehrsführung, das im aktuellen Regelwerk hinsichtlich der konkreten Ausgestaltung noch nicht Eingang gefunden hat. Gemeint ist ein Radweg, der auf Fahrbahnniveau geführt wird (also ein Radfahrstreifen), verbunden mit einer wie auch immer gearteten Absicherung zur Kfz-Fahrbahn. Dies kann ein markierter Sicherheitsbereich zwischen Fahrbahn und Radweg sein, der nicht überfahren werden darf. Zusätzlich können Poller oder andere Gestaltelemente in diesen Bereich eingebaut werden.

Eine solche Querschnittsgestaltung kommt nur dort in Betracht, wo rechts neben der Fahrbahn keine Stellplätze oder vermehrt Grundstückszufahren angeordnet sind, da sie auf Grund des zwischen Fahrbahn und Radwegs eingerichteten Sicherheitsbereichs nicht angefahren werden können.

In der Buerschen Straße (Abschnitt zwischen Kreisverkehr Humboldtstr. und Kreuzung Bülsener Str.) ist die Einrichtung eines geschützten Radfahrstreifens grundsätzlich möglich.

Konkret könnte seine Ausgestaltung wie folgt aussehen:



***Vorschlag „protected bike lane“ für Buersche Straße (Systemskizze)***

Neben einer Fahrbahn von ca. 3,25 m könnte ein 1 m breiter Sicherheitsbereich (ggfls. mit Pollern) und ein danebenliegender Radfahrstreifen von 2,25m eingerichtet werden. Mit einer solchen Querschnittsgestaltung könnte eine sehr sichere und komfortable Radverkehrsführung von und zur Innenstadt eingerichtet werden.

Eine „einfache“ Umsetzung dieses Planungsvorschlages ist allerdings nicht gegeben. Es bedarf einer konkreten Straßenplanung, insbesondere im Bereich der bestehenden Bushaltestellen sind Anpassungsmaßnahmen erforderlich, ebenso müssen der Beginn und das Ende der geschützten Radverkehrsführung im Detail betrachtet werden.

Es wird aber bereits jetzt deutlich, dass die Einrichtung eines geschützten Radfahrstreifens in der Buerschen Straße die Beseitigung der ca. 120 Pkw-Stellplätze zur Folge hat. Möglichkeiten zur Ersatzbeschaffung sind im direkten Umfeld nicht gegeben. Da es sich überwiegend um unbewirtschaftete Stellplätze handelt, ist die Nachfrage bei Anwohnern, Gewerbetreibenden und Besuchern der Innenstadt sehr hoch. In der Regel sind ab Geschäftsbeginn keine Stellplätze mehr in dem Straßenabschnitt verfügbar.

Eine Erweiterung des Straßenquerschnitts im vertretbaren Aufwand, um sowohl einen geschützten Radfahrstreifen wie auch eine größere Anzahl von Pkw-Stellplätzen zu ermöglichen, wird von Seiten der Verwaltung nicht gesehen. Die angrenzenden Gehwegflächen haben eine Breite von jeweils ca. 3 m. Eine Inanspruchnahme durch so genanntes Halbbordparken kommt nicht in Frage, da sich hiermit die Gehwegflächen unter die Regelbreite verringern würden und zudem wiederum notwendige Schutzabstände zum Radverkehr berücksichtigt werden müssten. Eine Verbreiterung der Fahrbahnoberflächen durch Inanspruchnahme der begrünten Mittelinsel kommt aus Sicht der Verwaltung grundsätzlich aus verschiedenen Gründen nicht in Frage. Neben den ökologischen Aspekten spielen hier auch tiefbautechnische Gründe hinein, insbesondere im Brückenbereich.

#### **Fazit:**

**Aus Sicht der Verwaltung kann aus den oben genannten Gründen keine Empfehlung für die Anordnung von StVO-Zeichen 277.1 (Verbot des Überholens von einspurigen Fahrzeugen für mehrspurige Kraftfahrzeuge und Krafträdern mit Beiwagen) in der Buerschen Straße im Abschnitt zwischen den Kreuzungen Schiller Straße und Bülser Straße ausgesprochen werden.**

**Die Verwaltung wird den betreffenden Straßenabschnitt im nächsten halben Jahr verstärkt im Blick halten - dabei wird die Verkehrssituation analysiert und insbesondere das Verkehrsverhalten der Kfz gegenüber den Radfahrenden überprüft. Sollten sich Besonderheiten/Auffälligkeiten zeigen, wird das Thema erneut aufgegriffen und im zuständigen Fachausschuss beraten. In diesem Zusammenhang wird dann auch die Notwendigkeit einer grundsätzlichen Überplanung des Straßenabschnitts erörtert.**

**Finanzielle Auswirkungen:**

keine

folgende

**Ergebnisrechnung**

Ertrag	€
einmalig	
jährlich	

Aufwand	€
einmalig	
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

**Wesentliche klimarelevante Auswirkungen:**

keine

folgende

**Beschlussentwurf:**

Der Haupt- und Finanzausschuss als Beschwerdeausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und weist die Anregung, zum Schutz der Radfahrenden auf der Buer-schen Straße das neue Verkehrsschild „Überholen für Zweiräder durch Kraftwagen verboten“ aufzustellen und mittelfristig einen geschützten Radstreifen anzulegen, zurück.

Der Bürgermeister



Ulrich Roland

- Ulrich Roland -

---

In der Sitzung des

\_\_\_\_\_-Ausschusses

Rates

Haupt- und Finanzausschusses

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