

ten, da insbesondere der Abschnitt zwischen Bülser Straße und Konrad-Adenauer-Allee große Flächenpotenziale bietet. Der Arbeitskreis Radverkehr hatte bereits die Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes begleitet (vgl. Protokoll zu TOP 10 der Sitzung des Stadtplanungs- und Bauausschusses am 01. September 2020).

Der Antrag nach § 24 GO am 24. März 2020 vom ADFC, Ortsgruppe Gladbeck forderte die Aufstellung des mit der StVO-Novelle vom 20. April 2020 eingeführten VZ 277.1 „Überholen von Zweirädern durch Kraftwagen verboten“, sowie die mittelfristige Einrichtung eines geschützten Radfahrstreifens im Bereich der Brücke der Buerschen Straße über die Zweckeler Straße bzw. die Gleise der DB. Mit der Beratung im Haupt- und Finanzausschuss am 08. Juni 2020 wurde durch die Verwaltung nach vorheriger Beratung mit der Straßenverkehrsbehörde sowie dem Verkehrsministerium des Landes NRW dargelegt, warum das VZ 277.1 nicht aufgestellt werden darf. Ein Radfahrstreifen stellt einen Sonderweg dar. Dementsprechend handelt es sich nicht um Überholvorgänge, sondern um Vorbeifahrten. Hier gilt § 1 der StVO („gegenseitige Rücksichtnahme“). Das VZ 277.1 kann daher nur bei Schutzstreifen zum Einsatz kommen. Schutzstreifen hingegen sind rechtlich Teil der Fahrbahn, daher handelt es sich um einen Überholvorgang, für den wiederum der neu eingeführte § 5 Absatz 4 Satz 2 der StVO einen Seitenabstand innerorts von mindestens 1,50 m vorschreibt. Mit dem VZ 277.1 kann dieser Überholvorgang verboten werden, wenn wiederum eine besondere Gefahrenlage nach § 45 Absatz 9 der StVO vorliegt (bspw. ungünstige Sichtverhältnisse, Kurvenlagen). In der Sitzung stellte die Verwaltung erneut einen Workshop zur Radverkehrsführung an der Buerschen Straße in Aussicht (vgl. Vorlage Nr. 20/0176 und Protokoll).

In der Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung, Umwelt, Klimaschutz und Mobilität am 04. März 2021 legt die Verwaltung im Teil B der Vorlage 21/0059 ein Straßen- und Wegekonzept (SWK) vor. Die Buersche Straße wurde als Maßnahme V21_52 mit Umsetzungszeitraum ab 2026 in das SWK aufgenommen. Die konkrete Maßnahme ist hier noch offen gehalten, benennt aber bereits den Umbau der Knotenpunkte. Die Verwaltung schlägt in derselben Vorlage auch die Gründung eines Runden Tisches Nachhaltige Mobilität vor, der aus dem ehemaligen AK Radverkehr hervorgehen soll, sich aber inhaltlich nicht mehr auf Themen des Radverkehrs beschränkt (vgl. Vorlage und Protokoll 21/0059). Der Runde Tisch Nachhaltige Mobilität (im Folgenden nur „Runder Tisch“) hatte am 18. August 2021 seine konstituierende Sitzung.

Bisherige Schritte

Aus den oben genannten Anlässen heraus hat die Verwaltung bereits im Dezember 2020 das Verkehrsplanungsbüro AB Stadtverkehr aus Bonn mit der Durchführung einer Machbarkeitsstudie und eines Workshops zur Einpassung einer Radverkehrsführung entlang der Buerschen Straße beauftragt. Die Bestandsaufnahme und Analyse zur Vorbereitung des

Workshops erfolgte im Laufe des 1. Halbjahres 2021. Aufgrund der pandemischen Lage konnte der Workshop mit dem Runden Tisch erst am 01. September 2021 im Ratssaal durchgeführt werden. Daran schloss sich die weitere Erarbeitung von Varianten, deren Bewertung und Abwägung, sowie die Auswahl von Vorzugsvarianten durch das Büro an. Zentrale Ergebnisse und mögliche Querschnitte wurden in einem weiteren Workshop mit dem Runden Tisch am 23. Februar 2022 in einer Videokonferenz vorgestellt und in Arbeitsgruppen diskutiert. Die Machbarkeitsstudie wurde unter Berücksichtigung der Ergebnisse beider Workshops und nach Austausch mit der Verwaltung im Mai 2022 fertiggestellt. Im Mai und Juni 2022 wurde eine Parkraumerhebung in der Innenstadt und an der Buerschen Straße durchgeführt, da die Auswirkungen aller Planungen auf den ruhenden Verkehr klar ersichtlich waren.

Ergebnisse der „Machbarkeitsstudie zur Einpassung einer Radverkehrsführung entlang der Buerschen Straße“

In dieser Vorlage werden nun die Ergebnisse der „Machbarkeitsstudie zur Einpassung einer Radverkehrsführung entlang der Buerschen Straße“ unter Berücksichtigung beider Workshops mit dem Runden Tisch Nachhaltige Mobilität im September 2021 und Februar 2022 vorgestellt. Anschließend wird die langfristig umzusetzende Vorzugsvariante vorgestellt. Weiterhin wird eine kurzfristig umsetzbare Vorzugsvariante vorgestellt. Aufgrund der Auswirkungen auf das Stellplatzangebot im öffentlichen Raum hat das Büro eine alternative Querschnittslösung entwickelt, die an gleicher Stelle vorgestellt und diskutiert wird. Es folgen zusammenfassende Schlussfolgerungen zu den komplexen Ergebnissen der Machbarkeitsstudie. Mit den Beschlussvorschlägen gibt die Verwaltung eine Empfehlung für das weitere Vorgehen.

Bestandsanalyse

Die Buersche Straße ist eine nicht klassifizierte Hauptverkehrsstraße, die aus Richtung Osten eine direkte Anbindung an die Gladbecker Innenstadt bietet und damit vor allem aus Richtung der Gelsenkirchener Stadtteile Buer und Nord attraktiv ist. Im Osten mündet sie an die Landesstraße L511 (Konrad-Adenauer-Allee). Innerstädtisch nimmt sie die Erschließungsverkehre der umliegenden Wohngebiete auf und stellt die Anbindung der Gewerbeflächen im östlichen Abschnitt sicher. Die vollumfängliche Bestandsanalyse ist der beiliegenden Machbarkeitsstudie zu entnehmen (Anlage 1, Kapitel 4). Untersucht wurden die Einbindung in das örtliche Verkehrsnetz, die grundsätzliche Charakteristik, die Aspekte Fußverkehr, Radverkehr, Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), Kfz-Verkehr, Parken und Liefern sowie das Unfallgeschehen. Zusammenfassend lassen sich aus der Bestandsanalyse folgende, wesentliche Aspekte für die weitere Planung ableiten (Anlage 1, Kapitel 4.9):

- Die Buersche Straße ist bei nahezu homogener Straßenraumaufteilung und -breite aufgrund der Randnutzungen in drei Funktionsbereiche zu unterteilen.

Abschnitt 1: Schillerstraße – Bülser Straße

Überwiegend Brücke mit Rampen und Übergang zum Wohnen

Abschnitt 2: Bülser Straße – Krusenkamp

Übergangsbereich Wohnen – Nahversorgung

Abschnitt 3: Krusenkamp – Konrad-Adenauer-Allee

„Außenbereich“ mit Anschluss an das übergeordnete Straßennetz

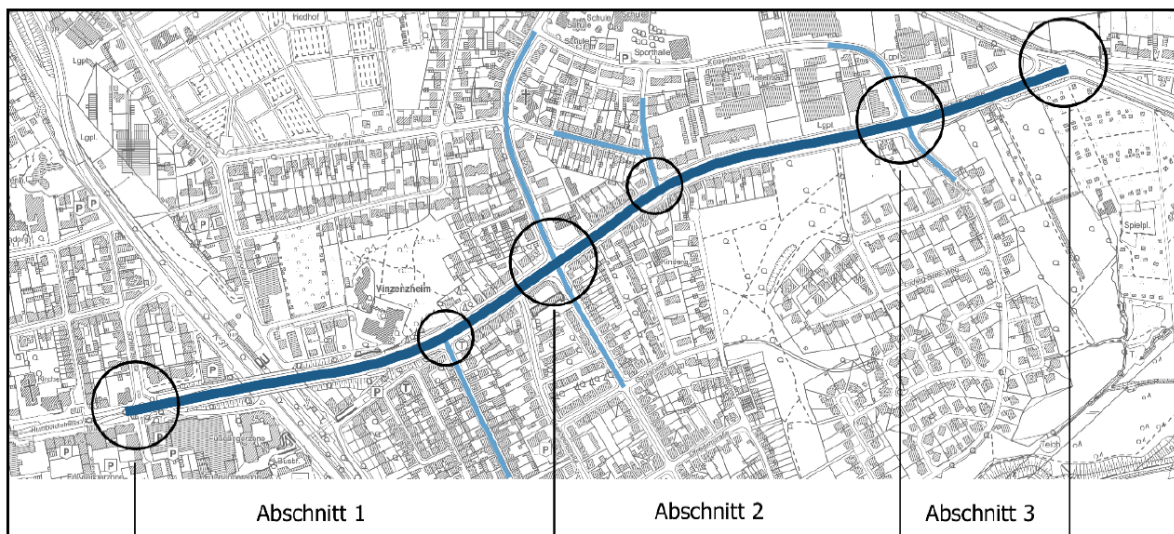


Abbildung 1: Abschnittsbildung zur Betrachtung der Buerschen Straße

- Die Straße besitzt eine regionale Verbindungsfunktion und ist durch den Kfz-Verkehr mittel bis hoch belastet (ca. 8.000 bis 10.000 Kfz / 24h, Verkehrserhebung 2017).
- Dominiert wird die Buersche Straße durch einen breiten begrünten Mittelstreifen mit einigem Baumbestand, der sowohl eine attraktive Straßenraumbegrünung bewirkt, als auch eine starke Barrierewirkung vor allem für den Fuß- und Radverkehr verursacht.
- Für den Fußverkehr bestehen weitgehend ausreichend breite Gehwege, in teilweise schlechtem Zustand. Allerdings bestehen zu wenige sichere Querungsangebote zum Erreichen aller Randnutzungen und Anschlüsse.
- Für den Radverkehr fehlt eine durchgehend sichere, regelkonforme Radverkehrsführung.

- Aufgrund der bestehenden Kfz-Belastung sollte der Radverkehr eher getrennt vom Kfz-Verkehr geführt werden. Alternativ ist die Verträglichkeit zwischen den Verkehrsarten zu erhöhen.
- Eine eindeutige Schwerpunktlage der Unfälle ist nach Analyse der letzten 5 Jahre nicht zu erkennen. Insgesamt ereigneten sich 17 Unfälle. Zwei Dooring-Unfälle (Radfahrender / geöffnete Autotür) ereigneten sich außerhalb der Brücke an unterschiedlichen Stellen. Zwei weitere Unfälle mit Beteiligung eines Radfahrenden ereigneten sich an Kreuzungen. Zwei Unfälle mit schweren Unfallfolgen mit Beteiligung von Kfz und/oder Kraftrad ereigneten sich im Bereich der Brücke.
- Der Straßenraum bietet ein großes Angebot an Kfz-Stellplätzen, das vor allem im westlichen Abschnitt 1 tagsüber nahezu ausgelastet ist. In den beiden östlichen Abschnitten 2 und 3 liegt die Auslastung tendenziell niedriger.
- Die Bushaltestellen sind nicht vollständig barrierefrei ausgebaut.

Aktuell besteht kein Anlass außerhalb der Verkehrsplanung (z.B. Kanalbaumaßnahmen, Unterhaltungsmaßnahmen im Tiefbau oder von Ingenieurbauwerken), der den vollständigen Umbau der Streckenabschnitte der Buerschen Straße erzwingt oder sonstige größere Baumaßnahmen erwarten lässt.

Ziele der Planung

Basierend auf der Bestandsanalyse hat das Büro eine Reihe von Planungszielen erarbeitet, an denen später zu entwickelnde Varianten bemessen werden:

- Schaffung einer Ortseingangssituation
- barrierefreie Wege für den Fußverkehr und sichere, möglichst kurze Wege
- regelkonforme, kontinuierliche Radverkehrsführung, möglichst getrennt vom Kfz-Verkehr
- Reduzierung der Barrierewirkung des Mittelstreifens
- Straßenraumgestaltung und straßenverkehrsrechtliche Anordnung mit verkehrsberuhigender Wirkung für mehr Verträglichkeit zwischen den Verkehrsarten
- Alternativen zum Parken entlang Straße diskutieren, um Flächenpotenziale für Radverkehrsführung zu erschließen
- barrierefreien Ausbau Haltestellen anstreben

Im ersten Workshop des Runden Tisches im September 2021 wurde die Frage nach den Planungszielen offen an alle Teilnehmenden gerichtet. Bei einer ersten spontanen Abfrage wurden folgende Begriffe genannt: Sicherheit, Blumen, Stellplätze, Stadteingang, Radverkehrsführung, Grün, Vielfältigkeit, Abschnitte, Ampelschaltungen, Parken. Nach einer kurzen fachlichen Einführung wurde innerhalb von vier Kleingruppen unter Diskussion und

Abwägung der Anforderungen der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden jeweils ein Straßenquerschnitt für den Abschnitt 2 der Buerschen Straße entwickelt. Allgemeines Ergebnis der Diskussion in allen vier Kleingruppen waren folgende Ziele (vgl. Anlage 2):

- der Kfz-Verkehr soll zukünftig nur noch auf einem Fahrstreifen pro Richtung fahren
- der Radverkehr soll möglichst separiert vom Kfz-Verkehr geführt werden
- der Straßenraum soll mehr Grünflächen erhalten
- das Parken soll weitest möglich erhalten bleiben, aber nicht mit erster Priorität

Das Büro fasst letztlich die Ziele der Planung aus rein fachlicher Perspektive und aus Perspektive des Runden Tisches zusammen. Die folgende Auflistung stellt alle Ansprüche an die Planung für die Buersche Straße umfassend dar:

- weitgehende Gleichberechtigung aller Verkehrsarten bei gleichzeitiger Attraktivierung des Straßenraums
- sichere, kontinuierliche und möglichst komfortable Radverkehrsführungen über den gesamten Streckenverlauf, auch in den Knotenpunkten
- komfortable und barrierefreie Gehwege und kurze Wege in den Knotenpunkten
- engmaschige und sichere Querungsangebote für den Fuß- und Radverkehr
- Erhaltung der Leistungsfähigkeit im Kfz-Verkehr, auch für den ÖPNV
- Verbesserung der Erreichbarkeit (u.a. Barrierefreiheit) und Aufenthaltsqualität an den Haltestellen
- Erhaltung einer ausreichenden Stellplatzanzahl für die Bedarfe der Anwohnenden, deren Besucher und Liefer- und Dienstleistungsverkehre
- Gestaltung einer attraktiven Ortseingangssituation

Grundprinzipien und Auswahl-Querschnitte

Im Workshop 2021 wurden vier Gruppen mit der Aufgabe betraut, einen neuen Querschnitt unter Beachtung geltender Regelwerke zu erarbeiten. Die Mitglieder der Gruppen vertraten dabei jeweils unterschiedliche (Nutzer:innen-)Perspektiven auf den neuen Querschnitt. Zwei Gruppen sollten sich dabei im Bestand bewegen, zwei Gruppen hatten die Möglichkeit, einen vollständigen Umbau vorauszusetzen. Die vier völlig unterschiedlichen Querschnitte zeigen verschiedene Herangehensweisen bzw. Grundprinzipien auf, nach denen sie entwickelt worden waren. Zu den Ergebnissen des Workshops wird auf die Dokumentation verwiesen (Anlage 2).

Auf diesen Ergebnissen aufbauend hat auch das Büro vier verschiedene Grundprinzipien entwickelt, nach denen ein neuer Querschnitt an der Buerschen Straße entwickelt werden kann. Da die Aufgabenstellung einer Machbarkeitsstudie seitens der Verwaltung, des Runden Tisches oder der Politik keine Vorgaben vorsah, konnte und musste das Büro struktu-

riert alle Möglichkeiten durchdenken, nach denen ein neuer Querschnitt entstehen kann. Im Ergebnis kann ein neuer Querschnitt für die Buersche Straße nach den folgenden 4 Grundprinzipien entwickelt werden:

Prinzip 1 – Richtungstrennung (*auch im Workshop erarbeitet*)

Prinzip 2 – Richtungstrennung mit Nutzung des Mittelstreifens

Prinzip 3 – Nutzungstrennung (*auch im Workshop erarbeitet*)

Prinzip 4 – Mittige Fahrbahn (*auch im Workshop erarbeitet*)

Prinzip 1 – Richtungstrennung

Wie im Bestand werden die Fahrrichtungen weiterhin durch den Mittelstreifen getrennt. Pro „Seite“ werden jeweils die Funktionen Kfz-Verkehr (inkl. Bus), Radverkehr, Fußverkehr und Parken angeordnet. Nach diesem Prinzip lassen sich zahlreiche Querschnitte entwickeln, differenziert bspw. nach gewählter Radverkehrsführung, Führung des ÖPNV und Anordnung des Parkens.

Im Workshop wurden Querschnitte nach diesem Prinzip entwickelt.

Die Bandbreite möglicher Querschnitte wurde anschließend nach den Kriterien Verkehrsqualität (differenziert nach Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV, Kfz-Verkehr und Parken/Liefers), Anpassung an Knotenpunkten und Straßenraumgestaltung eingeschätzt und bewertet. Die Bewertung nimmt dabei Bezug auf die oben genannten Planungsziele. Diese differenzierte Auseinandersetzung ermöglichte die Auswahl zweier Querschnitte für das Prinzip 1 – Richtungstrennung, die diese Planungsziele bestmöglich erfüllen.

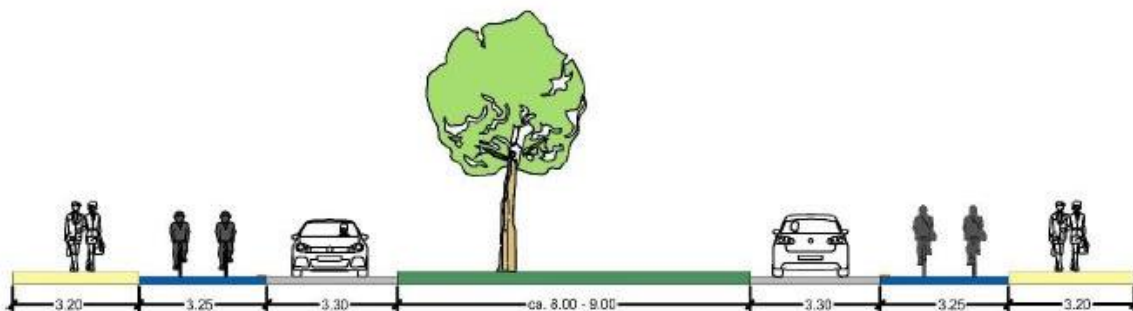


Abbildung 2: Auswahl-Querschnitt Prinzip 1 – Richtungstrennung bestandsorientiert

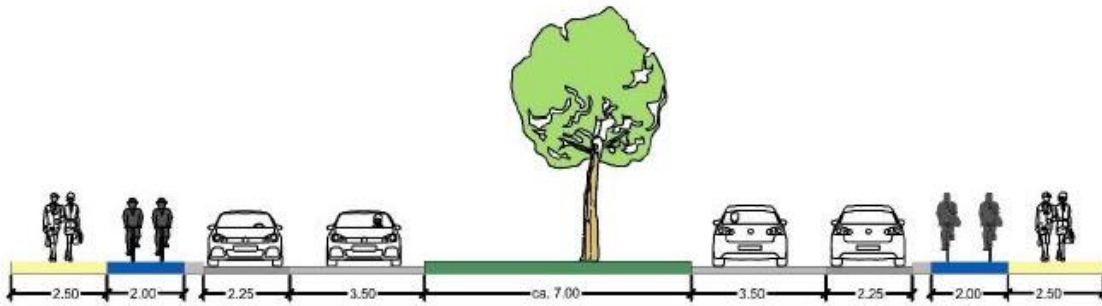


Abbildung 3: Auswahl-Querschnitt Prinzip 1 – Richtungstrennung mit Umbau

Prinzip 2 – Richtungstrennung mit Nutzung des Mittelstreifens

Das Prinzip 2 geht davon aus, unter möglichst weitgehender Berücksichtigung des Baumbestands im Mittelstreifen Nutzungen in den Mittelstreifen zu integrieren. Bei diesen Nutzungen kann es sich entweder um eine Radverkehrsführung im Zweirichtungsbetrieb oder um Stellplätze für den Kfz-Verkehr handeln. Auch hier sind verschiedene Querschnitte denkbar, abhängig von den gewählten Führungsformen und dem Eingriff in den Mittelstreifen.

Im Workshop wurden keine Querschnitte nach diesem Prinzip entwickelt. Sie waren jedoch Gegenstand der politischen und öffentlichen Diskussion.

Die Bandbreite möglicher Querschnitte wurde anschließend nach den Kriterien Verkehrsqualität (differenziert nach Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV, Kfz-Verkehr und Parken/Liefers), Anpassung an Knotenpunkten und Straßenraumgestaltung eingeschätzt und bewertet. Die Bewertung nimmt dabei Bezug auf die oben genannten Planungsziele. Diese differenzierte Auseinandersetzung ermöglichte die Auswahl eines Querschnitts für das Prinzip 2 – Richtungstrennung mit Nutzung des Mittelstreifens, der diese Planungsziele bestmöglich erfüllt.



Abbildung 4: Auswahl-Querschnitt Prinzip 2 – Richtungstrennung mit Nutzung des Mittelstreifens – Parken

Hinweis: Querschnitte, die eine Führung des Radverkehrs im Zweirichtungsbetrieb im Mittelstreifen vorsehen, wurden explizit nicht als Auswahl-Querschnitte vorgesehen. Vorweg

steht die Annahme, dass eine vollständige Fällung des Baumbestandes im Mittelstreifen, um Flächen zusätzlich zu versiegeln und die Bereiche des Mittelstreifens bestmöglich für eine Radverkehrsführung auszunutzen, sowohl aus ökologischer, klimatischer, ökonomischer und stadtgestalterischer Sicht nicht verhältnismäßig ist. Bei weitgehender Berücksichtigung des Baumbestands im Mittelstreifen ist jedoch keine kontinuierliche Linienführung für einen Radweg im Zweirichtungsbetrieb umsetzbar. Es bleibt dann lediglich eine umwegige Führung um einzelne Baumstandorte herum möglich. Zwar wird eine Trennung sowohl von Kfz- als auch Fußverkehr erreicht. Allerdings sind zum Erreichen der Randnutzungen bzw. zum Erreichen des mittigen Radwegs immer Querungen der Fahrbahn für alle Radfahrenden erforderlich. Für Radfahrende, die nur über kurze Strecken die Buerische Straße nutzen, wird die Fahrbahn im Mischverkehr weiterhin zur Verfügung stehen, so dass hier Konflikte mit dem Kfz-Verkehr nicht ausgeschlossen werden können. Auch Konflikte mit dem Fußverkehr, der ggfs. den attraktiveren Weg über den Mittelstreifen nutzt, sind nicht auszuschließen. Lediglich für den Bereich Parken/Liefern bietet eine Führung des Radverkehrs im Zweirichtungsbetrieb im Mittelstreifen klare Vorteile.

Hinsichtlich der Knotenpunkte wären zudem erhebliche Umbauten im Bestand notwendig, um die zusätzliche mittige Verkehrsführung und deren Verflechtungen einzubinden (einschließlich vollständig neuer Signalisierung mit deutlich längeren Umlaufzeiten für den Kfz-Verkehr). Alternativ wäre ein Vollumbau der Knotenpunkte zu Kreisverkehren erforderlich.

Neben diesen funktionalen Herausforderungen geht mit dieser Nutzung des Mittelstreifens eine Teilversiegelung des Mittelstreifens einher. Kompensation für wegfallende Bäume könnte lediglich durch einen Umbau des Parkstreifens zu einem Multifunktionsstreifen mit Baumstandorten erzielt werden. Zwar könnte die Barrierewirkung durch die Belebung des heute völlig ungenutzten Mittelstreifens mit einem Radweg vermindert werden, allerdings werden gleichzeitig auch bestehende Lebensräume in Gehölzansiedlungen zerstört. Straßenraumproportionen und Aufenthaltsqualität können nicht verbessert werden.

Zusammenfassend ermöglicht das Prinzip 2 mit Nutzung des Mittelstreifens als Radweg im Zweirichtungsbetrieb die Umsetzung der oben genannten Planungsziele nur unzureichend und ist dabei gleichzeitig mit erheblichem Umbauaufwand an den Knotenpunkten erforderlich. Die Verwaltung schließt sich daher dem Ergebnis der Machbarkeitsstudie, diese Querschnittsaufteilung nicht weiterzuverfolgen, an.

Jedoch wird die Querschnittsaufteilung, die eine Nutzung des Mittelstreifens für Stellplätze vorsieht, in den weiteren Variantenvergleich mit aufgenommen, da hier der Eingriff in den Baumbestand und die Knotenpunkte geringer ausfallen würde.

Prinzip 3 – Nutzungstrennung

Ordnet man nicht den Fahrtrichtungen, sondern den Verkehrsarten jeweils eine Bestands-Fahrbahn zu, lässt sich der Kfz-Verkehr in beiden Richtungen auf einer Teil-Fahrbahn abwickeln, während die Fahrbahn auf der anderen Seite des Mittelstreifens prioritär dem Radverkehr in beiden Richtungen vorbehalten wird. Je nach gewählten Führungsformen und deren Anordnung sind wiederum verschiedene Querschnitte möglich.

Im Workshop wurde ein Querschnitt nach diesem Prinzip entwickelt.

Die Bandbreite möglicher Querschnitte wurde anschließend nach den Kriterien Verkehrsqualität (differenziert nach Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV, Kfz-Verkehr und Parken/Liefen), Anpassung an Knotenpunkten und Straßenraumgestaltung eingeschätzt und bewertet. Die Bewertung nimmt dabei Bezug auf die oben genannten Planungsziele. Diese differenzierte Auseinandersetzung ermöglichte die Auswahl zweier Querschnitte für das Prinzip 3 – Nutzungstrennung, die diese Planungsziele bestmöglich erfüllen.

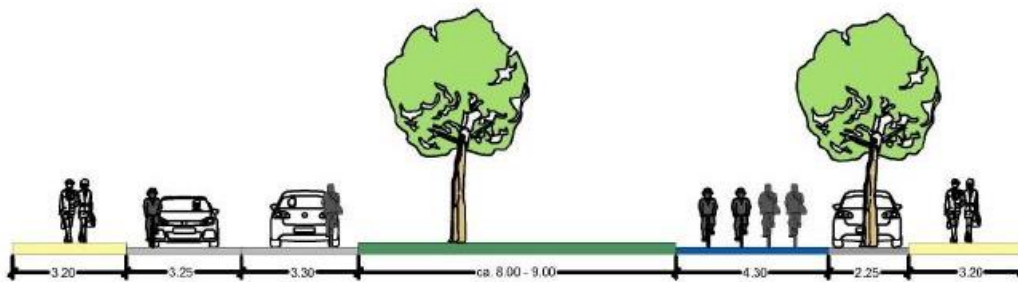


Abbildung 5: Auswahl-Querschnitt Prinzip 3 – Nutzungstrennung – Fahrradstraße

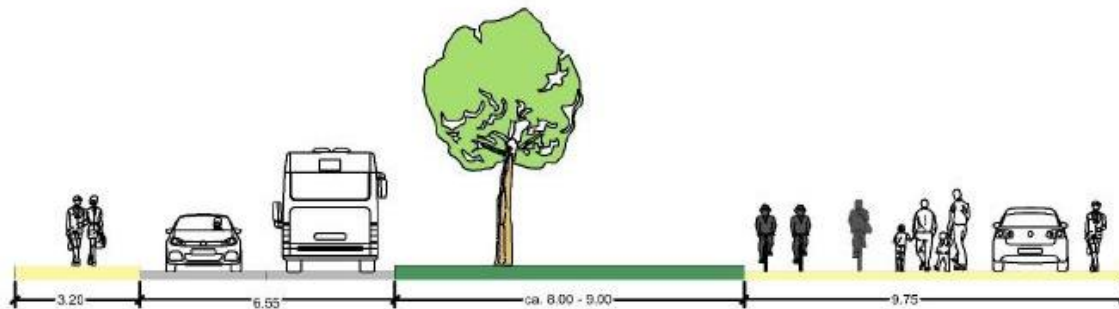


Abbildung 6: Auswahl-Querschnitt Prinzip 3 – Nutzungstrennung – Verkehrsberuhigter Bereich

Prinzip 4 – Mittige Fahrbahn

Bei Umbau des gesamten Straßenraums wird das Prinzip einer mittig liegenden Fahrbahn möglich. Dabei ergeben sich deutlich größere Gestaltungsspielräume für die Seitenräume, Radverkehrsführung, Fahrbahn und die gesamte Straßenraumgestaltung und entsprechend eine Reihe von möglichen Querschnitten.

Im Workshop wurde ein Querschnitt nach diesem Prinzip entwickelt.

Die Bandbreite möglicher Querschnitte wurde anschließend nach den Kriterien Verkehrsqualität (differenziert nach Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV, Kfz-Verkehr und Parken/Liefern), Anpassung an Knotenpunkten und Straßenraumgestaltung eingeschätzt und bewertet. Die Bewertung nimmt dabei Bezug auf die oben genannten Planungsziele. Diese differenzierte Auseinandersetzung ermöglichte die Auswahl eines Querschnitts für das Prinzip 2 – Richtungstrennung mit Nutzung des Mittelstreifens, der diese Planungsziele bestmöglich erfüllt.

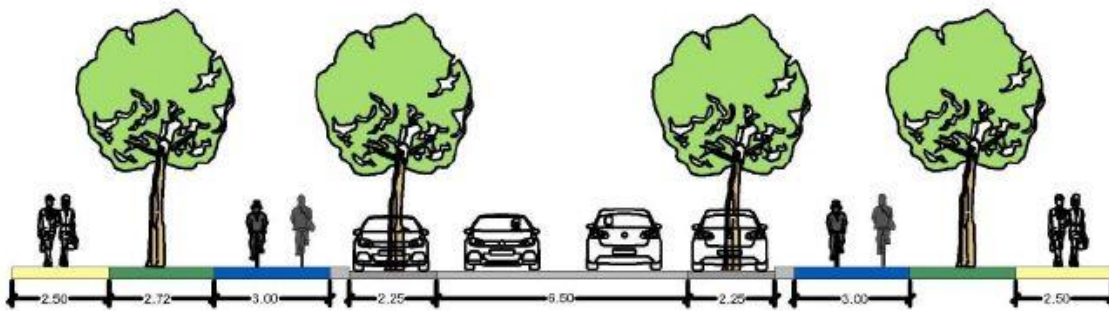


Abbildung 7: Auswahl-Querschnitt Prinzip 4 – Mittige Fahrbahn

Vergleich der Auswahl-Querschnitte

In einer detaillierten Übersicht wurden die Auswahl-Querschnitte hinsichtlich verschiedener Aspekte eingeschätzt. Eine finale Gesamtbewertung jedes einzelnen Querschnitts erfolgte nicht, da sowohl eine Gewichtung der Kriterien unterschiedlicher Themenbereiche untereinander problematisch erscheint, als auch keine vollständigen Varianten für den gesamten Streckenverlauf inklusive der Knotenpunktausgestaltung verglichen werden können. Vielmehr geht es darum, zu verdeutlichen, wie sich die Potenziale, teilweise in Abhängigkeit vom Umbaumumfang, in den vier Prinzipien unterscheiden (Anlage 1, Kapitel 8.2).

	Prinzip I		Prinzip II	Prinzip III		Prinzip IV
	Bestand	Umbau	Parken	Fahrradstraße	Umbau VB	Umbau
Fußverkehr	3	5	3	3	4	5
Trennung vom Radverkehr	++	+	++	++	++	+
Erreichbarkeit der Bushaltestellen in beiden Richtungen	+	+	+	+	+	++
Qualität der Querungen außerhalb der Knotenpunkte (Länge, Richtungen)	+	++	+	~	~	+
Qualität Längsverkehr (Konflikte Geisterradler, an Haltestellen, Barrierefreiheit)	~	+	~	~	++	++
Radverkehr	3	4	3	4	4	5
Potenzial Trennung vom Kfz-Verkehr	+	++	+	+	+	++
Sicherheit Strecke (Konflikte Kfz-Verkehr, Haltestellen und Parken)	+	++	+	+	++	++
Sicherheit Knotenpunkte	~	++	~	++	++	++
Komfort	+	++	+	++	++	++
Zweirichtungsführung / Umwege	-	~	-	++	++	++
Qualität Durchgangsverkehr	++	++	++	++	++	++
Qualität Erschließungsverkehr und Erreichbarkeit Randnutzungen	+	+	+	~	~	++
Kfz-Verkehr	5	4	4	3	3	4
kein Rückstau Bushaltestellen	++	~	++	-	-	~
keine Konflikte RV	+	++	+	~	~	++
keine Konflikte Ein-/Ausparken	+	~	-	++	++	~
Parken	1	5	3	5	4	5
Anzahl Stellplätze	--	+	++	+	~	+
Erreichbarkeit Stellplätze (Anschluss FV, Querung RV)	++	+	-	+	+	+
Aufstellung / Anfahrkomfort	+	++	+	+	+	++
Umbaupotenzial / -aufwand	4	0	3	2	1	0
KP geringer Mindestumbauaufwand - Integration Radverkehr	+	-	+	-	-	--
KP Integration Kreisverkehr	+	++	+	++	++	++
Umbauaufwand Haltestellen	-	--	-	--	--	--
sonstiger Umbauaufwand Strecke	~	--	-	+	--	--
Straßenraumgestaltung	2	5	0	3	5	4
Erhaltung Baumbestand	++	+	+	+	+	--
Integration Straßengrün	-	+	-	~	+	++
Straßenraum- Proportionen	-	++	-	-	+	++
Aufenthaltsqualität / Attraktivität	~	+	-	+	++	++
Barrierewirkung	~	+	-	~	+	++
Gestaltung Stadteingang	-	+	-	+	+	++

Abbildung 8: Variantenvergleich der Auswahl-Querschnitte

Ausgeschlossene Auswahl-Querschnitte

Alle Querschnitte, die dem Prinzip 4 – Mittige Fahrbahn entsprechen, setzen einen Vollumbau des gesamten Straßenraums von der Schillerstraße bis zur Konrad-Adenauer-Allee einschließlich aller Knotenpunkte voraus. Aktuell besteht kein Anlass außerhalb der Verkehrsplanung (z.B. Kanalbaumaßnahmen, Unterhaltungsmaßnahmen im Tiefbau oder von Ingenieurbauwerken), der den vollständigen Umbau der Streckenabschnitte der Buerschen Straße erzwingt oder sonstige größere Baumaßnahmen erwarten lässt. Auch wenn daher die größten Gestaltungsspielräume und Potenziale zur bestmöglichen Erfüllung der oben genannten Planungsziele vorliegen, lässt sich der erhebliche finanzielle Aufwand für die öffentliche Hand nur bei Vorliegen von Synergieeffekten rechtfertigen. Daher folgt die Verwaltung der Empfehlung des Büros, von einem Vollumbau gemäß dem Prinzip 4 – Mittige Fahrbahn unter den aktuellen Rahmenbedingungen abzusehen.

Das Prinzip 2 – Richtungstrennung unter Mitbenutzung des Mittelstreifens wurde in die politische und bürgerschaftliche Diskussion über Lösungsmöglichkeiten für die Buersche Straße bereits im Vorfeld der Machbarkeitsstudie eingebracht. Wie oben dargelegt, sind die Verlegung der Radverkehrsführung oder des Parkens in den Mittelstreifen denkbar. Grundsätzlich wird bei diesem Prinzip von einem weitest möglichen Erhalt der bestehenden Straßenbäume ausgegangen. Eine vollständige Fällung, um Flächen zusätzlich zu versiegeln und die Bereiche des Mittelstreifens vollständig für den ruhenden Verkehr oder eine Radverkehrsführung auszunutzen, erscheint sowohl aus ökologischer, klimatischer, ökonomischer als auch stadtgestalterischer Sicht nicht verhältnismäßig. In der Gesamtbeurteilung zeigt sich, dass dieses Prinzip weniger zur Umsetzung der oben genannten Planungsziele geeignet ist, als die anderen Prinzipien der Nutzungstrennung bzw. Richtungstrennung:

Querschnitte, die einen Radweg im Zweirichtungsbetrieb auf dem Mittelstreifen vorsahen, wurden bereits aus den oben ausgeführten Gründen nicht in den weiteren Variantenvergleich mit aufgenommen (u.a. Erfordernis eines vollständigen Knotenpunktumbaus, umwegige Führung des Radverkehrs, schwierige Erreichbarkeit von Zielen entlang der Strecke).

Querschnitte, die das Parken in den Mittelstreifen verlegen, zeigen im Variantenvergleich eine sowohl auf der Strecke, an den Knotenpunkten, als auch in der Straßenraumgestaltung lediglich akzeptable bis gute Qualitäten. Während mit Blick auf den Radverkehr wiederum gute Qualitäten erreicht werden können – das Parken am Fahrbahnrand weicht einer regelkonformen, kontinuierlichen Radverkehrsführung getrennt vom Kfz-Verkehr – erzeugen Stellplätze im Mittelstreifen nicht nur Konflikte beim Ein- und Ausparken mit dem fließenden Verkehr, sondern auch den Bedarf an Flächen für den Fußverkehr: sowohl zum Ein- und Aussteigen, als auch zum Queren der Fahrbahn, entweder unmittelbar vom eige-

nen Fahrzeug aus und damit über die gesamte Strecke frei verteilt oder gebündelt an den bereits bestehenden Querungsstellen, was wiederum Gehwege entlang des gesamten Mittelstreifens erfordert. In dieser Variante Barrierefreiheit für zu Fuß Gehende herzustellen, wäre mit erheblichem baulichen Aufwand verbunden, die Erreichbarkeit der Parkplätze ist insgesamt deutlich verschlechtert gegenüber dem Bestand und gegenüber anderen Varianten. Aus Sicht der Straßenraumgestaltung schneidet ein solcher Querschnitt zudem besonders ungünstig ab. Im Gegensatz zu dem Planungsziel, den Straßenraum attraktiver zu gestalten, gar mehr Straßengrün zu integrieren, werden erhebliche Flächen zusätzlich versiegelt, ohne dass Potenziale für Ersatzpflanzungen geschaffen werden können. Die Proportionen des Straßenraums verschlechtern sich weiter, auch Aufenthaltsqualität oder Attraktivität der Buerschen Straße büßen ein. Die eigentlich zu verringernde Barrierewirkung des Mittelstreifens wird im Gegenteil zusätzlich verstärkt.

Auswahl einer Vorzugsvariante

Der Variantenvergleich zeigt, dass alle Varianten, die einen Umbau der Knotenpunkte und ggfs. zusätzlich an der Strecke voraussetzen, besonders gut hinsichtlich Fußverkehr, Radverkehr, Straßenraumgestaltung, aber auch bezüglich des Parkens abschneiden. Gleichzeitig setzt der Umbau von Knotenpunkten zu Kreisverkehren an den Kreuzungen Bülser Straße / Buersche Straße und Krusenkamp / Buersche Straße einen entsprechend langen Planungsvorlauf und eine gesicherte Finanzierung voraus. Dazu kommt erschwerend, dass die Kreuzung Konrad-Adenauer-Allee / Buersche Straße in der Straßenbaulast des Landes NRW liegt und damit die Zustimmung des Landesbetriebes sowie eine Einigung über die Kostenübernahme zwingende Voraussetzungen sind. Daher zeigt sich in der Variantenauswahl deutlich, dass zwischen bestandsorientierten Querschnitten und Querschnitten, die einen Umbau mindestens der Knotenpunkte erfordern, hinsichtlich des Umsetzungshorizonts differenziert werden muss.

Im Folgenden werden eine langfristige Vorzugsvariante – deckungsgleich mit der Empfehlung des Büros in der Machbarkeitsstudie – und eine kurzfristige Vorzugsvariante ausgewählt.

Kriterien zur Auswahl bleiben die oben genannten Planungsziele, die sich in der differenzierten Bewertung des oben stehenden Variantenvergleichs niederschlagen. Dabei zeigt sich, dass neben der im Folgenden vorgestellten langfristigen Vorzugsvariante auch andere Querschnitte zur Erfüllung der Planungsziele möglich sind und daher nicht grundsätzlich aus weiteren Überlegungen ausgeschlossen werden sollten. Jedoch ist eine klare Empfehlung sowohl seitens des Büros, als auch seitens der Verwaltung notwendig, um die große Bandbreite an Varianten eingrenzen und letztlich sowohl eine politische Diskussion, als auch Entscheidungsfindung zu ermöglichen.

Vorzugsvariante, langfristig

Als langfristige Vorzugsvariante wird ein Auswahl-Querschnitt nach dem Prinzip 3 - Nutzungstrennung empfohlen. Dieser Auswahl-Querschnitt berücksichtigt den Mittelstreifen und die Seitenräume im Bestand und erfordert daher größere Umbaumaßnahmen lediglich an den drei Knotenpunkten. Er stellt aus fachlicher Sicht eine höchst interessante Lösung dar, die großes Potenzial für eine gänzliche Veränderung des Straßenraums und der Verkehrsführung im Sinne der Planungsziele bietet. Daher entspricht diese Variante auch der klaren fachlichen Empfehlung des Büros.

Übertragen auf alle drei Abschnitte der Buerschen Straße ergibt sich eine kontinuierliche Führung aller Verkehrsarten und eine für alle Abschnitte gleiche Querschnittsaufteilung unter der Voraussetzung, dass alle Knotenpunkte zu Kreisverkehren umgebaut werden:

Voraussetzung: Umbau Knotenpunkte zu Kreisverkehren

Abschnitt 1 = Prinzip 3 mit Fahrradstraße oder verkehrsberuhigtem Bereich

Abschnitt 2 = Prinzip 3 mit Fahrradstraße oder verkehrsberuhigtem Bereich

Abschnitt 3 = Prinzip 3 mit Fahrradstraße oder verkehrsberuhigtem Bereich

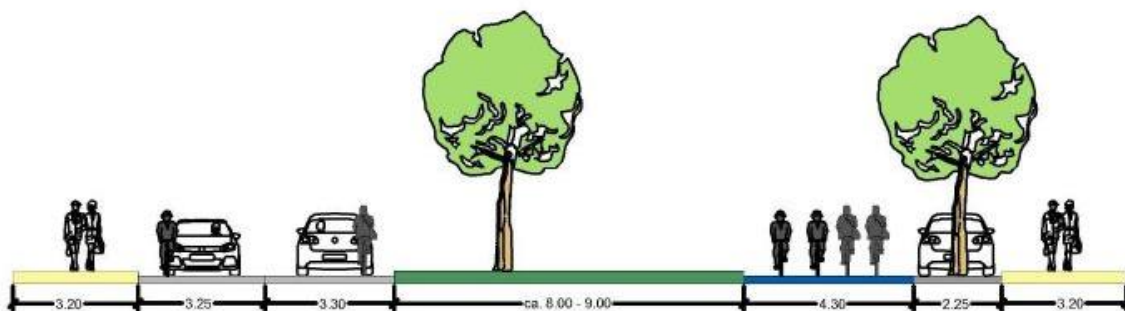


Abbildung 9: Vorzugsvariante, langfristig - Nutzungstrennung

Der Kfz-Verkehr wird dabei ausschließlich auf einer Seite des Mittelstreifens in beide Fahrrichtungen geführt. Auf der anderen Seite des Mittelstreifens wird lediglich Anliegerverkehr über eine Einbahnstraßen-Regelung zugelassen, die sich innerhalb der drei Abschnitte umkehrt, sodass Durchgangsverkehr in jedem Fall die für den Kfz-Verkehr vorgesehene Seite des Mittelstreifens nutzt. Der Busverkehr wird gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr geführt, jeweils eine Seite der Haltestellen muss dafür punktuell in den Mittelstreifen verlegt werden. Radverkehr ist ebenfalls auf der Fahrbahn im Mischverkehr zugelassen, damit alle Ziele entlang der Buerschen Straße auch mit dem Fahrrad direkt erreicht werden können. Zur besseren Verträglichkeit kann hier mindestens abschnittsweise mit einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gearbeitet werden.

Durch diese Verlagerung eines erheblichen Anteils des Kfz-Verkehrs auf eine Seite des Mittelstreifens entstehen große Potenziale für Nahmobilität und Straßenraumgestaltung auf der jeweils anderen Seite des Mittelstreifens:

Der Radverkehr wird auf dieser Seite des Mittelstreifens entweder über eine Fahrradstraße (freigegeben lediglich für Anliegerverkehr in einer Fahrtrichtung) oder einen verkehrsberuhigten Bereich (freigegeben lediglich für Anliegerverkehr in einer Fahrtrichtung) geführt. Zu Fuß Gehende sind nach wie vor auf den vorhandenen Gehwegen im Seitenraum unterwegs, erfahren über den Ausschluss des Kfz-Durchgangsverkehrs auf der Seite der Fahrradstraße oder des verkehrsberuhigten Bereichs aber eine deutliche Steigerung der Aufenthaltsqualität. Der noch vorhandene Parkstreifen kann hier zu einem Multifunktionsstreifen mit Stellplätzen, Abstellanlagen für Fahrräder, Grünbeeten, Baumstandorten und Sitzgelegenheiten umgestaltet werden, um auch Senior:innen den Weg in die Innenstadt zu Fuß zu sichern.

Voraussetzung ist ein Umbau der Knotenpunkte zu Kreisverkehren, die nicht – wie gewohnt – vier Arme besitzen, sondern in der Achse der Buerschen Straße zwei zusätzliche Anschlüsse erhalten. Aufgrund der Flächenpotenziale an den Knotenpunkten im Bestand und da sowohl Fahrradstraßen, als auch verkehrsberuhigte Bereiche, die nur für Anlieger in einer Fahrtrichtung freigegeben sind, schmalere Zu- bzw. Ausfahrten benötigen, sieht das Büro die Umsetzung als realistisch an.

Mit Umsetzung der langfristigen Vorzugsvariante sind besonders gute Qualitäten für den Fußverkehr und den Radverkehr zu erzielen. Je nach Entscheidung für eine Fahrradstraße oder einen Verkehrsberuhigten Bereichen liegen hier die Akzente noch einmal unterschiedlich stark auf der jeweiligen Verkehrsart. Stellplätze können weiterhin auf einer Seite des Mittelstreifens in einen Multifunktionsstreifen integriert werden, daher entstehen hier auf der einen Seite Einbußen für den ruhenden Verkehr. Auf der anderen Seite bleiben Potenziale erhalten und werden damit auch den Bedarfen von Anlieger:innen gerecht. Hinsichtlich der Straßenraumgestaltung können je nach Entscheidung für eine Fahrradstraße oder einen Verkehrsberuhigten Bereich gute Qualitäten und Potenziale zum Erhalt des Baumbestands, der Integration von Straßengrün, den Straßenraum-Proportionen, der Aufenthaltsqualität, der Barrierewirkung und durch den Umbau der Knotenpunkte auch als Stadteingang geschaffen werden.

Auch wenn diese Variante im Vergleich zu anderen geprüften langfristigen Alternativen einen geringeren Aufwand auslöst, führt diese grundlegende Neugestaltung der Knoten zu einem hohen Umbauaufwand (Planung, Finanzierung, Bauabwicklung). Ebenso wirkt sich die Variante auch – in geringerem Umfang - in der Strecke aus und erfordert einen Umbau der Haltestellen, sowie ggfs. auch weitere punktuelle Maßnahmen.

Vorzugsvariante, kurzfristig

Als kurzfristige Vorzugsvariante wird ein Querschnitt nach dem Prinzip 1 – Richtungstrennung ohne größere Umbauten empfohlen (vgl. Anlage 1, Kapitel 9.1). Der Querschnitt sieht eine kontinuierliche Führung des Radverkehrs von der Schillerstraße bis zur Konrad-Adenauer-Allee über vom Kfz-Verkehr getrennte Radfahrstreifen vor. Dieser Radfahrstreifen sollte – wo möglich – durch eine bauliche Abgrenzung von dem angrenzenden Fahrstreifen getrennt werden, so dass eine Protected Bike Lane entsteht. Bushaltestellen, Anleiterflächen für die Feuerwehr, Querungsstellen für den Fußverkehr und auch der gebaute Parkstreifen im Seitenraum auf der Südseite im Abschnitt 2 stellen Ausnahmen dar, die eine bauliche Abgrenzung in Teilabschnitten ausschließen.

Abschnitt 1 = Prinzip 1 bestandsorientiert und mit Protected Bike Lane beidseitig

Abschnitt 2 = Prinzip 1 bestandsorientiert mit Radfahrstreifen und Protected Bike Lane

Abschnitt 3 = Prinzip 1 bestandsorientiert und mit Protected Bike Lane beidseitig

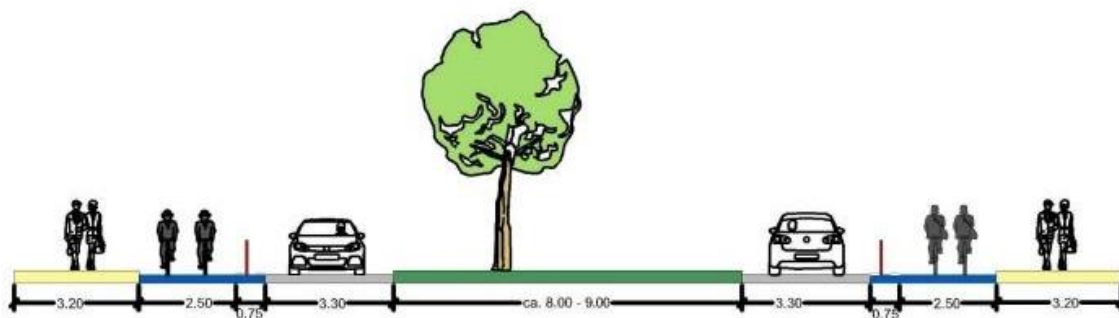


Abbildung 10: Vorzugsvariante, kurzfristig - Protected Bike Lane bzw. Radfahrstreifen

Der Kfz-Verkehr wird in beiden Fahrtrichtungen wie im Bestand nördlich und südlich des Mittelstreifens nach Fahrtrichtungen getrennt geführt, jedoch nur noch auf einem Fahrstreifen pro Fahrtrichtung. Zu Fuß Gehende nutzen weiterhin die vorhandenen Seitenräume. Die markierten Stellplätze im Abschnitt 1 entfallen ersatzlos auf der Nord- und der Südseite, die gebauten Schrägstellplätze im Bereich der Schillerstraße und die gebauten Stellplätze im Bereich des Knotenpunktes Bülser Straße / Buersche Straße bleiben erhalten. Die markierten Stellplätze im Abschnitt 2 entfallen auf der Nordseite ersatzlos. Die gebauten Stellplätze im Abschnitt 2 bleiben erhalten. Die markierten Stellplätze im Abschnitt 3 entfallen auf der Nord- und der Südseite ersatzlos.

Für beide Haltekanten der Haltestellen Krusenkamp und Ahornstraße sind keine Umbauten erforderlich. Sollen Engstellen für den Radverkehr vermieden werden, sind die südliche Haltekante der Haltestelle Erlenstraße und beide Haltekanten der Haltestelle Ost Bf. barrierefrei und als Fahrbahnrandhaltestellen auszubauen. Aktuell sind diese Haltekanten in den

markierten Parkstreifen integriert und ragen damit baulich in den zukünftigen Radfahrstreifen.

Die Knotenpunkte sind entsprechen der neuen Zuführung des Radverkehrs hinsichtlich der Markierung anzupassen, Möglichkeiten zum indirekten Linksabbiegen sollten, wo möglich, eingerichtet werden. Ebenso sind die Anschlüsse an den Bestand zu prüfen und zu sichern.

Mit Umsetzung der kurzfristigen Vorzugsvariante ist kein Umbau der Knotenpunkte zwingend erforderlich, aber möglich. So können lange Vorläufe bis zur Umsetzung einer Neuplanung überbrückt werden und bereits die Voraussetzungen für die Vorzugsvariante 2 geschaffen werden.

Klare Vorteile bietet die kurzfristige Vorzugsvariante für die Qualität des Durchgangsverkehrs im Radverkehr. Auch für den Kfz-Verkehr entstehen keinerlei Nachteile, im Gegenteil verringert die klare Trennung des Fahrstreifens vom Radfahrstreifens Konflikte. Ansonsten können für den Fuß- und Radverkehr mittlere bis gut Effekte erzielt werden. Klarer Vorteil dieser bestandsorientierten Variante ist aus Perspektive der Straßenraumgestaltung der Erhalt des gesamten Baumbestandes. Ebenso sind nur geringe Umbauten an den Haltestellen und Ummarkierungen in den Knotenpunkten erforderlich, sodass sich der Umbauaufwand klar in Grenzen hält und eine zügige und kosteneffiziente Umsetzung ermöglicht. Durch die Bestandsorientierung können per se keine Verbesserungen in der Straßenraumgestaltung, z.B. durch Integration von Straßengrün, Verbesserung der Proportionen, der Aufenthaltsqualität oder hinsichtlich der Barrierewirkung erzielt werden. Ganz deutlich fällt hier die Abwägung zugunsten von Durchgangsradverkehr, Baumbestand, Trennung der Verkehrsarten und einem geringen Umbauaufwand, jedoch zu Lasten des ruhenden Kfz-Verkehrs.

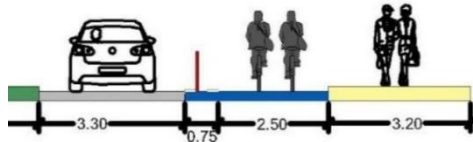
Da gerade dieser Aspekt bereits im Vorfeld der Machbarkeitsstudie politisch, öffentlich und letztlich auch in beiden Workshops des Runden Tisches kritisch diskutiert wurde, hat das Büro einen alternativen Querschnitt entwickelt, der im Folgenden vorgestellt wird.

Vorzugsvariante, kurzfristig – alternativer Querschnitt

Insbesondere im Abschnitt 1 ist die Nachfrage und damit der Druck auf die Flächen für den ruhenden Verkehr besonders hoch. Eine bauliche Verbreiterung der zur Verfügung stehenden Fahrbahnfläche zwischen dem baulichen Mittelstreifen links und dem Seitenraum rechts ist ausgeschlossen (s.o.). Es verbleiben daher 6,55 m Fahrbahnbreite.

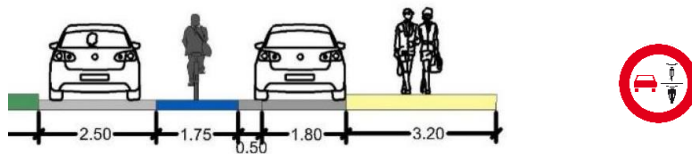
Ohne Stellplätze ist ein Querschnitt mit Protected Bike Lane realisierbar:

3,30 m Fahrbahn, 0,75 m Sicherheitstrennstreifen, 2,50 m Radfahrstreifen



Mit Stellplätzen wäre ein alternativer Querschnitt mit einem überbreiten Schutzstreifen, einer auf ein Mindestmaß für Pkw reduzierte Fahrbahn und unter Regelmäß dimensionierten Stellplätzen realisierbar:

2,50 m Fahrbahn, 1,75 m Schutzstreifen, 0,50 m Sicherheitstrennstreifen, 1,80 m Stellplatz



Grundsätzlich ist dieser Querschnitt flexibel einsetzbar. Eine vollständige Umsetzung auf allen Abschnitten ist mit Blick auf das Überholverbot auf einer Hauptverkehrsstraße allerdings in jedem Fall ausgeschlossen. Wird der alternative Querschnitt jedoch nur abschnittsweise eingesetzt, entstehen häufige Wechsel der Radverkehrsführung. Eine kontinuierliche Führung ist jedoch nicht nur als Planungsziel für die Buersche Straße definiert worden war, sondern auch aus fachlicher Sicht immer anzustreben.

Dabei sollte ebenfalls Folgendes berücksichtigt werden: Gerade in den Steigungsabschnitten der Brücke Buersche Straße sind langsame und unsichere Fahrten von Radfahrenden zu beobachten, so dass die Bremswirkung für den Kfz-Verkehr besonders ausgeprägt ist und ein eigener Sonderweg (Protected Bike Lane) die subjektiv und objektiv sicherere Lösung darstellt. In den Gefällestrecken wiederum werden die Geschwindigkeiten des Radverkehrs deutlich höher, Dooring-Unfälle mit dem ruhenden Verkehr werden hier zum besonderen Unfallrisiko (vgl. Anlage 1, Kapitel 9.2).

Der alternative Querschnitt wurde durch die Verwaltung in Zusammenarbeit mit dem Büro im Februar 2022 zur Diskussion im Runden Tisch gestellt. Um eine Beurteilung der Alterna-

tive zu ermöglichen, wurden dabei vor allem die straßenverkehrsrechtlichen Unterschiede ausführlich erläutert.

Querschnitt Protected Bike Lane	Querschnitt Schutzstreifen
Sonderweg = Trennung von Kfz-Verkehr und Radverkehr	Teil der Fahrbahn = Mischverkehr mit Teilseparation
Vorbeifahren jederzeit möglich, Abstände sind durch bauliche Trennung gesichert	Überholen nur mit 1,50 m Abstand erlaubt, jedoch durch schmale Fahrbahn nicht möglich, Verkehrszeichen 277.1 „Überholen von Zweirädern durch Kraftwagen verboten“ notwendig
Sicherheitstrennstreifen 0,75 m Regelmaß	Sicherheitstrennstreifen 0,50 m Mindestmaß
Fahrbahn ausreichend breit für Pkw, Bus und Lkw	Fahrbahn nur für Pkw ausreichend breit, Bus und Lkw müssen den Schutzstreifen immer mitbenutzen
keine Stellplätze möglich	alle Stellplätze können erhalten bleiben, jedoch unter Regelmaß von 2,00 m

Der offensichtliche Kompromiss entgegen dem eigentliche Planungsziel, Kfz- und Radverkehr zu trennen, sowie die Schwierigkeit, verkehrliches Miteinander und Überholverbot umzusetzen und zu kontrollieren, wurden im zweiten Workshop des Runden Tisches deutlich kritisiert. Der Querschnitt wird als „etwas besser“, aber keinesfalls ausreichend empfunden (vgl. Anlage 3). Der Querschnitt suggeriert den Verkehrsteilnehmenden eine scheinbare Trennung von Kfz- und Radverkehr, obwohl ein Überholen des Radverkehrs rechtlich ausgeschlossen ist. Daher ist hier sogar ein entsprechendes Verbotsschild notwendig. Das zeigt sich nochmals mit Blick auf einen abschnittswisen Wechsel zwischen den Radverkehrsführungen: Der straßenverkehrsrechtliche Unterschied zwischen einem Radfahrstreifen (bzw. einer Protected Bike Lane) (hier darf an dem Radfahrenden vorbeigefahren werden) und einem Schutzstreifen (das Überholen ist verboten) muss mit einem Verkehrszeichen erklärt werden und erschließt sich nicht aus der Infrastruktur. Die entsprechende Regelkenntnis und ein absolut regelkonformes Verhalten aller Verkehrsteilnehmenden sind daher weder zumutbar, noch erwartbar.

Eine planerische Lösung, bei der ein Verbotsschild notwendig ist, um schwächere Verkehrsteilnehmenden zu schützen, hat aus fachlicher Sicht die eigentlichen Planungsziele

verfehlt. Die fachliche Empfehlung aus Sicht der Verkehrsplanung und der Straßenverkehrsbehörde ist daher eindeutig.

Die fachliche Empfehlung des Runden Tisches war im zweiten Workshop hingegen nicht ganz eindeutig, da sich hier die Sorge vor den Konsequenzen des Wegfalls der kostenlosen Stellplätze aus der öffentlichen Diskussion widerspiegelt. Gleichzeitig waren die Diskussionen hier von einem tiefen und guten Verständnis für die Defizite des alternativen Querschnitts aus Sicht der Radfahrenden geprägt.

Die Verwaltung rät abschließend davon ab, auf den alternativen Querschnitt in einer kurzfristigen Lösung für die Buerschen Straße zurückzugreifen.

Parkraumerhebung

Gegen die hier vorgestellte kurzfristige Vorzugsvariante spricht damit weiterhin der vollständige Verzicht auf die heutigen markierten Stellplätze in allen Abschnitten der Buerschen Straße. Die einzige Ausnahme bilden die gebauten Stellplätze im Abschnitt 1 auf der Nordseite und die gebauten Stellplätze im Abschnitt 2 auf der Südseite. Insgesamt handelt es sich um folgende Kapazitäten:

Abschnitt 1 = 64 Stellplätze Nordseite + 72 Stellplätze Südseite = 136 Stellplätze

Abschnitt 2 = 44 Stellplätze Nordseite + 5 Stellplätze Südseite = 49 Stellplätze

Abschnitt 3 = 23 Stellplätze Nordseite + 8 Stellplätze Südseite = 31 Stellplätze

Die Sorge davor, was der Wegfall dieser Kapazitäten im Verkehrsgeschehen bzw. langfristig im wirtschaftlichen Geschehen nach sich zieht, ist im öffentlichen und auch im Diskurs im Runden Tisch Nachhaltige Mobilität das einzige Hemmnis, das einer klaren Befürwortung dieser Variante gegenüber steht. Der Entfall der Stellplätze in den Abschnitten 2 auf der Nordseite und im Abschnitt 3 wird dabei weniger kritisch gesehen. Der Fokus aus Sicht des Runden Tisches und auch aus Sicht der Verwaltung ist auf den Abschnitt 1 und damit den besonders kritischen Abschnitt der Brücke zu legen.

Daher ist eine differenziertere Auseinandersetzung mit dem ruhenden Verkehr im Bereich der Buerschen Straße und letztlich der Innenstadt erforderlich. Dies ist durch eine Parkraumerhebung im Mai und Juni 2022 durch die Abteilung Mobilität und Verkehr geschehen.

Insgesamt besteht im Abschnitt 1 ein Angebot von ca. 130 kostenlosen, markierten Stellplätzen im Bereich der Brücke. Die Parkraumerhebung 2022 hat die Ergebnisse einer älteren Parkraumerhebung aus dem Jahr 2005 sowie die Beobachtungen der Verwaltung vor Ort bestätigt, dass dabei weniger Anwohner:innen, sondern Beschäftigte diese Stellplätze

tagsüber nutzen. Die Auslastung liegt hier unter der Woche und tagsüber bei nahezu 100 %, ab 18 Uhr ist ein deutlicher Rückgang der Nachfrage zu verzeichnen. In späteren Abendstunden und in der Nacht sind die Stellplätze nahezu vollständig frei. Gleichzeitig bestätigte die Erhebung, dass diese Stellplätze von Nutzer:innen mit einer langen Parkdauer nachgefragt werden. Parkwechselforgänge sind insbesondere tagsüber nur vereinzelt zu beobachten. Diese Charakteristik spricht sehr deutlich dafür, dass die Stellplätze vorrangig von Beschäftigten genutzt werden.

Kund:innen zeigen ein deutlich anderes Verhalten. Hier ist die Parkdauer in der Regel kürzer und die Wechselfrequenz deutlich höher. Aufgrund der kürzeren Parkzeit sind Kund:innen auch eher bereit, bewirtschaftete oder in der Parkzeit eingeschränkte Stellplätze zu nutzen, wenn keine anderen freien Kapazitäten zur Verfügung stehen. Die bestehenden Kapazitäten an bewirtschafteten oder in der Parkzeit eingeschränkten Stellplätzen im Straßenraum der gesamten Innenstadt sind gleichzeitig gut ausgelastet und zeigen eine hohe Wechselfrequenz, werden also tatsächlich durch Kund:innen nachgefragt.

Wenn dieses Angebot von ca. 130 kostenlosen Stellplätzen ersatzlos entfallen soll, stellt sich zunächst folgende Frage: Bestehen im unmittelbaren Umfeld Kapazitäten, um die Nachfrage nach kostenlosen Stellplätzen tagsüber aufzufangen? Diese Frage ist eindeutig mit „Nein“ zu beantworten. Größtenteils sind die Stellplätze im öffentlichen Straßenraum und in den Parkbauten in der Innenstadt entweder bewirtschaftet oder mit einer Parkzeitbegrenzung (Parkscheibe) in der Nutzung eingeschränkt. Selbst in weiter entfernten Wohngebieten, in denen kostenlos im öffentlichen Straßenraum geparkt werden kann, bestehen keine freien Kapazitäten.

Daran schließt sich die Frage an: Bestehen im unmittelbaren Umfeld überhaupt Kapazitäten, um die Nachfrage nach Stellplätzen grundsätzlich aufzufangen? Diese Frage ist eindeutig mit „Ja“ zu beantworten. Die bewirtschafteten oder in der Parkzeit beschränkten Stellplätze im öffentlichen Straßenraum bieten zwar keinerlei Kapazitäten. Auch Parkplätze wie der Marktplatz oder der Parkplatz am St.-Barbara-Hospital sind hoch oder vollständig ausgelastet. Jedoch bieten sämtliche Parkbauten in der Innenstadt zum Teil erhebliche freie Kapazitäten. Allein die Parkhäuser am City-Center und Glück-auf-Center sind unabhängig von Wochentag und Uhrzeit zu maximal 30 % ausgelastet, die Parkhäuser von Hoch10 und der Sparkasse zu maximal 50 %. Allein diese vier größten Parkbauten in der Innenstadt bieten damit dauerhaft freie Kapazitäten von über 500 Stellplätzen. Für Dauerparker werden hier Stellplätze für 51 € / Monat angeboten.

Schlussfolgerungen

Über den Umbau der Knotenpunkte zu Kreisverkehren kann an der Buersche Straße die Möglichkeit für einen neuen Straßenquerschnitt geschaffen werden, der nicht nur eine Verbesserung der Radverkehrsführung, sondern auch für die anderen Verkehrsarten und hinsichtlich der Straßenraumgestaltung gute bis sehr gute Qualitäten ermöglicht und aktuelle Defizite behebt. Die Machbarkeitsstudie von AB Stadtverkehr empfiehlt langfristig einen Querschnitt, der den Kfz-Verkehr inklusive des ÖPNV von Rad- und Fußverkehr trennt. Das Prinzip 3 – Nutzungstrennung bietet, ohne dass ein unverhältnismäßiger Vollumbau erfolgen muss, die größten Potenziale, um die Planungsziele für die Buersche Straße zu erreichen. Daher sollte ein Querschnitt nach diesem Prinzip ausgearbeitet, die Umsetzbarkeit und der Umbauaufwand weiter geprüft und die langfristige Umsetzung angestrebt werden.

Aufgrund der langen Planungsvorläufe, der notwendigen finanziellen Absicherung (Fördermittel), sowie der zwingenden Einigung mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW sollte jedoch unbedingt eine kurzfristige Variante zur Verbesserung der Radverkehrsführung an der Buerschen Straße umgesetzt werden. Die Defizite in der Radverkehrsführung waren und sind Anlass für die intensive Beschäftigung mit der Buerschen Straße. Hier sollte zeitnah gehandelt werden und nicht die langfristige Umsetzung einer sicher im Ergebnis noch besseren planerischen Lösung abgewartet werden.

Die kurzfristige Vorzugsvariante erzielt insbesondere bei der Radverkehrsführung für den Durchgangsverkehr gute Qualitäten. Sie spiegelt einen der im ersten Workshop des Runden Tisches entwickelten Prinzipien eines neuen Querschnitts wider und schneidet angesichts des geringen Umbauaufwandes durch die Orientierung am Bestand akzeptabel bis gut ab. Die Entscheidung für die kurzfristige Vorzugsvariante beinhaltet, dass sämtliche markierten Stellplätze auf der gesamten Buerschen Straße zugunsten einer kontinuierlichen, sicheren und komfortablen Radverkehrsführung entfallen müssen. Insbesondere im Abschnitt 1 (Bereich der Brücke) werden diese kostenlosen Stellplätze durch Beschäftigte stark nachgefragt. Diese Nachfrage nach kostenlosen Stellplätzen kann im Umfeld der Buerschen Straße nicht äquivalent ersetzt werden. Dem entgegen stehen erhebliche Kapazitäten in den Parkbauten in der gesamten Innenstadt, die allerdings kostenpflichtig sind. Die Kapazitäten hier übersteigen die Nachfrage an der Buerschen Straße bei weitem. Aus gesellschaftlicher Perspektive besteht die berechtigte Sorge vor Verdrängungseffekten in umliegende Wohngebiete, sowie um eine finanzielle Belastung von Beschäftigten bei einem Ausweichen auf die kostenpflichtigen Parkbauten.

Eine Verpflichtung zum Ersatz der kostenlosen Stellplätze an der Buerschen Straße besteht für die Stadt Gladbeck nicht. Insbesondere im Bereich der Brücke in Abschnitt 1 sind zu-

dem keine unmittelbaren Anlieger:innen betroffen. Während Radfahrende aktuell Einbußen hinsichtlich Komfort und Verkehrssicherheit hinnehmen müssen oder die Strecke gar nicht erst befahren und Umwege in Kauf nehmen, könnten Beschäftigte, die aktuell an der Buerschen Straße parken, zukünftig verstärkt das Fahrrad nutzen, auf den ÖPNV umsteigen, längere Fußwege in Kauf nehmen oder die verschiedenen Verkehrsträger kombinieren. Parallel legen die Ergebnisse der Parkraumerhebung 2022 nahe, dass ein direkter Austausch mit den Betreibern der Parkbauten über die aktuelle Auslastung zielführend sein kann. Eine gute und verlässliche Auslastung – bspw. in Form spezieller Angebote für neue Dauerparkende – liegt auch in ihrem Interesse.

Eine Möglichkeit, die Auswirkungen der kurzfristigen Vorzugsvariante zu beobachten, könnte zudem ein zeitlich befristeter und evaluierter Verkehrsversuch darstellen. Hierzu sollten weitere Informationen zu den Voraussetzungen und Bedingungen eingeholt werden.

Der vorgestellte alternative Querschnitt mit einem überbreiten Schutzstreifen ist ein Versuch, in der Abwägung dem Erhalt der Stellplätze den Vorzug vor einer vom Kfz-Verkehr getrennten Radverkehrsführung zu geben. Jedoch wird damit das zentrale Planungsziel, eine kontinuierliche, sichere und komfortable, vom Kfz-Verkehr getrennte Radverkehrsführung an der Buerschen Straße zu schaffen, nicht erfüllt. Dieser alternative Querschnitt sollte daher – auch nicht abschnittsweise – eingesetzt werden.

Anlagen

Anlage 1 Machbarkeitsstudie zur Einpassung einer Radverkehrsführung entlang der Buerschen Straße

Anlage 2 Dokumentation Workshop 1

Anlage 3 Dokumentation Workshop 2

Finanzielle Auswirkungen:

Keine

folgende

Ergebnisrechnung

Ertrag	€
einmalig	10.000
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

Aus dem Beschlussentwurf resultiert zunächst eine weitere, vertiefte Betrachtung der kurzfristigen Vorzugsvariante und damit eine reine Planungsleistung.

Beschlussentwurf:

1. Langfristig ist die Vorzugsvariante der Machbarkeitsstudie nach dem Prinzip 2 – Nutzungstrennung mit einem Umbau der drei Knotenpunkte Buersche Straße / Erlenstraße / Bülser Straße, Buersche Straße / Krusenkamp, Buersche Straße / Konrad-Adenauer-Allee zu Kreisverkehren anzustreben. Die Verwaltung wird beauftragt, die langfristige Variante der Nutzungstrennung mit Umbau der Knotenpunkte zu Kreisverkehren in einer Entwurfsplanung auszuarbeiten und dem Ausschuss erneut vorzustellen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die kurzfristige Variante nach dem Prinzip 1 – Richtungstrennung im Bestand mit einer kontinuierlichen Radverkehrsführung über Protected Bike Lane oder Radfahrstreifen für alle drei Abschnitte der Buerschen Straße als Markierungs- und Beschilderungsplan, unter Berücksichtigung notwendiger, kleinerer baulicher Maßnahmen, auszuarbeiten und dem Ausschuss zur weiteren Beratung vorzulegen.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, auf der Basis der Markierungs- und Beschilderungsplanung frühzeitig in Abstimmungsgespräche mit der Bezirksregierung Münster über die Möglichkeit zur Durchführung eines Verkehrsversuchs einzusteigen und deren Ergebnisse dem Ausschuss zur weiteren Beratung vorzulegen.
4. Die Verwaltung wird beauftragt, alle Möglichkeiten zur attraktiveren Nutzung der bestehenden Parkbauten in der Innenstadt mit den jeweiligen Eigentümer:innen auszuloten und die Ergebnisse dem Ausschuss zur weiteren Beratung vorzustellen.

Die Bürgermeisterin
i.V.



Dr. Volker Kreuzer
- Stadtbaurat -

In der Sitzung des

_____-Ausschusses

Rates

Haupt-, Finanz- und Digitalisierungsausschusses

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