

Die Ergebnisse werden im Folgenden erläutert:

1. Rahmenbedingungen des Verkehrsversuchs
2. Aufbau des Verkehrsversuchs
3. Auswirkungen auf das Parkraumangebot
4. Evaluation und Begleitung des Verkehrsversuchs
5. Geplante Zeitschiene und Kosten
6. Notwendige Maßnahmen bei Ablehnung des Verkehrsversuchs

1. Rahmenbedingungen des Verkehrsversuchs

Die Verkehrswende erfordert einen grundlegenden Wandel in der Herangehensweise an die kommunale Verkehrsplanung. Ein Verkehrsversuch stellt eine temporäre Maßnahme dar. Ziel des Verkehrsversuchs ist es, eine verkehrliche Maßnahme vor der endgültigen Umsetzung zu erproben und zu evaluieren. Gleichzeitig gibt die zeitliche Befristung allen Akteur:innen die Sicherheit, dass noch Handlungs- und Diskussionsspielräume im Anschluss an die Erprobungsphase vorhanden sind. Verkehrsversuche können somit nicht nur die Planung qualifizieren, sondern auch die Akzeptanz für eine Gesamtmaßnahme und die daraus folgenden Konsequenzen erhöhen.

Die Durchführung eines Verkehrsversuchs ist eine hoheitliche Aufgabe und wird von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde umgesetzt. Die Stadt hat hier die alleinige Entscheidungsbefugnis, auf Basis des § 45 Abs. 1 StVO einen Verkehrsversuch zeitlich befristet anzuordnen. Übergeordnete Behörden wie die Bezirksregierung Münster müssen keine Zustimmung erteilen. Dennoch hat die Verwaltung die Bezirksregierung Münster bereits über das geplante Vorhaben – vorbehaltlich der politischen Beratung in dieser Sitzung – informiert und steht mit dieser auch weiterhin im engen Austausch.

Die Durchführung eines Verkehrsversuchs ist in § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 der StVO geregelt. Die Novellierung der StVO vom 28. April 2020 hat die Umsetzung von Verkehrsversuchen weiter vereinfacht. Dennoch unterliegt die Anordnung eines Verkehrsversuchs ebenfalls den Anforderungen des § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO, sodass eine dezidierte Prüfung der Gefahrenlagen im Einzelfall durchzuführen und zumindest eine konkrete Gefahrenlage darzulegen ist. Dies wird im Folgenden für die Buersche Straße erläutert.

Der gebaute Mittelstreifen der Buerschen Straße trennt die Fahrstreifen pro Fahrtrichtung. Bis zum Gehweg stehen insgesamt 6,50 m zur Verfügung. Im ersten Abschnitt teilen diese sich aktuell in einen 3,00 m breiten Fahrstreifen für den fließenden Kfz-Verkehr, den angrenzenden Radfahrstreifen mit ca. 1,50 m inklusive einem Breitstrich à 0,25 m und ca. 2,00 m für die Parkstände inklusive einem Breitstrich à 0,25 m. Radfahrstreifen unter 1,85 m inklusive einem einseitigen Breitstrich sind nach aktuellem Stand der „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) nicht zulässig (die StVO erlaubt aktuell noch das Mindestmaß von 1,50 m).

Radfahrstreifen benötigen nach den Vorgaben der VwV-StVO sowie ERA einen Sicherheitsraum zum ruhenden Verkehr von 0,50 bis 0,75 m, der hier nicht gegeben ist. Der Parkstand erfüllt nur unter Berücksichtigung der Markierung das Mindestmaß (2,00 m). Ein Fahrzeug nach dem aktuellen Maß für die Breite von Pkws als Bemessungsfahrzeug (1,89 m) kann nicht ohne Benutzung der Breitstrichmarkierung abgestellt werden.

Die Anfang der 1990er Jahre hergestellte aktuelle Situation entspricht damit nicht mehr den heutigen Vorgaben. Dennoch geht mit der Markierung eine Benutzungspflicht der Radverkehrsanlage einher.

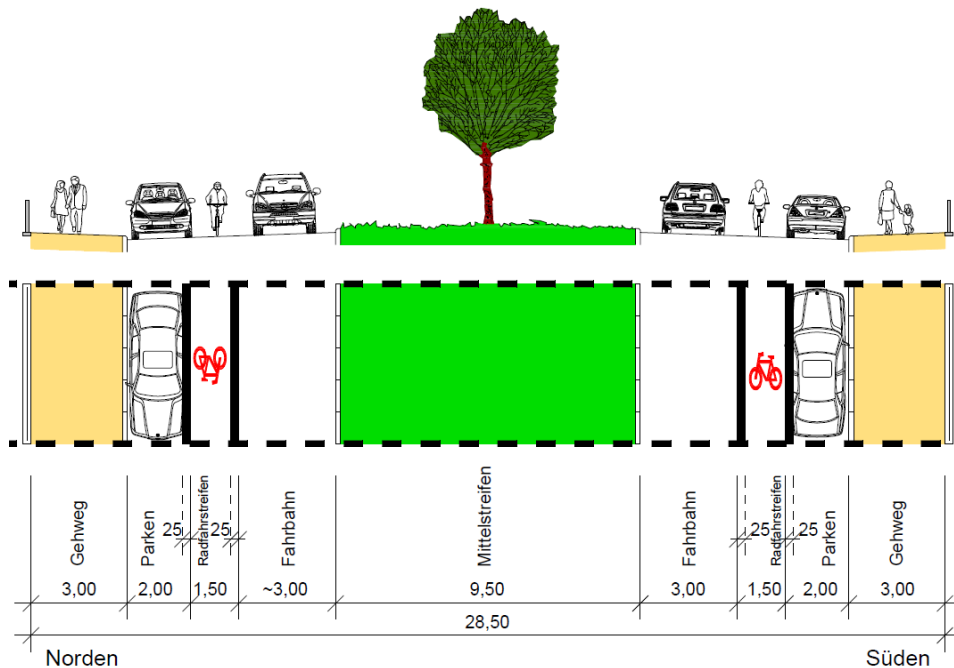


Abbildung 1: Bestandsquerschnitt (Abschnitt 1)

Von der aktuell hergestellten Situation geht also eine konkrete Gefährdung für Radfahrer:innen aus:

Parkende Fahrzeuge können größtenteils nicht mehr in den 1,75 m breiten Parkständen (ohne Breitstrich) vollständig untergebracht werden und ragen teilweise sogar in den Radfahrstreifen hinein. Wenn in dieser Situation Autofahrer:innen die fahrbahnseitigen Autotüren unbedacht öffnen und sich nähernde Radfahrer:innen ein Ausweichmanöver durchführen (müssen), ist eine Mitnutzung des Fahrstreifens für den fließenden Kfz-Verkehr wahrscheinlich. Herannahende Autofahrer:innen haben indes durch den gebauten Mittelstreifen keinerlei Möglichkeit, Radfahrer:innen auszuweichen.

Aus diesen Gründen sehen nicht nur die geltenden Gesetze und Regelwerke zwingend einen Sicherheitsraum zwischen Radfahrstreifen und Parkständen vor. Wissenschaftliche Untersuchungen haben auch objektiv die Gefährdung von Radfahrer:innen durch den ruhenden Kfz-Verkehr bei fehlenden Sicherheitsräumen nachgewiesen. Die Rechtsprechung erlaubt Radfahrer:innen, eigenständig einen Abstand von 1,00 bis 1,50 m zu parkenden Fahrzeugen einzuhalten, um solche Unfallrisiken zu minimieren.

Die heutige Fahrbahnbreite ist bestenfalls bei sehr schmalen Fahrzeugen, die am äußersten linken Fahrbahnrand fahren, geeignet, um einen ausreichenden Sicherheitsabstand bei Überholvorgängen von Radfahrer:innen einzuhalten. Alle anderen Fahrzeuge, einschließlich aller Busse, Lkw etc., müssen hinter Radfahrer:innen bis zum nächsten Knotenpunkt (max. 670 m) verbleiben. Dies ist ein absolut unrealistisches Verkehrsverhalten, das auch in der Praxis nicht beobachtet werden kann. Daher sind Vorbeifahrten mit deutlich unterschrittenem Sicherheitsabstand die Regel im ersten Abschnitt der Buerschen Straße.

Aus diesen Gründen heraus darf damit die aktuelle Aufteilung der Verkehrsfläche im ersten Abschnitt der Buerschen Straße nicht weiter Bestand haben. Durch die Einengung der 6,50 m breiten Fahrbahn durch den ruhenden Kfz-Verkehr geht sowohl von diesem, als auch von dem fließenden Kfz-Verkehr eine konstante Gefährdung der schwächeren Verkehrsteilnehmer:innen, den Radfahrer:innen, aus. Daher ist eine Anpassung der Infrastruktur – unabhängig von der Durchführung eines Verkehrsversuchs – zwingend notwendig. Die Alternative zum Verkehrsversuch wird unter Kapitel 6 erläutert.

Im weiteren Streckenverlauf stellt die Führung im Mischverkehr auf der Fahrbahn bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und einer Verkehrsbelastung um ca. 10.000 Kfz/24h eine unzureichende Sicherungsform des Radverkehrs dar. Im zweiten Abschnitt auf der Nordseite, Fahrtrichtung Innenstadt, und im dritten Abschnitt auf beiden Seiten wird die Fahrbahn wiederum durch parkende Fahrzeuge eingeengt. Einziger Unterschied zum ersten Abschnitt ist die fehlende Markierung eines angrenzenden Radfahrstreifens. Die Problematik unzureichender Flächen für Sicherheitsräume, Radverkehrsführung und Vorbeifahrten mit ausreichendem Sicherheitsabstand bleibt gleich.

2. Aufbau des Verkehrsversuchs

Die vorliegende Planung (Anlagen 1 bis 6) dient dem Ziel, möglichst kurzfristig, ohne baulichen und entsprechend erhöhten zeitlichen und finanziellen Aufwand eine Verbesserung der Radverkehrsführung auf der Buerschen Straße zu erreichen. Der Planung wurde der bestandsorientierte Entwurfsquerschnitt der Machbarkeitsstudie nach Prinzip 1 – Richtungstrennung zugrunde gelegt (vgl. Vorlage 22/0355).

Die Planung sieht eine kontinuierliche Führung des Radverkehrs zwischen der Humboldtstraße und der Konrad-Adenauer-Allee über vom Kfz-Verkehr getrennte Radfahrstreifen vor. Dieser Radfahrstreifen soll – wo möglich – durch eine bauliche Abgrenzung von dem angrenzenden Fahrstreifen getrennt werden, so dass ein geschützter Radfahrstreifen entsteht. Der Kfz-Verkehr wird zukünftig durchgängig auf nur einem Fahrstreifen pro Fahrtrichtung geführt. Dazu entfallen alle markierten Radverkehrsführungen im ersten Abschnitt, alle markierten Parkstände im ersten Abschnitt, sowie das Parken am Fahrbahnrand im zweiten und dritten Abschnitt.

Alle gebauten Parkstände bleiben von dem Verkehrsversuch unberührt. Alle Haltestellen des ÖPNV bleiben baulich unverändert. Fußgänger:innen nutzen weiterhin die vorhandenen Gehwege und Querungshilfen. Die Knotenpunkte Schillerstraße / Humboldtstraße, sowie die Einmündungen Luisenstraße und Ahornstraße, sowie sämtliche Grünstreifen und Baumstandorte bleiben ebenfalls unverändert.

Folgende Querschnitte liegen der Planung zu Grunde (vgl. Anlage 7):

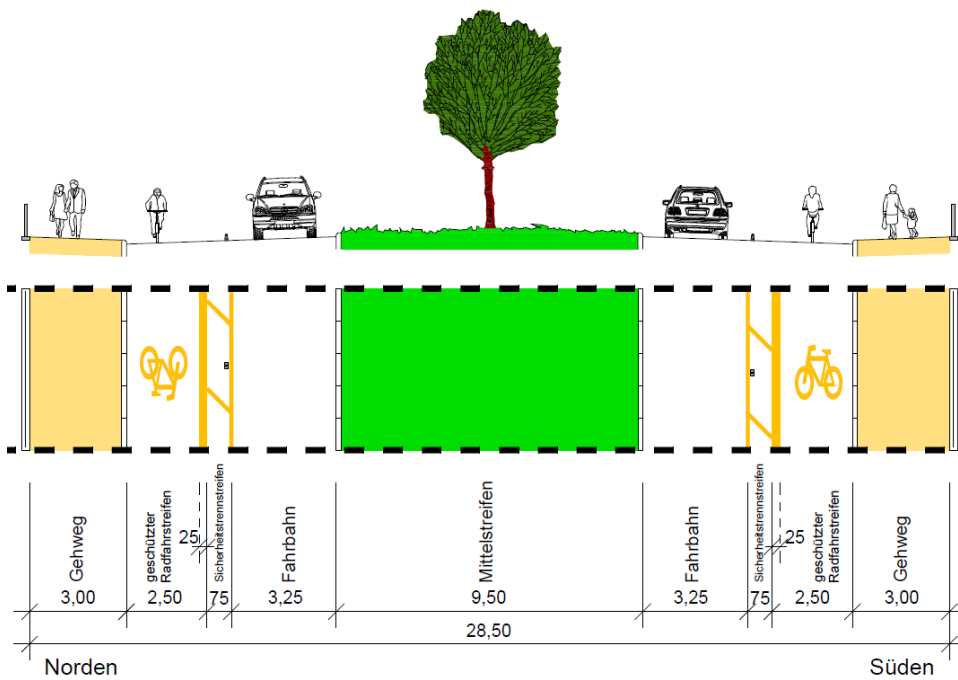


Abbildung 2 Geschützter Radfahrstreifen im Bereich der Brücke (Abschnitt 1)

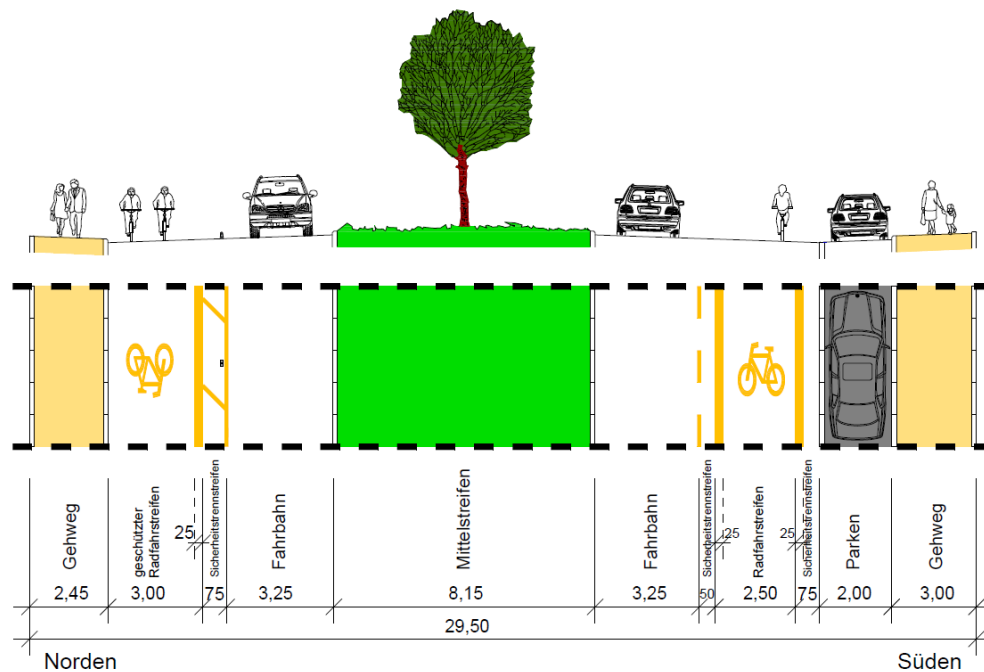


Abbildung 3 (Geschützter) Radfahrstreifen und abschnittsweise gebaute Parkstreifen (Abschnitt 2)

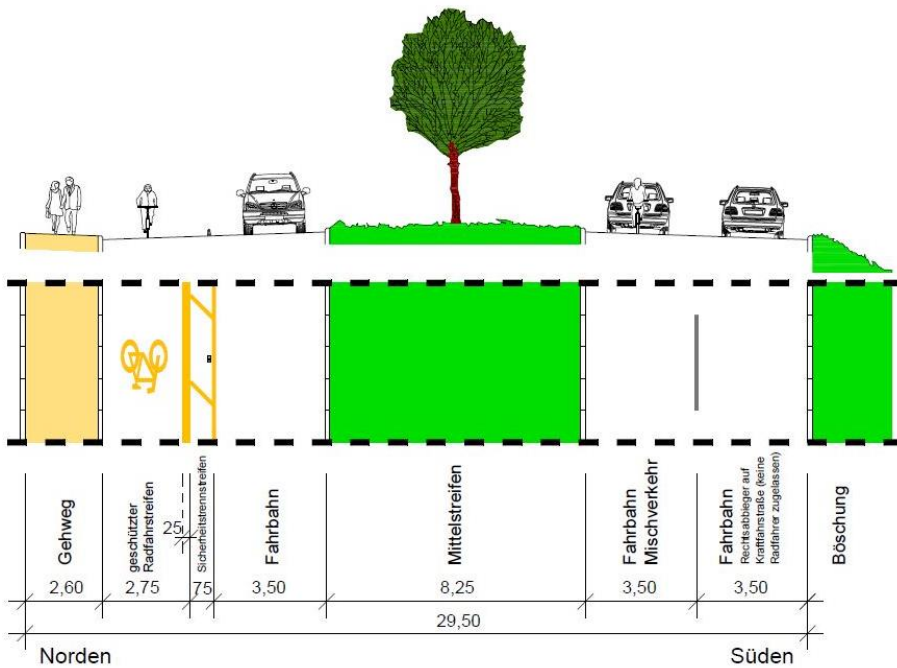


Abbildung 4 Geschützter Radfahrstreifen und Mischverkehr im Bereich Krusenkamp bis Konrad-Adenauer-Allee (Abschnitt 3)

Die Umsetzung erfolgt in gelber Markierung, die einerseits die bestehenden weißen Markierungen straßenverkehrsrechtlich überlagert und andererseits nach Abschluss des Verkehrsversuchs auch wieder demarkiert werden kann. Der Sicherheitstrennstreifen wird durch eine Sperrflächenmarkierung alle 3,00 m gekennzeichnet. Alle 6,00 m sollen Sichtzeichen, auch Bischofsmütze genannt, in die Sperrfläche integriert werden. Diese gelborangenen „Fähnchen“ aus Kunststoff sind grundsätzlich überfahrbar, trennen aber dennoch die Verkehrsflächen deutlich sichtbar auch bei Dunkelheit voneinander. Die Überfahrbarkeit muss in der Buerschen Straße gewährleistet werden, da der gebaute Mittelstreifen im Falle von Alarmfahrten, Rettungswagen oder Feuerwehr, die Fahrbahn zur linken Seite baulich eingrenzt. Um das Ausweichen an den rechten Fahrbahnrand zu ermöglichen, muss daher die Abtrennung zwischen Radfahrstreifen und Fahrstreifen in diesem besonderen Fall überfahrbar bleiben. Zusätzlich muss die Feuerwehr anliegende Gebäude ohne Zeitverzug anfahren können. Daher wurde in Abstimmung mit den zuständigen Fachdienststellen eine Abgrenzung des Radfahrstreifens gewählt, die im normalen Verkehrsablauf eine ausreichende Trennung zwischen Radfahrstreifen und Fahrstreifen ermöglicht, jedoch in Gefahrensituationen kein unüberwindbares Hindernis darstellt, um die allgemeine Sicherheit nicht zu gefährden. Gleichzeitig würden höhere Leitpfosten Sicherheitsabstände zu Fahrstreifen und Radfahrstreifen auslösen, die die nutzbare Breite des Radfahrstreifens unverhältnismäßig verringern würden.

Abschnitt 1- Humboldtstraße bis Bülser Straße

In Fahrtrichtung Gelsenkirchen wird der Radverkehr aus dem Bestand in den geschützten Radfahrstreifen überführt. Die Führung über einen geschützten Radfahrstreifen erfolgt von der Schillerstraße bis zum Knotenpunkt Erlenstraße / Bülser Straße. Lediglich im Bereich der Bushaltestellen „Ost Bf.“ und „Erlenstr.“ (Fahrtrichtung Gelsenkirchen) wird der geschützte Radfahrstreifen aufgelöst und es folgt eine Führung im Mischverkehr. Um das Sicherheitsgefühl für die Radfahrenden zu verbessern, wird das Überholen von einspurigen Fahrzeugen hier verboten.

In Fahrtrichtung Innenstadt wird der Radverkehr ab dem Knotenpunkt Erlenstraße / Bülser Straße zunächst über einen Radstreifen geführt, so dass die dahinter liegenden Parkplätze weiterhin erreichbar bleiben. An der Bushaltestelle „Erlenstr.“ wird der Radstreifen unterbrochen. Damit wird für den Radverkehr das Überholen haltender Busse aus Verkehrssicherheitsgründen ausgeschlossen. Hinter den baulich angelegten Parkplätzen wird der Radverkehr bis zur Überleitung in den Bestand am Knotenpunkt Schillerstraße / Humboldtstraße über einen geschützten Radfahrstreifen geführt.

Knotenpunkt 1 - Bülser Straße und Erlenstraße

Der Knotenpunkt mit der Bülser Straße und der Erlenstraße wird über eine Lichtsignalanlage geregelt. Die Buersche Straße ist hier bevorzugt, die Bülser Straße und der Erlenstraße werden nur durch Anforderung (wartende Fahrzeuge oder Fußverkehr) grün geschaltet. Die Führung des Kfz-Verkehrs im Knotenpunkt wird nicht verändert. Die Fahrstreifen werden lediglich hinsichtlich der notwendigen Breiten angepasst. Die Führungsform für den Radverkehr in der Bülser Straße und der Erlenstraße wird nicht geändert. Der Radverkehr auf der Buerschen Straße wird mit einer Radverkehrsfurt über den Knotenpunkt geführt.

Durch die vom Kfz-Verkehr getrennte Führung des Radverkehrs über Radfahrstreifen – ob mit oder ohne bauliche Abgrenzung – müssen linksabbiegende Radfahrer:innen zunächst über die einmündende Bülser Straße bzw. Erlenstraße geführt werden. Dort werden Aufstellflächen ergänzt. Von dort aus können die Radfahrer:innen in der zweiten Ampelphase, nach Anforderung, die Buersche Straße zum Linksabbiegen queren. Der Trennung vom Kfz-Verkehr und somit einer gegenüber dem direkten Linksabbiegen deutlich verringerten Zahl an möglichen Konfliktpunkte in der Kreuzung werden somit aus Verkehrssicherheitsgründen der Vorzug gegeben. Die Signalisierung des Knotenpunktes muss angepasst werden, sowie zusätzliche Anforderungspunkte für den linksabbiegenden Radverkehr errichtet werden.

Abschnitt 2 - Bülser Straße bis Krusenkamp

In Fahrtrichtung Gelsenkirchen wird der Radverkehr auf einem Radfahrstreifen geführt. Das Einrichten eines geschützten Radfahrstreifens ist in diesem Abschnitt aufgrund des baulich angelegten Parkstreifens nicht möglich. Damit entfällt auf der Südseite ein Fahrstreifen. In Fahrtrichtung Innenstadt wird der Radverkehr auf einem geschützten Radfahrstreifen geführt. Der zweite Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr auf der Nordseite wird im Bestand durch den ruhenden Verkehr genutzt. Diese Möglichkeit entfällt durch die Einrichtung des geschützten Radfahrstreifens.

Einbußen hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der Buerschen Straße für den Kfz-Verkehr, einschließlich ÖPNV, sind nicht zu erwarten. An den Bushaltestellen „Ahornstr.“ und „Krusenkamp“ wird der Radfahrstreifen unterbrochen. Ein Überholen haltender Busse und somit das Einordnen in den Kfz-Verkehr wird nicht vorgesehen, analog zu den Haltestellen („Erlenstr.“) in Abschnitt 1.

Knotenpunkt 2 - Krusenkamp und Heinrich-Krahn-Straße

Am Knotenpunkt Krusenkamp / Heinrich-Krahn-Straße gibt es eine Lichtsignalanlage an der westlichen Querungshilfe für Fußgänger:innen. Der Knotenpunkt ist ansonsten nicht signalisiert. Um Radfahrer:innen aus den einmündenden Straßen eine schrittweise Querung der sehr großen Kreuzung zu ermöglichen, werden im Rahmen des Verkehrsversuchs eigene Aufstellflächen als Verlängerung der baulichen Mittelinsel eingerichtet. Ebenso erhalten Radfahrer:innen auf der Buerschen Straße, die links abbiegen möchten, eigene Aufstellflächen, um die Buersche Straße – ebenso wie an der signalisierten Kreuzung Erlenstraße / Bülser Straße – in zwei Schritten sicher zu queren.

Abschnitt 3 - Krusenkamp bis Konrad-Adenauer-Allee

Der Radverkehr wird in Fahrtrichtung Innenstadt vollständig und in Fahrtrichtung Gelsenkirchen teilweise über einen geschützten Radfahrstreifen geführt. Die ehemalige Bushaltestelle auf der Südseite, heutiger Standort für Altglascontainer, wird als Ladezone beschildert und anfahrbar bleiben. In Fahrtrichtung Gelsenkirchen endet der Radfahrstreifen im Vorfeld des Knotenpunkts und führt den Radverkehr zurück in den Mischverkehr (analog zur Bestandssituation).

Knotenpunkt 3 - Konrad-Adenauer-Allee

Im Bestand wird der Radverkehr in Fahrtrichtung Gelsenkirchen im Mischverkehr gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr geführt, hat aber aktuell keine Möglichkeit, regelgerecht und verkehrssicher auf den benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh-/Radweg auf der östlichen Seite der Konrad-Adenauer-Allee zu gelangen. In der Praxis nutzen Radfahrer:innen die Furten für Fußgänger:innen mit. Um den Radverkehr gesichert über den Knotenpunkt zu führen, wäre eine eigene Freigabe innerhalb des Signalprogramms erforderlich. Für die kurzfristige Erprobung im Jahr 2023 sind die Planungs-, Abstimmungs- und Umsetzungsvorläufe für eine derartige Anpassung mit dem Straßenbaulastträger Straßen NRW schon jetzt absehbar zu aufwendig. Nach Rückkopplung mit Straßen NRW muss der eigentliche Verkehrsversuch letztlich vor dem Knotenpunkt in Fahrtrichtung Gelsenkirchen enden. Der Radverkehr wird in den Mischverkehr (analog zur Bestandssituation) geführt.

In Fahrtrichtung Innenstadt werden die Radfahrer:innen im Bestand von dem benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh-/Radweg auf der östlichen Seite der Konrad-Adenauer-Allee über die Aufstellflächen und abgesenkten Borde für Fußgänger:innen ohne weitere Regelungen oder Sicherungen auf die Fahrbahn geführt.

Die Verwaltung schlägt hier im Rahmen des Verkehrsversuchs eine Trennung der Rad- und Fußverkehrsfurten vor, sowie eine Verschmälerung des einmündenden Fahrstreifens von der Konrad-Adenauer-Allee, um den Radverkehr frühzeitig getrennt vom Kfz-Verkehr auf den Radfahrstreifen bzw. den geschützter Radfahrstreifen zu führen. Hierzu ist nach Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger Straßen NRW keine Anpassung des Signalprogramms erforderlich.

3. Auswirkungen auf das Parkraumangebot

Die im Zuge des Verkehrsversuchs entfallenden Kapazitäten an kostenlosem Parkraum im öffentlichen Straßenraum nehmen eine wichtige Rolle im öffentlichen Diskurs ein. Auch im Runden Tisch Nachhaltige Mobilität zeigte sich diese Konsequenz aus der Umverteilung der Verkehrsflächen als einziges Hemmnis, das einer klaren Befürwortung der Planung gegenüber steht.

Abschnitt 1	Nordseite	Südseite	Gesamt	Differenz
Bestand	64	72	136	- 110
Planung	26	0	26	

Abschnitt 2	Nordseite	Südseite	Gesamt	Differenz
Bestand	44	63	107	- 49
Planung	0	58	58	

Abschnitt 3	Nordseite	Südseite	Gesamt	Differenz
Bestand	23	8	31	- 31
Planung	0	0	0	

Kapazitäten in Parkhäusern

Wie bereits in der Vorlage 22/0355 ausgeführt, sind nach aktuellen Erhebungen allein die Parkhäuser am City-Center und GlückAuf-Center, 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:innen werden Stellplätze in den Parkhäusern City-Center, GlückAuf-Center und Hoch10 für ca. 50 € / Monat angeboten. Auch Parkplatz und Tiefgarage am Jobcenter (Wilhelmstraße) können von Dauerparker:innen kostenpflichtig gemietet werden. Die Preise liegen hier bei ca. 25 € / Monat und 40 € / Monat. Zudem stehen an Rathaus, Sparkasse und auf weiteren großen Parkanlagen kostenpflichtig ca. 190 dauerhaft freie Kapazitäten für kurze Parkzeiten zur Verfügung.

Kapazitäten am Festplatz

Gleichzeitig stehen nach aktuellen Erhebungen, trotz der teilweisen Nutzung durch die Flüchtlingsunterkunft, erhebliche Kapazitäten an kostenfreien Stellplätzen auf dem Festplatz an der Horster Straße zur Verfügung. Zwischen 80 und 140 Stellplätzen sind an gewöhnlichen Wochentagen im gesamten Tagesverlauf (im eigentlich hochfrequentierten Monat Dezember) nicht belegt. Die wegfallenden Kapazitäten im Abschnitt 1 der Buerschen Straße können allein hier nahezu vollständig kompensiert werden. Die Fußwege vom Festplatz bis zur Innenstadt sind je nach konkretem Ziel (z. B. Rathaus, Hochstraße) nur unwesentlichen länger im Vergleich zu einem Stellplatz auf der Buerschen Straße.

Dabei wurden nicht die unmittelbar am Kreisverkehr Schillerstraße befindlichen Stellplätze zum Vergleich herangezogen, sondern ein Stellplatz ca. auf halber Strecke des Abschnitt 1 (vgl. Anlage 8). Nach Einschätzung der Verwaltung sind diese Wege als Alternative sehr gut zuzumuten. Um die Stellplätze hinsichtlich der Ausstattung am Festplatz attraktiver zu gestalten (u. a. Ausbesserung des Bodenbelags), sollten hier wiederum Investitionen getätigt werden (vgl. Kapitel 5).

Kapazitäten im Straßenraum

Zusätzlich hat die Verwaltung geprüft, ob weitere Kapazitäten für zusätzlichen, kostenlosen Parkraum im unmittelbaren Umfeld der Buerschen Straße erschlossen werden können (vgl. Anlage 8). Im Ergebnis können folgende Angebote gemacht werden:

- Auf dem Abfahrtsarm der Buerschen Straße Richtung Zweckeler Straße können ca. 15 Parkplätze neu markiert werden. Aktuell wird der zweite Fahrstreifen allerdings auch bei der morgendlichen Anlieferung des City-Centers genutzt, sodass hier zumindest in der Anfangszeit verkehrliche Probleme zu erwarten sind. Zudem kann die Vestische Straßenbahnen GmbH auf diesen Flächen bei Bedarf Busse betriebsbedingt längere Zeit halten lassen, ohne Haltestellen zu blockieren. Dieses Potenzial für einen flexibleren Betrieb des ÖPNV ginge verloren. Die Einrichtung dieser Parkplätze wird im Rahmen des Verkehrsversuchs besonderer Aufmerksamkeit bedürfen.
- Zusätzlich können in der Heinrich-Krahn-Straße ca. 9 Parkplätze im Fahrbahnbereich markiert werden und den Wegfall im nördlichen Teil des Abschnitts 3 ansatzweise kompensieren.
- Im Rahmen des Umbaus Oberhof sollen entlang der Schürenkampstraße eine Mobilstation sowie ein Park+Ride-Parkplatz hergestellt werden. Teile der Fläche könnten, nach Rodungsmaßnahmen, bereits provisorisch hergestellt werden. Eine Herstellung dieser Flächen ist aufgrund der Vorarbeiten zum Herbst 2023 realisierbar. Schätzungsweise können ca. 15-20 Stellplätze hergestellt werden.

Kapazitäten für Fahrradabstellanlagen

Mit der Förderung des Radverkehrs auf der Buerschen Straße können Radfahrende die Innenstadt komfortabel erreichen. Um das Angebot weiter zu stärken sollten zusätzliche Fahrradabstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum geschaffen werden. Die Verwaltung hat deshalb Kapazitäten für kostenlose Abstellanlagen für Fahrräder geprüft. Insgesamt können ca. 62 zusätzliche Abstellmöglichkeiten geschaffen werden.

- Postallee (18)
- Rentforter Straße (6)
- Zweckeler Straße (3)
- Bachstraße (7)
- Friedrichstraße (6)
- Kortestraße (3)
- Bottroper Straße (9)
- Hermannstraße (6)
- Schillerstraße (2)
- Lindenstraße (3)
- Buersche Straße (6)

4. Evaluation und Begleitung des Verkehrsversuchs

Der Verkehrsversuch soll in das laufende Forschungsprojekt MobilitätsWerkStadt des Bundesministeriums für Bildung und Forschung integriert werden und im Zuge dessen eine Evaluation durch die Universität Duisburg-Essen und die TU Berlin erfolgen. In diesem Rahmen stehen finanzielle Mittel in Höhe von ca. 20.000 € zur Verfügung. Konkret geplant sind folgende Arbeitsschritte:

- Verkehrserhebungen (Kfz- und Radverkehr)
- Parkraumerhebungen in angrenzenden Wohnstraßen
- Befragungen von Radfahrer:innen, Kfz-Nutzer:innen und Anwohner:innen
- Detailliertere Auswertung des Unfallgeschehens Vorfeld / Verlauf
- Erfahrungsberichte der Straßenverkehrsbehörde, Feuerwehr, Polizei, Vestische Straßenbahnen GmbH

Die Stärkung einer oder mehrere Verkehrsformen kann bei begrenzten Ressourcen zu Konflikten führen. Gerade in Bereichen, die bisher vornehmlich für den motorisierten Individualverkehr vorgesehen sind, können bei Planungsprozessen, die auf eine Änderung der aktuellen Verhältnisse abzielen, große Widerstände entstehen. Insgesamt ist belegt, dass die Konflikte sich besser bewältigen lassen, wenn externe Ansprechpartner:innen oder Moderator:innen die Prozesse begleiten. Beim Workshop zur Buerschen Straße hat sich diese Herangehensweise bereits bewährt. Durch diese Herangehensweise konnten Perspektiven erweitert und gemeinsam Entwürfe für den Straßenzug entwickelt werden.

Mit dem Beginn des Verkehrsversuchs soll verstärkt auf die Information und den Austausch mit Bürger:innen gesetzt werden. Aus fachlicher Sicht ist es unerlässlich, diese Aufgaben extern zu vergeben, um einerseits personelle Ressourcen für andere Planungsprozesse vorzuhalten und andererseits eine hochwertige Begleitung des Verkehrsversuchs sicherzustellen. Um die Anwohnenden und die Nutzenden der Parkplätze in diesem Prozess mitzunehmen, soll das Projekt durch eine proaktive Öffentlichkeitsarbeit unterstützt werden. Ziel ist es, einen Rahmen zu bilden, der die betroffenen Bürger:innen im Vorfeld einbindet und nicht zu plötzlichen Überraschungen führt. Hierzu ist es wichtig, neben klassischen Informationsmaterialien auch künstlerisch-kreative Ansätze zu verfolgen, die über das Basisangebot hinaus eine höhere Aufmerksamkeit generieren und in einer konstruktiven Auseinandersetzung münden.

Die Begleitung soll sich aus folgenden Aspekten zusammensetzen:

- Informationsmaterial (Flyer, städtische Website etc.) und Pressemitteilungen
- Kreative Aktionen zu den Themen Parken und Sicherheit im Radverkehr
- 2-3 Vor-Ort-Veranstaltungen mit einem mobilen Beteiligungsstand, die zum Gespräch auf Augenhöhe einladen
- Diskussion zu öffentlichem Raum und Straßenraumaufteilung (Tour und Abendveranstaltung)
- Abschlussveranstaltung zum Verkehrsversuch

5. Geplante Zeitschiene und Kosten

Ziel ist es, bereits im Frühsommer 2023 den Verkehrsversuch zu starten, um den Beginn der Radverkehrssaison in die Erprobungsphase zu integrieren. Der Verkehrsversuch soll über den Zeitraum von einem Jahr stattfinden. Der Zeitraum eines Jahres ermöglicht die Untersuchung des Verkehrsgeschehens zu allen Jahreszeiten und schafft Spielräume im Verlauf des Verkehrsversuchs kleinere Optimierungen vorzunehmen.

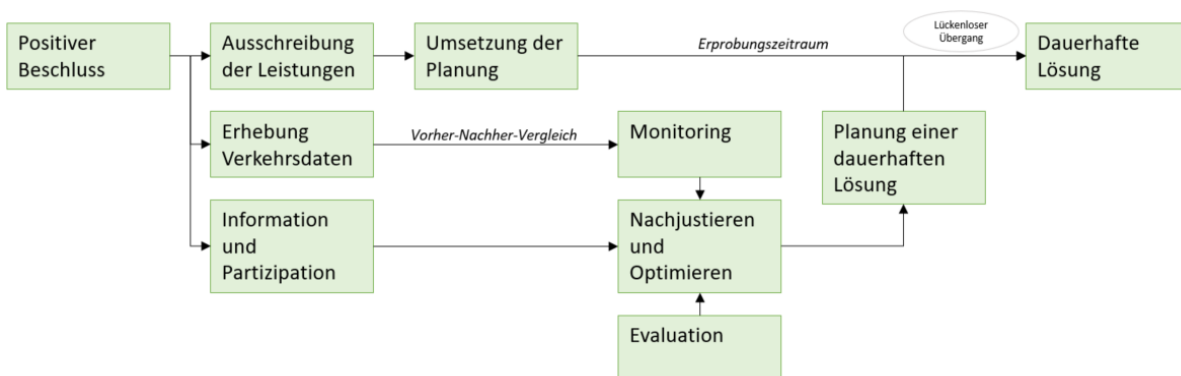


Abbildung 5: Idealer Ablauf des Verkehrsversuchs.

Bei positiver Entscheidung für die Durchführung des Verkehrsversuchs wird die Verwaltung unmittelbar mit der Ausschreibungen der notwendigen Leistungen beginnen. Diese umfassen folgende Bausteine:

- Ergänzungen und Anpassungen an der Lichtsignalanlage Bülser Straße / Erlenstraße (ca. 13.000 €)
- Markierungs- und Beschilderungsarbeiten, inkl. Demontage / Demarkierung nach Abschluss (ca. 110.000 €)
- Beauftragung einer Projektbegleitung (ca. 30.000 €)
- Attraktivierung Parkplatz Festplatz (ca. 20.000 €)
- Herstellung Parkplatz Oberhof (ca. 45.000 €)
- Herstellung von zusätzlichen Fahrradstellplätzen (ca. 12.000 €)

6. Notwendige Maßnahmen bei Ablehnung des Verkehrsversuchs

Sollte keine Entscheidung für die Durchführung eines Verkehrsversuchs getroffen werden, muss die Frage erörtert werden, wie mit dem Bestand umgegangen wird. Die vorgeschlagene Planung des Verkehrsversuchs erscheint in der Diskussion vielfach als Alternative zur Bestandssituation. Getragen wird diese Wahrnehmung von dem Wunsch, die kostenlosen Parkplätze, insbesondere im ersten Abschnitt, vollständig zu erhalten. In der Folge wird eine vereinfachte Abwägung zwischen dem kostenlosen Parkraumangebot mit einer „unzureichenden“ Radverkehrsführung im Bestand und einer besonders komfortablen Radverkehrsführung zulasten des ruhenden Verkehrs abgeleitet. Dieser Lesart muss jedoch aus verkehrswissenschaftlicher und rechtlicher Sicht eindeutig widersprochen werden.

Die Bestandssituation stellt aus den in Kapitel 1 genannten Gründen keine dauerhaft verkehrssichere Lösung dar. Nach Einrichtung des Querschnitts im ersten Abschnitt Anfang der 1990er Jahre sind die Regelwerke und Gesetze spätestens seit den 2010er Jahren so auszulegen, dass der Bestand nicht mehr als verkehrssicher gelten kann und damit auch nicht mehr rechtssicher ist. Intensive Forschungen zum Unfallgeschehen im Radverkehr bestätigen das Handlungserfordernis ebenso, wie die Einschätzung der Fachkreise aus der AGFS (Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise NRW e.V.).

Wird die vorgeschlagene Planung also nicht in einem Verkehrsversuch erprobt, müsste aufgrund der beschriebenen Gefährdungssituation im Bestand eine zeitnahe rechtskonforme Anpassung im Frühsommer 2023 forciert werden.

Dazu würden im ersten Abschnitt der aktuelle, zu schmale Radfahrstreifen und auch die Abgrenzung der zu schmalen Parkstreifen demarkiert werden. Anschließend wäre eine regelkonforme Breite für den Parkstreifen zu markieren (Mindestmaß 2,00 m). Daran anschließend ist ein Sicherheitsraum von 0,75 m zur Fahrbahn zu markieren, auf der Radverkehr und Kfz-Verkehr im Mischverkehr geführt werden.

Die verbleibende Fahrbahnbreite von 3,75 m erlaubt keine regelkonformen Überholvorgänge zwischen Kfz-Verkehr und Radverkehr. Daraus ergibt sich ein faktisches Überholverbot auf der gesamten Länge des ersten Abschnitts (max. 670 m) für sämtliche Fahrzeuge gegenüber Radfahrer:innen. Durch die Steigungen in den Brückenrampen ist zudem mit einer stark reduzierten Fahrtgeschwindigkeit von Fahrrädern (schätzungsweise 10 - 15 km/h) zu rechnen.

Eine massive Beeinträchtigung des fließenden Kfz-Verkehrs, einschließlich des ÖPNV, auf einer der Hauptverkehrsstraßen der Stadt Gladbeck wäre die Folge, wenn sich alle Verkehrsteilnehmer:innen an dieses Überholverbot hielten. Dieses Verkehrsverhalten ist jedoch absolut unrealistisch. Das faktische Überholverbot für große Fahrzeuge wird bereits heute im Bestand nicht eingehalten. Das Aufstellen der Beschilderung mit dem VZ 277 („Überholverbot von einspurigen Fahrzeugen“) ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, die sowieso keinen zulässigen Überholvorgang erlaubt, rechtlich nicht möglich. Eine erhöhte Gefahrensituation für alle Radfahrer:innen, ein erhöhtes Staugeschehen, Verhärtung der Konfliktsituation zwischen Verkehrsteilnehmer:innen, sowie eine Gefährdung des Fußverkehrs durch illegales „Gehweg-Radeln“ wären absehbare Konsequenzen.

Das Ziel einer einheitlichen und sicheren Radverkehrsführung durch diese rechtlich notwendige Anpassung der Markierung im ersten Abschnitt würde auf der Gesamtstrecke in keinem Fall erreicht. Im Fazit stellt die Bestandssituation mit der Führung des Radverkehrs im Mischverkehr bei Erhalt des kostenlosen Parkraums auch für die Zeit nach dem Verkehrsversuch keine Rückfallebene dar.

Anlagen:

- 1) Markierungs- und Beschilderungsplan „Verkehrsversuch“ Blatt 1
- 2) Markierungs- und Beschilderungsplan „Verkehrsversuch“ Blatt 2
- 3) Markierungs- und Beschilderungsplan „Verkehrsversuch“ Blatt 3
- 4) Markierungs- und Beschilderungsplan „Verkehrsversuch“ Blatt 4
- 5) Markierungs- und Beschilderungsplan „Verkehrsversuch“ Blatt 5
- 6) Markierungs- und Beschilderungsplan „Verkehrsversuch“ Blatt 6
- 7) Querschnitte „Verkehrsversuch“
- 8) Übersichtsplan Ersatzstellplätze

Finanzielle Auswirkungen:

keine

folgende

Ergebnisrechnung

Ertrag	€
einmalig	
jährlich	

Aufwand	€
einmalig	230.000
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

Klimarelevante Auswirkungen:

keine wesentliche Klimarelevanz
Die Durchführung der Haupt- und Alternativenprüfung war daher nicht notwendig (keine Anlage).

keine negative oder eine positive Klimawirkung
Die Durchführung der Alternativenprüfung war daher nicht notwendig (keine Anlage).

eine negative Klimawirkung
Die Alternativenprüfung wurde durchgeführt und das Prüfungsergebnis ist als Anlage beigefügt.

Beschlussentwurf:

1. Der Ausschuss für Stadtplanung, Umwelt, Klimaschutz und Mobilität beauftragt die Verwaltung, den Verkehrsversuch „Einpassung einer Radverkehrsführung auf der Buerschen Straße“ gemäß der Anlagen 1 bis 6 ab dem Frühjahr 2023 für die Dauer von einem Jahr vorzubereiten und durchzuführen.
2. Der Ausschuss für Stadtplanung, Umwelt, Klimaschutz und Mobilität stimmt dem in der Vorlage skizzierten Vorgehen zur Evaluation und Begleitung des Verkehrsversuchs zu.
3. Der Ausschuss für Stadtplanung, Umwelt, Klimaschutz und Mobilität beauftragt die Verwaltung, am Ende des Verkehrsversuchs über die Evaluation ausführlich zu berichten.

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: