

Im Bereich vorhandener baulich angelegter Stellplätze (kein „Parken auf der Fahrbahn“) werden diese beibehalten und es kann angrenzend ein regelkonformer Radfahrstreifen einschließlich flächiger Rotmarkierung markiert werden. Auch in den Zuführungen auf die Knotenpunkte werden Radfahrstreifen markiert und der Radverkehr über das indirekte Linksabbiegen verkehrssicher über die Kreuzung geführt. Damit entsteht eine regelkonforme separate Radverkehrsführung nur in einzelnen Abschnitten auf Höhe der Knotenpunkte Schillerstraße, sowie Erlenstraße, sowie in Fahrtrichtung Gelsenkirchen zwischen der Erlenstraße und dem Krusenkamp. Potenzielle Konfliktflächen werden ebenfalls rot eingefärbt.

Die Haltepunkte für den Busverkehr werden nicht verändert.

Öffentliche Stellplätze

Die baulich hergestellten Stellplätze im Seitenraum wurden im Rahmen des Verkehrsversuchs nicht verändert und verbleiben weiterhin. Die für den Verkehrsversuch entfallenen Stellplätze auf der Fahrbahn werden vollständig wiederhergestellt.

Die am Oberhof im Bereich der Bahnhofsstraße hergerichteten zusätzlichen 20 Stellplätze im Bereich der zukünftigen P&R Anlage bleiben erhalten.

Die im Abfahrtsarm der Humboldtstraße zur Zweckeler Straße hergestellten 13 Ersatzstellplätze und eine Ladezone sollen zunächst verbleiben. Da sich die Stellplatzbedarfe für den Busverkehr, auch im Zuge der Umsetzung der neuen Lösung auf der Buerschen Straße verändern könnten, besteht hier ein Potential für diese Bedarfe. Eine endgültige Bewertung hierzu steht im Zusammenhang mit einer Betrachtung der Haltestelle „Goetheplatz“ in der Humboldtstraße noch aus.

Zur Stärkung der Innenstadt empfiehlt die Verwaltung, die Parkplätze im Abfahrtsarm sowie ausgehend vom Kreisverkehr Schillerstraße auf der südlichen Seite der Buerschen Straße ca. 20 Stellplätze mit einer Parkscheibenregelung von 2 Stunden an Werktagen zu bewirtschaften. Somit würden diese Stellplätze Besucher:innen der Innenstadt zur Verfügung stehen und könnten nicht durch Dauerparker blockiert werden.

Gehwege

Die Seitenräume bleiben weiterhin dem Fußverkehr vorbehalten und werden entsprechend beschildert. Die Grünflächen bleiben inklusive des Baumbestandes von der Planung unberührt. Im Bereich der Bushaltestellen „Ost Bf“ wird der Einsatz zweier mobiler Bäume eingeplant, um das Befahren des Seitenraums durch Radfahrer:innen zu verhindern.

Höchstgeschwindigkeit

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit verbleibt bei 50 km/h. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wurde eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h für den Mischverkehr seitens der Verwaltung geprüft. Auf konkrete Abfrage bei der Bezirksregierung Münster als übergeordnete Straßenverkehrsbehörde für die Stadt Gladbeck wurde von dort jedoch explizit erläutert, dass diese Option nur besteht, wenn faktisch keine Radverkehrsführung auf der betroffenen Strecke eingerichtet werden kann. Da dies, wie im Zuge des Verkehrsversuchs, möglich wäre, ist eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit unter 50 km/h nach gegenwärtiger Straßenverkehrsordnung nicht zulässig.

Bewertung der Lösung

Nachteil der Umsetzung der Variante ist, dass über weite Strecken ohne aufwändige bauliche Maßnahmen keine eigene Radverkehrsführung über Radweg, Radfahrstreifen oder Schutzstreifen eingerichtet werden kann. Dies widerspricht den Empfehlungen der einschlägigen technischen Regelwerke.

In der Folge ist eine höhere subjektive als auch objektive Gefährdung des Radverkehrs im Mischverkehr zu erwarten. In der Folge ist mit einem verstärkten Ausweichen von Radfahrenden, insbesondere den schwächeren Verkehrsteilnehmer:innen (z.B. Schüler:innen), zu rechnen. Dies kann in der Folge zu vermehrten Konflikten mit Fußgänger:innen durch illegales Befahren der Gehwege führen. Durch die zunehmende motorisierte Unterstützung von Fahrrädern (Pedelecs) sowie breitere Fahrräder und Fahrradanhänger verstärkt sich diese Problematik.

In den Bereichen, in denen keine regelkonformen Überholvorgänge möglich sind, muss der Kfz-Verkehr in jedem Fall hinter einem Rad Fahrenden herfahren, bis sich im Kreuzungsbebereich die Gelegenheit für das Vorbeifahren an dem Radfahrenden ergibt. Die bedeutet in jedem Fall eine komplexe und „bremsende“ Situation für den Kfz-Verkehr. Dies auch in Steigungsstrecken, auf denen der Radverkehr erfahrungsgemäß noch langsamer unterwegs ist.

Nicht endgültig abzuschätzen sind die daraus resultierenden Verzögerungen im Verkehrsablauf und eine Verringerung der Reisegeschwindigkeit bei den Buslinien (SB91, 255, NE2). Daraus kann sich, um einen gesicherten Ablauf und damit Pünktlichkeit für die Fahrgäste beibehalten zu können, ein erhöhter Fahrpersonal- und Fahrzeugbedarf ergeben. Bei einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h würden sich laut Stellungnahme der Vestischen betriebliche Mehrkosten von ca. 50.000 € pro Jahr ergeben.

Daher lehnt die Vestische in ihrer Stellungnahme die Umsetzung einer Lösung im Mischverkehr eindeutig ab, da erhebliche Verzögerungen im Betriebsablauf mit schwer kalkulierbaren Zeitverlusten und Verspätungen an den nächsten Verknüpfungspunkten auf einer hochfrequentierten Schnellbuslinie befürchtet werden. Aus Sicht der Vestischen handelt es sich um einen erheblichen Attraktivitäts- und Imageverlust, der damit einhergeht.

Vorteilhaft zu bewerten ist, dass bei der Umsetzung die hohe Zahl entfallener Pkw-Stellplätze in regelkonformer Breite wiederhergestellt und kostenfrei angeboten werden.

Anlagen

- 1) Markierungs- und Beschilderungsplan Blatt 1
- 2) Markierungs- und Beschilderungsplan Blatt 2
- 3) Markierungs- und Beschilderungsplan Blatt 3
- 4) Markierungs- und Beschilderungsplan Blatt 4
- 5) Markierungs- und Beschilderungsplan Blatt 5
- 6) Markierungs- und Beschilderungsplan Blatt 6
- 7) Prüfergebnis Klimawirkungsprüfung

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

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.

Die Variante „Mischverkehr“ bedeutet Verschlechterungen für den Radverkehr, ÖPNV und Fußverkehr, wodurch mit einem allgemein negativen Einfluss auf den städtischen Modal Split gerechnet werden muss.

Beschlussentwurf:

Der Ausschuss für Stadtplanung, Umwelt, Klimaschutz und Mobilität nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

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: