

Vorlage Nr. 25/0217

Federf. Stadamt: Amt für Stadtplanung, Bauaufsicht und Verkehr

Vorlage für den	Berichtersteller:in	Zuständigkeit	Sitzung am	Punkt
Ausschuss für Stadtplanung, Umwelt, Klimaschutz und Mobilität	Erster Beigeordneter/Stadtbaurat Dr. Volker Kreuzer	Entscheidung	05.06.2025	5 a

öffentliche Sitzung

Betrifft:

Buersche Straße - Zukünftige Verkehrsführung

Begründung:

a) Beanstandung durch Kommunalaufsicht

Ab Mai 2024 wurde durch den Kreis Recklinghausen auf Basis einer Kommunalaufsichtsbeschwerde der Beschluss 28/2024 des Ausschusses für Stadtplanung, Umwelt, Klimaschutz und Mobilität vom 18. April 2024 zur Umsetzung der Variante „Mischverkehr“ auf der Buer-schen Straße aufsichtsrechtlich geprüft.

Im Ergebnis wurde die Umsetzbarkeit der Variante „Mischverkehr“ fachlich bestätigt. Je-doch ist nach Auffassung des Kreises Recklinghausen die mit der Beschlussfassung ver-bundene Anordnung zum Überholverbot von einspurigen Fahrzeugen (VZ 277.1) rechts-widrig, da zum Zeitpunkt der Beschlussfassung die Tatbestandsvoraussetzung einer be-sonderen Gefahrenlage gemäß § 45 Abs. 9 StVO nicht gegeben war.

Daher hat der Landrat die Bürgermeisterin mit Schreiben vom 08. April 2025 aufgefordert, den Beschluss 28/2024 aus der Sitzung vom 18. April 2024 in dem Punkt 3 „Die Verwaltung wird beauftragt, die in der Sitzung vom 9. März 2023 vorgestellte Rückfallebene (Führung des Radverkehrs im Mischverkehr) umzusetzen und die kostenlosen Parkplätze entlang der Buer-schen Straße wieder herzustellen.“ zu beanstanden und durch den Ausschuss aufheben zu lassen.

Ein entsprechender Beschlussentwurf liegt mit dieser Vorlage vor.

Mitzeichnungen				
Bürgermeisterin:	Erster Beigeordneter/ Stadtbaurat:	Stadtkämmerin/ Beigeordnete:	Beigeordnete:	Rechtsamt:
Datum: _____	Datum: _____	Datum: _____	Datum: _____	Datum: _____

b) Zukünftige Verkehrsführung auf der Buerschen Straße

Mit Aufhebung des Beschlusses stellt sich die Frage der zukünftigen Verkehrsführung auf der Buerschen Straße. Unabhängig der Teil-Aufhebung des Beschlusses vom 18. April 2024 ist die grundsätzliche Umsetzung der damals beschlossenen Variante, abgeändert durch Beschluss 15/2025 für den Bereich Krusenkamp bis Ahornstraße, seitens der Verwaltung vorbereitet und umsetzungsfähig. Eine Ausschreibung und Vergabe der in diesem Zuge durchzuführenden Arbeiten (Fahrbahndeckensanierungen, Tiefbauarbeiten, Markierungsarbeiten) ist erfolgt und kann in nächster Zeit umgesetzt werden. Eine Anpassung im Zuge eines Beschlusses der Variante „Parken im Mittelstreifen“ in dieser Sitzung wäre noch möglich.

Die Erfahrungen mit dem Mischverkehr aus den letzten Monaten, das Unfallgeschehen, die Beschwerdelage sowie die überwältigenden Rückmeldungen der verschiedenen professionellen und zivilgesellschaftlichen lokalen Akteure im Themenfeld Mobilität (u.a. beim Runden Tisch Nachhaltige Mobilität) haben allerdings eine große Unzufriedenheit mit dem Mischverkehr deutlich gemacht. Bemängelt wird insbesondere die mangelnde Verkehrssicherheit für Radfahrer:innen und Fußgänger:innen, aber auch die Behinderung der Leichtigkeit des Verkehrs insbesondere für Pkw und den ÖPNV. Dadurch sind auch vermehrt Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmer:innen zu beobachten.

Daher hat die Verwaltung aktuell eine Kompromissvariante entwickelt, die sowohl einen hohen Standard für die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss aller Verkehrsteilnehmer:innen gewährleistet und zugleich – als Ergebnis des durchgeführten Verkehrsversuchs – auch weiterhin öffentlichen Parkraum für Pkw entlang der Buerschen Straße in erheblichem Umfang bereitstellt. Dieser soll in großer Zahl im Mittelstreifenbereich der Buerschen Straße hergestellt werden, womit auch die Fällung und Neupflanzung von Bäumen sowie Neugestaltung des Mittelstreifens einhergeht. Im Zuge dessen bestünde die Gelegenheit zur zukunftsfähigen Neugestaltung der Grünflächen im Hinblick auf Biodiversität, Klimafestigkeit der neuen Bäume sowie Stadtgestaltung an einem Innenstadteingang.

Aus Sicht der Verwaltung wäre der Vorteil der Umsetzung dieser Variante, dass hiermit eine leistungsfähige und verkehrssichere Lösung umgesetzt würde, die einen zukunftsfähigen Straßenraum herstellt. Zugleich wäre sie eine sehr langfristige Lösung, was einen erhöhten finanziellen Aufwand hierfür rechtfertigt, weil dadurch zukünftige, deutlich teurere Umbaumaßnahmen (z.B. Kreisverkehre oder Verbreiterung der Fahrbahn) nicht mehr notwendig würden. Umgekehrt ist bei einem Verstetigen der Mischverkehrslösung zu befürchten, dass die Probleme und Unzufriedenheit anhalten und daraus zu einem späteren Zeitpunkt der Bedarf nach einem grundsätzlichen Straßenumbau mit ungleich höheren personellen, zeitlichen und finanziellen Aufwand erwächst.

Aufgrund der vorherrschenden Unzufriedenheit mit dem Mischverkehr sind von verschiedenen Seiten weitere alternative Lösungen vorgeschlagen worden. Nach einem kurzen Überblick zur aktuellen Situation wird auf diese Vorschläge im Folgenden aus fachlicher Sicht kurz eingegangen, bevor der Kompromissvorschlag „Parken im Mittelstreifen“ erläutert wird.

Rückblick: Machbarkeitsstudie und Verkehrsversuch sowie dessen Abbruch

Der Umsetzung des Verkehrsversuchs an der Buerschen Straße – Einrichtung eines durchgängigen, geschützten Radfahrstreifens in beiden Fahrrichtungen von der Schillerstraße bis zur Konrad-Adenauer-Allee – ging eine umfassende fachliche Auseinandersetzung durch eine Machbarkeitsstudie sowie eine erste Beratung in diesem Ausschuss voraus (22/0355). Die Beschlussfassung folgte final im April 2023 (23/0003), der Verkehrsversuch startete durch Markierung und Beschilderung in der Örtlichkeit im August 2023. Damit einher ging der Entfall einer großen Zahl von öffentlichen Stellplätzen entlang der Buerschen Straße. Aufgrund der sich daraus ergebenden großen Beschwerdelage wurde der Verkehrsversuch durch Beschluss des Ausschusses vom 18. April 2024 vorzeitig beendet. Im Zuge dessen wurde die Umsetzung der Variante „Mischverkehr“ beschlossen (Vorlage 24/0126).

Der Verkehrsversuch wurde daraufhin abgebrochen und die Variante „Mischverkehr“ durch eine temporäre Beschilderung einschließlich des Überholverbots für einspurige Fahrzeuge VZ 277.1 vorläufig umgesetzt. Aufgrund der laufenden kommunalaufsichtlichen Beschwerde gegen den Beschluss beim Kreis Recklinghausen wurde der Auftrag für eine dauerhafte bauliche Umsetzung zunächst gestoppt, um keine Fakten zu schaffen. Nach Entscheidung seitens des Kreises erfolgten Ausschreibung und Vergabe der entsprechenden Leistungen (siehe oben).

Durch die unübersichtliche Überlagerung alter Markierungen und denen des Verkehrsversuchs wurde in einem Ortstermin mit Straßenverkehrsbehörde und Straßenbaulastträger entschieden, eine temporäre Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h anzuordnen. Diese muss mit der finalen Umsetzung der Variante „Mischverkehr“ wieder zurückgenommen werden, da (nach Stellungnahme der Bezirksregierung) dann keine Anordnungsgrundlage für eine Begrenzung auf 30 km/h besteht.

Beschwerde- und Unfalllage Variante „Mischverkehr“

Seit September 2024 erhöhte sich die Beschwerdelage bei der Verwaltung. Insbesondere Radfahrende beklagen bedrohliche Situationen durch eng überholende Fahrzeuge bis hin zu Beschimpfungen und Maßregelungen durch andere Verkehrsteilnehmer:innen. Zudem wurden durch die Polizei zwei Unfälle aufgenommen, bei denen ursächlich regelwidrige Überholvorgänge von Radfahrenden durch Autofahrende zu Unfällen der Radfahrenden einschließlich Verletzungen geführt haben.

Die örtliche Situation wird in engen Abständen zu mehreren Tageszeiten jeweils donnerstags und samstags durch Mitarbeiter:innen der Verwaltung beobachtet und gleichzeitig eine Erhebung der zu Fuß Gehenden und Radfahrenden auf Höhe der Brücke vorgenommen. Dabei können vermehrt Radfahrende beobachtet werden, die auf den Gehweg ausweichen (in der Regel etwa die Hälfte aller Radfahrenden). Radfahrende auf der Fahrbahn fahren aus Sorge vor überholenden Fahrzeugen meistens so dicht wie möglich an den parkenden Fahrzeugen vorbei (im Sicherheitstrennstreifen) und gefährden sich damit in Bezug auf Doorring-Unfälle selbst. Da aber auch diese Fahrlinie keine regelkonformen Überholvorgänge ermöglicht, ist der regelwidrige, zu enge Überholvorgang dementsprechend üblich. Es sind nahezu keine Fälle in der Örtlichkeit zu beobachten, in denen Autofahrende über den gesamten Streckenabschnitt von ca. 670 m hinter Radfahrenden her fahren.

Im Zuge der Aufklärungsarbeit hat die Verwaltung ein Plakat zur Erläuterung der Verkehrssituation und mit der Bitte um Rücksichtnahme im April 2025 auf der Buerschen Straße anbringen lassen.

Insgesamt lässt sich festhalten, dass seit Einführung der Variante „Mischverkehr“ im September 2024 die in der Vorlage 24/0126 aufgeführten Befürchtungen in Bezug auf eine erhöhte subjektive und objektive Gefährdung des Radverkehrs, dem Ausweichen des Radverkehrs auf die Gehwege mit dort verstärkten Konflikten mit dem Fußverkehr sowie Ausbremsen des Kfz-Verkehrs und insbesondere des Busverkehrs (einschließlich Verzögerungen im Fahrtablauf) eingetreten sind.

Abweichend zum Zeitpunkt 18. April 2024 wäre nun allerdings eine rechtmäßige Anordnung des Überholverbots durch das VZ 277.1 aufgrund der eingetretenen Unfälle und zwischenzeitlichen Beobachtungen nach Einschätzung der Verwaltung zulässig. Zusätzlich bleibt zu erwarten, dass die finale Umsetzung der Variante „Mischverkehr“ mit umfangreichen Asphaltarbeiten und dauerhafter, neuer Markierung und Beschilderung eine bessere Wahrnehmbarkeit für alle Verkehrsteilnehmenden mit sich bringt. Jedoch wird die Akzeptanz des schon heute klar beschilderten Überholverbots vermutlich nicht zunehmen.

Auch im Runden Tisch Nachhaltige Mobilität am 15. Mai 2025 wurde in der Stimmungslage deutlich, dass seitens sämtlicher Interessensverbände die Verstetigung der Variante „Mischverkehr“ abgelehnt wird.

Auszuschließende Alternativ-Varianten

An dieser Stelle werden zwei Varianten vorgestellt, die in der öffentlichen Diskussion wiederholt als Alternativen benannt werden, aber aus fachlicher Sicht nicht oder nicht ohne weiteres umsetzbar sind.

Nutzung des Gehwegs durch Radfahrende

Die Frage, ob der Gehweg für die Nutzung durch Radfahrende freigegeben werden kann oder sogar eine Benutzungspflicht durch einen gemeinsamen Geh-/Radweg eingerichtet werden kann, wurde intensiv innerhalb der Verwaltung und mit der zuständigen Kreispolizeibehörde diskutiert. Unter Beachtung der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen liegen hierfür folgende Ausschlusskriterien in Teilbereichen der Buerschen Straße vor:

- starkes Gefälle > 3% (im Bereich der Brückenrampen)
- stärker frequentierte Bushaltestellen
- Hauptroute des Radverkehrs (die gesamte Buersche Straße ist als „Überregionale Alltagsradroute“ klassifiziert)
- überdurchschnittlich hohe Nutzung des Seitenraums durch besonders schutzbedürftige Fußgänger (z.B. Menschen mit Behinderungen oder Mobilitätseinschränkungen, Kinder; hier u.a. Vinzenzheim, neue Behindertenwohneinrichtung St. Johannes, Schulweg)
- dichte Folge von unmittelbar an Gehwege mit Mindestbreiten angrenzende Hauseingänge (abschnittsweise)

Darüber hinaus muss die nutzbare Gehwegbreite mindestens 2,50 m betragen. Unter Berücksichtigung von Sicherheitsräumen zur Fahrbahn, parkenden Fahrzeugen und Hauswänden ergeben sich nutzbare Gehwegbreiten in weiten Abschnitten der Buerschen Straße unter 2,50 m, auch wenn der Seitenraum größer ist. Eine gemeinsame Nutzung von Fuß- und Radverkehr ist in diesen Fällen gemäß Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) auszuschließen.

Damit widerspricht eine Freigabe des Gehwegs für den Verkehr in zahlreichen Punkten dem aktuellen Stand der Technik und entbehrt damit einer Anordnungsgrundlage.

Da das Geländer der Brücke auf der Buerschen Straße von der Höhe her nicht den Vorgaben der Regelwerke für eine Nutzung des Gehweges durch Radfahrende entspricht, müsste dieses erhöht werden. Die Kosten hierfür werden auf ca. 100.000 Euro geschätzt.

Zur Freigabe der Nutzung des Gehwegs durch Radfahrende liegen zudem eindeutig ablehnende Stellungnahmen durch die Polizei, den Behindertenbeirat, den Seniorenbeirat, den Jugendrat, die Straßenverkehrsbehörde sowie zahlreiche Fachämter der Verwaltung vor. Auch die Interessenvertreter von Radfahrenden und Fußgänger:innen (ADFC und Fuß e.V.) lehnen diesen Vorschlag ab. Befürchtet wird eine Gefährdung von Fußgänger:innen und mobilitätseingeschränkten Personen.

Nutzung des Mittelstreifens durch Radfahrende

Immer wieder wird vorgeschlagen, den Mittelstreifen durch vermeintlich einfache Mittel für Radfahrende zu einem Radweg auszubauen und damit die Parkplätze am Fahrbahnrand zu erhalten. Verschiedene Voraussetzungen sind dafür allerdings notwendig bzw. folgende Konsequenzen resultieren aus dieser Variante:

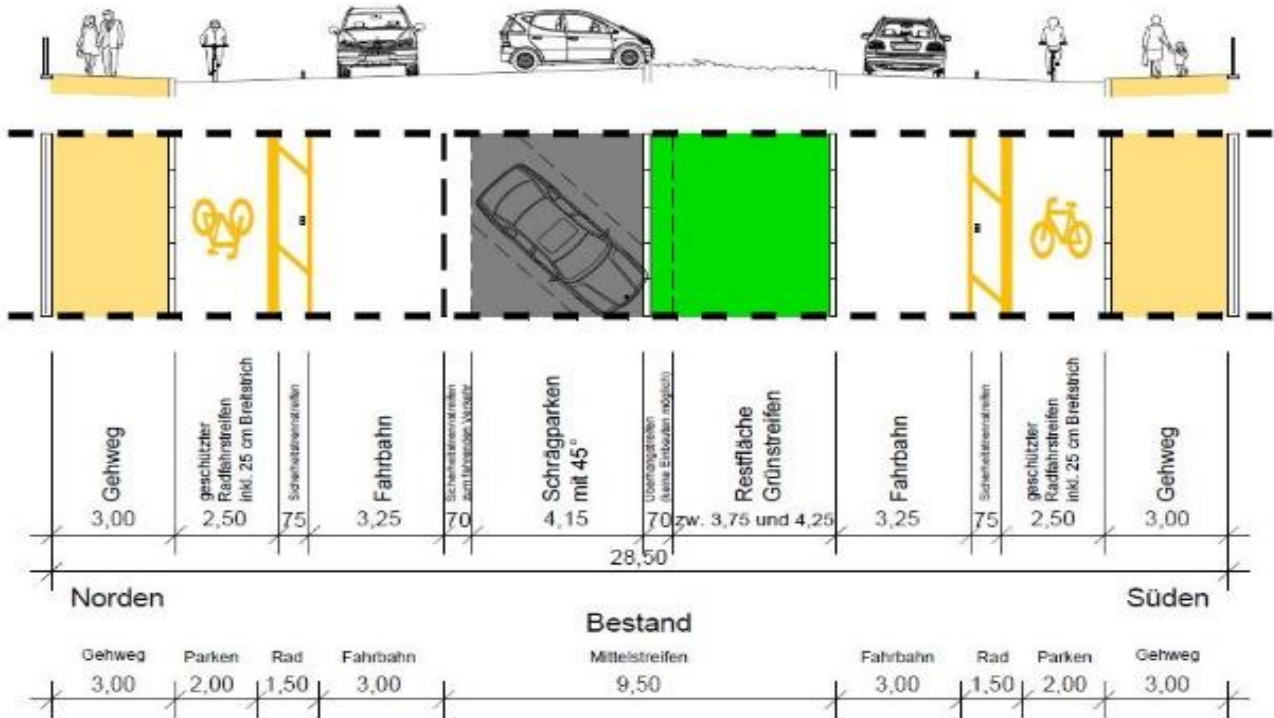
- Es ist kein Anschluss an die Knotenpunkte ohne vollständigen Umbau möglich, insbesondere Erlenstraße / Bülser Straße, Krusenkamp / Heinrich-Krahn-Straße,
- für Radfahrende gäbe es keine Erschließung der angrenzenden Nutzungen und Wohnhäuser, in der Folge ist mit freien Querungen über die gesamte Strecke, aber auch vermehrtem illegalen Gehwegradfahren zu rechnen,
- der Bau eines regelkonformen Radweges ist ebenfalls mit erheblichen Kosten verbunden, die keinesfalls erheblich geringer wären als die vorgeschlagene Alternative, zudem wäre die Versiegelung großer Flächen des Mittelstreifens einschließlich Baumfällungen erforderlich.

Damit ist die Nutzung des Mittelstreifens durch den Radverkehr grundsätzlich denkbar, benötigt jedoch den sehr aufwändigen Umbau aller Knotenpunkte, um den Radverkehr in anderer räumlicher Lage und im Zweirichtungsbetrieb einzubinden. Im Hinblick auf den Bau des Radweges auf der Strecke sind keine finanziellen oder anderen Vorteile erkennbar. In Bezug auf die Erreichbarkeit eines solchen Radwegs von den Nutzungen am Straßenrand bzw. einmündenden Straßen und Wegen aus besteht ein großer Nachteil. Ob eine solche Führung innerstädtisch zweckmäßig ist, ist durchaus kritisch zu bewerten.

Kompromiss-Variante „Parken im Mittelstreifen“

Diese Variante stellt in der einen Kompromiss dar, der versucht, sowohl eine durchgängige und sichere Radverkehrsführung auf der Buerschen Straße zu integrieren, als auch eine ausreichende Kapazität an Parkplätzen zu erhalten. Damit würden die Vorteile der Varianten „Verkehrsversuch“ (Radfahrstreifen) und „Mischverkehr“ (Erhalt Parkplätze) kombiniert. Dies wird ermöglicht durch einen möglichst moderaten Eingriff in die Mittelstreifen und den dortigen Baumbestand, der zugleich für eine höherwertige und vor dem Hintergrund des Klimawandels zukunftsichere Neugestaltung der verbleibenden Grünflächen im Mittelstreifen genutzt werden kann.

Das grundsätzliche Prinzip des Querschnitts über die gesamte Buersche Straße sieht eine Aufteilung in eine Fahrbahn mit 3,25 m, einen Sicherheitstrennstreifen mit 0,75 m und einen Radfahrstreifen mit 2,50 m inkl. Breitstrich vor. Der ruhende Verkehr wird in Form von regelkonformen Schrägstellplätzen gemäß RAS 06 in den Mittelstreifen integriert. Die Abmessungen der Parkplätze sehen sowohl einen Überhang nach vorne, als auch einen notwendigen Rückstoßraum von 0,70 m vor.



Die Planung geht von der Prämisse aus, einen möglichst hohen Ausgleich der Parkplätze am Fahrbahnrand mit den räumlichen Schwerpunkten „Innenstadt“ (3-Stunden-Parkscheiben-Regelung) und „Wohngebiete Erlenstraße“ (kostenlos) zu erreichen. Auf der Brücke selbst können aus technischen Gründen keine Parkplätze im Mittelstreifen eingerichtet werden. Um diese Planungsprämisse umzusetzen, muss in den Baumbestand eingegriffen werden.

Nach Einschätzung der zuständigen Fachdienststellen ist der vorhandene Baumbestand ungefähr 50-60 Jahre alt und inhomogen. Es finden sich großkronige Bäume (z. B. Linden), die ein hohes Lebensalter erreichen können, ebenso wie Ziergehölze (besonders Zierkirschen), die ihr Lebensende nahezu erreicht haben und krankheitsanfällige Bäume (Roskastanien). Weiterhin sind Nadelgehölze (Wald-Kiefern) vorhanden, die weder standortgerecht noch in der Gestaltung passend sind.

Andererseits sind Bäume vorhanden, die durch Ihre Anordnung und ihren Habitus durchaus straßenbildprägend und somit erhaltenswert sind (rotlaubige Ahorngruppen). Diese wurde identifiziert und die Anordnung der Stellplätze so gewählt, dass diese erhalten werden können.

Dementsprechend wurde der gesamte Baumbestand in diesem Bereich auf seine Zukunftsfähigkeit geprüft. Es wurde festgelegt, dass jeder entfallende Baum durch einen neuen Baum ersetzt wird.

Durch den Eingriff in den Mittelstreifen kann sowohl der Baumbestand als auch die Unterpflanzung aufgewertet werden. Die betrifft sowohl die Langlebigkeit, die gestalterische Qualität und die biodiverse und stadtoökologische Wirkung des derzeit in Bezug auf diese Kriterien unwirksamen Mittelstreifens. Aufgrund dessen sollen auch einige Bäume gefällt werden, deren Entfall nicht für die Stellplätze notwendig ist, die aber aus anderen Gründen nicht zukunftsfähig sind.

Folgende tabellarische Übersicht stellt die Varianten „Verkehrsversuch“, „Mischverkehr“ und „Parken im Mittelstreifen“ mit ihren spezifischen Vor- und Nachteilen einander gegenüber. Dabei wird deutlich, dass Nachteile bzw. Kompromisse in allen drei Varianten jeweils zulasten anderer Aspekte (ruhender Verkehr – Verkehrssicherheit Radverkehr – Grünflächen/Bäume) entstehen.



Die Variante „Parken im Mittelstreifen“ stellt sich zudem als langfristig tragfähige Variante dar. Nach Umsetzung besteht kein weiterer Anlass für den Umbau von Gesamtstrecke oder Knotenpunkten an der Buerschen Straße aus verkehrlichen Gründen.

Verkehrsversuch	<ul style="list-style-type: none">✗ nur begrenzter Ersatz Parkplätze✗ erhöhter Parkdruck in Wohngebieten	<ul style="list-style-type: none">✓ sichere Verkehrsführung für alle Verkehrsteilnehmer:innen✓ durchgängiger Radfahrstreifen✓ reiner Gehweg für Fußgänger:innen✓ Erhalt Bestandsbäume✓ keine zusätzliche Versiegelung✓ geringe Umsetzungskosten
Mischverkehr	<ul style="list-style-type: none">✗ kein Angebot separater Radverkehrsführung✗ Gefährdung Radfahrer:innen✗ Gefährdung Fußgänger:innen✗ Einschränkung Verkehrsfluss Pkw und Bus	<ul style="list-style-type: none">✓ Erhalt aller Parkplätze✓ Erhalt Bestandsbäume✓ keine zusätzliche Versiegelung
Parken im Mittelstreifen	<ul style="list-style-type: none">✗ erhöhter Versiegelungsgrad✗ Fällung Bestandsbäume✗ Querung Fahrbahn durch parkende Personen✗ höhere Umsetzungskosten	<ul style="list-style-type: none">✓ sichere Verkehrsführung für alle Verkehrsteilnehmer:innen✓ durchgängiger Radfahrstreifen✓ reiner Gehweg für Fußgänger:innen✓ durchgängige Pkw-Fahrspur mit Ausweichmöglichkeiten für Feuerwehr und Rettungsdienst✓ klare Regelung Knotenpunkte✓ überwiegender Ersatz der Parkplätze✓ Ersatz Bestandsbäume durch zukunftssichere und angepasste Neupflanzungen✓ langfristig tragfähige Lösung aus Sicht der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses (absehbar kein Anlass mehr zum Komplettumbau der Straße)

Bilanzen Parkplätze und Baumstandorte / -fällungen

Für die Variante „Parken im Mittelstreifen“ stellt sich die Bilanzierung in Bezug auf Parkplätze wie folgt dar. Die Baumfällungen, die für den Bau der Parkplätze notwendig sind, sind konkret beziffert. Die Neupflanzungen sind es nicht, da hier eine detaillierte Planung unter Berücksichtigung aller technischen, ökologischen und gestalterischen Voraussetzungen erst nach diesem Beschluss erfolgen wird. Sicher ist, dass eine Kompensation aller gefällten Bäume im Bereich der Buerschen Straße möglich ist, ggfs. sogar eine darüber hinausgehende Kompensation. Erhaltenswerte Bäume sind in den Plänen gekennzeichnet. Darüber hinaus werden in der zeichnerischen Darstellung weitere Bäume bereits als zu fällen gekennzeichnet. Dies sind in Abstimmung mit dem Ingenieuramt und dem ZBG Bäume, deren Fällung aus fachlichen Gründen sinnvoll ist und kompensiert wird.

Es ist geplant, den Bereich zwischen Kreisverkehr Humboldtstraße und Fußwegübergang Vinzenzheim entsprechend der vorgenannten Kriterien aufzuwerten und somit umzugestalten. Dies wird sich insbesondere stadtklimatisch und stadtoökologisch positiv auswirken. Der weitere Verlauf der Buerschen Straße wird in der gleichen Gestaltungssprache wie der Bestand mit Bäumen und Rasenflächen fortgeführt, soll jedoch durch Frühjahrsgeophyten (Blumenzwiebeln) ergänzt werden.

	Mischverkehr		Parken im Mittelstreifen	
		Bäume		Fällungen
Schillerstraße bis Ende Brücke	~ 80	11	~ 62	4
Ende Brücke bis Bülser Straße	~ 75	37	~ 72	9
Abschnitt 01	~ 155	48	~ 134	13
Abschnitt bis Ahornstraße	~ 31	29	~ 38	8
Abschnitt bis Krusenkamp	~ 39	21	~ 39	0
Abschnitt 02	~ 70	50	~ 77	8
Abschnitt bis Konrad-Adenauer Allee	~ 17	13	~ 25	0
Abschnitt 03	~ 17	13	~ 25	0
Gesamtstrecke	~ 242	111	~ 236	21
Bilanz zum Mischverkehr			~ 6 Parkplätze weniger ~ 21 Baumfällungen	

Kosten:

Mit der Maßnahme gehen zusätzliche Aufwendungen einher. Diese umfassen die Kosten für die Herstellung der Parkplätze im Mittelstreifen, die mit ca. 300.000 € geschätzt werden. Hierbei handelt es sich um eine investive Maßnahme. Für den reinen Baumersatz werden einschließlich Beschaffung, Pflanzung und Pflege ca. 30.000 € geschätzt.

Für die Herstellung des durchgängigen Radfahrstreifens wird in dessen Bereich eine Fahrbahndeckensanierung sowie Markierungsarbeiten durchgeführt. Hierfür werden ebenfalls ca. 300.000 € geschätzt, die aus den laufenden Unterhaltungspositionen für den Straßenbereich finanziert werden können.

Für die stadttökologische und -klimatische Gestaltung des Mittelstreifens vom Kreisverkehr Humboldtstraße bis auf Höhe Ahornstraße werden ca. 310.000 € geschätzt.

Fazit:

Der Verkehrsversuch mit der Variante „Radfahrstreifen“ hat die politische Mehrheit im April 2024 verloren. Hauptargument war der Verlust von ca. 190 kostenfreien Parkplätzen auf der Gesamtstrecke, da nur anteilig an der Zweckeler Straße, Bahnhofstraße und Heinrich-Krahn-Straße Ausgleich geschaffen werden konnte. In der Konsequenz entfielen im Schwerpunkt kostenfreie Parkplätze in Innenstadtnähe und für die Quartiere im Bereich Erlenstraße / Luisenstraße erhöhte sich der Parkdruck im Straßenraum nachweislich.

Die übergangsweise Umsetzung der Variante „Mischverkehr“ ab September 2024 hat die befürchteten Nachteile für die Verkehrssicherheit, den Umgang aller Verkehrsteilnehmer:innen untereinander und die Behinderung der Leichtigkeit des Verkehrs in der Praxis bestätigt. Es bestehen erhebliche Bedenken, die Variante „Mischverkehr“ im Zuge aufwendiger Markierungs-, Beschilderungs- und Asphaltarbeiten zu verstetigen, bis zu einem späteren Zeitpunkt ein Vollumbau der Buerschen Straße umsetzbar ist. Unfälle, die aus der regelmäßigen Missachtung des Überholverbots für einspurige Fahrzeuge durch Autofahrer:innen resultieren, bestätigen diese Bedenken.

Vor diesem Hintergrund bringt die Verwaltung diesen Kompromissvorschlag ein, der mit einem erhöhten Herstellungsaufwand einhergeht, zugleich aber eine Lösung darstellt, die insbesondere die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sehr stark fördert, zugleich aber auch den gewünschten Parkraum zur Verfügung stellt und Chancen für die Gestaltung des verbleibenden Grünraums eröffnet. Hervorzuheben ist, dass aus Sicht der Verwaltung mit Umsetzung dieser Variante ein späterer (deutlicher aufwändigerer und teurerer) Vollumbau der Buerschen Straße aus verkehrlichen Gründen nicht mehr notwendig erscheint.

So kann die sichere Radverkehrsführung auf eigenem rotem Radfahrstreifen auf der gesamten Länge der Buerschen Straße eingerichtet werden. Parkplätze werden im gesamten Verlauf der Straße ersetzt. Gleichzeitig werden mit Ersatzpflanzungen und dem Verzicht auf einen zusätzlichen Gehweg im Mittelstreifen die negativen Konsequenzen für den Grünraum und das Mikroklima abgemildert. Die ökologische Vielfalt und die Klimaresilienz werden durch neue Gestaltung des Freiraums und die angepasste Wahl von Baumarten gestärkt.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Ausgestaltung der Planung im Detail insbesondere aber die Markierung und Beschilderung im Zuge der verkehrsrechtlichen Anordnungen durch die Stadt Gladbeck als Untere Straßenverkehrsbehörde erfolgt.

Finanzielle Auswirkungen:

keine

folgende

Ergebnisrechnung

Ertrag	€
einmalig	
jährlich	

Aufwand	€
einmalig	300.000
jährlich	
<i>darin enthalten:</i>	
Personalaufwand	
Sach- und Dienstleistungen	
Transferaufwand	

investiver Finanzplan

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

Auszahlung	€
einmalig	640.000
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:

- a. Der Ausschuss hebt den Beschluss zum TOP 17.a aus der Sitzung des Ausschusses vom 18. April 2024 im Punkt 3 „Die Verwaltung wird beauftragt, die in der Sitzung vom 9. März 2023 vorgestellte Rückfallebene (Führung des Radverkehrs im Mischverkehr) umzusetzen und die kostenlosen Parkplätze entlang der Buerschen Straße wieder herzustellen“ auf.
- b. Die Verwaltung wird beauftragt, die zur Umsetzung der Ausbauplanung gemäß Anlagen 1 bis 6 erforderlichen Maßnahmen durchzuführen.

Die Bürgermeisterin
i.V.



- Dr. Volker Kreuzer -
Erster Beigeordneter/Stadtbaurat

In der Sitzung des

_____-Ausschusses

Rates

Haupt-, Finanz- und Digitalisierungsausschusses

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