

Federf. Stadtamt: Amt für Stadtplanung u. Bauaufsicht

<b>Vorlage für den</b>	Berichterstatter	Sitzung am	Punkt
Stadtplanungs- und Bauausschuss		21.04.2005	

öffentliche Sitzung

**Betrifft:**

**Informationen über eine Radverkehrsmaßnahme des Kreises  
hier: Anlage eines Radfahrstreifens an der Feldhauser Straße (K38) zwischen dem  
Bahnübergang Söllerstraße und dem Auffahrtsarm von der Konrad-Adenauer-Allee**

**Begründung:**

(ggf. zusätzlich)

Auf Initiative der Stadt Gladbeck plant der Kreis Recklinghausen als zuständiger Straßenbau- und Verkehrsstraßenbauer für den o.g. Straßenabschnitt schon seit längerer Zeit die derzeitige Verkehrssituation für Radfahrer von Zweckel in Fahrtrichtung Innenstadt zu verbessern. Die Verwaltung hat den Stadtplanungs- und Bauausschuss bereits in seinen Sitzungen am 14.09.1995 und am 15.03.2001 über die vom Kreis in Abstimmung mit der Stadt Gladbeck geplanten Verbesserungsmaßnahmen informiert. Aufgrund finanzieller Engpässe musste die Maßnahme in den letzten Jahren aber immer wieder aufgeschoben werden. Mit Schreiben vom 02.02.2005 hat der Kreis Recklinghausen der Stadt Gladbeck nun mitgeteilt, dass der Kreis beabsichtigt, die Straßenausbauprogramme des Kreises fortzuschreiben. In das Programm III "Mittelfristiges Ausbauprogramm für Radwege an Kreisstraßen" soll auch die o.g. Maßnahme an der K 38 – Feldhauser Straße – aufgenommen werden. Unter der Voraussetzung, dass der Haushalt des Kreises bis dahin freigegeben ist, soll die Maßnahme voraussichtlich noch im Sommer dieses Jahres durchgeführt werden.

Da die vom Kreis und der Stadt Gladbeck vorgesehene Maßnahme nicht allen aktuellen Mitgliedern des Stadtplanungs- und Bauausschusses bekannt ist, soll die Maßnahme hier noch einmal kurz vorgestellt werden:

Der heutige Straßenraumquerschnitt der Feldhauser Straße (siehe Anlage 1) setzt sich zusammen aus einer mit 8,50m Breite überdimensionierten Fahrbahn, beidseitigen 1,50m breiten Radwegen sowie einem auf der Ostseite gelegenen einseitigen Gehweg in einer Breite von 3,00m. Problematisch an diesem Querschnitt ist neben der sehr breiten Fahrbahn, die auch zu einer Erhöhung der gefahrenen Geschwindigkeiten beiträgt, insbesondere die geringe Breite des Radwegs auf der Westseite (Fahrtrichtung Innenstadt) in Kombination mit einem fehlenden Sicherheitsstreifen zwischen Radweg und Fahrbahn. Die tatsächlich nutzbare Breite dieses Radwegs wird zudem besonders in den Sommermonaten durch den Bewuchs vom benachbarten Bahngelände eingeschränkt. Obwohl auf Initiative von Bürgern die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der gesamten Strecke bereits im Jahr 1995 von 70km/h auf 50km/h zurückgenommen wurde, wird das beengte Ne-

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

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

beneinander von Radfahrern und Kraftfahrzeugverkehr ohne Sicherheitsstreifen dem Anspruch einer sicheren Radverkehrsführung nicht gerecht.

Die Planung (siehe Anlage 2) sieht vor, an der Westseite von der Fahrbahn einen insgesamt 2,00m breiten Radfahrstreifen abzumarkieren und diesen ausschließlich für Radfahrer vorzuhalten. Die Fahrbahnbreite wird dadurch auf die für Hauptverkehrsstraßen übliche Breite von 6,50m reduziert. Der auf der Westseite vorhandene Radweg soll zukünftig als Gehweg genutzt werden. Da auf der Ostseite zwischen Radweg und Gehweg eine bauliche Kante besteht, ist eine Verbreiterung des Radweges in Richtung Zweckel ohne größeren baulichen Aufwand nicht möglich. Daher soll der heutige Gehweg zukünftig als gemeinsamer Geh-/Radweg in einer Breite von 3,00m genutzt werden. Im heutigen Radweg sollen, vorbehaltlich einer vom Kreis noch durchzuführenden tiefbautechnischen Machbarkeitsuntersuchung, einzelne Baumpflanzungen vorgenommen werden. Zusätzlich ist vorgesehen, zwischen den Baumpflanzungen Leitpfosten im Abstand von 0,50m vom Fahrbahnrand einzubauen. Die Baumpflanzungen sollen ebenso wie die Leitpfosten die optische Breite des Straßenraumes reduzieren und so zu einer Geschwindigkeitsdämpfung beitragen.

Die Stadt Gladbeck hat im Jahr 1996 im Bereich des Bahnübergangs Söllerstraße / Einmündung "Grüner Weg" die dort vorhandene Bushaltestelle umgebaut und gleichzeitig mit einer Querungshilfe (Mittelinsel) ausgestattet (siehe Anlage 3). Im Rahmen dieser Maßnahme ist im Vorgriff auf die schon damals geplante Anlage eines Radfahrstreifens im weiteren Verlauf der Feldhauser Straße in Höhe des Bahnübergangs eine sog. Radfahrerschleuse angelegt. Dabei wird der Kfz-Verkehr durch einen Fahrbahneinbau in die Fahrbahnmitte gelenkt, so dass der Radverkehr im Schatten des Einbaus sicher vom Bordsteinradweg auf die Fahrbahn geführt werden kann. Der Kreis wird mit der Anlage des Radfahrstreifens unmittelbar an der Radfahrerschleuse beginnen und dieses Element bis zur Lichtsignalanlage am Auffahrtsarm von der Konrad-Adenauer-Allee fortführen.

Der geplante Radfahrstreifen soll unmittelbar vor der Lichtsignalanlage am Auffahrtsarm enden. Die Radfahrer werden hier über eine Rampe wieder vom Radfahrstreifen auf den hier wieder beginnenden Bordsteinradweg Richtung Innenstadt zurückgeführt (siehe Anlage 4).

**Finanzielle Auswirkungen:**

keine

folgende

Einnahme (€)	VwHH	VmHH
einmalig		
jährlich		
<i>darin enthalten:</i>		
Zuschüsse		
Beiträge Dritter		

Ausgabe (€)	VwHH	VmHH
einmalig		
jährlich		
<i>darin enthalten:</i>		
Personalkosten		
Unterhaltungs- und Betriebskosten		
Finanzierungskosten		

Haushaltsmittel stehen:  zur Verfügung  nicht zur Verfügung

**Beschlussentwurf:**

Der Stadtplanungs- und Bauausschuss nimmt den Sachstandsbericht der Verwaltung zur Kenntnis.

Der Bürgermeister  
I.V.

Stojan  
Stadtbaurat

---

---

In der Sitzung des

☒ \_\_\_\_\_-Ausschusses

☒ Rates

☒ Haupt- und Finanzausschusses

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

Anlagen:

Anlage 1: Plan M1:100 Straßenraumquerschnitt Bestand

Anlage 2: Plan M1:100 Straßenraumquerschnitt Planung

Anlage 3: Plan M1:500 Radfahrrerschleuse am Bahnübergang

Anlage 4: Plan M1:500 Radfahrrerrampe Auffahrtsarm