

An den
Vorsitzenden
des Ausschusses für Stadtplanung,
Umwelt, Klimaschutz und Mobilität
Herrn Peter Kleimann
Per E-Mail



CDU Ratsfraktion Gladbeck
Kirchplatz 1
45964 Gladbeck

Telefon (02043) 22822
Telefax (02043) 928431
www.cdu-gladbeck.de
info@cdu-gladbeck.de

Gladbeck, den 20. Mai 2025

Antrag nach § 7 der Geschäftsordnung für den Rat der Stadt Gladbeck und seine Ausschüsse

Sehr geehrter Herr Kleimann,

im Namen der CDU-Ratsfraktion beantragen wir für die nächste Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung, Umwelt, Klimaschutz und Mobilität am 5. Juni 2025 den Punkt

„Mitbenutzung der Gehwege durch den Radverkehr auf der Burschen Straße auf der nördlichen Seite ab Haus Nr. 37 bis zum Kreisverkehr Humboldtstr./Schillerstr. und auf der südlichen Seite ab dem Abzweig (zur Zweckler Straße) bis zur Luisenstraße.“

in die Tagesordnung aufzunehmen.

Begründung:

Wenn man der Auffassung ist, dass die aktuelle Situation mit dem Mischverkehr auf der Burschen Straße wegen eines starken Autoverkehrs unbefriedigend ist, Radfahrer sich unsicher fühlen, der Verkehrsfluss stellenweise zäh ist und man sich eine komfortablere, sichere Lösung für den Radverkehr wünscht (vgl. Pressemitteilung der Stadt Gladbeck und WAZ vom 16.4.2025) und insoweit Handlungsbedarf sieht, bietet sich statt des geplanten „Kompromisses“ mit Einbau von Parkplätzen im Mittelstreifen der Burschen Straße eine schnelle, effektive und kostengünstige Alternative an. Nämlich den Radverkehr im o.g. Bereich der Burschen Straße (auch) auf dem Gehweg mittels des VZ 240 (Gemeinsamer Geh- und Radweg)

oder alternativ mittels des VZ 239 (Fußgänger) mit dem Zusatzschild „Radverkehr frei“ (VZ 1022-10) zu erlauben.

Das Zeichen 240 zeigt den gemeinsamen Fuß- und Radweg an. Durch die waagerechte Trennung der Verkehrsteilnehmer besteht keine Pflicht eine bestimmte Seite zu benutzen. Fußgänger dürfen den gemeinsamen Fuß- und Radweg auf der ganzen Breite benutzen und dort auch stehenbleiben. Sie dürfen darauf vertrauen, dass Radfahrer rechtzeitig durch Glockenzeichen auf sich aufmerksam machen. Sie brauchen, da dort Radfahrer keinen Vorrang haben, nicht fortwährend nach Radfahrern, die etwa von hinten herankommen könnten, Umschau zu halten. Radfahrende dürfen Fußgänger nicht durch zu dichtes Vorbeifahren erschrecken. Fußgänger müssen Radfahrer natürlich passieren lassen.

Bei der zweiten Variante ist das Radfahren auf dem Gehweg erlaubt, aber es besteht keine Radwegbenutzungspflicht, d.h. die an einer Straßennutzung interessierten Radfahrer können die Straße (weiterhin) befahren, was im Übrigen zu einer (noch) geringeren Nutzung des Gehweges durch Radfahrer führen kann. Es besteht also ein Wahlrecht. Radfahrer müsse bei Nutzung des Gehweges Rücksicht nehmen und dürfen nur Schrittgeschwindigkeit fahren.

Eine dieser Radverkehrsführungen mit Trennung des Rad- vom Kfz-Verkehr auf dem Gehweg in dem beschriebenen Straßenabschnitt ist nach unserer Auffassung auch unter Berücksichtigung einer Nachrangigkeit regelkonform möglich, wobei im Übrigen von den einschlägigen Richtlinien und Empfehlungen mit Begründung auch abgewichen werden kann. Dies dürfte vorliegend, aber nicht erforderlich sein, weil die vorgegebene Mindestbreite von 2,50 Meter innerorts mit Berücksichtigung von Mindestabstandsweiten (0,50-0,75 Meter) gegeben ist. So beträgt die Gehwegbreite in dem bezeichneten Abschnitt ausweislich der Machbarkeitsstudie des Büros für Stadtverkehrsplan A. Blase (Stand 11.8.2022), vorgelegt im Ausschuss am 25.8.2022, nahezu konstant 3,20 Meter.

Da die Anzahl der Fahrräder nach dem aktuellen Gutachten des Instituts für Mobilität- und Stadtplanung (Imobis) vom 2. Januar 2025, dem Runden Tisch Mobilität vorgelegt zur Sitzung am Arbeitskreis am 15.5.2025, auch nur bei etwa 400 Rädern in 24 Stunden liegt, als durchschnittlich bei 8,3 Rädern stündlich auf jeder Seite des Gehwegs, und auch die Fußgängerfrequenz je Spitzenstunde in diesem Bereich bekanntermaßen deutlich unter 100 beträgt, wird die nutzungsabhängige Einsatzgrenze für eine gemeinsame Führung von Fußgänger- und Radverkehr (S. 34 der o.g. Studie) nicht ansatzweise erreicht. Selbst bei Zugrundelegung von nur 12 Stunden wäre bei einer Verdopplung auf 16,6 Rädern die Einsatzgrenze nicht erreicht.

Da in dem angeführten Bereich auch keinerlei Geschäfte, keine Hauseingänge, keine Einmündungen und Grundstückszufahrten bei beengten Verhältnissen vorhanden sind und sich auch nicht viele Menschen mit Behinderung und viele Kinder i.S. der Richtlinien/ Empfehlungen bewegen, dürfte eine entsprechende Regelung auch insoweit möglich sein. Auch stehen die beiden Bushaltestellen –je eine auf jeder Seite- mit jeweils einem Wartebereich nicht entgegen, wobei mit durchschnittlich etwa vier Bussen stündlich je Richtung auch nicht von einer starken Frequentierung ausgegangen werden kann. Ebenso ist eine Führung des Fuß- und Radverkehrs hinter den Wartehäuschen bei einer Breite von ca. 4,60 Metern in zulässigerweise möglich. Selbst ein vorhandenes Gefälle in einigen Bereichen des bezeichneten

Abschnitts von um 3 % -eine genauere Berechnung ist nicht dargelegt bzw. bekannt- dürfte der gemeinsamen Nutzung nicht entgegenstehen. Ebenso wäre durch die hohen Bordsteine gewährleistet, dass der Radweg nicht durch den ruhenden Verkehr genutzt wird.

Dass eine solch regelkonforme Lösung, eine sichere getrennte Verkehrsführung möglich ist, hat im Übrigen auch die Sprecherin des ADFC Gladbeck, Fr. Dr. Bücker noch in ihrem Schreiben vom 8. April 2025 an die Kommunalaufsicht, das der Fraktion und der Bürgermeisterin zur Kenntnis gebracht worden ist, mit den Worten bestätigt:

„Auf der Burschen Brücke wäre ebenfalls eine für alle sichere Verkehrsführung möglich, sogar notfalls unter Erhalt der Parkplätze. Dazu verweise ich noch einmal auf unseren Kompromissvorschlag eines gemeinsamen Geh- und Radweges. Auch andere Lösungen sind denkbar, wie im Gutachten von 2022 dargelegt.“

Diese Stellungnahme deckt sich auch mit dem von Herrn Raith an die Stadtverwaltung und dem Landrat übersandten „Vorschlag für eine Alternative zum Mischverkehr Kfz/Rad auf der Burschen Brücke in Gladbeck“, die auf einer Bewertung von Fachleuten des ADFC in Berlin, u.a. auf der Bewertung des Radverkehrs-Juristen des ADFC, Herrn Roland Huhn unter Berücksichtigung der präzisen Umstände auf der Burschen Straße beruht.

Dabei ist u.a. unter Berücksichtigung der Verwaltungsvorschrift zur StVO auch in den Blick genommen worden, dass bei gemeinsamen Geh- und Radwegen ohne Benutzungspflicht die Übergangsbereiche an der Humboldtstraße und der Luisenstraße sicher geführt werden, was mit geringem baulichem Aufwand möglich wäre.

Soweit im Übrigen davon ausgegangen würde, dass Radfahrer zur Vermeidung einer sog. Door-ring-Situation mit den längsparkenden Fahrzeugen bevorzugt die rechte Seite des Gehweges befahren könnten, sich also längs des „nur“ ein Meter hohen Brückengeländers bewegen, wäre wie an anderen Brücken in Gladbeck und in den Nachbarstädten eine Nachrüstung durch Erhöhung des Brückengeländers auf 1,30 Meter (ERA 2010, ZTG ING) möglich.

Darüber hinaus käme ggf. zur (noch) weiteren Verringerung des Radverkehrs dadurch in Betracht, dass der Radverkehr jeweils nur in eine Richtung zugelassen, d.h. ein „Zweirichtungsradweg“ unterbunden würde.

Die aufgezeigten Möglichkeiten deshalb zu negieren, weil pauschal potenzielle Konfliktsituationen zwischen Radfahrern und Fußgängern befürchtet oder diese gar als rücksichtslos beschrieben werden, dürfte unter Berücksichtigung entsprechender funktionierender Regelungen im Stadtgebiet, zum Teil in engeren Konstellationen, und auch in Nachbargemeinden nicht tragfähig sein, zumal Beschwerdelagen bzw. Konfliktfälle oder gar Unfälle nicht bekannt bzw. dokumentiert sind.

Die aufgezeigte Lösungsmöglichkeit würde auch nicht nur schnell und effizient allen Verkehrsteilnehmern (Radfahrern, Fußgängern, Pkw-Verkehr mit Parkverkehr) gerecht, sondern es wären keine umfangreichen Bauarbeiten zur Erstellung von neuen Parkbuchten im Mittelstreifen erforderlich, deren Errichtung mit erheblichen Beeinträchtigungen und (weiteren)

erheblichen, nicht förderfähigen Kosten im sicherlich mittleren sechsstelligen Bereich für die Stadt verbunden wären.

Abgesehen von den erheblichen Kosten die für die Herstellung der Parkplätze teilen wir die in der Vorlage für den Ausschuss vom 25. August 2022 mitgeteilten Bedenken der Verwaltung hinsichtlich der Herstellung von Parkbuchten im Mittelstreifen. Dort heißt es u.a. (S. 13/14):

...“Während mit Blick auf den Radverkehr wiederum gute Qualitäten erreicht werden können 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 eigenen 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 Büerschen Straße büßen ein. Die eigentlich zu verringernde Barrierewirkung des Mittelstreifens wird im Gegenteil zusätzlich verstärkt“.

Nach alledem, auch unter Berücksichtigung der Machbarkeitsstudie von 2022 die bereits eine gemeinsame Rad- und Fußverkehrsführung nicht ausgeschlossen hat, sondern auf breiten Flächen von über 3,00 m Verkehrsraum –wie hier- von der Prüfung einer gemeinsamen Führung ausgegangen ist (S. 33), bitten wir um Umsetzung einer der aufgezeigten Varianten. Wenn man die aktuelle Situation der Radfahrer ernst nimmt, erscheint die Möglichkeit einer zeitnahen Umsetzung der gemeinsamen Nutzung des Gehweges allein naheliegend. Zumindest könnte eine Regelung zum Zwecke der Erprobung befristet erfolgen.

Wir beantragen zu beschließen,

eine Mitbenutzung der Gehwege durch den Radverkehr auf der Burschen Straße auf der nördlichen Seite ab Haus Nr. 37 bis zum Kreisverkehr Humboldtstr./ Schillerstr. und auf der südlichen Seite ab dem Abzweig (zur Zweckler Straße) bis zur Luisenstraße –ggf. befristet- herbeizuführen

Einen weiteren Beschlussvorschlag bzw. Änderung behalten wir uns nach Vortrag und Beratung vor.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read "RE", followed by a long horizontal stroke.

Robert Ernst
Ratsherr

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Baumeister", written in a cursive style.

Jörg Baumeister
Ratsherr