

Das Quartiersnetz Buer (Ost) hat in einem Brief an Oberbürgermeisterin Karin Welge ange-regt, die Einbahnstraßen „Hagenstraße“ - „Rottmannsiepe“ - „Luciagasse“ - Agathagasse“ als unechte Fahrradstraßen auszuweisen. Unecht bedeutet dabei, dass diese Straßen für den Anliegerverkehr offen bleiben sollen. Die Fahrradstraßen können Bestandteil eines Radwe-genetzes parallel zur De-la-Chevallerie-Straße werden, getrennt vom Hauptstrom des Moto-risierten Individualverkehrs (MIV).

Damit sollen in Buer Radfahrerinnen und Radfahrer mehr Schutz genießen und mehr Ver-kehrsteilnehmer ermutigt werden, insbesondere im Nahbereich aufs Rad umzusteigen. „Die Einrichtung dieser Fahrradstraßen wäre ein Einstieg für weitere Radverkehrsplanungen und in die notwendige Verkehrswende sowie ein aktiver Beitrag zum Klimaschutz in Gelsenkir-chen.“, heißt es in dem Antrag.

Nachdem es in der Quartierskonferenz kein Veto gegen die Idee gab und die AG Verkehr beauftragt wurde, die Details zu klären, hat die Arbeitsgruppe bei ihrem Videotreffen am 1.4. einen entsprechenden Antrag formuliert (Anlage) und Dr. Reckert beauftragt, zur „An-regung gemäß § 24 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen“ in der Be-zirksvertretung das Wort zu ergreifen, wenn dieser Punkt dort auf die Tagesordnung kommt.

Bürgerschaftlicher Antrag

Anregung gemäß § 24 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen:

Ausweisung der Einbahnstraßen „Hagenstraße“ - „Rottmannsiepe“ - „Luciagasse“ - Aga-thagasse“ als unechte Fahrradstraßen

Sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin, sehr geehrte Frau Welge,

hiermit regt das Quartiersnetz Buer (Ost) an, o.a. Straßenzug als unechte Fahrradstraßen (= Fahrradstraße, in der auch andere Verkehrsteilnehmer zugelassen sind) auszuweisen.

Das Anliegen in Kürze:

Im Straßenzug Hagenstraße - Rottmannsiepe - Luciagasse - Agathagasse sollen in der bisheri-gen Einbahnrichtung unechte Fahrradstraßen eingerichtet werden. Der unmittelbare Über-gang auf vorhandene Schutzstreifen für Radfahrer bis zur Freiheit im Norden (incl. Fahrradschleuse) und bis zur Horster Straße im Süden (incl. Fahrradschleuse) stellt einen Anschluss an das vorhandene Radwegenetz sicher. Die Fahrradstraßen wären in eine Nord-Süd-Radwegeverbindung westlich von De-la-Chevallerie-Straße eingebunden (von und nach Has-sel, Gladbeck/Dorsten im Norden bzw. an das Radwegenetz der Horster Straße im Süden z. B. in Richtung Beckhausen/Horst, Erle und Gelsenkirchener City). Damit ist auch zu erwarten, dass Radverkehr zukünftig vorherrschend sein wird.

Die Fahrradstraßen sollen dabei für den Anliegerverkehr offen bleiben. Die vorhandenen Markierungen auf den Straßen zum Schutze der Radfahrerinnen und Radfahrer können ent-fallen und müssen entfernt werden. Radfahrer und Radfahrerinnen haben dadurch mehr Platz und genießen mehr Sicherheit. Andere Verkehrsteilnehmer müssen sich ggf. an das Radfahrtempo anpassen.

Die Einrichtung dieser Fahrradstraßen wäre ein Einstieg für weitere Radverkehrsplanungen und in die notwendige Verkehrswende sowie ein aktiver Beitrag zum Klimaschutz in Gelsen-kirchen. Nicht zuletzt könnte Druck auf das sich in den letzten Jahren in diesem Bereich aus-breitende Protzen mit lauten und teuren Autos ausgeübt werden.

Ausführlich:

Fahrradstraße heißt: Auf dem Verkehrsweg haben Fahrräder Vorrrecht. Radfahrer und Radfahrerinnen dürfen auch nebeneinander fahren. Es gilt auf jeden Fall Tempo 30. Wenn Kfz zugelassen sind, müssen sie sich ggf. nach dem Radfahrtempo richten. Bislang gibt es in Gelsenkirchen z.B. an der Sutumer Brücke eine Fahrradstraße, im Norden der Stadt gibt es bisher keine.

Auf der Hagenstraße gibt es bislang zu schmale Abmarkierungen mit einer durchgezogenen weißen Linie und einem Radpiktogramm für den Radverkehr. Auf der Rottmannsieve wird der vorhandene Schutzstreifen häufig durch Lieferverkehr und Autos zugeparkt. Die Möglichkeiten, die dieser Straßenzug für Radfahrer und Radfahrerinnen bietet, sind nicht ausgeschöpft.

Auch jetzt dürfen Fahrräder in der Hagenstraße eigentlich nicht überholt werden, da das Abstandsgebot von 1,50 m angesichts der Straßenbreite nicht eingehalten werden kann. Dass dennoch eine Fahrradstraße ausgewiesen werden soll, geht auf die tägliche Erfahrung zurück, dass dennoch überholt wird und dadurch die Radfahrer und Radfahrerinnen gefährdet sind. Entsprechend urteilt das VG Berlin (Urt. v. 05.12.2018 – [11 K 298.17](#)), dass an schmalen Stellen das allgemeine Rücksichtnahmegebot im Straßenverkehr und das Abstandsgebot beim Überholen nicht ausreichen.

Der bestehende Einbahnverkehr soll nicht angetastet werden.

Linksparken auf der Hagenstraße vermindert die Doorringgefahr, also die Unfallgefahr durch Türöffnen bei Kfz, das in Fahrradstraßen für 28% der Unfälle sorgt.

Um den Fahrradverkehr zügig zu ermöglichen, sollte die Hagenstraße in dem Abschnitt als Vorfahrtstraße ausgeschildert werden. In Fahrradstraßen geschehen 40% der Unfälle an Kreuzungen und Einmündungen. Deswegen sollten Einmündungen entlang von Fahrradstraßen untergeordnet werden (RASt = = Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen). Insofern sollen an den Einmündungen der Albertstraße, Ophofstraße und Raiffeisenstraße Vorfahrt achten-Schilder angebracht werden.

Eine stärkere Fahrradnutzung führt auf diesen Straßen zu geringerem Tempo und dadurch auch zu weniger Lärm- und Schadstoffbelastung und somit zur Beruhigung der Bierschen City. Das Quartiersnetz Buer (Ost) schlägt entsprechend dem Rat der GDV (Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft) und der VwV-StVO (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung, Zu Zeichen 244.1 und 244.2) vor, die unechte Fahrradstraßen nur für Anlieger freizugeben (RASt). Auch wenn dies kaum zu kontrollieren ist, trägt die Beschränkung auf Anlieger vielleicht auch dazu bei, Druck auf das sich in den letzten Jahren in diesem Bereich ausbreitende Protzen mit lauten und teuren Autos auszuüben.

Die Verkehrsströme werden durch die Einrichtung der unechten Fahrradstraßen nicht bedeutsam verändert. Liefer- und Parkverkehr (z.B. Parkhaus an der Rottmannsieve und Tiefgarage in der Rochusgasse) werden neben dem Anliegerverkehr trotz der Fahrradstraßen kaum eingeschränkt werden.

Das Quartiersnetz Buer (Ost) ist aber davon überzeugt, dass sich Radfahrer und Radfahrerinnen dann sicherer und komfortabler in diesen Bereichen bewegen können. Das kann auch relevant werden für Schülerinnen und Schüler, die streckenweise über die Fahrradstraßen z.B. die Realschule Mühlenstraße und das Leibniz-Gymnasium erreichen können.

Fahrradstraßen sollen den Radverkehr bündeln. Damit sind sie ganz besonders für Hauptverbindungen des Radverkehrs geeignet (ERA = Empfehlungen für Radverkehrsanlagen). Die Fahrradstraßen beginnen und enden nicht im nirgendwo, sondern sind an das Radwegenetz

angeschlossen und sollen Bestandteil eines Radwegenetzes parallel zur De-la-Chevallerie-Straße werden, getrennt vom Hauptstrom des MIV. „Entlang der hauptsächlichen Verkehrsströme im Stadtgebiet (Nord-Süd-Richtung) braucht es durchgängige Radverkehrsinfrastrukturen“, heißt es in der Stärken-/Schwächenanalyse zum Masterplan Mobilität. Nach Norden gibt es den Anschluss zum Schutzstreifen auf der Hagenstraße, ab der Mühlenstraße in die Tempo 30-Zone Richtung Hassel und Gladbeck/Dorsten bzw. über die Hochstraße in den Nordwesten Buers. Nach Süden und Westen gehen die Fahrradstraßen auf einen Schutzstreifen in der Rottmannsiedepe über und dann auf den Radweg der Horster Straße, von dort u.a. zur Kurt-Schumacher-Straße bzw. über die Cranger-Straße zum Nord-Süd-Radweg West und Ost Richtung City Gelsenkirchen.

Eine Verkehrswende und mehr Klimaschutz (seit 1990 gibt es keine Reduzierung der Treibhausgase im Verkehr) z.B. durch eine Umgestaltung des öffentlichen Raums sind nicht vorstellbar, ohne den Anteil des MIV am Verkehr deutlich zu reduzieren. Dazu muss es aber Alternativen geben und die müssen deutlich gefördert werden. Im Nahbereich können dies nur der Fuß- und Radverkehr sein. Um in seinem Stadtteil einen Einstieg in die Förderung der Alternativen zu finden, schlägt das Quartiersnetz Buer (Ost) vor, erste Fahrradstraßen einzurichten.

Der Analysebericht zu den Stärken und Schwächen zum Masterplan Mobilität weist als einen von 3 Handlungserfordernissen zur Mobilität in Gelsenkirchen aus: Individuelle Ansätze zur Stärkung der Nahmobilität [also des Fußgänger- und Radverkehrs] in den Stadtteilen und Stadtbezirken, welche die jeweils gegebenen Voraussetzungen berücksichtigen.

Sehr geehrte Frau Welge,

bitte leiten Sie mein Schreiben an das zuständige politische Gremium weiter. Herrn Bezirksbürgermeister Schneider habe ich bereits über das Vorhaben informiert.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Wilfried Reckert

(Koordinator der AG Verkehr)

Hinweis zum Datenschutz:

Mir ist bekannt, dass mein Name und Vorname in dieser Angelegenheit in öffentlichen Vorlagen für die politischen Gremien der Stadt Gelsenkirchen bekannt gegeben wird sowie diese Vorlagen im Ratsinformationssystem der Stadt Gelsenkirchen dauerhaft, und für die Allgemeinheit im Internet abrufbar, hinterlegt werden. Diese Zustimmung ist freiwillig und kann von mir jederzeit ohne Angaben von Gründen mit Wirkung für die Zukunft widerrufen werden.

Ich bin einverstanden.