



Gelsenkirchen

Der Oberbürgermeister

Mitteilungsvorlage	
<input checked="" type="checkbox"/> öffentlich	<input type="checkbox"/> nichtöffentlich
Drucksache Nr.	
14-20/3609	

Referat, Auskunft erteilt, Telefon-Durchwahl
69 - Verkehr - Herr Daum, 1 69-44 75

Datum
17.10.2016

Beratungsfolge

Sitzungstermine Top

**Ausschuss für Verkehr, Bauen und
Liegenschaften**

10.11.2016

Betreff

**Anfrage des Stadtverordneten Herrn Kurth
- Lückenschluss Radfahrstreifenausbau an der Feldmarkstraße -**

Inhalt der Mitteilung

In der Sitzung am 28.04.2016 wurde unter TOP 14.2.3 folgende Anfrage gestellt:

„Herr Kurth regte an, der Ausschuss möge sich in einer der nächsten Sitzungen mit dem Thema „Lückenschluss Radfahrstreifenausbau an der Feldmarkstraße“ befassen. Die Verwaltung solle dazu einen aktuellen Sachstand formulieren, der auch die möglichen Optionen beinhalte.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Feldmarkstraße gehört zum Hauptverkehrsstraßennetz der Stadt Gelsenkirchen und verläuft von der Overwegstraße bis zur Stadtgrenze Essen. Um die Bedeutung des Radverkehrs in Gelsenkirchen zu stärken und um unter anderem die möglichen Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern zu vermeiden, hat die Verwaltung in Verbindung mit dem Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen aus Aachen 2012 ein Radverkehrskonzept für die Stadt Gelsenkirchen entwickelt.

Die Radwegekonzeption zeigt insbesondere auf, auf welchen Bereichen des Radwegenetzes der Stadt Gelsenkirchen es bereits Radverkehrsanlagen gibt und in welchen Bereichen noch eine Netzlücke besteht.

Eine genaue Darstellung, wie diese Lücken zu schließen sind, ist in der Radwegekonzeption nicht im Detail dargestellt.

Der betroffene Bereich muss im Detail betrachtet werden und es wird geprüft, welche Form der Radverkehrsführung für diesen Bereich am sinnvollsten ist.

Im Fall der Feldmarkstraße existieren derzeit im Abschnitt zwischen der Boniverstraße und der Hans-Böckler-Allee keine Radverkehrsanlagen.

Um ein hohes Maß an Verkehrssicherheit zu gewährleisten, sollte auf eine kontinuierliche Führung des Radverkehrs geachtet werden.

Welche Radverkehrsführung hier zu wählen ist, ist nicht so einfach zu bewerten, da es hier, neben einem möglichen Wegfall des ruhenden Verkehrs, auch die Problematik der Straßenbahngleise gibt.

Würde der Radfahrer im Seitenraum geführt, müssten Konflikte mit den Fußgängern vermieden werden. Es müssten ausreichende Breiten vorliegen, um hier eine Trennung zwischen Radfahrer und Fußgänger vorzunehmen und um einen ausreichenden Sicherheitsabstand zum ruhenden Verkehr zu gewährleisten.

Bei einer Führung auf der Fahrbahn (Schutzstreifen oder Radfahrstreifen) müssen ebenfalls die Sicherheitsabstände zum ruhenden Verkehr gewährleistet sein.

Hierdurch würden die Fahrzeuge weiter in die Mitte der Fahrbahn verlagert, wobei es zu Konflikten mit der Straßenbahn kommen kann.

Diese Optionen müssten im weiteren Planungsprozess berücksichtigt, im Detail geprüft und gegeneinander abgewogen werden. Hier muss dann auch entschieden werden, ob in diesem Bereich gegebenenfalls der ruhende Verkehr zum Teil entfallen muss und kann.

Die Verkehrsbelastung auf der Feldmarkstraße liegt bei ca. 13400 Kfz/24h.

Aufgrund dieser Problematik und dem daraus resultierenden hohen planerischen Aufwandes, können aktuell noch keine genauen Optionen aufgezeigt werden.

Im ersten Halbjahr des Jahres 2017 wird das Referat Verkehr eine Prioritätenliste vorbereiten, die in den zuständigen politischen Gremien diskutiert werden soll.

Hier soll für die kommenden Jahre festgelegt werden, welche Maßnahmen im Zuge der Radverkehrsplanung zukünftig prioritär vorgesehen werden sollen.

Der angesprochene Bereich der Feldmarkstraße soll in diesem Prozess auch Teil dieser Diskussion sein.

Harter