

Beschlussvorlage		
<input checked="" type="checkbox"/>	öffentlich	<input type="checkbox"/> nichtöffentlich
Drucksache Nr.		
<b>14-20/8001</b>		



**Gelsenkirchen**

Der Oberbürgermeister

Referat, Auskunft erteilt, Telefon-Durchwahl  
 61 - Stadtplanung - Herr Föcking, 1 69-40 29  
 69 - Verkehr - Herr Behrens, 1 69-44 75

Beratungsfolge	Sitzungstermine	Top	Zuständig- keiten
<b>Bezirksvertretung Gelsenkirchen-West</b>	<b>05.11.2019</b>		1
<b>Bezirksvertretung Gelsenkirchen-Süd</b>	<b>05.11.2019</b>		1
<b>Bezirksvertretung Gelsenkirchen-Mitte</b>	<b>06.11.2019</b>		1
<b>Bezirksvertretung Gelsenkirchen-Ost</b>	<b>06.11.2019</b>		1
<b>Bezirksvertretung Gelsenkirchen-Nord</b>	<b>07.11.2019</b>		1
<b>Ausschuss für Verkehr, Bauen und Liegenschaften</b>	<b>14.11.2019</b>		4
<b>Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz</b>	<b>19.11.2019</b>		-

Betreff

## **Programmplanung Radverkehr 2019/2020**

Beschlussvorschlag

Die Programmplanung wird zustimmend zur Kenntnis genommen. Die aufgelisteten Maßnahmen sind als Basis für die weitere Bearbeitung und Umsetzung durch die Verwaltung zu nehmen.

Der Beschluss steht unter dem Vorbehalt, dass der Haushaltssanierungsplan 2020 und 2021 von der Bezirksregierung genehmigt wird.

Harter

Problembeschreibung / Begründung

### **1. Einleitung / Vorbemerkungen**

Das Radfahren soll für die Gelsenkirchenerinnen und Gelsenkirchener attraktiver gestaltet werden, damit mehr Verkehrsteilnehmer aller Generationen aufs Rad umsteigen und der Anteil des motorisierten Individualverkehrs reduziert wird. Aktuell sind die vorhandenen Radwege und Angebote wenig bekannt; eine negative Einschätzung / Beurteilung ist die Folge.

Gelsenkirchen hat im Vergleich zu Radfahrermetropolen à la Münster sicher enormen Aufholbedarf und das vorhandene Fahrradnetz ist durchaus verbesserungswürdig. Mit seinen umgebauten ehemaligen Industriebahntrassen und den Radwegen an Kanal und Emscher ist in Gelsenkirchen aber ein sicheres Radfahren auf eigenen Trassen und Radwanderwegen möglich. Die "Grünen Wege"

verbinden die Stadtteile untereinander wie auch die Nachbarstädte der Metropole Ruhr miteinander. Zahlreiche in den letzten Jahren realisierte naturnahe Grünflächen wurden durch Fuß- und Radwegeverbindungen erschlossen. Das Alltagsroutennetz hat diese Qualität jedoch noch nicht.

Ein 2012 erarbeitetes Radverkehrskonzept analysierte Lücken im Routennetz von insgesamt ca. 90 Kilometern. Aufgrund der Vielzahl der fehlenden Radwege ist / war eine Beseitigung von heute auf morgen nicht möglich, insbesondere da manche Netzlücken nicht ohne umfangreiche und kostenintensive Baumaßnahmen mit entsprechenden komplexen planerischen Vorlauf geschlossen werden können. Dort, wo es möglich war, wurde, z.B. durch die Markierung von Schutzstreifen, laufend die Situation für den Radverkehr verbessert.

Der Radverkehr bietet zusammen mit dem öffentlichen Personennahverkehr den nachhaltigsten Ansatz für eine Verbesserung der Luftqualität. Besonderes Potenzial bietet sich auf den alltäglichen Wegen von Pendlerinnen und Pendlern (Berufs- und Ausbildungsverkehre, aber auch Einkaufsverkehre). Um dauerhaft eine deutliche Veränderung des Modal Split weg vom motorisierten Kfz-Verkehr hin zum umweltfreundlichen Radverkehr aktiv zu fördern, bedarf es einer umfassenden, leistungsfähigen und verkehrssicheren Radverkehrsinfrastruktur. Darüber hinaus muss ein bedarfsorientiertes Stellplatzkonzept für den Radverkehr nicht nur in der Innenstadt und an öffentlichen Einrichtungen, sondern auch in den Wohnquartieren entwickelt und umgesetzt werden. Konzepte für die Nutzung von Pedelecs und der Ausbau des Fahrradverleihsystems dienen ebenfalls der Förderung des Radverkehrs.

Die Stadt unterstützt diese Zielsetzung und plant das Radwegenetz deutlich auszubauen. So soll ein engmaschiges Netz an Alltags- und Freizeitrouten geschaffen und die öffentlichen Straßenräume mit Blick auf den Radverkehr umgebaut werden, um dadurch neue Angebote für eine umwelt- und klimaverträgliche Mobilität zu bieten.

Seit dem Jahr 2016 umfasst der zur Verfügung stehende finanzielle Rahmen zum weiteren Ausbau ein Volumen von 1,0 Mio. € jährlich. Dieses Budget war aufgeteilt in investive (0,6 Mio. €) und konsumtive (0,4 Mio. €) Mittel. Für 2020 liegt der Ansatz bei 1,4 Mio € (1 Mio. € investiv, 0,4 Mio. € konsumtiv) und ab 2021 bei 1,6 Mio. € (1,2 Mio. € investiv, 0,4 Mio. € konsumtiv). Die Mittel stehen zusätzlich zu den angemeldeten geplanten Maßnahmen im Haushalt zur Verfügung.

In dem Programmplan Radverkehr 2019/20 sind erstmals die „Aktivitäten“ gebündelt transparent und übersichtlich aufgelistet, mit denen in den nächsten Monaten im „Themenkomplex“ Radverkehr insgesamt eine erkennbare Änderung bzw. Verbesserung erreicht werden soll. Er baut darauf auf, dass der öffentliche Raum allen Verkehrsteilnehmern gleichberechtigt zur Verfügung steht. Jeder hat seine spezifischen Bedürfnisse. Die Verkehrssicherheit ist bei allen Maßnahmen sicherzustellen; gegenseitige Rücksichtnahme und Toleranz oberstes Gebot.

Mit dem Programm soll kein Vorrang für den Radverkehr in Gelsenkirchen propagiert, wohl aber Partei ergriffen werden für eine Verkehrsart, die in der Stadt ein zügiges Fortkommen ermöglicht, die Freude und Fahrerlebnis bringt.

Im Rahmen einer Priorisierung soll erreicht werden, alle beschriebenen Angelegenheiten wie dargelegt zu bearbeiten, bzw. das nachfolgend beschriebene

Programm zielführend zu koordinieren und umzusetzen. Die konzeptionelle und inhaltliche Abarbeitung des „Plans“ soll im Wesentlichen in der vorhandenen Organisationsstruktur und mit den derzeit zuständigen vorhandenen bzw. aktuell ausgeschriebenen personellen Kapazitäten erfolgen. Sofern erforderlich oder zweckmäßig soll die Be- bzw. Zuarbeitung von „technischen“ Teilen oder Bausteinen an externe Stellen bzw. Büros vergeben werden.

Einzelne Maßnahmen sind aus unterschiedlichen Handlungsfeldern und Zuständigkeitsbereichen zusammenzuführen. So ist das Thema Radverkehr nicht nur eines, welches viele Stellen der Verwaltung betrifft, sondern auch die, bei denen die Stadt bei der Umsetzung auf vielfältige Unterstützung, z.B. durch Vertreter der Polizei, der Umwelt-, Verkehrs- und Behindertenverbände und der Verkehrsbetriebe sowie externe Experten aus der Wissenschaft und der Fahrradbranche angewiesen ist. Hier kann und soll auf die vorhandenen Strukturen aufgebaut werden.

Der Programmplan 2019/20 ist die konsequente Fortsetzung und anschauliche Zusammenfassung von Maßnahmen eines dauerhaft zu bearbeitenden bzw. nachhaltigen Prozesses.

## **2. Ziele und Maßnahmen**

Folgende Ziele bzw. daraus resultierende Maßnahmen und Projekte sollen im Rahmen des Programmplanung 2019/20 umgesetzt werden. Die Konkretisierung und Koordinierung erfolgt über das Referat Verkehr der Stadt Gelsenkirchen.

### **2.1 Öffentlichkeitsarbeit verstärken**

Das bereits bestehende „Angebot“ und die wichtigen Handlungsfelder sollen zum Erhalt und Ausbau der Radwege-Infrastruktur ab sofort deutlich(er) dargestellt werden; das Gelsenkirchener Radverkehrsnetz ist besser als sein Ruf! Zur Änderung der Wahrnehmung sollen eine Informationsoffensive und umfassende Kommunikation über sämtliche Medien aufgebaut und durch ein „Marketingkonzept“ sichergestellt werden.

Über eine breitgestreute, zielgruppengenaue Berichterstattung der bestehenden und geplanten Angebote und Möglichkeiten soll eine größere Akzeptanz und „Hinzugewinnung“ von „neuen“ Radfahrerinnen und Radfahrern erreicht werden. Hierzu gehören nicht nur der Themenkomplex ‘Radwege’ sondern auch weitergehende Angebote wie z.B. Fahrradabstellanlagen, Servicestationen usw. Dabei ist nicht nur an eine Bekanntmachung über die Presse und den Rundfunk gedacht. Genutzt werden sollen hierzu auch „aktuelle Medien“ wie das Internet, aber auch (weiterhin) Materialien in gedruckter Form (Flyer, Karten / Pläne, ...).

Um „Schwachstellen“ zu identifizieren, wird die Hilfe aller benötigt. Nur unter Einbeziehung mit Anregungen und Ideen aus der Alltagserfahrung aller Nutzer als lokale Expertinnen und Experten wird es die angestrebte Verbesserung des Radverkehrs insgesamt geben können. So sollen über die städtische GE-meldet-App Hinweise auf bauliche Mängel und auch Anregungen und sonstige Anliegen gegeben werden können.

Daneben soll bei den verschiedensten Gelegenheiten und (Informations-) Veranstaltungen das Thema Radverkehr deutlich präsenter platziert werden und die Möglichkeit bestehen, persönlichen Kontakt mit den zuständigen Ansprechpartnern bei der Stadt Gelsenkirchen aufzunehmen. Ziel ist es, direkt auf die Bürgerinnen und

Bürger als „wichtige Akteure“ zuzugehen, das Gespräch zu suchen und nachzuhören, „wo der Schuh drückt“.

Perspektivisch angestrebt ist zudem die Organisation bzw. Durchführung von Versammlungen und Zusammenkünften; vom 'Fachgespräch Fahrrad' bis zum „allgemeinen Austausch“ in Kindergärten, Schulen, aber auch mit jedermann, um z.B. zu aktuellen „Dingen“ zu berichten bzw. sie zu erörtern. In diesem Kontext beispielhaft genannt sei der „Komplex“ Schutzstreifen. Daneben ist auch die Durchführung von Willkommensradtouren für Neubürgerinnen und Neubürger eine weitere Idee.

- ⇒ Internetauftritt und -inhalte aktualisieren
- ⇒ GE-meldet-App 'Radverkehr' einrichten
- ⇒ Öffentlichkeitsarbeit ausbauen
- ⇒ Bürger informieren, Fachleute einbinden

Kosten: ca. 20.000 €

## **2.2 Bestandsaufnahme aktualisieren**

Die Bestandsdokumentation der Gelsenkirchener Radverkehrsanlagen musste sich, personell bedingt, auf ein Minimum bzw. den zwingend erforderlichen Umfang beschränken. Die Datenlage ist daher derzeit dadurch gekennzeichnet, dass entsprechende Daten, wenn überhaupt, nicht in ausreichender Anzahl, Qualität und / oder Aktualität zur Verfügung stehen.

Ein guter Überblick über sämtliche Radverkehrseinrichtungen sowohl in quantitativer als auch in qualitativer Hinsicht ist zwingende Voraussetzung für eine vorausschauende Planung und einen zielgerichteten Ausbau.

Die vorliegende Bestandserhebung des Radverkehrsnetzes ist für diesen Zweck nicht geeignet und daher komplett zu überprüfen. So gilt es z.B. fortschreibungsfähig zu dokumentieren, welche Radverkehrsführung in der jeweiligen Straße vorhanden ist. Anschließend soll diese Information allgemein zugänglich gemacht werden.

Aktuell ist es auch angezeigt, möglichst umgehend z.B. mit der „Kartierung“ (Lage und Anzahl) sämtlicher bereits im Stadtgebiet vorhandenen Fahrradabstellanlagen zu beginnen. Ausschließlich in Kenntnis dieser Informationen ist das projektierte „Aktionsprogramm“ 'Fahrradbügel on demand' (siehe 2.4.2) zielführend anzugehen. Vorstellbar ist, die Bestandserhebung z.B. unter Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger der Stadt, zu starten. So könnten mit geringem zeitlichem und finanziellem Aufwand die benötigten generellen Informationen zum status quo ermittelt werden. Auf dieser Grundlage wäre dann die erforderliche detaillierte Erhebung deutlich erleichtert durchzuführen.

Seit der Einrichtung des Landesweiten Radwegenetzes sind mehrere Jahre vergangen. Vor dem Hintergrund des durch den seitdem erfolgten Ausbau und den damit einhergehenden Änderungen, ist das Werk zu überprüfen und zu aktualisieren. Auch hier soll nun ein zukunftsorientierter Datenbestand erhoben werden.

Derzeit liegen keine bis wenige Informationen über die Benutzung der Radwege vor. Um die Entwicklung insgesamt und die Wirksamkeit der eingeleiteten Maßnahmen nicht nur subjektiv und beispielhaft durch Auswertung von Befragungen in Erfahrung bringen zu können, sondern auch objektiv und ggf. mengenmäßig beurteilen zu können, ist ein Monitoring bzw. ein Vorher-Nachher-Vergleich entscheidend. So sollen, z.B. durch automatisierte Zählrichtungen für Fahrräder, Erhebungen erfolgen, um damit zielgerichtete Analysen durchführen zu können.

- ⇒ Bestand Radverkehrsanlagen/-einrichtungen erheben
- ⇒ Ausweisung 'Landesweites Radwegenetz' überprüfen und aktualisieren
- ⇒ Zählstellen einrichten

Kosten: ca. 50.000 €

### **2.3 Sofortprogramm 'Mängelbeseitigung' starten**

Wie im Straßenbereich allgemein bestehen auch an den verschiedensten Stellen im gesamten Gelsenkirchener Radwegenetz bauliche Mängel. Sofort überall alles an Defiziten zu beheben, ist nicht möglich. Daher ist ein zielgerichtetes Vorgehen angezeigt.

Aufgelegt und noch in 2019 mit der Umsetzung gestartet werden soll ein Sofortprogramm von Maßnahmen zur Mängelbeseitigung auf den Radverkehr-„Alternativ-Strecken“ zwischen dem Zentrum von Buer und dem von Gelsenkirchen. Die Nord-Süd-Radverkehrsverbindungen 'Ost' und 'West' (siehe Anlage 1) haben beide im Vergleich zur Fahrt über die Kurt-Schumacher-Straße deutliche Qualitätsvorteile und sind nur unwesentlich länger (Route 'Ost') bzw. führen nur über sehr wenige signalgeregelte Kreuzungen (Route 'West'). Neben der Behebung baulicher Defizite an der Fahrbahnoberfläche sind hier z.B. auch Korrekturen der Beschilderung, Ergänzung oder Erneuerung von Markierungen auf der Fahrbahn, Maßnahmen „sonstiger Art“ (Erhöhung von Brückengeländern, Ergänzung der Beleuchtung, ...), aber auch erste weitere Ergänzungen von Serviceeinrichtungen wie z.B. Fahrradabstellanlagen entlang der Strecken bereits konkret vorbereitet. Zudem sollen diese Routen in die Wegweisung für den Radverkehr mit aufgenommen werden.

Auch dem Mangel an Qualität durch das (rücksichtslose) Parken auf Radverkehrsanlagen soll verstärkt entgegengewirkt werden. So soll durch Kontrollen der Mitarbeiter des Referates Sicherheit und Ordnung darauf ein besonderes Augenmerk gelegt und es unterbunden werden.

Nach und nach soll eine Qualifizierung der vorhandenen Radwegeinfrastruktur erfolgen, auf der dann ein zu erarbeitender „Renovierungsplan“ aufbaut. Langfristiges Ziel ist eine Ertüchtigung und die nachhaltige Instandhaltung der gesamten Radverkehrsanlagen.

- ⇒ Mängel und Defizite entlang der Nord-Süd-Routen 'Ost' und 'West' beheben
- ⇒ kleinteilige / punktuelle Ver- bzw. Ausbesserungsmaßnahmen vornehmen

Kosten: ca. 100.000 €

## **2.4 Sofortprogramm 'Serviceangebotsverbesserung' fortsetzen**

Zur Förderung des Radverkehrs ist ein reiner Ausbau bzw. eine Verbesserung der Radwegeinfrastruktur nicht ausreichend. Vielmehr muss ein ganzheitlicher Ansatz verfolgt werden.

Eines der wesentlichen Handlungsfelder ist hierbei Fahrradparken (vgl. Baustein D 2 Green City Plans, Drucksache 14-20/6936). Das sichere Abstellen von Fahrrädern wird immer wichtiger, nicht nur wegen der weiteren Verbreitung von hochwertigen Pedelecs und E-Bikes. Fehlende Radabstellanlagen stellen einen nicht zu unterschätzenden Fahrtantrittswiderstand dar. Dies gilt für Abstellanlagen am Start- und Zielort. Gerade in verdichteten innenstadtnahen Quartieren mit Geschosswohnungsbau ist das Thema jahrelang vernachlässigt worden.

### **2.4.1 (Car)BikePorts aufstellen**

Die öffentlichen Straßenräume sind zugunsten des Radverkehrs umzubauen, um dadurch neue Angebote rund um die umwelt- und klimaverträgliche Mobilitätsform offerieren zu können.

Mit (Car)BikePorts (siehe Anlage 2) besteht die Chance, mit geringem Aufwand schnell den Umfang gesicherter Abstellmöglichkeiten für Fahrräder auszubauen. Zum Aufstellen der optisch ansprechenden, „ins Auge fallenden“ Anlagen im öffentlichen Straßenraum sind zeitlich, bauordnungsrechtlich und technisch keine umfangreichen „Vorleistungen“ zu erbringen.

In zentralen Geschäftsbereichen soll ein Pkw-Stellplatz entfernt werden. In die Fläche des Stellplatzes werden fünf Fahrradbügel, verbunden mit einer reduzierten räumlichen Darstellung eines Pkw, im Straßenraum installiert. Hierdurch wird der Raumbedarf eines einzelnen parkenden Fahrzeugs direkt in der Örtlichkeit dem von bis zu zehn sicher abgestellten Fahrrädern gegenübergestellt. Mit BikePorts, bei denen vier Abstellbügel hinter einem stilisierten Fahrrad angeordnet sind und auf verfügbaren „besonderen Flächen“ aufgestellt werden sollen, kann eine gleich große öffentliche Wirkung erzielt werden.

Die Aufstellung der BikePorts soll direkt zum Start überall im Stadtgebiet erfolgen. Nach und nach soll ein weiterer Bedarf durch den Einsatz an hierfür sinnvollen Standorten in allen Stadtteilen lokalisiert und gedeckt werden.

⇒ (Car)BikePorts aufstellen

Kosten: ca. 80.000 €

### **2.4.2 „Aktion“ 'Fahrradbügel on demand' durchführen**

In Wohnbereichen soll ein städtisches Aktionsprogramm zur Förderung des Radverkehrs aufgelegt werden, in dem insbesondere Quartiere mit hohem Anteil an Geschosswohnungsbau und wenig privaten Vorgartenflächen mit ebenerdigen, leicht zugänglichen Fahrradbügeln versorgt werden.

Bereits seit Jahren werden Fahrradbügel durch die Stadt Gelsenkirchen aufgestellt. Ziel ist, dass in allen innerstädtischen Bereichen auf den Grundstücken von

Mehrfamilienhäusern und dort integrierten Betrieben eine ausreichende Möglichkeit besteht, Fahrräder von Bewohnern, Kunden oder Beschäftigten gesichert abzustellen. Zur Förderung der Nutzung des Fahrrades sollen die Quartiere verstärkt mit zusätzlichen Fahrradbügeln ausgestattet werden.

Damit das Angebot insbesondere auch dort ankommt, wo es benötigt wird, soll durch Pressearbeit bei den Bürgerinnen und Bürgern sowie Gewerbetreibenden die Möglichkeit beworben werden, bei der Verwaltung unbürokratisch und formlos auf fehlende Fahrradbügel im öffentlichen Raum vor oder in unmittelbarer Nähe ihres Gebäudes hinzuweisen bzw. eine Aufstellung anzuregen. Nach möglichst schneller Prüfung sollen möglichst viele Anliegen positiv beschieden und die Fahrradbügel zeitnah von der Verwaltung im entsprechenden Bereich installiert werden.

Perspektivisch ist angestrebt, das Angebot an sicheren Anschließungsmöglichkeiten in privaten Vorgärten und Höfen durch den Aufbau von Fahrradbügeln seitens der Stadt zum Selbstkostenpreis zu unterstützen.

⇒ Fahrradbügel einbauen

Kosten: ca. 50.000 €

### **2.4.3 DeinRadSchloss-Angebot ausweiten**

Der öffentliche Personennahverkehr und das Fahrrad sind zwei klimafreundliche Mobilitätsangebote, welche sich ideal ergänzen. Die Verknüpfung dieser beiden Verkehrsmittel muss die Voraussetzungen schaffen, dass Fahrräder auf Wunsch auch wettergeschützt und diebstahlsicher abgestellt werden können.

Eine Kooperation von 14 Kommunen und des VRR haben am Bundeswettbewerb „Klimaschutz durch Radverkehr“ des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit mit dem Verbundprojekt „DeinRadSchloss“ erfolgreich teilgenommen. Integraler und innovativer Bestandteil des Vorhabens ist ein elektronisches Schließsystem für die verschiedensten Anlagen von Fahrradboxen und Sammelabstellanlagen. Dabei können die Kunden sowohl über eine systemeigene Zugangskarte als auch explizit über eine Chipkarte des VRR-Verkehrsunternehmens (wie beispielsweise dem Ticket 2000) auf alle DeinRadSchloss-Anlagen zugreifen. Das Zugangssystem ermöglicht es den Bike+Ride-Nutzern, über die digitale Buchungsplattform auch spontan eine sicher- und wettergeschützte Abstellmöglichkeit für ihr Fahrrad zu buchen – und dies auch „nur“ für kurze Zeiträume wie beispielsweise für einen Tag oder eine Woche.

Die Stadt Gelsenkirchen hat das Projekt aktuell an sechs Standorten realisiert. Davon ist einer an der Westfälischen Hochschule gelegen; fünf weitere Standorte befinden sich in unmittelbarer Nähe von Haltestellen des lokalen und regionalen Schienenverkehrs (Buer-Nord Bahnhof, Buer-Süd Bahnhof, Hassel Bahnhof, Hauptbahnhof Parkhaus, Rotthausen Bahnhof). Zurzeit werden diese Radabstellanlagen durch die Stadt Gelsenkirchen betrieben; zukünftig wird der Betrieb auf die BOGESTRA übergehen.

Hier ist die aktuelle Situation zu prüfen und ggf. Änderungen vorzunehmen. Zudem ist die Fortsetzung bzw. der Ausbau von neuen Standorten geplant. So soll das Angebot z.B. in die (Wohn-)Quartiere erweitert werden. Dies kann beispielsweise

durch die Umnutzung leerstehender Ladenlokale erfolgen. Dadurch, dass es zur Einbindung in das System DeinRadschloss aus technischer Sicht lediglich erforderlich ist, die Zugangsmöglichkeit der Sammelabstellanlagen dergestalt zu modifizieren, dass sie in die vorhandenen Gebäudetüröffnungen integriert werden können, ist ein wenig aufwendiger Umbau zur / vor Bereitstellung notwendig.

⇒ witterungsgeschützte, online buchbare, gesicherte Fahrradabstellmöglichkeiten anbieten

Kosten: ca. 80.000 €

#### **2.4.4 Mobilstation Marktplatz Buer einrichten**

Das Handlungsfeld B1 des Green City Plans der Stadt Gelsenkirchen hat den Titel „Etablierung von Mobilstationen“ und fasst zusammen: „Mit einer neuen baulichen und organisatorischen Qualität, welche die einzelnen Komponenten eines Standorts unter einem einheitlichen Konzept zusammenfasst, wird die Vernetzung der Verkehrsmittel optimiert und die Inter- und Multimodalität gefördert.“ Das Fahrrad soll vor allem dazu beitragen, auf das Auto zu verzichten und die letzten Kilometer zwischen Bahnhof/Haltestelle und Ziel zu überbrücken.

Ziel ist die Einrichtung von Mobilstationen in Abstimmung mit der Stadt Bochum und der BOGESTRA. Aktuell besteht die Chance, in Verbindung mit der im Bereich des Marktplatzes Buer angedachten Umgestaltung unmittelbar an der De-la-Chevallerie-Straße, mit dem „neuen“ blauen Schutzstreifen gelegen, den ZOB Buer als Verknüpfungspunkt Bahn/Bus um qualitativ hochwertigen Service zum Radverkehr zu erweitern.

So soll ein gebündeltes Angebot für mehr Mobilität geschaffen werden, wo die Möglichkeit besteht,

- Fahrräder, Lastenräder und E-Scooter auszuleihen,
- Fahrräder witterungsgeschützt und sicher abzustellen und
- eine Selbstbedienungs-Fahrrad-Reparaturstation zu nutzen.

Einzelheiten zur genauen Ausstattung und Fahrzeugangeboten sollen im Zuge der Projektentwicklung erarbeitet werden.

⇒ Mobilstation einrichten

Kosten: ca. 150.000 €

Die Einleitung weiterer Mobilstationen entlang der Linie 302, ggf. auch der 301, ist im weiteren Prozess zu prüfen und nach Eignung sowie Mittelbereitstellung umzusetzen.

#### **2.5 Ausbauprogramm ‘Radverkehrsanlagen’ fortsetzen**

Ein weiteres zentrales Ziel ist es, das Radwegenetz deutlich auszubauen und ein engmaschiges Netz an Alltags- und Freizeitrouen zu schaffen. Durch ein besseres Angebot soll der Um- bzw. Einstieg in eine gesunde, kostengünstige und das Klima schützende Mobilitätsform gefördert werden.

Im Zusammenhang mit dem Haushaltsaufstellungsverfahren 2020 wurden die veranschlagten Straßenbaumaßnahmen im Hinblick auf die Prioritätensetzung 'Radverkehrsanlagen' überprüft und geändert eingebracht.

In diesem bzw. im kommenden Jahr sollen folgende bauliche Maßnahmen planerisch vorbereitet, ausgeschrieben und / oder umgesetzt werden:

<b>lfd.Nr</b>	<b>Straße</b>	<b>Abschnitt / Bereich</b>	<b>Stadt -bez.</b>	<b>Anmerkungen</b>	<b>Kosten</b>
1	Adenauerallee	Parkallee - Willy-Brandt-Allee, Westseite	O	Erneuerung von Teilbereichen der vorhandenen Radwege	} 1.120.000
2	Adenauerallee	Vom-Stein-Straße - Parkallee	O	Umbau, Mitberücksichtigung der Belange des Radverkehrs	
3	An der Rennbahn	Schloßstraße - Rhein-Herne-Kanal (linke Spur); Rhein-Herne-Kanal - An der Rennbahn (rechte Spur)	W	Ertüchtigung der vorhandenen Radwege	500.000
4	Auf dem Bettau	Ringstraße - Hüttenstraße	M	Ertüchtigung der vorhandenen Radwege	Kosten werden zeitnah ermittelt
5	Bismarckstraße 4. BA	Bickernstraße - Theodorstraße	M	Umgestaltung, Weiterführung des Schutzstreifens	1.415.000
6	Bramkampstraße	Kronenstraße - Trinenkamp	M	Ertüchtigung	Kosten werden zeitnah ermittelt
7	Cranger Straße	Vom-Stein-Straße - Middelicher Straße	O	Umbau, Mitberücksichtigung der Belange des Radverkehrs	500.000
8	Dammstraße	nördlich BAB A42	M	Ertüchtigung, Radwegeanschlüssen	Kosten werden zeitnah ermittelt
9	Feldhauser Straße	Nienkampstraße - Bahn-/ Leitungsbrücke	N	Umbau, Mitberücksichtigung der Belange des Radverkehrs	40.000
10	Feldhauser Straße	Haltestelle Nienkampstraße	N	Umbau einschließlich der vorhandenen Radwege	150.000

11	Hans-Böckler-Allee	Boniverstraße – Fürstinnenstraße	M	Erneuerung der Rad- und Gehwege	480.000
12	Hiberniastraße	Rotthauer Straße – Husemannstraße	M	Anlage von Schutzstreifen	370.000
13	Hüller Straße	Florastraße - Schlagenheide	M	Erneuerung der vorhandenen Radwege	980.000
14	Kärntener Ring	Stadtgrenze Gladbeck	W	Umbau der Radverkehrsanlagen i.V.m. der Gladbecker Maßnahme Wiesmannstraße	150.000
15	Kurt-Schumacher-Straße	Hölscherstraße - Vinckestraße	N	Verlängerung des (blauen) Schutzstreifens	Kosten werden zeitnah ermittelt
16	Kurt-Schumacher-Straße	Uferstraße - BAB A42	M	Umbau, Sanierung von Teilbereichen der begleitenden Radwege	1.500.000
17	Osterfeldstraße	Höhe Görresstraße	S	Querungshilfe	405.000
18	Osterfeldstraße / Günnigfelder Straße	Ückendorfer Platz - Stadtgrenze	S	Anlage von Radverkehrsanlagen	Kosten werden zeitnah ermittelt
19	Stadionring	Brücke über BAB A2	O	Erhöhung des Brückengeländers => bei Zustimmung Landesstraßen- und Autobahnamt Hamm	Kosten werden zeitnah ermittelt
20	Stadionring	Brücke über Emil-Zimmermann-Allee	O	Erneuerung des Brückengeländes	Kosten werden zeitnah ermittelt
21	Theodor-Otte-Straße	Nahverkehrsanlage - Flurstraße	W	Ertüchtigung	Kosten werden zeitnah ermittelt
22	Turfstraße	Kärntener Ring - Brücke DB	W	Erneuerung von Teilbereichen der Radwege	250.000
23	Uechtingstraße	Kanalbrücken	M	Ausbau, Erstellung der Radverkehrsanlagen im Zuge der	4.200.000

				Brückenerneuerung	
24	Weg parallel Münsterstraße	Verbindung in Verlängerung der Straße Im Emscherbruch bis Cranger Straße	O	Ertüchtigung	Kosten werden zeitnah ermittelt
25	Weg zwischen Marschallstraße und Hüttweg	Marschallstraße - Hüttweg	M	Ertüchtigung	Kosten werden zeitnah ermittelt
26	Weg zum RS1	ab Virchowstraße, Nord-Süd-Anbindung	S	Ertüchtigung	650.000
27	Westerholter Straße	Ostring – Am Buerschen Waldbogen	N	Erneuerung der Radwege (und Beleuchtung) => bei Zustimmung Straßen NRW	Kosten werden zeitnah ermittelt
28	Willy-Brandt-Allee	Kurt-Schumacher-Straße - Zufahrt GELSENWASSE R, Südseite	O	Punktueller Beseitigung von Schäden	} 300.000
29	Willy-Brandt-Allee	Kurt-Schumacher-Straße - Zufahrt Kinocenter, Nordseite	O	Ertüchtigung der vorhandenen Radwege	
	Nord-Süd-Route 'Ost'	Rathaus Buer - Hans-Sachs-Haus		Behebung verschiedenster Mängel	10.000
	Nord-Süd-Route 'West'	Rathaus Buer - Hans-Sachs-Haus		Behebung verschiedenster Mängel	10.000

(Anm.: Ein Übersichtsplan, in dem die Bereiche verortet sind, ist als Anlage 3 beigefügt.)

Hinzu kommen noch weitere Maßnahmen, die der RVR umsetzt. In Hassel ist dies beispielsweise der Bau einer weiteren Wegeverbindung. Mit der Allee des Wandels wird eine attraktive Rad- und Fußwegverbindung geschaffen, die die anliegenden Stadtquartiere in Gelsenkirchen verbindet und diese mit Hertzen, Recklinghausen und dem Emscher-Landschaftspark vernetzt. Die in großen Teilen straßenunabhängige Trassenführung bindet außerdem die nördlichen Ruhrgebietsstadtteile Westerholt, Bertlich, Hassel und Buer über die Hugotrasse im Westen und den Landschaftspark Hoheward im Osten an den Emscher-Landschaftspark an. Damit wird eine regionale

Verknüpfung mit dem Emscherpark-Radweg und der Route der Industriekultur erreicht. Die Eröffnung des Teilstücks Stadtteilpark ist für 2020 vorgesehen; im gleichen Jahr soll der Bau für den weiter nach Westen führenden Abschnitt beginnen.

Aktuell befindet sich daneben z.B. auch noch die Radschnellverbindung Ruhr RS1 von Duisburg nach Hamm mit seinen ca. 100 Kilometern im Bau. Mit dem Start für das Teilstück Gelsenkirchen im Bereich Wattenscheider Bach wird aktuell eine weitere Lücke in dem Großprojekt geschlossen.

- ⇒ Baumaßnahmen 2019/20 vorbereiten, ausschreiben und / oder umsetzen
- ⇒ Programmplanung 2021 ff aufnehmen

Kosten:      Angaben siehe Tabelle

## **2.6 Programm 'Ausweisung Fahrradstraßen' auflegen**

In Deutschland sind speziell markierte Fahrradstraßen dem Fahrradverkehr vorbehalten. Mit anderen Fahrzeugen dürfen sie nur dort benutzt werden, wo dies durch Zusatzzeichen angezeigt ist. Kraftfahrer müssen gegebenenfalls ihre Geschwindigkeit verringern, um eine Behinderung oder Gefährdung von Radfahrern zu vermeiden. Laut Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung kommen Fahrradstraßen "dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist."

In Gelsenkirchen sind vier Strecken als Fahrradstraßen ausgewiesen. Die Straße

- Sutumer Brücken von Theodor-Otte-Straße bis DKG Bismarck-West (Länge: ca. 350 m),
- Auf der Hardt von Bismarckstraße bis Trinenkamp (Länge: ca. 360 m),
- Bramkampstraße von Kronenstraße bis Marschallstraße (Länge: ca. 150 m) sowie Teile der
- Robert-Geritzmann-Höfe (Länge: ca. 80 m).

Nun soll das gesamte Gelsenkirchener Straßennetz bezüglich einer möglichen Spezifizierung noch einmal gesichtet werden. In Verbindung mit der Befahrung der N-S-Routen wurden bereits verschiedenste Teilabschnitte als potentielle Fahrradstraßen eingeschätzt.

Eine sinnvolle Ausweisung als Fahrradstraße wird, sofern möglich, nach ggf. kleinteiligen Ausbaumaßnahmen „direkt“ angeordnet oder fließt in das Gesamtprogramm Straßenbau ein.

- ⇒ Fahrradstraßen einrichten

Kosten:      ca. 10.000 €

## **2.7 Netzplanung überprüfen**

Der 2012 erarbeitete Netzplan als das Ergebnis einer Analyse von Quell- und Zielpunkten für den Radverkehr, der „damals“ idealtypisch auf das Straßennetz umgelegt wurde, ist vor dem Hintergrund aktueller Entwicklungen zu hinterfragen. Dabei wird der in den Jahren 2020 und 2021 zu erarbeitende Masterplan Mobilität

das Leitbild und den Handlungsrahmen für die weitere Radverkehrsförderung setzen. Zukunftsweisende „Lösungen“, Trends und Angebote müssen dabei ebenso einfließen wie die vorhandenen Rahmenbedingungen und heutige Erkenntnisse.

Konkret und wegen ihrer besonderen Bedeutung mit hoher Priorität voranzutreiben sind im Rahmen der „normalen“ verkehrsplanerischen Aufgaben „vorab“ Planungen, die sich mit der Beseitigung des Mangels auf einer besonders wichtigen Route beschäftigen. In diesem Kontext zu nennen ist der „Lückenschluss“ Kurt-Schumacher-Straße zwischen Stadthafen und der Florastraße. In Verbindung mit den Initiativen zur Stadterneuerung Schalke-Nord bzw. der „Wiederbelebung“ der Schalker Meile sind hier, wie im Bereich des Zentrums von Buer, im Rahmen von Studien die Möglichkeiten zu ermitteln, eine Verlagerung von Verkehren zugunsten des Fuß- und Radverkehrs zu erreichen.

- ⇒ Netzänderungen im Bereich Zentrum Buer und Schalker Meile entwickeln
- ⇒ Handlungsfelder aus dem ‘Masterplan Mobilität’ einflechten

Kosten: 0 €

## **2.8. Modellprojekte initiieren / Ideen unterstützen bzw. umsetzen**

Im Zuge der Programmplanung 2019/20 sind vielfältige Ideen von Zielen in den Prozess eingebracht worden. Die nach ersten verwaltungsseitigen Gedankenaustauschen entwickelte Liste wird durch eine verstärkte Öffentlichkeitsarbeit und Einbindung aller Interessierten sicher noch eine deutliche Ausweitung erfahren. Vor einer Umsetzung sind sie inhaltlich zu konkretisieren und durchzuarbeiten.

Ausschließlich Angebote und Initiativen durch die Stadt werden nicht den angestrebten Effekt haben. Bereits nach ersten losen „Kontaktaufnahmen“ ist das Interesse groß, städtische Angebote zur Förderung des Radverkehrs zu unterstützen bzw. zu ergänzen.

So bietet der FC Gelsenkirchen-Schalke 04 beispielsweise seit dem Heimspiel gegen den 1. FC Köln am 05.10.2019 an, während Veranstaltungen in der Veltins-Arena, sein Fahrrad an zwei Standorten kostenlos bewacht abstellen zu können. Auch bei Gesprächen mit den verschiedensten Geschäftsleuten aus dem Einzelhandel bzw. Gewerbe sind Vorschläge andiskutiert worden. Hierauf gilt es aufzusatteln und in eine zukunftsweisende partnerschaftliche Zusammenarbeit weiter zu entwickeln.

Bestandteil der Programmplanung und in Kürze angestoßen werden sollen, z.B. die konkrete Disposition der Ausgestaltung und Umsetzung folgenden Projekte:

### **2.8.1 Fahrrad-Servicepunkte aufbauen**

Ob kleinere Reparatur oder zu wenig Luft im Reifen – Service- und Reparaturstationen mit den gängigsten Werkzeugen zur freien Verwendung stellen eine praktische Dienstleistung dar; sie sind nützliche Helfer auf Radtouren und im Alltag.

Im gesamten Gelsenkirchener Stadtgebiet soll nahezu unabhängig von Wochentag und Uhrzeit kostenfreie Hilfe für die Radfahrenden bereitstehen. Dadurch soll

deutlich werden, das Radfahren im Alltag einfach und bei kleinen Pannen schnell und unkompliziert eine Reparatur möglich ist.

So gibt es mobile Fahrradstationen in verschiedenen Varianten, die alle notwendigen Werkzeuge, um ein Fahrrad zu reparieren, enthalten. Die Werkzeuge sind dabei an Stahlseilen befestigt. Auch eine Luftpumpe ist integriert.

Ein Netzwerk mit vielen Anlauf-/Aufbaustellen soll zur Verbesserung der allgemeinen Service-Qualität der kommunalen Radverkehrsinfrastruktur dienen. Ziel ist es, unterschiedliche Akteure einzubeziehen und einen Verbund für eine „zukunftsweisende Mobilität“ zu initiieren.

⇒ flächendeckendes Netz von Servicestationen aufbauen

Kosten: ca. 30.000 €

### **2.8.2 Förderung 'Lastfahrräder' unterstützen**

Ein Umstieg vom Lieferdienst mit dem Auto auf das Fahrrad hat einen nachhaltigen Effekt und kann im Lieferverkehr einen merklichen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Zusätzlich bestehen weitere verkehrsgekoppelte Nachhaltigkeitsvorteile wie z. B. Feinstaub- und Stickoxidminderung sowie Reduzierung der Lärmemissionen.

Das Programm des Bundesumweltministeriums mit der Kleinserien-Richtlinie, Modul 5, unterstützt unter gewissen Fördervoraussetzungen den Kauf von Lastenfahrrädern in einer Höhe von bis zu 30%. Die Richtlinie trat mit Wirkung vom 1. März 2018 in Kraft; ihre Gültigkeit ist bis zum 28. Februar 2021 begrenzt.

Die Möglichkeit des Erhalts eines Zuschusses zum Kauf ist wenig bekannt. So soll hierauf deutlich und öffentlichkeitswirksam hingewiesen werden und die Interessenten von der Anschaffung / Antragsstellung bis zum Einsatz des Fahrrades „aktiv begleitet“ werden.

Besonders interessant sein dürfte ein Wechsel für Firmen, Gewerbebetriebe, Lieferdienste usw., die ihren Kundenstamm im Wesentlichen im Nahbereich der Einrichtung haben wie z.B. Imbissbetriebe, Apotheken und Pflegedienste. Hier ist eine Anfahrt mit einem (Lasten-)E-Bike auch unter zeitlichen Gesichtspunkten wirtschaftlich, da „normalerweise“ eine direkte Abstellmöglichkeit unmittelbar vor der Tür des Kunden besteht und somit weitere Fußwege vom Parkplatz zum Zielort entfallen.

Durch ergänzende Maßnahmen soll der Anreiz zum Umstieg von motorisierten Liefer- bzw. Besuchsdienst vergrößert werden. In diesem Kontext ist z.B. an die Schaffung von Abstellmöglichkeiten im Umfeld des Betriebs und die Möglichkeit des Erhalts einer Sonderfahrerlaubnis für ansonsten gesperrte (Fußgänger-)Bereiche gedacht.

⇒ Anschaffung von Lastenfahrrädern fördern

Kosten: 10.000 €

### **2.8.3 Dienst-E-Bikes einführen / ergänzen**

Wer von anderen „Initiativen“ erwartet, muss mit gutem Beispiel vorangehen. Nach diesem Motto soll auch die Stadt(verwaltung) Gelsenkirchen handeln.

Die in Teilen der Verwaltung bereits bestehende Möglichkeit, Dienstgänge mit dem Fahrrad zu erledigen, soll möglichst in der gesamten Verwaltung durchführbar sein. Hierzu ist der Aufbau eines entsprechenden Ausleihsystems erforderlich.

Ob die Anwendung eines von gkd-el „entwickelten“, bei GELSENDIENSTE im Einsatz befindlichen Systems zur Buchung über Outlook für den Einsatz in der gesamten Verwaltung praktikabel bzw. geeignet ist oder aber ein „Rückgriff“ auf ein kommerziell angebotenes zielführender bzw. im Hinblick auf die angestrebte häufige Nutzung erfolgsversprechender ist, bedarf noch einer näheren Betrachtung bzw. vertieften Prüfung. Auf dem Markt werden komplette Bike-Sharing-Lösungen angeboten, die in Kombination mit einem Fahrzeugmanagementsystem die gemeinsame Nutzung von Dienstfahrrädern durch Mitarbeiter gewährleisten. So ist es dabei möglich, E-Bikes, die an verschiedenen Standorten stehen, über eine App auf dem Handy für einen gewissen Zeitraum zu buchen, vor Ort über eine digitale Bluetooth-Funktion aufzusperren / abzuschließen und zu benutzen.

⇒ Dienstgänge mit dem E-Bike erledigen

Kosten: ca. 20.000 €

### **3. Ausblick**

Der Programmplan Radverkehr ist nicht als (einmaliger) „Aktionsplan“ zu verstehen. Vielmehr sind ein Monitoring und ständige Aktualisierung und Fortschreibung nicht nur auf Grund „abgearbeiteter“ Projekte, sondern auch wegen der sich ständig wandelnden Rahmenbedingungen und ein verändertes Nutzerverhalten vorgesehen. Zudem sind die Ergebnisse des „übergreifenden“ Diskussionsprozesses zum ‘Masterplan Mobilität’ einzuarbeiten.

Als Teil der regelmäßig zu erarbeitenden Programmplanung soll ein Bericht die jeweils aktuelle Sachlage darlegen. Zudem soll die Entwicklung analysiert und die bei der jeweils vorlaufenden Fassung getroffenen Annahmen mit der eingetretenen tatsächlichen abgeglichen werden. Auf Basis der Ist-Situation und Einschätzungen zu weiteren Entwicklungen sowie ggf. als Folge veränderter Rahmenbedingungen sind dann Ziele und Maßnahmen zur Radverkehrsförderung bei Bedarf anzupassen bzw. neu festzulegen.

#### **Finanzielle Belastungen: ja**

Zum deutlichen Ausbau der Radwegeinfrastruktur und Schaffung eines engmaschigen Netzes an Alltags- und Freizeitrouten stehen im Haushalt der Stadt für 2020 1,4 Mio € (1 Mio. € investiv, 0,4 Mio. € konsumtiv) und ab 2021 1,6 Mio. € (1,2 Mio. € investiv, 0,4 Mio. € konsumtiv) zur Verfügung. Zudem sind für die Anschaffung und Aufstellung von Fahrradbügeln je Stadtbezirk 1.300 € etatisiert.

Die im Zusammenhang mit geplanten Straßenbaumaßnahmen stehenden Änderungen bzw. Ergänzungen der Radverkehrsanlagen sind im Haushaltsaufstellungsverfahren 2020 veranschlagt.

Bei den aufgeführten Kostenangaben handelt es sich um erste grobe Schätzungen. Hierin enthalten sind auch noch keine eventuell anfallenden Unterhaltungskosten, da diese zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht beziffert und zugeordnet werden können. Bei der Konkretisierung der Planungen werden die Folgekosten ermittelt und im städtischen Haushalt eingestellt werden.

Soweit möglich werden zudem Fördermittel, z.B. aus dem Programm zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (Förderrichtlinien Nahmobilität FöRi-Nah), beantragt.

**Anlagen:**

1. Übersichtsplan Nord-Süd-Routen
2. Informationsmaterial (Car)BikePort
3. Übersichtsplan (Aus-)Bauprogramm Radverkehrsanlagen