

Bezirksvertretung Nord stimmt der Verwaltung zu: Ablehnung der Fahrradstraßen-Initiative Hagenstraße/Rottmannsiepe

In der Bezirksvertretung Nord stand am 26.8. die Initiative des Quartiersnetzes zur Abstimmung. Die Verwaltung hatte sich dagegen ausgesprochen. Dieser Verwaltungsmeinung stimmten SPD, CDU und FDP zu. Die Grünen hatten sich für die Initiative ausgesprochen und erreichten es immerhin, dass die Idee im nächsten Jahr noch einmal erörtert werden soll.

Im Folgenden:

1. Pressemitteilung des Koordinierungskreises
2. Argumente des Quartiersnetzes
3. Rede von Bernd Rudde (Grüne)
4. Stellungnahme der Verwaltung
5. Antrag des Quartiersnetzes

1. Pressemitteilung des Koordinierungskreises (Quartiersnetz)

Fahrradstraßenidee durch Verwaltung und Bezirksvertretung ausgebremst.

Hagenstraße und Rottmannsiepe, Lucia- und Agathagasse als Fahrradstraßen auszuweisen, um dort die Sicherheit des Radverkehrs herzustellen und den Radverkehr in der Buerschen Innenstadt aus dem Wildwuchs zu befreien und zu regeln, war eine Idee, die das Quartiersnetz Buer (Ost) im Konsens entwickelt hatte. Die Verwaltung hatte das abgelehnt, die Bezirksvertretung stimmte der Ablehnung mehrheitlich mit Ausnahme der Grünen zu, wengleich der Bezirksbürgermeister anregte, sich im kommenden Jahr noch einmal mit dem Thema zu befassen.

Wilfried Reckert als Vertreter des Quartiersnetzes hatte in der Versammlung auf den hohen symbolischen Wert der Abstimmung hingewiesen: „Ist die Verkehrswende gewünscht oder nicht? Ist der gerade vorgestellte Zielkomplex im Masterplan Mobilität der Verwaltung zur Beruhigung gedacht und für die Schublade geschrieben oder soll er in Maßnahmen umgesetzt werden?“ Die Bezirksvertretung gab die Antwort.

Andernorts werden in großem Stil ganze Fahrradstraßenrouten in Angriff genommen, durch die der Alltags-Radverkehr getrennt von anderen Fahrzeugen geführt wird. In dieser Stadt wird noch nicht einmal ein Versuch mit einer unechten Fahrradstraße gewagt, also mit einer solchen, in der Anliegerverkehr zugelassen ist. Das ist für das Quartiersnetz enttäuschend. Denn Klima- und Verkehrswende erforderten, den Umstieg auf Fahrradverkehr zu fördern.

Ebenso enttäuschend ist es, wenn Bezirksvertreter*innen gegen eine Initiative argumentieren, die sie offensichtlich nicht verstanden haben. So wurden Gefahren für den Handel beschworen, obwohl durch die Initiative der Liefer-, Kunden- und Anwohnerverkehr und die Zufahrt zu den Parkhäusern in keiner Weise beeinträchtigt würde.

Und es ist enttäuschend, dass vonseiten der Verwaltung auf ein Gesamtkonzept verwiesen wird, das abzuwarten sei, aber kein Funken einer Idee aufkam, wie denn dann der Radverkehr in der Buerschen City zu regeln sei.

Das Quartiersnetz wird sich durch den Rückschlag nicht entmutigen lassen, Ideen und Aktivitäten zu entwickeln, um die Lebensqualität im Stadtviertel zu erhöhen.

In der Sitzung hatte W. Reckert die Initiative erläutert.

2. Argumente des Quartiersnetzes

Dr. Wilfried Reckert im Namen der AG Verkehr

Das Quartiersnetz Buer (Ost) sind meist ältere Bürgerinnen und Bürger, die Ideen und Aktivitäten entwickeln, um unser Viertel und damit die Stadt attraktiver zu machen, die sich nicht als Meckerer und Wutbürger verstehen. Wir sind parteiunabhängig und folgen dem Konsensprinzip: alle Stellungnahmen und Aktivitäten bedürfen der Zustimmung aller bzw. es dürfen nicht mehr als 10% ein Veto einlegen. So ging es auch mit unserer Fahrradstraßeninitiative.

Wir sind mit der Einlassung der Verwaltung, wie Sie sich denken können, nicht zufrieden.

Dabei widersprechen wir der Verwaltung in einem Punkt nicht: In der Tat würde unsere Idee keine große Veränderung bedeuten. Aber das spricht aus unserer Sicht nicht gegen, sondern gerade für die Fahrradstraßeninitiative.

Wie bereits erste Diskussionen in der WAZ und 100% Buer gezeigt haben, hat das Thema hohe symbolische Bedeutung:

- Soll es losgehen mit Veränderungen hin zu einem Umweltverbund oder nicht?
- Ist die Verkehrswende gewünscht oder nicht?
- Ist der gerade vorgestellte Zielkomplex im Masterplan Mobilität der Verwaltung (Anhang zur Mitteilungsvorlage 20-25/414) zur Beruhigung gedacht und für die Schublade geschrieben oder soll er in Maßnahmen umgesetzt werden?

Fahrradstraßen sind geeignet, drei der vier dort entwickelten Zielkomplexe umzusetzen, nämlich

- dass ein Umweltverbund aus zu Fuß Gehen, Radfahren und öffentlichem Verkehr eine „konkurrenzfähige Alternative zum Auto“ werden muss,
- dass „gesundheitsfördernde Mobilitätsformen im Alltags- und Freizeitverkehr (z.B. Rad- und Fußverkehr)“ gestärkt werden sollen
- und dass „die Nahmobilität in den Quartieren“ gefördert werden soll.¹

Mit unserer vorgeschlagenen Maßnahme könnten drei Ziele der Mobilitätswende auf einen Streich angegangen werden!

Warum haben wir vorgeschlagen, es mit Fahrradstraßen in der Buerschen Innenstadt zu versuchen? Ich nenne 5 Punkte:

1. Mit Fahrradstraßen soll ein Signal für Verkehrs- und Klimawende gesetzt werden.

In den letzten 30 Jahren wurde der CO₂-Ausstoß im Verkehr nicht gesenkt.² Wenn die Klimaziele erreicht werden sollen, muss bis 2030 der Ausstoß halbiert werden. Eine solche Verkehrswende ist weit und breit nicht in Sicht, aber notwendig.³ Abwarten in der Hoffnung, man selbst werde nicht betroffen, wurde an Ruhr, Erft und Ahr gerade widerlegt. Was heute unterlassen wird, muss in 10 oder 20 Jahren doppelt und dreifach unternommen werden.

Jüngst hat das Helmholtz-Zentrum düstere Prognosen für die Klimaentwicklung auch für Gelsenkirchen abgegeben (Pfeifer et al. 2021).⁴

Die Bereitschaft zum Umweltschutz wird unterschätzt - besonders von der Politik⁵, die sich mit starken Lobbyisten nicht anlegen will. Wir erleben in der Coronakrise, dass Menschen bereit sind, sich solidarisch einzuschränken, wenn es notwendig ist und gerecht zugeht.

Nur wenn wir uns durch gute Alternativen aus den Autos locken lassen, sparen wir fossile Treibstoffe und wertvollen grünen Strom ein und ermöglichen Grünflächen, um die heiße Stadt abzukühlen und den Starkregen aufzunehmen.

- **Was kann schnell und einfach getan werden?**

Besonders bei geringen und mittleren Entfernungen eignet sich das Fahrrad vorzüglich. Das wäre auch für die Autofahrer*innen von Nutzen, die darauf angewiesen sind, vor allem die Pendler*innen. Denn weniger Automobile heißt weniger Staus.⁶

- **Was hindert an der Fahrradnutzung?**

Viel mehr Menschen sind zum Umstieg bereit. Der Fahrradgesamtbestand hat sich allein im letzten Jahr um mehr als 4% erhöht.⁷ 17% der Deutschen besitzen bereits ein E-Bike.⁸ Auch ältere oder eingeschränkte Menschen können also dieses Fahrzeug nutzen.⁹

Bei allen Umfragen wird aber deutlich: Radler*innen fühlen sich besonders im Alltagsverkehr unsicher. Radfahrenden sind

- ein gutes Sicherheitsgefühl zu 81%,
- die Akzeptanz durch andere Verkehrsteilnehmer zu 80%
- und das Miteinander mit dem Autoverkehr zu 79%

besonders wichtig. Beim Sicherheitsgefühl von Radfahrenden schneidet Gelsenkirchen mit Schulnote 4,6 ab¹⁰, die Versetzung ist also gefährdet!

Deshalb schlägt das Quartiersnetz Buer (Ost) vor, in der Buerschen City Fahrradstraßen aus-zuprobieren – und zwar unechte Fahrradstraßen, also solche, die für den Anliegerverkehr zugelassen sind, in den Einbahnstraßen Rottmannsieve, Agatha- und Luciagasse in Richtung Norden und Hagenstraße in Richtung Süden. Wir wissen natürlich um die Problematik der „Anlieger“. Aber sie sind in der StVO-Beschilderung enthalten, ersparen damit viele Aufzählungen. Es bleibt ja der Verwaltung überlassen, wie die Ausschilderung erfolgt.

- **Was würden Fahrradstraßen bringen?**

Nach Ansicht der Verwaltung nichts. Aber: Fahrradfahrer*innen müssten sich nicht auf die zu eng markierten Streifen, die oft zugeparkt sind, beschränken, sondern könnten die ganze Straßenbreite nutzen. Sie würden auch nicht mehr auf engstem Raum und StVO-widrig, also mit weniger als 1,50 m Abstand überholt werden. Das erhöht ihr Sicherheitsgefühl. Autofahrer*innen müssten sich daran gewöhnen, dass an diesen Stellen der Radverkehr bevorzugt ist. Nach einer kurzen Anlaufphase wird das nach unserer Überzeugung nicht zu mehr, sondern zu weniger Konflikten führen. Diese Straßen sind ohnehin nicht für den Durchgangsverkehr geeignet, sondern sollten dem Anwohner-, Liefer- und Kundenverkehr vorbehalten sein.

- **Führen bessere Radwege auch zum Umstieg?**

Eine jüngste Studie bejaht das nach Daten aus 106 europäischen Städten zu Corona-Radwegen. Die Mercator-Stiftung verglich Städte, in denen Corona-Radwege angelegt wurden, mit solchen, in denen das nicht geschah. Die Corona-Radwege sorgten für 11% bis 48% mehr Radverkehr.¹¹

2. Besagte Fahrradstraßen helfen, den Radverkehr in der City zu regeln!

Wir sind davon überzeugt, dass es unbedingt mehr geregelten Radverkehr geben muss. Einige Radler*innen haben sich eine Guerillamentalität zugelegt, kreuz und quer dort zu fahren, wo sie wollen. Das ist bei der unbedingt wichtigen zunehmenden Zahl nicht tragbar. Deshalb muss es Straßen und Wege geben, wo Radler*innen Schutz genießen, und Wege, die ihnen definitiv verschlossen sind, z.B. die gesamte Fußgängerzone während der Geschäftszeiten. Die vorgeschlagenen Fahrradstraßen würden das ermöglichen.

Unserer Fahrradstraßenidee setzt ein Signal und markiert eine Richtung: die Verkehre werden separiert, den Fußgängern*innen „gehören“ die Hochstraße und Nebenstraßen, die hoffentlich bald durch Kreisverkehre optimierte Ost- und Westumfahrung und solange eingeschränkt die De la Chevallierstraße dem MIV -und Hagenstraße/Rottmannsieve den Radler*innen. Wenn sich das bewährt, kann auch eine östliche Nord-Süd-Linie für den Radverkehr entstehen. Die Anschlüsse an Nord-Süd-Achsen sind vorhanden bzw. können hergestellt werden. Das schafft für *alle* Verkehrsteilnehmer*innen mehr Sicherheit.

3. Mehr Fahrradverkehr hilft, die Innenstadt attraktiver zu machen!

- **Schädigen Fahrradstraßen das Buersche Geschäftsleben oder die Gastronomie?**

Wir, die wir in unmittelbarer Nähe der City wohnen, haben am Wohlergehen der Geschäfte höchstes Interesse. Ich garantiere Ihnen, dass die Aktiven im Quartiersnetz Stammkunden in den Buerschen Geschäften sind.

Anwohner*innen, Lieferverkehr und Kund*innen könnten nach wie vor die Parkhäuser anfahren oder die privaten Zufahrten nutzen. Weil sich die Verkehrssituation zunächst nicht ändert, gibt es auch erst einmal keine Auswirkungen auf den Handel.

Auf längere Sicht nutzen autoarme Zonen dem Handel. Deshalb gehen andere Städte diesen Weg - Metropole wie Toronto, Madrid, Stockholm oder Paris oder kleine vom Aussterben bedrohte Städte wie Pontevegro¹² -, weil die Aufenthaltsqualität dadurch wächst. Das regt zum Verweilen an und auch in mehreren Läden zu schnuppern. Wem es nur auf bequemen Einkauf ankommt, der wird sich zunehmend im Onlinehandel bedienen, besonders wenn die City nicht mehr bietet als übliche Filialen. Wer sich umsehen will, wer die Kommunikation sucht, wer Bekannte treffen will, der geht in die City. Wenn er oder sie das stressfrei machen kann, umso besser.

Händler*innen schätzen das häufig völlig falsch ein.¹³

Nach verschiedenen Studien sind Radfahrer*innen bessere Kunden. Hierzu gibt es inzwischen viele Studien z.B. für Frankreich¹⁴, für Regensburg (Studie der European Cyclists' Federation nach Mittelbayerische vom 8.4.2016) oder Kiel¹⁵.

In Erfurt, Gera, Leipzig, Offenbach und Weimar kommt eine Studie zu dem Ergebnis: „In der Untersuchung wiesen radfahrende Kunden einen höheren Jahresumsatz auf als Kunden, die mit dem eigenen Kfz anreisen.“ (Große und Böhmer 2019, S. 116)¹⁶

Wenn Einkäufer*innen zu Fuß, per ÖPNV oder Fahrrad kommen, wird auch attraktiver Parkraum gespart. Wenn mehr Umstieg auf's Fahrrad gelänge, würde auch mehr öffentlicher Gestaltungsraum gewonnen.¹⁷

Natürlich müssen wir uns auch überlegen, wie die Attraktivität der Buerschen City gestärkt werden kann. Aus Verkehrssicht haben wir z.B. über elektrische Kleinbahnen oder Radrik-

schas nachgedacht, die es mobilitätsbeeinträchtigten Fußgängern im ZOB oder in der City bequemer machen könnten. Oder es geht um sichere Abstellmöglichkeiten für hochwertige Räder.

4. Förderung des Radverkehrs sorgt für gesunde Mobilität.

Bewegung und damit verbundene motorische und koordinative Fähigkeiten sind ein Beitrag zur Gesundheitsprävention.

Bewegung ist für die psychische und körperliche Gesundheit von großer Bedeutung. Das gilt für alle Altersgruppen. In der US-Forschungsliteratur gilt als Faustregel: Ein geradelter Kilometer erspart einen halben Dollar Gesundheitskosten.

Neuere Studien zeigen, dass mehr Menschen stürzen, nicht nur wegen der gesellschaftlichen Alterung, sondern auch weil sie durch wenig Bewegung und sitzende Tätigkeiten anfälliger werden. „Eine Analyse von zwischen 1999 und 2007 erhobenen Daten hat ergeben, dass tödliche Stürze bei Menschen im Alter zwischen 45 und 64 Jahren in den USA um 44 Prozent zugenommen haben.“ (nach Williams 2021)

Im Gegensatz dazu zeigt das Beispiel des gesündesten Volkes der Welt, der Tsimane im bolivianischen Urwald, dass es für die Gesundheit vorzüglich ist, den ganzen Tag auf den Beinen zu sein und sich gesund zu ernähren.¹⁸

Was mich – auch als Großvater und Erziehungswissenschaftler – erschreckt hat, war das Studienergebnis der Mobilitäts-Werk-Stadt Essen 2016: Mehr Schüler*innen - nämlich ein Viertel – kommen mit dem Elterntaxi zur Schule als mit dem Fahrrad.¹⁹ Ich weiß aus vielen Studien, wie wichtig der selbständige Schulweg ist: Bewegung und damit verbundene motorische und koordinative Fähigkeiten sowie Gesundheitsprävention, soziale Kontakte, das Erleben der Umgebung, die Identifikation mit dem Viertel, Orientierung im Verkehr, Konzentrationsfähigkeit im Unterricht – das alles wird durch den Schulweg zu Fuß oder per Rad oder Roller gefördert. (Studien zu Mathematik und zu Fuß gehen, laufen, balancieren usw.)¹⁹ Das Quartiersnetz betreibt auch ein entsprechendes gemeinsames Projekt mit der Pfefferackerschule, damit Eltern ihre Kinder selbständig zur Schule schicken. Was uns natürlich dazu verpflichtet, für sichere Wege sorgen! Denn zwischen dem Sicherheitsgefühl und der Verkehrsmittelwahl für die Kinder gibt es einen starken Zusammenhang.²⁰

Fahrradstraßen würden den Schüler*innen der Realschule Mühlenstraße und des Leibniz-Gymnasiums unmittelbar helfen. Wir brauchen perspektivisch eine Schulwegeplanung, die dafür sorgt, dass diese Strecken fußverkehrs- und fahrradfreundlich umgestaltet und alle 3 Jahre nach Sicherheits Gesichtspunkten unter Beteiligung der Schüler*innen überprüft werden. Natürlich brauchen wir auch mehr Rad- und Rollerabstellplätze und entsprechende Servicepunkte an den Schulen.

5. Vielleicht helfen Fahrradstraßen, mit den Autos auch den Lärm in der City zu reduzieren.

Wenn, was wir erhoffen, durch Fahrradstraßen unnötiger Kfz-Verkehr aus der City allmählich verdrängt wird, werden Lärm und Abgase weniger, was ebenfalls der Aufenthaltsqualität dient. Anwohner*innen haben sich nach der Zeitungsmeldung an uns gewandt und auf den Poser-Lärm aufmerksam gemacht. Wir wissen um die rechtliche Schwierigkeit des Anliegerbegriffs. Aber vielleicht ermöglichen die unechten Fahrradstraßen, diesen vermeidbaren Lärm zu reduzieren.

Zuletzt:

Ich hoffe mit dem Quartiersnetz, dass Sie, meine Damen und Herren in der Bezirksvertretung, die Beschlussvorlage der Verwaltung zurückverweisen, dass heute die Fahrradstraßenidee zumindest nicht beerdigt, sondern offen gehalten wird als Möglichkeit, eine Verkehrswende in Buer anzugehen. Ich muss Ihnen gestehen, die „Argumentation“ der Verwaltung hat bei mir und den Aktiven des Quartiersnetzes den Eindruck hinterlassen, dass hier bürgerschaftliches Engagement entmutigt werden soll. Nach dem Motto: Es ist ohnehin zwecklos sich zu engagieren.

Wir halten dagegen Initiative aus der Bevölkerung gerade im Verkehr für notwendig. Wenn Paragraph 1 der StVO von allen beherzigt würde, bräuchte es keine weiteren Paragraphen. Dann lebten wir auch in einer solidarischeren Gesellschaft. Leider erleben wir aber im Verkehr das Gegenteil. Dort herrscht das Recht der Stärkeren. Schwächere Verkehrsteilnehmende brauchen mehr Sicherheit und Unterstützung.

Literaturverzeichnis

Deutsches Institut für Urbanistik (2011): Mit dem Fahrrad zum Einkaufen. Berlin (Forschung Radverkehr international, 4). Online verfügbar unter https://nationaler-radverkehrsplan.de/sites/default/files/forschung_radverkehr/for-a-04.pdf, zuletzt geprüft am 13.07.2021.

Fühner, Thea (2021): Emotikon Grundschulsport. Hg. v. Universität Potsdam. Online verfügbar unter <https://www.uni-potsdam.de/de/emotikon/index>, zuletzt aktualisiert am 10.05.2021, zuletzt geprüft am 24.05.2021.

Große, Christine; Böhmer, Juliane (2019): Radverkehr in Fußgängerzonen. Endbericht für das Forschungsprojekt „Mit dem Rad zum Einkauf in die Innenstadt – Konflikte und Potenziale bei der Öffnung von Fußgängerzonen für den Radverkehr“. Unter Mitarbeit von Stefan Lieb. FH Erfurt. Erfurt. Online verfügbar unter https://radsam-kampagne.de/wp-content/uploads/2019/09/190925_Endbericht-RadverknInFuzos_final.pdf, zuletzt geprüft am 23.07.2021.

Gütter, Ruth; Hilgenberg, Jens; Kaas, Alexander Elias; Lembke, Steffen; Müller-Zetsche, Fabian (2021): Wie wir das Klima schützen und eine sozial gerechte Mobilitätswende umsetzen können. Hg. v. Bündnis sozialverträgliche Mobilitätswende: AWO Bundesverband e. V., Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. (BUND), Deutscher Gewerkschaftsbund (DGB), Evangelische Kirche in Deutschland (EKD), IG Metall, NABU (Naturschutzbund Deutschland) e. V., et al. Online verfügbar unter https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/soziale_Verkehrswende/Buendnis_sozialvertraegliche_Mobilitaetswende_Broschuere.pdf, zuletzt geprüft am 20.05.2021.

Herrmann, Sophie (2021): Von der Wegwerfgesellschaft zur Kreislaufgesellschaft. Systemiq. München. Online verfügbar unter https://www.martin-stuempfig.de/fileadmin/assets/Redaktion/PDFS/Downloads/2021/21-06-18__Praesentation_SH_Kreislaufwirtschaft_Landtag_Workshop.pdf, zuletzt aktualisiert am 18.06.2021, zuletzt geprüft am 13.07.2021.

Pfeifer, Susanne; Bathiany, Sebastian; Rechid, Diana (2021): Klimaausblick Gelsenkirchen und angrenzende Landkreise. Helmholtz-Zentrum Hereon, Climate Service Center Germany (GERICS). Hamburg. Online verfügbar unter

https://powerfolder.hereon.de/dl/fiSsTKhrZdGTw1ALUyMNKRMu/gerics_klimaausblick_05513_05113_05916_05911_05562_05512_version_1.0_deutsch.pdf, zuletzt geprüft am 07.07.2021.

Schäfer, Robin (2020): Hamburg - Autoarme Zonen sind selten schlecht fürs Geschäft. Quarks Autokorrektur. Podcast. Köln. Online verfügbar unter <https://open.spotify.com/episode/45U7mSI9tM12ndSde8Hwii?si=00d2679cf26040bc>, zuletzt geprüft am 18.07.2021.

Schneidmesser, Dirk von (2021): Mobilität beim Einkaufen: Händler überschätzen Rolle des Autos. Hg. v. Institute for Advanced Sustainability Studies (IASS). Potsdam. Online verfügbar unter <https://www.iass-potsdam.de/de/news/mobilitaet-beim-einkaufen-haendler-ueberschaetzen-rolle-des-autos>, zuletzt aktualisiert am 23.07.2021, zuletzt geprüft am 23.07.2021.

Stamm, Michael (2021): So lebt das gesündeste Volk der Welt. WDR. Köln (Daily Quarks). Online verfügbar unter https://wdrmedien-a.akamaihd.net/medp/podcast/weltweit/fsk0/244/2445053/dailyquarksdeintaeglicherwiesnspodcast_2021-05-27_homeofficewasbleibtnachderpandemie_wdronline.mp3, zuletzt aktualisiert am 27.05.2021, zuletzt geprüft am 12.06.2021.

Umweltbundesamt (2021): Emissionen des Verkehrs. Dessau. Online verfügbar unter <https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/emissionen-des-verkehrs>, zuletzt aktualisiert am 24.05.2021, zuletzt geprüft am 24.05.2021.

Williams, Caroline (2021): Gleichgewicht: Stürzend und stolpernd durch den Alltag. Heidelberg (Spektrum der Wissenschaft, 4). Online verfügbar unter <https://www.spektrum.de/news/gleichgewicht-warum-wir-immer-oeffter-hinfallen/1816727>, zuletzt aktualisiert am 17.01.2021, zuletzt geprüft am 22.05.2021.

Wolf, Ingo; Fischer, Anne-Kathrin; Huttarsch, Jean-Henri (2021): Soziales Nachhaltigkeitsbarometer der Energie- und Verkehrswende 2021. Kernaussagen und Zusammenfassung der wesentlichen Ergebnisse. Unter Mitarbeit von Sophia Bachmann und Daniel Labarca Pinto. Institute for Advanced Sustainability Studies (IASS). Potsdam. Online verfügbar unter https://ariadneprojekt.de/media/2021/07/210713_soziales_nachhaltigkeitsbarometer_2021_web.pdf, zuletzt geprüft am 24.07.2021.

Fußnoten

¹ Die AG Verkehr hatte dem Referat Verkehr geschrieben: „Wir, die AG Verkehr haben uns eingehend mit dem Zielkonzept der Mobilitätswende beschäftigt, das vom Verkehrsausschuss bestätigt wurde. Nach unserer Auffassung stellt unsere Initiative eine gute Möglichkeit dar, auf dem Weg zu diesen Zielen einen deutlichen ersten Schritt zu machen. Das wird in folgenden Zielen deutlich:

Unter Ziel 1 ‚ein starker, vernetzter Umweltverbund‘ heißt es: ‚Der Umweltverbund (die Fahrradnutzung, die Nutzung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) sowie das zu Fuß gehen) soll in Gelsenkirchen attraktiver werden und eine konkurrenzfähige Alternative zum Auto darstellen‘.

Unter Ziel 2 ‚Mobilität als Teil einer sozialen & gesunden Stadt‘ heißt ein Unterziel: ‚Stärkung von gesundheitsfördernden Mobilitätsformen im Alltags- und Freizeitverkehr (z.B. Rad- und Fußverkehr)‘.

Und schließlich gibt es unter Ziel 3 ‚lebendige Quartiere‘ das Unterziel ‚Die Potenziale der Nahmobilität in den Quartieren stärker nutzen‘. Also mit einer Maßnahme drei Ziele auf einen Streich!“

² „Pkw und Lkw emittieren heute im Durchschnitt weniger Treibhausgase und Luftschadstoffe als noch 1995. So sanken die kilometerbezogenen bzw. spezifischen Emissionen des Treibhausgases Kohlendioxid im Schnitt bei Pkw um 9 Prozent, bei Lkw um fast 33 Prozent. Weil aber mehr Lkw unterwegs sind, sind die absoluten Kohlendioxid-Emissionen im Straßengüterverkehr heute um 22 Prozent höher als 1995.“ (Umweltbundesamt 2021)

³ Ein breites Bündnis aus Umweltverbänden, Gewerkschaften, Wohlfahrts- und Sozialverbänden und der Evangelischen Kirche in Deutschland fordert eine sozial gerechte und ökologische Mobilitätswende und stellt Handlungsempfehlungen für die Bundesregierung vor (Gütter et al. 2021). Das Dokument wird im VCD-Newsletter u.a. wie folgt beschrieben:

„Das Bündnis zeigt auf, warum die Mobilitätswende uns alle angeht, und benennt die zentralen Herausforderungen und Gründe, warum die Mobilitätswende unausweichlich ist: die Überschreitung der planetaren Grenzen durch Emissionen und Flächenverbrauch des Verkehrs, die Benachteiligung vieler Menschen beim Zugang zu Mobilität, die Auswirkungen des Verkehrs auf die Gesundheit gerade für arme Menschen, die Herausforderungen der Transformation des Mobilitätssektors und nicht zuletzt die schlechten Arbeitsbedingungen in Teilen der Mobilitätswirtschaft.“ Klimaschutz und soziale Gerechtigkeit schließen sich nicht aus. Das Bündnis sozialverträgliche Mobilitätswende zeigt, dass es eine große gesellschaftliche Unterstützung für die Mobilitätswende gibt. [...] Es gibt also keinen Grund mehr, die Mobilitätswende nicht endlich anzugehen.

Auch der VCD formuliert in seinem Newsletter vom 12.05.2021 „Soziale Aspekte der Verkehrswende“: In den autogerechten Städten wurden Autos jahrzehntelang bei der Verteilung von Flächen und Finanzen bevorzugt. „Das ist nicht nur unfair für diejenigen, die selbst kein Auto besitzen und stattdessen die anderen Verkehrsmittel nutzen, sondern die Flächenungerechtigkeit und Umweltbelastung durch zu viele Autos ist ein Problem für alle Stadtbewohner*innen.“ In den Städten wurden aber 2018 28% der Wege mit dem Auto durch Fahrer*in und 10% durch Beifahrer*in, 27% zu Fuß, 20% mit dem ÖV und 15% mit dem Fahrrad zurück gelegt.

„Die Fläche in unseren Städten ist höchst ungerecht verteilt. [...] Auf diesen Parkplätzen stehen vor allem private Pkw herum, die 23 Stunden am Tag nicht genutzt werden. Gerade in Wohngebieten ist das Parken oft sogar kostenlos, obwohl sich die jährlichen Betriebskosten pro Stellplatz auf 60 bis 300 Euro belaufen und die Baukosten 1.500 bis 5.000 Euro betragen. Obwohl der Raum in unseren Städten immer knapper und teurer wird, geben wir privaten Autos mehr Platz als unseren Kindern. Eine Neuverteilung des öffentlichen Raums muss Teil der Verkehrswende sein.

Die Ungerechtigkeit bei der Flächenverteilung zwischen den Verkehrsträgern zeigt sich deutlich am Beispiel Berlin: nur 3 Prozent der Straßen sind eigene Radwege, während dreizehn Mal so viel Fläche, nämlich 39 Prozent, für fahrende Autos vorgesehen ist, für parkende Autos sind es 19 Prozent.¹ Der Großteil der Verkehrsflächen, ganze 58 Prozent, ist also für stehende und fahrende Autos reserviert – und das in Berlin, der Stadt mit dem umfangreichsten Netz öffentlicher Verkehrsmittel und bezogen auf 1000 Einwohner*innen der niedrigsten Pkw-Ausstattung in Deutschland.² Über die Hälfte der Berliner Haushalte besitzt kein Auto. Hier nimmt also eine Minderheit den Großteil der Verkehrsfläche in Anspruch – das ist nicht gerecht.

Zumal es vor allem einkommensschwächere Haushalte sind, die eher kein Auto besitzen. Sie sind es aber auch, die häufiger an vielbefahrenen Hauptverkehrsstraßen wohnen, da dort die Mieten günstiger sind, und sind damit auch häufiger Luft- und Lärmbelastungen sowie Unfallgefährdungen ausgesetzt. Anwohner*innen dieser Straßen und der benachbarten Gebiete werden also doppelt benachteiligt: Sie haben kein Auto, mit dem sie die Straße befahren und auf der sie es kostengünstig lagern können, gleichzeitig wird ihre Gesundheit gefährdet und ihr Anteil am öffentlichen Raum beschnitten.

Öffentlicher Raum als Ort der Begegnung

[...] Während früher jedoch noch ein beträchtlicher Teil des gesellschaftlichen Lebens "auf" der Straße stattfand, werden Straßen inzwischen kaum mehr als Aufenthaltsorte wahrgenommen. Der motorisierte Verkehr zerschneidet den Lebensraum des Menschen und beeinflusst das Kommunikationsverhalten im Straßenraum. Besonders betroffen sind häufig sozial benachteiligte Quartiere, die durch wenig Grün und viel Asphalt meist recht trostlos daherkommen. Diese Wohngebiete weisen rund ein Viertel weniger Grün auf als der städtische Durchschnitt.³

Doch gerade in sozial benachteiligten Ballungszentren sind öffentliche Flächen als Aufenthaltsorte besonders wichtig, da die Menschen dort oft in kleinen Wohnungen mit vielen Mitbewohner*innen leben, keine eigenen Gärten oder Balkone haben und auch Ausflüge "ins Grüne" unter anderem aus Kostengründen selten unternommen werden. Sozioökonomisch benachteiligte Menschen leiden statistisch gesehen vermehrt unter gesundheitlichen Problemen, sind körperlich weniger aktiv und erhöhten Umweltbelastungen ausgesetzt – auch deshalb sind innerstädtische Grünflächen, Parks und ein ansprechendes Umfeld mit Bewegungs- und Sportmöglichkeiten besonders dort wichtig. Das gilt insbesondere für Kinder aus sozial benachteiligten Haushalten, die aus finanziellen Gründen nicht die Möglichkeit haben in einem Sportverein aktiv zu sein, sondern die auf öffentlich zugängliche Flächen zum Spielen und Sport machen angewiesen sind.⁴

Auch für das Stadtklima sind Grünflächen essenziell. [...].

⁴ Prognostiziert wird für heiße Tage, also Tage mit mehr als 30° Höchsttemperatur: „Die Bandbreite der jährlichen Änderungen liegt zur Mitte des Jahrhunderts für RCP8.5 [weiterhin kontinuierlichen Anstieg der Treibhausgasemissionen mit einer Stabilisierung der Emissionen auf einem sehr hohen Niveau, also mit den jetzt beabsichtigten Maßnahmen, W.R.] zwischen 0,8 und 20,5 Tagen pro Jahr, für RCP4.5 [Emissionen bis zur Mitte

des 21. Jahrhunderts noch etwas ansteigen und danach wieder sinken durch stärkere klimapolitische Maßnahmen berücksichtigen. W.R.] zwischen 0,4 und 16,4 Tagen pro Jahr, und für RCP2.6 [bei sehr ambitionierten Maßnahmen, sogar Entnahme von CO², W.R.] zwischen -0,1 und 10,3 Tagen pro Jahr.

Zum Ende des Jahrhunderts liegen die jährlichen Zunahmen heißer Tage für RCP8.5 zwischen 3,0 und 46,6 Tagen pro Jahr, für RCP4.5 zwischen 0,2 und 21,8 Tagen pro Jahr und für RCP2.6 zwischen 0,5 und 9,8 Tagen pro Jahr.“ (Pfeifer et al. 2021, S. 9)

Der Temperaturanstieg wird für Gelsenkirchen prognostiziert zur Mitte des Jahrhunderts zwischen 1,1 und 2,9°, bzw. zwischen 0,8 und 2,5 °bzw. zwischen 0,3 und 2,0 ° und zum Ende des Jahrhunderts zwischen 2,5 und 4,8° bzw. zwischen 1,2 und 3,1 ° bzw. zwischen 0,3 und 1,7 °C (Pfeifer et al. 2021, S. 8).

⁵ So wirken die Ergebnisse von Fahrradentscheidungen in vielen Kommunen überraschend. Verbunden ist das mit einem sozialpsychologischen Phänomen: „Menschen tragen wenig zum Klimaschutz bei, weil sie die Bereitschaft anderer unterschätzen, ebenfalls ihren Beitrag zu leisten.“ idw-online vom 09.07.2021 12:10 berichtet von einer entsprechenden Studie der Bonner Verhaltensökonominnen Peter Andre, Teodora Boneva, Felix Chopra und Armin Falk, Mitglieder des Exzellenzclusters ECONtribute: Marktes & Public Policy der Universitäten Bonn und Köln. Die Studie ist vorab als „ECONtribute Discussion Paper“ erschienen.

„Klimaschutz ist eine Frage der Kooperation. Menschen neigen aber dazu, nur bedingt kooperativ zu sein: Wenn du mitmachst, mache ich auch mit. Deswegen ist es gerade im Kampf gegen den Klimawandel wichtig, Fehleinschätzungen zur Kooperationsbereitschaft anderer aufzudecken und zu korrigieren“, erklärt Armin Falk, Professor bei ECONtribute an der Universität Bonn und Direktor des briq-Instituts für Verhalten und Ungleichheit. Um Verhaltensänderungen und Akzeptanz für klimapolitische Maßnahmen zu erreichen, sei es entscheidend, dass Klimaschutz als gesellschaftliche Norm wahrgenommen werde. Breit angelegte Informationskampagnen könnten hier eine selbstverstärkende Wirkung entfalten, so die Forschenden.

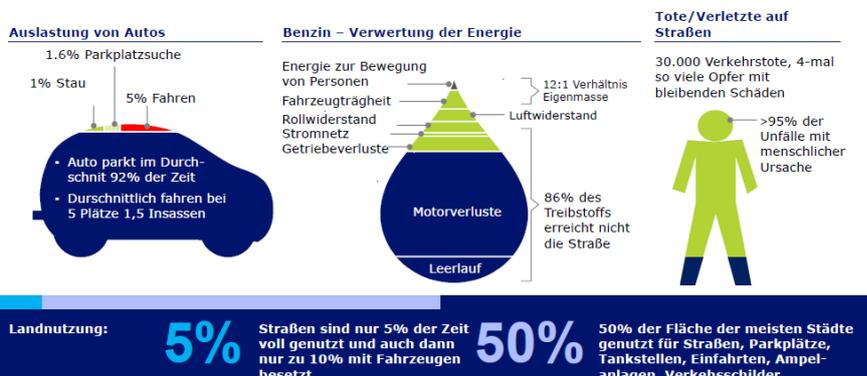
Im neuen Nachhaltigkeitsbarometer zur Energie- und Verkehrswende geben 59% an, eine Verkehrswende zu unterstützen, 47% dass Deutschland sogar eine Vorreiterrolle spielen sollte, (Wolf et al. 2021, S. 33), 76% befürworten den Ausbau von Radwegen (Wolf et al. 2021, S. 37)

⁶ DPA berichtete von einer Analyse des Verkehrsdatenanbieters Inrix, nach der in den deutschen Großstädten im Coronajahr 2020 Pendler*innen 23 Stunden, also fast einen ganzen Tag, weniger im Stau stand als in den Jahren zuvor (hier nach Aachener Zeitung vom 19.3.2021).

2019 wurde bei einer Untersuchung von 26 deutschen Großstädten beobachtet, dass eine tagesdurchschnittliche Fahrzeitverlängerung von 17% bis 34% durch Verkehrsbehinderungen zu beobachten waren (TomTom-Traffic-Index nach BBSR Online Publikationen Nr. 2/2021, S. 59).

In „Der Spiegel vom 13.3.2020 wird eine US-Studie vorgestellt, in der die 100 größten städtischen Gebiete untersucht wurden mit dem Ergebnis: „Demnach wurden dort 30.511 neue Spurmeilen, bei denen die Länge der Straße mit der Anzahl ihrer Fahrspuren multipliziert wird, errichtet, das entspricht rund 49.000 Kilometern [ein Plus von 42%, W.R.]. Die Bevölkerung dieser Ballungsräume wuchs im gleichen Zeitraum laut T4A nur um 32 Prozent. Trotzdem stieg die Anzahl der durch Staus jährlich verlorenen Stunden laut T4A von 1993 bis 2017 um 144 Prozent.

Von Produkteffizienz zu Systemeffizienz – Beispiel Mobilität



(Herrmann 2021)

⁷ <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/154198/umfrage/fahrradbestand-in-deutschland/>, zuletzt geprüft am 25.6.2021

⁸ nach WAZ vom 20.8.2021

⁹ Nach einer Studie der Frankfurt University of Applied Sciences nutzen 70% der befragten Pedelec-Fahrer*innen das Rad für Ausflüge in die Region, 61% nutzen es für Gesundheit und Fitness. Für die Fahrt zur Arbeit spielt es mit 10% noch eine geringe Rolle. (nach idw-online vom 12.5.2021)

¹⁰ <https://fahrradklima-test.adfc.de/ergebnisse>, zuletzt geprüft am 25.6.2021

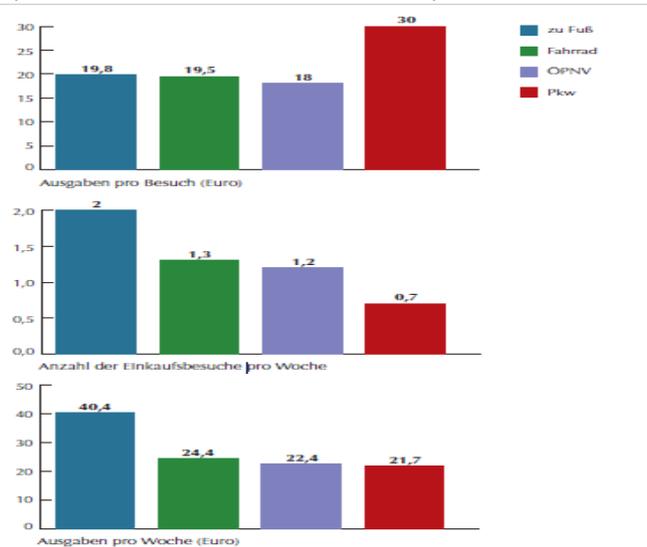
¹¹ Mercator Research Institute on Global Commons and Climate Change, eine gemeinsame Gründung von Stiftung Mercator und Potsdam Institut für Klimafolgeabschätzung. Pressemitteilung vom 30.3.2021

¹² Vgl. (Schäfer 2020)

¹³ Händler*innen meinen, dass die meisten Kunden einen weiteren Weg hätten und mehr mit dem Auto kämen als tatsächlich. Eine neue Umfrage des IASS (Schneidemesser 2021) bei 2000 Kund*innen und 145 Händler*innen in zwei Berliner Quartieren (Kottbusser Damm und Hermannstraße). Danach kamen 7% der Kund*innen mit Autos und erbrachten 9% des Umsatzes. Die Händler*innen hatten gemeint, 22% wären per Auto gekommen. Das IASS vermutet: „Händler, die mit dem Auto zu ihrem Geschäft fahren, [schätzten] die Nutzung des Autos durch ihre Kunden auf 29 Prozent und damit viel höher als Händler, die andere Verkehrsmittel nutzen (10 bis 19 Prozent). Ein weiteres Ergebnis der Umfrage ist, dass Händler die Entfernung überschätzen, die Kunden zu ihrem Geschäft zurücklegen. Über die Hälfte (51 Prozent) der befragten Kundinnen und Kunden wohnen weniger als einen Kilometer von der Einkaufsstraße entfernt. Die Händlerinnen und Händler schätzten den Anteil auf 13 Prozent.“ (Schneidemesser 2021)

Das Deutsche Institut für Urbanistik fasste vor 10 Jahren zusammen: „Statt geschätzten 41% fahren tatsächlich nur 22% mit dem Auto. Mehr als die Hälfte der Kunden kommt hingegen zu Fuß in die Geschäfte.“ Eine britische Studie ergab: „Die befragten Geschäftsinhaber schätzen, dass nur 12% ihrer Kunden ihren Wohnort in einem Umkreis von einer halben Meile haben und 40% weiter als zwei Meilen anreisen. Nach der Befragung der Kunden wohnen jedoch 42% innerhalb von einer halben Meile und 86% in einer Entfernung unter zwei Meilen.“ (Deutsches Institut für Urbanistik 2011)

¹⁴(Deutsches Institut für Urbanistik 2011)



Statistische Daten zum Einkauf mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln. Kundenbefragung in 6 französischen Stadtregionen. Quelle: Brücher 2003

¹⁵ Ebenda

¹⁶ Zwar gaben Kfz-Nutzer*innen mit durchschnittlich 25 € pro Besuchstag mehr aus als ÖV- und Radnutzer*innen (21 €) und Fußgänger*innen (18 €). Aber die Fußgänger*innen hatten 51 Besuchstage, die Radler*innen 42, die ÖV-Nutzer*innen 40 und Autofahrer*innen nur 28, sodass im Ergebnis aller genannten Städte der „Umsatz im Mittel (getrimmter Mittelwert) je Kunde und Jahr nach Hauptverkehrsmittel“ so aussah: „Mit 762 € Umsatz pro Jahr liegen hier die zu Fuß gehenden Kunden deutlich vorn. An zweiter Stelle finden sich ÖV-anreisende Kunden mit 598 € Umsatz pro Jahr, gefolgt von den radfahrenden Kunden mit 569 € Umsatz pro Jahr. Kfz-anreisende Kunden stehen mit 477 € Umsatz pro Jahr an letzter Stelle.“ (Große und Böhmer 2019, S. 100)

¹⁷ Im Rahmen ihres „Ten Year Cycling Network Plan“ identifizierte die Stadt Toronto 2016 einen Teil der Bloor Street als wichtige Verkehrsader für Fahrradfahrer. Im selben Jahr ersetzte sie 136 Autoparkplätze auf dem 2,4 Kilometer langen Abschnitt mit Radwegen. Das war ein Teil der dort verfügbaren Parkplätze. Stadtplaner und Geografen der Universität Toronto gingen der Befürchtung lokaler Ladenbesitzer nach. „Die Anzahl von Läden, die berichteten, mehr als 100 Kunden pro Tag zu haben, erhöhte sich signifikant für Restaurants, Bars und Einzelhandelsgeschäfte, samstags und unter der Woche. Keine Veränderung zeigte sich für Service-Dienstleister wie chemische Reinigungen. Der Anteil von Shoppern, die mit dem Auto zum Einkaufen kamen, blieb nach dem Umbau konstant bei etwa neun Prozent. Der Anteil von Radfahrern stieg hingegen von acht auf 22 Prozent. Insgesamt kommen die Wissenschaftler zu dem Fazit, dass der Effekt der neuen Radwege auf die lokale Wirtschaft neutral bis positiv ist. Zum Vergleich erhoben sie auch Daten in der Danforth Avenue, einer ähnlichen

Einkaufsstraße, in der keine neuen Radwege angelegt worden waren. Die Entwicklung in der Straße war ebenfalls positiv, allerdings nicht in gleichem Maße wie in der Bloor Street.“ (Welt vom 13.9.2019)

In Madrid wurde 2018 die Hauptstraße für den Autoverkehr im Weihnachtsgeschäft gesperrt. Der Umsatz stieg um 9,5% nach einer anonymen Bankanalyse. (Schäfer 2020)

¹⁸ Das gesündeste Volk der Erde seien die Tsimane im bolivianischen Amazonasurwald, nach einer Studie 2017, wenn es um das Herz-/Kreislaufsystem geht: Ihre 70jährigen seien in diesem Bereich ähnlich gesund wie 50jährige in den USA. Auch der Hirnabbau der Tsimane ist um 70% langsamer als in den hochentwickelten Ländern. Sie kennen weder Krebs noch Arteriosklerose. Als Begründung haben die Forscher gefunden, dass sie sich ganztags bewegen und obendrein fettarm (14%) und kohlenhydratreich (72%) ernähren – ohne Chips, Schokolade, Zucker, Transfette. (Stamm 2021)

¹⁹ <https://mobilitaetwerkstadt.de/projekt-schulwegcheck/> zuletzt geprüft am 25.8.2021

Nach einer Studie von YouGove im Auftrag des Stromanbieters Lichtblick im August 2019 kommen bundesweit 17% der Schüler*innen mit dem Rad zur Schule, 17% mit dem Elterntaxi, 42% mit öffentlichem Verkehr und 35% gehen zu Fuß. (nach <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/nachrichten/17-prozent-der-kinder-kommen-mit-dem-rad-zur>, zuletzt geprüft am 25.8.2021)

²⁰ Das Emotikon Projekt der Universität Potsdam untersucht regelmäßig Drittklässler nach der motorischen Leistungsfähigkeit, die ein bedeutsamer Faktor eines ganzheitlich ausgerichteten Gesundheitsverständnisses ist. „So ist u. a. der positive Zusammenhang zwischen motorischen Leistungen von Kindern und psychischen, emotionalen und sozialen Gesundheitsmarkern (z. B. Selbstwirksamkeit, Lebenszufriedenheit) sowie kognitiven Funktionen (z. B. Konzentrationsfähigkeit) und akademischen Leistungen (z. B. Note in Mathematik) evident. Des Weiteren wird in Studien berichtet, dass bereits im Kindesalter eine geringe motorische Leistungsfähigkeit mit einem erhöhten Risiko für Übergewicht/Fettsucht und der Entstehung kardiovaskulärer Erkrankungen assoziiert ist.“ (Fühner 2021) Berichtet wird von geringerer Muskelkraft. „Laut einer Studie aus England waren dortige Zehnjährige im Jahr 2014 um 20 Prozent schwächer als Gleichaltrige im Jahr 1994.“ (Williams 2021) Die Projektbeteiligten von Emotikon gehen davon aus, dass sich Kinder 60 Minuten täglich körperlich bewegen müssen, um entsprechende motorische Fähigkeiten und assoziierte Kompetenzen zu entwickeln.

²¹ „In einer Umfrage aus dem Jahr 2020 stimmten insgesamt rund 40,2 Prozent der Befragten voll und ganz mit der Aussage überein, dass mehr Eltern ihre Kinder mit dem Rad zur Schule fahren oder zu Fuß gehen lassen würden, wenn die Schulwege sicherer wären. Unter den Eltern waren rund 46,2 Prozent dieser Meinung.“ (Martin Kords 2020, nach <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1173380/umfrage/einfluss-der-sicherheit-von-schulwegen-auf-die-verkehrsmittelwahl-in-deutschland/> zuletzt geprüft am 25.8.2021)

3. Position der Grünen (Beitrag von Bernd Rudde auf der BV-Sitzung)

Sehr geehrter Herr Bezirksbürgermeister, verehrte Anwesende!

Vorab: Die Bündnisgrünen werden die Beschlussvorlage der Verwaltung ablehnen. Bevor wir allerdings hier auf die Details eingehen, möchten wir unser absolutes Unverständnis und auch unseren Ärger über die Art und Weise des Umgangs mit speziell diesem Bürgerantrag ausdrücken. Und für den Fall, dass wir heute nicht zu einer Einigung kommen, schon jetzt anregen, dass alle Beteiligten sich an einem „Runden Tisch“ zusammensetzen und nach einer einvernehmlichen Lösung suchen.

Niemand erwartet von einem Bürgerantrag, dass er bis ins letzte Detail ausgearbeitet ist. Deshalb heißt es ja auch „Anregung“. Man kann aber auch behaupten, dass die Verwaltung nicht sooo häufig Anträge erhält, die dermaßen qualifiziert und auch mit reichlich Expertise hinterlegt sind. Um so ärgerlicher ist es dann, wenn ein solches Begehren derart kaltschnäuzig und mit fadenscheinigen Argumenten vom Tisch gewischt wird. Wie viel Selbstbewusstsein, wie viel Zeit soll ein Bürger / ein Petent denn in Zukunft aufbringen, um seine im Regelfall wertvollen Ideen zur Verbesserung des Stadtbildes einzubringen?

In diesem Zusammenhang hätten wir einige Fragen:

- 1) Gab es seit Eingang des Antrags Gespräche zwischen der Verwaltung und den Petenten? Wenn ja, mit wem und wann? Wenn nein, warum nicht?

- 2) Wurden die Petenten über das Ergebnis der Überlegungen der Verwaltungen informiert? Wenn ja, wann und in welcher Form?
- 3) Aus 3 Seiten Antragstext wurde ein kurzer Satz „Die Fahrradstr. soll für Anlieger offenbleiben“ herausgeplückt und gegenargumentiert, völlig gegen die deutlich erkennbare Intention des Antrags. Ein Satz, der ganz bestimmt keinen zentralen Charakter hat.

Andererseits wird der eben zentrale Charakter des Antrages, nämlich dem Vorrang des Radverkehrs vor allen anderen Teilnehmern, auf den nur geringen Unterschied zwischen Tempo 30 – Zonen und Fahrradstr reduziert.

Um letztlich auch noch die StVO und die grundsätzliche gegenseitige Rücksichtnahme vorzuschieben! Erlauben Sie mir etwas Polemik: Wir sind dankbar, dass nicht gleich GG Art. 1 oder die Menschenrechtscharta der UN herangezogen wurde. Polemik wieder heraus und zu unserer Frage:

Was sind denn nun die wahren Gründe für die ablehnende Haltung, auch im Hinblick darauf, dass es wohlwollende Überlegungen der Verwaltung gibt, in Ückendorf eine großflächige Fahrradzone einzurichten?

- 4) Letztlich: Wenn eine Fahrradstr. falsche Sicherheit „suggeriert“, dann fragen wir uns, wie dieses Argument mit dem Status quo auf der Hagenstr. Und vor allem auf der DLC vereinbar ist!

Diese Fahrradstraßen werden ganz bestimmt nicht das grundsätzliche Problem lösen, die Buersche Innenstadt wieder zu einem lebenswerten und attraktiven Raum zu transformieren. Aber sie sind ein kleiner (und leicht zu gehender Schritt), mit minimalem finanziellem Aufwand erreichbar, aber mit enormer Strahlkraft. Sie sind ein starkes positives Signal in Richtung der dringend erforderlichen Mobilitätswende. Anders gesagt: Es ist keine „Henne-Ei-Frage“!

Und sowohl Verwaltung, aber auch die Gelsenkirchener GroKo müssen sich hier die Frage beantworten, ob sie dieses Signal setzen wollen, ob sie die Transformation der Innenstädte vorantreiben wollen. Es wäre so schön, wenn wir in Gelsenkirchen mal nicht die letzten wären, die eine Entwicklung aufnehmen. Trendsetter sind wir jetzt schon lange nicht mehr! Unsere Nachbarstädte sind da schon wesentlich weiter. In BO gibt es Pläne, die Hans Böckler Straße (für Ortsunkundige: Die Straße, die den Cityring durchschneidet und am Rathaus vorbeiführt) für den MIV zu sperren und nur Radverkehr, für Anwohner und Lieferverkehr zu öffnen. Die Stadt Essen nimmt der großen Unterführung am Hbf eine Fahrspur, setzt trennende Betonelemente ein und schafft somit einen Radfahrstreifen par excellence auf einer hochfrequentierten Hauptverkehrsachse.

Lassen Sie uns also kleine, erreichbare Ziel setzen, anstatt mit noch einer Studie nach dem ganz großen Wurf zu schielen. Haben Sie den Mut, und wenn sich tatsächlich herausstellen sollte, dass die Entscheidung falsch war, so muss man sie selbstverständlich revidieren.

Wir fordern daher alle Mandatsträger dazu auf, sich vor einer Abstimmung zu positionieren, im besten Fall dem Bürgerantrag in der aktuellen Form zuzustimmen bzw. die Vorlage der Verwaltung abzulehnen, mindestens aber unserem eingangs erwähnten Vorschlag zu folgen, die Entscheidung für heute auszusetzen und mit den Beteiligten an einem Runden Tisch zusammenzukommen.

Ein letztes Wort in Richtung Verwaltung: Die aktuelle Regelung auf der Hagenstr. ist nach unserem Kenntnisstand schlicht nicht rechtmäßig bzw. StVO konform. Nicht nur, dass der

Radfahrstreifen dort viel zu schmal ist (Mindestbreite 1,50m), nein die StVO sieht in Tempo 30 – Zonen überhaupt keine Radfahrstreifen vor. Der Ausbauzustand ist somit mindestens angreifbar, ggf. sogar justiziabel, und die Verwaltung hat mit dem vorliegenden Antrag zur Umwidmung als Fahrradstraße eine gute Gelegenheit, die Verkehrsführung zu „legalisieren“.

Danke schön!

4. Stellungnahme der Verwaltung

Anregungen und Beschwerden nach § 24 Gemeindeordnung Nordrhein-Westfalen (GO NRW)

- Einrichtung von Fahrradstraßen -

Beschlussvorschlag

Der Anregung wird nicht gefolgt.

Heselhaus - V 6 ViA.

Problembeschreibung / Begründung

Die vom Petenten beschriebene verkehrliche Situation kann nicht durch die Einrichtung von Fahrradstraßen geregelt werden.

Generell ist der Kfz-Verkehr in Fahrradstraßen nicht zugelassen. Gemäß Straßenverkehrsordnung gilt: „Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr darf Fahrradstraßen nicht benutzen, es sei denn, dies ist durch Zusatzzeichen erlaubt.“

Fahrradstraßen sollen unter anderem zu einer Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und somit zu einer Verkehrsberuhigung beitragen.

Der Petent schlägt vor, die Tempo 30-Beschilderung gegen die einer „unechten“ Fahrradstraße zu wechseln.

Mit der Beschreibung „unechte“ Fahrradstraße ist eine Fahrradstraße gemeint, bei der durch Sonderzeichen bestimmte Verkehrsformen zugelassen werden. Der Petent regt an, durch das Zusatzschild „Anlieger frei“ weitere Fahrzeuge außer Fahrräder zuzulassen.

Eine gesetzliche Definition des Begriffs „Anlieger“ existiert nicht. Die Rechtsprechung hat jedoch die Bedeutung nach dem allgemeinen Sprachgebrauch und der Verkehrssitte ermittelt. Anlieger ist, wer ein an der Straße anliegendes Grundstück bewohnt, oder zur einer Erledigung aufsuchen muss. Die Regelung „Anlieger frei“ würde im innerstädtischen Geschäftsbereich von Buer bedeuten, dass jeder der eine Besorgung in Buer tätigen möchte - auch der Besuch der Wochenend Pop-up Gastronomie - ein Anliegen hat.

Eine Reduzierung des MIV wird durch diese Maßnahme nicht erzielt.

In einer durch Beschilderung auch für anderen Verkehr zugelassenen Fahrradstraße verbleiben aus rechtlicher Sicht nur geringe Unterschiede zwischen Tempo-30-Zonen und Fahrradstraßen. Im Wesentlichen bleibt nur die Betonung, dass der Radverkehr weder gefährdet noch behindert werden darf, der Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit bei Bedarf weiter verringern muss und, dass das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern explizit erlaubt ist.

Die gegenseitige Rücksichtnahme wird bereits im ersten Paragraphen der Straßenverkehrsordnung (StVO) als Grundregel aufgeführt. Jedem Verkehrsteilnehmer sollte bewusst sein, dass die Teilnahme am Straßenverkehr ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht erfordert und dass wer am Verkehr teilnimmt sich so zu verhalten hat, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.

Den Missstand, den der Petent aufführt, dass genau dieses, von der StVO vorgeschriebene, Verhalten in Buer missachtet wird, kann durch eine Änderung der Beschilderung nicht behoben werden.

Die Hagenstraße und Rottmannsiepe als „unechte“ Fahrradstraßen anzuordnen würde die Radfahrenden in eine suggerierte Sicherheit wiegen und zusätzliche Konflikte im fließenden Verkehr provozieren.

Die Einrichtung von unechten Fahrradstraßen auf der Hagenstraße und Rottmannsiepe kommt daher aus Sicht der Verwaltung nicht in Betracht.

5. Antrag des Quartiersnetzes, gerichtet an Oberbürgermeisterin Karin Welge

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

Ausweisung der Einbahnstraßen „Hagenstraße“ - „Rottmannsiepe“ - „Luciagasse“ - Agathagasse“ 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 bisherigen Einbahnrichtung unechte Fahrradstraßen eingerichtet werden. Der unmittelbare Übergang 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 Hasel, 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 entfallen 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 Gelsenkirchen. Nicht zuletzt könnte Druck auf das sich in den letzten Jahren in diesem Bereich ausbreitende Protzen mit lauten und teuren Autos ausgeübt werden.

Ausführlich:

Fahrradstraße heißt: Auf dem Verkehrsweg haben Fahrräder Vorrecht. 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 Doorringefahr, 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 Biers. Nach Süden und Westen gehen die Fahrradstraßen auf einen Schutzstreifen in der Rottmannslepe 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 Bier (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.