



Stadt Dinslaken

Klimaschutzteilkonzept für den
Fuß- und Radverkehr

Impressum

Auftraggeber

Stadt Dinslaken
III.4.1 Stabsstelle Stadtentwicklung
Hünxer Straße 81
46537 Dinslaken

Ansprechpartner

Herr Welger
0 20 64 / 66-316

Herr Dinn
0 20 64/ 66-374

Auftragnehmer



Planersocietät – Stadtplanung,
Verkehrsplanung, Kommunikation

Gutenbergstr. 34
44139 Dortmund

Fon: 0231- 589696-0
Fax: 0231- 589696-18

info@planersocietaet.de
www.planersocietaet.de

Bearbeitung

Gernot Steinberg (Projektleitung)
Dipl.-Ing. Jan Diesfeld, Stadtplaner AKNW
Pia Lesch (M.Sc. Raumplanung), Stadtplanerin AKNW

Dortmund, im März 2017

Hinweis

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen von Frauen und Männern zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Gutachtens werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder beide Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets beide Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis.....	iv
Tabellenverzeichnis.....	viii
Kartenverzeichnis.....	viii
Abkürzungsverzeichnis.....	x
1 Einleitung	1
1.1 Untersuchungsgebiet und Fokusbereiche	2
1.2 Erarbeitungsschritte und Methodik	2
2 Allgemeine Rahmenbedingungen.....	4
2.1 Rahmenbedingungen des Fußverkehrs und Standards der Fußverkehrsplanung	5
2.1.1 Anforderungen von spezifischen Fußgängergruppen	8
2.1.2 Zusammenfassende Darstellung	10
2.2 Rahmenbedingungen des Radverkehrs und Standards der Radverkehrsplanung	12
2.2.1 Radwegebenutzungspflicht	12
2.2.2 Grundlagen für die Bewertung und Planung von Radverkehrsanlagen	16
2.2.3 Signalisierungen für den Radverkehr	16
2.2.4 Das Pedelec Neue Anforderungen an kommunale Radwegeinfrastruktur	17
2.2.5 Radverkehr als Imagefrage	18
3 Bestandsanalyse des Fuß- und Radverkehrs in Dinslaken	20
3.1 Bisherige Maßnahmen und Konzepte	20
3.1.1 Lärmaktionsplan der Stufe I + II (2010 und 2014)	20
3.1.2 Luftreinhalteplan (2011)	21
3.1.3 Innenstadt Dinslaken Perspektive 2020 (2014)	21
3.1.4 Image- und Marketingkonzept für die Dinslakener Innenstadt (2012)	23
3.1.5 Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Stadt Dinslaken (2013)	23
3.1.6 Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit und des Services	24
3.2 Siedlungsstruktur	25
3.3 Unfallgeschehen	31
3.3.1 Gesamtentwicklung der Unfälle und Verunglückten	31
3.3.2 Unfälle mit Radfahrerbeteiligung	33
3.3.3 Unfälle mit Fußgängerbeteiligung	41
3.3.4 Schlussfolgerungen	45
3.4 Bestandssituation Fußverkehr	48
3.4.1 Situation des Fußverkehrs in der Gesamtstadt	48
3.4.2 Fokusbereich Innenstadt	49

3.4.3	Fokusbereich Hiesfeld	60
3.5	Bestandssituation Radverkehr	66
3.5.1	Bestehendes Radwegenetz	66
3.5.2	Netzlücken	66
3.5.3	Bestehende Führungsformen	68
3.5.4	Geöffnete Einbahnstraßen und Ausweisung der Durchlässigkeit von Sackgassen für Radfahrer	71
3.5.5	Fahrradparken in den Fokusbereichen	72
3.5.6	Weitere Problempunkte für den Radverkehr	74
3.6	Verkehrliche CO ₂ -Bilanzierung	88
3.6.1	Entwicklung der Emissionen 2007–2014	88
3.6.2	CO ₂ -Ausstoß nach Energieträgern und Fahrzeugkategorien im Jahr 2014	93
3.7	Zusammenfassende Betrachtung der Stärken und Schwächen des Fuß- und Radverkehrs in Dinslaken	97
4	Potenziale zur Steigerung des Fuß- und Radverkehrsanteils und zur Minderung des CO₂-Ausstoßes	98
5	Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs	99
5.1	Übergeordnete Maßnahmen einer ganzheitlichen Nahmobilitätsförderung	99
5.2	Maßnahmen im Fußverkehr	101
5.2.1	Maßnahmenpakete zur Förderung des Fußverkehrs	103
5.3	Maßnahmen Radverkehr	135
5.3.1	Standards für die Radverkehrsplanung in Dinslaken	135
5.3.2	Weiterentwicklung der Radverkehrsnetze	143
5.3.3	Maßnahmenpakete Radverkehr	148
5.3.4	Nicht-investive Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs	177
6	Umsetzungsfahrplan.....	183
6.1	Realisierungshorizonte	183
6.1.1	Zusammenfassung der Maßnahmen im Fußverkehr: Fokusbereich Innenstadt	184
6.1.2	Zusammenfassung der Maßnahmen im Fußverkehr: Fokusbereich Hiesfeld	184
6.1.3	Zusammenfassung der Maßnahmen im Radverkehr	185
6.2	Fördermöglichkeiten	189
6.3	Verstetigungsstrategie	192
6.4	Controlling-Konzept	192
6.5	Kommunikationsstrategie	195
7	Ausblick	197
8	Quellenverzeichnis	198
9	Anhang	- 1 -
	Anhang I: Fußgängerüberwege	- 2 -

Anhang II: Begegnungszonen	- 4 -
Anhang III: Maßnahmenstandards zur Barrierefreiheit	- 7 -
Anhang V: Einzelmaßnahmen der Maßnahmenpakete zur Förderung des Radverkehrs	- 9 -
Anhang VI: Dokumentation der Auftaktveranstaltung	- 62 -
Anhang VII: Dokumentation des 1. Workshops	- 70 -
Anhang VIII: Dokumentation des 2. Workshops	- 83 -

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Untersuchungsgebiet und Fokusbereiche	2
Abbildung 2: Erarbeitungsprozess	3
Abbildung 3: Städtebauliche Bemessung von Straßenräumen	6
Abbildung 4: Abgrenzung der Belastungsbereiche nach ERA (FGSV 2010).....	13
Abbildung 5: Räumliches Leitbild "Multifunktionale Innenstadt Dinslaken".....	22
Abbildung 6: Bereich, der mit dem Fahrrad innerhalb von 10 Minuten aus der Innenstadt erreichbar ist.....	26
Abbildung 7: Entwicklung der polizeilich erfassten Unfälle in Dinslaken zwischen 1995 und 2014.....	31
Abbildung 8: Anzahl der in Dinslaken im Straßenverkehr verunglückten Personen zwischen 1995 und 2014 .	32
Abbildung 9: Verunglückte/ 1.000 Einwohner im Vergleich	32
Abbildung 10: Anzahl der verunglückten Kinder/ 1.000 Kinder als Radfahrer / Fußgänger in Dinslaken im Vergleich	33
Abbildung 11: Anzahl der registrierten Unfälle mit Radfahrerbeteiligung bei Unfällen mit Radfahrerbeteiligung (01'2014 bis 06'2016).....	33
Abbildung 12: Anzahl der Verunglückten Radfahrer in Dinslaken zwischen 01'2014 und 06'2016	34
Abbildung 13: Anzahl der Unfälle mit Radfahrerbeteiligung im Jahresverlauf bei Unfällen mit Radfahrerbeteiligung (01'2014 bis 06'2016).....	35
Abbildung 14: Alter der bei Unfällen beteiligten Radfahrer (unterschieden nach der Unfallfolge) bei Unfällen mit Radfahrerbeteiligung (01'2014 bis 06'2016)	35
Abbildung 15: Unfallbeteiligung und Unfallverursacher bei Unfällen mit Radfahrerbeteiligung (01'2014 bis 06'2016)	36
Abbildung 16: Unfalltypen bei Unfällen mit Radfahrerbeteiligung (01'2014 bis 06'2016)	37
Abbildung 17: Unfallursache bei Unfällen mit Radfahrerbeteiligung (01'2014 bis 06'2016).....	37
Abbildung 18: Anzahl der Unfälle mit Fußgängerbeteiligung	41
Abbildung 19: Anzahl der beteiligten und verunglückten Fußgänger	41
Abbildung 20: Anzahl der Unfälle im Monatsvergleich	42
Abbildung 21: Alter und Unfallfolge der beteiligten Fußgänger	42
Abbildung 22: Unfallbeteiligung und Unfallverursacher bei Unfällen mit Fußgängerbeteiligung (01'2014 bis 06'2016)	43
Abbildung 23: Unfalltypen bei Unfällen mit Fußgängerbeteiligung	43
Abbildung 24: Unfallursachen bei Unfällen mit Fußgängerbeteiligung.....	44
Abbildung 25: Parkstand und Engstelle Rutenwallweg	50
Abbildung 26: Engstelle Roonstraße	50
Abbildung 27: Falschparker in der Blücherstraße.....	51
Abbildung 28: Parkdruck in der Lessingstraße	51
Abbildung 29: Behinderungen Fußgänger/ Radfahrer Voerder Str.	51
Abbildung 30: Behinderungen Radfahrer/ Fußgänger Schillerstraße	51
Abbildung 31: Werbeaufsteller behindern auf Gehwegen	52
Abbildung 32: Fußgängerüberweg Kreisverkehr Platz d'Agén, fehlende Barrierefreiheit	53
Abbildung 33: Einmündung Mörikestr./ Lessingstr.	53
Abbildung 34: Wilhelm-Lantermann-Str./ Scharnhorststr.	53
Abbildung 35: Fehlende Bordabsenkung Heinrich-Nottebaum-Str.....	53
Abbildung 36: Barrierefreiheit Rutenwallweg.....	54
Abbildung 37: Nullabsenkung und taktile Elemente Am Neutor	54
Abbildung 38: Am Neutor	54

Abbildung 39: Saarstraße	54
Abbildung 40: Kreuzstraße	55
Abbildung 41: Bahntrassen auf der Friedrich-Ebert-Str.	55
Abbildung 42: Roonstr./ Bahnstr.	55
Abbildung 43: Einmündung Marktstr./ Dr.-Otto-Seidel-Str.....	55
Abbildung 44: Schmalere Gehweg Kanzlerstr.	60
Abbildung 45: Holtener Straße	60
Abbildung 46: Sterkrader Straße, ‚Anderer Radweg‘	61
Abbildung 47: Hügelstraße Höhe Spielplatz.....	61
Abbildung 48: nur abmarkierte "Gehwegnase" Kirchstraße	62
Abbildung 49: Kirchstraße am Schulzentrum.....	62
Abbildung 50: "Bermuda-Dreieck".....	63
Abbildung 51: Sterkrader Straße (südl. Bereich).....	63
Abbildung 52: Erhebungen per Rad.....	66
Abbildung 53: ehemalige Zechenbahn	68
Abbildung 54: Ende eines Gemeinsamen Geh- und Radwegs an der Brinkstraße	68
Abbildung 55: Schmalere getrennter Geh- und Radweg entlang der Hünxer Straße.....	68
Abbildung 56: Schmalere, gemeinsamer Geh- und Radweg an der Oberhausener Straße.....	68
Abbildung 57: Schmalere Radweg ohne Benutzungspflicht an der Friedrich-Ebert-Straße.....	69
Abbildung 58: freigegebener Gehweg mit einer zu geringen Breite auf der Schloßstraße.....	69
Abbildung 59: Mischverkehr bei Tempo 30 auf der Bismarckstraße.....	69
Abbildung 60: Fahrradstraße Bachstraße.....	69
Abbildung 61: Selbstständiger gemeinsamer Geh- und Radweg nördlich des Gustav-Heinemann-Schulzentrums mit ausreichender Breite.....	70
Abbildung 62: Selbstständiger gemeinsamer Geh- und Radweg entlang des Rotbachs mit erhöhtem Konfliktpotenzial zwischen Radfahrern und Fußgängern aufgrund geringer Breiten	70
Abbildung 63: Fußgängerzone (Blick in die Duisburger Straße).....	70
Abbildung 64: Schmalere anderer Radweg entlang der Sterkrader Straße	70
Abbildung 65: In Gegenrichtung nicht geöffnete Einbahnstraße in der Lessingstraße	71
Abbildung 66: In Gegenrichtung geöffnete Einbahnstraße in der Roonstraße	71
Abbildung 67: Geöffnete, aber nicht ausreichend beschilderte Sackgasse an der Parkstraße	71
Abbildung 68: geöffnete und beschilderte Sackgasse im Zugang Kleingartenanlage „Zum Fischerbusch“/Dorotheenastraße	71
Abbildung 69: Öffentliche Abstellmöglichkeiten in guter Qualität, aber Bedarf nach weiteren (Stadtbücherei/VHS).....	72
Abbildung 70: private Abstellmöglichkeiten in schlechter Qualität (Vorderradhalter bzw. „Felgenrecher“) ..	72
Abbildung 71: wild abgestellte Räder im Bereich der VHS/ der Stadtbücherei	73
Abbildung 72: wild abgestellte Räder im Bereich der VHS/ der Stadtbücherei	73
Abbildung 73: wild abgestellte Räder am Evangelischen Krankenhaus.....	73
Abbildung 74: wild abgestellte Räder auf dem Bahnhofsvorplatz	73
Abbildung 75: „Felgenrecher“ am Supermarkt Sterkrader Straße	73
Abbildung 76: gute, öffentliche Abstellanlagen an der Sterkrader Straße.....	73
Abbildung 77: Anforderungen an Umlaufsperrern	74
Abbildung 78: Umlaufsperrere und Poller an der Lingelmannstraße – wenig Fahrkomfort, z.T. auch Verkehrsgefahr	75
Abbildung 79: Umlaufsperrere sowie schlecht sichtbare Kette zwischen Pollern an der Rolandstraße (Durchgang Marschallstraße)	75

Abbildung 80: Poller mit ausreichendem Abstand	75
Abbildung 81: Poller mit zu geringem Abstand und ohne reflektierende Elemente an der Hühnerheide	75
Abbildung 82: Ruhender Kfz-Verkehr auf Radwegen (Augustastra).....	75
Abbildung 83: Engstelle für den Radverkehr durch Verschwenkung, Poller und Schild an der Friedrich-Ebert-Straße, zu schmaler Radweg	75
Abbildung 84: Schadhafte Wegeoberfläche auf der Kanzlerstraße in Hiesfeld	76
Abbildung 85: Schadhafte Wegeoberfläche auf der Kirchstraße in Hiesfeld	76
Abbildung 86: Breitenanforderungen an eine Mittelinsel für den Radverkehr	77
Abbildung 87: Unterbrechung eines anderen Radwegs auf der Konrad-Adenauer-Straße	78
Abbildung 88: nicht eindeutige Führung des Radverkehrs aus der Einbahnstraße an der Feldstraße/ Bismarckstraße; gespruhete Pfeile weisen auf die Nutzung des Zebrastreifen hin; beobachtet wurde hingegen unterschiedliches Verhalten von Radfahrern	78
Abbildung 89: 5-armiger Kreisverkehr mit 4 unterschiedlichen Führungsformen des Radverkehrs an der Kreuzstraße/ Konrad-Adenauer-Straße.....	78
Abbildung 90: schmaler anderer Radweg gepaart mit einem schmalen Gehweg auf der Friedrich-Ebert-Straße	79
Abbildung 91: schmaler anderer Radweg gepaart mit einem schmalen Gehweg an der Sterkrader Straße.....	79
Abbildung 92: Die Entwicklung der Energieverbräuche (in Gwh/ a) 2007 - 2014 im Verkehrsbereich, differenziert nach Energieträgern	89
Abbildung 93: Entwicklung des Energieverbrauchs (in Gwh/ a) 2007 - 2014 im Güterverkehr, differenziert nach Fahrzeugkategorien.....	90
Abbildung 94: Entwicklung der CO ₂ -Emissionen (in t/ a) 2007 - 2014 im Güterverkehr, differenziert nach Fahrzeugkategorien.....	91
Abbildung 95: Entwicklung der Fahrleistungen (in Mio. Pkm/ a) 2007 - 2014 im Personenverkehr, differenziert nach Fahrzeugkategorien.....	92
Abbildung 96: Entwicklung der CO ₂ -Emissionen (in t/ a) 2007-2014 im Personenverkehr, differenziert nach Fahrzeugkategorien.....	92
Abbildung 97: Der CO ₂ -Ausstoß (in t) 2014 im Verkehrsbereich nach Fahrzeugkategorien.....	93
Abbildung 98: Der CO ₂ -Ausstoß (in t/ a) 2014 im Verkehrsbereich nach Energieträgern.....	94
Abbildung 99: CO ₂ -Ausstoß (in t/ a) 2014 im Güterverkehr nach Fahrzeugart.....	94
Abbildung 100: CO ₂ -Ausstoß (in t/ a) 2014 im Personenverkehr nach Fahrzeugarten	95
Abbildung 101: CO ₂ -Emissionen in Dinslaken je Einwohner	96
Abbildung 102: Beispiele für Straßenraumquerschnitte bei beengten Verhältnissen nach RAST (FGSV 2006); bei schmaleren Straßen Verzicht auf Parken oder Ausbildung von Mischverkehrsflächen	106
Abbildung 103: Mittelinsel mit Belagswechsel	111
Abbildung 104: vorgezogene Seitenräume	111
Abbildung 105: Minikreisverkehr	117
Abbildung 106: Prinzip der Doppelquerung (Nullabsenkung zzgl. Kante).....	119
Abbildung 107: Sitzwürfel auf vorgezogenen Seitenräumen als multifunktionales Element	123
Abbildung 108: multifunktionale Sitzgelegenheit mit Höhenstufen	123
Abbildung 109: Sitzgelegenheit mit Armlehne (auch als Aufstehhilfe für Senioren).....	123
Abbildung 110: Manahmenskizze Eppinghovener Tor	125
Abbildung 111: Schachbrettmuster als „Shared Space“-Ansatz in Bad Homburg	127
Abbildung 112: Walking Bus	129
Abbildung 113: Symbolisierung von Schulwegen	129
Abbildung 114: Beispiel für Noppensteine zwischen Fuß- und Radwegen	136

Abbildung 115: Sharrows im Mischverkehr	136
Abbildung 116: Beschilderung gegen „Geisterradler“	136
Abbildung 117: Roteinfärbung von Radwegen an häufig genutzten Zufahrten.....	141
Abbildung 118: Aufpflasterung von Rad- und Gehwegen an untergeordneten Straßen im Zuge von Vorfahrtsstraßen.....	141
Abbildung 119: Flächige Roteinfärbung inkl. Piktogramme bei Zweirichtungsradwegen	141
Abbildung 120: Beispiel für einen roten Beistrich neben einer Radfahrerfurt	141
Abbildung 121: Fehlende Radinfrastruktur (Heerstraße).....	151
Abbildung 122: ehemalige Zechenbahn.....	151
Abbildung 123: „Sharrows“ – Fahrrad-Piktogrammketten	153
Abbildung 124: Empfehlung Detailmaßnahme Friedrich-Ebert-Straße.....	154
Abbildung 125: Bestehende Fahrradstraße in der Bachstraße	156
Abbildung 126: Geöffnete Einbahnstraße am Rutenwallweg	157
Abbildung 127: Fahrradpforte am Rutenwall (die Länge des Radfahrstreifens sollte mind. 5,00 m betragen, ist in diesem Falle also zu kurz (FGSV 2010))	158
Abbildung 128: Neue Beschilderung von für den Rad- und Fußverkehr geöffneten Sackgassen	161
Abbildung 129: fehlende Beschilderung der für Radfahrer durchlässigen Sackgasse (Parkstraße).....	161
Abbildung 130: Furtmarkierungen bei getrennten Geh- und Radwegen entlang von bevorrechtigten Hauptverkehrsstraßen mit Vorfahrtsregelung durch Verkehrszeichen	163
Abbildung 131: Furtmarkierungen bei anderen Radwegen entlang von bevorrechtigten Hauptverkehrsstraßen mit Vorfahrtsregelung durch Verkehrszeichen	164
Abbildung 132: Furtmarkierungen bei gemeinsamen Geh- und Radwegen entlang von bevorrechtigten Hauptverkehrsstraßen mit Vorfahrtsregelung durch Verkehrszeichen	164
Abbildung 133: Furtmarkierungen bei für den Radverkehr freigegebenen Gehwegen entlang von bevorrechtigten Hauptverkehrsstraßen mit Vorfahrtsregelung durch Verkehrszeichen.....	165
Abbildung 134: Furtmarkierungen bei Radfahrstreifen entlang von bevorrechtigten Hauptverkehrsstraßen mit Vorfahrtsregelung durch Verkehrszeichen	165
Abbildung 135: Furtmarkierungen bei Schutzstreifen entlang von bevorrechtigten Hauptverkehrsstraßen mit Vorfahrtsregelung durch Verkehrszeichen	166
Abbildung 136: Furtmarkierungen bei getrennten Geh- und Radwegen im Zweirichtungsverkehr entlang von bevorrechtigten Hauptverkehrsstraßen mit Vorfahrtsregelung durch Verkehrszeichen.....	166
Abbildung 137: Flächige Roteinfärbung einer Radfahrerfurt.....	167
Abbildung 138: Furtmarkierung mit einem durchgezogenen Beistrich	167
Abbildung 139: Furtmarkierung mit einem unterbrochenen Beistrich	167
Abbildung 140: Empfehlung Detailmaßnahme Hünxer Straße (Kreuzung Wielandstraße bis Technisches Rathaus)	168
Abbildung 141: Empfehlung Detailmaßnahme Wilhelm-Lantermann-Straße/ Willy-Brandt-Straße/ Am Alten Drahtwerk	169
Abbildung 142: Regelmaße einer Mittelinsel für den Radverkehr.....	171
Abbildung 143: Anforderungen (Mindesbreiten) an Umlaufsperrn	172
Abbildung 144: Mindestabstand von Pollern.....	172
Abbildung 145: Markierung von Pollern	172
Abbildung 146: Piktogramme gegen Geisterfahrer	178
Abbildung 147: Freiburger Modell.....	- 5 -
Abbildung 148: Frankfurt a.M - Eingangssituationen	- 6 -
Abbildung 149: Frankfurt a.M. - Aufenthaltsbereiche.....	- 6 -

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Anforderungen von Fußgängern	10
Tabelle 2: Breiten-Standards benutzungspflichtiger Radwege	15
Tabelle 3: Hinweise zur Zuordnung von möglichen Führungsformen des Radverkehrs	137
Tabelle 4: Vor- und Nachteile gängiger Typen von Radabstellanlagen	176
Tabelle 5: Empfohlene Entfernung von Abstellanlagen in Abhängigkeit von der Parkdauer.....	176
Tabelle 6: Kosten je Fahrradstellplatz in Bezug auf die unterschiedlichen Ausgestaltungen	176
Tabelle 7: Maßnahmenpakete, Prioritäten und Umsetzungshorizonte	186
Tabelle 8: Indikatoren für ein Controlling	193
Tabelle 9: Einsatzbereiche von FGÜ	- 3 -

Kartenverzeichnis

Karte 1: Wichtige Quellen und Ziele des Rad- und Fußverkehrs	27
Karte 2: Wichtige Quellen und Ziele des Rad- und Fußverkehrs im Fokusbereich Zentrum	28
Karte 3: Wichtige Quellen und Ziele des Rad- und Fußverkehrs im Fokusbereich Hiesfeld.....	29
Karte 4: Barrieren des Fuß- und Radverkehrs sowie Querungspunkte	30
Karte 5: Unfallverursacher bei Unfällen mit Radfahrereteiligung (Januar 2014 bis Juni 2016)	39
Karte 6: Unfallverursacher bei Unfällen mit Radfahrereteiligung (Januar 2014 bis Juni 2016) im Fokusbereich Zentrum.....	40
Karte 7: Unfallverursacher bei Unfällen mit Fußgängerbeteiligung (Januar 2014 bis Juni 2016)	46
Karte 8: Unfallverursacher bei Unfällen mit Fußgängerbeteiligung (Januar 2014 bis Juni 2016) im Fokusbereich Innenstadt	47
Karte 9: Fokusbereich Innenstadt - Analyse der Fußwegebeziehungen	57
Karte 10: Fokusbereich Innenstadt - Bestandsanalyse der Aufenthaltsqualitäten	58
Karte 11: Fokusbereich Innenstadt - Analyse der ÖPNV-Haltestellen	59
Karte 12: Fokusbereich Hiesfeld - Analyse der Fußwegebeziehungen und Aufenthaltsqualitäten	64
Karte 13: Fokusbereich Hiesfeld - Analyse der ÖPNV-Haltestellen	65
Karte 14: Bestehende Führungsformen im Radverkehr - Gesamtstadt	80
Karte 15: Erfüllung der Breitenanforderungen nach StVO und ERA (FGSV 2010) im Bestand - Gesamtstadt ..	81
Karte 16: Bestehende Problempunkte für den Radverkehr - Gesamtstadt	82
Karte 17: Bestehende Führungsformen im Radverkehr - Fokusbereich Dinslaken Zentrum	83
Karte 18: Bestehende Radabstellanlagen - Fokusbereich Dinslaken Zentrum.....	84
Karte 19: Bestehende Infrastrukturen und Problempunkte für den Radverkehr - Fokusbereich Dinslaken Zentrum.....	85
Karte 20: Bestehende Führungsformen im Radverkehr - Fokusbereich Dinslaken Hiesfeld	86
Karte 21: Bestehende Infrastrukturen und Problempunkte für den Radverkehr - Fokusbereich Dinslaken Hiesfeld	87
Karte 22: Fußverkehr - Maßnahmen Fokusbereich Innenstadt	130
Karte 23: Fußverkehr/ Aufenthaltsqualitäten - Maßnahmen Fokusbereich Innenstadt	131
Karte 24: Fokusbereich Innenstadt - Maßnahmen ÖPNV-Haltestellen	132
Karte 25: Maßnahmen Fußverkehr - Fokusbereich Hiesfeld	133
Karte 26: Fokusbereich Hiesfeld - Maßnahmen ÖPNV-Haltestellen	134
Karte 27: Wunschliniennetz für den Radverkehr - Gesamtstadt	145

Karte 28: Zukünftiges Alltagsnetz für den Radverkehr	146
Karte 29: Zukünftiges Freizeitnetz für den Radverkehr	147
Karte 30: Maßnahmenempfehlungen für den Radverkehr im definierten Netz.....	182
Karte 31: Maßnahmennummern der Streckenmaßnahmen – Gesamtstadt (Kartengrundlage: Stadt Dinslaken).....	- 56 -
Karte 32: Maßnahmennummern der Streckenmaßnahmen – Zentrum (Kartengrundlage: Stadt Dinslaken)-	57
-	
Karte 33: Maßnahmennummern der Knotenpunktmaßnahmen – Gesamtstadt (Kartengrundlage: Stadt Dinslaken).....	- 58 -
Karte 34: Maßnahmennummern der Knotenpunktmaßnahmen – Zentrum (Kartengrundlage: Stadt Dinslaken).....	- 59 -
Karte 35: Maßnahmennummern der weiteren, punktuellen Maßnahmen (Poller, Umlaufsperrern und Abstellanlagen) – Gesamtstadt.....	- 60 -
Karte 36: Maßnahmennummern der weiteren, punktuellen Maßnahmen (Poller, Umlaufsperrern und Abstellanlagen) – Zentrum (Kartengrundlage: Stadt Dinslaken).....	- 61 -

Abkürzungsverzeichnis

B&R	Bike & Ride
EFA	Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen der FGSV
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der FGSV
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.
FGÜ	Fußgängerüberweg
ISEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
Kfz	Kraftfahrzeug
LSA	Lichtsignalanlagen
MiD	Mobilität in Deutschland
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P&R	Park & Ride
R-FGÜ	Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen der FGSV
RASt	Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen der FGSV
RiLSA	Richtlinien für Lichtsignalanlagen
VZ	Verkehrszeichen
ZZ	Zusatzzeichen

1 Einleitung

Nahmobilität rückt die Mobilität auf kurzen Wegen in den Fokus, also Fortbewegung, die sich im räumlichen Maßstab des Quartiers oder Ortsteils abspielt. Aus wissenschaftlicher Sicht ist der Begriff der Nahmobilität nicht auf einzelne Verkehrsarten zu beschränken, jedoch beziehen sich darauf bezogene Strategien stets auf die Stärkung des Rad- und Fußverkehrs.

Nicht nur durch die nationalen und internationalen Klimaschutzziele gewinnt die Nahmobilität stärker an Bedeutung. Auch die Themen Gesundheit und Bewegung, Lärm- und Schadstoffreduktion, die Belebung öffentlicher Räume, Aufenthalts- und Lebensqualität in den Städten, die Wiederentdeckung des Quartiers und der Nachbarschaft sind Handlungsfelder, die eng mit dem Zufußgehen und dem Radfahren verbunden sind.

Zufußgehen und Radfahren bedeutet eigenständige Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen. Dem Zufußgehen kommt ebenfalls eine unverzichtbare verkehrsmittelübergreifende Verknüpfungsfunktion zu, da jeder Weg – egal, ob mit dem Fahrrad, dem ÖV oder dem Kfz – mit einem Schritt zu Fuß beginnt und endet. Neben bekannten Eigenschaften, wie ressourcenschonend und emissionsfrei zu sein, ist das Zufußgehen und Radfahren auch gesundheitsfördernd und kann damit zur Entlastung des Gesundheitswesens beitragen, den innerstädtischen Einzelhandel stärken und durch eine Belebung des Raumes der Entstehung von Angsträumen entgegenwirken. Fußgänger sowie Radfahrer beleben den öffentlichen Raum und verstärken den Eindruck einer pulsierenden, lebendigen Stadt.

Darüber hinaus ist das Gehen und Radfahren nicht nur eine reine Fortbewegung. Es bezieht die Umgebung mit ein und macht damit die Relation zwischen Fortbewegung und Aufenthalt so unmittelbar wie bei keiner anderen Verkehrsart. Vor allem im Hinblick auf den demografischen Wandel werden Orte der Immobilität¹ an Bedeutung gewinnen.

Auch die Stadt Dinslaken möchte diese Entwicklungen aufgreifen. Ziel ist es, den Fuß- und Radverkehr in Dinslaken weiter zu stärken und die Bedingungen zum Radfahren und zum Zufußgehen zu verbessern. Insgesamt sollen durch diese Stärkung der Nahmobilität der CO₂-Ausstoß und das motorisierte Verkehrsaufkommen in Dinslaken reduziert und die Lebensqualität erhöht werden.

Zudem soll durch die Konzepterstellung ein wichtiger Grundstein für die Aufnahme der Stadt Dinslaken in die AGFS gelegt werden.

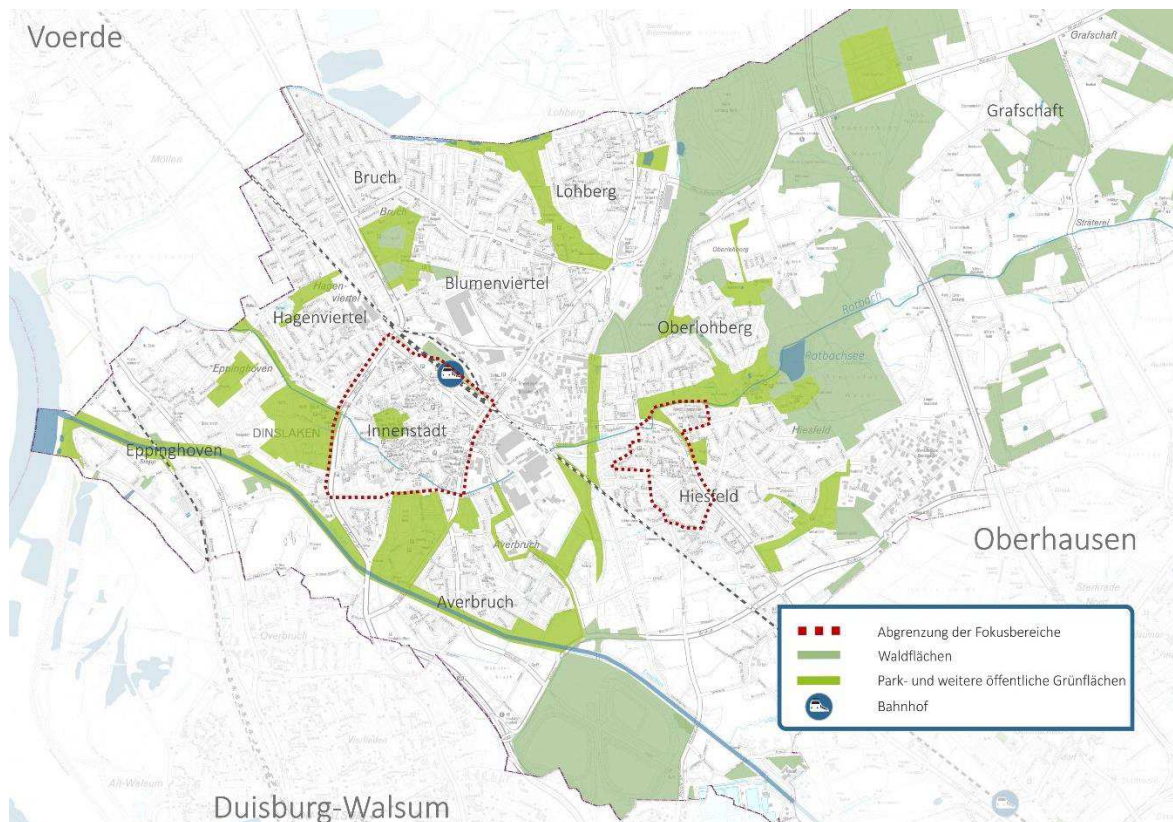
1 Hierunter sind vor allem regelmäßige und nicht-kommerzielle (d.h. z.B. nicht Stühle der Außengastronomie) Sitz- und Ruhemöglichkeiten zu verstehen, die den verschiedenen Ansprüchen der Nutzer entsprechen.

1.1 Untersuchungsgebiet und Fokusbereiche

Die Stadt Dinslaken liegt im Kreis Wesel und ist umgeben von den Nachbarkommunen Bottrop, Oberhausen, Duisburg, Rheinberg, Voerde und Hünxe. Die Gesamtfläche beträgt 48 km², die Gesamtbevölkerung etwa 71.000 (Stand: 31.12.2015)².

Untersuchungsgebiet des Nahmobilitätskonzeptes ist die Gesamtstadt von Dinslaken. Insbesondere für eine detaillierte Betrachtung des Fußverkehrs wurden zwei Fokusbereiche definiert: das Dinslakener Zentrum mit der Innenstadt sowie das Zentrum in Hiesfeld, das auch ein Schulzentrum umfasst.

Abbildung 1: Untersuchungsgebiet und Fokusbereiche



Quelle: eigene Darstellung (Kartengrundlage: Geofachdaten: © Stadt Dinslaken)

1.2 Erarbeitungsschritte und Methodik

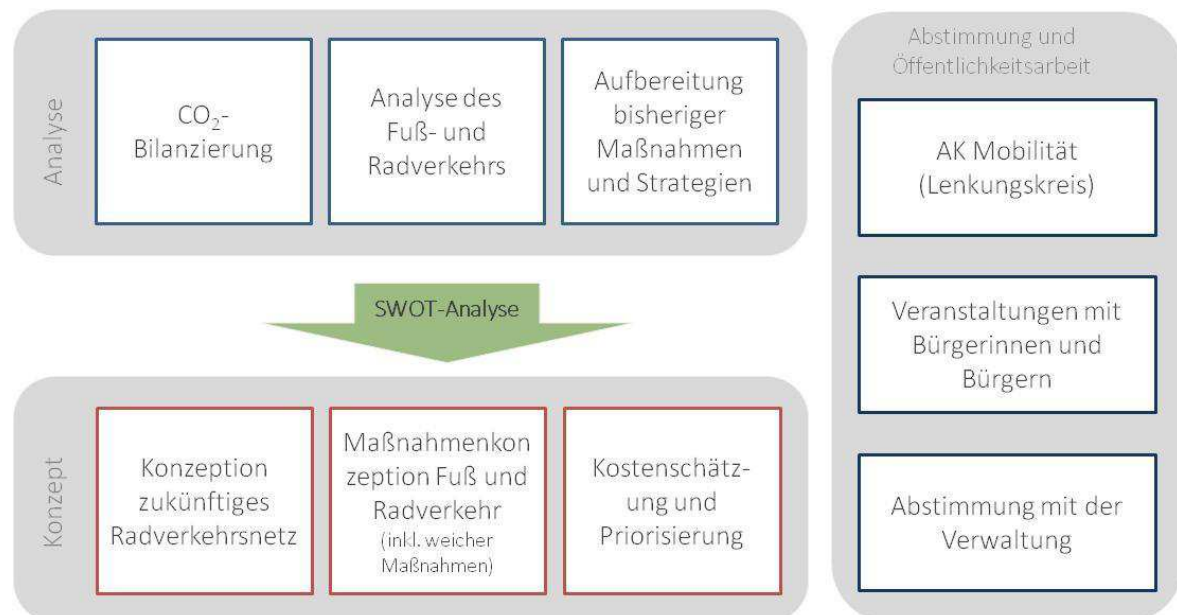
Der Erarbeitungsprozess des Nahmobilitätskonzeptes wurde in zwei grundlegende Arbeitsblöcke eingeteilt: Die Analyse des Bestandes des Fuß- und Radverkehrs sowie eine CO₂-Bilanzierung und die anschließende Maßnahmen- und Konzepterstellung. Dabei stellt die Analyse mit einer abschließenden Stärken-Schwächen-Analyse die Grundlage für die Maßnahmenentwicklung dar.

² <https://www.dinslaken.de/de/stadt-buergerservice/dinslaken-in-zahlen/>

In beiden Arbeitsblöcken wurde eine enge Beteiligung der Verwaltung, der Politik sowie der Öffentlichkeit sichergestellt. Im Rahmen von regelmäßigen, intensiven Treffen, tauschte sich das Gutachterbüro mit der Verwaltung der Stadt Dinslaken aus. Die Politik sowie Verbände wurden in einem „Arbeitskreis Mobilität“, der bereits in Dinslaken in dieser Form besteht, mehrfach beteiligt.

Die Öffentlichkeit hatte an insgesamt drei Veranstaltungen die Möglichkeit, ihre Wünsche und Anregungen einzubringen. Anfang September 2016 fand eine Auftaktveranstaltung statt, in der die Themen Radverkehr, Fußverkehr sowie Kommunikation und Mobilitätskultur diskutiert wurden – der Schwerpunkt lag hier insbesondere auf der Bestandsanalyse für Dinslaken. An einem zweiten Termin im September hatten die Bürger dann die Möglichkeit während einer Radtour oder eines Spaziergangs sowohl Problempunkte als auch gute Beispiele der Verkehrssituation in der Stadt mit den Gutachtern und den Verwaltungsmitarbeitern zu diskutieren. Anschließend fand ein Workshop statt, in dem erste Maßnahmenideen und Wünsche diskutiert wurden. Ende Januar 2017 wurden die mit der Verwaltung abgestimmten Maßnahmen abschließend mit der Öffentlichkeit diskutiert. Die Einträge im Instrument RADar!³ wurden im Zeitraum der Bestandsanalyse ebenfalls berücksichtigt.

Abbildung 2: Erarbeitungsprozess



Quelle: eigene Darstellung

Von gutachterlicher Seite wurde eine umfassende Bestandserhebung des Stadtgebietes durchgeführt. Dabei wurden wichtige Wege für den Radverkehr anhand eines standardisierten Bogens und per Befahrung mit dem Fahrrad erhoben. Die beiden Fokusbereiche wurden detailliert zu Fuß erhoben, hier standen zudem der Fußverkehr sowie die Aufenthaltsqualität im Fokus. Insgesamt erstreckte sich die Erhebung auf über 200 km des Dinslakener Fuß- und Radwegenetzes.

3 Über die Onlineplattform RADar! hatten die Dinslakenerinnen und Dinslakener die Möglichkeit, Hinweise zum Radverkehr, z. B. Probleme in der Radverkehrsführung, problematische Situationen oder auch Verbesserungsvorschläge zu verorten.

2 Allgemeine Rahmenbedingungen

Das bestehende Verkehrssystem stößt an seine Grenzen und muss sich mehr und mehr daran messen lassen, wie die alltägliche Mobilität mit relativ wenig Energie, Raum und Zeit sicher, effizient und klimafreundlich abgewickelt werden kann. Dies drückt sich auch in nationalen und internationalen Klimaschutzzielen und -abkommen aus (z. B. internationales Klimaabkommen von Paris⁴, Weißbuch Verkehr der EU⁵, Klimaschutzziele der Bundesrepublik Deutschland⁶).

Nahmobilität hat bereits heute in der Alltagsmobilität eine enorme Bedeutung. 61 % aller Wege in Deutschland sind kürzer als 5 km, davon 40 % sogar kürzer als 2 km und mehr als jeder vierte Weg ist kürzer als 1 km. Dabei wird fast jeder vierte Weg in Deutschland zu Fuß unternommen und jeder zehnte Weg erfolgt mit dem Rad – fast 60% werden mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegt⁷. Diese Zahlen zeigen das derzeit noch hohe Potenzial, den motorisierten Verkehr in Städten und Quartieren durch eine gezielte Förderung der Nahmobilität zu reduzieren. Die Förderung der Nahmobilität kann zu einem Bruchteil der bisherigen Förderkosten für die Kfz-gebundene Straßenmobilität vorgenommen werden und bringt der Gesellschaft und dem Staat insgesamt finanzielle und volkswirtschaftliche Einsparungen und den Städten mehr Urbanität sowie Lebensqualität.

Die Vorteile der Nahmobilität für die Städte und Menschen liegen auf der Hand: es entstehen lebendige, urbane Orte. Durch die Reduzierung der Autonutzung erhöht sich die Lebensqualität im Quartier und es wird ein gesünderes – da weniger lärm- und schadstoffbelastetes – Wohnumfeld für die Bevölkerung geschaffen. Wer mehr Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurücklegt, bewegt sich und profitiert gleichzeitig von den gesundheitlichen Effekten.

Folgende Bedingungen bzw. Handlungsfelder begünstigen die Entwicklung eines hohen Fuß- und Radverkehrsanteils im Quartier und in der Stadt:

- Kompakte Siedlungsstrukturen und Erreichbarkeiten wichtiger Ziele auf kurzen Wegen,
- komfortable und sichere Verkehrsangebote für Fußgänger und Radfahrer,
- Abbau von Nutzungskonflikten, v.a. mit dem ruhenden Kfz-Verkehr,
- attraktive Gestaltung des öffentlichen Raumes,
- Einbindung der Angebote in einen übergreifenden Mobilitätsverbund sowie
- abgestimmte kommunikative Vermittlung und Bewusstseinsbildung zur Nahmobilität.

Kompakte Siedlungsstrukturen bzw. eine hohe Siedlungsdichte erlauben die Ansiedlung von Einzelhandel und Dienstleistungsangeboten im Quartier und fördern neben der Nahmobilität auch eine bessere Nahversorgung. Darum empfiehlt es sich, die Siedlungsentwicklung an Standorten zu konzentrieren, die bereits über eine gewisse infrastrukturelle Ausstattung verfügen und nicht dezentrale Standorte am Stadtrand auszuweisen und zu entwickeln.

4 u.a. Begrenzung der Erderwärmung auf max. 1,5 Grad, Reduzierung der weltweiten Treibhausgasemissionen auf Null bis 2060

5 u.a. Minderung des CO₂-Ausstoßes um 60 % bis 2050 gegenüber dem Jahr 1990

6 u.a. Minderung der Treibhausgasemissionen bis 2030 um mehr als ein Drittel, weitgehende Treibhausgasneutralität bis 2050

7 vgl. MID 2008

Im Folgenden werden die Grundanforderungen von Fußgängern und Radfahrer dargestellt. Sie dienen zum einen als Bewertungsgrundlage für die Analyse der Fuß- und Radverkehrssituation in Dinslaken. Zum anderen sind sie ein Ausblick auf die späteren Handlungsfelder und Maßnahmen (siehe Kapitel 5).

2.1 Rahmenbedingungen des Fußverkehrs und Standards der Fußverkehrsplanung

Die Grundanforderungen von Fußgängern an ihre Infrastruktur werden in technischen Regelwerken beschrieben. Zu nennen sind vor allem die EFA – Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (FGSV 2002) sowie die RASt 06 – Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (FGSV 2007).

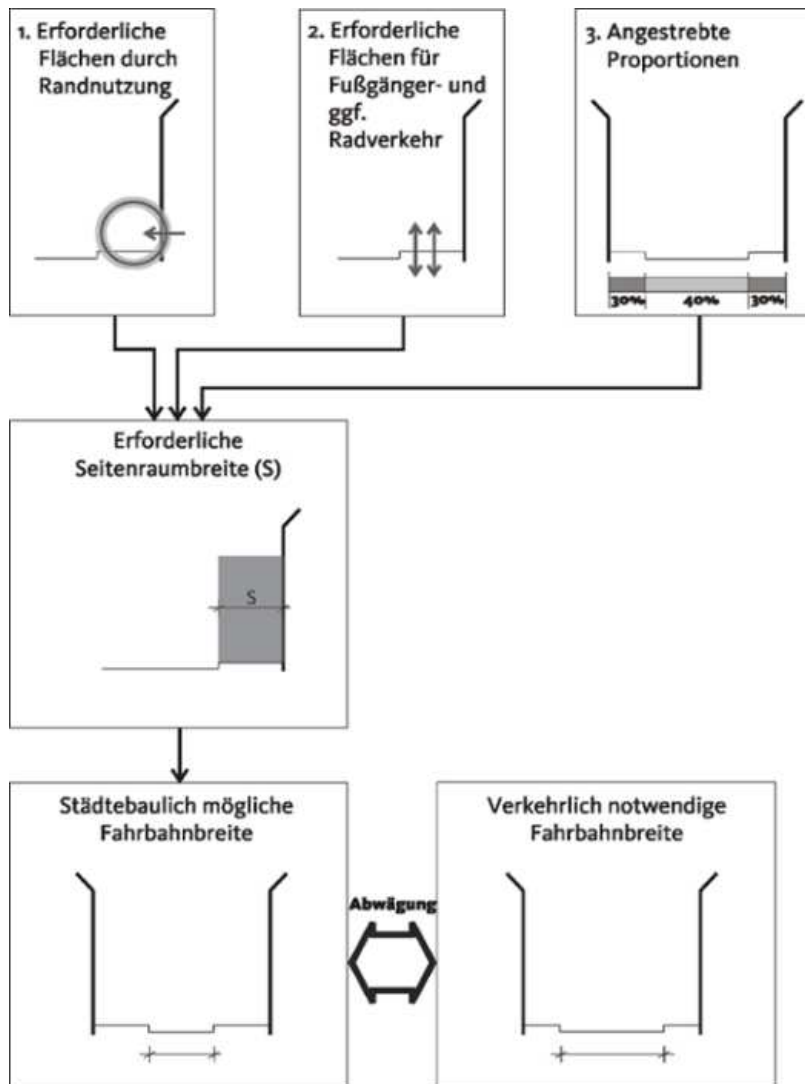
Breite und Dimensionierung von Gehwegen

Eine essenzielle Grundanforderung ist die angemessene Dimensionierung der Gehwege. Diese beträgt im Regelfall 2,50 m Breite, mindestens 1,50 m. Bemessungsgrundlage sind z. B. die Fußgängerdichte sowie der Straßentyp und die Randnutzungen. Werden Fuß- und Radverkehr gemeinsam geführt, sind je nach Fuß- und Radverkehrsbelastung breitere Wege von 2,50 m (im Minimalfall) bis zu mehr als 4,00 m zu wählen.

Städtebauliche Bemessung

Es ist auf die maßstäbliche Gestaltung der Gehwege im Straßenraum zu achten, damit für den Fußverkehr nicht nur „Restflächen“ übrigbleiben. Die RASt 06 empfiehlt für die Umgestaltung von Straßenräumen eine städtebauliche Bemessung, die sich an straßenraumspezifischen Nutzungsansprüchen orientiert. Das heißt, die Straßenplanung erfolgt vom Rand aus und stellt zu Beginn die erforderlichen Flächen für Fußgänger und Radfahrer in den Vordergrund. Zudem wird bezüglich der Proportionen ein Verhältnis von 30%:40%:30% zwischen Seitenraum, Fahrbahn und Seitenraum empfohlen.

Abbildung 3: Städtebauliche Bemessung von Straßenräumen



Quelle: Eigene Darstellung nach RAsT 06 (vgl. FGSV 2007)

Verkehrssicherheit

Eine hohe Verkehrssicherheit ist sowohl im Längsverkehr als auch bei Überquerungen von Straßen wichtig. Insbesondere tragen hierzu ausreichend breite Gehwege, regelmäßige und gesicherte Querungsstellen, gute Sichtbeziehungen zu anderen Verkehrsteilnehmern, niedrige Fahrgeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs, kurze Wartezeiten an Ampeln sowie eine Trennung vom Radverkehr bei.

Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit des Fußgängerverkehrs beziehen sich in der Regel auf die Gestaltung von Knotenpunkten und Kreuzungen, da hier der Fußverkehr die Fahrbahn quert und hier die größte Unfallgefahr für die Fußgänger besteht. Als Kriterien für die Bewertung der Verkehrssicherheit gelten die Erkennbarkeit, Übersichtlichkeit und Begreifbarkeit der Verkehrssituation.

Direkte Fußwegeverbindungen

Aufgrund der starken Umwegeempfindlichkeit von Fußgängern sollte auf netzschlüssige, durchlässige und direkt geführte Fußverkehrsverbindungen geachtet werden. Daher sollten Trennwirkungen

gering gehalten und regelmäßige Querungsmöglichkeiten angeboten werden. Wird der lineare, an Haupt- und Geschäftsstraßen oft flächige Querungsbedarf nicht durch regelmäßige Querungsangebote befriedigt, überqueren Fußgänger mit freien Querungen außerhalb der dafür vorgesehenen Angebote. Dies erhöht das Unfallrisiko - beispielsweise, wenn Fußgänger für Autofahrer unerwartet zwischen parkenden Autos hervortreten.

Hinweise zur Ermittlung der Notwendigkeit von Querungsanlagen gibt die RASt („Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“, FGSV (2006)). Bauliche Querungsanlagen sind v. a. dann erforderlich, wenn bspw. ein ausgeprägter Fußgängerquerungsbedarf und eine Verkehrsstärke von mehr als 10.000 Kfz/ Tag vorliegen (bei einer Kfz-Höchstgeschwindigkeit von 50 km/ h). Unabhängig von den Belastungen ist deren Einrichtung erforderlich, wenn regelmäßig mit schutzbedürftigen Fußgängern, wie z. B. Kindern und älteren Menschen, zu rechnen ist.

Mittelinseln oder Mittelstreifen sollten in der Regel eine Breite von 2,00 m vorweisen. Werden sie auch von Radfahrern genutzt, sind üblicherweise 2,50 m bis 3,00 m Breite vorzusehen⁸. Bei Fußgängerampeln sind lange Wartezeiten zu vermeiden, denn erfahrungsgemäß führen Sperrzeiten von mehr als 40 Sekunden zu vermehrten Missachtungen des Rotlichts durch Fußgänger.

Vermeidung von Nutzungskonflikten

Einbauten, Stadtmöblierung oder mobile Hindernisse wie Werbeaufsteller sind so zu positionieren, dass sie keine Widerstände und Nutzungskonflikte (bspw. Einschränkungen der Wegebreite, Hindernisse, Stolperfallen) verursachen. Vor allem in dichten Wohnquartieren treten Konflikte mit dem ruhenden Kfz-Verkehr auf, wenn dieser (angeordnet oder als Falschparker) auf Gehwegen oder im Bereich von Kreuzungen und Übergängen parkt. Auch ein Radverkehr auf Gehwegen (ob fahrend oder ruhend) führt zu Konflikten und Unfallgefahren.

Soziale Sicherheit

Fußwegeverbindungen sollten für jede Person angstfrei erlebbar sein und soziale Sicherheit bieten, insbesondere zur Nachtzeit und in dunklen Tageszeiten. Durch Möblierung, Straßenraumgestaltung und v.a. Beleuchtung kann das Sicherheitsempfinden ebenso gesteigert werden wie durch eine Belebtheit des Umfelds, die eine soziale Kontrolle ermöglicht.

Barrierefreiheit

Für mobilitätseingeschränkte Personengruppen sollen die öffentlichen Räume nicht nur zeitlich barrierefrei (z. B. Vermeidung von Angsträumen zur dunklen Tageszeit) sondern auch baulich barrierefrei gestaltet werden. Hierzu sind hindernisfreie, taktil und visuell abgegrenzte Gehwegbereiche notwendig. Für Gehbehinderte, Rollstuhlfahrer sowie temporär mobilitätsbeeinträchtigte Personen (bspw. Menschen mit Kinderwagen) bedeutet dies in Querungsbereichen möglichst eine Nullabsenkung der Borde und ausreichend breite Gehwege, während Sehbehinderte vor allem auf ertastbare Kanten oder taktile Leitelemente angewiesen sind.

⁸ vgl. FGSV (2006)

Aufenthalts- und Sitzmöglichkeiten

Insbesondere Gehbehinderte und ältere Menschen sind in regelmäßigen Abständen auf Sitzmöglichkeiten angewiesen („Mobilität braucht Orte der Immobilität“, ca. alle 100 m). Zudem führen Orte der Immobilität zu einer stärkeren Belebung des und Kommunikation im öffentlichen Raum. Für die Erlebbarkeit der Stadt durch Kinder kommt auch dem Spielbedürfnis eine wichtige Rolle zu. Für Kinder ist der öffentliche Raum Erfahrungs- und Sozialisationsraum. Wichtig ist für alle Fußgängergruppen ein als angenehm und attraktiv empfundenes städtebauliches Umfeld.

Orientierung und Wegweisung

Übersichtliche Wegeführungen mit möglichst einheitlicher und barrierefreier Gestaltung sowie ein eigenständiges Wegweisungssystem bieten Orientierung für einheimische Fußgänger sowie Besucher der Stadt. Die Beschilderungen müssen einheitlich, lesbar, wahrnehmbar und kontinuierlich sein. Straßennamenschilder sollten um Hausnummern ergänzt werden, um ortsfremden Personen die Orientierung zu erleichtern.

Die Zielauswahl für einen Planungsraum sollte auf wichtige Ziele konzentriert werden, um eine Überfrachtung der Wegweisung zu vermeiden. Denkbar sind z.B. zentrale Einkaufslagen, Sehenswürdigkeiten, Grünflächen, Spielplätze, Ämter, Bahnhöfe, Mobilitätsstationen, ausgewählte öffentliche Einrichtungen wie z. B. Theater oder Krankenhäuser sowie öffentliche Toiletten.

2.1.1 Anforderungen von spezifischen Fußgängergruppen

Neben den dargestellten grundsätzlichen Anforderungen von Fußgängern ist die Planung des öffentlichen Raumes an spezifischen Anforderungen bestimmter Fußgängergruppen zu orientieren. Für die einzelnen Gruppen werden im Folgenden ihre objektiven und subjektiven Anforderungen an den Raum beschrieben⁹.

Kinder

Kinder sind im Straßenverkehr besonders gefährdet, da ihre sensorischen, motorischen und geistigen Fähigkeiten noch nicht voll ausgebildet sind und sie beispielsweise bei der Wahrnehmung und Einschätzung von Entfernungen und Geschwindigkeiten noch Defizite vorweisen. Auch ist ihr Bewegungsablauf durch plötzliche Richtungs- und Geschwindigkeitswechsel oftmals nur schwer vorhersehbar. Wegen ihrer geringen Größe sind sie schwerer wahrzunehmen und werden zum Beispiel von parkenden Fahrzeugen verdeckt.

Kinder sind in ihrem Verkehrsverhalten sehr raumfordernd, da sie den öffentlichen Raum häufig als Spielfläche nutzen oder Spielgeräte mit sich führen. Für sie ist damit oft der Weg das Ziel. Die Qualität des Wohnumfeldes hat dabei einen wesentlichen Einfluss auf die Aktivität von Kindern, da sie vor

⁹ Aufgrund der Vielzahl der Einflussfaktoren wird dabei kein Anspruch auf Vollständigkeit erhoben. Ebenso sind Überschneidungen zwischen den einzelnen Gruppen möglich.

allem im Bereich des Wohnumfeldes im Straßenraum spielen. Die selbstständige Mobilität ist für Kinder ein wichtiges Element der Entwicklung – sowohl körperlich als auch geistig.

Kinder sind in besonderem Maße auf das Zufußgehen als Fortbewegungsart angewiesen, bspw. auf Schulwegen. Daher kommt der Ausgestaltung der Schulwege – bspw. durch gesicherte Querungsstellen, breite Gehwege, verkehrssichere Bushaltestellen – eine besondere Bedeutung zu. Als unsicher empfundene Schulwege tragen dazu bei, dass Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Schule fahren. Dies behindert nicht nur die selbstständige Mobilität der Kinder und beeinflusst ihre körperliche und geistige Entwicklung negativ, sondern erhöht auch das Kfz-Verkehrsaufkommen im Schulumfeld mit negativen Folgewirkungen auf die Verkehrssicherheit der Zu-Fuß-Gehenden und Rad fahrenden Schüler.

Jugendliche

Genau wie für Kinder hat auch für Jugendliche die Erlebbarkeit des öffentlichen Raumes einen hohen Stellenwert. Jugendliche nutzen ihn als Ort der Kommunikation und der Freizeit außerhalb des Elternhauses. Besonders öffentliche Plätze und Parkanlagen sind dabei als Treffpunkte und Bewegungsorte attraktiv. Erreichbarkeit, Wohnungsnähe und Aufenthaltsqualität sind für Jugendliche besonders wichtig. Teilweise erleben Jugendliche an diesen Orten eine Verdrängung, da ihre Anwesenheit von anderen Nutzern als störend empfunden wird. Aufgrund dessen sind konfliktfrei zugängliche, öffentliche Orte für Jugendliche von großer Bedeutung.

Senioren und mobilitätseingeschränkte Personen

Im Alter gewinnt das ‚Verkehrsmittel‘ zu Fuß wieder an Bedeutung. Die Möglichkeit, selbstständig zu Fuß zum Einkaufen zu gehen und dadurch soziale Kontakte pflegen zu können, wirkt für ältere Menschen sozial, psychisch und physisch stabilisierend.

Da mit zunehmendem Alter die physische Konstitution nachlässt, sind Senioren häufig in ihrer Mobilität eingeschränkt und zählen zu den mobilitätseingeschränkten Personen. Die Einschränkungen ergeben sich meist aus Gehbeschwerden, nachlassender Seh- und Hörfähigkeit sowie eingeschränktem Reaktions- und Wahrnehmungsvermögen. Für Mobilitätseingeschränkte haben barriere- und umwegfreie Wegeverbindungen eine hohe Bedeutung. Hierzu zählen auch Ruheräume in Form von Sitzgelegenheiten in regelmäßigen Abständen. Durch die Verwendung von Gehhilfen (Stock, Rollator), durch Rollstühle oder durch untergehaltene Begleitpersonen erhöht sich zudem die beanspruchte Verkehrsfläche.

Blinde und sehbehinderte Menschen haben insbesondere Schwierigkeiten, feststehende Hindernisse und dynamische Objekte (z. B. herannahende Fahrzeuge) zu erfassen. Starke Kontraste können ggf. besser wahrgenommen werden. Die Erfassbarkeit des Straßenraumes durch einen Langstock, z. B. mit Hilfe von taktilen Bodenelementen, ist für diese Nutzergruppe besonders wichtig. Für Rollstuhlfahrer, gehbehinderte Personen und temporär mobilitätseingeschränkte Personen (bspw. bei Führung eines Kinderwagens) spielen die Überwindbarkeit von Hindernissen (z. B. Bordsteine), ausreichend dimensionierte Verkehrsräume und die Vermeidung von Umwegen eine wichtige Rolle.

Beim Fortbewegen in einem Rollstuhl dürfen keine starken Oberflächenneigungen oder Stufen vorhanden sein. Des Weiteren werden Rollstuhlfahrer aufgrund ihrer geringeren Höhe von anderen Verkehrsteilnehmern schlechter wahrgenommen. Gehörlose und hörbehinderte Menschen können auch hinsichtlich der Orientierungsfähigkeit eingeschränkt sein und sich dadurch langsamer fortbewegen. Dies kann zusammen mit der eingeschränkten Kommunikationsfähigkeit ein erhöhtes Konfliktpotenzial mit anderen Verkehrsteilnehmern zur Folge haben.

Besonders wichtig sind barrierefreie Querungsmöglichkeiten, die ein sicheres Queren bei geringeren Schrittgeschwindigkeiten ermöglichen. Dies ist z. B. bei der Dauer der Grünphase an Fußgängerlichtsignalanlagen zu berücksichtigen. Ferner ist bei mobilitätseingeschränkten Personen ein erhöhtes Sicherheitsbedürfnis festzustellen, was u.a. dazu führt, dass dunkle und wenig belebte Wege gemieden werden. Auch empfinden sie im Straßenverkehr häufig Unsicherheit und beschränken deshalb ihre Außerhausaktivitäten.

2.1.2 Zusammenfassende Darstellung

Tabelle 1 stellt die wichtigsten Anforderungen und Bedürfnisse von Fußgängern auf der Grundlage der Regelwerke (EFA, RAST) zusammenfassend dar und fasst gleichzeitig Handlungsbedarfe einer Fußverkehrsförderung zusammen:

Tabelle 1: Anforderungen von Fußgängern

	<i>Regelstandards</i>	<i>Anmerkungen</i>
Fußwegenetz	Maschenweite 100 bis 150 m beidseitige Gehwege Ausnahmen: außerorts oder an Straßen mit nur einseitiger Bebauung	
Breite eigenständig geführte Fußwege	2,50 m	≥ 3,00 m auf Hauptfußwegeachsen mind. 1,5 m auf Straßen mit geringer Fußgängerfrequenz, z. B. außerorts oder in Gewerbegebieten
zusätzliche Anforderungen durch Aufenthalts- und Spielflächen an den Seitenraum – insb. für Geschäftsstraßen	Flächen für Kinderspiel ≥ 2 m Verweilflächen vor Schaufenstern ≥ 1,00 m Sitzgelegenheiten ≥ 1,00 m Geschäftsauslagen ≥ 1,50 m	
Breite von gem. Fuß- und Radwegen	≥ 2,50 m	Einsatz möglichst nur außerorts, insb. in der Innenstadt Trennung des Fuß- und Radverkehrs

	<i>Regelstandards</i>	<i>Anmerkungen</i>
		nur dort, wo Netz- und Aufenthaltsbedeutung beider Verkehrsarten gering sowie schutzbedürftige Personen selten sind möglichst nicht auf Gefällstrecken > 3 %
Mittelinseln und -streifen	Überquerungsanlage für Fußgänger: Breite = 2 m Anlage unter Berücksichtigung der Breitenanforderungen von Radfahrer und Rollstuhlfahrer: Breite \geq 2,50 m	Nur in Ausnahmefällen Unterschreitung der Breitenmaße (bspw. beengte Fahrbahn) punktuell an Stellen mit ausgeprägtem Querungsbedarf oder sensiblen Einrichtungen regelmäßig an Hauptstraßen mit linearem Fußgängerquerungsdruck (Abstand max. 80 m) oder Einsatz von Mittelstreifen Einsatz vorgezogener Seitenräume bei anliegenden Parkständen
Fußgängerüberwege (siehe auch Anhang I)	Einsatz im Nebenstraßennetz insb. an schutzbedürftigen Stellen (Kitas, Schulen) Einsatz an Kreisverkehren	innerorts nur an zweistreifigen Straßen mit zul. Höchstgeschwindigkeit von max. 50 km/h je nach örtlichen Verhältnissen Kombination mit vorgezogenen Seitenräumen und/ oder Mittelinseln/-streifen
Fußgänger-LSA	zyklische Beachtung der Fußgängerfreigabezeit in der Signalsteuerung Fußgänger-Wartezeit max. 40 Sek. bei vorhandenen Mittelinseln Querung „in einem Zug“	
Barrierefreie Gehwege	hindernisfreie, taktil und visuell abgegrenzte Gehwege und Übergänge	
Sitzgelegenheiten	50 m bis max. 100 m Abstand auf bedeutenden Fußwegeachsen	
Zielkonflikte zwischen der Fußverkehrs- und der Kfz-Verkehrsplanung	Priorisierung des Fußverkehrs in der Abwägung	

2.2 Rahmenbedingungen des Radverkehrs und Standards der Radverkehrsplanung

In der Vergangenheit wurde das zentrale Augenmerk in der Verkehrsplanung häufig auf die Beschleunigung des Autos gelegt. Die Straßen wurden weitestgehend vom Radverkehr freigehalten, dieser wurde gemeinsam mit Fußgängern auf die Restflächen verdrängt – häufig mit dem Verweis auf die Sicherheit der Radfahrer. Doch diese Führung auf dem Hochbord bringt einige Probleme mit sich.

Gerade zwischen Fußgängern und Radfahrern kommt es auf gemeinsam zu nutzenden Flächen häufig zu Konflikten. An Kreuzungen ereignen sich Unfälle zwischen Radfahrern und dem motorisierten Verkehr, wenn Radfahrer auf dem Hochbord fahren, da sie von Autofahrern oft nicht ausreichend wahrgenommen werden. Eine Untersuchung stellte fest, dass das Benutzen eines Radweges an Kreuzungen mit einem fünffach höheren Unfallrisiko verbunden ist, als das Fahren auf der Fahrbahn¹⁰. Weitere Studien haben die Erkenntnis verstärkt, dass das Radfahren auf der Fahrbahn sicherer ist, da Radfahrer so im Sichtfeld des Kraftfahrzeugverkehrs geführt werden. In diesem Zusammenhang wird auch häufig eine Abschaffung der Radwegebenutzungspflicht gefordert.

2.2.1 Radwegebenutzungspflicht

Zur Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht existiert seit 2010 in Deutschland ein zentrales Grundsatzurteil. Das Bundesverwaltungsgericht entschied, dass „eine Radwegebenutzungspflicht [...] nur angeordnet werden darf, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Rechtsgutbeeinträchtigung erheblich übersteigt“. Das Gericht beruft sich dabei auf § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO¹¹. Dieses Urteil macht das Radfahren auf der Straße zur Regel, wenn keine qualifizierte Gefahrenlage nachgewiesen werden kann. Zudem ist gemäß § 45 Abs. 1c Satz 3 StVO die Anordnung der Benutzung von benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen in Tempo-30-Zonen generell unzulässig. Dies hat bereits in einigen Städten – beispielsweise Köln – dazu geführt, dass alle bestehenden Benutzungspflichten aufgehoben wurden und die besonderen Gefahrenlagen nun neu ermittelt werden.

Weder in der Straßenverkehrsordnung (StVO) noch in der dazugehörigen Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) sind Hinweise dazu zu finden, wie sich die besondere Gefahrenlage darstellt. Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) gibt erste Anhaltspunkte, wann von einer Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn im Mischverkehr abzusehen ist: Die Verkehrsstärke der Kraftfahrzeuge, die zulässige Höchstgeschwindigkeit sowie die Fahrbahnbreite spielen eine besondere Rolle¹². Auch die Auswertung von Unfällen kann dafür ausschlaggebend sein, einen benutzungspflichtigen Radweg auszuweisen. Die Gefahrenlage kann demnach nur auf Grundlage aktueller,

10 vgl. Schnüll (1992)

11 Az: BVerwG 3 C 42.09

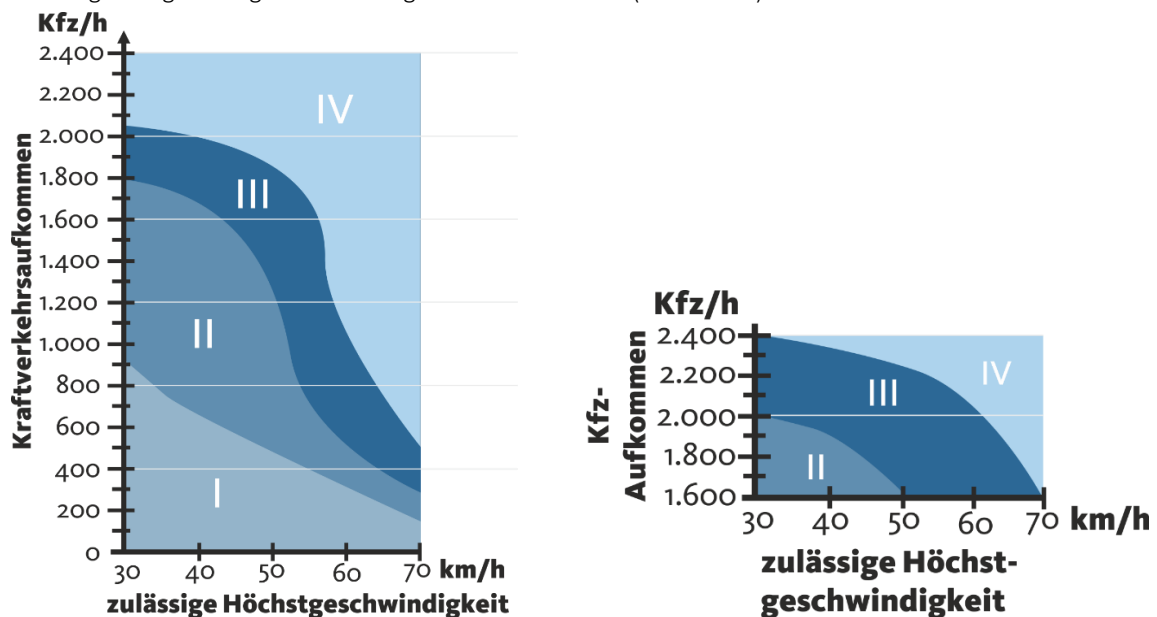
12 vgl. FGSV/ERA (2010)

ortsspezifischer Verkehrserhebungen ermittelt werden. Im Folgenden wird für die Hinweise zur Einschätzung der Gefahrenlage auf einen Leitfaden der Stadt Mainz zurückgegriffen, der Kriterien der verschiedenen Regelwerke für das Gefährdungspotenzial zusammenstellt¹³:

▪ Kfz-Belastung und zulässige Höchstgeschwindigkeit | Belastungsbereiche¹⁴

Die Kombination aus Kfz-Belastung, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie der Spurigkeit der Fahrbahn kann erste Anhaltspunkte für das Gefahrenpotenzial für Radfahrer auf einem Straßenabschnitt verdeutlichen. Die FGSV hat hierfür Belastungsbereiche definiert und spezifische Führungsformen empfohlen.

Abbildung 4: Abgrenzung der Belastungsbereiche nach ERA (FGSV 2010)¹⁵



Quelle: Eigene Darstellung nach ERA (FGSV 2010)

<i>Belastungsbereich I</i>	Eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr ist nicht notwendig. Benutzungspflichtige Radwege sind nicht zulässig.
<i>Belastungsbereich II</i>	Eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr ist nicht notwendig. Alternative Angebote (anderer Radweg, Gehweg „Radfahrer frei“) sind empfohlen.
<i>Belastungsbereich III</i>	Eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr ist notwendig. In günstigen Fällen (geringes Schwerverkehrsaufkommen, übersichtliche Linienführung) kann auch eine nicht benutzungspflichtige Führungsform in Frage kommen.

¹³ vgl. Klöpfer (2011)

¹⁴ vgl. FGSV (2010)

¹⁵ Lesehilfe: Bei einer Straße mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ist die Führung des Radverkehrs auf der Straße im Mischverkehr (Belastungsbereich I) unproblematisch, solange die Belastung nicht über 700 Kfz/Stunde liegt. Von einem benutzungspflichtigen Radweg ist somit abzusehen.

Belastungsbereich IV Rad- und motorisierter Verkehr sind durch benutzungspflichtige Radwege zu trennen.

▪ Unfallzahlen¹⁶

Gab es fünf gleichartige Unfälle in einem Jahr oder fünf Unfälle mit Personenschaden in drei Jahren bzw. drei Unfälle mit schwerem Personenschaden auf demselben Streckenabschnitt, so ist die Gefahrenlage zu hoch, um die Fahrbahn freizugeben. Hierbei handelt es sich um Unfallhäufungsstellen, welche bei der Analyse und Maßnahmenentwicklung speziell betrachtet werden.

„Ist aus Verkehrssicherheitsgründen die Anordnung der Radwegebenutzungspflicht [...] erforderlich, so ist sie, wenn nachfolgende Voraussetzungen erfüllt sind, vorzunehmen“¹⁷. Die Anordnung einer Benutzungspflicht ist demnach weiter nur zulässig, wenn eine für den Radweg bestimmte Verkehrsfläche (baulicher Radweg oder Radfahrstreifen; gemeinsam nutzbarer Gehweg) vorhanden ist oder angelegt werden kann, die Nutzung des Radweges zumutbar und die Linienführung eindeutig ist¹⁸. Sollen einzelne Wege von einer Kommune als benutzungspflichtig ausgewiesen werden, können grundsätzlich drei Arten von benutzungspflichtigen Infrastrukturelementen genutzt werden (siehe Tabelle 1). Die baulichen Voraussetzungen der Breite sind dann zu erfüllen. Zur Ausweisung ist jedoch selbst bei der Einhaltung notwendiger Breiten die besondere Gefahrenlage seitens der Stadt zu belegen.

Von den in der VwV-StVO festgeschriebenen Mindestmaßen kann nur „ausnahmsweise und nach sorgfältiger Prüfung“¹⁹ abgewichen werden, „wenn es aufgrund der örtlichen oder verkehrlichen Verhältnisse erforderlich und verhältnismäßig ist, an kurzen Abschnitten (z.B. kurze Engstelle) unter Wahrung der Verkehrssicherheit“²⁰. Anzumerken ist, dass die Mindestbreiten einen Überholvorgang auf den Radwegen nicht möglich machen. Gerade bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten, die durch die steigende Anzahl von Pedelecs sowie die unterschiedlichen Nutzer des Fahrrades weiter an Bedeutung gewinnen werden, werden Überholvorgänge in Zukunft verstärkt notwendig.

16 vgl. FGSV (2003)




17 VwV StVO zu §2 Abs.4, Satz 2

18 vgl. VwV StVO zu §2 Abs.4, Satz 2

19 VwV StVO zu §2 Abs.4, Satz 2, 2a

20 VwV StVO zu §2 Abs.4, Satz 2

Tabelle 2: Breiten-Standards benutzungspflichtiger Radwege

<i>Benutzungspflichtige Radwege</i>	<i>Anlagentyp</i>	<i>Regelbreiten nach ERA (ohne Sicherheitstrennstreifen)</i>	<i>Mindestbreiten nach StVO (ohne Sicherheitstrennstreifen)</i>
Radwege mit Zeichen 237 (Radweg) 	baulich angelegter Radweg	möglichst 2,00 m	mindestens 1,50 m
	Radfahrstreifen, inkl. der Breite des Zeichens 295 (Fahrstreifenbegrenzung)	möglichst 1,85 m	mindestens 1,50 m
Radwege mit Zeichen 240 (gemeinsamer Fuß- und Radweg) 	baulich angelegter Radweg innerorts	möglichst > 2,50 m	innerorts: mindestens 2,50 m
	baulich angelegter Radweg außerorts	möglichst 2,50 m	außerorts: mindestens 2,00 m
Radwege mit Zeichen 241 (getrennter Fuß- und Radweg) 	baulich angelegter Radweg	möglichst 2,00 m (für den Radweg)	mindestens 1,50 m (für den Radweg)

Quelle: eigene Darstellung nach FGSV 2010 sowie VwV StVO

Weitere **zentrale bauliche Voraussetzungen** zur Anordnung einer Benutzungspflicht nach VwV-StVO sind, dass...

- ...der Gehweg vom Rad- und Fußgängerverkehr getrennt oder gemeinsam benutzt werden kann und ausreichende Flächen für den Fußgängerverkehr zur Verfügung stehen.
- ...von der Fahrbahn ein Radweg baulich oder ein Radfahrstreifen mit Zeichen 295 "Fahrbahnbegrenzung" abgetrennt werden kann.
- ...der Radweg eine zumutbare Beschaffenheit und einen zumutbaren Zustand [Breite, Befestigung, frei von Hindernissen] aufweist.
- ...eine eindeutige, stetige und sichere Linienführung vorliegt. Die Radwegführung an Kreuzungen und Einmündungen muss auch für den Ortsfremden eindeutig erkennbar sein. Der Radverkehr ist rechtzeitig vor der Kreuzung oder Einmündung im Sichtfeld des Kraftfahrzeugverkehrs zu führen und die Radwegführung an der Kreuzung oder Einmündung ist darauf abzustimmen.

Nach §45 Abs.1 c sind Tempo 30-Zonen nur an Straßen zulässig, die keine Lichtzeichen geregelte Kreuzungen oder Einmündungen, Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295), Leitlinien (Zeichen 340) und benutzungspflichtige Radwege (Zeichen 237, 240, 241 oder Zeichen 295 in Verbindung mit Zeichen 237) besitzen. Hinter den Zeichen verbergen sich Radwege, gemeinsame oder getrennte Geh- und Radwege und Radfahrstreifen.

2.2.2 Grundlagen für die Bewertung und Planung von Radverkehrsanlagen

Neben den in der StVO und deren Verwaltungsvorschrift formulierten Standards sind die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ der FGSV aus dem Jahr 2010 ein Grundlagenwerk, auf das auch in der StVO verwiesen wird.

„Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA)

Die FGSV veröffentlichte im Jahr 2010 die aktuelle Fassung der „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA). In diesem Grundlagen-Werk werden auf Basis der aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisse Empfehlungen für die Gestaltung einer sicheren Radverkehrsinfrastruktur gegeben, die ein zügiges Vorankommen gewährleistet. Die ERA ist nicht mit einer gesetzlichen Verordnung gleichzusetzen, in der VwV-StVO wird jedoch ausdrücklich auf deren Berücksichtigung bei der Gestaltung von Radverkehrsanlagen hingewiesen²¹. Die Festlegungen haben sich zu einem informellen Ausbaustandard entwickelt.

Die Empfehlungen der ERA gelten nicht nur für die Gestaltung benutzungspflichtiger Radwege, sondern sollen auch bei den nicht benutzungspflichtigen Radwegen angewendet werden. Die Anforderungen an die Breiten dieser sog. „anderen Radwege“ lassen sich aus der ERA ableiten, sind dort jedoch nicht eindeutig formuliert²². Insgesamt sollte beachtet werden, dass andere Radwege immer ein ergänzendes Angebot zur Fahrbahnnutzung darstellen und deswegen auch eine qualitativ hochwertige Gestaltung und Unterhaltung erfahren sollten - bis sie bei etwaigen Umbaumaßnahmen ggf. zurückgebaut werden. Ausreichend breite Radwege, weite Kurvenradien, ein rutschfester Belag sowie die Vermeidung von Absperrpfosten, Umlaufsperrren und Treppen sind weitere wichtige Aspekte einer Radverkehrsförderung.

2.2.3 Signalisierungen für den Radverkehr

Genauso, wie die Verkehrsinfrastruktur mit der Zeit gewachsen ist, haben sich auch die Regelungen zur Signalisierung für Radfahrer im Laufe der Zeit verändert, sodass Radfahrer heute eine Vielzahl an Lösungen in Städten antreffen. Dieser Umstand führt häufig dazu, dass Radfahrer unsicher sind, welche Signalisierung zu beachten ist und häufig die für die aktuelle Situation günstigere gewählt wird.

²¹ vgl. VwV StVO zu § 2, Abs. 4 Satz 2, 5

²² vgl. FGSV (2010)

In der Fassung der StVO, die bis zum April 2013 gültig war, wurde die von Radfahrer zu wählende Signalisierung von der Position der Furt abhängig gemacht. Wenn eine Radverkehrsfurt an eine Fußgängerfurt grenzt und keine besondere Signalisierung besteht, mussten Radfahrende das Lichtzeichen für Zu-Fuß-Gehende mitverwenden.

In der Fassung der StVO, die seit April 2013 gültig ist, heißt es: „wer ein Rad fährt, hat die Lichtzeichen für den Fahrverkehr zu beachten“²³. Besteht eine besondere Signalisierung für den Radverkehr, so ist diese zu nutzen. „An Lichtzeichenanlagen mit Radverkehrsführungen ohne besondere Lichtzeichen für Rad Fahrende müssen Rad Fahrende bis zum 31. Dezember 2016 weiterhin die Lichtzeichen für Zu-Fuß-Gehende beachten, soweit eine Radverkehrsfurt an eine Fußgängerfurt grenzt.“²⁴. Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass der Bestandsschutz ausläuft und bis zum Januar 2017 alle Lichtsignalanlagen, die den Anforderungen nicht entsprechen, umgerüstet werden müssen. Dies kann zum einen die Installation von separaten Signalisierungen für den Radverkehr bedeuten (für den Radverkehr die eindeutigste Lösung) oder das Anbringen von Kombischeiben an Fußgängerüberwegen. Ansonsten müssen Radfahrer das Lichtzeichen für den Kfz-Verkehr beachten.

Insgesamt wird zukünftig zwischen drei Formen der Radverkehrssignalisierung unterschieden: gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr, gemeinsam mit dem Fußverkehr oder selbstständig durch eine eigene Radverkehrssignalisierung. Doch gerade gemeinsame Signalisierungen mit dem Fußverkehr gehen nicht auf die schnelleren Räumzeiten des Radverkehrs ein. Und auch für den Umgang mit anderen Radwegen (parallel zum Mischverkehr) gibt es keine einheitliche oder eindeutige Regelung.

2.2.4 Das Pedelec | Neue Anforderungen an kommunale Radwegeinfrastruktur

Die Anzahl der Pedelecs auf deutschen Straßen hat sich in den letzten Jahren rasant entwickelt. Im Jahr 2010 wurden deutschlandweit 200.000 Pedelecs, 2012 bereits 400.000 und im Jahr 2015 540.000 solcher Räder verkauft. Im Jahr 2012 existierten 1 Millionen Pedelecs in Deutschland, was damit knapp 1,5 % des gesamten Fahrradbestandes in Deutschland ausmacht, 2016 sind es bereits 2,5 Millionen²⁵. Zukünftig wird von einer Absatzzahl von 600.000 Pedelecs pro Jahr ausgegangen, sodass sich der Anteil weiter schnell erhöhen wird.

Die Hauptnutzergruppe von Pedelecs ist aktuell noch die Generation 50+, die auch vor dem Kauf regelmäßig Rad gefahren ist. Aufgrund der elektrischen Unterstützung stellen diese Räder gerade für ältere Nutzer eine Alternative zum konventionellen Fahrrad dar, werden aber bisher hauptsächlich im freizeitorientierten und touristischen Bereich genutzt. Die Erfahrungen aus den Niederlanden und das steigende Interesse jüngerer Menschen lassen eine zunehmende Nutzung von Pedelecs auch im Alltagsverkehr erwarten.²⁶

23 §37 Abs.2 StVO

24 §37 Abs.2 StVO

25 Zweirad-Industrie-Verband (Stand: März 2016): http://www.ziv-zweirad.de/fileadmin/redakteure/Downloads/Marktdaten/PM_2016_08.03_E-Bike-Markt_2015.pdf

26 Auch die Nutzergruppe der 14-19-Jährigen zeigt zu 42 % Interesse an Pedelecs (vgl. ZIV (2011)).

Durch die verstärkte Pedelec-Nutzung auf kommunalen Verkehrswegen steigt das Geschwindigkeitsniveau im Radverkehr. Pedelec-Fahrer fahren im Durchschnitt 3 km/h schneller als ein normaler Radfahrer der gleichen Altersgruppe. So erhöhen sich die Geschwindigkeitsunterschiede zwischen unterschiedlichen Typen an Radfahrenden, aber auch zwischen Radfahrer und Fußgänger. Es ist also mit häufigeren Überholvorgängen zu rechnen. Hinzu kommt eine häufigere Nutzung von Fahrradanhängern bei Pedelec-Rädern, die eine größere lichte Breite auf Radverkehrsanlagen erfordern. Die notwendigen Breiten von Radwegen werden auch durch die steigende Verbreitung von Lastenrädern oder Dreirädern größer. Hier sind die Regelbreiten der FGSV (ERA 2010) zu empfehlen.

Sicherheitsrisiken ergeben sich besonders dann, wenn Pedelec-Fahrer die hohe Beschleunigungskraft und starke Bremswirkung des Pedelecs nicht beherrschen. Die Geschwindigkeiten der - in den Augen von Autofahrer als langsame Verkehrsteilnehmer wahrgenommen - Radfahrer werden von Autofahrer, aber auch von Fußgängern unterschätzt. Durch die höheren Geschwindigkeiten steigt auf gemeinsam mit dem Fußverkehr genutzten Flächen (z.B. gemeinsame Geh-/ Radwege) das Konfliktpotenzial. Häufig führen auch ungeeignete Radverkehrsanlagen (zu geringe Breite etc.) zu Konflikten. Insbesondere Gehwege, die für den Radverkehr freigegeben sind, sind für Pedelec-Fahrer nicht geeignet. Fußgänger haben zwar Vorrang vor dem Radverkehr und Radfahrer müssen ihre Geschwindigkeit an den Fußgängerverkehr anpassen und bei Bedarf anhalten²⁷, jedoch ist hier mit Regelverstößen zu rechnen.

Die Nutzung von Verkehrsanlagen der Pedelec-Fahrenden entspricht weitgehend der bei früheren Untersuchungen beobachteten Flächennutzung von konventionellen Fahrrädern: Pedelec-Fahrende nutzen baulich angelegte Radwege (auch nicht benutzungspflichtige), Radfahrstreifen und Schutzstreifen²⁸. Diese Ergebnisse können auf die Hauptnutzergruppe von Pedelecs zurückgeführt werden. Ältere Menschen fühlen sich beim Fahren auf der Fahrbahn oft unsicher und präferieren deswegen Strecken mit wenig Kfz-Verkehr oder baulich abgetrennte Radwege. Wichtig für Pedelec-Fahrer ist daher an verkehrsreichen Straßen eine insgesamt verkehrssichere, komfortable Infrastruktur. Investitionen in Mindeststandards können sich vor diesem Hintergrund in einigen Jahren als Fehlinvestitionen herausstellen.

2.2.5 Radverkehr als Imagefrage

Die Förderung des Fahrradfahrens beruht nicht mehr nur auf der Etablierung sicherer Infrastrukturanlagen, als neues Aufgabenfeld haben sich für Städte und Kommunen Kampagnen als festes Förderinstrument etabliert. Beispiele mit besonderer Außenwirkung aufgrund ihres Bekanntheitsgrades sind die Kampagnen „Radlhauptstadt München“, „200 Tage Fahrradstadt“ in Mönchengladbach oder „I bike Copenhagen“.

²⁷ vgl. Anlage 2 zu § 41 Absatz1 StVO

²⁸ Vgl. PGV (2013)

In Deutschland werden in einigen Kommunen pro Jahr bis zu 1 Million Euro für radverkehrsfördernde Kampagnen eingesetzt²⁹. Ihnen ist gemeinsam (abhängig von Akteuren, Auftraggebern, Zielgruppen), dass versucht wird, durch einen nicht-investiven Aufwand (Werbung, Marketing, Imagekampagne) das Verkehrsmittelwahlverhalten möglichst breit in der Bevölkerung zugunsten des Fahrrads zu beeinflussen. Neben allgemein bekannten Möglichkeiten (Flyer verteilen, Plakate öffentlichkeitswirksam platzieren) bietet sich für die Durchführung von Kampagnen eine Vielzahl unterschiedlicher Möglichkeiten an. Bislang wurden diese weitestgehend von der Werbewirtschaft etabliert und im privatwirtschaftlichen Umfeld eingesetzt, um beispielsweise neue Produkte zu etablieren oder Umsatzzahlen zu steigern. Mit der fortschreitenden Einflussnahme digitaler Techniken im alltäglichen Leben wurde dieses Möglichkeitsfeld noch einmal erweitert.

Neben städtisch konzentrierten Kampagnen können Marketingkonzepte ebenso raumübergreifend angelegt sein, wie das „STADTRADELN“ zeigt. Hierbei werden Kommunen auf freiwilliger Basis in einen Fahrradwettbewerb zueinander gesetzt – Kommunen bilden Teams und die Kommune, deren Teilnehmer in 21 Tagen am meisten Kilometer zurücklegt, wird prämiert. Auch die Stadt Dinslaken hat bereits am STADTRADELN teilgenommen.

Wirkungsvolle Kampagnen können zur Stärkung des Images einer Stadt als sogenannte „Fahrradstadt“ beitragen, mit dem sie sowohl international als auch national in verschiedensten Medien (Artikel, Forschungsberichte, Fernsehsendungen, Workshops) Aufmerksamkeit erlangen kann.

²⁹ vgl. difu (2012)

3 Bestandsanalyse des Fuß- und Radverkehrs in Dinslaken

Grundlage des Maßnahmenkonzeptes stellt eine umfassende Bestandsanalyse dar. In dieser werden die wesentlichen Stärken und Schwächen der Fuß- und Radverkehrssituation in Dinslaken identifiziert und aufgezeigt. Anschließend kann aufbauend auf den Ergebnissen eine gezielte Maßnahmenkonzeption erfolgen.

3.1 Bisherige Maßnahmen und Konzepte

Bereits in vielen Konzepten, die für die Stadt Dinslaken erstellt wurden, wurde die Förderung des Fuß- und Radverkehrs als wichtige Maßnahme beispielsweise zur Lärminderung, zur Luftreinhaltung oder zur Attraktivitätssteigerung der Innenstadt dargestellt. Nachfolgend sollen die wichtigsten, für das Klimaschutzteilkonzept für den Fuß- und Radverkehr relevanten Inhalte dargestellt werden. Zudem werden die Themen Öffentlichkeitsarbeit, Marketing sowie Service näher betrachtet.

3.1.1 Lärmaktionsplan der Stufe I + II (2010 und 2014)³⁰

Durch die Richtlinie 2002/ 49/ EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm sind die EU-Mitgliedsstaaten dazu angehalten, den Umgebungslärm durch eine Lärminderungsplanung zu verringern und - soweit möglich - zu verhindern. In Dinslaken wurden zwei Gutachten erstellt, die die Lärmsituation analysieren und Maßnahmen entwickelt haben. Dabei betrachten die unterschiedlichen Stufen des Lärmaktionsplans Hauptverkehrsstraßen mit unterschiedlichen jährlichen Verkehrsbelastungen. Von Lärm betroffene Gebiete wurden ermittelt, Maßnahmen zur Lärminderung entwickelt.

Als eine Maßnahme zur Lärminderung wird die Fahrtenverlagerung, also die Förderung des Umweltverbundes (ÖPNV, Fuß, Rad) gesehen. So wurde im Lärmaktionsplan der Stufe II beispielsweise für die Augustastraße, die Hünxer Straße oder die Karl-Heinz-Klingen-Straße empfohlen, ein Konzept zur Förderung der Nahmobilität und des Radverkehrs zu entwickeln. Die laufenden Planungen der Stadt Dinslaken greifen dies auf.

Als grundsätzliche Strategie der Lärminderung ist die Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit aufgeführt. Im innerstädtischen Straßennetz bedeutet dies in der Regel eine Ausweisung von Tempo 30-Strecken. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit würde auch die Aufenthaltsqualität sowie die Situation für den Radverkehr verbessern. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 wurde beispielsweise auf der Augustastraße, der Luisenstraße, der Hünxer Straße (nachts), der Karl-Heinz-Klingen-Straße (nachts) sowie der Wilhelm-Lantermann-Straße empfohlen.

³⁰ Vgl. TÜV (2010) und Planersocietät (2014)

3.1.2 Luftreinhalteplan (2011)³¹

Fast 90 % der Jahresfahrleistung (im Jahr 2008) besteht aus PKW-Verkehr, der damit 38,5 % der Stickoxide sowie 57,4 % des Feinstaubs (mit einem maximalen Durchmesser von 10 Mikrometer (μm)) Ausstoß ausstößt.

Die Stadt Dinslaken besitzt bereits eine Umweltzone mit einer Fläche von 4,3 km² (rund 9 % der städtischen Gesamtfläche), ein begrenztes Gebiet, in dem Fahrverbote für Fahrzeuge mit hohen Abgasemissionen gelten. Diese umfasst Teile der Innenstadt. Etwa 13.000 Personen – 19 % der Gesamtbevölkerung – wohnen in dem definierten Bereich.

Maßnahmen zur weiteren Verbesserung der Situation sieht der Luftreinhalteplan in der Förderung der Nahmobilität, u. a. in dem Ausbau der Bike & Ride-/ Fahrradabstellmöglichkeiten am Bahnhof sowie in der Innenstadt. Die Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen sowie die Einrichtung einheitlich ausgeschilderter Radrouten werden im Luftreinhalteplan als Maßnahmen empfohlen. Auch die übergeordnete Förderung des Rad- und Fußverkehrs auf Alltags- und Freizeitwegen mit folgenden konkreten Maßnahmen ist zu berücksichtigen:

- Anbindung an bestehende Radwegetrassen, Verknüpfung mit Duisburg und Hünxe
- Umbau der Zechenbahntrasse zu einem Fuß- und Radweg
- Verbesserung der Attraktivität durch den Aufbau einer durchgehenden Rotbachroute (durch das Industriegebiet „Thyssenstraße“)

3.1.3 Innenstadt Dinslaken Perspektive 2020 (2014)³²

Das Konzept „Innenstadt Dinslaken Perspektive 2020“ stellt die Fortschreibung des ISEK aus dem Jahr 2009 dar. Das übergeordnete Ziel ist „die Stärkung der Innenstadt und die Herausbildung eines attraktiven und aktiven Stadtzentrums“. Da die Dinslakener Innenstadt über drei Schwerpunktquartiere mit unterschiedlichen Funktionen verfügt (Bahnhof, Neutorplatz, Altmarkt), wurde ein Leitbild entwickelt, welches diese drei Bereiche zu Ecken eines Dreiecks herausbildet, die durch ihre unterschiedlichen Funktionen für eine funktionierende, multifunktionale Innenstadt sorgen sollen.

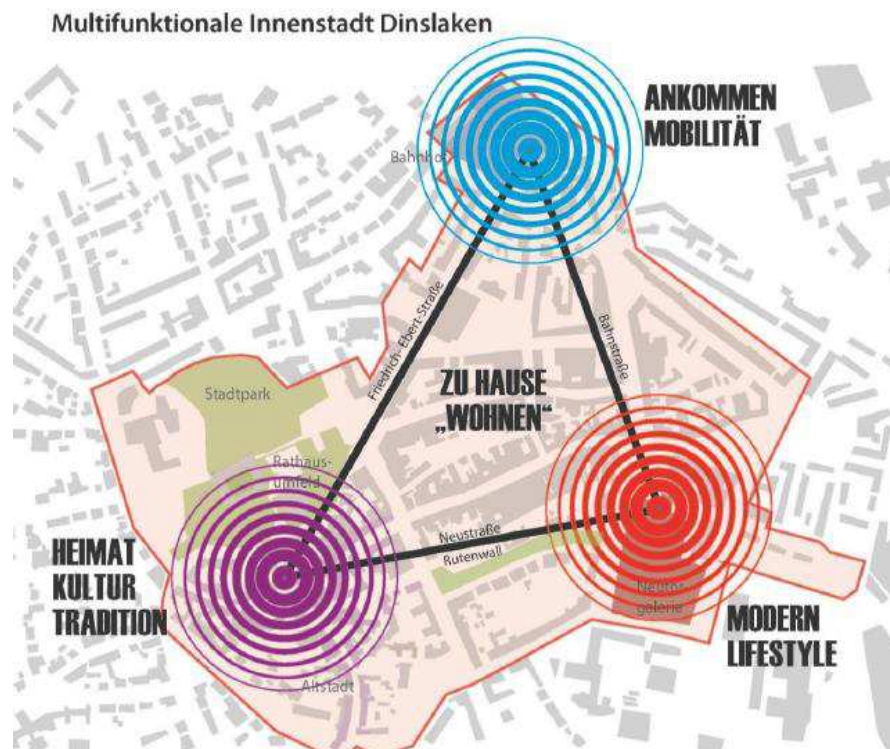
Das Zielsystem gestaltet sich wie folgt (Auszug):

- Attraktivitätssteigerung des Stadtbildes
- Steigerung der Aufenthaltsqualität in den öffentlichen Räumen
- Verbesserung der Erreichbarkeit durch die Stärkung der Verkehrsträger des Umweltverbundes (ÖPNV, Fußgänger- und Radverkehr)
- Verbesserung des Stadtklimas
- Erhaltung, Erweiterung, Vernetzung und Attraktivierung der öffentlichen Grünflächen
- Ausweitung der Barrierefreiheit

³¹ Vgl. Bezirksregierung Düsseldorf (2011)

³² Vgl. steg NRW GmbH (2014)

Abbildung 5: Räumliches Leitbild "Multifunktionale Innenstadt Dinslaken"



Quelle: steg NRW GmbH (2014)

Im Rahmen einer Bestandsanalyse wurden in dem Konzept wesentliche Stärken, Schwächen, Potenziale und Risiken ermittelt:

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gute Einbindung in regionalen Verkehrsverbund ▪ Guter ÖV-Anschluss durch DB-Bahnhof, zentraler Bushaltestpunkt am Platz Am Neutor, sowie Straßenbahn ▪ Ausbau der Fahrradinfrastruktur (Streckenqualitäten, Signalanlagen, Stellplätze etc.) ▪ Barrierefreier Ausbau der Haltestellen ▪ Große Anzahl innerstädtischer Parkplätze ▪ Service einer überdachten und bewachten Fahrradabstellanlage 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mangelhafte Gestaltung des Bahnhofs und des Bahnhofsplatzes ▪ Fehlende Barrierefreiheit von Bahnhof und Bahnhofsplatz ▪ Defizite in der Strukturierung und Ausweisung des Parkraums ▪ Überlastete Straßen und Knotenpunkte zu Spitzenzeiten
Potenziale	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrsbelastung durch die Stärkung des Umweltverbunds und der Nahmobilität senken ▪ Leitbild der fahrradfreundlichen Stadt Dinslaken leben 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zunehmende verkehrliche Belastung führt zu einem Attraktivitätsverlust der Innenstadt in allen Funktionsbereichen ▪ Fehlende Wegweisung für Fußgänger vom Bahnhof in die Stadt sowie von der Neutor Galerie in die restliche Innenstadt

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Förderung des Tourismus, kommunale Klimaschutzziele und Verbesserung der Radinfrastruktur bündeln ▪ Qualität und Sicherheit durch Umbau des Bahnhofplatzes steigern ▪ Klimaschutzmanager bei Mobilitätsprojekten als Berater und Unterstützer nutzen ▪ Weiterer Ausbau von Serviceangeboten für den Radverkehr | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausbau von Stellplatzanlagen induzieren mehr Verkehr |
|---|--|

Das Konzept „Innenstadt Dinslaken Perspektive 2020“ sieht u. a. einen Wettbewerb zur Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes, die anschließende Umgestaltung inkl. der Förderung des Rad- und Fußverkehrs, die Aufwertung von Fuß- und Radwegeverbindungen und die Stärkung der Nahmobilität vor. Der Wettbewerb für den Bahnhofsvorplatz wurde im Jahr 2015 durchgeführt. Auch die Umgestaltung des Postplatzes ist als Maßnahme zur Aufwertung des öffentlichen Raums enthalten. Die Erstellung eines Radverkehrskonzeptes soll den Radverkehr weiter stärken. Das Thema der Barrierefreiheit wird in diesem Konzept als Maßnahmen (insbesondere an Haltestellen und Bahnsteigen) zur Stärkung des Fußverkehrs formuliert.

3.1.4 Image- und Marketingkonzept für die Dinslakener Innenstadt (2012)³³

Das Image- und Marketing-Konzept für die Dinslakener Innenstadt wurde 2012 erstellt und enthält neben Aussagen zur Stärkung der Handelsfunktion oder zum Ausbau der Angebotsvielfalt/ Multifunktionalität auch Maßnahmen für den Radverkehr. Folgende Maßnahmen sind im Rahmen des Konzeptes zur Verbesserung der Infrastruktur für Fahrradfahrer formuliert worden:

- Verbesserung des Wegenetzes in der Innenstadt
- Überprüfung und ggf. Ergänzung der Fahrrad-Abstellplätze, ggf. Harmonisierung der Erscheinungsbilder
- Angebot einer Gepäckaufbewahrung
- Fahrradstation mit Reparatur und Verleih möglichst am Bahnhofplatz

3.1.5 Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Stadt Dinslaken (2013)³⁴

Im Rahmen des Einzelhandelskonzeptes wurden in der Innenstadt gute Radwegverbindungen mit entsprechendem Stellplatzangebot im Hauptgeschäftsbereich herausgestellt. Im Themenfeld der Aufenthaltsqualität wurde neben einer freundlichen und gemütlichen Atmosphäre in der Fußgän-

³³ Vgl. Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH (2012)

³⁴ Vgl. Junker und Kruse Stadtforschung + Planung (2013)

gerzone mit größtenteils ansprechender Gestaltung des öffentlichen Raums insbesondere die geringere Aufenthaltsqualität in den Nebenlagen Bahnstraße und Friedrich-Ebert-Straße durch verkehrliche Belastungen sowie geringen Einzelhandelsbesatz bzw. teils einfaches Gestaltungsniveau der angrenzenden Bebauungsstrukturen angemerkt.

Auch der Zentrumsbereich in Hiesfeld wurde betrachtet und im Themenfeld der Erreichbarkeit (mit dem MIV und ÖV) sowie der Aufenthaltsqualität als gut bewertet. Insbesondere die hohe Aufenthaltsqualität aufgrund der attraktiven und fußgängerfreundlichen Gestaltung des Zentrumsbereiches mit umfangreichen Einzelhandel- und Dienstleistungsangeboten wurde herausgestellt.

Das Einzelhandelskonzept hat Räume identifiziert, die im Bereich des Lebensmitteleinzelhandels nicht ausreichend versorgt sind. Ein Problem ist demnach die nicht ausreichende fußläufige Erreichbarkeit. Hier kann die Verbesserung der Erreichbarkeit der Anbieter mit dem Fahrrad (beispielsweise durch Abstellanlagen oder verbesserte Wegeführung) den Einzugsbereich erweitern und die Versorgung der Bevölkerungsgruppen verbessern.

3.1.6 Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit und des Services

Unterschiedliche Aktionen und Bemühungen der Stadt im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit und des Services für Radfahrer haben das Thema Radfahren in der Gesellschaft weiter verankert. Ziel ist es, langfristig eine Mobilitätskultur der Nähe zu schaffen.

STADTRADELN (seit 2015)

Bereits dreimal hat die Stadt Dinslaken bei der deutschlandweiten Aktion STADTRADELN teilgenommen – in den Jahren 2015, 2016 und 2017.

Im Mai 2015 legten 159 Radfahrer, davon 10 Mitglieder des Kommunalparlaments, insgesamt 36.646 km mit dem Fahrrad zurück und vermieden dabei 5.277 kg CO₂.

Im Mai/ Juni 2017 legten 159 Radfahrer, davon 5 Mitglieder des Kommunalparlaments, insgesamt 58.238 km mit dem Fahrrad zurück und vermieden dabei 8.270 kg CO₂. Seit dem Jahr 2016 können zusätzlich zu den erfahrenen Kilometern auch Rückmeldungen zur Radwegeinfrastruktur gegeben werden. Hierfür steht den Bürgern aktuell ganzjährig die Meldeplattform RADar! zur Verfügung. Bis Dezember 2016 wurden bereits 59 Punkte markiert.

Fahrradboxen am Bahnhof

Die Stadt Dinslaken vermietet aktuell 10 Fahrradboxen am Bahnhof. Die Boxen werden an Pendler vermietet, die mit dem Fahrrad zum Bahnhof und mit dem ÖPNV zur Arbeitsstätte gelangen. Die Kosten für eine Fahrradbox liegen zurzeit bei monatlich 5 Euro zuzüglich einer Kautions von 50 Euro.

Fahrradstation am Neutorplatz

Für die Bürger, die ein hochwertiges Fahrrad besitzen oder eine sichere und bewachte Abstellmöglichkeit für ihr Fahrrad wünschen, hat die Stadt Dinslaken im Jahr 2012 eine bewachte Abstellanlage

am Neutorplatz geschaffen. Geöffnet hat die Station unter der Woche von 9:00 bis 18:00 Uhr, am Samstag von 10:00 bis 16:00 Uhr. Eine Nutzungsgebühr von 50 Cent wird seit dem Jahr 2016 erhoben.

Fahrradverleih in Dinslaken

Neben vielen privaten Anbietern (zum Beispiel Fahrradläden), können in Dinslaken Räder auch bei zwei regionalen Anbietern geliehen werden – dem RevierRad sowie dem Niederrhein-Rad. Die Station des RevierRads liegt am Hof Emschermündung und ist somit eher auf touristische Nutzer ausgerichtet. Die Station des Niederrhein-Rad befindet sich im Art Inn Hotel am Bahnhof, sodass hier auch Alltagsradfahrer eine potenzielle Kundengruppe darstellen. Der Fokus liegt jedoch auch hier auf den touristischen Nutzern.

Geführte Radtouren

Im Jahr 2017 bietet die Stadt an 4 Terminen geführte Radtouren durch Dinslaken und die Umgebung an.

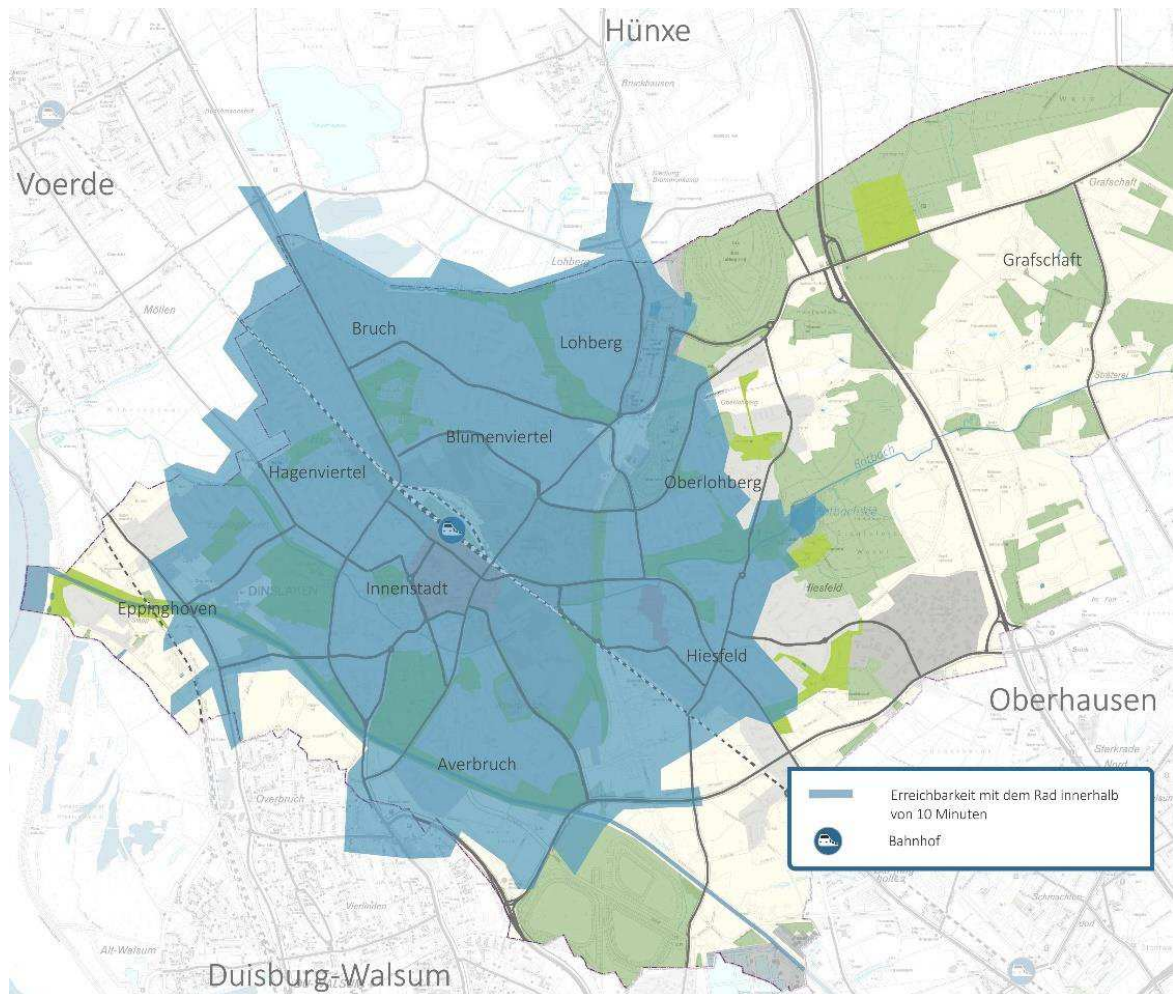
Aktivitäten in der Stadtverwaltung

Für Dienstfahrten im Nahbereich stehen den Mitarbeitern der Stadtverwaltung Dinslaken Dienstfahrräder zur Verfügung. Diese sind an den verschiedenen Standorten der Stadtverwaltung (Rathaus, Stadthaus, Technisches Rathaus und DIN Service) stationiert. Am technischen Rathaus gibt es zudem 2 Dienst-Pedelecs.

3.2 Siedlungsstruktur

Dinslaken hat eine sehr kompakte Siedlungsstruktur. 90 % der Dinslakener Wohnbevölkerung erreichen die Innenstadt in einem Radius von rund 3 km – dies stellt eine attraktive Entfernung insbesondere für das Radfahren, aber auch noch für Fußwege dar. So haben in Deutschland ca. 75 % der Radwege eine Länge von maximal 3 km. Die Innenstadt ist somit aus den meisten Stadtteilen innerhalb von 10 Min. mit dem Rad zu erreichen (siehe Abbildung 6). Die ebene Topographie bietet darüber hinaus eine weitere gute Voraussetzung zur Steigerung des Radverkehrsanteils – auch für ungeübte oder ältere Radfahrer.

Abbildung 6: Bereich, der mit dem Fahrrad innerhalb von 10 Minuten aus der Innenstadt erreichbar ist

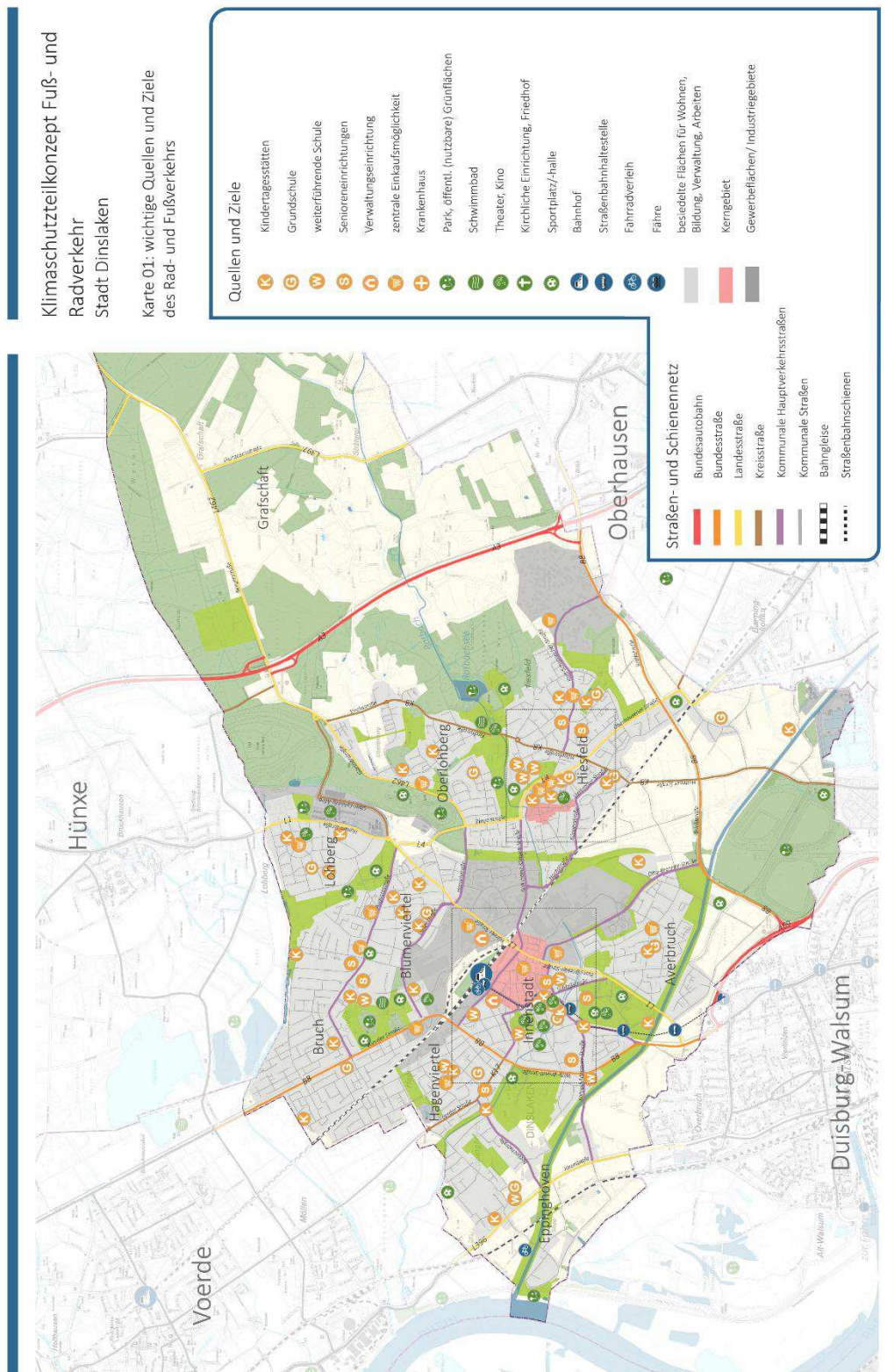


Quelle: eigene Darstellung (Kartengrundlage: Geofachdaten: © Stadt Dinslaken)

Barrieren für Fußgänger und Radfahrer im Stadtgebiet entstehen insbesondere durch die Bahnlinie, da es entlang der Schienentrasse nur wenige Unterführungen gibt. Somit entstehen Zwangspunkte für Fußgänger und Radfahrer, die zu Umwegen führen können. Die Fließgewässer Emscher und Rotbach sind über einige Brücken passierbar und stellen somit weniger eine Barriere dar. Der Emscheradweg erfährt durch die Straßenbahnlinie eine Zäsur. Die Autobahn 3 ist nur an wenigen Stellen passierbar, ist aber aufgrund ihrer peripheren Lage weniger bedeutend.

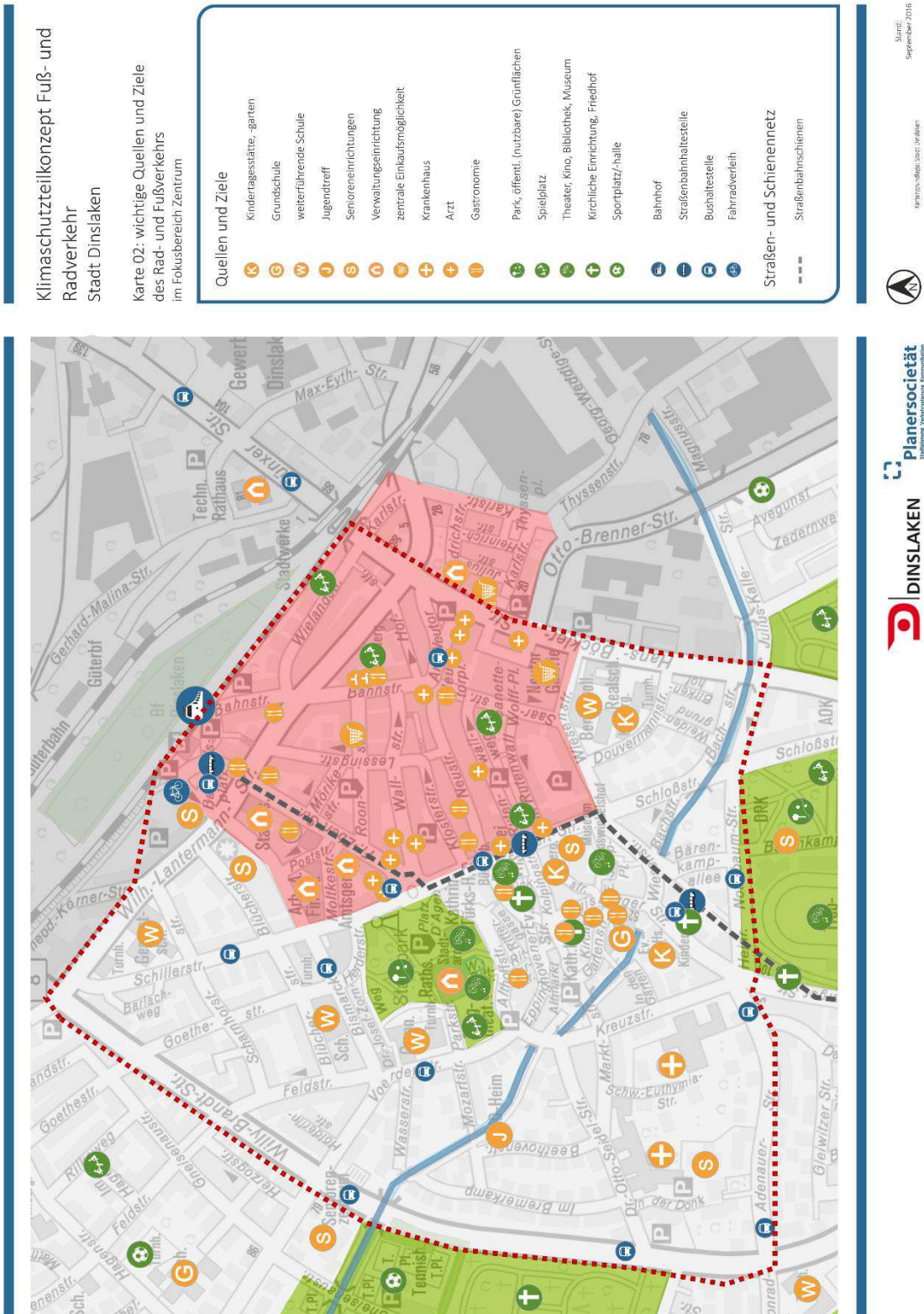
Wichtige Quellen und Ziele für Fußgänger und Radfahrer im Stadtgebiet von Dinslaken befinden sich insbesondere im Innenstadtbereich sowie im Bereich von Hiesfeld – hier sind jeweils zentrale Einkaufsmöglichkeiten und Freizeiteinrichtungen vorzufinden. Schulische Einrichtungen existieren im gesamten Stadtgebiet, wobei auch hier eine Konzentration in Hiesfeld sowie nördlich der Innenstadt festgestellt werden kann.

Karte 1: Wichtige Quellen und Ziele des Rad- und Fußverkehrs



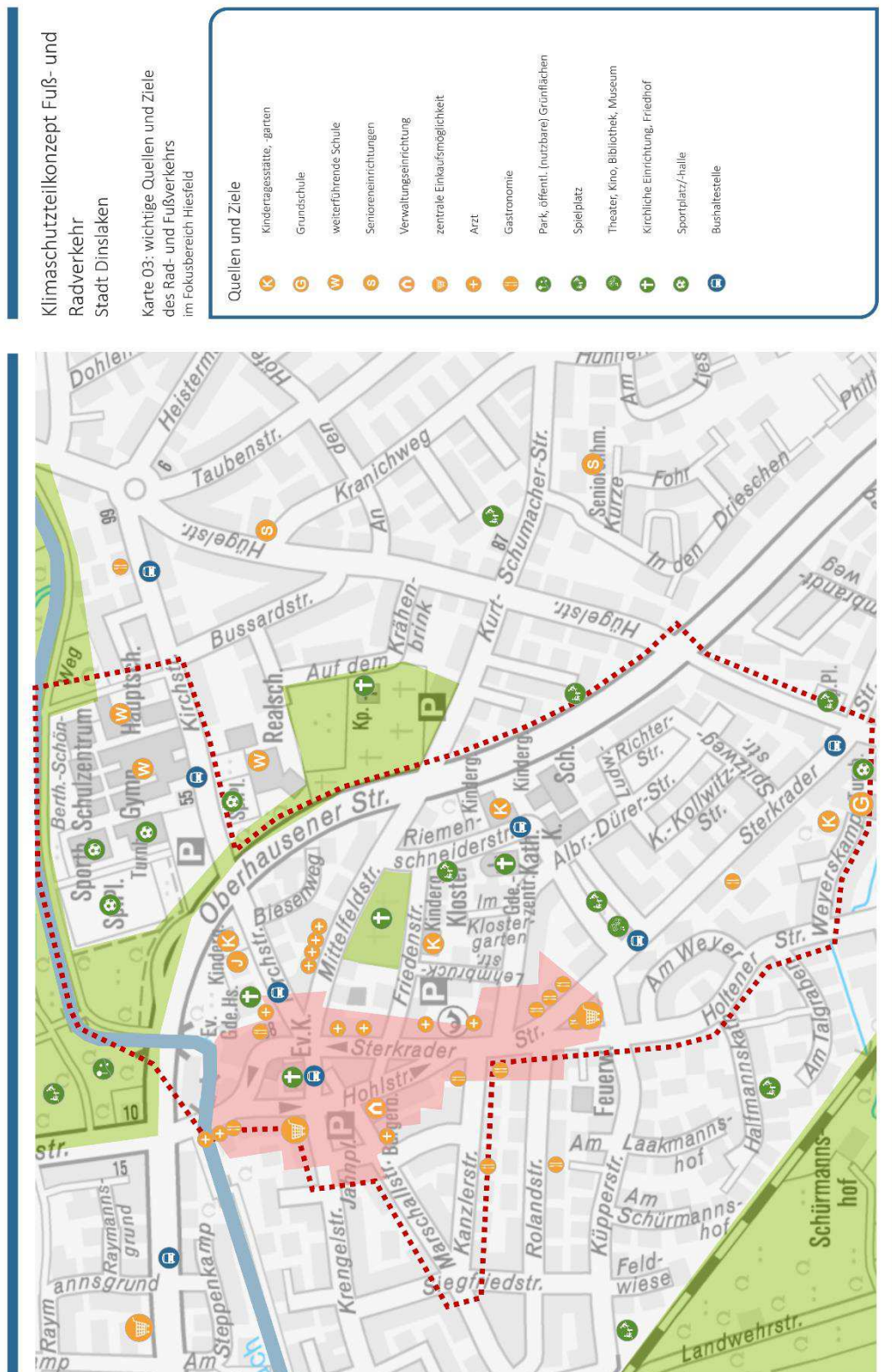
Quelle: eigene Darstellung (Kartengrundlage: Geofachdaten: © Stadt Dinslaken)

Karte 2: Wichtige Quellen und Ziele des Rad- und Fußverkehrs im Fokusbereich Zentrum



Quelle: eigene Darstellung (Kartengrundlage: Geofachdaten: © Stadt Dinslaken)

Karte 3: Wichtige Quellen und Ziele des Rad- und Fußverkehrs im Fokusbereich Hiesfeld



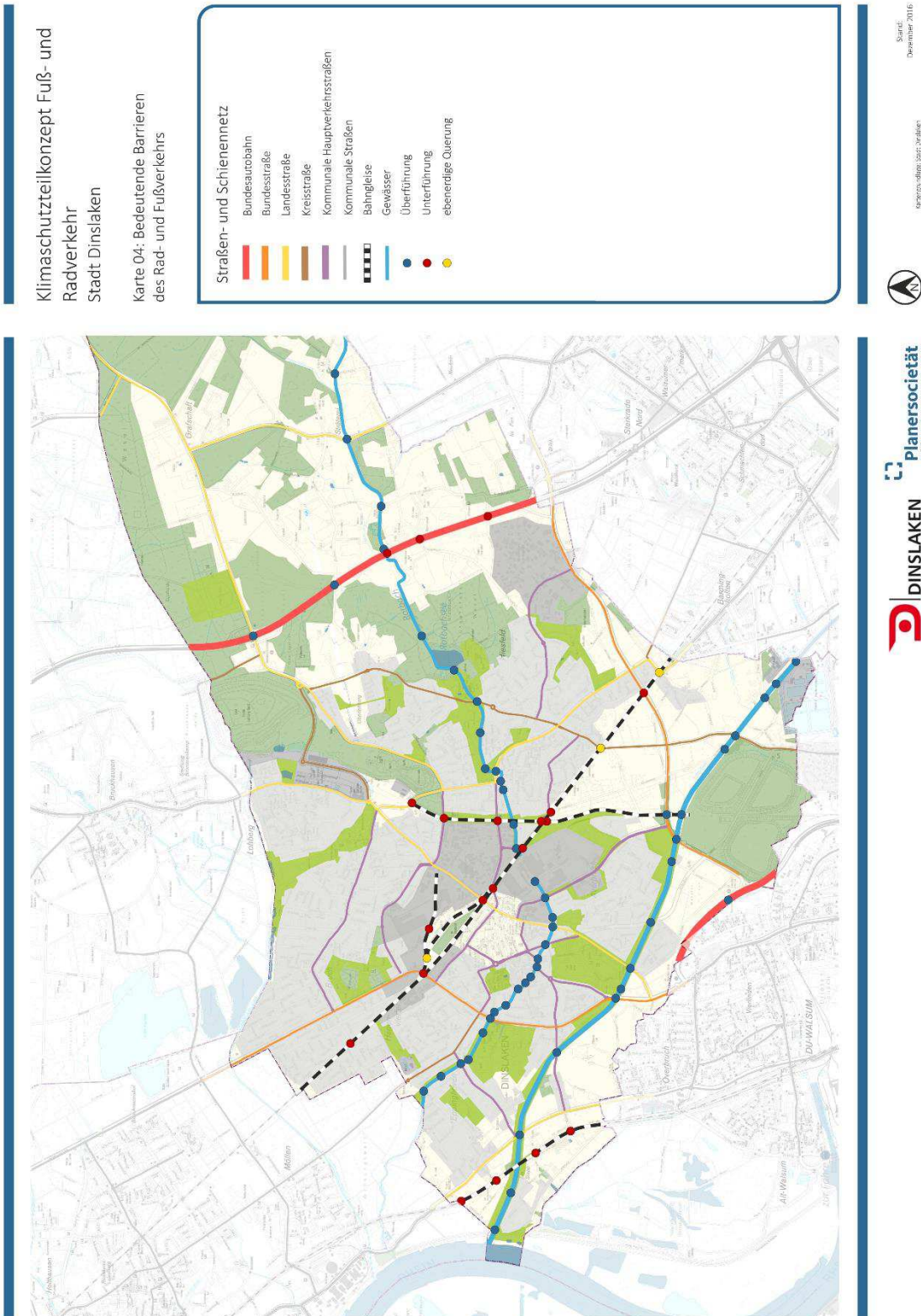
Stand: September 2016
 Geoproduktion: 2015, Dinslaken

DINSLAKEN
 Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation

Planersocietät
 Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation

Quelle: eigene Darstellung (Kartengrundlage: Geofachdaten: © Stadt Dinslaken)

Karte 4: Barrieren des Fuß- und Radverkehrs sowie Querungspunkte



Quelle: eigene Darstellung (Kartengrundlage: Geofachdaten: © Stadt Dinslaken)

3.3 Unfallgeschehen

Ein wichtiger Bestandteil einer attraktiven Fuß- und Radverkehrsplanung ist die Verkehrssicherheit. Fußgänger und Radfahrer sind die sogenannten „schwachen“ Verkehrsteilnehmer und bei Unfällen einem hohen Risiko ausgesetzt, sich schwer zu verletzen. Auch die subjektive Verkehrssicherheit spielt für das Radfahren oder Zufußgehen eine besondere Rolle, denn als unsicher empfundene Verkehrsräume werden eher gemieden bzw. es wird eher auf andere Verkehrsmittel, insb. das Auto, ausgewichen.

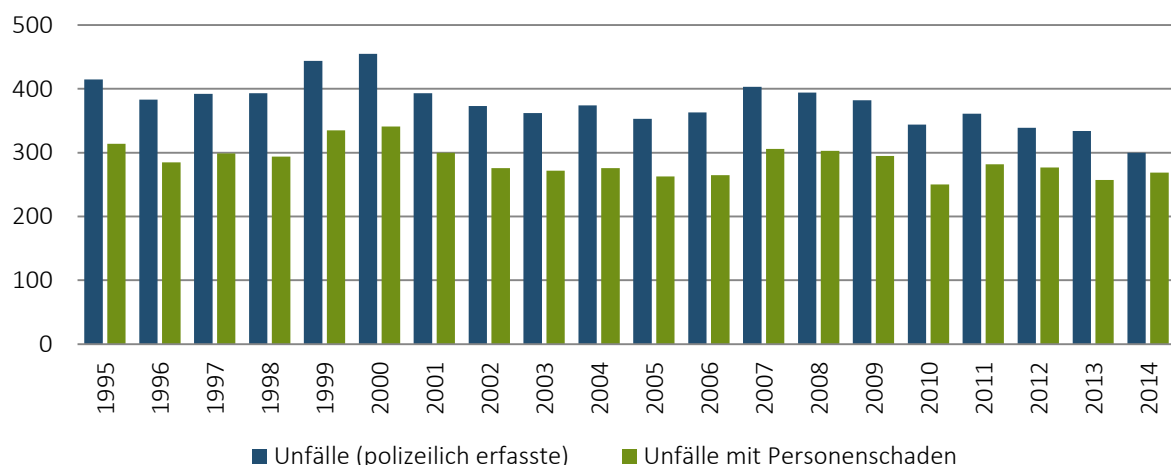
Zunächst ist im Rahmen der Unfallanalyse darauf hinzuweisen, dass die amtliche Unfallstatistik nur solche Unfälle beinhaltet, die polizeilich gemeldet wurden. Nicht berücksichtigt wird daher eine nicht unerhebliche bzw. nicht bekannte Dunkelziffer, die sich jedoch vor allem auf leichtere Unfälle ohne Personenschaden bzw. Verletzungen erstreckt. Betrachtet wurden Unfälle mit Fußgänger- und/ oder Radverkehrsbeteiligung im Zeitraum zwischen Januar 2014 und Juni 2016.

Durch die Auswertung der Unfälle lassen sich erste Maßnahmenansätze ableiten, um typische Unfallursachen zukünftig reduzieren zu können.

3.3.1 Gesamtentwicklung der Unfälle und Verunglückten

Im Zeitraum von 1995 bis 2014 ereigneten sich in Dinslaken etwa 7.500 polizeilich erfasste Unfälle im Straßenverkehr. In etwa drei Vierteln der Unfälle kamen Personen zu Schaden - insgesamt hatte dies etwa 7.100 verunglückte Personen zur Folge. Es kann eine leicht rückläufige Entwicklung der Unfallzahlen sowie der Unfälle mit Personenschaden festgestellt werden. Dieser Trend deckt sich mit der bundesweiten Entwicklung der Unfallzahlen und ist insb. auf sich verbessernde Fahrzeugtechniken und verkehrssichernde Maßnahmen im Straßenverkehr zurückzuführen.

Abbildung 7: Entwicklung der polizeilich erfassten Unfälle in Dinslaken zwischen 1995 und 2014

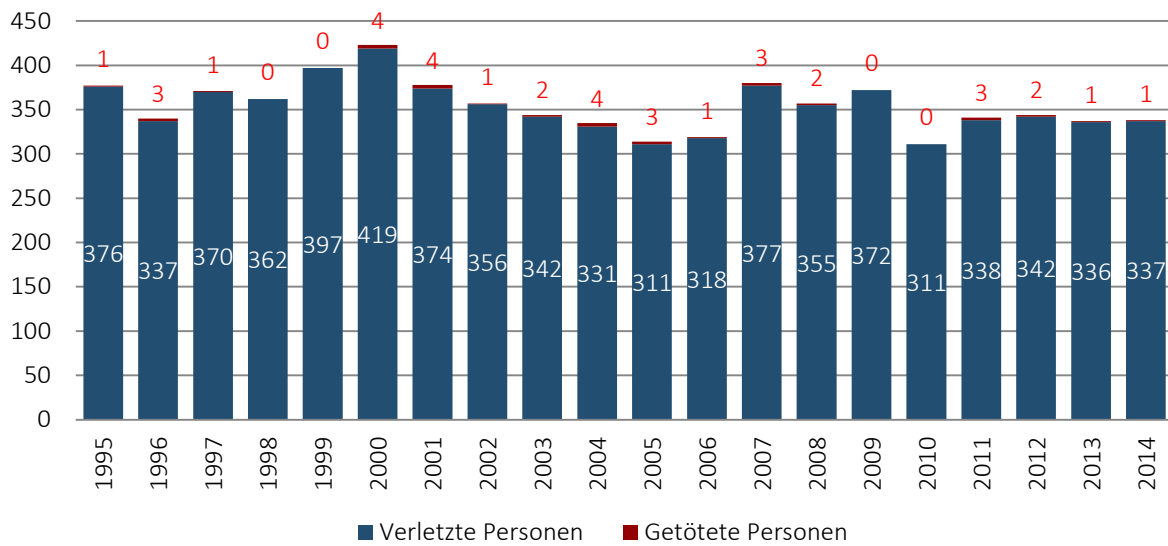


Quelle: eigene Darstellung und Berechnung; Datengrundlage: Stadt Dinslaken

Unter den 338 im Straßenverkehr verunglückten Personen in Dinslaken im Jahr 2014 befinden sich 96 Radfahrer (29 %) sowie 36 Fußgänger (11 %). Der Radverkehrsanteil am Modal Split liegt aktuell

deutlich unter 29 %: Radfahrende verunglücken somit überproportional häufig im Rahmen von Unfällen im Straßenverkehr.

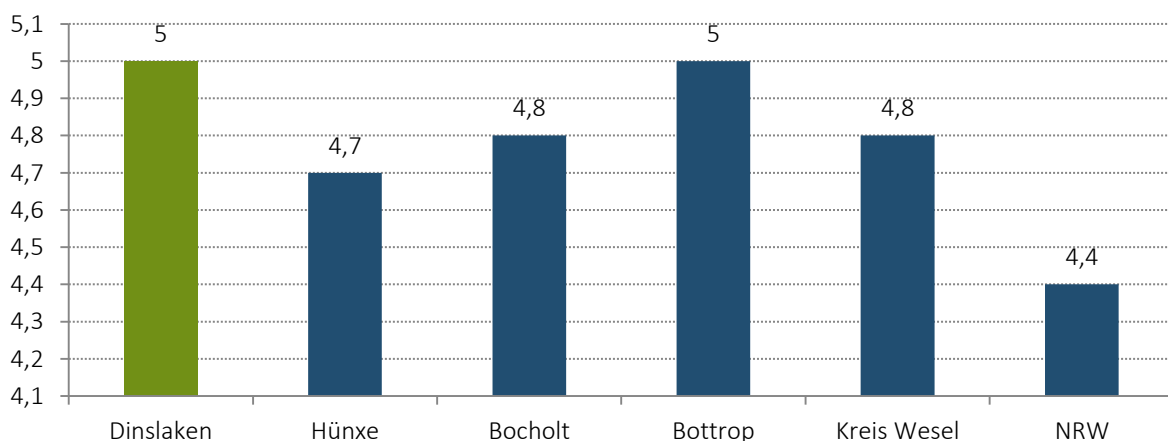
Abbildung 8: Anzahl der in Dinslaken im Straßenverkehr verunglückten Personen zwischen 1995 und 2014



Quelle: eigene Darstellung und Berechnung; Datengrundlage: Stadt Dinslaken

Um das Unfallgeschehen in Dinslaken mit dem anderer Städte und dem Landesdurchschnitt zu vergleichen, wird die Anzahl der Verunglückten pro Jahr pro 1.000 Einwohner betrachtet. In Dinslaken sind im Jahr 2014 pro 1.000 Einwohner 5,0 Personen im Straßenverkehr verunglückt. Damit liegt der Wert höher als in Vergleichsstädten. Aufgrund des hohen Risikos von Radfahrern und Fußgängern, bei Unfällen zu verunglücken, ist anzunehmen, dass diese Verkehrsteilnehmer hier überdurchschnittlich vertreten sind.

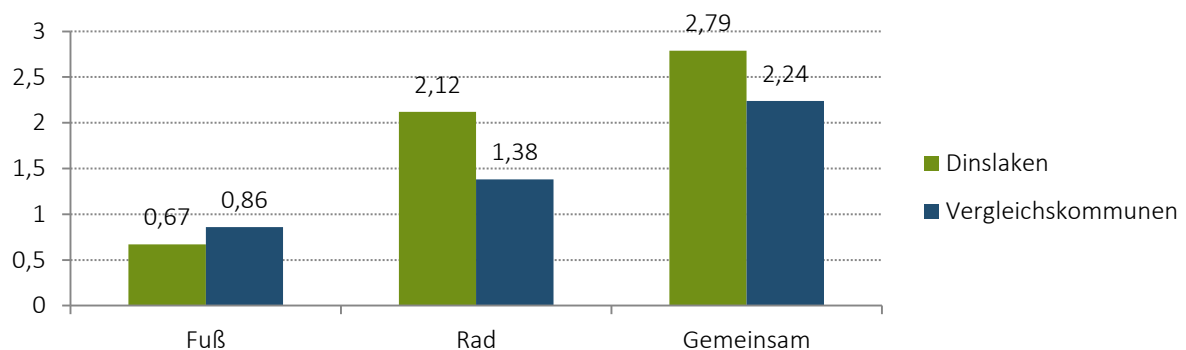
Abbildung 9: Verunglückte/ 1.000 Einwohner im Vergleich



Quelle: eigene Darstellung und Berechnung; Datengrundlage: Stadt Dinslaken

Im Jahr 2014 sind in Dinslaken 25 Kinder (bis einschließlich 14 Jahren) als Fußgänger oder Radfahrer verunglückt. Dies entspricht 2,79 verunglückten Kindern als Radfahrer oder Fußgänger je 1.000 Kinder. Im Vergleich mit anderen Städten³⁵ (Einwohnerzahlen zwischen 50.000 und 100.000) zeigt sich, dass auch dieser Wert höher als der Mittelwert der Vergleichskommunen liegt (2,24 verunglückte Kinder als Fußgänger oder Radfahrer / 1.000 Kinder). Bei genauerer Betrachtung zeigt sich, dass Kinder in Dinslaken insbesondere als Radfahrer überdurchschnittlich häufig verunglücken (Dinslaken: 2,12 verunglückte Kinder auf dem Rad/ 1.000 EW; Mittel der Vergleichskommunen: 1,38 verunglückte Kinder auf dem Rad/ 1.000 EW).

Abbildung 10: Anzahl der verunglückten Kinder/ 1.000 Kinder als Radfahrer / Fußgänger in Dinslaken im Vergleich

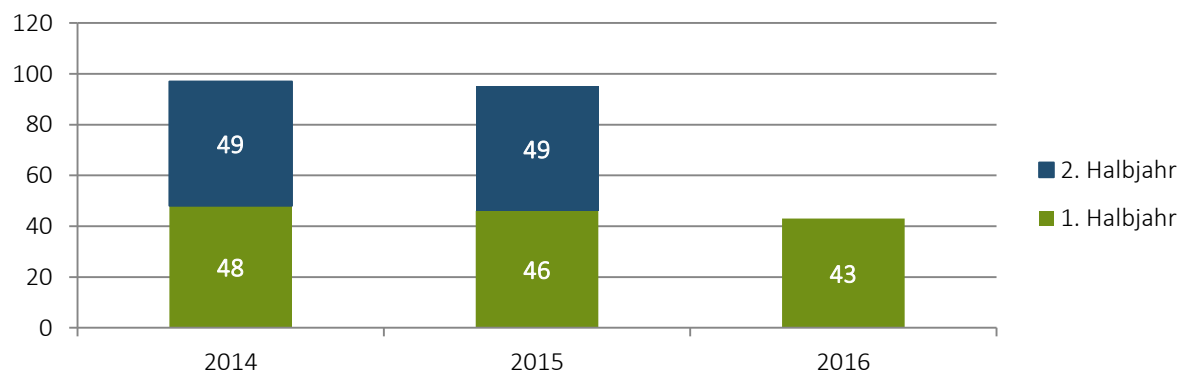


Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage: Stadt Dinslaken

3.3.2 Unfälle mit Radfahrerbeteiligung

Im Bezugszeitraum (01'2014-06'2016) ereigneten sich in Dinslaken insgesamt 235 Unfälle im Straßenverkehr, bei denen Radfahrer beteiligt waren:

Abbildung 11: Anzahl der registrierten Unfälle mit Radfahrerbeteiligung bei Unfällen mit Radfahrerbeteiligung (01'2014 bis 06'2016)



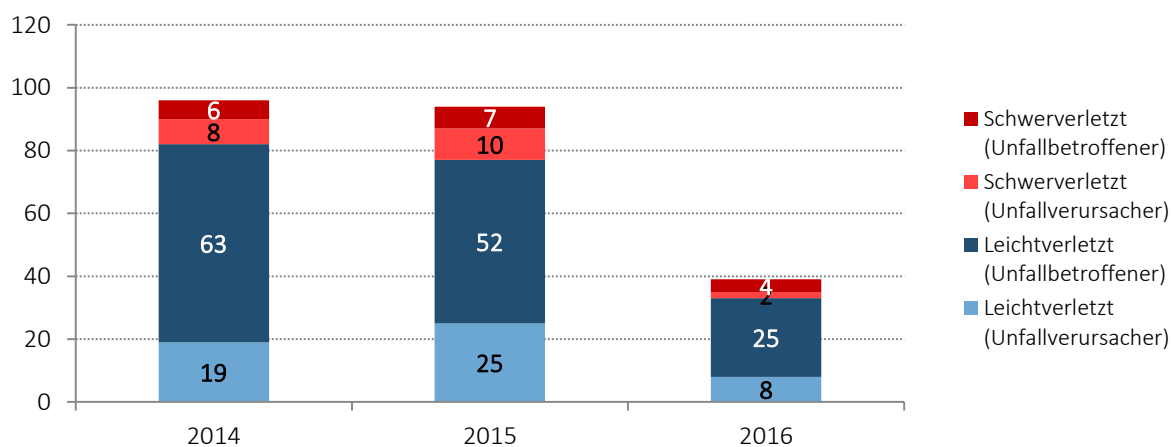
Quelle: eigene Darstellung und Berechnung; Datengrundlage: Stadt Dinslaken

³⁵ Vgl. Bundesanstalt für Straßenwesen (2012)

Unfälle mit Todesfolge fanden in diesem Zeitraum nicht statt. In 16 % der Unfälle mit Personenschaden gab es mindestens einen Schwerverletzten (verletzt wurden ausschließlich Radfahrer), in 83 % der Unfälle mindestens einen Leichtverletzten (verletzt wurden auch hier weitestgehend Radfahrer), bei 3 Unfällen (1 %) ereignete sich ein Sachschadensunfall unter Einwirkung von Alkohol. Hierbei zeigt sich auch, dass Radfahrer in den polizeilichen Statistiken in meisten Fällen die Unfallbetroffenen darstellen.

Auch wenn in den Unfalldaten des Bezugszeitraums eine Abwärtstendenz abgelesen werden kann, darf dies nicht als eine belastbare Aussage für eine anhaltende Abwärtsentwicklung gewertet werden, da der Zeitraum zu kurz für Trendaussagen ist und jahresspezifische Schwankungen (z.B. Wetter) eine wesentliche Rolle spielen.

Abbildung 12: Anzahl der Verunglückten Radfahrer in Dinslaken zwischen 01'2014 und 06'2016



Quelle: eigene Darstellung und Berechnung; Datengrundlage: Stadt Dinslaken

Radfahrerunfälle im Jahreszeitverlauf

Die meisten Unfälle (82 %) geschahen werktags (Mo-Fr), am Wochenende ereigneten sich anteilig weniger. Es kann nicht festgestellt werden, dass in Dinslaken vermehrt Unfälle während der Sommermonate zu verzeichnen sind (vgl. Abbildung 13). Vielmehr verteilen sich die Unfälle über das gesamte Jahr, wobei es in der Sommerferienzeit in den Untersuchungsjahren jeweils einen Rückgang der Unfallzahlen zu verzeichnen gibt. Die jährlichen Schwankungen sind vermutlich auf die Witterungsverhältnisse zurückzuführen.

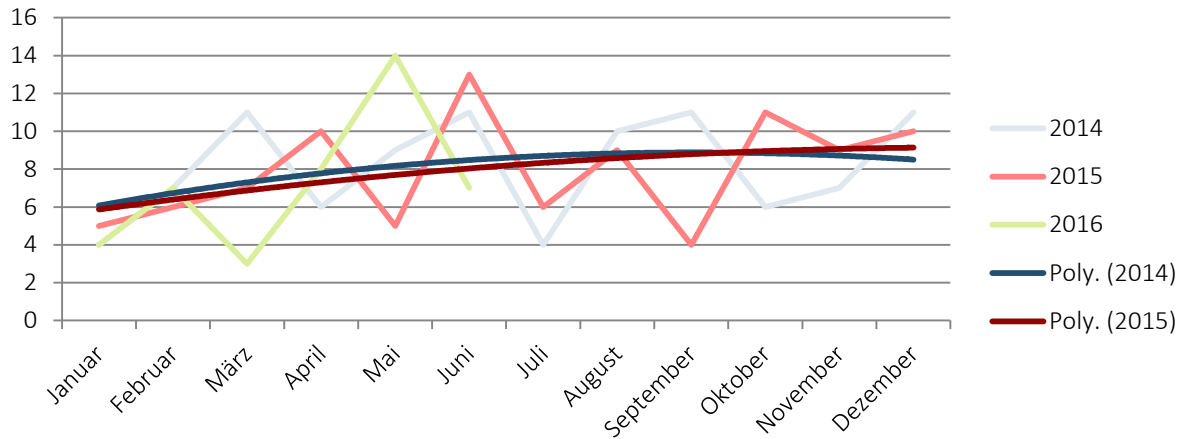
Radfahrerunfälle nach Altersklassen

In Dinslaken sind insbesondere Personen, die älter als 45 Jahre alt sind, sowie Jugendliche an Verkehrsunfällen beteiligt. Die Altersgruppen bis 29 sowie Personen über 60 Jahre sind zusätzlich häufig Verursacher der Unfälle. Zurückgeführt werden kann dies ggf. auf fehlende Regelkenntnis, Unsicherheiten im Verkehrsverhalten oder auch eine zu hohe Komplexität des Verkehrsgeschehens – insb. für ältere Personen. (vgl. Abbildung 14)

Insbesondere ältere Radfahrer erleiden bei Verkehrsunfällen häufiger schwere Verletzungen (23 % der über 60-jährigen). 16 % der in Unfällen beteiligten Radfahrer zwischen 30 und 45 Jahren sowie

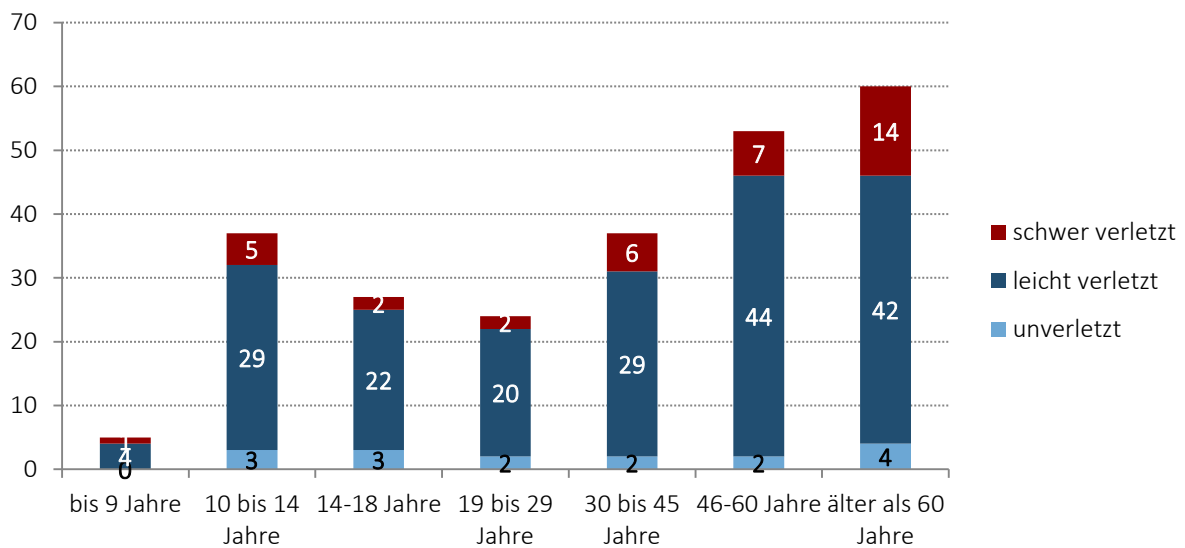
14 % der bei Unfällen beteiligten Radfahrer zwischen 10 und 14 Jahren erlitten schwere Verletzungen.

Abbildung 13: Anzahl der Unfälle mit Radfahrerbeteiligung im Jahresverlauf bei Unfällen mit Radfahrerbeteiligung (01'2014 bis 06'2016)



Quelle: eigene Darstellung und Berechnung; Datengrundlage: Stadt Dinslaken

Abbildung 14: Alter der bei Unfällen beteiligten Radfahrer (unterschieden nach der Unfallfolge) bei Unfällen mit Radfahrerbeteiligung (01'2014 bis 06'2016)



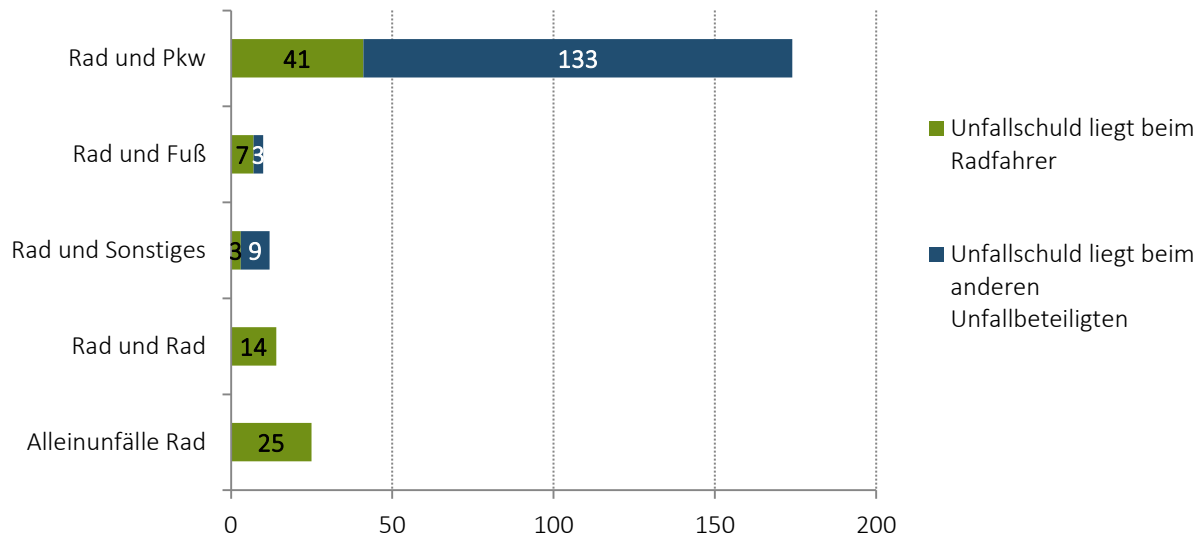
Quelle: eigene Darstellung und Berechnung; Datengrundlage: Stadt Dinslaken

Radfahrerunfälle nach Unfallbeteiligten

Die meisten Unfälle, 174 im Betrachtungszeitraum, ereigneten sich in den Jahren 2014 bis 2016 zwischen Radfahrern und Pkw-Fahrern (74 %). 6 % der Unfälle passierten zwischen zwei oder mehreren Radfahrern und 3,5 % zwischen Radfahrern und Fußgängern. Im Betrachtungszeitraum ereigneten sich zudem 25 Alleinunfälle von Radfahrern, was einen Anteil von knapp 7,5 % bedeutet. In etwa 5 % der Unfälle mit Radfahrerbeteiligung waren andere Verkehrsteilnehmer beteiligt (beispielsweise

Lieferwagen). Bei Unfällen mit einem Pkw liegt die Schuld verhältnismäßig selten beim Radfahrer selbst.

Abbildung 15: Unfallbeteiligung und Unfallverursacher bei Unfällen mit Radfahrerbeteiligung (01'2014 bis 06'2016)



Quelle: eigene Darstellung und Berechnung; Datengrundlage: Stadt Dinslaken

Unfalltypen

Den deutlich häufigsten Unfalltyp stellten in den Jahren 2014 bis 2016 in Dinslaken Unfälle beim Einbiegen oder Kreuzen der Fahrbahn dar (knapp 49 %). Das bedeutet, dass der Unfall durch einen Konflikt zwischen einem einbiegenden oder kreuzenden Wartepflichtigen und einem vorfahrtsberechtigten Fahrzeug an Kreuzungen, Einmündungen oder Ausfahrten von Grundstücken und Parkplätzen ausgelöst wurde.

Zweithäufigster Unfalltyp zwischen 2014 und 2016 war der Abbiegeunfall, also ein Unfall, der durch einen Konflikt zwischen einem Abbieger und einem aus gleicher oder entgegengesetzter Richtung kommenden Verkehrsteilnehmer an Kreuzungen, Einmündungen, Grundstücks- oder Parkplatzausfahrten ausgelöst wurde (knapp 20 %). Die anderen Unfalltypen kamen deutlich seltener vor: Fahrnfall 11 %; Ruhender Verkehr 4 %; Unfall im Längsverkehr 9 %; Überschreiten der Geschwindigkeit 1 % sowie sonstige Unfälle 6 %.

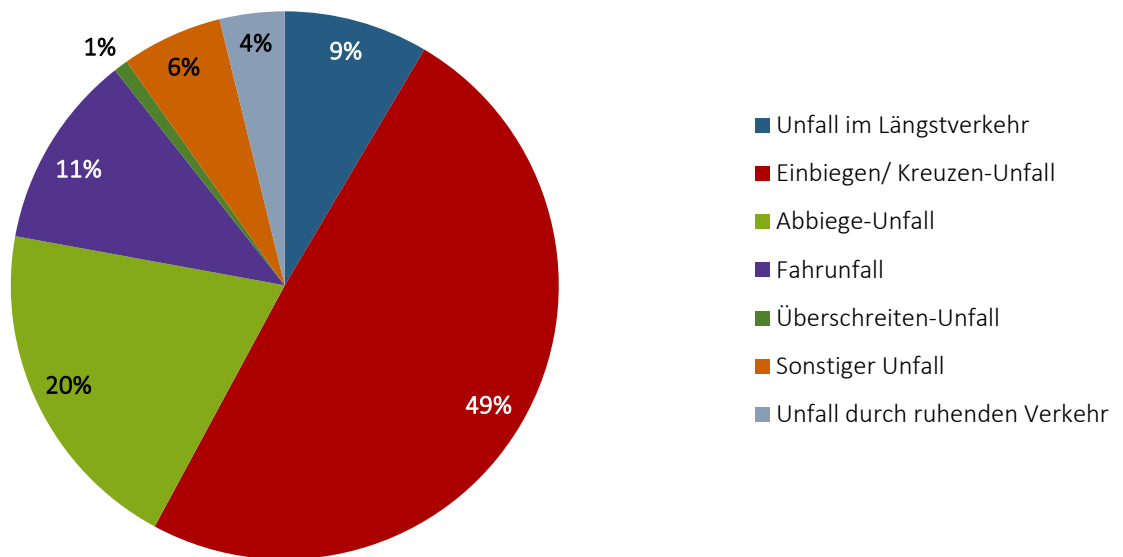
Unfallursachen

Die häufigste Unfallursache bei Unfällen mit Radfahrerbeteiligung ist in Dinslaken das Nichtbeachten der vorfahrtsregelnden Verkehrszeichen. Fast ein Viertel aller Verkehrsunfälle mit Radverkehrsbeteiligung geschieht aus diesem Grund. Weitere häufige Unfallursachen sind Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (18 %) sowie Abbiegen (14 %). (vgl. Abbildung 17)

Trägt der Radfahrer/ die Radfahrerin Schuld an einem Unfall, so ist dies am häufigsten auf einen Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr zurückzuführen. Auch die Benutzung der falschen Fahrbahn oder verbotswidrige Benutzung anderer Straßenteile sowie das Nichtbeachten der Regel

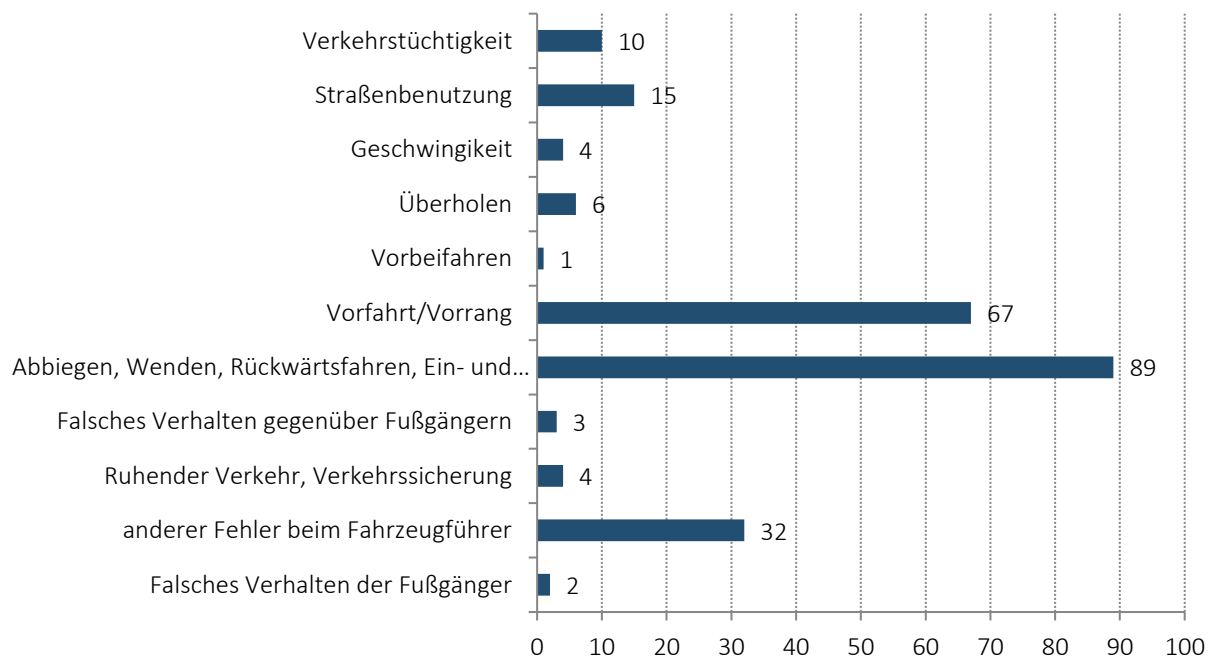
"rechts vor links" sind häufige Fehler seitens der Radfahrenden. Die Benutzung der falschen Fahrbahn oder verbotswidrige Benutzung anderer Straßenteile ist zudem die häufigste Unfallursache, wenn es zu Unfällen zwischen zwei Radfahrenden kommt. Auch hier sind keine Unfallschwerpunkte auszumachen, einzelne Unfälle geschahen zum Beispiel auf der Weseler Straße, der Hünxer Straße oder der Kurt-Schumacher-Straße.

Abbildung 16: Unfalltypen bei Unfällen mit Radfahrereteiligung (01'2014 bis 06'2016)



Quelle: eigene Darstellung und Berechnung; Datengrundlage: Stadt Dinslaken

Abbildung 17: Unfallursache bei Unfällen mit Radfahrereteiligung (01'2014 bis 06'2016)



Quelle: eigene Darstellung und Berechnung; Datengrundlage: Stadt Dinslaken

Unfallhäufungsstellen und besondere Unfallpunkte

Unfallhäufungsstellen werden im Fuß- und Radverkehr definiert, sobald 5 Unfälle ungleichen/ gleichen Grundtyps an einem Knotenpunkt oder auf einer Strecke³⁶ geschehen sind. Als Grundtypen werden hierbei die Unfallkategorien 1-3³⁷ in einem Betrachtungsraum von 3 Jahren herangezogen.

In Dinslaken können auf Grundlage der vorhandenen Unfalldaten folgende Orte als Unfallhäufungsstellen im Radverkehr ausgemacht werden:

- Voerder Straße/ Ernst-Moritz-Arndt-Straße
- Wilhelm-Lantermann-Straße/ Bahnstraße

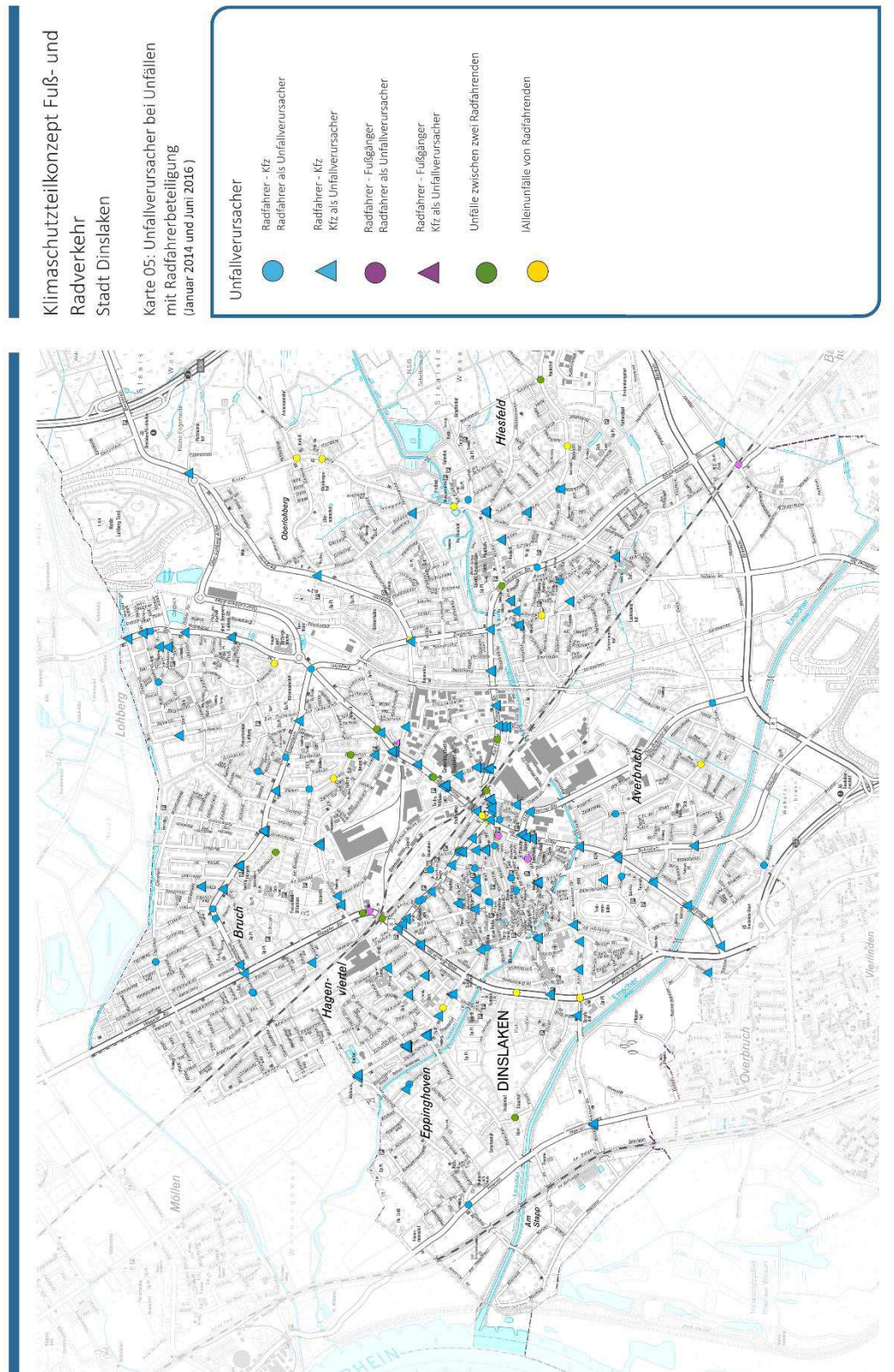
Weitere Standorte/ Streckenabschnitte, an/ auf denen viele Unfälle geschehen sind, die jedoch nicht als offizielle Unfallhäufungsstelle definiert werden können:

- Voerder Straße/ Rotbachstraße
- Voerder Straße/ Eppinkstraße
- Willy-Brandt-Straße/ Goethestraße
- Schloßstraße/ Wiesenstraße
- Hünxer Straße/ Max-Eyth-Straße
- Karl-Heinz-Klingen-Straße/ Max-Eyth-Straße
- Augustastraße/ Katharinenstraße
- Kreisverkehr Luisenstraße/ Katharinenstraße
- Karl-Heinz-Klingen-Straße zwischen Hünxer Straße und Karlstraße
- Wilhelm-Lantermann-Straße
- Augustastraße

³⁶ bis 200 m innerhalb geschlossener und bis 500 m außerhalb geschlossener Ortschaften

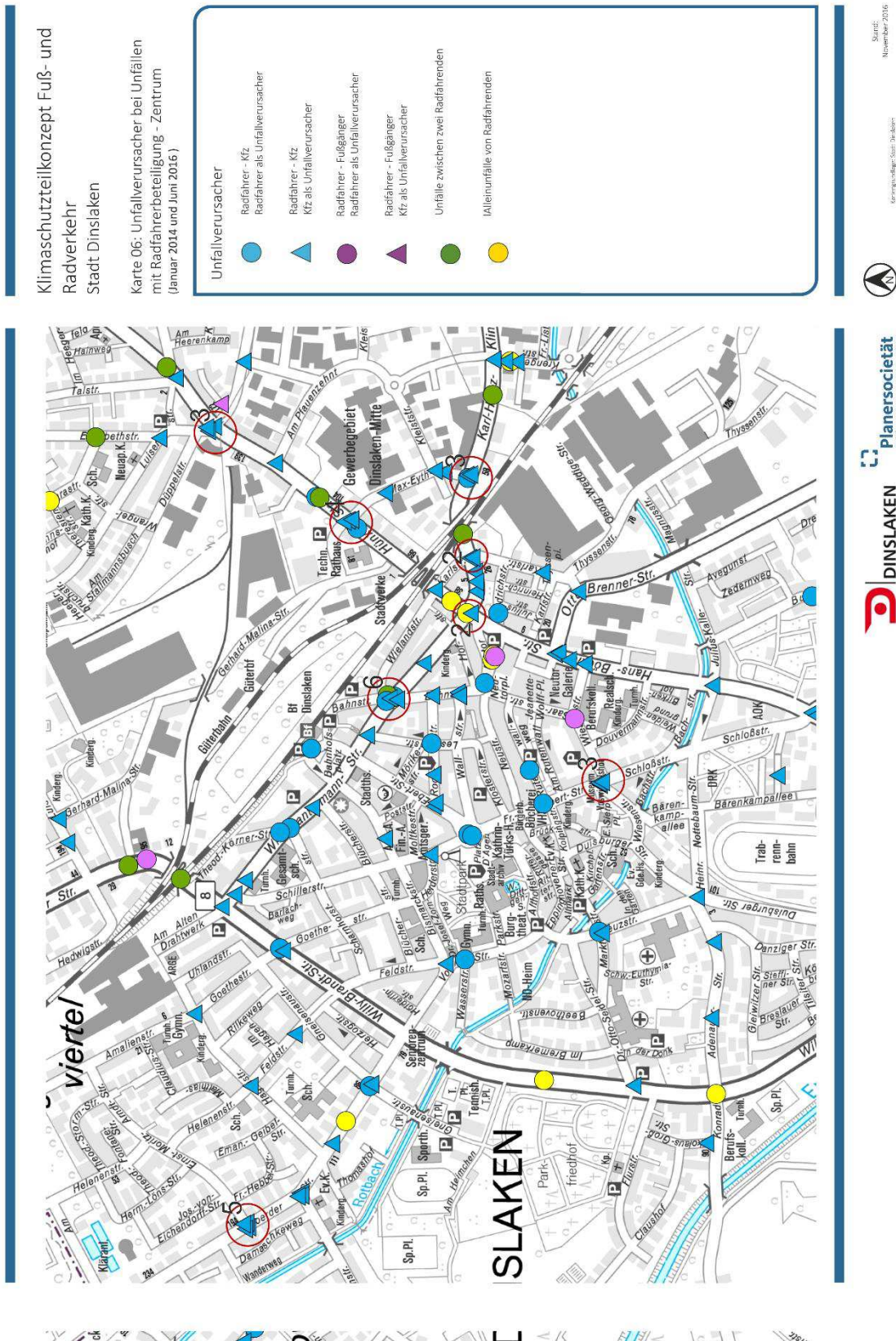
³⁷ 1 = Unfall mit Getöteten; 2 = Unfall mit Schwerverletzten; 3 = Unfall mit Leichtverletzten

Karte 05: Unfallverursacher bei Unfällen mit Radfahrerbeteiligung (Januar 2014 bis Juni 2016)



Quelle: eigene Darstellung (Kartengrundlage: Geofachdaten: © Stadt Dinslaken)

Karte 6: Unfallverursacher bei Unfällen mit Radfahrerbeteiligung (Januar 2014 bis Juni 2016) im Fokusbereich Zentrum

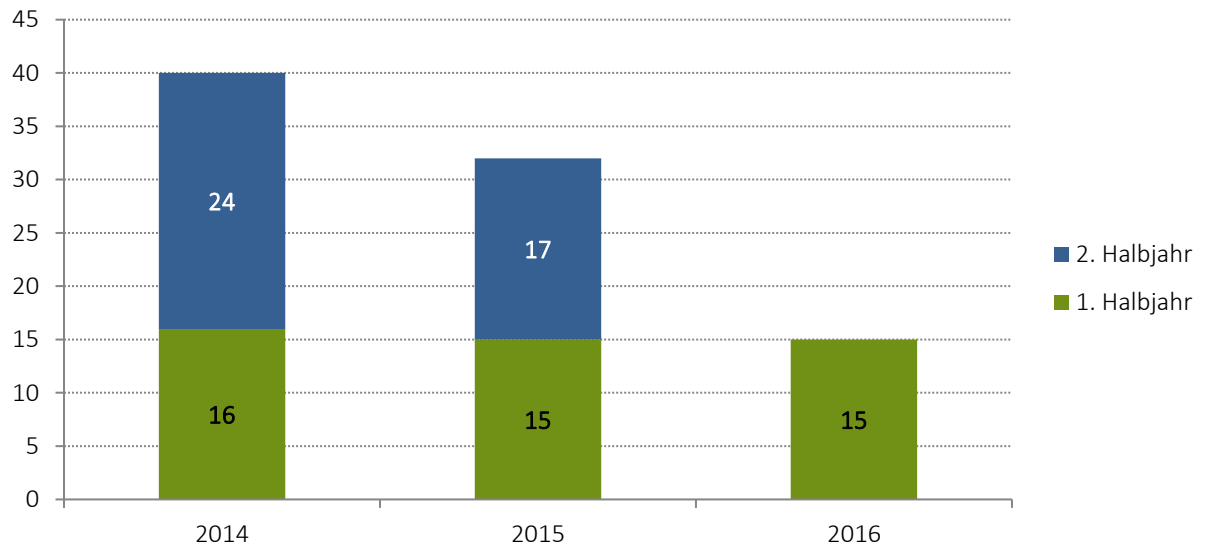


Quelle: eigene Darstellung (Kartengrundlage: Geofachdaten: © Stadt Dinslaken)

3.3.3 Unfälle mit Fußgängerbeteiligung

Im Bezugszeitraum (01'2014-06'2016) ereigneten sich in Dinslaken insgesamt 87 Unfälle im Straßenverkehr, bei denen Fußgänger beteiligt waren. Etwa 25 % der aufgenommenen Unfälle wurden von Fußgängern selbst verschuldet.

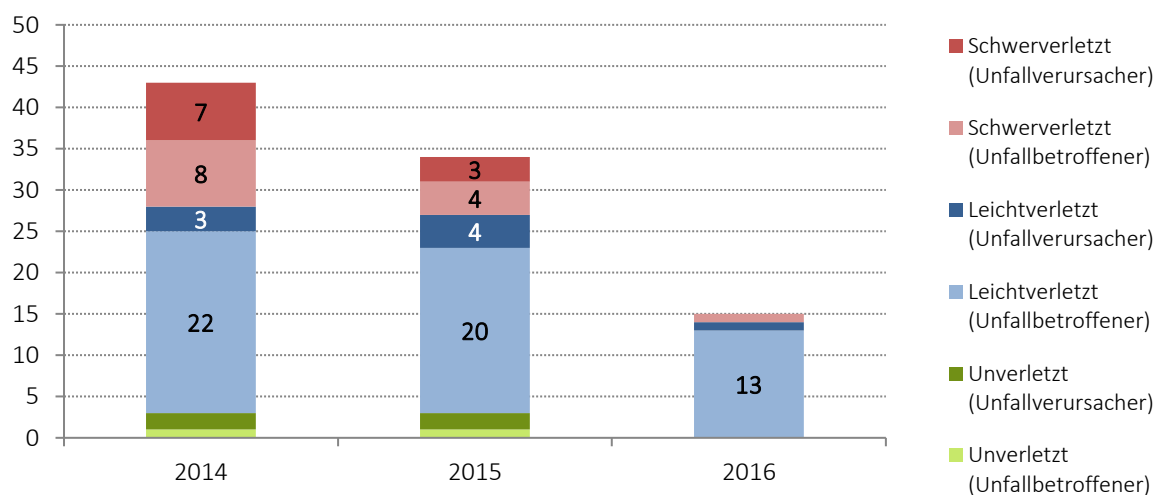
Abbildung 18: Anzahl der Unfälle mit Fußgängerbeteiligung



Quelle: eigene Darstellung und Berechnung; Datengrundlage: Stadt Dinslaken

Unfälle mit Todesfolge fanden in diesem Zeitraum nicht statt. In 99 % der Unfälle gab es mindestens eine leicht- oder schwerverletzte Person – 91 % der verunglückten Personen sind bei diesen Unfällen die Fußgänger.

Abbildung 19: Anzahl der beteiligten und verunglückten Fußgänger

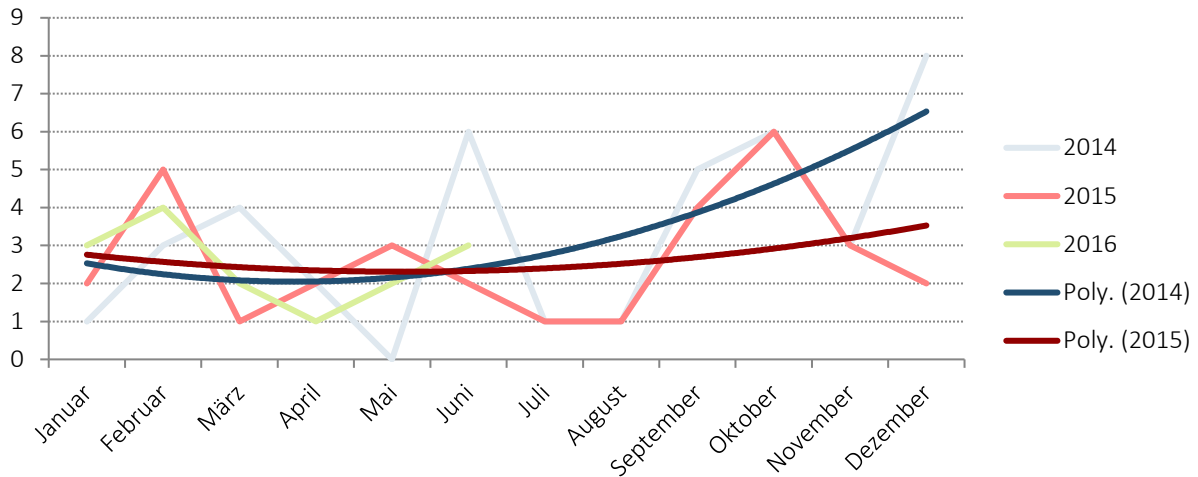


Quelle: eigene Darstellung und Berechnung; Datengrundlage: Stadt Dinslaken

Fußgängerunfälle im Jahreszeitverlauf

Die meisten Unfälle (76 %) mit Fußgängerbeteiligung geschahen werktags (Mo-Fr), am Wochenende ereigneten sich anteilig weniger. 36 % dieser Unfälle geschahen in der Dunkelheit.

Abbildung 20: Anzahl der Unfälle im Monatsvergleich

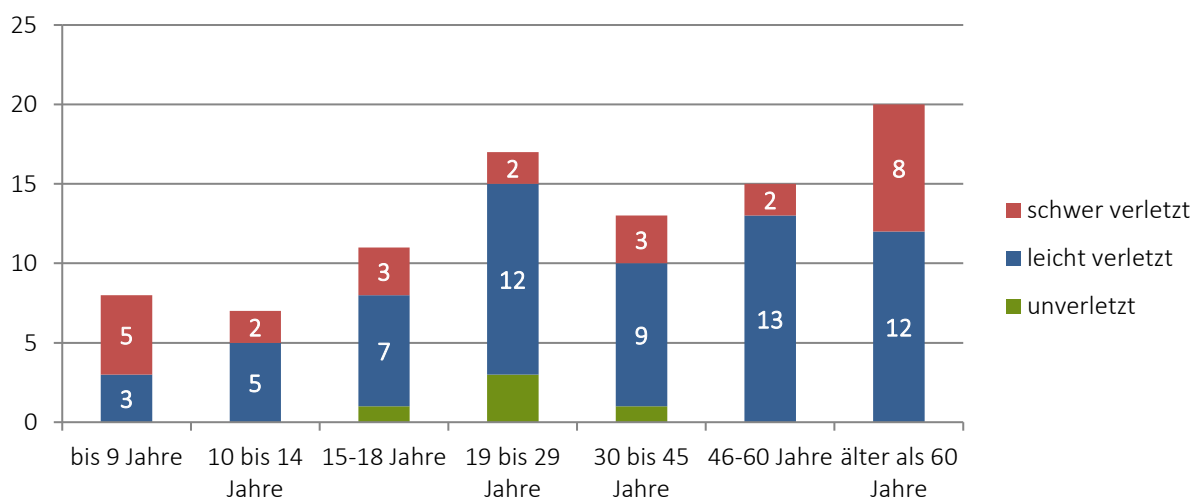


Quelle: eigene Darstellung und Berechnung; Datengrundlage: Stadt Dinslaken

Fußgängerunfälle nach Altersklassen

Das Alter der in Fußgängerunfällen beteiligten liegt im Mittel bei etwa 39 Jahren. Besonders häufig schwer verletzt werden Kinder bis 9 Jahren (63 % der Verunglückten in dieser Altersgruppe werden schwer verletzt). Auch bei den über 60-Jährigen beträgt der Anteil der Schwerverletzten 40 %. (vgl. Abbildung 21) Dies kann insbesondere auf die geminderte Reaktionszeit sowie auf die besondere Anfälligkeit älterer Menschen zurückgeführt werden.

Abbildung 21: Alter und Unfallfolge der beteiligten Fußgänger

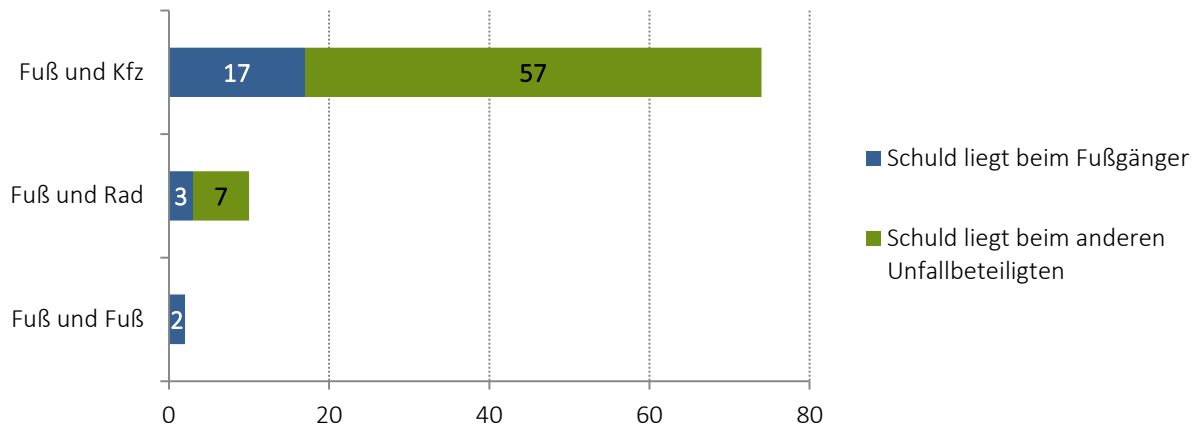


Quelle: eigene Darstellung und Berechnung; Datengrundlage: Stadt Dinslaken

Fußverkehrsunfälle nach Unfallbeteiligten

Die meisten Fußgänger-Unfälle, 74 im Betrachtungszeitraum, ereigneten sich in den Jahren 2014 bis 2016 zwischen Fußgängern und dem Kfz-Verkehr (86 %). 12 % der Unfälle passierten zwischen einem Fußgänger/ einer Fußgängerin und einem Radfahrer/ einer Radfaherin und 2,5 % zwischen zwei Fußgängern. Insbesondere bei Unfällen mit einem Pkw liegt die Schuld verhältnismäßig selten beim Fußgänger selbst.

Abbildung 22: Unfallbeteiligung und Unfallverursacher bei Unfällen mit Fußgängerbeteiligung (01'2014 bis 06'2016)



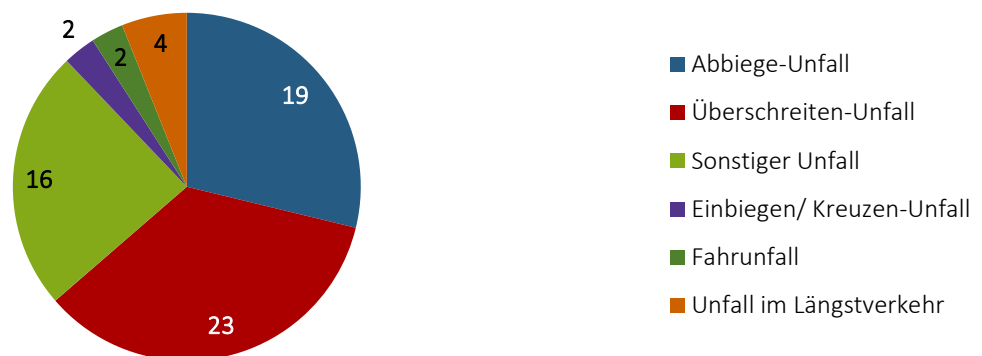
Quelle: eigene Darstellung und Berechnung; Datengrundlage: Stadt Dinslaken

Unfalltypen

Den deutlich häufigsten Unfalltyp bei Unfällen mit Fußgängerbeteiligung stellten in den Jahren 2014 bis 2016 in Dinslaken Unfälle beim Überschreiten der Fahrbahn (knapp 43 %) dar, wobei nur in zwei Fällen die Unfallschuld beim Fußgänger liegt.

Zweithäufigster Unfalltyp zwischen 2014 und 2016 war der Abbiegeunfall, also ein Unfall, der durch einen Konflikt zwischen einem Abbieger und einem aus gleicher oder entgegengesetzter Richtung kommenden Verkehrsteilnehmer an Kreuzungen, Einmündungen, Grundstücks- oder Parkplatzzufahrten ausgelöst wurde (knapp 29 %). Die anderen Unfalltypen kamen deutlich seltener vor.

Abbildung 23: Unfalltypen bei Unfällen mit Fußgängerbeteiligung



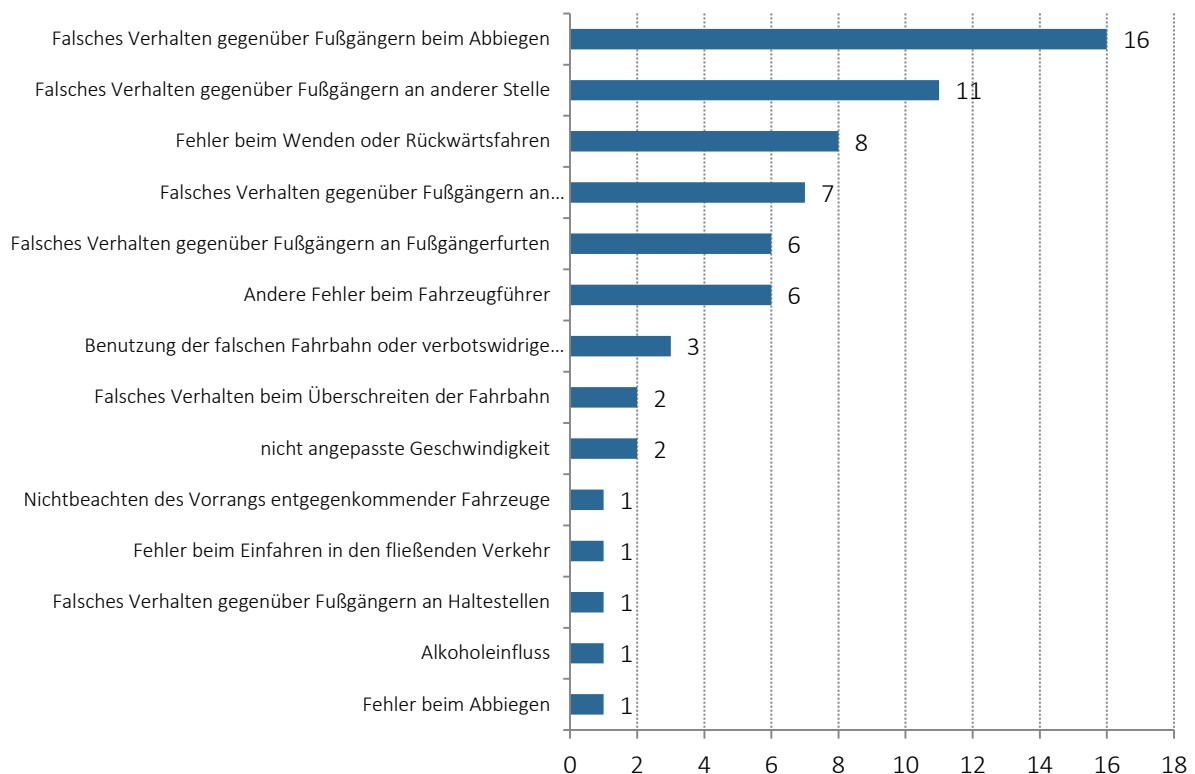
Quelle: eigene Darstellung und Berechnung; Datengrundlage: Stadt Dinslaken

Unfallursachen

Die häufigste Unfallursache bei Unfällen mit Fußgängerbeteiligung ist in Dinslaken Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern beim Abbiegen. Fast ein Viertel aller Verkehrsunfälle mit Fußgängerbeteiligung geschieht aus diesem Grund. Weitere häufige Unfallursachen sind Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern an Fußgängerüberwegen, Fußgängerfurten und „anderer Stelle“. (vgl. Abbildung 24)

Trägt der Fußgänger Schuld an einem Unfall, so ist dies am häufigsten auf das falsche Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn zurückzuführen.

Abbildung 24: Unfallursachen bei Unfällen mit Fußgängerbeteiligung



Quelle: eigene Darstellung und Berechnung; Datengrundlage: Stadt Dinslaken

Unfallhäufungsstellen und besondere Unfallpunkte

Unfallhäufungsstellen werden im Fuß- und Radverkehr definiert, sobald 5 Unfälle ungleichen/ gleichen Grundtyps an einem Knotenpunkt oder auf einer Strecke³⁸. Als Grundtypen werden hierbei die Unfallkategorien 1-3³⁹ in einem Betrachtungsraum von 3 Jahren herangezogen.

In Dinslaken können auf Grundlage der vorhandenen Unfalldaten im Fußverkehr keine Unfallhäufungsstellen identifiziert werden. Standorte/ Streckenabschnitte, an/ auf denen verstärkt Unfälle geschehen sind, jedoch:

- entlang der Willy-Brandt-Straße sowie der Kreuzung mit der Voerder Straße

³⁸ bis 200 m innerhalb geschlossener und bis 500 m außerhalb geschlossener Ortschaften

³⁹ 1 = Unfall mit Getöteten; 2 = Unfall mit Schwerverletzten; 3 = Unfall mit Leichtverletzten

- Kreisverkehr Kirchstraße/ Hängelstraße
- Hünxer Straße
- Am Neutor
- Lessingstraße
- Augustastraße
- Johannesplatz

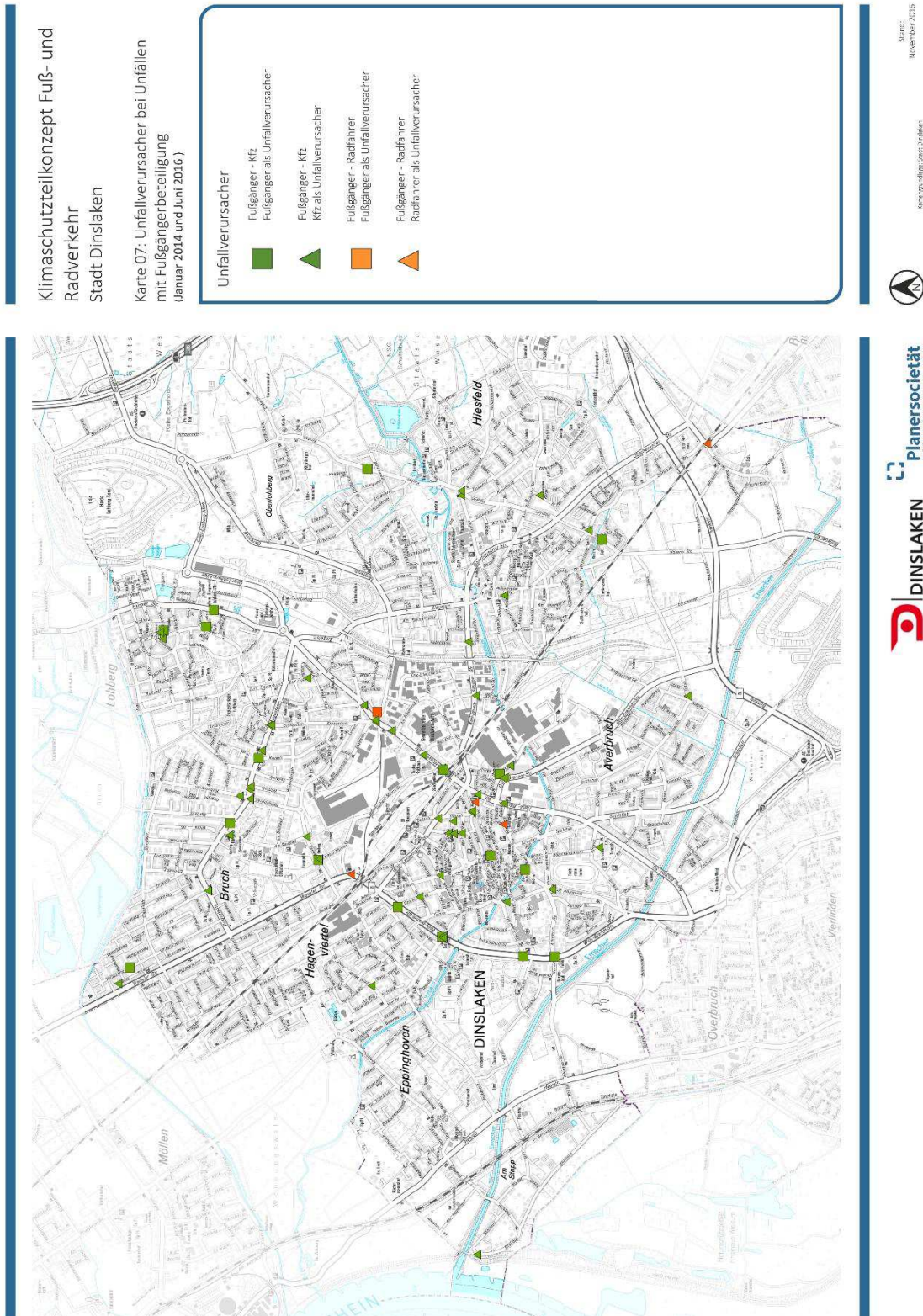
3.3.4 Schlussfolgerungen

Die Ergebnisse der Unfallauswertung kann genutzt werden, um besondere Handlungsbedarfe für Maßnahmen, insbesondere für die Verkehrssicherheit, abzuleiten.

Radfahrer – und insbesondere Kinder und Ältere – sind in Dinslaken verhältnismäßig häufig in Unfälle verwickelt und tragen häufig körperliche Verletzungen davon. Unfallgegner sind meist Kfz, wobei die Unfallschuld häufig bei den Autofahrern liegt. Besonderes Konflikt- und Gefährdungspotenzial liegt in Dinslaken im Bereich von Knotenpunkten, Einmündungen und Ausfahrten – hier geschehen die meisten Unfälle mit Radfahrerbeteiligung. Neben den offiziellen Unfallhäufungsstellen in Dinslaken können weitere Straßen identifiziert werden, bei denen es insbesondere an den Knotenpunkten vermehrt zu Unfällen gekommen ist (z. B. Voerder Straße, Augustastraße).

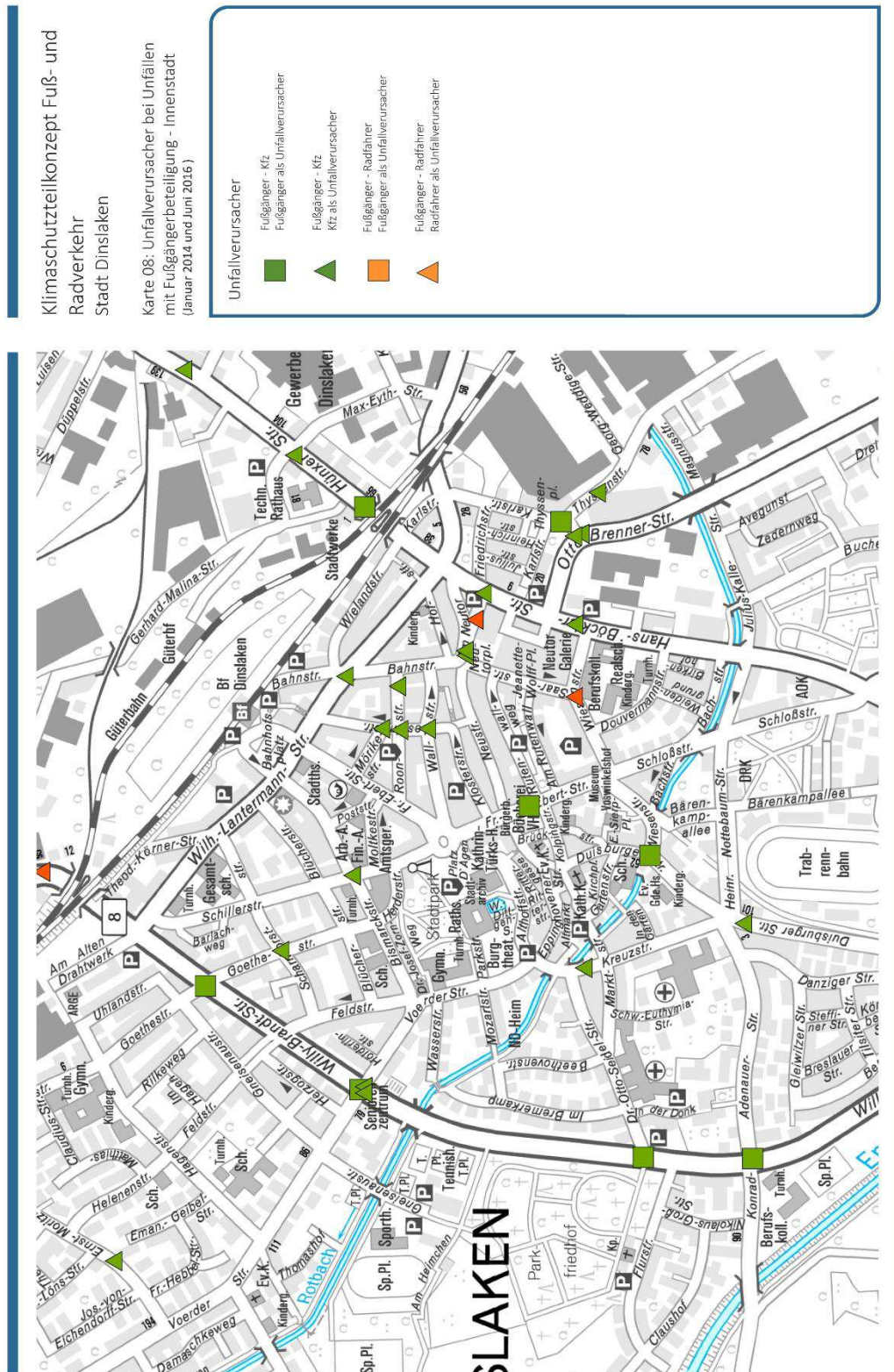
Fußgänger – hier insbesondere Kinder – sind in Dinslaken verhältnismäßig weniger als Radfahrer in Unfälle im Straßenverkehr verwickelt. Kinder und ältere Menschen erleiden jedoch auch in Dinslaken überdurchschnittlich häufig – auch schwere – Verletzungen von Unfällen (im Vergleich zu den anderen Altersgruppen in Dinslaken) und stellen damit eine besondere Gefährdungsgruppe dar. In seltenen Fällen tragen Fußgänger selbst die Schuld an den Unfällen, die Schuld liegt meist beim Kfz-Verkehr – insbesondere beim Abbiegen oder wenn Fußgänger die Straßenseite wechseln wollen. Wichtig ist hier, die Sichtverhältnisse zwischen den Verkehrsteilnehmern zu verbessern und ebenso die Möglichkeiten zur Straßenquerung.

Karte 7: Unfallverursacher bei Unfällen mit Fußgängerbeteiligung (Januar 2014 bis Juni 2016)



Quelle: eigene Darstellung (Kartengrundlage: Geofachdaten: © Stadt Dinslaken)

Karte 8: Unfallverursacher bei Unfällen mit Fußgängerbeteiligung (Januar 2014 bis Juni 2016) im Fokusbereich Innenstadt



Stand: November 2016
© Planersocietät

Planersocietät
Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation

DINSLAKEN

3.4 Bestandssituation Fußverkehr

Die Situation des Fußverkehrs wurde in den beiden zuvor definierten Fokusbereichen betrachtet. Eine Gesamtbetrachtung der gesamten Stadt Dinslaken konnte im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes nicht durchgeführt werden. Die Ergebnisse aus den Fokusbereichen sowie die daraus entwickelten Maßnahmen sollen als Leitfaden für die weitere Förderung des Fußverkehrs im gesamten Stadtgebiet dienen.

3.4.1 Situation des Fußverkehrs in der Gesamtstadt

In Dinslaken ergeben sich durch die kompakte Stadtstruktur westlich der Autobahn 3 gute Ausgangsbedingungen für den Fußverkehr mit vielen kurzen Wegen zwischen den wichtigen Quellen und Zielen (siehe Kapitel 3.2). Die Bereiche östlich der Autobahn 3 sind peripher sowie zersiedelt und weisen auch eine sehr geringe Bevölkerungsdichte sowie wenig Versorgungseinrichtungen auf. Sie sind für den Fußverkehr daher weniger relevant. Die wichtigen zentralörtlichen Fußgängerbereiche wurden anhand der Fokusbereiche der Innenstadt Dinslaken sowie des Zentrums von Hiesfeld untersucht (siehe Kapitel 3.4.2 und 3.4.3).

Insgesamt ist für die Siedlungsbereiche ein dichtes Fußwegenetz festzustellen, da an den Straßen weitestgehend Fußwege angelegt sind. Eine Netzlücke ist an der Thyssenstraße festzustellen, die durch die Nähe zu einer Einrichtung für Behinderte bedeutend wird. Außerhalb der Ortslagen fehlen an Abschnitten der Hauptverkehrsstraßen Gehwege sowie Radwege (siehe hierzu Kapitel 3.5).

Besondere Trennwirkungen ergeben sich im Fußwegenetz der Siedlungsbereiche durch die Hauptverkehrsstraßen sowie durch die Schienenverkehrsstraße, welche die Innenstadt von den eher östlichen Stadtteilen Hiesfeld, Feldmark, Bruch und Lohberg separiert. Über- bzw. Unterführungen über die Schienen fehlen vor allem in der Innenstadt zwischen der Hünxer Straße und der Willy-Brandt-Straße, aber auch in den Stadtteilen. Für Fußgänger und Radfahrer hat dies teils große Umwege zur Folge. Eine Rolle für das Fußwegenetz spielen auch die Flüsse Emscher und Rotbach. Beide sind im Siedlungsbereich aber durch eine Vielzahl von Brücken passierbar (siehe Kapitel 3.2).

Nutzungskonflikte sind vor allem mit dem Radverkehr festzustellen. Dies ist auf eine ‚Kultur des Bordsteinradfahrens‘ in Dinslaken zurückzuführen (siehe Kapitel 3.5.3): Außerhalb der Tempo 30-Zonen sind Führungen des Radverkehrs auf der Fahrbahn selten, sodass Radfahrer auf Radwegen, gemeinsamen Fuß- und Radwegen oder auch Gehwegen mit Zusatz ‚Radfahrer frei‘ geführt werden. Die Breiten der Radwege sind dabei nicht immer ausreichend und es kommt zu Konflikten mit Fußgängern. Darüber hinaus existieren in vielen Abschnitten von Tempo 30-Zonen im Seitenraum sog. ‚andere Radwege‘, die nicht benutzungspflichtig sind, aber von Radfahrern gegenüber der Fahrbahn vorgezogen werden. Auch hier kommt es zu Konflikten mit Fußgängern, weil die Gehwege sowie auch die ‚anderen Radwege‘ nicht immer ausreichend breit sind.

In den Straßen der Innenstadt, teilweise auch in Hiesfeld, kommt es zudem zu Konflikten mit parkenden Kfz. Auch sind hier die Gehwege teilweise zu schmal oder die Wegeoberflächen erneuerungsbe-

dürftig. Die Barrierefreiheit der Gehwege wird in Dinslaken obligatorisch im Zuge von Umbauarbeiten im Straßenraum berücksichtigt (z. B. umgestalteter Rutenwallweg/ Am Rutenwall). Ein eigenes Programm zur barrierefreien Umgestaltung von wichtigen Wegeachsen fehlt aber, sodass noch ein erheblicher Nachholbedarf für barrierefreie Fußwege in allen Stadtteilen existiert.

3.4.2 Fokusbereich Innenstadt

Die Dinslakener Innenstadt mit ihren vielfältigen Einkaufs-, Dienstleistungs- und Freizeitzielen ist von einer kompakten Struktur geprägt und verfügt über direkte Wegeverbindungen in die umliegenden Siedlungsgebiete. Der untersuchte Fokusbereich Innenstadt wird durch die Bundesstraße 8 (Willy-Brandt-Str.) im Westen, die Schienentrasse nördlich der Wilhelm-Lantermann-Straße im Norden sowie die Landesstraße 1 (Hans-Böckler- und Hünxer Straße) im Osten begrenzt. Die Julius-Kalle-Straße, die Heinrich-Nottebaum-Straße sowie Konrad-Adenauer-Straße begrenzen den Untersuchungsraum in Richtung Süden.

Die klassifizierten Straßen (B8, L1) sowie die Wilhelm-Lantermann-Straße stellen für Fußgänger besondere Barrieren dar, da die Breite der Fahrbahn verbunden mit der hohen Verkehrsbelastung und nur unregelmäßig vorhandenen Querungshilfen zu Trennwirkungen führen. Die Schienentrasse, die den Fokusbereich im Norden tangiert, ist nur an der Hünxer Straße sowie an der Willy-Brandt-Straße zu unterqueren. Vom Dinslakener Bahnhof ausgehend fehlt eine Verbindung nach Norden zur Gerhard-Malina-Straße.

Qualität und Breite der Wege

Die Gehwege sind entlang der Straßen in der Innenstadt in der Regel beidseitig angelegt. Lediglich in der Mörikestraße sowie ‚In der Donk‘ fehlt abschnittsweise und nur einseitig ein Gehweg. Beide Abschnitte haben aber eine untergeordnete Netzbedeutung.

In einigen Fällen zeigt sich aber, dass die Gehwege entweder abschnittsweise zu schmal sind oder punktuell Engstellen aufweisen. Dies betrifft zum Beispiel die Wiesenstraße westlich der Schloßstraße, die Hofstraße, die östliche Wallstraße und die Bahnstraße. Punktuelle Engstellen entstehen teilweise durch Einbauten in den Seitenraum, angeordnete Parkstände, durch das (temporäre) Aufstellen von Mobiliar/ Abstellen von Müllbehältern, durch Umlaufsperrern, die auch für Rollstuhlfahrer Engstellen darstellen (siehe auch Kapitel 3.5.6) oder nicht zurückgeschnittene Sträucher (zum Beispiel im Rutenwallweg oder in der Roonstraße). Auch Busbuchten engen teilweise den Seitenraum ein (z.B. Haltestelle Herderstraße oder Haltestelle Rathaus).

Abbildung 25: Parkstand und Engstelle Rutenwallweg



Abbildung 26: Engstelle Roonstraße



Für die Qualität des Zufußgehens und ebenso für die Verkehrssicherheit ist die Qualität der Wegeoberflächen ein wichtiger Aspekt. Einige Wege sind noch nicht ausreichend bzw. nur mit wasser gebundenen Decken befestigt (z. B. nördlicher Gehweg Julius-Kalle-Straße, Gehweg entlang der Schienen nördlich der Heinrich-Nottenbaum-Straße). Die Netzbedeutung dieser Wege ist aber als gering einzustufen. Punktuell zeigen sich zudem Probleme durch lose Gehwegplatten oder schadhafte Wegeoberflächen, die schnell bei Unachtsamkeit der Fußgänger zu Stolperfallen werden (z.B. in der Dr.-Otto-Seidel-Straße vor dem Krankenhaus oder in der Feldstraße).

Nutzungskonflikte

Nutzungskonflikte entstehen im Fokusbereich Innenstadt durch die sich überlagernden Rauman sprüche der Fußgänger, Radfahrer, des Kfz-Verkehrs, des ÖPNV sowie auch durch die Anlieger bzw. Geschäftsleute.

Die Parkraumnachfrage führt in einigen Straßen der Innenstadt zu einem hohen Parkdruck, der sich in dicht parkenden Fahrzeugen im Straßenraum widerspiegelt. Beispiele sind die Lessingstraße sowie die Blücherstraße. Dicht parkende Autos behindern die Fahrbahnquerungen von Fußgängern (vor allem von denjenigen mit Lasten) sowie mobilitätseingeschränkten Personen, für die die Räume zwischen den parkenden Fahrzeugen zu schmal sind. Stehen nicht regelmäßige Lücken zwischen den parkenden Fahrzeugen zur Verfügung, bleiben für diese Personen nur die Einmündungen und Kreuzungen zum Queren der Straße, wo aber teilweise auch falsch geparkt und die Querungsmöglichkeiten eingeschränkt werden. Dicht aneinandergereihte parkende Autos stellen auch ein Verkehrs sicherheitsrisiko dar, weil sie die Sichtbeziehungen behindern (siehe z.B. Unfälle in der Lessingstraße, Kapitel 3.3.3) – dies betrifft vor allem Zu-Fuß-Gehende Kinder.

Wenn Fahrzeuge halbseitig oder vollständig im Seitenraum parken, werden teilweise auch die Gehwegbreiten eingeschränkt (zum Beispiel in der Blücherstraße sowie in der Wielandstraße). Ein angeordnetes oder geduldetes (halbseitiges) Parken im Seitenraum bekräftigt das Gewohnheitsrecht der Autofahrer, diese Flächen dauerhaft nutzen zu können und begünstigt ein Falschparken auf Gehwegen. Zudem werden die Gehwegplatten geschädigt oder lockern sich durch das Überfahren der Autos.

Abbildung 27: Falschparker in der Blücherstraße



Abbildung 28: Parkdruck in der Lessingstraße



Ein hohes Konfliktpotenzial gibt es mit Radfahrern. In Dinslaken hat sich, auch bedingt durch die Einrichtung von Radwegen im Seitenraum in den letzten Jahrzehnten, eine ‚Kultur des Bordsteinradfahrens‘ entwickelt. Diese drückt sich auch darin aus, dass Radfahrer aus Unkenntnis nicht benutzungspflichtige Radwege (andere Radwege) der Fahrt auf der Fahrbahn vorziehen. Da diese Wege in vielen Fällen aber genauso wie die parallelen Gehwege nicht ausreichend breit sind, behindern sich Fußgänger und Radfahrer gegenseitig. Dies ist auch ein Unfallrisiko. Als Beispiel sind die Schillerstraße, die Friedrich-Ebert-Straße, die Voerder Straße und die Wiesenstraße zu nennen. Darüber hinaus sind in der Scharnhorststraße die notwendigen Radabstellflächen für den Schulbetrieb auf dem Gehweg markiert – auch dies führt zu Einschränkungen für Fußgänger. Der Rotbachweg wird durch Zu-Fuß-Gehende und Radfahrende intensiv genutzt, – sowohl als Freizeit- wie auch Alltagsweg – ist aber dafür zu schmal.

Weitere Probleme existieren an Kreuzungen, da auch hier Radfahrer im Seitenraum geführt werden. Bei den oftmals beengten Platzverhältnissen – wie an der Kreuzung Hünxer Straße/ Wilhelm-Lantermann-Straße – behindern und gefährden sich Fußgänger und Radfahrer gegenseitig.

Abbildung 29: Behinderungen Fußgänger/ Radfahrer Voerder Str.



Abbildung 30: Behinderungen Radfahrer/ Fußgänger Schillerstraße



Die Fußgängerzone ist derzeit auf den Plätzen Neutorplatz und Altmarkt sowie westlich des Altmarktes für Radfahrende freigegeben, was aufgrund des vorhandenen Platzes unproblematisch ist. Die Neustraße sowie der östliche Teil der Eppinghovener Straße und die Duisburger Straße sind nicht für Radfahrer befahrbar.

Weitere Konflikte gibt es durch Werbeauftragsteller, die auf Gehwegen platziert werden. Sie schränken die Breite teilweise ein, insbesondere für Rollstuhlfahrer führen sie zu Behinderungen.

Abbildung 31: Werbeauftragsteller behindern auf Gehwegen



Quelle: Stadt Dinslaken

Querungen von Straßen und lichtsignalgeregelte Knotenpunkte

Eine ausreichende Anzahl von Querungsmöglichkeiten über die Straßen verhindert Umwege und erhöht die Verkehrssicherheit für Fußgänger. Grundsätzlich sollte das sichere Queren von Straßen vor allem an Kreuzungen und Einmündungen für Fußgänger möglich sein. Querungshilfen (Mittelinsele, Fußgängerüberwege, vorgezogene Seitenräume, Fußgänger-LSA, ...) sollen grundsätzlich barrierefrei gestaltet sein.

Fehlende Querungshilfen fallen vor allem dort auf, wo Fußgänger auf wichtigen Wegeachsen ungesichert Hauptverkehrsstraßen queren müssen oder im Nebennetz parkende Autos das sichere Queren gefährden. Dies betrifft vor allem einige Einmündungs-/ Kreuzungsbereiche im Hauptstraßen- und Nebennetz. In der Verkehrssicherheitsanalyse (siehe Kapitel 3.3) zeigen sich zudem Bereiche, die in den letzten Jahren durch Fuß- und Radfahrerunfälle aufgefallen sind.

Karte 9 auf Seite 57 stellt die Stellen dar, auf denen ein besonderer Bedarf für eine Querungshilfe gesehen wird:

- Wilhelm-Lantermann-Straße östlich des südlichen Teils der Bahnstraße, zusätzlich zum bereits markierten FGÜ (Unfallhäufungsstelle, in derzeitigen Umbauplanungen für die Bahnstraße bereits vorgesehen)
- Wilhelm-Lantermann-Straße westlich der Blücherstraße
- Willy-Brandt-Straße Höhe Durchgang Mozartstraße
- Hans-Böckler-Straße Höhe Douvermannstraße (v. a. für Radfahrer relevant, Synergieeffekte zum Fußverkehr)
- Hans-Böckler-Straße Höhe Karlstraße

Darüber hinaus sind auch im Nebennetz Bereiche festzustellen, in denen Fußgängerquerungen verkehrssicherer und komfortabler gestaltet werden sollten. Dies sind grundsätzlich alle Straßen, die ein Konfliktpotenzial mit dem ruhenden Kfz-Verkehr darstellen. Darüberhinausgehende wichtige Wegebeziehungen noch ohne sichere/ komfortable Querungsmöglichkeit der Straße sind folgend aufgelistet:

- Voerder Straße Höhe Spielplatz am Burgtheater
- Roonstraße, Querungssituation zwischen Durchgängen
- Bahnstraße (bereits in der Umplanung)
- Wiesenstraße Höhe Douvermannstraße
- Einmündung der Mörikestraße in die Lessingstraße, parkende Autos in der Lessingstraße verhindern ein sicheres Queren und keine Querung für Rollstuhlfahrer möglich

Viele Querungssituationen weisen noch einen Optimierungsbedarf auf. In erster Linie betrifft dies die Barrierefreiheit, aber auch die bauliche Gestalt. Zudem sind viele Ampeln nicht barrierefrei (taktile Elemente, Nullabsenkung, ggf. akustische Signale). Beispiele sind:

- Fußgängerüberwege am Kreisverkehr Platz d'Agen, problematisch insb. beim Übergang über Schienen (fehlende Barrierefreiheit)
- Fußgängerüberwege und LSA im Bereich Bahnhofsvorplatz (fehlende Barrierefreiheit)
- Querungshilfe Wilhelm-Lantermann-Straße/ Höhe Scharnhorststraße am Schulstandort (fehlende Barrierefreiheit in einem Bereich mit hoher Fußgängerfrequenz)
- Heinrich-Nottebaum-Straße Höhe DRK: fehlende Bordabsenkung (Barriere für den Radverkehr sowie für Rollstuhlfahrer/Gehbehinderte)

Gute Beispiele einer barrierefreien Gestaltung befinden sich im Einmündungsbereich Am Rutenwall sowie Rutenwallweg in die Friedrich-Ebert-Straße, an der Kreuzung Am Neutor/ Hans-Böckler-Straße und am Neutor mit den barrierefrei gestalteten Fußgängerüberwegen.

Abbildung 32: Fußgängerüberweg Kreisverkehr Platz d'Agen, fehlende Barrierefreiheit



Abbildung 33: Einmündung Mörikestr./ Lessingstr.



Abbildung 34: Wilhelm-Lantermann-Str./ Scharnhorststr.



Abbildung 35: Fehlende Bordabsenkung Heinrich-Nottebaum-Str.



Abbildung 36: Barrierefreiheit Rutenwallweg



Abbildung 37: Nullabsenkung und taktile Elemente Am Neutor



Aufenthaltsqualitäten

In der Innenstadt wurden bereits umfangreiche Maßnahmen durchgeführt, um die Aufenthaltsqualität und auch die städtebaulichen Qualitäten von Straßenräumen zu verbessern. Gelungen sind zum Beispiel die Umgestaltung des Neutorplatzes und der Straße Am Neutor, der Saarstraße sowie der Bereich Rutenwallweg/ Am Rutenwall. Für die Bahnstraße südlich der Wilhelm-Lantermann-Straße ist eine Umgestaltung in Planung. Darüber hinaus bieten andere Räume in der Innenstadt, zum Beispiel der Stadtpark, die Fußgängerzone und der Bereich Altmarkt, schon eine hohe Aufenthaltsqualität. Hier sind bereits viele Sitzmöglichkeiten vorhanden (siehe Karte 10, Seite 58).

Abbildung 38: Am Neutor



Abbildung 39: Saarstraße



Darüber hinaus haben viele Straßen noch ein Aufwertungspotenzial. Breite Fahrbahnen, eine verbesserungswürdige städtebauliche Qualität und nur eingeschränkte Bewegungsräume für Fußgänger und Radfahrer fallen zum Beispiel in der Kreuzstraße Höhe Eppinghovener Tor auf. Die Friedrich-Ebert-Straße weist südlich des Kreisverkehrs aufgrund der Schienentrassen und der parallelen Kfz-Fahrspuren einen breiten Straßenquerschnitt mit geringen Seitenraumbreiten für Fußgänger sowie Radfahrer auf. Der Postplatz bietet Potenzial für Aufenthaltsqualitäten, ist aber aufgrund seiner Nutzung als Parkplatz unattraktiv. Auch der Bahnhofsvorplatz, für den Planungen zur Umgestaltung laufen, hat ein besonderes Gestaltungspotenzial.

Punktuell bestehen Situationen, welche die städtebauliche Qualität beeinträchtigen: Zum Beispiel die breite, mit Sperrbereich markierte Einmündung Marktstraße/ Dr.-Otto-Seidel-Straße (siehe Abbildung 43), die Kreuzung Voerder Straße/ Bismarckstraße oder die Einmündung Roonstraße/ Bahnstraße mit einem Zaun, der den Straßenübergang versperrt (siehe Abbildung 42).

Abbildung 40: Kreuzstraße



Abbildung 41: Bahntrassen auf der Friedrich-Ebert-Str.



Abbildung 42: Roonstr./ Bahnstr.



Abbildung 43: Einmündung Marktstr./ Dr.-Otto-Seidel-Str.



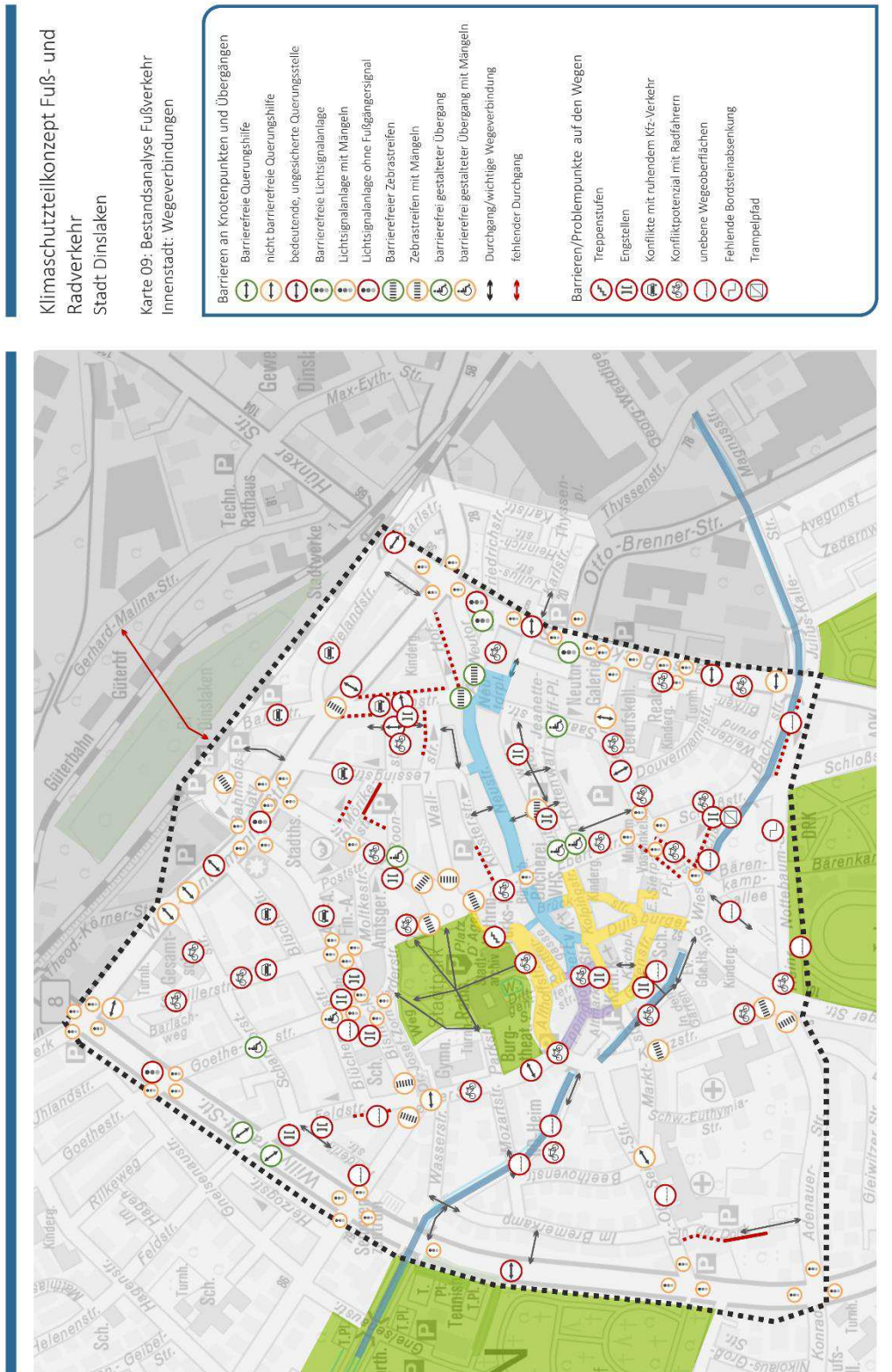
Aufenthalts- und Sitzmöglichkeiten sind vor allem in den zentralen Fußgängerbereichen der Innenstadt vorhanden, aber auch hier noch nicht in ausreichend regelmäßigen Abständen – zum Beispiel in der Neustraße. Grundsätzlich fehlen Sitzmöglichkeiten auf vielen wichtigen Verbindungen, zum Beispiel auf der Friedrich-Ebert-Straße Richtung Bahnhof, auf der Bahnstraße oder der Dr.-Otto-Seidel-Straße am Krankenhaus, wo sich mobilitätseingeschränkte Personen bewegen. Einzelne Bereiche weisen Defizite in der sozialen Sicherheit auf, was die Beleuchtung sowie Einsehbarkeit betrifft (Durchgang Althoffstr. – Duisburger Str.).

Haltestellen des ÖPNV

Zwar sind die Haltestellen des ÖPNV Teil der Nahverkehrsplanung, aber gleichzeitig Schnittbereich zwischen dem ÖPNV und dem Fußverkehr. Daher wurden auch die Haltestellen in der Innenstadt auf ihre Ausstattungsqualität unabhängig von den Festlegungen des Nahverkehrsplans untersucht. Haltestellen sollten möglichst einen Witterungsschutz sowie Sitzmöglichkeiten haben und barrierefrei sein (taktile Elemente, Hochbord zum barrierefreien Einstieg in den Bus, barrierefreier Zugang im direkten Umfeld zur Haltestelle – z.B. barrierefreie Querungsmöglichkeiten, abgesenkte Borde etc.).

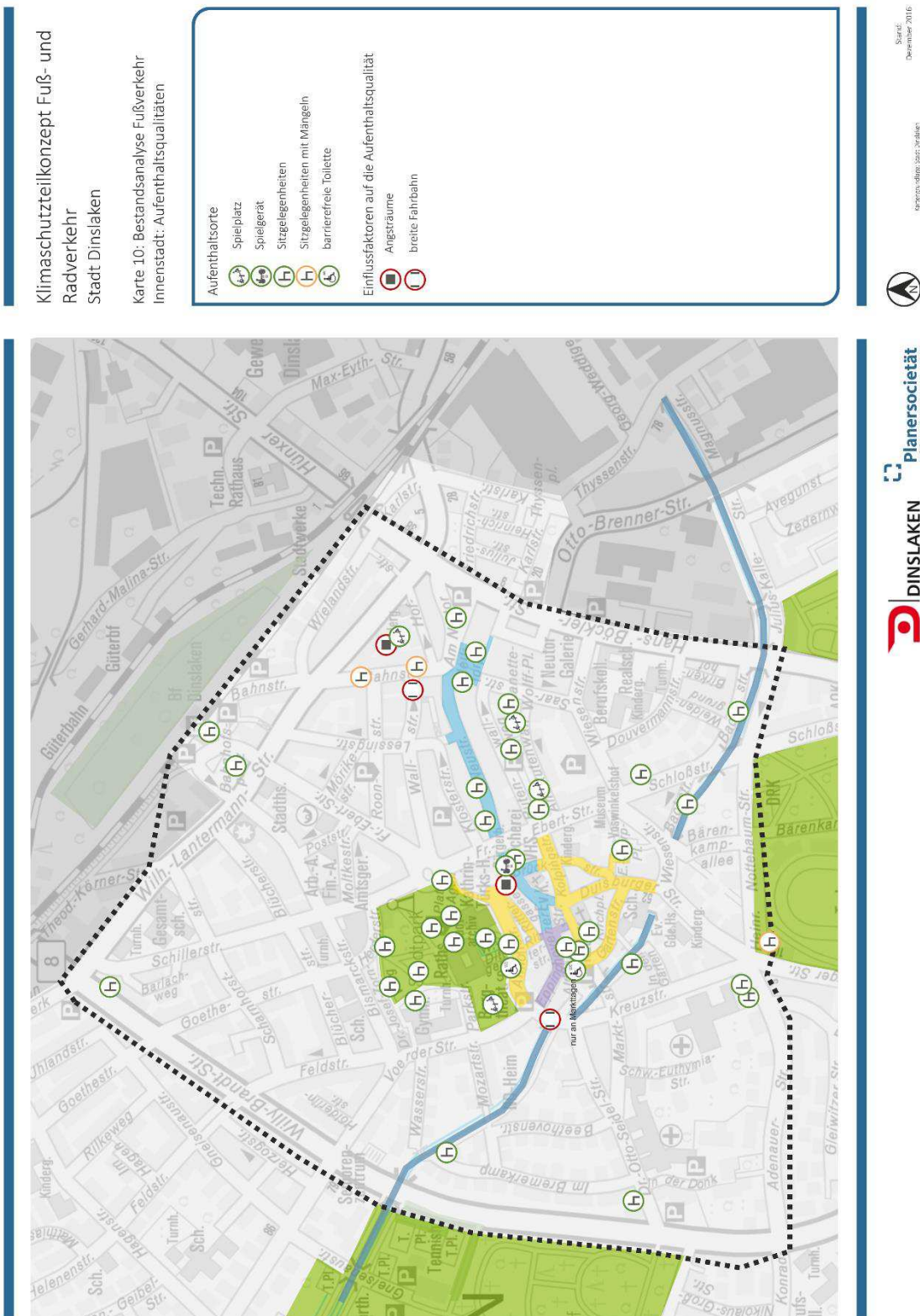
Das Ergebnis fasst Karte 11 zusammen. Hinsichtlich der Ausstattungsstandards ist in den ÖPNV-spezifischen Planungen weiter hinsichtlich der Bedeutung der Haltestellen für einsteigende Fahrgäste sowie dem zur Verfügung stehenden Raum zu differenzieren (z. B. ist nicht überall genug Platz für einen Witterungsschutz oder Sitzmöglichkeiten).

Karte 9: Fokusbereich Innenstadt - Analyse der Fußwegebeziehungen



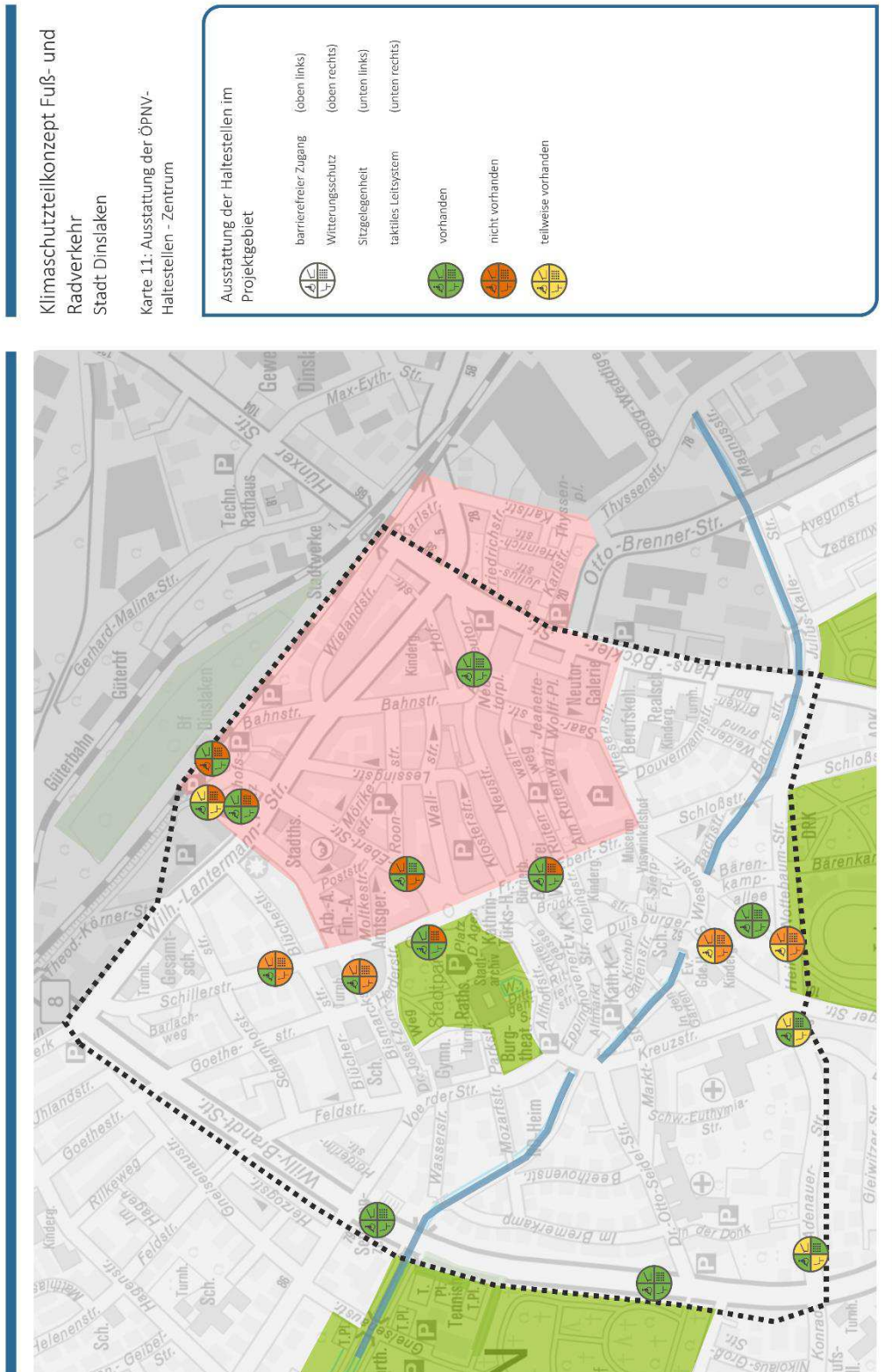
Quelle: eigene Darstellung (Kartengrundlage: Geofachdaten: © Stadt Dinslaken)

Karte 10: Fokusbereich Innenstadt - Bestandsanalyse der Aufenthaltsqualitäten



Quelle: eigene Darstellung (Kartengrundlage: Geofachdaten: © Stadt Dinslaken)

Karte 11: Fokusbereich Innenstadt - Analyse der ÖPNV-Haltestellen



Quelle: eigene Darstellung (Kartengrundlage: Geofachdaten: © Stadt Dinslaken)

3.4.3 Fokusbereich Hiesfeld

Hiesfeld hat als Stadtteil von Dinslaken eine besondere Bedeutung. Er ist mit etwa 16.500 Einwohnern nicht nur der größte Stadtteil Dinslakens, sondern hat auch eine nähräumliche Versorgungsfunktion, die sich durch den Fußgängerbereich der oberen Sterkrader Straße mit einigen Geschäften und Dienstleistungen ausdrückt.

Untersucht wurde das Zentrum Hiesfelds mit den anliegenden Wohngebieten bis zum Weyerskamp (Süden), bis zur Oberhausener Straße und zum Schulzentrum im Osten, bis zur Holtener Straße sowie Marschallstraße im Westen und bis zum Rotbach im Norden. Dargestellt sind die Ergebnisse auch auf Karte 12 und Karte 13.

Qualität und Breite der Wege

Wege sind entlang der Straßen in Hiesfeld beidseitig angelegt, aber nicht immer ausreichend breit. Sehr schmale, für Fußgänger kaum nutzbare Gehwege befinden sich in der Kanzlerstraße. Auch in anderen Straßen entsprechen die Gehwege nicht den Breitenanforderungen, zum Beispiel am Weyerskamp, in der Ludwig-Richter-Straße oder in der Spitzwegstraße. Punktuell engen auch Bäume den Gehweg ein, z.B. in der Kirchstraße östlich der Mittelfeldstraße, und Wurzeln führen zu Beschädigungen des Pflasters.

Abbildung 44: Schmalere Gehweg Kanzlerstr.



Abbildung 45: Holtener Straße



An einigen Stellen sind Gehwege vorhanden, die für ein trittsicheres Gehen nicht ausreichend befestigt oder schadhaft sind. Zum Beispiel weist eine Gehwegseite an der Holtener Straße südlich Am Weyer nur eine unebene wassergebundene Decke auf. Der Durchgang von Am Weyerskamp zur Turnhalle ist ebenso nicht befestigt, weist durch die Umlaufsperrung vor der Turnhalle eine Engstelle auf und besitzt hinsichtlich der sozialen Sicherheit Defizite.

Die neu angelegte Treppe zwischen Marschallstraße und Kanzlerstraße ist mit taktilen Leitelementen ausgestattet. Für Rollstuhlfahrer ergeben sich aber weiterhin Umwege, da die Treppe bzw. die steile Schieberampe für sie nicht passierbar ist.

Eine Wegeverbindung, die von Fußgängern bzw. Schülern genutzt wird, aber nicht entsprechend ausgebaut ist, befindet sich nördlich des Schulzentrums. Ein vom Berthold-Schön-Weg abzweigender Trampelpfad dient vermutlich häufig als Abkürzung.

Nutzungskonflikte

Zu Nutzungskonflikten kommt es in Hiesfeld zwischen Fußgängern und Radfahrern auf der Sterkrader Straße. Hier ist ein nicht benutzungspflichtiger, ‚anderer Radweg‘ im Seitenraum markiert, der wie in der Innenstadt dazu führt, dass Radfahrer eher hier als auf der Fahrbahn fahren. Sowohl der andere Radweg als auch der Fußweg sind für ein konfliktfreies Miteinander zu schmal, was auch an Bushaltestellen problematisch ist. Teilweise schränken auch Werbeaufsteller der Geschäftsleute die Gehwegbreiten etwas ein („Bermuda-Dreieck“). Einige Bereiche weisen Konflikte mit Kfz auf. Dies sind Straßen, wo geparkt wird und gleichzeitig die Gehwege zu schmal sind (Kanzlerstraße).

Abbildung 46: Sterkrader Straße, ‚Anderer Radweg‘



Querungen von Straßen und lichtsignalgeregelte Knotenpunkte

Lichtsignalgeregelte Knotenpunkte gibt es im Fokusbereich an der Oberhausener Straße sowie in Form von Fußgängerampeln auf der Kirchstraße am Schulzentrum. Die Anlagen sind nicht barrierefrei gestaltet, was vor allem am Schulzentrum von Bedeutung ist.

Darüber hinaus befinden sich auf der Oberhausener Straße im Kreuzungsbereich Mittelfeldstraße Querungshilfen (Mittellinseln), die ebenfalls barrierefrei optimiert werden müssen, zusätzlich fehlt die Beleuchtung der Mittellinseln. Eine Querungshilfe, mit Bedeutung für den Radverkehr und teilweise für Fußgänger, fehlt auf der Oberhausener Straße in Höhe der Brücke des Rotbaches, wo der Rotbachweg auf die L4 einmündet. Der gegenüberliegende gemeinsame Geh- und Radweg kann derzeit nicht sicher erreicht werden.

Abbildung 47: Hügelstraße Höhe Spielplatz



Im untergeordneten Straßennetz gibt es einige Straßenübergänge auf Wegebeziehungen, die besser gesichert werden können, was auch gleichzeitig zur Verkehrsberuhigung beitragen kann. Hierzu zählen zum einen die Einmündungsbereiche und Kreuzungen von Straßen, zum Beispiel auf der Sterkrader Straße (Einmündungsbereich Riemenschneiderstraße), wo sich auch zwei gegenüberliegende Bushaltestellen befinden und ein entsprechender Fußgängerquerverkehr festzustellen ist. Auf der Hügelstraße auf Höhe des Spielplatzes, wo der Querungsbedarf durch einen Trampelpfad im Grünstreifen deutlich wird und mit einem hohen Anteil querender Kinder zu rechnen ist, fehlt ebenfalls ein sicherer Straßenübergang. Auch der Übergang der Sterkrader Straße auf Höhe des Durchgangs zur Käthe-Kollwitz-Straße sollte besser

gesichert werden, sodass Kinder, die zwischen den Längsparkern hindurchtreten, früher gesehen werden.

Auf der Kirchstraße am Schulzentrum soll der Fußgänger-Schülerverkehr durch einen Zaun bis zur Fußgänger-LSA kanalisiert werden. Es fällt aber auf, dass schon vor dem Zaun die Straße frei gequert wird (Trampelpfad im Grünstreifen). Auf der Kirchstraße/ Ecke Mittelfeldstraße ist zudem vor den Längsparkern ein Sicherheitsbereich nur abmarkiert. Weiter westlich auf der Mittelfeldstraße mit der Kreuzung Riemenschneiderstraße sind die Borde nicht abgesenkt, was aber bei der direkten Nähe zum Friedhof (Zu-Fuß-Gehende Senioren) wichtig wäre.

Abbildung 48: nur abmarkierte "Gehwegnase" Kirchstraße



Abbildung 49: Kirchstraße am Schulzentrum



Auf der Sterkrader Straße am sogenannten „Bermuda-Dreieck“ sind die Straßenübergänge aufgrund der breiten Fahrbahnen und Kurvenradien übermäßig lang, was vor allem für langsame Fußgänger (Senioren, Rollstuhlfahrer etc.) hinderlich ist. Insbesondere hier, im Zentrum Hiesfelds mit einer relativ hohen Passantenfrequenz, fehlen auch barrierefreie Elemente.

Aufenthaltsqualitäten

Hiesfeld weist durch den Fußgängerbereich Hohlstraße, obere Sterkrader Straße und im weiteren Sinne auch die Friedenstraße schon einen verkehrsberuhigten, für ein Stadtteilzentrum attraktiven und relativ hoch frequentierten Fußgängerbereich auf. Die Verkehrsbelastung mit bis zu 5.000 Kfz/Tag, d. h. etwa 500 Kfz in der Spitzenstunde, ist für einen verkehrsberuhigten Bereich zwar an der oberen Grenze, für die Lage in einem Geschäftsbereich aber verträglich, soweit die Straßenraumgestaltung und eine gewisse Fußgängerfrequenz auf ein angepasstes, rücksichtsvolles Verhalten der Autofahrer hinwirken. Diesbezüglich sind in den Vor-Ort-Analysen keine Probleme festgestellt worden und die Anzahl der Parkstände erscheint mehr als ausreichend. In der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden aber zu hohe Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs in den verkehrsberuhigten Bereichen kritisiert.

Der an den verkehrsberuhigten Fußgängerbereich direkt südlich angrenzende Straßenraum Sterkrader Straße/ Kanzlerstraße/ Rolandstraße (sog. „Bermuda-Dreieck“) weist große gestalterische Defizite auf. Die Fahrflächen und Kurvenradien für den Kfz-Verkehr sind überbreit und die Seitenräume entsprechend schmal. Zwar wurde die direkte Durchfahrt von der Sterkrader Straße in die Holtener

Straße durch Pflanzkübel und Parkstandmarkierungen aufgehoben, jedoch hat dies eher einen provisorischen Charakter.

Abbildung 50: "Bermuda-Dreieck"



Abbildung 51: Sterkrader Straße (südl. Bereich)

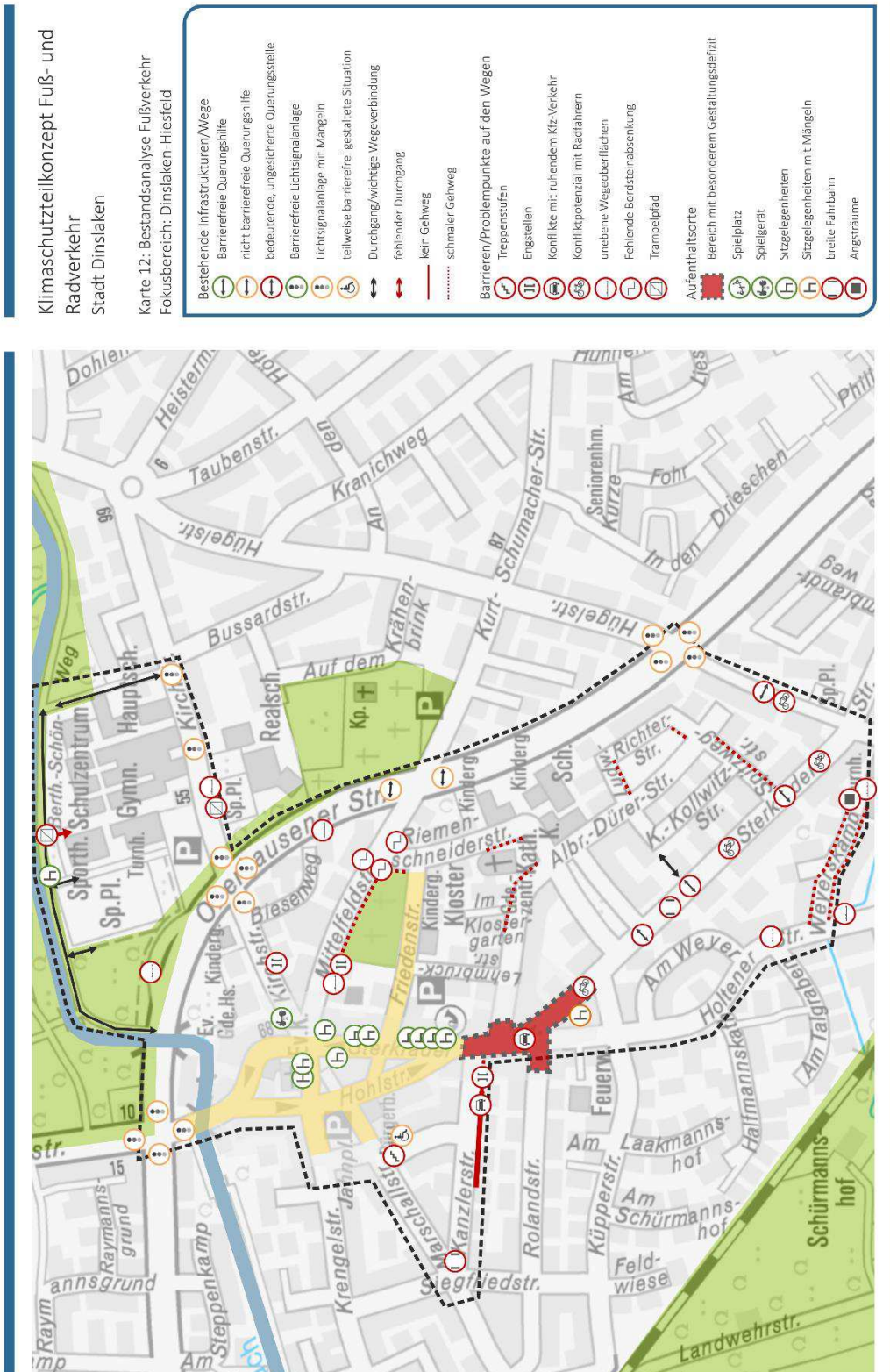


Weitere Straßenräume in Hiesfeld zeigen ein gewisses, meist eher punktuell gestaltungspotenzial. So weist der weiter südlich gelegene Verlauf der Sterkrader Straße einen recht breiten, eher geschwindigkeitsfördernden Straßenquerschnitt und Mängel in der Fuß- und Radverkehrsführung auf. Dies gilt in ähnlicher Form für die Holtener Straße. Auch der Kreuzungsbereich Marschallstraße/ Kanzlerstraße/ Siegfriedstraße ist sehr raumgreifend.

Haltestellen des ÖPNV

Zwar sind die Haltestellen des ÖPNV Teil der Nahverkehrsplanung, aber gleichzeitig Schnittbereich zwischen dem ÖPNV und dem Fußverkehr. Daher wurden auch die Haltestellen in Hiesfeld auf ihre Ausstattungsqualität unabhängig von den Festlegungen des Nahverkehrsplans untersucht. Haltestellen sollten möglichst einen Witterungsschutz sowie Sitzmöglichkeiten haben und barrierefrei sein (taktile Elemente, Hochbord zum barrierefreien Einstieg in den Bus, barrierefreier Zugang im direkten Umfeld zur Haltestelle – z.B. barrierefreie Querungsmöglichkeiten, abgesenkte Borde etc.). Das Ergebnis fasst Karte 13 zusammen. Hinsichtlich der Ausstattungsstandards ist in den ÖPNV-spezifischen Planungen weiter hinsichtlich der Bedeutung der Haltestellen für einsteigende Fahrgäste sowie dem zur Verfügung stehenden Raum zu differenzieren (z. B. ist nicht überall genug Platz für einen Witterungsschutz oder Sitzmöglichkeiten).

Karte 12: Fokusbereich Hiesfeld - Analyse der Fußwegebeziehungen und Aufenthaltsqualitäten



Quelle: eigene Darstellung (Kartengrundlage: Geofachdaten: © Stadt Dinslaken)

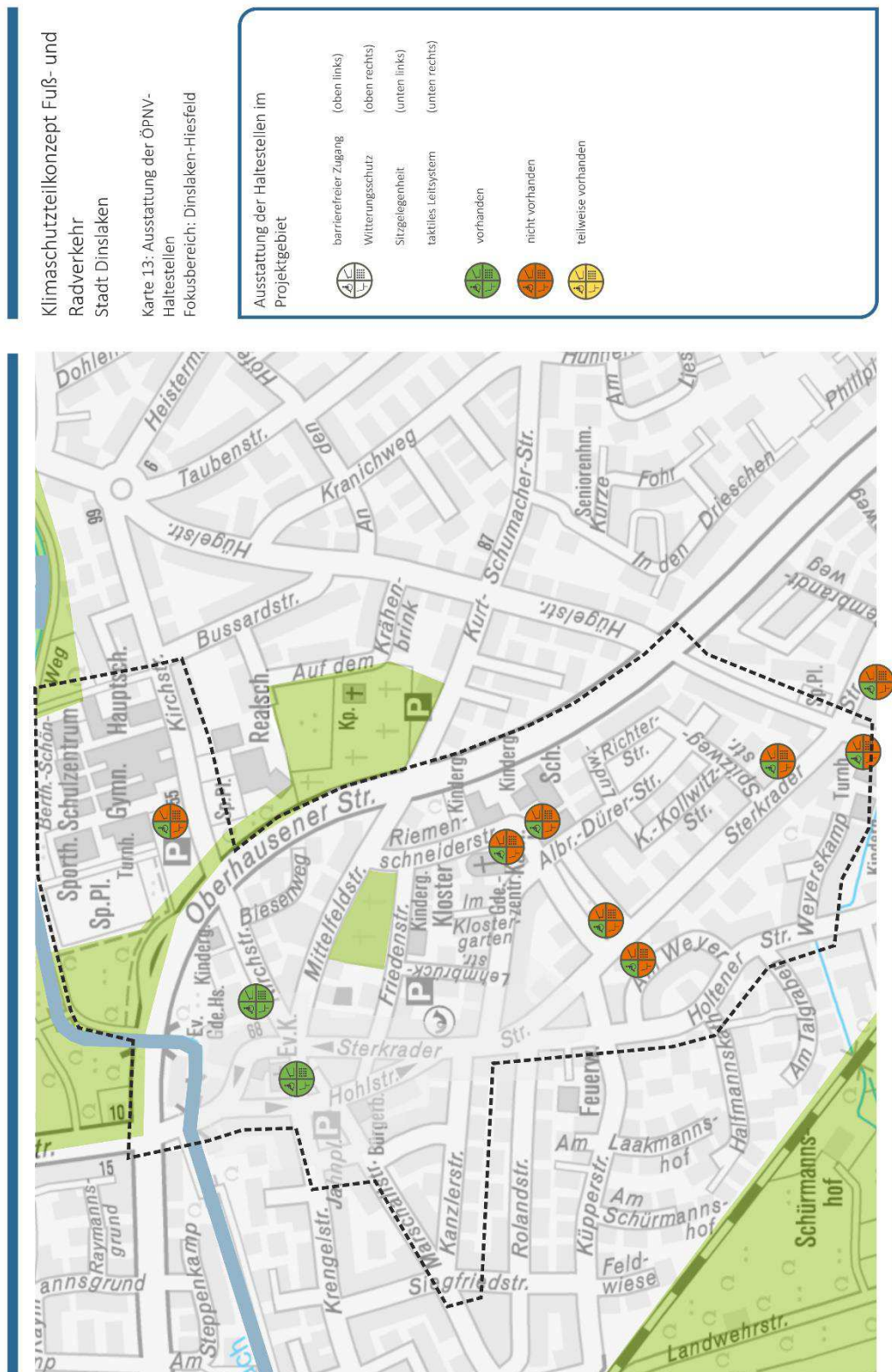
Stadt:
September 2016

Geografisches Stadt-Verfahren

Planersocietät
Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation

DINSLAKEN

Karte 13: Fokusbereich Hiesfeld - Analyse der ÖPNV-Haltestellen



Quelle: eigene Darstellung (Kartengrundlage: Geofachdaten: © Stadt Dinslaken)

Disambiguation: 2016
Geographische Koordinaten: Dinslaken

Planersocietät
Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation
DINSLAKEN

3.5 Bestandssituation Radverkehr

Zur Einschätzung der Ausgangssituation des Radverkehrs in Dinslaken wurden wichtige Radverbindungen per Befahrung untersucht. Dabei wurden beispielsweise die bestehenden Führungsformen, Breiten, Oberflächenbeschaffenheit und Konfliktpunkte erhoben. Zusätzlich wurden in den zwei Fokusbereichen Innenstadt und Hiesfeld die Abstellanlagen erhoben und bewertet. Auf diese Weise konnte ein guter Eindruck darüber gewonnen werden, in welchem Zustand die Radwegeinfrastruktur in Dinslaken ist und wo Handlungsbedarf besteht.

Abbildung 52: Erhebungen per Rad



3.5.1 Bestehendes Radwegenetz

Im Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Dinslaken wurde ein Radwegenetz definiert, welches sich weitestgehend auf die Hauptverkehrsstraßen bezieht, jedoch auch Wege durch Grünachsen (z. B. entlang des Rotbachs) berücksichtigt. Das Radwegenetz sollte weiter differenziert werden und die Maschenweite weiter verringert werden. Das bedeutet nicht, dass an allen Straßen neue Radwege gebaut werden sollen, vielmehr geht es darum, dem Radverkehr zukünftig ein Netz (inkl. Knotenpunkte) an gut befahrbaren Straßen zur Verfügung zu stellen.

Im Rahmen des aktuellen Konzeptes soll dieses Netz sinnvoll ergänzt und angepasst werden.

3.5.2 Netzlücken

Netzlücken stellen Abschnitte im Radverkehrsnetz dar, die aktuell keine gesicherte Führung für den Radverkehr haben. Dies können also Abschnitte sein, auf denen Radfahrer trotz hoher Verkehrsbelastungen oder Geschwindigkeiten keine eigenen Radinfrastrukturen zur Verfügung stehen (siehe hierzu Belastungsbereiche der ERA, Abbildung 4 S. 13) oder Abschnitte, auf denen heute insgesamt keine Wegeinfrastruktur besteht. In Dinslaken konnten insgesamt folgende Abschnitte identifiziert werden:

- Brinkstraße (B8) zwischen A59 und Holtener Straße: auf diesem etwa 2 km langen Abschnitt wird der Radverkehr auf Mehrzweckstreifen geführt. Die Verkehrsbelastung liegt hier bei

etwa 18.000 Kfz/ Tag, die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 70 km/ h. In diesem Falle wäre eine straßenbegleitende Infrastruktur für den Radverkehr notwendig.

- Heerstraße von Gemarkungsgrenze bis Eppinkstraße: auf diesem etwa 500 m langen Abschnitt wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt. Die Verkehrsbelastung liegt bei etwa 9.000 Kfz/ Tag, die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 70 km/ h. In diesem Falle wäre eine straßenbegleitende Infrastruktur für den Radverkehr notwendig.
- Bergerstraße von Am Uhlensterz bis Gemarkungsgrenze: Auf diesem etwa 700 m langen Abschnitt wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt. Die Verkehrsbelastung liegt bei etwa 6.000 Kfz/ Tag, die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 70 km/ h. In diesem Falle wäre eine straßenbegleitende Infrastruktur für den Radverkehr sinnvoll.
- Gelände des ehemaligen Walzwerks von Hochstraße bis Thyssenstraße: Auf diesem Abschnitt existiert heute ein inoffizieller Weg, der von Radfahrern bereits genutzt wird. Die Stadt bemüht sich bereits, diesen Abschnitt auch offiziell befahrbar zu machen.
- Gelände des ehemaligen Walzwerks von Hochstraße bis Karlstraße: Auch in Ost-West-Verbindung kann das Gelände des ehemaligen Walzwerks als wichtige Verbindung dienen, um eine kurze Verbindung zwischen Hiesfeld und der Innenstadt herzustellen. Hier besteht aktuell keine Möglichkeit der Nutzung mit dem Fahrrad (auch inoffiziell nicht).
- Rotbach-Weg von Eppinkstraße bis Rotbachwanderweg (Nord): Auf diesem Abschnitt macht der Rotbach-Weg aktuell einen kleinen Umweg. Zukünftig sollte die Stadt eine Begradigung der Strecke anstreben.
- Ehemalige Zechenbahn von Emscher bis Ober-Lohberg-Allee: auf einer Länge von 3,6 km könnte auf der ehemaligen Zechenbahn eine gute Nord-Süd-Verbindung durch Dinslaken verlaufen. Aktuell liegt die Trasse brach. Bestrebungen des RVRs die Trasse in einen gemeinsamen Geh- und Radweg umzuwandeln, laufen bereits.
- Durchstich Bahnhof: Für eine bessere Anbindung des Bahnhofes aus den nördlichen Stadtteilen Dinslakens sowohl für den Radverkehr als auch für den Fußverkehr wäre ein Durchstich zum Areal nördlich des Bahnhofes anzustreben.
- Durchstich zwischen Gerhard-Malina-Straße und Luisenstraße: zur Verlängerung des Durchstichs durch den Bahnhof wäre die Schaffung einer Verbindung zwischen der Gerhard-Malina-Straße und der Katharinenstraße anzustreben, um eine durchgängige Nord-Süd-Achse zwischen Bahnhof und dem Stadtteil Bruch zu erhalten. Aktuell müssen Radfahrende das Gelände umfahren.
- Lückenschluss Emscherradweg: Radfahrer müssen zwischen Willy-Brandt-Straße und der nördlichen Emscher-Seite heute aufgrund der Straßenbahntrasse Umwege in Kauf nehmen. Wünschenswert wäre eine direkte Lösung z. B. in Form eines Brückenbauwerkes.
- Durchstich am Drahtwerk: Die Führung der Radfahrer über die Hagenstraße und die Straße ‚Am Alten Drahtwerk‘ stellt eine zukünftig gute und sichere Anbindung des Bahnhofes und insbesondere der Schulen im Zentrumsbereich dar. Aktuell ist der Weg über ein Privatgelände nicht freigegeben.

Abbildung 53: ehemalige Zechenbahn



Abbildung 54: Ende eines Gemeinsamen Geh- und Radwegs an der Brinkstraße



3.5.3 Bestehende Führungsformen

Die Planung der Radinfrastruktur hat in den letzten Jahren einen Wandel durchlaufen und setzt nicht mehr auf Seitenraumführungen (Radwege, gemeinsame Geh- und Radwege), sondern vielmehr auf die Führung der Radfahrer auf der Fahrbahn (je nach Verkehrsbelastung im Mischverkehr, Schutz- oder Radfahrstreifen). Aktuelle Forschungen und Erkenntnisse belegen einen Zugewinn an Verkehrssicherheit für Radfahrer sowie einen höheren Fahrkomfort.

In Dinslaken existieren entlang von Hauptverkehrsstraßen häufig getrennte oder gemeinsame Geh- und Radwege (mit Benutzungspflicht). Dies ist häufig auf den Bundes-, Landes- und Kreisstraßen der Fall. In einigen Fällen haben die vorhandenen Wege (insbesondere bei getrennten Geh- und Radwegen) nicht die geforderten Standardbreiten, z. B. an der Hünxer Straße, der Ziegelstraße oder der Otto-Brenner-Straße.

Abbildung 55: Schmalere getrennter Geh- und Radweg entlang der Hünxer Straße



Abbildung 56: Schmalere, gemeinsamer Geh- und Radweg an der Oberhausener Straße



Auf den weiteren innerstädtischen, nachgeordneten Verbindungsstraßen sind hingegen häufig Radwege ohne Benutzungspflicht (sog. „andere Radwege“) oder freigegebene Gehwege vorhanden. Aufgrund der aufgehobenen Benutzungspflicht sind aus gesetzlicher Sicht keine Mindestanforderungen an die Breite der anderen Radwege formuliert. Trotzdem sollten auch nicht benutzungspflichtige Infrastrukturen für Radfahrende attraktiv und sicher sein. Hierzu gehören nach ERA angemessene

Breiten (mind. 1,60 m). Diese sind auf vielen Abschnitten nicht vorhanden, z. B. an der Augustastraße, der Schloßstraße, der Buchenstraße sowie der Duisburger Straße. Schutzstreifen sind nur auf wenigen Straßen realisiert worden (Küpperstraße, Hügelstraße) und einen Radfahrstreifen gibt es abschnittsweise bislang nur auf der Friedrich-Ebert-Straße.

Im Nebenstraßennetz (insbesondere Tempo 30 Zonen) kann der Radverkehr in der Regel im Mischverkehr geführt werden. In Dinslaken führen hier nicht benutzungspflichtige „andere“ Radwege aber zu einer Verlagerung des Radverkehrs in den Seitenraum. Dies führt zu Konflikten mit Fußgängern (siehe Kapitel 3.4). In zwei Teilabschnitten wurden Fahrradstraßen eingerichtet (Bachstraße sowie Magnusstraße).

Zusätzlich zu den straßenbegleitenden Wegen gibt es in Dinslaken viele selbstständig geführte Wege - beispielsweise entlang des Rotbaches oder durch Park- und Grünanlagen. Insbesondere entlang des Rotbaches kommt es auf Teilabschnitten zu Konflikten, da die Breite des Weges für eine gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr nicht ausreichend ist.

Abbildung 57: Schmäler Radweg ohne Benutzungspflicht an der Friedrich-Ebert-Straße



Abbildung 58: freigegebener Gehweg mit einer zu geringen Breite auf der Schloßstraße



Abbildung 59: Mischverkehr bei Tempo 30 auf der Bismarckstraße



Abbildung 60: Fahrradstraße Bachstraße



Abbildung 61: Selbstständiger gemeinsamer Geh- und Radweg nördlich des Gustav-Heinemann-Schulzentrums mit ausreichender Breite



Abbildung 62: Selbstständiger gemeinsamer Geh- und Radweg entlang des Rotbachs mit erhöhtem Konfliktpotenzial zwischen Radfahrern und Fußgängern aufgrund geringer Breiten



Ein Teilabschnitt der Fußgängerzone ist für den Radverkehr freigegeben, sodass in Nord-Süd-Richtung über den Altmarkt eine gute Radverbindung besteht. Der Großteil der Fußgängerzone ist jedoch nicht für Radfahrer freigegeben, was auf das hohe Fußgängeraufkommen⁴⁰ und das damit verbundene Konfliktpotenzial zurückzuführen ist. Zur Umfahrung der Fußgängerzone bestehen für den Radverkehr alternative Wegführungen insbesondere über den Rutenwallweg sowie die Kolpingstraße.

In Hiesfeld gibt es Teilabschnitte der Sterkrader Straße, auf denen keine Benutzungspflicht mehr besteht, ein anderer Radweg aber noch vorhanden ist. Aufgrund der geringen Breiten kommt es hier insbesondere zu Konflikten mit dem Fußverkehr, insbesondere auch an Haltestellen.

Abbildung 63: Fußgängerzone (Blick in die Duisburger Straße)



Abbildung 64: Schmäler anderer Radweg entlang der Sterkrader Straße



⁴⁰ Vgl. Junker und Kruse Stadtforschung + Planung (2013)

3.5.4 Geöffnete Einbahnstraßen und Ausweisung der Durchlässigkeit von Sackgassen für Radfahrer

Ein weiterer Fokus der Analyse des Radverkehrs wurde auf die Öffnung von Einbahnstraßen sowie die Durchlässigkeit von Sackgassen gelegt. Insbesondere durch die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung wird die Netzdichte erhöht und das Radfahren attraktiviert.

Einbahnstraßen sind größtenteils in den beiden Fokusbereichen Zentrum und Hiesfeld vorzufinden. Im untersuchten Streckennetz konnte nur eine weitere Einbahnstraße an der Flurstraße ermittelt werden. In der Innenstadt gibt es eine Vielzahl von Einbahnstraßen. Mehr als die Hälfte (56 %) dieser Einbahnstraßen ist nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben. Nicht geöffnete Einbahnstraßen mit einer potenziell hohen Netzbedeutung sind z. B. die Klosterstraße und die Wallstraße. Der Rutenwallweg wurde vor kurzer Zeit umgestaltet, die Einbahnstraße für den Radverkehr freigegeben. An der Zufahrt zur Friedrich-Ebert-Straße ist eine Fahrradpforte markiert, die jedoch aufgrund ihrer Länge nicht den aktuellen Anforderungen der FGSV (ERA gibt eine Länge von mind. 5,00 m vor) entspricht.

Zusätzlich zu den Einbahnstraßen wurden auch die bestehenden Sackgassen analysiert. Dabei zeigte sich, dass viele Sackgassen für den Radverkehr passierbar sind, dies jedoch nicht immer beschildert wird (Positivbeispiel siehe Abbildung 68), sodass diese Wege insb. für Ortsfremde nicht erkennbar sind. Nur etwa 10 % der Sackgassen in Dinslaken sind ausreichend beschildert.

Abbildung 65: In Gegenrichtung nicht geöffnete Einbahnstraße in der Lessingstraße



Abbildung 66: In Gegenrichtung geöffnete Einbahnstraße in der Roonstraße



Abbildung 67: Geöffnete, aber nicht ausreichend beschilderte Sackgasse an der Parkstraße



Abbildung 68: geöffnete und beschilderte Sackgasse im Zugang Kleingartenanlage „Zum Fischerbusch“/Dorotheenastraße



3.5.5 Fahrradparken in den Fokusbereichen

Die Situation des ruhenden Radverkehrs wurde im Fokusbereich des Zentrums sowie im Fokusbereich Hiesfeld analysiert. Bewertet wurden die Qualität der Abstellanlagen sowie „wild“ abgestellte Räder, welche ein Hinweis für fehlende Radabstellanlagen sind.

Insgesamt steht den Radfahrern in den beiden Fokusbereichen eine Vielzahl an Abstellmöglichkeiten zur Verfügung. Dabei ist grundsätzlich zwischen den Abstellmöglichkeiten der Stadt, welche eine überwiegend gute Qualität aufweisen, und den privaten Abstellmöglichkeiten - diese haben häufig eine schlechtere Qualität (Vorderradhalter) - zu unterscheiden. Eine Vielzahl der privat aufgestellten Abstellanlagen versperren häufig zusätzlich die Fußwege und werden so zu Barrieren und Hindernissen für den Fußverkehr.

Abbildung 69: Öffentliche Abstellmöglichkeiten in guter Qualität, aber Bedarf nach weiteren (Stadtbücherei/VHS)



Abbildung 70: private Abstellmöglichkeiten in schlechter Qualität (Vorderradhalter bzw. „Felgenbrecher“)



Im Fokusbereich Zentrum konnten eine Vielzahl von wild abgestellten Rädern ermittelt werden, insbesondere im Bereich der Stadtbücherei/VHS. Auch am Bahnhofsvorplatz sowie Neutorplatz fehlen weitere Abstellanlagen. Die Anlagen am Neutorplatz westlich der Neutor-Galerie werden kaum genutzt. Dabei ist zu beachten, dass Radfahrer auch beim Thema des Fahrradparkens eine geringe Toleranz für Entfernungen haben. An der Scharnhorststraße sind die notwendigen Radabstellflächen für den Schulbetrieb auf dem Gehweg (provisorisch) markiert –dies führt zu Einschränkungen für Fußgänger.

In Hiesfeld konnten nur sehr vereinzelt wild abgestellte Räder erhoben werden. Am Supermarkt in der Sterkrader Straße, an der Turnhalle Am Weyerskamp/ Hügelsstraße und in weiteren Bereichen (siehe Karte 21) fallen Vorderradhalter auf, die nicht mehr der Stand der Technik sind und zu einem Verbiegen der Speichen führen können (sog. „Felgenbrecher“).

Für Pedelects/E-Bikes bieten die Stadtwerke zwei Standorte an, an denen Elektroräder kostenfrei aufgeladen werden können. Diese befinden sich vor der Hauptverwaltung (Gerhard-Malina-Straße; während der Öffnungszeiten montags bis donnerstags von 8 bis 17 Uhr und freitags von 8 bis 15). Die Schlüssel zu den vier Kästen, in denen je eine Steckdose angebracht ist, hält der Empfang der

Stadtwerke-Verwaltung bereit. Weitere Lademöglichkeiten befinden sich vor dem Stadtwerkebad DINamare sowie in der Fahrradstation am Neutorplatz.

Abbildung 71: wild abgestellte Räder im Bereich der VHS/ der Stadtbücherei



Abbildung 72: wild abgestellte Räder im Bereich der VHS/ der Stadtbücherei



Abbildung 73: wild abgestellte Räder am Evangelischen Krankenhaus



Abbildung 74: wild abgestellte Räder auf dem Bahnhofsvorplatz



Abbildung 75: „Felgenbrecher“ am Supermarkt Sterkrader Straße



Abbildung 76: gute, öffentliche Abstellanlagen an der Sterkrader Straße



3.5.6 Weitere Problempunkte für den Radverkehr

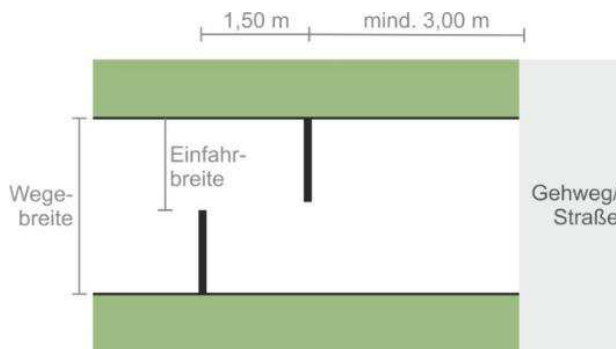
Neben den bereits beschriebenen Problempunkten im Radverkehr wurden auch weitere Aspekte erhoben, die die Attraktivität oder Sicherheit des Radfahrens mindern:

- Umlaufsperrern mit Gefahrenpotenzial
- Poller mit Gefahrenpotenzial
- weitere, punktuelle Engstellen
- schadhafte Wegeoberflächen
- Anforderungsampeln
- fehlende Querungshilfen
- nicht eindeutige Situationen
- erhöhtes Konfliktpotenzial im Knotenpunktbereich
- Bereich mit erhöhtem Konfliktpotenzial mit Fußgängern
- Steigungsstrecken
- Probleme mit dem ruhenden Kfz-Verkehr

Umlaufsperrern und Poller

Im untersuchten Netz gibt es eine Vielzahl an Umlaufsperrern, die nicht den aktuellen Anforderungen an eine Umlaufsperre entsprechen und somit Barrieren für den Radverkehr darstellen, da dieser ggf. Absteigen und Schieben muss (vgl. Abbildung 77). Einige Umlaufsperrern haben zusätzlich gefährliche Elemente, da beispielsweise im Dunkeln schlecht sichtbare Ketten vorhanden sind.

Abbildung 77: Anforderungen an Umlaufsperrern



Quelle: eigene Darstellung nach ERA (FGSV 2010)

Auch bestehende Poller haben häufig nicht den geforderten Mindestabstand von 2,00 m. Zusätzlich können sie bei Dunkelheit ein Gefahrenpotenzial darstellen, wenn sie die Fahrradbeleuchtung nicht ausreichend reflektieren.

Abbildung 78: Umlaufsperrung und Poller an der Lingelmannstraße – wenig Fahrkomfort, z.T. auch Verkehrsgefahr



Abbildung 79: Umlaufsperrung sowie schlecht sichtbare Kette zwischen Pollern an der Rolandstraße (Durchgang Marschallstraße)



Abbildung 80: Poller mit ausreichendem Abstand



Abbildung 81: Poller mit zu geringem Abstand und ohne reflektierende Elemente an der Hühnerheide



Weitere, punktuelle Engstellen

Weitere, punktuelle Engstellen für Radfahrende entstehen beispielsweise im Bereich von Haltestellen, durch Bäume/ Baumwurzeln sowie Stadtmobiliar oder auch temporäre Engstellen wie parkende Pkw oder Werbeaufsteller.

Abbildung 82: Ruhender Kfz-Verkehr auf Radwegen (Augustastrasse)



Abbildung 83: Engstelle für den Radverkehr durch Verschwenkung, Poller und Schild an der Friedrich-Ebert-Straße, zu schmaler Radweg



Probleme mit dem ruhenden Kfz-Verkehr wurden zusätzlich im Rahmen der Bürgerbeteiligung eingebracht. Insgesamt wurden insbesondere auf folgenden Straßen Probleme zwischen Radverkehr und ruhenden Verkehr angemerkt:

- Hünxer Straße in Lohberg
- Augustastraße
- Luisenstraße
- Kirchstraße

Schadhafte/unebene Wegeoberflächen

Schadhafte und unebene Wegeoberflächen stellen nicht nur Sturzgefahren dar, sondern mindern auch den Komfort des Radfahrens. Auffällige Situationen werden in der Analysekarte zum Radverkehr (siehe Karte 16, Karte 19, Karte 21) dargestellt, wobei es sich sowohl um Fahrbahnen als auch um straßenbegleitende oder selbstständig geführte Radwege handelt.

Abbildung 84: Schadhafte Wegeoberfläche auf der Kanzlerstraße in Hiesfeld



Abbildung 85: Schadhafte Wegeoberfläche auf der Kirchstraße in Hiesfeld



Ampeln mit Anforderungstaster und lange Wartezeiten für den Radverkehr an Knotenpunkten

Entlang der Hauptverkehrsstraßen kommt es an den bestehenden Lichtsignalanlagen für Radfahrende zu längeren Wartezeiten. Insbesondere Radfahrende aus Nebenstraßen müssen häufig das Grün anfordern. Eine generelle Berücksichtigung des Radverkehrs in den Umläufen wird als zwingend notwendig angesehen, um Barrieren für die Nahmobilität abzubauen.

Bestehende Mittelinseln und fehlende Querungshilfe

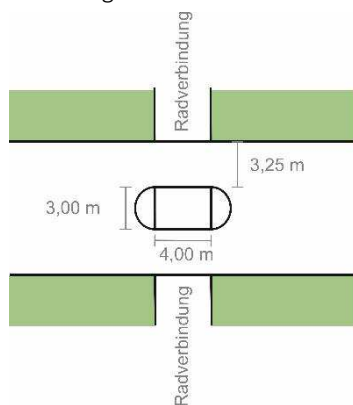
Querungshilfen können aus zweierlei Gründen als notwendig oder empfehlenswert betrachtet werden – aufgrund von besonderem Querungsbedarf auf der Strecke sowie aufgrund eines freigegebenen linken Radwegs:

Bei der Notwendigkeit einer Querungshilfe wird auf die ERA zurückgegriffen. Diese gibt die Empfehlung, dass Querungsanlagen in der Regel notwendig sind, wenn bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von bis zu 50 km/h die Verkehrsstärke bei mehr als 1.000 Kfz/h oder bei über 50 km/h bei 500 Kfz/h liegt⁴¹. In der Regel sind Querungshilfen zusätzlich auf Verbindungen empfehlenswert, an denen eine Radverbindung eine Hauptverkehrsstraße kreuzt.

In Bezug auf die Freigabe linker Radwege schreibt die VwV-StVO vor, dass „am Anfang und am Ende einer solchen Anordnung [...] eine sichere Querungsmöglichkeit der Fahrbahn zu schaffen [ist]“⁴².

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurden die bestehenden Mittelinseln sowie wichtige Querungssituationen erhoben. Dabei wurde insbesondere die bestehende Breite und Tiefe der Mittelinsel bewertet. Mittelinseln sollten für den Radverkehr eine Mindestbreite von 4 Metern sowie eine Tiefe von 3 Metern aufweisen⁴³ (siehe Abbildung 86). Mittelinseln, bei denen die Breiten nicht erfüllt sind, wurden in der Bestandsanalyse als „Mittelinsel mit Mängeln“ bewertet (siehe Karte 19 und Karte 21).

Abbildung 86: Breitenanforderungen an eine Mittelinsel für den Radverkehr



Quelle: eigene Darstellung nach RAST (FGSV 2006) sowie ERA (FGSV 2010)

Zusätzlich wurden Punkte identifiziert, an denen zukünftig eine Querungsmöglichkeit geschaffen werden sollte, weil eine wichtige Radverbindung eine Hauptverkehrsstraße kreuzt (z.B. Heerstraße). In der Maßnahmenkonzeption werden Empfehlungen für diese Situationen entwickelt.

Nicht eindeutige Situationen sowie erhöhtes Konfliktpotenzial in Knotenpunktbereichen

Situationen und Führungsformen, die sowohl für Radfahrende als auch für die anderen Verkehrsteilnehmer nicht auf den ersten Blick verständlich sind, führen zu Unsicherheiten der Radfahrer und bergen ein Gefahrenpotenzial. So führen beispielsweise halböffentliche Bereiche (z. B. ehemaliges Walzwerk), ein Wechsel der Führungsform oder unklare Abbiegebeziehungen an Einmündungen/Knoten zu verwirrenden Konstellationen. In Knotenpunktbereichen ist die Unfallgefahr grundsätzlich höher als auf der Strecke. Unübersichtliche Führungen der einzelnen Verkehrsteilnehmer können dies verstärken.

⁴¹ vgl. FGSV (2010)

⁴² II zu Absatz 4 Satz 3 und 4 VwV-StVO

⁴³ vgl. FGSV (2010)

Abbildung 87: Unterbrechung eines anderen Radwegs auf der Konrad-Adenauer-Straße



Abbildung 88: nicht eindeutige Führung des Radverkehrs aus der Einbahnstraße an der Feldstraße/ Bismarckstraße; gesprühte Pfeile weisen auf die Nutzung des Zebrastreifens hin; beobachtet wurde hingegen unterschiedliches Verhalten von Radfahrern



Abbildung 89: 5-armiger Kreisverkehr mit 4 unterschiedlichen Führungsformen des Radverkehrs an der Kreuzstraße/ Konrad-Adenauer-Straße



Bereich mit erhöhtem Konfliktpotenzial mit Fußgängern

In den vergangenen Jahrzehnten war die Separation des Radverkehrs auf Hochbord-Radwegen in der allgemeinen Verkehrsplanung der Standard. Der Radverkehr spielte in vielen Städten in der Verkehrsplanung noch keine besondere Rolle und war den Anforderungen des Kfz-Verkehrs untergeordnet – sowohl für Zu-Fuß-Gehende als auch Radfahrende verblieben Restflächen im Straßenraum. Radwege auf Hochborden erfüllen heute in vielen Fällen nicht mehr die Anforderungen an sichere und komfortable Radverkehrsanlagen und dies insbesondere dann, wenn auch die begleitenden Fußwege zu schmal sind. Auch zu schmale gemeinsame Geh- und Radwege sind heute in vielen Städten ein Problem. Es kommt zwangsläufig zu Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern.

Diese Problemlagen sind auch in Dinslaken festzustellen. Die Separation des Radverkehrs auf die straßenbegleitenden Radwege führt zu einer ausgeprägten ‚Kultur des Bordsteinradfahrens‘. Diese führt dazu, dass auch auf Abschnitten mit Radwegen ohne Benutzungspflicht (insb. Tempo 30-Zonen) überwiegend der teils zu schmale Radweg genutzt wird – was zu Konflikten mit Fußgängern führt. Beispiele sind die Schillerstraße, die Wiesenstraße, die Voerder Straße oder die Sterkrader Straße.

In Dinslaken entstehen Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern insbesondere aufgrund schmaler anderer Radwege gepaart mit schmalen Fußwegen. Insbesondere dort, wo mit einem erhöhten Fußverkehrsaufkommen zu rechnen ist, stellen solche Konstellationen eine Problematik dar. Als Beispiel sind die Friedrich-Ebert-Straße, die Schillerstraße, die Voerder Straße und die Wiesenstraße zu nennen.

Weitere Probleme existieren an Kreuzungen, da auch hier Radfahrende im Seitenraum geführt werden. Bei den oftmals beengten Platzverhältnissen – wie beispielsweise an der Kreuzung Hünxer Straße/ Wilhelm-Lantermann-Straße – behindern und gefährden sich Zu-Fuß-Gehende und Radfahrende gegenseitig. Ein positives Beispiel ist die Kreuzung Hans-Böckler-Straße/ Am Neutor, wo der Radverkehr aus der Straße Am Neutor kommend über eine direkte Linksabbiegerführung auf der Fahrbahn mit Aufstellstreifen geführt wird.

Abbildung 90: schmaler anderer Radweg gepaart mit einem schmalen Gehweg auf der Friedrich-Ebert-Straße



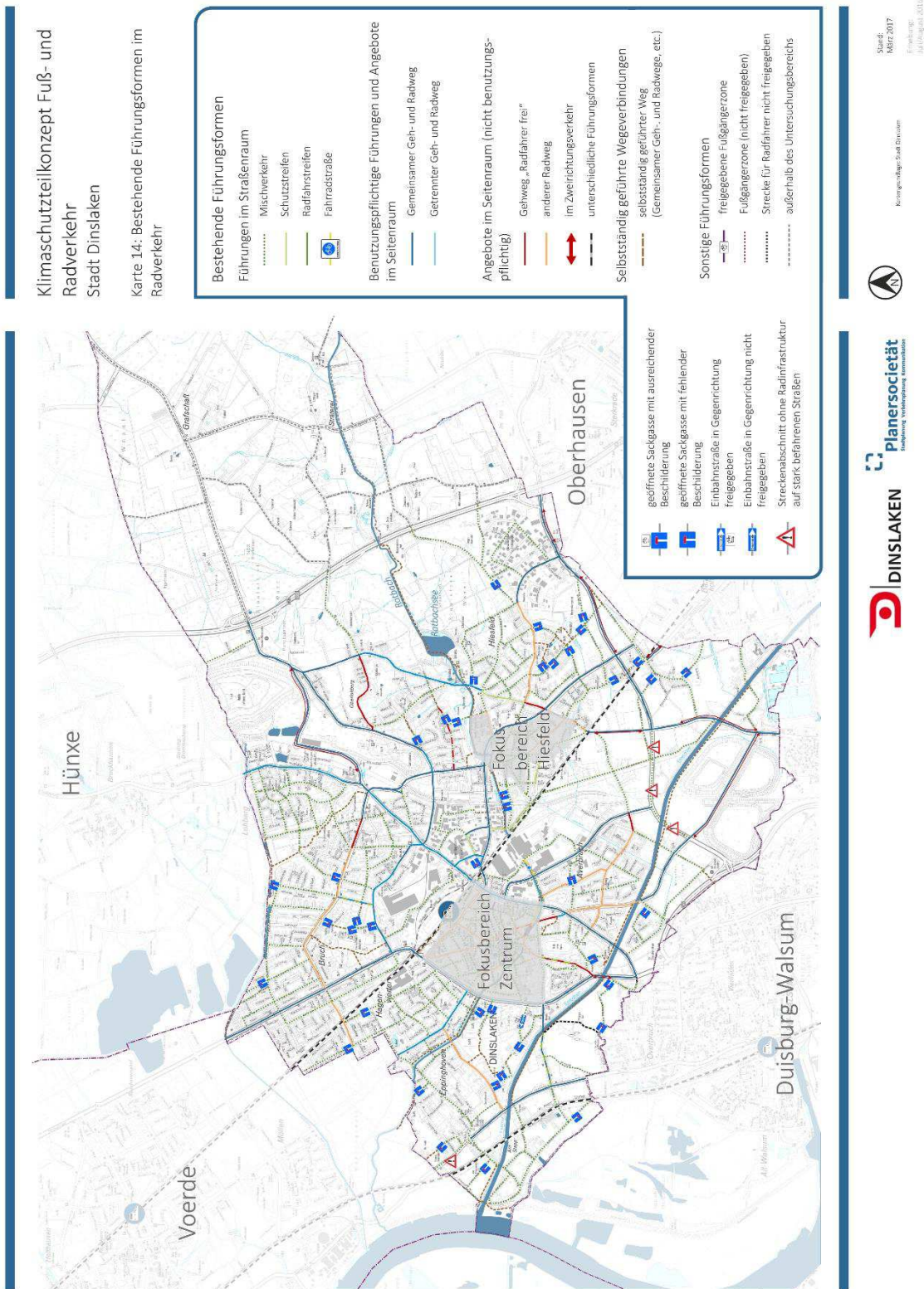
Abbildung 91: schmaler anderer Radweg gepaart mit einem schmalen Gehweg an der Sterkrader Straße



Steigungsstrecke

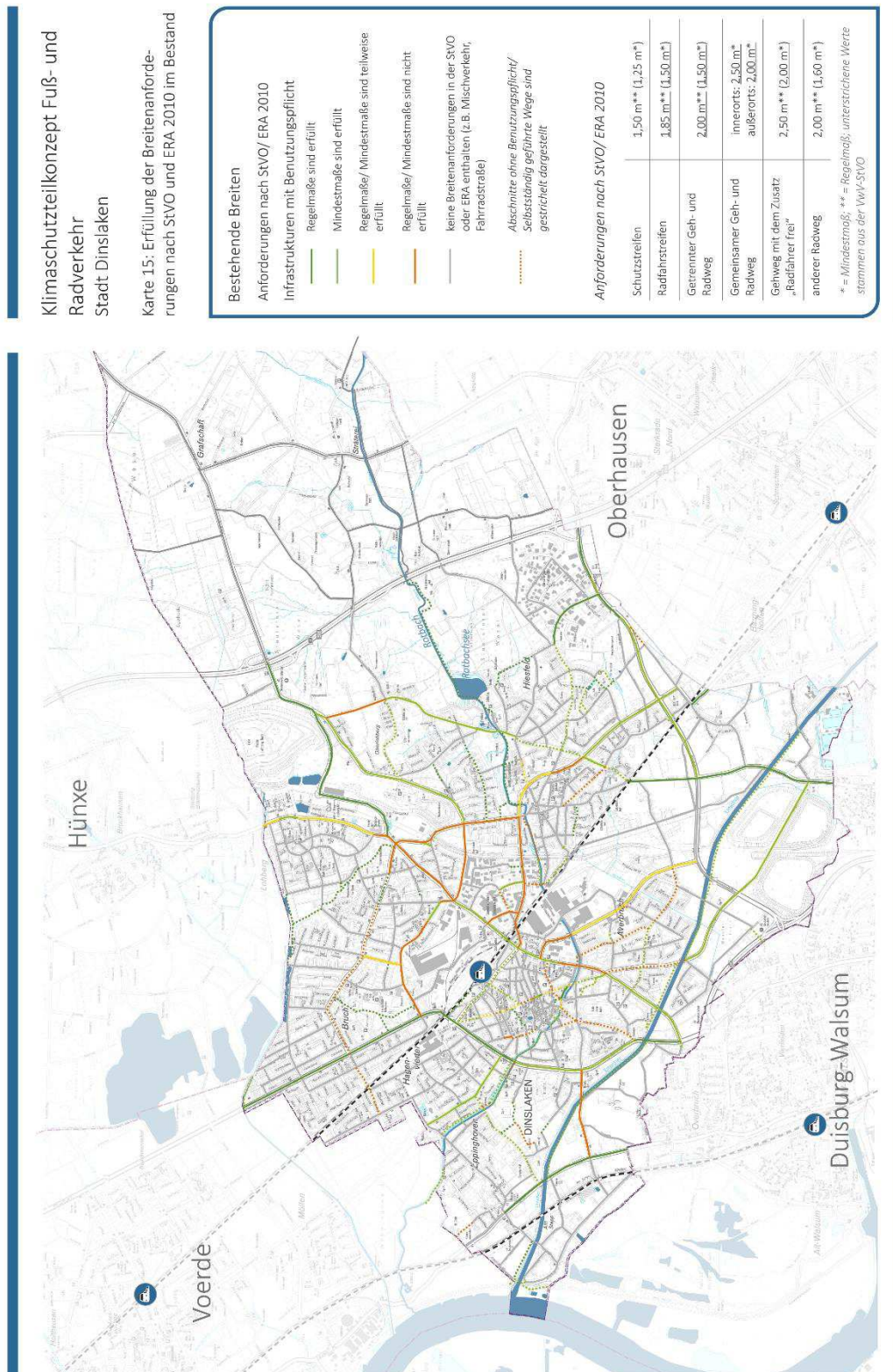
Abschnitte mit einer nennenswerten Steigung sind ausschließlich in Hiesfeld relevant für Radfahrer. Dies betrifft einzelne, kurze Straßenabschnitte im Zentrum von Hiesfeld (z.B. Hohlstraße). Im weiteren Stadtgebiet sind keine besonderen Steigungen zu überwinden.

Karte 14: Bestehende Führungsformen im Radverkehr - Gesamtstadt



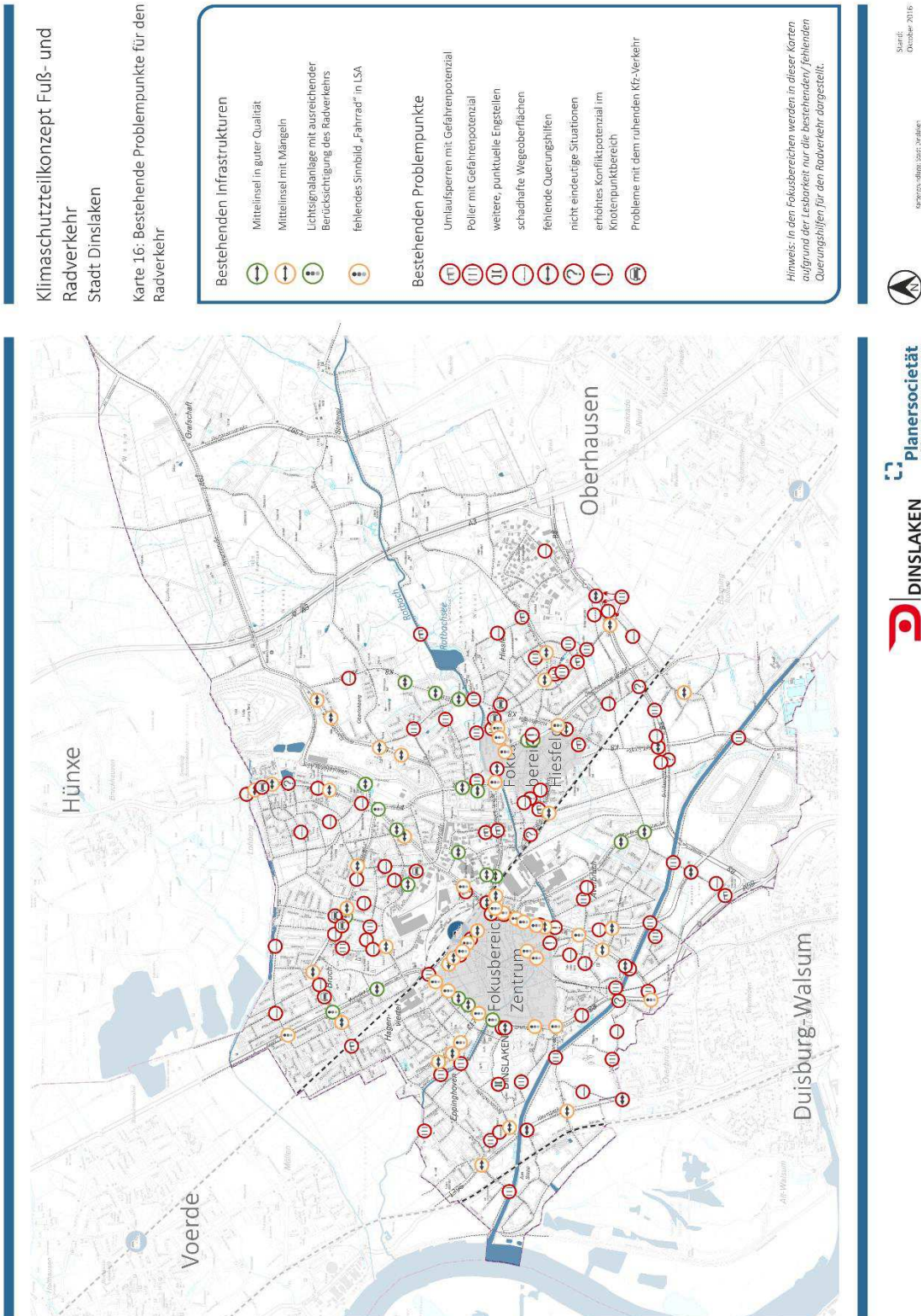
Quelle: eigene Erhebung und Darstellung (Kartengrundlage: Geofachdaten: © Stadt Dinslaken)

Karte 15: Erfüllung der Breitenanforderungen nach StVO und ERA (FGSV 2010) im Bestand - Gesamtstadt



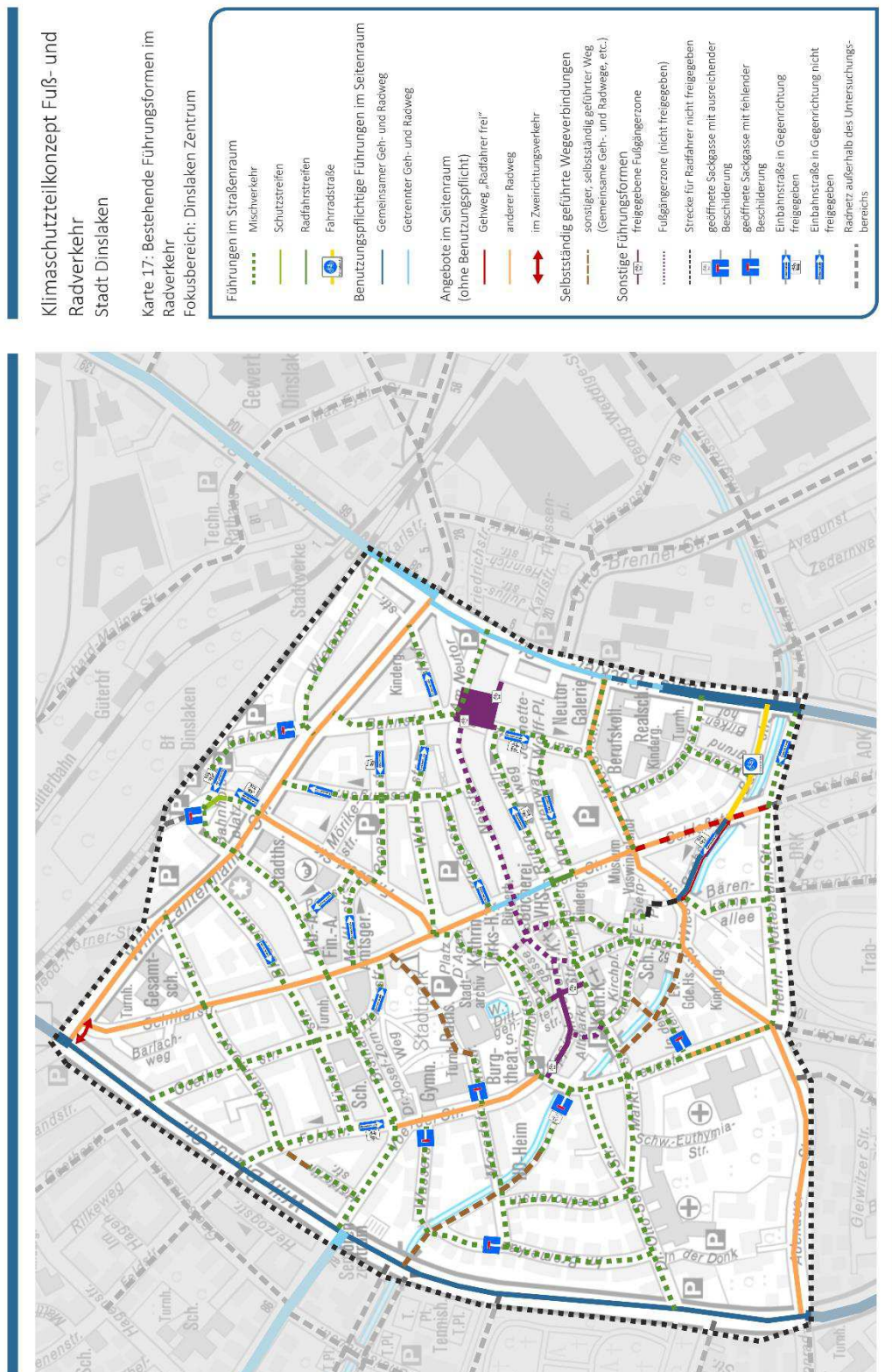
Quelle: eigene Erhebung und Darstellung (Kartengrundlage: Geofachdaten: © Stadt Dinslaken)

Karte 16: Bestehende Problempunkte für den Radverkehr - Gesamtstadt



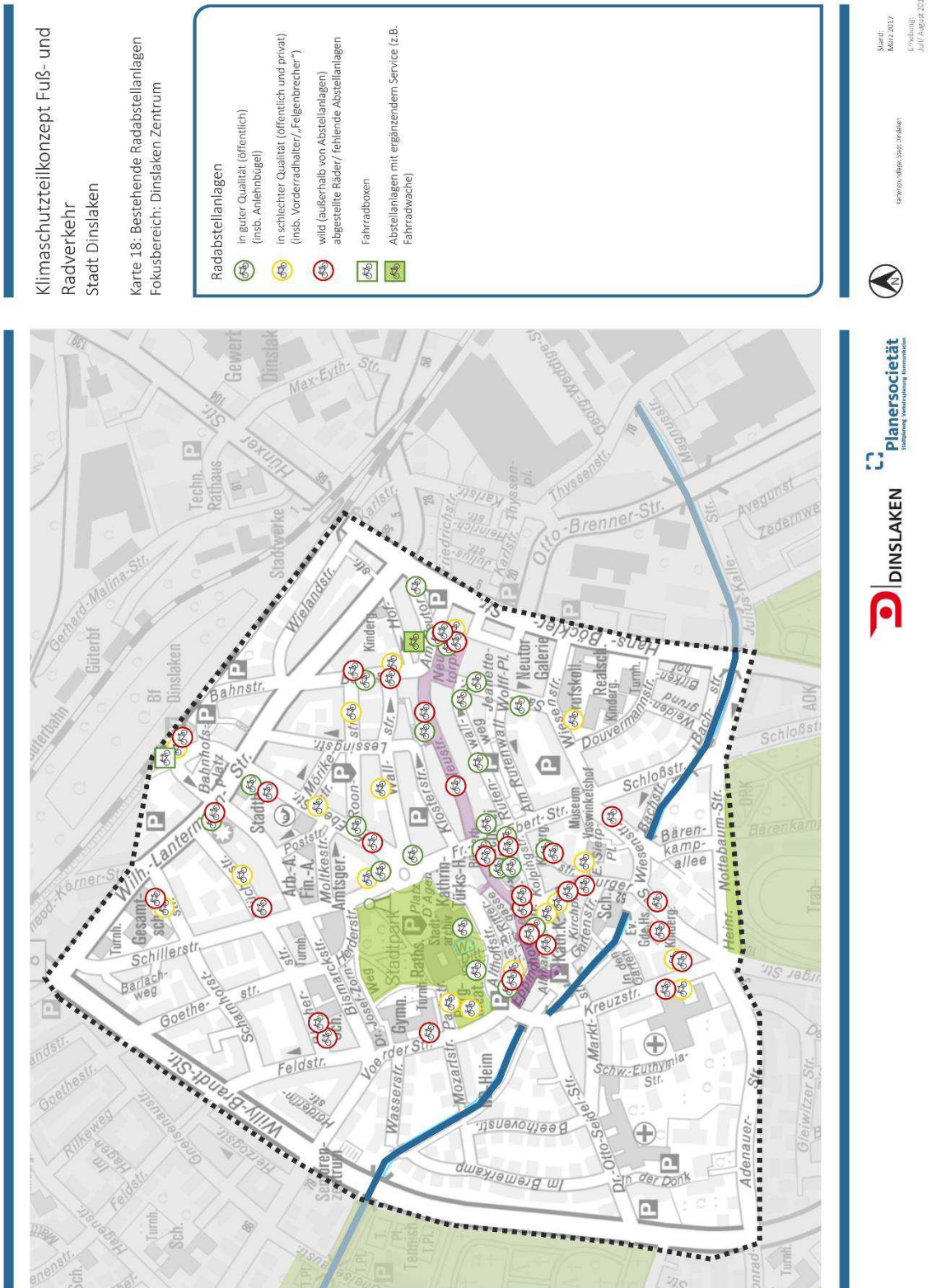
Quelle: eigene Erhebung und Darstellung (Kartengrundlage: Geofachdaten: © Stadt Dinslaken)

Karte 17: Bestehende Führungsformen im Radverkehr - Fokusbereich Dinslaken Zentrum



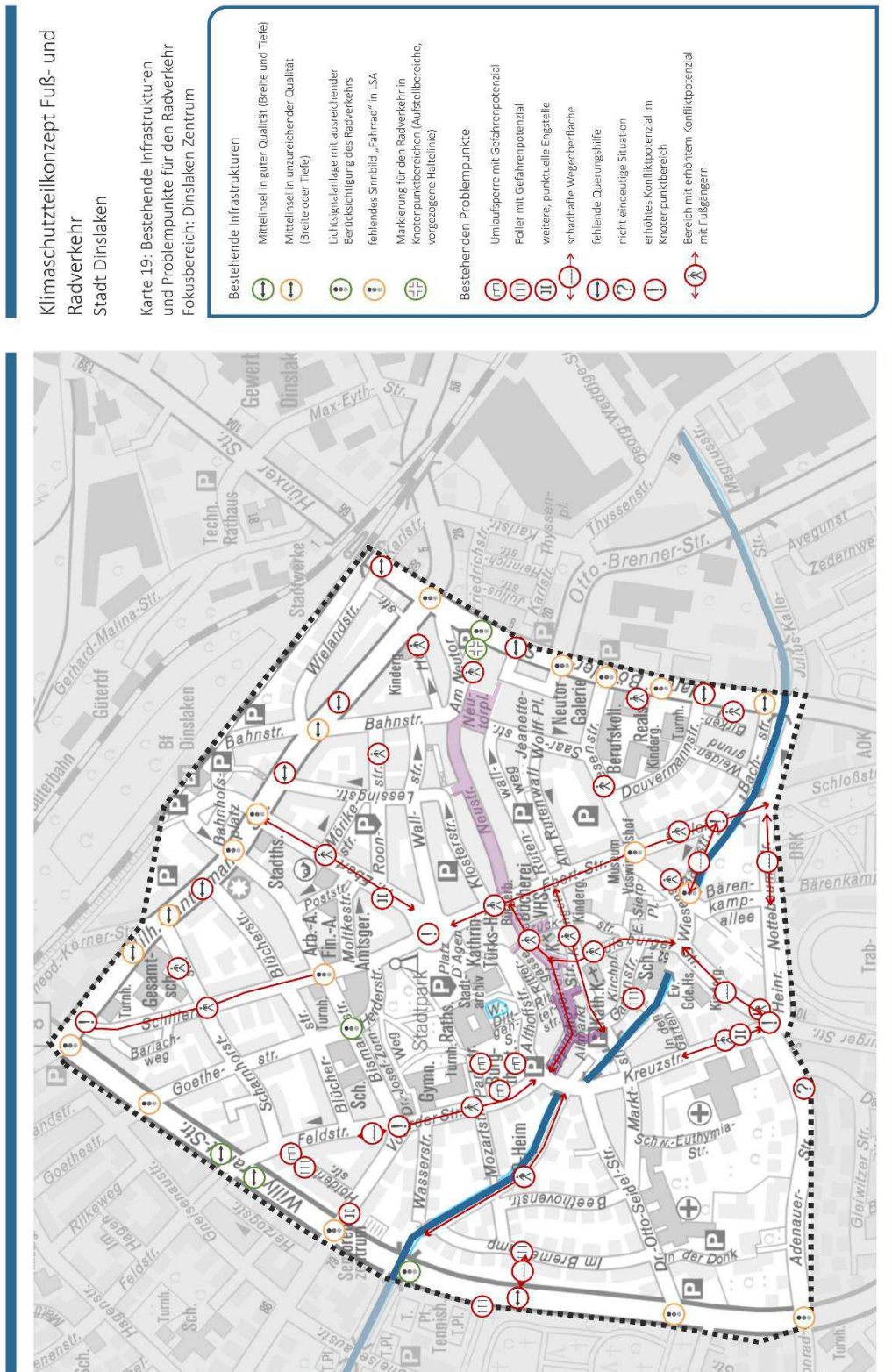
Quelle: eigene Erhebung und Darstellung (Kartengrundlage: Geofachdaten: © Stadt Dinslaken)

Karte 18: Bestehende Radabstellanlagen - Fokusbereich Dinslaken Zentrum



Quelle: eigene Erhebung und Darstellung (Kartengrundlage: Geofachdaten: © Stadt Dinslaken)

Karte 19: Bestehende Infrastrukturen und Problempunkte für den Radverkehr - Fokusbereich Dinslaken Zentrum

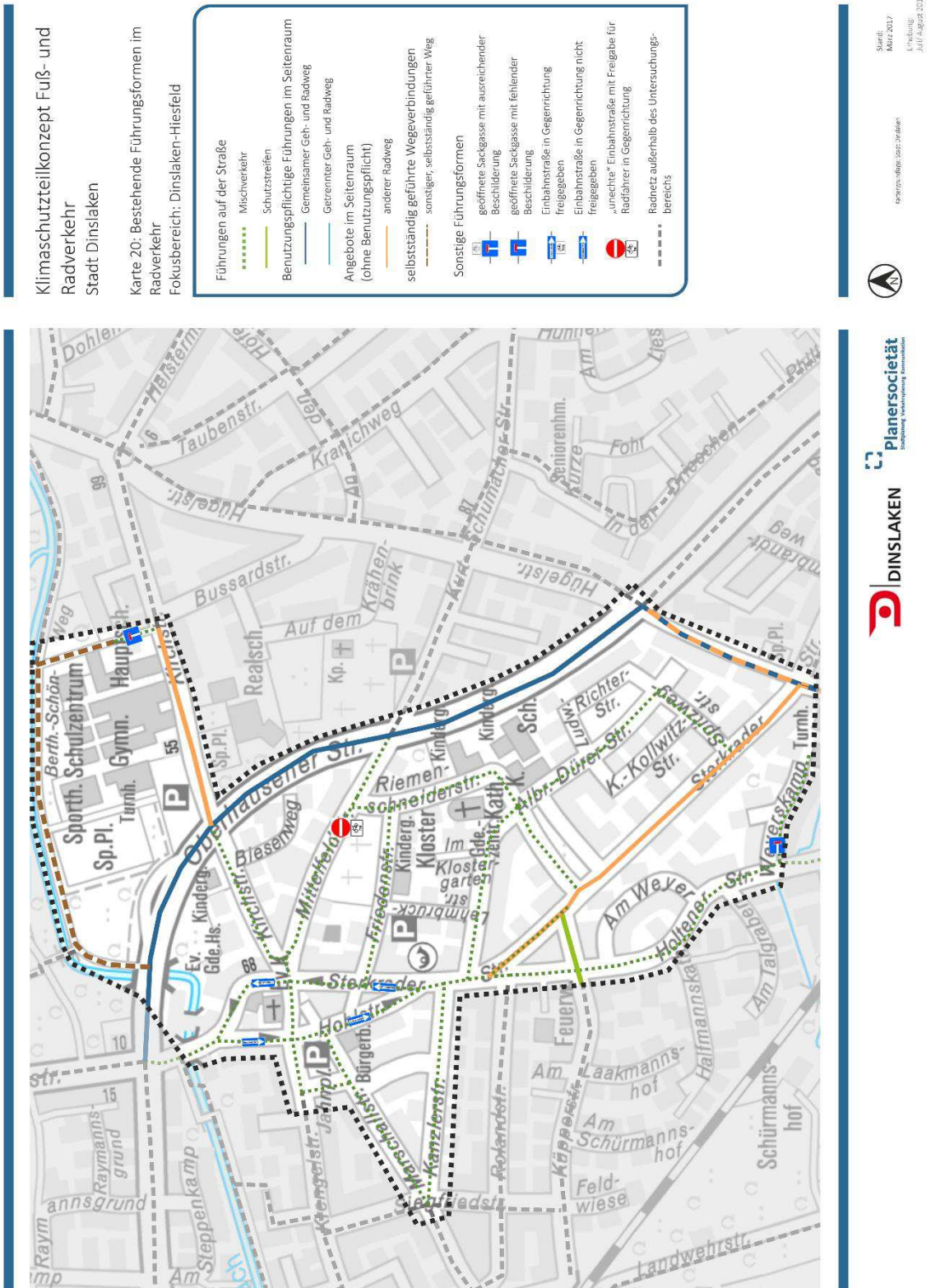


Quelle: eigene Erhebung und Darstellung (Kartengrundlage: Geofachdaten: © Stadt Dinslaken)

Stand: März 2017
 Aktualisiert: Juli/August 2018
 Geopros: Wap, Stadt Dinslaken

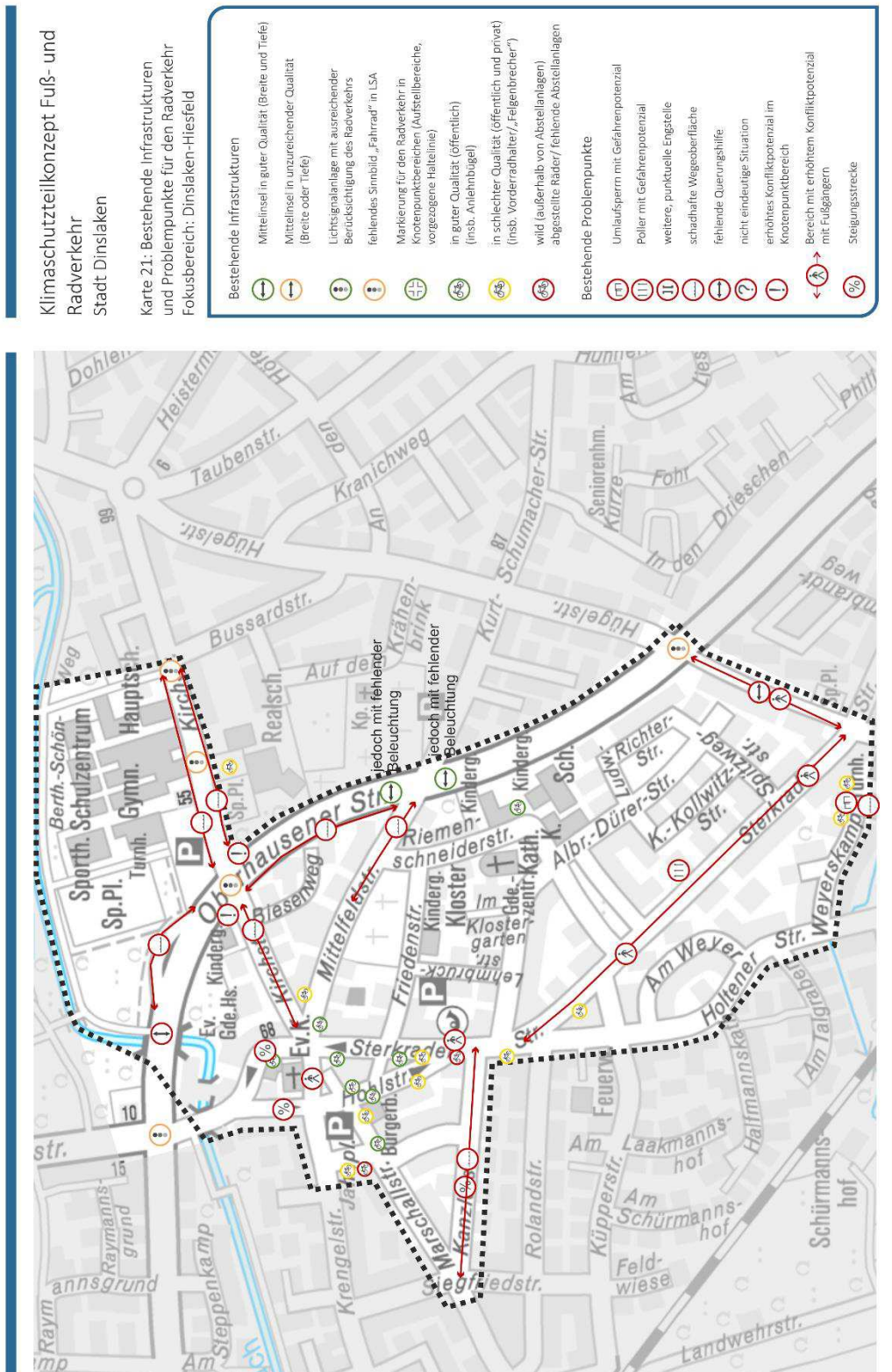


Karte 20: Bestehende Führungsformen im Radverkehr - Fokusbereich Dinslaken Hiesfeld



Quelle: eigene Erhebung und Darstellung (Kartengrundlage: Geofachdaten: © Stadt Dinslaken)

Karte 21: Bestehende Infrastrukturen und Problempunkte für den Radverkehr - Fokusbereich Dinslaken Hiesfeld



3.6 Verkehrliche CO₂-Bilanzierung

Die Erstellung der CO₂-Bilanz ist ein für ein Klimaschutzteilkonzept erforderlicher sowie wichtiger Teil des Fuß- und Radverkehrskonzeptes und konnte in der Stadt Dinslaken auf die bereits vorhandenen Daten aus dem Klimaschutzkonzept aufbauen. In diesem Rahmen wurde die Bilanzierung nach dem Verursacherprinzip vorgenommen. Dies bedeutet, dass alle Emissionen berücksichtigt wurden, die durch die Wege der Bevölkerung und Beschäftigten des Raums verursacht wurden. Dies beinhaltet auch die durch den Pendlerverkehr der Einwohner verursachten Emissionen außerhalb der Gemeindegrenzen.

Die Bilanzierung erfolgte mit dem Onlinetool „ECORegion smart DE“. Die Beschäftigten- und Bevölkerungsdaten der Stadt Dinslaken waren dabei bereits im Programm hinterlegt, die Kfz-Zulassungsdaten des Kraftfahrtbundesamtes (KBA) wurden durch die Planersocietät in das Programm eingepflegt. Die Bilanzierung betrachtet den Zeitraum von 2007 bis 2014.

Die Software ECORegion erlaubt die Feststellung und den Vergleich der Bilanzen verschiedener Sektoren (Wirtschaft, Haushalte, Verkehr), lässt aber auch eine differenziertere Betrachtung der einzelnen Sektoren zu. So lassen sich innerhalb des Bereichs Verkehr die Werte für die verschiedenen Verkehrsträger sowie für die verschiedenen im Verkehrsbereich eingesetzten Energieträger unterscheiden.

In der Stadt Dinslaken waren spezifische Verkehrsleistungsdaten im Personenverkehr bereits im Tool hinterlegt, wobei hier über die Jahre mit verschiedenen Datenquellen gearbeitet wurde. Die hier bereits hinterlegten Daten wurden im Rahmen dieses Projektes nicht verändert, auch um die Vergleichbarkeit in Zusammenhang mit dem Klimaschutzkonzept gewährleisten zu können.

Im Bereich Personenfernverkehr wurden die Werte für Flugverkehr und Schienenfernverkehr aus der Startbilanz generiert, da bei einer Bilanzierung nach dem Verursacherprinzip auch für Kommunen ohne Fernbahnhof oder Flughafen davon ausgegangen wird, dass die Einwohner der Kommune diese Verkehrsmittel dennoch nutzen (außerhalb des betrachteten Gebiets) und somit auch in diesem Bereich einen CO₂-Ausstoß verursachen.

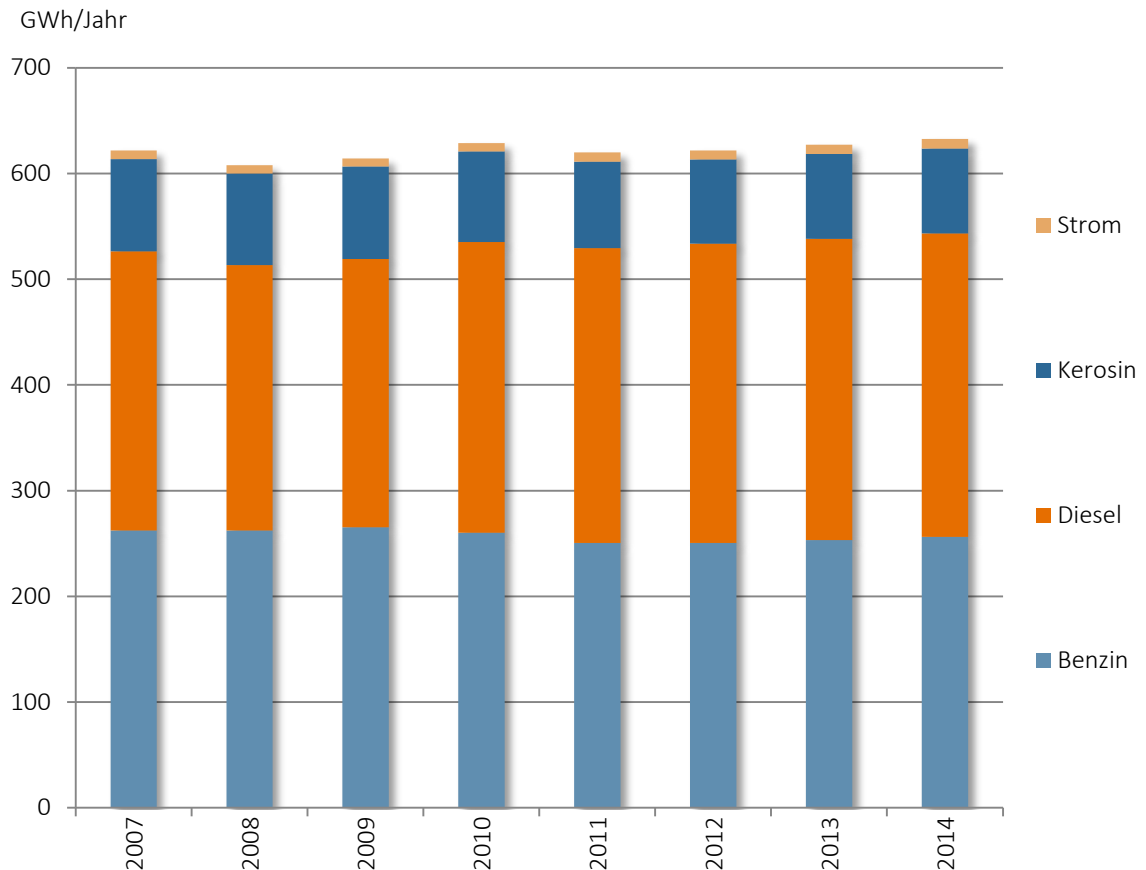
Auch für den Güterverkehr per Schiff und Bahn sind deutschlandweite Durchschnittswerte vorgegeben. Durch die Anwendung des Verursacherprinzips werden die Güterverkehre – vergleichbar mit dem Personenfernverkehr – ebenfalls anhand der Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahlen generiert.

3.6.1 Entwicklung der Emissionen 2007–2014

Die Betrachtung des gesamten Energieverbrauchs aller Energieträger zeigt über den gesamten Zeitraum einen leichten Anstieg, wobei vom Jahr 2010 auf 2011 ein Rückgang zu verzeichnen ist. Dies ist vor allem durch einen deutlichen Rückgang der Energieverbräuche beim Energieträger Benzin zu erklären. Bei diesem geht der Energieverbrauch im Vergleich zum Jahr 2007 leicht zurück.

Auch der Kerosinverbrauch lässt längerfristig eine geringe Abnahme erkennen, wobei er insgesamt einen verhältnismäßig geringen Anteil hat. Der durch den schienengebundenen Verkehr verursachte Stromverbrauch macht nur einen marginalen Anteil am Gesamtverbrauch aus.

Abbildung 92: Die Entwicklung der Energieverbräuche (in GWh/ a) 2007 - 2014 im Verkehrsbereich, differenziert nach Energieträgern

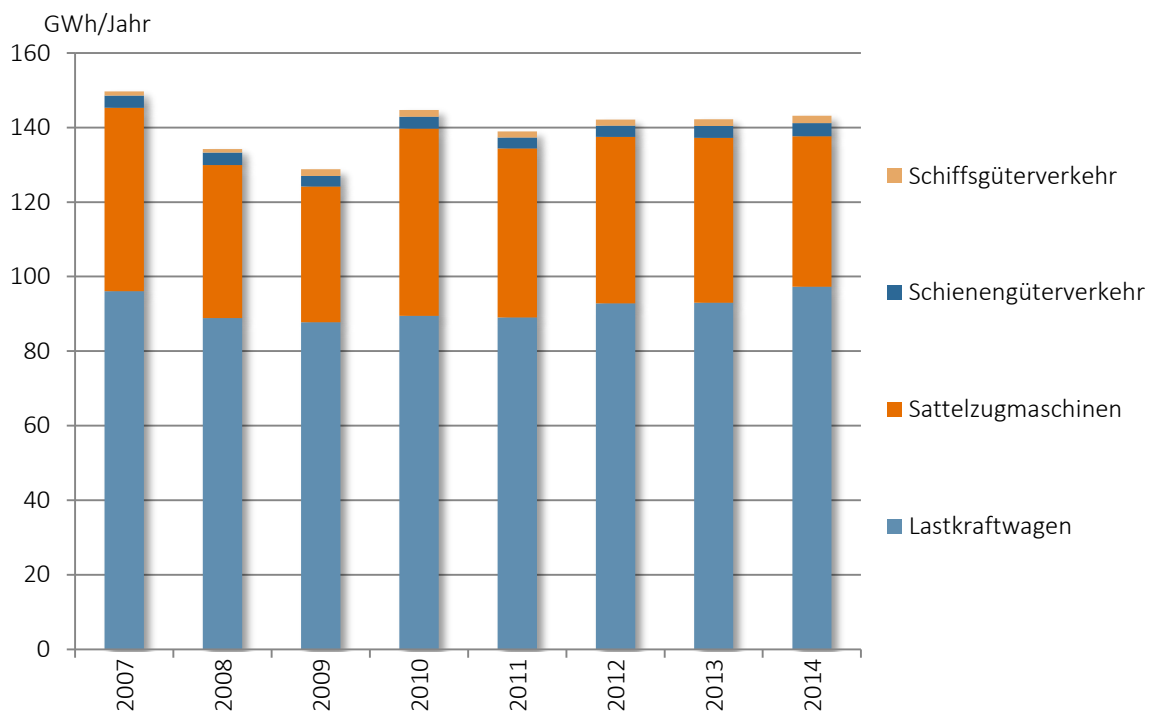


Quelle: eigene Darstellung, Datengrundlage: ECORegion (Stand: 21.07.2016)

Entwicklung im Güterverkehr

Im Güterverkehr wird zur Angabe der Fahrleistung in der Regel die Einheit Tonnenkilometer pro Jahr (tkm/ a) genutzt. Da in ECORegion jedoch die Fahrleistungen der Nutzfahrzeuge in Fahrzeugkilometern pro Jahr (Fz-km/ a) und des Schienen- und Schiffsgüterverkehrs in tkm/ a dargestellt werden, können diese Werte nicht aufaddiert werden. Aus diesem Grund wird im Folgenden der Verbrauch (GWh/ a) genutzt, um die Entwicklung im Güterverkehr zwischen 2007 und 2014 darzustellen. Zusätzlich wird auch die Entwicklung des CO₂-Ausstoßes dargestellt. Für eine langfristige CO₂-Bilanzierung ist diese Gegenüberstellung relevant, da bei Verwendung CO₂-ärmerer Antriebsarten der CO₂-Ausstoß sinkt, während der Energieverbrauch gleichbleibt bzw. auch steigen oder – bestenfalls – sinken kann.

Abbildung 93: Entwicklung des Energieverbrauchs (in GWh/ a) 2007 - 2014 im Güterverkehr, differenziert nach Fahrzeugkategorien

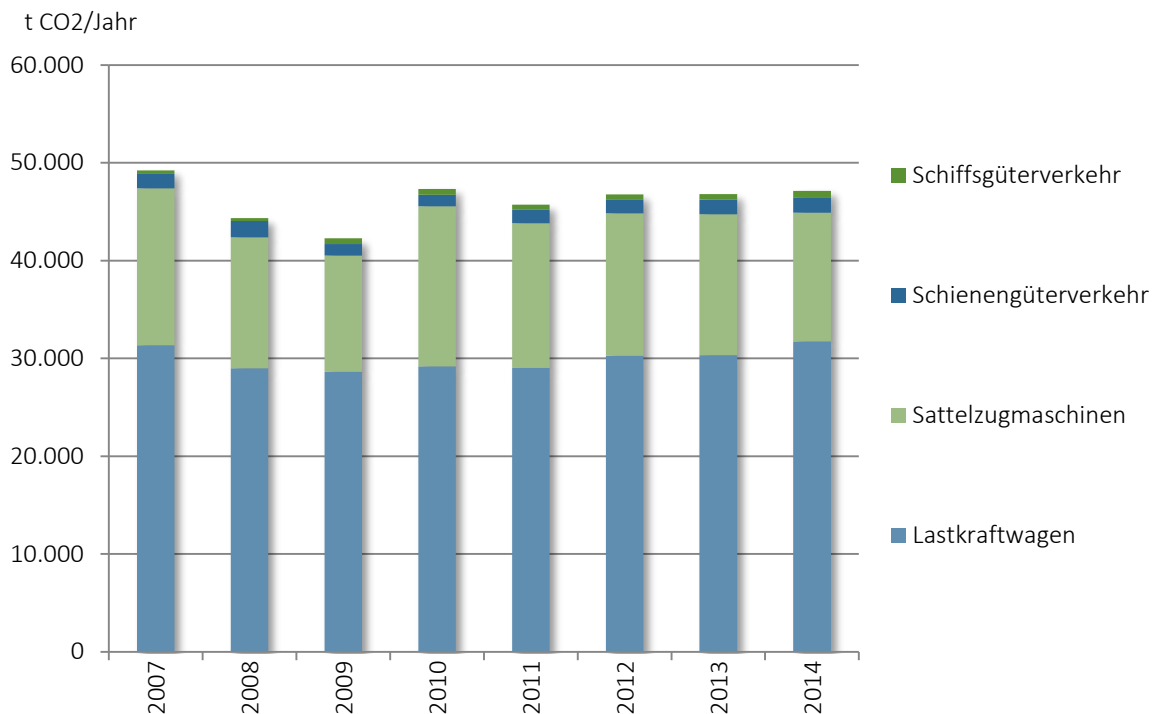


Quelle: eigene Darstellung, Datengrundlage: ECORegion (Stand: 21.07.2016)

Beide Grafiken ähneln sich sehr stark in ihrem Verlauf. Sowohl die Verbräuche, als auch die CO₂-Emissionen sind Schwankungen unterlegen, fallen aber zunächst bis zum Jahr 2009 ab und steigen dann zum Jahr 2010 sprunghaft an. Zum Jahr 2011 fallen sie dann wieder ab. Dies ist mit den Zulassungszahlen an Zugmaschinen und Lastkraftwagen des KBA zu erklären. Vor allem die Zahl der zugelassenen Zugmaschinen ist demnach starken Schwankungen unterlegen. Nach 2011 an steigen Energieverbrauch sowie CO₂-Ausstoß wieder an, wobei die Werte ab 2012 relativ konstant bleiben.

Sowohl die Werte im Schienengüterverkehr, als auch die des Schiffsgüterverkehrs liegen insgesamt auf einem relativ konstant niedrigen Niveau, wobei sie im betrachteten Zeitraum leicht gesunken sind.

Abbildung 94: Entwicklung der CO₂-Emissionen (in t/ a) 2007 - 2014 im Güterverkehr, differenziert nach Fahrzeugkategorien



Quelle: eigene Darstellung, Datengrundlage: ECORegion (Stand: 21.07.2016)

Entwicklung im Personenverkehr

Für die Darstellung der Entwicklung im Personenverkehr werden die Fahrleistungen in Mio. Personenkilometern pro Jahr (Pkm/ a) sowie die CO₂-Emissionen herangezogen.

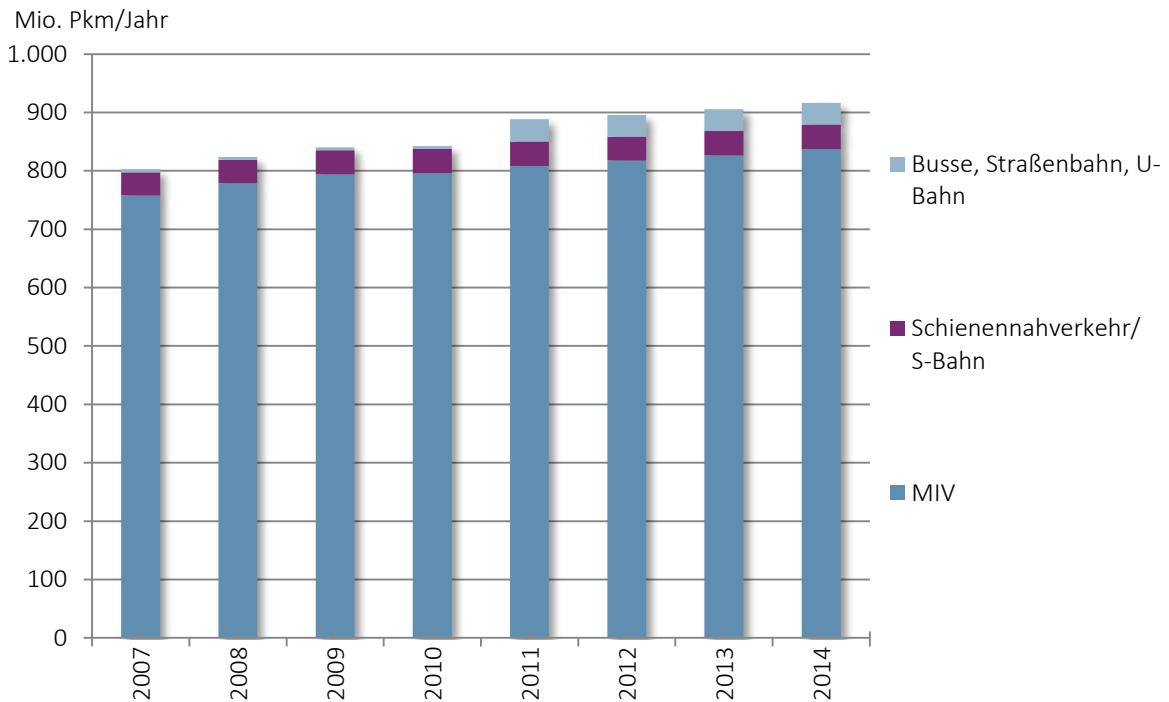
Die Entwicklung zeigt, dass die Gesamtfahrleistungen für den Personenverkehr seit 2007 weiter gestiegen sind. Der MIV weist mit Werten zwischen 758 und 838 Mio. Pkm/ a bzw. zwischen 125.500 und rund 132.600 t CO₂/ a mit großem Abstand die höchsten Werte auf.

Die jährlichen Fahrleistungen der Verkehrsträger im ÖPNV (Linienbusse, Straßenbahn/ U-Bahn, Schienennahverkehr) nehmen in Dinslaken zwischen 2007 und 2014 ebenfalls zu und weisen Werte zwischen 45 und 79 Mio. Pkm/ a auf. Hierbei ist allerdings zu beachten, dass die Daten zur jährlichen Fahrleistung bereits im Online-Tool hinterlegt waren. Vom Jahr 2010 auf das Jahr 2011 findet dabei eine Änderung der Quelle der eingepflegten Daten statt. In dieser Änderung liegt auch der sprunghafte Anstieg der Fahrleistungen der Busse, Straßenbahnen und U-Bahnen begründet. Nicht rekonstruiert werden konnte jedoch, trotz Rücksprache mit der Stadtverwaltung, der Grund für die Änderung der Quelldaten.

Ein ähnliches Bild zeigt sich auch bei der Betrachtung der CO₂-Emissionen. Hier liegen die Verkehrsträger des ÖPNV mit Werten zwischen 2.900 und 5.700 t CO₂/ a weit unter den Werten des MIV.

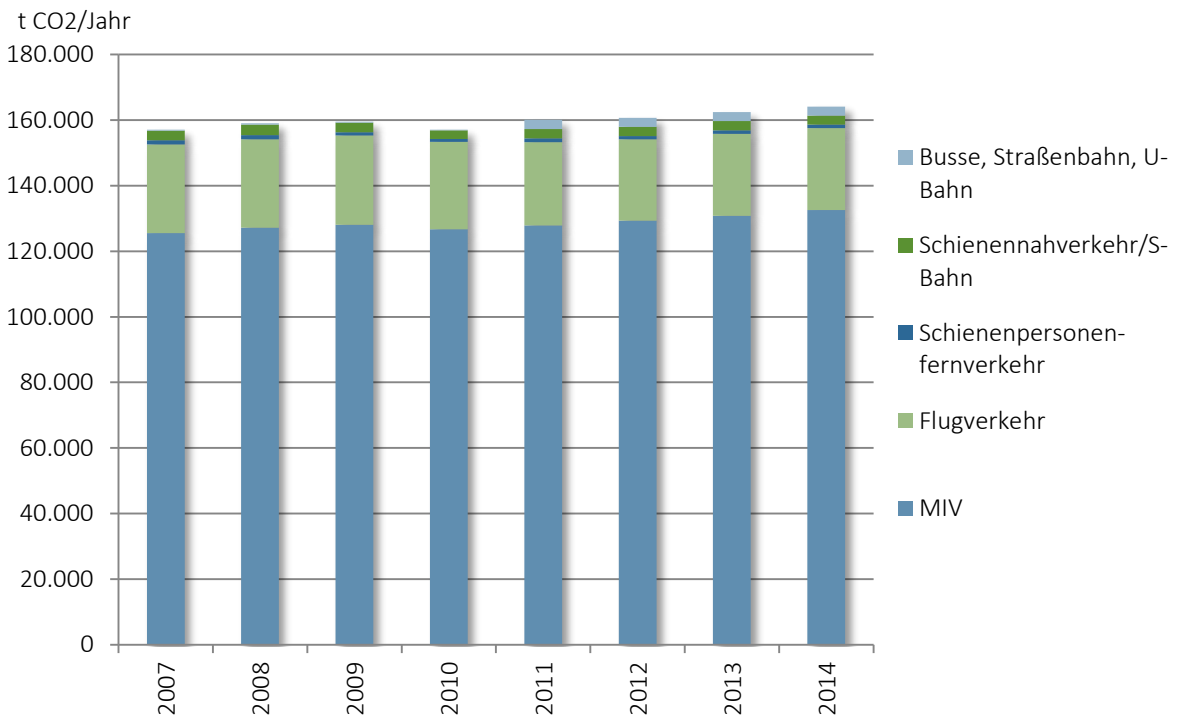
Beim direkten Vergleich der Fahrleistung mit dem CO₂-Ausstoß zeigt sich, dass die Effizienz der Fahrzeuge im Laufe der Jahre gestiegen ist: Während die jährliche Fahrleistung seit 2007 insgesamt gestiegen ist, hat der CO₂-Ausstoß sogar ganz leicht abgenommen (ca. 2 %).

Abbildung 95: Entwicklung der Fahrleistungen (in Mio. Pkm/ a) 2007 - 2014 im Personenverkehr, differenziert nach Fahrzeugkategorien



Quelle: eigene Darstellung, Datengrundlage: ECORegion (Stand: 21.07.2016)

Abbildung 96: Entwicklung der CO₂-Emissionen (in t/ a) 2007-2014 im Personenverkehr, differenziert nach Fahrzeugkategorien



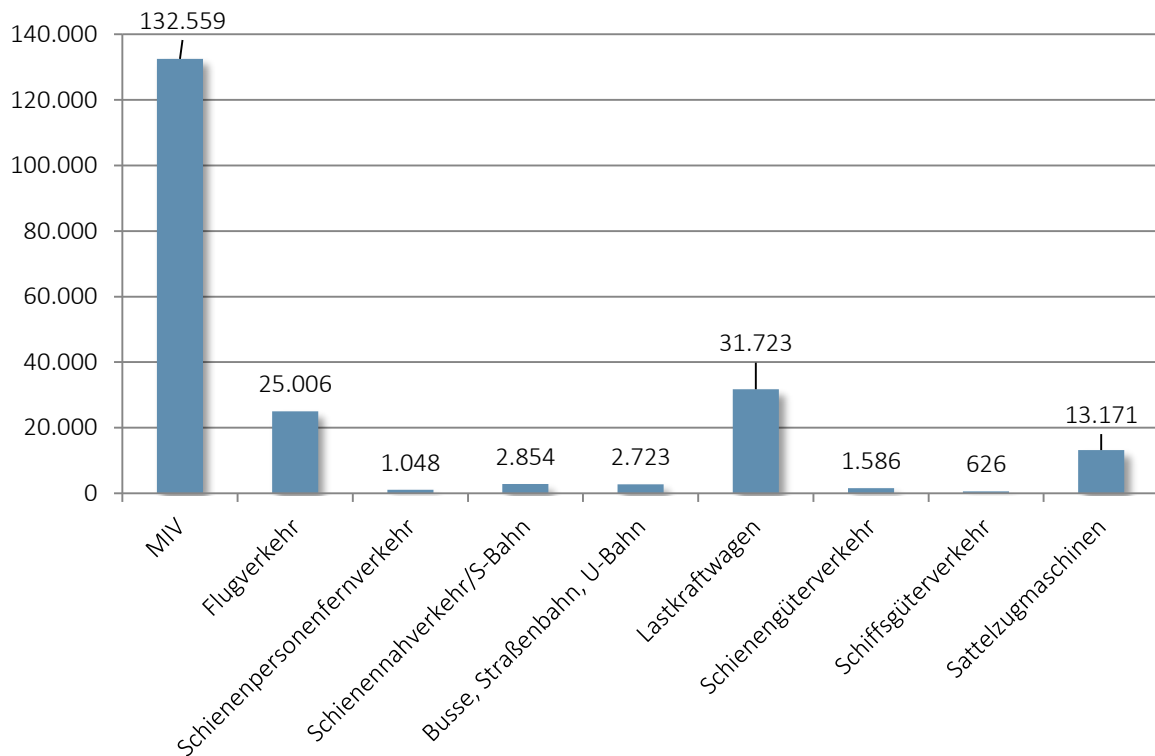
Quelle: eigene Darstellung, Datengrundlage: ECORegion (Stand: 21.07.2016)

3.6.2 CO₂-Ausstoß nach Energieträgern und Fahrzeugkategorien im Jahr 2014

Der Gesamtausstoß im Verkehr belief sich im Bilanzjahr 2014 auf rund 211.300 t, wovon 47.100 t (22%) auf den Güterverkehr und 164.100 t (78%) auf den Personenverkehr entfallen.

Die Betrachtung der CO₂-Ausstöße nach Fahrzeugkategorien zeigt, dass der MIV mit rund 133.000 t und die Lastkraftwagen mit rund 32.000 t die jeweils höchsten Anteile im Personen- bzw. Güterverkehr besitzen.

Abbildung 97: Der CO₂-Ausstoß (in t) 2014 im Verkehrsbereich nach Fahrzeugkategorien

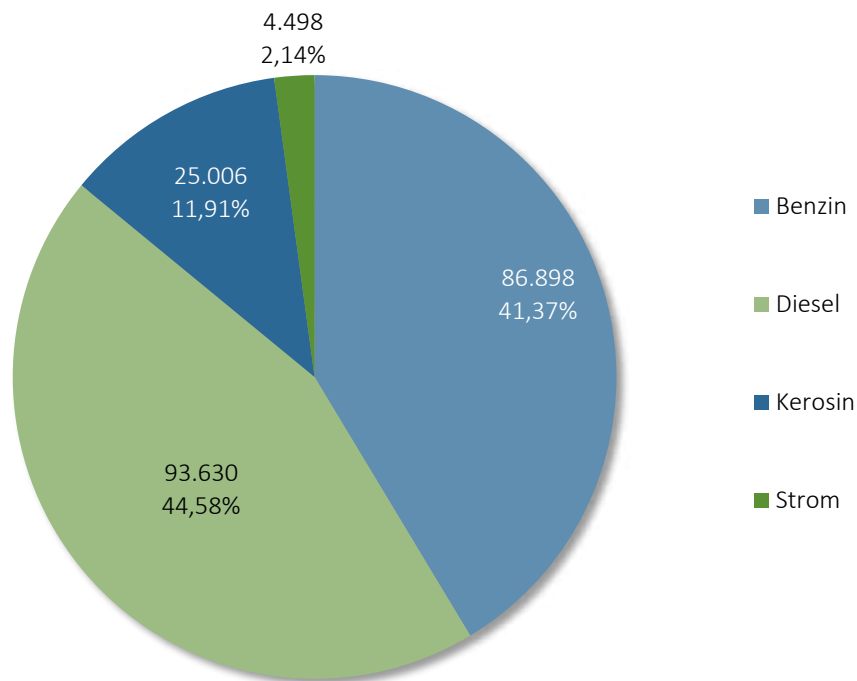


Quelle: eigene Darstellung, Datengrundlage: ECORegion (Stand: 21.07.2016)

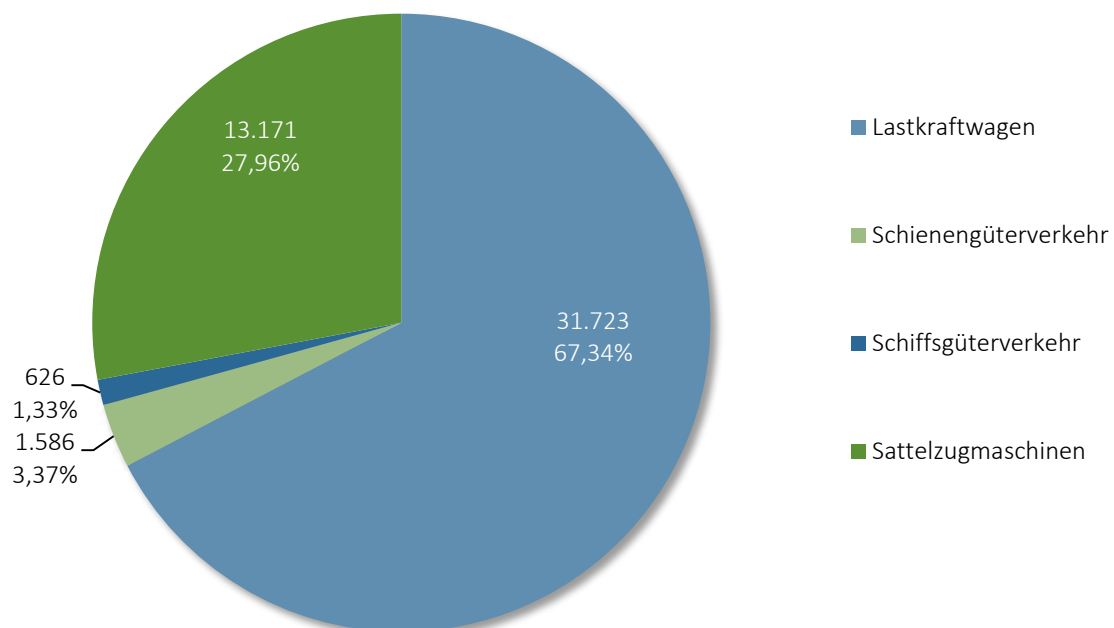
Der CO₂-Ausstoß im Güter- und Personenverkehr im Bilanzjahr 2014 verteilt sich wie folgt auf die Energieträger: Die Anteile von Benzin und Diesel sind mit ca. 41% bzw. ca. 45% am höchsten, Kerosin hat einen Anteil von ca. 12% und Strom einen Anteil von ca. 2%.

Güterverkehr

Im Bereich des Güterverkehrs haben die Lastkraftwagen mit einem Ausstoß von rund 32.000 t im Jahr 2014 den größten Anteil an den CO₂-Emissionen. Dies entspricht ca. 67% des Ausstoßes im Güterverkehr. Die Emissionen von Schienen- und Schiffsgüterverkehr für das Jahr 2014 betragen rund 1.600 t (3,3%) und rund 626 t (1,3%). Die Sattelzugmaschinen hatten mit einem Ausstoß von ca. 13.200 t den zweithöchsten Anteil von ca. 28%.

Abbildung 98: Der CO₂-Ausstoß (in t/ a) 2014 im Verkehrsbereich nach Energieträgern

Quelle: eigene Darstellung, Datengrundlage: ECORegion (Stand: 21.07.2016)

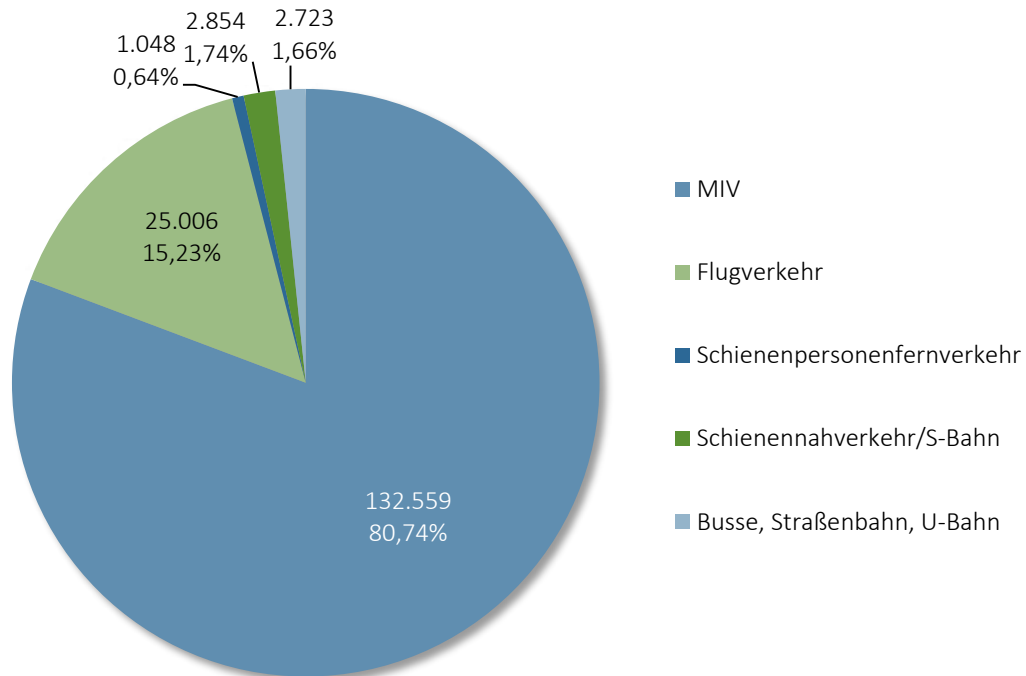
Abbildung 99: CO₂-Ausstoß (in t/ a) 2014 im Güterverkehr nach Fahrzeugart

Quelle: eigene Darstellung, Datengrundlage: ECORegion (Stand: 21.07.2016)

Personenverkehr

Im Bereich des Personenverkehrs entfielen 2014 die größten Anteile des CO₂-Ausstoßes der Stadt Dinslaken auf die Verkehrsmittel des MIV mit rund 132.600 t (81%).

Abbildung 100: CO₂-Ausstoß (in t/ a) 2014 im Personenverkehr nach Fahrzeugarten



Quelle: eigene Darstellung, Datengrundlage: ECORegion (Stand: 21.07.2016)

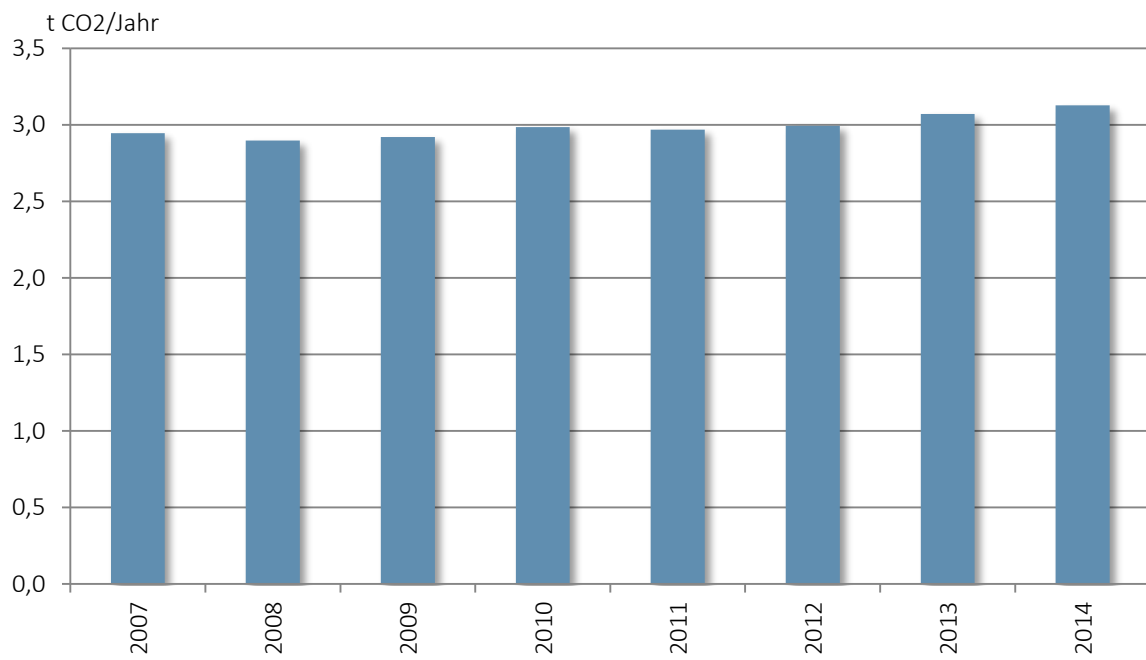
Der Flugverkehr weist einen Ausstoß von rund 25.000 t CO₂ auf und ist somit nach dem MIV die Verkehrsart mit den höchsten Werten.

Der öffentliche Verkehr weist mit insgesamt rund 4% einen sehr geringen Anteil am CO₂-Ausstoß auf.

CO₂-Emissionen pro Einwohner im Teilbereich Verkehr

Jeder Bundesbürger verursacht durch seine Mobilität durchschnittlich 2,4 t CO₂-Äquivalente⁴⁴ pro Jahr (vgl. Webseite UBA). Die CO₂-Emissionen der Einwohner der Stadt Dinslaken liegen noch darüber. So ist der CO₂-Ausstoß pro Einwohner/ in seit dem Jahr 2007 – für den gesamten Betrachtungszeitraum – zwar relativ konstant, seit 2011 jedoch wieder gestiegen und lag im Jahr 2014 bei 3,13 t. Noch verträgliche Zielwerte für den CO₂-Ausstoß pro Person pro Jahr liegen laut UBA bei 2,5 t über alle Bereiche. Hierzu zählt nicht allein der Verkehr, sondern ebenfalls Energie, Ernährung und Konsum. In Dinslaken müssen daher erhebliche Reduktionen verzeichnet werden, um dieses Ziel erreichen zu können.

⁴⁴ CO₂ ist das bekannteste klimabeeinflussende Treibhausgas. Daher wird oft auch das Gefährdungspotenzial weniger bekannter Gase in eine äquivalente Menge CO₂ umgerechnet (Quelle: Umweltdatenbank).

Abbildung 101: CO₂-Emissionen in Dinslaken je Einwohner

Quelle: eigene Darstellung, Datengrundlage: ECORegion (Stand: 21.07.2016)

3.7 Zusammenfassende Betrachtung der Stärken und Schwächen des Fuß- und Radverkehrs in Dinslaken

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ kompakte Siedlungsstruktur, geringe Höhenunterschiede; damit verbunden hohes Steigerungspotenzial für den Fuß- und Radverkehr sowie zur Minderung der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen ▪ bereits einige attraktiv gestaltete Bereiche in der Innenstadt ▪ Fuß- und Radverkehrsanlagen sind bereits weitestgehend vorhanden (wenige Netzlücken) ▪ erste Ansätze der Stadt, den Radverkehr auf die Fahrbahn zu bringen ▪ attraktive Grünverbindungen für den Alltags- und Freizeitverkehr ▪ gute Fahrradabstellanlagen in vielen Bereichen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ viele Wege werden noch mit dem Auto zurückgelegt, was auch zu erhöhten CO₂-Emissionen pro Kopf führt ▪ Kultur des „Bordsteinradfahrens“ ▪ viele Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern durch schmale Infrastrukturen im Seitenraum oder an eigenständig geführten Wegen ▪ Gefahrenpunkte für Radfahrende an Kreuzungen und Einmündungen ▪ Gefahrenpunkte für Fußgänger: Queren der Fahrbahn in Bereichen ohne Querungshilfen ▪ Barrierefreiheit erst teilweise umgesetzt ▪ teils lange Wartezeiten an Ampeln sowie die Notwendigkeit der Anforderung für Fußgänger, teils auch für Radfahrer ▪ Hauptverkehrsstraßen und die Schienentrasse stellen Barrieren für Radfahrende und Zu-Fuß-Gehende dar ▪ Einschränkungen und Verkehrssicherheitsdefizite durch parkende Kfz v.a. im Dinslakener Zentrum ▪ einige wichtige Bereiche des öffentlichen Raumes weisen ein Gestaltungsdefizit sowie geringe Aufenthaltsqualitäten auf ▪ fehlende Fahrradabstellanlagen in einigen Teilbereichen sowie Fahrradabstellanlagen in niedriger Qualität (oft private)

4 Potenziale zur Steigerung des Fuß- und Radverkehrsanteils und zur Minderung des CO₂-Ausstoßes

Potenziale zur Steigerung des Fuß- und Radverkehrsanteils und gleichermaßen zur Minderung der CO₂-Emissionen bestehen vor allem in einer weiteren Aufwertung der bestehenden Wegeverbindungen. Einige Rad- und Fußwegeverbindungen weisen derzeit Mängel auf – z.B. Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern oder eine unzureichende/ zu schmale Infrastruktur. Eine Aufwertung dieser Wege kann einen wichtigen Beitrag dazu leisten, die vielen kurzen Wege innerhalb der kompakten Stadtstruktur Dinslakens auf den Fuß- bzw. Radverkehr zu verlagern.

Handlungsbedarf wird insbesondere in folgenden Schwerpunkten gesehen:

- Ausbau/ Umbau zu einer attraktiven Rad- und Fußwegeinfrastruktur (Trennung des Rad- vom Fußverkehr und Führung auf der Fahrbahn)
- Fuß- und radfahrerfreundliche sowie verkehrssichere Gestaltung von Knotenpunkten
- Erweiterung der angebotenen Abstellanlagen (insbesondere zur Verknüpfung mit dem ÖV)
- weitere Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum
- Pflege und Instandhaltung der Infrastrukturen
- Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit (auch für ein respektvolles Miteinander unter den Verkehrsteilnehmern, zur Sensibilisierung der Autofahrer für die Belange der Zu-Fuß-Gehenden und Radfahrenden sowie zur Förderung des Radfahrens auf der Fahrbahn)

Die Potenziale zur Steigerung des Fuß- und Radverkehrs sind eng verbunden mit den Potenzialen zur Einsparung von CO₂-Emissionen. Insbesondere kurze Wege verursachen bei der Nutzung des Pkws hohe CO₂-Emissionen, da unter anderem die Motoren nicht die Möglichkeit erhalten, warm zu laufen. Diese Wege bieten sich aber auch in besonderem Maße für Verlagerungen an. Auf Basis der mit Hilfe von ECORegion berechneten CO₂-Bilanz wurde daher berechnet, wie hoch das Einsparpotenzial an CO₂-Emissionen für das Jahr 2030 wäre. Dazu wurden folgende Annahmen getroffen:

- Die Zahl der Einwohner geht von 2014 bis 2030 leicht zurück (-1,2%).
- Die Zahl der Wege pro Einwohner bleibt, ebenso wie die Wegelänge, gleich.
- Die Stadt Dinslaken schafft es, den Anteil des MIVs am Modal Split um 8% zu senken.

Bereits der Rückgang der Einwohnerzahl hat einen Rückgang der CO₂-Emissionen zur Folge.

Insgesamt wurde somit ermittelt, dass die Stadt Dinslaken mit Hilfe von Verlagerungen im MIV und bei Umsetzung der Maßnahmen allein im Jahr 2030 ca. 6.500t CO₂ weniger emittieren wird, als dies ohne Umsetzung der Maßnahmen der Fall wäre. In Abhängigkeit von dem Maßnahmen hinterliegenden Zeitplan ist mit einer steigenden Tendenz zu rechnen. Denn insbesondere Maßnahmen der Kommunikation sowie auch die Etablierung einer neuen Mobilitätskultur erfordern Zeit. Die volle Ausschöpfung des Potenzials wird daher erst um das Jahr 2030 erreicht werden können.

5 Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs

Das Klimaschutzteilkonzept stellt ein Strategiepapier dar, das die Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Dinslaken für die nächsten Jahre maßgeblich voranbringen soll. Die hier aufgeführten Maßnahmen stellen allgemeine sowie konkrete Empfehlungen für die Stadt Dinslaken dar. Sie müssen im Verlauf der Umsetzung des Fuß- und Radverkehrskonzeptes jeweils detailliert geprüft und gegenüber anderen Belangen abgewogen werden.

Für die Maßnahmen wurde eine erste Kostenschätzung durchgeführt. Empfehlungen zur Priorisierung der Maßnahmen sorgen zudem für eine zielorientierte Umsetzung. Aus der Einzelfallprüfung jeder Maßnahme kann sich durch verschiedene zukünftige Rahmenbedingungen sowie die notwendige Berücksichtigung anderer Belange eine Änderung der Prioritäten sowie des Umsetzungshorizontes ergeben.

5.1 Übergeordnete Maßnahmen einer ganzheitlichen Nahmobilitätsförderung

Maßnahmen zur Nahmobilitätsförderung kommen grundsätzlich allen Personen zu Gute, denn fast jeder ist in seinem Mobilitätsalltag Fußgänger und/ oder Radfahrer.

Folgende Bedingungen bzw. Handlungsfelder begünstigen die Entwicklung eines hohen Fuß- und Radverkehrsanteils im Quartier:

Kompakte Siedlungsstrukturen und komfortable sowie sichere Verkehrsangebote für Fußgänger und Radfahrer

Die Erreichbarkeit ist ein zentrales Thema der Nahmobilitätsförderung. Diese bezieht sich auf die Entfernungsempfindlichkeit der Fußgänger und Radfahrer. Zum einen spielt hier die tatsächliche Entfernung eine Rolle, also die Nähe zu potenziellen Zielen. Zum anderen ist aber auch die Qualität und Attraktivität der Wegeinfrastruktur für den Fuß- und Radverkehr von großer Bedeutung.

Kompakte Siedlungsstrukturen bzw. die Nähe von Wohngebieten zu Einzelhandel und Dienstleistungsangeboten erzeugen kurze Wege für Zu-Fuß-Gehende und Radfahrende und damit eine wichtige Voraussetzung für mehr Rad- und Fußwege der Bevölkerung. Darum empfiehlt es sich, die Siedlungsentwicklung an Standorten zu konzentrieren, die bereits über eine verkehrsinfrastrukturelle Anbindung und Versorgungsmöglichkeiten verfügen.

Geringe Nutzungskonflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern

Das Parken im Straßenraum und auf Gehwegen ist in der Regel eines der sensibelsten Themen im Rahmen von Nahmobilitätskonzepten, aber auch eines, welches die Aufenthaltsqualität und die Sicherheit von Wegebeziehungen besonders beeinträchtigt. Eine mögliche Maßnahme, um das Parken im Straßenraum verträglicher zu gestalten, ist z.B. eine konsequente Ahndung des Falschparkens, bei der vor allem Sicherheitsbereiche an Kreuzungen und Übergängen konsequent freigehalten werden.

Denkbar ist auch eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung oder eine Reduzierung der Parkstände bei gleichzeitiger Aufwertung der zurückgewonnen Flächen. Wichtig ist in diesem Zusammenhang eine aktive Öffentlichkeitsarbeit und wenn notwendig, das Verweisen auf mögliche Parkplatzalternativen. Die Stadt Dinslaken entwickelt parallel zum Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr ein Konzept für den ruhenden Verkehr in der Innenstadt, das Themen des Parkens fokussiert und Lösungsvorschläge für besondere Konfliktbereiche entwickelt.

Weitere Konflikte gibt es zwischen Fußgängern und Radfahrern. Diese können durch eine überwiegende Trennung dieser Verkehrsteilnehmer (Radfahren auf der Fahrbahn) abgebaut werden. Auf Konflikte mit dem fahrenden Kfz-Verkehr, insbesondere Verkehrssicherheitsgefährdungen an Kreuzungen und Einmündungen, sollte durch sichere Knotenpunkt-/ Einmündungsgestaltungen sowie ggf. Reduktionen der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten in sensiblen Bereichen reagiert werden.

Attraktive Gestaltung des öffentlichen Raumes

Die Gestaltungsqualitäten des öffentlichen Raums sind für die Nahmobilitätsförderung ein wichtiges Handlungsfeld, denn Radfahrende und vor allem Zu-Fuß-Gehende sind langsam unterwegs und nehmen ihre Umgebung daher deutlich intensiver wahr als Autofahrer. Neben einer attraktiven Gestaltung des Straßenraumes und des Umfeldes (Fassaden, Grünanlagen etc.) benötigt Mobilität im Quartier Orte der Immobilität, also des Spielens, des Aufenthalts und der Begegnung. Dies erhöht die Lebensqualität, die Identifikation mit dem Wohnumfeld und belebt den öffentlichen Raum. Zudem sind Sitzangebote wichtige Verweilorte nicht nur für mobilitätsbeeinträchtigte Menschen. Darüber kann eine lebenswertere, attraktive Gestaltung des öffentlichen Raumes zu einer verstärkt positiven Wahrnehmung eines Quartiers beitragen.

Einbindung der Angebote in einen übergreifenden Mobilitätsverbund

Da sich Nahmobilität auf kurze Distanzen konzentriert, ist eine Vernetzung mit ergänzenden Mobilitätsangeboten, wie dem ÖPNV, dem CarSharing sowie mit Fahrradverleihsystemen für das Erreichen entfernterer Ziele sinnvoll. Dies kann über konkrete Umstiegsunkte (z. B. B&R, Mobilpunkte mit Car-Sharing-Angebot) aber auch durch Information (z. B. durch Apps) geschehen. Durch diese intermodale Verbindung unterschiedlicher Verkehrsangebote wird die Attraktivität des Umweltverbundes insgesamt gestärkt und zu einer echten Alternative zum Auto.

Abgestimmte kommunikative Vermittlung und Bewusstseinsbildung für die Nahmobilität

Nahmobilitätsförderung bedeutet auch Bewusstseinsbildung für den Fuß- und Radverkehr, denn beide Arten der Fortbewegung spielten jahrzehntelang in der Verkehrsplanung und auch in der öffentlichen Wahrnehmung eine geringe Rolle. Hierzu bedarf es Maßnahmen der Information, der Kommunikation und Motivation: Wegeleitsysteme oder Stadtteilpläne für bestimmte Zielgruppen erleichtern die Orientierung, Neubürgerinformationen oder Kampagnen motivieren zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs zu sein (z.B. „Mit dem Rad zur Arbeit“ oder „Kopf an: Motor aus.“). Außerdem besteht bei der Erstellung von Konzepten zur Nahmobilitätsförderung in der Regel die Möglichkeit bzw. die Notwendigkeit, diese mit den Akteuren im Quartier zusammen zu erarbeiten. Partizipationsprozesse bieten die Gelegenheit, frühzeitig Akzeptanz für die Planung zu erreichen und die Bevölkerung zu motivieren.

Nicht nur in der Bevölkerung, sondern auch innerhalb der Fachplanungen ist Beteiligung ein wesentliches Element: Bei gesamtstädtischen Grundsatzpapieren zur Nahmobilitätsförderung geht es darum, die verschiedenen Ämter und Fachbereiche für die Themen der Nahmobilität zu sensibilisieren, zum Beispiel durch eine ämterübergreifende Steuerungsgruppe oder einen Arbeitskreis, um das integrierte Planwerk verwaltungsintern abzustimmen.

5.2 Maßnahmen im Fußverkehr

Das Zufußgehen spielt als „Basis-Verkehrsmittel“ eine besondere Rolle und ist die natürlichste, flexibelste und umweltfreundlichste Fortbewegungsart. Gleichzeitig ist das Zufußgehen gesund, sichert die selbstständige Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen, vor allem für Kinder sowie ältere Menschen, und wird aufgrund des demografischen Wandels eine weiter steigende Bedeutung einnehmen.

Eine Stadt lebt von guten Fußverkehrs- bzw. Nahmobilitätsqualitäten. Fußgänger tragen zur Urbanität und Belebung einer Stadt bei und schaffen Standortvorteile für Handel, Dienstleistung und Tourismus. Belebte und attraktiv gestaltete Straßenräume tragen zum Wohlbefinden bei, erhöhen die Aufenthalts- und Wohnqualität und wirken sich dadurch auf die wirtschaftliche Aktivität und die Lebensqualität einer Stadt positiv aus.

Vor diesen Hintergründen gilt es, den Fußverkehr in Dinslaken auch im Zusammenspiel mit den anderen Fortbewegungsarten des Umweltverbundes weiter zu fördern und seine Potenziale für eine umweltfreundliche Verkehrsentwicklung verstärkt zu nutzen. Neben vielen positiven Ansätzen zeigt Dinslaken weitere Handlungs- und Optimierungsbedarfe.

In den letzten Jahren wurden in Dinslaken schon einige Anstrengungen unternommen, prioritär für den Kfz-Verkehr gestaltete Straßenräume für den Fußverkehr zurückzugewinnen. So sind einige attraktive Bereiche mit einer hohen Aufenthaltsqualität entstanden (Neutorplatz, Saarstraße, Am Neutor, aktuelle Planungen für die Bahnstraße sowie den Bahnhofsvorplatz, ...). Darüber hinaus ergeben sich in vielen Bereichen noch Handlungsbedarfe (siehe Analysen zum Fußverkehr sowie zur Verkehrssicherheit, Kapitel 3.4 und 3.3.3):

- teils zu schmale Seitenräume und hohe Trennwirkung der Hauptstraßen, einzelne Nebenstraßen mit sehr schmalen/ ohne Gehwege
- Unfälle und Verkehrssicherheitsproblemen: Behinderungen und Gefährdungen durch den ruhenden Verkehr, Unfälle bei Straßenquerungen im Nebennetz sowie auch an LSA (Indiz für Rotlichtverstöße durch Fußgänger aufgrund zu langer Wartezeiten)
- Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern in Seitenräumen und auf Gehwegen, insb. auch in Tempo 30-Zonen mit nicht benutzungspflichtigen Radwegen
- Fehlverhalten insb. von Autofahrern (Falschparken) behindert und gefährdet Fußgänger
- nicht ausreichende Barrierefreiheit (wichtige Achsen im Längsverkehr sowie Querungshilfen und Kreuzungen)

- teils lange Wartezeiten an Fußgängerampeln, insb. an untergeordneten Knotenpunktarmen entlang der innerörtlichen Landes- und Bundesstraßen durch Anforderungstaster
- optimierungsfähige Aufenthaltsqualitäten sowohl auf einigen Fußwegeachsen in der Innenstadt als auch in Hiesfeld im Zentrum sowie insgesamt zu wenige Aufenthaltsmöglichkeiten auf Fußwegen
- Barriere durch die Schienentrasse führt zu „Zwangspunkten“ im Fußwegenetz

Die Strategie zur Förderung des Fußverkehrs in Dinslaken, die im Folgenden in Maßnahmenpaketen konkretisiert wird, umfasst somit

- die kontinuierliche Beseitigung von Engpässen, Hindernissen und Gefahrenstellen im Fußwegenetz stadtweit - zunächst prioritär auf den Hauptfußwegeachsen in der Innenstadt und in Hiesfeld,
- die Berücksichtigung der Ansprüche aller zu-Fuß-Gehenden Gruppen in allen Stadt- und Verkehrsplanungen, insb. gehören hierzu Mobilitätsbehinderte und -eingeschränkte, Senioren sowie Kinder,
- eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit als „Marketing“ für den Fußverkehr und zur Förderung der gegenseitigen Rücksichtnahme sowie
- die Verankerung einer kurz-, mittel- und langfristigen Strategie sowie von konkreten Maßnahmenpaketen, Projekten und Zuständigkeiten ämterübergreifend in der Verwaltung der Stadt Dinslaken.

Kapitel 2.1.1 fasste bereits die Rahmenbedingungen und Anforderungen von Fußgängern zusammen. Die empfohlenen Maßnahmen bauen auf diesen Standards auf.

5.2.1 Maßnahmenpakete zur Förderung des Fußverkehrs

Im Folgenden sind die empfohlenen Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs in den beiden Fokusräumen Innenstadt sowie Hiesfeld in Maßnahmenpaketen zusammengefasst:






Maßnahmenpakete	
F1	Verbreiterung und Optimierung der Wege im Fußwegenetz
F 1.1	Wegweisung im Fußwegenetz
F2	Herstellung neuer Fußwege und -verbindungen
F 2.1	Herstellung neuer Fußwege und -verbindungen: Flaniererrouten
F3	Mehr Querungshilfen
F4	Verringerung der Wartezeiten an Lichtsignalanlagen
F5	Fußgängerfreundliche Gestaltung von Kreuzungen und Einmündungen
F6	Kreis-/ Minikreisverkehre
F7	Barrierefreiheit im öffentlichen Raum
F8	Abbau von Nutzungskonflikten
F9	Erhöhung der Straßenraum- und Aufenthaltsqualitäten
F 9.1	Erhöhung der Straßenraum- und Aufenthaltsqualitäten: Eppinghovener Tor
F 9.2	Erhöhung der Straßenraum- und Aufenthaltsqualitäten: weitere Bereiche
F10	Schulisches Mobilitätsmanagement/ Schulwegpläne

Die detaillierte und verortete Darstellung der Einzelmaßnahmen ist Karte 22 bis Karte 26 ab Seite 130 zu entnehmen.

Der Aufbau der Maßnahmenpakete

Das Maßnahmenkonzept orientiert sich an den Standards für die Fuß- und Radverkehrsplanung. Die Maßnahmen werden im Rahmen von Steckbriefen aufbereitet. In den Tabellen finden sich Angaben zu der Zielsetzung sowie eine Projektbeschreibung inkl. der empfohlenen Arbeitsschritte. Weitere, für eine Umsetzung relevante Merkmale sind die notwendigen Akteure. Darüber hinaus enthalten die Steckbriefe gutachterliche, unverbindliche Empfehlungen zur Priorisierung und zur zeitlichen Umsetzung der Maßnahmen sowie eine erste gutachterliche Kostenabschätzung.

Die Kosten wurden in unterschiedliche Klassen eingeteilt (unabhängig von der Baulastträgerschaft):






Kategorie	Kostenrahmen
	bis 100.000 €
	100.000 bis 250.000 €
	250.000 bis 500.000 €
	500.000 bis 1.000.000 €
	mehr als 1.000.000 €

Vom Gutachter empfohlener Zeitrahmen bis zur Umsetzung der jeweiligen Maßnahme(n):

- kurzfristig: bis 2022
- mittelfristig: bis 2027
- langfristig: bis 2032 und länger
- Daueraufgabe (kurz- bis langfristig, ggf. über 2032 hinaus)

Priorisierung:

Die Priorisierungseinstufung der Maßnahmen ergibt sich insbesondere aus der Bedeutung der Maßnahme im Netzzusammenhang (Fuß- und/oder Radverkehr) sowie dem Handlungsbedarf. Des Weiteren sind die Kostenwirkungen der Maßnahmen sowie die Baulastträgerschaft bei der Priorisierung berücksichtigt worden.

Kategorie	Priorisierung
	sehr niedrig
	niedrig
	mittel
	hoch
	sehr hoch



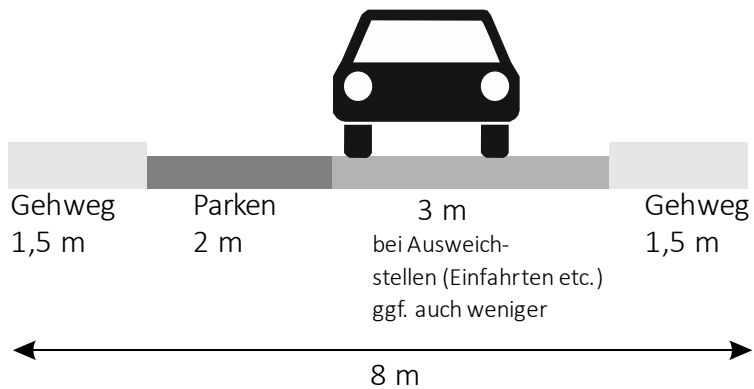
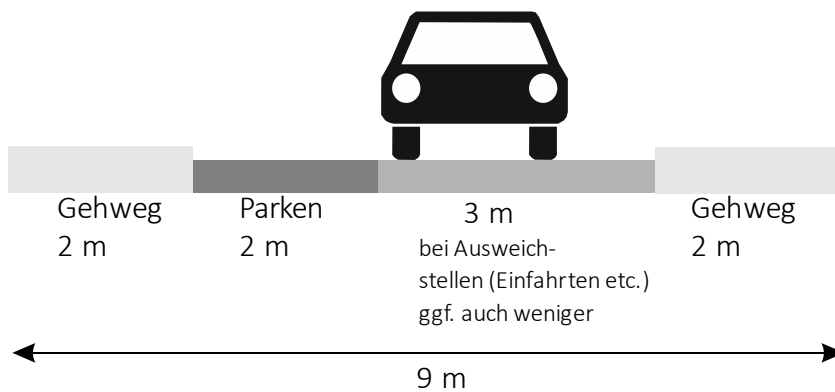
Verbreiterung und Optimierung der Wege im Fußwegenetz		F1	
<i>Zielsetzung</i>	Das Fußwegenetz soll in der Verbindungs- und Erschließungswirkung gestärkt werden. Das Gehen und der Aufenthalt sollen durch breitere und komfortablere Wege attraktiver und sicherer werden.		
<i>Zielgruppe</i>	Alle Fußgänger		
<i>Beschreibung</i>	<p>In der Bestandsanalyse wurden Wege identifiziert, die verbreitert werden sollten. Oftmals kann dies durch eine Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn geschehen und durch einen Umbau der anderen Radwege in Gehwege. In wenigen Fällen sollte der Gehweg baulich verbreitert werden. Bei Zielkonflikten mit dem ruhenden Verkehr ist dem Fußverkehr im Sinne einer konsequenten Nahmobilitätsförderung ein besonderes Gewicht in der Abwägung zu geben. Abbildung 102 enthält basierend auf den RAST 06 Beispiele für Straßenraumquerschnitte bei beengten Verhältnissen innerorts.</p> <p>Beispiele für einen Umbau anderer Radwege zu Fußwegen sind (siehe R3):</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Schloßstraße ▪ Schillerstraße ▪ Wiesenstraße ▪ Sterkrader Straße <p>Beispiele für eine bauliche Verbreiterung (insb. zu Lasten der Fahrbahn):</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Hofstraße (beengte Verhältnisse, siehe erstes Beispiel Abbildung 102) ▪ Dr. Otto-Seidel-Str. Höhe Krankenhaus ▪ Kanzlerstraße ▪ Weyerskamp ▪ Rotbachweg <p>Darüber hinaus gibt es Wege, die Mängel in der Oberflächengestaltung aufweisen (siehe Analysekapitel 3.4.2 und 3.4.3). Dies mindert nicht nur den Gehkomfort, sondern kann zu Stürzen und Verletzungen führen. Die Wegeoberfläche sollte z. B. auf folgenden Wegen geprüft und ggf. verbessert werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Neustraße (im Zuge der Bürgerbeteiligung genannt: unebenes Pflaster) ▪ Holtener Straße südlich am Weyer ▪ Kirchstraße am Schulzentrum Hiesfeld ▪ Rotbachweg Höhe ND-Heim (zwischen Kreuzstraße und B8) 		
<i>Akteure</i>	Stadt Dinslaken, Straßen- baulastträger	<i>Umsetzungsfrist</i>	mittel- bis langfristig (bis ca. 2027 - 2032)
<i>Weiterer Nutzen</i>	Verkehrssicherheit, Komfort für Fußgänger		
<i>Kosten</i>		<i>Priorisierung</i>	

Abbildung 102: Beispiele für Straßenraumquerschnitte bei beengten Verhältnissen nach RAST (FGSV 2006); bei schmalen Straßen Verzicht auf Parken oder Ausbildung von Mischverkehrsflächen

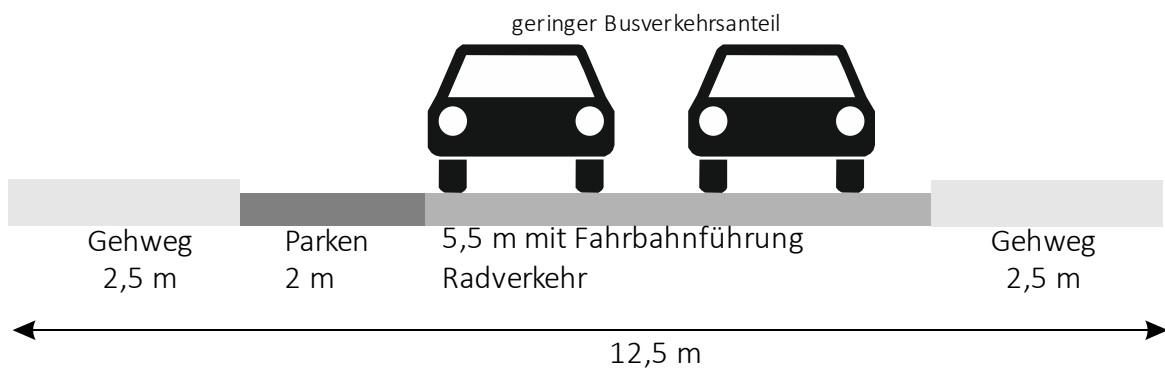
Einbahnstraße





Einbahnstraße





Sammelstraße



Wegweisung im Fußwegenetz		F 1.1	
<i>Zielsetzung</i>	Das Fußwegenetz soll in der Verbindungs- und Erschließungswirkung gestärkt werden. Zur besseren Orientierung und zur Führung über die attraktiven und sicheren Wege soll ein Wegeleitsystem entwickelt werden.		
<i>Zielgruppe</i>	Alle Fußgänger		
<i>Beschreibung</i>	Das Fußwegenetz (und genauso das Radwegenetz, siehe Kapitel 5.3.2) sollte durch eine Beschilderung zu den wichtigsten Zielen die kürzesten Routen zu den nahegelegenen Infrastrukturen, Freizeit- und Tourismuseinrichtungen sowie Haltestellen des ÖPNV zeigen. Hierin können auch die entsprechenden Freizeit-routen einbezogen werden, zum Beispiel entlang des Rotbachweges. Priorität entsprechend der Fußgängerbedeutung hat zunächst die Innenstadt sowie das Stadtteilzentrum Hiesfeld. Des Weiteren können auch die weiteren Ortsteile, z. B. Lohberg, einbezogen werden. Der Aufbau eines Beschilderungssystems sollte mit einheitlichen Wegweisungsschildern erfolgen. Alternativ zur Entfernung in Meter-Angaben können auch Minutenangaben dargestellt werden. An wichtigen Punkten (Bahnhof, Neutorplatz, Rathaus etc.) sollten Pläne der Gesamtstadt sowie des Nah-Umfeldes installiert werden.		
<i>Arbeitsschritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ermittlung von wichtigen Quellen und Zielen, die in die Wegweisung einbezogen werden müssen ▪ Festlegung eines Standards für die Beschilderung ▪ Erarbeitung eines Wegweisungskonzeptes ▪ Umsetzung der Beschilderung 		
<i>Akteure</i>	Stadt Dinslaken	<i>Umsetzungsfrist</i>	kurzfristig (bis ca. 2022)
<i>Weiterer Nutzen</i>	Kurze Wege		
<i>Kosten</i>		<i>Priorisierung</i>	

Herstellung neuer Fußwege und -verbindungen		F2	
<i>Zielsetzung</i>	Lücken im Wegenetz sollen geschlossen werden, um den Fußverkehr durch eine Stadt der kurzen Wege zu fördern. Dies sind zum einen kleinteilige Lückenschlüsse durch die beidseitige Ergänzung von Gehwegen, zum anderen neue Wegeverbindungen. Es entstehen Synergieeffekte zum Radverkehr, wenn neue Wegeverbindungen als gemeinsame Fuß-/ Radwege (z. B. außerorts) oder zusätzlich mit Radverkehrsanlagen angelegt werden.		
<i>Zielgruppe</i>	Alle Fußgänger, ggf. auch Radfahrer		
<i>Beschreibung</i>	<p>Ergänzung von einseitig fehlenden Gehwegen (siehe Karte 22), z. B.:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mörikestraße (ggf. in Kombination mit einem Park-/ Halteverbot auf der gegenüberliegenden Straßenseite, ca. 10 entfallene Längsparkstände) ▪ Thyssenstraße (außerhalb des Fokusbereichs) <p>Die einseitig fehlenden Gehwege haben eine vergleichsweise niedrige Priorität, sollten aber für ein konsistentes Fußwegenetz langfristig geschlossen werden. Für Straßen ohne Gehwege (z. B. Bärenkampallee) sollte die Einrichtung eines mindestens einseitigen Gehweges geprüft werden. Bei zu schmalen Straßenquerschnitten ist die Anlage einer Mischverkehrsfläche mit weicher Separation eine Möglichkeit.</p> <p>Herstellung neuer Wegeverbindungen z. B.:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Perspektivischer Bahnhofsdurchstich (Bahnhofsvorplatz – Gerhard-Malina-Str.) und Erschließung der Nordseite des Bahnhofs (z. B. Busbahnhof, P+R sowie B+R, ...) ▪ Verbindung Berthold-Schön-Weg zum Gustav-Heinemann-Schulzentrum (östlich der Sporthalle) ▪ Schaffung neuer außerorts-Verbindungen im Radverkehr als gemeinsame Fuß- und Radwege (siehe R 1 sowie R 2) 		
<i>Arbeitsschritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Detaillierte bauliche Prüfung zur Schließung der Netzlücken 		
<i>Akteure</i>	Stadt Dinslaken, DB, Straßenbaulastträger	<i>Umsetzungsfrist</i>	mittel- bis langfristig (bis 2027 - 2032)
<i>Weiterer Nutzen</i>	Netzverbesserung für Fußgänger und ggf. Radfahrer, kurze Wege		
<i>Kosten</i>	 Bahnhofsdurchstich > 1.000.000 EUR	<i>Priorisierung</i>	

Herstellung neuer Fußwege und -verbindungen: Flaniererrouten		F2.1	
<i>Zielsetzung</i>	Flaniererrouten sind attraktive Fußwegeachsen mit hoher Aufenthaltsqualität, die nicht nur zum Spaziergehen einladen, sondern wichtige Alltagsziele miteinander vernetzen und daher die Potenziale des zu-Fuß-Gehens in Dinslaken auch in der Alltagsmobilität weiter ausschöpfen.		
<i>Zielgruppe</i>	Fußgänger		
<i>Beschreibung</i>	<p>Qualitätsmerkmale von Flaniererrouten sind insbesondere breite und konfliktfreie Wege (möglichst 2,5 m Breite), sichere, nach Möglichkeit auch bevorrechtigte Straßenquerungen (z. B. auch durch Fußgängerüberwege), städtebauliche Qualitäten wie z. B. Begrünung, regelmäßige und dicht aufeinanderfolgende Sitzmöglichkeiten und Spielelemente (siehe F9) sowie möglichst wenig Einwirkungen durch Verkehrsemissionen.</p> <p>In Dinslaken können sich beispielsweise folgende Achsen für Flaniererrouten eignen, da sie zum einen direkte Verbindungen zwischen Wohngebieten in die Innenstadt/ ins Zentrum Hiesfeld herstellen, zum anderen Infrastrukturen erschließen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Dr.-Otto-Seidel-Straße, Kreuzstraße, Marktstraße, Altmarkt, Kolpingstraße ▪ Voerder Straße, Eppinghovener Straße, Altmarkt ▪ Goethestraße, Stadtpark, Althoffstraße, ▪ Bahnhofsvorplatz, Friedrich-Ebert-Straße, Schloßstraße ▪ Bahnstraße ▪ Sterkrader Straße südlich Kirchstraße ▪ Friedenstraße, Hochstraße 		
<i>Arbeitsschritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Detaillierte konzeptionelle und bauliche Prüfung der empfohlenen Flaniererrouten, dabei ist den Belangen des Fußverkehrs gegenüber den Belangen des ruhenden/fließenden Kfz-Verkehrs ein besonderes Gewicht einzuräumen. 		
<i>Akteure</i>	Stadt Dinslaken, Straßenbau- bulasträger	<i>Umsetzungsfrist:</i>	mittel- bis langfristig (bis 2027 - 2032)
<i>Weiterer Nutzen</i>	Barrierefreiheit, Erhöhung der Aufenthalts- und Lebensqualität in Dinslaken		
<i>Kosten</i>		<i>Priorisierung</i>	

Mehr Querungshilfen		F3
<i>Zielsetzung</i>	<p>Innerorts sind Kreuzungen und Einmündungen von untergeordneten Straßen in das übergeordnete Straßennetz in der Regel wichtige Querungsbereiche für Fußgänger. Die Barrierewirkung von breiten und vielbefahrenen Hauptverkehrsstraßen wird durch Querungshilfen verringert und Umwege verkürzt. Darüber hinaus werden Unfallgefahren durch sichere Querungsstellen deutlich gemindert. Dies gilt auch für das Nebennetz, wenn zwischen parkenden Autos Übergänge geschaffen werden.</p>	
<i>Zielgruppe</i>	Fußgänger, bei Querungshilfen über Hauptverkehrsstraßen auch Radfahrer	
<i>Beschreibung</i>	<p>Querungshilfen an Hauptverkehrsstraßen können je nach verfügbarem Raum und Verkehrsbelastung als Mittelinsel, Fußgängerüberweg oder als eine Mittelinsel kombiniert mit einem Fußgängerüberweg (siehe Anhang I) angelegt werden. Auch Belagswechsel für die Fahrbahn sind zu empfehlen, da so die Aufmerksamkeit bei Autofahrern erhöht wird und diese teilweise freiwillig den Fußgängern Vortritt lassen. Die Tiefe einer Mittelinsel sollte mindestens 2,50 m, die Breite 4,00 m betragen. Alle Querungsstellen an Hauptverkehrsstraßen sollten für den Radverkehr ausgelegt sein (vgl. RSt 06).</p> <p>Weitere Querungshilfen werden auf Basis der Analyse (siehe Kapitel 3.4.2 und 3.4.3) und teilweise auch für den Radverkehr (siehe R9) empfohlen, z. B.:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Hans-Böckler-Straße Höhe Douvermannstraße (für Radfahrer, Synergieeffekte für Fußgänger) ▪ Hans-Böckler-Straße Höhe Karlstraße (Konzeption im Zusammenhang der Entwicklung des Geländes Alte Feuerwache) ▪ Wilhelm-Lantermann-Straße östlich Bahnstraße (in Umsetzung, insb. für Radfahrende und Synergieeffekte für Zu-Fuß-Gehende) ▪ Wilhelm-Lantermann-Straße Höhe Blücherstraße ▪ Wilhelm-Lantermann-Straße Höhe Schillerstraße (insb. für Radfahrende, Synergieeffekte auch für Zu-Fuß-Gehende) ▪ Willy-Brandt-Straße Höhe Durchstich Mozartstraße (Verbindung zwischen zwei Stichstraßen – zur Mozartstraße sowie zum Freizeitgelände mit Tennis- und Sportplätzen) <p>Im Nebennetz sind neben Fußgängerüberwegen (siehe Anhang I für gesetzliche Grundlagen/Vorgaben für Fußgängerüberwege) vor allem vorgezogene Seitenräume zu empfehlen, um zwischen parkenden Autos hervortretende Fußgänger besser sichtbar zu machen, den Querungsweg zu verkürzen und Durchgänge zwischen parkenden Autos zu schaffen (insb. mit Blick auf Breitenanforderungen von z. B. Rollstuhlfahrern). Zudem können vorgezogene Seitenräume als Einingung zur Verkehrsberuhigung im Nebennetz beitragen. Vorgezogene Seitenräume sollten baulich angelegt sein (inkl. Bodenindikatoren für Blinde), da reine</p>	

Schraffierungen von Autofahrern teilweise missachtet werden. Sie sollten zum Beispiel hier geprüft werden:

- Voerder Straße Höhe Burgtheater/ Ausgang Spielplatz
- Dr.-Otto-Seidel-Straße Höhe Marktstraße
- Schillerstraße Höhe Haltestelle Scharnhorststraße
- Lessingstraße Höhe Mörikestraße (vermehrt Fußgängerunfälle mit Kfz, siehe Kapitel 3.3.3)
- Sterkrader Straße Höhe Riemenschneiderstraße
- Sterkrader Straße Höhe Durchstich Käthe-Kollwitz-Straße
- Hügelstraße Höhe Ausgang Spielplatz
- Kirchstraße westlich des Schulzentrums, auch als Verkehrsberuhigungselement

Abbildung 103: Mittelinsel mit Belagswechsel



Abbildung 104: vorgezogene Seitenräume



Arbeitsschritte

- Detaillierte Prüfung der empfohlenen Querungshilfen zur baulichen Umsetzung, ggf. auch Zielkonflikte (z. B. ruhender Kfz-Verkehr); bei Zielkonflikten Priorisierung der Fußgängerbelange
- Ggf. Prüfung von Alternativen (z. B. FGÜ anstatt Mittelinseln), wenn Probleme auftreten (z. B. nicht ausreichende Fahrbahnbreite)

Akteure

Stadt Dinslaken, Straßenbaulastträger

Umsetzungsfrist

Daueraufgabe

Weiterer Nutzen

Kurze Wege, städtebauliche Qualität, Aufenthaltsqualität, bei Kombination mit Fahrradabstellanlagen (insb. im Nebennetz) Synergieeffekte für Radfahrer



Kosten





Priorisierung



Verringerung der Wartezeiten an Lichtsignalanlagen		F4
<i>Zielsetzung</i>	Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Fußgängern (Verminderung von Rotlichtverstößen) und zur Förderung des Fußverkehrs sind Wartezeiten an Lichtsignalanlagen zu minimieren und Doppelwartezeiten an Mehrfachfurten zu vermeiden.	
<i>Zielgruppe</i>	Fußgänger	
<i>Beschreibung</i>	<p><i>Grundsätze für fußgängerfreundliche Lichtsignalanlagen</i></p> <p>Nach den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) sollten folgende Aspekte besonders beachtet werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Vermeidung längerer Wartezeiten, da Fußgänger nach ca. 40 Sekunden die Sperrzeit häufiger missachten. ▪ Möglichst umgehende Schaltung (nach 7 Sek.) der Freigabezeit für Fußgänger bei bedarfsgesteuerten Fußgänger-LSA, bei „Grüner Welle“ für den Kfz-Verkehr längstens 30 Sekunden. ▪ Auch bei Straßen mit „Grüner Welle“ können nicht ausgelastete Fahrzeugphasen für Fußgänger durch einen Phasenabbruch nach RiLSA genutzt werden. <p><i>Verringerung der Wartezeiten</i></p> <p>Grundsätzlich sind die Wartezeiten von Fußgängern an Ampeln auf das tatsächlich notwendige Maß zu beschränken und gleichberechtigt mit den Belangen des fahrenden Verkehrs abzuwägen. Insbesondere ist in diesem Zusammenhang ein Anforderungsgrün zu vermeiden, das für Fußgänger die Wartezeit unnötig verlängert und zu Rotlichtverstößen beiträgt – der Flüssigkeit des Kfz-Verkehrs geht hierbei die Verkehrssicherheit der Fußgänger vor (vgl. VwV-StVO zu §§ 39 bis 43). Anforderungstaster gibt es in Dinslaken an den Lichtsignalanlagen untergeordneter Straßen entlang der klassifizierten Straßen. In den innerörtlichen Bereichen dieser Straßen sollte ein Fußgängergrün zyklisch in den Signalumlauf integriert werden. Von der Öffentlichkeit wurden zu lange Wartezeiten an Ampeln oft genannt und die Unfallanalyse mit mehreren Unfällen an LSA-geregelten Knotenpunkten mit Fußgängern als Unfallverursacher (siehe Kapitel 3.3.3) gibt Indizien auf Rotlichtverstöße an LSA.</p> <p><i>Verlängerung der Räumzeiten</i></p> <p>Verbunden mit einer durch den demographischen Wandel zunehmenden Anzahl mobilitätsbeeinträchtigter Personen sollten an allen LSA die Räumzeiten überprüft und ggf. angepasst werden. Insbesondere an LSA in Geschäftslagen sollte bei den Räumzeiten eine geringere Gehgeschwindigkeit angenommen sowie die Räumgeschwindigkeit nach RiLSA dementsprechend verringert werden, um auch langsamen Fußgängern das Queren bei Grün zu ermöglichen.</p>	

	<p>Sind Mittelinseln vorhanden, ist aus Sicherheitsgründen dafür zu sorgen, dass Fußgänger möglichst ohne Halt auf der Mittelinsel die Straße in einem Zug queren können (in diesem Zuge sind auch die besonderen Bedürfnisse älterer und mobilitätseingeschränkter Menschen durch eine Verlängerung der Räumzeiten zu beachten). Eine unterschiedliche Freigabezeit für hintereinanderliegende Furten ist auch zu vermeiden, weil sie bei Fußgängern zu Missverständnissen führen kann.</p>		
<i>Arbeitsschritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Integration des Fußgängergrüns in den Signalumlauf an allen innerörtlichen LSA ▪ Prüfung der Möglichkeiten an LSA, Räum- und Grünzeiten zu verlängern (insb. entlang des innerörtlich klassifizierten Netzes) 		
<i>Akteure</i>	Stadt Dinslaken, Straßenbaulastträger	<i>Umsetzungsfrist</i>	Daueraufgabe
<i>Weiterer Nutzen</i>			
<i>Kosten</i>		<i>Priorisierung</i>	

Fußgängerfreundliche Gestaltung von Kreuzungen und Einmündungen		F5
<i>Zielsetzung</i>	Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Fußgängern und zur Förderung des Fußverkehrs sollten Fußgänger an Kreuzungen möglichst direkt und konfliktfrei vom Radverkehr geführt werden. Etwaige Mittelinseln sind ausreichend breit auszubilden. Rechtsabbiegefahrbahnen mit Dreiecksinsel sollten nach Möglichkeit vermieden werden, ansonsten fußgängerfreundlich gestaltet werden (siehe EFA, RAS 06).	
<i>Zielgruppe</i>	Fußgänger, Synergieeffekte zum Radverkehr	
<i>Beschreibung</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nach Möglichkeit Verkürzung der Querungsdistanzen für Fußgänger: in Abhängigkeit von den notwendigen Schleppkurvenradien, d. h. auch möglichst enge Kurvenradien (anzuwenden bei zukünftigen Neu- und Umbaumaßnahmen von Knoten) ▪ Bei Notwendigkeit von Mittelinseln Breite von i. d. R. 3 m, mind. 2,5 m und Vermeidung unterschiedlicher Freigabezeiten hintereinanderliegender Furten (siehe F4) ▪ Rechtsabbiegefahrbahnen mit Dreiecksinsel innerorts nur in Ausnahmefällen: Wenn sie aus fahrgeometrischen Gründen notwendig sind, Anlage von Fußgängerüberwegen (möglichst mit Teilaufpflasterungen) zur Durchsetzung und Verdeutlichung des Fußgängervorranges oder Fußgänger-Lichtsignalanlage auf der Rechtsabbiegefahrbahn. Prüfung der Möglichkeiten, mittel- bis langfristig Rechtsabbiegefahrbahnen mit Dreiecksinsel zurückzubauen: Kreuzungen Willy-Brandt-Straße/ Wilhelm-Lantermann-Straße, Wilhelm-Lantermann-Straße/ Hans-Böckler-Straße sowie Friedrich-Ebert-Straße/ Wiesenstraße (mehrere Unfälle im Radverkehr, siehe Kapitel 3.3.2). Andernfalls sind Fußgänger durch Lichtsignale oder Fußgängerüberwege möglichst kombiniert mit Teilaufpflasterungen zu sichern. ▪ Trennung des Fuß- und Radverkehrs an lichtsignalgeregelten Kreuzungen, i. d. R. durch Radverkehrsführung auf der Fahrbahn (siehe R8) 	
<i>Arbeitsschritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Prüfung der Möglichkeiten, Rechtsabbiegefahrbahnen mit Dreiecksinsel an Knoten (mittel- bis langfristig) zurückzubauen ▪ Alternativ Prüfung von Möglichkeiten, Fußgängerübergänge über freie Rechtsabbieger mit Lichtsignalen oder FGÜ sowie Teilaufpflasterungen auszustatten ▪ Prüfung der Möglichkeiten, ggf. auch kombiniert mit F4, die Freigabezeiten für gleichgerichtete Fußgängerströme an LSA mit Mittelinseln zu vereinheitlichen 	



<i>Akteure</i>	Stadt Dinslaken, Straßenbaulastträger	<i>Umsetzungsfrist</i>	kurz- bis mittelfristig (bis 2022 – 2027) mittel- bis langfristig für ggf. Rückbau von Rechtsabbiegefahrbahnen mit Dreiecksinsel
<i>Weiterer Nutzen</i>	Verringerung der Wartezeiten für Fußgänger, Synergieeffekte zum Radverkehr		
<i>Kosten</i>	 Rückbau von Rechtsabbiegefahrbahnen mit Dreiecksinsel je > 100.000 EUR	<i>Priorisierung</i>	

Kreis-/ Minikreisverkehre	F6
<i>Zielsetzung</i>	Kreisverkehre und Minikreisverkehre ermöglichen i.d.R. einen stetigeren Verkehrsfluss als vorfahrts- oder LSA-geregelte Kreuzungen. Übersichtlichkeit und Verkehrssicherheit sind aufgrund der geringeren Kreuzungspunkte der Verkehre höher und sie sind in vielen Fällen gegenüber LSA-geregelten Kreuzungen städtebaulich besser zu integrieren. Für Fußgänger verbessern sich die Querungssituation sowie die Sicherheit durch die Anlage von FGÜ inkl. taktiler Elemente an den Kreisverkehrsarmen.
<i>Zielgruppe</i>	Fußgänger, Synergieeffekte zum Radverkehr
<i>Beschreibung</i>	<p>Abhängig vom Einzelfall sollten in Dinslaken Einsatzmöglichkeiten von Kreis- und Minikreisverkehren geprüft werden. Hinweise zu Möglichkeiten und Grenzen von Kreis- und Minikreisverkehren beinhalten die Hinweise der FGSV (Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren 2006). Wichtig ist, die Ein-/ Ausfahrten des Kreisverkehrs mit Fußgängerüberwegen zu sichern (bei zul. Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h oder mehr in der Regel) sowie bei Minikreisverkehren die für den Bus- sowie Schwerverkehr überfahrbare Kreisinsel auch baulich (Aufpflasterung) abzuheben, da sie ansonsten auch von Autofahrern in vielen Fällen überfahren wird.</p> <p>In den im Rahmen dieses Konzeptes untersuchten Bereichen ist die Prüfung von Minikreisverkehren insb. an zwei Knotenpunkten zu empfehlen, die nach einer ersten abschätzenden Prüfung für den Durchmesser von Minikreisverkehren geeignet sind (siehe auch R8):</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Schillerstraße/ Bismarckstraße: durch einen Minikreisverkehr können die Rotlicht-Wartezeiten am derzeit LSA-geregelten Knotenpunkt deutlich verringert, eine Verringerung der Geschwindigkeit der geradeaus fahrenden Fahrzeuge erreicht sowie der Flächenverbrauch durch einen Entfall von Abbiegespuren verringert werden. ▪ Bismarckstraße/ Voerder Straße: durch einen Minikreisverkehr können die vier ungünstig zueinander gelegenen Knotenarme besser angeschlossen werden – derzeit ist vor allem die Radverkehrsführung aus der Feldstraße problematisch. Zudem wird die Radverkehrsführung vereinfacht, was insbesondere mit Blick auf den nahen Schulstandort ein Verkehrssicherheitskriterium ist, und der Flächenverbrauch der Fahrbahn wird durch den Entfall von Abbiegespuren geringer. ▪ Kreuzstraße/ Duisburger Straße/ Konrad-Adenauer-Straße/ Heinrich-Nottebaum-Straße (Umbau, insb. auch für Radfahrer durch Vereinheitlichung der Fuß- und Radverkehrsführung: Fußgängerführung möglichst über Fußgängerüberwege, Führung des Radverkehrs vor Einfahrt in den Kreisverkehr auf der Fahrbahn)

	<p>Außerhalb der Fokusbereiche:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Dianastraße/ Hedwigstraße: derzeit flächenintensiver Knotenpunkt im Nebenstraßennetz mit Mittelinseln ▪ Augustastraße/ Katharinenstraße (mehrere Unfälle mit Radfahrern, siehe 3.3.2; Umbau schon 2017 angestrebt)
--	---

Abbildung 105: Minikreisverkehr





<i>Arbeitsschritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Prüfung der vorgeschlagenen Minikreisverkehre zur Umsetzung ▪ Ggf. Ermittlung von Alternativlösungen (insb. für Kreuzung Voerder Str./ Bismarckstr.), falls Minikreisverkehr nicht realisiert werden kann 		
<i>Akteure</i>	Stadt Dinslaken	<i>Umsetzungsfrist</i>	mittelfristig (bis 2027)
<i>Weiterer Nutzen</i>	Verkehrssicherheit für Radfahrer, geringere Wartezeiten		
<i>Kosten</i>	 <p><i>Kosten sind im Maßnahmenpaket R8 enthalten</i></p>	<i>Priorisierung</i>	



Barrierefreiheit im öffentlichen Raum		F7
<i>Zielsetzung</i>	Die Verkehrssicherheit und die Mobilität von dauerhaft sowie temporär mobilitätseingeschränkten Personen soll erhöht und ihre unterschiedlichen Anforderungen müssen in den Maßnahmen berücksichtigt werden (siehe Anhang III). Von weniger Barrieren im öffentlichen Raum profitieren zudem alle Verkehrsteilnehmer.	
<i>Zielgruppe</i>	Mobilitätseingeschränkte Personen (temporär und dauerhaft), darüber hinaus alle Verkehrsteilnehmer	
<i>Beschreibung</i>	<p>Die Barrierefreiheit der öffentlichen Verkehrsanlagen wird im Zuge des demografischen Wandels ein zunehmend wichtigeres Thema. Im ÖPNV ist die Barrierefreiheit bis 2022 auch nach dem Personenbeförderungsgesetz gefordert. Nicht nur die Haltestellen und Zuwege, sondern die Straßenübergänge und wichtige Fußwegebeziehungen sind daher in einem „Programm Barrierefreiheit“ ohne Hindernisse zu gestalten.</p> <p>Priorität haben Kreuzungen, Einmündungen sowie weitere Straßenübergänge (z. B. Mittelinseln, Fußgängerüberwege, vorgezogene Seitenräume) und Haltestellen des ÖPNV inkl. der Zugänge zu diesen (z. B. barrierefreie Gestaltung von Straßenübergängen im Umfeld der Haltestellen). Für die ÖPNV-Haltestellen ist die Ausstattung mit Sitzmöglichkeiten und Witterungsschutz zu empfehlen - Priorität haben die Haltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen. Aufgrund eingeschränkter Seitenraumbreiten können Sitzgelegenheiten und Witterungsschutz ggf. aber nicht überall hergestellt werden.</p> <p>Bei Straßenübergängen ist das Prinzip der Doppelquerung, d. h. die kombinierte Ausbildung eines auf Null abgesenkten Bereiches sowie eines Bereiches mit einer ertastbaren Kante, wie bereits in Dinslaken angewendet, als Standard zu empfehlen.</p> <p>Darüber hinaus ist sukzessive auf wichtigen Wegeachsen ein barrierefreies Leit-system aufzubauen. Dabei ist vor allem zu beachten, dass die Maßnahmen nur dann erfolgreich und zweckdienlich sind, wenn ein zusammenhängendes Netz aufgebaut wird. Eine Schwachstelle kann dazu führen, dass ganze Wege für mobilitätseingeschränkte Personen nicht nutzbar sind. Auch das Aufstellen von Mobiliar auf/ neben den Leitlinien sollte unterbunden werden (bspw. in konsequenter Ansprache der Geschäftsleute/ Gastronomen, wie zuletzt geschehen am Neutorplatz).</p>	

Abbildung 106: Prinzip der Doppelquerung (Nullabsenkung zzgl. Kante)



<i>Arbeitsschritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Detaillierte Bestandsaufnahme des Status quo ▪ Erstellung eines Handlungskonzeptes (in Zusammenarbeit mit Seniorenbeirat und / oder dem Beirat für Menschen mit Behinderungen) ▪ Schwerpunktsetzung und schrittweise Umsetzung des Konzeptes 		
<i>Akteure</i>	Stadt Dinslaken, ggfs. Seniorenbeirat und Behindertenbeauftragter	<i>Umsetzungsfrist</i>	Daueraufgabe
<i>Weiterer Nutzen</i>	Verkehrssicherheit, Lebensqualität für Mobilitätsbehinderte/-eingeschränkte		
<i>Kosten</i>		<i>Priorisierung</i>	

Abbau von Nutzungskonflikten		F8
<i>Zielsetzung</i>	<p>Neben der Schließung der Lücken im Wegenetz, der Schaffung weiterer Querungshilfen und der Verbreiterung der Gehwege ist es wichtig, die Nutzungskonflikte auf Fußwegen abzubauen. Nutzungskonflikte entstehen in Dinslaken insbesondere durch Radfahrer, die im Seitenraum fahren, durch (falsch) parkende Kfz sowie des Weiteren punktuell durch Auslagen/ Werbeaufsteller. Verkehrsgefahren für Fußgänger sollen abgebaut und ein ungestörtes Gehen ermöglicht werden.</p>	
<i>Zielgruppe</i>	Fußgänger, des Weiteren auch Radfahrer	
<i>Beschreibung</i>	<p><u>Trennung des Fußverkehrs vom Radverkehr:</u> Maßnahmen sind insbesondere die Verlagerung des Radverkehrs in Tempo 30-Zonen auf die Fahrbahn und der sukzessive Umbau anderer Radwege zu Fußwegen, der sukzessive Ausbau zu schmaler gemeinsamer Geh- und Radwege bzw. auch auf Hauptverkehrsstraßen langfristig (wo möglich) die Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn sowie der Abbau der Gehwege mit „Radfahrer frei“.</p> <p>Die Fußgängerzone in den Bereichen Duisburger Straße und Neustraße sollte versuchsweise zunächst in den Abend- und Nachtstunden für den Radverkehr freigegeben werden. Nach einer Testphase sollte dann entsprechend der gesammelten Erfahrungen auch eine ganztägige Öffnung diskutiert werden (siehe auch R6).</p> <p><u>Abbau von Konflikten mit dem ruhenden Verkehr</u> Zum Abbau von Konflikten mit Falschparkern auf Gehwegen oder Kreuzungen und Einmündungen sind die Kontrollen durch das Ordnungspersonal zu intensivieren (z. B. wie in der Öffentlichkeitsbeteiligung genannt in der Sterkrader Straße sowie außerhalb der Fokusbereiche z. B. in der Kregelstraße, Augustastraße, Heinrichstraße).</p> <p>Darüber hinaus sollte das geduldete halbseitige Parken (sog. „Rotrandparken“) im Seitenraum überprüft werden, das Parken ggf. durch Verlagerung des Parkens auf die Fahrbahn (alternierendes Parken) neu geordnet werden (Wielandstraße, Blücherstraße) oder das Rotrandparken mit Blick auf zu schmale Rest-Gehwegflächen (einzuhaltende Mindestbreite 1,5 m, Regelbreite 2,5 m) grundsätzlich untersagt werden (Am Rutenwall).</p> <p><u>Überprüfung der Gehwege auf Nutzungskonflikte:</u> Die Gehwege sollten auf Nutzungskonflikte insb. durch (Werbe-) Aufsteller/ Auslagen im Zuge der turnusmäßigen Rundgänge des Ordnungsamtes überprüft und</p>	

	<p>mit den entsprechenden Anliegern auf einzuhaltende Mindestbreiten der Gehwege abgestimmt werden (Bahnstraße, Am Neutor, Kreuzstraße Höhe ev. Klinikum, Sterkrader Straße „Bermuda-Dreieck“ Hiesfeld).</p> <p><u>Einbauten der Verkehrs- und Versorgungsinfrastruktur</u> (Schilder, Stromkästen etc.) unter Beachtung der Mindestbreiten und mit Sicherheitsabständen auf Gehwegen</p> <p>Um Bereiche, die wiederkehrend von Falschparkern genutzt werden auch baulich zu sichern, bieten sich neben Pollern multifunktionale Elemente an, die auch für Fußgänger nutzbar sind. Denkbar sind zum Beispiel Sitzwürfel oder -bänke. Sie erhöhen gleichzeitig die Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum und können in die Konzeption von Sitzgelegenheiten sowie Sitzrouten integriert werden (siehe F9). Darüber hinaus sind auch Fahrradbügel als Sperre gegen Falschparker zu empfehlen.</p> <p><u>Abbau von Nutzungskonflikten auf der Friedrich-Ebert-Straße/ Haltestelle Rathaus:</u></p> <p>Derzeit kommt es an der Haltestelle aufgrund des schmalen Seitenraums zu Konflikten zwischen Fußgängern, Radfahrern und wartenden Fahrgästen. Zwar ist aufgrund der Zweckmittelbindung eine Verbreiterung des Wartebereichs bzw. die Anlage eines Buskap nicht möglich – letztere könnte aber in der Schillerstraße nördlich des Platz d’Agen angelegt werden. Hierdurch kann eine deutliche Entschärfung der Konflikte erreicht werden, indem nur noch die Linie 915 die Haltestelle in der Friedrich-Ebert-Straße anfahren müsste. Die weiteren Linien könnten in die Schillerstraße verlagert werden.</p>		
<p><i>Arbeitsschritte</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Detaillierte Prüfung der Neuordnung des ruhenden Verkehrs unter Einbezug der Anlieger ▪ Ansprache der Gewerbetreibenden zur Lösung der Konflikte mit Aufstellern/Auslagen ▪ Haltestelle Friedrich-Ebert-Straße: Prüfung der Lösungsmöglichkeiten in enger Abstimmung mit den Verkehrsbetrieben 		
<p><i>Akteure</i></p>	<p>Stadt Dinslaken, Verkehrsbetriebe, Anlieger, Straßenbaulastträger</p>	<p><i>Umsetzungsfrist</i></p>	<p>kurzfristig (bis 2022) mittelfristig (Buskap Schillerstraße)</p>
<p><i>Weiterer Nutzen</i></p>	<p>Erhöhung Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität</p>		
<p><i>Kosten</i></p>		<p><i>Priorisierung</i></p>	

Erhöhung der Straßenraum- und Aufenthaltsqualitäten		F9
<i>Zielsetzung</i>	Die Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten macht das zu-Fuß-Gehen durch mehr Sitz-, Verweil- und/ oder Spielmöglichkeiten sowie attraktive Straßenräume nicht nur komfortabler und interessanter. Regelmäßige Sitzmöglichkeiten sind auch ein wichtiges Ziel barrierefreier öffentlicher Räume. Zudem ist mit einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität eine Erhöhung der städtebaulichen Qualität sowie der Lebensqualität in Dinslaken verbunden.	
<i>Zielgruppe</i>	Fußgänger, Radfahrer, Anlieger	
<i>Beschreibung</i>	<p>Eine attraktive Straßenraumgestaltung setzt möglichst konfliktfrei nutzbare Räume für Fußgänger (siehe F8), breite und sichere Gehwege und Übergänge (siehe F1 - F5) sowie eine attraktive Gestaltung voraus (z.B. durch großzügig angelegte Aufenthaltsflächen, Begrünungselemente/ Bäume).</p> <p>In Dinslaken sind Bereiche festzustellen, die ein flächiges Aufwertungspotenzial besitzen (siehe F9.1 und F9.2). Bereits durch punktuelle Maßnahmen kann ein großer Beitrag zur Aufenthaltsqualität erfolgen:</p> <p><u>Sitz- und/ oder Spielgelegenheiten:</u></p> <p>Im öffentlichen Raum, prioritär in hervorgehobenen Fußgängerbereichen (z.B. in der Fußgängerzone, entlang der Flaniertrouten (siehe F2.1) sowie bestenfalls auf allen Fußwegen in Abständen von 50 bis maximal 100 m) sind weitere Sitzgelegenheiten, teilweise auch in Kombination mit Spielgelegenheiten zu empfehlen.</p> <p>Neben den klassischen Sitzbänken können auch multifunktionale Elemente zum Einsatz kommen, die sich als Spiel- sowie Sitzgelegenheit und/ oder als Hindernis für Falschparker (z. B. auf vorgezogenen Seitenräumen, siehe F3) nutzen lassen. Wichtig ist, dass bei der Auswahl der Elemente die Nutzung durch mehrere Altersklassen möglich ist, um eine höhere Akzeptanz zu erreichen. Bei der Berücksichtigung der Belange älterer Menschen sollten einige Sitzgelegenheiten zum Beispiel unterschiedliche Sitzhöhen oder Armlehnen als Aufstehhilfen aufweisen.</p> <p>Durch regelmäßige Sitz- und Spielmöglichkeiten können Sitz- und/ oder Spielrouten entwickelt werden, die wichtige Stadtbereiche von Dinslaken attraktiv miteinander verbinden. Dies geschieht bestenfalls als Teil von Flaniertrouten (siehe F2.1) oder auf Schulwegen (siehe F10).</p> <p><u>Kooperation mit Privaten (Einzelhandel, Gastronomie etc.)</u></p> <p>Durch die Aufwertung der Fußwege mit Sitz- und Spielmöglichkeiten profitieren auch die Geschäftsleute und Gastronomen (höhere Fußgängerfrequenz). Sitz- und Spielmöglichkeiten lassen sich leichter umsetzen und dauerhaft etablieren, wenn sie von der lokalen Bevölkerung mitgetragen werden. So können Anlieger private,</p>	

aber öffentlich nutzbare Bänke aufstellen oder für öfftl. Sitzgelegenheiten Patenschaften („Kümmerer“/ Pflege/ Auf- und Abstellen von Mobiliar) übernehmen.

Nette Toilette

Das Vorhandensein von regelmäßigen Toiletten stellt vor allem für ältere Menschen eine Voraussetzung dar, sich im öffentlichen Raum selbstständig zu bewegen bzw. aufzuhalten. Es ist nicht immer zwangsweise eine Bereitstellung von (mehr) öffentlichen Toilettenanlagen notwendig. Ergänzend können durch bereits in Dinslaken aktive, aber noch wenig bekannte Projekte wie „Nette Toilette“ Gastronomen und Einzelhändler über einen Aufkleber die Nutzung ihrer Toilette anbieten (vgl. Website Nette Toilette).

Abbildung 107: Sitzwürfel auf vorgezogenen Seitenräumen als multifunktionales Element



Abbildung 108: multifunktionale Sitzgelegenheit mit Höhenstufen



Abbildung 109: Sitzgelegenheit mit Armlehne (auch als Aufstehhilfe für Senioren)



<p>Arbeitsschritte</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erarbeitung eines detaillierten Konzeptes für Sitz- und Spielmöglichkeiten ▪ Erarbeitung von Achsen für Sitz- und Spielrouten (in Kombination mit Flanier-routen, F2.1) 		
<p>Akteure</p>	<p>Stadt Dinslaken, ggf. Anlieger</p>	<p>Umsetzungsfrist</p>	<p>kurzfristig (bis 2022)</p>
<p>Weiterer Nutzen</p>	<p>Verbesserung städtebauliche Qualität, Lebensqualität in der Stadt, Belebung des öfftl. Raumes und soziale Sicherheit</p>		
<p>Kosten</p>		<p>Priorisierung</p>	



Erhöhung der Straßenraum- und Aufenthaltsqualitäten: Eppinghovener Tor		F 9.1	
<i>Zielsetzung</i>	Das Eppinghovener Tor sowie die angrenzenden Bereiche Kreuzstraße/ Rotbachweg, Althoffstraße sowie Voerder Straße/ Spielplatz Burgtheater sollen attraktiv vernetzt werden (bessere Verknüpfung des Rotbachweges über die Kreuzstraße sowie mit der Eppinghovener Straße, Erhöhung der Aufenthalts- und städtebaulichen Qualitäten in diesem Bereich, der als ein Zugang zur Altstadt dient).		
<i>Zielgruppe</i>	Fußgänger, Radfahrer, Anlieger		
<i>Beschreibung</i>	<p>Eine Entwurfsskizze beinhaltet eine von mehreren möglichen Maßnahmenvarianten, den Bereich aufzuwerten (siehe Abbildung 110). Wesentliche Elemente:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verlagerung der Radfahrenden auf die Fahrbahn unterstützt durch Rad-Piktogrammketten, um Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern zu vermeiden (inkl. mind. 0,75 Sicherheitsabstand der Piktogramme zu senkrecht parkenden Kfz), siehe auch R3 ▪ Umbau anderer Radwege zu Gehwegen ▪ Verbreiterung der Gehwege entlang der Kreuzstraße sowie vorgezogene Seitenräume an Einmündungsbereichen ▪ Aufpflasterungen (Rotbachweg, Spielplatz Burgtheater, Althoffstraße) zur Verkehrsberuhigung, Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Gestaltung der Vernetzungsbereiche Kreuzstraße/ Rotbachweg ▪ ggf. auch weitergehender Umbau der Abschnitte zwischen den beiden Rotbachweg-Einmündungen, z.B. mit weicher Separation zur Stärkung der Verbindung für den Fuß- und Radverkehr, zum Beispiel im Rahmen anstehender Kanalsanierungs- oder Brückenarbeiten ▪ Beispielhafte Darstellung von mehr Sitzmöglichkeiten: z. B. Bänke sowie multifunktionale Straßmöbel (auch als Sperre gegen Parken in den verbreiterten Seitenräumen) ▪ optional: Gestaltung des Bereichs zwischen den Aufpflasterungen südlich der Althoffstraße und nördlich des Seitenarms Kreuzstraße mit weichem Separationsprinzip, z. B. mit 3 cm-Kante mit Rundbord oder 2 cm-„scharfer“ Kante ▪ optional: Gestaltung des Bereichs als Begegnungszone (siehe Anhang II) 		
<i>Arbeitsschritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Prüfung der baulichen Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen ▪ ggf. Erarbeitung von Alternativlösungen in Abstimmung mit Anliegern 		
<i>Akteure</i>	Stadt Dinslaken, Anlieger, Straßenbaulastträger	<i>Umsetzungsfrist</i>	mittelfristig (bis 2027)
<i>Weiterer Nutzen</i>	Verkehrssicherheit, Belebung des öfftl. Raumes und soziale Sicherheit		
<i>Kosten</i>		<i>Priorisierung</i>	

Abbildung 110: Maßnahmenskizze Eppinghovener Tor



Quelle: eigene Darstellung (Luftbild: Geofachdaten: © Stadt Dinslaken)

Erhöhung der Straßenraum- und Aufenthaltsqualitäten: weitere Bereiche		F9.2
<i>Zielsetzung</i>	Erhöhung der Nahmobilitäts- und Aufenthaltsqualitäten sowie Verbesserung der städtebaulichen Qualitäten	
<i>Zielgruppe</i>	Fußgänger, Radfahrer, Anlieger	
<i>Beschreibung</i>	<p>In Dinslaken sind neben dem Eppinghovener Tor im Untersuchungsbereich weitere Bereiche festzustellen, die ein flächiges Aufwertungspotenzial besitzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Friedrich-Ebert-Straße südl. des Kreisverkehrs: Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn und gleichzeitige Verbreiterung der nutzbaren Fläche für Fußgänger; mittel- bis langfristig die gemeinsame Führung des Straßenbahn- und Kfz-Verkehrs auf einer Trasse zur Gewinnung weiterer Nahmobilitäts-/ Aufenthaltsflächen (siehe R8) ▪ Postplatz: Aufwertung des Platzes durch die Schaffung eines attraktiven Aufenthaltsbereiches mit modernen Sitzgelegenheiten, Radanlehnbügeln, ggf. auch unter Umwidmung einzelner Parkstände ▪ Bahnstraße: optional mittelfristig an Shared Space angelehnte Markierung der Straße Am Neutor Höhe Neutorplatz bspw. mittels Schachbrettmuster und/oder als Begegnungszone (siehe Abbildung 111, siehe Anhang II), um flächenhaft und nicht nur punktuell an FGÜ Fußverkehrsquerungen zu erleichtern ▪ Bahnhofsvorplatz: in Planung ▪ Sterkrader Straße (Küperstraße – Kanzlerstraße): gestalterische und funktionale Aufwertung des Bereichs Sterkrader Straße durch eine Neuordnung des Parkens, Verbreiterung der Gehwege und Aufenthaltsflächen mit vorgezogenen Seitenräumen und Sitz- sowie Spielmöglichkeiten Beibehaltung des verkehrsberuhigten Bereiches Sterkrader Straße, Hinwirkung auf Einhaltung der zul. Schrittgeschwindigkeit bei Autofahrern durch Dialogdisplays, bei dauerhaften hohen Geschwindigkeitsverstößen Prüfung weiterer baulicher Maßnahmen (weitere Aufpflasterungen, Berliner Kissen, bauliche Einengungen) ▪ Walsumer Tor: Im Bereich der Wiesenstraße zwischen Duisburger Straße und Heimatmuseum: Zur weiteren Profilierung der Altstadt wird im ISEK 2020 die Aufwertung des historischen Eingangsbereiches „Walsumer Tor“ beschrieben. Hier sollen die Attraktivität und Aufenthaltsqualität erhöht sowie ein Image und eine Identität des Ortes geschaffen werden. 	

Abbildung 111: Schachbrettmuster als „Shared Space“-Ansatz in Bad Homburg



<i>Arbeitsschritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Prüfung von Möglichkeiten der Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen ▪ ggf. Erarbeitung von Alternativlösungen in Abstimmung mit Anliegern 		
<i>Akteure</i>	Stadt Dinslaken, Anlieger, Straßenbaulastträger	<i>Umsetzungsfrist</i>	mittel- bis langfristig (bis 2027 - 2032)
<i>Weiterer Nutzen</i>	Verkehrssicherheit, ggf. Entsiegelung/Verbesserung Mikroklima, Belebung des öfftl. Raumes und soziale Sicherheit		
<i>Kosten</i>		<i>Priorisierung</i>	

Schulisches Mobilitätsmanagement/ Schulwegpläne		F10
<i>Zielsetzung</i>	<p>Insbesondere sollen Alternativen zu den sogenannten Elterntaxis, also dem Bringen und Abholen der Kinder direkt von der Schule, aufgezeigt werden. Hinzu kommt, dass im Rahmen einer entsprechenden Verkehrserziehung den Kindern und Jugendlichen ein nachhaltiges, eigenständiges und gesundheitsförderndes Mobilitätsverhalten nahegebracht werden kann.</p>	
<i>Zielgruppe</i>	Kinder (als Fußgänger, Radfahrer), Eltern	
<i>Beschreibung</i>	<p>Wichtig ist die Unterstützung von Seiten der Schulen und Elternschaft. Dafür ist kontinuierliche Motivations- und Informationsarbeit zu leisten.</p> <p>Es empfiehlt sich eine koordinierte Herangehensweise seitens der Stadt, z. B. in Form eines Handlungsprogramms. Schulen und Kindergärten sollten gezielt kontaktiert, Potenziale aufgezeigt und gemeinsam passende Maßnahmen entwickelt werden. Die Verwaltung sollte in dieser Hinsicht eine Initiativrolle einnehmen. Beispiele sind die Klaraschule, das Schulzentrum Hiesfeld, die Waldorfschule, die Grundschule Am Weyer, das Theodor-Heuss-Gymnasium oder die Ernst-Barlach-Gesamtschule. Mögliche Ansätze:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Forcierte Erstellung von Schulwegeplänen und Weiterentwicklung zu Kinderstadt(teil-)plänen, Koordinierung durch die Verwaltung ▪ Priorisierung von Verbesserungen der Infrastruktur und der Verkehrsregelung auf typischen Wegebeziehungen von Kindern und Jugendlichen ▪ Initiierung von Schulwegdetektiven und Schulweghelfern ▪ Durchführung von Aktionen zur Verkehrs- und Mobilitätserziehung: Lerneinheiten an Kitas und Schulen, Projektstage, Einbeziehung der Eltern, Befragungen von Kindern und Eltern, Kooperation mit Verkehrsverbänden (ADAC, ADFC, VCD) ▪ <u>Reduzierung und Organisation des Elternbringverkehrs:</u> ggf. Ausweisung von Elternhaltestellen in einiger Entfernung zu den Schulen in Verbindung mit einer konsequenten Freihaltung des unmittelbaren Schulumfelds von Hol- und Bringverkehren ▪ <u>Initiierung von Ansätzen wie Walking Bus und CycleTrain:</u> Förderung der eigenständigen und sicheren Bewältigung des Schulwegs durch die Bildung von Schulweggruppen, Einrichtung entsprechender „Haltestellen“/ Treffpunkte 	

Abbildung 112: Walking Bus

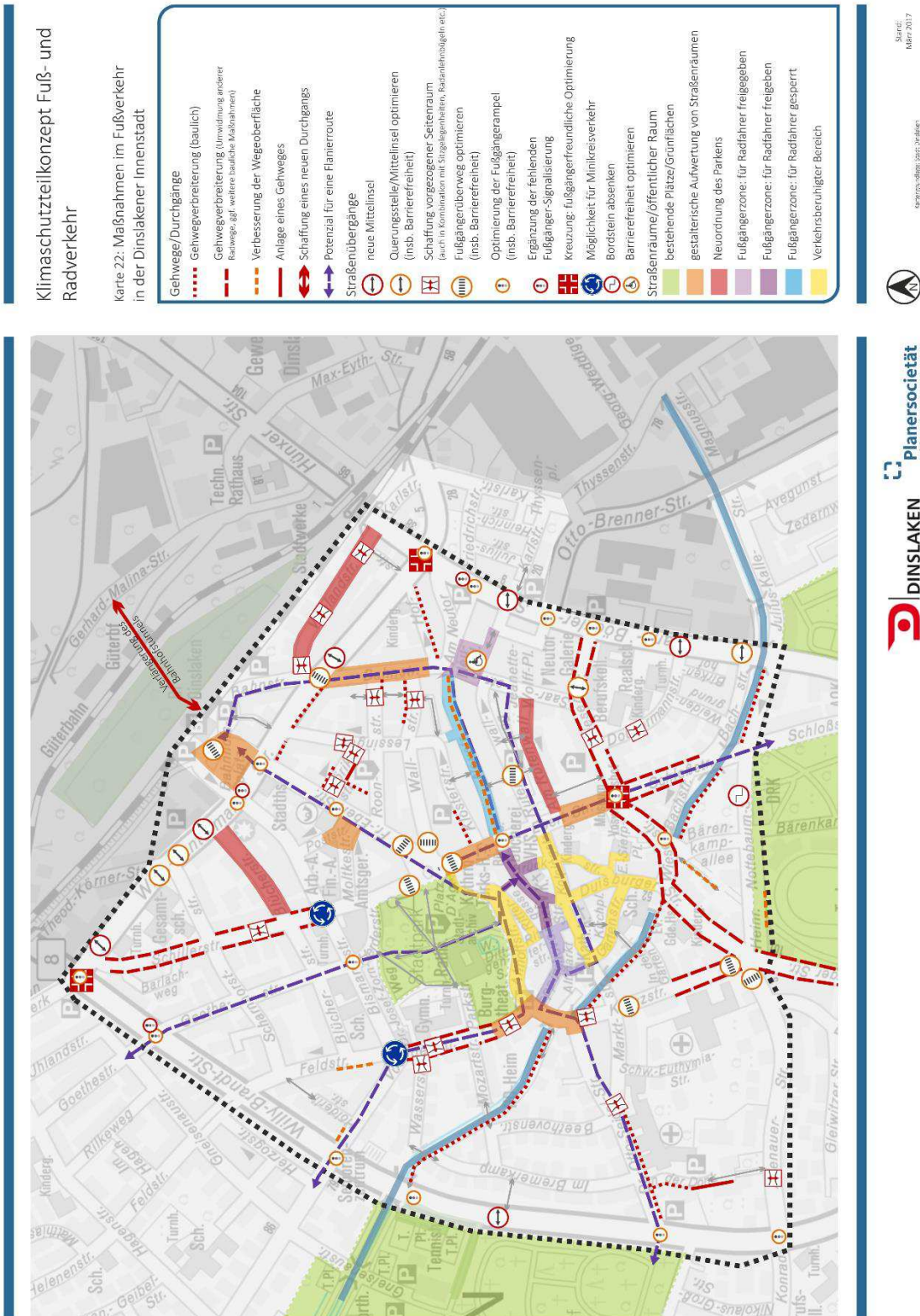


Abbildung 113: Symbolisierung von Schulwegen



<p><i>Arbeitsschritte</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erarbeitung eines Konzeptes zum schulischen Mobilitätsmanagement ▪ Vernetzungsarbeit mit Schulen und Polizei zum Start eines Projektes ▪ Laufende Koordination des schulischen Mobilitätsmanagements 		
<p><i>Akteure</i></p>	<p>Stadt Dinslaken als Koordinator, Schulen, Polizei</p>	<p><i>Zeitraumen</i></p>	<p>kurzfristig, dann Daueraufgabe</p>
<p><i>Weiterer Nutzen</i></p>	<p>Verkehrssicherheit</p>		
<p><i>Kosten</i></p>	<p>■ ■ ■ ■ ■</p>	<p><i>Priorisierung</i></p>	<p>■ ■ ■ ■ ■</p>

Karte 22: Fußverkehr - Maßnahmen Fokusbereich Innenstadt



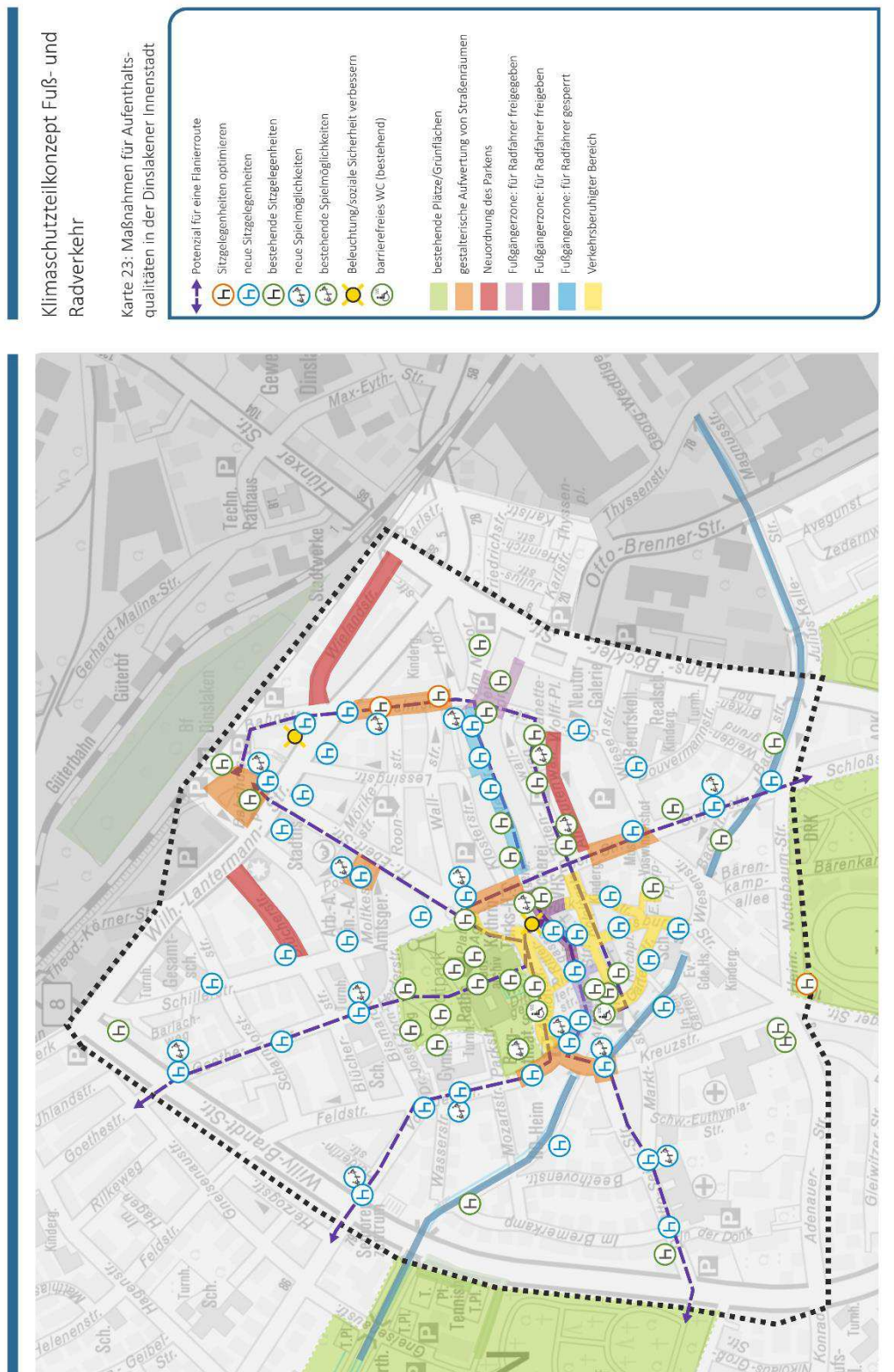
Stand: April 2017

Geografische Basis: Dinslaken

Planersocietät
Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation

Quelle: eigene Darstellung (Kartengrundlage: Geofachdaten: © Stadt Dinslaken)

Karte 23: Fußverkehr/ Aufenthaltsqualitäten - Maßnahmen Fokusbereich Innenstadt



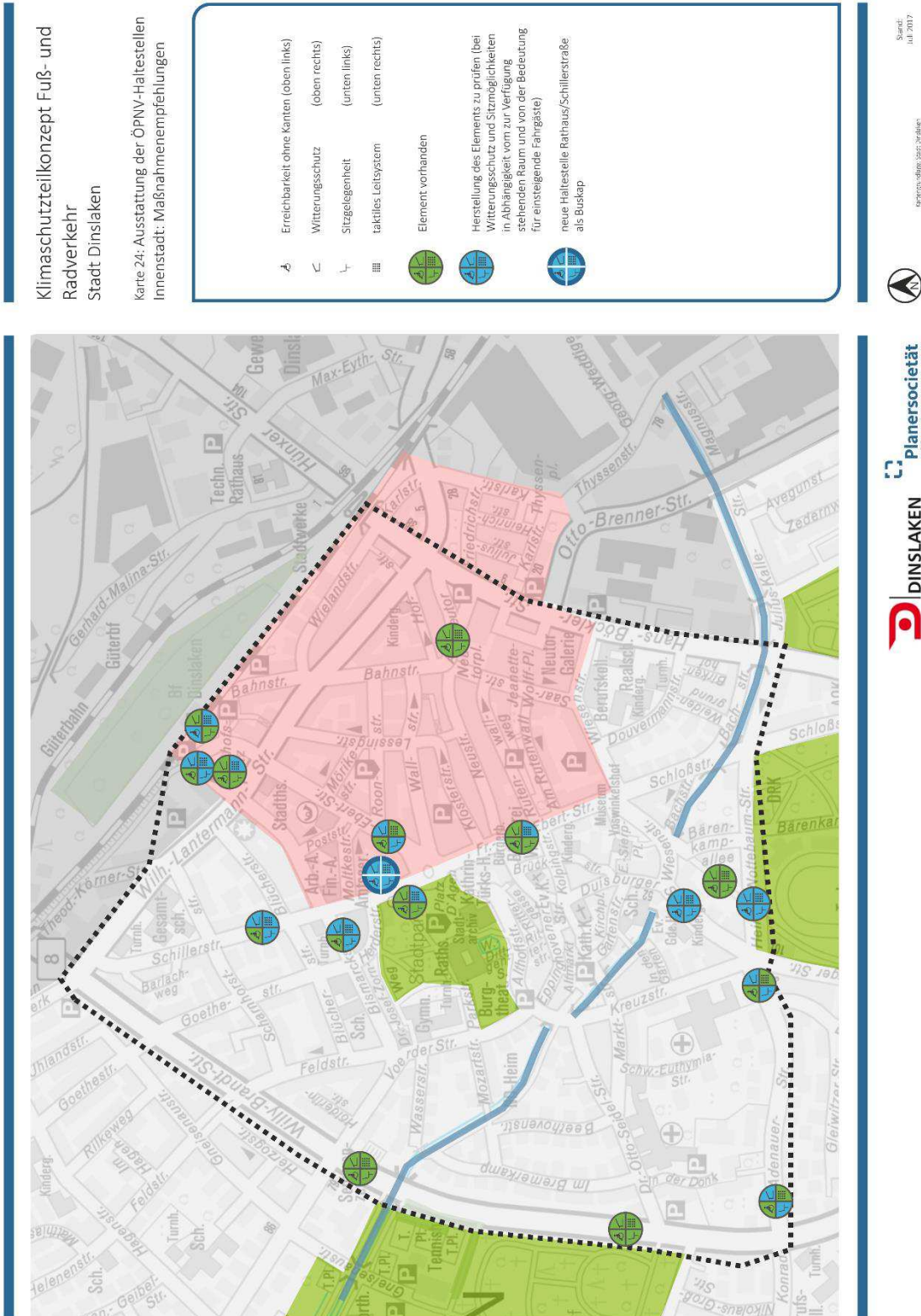
Stand: Juli 2017
 Geographische Koordinaten: 52° 27' 11" N, 10° 45' 11" E

DINSLAKEN
 Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation

Planersocietät
 Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation

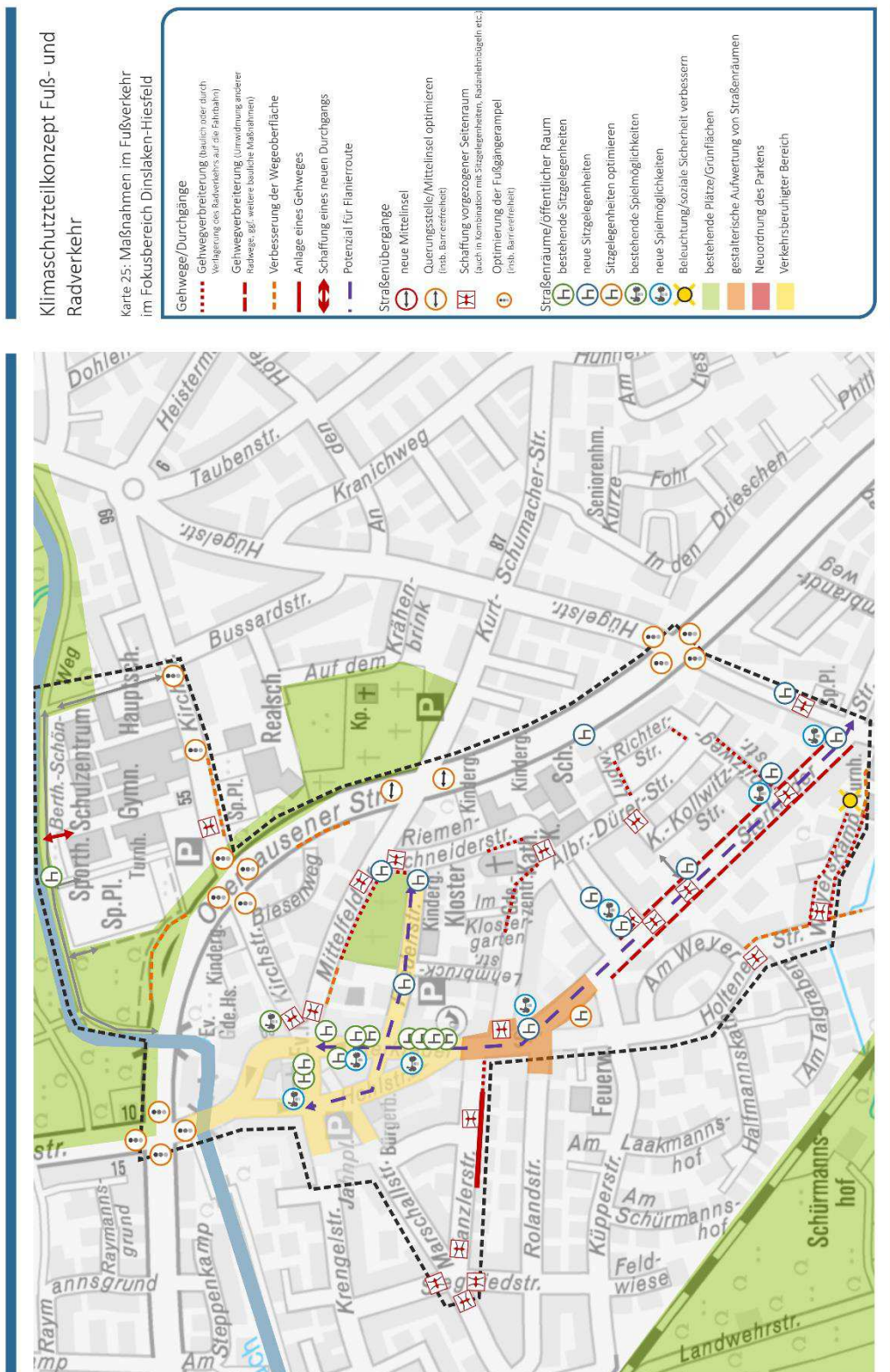
Quelle: eigene Darstellung (Kartengrundlage: Geofachdaten: © Stadt Dinslaken)

Karte 24: Fokusbereich Innenstadt - Maßnahmen ÖPNV-Haltestellen



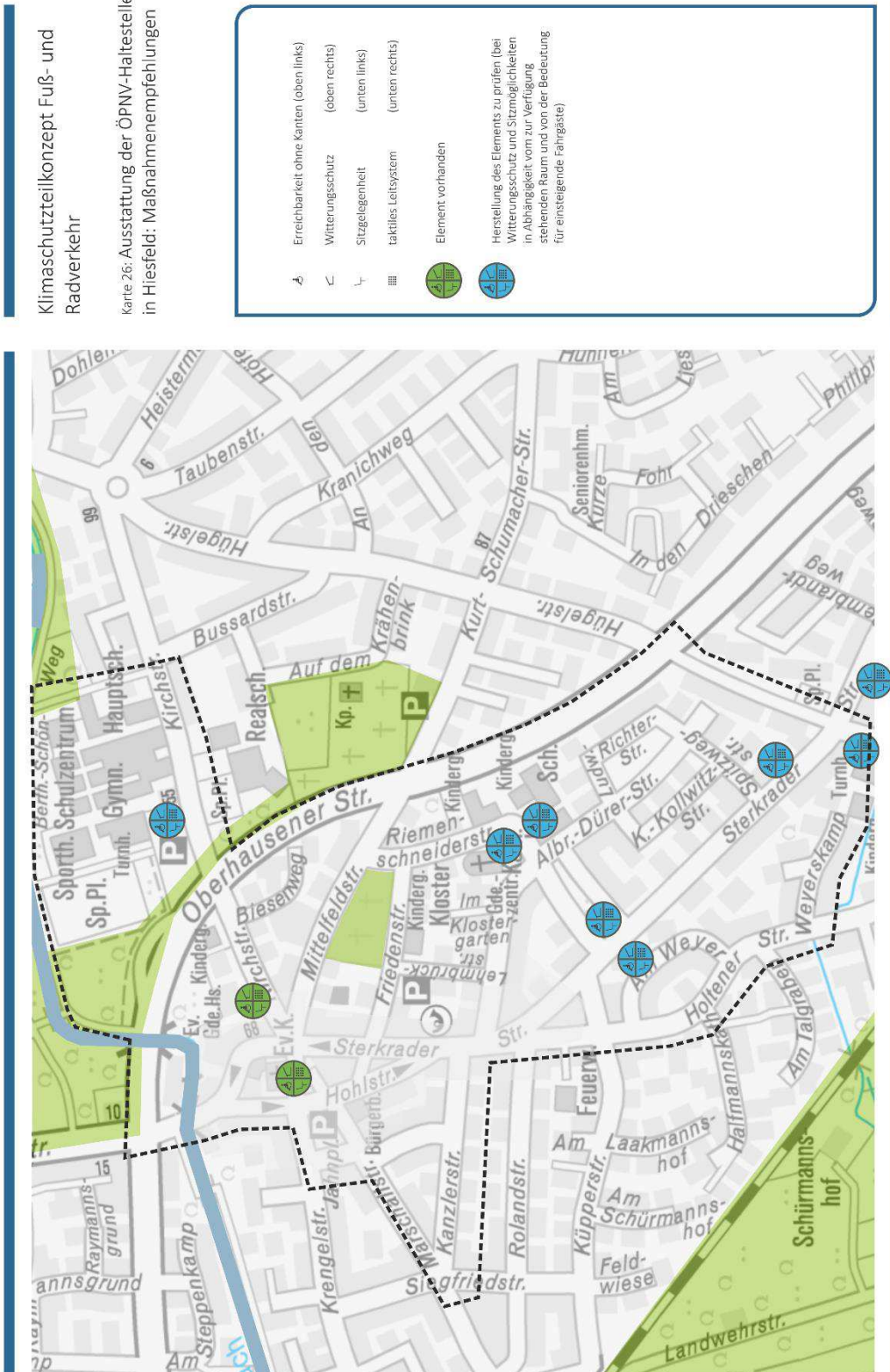
Quelle: eigene Darstellung (Kartengrundlage: Geofachdaten: © Stadt Dinslaken)

Karte 25: Maßnahmen Fußverkehr - Fokusbereich Hiesfeld



Quelle: eigene Darstellung (Kartengrundlage: Geofachdaten: © Stadt Dinslaken)

Karte 26: Fokusbereich Hiesfeld - Maßnahmen ÖPNV-Haltestellen



Quelle: eigene Darstellung (Kartengrundlage: Geofachdaten: © Stadt Dinslaken)

5.3 Maßnahmen Radverkehr

Die Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs lassen sich in unterschiedliche Ebenen einteilen. Zum einen gibt es formulierte Standards für die Radverkehrsplanung. Diese sollten bei zukünftigen Projekten berücksichtigt und umgesetzt werden. Zum anderen sind konkrete Maßnahmen zur Weiterentwicklung des definierten Netzes formuliert. Diese beziehen sich auch auf konkrete Streckenabschnitte oder Knotenpunkte. Zuletzt gibt es nicht-investive Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs, die größtenteils darauf abzielen, das Image des Radverkehrs in Dinslaken zu verbessern und Radfahren „in den Köpfen zu verankern“.

5.3.1 Standards für die Radverkehrsplanung in Dinslaken

Qualität bzw. Nutzbarkeit von Radinfrastruktur sowie von Straßen ohne eigene Radinfrastrukturelemente sind entscheidende Faktoren für den Radverkehr insbesondere in Bezug auf die Sicherheit. Die Entwicklung von Standards hat mehrere Vorteile. So sichern Standards bei der Neuanlage und beim Umbau bestehender Radverkehrsanlagen eine gleichbleibend hohe Qualität der Anlagen, erfüllen die Sicherheitsstandards nach den aktuellen Regelwerken und geben den Radfahrern Kontinuität und Sicherheit. Darüber hinaus haben sie auch einen praktischen Nutzen: beispielsweise können die Standards bei der Vergabe von Aufträgen den ausführenden Büros und Unternehmen als Arbeitsgrundlage dienen.

Die Standards werden für unterschiedliche Schwerpunkte definiert und sollen eine Richtschnur für die Stadt Dinslaken darstellen. Sie basieren u. a. auf den in Kapitel 2.2 definierten Rahmenbedingungen und Standards.

Führungsformen und Breitenanforderungen

Die Stadt Dinslaken strebt an,

- wo möglich (vor dem Hintergrund der Sicherheit sowie der Umsetzbarkeit) Führungen im Mischverkehr, auf Schutzstreifen oder auf Radfahrstreifen anderen Führungsformen vorzuziehen (Tabelle 3 enthält hierzu in Abhängigkeit von der Fahrbahnbreite, der Verkehrsbelastung und dem Schwerverkehrsanteil allgemeine Orientierungshilfen und Hinweise, die auf Basis der jeweiligen örtlichen Situation geprüft werden sollten),
- eine Trennung vom Fußverkehr einer gemeinsamen Führung vorzuziehen,
- häufige Wechsel der Fahrbahnseite möglichst zu vermeiden,
- die Regelbreiten der ERA (FGSV 2010) bei Neu-, Umbau anzusetzen,
- Einbahnstraßen – wenn möglich – für den Radverkehr in Gegenrichtung freizugeben,
- Sackgassen – wenn am Ende für Fuß- und/oder Radverkehr durchlässig – ausreichend zu beschildern,

- bei getrennten Geh- und Radwegen diese sukzessiv durch Noppensteine auch für sehingeschränkte Personen zu trennen,
- markierte Führungsformen (z. B. Schutzstreifen) bei erhöhtem Gefährdungspotenzial durch rote Markierungen (z. B. flächige Roteinfärbung oder Beistrich) sicherer zu gestalten,
- Zweirichtungsradwege möglichst zu vermeiden und bei einem Einsatz an besonderen Gefahren- und Konfliktpunkten mit Piktogrammen zu verdeutlichen,
- Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung der Rechte und Pflichten von Radfahrern durchzuführen, z. B. auch das Vermeiden von „Geisterfahrten“ auf der falschen Straßenseite durch Hinweise sowie
- bei dem Rückbau von anderen Radwegen die Führung auf der Fahrbahn durch Sharrows (Piktogrammketten) zu verdeutlichen.

Abbildung 114: Beispiel für Noppensteine zwischen Fuß- und Radwegen



Abbildung 115: Sharrows im Mischverkehr



Abbildung 116: Beschilderung gegen „Geisterradler“



Tabelle 3: Hinweise zur Zuordnung von möglichen Führungsformen des Radverkehrs

Höchst-geschwindigkeit	Anzahl Fahrstreifen	Fahrbahnbreite ¹	Verkehrsbelastung	SV-Anteil	Routentyp	Mögliche Führungsform	Sonstiges
50	4	> 15,0m				Radfahr- oder Schutzstreifen	<i>Schutzstreifen insb. bei geringem SV-Anteil</i>
	4	≤ 15,0m		hoch		Getrennter Geh-/ Radweg (Gesamtbreite von mind. 4,00m) o. gemeinsamer Geh-/ Radweg (Breite mind. 2,50m innerorts)	<i>Falls Voraussetzungen nicht erfüllt: Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/ h und/ oder große Fahrrad-Piktogramme auf rechtem Fahrstreifen oder Etablierung einer attraktiven Parallelroute</i>
	4	≤ 15,0m		gering		Überbreite Fahrbahn (Breite 5,50m) + Schutzstreifen	
	2	> 7,0m	> 10.000			Radfahr- oder Schutzstreifen	Schutzstreifen insb. bei geringem SV-Anteil
	2	≤ 7,0m	> 10.000			Getrennter Geh-/ Radweg (Gesamtbreite von mind. 4,00m) o. gemeinsamer Geh-/ Radweg (Breite mind. 2,50 m innerorts)	Falls Voraussetzungen nicht erfüllt: Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/ h und/ oder große Fahrrad-Piktogramme oder Etablierung einer attraktiven Parallelroute
	2	> 6,6m ⁴⁵	4.000 - 10.000			Radfahr- oder Schutzstreifen	
	2	≤ 6,6m	4.000 - 10.000	hoch		Mischverkehr und Gehweg „Radfahrer frei“ (nur bei Gehwegbreite von mind. 2,50m)	Falls Voraussetzungen nicht erfüllt: Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/ h oder Etablierung einer attraktiven Parallelroute
	2	≤ 6,6m	4.000 - 10.000	gering		Mischverkehr	
2		< 4.000			Mischverkehr		

⁴⁵ Ergebnis des Gutachtens: Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e.V. (AGFK-BW) (2013); die ERA empfiehlt eine Mindestbreite von 7,00 m

Höchst-geschwindigkeit	Anzahl Fahrstreifen	Fahrbahnbreite ¹	Verkehrsbelastung	SV-Anteil ²	Routentyp	Mögliche Führungsform	Sonstiges
30 (Strecke)	4	> 15,0 m				Radfahrstreifen	Ggf. Schutzstreifen
	4	≤ 15,0 m				Große Fahrrad-Piktogramme auf rechtem Fahrstreifen	Ggf. auch überbreite Fahrbahn (Breite 5,50 m) + Schutzstreifen
	2			hoch		Schutzstreifen	Ggf. Gehweg „Radfahrer frei“ (nur bei Gehwegbreite von mind. 2,50 m)
	2			gering		Mischverkehr	
30 (Zone)					Hauptroute	Fahrradstraße	Je nach Kfz-Stärke und Bedeutung der Straße auch Mischverkehr
					Neben- oder sonstige Route	Mischverkehr	

Hierbei handelt es sich um eine grobe Zuordnung von je nach örtlichen Gegebenheiten geeigneten Führungsformen des Radverkehrs (z. T. in Anlehnung an die ERA⁴⁶, an ein Gutachten der AGFK-BW⁴⁷ sowie an ein Handbuch der ivm GmbH⁴⁸), die noch keine Festlegung hinsichtlich Benutzungspflicht oder Benutzungsrecht (s. u.) trifft. Bei einer späteren Detailplanung und für den Fall, dass eine Zuordnung nicht möglich ist, sind in jedem Fall die ERA bzw. die StVO zusätzlich hinzuziehen.

Die Installation einer „höherwertigen“ Radinfrastruktur (z. B. Radfahr- statt Schutzstreifen, Schutzstreifen statt Führung im Mischverkehr) ist je nach Ausgangssituation möglich; so können bspw. auf einem Abschnitt mit einer breiten Fahrbahn und einer zulässigen Geschwindigkeit von 30 km/h auch Schutzstreifen markiert werden, um eine bessere Gliederung und auch optische Verkehrsberuhigung des Straßenraums zu erreichen. Weiterhin ist eine möglichst einheitliche Führungsform entlang eines Straßenabschnittes anzustreben, d. h. ein steter Wechsel der Führungsform (z. B. zwischen Führungen auf Hochborden und auf der Fahrbahn) ist wenn möglich zu vermeiden. Dies kann z. B. bedeuten, dass eine Straße durchgängig mit einem Schutzstreifen ausgestattet wird, obwohl abschnittsweise auch die Markierung eines Radfahrstreifens machbar wäre.

Die Aufbringung von großen Fahrrad-Piktogrammen (am rechten Fahrbahnrand) sollte insbesondere dann erfolgen, wenn der Bau einer Radverkehrsanlage aus Platzgründen nicht möglich ist oder ein Umbau zulasten des Fußverkehrs gehen würde. Insofern sollte ihr Einsatz z. B. auch bei den in der Tabelle angegebenen Einsatzbereichen mit Führungsform „Mischverkehr“ geprüft werden.

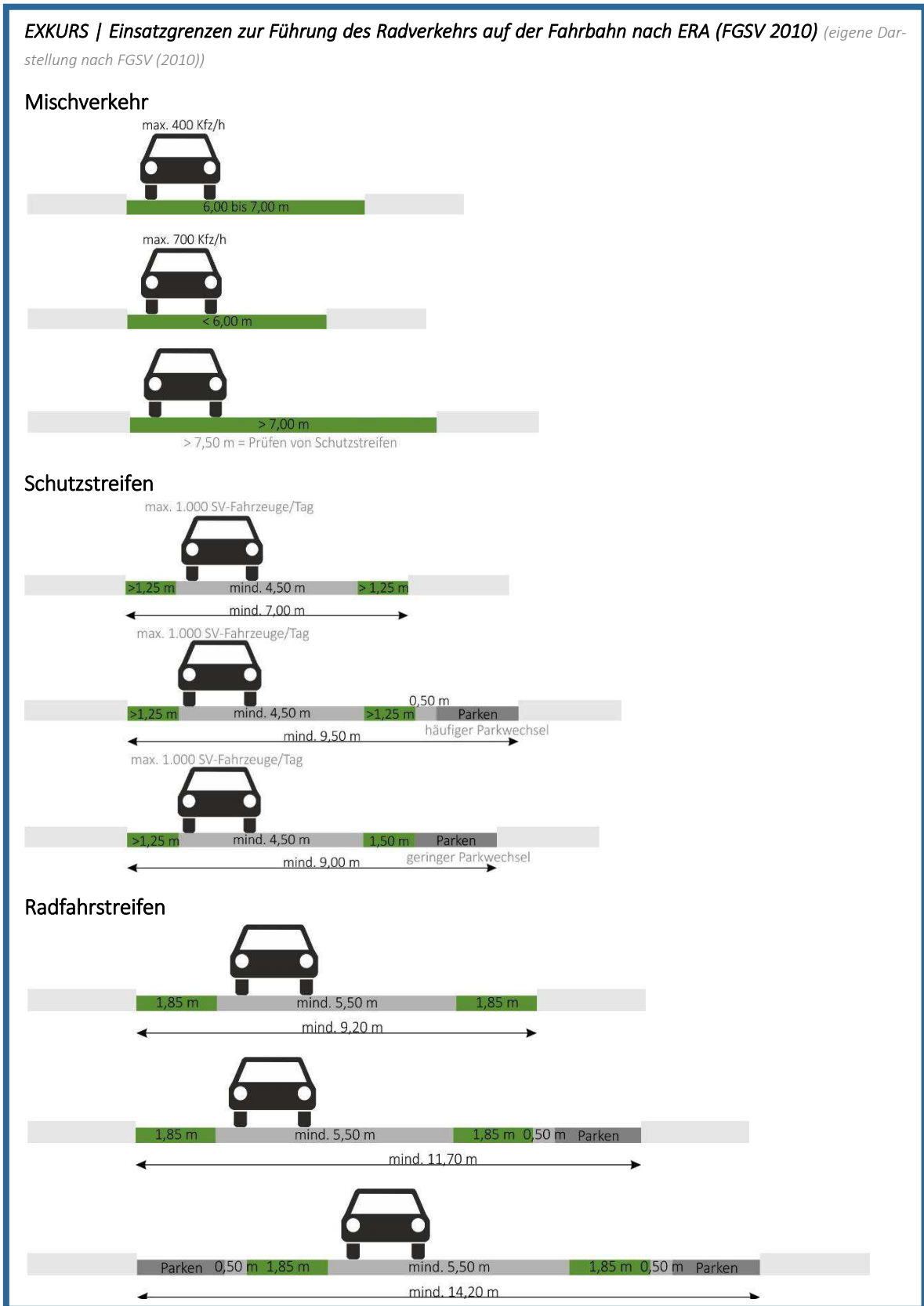
Gleichwohl sind auch weitere flankierende Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Sichtbarkeit sinnvoll, sei es bei der Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn (z. B. Anbringen von Trixi-Spiegeln an Kreuzungen zur Vermeidung toter Winkel insb. neben LKWs oder Hinweisschildern „Fahrräder auf der Fahrbahn erlaubt“) oder im Seitenraum (z. B. Markierungen, Piktogramme).

⁴⁶ Empfehlungen für Radverkehrsanlagen

⁴⁷ Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V. (2013)

⁴⁸ Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain

Die folgende Darstellung beinhaltet aufbauend und ergänzend zu **Tabelle 3** Hinweise zur Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn abhängig von den Fahrbahnbreiten und der Kfz-Verkehrsbelastung:



Wegeoberfläche und weiterer Komfort

Die Stadt Dinslaken strebt an,

- Radwege möglichst mit einer ebenen Oberfläche mit geringem Rollwiderstand, hoher Griffigkeit (auch bei Nässe) und Allwettertauglichkeit auszustatten – Belange von Natur und Umwelt sind hierbei zu berücksichtigen,
- Haltegriffe mit Fußabstellmöglichkeit an Ampeln als auch im Vorfeld von Kreuzungen wo möglich zu installieren,
- das Radwegniveau an Grundstückszufahrten z.B. durch den Einsatz von Rampensteinen durchgängig zu halten (keine Absenkungen im Zuge der Grundstückszufahrten),
- den lichten Raum von Sperrpfosten, Umlaufsperrern und andere Einbauten – wenn es zur Sicherheit des Radverkehrs beiträgt – fernzuhalten (Einzelfallprüfung notwendig),
- eine ortsfeste Beleuchtung zu installieren, wenn dies aus Verkehrssicherheitsgründen erforderlich ist⁴⁹ sowie
- bei Baumaßnahmen die Belange des Radverkehrs bei der Baustellenabsicherung zu beachten.
- wichtige Radwege im Winter weiterhin zu räumen.

Knotenpunkte, Einmündungen und Zufahrten

Die Stadt Dinslaken strebt an,

- Abbiegebeziehungen für Radfahrende an Kreuzungen insgesamt zu verbessern und sicher zu gestalten,
- Radfahrende - wo möglich - vor dem Knotenpunkt in den Straßenraum zu führen (z.B. durch den Rückbau eines Radweges und das Markieren eines Radfahrstreifens),
- vorgezogene Haltlinien zu markieren, um Radfahrende im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs zu führen und Konflikte mit rechtsabbiegender Kfz-Verkehr zu vermindern,
- dem Radverkehr aus Nebenstraßen wenn möglich und sinnvoll das direkte Linksabbiegen in Form von Aufstellbereichen zu ermöglichen,
- die Sicherheit des Radverkehrs durch Markierung (Furtmarkierung, farbige Markierungen, Piktogramme) an Knotenpunkten, Einmündungen und Zufahrten zu erhöhen,
- Furten im Bereich der Einmündungen von untergeordneten Straßen entlang von Hauptverkehrsstraßen zu markieren, und zwar in Kombination mit Piktogrammen,
- an Gefahrenstellen (an Knotenpunkten, Einmündungen und Zufahrten) die Sicherheit durch eine flächige Roteinfärbung von Furten oder Radwegen zu erhöhen,

⁴⁹ insbesondere bei Hauptverbindungen auf selbstständig geführten Wegen zur sozialen Sicherheit sowie zum Ausleuchten von Engstellen und Hindernissen; Ausleuchten von Radwegen, die mind. einen Abstand von 2 m von der Fahrbahn entfernt geführt werden, um Hindernisse auf Radwegen zu erkennen und die Blendwirkung der Kraftfahrzeugscheinwerfer zu mindern

- an den weiteren Knotenpunkten⁵⁰ die Furten durch einen begleitenden Rotstrich zusätzlich zu sichern,
- an Einmündungen bei Bedarf (z. B. aufgrund von schlechten Sichtbeziehungen für den Kfz-Verkehr, hohes Kfz-Aufkommen aus der Einmündung) den Rad- und Gehweg durch eine Anhebung des Geh- und Radwegeniveaus zu bevorzugen,
- Zweirichtungsradwege gegenüber untergeordneten Straßen rot und mit einem Radfahrerpiktogramm sowie zwei Pfeilen zu markieren (zusätzlich ist das Zeichen 205 StVO mit Zusatz 1000-32 StVO anzubringen),
- an Lichtsignalanlagen Radfurten zu markieren, wenn auf den weiteren Straßenabschnitten Radwege (auch gemeinsame Geh- und Radwege; auch ohne Benutzungspflicht) oder Radfahrstreifen vorhanden sind (nach RMS-1⁵¹),
- sowohl benutzungspflichtige wie auch nicht benutzungspflichtige Radwege in Knotenpunkten durch Signalisierung zu berücksichtigen⁵²,
- den Radverkehr fest in die Umläufe zu integrieren,
- für den Radverkehr möglichst Nullabsenkungen – auch an Knotenpunkten – umzusetzen sowie
- Freizeitradwege – wo möglich – gegenüber den querenden Straßen und Wegen zu bevorzugen (durch VZ 205 + ZZ 1000-32, Roteinfärbung, Aufpflasterung)

Abbildung 117: Roteinfärbung von Radwegen an häufig genutzten Zufahrten



Abbildung 119: Flächige Roteinfärbung inkl. Piktogramme bei Zweirichtungsradwegen

Abbildung 118: Aufpflasterung von Rad- und Gehwegen an untergeordneten Straßen im Zuge von Vorfahrtsstraßen



Abbildung 120: Beispiel für einen roten Beistrich neben einer Radfahrerfurt

⁵⁰ Knotenpunkte, die nicht aufgrund eines erhöhten Gefahrenpotenzials (u. a. Unfallgeschehen, Zweirichtungsradwege), grundsätzlich durch Roteinfärbung gesichert werden sollen

⁵¹ FGSV 1993: Richtlinien für die Markierung von Straßen – Teil 1

⁵² Eine grundlegende Regelung für den Umgang mit anderen Radwegen im Rahmen der Signalisierung (seit den Änderungen durch die Überarbeitung der StVO) gibt es nicht. Der Stadt Dinslaken wird empfohlen, die anderen Radwege im Rahmen der Signalisierung mit dem Fußverkehr durch eine gemeinsame Streuscheibe zu führen. Langfristig sollten die anderen Radwege jedoch – insbesondere aufgrund der meist zu geringen Breiten – zurückgebaut werden.



Wegweisung

Die Stadt Dinslaken strebt an,

- die vorhandene Wegweisung der wichtigen Ziele im Hauptnetz des Alltags- und Freizeitradverkehrs zu ergänzen und regelmäßig zu prüfen,
- entlang von Hauptrouten sowie touristischen Routen überall dort Wegweiser aufzustellen, wo Richtungsentscheidungen zu treffen sind,
- sich bei der ziel- und routenorientierten Wegweisung nach dem einheitlichen Wegweisungssystem in NRW (HBR NRW, 2013) zu richten sowie
- bei Baustellen - falls notwendig und vorhanden – eine temporäre Wegealternative für Zu-Fuß-Gehende und Radfahrende frühzeitig auszuschildern und erkennbar zu machen.

Abstellanlagen für den Radverkehr

Die Stadt Dinslaken strebt an,

- sichere Abstellanlagen, in denen Fahrräder einen guten Stand und Abschließmöglichkeiten haben, an allen wichtigen Quellen und Zielen im Stadtgebiet in ausreichender Zahl zu schaffen,
- Fahrradstellplätze grundsätzlich in Eingangsnähe bzw. nahe dem Ziel zu errichten und eine gute Zugänglichkeit zu gewährleisten (keine Barrieren oder Treppen),
- bei dem Bau von Abstellanlagen auf die Art der Umfeldnutzung zu achten und entsprechende Anforderungen an Abstellanlagen zu berücksichtigen,
- bei der notwendigen Anzahl an Abstellplätzen sowohl die aktuelle Zahl der an einem sommerlichen Werktag vor Ort abgestellten Fahrräder sowie eine ausreichende Reserve für die zukünftige Entwicklung (+15%) zu berücksichtigen,
- eine einheitliche Gestaltung der Abstellanlagen anzustreben,
- vorhandene Anlagen erforderlichenfalls sukzessive auszutauschen und hierfür einen Standard zu entwickeln, der verwaltungsintern abgestimmt ist und die o.g. Aspekte ebenso beachtet wie Kriterien der Gestaltung und

- im Rahmen von Genehmigungsverfahren die Bauherren, Grundstückseigentümer und Architekten über die Notwendigkeit und Möglichkeit von Radabstellanlagen zu informieren (und ggf. über eine beschlossene Fahrradstellplatzsatzung in die Pflicht nimmt).

5.3.2 Weiterentwicklung der Radverkehrsnetze

Ein sicheres und attraktives Radverkehrsnetz ist eine Grundvoraussetzung für eine häufigere Nutzung des Fahrrades als Verkehrsmittel und sollte den unterschiedlichen Ziel- und Altersgruppen (Kinder bis Senioren) sowie Wegezwecken (z. B. Alltags- und Freizeitverkehr) Rechnung tragen.

Das definierte Radverkehrsnetz soll zukünftig fahrradfreundlich weiterentwickelt werden. Die nachfolgenden Karten stellen die zukünftigen Netze für den Alltags- und den Freizeitradverkehr dar. Die Radverkehrsnetze können im weiteren Bearbeitungsprozess weiterentwickelt und ggf. an sich entwickelnde Umstände angepasst werden. Sie stellen somit eine Grundlage für die erste Entwicklung von Maßnahmen dar.

Entwickelt wurde das Alltagsnetz auf Grundlage eines sogenannten Wunschliniennetzes, welches die wichtigsten Quellen und Ziele im Stadtgebiet sowie über das Stadtgebiet hinaus beinhaltet und miteinander verbindet. Diese Wunschlinien (Luftlinien) wurden auf das bestehende Straßennetz umgelegt. In Bereichen, in denen die Nutzung der heutigen Straßen zu großen Umwegen führen, wurden neue Verbindungen geschaffen.

Das Alltagsnetz

Das Alltagsnetz unterteilt sich in ein Haupt- und ein Nebennetz. Dabei ergänzt das Nebennetz das eigentliche Hauptnetz. Das Netz verläuft zum Großteil auf Hauptverkehrsstraßen und wird durch zentrale Nebenstraßen und separate Wege ergänzt.

Das **Hauptnetz** hat die Aufgabe, das Zentrum der Stadt Dinslaken mit den Ortsteilen sowie umliegenden Städten und Gemeinden zu verknüpfen. Es verläuft im Wesentlichen radial auf das Stadtzentrum zu und folgt den gewachsenen Strukturen der Stadt. Zwischen den Stadtteilen wurde es um radiale Verbindungen ergänzt.

Das Hauptnetz hat die Aufgabe, den über die einzelnen Wohngebiete hinausreichenden Radverkehr auch in die Region auf zügigen, sicheren und direkten Routen zu seinen Zielen zu führen.

Das Hauptnetz ist prioritär zu entwickeln. Die Mindestmaße der ERA (FGSV 2010) sind grundsätzlich im Sinne einer Zielkonzeption einzuhalten. Die Regelmaße sind an den Stellen, an denen sie aufgrund des Querschnittes als realisierbar eingeschätzt werden, den Mindestmaßen vorzuziehen. Geringfügige Standardunterschreitungen sind jedoch aus Gründen der Realisierbarkeit hinzunehmen, wenn andernfalls eine sichere Führung gar nicht möglich wäre. Auch an kurzen Engstellen (bis etwa 50 m Länge) können die Standards unterschritten werden.

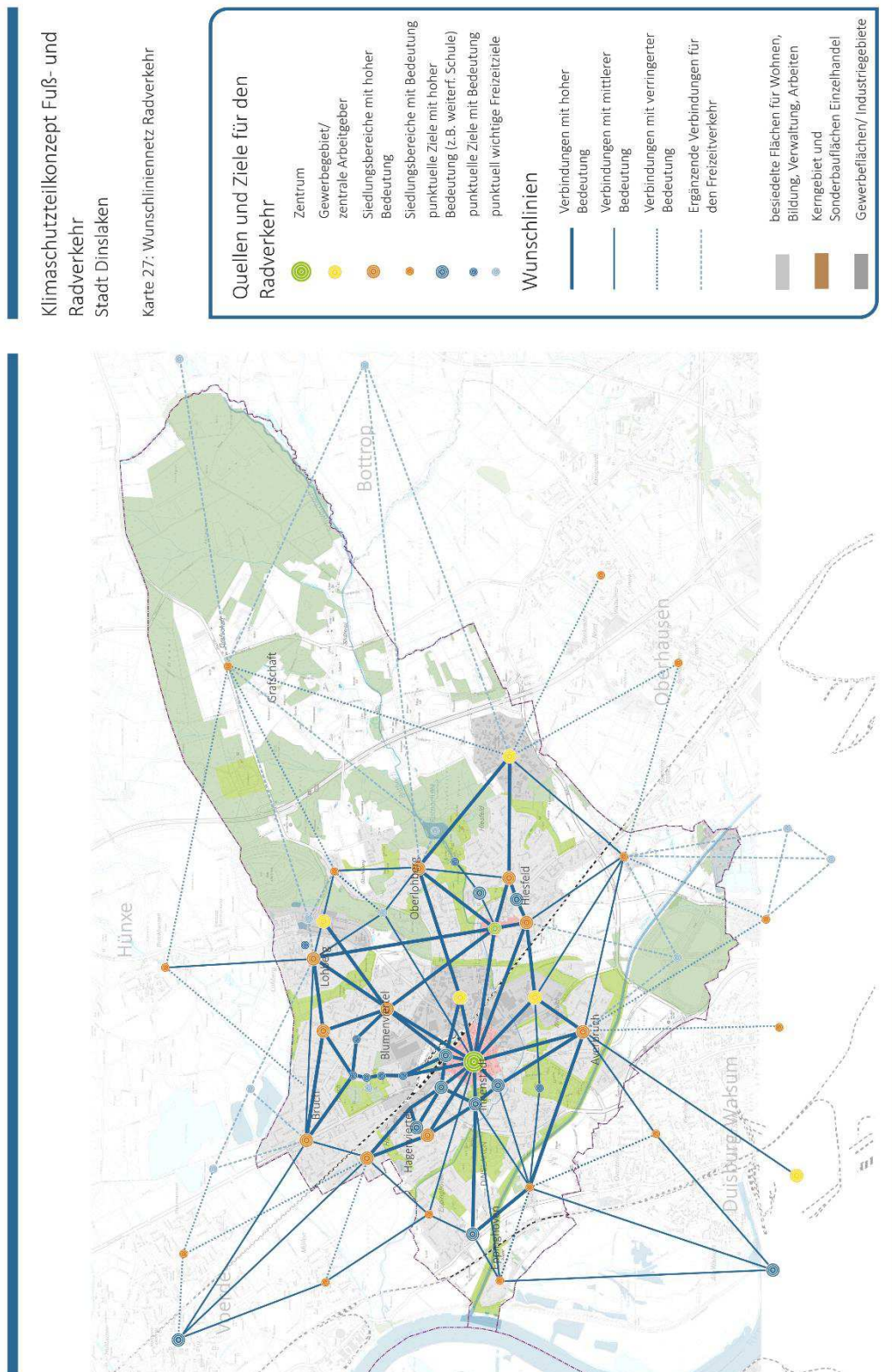
Das **Nebennetz** ergänzt die wichtigen Wege innerhalb der einzelnen Stadtteile. Durch dieses Netz sollen die besiedelten Bereiche vom Kfz-Verkehr entlastet werden. Es erstreckt sich meist über Straßen mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h oder durch Tempo 30-Zonen. Hier wurde auf Straßen, die zur Bündelung beitragen, zurückgegriffen.

Das Nebennetz ist sekundär zu entwickeln. Die Mindestmaße der ERA (FGSV 2010) sind grundsätzlich im Sinne einer Zielkonzeption einzuhalten. Die Regelmaße sind an den Stellen, an denen sie aufgrund des Querschnittes als realisierbar eingeschätzt werden, den Mindestmaßen vorzuziehen. Geringfügige Standardunterschreitungen sind jedoch aus Gründen der Realisierbarkeit hinzunehmen, wenn andernfalls eine sichere Führung gar nicht möglich wäre. Auch an kurzen Engstellen (bis etwa 50 m Länge) können die Standards unterschritten werden.

Das Freizeitnetz

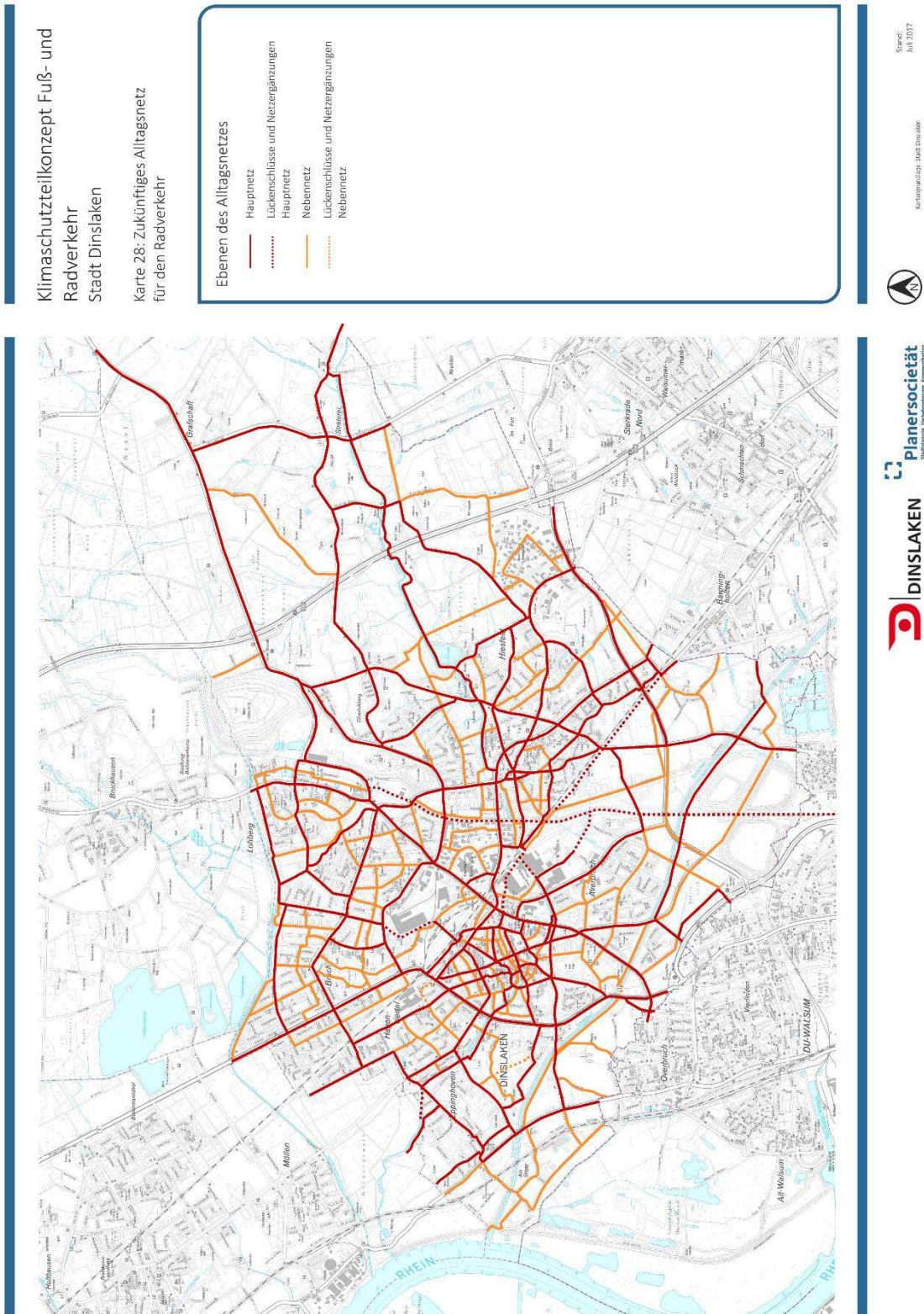
Das Freizeitnetz unterteilt sich in ein Haupt- und ein Nebennetz. Dabei ergänzt das Nebennetz das eigentliche Hauptnetz, welches zum größten Teil aus kommunalübergreifenden Themenrouten besteht. Das Nebennetz stellt attraktive und ruhige Wege durch die Stadt dar.

Karte 27: Wunschliniennetz für den Radverkehr - Gesamtstadt



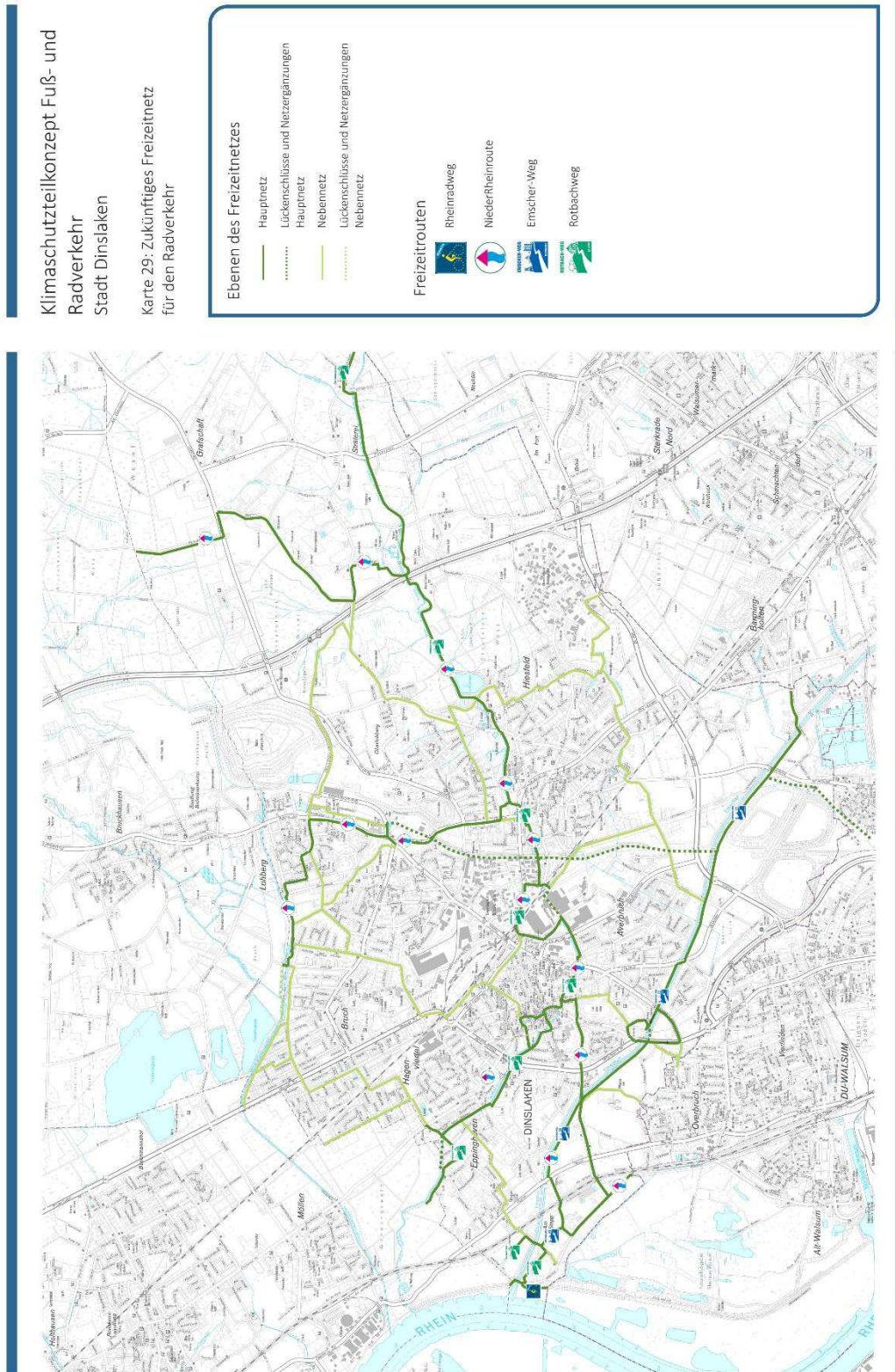
Quelle: eigene Darstellung (Kartengrundlage: Geofachdaten: © Stadt Dinslaken)

Karte 28: Zukünftiges Alltagsnetz für den Radverkehr



Quelle: eigene Darstellung (Kartengrundlage: Geofachdaten: © Stadt Dinslaken)

Karte 29: Zukünftiges Freizeitnetz für den Radverkehr



Quelle: eigene Darstellung (Kartengrundlage: Geofachdaten: © Stadt Dinslaken)

5.3.3 Maßnahmenpakete Radverkehr

Im Sinne des Leitbildes „Radverkehr als System“ sind neben einer sicheren, bedarfsgerechten und komfortablen Radverkehrsinfrastruktur auch Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation sowie Serviceleistungen für die Förderung des Radverkehrs essenziell. Ein gutes Zusammenspiel von Maßnahmen aus allen drei Bereichen schöpfen die Potenziale des Radverkehrs in Dinslaken aus.

Die zentrale Zielsetzung der entwickelten Radverkehrsmaßnahmen ist das weitere Attraktivieren des Radverkehrs in Dinslaken – insbesondere für alltägliche Wege. Die Stadt bereitet sich somit auf die steigende Anzahl an Radfahrern – auch mit Pedelecs – vor und trägt diese Entwicklung mit, um ihren Stellenwert als lebendige, attraktive, nachhaltige und gesunde Stadt für ihre Bürger und Bürgerinnen weiter zu steigern.

Für den Radverkehr wurden Maßnahmen in 16 unterschiedlichen Maßnahmenpaketen entwickelt. Diese umfassen neben baulichen Maßnahmen auch Maßnahmen aus dem nicht-investiven Bereich.

Maßnahmenpakete	
R1	Schließen von Netzlücken
R2	Ausbau vorhandener Wege
R3	Führen des Radverkehrs auf der Fahrbahn – wo möglich
R3.1	Detailmaßnahme Friedrich-Ebert-Straße
R4	Einrichten von Fahrradstraßen
R5	Öffnen von Einbahnstraßen für Radverkehr in Gegenrichtung
R6	Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr
R7	Beschilderung von für den Fuß- und Radverkehr geöffneten Sackgassen
R8	Fahrradfreundlicher Umbau von Knotenpunkten/ Einmündungen
R8.1	Detailmaßnahme Hünxer Straße/ Wielandstraße
R8.2	Detailmaßnahme Willy-Brandt-Straße/ Wilhelm-Lantermann-Straße/ Am Alten Drahtwerk
R9	Bau von Querungshilfen
R10	Rückbau von Pollern und Umlaufsperrern
R11	Ausbau der Radabstellanlagen am Bahnhof sowie in der Innenstadt
R12	Stellplatzsatzung für den Radverkehr
R13	Markieren von Piktogrammen gegen Geisterradfahrer auf Radwegen
R14	Radwegepaten
R15	Pflege und Unterhaltung, Winterdienst
R16	Öffentlichkeits- und Pressearbeit für den Radverkehr






Neben der Beschreibung der Maßnahmen, die aufgrund der Übertragbarkeit auf zukünftige Maßnahmen teilweise weit gefasst sind, finden sich Exkurse, die einzelne Themenstränge weiter beleuchten und den Stand der Technik darstellen. Neben den allgemeinen Maßnahmen wurden konkret vertortete Maßnahmen im Radwegenetz entwickelt und beschrieben. Diese sind dem Anhang zu entnehmen. Hier finden sich neben den Kosten der jeweiligen Maßnahme auch Angaben zur Priorisierung.

Die formulierten Maßnahmenpakete sowie Einzelmaßnahmen stellen Empfehlungen seitens der Gutachter dar und sind im Rahmen der weiteren Verwaltungs- und Politkarbeit näher zu prüfen sowie zu konkretisieren. Für drei Standorte wurden exemplarische Maßnahmen entwickelt, die auch auf weitere Situationen in der Stadt Dinslaken übertragen werden können und das Prinzip der Radverkehrsförderung bildlich verdeutlichen.

Der Aufbau der Maßnahmenpakete

Das Maßnahmenkonzept orientiert sich an den Standards für die Fuß- und Radverkehrsplanung. Die Maßnahmen werden im Rahmen von Steckbriefen aufbereitet. In den Tabellen finden sich Angaben zu der Zielsetzung sowie eine Projektbeschreibung inkl. der empfohlenen Arbeitsschritte. Weitere, für eine Umsetzung relevante Merkmale sind die notwendigen Akteure. Darüber hinaus enthalten die Steckbriefe gutachterliche, unverbindliche Empfehlungen zur Priorisierung und zur zeitlichen Umsetzung der Maßnahmen sowie eine erste gutachterliche Kostenabschätzung.

Die Kosten wurden in unterschiedliche Klassen eingeteilt (unabhängig von der Baulastträgerschaft):






Kategorie	Kostenrahmen
	bis 100.000 €
	100.000 bis 250.000 €
	250.000 bis 500.000 €
	500.000 bis 1.000.000 €
	mehr als 1.000.000 €

Vom Gutachter empfohlener Zeitrahmen bis zur Umsetzung der jeweiligen Maßnahme(n):

- kurzfristig: bis 2022
- mittelfristig: bis 2027
- langfristig: bis 2032 und länger
- Daueraufgabe (kurz- bis langfristig, ggf. über 2032 hinaus)

Priorisierung:

Die Priorisierungseinstufung der Maßnahmen ergibt sich insbesondere aus der Bedeutung der Maßnahme im Netzzusammenhang (Fuß- und/oder Radverkehr) sowie dem Handlungsbedarf. Des Weiteren sind die Kostenwirkungen der Maßnahmen sowie die Baulastträgerschaft bei der Priorisierung berücksichtigt worden.

Kategorie	Priorisierung
	sehr niedrig
	niedrig
	mittel
	hoch
	sehr hoch

Schließen von Netzlücken R1

<i>Zielsetzung</i>	Damit ein durchgängig gut zu befahrenes Netz entstehen kann, müssen die bestehenden Lücken im Netz geschlossen werden.
<i>Zielgruppe</i>	Alle Radfahrenden
<i>Beschreibung</i>	<p>Der Ausbau des Radwegenetzes umfasst die konsequente Umsetzung des Radverkehrs-Zielnetzes. Im Rahmen der Bestandsaufnahme sowie der Beteiligungsverfahren konnten auf dem Stadtgebiet von Dinslaken mehrere Lücken – also Abschnitte im Netz ohne Radinfrastruktur – im zukünftigen Radwegenetz herausgearbeitet werden. Dies betrifft sowohl Abschnitte im kommunalen als auch im übergeordneten Straßennetz.</p> <p>Häufig handelt es sich um Verbindungen, die nur unter sehr hohem finanziellem und zeitlichem Aufwand umgesetzt werden können. Bei vielen Maßnahmen sind weitere wichtige Akteure zu beteiligen.</p> <p>Bei umfassenderen Maßnahmen sind die Bürger zu beteiligen. Maßnahmen, die die Kommune in ihrer eigenen Zuständigkeit durchführen kann, sind prioritär umzusetzen.</p>



Abbildung 121: Fehlende Radinfrastruktur (Heerstraße)



Abbildung 122: ehemalige Zechenbahn



<i>Akteure</i>	Stadt Dinslaken, Straßenverkehrsbehörde, Straßenbaulastträger, ggf. Eigentümer bei Grunderwerb	<i>Umsetzungsfrist</i>	mittelfristig (2027) bis langfristig (2032)
<i>Weiterer Nutzen</i>	Erhöhung des Radverkehrsanteils; Erhöhung der Verkehrssicherheit		
<i>Kosten</i>		<i>Priorisierung</i>	 <i>sehr gering bis hoch</i>

Ausbau vorhandener Wege		R2	
Zielsetzung	Ziel ist es, die Infrastrukturen dahingehend zu entwickeln, dass diese für Radfahrer attraktiv sind. Für Fußgänger sollen keine Nachteile entstehen.		
Zielgruppe	Alle Radfahrenden		
Beschreibung	<p>Die bestehenden Infrastrukturen (Führungen) entsprechen häufig nicht den Anforderungen der bestehenden Regelwerke (StVO und ERA). Zur Anpassung der bestehenden Radinfrastrukturen können unterschiedliche Maßnahmen ergriffen werden. Priorität sollte die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn haben (siehe R3). Ist dies nicht möglich, kommen andere Maßnahmen in Frage:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Umbau von Straßenquerschnitten ▪ Erneuerung des Wegebelaags ▪ Verbreiterung von Wegen ▪ Freigabe von Wegen im Zweirichtungsverkehr <p>Für die jeweiligen Führungsformen wurde das Gefahrenpotenzial anhand der Kfz-Belastung, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie der Übersichtlichkeit der Führung ermittelt. Hieraus wurden die empfohlene Führungsform – und damit die Entscheidung für oder gegen die Aufhebung der Benutzungspflicht – für den Radverkehr abgeleitet.</p> <p>Da diese Maßnahmen sehr kostenintensiv sein können, wurde im Vorfeld getestet, ob auch alternative Möglichkeiten zur Förderung des Radverkehrs bestehen (z.B. Schutzstreifen, Mischverkehr). Maßnahmen, die die Kommune in ihrer eigenen Zuständigkeit durchführen kann, sind prioritär umzusetzen.</p> <p>Im Rahmen der Anpassung der Führungsformen sind auch die Knotenpunkte zu betrachten und sichere Möglichkeiten für den Radverkehr zu schaffen.</p>		
Akteure	Stadt Dinslaken, Straßenverkehrsbehörde, Straßenbaulastträger, Eigentümer bei Grunderwerb	Umsetzungsfrist	kurzfristig (2022) bis langfristig (2032)
Weiterer Nutzen	Erhöhung Verkehrssicherheit; Reduzierung von Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern		
Kosten	 <i>bezogen auf Gesamtmaßnahmen, Einzelmaßnahmen finden sich in allen Kostenklassen wieder</i>	Priorisierung	 <i>sehr gering bis hoch</i>

Führen des Radverkehrs auf der Fahrbahn – wo möglich **R3**

<i>Zielsetzung</i>	Die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn birgt Vorteile für Radfahrer (Sicherheit, Geschwindigkeit) sowie für Fußgänger (Konfliktpunkte).
<i>Zielgruppe</i>	Alle Radfahrenden
<i>Beschreibung</i>	<p>Radfahrer sollen überall dort, wo die Möglichkeit besteht, im Straßenraum geführt werden. Hierbei werden das Gefahrenpotenzial aufgrund der Verkehrsbelastung sowie die zulässige Höchstgeschwindigkeit und die Straßenquerschnitte berücksichtigt.</p> <p>Enthalten sind Maßnahmen zu folgenden Führungsformen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mischverkehr (teilweise inkl. Piktogramme) ▪ Schutzstreifen ▪ Radfahrstreifen <p>Die Begleitung der Maßnahmen mit einer gut ausgerichteten Öffentlichkeitsarbeit wird empfohlen, um auch ungeübten/ unsicheren Radfahrern die Vorteile aufzuzeigen.</p> <p>Sukzessiv sollen die bestehenden anderen Radwege in Dinslaken rückgebaut und die Flächen für den Fußverkehr (siehe Maßnahmenpaket F 1) oder zur Straßenraumgestaltung genutzt werden. Dabei soll der Umbau zunächst in Tempo 30-Zonen erfolgen. Im weiteren Straßennetz sollte der Rück- oder Umbau immer vor dem Hintergrund der Verkehrssicherheit geprüft werden.</p> <p>Im Rahmen der Anpassung der Führungsformen sind auch die Knotenpunkte zu betrachten und sichere Möglichkeiten für den Radverkehr zu schaffen.</p>

Abbildung 123: „Sharrows“ – Fahrrad-Piktogrammketten



<i>Akteure</i>	Stadt Dinslaken, Straßenverkehrsbehörde, ggf. Polizei	<i>Umsetzungsfrist</i>	Kurzfristig (2022) bis mittelfristig (2032)
<i>Weiterer Nutzen</i>	Reduzierung von Konflikten mit Fußgängern		
<i>Kosten</i>	<p>teilweise jedoch auch sehr geringe Kosten</p>	<i>Priorisierung</i>	<p>gering bis hoch</p>

Detailmaßnahme Friedrich-Ebert-Straße

R3.1

Abbildung 124: Empfehlung Detailmaßnahme Friedrich-Ebert-Straße



Quelle: eigene Darstellung (Luftbild: Geofachdaten: © Stadt Dinslaken)

Beschreibung

Die Friedrich-Ebert-Straße ist eine wichtige Verbindung in Nord-Süd-Richtung durch die Innenstadt. Auf dieser Straße treffen eine Vielzahl von Nutzungsansprüchen aufeinander: Straßenbahn, Kfz-Verkehr, Radverkehr, Aufenthaltsansprüche sowie Fußverkehr. Diese Ansprüche gilt es, in Einklang zu bringen und eine sichere und attraktive Lösung zu finden. In einem kurzen Abschnitt wurde bereits ein Radfahrstreifen umgesetzt, der den Fuß- und Radverkehr deutlich voneinander trennt. Im weiteren nördlichen Verlauf zwischen Neustraße und Platz D'Agén besteht jedoch ein schmaler, anderer Radweg, der zu Konflikten führt.

Aus Sicht des Rad- und Fußverkehrs wird eine Trennung dieser beiden Nutzergruppen empfohlen, da insbesondere das Fußverkehrsaufkommen als hoch einzuschätzen ist.

Zwischen der Neustraße und der Klosterstraße sollte als sicherer Übergang zwischen dem Radweg im Seitenraum sowie der Mischführung ein Radfahrstreifen installiert werden. Hierfür werden die anderen Radwege zurückgebaut, der Kfz-Verkehr wird weiterhin gemeinsam mit der Straßenbahn geführt. Im weiteren Verlauf Richtung Kreisverkehr werden Radverkehr und Kfz-Verkehr gemeinsam geführt, die anderen Radwege werden umgebaut und der Fußverkehr bekommt somit ausreichend breite Gehwege. Zur Verdeutlichung der Mischführung werden Fahrrad-Piktogramme im Straßenraum markiert. Auch auf den Gehwegen sollten Fußgänger-Piktogramme markiert werden, um Radfahrenden die Trennung nochmals zu verdeutlichen.

Radfahrer, die von Norden kommen, können bei dem Einfahren einer Straßenbahn an der Haltelinie für den Kfz-Verkehr vorbei fahren. Hierfür wird ein Schutzstreifen markiert, der in den Radfahrstreifen übergeht.

Langfristig sollte angestrebt werden, den Kfz-Verkehr auf der gesamten Strecke mit der Straßenbahn gemeinsam zu führen, sodass die Flächeninanspruchnahme der Straßenbahn sowie der Kfz gesenkt und im Umkehrschluss mehr Flächen für Radfahrer, Fußgänger und Aufenthalt zur Verfügung stehen.

Einrichten von Fahrradstraßen		R4
<i>Zielsetzung</i>	Routen schaffen, auf denen Radfahrer Vorrang genießen und sich willkommen fühlen.	
<i>Zielgruppe</i>	Alle Radfahrenden; je nach Straßenabschnitt jedoch auch zielgruppenspezifisch (z. B. für Schüler)	
<i>Beschreibung</i>	<p>In Dinslaken existieren bereits zwei Fahrradstraßen. Weitere sollen im Rahmen der Radverkehrsförderung umgesetzt werden. Eine Fahrradstraße stellt eine gute Möglichkeit dar, Radfahrer auf wichtigen Streckenabschnitten zur bevorzugen und zu bündeln. Sie kann insbesondere als Parallelroute zu direkten, aber unattraktiven Führungen entwickelt werden.</p> <p>In Fahrradstraßen haben Radfahrer besondere Rechte. Sie ist im Grunde eine Straße ausschließlich für Radfahrer, die durch den Kfz-Verkehr genutzt werden darf, sofern sie für diesen freigegeben ist. Hiermit wird dem Radverkehr eine besondere Bedeutung eingeräumt. Auch wenn eine Fahrradstraße für den Autoverkehr freigegeben wird, muss der Kfz-Verkehr sich dem Radverkehr unterordnen. Dieser darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Kfz-Verkehr seine Geschwindigkeit verringern. Zudem ist es Radfahrern erlaubt, nebeneinander zu fahren.</p> <p>Empfehlungen zur Prüfung der Einrichtung von Fahrradstraßen enthält das Maßnahmenpaket zur Förderung des Radverkehrs (siehe Anhang V).</p>	

Abbildung 125: Bestehende Fahrradstraße in der Bachstraße



<i>Akteure</i>	Stadt Dinslaken, Straßenverkehrsbehörde	<i>Umsetzungsfrist</i>	kurzfristig (bis 2022)
<i>Weiterer Nutzen</i>	Erhöhung der Verkehrssicherheit, Schulwegsicherung		
<i>Kosten</i>	■ ■ ■ ■ ■	<i>Priorisierung</i>	■ ■ ■ ■ ■ gering bis hoch

Öffnen von Einbahnstraßen für Radverkehr in Gegenrichtung R5

<i>Zielsetzung</i>	Das Straßennetz soll für Radfahrer durchlässiger werden. Zudem soll das Fahren auf Gehwegen vermieden und die Situation für Fußgänger zusätzlich verbessert werden.
<i>Zielgruppe</i>	Alle Radfahrenden
<i>Beschreibung</i>	<p>Einbahnstraßen, bei denen die Öffnung für Radfahrer in Gegenrichtung möglich ist (siehe Exkurs auf den folgenden Seiten), sollen für den Radverkehr freigegeben werden. Neben der Öffnung sollte die Markierung von Fahrradporten in Knotenpunktbereichen den Radverkehr weiter sichern.</p> <p>Auf Grundlage der Voraussetzungen zur Öffnung von Einbahnstraßen (siehe nachfolgender Exkurs) wurden die bestehenden Einbahnstraßen im Radverkehrsnetz betrachtet und in Hinsicht auf eine Öffnung für den Radverkehr in Gegenrichtung bewertet.</p>

Abbildung 126: Geöffnete Einbahnstraße am Rutenwallweg



<i>Akteure</i>	Stadt Dinslaken, Straßenverkehrsbehörde	<i>Umsetzungsfrist</i>	kurzfristig (bis 2022)
<i>Weiterer Nutzen</i>			
<i>Kosten</i>		<i>Priorisierung</i>	<p><i>mittel bis hoch</i></p>

EXKURS | GRUNDLAGEN ZUR ÖFFNUNG VON EINBAHNSTRASSEN

Die Öffnung von Einbahnstraßen erhöht i.d.R. die Verkehrssicherheit aus folgenden Gründen:

- Weniger Radfahrer auf Fußwegen
- Weniger Unfälle mit sich öffnenden Türen
- Bessere Sicht beim Begegnen
- Erhöhung der Rücksichtnahme durch Wissen

In der Verwaltungsvorschrift der StVO werden seit 2009 folgende Voraussetzungen für die Öffnung formuliert (wurden im Vergleich zu der vorherigen VwV reduziert):

- Tempo 30-Straße
- ausreichende Begegnungsbreite
(bei Linienbusverkehr oder bei stärkerem Verkehr mit LKWs mind. 3,50 m)
- übersichtliche Verkehrsführung
- wo erforderlich, ist Schutzraum anzulegen

Die StVO gibt somit keine Mindestbreite für übliche Wohnstraßen an. Hinweise gibt hingegen die ERA (FGSV (2010)). Demnach würden sich Fahrgassenbreiten von 3,00 m Breite sich für die Freigabe eignen, solange ausreichend Ausweichmöglichkeiten (z. B. freigehaltene Einfahrten) für eine sichere Begegnung vorhanden sind. Geringere Breiten sind im Einzelfall möglich, soweit eine Begegnungswahrscheinlichkeit aufgrund der Verkehrsstärken sowie der Länge der Einbahnstraße nur sehr gering ist. Bei zulässigen Höchstgeschwindigkeiten höher als 30km/ h kommt insbesondere die Öffnung von Einbahnstraßen mit Hilfe von Radfahrstreifen oder Radwegen in Gegenrichtung in Betracht.

Weitere Maßnahmen/ Anforderungen, die mit der Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr verbunden sein könnten:



- Beschränkung des Parkens auf der in Einbahnstraßenrichtung linken Seite, um direkten Blickkontakt zu ermöglichen und die Unfallgefahr zu reduzieren.
- Bei Verkehrsstärken von mehr als 400 Kfz/ h kommen insbesondere Schutzstreifen entgegen der Fahrtrichtung in Frage. Hier sind Fahrbahnbreiten von mind. 3,75 m notwendig.
- Kurvenbereiche sollten vom ruhenden Verkehr freigehalten werden, um die Sichtbeziehungen an diesen Gefahrenpunkten zu verbessern.
- Knotenpunkte als potenzielle Problemstellen sollen sicher gestaltet werden, beispielsweise durch Fahrradportent

Abbildung 127: Fahrradpforte am Rutenwall (die Länge des Radfahrstreifens sollte mind. 5,00 m betragen, ist in diesem Falle also zu kurz (FGSV 2010))



EXKURS | GRUNDLAGEN ZUR ÖFFNUNG VON EINBAHNSTRASSEN (siehe ERA)

<p>The diagram shows a one-way street layout. On the left is a sidewalk (Gehweg). To its right is a parking strip (Parkstreifen) with a red circle with a white diagonal line sign. To the right of the parking strip is a 3.00 m wide driving lane (Fahrweg). On the right side of the driving lane is another sidewalk (Gehweg).</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Max. zul. Höchstgeschwindigkeit Tempo 30 ▪ Bis 400 Kfz/ h ▪ Fahrgassenbreite von 3,00 m (oder ausreichend Ausweichmöglichkeiten/ kurzer Einbahnstraßenabschnitt)
<p>The diagram shows a one-way street layout. On the left is a sidewalk (Gehweg). To its right is a parking strip (Parkstreifen) with a red circle with a white diagonal line sign. To the right of the parking strip is a 3.75 m wide driving lane (Fahrweg). On the right side of the driving lane is another sidewalk (Gehweg). Dimensions are indicated: 2.00 m for the sidewalk, 2.50 m for the parking strip, and 1.25 m for the driving lane.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Max. zul. Höchstgeschwindigkeit Tempo 30 ▪ ab 400 Kfz/ h ▪ Fahrgassenbreite von 3,75 m
<p>The diagram shows a one-way street layout. On the left is a sidewalk (Gehweg). To its right is a parking strip (Parkstreifen) with a red circle with a white diagonal line sign. To the right of the parking strip is a 1.60 m wide dedicated cycle lane (Radweg) marked with a blue bicycle symbol. To the right of the cycle lane is a sidewalk (Gehweg). Dimensions are indicated: 0.75 m for the sidewalk, 1.60 m for the cycle lane, and 2.50 m for the parking strip.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Baulicher Radweg bei zul. Höchstgeschwindigkeiten > 30km/h, in Ausnahmefällen (z.B. bei starken Radverkehrsströmen oder auf innenstadtnahen Straßen mit Liefer- und/oder Linienbusverkehren) ▪ Radwegebreite von 1,60 m ▪ Gehwegebreite mind. 2,50 m
<p>The diagram shows a one-way street layout. On the left is a sidewalk (Gehweg). To its right is a parking strip (Parkstreifen) with a red circle with a white diagonal line sign. To the right of the parking strip is a 1.85 m wide cycle lane (Radweg) marked with a blue bicycle symbol. To the right of the cycle lane is a sidewalk (Gehweg). Dimensions are indicated: 0.75 m for the sidewalk, 1.25 m for the parking strip, 1.85 m for the cycle lane, 0.75 m for the sidewalk, and 2.00 m for the parking strip.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ In Ausnahmefällen (z.B. bei starken Radverkehrsströmen oder auf innenstadtnahen Straßen mit Liefer- und/oder Linienbusverkehren) ▪ Breite des Radfahrstreifens von mind. 1,85 m ▪ Sicherheitsabstand zum Parken von mind. 0,50 m ▪ Fahrbahngasse von 3,00 m

Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr		R6	
<i>Zielsetzung</i>	Das Straßennetz soll für den Radverkehr durchlässig gestaltet werden. Hierzu zählt auch die bestehende Fußgängerzone, in der eine Vielzahl wichtiger Ziele liegt.		
<i>Zielgruppe</i>	Alle Radfahrenden		
<i>Beschreibung</i>	<p>Die Neustraße sowie die Duisburger Straße/ Eppinghovener Straße bilden die zentrale Fußgängerzone in Dinslaken. In einem Teilbereich ist die Eppinghovener Straße bereits für den Radverkehr freigegeben (im Bereich des Altmarktes bis zur Voerder Straße).</p> <p>Die Öffnung der Fußgängerzone ist ein sensibles Thema, da insbesondere der Fußverkehr keine gravierenden Nachteile erfahren soll. Aus diesem Grund wird ein zweistufiges Modell vorgesehen. In einem ersten Schritt soll der bislang noch nicht für den Radverkehr freigegebene Teil der Fußgängerzone versuchsweise außerhalb der Geschäftszeiten freigegeben werden. Eine nachfolgende Evaluation soll die Ergebnisse ermitteln. Aus diesen sollte dann abgeleitet werden, ob in einem zweiten Schritt eine Öffnung auch während der Geschäftszeiten (zumindest in weiteren Teilabschnitten) möglich ist.</p> <p>Die ERA empfiehlt eine Mischung des Fuß- und Radverkehrs bis zu einer Fußgängerbelastung von 100 pro Stunde pro Meter Fußgängerzonenbreite. Diese Fußgängerfrequenzen werden auf der Neustraße während der Geschäftszeiten teilweise (insb. abhängig vom Wetter, Wochentag) leicht überschritten – sodass eine weitere testweise Freigabe während der Geschäftszeiten Aufschlüsse über mögliche Konflikte und die Notwendigkeit weiterer Maßnahmen geben sollte. Optional kann, z. B. durch die Anordnung von Möblierung oder eine Materialwahl, eine Kanalisierung der Radfahrer auf einem Streifen erfolgen (siehe ERA).</p>		
<i>Akteure</i>	Stadt Dinslaken, Straßenverkehrsbehörde, ggf. Absprache mit Einzelhändlern	<i>Umsetzungsfrist</i>	kurzfristig (bis 2022)
<i>Weiterer Nutzen</i>	Erweiterung und Verbesserung der Durchlässigkeit des Radverkehrsnetzes, Verbesserung der Wege im Schülerverkehr		
<i>Kosten</i>		<i>Priorisierung</i>	

Beschilderung von für den Fuß- und Radverkehr geöffneten Sackgassen R7






<i>Zielsetzung</i>	Die bestehende Durchlässigkeit der Sackgassen soll verdeutlicht werden, da sie wichtiger Bestandteil des Dinslakener Radverkehrsnetzes sind. Das Fahrrad soll als Kurzstreckenverkehrsmittel attraktiver gemacht werden.		
<i>Zielgruppe</i>	Alle Radfahrenden und Zu-Fuß-Gehenden		
<i>Beschreibung</i>	<p>In Dinslaken gibt es viele Sackgassen, die zwar für den Radverkehr am Ende durchlässig sind, dies jedoch nicht am Beginn der Sackgasse ersichtlich wird (siehe Foto: Parkstraße). Dies soll zukünftig durch die Installation von neuen Verkehrszeichen (siehe Abbildung 128) verdeutlicht werden.</p> <p>Insgesamt werden im definierten Radwegenetz etwa 40 Sackgassen neu beschildert werden müssen. In Einzelfällen (z. B. Elmar-Sierp-Platz), in denen sich Sackgassen nicht in Radverkehrsanlagen fortsetzen, ist dort nur eine Beschilderung für Fußgänger notwendig.</p>	<p>Abbildung 128: Neue Beschilderung von für den Rad- und Fußverkehr geöffneten Sackgassen</p> 	

Abbildung 129: Fehlende Beschilderung der für Radfahrer durchlässigen Sackgasse (Parkstraße)



<i>Akteure</i>	Stadt Dinslaken, Straßenverkehrsbehörde	<i>Umsetzungsfrist</i>	kurzfristig (bis 2022)
<i>Weiterer Nutzen</i>	Erhöhung Radverkehrs- und Fußverkehrsanteils, Erweiterung des Rad- und Fußverkehrsnetzes		
<i>Kosten</i>		<i>Priorisierung</i>	 <i>mittel bis hoch</i>

Fahrradfreundlicher Umbau von Knotenpunkten/ Einmündungen		R8	
<i>Zielsetzung</i>	Die Knotenpunkte in Dinslaken sollen fahrrad- und fußgängerfreundlicher gestaltet werden. Auch die Sicherheit soll durch die Maßnahmen insgesamt erhöht werden.		
<i>Zielgruppe</i>	Alle Radfahrenden und Zu-Fuß-Gehenden		
<i>Beschreibung</i>	<p>Knotenpunkte stellen auch in Dinslaken ein hohes Risiko für Unfälle dar. Insbesondere schlechte Sichtverhältnisse, unzureichende Verdeutlichung von Vorrangsituationen oder das Radfahren entgegen der Fahrtrichtung sind hierfür verantwortlich. Das Führen von Radfahrern auf der Fahrbahn ist eine gute Möglichkeit, um mit Markierungen in Knotenpunkten die Regelungen für alle Verkehrsteilnehmer zu verdeutlichen.</p> <p>Es gibt eine Vielzahl von Möglichkeiten, Knotenpunkte fahrradfreundlich umzugestalten. Maßnahmen reichen von Markierungsmaßnahmen, der Integration des Radverkehrs in die Signalumläufe an Kreuzungen bis hin zu einem kompletten Umbau der Knotenpunkte. Zu-Fuß-Gehende und Radfahrer sollten möglichst getrennt im Knotenpunkt geführt werden, um Konflikte zu vermeiden (siehe auch Kapitel 5.3.1).</p> <p>Insbesondere die Umgestaltung von Knotenpunkten vor dem Hintergrund der Erhöhung der Verkehrssicherheit führt zu einer hohen Priorität der Maßnahmen. Knotenpunkte, die im Rahmen der Analyse als Unfallhäufungsstellen identifiziert wurden, wurden explizit betrachtet (siehe Kapitel 3.3.2).</p> <p>Entwickelt wurden beispielhafte Maßnahmen, die auf weitere Knotenpunkte in Dinslaken übertragen werden können. Eine ganzheitliche Betrachtung aller Knotenpunkte war im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes nicht möglich.</p> <p>Die Optimierung von Knotenpunkten ist eine Daueraufgabe. Weitere Knotenpunkte, die verbessert werden sollten, ergeben sich beispielsweise entlang der L1, entlang der Wilhelm-Lantermann-Straße, der Karl-Heinz-Klingen-Straße sowie der Oberhausener Straße.</p>		
<i>Akteure</i>	Stadt Dinslaken, Straßenverkehrsbehörde, Straßenbaulastträger	<i>Umsetzungsfrist</i>	Kurzfristig (2022; insbesondere an Unfallhäufungsstellen) bis langfristig (2032)
<i>Weiterer Nutzen</i>	Erhöhung Verkehrssicherheit; Erhöhung Radverkehrsanteil		
<i>Kosten</i>	 <i>teilweise jedoch auch sehr geringe Kosten</i>	<i>Priorisierung</i>	 <i>gering bis sehr hoch</i>

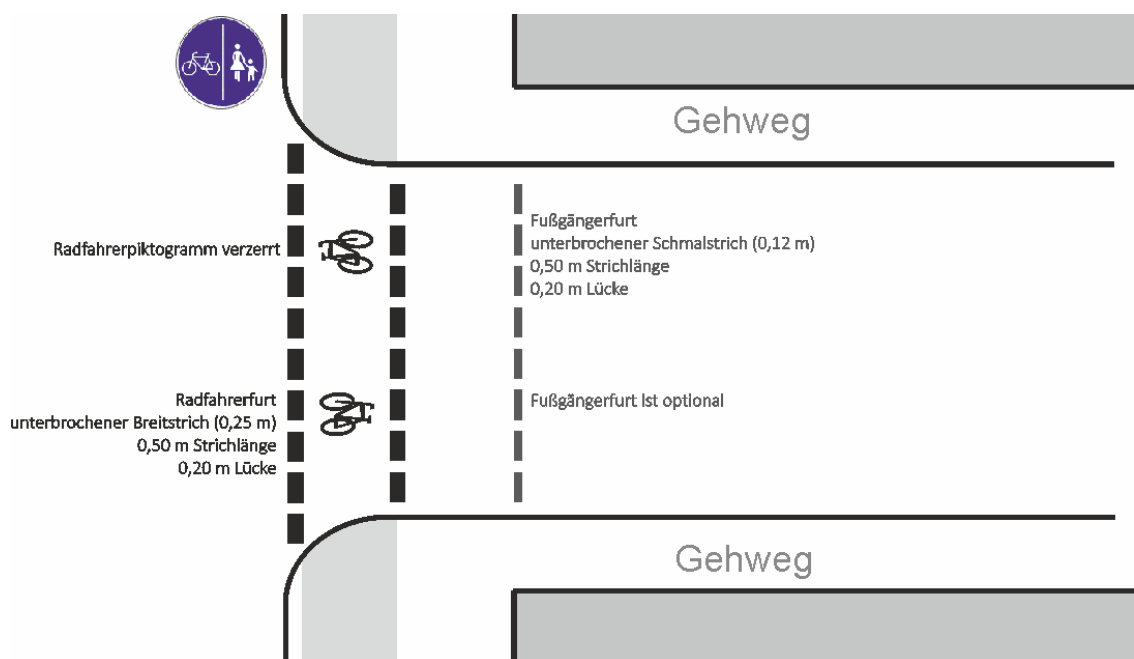
Exkurs | Radfahrerfurten (Seite 1)

Radfahrerfurten sollen bei vorhandenen Radwegen angelegt werden, wenn die Radfahrer gegenüber dem Fahrzeugverkehr bevorrechtigt sind (RMS1; ERA). Radfahrerfurten bestehen aus einem unterbrochenen Breitstrich (0,25 m) mit einer Strichlänge von 0,50 m und einer Lückenzahl von 0,20 m (RMS1; RMS2).

In Konfliktbereichen können Furten durch das Sinnbild „Fahrrad“ weiter verdeutlicht werden. Die Piktogramme sind dreifach überhöht darzustellen (ERA; RMS1). Furtmarkierungen für Fußgänger sind – ausgenommen an signalisierten Knotenpunkten – optional. (RMS1)

Im Zuge von bevorrechtigten Straßen – und an signalisierten Knotenpunkten - müssen Gehwege, die für Radfahrer freigegeben sind, über die untergeordneten Knotenpunktarme Furtmarkierungen erhalten (ERA; RMS1). Hier sollen Radfahrerfurten verwendet werden.

Abbildung 130: Furtmarkierungen bei getrennten Geh- und Radwegen entlang von bevorrechtigten Hauptverkehrsstraßen mit Vorfahrtsregelung durch Verkehrszeichen



Exkurs | Radverkehrsfurten (Seite 2)

Abbildung 131: Furtmarkierungen bei anderen Radwegen entlang von bevorrechtigten Hauptverkehrsstraßen mit Vorfahrtsregelung durch Verkehrszeichen

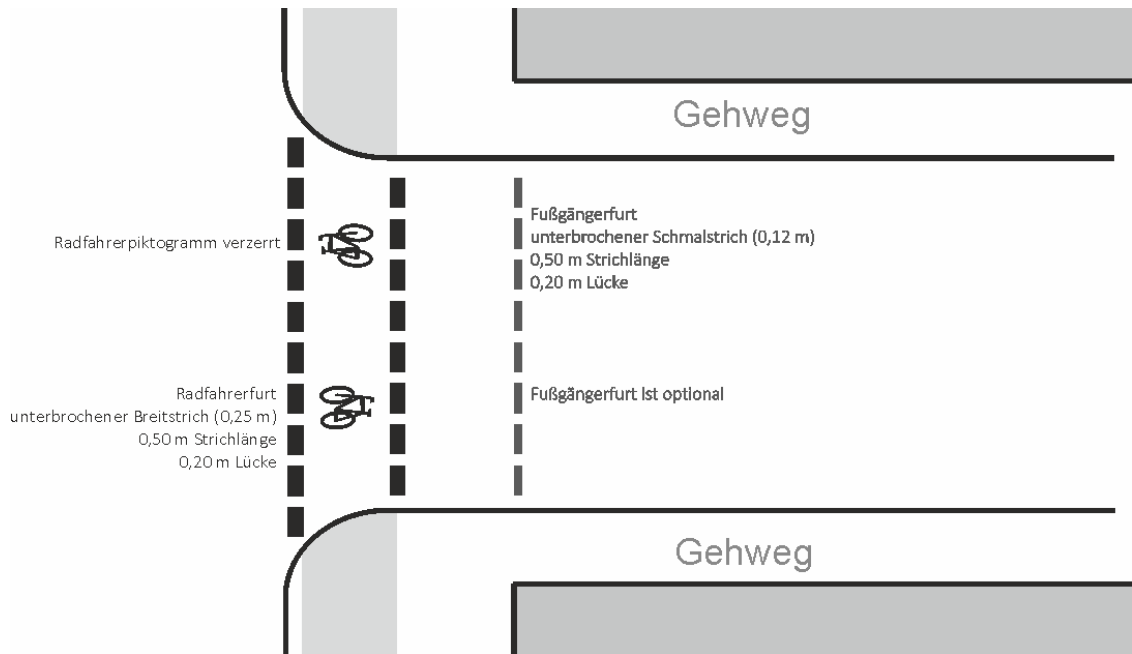
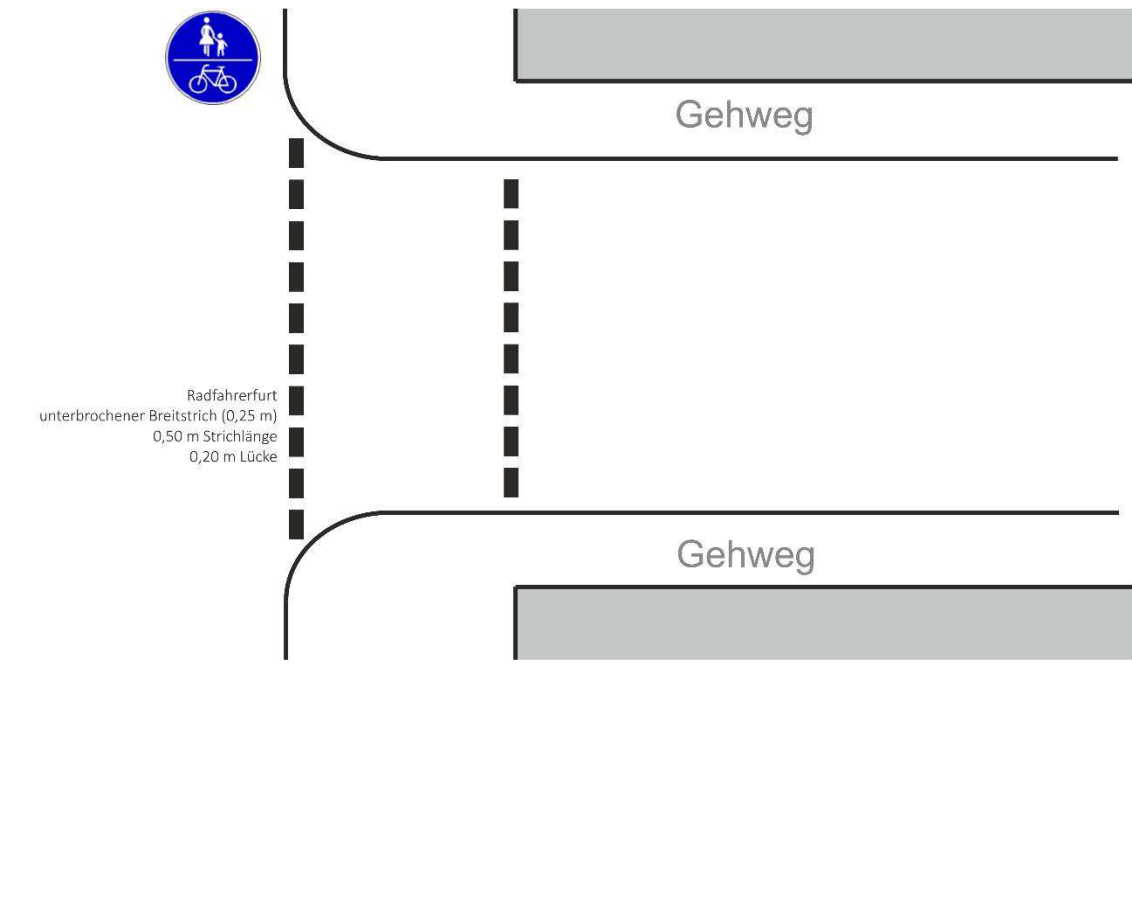


Abbildung 132: Furtmarkierungen bei gemeinsamen Geh- und Radwegen entlang von bevorrechtigten Hauptverkehrsstraßen mit Vorfahrtsregelung durch Verkehrszeichen



Exkurs | Radverkehrsfurten (Seite 3)

Abbildung 133: Furtmarkierungen bei für den Radverkehr freigegebenen Gehwegen entlang von bevorrechtigten Hauptverkehrsstraßen mit Vorfahrtsregelung durch Verkehrszeichen

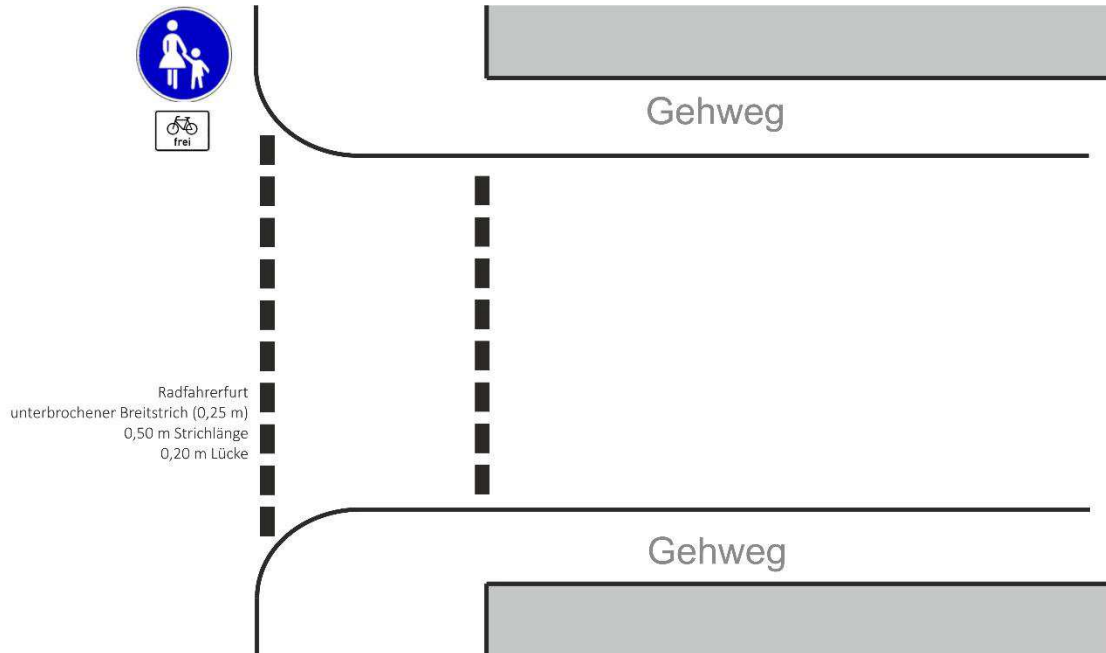
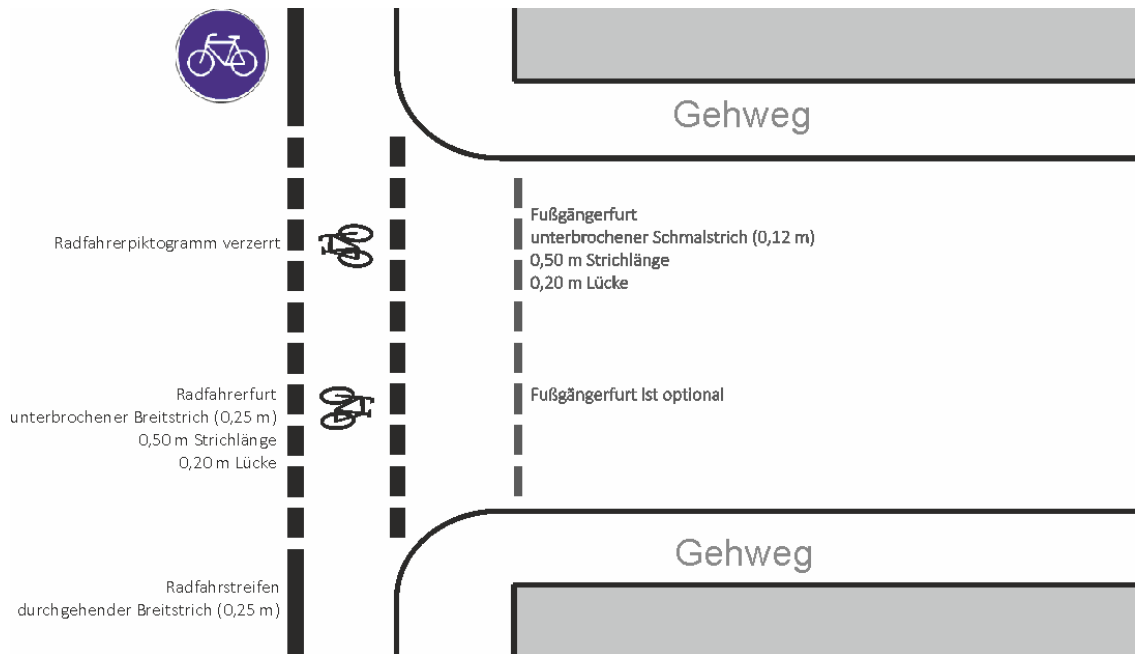


Abbildung 134: Furtmarkierungen bei Radfahrstreifen entlang von bevorrechtigten Hauptverkehrsstraßen mit Vorfahrtsregelung durch Verkehrszeichen



Exkurs | Radverkehrsfurten (Seite 4)

Abbildung 135: Furtmarkierungen bei Schutzstreifen entlang von bevorrechtigten Hauptverkehrsstraßen mit Vorfahrtsregelung durch Verkehrszeichen

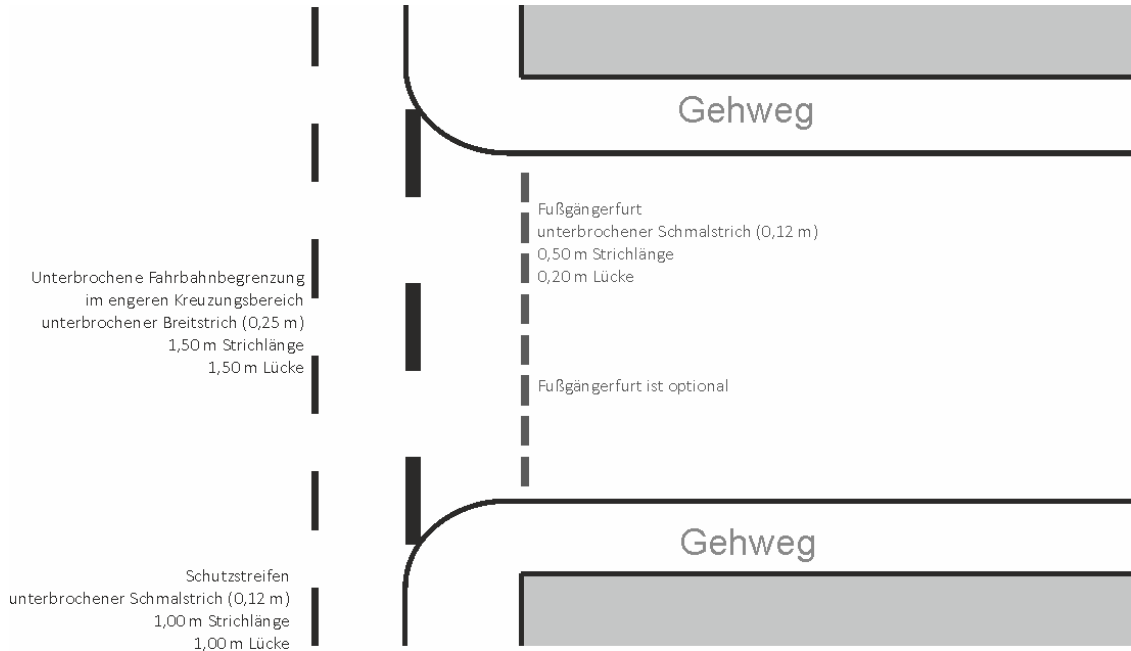
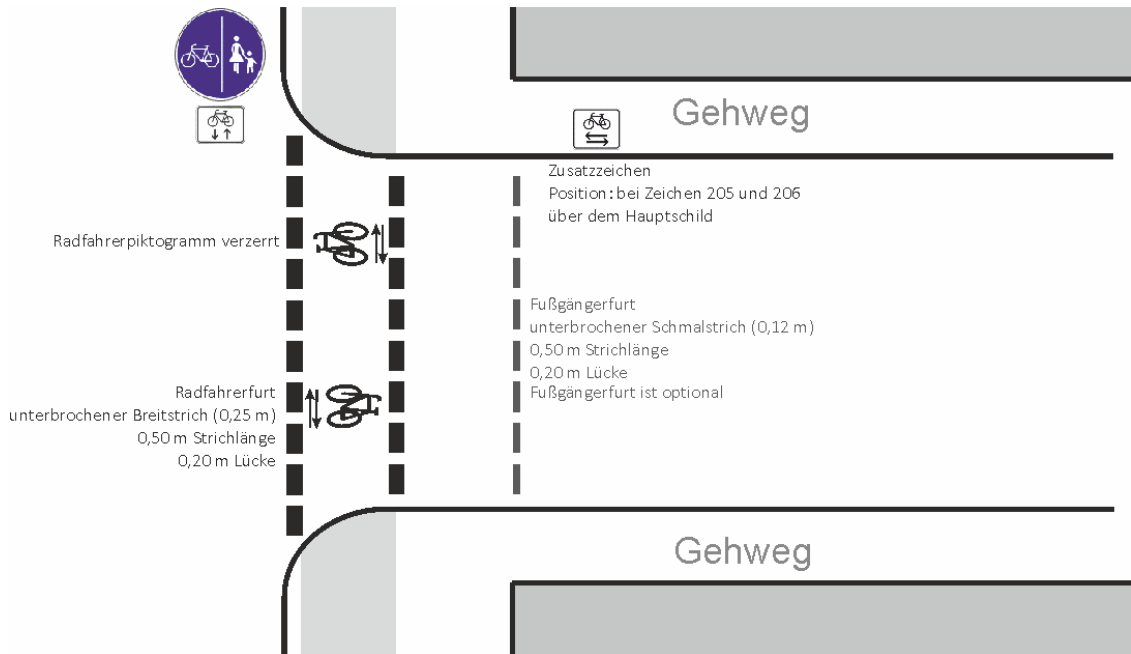


Abbildung 136: Furtmarkierungen bei getrennten Geh- und Radwegen im Zweirichtungsverkehr entlang von bevorrechtigten Hauptverkehrsstraßen mit Vorfahrtsregelung durch Verkehrszeichen



Exkurs | Roteinfärbung von Furten

Radfahrerfurten sollen insbesondere an besonderen Gefahrenpunkten rot eingefärbt werden. Dabei haben sich unterschiedliche Varianten herausgebildet, wobei die flächige Roteinfärbung der Empfehlung der FGSV entspricht und die höchste Signalwirkung hat. Unterbrochene Beistriche haben demgegenüber eine noch geringere Signalwirkung als durchgezogene.

Abbildung 137: Flächige Roteinfärbung einer Radfahrerfurt



Abbildung 138: Furtmarkierung mit einem durchgezogenen Beistrich



Abbildung 139: Furtmarkierung mit einem unterbrochenen Beistrich



Die Beispiele sind auch auf die Einfärbung von Schutzstreifen übertragbar.

Detailmaßnahme Hünxer Straße/ Wielandstraße

R8.1

Abbildung 140: Empfehlung Detailmaßnahme Hünxer Straße (Kreuzung Wielandstraße bis Technisches Rathaus)



Quelle: eigene Darstellung (Luftbild: Geofachdaten: © Stadt Dinslaken)

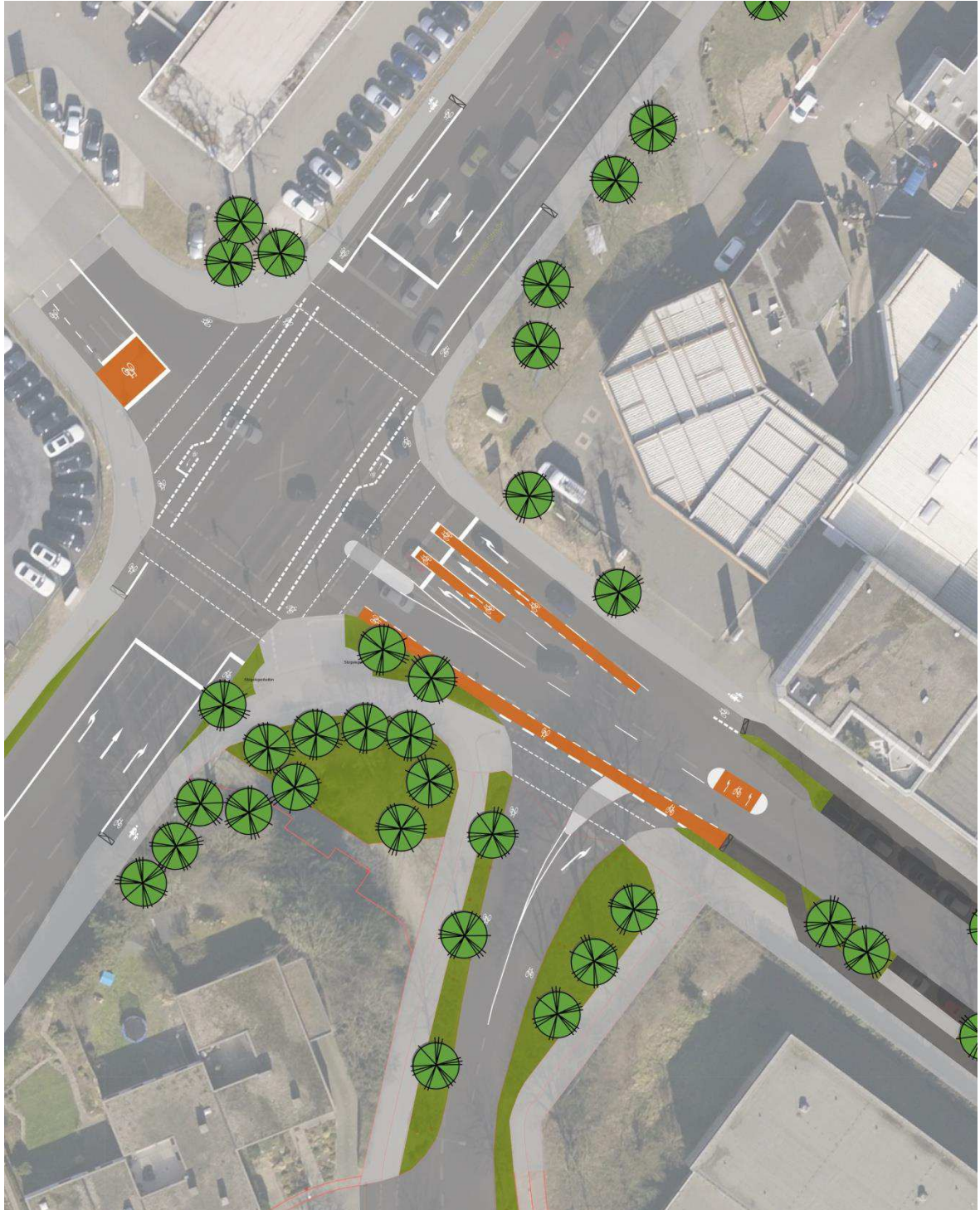
Beschreibung

Die Wielandstraße ist eine wichtige Verbindung zum und vom Bahnhof in Dinslaken. Insbesondere in Fahrtrichtung Lohberg ergeben sich Problemlagen, da ein Queren der Hünxer Straße nur schwer möglich ist, um auf den Radweg auf der gegenüberliegenden Straßenseite zu gelangen. Der Bau einer Mittelinsel an dieser Stelle ist nicht möglich, sodass die Einrichtung eines Zweirichtungswegs zwischen der Wielandstraße und der bestehenden Mittelinsel am Techn. Rathaus für die Verbesserung der Situation des Radverkehrs (insbesondere die Radfahrer, die vom Bahnhof kommen) empfohlen wird.

Hierfür muss grundsätzlich die Rechtsabbiegespur in die Wielandstraße zurückgebaut werden. Der Knotenpunktbereich wird im Bereich der Wielandstraße durch eine Aufpflasterung sowie zusätzliche Beschilderungen für den Radverkehr gesichert. Links abbiegende Radfahrer aus der Wielandstraße erhalten einen Schutzstreifen. Die Busbucht wird zurückgebaut (im Sinne eines Buskaps), um einen Zweirichtungsweg umsetzen zu können und die Konflikte zwischen Fußgänger und Radfahrer im Bereich der Haltestelle zu reduzieren.

Detailmaßnahme Willy-Brandt-Straße/ Wilhelm-Lantermann-Straße/ Am Alten
Drahtwerk

R8.2

Abbildung 141: Empfehlung Detailmaßnahme Wilhelm-Lantermann-Straße/ Willy-Brandt-Straße/ Am Alten
Drahtwerk

Quelle: eigene Darstellung (Luftbild: Geofachdaten: © Stadt Dinslaken)

Beschreibung

Der Radverkehr wird am Knotenpunkt Wilhelm-Lantermann-Straße/ Willy-Brandt-Straße heute mit dem Fußverkehr gemeinsam geführt. Dies erzeugt

insbesondere bei hohen Zahlen an Radfahrer und Fußgänger zu Problemen. Zusätzlich zieht die gemeinsame Führung nach sich, dass Radfahrer die Querungen oft entgegen der eigentlichen Fahrtrichtung nutzen und das Konflikt- und Gefahrenpotenzial weiter ansteigt. Aus diesen Gründen sollte der Radverkehr separat geführt werden – getrennt vom Fußverkehr und wo notwendig auch getrennt vom Kfz-Verkehr.

Hierfür wird der Radverkehr entlang der B8 sowie in der Wilhelm-Lantermann-Straße vor dem Knotenpunkt auf die Fahrbahn und mithilfe von Radfahrstreifen sicher geführt. Aufgrund der bestehenden Breiten in der Wilhelm-Lantermann-Straße sowie der Notwendigkeit von weiterhin insgesamt vier Spuren im Kreuzungsbereich, wird der Radverkehr mithilfe von Schutzstreifen an den Knotenpunkt herangeführt – vergleichbar mit dem bestehenden Beispiel am Knotenpunkt Am Neutor/ Hans-Böckler-Straße – und kann auf diese Weise direkt links abbiegen. Aufgrund des erhöhten Konfliktpotenzials mit dem Kfz-Verkehr in diesem Bereich, werden die Schutzstreifen zusätzlich vollflächig rot eingefärbt.

Für das direkte Linksabbiegen aus der Straße Am Alten Drahtwerk wird ein aufgeweiteter Radaufstellstreifen markiert. Dies ist insbesondere aufgrund der untergeordneten Funktion der Straße möglich.

Radfahrer, die entlang der Willy-Brandt-Straße fahren und links abbiegen wollen, werden Flächen zum indirekten Linksabbiegen markiert. Eine zusätzliche, separate Signalisierung ist hier notwendig.

Der Zweirichtungsradweg auf der südlichen Straßenseite der Wilhelm-Lantermann-Straße zwischen der Willy-Brandt-Straße und der Schillerstraße sollte aufgehoben werden, ebenso der andere Radweg auf der Schillerstraße. Radfahrer aus der Schillerstraße sollen mithilfe einer neuen Mittelinsel die Wilhelm-Lantermann-Straße queren können. Auch diese wird aufgrund der Sicherheit rot eingefärbt.



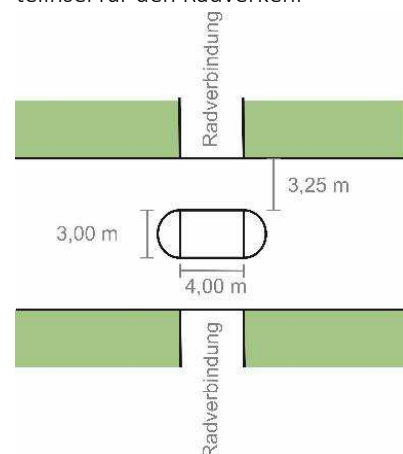
Bau von Querungshilfen		R9	
Zielsetzung	Verbesserung Durchlässigkeit des Radwegenetzes, Verkehrssicherheitserhöhung		
Zielgruppe	Alle Radfahrenden und Zu-Fuß-Gehenden (siehe auch F3)		
Beschreibung	<p>Querungshilfen können aus zweierlei Gründen als notwendig oder empfehlenswert betrachtet werden. Zum einen verbessern sie die Durchlässigkeit des Netzes, da insbesondere Hauptverkehrsstraßen mit einer erhöhten Verkehrsbelastung querbar gemacht werden. Zum anderen sind sie bei der Freigabe linker Radwege notwendig⁵³.</p> <p>Empfehlenswert sind sie zusätzlich auf Verbindungen, an denen eine Radverbindung eine Hauptverkehrsstraße kreuzt. Empfehlungen für Mittelinseln beinhalten die Maßnahmentabellen im Anhang V. Darüber hinaus sollten zukünftig dauerhaft die Notwendigkeiten für Querungshilfen und bestehende Querungshilfen auf ausreichende Breiten für den Radverkehr geprüft werden.</p> <p>Nicht an allen Straßen ist es notwendig, eine Querungshilfe in Form einer Mittelinsel oder Lichtsignalanlage zu errichten. Die ERA (FGSV 2010) gibt die Empfehlung, dass Querungsanlagen in der Regel notwendig sind, wenn bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von bis zu 50km/ h die Verkehrsstärke bei mehr als 1.000Kfz/ h oder bei über 50km/ h bei 500Kfz/ h liegt. Empfehlungen zu Einsatzgrenzen von Mittelinseln gibt es seitens der VwV-StVO sowie der FGSV nicht.</p> <p>Mittelinseln sollen für den Radverkehr mind. eine Tiefe von 3,00 m sowie eine Breite von 4,00 m aufweisen. Dies entspricht den Anforderungen der FGSV (RASt (FGSV 2006) sowie ERA FGSV 2010)).</p>		
Akteure	Stadt Dinslaken, Straßenbaulastträger	Umsetzungsfrist	kurzfristig (2022) bis langfristig (2032)
Weiterer Nutzen	Erhöhung der Verkehrssicherheit		
Kosten		Priorisierung	 sehr gering bis hoch

Abbildung 142: Regelmaße einer Mittelinsel für den Radverkehr



⁵³ Die VwV-StVO schreibt für die Freigabe linker Radwege vor, dass „am Anfang und am Ende einer solchen Anordnung [...] eine sichere Quermöglichkeit der Fahrbahn zu schaffen [ist]“ (II zu Absatz 4 Satz 3 und 4 VwV-StVO).

Rückbau von Pollern und Umlaufsperrn **R10**

<i>Zielsetzung</i>	Rückbau von Gefahrenstellen (auch für den Fußverkehr)
<i>Zielgruppe</i>	Alle Radfahrenden
<i>Beschreibung</i>	<p>Feste Einbauten auf Radwegen sind besonders gefährlich, wenn sie im Dunkeln nicht zu sehen sind. Doch auch bei Tageslicht können sie zu Gefahrenpunkten für Radfahrende werden.</p> <p>Deswegen sollen insbesondere Poller und Umlaufsperrn zurückgebaut bzw. den aktuell geltenden Standards angepasst werden. Folgende Standards sollten angesetzt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ An Umlaufsperrn ist eine Überlappung der Gitter zu verhindern. Der Abstand zwischen den Gittern beträgt mind. 1,50 m, der Abstand zur Straße/ zum auftreffenden Gehweg mind. 3,00 m. (vgl. FGSV (2010)) ▪ Poller sollten mindestens einen Abstand von 2,00 aufweisen und auffällig gefärbt sowie beidseitig retroreflektierend gestaltet werden. (vgl. FGSV (2010)) ▪ Wenn die Poller zusätzlich nicht gleichzeitig als Standort für ein Verkehrszeichen (oder ähnlich hoher Einbauten) dienen, sind sie in der Zufahrt in einem 20 m langen Keil aus weißer Radmarkierung einzufassen. (vgl. ERA (FGSV 2010)) <p>Die im Rahmen des Gutachtens identifizierten Poller und Umlaufsperrn im Radwegenetz sollen zurückgebaut/ angepasst werden. Die weiteren, in Dinslaken befindlichen Poller und Umlaufsperrn sollen näher überprüft und ggf. angepasst werden. Die erhobenen Poller und Umlaufsperrn geben hier erste Anhaltspunkte für die weitere Prüfung (siehe Anhang V).</p>

Abbildung 143: Anforderungen (Mindestbreiten) an Umlaufsperrn

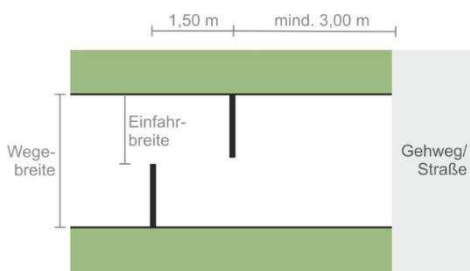


Abbildung 144: Mindestabstand von Pollern

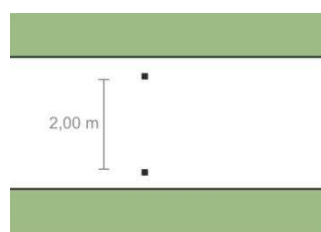
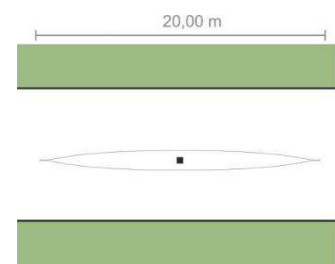




Abbildung 145: Markierung von Pollern



<i>Akteure</i>	Stadt Dinslaken, Straßenverkehrsbehörde	<i>Umsetzungsfrist</i>	kurzfristig (bis 2022)
<i>Weiterer Nutzen</i>	Erhöhung der Verkehrssicherheit		
<i>Kosten</i>		<i>Priorisierung</i>	 gering bis hoch

Ausbau der Radabstellanlagen am Bahnhof sowie in der Innenstadt		R11
<i>Zielsetzung</i>	Schaffen von sicheren und attraktiven Radabstellanlagen an wichtigen Zielen des Radverkehrs	
<i>Zielgruppe</i>	Alle Radfahrer, insbesondere Pendler	
<i>Beschreibung</i>	<p>Für den Radverkehr ist es besonders wichtig, Abstellanlagen in direkter Lage zur Quelle und zum Ziel zu haben, die auch eine Qualität aufweisen (siehe Exkurs). Im Rahmen der Befahrungen und der Besichtigungen in der Innenstadt konnten einige Orte identifiziert werden, an denen wild abgestellte Fahrräder vermehrt vorzufinden sind.</p> <p>Insbesondere für die Verknüpfung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel Bahn und Fahrrad spielen die Abstellanlagen am Bahnhof von Dinslaken eine wichtige Rolle. Täglich stehen hier etwa 550 Räder, wohingegen es nur 250 qualifizierte Radabstellanlagen gibt. Die bestehenden Anlagen sind somit überlastet, was im Bahnhofsumfeld häufig zu wild abgestellten Rädern führt. Das Angebot der Abstellanlagen am Bahnhof sollte erweitert werden. Dabei sollte insbesondere auf die Anforderungen unterschiedlicher Nutzergruppen geachtet werden, sodass ein abgestuftes System angestrebt werden sollte.</p> <p>Vorstellbar ist eine Kombination aus einem Fahrradparkhaus (überdacht, bewacht, ggf. weitere Serviceleistungen), weiteren Fahrradboxen (überdacht, gesichert, zu mieten, Kosten für den Nutzer entstehen) sowie Anlehnbügel in direkter Nähe zum Bahnhof (ggf. überdacht, nicht bewacht, kostenfrei).</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Fahrradparkhaus (überdacht, bewacht, ggf. weitere Serviceleistungen) 2. Gesicherte Station (mit einem automatischen Zugangssystem) 3. Fahrradboxen (max. 10; Lademöglichkeiten, ggf. Integration von Leihrädern) 4. Anlehnbügel in direkter Nähe zum Bahnhofseingang (zur Qualität unterschiedlicher Typen von Anlehnbügeln siehe nachfolgenden Exkurs) <p>Dieses Konzept ist insbesondere im Rahmen der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes zu berücksichtigen.</p> <p>Auch in der Innenstadt konnte Potenzial für weitere Abstellanlagen ermittelt werden. Insbesondere auf dem neu gestalteten Neutorplatz sollten weitere Anlehnbügel für Räder installiert werden. Ein erster möglicher Standort wäre unter den Bäumen am Durchgang in Richtung Hans-Böckler-Straße. Auch im Umfeld der Volkshochschule und der Stadtbibliothek sollte nach weiteren Möglichkeiten</p>	

	<p>für Anlehnbügel geschaut werden, hier muss ggf. die Umwandlung von bestehenden Kfz-Stellplätzen in Betracht gezogen werden, da die verfügbaren Flächen gering sind.</p> <p>Insgesamt ist eine Verbesserung der Qualität und Quantität von Stellplätzen an öffentlichen Einrichtungen anzustreben – so beispielsweise an der Ernst-Barlach-Gesamtschule und grundsätzlich an allen Schulstandorten, in Nebenzentren/Versorgungsbereichen sowie Haltestellen des ÖV.</p> <p>Insbesondere private Abstellanlagen, die auf Gehwegen stehen und diese blockieren, sollten untersagt bzw. auf privatem Grund platziert werden.</p>		
<i>Akteure</i>	Stadt Dinslaken, DB	<i>Umsetzungsfrist</i>	kurzfristig (2022) bis mittelfristig (2027)
<i>Weiterer Nutzen</i>	Steigerung der Anzahl intermodaler Wege		
<i>Kosten</i>	 <p>variieren je Form der Abstellanlage</p>	<i>Priorisierung</i>	 <p>mittel bis hoch</p>

Exkurs | Anforderungen an Radabstellanlagen (Seite 1)

Radabstellanlagen sind ein wichtiger Bestandteil der Radverkehrsförderung. Das Rad muss hierbei in Wohnungsnähe oder an den Zielen des Radverkehrs sicher, standfest, einsehbar und nach Möglichkeit auch witterungsgeschützt abstellbar sein. Detaillierte Empfehlungen für Radabstellanlagen enthalten die einschlägigen Regelwerke (vgl. Hinweise zum Fahrradparken - FGSV (2012)):

- guter und sicherer Halt aller Fahrradgrößen und -typen ohne Beschädigungsgefahr an Fahrrad oder Teilen der Abstellanlage
- gute Zugänglichkeit zum bequemen Ein- und Ausparken mit ausreichendem Bewegungsspielraum, Achsenabstände der Fahrradhalter mind. 1 m, besser 1,5 m
- ausreichender Diebstahlschutz durch Anschließmöglichkeit eines der Räder sowie des Rahmens, sofern das Fahrrad nicht komplett eingeschlossen werden kann
- einfache Reinigung und sicherer Betrieb durch übersichtliche Gestaltung, ausreichende lichte Höhe bei Überdachung, Vermeidung von scharfen Kanten und Sturzgefahren; insbesondere sollten Einschränkungen der Barrierefreiheit durch Radabstellanlagen vermieden werden;
- gute Installationsmöglichkeiten durch vielseitig geeignete Anlehn- und Anschließmöglichkeiten der Fahrräder an der Radabstellanlage (z. B. durch zusätzlichen Unterholm)
- stadtgestalterische Verträglichkeit neben der aus verkehrlicher Sicht wichtigen Erkennbarkeit der Fahrradabstellmöglichkeiten in Form von einfachen und zurückhaltenden Formen und Farben sowie einem gestalterisch abgestimmten Einsatz von Werbeträgern

Exkurs | Anforderungen an Radabstellanlagen (Seite 2)

Tabelle 4: Vor- und Nachteile gängiger Typen von Radabstellanlagen

	Anlehnhalter/ -bügel	Lenkerhalter	Vorderrad- halter	Aufhängun- gen	Transpor- table Halter
Kundensicht					
Guter Halt	++	--	--	+	+
Zugänglichkeit	+	o	-	o	o
Diebstahlschutz	++	-	--	+	o
Betriebssicht					
Betrieb	+	-	--	o	+
Installation	-	+	o	o	+
Stadtgestalt	+	-	o	--	o

++ sehr vorteilhaft, + vorteilhaft, o neutral, - nachteilhaft, -- sehr nachteilhaft

Quelle: Eigene Darstellung nach FGSV 2012: 15



Tabelle 5: Empfohlene Entfernung von Abstellanlagen in Abhängigkeit von der Parkdauer

Zweck	Empfohlene Entfernung
kurze Erledigung, z.B. bis 1 Stunde	10 m
längere Erledigung, mehrere Stunden	25 m
Tagesparken für z.B. Mitarbeiter, ÖPNV-Kunden	50 m- 75 m
Tagesparken mit zusätzlichen Dienstleistungen, wie Fahrradstation, oder -boxen	100 m

Tabelle 6: Kosten je Fahrradstellplatz in Bezug auf die unterschiedlichen Ausgestaltungen

Form	Kosten je Stellplatz
Fahrrad-Parkhaus oder Radstation	3.000 €
Gesicherte Station (mit einem automatischen Zugangssystem)	1.000 €
Fahrrad-Boxen (inkl. Lademöglichkeiten)	600 €
Anlehnbügel	150 €



5.3.4 Nicht-investive Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs



Stellplatzsatzung für den Radverkehr		R12	
Zielsetzung	Schaffen von ausreichend und qualitativ hochwertigen Abstellanlagen für Fahrräder bei Neubauten, Erweiterungen sowie Nutzungsänderungen		
Zielgruppe	Bauende, Architekten, städtische Planer, Bauordnung		
Beschreibung	<p>Mit der Novelle der Bauordnung NRW entscheiden nun allein die Kommunen, ob und in welchem Maße sie die Errichtung von Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen bei baulichen Anlagen mit kommunalen Satzungen regeln. Seitens des Landes werden diesbezüglich keine Vorgaben mehr gemacht. Auf diese Weise wird der Tatsache Rechnung getragen, dass die Frage, wie viele Stellplätze und Fahrradabstellplätze für ein Gebäude notwendig sind, maßgeblich von der städtebaulichen Konzeption und der örtlichen Verkehrsplanung sowie der ÖPNV-Infrastruktur beeinflusst wird. Die Entscheidung über den Stellplatzbedarf wird daher künftig durch die Räte und nicht mehr durch die Bauaufsichtsbehörden getroffen.</p> <p>Bei einem Inkrafttreten der Novellierung der Landesbauordnung NRW Ende 2017 könnte die Stadt Dinslaken „durch Satzung regeln, dass bei Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung baulicher Anlagen, bei denen ein Zu- und Abgangsverkehr mittels Kraftfahrzeug oder Fahrrad zu erwarten ist, Stellplätze oder Garagen und Abstellplätze für Fahrräder hergestellt werden müssen“ (§ 50, Abs.1 BauO NRW).</p> <p>In einer Stellplatzsatzung für den Radverkehr sollten folgende Inhalte berücksichtigt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Einteilung der Stadt in unterschiedliche Zonen (z.B. Innenstadtbereich, zentrale Wohnbereiche, Gewerbegebiete, etc.) ▪ Anzahl der notwendigen Fahrradabstellanlagen je Nutzung ▪ Ausgestaltung der Abstellanlagen (Überdachung, Anlehnhalter, Fahrradbox, etc.) <p>Als gutes Beispiel kann die Stellplatzsatzung der Stadt Bremen herangezogen werden.</p>		
Akteure	Stadt Dinslaken	Umsetzungsfrist	kurzfristig (bis 2022)
Weiterer Nutzen	Imagegewinn; Verbesserung der Erreichbarkeiten		
Kosten		Priorisierung	

Markieren von Piktogrammen gegen Geisterradfahrer auf Radwegen		R13	
<i>Zielsetzung</i>	Erhöhung der Verkehrssicherheit		
<i>Zielgruppe</i>	Radfahrer		
<i>Beschreibung</i>	<p>Das Radfahren auf Radwegen auf der falschen Straßenseite ist ein häufiger Regelverstoß, der zu Konflikten und damit Gefahren insbesondere an Knotenpunkten führt. Auch Zusammenstöße mit anderen Radfahrern können schwerwiegende Folgen haben.</p> <p>Deswegen sollten in Dinslaken auf Abschnitten, auf denen besonders häufig Radfahrer auf der falschen Straßenseite beobachtet werden, Piktogramme markiert werden (Beispiel: Abbildung 146). So soll das Bewusstsein der Radfahrer für die Problematik geschärft werden.</p> <p>Begleitet werden sollte die Maßnahme durch eine umfassende Öffentlichkeitsarbeit, beispielsweise auch durch Berichte in der Presse oder durch Flyer.</p> <p>Folgende Arbeitsschritte sollte die Stadt Dinslaken durchführen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Abstimmung zu den stark betroffenen Abschnitten im Stadtgebiet z. B. mit der Polizei/ dem ADFC ▪ Information der Bevölkerung (inkl. Aufzeigen von alternativen Routen) ▪ Anbringen der Piktogramme 		
<i>Akteure</i>	Stadt Dinslaken, Abstimmung auch mit der Polizei	<i>Umsetzungsfrist</i>	kurzfristig (bis 2022)
<i>Weiterer Nutzen</i>	Verdeutlichung von Verkehrsregeln; Öffentlichkeitsarbeit		
<i>Kosten</i>	■ ■ ■ ■ ■	<i>Priorisierung</i>	■ ■ ■ ■ ■

Abbildung 146: Piktogramme gegen Geisterfahrer

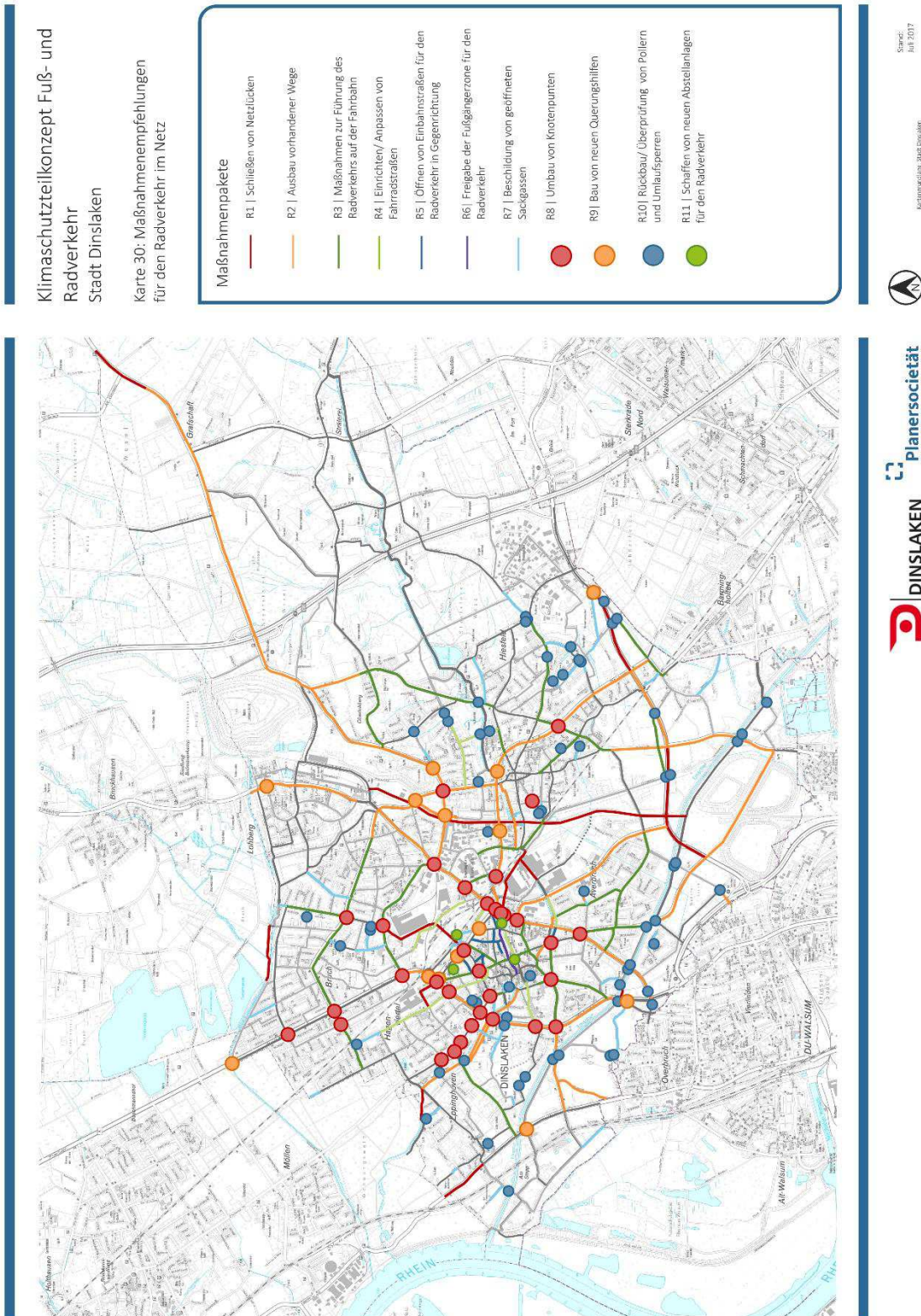


Radwegepaten		R14	
<i>Zielsetzung</i>	Qualitätssicherung des Radverkehrsnetzes durch regelmäßige Überprüfung der Qualität der Radwege		
<i>Zielgruppe</i>	engagierte Bürger und Bürgerinnen		
<i>Beschreibung</i>	<p>Die Stadt Dinslaken sollte ein Netz von Radwegepaten aufbauen, dem engagierte Bürger und Bürgerinnen betreten können, die sich bereiterklären, mindestens einmal jährlich bestimmte Streckenabschnitte abzufahren und der Stadtverwaltung mitzuteilen, ob die Wegebeschaffenheit und die Beschilderung in Ordnung sind oder ob Mängel behoben werden müssen.</p> <p>Auch regelmäßige Treffen, bei denen die Radwegepaten eingeladen werden, sollten organisiert werden. In diesem Rahmen kann ein Austausch zwischen den Radwegepaten untereinander sowie ein näherer Austausch mit der Verwaltung stattfinden. Das Wir-Gefühl soll auf diese Weise gestärkt werden.</p> <p>Als ‚Arbeitshilfe‘ für die Radpaten sollte ein kurzer Leitfaden mit den für die Stadtverwaltung wichtigsten Punkten bei der Bewertung der Radwege erstellt werden. Hier können Hinweise zur richtigen Beschilderung und Beschilderung von Wegen, Fahrbahnoberflächen, Markierungen, Hindernissen etc. aufgenommen werden.</p> <p>Folgende Arbeitsschritte sollte die Stadt Dinslaken durchführen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Anwerben von Radwegepaten (ggf. über Mitglieder des ADFCs) ▪ Erstellung eines Leitfadens ▪ Ernennung einer verantwortlichen Stelle für die Aufnahme und Bearbeitung der Ergebnisse der Radwegepaten (auch Nutzung der Plattform RADar! wäre möglich) 		
<i>Akteure</i>	Stadt Dinslaken; Bürger	<i>Umsetzungsfrist</i>	kurzfristig (bis 2022), dann laufend
<i>Weiterer Nutzen</i>	Identitätsstiftung; Öffentlichkeitsarbeit		
<i>Kosten</i>		<i>Priorisierung</i>	

Pflege und Unterhaltung, Winterdienst		R15	
<i>Zielsetzung</i>	Qualitätssicherung des Radverkehrsnetzes; Schaffen eines durchlässigen Netzes auch in den Wintermonaten		
<i>Zielgruppe</i>	Radfahrende		
<i>Beschreibung</i>	<p>Als zentrale Serviceleistung, die auch im Rahmen der zentralen Zielsetzungen formuliert wurden, soll das Alltagsnetz in den Winterdienst aufgenommen werden, damit auch im Winter ein gut befahrbares Netz an Radwegen vorhanden ist. Auch sollen die Wege regelmäßig von Laub und anderen störenden Dingen (z.B. Splitt nach dem Winter) gereinigt und die Begrünung zurückgeschnitten werden – Hinweise können hierzu auch die Radwegepaten geben (siehe R 14).</p> <p>Die Unterhaltung und der Winterdienst im Bereich von Fuß- und Radwegen obliegen dem jeweiligen Straßenbaulastträger, wobei eine vertragliche Regelung vorsieht, dass der Winterdienst im Stadtgebiet vollständig von der Stadt Dinslaken übernommen wird. Die Einteilung erfolgt grundsätzlich nach verschiedenen Streustufen. Alle Fuß- und Radwege, sowie alle Bushaltestellen, bei denen satzungsgemäß eine Streupflicht der Stadt besteht, befinden sich in der Streustufe 1. Dies bedeutet, dass der Winterdienst bis morgens um 7.00 Uhr zu erfolgen hat. Gleiches gilt auch für Querungshilfen wie Lichtsignalanlagen, Zebrastreifen und Mittelinseln.</p> <p>Es sollte geprüft werden, ob das erstellte Radnetz (insbesondere Alltagsverkehr) in der ersten Streustufe enthalten ist. Abschnitte des Hauptnetzes, die aktuell nicht geräumt werden, sollten in die Streustufe 1 aufgenommen werden, sodass ein durchlässiges Netz auch in den Wintermonaten gewährleistet werden kann.</p> <p>Zunächst sollte die Stadt eine Überprüfung des aktuellen Räumplans in Bezug auf das entwickelte Alltagsnetz für den Radverkehr durchführen, um wichtige weitere Routen zu ermitteln.</p>		
<i>Akteure</i>	Stadt Dinslaken, Straßenbaulastträger	<i>Umsetzungsfrist</i>	kurzfristig (bis 2022), dann laufend
<i>Weiterer Nutzen</i>	Erhöhung der Verkehrssicherheit		
<i>Kosten</i>	 1,70 €/ Einwohner/ Jahr	<i>Priorisierung</i>	

Öffentlichkeits- und Pressearbeit für den Rad- und Fußverkehr			R16
Zielsetzung	Verbesserung des Images des Radfahrens in Dinslaken		
Zielgruppe	Radfahrer, Fußgänger, Autofahrer		
Beschreibung	<p>Eine zielgruppenspezifische Öffentlichkeitsarbeit kann neben dem stetigen Ausbau und der Verbesserung der Infrastruktur dazu beitragen, ein fahrrad- sowie fußgängerfreundliches Klima in Dinslaken zu etablieren und Verkehre vom MIV auf das Fahrrad bzw. Fußwege zu verlagern. Ziel ist es, das Fahrrad neben der Nutzung als Freizeit- vor allem als Alltagsverkehrsmittel zu etablieren. Als Zielgruppen sollen vor allem Personen angesprochen werden, die derzeit vorwiegend mit dem Auto unterwegs sind. Hierzu ist es wichtig, verschiedene Akteure als Multiplikatoren zu gewinnen und darüber die Zielgruppen mit speziellen Kampagnen gezielt anzusprechen. Dabei sollte der persönliche Nutzen (das Plus für die eigene Gesundheit, ökonomische Vorteile usw.) ebenso aufgezeigt werden wie der Klimaschutzaspekt.</p> <p>Die Kampagnen und Aktionen können sich z.B. für das Radfahren speziell an Arbeitnehmer/ -geber (z.B. „Mit dem Rad zur Arbeit“), an Kinder/ Jugendliche (z.B. „Kindermeilenkampagne“, „Mit dem Rad zur Schule“) oder an Kunden des Einzelhandels (z.B. „Einkaufen mit dem Rad“) richten. Mit dem Projekt STADTRADELN können alle Zielgruppen erreicht werden.</p> <p>Diese Aktivitäten im Radverkehrsbereich sollten für die kommenden Jahre generell fortgeführt und intensiviert sowie stärker beworben werden. Eine Entwicklung einer „Dachmarke“ Radverkehr sowie die zentrale Koordination der Maßnahmen ist zu empfehlen. Dadurch kann der Radverkehr von einer Imageverbesserung profitieren, das Radfahrklima und das Miteinander der Verkehrsteilnehmer insgesamt in der Stadt verbessert, sowie die Nahmobilität insgesamt in den Köpfen verankert werden. Jede Kampagne sollte durch die Medien (Presse, Lokalradio) sowie online (z.B. über die Homepage der Stadt) begleitet und entsprechend auf vielfältige Weise präsent gemacht werden, um positive Effekte an die Öffentlichkeit zu kommunizieren.</p>		
Akteure	Stadt Dinslaken; Presse	Umsetzungsfrist	kurzfristig (bis2022), dann laufend
Weiterer Nutzen	Gesundheitsförderung, CO ₂ -Einsparung		
Kosten	 0,50 €/ Einwohner/ Jahr	Priorisierung	

Karte 30: Maßnahmenempfehlungen für den Radverkehr im definierten Netz



Quelle: eigene Darstellung (Kartengrundlage: GeoFachdaten: © Stadt Dinslaken)

6 Umsetzungsfahrplan

Es wird nicht möglich sein, jede einzelne Maßnahme kurzfristig umzusetzen. Dies ist nicht nur eine Frage der kommunalen Haushaltslage, sondern auch der personellen Planungskapazitäten der Verwaltung. Neben dem zeitlichen Aspekt werden zunächst auch die finanziellen Grundlagen für die Entwicklung der Maßnahmen geschaffen werden müssen. Eine erste wichtige Grundlage für die Umsetzung der Maßnahmen stellt die gutachterliche Empfehlung zur Priorisierung der Einzelmaßnahmen dar (siehe Kapitel 5.2 und Kapitel 5.3). Diese Priorisierung ist nicht als verbindlich anzusehen, da im Rahmen des Konzeptes nicht jede Einzelmaßnahme geprüft werden konnte. Die weitere Prüfung und Detaillierung der Maßnahmen sowie konkrete Ausarbeitung von Prioritäten und Umsetzungshorizonten obliegt der Verwaltung.

6.1 Realisierungshorizonte

In der nachfolgenden Tabelle 7 sind die Maßnahmenpakete des Fußverkehrs (F1 bis F10) sowie des Radverkehrs (R1 bis R16) mit ihren Kostenschätzungen zusammenfassend nach Umsetzungshorizonten und Prioritäten geordnet dargestellt.

Für die Stadt Dinslaken ergibt sich zunächst die Aufgabe, die notwendigen Finanzierungsmittel im Haushaltsplan zu berücksichtigen. Zum anderen dienen die Empfehlungen für Prioritäten und Umsetzungshorizonte als Leitfaden für die nächsten Jahre:

- Maßnahmen mit kurzfristigem Realisierungshorizont und geringen Kosten können kurzfristig umgesetzt werden. Hierzu zählen insbesondere Beschilderungsmaßnahmen (Sackgassen, Einbahnstraßen, ...) sowie einfache bauliche Maßnahmen (Rückbau von Pollern/Umlaufsperrern, Neuordnungen des ruhenden Kfz-Verkehrs, Verringerung der Behinderungen durch Werbeaufsteller, ...) sowie strategische sowie koordinierende Maßnahmen (Mobilitätsmanagement, Stellplatzsatzung).
- Weitere Maßnahmen erfordern einen erhöhten baulichen Aufwand. Sie sind oftmals mit Vorlaufzeiten für Planung und politische Abstimmung verbunden. Das bedeutet, dass insbesondere die Maßnahmen mit erhöhter Priorität kurzfristig angegangen werden müssen, aber erst mittel- bis langfristig realisiert werden können. Das betrifft beispielsweise bauliche Maßnahmen an Kreuzungen, den Neu- und Umbau von Geh- und Radwegen sowie die empfohlenen flächigen Umbaumaßnahmen am Eppinghovener Tor.
- Als Daueraufgaben wurden Maßnahmenpakete kategorisiert, die entweder turnusmäßig anstehen (Öffentlichkeitsarbeit, Radwegepaten, Pflege/Unterhaltung der Wege) oder die sich über den gesamten betrachteten Zeitraum bis 2032 und ggf. darüber hinaus erstrecken. Letzteres betrifft zum Beispiel die kontinuierliche Herstellung eines barrierefrei nutzbaren öffentlichen Raumes sowie die sukzessive Herstellung der empfohlenen und weiteren Queerungshilfen. Es bietet sich an, diese Maßnahmen in jeweiligen Programmen mit festen Haushaltsmitteln festzusetzen. Hierzu sind die empfohlenen Mittel pro Jahr für die Stadt Dinslaken ergänzt.

6.1.1 Zusammenfassung der Maßnahmen im Fußverkehr: Fokusbereich Innenstadt

Die in Kapitel 5.2.1 dargestellten Maßnahmenpakete bzw. Einzelmaßnahmen sind in Karte 22, Karte 23 sowie Karte 24 bezogen auf die Innenstadt dargestellt.

Wichtige Maßnahmen sind zusammenfassend unter anderem

- die Trennung des Fuß- und Radverkehrs an Kreuzungen sowie insbesondere in den Tempo 30-Zonen (siehe F 1, F 5),
- die Ausgestaltung eines Wegeleitsystems (siehe F 1.1),
- die Verbesserung des Wegenetzes durch die Ergänzung weniger straßenbegleitender Gehwege sowie insbesondere die Ausgestaltung attraktiver Fußwegeachsen (Flanier Routen) (siehe F 2 sowie F 2.1),
- die Schaffung neuer, sicherer Querungsstellen an den Hauptverkehrsstraßen (siehe F 3),
- die Verbesserung der Straßenquerungen auch in den Nebenstraßen insb. durch vorgezogene Seitenräume (siehe F 3),
- die barrierefreie Ausgestaltung des öffentlichen Raumes, zunächst prioritär die Straßenquerungen (Querungshilfen, Ampeln, Eimündungen/ Kreuzungen im Nebennetz), (siehe F 7)
- die barrierefreie Herstellung von ÖPNV-Haltestellen, soweit räumlich möglich mit Sitzmöglichkeiten sowie mit Witterungsschutz, abhängig von der Bedeutung für einsteigende Fahrgäste (siehe F 7),
- die Minderung der Konflikte mit parkenden Fahrzeugen insb. durch eine Neuordnung des Parkens sowie durch verstärkte Kontrollen (siehe F 8),
- die Ergänzung von Sitz- und Spielmöglichkeiten im gesamten Wegenetz (siehe F 9) sowie
- die weitere gestalterische sowie funktionale Aufwertung wichtiger Stadtplätze/ -räume für den Fußverkehr und Aufenthalt (siehe F 9.1 und F 9.2).

6.1.2 Zusammenfassung der Maßnahmen im Fußverkehr: Fokusbereich Hiesfeld

Die in Kapitel 5.2.1 dargestellten Maßnahmenpakete bzw. Einzelmaßnahmen sind in Karte 25 sowie Karte 26 bezogen auf Hiesfeld dargestellt.

Wichtige Maßnahmen sind zusammenfassend unter anderem

- die Trennung des Fuß- und Radverkehrs an Kreuzungen sowie insbesondere in den Tempo 30-Zonen (siehe F 1, F 5),
- die Ausgestaltung eines Wegeleitsystems (siehe F 1.1),
- die Verbesserung des Wegenetzes durch die Ergänzung weniger straßenbegleitender Gehwege sowie insbesondere die Ausgestaltung attraktiver Fußwegeachsen (Flanier Routen) (siehe F 2 sowie F 2.1),
- die Verbesserung der Straßenquerungen auch in den Nebenstraßen insb. durch vorgezogene Seitenräume (siehe F 3),
- die barrierefreie Ausgestaltung des öffentlichen Raumes, zunächst prioritär die Straßenquerungen (Querungshilfen, Ampeln, Eimündungen/ Kreuzungen im Nebennetz), (siehe F 7)

- die barrierefreie Herstellung von ÖPNV-Haltestellen, mit Sitzmöglichkeiten sowie möglichst mit Witterungsschutz, abhängig von der Bedeutung für einsteigende Fahrgäste (siehe F 7),
- die Ergänzung von Sitz- und Spielmöglichkeiten im gesamten Wegenetz (siehe F 9) sowie
- die weitere gestalterische sowie funktionale Aufwertung wichtiger Stadtplätze/ -räume für den Fußverkehr und Aufenthalt (siehe F 9.1 und F 9.2).

6.1.3 Zusammenfassung der Maßnahmen im Radverkehr

Die Maßnahmenpakete in Anhang V fassen die Vielzahl von Einzelmaßnahmen, die in den nächsten 15 Jahren umgesetzt werden sollen, zusammen. Eine möglichst kurzfristige Umsetzung wird vor allem für folgende Maßnahmen empfohlen:

- Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr zwischen Grenzstraße und Willy-Brandt-Straße zum Lückenschluss (R 1)
- Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr zwischen Rolandstraße und Marschallstraße zum Lückenschluss (inkl. Abbau/Entfernung der Ketten und sonstiger Barrieren) (R 2)
- Erneuerung der Wegeoberfläche des Rotbachweges auf Höhe des ND-Heims (R 2)
- Verbreiterung der Wege und Überarbeitung der Knotenpunkte entlang der Karl-Heinz-Klingen-Straße als wichtige Verbindung zwischen der Innenstadt und Hiesfeld (R 2)
- Einrichtung eines Zweirichtungsradweges auf der Willy-Brandt-Straße zwischen Dr.-Otto-Seidel-Str. und Flurstraße (R 2)
- Einrichtung eines Zweirichtungsradweges zwischen Luisenstraße und der Wege parallel zum Bahndamm (R 2)
- Markieren von Fahrrad-Piktogrammen entlang der Kreuzstraße, Duisburger Straße und Konrad-Adenauer Straße gemeinsam mit dem Umbau am Kreisverkehr (Treffpunkt der Straßen) sowie entlang von weiteren Straßenabschnitten (siehe Anhang) insbesondere auch zur Reduzierung von Konflikten zwischen Rad- und Fußverkehr (R 3)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer am Knotenpunkt Hedwigstraße/ Dianastraße durch den Bau eines Minikreisverkehrs (Unfallhäufungsstelle) und Verbesserung der Anbindung der Dianastraße an die Amalienstraße (R 3)
- Einrichten von Fahrradstraßen (z. B. auf der Fichtenstraße zur Schulwegsicherung oder der Julius-Kalle-Straße) (R 4)
- Öffnen von Einbahnstraßen (z. B. Wallstraße oder Julius-Kalle-Straße) (R 5)
- Schaffen von Grundlagen zur Durchführung des Versuchs der Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr (R 6)
- Umbau Knoten Hünxer Straße/Wielandstraße zur Anlage eines Zweirichtungsradweges (R 8)
- Einrichtung von Kreisverkehren an den Knoten Voerder Str./Feldstr./Bismarckstr. sowie Bismarckstr./Schillerstr.
- Bau einer Mittelinsel an der Wilhelm-Lantermann-Straße/ Schillerstraße (gemeinsam mit der Aufhebung des Zweirichtungsradweges auf der südlichen Straßenseite) (R 9)
- Schaffen von neuen Radabstellanlagen auf dem Neutorplatz sowie an der VHS (R 11)
- Öffentlichkeitsarbeit für den Rad- und Fußverkehr (R 16)

Tabelle 7: Maßnahmenpakete, Prioritäten und Umsetzungshorizonte

Frist	Bereich	Maßnahmenpaket	Umsetzungshorizont	Priorität	Kostenschätzung	Anmerkung	
Daueraufgaben bis 2032 und darüber hinaus	Fuß- und Radverkehr	F3/ R9	Mehr Querungshilfen	Daueraufgabe	sehr hoch	>1.000.000 EUR <i>ca. 100.000 EUR/ Jahr</i>	
	Fußverkehr	F7	Barrierefreiheit im öfftl. Raum <i>(zusätzlich zu Maßnahmen der Barrierefreiheit in anderen Maßnahmenpaketen)</i>	Daueraufgabe	hoch	500.000 – 1.000.000 EUR <i>ca. 60.000 EUR/ Jahr</i>	
	Radverkehr	R8	Fahrradfreundlicher Umbau von Knotenpunkten/ Einmündungen	Daueraufgabe <i>(kurzfristig insbesondere Umbau von Unfallhäufigkeitsstellen)</i>	sehr hoch	> 1.000.000 EUR <i>teilweise jedoch auch sehr geringe Kosten von Einzelmaßnahmen ca. 150.000 EUR/ Jahr</i>	Synergieeffekte zum Fußverkehr durch die Reduzierung von Konflikten
	Radverkehr	R2	Ausbau vorhandener Wege	Daueraufgabe	hoch	> 1.000.000 EUR <i>ca. 200.000 EUR/Jahr</i>	Synergieeffekte zum Fußverkehr durch die Reduzierung von Konflikten
	Radverkehr	R15	Pflege und Unterhaltung, Winterdienst	Daueraufgabe	hoch	100.000 – 250.000 EUR/ Jahr	Synergieeffekte zum Fußverkehr
	Radverkehr	R16	Öffentlichkeits- und Pressearbeit	Daueraufgabe	hoch	< 100.000 EUR/ Jahr	Synergieeffekte zum Fußverkehr
	Radverkehr	R14	Radwegepaten	Daueraufgabe	niedrig	< 100.000 EUR <i>ca. 1.000 EUR/ Jahr</i>	
bis 2022	Fußverkehr	F8	Abbau von Nutzungskonflikten	kurzfristig (2022) <i>Buskap mittelfristig</i>	sehr hoch	100.000 – 250.000 EUR <i>Umbau von anderen Radwegen siehe R3</i>	Synergieeffekte zum Radverkehr
	Radverkehr	R7	Beschilderung von für den Fuß- und Radverkehr geöffneten Sackgassen	kurzfristig (2022)	hoch	< 100.000 EUR	Synergieeffekte zum Fußverkehr

	Radverkehr	R10	Rückbau von Pollern und Umlaufsperrern	kurzfristig (2022)	hoch	< 100.000 EUR	Synergieeffekte zum Fußverkehr
	Radverkehr	R12	Stellplatzsatzung für den Radverkehr	kurzfristig (2022)	hoch	< 100.000 EUR	
	Radverkehr	R4	Einrichten von Fahrradstraßen	kurzfristig (2022)	hoch	250.000 – 500.000 EUR	
	Radverkehr	R5	Öffnen von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung	kurzfristig (2022)	hoch	< 100.000 EUR	
	Radverkehr	R13	Markieren von Piktogrammen gegen Geisterradfahrer auf Radwegen	kurzfristig (2022)	hoch	< 100.000 EUR	
	Fußverkehr	F4	Verringerung der Wartezeiten an LSA	kurzfristig (2022)	mittel	100.000 250.000 EUR	
	Fußverkehr	F9	Erhöhung der Straßenraum und Aufenthaltsqualitäten	kurzfristig (2022)	mittel	< 100.000 EUR	
	Fußverkehr	F10	Schulisches Mobilitätsmanagement	kurzfristig (2022)	mittel	< 100.000 EUR	Synergieeffekte zum Radverkehr
	Radverkehr	R6	Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr	kurzfristig (2022)	mittel	< 100.000 EUR	Prüfen der Umsetzbarkeit im Rahmen eines Versuchs
	Fußverkehr	F1.1	Wegweisung im Fußwegenetz	kurzfristig (2022)	niedrig	< 100.000 EUR	
2017 bis 2027	Fußverkehr	F5	Fußgängerfreundliche Gestaltung von Kreuzungen und Einmündungen	kurz- bis mittelfristig (2022/ 2027)	hoch	250.000 – 500.000 EUR; Rückbau „freier Rechtsabbieger“ je > 100.000 EUR	Synergieeffekte zum Fußverkehr durch die Reduzierung von Konflikten
	Radverkehr	R11	Ausbau der Radabstellanlagen am Bahnhof sowie in der Innenstadt	kurz- bis mittelfristig (2022/ 2027)	hoch	250.000 – 500.000 EUR; Kosten variieren je Form der Abstellanlage	

	Radverkehr	R3	Führen des Radverkehrs auf der Fahrbahn – wo möglich	kurz- bis mittelfristig (2022/ 2027)	hoch	> 1.000.000 EUR <i>teilweise jedoch auch sehr geringe Kosten von Einzelmaßnahmen</i>	
bis 2027	Fußverkehr	F 6	Kreis-/Minikreisverkehre	mittelfristig (2027)	mittel	<i>Kosten sind im MaßnahmenpaketR8 enthalten</i>	Synergieeffekte zum Radverkehr
	Fußverkehr	F9.1	Aufwertung Eppinghovener Tor	mittelfristig (2027)	mittel	500.000 - 1.000.000 EUR	Synergieeffekte zum Radverkehr
2027 bis 2032	Radverkehr	R1	Schließen von Netzlücken	mittel- bis langfristig (2027 – 2032)	hoch	500.000 - 1.000.000 EUR	
	Fußverkehr	F 1	Verbreiterung und Optimierung der Wege im Fußwegenetz	mittel- bis langfristig (2027 – 2032)	hoch	500.000 -1.000.000 EUR	
	Fußverkehr	F 2.1	Herstellung neuer Fußwege und Fußverbindungen: Flaniererrouten	mittel- bis langfristig (2027 – 2032)	mittel	250.000 - 500.000 EUR	
	Fußverkehr	F9.2	Erhöhung der Aufenthaltsqualität in weiteren Bereichen	mittel- bis langfristig (2027 – 2032)	mittel	>1.000.000 EUR	Synergieeffekte zum Radverkehr
	Fußverkehr	F 2	Herstellung neuer Fußwege und Fußverbindungen	mittel- bis langfristig (2027 – 2032)	niedrig	500.000 -1.000.000 EUR Bahnhofsdurchstich > 1.000.000 EUR	

6.2 Fördermöglichkeiten

Bund - Nationale Klimaschutzinitiative

Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) fördert investiven Klimaschutzmaßnahmen im Bereich Nachhaltige Mobilität im Rahmen der nationalen Klimaschutzinitiative. Gefördert werden unterschiedliche investive Maßnahmen. Aus gutachterlicher Sicht sind für die Stadt Dinslaken insbesondere die Ergänzung vorhandener Wegenetze sowie der Bau neuer Wege für den Radverkehr sowie Errichtung von Radabstellanlagen an Verknüpfungspunkten mit öffentlichen Einrichtungen bzw. dem öffentlichen Verkehr sinnvolle Förderpunkte.

Die Zuwendung beläuft sich auf eine Höhe von 50% (bei finanzschwachen Kommunen auf 62,5%). Der Antragszeitraum läuft vom 1. Juli bis 30. September 2017. Der Bewilligungszeitraum liegt in der Regel bei zwei Jahren.

Bund - Die Kommunalrichtlinie

Im Rahmen der Klimaschutzinitiative des BMU können Projekte aus unterschiedlichen Bereichen gefördert werden, die dem Leitbild der CO₂-Neutralität folgen. Hierbei kann es sich (Stand: 2016) u.a. um Klimaschutzkonzepte (Fördersatz bis 65 %), Klimaschutzteilkonzepte (Fördersatz bis 65 %), den Einsatz von Klimaschutzmanagern (Fördersatz bis 65 %) oder die Umsetzung einer ausgewählten Klimaschutzmaßnahme durch den Klimaschutzmanager (Fördersatz bis 50 %, höchstens 200.000 €), Energiesparmodelle und auch investive Klimaschutzmaßnahmen handeln⁵⁴. Unter den investiven Maßnahmen fallen Maßnahmen für eine nachhaltige Mobilität.

Um nachhaltige Mobilitätsformen zu unterstützen, sind folgende infrastrukturelle Maßnahmen zuwendungsfähig:

- die Errichtung verkehrsmittelübergreifender Mobilitätsstationen,
- die Einrichtung von Wegweisungssystemen für den alltagsorientierten Radverkehr,
- die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur durch die Ergänzung vorhandener Radwegenetze (Lückenschluss durch Radwege, Fahrradstraßen, Radschnellwege oder Radfahr- und Schutzstreifen), die Umgestaltung von Knotenpunkten sowie die LED-Beleuchtung der neu errichteten Radwege,
- die Errichtung von Radabstellanlagen an Verknüpfungspunkten mit öffentlichen Einrichtungen oder dem öffentlichen Verkehr.

Im Regelfall erfolgt die Zuwendung durch einen nicht rückzahlbaren Zuschuss in Höhe von bis zu 50 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben. Der Zuschuss ist pro Antrag auf 350.000 Euro begrenzt.

⁵⁴ Antragsteller können Gemeinden, Städte und Landkreise sowie die von diesen gebildeten Verbänden und sonstige Zusammenschlüsse, öffentliche, gemeinnützige und kirchliche Träger von Kindertagesstätten, Schulen, Hochschulen und Kirchen sein.

Bund - Bundeswettbewerbe

Der Bund fördert regelmäßig auch investive, modellhafte Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs. Aktuell läuft beispielsweise ein Förderaufruf für modellhafte investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit.

Gefördert werden investive Projekte mit Modellcharakter zur radverkehrsfreundlichen (Neu-)Gestaltung des Straßen- und Siedlungsraums, zur Errichtung zusätzlicher Radverkehrseinrichtungen (zum Beispiel zum Fahrradparken) sowie zur Etablierung lokaler Dienstleistungen für den Radverkehr. Antragsfähig sind u.a. Kommunen sowie Zusammenschlüsse von Kommunen.

Im Regelfall erfolgt die Förderung durch eine nicht rückzahlbare Zuwendung in der Höhe von bis zu 70 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben bzw. Kosten. Die Mindestzuwendung pro Vorhaben beläuft sich auf 200.000 €. Anträge mussten bis Ende Mai 2017 eingereicht werden⁵⁵.

Zukünftig sollte die Stadt Dinslaken die Förderkulisse weiter im Auge behalten, um auf Förderaufrufe reagieren zu können.

Bund - Nationaler Radverkehrsplan

Im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) werden nicht-investive Maßnahmen in Form von Modellprojekten mit bis zu 80 % gefördert. Hierzu gehören Konzepte für Öffentlichkeitsarbeit, Öffentlichkeitsarbeit für den Alltagsradverkehr, Öffentlichkeitsarbeit für den Radtourismus, Mobilitätsmanagement, Verkehrssicherheitsarbeit sowie der Aufbau von Serviceangeboten.

Bund - Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements

In den letzten Jahren liefen verschiedene Projekte auf Bundesebene zur Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements, beispielsweise das Projekt Mobil.Pro.Fit. in verschiedenen Modellregionen, darunter in Nordrhein-Westfalen im Kölner Raum, Ruhrgebiet und im Kreis Gütersloh/ Bielefeld. Die Auswertung in den Modellregionen steht noch aus. Bei einem Erfolg wird das Projekt zukünftig auf weitere Regionen/ Kommunen ausgeweitet werden. Gleichzeitig gibt es Bestrebungen auf Landesebene über das Zukunftsnetz Mobilität NRW, das Handlungsfeld Mobilitätsmanagement weiter zu stärken.

Darüber hinaus erarbeitet das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit seit Anfang 2015 eine Förderrichtlinie zur Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements⁵⁶. Dies soll mit einem eigenen Förderprogramm hinterlegt werden und so die Treibhausgasemissionen durch eine Steigerung der Nutzung des ÖPNV sowie eine verbesserte Auslastung von Pkw im Pendlerverkehr zu reduzieren.

⁵⁵ Weitere Informationen: http://www.klimaschutz.de/sites/default/files/170119_bundeswettbewerb_radverkehr_bmub_fin_bf.pdf

⁵⁶ http://www.bmub.bund.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Aktionsprogramm_Klimaschutz/aktionsprogramm_klimaschutz_2020_broschuere.pdf

Land - Nahmobilität

Das Land Nordrhein-Westfalen fördert mit der Förderrichtlinie Nahmobilität (FöRi-Nah)⁵⁷ Investitionen, Planungen, Service, Kommunikation und Information zur Förderung der Nahmobilität. Förderfähig sind Bau- und Ausbauprojekte, grundlegende Erneuerung sowie weitere Vorhaben. Gefördert werden dabei:

- Radverkehrsanlagen,
- Fußverkehrsanlagen,
- Fahrradstationen,
- Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum,
- Sowie sonstige Maßnahmen wie Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung der Nahmobilität, Modal-Split-Erhebungen und Dauerzählstellen für den Radverkehr.

Die Förderung erfolgt in Form eines Zuschusses, die Förderung beträgt bis zu 80 %, in Ausnahmefällen sogar bis zu 90 % der zuwendungsfähigen Ausgaben.

Land - Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau (FöRi-kom-Stra)

Das Land Nordrhein-Westfalen fördert Maßnahmen zur Verbesserung der kommunalen Verkehrsverhältnisse. Rad- und Gehwege werden im Zusammenhang mit dem Aus- und Umbau verkehrswichtiger Straßen gefördert. Das Vorhaben muss geeignet sein, einen sicheren und leistungsfähigen Straßenverkehr zu gewährleisten oder den Verkehrsfluss zu verbessern. Förderfähig sind Maßnahmen ab 200.000 € Förderantrag. Anträge sind spätestens bis zum 1. Juni des dem vorgesehenen Baubeginn vorausgehenden Jahres bei der zuständigen Bezirksregierung zu stellen.

Elektromobilität

Im Bereich der Elektromobilität gibt es zahlreiche Möglichkeiten über Darlehen und Zuschüsse Elektromobilität zu fördern. Sie richten sich allerdings größtenteils an Unternehmen. Diese können aber im Rahmen von betrieblichem Mobilitätsmanagement auf diese Unterstützungsmöglichkeiten aufmerksam gemacht werden (z.B. Förderrichtlinie Elektromobilität, Technologiewettbewerb IKT für Elektromobilität III, Darlehen aus NRW.BANK Elektromobilität)

Verkehrssicherheitsarbeit

Im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit werden Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit für den Alltagsradverkehr gefördert. Sie werden mit Mitteln aus dem Landeshaushalt für Verkehrssicherheitsarbeit unterstützt. Der Fördersatz ist einzelfallabhängig.

Intermodale Verknüpfungen

Neben der Förderung aus Mitteln des Klimaschutzes können intermodale Verknüpfungspunkte darüber hinaus nach dem ÖPNVG NRW gefördert werden. Gemäß § 12 ÖPNVG können beispielsweise der Neu- und Ausbau von P+R und B+R-Anlagen gefördert werden sowie der Neu- und Ausbau von

⁵⁷ Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (Förderrichtlinien Nahmobilität FöRi-Nah), RdErl. des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr - III A 2 - 86.19-4.3 v. 01.12.2014

zentralen Omnibusbahnhöfen (bis zu 75 % Förderung). Nach § 13 ÖPNVG können darüber hinaus Maßnahmen mit besonderem Landesinteresse mit bis zu 85 % gefördert werden.⁵⁸

6.3 Verstetigungsstrategie

Ziel ist es, die Themen Klimaschutz und die kontinuierliche Förderung des Rad- und Fußverkehrs dauerhaft in der Verwaltung zu implementieren und zu verankern. Mit dem Arbeitskreis Mobilität ist hierfür bereits ein wichtiger Schritt getan worden.

Dieser Arbeitskreis Mobilität sollte weiter fortgeführt werden. Auf diese Weise werden Vertreter von Politik (interfraktionell), Verwaltung und Verbänden kontinuierlich in die Entwicklung und Entstehung von Verkehrsmaßnahmen eingebunden. Die Themen der Nahmobilität sollten hierbei weiterhin im Fokus stehen. Themenschwerpunkt könnte zukünftig beispielsweise die weitere Ausgestaltung und Abstimmung der entwickelten Maßnahmen sein.

Die entsprechenden Ausschüsse sind im Rahmen der Weiterentwicklung der Maßnahmen zu beteiligen. Hier sind die im Arbeitskreis entwickelten Maßnahmen vorzustellen sowie abzustimmen.

Zusätzlich ist neben der kommunalen Abstimmung im Radverkehr auch eine Kooperation mit den Nachbarkommunen notwendig – dies spielt insbesondere für die Entwicklung des Alltagsnetzes eine entscheidende Rolle. Hierbei sollen die Anschlüsse in die Nachbarkommunen sowie ein attraktiver Übergang gemeinsam sichergestellt werden. Auf diese Weise können insbesondere längere Wege mit dem Rad attraktiv gemacht werden und eine Verlagerung vom MIV steigt insbesondere auf Wegestrecken, die über die Stadtgrenzen hinaus verlaufen.

Eine regelmäßige Abstimmung mit dem Kreis Wesel ist im Themenfeld Radverkehr anzustreben. Dieser hat in seinem Klimaschutzkonzept aus dem Jahr 2015 formuliert, dass ein kreisgebietsweites Fahrradmobilitätskonzept vom Kreis in Abstimmung mit den kreisangehörigen Städten und Gemeinden, zuständigen Straßenbausträgern, dem Regionalverband Ruhr (RVR), mit Tourismusorganisationen und weiteren Beteiligten zu entwickeln ist.

6.4 Controlling-Konzept

Den zu erwartenden Auswirkungen der Umsetzung der Maßnahmen stehen die tatsächlichen Auswirkungen gegenüber. Es können sich Ausgangsparameter verändern bzw. angenommene Entwicklungen anders ablaufen. Daher ist es wichtig das Konzept sowie dessen Maßnahmen zum einen auf Erfolg hin zu überprüfen und zum anderen zu überprüfen, ob die Maßnahmen nach wie vor dazu geeignet sind, die gesteckten Ziele zu erreichen.

⁵⁸ Vgl. <http://www.nwl-info.de/wir-ueber-uns/aufgaben/infrastrukturfoerderung/broschueren/infrastrukturfoerderung.pdf>

Zum Controlling der spezifischen Maßnahmen des „Klimaschutzteilkonzeptes Fuß- und Radverkehr“ wurde ein Indikatorensystem entwickelt, das die spezifischen Maßnahmenempfehlungen wieder spiegelt. So wurde für jede Maßnahme ein geeignetes Überprüfungsinstrument festgelegt, mit dem sich der Erfolg der jeweiligen Maßnahme bestimmen und messen lässt.

Eine erfolgreiche Evaluation benötigt Akzeptanz, sowohl im Zusammenspiel zwischen Politik und Verwaltung als auch innerhalb der Öffentlichkeit. Hierfür muss der gesamte Prozess jedoch klar formuliert werden. Dies gilt insbesondere auch für eine klare Hierarchisierung innerhalb der Akteurebenen sowie eine klare Benennung und Zuteilung der Zuständigkeiten und Verantwortlichen.

Die Evaluation sollte durch ein regelmäßiges und umfassendes Berichtswesen zur transparenten Darstellung der aufgebrauchten Mittel, erzielten Erfolge sowie Entwicklungen in den einzelnen Handlungsfeldern beitragen aber auch Schwierigkeiten im Prozess aufzeigen. Eine zumindest teilweise Eingliederung in das bestehende Berichtswesen erscheint dabei durchaus sinnvoll. Denkbar wäre daher ein Evaluationszyklus von drei bis fünf Jahren. Die Aufgabe kann optional an ein externes Unternehmen vergeben werden. Darüber hinaus sollten die Informationen dann in verschiedenen lokalen Medien (Zeitung, Radio, städtische Homepage) aber auch mittels direkter Ansprache (Infostände) der Öffentlichkeit bereitgestellt werden.

Tabelle 8: Indikatoren für ein Controlling

Nr.	Maßnahme	Erfolgsmaßstab	mögliche Indikatoren	Zeitpunkt
F1	Verbreiterung und Optimierung der Wege im Fußwegenetz	höherer Fußwegeanteil, weniger Konflikte beim zu Fuß Gehen	m ² verbreiterte/optimierte Gehwege, Erhebung der Fußgängerzahlen, Modal Split, gemeldete Mängel,	alle 5 Jahre
F1.1	Wegweisung im Fußwegenetz	verbesserte Orientierung der Fußgänger	Anzahl aufgestellter Wegweiser, Befragungen	alle 3 Jahre
F2	Herstellung neuer Fußwege und –verbindungen	höherer Fußwegeanteil, Zufriedenheit der Bevölkerung	m ² hergestellter Fußwege, Erhebung der Fußgängerzahlen, Modal Split, Befragungen, gemeldete Mängel	alle 5 Jahre
F2.1	Flanier Routen		Länge hergestellter Flanier Routen, Erhebung der Fußgängerzahlen vorher/ nachher, Befragungen	1 Jahr nach Umsetzung
F3	mehr Querungshilfen	Reduzierung von Unfällen, Zufriedenheit der Fußgänger	Anzahl hergestellter Querungshilfen, Auswertung von Unfallzahlen; Befragungen	alle 5 Jahre
F4	Verringerung der Wartezeiten an LSA	Reduzierung von Unfällen, Zufriedenheit der Fußgänger	Auswertung von Unfallzahlen; Befragungen, eigene Erhebungen der Wartezeit, Beobachtungen	alle 3 Jahre
F5	Fußgängerfreundliche Gestaltung von Kreuzungen und Einmündungen	Reduzierung von Unfällen, Zufriedenheit der Fußgänger	Auswertung von Unfallzahlen; Befragungen, Beobachtungen	alle 5 Jahre
F6	Kreis-/Minikreisverkehre	klarere Verkehrsführung, weniger Konflikte	Beobachtungen vorher/ nachher	1/2 Jahr nach Umsetzung
F7	Barrierefreiheit im öfftl. Raum		Anzahl barrierefrei umgebauter Infrastrukturen	alle 3 Jahre

Nr.	Maßnahme	Erfolgsmaßstab	mögliche Indikatoren	Zeitpunkt
F8	Abbau von Nutzungskonflikten	Weniger Konflikte im öffentlichen Raum, weniger gemeldete Mängel	Beobachtungen, Befragungen, gemeldete Probleme durch Bürger, Anzahl zu schmaler Infrastrukturen	alle 3 Jahre
F9	Erhöhung der Straßenraum- und Aufenthaltsqualitäten	Zufriedenheit der Bevölkerung, Belebung des öfftl. Raumes	Anzahl aufgestellter Straßenmöbel, Begrünungsanteil, Beobachtungen	alle 3 Jahre
F9.1	Eppinghovener Tor	Zufriedenheit der Bevölkerung, Belebung des öfftl. Raumes	Zählung und Befragung vorher/nachher	1 Jahr nach Umsetzung
F9.2	Weitere Bereiche	Zufriedenheit der Bevölkerung, Belebung des öfftl. Raumes	Zählung und Befragung vorher/nachher	1 Jahr nach Umsetzung
F10	Schulisches Mobilitätsmanagement	Verhaltensänderungen der Schüler/Eltern	Anzahl von durchgeführten Maßnahmen an Schulen, Befragungen vorher/nachher an Schulen	alle 3 Jahre
R1	Schließung von Netzlücken	mehr Radfahrten, weniger Unfälle, dichtes Radverkehrsnetz	Anzahl geschlossener Netzlücken, Radfahrerzählungen; Modal Split, Beobachtungen; Unfallzahlen	alle 5 Jahre
R2	Ausbau vorhandener Wege	mehr Radfahrten, weniger Unfälle, keine zu schmalen Infrastrukturen, keine/wenige Konflikte	m ² umgebauter Wege, Radfahrerzählungen; Modal Split, Beobachtungen; Unfallzahlen	alle 5 Jahre
R3	Führen des Radverkehrs auf der Fahrbahn	mehr Radfahrten auf der Fahrbahn, weniger Konflikte im Seitenraum	Länge von auf der Fahrbahn geschaffenen Infrastrukturen, m ² umgestaltete andere Radwege, Beobachtungen	alle 5 Jahre, ½ Jahr nach Umsetzung Friedrich-Ebert-Str.
R4	Fahrradstraßen	mehr Radfahrer auf den Abschnitten, Rücksicht der Autofahrer	Länge geschaffener Fahrradstraßen, Zählungen, Beobachtungen	alle 3 Jahre
R5	Öffnen von Einbahnstraßen	Anzahl Radfahrer in Gegenrichtung, Rücksicht der Autofahrer, keine Konflikte/Unfälle	Anzahl geöffneter Einbahnstraßen, Beobachtungen, Zählungen, Unfallzahlen	alle 3 Jahre
R6	Freigabe der Fußgängerzone für Radfahrer	keine Konflikte/Unfälle	Beobachtungen, Befragungen, Zählungen, Unfallzahlen	½ Jahr nach Umsetzung
R7	Beschilderung von Sackgassen	Alle passierbaren Sackgassen sind beschildert	Anzahl beschilderter Sackgassen	alle 3 Jahre
R8	Fahrradfreundlicher Umbau von Knoten/Einmündungen	keine Unfälle/Konflikte, Radfahrer fahren auf der Fahrbahn, Rücksicht der Autofahrer	Unfallzahlen, Beobachtungen	alle 3 Jahre, bei wichtigen Knoten ½ Jahr nach Umsetzung

Nr.	Maßnahme	Erfolgsmaßstab	mögliche Indikatoren	Zeitpunkt
R9	Bau von Querungshilfen	Reduzierung von Unfällen, Zufriedenheit der Radfahrer	Anzahl hergestellter Querungshilfen, Auswertung von Unfallzahlen; Befragungen	alle 5 Jahre
R10	Rückbau von Pollern/Umlaufsperrern	Unfallzahlen, keine behindernden Elemente auf Radwegen	Anzahl rückgebauter Poller/Umlaufsperrern	alle 3 Jahre
R11	Ausbau der Radabstellanlagen	keine wild abgestellten Räder	Anzahl geschaffener Abstellanlagen, wild abgestellte Räder	alle 3 Jahre
R12	Stellplatzsatzung für den Radverkehr	Neu-/Umbauten mit ausreichender Zahl von Radabstellanlagen	Anzahl geschaffener Radabstellanlagen im Zuge von Neu-/Umbauten	alle 3 Jahre
R13	Piktogramme gegen Geisterradler	Radfahrer fahren nicht auf der falschen Straßenseite, keine Unfälle/Konflikte	Beobachtungen, Zählung falsch fahrender Radfahrer, Anzahl aufgetragener Piktogramme, Unfallzahlen	alle 3 Jahre
R14	Radwegepaten	Aktive Radwegepaten, regelmäßige Treffen	Anzahl von Radwegepaten	jährlich
R15	Pflege und Unterhaltung, Winterdienst	keine Unfälle, wichtige Radverkehrsachsen sind geräumt/in gutem Zustand	Anzahl einbezogener Radverkehrsanlagen, Unfallzahlen, eigene Befahrungen	jährlich
R16	Öffentlichkeitsarbeit, Pressearbeit	Zufriedenheit der Radfahrer, positive Stimmung für das Radfahren	Anzahl umgesetzter Projekte, Anzahl Presseartikel, öffentliche Diskussion in Leserkommentaren, Befragungen	jährlich

6.5 Kommunikationsstrategie

Sowohl das „Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr“ im Allgemeinen sowie die enthaltenen Maßnahmen im spezifischen sollen im Rahmen einer Kommunikationsstrategie für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.

Bereits bei der Erstellung des Konzeptes sowie im Zuge der Workshops und Bürgerbeteiligungen wurde ersichtlich, dass das Thema Klimaschutz und Verkehr durchaus auf Interesse in der Bürgerschaft und bei den Akteuren in Dinslaken stößt. Gerade in der Umsetzung wird die Kommunikation besonders wichtig. Denn die hohe Bereitschaft der Unterstützung der Thematik und die Nutzung der Bevölkerung sowie weiterer Akteure als Multiplikatoren bedarf einer gezielten und aufeinander abgestimmten Öffentlichkeitsarbeit.

Hierbei sollte insbesondere auf bestehende Strukturen und Kanäle zurückgegriffen werden. Eine professionelle und effiziente Öffentlichkeitsarbeit bedeutet vor allem für Kommunen personelle und zeitliche Ressourcen effizient miteinander zu verknüpfen, da diese Reserven häufig Mangelware sind. Um diese Ressourcen noch effektiver einsetzen zu können, benötigt man das Wissen darüber, welche Medien und Informationskanäle bisher genutzt wurden, welche darüber hinaus existieren

und welche Formen der Öffentlichkeitsarbeit für die eigenen Zwecke gezielt angewendet werden können.

Mit einer übergreifenden Konzeption der kommunalen Öffentlichkeitsarbeit wird die Gestaltung bzw. Optimierung der Kommunikation sowohl für Akteure außerhalb der Verwaltung (Unternehmen, Institutionen, Privatpersonen, etc.) als auch der Kommunikation unter den Verwaltungsakteuren selbst verfolgt, um die Fuß- und Radverkehrsförderung in Dinslaken weiter bekannt zu machen, sie weiter voranzutreiben und dabei die begleitende Öffentlichkeitsarbeit möglichst effizient zu halten.

Anzustreben ist hierbei eine kontinuierliche Berichterstattung sowie die Förderung weiterer Aktivitäten durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit für die verschiedenen Zielgruppen im Rahmen der spezifischen Einflussmöglichkeiten. Exemplarisch sind an dieser Stelle zwei unterschiedlich weit gefasste Zielgruppen aufgeführt:

- Schüler: Insbesondere die Verlagerung von alltäglichen Wegen führt zu einer verstärkten Reduzierung des CO₂-Ausstoßes. Schüler stellen eine besonders gute Zielgruppe dar, da diese häufig von der Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel – oder vom Elterntaxi – abhängig sind. Für eine selbstständige Mobilität sollte die Nutzung des Rads oder das Laufen weiter gefördert werden. Auch die Kombination vom Radfahren mit dem ÖV kann für Schüler eine gute Möglichkeit, um ihre Schulwege selbstständig zu gestalten. Die unterschiedlichen Möglichkeiten sowie die Vorteile sowohl für die Schüler als auch für die Eltern (weniger Stress) sind sowohl den Schülern, aber auch den Eltern zu vermitteln.
- Privatpersonen: Ziel der Öffentlichkeitsarbeit ist es, die Menschen in Dinslaken nicht nur über den Klimaschutz und die Vorteile des Radfahrens und Zufußgehens zu informieren, sondern sie auch individuell zum Handeln zu veranlassen. Hierfür kann es z.B. nützlich sein, die Ziele transparent zu kommunizieren und mit dem persönlichen Lebensumfeld der Anwohner in Verbindung zu bringen, wodurch eine stärkere Identifikation gefördert wird. Unterstützt werden kann dies durch die Erhöhung des Wiedererkennungswertes durch den gemeinsamen Außenauftritt im Rahmen von Aktionen, Materialien, etc. unterschiedlicher Akteursgruppen.

Als Einstieg in die Umsetzung wird empfohlen, eine Veranstaltung zu organisieren, auf der das endgültige Konzept in einem ansprechenden Rahmen präsentiert wird. Bei dieser Veranstaltung kann die Stadt einige Maßnahmen vorstellen, die Bürger und Bürgerinnen, Unternehmen oder Akteure betreffen und deren Umsetzung zeitnah – mit Unterstützung bzw. Begleitung durch Akteure – angegangen werden sollen.

7 Ausblick

Das Klimaschutzteilkonzept für den Fuß- und Radverkehr in der Stadt Dinslaken stellt eine gute Grundlage dar, um zwei wichtige Verkehrsträger der Nahmobilität und damit den Klimaschutz aktiv weiter zu fördern. Durch die Attraktivierung des Fuß- und Radverkehrs können insbesondere kurze Autofahrten eingespart werden. Durch die Verbesserung der Radverkehrsverbindungen an die Nachbarkommunen können auch längere Strecken für das Radfahren an Attraktivität gewinnen – insbesondere auch vor dem Hintergrund der rasant steigenden Verbreiterung von Pedelecs.

Die Stadt Dinslaken hat bereits viel für die Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie des Klimaschutzes getan. So sind in der Stadt insbesondere die städtischen Hauptverkehrsstraßen mit einer Höchstgeschwindigkeit von Tempo 40 belegt. Und auch in den beiden Fokusbereichen Innenstadt und Hiesfeld wurde in den vergangenen Jahren viel zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität getan – beispielsweise Platzgestaltungen, Umgestaltungen von Straßen etc.

Zukünftig wird es darum gehen, den Fuß- und Radverkehr weiter als System zu fördern und in seiner Gesamtheit zu betrachten. Neben baulichen Maßnahmen spielen hier auch Maßnahmen, die der Schaffung einer neuen, nahmobilitätsfreundlichen Mobilitätskultur dienen, eine wichtige Schlüsselrolle. Auch hier wurden mithilfe der Beteiligung der Bevölkerung erste Schritte unternommen. Die Politik sowie Interessensvertreter wurden und werden ebenfalls durch den eingerichteten ‚Arbeitskreis Mobilität‘ im Themenfeld der Nahmobilitätsförderung mitgenommen. Diese Arbeitsgrundlagen sollten durch die regelmäßige Fortsetzung weiter gefestigt und ausgebaut werden.

Insgesamt wurde vor dem Hintergrund der Umsetzung der entwickelten Maßnahmen ermittelt, dass die Stadt Dinslaken mit Hilfe von Verlagerungen im MIV allein im Jahr 2030 ca. 6.500 t CO₂ weniger emittieren werden, als dies ohne Umsetzung der Maßnahmen der Fall wäre. In Abhängigkeit vom den Maßnahmen hinterlegten Zeitplan ist mit einer steigenden Tendenz zu rechnen. Denn insbesondere Maßnahmen der Kommunikation sowie auch die Etablierung einer neuen Mobilitätskultur erfordern Zeit. Die volle Ausschöpfung des Potenzials wird daher erst um das Jahr 2030 erreicht werden können.

8 Quellenverzeichnis

Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e.V. (AGFK-BW) (2013):

Gutachten zum Einsatz und zur Wirkung von einseitigen, alternierenden und beidseitigen Schutzstreifen auf schmalen Fahrbahnen innerorts. Aachen/München

Bundesanstalt für Straßenwesen (2012): Kinderunfallatlas. Regionale Verteilung von Kinderverkehrsunfällen in Deutschland. Bergisch Gladbach, Dezember 2012

Bezirksregierung Düsseldorf (2011): Luftreinhalteplan Dinslaken. Düsseldorf

difu (2012): Kommunikationskampagnen pro Rad. Forschung Radverkehr – Organisation O-4/2012

FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) (1993): Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS1). Teil 1 Abmessung und geometrische Anordnung von Markierungen. Köln

FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) (1993): Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS2). Teil 2 Anwendung von Fahrbahnmarkierungen. Köln

FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) (2001): Richtlinien für die Anlage von Fußgängerüberwegen. Köln

FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) (2002): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA). Köln

FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) (2003): Merkblatt für die Auswertung von Straßenverkehrsunfällen. Köln.

FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) (2006): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt). Köln

FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) (2006): Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren. Köln

FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) (2007): Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Fußgängerverkehr. Köln

FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) (2008): Richtlinie zur integrierten Netzgestaltung. Köln

FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) (2010): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln

FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) (2011): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen. Köln

FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) (2011): Hinweise für die Lichtsignalsteuerung in Straßennetzen. Köln

FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) (2015): Richtlinien für Lichtsignalanlagen. Köln

- Junker und Kruse Stadtforschung + Planung (2013):** Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Stadt Dinslaken. Dortmund
- Klöpfer 2011 – Klöpfer, Jonas 2011:** Leitfaden zur Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht in Mainz, im Auftrag der Stadtverwaltung Mainz
- Mobilität in Deutschland (MiD) 2008:** Ergebnisbericht, im Auftrag des BMVBS 2010
- MWMEV 2002 -** Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen 2002: Empfehlungen zum Einsatz und zur Gestaltung von Fußgängerüberwegen. Erfahrungen aus dem Modellversuch in Nordrhein-Westfalen. Düsseldorf
- Planersocietät (2014): Stadt Dinslaken:** Lärmaktionsplan der Stufe II und Gutachten zur Lärmbelastung. Dortmund
- PGV (2013):** Anforderungen von Pedelecs an die kommunale Radinfrastruktur. 5. Workshop Radverkehrsstrategie Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg am 01. März 2013 in Hannover. Dipl. Ing. Dankmar Alrutz.
- Schnüll, Robert (1992):** Sicherung von Radfahrern an städtischen Knotenpunkten. Bericht zum Forschungsprojekt 8925 der Bundesanstalt für Straßenwesen. Bergisch Gladbach.
- Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH (2012):** Stadt Dinslaken. Image- und Marketingkonzept für die Dinslakener Innenstadt. Köln
- steg NRW GmbH (2014):** Innenstadt Dinslaken Perspektive 2020. Fortschreibung des integrierten Stadtentwicklungskonzepts. Dortmund
- TÜV (2010):** Lärmaktionsplan Stufe I. Geräuschbelastung durch Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet Dinslaken. Essen
- Website UBA:** Umweltbundesamt: http://uba.klimaktiv-co2-rechner.de/de_DE/page
- VwV-StVO -** Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) in der Fassung vom 22.10.1998, zuletzt geändert am 17.07.2009
- ZIV (Zweirad-Industrie-Verband) (2011):** Pedelecs als Zukunftsmarkt. Präsentation von Siegfried Neuberger (Zweirad-Industrie-Verband e.V.) vom 29. März 2011 in der Zentrale der deutschen Bundesbank. Frankfurt/Main.
- ZIV (Zweirad-Industrie-Verband) (Stand: März 2016):** http://www.ziv-zweirad.de/fileadmin/redakteure/Downloads/Marktdaten/PM_2016_08.03._E-Bike-Markt_2015.pdf

9 Anhang

Anhang I: Fußgängerüberwege

Fußgängerüberwege werden durch § 26 StVO sowie die VwV-StVO geregelt. Die „Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen“ (R-FGÜ 2001) sowie auch die Entwurfsregelwerke der FGSV (EFA und RAST) enthalten darüber hinaus detaillierte Angaben zur Anlage von Fußgängerüberwegen.

Fußgängerüberwege sollten dann angewendet werden, wenn dies aufgrund erschwerter Querungsbedingungen erforderlich ist bzw. wenn der Fußgänger ansonsten nicht sicher über die Straße gelangt. Der Einsatz von Fußgängerüberwegen kommt insbesondere für folgende Situationen in Frage (vgl. FGSV 2002):

- Für Querungsbereiche wichtiger Wegebeziehungen des Fußgängerverkehrs, sofern der Fußgängerverkehr hinreichend gebündelt werden kann
- Für Einmündungsbereiche untergeordneter Straßen, wenn einem starken Fußgängerstrom auch gegenüber den einbiegenden Fahrzeugen Vorrang eingeräumt werden soll

Fußgängerüberwege dürfen nach der VwV-StVO sowie der R-FGÜ nur innerorts an max. zweistreifigen⁵⁹ Straßen mit zul. Höchstgeschwindigkeit von max. 50 km/ h angelegt werden und müssen beidseitig Gehweganschlüsse aufweisen. Nicht geeignet sind Fußgängerüberwege in der Nähe von Lichtsignalanlagen sowie auf Straßenabschnitten mit „Grüner Welle“. In Tempo 30-Zonen sind sie prinzipiell einsetzbar, jedoch sollte anderen Querungsanlagen nach Möglichkeit der Vorzug gegeben werden (vgl. R-FGÜ). Vorgezogene Seitenräume oder mittige Warteflächen etc. können unterstützend eingesetzt werden. Dies empfiehlt sich insbesondere in Bereichen mit hohem Querungsbedarf schutzbedürftiger Personen wie Kindern oder Senioren bzw. in Straßenbereichen mit eingeschränkten Sichtverhältnissen.⁶⁰

Freie Rechtsabbiegestreifen (neben Dreiecksinseln) sollten innerorts nur Ausnahmefälle sein. Sind freie Rechtsabbieger für die Leistungsfähigkeit oder hinsichtlich der fahrgeometrischen Ausbildung der Knoten notwendig, sollten Fußgängerüberwege (möglichst mit Teilaufpflasterungen) zur Durchsetzung und Verdeutlichung des Fußgängervorrangs zum Einsatz kommen (vgl. RAST 06; EFA 2002). Alternativ sind Lichtsignalanlagen für Fußgänger einzurichten.

Hinsichtlich des Fußgänger- und Kfz-Aufkommens/ h definiert die R-FGÜ mögliche Einsatzbereiche (vgl. BMVBS 2001).

In Ausnahmefällen können FGÜ auch außerhalb dieser Einsatzbereiche angeordnet werden. Durch Modellversuche wurde auch bei geringeren Fußgängerstärken bzw. höheren Verkehrsbelastungen (in Versuchen bis zu 1.690 Kfz/ h) eine sichere Einsetzbarkeit von Fußgängerüberwegen herausgestellt. Dabei wurde unter anderem verdeutlicht, dass FGÜ entgegen der allgemeinen Annahme

⁵⁹ Dies gilt nicht an Kreuzungen und Einmündungen in den Straßen mit Wartepflicht, hier sind auch FGÜ über mehr als 2 Fahrstreifen möglich.

⁶⁰ siehe hierzu R-FGÜ: Mindestentfernungen für Erkennbarkeit von FGÜ

„komfortable und sichere Alternativen zu Lichtsignalanlagen und Querungshilfen ohne Fußgängervorrang sind“ (vgl. MWMEV 2002). Berlin hat den Einführungserslass für die R-FGÜ modifiziert, sodass FGÜ hier auch bei deutlich geringeren Fußgängerstärken möglich sind.

Tabelle 9: Einsatzbereiche von FGÜ

Kfz/ h Fg/ h	0- 200	200-300	300-450	450-600	600-750	>750
0-50						
50-100		FGÜ möglich	FGÜ möglich	FGÜ empfohlen	FGÜ möglich	
100-150		FGÜ möglich	FGÜ empfohlen	FGÜ empfohlen		
>150		FGÜ möglich				

Quelle: Eigene Darstellung nach BMVBS 2001

Anhang II: Begegnungszonen

Begegnungszonen haben ihren Ursprung in der Schweiz⁶¹ und werden mittlerweile in weiteren Ländern wie Frankreich, Österreich sowie Belgien angewendet. Sie sind den verkehrsberuhigten Bereichen bzgl. ihrer Verkehrsregelungen sehr ähnlich. Wesentliche Unterschiede bestehen in der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 20 km/ h sowie in ihrer Zulässigkeit und Ausweisung nicht nur auf Wohnstraßen, sondern auch auf vielbefahrenen Hauptverkehrsstraßen und –plätzen.

Da Begegnungszonen mit ihrer Geschwindigkeitsregelung von 20 km/ h noch nicht Bestandteil der deutschen StVO sind, werden sie hierzulande in der Regel als verkehrsberuhigte Bereiche umgesetzt. Hierbei ergeben sich einerseits insbesondere für Fußgänger die besonderen Vorzüge des Fußgängervortritts in verkehrsberuhigten Bereichen⁶², andererseits erzeugen verkehrsberuhigte Bereiche nach dem Prinzip der Schweizer Begegnungszonen deutlich geringere Kosten (geringere Umbauintensität).

Die VwV-StVO definieren für verkehrsberuhigte Bereiche, dass ihre überwiegende Aufenthaltsfunktion durch die besondere Gestaltung vermittelt werden soll. Hierzu sei in der Regel ein niveaugleicher Ausbau der Straße erforderlich. Beispiele aus dem Ausland (z.B. Begegnungszonen in der Schweiz, in Österreich und Frankreich) sowie aus dem Inland (z. B. verkehrsberuhigte Bereiche in Berlin- Moabit, Begegnungszonen in Frankfurt am Main und Berlin, Freiburger Modell, s.u.) zeigen, dass von dieser Regel abweichend auch unter (teilweiser) Beibehaltung des Separationsprinzips verkehrsberuhigte Bereiche umsetzbar sind.

Begegnungszonen setzen hierbei, ähnlich wie Shared Space, auf ein Miteinander und eine „Gleichrangigkeit“ der Verkehrsteilnehmer durch Kommunikation und gegenseitige Rücksichtnahme. Hierdurch wird auch die Bewegungsfreiheit von Fußgängern erhöht, die die Fahrbahn überall queren können. Ein wichtiger Aspekt ist zudem, dass sie weniger auf vollständige Straßenumbauten und vielmehr auf möglichst kostengünstige und flexible Maßnahmen setzen:

- i.d.R. Ausweisung mit Zeichen 325, ggf. auch als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit zul. Höchstgeschwindigkeit < 30 km/ h
- Kennzeichnung der Eingangsbereiche durch Querstreifen und Einengungen
- Piktogramme, z.B. Zeichen 325 auf der Fahrbahn
- Versetztes Parken und Einengungen
- möglichst geringer Eingriff in die Parkraumsituation, insb. Neuordnung von Kfz-Parkständen
- Schaffung Sitzmöglichkeiten sowie von Ruhebereichen/ Aufenthaltsbereichen
- insb. Markierungsmaßnahmen, um möglichst flächige und sichere Querungsmöglichkeiten für Fußgänger zu schaffen. Wenn nicht anders möglich, zumindest sehr dichte Abfolge von Querungshilfen für Fußgänger zum Beispiel durch vorgezogene Seitenräume/ Gehwegnasen oder Teilaufpflasterungen, da Fahrzeugführer hier i.d.R. dem Fußgänger Vortritt lassen

⁶¹ Eine umfassende Dokumentation zu Schweizer Begegnungszonen ist unter www.begegnungszonen.ch zu finden.

⁶² „Die Fahrzeugführer dürfen die Fußgänger weder gefährden noch behindern; wenn nötig müssen sie warten“ (StVO); der Gesetzgeber drückt hiermit wie auch in der StVO zu FGÜ aus, dass Fußgänger Vortritt vor dem Fahrzeugverkehr haben.

- Je nach Straßenraumsituation können flankierende, eher punktuelle bauliche Maßnahmen ergänzt werden – bspw. wenn sich (im Nachhinein) zeigt, dass einfache Markierungsmaßnahmen nicht ausreichen

Verkehrsberuhigte Bereiche nach dem Freiburger Modell:

Abbildung 147: Freiburger Modell



Quelle: Website Freiburg⁶³

Neben dem niveaugleichen Ausbau von verkehrsberuhigten Bereichen in Neubaugebieten hat die Stadt Freiburg für bestehende Straßen ein flexibles und kostengünstiges Instrumentarium entwickelt und setzt hierbei auf einfache bauliche Maßnahmen oder Markierungen:

- Kennzeichnung der Eingangsbereiche durch Querstreifen und Einengungen
- Piktogramme
- Versetztes Parken und Einengungen
- Schaffung von Spiel- und Aufenthaltsbereichen (teils durch Neuordnung und/ oder Wegfall von Kfz-Parkständen)

Zur Umgestaltung einer Straße setzt die Stadt Freiburg auf die breite Zustimmung der Anlieger durch eine Unterschriftenliste. Danach erfolgt das weitere Planverfahren in enger Abstimmung mit den Anliegern.

⁶³ http://www.freiburg.de/pb/_Lde/231709.html

Begegnungszonen in Frankfurt am Main

In Frankfurt am Main wurden im innerstädtisch verdichteten Wohnquartier Nordend verkehrsberuhigte Bereiche nach dem Gestaltungsprinzip von Begegnungszonen bzw. dem Freiburger Modell angelegt. Durch Markierungslösungen und punktuelle bauliche Maßnahmen (Gehwegnasen, Schaffung abgetrennter Aufenthaltsbereiche, ...) konnten mit relativ geringem finanziellen Aufwand und unter Beteiligung der Bewohnerschaft attraktive und lebenswerte Wohnstraßen geschaffen werden. Die Umsetzung erfolgte hier mit nur geringen Stellplatzverlusten. Neben den Begegnungszonen werden in Frankfurt temporäre Spielstraßen genutzt, um den Straßenraum für Kindern (wieder) erlebbar zu machen.

Abbildung 148: Frankfurt a.M - Eingangssituationen



Abbildung 149: Frankfurt a.M. - Aufenthaltsbereiche



Anhang III: Maßnahmenstandards zur Barrierefreiheit

Barrierefreiheit des öffentlichen Raumes

„Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen [...], wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind“ (§ 4 BGG).

Bei der barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Raums ist zu berücksichtigen, dass es vielfältige Arten und Grade von Mobilitätseinschränkungen gibt und sich z.T. auch mehrere Behinderungsarten überlagern. Grundsätzlich entsprechen die Anforderungen und Bedürfnisse der mobilitätseingeschränkten Personen denen aller Zu-Fuß-Gehenden (z.B. hindernisfreie Gehwege). Hinzu kommen spezielle, zum Teil auch widersprechende Anforderungen, die aus den jeweiligen Ausprägungen der Behinderungen resultieren.

Zu barrierefreien Wegenetzen gehören folgende Elemente (Zusammenstellung nach H BVA; FGSV 2011):

Zwei- bzw. Mehr-Sinne-Prinzip:

Bei der Gestaltung von Straßenräumen sollten immer mindestens zwei von drei Sinnen angesprochen werden (optisch, akustisch, taktil bzw. haptisch), um Mobilität für möglichst viele Menschen mit Behinderungen zu ermöglichen.

Oberflächengestaltung:

Oberflächen sollten fest, griffig, eben und fugenarm bzw. engfugig beschaffen sein. Zusätzlich spielt die visuelle Kontrastbildung (hell-dunkel, reflektierend-reflexionsarm) für sehbehinderte Personen eine entscheidende Rolle.

Auf großflächigen, mit Pflaster oder Stein versehenen Plätzen oder Räumen sollten zur besseren Orientierung taktile Leitstreifen verlegt werden. Auf historischen Plätzen, auf denen kontrastreiche Leitstreifen städtebaulich störend sind, sollten sie farblich an das Pflaster angepasst werden. In Ausnahmefällen, bspw. bei Flächen, die aus Denkmalschutzgründen nicht umgestaltet werden können, sollte grobes Kopfsteinpflaster zumindest entlang eines Streifens geglättet oder tiefer gelegt werden.

Gehwege:

Die Regelbreite von Gehwegen liegt zwischen 2,50 m und 3,00 m; Stadtmobiliar (Beleuchtung, Verkehrszeichen etc.) darf diese Breite nicht wesentlich einschränken. Die Längsneigung sollte maximal 3% betragen, bei Neigungen von 3-6% sollten möglichst alle 6 m ebene

Bereiche zum Ausruhen bzw. Abbremsen vorhanden sein. Als Querneigung sind maximal 2%, bei ebener Topographie (keine oder nur sehr geringe Längsneigung) auch 2,5% Querneigung zulässig.

Leitsystem:

Für blinde Menschen stellt die innere Leitlinie die wichtigste Orientierung auf Gehwegen dar. Dies ist die von der Fahrbahn abgewandte, ertastbare Gehwegbegrenzung, z. B. ein Gebäude oder eine Mauer. Neben diesem „Grund“-Prinzip können die weiteren Anforderungen blinder Menschen mit einem einheitlichen Leitsystem abgedeckt werden. Diese erfüllen durch verschiedene Elemente (z. B. Rippen- und Noppenplatten) unterschiedliche Funktionen (Warn-, Entscheidungs- und Leitfunktion).

Schienenüberquerungen:

An Schienenüberquerungen müssen für Blinde/ Sehbehinderte eindeutige Hinweise durch taktile Elemente erfolgen, die auf Beginn und Ende des Gefahrenbereichs hinweisen und Wartebereiche müssen gekennzeichnet sein. Zudem sollen akustische Signale auf einen freien Übergang bzw. andererseits auf einen geschlossenen Übergang/ sich nähernden Zug hinweisen. Für Gehbehinderte und Rollstuhlfahrer müssen Bordkanten abgesenkt werden und Schienenrillen mit Gummi ausgelegt werden.

Lichtsignalanlagen:

Neben optischen Signalen sollte auch eine akustische und/ oder haptische Signalgebung (Vibrations-taster) ergänzt werden.

Querungsstellen / Kanten:

An Querungsstellen sollte wenn immer möglich eine getrennte Führung von Geh- und Sehbehinderten erfolgen (differenzierte Bordhöhe und Blindenleitsystem). Ist eine solche Führung nicht oder nur mit vergleichsweise großem Aufwand realisier- bzw. städtebaulich integrierbar, ist die Anwendung einer Kompromisslösung möglich (Kantenhöhe 3 cm bei Rundbord, bei Schwellen mit „scharfer“ Kante 2 cm). Unabdingbar ist eine korrekte Bauausführung.

Stadtmobiliar:

Stadtmobiliar (z. B. Schaukästen, Sitzbänke) darf keine Barriere darstellen und daher nicht auf „reinen“ Verkehrs-/ Gehflächen angeordnet sein; ebenso sind ein visueller Kontrast und eine Ertastbarkeit mit Langstock sicherzustellen. Gleichzeitig muss die Erreichbarkeit von Stadtmobiliar für mobilitätseingeschränkte Menschen gewährleistet sein. Bei Sitzgelegenheiten können Sitzgelegenheiten mit unterschiedlicher Sitzhöhenausprägung sowie Armlehnen, die als Aufstehhilfe genutzt werden können, den Bedürfnissen von mobilitätseingeschränkten Personen Rechnung tragen.

Anhang V: Einzelmaßnahmen der Maßnahmenpakete zur Förderung des Radverkehrs

R1 Schließen von Netzlücken (Umsetzungshorizont: 2027 – 2032) (insb. Umsetzung des Radverkehrs-Zielnetzes und Schließen von noch fehlenden Verbindungen)							Enthaltene Einzelmaßnahmen
Abschnitt (von Ost nach West im Stadtgebiet)		von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung	Weitere Maßnahmen im Zusammenhang	Priorität	Kosten ⁶⁴
A.005	Bergerstraße	Am Uhlensterz bis Gemarkungsgrenze	700	Bau eines Gemeinsamen Geh- und Radwegs auf der nördlichen Straßenseite (Breite mind. 2,50)		mittel	313.000
A.001	Brinkstraße	von Schloßstraße bis Holtener Straße	1.400	Beschilderung und ergänzende Markierung (Piktogramme) des Mehrzweckstreifens zu einem Radfahrstreifen	Markierung von Radfahrerfurten in den bestehenden Knotenpunktbereichen; Anbringen von flexiblen Baken an den Zufahrten des Radfahrstreifens inkl. Piktogramme	gering	10.000
A.002	Brinkstraße	von Oberhausener Straße bis Zugang Försterstraße	1.000	Bau eines gemeinsamen Geh- und Radwegs auf der nördlichen Straßenseite und Verbreiterung des bestehenden Gemeinsamen Geh- und Radwegs um mind. 0,50 m	Markierung von Radfahrerfurten in den bestehenden Knotenpunktbereichen (ggf. Ergänzung um Roteinfärbung)	gering	522.000

⁶⁴ Netto-Baukosten in Euro inkl. 20 % Kostenzuschlag für Planungen; Berücksichtigt wurden die Maßnahmen auf der Strecke, die zusätzlichen Maßnahmen an den Knotenpunkten wurden nicht berücksichtigt; Grundstücksankauf nicht berücksichtigt.

R1 Schließen von Netzlücken (Umsetzungshorizont: 2027 – 2032) (insb. Umsetzung des Radverkehrs-Zielnetzes und Schließen von noch fehlenden Verbindungen)							Enthaltene Einzelmaßnahmen
Abschnitt (von Ost nach West im Stadtgebiet)		von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung	Weitere Maßnahmen im Zusammenhang	Priorität	Kosten ⁶⁴
A.007	ehemalige Zechenbahn	von Emscher bis Oberlohberg-Allee	3.600	Umbau der stillgelegten Zechenbahn in einen gemeinsamen Geh- und Radweg	Bau von Rampen/ Zugängen an Knotenpunkten im Radverkehrsnetz (z.B. Karl-Heinz-Klingen-Str., Landwehrstraße) (nicht in den Kosten enthalten)	mittel	2.147.000 ⁶⁵
A.006	Gelände ehemaliges Walzwerk	von Hochstraße bis Thyssenstraße	400	Bau eines neuen Weges zum Lückenschluss des Rotbachweges	Beschilderung des Knotenpunktes Thyssenstraße mit Zeichen 138	hoch	181.000
A.011	Gelände ehemaliges Walzwerk	zwischen Hochstraße und Friedrichstraße	700	Bau eines neuen Weges		mittel	304.000
A.009	Durchstich Bahnhof	von Gerhard-Malina-Straße zum Bahnhofsvorplatz	300	Bau eines neuen Weges, Verbreiterung des derzeitigen Bahnhofstunnels		hoch	3.000.000 (insb. Kosten DB)
A.012	Gebiet nördlich des Bahnhofs	zwischen Gerhard-Malina-Straße und Katharinenstr./Am Stadtbad	700	Herstellen einer Rad- und Fußwegeverbindung		mittel	300.000
A.015	Lückenschluss nördlich des	zwischen MarthasträÙe und Tenderingsseen	600	Ausbau des bestehenden Weges (auf Hünxer Stadtgebiet)		sehr gering	279.000

⁶⁵ Kosten für die notwendigen Rampen und Zugänge sind aufgrund der spezifischen Kosten je nach Ortslage nicht berücksichtigt

R1 Schließen von Netzlücken (Umsetzungshorizont: 2027 – 2032) (insb. Umsetzung des Radverkehrs-Zielnetzes und Schließen von noch fehlenden Verbindungen)							Enthaltene Einzelmaßnahmen
Abschnitt (von Ost nach West im Stadtgebiet)		von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung	Weitere Maßnahmen im Zusammenhang	Priorität	Kosten ⁶⁴
	Lohberger Entwässerungsgrabens						
A.014	Durchstich am Drahtwerk	zwischen Goethestraße und Willy-Brandt-Straße	400	Herstellen einer Rad- und Fußwegeverbindung durch Öffnung des Geländes		hoch	24.000
A.010	Emscherradweg	zwischen Willy-Brandt-Straße und nördlicher Emscher-Seite	200	Lückenschluss mithilfe eines neuen Brückenbauwerkes zwischen den beiden bestehenden; genaue Planungen sind zu treffen		gering	2.533.000
A.016	Weg zwischen Grenzstraße und Willy-Brandt-Straße	von Grenzstraße bis Willy-Brandt-Straße	50	Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr; Möglichst Verbreiterung auf 2,50 m		sehr hoch	1.000
A.008	Rotbachweg	von Eppinkstraße bis Rotbachwanderweg (Nord)	400	Bau eines neuen Weges nördl. des Rotbaches (Mindestbreite 2,50 m) sowie einer Brücke		mittel	193.000
A.004	Heerstraße	von Gemarkungsgrenze bis Eppinkstraße	600	Bau eines Gemeinsamen Geh- und Radwegs auf der westlichen Straßenseite (Breite mind. 2,50)	Markierung von Radverkehrsfurten im Knotenpunktbereich (Heerstraße/ Eppinkstraße)	gering	249.000

R1 Schließen von Netzlücken (Umsetzungshorizont: 2027 – 2032) (insb. Umsetzung des Radverkehrs-Zielnetzes und Schließen von noch fehlenden Verbindungen)						Enthaltene Einzelmaßnahmen	
Abschnitt (von Ost nach West im Stadtgebiet)	von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung	Weitere Maßnahmen im Zusammenhang	Priorität	Kosten ⁶⁴	
<u>Weitere Maßnahmen:</u>							
Weg entlang Lohberger Entwässerungsgraben	von B8 bis Voerde-Möllen	1.400	Neubau eines Weges (auf Voerder Stadtgebiet) zwischen dem Weg entlang des Lohberger Entwässerungsgrabens in Voerde-Möllen und demjenigen nördlich von Dinslaken-Bruch zur besseren Anbindung der nördlichen Stadtteile sowie des Bergparks an den Rhein	Bau einer Mittelinsel auf der B8 nördlich des Pflanzgartens; Über-/Unterführung der Bahnlinie im Wald	mittel	1.200.000	

R2 Ausbau vorhandener Wege (Umsetzungshorizont: Daueraufgabe) (insb. durch Umbau von Straßenquerschnitten, Erneuerung des Wegebelaags, Verbreiterung von Wegen, Freigabe von Wegen im Zweirichtungsverkehr)						Enthaltene Einzelmaßnahmen	
Abschnitt (von Ost nach West im Stadtgebiet)	von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung			Priorität	Kosten ⁶⁶
Bereich Bergerstr.:							
B.010	Bergerstraße	von Am Uhlensterz bis Ober-Lohberg-Allee	600	Verbreiterung der bestehenden Wege um jeweils mind. 0,40 m (auf 2,50 m)	Erneuerung von Radfahrerfurten in Knotenpunktbereichen; Roteinfärbung im Bereich der Autobahnab- und auffahrten inkl. Piktogramme (als besonderer Gefahrenpunkt)	sehr gering	549.000 €
B.011	Bergerstraße	von Ober-Lohberg-Allee bis Wasserbehälter	1.400	Verbreiterung der bestehenden Wege um jeweils mind. 0,50 m aufgrund der angrenzenden Bebauung derzeit nicht möglich, ggf. erst langfristig. Eine Trennung vom Kfz-Verkehr erscheint jedoch notwendig. Kurzfristig: Gegenseitige Rücksichtnahme durch Piktogramme (Fuß + Rad) auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg fördern; Parken auf Gemeinsamen Geh- und Radweg unterbinden		mittel	7.000 €
B.012	Bergerstraße/ Gärtnerstraße/ Ziegelstraße	von Wasserbehälter bis Ziegelstraße	600	Verbreiterung der bestehenden Wege um jeweils mind. 0,50 m (auf 2,50 m)		sehr gering	257.000 €

⁶⁶ Netto-Baukosten in Euro inkl. 20 % Kostenzuschlag für Planungen; Berücksichtigt wurden die Maßnahmen auf der Strecke, die zusätzlichen Maßnahmen an den Knotenpunkten wurden nicht berücksichtigt; Grundstücksankauf nicht berücksichtigt.

R2 Ausbau vorhandener Wege (Umsetzungshorizont: Daueraufgabe) (insb. durch Umbau von Straßenquerschnitten, Erneuerung des Wegebels, Verbreiterung von Wegen, Freigabe von Wegen im Zweirichtungsverkehr)						Enthaltene Einzelmaßnahmen	
Abschnitt (von Ost nach West im Stadtgebiet)		von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung		Priorität	Kosten ⁶⁶
B.013	Kirchstraße	von Bergerstraße bis Kalthoffweg	500	Grünschnitt; Verbreiterung der bestehenden Wege um jeweils mind. 0,60 m (auf 2,50 m)		mittel	120.000 €
B.018	Hanielstraße	von Hünxer Straße bis Ziegelstraße	1.400	Verbreiterung der bestehenden Wege (mind. innerorts) um jeweils mind. 0,50 m (auf 2,50 m)		gering	150.000 €
Bereich Augustastr./Ziegelstr./ehem. Zechenbahn							
B.008	Ziegelstraße	von Hünxer Straße bis Oberhausener Straße	2.300	Verbreiterung der bestehenden Wege um jeweils mind. 0,40 m (auf 2,50 m)	Überprüfen/ Abstimmen der Möglichkeiten zur Beschleunigung des Radverkehrs an den bestehenden Signalanlagen	mittel	196.000 €
B.017	Augustastraße	von Zum Fischerbusch bis Hünxer Straße	800	Verbreiterung der bestehenden Wege um etwa 0,20 bis 0,50 m (auf 2,50 m) Radfahrstreifen sind aufgrund der Fahrbahnbreiten nicht möglich		mittel	46.000 €
B.025	Weg parallel zur ehemaligen Zechenbahn	von Ziegelstraße bis Karl-Heinz-Klingen-Str.	1.000	Beleuchtung		gering	180.000 €
Bereich Oberhausener Str./Karl-Heinz-Klingen-Str.:							

R2 Ausbau vorhandener Wege (Umsetzungshorizont: Daueraufgabe) (insb. durch Umbau von Straßenquerschnitten, Erneuerung des Wegebelaags, Verbreiterung von Wegen, Freigabe von Wegen im Zweirichtungsverkehr)						Enthaltene Einzelmaßnahmen	
Abschnitt (von Ost nach West im Stadtgebiet)		von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung		Priorität	Kosten ⁶⁶
B.009	Oberhausener Straße	von Ziegelstraße bis Jägerstraße	3.800	Verbreiterung der bestehenden Wege um jeweils mind. 0,40 m (auf 2,50 m)	Berücksichtigung des Radverkehrs in den Streuscheiben der Lichtsignalanlagen Erneuerung von Radfahrerfurten	sehr gering	324.000 €
B.019	Karl-Heinz-Klingen-Straße	von Hünxer Straße bis Ziegelstraße	2.000	Verbreiterung der bestehenden Wege (mind. innerorts) um jeweils mind. 0,30 m (auf 2,50 m)	Umbau des Knotenpunktes Hünxer Straße/ Karl-Heinz-Klingen-Straße: Führen des Radverkehrs im Vorfeld des Knotenpunktes auf die Fahrbahn (Trennen von Fuß- und Radverkehr im gesamten Knotenpunkt); Markieren von Radfurten und Bereiche für das indirekte Linksabbiegen ggf. Umbau der Knotenpunkte Karl-Heinz-Klingen-Straße/ Kregelstraße sowie Karl-Heinz-Klingen-Straße/ Ziegelstraße	hoch	152.000 €
Hiesfeld							
B.027	Weg zwischen Rolandstraße und Marschallstraße	von Rolandstraße bis Marschallstraße	100	Beschilderung eines gemeinsamen Geh- und Radweges	Rückbau der Poller/ Umlaufsperrten/ Ketten; Setzen von ERA-konformen Pollern inkl. Markierung von Piktogrammen zur Trennung des Fuß- und Radverkehrs	mittel	1.000 €

R2 Ausbau vorhandener Wege (Umsetzungshorizont: Daueraufgabe) (insb. durch Umbau von Straßenquerschnitten, Erneuerung des Wegebelaags, Verbreiterung von Wegen, Freigabe von Wegen im Zweirichtungsverkehr)					Enthaltene Einzelmaßnahmen		
Abschnitt (von Ost nach West im Stadtgebiet)	von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung	Priorität	Kosten ⁶⁶		
Bereich Brinkstr./Hügelstr./Holtener Str.:							
B.003	Brinkstraße	von Holtener Straße bis Oberhausener Straße	1.200	Verbreiterung der bestehenden Wege um jeweils mind. 0,50 m (auf 2,50 m (ERA-Standard))	Markierung von Radfahrerfurten in den bestehenden Knotenpunktbereichen (ggf. Ergänzung durch Roteinfärbung) (z. B. Winkelstraße)	sehr gering	167.000 €
B.014	Hügelstraße	von Ortsausgang bis Rouleerstraße	400	Belagserneuerung; Verbreiterung um 0,4 m auf 2,50 m; Aufstellen von Halteverbotschildern; Prüfung der Ausweisung als Zweirichtungsradweg, da auf der östlichen Straßenseite vermutlich keine Radverkehrsinfrastruktur angelegt werden kann		gering	145.000 €
B.015	Holtener Straße	von Rouleerstraße bis 150m südlich des Knotens Brinkstraße	900	Grünschnitt; ggf. Verbreiterung der bestehenden Wege um jeweils etwa 0,20 m (auf 2,50 m)		gering	27.000 €
B.016	Holtener Straße	von 150m südlich des Knotens Brinkstraße bis Leitstraße	300	Grünschnitt; Verbreiterung des Weges um etwa 0,50 m (auf 2,50 m)	Erneuerung von Radfahrerfurten in Knotenpunktbereichen; Mittelseln zum Erreichen des Linken Radwegs erscheint aufgrund der Verkehrsbelastungen nicht notwendig	sehr gering	169.000 €
Bereich Schloßstr./Leitstraße							

R2 Ausbau vorhandener Wege (Umsetzungshorizont: Daueraufgabe) (insb. durch Umbau von Straßenquerschnitten, Erneuerung des Wegebels, Verbreiterung von Wegen, Freigabe von Wegen im Zweirichtungsverkehr)							Enthaltene Einzelmaßnahmen	
Abschnitt (von Ost nach West im Stadtgebiet)		von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung		Priorität	Kosten ⁶⁶	
B.030	Schloßstraße	von Hirschstraße bis Brinkstraße	1.400	Verbreiterung der Wege um mind. 0,50 m (auf 2,50 m)		gering	82.000 €	
B.031	Leitstraße	zwischen Brinkstraße und Holtener Straße	200	Verbreiterung der Wege um mind. 0,50 m (auf 2,50 m)		sehr gering	126.000 €	
B.032	Weg über A59	von Bruchstraße bis Gemarkungsgrenze	400	Belagserneuerung		mittel	28.000 €	
Nord-Süd-Achse sowie nahe Straßen/Bereiche								
B.020	Otto-Brenner-Straße	von Hans-Böckler-Straße bis Brinkstraße	300	Verbreiterung der bestehenden Wege (mind. innerorts) um jeweils mind. 0,50 m (auf 2,50 m)		gering	366.000 €	
B.028	Drei Eichen	von Eichenstraße bis Drei Eichen	1.700	Verbreiterung des Weges um mind. 0,50 m (auf 2,50 m); Asphaltierung des Weges; Beschilderung als gemeinsamer Geh- und Radweg		mittel	16.000 €	
B.004	Hünxer Straße	von Gemarkungsgrenze bis Augustastraße	1.600	Umbau des Straßenquerschnitts und Einrichtung von Getrennten Geh- und Radwegen (Radwegen sollten bestenfalls eine Breite von jeweils 2,00 m haben; Verbreiterung des Gehwegs)	Markierung/ Erneuerung von Radfahrerfurten in den bestehenden Knotenpunktbereichen (ggf. Ergänzung durch Roteinfärbung)		gering	1.500.000 €

R2 Ausbau vorhandener Wege (Umsetzungshorizont: Daueraufgabe) (insb. durch Umbau von Straßenquerschnitten, Erneuerung des Wegebelaags, Verbreiterung von Wegen, Freigabe von Wegen im Zweirichtungsverkehr)						Enthaltene Einzelmaßnahmen	
Abschnitt (von Ost nach West im Stadtgebiet)		von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung		Priorität	Kosten ⁶⁶
				Verbreiterung des Geh- und Radweges zwischen Knappen- und Augustastraße			
B.005	Hünxer Straße	von Augustastraße bis Luisenstraße	1.300	Überprüfen der Möglichkeit der Einrichtung getrennter Geh- und Radwege mit einer Breite für den Radverkehr von mind. 1,60 m; Alternativ: Umbau der schmalen Geh- und Radwege zu einem ausreichend breiten gemeinsamen Geh- und Radweg		gering	283.000 €
B.006	Hünxer Straße/ Hans-Böckler-Straße	von Luisenstraße bis Wiesenstraße	1.600	Prüfen der Möglichkeiten zur Verbreiterung, insb. zwischen Rathaus und Hünxer Straße		gering	- € Kosten bezogen auf Prüfung, Realisierungsmöglichkeit ggf. erst perspektivisch
B.007	Hans-Böckler-Straße	von Wiesenstraße bis B8	1.400	Verbreiterung der bestehenden Wege um jeweils mind. 0,40 m (auf 2,50 m)		sehr gering	231.000 €

R2 Ausbau vorhandener Wege (Umsetzungshorizont: Daueraufgabe) (insb. durch Umbau von Straßenquerschnitten, Erneuerung des Wegebelaags, Verbreiterung von Wegen, Freigabe von Wegen im Zweirichtungsverkehr)						Enthaltene Einzelmaßnahmen	
Abschnitt (von Ost nach West im Stadtgebiet)	von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung			Priorität	Kosten ⁶⁶
Rotbach-Achse:							
B.026	Rotbachweg	von Sterkrader Straße bis Krengelstraße	-	Verbreiterung des Weges um mind. 0,70 m (auf 2,50 m) und Ausweisung als gemeinsamer Geh- und Radweg		hoch	104.000 €
B.023	Weg nördlich des Rotbachs an der Julius-Kalle-Straße	von Julius-Kalle-Straße bis Hans-Böckler-Straße	200	Verbreiterung des bestehenden Weges um mind. 0,60 m (auf 2,50 m)		<i>Verbreiterung des Brückenbauwerks (nicht in den Kosten enthalten)</i>	mittel 29.000 €
B.024	Bachstraße	von Schloßstraße bis Wiesenstraße	500	Asphaltierung des Weges; Beschilderung des Zweirichtungsverkehrs		mittel	34.000 €
B.029	Rotbachweg	von Willy-Brandt-Straße bis Eppinkstraße	900	Verbreiterung des Weges (auf 2,50m); Erneuerung des Wegebelaags, Asphaltierung des Radwegs/ des gemeinsamen Geh- und Radwegs		hoch	369.000 €
B.033	Rotbachweg	von Kreuzstraße bis Willy-Brandt-Straße	600	Eine Verbreiterung des Weges ist insbesondere im Bereich des ND-Heims nicht möglich. In diesem Bereich bleibt der Weg in seiner aktuellen Breite bestehen (Nebennetz im Alltagsnetz), muss aber erneuert werden; der Nördliche Streckenabschnitt (zwischen Mozartstraße und Willy-Brandt-Straße) sollte möglichst ausgebaut (mind.		hoch	86.000 €

R2 Ausbau vorhandener Wege (Umsetzungshorizont: Daueraufgabe) (insb. durch Umbau von Straßenquerschnitten, Erneuerung des Wegebelaags, Verbreiterung von Wegen, Freigabe von Wegen im Zweirichtungsverkehr)					Enthaltene Einzelmaßnahmen		
Abschnitt (von Ost nach West im Stadtgebiet)		von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung	Priorität	Kosten ⁶⁶	
				auf 2,50 m) sowie asphaltiert werden (Hauptnetz im Alltagsnetz). Hier sind die Grundstücksverfügbarkeiten zu prüfen.			
Achse Willy-Brandt-Str./Weseler Str.							
B.001	Weseler Straße/ Willy-Brandt-Straße	von Luisenstraße bis Wilhelm-Lantermann-Straße	400	Freigabe des gemeinsamen Geh- und Radwegs auf der östlichen Straßenseite im Zweirichtungsverkehr (erforderlich sind mind. 2,50 m), um die Erreichbarkeit des Bahnhofes zu verbessern und Gefahrenpunkte beim Queren zu mindern	<i>Umbau des Knotenpunktes an der Wilhelm-Lantermann-Straße (siehe Detailskizze)</i>	hoch	1.000 €
B.002	Willy-Brandt-Straße	von Wilhelm-Lantermann-Straße bis Grenzstraße	900	Belagererneuerung Freigabe des Gemeinsamen Geh- und Radwegs auf der westlichen Straßenseite zwischen Flurstraße und Dr.-Otto-Seidel-Straße für den Radverkehr in Gegenrichtung Prüfung der Aufhebung des Zweirichtungswegs zwischen Grenzstraße und Duisburger Straße (Querung an der Grenzstraße wird über einen abgesenkten Bordstein er-	<i>Überprüfen/ Abstimmen der Möglichkeiten zur Beschleunigung des Radverkehrs an den bestehenden Signalanlagen durch Verkürzung der Wartezeiten; Aufhebung der Anforderungen für den Radverkehr; ggf. Umbau der Knotenpunkte und Führen des Radverkehrs vor dem Knotenpunkt auf die Fahrbahn (z.B. mit Radfahrstreifen)</i>	hoch	150.000 €

R2 Ausbau vorhandener Wege (Umsetzungshorizont: Daueraufgabe) (insb. durch Umbau von Straßenquerschnitten, Erneuerung des Wegebels, Verbreiterung von Wegen, Freigabe von Wegen im Zweirichtungsverkehr)					Enthaltene Einzelmaßnahmen		
Abschnitt (von Ost nach West im Stadtgebiet)		von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung	Priorität	Kosten ⁶⁶	
				möglichst); alternativ Beibehaltung des Zweirichtungsradweges bis Knoten B8/Duisburger Straße inkl. Roteinfärbung des Zweirichtungsradweges			
Bereich Konrad-Adenauer-Str./Mühlenstr.:							
B.021	Konrad-Adenauer-Straße	von Willy-Brandt-Straße bis Emscher	600	Verbreiterung der bestehenden Wege (mind. innerorts) um jeweils mind. 0,20 m (auf 2,50 m)	mittel	23.000 €	
B.022	Konrad-Adenauer-Straße	von Emscher bis Heerstraße	100	Verbreiterung des bestehenden Weges um etwa 0,60 m; Verbreiterung des Schutzstreifens auf das Maximum	mittel	133.000 €	
B.034	Mühlenstraße	von Konrad-Adenauer-Straße bis Gemarkungsgrenze	2.300 m ²	Erneuerung des Fahrbahnbelags	gering	157.000 €	
Weitere Maßnahmen:							
	Karlstraße	von Hünxer Straße bis Thyssenstraße	400	Erneuerung des Fahrbahnbelags	mittel	105.000	

R2 Ausbau vorhandener Wege (Umsetzungshorizont: Daueraufgabe) (insb. durch Umbau von Straßenquerschnitten, Erneuerung des Wegebelaags, Verbreiterung von Wegen, Freigabe von Wegen im Zweirichtungsverkehr)							Enthaltene Einzelmaßnahmen
Abschnitt (von Ost nach West im Stadtgebiet)		von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung		Priorität	Kosten ⁶⁶
	Bärenkampallee	von Heinrich-Nottebaum-Straße bis Allee-Straße	300	Erneuerung des Fahrbahnbelags		mittel	79.000
	Heinrich-Nottebaum-Straße	von Kreisverkehr bis Schloßstraße	400	Erneuerung des Fahrbahnbelags		mittel	105.000
	„Roter Teppich“ am Baßfeldshof	von Am Stadtbad bis Baßfeldshof	200	Verbreiterung des bestehenden Weges (aktuell „Gehweg, Radfahrer frei“ auf mind. 2,5 m, sodass dieser als gemeinsamer Geh- und Radweg angeordnet werden kann		mittel	54.000
D.004	Gerhard-Malina-Straße	von Luisenstraße bis Hünxer Straße	1.200	Erneuerung des Fahrbahnbelages		mittel	317.000
D.009	Wielandstraße	von Bahnstraße bis Hünxer Straße	300	Erneuerung des Fahrbahnbelages		mittel	79.000

R3 Führen des Radverkehrs auf der Fahrbahn (Umsetzungshorizont: 2017-2027) (insb. durch Mischverkehrsführungen – ggf. unterstützt durch Piktogramme, Schutz- und Radfahrstreifen)						Enthaltene Einzelmaßnahmen	
Abschnitt (von West nach Ost im Stadtgebiet)	von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung			Priorität	Kosten ⁶⁷
Jägerstraße und Rouleestraße							
C.001	Jägerstraße	von Oberhausener Straße bis Gemarkungsgrenze	300	Markieren von Fahrrad-Piktogrammen auf der Fahrbahn, Markierung des Übergangs von der Oberhausener Str. auf die Fahrbahn Jägerstr.		gering	1.000 €
C.033	Jägerstraße	von Oberhausener Straße bis Hühnerheide	800	Belagserneuerung		gering	215.000 €
C.032	Rouleestraße	von Landwehrstraße bis Winkelstraße	200	Belagserneuerung		gering	293.000 €
Kurt-Schumacher-Str., Hügelstr., Sterkrader Str.							
C.010	Kurt-Schumacher-Straße	von Hügelstraße bis Scholtenstraße	1.200	Rückbau der anderen Radwege und Markieren von Fahrrad-Piktogrammen im Straßenraum		gering	255.000 €
C.003	Hügelstraße	von Kurt-Schumacher-Straße bis Sterkrader Straße	400	Aufhebung der Benutzungspflichten und Markieren von Fahrrad-Pikto-	Markieren von Aufstellbereichen am Knotenpunkt Oberhausener Straße	mittel	150.000 €

⁶⁷ Netto-Baukosten in Euro inkl. 20 % Kostenzuschlag für Planungen; Berücksichtigt wurden die Maßnahmen auf der Strecke, die zusätzlichen Maßnahmen an den Knotenpunkten wurden nicht berücksichtigt; Grundstücksankauf nicht berücksichtigt.

R3 Führen des Radverkehrs auf der Fahrbahn (Umsetzungshorizont: 2017-2027) (insb. durch Mischverkehrsführungen – ggf. unterstützt durch Piktogramme, Schutz- und Radfahrstreifen)							Enthaltene Einzelmaßnahmen
Abschnitt (von West nach Ost im Stadtgebiet)		von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung		Priorität	Kosten ⁶⁷
				grammen auf der Fahrbahn; Rückbau des anderen Radwegs; Freigabe der Gehwege			
C.004	Hügelstraße	von Sterkrader Straße bis Ortsausgangsschild	400	Rückbau des anderen Radwegs und Markieren von Fahrrad-Piktogrammen auf der Fahrbahn		mittel	41.000 €
C.022	Sterkrader Straße	von Hügelstraße bis Riemen-schneiderstraße	300	Entfernung der Markierungen, die den anderen Radweg bilden und Markieren von Fahrrad-Piktogrammen auf der Fahrbahn		hoch	7.000 €
C.027	Sterkrader Straße	von Küpperstraße bis Holte-ner Straße	400	Rücknahme der Markierung, die den anderen Radweg bildet; Markieren von Fahrrad-Piktogrammen auf der Fahrbahn		mittel	3.000 €
Kirchstraße, Dickerstraße							
C.015	Kirchstraße	von Oberhausener Straße bis Bussardstraße sowie bis zur Hügelstraße	500	Rückbau der anderen Radwege und Markieren von Fahrradpiktogrammen auf der Fahrbahn (Oberhausener Str. – Bussardstr.) Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn (Abschnitt bis Hügelstr.)	Markieren eines Aufstellbereiches für den Radverkehr aus der Kirchstraße (beide Arme) kommend; Umbau und Führung des Radverkehrs vor dem Knotenpunkt auf	mittel	50.000 €

R3 Führen des Radverkehrs auf der Fahrbahn (Umsetzungshorizont: 2017-2027) (insb. durch Mischverkehrsführungen – ggf. unterstützt durch Piktogramme, Schutz- und Radfahrstreifen)							Enthaltene Einzelmaßnahmen
Abschnitt (von West nach Ost im Stadtgebiet)		von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung		Priorität	Kosten ⁶⁷
					die Fahrbahn (Arme Oberhäuser Straße)		
C.002	Kirchstraße	von Kalthoffweg bis Heistermannstraße	1.500	Aufhebung der Benutzungspflicht; Rückbau und Markieren von Fahrrad-Piktogrammen auf der Fahrbahn		mittel	339.000 €
C.026	Dickerstraße	von Bergerstraße bis Büngelerstraße	50	Rücknahme der Freigabe des Gehwegs; Markieren von Fahrrad-Piktogrammen auf der Fahrbahn	Markierung eines Aufstellbereiches für den Radverkehr aus der Dickerstraße kommend; Bordabsenkung gegenüber der Dickerstraße am gemeinsamen Geh- und Radweg	mittel	2.000 €
C.031	Dickerstraße	von Büngelerstraße bis Kirchstraße	900	Aufhebung der Freigabe der Gehwege für den Radverkehr; Markieren von Fahrrad-Piktogrammen auf der Fahrbahn		hoch	9.000 €
Hochstr., Kregelstr.							
C.023	Hochstraße	von Marschallstraße bis Kregelstraße	700	Erneuerung der Schutzstreifen und Auslassen im Bereich der Mittelinsel und der Einfahrt in die Kreisverkehre		mittel	10.000 €

R3 Führen des Radverkehrs auf der Fahrbahn (Umsetzungshorizont: 2017-2027) (insb. durch Mischverkehrsführungen – ggf. unterstützt durch Piktogramme, Schutz- und Radfahrstreifen)							Enthaltene Einzelmaßnahmen
Abschnitt (von West nach Ost im Stadtgebiet)		von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung		Priorität	Kosten ⁶⁷
C.011	Krengelstraße	von Karl-Heinz-Klingen-Straße bis Hochstraße	210	Schutzstreifen aktuell mit 1,10m zu schmal; Straßenbreite erlaubt keine Markierung von Schutzstreifen mit mind. 1.25 m), Option 1: Schutzstreifen bleiben Option 2: Rücknahme Schutzstreifen + Markieren von Fahrrad-Piktogrammen auf der Fahrbahn		hoch	4.000 €
C.040	Krengelstraße	von Kleiststraße bis Karl-Heinz-Klingen-Straße	900	Rücknahme der Benutzungspflicht; ggf. Markieren von Fahrradpiktogrammen auf der Fahrbahn (Schutzstreifen sind aufgrund der Fahrbahnbreiten nicht möglich)		gering	3.000 €
Max-Eyth-Str.							
C.039	Max-Eyth-Straße	von Hünxer Straße bis Karl-Heinz-Klingen-Straße	500	Umnutzung des anderen Radwegs zum Fußweg sowie ggf. Straßenverbreiterung und Markieren von Schutzstreifen		mittel	58.000 €
Bereich Oststr., Averbuchstr., Buchenstr.							

R3 Führen des Radverkehrs auf der Fahrbahn (Umsetzungshorizont: 2017-2027) (insb. durch Mischverkehrsführungen – ggf. unterstützt durch Piktogramme, Schutz- und Radfahrstreifen)							Enthaltene Einzelmaßnahmen
Abschnitt (von West nach Ost im Stadtgebiet)		von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung		Priorität	Kosten ⁶⁷
C.028	Buchenstraße	von Julius-Kalle-Straße bis Averbruchstraße	400	Rückbau der anderen Radwege und Markieren von Fahrrad-Piktogrammen im Straßenraum, ggf. Neuordnung des ruhenden Verkehrs; Markierung der Piktogramme zwischen den Parkständen/parkenden Kfz		mittel	151.000 €
C.029	Oststraße	von Südstraße bis Otto-Brenner-Straße	300	Aufhebung der Freigabe des Gehweges für den Radverkehr; Markieren von Fahrrad-Piktogrammen auf der Fahrbahn		hoch	3.000 €
C.030	Am Pollenkamp; Averbruchstraße; Buchenstraße	von Hans-Böckler-Straße bis Südstraße	800	Rückbau der anderen Radwege und Markieren von Fahrrad-Piktogrammen im Straßenraum		gering	247.000 €
Achse Schloßstraße							
C.035	Schloßstraße	von Hans-Böckler-Straße bis Hirschstraße	1.200	Rückbau der anderen Radwege und Markieren von Fahrrad-Piktogrammen auf der Fahrbahn		mittel	151.000 €
C.038	Schloßstraße	vom Wiesenstr. bis Hans-Böckler-Straße	100	Rücknahme der Benutzungspflicht und Rückbau der Radwege wo vorhanden; ggf. Markieren von Fahrradpiktogrammen auf der Fahrbahn		mittel	130.000 €

R3 Führen des Radverkehrs auf der Fahrbahn (Umsetzungshorizont: 2017-2027) (insb. durch Mischverkehrsführungen – ggf. unterstützt durch Piktogramme, Schutz- und Radfahrstreifen)						Enthaltene Einzelmaßnahmen		
Abschnitt (von West nach Ost im Stadtgebiet)	von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung			Priorität	Kosten ⁶⁷	
Friedrich-Ebert-Str./Schillerstr.								
C.041	Friedrich-Ebert-Straße	von Klosterstraße bis Platz d’Agen	50	Markieren von Fahrrad-Piktogrammen im Straßenraum; Rückbau des anderen Radweges; Langfristig: Umbau des Straßenquerschnitts, Führung des Kfz-Verkehrs gemeinsam mit der Straßenbahn und Einrichten von Radfahrstreifen (inkl. Anpassungen am Kreisverkehr), siehe Detailkonzept R 3.1			hoch	20.000 €
C.042	Friedrich-Ebert-Straße	Von Wiesenstraße bis Klosterstraße	700	Rückbau der anderen Radwege wo noch vorhanden; Versetzen der Bordsteinkanten und Einrichten eines Radfahrstreifens auf beiden Straßenseiten, ggf. falls nicht möglich Piktogrammketten			hoch	325.000 €
C.037	Schillerstraße	von Wilhelm-Lantermann-Straße bis Friedrich-Ebert-Straße	700	Rückbau der anderen Radwege; Markieren von Fahrrad-Piktogrammen auf der Fahrbahn			mittel	90.000 €
Achse Luisenstraße								

R3 Führen des Radverkehrs auf der Fahrbahn (Umsetzungshorizont: 2017-2027) (insb. durch Mischverkehrsführungen – ggf. unterstützt durch Piktogramme, Schutz- und Radfahrstreifen)							Enthaltene Einzelmaßnahmen
Abschnitt (von West nach Ost im Stadtgebiet)		von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung		Priorität	Kosten ⁶⁷
C.007	Luisenstraße	von Weseler Straße bis Katharinenstraße	590	Kurzfristig: Markierung eines einseitigen Schutzstreifens auf der südl. Seite; Langfristig: Einrichtung von Schutzstreifen auf beiden Straßenseiten; Verbreiterung des südlichen Gehwegs	Beschilderung des Kreisverkehrs zusätzlich mit Zeichen 138	hoch	139.000 € (bezogen auf Schutzstreifen + Verbreiterung Gehweg)
C.008	Luisenstraße	von Katharinenstraße bis Wrangelstraße, von Wrangelstraße bis Elisabethstraße	800	Rücknahme der Benutzungspflicht und Markieren von Fahrradpiktogrammen auf der Fahrbahn; Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr (für Bereiche mit heute gemeinsamem Geh- und Radweg)	Bau eines abgesenkten Bordes im Bereich Elisabethstraße notwendig, um vor dem Knotenpunkt Hünxer Straße auf den Bordstein (Gehweg "Radfahrer frei") zu wechseln	hoch	6.000 €
C.009	Luisenstraße	von Elisabethstraße bis Hünxer Straße	150	Markieren von Schutzstreifen zum/vom Knotenpunkt; Umbau in einen Gehweg (Mindestbreite 2,50m)	Umbau des Knotenpunktes Hünxer Straße/ Hanielstraße; Führen des Radverkehrs im Vorfeld des Knotenpunktes auf die Fahrbahn (Trennen von Fuß- und Radverkehr im gesamten Knotenpunkt); Markieren von Radfurten und Bereiche für das indirekte Linksabbiegen	hoch	42.000 €

R3 Führen des Radverkehrs auf der Fahrbahn (Umsetzungshorizont: 2017-2027) (insb. durch Mischverkehrsführungen – ggf. unterstützt durch Piktogramme, Schutz- und Radfahrstreifen)							Enthaltene Einzelmaßnahmen
Abschnitt (von West nach Ost im Stadtgebiet)		von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung		Priorität	Kosten ⁶⁷
Augustastr./Dianastr./Katharinenstr.							
C.005	Augustastr.	von Weseler Straße bis Katharinenstraße	300	Kurzfristig: Rückbau der anderen Radwege und Markieren von Fahrrad-Piktogrammen auf der Fahrbahn Langfristig: Komplettumbau des Straßenquerschnitts und Markieren von Schutzstreifen (analog zu C.006)	Bei Umbau: Schutzstreifen ist in den Knotenpunkten zu berücksichtigen Umbau des Knotenpunktes mit der Katharinenstraße zu einem Kreisverkehr	mittel	148.000 €
C.006	Augustastr.	von Katharinenstraße bis Zum Fischerbusch	100	Laufende Maßnahme der Stadt Dinslaken; Komplettumbau des Straßenquerschnitts und Markieren von Schutzstreifen		laufend	laufend
C.036	Dianastraße	von Weseler Straße bis Heleenstraße	900	Rückbau der anderen Radwege und Markieren von Fahrrad-Piktogrammen auf der Fahrbahn; Freigabe der Gehwege im Bereich der Unterführung für den Radverkehr inkl. Bordabsenkungen	Bau eines Minikreisverkehrs am Knotenpunkt Dianastraße/ Hedwigstraße	mittel	116.000 €
C.013	Katharinenstraße	von Augustastr. bis Brombeerweg	700	Rückbau der anderen Radwege und Markieren von Fahrrad-Piktogrammen im Straßenraum		hoch	73.000 €

R3 Führen des Radverkehrs auf der Fahrbahn (Umsetzungshorizont: 2017-2027) (insb. durch Mischverkehrsführungen – ggf. unterstützt durch Piktogramme, Schutz- und Radfahrstreifen)						Enthaltene Einzelmaßnahmen	
Abschnitt (von West nach Ost im Stadtgebiet)	von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung			Priorität	Kosten ⁶⁷
Bereich Heinrich-Nottebaum-Str., Konrad-Adenauer-Str., Kreuzstr., Duisburger Str., Wiesenstr.							
C.016	Heinrich-Nottebaum-Straße	von Schloßstraße bis Konrad-Adenauer-Straße	500	Belagserneuerung	Vereinheitlichung zur Führung des Radverkehrs im Kreisverkehr; Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn	hoch	157.000 €
C.034	Konrad-Adenauer-Straße	von Kreuzstraße bis Willy-Brandt-Straße	200	Rückbau der anderen Radwege und Markieren von Schutzstreifen auf der Fahrbahn		hoch	80.000 €
C.017	Kreuzstraße	von Konrad-Adenauer-Straße bis Althoffstraße	400	Markieren von Fahrrad-Piktogrammen auf der Fahrbahn, siehe auch Detailkonzept für Eppinghovener Tor wo vorhanden Rückbau des anderen Radwegs		hoch	12.000 €
C.018	Duisburger Straße	von Willy-Brandt-Straße bis Konrad-Adenauer-Straße (Kreisverkehr)	700	Rückbau der anderen Radwege auf westl. Straßenseite und Markieren von Fahrrad-Piktogrammen auf der Fahrbahn auf östl. Straßenseite	Rückbau der anderen Radwege im Bereich des Kreisverkehrs; Radverkehr sollte im Kreisverkehr auf der Fahrbahn geführt werden	mittel	90.000 €

R3 Führen des Radverkehrs auf der Fahrbahn (Umsetzungshorizont: 2017-2027) (insb. durch Mischverkehrsführungen – ggf. unterstützt durch Piktogramme, Schutz- und Radfahrstreifen)							Enthaltene Einzelmaßnahmen
Abschnitt (von West nach Ost im Stadtgebiet)		von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung		Priorität	Kosten ⁶⁷
C.019	Duisburger Straße/ Wiesenstraße	von Konrad-Adenauer- Straße bis Bachstraße	700	Rückbau der anderen Radwege; Be- lassen eines Aufstellbereiches am Bahnübergang auf dem Gehweg zum Erreichen der Bachstraße; Mar- kieren von Fahrrad-Piktogrammen auf der Fahrbahn	<i>Rückbau der anderen Radwege im Bereich des Kreisverkehrs; Radver- kehr sollte im Kreisverkehr auf der Fahrbahn geführt werden</i>	mittel	42.000 €
C.020	Wiesenstraße	von Bachstraße bis Schloß- straße	100	Rückbau der anderen Radwege; Re- duzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/ h (heute 40 km/h); Markie- ren von Fahrrad-Piktogrammen auf der Fahrbahn		hoch	16.000 €
C.021	Wiesenstraße	von Schloßstraße bis Hans- Böckler-Straße	400	Rückbau des anderen Radwegs und Markieren von Fahrrad-Piktogram- men auf der Fahrbahn	<i>Markieren eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens am Knoten- punkt Wiesenstraße/ Hans-Böck- ler-Straße</i>	mittel	28.000 €
Voerder Str., Feldstr.							
C.024	Voerder Straße	von Althoffstraße bis B8	500	Rückbau der anderen Radwege wo vorhanden; Markieren von Fahrrad- Piktogrammen auf der Fahrbahn mit		mittel	50.000 €

R3 Führen des Radverkehrs auf der Fahrbahn (Umsetzungshorizont: 2017-2027) (insb. durch Mischverkehrsführungen – ggf. unterstützt durch Piktogramme, Schutz- und Radfahrstreifen)							Enthaltene Einzelmaßnahmen
Abschnitt (von West nach Ost im Stadtgebiet)		von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung		Priorität	Kosten ⁶⁷
				Sicherheitsabstände zum Senkrechtparken aufgrund der Länge des Parkplatzes von 0,75 m			
C.025	Feldstraße	von Voerder Straße bis Blücherstraße	100	Nach Möglichkeit Rückbau des anderen Radweges und Markieren von Fahrrad-Piktogrammen auf der Fahrbahn; Markierung einer Fahrradpforte für den gegengerichteten Radverkehr (Fahrtrichtung Feldstraße/ Voerder Straße)		mittel	6.000 €
Rotbachstr.							
C.012	Rotbachstraße	von Heerstraße bis Voerder Straße	900	Rückbau der anderen Radwege und Markieren von Fahrrad-Piktogrammen im Straßenraum		mittel	236.000 €
Weitere Maßnahmen:							
	Buchenstraße	Von Zufahrt Nahversorgungszentrum bis Averbruchstraße	50	Rücknahme der Benutzungspflicht auf der östlichen Straßenseite (dort ist in Gegenrichtung (!) ein gemeinsamer Geh- & Radweg ausgeschildert)		hoch	0€

R3 Führen des Radverkehrs auf der Fahrbahn (Umsetzungshorizont: 2017-2027) (insb. durch Mischverkehrsführungen – ggf. unterstützt durch Piktogramme, Schutz- und Radfahrstreifen)					Enthaltene Einzelmaßnahmen		
Abschnitt (von West nach Ost im Stadtgebiet)		von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung		Priorität	Kosten ⁶⁷
	Gerhard-Malina-Straße	Von Einfahrt Richtung Stadwerke bis Hünxer Straße	75	Markieren von Fahrrad-Piktogrammen auf der Fahrbahn		mittel	350 €

R4 Einrichten von Fahrradstraßen (Umsetzungshorizont: bis 2022) (Prüfung von Fahrradstraßen auf wichtigen Streckenabschnitten)							Enthaltene Einzelmaßnahmen
Abschnitt		von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung		Priorität	Kosten ⁶⁸
D.001	Fichtenstraße	von Ziegelstraße bis Kiefernweg	700	Einrichtung einer Fahrradstraße (zusätzlich Schulwegsicherung) mind. von der Straße "Auf dem Loh" bis zum Kiefernweg (Miteinbeziehen des selbstständig geführten Weges); Rücknahme der Freigabe des Gehwegs		hoch	70.000 €
D.002	Auf dem Loh	von Fichtenstraße bis Rotbach	200	Einrichtung einer Fahrradstraße (zusätzlich Schulwegsicherung)		mittel	23.000 €
D.003	Auf dem Loh	von Rotbach bis Kirchstraße	200	Einrichtung einer Fahrradstraße		mittel	17.000 €
D.004	Gerhard-Malina-Straße	von Hünxer Straße bis Luisenstraße	800	Kurzfristig: Fahrradpiktogramme Langfristig: Einrichtung einer Fahrradstraße bei einem Durchstich zum Bahnhof sinnvoll; Beleuchtung;		gering	81.000 €
D.009	Wielandstraße	von Bahnstraße bis Hünxer Straße	300	Einrichten einer Fahrradstraße (Markierung und Beschilderung); Markieren von Parkbereichen		mittel	30.000 €
D.006	Rutenwallweg	von Friedrich-Ebert-Straße bis Neutorplatz	300	Einrichten einer Fahrradstraße (Markierung und Beschilderung)		mittel	29.000 €

⁶⁸ Netto-Baukosten in Euro inkl. 20 % Kostenzuschlag für Planungen; Berücksichtigt wurden die Maßnahmen auf der Strecke, die zusätzlichen Maßnahmen an den Knotenpunkten wurden nicht berücksichtigt; Grundstücksankauf nicht berücksichtigt.

R4 Einrichten von Fahrradstraßen (Umsetzungshorizont: bis 2022) (Prüfung von Fahrradstraßen auf wichtigen Streckenabschnitten)						Enthaltene Einzelmaßnahmen	
Abschnitt		von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung		Priorität	Kosten ⁶⁸
D.007	Marktstraße/ Dr.-Otto-Steidel-Straße	von Rotbach bis Willy-Brandt-Straße	500	Einrichten einer Fahrradstraße (Markierung und Beschilderung)		mittel	48.000 €
D.008	Amalienstraße/ Goethestraße/ Herderstraße	von Dianastraße bis Eingang Stadtpark	1.300	Einrichten einer Fahrradstraße (Markierung und Beschilderung), nur in Verbindung mit H.005		mittel	127.000 €
D.011	Herderstraße	von Stadtpark bis Schillerstraße	100	Einrichten einer Fahrradstraße (in Fahrtrichtung Schillerstr.); Markierung und Beschilderung, Markieren von Piktogrammen, um einen ausreichenden (0,75 m) Abstand zum ruhenden Kfz-Verkehr zu halten		mittel	9.000 €
D.010	Julius-Kalle-Straße	von Buchenstraße bis Hans-Böckler-Straße	200	Einrichten einer Fahrradstraße (Markierung und Beschilderung)		gering	19.000 €
Weitere Maßnahmen:							
	Rilkeweg, Gneisenaustraße	von Hagenstraße bis Gneisenaustraße bzw. von Feldstraße bis Goethestraße	400	Einrichten einer Fahrradstraße (Markierung und Beschilderung)		mittel	38.000
	Feldstraße	von Gneisenaustraße bis Bismarckstraße	400	Einrichten einer Fahrradstraße (Markierung und Beschilderung)		mittel	38.000
	Am Stadtbad	von Baßfeldshof bis Luisenstraße	300	Einrichten einer Fahrradstraße (Markierung und Beschilderung)		mittel	29.000

R5 Öffnen von Einbahnstraßen (Umsetzungshorizont: bis 2022) (Prüfung der Öffnung von nicht für Radfahrer freigegebenen Einbahnstraßen in Gegenrichtung auf Grundlage der VwV-StVO, Vorprüfung und Empfehlung s.u.)							Enthaltene Einzelmaßnahmen	
Abschnitt		von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung		Priorität	Kosten ⁶⁹	
E.001	Julius-Kalle-Straße	von Hans-Böckler-Straße bis Schloßstraße	200	Freigabe der Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung; Beschilderung; Markierung von Fahrradpforten	Markierung von Fahrradpforten im Knotenpunktbereich mit der Hans-Böckler-Straße und der Schloßstraße	hoch	1.000 €	
E.003	Blücherstraße	zwischen Wilhelm-Lantermann-Straße und Schillerstraße	200	Freigabe der Einbahnstraße für den Radverkehr	Markierung von Fahrradpforten in den Knotenpunktbereichen	mittel	1.000 €	
E.005	Poststraße	zwischen Bismarckstraße und Friedrich-Ebert-Straße	100	Freigabe der Einbahnstraße für den Radverkehr	Markierung von Fahrradpforten in den Knotenpunktbereichen	mittel	1.000 €	
E.006	Klosterstraße	zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Lessingstraße	100	Freigabe der Einbahnstraße für den Radverkehr	Markierung von Fahrradpforten in den Knotenpunktbereichen	mittel	1.000 €	
E.007	Lessingstraße	zwischen Klosterstraße und Wilhelm-Lantermann-Straße	300	Freigabe der Einbahnstraße für den Radverkehr; Einschränkung des Parkens auf der Fahrbahn, um Ausweichflächen für den Radverkehr in Gegenrichtung zu schaffen	Markierung von Fahrradpforten in den Knotenpunktbereichen	mittel	1.000 €	
E.008	Wallstraße	zwischen Bahnstraße und Lessingstraße	100	Freigabe der Einbahnstraße für den Radverkehr; Einschränkung/ Kontrolle des	Markierung von Fahrradpforten in den Knotenpunktbereichen	hoch	1.000 €	

⁶⁹ Netto-Baukosten in Euro inkl. 20 % Kostenzuschlag für Planungen; Berücksichtigt wurden die Maßnahmen auf der Strecke, die zusätzlichen Maßnahmen an den Knotenpunkten wurden nicht berücksichtigt; Grundstücksankauf nicht berücksichtigt.

R5 Öffnen von Einbahnstraßen (Umsetzungshorizont: bis 2022) (Prüfung der Öffnung von nicht für Radfahrer freigegebenen Einbahnstraßen in Gegenrichtung auf Grundlage der VwV-StVO, Vorprüfung und Empfehlung s.u.)							Enthaltene Einzelmaßnahmen
Abschnitt		von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung		Priorität	Kosten ⁶⁹
				Parkens auf der Fahrbahn, um Ausweichflächen für den Radverkehr/ Kfz-Verkehr zu schaffen			
E.009	Moltkestraße	Zwischen Schillerstraße und Friedrich-Ebert-Straße	200	Freigabe der Einbahnstraße für den Radverkehr	Markierung von Fahrradpforten in den Knotenpunktbereichen	mittel	1.000 €
E.010	Hofstraße		200	Freigabe der Einbahnstraße für den Radverkehr	Markierung von Fahrradpforten in den Knotenpunktbereichen	mittel	1.000 €
Weitere Maßnahmen:							
	Hohlstraße		250	Freigabe der Einbahnstraße für den Radverkehr	Markierung von Fahrradpforten in den Knotenpunktbereichen	mittel	1.000 €
	Sterkrader Straße	zwischen Hohlstr. Und „Bermuda-Dreieck“ Hiesfeld	400	Freigabe der Einbahnstraße für den Radverkehr	Markierung von Fahrradpforten in den Knotenpunktbereichen	mittel	1.000 €
	Mörikestraße		110	Freigabe der Einbahnstraße für den Radverkehr	Markierung von Fahrradpforten in den Knotenpunktbereichen	mittel	1.000 €
	Herzogstraße		200	Freigabe der Einbahnstraße für den Radverkehr	Markierung von Fahrradpforten in den Knotenpunktbereichen	gering	1.000 €

R6 Freigabe der Fußgängerzone (Umsetzungshorizont: bis 2022)				Enthaltene Einzelmaßnahmen		
Abschnitt		von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung	Priorität	Kosten
F.001	Neustraße	von Neutorplatz bis Friedrich-Ebert-Straße	300	In einem ersten Schritt soll ein Test durchgeführt werden. In diesem soll die gesamte Fußgängerzone für den Radverkehr außerhalb der Geschäftszeiten freigegeben werden. Eine nachfolgende Evaluation soll die Ergebnisse ermitteln. Aus diesen sollte dann abgeleitet werden, ob eine Öffnung auch während der Geschäftszeiten möglich ist.	hoch	
F.002	Duisburger Straße/Ep-pinghovener Straße	von Friedrich-Ebert-Straße bis Altmarkt	200	In einem ersten Schritt soll ein Test durchgeführt werden. In diesem soll die gesamte Fußgängerzone für den Radverkehr außerhalb der Geschäftszeiten freigegeben werden. Eine nachfolgende Evaluation soll die Ergebnisse ermitteln. Aus diesen sollte dann abgeleitet werden, ob eine Öffnung auch während der Geschäftszeiten möglich ist.	hoch	

R7 Beschilderung von für den Fuß- und Radverkehr geöffneten Sackgassen (Umsetzungshorizont: bis 2022)							Enthaltene Einzelmaßnahmen
Abschnitt		von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung	Priorität	Kosten ⁷⁰	
G.001	Gertrudenstraße	Einfahrt Claudiastraße	300	Beschilderung der am Ende durchlässigen Sackgasse für den Radverkehr	mittel	300 €	
G.002	Katharinenstraße	Einfahrt Brombeerweg	100	Beschilderung der am Ende durchlässigen Sackgasse für den Radverkehr	sehr hoch	300 €	
G.003	Paulastraße	Einfahrt Augustastraße	600	Beschilderung der am Ende durchlässigen Sackgasse für den Radverkehr	sehr hoch	300 €	
G.004	Baßfeldshof	Einfahrt Augustastraße	100	Beschilderung der am Ende durchlässigen Sackgasse für den Radverkehr	hoch	300 €	
G.005	Am Stadtbad	Einfahrt Luisenstraße	600	Beschilderung der am Ende durchlässigen Sackgasse für den Radverkehr	hoch	300 €	
G.006	Baumschulenweg	Einfahrt Gärtnerstraße	200	Beschilderung der am Ende durchlässigen Sackgasse für den Radverkehr	mittel	300 €	
G.007	Dorfstraße	Einfahrt Kirchstraße	500	Beschilderung der am Ende durchlässigen Sackgasse für den Radverkehr	mittel	300 €	
G.008	Lingelmannstraße	Einfahrt Lingelmannstraße	300	Beschilderung der am Ende durchlässigen Sackgasse für den Radverkehr	hoch	300 €	
G.009	Terhardthof	Einfahrt Kurt-Schumacher-Straße	300	Beschilderung der am Ende durchlässigen Sackgasse für den Radverkehr	sehr hoch	300 €	
G.010	Försterstraße	Einfahrt Hühnerheide	500	Beschilderung der am Ende durchlässigen Sackgasse für den Radverkehr	mittel	300 €	
G.011	Hühnerheide	Einfahrt Försterstraße	200	Beschilderung der am Ende durchlässigen Sackgasse für den Radverkehr	mittel	300 €	
G.012	Hühnerheide	Einfahrt Holzweg	200	Beschilderung der am Ende durchlässigen Sackgasse für den Radverkehr	mittel	300 €	
G.013	Holzweg	Einfahrt Hühnerheide	100	Beschilderung der am Ende durchlässigen Sackgasse für den Radverkehr	hoch	300 €	
G.014	Hühnerheide	Einfahrt Hühnerheide	100	Beschilderung der am Ende durchlässigen Sackgasse für den Radverkehr	mittel	300 €	
G.015	Weyerskamp	Einfahrt Holtener Straße	200	Beschilderung der am Ende durchlässigen Sackgasse für den Radverkehr	mittel	300 €	

⁷⁰ Netto-Baukosten in Euro inkl. 20 % Kostenzuschlag für Planungen

R7		Beschilderung von für den Fuß- und Radverkehr geöffneten Sackgassen (Umsetzungshorizont: bis 2022)				Enthaltene Einzelmaßnahmen	
Abschnitt		von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung	Priorität	Kosten ⁷⁰	
G.016	Krengelstraße	Einfahrt Krengelstraße	100	Beschilderung der am Ende durchlässigen Sackgasse für den Radverkehr	mittel	300 €	
G.017	Krengelstraße	Einfahrt Krengelstraße	100	Beschilderung der am Ende durchlässigen Sackgasse für den Radverkehr	mittel	300 €	
G.018	Kleiststraße	Einfahrt Max-Eyth-Straße	100	Beschilderung der am Ende durchlässigen Sackgasse für den Radverkehr	mittel	300 €	
G.019	Otterstraße	Einfahrt Alleestraße	200	Beschilderung der am Ende durchlässigen Sackgasse für den Radverkehr	hoch	300 €	
G.020	Eichgraben	Einfahrt Emscherstraße	200	Beschilderung der am Ende durchlässigen Sackgasse für den Radverkehr	mittel	300 €	
G.021	Wolfstraße	Einfahrt Tackenstraße	500	Beschilderung der am Ende durchlässigen Sackgasse für den Radverkehr	mittel	300 €	
G.022	Sterkrader Straße	Einfahrt Jägerstraße	200	Beschilderung der am Ende durchlässigen Sackgasse für den Radverkehr	hoch	300 €	
G.023	August-Schmidt-Straße	Einfahrt Grenzstraße	200	Beschilderung der am Ende durchlässigen Sackgasse für den Radverkehr	mittel	300 €	
G.024	August-Schmidt-Straße	Einfahrt Konrad-Adenauer-Straße	400	Beschilderung der am Ende durchlässigen Sackgasse für den Radverkehr	mittel	300 €	
G.025	Rheinaue	Einfahrt Konrad-Adenauer-Straße	300	Beschilderung der am Ende durchlässigen Sackgasse für den Radverkehr	hoch	300 €	
G.026	Auf der Brey	Einfahrt Heggenkath	100	Beschilderung der am Ende durchlässigen Sackgasse für den Radverkehr	hoch	300 €	
G.027	Küstermannsweg	Einfahrt Eppinkstraße	200	Beschilderung der am Ende durchlässigen Sackgasse für den Radverkehr	sehr hoch	300 €	
G.028	Am Hagelkreuz	Einfahrt Hagelstraße	200	Beschilderung der am Ende durchlässigen Sackgasse für den Radverkehr	mittel	300 €	
G.029	Flurstraße	Einfahrt Flurstraße	100	Beschilderung der am Ende durchlässigen Sackgasse für den Radverkehr	mittel	300 €	
G.030	Gneisenaustraße	Einfahrt Gneisenaustraße	200	Beschilderung der am Ende durchlässigen Sackgasse für den Radverkehr	mittel	300 €	

R7 Beschilderung von für den Fuß- und Radverkehr geöffneten Sackgassen (Umsetzungshorizont: bis 2022)						Enthaltene Einzelmaßnahmen
Abschnitt		von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung	Priorität	Kosten ⁷⁰
G.031	Gneisenaustraße	Einfahrt Voerder Straße	100	Beschilderung der am Ende durchlässigen Sackgasse für den Radverkehr	mittel	300 €
G.032	Am Heimchen	Einfahrt Willy-Brandt-Straße	400	Beschilderung der am Ende durchlässigen Sackgasse für den Radverkehr	mittel	300 €
G.033	Amalienstraße	Einfahrt Wohnungsbusch	300	Beschilderung der am Ende durchlässigen Sackgasse für den Radverkehr	sehr hoch	300 €
G.034	Helenenstraße	Einfahrt Nibelungenstraße	100	Beschilderung der am Ende durchlässigen Sackgasse für den Radverkehr	sehr hoch	300 €
G.035	Wasserstraße	Einfahrt Voerder Straße	200	Beschilderung der am Ende durchlässigen Sackgasse für den Radverkehr	mittel	300 €
G.036	Bahnstraße	Einfahrt Wielandstraße	300	Beschilderung der am Ende durchlässigen Sackgasse für den Radverkehr	hoch	300 €
G.037	Im Bremerkamp	Einfahrt Mozartstraße	100	Beschilderung der am Ende durchlässigen Sackgasse für den Radverkehr	mittel	300 €
G.038	Wilhelm-Lantermann-Straße	Einfahrt Bahnhof	100	Beschilderung der am Ende durchlässigen Sackgasse für den Radverkehr	sehr hoch	300 €
G.039	Parkstraße	Einfahrt Voerder Straße	100	Beschilderung der am Ende durchlässigen Sackgasse für den Radverkehr	hoch	300 €
G.040	Buchenstraße	Einfahrt Buchenstraße	50	Beschilderung der am Ende durchlässigen Sackgasse für den Radverkehr	mittel	300 €
G.041	Rolandstraße	Einfahrt Siegfriedstraße	50	Beschilderung der geöffneten Sackgasse für den Radverkehr; nur gemeinsam mit Maßnahme B.027	mittel	300 €

R8 Umbau von Knotenpunkten (Umsetzungshorizont: Daueraufgabe) (fahrradfreundliche Knotenpunkte, insb. Radverkehrsführung auf der Fahrbahn, Markierung von Aufstellbereichen, Furten)		Enthaltene Einzelmaßnahmen		
Abschnitt		Maßnahmenbeschreibung	Priorität	Kosten ⁷¹
Achse Weseler Str./Willy-Brandt-Str.				
H.001	Weseler Straße/ Gudrunstraße/ Claudiastraße	Optimierung der Signalisierung für den Radverkehr (Rücknahme der Anforderung und Verkürzung der Wartezeiten); Markieren von aufgeweiteten Radaufstellstreifen aus den Nebenstraßen; Führen des Radfahrers vor dem Knotenpunkt auf die Fahrbahn und Markieren von indirektem Linksabbiegen entlang der B8	mittel	159.000 €
H.002	Weseler Straße/ Augustastraße/ Dianastraße	Optimierung der Signalisierung für den Radverkehr (Rücknahme der Anforderung und Verkürzung der Wartezeiten); Führen des Radfahrers vor dem Knotenpunkt auf die Fahrbahn und Markieren von indirektem Linksabbiegen entlang der B8; Markieren von aufgeweiteten Radaufstellbereichen aus der Augustastraße und Dianastraße; Prüfung der Möglichkeiten, freie Rechtsabbieger zurückzubauen	gering	231.000 €
H.003	Weseler Straße/ Luisenstraße/ Hedwigstraße	Optimierung der Signalisierung für den Radverkehr (Rücknahme der Anforderung und Verkürzung der Wartezeiten); Markieren von aufgeweiteten Radaufstellbereichen aus der Luisenstraße und der Hedwigstraße; Aufheben der freien Rechtsabbieger; Führen des Radfahrers vor dem Knotenpunkt auf die Fahrbahn und Markieren von indirektem Linksabbiegen entlang der B8	mittel	231.000 €
H.004	Weseler Straße/ Wilhelm-Lantermann-Straße/ Am Alten Drahtwerk	Siehe Detailmaßnahme: Optimierung der Signalisierung für den Radverkehr (Rücknahme der Anforderung und Verkürzung der Wartezeiten); Markieren eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens aus der Straße 'Am alten Drahtwerk'; Aufheben des freien Rechtsabbiegers; Führen des Radfahrers vor dem Knotenpunkt auf die Fahrbahn und Markieren von indirektem	gering	304.000 €

⁷¹ Netto-Baukosten in Euro inkl. 20 % Kostenzuschlag für Planungen

R8 Umbau von Knotenpunkten (Umsetzungshorizont: Daueraufgabe) (fahrradfreundliche Knotenpunkte, insb. Radverkehrsführung auf der Fahrbahn, Markierung von Aufstellbereichen, Furten)		Enthaltene Einzelmaßnahmen		
Abschnitt		Maßnahmenbeschreibung	Priorität	Kosten ⁷¹
		Linksabbiegen entlang der B8; Markieren von Radabbiegespuren im Knotenpunktarm der Wilhelm-Lantermann-Straße; Bau einer Querungshilfe auf der Wilhelm-Lantermann-Straße und Rücknahme des Zweirichtungsradwegs auf der südlichen Straßenseite		
H.005	Willy-Brandt-Straße/ Goethestraße	Überprüfung der Wartezeiten für den Radverkehr und nach Möglichkeit Verkürzung der Wartezeit; Markierung von aufgeweiteten Radaufstellstreifen + Schutzstreifen als Zuwegung; Anpassung der Kontaktschleifen im Boden	mittel	30.000 €
H.006	Willy-Brandt-Straße/ Voerder Straße	Überprüfung der Wartezeiten für den Radverkehr und ggf. Anpassung; Markierung eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens aus der Voerder Straße (Ost); Führen des Radfahrers vor dem Knotenpunkt auf die Fahrbahn und Markieren von indirektem Linksabbiegen (aus der Voerder Straße (West) sowie entlang der B8)	gering	229.000 €
H.007	Willy-Brandt-Straße/ Rotbachweg	Überprüfung der Wartezeiten für den Rad- und Fußverkehr und ggf. Anpassung	hoch	12.000 €
H.008	Willy-Brandt-Straße/ Dr.-Otto-Seidel-Straße	Überprüfung der Wartezeiten für den Radverkehr und ggf. Anpassung und Aufhebung der Anforderung; Markieren eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens aus der Dr.-Otto-Seidel-Straße; Führen des Radfahrers vor dem Knotenpunkt auf die Fahrbahn	gering	85.000 €
H.009	Willy-Brandt-Straße/ Konrad-Adenauer-Straße sowie weitere Knoten der B8 südl. der Konrad-Adenauer-Str. und entlang der L1	Überprüfung der Wartezeiten für den Radverkehr und nach Möglichkeit Verkürzung der Wartezeit; Markieren eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens aus der Konrad-Adenauer-Straße (Ost); Führen des Radfahrers vor dem Knotenpunkt auf die Fahrbahn und Markieren von indirektem Linksabbiegen (aus den 3 weiteren Knotenpunktarmen)	mittel	229.000 € bezogen auf vorgenannten Beispielknoten
Achse Hünxer Str.				
H.010	Hünxer Straße/ Luisenstraße/ Hanielstraße	Umbau des Knotenpunktes: Einrichten von Furten und Bordabsenkungen für den Radverkehr, um vor dem Knotenpunkt jeweils auf die Fahrbahn geführt zu werden (Entflechtung von Fuß-	gering	336.000 €

R8 Umbau von Knotenpunkten (Umsetzungshorizont: Daueraufgabe) (fahrradfreundliche Knotenpunkte, insb. Radverkehrsführung auf der Fahrbahn, Markierung von Aufstellbereichen, Furten)		Enthaltene Einzelmaßnahmen		
Abschnitt		Maßnahmenbeschreibung	Priorität	Kosten ⁷¹
		und Radverkehr); Markieren von Radfurten und Bereiche für das indirekte Linksabbiegen (aufgeweitete Radaufstellstreifen erscheinen aufgrund der Verkehrsbelastungen in allen 4 Knotenpunktarmen nicht zielführend)		
H.011	Hünxer Straße/ Max-Eyth-Straße/ Gerhard-Malina-Straße	Umbau des Knotenpunktes: Einrichten von Furten und Bordabsenkungen für den Radverkehr, um vor dem Knotenpunkt vom Radweg auf die Fahrbahn geführt zu werden (Entflechtung von Fuß- und Radverkehr); Markieren eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens in der Gerhard-Malina-Straße; ggf. Anpassung der LSA in der Gerhard-Malina-Straße, sodass diese reagiert, wenn ein Rad wartet; Prüfung von Möglichkeiten, indirektes Linksabbiegen entlang der L1 zu markieren; Markieren einer Radabbiegespur zum direkten Linksabbiegen aus der Max-Eyth-Straße	mittel	229.000 €
H.012	Hünxer Straße/ Wilhelm-Lantermann-Straße/ Karl-Heinz-Klingen-Straßen/ Hans-Böckler-Straße sowie weitere Knoten auf der L1	Umbau des Knotenpunktes: Einrichten von Furten und Bordabsenkungen für den Radverkehr, um vor dem Knotenpunkt vom Radweg auf die Fahrbahn geführt zu werden (Entflechtung von Fuß- und Radverkehr); Markieren eines aufgeweiteten Radaufstellbereiches in der Wilhelm-Lantermann-Straße oder von gestaffelten Haltelinien; Markieren von Aufstellbereichen für das indirekte Linksabbiegen	gering	301.000 €
H.030	Hünxer Straße/ Wielandstraße/ Karlstraße	Rücknahme der Rechtsabbiegespur in die Wielanstraße und Bau eines Zweirichtungsrads; Aufpflasterung der Überfahrt in die Wielandstraße; siehe Detailmaßnahme	hoch	144.000 €
Ziegelstr./Oberhausener Str.				
H.013	Ziegelstraße/ Hanielstraße/ Gärtnerstraße, Ziegelstraße/Oberhausener Str./Karl-Heinz-Klingen-Str.	Überprüfung der Wartezeiten für den Radverkehr und ggf. Anpassung; Führen des Radfahrers vor dem Knotenpunkt auf die Fahrbahn und Markieren von indirektem Linksabbiegen aus allen 4 Knotenpunktarmen	mittel	300.000 € pro Knoten

R8 Umbau von Knotenpunkten (Umsetzungshorizont: Daueraufgabe) (fahrradfreundliche Knotenpunkte, insb. Radverkehrsführung auf der Fahrbahn, Markierung von Aufstellbereichen, Furten)		Enthaltene Einzelmaßnahmen		
Abschnitt		Maßnahmenbeschreibung	Priorität	Kosten ⁷¹
H.015	Oberhausener Straße/ Hügelstraße; Oberhausener Str./Kirchstr.; Oberhausener Str./Ferdinand-Lasalle-Str	Markieren von aufgeweiteten Radaufstellstreifen aus den Nebenarmen	mittel	3.000 € pro Knoten
Voerder Str./Bismarckstr.				
H.016	Voerder Straße/ Gneisenaustraße	Aufpflasterung der Rad- und Fugangeruberfahrt; optional Aufstellen von Warnhinweisschildern (Beschilderung Zeichen 138); Roteinfärbung	gering	90.000 €
H.017	Voerder Straße/ Hagenstraße	Aufpflasterung der Rad- und Fugangeruberfahrt; optional Aufstellen von Warnhinweisschildern (Beschilderung Zeichen 138); Roteinfärbung	gering	90.000 €
H.018	Voerder Straße/ Rotbachstraße	Aufpflasterung der Rad- und Fugangeruberfahrt; optional Aufstellen von Warnhinweisschildern (Beschilderung Zeichen 138); Roteinfärbung; Verschmälerung der Ausfahrt (z. B. durch eine Verbreiterung der begrünten Mittelinsel)	gering	90.000 €
H.019	Voerder Straße/ Ernst-Moritz-Arndt-Straße	Aufpflasterung der Rad- und Fugangeruberfahrt; optional Aufstellen von Warnhinweisschildern (Beschilderung Zeichen 138); Roteinfärbung; Verschmälerung der Ausfahrt (z. B. durch eine Verbreiterung der begrünten Mittelinsel)	mittel	90.000 €
H.023	Voerder Straße/ Bismarckstraße/ Feldstraße	Einrichten eines Minikreisverkehrs	hoch	96.000 €
H.031	Bismarckstraße/ Schillerstraße	Bau eines Kreisverkehrs	hoch	96.000 €
H.032	Wilhelm-Lantermann-Straße/ Bismarckstraße	Markieren von aufgeweiteten Radaufstellstreifen aus der Bismarckstraße sowie vom Bahnhof; Führen des Radfahrers vor dem Knotenpunkt auf die Fahrbahn und Markieren von indirektem Linksabbiegen entlang der Wilhelm-Lantermann-Straße	mittel	147.000 €

R8 Umbau von Knotenpunkten (Umsetzungshorizont: Daueraufgabe) (fahrradfreundliche Knotenpunkte, insb. Radverkehrsführung auf der Fahrbahn, Markierung von Aufstellbereichen, Furten)		Enthaltene Einzelmaßnahmen		
Abschnitt		Maßnahmenbeschreibung	Priorität	Kosten ⁷¹
Dianastr./Augustastr.				
H.020	Hedwigstraße/ Dianastraße	Bau eines Minikreisverkehrs (Mittelinsel ist für Busse überfahrbar)	hoch	96.000 €
H.021	Augustastr./ Katharinenstraße	Bau eines Kreisverkehrs (in Planung)	mittel	200.000 €
Bereich Konrad-Adenauer-Str./Schloßstr./Heinrich-Nottebaum-Str.				
H.024	Konrad-Adenauer-Straße/ Kreuzstraße/ Duisburger Straße/ Heinrich-Nottebaum-Straße	Rückbau der anderen Radwege im Bereich des Kreisverkehrs und Führen des Radverkehrs aus allen Knotenpunktarmen auf die Fahrbahn	hoch	250.000 €
H.025	Schloßstraße/ Heinrich-Nottebaum-Straße sowie für weitere vorfahrtgeregelte Straßen im Nebennetz	Markieren von Radfahrerfurten entlang der Schloßstraße	hoch	3.000 €
H.034	Schloßstraße/ Hans-Böckler-Straße	Umbau des Knotenpunktes: Markieren von aufgeweiteten Radaufstellstreifen aus den Armen der Schloßstraße; Führen des Radfahrers vor dem Knotenpunkt auf die Fahrbahn und Markieren von indirektem Linksabbiegen entlang der L1	gering	147.000 €
Bereich Am Neutor, Hans-Böckler-Str., Karl-Heinz-Klingen-Str.				
H.026	Am Neutor/ Hans-Böckler-Straße (Bereich Volksbank)	Roteinfärbung der bestehenden Radfahrerfurt für das direkte Linksabbiegen aus der Straße Am Neutor	mittel	7.000 €
H.027	Am Neutor/ Hans-Böckler-Straße	Markieren von Fußgängerpiktogrammen auf dem Gehweg (nördlich des Parkplatzes)	hoch	500 €
H.028	Karl-Heinz-Klingen-Straße/ Karlstraße	Karlstraße von Süden kommend: Einrichten eines absoluten Halteverbotes im Knotenpunktbereich und Markieren von einem Schutzstreifen für Radfahrer, um in den Knotenpunkt zu gelangen	hoch	1.000 €

R8 Umbau von Knotenpunkten (Umsetzungshorizont: Daueraufgabe) (fahrradfreundliche Knotenpunkte, insb. Radverkehrsführung auf der Fahrbahn, Markierung von Aufstellbereichen, Furten)		Enthaltene Einzelmaßnahmen		
<i>Abschnitt</i>		<i>Maßnahmenbeschreibung</i>	<i>Priorität</i>	<i>Kosten⁷¹</i>
	Karl-Heinz-Klingen-Straße/Krengelstraße	Überprüfung der Wartezeiten für den Radverkehr und ggf. Anpassung; Führen des Radfahrers vor dem Knotenpunkt auf die Fahrbahn und Markieren von indirektem Linksabbiegen aus allen 4 Knotenpunktarmen	mittel	3.000 €
H.029	Hans-Böckler-Straße/ Otto-Brenner-Straße	Umbau des Knotenpunktes und Führen des Radverkehrs im Straßenraum	gering	216.000 €
H.033	Siegfriedstraße/ Marschallstraße/ Kanzlerstraße	Umbau des Knotenpunktes zu einem Kreisverkehr und Gestaltung der zurückgewonnen Flächen (z. B. Abbiegespur zwischen Kanzlerstraße und Marschallstraße (Ost))	mittel	96.000 €
Weitere Maßnahmen				
	Zechenbahn	Entlang der Zechenbahn müssen für die spätere Ertüchtigung als Fuß- & Radweg Zuwegungen (z.B. in Form von Rampen) geschaffen werden, diese sind z.B. an der Ziegelstr., der Hanielstr., der Karl-Heinz-Klingen-Str., der Hochstr. und der Landwehrstraße denkbar. Hier sollten frühzeitig Bedingungen geschaffen werden, die eine spätere Nutzung begünstigen.	mittel	
	Emscherradweg/Otterstraße	Verbesserung der Zuwegung zum Emscherradweg (u.a. bessere Erkennbarkeit)	Mittel	

R9 Bau von Querungshilfen (Umsetzungshorizont: Daueraufgabe) (insb. an Hauptverkehrsstraßen Mittelinseln)			Enthaltene Einzelmaßnahmen	
Abschnitt		Maßnahmenbeschreibung	Priorität	Kosten ⁷²
Bereich Weseler Str./Willy-Brandt-Str.				
I.019	Weseler Straße/ Lohberger Entwässerungsgraben	Bau einer Mittelinsel mit Bordversatz	sehr gering	24.000 €
I.001	Weseler Straße/ Weg Bahnhof	Bau einer Mittelinsel; Verkürzung der Linksabbiegerspur	sehr gering	24.000 €
I.003	Willy-Brandt-Straße/ Grenzstraße	falls Zweirichtungsradweg nicht beibehalten wird (siehe B.002): Bau einer Bordabsenkung gegenüber der Grenzstraße zum Erreichen des östlichen gemeinsamen Geh- und Radwegs; Aufgrund der täglichen Verkehrsbelastung von etwa 7.000 Kfz und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/ h ist eine Überquerungsanlage (z.B. in Form einer Mittelinsel) nicht notwendig;	mittel	1.000 €
Oberhausener Str./Karl-Heinz-Klingen-Str.				
I.007	Oberhausener Straße/ Brücke Rotbach	Bau einer Mittelinsel (ggf. sollte die Freigabe des gemeinsamen Geh- und Radwegs im Zweirichtungsverkehr geprüft werden)	mittel	12.000 €
I.022	Karl-Heinz-Klingen-Straße/ Durchgang Otto-Liniental-Straße	Bau einer Mittelinsel mit Bordversatz	sehr gering	24.000 €
	Karl-Heinz-Klingen-Straße (Höhe paralleler Weg zur Zechenbahn)	Bau einer Mittelinsel mit Bordversatz	hoch	24.000 €
I.010	Bergerstraße/Buschstraße	Bau einer Mittelinsel	sehr gering	12.000 €

⁷² Netto-Baukosten in Euro inkl. 20 % Kostenzuschlag für Planungen

R9 Bau von Querungshilfen (Umsetzungshorizont: Daueraufgabe) (insb. an Hauptverkehrsstraßen Mittelinseln)		Enthaltene Einzelmaßnahmen		
Abschnitt		Maßnahmenbeschreibung	Priorität	Kosten ⁷²
I.016	Brinkstraße/ Erlenstraße	Bau einer Mittelinsel mit Bordversatz zum Erreichen des einseitigen Zweirichtungsradwegs	sehr gering	24.000 €
Wilhelm-Lantermann-Str.				
I.012	Wilhelm-Lantermann-Straße/ Bahnstraße	Bau einer Mittelinsel westl. Bahnstraße (in Umsetzung)	mittel	13.000 €
I.014	Wilhelm-Lantermann-Straße/ Blücherstraße	Bau einer Mittelinsel mind. westl. der Blücherstraße (auch für den Fußverkehr, siehe F 3), nach Möglichkeit auch östlich der Blücherstr.	mittel	13.000 €
I.023	Wilhelm-Lantermann-Straße/ Schillerstraße	Bau einer Mittelinsel; gemeinsam mit der Aufhebung des Zweirichtungsradwegs auf der Wilhelm-Lantermann-Straße	hoch	24.000 €
Hanielstr., Ziegelstr., Gärtnerstr.				
I.017	Hanielstraße (Höhe paralleler Weg zur Zechenbahn)	Bau einer Mittelinsel mit Bordversatz	sehr gering	24.000 €
I.018	Ziegelstraße (Höhe paralleler Weg zur Zechenbahn)	Bau einer Mittelinsel mit Bordversatz	mittel	24.000 €
I.020	Gärtnerstraße/ Baumschulenweg	Bau einer Mittelinsel mit Bordversatz	sehr gering	24.000 €
Hünxer Str./Hans-Böckler-Str.				
I.021	Hünxer Straße/ Schlepperstraße	Bau einer Mittelinsel mit Bordversatz	sehr gering	24.000 €
I.024	Hans-Böckler-Straße/ Douvermannstraße	Bau einer Mittelinsel mit Bordversatz	mittel	24.000 €
I.009				
I.009	Heerstraße/ Emscherradweg/ Auestraße	Bau einer Mittelinsel mit Bordversatz	mittel	24.000 €

R9 Bau von Querungshilfen (Umsetzungshorizont: Daueraufgabe) (insb. an Hauptverkehrsstraßen Mittelinseln)			Enthaltene Einzelmaßnahmen	
Abschnitt	Maßnahmenbeschreibung	Priorität	Kosten ⁷²	
Weitere Maßnahmen:				
	Hünxer Straße/Steigerstraße	Bau einer Mittelinsel mit Bordversatz	mittel	24.000 €
	Otto-Brenner-Str./Drei Eichen/Thyssenstraße	Bau von Mittelinseln mit Bordversatz	mittel	24.000 €
	Voerder Straße/Rotbachstraße	Bau einer Mittelinsel mit Bordversatz als Ergänzung der bestehenden	gering	24.000 €
	Karl-Heinz-Klingen-Str./Max-Eyxth-Straße	Bau einer Mittelinsel mit Bordversatz als Ergänzung der bestehenden	gering	24.000 €
	Hünxer Straße/Am Pfauenzehnt	Bau einer Mittelinsel mit Bordversatz	mittel	24.000 €
	Wilhelm-Lantermannstraße/Bahnstraße (Nordseite der Wilhelm-Lantermann-Straße ggü. des südlichen Abschnitts Bahnstraße)	Bau einer Bordsteinabsenkung, um den Radverkehr (aus Südosten kommend) nicht zwingend über den FGÜ zu schicken	mittel	3.000

R10 Rückbau von Pollern und Umlaufsperrern (Umsetzungshorizont: bis 2022) (Rückbau von verkehrsgefährdenden Hindernissen, wenn nicht möglich Anpassung an geltende Standards)		Enthaltene Einzelmaßnahmen		
Abschnitt		Maßnahmenbeschreibung	Priorität	Kosten ⁷³
J.001	Willy-Brandt-Straße	Umsetzen und Reduzieren der Poller	hoch	1.000 €
J.002	Rolandstraße	Rückbau der Poller/ Umlaufsperrern/ Ketten; Setzen von ERA-konformen Pollern inkl. Markierung von Piktogrammen zur Trennung des Fuß- und Radverkehrs	mittel	1.000 €
J.003	Rolandstraße		mittel	1.000 €
J.004	Kirchstraße	Rückbau des Pollers	mittel	1.000 €
J.005	Kirchstraße	Rückbau des Pollers	mittel	1.000 €
J.006	Ziegelstraße	Umsetzen und Reduzieren der Poller	hoch	1.000 €
J.007	Dianastraße	ERA-konformer Umbau der Umlaufsperrere	sehr hoch	2.000 €
J.008	Voerder Straße	ERA-konformer Umbau der Umlaufsperrere	hoch	2.000 €
J.009	Weyerskamp	ERA-konformer Umbau der Umlaufsperrere	mittel	2.000 €
J.010	Feldstraße	Rückbau der Umlaufsperrere	mittel	2.000 €
J.011	Hölderinstraße	Rückbau des Pollers	mittel	1.000 €
J.012	Bruchstraße	ERA-konformer Umbau der Umlaufsperrere	mittel	2.000 €
J.013	Karl-Heinz-Klingen-Straße	ERA-konformer Umbau der Umlaufsperrere	mittel	2.000 €
J.014	Otto-Lilienthal-Straße	ERA-konformer Umbau der Umlaufsperrere	mittel	2.000 €
J.015	Scholtensstraße	ERA-konformer Umbau der Umlaufsperrere	hoch	2.000 €
J.016	Lingelmannstraße	ERA-konformer Umbau der Umlaufsperrere	hoch	2.000 €

⁷³ Netto-Baukosten in Euro inkl. 20 % Kostenzuschlag für Planungen

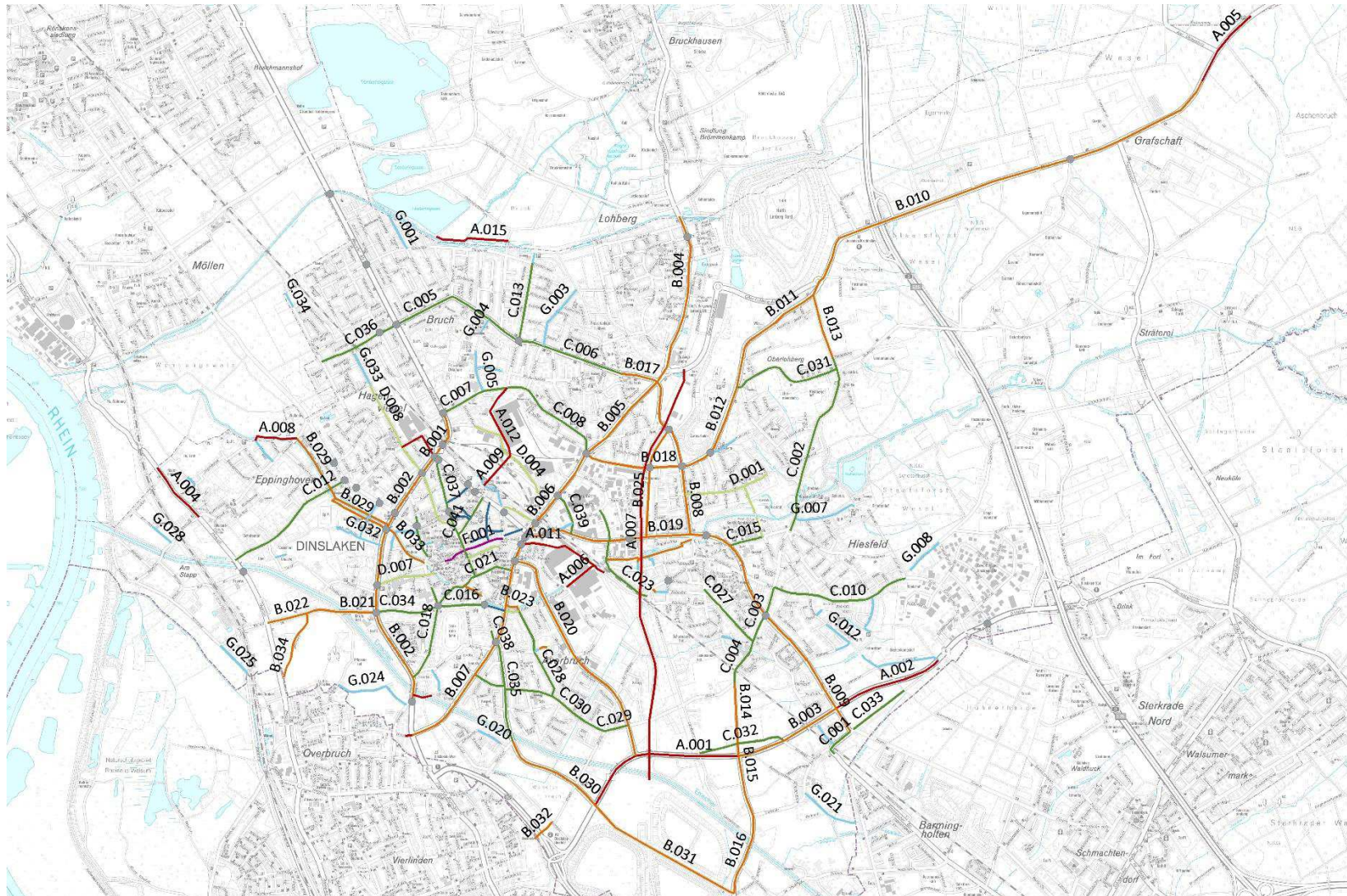
R10		Rückbau von Pollern und Umlaufsperrern (Umsetzungshorizont: bis 2022) (Rückbau von verkehrsgefährdenden Hindernissen, wenn nicht möglich Anpassung an geltende Standards)		Enthaltene Einzelmaßnahmen	
<i>Abschnitt</i>		<i>Maßnahmenbeschreibung</i>	<i>Priorität</i>	<i>Kosten⁷³</i>	
J.017	Hühnerheide/ Holzweg	ERA-konformer Umbau der Umlaufsperre	hoch	2.000 €	
J.018	Hühnerheide/ Holzweg	ERA-konformer Umbau der Umlaufsperre	hoch	2.000 €	
J.019	Brinkstraße/ Landwehrstraße	Rückbau der Schranken/ Bau einer Umgehung der Schranken für den Radverkehr	gering	2.500 €	
J.020	Brinkstraße/ Landwehrstraße	Rückbau der Schranken/ Bau einer Umgehung der Schranken für den Radverkehr	mittel	2.500 €	
J.021	Marthastraße/ Wacholderweg	ERA-konformer Umbau der Umlaufsperre	mittel	2.000 €	
J.023	Durchgang Gartenstraße/ In den Gärten	Verbreiterung des Brückenbauwerkes/ Markierung der Engstelle Baum und Brücke	mittel	10.000 €	

R11 Schaffung/Erweiterung von Abstellanlagen (Umsetzungshorizont: bis 2022/2027) (Schaffung an wichtigen Zielen des Radverkehrs wie Versorgungseinrichtungen, Schulinfrastrukturen, ÖV-Haltestellen)		Enthaltene Einzelmaßnahmen			
Abschnitt		Maßnahmenbeschreibung	Priorität	Anzahl Anlehnbügel bzw. Abstellmöglichkeiten (ca.)	Kosten ⁷⁴
K.001	Bahnhofsvorplatz	Bau eines Fahrrad-Parkhauses/ Radstation	hoch	300 - 500	3.000 € pro Stellplatz
K.002	Bahnhofsvorplatz	Gesicherte Station (mit einem automatischen Zugangssystem)	hoch	150 - 200	1.000 € pro Stellplatz
K.003	Bahnhofsvorplatz	Boxen (10; inkl. Lademöglichkeiten)	hoch	10	600 € pro Box
K.004	Bahnhofsvorplatz	Anlehnbügel	hoch	50	150 € pro Anlehnbügel
K.005	Neutorplatz	Bau von Anlehnbügeln	hoch	10	150 € pro Anlehnbügel
K.006	Bücherei/VHS (Kolpingstraße)	Umwandlung von Kfz-Stellplätzen in Fahrradstellplätze (Anlehnbügel inkl. Überdachung)	hoch	10-20	550 € pro Anlehnbügel inkl. Überdachung
K.007	Gesamtschule EBGs (Scharnhorststraße)	Bau von Anlehnbügeln auf dem Schulgelände (bestenfalls inkl. Überdachung)	mittel	100	150 € pro Anlehnbügel/550€ inkl. Überdachung
	Klosterstraße (Zugang zu Spiegelpassage)	Umwandlung von Kfz-Stellplätzen in Fahrradstellplätze (bestenfalls inkl. Überdachung)	mittel	5-10	150 € pro Anlehnbügel/550 € inkl. Überdachung

⁷⁴ Netto-Baukosten in Euro

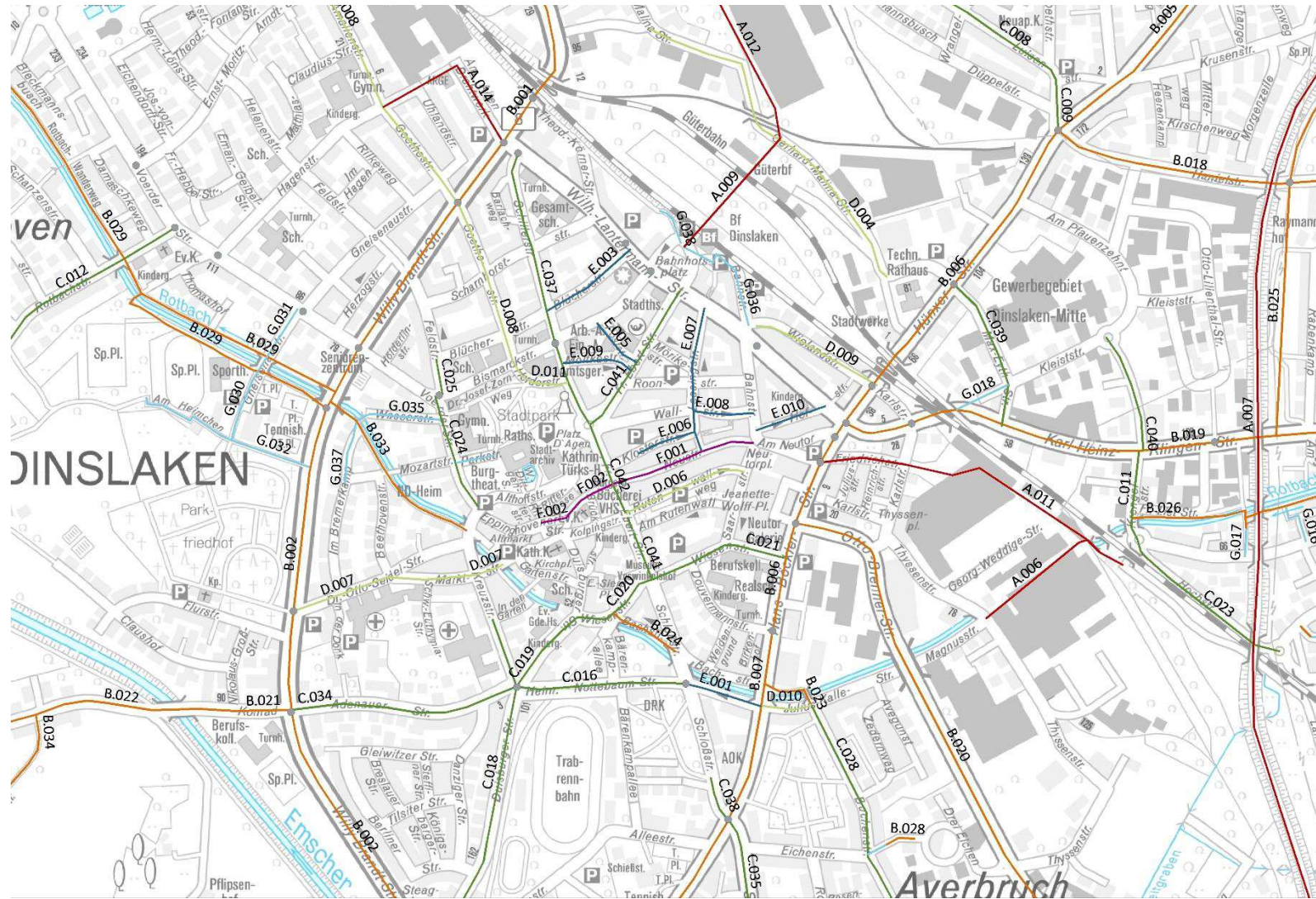
R11 Schaffung/Erweiterung von Abstellanlagen (Umsetzungshorizont: bis 2022/2027) (Schaffung an wichtigen Zielen des Radverkehrs wie Versorgungseinrichtungen, Schulinfrastrukturen, ÖV-Haltestellen)		Enthaltene Einzelmaßnahmen			
<i>Abschnitt</i>		<i>Maßnahmenbeschreibung</i>	<i>Priorität</i>	<i>Anzahl Anlehnbügel bzw. Abstellmöglichkeiten (ca.)</i>	<i>Kosten⁷⁴</i>
Friedrich-Ebert-Straße (vor Haupteingang Sparkasse)	Umwandlung von Kfz-Stellplätzen in Fahrradstellplätze	hoch	5-10	150 € pro Anlehnbügel	
Stadtpark (in unmittelbarer Nähe Haupteingang Rathaus)	Bau von Anlehnbügeln	hoch	10	150 € pro Anlehnbügel	
Altmarkt	Umwandlung von Kfz-Stellplätzen in Fahrradstellplätze (bestenfalls inkl. Überdachung)	mittel	10-20	150 € pro Anlehnbügel/550 € inkl. Überdachung	
Platz am Neutor/Hans-Böckler-Straße (vor Volksbank)	Ergänzung der bestehenden Abstellanlage	mittel	10-20	150 € pro Anlehnbügel	

Karte 31: Maßnahmennummern der Streckenmaßnahmen – Gesamtstadt (Kartengrundlage: Stadt Dinslaken)



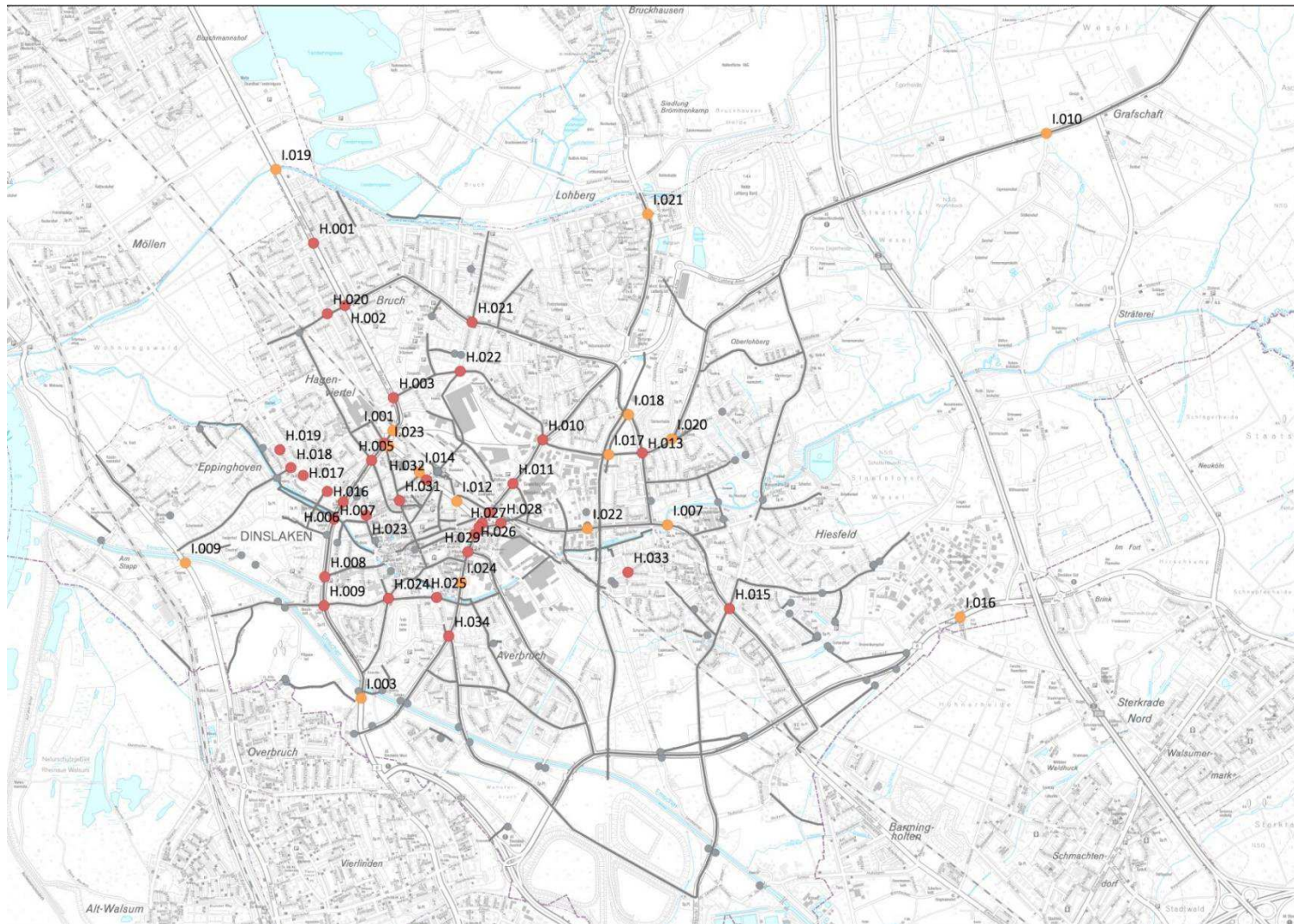
Quelle: eigene Darstellung (Kartengrundlage: Geofachdaten: © Stadt Dinslaken)

Karte 32: Maßnahmennummern der Streckenmaßnahmen – Zentrum (Kartengrundlage: Stadt Dinslaken)



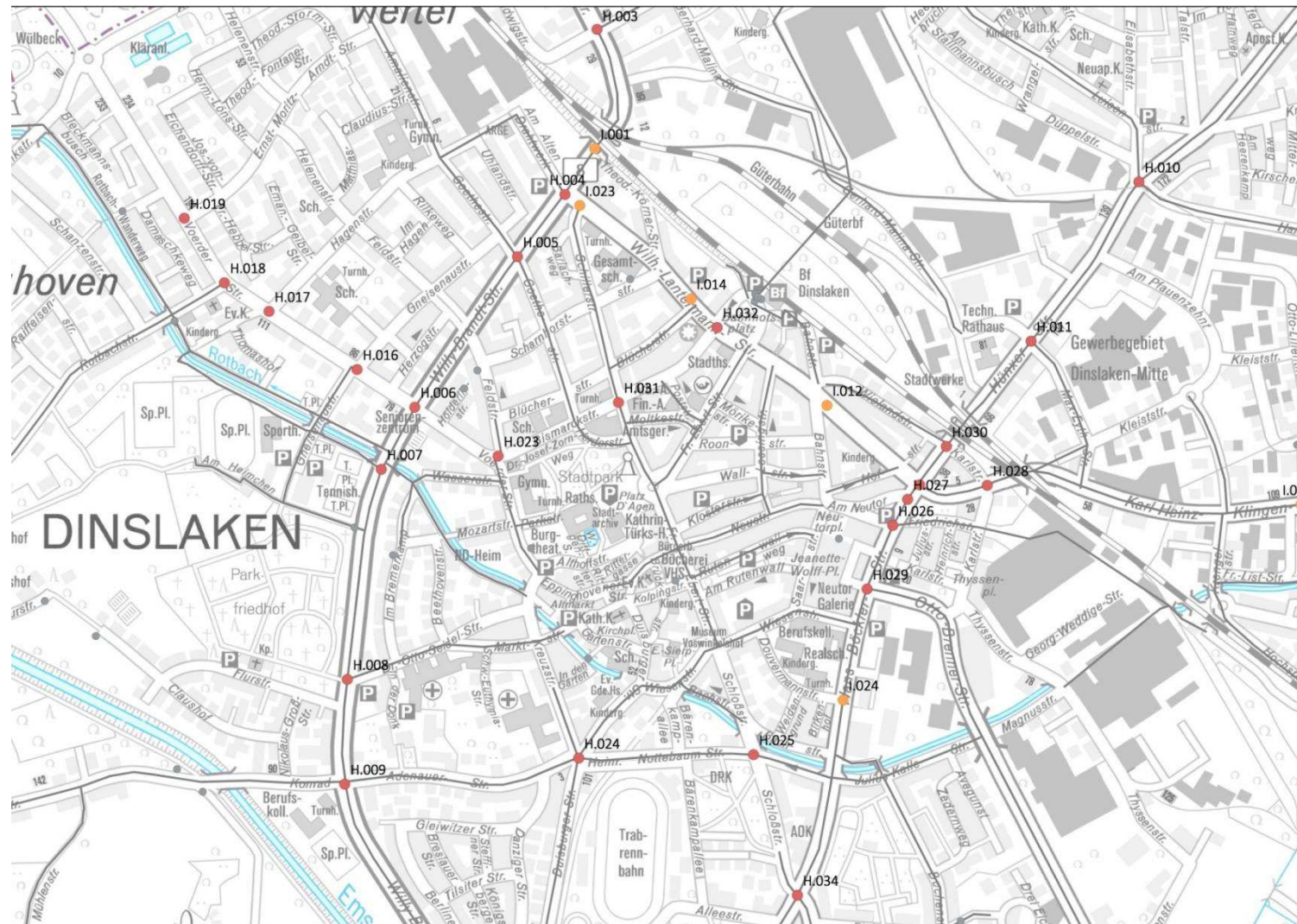
Quelle: eigene Darstellung (Kartengrundlage: Geofachdaten: © Stadt Dinslaken)

Karte 33: Maßnahmennummern der Knotenpunktmaßnahmen – Gesamtstadt (Kartengrundlage: Stadt Dinslaken)



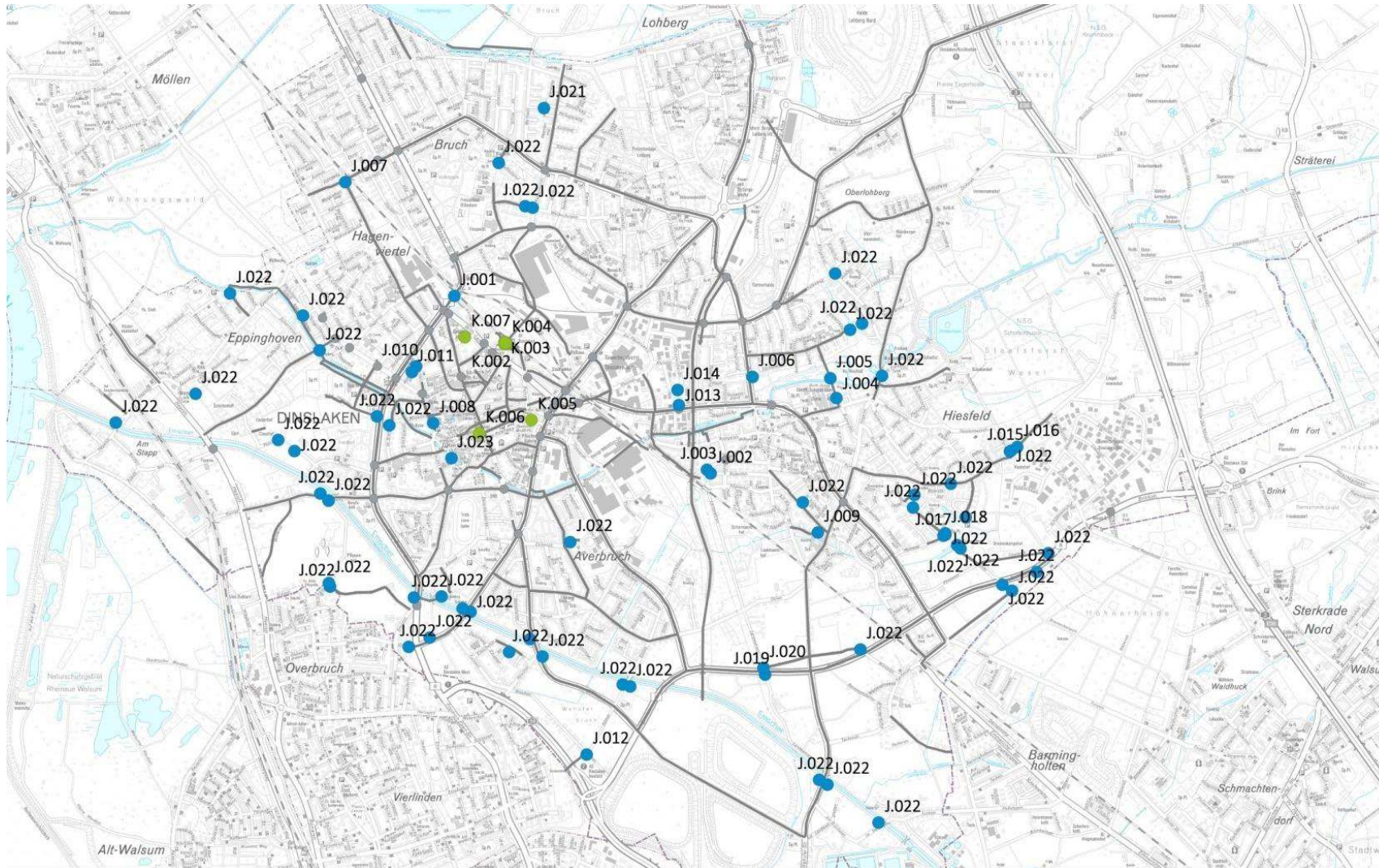
Quelle: eigene Darstellung (Kartengrundlage: Geofachdaten: © Stadt Dinslaken)

Karte 34: Maßnahmennummern der Knotenpunktmaßnahmen – Zentrum (Kartengrundlage: Stadt Dinslaken)



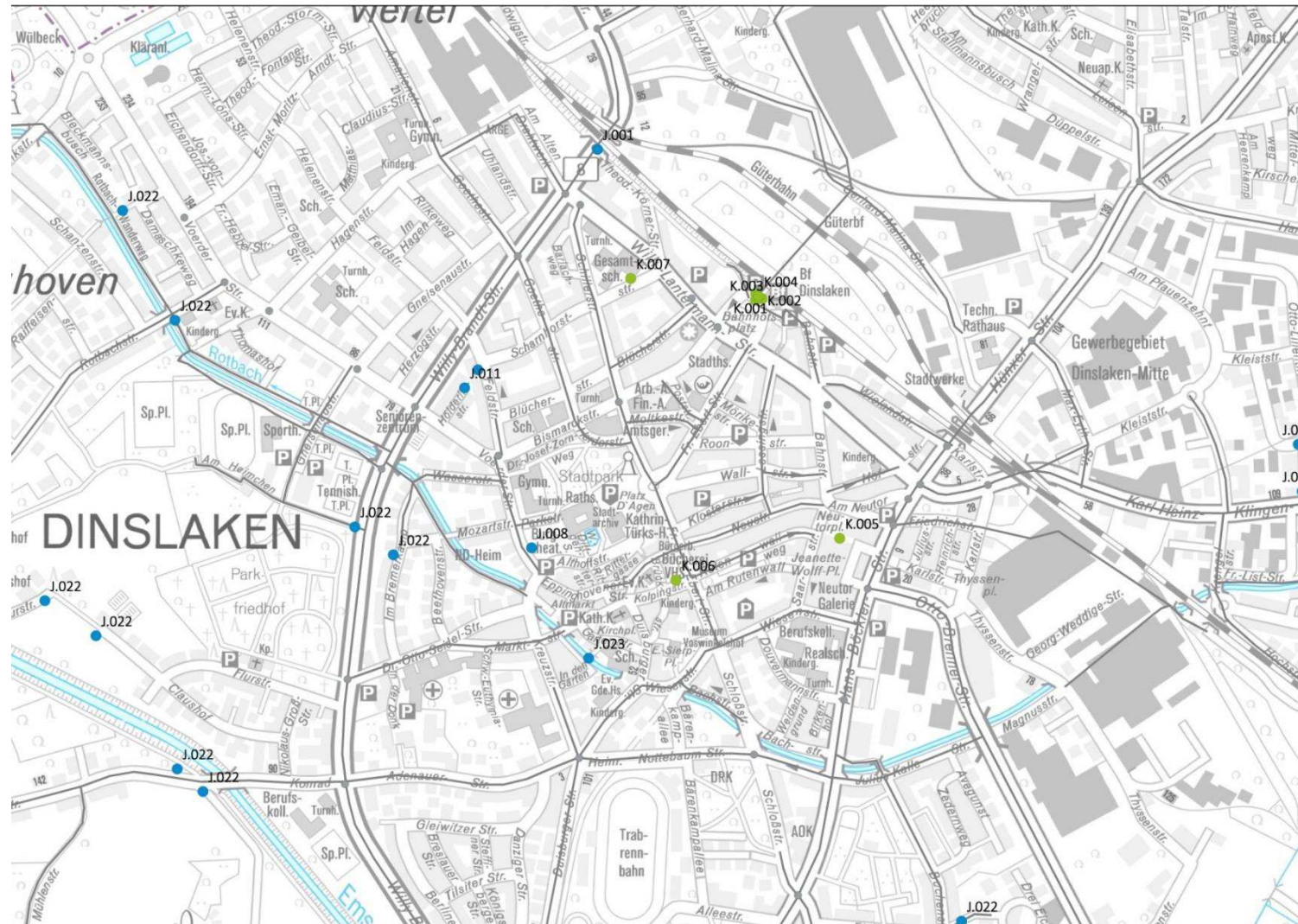
Quelle: eigene Darstellung (Kartengrundlage: Geofachdaten: © Stadt Dinslaken)

Karte 35: Maßnahmennummern der weiteren, punktuellen Maßnahmen (Poller, Umlaufsperrn und Abstellanlagen) – Gesamtstadt



Quelle: eigene Darstellung (Kartengrundlage: Geofachdaten: © Stadt Dinslaken)

Karte 36: Maßnahmennummern der weiteren, punktuellen Maßnahmen (Poller, Umlaufsperrn und Abstellanlagen) – Zentrum (Kartengrundlage: Stadt Dinslaken)



Quelle: eigene Darstellung (Kartengrundlage: Geofachdaten: © Stadt Dinslaken)

Anhang VI: Dokumentation der Auftaktveranstaltung

Im Zuge des Projektes fand am **07. September 2016** eine Auftaktveranstaltung statt, zu der die breite Öffentlichkeit sowie Verbände und Vertreter der Politik geladen waren. Etwa 30 Bürger nutzen die Gelegenheit, sich über das Klimaschutzteilkonzept zu informieren sowie eigene Ideen, Anregungen und Wünsche einzubringen und mit der Stadtverwaltung und dem Büro Planersocietät aus Dortmund zu diskutieren.

In einer Präsentation wurde der aktuelle Projektstand, das heißt die ersten Erkenntnisse aus der Analyse der Fuß- und Radverkehrssituation sowie die CO₂-Analyse vorgestellt. Danach wurde in drei Kleingruppen (Thementischen) zu den Themen Radverkehr, Fußverkehr sowie Kommunikation/ Nutzungshemmnisse intensiv diskutiert und gearbeitet.

Die nachfolgende Dokumentation stellt die Ergebnisse der Gespräche an den Themenständen dar.



Thematisch Fußverkehr



Fußverkehr: Problemlagen

- Es gibt an Baustellen keine sicheren Alternativführungen (auch für Radfahrer)
- Fehlender Gehweg: Försterstraße/ Oberhausener Straße
- Wegequalität: Fußwege haben teils schlechte Wegequalitäten/ Stolperfallen
- Wegequalität: sich nach außen neigendes Pflaster auf der Neustraße ein Problem für sicheres Gehen
- Wegequalität: Grünbewuchs auf einigen Fußwegen ein Problem/ hereinragende Sträucher/ Äste (z.B. Hünxer Straße, Rotbachwanderweg, Beethovenstraße)
- Barrierefreiheit: einige Wege sind nicht barrierefrei, es gibt Hindernisse und Treppen, bspw. im Bereich des Pavillons am Hiesfelder Markt
- Barrierefreiheit: es fehlen Bordsteinabsenkungen
- Kreuzungen: Problem, dass Fußgänger manuell grün anfordern müssen und teils lange warten
- Kreuzungen: an der B8 nur kurze Grünphasen für Fußgänger
- Kreuzungen: viele Konflikte aufgrund von Raumkonkurrenzen/ engen Seitenräumen
- Kreuzungen: die Kreuzung Hünxer Straße/ Karl-Heinz-Klingen-Straße ist eng, die Seitenräume und Warteflächen zu schmal
- Kreuzungen: Kreuzung Hünxer Straße/ Gerhard-Malina-Straße Gefahrenstelle
- Ruhender Verkehr: An der Sterkrader Straße in Hiesfeld Konflikte mit parkenden Autos

- Ruhender Verkehr: Probleme durch „Rotgrandparken“ auf einigen Straßen – Abstellen von Kfz auf Gehwegflächen
- Ruhender Verkehr: Falschparker/ abgestellte Kfz auf Gehwegen in der Kregelstraße
- Ruhender Verkehr: Falschparker in der Augustastraße
- Ruhender Verkehr: zugeparkte Fuß- und Radwege in der Sterkrader Straße
- Kfz-Verkehr: Probleme durch Geschwindigkeitsüberschreitungen in Hiesfeld in verkehrsberuhigten Bereichen
- Kfz-Verkehr: Autofahrer verhalten sich rücksichtslos, es wird zu wenig kontrolliert
- Soziale Sicherheit: der Bereich Grundschule Gartenstraße ist schlecht beleuchtet
- Soziale Sicherheit: Die Nebenstraße parallel zu den Gleisen am Bahnhof/ Theodor-Körner-Straße ist schlecht beleuchtet
- Soziale Sicherheit: Die Rotbachstraße ist schlecht beleuchtet
- Soziale Sicherheit: Die B8 ist schlecht beleuchtet

Fußverkehr: Ziele, Ideen, Maßnahmenvorschläge:

- Es sollte mehr auch mit Markierungen/ Farben gearbeitet werden, um Fußwege/ Aufenthaltsflächen zu signalisieren
- Plätze, die sich für eine Aufwertung eignen: Dorfplatz Hiesfeld, Platz an der Windmühle in Hiesfeld, der Parkplatz am Rotbachsee, der Platz am Freibad, der Augustaplatz, der Platz an der St. Vincentius-Kirche
- Die Ziegelstraße sollte in ihrer Gestaltqualität verbessert werden
- Die Straßenraumgestaltung sollte verbessert werden, sodass auch eine Verkehrsberuhigung gefördert wird
- Alternierendes Parken könnte zur Verkehrsberuhigung beitragen
- Die Fußgängerzone auf der Duisburger Straße könnte erweitert werden
- Die Hohlstraße in Hiesfeld könnte an Markttagen für den allg. Verkehr gesperrt werden
- Die Wegweisung sollte zur Verbesserung der Orientierung ausgebaut werden
- Die Sichtbarkeit von Zebrastreifen sollte gewährleistet/ verbessert werden
- An der Waldorfschule sollte eine Querungshilfe geprüft werden, evtl. auch ein Kreisverkehr
- Der Übergang Neustraße/ Friedrich-Ebert-Straße könnte zu einem Shared Space gestaltet werden (dies ist aufgrund der kreuzenden Straßenbahn aber rechtlich nicht möglich und wurde schon geprüft)
- Der Bereich Neutor/ Bahnstraße könnte statt mit Zebrastreifen zu einem Shared Space gestaltet werden
- Das Schulumfeld sollte sicherer gestaltet werden, Thema Schulwegpläne
- Plätze vor Schulen könnten für den Verkehr gesperrt werden, mit Ausnahme der Anwohnerverkehre

Andere Themen:

- Radfahrern fehlt teils die Regelkunde, welche Wege sie benutzen dürfen und welche nicht und wie sie sich im Straßenverkehr verhalten sollen/ müssen

- Radfahrer fahren auf der falschen Seite, bspw. im Bereich Wielandstraße/ Hünxer Straße
- Ein durchgehender Radweg entlang der B8 (Brinkstraße) fehlt
- Der Radweg/ Fußweg östlich des Rotbachsees ist zu schmal

Thematisch Radverkehr



Schwerpunkt Knotenpunkte und Querungen

Problemlagen:

- Abgesenkte Bordsteine fehlen (Beispiel Waldorfschule Eppinkstraße)
- Abgesenkte Bordsteine für Radfahrer sind teilweise noch zu hoch; Abgesenkte Bordsteine an Einfahrten für Autos sind häufig niedriger
- Der Anforderungskontakt an Ampelschaltungen funktioniert im Winter häufig nur ohne Handschuhe
- Lange Wartezeit an der Fuß- und Radfahrerampel entlang des Rotbachwegs über die B8
- Ampelschaltungen entlang der B8 sind Anforderungsampeln und der Radfahrer muss gemeinsam mit dem Fußverkehr queren; insbesondere das Überqueren der B8 dauert lange und die Grünphasen sind sehr kurz
- Autofahrer, die entlang der Voerder Straße aus den Nebenstraßen kommen bleiben häufig auf den Fahrradfurten stehen und blockieren damit den Radverkehr auf der Voerder

Straße, der Vorfahrt hat (insbesondere an der Gneisenaustraße und der Rotbachstraße); ggf. weil die Furten zu undeutlich sind?

- Querung der Hünxer Straße von der Wielandstraße und Richtung Lohberg fahrend schwierig, da westlicher Radweg nicht im Zweirichtungsverkehr freigegeben ist (hier müsste eine bauliche Umgestaltung stattfinden)
- „andere Radwege“ entlang von Kreisverkehren führen zu Gefahrenlagen, da Autofahrer die Radfahrer im Kreisverkehr bedrängen (Beispiel Kreisverkehr am Evangelischen Krankenhaus)
- An der Kurt-Schumacher-Straße auf Höhe des Aldis fehlt eine Querungshilfe
- Führung des Radverkehrs am Knotenpunkt Kurt-Schumacher-Straße/ Hängelstraße für den abbiegenden Radverkehr unglücklich
- Am Knotenpunkt Augustastraße/ Katharinenstraße wird der Radverkehr vorher auf die Fahrbahn geführt; gleichzeitig stehen an der Ampel aber Schilder „Radfahrer Lichtsignale der Fußgänger nutzen“

Wünsche/ Ideen:

- Verwendung von mehr Fahrradampeln und damit Verlängerung der Grünphase für den Radverkehr (aufgrund geringerer Räumzeiten)
- Haltebügel im Stadtgebiet bereits vorhanden: gerne mehr!
- Mehr Furtmarkierungen in Knotenpunkten markieren und dann auch kommunizieren

Schwerpunkt Radverkehrsführungen

Problemlagen

- Gehwege „Radfahrer frei“ führen einerseits zu Gefahren, da die Wahlfreiheit zu Unsicherheit bei Radfahrer und Autofahrern führt; andererseits können Sie jedoch auch einen Schutzraum für Kinder darstellen
- Fahrradstraße vermittelt Radfahrern ein falsches Sicherheitsgefühl, welches auf der Bachstraße durch die ausparkenden Fahrzeuge nicht besteht
- Autofahrer sind häufig unaufmerksam, wenn sie auf Parkplätze fahren und beachten Radfahrer nicht ausreichend (Beispiel: Bäcker an der Voerder Straße)
- Einbahnstraßen sind insbesondere in der Innenstadt nicht freigegeben

Wünsche/ Ideen

- Piktogramme für Radfahrer sollen die Orientierung vereinfachen
- Mehr Symboliken für den Radfahrer verwenden (z. B. Fahrradstraße, Fahrradampel, Piktogramme)
- Anwendung von einheitlichen Führungsformen
- Lieber Verwendung von Radfahrstreifen als Radwege im schlechten Zustand anzubieten (Radfahrstreifen würden besser gepflegt werden)

Schwerpunkt Pflege/ Instandhaltung

Problemlagen

- Viele Markierungen für Radfahrer sind bereits verblichen oder defekt
- Radwege sind von angrenzendem Grün zugewuchert
- Im Winterdienst gibt es unterschiedliche Zuständigkeiten (eine Straßenseite wird entlang von Bundesstraßen geräumt, die andere nicht)
- Wegebelaag häufig aufgebrochen (z. B. Wurzelaufbrüche) (Beispiel Kurt-Schumacher-Straße im Bereich des Gewerbegebietes)

Schwerpunkt Fahrradparken

Problemlagen

- Zu wenig Abstellanlagen bestehen an der Bücherei
- Private Felgenbrecher

Schwerpunkt Verkehrsteilnehmer

Problemlagen

- Unwissen von Verkehrsteilnehmenden (sowohl Radfahrer als auch Autofahrer) führen zu Konflikten
- Zeitweise geringe Rücksichtnahme von Autofahrern
- Geisterfahrer
- Viele Autos werden auf Gehwegen/ Radwegen/ Schutzstreifen geparkt. Dies wird zu wenig kontrolliert und geahndet (selbst bei Bürgerbeschwerden); gutes Beispiel: nachdem der Schutzstreifen an der Küpperstraße markiert wurde, haben Politessen hier anfangs sehr viele Knöllchen verteilt

Wünsche/ Ideen

- Bessere Ausbildung des Radfahrens in der Grundschule und Schulungen für Erwachsene
- Markierung von Hinweisen für Geisterfahrer (Beispiel Freiburg; Gifhorn)
- Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer erreichen

Sonstiges

- Die Rotbachroute ist im Bereich des Gewerbegebietes (Magnusstraße) und nördlich der Eppinkstraße unterbrochen

Thematisch Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit und Mobilitätskultur



Problembereiche

- Rücksichtnahme im Verkehr
- Regelverstöße; fehlende Ahndung
- Fehlende Regelkenntnis Pkw-Fahrer
- Grünschnitt; Pflegezustand
- Beleuchtung
- Verschmutzte Schilder (Mittelfeldstraße)
- Oberhausener Straße/ Mittelfeldstraße Beleuchtung Überweg
- Straßenbeleuchtung Zuständigkeiten
- Personalmangel als Begründung!
- Kirchstraße Kiosk: Kreisverkehr zugeparkt; Rad-/ Fußwege zugeparkt

Maßnahmenideen

- Facebook als Plattform
- Rundumgrün für Fußgänger und Radfahrer
- Bevorrechtigung, Qualitäten schaffen für alternative Angebote
- Qualitäten durch Gestaltung
- Ahndung von Verstößen
- Erfahrungen sammeln; Mut zu ungewöhnlichen Maßnahmen!

- Verkehrsversuche, Experimente
- Sperrung für Kfz-Verkehr temporär
- Schulen/ Schüler als Zielgruppe
- „7-Sinn“
- Verkehrsregelquiz, Veranstaltung, Zeitung
- Straßen“lexikon“ z. B. „Was ist eine Fahrradstraße“
- Atmosphäre der Sicherheit im Rahmen von Einzelmaßnahmen
- Aktionstage
- Veränderungen/ „Einrichtung von Fahrradstraße kommunizieren“! Flyer
- Flyer mit Regeln/ APP
- Plakataktion; Hinweise
- Direkte Kontakte nutzen/ Strukturen sichern
- Regelkenntnisse vermitteln
- Mängelmelder; Scherbentelefon → kommunizieren
- Fahrradparken bei Veranstaltungen; Bewachung (Martinikirmes; Beispiel Düren)
- Regelkenntnis über Lokalzeit WDR; Zielgruppen
- Möglichst kurzfristige Rückmeldungen auf Mängel

Anhang VII: Dokumentation des 1. Workshops

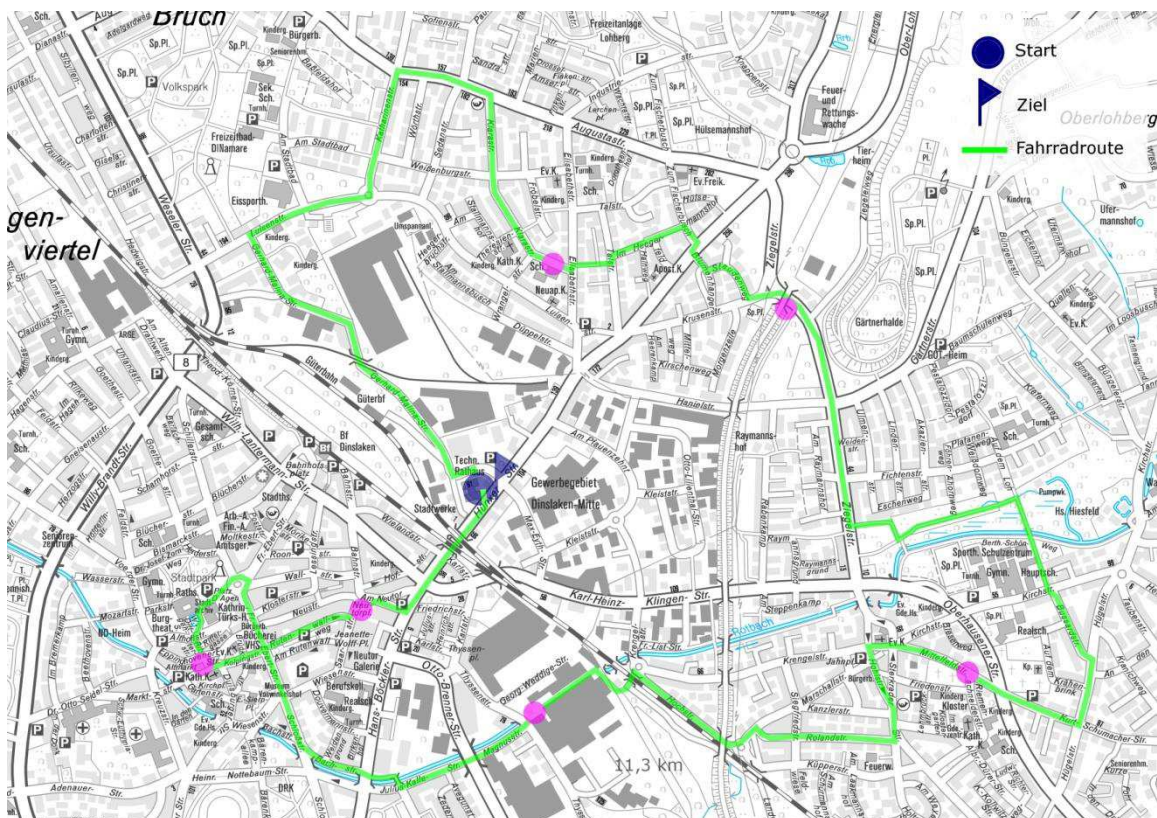
Im Zuge des Projektes fand am **17. September 2016** ein erster Workshop statt, zu der die breite Öffentlichkeit sowie Verbände und Vertreter der Politik geladen waren. Die Veranstaltung wurde in zwei Blöcke eingeteilt und von etwa 30 Bürger besucht.

In einem ersten Block hatten die Teilnehmer die Möglichkeit, die Situation des Fuß- und Radverkehrs selbst zu erfahren. Hierfür wurden eine Planungsradtour sowie ein Planungsspaziergang angeboten. Für die Touren wurden jeweils mehrere Standorte mit typischen Problemstellungen angesteuert, an denen die Gutachter und Verwaltung Problematiken oder auch gute Beispiele für Fuß- und Radverkehrssituationen verdeutlichten sowie mit den Teilnehmer diskutierten.

Im Anschluss an die Planungsradtour und den Planungsspaziergang fand ein Workshop statt. Nach einem kurzen Input seitens der Gutachter hatten die Teilnehmer die Möglichkeit, ihre Meinungen und Ideen an zwei Thementischen zum Fußverkehr (Fußwege, Fußwegequalitäten, Straßenraumgestaltung, Aufenthaltsqualitäten, ...) sowie zum Radverkehr (insb. Radverkehrsnetz) einzubringen.

Die Ergebnisse der Touren sowie der anschließenden Workshopdiskussionen sind in dem nachfolgenden Ergebnisprotokoll zusammengefasst.

Ergebnisse der Planungsradtour



Gefahrenere Route((Kartengrundlage: Geofachdaten: © Stadt Dinslaken)

Kreisverkehr ‚Luisenstraße‘

- T⁷⁵: Die Autofahrer seien häufig rücksichtslos. So sei es in der Vergangenheit schon häufiger zu Unfällen gekommen, da Autofahrer auch im Kreisverkehr/ beim Ein- und Ausfahren Radfahrer mit geringem Abstand überholen würden.

Schutzstreifen ‚Katharinenstraße‘

- T: Der Sicherheitsabstand, der von Autofahrern gegenüber Radfahrer eingehalten werden soll, wird oft unterschritten.
G: Die konkreten als „ausreichend“ angesehenen Sicherheitsabstände sind nicht gesetzlich definiert, sondern ergeben sich aus der Rechtsprechung. In § 5, Absatz 4 der Straßenverkehrsordnung heißt es: „Wer zum Überholen ausscheren will, muss sich so verhalten, dass eine Gefährdung des nachfolgenden Verkehrs ausgeschlossen ist. Beim Überholen muss ein ausreichender Seitenabstand zu anderen Verkehrsteilnehmern, insbesondere zu den Zu-Fuß-Gehenden und zu den Rad Fahrenden, eingehalten werden.“
In der Rechtsprechung wird davon ausgegangen, dass der Abstand beim Überholen eines Fahrrads mindestens 1,50 Meter beträgt.
- T: Der Schutzstreifen wird häufig durch parkende Kfz blockiert.

Radverkehrsführung ‚Augustastrasse‘

- T: Der bestehende andere Radweg (ohne Benutzungspflicht) weist viele Schäden, Unebenheiten und Wurzelaufbrüche auf. Zudem ist dieser sehr schmal. Durch die angrenzenden Geschäfte kommt es zusätzlich zu Konflikten mit dem Fußverkehr.
- S: Im Abschnitt zwischen Katharinenstraße und ‚Zum Fischerbusch‘ wird der andere Radweg auf der ‚Augustastrasse‘ rückgebaut und Schutzstreifen markiert. Eine überfahrbare Mittelinsel im westlichen Teil der Ausbaustrecke (Höhe Bienemann) soll das Queren der Augustastrasse für den Fußverkehr ermöglichen. Durch den Schutzstreifen können insbesondere die Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr vermindert und die Aufenthaltsqualität auf der ‚Augustastrasse‘ erhöht werden.
Gestartet werden soll das Projekt im Jahr 2017. Für die Umsetzung sind 2-3 Jahre eingeplant.

⁷⁵ T = Teilnehmer; G = Gutachter; S = Stadtverwaltung



Schulwegesicherung an der ‚Klarastraße‘ und im Allgemeinen

- *G: Schulwegesicherheit ist ein wichtiges Thema im Bereich der Nahmobilitätsförderung. Hierfür gibt es unterschiedliche Möglichkeiten: z.B. Elternhaltstellen, Markierungen, Parkverbote, Schulwegpläne und Mobilitätserziehung (Kindern und Eltern). In vielen Fällen ist der Wille der Eltern und Schulen für den Erfolg des Projektes unabdingbar.*
- T: Für die Erhöhung der Sicherheit von Kindern auf Schulwegen sollten mehr „positive Beschilderungen“ eingesetzt werden. Zusätzlich sollten mehr Fahrradstraßen eingerichtet und Kontrollen des Ruhenden Verkehrs durchgeführt werden. Insgesamt muss sich aber in den Köpfen der Menschen etwas ändern und die Problematik, die heute an den Schulen bestehen, gesehen werden.
Auch das Einsetzen von Schülerlotsen kann eine Maßnahme zur Sicherheitserhöhung sein. Hier wird jedoch das Problem gesehen, Lotsen zu rekrutieren (auch in der Elternschaft/ Großelternschaft ist die Bereitschaft erfahrungsgemäß gering).
- T: das eingerichtete Halteverbot und das allgemeine Gefahrzeichen „Kinder“ werden als zu schlecht sichtbar angesehen. Es könnte noch einmal verdeutlicht werden, dass es sich um einen Schulweg handelt.
- T: das halbseitige Parken auf Gehwegen – wie beispielsweise auf der ‚Klarastraße‘ wird als Problem gesehen, da die Gehwege so teilweise sehr schmal sind. Eine Möglichkeit zur Problemlösung wird in dem Markieren von Parkplätzen gesehen, um die Gehwege frei zu halten und breite Straßenräume zu verschmälern und die Geschwindigkeit zu reduzieren. Insbesondere das Thema der Kontrolle wird als wichtiger Punkt angesehen. Aktuell würden falsch parkende Kfz zu wenig geahndet. Und auch Hinweise der Bevölkerung an Polizei/ Ordnungsamt werden abgewiesen und nicht weiter verfolgt.

Ehemalige Zechenbahn

- S: Die Stadtverwaltung plant gemeinsam mit dem Regionalverband Ruhr, die ehemalige Zechenbahn zwischen der Emscher im Süden und dem Kreativquartier Lohberg im Norden in einen Geh- und Radweg umzuwandeln. Wann mit den Maßnahmen begonnen werden kann, kann nicht abgeschätzt werden, da die Zuständigkeit hier beim RVR liegt.
- T: Die Maßnahme wird als sehr positiv betrachtet, da so insbesondere Steigungen gemieden werden können. Für den Alltagsverkehr wird die Bedeutung als geringer eingeschätzt. Vielmehr wäre es eine gute Verbindung für den Freizeitverkehr.



Kreuzung ‚Kirchstraße‘ // ‚Auf dem Loh‘, Bussardstraße‘

- Die Führung der Radfahrer aus ‚Auf dem Loh‘ über die ‚Kirchstraße‘ ist nicht eindeutig geregelt. Ein Teil der Gruppe nutzt die bestehende Fußgängerampel einige Meter weiter westlich. Die Mehrzahl fährt jedoch direkt auf die Fahrbahn.
- T: Die Polizei würde an diesem Knotenpunkt die Nutzung der Signalanlage als richtiges Verhalten ansehen und Fehlverhalten dementsprechend ahnden.

‚Oberhausener Straße‘ // ‚Mittelfeldstraße‘ // ‚Kurt-Schumacher-Straße‘

- T: Die Querungshilfen wurden versetzt. In diesem Zuge wurde jedoch die Beleuchtung nicht mit versetzt, sodass die Querungshilfen heute im Dunkeln liegen und die Beleuchtung, die gleichzeitig als Warnsignal dienen soll, an der falschen Stelle steht. Zusätzlich befinden sich die Beleuchtungsköpfe in den Baumkronen.

‚Mittelfeldstraße‘

- G: Einzige „unechte Einbahnstraße“ in Dinslaken.
T: Führt zu keinerlei Problemen.

- G: Fehlende barrierefreie Bordsteinabsenkungen im Knotenpunkt mit der ‚Riemenschneiderstraße‘. Insbesondere im Bereich von sozialen Einrichtungen (auch Friedhöfe) stellen barrierefreie Zugänge eine wichtige Grundlage zur Fußgängerfreundlichkeit dar.

Umlaufsperrn an der ‚Rolandstraße‘

- T: Die bestehenden Umlaufsperrn sind nicht zu durchfahren. Die Ketten sind zudem ein Gefahrenpotenzial, da sie im Dunkeln nicht sichtbar sind. Der Abschnitt ist insgesamt als Gehweg beschildert, sodass Radfahrer hier nicht fahren dürfen. Auch dies sollte geändert werden.

Lückenschluss Rotbach-Weg

- S: Der Wunsch besteht, die bestehende Rotbachroute direkter zu führen. Hierfür müsste der Weg über das Gelände des ehemaligen Walzwerkes geführt werden. Hier befindet sich die Stadt aktuell in Verhandlungen bzgl. der Sanierung der "Deckelung" des Rotbaches.
- T: Der Knotenpunkt an der ‚Thyssenstraße‘ soll besser ausgestaltet und beschildert werden. Am Wochenende ist mit vielen Radfahrern zu rechnen.

Fahrradstraße ‚Bachstraße‘

- T: Unter der Woche wird in der Bachstraße viel geparkt. Dies führt zu Gefahren für den Radverkehr.

Stadtspark/ Freigegebene Fußgängerzone Altmarkt

- T: Bei der Einfahrt in den Park vom Kreisverkehr an der Friedrich-Ebert-Straße aus fehlt die Beschilderung, dass die Wege für den Radverkehr freigegeben sind.
- T: Die gemeinsame Nutzung der Fußgängerzone funktioniert in diesem Bereich sehr gut. Die Neustraße hat hier ein größeres Konfliktpotenzial. Sie sollte jedoch sonntags und auch außerhalb der Öffnungszeiten für den Radverkehr geöffnet werden.

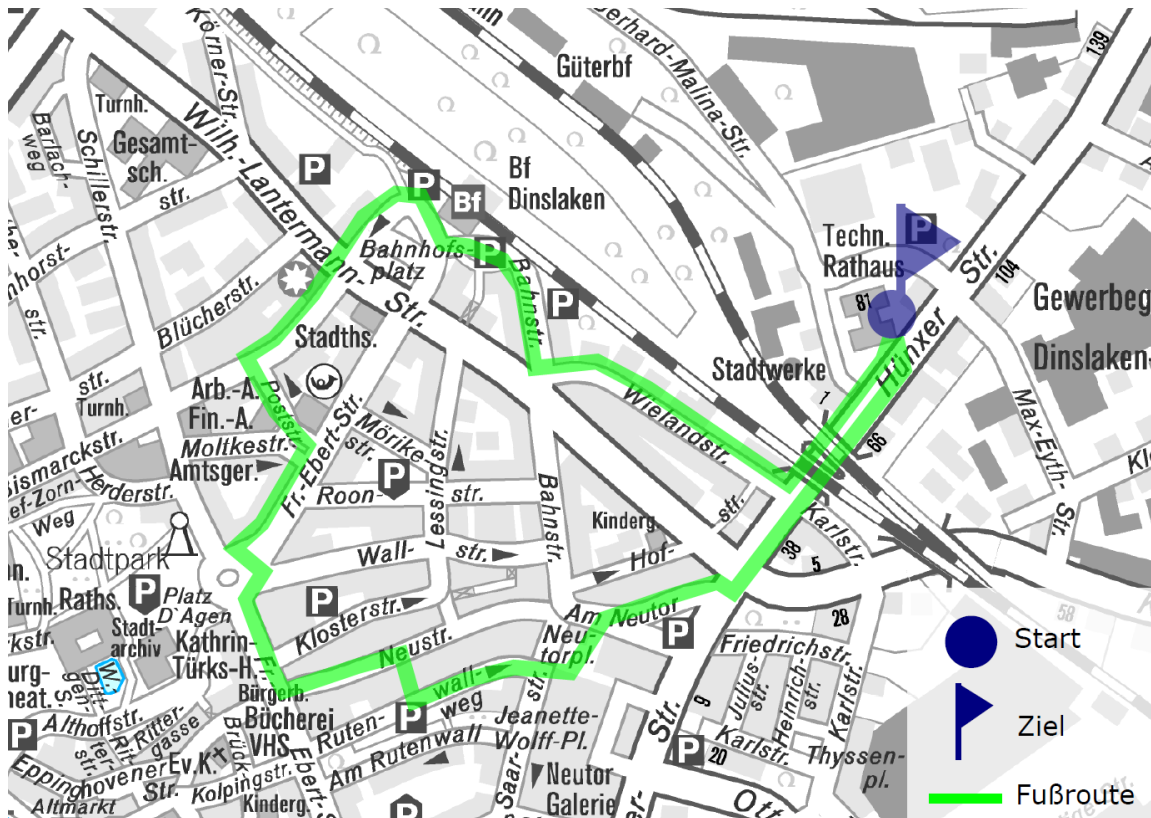
Neutorplatz

- T: die bestehenden Blindenleitlinien werden durch viele Dinge blockiert/ diese Dinge stehen direkt angrenzend (z. B. Bestuhlung der Eisdiele; Laterne; Fahrradständer, etc.). Hier sind Ansprachen der Läden und auch der Radfahrer notwendig, die ihre Räder auf den Blindenleitlinien parken.
- T: Auf dem Platz gibt es viele wild abgestellte Räder – selbst in Bereichen, wo informelle Beschilderungen dies verhindern sollen. Es sollen neue Abstellanlagen geschaffen werden, die direkt zu erreichen sind – zum Beispiel zwischen den bestehenden Baumbereichen.
S: Aktuell wird geprüft, ob der Bereich zwischen den bestehenden Bäumen für weitere Fahrradabstellanlagen genutzt werden kann (u. a. Prüfung von eingetragenen Sondernutzungen).

Kreuzung Hünxer Straße/ Gerhard-Malina-Straße/ Max-Eyth-Straße

- T: Als Radfahrer sind für das Linksabbiegen von der Hünxer Straße in die Gerhard-Malina-Straße zwei Umläufe notwendig. Hier soll eine Verbesserung herbeigeführt werden.

Ergebnisse des Planungsspaziergangs



gelaufene Route (Kartengrundlage: Geofachdaten: © Stadt Dinslaken)

Wielandstraße/ Hünxer Straße

- fehlende Querungshilfe führt zu einem „Geisterfahren“ von Radfahrer
- es sollte geprüft werden, ob die Straßenraumbreite für den Einbau einer Querungshilfe ausreichend ist
- einige Teilnehmer bezweifeln den Sinn einer Querungshilfe, andere verweisen zusätzlich auf den Querungsbedarf aus der Karlstraße in Richtung Wielandstraße
- das Rotgrandparken in der Wielandstraße wird als Problem angesehen (Gehwege werden zugestellt, der Gehwegsbelag/ Pflaster wird geschädigt)
- als Auslöser des hohen Parkdrucks in der Augustastraße werden zu wenige Stellplätze am Bahnhof beschrieben

Wielandstraße/ Bahnhofstraße/ Wilhelm-Lantermann-Straße:

- der Platzbereich zwischen Bahnstraße und Wielandstraße wird, auch weil er aufgrund des Grünbewuchses schlecht einsichtig ist, als Angstraum beschrieben, er sollte ansprechender gestaltet werden

Bahnhofsvorplatz:

- ein Fahrradparkhaus am Bahnhof wird befürwortet. Einige Teilnehmer befürworten ein vollständig kostenloses Parkhaus, andere würden auch geringe Abstellkosten/ Tag akzeptieren
- es wird angeregt, ein Fahrradparkhaus mit einem Parkhaus für Kfz zu kombinieren
- es wird angeregt, auf dem Platz der jetzigen, überdachten Radabstellanlagen das Parkhaus durch „Aufsattelung“ eines zweiten Stockwerks zu errichten
- die Radverkehrsführung am Bahnhofsvorplatz auf der Bahnhofstraße wird als nicht gut beschrieben, da für Radfahrer auch aufgrund der Einbahnstraße nicht ersichtlich sei, wo und in welcher Richtung er fahren dürfe
- es wird die Idee geäußert, über die Theodor-Körner-Straße/ die gleisparallele Straße eine Fahrradstraße einzurichten
- am Bahnhofsvorplatz, aber auch insgesamt in der Stadt, sollten wegebegleitende Hecken/ Sträucher zurückgeschnitten werden, damit keine Behinderungen/ Verkehrsgefahren entstehen



Bismarckstraße:

- entlang der Bismarckstraße wird diskutiert, ob eine Umstellung des Senkrecht- zum Schräg-parken zusätzliche Stellplätze schaffen könnte.

Postplatz:

- einige Teilnehmer sehen für den Platz einen geringen Verbesserungsbedarf (bspw. ansprechendere Gestaltung des westlichen Platzbereichs mit Sitzgelegenheiten), sehen in ihm aber die Funktion als Parkplatz (für die Post)
- andere Teilnehmer wünschen sich eine deutlich attraktivere Gestaltung des gesamten Platzes mit Grün- und Aufenthaltsbereichen, auch unter Reduzierung/ Herausnahme von Stellplätzen
- es wird angeregt, am Postplatz Radabstellanlagen, ggf. auch mit Gepäcksafe zu schaffen, da zum einen nahe Ziele der Radfahrer liegen (z.B. Post, Sparkasse), zum anderen aber auch von dort in die Innenstadt gefahren, aber auch gegangen werden kann

Haltestelle Friedrich-Ebert-Straße (zwischen Roonstraße und Platz D'Agen)

- es wird von den Teilnehmer die Konfliktsituation zwischen Radfahrer und Fußgänger kritisiert (durch die Einführung des Radweges in den Wartebereich der Haltestelle)
- eine Lösung erscheint aus Sicht der Teilnehmer schwer, da ein Radfahren auf der Straße zusammen mit der Straßenbahn zu unsicher sei und der Seitenraum einfach zu schmal
- es wird aber auch angeregt, ob nicht fest installierte Sitzmöglichkeiten (an der Hauswand oder ein Wartehäuschen) dazu führen, dass Fußgänger und Radfahrer besser getrennt werden können. Hierzu könnten auch Trenn-Markierungen dienen.
- angeregt wird auch, eine Leuchtspur, ggf. auch ein Rotsignal im Boden einzubringen, sodass Radfahrer aufgefordert werden, abzustiegen

Platz d'Agen

- die Teilnehmer befürworten, dass Querungsstellen barrierefrei gestaltet werden und Bordsteine abgesenkt werden sollen. Ähnlich wie Am Rutenwall könnte dies mit einem System der Doppelquerung (Nullabsenkung sowie nebenliegende 6 oder 3 cm-Kante) erfolgen
- die Radverkehrsführung im Kreisverkehr wird kritisiert und als sehr unklar empfunden, bspw. auch die Wegebeziehung von der nördlichen Friedrich-Ebert-Straße in den Stadtpark
- es wird angeregt, Radfahrer durch eine Markierung in den Kreis einzuführen

Friedrich-Ebert-Straße/ Klosterstraße

- die geprüfte Öffnung der Einbahnstraße Klosterstraße für Radfahrer wird von den Teilnehmenden befürwortet

Neustraße/ Fußgängerzone

- es wird angeregt, die Querung über die Friedrich-Ebert-Straße fußgängerfreundlicher zu gestalten. Laut Stadtverwaltung ist die vorhandene Fußgängersignalisierung aber aufgrund der kreuzenden Straßenbahn auch rein rechtlich notwendig.
- Es wird kritisiert, dass auf der Neustraße zu wenige Sitzmöglichkeiten sind
- Eine Öffnung der Neustraße für den Radverkehr sehen die Teilnehmer überwiegend kritisch, wenn dies ganztags erfolgt (Konflikte mit den vielen Fußgängern). Eine Öffnung außerhalb der Geschäftszeiten wird aber überwiegend befürwortet

Friedrich-Ebert-Straße/ Ecke Rutenwallweg

- Die Radverkehrs-Markierungen im Eingang der Einbahnstraße Rutenwallweg, um Autofahrern die entgegenkommenden Radfahrer zu signalisieren, werden von den Teilnehmer gelobt
- Kontrovers werden die Radfahrstreifen in diesem Bereich diskutiert. Einige Teilnehmer weisen darauf, dass sie sich im Seitenraum sicherer fühlen als auf der Fahrbahn. Außerdem sei die jetzige, wechselnde Führung zwischen Seitenraum und Radfahrstreifen unglücklich – der Radfahrstreifen hätte weiter gezogen werden sollen. Andere Teilnehmer befürworten Radfahrstreifen, auch generell und sehen darin ein mehr an Verkehrssicherheit für Radfahrer und auch ein schnelleres, komfortableres Vorankommen als im Seitenraum.

Grünfläche Rutenwallweg:

- Die Neugestaltung wird gelobt
- Es wird angeregt, die Position der Sitzmöglichkeiten zu überdenken. Bspw., Bänke zu drehen, sodass sie nicht mit dem Rücken zu den Spielgeräten positioniert sind, sondern mit Blick auf die Spielflächen der Kinder

Neutorplatz:

- Das Zustellen der Blindenleitstreifen bzw. das enge Anstellen des Mobiliars der Außengastonomie oder durch andere Gegenstände wird kritisiert und stößt auf Unverständnis. Hier sollten die Händler/ Gastronomen direkt angesprochen werden und Lösungen entwickelt werden.

- Von einzelnen Teilnehmenden wird die Gestaltung des Neutorplatzes als zu steril empfunden. Es sollte mehr Begrünung oder Mobiliar geben.
- Unklar ist einigen Teilnehmer, welche Bedeutung die den Zebrastreifen vorgelagerten Markierungen auf Am Neutor haben.
- Einige Teilnehmer empfinden die neu gestaltete Straße Am Neutor für Radfahrer als positiv, ebenso die Markierungen für linksabbiegende Radfahrer in der Kreuzung mit der Hans-Böckler-Straße. Die Radverkehrsführung wird als sicher und komfortabel beschrieben. Andere empfinden diese Verkehrsführung als unsicher, insb. wenn Radfahrer zwischen 2 LKWs „hindurchfahren“ müssten. Vereinzelt wird auch angemerkt, dass die ehemalige Seitenraumführung der Radfahrer Am Neutor für Radfahrer sicherer und verständlicher war als die Führung auf der Fahrbahn.

Hans-Böckler-Straße/ Karl-Heinz-Klingen-Straße

- Die Teilnehmer empfinden die Situation an der Kreuzung für Fußgänger und Radfahrer als problematisch, da Fußgänger und Radfahrer nicht getrennt geführt würden und die Wartebereiche zu schmal seien.
- Zudem sei unklar, wer bei den Fußgängerfurten über die freien Rechtsabbieger Vorrang habe: der Autofahrer oder der Fußgänger?
- Es wird insgesamt gewünscht, die Kreuzung umzugestalten

Ergebnisse des Workshops

Gruppe Fußverkehr: Anforderungen an Fußwege, Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum

Wegeführung und Wegequalitäten

- Autoverkehr und Radverkehr sollten zusammen geführt werden, sodass Fußgänger eigene Wege haben
- Fußgängerwege sollten frei von Autos sein
- Falschparker auf Gehwegen sowie Raser sollten „gestört“ werden. In diesem Zusammenhang werden Möglichkeiten, bspw. durch Poller/ Sitzwürfel gegen Falschparker oder Dialogdisplays, diskutiert/ befürwortet.
- Wege sollten keine Stolperfallen aufweisen
- Wege sollten keine groben Schotter aufweisen
- Das Natursteinpflaster auf der Neustraße wird als Problem empfunden (Querneigung)
- Es sollte eine direkt erreichbare Beschwerdestelle bei der Stadt geben, die Probleme (Verunreinigungen, schadhafte Wegeoberflächen etc.) aufnimmt. Auch wenn dies bereits über Kontaktwege möglich sei, werde laut Meinung einiger Bürger nicht/ sehr spät geantwortet/ reagiert.
- Wege sollten frei von Hundekot sein

- Die Vegetation an Wegen sollte konsequent zurückgeschnitten werden, sodass Wege sicher begangen werden können
- Bordsteinabsenkungen sollten abgesichert werden
- Abkürzungen im Wegenetz sollten ausgewiesen werden

Querungsstellen/ Ampeln

- Ampelschaltungen sollten optimiert werden, auch zur Reduzierung der Abgase
- Für Fußgänger sollten Ampelschaltungen kurze Frequenzen/ Wartezeiten aufweisen
- Für Fußgänger sollten an Ampeln grundsätzliche Grünphasen vorhanden sein: keine Anforderungstaster
- Wie in Wesel/ Bocholt/ Duisburg könnten Bereiche ohne Ampeln ausgebildet werden; in diesem Zusammenhang wird Shared Space diskutiert, als Beispiele werden die Bahnstraße, Augustastraße (Umbau in Planung) oder das „Bermuda-Dreieck“/ Sterkrader Straße in Hiesfeld genannt. Ähnliche Konzepte werden, auch entsprechend der Anschauungsbeispiele der Begezungszonen, für das Nebennetz, Wohnstraßen oder Straßen an Schulen angeregt (bspw. Schloßstraße, Straßen in Neubaugebieten)

Miteinander der Verkehrsteilnehmer/ Verkehrsberuhigung

- Straßen sollen so gestaltet werden, dass sich Autofahrer als Gast fühlen
- Idealzustand sollte ein Miteinander aller Verkehrsteilnehmer sein
- (mehr) Einbahnstraßen könnten zur Verkehrsberuhigung beitragen; dies wird von anderen Teilnehmenden aber auch kritisiert (Verdrängungseffekte in andere Straßen, noch höhere Geschwindigkeiten der Autos in der Einbahnstraße aufgrund fehlenden Gegenverkehrs)
- Straßen sollten mit verkehrsberuhigenden Elementen (Bsp. Althoffstraße) ausgestattet werden
- Autofahrer sollten über die Regelungen in verkehrsberuhigten Straßen/ Bereichen informiert werden/ Aufklärungsarbeit

Verkehrssicherheit/ Soziale Sicherheit der Wege

- Hell bzw. Beleuchtung der Wege auch abends
- Gehwege und Straßen sollten nicht nur einseitig, sondern beidseitig beleuchtet sein
- Einsehbarkeit der Wege
- Pflaster sollte so gestaltet sein, dass man sich mit einem Rollator sicher/ komfortabel fortbewegen kann; glattes Pflaster

Wege im Schulumfeld

- Eltern sollten kontinuierlich informiert und überzeugt werden, damit die problematischen Auto-Bringverkehre zu den Schulen reduziert werden können

- Ein Schulwegekonzept/ Schulwegplan unter Einbeziehung der Eltern, Schüler, Lehrer, Polizei, Stadtverwaltung, ... könnte als Pilotprojekt initiiert werden und könnte eine Vorbildfunktion für andere Schulen haben. Später sollte die Initiative aber „von unten“, also von den Schulen/ Eltern, ausgehen
- An Schulen sollten sichere Straßenquerungen vorhanden sein

Aufenthaltsqualitäten

- Als wichtiges Merkmal der Aufenthaltsqualität werden (viele) Sitzmöglichkeiten empfunden
- Sitzmöglichkeiten sollten „gebührenfrei“ sein, d.h., nicht an den Verzehr in der Gastronomie gebunden
- Es sollte mehr Bänke geben (Neustraße)
- Zu Bänken sollten auch teilweise Tische ergänzt werden, bspw. für Brettspiele im Park
- Ein Element der Aufenthaltsqualität könnten Wohlfühlzonen/ Begegnungsbereiche, Cafés, Parks, Spielplätze und Alleen sein. Als Wohlfühlzone wird bspw. der Altmarkt beschrieben.
- Die Wege sollten von Spielmöglichkeiten begleitet werden
- Es sollte mehr Grünflächen geben
- Die Plätze am Neutor werden als zu steril empfunden. Es wird eine variable Begrünung (bspw. durch Pflanzkübel) angeregt.

Gruppe Radverkehrsnetz

- Das Alltags- und Freizeitnetz für den Radverkehr wurde durch die Teilnehmer ergänzt (siehe Anhang)
- Zusätzlich wurden folgende Punkte angesprochen und diskutiert:
 - Brinkstraße/ Landwehrstraße: die bestehenden Schranken machen es unmöglich die Landwehrstraße als gute Verbindung zu nutzen. Auch die Querung der Brinkstraße ist in diesem Bereich schwierig.
 - Zugeparkte Radwege und auch Gehwege stellen ein großes Problem dar
 - Radfurten werden an der Voerder Straße ohne auf Radfahrer zu achten überfahren
 - Der Rotbachweg ist teilweise zu schmal.
 - Die Wartezeiten entlang des Rotbachs sind an der Willy-Brandt-Straße lang.
 - Führung des Radverkehrs am Knotenpunkt Weseler Straße/ Augustastraße nicht eindeutig.
 - Vom Ordnungsamt müssen mehr Kontrollen stattfinden
 - Auch Schulkinder auf Rädern verhalten sich häufig falsch. Hier ist Aufklärungsarbeit notwendig.
 - Abschnitte in Dinslaken, wo das Fahren entgegen der Fahrtrichtung häufig praktiziert wird, da die Führung auf der anderen Seite zu unattraktiv ist:

- Hünxer Straße zwischen Wielandstraße und Querungshilfe technisches Rathaus auf der westlichen Straßenseite in Fahrtrichtung Norden
- Weseler Straße zwischen Luisenstraße und Theodor-Körner-Straße auf der östlichen Straßenseite in Fahrtrichtung Bahnhof
- Wenn große Mengen an Radfahrern als Gruppe eine Ampel queren wollen, sollte es die Möglichkeit geben, dass durch ein Drücken, kurz nachdem die Ampel auf Rot umgesprungen ist, noch einmal zu drücken und dann direkt Grün zu bekommen.
- Aufklärungsarbeit soweit bei Radfahrern als auch bei den anderen Verkehrsteilnehmenden ist notwendig, um eine Vielzahl von Konflikten zu entschärfen.
- „Armleuchter“ Aktion der AGFS, um die Gefahren beim Fahren ohne Licht zu thematisieren

Anhang VIII: Dokumentation des 2. Workshops

Die Stadt Dinslaken lässt aktuell ein Klimaschutzteilkonzept für den Fuß- und Radverkehr erarbeiten. Ziel ist es, den Fuß- und Radverkehr in Dinslaken weiter zu stärken und die Bedingungen zum Radfahren und zum Zufußgehen zu verbessern. Insgesamt sollen durch diese Stärkung der Nahmobilität der CO₂-Ausstoß und das motorisierte Verkehrsaufkommen in Dinslaken reduziert und die Lebensqualität erhöht werden.

Im Zuge des Projektes fand am **31. Januar 2017** ein zweiter Workshop statt, zu der die breite Öffentlichkeit sowie Verbände und Vertreter der Politik geladen waren. Die Veranstaltung wurde von etwa 50 Teilnehmer besucht.

Die Ergebnisse wurden auf Ihre Umsetzbarkeit und die Möglichkeit zur Integration in das Konzept geprüft und berücksichtigt.

Thematisch Radverkehr

Zielnetze - Alltagsnetz

- Der heute inoffiziell nutzbare Weg über das Gelände des ehemaligen Walzwerkes ist insbesondere für eine schnelle und attraktive Verbindung von Hiesfeld mit dem Zentrum wichtig.
- Hinweis: könnte die ehemalige Zechenbahn nicht auch südlich der Emscher weitergeführt werden?
- Hagenviertel: von der Uhlandstraße zur Straße ‚Am Alten Drahtwerk‘ wäre eine Verbindung wünschenswert. Aktuell muss der Radfahrer jedoch über ein Privatgrundstück, der Weg ist durch eine Stahlmauer versperrt.

Maßnahmenideen

- Auf der Friedrich-Ebert-Straße sollte der Radfahrstreifen rot eingefärbt werden, da Autofahrer insbesondere im Übergang zum Radweg häufig auf den Radweg fahren.
- Am neuen Kreisverkehr an der Hünxer Straße (Feuerwehr) muss der Radfahrer außen um den Kreisverkehr fahren; es sollte geprüft werden, ob dem Radfahrer Vorfahrt eingeräumt werden kann, auch wenn es sich um einen Kreisverkehr außerorts handelt.
- Zwischen der Bergerstraße und der Ober-Lohberg-Allee gab es früher eine Wegeverbindung, diese existiert heute nicht mehr (Rückbau im Rahmen der Neubauarbeiten; Lärmschutz). Für eine direkte Anbindung an die Halde wäre eine neue Brücke wünschenswert.
- Zur Verhinderung von Geisterfahrern sollten an Stellen mit einer Geisterfahrerhäufung Piktogramme auf Radwegen markiert werden (Pfeile oder Piktogramme).
- Die bestehenden Pflastersteine auf Radwegen wirken insgesamt teilweise wackelig, sodass zukünftig die Verwendung von rotem Asphalt wünschenswert wäre.



Quelle: Polizei Kreis Lippe

- Am Knotenpunkt Schloßstraße/ Heinrich-Nottebaum-Straße sollten Radfurten für die anderen Radwege markiert werden, da es dort häufig zu brenzligen Situationen kommt.
- Knotenpunkt Hünxer Straße/ Gerhard-Malina-Straße: Radfahrer aus der Gerhard-Malina-Straße bekommen kein Grün, wenn Sie mit dem Rad an der Ampel halten, da die Kontaktschleife nicht greift; auf der Max-Eyth-Straße sollten abgesenkte Bordsteine angelegt werden, um den anderen Radweg zu erreichen.
- Auf der Gerhard-Malina-Straße sollte zwischen dem EDEKA und der Kreuzung Hünxer Straße beidseitig ein Radweg angelegt werden.
- Der Linksabbieger am Kino sollte zusätzlich rot eingefärbt werden.
- Knotenpunkt Karlstraße/ Karl-Heinz-Klingen-Straße: die Autos parken hier auf dem Gehweg und auch soweit in den Knotenpunkt herein, dass es für Radfahrer oft sehr eng zwischen den parkenden und fahrenden Fahrzeugen wird. Hier sollte vor dem Knotenpunkt ein Parkverbot eingerichtet und Schutzstreifen für den Radfahrer markiert werden.
- Knotenpunkt Kurt-Schumacher-Straße/ Hügelstraße: hier sollte die Mittelinsel in der Kurt-Schumacher-Straße schmaler gemacht werden.
- Knotenpunkt Oberhausener Straße/ Ziegelstraße: Radfahrer haben hier eine recht kurvige Führung. Zusätzlich kommt es hier zu Problemen durch die neue Regelung der Signalisierung für Radfahrer. Diese müssen seit dem 01.01.2017 prinzipiell die Signalisierung des Kfz-Verkehrs nutzen, wenn ihnen keine gemeinsame Signalisierung mit dem Fußverkehr (mit einer gemeinsamen Streuscheibe) oder eine eigenständige Signalisierung zu Verfügung steht (mit einer eigenen Streuscheibe). Heute müssen Radfahrer demnach die Signalisierung der Autos mit nutzen, fahren aber auf dem Gehweg, sodass es hier sehr wahrscheinlich zu konfliktreichen Situationen kommen wird. Hier könnte ggf. kurzfristig durch Beschilderung das Bewusstsein bei den Beteiligten geschärft werden. Langfristig sollten die Ampelschaltungen fahrradfreundlich angepasst werden (separate Signalisierung, Austausch Streuscheiben).
- Insgesamt wird die Situation für Radfahrer an vielen großen Kreuzungen in Dinslaken als fahrradunfreundlich eingeschätzt.
- Geh- und Radwege sollten optisch und taktil getrennt werden, damit auch sehingeschränkte Menschen die Trennung erkennen.
- Auf der Augustastraße kommt es im Bereich der Haltestellen zu Konflikten, wenn der Radfahrer mit dem Fußverkehr im Seitenraum geführt wird.
- Rotbachweg/ Hinter den Kämpen: Grünschnitt, damit der Knotenpunkt besser einsehbar ist (jedoch: Privatgrundstück). Alternativ sollte die Geschwindigkeit reduziert werden.
- Auf der Kirchstraße sollte durchgängig Mischverkehr eingerichtet werden.
- Wenn andere Radwege auf Straßen geführt werden, sollte es einen sicheren Übergang geben.
- In Knotenpunkten sollten die unterschiedlichen Verkehrsarten möglichst getrennt werden.
- Knotenpunkt Hünxer Straße/ Wilhelm-Lantermann-Straße: die Aufstellbereiche sind hier zu schmal.
- Nullabsenkungen für Radfahrer (insbesondere bei Neubaumaßnahmen)
- Knotenpunkt Otto-Brenner-Straße/ Thyssenstraße: hier wäre ein Kreisverkehr wünschenswert

- Knotenpunkt Otto-Brenner-Straße/ Hans-Böckler-Straße: hier fahren die Radfahrer erfahrungsgemäß so, wie sie möchten, ohne die Regeln einzuhalten
- Stadtweit sollte die Signalisierung für den Radverkehr überprüft werden, v.a. im Hinblick auf die neuen Regelungen seit 01.01.2017
- Der Konflikt zwischen Fußgänger und sich falsch verhaltenden Radfahrer vor dem Kino sollte entschärft werden.
- Die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr wird auf der Voerder Str. als problematisch angesehen, da hier im Teilbereich viele Senkrechtstellplätze vorhanden sind.
- Die Polizei sollte mehr Präsenz zeigen.
- Das Gehwegparken muss unterbunden werden.
- Das Ordnungsamt sollte mehr Personal erhalten.

Weitere Hinweise

- Führung von Radfahrern in Kreisverkehren: Radfahrer sollten entweder im Kreisverkehr (Breiten, sodass der Autofahrer im Kreisverkehr nicht überholen kann) oder außen herum mit Zebrastreifen/ Radfurten geführt werden
- Radwegepaten
- Verbesserung der gegenseitigen Rücksichtnahme
- Bei Baumaßnahmen und Baustelleneinrichtungen sollte der Radverkehr dringend mitgedacht werden.
- Verständnis bei Busfahrern für Radfahrer schaffen
- Winterdienst auf wichtigen Radwegen
- Schutzstreifen werden in Dinslaken weder von Radfahrern noch von Autofahrern angenommen/ ernstgenommen.
- Wissen darüber, welche Ampel genutzt werden muss, besteht nicht (Radwege, die links vom Ampelmast verlaufen: mit Haltelinie Regelung verdeutlichen)

Detailskizze B8/ Wilhelm-Lantermann-Straße

- Der Zweirichtungsradweg auf der Wilhelm-Lantermann-Straße sollte weiter ausgebaut werden.
- Die bestehende Mittelinsel sowie die Seitenräume sind zu schmal, als dass sich dort viele Radfahrer (insbesondere Schülerverkehr) aufstellen können.
- Die Furten sollten breiter gemacht werden.
- Insgesamt wird eine vollständige Führung des Radverkehrs im Straßenraum eher skeptisch für Dinslaken gesehen.
- Aus der Wilhelm-Lantermann-Straße könnte indirektes oder direktes Linksabbiegen angeboten werden (direktes Linksabbiegen wird heute bereits teilweise praktiziert, wenn keine Autos aus der Wilhelm-Lantermann-Straße kommen und die Linksabbiegespur somit ohne Probleme erreichbar ist.)

Detailskizze Wielandstraße/ Hünxer-Straße

- Der Entwurf wird als gut bewertet.

- Jedoch sollte geprüft werden, inwieweit der Zweirichtungsradweg zur bestehenden Mittellinsel zwecks Anbindung an die Gerhard-Malina-Straße weitergeführt werden kann. Hierfür müsste die Bushaltestelle umgebaut und die Busbucht zurückgebaut werden.



Thematisch Fußverkehr

Straßenraumgestaltung

- Bahnstraße und Am Neutor: Möglichkeit eines verkehrsberuhigten Bereiches prüfen

Aufenthaltsqualitäten/ Verweilen/ Möblierung der Wege

- Mehr öffentliche Toiletten, System der „Netten Toilette“ ausweiten, Hinweise/ Beschilderung zu Toiletten aufstellen
- Der Rotbach sollte besser in die Stadt integriert werden, was auch zur Aufenthaltsqualität beitragen könnte

- Sitzmöglichkeiten sollten mit Aufstehhilfen versehen werden. Zudem sollten sie nicht zu tief sein, sodass v.a. ältere Menschen „herunter kommen können“
- Bei Sitzgelegenheiten sollte auch an kleine Menschen gedacht werden. Grundsätzlich sollte bei der Höhe von Sitzgelegenheiten an die unterschiedliche Größen und unterschiedlichen Bedürfnisse von Menschen gedacht werden.
- Bequeme Sitzgelegenheiten sollten installiert werden
- An Sitzgelegenheiten sollte auch Platz für Rollstühle sein, sodass sich die Begleitperson auf die Sitzgelegenheit neben den Rollstuhlfahrer setzen kann
- Bei Sitzgelegenheiten werden Holzbänke als attraktiv empfunden, gleichzeitig wird aber auch angemerkt, dass sie nicht witterungsfest seien und nach einiger Zeit ausgetauscht werden müssten.
- Als besonders wichtig werden mehr Sitzgelegenheiten an der Neustraße angesehen.
- Es sollten mehr Mülleimer aufgestellt werden
- Eine Aufwertung des Postplatzes wird zwar von einigen gewünscht, andere sehen aber einen möglichen Entfall von Parkplätzen kritisch

Gehwegenetz und Qualität der Gehwege:

- Auf der Thyssenstraße sollten die Fußwege verbessert werden (insbesondere im Bereich der Behindertenwerkstatt); Wurzelaufbrüche
- Die Ausschilderung und Wegführung des Rotbachweges sollte für Fußgänger und Radfahrer optimiert werden.
- Engstellen am Rotbachweg sollten beseitigt werden, der Weg sollte insgesamt ausgebaut werden.
- Flanier Routen sollten begrünt werden.
- Die Baustellenverkehrsführung für Fußgänger (und Radfahrer) sollte optimiert werden.

Ruhender Kfz-Verkehr:

- In der Heinrichstraße wird ein hoher Parkdruck mit Falschparkern angemerkt
- Das tolerierte halbseitige sowie vollständige Parken auf den roten Aschebereichen (sog. Rotgrandparken) entlang einiger Straßen wird als toleriertes Falschparken eingeschätzt und kritisch gesehen
- Es werden vielfach Behinderungen durch parkende Autos kritisiert. Dies betrifft auch Fahrzeuge, deren Front weit auf den Gehweg reicht.
- Generell sollte das Parken auf Gehwegen unterbunden werden.
- Es wird angeregt, weniger Parkplätze auszuweisen, um weniger Autoverkehr zu erzeugen, mehr Platz für Fußgänger und Radfahrer zu erhalten und den Umweltverbund zu fördern. Andere Teilnehmer sehen dies kritisch, da Parkplätze zur Erreichbarkeit der Innenstadt und der Stadtteile wichtig seien.
- In Einbahnstraßen könnten statt beidseitigem Längsparken Senkrecht- oder Schrägparkstände eingerichtet werden. Nach Einschätzung einiger Bürger könnte so die Anzahl der Parkstände noch etwas erhöht werden.

Barrierefreiheit:

- Shared Space-Gestaltungen werden bezogen auf Sehbehinderte/ Blinde kritisch gesehen – es müssten gute Lösungen gefunden werden, die bislang nicht ersichtlich seien

Verkehrssicherheit:

- Poller und Umlaufsperrren sollten besser erkennbar gemacht werden, um Unfälle/ Zusammenstöße zu vermeiden
- Um Behinderungen durch Radfahrer zu vermeiden, sollte in den Bereichen der Fußgängerzone, in denen ein Radfahren nicht erlaubt ist, kontrolliert werden
- Insgesamt werden mehr Kontrollen eingefordert, insbesondere, was zu schnelles Autofahren und Falschparken betrifft

Möglichkeiten für das Eppinghovener Tor:

- Im Bereich Kreuzstraße/ Althoffstraße/ Eppinghovener Straße werden schlechte Sichtbeziehungen angemerkt.
- Es wird angeregt, einen verkehrsberuhigten Bereich einzurichten
- Die Verknüpfung des Rotbachweges sollte an dieser Stelle verbessert werden.
- Zudem sollte die Achse von der Eppinghovener Straße in den Rotbachweg verbessert werden.
- Die Radwegführung wird an dieser Stelle als schwierig angesehen – insb., wenn man aus der Voerder Straße kommt.
- Kritisch wird die Idee gesehen, den Radverkehr auf der Voerder Straße auf die Fahrbahn zu ziehen – die senkrecht parkenden Autos seien für Radfahrer eine zu große Gefahr bei Ausparkvorgängen, zudem sei die Straße eher zu schmal

Weiteres:

- Es wird angeregt, Lkw-Lieferverkehre nur auf Anlieferverkehre zu beschränken (z.B. Krengelestraße in Hiesfeld)
- Schülerbring- und -holverkehr an der Voerder Straße durch Eltern (Elterntaxi, Autoverkehr) wird als Problem empfunden, hier sollten Lösungen gefunden werden
- Die Bushaltestellen in der Augustastraße sollten besser kenntlich gemacht werden
- Die Straßenbahn sollte weitergeführt werden, bspw. Richtung Hiesfeld
- Die Straßenverkehrsschilder in Dinslaken seien teilweise nicht lesbar und verschmutzt -> sollten öfter gereinigt werden
- Die Maßnahmen des Konzeptes sollten priorisiert werden, da nicht alle umgesetzt werden könnten bzw. zumindest die wichtigsten zuerst.