



Stadt Eschweiler
Der Bürgermeister
660/Abt. f. Straßenraum und Verkehr

Vorlagen-Nummer

397/08

1

Sitzungsvorlage

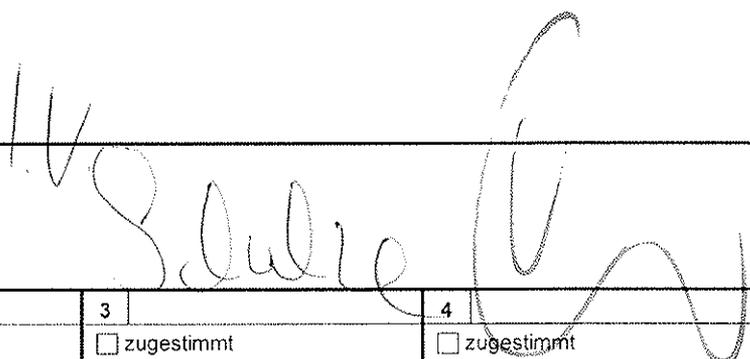
Datum: 22.01.2009

Beratungsfolge			Sitzungsdatum	TOP
1. Beschlussfassung	Planungs-, Umwelt- und Bauausschuss	öffentlich	29.01.2009	
2.				
3.				
4.				

**Ausbau der K33 - Langwahn, Röthgener Straße, Stich zwischen Marienstraße und Hoeschweg
hier: Vorstellung der Planung**

Beschlussentwurf:

Der Ausschuss stimmt der geänderten Planung zu und beauftragt die Verwaltung, die notwendigen weiteren Verfahrensschritte einzuleiten.

A 14 - Rechnungsprüfungsamt <input checked="" type="checkbox"/> gesehen <input type="checkbox"/> vorgeprüft 		Unterschriften 			
1	2	3	4		
<input type="checkbox"/> zugestimmt <input type="checkbox"/> zur Kenntnis genommen <input type="checkbox"/> abgelehnt <input type="checkbox"/> zurückgestellt	<input type="checkbox"/> zugestimmt <input type="checkbox"/> zur Kenntnis genommen <input type="checkbox"/> abgelehnt <input type="checkbox"/> zurückgestellt	<input type="checkbox"/> zugestimmt <input type="checkbox"/> zur Kenntnis genommen <input type="checkbox"/> abgelehnt <input type="checkbox"/> zurückgestellt	<input type="checkbox"/> zugestimmt <input type="checkbox"/> zur Kenntnis genommen <input type="checkbox"/> abgelehnt <input type="checkbox"/> zurückgestellt		
Abstimmungsergebnis		Abstimmungsergebnis		Abstimmungsergebnis	
<input type="checkbox"/> einstimmig <input type="checkbox"/> ja		<input type="checkbox"/> einstimmig <input type="checkbox"/> ja		<input type="checkbox"/> einstimmig <input type="checkbox"/> ja	
<input type="checkbox"/> nein		<input type="checkbox"/> nein		<input type="checkbox"/> nein	
<input type="checkbox"/> Enthaltung		<input type="checkbox"/> Enthaltung		<input type="checkbox"/> Enthaltung	

Sachverhalt:

Die Planung zum Ausbau der K33 - Langwahn, Röthgener Straße, Stich zwischen Marienstraße und Hoeschweg wurde dem Planungs-, Umwelt- und Bauausschuss in seiner Sitzung am 10.04.2008 vorgestellt (Vorlagen Nummer 069/08). Der Ausschuss nahm den Planungsstand von April 2008 zur Kenntnis und beauftragte die Verwaltung, im Rahmen einer Bürgerbeteiligung die Planungen der Straßenzüge den Anliegern und Interessierten vorzustellen. Unter Berücksichtigung der in der Bürgerversammlung vorgetragenen Anregungen sollte die erneute Vorstellung der Planung erfolgen.

Neben den Anregungen aus der Bürgerbeteiligung am 27.05.2008 (Anlage 1), wurde auch ein Antrag von RA Franz Josef Joußen vom 07.04.2008 (Anlage 2), ein Antrag der Fa. Henrotte vom 25.04.2008 (Anlage 3), eine Stellungnahme des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs e. V. (ADFC) vom 13.06.2008 (Anlage 4), eine Stellungnahme des Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) Ortsgruppe Eschweiler vom 22.06.2008 (Anlage 5), ein Antrag der Frau Rosemarie Christ-Ladwig vom 08.08.2008 (Anlage 6) und ein Antrag der Odilien-Apotheke ohne Datum (Posteingang 01.09.2008) (Anlage 7) eingereicht. Zudem wurden die Stellungnahmen des Ordnungsamtes (Anlage 8) und der ASEAG (Anlage 9) beigefügt, die letztgenannten Stellungnahmen wurden im Hinblick auf die erforderlichen Planungsänderungen erneut ausgewertet. Zur besseren Übersicht über die verschiedenen Anträge wurde eine Synopse erstellt, die als Anlage 10 dieser Vorlage beigefügt ist.

Entsprechend den in der Synopse aufgeführten Abwägungen ergaben sich zur Entwurfsplanung einige Modifikationen, die in der Planung nachvollzogen wurden und dieser Vorlage als Anlagen 11 – 13 beigefügt wurden.

Die jetzige Planung sieht folgende Änderungen bzw. Ergänzungen vor:

1.) Straßenbau

für den Langwahn:

1. Die bisher vor dem Haus 103 gelegene Bushaltestelle (für den Schülerverkehr) wird vor Haus 117 eingerichtet.
2. Die Radfahrschleuse in die Straße An der Glocke hinein entfällt zu Gunsten der Schaffung weiteren Parkraumes. Eine Baumpflanzung zum Anfang des Parkstreifens dient der Gliederung des Verkehrsraums.
3. Durch Änderung des Radweges vor den Häusern 100/104 wird statt der geplanten Grünfläche ein weiterer Stellplatz eingerichtet.

für die Röthgener Straße:

1. Im Knotenpunktsbereich mit der Talstraße konnte die Stadt nicht den notwendigen Grunderwerb tätigen. Durch Umplanung kann nunmehr auf das Fremdgrundstück bei eingeschränkter Nutzbarkeit für den fußläufigen Verkehr verzichtet werden.
2. Die begrünte Mittelinsel vor Haus 50 wird nunmehr überfahrbar gestaltet, damit im Falle der Belegung der Bushaltestelle vor den Häusern 53/55 und einer gleichzeitigen Einsatzfahrt der Rettungsdienste diese am haltenden Bus vorbeiziehen können.
3. Die begrünte Mittelinsel vor Haus 69 wird nunmehr überfahrbar gestaltet, was bei Einsatzfahrten der Rettungsdienste eine Vorbeifahrt an Fahrzeugen, die sich u. U. vor der rot-signalisierten südlichen Zufahrt des Knotenpunktes Röthgener Straße / Burgstraße / Odilienstraße befinden, begünstigt.
4. In der westlichen Zufahrt des Knotenpunktes Röthgener Straße, Odilienstraße, Burgstraße erfolgt die Einschleusung des Radfahrers statt von der Nebenanlage der Odilienstraße aus nunmehr über einen durchgängigen Radfahrstreifen.

für den Stich:

1. Im Knotenpunktsbereich mit dem Florianweg konnte die Stadt nicht den notwendigen Grunderwerb für den geplanten Ausbau tätigen. Durch Umplanung kann nunmehr auf das Fremdgrundstück verzichtet werden. Allerdings sind die zuvor eingeplanten Abbiegespuren für die Zufahrten zum PLUS-Markt und zum Betriebsgelände der Fa. F. A. Neuman nicht mehr realisierbar. Wartepflichtige Linksabbieger werden nunmehr zwangsläufig zu einem Rückstau führen, was eine Qualitätseinbuße im Verkehrsablauf darstellt.
2. Die Linksabbiegespur vom Stich in den Florianweg wird für die Belange des Linienbusverkehrs auf 3,00 m aufgeweitet.

2.) Kanalbau

Für den Kanalbau haben sich zur Vorlage 069/08 keine Änderungen ergeben.

3.) Haushaltsrechtliche Betrachtung

Anliegerbeiträge

Für die Maßnahme können Anliegerbeiträge nach § 8 KAG NRW erhoben werden. Vom städtischen Anteil sind voraussichtlich 700.000 € beitragsfähig, dies entspricht Einnahmen aus KAG-Beiträgen in Höhe von ca. 420.000 €.

Ausgaben Kanal- und Straßenbau

Die Gesamtkosten für den Straßenbau einschließlich Verkehrstechnik betragen nach derzeitigem Planungsstand weiterhin rd. 3.780.000,00 €. Hiervon entfallen auf die Baulast des Kreises Aachen rd. 2.430.000,00 € (Fahrbahn und Radwege). Die Stadt Eschweiler hat für den Ausbau der in ihrer Baulast befindlichen Nebenanlagen (Parkstreifen, Gehwege, Grünanlagen, Beleuchtung) rd. 1.350.000,00 € aufzubringen.

Auf Grundlage des zum Zeitpunkt der Haushaltsanmeldungen geltenden Planungsstandes wurden für das beim Produkt 125420101 – Kreisstraßen - geführte Sachkonto 09110002, IV08AIB060, Ausbau Langwahn/ Röthgener Straße, für das Haushaltsjahr 2008 50.000,00 €, für 2009 500.000,00 €, für 2010 500.000,00 € und für 2011 300.000,00 € angemeldet.

Die Kosten für die Erneuerung der Kanalisation belaufen sich laut einer aktuellen Schätzung auf rund 1.975.000,00 €. Dabei entfallen auf den Hauptkanal 1.516.000,00 €, auf die Erneuerung der Kanalhausanschlüsse 459.000,00 €.

Haushaltsmittel für den Hauptkanal sind bei Produkt 115380201 - Entwässerung und Abwasser, IV07AIB059, in Höhe von insgesamt 1.585.000,00 € für das Haushaltsjahr 2010 vorgesehen. Für die Kanalhausanschlüsse wurden Haushaltsmittel bei dem bei Produkt 115380201 geführten Sachkonto 52350100 für das Haushaltsjahr 2010 in Höhe von 650.000,00 € berücksichtigt.

Fördersituation

Die Umgestaltung der Straßenzüge ist nach dem Entflechtungsgesetz förderungsfähig. Die Einplanungsanträge hierfür wurden bereits in 2004 gestellt und sollen nach derzeitigem Kenntnisstand im Jahresförderprogramm 2009 aufgenommen werden (s. VV-Nr. 069/08 - Umbau der K33 - Langwahn, Röthgener Straße, Stich zwischen Marienstraße und Hoeschweg; hier: Vorstellung der Planung).

Nach Mitteilung der Bezirksregierung Köln vom 06.11.2008 wurde für Vorhaben, die sich auf das Jahresförderprogramm 2009 beziehen, die Förderquote von 70 % auf 60 % der förderungsfähigen Kosten reduziert. Vor diesem Hintergrund reduziert sich die Förderung von 490.000,00 € auf rd.

418.600,00 €, so dass bei der Stadt Eschweiler ein Eigenanteil für den Ausbau der Straßenzüge in Höhe von rd. 521.000,00 € verbleibt.

Anlagen:

1. Protokoll der Bürgerversammlung am 27.05.2008
2. Antrag RA Franz Josef Joußen vom 07.04.2008
3. Antrag Fa. Henrotte vom 25.04.2008
4. Stellungnahme des ADFC vom 13.06.2008
5. Stellungnahme des BUND OG Eschweiler vom 22.06.2008
6. Antrag Frau Rosemarie Christ-Ladwig vom 08.08.2008
7. Antrag der Odilien-Apotheke ohne Datum (Posteingang 01.09.2008)
8. Stellungnahme des Ordnungsamtes vom 21.01.2008
9. Stellungnahme der ASEAG vom 08.01.2008
10. Synopse über alle Anträge
11. Lageplan Teil 1 // Langwahn – K 33
12. Lageplan Teil 2 // Röthgener Straße – K 33
13. Lageplan Teil 3 // Stich – K 33

Anlage 1

Protokoll der Bürgerversammlung am 27.05.2008

K 33 – Langwahn, Röthgener Straße, Stich

Bürgerbeteiligung vom 27.05.2008; 19.00 Uhr Ratsaal

	Teilnehmer/Vortragende: Herr Klingebiel Ing.-Büro Achten & Jansen Herr Hegger dto. Herr Neubert WBE Herr Rosenboom Ingenieurbüro Quadriga Herr Schulze Stadt Eschweiler Herr Dr. Hartlich dto. Herr Handels dto. Herr Gühsgen dto. Herr Schlösser dto. Herr Oswald Kreis Aachen	
1.	<p>Beginn der Veranstaltung um 19.00 Uhr; Begrüßung der anwesenden Bürger (ca. 40 Teilnehmer) durch Herrn Schulze und Vorstellung der Vortragenden. Es wird ein Überblick über den geplanten Ablauf der Veranstaltung gegeben. Zunächst wird die verkehrliche Bedeutung der Straße sowie die Veranlassung der Baumaßnahme erläutert, im Anschluss die Kanalplanung und die Straßenplanung vorgestellt. Die Bürger erhalten nach der Vorstellung der Planungen Gelegenheit, Fragen zu stellen und Kritik zu äußern. Abschließend wird der Kostenrahmen der Maßnahme genannt sowie Anhaltswerte für die Anliegerbeiträge nach Kommunalabgabengesetz und ggf. notwendige Erneuerungen der Kanalhausanschlüsse.</p>	
2.	<p>Herr Schulze beschreibt die veränderte verkehrliche Bedeutung der K 33 im Straßennetz, die sich auch in der kürzlich durchgeführten Abstufung von der Landesstraße zur Kreisstraße widerspiegelt. Zudem geben sowohl der Zustand der um 1907 errichteten Kanäle als auch der Oberflächen der Fahrbahn und Nebenanlagen Anlass, bauliche Maßnahmen zu ergreifen. Unter diesen Rahmenbedingungen sollen zudem die Verkehrsverhältnisse verbessert werden. Dies gilt insbesondere für die „schwachen“ Verkehrsteilnehmer Fußgänger und Radfahrer, für die eigene Radwegeanlagen und Querungshilfen entlang der K 33 geschaffen werden sollen.</p>	
3.	<p>Herr Klingebiel stellt die Kanalplanung vor. Veranlassung zur Erneuerung der Kanäle sind der schlechte bauliche Zustand der vorhandenen Trennkanalisation sowie die nicht ausreichende hydraulische Leistungsfähigkeit des vorhandenen Netzes. Dies wurde anhand von Fotos und Befahrungsprotokollen der Kanalisation dokumentiert.</p> <p>In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass mittlerweile durch Messreihen zu belegen ist, dass so genannte Starkregenereignisse in den letzten Jahren häufiger auftreten. Dies führte letztlich dazu, dass die hydraulische Bemessungsgrundlage für die Kanalisation von 100 l/sha auf 130 l/sha erhöht wurde.</p> <p>Aus diesen Gründen wird auf einer Länge von ca. 800 m (von Talstraße bis Hoeschweg) die alte Trennkanalisation (4 Kanäle in den Nebenanlagen) durch eine Mischkanalisation in Straßenmitte ersetzt.</p> <p>Im Bereich Langwahn sind keine Kanalbauarbeiten erforderlich, da hier bereits ein Mischwasserkanal vorhanden ist. Die Kanalhausanschlüsse wurden in diesen Bereich in 2007 hergestellt.</p>	

	Abschließend gibt Herr Klingebiel einen Überblick über den Bauablauf, es soll mit einer Pressstrecke im Bereich der EÜ Stich begonnen werden. Anschließend erfolgt der weitere Kanalbau beginnend von der Talstraße entgegen der Fließrichtung bis zum Hoeschweg.	
4.	<p>Herr Dr. Hartlich stellt die Straßenplanung vor. Hierbei verweist er noch einmal auf die Veranlassung der Maßnahme, es sollen die vorhandenen Verkehrsverhältnisse verbessert werden. Dies gilt nicht nur für den motorisierten Individualverkehr sondern im besonderen Maße für den öffentlichen Personennahverkehr, Fußgänger und Radverkehr. Diese Verbesserung der Verkehrsverhältnisse erfüllt auch die Merkmale des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes, so dass für diese Maßnahme Fördermittel beantragt wurden.</p> <p>Herr Dr. Hartlich dokumentiert den Ist-Zustand anhand von Fotos des Schadensbildes der Fahrbahn und Nebenanlagen. Heute sind auf der K 33 Netzrisse, Schlaglöcher, Ausmagerungen, sowie durch Setzungen bedingte abflusslose Bereiche („Säcke“) in den Entwässerungsrinnen vorhanden. Die Beleuchtungsanlage (Peitschenmaste mit Langfeldleuchte) ist veraltet und erfüllt nicht mehr die heute gültigen Vorgaben zur Straßenbeleuchtung. Zudem ist der Energieverbrauch der Anlage sehr hoch („Stromfresser“).</p> <p>Bevor er im Detail auf die Planung eingeht, verweist Herr Dr. Hartlich auf den aktuellen Planungsstand, bei der präsentierten Planung handelt es sich um die Entwurfsplanung, d. h. Änderungen in Detailpunkten können sich bei noch ausstehenden Abstimmungen mit den Beteiligten oder auch durch Hinweise der Bürger im Rahmen der Bürgerbeteiligung ergeben. Zudem verweist er auf die erforderliche erneute Beteiligung des zuständigen Ausschusses, die für September 2008 vorgesehen ist.</p> <p>Die Straßenplanung sieht eine vollkommene Neuaufteilung des vorhandenen Straßenraumes vor, dabei wurde in Abstimmung mit dem Kreis Aachen als Baulastträger der Fahrbahn und Radwege eine beidseitige Radwegeanlage auf den Nebenanlagen eingerichtet, die Stellplätze werden als Längsparkstreifen ausgeführt, die Fahrbahn auf eine Breite von 6,50 m hergestellt und die Bushaltestellen auf der Fahrbahn angeordnet.</p> <p><u>Kreisverkehr Talstraße</u></p> <p>Die bisherige T-Einmündung der Talstraße in die Röhgener Straße soll künftig durch einen Kreisverkehr ersetzt werden. Hierdurch werden die Quermöglichkeiten der Fußgänger deutlich verbessert, die Durchfahrt des Knotens von der Talstraße in südlicher Richtung (Röhgener Straße) wird ebenfalls erleichtert. Bei diesem Kreisverkehr muss natürlich der benachbarte Bahnübergang Langwahn berücksichtigt werden. Die Sicherung des Bahnübergangs kann aber bei dieser Lösung analog zur heutigen Sicherung mittels Signalen (Rot/dunkel) vorgenommen werden. Die Leistungsfähigkeit der Kreisverkehrslösung konnte anhand eines Gutachtens nachgewiesen werden. Die Abmessungen des Kreisverkehrs entsprechen dem Kreisverkehr Marienstraße, eine Berücksichtigung des Schwerlastverkehrs ist also gegeben. Grundsätzlich besteht diesbezüglich noch Abstimmungsbedarf mit der EVS GmbH sowie dem Eigentümer des benötigten Grundstücks.</p> <p>Eine Alternative zum Kreisverkehr am Bahnübergang wäre eine Vollsignalisierung des Knotenpunktes mit einer Lichtsignalanlage. Diese muss jedoch mit der Sicherungstechnik am Gleis gekoppelt werden (BÜSTRA). Diese Anlagen sind technisch sehr aufwendig und verursachen entsprechend hohe Kosten, ein Beispiel für eine BÜSTRA-Anlage findet sich in Weisweiler am Bahnübergang Lindenallee.</p>	

	<p>Knotenpunkt Odilienstraße/Burgstraße Der Knoten ist bereits heute signalisiert, aufgrund der ungünstigen Geometrie (Versatz der Einmündungen Burgstraße/Odilienstraße) ergeben sich jedoch lange Anfahr- und Räumwege, dies führt insgesamt zu einer verminderten Leistungsfähigkeit des Knotens. Die Leistungsfähigkeit des Knotens kann verbessert werden, indem eine Verkehrsbeziehung aus dem Knoten genommen wird. Daher soll die Burgstraße künftig zwischen Bourscheidtstraße und Röhgener Straße als Einbahnstraße ausgeschildert werden (von der Röhgener Straße abfließend). Anhand eines Verkehrsgutachtens konnte nachgewiesen werden, dass die Folgeknoten die daraus resultierende Mehrbelastung aufnehmen können. Voraussetzung für die Einrichtung einer Einbahnstraße in der Burgstraße ist jedoch der Endausbau des Florianweges zur Entlastung des vorhandenen Netzes.</p> <p>EÜ Stich Die seitens der Stadt Eschweiler geforderte Aufweitung des Bauwerks ist zz. nicht absehbar, die entsprechenden Verhandlungen mit der DB AG sind bis dato erfolglos verlaufen, daher kann diese Engstelle auch im Zuge der geplanten Maßnahme nicht beseitigt werden. Es ist lediglich eine „Optimierung“ des vorhandenen Querschnitts geplant (verbesserte Aufteilung der vorhandenen Fahrbahn- und Gehwegbreiten). Abschließend wurde ein möglicher Bauablauf vorgestellt; es wurde jedoch ausdrücklich darauf hingewiesen, dass genaue Aussagen zum Bauablauf und der damit verbundenen Verkehrslenkung zz. noch nicht getroffen werden können, da dies der Abstimmung mit der beauftragten Firma bedarf. Insbesondere müssen die Arbeiten der Versorgungsträger an den Leitungen im Bauablauf berücksichtigt werden, allein die EWW plant umfangreiche Maßnahmen am Leitungsnetz Gas und Wasser (Längsverlegungen und Hausanschlüsse), sowie partielle Erneuerungen am Stromnetz (Mittelspannungskabel). Die Gesamtbauzeit wird derzeit mit ca. 24 Monaten veranschlagt.</p>	
5.	<p>Nach der Vorstellung der geplanten Baumaßnahmen für Straße und Kanal gibt Herr Schulze den Bürgern Gelegenheit Fragen zu stellen. Er bittet die Fragen gemäß den Bauabschnitten zu gliedern:</p> <p>1. Abschnitt: Marienstraße bis Talstraße Frage: Im Gegensatz zur heutigen Situation verursacht der geplante Kreisverkehr mehr Rückstau bei geschlossener Schranke, da keine separate Rechtsabbiegespur mehr zur Verfügung steht. Wie kann der Kreisverkehr als leistungsfähig bezeichnet werden, zumal mit dem Kreisverkehr eine höhere Lärmbelastung (z.B. Schaltvorgänge beim LKW) einhergeht? Dr. Hartlich: Der Kreisverkehr ist leistungsfähig bei offener Schranke, hinsichtlich der Rechtsabbiegebeziehung Röhgener Straße/Talstraße wird noch einmal die Möglichkeit eines „freilaufenden“ Rechtsabbiegens geprüft („kleiner Bypass“). Im Hinblick auf die Lärmbelastung muss die angestrebte Kreisverkehrslösung mit der Alternative „Lichtsignalanlage“ (BÜSTRA) verglichen werden, auch diese Variante löst Schaltvorgänge und eine entsprechende Lärmbelastung aus.</p> <p>Frage: Ist der geplante Kreisverkehr nicht für den LKW-Verkehr ungünstig zu durchfahren, und hemmt daher den Verkehrsfluss? Herr Schulze: Die Bemessung des Kreisverkehrs erfolgte analog zum Kreisverkehr Marienstraße, insofern sind der Schwerlastverkehr und insbesondere Sondertransporte der Firmen Neuman und Quadflieg berücksichtigt. Im Allgemeinen fördern Kreisverkehre einen kontinuierli-</p>	

chen Verkehrsfluss, so dass sich ggf. eine Verminderung der Lärmbelastigung einstellt.

Frage: Herr Gassert bemängelt die Straßenraumgestaltung vor seinem Geschäft. Wo soll künftig sein Geschäft angeliefert werden, wenn nur noch Baumbestecke und Bushaltestellen in diesem Bereich sind?

Dr. Hartlich: Es handelt sich um eine Entwurfsplanung, die in Detailpunkten der Überarbeitung bedarf, insofern kann den Bedürfnissen der Anlieger noch Rechnung getragen werden. Derartig konkrete Probleme können im Rahmen eines Gesprächs mit den zuständigen Sachbearbeitern geklärt werden.

Frage: Ist eine Reduzierung der geplanten Bauzeit von 24 Monaten möglich?

Herr Schulze: Es ist natürlich eine schnellstmögliche Baudurchführung beabsichtigt, dies liegt im Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit insbesondere im Interesse des Auftragnehmers. Jedoch sind die anstehenden Arbeiten sehr umfangreich und die Randbedingungen schwierig, so dass eine Leistungssteigerung durch erhöhten Personaleinsatz nicht unbegrenzt möglich ist. Vor diesem Hintergrund erscheint die angegebene Bauzeit realistisch. Es wird jedoch abschnittsweise gebaut, so dass die einzelnen Abschnitte nicht 24 Monate im unmittelbaren Bauort liegen werden.

Frage: Ist eine Bewirtschaftung der Parkplätze geplant?

Herr Schulze: Die Frage der Bewirtschaftung muss noch abschließend geklärt werden.

Frage: Herr Jousen erkundigt sich, ob im Rahmen der Abstufung eine Planfeststellung erfolgt, und wenn nicht warum nicht?

Herr Schulze: Planfeststellung ist nicht erforderlich, da es sich um keinen Neubau handelt, sondern um eine Planung im Bestand.

Frage: Herr Jousen stellt fest, dass angesichts der zu erwartenden Kosten eine europaweite Ausschreibung erforderlich ist. Welches Vergabeverfahren sieht die Stadt Eschweiler vor?

Herr Schulze: Es wird ein ordentliches Vergabeverfahren in Form einer öffentlichen Ausschreibung durchgeführt, eine europaweite Ausschreibung ist angesichts der Kostenschätzung voraussichtlich nicht erforderlich. Im Übrigen sei der Stadt Eschweiler bei der aktuellen Prüfung durch die Gemeindeprüfungsanstalt eine ordentliche und transparente Abwicklung beim Vergabeverfahren bescheinigt worden.

Frage: Herr Jousen stellt fest, dass die K 33 z.z. nur von wenigen Radfahrern genutzt wird. Wurde der Bedarf für Radverkehrsanlagen beispielsweise anhand von Zählungen geprüft?

Herr Oswald: Eine Zählung der gegenwärtigen Radfahrer bringt keine Erkenntnisse. Angesichts des Zustandes und der Straßenraumgestaltung ist die K 33 für Radfahrer z.z. nicht attraktiv. Betrachtet man jedoch das Umfeld dieser Straße, so findet sich mit Schulen und Geschäften durchaus ein Bedarf für den Ausbau einer Radweiganlage.

Frage: Herr Jousen stellt fest, dass große Grünflächen entlang der Fahrbahn geplant sind. Wie wird die Pflege dieser Flächen sichergestellt?

Dr. Hartlich: Die Pflegestandards sind auf die zur Verfügung stehenden

personellen und finanziellen Kapazitäten abgestimmt, insofern ist ein ordentlicher Pflegestand an den Hauptverkehrsstraßen gewährleistet. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit Baumpatenschaften zu übernehmen. Derartige von Privaten gepflegte Grünflächen seien erfahrungsgemäß in einem sehr guten Zustand.

Frage: Herr Joussen bemängelt die Straßenraumgestaltung bei Neubaumaßnahmen. Warum werden die Straßenräume zunehmend verkleinert?

Herr Schulze: Die Straßenräume werden nicht verkleinert sondern auf die jeweiligen Bedürfnisse angepasst, die Regelbreiten der einschlägigen Vorschriften werden eingehalten.

2. Abschnitt: Talstraße – Eisenbahnstraße

Frage: Warum wird der Ortsteil Oberröthgen durch die geplante Schließung des Bahnübergangs Jägerspfad zusätzlich durch die Einrichtung einer Einbahnstraße in der Burgstraße vom Verkehr abgebunden, zumal ein Großteil von Zubringerverkehr zu der Autobahnanschlussstelle Eschweiler-West über die Wilhelmstraße und Burgstraße läuft?

Dr. Hartlich: Bei diesen Verkehren handelt es sich um Schleichverkehre, die nicht Bestandteil des Verkehrskonzeptes sind, und somit auch dort nicht gewollt sind. Die genannten Straßen sind zudem vom Querschnitt und von der Führung nicht geeignet, derartige Verkehre abzuwickeln und haben angrenzende sensible Nutzungen (z. B. Altenheime, Wohnbebauung und Schulwege)

Frage: Entfällt mit der Einrichtung der Einbahnstraße in der Bourscheidtstraße auch die dortige Bushaltestelle?

Dr. Hartlich: Die Haltestelle „Bourscheidtstraße“ in der Burgstraße entfällt zugunsten einer Haltestelle im Florianweg, es muss in diesem Zusammenhang geprüft werden, ob hierdurch eine Unterversorgung des Bereiches Oberröthgen entsteht. Ggf. ist ein Gespräch mit der ASEAG erforderlich.

Frage: Zusätzlich zur Baumaßnahme auf der K 33 plant der Landesbetrieb die Herstellung des 2. BA der L 238. Welche Maßnahme wird zuerst durchgeführt?

Dr. Hartlich: Voraussichtlich die Baumaßnahme auf der K 33.

Frage: Durch den Rückbau der Fahrbahnbreite verursacht die Belieferung der Geschäfte einen Rückstau auf der K 33. Können LKW-Ladezonen eingerichtet werden?

Dr. Hartlich: Es muss geklärt werden, inwieweit beispielsweise die geplanten Stellplätze durch eine regelnde Beschilderung zeitweise als Lieferzone genutzt werden können. Es ist eine Detailabstimmung mit dem Ordnungsamt erforderlich.

Frage: Ist eine Verkleinerung der Einbauten in der Fahrbahnmitte (Verkehrinseln mit angrenzenden Grünflächen zugunsten des Verkehrsflusses möglich? Kann ggf. auf sämtliche Einbauten verzichtet werden?

Dr. Hartlich /Herr Schulze: Die Grünflächen und Mittelinseln in Verbindung mit den Buskaps müssen noch einmal mit der Feuerwehr in Bezug auf die Rettungseinsätze abgestimmt werden, eine Verkleinerung oder Verlegung ist ggf. erforderlich. Ein Verzicht ist nicht möglich, da damit keine Verbesserung der Verkehrsqualität für die Fußgänger erzielt würde.

	<p>Frage: Könnte eine Radwegführung auf der Fahrbahn anstatt auf der Nebenanlage erfolgen? Herr Oswald: Ein Radfahrstreifen auf der Fahrbahn stünde im Konflikt mit den heutigen Baumstandorten, er wäre nur umsetzbar, wenn umfangreiche Baumfällungen erfolgten.</p> <p><u>3. Abschnitt: Eisenbahnstraße – Hoeschweg</u></p> <p>Frage: Ist eine Radwegführung von Süden her an den Hauptbahnhof geplant? Dr. Hartlich: Nicht im Rahmen der Maßnahme, ein Linksabbiegen von Stich in die Eisenbahnstraße bleibt aufgrund der Engstelle im Tunnel nach wie vor verboten. Eine derartige Radwegführung könnte sich ggf. bei der Überplanung des Umfeldes des Hauptbahnhofes ergeben.</p> <p>Frage: Die bergab fahrenden Radfahrer sollen künftig die Fahrbahn nutzen, da die Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Rad und Kfz bergab geringer ist als zwischen Rad und Fußgänger. An der Engstelle kann es demnach zu Konflikten mit dem Kfz-Verkehr kommen. Ist eine zusätzliche Tunnelröhre für Fußgänger und Radfahrer möglich? Herr Schulze: Auch eine solche Möglichkeit wurde seitens der Stadt geprüft, ist jedoch zz. mit der DB AG nicht durchführbar. Eine alleinige Finanzierung seitens der Stadt Eschweiler ist angesichts der zu erwartenden Kosten nicht möglich.</p> <p>Frage: Wie hoch sind die zu erwartenden Kosten? Herr Schulze: Die Gesamtkosten betragen insgesamt ca. 3.800.000 €, davon entfallen ca. 2.430.000 € auf den Kreis Aachen und ca. 1.350.000 € auf die Stadt Eschweiler, die Kosten für den Kanal betragen ca. 1.241.000 €. Abschließend wird Herr Gühsgen die Größenordnung der Anliegerbeiträge benennen.</p>	
6.	<p>Herr Gühsgen erklärt die Voraussetzungen zur Erhebung von Anliegerbeiträgen. Im vorliegenden Fall werden seitens der Stadt Eschweiler für die Teileinrichtungen Gehweg, Parkstreifen und Beleuchtung Anliegerbeiträge erhoben. Für die Fahrbahn und Radwege in Baulast des Kreises Aachen werden keine Anliegerbeiträge erhoben. Die Umlage der Kosten erfolgt nach der Grundstücksfläche und der Geschossigkeit, Einzelheiten können der Satzung entnommen werden, diese ist im Internet einsehbar.</p> <p>Aufgrund des Planungsstandes ist zz. nur eine überschlägliche Kostenermittlung möglich. Der Kostenrahmen beläuft sich für den Abschnitt Marienstraße bis EÜ Stich auf ca. 4,00 – 6,00 €/m², für den Abschnitt EÜ Stich bis Hoeschweg 1,00 – 3,00 €/m².</p> <p>Eine individuelle Beratung ist möglich, hierzu sollte ein separater Termin vereinbart werden. Der Zeitpunkt der Beitragserhebung ist abhängig von der Baudurchführung und kann erst nach der Schlussrechnung der Baumaßnahme erfolgen.</p>	
7	<p>Herr Neubert nimmt Stellung zu den voraussichtlichen Kosten für die Kanalhausanschlüsse. Der Hauptkanal wird über die Abwassergebühr finanziert.</p> <p>Für den Bereich Talstraße bis EÜ Stich ist aufgrund der Lage des Altkanals davon auszugehen, dass den Anliegern für die Erneuerung der Hausanschlüsse keine Kosten entstehen. Für den Bereich EÜ Stich bis Hoeschweg ist von Kosten in Höhe von 300 – 400 €/m Kanalhausanschluss auszugehen.</p>	

8	Herr Schulze beendet die Veranstaltung um 21.50 Uhr aufgestellt:	
	 Venhem	 Dr. Hartlich

Anlage 2

Antrag RA Franz Josef Joußen vom 07.04.2008

Franz Josef Joußen

RECHTSANWALT

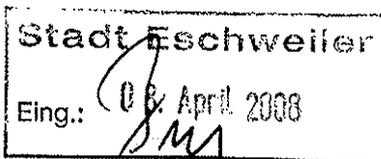
Gartenstr. 35
52249 Eschweiler
Postfach 15 20
52235 Eschweiler
Telefon (02403) 2 20 30/39
Telefax (02403) 3 45 99

RA Joußen . Gartenstr. 35 . 52249 Eschweiler

Sprechzeiten
nach Vereinbarung

Stadt Eschweiler
- Der Bürgermeister -
Johannes-Rau-Platz

52249 Eschweiler



1. Eingangsbesk.
2. III / 63

07.04.2008/J-Ke

Planungsausschuss-Sitzung vom 10.04.2008

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

ich zeige an, die Interessen der Eheleute Hans und Hannelore Imping, Kronendriesch 2, 52249 Eschweiler, und die Interessen des Herrn Karl-Heinz Gassert, Langwahn 101, 52249 Eschweiler, zu vertreten.

Meinen Mandanten ist bekannt geworden, dass am 10.04.2008 in der o. a. Sitzung des Planungsausschusses auch über die Neugestaltung u. a. des Bürgersteiges im Bereich der Hausgrundstücke meiner Mandanten, nämlich Langwahn 101-107, beraten und beschlossen werden soll.

Nach den meinen Mandanten bekanntgewordenen Plänen ist beabsichtigt, im Bereich zwischen Bismarckstr. und der Einmündung „An der Glocke“ die bisher vorhandenen Parkplätze zu beseitigen und neben einem überdimensionierten Radweg Grünflächen anzulegen. Lediglich die Einfahrt zum Betriebshof meines Mandanten Karl-Heinz Gassert soll freigehalten werden, allerdings lassen die bisherigen Pläne erkennen, dass der Eingangsbereich zum Betriebshof meines Mandanten zu eng geplant wurde.

RA Joußen – Seite 2 von 2 zum Schreiben vom 07.04.2008

Durch die ebenfalls im Bereich der vorgenannten Häuser eingeplante Bushaltestelle wird es für meinen Mandanten Karl-Heinz Gassert völlig unmöglich, Besuchern seines Geschäftes eine Parkgelegenheit zu bieten und Zulieferer für den Geschäftsbetrieb meines Mandanten können ebenfalls die notwendigen Anlieferungen nicht mehr vornehmen.

Der Wegfall von drei bisher vorhandenen Parkplätzen ist nicht zumutbar.

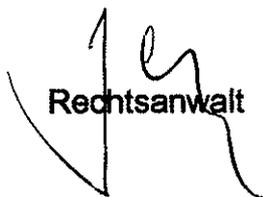
In diesem Zusammenhang weise ich daraufhin, dass mein Mandant Karl-Heinz Gassert ca. täglich von 15 Zulieferern mit verschiedenen Materialien beliefert wird.

Die bisherige meinen Mandanten bekannt gewordene Planung im genannten Bereich bedeutet für meinen Mandanten einen Eingriff in den eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb, den er nicht hinnehmen wird.

Es ist unverständlich, weshalb Ihrerseits Planungen ohne Beteiligung der von der Planung Betroffenen und ohne Rücksicht auf ihre berechtigten Belange vorgenommen werden.

Über das Ergebnis der Beschlussfassung des Planungsausschusses bitte ich mich zu unterrichten.

Mit freundlichen Grüßen



Rechtsanwalt

Anlage 3

Antrag Fa. Henrotte vom 25.04.2008

Stadt Eschweiler
Herr Bürgermeister Rudi Bertram
Rathausplatz
52249 Eschweiler

25.04.2008

Umbaumaßnahme der K33 - Röthgener Straße

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

die geschäftstreibenden Anwohner der Röthgener Straße haben sich am Mittwoch den 23.04.2008 zu einer ersten Bürgerbesprechung zur Umbaumaßnahme getroffen. Dabei haben wir aufgrund der uns vorliegenden Unterlagen folgende Notwendigkeiten für die erste Bürgeranhörung zusammengetragen:

- **Pro Bauabschnitt max. ½ Jahr mit beibehaltender Erreichbarkeit und kompletter Fertigstellung je Abschnitt.**
- **Parkplätze als Streifenparkplätze anlegen**
- **Grünanlage in Höhe Haus-Nr. 58 /62 als Parkplatz anlegen, da dieser nur als Hundetoilette genutzt wird.**
- **Mittelstreifen generell überfahrbar (streichen der Grünflächen in der Mittelzone)**
- **Um den Abbiegeverkehr aus der und in die Odilienstraße zu erleichtern und den Schwerlastverkehr der Firmen Neumann und Quast (ehemals Dohmen) zu gewährleisten.**
- **Auf beiden Seiten der Röthgener Straße zwischen Talstraße und Burgstraße müssen zwei Ladezonen (Warenanlieferung Fa. Rosenbaum und Fa. Henrotte) eingerichtet werden, um zu große Rückstaus bei Warenanlieferungen und Warenabholung zu verhindern.**
- **Eine Rechtsabbiegerspur in Richtung Talstraße sollte erhalten bleiben, da unserer Meinung der Rückstau bei geschlossener Schranke zu groß wird.**
- **Die Kosten für die Anlieger sollten bei der Bürgeranhörung bekannt gemacht werden.**

Mit freundlichen Grüßen

Johannes Henrotte

Anlage 4

Stellungnahme des ADFC vom 13.06.2008



Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club

**ADFC Kreisverband
Aachen-Stadt**

Welthaus Aachen
An der Schanz 1
52064 Aachen
Tel. 0241 / 88914-63
rvp-adfc-ac@gmx.de

ADFC Aachen e.V. · Postfach 10 01 32 · 52001 Aachen

Stadt Eschweiler
z.Hd. Herrn Handels
Johannes-Rau-Platz 1

52249 Eschweiler

16. Juni 2008

Handwritten signature

Bushaltestellen ☺ Schanz:
Linien 3, 4, 5, 12, 13, 24,
25, 35, 45, 55, 420

Bahnhaltepunkt Aachen-Schanz:
Linien RB 20, RB 33, RE 4

13. Juni 2008

Kontakt: Volker Schober
Tel. 0241 / 60 52 913
02408 / 944-204 (dienstl.)

Stellungnahme Umbau der K33 in Eschweiler

Sehr geehrter Herr Handels,

gern ergreifen wir die Möglichkeit, zur Bürgerinformation "Umbau der K33" Stellung zu beziehen. Wir begrüßen die Herstellung des Radweges entlang der K33 als wichtigen Netzschluss. Um die Sicherheit und den Komfort für den Radverkehr weiter zu verbessern, möchten wir dazu einige Verbesserungsvorschläge unterbreiten. Aus der Sitzungsvorlage 069/08 nicht hervor, ob die folgenden Punkte bereits berücksichtigt wurden. Daher bitten wir um Umsetzung folgender Anregungen:

1. Mindestbreiten für Radwege

Nach [1] ist für einen baulich angelegten Radweg eine lichte Breite von 2,00 m, mindestens jedoch 1,50 m vorgeschrieben. Wir haben den Entwurf für die Umgestaltung der K33 durchgesehen und dabei festgestellt, dass die vorgesehene Breite des Radwegs mit nur 1,20 m zuzüglich eines eventuell vorhandenen Sicherheitstrennstreifens aus folgenden Gründen nicht ausreichend ist (aus [2] Seite 18):

"Das Mindestmaß von 1,50 m ermöglicht selbst bei reduzierten Bewegungsspielräumen kein Überholen von Radfahrern auf dem Radweg. Es ist deshalb damit zu rechnen, daß Radfahrer zum Überholen unerlaubt auf den Gehweg ausweichen oder die Fahrbahn benutzen. Radwege mit diesem Mindestwert können deshalb nur bei geringen Verkehrsbedürfnissen des Radverkehrs für benutzungspflichtig erklärt werden. Erst eine lichte Breite von 2,00 m ermöglicht ein Überholen, ohne daß der Radweg notwendigerweise verlassen wird. Diese Breite sollte deshalb bei regelmäßigem Radverkehr, auf Hauptverbindungen des Radverkehrsnetzes, bei Gefällestrecken oder kurvigem Verlauf im Regelfall als Breitenanforderung an die Benutzungspflicht vorhandener Radverkehrsanlagen herangezogen werden."

Während für den Parkstreifen stets das Regelmaß von 2 m vorgesehen ist, wird das Regelmaß von 2 m für den Radverkehr nicht erreicht, obwohl die K33 als Bestandteil des Radwegenetzes wesentliche Ziele erschließt. Hier sollte unbedingt eine lichte Breite von 2 m für den Radweg erreicht werden. Dies kann z.B. durch eine Reduzierung des überfahrbaren Mittelstreifens oder des

Parkstreifens auf das Mindestmaß von 1,80 m erreicht werden.

2. Freigabe Einbahnstraßen

Einige der zahlreichen hin- und abfließenden Einbahnstraßen sollen bisher aus uns nicht ersichtlichen Gründen nicht freigegeben werden. Wir regen die Freigabe aller im Zusammenhang mit der Baumaßnahme betroffenen Einbahnstraßen für Radfahrer an.

Insbesondere betrifft dies die Straßen:

- An der Glocke (hier ist der kurze Radweg auf der falschen Fahrbahnseite angeordnet)
- Bismarckstraße
- Eisenbahnstraße (wichtige Verbindung vom Bahnhof zur Stadt)

3. Oberflächenbelag und Bordsteinabsenkungen

Da die meisten Fahrräder ungefedert sind, hat die Beschaffenheit der Oberfläche eine besondere Bedeutung für die Qualität des Radverkehrs.

Selbst ungefastes Betonpflaster fährt sich deutlich schlechter als glatter Asphalt. Dieser Effekt wird bereits wenige Jahre nach Fertigstellung nochmals deutlich verstärkt. Aus diesem Grund sollte auch für Radwege auf Gehwegniveau nur noch glatter Asphalt verwendet werden. Durch die Verwendung von Asphalt ist der Radweg auch gegenüber Fußgängern besser als Fahrbahn kenntlich und reduziert so mögliche Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern. Die Verwendung von rotem Asphalt hat gestalterische Vorzüge, aus Sicherheitsaspekten halten wir sie jedoch nicht für erforderlich.

An Grundstückszufahrten wird der Radweg grundsätzlich nicht abgesenkt. Stattdessen werden zur Fahrbahn hin abgeschrägte Bordsteine verwendet.

An den Kreuzungen und Einmündungen werden Absenkungen in langer Ausführung gebaut.

Entwässerungsrinnen sollen dabei so flach ausgeführt werden, dass eine Stufe im Übergang auf die Fahrbahn vermieden wird. Am besten wird der Asphalt durchgängig bis zur Fahrbahn geführt.

An mehreren Stellen sind in den Plänen kurze Auframpungen vorgesehen, welche für den Radverkehrs sehr unangenehm sind:

- Stich nach der Einmündung Florianweg (hohe Geschwindigkeit der Radfahrer in Fahrtrichtung bergab)
- Odilienstraße vor der Einmündung Röthgener Straße

Diese sollten in einen durchgehenden Radfahrstreifen umgewandelt werden.

4. Fahrradabstellanlagen

Im Bereich der Einzelhandelsgeschäfte besteht auch ein hoher Parkbedarf für den Radverkehr. Deshalb sollten dort ausreichend Fahrradabstellanlagen installiert werden. Hierbei empfehlen wir, die auch in der Stadt Aachen verwendeten Fahrradbügel zum Anlehnen zu verwenden. Falls Sie andere Modelle bevorzugen, können wir Ihnen gern bei der Auswahl ADFC-empfohlener Fahrradbügel behilflich sein. Bitte verwenden Sie jedoch keinesfalls die sogenannten "Felgenknicker".

5. Hindernisfreiheit

Aufgrund von vielfachen schlechten Erfahrungen mit anderen Baustellen möchten wir nachdrücklich darauf hinweisen, dass der Verkehrsraum der Radfahrer frei von Hindernissen zu gestalten ist, d.h. Verkehrsschilder, Ampelmasten und ähnliches dürfen nicht auf dem Radweg platziert werden.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gern zur Verfügung und verbleiben

mit freundlichen Grüßen

Volker Schober
ADFC Aachen
Arbeitskreis Radverkehrsplanung

[1] Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)

[2] Hinweise zur Beschilderung von Radverkehrsanlagen nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung

Anlage 5

Stellungnahme des BUND OG Eschweiler vom 22.06.2008

Anlage 5

Von: "Wolfgang Deuster" <Wolfgang.Deuster@gmx.de>
An: <reiner.fey@eschweiler.de>
Datum: 22.06.2008 21:44
Betreff: Rückbau der Straßen Langwahn, Stich und Röhgener Straße

Sehr geehrter Herr Fey,
bitte stellen sie die zuvor zugeschickte Stellungnahme zum Rückbau der Aachener Straße und die nun nachfolgende zum Rückbau der Straßen Langwahn, Stich und Röhgener Straße der Verwaltung und dem Rat der Stadt Eschweiler zur Verfügung.

Vielen Dank!

Dr Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland -BUND OG Eschweiler begrüßt den geplanten Rückbau der Straßen Langwahn, Stich und Röhgener Straße sowie den Ausbau von beidseitigen Radwegen.

Bei der Begrünung hoffen wir, dass nur hochstämmig-großkronige sowie einheimische und standortgerechte Bäume in ausreichender Qualität verwendet werden.
Die Umsetzung der im öffentlichen Raum gepflanzten Bäume sollte daher die Mindest-Pflanzqualität der Sortierung 18/ 20 entsprechen, um die Gefahr von Vandalismusschäden mit Folgekosten zu reduzieren sowie schnell das gewünschte städtebauliche Bild erreichen zu können.

Auch Sträucher und Bodendecker sollten im Sinne der Biodiversitäts-Strategie der Bundesregierung aus einheimischen und standortgerechten Arten bestehen. Hier kennt der Landschaftsarchitekt attraktive Alternativen.

Die Befürchtungen der Anwohner, dass die Grünanlagen als Hundetoilette missbraucht werden könnten, kann durch die Anlage von speziellen Hunde-Stellen begegnet werden.

Die Anpflanzung von Hecken-Elementen z.B. aus Liguster sollte geprüft werden (s. Aisdorfer Innenstadt). Die Anpflanzung von Fassadenbegrünung empfohlen und gefördert werden.

Um die Lebensdauer von Baumpflanzungen zu erhöhen, empfehlen wir vor allem seitliche Baumpflanzungen und weniger Mittelinsel-Bepflanzungen.

Der Einsatz von Flüsterasphalt sollte geprüft werden.

Einsatz von insektenfreundlichen, energiesparenden und daher auch klimaschutz-freundlichen Beleuchtungskörper wie z.B. Natrium-Dampflampen.

Ihre BUND OG Eschweiler

Psssst! Schon vom neuen GMX MultiMessenger gehört?
Der kann`s mit allen: <http://www.gmx.net/de/go/multimessenger>

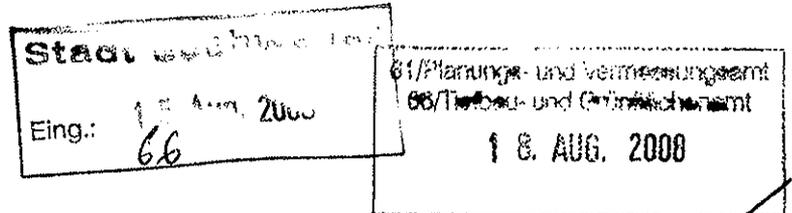
Anlage 6

Antrag Frau Rosemarie Christ-Ladwig vom 08.08.2008

Rosemarie Christ-Ladwig
 Thomas Ladwig
 Langwahn 78
 52249 Eschweiler
 Tel. 02403-34336
 e-mail: ladwig-eschweiler@t-online.de

Eschweiler, 08.08.2008

Stadt Eschweiler
 Abt. Straßenraum und Verkehr
 Johannes-Rau-Platz 1
 52249 Eschweiler



**Umgestaltung der K 33 im Bereich Langwahn 100-104
 Unser Gespräch am 03.06.08 mit Herrn Handels**

Sehr geehrter Herr Handels,
 sehr geehrter Herr Venhem,

bei Einsichtnahme der Pläne zur Umgestaltung der K33 im Bereich der Hausnummern 100 – 104 stellten wir fest, dass beabsichtigt wird, die bisherigen Parkflächen in Grünflächen umzuwandeln. Wie bereits in unserem Gespräch mit Herrn Handels vom 03.06.08 erläutert, möchte ich als Eigentümerin des Hauses 100-104 dem widersprechen. Im Haus Langwahn 100 und 104 befinden sich zwei Ladenlokale. Ein Friseur und ein Fahrradhandel. Speziell der Fahrradhandel benötigt zur Anlieferung von Waren die Möglichkeit einer eingangsnahen Haltestelle für größere Lieferfahrzeuge. Auch ein Anhalten auf der Fahrbahn wäre in diesem Bereich eine gefährliche Verkehrsbehinderung, da im Bereich der Hausnummer 96-98 die neue Bushaltestelle eingerichtet werden soll. Der neugeschaffene Mittelstreifen zwischen Einmündung „An der Glocke“ und „Bismarckstraße“ würde ein Überholen in diesem Bereich nicht erlauben. Darüberhinaus ist es auch unmöglich die schweren Waren über den Grünstreifen zu transportieren. Auch die Kunden der Ladenlokale benutzen neben der Anlieferung über den Hof auch den bisherigen Parkstreifen um Fahrräder anzuliefern oder abzuholen.

Wir bitten Sie, sehr genau zu prüfen, ob ein Wegfall aller Stellplätze in diesem Bereich notwendig ist. Die Behinderung der Anlieferung für die Gewerbeflächen würde die Vermietbarkeit der Immobilie schwer belasten. Bitte bedenken Sie auch, dass sich an dieser Stelle bereits seit 1911 ein Fahrradhandel befindet.

Mit freundlichem Gruß

Rosemarie Christ-Ladwig
R. Christ-Ladwig

Anlage 7

Antrag der Odilien-Apotheke ohne Datum (Posteingang 01.09.2008)

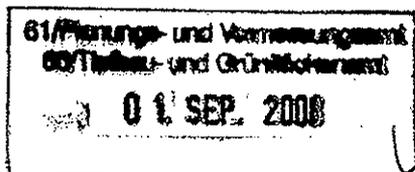
Odilien – Apotheke

Apotheker Christian Eckert e.K.
Röthgener Straße 26 * 52249 Eschweiler



Odilien-Apotheke * Röthgener Str. 26 * 52249 Eschweiler

Planungsausschuß Eschweiler
„Sanierung Röthgenerstr.“
Johannes-Rau-Platz 1
52249 Eschweiler



Tel: 02403 - 2 68 30
Homöopathie: 02403 - 839 149
Fax: 02403 - 839 169
E-Mail: info@odilien-apotheke.de
<http://www.odilien-apotheke.de>
HRA 7082 Amtsgericht Aachen
UST ID: DE121768744
Bankverbindung:
Deutsche Apotheker- und Ärztebank
(Apobank) Aachen [BLZ 390 606 30]
Konto Nr. 000 718 0799
IBAN DE85 3006 0601 0007 1807 99
BIC (Swift Code) DAAEDED

Sanierung der Röthgenerstr. / Randbebauung in Höhe Röthgenerstr. 26 + 28-32

Sehr geehrte Damen und Herren,

zur geplanten Sanierung der Röthgenerstr. möchte ich ein paar Änderungswünsche äußern mit der Hoffnung, das sich diese umsetzen lassen.

Zur Zeit befinden sich (von der Straße aus gesehen) rechts von der Toreinfahrt Röthgenerstr. 28-32 1,5 Parkplätze und auf der linken Seite 2,5 Parkplätze was sehr häufig zu der unschönen Situation führt, daß 2 bzw. 3 Autos auf den Parkplätzen versuchen zu parken und die Einfahrt zu großen Teilen blockieren. Dies ist insbesondere ärgerlich, da die dort ansässigen Ärzte im Notfall schnell raus müssen und keine Zeit haben einen evtl. Falschparker ausfindig zu machen.

Im Zuge der Neugestaltung planen Sie, den rechten Teil komplett in eine Grünfläche zu verwandeln, womit unserer Apotheke ein wichtiger Parkplatz in unmittelbarer Nähe verloren geht. Desweiteren bleibt – wenn ich Ihre Pläne richtig verstehe – die 2,5 Parkplatz-Problematik auf der linken Seite der Toreinfahrt bestehen! Oder wird der bestehende Baum durch einen neuen ersetzt??

Mein Vorschlag wäre, den bestehenden Parkplatz vor der Apotheke zu erhalten und die Toreinfahrt der Röthgener Str. 28-32 rechts und links durch Grünflächen einzufassen. Dadurch würde insgesamt die Anzahl Parkplätze gleichbleiben und die Toreinfahrtsproblematik entschärft und die von Ihnen gewünschten Grünflächen wären auch in ausreichendem Maße vorhanden. Zudem würde es die Unfallgefahr erheblich vermindern, da zur Zeit die Sicht in die Röthgener Str. äußerst schlecht ist, wenn hohe Autos an den Grenzen der Toreinfahrt parken. Durch die Grünflächen würde der einsehbare Straßenbereich massiv erweitert.

Anbei eine Skizze.

Mit freundlichen Grüßen

Christian Eckert
Apotheker
Odilien-Apotheke

Röt 28-32

Toreinfahrt

Apotheke
Röt 26



2 Parkplätze



1 Parkplatz

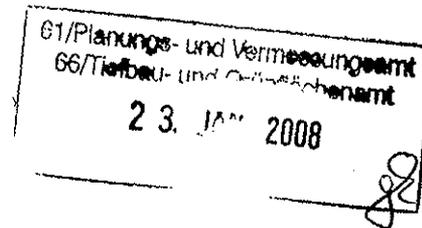


Röthgener Strasse

Anlage 8

Stellungnahme des Ordnungsamtes vom 21.01.2008

32/VL

21.01.2008/Vi.
Tel. 473

660

**Ausbau der K 33 – Langwahn, Röhthgener Straße, Stich
hier: Stellungnahme zur Entwurfsplanung**

Als Anlage übersende ich die umfangreiche Stellungnahme der ASEAG zur Kenntnisnahme und Auswertung. Die Polizei erhebt keine Bedenken gegen die Entwurfsplanung.

Insbesondere aus Sicht des Feuer- und Rettungsdienstes muss – wie im Übrigen schon mehrfach erwähnt - darauf hingewiesen werden, dass sich bei Einbau eines weiteren Kreisverkehrs in der Hauptverkehrsachse Röhthgener Straße – Langwahn an der dortigen Einmündung Talstraße / Röhthgener Straße die Eintreffzeiten in mehreren Stadtteilen sowie zum Krankenhaus verlängern werden. Dies wird noch verstärkt dadurch, dass die Bushalteplätze zukünftig im laufenden Verkehrsstrom und nicht in separaten Busbuchten geplant sind und somit zusätzliche Hindernisse auch für den übrigen fließenden Verkehr darstellen.

Der Anlegung einer Bushaltestelle auf dem Langwahn in FR Marienstraße vor Haus Nr. 103/105 wird aus hiesiger Sicht so nicht zugestimmt. Bei Betrieb der Bushaltestelle können Rettungsfahrzeuge an dieser Stelle aufgrund der vorgesehenen Querungshilfe nicht mehr passieren. Der überfahrbare Mittelstreifen stünde in Fahrtrichtung erst hinter der Bushaltestelle zur Verfügung.

Es wird dringend empfohlen, die Bushaltestelle dort aufzugeben und stattdessen vor die Häuser Langwahn Nr. 117/119 zu verlegen. Damit könnte auch dem Wunsch der ASEAG auf eine Verlängerung der Bushaltestelle (Nr. 2 der Stellungnahme ASEAG) nachgekommen werden.

Die Burgstraße muss bis zur Verkehrsfreigabe des Florianweges im Zweirichtungsverkehr befahrbar bleiben.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass nach hiesiger Kenntnis vor dem Gebäude Stich 17 vier PKW-Stellplätze (bauordnungsrechtlich) genehmigt sind, für die nach dem zukünftigen Ausbauzustand dort kein Platz mehr ist.

Bei den im Zuge der Umgestaltung der K 33 geplanten Mittelinseln sind die Belange des Schwerlastverkehrs, insbes. der Großbehälter-Transporte, analog zur Umgestaltung des Knotens Langwahn/Aug.-Thyssen-Str./Marienstraße als Kreisverkehrsplatz zu beachten.

Anlage 9

Stellungnahme der ASEAG vom 08.01.2008

Aachener Straßenbahn
und Energieversorgungs-AG
Neuköllner Straße 1
52068 Aachen
Telefon: 02 41 / 16 88-0
Internet: www.aseag.de
ASEAG Linien 23 und 30

Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-AG · Postfach 50 02 62 · 52086 Aachen

Stadt Eschweiler
Ordnungsamt - Verkehrslenkung
Herr Wettig
Postfach 13 28

52233 Eschweiler

Stadt Eschweiler
Eing.: 1. Jan. 2008

32/Ordnungsamt
Eing.: 11. JAN. 2008

Ihre Nachricht vom	Unsere Zeichen	Auskunft erteilt	Durchwahl Fax e-mail	Datum
	VCP-le	H.Lewandowski	1688-332 Rainer.Lewandowski@aseag.de	08.01.2008

**Umgestaltung der K 33 (Langwahn, Röthgener Straße und Stich)
zwischen Marienstraße und Hoeschweg
hier: Entwurfsplanung Straßenbau, Lagepläne Teil 1, 2 und 3 (November 2007)**

Sehr geehrter Herr Wettig,

zur vorgelegten Entwurfsplanung sind aus unserer Sicht noch folgende Punkte zu berücksichtigen:

1. Der überbreite Fahrstreifen Höhe Einschleifung des Bordsteinradweges in den Langwahn mit Weiterführung als Schutzstreifen (Angebotsstreifen) im Bereich vor Haus Nr. 89 sollte aus Sicherheitsgründen bis zum Kreisverkehrsplatz Langwahn/Marienstraße/August-Thyssen-Straße beibehalten und nicht auf 3,25 m reduziert werden, um Konflikte zwischen Bus- und Radverkehr zu vermeiden.
2. Der Haltestellenbereich der Bushaltestelle „Langwahn“ (Fahrtrichtung Eschweiler Bushof) ist um die vor und hinter der Bushaltestelle liegenden Grünflächen zu erweitern, damit eine Gesamtlänge von 17 m erreicht wird.
3. Am Kreisverkehrsplatz Langwahn/Talstraße müssen die Kreisfahrbahn und der überfahrbare Innenring niveaugleich gestaltet werden und sich nur durch einen Materialwechsel zu unterscheiden, damit ein unangenehmer Ruck für stehende Fahrgäste vermieden wird.
4. In der Knotenpunktzufahrt Odilienstraße am Knotenpunkt Röthgener Straße/Odilienstraße halten wir zwei getrennte Abbiegespuren für sinnvoll, damit sich Bus und Pkw parallel aufstellen können und es nicht zu weiteren Fahrzeitverlusten im Linienbusverkehr kommt. Auf das nur 16 m lange Stück Bordsteinradweg in der Knotenpunktzufahrt Odilienstraße ist zu verzichten. Der vorhandene Schutzstreifen (Angebotsstreifen) in der Odilienstraße in Fahrtrichtung Röthgener Straße muss vorher enden und der Fahrradfahrer muss sich entsprechend nach Rechts oder Links einordnen.
5. Die Burgstraße muss bis zur Verkehrsfreigabe für den Florianweg (Ringofengelände) in beiden Richtungen vom Linienbusverkehr mit einer Breite von mindestens 6 m im Zweirichtungsverkehr

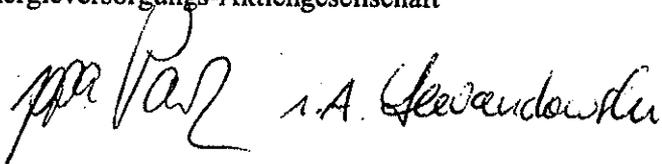
befahrbar bleiben. Eine Übergangslösung mit Befahren der Bourscheidtstraße in einer Richtung ist wegen der schlechteren Erschließung für den Bereich Röthgener Straße aus unserer Sicht nicht möglich.

6. Der Einmündungsbereich Eisenbahnstraße muss so weit aufgeweitet werden (siehe Anlage), dass ein Linksabbiegen von der Röthgener Straße aus Richtung Stich in die Eisenbahnstraße für die Buslinie 48 mit Standardgelenkbussen weiterhin möglich ist.
7. Auf das Stück Radweg in der Straße Stich (Fahrtrichtung Eisenbahnbrücke) zwischen Florianweg und dem Gebäude der Feuerwehr sollte verzichtet und der Radverkehr weiter auf der Fahrbahn als Radfahrstreifen geführt werden (Einheitlichkeit).
8. Auf die Mittelinsel in der Straße Stich vor der Eisenbahnbrücke ist zugunsten einer längeren Linksabbiegespur von der Straße Stich in den Florianweg zu verzichten. Da die Linksabbiegespur künftig vom Linienbusverkehr befahren wird, ist zudem der Linksabbiegefahrstreifen von 2,75 m auf 3,00 m zu verbreitern.
9. In der Straße Stich im Bereich der Linksabbiegespuren zur Fa. Neuman und zum PLUS-Parkplatz ist der Geradeausfahrstreifen in Fahrtrichtung Röthgener Straße von 3,00 m auf 3,25 m zu Lasten des Schutzstreifens zu verbreitern. Auch sollten beide Linksabbiegespuren wegen der Nutzung durch größere Lieferfahrzeuge eine Breite von 3,00 m aufweisen.

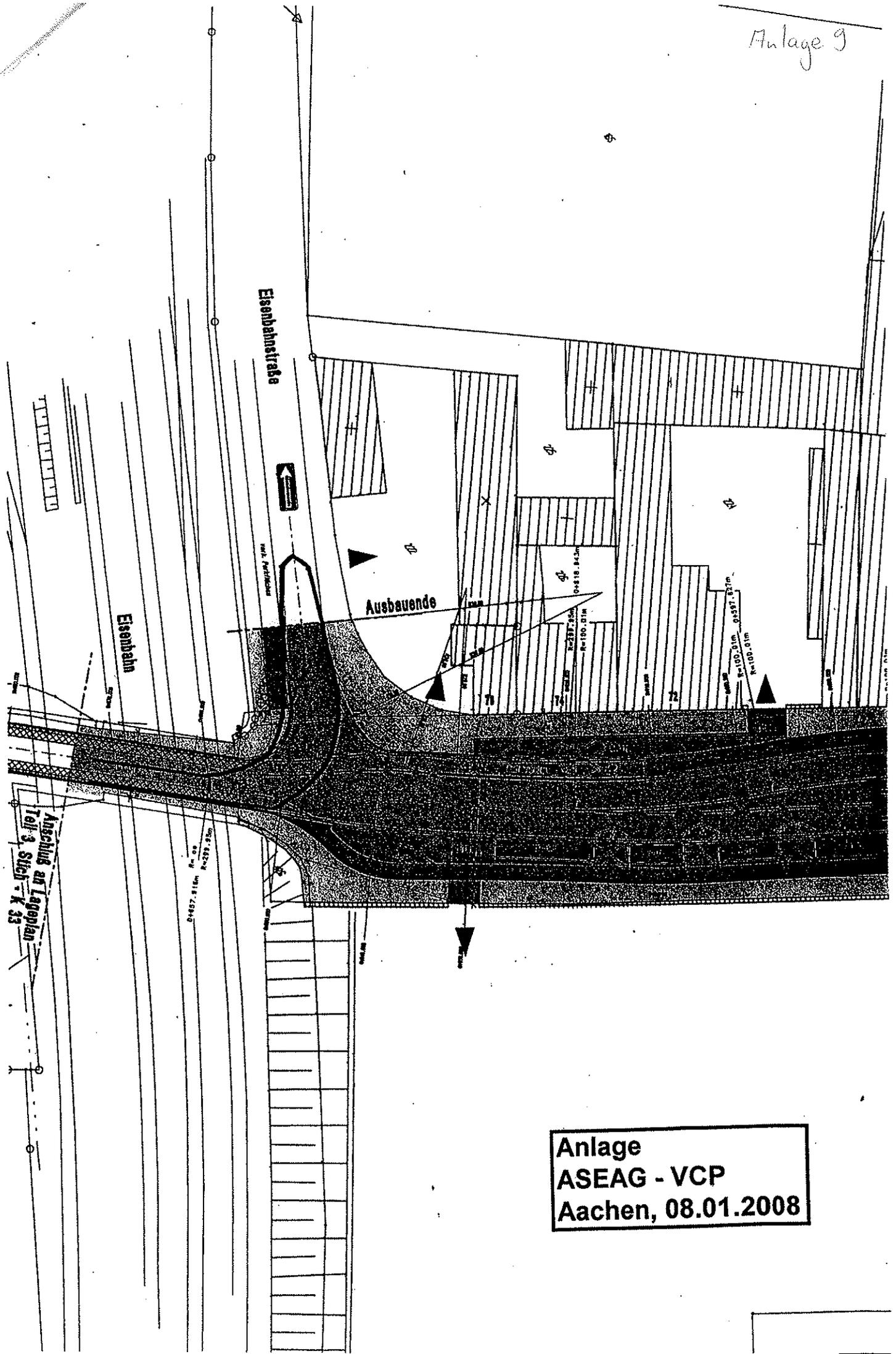
Wir bitten Sie, unsere vorgebrachten Anforderungen zur Durchführung eines ordnungsgemäßen und wirtschaftlichen ÖPNV zu berücksichtigen und uns die überarbeiteten Lagepläne erneut vorzulegen.

Mit freundlichen Grüßen

Aachener Straßenbahn und
Energieversorgungs-Aktiengesellschaft



Anlage



Anlage
ASEAG - VCP
Aachen, 08.01.2008

Anlage 10

Synopse über alle Anträge

Ausbau der K33 - Langwahn, Röthgener Straße, Stich zwischen Marienstraße und Hoeschweg Gegenüberstellung Planung – Anregungen/Bedenken - Entscheidung

Anlage 10

Straßenzug	Planung der Verwaltung	Anregungen / Bedenken / Vorschläge	Entscheidung / Begründung
Langwahn zw. Marien- straße und Talstraße	Beidseitige Richtungsradwege auf den Nebenanlagen geführt	<p><i>Bürgerbeteiligung:</i> Die Notwendigkeit der Radverkehrsanlagen wird in Frage gestellt.</p> <p><i>Bürgerbeteiligung:</i> Ein Ersatz der Radwege durch Radfahrstreifen auf der Fahrbahn wird vorgeschlagen.</p>	<p>Bedenken werden abgewiesen; Bedenken darf erschließt sich aus dem im Umfeld befindlichen Geschäften und Schulen und der Netzbedeutung der Straße</p> <p>Vorschlag wird abgelehnt; Mehrbreite durch Ergänzung des Straßenquerschnittes mit Radfahrstreifen zöge umfangreiche Baumfällungen nach sich.</p>
	Unselbständige Grünanlagen / Baumpflanzungen entlang der Straße	<p><i>Bürgerbeteiligung:</i> Die Sicherstellung der Pflege der Grünflächen wird bezweifelt.</p>	<p>Bedenken werden abgewiesen; die Pflegestandards ergeben sich aus den verfügbaren personellen und finanziellen Kapazitäten.</p>
	Neugliederung des Straßenraumes mit einer künftigen Fahrbahnbreite von 6,50 m	<p><i>Bürgerbeteiligung:</i> Die Straßenbreite wird als zu gering bewertet.</p>	<p>Bedenken werden abgewiesen; die Querschnittsbreite hält die Regeln der einschlägigen Richtlinien ein.</p>
	Einrichtung einer Bushaltestelle und Baumpflanzungen am östl. Fahrbahnrand zw. Bismarckstraße und An der Glocke	<p><i>RA Jousen:</i> Statt der Grünfläche sollen Parkplätze für Kunden und Zulieferer eingerichtet werden. Die Bushaltestelle soll entfallen.</p> <p><i>Ordnungsamt:</i> Die Querungsstelle sollte wegen der Vorbereitung von Rettungsfahrzeugen nicht unmittelbar an der Haltestelle vorgesehen werden. Die Bushaltestelle sollte vor die Häuser 117/119 verlegt werden.</p> <p><i>ASEAG:</i> Die Haltestelle ist auf 17 m zu verlängern.</p>	<p>Anregungen werden teilweise angenommen; die Bushaltestelle wird vor Haus 117 verlegt und an ihrer Stelle Parkplätze eingerichtet, die geplanten Baumstandorte bleiben erhalten. Weitere Parkplätze werden in der Straße An der Glocke realisiert durch den Wegfall der Radfahrerschleuse.</p>
	Einbahnstraße An der Glocke	<p><i>ADFC:</i> Die Einbahnstraße soll für den Radfahrer im Gegenverkehr zugelassen werden.</p>	<p>Vorschlag wird abgelehnt; die Straße ist eng, verwindet und zu beiden Seiten beparkt, Radfahrer können leicht</p>

Straßenzug	Planung der Verwaltung	Anregungen / Bedenken / Vorschläge	Entscheidung / Begründung
	Einbahnstraße Bismarckstraße	ADFC: Die Einbahnstraße soll für den Radfahrer im Ge- genverkehr zugelassen werden.	übersehen werden. Der Umweg über den Kreisverkehr Marienstra- ße/Langwahn ist unwesentlich länger. Anregung wird aufgenommen; die Straße ist bereits heute für den Rad- fahrer in beiden Richtungen befahr- bar. Die Einrichtung einer Einfahr- schleuse kann aus Platzmangel nicht realisiert werden.
	Herstellung der Radwege in ungefastem rotem Betonsteinpflaster	ADFC: Die Radwege sollen zur Qualitätsverbesserung in Asphalt hergestellt werden.	Vorschlag wird abgelehnt; die Ver- wendung von Asphalt in Nebenlan- gen ist aufgrund von Arbeiten an den Leitungen der Versorgungsträger für Radwege im Innenstadtbereich nicht sinnvoll.
	Gefaste Rinnsteine als Anschluss zwischen Radweg und Fahrbahn	ADFC: Es wird die Herstellung von stufenfreien Über- gängen gefordert (Nullabsenkung).	Vorschlag wird abgelehnt; Stufenfreie Übergänge lassen keine geregelte Wasserführung zu, die geplante Lö- sung hat sich bewährt.
	Fahrradabstellanlagen	ADFC: Es wird die Einrichtung von Fahrradabstellanla- gen im Bereich der Einzelhandelsgeschäfte an- geregt.	Vorschlag wird abgelehnt; durch die öffentliche Hand werden keine privat- wirtschaftlichen Interessen gestützt. Die Standorte von Fahrradabstellan- lagen richten sich ausschließlich nach dem öffentlichen Interesse.
	Unselbständige Grünanlagen	BUND: Zur Vermeidung der Verkotung der geplanten Grünanlagen sollen eigene Flächen für die Not- durft von Hunden ausgewiesen werden. BUND: Bei der Pflanzenauswahl sollten Mindest- Pflanzqualitäten berücksichtigt werden.	Vorschlag wird abgelehnt; Im Stra- ßenraum befindet sich kein geeigne- tes Grundstück für eine Realisierung.
	Straßenbeleuchtung	BUND: Der Einsatz insektenfreundlicher, energiespa- render Beleuchtungskörper ist wünschenswert	Anregung wird aufgenommen; Im Zu- ge der Grünplanung werden die Anre- gungen des BUND aufgegriffen. Anregung wird aufgenommen; die Verwendung von Natriumdampf- Leuchtmitteln ist bei Neuanlagen Standard.

Straßenzug	Planung der Verwaltung	Anregungen / Bedenken / Vorschläge	Entscheidung / Begründung
	Verziehung des westlichen Radweges vor den Häusern 100 – 104 auf die Radfahrerschleuse. Zw. Radweg und Fahrbahn ist eine Grünfläche vorgesehen.	Fr. Ladwig: Es wird die Einrichtung von Parkplätzen / Lieferzone anstelle der Grünanlage gewünscht.	Anregung wird aufgenommen; durch Umplanung konnte ein zusätzlicher Stellplatz realisiert werden. Der vorhandene Baum vor dem Haus 100 erlaubt keine weitere Verbesserung der Situation.
	Verziehung des östlichen Radweges vor dem Haus 89 auf die Radfahrerschleuse.	ASEAG: Die Verengung des Fahrstreifens in der Zufahrt zum Kreisverkehr führt zu Konflikten zw. Bussen und Radfahrern.	Vorschlag wird abgelehnt; die Verengung ist richtlinienkonform und gewünscht, sie zwingt den Kfz Verkehr dazu einschleusende Radfahrer in der Zufahrt zum Kreisverkehr im Reißverschlussprinzip in den Verkehrsfluss zu integrieren.
Röthgener Straße	Kreisverkehr im Knotenpunkt mit Talstraße	<p><i>Bürgerbeteiligung:</i> Eine fehlende Rechtsabbiegespur auf der Röthgener Straße verursacht einen Rückstau bei geschlossener Schranke.</p> <p><i>Fa. Henrotte:</i> Der Erhalt der Rechtsabbiegespur könnte zur Vermeidung von Rückstaus bei geschlossener Schranke dienen.</p> <p><i>Bürgerbeteiligung:</i> Der Kreisverkehr verursacht eine höhere Lärmbeastätigung.</p> <p><i>Bürgerbeteiligung:</i> Die Befahrbarkeit durch LKW hemmt den Verkehrsfluss.</p> <p><i>Ordnungsamt:</i> Bei den geplanten Mittelinseln sind die Belange des Schwerlastverkehrs, insbesondere der Großbehältertransporte zu beachten.</p> <p>ASEAG: Die Kreisfahrbahn und der überfahrbare Innen-</p>	<p>Vorschlag wird abgelehnt; das Flächenangebot zur Einrichtung eines „freilaufenden“ Rechtsabbiegers ist unzureichend. Der Nachweis der Leistungsfähigkeit wurde durch ein Verkehrsgutachten belegt. Die vorliegende Planung gewährleistet einen sicheren und auch für die Belange der Rettungsdienste geordneten Verkehrsablauf.</p> <p>Bedenken werden abgelehnt; die Lärmsituation eines Kreisverkehrs ist mit der an lichtsignalgeregelten Knotenpunkten vergleichbar.</p> <p>Bedenken werden abgelehnt; die richtlinienkonforme Gestaltung sichert die Befahrbarkeit des Kreisverkehrs</p> <p>Vorschlag wird abgelehnt; der Verzicht auf einen überhöht ausgebilde-</p>

Straßenzug	Planung der Verwaltung	Anregungen / Bedenken / Vorschläge	Entscheidung / Begründung
		<p>ring sollen niveaugleich ausgebildet werden.</p>	<p>ten Innenring würde ein Passieren des Kreises in Geradeausrichtung unterstützen, die Geschwindigkeitsdämpfende Wirkung wäre damit dahin.</p>
	<p>Burgstraße zwischen Röhthgener Straße und Bourscheidtstraße im Einbahnbetrieb</p>	<p><i>Bürgerbeteiligung:</i> Der Ortsteil Oberröthgen wird vom Verkehr abgelenkt, die Burgstraße ist von Verkehren mit dem Fahrtziel Autobahnanschlussstelle Eschweiler-West belastet.</p> <p><i>Bürgerbeteiligung:</i> Die Einbahnstraßenregelung hat den Wegfall der heutigen Bushaltestelle Bourscheidtstraße zur Folge.</p>	<p>Bedenken werden abgelehnt; die genannten Verkehre sind hier nicht erwünscht aufgrund angrenzender sensibler Nutzungen, wie Altenheime, Wohnbebauung und Schulweg</p> <p>Bedenken werden abgelehnt; Es ist der Wunsch der ASEAG, eine Verlegung des Linienweges auf den Florinweg vorzunehmen; die Anbindung Oberröthgens an den ÖPNV ist noch zu bewerten.</p>
	<p>Längsparkstreifen entlang des Fahrbahnrandes angeordnet</p>	<p><i>Bürgerbeteiligung:</i> Liefernde LKW halten auf der Fahrbahn und verursachen Rückstaus. Können Ladezonen eingerichtet werden?</p> <p><i>Fa. Henrotte:</i> Einrichtung von zwei Ladezonen zwischen Talstraße und Burgstraße wird benötigt.</p>	<p>Anregung wird aufgenommen; Beschilderung von Ladezonen wird durch die Verkehrsbehörde geprüft.</p>
	<p>Mittelinseln als Fahrbahnteiler und Querungshilfe für Fußgänger teilweise bepflanzt</p>	<p><i>Bürgerbeteiligung:</i> Kann zur Verbesserung des Verkehrsflusses auf die Mittelinseln verzichtet werden?</p> <p><i>Fa. Henrotte:</i> Ist ein Verzicht auf die Grünflächen in den Mittelinseln zur Verbesserung der Überfahrbarkeit möglich?</p> <p><i>BUND:</i> Auf die Mittelinsel-Bepflanzung sollte zu Gunsten seitlicher Baumpflanzungen verzichtet werden.</p>	<p>Anregungen werden tlw. aufgenommen; die Querungsstellen dienen der Verbesserung der Sicherheit der Fußgänger, auf die Begründung wird verzichtet zu Gunsten der Überfahrbarkeit (Rettungsdienste)</p>

Straßenzug	Planung der Verwaltung	Anregungen / Bedenken / Vorschläge	Entscheidung / Begründung
		<p><i>Ordnungsamt:</i> Bei den geplanten Mittelinseln sind die Belange des Schwerlastverkehrs, insbesondere der Großbehältertransporte zu beachten.</p>	
	Grünanlage zw. Haus 58 und 68 wird nicht überplant	<p><i>Fa. Henrotte:</i> Kann die Grünanlage zw. Haus 58 und 68 zum Parkplatz umgebaut werden.</p>	Vorschlag wird abgelehnt; der alte Baumbestand ist vital und schützenswert.
	Mittelinsel in der Einmündung der Odilienstraße bleibt erhalten	<p><i>Fa. Henrotte:</i> Kann die Grünanlage entfallen zur Verbesserung der Situation abbiegender Schwerlastverkehre?</p>	Vorschlag wird abgelehnt; der alte Baumbestand ist vital und schützenswert. Der Bewegungsraum für Kraftfahrzeuge ist ausreichend.
	Mindestbreite der Radwege 1,20 m	<p><i>ADFC:</i> Die Radwege sollten auf 2,00 m aufgeweitet werden, um das Überholen von Radfahrern untereinander zu ermöglichen.</p>	Vorschlag wird abgelehnt; Überholvorgänge unter Radfahrern sind selten und im Einzelfall über den Gehweg möglich.
	Längsparkstreifen mit 2,00 m Breite	<p><i>ADFC:</i> Parkstreifen sollten auf 1,80 m verschmälert werden um die gewonnenen 20 cm dem Radweg zuzuschlagen.</p>	Vorschlag wird abgelehnt; Parkstreifen mit 1,80 m sind nicht mehr richtlinienkonform, mit der reduzierten Parkstreifenbreite haben sich in der jüngeren Vergangenheit Unfallschäden (Außenspiegel) ergeben.
	Einbahnstraße Eisenbahnstraße	<p><i>ADFC:</i> Die Einbahnstraße sollte für den Radfahrer im Gegenverkehr zugelassen werden.</p>	Vorschlag wird abgelehnt; die Radfahrer würden auf die Röhthener Straße unmittelbar vor der EÜ Stichmündung, dort wäre kein sicheres Queren möglich. Die Führung des Radverkehrs über Joh.-Neuman-Straße und Odilienstraße ist weiterhin geeigneter.
	Anrampung des Radweges in der Ein-schleusung der Odilienstraße	<p><i>ADFC:</i> Ein Ersatz der Rampen durch einen durchgehenden Radfahrstreifen wird vorgeschlagen.</p> <p><i>ASEAG:</i> Auf den Abschnitt eines Bordsteinradweges sollte verzichtet werden, der Angebotsstreifen für Radfahrer sollte frühzeitig in der Knotenpunktzufahrt beendet werden.</p>	Vorschlag wird in Teilen aufgegriffen; die Rampen werden als markierter Radfahrstreifen ausgebildet, an dem durchgehenden Angebotsstreifen samt Aufstellbereich für Radfahrer wird festgehalten.

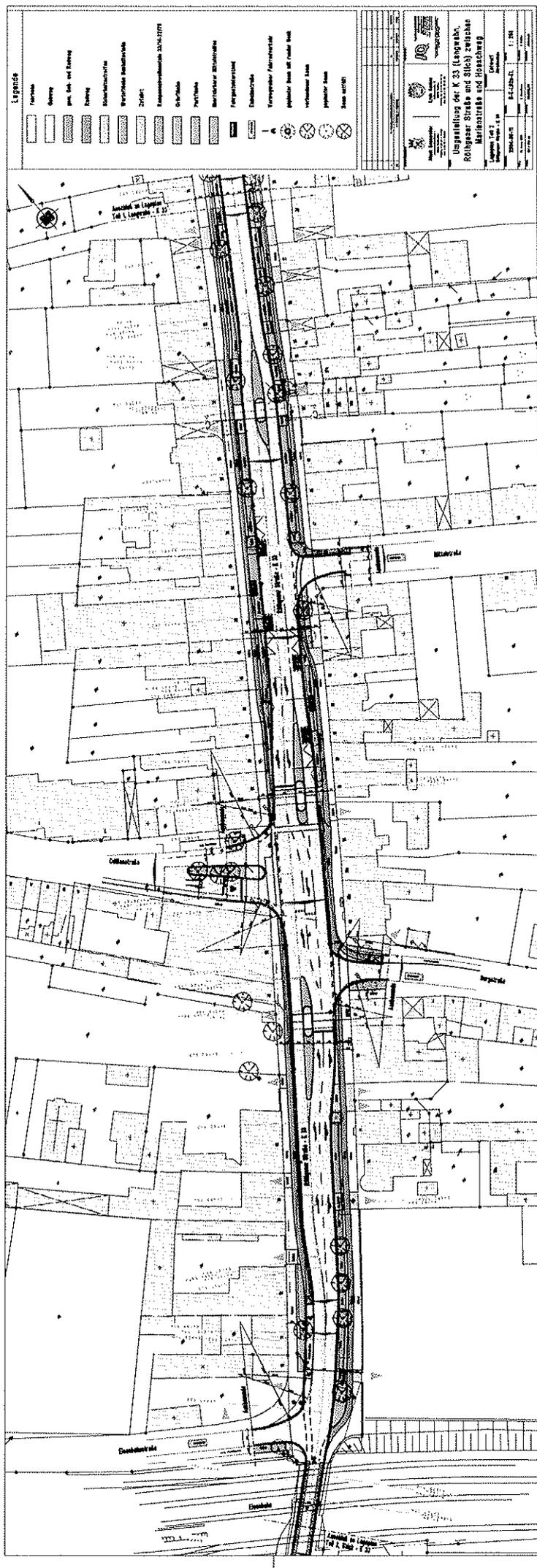
Straßenzug	Planung der Verwaltung	Anregungen / Bedenken / Vorschläge	Entscheidung / Begründung
	<p>Querungsstelle auf Höhe des Hauses 28</p> <p>Einmündungsbereich der Eisenbahnstraße</p>	<p><i>zufahrt beendet werden.</i></p> <p><i>Odilien-Apotheke:</i> Eine Verbesserung der Hof-Zufahrt durch flankierende Grünanlagen wird gewünscht.</p> <p><i>ASEAG:</i> Die Befahrbarkeit für Standardgelenkbusse muss sichergestellt werden.</p> <p><i>Bürgerbeteiligung:</i> Ist eine Führung des Radverkehrs von Süden Richtung Bahnhof geplant?</p> <p><i>Bürgerbeteiligung:</i> Ist eine zweite Tunnelröhre für Radfahrer und Fußgänger denkbar?</p>	<p>Vorschlag wird teilweise aufgegriffen; rechtsseitig wird eine Querungsstelle hergestellt, die nicht beparkt werden kann. Der linksseitige Parkstreifen wird mit Hochborden eingefasst zum Freihalten der Zufahrt.</p> <p>Anregung wird aufgenommen; die Planung wurde auf die Belange des Linienbusverkehrs hin überprüft.</p> <p>Vorschlag wird abgelehnt; die Realisierung ist erst mit Neubau des EU Stich möglich.</p> <p>Vorschlag wird abgelehnt; eine alleinige Finanzierung durch die Stadt ist nicht möglich, weitere Anstrengungen zur Erneuerung der EU Stich werden seitens der Verwaltung unternommen.</p>
<p>Stich zw. EU Stich und Hoeschweg</p>	<p>Eisenbahnüberführungsbauwerk Stich bleibt beim Ausbau unberücksichtigt</p> <p>Anrampung des Radweges in der Einschleusung auf die Fahrbahn</p> <p>Aufweitung der Fahrbahn im Anschluss an der Südseite des EU Stich auf drei Fahrstreifen im Zuge einer (überfahrbaren) Mittelinsel mit Sperfläche</p> <p>Linksabbiegespur auf der nördlichen Zufahrt des Knotens Stich / Florianweg mit einer Breite von 2,75 m</p>	<p><i>ADFC:</i> Kann als Ersatz der Rampen ein durchgehender Radfahrstreifen eingerichtet werden?</p> <p><i>ASEAG:</i> Der Radweg sollte durch einen Radfahrstreifen ersetzt werden.</p> <p><i>ASEAG:</i> Auf die Trennelemente sollte zu Gunsten einer Verlängerung der Abbiegespur verzichtet werden.</p> <p><i>ASEAG:</i> Die Abbiegespur ist für die Belange des Linienverkehrs auf 3,00 m aufzuweiten.</p>	<p>Vorschlag wird abgelehnt; der Abschnitt des Radweges wird bereits im Vorgriff auf den durchlaufenden Radweg nach Erneuerung der EU Stich hergestellt.</p> <p>Vorschlag wird abgelehnt; dem Fahrerzeugführer ist die Verkehrsführung vom EU Stich kommend hin zum Florianweg durch die Einbauten zu verdeutlichen.</p> <p>Vorschlag wird aufgenommen; der Fahrstreifen wird auf 3,00 m verbreitert.</p>

Anlage 11

Lageplan Teil 1 // Langwahn – K 33

Anlage 12

Lageplan Teil 2 // Röhgener Straße.- K 33



Anlage 13

Lageplan Teil 3 // Stich – K 33

