

Sitzungsvorlage

Beratungsfolge

Sitzungsdatum

1.	Beschlussfassung	Planungs-, Umwelt- und Bauausschuss	öffentlich	21.04.2016
----	------------------	-------------------------------------	------------	------------

Optimierung des Radwegenetzes der Stadt Eschweiler - "Eschweiler fährt Rad"

E-Mail von Herrn RM Borchardt (DIE LINKE) vom 04.12.2015

Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 15.02.2016

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt, bei für Radverkehrsplanungen qualifizierten Ingenieurbüros Angebote für ein „Radverkehrskonzept Eschweiler 2018“ einzuholen; die diesbzgl. erforderlichen Mittel werden in die Beratungen für den Haushalt 2017 eingebracht.

Die Verwaltung wird sich bemühen, für eine Veranstaltung zum Thema „Radverkehr“ entsprechende Experten zu gewinnen.

A 14 - Rechnungsprüfungsamt ☒ Gesehen ☐ Vorgeprüft gez. Breuer		Datum: 21.03.2016 gez. i.V. Gödde					
1		2		3		4	
☐ zugestimmt ☐ zur Kenntnis genommen ☐ abgelehnt ☐ zurückgestellt		☐ zugestimmt ☐ zur Kenntnis genommen ☐ abgelehnt ☐ zurückgestellt		☐ zugestimmt ☐ zur Kenntnis genommen ☐ abgelehnt ☐ zurückgestellt		☐ zugestimmt ☐ zur Kenntnis genommen ☐ abgelehnt ☐ zurückgestellt	
Abstimmungsergebnis		Abstimmungsergebnis		Abstimmungsergebnis		Abstimmungsergebnis	
☐ einstimmig ☐ ja		☐ einstimmig ☐ ja		☐ einstimmig ☐ ja		☐ einstimmig ☐ ja	
☐ nein		☐ nein		☐ nein		☐ nein	
☐ Enthaltung		☐ Enthaltung		☐ Enthaltung		☐ Enthaltung	

Sachverhalt:

Mit Mail vom 04.12.2015 unterbreitet Herr RM Borchardt (DIE LINKE) den Vorschlag, zum Thema „Entwicklung eines Fahrradwegenetzes“ einen entsprechenden Experten einzuladen (Anlage 1).

Mit Schreiben vom 15.02.2016 beantragt die SPD-Fraktion im Rat der Stadt Eschweiler eine Optimierung des Radwegenetzes der Stadt Eschweiler; zur Vermeidung von Wiederholungen wird zu den Details des Antrages auf das als Anlage 2 beigelegte Schreiben verwiesen.

Programme – Konzepte – Bauliche Maßnahmen

Seit Jahren gibt es seitens der Stadt Eschweiler Bestrebungen, zusammen mit den anderen Straßenbaulastträgern Landesbetrieb Straßenbau NRW (für die Bundes- und Landesstraßen) und StädteRegion Aachen (für die Kreisstraßen) das Angebot sowohl für den Alltags- als auch für den Freizeitverkehr ständig zu verbessern.

Bereits im Verkehrsentwicklungsplan von 1989 sind im „Radverkehrskonzept“ Schwachstellen aufgezeigt und Verbesserungsvorschläge unterbreitet worden, die z.T. genau in die Richtung zielen, wie es auch Gegenstand des o. a. Antrages ist (Radfahren in Tempo 30 – Zonen, Radverkehrsanlagen im Vorbehaltsnetz, Instandsetzung bestehender Radwege, Radfahren gegen die Einbahnstraße, Radverkehrsführung in Verkehrsknoten, Bike & Ride, Fahrradabstellanlagen, etc.). Die Agenda dieses Konzeptes wurde in der Zwischenzeit zwar sukzessive abgearbeitet, es besteht nach nunmehr 17 Jahren aber trotzdem insgesamt dringender Aktualisierungsbedarf, speziell zum Beispiel zu dem noch relativ neuen Thema „Pedelegs und E – Bikes“.

Es wurden in den letzten Jahren im Zuge des gemeinsam mit der Stadt durchgeführten Aus- und Neubaus von klassifizierten (Bundes-, Landes- und Kreis-) Straßen konsequent separate Radverkehrsanlagen – meist als Radwege auf dem Hochbord zwischen Straße (bzw. Parkstreifen) und Gehweg - gebaut, die den damaligen technischen und Förderrichtlinien und dem damaligen Sicherheitsverständnis entsprachen.

Da auch im noch nicht umgebauten Bestand die weit überwiegende Anzahl an Alltagsrouten entlang dieser Straßen verläuft (z. B. L 223 Dürener Straße, Indestraße, Aachener Straße, K 33 Jülicher Straße, etc.) hat die Stadt hier nur sehr bedingt Einflussmöglichkeiten auf den baulichen Zustand, die Markierung und/oder die Beschilderung, da dies im Wesentlichen von der Finanzlage und den Bauprogrammen der o. a. Baulastträger abhängt. Die Baulast für die Radwege liegt nach dem Bundesfernstraßengesetz bzw. dem Straßen- und Wegegesetz Nordrhein – Westfalen nämlich jeweils beim Baulastträger der Fahrbahn.

Zwischenzeitlich wurden sowohl die einschlägigen Richtlinien als auch die StVO dahingehend geändert, dass unter heutigen Sicherheitsgesichtspunkten eine Führung des Radfahrers auf der Straße favorisiert wird und Radwege heute ein Mindestmaß von 1,60 m Breite und eine (baulich) gute Befahrbarkeit aufweisen müssen, um eine Benutzungspflicht auszulösen. Diese Punkte sind in Eschweiler noch nicht bzw. nur in Teilbereichen umgesetzt. Hier gilt es, in Abstimmung mit den anderen Baulastträgern, der Verkehrsbehörde und der Polizei mittelfristig praktikable Lösungsansätze zu erarbeiten; Lösungen wie z. B. in Aachen mit einem (zu schmalen, rot gepflasterten) Radweg auf dem Hochbord, der als „Fußweg, Radfahrer frei“ beschildert ist und einem zusätzlichen markierten Radfahr- bzw. Schutzstreifen auf der Fahrbahn können nur als ein – wenn auch nicht optimaler - Lösungsansatz betrachtet werden. In diesem Zusammenhang ist die gesamte Konzeption von Radverkehrsanlagen entlang von Hauptverkehrsstraßen als Rückgrat des Alltagsnetzes mit den anderen Baulastträgern völlig neu zu überdenken.

Im Netz der Gemeindestraßen wurden Radverkehrsanlagen nur vereinzelt an verkehrswichtigen Straßen (z. B. Erich – Berscheit - Straße, Bergrather Straße, Nothberger Straße, Wardener Straße) angelegt; im Bereich der Erschließungs- bzw. Wohnstraßen, d. h. in den Tempo 30 – Zonen, soll der Radfahrer mit dem motorisierten Verkehrsteilnehmer auf der Fahrbahn fahren. Nur in einigen wenigen Straßen wurde das Fahren gegen die Einbahnstraßenrichtung zugelassen.

Fahrradabstellanlagen wurden bei Neubaumaßnahmen an verkehrswichtigen Punkten vor allem in der Innenstadt eingerichtet, an ÖPNV/SPNV – Verknüpfungspunkten und am Blaustein - See wurden sogar abschließbare „Fahrradgaragen“, zusätzlich am Blaustein – See Akkuladestationen für Pedelegs bzw. E – Bikes installiert.

Außerhalb der bebauten Gebiete wurden vor allem im Zuge der Grünmetropole – in einem gemeinsamen Förderprojekt mit der StädteRegion Aachen - neue Radwege entlang der Inde und im Stadtwald neu gebaut oder ertüchtigt; im Wesentlichen wird das Freizeitrouthenetz und damit auch die anderen „Themenrouten“ allerdings über bestehende Wirtschafts- und Waldwege geführt.

Routenführung – Beschilderung – Kartographie

Sinnvollerweise – weil aufgrund der typischen Wegelängen meist im überörtlichen oder sogar regionalen Bereich – wurde die Ausschilderung von Radrouten auf Landes- bzw. StädteRegionsebene (bzw. am Übergang zum Kreis Düren, d. h. zu den Gemeinden Aldenhoven, Inden und Langerwehe hin durch die Entwicklungsgesellschaft indeland GmbH) gebündelt. Dabei wurden selbstverständlich die kommunalen Belange engstens mit eingebunden, d. h. innerörtliche Ziele wurden auf Wunsch der jeweiligen Kommunen mit aufgenommen. So entstand das „landesweite Radverkehrsnetz“ mit seiner charakteristischen Beschilderung mit roter Schrift auf weißem Grund (www.radverkehrsnetz.nrw.de).

Mit der Realisierung des landesweiten Radverkehrsnetzes wurde ein flächendeckendes System von fahrradfreundlichen Achsen mit einem einheitlichen Wegweisungssystem ausgestattet. Das Radverkehrsnetz NRW verbindet alle Städte und Gemeinden des Landes mit einer einheitlichen Wegweisung für den Radverkehr. Die Zentren der Kommunen sowie die Bahnhöfe (selbstverständlich auch die der **euregiobahn**) werden auf möglichst kurzen und direkten Wegen miteinander verknüpft. Es handelt sich um das Netz, das primär dem täglichen Bedarf dient, z. B. für Fahrten zur Arbeit oder zum Einkauf. Zusätzlich berücksichtigt es die Belange des Freizeitfahrens, indem dieses Netz um hochwertige und überregionale touristische Routen ergänzt wird. Das landesweite Radverkehrsnetz bildet das Rückgrat der Radwegweisung in NRW. Lokale und regionale Ergänzungen und Verdichtungen durch die Städte und Gemeinden werden in Zukunft mit Unterstützung des Landes im einheitlichen System erfolgen.

Seit Sommer 2003 wird der Radroutenplaner im Internet (www.radroutenplaner.nrw.de) angeboten, mit dem man sich durch Eingabe von Start-, Ziel- und Zwischenpunkten eigene Touren unter verschiedenen Gesichtspunkten zusammenstellen kann. Hierzu gehören z. B. touristische Aspekte wie die wichtigsten Sehenswürdigkeiten, die topographischen Verhältnisse, Rast- und Übernachtungsmöglichkeiten oder An- und Abreisemöglichkeiten mit der Bahn.

Das landesweite Radverkehrsnetz wird durch städtereigene bzw. indeland - Radrouten ergänzt. Dabei vereinfacht das in der StädteRegion Aachen flächendeckend vorhandene Knotenpunktsystem die Orientierung und erleichtert die individuelle Zusammenstellung der Routen. Dazu tragen ausgewählte Schnittpunkte, die sogenannten Knotenpunkte, eine Nummer. An diesen Punkten geben Informationstafeln einen Überblick über das Radwegenetz. Zwischen den Punkten wird die Nummer des nächsten Knotenpunktes als Einschubschild mitgeführt.

Während in der Vergangenheit die Euphorie für verschiedene Themenrouten groß war und in der Folge eine Vielzahl von solchen Routen kreiert und mit Einschüben unter den Wegweisern ausgeschildert wurde, diese in der Folge dann aber weder in ihrem baulichen Zustand, noch in der zugehörigen Beschilderung noch in der kartographischen Begleitung in einem akzeptablen Zustand gehalten werden konnten, hat man sich auf StädteRegionsebene heute auf die sog. „Premiumprodukte“ konzentriert, d. h. für den Bereich der Stadt Eschweiler auf die „Grünroute“ und die „Wasserburgenroute“. Die frühere Aachener Burgenroute, die ebenfalls mit dem Symbol der Wasserburgenroute ausgeschildert war, wurde zwischenzeitlich demontiert. Eine neue touristische Route, die „Energieroute“ befindet sich derzeit in der Projektierung bei der StädteRegion Aachen.

Von der StädteRegion Aachen, die sowohl den Ausbau als auch die Unterhaltung und die Öffentlichkeitsarbeit koordiniert, wurde in der Vergangenheit bereits eine Vielzahl an fahrradbezogenen Printprodukten (Tourenguide, Fahrradkarte, Flyer, etc.) herausgegeben.

Im Internet bietet der Radroutenplaner (www.staedtereion-aachen.de, Freizeit & Tourismus ? Radfahren in der StädteRegion Aachen) umfangreiche Informationsmöglichkeiten zum Thema „Fahrradfahren“ in der StädteRegion Aachen. Hier können - auch ausschnittsweise - Pläne und Karten heruntergeladen und ausgedruckt werden. Wegen der z. T. hohen Fluktuation der Informationen, was z. B. Sehenswürdigkeiten, Gastronomie, Highlights entlang der Strecke, aber auch Aussagen zur baulichen Qualität von Streckenabschnitten (mangelhafte Unterhaltung, Baustellen, Umleitungen, etc.) anbetrifft, ist man immer mehr von den – weil häufig auch nur in kleiner Auflage erstellten und dann relativ teuren - Printprodukten abgegangen und stellt für die immer Internet – affinere fahrradfahrende Bevölkerung hervorragende individuell konfigurierbare Kartenoutputs zur Verfügung.

Neben dem behördlichen Online-Angebot existieren diverse zum Teil auch private Initiativen zum Publizieren von Routen im Internet; das Portal GPSies.com aus Berlin verzeichnet z. B. knapp 400.000 registrierte Nutzer und derzeit 3,5 Mio. Strecken (für unterschiedliche Aktivitäten).

Eine Aufgabe für die Stadt sollte es in der Zukunft daher u. a. sein, verstärkt in eben diesen Online-Portale das kommunale Angebot an Radrouten einzupflegen und die digitalen Kartenwerke (Google Maps, OpenStreetMap, Openmtbmap etc.) auf Richtigkeit und Vollständigkeit zu überprüfen und sich an deren Korrektur und Fortschreibung aktiv zu beteiligen.

Finanzielle Auswirkungen:

Die Instandhaltung der kommunalen Radwege (incl. Beschilderung, Markierung, etc.) wird aus dem Sachkonto 52420100 (Produkt 125410101) „Unterhaltung Straßen, Wege, Plätze“ bestritten. Aus diesem Sachkonto muss die gesamte Unterhaltung für 206 km kommunale Straßen, 54,5 km Rad- bzw. Rad-/Gehwege und 208 km Wirtschaftswege bestritten werden. 2015 standen auf diesem Sachkonto 700.000,00 €, 2016 stehen nur noch 200.000,00 € zur Verfügung.

Personelle Auswirkungen:

Die Thematik „Fahrradverkehr“ wird bei der Abteilung für Straßenraum und Verkehr von den im Bereich „Tiefbau“ tätigen Sachbearbeitern mit betreut. Einen Radverkehrsbeauftragten (61.1 Straßenbau und Verkehrslenkung) sowie einen zusätzlichen Fachmann für den Fahrradtourismus (85.2 Mobilität, Strukturentwicklung und Tourismus) wie bei der StädteRegion Aachen gibt es bei der Stadt Eschweiler nicht.

Von daher dürfte nachvollziehbar sein, dass eine optimale Unterhaltung des Radverkehrsnetzes sowohl aus personellen als auch aus finanziellen Gründen nicht prioritär zu leisten ist.

Anlagen:

E-Mail RM Borchardt (DIE LINKE) vom 04.12.2015

Antrag SPD-Stadtratsfraktion vom 15.02.2016