ESCHWEILERS KLIMASCHUTZTEILKONZEPT MOBILITÄT (ESKLIMO)

HIER: ZWISCHENERGEBNISSE ZUM AKTUELLEN PROJEKTSTAND (NOVEMBER 2018)

DR.-ING. KATJA ENGELEN
CLAUDIA MAXIMINI, M.A.

Eschweiler, den 22.11.2018

ESCHWEILER
mit Energie in die Zukunft!

Dieses Dokument ist urheberrechtlich geschützt. Es ist Bestandteil einer Präsentation und ohne mündliche Erläuterung unvollständig. Alle Rechte liegen bei BSV © 2018

BAUSTEINE

Analyse und Handlungskonzepte zu folgenden Themen

1. Radverkehr
2. Fußverkehr
3. ÖPNV
4. Teilkonzept Eschweiler-West
5. Teilkonzept Dürwiß
6. Teilkonzept Rathaus-Quartier
7. KEP-Dienste
8. Fließender Kfz-Verkehr
   (Verkehrsmodell Analyse, Prognose-Nullfall, Prognose-Planfall)
9. Energie- und THG-Bilanz
   (Analyse, Referenzszenario, Klimaschutzszenario)

sowie Bausteine Verstetigung, Controlling und Kommunikation

Dieses Dokument ist urheberrechtlich geschützt. Es ist Bestandteil einer Präsentation und ohne mündliche Erläuterung unvollständig. Alle Rechte liegen bei BSV © 2018

RADVERKEHR

Wunschliniennetz

Verbindungen…

- … der Stadtteile zur Stadtmitte
- … zwischen benachbarten Stadtteilen,
- … zu benachbarten Kommunen (Mittel-/ Oberzentren)

Dieses Dokument ist urheberrechtlich geschützt. Es ist Bestandteil einer Präsentation und ohne mündliche Erläuterung unvollständig. Alle Rechte liegen bei BSV © 2018

RADVERKEHR

Hierarchisierung

- **Hauptrouten**
  - Verbindungsfunktion
  - direkte Verbindungen entlang von Hauptverkehrsstraßen
  - hohe Ausbauqualität (Breite, Oberfläche, Beleuchtung)
- **Nebenrouten**
  - Verbindungs- und Erschließungsfunktion
  - parallel verlaufende attraktive Alternativrouten abseits der verkehrswichtigen Straßen ohne großen Umweg
  - hohe Ausbauqualität (v ≤ 30 km/h, Breite, Oberfläche, Beleuchtung)
- **Freizeitrouten**
  - Aufenthalts- und Erlebnisfunktion
  - selbständig sowie überwiegend anbaufrei geführte Verbindungen
  - Ausbauqualität abhängig von Nutzung

Hauptroute: Dürener Str.

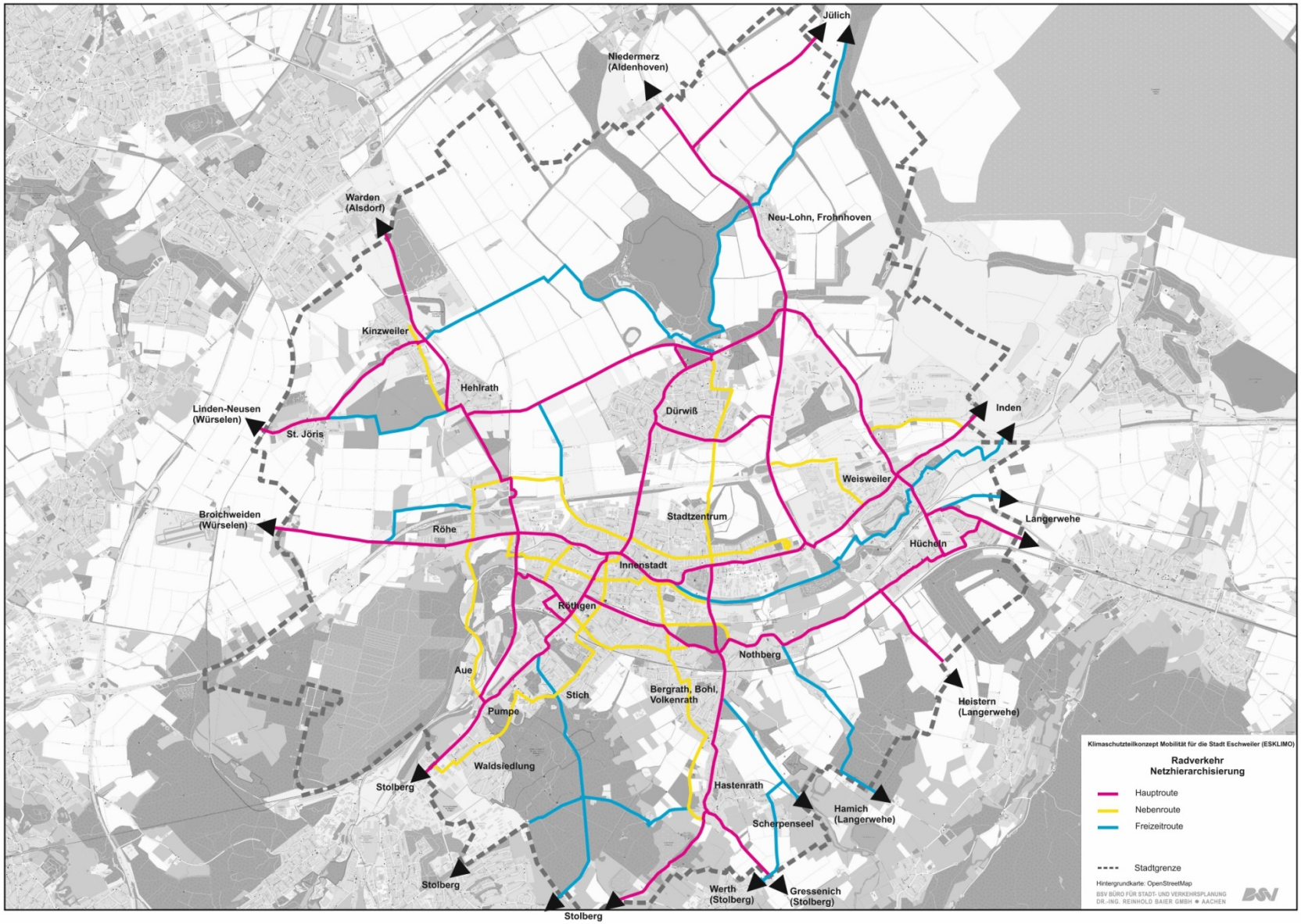
Nebenroute: Peter-Paul-Str.

Freizeitroute: Golfplatz Kinzweiler

Dieses Dokument ist urheberrechtlich geschützt. Es ist Bestandteil einer Präsentation und ohne mündliche Erläuterung unvollständig. Alle Rechte liegen bei BSV © 2018

RADVERKEHR

Hierarchisierung des Radverkehrsnetzes → Priorisiertes Radverkehrsnetz

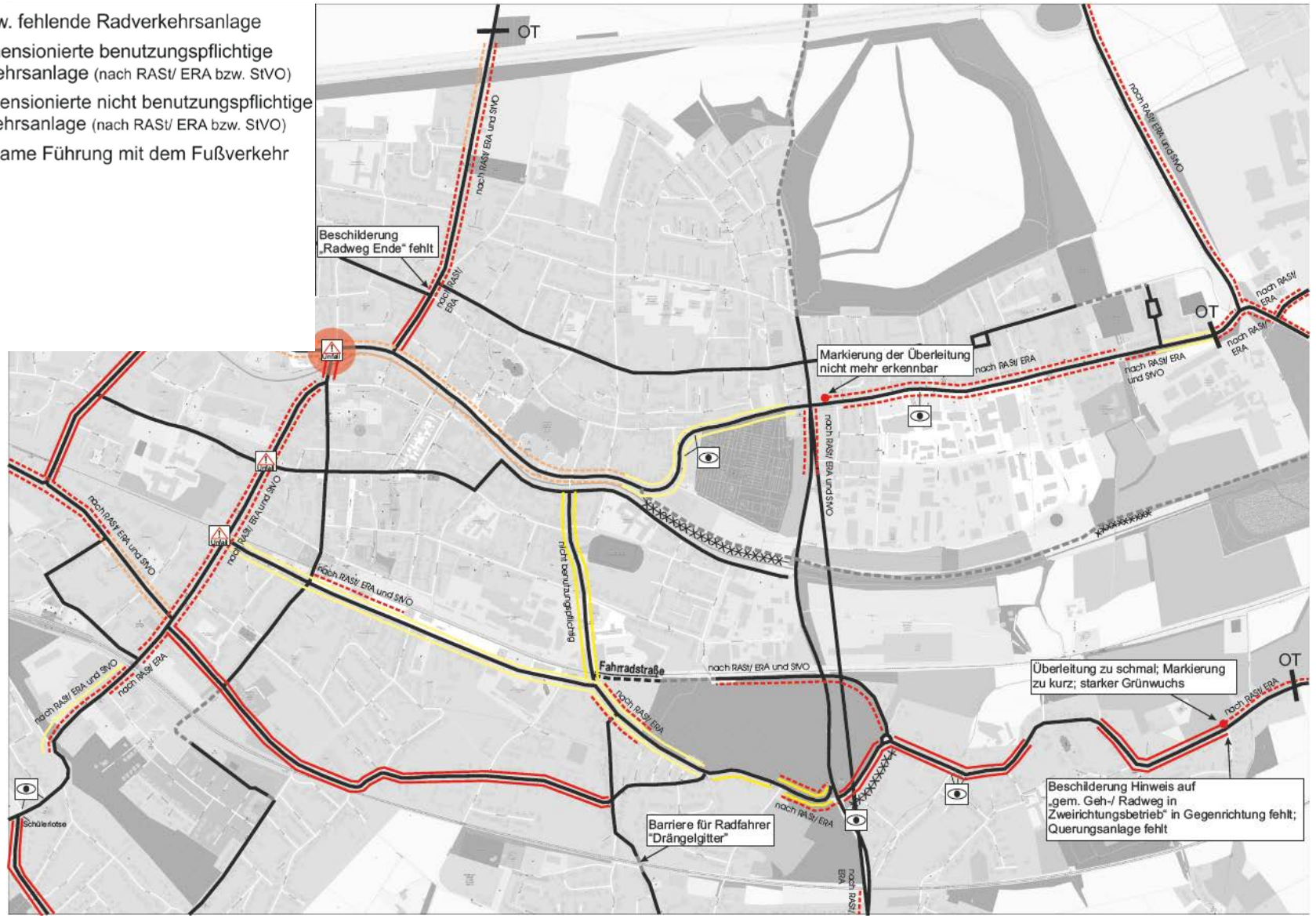


Dieses Dokument ist urheberrechtlich geschützt. Es ist Bestandteil einer Präsentation und ohne mündliche Erläuterung unvollständig. Alle Rechte liegen bei BSV © 2018

RADVERKEHR

Mängelplan (hier: Innenstadt)

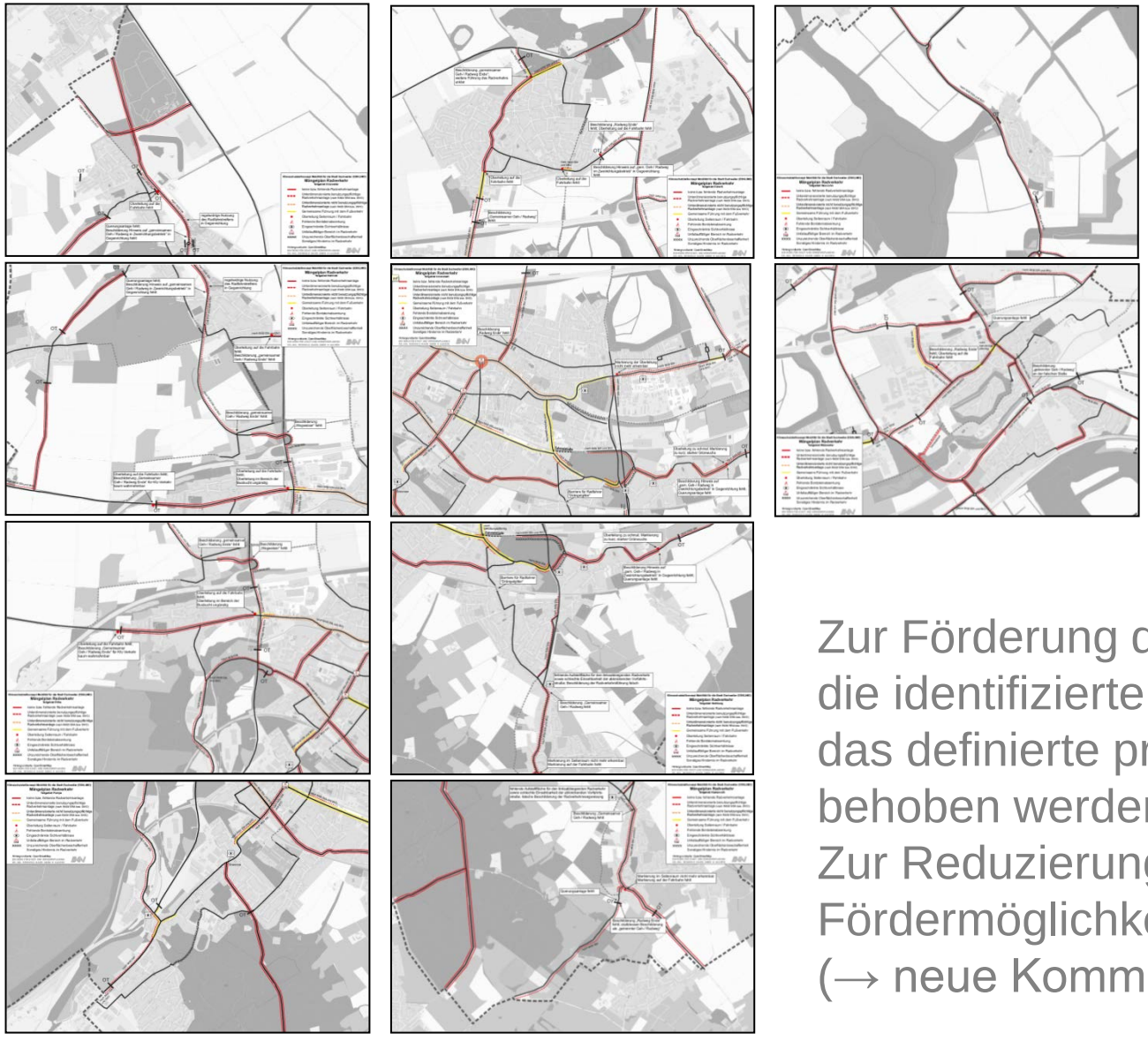
- keine bzw. fehlende Radverkehrsanlage
- Unterdimensionierte benutzungspflichtige Radverkehrsanlage (nach RASt/ ERA bzw. StVO)
- Unterdimensionierte nicht benutzungspflichtige Radverkehrsanlage (nach RASt/ ERA bzw. StVO)
- Gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr



Dieses Dokument ist urheberrechtlich geschützt. Es ist Bestandteil einer Präsentation und ohne mündliche Erläuterung unvollständig. Alle Rechte liegen bei BSV © 2018

RADVERKEHR

Mängelplan (restliches Stadtgebiet Eschweiler)



Zur Förderung des Radverkehrs müssen die identifizierten Mängel zumindest für das definierte priorisierte Radverkehrsnetz behoben werden.
Zur Reduzierung der Kosten können Fördermöglichkeiten genutzt werden (→ neue Kommunalrichtlinie des Bundes).

Dieses Dokument ist urheberrechtlich geschützt. Es ist Bestandteil einer Präsentation und ohne mündliche Erläuterung unvollständig. Alle Rechte liegen bei BSV © 2018

RADVERKEHR

	ESKLIMO
Priorisiertes Radverkehrsnetz	- Entwicklung eines differenzierten, dichten und geschlossenen Alltagsnetzes für Radfahrer - Sicherung des Radfahrens an Hauptverkehrsstraßen, in verkehrsruhigen Straßen und auf Routen abseits von Straßen - das priorisierte Radverkehrsnetz deckt die Routen des Schülerradverkehrs zu weiterführenden Schulen sowie Routen zur Innenstadt und Stadtteilzentren ab, Anschlüsse an das Freizeitwegenetz sind zu berücksichtigen - Vorbehaltsnetz soll hinsichtlich Erhaltung und Pflege vorrangig behandelt werden
Priorisiertes Radverkehrsnetz, innerorts/angebaut	- Ziel: separate Führung des Radverkehrs (Radfahrstreifen, Radweg) unter Berücksichtigung der Kontinuität - Schutzstreifen sind Minimalstandard - wenn keine getrennte Führung möglich ist, dann bei schwachen Fuß-/Radverkehrsstärken (max. 70 Fuß+Rad in Spitzenstunde bei einer Breite von 2,50 m) eine gemeinsame Führung (gemeinsamer Geh-/Radweg, Gehweg Radfahrer frei) - wenn getrennte Führung möglich ist, dann die bestehende Seitenraumführungen (gemeinsamer/getrennter Geh-/Radweg) mit Aufhebung der Benutzungspflicht als zusätzliches Angebot für unsichere Radfahrer beibehalten
Priorisiertes Radverkehrsnetz, außerorts/anbaufrei	- wenn Hauptroute oder bei schwierigen verkehrlichen Situationen (u. a. hohe Geschwindigkeiten, viel Schwerverkehr), dann einseitiger Geh-/Radweg (Zweirichtungsbetrieb) als Mindeststandard
Tempo 30	- Radverkehr im Mischverkehr - wenn Nebenroute, dann ist die Einrichtung einer Fahrradstraße zu prüfen

Dieses Dokument ist urheberrechtlich geschützt. Es ist Bestandteil einer Präsentation und ohne mündliche Erläuterung unvollständig. Alle Rechte liegen bei BSV © 2018

RADVERKEHR

	ESKLIMO
Einbahnstraßen	- wenn Haupt-Nebenroute, dann Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung freigeben - wenn keine ausreichende Begegnungsbreite vorhanden, dann Möglichkeiten zur Umgestaltung ohne Umbau prüfen (z. B. Entfernung von Parkständen, Einrichtung einer Fahrradstraße) - wenn Umgestaltung ohne Umbau nicht möglich, dann Möglichkeiten zur Umgestaltung mit Umbau prüfen - Freigabe einer Einbahnstraße für den Radverkehr stets mit öffentlicher Informationskampagne zur besseren Wahrnehmung und Akzeptanz umsetzen
Knotenpunkte	- an signalisierten Knotenpunkten von Hauptverkehrsstraßen werden bei einer Seitenraumführung die nicht abgesetzte Radfahrerfurt und bei Führung auf der Fahrbahn das direkte Linksabbiegen bevorzugt - in untergeordneten Zufahrten von signalisierten Knotenpunkten sollen vorgezogene und nach Möglichkeit aufgeweitete Aufstellbereiche für Radfahrer angelegt werden - bei einer Seitenraumführung am Knotenpunkt ist für Radfahrer eine Nullabsenkung vorzusehen (gemeinsam mit Rollstuhlfahrern, aber getrennt vom Fußgänger, für den als taktiles Element eine 3 cm Bordkante vorzusehen ist)

nicht abgesetzte Radfahrerfurt

vorgezogener aufgeweiteter Aufstellbereich

Nullab-senkung

Dieses Dokument ist urheberrechtlich geschützt. Es ist Bestandteil einer Präsentation und ohne mündliche Erläuterung unvollständig. Alle Rechte liegen bei BSV © 2018

RADVERKEHR

	ESKLIMO
Querungshilfen	- auf der Strecke möglichst Mittelinsel oder Lichtsignalanlage (Fußgängerüberwege sind zu Fuß zu benutzen!) - wenn Haupt-/Nebenrouten, dann aus Verkehrssicherheitsgründen keine Lichtsignalanlagen mit Anforderung anordnen (Gefahr von Rotläufer/-fahrer) - in Knotenpunkten an wartepflichtigen Zufahrten können neben Fußgängerüberwegen Radfahrfurten angelegt werden (üblich z. B. bei Kreisverkehren) - bei einer Seitenraumführung an Querungsstellen ist für Radfahrer eine Nullabsenkung vorzusehen (gemeinsam mit Rollstuhlfahrern, aber getrennt vom Fußgänger, für den als taktiles Element eine 3 cm Bordkante vorzusehen ist)
Fahrradparken	- an publikumsintensiven Einrichtungen und bedeutenden ÖPNV-Haltepunkten (Bus/Bahn) sind sichtbar ausreichend diebstahlgesicherte und wettergeschützte Abstellanlagen anzuordnen - Bedarf an Abstellanlagen ist regelmäßig zu überprüfen (Zählung der abgestellten Fahrräder; ermöglicht auch Markierung von defekten Fahrrädern) - Anlehnbügel als Minimalstandard einer Fahrradabstellanlage - in Bezug auf die Abstände der einzelnen Fahrradstellplätze sollen Lastenfahrräder und Fahrradanhänger Berücksichtigung finden

Mittelinsel

Lichtsignalanlage mit Anforderung

Dieses Dokument ist urheberrechtlich geschützt. Es ist Bestandteil einer Präsentation und ohne mündliche Erläuterung unvollständig. Alle Rechte liegen bei BSV © 2018

AUSBLICK

Noch ausstehende Arbeiten zum Handlungsfeld Radverkehr

- Gespräche mit Vertretern der weiterführenden Schulen zum Thema Radverkehr (Dezember 2018)
- Ableitung von konkreten Maßnahmen auf Grundlage der Mängelpläne (Maximalempfehlungen für den Ausbau des Radwegenetzes) (Januar 2019)
- Überprüfung dieser Handlungsempfehlungen vor Beschluss des ESKLIMO (Verwaltungsintern, Steuerungsgruppe) (Februar 2019)
- Kostenschätzung für die überprüften Handlungsempfehlungen (März 2019)

→ die anderen Arbeitspakete werden parallel mitgeführt

Zeitplan

- Ende Förderzeitraum derzeit: 31.01.2019
- Projektverlängerung wurde beantragt (bis 31.05.2019, mindestens jedoch bis zum 31.03.2019); Rückmeldung steht noch aus

Dieses Dokument ist urheberrechtlich geschützt. Es ist Bestandteil einer Präsentation und ohne mündliche Erläuterung unvollständig. Alle Rechte liegen bei BSV © 2018

BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG DR.-ING. REINHOLD BAIER GMBH

HANBRUCHER STRASSE 9
D-52064 AACHEN
TELEFON 0241 70550-0
TELEFAX 0241 70550-20
MAIL@BSV-PLANUNG.DE
WWW.BSV-PLANUNG.DE
UST-IDNR. DE 121 688 630

in Zusammenarbeit mit

energielenker
Beratungs GmbH
AirportCenter II
Hüttruper Heide 90
48268 Greven

Jens Stachowitz
Kommunalberatung
Liebigstraße40
44139 Dortmund

Dieses Dokument ist urheberrechtlich geschützt. Es ist Bestandteil einer Präsentation und ohne mündliche Erläuterung unvollständig. Alle Rechte liegen bei BSV © 2018