

# Sitzungsvorlage

## Beratungsfolge

## Sitzungsdatum

1.	Beschlussfassung	Planungs-, Umwelt- und Bauausschuss	öffentlich	07.04.2022
2.	Kenntnisgabe	Beirat für Inklusion und gesellschaftliche Teilhabe	öffentlich	24.05.2022

## ESKLIMO // Fahrradstraßen

### Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss nimmt die Planung zu den Velorouten 2 und 4 (vgl. Anlagen 02 – 09) zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung mit der Umsetzung.

A 14 - Rechnungsprüfungsamt <input checked="" type="checkbox"/> Gesehen <input type="checkbox"/> Vorgeprüft  gez. Breuer _____		Datum: 24.03.2022  gez. Leonhardt                      gez. Kaever			
<b>1</b>		<b>2</b>		<b>3</b>	
<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
<b>Abstimmungsergebnis</b>		<b>Abstimmungsergebnis</b>		<b>Abstimmungsergebnis</b>	
<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:**

### **Allgemeines**

Gem. Beschluss des Stadtrates vom 03.12.2019 (Vorlage 309/19) wurde Eschweilers Klimaschutzteilkonzept Mobilität (ESKLIMO) als Handlungsfahrplan für die Verkehrsplanung und –entwicklung beschlossen. Der Stadtrat beauftragte die Verwaltung mit der Umgestaltung verschiedener Straßen zu sog. Fahrradstraßen. Die hierfür erforderlichen Planungsleistungen werden durch das Stadt- und Verkehrsplanungsbüro SVK - Kaulen, Aachen erbracht. Hintergrund der Maßnahmen ist eine Verlagerung im Gesamtverkehrsaufkommen zu Gunsten der klimafreundlichen Mobilitätsformen. Die Maßnahmen sollen dazu beitragen den Radverkehrsanteil am Verkehr von bisher 6% auf 17% zu erhöhen.

Die Vielzahl der umzugestaltenden Straßen machte eine Gliederung und Priorisierung in Gruppen erforderlich, um die finanzielle Belastung haushaltsverträglich zu gestalten und auch die verkehrlichen Beeinträchtigungen durch die Bautätigkeit gering zu halten.

Der größte Nutzen für die Einrichtung von Fahrradstraßen wird an den Straßen gesehen, an denen sich weiterführende Schulen befinden. Hier sind rein zahlenmäßig die meisten Fahrten mit Fahrrädern vorhanden und darüber hinaus noch weitere Potentiale (bei Schülern und Lehrern) zu heben, die bisher aus verschiedensten Gründen auf die Nutzung von Fahrrädern verzichtet haben. Entsprechend wurden die Velorouten 2 und 4 (vgl. Anlage 1) als erste Priorität ausgewählt. Die Planungen an den weiteren in der Anlage gezeigten Velorouten dauern noch an. Inhaltlich orientieren sie sich eng an den in dieser Vorlage gezeigten Gestaltungsprinzipien, die im Bedarfsfall an örtliche Gegebenheiten angepasst werden.

Im Juli 2020 wurde der Einplanungsantrag „Maßnahmen zur Verbesserung der Radinfrastruktur im Stadtgebiet: Einrichtung von Fahrradstraßen“ bei der Bezirksregierung Köln eingereicht. Dort wird das Vorhaben unter dem Ordnungsmerkmal 2020 20 334 geführt. Im ersten Quartal 2022 wird ein Förderantrag bei der Bezirksregierung Köln gestellt. Beantragt wird eine finanzielle Unterstützung für die Einrichtung der Fahrradstraßen. Gemäß den Förderrichtlinien des Sonderprogramms Stadt & Land sind die geplanten Arbeiten förderfähig in Höhe von 90%. Dabei entfallen ab 2022 75% auf Bundesmittel. Das Land NRW stockt mit 15% auf den genannten Förderanteil auf. Um keine Verzögerung, die Realisierung des Vorhabens betreffend, zu verursachen, wird mit der Einreichung des Förderantrags auch um Genehmigung eines förderunschädlichen vorzeitigen Baubeginns gebeten.

Die Ausführungsunterlagen und Ausschreibungsunterlagen werden unmittelbar im Anschluss an die Ausschusssitzung erstellt. Den Beschluss dieser Vorlage vorausgesetzt, kann eine Ausschreibung unmittelbar erfolgen. Die bauliche Umsetzung der Velorouten 2 und 4 wird für den Juli 2022 angestrebt, da in den Sommerferien erwartungsgemäß mit geringem Verkehr vor den anliegenden Schulen gerechnet werden kann.

Im Verlauf der Route 2 befindet sich u.a. die Eichendorffstraße. In der Straße ist gemäß dem Abwasserbeseitigungskonzept die Kanalisation zu erneuern. Der Zustand der Fahrbahn macht ebenfalls eine grundhafte Sanierung erforderlich. Die Straße erfährt daher einen Vollausbau einschließlich erforderlicher Versorgungsträgerarbeiten und der Erneuerung der Straßenbeleuchtung. Hier wurde aktuell der Auftrag zur Kanal- und Straßenbauplanung erteilt. Die Straßenbauplanung wird auf die Erfordernisse der Fahrradstraße hin abgestimmt. Das beauftragte Planungsbüro ist hierüber entsprechend instruiert. Die Bauarbeiten in der Eichendorffstraße werden 2023 und 2024 erfolgen. Dies bedeutet, dass die Veloroute 2 bis zum Abschluss der Arbeiten unvollständig sein wird. Für die Dauer der Bauarbeiten kann eine gute Umleitungsstrecke für den Radverkehr über Preyerstraße, Gartenstraße und An Wardenslinde ausgewiesen werden.

### **Gestaltung**

In der Stadt Eschweiler bestehen bereits seit den 80er Jahren des vergangenen Jahrhunderts zwei Fahrradstraßen. Zum einen handelt es sich um ein kurzes Stück Straße das von der Bergrather Straße nach Osten abgeht auf Höhe der Einmündung der Talstraße. Eine ca. 4m breite gerade Asphaltfahrbahn, einseitig bebaut, die dann in den kombinierten Rad-/Fußweg in Richtung Cäcilienstraße übergeht. Zum zweiten ist die Pfarrer-Appelrath-Straße eine Fahrradstraße. Sie ist rund 4m breit und in Pflaster gebaut. Im Eschweiler Umland ist allen voran die Stadt Aachen bei der Einrichtung von Fahrradstraßen aktiv. Eine erste Fahrradstraße wurde

unlängst in Stolberg (Hammstraße) eingerichtet. Verschiedene Straßen wurden dort in der jüngeren Vergangenheit zu Fahrradstraßen umgestaltet. Deren „Design“ erfolgte jeweils auf Basis eines Gestaltungsleitfadens. Bei der Festlegung der Gestaltung der Fahrradstraßen Eschweilers wurde sich am Leitfaden der Stadt Aachen orientiert. Die Gestaltung von Fahrradstraßen ist in Deutschland nicht einheitlich geregelt. In der Vergangenheit wurden in verschiedenen Städten zum Teil sehr unterschiedliche Wege beschriftet, Fahrradstraßen optisch den Verkehrsteilnehmern zu verdeutlichen. Unter Beteiligung von Polizei, Verkehrsbehörde, Tiefbau- und Ordnungsamt führte das Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen einen Arbeitskreis durch in dem auf Basis bekannter Gestaltungen deren Vor- und Nachteile erörtert und einvernehmlich unter den Beteiligten besprochen wurden.

Anhand dieser „Eschweiler - Standards“ wurden die für die Umgestaltung vorgesehenen Straßenzüge überprüft, ob diese dort u. a. mit Blick auf die verfügbare Breite im Straßenraum anwendbar sind und ob und – falls ja – in welchem Umfang Einschränkungen etwa für den Fußverkehr oder den ruhenden Verkehr daraus folgen.

In der Hauptsache erfolgt die Gestaltung der Fahrradstraße mittels Verkehrszeichen und Markierung. Als Markierungsfarbe wird weiß verwendet und im Unterschied zum Beispiel zu einzelnen Fahrradstraßen in Aachen auf eine Einfärbung der Fahrbahn in roter Farbe verzichtet. Als Gründe hierfür sind aufzuführen, dass die Einfärbung einen erheblichen Kostenfaktor darstellt, die verschiedenen am Markt gängigen Techniken zur Flächenfärbung auf Dauer keine überzeugende Qualität haben, da sie verblassen, abplatzen und verschmutzen. Spätestens im Falle von Reparaturarbeiten etwa der Versorgungsträger entsteht das Problem, dass die Wiederherstellung aufgrund der fehlenden Verfügbarkeit der Materialien in Kleinmengen in der Regel scheitert. Das Einfärben des Asphalt in Rot sei ebenfalls erwähnt. Qualitativ mag dies das derzeitige Optimum darstellen, ist allerdings auch entsprechend teuer, da die Deckschicht der Straße in einer Stärke von rund 4cm abzufräsen ist und durch den Rotasphalt zu ersetzen ist. Für den Fall, dass bestimmte Abschnitte einer Fahrradstraße zukünftig ein Sicherheitsproblem zeigen, wäre der Einsatz von flächenhaftem Rot erneut zu prüfen. Die Beschilderung der Fahrradstraße, die Vorfahrtsregelung an Einmündungen und Kreuzungen wird durch die StVO geregelt. Fahrradstraßen sollen dabei bevorrechtigt werden, um die Reisegeschwindigkeit auf ihnen zu erhöhen und den Kraftaufwand für das erneute Anfahren nach einem Vorfahrt-gewähren zu vermeiden. Die Verkehrsregelung ist aber an jedem einzelnen Knotenpunkt zu prüfen, um in erster Linie einen sicheren Verkehrsablauf zu gewährleisten.

Um den Beginn der Fahrradstraße zu verdeutlichen, werden an den Anfängen der Fahrradstraßen Baumtore vorgesehen. Durch die Einengung der Straße wird dem Kfz-Verkehr die Wartepflicht auf insbesondere Radfahrer baulich verdeutlicht. Ein hier platziertes großes Piktogramm weist auf die Fahrradstraße hin.

Die Fahrradstraße selbst gliedert sich in die Fahrbahn, die im Beidrichtungsverkehr eine Breite von 4,10 – 5,30m aufweisen muss und beidseitigen Sicherheitstrennstreifen von 0,75 (in Ausnahmefällen 0,50m) Breite. Die Trennstreifen werden mit durchgezogenem weißen Schmalstrich hergestellt. Auf der Fahrbahn wird im Abstand von rd. 50m ein großes Fahrrad-Piktogramm markiert um den Verkehrsteilnehmern die Fahrradstraße zu verdeutlichen. In Einbahnstraßen, etwa der Uferstraße, erfolgt eine Gliederung der Straße, dass eine Nutzung der Einbahnstraße für den Radfahrer auch in Gegenrichtung über den Schutzstreifen möglich ist. Bei langen Teilabschnitten der einzelnen Strecken wurden ergänzende Einengungen geplant, die die Einhaltung der Verkehrsregeln unterstützen sollen, weil etwa das Überholen erschwert wird. Ferner werden in engen Straßen, wie Patternhof, Ausweichbuchten vorgesehen, um eine sichere Passage im Gegenverkehr zu gewährleisten.

### **Planerische Besonderheiten**

Der Anlage 01 ist eine Übersicht der fünf zur Förderung beantragten Radrouten zu entnehmen. Im ersten Schritt werden die Routen 2 und 4 realisiert. Die Pläne hierfür sind als Anlagen 02 bis 09 beigelegt. Die Grundzüge der Planung von Fahrradstraßen wurden hier, wie oben beschrieben, umgesetzt. Hervorzuheben sind die folgenden planerisch deutlich überarbeiteten Bereiche:

#### *Knotenpunkt Bergrather Straße, Uferstraße, Patternhof*

Eine größere Umgestaltung des Straßenraums wird im Bereich dieses Knotens vorgenommen. Hier ist eine sichere Führung des Radverkehrs über die Bergrather Straße hinweg nur mit einer Lichtsignalanlage (LSA) möglich. Um den Radfahrer von der Uferstraße kommend an die LSA führen zu können, verläuft die Fahrradstraße indenah auf die Bergrather Straße zu. Der Kfz Verkehr wird von der Bergrather Straße kommend

über eine kurze separate Fahrbahn geführt und stößt dann untergeordnet auf die Fahrradstraße. Zur Steigerung des Sicherheitsniveaus wird im Zulauf zur Einmündung eine geschwindigkeitssenkende Aufpflasterung vorgesehen.

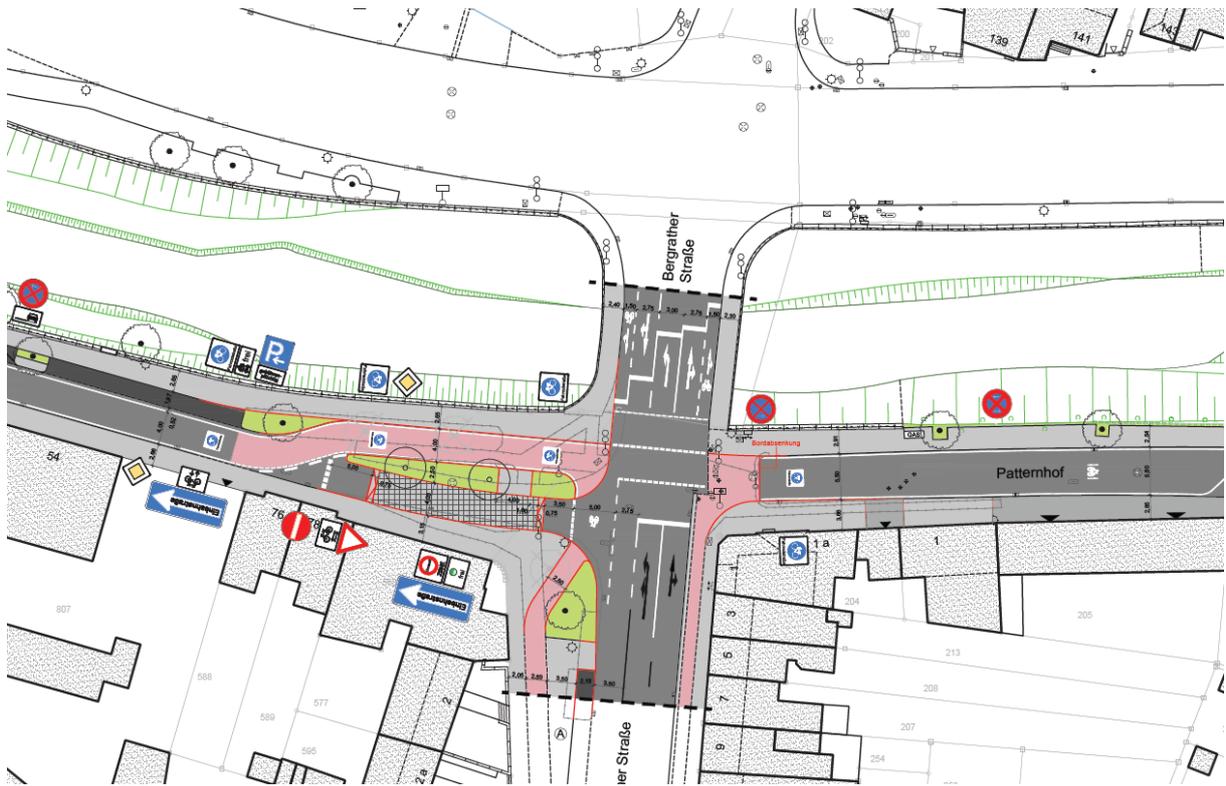


Abb 1: Knotenpunkt Berggrather Straße, Uferstraße, Patternhof

#### Fußgängerbrücke Patternhof

Auf der Straße Patternhof bleibt das Parken am Fahrbahnrand erhalten. Künftig werden dort aber Buchten ausgebildet, die für das Ausweichen im Gegenverkehr dienen. Auf Höhe der Fußgängerbrücke ggü. der Realschule Patternhof wird eine Engstelle für den Fahrverkehr ausgebildet, um hier querenden Schulkindern eine bessere Sicht auf den Straßenverkehr zu gewähren.

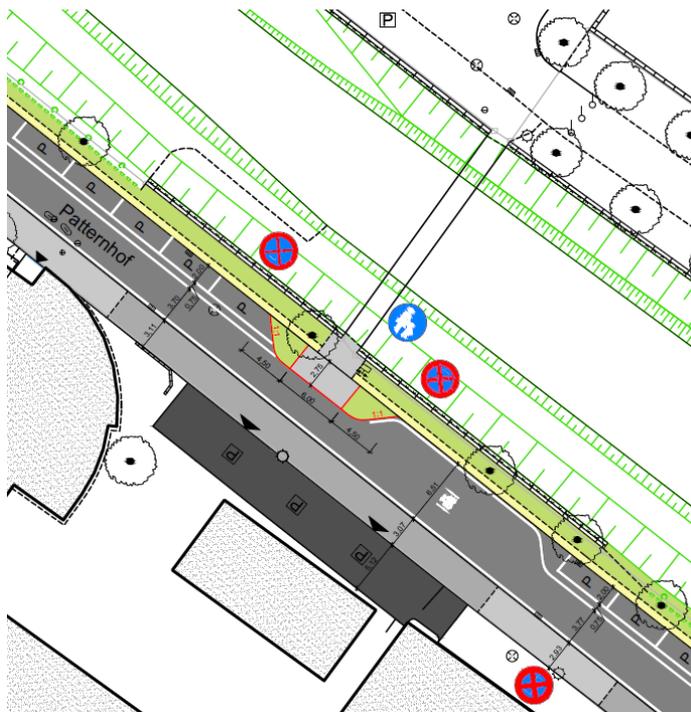


Abb 2: Patternhof Querungsbereich Fußgängerbrücke, Realschule Patternhof

## Bauprogramm

Der Umfang der anstehenden Arbeiten machte eine zeitliche Gliederung erforderlich, damit zum einen die finanzielle Belastung haushaltsverträglich erfolgt und die Umsetzung der Maßnahmen unter vertretbaren Beeinträchtigungen des Verkehrs erfolgt. Gleichsam sollen die Strecken nach Möglichkeit in einem Baujahr realisiert werden. Diese Vorgaben waren nicht in jedem einzelnen Fall einzuhalten. Nach Abwägung der verschiedenen Randbedingungen stellte sich das in den Tabellen 1 - 3 aufgeführte Bauprogramm als sinnvolle Vorgehensweise heraus. Unter Berücksichtigung der bereits bewilligten Haushaltsmittel und der fortgeschriebenen Kostenschätzungen der einzelnen Maßnahmen stellt sich die zeitliche Umsetzung der Maßnahmen wie folgt dar:

<i><b>Maßnahme</b></i>	<i><b>ID</b></i>	<i><b>Route</b></i>	<i><b>Länge [m]</b></i>	<i><b>Schätzung</b></i>	<i><b>Anlage</b></i>
Eduard-Mörike-Straße	1.3	2	550	88.200,-€	06
Hehrather Straße	NN	2	356	52.570,-€	02
Liebfrauenstraße	1.0	2	670	122.325,-€	03
Oststraße	1.3	2	470	14.280,-€	07
Patternhof	3.3	4	700	610.120,-€	08
Peter-Paul-Straße	1.2	2	560	108.500,-€	04
Saarstraße	1.4	2	200	16.100,-€	07
Uferstraße	3.3	4	405	37.590,-€	09
<b>Summe</b>			<b>3.911</b>	<b>1.049.685,-€</b>	

Tab. 1: Bauprogramm 2022/23

Nachdem im ersten Schritt die Velorouten 2 und 4 ausgebaut werden sollen, soll anschließend die Veloroute 1, die die Gesamtschule Waldschule sowie die Waldsiedlung anbindet realisiert werden.

<i><b>Maßnahme</b></i>	<i><b>ID</b></i>	<i><b>Route</b></i>	<i><b>Länge [m]</b></i>
Am Schlemmerich	9.2	1	307
Bourscheidtstraße	6.5	1	380
Dechant-Deckers-Straße	6.5	1	250
Eichendorffstraße	1.2	2	545
Franzstraße	6.5	1	320
Friedrichstraße	9.2	1	196
Jägerspfad	9.1	1	736
<b>Summe</b>			<b>2.734</b>

Tab. 2: Bauprogramm 2024/25

Ab 2026 soll in einem dritten Schritt das Zielnetz (vgl. Anlage 1) vervollständigt werden. Dies geschieht durch die Herstellung der Veloroute 3 (Anbindung des südlichen Stadtgebietes und Verbindung nach Stolberg) sowie der Veloroute 5 (Verbindung nach Dürwiß).

<b>Maßnahme</b>	<b>ID</b>	<b>Route</b>	<b>Länge [m]</b>
An Wardenslinde	8.1	5	160
An Wardenslinde (Wirtschaftsweg)	19.5	5	1360
Antoniusstraße	7.4	3	345
Auf dem Höfchen	7.4	3	122
August-Thyssen-Straße	3.1	4	506
Bergrather Straße	7.1	3	550
Bohler Straße	7.5	3	338
Heibachstraße	7.5	3	512
Kopfstraße	7.5	3	109
Marienstraße	3.2	4	438
Waldstraße (selbstgeführt)	9.3	1	745
Weierstraße	7.5	3	225
<b>Summe</b>			<b>5.410</b>

Tab. 3 Bauprogramm ab 2026

### **Finanzielle Auswirkungen:**

#### ***Ausgaben***

Für die Umsetzung der Maßnahme stehen bei dem bei Produkt 125410101 – Gemeindestraßen geführten Sachkonto 52420120 – Unterhaltung Radverkehrsanlagen Mittel zur Verfügung. Die entstehenden Kosten sind Schätzkosten auf Basis der vorliegenden Vorentwurfsplanung. Diese sind aufgrund der noch geringen Planungsschärfe mit einem Aufschlag von 20% versehen. Mit Fortschreibung der Planung erfolgt auch eine Konkretisierung der Höhe der Ausgaben. Ggf. werden dann noch Anpassungen bei der Mittelbereitstellung erforderlich. Die Maßnahmen nach 2025 sind bisher noch nicht im Haushalt dargestellt. Mit der nächsten Anmeldung wird dies nachgeholt.

Für die Jahre 2022 und 2023 sind Ausgaben in Höhe von ca. 1.049.685 € zu erwarten. Hier stehen 1.094.350€ an Finanzmittel zur Verfügung.

#### ***Einnahmen***

Für die beschriebenen Maßnahmen werden Fördermittel des Landes beantragt. Die Förderung erfolgt i.d.R. durch die Förderrichtlinie Nahmobilität im Zusammenhang mit dem Sonderprogramm Stadt & Land. Diese Kombination deckt die Kosten zu 90% der förderfähigen Ausgaben.

Für die Jahre 2022 und 2023 werden Einnahmen in Höhe von ca. 944.717 € erwartet. Die Höhe der abrufbaren Mittel ergibt sich aus dem Förderbescheid, der zum Zeitpunkt der Vorlagenerstellung noch nicht vorlag. Da ein Abruf erst nach erfolgten nachweisbaren Ausgaben möglich ist, werden die Einnahmen immer verzögert gegenüber den Ausgaben verbucht werden können.

Bei der Haushaltsanmeldung zum HH 2022ff. wurde noch von einer Förderquote von 70 % ausgegangen. Die nunmehr zu erzielenden Mehreinnahmen durch die 90 %-ige Förderung werden über die Veränderungsliste nachgemeldet

**Personelle Auswirkungen:**

Die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes „ESKLIMO“ bindet Arbeitskraft bei der Abteilung für Straßenbau und Verkehr.

**Anlagen:**

Anlage 01 - Übersicht Radrouten

Anlage 02 - Hehlrather Straße

Anlage 03 - Liebfrauenstraße

Anlage 04 - Peter-Paul-Straße

Anlage 05 - Eichendorffstraße

Anlage 06 - Eduard-Mörke-Straße

Anlage 07 - Oststraße Saarstraße

Anlage 08 - Patternhof

Anlage 09 - Uferstraße