Sitzungsvorlage

Beratungsfolge

Sitzungsdatum

1. Kenntnisgabe	Planungs-, Umwelt- und Bauausschuss	öffentlich	13.06.2023
-----------------	-------------------------------------	------------	------------

ESKLIMO - Fahrradstraßen
hier: Vorstellung der Veloroute 1

Der Ausschuss nimmt die Planung zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung mit der Umsetzung.

A 14 - Rechnungsprüfungsamt ☒ Gesehen ☐ Vorgeprüft gez. Breuer _____		Datum: 05.06.2023 gez. i. V. Gödde					
1		2		3		4	
☐ zugestimmt		☐ zugestimmt		☐ zugestimmt		☐ zugestimmt	
☐ zur Kenntnis genommen		☐ zur Kenntnis genommen		☐ zur Kenntnis genommen		☐ zur Kenntnis genommen	
☐ abgelehnt		☐ abgelehnt		☐ abgelehnt		☐ abgelehnt	
☐ zurückgestellt		☐ zurückgestellt		☐ zurückgestellt		☐ zurückgestellt	
Abstimmungsergebnis		Abstimmungsergebnis		Abstimmungsergebnis		Abstimmungsergebnis	
☐ einstimmig		☐ einstimmig		☐ einstimmig		☐ einstimmig	
☐ ja		☐ ja		☐ ja		☐ ja	
☐ nein		☐ nein		☐ nein		☐ nein	
☐ Enthaltung		☐ Enthaltung		☐ Enthaltung		☐ 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 verkehrlichen Beeinträchtigungen durch die Bautätigkeit gering zu halten. Bereits mit der Vorlage 432/21 wurden die Velorouten 2 und 4 vorgestellt. Die Umsetzung gestaltet sich wie berichtet nach wie vor schwierig; bereits zwei Ausschreibungsanläufe wurden unternommen, brachten aber kein bzw. nicht das gewünschte Ergebnis. Nunmehr wird mittels einer freihändigen Vergabe versucht interessierte Firmen für die Ausführung zu finden.

Anhand der Gestaltungsprinzipien aus der Vorlage 432/21, wurde nunmehr auch die Veloroute 1 geplant. Die Veloroute verläuft im Norden startend auf der Dechant-Deckers-Straße auf Höhe des St. Antonius Krankenhauses. In Richtung Süden wurden Dechant-Deckers-Straße, Franzstraße, Bourscheidtstraße und Burgstraße überplant. Am südlichen Ende schließt die Fahrradstraße an die Eisenbahnüberführung (EÜ F/R) Burgstraße an über die die Straße Ringofen erreicht wird und im weiteren Verlauf über Jägerspfad, Am Schlemmerich, Friedrichstraße Fußweg an der Waldschule, Waldstraße, Alte Rodung, Kiefernweg und Fichtenweg den Anschluss an die Stadtgrenze nach Stolberg an der L 238 – Eschweilerstraße anbindet.

Der größte Nutzen für die Einrichtung von Fahrradstraßen wird an den Straßen gesehen, an denen sich weiterführende Schulen befinden. So befinden sich an den Velorouten 2 und 4 die Bischhöfliche Liebfrauenschule, das städtische Gymnasium und die Realschule Patternhof. Die Veloroute 1 verläuft entlang der Waldschule und der Erich-Kästner-Schule. Außerdem befinden sich an ihr der Bushof, der Talbahnhof und das Krankenhaus als verkehrintensivere Einrichtungen. Hier sind rein zahlenmäßig die meisten Fahrten mit Fahrrädern vorhanden und darüber hinaus noch weitere Potentiale zu heben, die bisher aus verschiedensten Gründen auf die Nutzung von Fahrrädern verzichtet haben. Inhaltlich orientiert sich die Veloroute 1 eng an den in der Vorlage 432/21 bereits 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 wurde ein Förderantrag bei der Bezirksregierung Köln gestellt. Der Bewilligungsbescheid datiert auf den 09.06.2022. Beantragt wurde 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 im Anschluss an die Ausschusssitzung und die erfolgreiche Vergabe der Arbeiten zu den Velorouten 2 und 4 erstellt. Perspektivisch dürfte die Ausschreibung gegen Ende 2023 erfolgen. Die bauliche Umsetzung der Velorouten 1 wird dann in der zweiten Jahreshälfte 2024 angestrebt.

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

2022 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 beschritten, 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 Asphalts 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 Verkehrsteilnehmer die Fahrradstraße zu verdeutlichen. Bei langen Teilabschnitten der einzelnen Strecken wurden ergänzende Einengungen geplant, die die Einhaltung der Verkehrsregeln unterstützen sollen, weil etwa das Überholen erschwert wird.

Planerische Besonderheiten

Die Dechant-Deckers-Straße ist mit Buslinienverkehr belegt, weshalb hier keine Baumtore an den Enden der Straße vorgesehen werden. Der nördliche Anfangspunkt der Fahrradstraße wurde südlich der Zufahrt zum Krankenhaus und der Bushaltestellen gesetzt, damit hier keine Missdeutung des Straßenraums erfolgt, da aufgrund der prioritären Bedeutung des Krankenhauses für Rettungsfahrten sich eine gestalterische Hervorhebung der Ansprüche für den Radverkehr verbietet.

Die Signalisierung am Knotenpunkt Marienstraße, Franzstraße und Dechant-Deckers-Straße wird zu Gunsten der Nord-Süd-Achse geregelt. Derzeit laufen noch Abstimmungen mit der Signalbaufirma und der Verkehrsbehörde hinsichtlich der Einführung technischer Möglichkeiten einer optimierten Schaltung der Signalanlage im Sinne einer Verbesserung für den Verkehrsfluss der Radfahrer etwa durch Detektion von Zweirädern oder Regensensoren.

Der Abschnitt der Franzstraße zwischen Bismarckstraße und Talstraße wird nicht als Fahrradstraße betrieben. Hier überlagern sich eine Vielzahl anderer Nutzungen, etwa der Busverkehr rund um den Talbahnhof, der Bahnübergang der **euregiobahn** und die Kreisstraße K 17 – Talstraße mit Ihren vergleichsweise hohen

Verkehrsmengen. Nach Abwägung von Für und Wider konnte keine Lösung gefunden werden, die eine sichere Radverkehrsführung erlaubt und gleichsam den Sicherheitsanforderungen etwa des Schienenverkehrs gerecht wird.

Der Knotenpunkt Bourscheidtstraße, Burgstraße zeigt sich derzeit als eine Kreuzung mit einem Versatz. Die straßennahe Bebauung schränkt die Sicht in die kreuzenden Straßen zum Teil erheblich ein. Zur Erhöhung des Sicherheitsniveaus werden darum auf der Burgstraße im Zulauf zum Knotenpunkt Aufpflasterungen hergestellt. Diese werden die Fahrgeschwindigkeit auf der Burgstraße deutlich senken, im Knotenpunkt mit der Bourscheidtstraße sind in der Folge niedrige Geschwindigkeiten zu erwarten. Außerdem erlauben die Aufpflasterungen eine niveaugleiche Querung der Burgstraße, was insbesondere für mobilitätsbeeinträchtigte Personen eine Erleichterung darstellen wird.

Bauprogramm

Maßnahme	ID	Route	Länge [m]	Schätzung
Am Schlemmerich	9.2	1	307	64.120,00 €
Bourscheidtstraße	6.5	1	380	111.400,00 €
Dechant-Deckers-Straße	6.5	1	250	57.500,00 €
Franzstraße	6.5	1	320	109.600,00 €
Friedrichstraße	9.2	1	196	30.880,00 €
Jägerspfad	9.1	1	736	122.080,00 €
Summe			2189	495.580,00 €

Finanzielle Auswirkungen:

Ausgaben

Für die Umsetzung der Maßnahme stehen unter dem Sachkonto 52420120 im Produkt 125410101 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% zur Deckung des Kostenrisikos versehen. Mit Fortschreibung der Planung erfolgt auch eine Konkretisierung der Höhe der Ausgaben. Ggf. werden dann noch Anpassungen bei der Mittelbereitstellung erforderlich.

Einnahmen

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

Personelle Auswirkungen:

Die Umsetzung der Maßnahme bindet Arbeitskraft bei der Abteilung für Straßenbau und Verkehr.

Anlagen:

Anlage 1 - Dechant-Deckers-Straße, Franzstraße

Anlage 2 - Bourscheidtstraße