

Sitzungsvorlage

Beratungsfolge

Sitzungsdatum

1. Beschlussfassung	Planungs-, Umwelt- und Bauausschuss	öffentlich	12.12.2023
---------------------	-------------------------------------	------------	------------

ESKLIMO - Fahrradstraßen
hier: Antrag der CDU Fraktion vom 12.09.2023

Beschlussvorschlag:

- A) Die Roteinfärbung von Radverkehrsanlagen wird nur in Einzelfällen eingesetzt, sie bleibt somit der Kennzeichnung potentieller Gefahrenstellen vorbehalten. Von einer generellen Roteinfärbung von Fahrradstraßen wird abgesehen.
- B) Am Knoten Talstraße, Bourscheidtstraße und Franzstraße soll die zur Veloroute 1 vorgestellte Planung umgesetzt werden.
- C) Auf die Einrichtung einer Querungshilfe wird verzichtet, da hierfür nicht die erforderlichen Querschnittsbreiten zur Verfügung stehen.
- D) Auf Maßnahmen zur Verdeutlichung der vorgeschriebenen Fahrtrichtung bei Verlassen des Talbahnhofs auf die Franzstraße wird zunächst verzichtet.

A 14 - Rechnungsprüfungsamt <input checked="" type="checkbox"/> Gesehen <input type="checkbox"/> Vorgeprüft gez. Breuer		Datum: 22.11.2023 gez. i. V. Gödde	
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	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"/> einstimmig <input type="checkbox"/> ja
<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> nein
<input type="checkbox"/> Enthaltung	<input type="checkbox"/> Enthaltung	<input type="checkbox"/> Enthaltung	<input type="checkbox"/> Enthaltung

Sachverhalt:

Gemäß der Ankündigung in der Vorlage 358/23 wird nunmehr zu den verschiedenen Punkten des Antrags der CDU-Fraktion seitens der Fachabteilung wie folgt ausgeführt:

A) Antrag auf Roteinfärbung der Fahrradstraßen

Mit den Vorlagen 432/21 und 164/23 wurden die Velorouten 1, 2 und 4 vorgestellt und die Gestaltungsprinzipien erläutert. Demnach soll, anders als in manch anderer Kommune derzeit, keine kostenintensive vollflächige Markierung der Fahrbahn erfolgen. Für die Beschichtung ist derzeit mit 40 €/m² (netto) zu kalkulieren. Rot eingefärbter Asphalt schlägt mit Mehrkosten in Höhe von 55 €/m² zu Buche. Insbesondere Beschichtungen haben eine verkürzte Standzeit und müssen – gegenüber Asphaltfahrbahnen – in deutlich kürzeren Intervallen saniert werden.

Bei der Entsorgung des Fräsgutes sind dann deutlich gestiegene Preise zu berücksichtigen. Mit der Einführung der Ersatzbaustoffverordnung (August 2023) ist der Preis für die Entsorgung von Markierungsfräsgut von rd. 16 €/t auf 192 €/t gemäß telefonischer Preisanfrage bei einem Markierungsunternehmen gestiegen.

Von daher war und ist die Empfehlung der Verwaltung eine Roteinfärbung nur bei begründeten Fällen, etwa zur Verdeutlichung schwer einsehbarer Knotenpunkte, zu verwenden. Dies ist beispielsweise am Knoten Bourscheidtstraße, Burgstraße oder am Knoten Bergrather Straße, Uferstraße geplant.

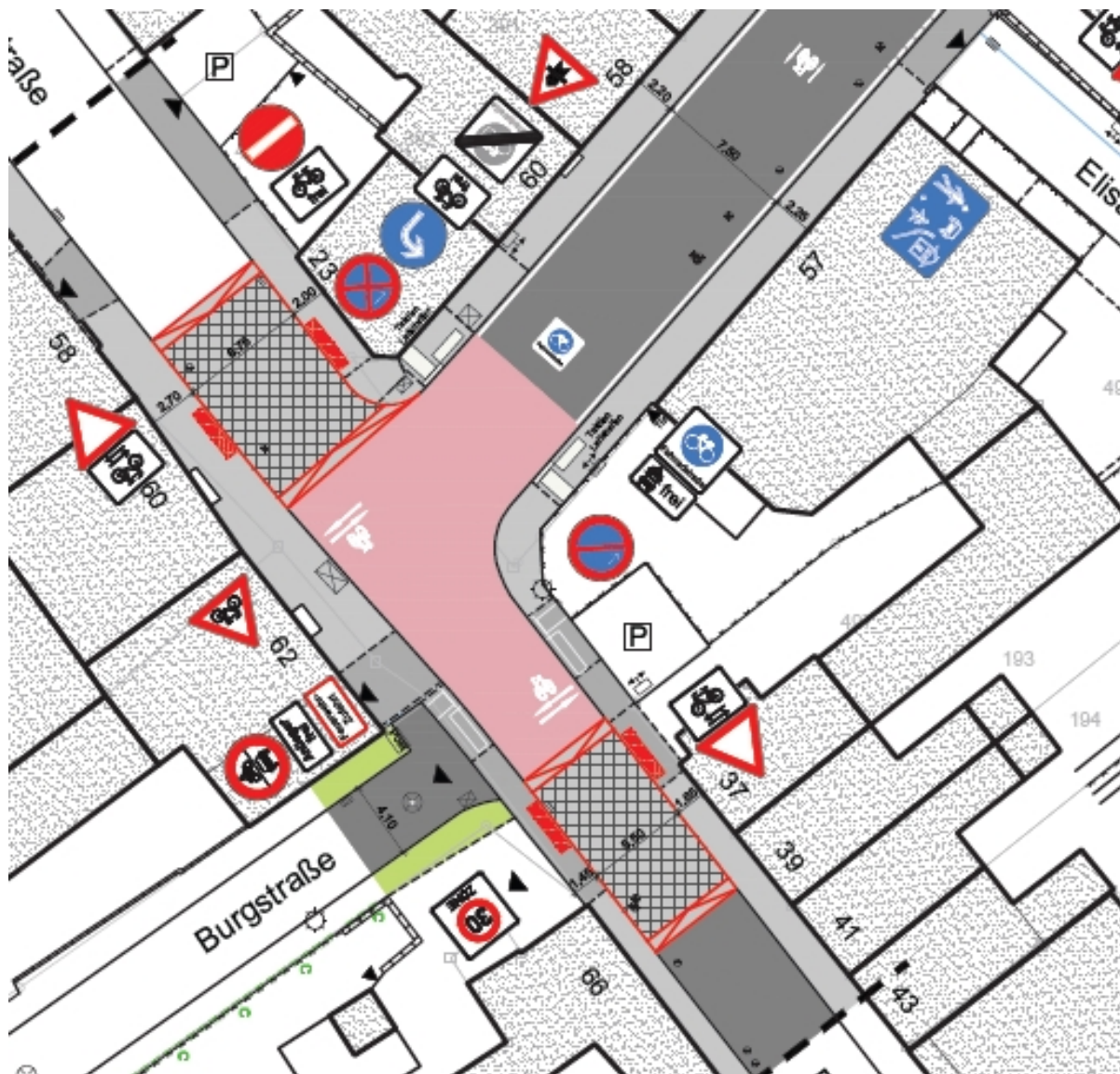


Abb. 1: Knotenpunktbereich Burgstraße, Bourscheidtstraße

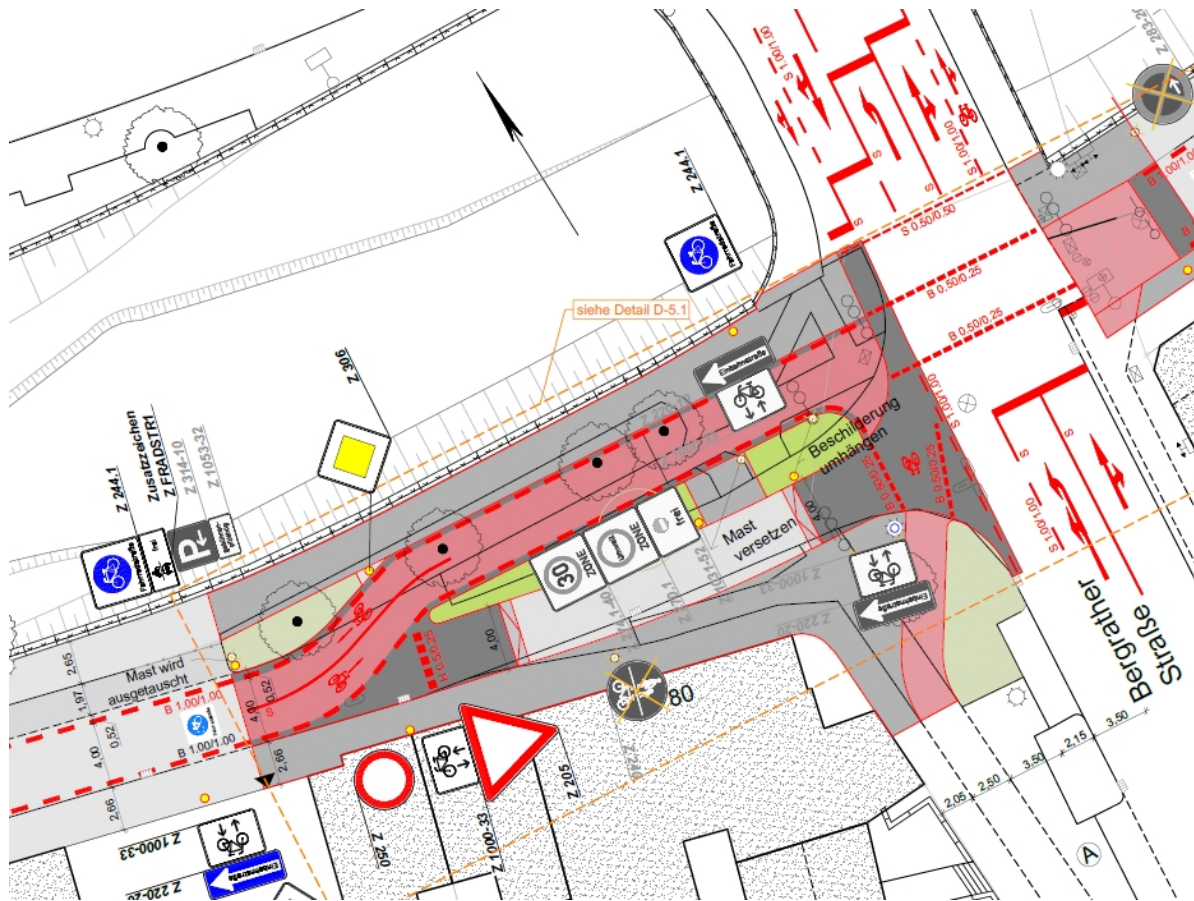


Abb. 2: Knotenpunktbereich Bergrather Straße, Uferstraße

Die für die Planung von Straßenverkehrseinrichtung mit Richtlinienkompetenz versehene Forschungsgesellschaft Straßenverkehr hat in ihrem Arbeitspapier „Einfärbungen, linienhafte Kennzeichnungen und die Wiedergabe von Verkehrszeichen auf der Fahrbahn für den Radverkehr“ (AP VFR 21) die folgende Empfehlung des Arbeitsausschusses 3.6 „Fahrbahnmarkierungen“ ausgesprochen: „Der Einsatz roter Einfärbungen soll auf die eng umrissenen Anwendungsfälle gem. Regelwerk (RMS, ERA) beschränkt werden. Insbesondere großflächige, exzessive Einfärbungen, beispielsweise die Einfärbung ganzer Knotenpunkte, sind zu vermeiden.“

Die Wirkung von Roteinfärbungen sollte auch nicht überschätzt werden. Sie lässt aufgrund von Reifenabrieb schnell nach. Abbildung 3 zeigt den im Sommer 2023 im Auftrag der StädteRegion Aachen hergestellten Radschutzstreifen der Jülicher Straße in Dürwiß. Während die Beschichtung der Nebenanlage noch frisch wirkt, ist der Farbunterschied zwischen dem Schwarz der Asphaltfahrbahn und der roten Beschichtung bereits nach wenigen Monaten kaum noch wahrnehmbar. Aus Sicht der Stadtverwaltung erscheint hier der finanzielle Mehraufwand gemessen an der bescheidenen Optik nicht angemessen.



Abb. 3: K33-Jülicher Straße, Höhe Heinrich-Heine-Straße, Fahrtrichtung Süd

Wie sich der Zustand der Beschichtung über die Zeit entwickelt, mag anhand der Abbildung 4 und 5 deutlich werden. Auf der L223 – Dürener Straße wurde im Zuge der Ansiedlung des OBI-Baumarktes der Knotenpunkt mit der Saarstraße zu einem 4-armigen Knoten mit LSA-Regelung ausgebaut. Hier fand auch eine Beschichtung des Radfahrstreifens im Auftrag des Landesbetriebs Straßen NRW bzw. des Vorhabenträgers statt. Die Arbeiten wurden im Frühjahr 2017 abgeschlossen.



Abb. 4: Radfahrstreifen auf der L223-Dürener Straße, Nähe Einmündung Saarstraße



Abb. 5: Detailaufnahme Beschichtung

Nach rd. 6,5 Jahren hat die Beschichtung nahezu vollständig ihre Farbigkeit eingebüßt. In der Detailaufnahme ist zu erkennen, dass nur noch fleckhaft die rote Abstreung besteht. Dominierend ist hier der körnige Mineralstoff der eine innige Verklebung mit dem Haftgrund aufweist. Dieser ist anhand der gräulichen Färbung zu erkennen. Außerdem zeigt sich nach der kurzen Liegezeit ein ausgeprägtes Rissbild mit einer Reihe von kleineren Abplatzungen. Die rot beschichteten Flächen sind als Sanierungsfall zu bezeichnen.

- B) Errichtung einer fahrradfreundlichen Verkehrsberuhigung, bevorzugt Kreisverkehr, im Knotenpunkt K17-Talstraße, Bourscheidtstraße, Franzstraße

Die Planung der Veloroute 1 wurde mit der Vorlage 164/23 in der Sitzung vom 13.06.2023 dem Ausschuss vorgestellt. Zum angesprochenen Knotenpunkt wurde das Folgende festgehalten: „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.“ Zu diesem Sachstand hat sich seit Juni 2023 in der Verwaltung keine neue Einschätzung ergeben. Der Umbau des Knotens zu einem Kreisverkehr würde selbst bei angenommenen geringsten Dimensionen den Erwerb einer größeren privaten Grundstücksfläche von rd. 75 m² erforderlich machen.

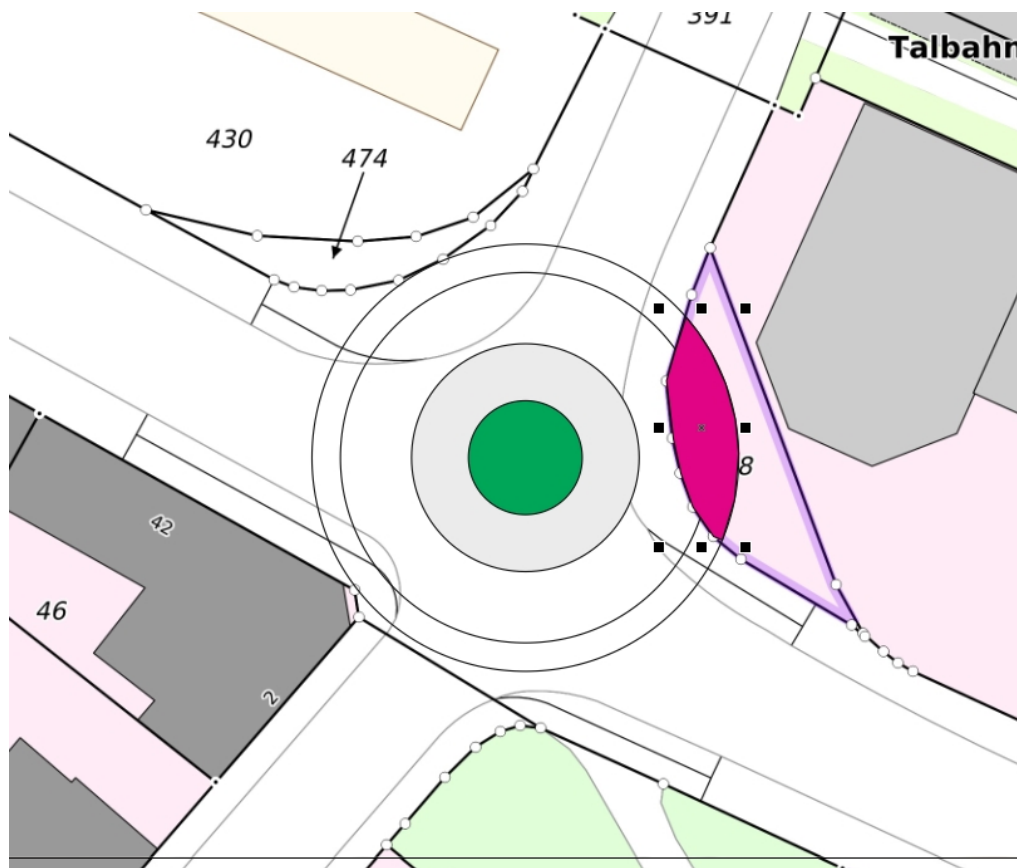


Abb. 6: Abschätzung des Flächenbedarfs eines Kreisverkehrs im Knotenpunkt K17-Talstraße, Franzstraße, Bourscheidtstraße

Neben dem Grunderwerb ist der Bau eines Kreisverkehrs in unmittelbarer Nachbarschaft zu einem Bahnübergang aus (bahn-) sicherheitstechnischen Gründen als nahezu undurchführbar einzustufen. Ein vergleichbarer Planungsprozess wurde durch die Stadt am Knoten Talstraße, Röthgener Straße, Langwahn initiiert und nach mehreren Jahren erfolglos abgebrochen. Stattdessen wurde die Ertüchtigung des bestehenden Knotenpunktes als allein zielführend durch den Ausschuss gesehen und ein entsprechender Beschluss gefasst.

Hintergrund der seinerzeitigen Probleme sind die Abwicklung der Verkehre im Kreisverkehr. Damit ein störungsfreier und damit sicherer Bahnverkehr gewährleistet werden kann, ist es zwingend erforderlich alle Zufahrten eines Kreisverkehrs mit Lichtsignalanlagen zu versorgen. Diese werden dann durch einen Kontakt am Gleis auf Rot geschaltet, wenn ein Zug diesen passiert. Zwischen dem Auslösen des Kontaktes vergeht eine geraume Zeit ehe die Schranke am Bahnübergang geschlossen ist, weil

- zunächst die Zufahrten zum Kreisverkehr, die nicht über den Bahnübergang führen, auf Rot geschaltet werden,
- dann alle Fahrzeuge (und hier wird davon ausgegangen, dass es sich um Lkw handelt) den Kreiverkehr verlassen und dabei auch querenden Fußgängern noch den Vorrang zu gewähren haben,
- dann die bis dahin wartepflichtigen Fahrzeuge vor dem Kreisverkehr und die auf dem Bahnübergang über den Kreisverkehr abfahren und erst
- dann nach einer ggf. erforderlichen Gefahrraumüberwachung des beschränkten Bereichs eine Schließung erfolgen darf.

Bis zu diesem Betriebszustand darf sich die Bahn nur so weit dem Bahnübergang nähern, dass bei Ausbleiben einer Schrankenschließung, zum Beispiel weil sich noch ein Fahrzeug auf den Gleisen befindet, der Zug an einem Hauptsignal noch gestoppt werden kann. Für die Bemessung der Anfahrstrecke des Zuges ist davon auszugehen, dass dieser mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und ohne Halt an den Bahnsteigen auf den Bahnübergang zufährt. Dieser Fall ist – bisher – nur theoretischer Natur, tatsächlich Halten die Züge der euregiobahn innerhalb der Anfahrstrecke an bis zu zwei Haltepunkten, wenn sie von Düren kommend an den Haltepunkten Nothberg und Talbahnhof Fahrgäste aufnehmen. In den beschriebenen erforderlichen betrieblichen Abläufen ist auch begründet, warum bereits heute am BÜ Franzstraße und Langwahn lange Schließzeiten zu

beobachten sind. Mit der Einrichtung eines Kreisverkehrs werden sich diese Schließzeiten erheblich vergrößern, was bisher nicht im Sinne der Stadt Eschweiler war.

Mit dem Bau eines Kreisverkehrs geht nicht automatisch eine Erhöhung des Sicherheitsniveaus einher. So hat der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. in seiner Veröffentlichung „Verkehrssicherheit innerörtlicher Kreisverkehre“ (Sep.2012) festgestellt, dass Kreisverkehre die Unfallschwere betreffend, geringfügig positiv gegenüber anderen Knotenpunktformen zu bewerten sind, dass aber auch „Radfahrer an Kreisverkehren doppelt so häufig in Unfälle mit Personenschaden verwickelt werden wie bei signalgeregelten Knotenpunkten. Auch im Vergleich zu vorfahrtgeregelten Knotenpunkten ist der Anteil der Radfahrerbeteiligungen an Unfällen mit Personenschaden um ein Drittel höher.“ Kreisverkehre sind also zwar positiv auf das Unfallgeschehen im Gesamtverkehr zu betrachten, allein für den Radverkehr lassen sich keine eindeutigen Vorteile dadurch erzielen.

Insofern wird seitens des Fachamtes empfohlen von der Planung eines Kreisverkehrs an dieser Stelle abzusehen und die diesem Knoten vorliegende Planung umzusetzen.

C) Einrichtung von Querungshilfen für Fußgänger

Der Straßenraum zwischen den Gebäuden ist auf Höhe des Hauses Nr. 3 der Dechant-Deckers-Straße 11,00 m breit. Für den dort stattfindenden Linienbusverkehr ist eine Fahrbahnbreite von 6,50 m erforderlich. Für den Fußgängerverkehr sind Gehwege mit einer Regelbreite von 2,50 m je Seite nach den Richtlinien für die Gestaltung von Stadtstraße (RAST06) erforderlich. Für die Einrichtung einer Überquerungsanlage für Fußgänger ist eine Breite von 2,0 m nach obiger Richtlinie zu berücksichtigen. In Summe ergibt sich so ein Querschnittsbedarf von 13,50 m, der mit den vorhandenen 11,00 m Breite nicht ansatzweise gedeckt werden kann.

Abgesehen von diesem Faktum ist auch zu festzuhalten, dass die Straße mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h beschildert ist und auch aufgrund des geraden und unverbauten Straßenraums keine Erschwernisse für querende Fußgänger bestehen. Für mobilitätsbeeinträchtigte Menschen bestehen signalisierte und barrierearme Querungsstellen an den beiden Enden der Straße.

D) Erhalt der Ampelanlage

Unter Hinweis auf die Vorlage 164/23 Seite 3, Absatz 7 (Beschluss im Planungs-, Umwelt- und Bauausschuss am 13.06.2023) ist festzuhalten, dass nie die Absicht bestand die LSA entfallen zu lassen. Vielmehr soll geprüft werden, ob durch eine Änderung des Signalprogramms eine Verbesserung für den Radverkehr auf der Veloroute 1 erzielt werden kann. Auf die Herbeiführung eines Beschlusses zum Erhalt dieser Lichtsignalanlage kann daher verzichtet werden.

E) Abbiegeverhalten von Linienbussen am Talbahnhof

Der Hinweis auf Fehlverhalten von Busfahrern bei Verlassen des Talbahnhofs unmittelbar nach links in die Franzstraße abzubiegen, wurde der ASEAG mit der Bitte um weitere Bearbeitung in eigener Zuständigkeit weitergeleitet.

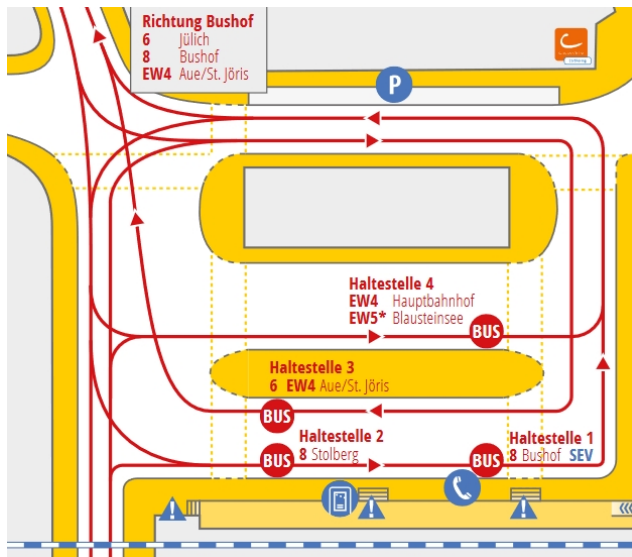


Abb. 7: Lageplan Talbahnhof [Quelle: AVV]

Nach den in Abbildung 7 dokumentierten Vorgaben kann – eigentlich – das festgestellte Fehlverhalten nicht geschehen, da andernfalls die dem Linienweg zugeordnete Halteposition nicht angefahren werden kann. Bei Busfahrern handelt es sich um Berufskraftfahrer; ihr Handeln ist weisungsgebunden. Insofern ist davon auszugehen, dass das Fehlverhalten seitens der ASEAG abgestellt wird und auf eine weitere Verdeutlichung der vorgeschriebenen Fahrtrichtung verzichtet werden kann. Eine entsprechende Rückmeldung der ASEAG liegt vor.

Finanzielle Auswirkungen:

Zu A): Die bisher drei vorgestellten Fahrradstraßen haben eine Gesamtlänge von rd. 5.400 m. Bei einer durchschnittlichen Breite der zu beschichtenden Fahrbahn von 4,0 m und Kosten von 40 €/m² [netto] wären Mehrkosten von 1.028.000 € [brutto] zu berücksichtigen, die aufgrund des bisher geplanten Gestaltungsprinzips nicht veranschlagt wurden.

Zu B) Es entstehen keine finanziellen Auswirkungen, da die bisher vorliegende Planung umgesetzt werden soll.

Zu C) Die Voraussetzungen zum Bau der Querungsstelle im Straßenraum sind nicht gegeben. Insofern sind keine finanziellen Auswirkungen in diesem Fall zu betrachten.

Zu D) Es entstehen keine finanziellen Auswirkungen, weil das Problem seitens der ASEAG bereits organisatorisch angegangen wurde.

Personelle Auswirkungen:

Planung und Realisierung der Fahrradstraßen werden durch die Abteilung 660 betreut.

Anlagen:

Anlage 1 - CDU ESKLIMO Antrag vom 12.09.2023