

Sitzungsvorlage

Beratungsfolge

Sitzungsdatum

1.	Beschlussfassung	Rat der Stadt Eschweiler	öffentlich	03.09.2025
----	------------------	--------------------------	------------	------------

Umgang mit den bereits eingerichteten Fahrradstraßen Route 2 und teilweise Route 4 im Bereich Realschule Patternhof

Beschlussvorschlag:

Beschlussvorschlag 1 (Antrag der AfD-Fraktion vom 12.08.2025)

Der Rat der Stadt Eschweiler möge beschließen:

TOP 1: Vollständige Rückabwicklung der Fahrradstraße „Veloroute 2“

Die Verwaltung wird beauftragt, die auf dem Stadtgebiet Eschweiler eingerichtete Fahrradstraße „Veloroute 2“ (einschließlich aller Beschilderungen, Markierungen und verkehrsrechtlichen Anordnungen) vollständig aufzuheben und die betroffenen Straßen in ihren vorherigen verkehrsrechtlichen Zustand zurückzuführen. Die Rückabwicklung umfasst insbesondere die Entfernung sämtlicher Schilder und Markierungen, die Wiederherstellung der bisherigen Parkmöglichkeiten in vollem Umfang, die Rückkehr zu den vorherigen Vorfahrtsregelungen („rechts vor links“) sowie die Aufhebung aller mit der Veloroute 2 verbundenen Ein- oder Durchfahrtsbeschränkungen. Die Umsetzung dieser Maßnahme ist notwendig, da die Einführung der Veloroute 2 in der Praxis zu erheblichen Problemen geführt hat. Die Entscheidung wurde ohne frühzeitige Bürgerbeteiligung getroffen und teilweise mit einer Vorlaufzeit von nur zwei Tagen zwischen Ankündigung und Umsetzung durchgeführt. Der dadurch verursachte Wegfall von Parkplätzen hat die Lebensqualität vieler Anwohner massiv beeinträchtigt. Hinzu kommt eine unübersichtliche Verkehrsführung, ein deutlicher Anstieg der gefahrenen Geschwindigkeiten durch die geänderte Vorfahrtsregelung sowie die Gefährdung von Kindern und Fußgängern im Bereich von Spiel- und Schulstraßen, insbesondere am Eduard-Mörke-Platz. Auch für den Radverkehr ist kein relevanter Vorteil erkennbar, da es bereits mehrere parallel verlaufende Radwege gibt.

TOP 2: Schaffung neuer Parkmöglichkeiten und verkehrslenkende Maßnahmen

Um die durch die Veloroute 2 verursachte Verschärfung der Parksituation kurzfristig zu entschärfen, wird die Verwaltung beauftragt, den Grünstreifen entlang der Pfarrer-Appelrath-Straße – beginnend an der Ecke Maasstraße bis hin zur Ecke Sternheimstraße – in eine Parkfläche umzuwandeln. Diese Fläche liegt im rückwärtigen Bereich der Wohnhäuser und kann über bestehende Geh-/- Fahrwege hinter den Gärten problemlos erreicht werden. Eine solche Umnutzung würde den unmittelbaren Parkdruck auf den Straßen deutlich verringern und Anwohnern, insbesondere älteren Bürgern sowie Schichtarbeitern, wieder verlässliche Parkmöglichkeiten in Wohnortnähe bieten. Um den Verkehrsfluss in den umliegenden Straßen zu verbessern und gleichzeitig weitere Stellflächen zu schaffen, wird zudem beantragt, die Pfarrer-Appelrath-Straße in ihrer gesamten Länge als Einbahnstraße auszuweisen. Eine solche Regelung soll auch für die südlich angrenzenden Stichstraßen Paul-Ernst-Straße, Ruhrstraße sowie für die Moselstraße bis zur Ecke Maasstraße gelten. Diese Maßnahme würde den Begegnungsverkehr in engen Straßen vermeiden, den Verkehrsfluss verbessern und zusätzliche Flächen für Längsparkplätze freigeben.

TOP 3: Einführung von Anwohnerparkzonen

Zur weiteren Entlastung der Parksituation beantragen wir, in den Straßen Paul-Ernst-Straße, Ruhrstraße und Moselstraße Anwohnerparkregelungen einzuführen. Jeder Anwohner soll einen entsprechenden Parkausweis erhalten, um sicherzustellen, dass die vorhandenen Stellflächen in erster Linie denjenigen zur Verfügung stehen, die dort auch tatsächlich wohnen. Besucher- und Fremdparker – beispielsweise von Sportveranstaltungen, Märkten oder Gastronomiebetrieben – sollen hingegen auf die neu geschaffenen Stellflächen auf dem umgewidmeten Grünstreifen ausweichen. Dies erhöht nicht nur die Verfügbarkeit von Parkplätzen für die Anwohner, sondern sorgt auch für eine gerechtere Verteilung des begrenzten Parkraums.

TOP 4: Ganzheitliches Verkehrskonzept für Eschweiler

Die AfD Eschweiler beantragt, die Verwaltung zu beauftragen, die Erarbeitung eines ganzheitlichen Verkehrskonzeptes für die gesamte Stadt Eschweiler vorsieht. Dieses Konzept soll unter Beteiligung aller Fraktionen, der zuständigen Fachbereiche der Verwaltung, externer Verkehrsplaner und unter aktiver Einbindung der Bürger erarbeitet werden. Ziel ist es, Lösungen zu entwickeln, die den Interessen aller Verkehrsteilnehmer – ob Fußgänger, Radfahrer, Autofahrer oder Nutzer des ÖPNV – gerecht werden und zu einer langfristigen, sicheren und effizienten Verkehrsführung beitragen. Die heutige Maßnahme zur Rückabwicklung der Veloroute 2 ist als akute Sofortmaßnahme zu verstehen, um bestehende Missstände zu beseitigen und den Weg für eine zukunftsfähige, konsensfähige Verkehrsplanung zu ebnen.

Beschlussvorschlag 2 (Antrag der FDP-Fraktion vom 13.08.2025)

Der Rat der Stadt Eschweiler möge beschließen:

1. Die sofortige Unterbrechung aller derzeitigen Planungen und Bauvorhaben zur Errichtung von Fahrradstraßen im gesamten Stadtgebiet Eschweiler.
Dies umfasst sämtliche laufenden und noch nicht begonnenen Maßnahmen, unabhängig vom jeweiligen Umsetzungsstand, sowie die Aussetzung von vorbereitenden Planungsarbeiten, Ausschreibungen oder Fördermittelabrufen, bis eine erneute politische Entscheidung vorliegt.
2. Eine Einleitung einer neuen, transparenten Debatte im zuständigen Fachausschuss zur grundsätzlichen Bewertung des Konzepts „Fahrradstraße“ in Eschweiler.
Hierbei soll der bisherige Planungsansatz kritisch überprüft werden, insbesondere im Hinblick auf seine Zielsetzung, Kosten, Folgekosten sowie die tatsächliche Wirkung auf die Verkehrssicherheit. Die Debatte soll eine offene Abwägung zwischen den Bedürfnissen des Radverkehrs und der übrigen Verkehrsteilnehmer ermöglichen.
3. Die Einbeziehung der betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner, sowie relevanter Interessengruppen wie örtlicher Gewerbetreibender, Radfahrerverbände, Pendlervertretungen und Initiativen zur Verkehrssicherheit in die Entscheidungsfindung.
Ziel ist, ein realistisches Bild der Akzeptanz, der praktischen Auswirkungen und möglicher Konfliktpunkte zu erhalten.
4. Eine tiefergehende Prüfung von Alternativen soll untersuchen, ob die angestrebte Verbesserung der Verkehrssicherheit und Förderung des Radverkehrs nicht durch kosteneffizientere und weniger einschneidende Maßnahmen erreicht werden kann.
Dabei ist auch zu berücksichtigen, ob bereits Maßnahmen umgesetzt wurden, die den gleichen Zweck erfüllen und welche Praxiserfahrungen es mit dem bestehenden Konzept der Fahrradstraßen gab.

Beschlussvorschlag 3 (Antrag der BASIS-Fraktion vom 18.08.2025)

Der Rat der Stadt Eschweiler möge beschließen:

1. Sofortige Aussetzung weiterer Umsetzungen und Planungen von Fahrradstraßen
Bis zur Vorlage eines überarbeiteten, mit der Bürgerschaft abgestimmten Gesamtkonzepts für den Radverkehr werden keine weiteren Fahrradstraßen im Stadtgebiet umgesetzt oder planerisch vorbereitet. Bereits begonnene Maßnahmen, die noch nicht baulich fertiggestellt sind, werden zunächst gestoppt und auf ihre Zweckmäßigkeit überprüft.
2. Entwicklung eines „Leitfadens Fahrradstraßen Eschweiler“
Die Verwaltung wird beauftragt, gemeinsam mit allen Ratsfraktionen, den zuständigen Fachbereichen, externen Verkehrsplanern sowie insbesondere Vertretern der Bürgerschaft und der Interessenverbände (z. B. ADFC, IHK, Einzelhandel, Seniorenvertretung, Behindertenbeirat, Anwohnerinitiativen) verbindliche Kriterien für die Planung, Umsetzung und Evaluation von Fahrradstraßen zu erarbeiten.
Dieser Leitfaden soll insbesondere enthalten:
 - klare Zieldefinitionen und messbare Erfolgskriterien,
 - verbindliche Bürgerbeteiligung ab der Konzeptphase,
 - Folgenabschätzung für alle Verkehrsarten,
 - Prüfung der Auswirkungen auf Parkraum, insbesondere für Pendler, Anwohner und Gewerbetreibende,
 - Maßnahmen zur Sicherung der Verkehrsberuhigung (Vermeidung von „Raserstrecken“),
 - transparente Kosten- und Fördermittelaufstellung.
3. Überprüfung und ggf. Nachbesserung der „Veloroute 2“

Die Verwaltung wird beauftragt, die Veloroute 2 hinsichtlich ihrer Verkehrssicherheit, Akzeptanz, Auswirkungen auf Parkraum, Verkehrsfluss und Anliegerbelange zu evaluieren. Grundlage sollen Verkehrszählungen, Geschwindigkeitsmessungen, Unfallstatistiken und eine Anwohnerbefragung sein. Auf dieser Basis werden gegebenenfalls Anpassungen (z. B. Verkehrsberuhigungselemente, Parkraumkompensation, alternative Beschilderung) vorgenommen.

4. Parkraumkonzept mit besonderem Fokus auf Pendler und Anwohner
Parallel ist ein Konzept zur Sicherung und Schaffung von wohnortnahen Parkmöglichkeiten zu entwickeln, insbesondere in den durch Fahrradstraßen betroffenen Quartieren. Dabei sind auch temporäre oder flächenneutrale Lösungen zu prüfen (z. B. Anwohnerparken, Umnutzung vorhandener Flächen, zeitlich gesteuerte Parkregelungen)
5. Gleichrangigkeit aller Verkehrsarten
Der Rat bekräftigt, dass in Eschweiler künftig alle Verkehrsarten gleichberechtigt betrachtet werden. Maßnahmen zur Förderung einer Verkehrsart dürfen nicht zu einseitigen Benachteiligungen anderer führen.

Beschlussvorschlag 4 (Antrag der CDU-Fraktion vom 26.07.2025)

Der Rat der Stadt Eschweiler möge beschließen:

1. Die Verwaltung wird gebeten, darzulegen, warum die Anwohnerinnen und Anwohner der Eduard-Mörke-Straße sowie des umliegenden Viertels erst am Freitag vor der Umsetzung durch eine kurzfristige Wurfsendung über das ab Montag geltende Parkverbot und die Markierungsarbeiten im Zusammenhang mit der neuen Fahrradstraße informiert wurden.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, kurzfristig eine digitale Geschwindigkeitsmesstafel zwischen der Eduard-Mörke-Schule und dem Eduard-Mörke-Platz aufzustellen, um für die Einhaltung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit zu sensibilisieren und so die Verkehrssicherheit insbesondere für Kinder und Anwohner zu erhöhen.
3. Die Verwaltung wird gebeten, die bisherige Beschilderung entlang der neuen Fahrradstraße zu überprüfen und gegebenenfalls klarer und übersichtlicher zu gestalten, um Missverständnisse bei Verkehrsteilnehmern zu vermeiden.

Beschlussvorschlag 5 (Vorschlag der Verwaltung)

Die noch nicht begonnenen Ausführungsbeschlüsse aus dem Planungs- und Bauausschuss zur Umsetzung der Velorouten werden aufgehoben. Sämtliche baulich nicht begonnen Planungen zur Einrichtung der Velorouten werden evaluiert und dem dann zuständigen Fachausschuss abermals zur erneuten Beschlussfassung vorgelegt.

Für die Umsetzungsphase weiterer Velorouten soll künftig eine Kommunikationsagentur eingeschaltet werden. Ziel ist es im Vorfeld der baulichen Umsetzungen die Akzeptanz in der Bevölkerung für die neuen Angebote zu steigern. Um insgesamt den Informationsfluss für die Bevölkerung zu verbessern, soll die Verwaltung, z.B. schon mit dem Zeitpunkt der Veröffentlichung der Auftragsleistungen am Markt, einen jeweilig an die Maßnahme angepassten zu definierenden Adressatenkreis informieren. Hierzu sollten die Anlieger der betroffenen und der angrenzenden Straßen, betroffenen Schulen und/oder weitere öffentliche Einrichtungen, die Presse, Interessensverbände wie z.B. der ADFC und die Parteien zählen.

A 14-Rechnungsprüfungsamt ☒ Gesehen ☐ Vorgeprüft gez. Molls		Datum: 29.08.2025 gez. Leonhardt gez. Vogelheim					
1		2		3		4	
☐ zugestimmt		☐ zugestimmt		☐ zugestimmt		☐ zugestimmt	

☐ zur Kenntnis genommen ☐ abgelehnt ☐ zurückgestellt	☐ zur Kenntnis genommen ☐ abgelehnt ☐ zurückgestellt	☐ zur Kenntnis genommen ☐ abgelehnt ☐ zurückgestellt	☐ 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:

Aus Anlass eines Antrages der SPD-Fraktion für die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes aus dem Jahr 2016 erfolgte die durch den Projektträger Jülich geförderte Erstellung eines Klimaschutzteilkonzeptes Mobilität. Ein erster wichtiger Meilenstein bei der Bearbeitung des ESKLIMO war die Durchführung eines Workshops. Dieser fand am 24.01.2018 im Rathaus unter Beteiligung der Verwaltungsspitze, der Amts- und Abteilungsleiter und der Politik statt. Weiterhin wurde anhand eines Zwischenergebnisses ein Meinungsbild auf der „Straße“ eingeholt. Am Rande des Stadtfestes am 02.09.2018 wurde ein Präsentationsstand durch Mitarbeiter der Stadtverwaltung und Vertreter des Planungsbüros betrieben. Hier wurden die ersten Ergebnisse vorgestellt und aus den Rückmeldungen der zahlreichen interessierten Bürger konnten verschiedene Ziele für die weitere Bearbeitung formuliert werden. Gleiches wurde nochmals im Rahmen eines weiteren Workshops am 12.09.2019 mit Vertretern aus Politik, Verwaltung und externen Akteuren aus dem Bereich Mobilität durchgeführt.

In der Sitzung des Stadtrats am 03.12.2019 (VV309/19) wurde das „Eschweiler Klimaschutzteil-konzept Mobilität“ (ESKLIMO) als Handlungsfahrplan für die Verkehrsplanung und –entwicklung der nächsten Jahre beschlossen, um durch verschiedene Maßnahmen, insbesondere die Förderung des Radverkehrs in Eschweiler, die durch den motorisierten Verkehr verursachten Treibhausgas-Emissionen deutlich zu senken, die Verkehrssicherheit für Radfahrer deutlich zu erhöhen und hierdurch die Attraktivität der Stadt Eschweiler nachhaltig zu steigern.

Schwerpunkt des ESKLIMO ist der Radverkehr, da hier durch infrastrukturelle Maßnahmen bereits kurzfristig, und nach Umsetzung aller aufgeführten Vorhaben, eine notwendige Verlagerung des Verkehrsaufkommens auf das umweltverträgliche Verkehrsmittel Rad und damit eine Gleichbehandlung der Verkehrsteilnehmer erreicht werden kann. Eine im ESKLIMO prognostizierte Erhöhung des Anteils des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen (Modal Split) um 11%-Punkte auf 17% (heute 6%) kann trotz steigender Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen insbesondere im Innenstadtbereich zu einer Reduzierung des MIV und damit zu einer Steigerung der Aufenthaltsqualität und Attraktivität führen; durch weniger Lärm und saubere Luft.

Der Parkdruck in der Innenstadt wird sich verringern, eine Umnutzung von Flächen des ruhenden Verkehrs für höherwertige Nutzungen erscheinen möglich. Zudem wird durch die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur die Sicherheit beim Radfahren, insbesondere für Schüler und Senioren, deutlich erhöht, was sich perspektivisch in der Unfallstatistik der Stadt niederschlagen wird.

Die gutachterliche Empfehlung des ESKLIMO im Themenbereich Radverkehr ist die Sicherung und der Ausbau eines auf kommunalen Straßen geführten priorisierten Radwegenetz für den Alltagsverkehr, um insbesondere den Schülerradverkehr und die Erreichbarkeit der Innenstadt zu gewährleisten. Mit der Ausweisung von Fahrradstraßen („Velo-Routen“) soll auf Strecken mit aktuell hohem oder zukünftig anzunehmend hohem Radverkehr dieser gegenüber dem PKW bevorzugt werden.

Die nun umgesetzten Velo-Routen führen gezielt den Radverkehr zu den anliegenden vier Schulen, und sollen die Verkehrssicherheit für die Schüler deutlich erhöhen; mit der dort geltenden Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 Km/h, der Vorfahrtsregelung und dem Überholverbot bei Abständen zum Fahrradfahrer unter 1,5 m.

Mit der Arbeitsgemeinschaft „Kaulen und Schwietering“ wurden Verkehrsplanungsbüros aus Aachen gewonnen, die planerische Ausarbeitung dieser Fahrradstraßen auf Basis geltender Regelwerke auszuarbeiten. Dies erfolgte in enger Abstimmung mit den Trägern öffentlicher Belange und den Planungsabsichten der angrenzenden Kommunen.

Im Planungs-, Umwelt- und Bauausschuss am 07.04.2022 (VV432/21) wurden die Pläne zu den Velo-Routen 2 und 4 (Anlagen 2 bis 9 der v. g. Vorlage) vorgestellt und mit der Anlage 1 eine Übersicht der in Planung befindlichen Velo-Routen geliefert. Darin war die Ausgestaltung der Fahrradstraßen detailliert einschließlich der Markierung und Beschilderung enthalten. Der Beschluss umfasste den Auftrag an die Verwaltung, die Planungen umzusetzen.

Datum	Ausschuss	VV Nr	Vorlagentitel	Beschluss / Kenntnissgabe	zugestimmt	abgelehnt	enthalten
03.12.2019	Rat	309/ 19	ESKLIMO/ Umsetzung der Maßnahmen	Beschluss	49		2
07.04.2022	Pluba	432/ 21	ESKLIMO/ Fahrradstraßen	Beschluss	18		2
01.09.2022	AGO		Fahrrad-AGO				
13.06.2023	Pluba	164/ 23	ESKLIMO/ Vorstellung Veloroute 1	Beschluss	21		
15.06.2023	AGO		Fahrrad-AGO				
19.10.2023	Pluba	358/ 23	ESKLIMO/ Antrag CDU 12.09.2023	Kenntnissgabe			
12.12.2023	Pluba	414/ 23	ESKLIMO/ Antrag CDU 12.09.2023	Beschluss	20		1

Tab. 1: Übersicht über die Beteiligung der Politik nebst Abstimmungsergebnis

Nach Einrichtung der Fahrradstraßen auf der Velo-Route 2 (ohne den Abschnitt Eichendorffstraße) und auf einem Teilabschnitt der Velo-Route 4 im Bereich der Realschule Patternhof wurden von vier Fraktionen Anträge eingereicht, die um weitere Informationen ersuchen bzw. eine Beschlussfassung erbeten.

Inhaltlich lassen sich die Beschlussvorschläge der Anträge wie folgt zusammenfassen. Die Verwaltung bezieht jeweils dazu Stellung.

Baustopp, Rückabwicklung

siehe AfD TOP 1, Basis Pkt. 1 und FDP Pkt. 1

Im Vorfeld der Umsetzung der Planungen für die Einrichtung der Fahrradstraßen auf den „Velo-Routen“ erfolgte eine Beantragung von Fördermitteln bei der Bezirksregierung Köln. Von dort wurde die Zusage auf Erlaubnis zum vorzeitigen förderunschädlichen Maßnahmenbeginn erteilt. Die Förderung erfolgt aus dem Sonderprogramm „Stadt und Land“ und sieht eine Übernahme der Kosten in Höhe von 90% der förderfähigen Kosten vor. Für die Velo-Routen 2 und 4 wurden Aufträge für die Beschilderung und Markierung in Höhe von rd. 250.000 € erteilt. Vorbehaltlich einer tiefergehenden Ausarbeitung dürfte die Änderung der Beschilderung und das Entfernen der Markierung einen mittleren 5-stelligen Betrag verursachen. Eine Förderung für Markierung und Beschilderung, die wieder entfernt wird, ist ausgeschlossen und widersinnig. In der Folge müsste die Stadt sowohl die Fördermittel zurückzahlen als auch die gesamten Kosten für den „Rückbau“ in voller Höhe selbst tragen.

Auf der Velo-Route 2 zwischen Hehlrather Straße im Westen und Saarstraße im Osten wurden insgesamt neun der rund 440 Parkstände entfernt, damit u. a. Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmer verbessert und Ausweichstellen geschaffen werden.

Eine Abfrage beim Ordnungsamt und bei der Polizei hinsichtlich erster Erkenntnisse zum Verkehrsgeschehen seit Einführung der Fahrradstraße ergab keine Beanstandungen. Es besteht derzeit keine Kenntnis über Unfälle auf den Straßen.

Die Markierungs- und Beschilderungsarbeiten auf den Velo-Routen 2 ohne den Abschnitt in der Eichendorffstraße und teilweise 4 sind abgeschlossen. Mit den Kanal- und Straßenbauarbeiten Eichendorffstraße, Hölderlinstraße und Fontanestraße wird auch die Fahrradstraße auf der Eichendorffstraße realisiert. Die sofortige Unterbrechung würde hier einen Stillstand der Baustelle bedeuten und Stillstandskosten im größeren 4-stelligen Bereich je Werktag bedeuten. Ebenso befindet sich der Planungsauftrag zur Umgestaltung der Jülicher Straße zwischen Liebfrauenstraße und Peter-Paul-Straße, der insbesondere die Verbesserung der Querungssituation an der Liebfrauenstraße zum Inhalt hat, in Bearbeitung.

Pfarrer-Appelrath-Straße

siehe AfD Pkt. 2

Gemäß Antrag soll der Grünstreifen entlang der Pfarrer-Appelrath-Straße von „Ecke Maasstraße bis hin zur Ecke Sternheimstraße“ in eine Parkfläche umgewandelt werden. Davon ausgehend, dass nicht die Maas - sondern die Moselstraße gemeint ist, kann festgehalten werden, dass der angesprochene Grünstreifen nördlich der Pfarrer-Appelrath-Straße ein Entwässerungsgraben ist, dessen Funktion in der Ableitung der Hangwässer der angrenzenden Halde ist. Ein Überbauen mittels Parkplätzen muss auf die Notwendigkeit einer sicheren Ableitung dieser Wässer abgestellt sein. Der südlich der Pfarrer-Appelrath-Straße befindliche Grünstreifen ist als solcher auch im Bebauungsplan als Grünfläche festgesetzt. Eine Änderung der Nutzung macht eine Bebauungsplanänderung erforderlich, weshalb hier – unabhängig von den Erfolgsaussichten für diese Änderung – keine kurzfristige Realisierung möglich sein wird. Bautechnisch wäre der heute als reiner Fuß- und Radweg existierende Abschnitt der Straße zu ertüchtigen, sprich neu zu bauen. Der Straßenabschnitt ist 250m lang. Für die Einrichtung einer Einbahnstraße und einseitigem Längsparkstreifen sind Kosten in Höhe von derzeit 450.000 € zu veranschlagen. Mit dieser Maßnahme lassen sich vorbehaltlich einer detaillierten Planung voraussichtlich 30 Parkstände einrichten.

Die Ausweisung von Einbahnstraßen führt, ohne die Ergreifung weiterer geschwindigkeitsdämpfender Maßnahmen, in vielen Fällen zu erhöhten Geschwindigkeiten im motorisierten Verkehr. Dies wird bedingt durch den Umstand, dass kein Gegenverkehr berücksichtigt werden muss und - im Falle von weiträumigem Einsatz der Einbahnstraßenregelung – größere Umwege in Kauf genommen werden müssen.

Parkraumkonzept

siehe AfD Pkt. 3, Basis Pkt.4 und FDP Pkt. 4

Vor Einführung von Bewohnerparkzonen wird nicht ohne Grund eine Konzeptphase geschaltet. Bei rein situativer Einführung von kleinräumigen Bewohnerparkzonen erfolgen Verdrängungseffekte in die Randlagen der Zonen. Die erhöhte Parkraumnachfrage wird dann durch die Einführung der Regelung nicht beseitigt, sondern nur verlagert. Deshalb sollte die Einführung von Bewohnerparken immer auf Basis eines abgestimmten Konzeptes erfolgen. Für Eschweiler-West fand am 12.09.2024 eine Informationsveranstaltung zum Parkraumkonzept statt, zu der alle Fraktionen Einladungen erhalten hatten. Ergebnis dieser Veranstaltung war u. a. die Erkenntnis, das Thema Parkraumbewirtschaftung für den erweiterten Kernstadtbereich weiterzuentwickeln. Der in den vorliegenden Anträgen enthaltene Wunsch nach Einführung einer solchen Regelung für das Stadtgebiet Eschweiler-Ost kann in die Überlegungen der Stadtverwaltung zur Planung eines Bewohnerparkens in der Kernstadt aufgenommen werden. Die für den Haushalt 2026 angemeldeten Mittel zur Konzepterarbeitung wären dann entsprechend aufzustocken oder zu priorisieren.

Die Einrichtung der Fahrradstraßen erfolgte mittels Schilder und Farbe. Eine noch kosteneffizientere Maßnahme wird nicht gesehen, zumal durch die Freigabe der Fahrradstraßen für den Kfz-Verkehr keine Beeinträchtigung erkannt werden kann. Allein der punktuelle Wegfall von Parkständen ist als Beeinträchtigung des bisherigen Nutzungsangebots der Verkehrsfläche für den Kfz-Verkehr zu erwähnen. Dieser Wegfall wäre jedoch auch ohne die Einführung von Fahrradstraßen erforderlich gewesen, um einen sicheren Begegnungsverkehr für Kfz zu ermöglichen. Für den Radverkehr allein sind Ausweichbuchten nicht notwendig. Diese sind für sich begegnende Kfz notwendig und erlauben ein störungsarmes Befahren auch für Lkw in verhältnismäßig beengten Quartiere, etwa die Eduard-Mörke-Straße. So mussten bereits in der Vergangenheit auf der Straße Patternhof vor der Realschule Poller errichtet werden, da hier unmittelbar vor dem Schuleingang sich begegnende Fahrzeuge in Ermangelung von Ausweichstellen über den Gehweg führen.

Wie bereits ausgeführt wurden durch die Einführung der Fahrradstraßen auf den Velo-Routen 2 und 4 auf einer Strecke von rund 2.700m insgesamt 18 von insgesamt rund 500 Parkständen entfernt. Der Wegfall der Stellplätze ist im Wesentlichen nicht fahrradstraßenbedingt.

Mit der Anmeldung von Haushaltsmitteln für die Fortschreibung des ESKLIMO soll ein Schwerpunkt auf den ruhenden Verkehr gelegt werden. Hierzu zählt auch die Prüfung der Einführung von Bewohnerparkzonen. Die Zielsetzung bei Aufstellung des ESKLIMO war es, einen Prozess anzustoßen, das Mobilitätsverhalten der Eschweiler Bürgerinnen und Bürger hin zu einem umweltverträglicheren Radverkehr durch ein attraktiveres und sicheres Radwegenetz zu ändern.

Da dem Radverkehr bisher im Straßenraum nur eine sehr untergeordnete Rolle zukommt, konnte eine Verbesserung der Situation nicht ohne maßvolle Einschnitte für den Kfz- und ruhenden Verkehr erzielt werden.

Verkehrskonzept

siehe AfD Pkt. 4

Für die Stadt Eschweiler wurden in der Vergangenheit schon mehrfach solche Konzepte erarbeitet. Neben dem Generalverkehrsplan und Verkehrsentwicklungsplan noch aus der Zeit vor der Jahrtausendwende, wurde mit dem Klimaschutzteilkonzept Mobilität (ESKLIMO) ein ganzheitliches Verkehrskonzept vorgelegt, das sich nunmehr mit der Einrichtung der Velorouten in Umsetzung befindet. Im Haushaltsaufstellungsverfahren für 2026ff findet sich auch eine Anmeldung für die Fortschreibung dieses schwerpunktmäßig mit dem Radverkehr verbundenen Konzepts, um die Aspekte des öffentlichen Nahverkehrs und des ruhenden Verkehrs eingehender zu beleuchten. Das o. g. Parkraumkonzept ist insofern als Teilaspekt eines Verkehrskonzeptes zu betrachten.

Kommunikation

siehe CDU Pkt. 1

Mit den Markierungsarbeiten wurde am 01.07.2025 begonnen. Bestandteil des Auftrags war auch das Anfertigen und Verteilen von Postwurfsendungen zur Information der Anliegerschaft. Diese Arbeiten wurden durch das ausführende Unternehmen verweigert. Es konnte zwar zeitnah eine Postwurfsendung zum Beginn der Arbeiten organisiert werden, letzten Endes konnten aber so die anrainenden Bürger erst verspätet direkt informiert werden. Über die städtische Homepage und die Presse wurde, wie geplant, veröffentlicht. Weiter wurde schon vorab die Schülerschaft und die Eltern mit einem Informationsflyer, der zum Schuljahresende den Zeugnissen der Liebfrauenschule und dem städtischen Gymnasium beigelegt wurden, informiert.

Künftig ist vorgesehen, den Prozess zur Einführung von Fahrradstraßen durch eine Kommunikationsagentur begleiten zu lassen. Diese soll damit beauftragt werden, mit Beginn der Ausschreibungsphase der baulichen Umsetzung, die Anlieger der unmittelbar betroffenen Straßen, der angrenzenden Straßen, sowie einen weitergehenden allgemeinen Adressatenkreis zu informieren.

Digitale Geschwindigkeitsmessstelle

siehe CDU Pkt. 2

Die Aufstellung eines der städtischen Tempo-Info-Geräte ist beabsichtigt.

Überprüfung Beschilderung

siehe CDU Pkt. 3

Das Aufstellen von Verkehrszeichen erfolgt auf Basis von Vorschriften, die auch bei der Einrichtung der Fahrradstraßen Anwendung fanden. Das der Aufstellung zu Grunde liegende Planwerk wurde durch die Träger öffentlicher Belange geprüft und im Rahmen eines Verfahrens nach § 45 StVO angeordnet. Grundsätzlich wird nach Abschluss von Beschilderungs- und Markierungsarbeiten eine Überprüfung dieser durch das Tiefbauamt und das Ordnungsamt durchgeführt. Sollte trotz der detaillierten Planung aus Sicht der Antragsteller eine konkrete Problemstellung bestehen, wird um einen entsprechenden konkreten Hinweis gebeten, um hier dann ggf. nachzubessern.

Beteiligung Fachausschuss

siehe FDP Pkt. 2

Diese Debatte wurde bereits im Rahmen der Aufstellung von Eschweilers Klimaschutzteilkonzept Mobilität (ESKLIMO) geführt. Wie eingangs geschildert, erfolgte mehrfach die Beteiligung des Fachausschusses. Im Workshop-Format wurden zudem die Inhalte des Konzeptes herausgearbeitet und auch über einen Stand auf dem Stadtfest konnte der Inhalt des Konzepts mit interessierten Bürgerinnen und Bürgern und anderen Akteuren erörtert werden. Schließlich sei noch an die Bereisung der Velo-Route durch die Arbeitsgruppe Ortsbesichtigung am 01.09.2022 erinnert.

Bürgerbeteiligung

siehe FDP Pkt. 3

Wie bereits geschildert, erfolgte in der Vergangenheit eine Beteiligung in der beschriebenen Form. Wenn aber eine Beteiligung der Bürgerschaft gewünscht ist, hätte dies vor der politischen Beschlussfassung erfolgen müssen. Insofern wären bestehende Beschlüsse aufzuheben ehe eine Beteiligung angestrebt wird.

Leitfaden Fahrradstraßen

siehe Basis Pkt. 2

Innerhalb des Prozesses zur Erarbeitung des ESKLIMO fand auch eine Beteiligung der Politik statt, im Rahmen eines Workshops am 11.07.2018. Das ESKLIMO wurde letztlich durch den Stadtrat beschlossen. In Zusammenarbeit und mehrfachem Austausch zwischen planendem Büro, Tiefbauamt, Ordnungsamt, Polizei, StädteRegion Aachen und ASEAG wurde die Ausgestaltung der im ESKLIMO festgelegten Fahrradstraßen abgestimmt. Mit der Vorlage 432/21 wurden dem Fachausschuss schließlich Beschilderungs- und Markierungspläne zum Beschluss vorgelegt. Im Planungs-, Umwelt- und Bauausschuss am 07.04.2022 erfolgte ein Vortrag des Planungsbüros Kaulen, der die Gestaltung der Fahrradstraßen zum Inhalt hatte. Dieser sehr ausführlich dokumentierte Vortrag war der Niederschrift als Anlage 1 beigelegt.

Evaluation

siehe Basis Pkt. 3

Die Evaluation von Aspekten des Verkehrsgeschehens ist nicht immer trivial. Neben einfachen Fragestellungen, etwa den Verkehrsmengen und ModalSplit, wird es schon bei „Geschwindigkeit“ schwieriger. Punktuell mag es zu Übertretungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kommen. Ob aber ein strukturelles Problem mit der Einhaltung der Geschwindigkeit vorliegt, lässt sich in der Regel nicht einfach feststellen. Nicht immer ist aber auch die Höchstgeschwindigkeit der entscheidende Faktor. Etwa im Bereich von Spielplätzen ist dieses Kriterium anders zu bewerten als auf der sonstigen Strecke. Da auch schon vor der Einführung der Fahrradstraße Tempo 30 auf allen Straßen galt, und aus dieser Zeit bis auf einzelne Abschnitte keine Beschwerdelage bestand, bleibt abzuwarten, inwieweit sich dies nunmehr durch die Einführung der Fahrradstraßen ändert. Für den Aspekt

„Unfallstatistik“ wird aufgrund der geringen Verkehrsstärke ein langer Betrachtungszeitraum erforderlich werden, ehe sich ein repräsentatives Lagebild ergibt. Bisher, so die jüngste Aussage der Polizei, gibt es keine Unfallmeldung auf den zur Fahrradstraße umgeänderten Straßenzügen.

In einem noch nicht näher bestimmten Zeitraum wird das Verkehrsgeschehen auf den Fahrradstraßen dokumentiert. Eine Überwachung wird von Amtswegen durch die Polizei und das Ordnungsamt erfolgen. Darüber hinaus wird eine Datenbasis erarbeitet, um Aussagen über die Entwicklung der Verkehrsstärken im Kfz und Radverkehr zu erhalten. Im Abgleich mit den Erkenntnissen der Polizei, das Unfallgeschehen betreffend, lässt sich dann ein Rückschluss auf die allg. Verkehrsentwicklung ziehen, die wiederum Anlass für Nachbesserungen für die bestehenden Fahrradstraßen und Hinweis für die Planung künftiger Fahrradstraßen geben kann.

Gleichrangigkeit aller Verkehrsarten

siehe Basis Pkt. 5

Verkehrsraum ist endlich und nicht zuletzt durch die Breite des Straßenraums begrenzt. Innerhalb dieser Grenze gilt es einen Ausgleich zu schaffen zwischen den Interessen seiner Nutzer. Dies war in der Vergangenheit auf die Ansprüche des Kfz-Verkehrs zugeschnitten und gerade aus diesem Grund wurden dann Überlegungen angestrebt, die für einen Ausgleich im Sinne des Antragspunktes sorgen sollen, die Herstellung der Gleichrangigkeit.

In den bisher umgesetzten Planungen wurde versucht, diese Zielkonflikte, mit möglichst geringer Einflussnahme auf die jeweilig andere Fortbewegungsart zu lösen..

Finanzielle Auswirkungen:

In Abhängigkeit der Beschlusslage wären tiefergehende Überlegungen zu den beschlossenen Maßnahmen anzustrengen über die dann in einer späteren Vorlage zu berichten wäre.

- ggf. Rückzahlung der Fördermittel und finanzielle Belastung des städtischen Haushalts,
- Stillstandskosten Baumaßnahme Eichendorffstraße inkl. weiterer Folgekosten,
- höherer Ansatz für die Fortschreibung ESKLIMO
- etc.

Personelle Auswirkungen:

Die Maßnahme wird durch die Abteilung 660 betreut. Eine Neuevaluierung bereits fertiggestellter Planungen wird zusätzliche Arbeitszeit in Anspruch nehmen und dadurch andere von der Abteilung 660 betreute Maßnahmen aus dem Straßen- und Wegekonzept verzögern.

Anlagen: