Ratssitzung am 19.12.2022

AN/0597/2022 Antrag aller im Rat vertretenen Fraktionen vom 15.11.2022 zur Umsetzung des Zukunftsorientierten Radverkehrsnetzes Rheinbach und Anbindung der Ortschaften

Stellungnahme der Verwaltung zur sachlichen Prüfung der vorgeschlagenen Maßnahmen

Ergänzend zu der zum HFA vom 12.12.2022 vorgelegten Stellungnahme der Verwaltung zu den Punkten Finanzierung, Bearbeitung und Zeitplan wird hiermit nun die Stellungnahme zur sachlichen Prüfung der vorgeschlagenen Maßnahmen vorgelegt. Im Zuge dieser Prüfungen haben sich Änderungen am Kostenplan ergeben. Daher wurde dieser angepasst.

Abschließend wird dem Rat ein Beschlussvorschlag der Verwaltung zur Umsetzung dieses Antrages unterbreitet.

Zur wegweisenden Beschilderung und Markierung der vorgeschlagenen Strecken

Die Beschilderung mit den vorgeschlagenen Wegweisern nach HRB (Hinweise zur Wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in NRW) ist grundsätzlich sinnvoll und gut, bedarf allerdings noch der finalen Abstimmung mit dem Rhein-Sieg-Kreis. Eine gesonderte Bearbeitung der Beschilderung zur Anbindung der Außenorte wird nicht als sinnvoll angesehen. Aufgrund der engen Verflechtungen der wegweisenden Systeme für den Innenstadtraum und der überörtlichen Beschilderung sollte hier eine Planung für das gesamte städtische Routensystem erfolgen. Das von der Arbeitsgruppe vorgeschlagene Konzept kann hierfür als Grundlage genommen werden.
Es wird darauf hingewiesen, dass die Zielangabe „Höhenorte“ unzulässig ist. Die Bezeichnung sollte eine konkrete Ortsangabe enthalten.

Die Anbringung von weißen Begrenzungslinien links und rechts auf den asphaltierten Wegeabschnitten der Anbindungen außer Orts werden in der genannten Broschüre des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr empfohlen. Unabhängig von der Tatsache, ob es sich um Fahrradstraßen oder landwirtschaftlich genutzte Wege handelt, machen solche Markierungen Sinn.

Zur Anbindung Merzbach, Irlenbusch, Neukirchen

Zur besseren Befahrbarkeit soll ein ca. 140 m langes Stück Schotterweg am Birkenweg; und ein 160 m langes Teilstück des Wirtschaftsweges entlang des Naturschutzgebietes Stiefelsbach und Zuflüsse mit einer Kalkmineralsplittdecke wasserdurchlässig befestigt werden. Im Rahmen der Flutsanierungen konnten 340 m der Wegeverbindung schon instandgesetzt werden. Die Kosten hierfür werden auf ca. 27.000 € geschätzt. Die Umsetzung dieser Maßnahme ist sinnvoll.

An der Einmündung Waldwinkel auf den Ölmühlenweg (L113) soll ein Sichtdreieck zur Verbesserung der Sichtverhältnisse geschnitten werde. Die Maßnahme ist in Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßen NRW zu prüfen.

Die hier den Blick einschränkenden Hecken sind allerdings nicht städtisches, sondern privates Eigentum. Daher darf hier die Hecke zunächst nicht von der Stadt Rheinbach zurückgeschnitten werden, sondern die Eigentümer werden dazu von der Stadt Rheinbach

aufgefordert. Für diese Maßnahme können allerdings ggfls. Ersatzpflanzungen durch den Zweckveranlasser erforderliche werden.

Das Konzept sieht vor, den Abschnitt der Route vom Waldwinkel über den Mörikeweg und den Eichendorffweg als Fahrradstraße auszuweisen. Hierzu wird auf die grundsätzlichen Anforderungen für Fahrradstraßen hingewiesen (siehe Anlage). Zu der Ausweisung des Feldweges zwischen Waldwinkel und Mörikeweg ist festzustellen, dass der Feldweg eine Breite von 2,80 Metern hat. Die erforderliche Breite für den Begegnungsverkehr von 4 Metern ist nicht gegeben. Da Begegnungen mit den (wenigen) landwirtschaftlichen Fahrzeugen relativ selten, die Fahrzeuge aber breiter als PKW sind, kann von den Mindestbreiten der Fahrgasse nicht nach unten abgewichen werden. Die fehlenden Mindestbreiten könnten nur durch baulich angelegte Ausweichmöglichkeiten in regelmäßigen Abständen kompensiert werden. Dies ist gerade auch im Hinblick auf die zunehmende Anzahl von Lastenrädern und Rädern mit Anhängern zwingend erforderlich.

Die Einrichtung einer Fahrradstraße auf dem Wirtschaftsweg ist an dieser Stelle nur mit einem unverhältnismäßig hohen baulichen Aufwand umsetzbar. Dies führt auch nicht zu einer weiteren Reduzierung des schon heute stark eingeschränkten KFZ Verkehrs („Anlieger frei“).

Unter Beibehaltung der bisherigen Widmung als Weg für die Landwirtschaft gelten diese Vorgaben nicht und der Radverkehr funktioniert aus Sicht der Verwaltung reibungslos. Insofern sollte auf eine Umwidmung zur Fahrradstraße ohne Qualitätsverluste verzichtet werden, wenn der Radverkehr auf dieser geraden Linie Vorfahrt erhält.

Für die aus Richtung Irlenbusch kommenden Radfahrenden soll in der Weidenstraße an der Abbiegung links in Richtung Kernstadt der vorhandene Tiefbord auf „null“ abgesenkt werden. Hiergegen bestehen Bedenken, da der Bordstein hier der Wasserführung dient und so verhindert wird, dass Niederschlagswasser in Richtung der Tennisplätze fließt.

Für die aus Richtung Neukirchen kommenden Radfahrenden soll in der Weidenstraße (am Ende des Wirtschaftsweges) der vorhandene Tiefbord auf „null“ abgesenkt werden. Die Kosten hierzu sind auf 3.750 € geschätzt. Die Maßnahme kann ungesetzt werde.

Anbindung Niederdrees:

Die Vorgeschlagene Route zur Anbindung der Ortschaft Niederdrees soll im Bereich der Wohnstraßen Sassestraße, Sonnenscheinstraße, Stegerwaldweg und Leberstraße als Fahrradstraße ausgewiesen werden (siehe grundsätzliche Anforderungen für Fahrradstraßen).

Die Straßen weisen Breiten zwischen 4,90 Metern und 5,10 Metern auf. Auf diesen Straßenzügen müsste - damit die erforderliche Breite für den Radfahrer erreicht wird - ein beidseitiges absolutes Haltverbot ausgesprochen werden. Der ruhende Verkehr muss ausgeschlossen werden.

Alternativ sollte überlegt werden, ob die Route nicht über den Blümlingspfad und die Kettlerstraße zur Innenstadt geführt werden kann, da diese Wegebeziehung Teil des Innenstadtkonzeptes ist. Auch die im Antrag erwähnte Routenführung über die Aachener

Straße sollte nicht verworfen werden, da die Aachener Straße auf der Fahrseite Stadtauswärts einen Radangebotsstreifen bekommen soll. Dann entfällt das Absteigen am FGÜ Leberstr.

Anbindung Peppenhoven:

Um die Wartezeit der Radfahrenden an der Ampel an der Umgehungsstraße zu verkürzen wird eine automatische Grünanforderung oder automatisch Grün Richtung Peppenhoven und Ramershoven an der Ampel programmiert werden.

Hinsichtlich der Bevorrechtigung des Radverkehrs (und der Fußgänger) gäbe es – sofern mit dem Straßenbaulastträger Einvernehmen erzielt werden kann - zwei Möglichkeiten: Der Einbau von Schleifen auf dem Radweg (Fußgängerquerungen können und müssen dann weiterhin angefordert werden) oder die Grünschaltung erfolgt automatisch dann, wenn der die Umgehungsstraße querende Verkehr grün hat. Da die Umgehungsstraße sehr breit und der Linksabbieger separiert ist, würde eine permanente Grünphase den Verkehr auf der Umgehungsstraße relativ lange blockieren.

Insofern wäre die Lösung, Schleifen einzubauen unter diesem Gesichtspunkt die bessere, wenn auch sicher teurere Alternative. Die Verwaltung beabsichtigt beide Optionen mit dem Landesbetrieb zu erörtern. Die geschätzten Kosten in Höhe von je ca. 10.000 € für den Einbau von Schleifen sowie von je. ca. 7.000 € für die Umprogrammierung der Ampelschaltung müssten von der Stadt Rheinbach als Zweckveranlasser übernommen werden.

Der Aufhebung der Benutzungspflicht entlang der Keramikerstraße sollte nicht entsprochen werden. Wegen der dort parkenden Fahrzeuge ist ein vorankommen im Mischverkehr für den Radfahrer nicht gefahrlos möglich. Insofern ist es sicherer, den Radverkehr auf dem baulich angelegten Radweg zu belassen. Zudem wird in Kürze als Lückenschluss zur Aachener Straße ein baulich angelegter Radweg in beide Richtungen angelegt. Eine Aufhebung der Benutzungspflicht wäre dann auch im Sinne eines durchgängigen Radwegenetzes kontraproduktiv.

Der zur Anbindung der Ortschaft Peppenhoven vorgeschlagene Routenverlauf sieht die Nutzung eines Weges an der Hochschule vor, der kein öffentlicher Weg ist. Hier muss die Hochschule Bonn-Rhein-Sieg gefragt werden, ob sie dieser Nutzung zustimmt. Sollte dies nicht der Fall sein, bietet sich eine alternative Wegeführung weiter über die Keramikerstraße, Am neuen Wasserwerk und der Unterführung an.

In der Straße Am Getreidespeicher „Neue Bahnunterführung“ sieht das Konzept eine Bordsteinabsenkung des vorhandenen Tiefbord (ca. 3 cm Höhe) auf „null“ vor. Hiergegen bestehen Bedenken, da der Bordstein hier für seheingeschränkte Menschen die Tastkante zu Orientierung ist.

Auf der gegenüberliegenden Straßenseite ist der vorhandene Hochbord zur Wegeverbindung zur Kriegerstraße auf ca. 3 cm abzusenken. Die 3 cm sollen als Tastkante verbleiben. Die Kosten hierzu sind auf 3.750 € geschätzt.

Anbindung Flerzheim, Ramershoven

Auch hier ist bei der Querung der Umgehungsstraße eine Verbesserung der Ampelschaltung gewünscht. Es gelten hier die gleichen Voraussetzungen wie bei der Route von Peppenhoven.

Die Radwegebenutzungspflicht entlang der Gymnasiumstraße / L 113 zwischen Kreisel und Lise-Meitner-Straße und Römerkanal kann und sollte aufgegeben werden. Der Gehweg kann dann gleichzeitig für den Radverkehr wie vorgeschlagen freigegeben werden.

Die Routen zur Anbindung der übrigen Ortschaften können unverändert umgesetzt werden.

Geänderter Beschlussvorschlag

Das Konzept der AG Radverkehrsanbindungen der Ortschaften soll, mit Ausnahme der Anbindung für die Ortschaften Todenfeld und Hilberath, und bei Beachtung der von der Verwaltung gemachten Hinweise, soweit möglich zügig umgesetzt werden. (Die konkrete Routenführung zur Anbindung der Ortschaft Niederdrees ist noch zwischen Verwaltung und Arbeitsgruppe abzustimmen).

In einem ersten Schritt sollen ohne die Beantragung von Fördermitteln die Bordsteinabsenkungen Weidenstraße (von Neukirchen kommend) und Am Getreidespeicher zur Kriegerstraße umgesetzt werden.

Für die weiteren Maßnahmen

- wegweisende Beschilderung,
- verkehrsrechtliche Beschilderung und Markierung,
- Befestigung der Wegstrecken am Birkenweg und am NSG Stiefelsbach u. Zuflüsse,
- Änderung der Ampelanlagen und
- Markierung der Wirtschaftswege außerorts

sollen für das Förderprogramm 2023 (Antragseinreichung bis Mai 2023) Fördermittel gemäß der Förderrichtlinie Nahmobilität beim Land NRW beantragt werden. Bei Bewilligung der Fördermittel bzw. bei vorliegender Zustimmung zum förderunschädlichen Maßnahmenbeginn kommen die Maßnahmen zeitnah zur Umsetzung.

Die Stadtverwaltung setzt sich beim Landesbetrieb Straßenbau NRW dafür ein, dass

- der Bau zweier straßenbegleitender Radwegeabschnitte entlang der Landesstraße nach Todenfeld und nach Hilberath erfolgt,
- an dem 155 Meter Geh-/Radweg entlang der L 113 (Ölmühlenweg) zwischen der Einmündung Waldwinkel und der Einmündung L 492 nach Todenfeld Unterhaltungsarbeiten erfolgen,
- an den Ampeln an der Umgehungsstraße Anforderungsschleifen für Radfahrende erstellt werden,
- ein Sichtdreieck in Höhe der Einmündung Ölmühlenweg/Waldwinkel geschnitten wird.

Der Rat erkennt den personellen Mehraufwand der Verwaltung für die im Bereich Mobilität zukünftig zu erbringenden Leistungen an und trägt dafür Sorge, dass dies im Stellenplan 2023 entsprechend berücksichtigt wird.

Finanzielle Auswirkungen

Die Kosten zur Umsetzung der Bordsteinabsenkungen, der wegweisenden Beschilderung, der verkehrsrechtlichen Beschilderung und Markierung, der Befestigung der Wegstrecken am Birkenweg und am NSG Stiefelsbach u. Zuflüsse in Höhe von 58.000 € sind zusätzlich zu den im Haushaltsentwurf beantragten Mittel für das Produkt 12-01-02 P Neubau und Unterhaltung von öffentlichen Verkehrsflächen, Konto 5221010 Unterhaltung von Straßen, Wege Plätze, Parkplätze bereitzustellen.

Mittel für die weiteren Maßnahmen in Höhe von 619.000 € sind dann für das Haushaltsjahr 2024 einzuplanen.

Für die Maßnahmen sind auch Fördermittel in Höhe von 80 % zu berücksichtigen.

Anlage 1

Grundsätzliche Anforderungen für Fahrradstraßen

Nach § 45 Abs. 9 der Straßenverkehrsordnung gilt, dass Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anordnungsfähig sind, wo dies aufgrund besonderer Umstände zwingend erforderlich ist.

Die Möglichkeit, Fahrradstraßen anzuordnen wurde durch die Änderung der Verwaltungsvorschriften erleichtert. Radverkehr muss nicht mehr die vorherrschende Verkehrsart sein oder werden, eine hohe zu erwartende Radverkehrsdichte ist ausreichend.

Zusammengefasst gelten die folgenden rechtlichen Voraussetzungen:

Die rechtlichen Rahmenbedingungen für Fahrradstraßen finden sich in der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und der dazugehörigen Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO). Laut StVO können Fahrradstraßen aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs (§ 45 Abs. 1, Satz 1) oder zur Unterstützung einer städtebaulichen Entwicklung (§ 45 Abs. 1b Nr. 5) angeordnet werden. Soweit sie nicht durch ein Zusatzzeichen freigegeben sind, sind andere Fahrzeuge außer Fahrrädern und Elektrokleinstfahrzeugen auf Fahrradstraßen verboten. In Fahrradstraßen gilt eine **Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h** und der Kraftfahrzeugverkehr muss seine Geschwindigkeit gegebenenfalls weiter reduzieren, da der Radverkehr weder gefährdet noch behindert werden darf. Der charakteristischste Punkt von Fahrradstraßen ist jedoch, dass das **Nebeneinanderfahren von Fahrrädern hier erlaubt ist**.

Die bindende Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) erläutert, dass (Auszug):

I.
Fahrradstraßen nur auf Straßen mit einer hohen oder zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte, einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr setzen nicht voraus, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist. Eine zu erwartende hohe Fahrradverkehrsdichte kann sich dadurch begründen, dass diese mit der Anordnung einer Fahrradstraße bewirkt wird.

II.
Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr und der Verkehr mit Elektrokleinstfahrzeugen im Sinne der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung darf in Fahrradstraßen nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden (z. B. Anliegerverkehr). Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen, die nicht unter die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung fallen, ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung).

Ferner konkretisieren die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt06) und die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), dass Fahrradstraßen in **Erschließungsstraßen mit Belastungen bis etwa 400 Kfz/h** in Frage kommen. Sie sollten **Vorfahrt gegenüber** anderen Erschließungsstraßen haben und es wird empfohlen, durch **verkehrsregelnde und bauliche Maßnahmen die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs zu reduzieren**. Die Fahrgasse von Fahrradstraßen muss eine Regelbreite von 4 Metern aufweisen, damit in einem Begegnungsfall mit PKW oder einem landwirtschaftlichen Fahrzeug ein sicheres passieren möglich bleibt.

Anlage 2

Kosten (Stand 15.12.2022)

Bauliche Maßnahmen

Wegstrecke am Birkenweg; Befestigung einer 140 m langen, derzeit geschotterten Wegstrecke

420 m²	30 €/m²	12.600 €

Wegstrecke am NSG Stiefelsbach u. Zuflüsse wurde teilweise (340 m) schon instandgesetzt

Befestigung der restlichen 160 m langen, derzeit geschotterten Wegstrecke

480 m²	30 €/m²	14.400 €

Bordsteinabsenkung Weidenstr. Links in WW 5 m	*(3.750 €)*
Bordsteinabsenkung Weidenstr. Rechts in WW 5 m	3.750 €
Bordsteinabsenkung Am Getreidespeicher „Neue Bahnunterführung“ 5 m	*(3.750 €)*
Bordsteinabsenkung Am Getreidespeicher zur Kriegerstraße 5 m	3.750 €
Beseitigung und Ersatzpflanzung von Gehölzen	4.000 €
	38.500 €
	(46.000 €)

Beschilderung

56 Pfosten	125 €/St	7.000 €
85 Schilder	100 €/St	8.500 €
100 Zwischenwegweiser	40 €/St	4.000 €
		19.500 €

Markierung

26.000 m Markierung Weißer Strich	22,50 €/m	**585.000 €**

Ampelregelungen

Umplanung von 2 Ampelschaltungen an der Umgehungsstraße	7.000 €/St	14.000 €
Einbau von Induktionsschleifen an den Ampelanlagen	10.000 €/St	20.000 €
		34.000 €

Fördermöglichkeit 80 %