

Vorlage Nr.: 2023/035

Berichtsvorlage

öffentlich

Beratungsfolge	Verfasser*in	Sitzung am
Ausschuss für Landwirtschaft und Bauwesen	Herr Uhlenbrock	15.02.2023
Ausschuss für Mobilität, Feuerschutz und Rettungswesen	Herr Uhlenbrock	17.02.2023

Einrichtung eines Pop-Up Radweges an der K 22 in Recklinghausen zwischen Rietstraße und Querstraße in Recklinghausen

Darstellung des Sachverhaltes:

- Anpassung der Planung durch zusätzliche Prüfung, ob ein Kreisverkehr im Kreuzungsbereich K 22 Friedrich-Ebert-Str. / Am Leiterchen / Franziskanerstr. möglich ist
- Konsequenzen für den Pop-up-Radweg

Hintergrund

Zur Erinnerung: Die Friedrich-Ebert-Straße steht vor einer grundlegenden Sanierung. Bevor diese in die Planung geht, überprüfen der Kreis gemeinsam mit der Stadt Recklinghausen – wie politisch beschlossen – ob die Strecke bei einem besseren Angebot stärker von Radfahrerinnen und Radfahrern genutzt wird und ob es ausreicht, in jeder Fahrtrichtung eine Spur für den Verkehr anzubieten. Die Erkenntnisse aus der Testphase werden dann in die Überplanung der Friedrich-Ebert-Straße einfließen.

In den vergangenen Jahren hat es zudem eine Vielzahl von Änderungen der (verkehrs-)rechtlichen Regelungen gegeben, die durch die Straßenbaulastträger sowohl bei der Unterhaltung als auch bei der Überarbeitung zu berücksichtigen sind.

Ein Schwerpunkt der Änderungen liegt hier bei der prioritären Berücksichtigung des Rad- und Fußverkehrs.

Dies hat auch erhebliche Auswirkungen auf die Planungsinhalte bei Förderanträgen von zukünftigen Straßenneubau- und -sanierungsmaßnahmen. Eine solitäre Förderung ohne entsprechende regelkonforme Radwegeführungen sind nicht (mehr) förderfähig.



Klimpel
Landrat



Butz
Kreisdirektor



Haumann
Fachbereichsleitung

Beschlusslage

Der Kreis Recklinghausen hat sich mit Beschluss des Vestischen Klimapaktes klar zur Mobilitätswende mit einhergehender Förderung des Radverkehrs – insbesondere entlang der Kreisstraßen – bekannt. In der Detailarbeit des Bauausschusses hat dieser die Neuaufteilung der Verkehrsflächen zugunsten des Radverkehrs bei zukünftigen Baumaßnahmen beschlossen.

Strategie

Die bauliche Anpassung von Straßen benötigt aufgrund ihrer komplexen Wirkungsgefüge einen hohen planerischen Aufwand mit großem zeitlichem Vorlauf. Sie sind extrem kostenintensiv und belasten die kommunalen Haushalte (grundsätzlich nicht förderfähig).

Für einen Großteil der zu überplanenden Straßen gibt es durch die häufigen Wechsel bei den Vorgaben, keine planerischen „Blaupausen“, die 1:1 umzusetzen sind. Darum ist eine gute Planung wichtiger denn je. Bauliche Veränderungen während oder sogar nach der Realisierung sind in der Regel nicht oder nur mit hohem Aufwand – und damit kostenintensiv machbar.

Warum Pop-Up-Radweg?

Um die Planung für eine Straße bestmöglich durchführen zu können, kann die temporäre Testung veränderter Verkehrsführungen unter Berücksichtigung der geltenden Regelwerke der StVO ein gutes Mittel sein. In vielen deutschen und europäischen Städten sind diese Anlagen bereits erfolgreich getestet worden.

Hier gilt es, Erfahrungen mit den unterschiedlichen Gruppen von Verkehrsteilnehmern zu sammeln und einen ganzheitlichen verkehrsplanerischen Ansatz zu ermöglichen, der alle Interessensgruppen berücksichtigt. Die temporären Radfahrstreifen auf der Friedrich-Ebert-Str., welche ähnlich einer Baustellensicherung eingerichtet sind (gelbe Begrenzungsstreifen und Bakenreihen) sollen im Knotenpunkt K22 / Franziskaner Str. / Am Leiterchen mit einem Provisorium für die Radfahrer und den motorisierten Verkehr mit einem Kreisverkehr versehen werden.

Die Erkenntnisse tragen zur Beurteilung der Verkehre auf der freien Strecke der Kreisstraße von der Rietstraße bis zur Querstraße bei. Darüber hinaus dienen sie als Grundlage für sämtliche Straßenplanungen im Kreisgebiet und werden auch allen kreisangehörigen Städten zugänglich gemacht.

Der Pop-Up-Radweg ist eine Gemeinschaftsmaßnahme mit der Stadt Recklinghausen, die ebenfalls an der Evaluierung für die Mühlenstraße bis zum Schlaufenkreisel interessiert ist und die innerstädtische verkehrliche Erschließung in ihrer Baulast verantwortet.

Warum die K 22 – Friedrich- Ebert-Straße?

In 2018 (bestätigt in 2020) wurden in einer Brückenprüfung nach DIN1076, Schäden (Betonabplatzungen) an der Brücke über die Bahnstrecke Hamm-Oberhausen (Höhe Straße -Am Wetterschacht) festgestellt. Der Fahrbahnbelag muss grundhaft saniert werden.

Darüber hinaus wurde bei einer Prüfung der Entwässerung entlang der Kreisstraße im Bereich der freien Strecke von der Querstraße bis zur Rietstraße festgestellt, dass die Leitungen Scherbenbildung (größere Beschädigungen) ausweisen.

Dies hat zur Folge, dass eine Überplanung und ein Neubau des gesamten Straßenquerschnitts anstehen.

Die aktuell geltenden Normen und Richtlinien schreiben für die Fußgänger und Radfahrer besonders auf der freien Strecke größere Breiten vor.

Hinzu kommt, dass bei jeder Überplanung die aktuelle sowie die zukünftige Verkehrsbelastung zu berücksichtigen sind. Diese ist auf der Friedrich-Ebert-Straße seit Jahren konstant rückläufig.

Verkehrsdaten

Folgende Zahlen lagen der Kreisverwaltung Recklinghausen aufgrund der landesweiten Straßenverkehrszählungen zur Bewertung vor:

Zahlen der Verkehrsentwicklung auf der K22-1, Querschnitt nördlich des KP Am Leiterchen:

SVZ 1995: DTVw 16.261 Kfz/24h

SVZ 2000: DTVw 16.018 Kfz/24h

SVZ 2005: DTVw 14.833 Kfz/ 24h

SVZ 2021: DTVw 11.800 Kfz/24h

Zählung 10.05.22: DTVw 10.200 Kfz/24h

Zählung 22.09.2022 DTVw 10.000 Kfz/24h

Diese Verkehrszahlen belegen, dass keine zweistreifige Verkehrsführung mehr erforderlich ist.

Im Ergebnis erfordert daher die vorhandene Sachlage eine grundlegende Überplanung zur Veränderung der Verkehrsaufteilung um

- zukünftig eine flächenreduzierte und damit ressourcenschonende Unterhaltung der Kreisstraße zu gewährleisten
- durch die Verringerung von Flächenversiegelungen klimaresilienter zu werden
- in Summe die erforderlichen Förderungen zu generieren.

Aufgrund des Pariser Klimapakts aus 2015 ist die Veränderung des Modalsplits zu Gunsten von CO² Einsparungen durch Förderung des ÖPNV / Rad-/Fußgängerverkehrs zwingend in jeder Straßenplanung zu beachten.

Um das Verhalten gerade des Radfahrers auf der freien Strecke zu beobachten und Entwicklungen zu Gunsten des Radverkehrs zu fördern, ist der Pop-Up eingerichtet worden.

Gerade für den Radfahrer spielen die tatsächliche, aber auch die gefühlte Sicherheit eine große Rolle. Diese war vor dem Pop-Up-Radweg nicht vorhanden. Dies bestätigt auch der Feedbackbogen der direkten Anlieger aus Stuckenbusch. Ein schmaler Streifen neben der Fahrbahn und zwischen fahrenden und parkenden Autos gibt dem Radfahrer keine Sicherheit.

Um möglichst viele Erkenntnisse aus dem Pop-up-Radweg zu ziehen, wird die Maßnahme durch das Ingenieurbüro PVT (Planungsbüro für Verkehrstechnik GmbH) aus Essen evaluiert. Die erhobenen Daten stammen daher alle aus den wissenschaftlich fundierten Erhebungen des beauftragten Verkehrsbüros. Hierfür wurden an sechs Knotenpunkten Verkehrszählungen- und Beobachtungen vor und während der Maßnahme durchgeführt.

Um auch eine subjektive Sicht der Verkehrsteilnehmer zu erhalten, wurde auf der Internetseite des Kreis Recklinghausen ein Feedbackbogen angeboten und eine Vor-Ort eine Befragung mit den Nutzern des Pop-up-Radweges durchgeführt.

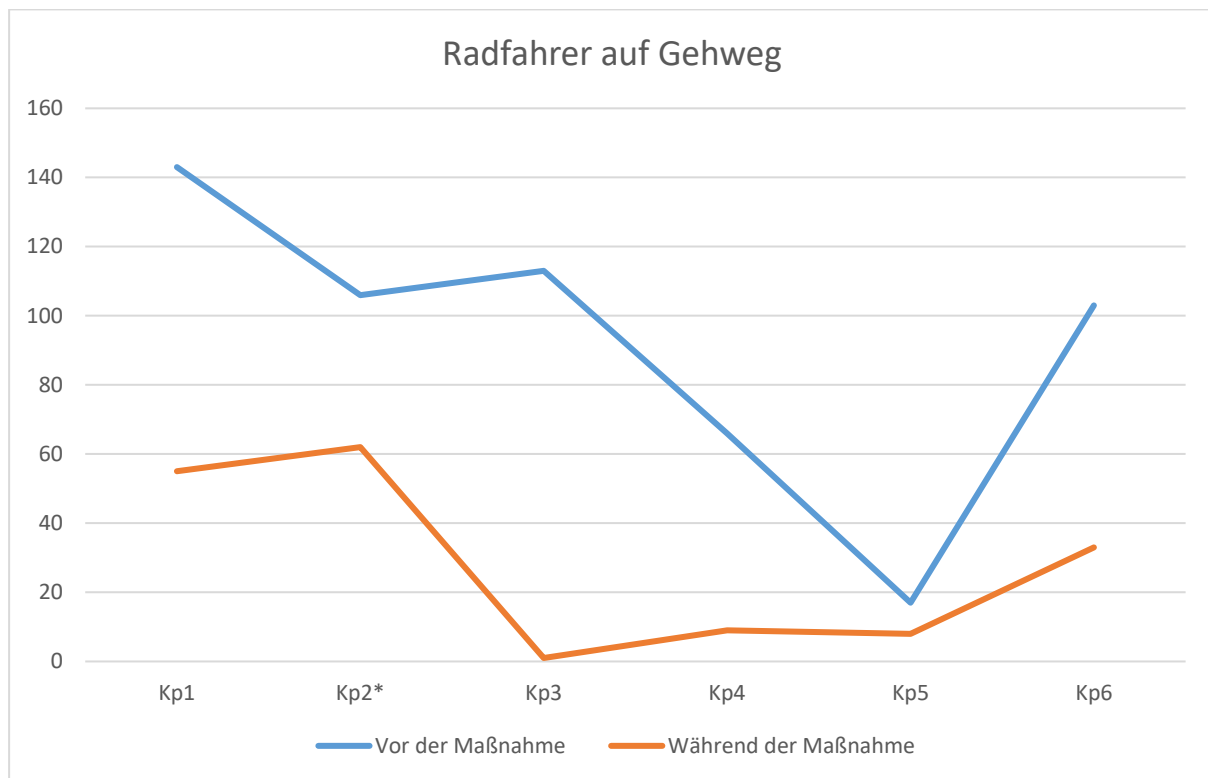
Die Fragen, Anregungen aber auch die Kritik, die über den Feedbackbogen und über andere Kanäle geäußert wurden, werden nachstehend zusammengefasst und behandelt.

FAQ

„Es existiert bereits ein Radweg.“

Die Breite des vorhandenen Radfahrstreifen entlang der Friedrich-Ebert-Straße genügt lediglich den Mindestanforderungen geltender Regelwerke. Eine aktuelle Studie zeigt, dass sich viele Radfahrende auf schmalen Radverkehrsanlagen nicht sicher fühlen und teilweise auf Gehwege ausweichen. Zudem entstehen hier besonders häufig Doorings-Unfälle (UDV, Nr. 59, 2019). Dies belegt die Befragung der Radfahrenden als auch die Verkehrserhebung.

69% der befragten Radfahrenden gaben an sich sicherer zu fühlen, 9% empfanden ihn als Verschlechterung und 22% sahen die Maßnahme neutral. Bei der Verkehrserhebung wurden die Verkehrsmenge der Radfahrenden auf der Fahrbahn und auf dem Gehweg erhoben. Die Radfahrenden auf dem Gehweg sind infolge der Maßnahme signifikant gesunken. Überdies ist jedoch auch zu berücksichtigen, dass z.B. Kinder unter 9 Jahren den Gehweg nutzen müssen.

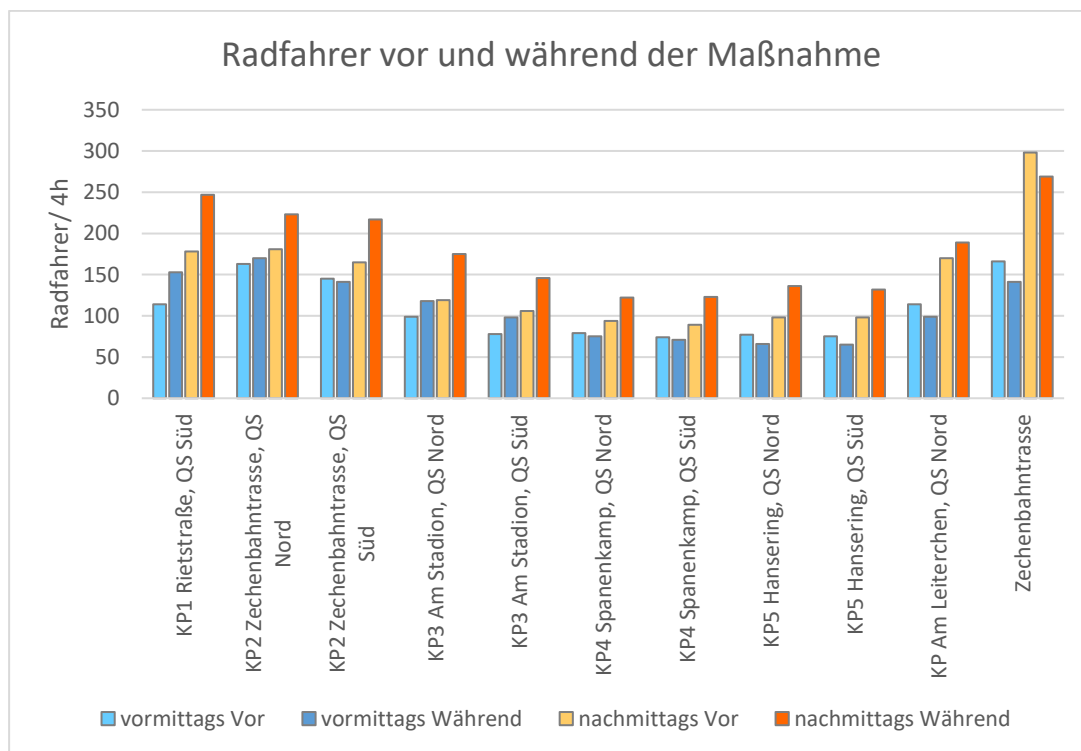


„Es fahren keine Radfahrer auf dem Pop-up-Radweg.“

Der Gutachter hat die Radfahrenden vor (10.05.2022) und während (22.09.2022) der Maßnahme mittels Videobeobachtung an sechs Knotenpunkten stromfein erhoben. Für die Entwicklung der Radverkehrsmenge wurden ausschließlich Radfahrende ausgewertet, die den Pop-up-Radweg nutzen, d.h. querende Radfahrende sind in der Betrachtung nicht berücksichtigt. Zur besseren Einordnung der Verkehrsmenge wurden die querenden Radfahrenden der Zechenbahntrasse mit dargestellt.

Die Entwicklung zeigt für die Morgenstunden eine leichte Zunahme der Verkehrsmenge an den nördlichen Knotenpunkten 1,2 und 3 und eine geringe Abnahme an den südlichen Knotenpunkten 4,5 und 6. In den Nachmittagsstunden ist an allen Knotenpunkten eine Zunahme zu verzeichnen die von 11% bis 47% reicht. Die geringere Radverkehrsmenge am Morgen kann sich durch die deutlich kühleren Temperaturen und den späteren Sonnenaufgang begründen.

Die Datenerhebungen zeigen eine intensive Nutzung des Radweges mit einer generellen Steigerung im Nachmittagsbereich.



	Vormittags			nachmittags		
Querschnitt	Vor	Während	Entwicklung	Vor	Während	Entwicklung
KP1 Rietstraße, QS Süd	114	153	34%	178	247	39%
KP2 Zechenbahntrasse, QS Nord	163	170	4%	181	223	23%
KP2 Zechenbahntrasse, QS Süd	145	141	-3%	165	217	32%
KP3 Am Stadion, QS Nord	99	118	19%	119	175	47%
KP3 Am Stadion, QS Süd	78	98	26%	106	146	38%
KP4 Spanenkamp, QS Nord	79	75	-5%	94	122	30%
KP4 Spanenkamp, QS Süd	74	71	-4%	89	123	38%
KP5 Hansering, QS Nord	77	66	-14%	98	136	39%
KP5 Hansering, QS Süd	75	65	-13%	98	132	35%
KP6 Am Leiterchen, QS Nord	114	99	-13%	170	189	11%
Zechenbahntrasse	166	141	-15%	298	269	-10%

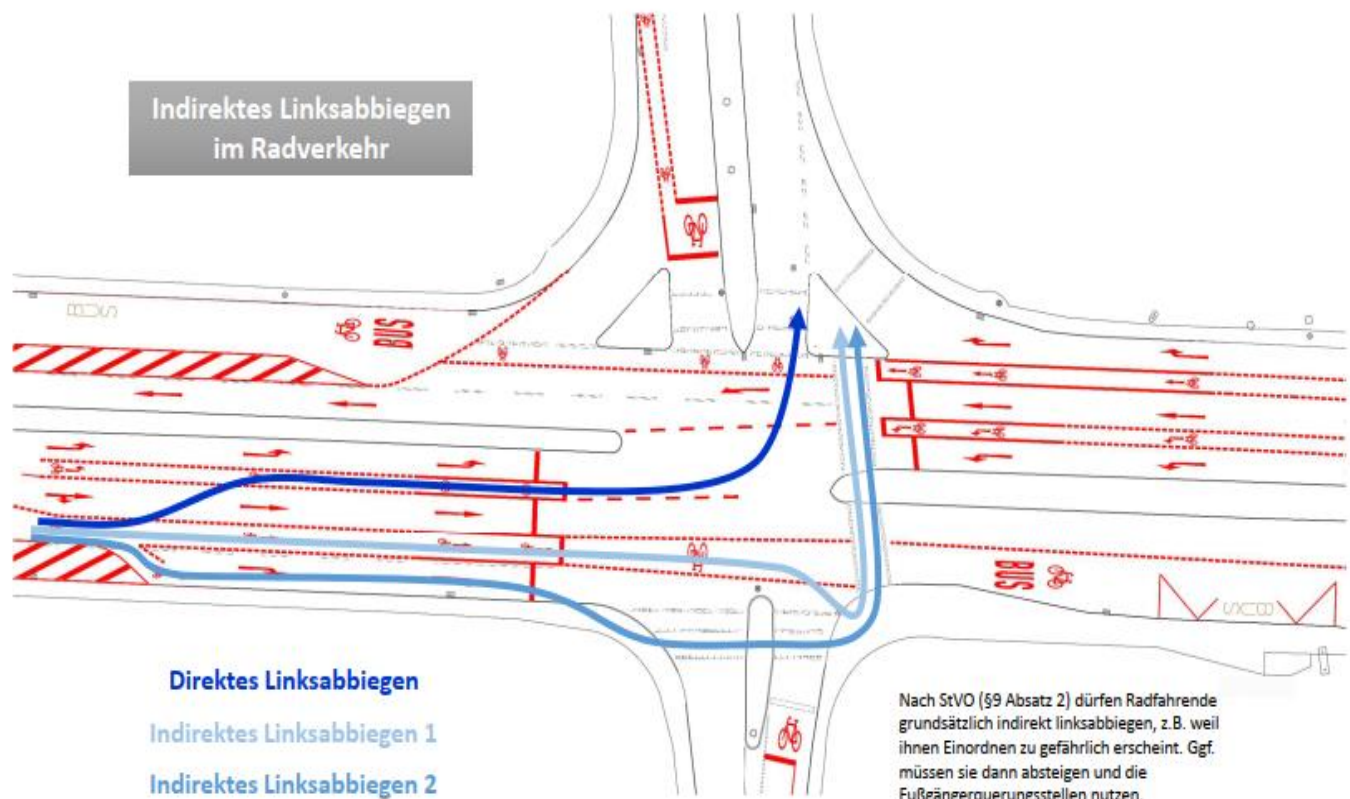
„Die Zechenbahntrasse läuft parallel zum Pop-up-Radweg. Der Weg ist unnötig.“

Die Bahntrasse kreuzt den Pop-up-Radweg, ist also keine Alternative. Unabhängig davon soll der Pop-up-Radweg vornehmlich dem Alltagsradverkehr den direkten und schnellsten Weg in die Innenstadt und wieder hinaus ermöglichen.

„Warum Linksabbiegespuren für Radfahrer, wenn doch Ampelanlagen ein risikofreies Überqueren ermöglichen. Zudem ist es unfallgefährdend, da die Radfahrer die komplette Fahrbahn überqueren müssen um abzubiegen.“

Grundsätzlich war schon vor Errichtung des Pop-up-Radweges das direkte Linksabbiegen möglich. Jedoch musste man zwei Fahrspuren queren. Infolge der Einrichtung des Pop-up-Radweges ist lediglich die Querung einer Fahrspur nötig. Zudem bietet der Abbiegestreifen für Radfahrende einen eigenen geschützten Bereich. Diese Lösung ist vom Ingenieurbüro ausgearbeitet worden und entspricht den anerkannten Regeln der Technik und wird an vielen Stellen im Kreisgebiet angewendet.

Das indirekte Linksabbiegen ist weiterhin möglich (StVO §9 (2)), d.h. der Radfahrende fährt zunächst mit dem Kfz-Verkehr geradeaus und biegt dann als Fußgänger über die Furten ab.



„Der neue Radweg ist zu breit.“

Der Pop-up Radweg ist eine Baumaßnahme, die als Test lediglich durch Markierungen und Baken vorhandenen Verkehrsraum anders aufteilt. Dadurch können Aufwand und Kosten geringgehalten werden. Es musste dafür aber mit dem vorhandenen Straßenraum gearbeitet werden. Das heißt, Bordsteine konnten nicht versetzt werden, die Breite des Pop-up-Radwegs musste um die Breite einer Fahrspur erweitert werden. Dadurch sind Radwege entstanden, die deutlich breiter als üblich sind. Im Falle eines Umbaus würde der Radweg nicht so breit werden wie der derzeitige Pop-up Radweg.

„Durch die Einstreifigkeit kommt es immer wieder zu Staus.“

Die Verkehrsbelastung der Friedrich-Ebert-Straße ist rückläufig, daher muss die Straßenraumgestaltung neu geprüft werden. Zu diesem Zweck wurden neben Verkehrszählungen auch Stauerscheinungen durch den Gutachter erhoben und ausgewertet. Die Auswertung zeigt, dass infolge der Maßnahme nur geringe Zunahmen in der Rückstaulänge erfasst wurden. Hierdurch entstehen auch keine Überstauungen an den Lichtsignalanlagen.

„Der Pop-up-Radweg ist unübersichtlich durch die verschiedenen Farben.“

Um die Übersichtlichkeit zu verbessern, wurde die alte weiße Markierung entfernt.

„Es kommt zum Rückstau an der Kreuzung am Wetterschacht.“

Zur Verbesserung der Situation am Wetterschacht wurde eine Linksabbiegespur eingerichtet, so dass das Vorbeifahren möglich ist.

„Im Bereich der Kirche und der KiTa gibt es zu wenig Parkplätze.“

Im Bereich der Kirche konnte eine nicht genutzte Zufahrt gesperrt und dort weitere Parkstände angelegt werden.

Eine bedarfsgerechte Vorhaltung von Parkflächen war bereits vor Einrichtung des Pop-Up-Radweges nicht möglich.

Grundsätzlich wurde über den Feedbackbogen lediglich von 7% der Teilnehmenden das Fehlen von Parkplätzen bemängelt.

„Der Pop-up-Radweg ist eine Steuerverschwendung.“

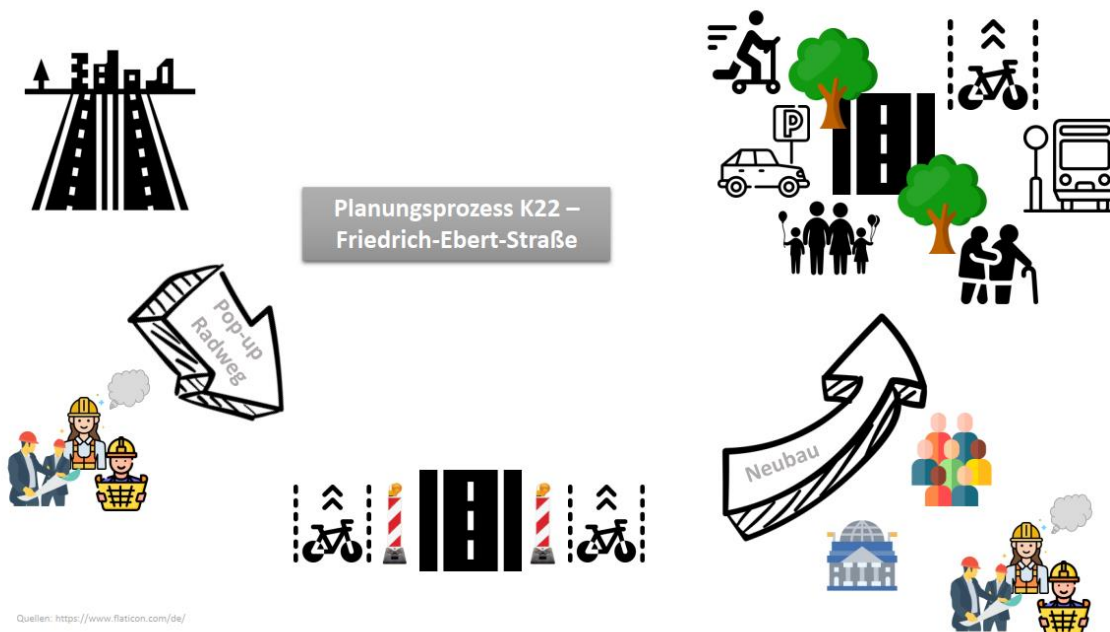
Mit der im Vergleich recht günstigen Markierung können die Verkehrsplaner viele Erkenntnisse gewinnen. Im günstigsten Fall zeigt die Testphase, dass auf den jeweils zweiten Fahrstreifen je Fahrtrichtung verzichtet werden kann. Bei einer Überplanung des Querschnitts könnten somit Flächen entsiegelt werden und z.B. Baumalleen gepflanzt werden, was wiederum ressourcenschonend ist, aber auch große Ersparnisse beim Neubau und in der Instandhaltung erzielt.

„Mein Sohn ist 6 und es ist sehr schwierig dort gemeinsam zu fahren.“

Laut StVO §2 (5), müssen Kinder bis zum vollendeten achten Lebensjahr den Gehweg nutzen. Ausnahme ist die bauliche Trennung von Radwegen, diese ist jedoch beim Pop-up-Radweg nicht vorhanden.

„Meiner Meinung nach wäre es besser gewesen, den bestehenden zu sanieren und nach Niederländischem Modell baulich von der Fahrbahn zu trennen.“

Mit dem Pop-up-Radweg können der Kreis Recklinghausen kurzfristig testen, welchen Effekt eine verbesserte Radverkehrsanlage für die Radfahrenden bewirkt und gleichzeitig die Sicherheit für Radfahrende erhöhen. Langfristig wird die Friedrich-Ebert-Straße umgebaut und die Erkenntnisse des Pop-up-Radweges fließen in die Planung ein.



„Die Verkehrszählung wurde nicht ordnungsgemäß durchgeführt.“

Die Verkehrszählung wurde vom Gutachter gemäß dem Regelwerk „Empfehlungen für Verkehrserhebungen“ durchgeführt. Dabei wurde besonders auf die Vergleichbarkeit geachtet. So wurde an einem ein Normalwerktag, d.h. außerhalb der Ferien und Feiertage erhoben. Zudem wurden als Zähltag Dienstag und Donnerstag ausgewählt, weil diese als besonders aussagekräftig gelten. Beim Radverkehr wurde zudem auf eine vergleichbare Wetterlage geachtet.

„Es kommt zur Verdrängung des Schwerverkehrs.“

Der Anteil des Schwerverkehrs liegt vor der Maßnahme bei etwa 3-4% am Gesamtverkehr. Während der Maßnahme beträgt der Anteil weiterhin 3-4%, die maximale Abnahme beträgt 0,4%.

Daraus lässt sich nicht auf eine Verdrängung des Schwerverkehrs schließen.

Kreisverkehr „Am Leiterchen“

Am Knotenpunkt Friedrich-Ebert-Straße/ Am Leiterchen/ Franziskaner Straße wird die Umsetzung eines provisorischen Kreisverkehrs durch das Ingenieurbüro PGV-Alrutz aus Hannover geprüft. Angestrebt wird die Möglichkeit, die Planung mit eher

provisorischen Mitteln kurzfristig umsetzen zu können. Jedoch sind vorab sicherheitsrelevante Aspekte zu prüfen.

Kreisverkehre gelten als sehr sichere Knotenpunkte, jedoch profitieren Radfahrende am wenigsten von diesem Sicherheitsniveau. Bei umlaufenden Radwegen entstehen insbesondere für linksabbiegende Radfahrer Umwege, dies führt häufig zu gefährlichen Falschfahrten. Aufgrund der zahlreichen Radfahrenden in diesem Bereich werden drei Varianten der Radverkehrsführung geprüft.

Kreisverkehre gelten als problematisch bei Straßen mit großen hierarchischen Abstufungen zwischen Haupt- und Nebenstraßen. Die Verkehrsstärke in den schwächer belasteten Knotenpunktzufahrten sollte wenigstens 15% der Gesamtbelastung des Knotenpunkts betragen. Im vorliegenden Fall liegt der Anteil der Franziskanerstraße und der Straße Am Leiterchen jeweils bei unter 5%.

Darüber hinaus muss geprüft werden, ob mit einem Provisorium die Befahrbarkeit für Gelenkbusse und Schwerverkehr gegeben ist, dabei aber die geschwindigkeitsdämpfende Wirkung durch einen ausreichend großen Innenring erzielt werden kann.

Der Gutachter setzt eine Bearbeitungszeit von sechs Monaten an.