

Vorlage Nr.: 2024/013

Beschlussvorlage

öffentlich

Beratungsfolge	Verfasser*in	Sitzung am
Ausschuss für Landwirtschaft und Bauwesen	Herr Haumann	28.02.2024
Kreisausschuss	Herr Haumann	11.03.2024
Kreistag	Herr Haumann	19.03.2024

Grundhafte Sanierung der K 22 Abschnitt 2 – Friedrich-Ebert-Straße – Vergabe der Planungsleistungen

Beschlussvorschlag:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, die erforderlichen Entwurfsplanungen als Entscheidungsgrundlage für die Grundhafte Sanierung der K 22 (2) zu beginnen und die erforderlichen Planungsmaßnahmen der Leistungsphasen 1-3 zu beauftragen (Planungsbeschluss).
2. Zur Beauftragung von Fachplanern werden dazu bereits im Haushaltsplan veranschlagte Mittel eingesetzt.
3. Hierbei sind die Vorgaben des Vestischen Klimapaktes des Kreises Recklinghausen zu berücksichtigen.

Darstellung des Sachverhaltes:

Ausgangslage

Mit Kreistagsbeschluss vom November 2019 zum Vestischen Klimapakt wurde die Verwaltung konkret beauftragt, den Ausbau der Radwege entlang der Kreisstraßen vorzunehmen. Gleichzeitig soll mit dem Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur der Radverkehrsanteil gesteigert werden.

Um diesem Ziel auch unter zeitlichen Gesichtspunkten näher zu kommen, wurde die Einrichtung von sogenannten „Pop-up-Radwegen“ geprüft.

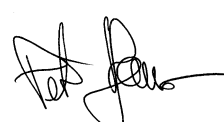
Die K22-Friedrich-Ebert-Straße auf der -Freien Strecke- im Streckenabschnitt 2 steht zur Sanierung an. Die Substanz der Kreisstraße dieses Streckenabschnitts geht gegen das Ende der Nutzungsdauer und bedarf einer grundhaften Erneuerung.



Klimpel
Landrat



Schad
Kreisdirektor



Haumann
Fachbereichsleitung

Aus diesem Grund stellte sich die K 22 -Friedrich-Ebert-Straße in Recklinghausen als geeignete Straße für eine temporäre Umsetzung eines Pop-up-Radweges heraus. Zum einen bietet die K22 die Funktion einer stadtteilübergreifenden Alltagsradwegeverbindung mit Zentrumsanschluss und Anbindung an das Freizeitradwegenetz. Zum anderen entspricht der Ausbaustand der vorhandenen Radverkehrsanlage nicht mehr den technischen Erfordernissen und aktuellen Regelwerken. Die Zahlen des motorisierten Verkehrs aus den Straßenverkehrszählungen 1995, 2000, 2005 und 2021 zeigen einen negativen Trend, so dass die Notwendigkeit einer Querschnittsbreite mit zwei Fahrstreifen je Fahrtrichtung im Netz überprüft werden muss.

Der Kreis Recklinghausen ist Straßenbaulastträger der Freien Strecken von der Friedrichstraße bis zur Rietstraße, anschließend in Richtung Süd und Nord obliegt die Baulast der Stadt Recklinghausen.

Um den Pop-up-Radweg bis ins Zentrum von Recklinghausen durchgängig auch im Stadtgebiet von Recklinghausen fortzuführen, wurden Gespräche mit der Stadt Recklinghausen geführt mit dem Ergebnis im August 2021 einen ersten gemeinsamen Pilotversuch durchzuführen.

Die Maßnahme war auf ein Jahr befristet und wurde intensiv evaluiert. Die Erkenntnisse aus einem Jahr Pop-up-Radweg können vielfältig gespiegelt und verwandt werden und dienen nun als Basis für die Beauftragungen der Planungsleistungen für die grundhafte Sanierung des Streckenabschnittes.

Planung

Für die Erarbeitung des Markierungs- und Beschilderungsplans auf dem rund 2,5 km Abschnitt erhielt der Fachdienst die Unterstützung des Planungsbüros PGV Alrutz aus Hannover, das bereits jahrzehntelange Erfahrung in der Radverkehrsplanung vorweist. Die Planung wurde in enger Abstimmung mit der Stadt Recklinghausen entwickelt.

Die Ausführung orientierte sich an Entwürfen des Bundes und Landes zur Umsetzung eines Pop-Radweges als protected Bikelane. Hierbei wurde je Fahrtrichtung ein Geradeaus-Fahrstreifen zugunsten des Radverkehrs mit gelber Markierung abgesetzt. Die gewonnene Verkehrsfläche diente zum einen als Trennung zum motorisierten Verkehr als auch zur Verbreiterung des Radfahrstreifens. Indem der ruhende Verkehr zwischen dem motorisierten Verkehr und dem Radverkehr gelegt wurde, wird die Radspur vor dem Überfahren und Zuparken geschützt. Gleichzeitig entfallen Gefahrsituationen durch Überholen ohne Mindestabstand. Somit wurde nicht nur ein komfortabler Radweg geschaffen, sondern auch die Sicherheit des Radverkehrs signifikant erhöht.

In den Kreuzungsbereichen wurde besonders auf ausreichende Sichtbeziehungen zwischen dem Radverkehr und anderen Verkehrsteilnehmern geachtet. Es wurden Haltebalken vorgezogen und aufgeweitete Radaufstellstreifen geschaffen. Für das direkte Linksabbiegen wurden eigene Linksabbiegestreifen für den Radverkehr

geschaffen. Das indirekte Linksabbiegen ist für unsichere Radfahrende weiterhin möglich.

Die fertigen Planungen zum Pop-up-Radweg wurden dem Ausschuss für Landwirtschaft und Bauwesen am 11.05.2022 vorgestellt, gleiches erfolgte in der Sitzung des Ausschusses für Verkehr, Tiefbau und Mobilität am 05.05.2022 der Stadt Recklinghausen.

Umsetzung

Die vorbereitenden Arbeiten zur gelben Markierung der Verkehrsfläche und somit Umsetzung des Pop-up-Radweges waren am 25.05.2022 angelaufen. Die Markierungsarbeiten starteten am 30.05.2022 und endeten am 24.06.2022. Während der Testphase wurde die Strecke samt Beschilderung mehrmals wöchentlich kontrolliert. Die in der Örtlichkeit ausgeführte Markierung entspricht den geltenden Normen, von der StVO bis hin zu den Empfehlungen für den Radverkehr (ERA). Die Ausführung wurde vom Stadttamt 32-Ordnung der Stadt Recklinghausen angeordnet.

Infolge der Markierung haben sich in den Kreuzungsbereichen auch signaltechnische Veränderungen ergeben. Die Signalsteuerung musste an die neue Verkehrsführung angepasst werden, zeitgleich wurde die Anpassung genutzt um die Anlagen zu optimieren. So läuft die Signalisierung Verkehrsabhängig und ermöglicht einen besseren Verkehrsfluss. Überdies werden auch Radfahrende erfasst und somit besser bei den Grünphasen bedacht. Die Optimierung der Lichtsignalanlagen erfolgte in den Sommermonaten und ist gänzlich abgeschlossen. Nach Beendigung der Markierungsarbeiten hat sich gezeigt, dass es auf der K22 im Knotenpunkt „Zum Wetterschacht“ stadtauswärts zu Stauerscheinungen kommt. Zur Verbesserung der Situation wurde eine Linksabbiegespur eingerichtet, so dass das Vorbeifahren ermöglicht wird.

Evaluation

Um möglichst viele Erkenntnisse aus dem Pop-up-Radweg zu ziehen, fand vor und während der Testphase eine Evaluation statt.

Aus den bundesweit durchgeführten Straßenverkehrszählungen, bei denen sich auch der Kreis Recklinghausen in den Jahren 1995, 2000, 2005 und 2021 beteiligt hat, kann die Entwicklung der Verkehrsbelastung dargelegt werden. Im Jahr 1995 wurde auf der K22, nördlich der Kreuzung „Am Leiterchen“ eine werktägliche Verkehrsbelastung von rund 16.000 Kfz/ 24h erhoben. Im Zuge der Evaluation wurden die Verkehrsmengen am 10.05.2022 an sechs Knotenpunkten von 6-10 und 15-19 Uhr erhoben. Die Auswertung desselben Querschnitts zeigt eine Verkehrsbelastung von rund 11.000 Kfz/24h und bestätigt den negativen Trend.

Mit örtlicher Prüfung des Verkehrsversuches durch ein Verkehrsexpertengremium von Stadt, Kreis, Bezirksregierung und Polizei sowie Durchführung der Bürgerversammlung wurden weitere wertvolle Hinweise und Anregungen in den weiteren Planungsprozess aufgenommen.

Ergebnis

Der Verkehrsversuch hat deutlich gezeigt, dass die veränderte Verkehrsaufteilung zugunsten des Rad- und Fußverkehrs erfolgreich ist. Signifikante Nachteile für den motorisierte Verkehr sind nicht festzustellen.

Interim

Ab dem 04.10.2023 wurden in mehreren Teilabschnitten besonders schadhafte Fahrbahnbereiche abgefräst und erneuert. Auch die gelben Markierungen vom Modellversuch „Pop-Up-Radweg“ werden in diesem Zuge entfernt und durch weiße dauerhafte Markierungen gut sichtbar umgesetzt.

Einige Veränderungen, die im Rahmen des Bürgerforums gewünscht wurden, sind im Zuge der Arbeiten ebenfalls umgesetzt worden. Wer auf der Friedrich-Ebert-Straße stadteinwärts fährt, kann nun auch links abbiegen, um auf das Gelände des Aldi-Marktes zu gelangen. Das Verlassen des Geländes ist weiterhin aus Gründen der Verkehrssicherheit nur nach rechts möglich.

Die zuvor bemängelte Sichtbarkeit der Verkehrsführung wird sowohl für den motorisierten Verkehr als auch für den Radfahrer durch Roteinfärbungen – insbesondere in den Kreuzungs- und Einmündungsbereichen im Frühjahr dieses Jahres verdeutlicht werden.

Die Sicherheitsstreifen zwischen den Parkständen und dem Radfahrstreifen am Kloster wurde nochmalig verbreitert.

Neubauplanung

Nunmehr steht die Vergabe der Planungsleistungen für die bauliche Umsetzung der grundhaften Sanierung des Streckenabschnittes an.

Primär stehen mit der Gewährleistung Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs die optimierte und zukunftsgerichtete Berücksichtigung aller Verkehrsträger an.

Die Erhöhung des Radverkehrsanteils von 25 % als Ziel des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz NRW (FaNaG NRW) ist neben der Beschleunigung des ÖPNV hier ein planerischer Schwerpunkt

Parallel sind neben der nachhaltigen Erneuerung der verkehrlichen Infrastruktur die Anforderungen an Klimaanpassung und – klimafolgen zu berücksichtigen

So sind im Besonderen die Starkregenereignisse optimierte Niederschlagswasserbeseitigung (Schwammstadtprinzip) sowie Begrünung des Streckenabschnittes (Allee) unter Biodiversitätsgesichtspunkten zu berücksichtigen.

Um diese Ziele zu erreichen, kommen insbesondere den Knotenpunkten unter Erhaltung der Leistungsfähigkeit der Strecke besondere Bedeutung zu. Hier wird in jedem Einzelfall geprüft werden, welche Verkehrsplanung (Signalisierung, Kreisverkehr, Vorfahrtregelung) hier den größtmöglichen Benefit bieten wird.

Gegenstand der Beauftragung der Leistungsphasen (Lph) 1-3 ist auch die regelkonforme Planung zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur im Abgleich zur Mobilitätswende. Hierbei kommt die Versickerung / Rückhaltung / Ableitung von Regenwässern bei Starkregen-Ereignissen immer mehr in den Fokus.

Der Kostenrahmen, für die Planung Lph. 1-3 liegen nach aktuellen Berechnungen bei ca. 1,7 Mio. Euro.

Die Kosten der Bauausführung sind aktuell nicht kalkulierbar. Der Fachdienst Tiefbau und Kreisgartenbaulehrbetrieb informiert fortschreitend und stellt Varianten mit Kostenansätzen vor.

Die erforderlichen Fachausschüsse werden über das Ergebnis der Entwurfsplanung unterrichtet.

Rechtsgrund

Handelt es sich um Leistungen, die durch Gesetz / Verordnung / o. Ä. bestimmt sind?	☒ Ja	☐ Nein
Handelt es sich um freiwillige Leistungen?	☐ Ja	☒ Nein

Haushaltsauswirkungen

Ergebnis- und/ oder zahlungsrelevante Auswirkungen?	☒ Ja	☐ Nein
Im Haushaltsplan vorgesehen?	☒ Ja	☐ Nein
Kreisumlagewirksam?	☒ Ja	☐ Nein

Stellenplanauswirkungen

Bestehen Auswirkungen auf den Stellenplan?	☐ Ja	☐ Nein
Im Stellenplan vorgesehen?	☐ Ja	☒ Nein
Sind die Stellen refinanziert?	☐ Ja	☐ Nein
		☐ Teilweise

Klimaschutz

☐ Keine unmittelbaren Auswirkungen	☒ Positive Auswirkungen	☐ Negative Auswirkungen
Begründung: Die grundhafte Sanierung ermöglicht eine nachhaltige und klimaschonende Ausrichtung der Verkehrsinfrastruktur und kann die zukünftigen Herausforderungen des Betriebsdienstes inklusive Klimaanpassung und Klimafolgenbewältigung erfüllen.		