Beschlussvorlage -öffentlich-	Drucksache: FB5/1845/2024 vom 16. Februar 2024
Gremium	Sitzungstermin
Ausschuss für Klima, Umwelt, Bau	12.03.2024

Radwegeführung Römerstraße

Beschlussvorschlag:

Der Bau- und Umweltausschuss beschließt auf der Römerstraße (zwischen der Neusser Str./Düsseldorfer Str. und der Bataverstraße/Stadtgrenze zu Neuss) einen Fahrradschutzstreifen (Variante 1) auf der östlichen Seite (stadteinwärts) vorzusehen, gemäß den Maßnahmen des Radwegekonzeptes Nr. 22 und des Mobilitätskonzeptes B2.2/B4.

Alternativen:

Die Varianten 2 (Rad im Mischverkehr) und Variante 3 (Vollausbau) werden nicht als Alternativen empfohlen da dabei das Sicherheitsniveau für den Radverkehr weniger hoch ist als bei Variante 1 (Radfschutzstreifen).

Sachverhalt:

Die Stadt Meerbusch plant eine zukünftige Umgestaltung der Römerstraße zur Förderung des Radverkehrs. Diese Maßnahme ist Teil der Weiterentwicklung des innerstädtischen Radverkehrskonzepts der Stadt Meerbusch und soll eine Wegeverbindung zu Neuss herstellen. Dies wird auch im Radwegekonzept unter Maßnahmen-Nr. 22 und im Mobilitätskonzepte unter Handlungsfeld B2.2 und B4 vorgeschlagen.

Derzeit existiert auf der Römerstraße, die sich zwischen der Neusser Str./Düsseldorfer Str. und der Bataverstraße (Stadtgrenze zu Neuss) befindet, lediglich ein einseitiger Zweirichtungsradweg.

Beschreibung des derzeitigen Standes:

Zur Bestimmung des aktuellen Zustands der gewünschten Radwegplanung entlang der Römerstraße führte das Ingenieurbüro Schwietering eine Bestandsaufnahme durch. Mittels der erlangten Daten erfolgte die Planung er Radwegroute. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h, und es gibt ein Radverkehrsaufkommen von 169/24 h.

Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke beträgt 3076 Kfz/24h was bedeutet, dass während der

Spitzenstunden eine Verkehrsbelastung von 185 Fahrzeugen pro Stunde auftritt. In diesem Belastungsbereich wird eine Führung des Radverkehrs als Mischverkehr mit den Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn als geeignet erachtet. Es wird jedoch davon abgeraten, diese Lösung anzuwenden, um eine sichere Führung zu gewährleisten. Die ERA schlägt stattdessen vor, bei ausreichender Fahrbahnbreite Schutzstreifen einzurichten.

Davon ausgehend wurden drei Varianten mit unterschiedlichem baulichen Aufwand entwickelt.

Übersicht der Varianten:

Variante 1 - Einrichtung eines Schutzstreifens auf der östlichen Seite

In der ersten Variante bleibt der westliche Teil der Nebenanlagen unverändert. Auf der östlichen Seite wird ein Schutzstreifen mit einer Breite von b = 1,50 m eingerichtet. Um ausreichend Platz für diesen zu schaffen, wird auf der entsprechenden Straßenseite entlang der gesamten Römerstraße ein Park- und Halteverbot eingeführt. Die Fahrstreifen gemäß ERA, werden von 3,25 m auf jeweils 2,50 m reduziert, sodass bei Begegnungen von zwei Bussen die gesamte Fahrbahnbreite von 6,50 m (unter Nutzung des Radschutzstreifens) zur Verfügung steht. Radfahrende können in solchen Begegnungsfällen nicht überholt werden.

Gemäß RASt 06 benötigen zwei Pkw im Begegnungsfall eine Breite von 4,75 m, wodurch ein fließender Verkehr mit diesen Breiten möglich ist. Im Falle von zwei sich begegnenden Bussen wird die gesamte Fahrbahnbreite von 6,50 m benötigt, was eine ausreichende Gesamtbreite für diesen Fall sicherstellt. An Engstellen wird der Schutzstreifen auf das Mindestmaß von 1,25 m verschmälert. Im Bereich der Engstelle an der Haltestelle Am Wildpfad wird die Markierung des Schutzstreifens im Bereich des markierten Haltestellenkaps regelkonform unterbrochen und direkt danach fortgeführt.

Im nördlichen Teil ist eine vorgezogene Aufstellfläche an der Fußgängerampel vorgesehen, was eine Verschiebung der Lichtsignalanlage erforderlich macht. Am Knotenpunkt Laacher Weg ist eine vorgezogene Aufstellfläche für den Radverkehr geplant.

Der Anschluss im Bereich der Stadtgrenze zu Neuss wird durch eine Erschließung im Bereich der Busbucht realisiert. Dadurch wird der Radverkehr vom Schutzstreifen auf den gemeinsamen Geh-/Radweg umgeleitet. Bauliche Anpassungen sind nur an den Knotenpunkten und Anschlussstellen erforderlich.

Variante 2 – Führung des Radverkehrs Richtung Norden auf der Straße im Mischverkehr und getrennter Rad-/Gehweg auf westlicher Seite:

In dieser Variante wird der Zweirichtungsradweg als Einrichtungsradweg ausgeschildert, wobei der Radverkehr auf der östlichen Seite auf die Fahrbahn geführt wird.
Das Parken und Halten auf der Fahrbahn auf der östlichen Seite entfällt über die gesamte Strecke zwischen Laacher Weg und Neusser Straße. Die Fahrbahnbreite und Querschnittsaufteilung bleiben in dieser Variante unverändert.

Im Bereich des Knotenpunktes Laacher Weg ist ebenfalls die Markierung einer vorgezogenen Fläche für den Radverkehr vorgesehen. Die Ab- und Aufleitungen werden durch markierte Flächen und abgesenkte Bordsteine ermöglicht (Übergänge Ähnlich wie bei Variante 1)

Variante 3 – Vollausbau mit beidseitigen Schutzstreifen:

In dieser Variante wird der Bestandsquerschnitt vollständig angepasst und die Gesamtbreite gleichmäßig und annähernd symmetrisch aufgeteilt. Auf beiden Fahrbahnseiten wird ein Schutz-streifen mit 1,25 m bis 1,50 m Breite markiert.
Die Fahrbahnbreite wird von 6,50 m auf 4,50 m (exklusive Schutzstreifen) reduziert. Da diese im Begegnungsfall überfahren werden dürfen, ist mit einer Gesamtbreite von 7,50 m ausreichend Platz für zwei sich begegnende Busse vorhanden.
Auch diese Variante erfordert ein absolutes Park- und Halteverbot auf der gesamten östlichen Fahrbahnseite.

Die Nebenanlagen des Knotenpunkt Laacher Weg werden so angepasst, dass die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn gewährleistet ist. Mittels Radfurten und rot markierten Wartebereichen wird der linksabbiegende Radverkehr auf der Fahrbahn geschützt geführt.
Die Knotenpunktgestaltung der Neusser Straße soll den Radverkehr früh möglichst von der Nebenanlage auf den Schutzstreifen leiten, durch Markierungen des Übergangbereich soll eine verbesserte Sicht ermöglicht werden.
Außerdem sollen im Rahmen des Vollausbaus die Einmündungen als Gehwegüberfahrten gestaltet werden um klare Vorfahrtsverhältnisse zu schaffen und zu Fußgehende zu schützen.

Kosten:

Kosten für Variante 1: 164.000 Euro.
Kosten für Variante 2: 146.000 Euro.
Kosten für Variante 3: 3.398.000 Euro.

Es ist vorgesehen, über das Förderprogramm „Nahmobilität" eine 70% Förderung der Maßnahme zu erhalten. Bei Variante 3 wären nicht alle Kosten förderfähig.

Vorzugsvariante:

Das planende Büro führte mittels eine Bewertungsmatrix ein Bepunktung der 3 Varianten durch (siehe Anlage Schwietering_Varianten Seite 24). Dabei ist die Variante 1 (Radschutzstreifen) mit 4,1 am höchsten bepunktet.

Die Schutzstreifenlösung (Variante 1) hat sich als die bevorzugte Option im erstellten Bewertungsschema herausgestellt. Die Wahl dieser Variante wird durch den geringen baulichen Aufwand und die vergleichsweise niedrigen Kosten begründet, wodurch eine zeitnahe Umsetzung ermöglicht wird. Mit dieser Option wird nicht nur die Sicherheit des Radverkehrs gewährleistet, sondern auch eine deutliche Förderung des Fahrradverkehrs sichtbar gemacht.

Die Vorzüge dieser Variante liegen zudem in der klaren Trennung von Fuß- und Radverkehr sowie in der richtungsgebundenen Führung des Radverkehrs. Darüber hinaus besteht nur ein geringes Konfliktpotenzial mit dem ruhenden Verkehr.

Eine Prüfung eines möglichen Kreisverkehres im Knotenpunkt Laacher Weg / Römerstraße hat ergeben, dass die Platzverhältnisse hierfür nicht ausreichend sind. Zudem würde die Sicherheit des Radverkehrs im Kreisverkehr abnehmen, da der Radverkehr stadtauswärts in der Seitenlage (da auf seitlichem Radweg ankommend und weiterführend) zu führen wäre.

Es ist vorgesehen, über das Förderprogramm „Nahmobilität" eine 70% Förderung der Maßnahme zu erhalten. Um die Förderung zu ermöglichen, wird eine Anmeldung im Förderjahr 2025 angestrebt, so dass eine Umsetzung der Maßnahme 2025 erfolgen könnte. Die entsprechenden Haushaltsmittel müssten entsprechend im Rahmen der Haushaltsberatungen für den Haushalt 2025 investiv berücksichtigt werden.

Finanzielle Auswirkung:

Durch die Ausführung des vorgeschlagenen Beschlusses entstehen folgende Auswirkungen auf den Haushalt:

Es ist vorgesehen, über das Förderprogramm „Nahmobilität“ eine 70% Förderung der Maßnahme zu erhalten. Da diese Förderung nicht im Haushalt 2024 aufgeführt ist, wird zur Ermöglichung der Förderung eine Anmeldung der Maßnahme im Förderjahr 2025 angestrebt. Demnach kann die Umsetzung der Maßnahme erst in 2025 erfolgen. Die entsprechenden Haushaltsmittel dafür wären im Rahmen der Haushaltsaufstellung 2025 zu berücksichtigen.

In Vertretung

gez.

Andreas Apsel
Erster und Technischer Beigeordneter

Anlagenverzeichnis:

Bericht zur Variantenuntersuchung Radwegeplanung Römerstraße
Übersichtspläne Radwegeplanung Varianten 1-3
Präsentation Büro Schwietering Varianten Radverkehrsführung Römerstraße