Stadt Troisdorf Datum: 22.06.2023
Der Bürgermeister
Az: 66/VP-Ke

Vorlage, DS-Nr. 2021/0602/1 öffentlich

Beratungsfolge	Sitzung am:	Ja	Nein	Enth.
Ausschuss für Mobilität und Bauwesen	15.08.2023			

Betreff: Ausführungsbeschluss: Optimierung der Wegebeziehungen zwischen Rotter See und Sieglar

Beschlussentwurf:
Der Ausschuss für Mobilität und Bauwesen beauftragt die Verwaltung mit der Erstellung einer Ausführungsplanung auf Grundlage der vorgestellten Entwurfsplanung und mit der anschließenden Umsetzung der Maßnahmen.

Auswirkungen auf den Haushalt:

Finanzielle Auswirkungen: Ja

Haushaltsjahr: 2022/23/24
Sachkonto/Investitionsnummer: 1201-788
Kostenstelle/Kostenträger: 12010101/6610
Gesamtansatz: .....550.000,00 €
Verbraucht: .....15.800,00 €
Noch verfügbar: .....534.200,00 €
Bedarf der Maßnahme: .....492.000,00 €
Erträge: .....437.580,00 €
Jährliche Folgekosten: .....0,00 €
Bemerkung: Förderung über das Förderprogramm Nahmobilität mit einer Förderquote von 90 %. Die Planungskosten können vermutlich mit 10 %, sonst 2 % gefördert werden.

Auswirkungen auf das Klima:
Klimarelevanz: ja / nein / entfällt

Sachdarstellung:
In der Sitzung vom 20.05.2021 (DS 2021/0602) wurde im Ausschuss für Mobilität und Bauwesen ein Konzept zur Entwicklung einer Wegeachse zwischen den Stadtteilen Sieglar und Rotter See für den Rad- und Fußverkehr beschlossen.
Dieses wurde nach punktuellen Optimierungen dem Fördergeber in Form der

Entwurfsplanung vorgelegt. Gemäß Vorgaben des Fördergebers sollen diese Optimierungen, die sich im Prozess von der Vorplanung zur Entwurfsplanung ergeben haben, hiermit beschlossen werden.
Im Zuge der Ausführungsplanungen können sich noch einmal kleinere Änderungen in der Planung ergeben. Hierin werden außerdem Ausführungsdetails wie bspw. Die Ausgestaltung des barrierefreien Leitsystems oder Markierungen festgelegt. Die Änderungsplanung wird dem Fachausschuss dann in Form einer Mitteilungsvorlage mitgeteilt.

Beschreibung Rad- und Fußwegeachse Sieglar – Rotter See

Die Achse soll sicher, attraktiv und durchgängig erkennbar gestaltet werden. Dabei sollen neben Umbauten im Bestand auch einige Meter neuer Radweg gebaut werden. Die einzelnen Maßnahmen im Überblick:

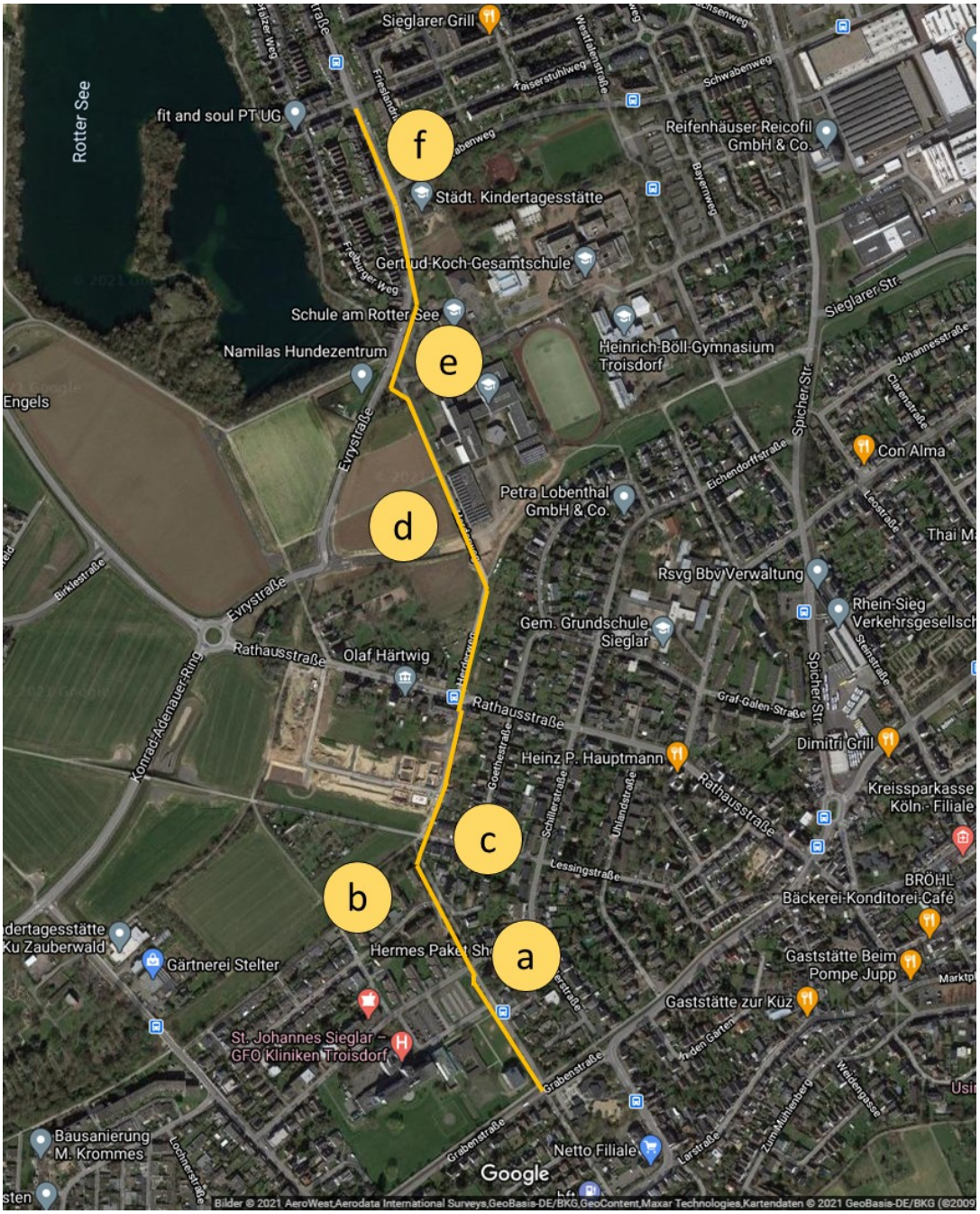
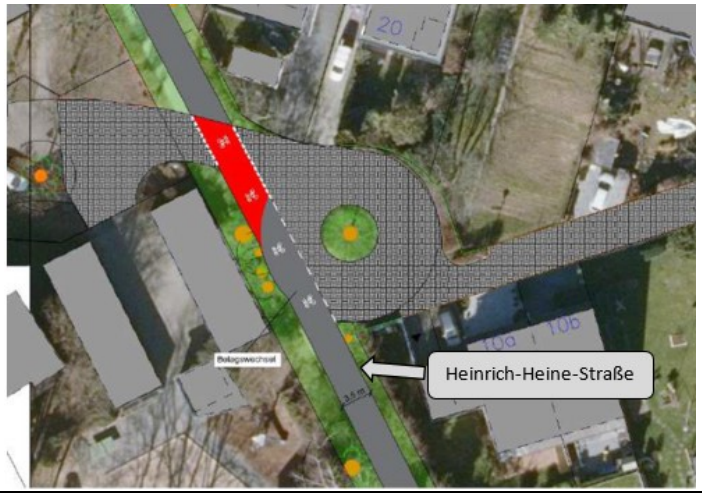
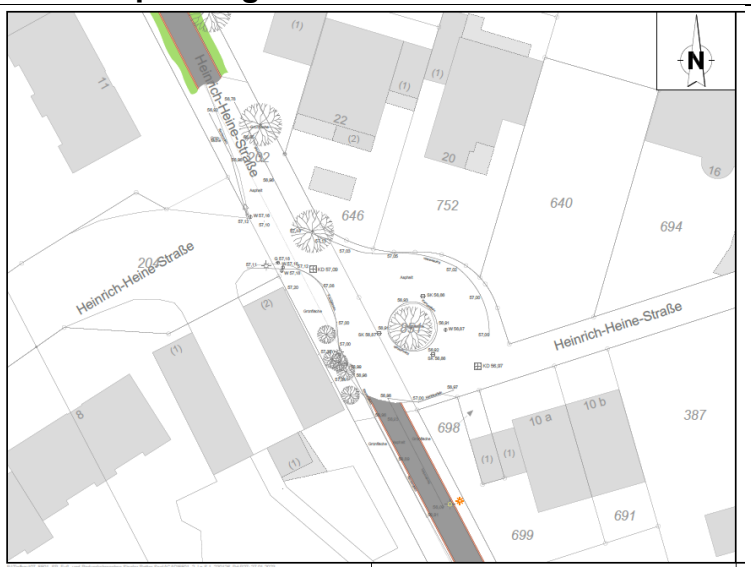


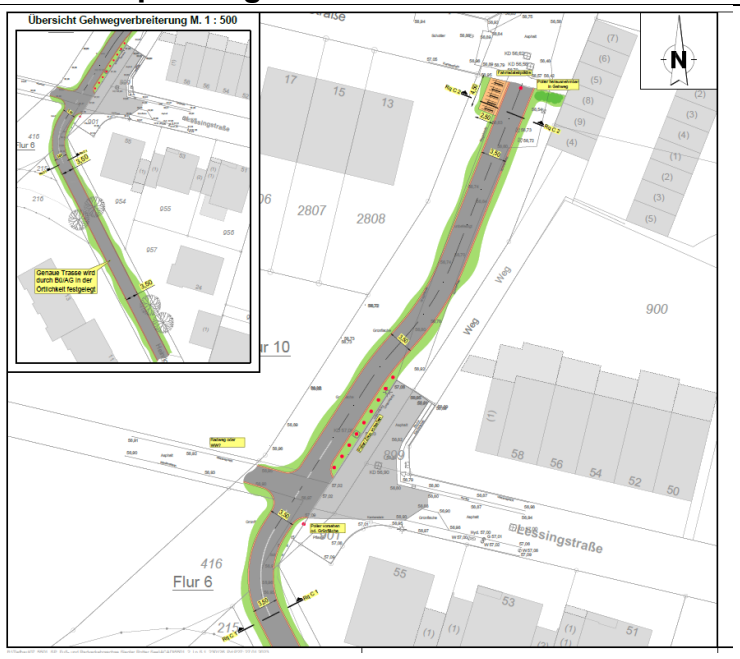
Abbildung 1 – Nord-Süd-Achse Sieglar - Rotter See

Folgende Tabelle zeigt eine Gegenüberstellung der Vorplanung (Stand MoBau 05/2021) und der Entwurfsplanung (Stand 06/2023), die auf dieser Grundlage erstellt wurde und erläutert, welche Veränderungen sich ergeben haben. Die Nummerierung von a bis f kennzeichnet die Lage des Plans auf der Gesamtachse gemäß Abb. 1.

a	**Vorplanung (aus Vorlage vom 20.05.2021)**	**Erläuterung**
		Anhebung der Fahrbahn vor der Einmündung in den Geh-Radweg Heinrich-Heine-Straße. Markierung von sog. Haifischzähnen soll die Vorfahrtregelung verdeutlichen. Ziel ist die Gleichberechtigung der Radwegtrasse mit der Wilhelm-Busch-Straße.
	Entwurfsplanung	**Erläuterung**
		Der Übergangsbereich für zu Fuß Gehende vom Gehweg der Wilhelm-Busch-Straße wird auf Null abgesenkt und mit barrierefreien Bordanlagen, sowie mit Rippen- und Noppenplatten ausgestaltet. Des Weiteren wird die Querungsstelle etwas in Richtung Osten verlagert, sodass eine mögliche Konfliktsituation zwischen Fußgänger:innen und Radfahrer:innen entschärft wird. Die Radfahrer:innen werden westliche neben der Querungsstelle für Fußgänger:innen über einen abgesenkten Bordstein geführt. Ein Stellplatz in der Wilhelm-Busch-Straße entfällt.

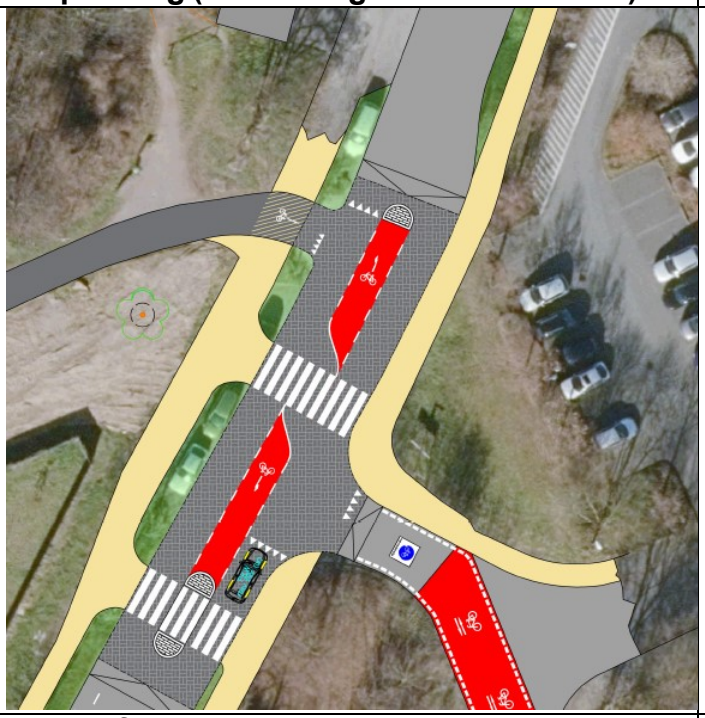
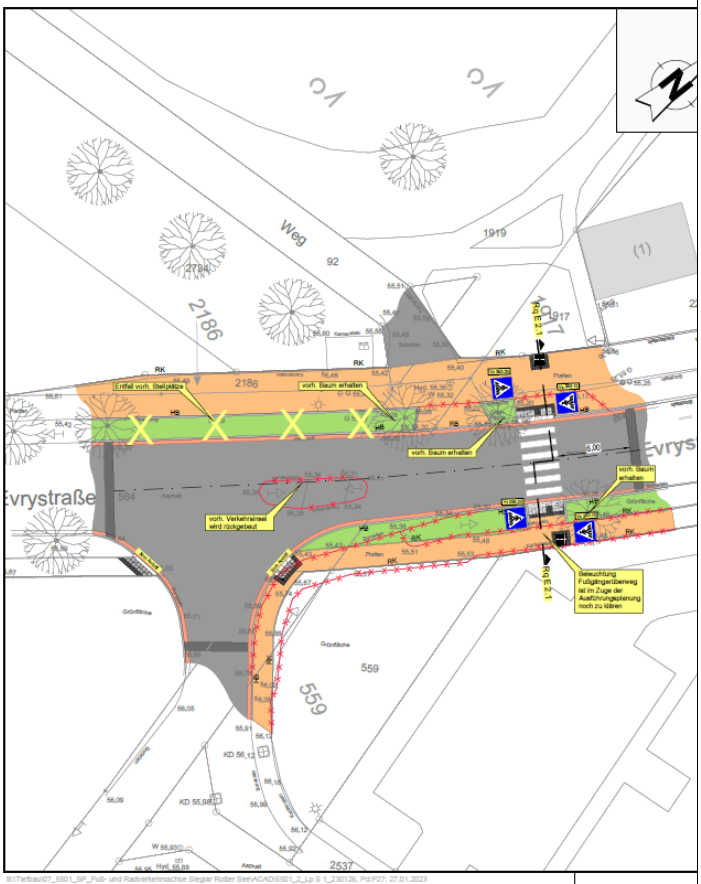
	<u>Begründung der Änderung in der Entwurfsplanung zur Vorplanung</u> Von einer Aufpflasterung der Querungsstelle wurde abgesehen, da dies den Radfahrer:innen aus der Henrich-Heine-Straße kommend suggerieren würde, dass sie die Wilhelm-Busch-Straße an dieser Stelle ebenfalls queren sollten. Da der Gehweg weder in der Wilhelm-Busch-Straße noch in der Dechant-Wirtz-Straße (Richtung Süden) freigegeben ist, soll der Radfahrer hier aus der Heinrich-Heine-Straße auf die Fahrbahn geführt werden. Auf beiden Straßen liegt die zulässige Höchstgeschwindigkeit bei 30 km/h und es kann sicher auf der Straße gefahren werden. Sowohl die Wilhelm-Busch-Straße als auch die Dechant-Wirtz-Straße wurden außerdem im Fahrradstraßenkonzept als potenzielle Fahrradstraßen identifiziert. Die Gehwege sind in beiden Straßen zudem zu schmal, um für den Radverkehr (in der Dechant-Wirtz-Straße sogar im Zweirichtungsverkehr) freigegeben zu werden und es ist nicht zu empfehlen den Radverkehr hier im Seitenbereich zu führen.

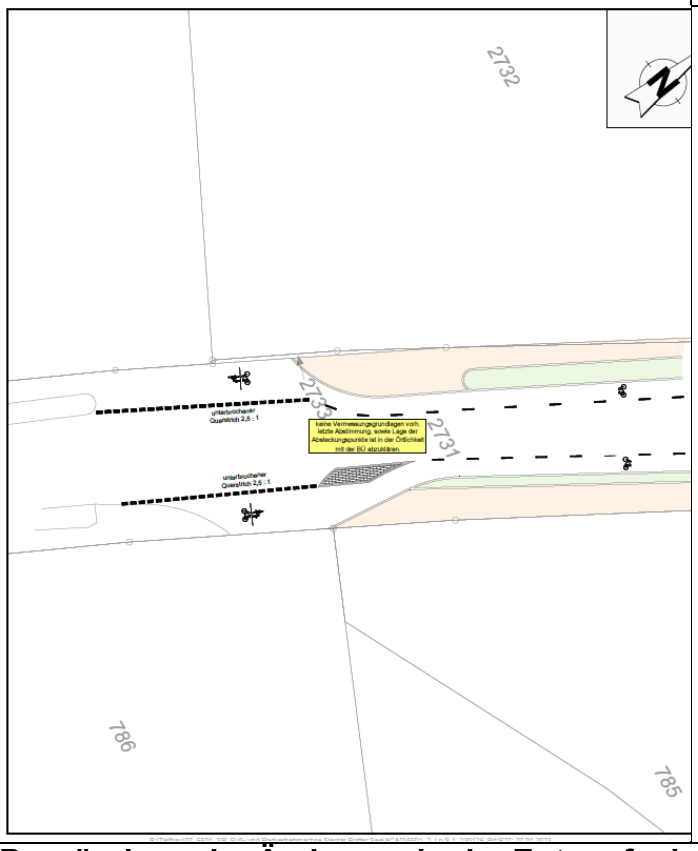
b	**Vorplanung (aus Vorlage vom 20.05.2021)**	**Erläuterung**
		Zwischen Heinrich-Heine-Straße und Monsignore Bollenbach Straße sollen rund 150 m Radweg neu gebaut werden. Die Lessingstraße wird für den motorisierten Individualverkehr mittels Poller abgebunden
	Entwurfsplanung	**Erläuterung**
		Es werden keine Änderungen im Bestand vorgenommen.
	<u>Begründung der Änderung in der Entwurfsplanung zu Vorplanung</u> Da es sich hier um einen verkehrsberuhigten Bereich handelt, können keine eigenen Radverkehrsanlagen (auch nicht in Form von Markierungen) installiert werden.	

c	Vorplanung (aus Vorlage vom 20.05.2021)	Erläuterung
		Zwischen Heinrich-Heine-Straße und Monsignore Bollenbach Straße sollen rund 150 m Radweg neu gebaut werden. Die Lessingstraße wird für den motorisierten Individualverkehr mittels Poller abgebunden
	Entwurfsplanung	**Erläuterung**
		Es ist vorgesehen den Geh- Radweg von der Heinrich-Heine-Straße durchgängig bis zur Monsignore Bollenbach Straße in einer einheitlichen Breite von 3,5 m herzustellen. Im Bereich der Monsignore Bollenbach Straße ist die Herstellung eines Fahrradstellplatzes in Pflasterbauweise vorgesehen. Im Bereich zwischen Lessingstraße und Monsignore-Bollenbach-Straße werden neue Lampen vorgesehen. Im Randbereich wird durch das Setzten von Pollern oder Findlingen das fälschliche Abstellen von Fahrzeugen verhindert.
	<u>Begründung der Änderung in der Entwurfsplanung zu Vorplanung</u> Die geplanten Poller an der Lessingstraße entfallen, damit die Zufahrt zu den westlich gelegenen Kleingärten gewährleistet ist.	

d	Vorplanung (aus Vorlage vom 20.05.2021)	Erläuterung
		Der Herderweg wird bereits durch Straßen.NRW und den Abwasserbetrieb Troisdorf zwischen neuem Brückenbauwerk und Rathausstraße hergestellt. Inbegriffen sind Beleuchtung und das anschließende Brückenbauwerk. Die Zuführung von dem Brückenbauwerk auf den Herderweg in Richtung Rotter See wird mittels einer Aufpflasterung und entsprechender Beschilderung gestaltet.
	Entwurfsplanung	**Erläuterung**
		Das Brückenbauwerk und die Zuführung auf das Brückenbauwerk wurden bereits hergestellt. An dem Knotenpunkt, an dem der Radweg auf den Herderweg trifft, erfolgt zunächst keine Maßnahme.
	<u>Begründung der Änderung in der Entwurfsplanung zu Vorplanung</u> An dem Knotenpunkt, an dem der Radweg auf den Herderweg trifft, kann die empfohlene Maßnahme aus der Vorplanung nicht erfolgen, da der Radweg hier verkehrsrechtlich nicht gegenüber dem Herderweg als Gemeindestraße bevorrechtigt werden kann. Der Herderweg wurde jedoch im Fahrradstraßenkonzept als mögliche und geeignete Fahrradstraße identifiziert. Somit ist hier perspektivisch eine Verbesserung für den Radverkehr zu erwarten, wenn der Herderweg als	

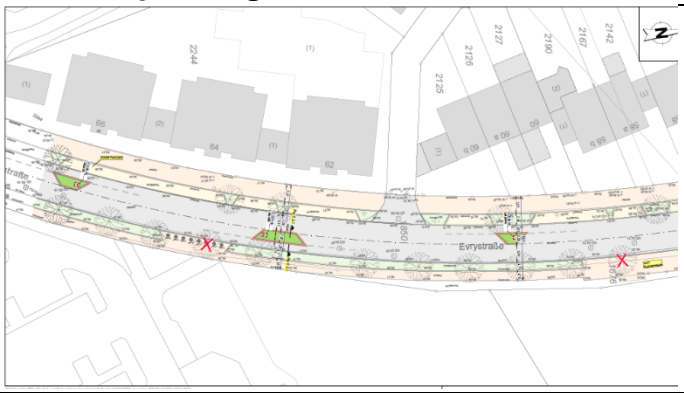
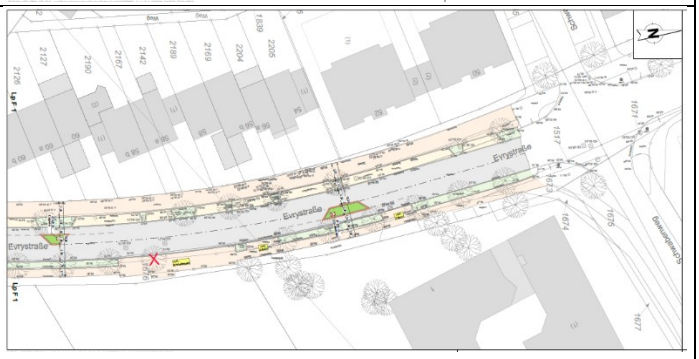
	Fahrradstraße eingerichtet werden sollte. Des Weiteren prüft die Verwaltung aktuell die Möglichkeit der Errichtung eines 3,5 m breiten gemeinsamen Geh-/Radweges im südlichen Seitenbereich des Herderwegs (s.o.). Hierzu ist der Grundstückserwerb der dafür notwendigen anliegenden Fläche erforderlich. Die Liegenschaftsabteilung der Verwaltung ist bereits beauftragt eine Abfrage bei den betroffenen Eigentümer:innen bezüglich eines Ankaufs der Flächen zu tätigen.

e	Vorplanung (aus Vorlage vom 20.05.2021)	Erläuterung
		Der Knotenpunkt Evrystraße/Herderweg soll durch eine Aufpflasterung sowie verkehrssicherheitstechnischer Elemente für die Nutzung als Schulweg optimiert und sicherer gestaltet werden. Gleichzeitig soll der Radverkehr hier stärker zur Geltung kommen. Die Einrichtung einer Fahrradstraße auf dem Herderweg wird geprüft
	Entwurfsplanung	**Erläuterung**
		Es ist vorgesehen den gesamten Kreuzungsbereich Evrystr./Herderweg durch Rampensteine anzuheben, um dadurch eine Geschwindigkeitsreduktion der Fahrzeuge und somit eine Verkehrsberuhigung zu erreichen. Die Querungsstelle für Fußgänger soll in nördliche Richtung aus dem Kreuzungsbereich heraus verschoben werden. Die neue Querungsstelle wird barrierefrei ausgebildet und als Fußgängerüberweg markiert. Die vorhandene Mittelinsel wird rückgebaut. Die Querung des Einmündungsbereiches Herderweg wird ebenfalls barrierefrei hergestellt. Die Stellplätze am westlichen Fahrbahnrand entfallen und werden durch Grünbeete ersetzt, so dass im Kreuzungsbereich kein Parkverkehr stattfindet. Die Fahrradfahrenden aus

	westlicher Richtung werden weiterhin unmittelbar auf die Fahrbahn geführt. Die Bordsteinführung im Kreuzungsbereich wird gem. Schleppkurvennachweis angepasst, so dass der Kreuzungsbereich nicht zu weit aufgeweitet wird.
	Um eine einheitliche Führung der Radfahrer im gesamten Bereich der Evrystraße zu gewährleisten, werden die Radfahrenden südlich der Kreuzung mit dem Herderweg von dem vorhandenen gemeinsamen Geh-Radweg auf die Fahrbahn (in nördliche Fahrtrichtung) bzw. auf den gemeinsamen Geh-Radweg (in südl. Fahrtrichtung) geführt. Die Zuführung der Radfahrer in den fließenden Verkehr erfolgt durch die bauliche Errichtung einer Inselfläche.

Begründung der Änderung in der Entwurfsplanung zu Vorplanung:

Es wurde sich für einen anstelle von zwei FGÜ´s entschieden, da davon ausgegangen wird, dass die Frequentierung an zu Fußgehenden nicht so hoch sein wird, wie ursprünglich angenommen. Der FGÜ wurde so verlagert, dass der Rad- und Fußverkehr voneinander entflochten wird und somit für beide Verkehrsteilnehmenden ein sicheres und flüßiges Vorankommen möglich ist. Durch die Auframpung des gesamten Kreuzungsbereiches wird der Kfz Verkehr ausreichend abgebremst, sodass Radfahrende einen sicheren Linksabbiegevorgang in beide Richtungen absolvieren können. Im Zuge der Ausführungsplanung wird der Linksabbiegevorgang noch einmal markierungstechnisch sichtbar gemacht und sichert die Radfahrenden somit noch weiter ab.

f	Vorplanung (aus Vorlage vom 20.05.2021)	Erläuterung
		Auf einem nördlichen Teilstück der Evrystraße sind bereits bauliche Elemente zur Fahrbahnverengung und einer damit einhergehenden Geschwindigkeitsreduzierung installiert. Auf dem südlichen Teilstück, bis zum Knotenpunkt Schwabenweg fehlen diese bislang und sollen im Rahmen der Umsetzung des Konzepts realisiert werden. Fahrbahneinengungen sind für den Radfahrenden komfortabel zu durchfahren. Die Geschwindigkeit des MIV wird durch die Einbauten reduziert.
	Entwurfsplanung	**Erläuterung**
	 	Es ist vorgesehen vier Inseln zur Geschwindigkeitsreduktion der Kfz-Fahrzeuge einzubauen. Diese werden so hergestellt, dass der Radverkehr ungehindert auf der dem Gehweg zugewandten Seite weiterfahren kann, der Kfz Verkehr aufgrund der Einengung jedoch den entgegenkommenden, vorfahrtsberechtigten Verkehr passieren lassen muss. Es entfallen 1-2 Stellplätze auf Höhe der geplanten Verkehrsinsel bei Evrystraße 66. Des Weiteren wird im Bereich des Hauses Nr. 40 die Führung des Radverkehrs in südliche Richtung auf den gemeinsamen Geh-/Radweg aufgehoben, so dass die Radfahrenden zukünftig auf der Fahrbahn verbleiben.

		Eine finale Abstimmung mit der RSVG zu der Planung steht noch aus. Als Grundlage dafür wird noch eine Prüfung der Schleppkurven für die Busse durchgeführt. Das Ergebnis dieser Prüfung hat Einfluss darauf, inwiefern die Ausgestaltung der verkehrsberuhigenden Elemente in der Ausführungsplanung noch angepasst werden muss. Die Evrystraße wurde zudem im Fahrradstraßenkonzept als geeigneter Straße für die Einrichtung einer Fahrradstraße identifiziert, wodurch hier in der Zukunft eine weitere Verbesserung für den Radverkehr zu erwarten ist.
	<u>Begründung der Änderung in der Entwurfsplanung zu Vorplanung:</u> Es haben sich keine Änderungen von der Vorplanung zur Entwurfsplanung ergeben.	

Abbildung 2 – Wegebeziehungen im Gesamtkontext

Finanzen

Für die Maßnahme wurde bei der Bezirksregierung Köln ein Förderantrag über eine 90 % ige Zuwendung gestellt. Der vorzeitige Maßnahmenbeginn wurde bereits angemeldet und bewilligt. Dies ist ein positives Signal des Fördergebers, dass mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit mit einem Zuwendungsbescheid zu rechnen ist.

Tabelle 1: Kostenübersicht

Maßnahme	Kostenschätzung	Eigenanteil
LPA Wilhelm-Busch-Str	73.596,12 €	7.359,61 €
LP B Heinrich-Heine-Str.	0,00 €	0,00 €
LP C Monsignore Bollenbach Str.	101.268,75 €	10.126,86 €
LP D Herderweg	0,00 €	0,00 €
LP E Evrystraße/Herderweg	178.994,88 €	17.899,49 €
LP F Evrystraße	17.614,61 €	1.761,46 €
Summe (netto)	**371.477,36 €**	**37.147,74 €**
Summe (brutto)	**442.058,42 €**	**44.205,81 €**

Die vorgestellten Entwurfsplanungen sollen nun in einer Ausführungsplanung finalisiert werden. Im ersten Quartal 2024 soll dann ausgeschrieben und eine Baufirma beauftragt werden, sodass im Laufe des Jahres 2024 die Umsetzung erfolgen kann.
Die vorgestellte Maßnahme wird mit den projektverantwortlichen Personen zum Neubau der Gesamtschule und dem Neubau der Brücke über den Schwabenweg abgestimmt.

In Vertretung

Walter Schaaf
Technischer Beigeordneter