

Vorlage		Vorlage-Nr: FB 61/0622/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum: 22.02.2023
		Verfasser/in: Dez. III / FB 61/300
Horbacher Straße in Richterich und Horbach: Querungsmöglichkeiten für den Radverkehr		
Ziele: Klimarelevanz positiv		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
29.03.2023	Bezirksvertretung Aachen-Richterich	Anhörung/Empfehlung
20.04.2023	Mobilitätsausschuss	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Richterich nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitätsausschuss den Planungs- und Ausführungsbeschluss für die Verbesserungen der Querungsmöglichkeiten für den Radverkehr in Richterich im Sinne der Variante 2 und für die beiden Ortseingänge in Horbach zu fassen.

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und fasst den Planungs- und Ausführungsbeschluss für die Verbesserungen der Querungsmöglichkeiten für den Radverkehr in Richterich im Sinne der Variante 2 und für die beiden Ortseingänge in Horbach.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
	x		

PSP-Element 5-120102-900-10000-300-1 Radverkehrsmaßnahmen (Sofortprogramm)

Investive Auswirkungen	Ansatz 2023	fortgeschriebe ner Ansatz 2023	Ansatz 2024ff.	fortgeschr iebener Ansatz 2024ff.	Gesam tbedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	2.184.600,32 *	2.184.600,32	2.400.000	2.400.000	0	0
Ergebnis	2.184.600,32	2.184.600,32	2.400.000	2.400.000	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben/		Deckung ist gegeben/			

PSP-Element 4-120102-986-6 Radverkehrsmaßnahmen (Sofortprogramm)

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2023	fortgeschrieb ener Ansatz 2023	Ansatz 2024ff.	fortgeschr iebener Ansatz 2024ff.	Folge- kosten (alt)	Folge- kosten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	511.360,11**	511.360,11	360.000	360.000	0	0
Abschreibungen	841.883,47***	841.883,47	750.000	750.000	0	0
Ergebnis	1.353.243,58	1.353.243,58	1.110.000	1.110.000	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			

Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):

*Haushaltsansatz 2023 i.H.v. 800.000 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2022 i.H.v. 1.384.600,32 €

**Haushaltsansatz 2023 i.H.v. 120.000 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2022 i.H.v. 391.360,11 €

***Haushaltsansatz 2023 i.H.v. 250.000 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr
2022 i.H.v. 591.883,47 €

Klimarelevanz

Bedeutung der Maßnahme für den Klimaschutz/Bedeutung der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung (in den freien Feldern ankreuzen)

Zur Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
	x		

Der Effekt auf die CO₂-Emissionen ist:

<i>gering</i>	<i>mittel</i>	<i>groß</i>	<i>nicht ermittelbar</i>
			x

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
x			

Größenordnung der Effekte

Wenn quantitative Auswirkungen ermittelbar sind, sind die Felder entsprechend anzukreuzen.

Die **CO₂-Einsparung** durch die Maßnahme ist (bei positiven Maßnahmen):

- gering unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel 80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Die **Erhöhung der CO₂-Emissionen** durch die Maßnahme ist (bei negativen Maßnahmen):

- gering unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel 80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO₂-Emissionen erfolgt:

- vollständig
 überwiegend (50% - 99%)
 teilweise (1% - 49 %)
 nicht
 nicht bekannt

Sichere Querungsmöglichkeiten für den Radverkehr haben an Hauptverkehrsstraßen ein deutlich höheres Potenzial, Personen zum Umstieg vom Pkw auf das Fahrrad zu bewegen. Eine Aussage zur CO₂-Wirkung einzelner Netzabschnitte und zur Quantifizierung ist allerdings nicht seriös möglich.

Erläuterungen:

Anlass/Hintergrund

Radfahrenden können im Bestand auf der Horbacher Straße in beiden Richtungen zwischen Alt-Richterich und dem Grenzübergang Locht keine durchgehenden Radverkehrsanlagen angeboten werden. Während in den Abschnitten auf der freien Strecke sowohl zwischen Alt-Richterich und Horbach als auch zwischen Horbach und Grenzübergang Locht jeweils auf der östlichen Seite ein kombinierter Beidrichtungsgeh-/radweg vorhanden ist, müssen Radfahrende innerhalb von Alt-Richterich die Fahrbahn im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr nutzen. In Horbach können Radfahrende in Fahrtrichtung Niederlande den freigegebenen Gehweg nutzen, während in Fahrtrichtung Richterich in weiten Teilen die Fahrbahn zusammen mit dem Kfz-Verkehr genutzt werden muss.

Die Stadt Aachen plant gemeinsam mit den Projektpartnern Stadt Herzogenrath, StädteRegion Aachen und dem Landesbetrieb Straßen NRW den Radschnellweg Euregio (RS4). Dieser Qualitätsradweg führt vom Aachener Zentrum über Laurensberg, Richterich und Kohlscheid bis nach Herzogenrath und sieht Anbindungen nach Kerkrade und Heerlen vor. Für die vorgesehene Anbindung nach Heerlen über die Horbacher Straße hat sich im Laufe des Verfahrens herausgestellt, dass die definierten Anforderungen an die Radverkehrspotentiale für Radschnellwege nicht erreicht werden. Daher wird diese Anbindung nach Heerlen in Abstimmung mit dem NRW-Verkehrsministerium als Radvorrangroute weiterverfolgt. Der Landesbetrieb Straßen NRW ist dabei für die Außerortsbereiche außerhalb der Ortsdurchfahrtsgrenzen (OD-Grenzen) zuständig, während die Stadt Aachen für die Innerortsbereiche innerhalb der OD-Grenzen verantwortlich ist.

In engem Austausch mit dem Landesbetrieb Straßen NRW plant die Verwaltung für die innerhalb der OD-Grenzen gelegenen Bereiche in Alt-Richterich und Horbach eine sichere Führung für Radfahrende und alle anderen Verkehrsteilnehmenden. Für die Außerortsabschnitte hat der Landesbetrieb Straßen NRW im April 2022 die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt. Für die Übergangsbereiche stehen Verwaltung und Landesbetrieb Straßen NRW im engen und ständigen Austausch, um gemeinsam die bestmögliche Führung des Radverkehrs auf der Gesamtstrecke sicherzustellen. Bevor die Umsetzung erfolgen kann, müssen aber zunächst die weiteren Planungsschritte erfolgen. Da in den Außerortsbereichen zur Planung der Radvorrangroute mit der dafür notwendigen Trennung von Rad- und Fußverkehr die Inanspruchnahme von bisher landwirtschaftlich genutzten Privatflächen vorgesehen ist, muss für die Außerortsbereiche ein Planfeststellungsverfahren zur Baurechtserlangung durchgeführt werden. Da im Innerortsbereich in den Grenzen der öffentlichen Verkehrsfläche geplant wird, ist ein solches Verfahren dort nicht notwendig.

Aufgrund der notwendigen Planungs- und Umsetzungszeiten ergibt sich eine mehrjährige Übergangszeit, in der die nun vorgestellten kleineren und einfacheren Maßnahmen helfen sollen, das Radfahren angenehmer und sicherer zu machen.

Auf der Horbacher Straße in Richterich und Horbach fehlen sichere Querungsmöglichkeiten für den Radverkehr an den Ortseingängen.

Dabei weisen insbesondere

- der Ortseingang am Kreisverkehr in Alt-Richterich,

- der Ortseingang Horbach, von Richterich kommend
 - und der Ortseingang Horbach, vom Grenzübergang Locht (NL) kommend
- potentielle Gefahrensituationen für den Radverkehr auf.

Bestand (vgl. Anlage 1)

In allen drei Planungsabschnitten beträgt die zugelassene Höchstgeschwindigkeit durchgehend 50 km/h. Ortseingänge verlangen von den Straßenverkehrsteilnehmenden aufgrund des Übergangs von der freien Strecke mit zugelassenen Höchstgeschwindigkeiten von bis zu 100 km/h zu den Ortsdurchfahrten mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h per se eine erhöhte Aufmerksamkeit und ein sich den ändernden Verhältnissen angepasstes Fahrverhalten, um eine erhöhte Gefahrenlage zu vermeiden.

Die ASEAG befährt die Horbacher Straße mit den Linien 17 und 44. Dabei fährt die Linie 44 im 30-minütigen Takt, die 17 nur einige Male im Schulverkehr. Vom Grenzübergang Locht kommend befinden sich die Haltestellen Horbach, Horbach Kirche, Horbach Linde, Forsterheide und Vetschauer Weg im Planungsgebiet.

Die drei Planungsabschnitte werden im Folgenden einzeln betrachtet.

Richterich (vgl. Anlage 2)

Der Ortseingang Alt-Richterich aus Horbach kommend ist eine einseitig angebaute Hauptverkehrsstraße. Sie ist die Verbindung der Ortsteile Richterich und Horbach und führt auf direktem Weg nach Locht (NL). Der Ortsausgang ist aus der östlichen Seite von Mehr- sowie Einfamilienhäusern sowie auf der westlichen Seite von Grün- und Ackerflächen geprägt. Unmittelbar angrenzend wird das Wohngebiet Richtericher Dell entstehen, welches derzeit geplant wird. Der betrachtete Abschnitt ist circa 120 m lang und im Fahrbahnbereich zwischen den Borden etwa 6,5 m bis 7,5 m breit.

Eine Verkehrszählung auf der Horbacher Straße aus dem Jahr 2015 hat eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) von 4.221 Kfz an Werktagen ergeben.

In beiden Richtungen wird der Radverkehr derzeit mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt. Viele Radfahrende nutzen heute jedoch den Gehweg. Eine Nullabsenkung am Kreisverkehr in Richtung Horbach ermöglicht dem Radverkehr den Gehweg zu befahren. Ab dem Ortsausgangsschild Richterich beginnt ein gemeinsamer, baulich von der Fahrbahn getrennter Geh-/Radweg. In Richtung Richterich fehlt dem Radverkehr heute eine Querungsmöglichkeit zur sicheren Querung der Fahrbahn, weshalb der Radverkehr heute in Fahrtrichtung Richterich auf dem Gehweg weiterfährt. Für den Fußverkehr besteht ein etwa 4,0 m breiter Gehweg auf der bebauten Seite der Straße. In diesem Abschnitt der Horbacher Straße befinden sich circa 6 Park- oder Haltemöglichkeiten in Längsaufstellung. Über die jeweiligen Zufahrten sind die privaten Grundstücke erreichbar. In der Vergangenheit hat es immer wieder Beschwerden von Anwohnenden gegeben, die in der Nutzung des Gehwegs durch Radfahrende eine Gefährdung der zu Fuß Gehenden und der Wartenden an der Haltestelle sehen.

Horbach (vgl. Anlage 3 und 4)

Der südliche Ortseingang in Horbach ist einseitig angebaut. Er ist von Mehr- und Einfamilienhäusern sowie in Richtung Richterich von Grün- und Ackerflächen geprägt. Der betrachtete Abschnitt erstreckt sich vom Ortseingang über die Einmündung „Bremenberg“ bis zur Bushaltestelle „Forsterheide“, ist etwa 60 m lang und im Fahrbahnbereich circa 7,0 m breit.

Auf der bebauten Seite befindet sich ein gemeinsamer Geh-/Radweg, der durch Poller vom fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr getrennt ist. Dieser darf in beiden Richtungen vom Radverkehr befahren werden. Der befahrbare Bereich ist dabei durchschnittlich 2,5 m bis 3,0 m breit.

Aus Horbach kommend muss der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn fahren. An der Einmündung Bremenberg dürfen Radfahrende die Straße queren, um auf den gemeinsamen Geh-/Radweg zu fahren.

Der nördliche Ortseingang in Horbach ist beidseitig mit Mehr- und Einfamilienhäusern angebaut. Der betrachtete Abschnitt befindet sich entlang der Bushaltestelle Horbach und ist circa 95 m lang und im Fahrbahnbereich 7,0 m breit. Aus Locht kommend nutzt der Radverkehr ab dem Ortseingang bis zur Bushaltestelle Horbach den auf dem Gehweg durch rotes Pflaster getrennten Radweg, der in Gegenrichtung freigegeben ist. Nach der Haltestelle, ist die Befahrbarkeit in Gegenrichtung aufgehoben, sodass der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn fahren muss.

Einordnung in den Kontext zu den Planungen der RVR entlang der Horbacher Straße (L 231)

Für den Radschnellweg Euregio (RSW) wurde 2017 die Machbarkeitsstudie abgeschlossen. Alle Projektpartner (Städte Herzogenrath und Aachen sowie die StädteRegion Aachen) haben im Sommer 2017 in ihren politischen Gremien die notwendigen Beschlüsse eingeholt. Bei den Planungen handelt es sich um eine Fortführung der Planungen aus dem Projekt Radschnellweg Euregio. Im Rahmen der Machbarkeitsstudie war festgestellt worden, dass das Potential an Radfahrenden auf diesem Abschnitt nicht den Vorgaben des Landes NRW für Radschnellwege entsprach. Daher führt der Landesbetrieb Straßenbau NRW nun die Planungen für die Bereiche in seiner Baulast in der nach den Hinweisen für Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV 2021) nächst niedrigeren Kategorie als Radvorrangroute weiter. Der Begriff Radvorrangroute wird hier in einem anderen Zusammenhang verwendet als bei den Rad-Vorrang-Routen (RVR) der Stadt Aachen, da die Standards der H RSV 2021 zeitlich nach den Netzplanungen des RVR-Netzes der Stadt Aachen verabschiedet wurden.

Die Stadt Aachen wird die Abschnitte in der städtischen Baulast (Ortsdurchfahrten Alt-Richterich und Horbach) ebenfalls weiter beplanen und dies in enger Abstimmung mit den Planungen des Landesbetriebs Straßenbau NRW tun. Da die städtischen Planungen sich auf die festgelegte öffentliche Verkehrsfläche beschränken werden, bedarf es für diese Bereiche keines formalen Verfahrens zur Baurechtserlangung.

Auf den Internetseiten des Landesbetriebs Straßenbau NRW wird das Projekt, das Beteiligungsverfahren und das weitere Vorgehen weiter erläutert: <https://www.strassen.nrw.de/de/wir->

Die hier vorgestellten Maßnahmen sollen Verbesserungen schaffen, die bis zur Umsetzung der Planung der RVR die Sicherheit der Radfahrenden erhöhen soll.

Planung

Die Planung der Querungsmöglichkeiten erfolgt unter den Vorgaben, dass

- nur geringe bauliche Veränderungen der Borde und Gehwege vorgenommen werden und
- keine Verschlechterung für die Situation des Fußverkehrs entsteht

Neue Markierung bzw. die neuen Querungsmöglichkeiten müssen den aktuell gültigen Regelwerken entsprechen.

Richterich Variante 1: Querungsmöglichkeiten für den Radverkehr (vgl. Anlage 5)

Variante 1 sieht für den Radverkehr in Richtung Alt-Richterich eine Führung auf dem Gehweg vor. Dabei sind Radfahrende auf dem freigegebenen Gehweg „zu Gast“ und müssen sich dem Fußverkehr unterordnen. Der Radverkehr wird bis zu einer Aufstellfläche geführt und muss dort dem fließenden Kfz-Verkehr Vorfahrt gewähren, bis er über die Anrampung am Kreisverkehr die Fahrbahn queren und sich in den fließenden Verkehr einordnen kann. Durch die Anrampung und die damit verbundene Geschwindigkeitsreduzierung des Kfz-Verkehrs ist dies die sicherste Stelle zur Querung. In der Gegenrichtung wird der Radverkehr im Mischverkehr durch den Kreisverkehr geführt. In Richtung Horbach ist ein 1,25 m breiter Schutzstreifen für den Radverkehr markiert. Dieser ist 13 m lang und endet mit der Grenzmarkierung der Bushaltestelle Vetschauer Weg. Danach wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt, bis eine Aufstellfläche im Seitenraum die Anfahrt auf den gemeinsamen Geh-/Radweg in Richtung Horbach ermöglicht.

Die Nullabsenkung im Kreisverkehr wird zurückgebaut und der Gehweg wird angepasst, um den Fußverkehr zu schützen. Dem Radverkehr ist es dann nicht mehr möglich aus dem Kreisverkehr direkt auf den Gehweg zu fahren.

Richterich Variante 2: Querungsmöglichkeiten und Radfahrstreifen (vgl. Anlage 6)

Variante 2 ist in Fahrtrichtung Richterich identisch zu Variante 1. Der Unterschied in dieser Variante besteht in der Führungsform des Radverkehrs in Richtung Horbach. Hier entfallen sechs Parkplätze zugunsten eines Radfahrstreifens für den Radverkehr. Die Parkstände sind heute durch eine helle Pflasterkante von der Fahrbahn getrennt. Diese Pflasterung fungiert in dieser Planung als Breitstrich für den Radfahrstreifen. Aufgrund der Umnutzung des Bestands variiert der Radfahrstreifen in seiner Breite zwischen 1,58 m und 2,09 m. Bis zu einer Aufstellfläche unmittelbar vor dem Ortsausgang Richterich fährt der Radverkehr somit in der Nebenanlage und kann dann sicher auf den gemeinsamen Geh-/Radweg fahren.

Auch in dieser Variante soll der Bord am Kreisverkehr angepasst werden, um den Fußverkehr zu schützen.

Südlicher Ortseingang Horbach: Beschilderung und Aufstellbereich in der Nebenanlage (vgl. Anlage 7)

Der Radverkehr hat heute bereits die Möglichkeit die Straße an der Einmündung Bremenberg zu queren und den gemeinsamen Geh- /Radweg nach Richterich zu befahren. Die Beschilderung mit Zeichen 138 „Achtung Radverkehr kreuzen“ erhöht die Aufmerksamkeit der Kfz-Lenkenden und unterstützt somit die sichere Querung des Radverkehrs. Die Beschilderung wird in unmittelbarer Nähe zu der Quermöglichkeit in beiden Fahrtrichtungen aufgestellt. Die Markierung des Zeichens als Piktogramm auf der Fahrbahn kann in einem nächsten Schritt nachträglich aufgebracht werden.

Für eine sichere, zusätzliche Quermöglichkeit wird als weitere Stufe eine Aufstellfläche für den Radverkehr in der Nebenanlage baulich hergestellt. Mit der Aufstellfläche nach der Bushaltestelle Forsterheide wird eine Fläche geschaffen, die Radfahrende nutzen können, um sich bei gleichzeitigem Kfz-Verkehr aufzustellen und zu warten. Sobald die Fahrbahn frei ist, kann der Radverkehr die Fahrbahn queren und die geschützte Nebenanlage nutzen. Die Aufstellfläche ist 10 m lang und hat eine Breite von 1,25 m.

Nördlicher Ortseingang Horbach: Beschilderung, Aufstellbereich, Schutzstreifen und Furtmarkierung (vgl. Anlage 8)

Die Planung für die Situation Ortseingang Horbach aus Locht kommend sieht ebenfalls einen Aufstellbereich für den Radverkehr vor. Hier müssen Radfahrende die Fahrbahn aus Locht kommend queren, um im Mischverkehr in der Fahrbahn weiterzufahren. Für eine sichere Querung, bei gleichzeitiger Führung des Radverkehrs in Richtung Locht auf dem Radweg, wird ein Aufstellbereich markiert, der dem Radverkehr die Möglichkeit gibt den Verkehr zu beobachten. Bei freier Fahrbahn, können Radfahrende die Straße sicher queren, um in einen kurzen Schutzstreifen zu fahren, der die Aufmerksamkeit der Kfz-Lenkenden zusätzlich erhöht. Anschließend wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt. In Gegenrichtung wird die Furt für den Radverkehr über den einmündenden Frohrather Weg vor der Bushaltestelle Horbach neu markiert und rot eingefärbt. Durch Piktogramme und die entsprechende Beschilderung werden alle Verkehrsteilnehmenden auf die veränderte Führung der Radfahrenden aufmerksam gemacht. Die Beschilderung des Zeichens 138 „Achtung Radverkehr kreuzen“ unterstützt auch in dieser Variante die Querung des Radverkehrs. Die Beschilderung wird in unmittelbarer Nähe, jedoch nicht weiter als 50m von der Quermöglichkeit entfernt in beiden Fahrtrichtungen aufgestellt. Die Markierung des Zeichens als Piktogramm auf der Fahrbahn könnte bei Bedarf in einem nächsten Schritt aufgebracht werden.

Variantendiskussion

Alle Varianten wurden in die Abstimmung der verkehrsrelevanten Fachdienststellen sowie mit der ASEAG, der Polizei und dem Landesbetrieb Straßen.NRW abgestimmt.

Die ASEAG stimmt den Planungen zu. Die Polizei sieht aufgrund der nicht vorhandenen aktenkundigen Unfälle keine zwingende Notwendigkeit für die beschriebenen Maßnahmen.

Der Landesbetrieb Straßenbau NRW stimmt den Varianten in den verschiedenen Bereichen ebenfalls zu. Er befürwortet Variante 2 auf der Horbacher Straße in Alt-Richterich und sieht für Variante 1 ein Konfliktpotential, weshalb diese vom Landesbetrieb abgelehnt wird.

Es wird davon ausgegangen, dass es sich bei der Umgestaltung um eine vorübergehende Lösung handelt, da sich durch die gemeinsame Planung der Radvorrangroute L 231, Horbacher Straße, die Situation mittelfristig deutlich verbessern wird.

Für die Markierungsarbeiten im Abschnitt in der Baulast vom Landesbetrieb Straßenbau NRW muss eine Kostenübernahmeerklärung abgestimmt werden.

Kosten und Finanzierung

Die Kosten für die Umgestaltung der Horbacher Straße sind abhängig von der Variantenauswahl. Sie setzen sich aus Kosten für die Markierung, die Roteinfärbung der Radbereiche und Kosten für die baulichen Aufstellbereiche zusammen. Die Verwaltung hat die Kosten für die Varianten zusammengestellt.

Für die Umgestaltung gemäß Variante 1 in Richterich: Querungsmöglichkeiten für den Radverkehr sowie die Roteinfärbung des Schutzstreifens mit Kaltplastik entstehen Kosten in Höhe von circa 3.000 €.

Für die Umgestaltung der Horbacher Straße gemäß Variante 2 in Richterich: Querungsmöglichkeiten und Radfahrstreifen, entstehen, auf Grund des längeren Schutzstreifens, Kosten in Höhe von etwa 9.000 €.

Die Variante südlicher Ortseingang Horbach: Beschilderung und Aufstellbereich in der Nebenanlage, würde Kosten in Höhe von rund 7.000 € verursachen.

Für die Umgestaltung der Horbacher Straße gemäß Variante nördlicher Ortseingang Horbach: Beschilderung, Aufstellbereich, Schutzstreifen und Furtmarkierung, würden Kosten in Höhe von etwa 5.000 € entstehen.

Bei Umsetzung der Maßnahmen Variante 2 Richterich, südlicher und nördlicher Ortseingang in Horbach entstehen Kosten in Höhe von 21.000 €.

Ausreichende Mittel stehen bei PSP-Element 5-120102-900-10000-300-1/4-120102-986-6 "Radverkehrsmaßnahmen (Sofortprogramm)" zur Verfügung.

Fazit und Empfehlung

Die vorgestellten Kleinmaßnahmen sollen als Vorläufer auf eine mittelfristige Rad-Vorrang-Routen-Gestaltung potentielle Gefahrenstellen für den Radverkehr an den beschriebenen Ortsein- und ausgängen beheben.

Die Maßnahmen sind geeignet, um in der Übergangszeit bis zur Umsetzung der Planungen zur RVR mit geringem Mitteleinsatz eine kurzfristige Erhöhung der Sicherheit durch die Verbesserung der Querungssituationen des Radverkehrs zu schaffen. Diese schaffen Sicherheit und geben auch für ungeübtere Radfahrende die Möglichkeit sich aufzustellen, um den fließenden Verkehr zu beobachten und sicher die Fahrbahn zu queren.

In Abstimmung mit dem zuständigen Straßenbaulastträger empfiehlt die Verwaltung für den Ortseingang in Richterich die Umsetzung der Variante 2.

Für die beiden Ortseingänge in Horbach empfiehlt die Verwaltung die Umsetzung der vorgeschlagen gestuften Maßnahmen.

Anlage/n:

Anlage 1 – Fotos

Anlage 2 – Bestandsplan Richterich (Luftbild)

Anlage 3 – Bestandsplan Horbach Südlicher Ortseingang (Luftbild)

Anlage 4 – Bestandsplan Horbach Nördlicher Ortseingang (Luftbild)

Anlage 5 – Planung Richterich Variante 1 (Luftbild)

Anlage 6 – Planung Richterich Variante 2 (Luftbild)

Anlage 7 – Planung Horbach Südlicher Ortseingang (Luftbild)

Anlage 8 – Planung Horbach Nördlicher Ortseingang (Luftbild)