STADT ESSEN
Der Oberbürgermeister

| Vorlage - öffentlich - | | |
|---|---|---|
| lfd. Nummer **2099** | Jahr **2022** | Geschäftsbereich **6** |

| Beratungsfolge | Sitzungstermin | Zuständigkeiten |
|---|---|---|
| Ausschuss für Verkehr und Mobilität | 08.12.2022 | Einbringung |
| Bezirksvertretung für den Stadtbezirk VIII | 07.02.2023 | Anhörung |
| Ausschuss für Verkehr und Mobilität | 09.02.2023 | Entscheidung |
| Bezirksvertretung für den Stadtbezirk VIII | 07.03.2023 | Anhörung |
| Ausschuss für Verkehr und Mobilität | 09.03.2023 | Entscheidung |

**Betreff**

Fahrbahnerneuerung Langenberger Straße//Kupferdreher Straße und Radverkehrsanlage

| | |
|---|---|
| Datum: 25.11.2022 | gez.: Beigeordnete Raskob |

**Beschlussvorschlag**

**Die Bezirksvertretung VIII erhebt keine Bedenken gegen die Planung.**

**Der Ausschuss für Verkehr und Mobilität beschließt die Planung zur Einrichtung von Schutzstreifen für den Radverkehr und beauftragt die Verwaltung, die Maßnahme zur Baureife zu bringen.**

**Sachverhaltsdarstellung**

## 1 Anlass der Maßnahme

Der Teilabschnitt der Langenberger Straße ab der Auffahrt der A44 und der ineinander übergehenden Kupferdreher Straße bis zur Poststraße befinden sich in einem schlechten Allgemeinzustand. Nach dem Abschluss umfangreicher Kanalbauarbeiten der Stadtwerke Essen AG im Frühjahr 2023 ist eine Fahrbahnerneuerung auf einer Länge von etwa 1,4 km zwingend notwendig. Im Zuge der Straßenbaumaßnahme werden die schadhaften Straßenabläufe und Entwässerungsrinnen erneuert, die Beleuchtungs- und Signalanlagen angepasst, sowie die Seitenräume neu geordnet.
Diese Baumaßnahme soll genutzt werden, um auf der Kupferdreher Straße eine Radverkehrsanlage einzuplanen, da das Ergänzungsnetz entlang der Strecke verläuft. Um das Radroutennetz der Stadt Essen weiter auszubauen und Lücken zu schließen, soll auf der Kupferdreher Straße eine Radverkehrsanlage geplant werden. Von der Planung einer Radverkehrsanlage ist der Abschnitt von der Einmündung „Schroertal“ bis „Poststraße“ betroffen (siehe Abbildung 1):
Neben der Einrichtung von Radverkehrsanlagen sollen die Bushaltestellen „Fahrenberg“ und „Hinsbecker Löh“ auf dieser Strecke nach dem barrierefreien Standard der Stadt Essen ausgebaut werden.

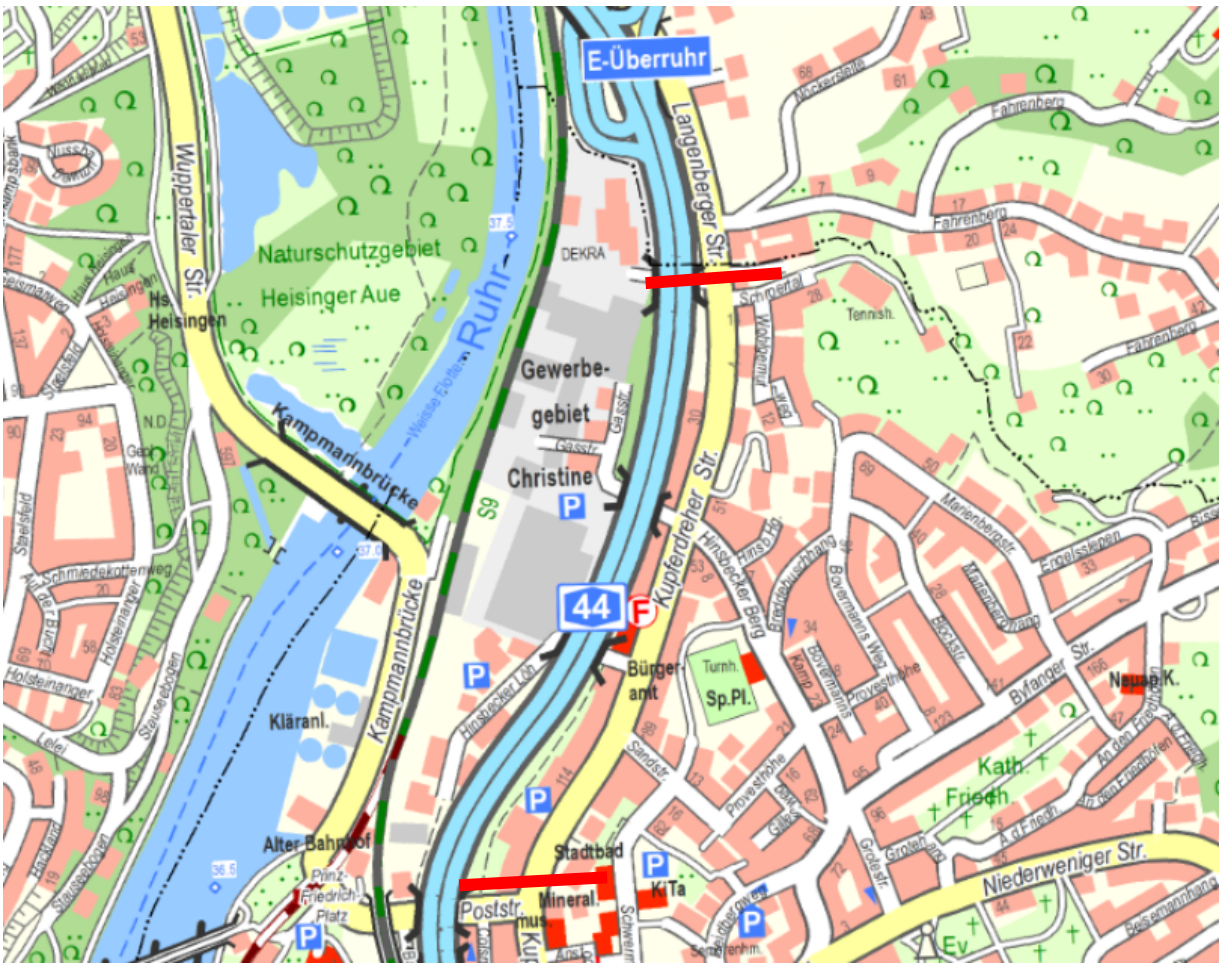


Abbildung 1: Übersicht Planungsgebiet (Stadtplan Stadt Essen)

## 2 Lage der Maßnahme

Das Planungsgebiet liegt auf der als Landesstraße (L191) klassifizierten Kupferdreher Straße im Essener Stadtteil Kupferdreh. Kupferdreh liegt im äußeren Südosten des Stadtgebiets direkt an der Ruhr und in unmittelbarer Nähe zum Baldeneysee. Die Straße dient als wichtige Ortsdurchfahrt und Verbindungsstrecke zwischen den Stadtteilen und der Autobahnauffahrt. Sie verläuft mit einer Länge von 2,3 km von Norden nach Süden entlang der Bundesautobahn 44, beginnt im Norden am Knotenpunkt mit der Langenberger Straße und endet als Einmündung auf der Nierenhofer Straße.
Der zu planende Abschnitt beschränkt sich auf den Bereich vom Knotenpunkt mit der Langenberger Straße bis zum Knotenpunkt Poststraße/Einfahrt Aldi. Innerhalb des Planungsgebietes befinden sich vier Knotenpunkte, wovon einer signalisiert ist. Die Bebauung im Planungsgebiet besteht im nördlichen Teil größtenteils aus Wohngebäuden. Zudem liegen an der Straße zwei Tankstellen, eine Feuerwehrwache und das Bürgerbüro Kupferdreh. Im südlichen Verlauf (zwischen Sandstraße und Poststraße) befinden sich einige Geschäfte. Im nördlichen Verlauf des Planungsgebiets wird die Bebauung lockerer mit größeren Grünflächen. Westlich der Kupferdreher Straße befindet sich das Gewerbegebiet Christine sowie die Ruhr, östlich liegt ein Wohngebiet.

## 3 Ausgangssituation

<u>Querschnitt</u>
Die Kupferdreher Straße ist mit je einem Fahrstreifen pro Fahrtrichtung für den motorisierten Verkehr ausgebaut. Die Fahrbahn weist im Bestand Breiten zwischen 7,50 m und 9,20 m auf. An die Fahrbahn grenzt beidseitig ein circa 1,70 m bis 3,20 m breiter Gehweg. Eine Radverkehrsanlage ist nicht vorhanden.

Motorisierter Individualverkehr
Der Planungsbereich weist abschnittsweise unterschiedliche Verkehrsstärken auf. Die Verkehrsstärken wurden im Jahr 2020 durch eine Verkehrserhebung im Zuge der Einbahnstraßenregelung ermittelt. Im Abschnitt Langenberger Straße bis Hinsbecker Berg ist eine Verkehrsstärke im Querschnitt von 960 Kfz/h vorhanden. Der Abschnitt Hinsbecker Berg bis Hinsbecker Löh wird von etwa 650 Kfz/h befahren. Der südliche Bereich zwischen Hinsbecker Löh und Poststraße weist eine Verkehrsstärke von etwa 500 Kfz/h auf.

Ruhender Verkehr
Entlang der Kupferdreher Straße befinden sich zum Großteil keine ausgewiesenen Parkstände. Das Parken am Fahrbahnrand ist jedoch zulässig. Gemäß durchgeführten Zählungen liegt die höchste Nachfrage mit circa 82 gleichzeitig parkenden Fahrzeugen. Ein Teil der gezählten Fahrzeuge parkt ordnungswidrig halb auf dem Gehweg und halb auf der Fahrbahn (25 Fahrzeuge) bzw. ganz auf dem Gehweg (17 Fahrzeuge). Etwa 40 Fahrzeuge parken am Fahrbahnrand.
Vor der Feuerwehr (Höhe Einmündung Hinsbecker Löh) ist im Bestand ein Parkstreifen vorhanden. Dieser bietet Platz für 9 Fahrzeuge. Im Bereich der Geschäfte südlich der Sandstraße ist im Bestand ebenfalls ein Parkstreifen mit 9 Stellplätzen vorhanden. Im südlichen Verlauf (auf Höhe der Hausnummer 130) ist ein Parksteifen mit 2 Stellplätzen vorhanden. Insgesamt sind im Bestand 23 Parkplätze auf baulich angelegten Parkstreifen vorhanden.

Radverkehr
Über die Kupferdreher Straße verläuft das Radergänzungsnetz der Stadt Essen (siehe Abbildung 2, gestrichelte rote Linien). Entlang der Poststraße im Süden des Planungsgebietes schließt es an das Hauptroutennetz (rote durchgezogene Linien) an.

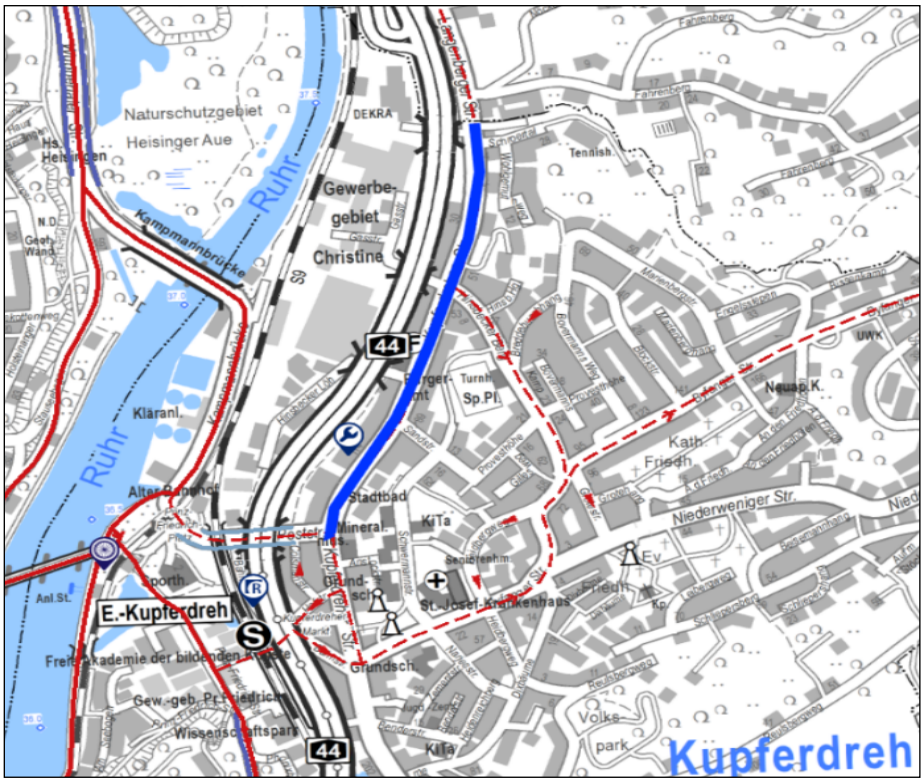



Abbildung 2: Übersicht Radroutennetz

Öffentlicher Personennahverkehr
Um an den Haltestellen „Hinsbecker Löh“ und „Fahrenberg“ einen barrierefreien Fahrgastwechsel zu ermöglichen, ist der Umbau der bestehenden Busbuchten erforderlich. Hier ist zunächst die geeignetste Ausführungsform (Busbucht, Haltestelle am Fahrbahnrand) zu wählen und je nach Flächenverfügbarkeit und der Lage von Grundstückszufahrten gegebenenfalls ein neuer Standort zu finden. Entlang der Kupferdreher Straße verkehren Buslinien der Ruhrbahn GmbH. Es befinden sich 3 Haltestel-

len. Im Norden des Planungsgebietes befindet sich die Haltestelle „Fahrenberg“ mit 2 Steigen. Südlich der Einmündung „Hinsbecker Löh“ befindet sich die Haltestelle „Hinsbecker Löh“, ebenfalls mit 2 Steigen. Im Bereich der Hausnummer 128 befindet sich die Haltestelle „Poststraße“ mit zwei Steigen.

## 4 Planung

### 4.1 Radverkehrsanlagen (Beschreibung der Varianten und Vorzugsvariante)

Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA, 2010) geben für verschiedene Belastungsbereiche eine Auswahl an möglichen Radverkehrsanlagen vor. Aus den Verkehrsstärken ergeben sich nach den ERA folgende mögliche Führungsformen für den Radverkehr:

- Radwege
- Radfahrstreifen
- Schutzstreifen
- Gemeinsamer Geh- und Radweg
- Mischverkehr auf der Fahrbahn
- Freigabe der Gehwege mit Zusatzschild „Radfahrer frei“
- Fahrradstraße

In Hinblick auf den RadEntscheid sind höhere Anforderungen an die Planungen von Radverkehrsanlagen berücksichtigt worden. Beispielsweise sind größere Breiten für Radverkehrsanlagen vorgesehen. Mindestens gelten die Maße der Richtlinien.

### 4.2 Planungsvarianten und Planungskonzept der Radverkehrsführung

**Variante 1: Radfahrstreifen**

Radfahrstreifen sind abgetrennte Sonderfahrstreifen, die vom Kfz-Verkehr nicht befahren werden dürfen. Auf Radfahrstreifen herrscht eine Benutzungspflicht für den Radverkehr. Andere Verkehrsteilnehmer sind nicht gestattet. Radfahrstreifen dürfen überfahren werden, um rechts daneben zu parken und Grundstücke zu erreichen.
Nach den ERA ist ein Radfahrstreifen inklusive der Breitstrichmarkierung mindestens 1,85 m breit, bei hohem Radverkehrsaufkommen ist eine Breite von 2,00 m anzusetzen. Ziel der Verwaltung ist es innerhalb des Radroutennetzes einen 2,25 m breiten Radfahrstreifen zu planen. Für den ÖPNV-Begegnungsverkehr ist eine Fahrbahnbreite von 6,50 m erforderlich.
In Abbildung 3 ist die Fiktivplanung für einen Radfahrstreifen auf der Kupferdreher Straße abgebildet. Von der Straßenachse aus wurde zunächst die nötige Fahrbahnbreite abgetragen. Darauf folgen die Radfahrstreifen mit 1,85 m Breite. Aus der bestehenden Straßenraumbreite verbleiben nach Abzug der Fahrstreifen noch ca. 2,80 m. Auf dem Großteil der Strecke würden beidseitig folglich 1,40 m schmale Gehwege verbleiben (siehe Abbildung 3). Mit diesem Maß werden die Belange der zu Fuß Gehenden ungenügend berücksichtigt. Eine alternative Verringerung der Fahrbahnbreite auf 5,50 m zugunsten der Gehwegbreiten schließt ÖPNV-Begegnung aus und kann in Kombination mit Radfahrstreifen nicht verwendet werden. Zudem hat die Variante zur Folge, dass für die Anlage der Radverkehrsanlage und der Gehwege, 5 vorhandene Bäume und die vorhandenen Parkbuchten (20 Stellplätze) weichen müssten.

<u>Resümee</u>
Die Verwaltung kann die Einrichtung von Radfahrstreifen aus den vorgenannten Gründen nicht empfehlen.

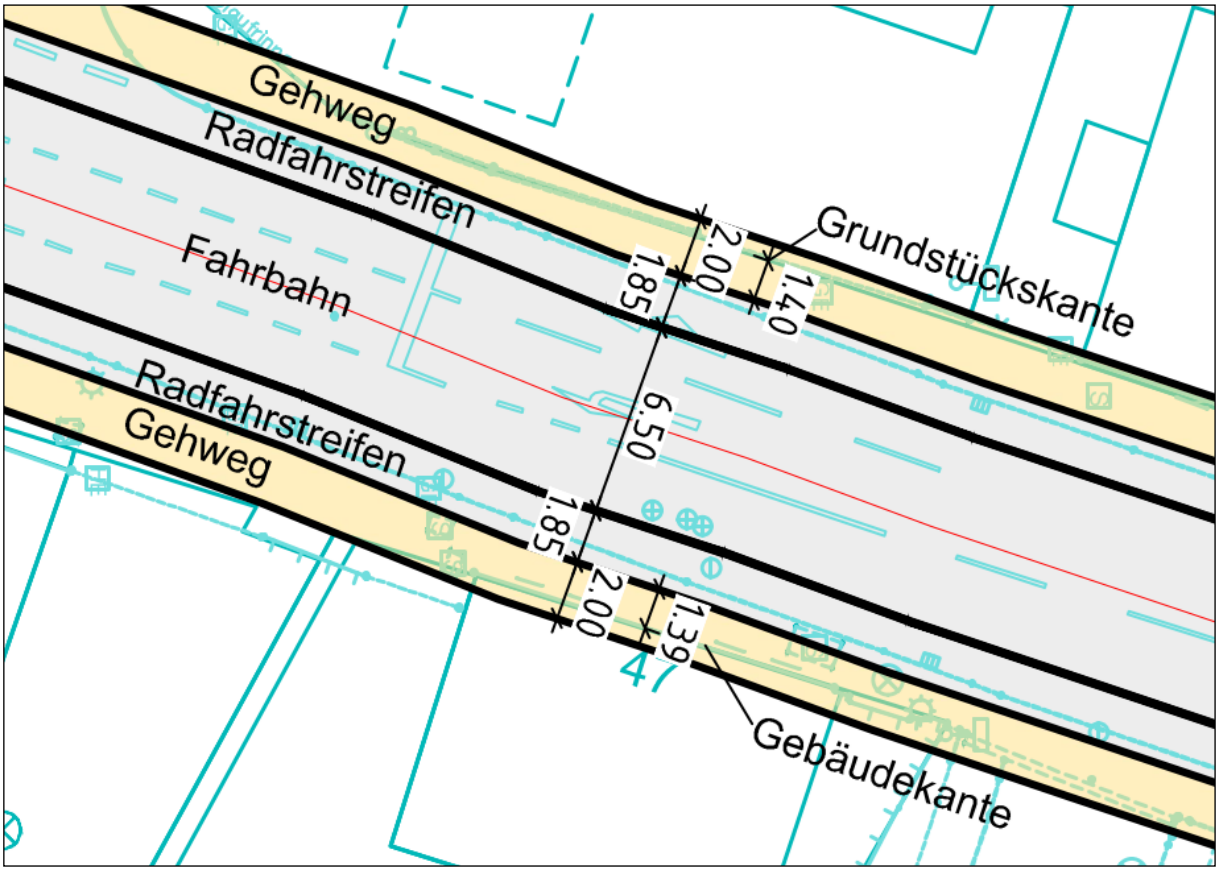


Abbildung 3: Fiktivplanung Radfahrstreifen

**Variante 2: Radwege**

Baulich angelegte Radwege befinden sich im Seitenraum und sind durch Borde, Park- oder Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt. Für Radfahrer herrscht hierbei eine Benutzungspflicht.
Um das Überholen von Radfahrern untereinander zu ermöglichen, empfehlen die ERA eine Breite von mindestens 2,00 m. Auf Hauptverbindungen des Radverkehrs oder bei hohen Radverkehrsstärken können größere Breiten erforderlich werden. Die Breite des angrenzen-den Gehwegs soll mindestens 2,50 m betragen. Bei dem Anlegen eines Radweges müssen außerdem die erforderlichen Sicherheitsräumen zu benachbarten Flächen beachtet werden.

<u>Resümee</u>
Da der Platzbedarf für einen Radweg größer ist, als der von Radfahrstreifen, ist die Einrichtung von Radwegen nicht möglich.

**Variante 3: Schutzstreifen (Vorzugsvariante)**

Die anstehende Verkehrsmenge von 475 bis 960 Fz/h und die zulässige Geschwindigkeit von 50 km/h liegt im Belastungsbereich II (Bild 7, ERA 2010), der die Einrichtung von Schutzstreifen gemäß den ERA uneingeschränkt ermöglicht.

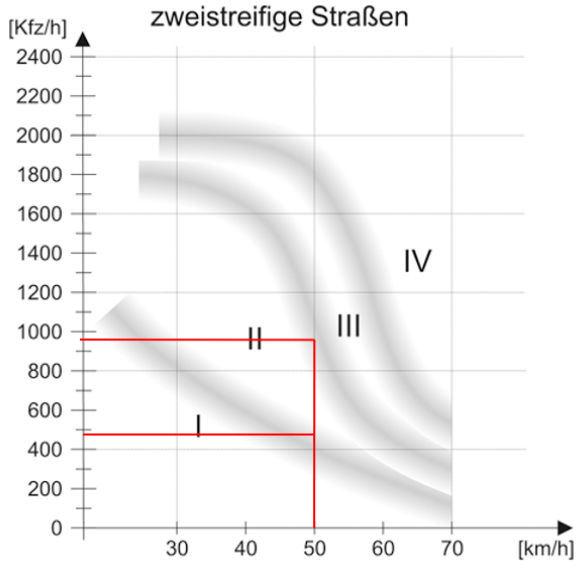



Bild 7, ERA: Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsanlagen

Schutzstreifen sind Teil der Fahrbahn und dürfen nur im Bedarfsfall vom Kraftfahrzeugverkehr, beispielsweise im Begegnungsfall, befahren werden. Beim Überholen von Radfahrenden muss der in der StVO festgesetzte Mindestabstand von 1,50 m gewahrt werden. Nach der ERA ist ein Schutzstreifen mit mindestens 1,50 m Breite zu markieren, wobei die Breite der Fahrbahn zwischen den Schutzstreifen mindestens 4,50 m betragen soll. Die Verwaltung sieht für Schutzstreifen mindestens eine Breite von 1,75 m vor.
Neben Parkstreifen ist ein mindestens 0,50 m breiter Sicherheitsstreifen zum Schutz vor aufschlagenden Fahrzeugtüren zu markieren. Entlang des Schutzstreifens werden Piktogramme markiert.

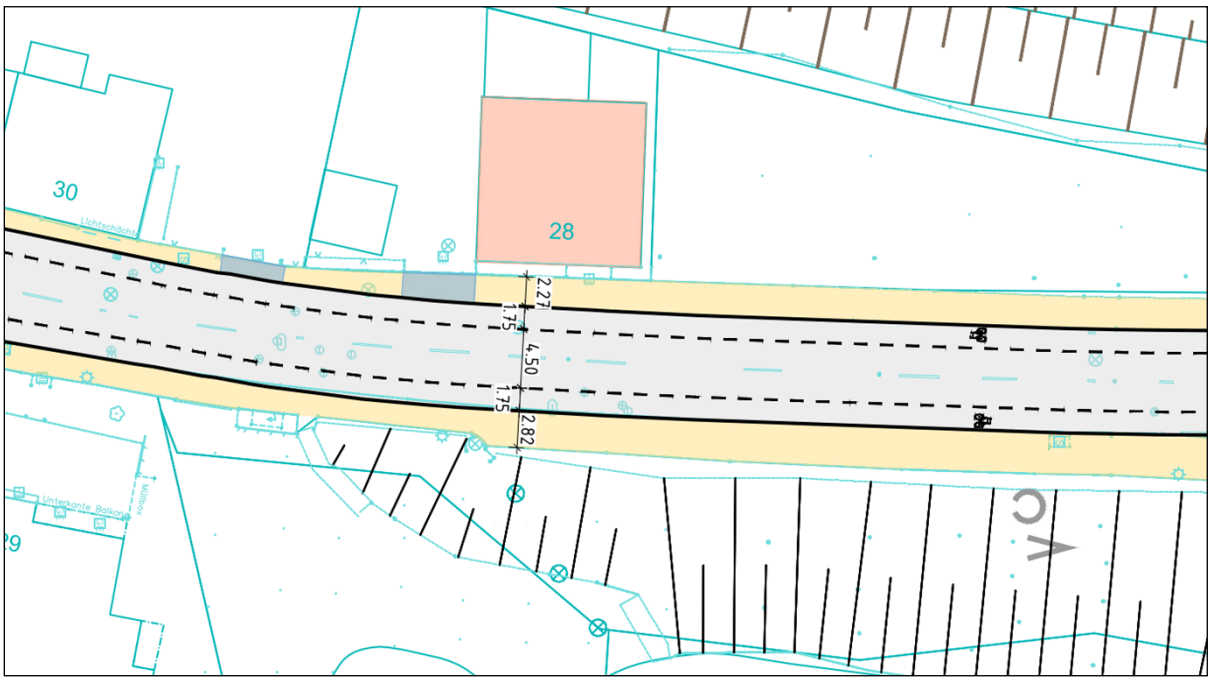
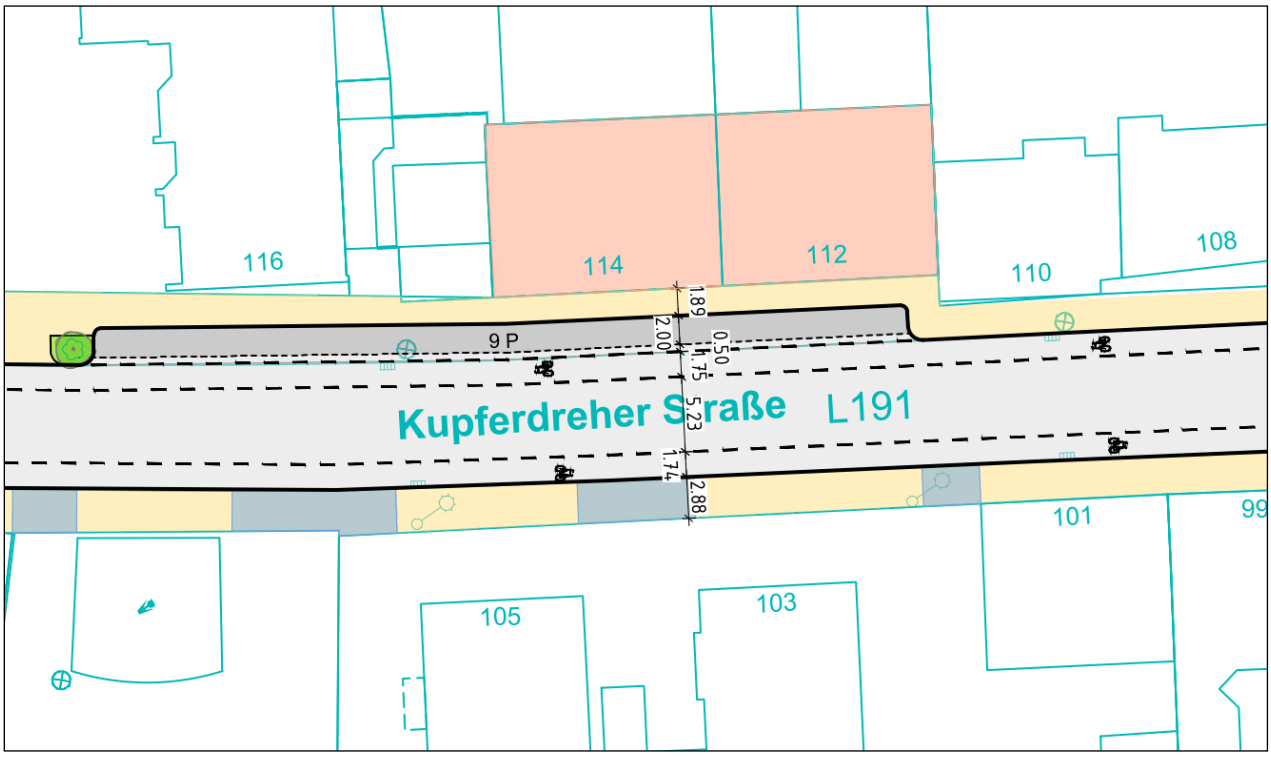



Abbildung 4: Variante „Schutzstreifen“

Da auf Schutzstreifen nicht geparkt werden darf, wird das Parken am Fahrbahnrand zukünftig entfallen. Es ist möglich, in einigen Bereichen Stellplätze baulich anzulegen. Zudem können vorhandene bauliche Stellplätze bestehen bleiben. Bäume müssen nicht gefällt werden. In Abbildung 4 ist die Ausführung des Schutzstreifens für den nördlichen Bereich auf der Kupferdreher Straße abgebildet.
Da aufgrund der ortsansässigen Geschäfte und Anwohner die Nachfrage nach Parkraum besteht, können zudem in einigen Bereichen Stellplätze baulich angelegt werden.

Der Schutzstreifen kann auf dem gesamten Planungsabschnitt mit einer Breite von 1,75 m markiert




werden. Die Fahrbahnbreite zwischen den Schutzstreifen beträgt überall mindestens 4,50 m. Da sich die Planung am aktuellen Bestand orientiert und der Verlauf der Bordsteine nicht wesentlich verändert wurde, sind teilweise größere Breiten zwischen den Schutzstreifen möglich (siehe Abbildung 4). Durch dieses Vorgehen bleiben die Gehwegbreiten auf dem Streckenabschnitt weitestgehend unverändert.
Abbildung 5: Schutzstreifen mit Sicherheitstrennstreifen im Bereich von Parkbuchten

Am Knotenpunkt Hinsbecker Berg/Gasstraße müssen die separaten Linksabbiegestreifen vorhanden bleiben. Weiterhin muss die Fahrbahn neben Schutzstreifen im Knotenpunkt mindestens 3,00 m breit sein. Die Linksabbiegestreifen haben eine Mindestbreite von 2,75 m. Der begrenzte Raum bietet für die Planung keine Möglichkeit den Schutzstreifen über den Knotenpunkt hinweg zu führen. Damit den Radfahrenden dennoch die größtmögliche Sicherheit geboten werden kann, endet der Schutzstreifen etwa 20 m vor den Haltelinien des Knotenpunkts. Zur Verdeutlichung der Achtungspflicht der Kfz gegenüber den Radfahrenden wird der Schutzstreifen auf den letzten 20 m rot eingefärbt. Die Radpiktogramme, die sich als Piktogrammkette in regelmäßigen Abständen auf dem Schutzstreifen befinden, werden über den Knotenpunkt weitergeführt und auch dort auf der Fahrbahn markiert (siehe Anlage Lageplan).

<u>Resümee</u>
Der Schutzstreifen stellt die einzig umsetzbare Möglichkeit dar, dem Radverkehr eine Radverkehrsführung zu bieten. Aus diesem Grunde empfiehlt die Verwaltung zur angemessenen Berücksichtigung des Radverkehrs im Radroutennetz und gemäß den Anforderungen des RadEntscheids die Einrichtung von Schutzstreifen.

**Variante 4: Fahrradstraße**

Am 08.November 2021 wurde die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) novelliert, in der unter anderem wesentliche Änderungen zur Förderung des Radverkehrs festgelegt wurden. Ein maßgebender Punkt ist die neue Regelung zu Fahrradstraßen (Z 244).
Die alte Regel, nach der der Radverkehr auf der Fahrradstraße die vorherrschende Verkehrsart ist oder alsbald werden soll, wurde gestrichen und durch folgende Ausführungen ersetzt.
Auf **„Straßen von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr“** können Fahrradstraßen nun grundsätzlich angeordnet werden. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um Erschließungsstraßen, also Straßen die in der Regel innerhalb von Tempo 30 Zonen liegen.
Außerhalb der Tempo 30 Zonen können Fahrradstraßen angeordnet werden, wenn ein Straßenabschnitt

eine **„hohe Netzbedeutung für den Radverkehr“** besitzt, also Teil des Radhauptrouten- oder Ergänzungsnetzes ist. Hier kommt zum Ausdruck, dass das Straßenverkehrsrecht auf diesen wichtigen Radrouten der Förderung des Radverkehrs einen Vorrang gegenüber der Leichtigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs einräumt.
Die Benutzung der Fahrradstraße wird dem allgemeinen Kraftverkehr in den überwiegenden Fällen durch das Zusatzschild „Kfz-Verkehr frei“ gestattet. Gleichwohl behält der Radverkehr Vorrang und darf nicht behindert oder gefährdet werden. Das Nebeneinanderfahren der Radfahrenden ist ausdrücklich erlaubt.
Aufgrund der vorhandenen niedrigen Verkehrsstärke und dem Ziel, eine Steigerung des Radverkehrs zu begünstigen, wurde auf dem Abschnitt zwischen Poststraße und Hinsbecker Löh auch die Einrichtung einer Fahrradstraße in Erwägung gezogen. Da eine Fahrradstraße keine zusätzliche Breite im bestehenden Fahrbahnquerschnitt beansprucht, wäre Reduzierung der Stellplatzanzahl entsprechend gering. Im Abschnitt der Fahrradstraße von Poststraße bis Hinsbecker Löh könnten gemäß Planung 32 baulich angelegte Längsstellplätze berücksichtigt werden. Dies sind im Vergleich zur Variante mit Schutzstreifen 14 Stellplätze mehr und zusätzlich könnten 8 neue Bäume gepflanzt werden.
Die Verkehrsstärke von 474 Kfz/h auf diesem Abschnitt kann als verträglich zur Einrichtung einer Fahrradstraße bewertet werden, wobei dann eine befriedigende Verkehrsqualität für den Radverkehrs zu erwarten wäre. Andererseits handelt es sich bei der Kupferdreher Straße um eine klassifizierte Landesstraße (L 191). Sie besitzt eine stadtteilverbindende Funktion und wegen der Nähe zur Autobahn A44 besteht eine hohe Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr. Treten Störungen im Netz auf (beispielsweise durch Baustellen), erfährt die Straße aufgrund ihrer hohen Netzbedeutung erhebliche Verkehrszunahmen, die dem Schutzziel einer Fahrradstraße entgegenstehen. Weiterhin existieren zur Kupferdreher Straße keine nahräumigen Streckenalternativen für den MIV, weshalb beispielsweise modale Filter zugunsten einer Fahrradstraße nicht angelegt werden können.

Resümee
Die Verwaltung kann die Einrichtung einer Fahrradstraße aus den vorgenannten Gründen nicht empfehlen.

### 4.2 Barrierefreier Umbau der Haltestellen

Entlang der geplanten Route befinden sich die Bushaltestellen „Fahrenberg“, „Hinsbecker Löh“ und „Poststraße Steig 2“ die im Zuge der Maßnahme nach dem barrierefreien Standard der Stadt Essen ausgebaut werden.
Grundsätzlich kommen zwei mögliche Ausführungsformen für den barrierefreien Umbau der Bushaltestellen in Frage. Busbuchten bieten den Vorteil, dass sie den nachfolgenden Verkehr nicht behindern, was sich vor allem bei langen Haltezeiten positiv auswirkt. Nachteilig ist jedoch, dass sich der Bus nach dem Fahrgastwechsel wieder in den fließenden Verkehr einfädeln muss. Um ein barrierefreies Ein- und Aussteigen zu gewährleisten, benötigen Busbuchten zusätzlich einen hohen Flächenbedarf auf einer Gesamtlänge von über 85,00 m.
Bushaltestellen am Fahrbahnrand bieten den Vorteil, dass sie mit geringem baulichem Aufwand umgesetzt werden können und wenig Flächenbedarf aufweisen. Nachteilig ist jedoch, dass der haltende Bus bei zweistreifigen Fahrbahnen den nachfolgenden Verkehr tangiert.

Haltestelle „Fahrenberg“
Die Haltestelle „Fahrenberg“ liegt im Norden des Planungsgebietes auf Höhe der Einmündung „Schroertal“ und ist aktuell an beiden Steigen als Busbuchen ausgebaut. In der Planung ist vorgesehen, beide Steige als Haltestellen am Fahrbahnrand nach dem Essener Standard für barrierefreies Bauen umzubauen. Die Lage der Haltestellen bleibt gleich. Da der Platzbedarf einer Haltestelle am Fahrbahnrand gegenüber der Busbucht einen geringeren Raumbedarf hat, kann die Fläche der vorherigen Busbucht als Grünfläche angelegt werden. Eine Wetterschutzeinrichtung findet dort auf beiden Seiten ebenfalls Platz.

Haltestelle „Hinsbecker Löh“
Die Haltestelle „Hinsbecker Löh“ liegt südlich der Einmündung „Hinsbecker Löh“ und ist aktuell an beiden Steigen als Busbuchen ausgebaut. Zwischen den Haltestellen ist eine signalisierte Fußgängerfurt vorhanden. In der Planung ist vorgesehen, beide Steige als Haltestellen am Fahrbahnrand nach dem

Essener Standard für barrierefreies Bauen umzubauen, da die Busbuchten häufig von parkenden Kfz versperrt werden.

Haltestelle „Poststraße“
Die Haltestelle „Poststraße“ liegt nördlich der Poststraße am südlichen Ende des Planungsgebietes im Bereich der Geschäfte. Die Haltestelle ist bereits an beiden Steigen als Haltestelle am Fahrbahnrand ausgebaut, was in der Planung so beibehalten wird.

Alle geplanten Bushaltestellen werden barrierefrei als 18,00 m lange Buscaps mit taktilen Systemen und niederflurtauglicher Auftrittshöhe von 18 cm nach den Standards zum barrierefreien Bauen auf den öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen der Stadt Essen ausgebaut.

### 4.3 Ruhender Verkehr

Die Planung der möglichen Parkstände wurde an die aktuellen Herausforderungen einer nachhaltigen Verkehrstransformation angepasst und wird der Bedeutung für den Radverkehr gerecht. Insbesondere im Berufsverkehr ist das Radverkehrsaufkommen auf diesem Abschnitt des Radergänzungsnetzes hoch und benötigt für ein konfliktfreies Radfahren eine ausreichend breite Fahrbahn. Es wurde versucht, trotz des Fokus auf den Radverkehr, so viele Parkstände wie möglich vorzusehen oder zu erhalten.

Abschnitt Langenberger Straße bis Hinsbecker Berg

Die Anlage des Schutzsteifens hat zur Folge, dass ein Park- und Halteverbot entlang des gesamten Planungsbereiches herrscht (siehe 4.1.2). Daher müssen Parkplätze als baulich angelegte Parkstreifen hergestellt werden. Aufgrund der vorhandenen Bebauung sind die möglichen Standorte allerdings begrenzt. In der Planung können im Abschnitt Hinsbecker Berg bis Langenberger Straße keine baulichen Parkplätze realisiert werden.

Abschnitt Hinsbecker Berg bis Hinsbecker Löh

Auf Höhe der Feuerwehr kann zusätzlich zu dem bereits vorhandenen Parkstreifen ein weiterer Parkstreifen mit 2 Stellplätzen eingeplant werden. Im Abschnitt Hinsbecker Berg bis Hinsbecker Löh können in der Planung somit 11 Parkplätze realisiert werden.

Abschnitt Poststraße bis Hinsbecker Löh

Im Bereich der Haltestelle „Hinsbecker Löh“ ist durch den Umbau der Busbucht die Anlage von drei Parkstreifen mit insgesamt 12 Stellplätzen möglich. Die im Bestand vorhandenen Parkstreifen bleiben in der Planung ebenfalls vorhanden. Auf dem Abschnitt Poststraße bis Hinsbecker Löh können in der Planung mit der Variante Schutzstreifen 23 Parkplätze realisiert werden.

Stellplatzbilanz

| Abschnitt | Bestand | | | Planung | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Parkstreifen | Fahrbahn | Gehweg/ ordnungswidrig | Schutzstreifen (Parkstreifen) | Fahrradstraße (Parkstreifen) |
| **Langenberger Straße bis Hinsbecker Berg/ Gasstraße** | 0 | 16 | 3 | 0 | 0 |
| **Hinbecker Berg bis Hinsbecker Löh** | 10 | 9 | 18 | 11 | 11 |
| **Hinsbecker Löh bis Poststraße** | 13 | 15 | 21 | 23 | 37 |
| **Summe** | 23 | 40 | 42 | 34 | 48 |
| | 105 Gesamtsumme | | | 71 Differenz zu Bestand | 57 |

Tabelle 1: Übersicht Parksituation in Bestand und Planung

Durch die Einrichtung der Radverkehrsanlage wird das Parken auf der Fahrbahn ordnungswidrig. Durch den Wegfall des Fahrbahnparkens werden zusätzliche Einengung der Fahrbahn durch parkende Kfz verhindert, was letztlich den Verkehrsfluss erhöht.

### 4.4 Begrünung/Bäume

Im Planungsgebiet sind im Bestand 5 Bäume vorhanden. Durch die geringen baulichen Veränderungen, können diese erhalten bleiben. Durch den Umbau der Haltestelle „Fahrenberg“ kann eine weitere Grünfläche angelegt und eventuell bepflanzt werden (im Lageplan gekennzeichnet).

### 4.5 Straßenbeleuchtung / Lichtsignalanlagen

Die Masten der Beleuchtung auf der Kupferdreher Straße sind zum Teil sehr alt, sodass diese im Rahmen der Baumaßnahme ausgetauscht werden.
Die Signalanlagen an den vorhandenen Fußgängerquerungen werden im Zuge der Baumaßnahme erneuert. Die Signalanlagen an den Knotenpunkten sind relativ neu, sodass diese nicht ausgetauscht werden müssen. Da sich der Querschnitt des Knotenpunktes Hinsbecker Berg/Gasstraße nicht verändert, ist keine Anpassung der Lichtsignalsteuerung notwendig.

### 4.6 Barrierefreiheit

Alle vom Umbau betroffenen Querungsstellen des Fußverkehrs werden, um die Belange der sehbehinderten und mobilitätseingeschränkten Personen zu berücksichtigen, barrierefrei nach dem mit der Arbeitsgemeinschaft Selbsthilfe Behinderter e.V. abgestimmten Standard der Stadt Essen mit Bodenindikatoren ausgebaut.

### 4.7 Maßnahmen zum Schutz vor Verkehrslärm

Durch die geplanten Maßnahmen erhöht sich der Verkehrslärm nicht, so dass auch keine Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen werden müssen. Dennoch gehört es zum üblichen Ausbaustandard der Stadt Essen, in angebauten Straßenabschnitten, die mit mindestens einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h

befahren werden, lärmoptimierten Asphalt (LOA) einzubauen. Der LOA bewirkt Lärmpegelsenkungen von bis zu 3 db(A). Aus diesem Grunde wird die Deckschicht mit LOA hergestellt.

## 5 Beteiligungen

Mit ihrer Stellungnahme vom 07.August 2022 stimmen die Radverbände der Planung grundsätzlich zu. Es werden einige Anregungen zur Planung angesprochen, die im Verlauf der Ausführungsplanung geprüft werden.

## 6 Geplanter Umsetzungszeitraum

Die Baumaßnahme ist im zeitlichen Ablauf an die Fahrbahnerneuerung auf der Kupferdreher Straße und Langenberger Straße gebunden. Da diese unmittelbar im Anschluss an die Kanalarbeiten der Stadtwerke Essen AG anschließen muss, ist der Beginn der Maßnahme im Frühjahr 2023 geplant.

## 7 Kosten und Finanzierung, Förderung

Die Gesamtkosten der Maßnahme betragen nach einer ersten überschläglichen Kostenschätzung ca. 10.000.000 Euro. Damit ist die gesamte Erneuerungsmaßnahme der Kupferdreher Straße und der Langenberger Straße, sowie die Markierungsarbeiten für den Schutzstreifen eingeschlossen.
Die Finanzierung erfolgt zunächst in vollem Umfang aus städtischen Eigenmitteln. Es ist jedoch vorgesehen für die geplante grundhafte Fahrbahnerneuerung einen Förderantrag gemäß der Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau (FöRi-kom-Stra) bei der Bezirksregierung Düsseldorf einzureichen. Die Förderquote beträgt hier 75% der zuwendungsfähigen Kosten. Soweit es die Gesamtfördersituation zulässt, würde sich der städtische Eigenanteil nach Vorliegen eines entsprechenden Bewilligungsbescheides und der dann zu erwartenden Fördermittel entsprechend reduzieren.

Die in 2023 und 2024 kassenmäßig benötigten Mittel müssen zu gegebener Zeit im Rahmen der zu erstellenden Baubeschluss-Vorlage außerplanmäßig zur Verfügung gestellt werden. Die Deckung soll sowohl für 2023 als auch für 2024 aus den PSP-Elementen 5.660200.500 „Erneuerung Hauptverkehrsstraßen“, 5.660704.500 „Sichere Radwege an Hauptverkehrsstraßen“ und 5.660077.500 „Erneuerung von Straßenteilanlagen“ sowie für die Bushaltestellen aus dem PSP-Element 5.060166.500 „ÖPNV-Pauschale Baumaßnahmen“ erfolgen.

## A. Gesamtkosten / Folgekosten

(Kostenberechnungen, Finanzierung und Veranschlagung siehe Anlage(n) )

**1. Investitionen / sonstiger einmaliger Aufwand:** **Ja** ☒ **Nein** ☐

**Beschreibung / Art:** Baukosten „Fahrbahnerneuerung Kupferdreher Straße“ und Radverkehrsanlage

**Bezifferung:** **10.000.000 €**

**Finanzierung:** PSP-Element 5.660….. (wird im Rahmen der zu erstellenden Baubeschluss-Vorlage eingerichtet)

**2. Kalkulatorische Kosten:** **Ja** ☒ **Nein** ☐

**Beschreibung / Art:** 1a) Kalkulatorische Zinsen 1,3% auf das durchschnittlich gebundene Kapital (10.000.000 € : 2) x 1,3%
1b) Kalkulatorische Abschreibungen für den städtischen Eigenanteil (10.000.000 € : 60 Jahre)

**Bezifferung:** **1a) 65.000 €**
**1b) 166.667 €**

**3. Personalkosten (z.B. Stellen, Stellenanteile, sonstige Personalkosten):** **Ja** ☐ **Nein** ☒

**4. Sachkosten / sonstige Kosten:** **Ja** ☐ **Nein** ☒

**5. Vorlagenvorprüfung erforderlich:** **Ja** ☒ **Nein** ☐

**Zustimmung erfolgt:** **Ja** ☒ **Nein** ☐

**6. Die Voraussetzungen des § 75 Abs. 1 GO NRW bzw. des § 82 GO NRW sind wie folgt gegeben:**

**6.1 Sachliche Unabweisbarkeit**

Fahrbahnerneuerung
Der schadhafte Zustand der Straße muss zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit und Wirtschaftlichkeit behoben werden.
Radverkehrsanlage
Die Stadt Essen hat im Rahmen der Grünen Hauptstadt 2017 einen Prozess zur Mobilitätswende in Gang gesetzt, in dem der Rat der Stadt das Modal-Split-Ziel „4 x 25 %“ beschlossen hat. Das heißt, bis 2035 soll der Verkehrsmittelanteil bei den Wegen der Essenerinnen und Essener für die Verkehrsmittel Fuß, Rad, ÖPNV und MIV gleich verteilt sein. Nach der aktuellen Mobilitätsbefragung 2019 liegt der Radverkehrsanteil bei 7% und soll demnach in den nächsten 16 Jahren knapp vervierfacht werden. Radgerechte Verkehrsanlagen sind unabdingbare Voraussetzung für die Steigerung des Radverkehrsanteils und die Reduzierung von Unfällen mit Radverkehrsbeteiligung. Mit dem Ratsbeschluss 2010 wurde ein Radroutennetz, gegliedert in Haupt- und ergänzungsnetz konzeptionell festgelegt. Die zu planenden Streckenabschnitte sind Bestandteil des Ergänzungsnetzes. Mit den vom Rat beschlossenen Zielen des RadEntscheids soll diese Umsetzung deutlich beschleunigt werden.
Die Maßnahme ist zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs erforderlich. (Lückenschluss Radroutennetz).

**6.2 Zeitliche Unabweisbarkeit**

Die Maßnahme findet im Anschluss an die Maßnahme der Stadtwerke Essen AG statt, nach welcher eine Fahrbahnerneuerung unmittelbar nötig ist.

## B. Auswirkungen auf den Klimaschutz

| Stufe 1 | Vor-Einschätzung der Klimarelevanz |
|---|---|

| Auswirkungen auf den Klimaschutz | + positiv | 0 keine | - negativ |
|---|---|---|---|
| | ☒ | ☐ | ☐ |

| Stufe 2 | Prüfung der Klimarelevanz |
|---|---|

**Treibhausgas(THG)-Ausstoß in $CO_{2\text{-eq}}$**

| Erhebliche Reduktion | Geringfügige Reduktion | Geringfügige Erhöhung | Erhebliche Erhöhung |
|---|---|---|---|
| ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| Nicht ermittelbar | | | |
| ☒ | | | |

**Kurze Erläuterung:** Der durch die Baumaßnahme emittierte CO2 Ausstoß wird durch die vermiedenen Kfz-Fahrten, die durch den Umstieg vom Kfz zum Rad eintreten, mehr als kompensiert. Die Erhebung der CO2–Bilanz ist für eine einzelne Maßnahme nicht ermittelbar. Die Umsetzung des gesamten Maßnahmenpakets trägt aber zu einer erheblichen Verringerung des Kraftfahrzeugverkehrs (von 55 % der Wege im Jahr 2019 auf 25 % der Wege im Jahr 2035 ff) bei, mit der Folge einer deutlichen CO2-Minderung.
1 % Verlagerung der Wege vom Kfz zum Rad mindert den Ausstoß von CO2 um ca. 9.300 Tonnen pro Jahr.