

Beschlussvorlage

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

Betreff

Fahrradfreundliche Gestaltung der Einmündung Dürener Straße/Universitätsstraße

Beschlussorgan

Verkehrsausschuss

Gremium		Datum
Verkehrsausschuss	<i>einstimmig verwiesen, s. Anlage 3</i>	04.09.2012
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	<i>geändert, s. Anlage 6</i>	13.12.2012
Bezirksvertretung 3 (Lindenthal)	<i>geändert, s. Anlage 4</i>	05.11.2012
Verkehrsausschuss	<i>vertagt</i>	04.06.2013
Verkehrsausschuss	<i>vertagt, s. Anlage 10</i>	02.07.2013
Verkehrsausschuss	<i>vertagt</i>	17.09.2013
Verkehrsausschuss	<i>zurückgezogen</i>	05.11.2013
Verkehrsausschuss	<i>unter Vorbehalt geändert beschlossen, s. Anlage 13</i>	05.12.2013
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)		30.01.2014
Bezirksvertretung 3 (Lindenthal)		03.02.2014

Beschluss:

Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung, für den Knoten Universitätsstraße/Dürener Straße auf der Grundlage der Variante 3 der Vorentwurfsplanung die Entwurfs- und Ausführungsplanung für die straßenbaulichen und lichtsignaltechnischen Maßnahmen zu erstellen.

Alternative:

Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung, für den Knoten Universitätsstraße/Dürener Straße die Entwurfs- und Ausführungsplanung für die straßenbaulichen und lichtsignaltechnischen Maßnahmen ohne Berücksichtigung des zusätzlichen nördlichen Überwegs zu erstellen.

Haushaltsmäßige Auswirkungen **Nein**

<input type="checkbox"/> Ja, investiv	Investitionsauszahlungen	_____€	
	Zuwendungen/Zuschüsse	<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja	_____ %
<input type="checkbox"/> Ja, ergebniswirksam	Aufwendungen für die Maßnahme	_____€	
	Zuwendungen/Zuschüsse	<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja	_____ %

Jährliche Folgeaufwendungen (ergebniswirksam): ab Haushaltsjahr:

a) Personalaufwendungen	_____€
b) Sachaufwendungen etc.	_____€
c) bilanzielle Abschreibungen	_____€

Jährliche Folgeerträge (ergebniswirksam): ab Haushaltsjahr:

a) Erträge	_____€
b) Erträge aus der Auflösung Sonderposten	_____€

Einsparungen: ab Haushaltsjahr:

a) Personalaufwendungen	_____€
b) Sachaufwendungen etc.	_____€

Beginn, Dauer

Begründung:

Mit dem Beschluss aus der Sitzung des Verkehrsausschusses vom 15.01.2008, TOP 2.2, wurde die Verwaltung beauftragt zu prüfen, wie die Einmündung Dürener Straße/Universitätsstraße fahrradfreundlich gestaltet werden kann, um Radfahrerinnen und Radfahrern in Fahrtrichtung Universität das Überqueren der Dürener Straße während einer Ampelphase zu ermöglichen. Dem Verkehrsausschuss, der Bezirksvertretung Innenstadt und der Bezirksvertretung Lindenthal hat die Verwaltung Anfang 2010 den ersten Entwurf für eine fahrradfreundliche Gestaltung des Knotens Dürener Straße/Universitätsstraße vorgestellt (Session-Nummer 5391/2009). Daraufhin wurde seitens der Bezirksvertretung Lindenthal am 01.02.2010 unter TOP 8.2.2 beschlossen, in der Planung zusätzliche Bushaltestellen und eine zusätzliche Querung der Universitätsstraße nördlich der Dürener Straße zu berücksichtigen.

Die Einrichtung der Bushaltestellen und eines zusätzlichen Überwegs über die Universitätsstraße wurde unter Berücksichtigung der Belange aller Verkehrsteilnehmer untersucht. Als Grundlage dienten hierfür Verkehrszahlen, Verkehrsbeobachtungen und die aktuell in die vorhandene Grüne Welle Universitätsstraße eingebundene Signalplanung des vorgenannten Knotenpunktes.

1) Einrichtung von Bushaltestellen auf der Universitätsstraße

Für die Ausfahrt aus dem Buskap auf der westlichen Seite in Fahrtrichtung Süden, ist eine Einschleusung der Busse notwendig, da der Bus aus der Rechtsabbiegespur in die Geradeausspur fahren muß. Um dies signaltechnisch zu ermöglichen, muss ein Vorlauf von circa acht Sekunden eingerichtet werden, der die verfügbare Grünzeit in diesem Umlauf entsprechend für die Fahrbeziehungen auf der Universitätsstraße und Dürener Straße reduziert. Diese 3 bis 6 Eingriffe pro Stunde können dann hochgerechnet zu einer Mehrstaulänge von 144 m/Stunde für den gesamten Knotenpunkt führen. Auf der östlichen Seite ist für die Anlage einer Bushaltestelle ein Eingriff in das Grün erforderlich. Der Baumbestand (Anlage 2) soll weitestgehend geschützt werden, ggf. ist die Führung des Radver-

kehr in Höhe der Bushaltestelle auf den vorhandenen Gehweg erforderlich.

2) Einrichtung der neuen Radfahrer-/Fußgängerquerung über die Universitätsstraße

Es wurden drei unterschiedliche Varianten untersucht:

Variante 1

Die Ausfahrt aus der Dürener Straße wird auf eine Linksabbiegespur reduziert, so dass dann eine parallele Freigabe des neuen Fußgängerüberwegs zulässig wäre. Dadurch würde aber der Verkehrsabfluss des Linksabbiegers deutlich behindert, was Rückstau zur Folge haben wird. Durch die einspurige Führung müsste die Grünzeit erhöht werden, so dass auch hier zusätzliche Rückstauungen für die anderen Verkehrsteilnehmer auf der Universitätsstraße von zusätzlich circa 1800 m zu erwarten sind. Aufgrund des Verkehrsaufkommens und Zweirichtungsverkehrs der Radfahrer ist zu erwarten, dass es hier zu Unfällen zwischen Linksabbiegern und Radfahrern kommen wird, wenn das zweispurige Linksabbiegen beibehalten wird. Aus den oben genannten Gründen kann diese Lösung nicht realisiert werden.

Variante 2

Der zweispurige Linksabbieger aus der Dürener Straße bleibt erhalten, somit kann der Teil des neuen Überwegs über die Universitätsstraße (Fahrtrichtung Zoobrücke) nur separat grün geschaltet werden. Es wurde überschlägig untersucht, ob jeweils bei Grünbeginn erstens eine Querung in einem Zug für Radfahrer und zweitens eine Querung in einem Zug für Fußgänger möglich ist. Aufgrund der sich daraus ergebenden Rückstaulängen von circa 2400 bis 4000 m zusätzlich (auf die Spitzenstunde hochgerechnet) ist diese Variante für die Berufsverkehrszeiten verworfen worden.

Variante 3

Der zweispurige Linksabbieger aus der Dürener Straße bleibt erhalten, somit kann der östliche Teil des neuen Überwegs über die Universitätsstraße (Fahrtrichtung Zoobrücke) nur separat grün geschaltet werden. Unter dem Ansatz, dass keine Querung für Fußgänger bzw. Radfahrer in einem Zug notwendig ist, kann dieser neue Überweg so signalisiert werden, dass keine Grünzeitreduzierungen auf der Universitätsstraße und der Dürener Straße notwendig werden. Dies führt dazu, dass für die Fußgänger und den Radverkehr Wartezeiten auf der Mittelinsel zwischen 3 und 45 Sekunden anfallen können. Außerhalb der Berufsverkehrszeiten kann in Abhängigkeit von der verkehrlichen Belastung eine Querung für Radfahrer in einem Zug bei Grünanfang vorgesehen werden.

Aus Sicht der Verwaltung ist die Variante 3 (Anlage 1) zu befürworten, da sie den besten Kompromiss darstellt, was die Belange aller Verkehrsteilnehmer betrifft.

Der Radverkehr in Richtung Süden/Universität, wird über eine neu gestaltete Platzfläche geführt, auf dem Rad- und Fußgängerverkehr gemeinsam geführt werden sollen. Alternativ kann der geradeaus fahrende Radverkehr die Busspur mit nutzen. Auf der Dürener Straße stadtauswärts wird der Radverkehr gesichert über eine Ausschleusung auf die Fahrbahn geführt, weiterhin besteht die Möglichkeit, den nicht mehr benutzungspflichtigen Radweg zu nutzen. Auf der Platzfläche entfallen circa neun Stellplätze.

Genauere Lichtsignalstandorte werden im weiteren Planungsablauf in den Plänen eingetragen.

Für die Umsetzung der gesamten Maßnahme werden circa 700.000 € kalkuliert.