

**Baubeschluss für den Umbau des Knotenpunktes Lindenthalgürtel/Dürener Straße sowie Freigabe von investiven Auszahlungsermächtigungen hier: Finanzstelle 6602-1201-3-1001, Lindenthalgürtel/Dürener Straße, Linksabbieger Vorlagen-Nr.: 1183/2015**

Ergänzende Stellungnahme zu Prüfaufträgen aus der Sitzung des Verkehrsausschusses vom 09.06.2015 und geänderte Beschlussfassung.

Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung mit folgenden zusätzlichen Beschlüssen:

**3.1 Die Bezirksvertretung Lindenthal hat in der Sitzung am 08.06.2015 unter TOP 9.2.3 den ergänzenden Beschluss gefasst, dass der freilaufende Rechtsabbieger vom Stadtwaldgürtel in die Dürener Straße – West mittels Poller und Markierung unverzüglich gesperrt wird.**

**Stellungnahme der Verwaltung:**

Die geometrische Schleppkurvenprüfung für den Sattelzug hat ergeben, dass die Wegnahme des freilaufenden Rechtsabbiegers möglich ist (siehe Anlage 5.1) und die Rechtsabbiegespur über die heutige Sperrfläche (wird entfernt) geführt werden kann. Die heutige bituminöse Insel wird ebenfalls zurückgebaut.

Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt nach Sicherstellung der Finanzierung.

**Beschlussvorschlag zu 3.1:**

Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung, die sofortige Sperrung des freilaufenden Rechtsabbiegers vom Stadtwaldgürtel in die Dürener Straße – West umzusetzen.

**3.2 Aufhebung Radwegbenutzungspflicht Falkenburgstraße und Einschleusung in die Dürener Straße**

**Stellungnahme der Verwaltung:**

Die Fahrbahnbreite der Dürener Straße stadteinwärts/Falkenburgstraße beträgt 5,54 m inklusive stadteinwärts führendem Gleis. Die Breite zwischen dem rechten Gleis und dem Bordstein beträgt 3,53 m (siehe Anlage 5.2). Bei einer Einschleusung des Radweges würde sich zwischen Gleis und der Einschleusung eine Fahrspurbreite von weniger als 2,50 m ergeben. Dadurch würde hier der Geradeausverkehr auf den Schienenbereich gedrängt und hiermit ein neues Gefahrenpotential geschaffen oder die Ausschleusung missachtet. Daher ist die Einschleusung an dieser Stelle nicht realisierbar.

Ein durchgehender Schutzstreifen von der Falkenburgstraße bis zum Knotenpunkt kann nur geschaffen werden, wenn alle Bäume gefällt würden und die öffentlichen Stellplätze entfielen. Deshalb hat die Verwaltung diesen Ansatz nicht weiter verfolgt.

Damit der Autofahrer auf den ausfahrenden Radfahrer aufmerksam gemacht wird, wird vorgeschlagen, im Einmündungsbereich Dürener Straße/Falkenburgstraße Fahrradpiktogramme aufzubringen. Da die Benutzungspflicht ab der Falkenburgstraße aufgehoben wird, wird die vorhandene Rotfärbung in der Einmündung Falkenburgstraße ebenfalls entfernt.

**Beschlussvorschlag zu 3.2:**

Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung, die vorhandene Rotfärbung in der Einmündung Falkenburgstraße zu demarkieren und im Einmündungsbereich der Dürener Straße Fahrradpiktogramme zu markieren.

**3.3 Verlängerung Rotmarkierung im Nord-West-Quadranten**

**Stellungnahme der Verwaltung:**

Die Verbreiterung des Schutzstreifens auf 1,85 m und die Verlängerung der Rotfärbung bis zur indirekten Linksabbiegeaufstellfläche ist möglich (siehe Anlage 5.3). Eine weitere Verlängerung der Rotfärbung ist nicht möglich, da sie dann im Bereich der Fußgängerfurten läge.

**Beschlussvorschlag zu 3.3:**

Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung, im Nord-West-Quadranten den Schutzstreifen auf 1,85 m zu verbreitern und die Rotfärbung bis zur indirekten Linksabbiegeaufstellfläche für Radfahrer zu verlängern.

**3.4 Verlegung des Radweges auf die Fahrbahn im Süd-West-Quadranten**

**Stellungnahme der Verwaltung:**

Zur Entzerrung der Radfahr- und Fußgängerströme an der Dürener Straße/ Lindenthalgürtel können die vom Stadtwaldgürtel kommenden Radfahrer auf den Fahrbahnbereich geführt werden und nach der Fußgängerfurt auf den baulichen Radweg eingeschleust werden (siehe Anlage 5.4).

Hierdurch werden die Konflikte zwischen den Fußgängern und den Radfahrern entzerrt. Nur der von der Dürener Straße auf dem „anderen Radweg“ fahrende nach rechts abbiegende Radfahrer bleibt auf dem Gehwegbereich. Auch die Wartefläche für den indirekten Linksabbieger bleibt im Nebenbereich, da sonst der geradeausfahrende Radfahrer auf der Gürtelstrecke behindert wird.

**Beschlussvorschlag zu 3.4:**

Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung, im Süd-West-Quadranten den Radweg vor den Fußgängern auf der Fahrbahn zu führen und nach der Fußgängerfurt Lindenthalgürtel in den bestehenden baulichen Radweg einzuschleusen.

**3.5 Verlängerung Rotmarkierung im Süd-Ost-Quadranten**

**Stellungnahme der Verwaltung:**

Die Verlängerung der Roteinfärbung des Schutzstreifens von der Ausschleusung des baulichen Radweges bis zur Haltelinie ist möglich (siehe Anlage 5.4).

**Beschlussvorschlag zu 3.5:**

Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung, im Süd-Ost-Quadranten die Roteinfärbung des Schutzstreifens von der Ausschleusung des baulichen Radweges bis zur Haltelinie vorzunehmen.

**3.6 Ausschleusung im Nord-Ost-Quadranten – Dürener Straße-Ost**

### **Stellungnahme der Verwaltung:**

Damit der Radfahrer, der den „anderen“ Radweg auf der Dürener Straße Richtung Westen benutzt, die Möglichkeit erhält, vor der Signalanlage auf die Fahrbahn zu gelangen, wird eine Ausschleusung vorgesehen (siehe Anlage 5.5). Die einzelnen vorgezogenen Aufstellflächen werden in eine vereint, damit der Radfahrer von der Ausschleusung bei Rot auch auf die Aufstellfläche zum direkten Linksabbiegen auf den Gürtel Richtung Süden gelangt.

### **Beschlussvorschlag zu 3.6:**

Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung, im Nord-Ost-Quadranten – Dürener Straße-Ost eine Ausschleusung vom anderen Radweg auf die Fahrbahn herzustellen. Weiterhin sollen die einzelnen vorgezogenen Aufstellflächen für Radfahrer in eine gemeinsame vorgezogene Aufstellfläche geändert werden.

## **3.7 Direktes Linksabbiegen für Radfahrer in allen Knotenpunktästen**

### **Stellungnahme der Verwaltung:**

Grundsätzlich wird das direkte Linksabbiegen von der Gürteltrasse am Knotenpunkt Dürener Straße als zu gefährlich betrachtet. Es besteht ein baulicher, benutzungspflichtiger Radweg von dem jeweils ungesichert zwei Fahrspuren überquert werden müssten.

Durch die Unterbrechung der Markierung wird dem Radfahrer rechtlich die Möglichkeit des direkten Linksabbiegens nicht untersagt. Eine aufgeweitete Aufstellfläche soll aber aus Sicherheitsüberlegungen nicht angeboten werden.

In der Dürener Straße-West wird keine aufgeweitete Aufstellfläche angeboten, da hier der Radfahrer die Gleise in einem schleifenden Schnitt überqueren müsste und dadurch eine erhöhte Sturzgefahr gegeben ist. Durch die Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht ab der Falkenburgstraße kann aber auch hier der mutige Radfahrer direkt Richtung Norden auf den Gürtel abbiegen.

Zur Ermittlung der Verlustzeit für linksabbiegende Radfahrer wurden beispielhafte Signalprogramme unter Berücksichtigung der neuen Knotenpunktgeometrie mit Umlaufzeiten von 86 und 110 Sekunden herangezogen.

Hierbei wurden für beide Programme die Verlustzeiten für den direkten Abbiegevorgang über die Linksabbiegefahrstreifen auf der Fahrbahn und für die indirekte Radführung ermittelt.

		Minimum	Maximum
86er Programm	Direkte Führung	0 Sekunden	ca. 80 Sekunden
	Indirekte Führung	ca. 14 Sekunden	ca. 110 Sekunden
110er Programm	Direkte Führung	0 Sekunden	ca. 110 Sekunden
	Indirekte Führung	ca. 10 Sekunden	ca. 140 Sekunden

Die Ermittlung der Verlustzeiten für Radfahrer ergibt keinen signifikanten Unterschied zwischen direkter und indirekter Führung.