

Beschlussvorlage

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

Betreff

Radverkehrskonzept Innenstadt - Radfahrstreifen Riehler Straße

Beschlussorgan

Verkehrsausschuss

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	02.03.2021
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	11.03.2021
Verkehrsausschuss	20.04.2021

Beschluss:

Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung:

1. auf der Riehler Straße in südlicher Fahrtrichtung im Abschnitt zwischen der Bushaltestelle Worringer Straße (südlich Elsa-Brandström-Straße) und Greesbergstraße und in nördlicher Fahrtrichtung im Abschnitt zwischen Theodor-Heuss-Ring und der Spuraufweitung vor der Kreuzung Elsa-Brandström-Straße den jeweils rechten Fahrstreifen in einen Radfahrstreifen umzuwandeln und auf der vorhandenen Fahrbahndecke zu markieren. Die Anzahl der durchgehenden Fahrstreifen reduziert sich von drei auf zwei Fahrstreifen je Fahrtrichtung. Im Abschnitt zwischen Bushaltestelle Worringer Straße und Riehler Platz entfallen auf der Riehler Straße hierdurch 7 Kurzzeitparkplätze am Fahrbahnrand.
2. auf der Riehler Straße auf Höhe des Ebertplatzes in beiden Fahrtrichtungen zwischen diesem neu einzurichtenden Radfahrstreifen und dem rechten Kfz-Fahrstreifen einen zusätzlichen Sicherheitsraum zwischen dem Radfahrstreifen und den Kfz-Fahrstreifen einzurichten.
3. zur Herstellung und Verbesserung der Erreichbarkeit von Aufstellflächen in der Blumenthalstraße und der Clever Straße, zur Verbesserung der Befahrbarkeit im Rahmen der Öffnung der Einbahnstraßen am Riehler Platz, zur Verbesserung der Einfahrmöglichkeit in die Lupusstraße sowie zum Freihalten von Gehwegbereichen auf Höhe des Riehler Platzes insgesamt 12 Kurzzeitparkplätze zu entfernen.
4. auf der Riehler Straße insgesamt 7 Kurzzeitparkplätze in Ladezonen (werktags 8 – 19 Uhr) umzuwandeln.

Haushaltsmäßige Auswirkungen **Nein**

<input type="checkbox"/> Ja, investiv	Investitionsauszahlungen	_____ €	
	Zuwendungen/Zuschüsse	<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja	_____ %
<input checked="" type="checkbox"/> Ja, ergebniswirksam	Aufwendungen für die Maßnahme	<u>350.000</u> €	
	Zuwendungen/Zuschüsse	<input checked="" 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 _____

Auswirkungen auf den Klimaschutz

- Nein
- Ja, positiv (Erläuterung siehe Begründung)
- Ja, negativ (Erläuterung siehe Begründung)

Begründung:

Mit dem Radverkehrskonzept Innenstadt (RVKI) wurden im Juni 2016 vom Verkehrsausschuss als Beschlusspunkt 6 die sogenannten „Eimerplanmaßnahmen“ beschlossen. Unter anderem auf der Riehler Straße sollen durch Ummarkierungen und kleine Umbauten die Verkehrsflächen neu aufgeteilt werden. Aufgrund anderer Prioritäten (u. a. Kölner Ringe, Magnusstraße, Christophstraße) verzögerte sich die Maßnahme.

Für das Jahr 2021 ist geplant, die Lichtsignalanlage am Reichenspergerplatz zu erneuern. Im Anschluss an die LSA-Erneuerung soll nun zeitnah im III./IV. Quartal 2021 die geplante Maßnahme Riehler Straße umgesetzt werden. Die Erneuerung der Lichtsignalanlage ist über das Erneuerungsprogramm bereits beschlossen (s. Vorlagen-Nr.: 4456/2007) und deshalb nicht Bestandteil dieser Vorlage. Die Kosten der LSA-Erneuerung von 130.000 Euro (brutto) sind somit nicht in den haushaltsmäßigen Auswirkungen der hier vorgelegten Maßnahme enthalten.

Die Planung zur Neuaufteilung des Fahrbahnquerschnitts wird hiermit in südlicher Fahrtrichtung für den Abschnitt zwischen der Bushaltestelle Worringer Straße (südlich Elsa-Brandström-Straße) und Greesbergstraße und in nördlicher Fahrtrichtung für den Abschnitt zwischen Theodor-Heuss-Ring und Elsa-Brandström-Straße vorgelegt (siehe **Übersichtslageplan** in **Anlage 5** und **Markierungs- und Beschilderungspläne** in **Anlage 6**).

Schadhafte Teilabschnitte der Fahrbahndecke im Bereich des geplanten Radfahrstreifens werden im Rahmen von vorgezogenen Maßnahmen ausgebessert. Eine vollständige Sanierung der Fahrbahndecke ist aufgrund der vorhandenen Wurzelschäden im Bereich des fahrbahnbegleitenden Baumbestandes nicht möglich. Hierfür ist eine Generalsanierung erforderlich, die erst später durchgeführt werden kann.

Mit dieser Vorlage wird zudem auf Prüfaufträge an die Verwaltung aus Bürgereingaben gem. § 24 GO mit Beschluss durch die Bezirksvertretung Innenstadt eingegangen. Die Stellungnahmen zu den einzelnen Prüfaufträgen (u.a. Prüfauftrag „protected bike lane“) sind **Anlage 2** zu entnehmen.

zu den Beschlusspunkten 1 und 2:

Grundsätzliches: Erfordernis einer Radverkehrsanlage und rückläufige Verkehrsmengen im Kraftfahrzeugverkehr

Die radverkehrsfreundliche Gestaltung der Nord-Süd-Fahrt mit der Riehler Straße ist eine der fünf Hauptmaßnahmen aus dem Radverkehrskonzept Innenstadt („Big-5 Maßnahmen“). Um auf der Riehler Straße eine Radverkehrsanlage zu schaffen, muss der vorhandene Verkehrsraum neu aufgeteilt werden; dabei wird in beiden Fahrtrichtungen jeweils die rechte Kfz-Spur in eine Radspur umgewandelt. Die Flächenneuaufteilung erfolgt analog zu den in den letzten Jahren umgesetzten Maßnahmen auf der südlichen Nord-Süd-Fahrt (Ulrichgasse, Tel-Aviv-Straße) oder den Kölner Ringen und sieht somit einen Radfahrstreifen mit Regelbreite 2,50 m vor. Diese Breite ermöglicht Radfahrenden komfortable Bewegungsräume und macht ein Überholen langsamerer Radfahrender innerhalb des Radfahrstreifens möglich. Zu parkenden Fahrzeugen wird ein zusätzlicher Sicherheitstrennstreifen von 0,5 m Breite angelegt.

Die tägliche Kfz-Verkehrsbelastung auf der Riehler Straße ist in den letzten 20 Jahren stark rückläufig. Der Rückgang lässt sich exemplarisch anhand der Querschnittsbelastung für den Abschnitt südlich Elsa-Brandström-Straße nachvollziehen: Im Jahr 2001 wurden hier noch 45.500 Kfz / Tag und im Jahr 2013 noch 33.200 Kfz / Tag gezählt, zuletzt lag die Querschnittsbelastung bei der Zählung im Januar 2019 dort noch bei 27.300 Kfz. Auch im Abschnitt mit der vergleichsweise höchsten Querschnittsbelastung zwischen Sedanstraße und Ebertplatz wurden bei der Zählung 2019 lediglich knapp 28.000 Kfz / Tag gezählt. Der gesamte Verkehrsraum für den motorisierten Individualverkehr ist somit überdimensioniert, sodass eine Neuaufteilung analog zur bereits umgesetzten Maßnahme Ulrichgasse (Umsetzung 2017 und 2018) empfohlen wird.

Das heutige und zukünftige Kfz-Verkehrsaufkommen kann zwischen den beiden Knotenpunkten mit den Hauptverkehrsstraßen Amsterdamer Straße/Elsa-Brandström-Straße (im Norden) und Theodor-Heuss-Ring/Ebertplatz (im Süden) auf zwei Fahrspuren pro Fahrtrichtung für den Kraftfahrzeugverkehr in mindestens ausreichender Qualität abgewickelt werden.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit bleibt aufgrund straßenverkehrsrechtlicher Vorgaben weiterhin bei 50 km/h.

Der Anschluss an den nördlichen Knotenpunkt Amsterdamer Straße/Elsa-Brandström-Straße erfolgt mit einer Zwischenlösung. Der Knotenpunkt wird über das Programm „freilaufende Rechtsabbieger“ als einer der fünf Knotenpunkte der Priorität 1 neu überplant.

Planungsgrundsätze: Unter Berücksichtigung der oben aufgeführten Überlegungen ergeben sich folgende Grundsätze für die vorgelegte Planung:

Für den Radverkehr:

- Neuschaffung eines durchgängigen Radfahrstreifens mit einer Breite von 2,50 m und einem Sicherheitstrennstreifen von 0,5 m zu Ladezonen/Flächen für das Kurzzeitparken,

- Aufstellflächen in den Nebenrichtungen,
- vorgezogene Haltelinien für den Radverkehr auf der Hauptrichtung,
- direktes und indirektes Linksabbiegen für den Radverkehr auf der Hauptrichtung,
- Roteinfärbung an Einmündungen,
- Öffnung der Einbahnstraßen Riehler Platz (östlich und westlich der Riehler Straße) und Blumenthalstraße für den gegenläufigen Radverkehr und
- bedarfsgerechte Ausweitung des Angebots an Fahrradstellplätzen am Riehler Platz und am Reichensperger Platz.

Für den Kfz-Verkehr:

- Reduzierung der Fahrspuranzahl um eine durchgängige Fahrspur auf zwei durchgängige Fahrspuren in beiden Fahrtrichtungen,
- Wegfall von 7 Kurzzeitparkplätzen durch Einrichtung des Radfahrstreifens und
- bedarfsgerechte Einrichtung von neuen Ladezonen (werktags 8 – 19 Uhr) u.a. für KEP-Dienstleister zur Vermeidung von Ladevorgängen in zweiter Reihe.

Für den Fußverkehr/barrierefreie Gestaltung:

- Signifikante Reduzierung der Mitbenutzung von Gehwegen durch unsichere Radfahrende (nach Erfahrungen aus der Begleitforschung zur Maßnahme Radfahrstreifen Ulrichgasse) und
- Ausstattung des Kreuzungsbereichs Riehler Platz mit taktilen Leitelementen.

Ergebnis Prüfauftrag „protected bike lane“ (geschützte Radfahrstreifen):

Für die ausführliche Stellungnahme zum Prüfauftrag „protected bike lane“ wird auf die Anlage 2 verwiesen.

Als Fazit ist festzuhalten, dass unter Berücksichtigung der Faktoren „Struktur der Fahrbahnrandbereiche“ und „Breite des Radfahrstreifens“ die Führungsform „protected bike lane“ überwiegend nicht die geeignete Führungsform für den Radverkehr auf der Riehler Straße ist. Es wird daher empfohlen, den Einsatz eines Sicherheitsraumes auf den zentralen Bereich auf Höhe des Ebertplatzes zu beschränken (siehe hierzu auch Beschlusspunkt 2).

Programm „Rückbau freilaufender Rechtsabbieger“:

Bereits oben genannt wurde der Knotenpunkt Riehler Straße/Amsterdamer Straße/Elsa-Brandström-Straße, welcher als einer der fünf Knotenpunkte der Priorität 1 über das Programm „freilaufende Rechtsabbieger“ überplant wird.

Im Zuge der hier vorgelegten Maßnahme wird der **freilaufende Rechtsabbieger Theodor-Heuss-Ring/Riehler Straße** mit einem **Schutzblinker** ausgestattet.

Der **freilaufende Rechtsabbieger Clever Straße/Riehler Straße** wird durch **Abpollern aus dem Betrieb** genommen. Folgende Vorteile für den Verkehrsablauf ergeben sich:

- Die Zufahrt wird insgesamt übersichtlicher, u. a. auch mit Blick auf die Anbindung der Nebenfahrbahn Riehler Platz.
- Die einstreifige Zufahrt ermöglicht für den Radverkehr die Markierung eines Vorbeifahrstreifens, um sich an der aufgeweiteten Aufstellfläche aufzustellen.
- Für die Radfahrenden in der Hauptrichtung Riehler Straße entfällt der Konflikt mit dem Rechtseinbieger aus der Clever Straße.
- Es wird zusätzlich eine (heute nicht vorhandene) Verbindung für zu Fuß Gehende zum östlichen Gehweg der Clever Straße hergestellt.

Entfall bewirtschafteter Stellplätze/Reduzierung der Parkgebühreneinnahmen:

Durch den Entfall der bewirtschafteten Stellplätze für die neu eingerichteten Radfahrstreifen im Abschnitt zwischen Bushaltestelle Worringer Straße und Riehler Platz ist mit einer Reduzierung der Parkgebühreneinnahmen in Höhe von 480 € pro Jahr zu rechnen.

zu Beschlusspunkt 3:

Im September 2019 wurde an der Riehler Straße eine **Parkraumuntersuchung** durchgeführt. Im Rahmen dieser Untersuchung wurde festgestellt, dass die Kurzzeitparkplätze an der Riehler Straße in allen Zeitbereichen der Erhebung (10.00-11.00 Uhr; 16.00-17.00 Uhr und 22.00-23.00 Uhr) eine Auslastung zwischen 90 % und 100 % aufweisen.

Ungeachtet dieser Parkraumnachfrage in den Bewohnerparkvierteln AGN 2 und KUN ist der Wegfall der Kurzzeitparkplätze zur Herstellung und Verbesserung der Erreichbarkeit von Aufstellflächen in der Blumenthalstraße und der Clever Straße sowie zur Verbesserung der Befahrbarkeit im Rahmen der Öffnung der Einbahnstraßen am Riehler Platz erforderlich. Im Sinne einer Optimierung des Netzzusammenhangs wird zudem die Verbesserung der Einfahrmöglichkeit in die Lupusstraße durch Wegfall von zwei Stellplätzen empfohlen.

Durch die beschriebenen Maßnahmen entfallen insgesamt 11 Kurzzeitparkplätze. Durch den Entfall dieser bewirtschafteten Stellplätze ist mit einer Reduzierung der Parkgebühreneinnahmen in Höhe von 1.080 € pro Jahr zu rechnen.

zu Beschlusspunkt 4:

Gemäß Beschluss der Bezirksvertretung Innenstadt vom 12.09.2019 (AN/1191/2018) sind entlang von Radspuren und Radwegen in regelmäßigen Abständen Ladezonen einzurichten, die ein Ent- und Beladen ermöglichen, ohne die Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur zu belegen und damit andere Verkehrsteilnehmende zu gefährden. Dazu sollen in regelmäßigen Abständen Stellplätze in Ladezonen umgewandelt werden. Besonders die neu angelegten Radspuren gilt es auf diese Weise zu schützen. Dieser Beschluss wird durch die Einrichtung von drei Ladezonen auf der Riehler Straße in Fahrtrichtung stadteinwärts umgesetzt. In Fahrtrichtung stadtauswärts stehen unter Berücksichtigung der städtebaulichen Strukturen (überwiegend Großstrukturen) nach den Beobachtungen ausreichend Flächen für Ladevorgänge zur Verfügung (Zufahrten, Stellflächen, Vorfahrten in den Nebenanlagen).

Durch die beschriebenen Maßnahmen werden 7 Kurzzeitparkplätze tagsüber in Ladezonen (werktags 8:00 – 19:00 Uhr) umgewandelt. Durch den Entfall dieser bewirtschafteten Stellplätze ist mit einer Reduzierung der Parkgebühreneinnahmen in Höhe von 950 € pro Jahr zu rechnen.

Finanzierung:

Die Mittel für die Umsetzung der Maßnahme stehen im Teilergebnis 1201, Straßen, Wege, Plätze, in der Teilplanzeile 13, Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen im Hpl 2020/2021 im Haushaltsjahr 2021 zur Verfügung.

Auswirkungen auf den Klimaschutz:

Die Verwaltung verfolgt das Ziel, die sektorspezifischen Beiträge zum Klimaschutz zu erfüllen. Die hier dargestellte Maßnahme stärkt den Umweltverbund im Bereich Radverkehr und bietet den Bürgerinnen und Bürgern eine adäquate Mobilitätsmöglichkeit im Vergleich zur Nutzung des privaten Pkw. Somit trägt dies zu einer möglichen Reduktion des Treibhausgasausstoßes bei. Insgesamt kann die hier dargestellte Maßnahme als positiver Beitrag zum Klimaschutz bewertet werden.

Anlagen:

Anlage 1 – Öffentlichkeitsbeteiligung

Anlage 2 – Stellungnahmen zu Prüfaufträgen an die Verwaltung aus Bürgereingaben gem. § 24
GO mit Beschluss durch die Bezirksvertretung Innenstadt

Anlage 3 – Machbarkeit von Geschützten Radfahrstreifen („protected bike lane“)

Anlage 4 – Regelquerschnitt: Querschnittsvarianten mit Radfahrstreifen (Variante 1)
und geschütztem Radfahrstreifen (Variante 2)

Anlage 5 – Übersichtslageplan - Radfahrstreifen Riehler Straße / Turiner Straße

Anlage 6 – Markierungs- und Beschilderungspläne (1:250)