

Mitteilung

öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	17.05.2022
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	02.06.2022

Erste Stufe zur "Umsetzung durchgehender Achsen für den Radverkehr" (AN/2374/2021) hier: Radfahrstreifen auf der Richard-Wagner-Straße

Als erste Maßnahme zur Umsetzung des im Dezember 2021 gefassten Beschlusses „Umsetzung durchgehender Achsen für den Radverkehr“ (AN/2374/2021) soll im Sommer 2022 der Radfahrstreifen auf Höhe des Aachener Weihers unter Umnutzung der jeweils rechten Kfz-Fahrspur um rund 450 Meter stadteinwärts bis zur Händelstraße verlängert werden (vgl. **Anlage 1 „Pläne“**). Somit soll Radfahrenden nach Umsetzung der im Folgenden beschriebenen Maßnahme eine fahrbahnseitige Radverkehrsführung von rund 800 Metern Länge zur Verfügung stehen. Ziel der Maßnahme ist eine deutliche Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrende und zu Fuß Gehende. Vor allem auf Höhe der Kreuzung Moltkestraße sowie auf Höhe der Berufsschule kommt es derzeit oft zu Konfliktsituationen.

Bestand

Im Bestand existiert zwischen Eisenbahnring und Händelstraße eine Radverkehrsanlage in Form eines baulichen Radweges, der zwischen 1,30 Meter und 1,80 Meter Breite misst. Darauf sind bis zu 2.500 Radfahrende am Tag in Fahrtrichtung Innenstadt unterwegs. Ein Überholen langsamerer Radfahrender ist im Bestand auf dem genannten Abschnitt nur schwer möglich. Erschwerend hinzu kommt die Lage des Radwegs zwischen Parkstreifen und dem ebenfalls hoch frequentierten, schmalen Gehweg, auf dem Schüler und Schülerinnen des anliegenden Berufskollegs häufig ihre Pausen verbringen.

Die Kreuzung Moltkestraße/Richard-Wagner-Straße war zuletzt 2011 als Unfallhäufungsstelle bekannt. Insbesondere war festzustellen, dass Autofahrende, die von der Richard-Wagner-Straße aus nach rechts in die Moltkestraße abbiegen wollten, mit geradeausfahrenden Radfahrenden kollidierten. In 2012 kam es sogar zu einem tödlichen Unfall, als eine 73 Jahre alte Radfahrerin von einem rechts abbiegenden 40-Tonner erfasst wurde. Seit einer Anpassung der Lichtsignalanlage ist die Stelle zwar aus polizeilicher Sicht nicht mehr unfallauffällig, es ergeben sich aber nach wie vor aber immer wieder potenziell gefährliche Konfliktsituationen, die auch die subjektive Verkehrssicherheit stark beeinträchtigen.

Maßnahmenbeschreibung

An den westlich des Eisenbahnringes als Doppelweiche auslaufenden Radfahrstreifen anknüpfend soll mithilfe von Markierungs- und Beschilderungsarbeiten der bestehende Rechtsabbiegefahrstreifen bis zur Moltkestraße in einen 2,50 Meter breiten Radfahrstreifen umgewandelt werden. Der rechte Kfz-Geradeausfahrstreifen soll in eine Rechtsabbiegespur für Kfz umgewandelt werden. Somit verbleibt eine Kfz-Geradeausfahrspur. Die Nebenanlagen sollen komplett den zu Fuß Gehenden vorbehalten bleiben. Mit einer deutlichen Staffelung der Haltlinien vor dem Knotenpunkt Moltkestraße sollen Radfahrende „bei Rot“ zehn Meter vor Autofahrenden im unmittelbaren Sichtfeld auf ihre Freigabe warten.

Außerdem soll ein bis zu 50 Zentimeter breiter Sicherheitsraum zwischen Kfz- und Radverkehr markiert werden. So soll der Konflikt zwischen rechtsabbiegender Kfz- und Radverkehr reduziert sowie die Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr in der Nebenanlage aufgelöst werden.

Im weiteren Verlauf soll der Radfahrstreifen von der Moltkestraße bis kurz vor die Händelstraße unter Umwandlung der rechten Kfz-Fahrspur fortgeführt werden. Der Radfahrstreifen soll im Sicherheitsabstand von 50 Zentimetern zum ruhenden Verkehr eingerichtet werden, um Doorring-Unfällen vorzubeugen. Auch in diesem Abschnitt soll ein Sicherheitsraum zum fließenden Verkehr in 50 Zentimetern Abstand markiert werden. Die Haltlinien Rad/Kfz sollen vor der Kreuzung mit der Brüsseler Straße auf 5,00 Meter gestaffelt werden. Auf Höhe der gestaffelten Haltlinien sollen 4 Stellplätze in Radabstellanlagen umgewandelt werden. Als Schutzstreifen soll der Radfahrstreifen letztlich ohne Benutzungspflicht vor der Kreuzung mit der Händelstraße in die Nebenanlage münden. Entsprechend würde es dem Radverkehr freistehen, auf dem baulichen Radweg in der Nebenanlage oder im Mischverkehr auf der Fahrbahn weiter in Richtung Kölner Ringe zu fahren.

Die Umsetzung ist in zwei Abschnitten noch für Sommer 2022 geplant. Um eine kurzfristige Umsetzung des Beschlusses „Umsetzung durchgehender Achsen für den Radverkehr“ sicherzustellen, können z. B. der Rückbau des baulichen Radweges, Elemente wie indirektes Linksabbiegen oder aufwändigere Anpassungen in der Ampelschaltung nicht berücksichtigt werden. Die Freigabe der Brüsseler Straße für den gegenläufigen Radverkehr kann ebenfalls erst in einem späteren Schritt umgesetzt werden (mit Erneuerung der anliegenden Ampelanlagen). Der gemäß AN/1815/2018 (Punkt 6) beschlossene Entfall der oberirdischen Pkw-Stellflächen zwischen dem Eisenbahnring und Heumarkt soll in einem späteren Umsetzungsschritt betrachtet werden.

Verkehrstechnische Bewertung

Die Markierung des Radfahrstreifens und damit die Entschärfung des Rechtsabbiegekonflikts stadteinwärts am Knotenpunkt Moltkestraße macht die Reduktion der Anzahl der Kfz-Spuren erforderlich. Die Veränderung bewirkt eine Verminderung der Kapazität im Kraftfahrzeugverkehr von heute rd. 1.500 Kraftfahrzeugen pro Stunde auf rd. 750 Kraftfahrzeuge pro Stunde. Dem gegenüber steht eine in 2019 festgestellte Spitzenstundenbelastung von rd. 1.200 Kfz/h. Entsprechend sind zu Hauptverkehrszeiten Rückstauerscheinungen in Bereich westlich des Eisenbahnrings möglich. In Abwägung mit der Verkehrssicherheit und der gewünschten Mobilitätswende zugunsten umweltfreundlicher Verkehrsmittel, sowie dem Ziel Durchgangsverkehr auf dem übergeordneten Netz zu bündeln, ist dies jedoch verkehrsplanerisch vertretbar. Nach einer Eingewöhnungszeit sind Verlagerungseffekte der Verkehre auf die Innere Kanalstraße zu erwarten.

Kosten

Die Kosten für Markierungs-, Beschilderungsarbeiten sowie Verkehrssicherung betragen rund 50.000 Euro.

Historie

Im Juni 2016 ist das Radverkehrskonzept Innenstadt (RVKI) als Handlungsrahmen für künftige Verkehrsplanungen in der Innenstadt/Deutz beschlossen worden (s. Vorlagen-Nr.: 1171/2016). Die Richard-Wagner-Straße ist Bestandteil des darin definierten Gelben Netzes, wo Radverkehr auf eigenständigen Radverkehrsanlagen geführt werden soll (vgl. **Anlage 2 „RVKI-Netzplan“**). Um der hohen Frequenz Radfahrender gerecht zu werden, wird im Konzept die Aufhebung der Benutzungspflicht zur legalen Nutzung der Fahrbahn empfohlen.

Über diesen Beschluss hinausgehend ist die Verwaltung am 02.12.2021 mit dem Antrag „Umsetzung durchgehender Achsen für den Radverkehr“ (s. AN/2374/2021) durch den Verkehrsausschuss dazu aufgefordert worden, auf der Ost-West-Achse zwischen Deutzer Bahnhof und Aachener Weiher und auf der Nord-Süd-Achse (über Tunisstraße und Nord-Süd-Fahrt) zwischen Zoobrücke und Südbrücke Radfahrstreifen in mindestens 2,50 Meter Breite zu schaffen. Auf der o. g. Ost-West-Achse wurden bisher in mehreren Schritten fahrradfreundliche Umgestaltungen umgesetzt (vgl. **Anlage 3 „Übersichtskarte“**):

- vor 2016: Schutzstreifen auf Pipinstraße, Cäcilienstraße, Augustinerstraße;

- 2018: Radfahrstreifen auf der Cäcilienstraße;
- 2018: Radampel am Neumarkt, Verbindung Richmodstraße - Im Laach;
- 2020: Optimierung der linksrheinischen Abfahrt von der Deutzer Brücke;
- 2021: Optimierung der Anbindung der Fleischmengergasse an den Neumarkt durch Erneuerung der Lichtsignalanlage und Einrichtung einer Fahrradstraße;
- 2021: Radschleuse an der Hahnentorburg;
- 2021: Radfahrstreifen auf Höhe des Aachener Weihers mit Doppelweiche (vgl. Bild 1+2);
- 2021: Verlegen des Fahrradparkens von Richard-Wagner-Straße in Moltkestraße;
- 2022: Radfahrstreifen auf der Aachener Straße stadtauswärts;
- 2022: in Umsetzung: Lückenschluss mit Schutzstreifen im Rahmen der Herstellung einer Freitreppe an St. Maria im Kapitol und Umgestaltung der Pipinstraße.

Ab 2023 sollen weitere Maßnahmen zur fahrradfreundlichen Umgestaltung der Ost-West-Achse gemäß des o. g. Beschlusses in Fahrtrichtung stadteinwärts folgen. So soll die Verkehrssicherheit für Radfahrende und zu Fuß Gehende unter anderem auf Höhe des Mauritiuswalls oder des Gesundheitsamtes deutlich gesteigert werden.

Gez. Egerer

Anlagen

Anlage 1a_Plan Richard-Wagner Straße westlich Moltkestraße

Anlage 1b_Plan Richard-Wagner-Straße östlich Moltkestraße bis Händelstraße

Anlage 2_RVKI-Netzplan

Anlage 3_Übersichtskarte