

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Bezirksvertretung Mitte	29.02.2024	öffentlich
Stadtentwicklungsausschuss	05.03.2024	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Anpassung der Querung des Niederwalls für den Radverkehr als Fortführung der Fahrradstraßenverbindung Rohrteichstraße

Betroffene Produktgruppe

11.12.01 öffentliche Verkehrsflächen, 11.12.02 Verkehrsanlagen

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Umsetzung Mobilitätsstrategie, Umsetzung Radverkehrskonzept, Umsetzung Vertrag mit dem Radentscheid

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

Baukosten ~ 340.000 €

Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)

BV Mitte, 08.12.2020, TOP 4.7, 0201/2020-2025

BV Mitte, 04.03.2021, TOP 4.1, 0769/2020-2025

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Mitte empfiehlt und der Stadtentwicklungsausschuss beschließt die Planung einer direkten Querung für den Radverkehr über den Niederwall und die Stadtbahngleise in Verbindung mit einer Anpassung der Fußgängerquerung zum Hochbahnsteig gemäß der Variante 1 (Anlage 1).

Begründung:

Zusammenfassung

Die Verbesserung der Querung des Niederwalls auf Höhe der Rohrteichstraße/Neustädter Straße ist eine wichtige Maßnahme zur Stärkung der Ost-West-Verbindung für den Radverkehr. In Abstimmung mit den Mitgliedern der AG SpuReN wurden drei grundsätzliche Planungsvarianten erarbeitet. Nach Abwägung aller Vor- und Nachteile empfiehlt die Verwaltung die Umsetzung der Variante 1 mit der Schaffung einer direkten, nicht bevorrechtigten Führung für den Radverkehr über den Niederwall und die Stadtbahngleise, verbunden mit der Verbreiterung der Fußgängerführung an der vorhandenen Stelle.

Anlass

Das Radverkehrskonzept sieht für die Führung des Radverkehrs aus den östlichen Bezirken in die Innenstadt einen Korridor über die Rohrteichstraße in die Neustädter Straße vor. Große Abschnitte dieser Verbindung sind für den Rad- und Fußverkehr bereits ertüchtigt worden bzw. befinden sich aktuell in der Planung.

Die Querung des Niederwalls ist erforderlich zur Stärkung der Ost-West-Verbindung für den Radverkehr. Sie stellt eine wichtige Verbindung zwischen der Fahrradstraße in der Rohrteichstraße und dem „Altstadt-Raum“ dar. Für die Bestandsquerung in Verbindung mit dem Zugang zum Hochbahnsteig „Landgericht“ wurden der Bedarf der Verbesserung für den Fußverkehr und eine regelkonforme Querungsmöglichkeit für den Radverkehr gefordert. Die Querung stellt in der jetzigen Form keine adäquate Führung für den Radverkehr dar. Auch für den Fußverkehr ist die Querung nicht vollständig barrierefrei und stellt mit den geringen Aufstellflächen zwischen der Fahrbahn des Niederwalls und dem Gleisbereich eine deutliche Gefahrensituation dar.

Bestand

Die Querung des Niederwalls auf Höhe der Rohrteichstraße/Neustädter Straße für den Rad- und Fußverkehr ist im Bestand nur im Zusammenhang mit dem Zugang zum Hochbahnsteig möglich. Der Zugang zum Hochbahnsteig liegt um ca. 15 m in nördlicher Richtung von der Einmündung der Rohrteichstraße bzw. Neustädter Straße abgesetzt. Für den Fußverkehr ist die Querung mit Fußgängerüberwegen ausgestattet. Die Fußgängerüberwege sind nicht barrierefrei ausgebaut. Die Aufstellbereiche zwischen Gleis und Fahrspuren des Niederwalls sind nicht ausreichend dimensioniert.

Für den Radverkehr ist die Querung über den als Bahnsteigzugang angelegten Fußgängerüberweg (FGÜ) nur eingeschränkt möglich. Aus westlicher Richtung ist der Gehweg im Grünzug bis zum Fußgängerüberweg für den Radverkehr freigegeben, die Einfädlung in die Rohrteichstraße erfolgt auf einem baulich angelegten linksseitigen Radweg. Aus östlicher Richtung muss der Radverkehr die Radfahrstreifen auf dem Niederwall nutzen. Dies gilt sowohl für die Hinführung zur bestehenden Querungsstelle als auch zur Weiterfahrt in Richtung Neustädter Straße.

Eine Querung für den Kfz-Verkehr ist nicht vorhanden.

Planungsvarianten

Die Anpassung der Gleisquerung wurde unter Berücksichtigung der folgenden Planungsparameter erarbeitet:

- Querung nur für den Fuß- und Radverkehr,
- Trennung des Fuß- und Radverkehrs im Bereich der Querung,
- Herstellung der Barrierefreiheit mit ausreichenden Aufstellflächen und taktilen Elementen,
- Prüfung einer alternativen Fußgängerquerung für Nutzer, die nicht den Hochbahnsteig nutzen wollen zur Schaffung einer direkten Verbindung in die Altstadt,
- Signalisierung der Gleisquerung.

Eine Bevorrechtigung des Radverkehrs über die Fahrspuren des Niederwall ist insbesondere unter Berücksichtigung der Stadtbahntrasse im Bestand nicht möglich und wurde daher in den Planungsvarianten nicht weiter berücksichtigt.

Darüber hinaus wurde grundsätzlich der Einsatz von „Z-Querungen“ mit Umlaufsperrern zwischen Fahrbahn und Stadtbahngleisen geprüft:

- Der Einsatz der Umlaufsperrern für den Radverkehr kann nicht empfohlen werden. Generell ist das Begegnen von Radfahrenden in einer Umlaufsperrern nur bei ausreichend dimensionierter Aufstellfläche möglich. Bei hohem Radverkehrsaufkommen besteht die Gefahr, dass Radfahrende sich in den Bereichen zwischen Fahrbahn und Gleisanlage begegnen und dort warten müssen. Daraus resultiert die Möglichkeit, dass sowohl in Richtung der Fahrbahn als auch in Richtung der Gleisanlage im Falle eines Rückstaus die Fahrwege nicht geräumt werden können. Durch die Ausrichtung der Umlaufsperrern besteht die Gefahr, dass ausfahrende Radfahrende die weiterführende Straßenverbindung auf der linken Seite befahren, also in den Gegenverkehr geführt werden.
- Für den Fußverkehr ist der Weg zur Querung des Niederwalls und zum Erreichen des Hochbahnsteigs durch den Einsatz der Umlaufsperrern nicht geradlinig. Der FGÜ auf der westlichen Seite des Niederwalls müsste für eine Z-Querung in südlicher Richtung verschoben werden. Dies wäre nur unter Entfall des Baums im Grünzug und eines Baums im Bereich zwischen Fahrbahn und Stadtbahngleisen möglich.

Auf Grund der jeweiligen Nachteile wird die Führung über die Gleise in Form einer Z-Querung weder für den Fuß- noch für den Radverkehr weiterverfolgt.

Basierend auf den Planungsparametern wurden verschiedene Varianten für die Querung des Niederwalls erarbeitet. Im Rahmen der Beratungen der AG SpuReN erfolgte die Beteiligung folgender Interessenvertretungen:

- moBiel
- Radentscheid
- IHK
- ADFC
- ACE
- VCD
- Polizei

Die verschiedenen Planungsvarianten werden im Folgenden vorgestellt und sind im Anhang einsehbar.

Variante 1, geradlinige Radverkehrsführung (Anlage 1):

In der Variante 1 wird der Radverkehr geradlinig über den Niederwall und die Stadtbahngleise geführt. Die Gleisquerung wird hierbei signalisiert. Bei der Querung des Niederwalls wird der Radverkehr nicht bevorrechtigt. Die Aufstellflächen zwischen Fahrbahn und Gleis werden auf ca. 4 m vergrößert um einen ausreichenden dimensionierten Wartebereich für Radfahrende zu bieten. Die Querung für den Fußverkehr verbleibt in der alten Lage, wird auf 5,50 m verbreitert und erhält eine Aufstellfläche zwischen Fahrbahn und Gleis von ca. 4 m Tiefe. Die Querung des Niederwalls erfolgt bevorrechtigt durch einen Fußgängerüberweg (FGÜ). Die Querung der Gleise wird signalisiert.

Die Radverkehrsführung entlang des Niederwalls wird im Vorfeld der Querung aufgelöst. Der Radverkehr wird im Bereich der Querung im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Die Breite der Fahrbahn des Niederwalls ist im Bereich der Querung 3,25 m. Der Vorrang des Verkehrs auf dem Niederwall wird durch die Anlage einer Gehwegüberfahrt in der Rohrteichstraße und einer Aufpflasterung ohne Führung für den Fußverkehr in der Neustädter Straße verdeutlicht.

Für diese Variante ist der Entfall eines Bestandsbaums an der westlichen Seite der Stadtbahngleise erforderlich. Dieser kann ggf. im direkten Umfeld im Bereich der verbreiterten Aufstellfläche auf der östlichen Seite der Stadtbahngleise ersetzt werden.

Diese Variante ist mit moBiel vorabgestimmt und genehmigungsfähig.

Variante 2, Kreisverkehr für den Radverkehr (Anlage 2):

Die zweite erarbeitete Variante unterscheidet sich im Hinblick auf die Radverkehrsführung grundlegend von der ersten Variante, die Führung des Fußverkehrs entspricht grundsätzlich der Führung in der ersten Variante. Für den Radverkehr ist eine Führung auf einer Kreisfahrbahn mit Signalisierung für die Querung der Stadtbahngleise vorgesehen. Hierbei ist eine Beschilderung aller Ein- und Ausfahrten mit vorfahrtsregelnden Verkehrszeichen erforderlich, eine Beschilderung als Kreisverkehr ist auf Grund der Signalisierung für die Stadtbahn nicht zulässig. Die Kreisfahrbahn im Bereich der Stadtbahngleise wird dabei nur für den Radverkehr vorgesehen, der Abschnitt der Kreisfahrbahn im Bereich des Niederwalls kann von Radverkehr und KFZ Verkehr befahren werden. Für den Radverkehr liegt in dieser Planung eine richtungsgebundene Führung vor.

Für diese Variante ist der Entfall mindestens eines Bestandsbaums an der westlichen Seite der Stadtbahngleise erforderlich. Dieser kann im direkten Umfeld im Bereich der verbreiterten Aufstellfläche auf der östlichen Seite der Stadtbahngleise ersetzt werden.

Variante 3, Vollsignalisierung, Querung nur für den Radverkehr (Anlage 3):

Die Führung des Radverkehrs erfolgt direkt über den Niederwall und die Stadtbahngleise. Für den Fußverkehr wird sowohl der Zugang zur Stadtbahn als auch die Querung der Rohrteichstraße signalisiert. Eine Querung des Niederwalls durch den KFZ Verkehr ist nicht möglich. Zur Reduzierung der Länge der Querung für den Fuß- und Radverkehr werden die Fahrspuren des Niederwall näher an die Stadtbahngleise gelegt.

Für diese Variante ist der Entfall von mindestens fünf Bestandsbäumen erforderlich, davon vier an der westlichen Seite der Stadtbahngleise und mindestens einer auf der östlichen Seite des Niederwalls. Ersatzpflanzungen können nur in geringem Umfang vor Ort hergestellt werden.

Die Auswirkungen der verschiedenen Planungsvarianten auf die unterschiedlichen Verkehrsarten sind in der Anlage 4 zusammengefasst.

Bewertung der Varianten:

Durch die Trennung des Fuß- und Radverkehrs im Bereich der Querung stellen alle drei Varianten eine Verbesserung für den Fußverkehr dar.

Für den Radverkehr stellt eine gerade Verbindung über den Niederwall (Variante 1) die direkte Verbindung zwischen Rohrteichstraße und Neustädter Straße dar. Auf dem Niederwall kommt es im KFZ Verkehr durch die Signalanlagen in der direkten Umgebung regelmäßig zu Zeitlücken, die ein Queren der Fahrbahn auch ohne Signalisierung ermöglichen.

Bei der Führung im Kreisverkehr (Variante 2) fährt der abbiegende Radverkehr teilweise parallel zur Stadtbahn, dies erschwert eine direkte Sicht auf die Stadtbahn vor der Querung. Diese Variante ist für den Radverkehr und den Kfz-Verkehr nicht intuitiv verständlich.

Bei der dritten Variante ist die Wartezeit aller Verkehrsarten abhängig von der Signalisierung und damit höher als im Bestand. In Kombination mit dem Zugang zum Hochbahnsteig werden Rotlichtverstöße bei den Fußgängern im Zusammenhang mit einfahrenden Stadtbahnen als wahrscheinlich erachtet.

Die Vorstellung der Planungen erfolgte am 26.09.2023 und nach Anpassung der ersten Plankonzepte am 31.10.2023 in der AG SpuReN. Das Votum der AG SpuReN fiel bei zwei Enthaltungen auf die Variante 1 mit einer gradlinigen Führung für den Radverkehr und dem Verbleib der Fußgängerquerung an der bisherigen Stelle.

Die Vorzugsvariante wurde im Nachgang der Planungen moBiel, Vertretern des Beirats für Behindertenfragen und der AG „gesund unterwegs“ vorgestellt. Insbesondere unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit, einer intuitiven Verkehrsführung sowie der Trennung des Fuß- und Radverkehrs wurde die Variante 1 als positiv bewertet.

Weiteres Vorgehen

In Abhängigkeit der weiteren Beschlussfassung zur Fahrradstraßenverbindung Ehlenruper Weg und Rohrteichstraße (Drs. Nr.: 7070/2020-2025) wird die Querung des Niederwalls mit in die Ausführungsplanung der Fahrradstraße integriert. Für den Umbau wurden bereits Fördermittel beantragt und bewilligt (Drs. Nr.: 3845/2020-2025).

Beigeordneter

Adamski