



öffentlich nicht öffentlich

Informationsvorlage

Betrifft:

Radweg Joseph-Beuys-Ufer – Ergebnis der verkehrlichen Prüfung der ADFC-Skizze

Fachbereich:

66 - Amt für Verkehrsmanagement

Dezernentin / Dezernent:

Beigeordnete Cornelia Zuschke

Beratungsfolge:

Gremium

Ordnungs- und
Verkehrsausschuss

Sitzungsdatum

13.01.2021

Beratungsqualität

Kenntnisnahme

Sachdarstellung:

In der Sitzung des Ordnungs- und Verkehrsausschusses am 18.11.2020 wurde von der Fachverwaltung der Ausführungs- und Finanzierungsbeschluss für den Bau des Radweges Joseph-Beuys-Ufer (Vorlage OVA/101/2020) zur Beschlussfassung vorgelegt. Aufgrund der vom ADFC am 15.11.2020 an die Sitzungsteilnehmer versandten Alternativskizze, wurde die Verwaltung vom Ordnungs- und Verkehrsausschuss beauftragt, diese bis zur Sitzung am 13.01.2021 auf Plausibilität und Machbarkeit zu überprüfen.

Ergebnis der Prüfung:

In Ergänzung zu der bereits zur OVA-Sitzung am 18.11.2020 schriftlich dargelegten Ersteinschätzung kommt die Fachverwaltung nach einer vertieften Prüfung zu dem Ergebnis, dass der vom ADFC mit großem Engagement entwickelte Alternativvorschlag nicht umsetzbar ist.

Begründung:

Ein zentrales Element der Planungsskizze ist die Dreiecksinsel im Einmündungsbereich der Oederallee. Die Einrichtung der Dreiecksinsel ist das Ergebnis der Idee, auf die vorhandene und die geplante Querungshilfe zu verzichten und damit Platz für eine Verbreiterung des Radweges zu erreichen. Die Prüfung der Geometrie mit Fahrkurven von LKW im entsprechenden Konstruktionsprogramm hat allerdings ergeben, dass die Dreiecksinsel in der dargestellten Wegebeziehung mit den entsprechenden Regelbreiten und den örtlichen Bedingungen hinsichtlich der Platzverhältnisse und Verkehrsbelastung nicht umsetzbar ist. Bei Berücksichtigung der Fahrkurvenradien reicht die realisierbare Restfläche für die notwendigen Aufstellbereiche für Fuß- und Radverkehr sowie für die erforderlichen Standorte der Signalgeber nicht aus. Die Prüfung hat außerdem ergeben, dass auch bei größeren Eingriffen in die Seitenräume im Bereich der Tonhalle und Ehrenhof eine Dreiecksinsel mit den notwendigen Ausmaßen nicht realisiert werden kann.

Die in der Planskizze des ADFC dargestellte Verbreiterung des neuen Radwegs

entlang des Rheinuferes hätte bei Berücksichtigung richtliniengerechter Fahrspurbreiten Eingriffe im Bereich vor dem Ehrenhof zur Folge. Die Fahrbahnfläche müsste Richtung Ehrenhof erweitert werden. Da sich in diesem Bereich Leitungstrassen und Leitungsschächte befinden, die dann von geplanter Fahrbahnfläche in den Seitenraum verlegt werden müssten, wurde die Variante seitens der Verwaltung aufgrund der hohen Umbaukosten seinerzeit verworfen. Des Weiteren hat das verwaltungsinterne Umlaufverfahren ergeben, dass Breitenreduzierungen der Seitenräume im Bereich der Tonhalle und des Ehrenhofs aus Denkmalschutz und stadtgestalterischen Gründen minimiert werden sollen.

Die signaltechnische Überprüfung des ADFC-Vorschlags hat ergeben, dass die Verkehre nicht mehr leistungsfähig abgewickelt werden können. Der Linksabbieger von Norden kommend in die Oederallee wird im neuen Entwurf, anders als im Verwaltungsentwurf, über die Furt für Radfahrende und zu Fuß Gehende geführt. Die Ströme können also nicht gleichzeitig freigegeben werden. Im Signalprogramm hat dies deutlich kürzere Grünzeiten für die von Süden kommenden Fahrzeuge zur Folge. Hier könnten in der Hauptverkehrszeit rechnerisch lediglich ca. 1.400 der heute und auch gemäß Verwaltungsentwurf bis zu 2.000 Kfz/Stunde den Knoten passieren. Die Leistungsfähigkeit der Rheinuferachse würde drastisch beschnitten. Ohne zusätzliche Kompensationsmaßnahmen (z. B. starke Drosselung der südlichen Zufahrt in den Rheinfertunnel und Ertüchtigung alternativer Routen) würde sich ein verstärkter Rückstau im Rheinfertunnel einstellen. Aus Sicherheitsgründen ist dies jedoch zu vermeiden.

Der Wegfall der Fußgängerschutzanlage nördlich der Oberkasseler Brücke führt zu einer deutlichen Verschlechterung der Führung des Fuß- und Radverkehrs. Für den Radverkehr entfällt eine wichtige Wegverbindung zwischen der nördlichen Altstadt und dem Joseph-Beuys-Ufer. Dafür müsste entlang der Tonhalle eine Alternative geschaffen werden. Es besteht die Befürchtung, dass der Wegfall der Querung zu mehr Radverkehr vor der Tonhalle führt. In der Vergangenheit gab es hierzu regelmäßig Beschwerden seitens der Tonhalle, da es zu Konflikten zwischen Lieferanten und Radfahrenden gekommen ist.

Fazit:

Eine Machbarkeitsprüfung in Bezug auf Geometrie, Signaltechnik und Leistungsfähigkeit erfolgte auf der vorgelegten Skizze des ADFC. Zu den weiteren Punkten, wie zum Beispiel zum Leitungsbestand im Bereich des Ehrenhofs, konnte auf Erkenntnisse zurückgegriffen werden, die bereits im Rahmen der Planungsphase von der Fachverwaltung erarbeitet worden sind und in der Vergangenheit schon diskutiert wurden.

Zur abschließenden Beurteilung der Variante, bedürfte es der Aufnahme einer komplett neuen Planung beginnend mit einer Vorentwurfsplanung mit der entsprechenden Zeitdauer. Die o.g. Probleme würden dennoch Bestandteil einer neuen Planung bleiben.

Insbesondere belastbare Aussagen über die Kosten, wären erst nach Erstellung einer Ausführungsplanung zu treffen.

Der vorliegende Vorschlag des ADFC erweitert das Spektrum der bisher diskutierten Möglichkeiten an dieser Stelle um eine wichtige Facette. Das formulierte Ziel des ADFC die Wegeverbindung deutlich mehr zu verbreitern als der vorliegende Entwurf ist sinnvoll. Aus Sicht der Verwaltung stellt der zur Beschlussfassung vorliegende Entwurf allerdings auch nach intensiver Prüfung des ADFC-Vorschlages den optimalen Kompromiss für eine kurzfristig umsetzbare Lösung dar. Mittel- bis langfristig sind weitergehende Lösungen für das Rheinufer im Sinne des ADFC-Vorschlages planerisch mit dem Konzept zum Blau-Grünen-Ring bereits auf

den Weg gebracht. Die in der Verwaltungsvorlage vorgesehene Umgestaltung ist in fast allen Aspekten auch in einem deutlich erweiterten Seitenraum sinnvoll und nutzbar, da hier die Anschlüsse an die Altstadt und die Oberkasseler Brücke geschaffen werden.

Der ADFC sollte gebeten werden, seine Kompetenz auch beim städtebaulichen Vorhaben Blau-Grüner-Ring weiterhin einzubringen um hier die Belange des Fahrradverkehrs optimal berücksichtigen zu können.

Anlagen:

Anlage 1 - Skizze ADFC