

Vorlagennummer: FB 68/0214/WP18
Öffentlichkeitsstatus: öffentlich
Datum: 12.05.2025

Überplanung von Schutz- und Radfahrstreifen ohne Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr - Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zur Prioritätsstufe 1

Vorlageart: Entscheidungsvorlage
Federführende Dienststelle: FB 68 - Mobilität und Verkehr
Beteiligte Dienststellen:
Verfasst von: DEZ III, FB 68/200

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Zuständigkeit
02.07.2025	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung
10.07.2025	Mobilitätsausschuss	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt das Ergebnis der Machbarkeitsstudie zur Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, die Verwaltung mit der Weiterverfolgung der Planungen für die Eupener Straße, die Heinrichsallee und die Wilhelmstraße entsprechend der Option 1 zur Ergänzung des fehlenden Sicherheitstrennstreifens zu beauftragen.

Der Mobilitätsausschuss nimmt das Ergebnis der Machbarkeitsstudie zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, die Planungen für die Eupener Straße, die Heinrichsallee und die Wilhelmstraße entsprechend der Option 1 zur Ergänzung des fehlenden Sicherheitstrennstreifens weiterzuverfolgen.

Finanzielle Auswirkungen:

	JA	NEIN	
		x	

Investive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschriebener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschriebener Ansatz 20xx ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschriebener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschriebener Ansatz 20xx ff.	Folge-kosten (alt)	Folge-kosten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):

Keine

Klimarelevanz:**Bedeutung der Maßnahme für den Klimaschutz/Bedeutung der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung** (in den freien Feldern ankreuzen)

Zur Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
	x		

Der Effekt auf die CO₂-Emissionen ist:

<i>gering</i>	<i>mittel</i>	<i>groß</i>	<i>nicht ermittelbar</i>
			x

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>

Größenordnung der Effekte

Wenn quantitative Auswirkungen ermittelbar sind, sind die Felder entsprechend anzukreuzen.

Die **CO₂-Einsparung** durch die Maßnahme ist (bei positiven Maßnahmen):

gering	<input type="checkbox"/>	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	<input type="checkbox"/>	80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	<input type="checkbox"/>	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Die **Erhöhung der CO₂-Emissionen** durch die Maßnahme ist (bei negativen Maßnahmen):

gering	<input type="checkbox"/>	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	<input type="checkbox"/>	80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	<input type="checkbox"/>	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Eine **Kompensation der zusätzlich entstehenden CO₂-Emissionen** erfolgt:

<input type="checkbox"/>	vollständig
<input type="checkbox"/>	überwiegend (50% - 99%)
<input type="checkbox"/>	teilweise (1% - 49%)
<input type="checkbox"/>	nicht
<input checked="" type="checkbox"/>	nicht bekannt

Erläuterungen:

Anlass

Zur Förderung des Radverkehrs hat die Stadt Aachen in der Vergangenheit vielfältige Maßnahmen umgesetzt – stets unter Berücksichtigung der jeweils geltenden Vorschriften. Der Gesetzgeber hat im Laufe der Jahre auf die sich wandelnden Anforderungen des Radverkehrs reagiert, insbesondere im Hinblick auf Anforderungen zur Erhöhung der Sicherheit, die erst im Betrieb bestehender Anlagen und mit zunehmendem Radverkehr sichtbar bzw. als notwendig eingestuft wurden. Infolgedessen wurden Rechtsgrundlagen, Richtlinien und Empfehlungen fortlaufend angepasst.

Mit Inkrafttreten der überarbeiteten Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) am 16. November 2021 wurde ein Sicherheitstrennstreifen zwischen Radverkehrsanlagen und Parkständen verpflichtend eingeführt, um insbesondere sogenannte Dooring-Unfälle zu vermeiden.

Gemäß den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) sowie den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) richtet sich die Breite des Sicherheitstrennstreifens nach der Art der Radverkehrsanlage und der Anordnung des Parkens. Unabhängig davon empfiehlt das 2024 veröffentlichte Ad-hoc-Arbeitspapier zur Anwendung der RASt 06 eine Mindestbreite von 0,75 Metern.

Durch die geänderten Vorgaben der VwV-StVO in der Fassung vom 8. November 2021 entsprechen viele bestehende Radfahr- und Schutzstreifen nicht mehr den aktuellen rechtlichen Anforderungen und Empfehlungen. Diese veränderten rechtlichen Vorgaben müssen auch für die im Bestand befindlichen Radverkehrsanlagen angewendet werden.

Vorgehen zur Anpassung der Radverkehrsanlagen

Die Stadt Aachen hat im Jahr 2022 einen strukturierten Prozess zur Anpassung bestehender Radverkehrsanlagen eingeleitet. Im Rahmen einer Bestandsaufnahme wurden 12 km Radfahrstreifen und 15,5 km Schutzstreifen identifiziert, die über keinen Sicherheitstrennstreifen verfügen.

Aufgrund begrenzter personeller Ressourcen ist eine kurzfristige Anpassung aller betroffenen Abschnitte nicht möglich. Daher wurde eine Priorisierung der Bearbeitung vorgenommen. Einige der betroffenen Straßenräume befinden sich bereits in der planerischen Überarbeitung durch die Verwaltung; die jeweilige Einordnung ist in **Anlage 1** dargestellt.

Straßenräume, die bislang noch nicht im Detail planerisch betrachtet werden konnten, werden seit 2024 im Rahmen einer Machbarkeitsstudie untersucht. Der Mobilitätsausschuss hat die Verwaltung hierzu im Juni 2023 beauftragt (vgl. Vorlage FB 61/0681/WP18).

Die Machbarkeitsstudie umfasst insgesamt 22 Straßenzüge. In dieser Vorlage werden die Ergebnisse der Prioritätsstufe 1 vorgestellt, welche folgenden Straßenabschnitte umfasst:

- Eupener Straße (im Abschnitt Salierallee bis Amyasträße)
- Heinrichsallee (im Abschnitt Haus-Nr. 22 bis Maxstraße (Fahrtrichtung Hansemannplatz))
- Wilhelmstraße

Methodik der Machbarkeitsstudie

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurden für die betrachteten Straßenabschnitte verschiedene Umgestaltungsmöglichkeiten untersucht. Dabei standen folgende Ansätze im Fokus:

1. Ergänzung eines Sicherheitstrennstreifens
2. Wegfall des ruhenden Verkehrs
3. Änderung der Art der Radverkehrsanlage
4. Umfassender Umbau des Straßenraums

Für jeden Abschnitt wurden mögliche Querschnittsaufteilungen entwickelt und hinsichtlich ihrer verkehrlichen Qualität bewertet (vgl. Machbarkeitsstudie in **Anlage 2**).

Zur Einordnung und Beurteilung der Maßnahmen hinsichtlich ihrer Umsetzbarkeit hat die Verwaltung drei Optionen definiert, die sich nach dem Umfang der Anpassungen und somit dem Grad der Eingriffstiefe unterscheiden:

- Option 1 – Schaffung von Sicherheitsräumen: Maßnahmen, die ausschließlich auf die Behebung des fehlenden Sicherheitstrennstreifens abzielen und keine weiteren Anpassungen beinhalten.
- Option 2 – Optimierung im Bestand (ohne Umbau): Markierungstechnische Maßnahmen zur Optimierung des bestehenden Straßenraums.
- Option 3 – Optimierung mit Umbau (Zielbild): Grundlegende Umgestaltung des Straßenraums.

Die in der Studie entwickelten Querschnittsvarianten, die sich aus Sicht der Verwaltung als grundsätzlich geeignet darstellen, wurden den jeweiligen Optionen zugeordnet. Nicht weiterverfolgt wurden die grundsätzlich bestehenden Möglichkeiten der ersatzlosen Streichung des Parkraums oder der Radverkehrsanlage ohne umfassende Neugestaltung des Straßenraums. Solche Maßnahmen wären nur dann zu erwägen, wenn keine anderen umsetzbaren Lösungen bestehen – was für die hier untersuchten Straßenabschnitte nicht zutrifft.

Im Folgenden werden die vorgeschlagenen Umsetzungsoptionen für die einzelnen Straßenräume dargestellt. Die zugrunde liegenden Querschnitte sind in Anlage 3 bis 5 aufgeführt.

Eupener Straße (Salierallee – Amyasträße) [Anlage 3]

Bestand

Die Eupener Straße im betrachteten Abschnitt zwischen der Salierallee und der Amyasträße ist eine Radhauptverbindung nach dem Aachener Radhauptnetz. Die Straße übernimmt als Kfz-Hauptverkehrsstraße nach den Richtlinien für integrale Netzgestaltung (RIN 08) zudem eine bedeutende Verbindungsfunktion sowohl für den öffentlichen Nahverkehr als auch für den Kfz-Verkehr.

Derzeit ist das Parken beidseitig am Fahrbahnrand möglich. Für den Radverkehr steht stadteinwärts ein etwa 1,80 Meter breiter Radfahrstreifen direkt neben dem Parkstreifen zur Verfügung, während der Radverkehr stadtauswärts im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt wird. Die Gehwegnutzung ist in dieser Fahrtrichtung durch den Zusatz „Rad frei“ für Radfahrende untergeordnet möglich.

Planung

Option 1: Schaffung von Sicherheitsräumen (fehlender Sicherheitstrennstreifen)

Um den fehlenden Sicherheitstrennstreifen zwischen dem Radverkehr und dem ruhenden Verkehr zu schaffen, schlägt Option 1 vor, den ruhenden Verkehr stadteinwärts teilweise in den Seitenraum zu verlegen. Die Anordnung von aufgeschultertem Parken wäre in diesem Abschnitt möglich, da der Gehweg im Bestand eine Breite von ca. 4,0 Meter aufweist. Durch das Verschieben des Parkstreifens um die Breite des Sicherheitstrennstreifens (0,75 m) nach außen bleibt eine Restgehwegbreite von ca. 2,70 Metern. Der Parkstand wird auf 2,15 Meter verbreitert (im Vergleich zum Bestand mit 1,60 Metern). Die übrige Straßenraumaufteilung

und Führung des Radverkehrs bleiben unverändert.

Option 2: Optimierung im Bestand (ohne Umbau)

In Option 2 wird die Einrichtung beidseitiger Schutzstreifen mit einer Breite von jeweils 1,65 Metern für den Radverkehr vorgeschlagen. Stadtauswärts würde der Schutzstreifen mit einem 0,75 Meter breiten Sicherheitstrennstreifen vom ruhenden Verkehr getrennt. Für die Realisierung beidseitiger Radverkehrsanlagen ist der Entfall eines Parkstreifens erforderlich (stadteinwärts ca. 24 Parkplätze). Die Restbahnbreite ist mit 5,55 Meter geplant, sodass eine Begegnung von Pkw und Lkw/Bus ohne Mitnutzung des Schutzstreifens möglich ist.

Option 3: Optimierung mit Umbau (Zielbild)

Variante A)

In Option 3a wird die Einrichtung beidseitiger Radfahrstreifen mit einer Breite von jeweils 1,85 Metern vorgeschlagen, um den Radverkehr komfortabler und sicherer zu führen. Der Entfall eines Parkstreifens ist hierfür notwendig. Durch die Neuanlage eines Multifunktionsstreifens können verschiedene Nutzungen wie Parken, Liefern und Laden oder Fahrradbügel und Begrünung ermöglicht werden. Der Multifunktionsstreifen beinhaltet ebenfalls einen Sicherheitstrennstreifen zur angrenzenden Radverkehrsanlage. Der Multifunktionsstreifen soll auch einen Sicherheitstrennstreifen zur angrenzenden Radverkehrsanlage enthalten. Zur Umsetzung dieser Maßnahme muss der Gehweg auf der stadteinwärtigen Seite auf 2,50 Meter verschmälert werden. Die Fahrbahn ist mit der Regelbreite von 6,50 m geplant.

Variante B)

In Option 3b sind baulich angelegte Radwege im Seitenraum mit einer Breite von jeweils 2,00 Metern vorgesehen. Auch hier wird ein einseitiger Multifunktionsstreifen eingeplant. Aufgrund des höheren Flächenbedarfs der Radverkehrsanlagen müssen beide Gehwege auf das Regelmaß von 2,50 Metern reduziert werden.

Variante C)

Die Option 3c berücksichtigt die Forderungen des Radentscheids hinsichtlich der Führung des Radverkehrs an Hauptverkehrsstraßen (Ziel 3). Beidseitig sind entsprechend Radwege mit einer Breite von 2,30 Metern vorgesehen, die baulich vom übrigen Verkehr getrennt sind. Für die Umsetzung dieser Maßnahme wäre der überwiegende Entfall beidseitiger Parkstreifen erforderlich (ca. 77 Parkplätze).

Bewertung und Empfehlung

Zur zügigen Anpassung der zuvor aufgezeigten rechtlichen Veränderungen (hier *Schaffung* des fehlenden Sicherheitstrennstreifens) wird empfohlen mit der Option 1 eine niederschwellige Maßnahme umzusetzen. Mit dem Grundsatzbeschluss vom 09.08.1990 wurde zwar festgelegt, Gehwege nicht mehr zum Parken oder Liefern und Laden freizugeben, jedoch kann hier durch das aufgeschulterte Parken eine ausreichende Restgehwegbreite von ca. 2,70 m erhalten bleiben und ein Sicherheitsgewinn für den Radverkehr erzielt werden. Es wird daher empfohlen, in diesem Fall von dem Grundsatzbeschluss abzuweichen.

Darüber hinaus soll diese Maßnahme lediglich eine Zwischenlösung darstellen, da auch stadtauswärts eine den Anforderungen entsprechende Radverkehrsführung fehlt und eine grundlegende Neugestaltung des Straßenraums erforderlich ist. Diese Neugestaltung soll im Rahmen eines eigenständigen Projekts mit einem umfassenden Beteiligungsprozess erfolgen und im Rahmen eines „Maßnahmenplans Radverkehr“ priorisiert

werden.

Heinrichsallee (Haus-Nr. 22/24 – Maxstraße) [Anlage 4]

Bestand

Der zu betrachtende Abschnitt der Heinrichsallee erstreckt sich zwischen den Hausnummern 22/24 und der Einmündung der Maxstraße in Fahrtrichtung Hanseemannplatz. In diesem Bereich ist die Heinrichsallee gemäß dem Aachener Radhauptnetz Teil einer dualen Radhaupttroute. Als Teil des Alleenrings stellt die Bundesstraße eine stark frequentierte Hauptverkehrsstraße für den Kfz-Verkehr dar und fungiert gleichzeitig als wichtige Hauptachse für den Busverkehr.

Die Fahrbahn verfügt über zwei Fahrspuren, während der Radverkehr auf einem 1,70 bis 1,75 Meter breiten Radfahrstreifen geführt wird. Für den öffentlichen Nahverkehr steht ein Bussonderfahrstreifen in der Mittellage zur Verfügung, der durch eine Baumallee räumlich von der übrigen Fahrbahn getrennt ist. Rechtsseitig befindet sich in dem gesamten Abschnitt ein baulich angelegter Parkstreifen (mit ca. 16 Parkplätzen) – ohne Sicherheitstrennstreifen zur angrenzenden Radverkehrsanlage. Zwischen der Hausnummer 34 und der Maxstraße (**Anlage 4**, Schnitt Hausnummer 40) befindet sich auch auf der linken Seite ein baulich eingefasster Parkstreifen mit ca. 9 Parkplätzen. Der Liefer- und Ladeverkehr spielt entlang dieses Abschnitts eine bedeutende Rolle für die Erdgeschossnutzungen. Die Gehwegbreiten variieren, betragen jedoch mindestens 3,30 Meter.

Planung

Option 1: Schaffung von Sicherheitsräumen (fehlender Sicherheitstrennstreifen)

Auch in der Heinrichsallee besteht die Möglichkeit den fehlenden Sicherheitstrennstreifen durch die teilweise Verlagerung des Parkstreifens auf die Gehwegfläche herzustellen. Durch das aufgeschulterte Parken wird der Gehweg auf eine Breite von 4,05 m bis 2,65 m reduziert. Der 1,70 m breite Radfahrstreifen und die Fahrstreifenaufteilung bleiben erhalten.

Option 2: Optimierung im Bestand (ohne Umbau)

Option 2 sieht vor, den Radfahrstreifen in einen 1,70 Meter breiten Schutzstreifen umzuwandeln und diesen in Richtung Fahrbahn zu verschieben. So kann ein Sicherheitstrennstreifen zum bestehenden Parkstreifen auf der Fahrbahn hergestellt werden. Die Kernfahrbahnbreite beträgt 5,50 Meter, wodurch das Nebeneinanderfahren von Lkw und Pkw ermöglicht wird. Der Schutzstreifen kann bei Bedarf von Großfahrzeugen mitbenutzt werden. Parken sowie der Gehweg bleiben mit ihren bestehenden Breiten erhalten.

Option 3: Optimierung mit Umbau (Zielbild)

Variante A)

Die Umbauoption 3a sieht die Einrichtung eines 2,25 Meter breiten Radfahrstreifens vor, um den Radverkehr sicher und komfortabel zu führen. Ergänzend wird ein 3,00 Meter breiter Multifunktionsstreifen eingerichtet, der bedarfsorientiert für Kfz- oder Fahrradparken, Lieferverkehre oder Begrünung genutzt werden kann und einen Sicherheitstrennstreifen zur angrenzenden Radverkehrsanlage beinhaltet. Der Gehweg wird auf eine Breite von 2,50 bis 3,45 Metern verschmälert. Der fließende Kfz-Verkehr kann weiterhin über zwei Fahrstreifen geführt werden.

Variante B)

In Option 3b wird eine Umgestaltung gemäß den Zielen des Radentscheids betrachtet. Dabei ist ein baulich angelegter Radweg mit einer Breite von 2,30 Metern vorgesehen. Im Abschnitt zwischen der Hausnummer 22/24 und 30 kann ein Multifunktionsstreifen angelegt werden. Im angrenzenden Abschnitt bis zur Maxstraße reicht die verbleibende Gehwegbreite jedoch nicht aus. In diesem Abschnitt müssten die rechtsseitigen Parkplätze entsprechend entfallen. Für den fließenden Kfz-Verkehr bleiben zwei Fahrspuren erhalten.

Bewertung und Empfehlung

Zur schnellen Anpassung der zuvor aufgezeigten rechtlichen Veränderungen im Hinblick des fehlenden Sicherheitstrennstreifens wird auch für die Heinrichsallee empfohlen, mit Option 1 eine niedrighschwellige Maßnahme umzusetzen. Diese Option sieht vor, den Parkstreifen teilweise auf die Gehwegfläche zu verlegen, um den fehlenden Sicherheitstrennstreifen zwischen Radverkehr und ruhendem Verkehr zu schaffen. Auch hier wird bei der Anordnung von aufgeschultertem Parken eine ausreichende Gehwegbreite von ca. 2,65 bis 4,05 Metern beibehalten, sodass die Nutzung des Gehwegs weiterhin gewährleistet bleibt.

Diese Lösung wird als pragmatische Zwischenlösung empfohlen, da sie den unmittelbaren Bedarf an einem Sicherheitstrennstreifen deckt. Eine umfassendere Neugestaltung der Heinrichsallee, insbesondere die Verbesserung der Radverkehrsanlage und der Gehweggestaltung, ist jedoch anzustreben. Die Regionetz hat bereits umfangreiche infrastrukturelle Maßnahmen angekündigt, was die Gelegenheit bieten wird, die Heinrichsallee grundlegend neu zu betrachten. Für diese weiterführende Planung ist eine detaillierte Betrachtung im Rahmen eines eigenständigen Projekts mit einem umfassenden Beteiligungsprozess vorgesehen.

-

Wilhelmstraße [Anlage 5]

Bestand

Die Wilhelmstraße wurde im gesamten Abschnitt zwischen der Normaluhr und dem Kaiserplatz im Rahmen der Studie untersucht. Sie schließt unmittelbar an die Heinrichsallee an, ist daher auch Bestandteil einer dualen Radhaupttroute und bildet als Teil des Alleenrings eine bedeutende Verkehrsachse für den ÖPNV und MIV.

Der Straßenquerschnitt umfasst in beiden Richtungen jeweils zwei schmale Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr, die auch vom ÖPNV mitgenutzt werden. Beidseitig der Fahrbahn befindet sich jeweils ein ca. 1,25 m breiter Schutzstreifen für den Radverkehr, allerdings ohne Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr. In der Nebenanlage verläuft ein ca. 2,50 m breiter Multifunktionsstreifen, der sowohl dem Parken als auch der Baumbepflanzung dient. Die angrenzenden Gehwege sind zwischen 3,10 m und 3,65 m breit.

Planung

Option 1: Schaffung von Sicherheitsräumen (fehlender Sicherheitstrennstreifen)

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wird in Option 1 der bislang fehlende Sicherheitstrennstreifen ergänzt. Dieser wird beidseitig innerhalb des bestehenden Parkstreifens markiert. Bei Beibehaltung von 2,00 m breiten Parkständen kann jeweils ein ca. 0,50 m breiter Sicherheitstrennstreifen zum Schutzstreifen für den Radverkehr hergestellt werden. Zwar sieht das Ad-hoc-Arbeitspapier zur Anwendung der RASt 06 eine Mindestbreite von 0,75 m vor; jedoch stellt bereits ein 0,50 m breiter Trennstreifen – gemäß ERA 2010 und RASt 06 – eine relevante Sicherheitsverbesserung dar. Die bestehende Fahrstreifenaufteilung für den fließenden Verkehr bleibt in dieser Option unverändert.

Option 2: Optimierung im Bestand (ohne Umbau)

Diese bestandsorientierte Option sieht eine asymmetrische Querschnittsaufteilung vor. In Fahrtrichtung Kaiserplatz (bergab) entfällt der Schutzstreifen, der Radverkehr wird hier im Mischverkehr geführt. Eine Piktogrammreihe auf der Fahrbahn weist auf den Radverkehr hin. In Gegenrichtung (bergauf) bleibt ein 1,50 m breiter Schutzstreifen erhalten. Zusätzlich wird ein 0,75 m breiter Sicherheitstrennstreifen vorgesehen, der teils auf der Fahrbahn, teils in der Nebenanlage angeordnet ist.

Die bergauf führenden Fahrstreifen werden zu einem 5,00 m breiten („überbreiten“) Fahrstreifen zusammengefasst. Ein Nebeneinanderfahren von Großfahrzeugen ist hier nur unter Mitnutzung des Schutzstreifens möglich. In Fahrtrichtung bergab bleiben zwei Fahrstreifen erhalten.

Option 3: Optimierung mit Umbau (Zielbild)

Variante A)

Option 3a greift das Prinzip der asymmetrischen Querschnittsaufteilung auf, optimiert jedoch die Breitenverhältnisse gegenüber Option 2. Der Radverkehr wird auch hier bergab im Mischverkehr geführt, unterstützt durch eine Piktogrammreihe. In bergauf führender Richtung wird ein 1,85 m breiter Radfahrstreifen mit Sicherheitstrennstreifen vorgesehen.

In beiden Fahrtrichtungen werden ausreichend breite Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr eingeplant. Der hierfür notwendige Flächenmehrbedarf erfordert eine Umgestaltung der Nebenanlage bergauf. Das Verschieben des Parkstreifens kann zum Entfall vorhandener Bäume führen. Ob dies möglich ist bzw. Neupflanzungen erfolgen können, wird im weiteren Planungsprozess geprüft. Einseitig muss der Gehweg schmälert werden, wobei das Regellaß von 2,50 m in der Planung berücksichtigt wurde. In den Zuläufen zu den Knoten Kaiserplatz und Normaluhr sind aus verkehrlichen Gründen (z. B. Abbiegestreifen) reduzierte Querschnittsbreiten der einzelnen Elemente erforderlich.

Variante B)

Option 3b sieht eine vollständige Neuordnung des Straßenraums unter Berücksichtigung der Ziele des Radentscheids vor. Beidseitig sind bauliche Radwege mit einer Breite von ca. 2,30 m in den Nebenanlagen vorgesehen. Zur Verbesserung des Verkehrsflusses – insbesondere für den ÖPNV – werden die Fahrstreifen verbreitert.

In dieser Variante müsste der Multifunktionsstreifen (Parken und Baumbestand) auf der bergaufwärts gerichteten Straßenseite entfallen. Hier befinden sich im Bestand ca. 25 Parkplätze. Die Anlage bzw. der Erhalt von Grünstrukturen wären dann nur noch einseitig möglich. Ob und in welchem Umfang der Entfall von Bestandsbäumen möglich ist und ob Grünstrukturen neu geschaffen werden können, ist im weiteren Planungsprozess zu klären. Die Gehwege sind mit dem Regellaß von 2,50 m geplant. Auch in dieser Option sind in den Knotenbereichen aufgrund der zusätzlichen Abbiegespuren reduzierte Breiten der Fahrstreifen und Radverkehrsanlage notwendig.

Bewertung und Empfehlung

Für die kurzfristige und niederschwellige Verbesserung der Verkehrssicherheit wird auch für die Wilhelmstraße die Umsetzung gemäß Option 1 empfohlen. Die Markierung von Sicherheitstrennstreifen innerhalb der vorhandenen Nebenanlagen stellt eine zügig realisierbare Maßnahme dar, für die keine grundlegende Umgestaltung des Straßenraums erforderlich ist.

Gleichzeitig zeigt die vorliegende Studie deutlich, dass insbesondere die Breitenverhältnisse der Fahrstreifen sowie die grundsätzliche Radverkehrsführung erhebliche Defizite aufweisen. Vor diesem Hintergrund ist eine umfassende Neubetrachtung des Straßenraums aus verkehrsplanerischer Sicht zu empfehlen.

Auch für die Wilhelmstraße hat die Regionetz umfangreiche Erneuerungen der unterirdischen Infrastruktur angekündigt. Der damit verbundene Eingriff in den Straßenraum soll genutzt werden, um im Rahmen eines eigenständigen Projekts eine grundsätzliche Neugestaltung der Straße zu prüfen und zu planen.

-

Weiteres Vorgehen

Um kurzfristig den Anforderungen der VwV-StVO hinsichtlich eines erforderlichen Sicherheitstrennstreifens zwischen Radverkehrsanlage und ruhendem Verkehr gerecht zu werden, soll für die in der Studie betrachteten Straßenabschnitte der Prioritätsstufe 1 jeweils Option 1 als niederschwellige Maßnahme zur kurzfristigen Verbesserung der Sicherheitsräume weiterverfolgt werden.

Vorbehaltlich der politischen Zustimmung werden hierfür entsprechende Lagepläne erarbeitet und den politischen Gremien zur finalen Entscheidung über die Umsetzung vorgelegt.

Da die untersuchten Straßen grundsätzlich einer umfassenden Neuplanung bedürfen, sind die vorgeschlagenen Maßnahmen ausdrücklich als Zwischenlösungen zu verstehen. Die weitergehenden Planungen werden im Rahmen eigenständiger Projekte auf Grundlage der in dieser Studie entwickelten Zielbilder weiterverfolgt.

Die Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung für die weiteren Prioritätsstufen werden von der Verwaltung sukzessive zur politischen Beratung vorgelegt. Der Fokus liegt jedoch zunächst auf der vertieften Planung und Umsetzung der Maßnahmen der Prioritätsstufe 1.

Anlage/n:

- 1 - Anlage 1_Prioritätenliste_RVA_ohne_Sicherheitstrennstreifen (öffentlich)
- 2 - Anlage 2 – Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zur Prioritätsstufe 1 (öffentlich)
- 3 - Anlage 3 – Querschnittsoptionen Eupener Straße (öffentlich)
- 4 - Anlage 4 – Querschnittsoptionen Heinrichsallee (öffentlich)
- 5 - Anlage 5 – Querschnittsoptionen Wilhelmstraße (öffentlich)