

<b>Vorlage</b>  Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: FB 61/1537/WP17 Status: öffentlich AZ: Datum: 14.09.2020 Verfasser: Dez. III / FB 61/300									
<b>Umgestaltung der Bismarckstraße als Fahrradstraße          Hier: Ergebnisse der Bürgerinformation</b>										
<b>Beratungsfolge:</b>  <table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="188 667 379 701">Datum</th> <th data-bbox="387 667 954 701">Gremium</th> <th data-bbox="962 667 1374 701">Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="188 701 379 734">24.09.2020</td> <td data-bbox="387 701 954 734">Mobilitätsausschuss</td> <td data-bbox="962 701 1374 734">Kenntnisnahme</td> </tr> <tr> <td data-bbox="188 734 379 763">07.10.2020</td> <td data-bbox="387 734 954 763">Bezirksvertretung Aachen-Mitte</td> <td data-bbox="962 734 1374 763">Kenntnisnahme</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	24.09.2020	Mobilitätsausschuss	Kenntnisnahme	07.10.2020	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Kenntnisnahme
Datum	Gremium	Zuständigkeit								
24.09.2020	Mobilitätsausschuss	Kenntnisnahme								
07.10.2020	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Kenntnisnahme								

**Beschlussvorschlag:**

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis.

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt den Bericht der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis.

## Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		x	

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

<b>konsumtive Auswirkungen</b>	Ansatz 20xx	Fortgeschriebener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschriebener Ansatz 20xx ff.	Folgekosten (alt)	Folgekosten (neu)
	Ertrag	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
<b>+ Verbesserung / - Verschlechterung</b>	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

## **Erläuterungen:**

### **Anlass**

Die Bismarckstraße im Abschnitt Schlosstraße bis Drimbornstraße ist Teil der Rad-Vorrang-Routen Eilendorf und Brand. Sie soll ebenso wie vor- und nachgelagerte Teilstrecken in dem genannten Abschnitt in eine Fahrradstraße (mit Kfz-Freigabe) umgewandelt werden. Das hat der Mobilitätsausschuss am 31.10.2019 beschlossen (vgl. Vorlagen-Nr.: FB 61/1297/WP17). Die Verwaltung hat hierfür verschiedene Varianten möglicher Straßenraumaufteilungen und (für eine zielführende Fahrradstraßenumsetzung notwendige) Konzepte zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs in der Bismarckstraße erarbeitet und bewertet (vgl. Vorlagen-Nr.: FB 61/1369/WP17). Diese Konzepte wurden am 27.02.2020 im Mobilitätsausschuss diskutiert. Zur Entscheidungsfindung hat der Mobilitätsausschuss die Verwaltung mit folgenden (Prüf-)Aufträgen beauftragt:

- Erneute Zählung des Verkehrs nach der erfolgten Freigabe der Erzberger Allee, um auf dieser Grundlage die zu erwartenden Auswirkungen der verschiedenen Varianten abzuschätzen.
- Durchführung einer Bürgerveranstaltung, zu der alle Bewohner der betroffenen Bewohnerparkzone „V“ (Viktoriaallee) eingeladen werden.
- Prüfung, der von der Grünen-Fraktion vorgeschlagenen weiteren alternativen Sperrung am Frankenberger Park – entsprechend der Verkehrsführung in der Baustellenphase im Frühjahr 2020.

### **Varianten der Straßenraumaufteilung**

Da es sich bei der Bismarckstraße um eine stark frequentierte Hauptachse für den Radverkehr handelt, soll die Planung der Fahrradstraße (mit Kfz-Freigabe) mit „Optimalmaßen“ entsprechend des Gestaltungsstandards in Aachen erfolgen. Für die Querschnittsaufteilung kommen dementsprechend drei Varianten in Betracht, die bereits in den Vorlagen FB 61/1297/WP17 und FB 61/1369/WP17 vorgestellt wurden und im Folgenden sowie in **Anlage 1** zusammengefasst werden.

#### Variante 1 („Markierung im Bestand“)

Die Variante 1 umfasst eine im Bestand - also ohne größere Umbaumaßnahmen - umsetzbare Straßenraumgestaltung. Die Einrichtung der Fahrradstraße könnte durch Beschilderungen und Markierungen mit den Optimalmaßen einer Fahrradstraße ohne Änderung der Straßenraumaufteilung erfolgen. Die 4,50 m breite Fahrgasse der Fahrradstraße soll dabei flächig rot eingefärbt werden. Große Teile der entlang des Straßenzuges Bismarckstraße vorhandenen 191 Parkplätze könnten erhalten bleiben. Geplante Baumpflanzungen und die Schaffung von Möglichkeiten des Fahrradparkens verringern die Anzahl der Parkplätze leicht. Der Erhalt der auf der nördlichen Seite angelegten Schrägparkstände führt ggf. zu Sicherheitsdefiziten, da es zu Konflikten zwischen rückwärtsausparkender Kfz und Radfahrenden kommen kann. Ein 0,75 m breiter Sicherheitstrennstreifen zu den Parkständen soll den Radfahrenden hierfür als zusätzlicher Schutz dienen.

Die Bismarckstraße besitzt in dieser Variante neben der Bedeutung als Radhauptverbindung ein maximales Kfz-Parkangebot in der stark ausgelasteten Bewohnerparkzone V im Frankenberger Viertel. Die Funktion des Aufenthalts konzentriert sich vor allem auf den Frankenberger Park und den Neumarkt.

### Variante 2 („Verbreiterung Nebenanlagen“)

In Variante 2 soll neben der Einrichtung der Fahrradstraße mit den Optimalmaßen und einer flächigen Roteinfärbung auch der nördliche Gehweg verbreitert werden. Hierzu wäre ein Umbau der Nebenanlage notwendig. Der verbeiterte Seitenraum könnte für eine Ausweitung der Außengastronomie, einer stadtgestalterischen Aufwertung vor allem in Form von Begrünung und der Schaffung von Fahrradparkmöglichkeiten dienen. Die Kfz-Parkplätze würden beidseitig in Längsparkstände auf Fahrbahnniveau umgewandelt werden, wodurch sich auch der für zu Fußgänger\*innen nutzbare Bereich des südlichen Gehweges verbreitern würde. Dadurch entfallen circa 46 Parkplätze.

In dieser Variante gewinnt neben der Schaffung einer komfortablen und sicheren Radhauptverbindung die stadträumliche Neugestaltung mit ausgeprägter Aufenthaltsfunktion an Gewicht.

### Variante 3 („Breite Fahrradstraße“)

Die Variante 3 beinhaltet eine Straßenraumaufteilung mit einer sehr breiten Fahrradstraße nach niederländischem Vorbild, die durch einen gepflasterten Mittelstreifen zwei getrennte rot eingefärbte Richtungsfahrs Spuren aufweist. Für diese Variante wäre nur ein geringfügiger Umbau der Nebenanlage erforderlich. Durch beidseitig angelegte Längsparkstreifen verbreitert sich die nutzbare Breite der Gehwege leicht. Identisch zu Variante 2 entfallen circa 46 Parkplätze.

Durch die sehr breit angelegte Fahrradstraße steht die Funktion der Radhauptachse im Mittelpunkt dieser Variante. Maßnahmen zur Steigerung der Funktionen Aufenthalt und Fußverkehr sind aufgrund der leicht vergrößerten Gehwegbereiche eingeschränkt möglich.

### **Möglichkeiten der Reduzierung der Kfz-Verkehrsmengen**

Verkehrszählungen zeigen, dass insbesondere in der Nachmittagspitzenstunde sehr viele Kfz die Bismarckstraße nutzen. Mit 520 Kfz pro Stunde (Tag der Zählung: 30.06.2016) überschreitet der Wert die in den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) 06 empfohlene Maximalmenge von 400 Kfz/h in Fahrradstraßen. Der Radverkehrsanteil lag am Tag der Zählung bei 20%. Nach Vorgaben der VwV-StVO darf eine Fahrradstraße nur dann eingerichtet werden, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart darstellt oder das als bald zu erwarten ist. Für eine zielführende Fahrradstraßenlösung ist daher eine Reduktion des Kfz-Verkehrs in der Bismarckstraße erforderlich. Die Verwaltung hat hierfür drei Konzeptvorschläge erarbeitet, die bereits in den Vorlagen FB 61/1297/WP17 und FB 61/1369/WP17 vorgestellt und analysiert wurden. Dazu wurde seitens der Grünen der Vorschlag formuliert, entsprechend der Verkehrsführung der Baumaßnahme zu sperren. Im Folgenden (sowie in **Anlage 2**) werden die bisher betrachteten Möglichkeiten zur Reduktion der Kfz-Verkehrsmengen zusammengefasst.

### Möglichkeit 1 (Sperrung am Neumarkt, Einbahnstraße Schloßstraße)

Die Möglichkeit 1 umfasst eine Sperrung am Neumarkt für den Kfz-Verkehr sowie ein Kfz-Einfahrverbot in die Fahrradstraße Schloßstraße aus Richtung des Knotens Zollernstraße / Lothringerstraße / Oppenhoffallee. Der Kfz-Verkehr wird dadurch aus beiden Richtungen über die Viktoriaallee und Oppenhoffallee gelenkt. Schleichverkehre ohne Quellen und Ziele im Viertel bleiben mit größeren Umwegen weiterhin möglich.

Bei der Verkehrssimulation der Maßnahmen aus Möglichkeit 1 werden mit -25 bis -51% deutlich geringere Kfz-Mengen in der Bismarckstraße berechnet, sodass die Einrichtung einer Fahrradstraße entsprechend der Einsatzgrenzen in den Richtlinien möglich wäre. Die damit einhergehenden Verlagerungseffekte auf andere Straßen betreffen vor allem die Oppenhoffallee, bleiben mit +7% in der Modellberechnung jedoch moderat.

Die Sperrung am Neumarkt sowie das Einfahrverbot in die Schlossstraße führen zu Veränderungen in den kleinräumigen Verkehrsbeziehungen. Die Kfz-Einfahrt in das südliche Frankenberger Viertel kann aus Richtung Westen nicht mehr über die Schlossstraße führen, sondern muss über die Warmweierstraße oder Haßlerstraße erfolgen. Die Sperrung des Neumarkts führt aus beiden Richtungen nur zu geringen Umwegen, da zur südlichen Umfahrung des Neumarkts die parallel verlaufende Frankenberger Straße genutzt werden kann.

#### Möglichkeit 2 (Einschränkung Viktoriaallee, Einfahrverbot Schlossstraße)

Möglichkeit 2 der Reduktion des Kfz-Verkehrs beinhaltet ein Kfz-Einfahrverbot in die Bismarckstraße am Knoten Viktoriaallee in stadteinwärtiger Fahrtrichtung sowie, identisch zu Möglichkeit 1, ein Kfz-Einfahrverbot in die Fahrradstraße Schlossstraße. Ähnlich wie bei Möglichkeit 1 wird der Kfz-Verkehr über die Viktoriaallee und Oppenhoffallee gelenkt. Der Schleichverkehr im Viertel bleibt mit größeren Umwegen weiterhin möglich.

Im Vergleich zu Möglichkeit 1 berechnet das Modell bei den Maßnahmen eine mit -4 bis -30% geringere Reduktion des Kfz-Verkehrs in der Bismarckstraße. Die Kfz-Zahlen bleiben für die Einrichtung einer Fahrradstraße weiterhin zu hoch. Die Verlagerungseffekte auf umliegende Straßen fallen dementsprechend auch geringer aus. In der Simulation steigt die Kfz-Menge in der Oppenhoffallee um 6%.

Auch in dieser betrachteten Möglichkeit 2 führt das Einfahrverbot in die Schlossstraße dazu, dass der Kfz-Verkehr aus westlicher Richtung nur über die Warmweierstraße oder Haßlerstraße die Bismarckstraße erreichen kann. Das Einfahrverbot in die Bismarckstraße in Höhe Viktoriaallee in stadteinwärtiger Richtung führt anders als in der zuvor betrachteten Möglichkeit nur aus östlicher Richtung zu geringen Umwegen, um Ziele auf der Bismarckstraße erreichen zu können.

#### Möglichkeit 3 (Durchtrennung Höhe Viktoriaallee)

In Möglichkeit 3 wird eine Unterbrechung der Verkehrsbeziehung für Kfz in Höhe der Viktoriaallee auf der Bismarckstraße und Frankenberger Straße untersucht. Diese Möglichkeit stammt aus einem Antrag von Verbänden und Initiativen mit dem Ziel der Verbesserung der Lebensqualität und Verkehrssicherheit im südlichen Frankenberger Viertel. Durch die zusätzlich integrierte Maßnahme der Einrichtung von gegenläufigen Einbahnstraßen in der Turpinstraße, sind in dieser Möglichkeit keine Schleichverkehre im Viertel möglich.

Durch die Unterbrechung der Verkehrsbeziehung in Höhe der Viktoriaallee reduziert sich der Kfz-Verkehr entsprechend der Modellberechnung mit -25 bis -89 % sehr stark, was die Einrichtung einer Fahrradstraße gut möglich macht. Die Verlagerungseffekte stellen sich in dieser Möglichkeit als sehr stark heraus. So steigt die Kfz-Menge in der ÖPNV-Achse Oppenhoffallee in der Simulation auf +14 %.

Die Unterbrechung der Kfz-Verkehrsbeziehungen in Höhe Viktoriaallee führt zu einer Trennung der Straßen Bismarckstraße, Frankenberger Str. und Turpinstraße in West- und Ostbereiche, die nicht

mehr miteinander verbunden sind. Für die kleinräumigen Ost-West-Kfz-Verkehrsbeziehungen im Viertel werden dadurch im Vergleich zu den bisher betrachteten Möglichkeiten größere Umwege notwendig.

#### **Zusätzliche Möglichkeit 4 zur Unterbindung des Kfz-Durchgangsverkehrs in der Bismarckstraße:**

##### **Sperrung der Bismarckstraße in Höhe des Frankenerger Parks (Schlossstraße bis Haßlerstraße) für den Kfz-Verkehr**

Neben den in den Vorlagen bisher betrachteten Möglichkeiten, wurde von der Grünen-Fraktion der Vorschlag einer (dauerhaften) Sperrung der Bismarckstraße am Frankenerger Park für den Kfz-Verkehr eingebracht. Dieser Abschnitt der Bismarckstraße zwischen Schlossstraße und Haßlerstraße war bereits während der Tiefbauarbeiten der Regionetz im Frühjahr 2020 für den Fahrverkehr gesperrt.

#### Auswirkungen der Unterbindung des Kfz-Durchgangsverkehrs in der Bismarckstraße in Höhe des Frankenerger Parks auf die umliegenden Straßen

Durch eine Sperrung der Bismarckstraße in Höhe des Frankenerger Parks wird die Kfz-Verkehrsbeziehung zwischen der Schlossstraße bzw. der westlichen Bismarckstraße und der östlichen Bismarckstraße unterbrochen (s. **Anlage 2**). Da diese Verbindung die einzige westliche Zufahrtsmöglichkeit in das südliche Frankenerger Viertel darstellt, wird potentieller Schleichverkehr ohne Quelle und Ziel im Viertel unterbunden. In der Simulationsberechnung dieser Möglichkeit „Sperrung am Frankenerger Park“ führt das zu sehr stark reduzierten Kfz-Verkehrsmengen in der Bismarckstraße (-28% bis -85%). Eine vergleichende Verkehrszählung im Zuge der Baustellensituation mit vergleichbaren Rahmenbedingungen ergab eine Verkehrsstärke von 200 Kfz in der Spitzenstunde in der Bismarckstraße (Höhe Haus-Nr. 102). Dieser Wert entspricht den Empfehlungen der RAS 06 hinsichtlich der Rahmenbedingungen für die Einrichtung von Fahrradstraßen. Der Radverkehrsanteil betrug am Tag der Zählung (23.01.2020, ca. 1°C) 43,2%. Da die Kfz-Verkehrsverbindungen zwischen der Innenstadt und dem südlichen Frankenerger Viertel in Folge der betrachteten Kfz-Netzdurchtrennung am Frankenerger Park nicht mehr (wie heute zum Teil) über die Schloss- oder Warmweierstraße erfolgen können, verlagern sich diese Kfz überwiegend auf die Oppenhoffallee. Ein im Modell berechneter Anstieg der Kfz-Menge um +20% auf der Oppenhoffallee ist die Folge. Die vergleichende Verkehrszählung (s.u.) zeigt, dass sich die Kfz-Mengen auf der Oppenhoffallee (in stadtauswärtiger Fahrtrichtung) in der Nachmittagsspitzenstunde bei vergleichbaren Rahmenbedingungen sogar um bis zu 38% gegenüber dem Ist-Zustand erhöhen. Die Zunahme der Verkehrsmengen auf den ÖPNV-Achsen Adalbertsteinweg wird im Modell mit 6% und auf der Kurbrunnenstraße mit 3% simuliert.

Die Erreichbarkeit der Ziele im südlichen Frankenerger Viertel ist durch die beschriebenen Netzeinschränkungen weiterhin möglich. Die Wege sind jedoch mit erhöhten Umwegen verbunden. Für die Verbindungen in bzw. aus Richtung Innenstadt kann die Schloss- und Warmweierstraße nicht mehr genutzt werden. Der Kfz-Verkehr in / aus dem Viertel muss aus / in Richtung Innenstadt über die Haßlerstraße bzw. vor allem die Viktoriaallee erfolgen. Der Parksuchverkehr innerhalb des südlichen

Frankenberger Viertel ist durch die weiterhin gegebene Möglichkeit des „Kreiselns“ um die Blockbebauungen kaum eingeschränkt.

#### Verkehrsverlagerung durch die Baustelle am Knoten Bismarckstraße / Schlosstraße (Erneute Zählung nach Freigabe der Erzberger Allee)

Leistungsfähigkeitsberechnungen für den signalisierten Knoten Oppenhoffallee / Zollernstraße / Schlosstraße / Lothringerstraße zeigen, dass die gezählten Fahrzeugmengen grundsätzlich abgewickelt werden können. Beobachtungen zeigen jedoch auch, dass die Zu- und Abläufe des Knotens, insbesondere die Arme Zollernstraße und Oppenhoffallee, durch die Zunahme der Anzahl an Kfz stark belastet sind und zu Zeitverlusten führen. Dies betrifft auch den Busverkehr auf der Achse Oppenhoffallee / Zollernstraße.

#### **Bürgerinformation zur Umgestaltung der Bismarckstraße**

Aufgrund der diesjährigen Pandemie-Lage konnte die beantragte Bürgerveranstaltung zur Umgestaltung der Bismarckstraße nicht, wie sonst üblich, als Präsenzveranstaltung (mit einer zu erwartenden großen Teilnehmerzahl) durchgeführt werden. Die Verwaltung hat sich deshalb dazu entschieden die Bürgerinformation digital durchzuführen. Hierzu wurde in einem Zeitraum von drei Wochen (27.07.2020 bis 17.08.2020) eine Internetseite eingerichtet. Die Bürgerinnen und Bürger wurden per Hauswurfsendung über die Möglichkeit die Informationen als vertonte Präsentation herunterzuladen informiert. Alternativ stand die identische Präsentation auch mit ergänzenden textlichen Informationen zur Verfügung. Im gleichen Zeitraum wurden die Dokumente zudem im Foyer des Verwaltungsgebäudes Maschierdorfer ausgelegt. Den Bürgerinnen und Bürger wurden verschiedene Möglichkeiten der Beteiligung angeboten. So konnte ein Kurzfragebogen sowohl online digital als auch handschriftlich ausgefüllt werden. Weitere Hinweise und Anregung zur Umgestaltung der Bismarckstraße konnten per Mail oder über einen Briefkasten im Foyer des Verwaltungsgebäudes eingereicht werden. Über Möglichkeiten der Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger hat die Verwaltung eine Pressemitteilung veröffentlicht, in den sozialen Medien informiert sowie 1500 Wurfzettel in die Briefkästen der Anwohner\*innen der Bismarckstraße und den anliegenden Straßen verteilt.

#### Ergebnisse der Bürgerbeteiligung

Über einen Zeitraum von drei Wochen haben 877 Personen (871 online, 6 handschriftlich) den zur Verfügung gestellten Kurzfragebogen ausgefüllt und so ihr Feedback zur Planung der Umgestaltung der Bismarckstraße abgegeben. Zudem gingen 30 themenbezogene E-Mails bei der Verwaltung ein. Die Inhalte der textlichen Eingaben sind in **Anlage 3** zusammengefasst. Die Ergebnisse der Auswertung des Kurzfragebogens sind in **Anlage 4** aufgeführt und werden im Folgenden zusammenfassend erläutert:

#### **Herkunft und Nutzung**

18% der Teilnehmenden des Kurzfragebogens gaben an, dass sie in der Bismarckstraße wohnen. Etwa die Hälfte waren Anwohner einer anderen Straße im Frankenberger Viertel. Somit wurden 2/3

der Fragenbögen (also 587) von Bürger\*innen des Frankener Viertels („Bewohner FV“) ausgefüllt. 1/3 der Teilnehmenden waren dementsprechend keine direkten Anwohner\*innen („Auswärtige“). Etwa die Hälfte der Befragten gaben an, dass sie die Bismarckstraße mindestens mehrmals im Monat mit dem Pkw nutzen, wobei sich diese Gruppe der „Pkw-Nutzenden“ überwiegend aus Bewohnenden des Frankener Viertels zusammensetzt. 3/4 der teilnehmenden „Auswärtigen“ nutzen selten oder nie die Bismarckstraße mit dem Pkw.

Insgesamt fühlen sich nur 20% der Teilnehmenden beim Radfahren in Aachen generell sehr oder eher sicher. Bei der Gruppe der „Pkw-Nutzenden“ gaben dies über die Hälfte der Befragten an. Der Großteil (über 2/3) aller Befragten fühlt sich beim Radfahren in Aachen dementsprechend sehr oder eher unsicher („unsichere Radfahrende“).

Über 2/3 der Teilnehmenden (595) nutzen die Bismarckstraße mindestens mehrmals im Monat mit dem Fahrrad (und somit im Schnitt häufiger als mit dem Pkw), wobei in etwa die Hälfte angeben, dass sie sich dabei unsicher fühlen. Radfahrende, die sich in Aachen generell sicher auf dem Rad fühlen geben das zu 90% (bei 4% Enthaltungen) auch für das Radfahren auf der Bismarckstraße an. Da die Bismarckstraße häufig mit dem Rad genutzt wird und die Radfahrenden sich dabei eher unsicher fühlen, sind 2/3 der Befragten (576) der Meinung, dass das Vorhaben, die Bismarckstraße in eine Fahrradstraße umzuwandeln, richtig ist. Sehr hohe Werte zur generellen Zustimmung treten besonders in den Gruppen „Auswärtige“ und „unsichere Radfahrende“ auf. Bewohnende des Frankener Viertels sind zu 57% für die Einrichtung einer Fahrradstraße (bei 12% Enthaltungen). Die Anzahl der Gegner und Befürworter ist in der Gruppe der „Pkw-Nutzenden“ in etwa gleichverteilt. „Sichere Radfahrende“ sind eher gegen (50%, bei 16% Enthaltungen) die Einrichtung einer Fahrradstraße.

### **Bewertung der Gestaltungsvarianten**

Die überwiegende Zustimmung zur Einrichtung einer Fahrradstraße zeigt sich auch in der Wahl der Varianten in der Straßenraumgestaltung (vgl. **Anlage 4**): 80% der Teilnehmenden wählen eine der vorgeschlagenen drei Varianten, 4% wählen eine andere Variante, lediglich 16% lehnen die Einrichtung einer Fahrradstraße ab. Knapp die Hälfte der teilnehmenden Bewohnenden wählt eine Variante (V2 „Umbau Nebenanlage“ oder V3 „breite Fahrradstraße“), bei der die Aufenthaltsqualität in der Straße aufgewertet werden kann und hierfür Parkplätze entfallen müssten. Insgesamt wird die V3 „breite Fahrradstraße“ mit 16% am wenigsten häufig genannt. Die V1 „Umsetzung im Bestand“ mit Erhalt der Parkplätze (insgesamt 25% aller Nennungen) wird vor allem von „Pkw-Nutzenden“ und „sicheren Radfahrenden“ favorisiert. In der Gruppe „Bewohnende“ sind die V1 „Umsetzung im Bestand“ (32%) und V2 „Verbreiterung Nebenanlage“ (31%) in etwa gleichverteilt. Die V2 „Verbreiterung der Nebenanlage“ wird insbesondere in den Gruppen „Auswärtige“ und „unsichere Radfahrende“ (je ca. 50%) am häufigsten genannt. Sie stellt auch in der Gesamtbetrachtung die von den Bürgerinnen und Bürgern mit 40% aller Stimmen favorisierte Umgestaltungsvariante dar.

### **Bewertung der Möglichkeiten zur Reduzierung der Verkehrsmengen**

Die überwiegende Zustimmung der Befragten zur Umgestaltung der Bismarckstraße in eine Fahrradstraße spiegelt sich auch in dem Wunsch nach weniger Kfz-Verkehr in der Bismarckstraße wieder (vgl. **Anlage 4**). 69% der Befragten (bei 8% Enthaltungen) würden dies begrüßen. Dementsprechend wählen auch 2/3 der Befragten eine der vier zur Auswahl stehenden Möglichkeiten

zur Reduzierung des Kfz-Durchgangsverkehrs. Lediglich die Gruppen der „Pkw-Nutzenden“ und der „sicheren Radfahrenden“ sehen mehrheitlich keine Notwendigkeit einer Veränderung. Ein klarer Favorit der Befragten hinsichtlich der zur Auswahl stehenden Möglichkeiten der Einschränkungen für den Kfz-Verkehr kann nicht identifiziert werden. Die Möglichkeit 2 „Netzeinschränkung Viktoriaallee“ wird mit 9% am wenigsten häufig genannt. Die Möglichkeiten 3 „Netzdurchtrennung Viktoriaallee“ und 1 „Sperrung Neumarkt“ werden mit 14% bzw. 16% etwas stärker favorisiert. Mit 27% stellt die Möglichkeit 4 „Sperrung am Frankenberger Park“ die am häufigsten genannte Möglichkeit zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs in der Bismarckstraße dar.

### **Zusammenfassung und Einschätzung der Verwaltung**

Die Planung der Verwaltung sowie der Beschluss des Mobilitätsausschusses, dass die Bismarckstraße in eine Fahrradstraße (mit Kfz-Freigabe) umgewandelt werden soll, wird entsprechend den Ergebnissen der Bürgerinformation von Bürgerinnen und Bürgern überwiegend unterstützt. Für die Straßenraumgestaltung der zukünftigen Fahrradstraße werden drei Varianten diskutiert, die alle eine sehr komfortable (ausreichend breite, rot eingefärbte) Radinfrastruktur darstellen und den Ansprüchen an eine Radhauptverbindung genügen.

Die V3 „breite Fahrradstraße“ kann überwiegend ohne Umbau der Nebenanlagen erfolgen und erreicht durch die Neuordnung der Schrägparkstände in Längsparkstände ein höheres Sicherheitsniveau für Radfahrende. Allerdings bietet die V3 „breite Fahrradstraße“ nur eingeschränkte Möglichkeiten für eine Aufwertung des Seitenraums hinsichtlich Aufenthaltsqualität, Fahrradparken, Begrünung und Außengastronomie. In Zusammenhang mit den negativen Auswirkungen auf die Kfz-Parkplatzbilanz dieser Variante, wird die V3 „breite Fahrradstraße“ auch von den an der Bürgerinformation teilnehmenden Bürgerinnen und Bürgern am wenigsten bevorzugt.

In V2 „Verbreiterung Nebenanlage“ kann durch die Umwandlung der Schrägparkstände in Längsparkstände, identisch zu V3, ein höheres Sicherheitsniveau für die Radfahrenden erzielt werden. Durch die dadurch mögliche Verbreiterung der Nebenanlagen wird Raum für Außengastronomie, Stadtmöblierung und Begrünung geschaffen. Neben der Funktion einer Hauptachse für den nichtmotorisierten Individualverkehr, kann sich die Bismarckstraße hierdurch zu einem hochqualitativen Stadtraum mit hoher Aufenthaltsqualität entwickeln. Die Bürgerinformation zeigt, dass dies von einem Großteil der Bürgerinnen und Bürger gewünscht wird. Auf Grundlage dessen empfiehlt die Verwaltung entsprechend der Ausführungen in der Vorlage FB 61/1369/WP17 die Umgestaltung der Bismarckstraße entsprechend der Straßenraumgestaltung in V2 „Verbreiterung der Nebenanlage“.

Zur Reduktion des bekannten hohen Parkdrucks in der Bewohnerparkzone V sollen Möglichkeiten zur Schaffung alternativer Parkangebote für die Anwohner der Bewohnerparkzone weiterverfolgt werden. Die Reduzierung der Kfz-Mengen in der Bismarckstraße ist notwendig, um den Zielvorstellungen der Einrichtung einer Fahrradstraße entsprechen zu können. Nur bei einer deutlichen Minderung der Kfz-Mengen kann eine attraktive Fahrradstraße eingerichtet werden, die als Teil der Rad-Vorrang-Routen Brand und Eilendorf bisherige Kfz-Nutzer zum Umstieg auf das Fahrrad bewegen kann. Eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs entspricht auch (überwiegend) dem Wunsch der Teilnehmenden der Bürgerinformation. Die Abfrage nach der bevorzugten Möglichkeit der Kfz-Reduktion führte zu einem multioptionalen Ergebnis ohne klar favorisierte Variante.

Um eine effektive Unterbindung des Kfz-Durchgangsverkehrs zu erreichen, empfiehlt die Verwaltung entsprechend der Ausführungen in der Vorlage FB 61/1369/WP17, die Bismarckstraße am Neumarkt für den Kfz-Verkehr zu sperren sowie ein Kfz-Einfahrverbot in die Fahrradstraße Schlossstraße aus Richtung Zollernstraße (Möglichkeit 1) einzurichten. Dadurch können im Gegensatz zu einem Kfz-Einfahrverbot in die Bismarckstraße am Knoten Viktoriaallee in stadteinwärtiger Fahrtrichtung (Möglichkeit 2) höhere Kfz-verkehrsreduzierende Effekte erzielt werden, wodurch die Einrichtung einer Fahrradstraße möglich wird. Eine Kfz-Sperrung am Neumarkt könnte zudem städtebaulich zur Stärkung bzw. Ausweitung der Funktion des Neumarktes beitragen.

Die von den Bürgerinnen und Bürgern am häufigsten genannte Möglichkeit 4 der Sperrung der Bismarckstraße in Höhe des Frankenberger Parks sowie eine komplette Unterbrechung der Verkehrsbeziehung für Kfz in Höhe der Viktoriaallee (Möglichkeit 3) bewirken eine hohe verkehrsberuhigende Wirkung im südlichen Frankenberger Viertel und eine Unterbindung des Schleichverkehrs. Eine städtebauliche Stärkung des Frankenberger Parks respektive des Grünzuges Viktoriaallee sind bei diesen Möglichkeiten denkbar. Allerdings sind kleinräumige Verkehrsbeziehungen innerhalb des Viertels insbesondere auch für Parkplatzsuchende zum Teil mit sehr großen Umwegen verbunden. Zudem sind durch diese Varianten die im Vergleich höchsten Auswirkungen auf die umliegenden Straßen zu erwarten. Insbesondere betrifft dies die bereits stark belastete Kfz-Hauptverkehrsstraße Oppenhoffallee, die wie Vergleichszählungen und Beobachtungen während der Baustellensituation in der Bismarckstraße zeigten, hochbelastet ist, was auch mit Verlustzeiten für den ÖPNV einhergeht.

### **Weiteres Vorgehen**

Auf Grundlage der vorgestellten Ergebnisse und Empfehlungen sowie der politischen Diskussion wird die Verwaltung die Planung weiter ausarbeiten und den Planungsbeschluss einholen.

### **Anlage/n:**

Anlage 1: Varianten der Straßenraumgestaltung

Anlage 2: Möglichkeiten der Kfz-Reduzierung

Anlage 3: Zusammenfassung der textlichen Eingaben der Bürgerinformation

Anlage 4: Auswertung des Kurzfragebogens der Bürgerinformation