

## **Protokollauszug**

### **Sitzung des Mobilitätsausschusses und des AVV Beirats vom 13.03.2025**

---

**Zu Ö 14 Umgestaltung des Knotens Vaalser Straße / Amsterdamer Ring / Halifaxstraße zur Verbesserung der Radverkehrssicherheit und barrierefreier Ausbau der Haltestelle „Venskyhäuschen“ (Planungsbeschluss)  
geändert beschlossen  
FB 68/0146/WP18**

Herr Müller fasst dem Gremium noch einmal kurz den Anlass und die bisherige politische Beratungshistorie des Themas zusammen.

Ziel sei es, Knotenpunkte sicher und radgerecht nach dem niederländischen Modell umzubauen und dabei alle funktionalen Bedürfnisse zu berücksichtigen. Das habe die Verwaltung auf angemessene Art getan und in Folge dessen drei Varianten für die Politik erarbeitet.

Herr Rohbock präsentiert dem Gremium verschiedene Simulationen des Verkehrsflusses.

Herr Nositschka erkundigt sich, ob der Bus in dem Bereich der zweispurigen Straße halte und wie das ganze mit einem Buskap aussehe.

In der Simulation sei die Situation der Haltestelle Venskyhäuschen mit Buskap gezeigt worden, erläutert Herr Müller.

Frau Driessen gibt an, dass die ASEAG glücklich wäre über eine Haltestelle mit Buskap. Interessant sei auch eine Simulation des Verkehrsflusses ohne Buskap. Die Fahrradlenkung im Bereich der Rechtsabbieger ohne Buskap sähe die ASEAG kritisch.

Herr van den Hurk spricht sein Lob für die Simulation aus. Da man die Kreuzung sowieso instandsetzen müsse, könne man sich auch direkt die Haltestellensituation angucken. Er für seinen Teil sei froh, dass das Thema angegangen werde. Der Ball liege nach dem Radentscheid bei der Verwaltung und der Politik. Wo, wenn nicht an dieser Kreuzung, könne man damit anfangen. Wenn man schon umbau, dann auch richtig, weswegen er die Variante zwei in Kombination mit dem geänderten Beschlussvorschlag der Fraktionen Grüne, Linke, Zukunft und SPD favorisiere.

Herr Lindemann verweist darauf, dass man an dieser Stelle einen Versatz im Außenring habe. Der Außenring sei aber in jedem Fall leistungsfähig zu halten. Da der Hauptverkehr an dieser Kreuzung rechtsab fahre, müsse man sich diese Stelle auch besonders angucken. Er finde den Vorschlag der Verwaltung mit einer Bushaltestelle im Seitenraum gut, auch wenn er die Argumentation der ASEAG verstehe, entschärfe diese Variante doch eine Unfallstelle. In Bezug auf den Radentscheid könne er den geplanten Umbau des Knotens Bastei unstrittig nachvollziehen. Der Umbau dieses Knotenpunktes hingegen sei aus seiner Sicht nicht notwendig für den Radverkehr. Dieser habe bereits eine eigene Ampel und sei somit radentscheidskonform. Andere Kreuzungen seien hier wichtiger und man müsse vor allem auch die Kosten im Blick halten.  
Er halte die kostengünstigste Alternative für ausreichend.

Es habe schon seinen Sinn, dass es keine freien Rechtsabbieger mehr gebe, so Herr Nositschka. Man müsse die Situation an der Kreuzung deutlich sicherer machen und daher freue er sich über den gemeinsamen Beschlussvorschlag. Es gebe derzeit noch offene Fragen zum Verhältnis Fußgänger und Radverkehr. Da auch die ASEAG für die Einführung eines Buskaps sei, sei der Punkt 2 des erweiterten Beschlusses besonders wichtig.

Dank an die Verwaltung kommt auch von Ratsherrn Fischer für die Simulation. Es sei richtig gewesen, die Zahlen bzw Simulationen des Worstcases zu zeigen. Man dürfe indes nicht vergessen, dass der Anlass des Ganzen die Sanierung dieses von allen stark frequentierten Knotens sei. Die Zahlen in der Simulation seien nur auf Grund ihrer Parameter- aus dem Jahr 2019 und morgens im Winter erhoben, etwas irreführend. Man müsse als Verkehrsteilnehmer die Wahl haben, welches Verkehrsmittel man wähle und es dürfe nicht am Sicherheitsempfinden scheitern. Hier handle es sich um eine starke Achse, man wolle also ausdrücklich nicht nur den Radverkehr beachten, sondern das niederländische Modell wegen des hohen Verkehrsaufkommens für alle umsetzen.

Ratsherr Blum merkt an, dass solch ein verkehrsreicher Knoten eine Verbesserung für alle Verkehrsteilnehmer bedeuten müsse. Derzeit sei der weit überwiegende Anteil KFZ Verkehr und werde es seiner Vermutung nach auch bleiben, da die Menschen oftmals gute Gründe hätten, das Auto zu nutzen.

Die Errichtung eines Buskaps behindere da nur alles weitere und verursache Staus. Allerdings habe er natürlich auch Verständnis für die Belange der ASEAG. Er könne sich allenfalls mit der Variante 1 abfinden und werde der Variante 2 nicht zustimmen.

Herr Lindemann nimmt Bezug auf die Argumentation von Herrn Nositschka und ordnet ein, dass der Begriff des freien Rechtsabbiegers bedeute, dass dieser nicht signalisiert sei. Dies sei hier jedoch nicht der Fall. Zudem sehe er den Vorteil für Radverkehr und Fußgänger nicht, wenn die Verkehrsinsel entfalle.

Man wolle den KFZ Verkehr nicht reduzieren, so Ratsherr Fischer. Man wolle Sicherheit für alle. Und dies bedeute nun einmal in nahezu allen Fällen Veränderung. Alle Befürchtungen bezüglich möglicher Beeinträchtigungen hätte die Simulation widerlegt. Auch er verweist noch einmal auf den zweiten Punkt der Beschlussergänzung. Des Weiteren gehe es im Straßenverkehr um ein Miteinander und nicht wie in einer Demokratie um die Macht der meisten.

Frau Strack äußert ihren Unmut über die nicht rechtzeitige Vorstellung in der Kommission Barrierefreies Bauen. Inhaltlich bevorzuge sie die Variante 2. Sie bietet einen gemeinsamen Termin mit ASEAG und Verwaltung an und betont die Wichtigkeit eines Leitsystems.

Ratsfrau Breuer merkt an, dass das Vorgehen für sie so nicht in Ordnung sei. Im Verkehr gehe es um ein Miteinander.

Herr Müller betont, dass es sich bei den vorgestellten Zahlen um eine Worstcase Betrachtung handle und nicht um einen Dauerzustand. Es gebe noch mehr Simulationen und er könne dem Ausschuss versichern, egal welche Variante man teste, es funktioniere. Die Rechtsabbieger seien indes nicht der stärkste Verkehrsstrom, aber auch dort sei man überzeugt, dass man alle Ströme gehandelt bekomme.

Die formulierten Detailaufträge nehme man gerne mit.

#### **Beschluss:**

1. Der Mobilitätsausschuss fasst auf Grundlage der vorliegenden Planungen den Planungsbeschluss für Variante 2 und beauftragt die Verwaltung mit der Erarbeitung der Ausführungsplanung.
2. Der Mobilitätsausschuss beauftragt die Verwaltung mit der weiteren Prüfung eines Haltestellenkaps an der stadteinwärtigen Bushaltestelle Venskyhäuschen hinsichtlich der verkehrlichen Leistungsfähigkeit der Kreuzungen. Es sollen die Reisezeitverluste gegenüber dem IST-Zustand für alle Verkehrsarten untersucht werden. Auf dieser Grundlage wird die Planung der Bushaltestellen zuständigen Gremien erneut zur Beschlussfassung vorgelegt.
3. Der Mobilitätsausschuss beauftragt die Verwaltung mit der Beantragung von Fördermitteln für den Umbau der Kreuzung.

#### **Abstimmungsergebnis:**

Mehrheitlich, 5 Gegenstimmen