

## Erläuterungsbericht zur Trassenfindung Niehler Gürtel

### Planungsabschnitte

Um eine durchgängige Befahrbarkeit vom Stadtbezirk Ehrenfeld bis zum Stadtbezirk Mülheim zu erreichen, hat die Verwaltung den Planungsraum von der Geldernstraße zur Merheimer Straße und den Bereich der Mülheimer Brücke erweitert.

Der gesamte Planungsraum lässt sich nunmehr in 5 Teilabschnitte gliedern, die jeweils unterschiedliche Planungsanforderungen stellen.

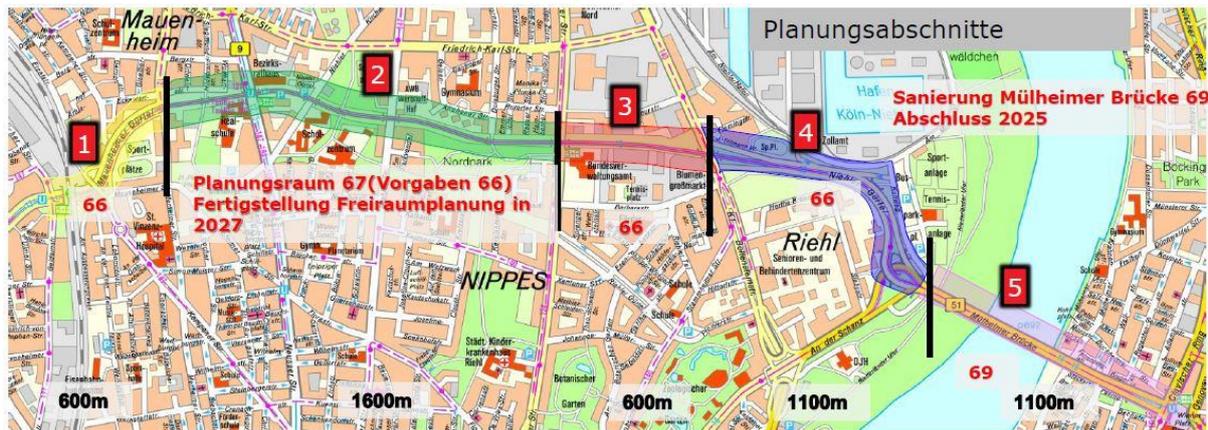
Der **erste Abschnitt** erstreckt sich von der **Geldernstraße bis zur Merheimer Straße**. Die hier bestehende Verkehrsinfrastruktur (jeweils zwei Kfz-Fahrspuren je Richtung) muss hinsichtlich der Ansprüche des Fahrradverkehrs umgeplant und optimiert werden.

Der **zweite Abschnitt** umfasst den Bereich von der **Merheimer Straße bis zur Amsterdamer Straße/Nordpark**. Hier hat das Büro WEST 8 eine Machbarkeitsuntersuchung für die Ausgestaltung des Planbereichs als Grün- und Freiraum erstellt, die auch eine Radverkehrsverbindung berücksichtigt. Diesem Raum gilt in erster Linie die Aufmerksamkeit der Bürgerbeteiligung zur Freiraumgestaltung. Die entstehende Parklandschaft soll entsprechend des vorliegenden Ratsbeschlusses im Rahmen eines bürgerschaftlichen Beteiligungsverfahrens weiter entwickelt werden. Die Verkehrsplanung wird hier eine Trassenführung für die Radverkehrsanlage in Radschnellwegequalität entwickeln, die dann in die weitere Freiraumplanung eingearbeitet wird. Vorschläge für die Trassenführung und Gestaltung des Querschnittes der Radverkehrsanlage werden dabei mit der Grünraumplanung abgestimmt und der Politik zur Abstimmung vorgelegt.

Im **dritten Abschnitt** zwischen dem **Nordpark und der Boltensternstraße** verläuft die bestehende KVB-Trasse in Dammlage. Parallel dazu sind sowohl auf der Nord- als auch auf der Südseite ausreichende Flächen für die Einrichtung einer Radschnellwegeverbindung vorhanden. Hier ist zu entscheiden, ob die Radverkehrsführung auf der Nord- und/ oder auf der Südseite verlaufen soll.

Der **vierte Abschnitt** von der **Boltensternstraße bis zur Mülheimer Brücke** weist heute jeweils 2 Kfz-Fahrspuren pro Richtung aus. Aufgrund der bestehenden Verkehrsbelastungen ist jedoch eine Kfz-Fahrspur je Richtung ausreichend. Auch hier ist vorab zu klären, ob die Radverkehrsverbindung auf der Nord und/ oder auf der Südseite der KVB-Trasse geplant werden soll.

Der **fünfte Abschnitt** erstreckt sich über die **Mülheimer Brücke bis zum Clevischen/Bergischen Ring** in Mülheim. Mit Abschluss der Brückensanierung soll auch hier eine Optimierung für den Radverkehr erfolgen.



- Abschnitt 1: Geldernstraße bis Merheimer Straße
- Abschnitt 2: Merheimer Straße bis Amsterdamer Straße/Nordpark
- Abschnitt 3: Amsterdamer Straße/Nordpark bis Boltensternstraße
- Abschnitt 4: Boltensternstraße bis zur Mülheimer Brücke
- Abschnitt 5: Mülheimer Brücke bis Clevischer Ring

Abbildung 1 Planungsräume

## Planungsabschnitte 1 und 5

Für den Planungsabschnitt 1 werden noch Verkehrsuntersuchungen an den Knoten Geldernstraße/Gürtel und Merheimer Straße Gürtel durchgeführt. Liegen die Ergebnisse vor, kann entschieden werden, in welchem Maß die Knoten umgebaut und hinsichtlich der Anforderungen des Radverkehrs angepasst werden können. Ziel ist der Abbau freilaufender Rechtsabbieger sowie ggf. eine Umnutzung einer Kfz-Fahrspur für den Radverkehr auf dem Gürtel zwischen den genannten Knoten.

Im Planungsabschnitt 5 erfolgt derzeit die Sanierung der Mülheimer Brücke. Auch hier sind vertiefende Verkehrsuntersuchungen erforderlich, um Möglichkeiten einer Verbesserung der Situation für den Fahrradverkehr aufzeichnen zu können.

Die Entscheidung welche planerischen Maßnahmen in den Planungsabschnitten 1 und 5 umgesetzt werden, insbesondere Aussagen zur Lage der Radverkehrsverbindungen (Nord und/oder Süd) haben nur marginale Auswirkungen auf die angrenzenden Planungsabschnitte. Die Entscheidung, in welcher Lage die Radverkehrsführung eingerichtet wird, ist nach Abschluss oben genannter Untersuchungen zu einem späteren Zeitpunkt zu treffen.

In jedem Fall werden für alle Planungen für das weitere Vorgehen in diesen Abschnitten jeweilige Beschlussvorlagen erstellt und den zuständigen politischen Gremien zur Beschlussfassung vorgelegt. Dies gilt z.B. für den Anschluss an den Clevischen Ring oder die Anbindung an die rheinbegleitende Radverkehrsinfrastruktur im Planungsabschnitt 5.

## Planungsabschnitte 2, 3 und 4

In den Planungsabschnitten 2, 3 und 4 stellt sich ein anderer Sachverhalt dar. Der Planungsabschnitt 2 umfasst den Raum indem laut Ratsbeschluss eine Parklandschaft entstehen soll. Die Planungen hierzu sollen in einem Wettbewerbsverfahren an ein externes Planungsbüro vergeben werden. Die Planung der Radverkehrsverbindung wird als Vorgabe in dieses Verfahren eingebracht. Hierzu bedarf es der Festlegung einer Trassenalge in diesem Abschnitt. Weiterhin soll der Prüfauftrag, ob die Radverkehrsverbindung in den Abschnitten 3 und 4 auf der Nord und /oder der Südseite der KVB-Trasse geschaffen werden kann, abgearbeitet und

ein entsprechender politischer Beschluss herbeigeführt werden. Für die Abschnitte 2, 3 und 4 sind deshalb Grundsatzentscheidungen für die jeweilige Trassenlage für die weitere Planung erforderlich.

Im Folgenden werden die unterschiedlichen Trassenführungen für den Fahrradverkehr in den Planungsabschnitten 2, 3 und 4 kurz erläutert.

Auch hier werden für alle weiteren Planungen in den einzelnen Abschnitten jeweilige Beschlussvorlagen erstellt und den politischen Gremien zur Beschlussfassung vorgelegt. Mit dieser Vorlage soll nur die Trassenlage in den betroffenen Abschnitten 2, 3 und 4 geklärt werden, damit darauf aufbauend die weiteren Planungen konkretisiert werden können.

### **Planungsraum 2-Südseite:**

Um den Eingriff in den Planungsraum so gering wie möglich zu halten und somit den Gestaltungsspielraum für die Grün- und Freiraumplanung möglich wenig einzuschränken soll die Trasse der Radverkehrsanlage in Randlage geführt werden. Dies gilt für die Südlage oder auch für eine Nordlage.

Im Abschnitt zwischen der Merheimer Straße und der Neusser Straße verläuft die Trasse deshalb unmittelbar parallel zu der Kleigartenanlage, bzw. zum Grundstück der Realschule. An der Neusser Straße ist eine Querungsstelle vorgesehen. Im weiteren Verlauf bis zum Niehler Kirchweg wird die Lage der heutigen Führung südlich des Parkplatzes am Bezirksrathaus aufgenommen. Zwischen Niehler Kirchweg und Niehler Straße soll die Führung aus den bereits genannten Gründen ebenfalls in Randlage geführt werden. Nach Querung der Niehler Straße verläuft die Trasse zunächst parallel entlang des Erschließungsweges zur Bebauung des Parkveedels. Sie wird dann durch den Nordpark bis zur Amsterdamer Straße geführt. Über ein Rampenbauwerk erfolgt dann die Anbindung der Dammlage im Abschnitt 3.

### **Planungsraum 2-Nordlage:**

Zwischen der Merheimer Straße und der Neusser Straße verläuft die Trasse parallel zur Eckewartstraße, quert die Neusser Straße und wird entlang des Bezirksrathauses bis zum Niehler Kirchweg geführt. Die Trassenführung berührt die Parkplätze westlich der Neusser Straße, die Bushaltestelle und die Erschließungsstraße der Parkplätze am Bezirksrathaus. Zwischen Niehler Kirchweg und Niehler Straße liegt die Trasse in nördlicher Randlage. Nach Querung der Niehler Straße erfolgt die Fortführung bis an das notwendige Rampenbauwerk zur Erschließung der Dammlage im Abschnitt 3. Eine Verlagerung des Wertstoffzentrums östlich der Niehler Straße ist erforderlich.

Im Bereich der Niehler Straße muss sowohl bei der Nord- wie auch bei der Südlage eine hier geplante Stadtbahnhaltestelle berücksichtigt werden. Die hier heute vorhandene Lagerfläche des Wertstoffzentrums muss in allen Fällen der Stadtbahnhaltestelle weichen.

### **Bewertung Planungsraum 2:**

Zwischen der Merheimer Straße und dem Niehler Kirchweg ist für die Umsetzung einer Nordlage ein deutlich höherer Planungsaufwand erforderlich. So müssen insbesondere die Bereiche vor dem Novesiagebäude und dem Bezirksrathaus planerisch angepasst werden. Zeitlich ist dies deutlich längerfristig anzusehen als die Südlage. Die Qualität der nördlichen Führung ist nicht höher zu bewerten, als die südliche Führung, bedarf dafür allerdings einen deutliche höheren Planungs- und Abstimmungsaufwand. Bei der Nordlage muss im Bereich des Bezirksrathauses der Fussverkehr von der Hochbahn zur Bushaltestelle, bzw. zum Bezirksrathaus und der VHS beachtet werden. Gleiches gilt für den Bereich des Parkplatzes. Auch hier sind Fussgängerverkehre mit Ziel Bezirksrathaus und VHS zu beachten. Unter

dem Aspekt der schnelleren und weniger aufwändigen Realisierung ist die südliche Lage der Radverkehrsverbindung weiterhin zu bevorzugen.

In dem Abschnitt von der Merheimer Straße bis zum Niehler Kirchweg ist aus Sicht der Verwaltung die Südlage zu bevorzugen.

Weitere Konfliktpunkte entstehen am Wertstoffhof an der Niehler Straße und im Nordpark. Bei einer Führung in Nordlage muss der Wertstoffhof (Niehler Straße Ost) zwingend verlagert werden. In der Südlage wäre eine Realisierung bei Erhalt des Wertstoffhofes denkbar. Allerdings erfolgt ein Eingriff in das Grundstück des Wertstoffhofes. Aus diesem Grund soll die Südlage vom Niehler Kirchweg bis zum Parkveedel weiter geführt werden.

Eine Führung der Radverkehrsverbindung durch den Nordpark kann zu Konflikten mit den Nutzern und Nutzerinnen des Nordparks führen, da nicht auszuschließen ist, dass Zufußgehende den Radweg nutzen.

Weiterhin ist auf der Südseite ein größerer Eingriff in den Naturraum von Nöten (Baumbestand, Wurzelwerk, Versiegelung). Auf der Nordseite ist in diesem Bereich der Baumbestand weiter abgesetzt. Der Eingriff damit geringer. Außerdem wird die nördlich gelegene Wohnbebauung besser angebunden.

Aus diesem Grund soll die Verbindung östlich des Parkveedels in die Nordlage geführt werden und dort weiter in Richtung Dammlage des Abschnittes 3.

### **Planungsraum 3-Südseite:**

In diesem Abschnitt ist parallel zur KVB-Gleistrasse ausreichend Raum vorhanden, die geplante Radverkehrsanlage zu realisieren. Auf dem Brückenbauwerk Amsterdamer Straße muss die heute vorhandene Basketballanlage verlagert werden. Eine Fußwegeverbindung ist möglich, allerdings ist die Anbindung zur Boltensternstraße problematisch. Ggf. kann diese im Zusammenhang mit der an der Boltensternstraße geplanten Stadtbahnhaltestelle ermöglicht werden. Zur KVB Trasse hin muss eine Zaunanlage errichtet werden.

Ein Anschluss an die vorhandene Radverkehrsinfrastruktur erfolgt an der Amsterdamer Straße, allerdings nur auf der westlichen Seite. Die baulichen Gegebenheiten lassen dies auf der östlichen Seite nicht zu. Somit muss der Radverkehr mit Ziel stadtauswärts die Amsterdamer Straße queren. Möglicherweise kann im Rahmen der beabsichtigten Umplanungen auf dem Grundstück des Bundesverwaltungsamtes ein Anschluss auf der östlichen Seite realisiert werden, allerdings eher langfristig. Auch kann ein Anschluss zur Barbarastraße hergestellt werden. Die ehemalige Straßenplanung hat die hierfür erforderlichen Flächen reserviert.

Westlich der Amsterdamer Straße wird dann die Dammlage verlassen. Die Trasse mündet dann über eine Rampe in den Nordpark. Der Nordpark ist sehr attraktiv und Ziel vieler Erholungssuchender. Aufgrund des Besucheraufkommens kann es zu Konflikten mit dem Radverkehr kommen, da nicht sichergestellt ist, dass Fußgänger auch die Radverkehrsanlage nutzen. Vom Amt für Grünflächen wird eine Führung des Radverkehrs durch den Nordpark abgelehnt.

### **Planungsraum 3-Nordseite:**

Über das Brückenbauwerk Boltensternstraße wird die Radverkehrstrasse Richtung Nippes geführt. Auch hier ist neben der KVB-Trasse ausreichend Platz für eine Radverkehrsanlage, ebenso kann ein Fußweg von der Boltensternstraße in westliche Richtung berücksichtigt werden. Zur KVB-Trasse hin ist eine Zaunanlage zu errichten. Sowohl in der Nord, wie auch in der Südlage ist die geplante Stadtbahnhaltestelle am Brückenbauwerk Boltensternstraße zu berücksichtigen.

Der Anschluss an die Radwege entlang der Amsterdamer Straße erfolgt sowohl auf der Westseite wie auf der Ostseite, sodass eine Anbindung stadteinwärts und stadtauswärts ohne Querung der Amsterdamer Straße möglich ist.

Westlich der Amsterdamer Straße wird die Dammlage verlassen. Hier muss eine Rampenanlage errichtet werden. Dabei muss die Urban Gardening Anlage und ein kleiner Spielplatz berücksichtigt werden. Ggf. sind hier kleinere Anpassungen erforderlich.

### **Bewertung Planungsraum 3:**

Im Planungsraum 3 erlaubt nur die Nordlage einen Anschluss der Radschnellverbindung auf beiden Seiten der Amsterdamer Straße. Bei der Südlage ist nur ein einseitiger Anschluss (im Westen) möglich, da das Grundstück des Bundesverwaltungsamtes hier an die Trasse anschließt, die für eine Anbindung notwendigen Flächen möglicherweise nur längerfristig zur Verfügung stehen wird.

Gleiches gilt für den Anschluss an der Boltensternstraße. Auch hier ist eine beidseitige Anbindung nur bei der Nordlage möglich. Die vorhandenen baulichen Gegebenheiten lassen eine Anbindung bei der Südlage auf der Westseite der Boltensternstraße nicht zu.

### **Planungsraum 4-Südseite:**

Auf dem Niehler Gürtel stehen dem Kfz-Verkehr zwischen der Mülheimer Brücke und der Boltensternstraße auf der Südseite in Fahrtrichtung Mülheim zwei Fahrspuren zur Verfügung. Die Kfz-Verkehrsbelastungen in diesem Abschnitt lassen es zu, auf eine Kfz-Spur zu verzichten und stattdessen eine Kfz-Spur dem Radverkehr zu Verfügung zu stellen. Der Radverkehr kann hier im Zweirichtungsverkehr geführt werden. Eine bauliche Trennung von Kfz-Spur und Radspur ist erforderlich.

Von der Mülheimer Brücke kommend (und Gegenrichtung) quert der Radverkehr zunächst die Straße „Auf der Schanz“. An dieser Querungsstelle ist die Einrichtung einer Lichtsignalanlage erforderlich, um eine gefahrlose Kreuzung zu ermöglichen. Die Kfz-Verkehrsstärken von Süden kommend (An der Schanz) sind zu hoch, um hier unsignalisiert und ungeschützt zu queren. Eine erste Leistungsfähigkeitseinschätzung weist nach, dass es zu keinen nennenswerten Einschränkungen des Kfz-Verkehrs kommen wird.

Im weiteren Verlauf wird die südliche Fahrspur dem Radverkehr gewidmet. Die nördliche, der KVB-Trasse zugewandte Spur verbleibt für den Kfz-Verkehr. So wird der bestehende Verkehrsraum bis zur Boltensternstraße umgenutzt. Über die hier vorhandene Rampe erfolgt dann der Anschluss an die Boltensternstraße. An der heute zweispurigen Rampe wird ebenfalls eine Fahrspur für den Radverkehr umgenutzt.

Soll die Radverkehrsverbindung in der Südlage in Richtung Nippes weiter verlängert werden, so muss diese die Kfz-Fahrspur queren. Hier wäre vor Rampenbeginn (Dammlage) die Installation einer Lichtsignalanlage vorstellbar. Bei dieser Lösung liegt der Haltebereich (und auch die Anfahrzone) des Kfz-Verkehrs vor der Lichtsignalanlage in einer Steigungsstrecke. Vor dem Hintergrund einer relativ hohen Lkw-Belastung hat dies Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit. Alternativ kommt eine planfreie Querung durch Schaffung eines Brückenbauwerks infrage. Dies ist allerdings sehr zeitaufwändig und kostenintensiv.

Bei der Südlage erfolgen Anschlüsse an die bestehende Radverkehrsinfrastruktur an der Boltensternstraße und an „An der Schanz“. Die Boltensternstraße kann jedoch nur auf der östlichen Seite angebunden werden. Auf der westlichen Seite ist diese aufgrund der baulichen Gegebenheiten nicht möglich. Somit erfolgt eine direkte Anbindung nur in Richtung stadtauswärts, stadteinwärts muss die Boltensternstraße gequert werden.

#### **Planungsraum 4- Nordseite:**

Auf der Nordseite stehen dem Kfz-Verkehr ebenso wie auf der Südseite 2 Fahrspuren zur Verfügung. Auch hier erfordert die Verkehrsbelastung nicht zwingend eine Zweispurigkeit, sodass hier ebenfalls eine Kfz-Fahrspur für den Radverkehr umgewidmet werden kann. Der Radverkehr kann im Zweirichtungsverkehr geführt werden, baulich abgetrennt vom Kfz-Verkehr. Von der Mülheimer Brücke kommend wird der Radverkehr auf diese separate Spur geführt. Eine Querung des Kfz-Verkehrs erfolgt nicht. Im Bereich der Rampe zum Kuhweg muss eine bauliche Anpassung erfolgen, da hier ein Engpass besteht. Hier sind weiterhin zwei Fahrspuren erforderlich, eine in Richtung Gürtel, die andere in Richtung An der Schanz. Um eine ausreichende Breite für die Radverkehrsinfrastruktur zu erhalten ist deshalb eine bauliche Erweiterung notwendig.

Im weiteren Verlauf in Richtung Boltensternstraße erfolgt dann ein Spurwechsel. Die Radverkehrstrasse wird dann zur KVB-Trasse hin verlegt. Der Spurwechsel erfolgt im Schutz einer Lichtsignalanlage, nach einer Leistungsfähigkeitsabschätzung ist dies ohne nennenswerte Einschränkung für den Kfz-Verkehr möglich. Durch diesen Spurwechsel werden Konflikte mit dem Kfz-Verkehr vermieden, die sonst ab der Kfz- Zufahrt vom Kuhweg zum Gürtel entstanden wären. So kann der Radverkehr konfliktfrei bis zur Boltensternstraße geführt werden. Die Weiterführung in Richtung Nippes ist ebenfalls konfliktfrei über die vorhandene Brücke möglich. Es erfolgt keine weitere Querung mit dem Kfz-Verkehr.

Anschlüsse an die bestehende Radverkehrsinfrastruktur sind unmittelbar an der Mülheimer Brücke zum Kuhweg vorhanden. Die Boltensternstraße kann auf der östlichen Seite über die vorhandene Rampe angebunden werden. Auf der Westseite ist der Bau einer weiteren Anschlußrampe möglich, sodass eine direkte Anbindung stadteinwärts und stadtauswärts an die Boltensternstraße erfolgen kann.

Eine zusätzliche Rampe kann eine Anbindung an den vorhandenen Radweg vom Kuhweg zur Boltensternstraße ermöglichen.

#### **Bewertung Planungsraum 4:**

Da im Planungsraum 3 die Nordlage gewählt wurde, ist die Weiterführung in der Nordlage in diesem Abschnitt zwingend, um eine durchgehende Verbindung zu schaffen. Allerdings schlägt die Verwaltung hier auch eine Verbindung auf der Südlage vor. Da auf der Mülheimer Brücke der Radverkehr auf beiden Seiten geführt werden soll, würde der Verzicht auf die Südlage dazu führen, dass der Radverkehr von der Mülheimer Brücke kommend nur bis zur Straße „An der Schanz“ geführt wird und dort an die vorhandene Radverkehrsinfrastruktur angebunden werden muss. Verkehre in Richtung Mülheim könnten dann auch nur von dieser bestehenden Radverkehrsinfrastruktur einfließen. Gegenüber dem heutigen Zustand wird dies keine Verbesserung darstellen. Ein deutlich höherer Verkehrswert wird erreicht, wenn die Radverkehrsverbindung in der Südlage bis zur Boltensternstraße geführt wird und dort an die vorhandene Radverkehrsinfrastruktur angebunden wird.

#### **Anbindung an den rheinbegleitenden Radweg**

Unabhängig von den bisherigen Überlegungen zur Planung der Radschnellwegverbindung im Verlauf des Niehler Gürtels muss eine Planung erstellt werden, um die Anbindung an den rheinbegleitenden Radweg zu verbessern.

Abbildungen als Anlage 3 bis 6