

Mitteilung

öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	15.02.2022
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	27.01.2022

Umsetzung von Radfahrstreifen auf der Neuköllner Straße und Tel-Aviv-Straße (südliche Fahrtrichtung) gemäß AN/2374/2021

Im Juni 2016 ist das Radverkehrskonzept Innenstadt (RVKI) als Handlungsrahmen für künftige Verkehrsplanungen in der Innenstadt/Deutz beschlossen worden (s. Vorlagen-Nr.: 1171/2016). Die Tel-Aviv-Straße und Neuköllner Straße sind hierin als wichtiger Lückenschluss mit einer Gesamtlänge von ca. 750 Metern Teil der Schwerpunktmaßnahmen im Hauptnetz (sog. „Big 5“). Im Gelben Netz liegend soll Radfahrenden auf der Nord-Süd-Achse zwischen Volksgarten und Botanischem Garten entsprechend eine durchgängige Radverkehrsinfrastruktur angeboten werden (vgl. Anlage 2).

Auf diesen Beschluss aufbauend ist die Verwaltung am 02.12.2021 mit dem Antrag „Umsetzung durchgehender Achsen für den Radverkehr“ (s. AN/2374/2021) durch den Verkehrsausschuss dazu aufgefordert worden, auf der Nord-Süd-Achse (über Tunisstraße und Nord-Süd-Fahrt) zwischen Zoo-Brücke und Südbrücke und auf der Ost-West-Achse zwischen Deutzer Bahnhof und Aachener Weiher Radfahrstreifen in mindestens 2,50 Meter Breite zu schaffen.

Auf der o. g. Nord-Süd-Achse wurden bisher in mehreren Schritten fahrradfreundliche Umgestaltungen umgesetzt (vgl. Anlage 3):

- 2018: Radfahrstreifen in der Ulrichgasse, Piktogrammreihe in der Vorgebirgstraße;
- 2019: Schutzstreifen in der Vorgebirgstraße, Kreuzungsumbau Sachsenring;
- 2020: Radfahrstreifen in der Neuköllner Straße (nördliche Fahrtrichtung);
- 2021: Radfahrstreifen in der Tel-Aviv-Straße (nördliche Fahrtrichtung);
- 2021: Radfahrstreifen in der Riehler Straße

In einem nächsten Schritt soll die südliche Fahrtrichtung der Tel-Aviv-Straße und Neuköllner Straße nach demselben Grundprinzip mit einer komfortablen Radverkehrsanlage ausgestattet werden. Somit soll Radfahrenden künftig eine durchgängige Verbindung von ca. zwei Kilometern Länge über Vorgebirgstraße – Ulrichgasse – Tel-Aviv-Straße – Neuköllner Straße zur Verfügung stehen.

Unter Umnutzung der jeweils rechten Kfz-Fahrspur soll zwischen Agrippastraße und Ankerstraße ein 2,50 Meter breiter Radfahrstreifen eingerichtet werden. Dazu wird die Anzahl der Kfz-Fahrspuren zwischen Agrippastraße und Abfahrt zur Severinsbrücke von drei auf zwei und auf dem letzten Abschnitt bis zur Ulrichgasse von zwei auf eine reduziert. Wo der Fahrbahnquerschnitt es zulässt, soll ein Sicherheitsraum von mindestens 50 Zentimetern zum fließenden Autoverkehr abmarkiert werden. Im Bereich des Brückenbauwerks ist zwischen Radfahrstreifen und Kfz-Fahrspur denkbar, dass eine bauliche Trennung nachgerüstet wird. Zur weiteren Verbesserung der subjektiven Sicherheit sollen entsprechende bauliche Trennungen geprüft und dort, wo dies sinnvoll möglich ist, nachgerüstet werden. Die Umsetzung der Maßnahme soll dadurch aber nicht verzögert, sondern zunächst auch ohne Trennung realisiert werden. Zur Realisierung des Radfahrstreifens sollen neben der Reduzierung der Anzahl der Kfz-Spuren die folgenden Anpassungen am Straßenraum getroffen werden:

1. Knotenpunkt Neuköllner Straße/AgrippasträÙe

Im nördlichen Zulauf des o. g. Knotenpunktes soll die Anzahl der Kfz-Spuren erhalten bleiben. Die linke Geradeaus-Fahrspur soll direkt in den Linksabbieger des Folgeknotens am Blaubach geführt werden. Die Breiten der Spuren sollen verringert werden, um Platz für den beginnenden Radfahrstreifen zu schaffen. Dieser soll zur höheren Erkennbarkeit für alle Verkehrsteilnehmenden in rot eingefärbt werden. In der westlichen Zufahrt der AgrippasträÙe soll die Radaufstellfläche zur Erhöhung der Verkehrssicherheit um ca. 1,30 Meter verschmälert werden (vgl. dazu Anlage 1.1).

2. Knotenpunkt Neuköllner Straße/Tel-Aviv-StraÙe/Blaubach

Die beiden freilaufenden Rechtsabbieger in und aus dem westlichen Blaubach sollen mithilfe von Sperrflächen in ihren Breiten reduziert werden, damit Kfz sie weniger dynamisch befahren und in einem günstigeren Winkel auf die Radverkehrsanlagen zufahren. Wo im Knotenpunktu- und -ablauf Radverkehrsanlagen existieren oder in diesem Umsetzungsschritt geplant sind, sollen diese im Kreuzungsinnenraum durch Furten miteinander verbunden werden. Neue, verkürzte Radaufstellflächen sollen im Zulauf des Blaubachs markiert werden. Radaufstellflächen in gewohnter Tiefe von 5,00 Metern sowie indirekte Linksabbiegemöglichkeiten sollen in diesem Umsetzungsschritt nicht umgesetzt werden, da hierfür eine Erneuerung der Lichtsignalanlage vonnöten wäre. So soll eine schnellere Umsetzbarkeit der Maßnahme ermöglicht werden. Südlich des Knotenpunktes soll eine neue Ladezone eingerichtet werden, um zu verhindern, dass Lieferfahrzeuge den Radfahrstreifen blockieren. In Verlängerung der geplanten Ladezone sollen weitere Nutzungen des Seitenstreifens geprüft werden. Gemäß geltenden Regelwerks soll der Radfahrstreifen im Bereich unmittelbar vor und hinter der KVB-Bushaltestelle „Blaubach“ aufgelöst werden (vgl. dazu Anlage 1.2).

3. Neue Lichtsignalanlage Tel-Aviv-StraÙe/Abfahrt Severinsbrücke

Zur sicheren Abwicklung der kreuzenden Fahrbeziehungen

- nach rechts in Richtung Severinsbrücke abbiegender Kfz und
- geradeaus in Richtung Ulrichgasse weiter fahrenden Radverkehrs

soll eine neue Lichtsignalanlage eingerichtet werden. So soll der rechts in Richtung Severinsbrücke abbiegende Kfz-Verkehr über neue Signalgeber angehalten werden, um Radfahrenden eine gesicherte Querung in Richtung Ulrichgasse zu ermöglichen. Dieses Instrumentarium wurde im Zuge der Einrichtung des Radfahrstreifens zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bereits am Abzweig Ulrichgasse/Abfahrt Severinsbrücke eingesetzt. Aufgrund einer Verflechtungslänge von über 200 Metern sind keine Schwierigkeiten im Verkehrsablauf im Zulauf zum Abzweig zu erwarten. Mithilfe einer Richtungstafel soll allen Verkehrsteilnehmenden die korrekte Spurnutzung frühzeitig verdeutlicht werden. Die drei Spuren sollen im Querungsbereich mithilfe von Verkehrsinseln baulich voneinander getrennt werden (vgl. dazu Anlage 1.3).

4. Knotenpunkt Tel-Aviv-StraÙe/Ulrichgasse/Ankerstraße

Im letzten Abschnitt zwischen Abfahrt zur Severinsbrücke und Ankerstraße soll ein Sicherheitsraum von ca. 1,40 Meter Breite zwischen Radfahrstreifen und der verbleibenden Kfz-Spur abmarkiert werden. Hinter der Einmündung der Ankerstraße soll der neue Radfahrstreifen an den Bestand angeschlossen werden (vgl. dazu Anlage 1.4).

5. Abschnitt Blaubach westlich der Achse Neuköllner Straße/Nord-Süd-Fahrt

Östlich der betrachteten Achse mündet auf dem Blaubach eine Radverkehrsanlage im Bestand am o. g. Knotenpunkt ohne Fortführung im westlichen Ablauf (Richtung Barbarossaplatz). Im Zuge dieser Maßnahme soll auch auf dem Abschnitt des Blaubachs zwischen Neuköllner Straße und Perlengraben die rechte der drei Kfz-Fahrs Spuren in einen Radfahrstreifen umgewandelt werden. Um diesen weiter in Richtung Griechenpforte fortzuführen, sind umfangreiche Anpassungen im Fahrbahnbereich des Perlengrabens sowie an den LSA-geregelten Knotenpunkten notwendig. Daher soll die Spurumwandlung vorerst an dieser Stelle enden und in einem neuen Umsetzungsschritt einschließlich verbesserter Querungsmöglichkeit in Richtung Waisenhausgasse weiterentwickelt werden (vgl. dazu Anlage 1.5).

Verkehrstechnische Bewertung:

Die Verwaltung hat Berechnungen nach dem HBS-Verfahren (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen) durchgeführt, mit denen abschlägig nachgewiesen werden konnte, dass die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte im Streckenverlauf

- Neuköllner-Straße/Agrippastrasse,
- Neuköllner Straße/Tel-Aviv-Straße/Blaubach,
- Blaubach/Perlengraben
- Tel-Aviv-Straße/Abfahrt Severinsbrücke sowie
- Tel-Aviv-Straße/Ulrichgasse/Ankerstraße

gegeben bleibt.

Bei der Berechnung wurden im Wesentlichen Verkehrszahlen der kritischeren Abendspitzenstunde vor Beginn der Corona-Pandemie verwendet. Die Verwaltung weist darauf hin, dass in Teilabschnitten aufgrund der zeitweise hohen Auslastung von bis zu 85 % (v. a. im Abschnitt zwischen Abzweig Severinsbrücke und Ankerstraße) nicht ausgeschlossen werden kann, dass die Kapazität vorübergehend überschritten wird und es zu Überstauungen kommt.

Die Verwaltung weist darauf hin, dass die hier zugrunde gelegten Vorentwürfe (Anlagen 1.1 – 1.5) für den Fall der Umsetzung im Detail noch ausgearbeitet werden müssen. Dies betrifft insbesondere den Bereich der neuen LSA Tel-Aviv-Straße/Abfahrt Severinsbrücke.

Kosten und Umsetzungshorizont:

Die Gesamtkosten der Maßnahme belaufen sich auf ca. 250.000 € und setzen sich zusammen aus:

- | | |
|--|----------|
| - (De-/)Markierungen: | 62.000 € |
| - Kleine, baul. Maßnahmen: | 30.000 € |
| - Sanierung der Fahrbahndecke (Teilabschnitte) | 50.000 € |
| - Baustellenführung | 10.000 € |
| - Lichtsignalanlage | 98.000 € |

Die Verwaltung benötigt etwa ein Jahr Vorlaufzeit bis zur Umsetzung.

Anlagen

Anlagen 1.1-1.5 – Planentwurf

Anlage 2 – RVKI-Big 5

Anlage 3 – Übersicht Achse Nord-Süd

Gez. Egerer