



Drucksachen-Nr: V/2018/056-E02
Vorlageart: Sitzungsvorlage
Status: öffentlich
Erstellt durch: Amt 66 - Tiefbau, Verkehrs- und Betriebsamt

TOP: _____

Einst.	Ja	Nein	Enth.

Radgerechte Verkehrsführung Dammstraße/Kleikstraße/Geilenkirchener Straße; hier: Festlegung der Vorzugsvariante

Beratungsfolge

Datum	Beratungsfolge
28.11.2024	Ausschuss für Mobilität und Tiefbau (Entscheidung)

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Mobilität und Tiefbau nimmt die Ausführungen der Verwaltung zum aktuellen Stand der Planungen zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, die Umsetzung der Vorzugsvariante (Variante 2) weiterzuverfolgen.

Finanzielle Auswirkungen (einschl. Darstellung der Folgekosten – Sach- und Personalaufwendungen – sowie Folgerträge):

Für die Planung und die spätere Umsetzung sind finanzielle Mittel erforderlich, deren Höhe im Rahmen der weiteren Planung ermittelt werden.
Im Investitionskonto I 21 66 ABS 08 (Infrastruktur Radverkehr) stehen im nächsten Jahr 230.000 € für die Maßnahme zur Verfügung.

Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- keine Auswirkungen
 positive Auswirkungen
 negative Auswirkungen

Kurze Erläuterung:

Die Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes hat zwangsläufig auch eine positive Wirkung auf das Klima mit Blick auf die CO₂-Bilanz bei der Mobilität.

Sachverhalt:

Die Verwaltung verfolgt das Ziel, die Sicherheit und Durchgängigkeit der Radwegeverbindung an der Kreuzung Geilenkirchener Straße, Alsdorfer Straße, Dammstraße, Bicherouxstraße und Kleikstraße zu optimieren.

Eine erste Variante der Planungen wurde dem Ausschuss für Mobilität und Tiefbau am 12.09.2023 (Drucksachen-Nr. V/2018/056-E01) vorgestellt. Basierend auf den seither durchgeführten Abstimmungen mit Straßen.NRW, der StädteRegion sowie einer Stellungnahme des ADFC wurde zwei Planungsvarianten weiterentwickelt, die dem Ausschuss nun zur Entscheidung vorgelegt werden.

Bestandssituation

In der aktuellen Verkehrssituation ist eine durchgängige und sichere Radwegeverbindung zwischen der Geilenkirchener Straße und der Kleikstraße nicht gegeben. Die derzeitige Verbindung zur Innenstadt führt Radfahrende über die Dammstraße gemeinsam mit dem fließenden Kfz-Verkehr im Mischverkehr. Die geplante Umgestaltung sieht eine direkte Zufahrt für Radfahrende von der Geilenkirchener bzw. Alsdorfer Straße in die Kleikstraße vor. Dafür ist ein Umbau der bestehenden Treppenanlage an der Kleikstraße erforderlich.

Planungen zur Umgestaltung des Knotenpunkts

Die Umgestaltung umfasst folgende Maßnahmen:

Geilenkirchener Straße

Zur Gewährleistung einer sicheren Radwegeverbindung aus der Geilenkirchener Straße in die Kleikstraße wird der neue Radweg von der Einmündung Bicherouxstraße in die heutige Gehweganlage entlang der Fahrbahn und über eine Rampe in die Kleikstraße geführt. Hierzu ist ein Rückbau der heutigen Gehwegverbindung zwischen Bicherouxstraße und Dammstraße notwendig. Um die Fußgänger in die Dammstraße zu führen, ist es zwingend erforderlich diese über die neue Rampen-/Treppenanlage erst in die Kleikstraße und dann die Kleikstraße querend zu führen. Von dort aus ist weiterhin die Fußgängerquerung der Dammstraße Richtung Alsdorfer Straße und der Gehweg Dammstraße über eine neue Treppenanlage oder die Fußgängerrampe (U-Turn) zu erreichen.

Radfahrende, welche in die Dammstraße einfahren möchten, werden weiterhin auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt.

Bicherouxstraße

Radfahrer aus der Bicherouxstraße kommend können zukünftig über die vorhandene Busspur ebenfalls auf den neuen Radweg Richtung Kleikstraße abbiegen. Hierfür ist eine entsprechende Signalisierung erforderlich, die neben der heutigen Bussignalisierung eingerichtet wird. Das Rechtsabbiegen in die Dammstraße bleibt weiterhin über die Fahrbahn möglich.

Alsdorfer Straße

Zwischen der Alsdorfer Straße und Kleikstraße über die Dammstraße hinweg ist eine neue, separate Signalisierung für den Radverkehr in beide Richtungen geplant. Diese ist mit der Signalisierung aus der Bicherouxstraße kommend abzustimmen. Aus geschwindigkeitsdämpfenden Gründen sollte das Signal für den Radverkehr aus der Alsdorfer Straße kommend nur auf Anforderung aktiviert werden können.

Für die Querung der Dammstraße werden zwei getrennte Radfurten auf der Fahrbahn markiert: Für Radfahrende aus der Alsdorfer Straße kommend wird die neue Rampe in die Kleikstraße genutzt, während aus der Kleikstraße kommend eine zweite Fahrspur Richtung Alsdorfer Straße in die Rampe integriert wird. Sowohl an der Einmündung Kleikstraße als auch zwischen der Rad- und Fußgängerrampe im Bereich der Aufstellfläche ist eine bauliche Trennung vorgesehen. Im Rahmen der Planung und der damit verbundenen Projektbesprechungen wird die Ausweisung der Alsdorfer Straße als Fahrradstraße mit Beschilderung, Markierungen und Piktogrammen bevorzugt. Diese bildet in Verlängerung

über die L 47 (Bierstraße), die regionale Achse zwischen Herzogenrath und Alsdorf des Städtereionalen Radverkehrsnetzes.

Varianten der Radwegeführung in die Kleikstraße

Es wurden zwei Varianten für die Radwegeführung ausgearbeitet, welche sich lediglich in der Lage der Radspur für die Einmündung aus der Rampe in die Kleikstraße unterscheiden:

Variante 1:

Die Radfahrenden werden über eine Rampe zunächst in die Nebenanlage (Gehweg) der Kleikstraße geführt. Nach ca. 15 Metern erfolgt eine Verschwenkung auf die Fahrbahn.

Variante 2 (Vorzugsvariante):

Bei dieser Variante erfolgt die direkte Anbindung der Radfahrer von der Rampe auf die Fahrbahn. Zusätzlich entstehen durch den Verzicht auf die Fahrradspur im Gehwegbereich zwei neue Parktaschen sowie zusätzliche Baumfelder, die den Verlust eines Baumes kompensieren und die städtebauliche Gestaltung verbessern.

Der ADFC zeigte in seiner Stellungnahme eine Tendenz zur Variante 1, da diese eine klar definierte Trennung zwischen Radweg und Fahrbahn entgegen der Einbahnstraße schafft. Dadurch könnte die Sichtbarkeit des Gegenverkehrs für den Kfz-Verkehr verbessert werden. Zusätzlich hält der ADFC eine Rotmarkierung an der Radspur von der Geilenkirchener Straße in die Kleikstraße in beiden Varianten für sinnvoll, um die Führung für den Radverkehr deutlich sichtbar zu machen.

Die Verwaltung empfiehlt jedoch die Umsetzung der Variante 2. Diese Variante zeichnet sich durch eine direkte und intuitivere Verkehrsführung aus, da Radfahrende ohne zusätzliche Verschwenkungen direkt von der Rampe auf die Fahrbahn gelangen. Durch die geplante Signalisierung und Rotmarkierungen an der Geilenkirchener Straße wird die Sichtbarkeit des Radverkehrs auch in Variante 2 gewährleistet. Zudem ist diese Planungsvariante durch eine effizientere Flächennutzung gekennzeichnet. Die durchgängige Führung auf der Fahrbahn strukturiert den Straßenraum klar und minimiert Eingriffe in die bestehende Infrastruktur. Durch die zusätzlichen Baumfelder und Parkplätze wird die Attraktivität des Straßenraums erhöht und eine städtebauliche Aufwertung geschaffen.

Insgesamt sieht die Verwaltung in Variante 2 (=Vorzugsvariante) eine durchgängige, sichere und städtebaulich vorteilhafte Lösung und empfiehlt dem Ausschuss daher diese Variante in der Umsetzung weiterzuverfolgen.

Anlage/n

1 - Variante_01

2 - Variante_02