


 öffentlich nicht öffentlich

Beschlussvorlage

Betrifft:

Prüfbericht zu den Ergänzungsanträgen OVA/031/2025 und RAT/086/2025 zum Ausführungs- und Finanzierungsbeschluss (OVA/130/2024) RadLeitRoute 2, West-Ost, von Hansaallee/Böhlerstraße bis Neusser Tor, Gerresheim – Teil 2: Cantadorstraße bis Dieselstraß

Fachbereich:

66 - Amt für Verkehrsmanagement

Dezernentin / Dezernent:

Beigeordneter Jochen Kral

Beratungsfolge:

Gremium	Sitzungsdatum	Beratungsqualität
Ordnungs- und Verkehrsausschuss	18.06.2025	Entscheidung

Beschlussdarstellung:

Der Ordnungs- und Verkehrsausschuss beschließt, die Planung der Radverkehrsanlagen im 2. Teil der Radleitroute 2 (Cantadorstraße bis Dieselstraße/Hellweg) gemäß den Empfehlungen der Verwaltung weiterzuverfolgen:

1. **Am Wehrhahn:** Beibehaltung der straßengebundenen Führung; Durchführung einer sechsmonatigen Testphase mit provisorischem Radfahrstreifen und Ladezone (vgl. Anlage 1).
2. **Grafenberger Allee:** Umsetzung mit durchgängiger Mindestbreite von 1,60 m (vgl. Anlage 2).
3. **Cranachstraße:** Umsetzung der optimierten Variante mit Radfahrstreifen in beiden Fahrtrichtungen mit reduzierten Stellplatzverlusten (vgl. Anlage 3).

Die Verwaltung wird beauftragt, die Umsetzung auf dieser Grundlage weiterzuführen.

Sachdarstellung: Anlass der Prüfung

Die Radleitroute 2 (West-Ost-Verbindung von Lörick bis Gerresheim) befindet sich in der Umsetzung. Für den östlichen Abschnitt – Teil 2: Cantadorstraße bis Dieselstraße/Hellweg – wurden im Rahmen der politischen Beratungen zum Ausführungs- und Finanzierungsbeschluss (OVA/130/2024) ergänzende Prüfaufträge (OVA/031/2025 und RAT/086/2025) an die Verwaltung herangetragen.

Ziel der Ergänzungsanträge war für einzelne Teilbereiche eine Optimierung der vorliegenden Planung unter dem Gesichtspunkt der Umsetzbarkeit, Verkehrssicherheit sowie stadtverträglichen Integration. Besonderes Augenmerk galt dabei der Entschärfung potenzieller Konfliktstellen, ein schonender Umgang mit vorhandenen Stellplätzen, der Minimierung negativer Auswirkungen auf Verkehrsabläufe sowie der Steigerung der Gesamtqualität der Radverkehrsanlagen.

Konkret betrafen die Prüfaufträge drei Teilbereiche:

Am Wehrhahn (Abschnitt Wielandstraße bis Worringer Straße, südlicher Straßenraum) – Untersuchung einer alternativ möglichen Radverkehrsführung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Knotenbereich Worringer Straße.

Grafenberger Allee (einzelne Teilbereiche) – Überprüfung der Querschnittsplanung mit dem Ziel, eine durchgängige Mindestbreite von 1,60 m für die neuen Radverkehrsanlagen sicherzustellen, ohne Bäume zu fällen und mit möglichst geringem Stellplatzverlust.

Cranachstraße (Abschnitt Grafenberger Allee bis Lichtstraße) – Prüfung von Maßnahmen, um den ursprünglich vorgesehenen Entfall von ca. 35 Parkständen deutlich zu reduzieren bzw. auszugleichen (z. B. durch alternative Führungsformen oder neue Parkmöglichkeiten im Umfeld).

Im Folgenden werden die Ergebnisse der verwaltungsseitigen Prüfung dargestellt. Dabei werden jeweils die Zielsetzung, die zentralen Prüfergebnisse, sowie die Empfehlung der Verwaltung zum weiteren Vorgehen erläutert.

1. Prüfauftrag: Radverkehrsführung „Am Wehrhahn“ (Abschnitt Pempelforter Straße – Worringer Straße)

Ausgangslage:

Im Rahmen des Antrags OVA/031/2025 wurde die Verwaltung beauftragt zu prüfen, ob der stadtauswärts führende Radverkehr im Abschnitt zwischen Pempelforter Straße und Worringer Straße wieder auf den bestehenden baulichen Radweg im Seitenraum verlegt werden kann. Zudem sollte geprüft werden, ob der rechte Fahrstreifen des motorisierten Verkehrs in einen separaten Rechtsabbieger umgewidmet werden kann – inklusive einer getrennten Signalisierung, um Konflikte zwischen abbiegendem Kfz-Verkehr und Radfahrenden zu vermeiden. Ziel des Antrags ist insbesondere eine verbesserte Führung des Lieferverkehrs sowie eine Entzerrung der Verkehrsströme im Knotenbereich.

Bewertung der Rückverlegung in den Seitenraum:

Die Verwaltung empfiehlt, von einer Rückverlegung des Radverkehrs in den Seitenraum abzusehen. Die bestehende Infrastruktur genügt mit einer Breite von rund 1,30 m weder in Bezug auf die Sicherheitsanforderungen noch hinsichtlich des Komforts den Ansprüchen an eine leistungsfähige Radvorrangroute und liegt deutlich

unterhalb der relevanten Mindest- und Regelwerte. Die gleichzeitige Nutzung durch den Fußverkehr erhöht das Konfliktpotenzial erheblich. Auch wenn der Gehweg mit 2,50m formal das Mindestmaß erfüllt, ist dies insbesondere im stark frequentierten Geschäftsbereich nicht ausreichend – zumal Überholvorgänge von Radfahrenden erfahrungsgemäß zu Ausweichmanövern auf den Gehweg führen. Solche Situationen bergen ein hohes Risiko für alle Beteiligten.

Zudem würde ein Wechsel der Führungsform zwischen Fahrbahn und Seitenraum die Orientierung erschweren. Für den Alltagsradverkehr sind durchgängige, konsistente und intuitive Führungen ein zentraler Qualitätsfaktor – dieser wäre hier nicht gegeben.

Eine getrennte Signalisierung zwischen Rad- und Kfz-Verkehr ist grundsätzlich ein wirkungsvolles Mittel zur Konfliktvermeidung – insbesondere im Hinblick auf rechtsabbiegende Fahrzeuge. Allerdings kann sie mit reduzierten Freigabezeiten für den Radverkehr verbunden sein, was sich ggf. negativ auf den Verkehrsfluss und die Attraktivität der Verbindung auswirken könnte.

Empfehlung der Verwaltung:

Es wird empfohlen, die straßengebundene Radverkehrsführung gemäß der Ursprungsvariante zunächst im Rahmen einer sechsmonatigen Testphase umzusetzen. Dabei sollen insbesondere die Auswirkungen auf die Verkehrsabläufe und das Miteinander zwischen Rad- und Lieferverkehr sowie die allgemeine Verkehrssicherheit evaluiert werden. Im Rahmen der Testphase soll zusätzlich auch die bedingtverträgliche Führung von geradeaus geführten Radverkehr und rechtsabbiegenden Kfz über die Leipziger Kombispur beobachtet und evaluiert werden

Für die Testphase wird ein provisorischer Radfahrstreifen mit gelber Markierung aufgetragen. Ergänzend wird eine temporäre Ladezone eingerichtet, die sich an der ursprünglichen Planung orientiert. Diese soll durch Beschilderung und Markierungen im Seitenraum kenntlich gemacht werden.

Die genaue Ausgestaltung der Ladezone – insbesondere hinsichtlich der Bordsteinanrampung, sollen im Zuge der anstehenden Ausführungsplanung konkretisiert werden.

2. Prüfauftrag: Grafenberger Allee (Dorotheenstraße – Uhlandstraße)

Ausgangslage:

Mit dem Antrag OVA/031/2025 wurde die Verwaltung zusätzlich gebeten zu prüfen, ob die geplanten Radverkehrsanlagen entlang der Grafenberger Allee beidseitig eine Mindestbreite von 1,60m aufweisen können – möglichst ohne Baumverlust und mit minimalem Stellplatzentfall.

Bewertung der Teilbereiche:

- **Planblatt 32 (zwischen Hausnummer 102 und 104):** Drei Stellplätze müssen entfallen, um eine Verbreiterung auf 1,60 m annähernd zu erreichen. Eine bestehende Engstelle durch einen Fahrleitungsmast bleibt bestehen.
- **Planblatt 33 (zwischen Hausnummer 120 und 128):** Die Verbreiterung auf 1,60 m ist aufgrund der schmalen Gehwegbreite nur stellenweise möglich. Hier entfallen sechs Stellplätze. Die Engstelle durch den Mast bleibt bestehen.
- **Planblatt 34 (zwischen Hausnummer 157 und 167):** In Teilbereichen kann die gewünschte Mindestbreite erreicht werden. Dabei entsteht auf einem kurzen

Abschnitt im Gehwegbereich eine Engstelle. Ab der Mauergränze entfallen drei weitere Stellplätze.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Umsetzung der Planung mit einer durchgängigen Mindestbreite von 1,60 m wird – wie in den beigefügten Unterlagen dargestellt – empfohlen. Die Maßnahme trägt spürbar zur Verbesserung von Qualität, Komfort und Sicherheit für den Radverkehr bei und unterstützt die städtischen Zielsetzungen zur Förderung des Umweltverbunds.

In einzelnen Bereichen ist eine Anpassung der Stellplatzsituation erforderlich. Diese erfolgt mit Blick auf eine ausgewogene Flächenverteilung im öffentlichen Raum und unter Abwägung der örtlichen Gegebenheiten. Eine direkte Kompensation im näheren Umfeld ist aktuell nicht umsetzbar, wird aber im Rahmen künftiger Planungen weiter geprüft.

Die freiwerdenden Flächen sollen einer sinnvollen anderweitigen Nutzung zugeführt werden - etwa durch die Einrichtung von Fahrradabstellanlagen, Sitzgelegenheiten oder Begrünungselementen.

3. Prüfauftrag: Cranachstraße (Grafenberger Allee – Lichtstraße)

Ausgangslage:

Mit dem Antrag RAT/086/2025 wurde die Verwaltung beauftragt, alternative Führungen in der Cranachstraße zu prüfen, um den Stellplatzentfall (ca. 35 Plätze) zu reduzieren. Geprüft werden soll insbesondere, ob der stadteinwärtige Radverkehr auf einem separaten Radfahrstreifen (mind. 2,00 m + 0,75 m Sicherheitsabstand) geführt werden kann, ggf. unter Wegfall der Linksabbiegespur in die Lindenstraße. Zusätzlich soll die Möglichkeit zur Schaffung neuer Stellplätze im Hellweg geprüft werden.

Bewertung:

Die optimierte Planung sieht beidseitige Radfahrstreifen mit Breiten zwischen 1,85 m und 2,05 m sowie 0,75 m Sicherheitsabstand zu parkenden Fahrzeugen vor. Aufgrund der unmittelbaren Lage an Schrägparkständen sollen die Radfahrstreifen zusätzlich vollflächig in Rot markiert werden, um die Sichtbarkeit zu erhöhen und das Sicherheitsniveau insbesondere beim Ein- und Ausparken zu verbessern.

Die Breiten von Gehwegen und Fahrstreifen bleiben erhalten. Durch diese Querschnittsaufteilung reduziert sich der Stellplatzentfall auf 13 Plätze tagsüber bzw. 9 Plätze nachts, da Ladezonen nachts als Parkplätze nutzbar bleiben.

An den Knotenpunkten Lindenstraße und Lichtstraße kann die geforderte Breite nicht durchgehend realisiert werden – hier sind lediglich rund 1,75 m möglich. Diese Einschränkung ist jedoch aufgrund örtlicher Randbedingungen hinzunehmen.

Im Rahmen der Ausführungsplanung ist zudem zu prüfen, ob eine Fahrbahndeckensanierung notwendig wird, da umfangreiche Markierungsarbeiten vorgesehen sind.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Umsetzung der optimierten Radverkehrsführung gemäß der beiliegenden Planung wird empfohlen. Die gewählte Lösung stellt einen ausgewogenen Ausgleich zwischen dem Erhalt von Stellplätzen und einer sicheren, komfortablen Radverkehrsführung dar. Auch die im Bereich der Knotenpunkte verbleibenden Engstellen mit reduzierten Breiten des Radfahrstreifens (ca. 1,75 m) sind aus Sicht der Verwaltung vertretbar,

da sie nur punktuell auftreten und die durchgängige Befahrbarkeit sowie die grundsätzliche Funktion der Radverkehrsanlage nicht wesentlich beeinträchtigen.

Vor dem Hintergrund der gefundenen Lösung wird die Schaffung zusätzlicher Stellplätze im Hellweg derzeit nicht weiterverfolgt. Eine erneute Prüfung kann im Rahmen künftiger Entwicklungen erfolgen, sofern sich entsprechender Bedarf abzeichnet.

Anlagen:

Anlage 1 - Planung Testphase Am Wehrhahn

Anlage 2 - -Planung Grafenberger Allee

Anlage 3 - Planung Cranachstraße