

Vergleich Erstentwurf und finale Fassung der Machbarkeitsstudie Radbrücke Weseler Straße

Im Folgenden werden die wesentlichen Unterschiede zwischen dem Erstentwurf von November 2020 und der finalen Fassung der Machbarkeitsstudie „Radbrücke Weseler Straße“ dargestellt. Die Beauftragung zur Erstellung einer Machbarkeitsstudie erfolgte im Oktober 2020 an das Büro StadtVerkehr Planungsgesellschaft mbH & Co. KG. Nach einem mehrmonatigen Erarbeitungsprozess wurde die finale Fassung der Studie am 14.04.2021 erstellt und der Verwaltung übergeben.

Grundlagen:

- Vorentwurf der Machbarkeitsstudie „Radbrücke Weseler Straße“ des Büros StadtVerkehr vom 26.11.2020
- Machbarkeitsstudie „Radbrücke Weseler Straße“ des Büros StadtVerkehr vom 14.04.2021

1) Trassenführung

Mit Beauftragung des Büros wurden alle relevanten Informationen und Daten übergeben. Unter anderem wurde dem Büro der skizzierte Trassenverlauf – wie er auch in Vorlage V/0156/2020 dargestellt ist – übergeben. Das Büro hat diesen Verlauf in dem Vorentwurf der Machbarkeitsstudie zunächst verändert und in dem ersten Vorentwurf bewertet. Da durch diesen Verlauf (Abbildung 1) im Bereich der Bismarckallee zahlreiche Bäume hätten gefällt werden müssen (siehe Abbildung 3), wurde dieser Verlauf nicht weiterverfolgt. Auf der Basis weiterer Trassenoptimierungen insbesondere mit dem Ziel, den Eingriff in den Baumbestand zu minimieren, wurde der Trassenverlauf – wie in Abbildung 2 dargestellt – festgelegt. Die wesentlich geringeren Auswirkungen dieses Verlaufes auf den Baumbestand sind in Abbildung 4 dargestellt.

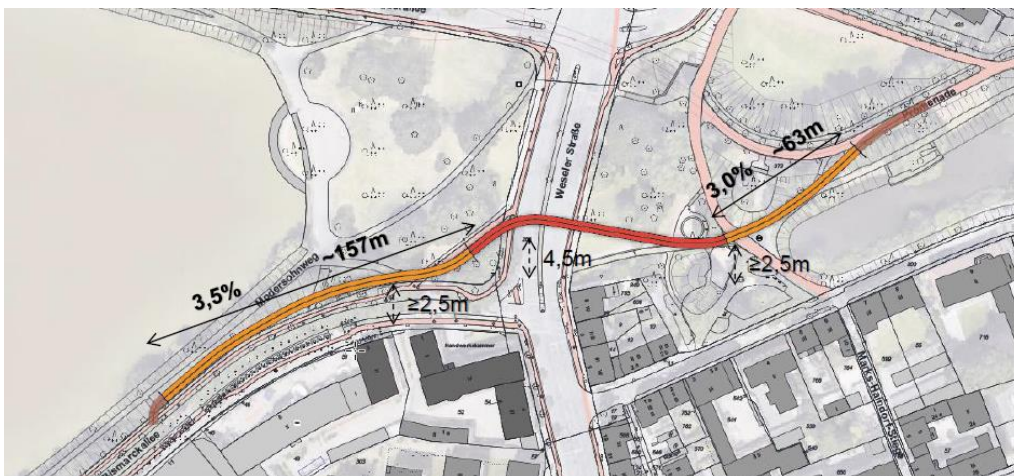


Abbildung 1: Trassenführung Stand November 2020

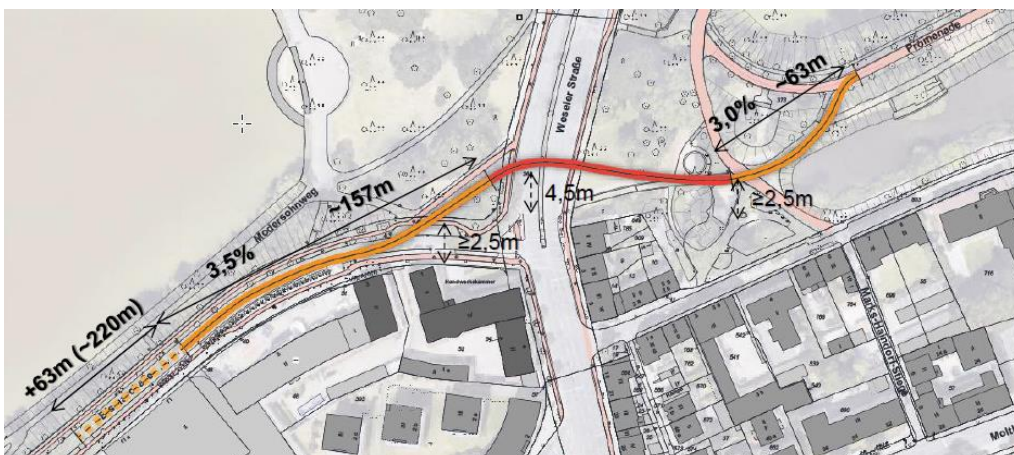


Abbildung 2: Trassenführung Stand April 2021



Abbildung 3: Auswirkungen der Trassenführung (Stand November 2020) auf Baumbestand



Abbildung 4: Auswirkungen der Trassenführung (Stand April 2021) auf Baumbestand

2) Berücksichtigung der zukünftigen Entwicklung

Zum Zeitpunkt der Beauftragung des Büros StadtVerkehr lagen als Grundlage der Analyse der Fahrbeziehungen im Radverkehr die Zählungen des Radverkehrs im Untersuchungsgebiet durch das Büro DTVVerkehrsconsult GmbH vor. Die Zählungen des Radverkehrs wurden am 23.05.2019 und 25.05.2019 ganztägig (6 bis 20 Uhr) durchgeführt. Die Zählungen haben demzufolge vor dem Umbau der Bismarckallee zur Fahrradstraße 2.0 stattgefunden.

In dem ersten Vorentwurf waren noch keine prognostischen Betrachtungen den Verkehrszahlen enthalten. Dies ist jedoch insbesondere für die Velorouten relevant, da Velorouten das Ziel haben, dass mehr Menschen das Fahrrad für Ihre alltäglichen Wege nutzen und dass mehr Fahrradverkehre auf dieser sicheren, schnellen und komfortablen Strecke gebündelt werden. Insgesamt führt dies zu einer signifikanten Steigerung der Frequenz an Fahrradfahrenden auf dieser Strecke. Aufgrund der Führung der Veloroute 5 über die Bismarckallee ist dies bei perspektivischen Planungen zur berücksichtigen, während bei den anderen Varianten keine maßgeblichen Veränderungen der Zahlen zu erwarten sind. Unter Berücksichtigung dieser Perspektive sind demzufolge die Radverkehrsanteile bei beiden Varianten in der finalen Fassung auf einem ähnlichen Niveau und demzufolge auch die von den Radverkehrsanteilen abhängigen Bewertungskriterien bei beiden Varianten gleich gewichtet.

Die Zunahme der Fahrradfahrenden in der Beziehung Bismarckallee – Promenade bestätigen auch ersten Ergebnisse der Fahrradnetzplanung 2.0. Die ersten Zwischenergebnisse zur Fahrradnetzplanung wurden der Verwaltung im März 2021 übergeben.

In der finalen Fassung der Machbarkeitsstudie wurden somit nicht nur der aktuelle Radverkehr berücksichtigt, auch erste Ergebnisse der Fahrradnetzplanung. Der Ausbau der Veloroute ist natürlich für diese Steigerung der Zahlen erforderlich. Mit der Umgestaltung der Bismarckallee nach den neuen Qualitätsstandards für Fahrradstraßen ist ein wichtiger Baustein bereits umgesetzt.

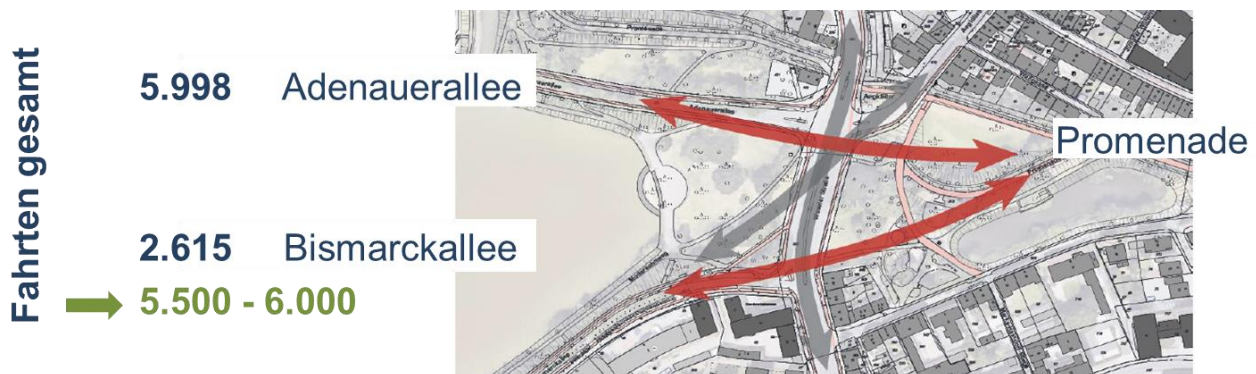


Abbildung 5: Radverkehrsbelastung von „Ist“ (blau) auf „Prognose“ (grün)

3) Vergleich der Bewertungen

Die unter 1) und 2) dargestellten zukünftigen Verkehrszahlen und Änderungen im Trassenverlauf haben unmittelbare Auswirkungen auf die Bewertung der Variante B im Vergleich zwischen erstem Vorentwurf und der finalen Fassung. Nachfolgend sind diese Auswirkungen auf das jeweilige Bewertungskriterium dargestellt (Veränderung gegenüber Vorentwurf).

- ▶ **Entlastung Weseler Straße:** (Anmerkung: Hiermit wird die Querungsqualität der Radfahrenden über die Weseler Straße bewertet) Die Bewertung wurde auf „grün“ angehoben, da die Prognosezahlen eine wesentliche Entlastung erwarten lassen, genau wie bei der Variante A (Adenauerallee).
- ▶ **Bedienung der Hauptlastrichtungen:** Die Bewertung wurde auf „grün“ angehoben, da die Prognosezahlen eine wesentliche Erhöhung der Verkehrsbelastung erwarten lassen und die Verbindung daher eine „Hauptlastrichtung“ darstellen wird, genau wie bei der Variante A (Adenauerallee).
- ▶ **Entschärfung Konfliktpunkt Aegidiistraße:** Die Bewertung wurde auf „grün“ angehoben, da die Prognosezahlen eine wesentliche Entschärfung erwarten lassen, genau wie bei der Variante A (Adenauerallee).
- ▶ **Fahrkomfort (Rampen & Orientierung):** Es ergibt sich keine Änderung dieses Kriteriums.
- ▶ **Erwartbares Nutzen-Kosten-Verhältnis:** Die Bewertung wurde auf „grün“ angehoben, da die Prognosezahlen einen wesentlich höheren Nutzen erwarten lassen, genau wie bei der Variante A (Adenauerallee).
- ▶ **Auswirkungen auf den Baumbestand (neu):** Es wurde ein zusätzliches Kriterium aufgenommen, da der Baumschutz als wesentliches Kriterium ergänzt wurde.

Bewertung Variante B (Stand November 2020)

Entlastung Weseler Str.	mittelmäßig
Bedienung der Hauptlastrichtungen	nein
Entschärfung Konfliktpunkt Aegidiistr.	nein
Fahrkomfort (Rampen & Orientierung)	mittelmäßig
Erwartbares Nutzen-Kosten-Verhältnis	schlecht

Bewertung Variante B (Stand April 2021)

Entlastung Weseler Str.	ja
Bedienung der Hauptlastrichtungen	mittelmäßig
Entschärfung Unfallschwerpunkt Aegidiistr.	ja
Fahrkomfort (Rampen & Orientierung)	mittelmäßig
Auswirkungen auf den Baumbestand	schwach
Erwartbares Nutzen-Kosten-Verhältnis	gut

Abbildung 6: Gegenüberstellung der Bewertung der Variante B Promenade – Bismarckallee Stand November 2020 und April 2021