



Unterrichtungsvorlage

Vorlage: UV/0170/2025		Datum: 05.06.2025	
Dezernat 4			
Verfasser:	66-Tiefbauamt	Az.: 66.20.10/Kov	
Betreff:			
Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen zur Erhöhung der Fuß- und Radverkehrssicherheit am Peter-Altmeier-Ufer			
Gremienweg:			
24.06.2025	Ausschuss für Stadtentwicklung und Mobilität	<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mehrheitl.
		<input type="checkbox"/> abgelehnt	<input type="checkbox"/> Kenntnis
		<input type="checkbox"/> verwiesen	<input type="checkbox"/> vertagt
		<input type="checkbox"/> Enthaltungen	<input type="checkbox"/> Gegenstimmen
	TOP		ohne BE abgesetzt geändert
	öffentlich		

Unterrichtung:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Mobilität nimmt die Unterrichtung zu den geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen am Peter-Altmeier-Ufer zur Kenntnis.

Begründung:

Das Peter-Altmeier-Ufer verläuft in Ost-West-Richtung entlang der Mosel zwischen dem Deutschen Eck und dem Raentaler Moselbogen und stellt einen bedeutenden Abschnitt für die Naherholung und den Tourismus dar. Der Straßenzug ist an das regionale und überregionale Radwegenetz angebunden, darunter die touristischen Radfernwege: Rheinradweg (D-Route 8), Mosel-Radweg und Radweg Deutsche Einheit. Neben seiner Funktion als einladende Promenade für zu Fuß Gehende spielt das Peter-Altmeier-Ufer somit auch eine wichtige Rolle im touristischen Fernradverkehr. Darüber hinaus ist es ein zentraler Bestandteil des städtischen Radverkehrsnetzes und bietet eine attraktive Verbindung für den Alltagsverkehr entlang der Mosel und zum Deutschen Eck, auch als alternative Ost-West-Verbindung zur Radführung durch den Saarkreisel.

Derzeit wird der Straßenzug des Peter-Altmeier-Ufers von Kfz-Verkehr in beiden Richtungen genutzt (DTV 8.400 Kfz/24h, Stand 2019). Radfahrende werden im Mischverkehr auf der Fahrbahn, d.h. ohne eigene Radverkehrsanlage geführt. Die Promenade ist als Gehweg gekennzeichnet.

Die aktuellen Verkehrsbedingungen führen zu verschiedenen Konflikten:

- Zwischen Fuß- und Radverkehr auf dem Promenadenweg
- Zwischen Rad- und Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn

Die Gründe für die v.g. Konflikte resultieren daraus, dass die Radverkehrsführung aus Richtung Staustufe kommend nicht eindeutig ist und die Mitnutzung der Fahrbahn gegenüber dem Seitenraum als unattraktiv eingeschätzt wird. Auf der Fahrbahn finden durch die großen Geschwindigkeitsunterschiede häufige Überholvorgänge von Kfz-Verkehr zu Radverkehr statt, die oftmals nicht dem Mindestüberholabstand entsprechen. Auch das Längs- und Senkrecht-Parken im Seitenraum birgt ein Gefahrenpotenzial, wenn Radfahrende dicht an parkenden bzw. ausfahrenden PKWs vorbeifahren. Dies führt dazu, dass häufig Radfahrende rechtswidrig auf den Promenadenweg ausweichen und diesen mitbenutzen. Hierdurch kommt es wiederum zu gefährlichen Situationen zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden.

Um diese Probleme langfristig zu lösen, wird bspw. im Verkehrsentwicklungsplan 2030 angestrebt, das Peter-Altmeier-Ufer dauerhaft oder zeitweise für den Kfz-Verkehr zu sperren, gemäß dem Motto „Stadt am Fluss“. Zum jetzigen Zeitpunkt ist eine Durchfahrtsbegrenzung/-sperrung nicht sinnvoll, da im Stadtzentrum zahlreiche Baustellen vorhanden sind, u. a. Neubau der Pfaffendorfer Brücke und des Stadttheaters, und das Peter-Altmeier-Ufer als Ausweichstrecke genutzt wird. Weiterhin fehlen ebenso die planerischen Grundlagen für eine vollständige Umgestaltung des

PeterAltmeierUfers.

Um die Fahrbahn dennoch kurz- bis mittelfristig attraktiver und sicherer für den Radverkehr zu gestalten, werden verschiedene geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen vorgenommen.

Geplante Maßnahmen:

Es sind unterschiedliche Teilmaßnahmen auf dem Abschnitt zwischen dem Anbindungsbereich der Straße Peter-Altmeier-Ufer zum Leinpfad, westlich der Europabrücke, bis zum Kreisverkehrsplatz (KVP) Rheinstraße (siehe Übersichtslageplan) geplant. Die Gesamtlänge beträgt rd. 1,6 km.

Im westlichen Abschnitt, zwischen dem Übergang zum Leinpfad entlang der Mosel und der Alten Burg, beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h, diese bleibt unverändert bestehen. Um die Sicherheit für Radfahrende zu erhöhen, wird das Verkehrszeichen 277.1 „Überholverbot für einspurige Fahrzeuge“ angebracht.

Weiterhin wird am westlichen Beginn von der Schlachthofstraße kommend als „Schleuse“ der Seitenraum vorgezogen und mit einer Nullabsenkung versehen. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite wird eine punktuelle Einengung geschaffen. Diese Schleuse zwingt die Verkehrsteilnehmer zu erhöhter Vorsicht und ermöglicht eine geordnete Einbindung des Radverkehrs in den fließenden Verkehr, wodurch die Sicherheit und die fahrdynamische Integration der Radfahrenden verbessert werden. Um zudem zu verdeutlichen, dass die Uferpromenade ab diesem Übergang ausschließlich als Gehweg genutzt werden darf, wird eine Umlaufsperrung installiert, die die unzulässige Weiterfahrt von Radfahrenden unterbindet. Diese Umlaufsperrung wird zusätzlich mit taktilen Elementen ausgestattet.

Auf Höhe der Alten Burg besteht nachweislich ein erhöhter Querungsbedarf für zu Fuß Gehende zwischen der Altstadt und dem Moselufer. Um hier die Querung für zu Fuß Gehende sicherer zu gestalten, wird ein neuer Fußgängerüberweg (FGÜ) eingerichtet.

Im weiteren Verlauf, zwischen der Alten Burg und der Kastorpfaffenstraße (KVP Rheinstraße) befinden sich im Bestand vier weitere FGÜs im Abstand von bis zu 300 m. Auf Grundlage der StVO Novelle 2024 ist es nun möglich auf diesem Streckenabschnitt im Bereich der Fußgängerüberwege eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h, ohne den Nachweis einer besonderen Gefahrenlage, anzuordnen.

Zur Verkehrsberuhigung werden auf dem gesamten Abschnitt des Peter-Altmeier-Ufers – westlich zur Unterstützung des Überholverbots, östlich zur Unterstützung der Einhaltung von Tempo 30 – punktuelle Fahrbahnverengungen vorgesehen. Diese werden durch sog. LÜFT-Elemente realisiert, die gezielt Hindernisse im Straßenraum schaffen, um die Geschwindigkeit von Kraftfahrzeugen zu reduzieren. Der Einsatz dieser Elemente ist flexibel und kann je nach Bedarf leicht angepasst werden. Die genaue Lage der Elemente kann aus den beigegeführten Lageplänen entnommen werden. Zusätzlich werden Ladebereiche, zum Beispiel zur Andienung der Schiffanleger, ausgewiesen.

Die Kombination aus streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen, baulichen Maßnahmen und einer klaren Führung des Radverkehrs stellt eine effektive Maßnahme dar, um die Sicherheit und Aufenthaltsqualität am Peter-Altmeier-Ufer zu erhöhen. Die Umsetzung ist für den Sommer 2025 vorgesehen.

Anlagen:

1. Übersichtslageplan
2. Lageplan 16.35 / 05.06.25 / 02.01
3. Lageplan 16.35 / 05.06.25 / 02.02
4. Lageplan 16.35 / 05.06.25 / 02.03
5. Lageplan 16.35 / 05.06.25 / 02.04

6. VEP-Formblatt

Finanzielle Auswirkungen:

Die Gesamtkosten der Maßnahme sind auf rd. 75.000 € geschätzt (FGÜ, Beleuchtung des FGÜs, LÜFT-Elemente, Beschilderung und Markierung).

Im Teilhaushalt 10 Bauen, Wohnen und Verkehr, Projekt Q660007 „Verkehrsverbessernde Maßnahmen“ stehen ausreichende Mittel für die geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen (48.000 €, LÜFT-Elemente, Beschilderung, Markierung) und bei Projekt Q660018 „Neu- und Ersatzbeschaffung Straßenbeleuchtung“ für den Fußgängerüberweg (27.000 €) zur Verfügung.

Auswirkungen auf den Klimaschutz:

Der Radverkehr wird durch den Ausbau einer sicheren und durchgängigen Radverkehrsführung verbessert und gefördert. Durch die am Peter-Altmeier-Ufer vorgesehenen Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist damit zu rechnen, dass vermehrt Menschen das Fahrrad als Fortbewegungsmittel wählen und somit einen umweltfreundlicheren und nachhaltigen Beitrag zur Mobilität leisten.