



Unterrichtungsvorlage

Vorlage: UV/0330/2025						Datum: 21.11.2025						
Dezernat 4												
Verfasser:		66-Tiefbauamt						Az.: 66.20.10/Kov				
Betreff:												
Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen am Peter-Altmeier-Ufer												
Gremienweg:												
18.12.2025	Ausschuss für Stadtentwicklung und Mobilität						☐	einstimmig	☐	mehrheitl.	☐	ohne BE
							☐	abgelehnt	☐	Kenntnis	☐	abgesetzt
							☐	verwiesen	☐	vertagt	☐	geändert
							☐	Enthaltungen		☐	Gegenstimmen	
	TOP		öffentlich				☐			☐		

Unterrichtung:

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

Begründung:

Die ursprüngliche Situation am Peter-Altmeier-Ufer führte zu Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr auf dem Promenadenweg sowie zwischen Rad- und Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn. Hinsichtlich inhaltlich vertiefender Erläuterungen wird auf die UV 0170/2025 verwiesen.

Als Maßnahme zur Erhöhung der Fußgänger- und Radfahrqualität sowie der Verkehrsberuhigung auf der Fahrbahn wurde im September 2025 ein neuer Fußgängerüberweg in Höhe der Alten Burg gebaut, der Übergang zwischen dem gemeinsamen Geh- und Radweg am Leinpfad und der Fahrbahn am Peter-Altmeier-Ufer baulich optimiert sowie eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 angeordnet. Da das Peter-Altmeier-Ufer auf ca. 1,2 km Länge eine gerade und übersichtliche Straße ist, wurden zur Unterstützung der Verkehrsberuhigung auf dem gesamten Abschnitt der Straße punktuelle Fahrbahnverengungen angeordnet. Diese wurden durch sog. mobile Randsteine realisiert. Somit wurden bewusst Restriktionen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) eingesetzt, um zum einen eine Geschwindigkeitsreduzierung zu erzielen und zum anderen den MIV auf andere Strecken sowie auf andere klimafreundliche Verkehrsarten (ÖPNV, Fahrrad) umzuverlagern (= sogenannte „Push“-Maßnahme). Die mobilen Randsteine wurden in einem Abstand von 50 cm zur Bordsteinkante befestigt, um einen ordnungsgemäßen Regenwasserabfluss sicherzustellen. Der Einsatz dieser Elemente ist flexibel und kann je nach Bedarf aufgrund neuer Erkenntnisse angepasst werden.

Bei den streckenbezogenen Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung handelt es sich um eine Versuchsanordnung. Die Maßnahmen wurden kontinuierlich beobachtet, diskutiert und bewertet. Auch die zahlreichen kritischen Rückmeldungen der Verkehrsteilnehmer wurden ausgewertet und analysiert. Weitere Messungen werden nach Ablauf der Eingewöhnungszeit (i.d.R. 6-12 Monate) erneut durchgeführt, um die Entwicklung der Verkehrsdynamik belastbar zu beurteilen.

Von Seiten der Radfahrenden wurde insbesondere an den baulichen Einengungen Kritik geübt. Die unmittelbar vor, neben und hinter den Einengungen durchgeführten Überholvorgänge durch Kfz-Verkehr finden unterhalb des Mindestüberholabstand von 1,50 m statt und sorgen für Unsicherheit und weiterhin Verdrängung auf den Gehweg. Ebenso wird auch der Radverkehr zusammen mit dem Kfz-Verkehr zum stop-and-go veranlasst, was gegenüber der vorherigen Situation als Einschränkung empfunden wird. Radverkehr wird nun stärker den negativen Einflüssen des Kfz-Verkehrs durch Lärm, Abgase etc. direkt ausgesetzt. Eine flüssige und gleichmäßige Radfahrt ist in den Stoßzeiten des Verkehrs auf der Fahrbahn nicht möglich. Generell wird die neue Situation als komplex empfunden. Sie erfordert von jedem Verkehrsteilnehmenden eine hohe Aufmerksamkeit und

vorausschauendes Fahren, was in der Praxis nicht immer gegeben ist.

Ergebnisse der Verkehrsbeobachtungen:

Im Rahmen der am 11.11.2025 durchgeführten 24-stündigen Videobeobachtung wurden detaillierte Informationen zum Kfz-Verkehr, zum Radverkehr sowie zur Nutzung des Fußgängerüberwegs (FGÜ) erhoben. Die Kamera wurde im Bereich der FGÜ an der alten Burg aufgestellt.

Insgesamt zeigte sich, dass der **Kfz-Verkehr** im Untersuchungszeitraum weitgehend störungsfrei verlief. Größere Stauerscheinungen waren nicht festzustellen, es kam lediglich zu geringfügigen Wartezeiten und wenigen punktuellen Verkehrsbehinderungen. Die Verkehrsteilnehmenden zeigten überwiegend eine ausgeprägte vorausschauende und rücksichtsvolle Fahrweise. Innerhalb von 24 Stunden wurden lediglich zwei Rückwärtsfahrmanöver dokumentiert, die auf Situationen zurückzuführen waren, bei denen auf einen Vorrang entweder beharrt oder dieser erzwungen wurde. Gleichwohl war festzustellen, dass an der Engstelle im Bereich der Kombination aus Fußgängerüberweg und Ladezone mitunter ein Vorrang durch dichtes Auffahren innerhalb von Fahrzeugpulk bzw. durch das Prinzip „wer schneller am Hindernis ist“ faktisch erzwungen wurde.

Größeren Fahrzeugen wie Linienbussen und Lastkraftwagen wurde überwiegend vorausschauend und großzügig Vorrang eingeräumt. Lediglich eine Staubildung war auf die Passage eines für die Engstelle vergleichsweise zu großen Fahrzeugs zurückzuführen. Die maximale Staulänge innerhalb des Kameraabschnitts in Fahrtrichtung B 9 betrug etwa 70 Meter zuzüglich zweier Fahrzeuge. Die längste dokumentierte Wartezeit am Hindernis belief sich auf circa 30 Sekunden bei einem Gegenverkehrspulk von elf Fahrzeugen. Während des gesamten Beobachtungszeitraums waren fortlaufend Pulkbildungen festzustellen, im Durchschnitt bestehend aus vier bis sechs Fahrzeugen. Die Ladezone wurde wiederholt als Ausweichfläche genutzt, maximal durch zwei Fahrzeuge gleichzeitig. Vereinzelt wurde nach der Passage der Engstelle eine deutliche Beschleunigung einzelner Fahrzeuge beobachtet.

Der **Radverkehr** reagierte bei Stauerscheinungen und starkem Gegenverkehr häufig durch das Ausweichen auf den Gehweg, insbesondere im Bereich des Fußgängerüberwegs, wo die vorhandene Absenkung eine solche Entscheidung begünstigt. Überholvorgänge durch Radfahrende innerhalb einer Staubildung oder direkte Ausweichmanöver aus dem stehenden Verkehr heraus konnten hingegen nicht festgestellt werden. Radfahrende fungierten nur in Ausnahmefällen als Pulkführende und fuhren überwiegend im Verband mit den Fahrzeugpulks mit.

Die Gruppe der Radfahrenden zum Zeitpunkt der Erhebung besteht überwiegend aus geübten Alltagsradfahrern (Rad-Pendler) und weniger durch ortsfremde Radtouristen.

Der **Fußgängerüberweg** wurde insgesamt sehr gut angenommen. Auch der seitliche Verschwenk von der Treppe in der Burgstraße wurde in der Regel genutzt. Innerhalb des 24-Stunden-Zeitraums wurden keine Verstöße seitens des Kfz-Verkehrs gegen die Vorrangregelung am Fußgängerüberweg festgestellt.

Querschnittszahlen:

Datum	24.09.2024	11.11.2025
Kfz-Verkehrsstärke (24 h)	6.426	5.910
Rad-Verkehrsstärke (24 h) (davon Gehwegbenutzung)	1.048 (31,7 %)	640 (19,8 %)

Insgesamt ist die durchschnittlich tägliche Verkehrsstärke (DTV) im Vergleich zum September 2024 relativ gleichgeblieben. Der Anteil an Radverkehr ist geringer, dafür ist auch die rechtswidrige Gehwegnutzung von Radfahrenden gesunken, aber weiterhin existent. Normalerweise befinden wir uns, was die Verkehrsmengenerhebung angeht, in einem nur bedingt geeigneten Zählmonat. Der November ist i. d. R. der Kfz-verkehrsreichste Monat und Radverkehr findet in den späten Herbst- und Wintermonaten deutlich weniger statt. Daher ist die Erhebung orientierend zu verstehen.

Zusätzlich wurden im Bereich der Eisenbahnbrücke sowie an der Einmündung der Eltzerhofstraße punktuelle Geschwindigkeitsmessungen vorgenommen. Im Messzeitraum vom 12.11.2025 bis 17.11.2025 wurde der sog. „V85-Wert“ ermittelt. Dieser gibt die Geschwindigkeit an, die von 85 Prozent der gemessenen Fahrzeuge nicht überschritten wird. Der „V85-Wert“ dient als objektiver Indikator für das tatsächliche Fahrverhalten und ermöglicht die Beurteilung der Angemessenheit bestehender Geschwindigkeitsbegrenzungen. Wird dieser Wert deutlich über dem zulässigen Tempolimit ermittelt, kann dies auf ein potenzielles sicherheitsrelevantes Defizit hinweisen.

Im vorliegenden Messzeitraum ergab sich ein erhöhter V85-Wert zwischen 41 und 43 km/h bei einem angestrebten Höchstwert von 36 km/h. Eine vollständige Wegnahme der vorhandenen geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen würde mit hoher Wahrscheinlichkeit zu einer weiteren Erhöhung der gefahrenen Geschwindigkeiten führen und insbesondere für den Radverkehr zusätzliche Sicherheitsrisiken hervorrufen. Aufgrund der noch nicht abgeschlossenen Eingewöhnungszeit sind auch diese Werte als noch nicht abschließend repräsentativ zu bewerten.

Alternativlösung:

In den beigegeführten Plänen ist eine Alternativlösung dargestellt. Bei diesen Anpassungen geht es insbesondere darum, eine durchgängige und konfliktärmere Führung des Radverkehrs zu ermöglichen, aber gleichzeitig weiterhin geschwindigkeitsdämpfende Elemente vorzusehen, die zur Einhaltung der Geschwindigkeitsreduzierung beitragen. Eine Erhöhung der Attraktivität der Fahrbahnnutzung für den Radverkehr zieht unmittelbar positive Auswirkungen für den Fußgänger nach sich. Die derzeit bestehenden baulichen Einengungen im Bereich der Ladezonen und Fußgängerüberwege entfallen und werden stattdessen durch einen punktuellen Einsatz von Bodenschwellen ersetzt. Diese Bodenschwellen werden in einem Abstand von 1,50 m zur Bordsteinkante angeordnet, sodass der Radverkehr die betreffenden Stellen ungehindert passieren kann. Gleichzeitig bleibt eine wirksame Geschwindigkeitsdämpfung für den Kfz-Verkehr gewährleistet. Im weiteren Verlauf in Richtung Leinpfad werden Einengungen beibehalten, aber Durchlässe mit 1,50 m Breite für den Radverkehr organisiert.

Es ist vorgesehen, die V85-Geschwindigkeit nach einer Eingewöhnungszeit von 6-12 Monaten erneut zu prüfen. Ggf. kann eine Ergänzung von weiteren Elementen (Einengungen / Schwellen) sinnvoll sein.

Anlagen:

1. Lageplan 16.35_LP5_05.01_2025-11-19
2. Lageplan 16.35_LP5_05.02_2025-11-19
3. Lageplan 16.35_LP5_05.03_2025-11-19
4. VEP Formblatt

Finanzielle Auswirkungen:

Die Umsetzung der Alternativlösung ist auf rd. 12.000 € geschätzt.

Die erforderlichen Mittel stehen im Teilhaushalt 10 „Bauen, Wohnen und Verkehr“ im Produkt 5411 „Gemeindestraßen“ zur Verfügung.

Auswirkungen auf den Klimaschutz:

Ziel ist es, sowohl den Radverkehr, als auch den Fußverkehr als klimafreundliche Fortbewegungsarten im Bereich des Peter-Altmeier-Ufers zu fördern. Dies wird in diesem stark frequentierten Bereich nur gelingen, wenn man das Gehwegfahren mit dem Rad erschwert und den Radverkehr auf der Straße sicherer und komfortabler macht. Dies soll durch eine Kombination aus verlangsamten Kfz-Verkehr und verbesserter Radführung auf der Straße sowie Einschränkung der Fahrmöglichkeiten für Radfahrer auf dem Gehweg erreicht werden. Als Ergebnis davon werden sich auch Verlagerungseffekte zugunsten der klimafreundlichen Verkehrsarten entwickeln.

Historie:

