

An den Rat der Stadt Bergisch Gladbach
BM-13 Anregungen und Beschwerden
Postfach 20 09 20
51439 Bergisch Gladbach

Anregung (Bürgerantrag) gemäß § 24 Gemeindeordnung Nordrhein-Westfalen (GO NRW)

Thema

Einrichtung eines einseitigen Radfahrstreifens bergauf in der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße

Name des Antragstellers:

ProVelo Bergisch Gladbach (Radverkehrsinteressensgemeinschaft)

Antrag:

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

hiermit beantragen wir von ProVelo Bergisch Gladbach,
der Ausschuss für Verkehr möge wie folgt beschließen:

Beschlussvorschlag:

Der AUKIV beschließt, auf der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße einen einseitigen Radfahrstreifen von 2,00 m Breite (Regelmaß bei Steigungen) in Steigungsrichtung zu markieren.

Begründung:

Die Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße stellt eine der zentralen Fahrradrouten in Bergisch Gladbach dar. Sie verbindet das Zentrum/Bahnhof in Richtung Reuterstraße mit Paffrath und Teilen von Hebborn. Alternativen über die Rampe der Stationsstraße zur Paffrather Straße oder durch das Gewerbegebiet sind aufgrund von höherer Verkehrsstärke, Ampeln und steileren Abschnitten weniger attraktiv.

Die Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße verläuft vom Bahnhof mit moderater Steigung in einer Rechtskurve bis zum Kreisverkehr Reuterstraße/Paffrather Straße. Aufgrund der schlechten Sicht auf den Gegenverkehr ist die Mittellinie durchgezogen. Die Breite der Fahrbahn beträgt laut unseren Messungen ca. 7,50-7,90 m.

Die Möglichkeit von beidseitigen Schutzstreifen ergäbe eine Kernfahrbahnbreite von 4,50-4,90 m (mit je 1,50 m Schutzstreifen). Laut der Richtlinie „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010) darf erst ab einer Kernfahrbahnbreite von 5,50m eine Mittellinie markiert werden. Auf Grund der eingeschränkten Sicht sehen wir eine durchgezogene Mittellinie als notwendig an.

Weil eine sichere, beidseitige Radverkehrsführung mit Schutzstreifen hier nicht möglich ist, schlagen wir einen einseitigen Radfahrstreifen vor. Eine Sicherung des Radverkehrs soll dabei vorrangig in Steigungsrichtung umgesetzt werden. Im „Leitfaden zur Radverkehrsförderung in Städten mit Höhenunterschieden“ (Link unten) wird auf Seite 26 darauf hingewiesen.

In Steigungsrichtung sind Radfahrer deutlich langsamer als bergab. Kraftfahrer fühlen sich stärker genötigt, die langsamen Radfahrer zu überholen. Durch den stärkeren Überholdruck (hoher Geschwindigkeitsunterschied) und die längere Fahrdauer der Radfahrer in der Steigung, führt es zu mehr Überholmanövern und somit zu mehr gefährlichen Situationen.

Durch den vorgeschlagenen Radfahrstreifen wird es Kraftfahrern ermöglicht, die langsamen Radfahrer zu überholen. Im Gegensatz zur derzeitigen Situation mit der durchgezogenen Mittellinie verbessert sich der Verkehrsfluss der Kraftfahrzeuge. Gleichzeitig verbessert sich ebenfalls die Sicherheit der Radfahrer, weil enge regelwidrige Überholmanöver (durchgezogene Mittellinie) wegfallen; Radfahrer können regulär mit mehr Abstand überholt werden.

In Gefällerrichtung erreichen Radfahrer annähernd PKW-ähnliche Geschwindigkeiten, so dass der „Überholdruck“ der Kraftfahrer nicht so ausgeprägt ist. Optionale Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn bergab können die Fahrbahnnutzung der Radfahrer, sowie die Akzeptanz der Kraftverkehr gegenüber dem Radverkehr erhöhen.

Quellen:

- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), Abschnitt 3.8 Radverkehrsführung bei Steigung und Gefälle
- Leitfaden zur Radverkehrsförderung in Städten mit Höhenunterschieden:
https://www.mobilservice.ch/admin/data/files/news_section_file/file/3724/leitfaden-2015_radfoerderung-hoehenunterschiede_de.pdf
- Kürzlich hat die Stadt Wuppertal einen einseitigen Radfahrstreifen in Steigungsrichtung beschlossen und umgesetzt:
https://www.wuppertal.de/rathaus/onlinedienste/ris/vo0050.php?__kvonr=16762