

Ergebnisbericht zur Überprüfung von Radverkehrsmaßnahmen aus dem „Mobilitätskonzept Bergisch Gladbach 2030“

- RV6 (Odenthaler Straße zwischen Laurentiusstraße und Hauptstraße)

1. Analyse der Bestandssituation	1
1.1 Kurzvorstellung des betrachteten Streckenzugs	1
1.2 Verkehrsbelastung.....	3
1.3 Unfalldaten	4
2. Vorstellung der erarbeiteten Radverkehrsmaßnahmen	5
3. Zusammenfassung.....	9

1. Analyse der Bestandssituation

1.1 Kurzvorstellung des betrachteten Streckenzugs

Beim hier betrachteten Abschnitt der Odenthaler Straße handelt es sich um den Bereich vom *Knotenpunkt mit der Laurentiusstraße/Rommerscheider Straße* bis zum *Knotenpunkt mit der Hauptstraße* (siehe Abbildung 1 und Anlagen 2+3). Entsprechend der Maßnahme RV 6 des „Mobilitätskonzept Bergisch Gladbach 2030“ (kurz: MobiK) wurde untersucht, inwiefern die Anlage von Schutzstreifen im bestehenden Straßenraum möglich ist.

Im Verlauf des Streckenzugs liegt der *Knotenpunkt mit den Straßen Am Broich/Am Mühlenberg*. Da das Linksabbiegen am südlichen Ende der Odenthaler Straße in die Hauptstraße verboten ist, müssen Verkehrsteilnehmer, welche die Odenthaler Straße befahren und ihre Fahrt in Ostrichtung auf der Hauptstraße fortsetzen wollen, bereits hier links in die Straße Am Mühlenberg und an deren südlichen Ende dann in die Hauptstraße einbiegen.



Abbildung 1: Lage des betrachteten Streckenabschnitts im Gladbacher Straßennetz (Auszug aus Geoportal)

Die drei vorgenannten Knotenpunkte sind Bestandteil einer Koordinierung („Grüne Welle“), welche auch weitere, nördlicher gelegene Knotenpunkte bis hin zum *Knotenpunkt mit der Alte Wipperfürther Straße* umfasst.

Als vorfahrts geregelter Knotenpunkt kommt die *Einmündung An der Strunde* hinzu. Mit der *Max-Bruch-Straße* existiert darüber hinaus eine von der Odenthaler Straße *wegführende Einbahnstraße*.

Auf der Odenthaler Straße beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit derzeit 50 km/h.

Unmittelbar südlich des Knotenpunkts *Odenthaler Straße/Laurentiusstraße/Rommerscheider Straße* befinden sich auf der östlichen Seite rund 20 Parkstände entlang der Fahrbahn. Dort ist das Parken Montag bis Freitag zwischen 9 und 18 Uhr und Samstag zwischen 9 und 13 Uhr für zwei Stunden mit Parkscheibe erlaubt. Auf Höhe der Parkstände befindet sich Wohnbebauung und kein Geschäftsbesatz. Es ist davon auszugehen, dass regelmäßig viele Anwohner den Bereich zum Parken nutzen (insb. zwischen 18 und 9 Uhr, wenn keine Parkrestriktionen gelten).

Ebenfalls auf der östlichen Seite ist *ab dem Knotenpunkt Odenthaler Straße/Am Broich/Am Mühlenberg in Fahrtrichtung Nord* ein nicht benutzungspflichtiger Radweg vorhanden, der auch nördlich der Einmündung Rommerscheider Straße fortbesteht. Dieser genügt u.a. aufgrund der Radwegbreite, der Sicherheitsabstände zu Fahrbahn und Gehweg sowie aufgrund der geringen Restbreite für Fußgänger im Seitenraum nicht den heutigen Anforderungen an neu zu errichtende Radwege¹. Zudem ist die Führung über die Dreiecksinsel auf

¹ siehe Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Kapitel 5.1.2 und 6.1.7.5

Höhe der Rommerscheider Straße gemäß heutigem Erkenntnisstand grundsätzlich zu vermeiden². Der Radweg fiel in Hinblick auf Unfälle in den betrachteten, vergangenen drei Jahren nicht negativ auf.

Zusätzlich zur Odenthaler Straße wurde ebenfalls der *Teilbereich der Hauptstraße* betrachtet, welcher zwischen der Umweltspur auf der Straße *Schnabelsmühle* und dem südlichen Ende der *Odenthaler Straße* liegt (siehe ebenfalls Abbildung 1). Die Mitbetrachtung dieses Streckenabschnitts könnte im Idealfall dazu führen, eine verbesserte Radverkehrsführung vom Turbokreisverkehr Schnabelsmühle über die Hauptstraße und Odenthaler Straße bis auf Höhe der Laurentiusstraße zu erreichen. Entgegen der im Mobilitätskonzept vorgesehenen Maßnahme RV 26, welche eine Neuplanung vorsieht, wurde bislang nur geprüft, ob sich im Bestand eine Verbesserung durch geänderte Markierung oder Freigabe der Gehwege für den Radverkehr realisieren lässt. Es sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass eine bauliche Umgestaltung für den Knotenpunkt Odenthaler Straße/Hauptstraße im Rahmen des noch in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans 2168 Odenthaler Straße/Hauptstraße angedacht ist. Aufgrund des frühen Planungsstadiums sowie erforderlichen Grunderwerbs sind daraus resultierende Baumaßnahmen in den kommenden Jahren allerdings noch nicht zu erwarten.

² siehe Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Kapitel 6.3.4.2 und Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Kapitel 4.4.12

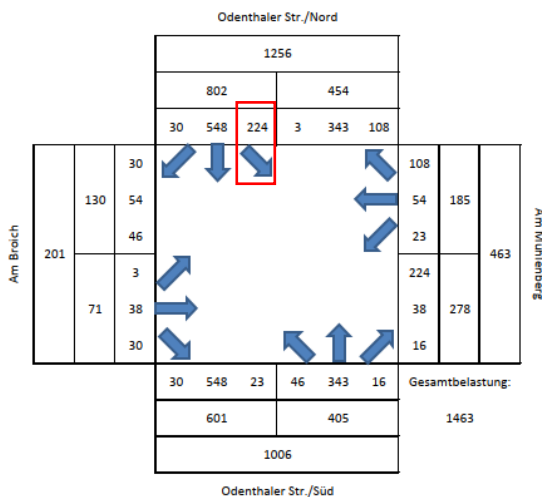
1.2 Verkehrsbelastung

Die Verkehrsbelastung lässt sich auf Grundlage von Verkehrszählungen an den *Knotenpunkten Odenthaler Straße/Am Broich/Am Mühlenberg* und *Odenthaler Straße/Hauptstraße* einschätzen.³

Odenthaler Straße

In Abbildung 2 ist dargestellt, wie viele Geradeausfahrer, Rechts- und Linksabbieger am *Knotenpunkt Odenthaler Str./Am Broich/Am Mühlenberg* in der höchstbelasteten Vormittags-/Nachmittags-Stunde gezählt wurden:

Knoten: Odenthaler Str./Am Mühlenberg/Am Broich
Zählung am: Dienstag, 21.04.2015
Kfz insgesamt
07:45-08:45 Uhr (Spitzenstunde)



Knoten: Odenthaler Str./Am Mühlenberg/Am Broich
Zählung am: Dienstag, 21.04.2015
Kfz insgesamt
16:30-17:30 Uhr (Spitzenstunde)

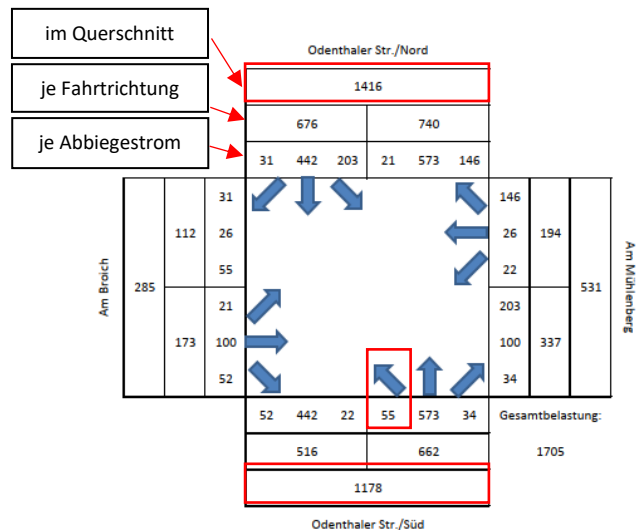


Abbildung 2: Knotenstrombelastung Odenthaler Straße/Am Broich/Am Mühlenberg (Verkehrsuntersuchung östliche Stadtmitte Bergisch Gladbach)

Auf einige, für den *Entwurfsvorschlag zur Odenthaler Straße* maßgebliche Erkenntnisse wird im Folgenden eingegangen:

- *Abschnitt Laurentiusstraße – Am Broich*: In der höchstbelasteten Stunde waren 1416 Kfz auf dem Streckenabschnitt unterwegs
- *Abschnitt Am Broich – Hauptstraße*: In der höchstbelasteten Stunde waren 1178 Kfz auf dem Streckenabschnitt unterwegs (Verkehrsstärke verändert sich nur in recht geringem Maße bis zum Knotenpunkt Odenthaler Straße/Hauptstraße; dortige Zählung: 1236 Kfz auf der Odenthaler Straße)
- *Linksabbieger von der Odenthaler Straße in die Straße Am Mühlenberg*: In der höchstbelasteten Stunde nutzten 224 Kfz diese Abbiegebeziehung (siehe Abschnitt 1.1 für die Begründung)
- *Linksabbieger von der Odenthaler Straße in die Straße Am Broich*: In der höchstbelasteten Stunde nutzten 55 Kfz diese Abbiegebeziehung

→ Aus den vorgenannten Zahlen wird deutlich, dass die Odenthaler Straße eine bedeutende Verkehrsachse darstellt und den Linksabbiegestreifen an dem Knotenpunkt Odenthaler Straße/Am Broich/Am Mühlenberg eine hohe Bedeutung für den Verkehrsablauf zukommt, wobei dies insbesondere für den Linksabbiegestreifen von der Odenthaler Straße in die Straße Am Mühlenberg gilt.

Hauptstraße

Gemäß der weiteren, hier nicht dargestellten Verkehrszählung am *Knotenpunkt Odenthaler Straße/Hauptstraße* befuhren mit 2240 Kfz in der Spitzenstunde nochmals deutlich mehr Fahrzeuge den betrachteten Abschnitt der *Hauptstraße*.

³ Die Verkehrszählungen wurden am 21.04.2015 im Rahmen der „Verkehrsuntersuchung östliche Stadtmitte Bergisch Gladbach“ durchgeführt.

2. Vorstellung der erarbeiteten Radverkehrsmaßnahmen

Auf Grundlage der Verkehrsstärken im Kfz-Verkehr und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit lässt sich anhand der einschlägigen Regelwerke eine Vorauswahl treffen, welche Führungsformen für den Radverkehr grundsätzlich geeignet sind (siehe Abbildung 5 und Tabelle 1).

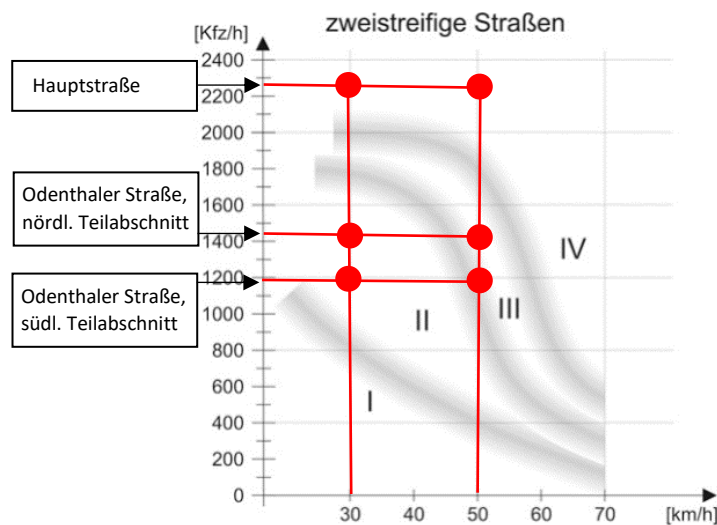


Abbildung 5: Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen (siehe Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Kapitel 2.3.2, Bild 7)

Belastungsbereich	Führungsform für den Radverkehr
I	- Mischverkehr
II	- Schutzstreifen - Kombination Mischverkehr und "Gehweg" mit Zusatz "Radfahrer frei" - Kombination Schutzstreifen und "Gehweg" mit Zusatz "Radfahrer frei" - Kombination Mischverkehr und Radweg ohne Benutzungspflicht - Kombination Schutzstreifen und Radweg ohne Benutzungspflicht
III/IV	- Radfahrstreifen - Radweg - gemeinsamer Geh- und Radweg

Tabelle 1: Zuordnung der Führungsformen zu den Belastungsbereichen bei Stadtstraßen (siehe Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Kapitel 2.3.3, Tabelle 8)

Wie aus obigen Darstellungen ersichtlich ist, sind je nach Streckenabschnitt und zulässiger Höchstgeschwindigkeit unterschiedliche Belastungsbereiche zuzuordnen und somit auch unterschiedliche Führungsformen grundsätzlich geeignet. Sofern keine der geeigneten Führungsformen realisierbar ist, soll gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen – wenn vertretbar – eine Führungsform des nächsttieferen Belastungsbereichs realisiert werden. Wenn für Straßen der Belastungsbereiche III und IV nicht einmal die Führungsformen des Belastungsbereichs II realisierbar sind, so sollen verkehrsplanerische oder verkehrsrechtliche Maßnahmen zur verträglicheren Gestaltung der Führung des Radverkehrs geprüft werden. Im Fall von Belastungsbereich IV soll bei mangelnder Realisierbarkeit der vorgesehenen Führungsformen auch geprüft werden, ob das Erreichen von Belastungsbereich III oder II durch geeignete Maßnahmen möglich ist und anderenfalls eine zusätzliche Alternativroute angeboten werden.⁴

⁴ siehe Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Kapitel 2.3.3 und 2.3.4

Odenthaler Straße

Der in den Anlagen 2 und 3 zu findende Entwurfsvorschlag zur Odenthaler Straße zielt darauf ab, im Sinne der Maßnahme RV 6 des „Mobilitätskonzept Bergisch Gladbach 2030“ die Situation für den Radverkehr im bestehenden Straßenquerschnitt zu verbessern.⁵

Übergreifend lässt sich für den gesamten betrachteten Streckenzug festhalten, dass Radfahrstreifen aufgrund der verfügbaren Fahrbahnbreite und Radwege aufgrund der verfügbaren Seitenraumbreite nicht realisiert werden können. Gemeinsame Geh- und Radwege sowie Gehwege mit Zusatz „Radfahrer frei“ sind je nach Streckenabschnitt aufgrund einer dichten Folge angrenzender Hauseingänge bzw. zahlreicher untergeordneter Knotenpunkts- und Grundstückszufahrten in Kombination mit den beengten straßenräumlichen Verhältnissen ebenfalls keine Option⁶. Insofern sollten nach Möglichkeit Schutzstreifen angelegt werden, wobei ggf. eine Kombination mit bereits im Bestand vorhandenen, nicht benutzungspflichtigen Radwegen infrage kommt. Unter Berücksichtigung der vorhandenen Fahrbahnbreiten ergibt sich für den betrachteten Streckenabschnitt der Odenthaler Straße folgender Vorschlag:

- *Nördlich des Knotenpunkts Odenthaler Straße / Am Broich / Am Mühlenberg:*
 - Anlage beidseitiger Schutzstreifen → aufgrund der verfügbaren Fahrbahnbreite ist hierfür der Entfall der rund 20 Parkstände am Fahrbahnrand notwendig (Einseitige Schutzstreifen unter Beibehaltung der Parkstände führten in einer Pilotstudie⁷ zu einer ähnlich dimensionierten Fahrbahn auf der Seite mit Schutzstreifen zu tendenziell geringeren Überholabständen und einem höheren Geschwindigkeitsniveau als auf der Seite ohne Schutzstreifen. In den Regelwerken werden sie als Führungsform nicht aufgeführt. Insofern wurde keine Entwurfsvariante mit einseitigen Schutzstreifen ausgearbeitet)
 - Alternative 1 (Empfehlung der Verwaltung): (Zunächst) Beibehaltung des nicht benutzungspflichtigen Radwegs auf der Ostseite (Der Radweg würde heute so nicht mehr gebaut werden aufgrund mangelnder Breite, nicht vorhandener Sicherheitsabstände zu Fahrbahn und Gehweg, der geringen Restbreite für Fußgänger im Seitenraum sowie aufgrund von Sicherheitsrisiken durch die Führung über die Dreiecksinsel auf Höhe der Rommerscheider Straße. Allerdings fiel der Radweg in Hinblick auf Unfälle in den betrachteten, vergangenen drei Jahren nicht negativ auf und ist für ungeübte/unsichere Radfahrer sowie kleine Kinder üblicherweise attraktiv. Insofern schlägt die Verwaltung vor, den Radweg zunächst zu belassen und die Entfernung im Falle künftiger Unfallauffälligkeiten oder einer anstehenden Gehwegsanierung erneut in Betracht zu ziehen.)
 - Alternative 2: Entfernung des nicht benutzungspflichtigen Radwegs (Entfernung der hellen Pflastersteine und Ersatz durch Pflastersteine, die denen auf dem Gehweg entsprechen/ähneln. Die Furt über die Rommerscheider Straße müsste entfernt und der Signalgeber in der Ampel getauscht werden.)
- *Knotenpunkt Odenthaler Straße / Am Broich / Am Mühlenberg:*
 - Unter Beibehaltung der verkehrlich sehr bedeutsamen Linksabbiegestreifen (erforderlich wegen der in Abschnitt 1.1 erläuterten, „grünen Welle“ und der in Abschnitt 1.2 genannten, erheblichen Verkehrsstärken auf den Linksabbiegestreifen) lassen sich Schutzstreifen bei den bestehenden Fahrbahnbreiten nicht realisieren
 - Vorbehaltlich positiver Forschungsergebnisse im Rahmen einer bislang noch nicht veröffentlichten Studie⁸ sollen Radfahrerpiktogramme in allen Zufahrten des Knotenpunkts zur Erhöhung der Aufmerksamkeit für den Radverkehr markiert werden

⁵ siehe Mobilitätskonzept Bergisch Gladbach 2030, S. 54-62

⁶ siehe Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Kapitel 3.6

⁷ Vgl. die Ausführungen zur Leonberger Straße in Leonberg im „Gutachten zum Einsatz und zur Wirkung von einseitigen, alternierenden und beidseitigen Schutzstreifen auf schmalen Fahrbahnen innerorts“

⁸ Studie „Radfahren bei beengten Verhältnissen – Wirkung von Piktogrammen und Hinweisschildern auf Fahrverhalten und Verkehrssicherheit“

- *Südlich des Knotenpunkts Odenthaler Straße / Am Broich / Am Mühlenberg:*
 - Anlage beidseitiger Schutzstreifen
- *Knotenpunkt Odenthaler Straße / Hauptstraße:*
 - Schutzstreifen lassen sich bei den bestehenden Fahrbahnbreiten nicht realisieren
 - Vorbehaltlich positiver Forschungsergebnisse im Rahmen einer bislang noch nicht veröffentlichten Studie sollen Radfahrerpiktogramme in allen Zufahrten des Knotenpunkts zur Erhöhung der Aufmerksamkeit für den Radverkehr markiert werden
 - Im Rahmen der Erstellung des Bebauungsplans 2168 - Odenthaler Straße/Hauptstraße ist eine sichere Führung des Radverkehrs mitzudenken (keine Bestandsmaßnahme und daher hier nicht weiter betrachtet)

Aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS) an Knotenpunkten haben den Vorteil, dass Radfahrer im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs anfahren können. Allerdings werden sie nur als mögliche Lösung für Knotenpunktarme mit längeren Rot- als Grünzeiten empfohlen⁹ und sind insofern kein geeignetes Entwurfsselement auf der Odenthaler Straße. In den untergeordneten, lange Rotzeiten aufweisenden Knotenpunktzufahrten Am Mühlenberg und Am Broich kann aufgrund der Fahrbahnbreite leider keine Zuführung auf einen ARAS über einen Schutz- oder Radfahrstreifen realisiert werden. Eine solche Zuführung würde es ermöglichen, dass Radfahrer gut geschützt die (während der recht langen Rotzeit) an der Ampel wartenden Pkw rechts überholen können um die Aufstellfläche zu erreichen. Bei isolierter Anlage ohne Zuführung wird die Nutzung der Aufstellfläche unwahrscheinlicher, da oftmals Kfz vor den Radfahrern an dem Knotenpunkt eintreffen und somit das (sichere) Erreichen der Aufstellfläche erschweren. Eine Unfallgefahr könnte sich z.B. dann ergeben, wenn sich Radfahrer – kurz bevor der Verkehr freigegeben wird – an den haltenden Pkw vorbeischlängeln oder den Gehweg nutzen, um die Aufstellfläche zu erreichen. Aufgrund der streitbaren Sinnhaftigkeit von ARAS im konkreten Anwendungsfall will die Verwaltung sich weitere Erfahrungswerte von anderen Kommunen einholen. Gegebenenfalls kommen – vorbehaltlich positiver Ergebnisse in der zuvor erwähnten, voraussichtlich Anfang kommenden Jahres veröffentlichten Studie – auch Radfahrerpiktogramme als gut geeignete Maßnahme in den Zufahrten Am Mühlenberg und Am Broich infrage. Insofern will die Verwaltung die finale Entscheidung in Bezug auf Markierungen für den Radverkehr in den Zufahrten Am Mühlenberg und Am Broich im Rahmen der vertiefenden Planung klären.

Als ergänzende Maßnahme wird die Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h geprüft werden. Dadurch könnte Belastungsbereich II eindeutig erreicht werden, sodass Schutzstreifen nicht nur eine Notlösung, sondern eine gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen üblicherweise vorgesehene Führungsform für den Radverkehr darstellen würden (siehe hierzu nochmals Abbildung 5). Für die Streckenabschnitte ohne Schutzstreifen (d.h. die *Bereiche um die Knotenpunkte Odenthaler Straße/Am Broich/Am Mühlenberg und Odenthaler Straße/Hauptstraße*) ist aufgrund des geringeren Geschwindigkeitsniveaus dann ebenfalls eine Verbesserung der (Rad-)verkehrssicherheit zu erwarten, wenngleich die Führung im Mischverkehr bei den vorliegenden Verkehrsstärken eigentlich vermieden werden soll. Eine deutlichere Verbesserung der dortigen Situation wäre nur mit umfänglichen, baulichen Umgestaltungen des Straßenraums und erheblichem Flächenerwerb realisierbar. Dies ist allerdings in den kommenden Jahren bislang nicht vorgesehen und wurde hier nicht weiter betrachtet. Allerdings sind mittel- bis langfristig Baumaßnahmen – wie zuvor erwähnt – zumindest für den Knotenpunkt Odenthaler Straße/Hauptstraße angedacht (Bebauungsplan 2168 - Odenthaler Straße/Hauptstraße, aktuell in Bearbeitung).

Bei einer Veränderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit müssten in jedem Fall die Signalprogramme der Ampelanlagen entlang des Streckenzugs der Odenthaler Straße überarbeitet werden, da die bestehende Koordinierung („Grüne Welle“) auf eine höhere Geschwindigkeit ausgelegt ist. Für den *Knotenpunkt Odenthaler Straße/Laurentiusstraße/Rommerscheider Straße* ist diese Überarbeitung in Zusammenhang mit der Markierung der vorgezogenen Haltlinie für den Radverkehr ohnehin erforderlich.

⁹ siehe Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Kapitel 5.4

Hauptstraße

Die Radverkehrsmaßnahme RV 26 des „Mobilitätskonzept Bergisch Gladbach 2030“ zielt darauf ab, eine Neuplanung *zwischen Forum und Odenthaler Straße* im Zuge des Forum-Umbaus anzustoßen. Die Mitbetrachtung dieser Maßnahme (siehe auch Anlage 3) im Zuge einer radverkehrsfreundlichen Umgestaltung der Odenthaler Straße bietet sich an, um im Zusammenspiel mit RV 6 nach Möglichkeit eine verbesserte Führung des Radverkehrs auf der gesamten Achse vom *Turbokreisverkehr* über die Umweltspur auf der Straße *Schnabelsmühle* bis zum *Knotenpunkt Odenthaler Straße/Laurentiusstraße/Rommerscheider Straße* zu erreichen. Entgegen der im MobiK unter RV 26 vorgesehenen Neuplanung wurde allerdings in Zusammenhang mit dem Entwurfsvorschlag zur RV 6 nur geprüft, ob sich zeitnah im Bestand eine Verbesserung durch geänderte Markierung oder Freigabe der Gehwege für den Radverkehr im Vorgriff auf eventuelle Straßenbaumaßnahmen realisieren lässt. Eine Neuplanung des Straßenquerschnitts ist im Zuge der Neuplanung Forum und des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan 2168 - Odenthaler Straße/Hauptstraße zu betrachten und nicht Gegenstand dieser Prüfung.

Der vorgenannte Streckenabschnitt der Hauptstraße weist eine nochmals deutlich höhere Verkehrsbelastung als der betrachtete Streckenabschnitt der Odenthaler Straße auf (siehe Abschnitt 1.2). Insofern wären grundsätzlich die Führungsformen Radfahrstreifen, Radweg oder gemeinsamer Geh- und Radweg und keinesfalls die aktuell vorhandene Führung im Mischverkehr geeignet (siehe Abbildung 5 und Tabelle 1). Der Realisierung dieser Führungsformen steht allerdings eine extrem eingeschränkte Straßenraumbreite entgegen. Die für Radfahrstreifen (ebenso wie für Schutzstreifen als Notlösung) benötigten Breiten durch einen Entfall des Linksabbiegestreifens zu erreichen, wäre aufgrund der stark ausgeprägten Linksabbiegebeziehung von der Hauptstraße in die Odenthaler Straße (533 Kfz in der höchstbelasteten Stunde¹⁰) verkehrlich voraussichtlich äußerst problematisch (eine alternative Führung des links abbiegenden Kfz-Stroms über andere Straßen in der Umgebung lässt sich auch nicht realisieren). Gemeinsame Geh- und Radwege und auch Gehwege mit Zusatz „Radfahrer frei“ sind auf der Südseite aufgrund der bestehenden Gehwegbreite keine Option. Auch auf der Nordseite ergibt sich die Problematik, dass der Gehweg in einem Teilbereich mit 2,20 Meter zu schmal für eine gemeinsame Führung mit dem Radverkehr ist¹¹. Zudem sprechen der Geschäftsbesatz, die dichte Folge von unmittelbar an den Gehweg angrenzenden Hauseingängen, mehrere Grundstückszufahrten sowie der in Kapitel 1.3 erwähnte Unfall zwischen einem Radfahrer und einem das Haus verlassenden Fußgänger gegen die Freigabe des Seitenraums für den Radverkehr¹². Erhebliche Probleme in Hinblick auf die Radverkehrsführung oder alternativ den Verkehrsablauf im Kfz-Verkehr lassen sich demnach wohl nur bei einer baulichen Verbreiterung des Straßenraums vermeiden, wobei im Umfeld des Knotenpunkts Hauptstraße/Odenthaler Straße nach erster Einschätzung der Verwaltung der Erwerb und Abriss eines oder gar mehrerer Gebäudekomplexe erforderlich wäre. Bei der Erstellung des Bebauungsplans 2168 - Odenthaler Straße/Hauptstraße ist dies zu berücksichtigen (siehe Anlage 3).

Insgesamt kommt die Verwaltung zu dem Ergebnis, dass in Zusammenhang mit der Maßnahme RV 6 keine schnelle, sinnvolle und deutliche Verbesserung für den Radverkehr im Bereich zwischen Forum und Odenthaler Straße möglich ist. Die Möglichkeiten einer baulichen Umgestaltung des Straßenraums, verkehrsrechtliche Änderungen oder Alternativrouten für den Radverkehr (z.B. Strunderadweg) müssen nochmals dezidiert (u.a. in den betroffenen Bebauungsplanverfahren) separat geprüft werden. Radfahrerpiktogramme sollten jedoch auch hier – vorbehaltlich positiver Studienergebnisse in der zuvor erwähnten Studie – als kurzfristig umsetzbare „kleine Verbesserung“ angelegt werden.

¹⁰ Verkehrszählungen vom 21.04.2015 im Rahmen der „Verkehrsuntersuchung östliche Stadtmitte Bergisch Gladbach“

¹¹ siehe Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Kapitel 3.6

¹² siehe Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Kapitel 3.6

3. Zusammenfassung

Die Verwaltung empfiehlt die Anlage von beidseitigen Schutzstreifen auf der Odenthaler Straße südlich des Knotenpunkts mit der Laurentiusstraße, wodurch der Wegfall der Parkstände auf der Fahrbahn erforderlich wird (siehe Anlagen 2 und 3).

Da die Anlage beidseitiger Schutzstreifen auf Höhe der Knotenpunkte Odenthaler Straße/Am Broich/Am Mühlenberg sowie Odenthaler Straße/Hauptstraße im Bestand nicht sinnvoll möglich ist, empfiehlt die Verwaltung dort die Markierung von Radfahrerpiktogrammen, sofern eine diesbezügliche, voraussichtlich Anfang kommenden Jahres erscheinende Studie dies nahelegt.

Darüber hinaus sieht der Vorschlag der Verwaltung vor, den auf der östlichen Seite der Odenthaler Straße zwischen den Einmündungen der Straßen Am Mühlenberg und Rommerscheider Straße befindlichen, nicht benutzungspflichtigen Radweg zunächst beizubehalten.

Markierungen für den Radverkehr in den Zufahrten Am Mühlenberg und Am Broich werden im Rahmen der vertiefenden Planung gegebenenfalls ergänzt.

Da sich schnell umsetzbare, deutliche Verbesserungen der Radverkehrssicherheit auf der Hauptstraße zwischen der Umweltpur auf der Straße Schnabelsmühle und dem Knotenpunkt Odenthaler Straße/Hauptstraße nicht realisieren lassen, wird eine dezidierte, separate Prüfung im Zusammenhang mit anderen Planvorhaben als notwendig erachtet. Radfahrerpiktogramme sollten jedoch auch hier – vorbehaltlich positiver Studienergebnisse in der zuvor erwähnten Studie – als kurzfristig umsetzbare, „kleine Verbesserung“ angelegt werden.