

## **Beschlussvorlage**

**Drucksachen-Nr. 0519/2022**  
**öffentlich**

<b>Gremium</b>	<b>Sitzungsdatum</b>	<b>Art der Behandlung</b>
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen	22.11.2022	Entscheidung

### **Tagesordnungspunkt**

#### **Weiteres Vorgehen Schildgen 2. Abschnitt**

#### **Beschlussvorschlag:**

- I. Der Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen beauftragt die Verwaltung, für den 2. Abschnitt zwischen Leverkusener und Schlebuscher Straße die Variante 1 (Umbau im Bestand) zur Entwurfsplanung auszuarbeiten und dabei die Anregungen aus der Bürgerinformationsveranstaltung zu prüfen.
- II. Da die Kosten über 100.000 € netto liegen, wird hiermit der Maßnahmenbeschluss gefasst, um die finanziellen Mittel für die Umgestaltung im Haushalt bereitzustellen.
- III. Der Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen beauftragt die Verwaltung, einen weiteren Auftrag zu vergeben, der sich mit Ausweichverkehren und Parkdruck in den Wohngebieten von Schildgen befasst und hierzu Lösungsvorschläge erarbeitet.

## Kurzzusammenfassung:

Kurzbegründung:

(...)

Risikobewertung:

(...)

## Auswirkungsübersicht Klimarelevanz:

keine Klimarelevanz:	positive Klimarelevanz:	negative Klimarelevanz:
	x	

Weitere notwendige Erläuterungen:

Durch den barrierefreien Umbau der Haltestellen, Einmündungen und Kreuzungsbereiche und der Schaffung zusätzlicher Querungshilfen sowie einer Radinfrastruktur wird die Nahmobilität in Schildgen gefördert. Somit können CO<sub>2</sub>-Emissionen durch den Kfz-Verkehr reduziert, die Luftqualität verbessert und ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet werden.

## Finanzielle Auswirkungen:

	keine Auswirkungen:	Mehrerträge:		Mehraufwendungen:	
		lfd. Jahr	Folgejahre	lfd. Jahr	Folgejahre
<b>konsumtiv:</b>					
<b>investiv:</b>				x	
<b>planmäßig:</b>				x	
<b>außerplanmäßig:</b>					

Weitere notwendige Erläuterungen:

(...)

## Personelle Auswirkungen:

	keine Auswirkungen:	Einsparungen:	Einstellungen:
<b>planmäßig</b>			x
<b>außerplanmäßig:</b>			
<b>kurzfristig:</b>			
<b>mittelfristig:</b>			x
<b>langfristig:</b>			

Weitere notwendige Erläuterungen:

(...)

### **Sachdarstellung/Begründung:**

Im Bestand existiert auf dem 2. Abschnitt der Altenberger-Dom-Straße zwischen der Leverkusener und Schlebuscher Straße keine Anlage für den Radverkehr. Lediglich im oberen Bereich in Fahrtrichtung Odenthal ist der Gehweg bis zur Einmündung Fahner Weg für den Radverkehr freigegeben, was jedoch eine besondere Rücksichtnahme des Radverkehrs erfordert. Es darf nur Schrittgeschwindigkeit gefahren werden und dem Fußgänger ist immer Vorrang zu gewährleisten. Um die Situation u.a. für den Radverkehr im Sinne eines durchgehenden Netzgedankens zu verbessern, hat die Verwaltung erste Vorentwürfe in der Mai Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen (vgl. Drucksache vgl. 0215/2022) vorgestellt.

Die Vorentwürfe sehen die Schaffung einer Radverkehrsinfrastruktur weitestgehend im Bestand mit Hilfe von Markierungsmaßnahmen vor sowie eine nach Möglichkeit durchgehende Barrierefreiheit an den Kreuzungsbereichen und Bushaltestellen, die heute zum größten Teil noch nicht auf dem Abschnitt existiert. Diese Entwürfe wurden inzwischen dahingehend modifiziert, dass in zwei Bereichen zusätzlich die Möglichkeit besteht, Querungshilfen für den Fuß- und Radverkehr zu schaffen. Die Pläne sind dieser Vorlage als Anhang beigefügt und sind nachfolgend noch einmal kurz erläutert:

#### **Variante 1: Umbau (weitestgehend) im Bestand**

Im kommenden Jahr ist für den 2. Abschnitt eine Deckensanierung geplant. Die Verwaltung möchte mit der Neumarkierung von beidseitigen Schutz- und Radfahrstreifen eine sichere und zügige Verbindung für den Radverkehr ermöglichen (vgl. Drucksache 0215/2022). Hiermit handelt die Verwaltung auch im Sinne des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen (FaNaG). Ziel des Gesetzes ist es u.a., dass der Radverkehr verbessert und so attraktiv wird, dass sich mehr Menschen für das Fahrrad und somit für eine nachhaltige Mobilität entscheiden. Mit dem Gesetz sollen zudem Rad- und Fußverkehr mit dem Kfz-Verkehr auf eine Stufe gestellt werden:

*„Das Fahrrad soll [...] als eigenständiges umwelt- und klimafreundliches Verkehrsmittel [...] gestärkt werden. Zukünftig sollen alle Verkehrsmittel eine gleich bedeutsame Rolle einnehmen.“*

*(FaNaG NRW, 2021)*

Um eine solche Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden zu erzielen, ist in dem begrenzten öffentlichen Raum eine neue Aufteilung der Verkehrsfläche notwendig. An der Altenberger-Dom-Straße beansprucht der Kfz-Verkehr abschnittsweise bis zu 70 % des öffentlichen Straßenraums für sich. Die Entwürfe der Verwaltung sehen die Umwandlung der

einseitigen Parkplätze in Schutz- und Radfahrstreifen vor. Dadurch wären in dem gesamten Abschnitt ein Halten oder Parken auf der Straße nicht mehr erlaubt. Der ruhende Verkehr wäre künftig auf den privaten Grundstücken unterzubringen. Um die Auswirkungen der möglichen Ausweich- und Parksuchverkehre auf die Nebenstraßen in Schildgen zu ermitteln, ist die Beauftragung einer weiteren Untersuchung erforderlich, was die Verwaltung auch empfiehlt.

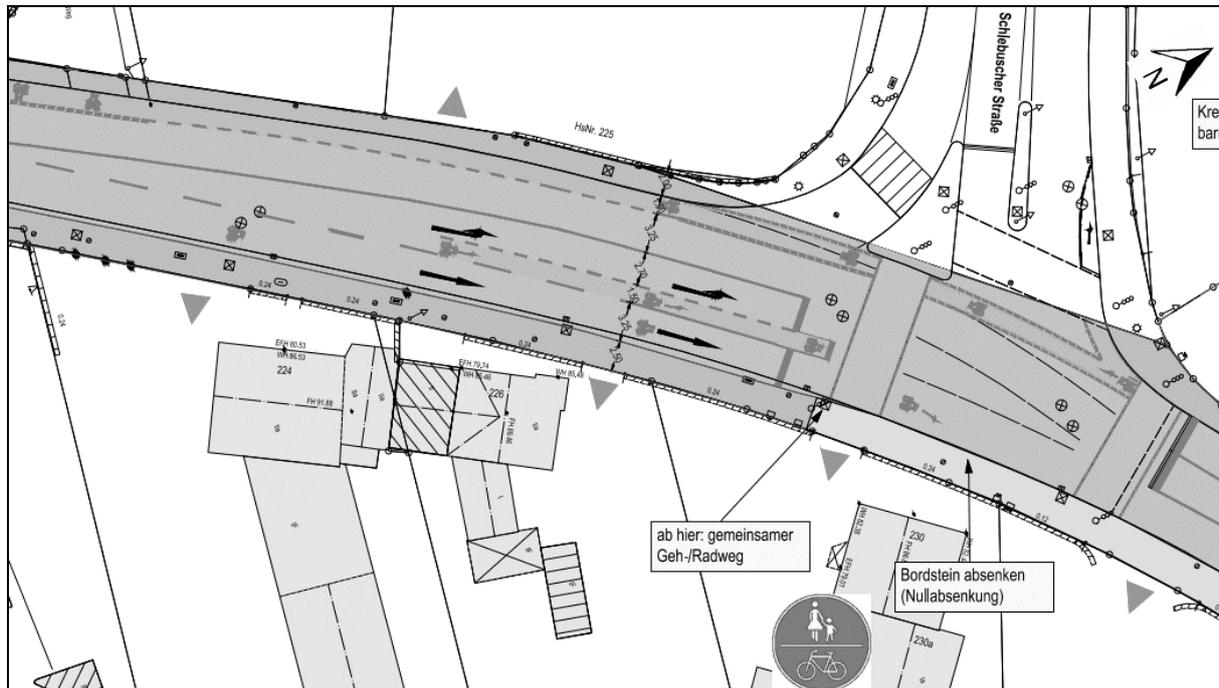
Zur weiteren Förderung der Nahmobilität soll weiterhin eine durchgängige Barrierefreiheit an den Einmündungen und Kreuzungen sichergestellt werden. Dazu sollen auch die beiden Bushaltestellen entsprechend umgebaut werden und ggf. in ihrer Lage sowie Ausführung optimiert werden. Als zusätzliches Angebot für den Fuß- und Radverkehr sind zwei Querungshilfen auf Höhe der ehemaligen Tankstelle und der Kreishandwerkerschaft möglich. Als Alternative zu der Querungshilfe vor der Tankstelle können vom Platz her ggf. auch zwei Kurzzeitparkplätze, Fahrradabstellanlagen oder ähnliches realisiert werden (vgl. Abbildung 1):



**Abbildung 1** Ausbildung eines Parkstreifens o.ä. (oben) oder einer Querungshilfe (unten) auf Höhe der alten Tankstelle an der Altenberger-Dom-Straße

Im Bereich der Kreuzung Schlebuscher Straße hat die Verwaltung für den linksabbiegenden Radverkehr eine eigene Furt vorgesehen, für den geradeausfahrenden Radverkehr sollen Piktogramme auf der Fahrbahn dienen, da die Platzverhältnisse hier keine weitere Furt ermöglichen. Als Alternative zur Furt kann der linksabbiegende Radverkehr über den vorgezogenen gemeinsamen Geh-/Radweg und Nutzung der rechten Fußgängerampel in

Richtung Schlebusch fahren (vgl. Abbildung 2). Hinter der Kreuzung Schlebuscher Straße in Richtung Odenthal und Schlebusch wird der Radverkehr im Bestand auf einem gemeinsamen Geh-/Radweg geführt, der für beide Richtungen freigegeben ist.



**Abbildung 2 Führung des Radverkehrs am Knotenpunkt Schlebuscher Str. (Entwurf)**

Die Vorteile des Verwaltungsvorschlags sind, dass mit geringen Kosten in Höhe von ca. 150.000 € (ohne Querungshilfen) und einer kurzen Bauzeit ein Angebot für den Radverkehr sowie eine Barrierefreiheit geschaffen werden kann. Die Maßnahmen könnten im Zusammenhang mit der für kommendes Jahr geplanten Deckensanierung umgesetzt werden. Die Kosten für die Deckensanierung belaufen sich auf 1,52 Millionen Euro.

### **Informationsveranstaltung für die Bürgerschaft am 20.10.2022**

Die Variante 1 wurde in einer Informationsveranstaltung für die Bürgerschaft mit rund 120 TeilnehmerInnen am 20. Oktober präsentiert. Gelobt wurde, dass die Pläne der Verwaltung eine Verbesserung für die jetzige Situation des Radverkehrs darstellen, da aktuell kein Angebot vorhanden sei. Auch wurde die höhere Sicherheit für den Radverkehr durch den Wegfall von Doring-Konflikten (öffnenden Autotüren) positiv aufgenommen. Weiterhin wurden die Querungshilfen als positiv gewertet, wobei angemerkt wurde, dass alternativ ein Zebrastreifen geprüft werden sollte, um Platz für mögliche Parkplätze zu integrieren. Die beabsichtigte Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h wurde positiv aufgenommen sowie die beabsichtigte Deckensanierung der Straße.

Zwiespältig zeigte sich die Bürgerschaft gegenüber der Wegnahme aller Parkmöglichkeiten entlang der Straße zugunsten der Radinfrastruktur. Bemängelt wurde, dass es sowohl für das Aussteigen aus einem Pkw am Fahrbahnrand als auch für den Lieferverkehr keine Haltemöglichkeiten mehr gäbe. Weiterhin wurde negativ angemerkt, dass es keine Parkplätze für BesucherInnen auf der Straße gäbe. Viele BürgerInnen befürchteten, dass

durch den Wegfall der Parkplätze Parksuchverkehr in den Nebenstraßen resultiere. Ebenfalls wurde negativ angemerkt, dass die Gehwege nicht vollumfänglich saniert würden, da diese teilweise einen schlechten Zustand aufweisen würden und zudem sehr schmal seien.

Bezüglich der Kreuzung Schlebuscher Straße wurde verstärkt auf die Anlage eines Kreisverkehrs gemäß der Planung von dem Büro MWM aus Aachen plädiert, da dieser eine sichere Führung des Radverkehrs gewährleiste und eine optische Verbesserung für den Ortseingang Schildgen darstelle. Die Radverkehrsfurt für den linksabbiegenden Radverkehr in der Planung der Verwaltung wurde als kritisch gewertet. Bezüglich des vorgesehenen Radfahrstreifens bergab in Richtung Odenthal wird die Schaffung einer „Fahrrad-Autobahn“ befürchtet. Die alternative Führung bergab auf dem Hochbord wurde ebenfalls als kritisch erachtet aufgrund der vielen Grundstückszufahrten und der erhöhten Geschwindigkeit des Radverkehrs.

In der Bürgerveranstaltung wurde zudem negativ gewertet, dass ein Umbau weitestgehend im Bestand nur eine Minimallösung für Schildgen sei. Außerdem könne die Barrierefreiheit aufgrund der teils sehr schmalen Gehwege auf der Ostseite nicht immer gewährleistet werden. Die Radfahrverbände haben einen Alternativvorschlag eingebracht, der bergauf in Richtung Schildgen einen gemeinsamen Geh- und Radweg vorsieht, anstatt einem Schutz- bzw. Radfahrstreifen. Der Vorteil an der Führung des Radverkehrs im Seitenraum sei, dass durch die Steigung dem höheren Platzbedarf aufgrund der seitlichen Ausgleichsbewegungen bzw. durch Schieben des Fahrrades gerecht werden könne. Außerdem sei somit ein besseres Angebot für den Fußverkehr vorhanden. Hierfür müsse der bestehende Gehweg auf 3,00 m verbreitert werden. Auch der Kreisverkehr sollte laut Meinung der Radfahrverbände zur Anbindung an den Zweirichtungsradweg nach Odenthal umgesetzt werden. Die Vorschläge der Radfahrverbände würde folglich einen Vollausbau der Straße bedeuten.

#### **Insgesamt resultieren aus der Bürgerveranstaltung folgende Prüfaufträge:**

- Zebrastreifen anlegen statt Mittelinseln
- Gemeinsamer Geh- und Radweg bergauf in Richtung Ortszentrum Schildgen
- Parkbuchten für Lieferverkehre
- Kreisverkehr am Knotenpunkt Schlebuscher Straße
- Gehwege ebenfalls sanieren

In der Informationsveranstaltung hatte es den Anschein, als ob die Bürgerschaft einen Vollausbau für den 2. Abschnitt präferiere, da damit die Hoffnung verbunden werde, die Nahmobilität zu fördern, das Erscheinungsbild von Schildgen zu verbessern und die Parkplätze ggf. erhalten zu können.

Bevor die Verwaltung sich vertiefend mit den Ideen befasst, sollte politisch entschieden

werden, ob ein Umbau im Bestand nach den Plänen der Verwaltung (Variante 1) oder ein Vollausbau mit Umbau der Gehwege sowie eines Kreisverkehrs (Variante 2) weitergeplant und umgesetzt werden soll.

### **Variante 2: Vollausbau**

Als Möglichkeit für einen Vollausbau besteht in den Grundzügen die Ideen der Fahrradverbände mit einem gemeinsamen Geh- und Radweg bergauf, einem Radfahrstreifen bergab und ggf. einem Kreisverkehr an der Schlebuscher Straße. Die Idee des Kreisverkehrs stammt von dem Planungskonzept des Büros MWM aus Aachen, welches für den 2. Abschnitt umfangreichere Baumaßnahmen vorsieht (vgl. Drucksache 0596/2021). Die Kosten für einen solchen Kreisverkehr belaufen sich aktuell grob geschätzt auf ca. 1,2 Millionen Euro. In der Bürgerversammlung wurde der Kreisverkehr, wie bereits oben aufgeführt, sehr begrüßt, da dies eine optische Aufwertung für den Ortseingang Schildgen sowie eine sehr sichere Führung des Radverkehrs im Vergleich zu der Führung auf der Fahrbahn in den Entwürfen der Verwaltung (s.o.) bedinge.

Aus Sicht der Verwaltung ist die Anlage eines Kreisverkehrs nicht wirtschaftlich, da die bestehende lichtsignalgesteuerte Kreuzung im Bestand leistungsfähig ist: Die Kreuzung wird nach Berechnungen von MWM mit der Qualitätsstufe C des Verkehrsablaufes in der morgendlichen Spitzenstunde bewertet, welches der Schulnote 3 entspricht. Folglich ist selbst in den hoch belasteten Spitzenstunden der Verkehrszustand noch als stabil und leistungsfähig einzustufen. Zudem muss Privatgrund für den Bau des Kreisverkehrs erworben werden, welches die Umsetzung verzögern und behindern kann. Die Ausgabe dieser finanziellen Mittel für den Umbau einer Kreuzung, die im Bestand leistungsfähig ist, wird seitens der Verwaltung als nicht wirtschaftlich im Verhältnis zu dem allgemeinen Zustand der Straßen und der Haushaltslage der Stadt Bergisch Gladbach gesehen.

Bei der Planung von MWM ist ebenfalls ein Wegfall der Parkplätze zugunsten einer Radinfrastruktur vorgesehen. Der Radverkehr soll hier im Seitenraum auf einem separaten Hochbord-Radweg getrennt vom Gehweg geführt werden. Dafür müssen die bestehenden Nebenanlagen (Gehwege) entsprechend beidseitig auf je ca. 4,00 m verbreitert werden. Ein Halten am Fahrbahnrand wäre hier grundsätzlich möglich, würde jedoch aufgrund der Verkehrsbelastung auf der Altenberger-Dom-Straße zu Verkehrsbeeinträchtigungen führen und wird daher nicht empfohlen.

Die Planung von MWM ruft deutlich höhere Kosten hervor als die Planung der Verwaltung und ggf. Beiträge nach dem Kommunalabgabengesetz (KAG-Pflicht). Die Kosten für den Gesamtumbau liegen bei ca. 2,2 Millionen Euro (Stand 03/2020) Die Planung des gemeinsamen Geh- und Radwegs bergauf gemäß der Radfahrverbände würde ca. 200.000 Euro zusätzlich kosten.

### **Empfehlung der Verwaltung**

Aufgrund der längeren Bauzeiten, der höheren Kosten, der Bindung von personellen Kapazitäten innerhalb der Verwaltung sowie der bereits gegebenen Leistungsfähigkeit der Kreuzung Altenberger-Dom-Straße/Schlebuscher Straße empfiehlt die Verwaltung die Variante 1, Umbau im Bestand, weiterzuverfolgen. Dabei sollen die Prüfaufträge aus der Bürgerinformationsveranstaltung Berücksichtigung finden. Nach Möglichkeit soll im Januar 2023 eine weitere Bürgerinformationsveranstaltung stattfinden, bevor dann im Februar ein Beschluss gefasst werden soll. Die Maßnahmen soll gemeinsam mit der Fahrbahnsanierung umgesetzt werden, die für das zweite Halbjahr 2023 geplant ist. Da die Kosten über 100.000 € liegen, soll der Maßnahmenbeschluss hiermit gefasst werden.