

Projektnr. RadPendlerroute
Projekt Zubringerroute

Präsenz 07.02.2024

Online -

Abwägung der Anregungen zur Routenuntersuchung der RadPendlerRoute - Zubringerroute

+	Findet Berücksichtigung
o	Findet Berücksichtigung zu einem späteren Zeitpunkt / Findet in Teilen Berücksichtigung
-	Findet keine Berücksichtigung

[**z.K.**] zur Kenntnis

Bereich	Kategorie	Anregung	Abwägung	Einfluss
Querung Dolmanstraße	Anregung	Alternativ zu einer signalisierten Querung könnte eine Unterführung zur Querung der Dolmanstraße erbaut werden.	Zur Errichtung einer Unterführung sind vor und hinter der Unterführung Flächen für die Anrampung freizuhalten. Bei einem Maximalgefälle von 6 % und einer Mindesthöhe des Tunnelbauwerkes von 3,00 m ist eine Rampe vor und hinter des Bauwerks von mind. 50,00 m erforderlich. Grundsätzlich wird in den Regelwerken von einem Neubau von Unterführungen abgeraten. Zusätzlich befinden sich auf der Straße „Auf der Kaule“ Grundstücke, dessen Erreichbarkeit gewährleistet werden müssen. Somit wird der Bau einer Unterführung nicht weiterverfolgt.	-
Saaler Straße	Anregung	Die Routenführung hinter der Golfplatzstraße sollte dem Straßenverlauf der Saaler Straße folgen, sodass Abbiegungen vermieden werden.	Grundsätzlich sind Abbiegungen gering zu halten. Durch die Führung auf der Saaler Straße als fließender Übergang auf die Golfplatzstraße ist demnach abbiegeärmer. Geplant ist eine Radverkehrsführung im Zweirichtungsverkehr, d.h. der Radverkehr wird einseitig der Fahrbahn in beide Richtungen geführt. Vorgesehen ist die nördliche Fahrbahnseite, sodass die Anschlüsse an die vorherigen Abschnitte nur so gewährleistet werden können, wenn der Radverkehr in den Mischverkehr auf den Nebenstraßen geleitet wird.	-
Parallelweg Bahndamm	Anregung	Abweichend des Untersuchungsergebnisses (Saaler Straße - Neuenweg) sollte die Route parallel zum Bahndamm verlaufen und dann über die Wohnsiedlung im Südwesten (Kastanienweg) geleitet werden.	Diese Route wurde in der Untersuchung mit aufgenommen. Die Interne Abstimmung ergab, dass der Umweg sich als nicht intuitiv erwies, sodass von dieser Routenführung abgesehen wurde. Gleichzeitig ist diese Route Bestandteil des Radroutennetzes Bergisch Gladbach (Route F31') und wird in diesem Zuge bearbeitet.	o

Routenuntersuchung im Zuge der RadPendlerRoute in Bergisch Gladbach

Workshop für die interessierte Öffentlichkeit

Ergebnisdokumentation



07. Februar 2024

18.00 – 20.00 Uhr

Herrmann-Löns-Forum

Erstellt durch



Planungsbüro VIA eG
Lena Helmes
Peter Gwiasda



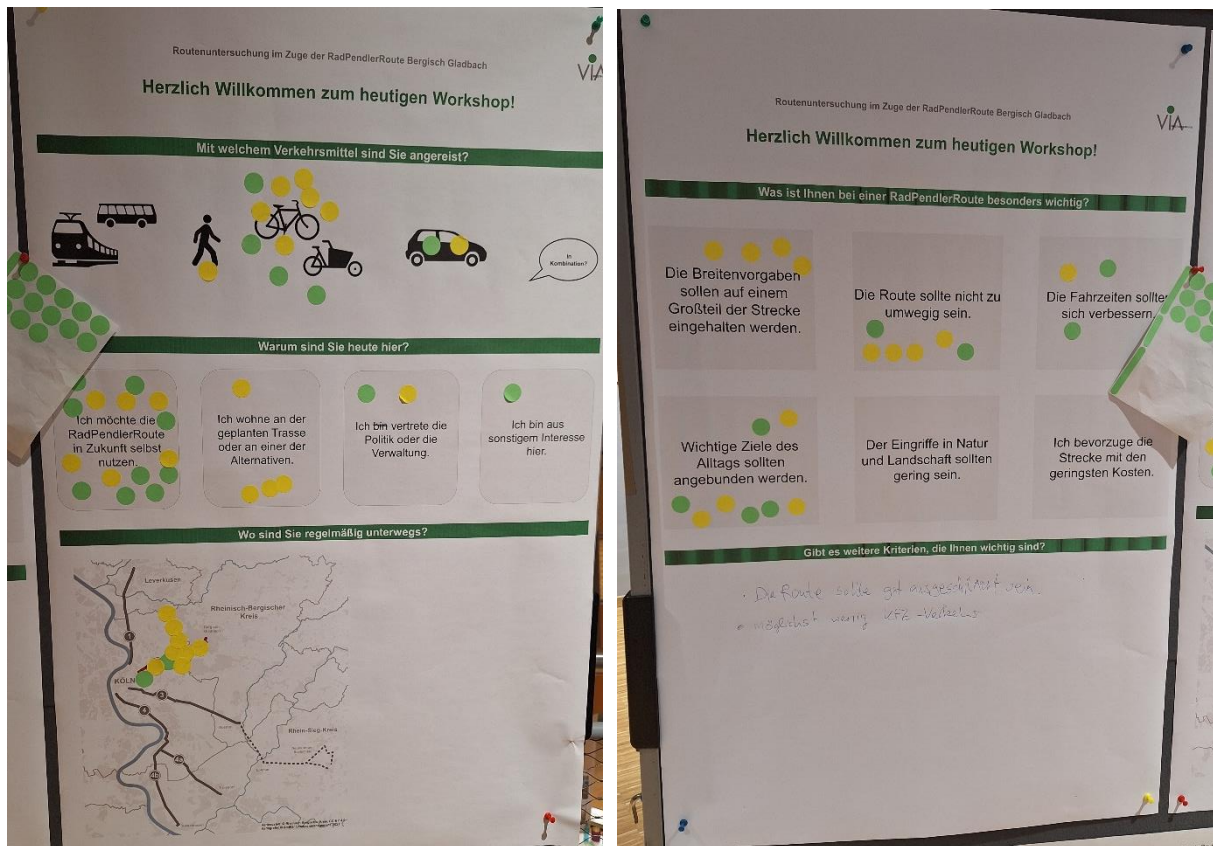
LINDSCHULTE
Ingenieurgesell-
schaft mbH
Stefan Cordasic

im Auftrag der



Stadt Bergisch Gladbach

Vorab



Routenuntersuchung im Zuge der RadPendlerRoute in Bergisch Gladbach



Agenda für heute

- | | |
|-----------|--|
| 18.00 Uhr | Begrüßung und Ausgangslage (Stadt Bergisch Gladbach) |
| 18.10 Uhr | Charakteristik von RadPendlerRouten und Aufgabenstellung (Planungsbüro VIA) |
| 18.35 Uhr | Einführung in die Workshop-Phase |
| 18.50 Uhr | Workshops an zwei Themenstationen: |
| | A) Maßnahmenkonzeption und Machbarkeitsabschätzung auf der <u>Hauptroute</u> inkl. Alternativen (Planungsbüro VIA) |
| | B) Maßnahmenkonzeption und Machbarkeitsabschätzung auf der <u>Zubringerroute</u> inkl. Alternativen (Lindschulte) |
| 19.50 Uhr | Zusammenfassung und Verabschiedung |

TOP 1: Begrüßung und Ausgangslage

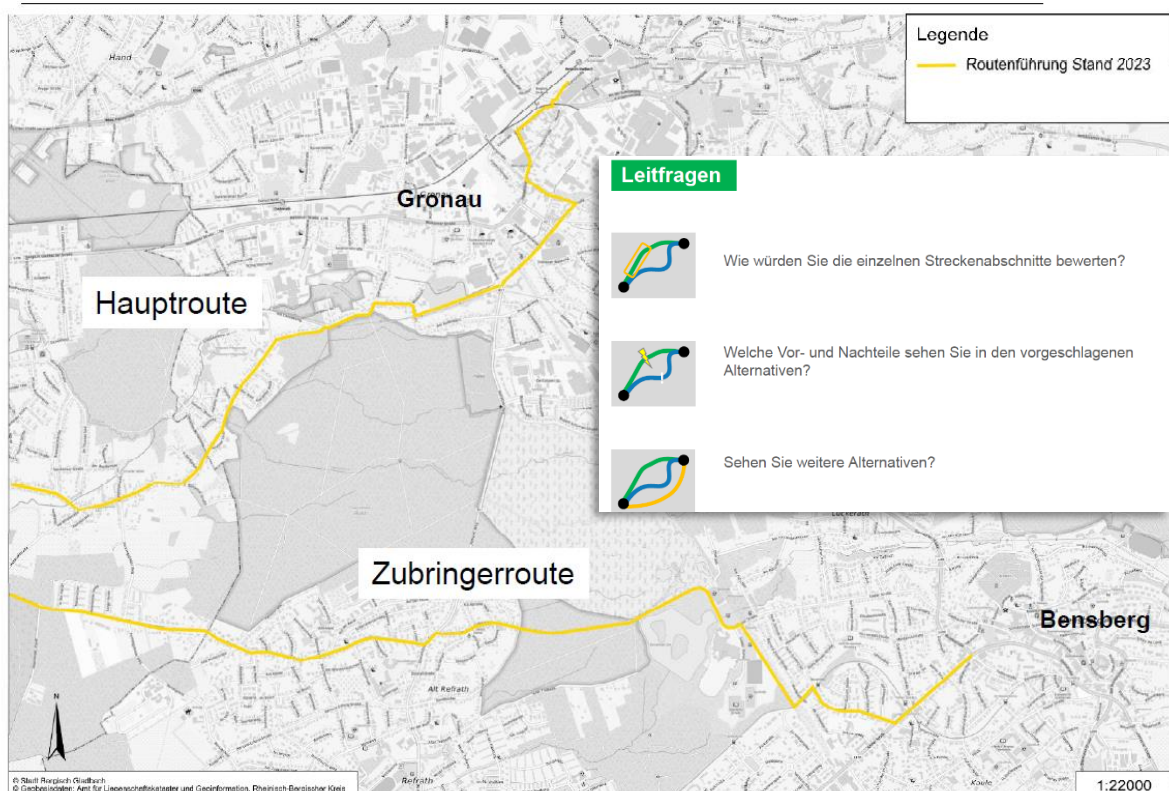
Herr Höhmann (Leiter des Fachbereichs 6 Stadtentwicklung, Bau und Mobilität) begrüßt die Anwesenden und bedankt sich für die rege Teilnahme. Die Ausgangsbasis für die derzeit laufenden Untersuchungen bildet eine Machbarkeitsstudie aus den Jahren 2018/19. Gemeinsam mit den anderen Projektkommunen im Rechtsrheinischen und unter Federführung des Rheinisch Bergischen Kreises wurde im Jahr 2022 ein Planungsleitfaden erarbeitet, welcher eine einheitliche und baulastträgerübergreifende Grundlage für die Gestaltung der insgesamt vier RadPendlerRouten bilden soll. Das Planungsbüro VIA wurde von der Stadt Bergisch Gladbach mit dem Abgleich der in der Machbarkeitsstudie ermittelten Hauptroute mit den aktuellen Planungsvorgaben beauftragt. Das Büro Lindschulte untersucht die Zubringeroute. Ziel ist, die Ermittlung eines Routenverlaufs, der den Anforderungen an RadPendlerRouten am besten gerecht wird.

TOP 2: Charakteristik von RadPendlerRouten und Aufgabenstellung

- Frau Helmes (Planungsbüro VIA) stellt die Anforderungen an RadPendlerRouten vor. Neben dem Nutzen, der Definition und den Grundlagen einer Radschnellverbindung geht sie auch auf die Gestaltung und den Betrieb ein (vgl. Präsentation).
- Eine Teilnehmerin hält den Sicherheitsabstand in Fahrradstraßen mit 0,75 m für zu gering. Herr Gwiasda (Planungsbüro VIA) weist darauf hin, dass dieses Maß auf aktuellen Erkenntnissen aus der Forschung beruht, da die meisten „Dooring“-Unfälle damit verhindert werden können. Er erläutert, dass dieses Maß in den derzeit in der Überarbeitung befindlichen Regelwerken Eingang finden wird, und weist auch auf den Abwägungsprozess zwischen komfortablen Breiten und der Umsetzbarkeit in bestehenden Straßenräumen hin.
- Es wird die Frage nach dem Anschlusspunkt an die Trassenführung auf dem Gebiet der Stadt Köln gestellt. Der Verkehrsausschuss der Stadt Köln hat in einem Beschluss im April 2023 die Trassenführung auf den Verlauf Chemnitzer Straße – Weg entlang der Strunde – Schweinheimer Straße – Iddelsfelder Straße – Dabringhauser Straße – Hatzfeldstraße – Strundener Straße – Gierather Straße festgelegt. Somit ist der Anschlusspunkt an der Stadtgrenze zu Bergisch Gladbach auf der Gierather Straße fixiert. Auf dem Stadtgebiet Bergisch Gladbach kommen jedoch mehrere Alternativen für die Routenführung in Betracht und werden derzeit geprüft.

TOP 3: Einführung in die Workshopphase

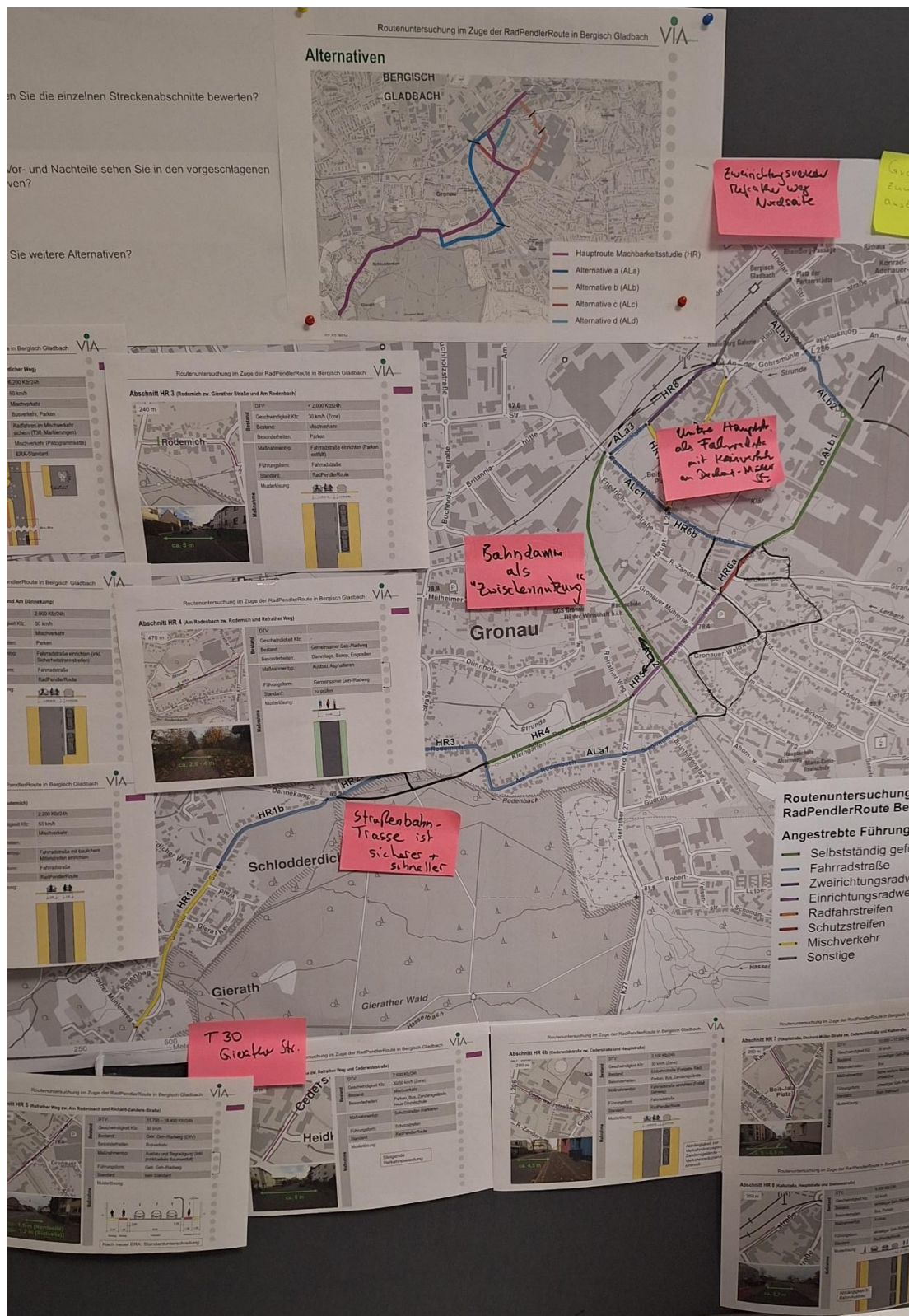
Im weiteren Verlauf der Veranstaltung werden die Teilnehmenden gebeten an Plakaten die vorgeschlagenen Maßnahmen und Alternativen zu diskutieren. Die Anwesenden werden dafür in zwei Gruppen (Hauptroute und Zubringerroute) aufgeteilt und diskutieren folgende Leitfragen:



TOP 4: Workshops an zwei Themenstationen

An zwei Stationen werden die Chancen und Herausforderungen der vorgeschlagenen Maßnahmen und Routenverläufe diskutiert. Darüber hinaus werden weitere Varianten eingezeichnet. Im Folgenden werden die zentralen Ergebnisse der Workshops festgehalten.

Hauptroute



- HR1a: Eine Fahrradstraße wäre auf diesem Abschnitt wünschenswert, ist aber aufgrund der Kfz-Verkehrsstärke nicht umsetzbar. Das Büro schlägt die Markierung einer Piktogrammspur inklusive Sicherheitstrennstreifen zum Parken vor. Der Entfall der Stellplätze könnte für eine Beschleunigung des Kfz-Verkehrs führen. Deswegen sollen die Stellplätze nach Vorschlag des Büros erhalten bleiben allerdings unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit neu geordnet werden. Eine Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h wurde bereits geprüft, ist aber auf Basis des aktuellen Rechtsrahmens nicht möglich. Dies traf bei den Teilnehmern auf Unverständnis, da auf Kölner Gebiet bereit 30 km/h als zulässige Höchstgeschwindigkeit angeordnet sind. Die Studie wird die Vorteile dieser Maßnahme jedoch aufführen.
- HR2: Die Fahrradstraßenlösung auf der nördlichen Gierather Straße wurde allgemein begrüßt.
- HR3: Die Straße „Rodemich“ weist eine schmale Fahrbahnbreite auf, so dass die Einrichtung einer Fahrradstraße mit dem Entfall von zahlreichen Stellplätzen verbunden wäre. Außerdem besteht nur ein einseitiger Gehweg. Es wird eine alternative Routenführung über den südlich des Wohngebiets gelegenen Weg im Zuge der alten Stadtbahntrasse vorgeschlagen. Der Vorschlag wird durch das Büro geprüft. Eine Herausforderung stellt die Lage in einem Biotop dar. Für die Umsetzbarkeit spricht allerdings, dass die Trasse unter einer Hochspannungsleitung verläuft und daher ohnehin regelmäßig freigehalten wird. Die Strecke kann zudem in zwei Abschnitte unterteilt werden. Der westliche Teil ist wenig ausgebaut und stärker zuge wachsen. Der östliche Teil ist bereits heute als breiter „Schotterweg“ ausgebaut und erscheint einfacher realisierbar. Dieser Teil reicht auch aus um den Rodemich und damit den Hauptkonfliktpunkt zu umfahren.
- HR4: Der Weg wird auch durch die Anlieger der Schrebergärten genutzt. Es wird angemerkt, dass eine Asphaltierung aus Sicht der Nutzenden nicht unbedingt erforderlich ist. Eine Verbesserung des wassergebundenen Belags ohne Pfützenbildung und Verschmutzungsgefahr wäre bereits hilfreich.
- HR5: Der Refrather Weg stellt die größte Herausforderung im Linienverlauf der Machbarkeitsstudie dar. Die beidseitigen Radwege bieten nur geringfügiges Potenzial für eine Verbreiterung. Durch die Teilnehmenden wird in beiden Gruppen ange regt, eine Zweirichtungsführung auf der Nordseite des Refrather Weges zu prüfen. Zudem werden Alternativen zu Umfahrung eingezeichnet, wozu die Meinungen al lerdings geteilt sind. Allerdings fand der Vorschlag breite Zustimmung dies als Al ternative für einen Zwischenzustand anzubieten.
- HR7: Die Dechant-Müller-Straße wird eher als ungeeignet angesehen. Umfahrun gen über die Tannenbergstraße und die untere Hauptstraße werden da favorisiert.

Für den weiteren Verlauf bis zum S-Bahnhof wird vorgeschlagen, die Trasse des ehemaligen Anschlussgleises der Firma Zanders zu nutzen.

- Vielfach wurde gefordert die Strecke auch abschnittsweise zu realisieren, auch wenn noch nicht alle Abschnitte perfekt sind.
- Alternative a (ALa): Grundsätzlich erscheint die ehemalige Bahntrasse als eine gut geeignete Alternative. Diese ist jedoch nur langfristig umsetzbar, was von den Anwesenden auch so gesehen wird. Daher sollte sie als Langfristoption in jedem Fall weiterverfolgt werden. Nach Stilllegung sollte eine Trassenfreihaltung durch den Radweg geprüft werden (Zwischennutzung). Eine direkte Verbindung zwischen Refrather Weg und Bahndamm soll untersucht werden. Ebenso wird eine Rampe vom Refrather Weg in Richtung Norden auf den Bahndamm vorgeschlagen.
- Alternative b (ALb): Das Zanders-Gelände soll zukünftig in das Radverkehrsnetz eingebunden werden. Neben der kurzfristigen Öffnung ab Mai 2024 (Testbetrieb) wird auch eine langfristige Optimierung angestrebt. Generell erhält das Zandersareal eine gewisse Priorität von den Teilnehmenden, da sich von dort aus auch gute Möglichkeiten ergeben weitere Stadtteile von Bergisch Gladbach zu erreichen.
- Alternative c (ALc): Die Tannenbergsstraße wird als geeignete Alternative zur Dechant-Müller-Straße gesehen. In diesem Zusammenhang wird sie auch als wichtige Verbindung in Richtung Norden gesehen. Dabei wird dafür plädiert, für den Fuß und Radverkehr an der Tannenbergsstraße eine Querungsmöglichkeit über die Bahn zu erhalten.
- Alternative d (ALd): Die Netzwirkung der unteren Hauptstraße wird skeptischer eingeschätzt. Einmal ist sie von der Cederstraße aus nicht direkt erreichbar und mündet zudem in die Fußgängerzone. Zur Aufnahme der Hauptroute wird sie als weniger geeignet angesehen.
-

Zubringerroute

- ZB1

Die gewünschte Führungsform als Radfahrstreifen kann aufgrund der begrenzten verfügbaren Querschnittbreite gemäß dem Leitfaden nicht umgesetzt werden. Stattdessen ist die Realisierung eines Schutzstreifens mit einer Breite von jeweils 2,00 m gemäß Leitfaden möglich.

- ZB2

Die angestrebte Führungsform als Fahrradstraße kann aufgrund des hohen bestehenden Verkehrsaufkommens auf den betreffenden Abschnitten nicht gemäß Leitfaden umgesetzt werden (>2.500 Kfz/Tag bzw. >1.500 Kfz/Tag). Als Lösung wird

vorgeschlagen, auf Alternativrouten mit geringerem Verkehrsaufkommen auszuweichen. Dafür Abschnitt 1 keine solche Alternativroute vorhanden ist, wird die ERA als Grundlage herangezogen.

ZB2 AR1

Abschnitt 1 – 4 & 6

- Die Umsetzung einer Fahrradstraße gemäß Leitfaden ist möglich.
- Außerdem wurde vorgeschlagen, als Alternative zu einer signalisierten Querung der Dolmanstraße könnte eine Unterführung für die Überquerung der Straße errichtet werden.

Abschnitt 5

- Derzeit ist die Strecke nicht ausgebaut. Um die Lücke zu schließen, wird vorgeschlagen, die Führungsform als gemeinsamer Geh-/Radweg gemäß den Richtlinien zu verwenden.

ZB3

- Der Abschnitt ist nicht Teil der Untersuchung. Es ist jedoch im Konzept vorgesehen, die Führungsform als Zweirichtungsradweg in Form einer "Protected-Bike-Lane" umzusetzen.

ZB4

Abschnitt 1

- Für das Übergangsstück von 60 m ist die Führungsform im Mischverkehr vorgesehen, da aufgrund der geringen Länge eine Fahrradstraße nicht geeignet ist.

Abschnitt 2

- Die bestehende Führung eines selbstständig geführten gemeinsamen Geh-/Radweges wird gemäß dem Leitfaden auf eine Breite von 4,00 m ausgebaut. Da kein Kfz-Verkehr vorhanden ist, wird die Realisierung einer Fahrradstraße (gegebenenfalls auch als Mischverkehr) gemäß ERA in Betracht gezogen, wobei für Fahrradstraßen eine Grenze von 400 Kfz/h und für Mischverkehr eine Grenze von 700 Kfz/h gilt.

Abschnitt 3

- Die Realisierung einer Fahrradstraße oder eines Mischverkehrs wird ausgeschlossen, da der Anschluss nur durch das Überqueren des Brückenbauwerks an einer Engstelle von weniger als 1,00 m für den Geh- und Radverkehr möglich ist. Es wird empfohlen, auf Alternativrouten auszuweichen.

ZB4 AR 1

Abschnitt 1

- Die größtmögliche Engstelle wird mit einer Lichtsignalanlagen ausgestattet. Als Führungsform wird die Einrichtung von Schutzstreifen in Betracht gezogen, alternativ ist auch eine Führung im Mischverkehr mit Einleitung in den Schutzstreifen denkbar.
- Außerdem wurde vorgeschlagen für den Anschluss an die Golfplatzstraße die Routenführung hinter der Golfplatzstraße dem Verlauf der Saaler Straße folgen zu lassen, um Abbiegungen zu vermeiden.

Abschnitt 2

- Das derzeitige Verkehrsaufkommen übersteigt die Werte für eine Fahrradstraße/Führung im Mischverkehrs gemäß dem Leitfaden (>2.500 Kfz/Tag bzw. >1.500 Kfz/Tag). Daher wird in Erwägung gezogen, eine Fahrradstraße (ggfs. Führung im Mischverkehr) gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) zu realisieren, wobei hier für Fahrradstraßen ein Grenzwert von 400 Kfz/h und für Mischverkehr ein Grenzwert von 700 Kfz/h gilt. Es wird eine Diskussion geführt, um zu entscheiden, ob der Mischverkehr oder die Einrichtung einer Fahrradstraße weiterverfolgt werden soll. Eine Fahrradstraße wäre im Sinne des Radverkehrs wünschenswert.

ZB4 AR2

- Für den Anschluss ist ebenfalls das Überqueren einer Engstelle erforderlich. Der Querschnitt ist für die Umsetzung geeigneter Führungsformen gemäß dem Leitfaden zu gering.

ZB 5

- Umsetzung der gewünschten Führungsform als Fahrradstraße

Abschnitt 1

- Entfällt aufgrund des alternativen Anschlusses von ZB4

Abschnitt 2

- Das derzeitige Verkehrsaufkommen übersteigt die Werte für eine Fahrradstraße/Führung im Mischverkehrs gemäß dem Leitfaden (>2.500 Kfz/Tag bzw. >1.500 Kfz/Tag). Daher wird in Erwägung gezogen, eine Fahrradstraße (ggfs. Führung im

Mischverkehr) gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) zu realisieren, wobei hier für Fahrradstraßen ein Grenzwert von 400 Kfz/h und für Mischverkehr ein Grenzwert von 700 Kfz/h gilt. Es wird eine Diskussion geführt, um zu entscheiden, ob der Mischverkehr oder die Einrichtung einer Fahrradstraße weiterverfolgt werden soll. Eine Fahrradstraße wäre im Sinne des Radverkehrs wünschenswert.

ZB 6

- Der vorhandene Gesamtquerschnitt ist für eine Realisierung geeigneter Führungsformen gemäß dem Leitfaden nicht ausreichend. Eine Realisierung im ERA-Standard wäre theoretisch möglich, wird jedoch aufgrund der baulichen Aufwendungen, die den gesamten Querschnitt betreffen würden, sowie der bereits bestehenden Führungsmöglichkeiten nicht weiterverfolgt.

ZB 7

- gewünschte Führungsform: Fahrradstraße

Abschnitt 1 & 2

- Das derzeitige Verkehrsaufkommen übersteigt die Werte für eine Fahrradstraße/Führung im Mischverkehrs gemäß dem Leitfaden (>2.500 Kfz/Tag bzw. >1.500 Kfz/Tag). Daher wird in Erwägung gezogen, eine Fahrradstraße (ggfs. Führung im Mischverkehr) gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) zu realisieren, wobei hier für Fahrradstraßen ein Grenzwert von 400 Kfz/h und für Mischverkehr ein Grenzwert von 700 Kfz/h gilt. Es wird eine Diskussion geführt, um zu entscheiden, ob der Mischverkehr oder die Einrichtung einer Fahrradstraße weiterverfolgt werden soll. Eine Fahrradstraße wäre im Sinne des Radverkehrs wünschenswert.

Abschnitt 3

- Die Umsetzung einer Fahrradstraße ist gemäß dem Leitfaden möglich, da die vorhandene Breite und das bestehende Verkehrsaufkommen den Anforderungen entsprechen.

AR1/AR2

- Die Alternativroute 1 entfällt aufgrund fehlender Anschlussmöglichkeiten zur vorherigen Route sowie aus Gründen der intuitiven Routenwahl, da sie einen "Umweg" darstellen würde.
- Die Alternativroute 2 entfällt aufgrund fehlender Anschlussmöglichkeiten zur vorherigen Route sowie der erforderlichen Errichtung eines Bauwerks und der kritischen Betrachtung der Anschlussmöglichkeit an die Kölner Straße.

Sonstige Anmerkungen/Ergebnisse

- Parallelweg Bahndamm: Abweichend des Untersuchungsergebnisses (Saaler Straße -Neuenweg) sollte die Route parallel zum Bahndamm verlaufen und dann über die Wohnsiedlung im Südwesten (Kastanienweg) geleitet werden.

Top 5: Zusammenfassung und Ausblick

- Die Büros fassen die wesentlichen Diskussionspunkte der beiden Gruppen zusammen. Die Präsentation wird den Teilnehmenden zur Verfügung gestellt.
- Herr Höhmann bedankt sich für den konstruktiven Austausch in den Workshop-Gruppen und erläutert kurz das weitere Vorgehen. Die Planungsbüros werden die Anmerkungen der Teilnehmenden im Nachgang auswerten und in die kommenden Arbeitsschritte einfließen lassen.

Anlagen

Anlage Präsentation