

Beschlussvorlage

Drucksachen-Nr. 0424/2021
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für strategische Stadtentwicklung und Mobilität	14.09.2021	Entscheidung

Tagesordnungspunkt

Laurentiusstraße als Fahrradstraße

Beschlussvorschlag:

- I. Die Laurentiusstraße wird als Fahrradstraße umgesetzt, sobald die neue Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung dies zulässt.
- II. Die Verwaltung wird beauftragt den Empfehlungen des Büros AB Stadtverkehr nachzukommen.
- III. Die Verwaltung wird weiter beauftragt, die Öffnung der Einbahnstraße für den entgegengerichteten Radverkehr (Variante 3 Schutzstreifen) zeitnah umzusetzen. Parallel wird eine externe Beauftragung zur detaillierten Planung der tiefergehenden Gestaltung einer Fahrradstraße auf der Laurentiusstraße durch die Verwaltung vorgenommen.
- IV. Mit den vorliegenden Beschlüssen werden alle bisher gefassten Beschlüsse in den letzten Sitzungen des ASM zur Einrichtung einer Fahrradstraße auf der Laurentiusstraße aufgehoben.

Kurzfassung:

Das nun vorliegende Gutachten des Büros AB Stadtverkehr zur Einrichtung einer Fahrradstraße in Bergisch Gladbach befasst sich mit der Fragestellung, welche Radverkehrsmaßnahme auf der Laurentiusstraße mit Blick auf die aktuell vorhandene Lücke im Radwegenetz in der Innenstadt von Bergisch Gladbach am besten geeignet ist, diese Lücke zu schließen.

Das Büro kommt insgesamt zu dem Ergebnis, dass aufgrund des bereits durch den Bundesrat beschlossenen Entwurfes zur VwV-StVO die Einrichtung einer Fahrradstraße möglich ist und schlägt eine Reihe von zum Teil baulichen Maßnahmen vor, die dazu beitragen die komplexe Situation auf der Laurentiusstraße verkehrssicher zu gestalten. Es soll somit die bestmögliche Qualität für den Radverkehr erreicht werden.

Die Verwaltung orientiert sich beim weiteren Vorgehen hinsichtlich geeigneter Radverkehrsanlagen auf der Laurentiusstraße an den im Gutachten dargelegten Empfehlungen des Büros AB Stadtverkehr.

Nach der Ausschusssitzung würde die Verwaltung in einem ersten Schritt die bestehenden Einbahnstraßenabschnitte zeitnah für den entgegengerichteten Radverkehr freigeben. Hierbei würde die Verwaltung abweichend von der Empfehlung des Büros die Vorzugsvariante 3 aus der Drucksachennummer 0045/2021 (Einrichtung eines Schutzstreifens) umsetzen. Parallel hierzu würde die Verwaltung in einem zweiten Schritt einen Auftrag für die Planung und Umsetzung der erforderlichen baulichen Maßnahmen an der Laurentiusstraße und an den umliegenden Straßen zur Einrichtung einer Fahrradstraße im Sinne eines tiefergehenden Planungskonzeptes extern ausschreiben, damit die Fahrradstraße angepasst an die örtlichen Begebenheiten der Laurentiusstraße auch eine wirkliche Verbesserung für den Radverkehr darstellt. Bis zu diesem Zeitpunkt wird höchstwahrscheinlich die neue VwV-StVO in Kraft getreten sein, sodass die Fahrradstraße umgesetzt werden kann.

Sowohl über die Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung als auch die Ausweisung der Fahrradstraße soll informiert werden.

Sachdarstellung / Begründung:

Hintergrund

In der letzten Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Stadtentwicklung vom 25.06.2021 wurde in einer Mitteilungsvorlage (vgl. Drucksachennr. 0271/2021) über den aktuellen Sachstand zum Thema Laurentiusstraße als Fahrradstraße berichtet sowie der erste allgemeine Teil des Gutachtens zur Fahrradstraßen vom Büro AB Stadtverkehr vorgelegt.

In der Vorlage wurde darauf verwiesen, dass der zweite Teil des beauftragten fachlichen Gutachtens zum Thema Laurentiusstraße als Fahrradstraße, bearbeitet durch das Büro AB Stadtverkehr, in der nächsten Sitzung am 14.09.2021 eingebracht wird.

Wesentliche Inhalte des Gutachtens Teil B

Vorgehen:

Der vorliegende Teil B des Gutachtens Fahrradstraßen in Bergisch Gladbach (Anlage 1) befasst sich im Grundsatz mit der Fragestellung, welche Radverkehrsführung auf der Laurentiusstraße mit Blick auf die aktuell vorhandene Lücke im Radwegenetz am besten geeignet ist, diese Lücke mit einem passenden Radführungskonzept zu schließen.

Die Laurentiusstraße ist laut dem städtischen Mobilitätskonzept 2030 Teil des Rad-Vorrangroutennetzes, welches die besondere Stellung des Streckenzuges unterstreicht und entsprechend dem Mobilitätskonzept eine besondere Ausstattung der Laurentiusstraße anzustreben ist.

Die sich in diesem Zusammenhang ergebenden Fragestellungen werden auf der Grundlage der folgenden rechtlichen und technischen Vorgaben im Folgenden im Gutachten betrachtet (vgl. S. 3):

- Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013, die zuletzt durch den Artikel 1 der Verordnung vom 18. Dezember 2020 geändert worden ist.
- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung vom 26. Januar 2001; In der Fassung vom 22. Mai 2017 und unter der Berücksichtigung der am 25.06.2021 vom Bundesrat beschlossenen Änderungen der VwV-StVO.
- Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) der Forschungsgesellschaft für Straßenwesen (FGSV) von 2006.
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2006) der FGSV.

Hierzu war es erforderlich, dass das beauftragte Büro in einem ersten Schritt eine Bestandsanalyse der Laurentiusstraße vornahm bevor die genannten rechtlichen und regelwerkstechnischen Vorgaben an der Laurentiusstraße angewendet werden können.

Das Büro AB Stadtverkehr behält sich im Rahmen dieser Ausführungen vor, neben der Einrichtung einer Fahrradstraße, auch Alternativen zur Verbesserung der Radverkehrsführung an der Laurentiusstraße zu diskutieren.

Ergänzt werden die Aussagen des Büros durch Auswertungen aktueller Diskussionen zu Fahrradstraßen in der Fachwelt als auch durch eigene Erfahrungen.

Eine im Anschluss vergleichende Gegenüberstellung führt zu einer finalisierenden Empfehlung des Gutachters zur bestmöglichen Radverkehrsführung für die Laurentiusstraße.

Einrichtung einer Fahrradstraße

Das Büro verfolgt für die Prüfung einer Anordnung einer Fahrradstraße entsprechend der Hierarchie der Vorgaben folgende Grundlagen (vgl. S. 9 ff.):

1. Die straßenverkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen nach der StVO und VwV-StVO und die damit zusammenhängenden Nachweise von der **Erforderlichkeit** und der **Zulässigkeit** der Ausweisung einer Fahrradstraße.

2. Die Eignung auf der Grundlage der technischen Regelwerke.
3. Die räumlichen Ausgestaltungsmöglichkeiten.

zu 1.: straßenverkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen nach der StVO und VwV-StVO

Das Büro AB Stadtverkehr trifft folgende Kernaussagen:

Erforderlichkeit: Die Erforderlichkeit der Beschränkung des Verkehrs ergibt sich nach § 45 StVO.

Grundsätzlich ist nach Auffassung des Büros eine Verbesserung der bestehenden Verkehrssituation mit Schwerpunkt auf der Radverkehrsführung dringend erforderlich. Dies wird mit der besonderen Bedeutung der Laurentiusstraße im städtischen Radverkehrsnetz begründet.

Hierbei stellt das Büro heraus, dass zumindest die Laurentiusstraße für den Radverkehr entgegen der Einbahnstraßenrichtung freigegeben werden sollte. Darüber hinaus stellt das Gutachten auf Seite 9 heraus, dass mindestens die Eröffnung des durchgehenden Zweirichtungsradverkehrs im gesamten Streckenzug und damit die Freigabe des gegengerichteten Radverkehrs in den beiden Einbahnstraßenteilabschnitten zwingend erforderlich ist. Eine darüberhinausgehende Einrichtung einer Fahrradstraße kann mit der besonderen Schutzbedürftigkeit des Radverkehrs aufgrund der charakteristischen Streckenzeigenschaften der Laurentiusstraße somit begründet werden.

Wird zusätzlich die Grundaussage der VwV-StVO, dass bei einer Einrichtung von Verkehrsregelungen die „Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer der Flüssigkeit des Verkehrs vor (VwV-StVO zu §§39-43 der StVO Ziffer I Nr.2)“-geht, herangezogen, so ist die Erforderlichkeit der Einrichtung einer Fahrradstraße nach Auffassung des Büros AB Stadtverkehr grundsätzlich gegeben.

Zulässigkeit: Die Zulässigkeit einer Fahrradstraße ergibt sich nach der VwV-StVO.

Hierbei ist wichtig herauszustellen, dass die aktuell noch geltende VwV-StVO durch den vom Bundesrat beschlossenen Entwurf einer überarbeiteten VwV-StVO sehr wahrscheinlich bald abgelöst wird.

Dieser Umstand ist für die Ausweisung der Laurentiusstraße von wichtiger Bedeutung, da in der neuen VwV-StVO nicht mehr explizit verlangt wird, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart sein muss. Dieses Erfordernis kann aufgrund einer unzureichenden Zählstatistikgrundlage sowie der Stellung der Laurentiusstraße im städtischen Kfz- und Radwegenetz aktuell noch nicht erfüllt werden.

In der neuen VwV-StVO wird vielmehr die ursprüngliche Anforderung an die Zulässigkeit abgeschwächt. Es wird lediglich nur noch:

- eine hohe oder zu erwartende hohe Radverkehrsdichte,
- eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr oder
- eine untergeordnete Netzbedeutung des Streckenabschnittes für den Kfz-Verkehr

verlangt.

Folglich trifft das Büro unter Vorbehalt, dass der beschlossene Entwurf der VwV-StVO Inkrafttreten wird (das genaue Veröffentlichungsdatum steht weder mit Fertigstellung des Gutachtens noch mit Verfassen der vorliegenden Vorlage fest) die Aussage, dass die Ausweisung der Laurentiusstraße als Fahrradstraße aufgrund ihrer Bedeutung im städtischen Radverkehrsnetz zulässig ist.

zu 2.: Eignung auf der Grundlage der technischen Regelwerke

An dieser Stelle werden primär die quantitativen Einsatzbereiche der

- Richtlinien für die Anlage der Stadtstraßen (RASt 06) als auch der
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)

zusammengefasst in einer Tabelle genannt (vgl. S.12).

Wichtig in diesem Zusammenhang ist, dass das Büro zu der Feststellung kommt, dass nach den Vorgaben der technischen Regelwerke die Laurentiusstraße zur Ausweisung als Fahrradstraße geeignet ist.

zu 3.: räumlichen Ausgestaltungsmöglichkeiten

In Bezug auf die Ausgestaltung der Laurentiusstraße als Fahrradstraße stellt das Büro AB Stadtverkehr grundsätzlich heraus, dass sowohl die StVO, die VwV-StVO als auch die technischen Regelwerke der FGSV keine verbindlichen Aussagen hinsichtlich der Entwurfs Elemente einer Fahrradstraße treffen.

Hieraus geht eine recht freie Gestaltungsweise hervor, welche es jeder Kommune ermöglicht ihre ganz eigenen Grundsätze an die Ausgestaltung einer Fahrradstraße festzulegen.

So auch im vorliegenden Fall der Laurentiusstraße, wo der Stadt Bergisch Gladbach folglich eine Reihe an Möglichkeiten geboten sind, eine situationsangepasste Fahrradstraße zu entwickeln. Hierbei betont das Büro, dass es nicht nur die Verkehrszusammensetzung zu beachten gilt, sondern auch u.a. das Umfeld und die Randnutzungen entlang der Straße.

Um der Verwaltung eine Hilfestellung hinsichtlich der Ausgestaltung der Laurentiusstraße an die Hand zu geben, geht das Büro detailliert auf folgende Aspekte der Ausgestaltungsweisen ein:

- zuzulassender Kfz-Verkehr und Verkehrsführung,
- Kfz-Parken (für Anwohnende und Innenstadtbesuchende) und Fahrgassenbreite,
- bauliche Änderungen und
- Markierungen.

Die genauen Ausführungen sind dem in Anlage 1 befindlichen Gutachten (S.13 ff.) zu

entnehmen.

Hierbei ist zu betonen, dass die getroffenen Aussagen zu den oben genannten Aspekten der Ausgestaltung nicht als verbindlich anzusehen sind. Sie gehen aus Erfahrungswerten des Büros hervor und sind nach verwaltungsinterner Abstimmung zu konkretisieren.

Bewertung der Einrichtung einer Fahrradstraße: Es bleibt festzuhalten, dass mit dem Inkrafttreten von dem vom Bundesrat beschlossenen Entwurf zur VwV-StVO die Laurentiusstraße als Fahrradstraße ausgewiesen werden kann. Jedoch kann an dieser Stelle noch kein genauer Veröffentlichungszeitpunkt genannt werden (vgl. S. 19).

In diesem Zuge verweist das Büro noch einmal zusammengefasst auf folgende Anforderungen hin, die aus dessen Sicht an die Ausweisung der Laurentiusstraße als Fahrradstraße, aufbauend aus den Ergebnissen des Kapitels 4.5, geknüpft sein sollten (vgl. S. 19):

- Freigabe nur für Anlieger-Kfz-Verkehre,
- bessere Verdeutlichung des Zweirichtungsverkehres im mittleren Teilbereich der Laurentiusstraße zum Beispiel durch bauliche Maßnahmen an den angrenzenden Einmündungen,
- Reduzierung des Parkens mindestens in den Engstellen und um Ausweichstellen zu schaffen,
- bauliche Anpassungen an den Knotenpunkten.

Auch hier ist wieder zu erwähnen, dass es sich um Empfehlungen an die Verwaltung handelt, die aus der charakteristischen Situation auf der Laurentiusstraße hervorgehen.

Die Bewertung der Einrichtung einer Fahrradstraße schließt das Büro mit einer SWOT-Analyse (vgl. S. 20), die noch einmal alle unterschiedlichen Aspekte der Ausweisung als Fahrradstraße beinhaltet und in Stärken/Schwächen/Chancen/Risiken einteilt, ab.

Alternative Radverkehrsführungen

An dieser Stelle geht das Büro AB Stadtverkehr auf alternative Radverkehrsführungen zur Einrichtung einer Fahrradstraße ein. Hierbei bedient es sich zum einen der bereits ausgearbeiteten Varianten der Verwaltung (vgl. Drucksachennr. 0414/2020 ASM 24.11.2020 und 0045/2021 ASM 23.02.2021) und zum anderen der im Mobilitätskonzept 2030 empfohlenen Wegführung über den Buchmühlenpark.

Freigabe einer Einbahnstraße: Bereits im Zuge des ASM vom 24.11.2020 und vom 23.02.2021 hat die Verwaltung erläutert, dass eine Öffnung der Einbahnstraße für den entgegengerichteten Radverkehr aus rechtlicher und technischer Sicht möglich ist. Das Büro bestätigt diesen Sachverhalt noch einmal in seinem vorliegenden Gutachten und geht hierbei auch noch einmal auf den neu beschlossenen Entwurf der VwV-StVO ein (vgl. S. 21). Dieser ändert an der Freigabe der Laurentiusstraße im Grundsatz nichts.

Neben der erforderlichen Beschilderung und Markierung an den Knotenpunkten stellt das Büro heraus, dass für die Freigabe des entgegengerichteten Radverkehrs in der Laurentiusstraße in den Engstellen Ausweichstellen durch die Reduzierung von Parkständen

zu schaffen seien. Weitere zu prüfende Maßnahmen können dem Gutachten entnommen werden (vgl. S.23).

Im Gegensatz zu der Empfehlung der Verwaltung (vgl. Drucksachennr. 0414/2020 ASM 24.11.2020 und 0045/2021 ASM 23.02.2021) betont das Büro in diesem Zusammenhang, dass Schutzstreifen bei gleichzeitigem Erhalt der Stellplätze nicht eingerichtet werden sollten (vgl. S.23). Vielmehr sollte aus der Erfahrung des Büros heraus die Prüfung der Markierung von Radfahrpiktogrammen für den Radverkehr in beide Richtungen erfolgen, mindestens jedoch entgegen der Fahrtrichtung. Letztere Option entspricht der durch die Verwaltung ausgearbeiteten Variante 1.

Alternative Streckenführung: Die von dem Mobilitätskonzept 2030 vorgeschlagene Routenführung über den Buchmühlenpark ist aus der Sicht des Büros unter Auflistung einer Reihe an Gründen (vgl. S. 25) trotz einer abschnittsweise attraktiven Führung nicht zu empfehlen.

Vergleichende Bewertung, Empfehlung und weiteres Vorgehen

Abschließend stellt das Büro AB Stadtverkehr in einer Gegenüberstellung der genannten Formen der Radverkehrsführung heraus, welche Führungsform im Falle der Laurentiusstraße die beste Qualität für die Gesamtsituation schafft.

Hierzu bedient sich das Büro einer vergleichenden Gegenüberstellung der Führungsformen einer Fahrradstraße und einer Einbahnstraße (vgl. S. 26), wo insbesondere die Auswirkungen auf die Qualität des Radverkehrs in Abhängigkeit der folgenden Merkmale eine Rolle spielen:

- Ausgestaltung der Führungsformen,
- Umfang des Kfz-Parkens und Organisation der Lieferverkehre,
- Einrichtung/Umfang baulicher Anpassungen.

Grundsätzlich spricht sich das Büro dafür aus, dass die Freigabe der Einbahnstraße für den entgegengerichteten Radverkehr bereits mit einfachen und kostengünstigen Mitteln sicher erfolgen kann. Die Ergänzung weiterer Maßnahmen würden dann zu einer Qualitätssteigerung führen (vgl. S.26).

Die Einrichtung einer Fahrradstraße auf der Laurentiusstraße würden sich hingegen erst durch eine Reihe an umfangreicheren Maßnahmen ergeben, die dann zu der mit einer Fahrradstraße einhergehenden hohen Qualitätsform für den Radverkehr beitragen und sie schließlich auch ausmachen (vgl. S. 26).

Nach Auffassung des Büros bedürfe es hierfür einer weiteren konkreten Planungsphase, um die sich ergebenden Fragestellungen rund um die Maßnahmen

- zur effektiven Umleitung der bisherigen Kfz-Durchgangsverkehre,
- zur Reduzierung der Kfz-Zielverkehre,
- zur weiteren Verkehrsberuhigung auf der Laurentiusstraße sowie
- zur Steigerung der Akzeptanz der Fahrradstraßenregelungen

zu klären. Folglich schließt das Büro eine zeitnahe Ausweisung einer Fahrradstraße ausschließlich unter Einrichtung einer dazugehörigen Beschilderung aus (vgl. S. 28).

Vielmehr empfiehlt das Büro AB Stadtverkehr, damit die Übergangszeit bis zur Klärung des genannten Sachverhaltes sinnvoll genutzt wird und die Lücke im Radwegenetz geschlossen werden kann, in einem **ersten Schritt** die bestehende Einbahnstraßenabschnitte für den entgegengerichteten Radverkehr zu öffnen und den bereits sowieso vorhandenen entgegengerichteten Radverkehr laut den Zählergebnissen des Büros zu legalisieren (vgl. S. 28).

Hierbei stellt das Büro positiv heraus, dass es schon in dem ersten Schritt zu einer deutlichen Veränderung in der Verkehrszusammensetzung und zu einer Verkehrsberuhigung aufgrund der Begegnungsfälle kommen kann. Für den Kfz-Verkehr kann unter Umständen der schnell in Gegenrichtung entgegenkommende Radverkehr zu Qualitäts- und Zeitverlusten führen, sodass diese eher eine wünschenswerte Umfahrung der Laurentiusstraße in Kauf nehmen (vgl. S. 28).

Erst in einem **zweiten Schritt** schlägt das Büro vor, aufbauend auf den Erfahrungen mit der Freigabe der Einbahnstraße sowie in Kombination mit einer vertieften Planungsphase zur Ausgestaltung einer Fahrradstraße, die Laurentiusstraße schließlich als Fahrradstraße auszuweisen. Hierbei führt das Büro einen Katalog an Anforderungen auf, die mindestens im Zuge der Einrichtung einer Fahrradstraße umgesetzt werden sollten (vgl. S. 28/29).

Diese sollte in jedem Fall durch eine intensive Öffentlichkeitsarbeit und eine Kampagne zur Steigerung der Akzeptanz der mit der Einrichtung einer Fahrradstraße verbundenen geänderten Verkehrsführung begleitet werden (vgl. S. 29).

Gleichwohl stellt der Gutachter zum Schluss heraus, dass, falls durch die Verwaltung eine komprimierte Planungsphase eine Umgestaltung der Laurentiusstraße und ihre Ausweisung als Fahrradstraße bereits zeitnah sichergestellt werden kann (2022), auf den Zwischenschritt einer Einbahnstraßenfreigabe für den entgegengerichteten Verkehr verzichtet werden kann (vgl. S. 29).

Empfehlung der Verwaltung

Die Verwaltung schlägt vor, den in Gutachten dargestellten Empfehlungen des Büros AB Stadtverkehr nachzukommen und das schrittweise Vorgehen zur Einrichtung einer Fahrradstraße auf der Laurentiusstraße zu verfolgen.

Im Folgenden werden die einzelnen Schritte zur beschriebenen Empfehlung der Verwaltung gemäß den Büro AB Stadtverkehr erläutert.

Schritt 1: Öffnung der Einbahnstraße für den entgegengerichteten Radverkehr

Da es sich bei dem ersten Schritt um eine noch nicht endgültige Radverkehrsmaßnahme handelt, sondern vielmehr eine Übergangsphase, würde die Verwaltung nur die wirklich erforderlichen Maßnahmen an Markierungen und Beschilderungen umsetzen. Von baulichen

Maßnahmen würde mit einer Ausnahme komplett abgesehen werden.

Hierzu würde die Verwaltung, abweichend von der Empfehlung des Büros AB Stadtverkehr lediglich mit Radfahrpiktogrammen auf der Fahrbahn zu arbeiten, weiter an ihrer Vorzugsvariante 3 (vgl. 24.11.2020/ASM Drucksachennr. 0414/2020, 23.02.2021/ASM Drucksachennr. 0045/2021) festhalten.

Die Ausarbeitung der unterschiedlichen Varianten an Radverkehrsmaßnahmen auf der Laurentiusstraße und die letztendliche Entscheidung zugunsten der Vorzugsvariante 3 (Einrichtung eines Schutzstreifens) erfolgte seinerzeit in enger Abstimmung mit der Ordnungsbehörde, Kreispolizei und der Straßenverkehrsbehörde.

Die Laurentiusstraße wird grundsätzlich als gefährlich aufgrund ihrer topografischen Lage und teils unzureichenden Sichtbeziehungen angesehen, wenn nicht die Parkplätze an den relevanten Engstellen entfallen und ein Schutzstreifen entgegen der Fahrtrichtung im Einbahnstraßenbereich markiert werde. Folglich halten Straßenbaulastträger, Kreispolizeibehörde und Ordnungsbehörde an der Vorzugsvariante 3 fest. Eine Freigabe der Laurentiusstraße für den entgegengerichteten Radverkehr könne nur mit den in der Vorzugsvariante 3 dargestellten Maßnahmen genehmigt werden.

Die Entwurfsskizze Variante 3 ist der Anlage 2 zu entnehmen.

Die Öffnung der Einbahnstraße für den entgegengerichteten Radverkehr würde von Beginn an kommunikativ begleitet werden.

Beschilderung:

Alle im Folgenden beschriebenen Maßnahmen zur Beschilderung sind finalisierend nach Beschlussfassung noch mit der Ordnungsbehörde abzustimmen.

Grundsätzlich wird die Laurentiusstraße mit der üblichen Ausweisung von Einbahnstraßen für den entgegengerichteten Radverkehr freigegeben.

In Höhe der Einmündung zur Hornstraße muss die Vorfahrtbeziehung eindeutig geregelt werden, damit es nicht zu Missverständnissen zwischen Radfahrenden aus Richtung der Odenthaler Straße kommend und dem aus der Hornstraße in die Laurentiusstraße abbiegendem Verkehr kommt. Hierzu soll in der Hornstraße das Verkehrszeichen VZ 205 „Vorfahrt gewähren“ und das Zusatzzeichen ZZ 1000-32 „kreuzender Radverkehr“ aufgestellt werden.

Im Einmündungsbereich Am Broich besteht laut dem Büro AB Stadtverkehr das größte Unfallrisiko, da der einbiegende Kfz-Verkehr von Am Broich bisher uneingeschränkte Vorfahrt gegenüber den anderen Verkehrsströmen hatte und nun der Vorrang gegenüber den bergab fahrenden Radverkehr eingeräumt werden muss. Dies sollte mit der regelkonformen Beschilderung und dem temporären Hinweis „Geänderte Verkehrsführung“ gewährleistet werden. Die derzeit zu weit nach rechts im Streckenverlauf befindliche Beschilderung mit VZ 220 (Einbahnstraße) sollte rechts gegenüber der Einmündung mit dem ZZ 1000-32 (Radverkehr von links und rechts) angebracht werden. Die Verwaltung würde ergänzend die Idee prüfen, an der gegenüberliegenden Mauer ein gut gestaltetes Banner

anzubringen, um in der Einführungsphase auf die veränderte Verkehrsführung hinzuweisen (vgl. S. 24).

Des Weiteren schlägt das Büro AB Stadtverkehr im Zuge der Freigabe der Einbahnstraßenabschnitte auf der Laurentiusstraße vor, als begleitende Maßnahme eine Beschilderung mit einem Überholverbot von Radfahrenden in Erwägung zu ziehen (vgl. S. 23). Diesen Vorschlag würde die Verwaltung ebenfalls zur Prüfung aufnehmen.

Alle Beschilderungsmaßnahmen würden extern vergeben werden.

Markierungen:

Bei der Umsetzung der Vorzugsvariante 3 würde in Nord-Süd-Richtung ein Schutzstreifen mit einer Breite von 1,50 m im Einbahnstraßenbereich markiert werden. Lediglich im oberen Teil der Laurentiusstraße würde der Schutzstreifen eine Breite von 1,30 m aufweisen. Die komplette Markierung des Schutzstreifens würde die Verwaltung allerdings mithilfe einer temporären Baustellenmarkierung auf die Fahrbahn aufbringen. Dieser Entscheidung liegt der Umstand zu Grunde, dass der erste Schritt eine temporäre Übergangslösung bis zur Einrichtung einer Fahrradstraße darstellt. Auf diese Weise könnte dieser temporäre Charakter für die Verkehrsteilnehmer visuell unterstrichen werden. Darüber hinaus würde es zu weniger Problemen bei der Demarkierung kommen, wenn im zweiten Schritt die Fahrradstraße eingerichtet wird.

In Süd-Nord-Richtung würden laut Entwurfskonzept zur Vorzugsvariante 3 Fahrradpiktogramme markiert werden. Ebenso würden beidseitig Fahrradpiktogramme im mittleren Abschnitt der Laurentiusstraße mit Zweirichtungsverkehr markiert werden. In beiden Fällen würde wieder eine temporäre Baustellenmarkierung in einem Abstand von 50 m zum Einsatz kommen.

In diesem Kontext ist zu erwähnen, dass Markierungen von Fahrradpiktogrammen nach geltender Rechtsfassung (StVO) derzeit nicht erlaubt sind. Aufgrund des temporären Charakters der Markierungen würde die Verwaltung dennoch die Fahrradpiktogramme auf den relevanten Abschnitten markieren, um eine lückenlose Radwegeverbindung auf dem gesamten Streckenzug zu erreichen.

Ein vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gefördertes Forschungsprojekt zu Piktogrammen empfiehlt, die Markierungen von Fahrradpiktogrammen zuzulassen und anzuwenden, da diese objektiv und subjektiv zur Sicherheit beitragen sowie sich positiv auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden auswirken.¹

Die Markierungen in Höhe der Einmündung Buchmühlenstraße sollte mit Hilfe einer temporären Baustellenmarkierung so umgewandelt werden, dass der von Norden kommende Radverkehr problemlos weiter entgegen der Einbahnstraßenrichtung verkehren kann, während der Kfz-Verkehr gezwungen ist, in die Buchmühlenstraße abzubiegen. Die temporäre Markierung in diesem Bereich sollte auch hier umgesetzt werden, da die Ausgestaltung des Knotenpunktes ohne Vorliegen des tiefergehenden Planungskonzeptes

¹ Forschungsvorhaben: „Radfahren bei beengten Verhältnissen – Wirkung von Piktogrammen und Hinweisschildern auf Fahrverhalten und Verkehrssicherheit“ gefördert durch das Bundesministerium

zur Fahrradstraße noch nicht vorliegt.

Die Garageneinfahrt im mittleren Teil der Laurentiusstraße sollte, wie vom Gutachter vorgeschlagen, durch weiße reflektierende Markierungen der Inselborde sowie hinführenden Markierungen und ggf. ergänzenden vorgelagerten Sperrflächen bereits im ersten Schritt eingerichtet werden.

Der bereits im letzten ASM in der Tischvorlage vorgestellte Entwurf zu dem Knotenpunkt Odenthaler Straße/Rommerscheider Straße/Laurentiusstraße (vgl. Drucksachennr. 0045/2021 ASM 23.02.2021) sollte bereits mit der Öffnung der Einbahnstraße für den entgegengerichteten Radverkehrs und in Abhängigkeit des Weiteren Vorgehens auf der Odenthaler Straße (vgl. Drucksachennr. 0267/2021 und 0425/2021) umgesetzt werden. Von einer temporären gelben Baustellenmarkierung würde abgesehen werden, da es sich hier um eine Maßnahme aus dem Maßnahmenfeld Radverkehr des Mobilitätskonzeptes handelt und unabhängig vom Ausbaustandard zur Fahrradstraße zu realisieren ist. Die Maßnahmen an der Zufahrt der Laurentiusstraße entsprechen den vom Gutachter vorgeschlagenen Maßnahmen. Die Vorschläge des Gutachters zu den übrigen Knotenpunktzufahrten, die dieser auch nicht vertiefend geprüft hat, weichen allerdings teilweise von der Variante 3 ab und sind auch so in ihrer Form nicht umsetzbar. Da das Gestaltungskonzept der Variante 3 allerdings durch die Verwaltung geprüft wurde und auch mit den Maßnahmen für den Radverkehr auf der Odenthaler Straße abgestimmt ist, würde die Verwaltung folglich ihr Konzept weiterverfolgen.

Alle Markierungsarbeiten würden extern vergeben werden.

Kfz-Parken:

Im Rahmen der Öffnung der Einbahnstraße für den entgegengerichteten Radverkehr schlägt die Verwaltung vor, gemäß der Entwurfsskizze zur Variante 3 lediglich die Parkplätze in den Engstellen zu entfernen. Diese sind für die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer essenziell.

In der unteren Laurentiusstraße würden neben zwei Behindertenparkplätzen sechs reguläre Stellflächen entfallen. Von der Wegnahme miteingeschlossen wäre auch die bauliche Kanzel, welche die regulären Stellplätze von den Behindertenstellplätzen trennt. Die Wegnahme der Parkplätze ist nicht zu vermeiden, da durch die Kurvenlage unzureichende Sichtbeziehungen bestehen und der Radverkehr mit erhöhter Geschwindigkeit aufgrund des starken Nord-Süd-Gefälles den unteren Teil der Straße befährt.

Die Verwaltung empfiehlt in diesem Zusammenhang die zwei Behindertenparkplätze alternativ auf den Buchmühlenparkplatz zu verlegen in unmittelbarer Nähe zur Laurentiuskirche (Flurstücknr. 22, 95 und 365). Gleichzeitig würde die Verwaltung die Situation der Behindertenstellplätze dahingehend umändern, dass zwei bereits bestehende Behindertenstellplätze auf dem Buchmühlenparkplatz zugunsten von regulären Stellplätzen entfallen. Die heute bestehenden Behindertenstellflächen auf dem Buchmühlenparkplatz liegen weiter entfernt zur Laurentiuskirche und dienen primär dem komfortablen Erreichen der VHS. Hier ist die Verwaltung der Meinung, dass mit Wegnahme zweier Behindertenstellplätze in diesem Bereich, die verbleibenden vier Parkplätze immer noch für

die Gruppe der mobilitätseingeschränkten Personen, die die VHS besuchen wollen, ausreichen. Für die Wegnahme der regulären Stellplätze stehen im unmittelbaren Umfeld genügend alternative Parkplatzmöglichkeiten zur Verfügung wie beispielsweise das Parkhaus im Bergischen Löwen oder der Buchmühlenparkplatz.

Ebenso sollten in Höhe der Einmündung der Straße Am Broich an der oberen Zufahrt der Laurentiusstraße, wie vom Büro vorgeschlagen, zur Verbesserung der Sichtbeziehung auf den bergabfahrenden Radverkehr einige Parkplätze reduziert werden. Die Verwaltung würde, um diesem Erfordernis nachzukommen um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, abweichend von der ursprünglichen Entwurfsskizze zur Variante 3 zwei Stellplätze entfernen.

Weiterhin würden nach der Entwurfsskizze zur Variante 3 in der oberen Laurentiusstraße gegenüber der Einmündung Hornstraße sechs Stellplätze entfallen, um die Sichtbeziehungen für den aus der Hornstraße nach links abbiegenden Kfz-Verkehr durch Verlagerung der Fahrspur der Laurentiusstraße mehr auf die südliche Seite zu verbessern. Im Gegensatz zur ursprünglich vorgestellten Variante 3 würden nicht fünf sondern sechs Stellplätze entfallen, da nach erneuter Prüfung die Verwaltung zu dem Entschluss kam, dass die zusätzliche Wegnahme eines Stellplatzes sich aus Sicht der Verkehrssicherheit positiv auf den Straßenverlauf auswirken würde.

Über die finalisierende Stellplatzanzahl entlang der Laurentiusstraße wird im Zuge des vertieften Planungskonzeptes entschieden. Gleiches gilt für die vom Büro vorgeschlagene Einrichtung von Lieferzonen, da diese von baulichen Maßnahmen abhängig sind. Das Konzept des Straßenseitenraumes wie beispielsweise die Einrichtung von Querungsstellen, das Freihalten von Flächen zur Aufenthaltssteigerung oder zur Schaffung von Radabstellmöglichkeiten könnte, je nach Ergebnis, eine maßgebliche Veränderung der Parkraumsituation zur Folge haben.

Die Verwaltung würde für die betroffenen Anwohner*innen der Laurentiusstraße alternative Parkmöglichkeiten in Form von (kostenpflichtigen) Dauerparkplätzen im Parkhaus Buchmühle zur Verfügung stellen.

Bereits umgesetzt ist die Einrichtung der Elterntaxizone für die Gemeinschaftsgrundschule An der Strunde im hinteren Bereich des Buchmühlenparks, die von der Schule sehr positiv aufgenommen wurde.

Kommunikation Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung:

Über die Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung sowie über den Wegfall einiger Parkplätze werden die Anrainer*innen ebenso wie die Öffentlichkeit durch eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit (Pressemitteilung, Internetauftritt, Information der Anrainer*innen mittels Postkarte) informiert.

Schritt 2: Beauftragung eines tiefergehenden Planungskonzeptes

Parallel zu der Öffnung der Einbahnstraße für den gegengerichteten Radverkehr würde die Verwaltung die konkrete Planung für die Laurentiusstraße als Fahrradstraße nach Beschlussfassung, aufbauend auf den Empfehlungen des Büros AB Stadtverkehr, extern

beauftragen. Die Beauftragung umfasst neben baulichen Maßnahmen an der Laurentiusstraße auch bauliche Maßnahmen an den zuführenden Straßen. Darüber hinaus sollen in das tiefergehende Planungskonzept die bisherigen Erfahrungen mit der Freigabe der Einbahnstraße für den entgegengerichteten Radverkehr miteinfließen.

Die Umsetzung der Maßnahmen würden ebenfalls durch die Verwaltung extern vergeben und es würde sichergestellt, dass die Umsetzung zeitnah mit dem Vorliegen der Ergebnisse der konkreten Planungsphase erfolgt.

Auf diese Weise würde sichergestellt, dass die Einrichtung einer Fahrradstraße, gemäß den Ausführungen des Büros AB Stadtverkehr, auch eine wirkliche Verbesserung für den Radverkehr darstellt.

Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit zur Fahrradstraße in der Laurentiusstraße

Alleine mit der Einrichtung einer Fahrradstraße in der Laurentiusstraße ist es nicht getan. Damit die Fahrradstraße angenommen wird und die dort geltenden Regeln beachtet werden, bedarf es einer begleitenden Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit. Die Wahrnehmung von Fahrradstraßen und das Wissen über die Regeln in einer Fahrradstraße sind oft unzureichend, was eine Gefahr für die Fahrradfahrenden darstellen kann. Zudem müssen die Anrainer*innen in der Laurentiusstraße über die Umgestaltung der Laurentiusstraße zur Fahrradstraße und die damit verbundenen Maßnahmen sowie den zeitlichen Ablauf ausführlich informiert werden.

Die **Ziele** der begleitenden Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit sind

1. die Anrainer*innen der Laurentiusstraße über die anstehenden Maßnahmen zur Umgestaltung der Laurentiusstraße gezielt zu informieren,
2. die Öffentlichkeit, insbesondere die potentiellen Nutzer*innen sowie alle Bürger*innen der Stadt Bergisch Gladbach über die geltenden Regeln und Besonderheiten einer Fahrradstraße zu informieren,
3. die Fahrradstraße den Bürgerinnen und Bürgern vertraut zu machen,
4. die Akzeptanz der Fahrradstraße in der Laurentiusstraße zu steigern und
5. zu einem rücksichtsvollen, harmonischeren Miteinander in der Fahrradstraße Laurentiusstraße anzuregen.

Kommunikationsmaßnahmen Fahrradstraße Laurentiusstraße

Gezielte Einbindung der Anrainer der Laurentiusstraße

Die Anwohnerinnen und Anwohner sowie die Gewerbetreibenden in der Laurentiusstraße werden rechtzeitig vor Beginn der Maßnahmenumsetzung über den Prozess informiert. Dabei ist eine digitale Informationsveranstaltung angedacht, in der die Anwohnerinnen und Anwohner sowie die Gewerbetreibenden über die bevorstehende Umgestaltung der Laurentiusstraße zur Fahrradstraße informiert werden. In dieser Veranstaltung wird den Teilnehmenden zudem ausreichend Zeit für ihre Fragen eingeräumt. Darüber hinaus werden

alle Anrainer der Laurentiusstraße mit einem Anwohnerschreiben über die geplanten Maßnahmen und den zeitlichen Ablauf informiert.

Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit allgemein

Kommunikationskanäle

Um eine möglichst große Öffentlichkeit zu erreichen wird die allgemeine Kommunikation zur Fahrradstraße in der Laurentiusstraße über verschiedene Kanäle in Betracht gezogen:

- Pressemitteilungen
- Mitteilungen über Social-Media-Kanäle, wie z.B. Facebook
- Internetseite mit Erläuterungen zur Fahrradstraße, FAQs und Plänen

Flyer

Ein Flyer wird entworfen. Im Flyer werden die Besonderheiten, Regeln und Vorteile von Fahrradstraßen ausführlich erklärt und dargestellt. Die Flyer werden an öffentlichen Stellen ausgelegt.

Postkarten

Für die Bewerbung der Laurentiusstraße als Fahrradstraße werden Postkarten gestaltet. Postkarten haben den Vorteil, dass sie an vielen verschiedenen Orten platziert werden können und so eine vielfältige Zielgruppe erreichen. Beim Design soll die Vorderseite so gestaltet werden, dass die Postkarte als sog. „Eyecatcher“ dient. So kann mit Sprüchen oder Motiven auf der Vorderseite Neugier erweckt werden. Die Hinterseite dient zur Information. Hier werden z.B. die Regeln in einer Fahrradstraße erklärt.

Straßenbanner

Ansprechende Straßenbanner (Maße z.B. 500 cm x 100 cm) können gestaltet werden. Die Straßenbanner sollen an verschiedenen Stellen über die Straße gespannt werden. So kann in der Laurentiusstraße an verschiedenen Stellen im Straßenverlauf auf die Fahrradstraße aufmerksam gemacht werden. Die Möglichkeit von unterschiedlichen Bannern mit verschiedenen Botschaften besteht. Die genauen Standorte der Straßenbanner müssen noch geprüft werden. Beispiele für drei Straßenbanner mit unterschiedlichen Inhalten sind in der folgenden Abbildung zu sehen.



Abbildung 1: Beispiel: Drei verschiedene Straßenbanner. Quelle: AGFK Niedersachsen/Bremen e. V.: Leitfaden für Mitgliedskommunen Kommunikationspaket „Fahrradstraße ist...“, S. 6.

Bauzaunbanner

Mehrere Bauzaunbanner (Maß z.B. 340 cm x 173 cm) werden erstellt und, wenn der Platz es zulässt, an bestimmten Punkten entlang der Laurentiusstraße aufgestellt. Die genauen Standorte dafür müssen noch geprüft werden. Nach Möglichkeit sollte zumindest ein Banner am Anfang und am Ende der Laurentiusstraße aufgestellt werden. Auf dem Banner werden die wichtigsten Regeln in einer Fahrradstraße kurz und knapp erläutert. Zwei Beispiele für Bauzaunbanner sind in den beiden folgenden Abbildungen zu sehen.



Abbildung 2: Beispiel: Bauzaunbanner an einer Fahrradstraße in Konstanz. Quelle: Gregor Gaffga, Stadtverwaltung Stadt Konstanz.



Abbildung 3: Beispiel: Banner an einer Fahrradstraße in Magdeburg. Quelle: Landeshauptstadt Magdeburg, www.magdeburg.de.

Eröffnungsveranstaltung

Sofern es die Lage der Corona-Pandemie zulässt, ist eine öffentlichkeitswirksame Eröffnungsveranstaltung angedacht. Die Möglichkeiten dazu müssen noch abgestimmt werden.

Klimatische Auswirkungen

Die klimatischen Auswirkungen, die mit der Weiterverfolgung der durch das Büro vorgeschlagenen Empfehlung für die Laurentiusstraße einhergehen, sind aus Sicht der Verwaltung als positiv zu beurteilen.

Der aktuell vorherrschende städtische Modal Split kann nachhaltig dahingehend beeinflusst werden, dass der Anteil der Verkehrsmittelwahl „Fahrrad“ durch einen attraktiven Lückenschluss im städtischen Radwegenetz gesteigert wird und der Anteil an Kfz-Nutzer*innen und somit der CO₂-Ausstoß sinkt.

Anlagen:

Anlage 1: Gutachten Teil B zur Einrichtung von Fahrradstraßen in Bergisch Gladbach

Anlage 2: Entwurfsskizze Öffnung Einbahnstraßenabschnitte (Schritt 1)