



Anlage 4 – Erläuterungen zur Vorplanung

Radverkehrsführung

Hinsichtlich des Radverkehrs wurden verschiedene Führungsformen untersucht. Die Variante mit beidseitigen Radwegen wurde aufgrund der bestehenden Platzverhältnisse und abschnittswisen Unterschreitungen der Regelmaße verworfen. Die Planung sieht nun beidseitige Radfahrstreifen mit einer regelkonformen Breite von je 1,85 m vor. Ein Radfahrstreifen dient nur für den Radverkehr und darf nicht vom Kfz-Verkehr überfahren werden. Er ist mit einer breiten, durchgängigen Markierung von der Fahrbahn abgegrenzt. Mit einer Führung auf dem Radfahrstreifen gelangt der Radverkehr in das Sichtfeld des Kfz-Verkehrs, sodass dieser an Einmündungen oder Kreuzungen besser erkennbar ist. Außerdem ist das Konfliktpotential mit dem Fußverkehr geringer als bei einem Radweg auf gleichem Niveau wie ein Gehweg.

Fußverkehr

Für den Fußverkehr ist ein Gehweg unter weitgehender Einhaltung der Regelbreite von 2,5 m geplant. Abschnittswise Unterschreitungen sind aufgrund der Gebäude unumgänglich und wurden in Hinblick auf die Durchgängigkeit der Radverkehrsführung abgewogen. Zur Einhaltung der Gehwegbreiten wurde im Entwurf auch zum Großteil auf Längsstellplätze am Straßenrand verzichtet. Mit dem Wissen um den Stellplatzbedarf in zentralen Ortslagen wurde eine klare Entwurfslinie zum Schutz und Stärkung der schwächeren Verkehrsteilnehmenden verfolgt. Diese Gewichtung ist notwendig gegenüber der im Bestand nahezu durchgehenden Unterschreitung der Gehwegbreiten, um die Konfliktsituation deutlich zu entschärfen.

Ein weiterer Punkt, der auf Anregung der Bürgerschaft umgesetzt wurde, ist der Erhalt der nördlichen Fußgängerampel an der Kreuzung Kempener Straße. Außerdem wurde die Fußgängerführung vor der Herz-Jesu-Kirche angepasst (siehe Kapitel ÖPNV).

ÖPNV

Ein häufiger Kritikpunkt aus der Bürgerschaft war die Fußgängerführung auf Höhe der Herz-Jesu-Kirche. Diese wurde angepasst, sodass der Fußverkehr nicht mehr über das Grundstück der Herz-Jesu-Kirche geführt wird, wo sich Pkw-Stellplätze finden, sondern über einen straßenbegleitenden Gehweg, wie im Bestand. Aus Platzgründen muss dafür der neu geplante Standort der Bushaltestelle gegenüber der Kirche entweder an den ursprünglichen Standort nahe der Kreuzung Leverkusener Straße (Variante 1 – Bushaltestelle Bestand) oder alternativ in Richtung Schlagbaumweg versetzt werden (Variante 2 – Bushaltestelle Zentrum; vgl. Abbildung 1).

Variante 1 – Bushaltestelle Bestand

Die bestehende Bushaltestelle in Fahrtrichtung Bergisch Gladbach südlich des Knotenpunktes

Leverkusener Straße ist als Busbucht angelegt. Diese ist nicht barrierefrei ausgebaut, d.h. es gibt keinen niederflurgerechten Buseinstieg. Die Länge der Busbucht und deren Einfahrradien sind nicht ausreichend, so dass der Bus mit dem hinteren Fahrzeugteil auf der Fahrbahn steht, dadurch Rückstau verursacht und für den Radverkehr ein Hindernis darstellt.

Die wupsi GmbH wurde bzgl. ihrer Einschätzung zur Wahl der Haltestellenentwürfe (Buskap oder Busbucht) einbezogen. Die wupsi GmbH spricht sich eindeutig für Busbuchten aus. Hintergrund sind die langen Wartezeiten der Busse, welche den Rückstau vor dem Knotenpunkt Leverkusener Straße bei Buskaps weiter erhöhen würden, da der Bus dann die Fahrbahn beansprucht.

Belässt man die Bushaltestelle an ihrem ursprünglichen Standort, können drei zusätzliche Parkplätze im Zentrum untergebracht werden.

Variante 2 – Bushaltestelle Zentrum

Um die Haltestelle ausreichend zu dimensionieren und um einen richtlinienkonformen barrierefreien Ausbau zu ermöglichen, wurde die Variante 2 entwickelt und die Haltestelle Richtung Schlagbaumweg verlegt (vgl. Abbildung 1).

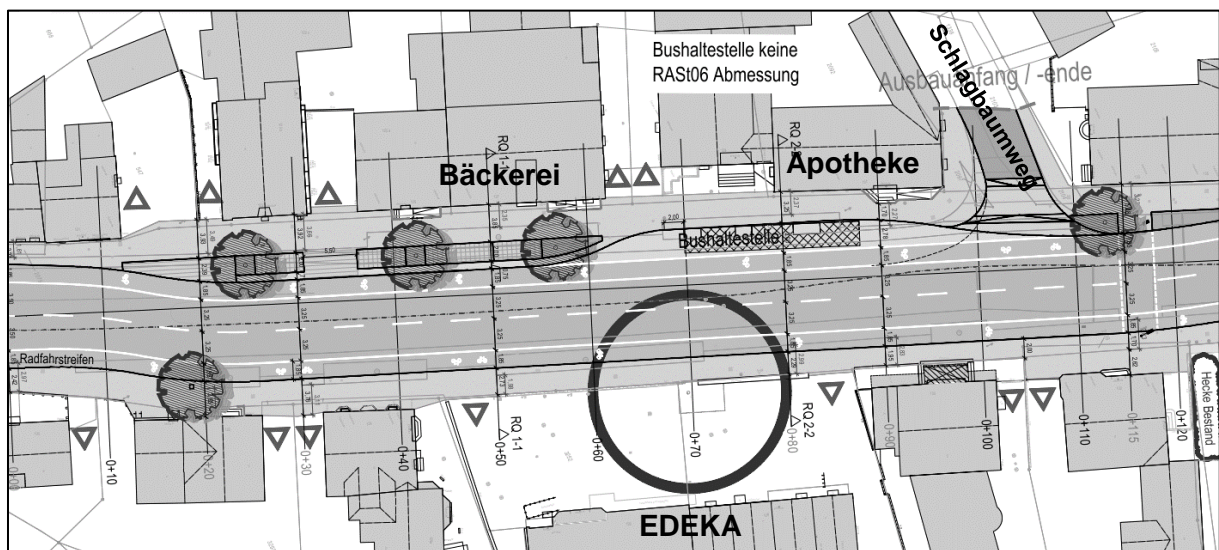


Abbildung 1 – Variante 2: Versetzung der Bushaltestelle ins Zentrum

In Abbildung 1 wird erkennbar, dass diese Variante außerdem den Vorteil hat, dass die Erreichbarkeit des Zentrums mit dem Bus erhöht wird und sich die Wege verkürzen. **Aus den oben aufgeführten Gründen empfiehlt die Verwaltung die Variante 2 – Bushaltestelle Zentrum zur Entwurfsplanung auszuarbeiten.**

In der ursprünglichen Busbucht können dann zwei Bäume sowie Fahrradständer untergebracht werden. Die Integration von Fahrradständer war auch eine Anregung aus der Bürgerschaft. Für Parkplätze ist die Fläche zu schmal, da Sicherheitsbereiche zum Gehweg eingehalten werden müssen und sich somit die Gehwegbreite auf ca. 1,50 m Breite reduzieren würde.

Kfz-Verkehr und ruhender Verkehr

Die Planung sieht eine zweistreifige Straße mit einer Breite von 6,50 m vor, welche den Begegnungsfall Lkw/Lkw bzw. Bus/Bus ermöglicht.

Entlang des Abschnittes sind im Bestand ca. 21 Längsparkplätze auf der Fahrbahn oder/und halbseitig auf den Nebenanlagen markiert. Alle Parkplätze haben keinen ausreichenden Sicherheitstreifen zum Gehweg bzw. zu den Radschutzstreifen. Das überwiegend halbseitig auf dem Gehweg markierte Parken liegt somit im Sicherheitsbereich des Fuß-/Radverkehrs und stellt ein Sicherheitsdefizit dar.

Die bestehende Situation darf also nicht so bleiben, wie sie ist – unabhängig von der Umsetzung der Planung. Entweder müssen die Stellplätze oder die Schutzstreifen entfallen. Bei einem Entfall der Schutzstreifen muss der Radverkehr im Mischverkehr geführt werden. Da die Kfz-Verkehrsstärke sehr hoch ist, ist jedoch ein Entfall der Stellplätze die verkehrssichere Variante. Eine gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr auf dem Gehweg ist laut den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen nicht geeignet aufgrund der Geschäftsnutzung, der zahlreichen Grundstückszufahrten und den Bushaltestellen mit schmalen Warteflächen.

Aus diesen Gründen wurde das Parken in der Vorplanung neu geordnet und ein, aus Platzgründen, reduziertes Stellplatzangebot geschaffen. Für den ruhenden Verkehr stehen auf den privaten Grundstücken und in der Umgebung ausreichend Stellplätze zur Verfügung. Dies wurde durch zwei unterschiedliche Parkraumuntersuchungen bestätigt (vgl. Drucksache 0559/2023 und Mitteilungsvorlage Parksuch-/Ausweichverkehre).

Begleitgrün und Barrierefreiheit

Außerdem wurde, gemäß den Anregungen aus der Bürgerschaft, mehr Grün in die Planung integriert. Alle bestehenden Bäume entlang des Abschnittes sollen erhalten bleiben, sofern diese vital und standsicher sind. Zum Schutz der Bäume hat die Verwaltung eine baumschutzfachliche Begleitung für die Planungs- und später auch Bauphase beauftragt. Außerdem wird der Straßenraum durchgängig barrierefrei gestaltet, z.B. durch ein taktilen Leitsystem nach DIN und die angepassten Bushaltestellen.