

Mitteilungsvorlage

Drucksachen-Nr. 0561/2024
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen	12.11.2024	zur Kenntnis

Tagesordnungspunkt

Radverkehrsnetz Route F4 – Teilbereich der Hermann-Löns-Straße

Kurzzusammenfassung:

Auswirkungsübersicht Klimarelevanz:

keine Klimarelevanz:	positive Klimarelevanz:	negative Klimarelevanz:
	x	

Weitere notwendige Erläuterungen:

Durch die verbesserte Verkehrssicherheit für den Radverkehr wird das Radfahren attraktiver (erfüllt IKSK Maßnahme 2.4 – Optimierung der Radverkehrsinfrastruktur).

Finanzielle Auswirkungen:

	keine Auswirkungen:	Mehrerträge:		Mehraufwendungen:	
		lfd. Jahr	Folgejahre	lfd. Jahr	Folgejahre
konsumtiv:	x				
investiv:					
planmäßig:	x				
außerplanmäßig:					

Weitere notwendige Erläuterungen:

Personelle Auswirkungen:

	keine Auswirkungen:	Einsparungen:	Einstellungen:
planmäßig	x		
außerplanmäßig:			
kurzfristig:			
mittelfristig:			
langfristig:			

Weitere notwendige Erläuterungen:

Inhalt der Mitteilung:

Anlass:

Am 13.02.2024 wurde für Bergisch Gladbach das Radverkehrsnetz (RVN) beschlossen und die Verwaltung beauftragt, fünf Routen der Priorität 1 zu planen und umzusetzen. Im Zuge des Beschlusses ist die Route F4, die sich von der Hermann-Löns-Straße über die Tannenbergsstraße und Kalkstraße erstreckt, zu planen und umzusetzen. Wegen der Planung der S11 und des zwischenzeitlich neuen Kenntnisstandes, dass eine Brücke über das Gleisdreieck bis zur Britanniastraße nach Möglichkeit gebaut werden soll, soll zunächst nur ein Teilbereich der Hermann-Löns-Straße umgesetzt werden bis endgültig geklärt ist, wie die Verkehre geführt werden.

Verkehrssituation im Bestand:

Auf dem circa 1.150 m langen Abschnitt der Hermann-Löns-Straße betragen folgende Abschnitte eine Fahrbahnbreite von 7,50 m:

- Hausnummer 1 bis zur Gutenbergstraße
- Frank-Hitze-Straße bis zum Busdepot der Wupsi
- Niklaus-Lenau-Straße bis zum Kreisverkehr

Im Abschnitt Busdepot bis Niklaus-Lenau-Straße entspricht die Breite der Fahrbahn 10 m. Nur von der Gutenbergstraße bis zur Frank-Hitze-Straße ist die Fahrbahnbreite kleiner als 7,50 m. Außerdem sind in dem Abschnitt Duckterather Straße bis zum Wupsi-Busdepot viele reparaturbedürftige Abschnitte vorhanden.

Der DTV beträgt mindestens 1.753 Kfz/24h und höchstens 5.570 Kfz/24h. Die Spitzenstunde liegt zwischen 16:00-17:00 und hat eine Verkehrsstärke von 430 Kfz/h. Der Schwerverkehrsanteil beträgt mindestens 3% und maximal 6,3%, was ein mittlerer bis hoher Schwerverkehrsanteil für eine Straße ist. Der Radverkehr wird im Mischverkehr geführt, wobei Tempo 50 erlaubt ist. Aktuell gibt es 32 markierte Parkplätze.

Die Umgestaltung der Hermann-Löns-Straße ist in drei Bausteine untergliedert:

1. Schaffung der Radinfrastruktur
2. Installation der Fußgängerquerungen aus dem Fußverkehrscheck
3. Barrierefreie Umgestaltung der Bushaltestellen.

Ziele Baustein 1:

Ziel von Baustein 1 ist eine Fahrradroute für Radfahrer*innen zu markieren und somit auch die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

In der vorliegenden Entwurfsplanung (s. Anlage 01) sind zur Erreichung dieser Ziele zwei Maßnahmen vorgesehen:

1. Reparaturarbeiten im Abschnitt Duckterather Straße bis Wupsi Busdepot:

Die in Teilen kaputte Fahrbahndecke soll zur Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer saniert werden. Angedacht ist überwiegend einen Randstreifen zu sanieren, wie es

auch in der Odenthaler Straße vor der Markierung des Radschutzstreifens geschehen ist.

2. Markierung von Radschutzstreifen, Sicherheitstrennstreifen, Piktogrammen und aufgeweiteten Radaufstellstreifen:

Damit der Radfahrende nicht mehr im Mischverkehr bei hohen Geschwindigkeiten, einem hohen DTV und Schwerverkehrsanteil mitfahren muss, sind Maßnahmen notwendig. Bei der aktuellen Spitzenstunde von 430 Kfz/h, dem Tempo 50 und dem mittel bis hohen Schwerverkehrsanteil entspricht der Schutzbedarf dem Belastungsbereich I/II (siehe Bild 1).

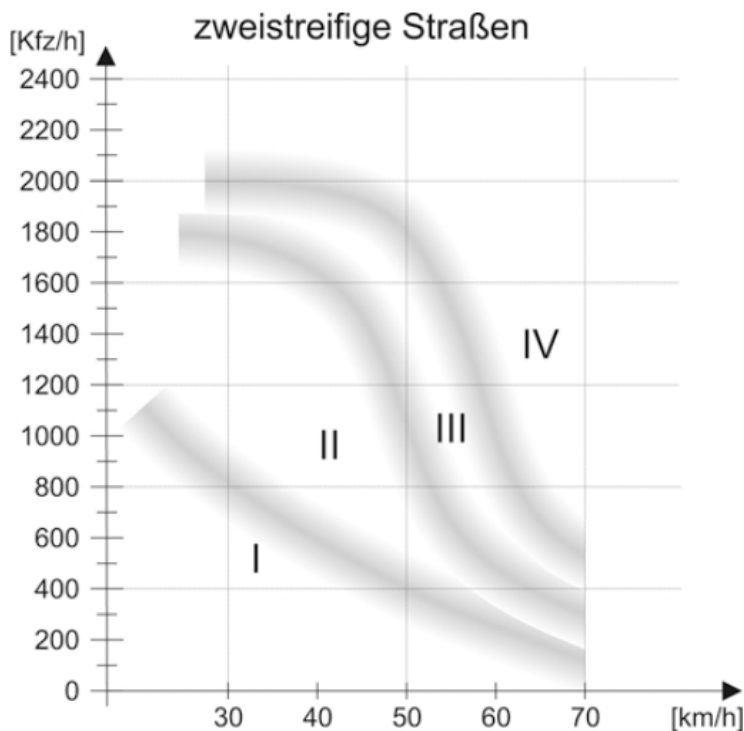


Bild 1: Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen, ERA 2010, Bild 7

Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) empfiehlt in diesen Fällen, Radschutzstreifen zu markieren. Beidseitig Radschutzstreifen einzurichten ist in weiten Teilen der Strecke möglich. An den Stellen,

wo es nicht möglich sein wird einen Radschutzstreifen zu markieren, wird eine Piktogrammreihe auf den Radverkehr hinweisen. Eine Gehwegbenutzung durch den Radverkehr ist auszuschließen, da die Gehwegbreiten zwischen 1,3 m bis 2,3 m variieren und damit zu schmal für die Mitbenutzung durch Radfahrende sind. Sicherheitstrennstreifen werden entlang der verbliebenen elf Parkplätzen hinzugefügt. Ein aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS) wird an dem Knotenpunkt Hermann-Löns-Straße und Franz-Hitze-Straße jeweils auf der Hermann-Löns-Straße markiert. An der Franz-Hitze-Straße reicht die Fahrbahnbreite nicht aus, um einen aufgeweiteten Radaufstellstreifen zu markieren. Außerdem werden die Busmarkierungen miterneuert und die Linksabbiegestreifen und die verbliebene Mittelmarkierung entfernt.

An der Einmündung zur Damaschke Straße wird der Gehweg zurückgebaut, um einen geradlinigen Streckenverlauf zu gewährleisten.

Baustein 2 (Querungen aus dem Fußverkehrscheck) und Baustein 3 (Barrierefreie Bushaltestellen) haben in die Pläne für die Markierungsarbeiten bereits Berücksichtigung gefunden, müssen jedoch im Detail noch geplant werden.

Anlage 1 bis 9: Markierungspläne