

Beschlussvorlage

Drucksachen-Nr. 0737/2024
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen	11.02.2025	Entscheidung

Tagesordnungspunkt

Fußverkehrscheck: Querungshilfe Hermann-Löns-Straße

Beschlussvorschlag:

I. Der Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen beauftragt die Verwaltung,
die Variante 3 „Basic“ auszuführen.

oder

II. Der Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen beauftragt die Verwaltung,
die Variante 3 „Grün“ auszuführen.

Kurzzusammenfassung:

Kurzbegründung:

Im Zuge des Fußverkehrschecks 2023 wurden Maßnahmen aus der Öffentlichkeit entwickelt, die den Fußverkehr fördern und sicherer gestalten. Eine wichtige Maßnahme ist die Querungshilfe auf der Hermann-Löns-Straße, die auch das Radverkehrsnetz Bergisch Gladbach tangiert. In dieser Vorlage wird ein Lösungsvorschlag vorgestellt.

Risikobewertung:

(...)

Auswirkungsübersicht Klimarelevanz:

keine Klimarelevanz:	positive Klimarelevanz:	negative Klimarelevanz:
	Unabhängig von der Variante fördert die Durchführung der jeweiligen Maßnahme den Fußverkehr, da Fußwegeverbindungen sicherer und dadurch attraktiver gestaltet werden. Die Variante „Grün“ fördert zugleich das städtische Klima, da Flächen entsiegelt werden.	

Weitere notwendige Erläuterungen:

(...)

Finanzielle Auswirkungen:

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

Weitere notwendige Erläuterungen:

(...)

Personelle Auswirkungen:

	keine	Einsparungen:	Einstellungen:
--	-------	---------------	----------------

	Auswirkungen:		
planmäßig	x		
außerplanmäßig:			
kurzfristig:			
mittelfristig:			
langfristig:			

Weitere notwendige Erläuterungen:

(...)

Sachdarstellung/Begründung:

Hintergrund

Mit Beschluss zur Umsetzung der Maßnahmen aus dem Fußverkehrscheck (Drucksachennr. 0120/2024) wurde ein externes Ingenieurbüro mit der Planung der Querungshilfe Hermann-Löns-Straße/Damaschkestraße/Willy-Brandt-Straße (Maßnahme 3a der Achse Süd-Nord) beauftragt.

Konkreter Gegenstand der Beauftragung ist die Untersuchung der Fuß- und Radwegeverbindung an der Kreuzung Hermann-Löns-Straße/Damaschkestraße/Willy-Brandt-Straße. Im Rahmen des Fußverkehrschecks wurde die Bedeutung dieser Verbindung deutlich, ebenso wie die Herausforderungen, die durch das versetzte Einmünden der Damaschkestraße und der Willy-Brandt-Straße entstehen.

Darüber hinaus kreuzen sich an diesem Knotenpunkt zwei wichtige Radverkehrsachsen (F4 und F5), die ebenfalls in der Planung einfließen müssen. Die Umsetzung der Fahrradroute F4 auf der Hermann-Löns-Straße berücksichtigt bereits in Ansätzen die in diesem Zusammenhang beschriebenen Maßnahmen (Baustein 2: Fußverkehrscheck, Drucksachennr. 0561/2024).



Abbildung 1: Radverkehrsachsen F4 und F5 am Knotenpunkt Willy-Brandt-Straße / Hermann-Löns-Straße / Damaschkestraße (Quelle: eigene Darstellung, Geoportal)

Insgesamt wurden drei Varianten untersucht, die die Querung der Hermann-Löns-Straße erleichtern sollen. Ausgangspunkt war eine Begehung im Rahmen des Fußverkehrschecks, die zeigte, dass die bestehenden Querungsmöglichkeiten unzureichend und verbesserungswürdig sind. Die Varianten unterscheiden sich in der Anzahl der Querungshilfen/Mittelseln und werden in **Anlage 1** näher beschrieben.

Aufgrund der zusätzlichen Anforderungen durch die Radverkehrsverbindung, die beim Fußverkehrscheck noch nicht berücksichtigt wurden, wird Variante 3 mit drei Querungshilfen im Knotenpunkt Hermann-Löns-Straße/Willy-Brandt-Straße/Damaschkestraße bevorzugt und detailliert ausgearbeitet, da sie auch die Belange des Radverkehrs berücksichtigt.

Neben dem Knotenpunkt Hermann-Löns-Straße/Willy-Brandt-Straße/Damaschkestraße ist eine weitere Querungshilfe im Bereich der Bushaltestelle „Nikolaus-Lenau-Straße“ in der Planung enthalten. Darüber hinaus wurde neben der Analyse der Wegeverbindungen zudem eine mögliche Flächenentsiegelung auf der Hermann-Löns-Straße geprüft.

Vorzugsvariante Variante 3

Variante 3 wird als bevorzugte Lösung ausgewählt, da sie insbesondere die verschiedenen Wegebeziehungen berücksichtigt. In dieser Variante werden im Knotenpunkt Hermann-Löns-Straße/Willy-Brandt-Straße/Damaschkestraße insgesamt drei Mittelinseln eingerichtet, die dem Fußverkehr das Überqueren der Straße erleichtern und für mehr Verkehrssicherheit sorgen. Gleichzeitig bieten sie unsicheren Radfahrenden Unterstützung bei der Überquerung der versetzten Kreuzung, indem die äußeren Inseln als Zwischenstationen genutzt werden können.

Die Abbildung 2 zeigt die spezifischen Wegebeziehungen für Fuß- und Radverkehr. Dabei stellen die gestrichelten Linien die Fußwege dar, während die durchgezogenen orangefarbenen Linien die direkten Radverkehrsverbindungen kennzeichnen. Die blauen durchgezogenen Linien zeigen mögliche Querungen für unsichere Radfahrende, die die 10,00 m breite Fahrbahn nicht auf einmal überqueren möchten.

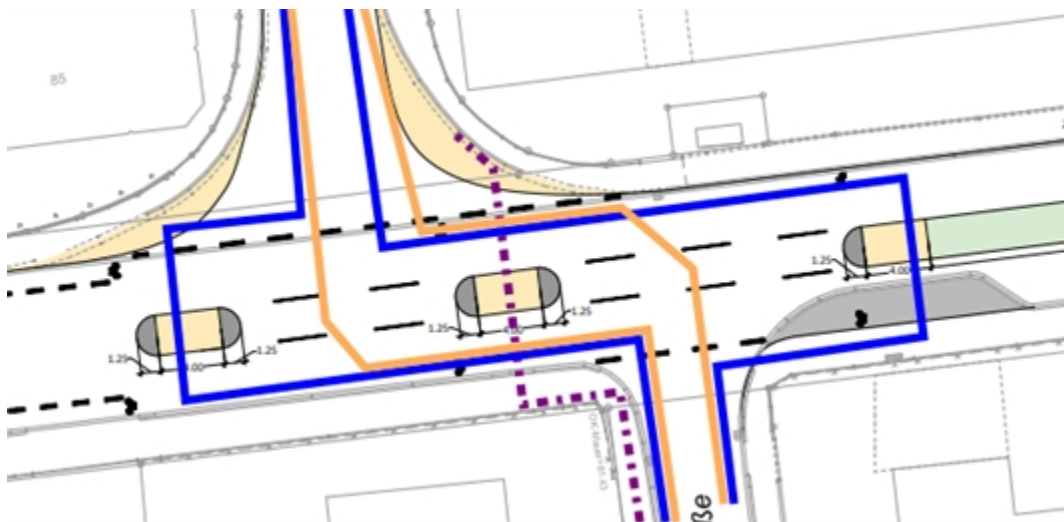


Abbildung 2: Fuß- und Radwegeachsen Kreuzung Hermann-Löns-Str./Damaschkestr./Willy-Brandt-Str. (Quelle: Geoportal, eigene Darstellung (2025))

Variante 3 wird somit allen Anforderungen gerecht. Hinsichtlich der Ausführung der Mittelinseln sowie dem zweiten Aspekt der Flächenentsiegelung sind unterschiedliche Varianten möglich, die zur Abstimmung stehen und im Folgenden beschrieben werden.

Variante 3 „Basic“

In dieser Variante werden ausschließlich die Verkehrsinseln entlang der Hermann-Löns-Straße gebaut. Hierzu zählen die drei Mittelinseln im Knotenpunkt Hermann-Löns-Straße/Damaschkestraße/Willy-Brandt-Straße sowie eine weitere auf Höhe der Bushaltestelle „Nikolaus-Lenau-Straße“. Die Radien der Einmündung Willy-Brandt-Straße

werden ebenfalls angepasst. Der Gehweg an der Einmündung Damaschkestraße wird bereit mit der Anlage der Radschutzstreifen entlang der Herrmann-Löns-Straße für eine durchgängige Führung zurückgebaut. Die Planung ist der **Anlage 2** beigefügt.

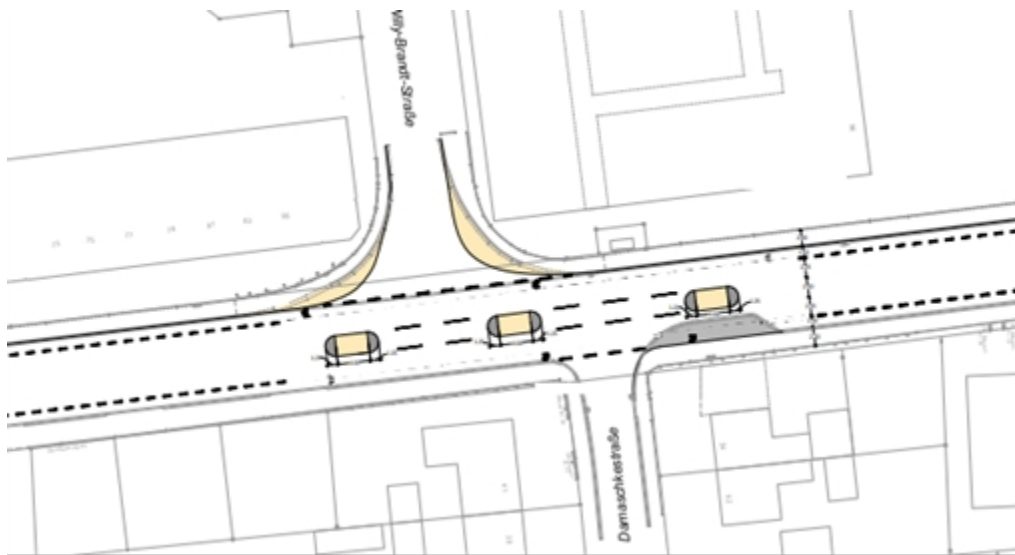


Abbildung 3: Planausschnitt Variante 3 "Basic" (Quelle: TSC Beratende Ingenieure, eigene Darstellung, (2025))

Die Ausführung der Mittelinseln erfolgt mittels Klebeborden, die keine aufwendige bauliche Maßnahme erfordern und somit zum einen kostengünstiger und zum anderen auch kurzfristig umgesetzt werden können. Das taktile Leitsystem auf den Mittelinseln wird ebenfalls geklebt, während die bestehenden Bordsteine am Fahrbahnrand baulich angepasst werden müssen, um die Barrierefreiheit zu gewährleisten.

Abbildung 3 stellt das Prinzip der o.g. Klebeborde dar. Es handelt sich nur um ein Beispiel.



Abbildung 4: Beispielhafte Darstellung einer Mittelinsel als Klebebord (Quelle: MEUDT Betonsteinwerk GmbH, 2018)

Im Bereich der Mittelinseln wird der Radschutzstreifen unterbrochen. Dort wird mithilfe von Fahrradpiktogrammen verdeutlicht, dass der Radverkehr weiterhin auf der Fahrbahn zentral fahren darf und nicht überholt wird. Hier wird von der Vorlage Drucksache 0561/2024 abgewichen, da sich diese Form in der vertiefenden Betrachtung als zielführender ergeben hat.

Kostenschätzung

Die Gesamtkosten der Umsetzung belaufen sich auf etwa 61.000 €. Die Ausführung wird entweder extern vergeben oder kann vom Bauhof der Stadt Bergisch Gladbach durchgeführt werden.

Variante 3 „Grün“

Variante 3 „Grün“ bietet eine ganzheitliche Lösung, die den Bau von den insgesamt vier Verkehrsinseln entlang der Hermann-Löns-Straße mit der Schaffung von Grünstreifen mittig der Fahrbahn kombiniert. Diese Grünstreifen werden mit niedrigen Büschen und Sträuchern bepflanzt, um eine grüne Wirkung zu erzielen und gleichzeitig Flächen zu entsiegeln. Für die Ausführung der Grünstreifen sind bauliche Maßnahmen erforderlich, sodass für ein einheitliches Bild auch die Mittelinseln baulich ausgeführt werden. Die Planung ist der **Anlage 3** beigefügt.

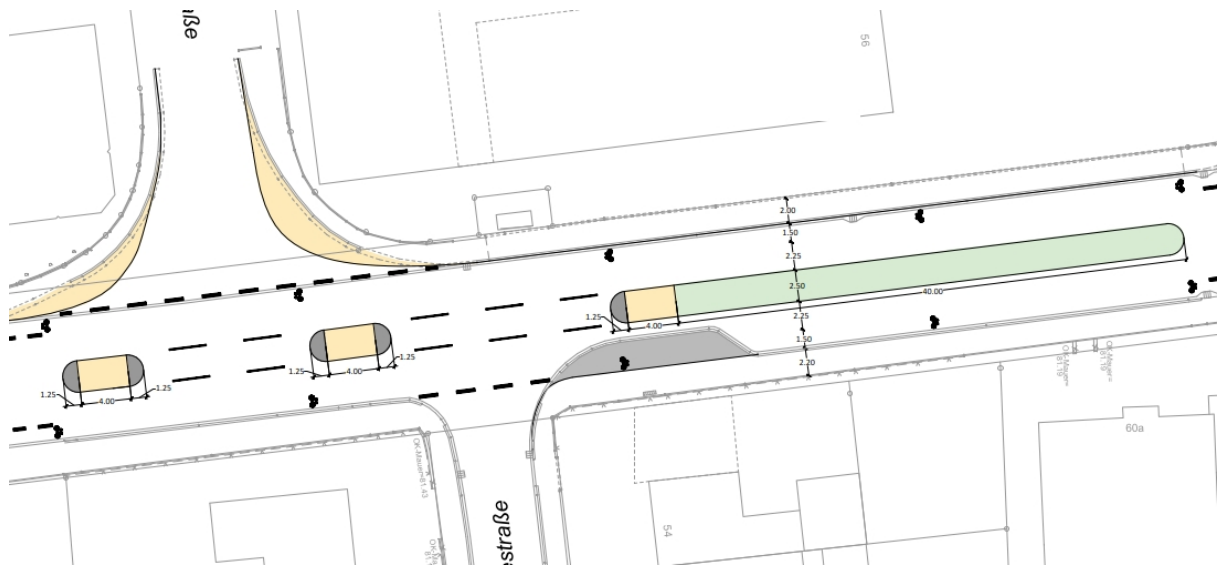


Abbildung 5: Ausschnitt Variante 3 "Grün" Kreuzung Hermann-Löns-Str./Damaschkestr./Willy-Brandt-Str. (Quelle: TSC Beratende Ingenieure, Essen, 2025)

Nach der Schleppkurvenprüfung aller Einmündungen und privater Einfahrten sind insgesamt drei Grünstreifen realisierbar. Der erste Grünstreifen im Westen der Hermann-Löns-Straße hat eine Breite von 1,50 m. Dies sorgt dafür, dass die Fahrbahn eine Gesamtbreite von 4,25 m behält und kein Überholverbot des Radverkehrs erforderlich ist. Die Länge dieses Grünstreifens beträgt etwa 20,00 m. Der zweite Grünstreifen ist mit den Mittelinseln des Kreuzungsbereichs Hermann-Löns-Straße/Willy-Brandt-Straße/Damaschkestraße verbunden. Er hat eine Breite von 2,50 m und eine Länge von 40,00 m. Der dritte Grünstreifen ist eine Verlängerung der vierten Mittelinsel auf Höhe der Bushaltestelle und wird mit einer Breite von 2,50 m angelegt.

Die Verwaltung spricht sich für die *Auflösung des Radschutzstreifens* in dem Bereich des Überholverbots aus. Mithilfe von Fahrradpiktogrammen soll verdeutlicht werden, dass der Radverkehr weiterhin zentral auf der Fahrbahn fahren darf und nicht überholt werden darf.

Kostenschätzung

Die Gesamtkosten der Umsetzung belaufen sich auf etwa 125.000 €. Die Ausführung würde extern vergeben.

Anlagen

- Anlage 1 Erläuterung Varianten
- Anlage 2 Lageplan Variante 3 „Basic“
- Anlage 3 Lageplan Variante 3 „Grün“