

29.08.2022

An die Stadt Bergisch Gladbach  
Abt. Mobilität und Verkehr  
Maren Hesselmann

Betr.: Öffentlichkeitsbeteiligung zur Ausgestaltung der Laurentiusstraße als Fahrradstraße

Die Bergisch Gladbacher Fahrradverbände ADFC und Pro Velo haben nach intensiver Ortsbesichtigung und Befahrung Kommentare und Vorschläge zur Einrichtung der Fahrradstraße erarbeitet. Wir verfolgen dabei neben dem Ziel einer für die Verkehrswende möglichst attraktiven Fahrradinfrastruktur auch das Ziel der Erhöhung des Grünanteils und der Aufenthaltsqualität, um eine hohe Akzeptanz der Fahrradstraße bei allen Verkehrsteilnehmern, insbesondere bei den Anwohnern und Anwohnerinnen, zu erreichen.

## **1. Verkehrsführung:**

### **1.1. Einschränkung nur für Anlieger allgemein:**

Die Fahrradstraße gibt dem Radverkehr das Hauptnutzungsrecht. Das ist nicht mit der derzeitigen Nutzung als Durchgangstraße für den KFZ-Verkehr in Richtung der östlichen Stadtteile vereinbar. Wir unterstützen daher die Vorschläge des Büros für Stadtverkehrsplanung „AB Stadtverkehr“ (AMV 14.9.21, Ö12, Anlage 1), in der Laurentiusstraße den KFZ-Verkehr nur noch Anliegern und deren Besucher:innen zu gestatten. Die Reduktion des Durchgangsverkehrs kommt allen Anwohnern und Anwohnerinnen zugute. Um unnötige Wendevorgänge zu vermeiden, unterstützen wir auch den Vorschlag des Büros, die Anliegerbeschränkung schon auf die Zubringerstraßen Am Broich, Paffratherstraße (ab Stationsstraße) und Hornstraße (ab Gertrudenstraße) anzuwenden. Der Durchgangsverkehr aus Norden muss bereits an den Knoten B506/ Odenthaler Straße bzw. Paffrather Straße/Am Stadion den Durchgangsverkehr mit Hilfe eines Verkehrs-leitsystems von der Innenstadt ferngehalten und die betroffenen Anliegerstraßen in den Navigationssystemen von der Berechnung zeitoptimierte Strecken ausgeschlossen werden.

### **1.2. Aufhebung des Zweirichtungsverkehrs im mittleren Abschnitt:**

Die Aufhebung macht die durchgängige Führung als KFZ-Einbahnstraße für alle Verkehrsteilnehmenden sicherer und begreifbarer. Sie reduziert den KFZ-Verkehr auf der Straße, die damit verbundene Lärmbelastung sowie kritische Begegnungsvorgänge und ist aus unserer Sicht für die Einrichtung einer attraktiven Fahrradstraße hilfreich. Die Entscheidung darüber hat aber keinen großen Einfluss auf die weiteren, für die Fahrradstraße nötigen und im folgenden aufgeführten Gestaltungsmaßnahmen. Zur Identifizierbarkeit der betroffenen Örtlichkeiten wurden die jeweiligen Nummern und Kurztexte der Maßnahmenvorschläge in die 5 Ideen-Entwurfspläne der Verwaltung übertragen und angehängt.

## **2. Einmündungen**

An den drei Einmündungen der Buchmühlenstraße, Am Broich und Hornstraße reicht u.E. die im Leitfaden empfohlene Markierung von Haifischzähnen nicht aus. Wir schlagen eine optisch sichtbare Teil-Aufpflasterung der Gehwegfurf auf die Höhe der etwas zu verlängernden Hochborde vor. Dies und die Einengung der Ein- und Ausfahrtsbreite signalisiert den Vorrang des Radverkehrs gegenüber

der Einmündung und führt zu einer Reduktion der Geschwindigkeit des abbiegenden KFZ-Verkehrs (s. auch optionale Einengungs-Empfehlung der ERA 2020, 6.3). Außerdem wird der KFZ-Abbiegeverkehr verlangsamt und die Querung sowie die Aufenthaltsqualität für den Fußverkehr verbessert, die Überwindung hoher Bordsteinkanten an der Einmündung Hornstraße entfällt. Beispiele aus Fahrradstraßen in Hamburg siehe unten.

### 3. Weitere bauliche Maßnahmen

- a) Bei der Begehung fiel in der Kurve vor Haus Nr. 5 auf, dass eine schlechte Sichtbeziehung zwischen bergauffahrendem KFZ- und bergabfahrendem Radverkehr besteht. Radfahrer von der Odenthaler Straße kommend können nicht gesehen werden, was zu einer hohen Unfallgefahr führen kann. Darüber hinaus drängt die kurz unterhalb von Haus Nr. 5 auf der Marktseite vorgesehene barrierefreie Kanzel und damit verbundene Fahrbahnverengung den KFZ-Verkehr unnötig auf die unübersichtliche Seite. Zur Entschärfung schlagen wir zusätzlich zum notwendigen Entfall der Kanzel (s. 4.) eine optisch und taktil wahrnehmbare Fahrbahnmodifikation vor, die den KFZ-Verkehr vom Schneiden der Kurve abhält und dem gegenläufigen Radverkehr auf einer Länge von ca. 15m im Kurvenbereich einen Schutzraum von ca. 2m Breite einräumt, z.B. durch einen ca. 50cm breiten, sichtbaren und fühlbaren gepflasterten Bereich. Alternativ ist zu prüfen, ob eine schraffierte Sperrfläche ausreichend ist.
- b) Bei der Ausfahrt aus der Tiefgarage unter Haus Nr. 51 haben wir den Einfluss der beiden Kanzeln auf Sichtbeziehungen intensiv untersucht. Ausfahrender KFZ-Verkehr hat auch ohne Kanzel schon direkt an der Ausfahrt eine sehr gute Sicht nach rechts. Sie sollte ersatzlos entfallen, weil sie diese Engstelle für die Begegnungen von Radfahrenden und KFZ - insbesondere, wenn der Zweirichtungsverkehr aufrecht erhalten bleiben sollte – unnötig verlängert. Die linksseitige Kanzel sollte bestehen bleiben, sollte aber aus dem obigen Grund in der Breite um 0,5m verkürzt werden, um eine Fahrbahnbreite von > 4m zu erzielen (gilt auch für die rechtseitige, falls sie erhalten werden muss). Übrigens: Der Spiegel gegenüber der Ausfahrt schaut nach rechts. Um bergab fahrenden Radverkehr zu erkennen, müsste er nach links ausgerichtet werden.
- c) Bei der Einmündung aus der Odenthaler Straße gehen wir davon aus, dass die Absenkung oder Rückbau des Hochbordes vor der Apotheke und an den Fußgängerfurten bereits dieses Jahr im Rahmen der MobiK-Maßnahmen verkehrssicher umgesetzt werden (So, wie die Kreuzung in der Präsentation auf Seite 37 gezeigt wird).

### 4. Fußgängerquerungen und Kanzeln

Die unter 3. erwähnte Kanzel zur Querungshilfe auf Höhe der Laurentiuskirche muss entfallen. Als Ersatz kann eine barrierefreie Querung vom Marktplatz im Bereich zwischen Rathaus und Gasthaus erfolgen. Hier müsste nur gegenüber von den marktseitig bereits abgesenkten Bordsteinen eine Absenkung des Hochbordes erfolgen.

### 5. Stellplätze/Zonen für Fahrradparken, KFZ-Parken und Lieferverkehr/Handwerker

- a) Im Bereich zwischen Kirche und Markt sehen wir Bedarf für Fahrradstellplätze.
- b) Gegenüber von den Gewerbebetrieben in Haus Nr. 19, 21 und 23 befürworten wir mit Hinblick auf einen störungsfreieren Radverkehr die Einrichtung einer Lieferzone anstatt der vorgeschlagenen E-Lade-Parkplätzen. Für den hier noch vorhandenen Behinderten-Parkplatz gibt es übrigens laut Auskunft von Anwohnern keinen anwohnerbedingten Bedarf mehr. Fehlende Lieferzonen führen zum Halten auf der Fahrbahn und dadurch zu einer massiven Beeinträchtigung und Gefährdung des Radverkehrs.
- c) An der großflächigen Kanzel vor der Einfahrt in die Buchmühlenstraße schlagen wir die Aufstellung von fünf bis sieben Fahrradbügeln vor.
- d) Direkt hinter der Einmündung „Am Broich“ wurde am Straßenrand die Möglichkeit von Radabstellanlagen avisiert. Hier gibt es nur relativ wenige Ziele für den Radverkehr, und vielleicht wäre eine

Nutzung für Stadtgrün attraktiver für die Akzeptanz der Fahrradstraße. An und auf der hohen Mauer könnte eine Fassadebegrünung erfolgen.

- e) Oberhalb der Einmündung Broich könnten wir uns vorstellen, 2 der 12 Stellplätze als Ladezone (Einkäufe der Anwohner, Post, Paket- und Pizzadienst) zur Verfügung zu stellen.
- f) Die vor Haus Nr. 86 vorgesehene Fläche für Fahrradabstellanlagen interferiert im östlichen Teil mit der Einfahrt vor der Haus Nr. 88. Unseres Erachtens könnte die entfallende Fläche auf der westlichen Seite vor Nr. 84 kompensiert werden, ohne mit der Schleppkurve zu interferieren. Angesichts der Anzahl der umliegenden Gewerbe sollte die geplante Parkfläche für die Räder beibehalten werden.
- g) Die folgenden in der Planung vor Haus Nr. 88 entfallenden drei KFZ-Parkplätze stören u.E. einen sicheren Radverkehr nicht wirklich. Vielleicht kann eine Unterschreitung der Mindestfahrbahnbreite hier noch als „punktuell“ akzeptiert werden. Auch die Option für ein nur ingeschränktes Halteverbot mit Möglichkeiten zum Ein- und Aussteigen für die Kunden des Apotheken- und Ärztehauses sollte geprüft werden.

## 6. Markierungen

- a) Die im Leitfaden vorgeschlagene rote Schmalstrichmarkierung an beiden Fahrbahnrändern ist sehr wichtig zur Verdeutlichung der Fahrgasse als Fahrradstraße, im Planungsentwurf aber nur unvollständig abgebildet.
- b) Beim Beginn der Fahrradstraße am Rathaus weist die Fahrgasse eine für die Sichtbeziehung und den Verkehrsfluss ungünstige links-rechts Verschwenkung auf. Wir regen hier an, auf die ersten zwei Pflanzkübel der Südseite zu verzichten und die Fahrgasse durch Rechtsverlegung der roten Randmarkierung zu begradigen (S. geänderte Skizzierung in Plan-1).
- c) Im Bereich der KFZ-Stellplätze soll nach Regelwerken und Leitfaden eine weiße, unterbrochene Schmalstrichmarkierung eine 0,75m breite Dooring-Zone markieren. Die Dooring Zone könnte auch zusätzlich schrägen Schraffierungen markiert werden - im Winkel geöffneter Autotüren - auch um eine Missinterpretation als Radschutzstreifen zu verhindern (S. Anhang 3, Offenbach).
- d) An der Einmündung der Buchmühlenstraße schlagen wir vor, die rote Fahrbahnmarkierung so auszudehnen, dass auch der Bereich der Ausfahrt aus der Tiefgarage des MKH mit abgedeckt wird (wie in der Präsentation angedeutet).
- e) Bei der Einfahrt von der Odenthaler Straße in die Laurentiusstraße (Schleuse) sollte der Radweg von der Odenthalerstraße bis zur Fußgängerfurt und von der Fußgängerfurt bis zum Beginn der Fahrradstraße flächig rot markiert werden. Wie unter 6d ist für die Fahrsicherheit des Radverkehrs eine hohe Griffbarkeit der Rotmarkierung erforderlich (FGSV AP VFR 2021).

## 7. Beschilderung:

Da bei der Beschilderung der Laurentiusstraße in der Vergangenheit viele Defizite aufgefallen sind, sollten bei der Anordnung der Fahrradstraße mit „Anliegerfreiheit“ die Beschilderung sehr sorgfältig geplant werden, um die einzuhaltenden Regeln klar zu vermitteln.

Mit fahrradfreundlichen Grüßen

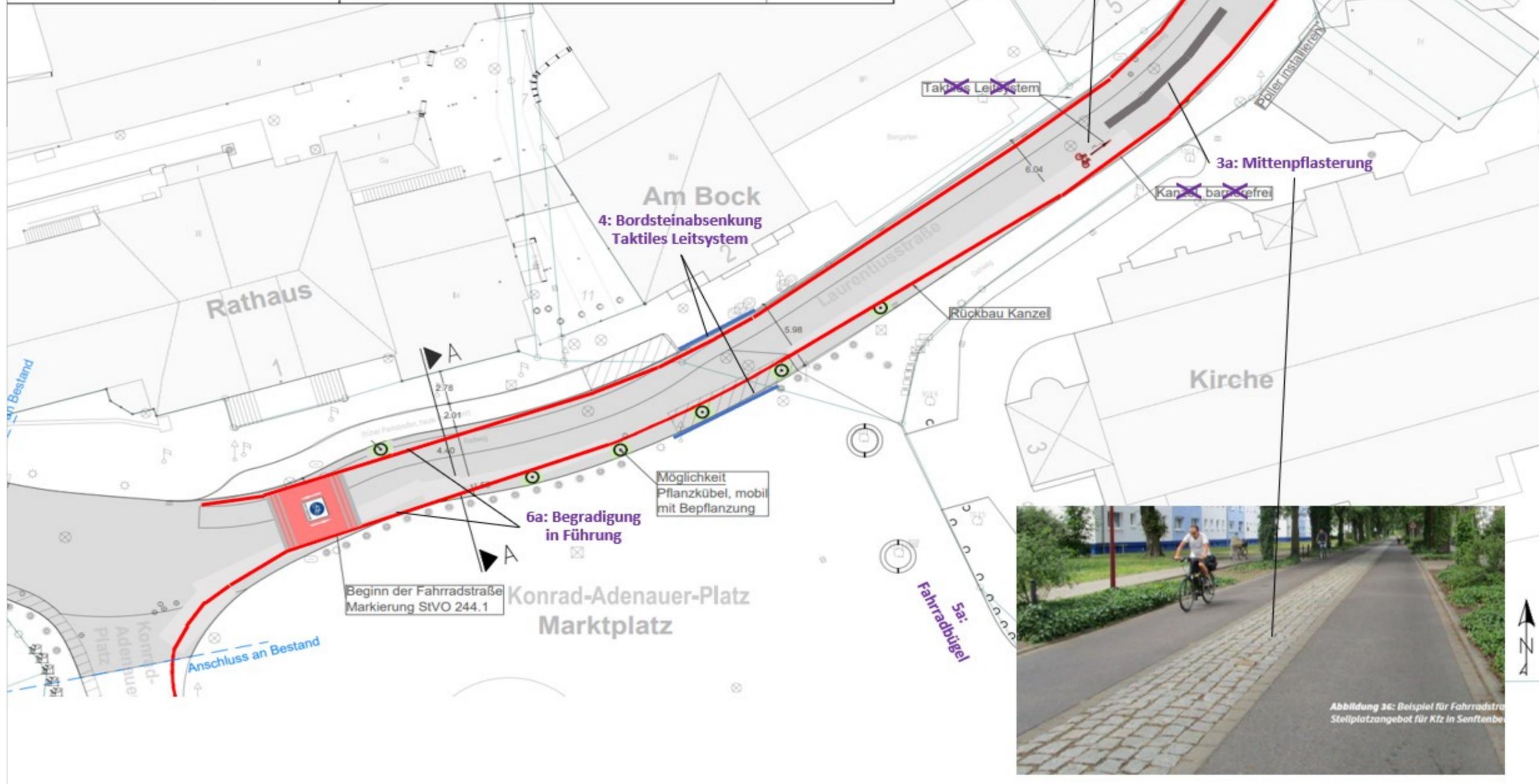
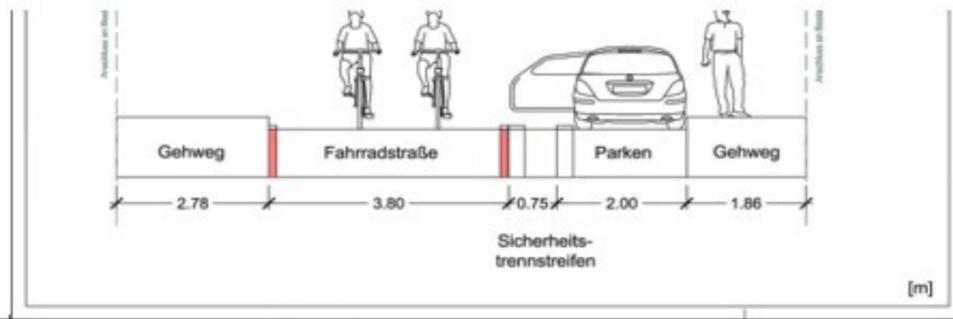
*B. Beckermann*

(ADFC)

*Ch. Claes*

(Pro Velo)

**Anhänge:** 1.: Pläne Nr. 1 bis 5 mit Vorschlägen, 2.: Einmündungsbeispiele, 3.: Dooring Markierung



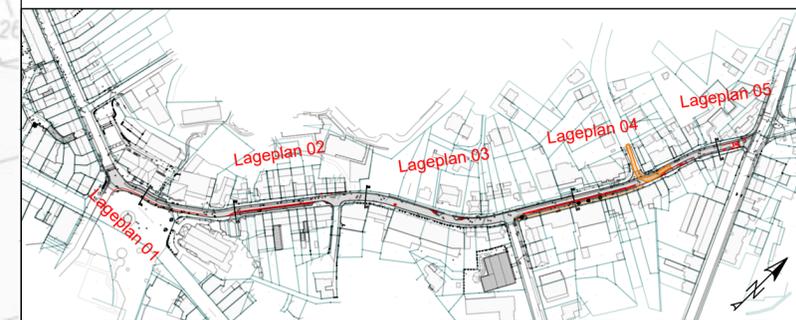
## Legende

### Bestand

- Vermessung
- Kataster

### Planung

- Fahrbahn
- Parken Kfz
- Parken Fahrrad
- Gehweg
- Grünflächen
- Markierung StVO
- Baum/Pflanze



c			
b			
a			
Index	Art der Änderung	Datum	Name

# IDEENENTWURF



Stadt Bergisch Gladbach

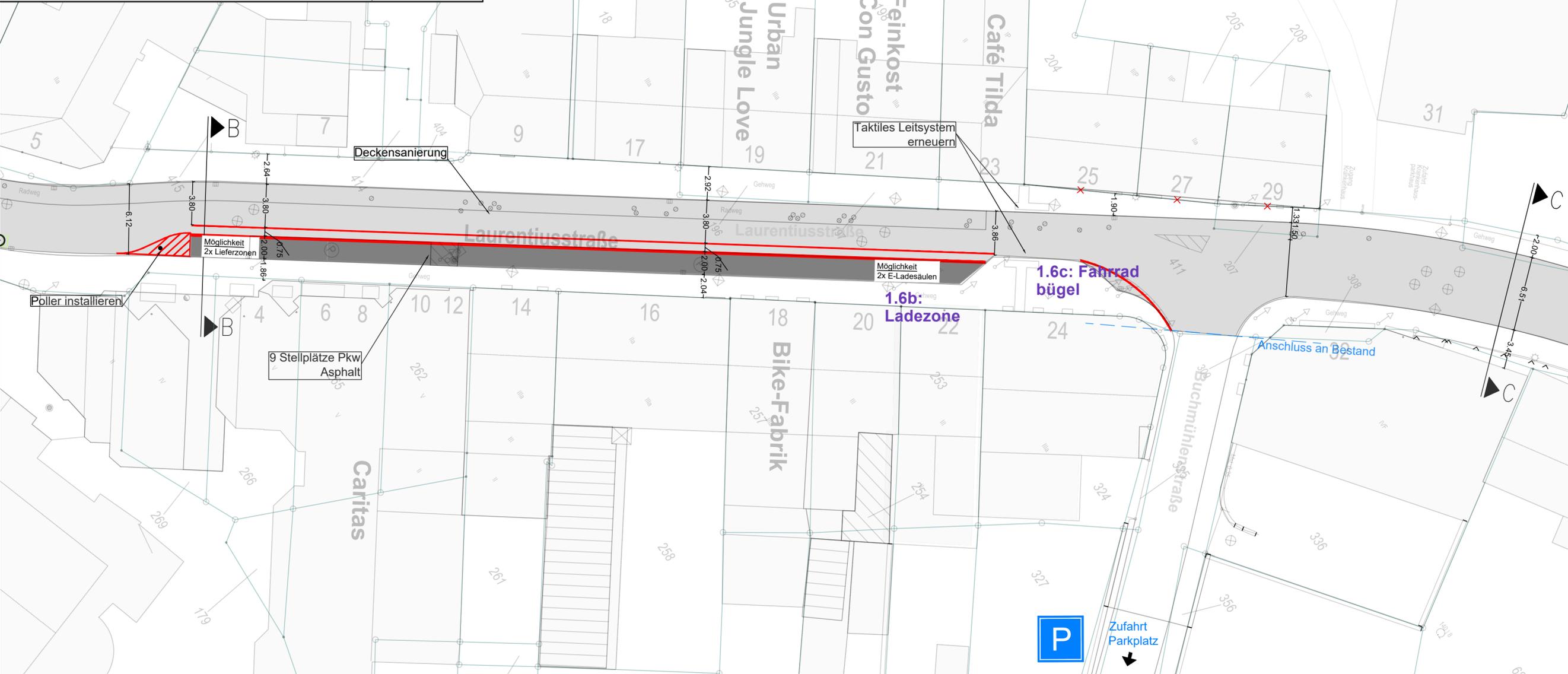
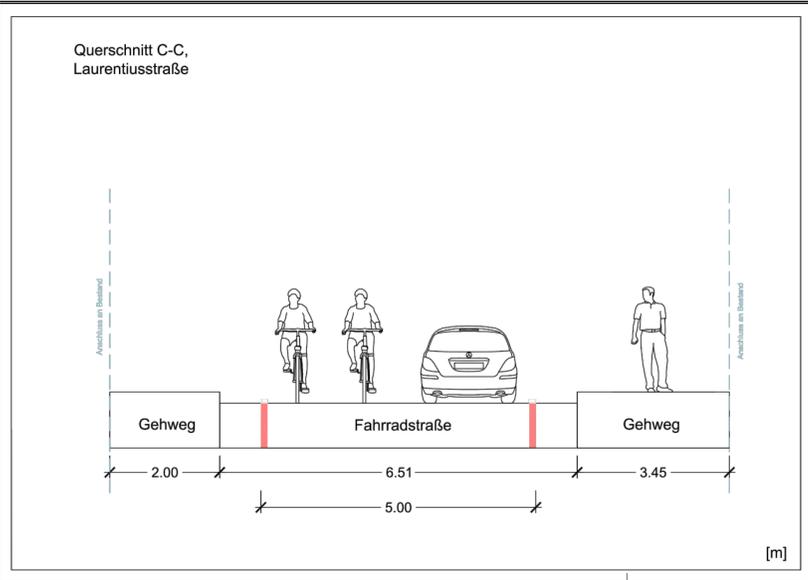
6-60 Mobilität und Stadtentwicklung  
Rathaus Bergisch Gladbach Wilhelm-Wagener-Platz 51429 Bergisch Gladbach

Blatt-Nr.: LA01  
LAGEPLAN

Maßstab: 1:250

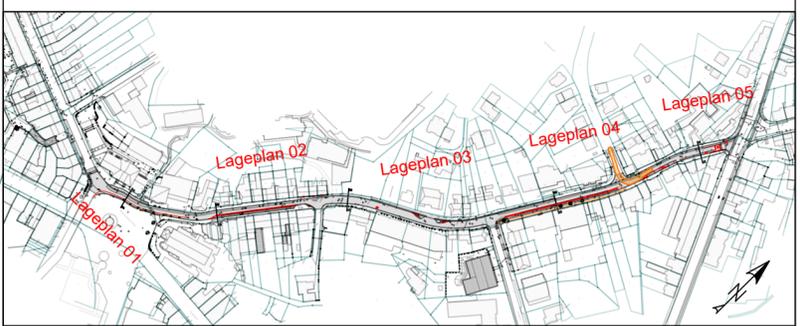
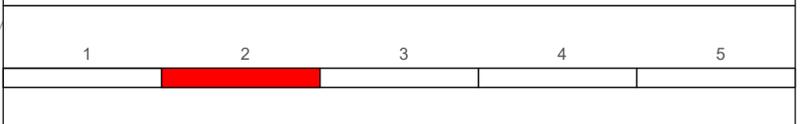
## Fahrradstraße Laurentiusstraße

Entwurfsdatum: 05.08.2022	Name	Datum
	bearbeitet MH	05.08.2022
aufgestellt: der Bürgermeister	gezeichnet MH	05.08.2022
	geprüft	
IA _____	genehmigt	



### Legende

Bestand	Planung	
Vermessung	Fahrbahn	Grünflächen
Kataster	Parken Kfz	Markierung StVO
	Parken Fahrrad	Baum/Pflanze
	Gehweg	



Index	Art der Änderung	Datum	Name
c			
b			
a			

# IDEENENTWURF

**Stadt Bergisch Gladbach**  
6-60 Mobilität und Stadtentwicklung  
Rathaus Bergisch Gladbach Wilhelm-Wagener-Platz 51429 Bergisch Gladbach

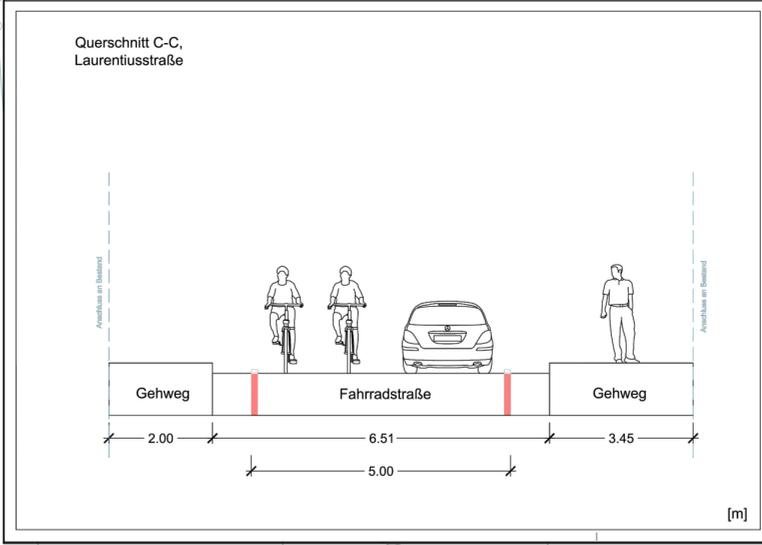
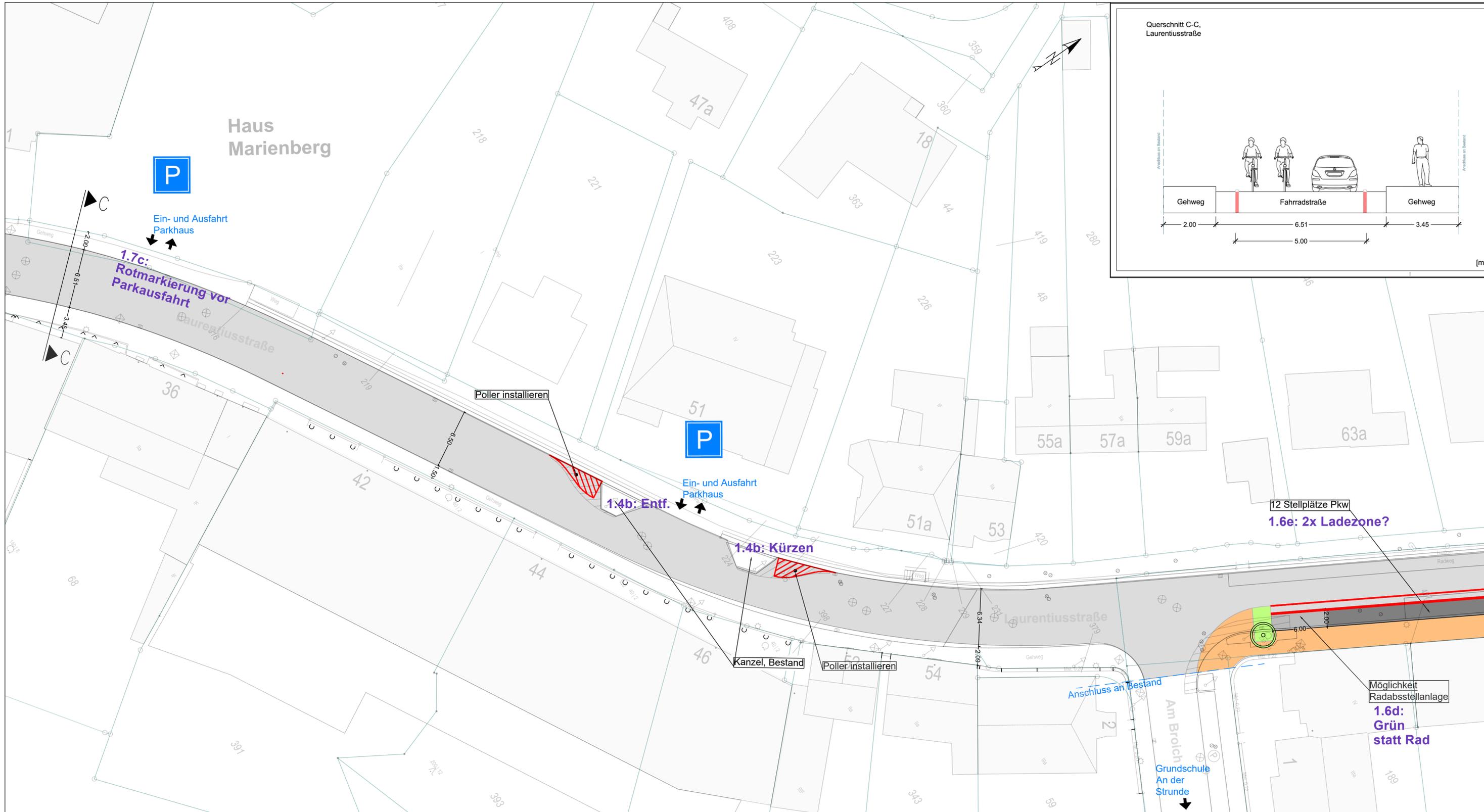
Blatt-Nr.: LA02  
**LAGEPLAN**

Maßstab: 1:250

## Fahrradstraße Laurentiusstraße

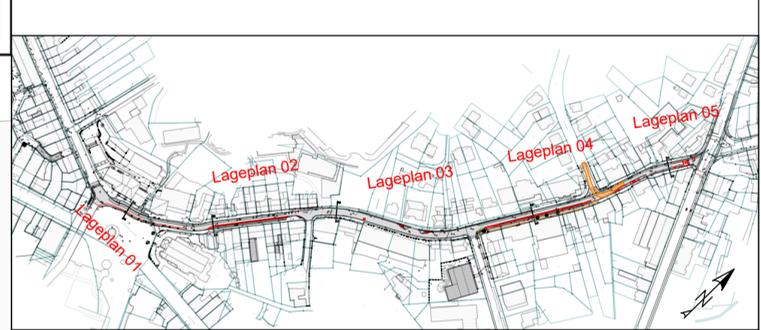
Entwurfsdatum: 05.08.2022	Name	Datum
bearbeitet	MH	05.08.2022
gezeichnet	MH	05.08.2022
geprüft		
genehmigt		

aufgestellt:  
der Bürgermeister



### Legende

Bestand	Planung	
Vermessung	Fahrbahn	Grünflächen
Kataster	Parken Kfz	Markierung StVO
	Parken Fahrrad	Baum/Pflanze
	Gehweg	



c			
b			
a			
Index	Art der Änderung	Datum	Name

# IDEENENTWURF



**Stadt Bergisch Gladbach**  
6-60 Mobilität und Stadtentwicklung  
Rathaus Bergberg Wilhelm-Wagener-Platz 51429 Bergisch Gladbach

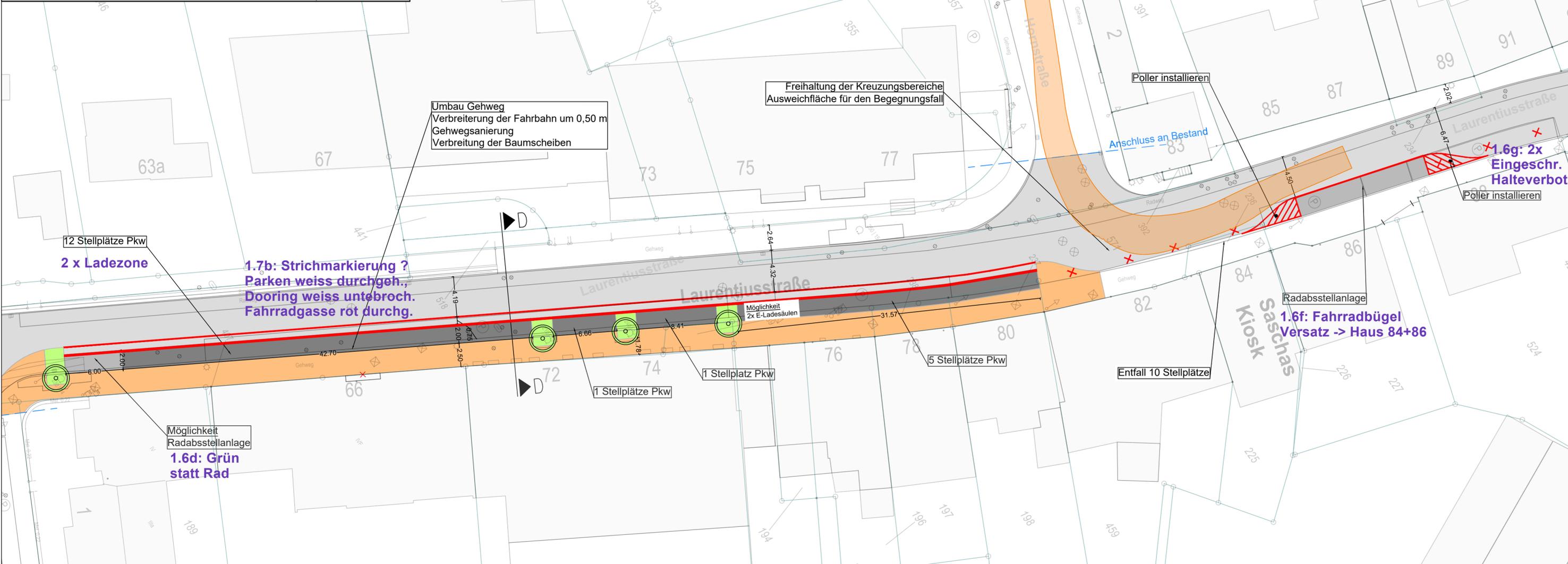
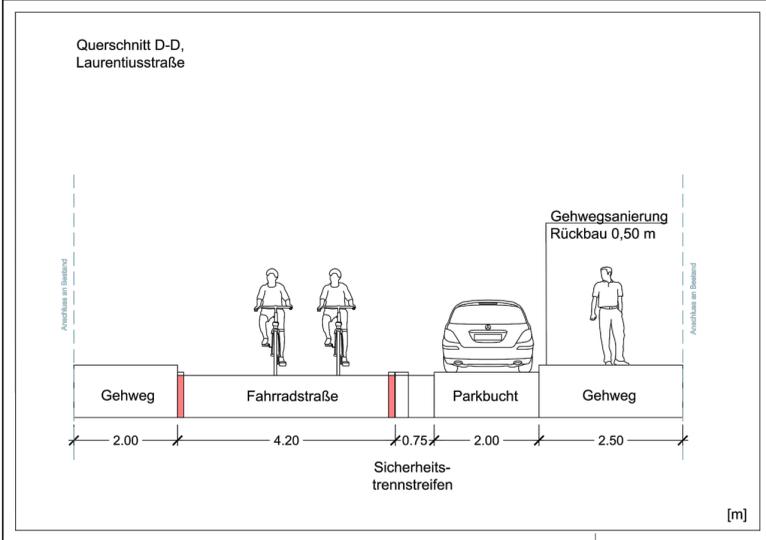
Blatt-Nr.: LA03  
**LAGEPLAN**

Maßstab: 1:250

## Fahrradstraße Laurentiusstraße

Entwurfsdatum: 05.08.2022	Name	Datum
bearbeitet	MH	05.08.2022
gezeichnet	MH	05.08.2022
geprüft		
genehmigt		

aufgestellt: der Bürgermeister	IA	
-----------------------------------	----	--



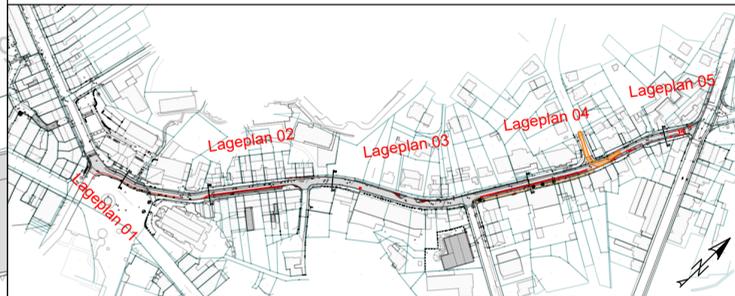
### Legende

#### Bestand

- Vermessung
- Kataster

#### Planung

- Fahrbahn
- Parken Kfz
- Parken Fahrrad
- Gehweg
- Grünflächen
- Markierung StVO
- Baum/Pflanze



c			
b			
a			
Index	Art der Änderung	Datum	Name

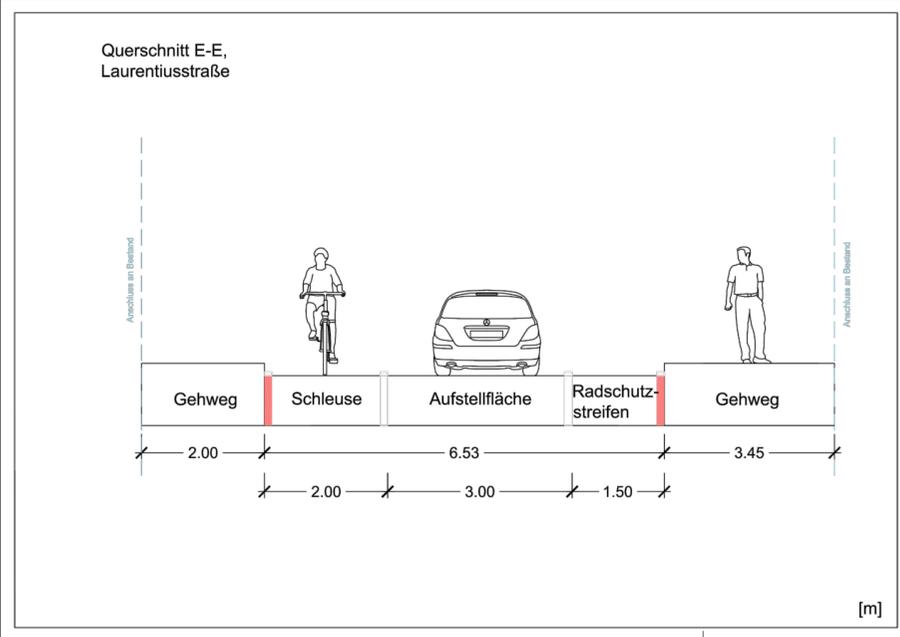
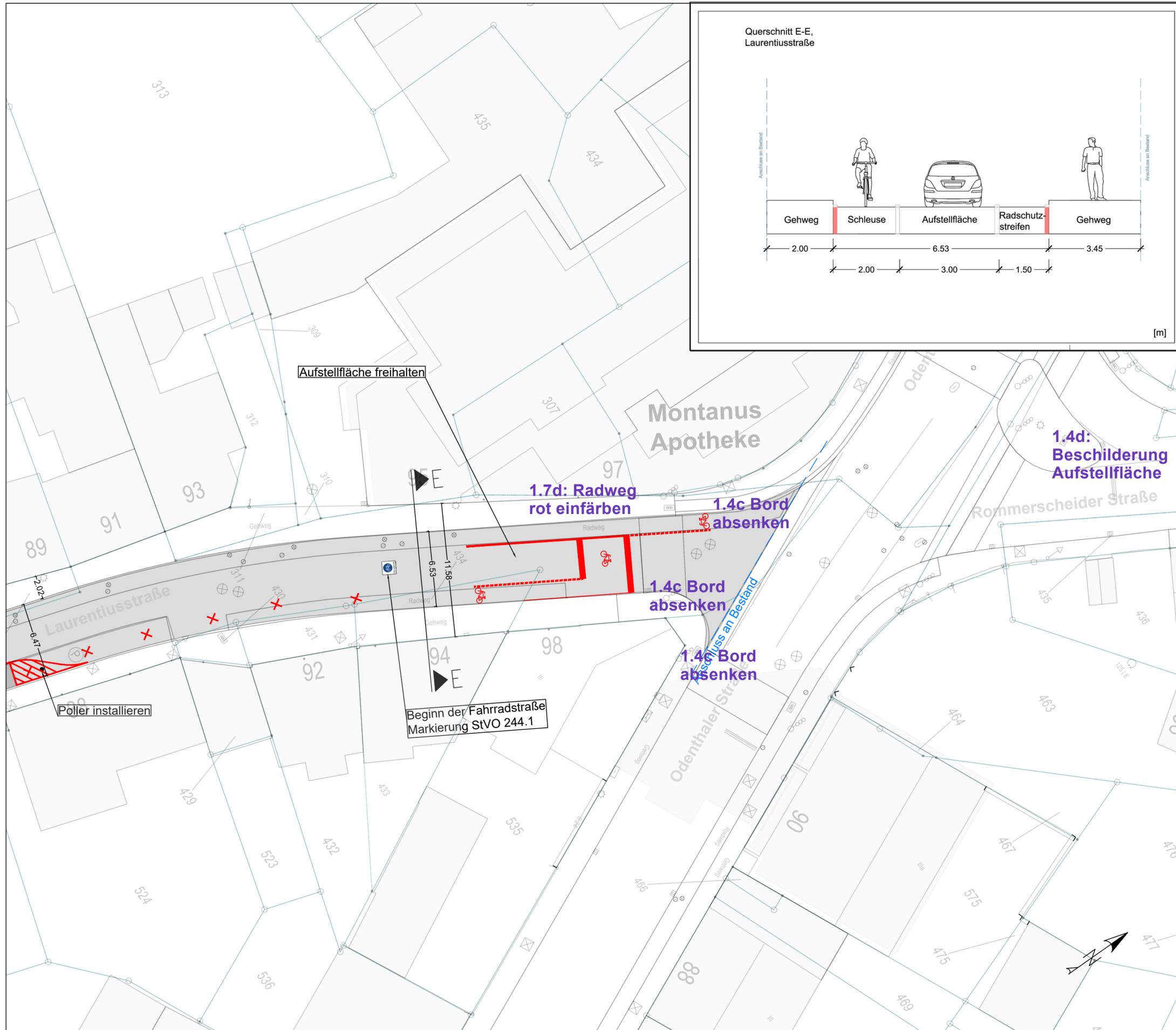
# IDEENENTWURF

Stadt Bergisch Gladbach  
6-60 Mobilität und Stadtentwicklung  
Rathaus Bergeng Wilhelm-Wagener-Platz 51429 Bergisch Gladbach

Blatt-Nr.: LA04  
LAGEPLAN  
Maßstab: 1:250

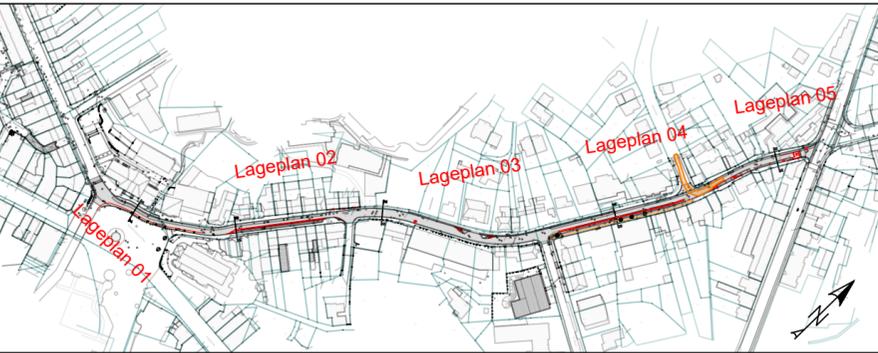
## Fahrradstraße Laurentiusstraße

Entwurfsdatum: 05.08.2022 aufgestellt: der Bürgermeister	Name	Datum
	bearbeitet MH	05.08.2022
	gezeichnet MH	05.08.2022
	geprüft	
	geprüft	
	genehmigt	



### Legende

Bestand	Planung	Planung
Vermessung	Fahrbahn	Grünflächen
Kataster	Parken Kfz	Markierung StVO
	Parken Fahrrad	Baum/Pflanze
	Gehweg	



c			
b			
a			
Index	Art der Änderung	Datum	Name

# IDEENENTWURF

**Stadt Bergisch Gladbach**  
 6-60 Mobilität und Stadtentwicklung  
 Rathaus Bensberg Wilhelm-Wagener-Platz 51429 Bergisch Gladbach

Blatt-Nr.: LA05  
**LAGEPLAN**

Maßstab: 1:250

## Fahrradstraße Laurentiusstraße

Entwurfsdatum: 05.08.2022	Name	Datum
aufgestellt: der Bürgermeister	bearbeitet	MH 05.08.2022
	gezeichnet	MH 05.08.2022
	geprüft	
	genehmigt	

2. Beispiele für Vorfahrtberechtigung an Einmündungen und gleichzeitiger Erleichterung des Fussverkehrs durch Aufpflasterung bzw. Gehwegübergang

a) ADFC <https://hamburg.adfc.de/artikel/faq-fahrradstrasse>



b) DiFu Fahrradstraßen-Leitfaden:



**Abbildung 22:** Korrekte Ausbildung einer Gehwegüberfahrt in Hamburg. Der Bordstein verläuft durchgehend parallel zur bevorrechtigten Fahrradstraße (Leinfad/Mövenstraße).



**Abbildung 23:** Falsche Ausbildung einer Gehwegüberfahrt, ebenfalls Hamburg. Der Bordstein folgt der einmündenden Straße (Uferstraße/Von-Essen-Straße).

Anhang 3: Markierung Dooring Zonen in Offenbach

