



## Beratungsvorlage Nr. 1067/X

---

Mönchengladbach, 09.12.2021

öffentlich

Fachbereich FB 61 Stadtentwicklung und Planung

### Beratungsfolge

#### Gremium

Bezirksvertretung Ost  
Ausschuss für Umwelt und Mobilität

#### Sitzungsdatum

18.01.2022  
20.01.2022

### TOP:

#### Markierung von Schutzstreifen und Einrichtung von Querungshilfen auf der Hovener Straße

#### Beschlussentwurf:

Die Bezirksvertretung Ost nimmt die Planung zur Markierung von Schutzstreifen und Einrichtung von Querungshilfen auf der Hovener Straße zur Kenntnis.

Der Ausschuss für Umwelt und Mobilität beschließt, vorbehaltlich der haushaltsrechtlichen Voraussetzungen,

1. die vorliegende Planung zur Markierung von Schutzstreifen auf der Hovener Straße und
2. die vorliegende Planung zur Einrichtung von Querungshilfen auf der Hovener Straße.

#### Finanzwirksamkeit:

- Keine finanzielle Auswirkung  
 Finanzielle Auswirkung:

Die Kosten für die Umsetzung der Maßnahme „Markierung von Schutzstreifen und Einrichtung von Querungshilfen auf der Hovener Straße“ belaufen sich auf ca. 151.000 €.

Hiervon entfallen 53.000 € auf die Markierung und 98.000 € auf bauliche Anpassungen.

Die Umsetzung der Markierungsarbeiten erfolgt durch die mags. Zur Finanzierung werden hierzu seitens der Stadt Mittel aus der LDI-0516 – Programm Radwegenetz bereitgestellt.

Die Finanzierung der Kosten für die baulichen Anpassungen erfolgt über die Investitionsmaßnahme LDI-0187 – Verkehrssicherheitsprogramm.

Sowohl in der LDI-0516 als auch in der LDI-0187 sind im Haushaltsjahr 2022 Mittel in ausreichender Höhe eingeplant.

Die Umsetzung der Maßnahme führt zu keiner Steigerung des Unterhaltungsaufwands. Daher entfaltet der Beschluss keine negativen Auswirkungen auf den Haushaltssanierungsplan.

Die Umsetzung steht unter dem Vorbehalt der Mittelbereitstellung durch den Kämmerer.

### **Auswirkung auf die Kinder- und Familienfreundlichkeit:**

- Keine Auswirkung  
 Auswirkung:

Die Maßnahme erhöht den Komfort und die Verkehrssicherheit für den Rad- und Fußverkehr und baut Barrieren im öffentlichen Raum ab. Die Maßnahme hat somit im Hinblick auf die Kinder- und Familienfreundlichkeit einen positiven Einfluss und unterstützt den Anspruch einer generationsgerechten Stadt.

### **Begründung:**

Zur Förderung der Nahmobilität und Erhöhung der Verkehrssicherheit ist die Markierung von Schutzstreifen sowie die Einrichtung von Querungshilfen auf der Hovener Straße zwischen Von-Groote-Straße und Dünner Straße geplant. Die Hovener Straße besitzt derzeit keine Radverkehrsanlagen und stellt somit eine Netzlücke im Radwegenetz dar.

Auch der Masterplan Nahmobilität sieht Handlungsbedarf, den Radverkehr zu fördern. Häufungen der stadtwweit ca. 1.000 Unfälle mit Radfahrereteiligung zwischen 2012 und 2015 waren in Bettrath-Hoven auch im Verlauf der Hovener Straße festzustellen. Im Masterplan Nahmobilität wird daher als Qualitätskriterium eine komfortable Befahrbarkeit der Radverkehrsanlage genannt.

Die Hovener Straße ist darüber hinaus Teil des „Zielnetz Radverkehr“ (Hauptverbindung im Alltagsnetz des Radverkehrs (RA III)). Straßen der Netzkategorie RA III stellen Verbindungen zwischen Nutzungsschwerpunkten des Radverkehrs her. Dazu zählen in erster Linie die Verflechtung zwischen den einzelnen Stadtteilen. Straßen dieser Kategorie stellen i.d.R. die direkteste Verbindung zwischen den Quellen und Zielen dar.

Die Hovener Straße ist kein Teil des städtischen Vorrangstraßennetzes. Hinsichtlich des motorisierten Individualverkehrs (MIV) dient sie damit überwiegend der Flächenerschließung. Eine Verbindungsfunktion besitzt sie für den ÖPNV. Dies wird in ihrer Funktion als Busachse mit zwei Linien (002,003) deutlich.

Die NEW wird in Kürze einen neuen Kanal in offener Bauweise durch die Hovener Straße verlegen (Abschnitt Am Haus Lütz – Dünner Straße) und für eine Teilstrecke wird ein Deckenüberzug durch die mags erfolgen (Abschnitt Am Woltershof bis Ortshof). Anschließend soll eine neue Fahrbahnmarkierung auf dem kompletten Abschnitt aufgebracht werden. Zur

Schließung der Netzlücke des Radverkehrs bietet sich hier aus Sicht der Fachverwaltung die Markierung von Schutzstreifen an.

Entsprechend des Ratsbeschlusses 0810/X „Handlungskonzept Radwege“ vom 30.06.2021, wurden im Zuge des Planungsprozesses die Realisierungsmöglichkeiten verschiedener Radverkehrsanlagen (Protected Bike Lane, Baulicher Radweg, Radfahrstreifen, Schutzstreifen) geprüft. Dabei erwies sich die Markierung von beidseitigen Schutzstreifen aus Sicht der Fachverwaltung als Vorzugsvariante.

### **Bestand (Anlage 1):**

Aktuell besitzt die Hovener Straße keine Radverkehrsanlagen. Radfahrende bewegen sich im Mischverkehr gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn. Der Straßenraum ist in seiner aktuellen Querschnittsaufteilung in erster Linie auf eine hohe Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr ausgelegt und die Belange des MIV sind dabei den anderen Verkehrsarten klar bevorrechtigt. Die momentane Situation ist besonders für den Radverkehr nicht zufriedenstellend. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 Km/h. Die Hovener Straße ist im beschlossenen Tempo-30-Zonen-Konzept der Stadt (Vorl.-Nr. 0854/X)) explizit nicht enthalten. Das Verkehrsaufkommen betrug bei der letzten Querschnittszählung (2015) 5.343 Kfz/24h. Der Schwerverkehrsanteil betrug 3,5%.

### **Prüfung 1: Protected Bike Lane (Anlage 2)**

Für die Dimensionierung von Protected Bike Lanes gibt es keine Gesetzesgrundlage oder Richtlinie. Der ADFC-Bundesverband empfiehlt Breiten von mind. 2,00 m + 0,85 m Sicherheitstrennstreifen. Für die Hovener Straße würde dies aufgrund mangelnder Flächenverfügbarkeit bedeuten, dass sämtliche Parkplätze entfallen müssten und die verbleibende Fahrbahn des Kfz-Verkehrs nur noch eine Einbahnstraßen-Regelung zulässt. Die Einrichtung einer Einbahnstraße führt zu Umwegfahrten des MIV, mit denen andere kritische Straßenabschnitte, oft verkehrsberuhigte Straßen, zusätzlich belastet werden. Das beträfe in erster Linie Erschließungsstraßen des untergeordneten Netzes, u. a. bestehende Tempo-30-Zonen. Solche unerwünschten Nebeneffekte sind möglichst zu vermeiden. Die Hovener Straße ist kein Teil des Vorrangstraßennetzes und erfüllt damit überwiegend eine Erschließungsfunktion. Ein Anteil an Verbindungsfunktion bleibt jedoch erhalten. Dies wird vor allem in der Funktion als Busachse mit zwei Linien deutlich. Eine Verlagerung von Bussen in einer Fahrtrichtung auf eine Parallelachse ist nicht akzeptabel, da dies negative Auswirkungen für die Fahrgäste mit sich bringt (u. a. Umsteigebeziehungen verschlechtern sich, Nachvollziehbarkeit des Liniennetzes wird schwierig, Verlegung von Haltepunkten). Im Sinne der Förderung des Umweltverbundes und insbesondere des ÖPNV wäre eine solche Maßnahme kontraproduktiv.

Außerdem müsste die Barriere der Protected Bike Lane aufgrund der zahlreichen Einfahrten regelmäßig geöffnet werden, was zu einem Sicherheitsrisiko führt.

Angesichts dessen kann die Einrichtung einer Protected Bike Lane auf der Hovener Straße nicht empfohlen werden.

### **Prüfung 2: Bauliche Radwege (Anlage 3)**

Bauliche Radwege sollten gemäß der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt06) eine Mindestbreite von 1,60 m + Sicherheitstrennstreifen von 0,50 m (0,75 m zu Längsparkständen) aufweisen. Die Anlage von Radwegen wäre auf der Hovener Straße ausschließlich mit einer umfassenden baulichen Anpassung der Nebenanlagen möglich. Diese Maßnahme müsste durch die Anwohnerschaft über Straßenausbaubeiträge nach § 8 des Kommunalabgabengesetzes (KAG) in großen Teilen finanziert werden. Aufgrund der bevorstehenden KAG-Maßnahme „Kanalbaufolge Hovener Straße“ würde eine weitere Maßnahmenfinanzierung die Anwohnerschaft belasten.

Hinzu kommt, dass im Zuge der Anlage von baulichen Radwegen ein Großteil der Bestandsbäume entfallen müssten und für Parkstreifen ebenfalls kein Platz vorhanden wäre.

Zudem bestehen aufgrund der Einmündungen sowie vielen Grundstückszufahrten Sicherheitsbedenken hinsichtlich der Führung des Radverkehrs in der Nebenanlage. Zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden kommt es bei dieser Führungsform häufiger zu Konflikten, weshalb eine klare Trennung von Rad- und Fußverkehr anzustreben ist. Von der Einrichtung baulicher Radwege wird daher abgeraten.

### **Prüfung 3: Radfahrstreifen (Anlage 4)**

Radfahrstreifen besitzen laut RAST06 Mindestbreiten von 1,60 m. Ähnlich wie die Einrichtung einer Protected Bike Lane, würde auch die Markierung von Radfahrstreifen bedeuten, dass die Hovener Straße nur noch als Einbahnstraße genutzt werden könnte. Daher rät die Verwaltung von dieser Lösung ebenfalls ab.

### **Vorzugsvariante 4: Schutzstreifen (Anlagen 5-9)**

Die Markierung von Schutzstreifen ermöglicht es, der Nutzungsdichte auf der Hovener Straße gerecht zu werden und trotzdem eine deutliche Verbesserung für den Radverkehr zu erzielen.

Schutzstreifen bieten Radfahrenden aus Sicht der Fachverwaltung ein gutes Angebot, da sie dem Radverkehr eine Fläche zur Verfügung stellen, die vom Pkw in der Regel nicht und von Lkw und Bussen nur im Begegnungsfall benutzt werden soll. Die in der RAST06 aufgeführten Einsatzkriterien (Regelbreiten, Schwerverkehrsanteil, Straßenkategorie) werden auf der Hovener Straße erfüllt. Im Mönchengladbacher Stadtgebiet wurde die Erfahrung gemacht, dass Kfz-Fahrende die Funktionsweise von Schutzstreifen immer besser verstehen und annehmen.

Auf dem 1.030 m langen Abschnitt ist es durchgehend möglich, richtlinienkonforme Schutzstreifen anzubieten, wobei eine Fahrgasse von durchgehend 4,50 m gewährleistet bleibt. Die Schutzstreifen besitzen eine Breite von 1,75 m neben den geplanten Parkständen und ansonsten i.d.R. eine Breite von 1,50 m. Da die Straßenraumbreiten stark schwanken, können auf Teilstücken auch breitere Schutzstreifen angeboten werden. Die Restbreiten werden den Schutzstreifen aufgeschlagen und die Breite der Fahrgasse für den Kfz-Verkehr bleibt konstant bei 4,50m. Die Mindestbreiten der RAST06 werden stets überschritten.

An der signalisierten Einmündung Hansastrasse soll der Radverkehr eine vorgezogene Rad-aufstellfläche erhalten, um diesem ein komfortables Linksabbiegen in die Hansastrasse und umgekehrt zu ermöglichen. Diese Lösung hat den Vorteil, dass der linksabbiegende- und geradeausfahrende Radverkehr aus dem Sichtbereich des KFZ-Verkehrs anfahren kann und somit eine Gefahrensituation erheblich entschärft wird.

Die provisorische Mittelinsel an der Einmündung Am Woltershof soll im Zuge der Maßnahme baulich hergestellt, mit taktilen Elementen versehen und mit einem Fußgängerüberweg ausgestattet werden, da sich in unmittelbarer Nähe eine Pflegeeinrichtung, eine Bushaltestelle sowie das Neubaugebiet Am Woltershof befinden, weshalb ein erhöhter Querungsbedarf gegeben ist. Zudem ist die Querung Teil eines Schulweges in Richtung Bettrath.

Eine weitere Mittelinsel soll im Abschnitt zwischen Ortshof und Ehrenstraße eingerichtet werden, um die Fahrbahnquerung im Vorfeld der Haltestelle Ehrenstraße zu erleichtern und eine geschwindigkeitsreduzierende Wirkung zu erzielen.

Die Vorzugsvariante ermöglicht es, den vitalen Baumbestand der Hovener Straße vollständig zu erhalten. Hierzu wird das derzeit praktizierte halbseitige Gehwegparken durch Parkmarkierungen verdeutlicht. Da die Nebenanlagen der Hovener Straße mit jeweils knapp 3,00 m verhältnismäßig breit sind, kann neben den halbseitigen Parkständen i.d.R. ein Gehweg von ca. 2,00 m weiterhin zur Verfügung stehen. Die Parksituation wurde im Zuge der Verkehrsbesprechung mit Vertretern von Polizei, Ordnungsamt und der Abteilung Verkehrsplanung diskutiert und es wurde sich mehrheitlich dafür ausgesprochen, dass aufgrund des Parkbedarfes durch die Randnutzungen und des zu erwartenden Fußverkehrs (in erster Linie zielgerichtet) die Beibehaltung des halbseitigen Parkens akzeptabel wäre. Außerdem sieht die Planung eine versetzte Parkordnung vor, sodass einseitig immer ein Gehweg von 3,00 m zur Verfügung steht.

Die geplanten Parkstände wurden so angeordnet, dass ein Großteil der vorhandenen Parkstände erhalten bleiben kann. Trotzdem ist aufgrund von mangelnder Flächenverfügbarkeit

abschnittsweise der Verlust von Stellplätzen notwendig. Hierzu wurde eine Stellplatzbilanzierung erstellt. Die Parkstände in den Abschnitten 2-4 sind aktuell nicht durch Markierung verdeutlicht. Die tatsächliche Parknutzung in diesen Abschnitten wurde daher anhand von Luftbildern und Ortsbegehungen ermittelt (Anlage 10):

Abschnitt 1 Van-Groote-Straße - Am Woltershof: - 5 Parker

Abschnitt 2 Am Woltershof - Ortshof: - 14 Parker

Abschnitt 3 Ortshof - Ehrenstraße: - 9 Parker

Abschnitt 4 Ehrenstraße - Hansastrasse: - 8 Parker

Abschnitt 5 Hansastrasse - Dünner Straße: - 2 Parker

Aufgrund der zahlreich vorhandenen privaten Stellplätze wird die Reduzierung aus Gründen der Verkehrssicherheit als angemessen angesehen.

Die Qualitätsansprüche aus den übergeordneten Verkehrsplänen (Masterplan Nahmobilität, Vorrangstraßennetz, Nahverkehrsplan) werden bei dieser Variante erfüllt.

In Anbetracht dessen sowie der hohen Nutzungsdichte und der sich daraus ergebenden Konfliktlage zwischen motorisiertem Verkehr und aktiver Mobilität hält die Fachverwaltung die Variante 4 (Einrichtung von Schutzstreifen) als auf die Erschließungsfunktion abgestimmte Maßnahme zur neuen Straßenraumgestaltung und Verkehrsregelung der Hovener Straße für geeignet und notwendig.

#### **ADFC-Beteiligung:**

Im Zuge der Planung wurde der ADFC um eine Stellungnahme gebeten (Anlage 11). Da aus Sicht der Verwaltung nur die Variante Schutzstreifen möglich ist, wurde auch nur diese Variante an den ADFC übermittelt. Seitens des ADFC gingen einige Anmerkungen zu den geplanten Schutzstreifen ein, zu denen wir hiermit Stellung beziehen:

**Markierung der Fahrspuren gegenüber der Einmündung „Am Woltershof“:** Aufgrund der geplanten Querungshilfe war hier ursprünglich eine Mittelmarkierung vorgesehen, die nach erneuter Prüfung jedoch zu Gunsten der Schutzstreifen entfallen kann. Da hier infolge der deutlich zu schmalen Gehwegbreite vor Hausnummer 47 ohnehin bauliche Anpassungen notwendig sind, können die Schutzstreifen wie vom ADFC gewünscht bis hinter die Einmündung Am Woltershof markiert werden. Somit kommt es beim Linkseinbiegen in Richtung „Am Woltershof“ nicht zu Unklarheiten zwischen KFZ- und Radverkehr. Der Wunsch des ADFC wurde somit mit in die vorliegende Planung aufgenommen.

**Kreuzungsbereich Hansastrasse:** Die gewünschte nordseitige Schutzstreifenmarkierung ist aufgrund mangelnder Flächenverfügbarkeit nicht möglich. Hier hat im Planungsprozess eine Abwägung stattgefunden, auf welcher Straßenseite die Markierung mehr Schutz für den Radverkehr bietet. Es wurde sich für die Südseite (Einfahrt in die Kreuzung) in Kombination mit einer vorgezogenen Radaufstellfläche entschieden.

#### **Schutzstreifenmarkierung zwischen Hansastrasse und Kreisverkehr Dünner Straße:**

Hier wurde der Wunsch des ADFC, die Schutzstreifen beidseitig mit einer Breite von knapp 1,30m zu markieren und die zwei Parkstände vor Hausnummer 234 durch Fahrradbügel zu ersetzen, ebenfalls mit in die Planung aufgenommen.

In Vertretung

gez.

Dr.-Ing. Gregor Bonin

Stadtdirektor und Technischer Beigeordneter

## **Anlagen:**

Anlage 1: Querschnitt und Lageplan Bestand (ausschließlich im Ratsinformationssystem hinterlegt)

Anlage 2: Querschnitt und Prüfung Protected Bike Lane (ausschließlich im Ratsinformationssystem hinterlegt)

Anlage 3: Querschnitt und Prüfung Bauliche Radwege (ausschließlich im Ratsinformationssystem hinterlegt)

Anlage 4: Querschnitt und Prüfung Radfahrstreifen (ausschließlich im Ratsinformationssystem hinterlegt)

Anlage 5: Querschnitt und Prüfung Schutzstreifen (ausschließlich im Ratsinformationssystem hinterlegt)

Anlage 6: LP01 Schutzstreifen Hovener Straße (ausschließlich im Ratsinformationssystem hinterlegt)

Anlage 7: LP02 Schutzstreifen Hovener Straße (ausschließlich im Ratsinformationssystem hinterlegt)

Anlage 8: LP03 Schutzstreifen Hovener Straße (ausschließlich im Ratsinformationssystem hinterlegt)

Anlage 9: LP04 Schutzstreifen Hovener Straße (ausschließlich im Ratsinformationssystem hinterlegt)

Anlage 10: Stellplatzbilanzierung (ausschließlich im Ratsinformationssystem hinterlegt)

Anlage 11: ADFC-Stellungnahme (ausschließlich im Ratsinformationssystem hinterlegt)