

Radweg entlang der Hauptstr. (B 484) von der Donrather Kreuzung bis Ortseingang Siegburg (B56)

Befahrung durch die Ortsgruppe des AFDC am 10.04.2021

Ziel einer zukunftsweisenden, fahrradfreundlichen Städteplanung sollte sein, Fahrradfahrern einen sicheren, ebenen Weg bereitzustellen, der frei von Hindernissen und Konfliktsituationen mit Autofahrern oder Fußgängern ist. Von diesem Ziel ist Lohmar an der B484 die Lohmar durchquert weit entfernt.

Die als Radweg ausgewiesenen Flächen entlang der Hauptverkehrsachse weisen zwischen der Donrather Kreuzung und der Stadtgrenze (Siegburg) keine einheitliche Struktur auf. Die Abschnitte von der Donrather Kreuzung bis zum Wiesenpfad und von der Bachstr. bis zum Ortsausgang werden als Fahrradweg geführt, der Zwischenbereich im Ort Lohmar ist als Schutzstreifen abgetrennt (Miteinander von Auto- und Radverkehr). Die Gegenspur (von der Stadtgrenze Siegburg bis zum Donrather Dreieck) wird durchgängig bis auf den kurzen Abschnitt entlang der Jabachhalle als Schutzstreifen geführt.

Die als Fahrradweg geführten Abschnitte weisen Aufbrüche, Unebenheiten und Risse auf, die sanierungsbedürftig sind (Erosion-, Frost und Bauschäden). Die Schutzstreifen erfordern auf angenehm glatter Asphaltdecke von Radler*innen wegen des starken Autoverkehrs um- und weitsichtiges Fahren. Die eher bedrängenden Motorfahrzeuge beeinträchtigen sicheres Radeln, auch weil der 1,50 m Abstand oft nicht eingehalten wird, insbesondere bei Gegenverkehr. Nur vereinzelte Autofahrer reduzieren beim Überholvorgang und beeinträchtigendem Gegenverkehr die Geschwindigkeit und lassen dem Radverkehr den lt. Straßenverkehrsordnung zustehenden Sicherheitsabstand. In der 30er Zone wird das Miteinander von Auto- und Radverkehr eher respektiert und berücksichtigt. In der 50er Zone (Kreuzung Königsberger Str. bis Kirchstr. und Wiesenpfad bis Kreuzung Jabachhalle) beschreiben Radfahrer*innen die Situation eher als unsicher und beängstigend.

Durchgängig entstand der Eindruck, dass die für Radler reservierten Radfahrflächen bei der Planung der Straßen als notwendiges Nebenprodukt angepasst wurden (Priorität Auto). Schutzstreifen werden durchgängig mit max. 1,20 m markiert (teilweise auch darunter z. B. an der Bushaltestelle Wiesenpfad), möglich sind bis 1,50 m Breite. Um mit einer zukunftsorientierten Förderung Mobilität (Fußgänger eingeschlossen) und Sicherheit für alle am Straßenverkehr Teilnehmenden zu erreichen, ergibt sich ein großer Nachholbedarf. Wo möglich sollte auch die Trennung von Gehweg und Radweg deutlich markiert werden. Empfohlen wird, dass mit der Radverkehrsplanung beauftragte Mitarbeiter vor einzelnen Maßnahmen eine Inspektion mit dem **Fahrrad** vornehmen, um sich einen Eindruck vor Ort zu machen.

Bei der Befahrung der genannten Strecke fielen folgende Mängel bzw. Verbesserungsvorschläge auf:

Donrather Kreuzung

Für den Radverkehr ist die Querung entlang der B 484 nur mit zweimaligem Ampelknopfdruck passierbar. Eine Option könnte langfristig ein Kreisverkehr sein, der sowohl dem Rad- als auch dem Autoverkehr Vorteile ermöglicht.

Auf den Aufstellflächen Richtung Rösrath sind mittig Masten für Ampeln und Straßenbeleuchtung eingelassen, die Hindernisse darstellen (man stelle sich das System auf der Straße für Kraftfahrzeuge vor).

Lösungsvorschlag:

Möglich sind in diesem Bereich parallel getrennte Verkehrswege für Radler*innen und Fußgänger*innen, wenn der Laternenmast in die Flucht der Ampelmasten versetzt wird und die Verkehrsinseln an einigen Stellen verbreitert werden, ohne in den Bestand der Verkehrsinseln grundsätzlich einzugreifen. Für den Radverkehr lassen sich so im Kreuzungsbereich an der L 288 ein 2,50 m breiter Radweg (ohne Hindernis) auf der linken Seite und ein Gehweg auf der rechten Seite einrichten. Die Ampelschaltungen für Fußgänger und Radverkehr auf „automatisch“-Grün umstellen, um eine zügigere Querung zu erreichen.



Kreuzung „Zur Jabachbrücke

Ein Ampelmast steht in der Mitte der Aufstellinsel, der genauso gut an Rand des Radweges platziert werden kann.

Die sechs Übergänge von kreuzender Straße und Radweg sind holprig (Erschütterung am Lenker und Sattel). Wie in der Innenstadt sind hier abgesenkte Bordsteine (Tastbordstein) weiterführend auch für behinderte Menschen.



Wiesenpfad

Die den Radweg straßenseitig abgrenzenden Bordsteine und der Ampelmast stellen für Radler ein Hindernis dar.

Lösungsvorschlag:

Beides sollte entfernt bzw. versetzt werden.

Die aufgetragene rote Markierung der Fahrbahn betont den Radweg deutlich, auch ist die Parallelampel vorbildlich und eine Vorlage für andere Ampelanlagen in der Stadt.



Schutzstreifen Hauptstr. zwischen Wiesenpfad und Kreisverkehr (Rathausstr.)

Hinter dem Wiesenpfad überschneiden sich Fahrbahn und Radweg, der an diesem Abschnitt über die viel befahrenen Fahrstraße geführt wird. Autofahrer und Radfahrer müssen sich verständigen (einfädeln). Trotz der 30er-Zone wird dieser Bereich als nicht sicher beschrieben.

Lösungsvorschlag:

Wir schlagen vor, den gesamten Schutzstreifen bis zum Kreisverkehr (Rathaus) rot einzufärben und an der Einfädelspur mit einem aufgemalten Fahrradsymbol zu versehen. Lässt sich die Bushaltestelle verlegen, um hier mehr Fläche für den Radverkehr zu gewinnen?



Kreisel (Rathausstr.) bis Einmündung Kirchstr.

Der Radweg wird als Schutzstreifen über die Villa Verde Str. geführt. Der oft stauende Autoverkehr, der auch den Schutzstreifen durchgängig mit nutzt, die ein- und ausparkenden Fahrzeuge sowie Ein- und Aussteiger machen das Radeln auf diesem Abschnitt nicht einfach und sind eher eine Herausforderung. Im Umkehrschluss wird von vielen Radfahrenden der Bürgersteig der Hauptstr. gegen die Einbahnstr. mitbenutzt.

Lösungsvorschlag:

Eine Lösung kann sein, die Parkplätze auf der westlichen Seite zu Gunsten des Radverkehrs und der Fußgänger freizugeben. Jeder wegfallende Parkplatz gibt zudem Raum für mehr Aufenthaltsqualität (Gastronomie), die leider bei der Planung und beim Ausbau der Durchgangsstraße vom stark autoorientierten Denken insbesondere der anliegenden Geschäftsleute aber auch der Kunden nicht gewünscht wurde. Mehr Außengastronomie würde die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt fördern und auch mehr Menschen bewegen das Auto stehen zu lassen. Das Planungsbüro hatte beim Umbau genau diesen Aspekt formuliert mit der Variante, den Autoverkehr gegenläufig über die Villa Verde Str. zu führen, um die Hauptstr. in diesem Abschnitt als autofreie Zone unter Einbeziehung des Radverkehrs aufzuwerten.

Für das Zentrum werden weitere Fahrradabstellanlagen (Bügel) vorgeschlagen.

ohne Foto

Hauptstr Ecke Kirchstr. bis Kreisel Bachstr.

ohne Foto

Lösungsvorschlag:

Der Schutzstreifen entlang der Hauptstr. sollte ebenfalls rot eingefärbt werden (Zufahrten)

Kreisel Bachstr. bis Königsberger Str.

ohne Foto

Lösungsvorschlag:

Hinter dem Kreisverkehr fehlt ein Hinweis (Schild) auf den dort beginnenden Radweg.

Wegen der vielen Ein- und Ausfahrten sollte auch dieser Teil des Radweges in Gänze rot eingefärbt werden.

Bei der Befahrung fielen abgestellte Mülleimer auf dem Radweg und parkende Autos auf. Es fehlt die Kontrolle durch das Ordnungsamt.

Ampel Königsberger Str.

Ab hier ist der gegenläufige Radverkehr nicht zugelassen. Das Schild „Ende“ als Zusatz zum Gebotsschild wird von den meisten Radfahrern ignoriert, zumal nach ca. 300 m der Radverkehr wieder zugelassen wird. Das Verbotsschild ist nicht alltagstauglich und entspricht eher einem Schildbürgerstreich. Die Aufstellfläche an der Ampel ist zu klein, Grün muss per Kopfdruk an der Fußgängerampel angefordert werden, die Wartezeit orientiert sich am Autoverkehr.

Lösungsvorschlag:

Eine Lösung kann sein, dass durch eine Schwelle (im Boden eingelassen) oder einen Sensor dem stadteinwärts fahrenden Radler an der Ampel freie Fahrt ermöglicht wird (Beispiel Sieglar Autobahnbrücke Richtung Friedrich-Wilhelms-Hütte).

Der Ampelmast steht auf dem Radweg und behindert die freie Durchfahrt.

Radlern aus der Königsberger Str. kommend wird durch den Bordstein die direkte Auffahrt auf den Radweg versperrt. Hier sollte der Bordstein entsprechend abgesenkt werden.



Abschnitt Ampel Königsberger Str. bis Stadtgrenze

An allen Straßenquerungen (Aggerstr., Dammweg, den Auf- und Abfahrten der A3 und B56 verlaufen Entwässerungsrinnen als holprige Hindernisse (starke Erschütterungen am Lenker und im Sattel).

Lösungsvorschlag:

Abgesenkte Bordsteine ermöglichen flache Übergänge.

Zusätzlich wird vorgeschlagen den Radweg an der Aggerstr., am Dammweg und jeweils auf den Zu- und Abfahrten der A3 bzw. der B 56 rot einzufärben und so deutlich für den Radverkehr hervorzuheben.



Lösungsvorschlag:

Die weißen Linien sollten ab der Ausfahrt A3 aufgebracht (verlängert) werden.

Um die kurvigen Übergänge an der A 3 und der B 56 bei Dunkelheit sicherer zu gestalten, wird zusätzlich zu den weißen Streifen Beleuchtung z. B. mit Solar und Sensor vorgeschlagen.



Viele der genannten Schwachstellen wurden auch im Fahrradklimatest (offene Kommentare) explizit benannt. Die Hauptstr. ist eine wichtige Achse, die von den Autofahrern teilweise dominant in Anspruch genommen wird und von Radfahrenden bei weitem weniger selbstverständlich genutzt wird und aus Angst auch gemieden wird. Mit den Vorschlägen will der ADFC Verbesserungen anregen.

Vorgeschlagen wird, an der Hauptstr. alle Schutzstreifen neben den bereits benannten Abschnitten rot einzufärben und damit deutlich hervorzuheben sowie die Straßenabschnitte zwischen Königsberger Str. und Abzweig Kirchstr. sowie Wiesenpfad und Zur Jabachbrücke (Richtung Donrath) in die bestehende Tempo 30 Zone einzubinden.

Die Bachstr. und in der Verlängerung der Mühlenweg stellen parallel führend für das Fahrrad eine wichtige Ergänzung zur Hauptstr. dar. Entlastung wird der geplante Ausbau des Radweges am Jabach zwischen Hauptstr. und Kleingartenanlage als Umgehung für die Donrather Kreuzung bringen.

Der Schutzstreifen an der unteren Bachstr. ist mit einer doppelt gezogenen gestrichelten Linie erkennbarer abgetrennt als die übrigen Schutzstreifen in der Stadt. Warum gilt diese Maßnahme (doppelt gestrichelte weiße Streifen) nicht für alle Schutzstreifen in der Stadt? Unabhängig von den vorgeschlagenen Maßnahmen tritt der ADFC grundsätzlich für abgetrennte Radwege, Pop-up-Radwege, Fahrradstraßen, Öffnung aller Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung und verkehrsberuhigte Straßen, die zum Spielen, Flanieren und Verweilen einladen, ein.

Je nach Maßnahme sind verschiedene Ansprechpartner (Straßen NRW als Baulastträger und der Kreis) zuständig.

Der ADFC unterstützt mit diesem Beitrag den Wunsch nach mehr Sicherheit und Qualität für den Radverkehr in Lohmar sowie für mehr Verkehrsberuhigung. Sichere Radwege tragen dazu bei, dass das Fahrrad künftig häufiger für Fahrten zur Arbeit, Schule, Ausbildung und für Einkäufe genutzt wird. Das betrifft hauptsächlich die Ortszentren (Lohmar Ort, Wahlscheid, Birk etc.)

Die in der Beratung stehenden Radpendlerrouen mit dem Schwerpunkt zügig und sicher fahren, stellen eine wichtige Ergänzung zum bestehenden Radwegnetz in Lohmar dar und lassen hoffentlich nicht zu lange auf sich warten.

Mit dem NRW-Fahrradgesetz will Verkehrsminister Wüst das Fahrrad zu einem "gleichrangigen Verkehrsmittel neben allen anderen und zur alltagstauglichen Alternative zum Auto" machen (KSA v. 3.3.21). Fördermittel stehen zur Verfügung.

Wo möglich unterstützen wir als ADFC Fahrrad freundliche Entwicklungen in unserer Stadt.

Jürgen Rosenthal, Martin Heringer und Marita Leimgruber