


 öffentlich nicht öffentlich

Beschlussvorlage

Betrifft:

Am Trippelsberg - Protected Bike Lane zwischen Karweg und Bonner Straße mit barrierefreiem Ausbau der Bushaltestellen „Am Trippelsberg“

Fachbereich:

66 - Amt für Verkehrsmanagement

Dezernentin / Dezernent:

Beigeordnete Cornelia Zuschke

Beratungsfolge:

Gremium	Sitzungsdatum	Beratungsqualität
Bezirksvertretung 9	15.05.2020	Anhörung
Ordnungs- und Verkehrsausschuss	27.05.2020	Entscheidung

Beschlussdarstellung:

Der Ordnungs- und Verkehrsausschuss beschließt, die Protected Bike Lane am Trippelsberg zwischen Karweg und Bonner Straße gemäß Planung umzusetzen und die Bushaltestellen „Am Trippelsberg“ barrierefrei auszubauen.

Sachdarstellung:

Die Straße Am Trippelsberg liegt im Industriegebiet des Reisholzer Hafens. An ihr führen die überregionale Radroute Erlebnisweg Rheinschiene, der EUROGA-Radweg und der Rheinradweg entlang. Die Straße wird viel von Radfahrern befahren, wobei es durch die zunehmende Anzahl von Logistikfahrzeugen und dem stellenweise massiven LKW-Parken am Fahrbahnrand zu Konflikten mit Radfahrern kommt.

Im Anregungs- und Beschwerdeausschuss wurde der Wunsch geäußert, die Situation vor allem für die radfahrenden Kinder zu verbessern.

Planung

Angeregt durch den Kontakt mit Radverkehrsplanern aus Kopenhagen im Rahmen des Fahrradkongresses in 2018 wurde deutlich, dass neben den objektiven Elementen der Sicherheit auch Sicherheitsempfinden eine Rolle bei der Entscheidung spielt, häufiger das Fahrrad zu benutzen. Die Diskussion zu Radwegen mit Abtrennungen zur Fahrbahn (Protected Bike Lanes) nimmt derzeit auch hier zu Lande Fahrt auf.

Auf dem o.g. 1.200 m langen Abschnitt der Straße Am Trippelsberg ist die Fahrbahn mit mindestens 10,80 m so breit, dass hier ohne bauliche Eingriffe eine Radverkehrsanlage im Sinne einer Protected Bike Lane geschaffen werden kann.

Vorgesehen ist die beidseitige Markierung von Radverkehrsanlagen in einer Breite von 1,95 m. Neben der min. 6,50 m breiten verbleibenden Fahrbahn befindet sich ein 20 cm breites Trennelement, das den Radweg vom Fließverkehr abgrenzt.

Als bauliches Trennelement sind 10 cm hohe Trennschwellen geplant, die im Abstand von 1,00 m mittig der beiden Begrenzungslinien aufgedübelt werden. Auf der Seite des Radweges weist das Element ein konkaves rampenförmiges Profil auf. Fahrbahnseitig hat das Element die Höhe und Ansicht eines Bordsteines. Durch die schwarz-weiße Gestaltung ist es gut sichtbar.

In Kreuzungsbereichen und vor Einfahrten werden rote Radwegefurten mit Piktogrammen markiert, um die Kfz-Fahrer auf die Radfahrer aufmerksam zu machen. Vor den Bushaltestellen wird der geschützte Radweg ebenfalls unterbrochen, damit die Busse die Haltestellen barrierefrei anfahren können.

Mit der Schaffung der Radverkehrsanlage entfallen alle Parkmöglichkeiten am Fahrbahnrand ersatzlos (insgesamt ca. 370 m). Der Parkstreifen gegenüber Haus Nr. 48 bleibt erhalten.

Im Zusammenhang mit der Protected Bike Lane wird die Bushaltestelle „Am Trippelsberg“ in beide Fahrtrichtungen barrierefrei ausgebaut. Sowohl die nördliche, als auch die südliche Haltekante werden um ca. 25 m bis 30 m in Richtung Westen verlegt, um einen barrierefreien Ausbau auf 18 m zu ermöglichen. Die Haltestellenplanung sieht vor, die nördliche Haltekante mit einer 2,50 m breiten Wartefläche herzustellen, an der ein 1,90 m breiter Gehweg anschließt. Lediglich im Bereich der neuen Wartehalle wird dieser punktuell auf 1,50 m eingeeengt. Für den südlichen Bereich wird aufgrund der vorhandenen Baumscheiben der Fahrbahnrand um ca. 1,15 m eingezogen, so dass eine Restfahrbahnbreite von 9,50 m zwischen den Haltekanten verbleibt. Die Wartefläche sowie der angrenzende Gehweg werden jeweils 3,00 m breit ausgebaut. In diesem Zuge werden die im Ausbaubereich bestehenden Baumscheiben vergrößert und mit einem Tiefbordstein eingefasst.

Die Plattierung der Wartefläche sowie die Anordnung der taktilen Elemente erfolgen auf Grundlage der zwischen den Behindertenverbänden und Verwaltung abgestimmten Gestaltungsstandards für mobilitätsbehinderte Menschen.

Zur Einhaltung der Barrierefreiheit wird das Quergefälle der Entwässerung mit einer maximalen Neigung in Höhe von 2,00 % zum Fahrbahnrand angelegt. Der Straßenablauf an der nördlichen Haltekante wird in gleicher Lage durch ein Entwässerungselement in der Haltekante integriert. Der gegenüberliegende Straßenablauf muss entfernt und an neuer Stelle wiederhergestellt werden.

Die Kosten belaufen sich auf ca. 250.000,- €. Die Finanzierung der Radverkehrsanlage (ca. 150.000,- €) erfolgt aus der Pauschale zur Radverkehrsförderung. Die Finanzierung des barrierefreien Ausbaus der Bushaltestelle (ca. 100.000,- €) erfolgt aus der Nahverkehrsplanpauschale.

Die Maßnahme soll vsl. noch dieses Jahr umgesetzt werden.

Anlagen:

Anlage 1 – Planverkleinerungen (5 Seiten)

Anlage 2 – Querschnitt (1 Seite)

Anlage 3 – Detail Protected Bike Lane (PBL) (1 Seite)