



**Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club e.V.**
Kreisverband
RheinBerg-Oberberg e.V.
Oberheidkamper Straße 52
51469 Bergisch Gladbach
www.adfc-rheinberg-oberberg.de

ADFC-Vorschlag für eine verkehrssichere Radpendlerroute in Engelskirchen von Ehreshoven bis Ränderoth-Büchlerhausen

Inhaltsverzeichnis

1. Projektanlass und Planungsstandards	2
2. Einbettung der Planung	2
3. Detailüberlegungen zur Route	4
3.1 Priorität 1: Engelskirchen Rathaus - Ränderoth-Büchlerhausen	4
3.1.1 aktuelle Situation	4
3.1.2 vorgeschlagene Strecke (Miebach-Unterkaltenbach, Positionen 8-12)	5
3.1.3 vorgeschlagene Strecke Abzweig L 302 bis Querung L 136 Büchlerhausen (Positionen 13-18)	11
3.2 Priorität 2: Loope – Engelskirchen	15
3.2.1 aktuelle Situation	15
3.2.2 vorgeschlagene Strecke (Positionen 1-7)	16
3.3 Priorität 3: Ehreshoven - Loope	20
3.3.1 aktuelle Situation	20
3.3.2 vorgeschlagene Strecke	20
4. Fazit	22

1. Projektanlass und Planungsstandards

Das Bergische Land stellt an die Planung von Radwegen besondere Herausforderungen. Extreme Steigungen und enge Tallagen erschweren das Anlegen neuer Radrouten. Sowohl der Ausbau parallel zu existierenden Straßen wie auch die Suche nach neuen Trassen abseits der Hauptverkehrslinien ist aufwendig. Verkehrssicherheit und Naturschutz müssen oft gegeneinander abgewogen werden.

Die Bereitschaft vom Auto auf das Fahrrad umzusteigen hat in den letzten Jahren erheblich zugenommen, ebenso der Anteil an Pedelecs. Dadurch hat sich gleichzeitig die Gefahrenlage verändert und erhöht. Um der Entwicklung Rechnung zu tragen ist es auch in Engelskirchen (Mittelzentrum laut Landesentwicklungsplank NRW) notwendig, das bestehende Radwegenetz, insb. in West-Ost-Richtung in Teilen zu überdenken und auszubauen.

Die Hauptziele sind:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch eine ausreichende Fahrbahnbreite, mindestens 2,5 m
- Vermeiden von Überquerungen/Kreuzungen und Einfahrten
- Streckenführung möglichst abseits der Hauptverkehrslinien zur Minimierung der Abgase und Feinstaubbelastung für den Radfahrer, sowie den Schutz vor Spritzwasser bei Regen
- nach Möglichkeit Trennung von Fuß- und Radverkehr in größerem Umfang
- Reduzieren des PKW-Verkehrs, speziell durch die Ortsdurchfahrt
- Verbessern der Gesundheit, indem man den Weg von und zur Arbeit als sportliche Tätigkeit gestaltet

Zu beachtende Standards der FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen):

- RAL 2012 –Richtlinien für die Anlage von Landstraßen
- ERA 2010 – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
- RAS 2006 - Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
- RIN 2008 - Richtlinien für integrierte NetzgestaltungPlanung

Diese Ziele können mit der derzeitigen Radverkehrsinfrastruktur nicht erreicht werden und der ADFC möchte hierzu zusammen mit Bürgern der Gemeinde Engelskirchen über ein Förderprojekt eine nachhaltige Verbesserung erreichen.

2. Einbettung der Planung

Die geplante Route hat den Pendlerverkehr als Fokus und stellt einen Teil eines verkehrssicheren Lückenschlusses zwischen Overath (Agger-Sülz-Radweg) und Dieringhausen (Anschluss an die Bahntrassenroute Richtung Gummersbach und Olpe) innerhalb des Radverkehrsnetzes NRW dar.

Bis Overath ist der Agger-Sülz Radweg fertiggestellt. Die Fortsetzung bis Engelskirchen und der Ausbau Richtung Lindlar steht noch aus. Ab Ränderoth Richtung Dieringhausen besteht eine gute

Radwegverbindung als Anschluss in Richtung Osten. Somit fokussiert dieses aus der Bürgerschaft Engelskirchen entwickelte und vom ADFC unterstützte Projekt auf den Abschnitt zwischen Engelskirchen und Ränderoth, den Abschnitt zwischen Engelskirchen und Loope sowie den Abschnitt zwischen Loope und Ehreshoven (in der Reihenfolge der Priorisierung, S. Karte 1).



Karte 1: Aktuelle Radwegführung zwischen Ehreshoven und Ränderoth entlang der L 136 mit hohem Handlungsbedarf und bislang ohne Alternative (Karte: RIO TK)



Karte 2: Für die Fortsetzung nach Osten gibt es zwischen Ränderoth und Dieringhausen (Gummersbach) bereits eine überwiegend verkehrsrühige, teilweise autofreie Alternative zur Streckenführung entlang der L 136

3. Detailüberlegungen zur Route

Es wurden bereits viele Detailüberlegungen für die Route erarbeitet und, gestaffelt nach Dringlichkeit, in die drei o.a. Teilstrecken aufgeteilt.

3.1 Priorität 1: Engelskirchen Rathaus - Ränderoth-Büchlerhausen

An diesem Abschnitt besteht die größte Notwendigkeit, aus Gründen der Verkehrssicherheit aktiv zu werden, wie nachfolgend beschrieben.

3.1.1 Aktuelle Situation



Karte 3: Strecke entlang der L 136 in Engelskirchen-Hardt (Olpener Straße bis Autobahnzubringer) mit Markierung (x) der einzelnen Gefahrenpunkte (bislang vorhandener Radweg):

Die Vielzahl der Ein- und Ausfahrten über den vorhandenen Radweg in Engelskirchen-Hardt zwischen Gymnasium und Autobahnzubringer bergen eine hohe Gefährdung für alle passierenden Radnutzer.

Der Autoverkehr lässt sich kaum mindern, da hier Einkäufe für die Grundversorgung stattfindet, Zubringerbusse für das Gymnasium regelmäßig an den Wochentagen Schüler transportieren, und Zufahrten aus anliegenden Wohngebieten zum Hauptverkehr auf die L 136 führen.



F(oto)1 : Engpass auf Hochbord-Rad/Gehweg zwischen DB-Bahnstrecke und L136 mit Fahrrädern im Gegenverkehr von Engelskirchen-Hardt bis Ränderoth-Büchlerhausen

Der Radweg ist hier zwischen Autobahnzubringer und Büchlerhausen ca. 1,80m breit und für Radgegenverkehr ungeeignet (erforderlich laut ERA mindestens 2,50m plus Sicherheitstrennstreifen von 0,5m erforderlich). Nur unter hoher Gefährdung der Radfahrenden durch den Straßenverkehr, u.U. mit Absteigen ist ein Passieren möglich; Fahrräder mit Anhänger können überhaupt nicht fahren.

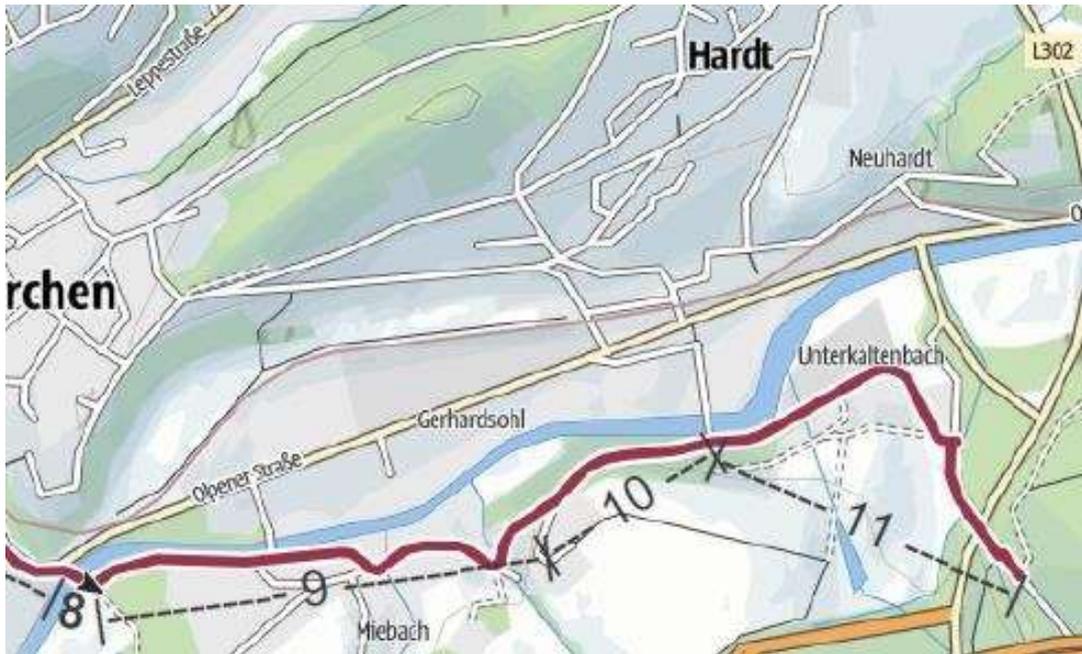
Vorbeifahrende LKW erzeugen durch ihre Nähe einen starken Luftsog.

Auf der Straße ist Tempo 100 erlaubt.

Aufgrund der Begrenzung des verfügbaren Straßenraums zwischen Bahntrasse und Agger ist eine Lösung nur abseits der Landesstraße möglich.

3.1.2 vorgeschlagene Strecke (Radpendlerroute, Positionen 8-12)

Die aus Sicht des ADFC nötigen Einzel-Maßnahmen sind in Tabellen mit Positionsnummern, Lagebezeichnungen und Informationen zu Grundeigentum zusammengefasst.



Karte 4

Tabelle 1:

Position	Ortsbezeichnung	Eigentum	Maßnahme	Komm.
8	Aggerbrücke Werthsiefen	Gemeinde Engelskirchen	keine	
9	Miebacher Weg	Gemeinde Engelskirchen	keine (Fahrradstraße?)	
10	Miebacher Weg	Gemeinde Engelskirchen	Umwandlung der Einbahnstraße in für beide Richtungen nutzbaren Radweg	
11	Unterkaltenbach	Gemeinde Engelskirchen	unter dem Zubringer LKW-Parken auf Radweg unterbinden	



F2: Aggerbrücke Werthsiefen, Position 8



F3: Miebacher Weg, Position 9



F4: Miebacher Weg, Position 10



F5: Unterkaltenbach, Position 11

Begründung des Aufwandes für den folgenden Abschnitt (Position 12):
die hier vorhandene aktuelle Steigung von mehr als 15% ist für Pendlerstrecke nicht akzeptabel und macht eine andere Wegführung nötig.

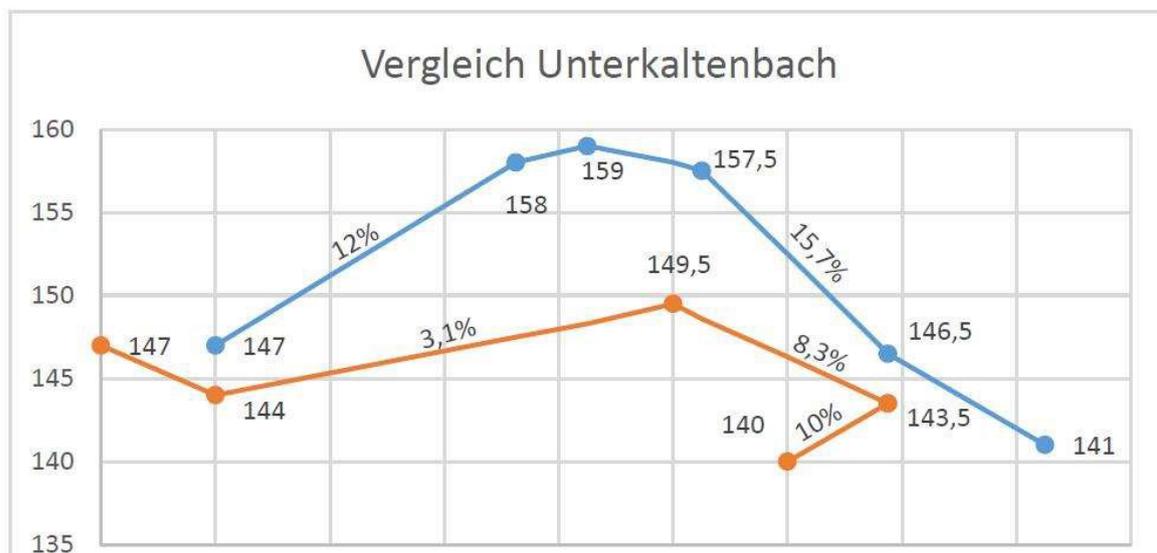


F6: Unterkaltenbach, Position 12



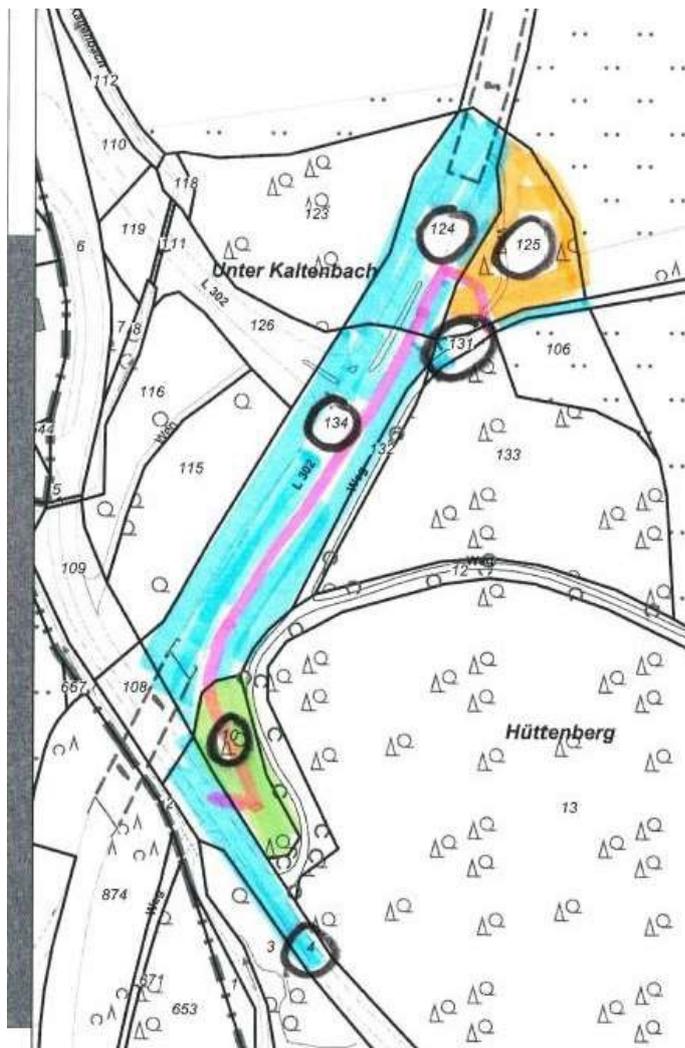
Karte 5

Position	Ortsbezeichnung	Eigentum	Maßnahme	Komm.
12a	Unterkaltenbach existierende Strecke	Gemeinde Engelskirchen	Streckenoption verwerfen aufgrund zu starker Steigung	
12b	alternative Strecke	siehe Karte 6		



Höhenprofil der Routenführungen Unterkaltenbach (Autobahnunterführung – L 302)

- ● vorhandene Wegführung (Position 12a)
- ● beabsichtigte alternative Wegführung (Position 12b)



Karte 6

Position	Bezeichnung	Eigentum	Maßnahme	Komm.
12b	Flurstück 4	Straßen NRW		
12b	Flurstück 10	Oberbergischer Kreis	im unteren Bereich Rodung und Anschüttung, im oberen Bereich Rodung und Abtragung, Anlage Radweg (Schotterweg)	
12b	Flurstück 125	privat	Anlage eines Radweges in 2,50 m Breite	Einigung unwahrscheinlich
12b	Flurstück 131	Straßen NRW	alternative Führung statt über FlSt.125; höherer Aufwand wg. Erdabtragung	noch zu klären
12b	Flurstücke 124 u. 134	Straßen NRW	Erneuerung der Drainage an der L 302 und Aufschüttung eines Radweges (2,50m Breite); Gesamtbreite Fahrbandrand bis Böschungskante 4,25m); Versetzung eines Straßenschildes (Hinweistafel)	



F7: Position 12, Flurstücke 124+134 entlang der L 302, Blickrichtung Autobahnanschlüsse

andere alternative Route Unterkaltenbach (12c; statt Position 12a oder b)



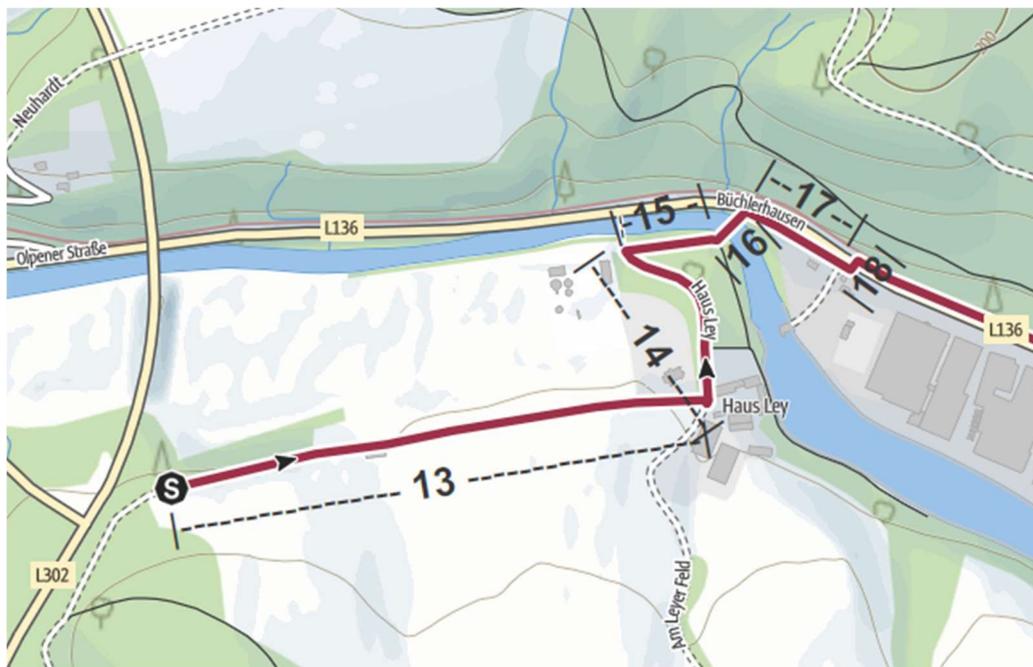
Karte 6

Diese Version liegt Straßen NRW zur Prüfung vor.

Vorteil: geringere Steigung und geringere Landschaftsveränderungen wegen geringerer Abholzung gegenüber der Variante zu Position 12 a und b.

Die zweifache Querung der L 302 wird von Straßen NRW aber als problematisch angesehen. Dazu kommt die ablehnende Haltung eines relevanten Grundstückseigentümers.

3.1.3 Abzweig L 302 bis Querung L 136 Büchlerhausen

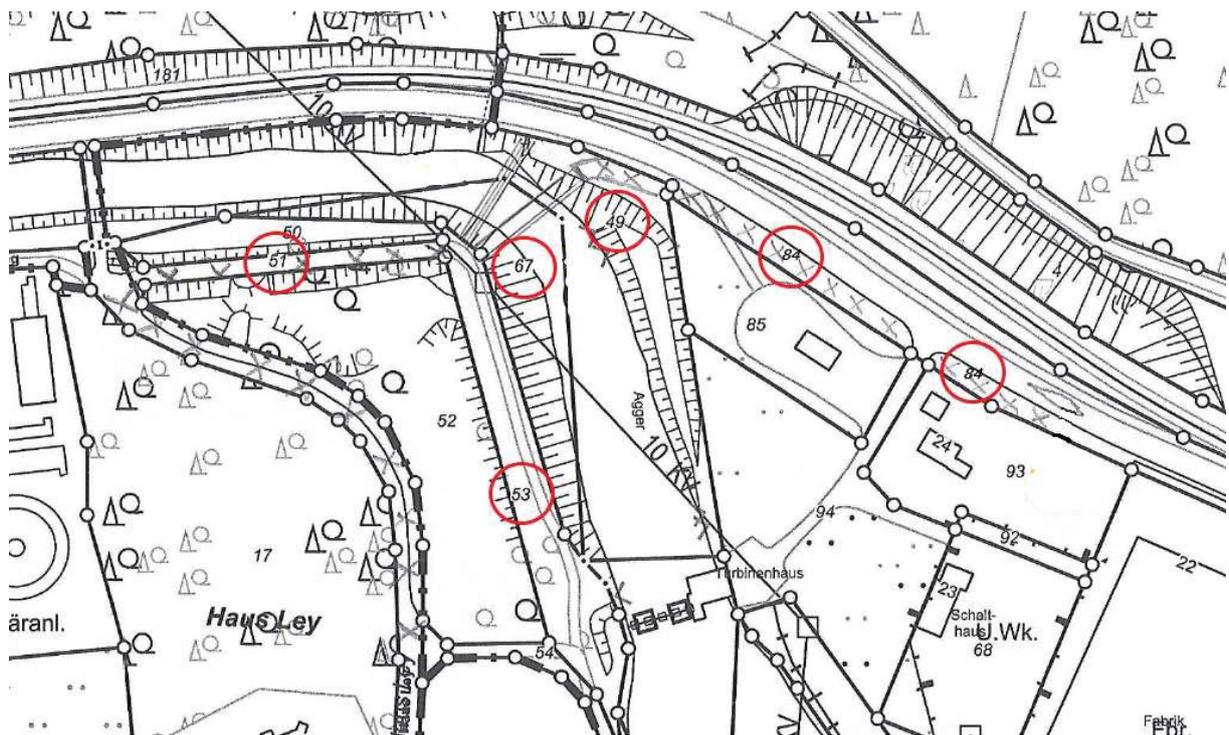


Karte 7

Position	Ortsbezeichnung	Eigentum	Maßnahme	
13	Feldweg	Gemeinde Engelskirchen	Ertüchtigung der Oberfläche, neue Drainage im Bereich des Siefens mit Erneuerung der vorhandenen Asphaltdecke	
14	Haus Ley	Gemeinde Engelskirchen	keine	
15	Feldweg	Gemeinde Engelskirchen	Ertüchtigung der Oberfläche	
16	neue Brücke	siehe nachfolgende Liste	Neubau einer Brücke über die Agger	
17	Randstreifen Büchlerhausen parallel zur L 136	Straßen NRW	Anlage eines neuen Radweges unter Beibehaltung der Alleebäume	
18	Querung L 136	Straßen NRW	Verbreiterung der Straße Richtung Bahnlinie, Einbau einer Querungshilfe in Straßenmitte	



F8: Position 13
Feldweg Richtung Haus Ley



Karte 8: Flurstück- und Eigentümerliste im Bereich der neu zu bauenden Aggerbrücke bei Haus Ley:

Flurstück	Eigentümer
49	Die „Anlieger“ = Agger
51	Gemeinde Engelskirchen
53+67	Wasserkraftwerke Haus Ley GmbH
84	Straßen NRW



F9: Position 16:

Die vorhandene Rohrbrücke über die Agger.

Links daneben soll eine neue Brücke für Radfahrende entstehen.



F10: Die vorhandene Brücke an Haus Ley (für Fußgänger und Radfahrer) führt über die Agger an die L 136, dort ist ein Gehstreifen (F11) in beide Richtungen für ca. 100 m befahrbar in je eine Richtung, da er zu schmal für Gegenverkehr ist. Eine Querungshilfe gibt es nicht. Auf der Straße ist Tempo 100 zugelassen.



F12 Position 17:

Anschluss hinter der neuen Radbrücke in Richtung Büchlerhausen.

Der Radweg würde zwischen Baumreihe links und Sträucherreihe rechts verlaufen.



F13 Position 18:
ungefähre Position der Querungshilfe (hinter der Laterne) an der L 136 in Büchlerhausen

3.2 Priorität 2: Loope - Engelskirchen

Auch zu dieser Wegstrecke ist eine Alternative zur aktuellen Situation wünschenswert. Es gibt zwar eine relative breiten Hochbordweg für Fußgänger und 2-Richtungsradverkehr entlang der L 136. Aufgrund der vielen Ausfahrten und der oft schnell fahrenden Rad-Pendler ist insbesondere das linksseitige Radfahren gefährlich.

3.2.1 aktuelle Situation mit Gefahrenpunkten



Karte 9: Gefahrenpunkte (x) am vorhandenen Radweg zwischen Loope und Grünscheid (ungesicherte Einmündungen und Ausfahrten)



Karte 10: Gefahrenpunkte (x) am vorhandenen Radweg zwischen Grünscheid und Engelskirchen (Grundschule) (ungesicherte Einmündungen und Ausfahrten)