

STADT SANKT AUGUSTIN

DER BÜRGERMEISTER

Dienststelle: FD 6/10 / Fachdienst 6/10 - Planung und Liegenschaften

Sitzungsvorlage

Datum: 17.08.2015

Drucksache Nr.: **15/0227**

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung
Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschuss	08.09.2015	öffentlich / Kenntnisnahme

Betreff

Überarbeitung des Radverkehrskonzepts der Stadt Sankt Augustin – Bericht zum Stand der Arbeiten und weiteres Vorgehen

Beschlussvorschlag:

Der Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschuss nimmt den Sachstandsbericht zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, mit der in der Vorlage beschriebenen Zielrichtung weiterzuarbeiten.

Sachverhalt / Begründung:

Sankt Augustin bietet aufgrund der geringen Ausdehnung und der vorhandenen Topographie mit nur wenigen Steigungen ausgezeichnete Bedingungen für die Nutzung des Fahrrads. Durch die leistungsfähige Stadtbahnlinie 66 und den Bahnhof Menden können auch längere Wegekettens durch die Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV ohne ein Kfz zurückgelegt werden.

Bereits in der 80er Jahren beschäftigte sich die aus Ratsmitgliedern und Verwaltungsmitarbeitern zusammengesetzte Radverkehrskommission intensiv mit Verbesserungen für den Radverkehr.

Mit dem Band V, "Radverkehr", des Verkehrsentwicklungsplans aus dem Jahr 1991 liegt eine umfassende Herleitung des Radverkehrsnetzes für Sankt Augustin vor. Diese entspricht bereits den heutigen Kriterien der Netzgestaltung, die in der gültigen Richtlinie für die Anlage von Radverkehrsanlagen (ERA) zusammengefasst sind.

Die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans aus dem Jahr 2008 integriert neu hinzugekommene Führungen der „RadRegionRheinland“, den Siegtalradweg sowie das Wegesystem des „Grünen C“.

Nach der Aktualisierung des Verkehrsentwicklungsplans im Jahre 2008 wurden bereits Lösungen für folgende Problembereiche umgesetzt bzw. Plankonzepte zur Umsetzung entwickelt:

Umgesetzte Maßnahmen

- Integration der Projekte „Grünes C“, „RadRegionRheinland“, Siegtalradweg in die örtliche Fahrradwegweisung,
- Querungshilfen Grünes C an der L16 in Höhe Wasserwerk, an der L143 in Höhe Baum-schulweg/Viehtrift sowie an der Mendener Straße in Höhe Ankerstraße,
- Verbindungsbrücke (Fußgänger) über den Pleisbach in Höhe Niederpleiser Mühle,
- Bau von 2 Minikreisverkehren in der Schulstraße mit dazwischen liegenden Schutzstrei-fen für Radfahrer,
- Anlage eines Schutzstreifens auf der Nordseite der Meindorfer Straße (L16) und Aufhe-bung des ehemaligen einseitigen Zweirichtungsradwegs auf der Südseite. Dadurch ent-fällt für Radfahrer in Richtung Meindorf die Querung in Höhe Von-Galen-Straße.
- Bau einer Querungshilfe an der L143 in Höhe des Radweges am östlichen Ortseingang nach Birlinghoven (wird derzeit bei der Umsetzung des Nahversorgerstandorts gebaut).

Ziel der aktuellen Arbeiten ist die Überprüfung und Weiterentwicklung des Radverkehrsnet-zes in Sankt Augustin. Dabei finden neben einer allgemeinen Aktualisierung des Netzes insbesondere die geänderten Vorschriften der Straßenverkehrsordnung, Ergebnisse der Unfallforschung sowie Urteile zur Radverkehrsführung Berücksichtigung.

Weiterhin ist ein Ziel des Konzeptes, die teilweise seit Jahrzehnten bekannten Probleme in den Ortsdurchfahrten in der Baulast des Landes mit aktuellen Planungsmitteln zu lösen.

Besonderes Augenmerk gilt auch den derzeit in Bearbeitung befindlichen Plänen zur Ge-staltung von Straßen und Wegen im Zentrumsbereich.

Neben den o.g. Grundlagen und Unterlagen zur Unfallentwicklung wurde das gesamte Radverkehrsnetz, einschließlich potentieller neuer Führungen, im Sommer 2015 mit dem Fahrrad befahren. Dabei wurde die Qualität der Führungen nach einem einheitlichen Be-wertungsmuster beurteilt und Mängel sowohl schriftlich als auch mit Fotos dokumentiert.

Folgende Mängelkategorien wurden erfasst:

Punktmängel

1. Querungsmangel
2. Markierungsmangel
3. Beschilderungsmangel
4. Wegweisungsmangel
5. Hindernis/Barriere
6. Gefahrenstelle/Sichtmangel
7. Abstellanlagen-Mangel

Streckenmängel

8. Netzlücke

9. Belagsmangel
10. Unzureichende Breite
11. Gefälle/Steigung
12. Unzureichende Führung am Knotenpunkt

Die Ergebnisse der Befahrungen wurden streckenweise und nach Ortsteilen dokumentiert. Dabei wurden die Zuständigkeiten nach Baulast und auch erste Lösungsansätze festgehalten.

Beispielhaft werden im Folgenden zu den einzelnen Mängelbereichen typische Situationen dargestellt, bevor anschließend Vorschläge zur Problemlösung aufgezeigt werden.

Beispiele für Mängel aus der Befahrung: Punktmängel

- Querungsmangel



*L16, Ortsausgang Meindorf Richtung Bonn,
Übergang von der Fahrbahnführung auf den einseitigen Zweirichtungsradweg*

Mangel: schwierige Querung zur Hauptverkehrszeit

Lösung: Markierung einer Aufstellfläche im „Schatten“ der Mittelinsel

- Markierungsmangel



L333, Buisdorf, Frankfurter Straße in Höhe Aral Tankstelle

Mangel: Piktogramme an beiden Zufahrten fehlen zur Verdeutlichung des Radwegs
Lösung: Piktogramme markieren

- Beschilderungsmangel



L333, Buisdorf, Frankfurter Straße in Höhe Bushaltestelle Brückenstraße

Mangel: Radwegbeschilderung Z.240 (gemeinsamer Geh- und Radweg) fehlt
Lösung: Schild aufstellen

- Wegweisungsmangel



Zentrum, Rathausallee

Mangel: verblichene Wegweiser, teils mit falscher Ausrichtung aufgrund geänderter Verkehrsführung

Lösung: Schilder ersetzen, neu ausrichten und Wegweisung weiterführen

- Hindernis/Barriere



Birlinghoven, Fußgänger- und Radfahrerbrücke über den Lauterbach

Mangel: Steinpoller ohne Reflektor, bei Dunkelheit nicht zu erkennen

Lösung: Anbringen von Reflektoren oder Tausch gegen reflektierenden Stahlpoller

- Gefahrenstelle/Sichtmangel



L 143, Birlinghoven, Abzweig Schloßstraße

Mangel: überdimensionierte Einmündung mit hohen Abbiegegeschwindigkeiten
Lösung: Kreisverkehr oder Rückbau von Teilflächen

- Sichtmangel



Menden, Fuß- und Radwege am Schulzentrum

Mangel: Sichtmangel durch Bewuchs
Lösung: regelmäßiger Rückschnitt erforderlich (maximal Zaunhöhe)

- Abstellanlagen-Mangel



L 333, Buisdorf

Mangel: ungeeigneter privater Fahrradständer ohne Rahmenanschlussmöglichkeit mit Gefahr der Beschädigung des Vorderrads, ungünstiger Standort

Lösung: Privat: Beratung von Bauherrn im Bauantragsverfahren, Öffentlicher Raum: ausschließliche Verwendung von Ständern mit Rahmenhalterung



Positivbeispiel einer Abstellanlage im Bereich „Grünes C“

Beispiele für Mängel aus der Befahrung: Punktmängel

- Netzlücke



L 143/Siegstraße, Ortsdurchfahrt Menden

Mangel: fehlende Radverkehrsanlage

Lösung: Anlage von Schutzstreifen in der gesamten Ortsdurchfahrt

- Belagsmangel



L 143, straßenbegleitender Geh- und Radweg, Höhe Kinderklinik

Mangel: Wurzelauftbrüche im Geh- und Radweg

Lösung: Beseitigung durch Baulastträger

- Unzureichende Breite



*B 56, straßenbegleitender Geh- und Radweg
zwischen Stadtbahn-Haltestelle Sankt Augustin-Ort und Abzweig Kölnstraße*

Mangel: stark eingeschränkte Wegbreite, Ränder bis zu 30 cm zugewachsen
Lösung: Freilegen der Ränder des Radweges

- Gefälle/Steigung

Die Thematik stellt in Sankt Augustin kein größeres Problem dar. Lediglich im Bereich der Freizeittrouten im Birlinghovener Wald, an der Kreisstraße 8 und im Abschnitt des „Grünen C“ in Mülldorf über die A560 treten größere Längsneigungen auf.

- Unzureichende Führung am Knotenpunkt



Knotenpunkt B 56 Bonner Straße/Husarenstraße/Hammstraße

Mangel: Engstelle an Zufahrt zum Zweirichtungsradweg
Lösung: Verkleinerung des Pflanzbeets und Versetzen des Mastes

Wesentliche Ergebnisse aus der Befahrung und Planungsphilosophie

Neben einer Vielzahl von kleineren und größeren Mängeln aus den Bereichen Unterhaltung und Beschilderung, die kurzfristig von der Stadt, dem Rhein-Sieg-Kreis oder vom Landesbetrieb Straßen NRW zu beseitigen sind, bestehen bauliche Situationen, die, unter dem Vorbehalt, dass auch in Zukunft eine bauliche Lösung angestrebt wird, nur längerfristig lösbar sind.

Gemeint ist das Grundsatzproblem vorhandener „benutzungspflichtiger Radwege“, die nicht der StVO bzw. der aktuellen Rechtsprechung entsprechen. Diese Wege stehen bis auf ein Teilstück der Siegburger Straße (Kreisstraße 2) in der Baulast des Landesbetriebs Straßen NRW. Im Bereich der städtischen Radwege wurde nach der letzten Radverkehrsschau eine Bereinigung bei derartigen Wegen durchgeführt, die zu einer Aufhebung der Benutzungspflicht führte und oftmals, durch die Beschilderung der ehemaligen benutzungspflichtigen Radwege als Gehweg mit dem Zusatz „Radfahrer frei“, sowohl die Fahrbahnbenutzung als auch, untergeordnet mit geringer Geschwindigkeit, die Benutzung des Gehwegs erlaubt. Damit wird den unterschiedlichen Radfahrertypen eine Wahlmöglichkeit eröffnet. Der Planungsansatz der Überarbeitung des städtischen Radverkehrsnetzes zielt in die oben geschilderte Richtung.

Nachdem der Landesbetrieb Straßen NRW aufgrund fehlender Haushaltsmittel und Planungskapazitäten in den beiden letzten Dekaden keine größere Radverkehrsmaßnahme umsetzen konnte, erwartet die Verwaltung von dem neuen Ansatz eine zeitnahe Verbesserung der Radwegsituation in Sankt Augustin. Für die seitens der Verwaltung konzeptionell angedachten Maßnahmen müssen die entsprechenden Planunterlagen zur Abstimmung noch vorbereitet werden. Diese werden nach einem Grundsatzbeschluss über die Zielrichtung der Radverkehrsplanung in den nächsten Sitzungen des UPV vorgestellt.

Die angedachte Konzeption für einzelne Straßenzüge sieht folgendermaßen aus:
(Dabei finden die politisch diskutierten oder beschlossenen Plankonzepte Berücksichtigung, werden aber an die aktuellen Rahmenbedingungen angepasst.)

- **B56 in der Ortsdurchfahrt Mülldorf und Ort**

Die 2007 vom Landesbetrieb Straßen NRW vorgelegte Überplanung der B56 in den Ortsdurchfahrten von Mülldorf und Ort sieht eine Verbesserung der Bedingungen für Radfahrer und Fußgänger zu Lasten der Fahrbahnbreiten des Kfz-Verkehrs vor. Da eine Umsetzung in näherer Zukunft nicht wahrscheinlich erscheint, schlägt die Verwaltung vor, die Benutzungspflicht der nicht mehr der StVO entsprechenden Radwege aufzuheben. Diese können als sogenannte „andere Radwege“ weiterhin genutzt werden. Der Radweg auf der Westseite der B56 von der Südstraße bis zum Ende der Ortsdurchfahrt Ort kann beibehalten werden.



Für die übrigen Abschnitte wird vorgeschlagen, Schutzstreifen anzulegen. Dort, wo dies auf kurzen Abschnitten nicht möglich ist, soll die Fahrradnutzung durch wiederkehrende Fahrradsymbole verdeutlicht werden.

- **L16 im Bahnhofsbereich zwischen Menden und Meindorf**



Für den Bereich liegt ein Konzept zur Radverkehrsführung vor. Dieses sieht die Weiterführung des Schutzstreifens auf der Nordseite durch die Unterführung nach Meindorf vor. Dieser endet heute im Bereich des Fasanenweges.

In Gegenrichtung ist neben einer nicht markierten Fahrbahnführung die Freigabe des Gehwegs bis zur Einmündung der Straße Am Bahnhof vorgesehen. Daran anschließend besteht diese Führungsform bereits bis zum Kreisverkehr an der Siegstraße. Neben den Radverkehrsmaßnahmen ist ein Minikreisverkehr an der Einmündung Am Bahnhof geplant, der neben der Verbesserung des Verkehrsflusses auch umlaufende Zebrastreifen für die Fußgängerquerung beinhaltet.

- **L143 in der Ortsdurchfahrt Niederpleis**

Es bestehen keine Radverkehrsanlagen. Aus der Vorstellung des im UPV diskutierten Gutachtens hat sich noch kein eindeutiges Meinungsbild in der Politik ergeben. Die Verwaltung schlägt vor, weitere Lösungsansätze zu entwickeln und dem Ausschuss vorzulegen.

- **L143 und L490 in Birlinghoven**

Im UPV wurde das Verkehrskonzept für die Pleistalstraße und die Schloßstraße diskutiert. Die Verwaltung sagte zu, für die Pleistalstraße die Umsetzung der Variante 1 mit dem Landesbetrieb Straßen NRW zu verhandeln. Die Variante 1 sieht aufgrund der örtlichen Situati-

on eine wahlfreie Führung vor, wobei die von Nordwesten und Südwesten nach Birlinghoven führenden Zweirichtungsradwege im Ortsbereich durch einen verbreiterten für Radfahrer freigegebenen Gehweg verbunden werden sollen. Weiterhin ist die Benutzung der Fahrbahn ohne Schutzstreifen erlaubt. Die erforderlichen Querungsstellen für die Fahrbahnnutzung befinden sich von Dambroich kommend an der in Umsetzung befindlichen Mittelinsel in Höhe des Nahversorgers. Die Querung an der Schloßstraße soll mit der Realisierung des seit langem geplanten Kreisverkehrs stattfinden.

Über das Ergebnis des Jahresgesprächs mit dem Landesbetrieb am 27.08.2015 wird die Verwaltung in der Sitzung berichten.

Für die Schloßstraße schlägt die Verwaltung vor, vom Ortsanfang, aus Richtung Bonn kommend, einen Schutzstreifen anzulegen. Im Bereich der langen Mittelinsel in Höhe Bürgerhaus fehlt die notwendige Fahrbahnbreite. Zur Verdeutlichung sollten dort auf der Fahrbahn Radfahrersymbole markiert werden.

- **L143 im Kernbereich von Menden**

Die Siegstraße verfügt im Kernbereich über keine Radverkehrsanlagen. Nach Troisdorf hin bestehen ab der Siegburger Straße auf beiden Seiten benutzungspflichtige Radwege, die nicht der StVO entsprechen.

Da ausreichende Fahrbahnbreiten bestehen, sieht der Verwaltungsvorschlag vor, ab der Von-Ketteler-Straße bis zum Kreisverkehr an der Straße Am Bauhof Schutzstreifen für Radfahrer anzulegen. Die bestehenden Radwege können als „andere Radwege“ bestehen bleiben.

Ein Schutzstreifen ab der Von-Ketteler-Straße bis zum Kreisverkehr an der Meindorfer Straße wurde bereits nach Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßen NRW und der Kreispolizei von der Straßenverkehrsbehörde angeordnet.

Damit nach der Anlage von Schutzstreifen ein Parken auf der Fahrbahn nicht mehr möglich wäre, haben sich im Rahmen der Ortsteilplanung Menden einige Anlieger gegen die Schutzstreifen ausgesprochen. Die Verwaltung weist darauf hin, dass ein Liefern und Laden aber nach wie vor möglich ist und hält an der Durchführung der Markierung fest.

- **Umbauplanung Alte Heerstraße**

Für die beschlossene Radwegeplanung an der Alten Heerstraße zwischen Tannenweg und Großenbuschstraße wurde bei der Bezirksregierung Köln ein förderunschädlicher vorzeitiger Maßnahmenbeginn beantragt. Mit der Genehmigung ist kurzfristig zu rechnen.

- **Ortsdurchfahrt Buisdorf**

Die Ortsdurchfahrt von Buisdorf ist zweigeteilt im Hinblick auf den Radverkehr. Dies liegt daran, dass eine aus 3 Bauabschnitten bestehende Gesamtplanung des Landesbetriebs Straßen NRW nicht komplett umgesetzt wurde und auch keine Aussicht auf eine spätere Umsetzung besteht.

Im umgesetzten 1. Bauabschnitt, von der Siegbrücke bis zum Rosenweg, bestehen beidseits ausreichend breite, kombinierte Geh- und Radwege. Allerdings ist der nördliche Radweg als Zweirichtungsradweg freigegeben, was zu Problemen an den Einmündungen führt. Vorgeschlagen wird die Ausweisung eines Richtungsradwegs.



In Höhe des Rosenwegs endet der 1. Bauabschnitt. Der Straßenquerschnitt wird deutlich breiter und erinnert an die ehemalige Funktion als Autobahnzubringer.

Da die geplante Rückbaumaßnahme des Landesbetriebs nicht mehr durchgeführt wurde, besteht ab dem Rosenweg kein Radweg mehr auf der Südseite. Ein Prüfauftrag, den Radverkehr in Richtung Hennef auf die Fahrbahn zu leiten, wurde im Rahmen der Befahrungen zum Radverkehrsnetz untersucht.

Im Ergebnis sieht die Verwaltung aufgrund der örtlichen Situation Probleme bei einer Fahrbahnführung. Zum einen reichen im 1. Bauabschnitt die Fahrbahnbreiten mit 3,25 m nicht für die Markierung eines Schutzstreifens aus. Zum anderen vermittelt der nicht ausgebaute Abschnitt mit relativ hohem Lkw-Anteil kein Sicherheitsgefühl bei der Benutzung.

Es wird vorgeschlagen, den südlichen Radweg unter Benutzung der Nebenfahrbahn und bestehender Wege bis zur Ringstraße zu führen und dort an der Signalanlage eine gesicherte Querung bereit zu stellen. Ab der Ringstraße kann der bestehende Zweirichtungsradweg in Richtung Hennef genutzt werden, da dann nur wenige Grundstückszufahrten und Einmündungen vorhanden sind.

Weitere Planungsansätze sind für folgende Bereiche zu entwickeln und umzusetzen:

- **Führung im Kreisverkehr**

In Sankt Augustin werden an Kreisverkehren unterschiedliche Führungsvarianten des Radverkehrs angewendet. Dies begründet sich zum einen an der am Kreisverkehr ankommenden Führungsform des Radverkehrs und zum anderen daran, ob es sich um innerörtliche oder außerörtliche Kreisverkehre handelt.

Die städtischen Kreisverkehre wurden so konzipiert, dass sowohl die Fahrbahnführung im Kreis als auch eine Führung über die Trenninseln möglich ist.

Bei den Kreisverkehren des Landesbetriebs Straßen NRW ist in allen Fällen eine Führung außerhalb der Kreisfahrbahn teils mit, teils ohne Vorrang realisiert.

An den an der sogenannten „freien Strecke“ außerorts gelegenen Kreisverkehren am Schwimmbad und an der Straße „Am Bauhof“ wird nach den geltenden Regularien der Radfahrer ohne Vorrang über die einmündenden Fahrbahnäste geführt.

Anders verhält es sich bei den Kreisverkehren „Am Bauhof/Siegstraße“ und „Siegstraße/Meindorfer Straße“. Dort befinden sich vorfahrtsberechtigten Furten.

Im Fall des Kreisverkehrs „Siegstraße/Meindorfer Straße“ macht allerdings der bestehende östliche Zweirichtungsradweg im Zusammenhang mit beeinträchtigter Sicht Probleme. Hier schlägt die Verwaltung im Zusammenhang mit dem bereits angeordneten Schutzstreifen aus Richtung Menden vor, die städtische Lösung mit wählbarer Führung im oder um den Kreis zu realisieren. Dazu werden vor der Kreiselzufahrt kurze Schutzstreifen angelegt. Die bestehenden Fahrbahnbreiten reichen für diese Lösung aus. Aus Richtung Zentrum und

Meindorf ist eine Einleitung vom Radweg auf die Fahrbahn nötig.



Am Kreisverkehr „Frankfurter Straße/Hauptstraße“ in Buisdorf wird, trotz Innerortslage und umlaufender Radwege, der Radfahrer ohne Vorrang über die bestehenden Zebrastreifen geleitet. Hier schlägt die Verwaltung eine bauliche Erweiterung der zur Querung nutzbaren Inselbreite vor, um bevorrechtigte Furten für Radfahrer anzulegen.



- **Fahrradstraßen**

Die Einrichtung von Fahrradstraßen auf Haupttrouten des Radverkehrs wurde bereits im Verkehrsentwicklungsplan von 1991 empfohlen. Dazu bieten sich im Zuge der stadtbahnparallelen Route vom Zentrum nach Bonn die jeweils in Tempo-30-Zonen liegenden Straßen Gottfried-Keller-Straße, Dornierstraße und Bachstraße an. Hier könnte mit geringen, überwiegend markierungstechnischen Mitteln ein Signal gesetzt werden, dass die Stadt sich mit Nachdruck für eine Förderung des Radverkehrs einsetzen möchte.

- **Eisenbahnbrücke über die Sieg nach Troisdorf**

Derzeit ist der auch von Radfahrern genutzte an der Eisenbahnbrücke über die Sieg angehängte Weg aus statischen Gründen gesperrt. Die Verwaltung prüft, ob im Zusammenhang mit der S-Bahn-13 eine neue Verbindung hergestellt werden kann. Alternativ wird nach einer Lösung an der Bestandsbrücke gesucht.

- **Melanbogenbrücke: Sofortmaßnahme/Lösung mit Neubau**

Durch den Wegfall der Verbindung über die Eisenbahnbrücke an der Sieg kann in Richtung

Troisdorf nur die Melanbogenbrücke im Zuge der Landstraße 143 genutzt werden. Die schmalen ehemals angeordneten Radwege beidseits der Brücke wurden aufgegeben, nachdem dort zur Stützung der Brücke einengende Einbauten vorgenommen wurden. Die Radfahrer müssen nun die schmale Fahrbahn benutzen und haben auf Troisdorfer Seite unzureichende Möglichkeiten, in Richtung Friedrich-Wilhelmshütte abzubiegen.

Der Landesbetrieb Straßen NRW plant den Abriss und Neubau der Brücke. Die Stadt wird sich dafür einsetzen, dass im Rahmen der Erneuerung eine verkehrssichere Radverkehrslösung berücksichtigt wird.

Bis dahin sollte zum einen mit Fahrradsymbolen auf der Fahrbahn auf den Radverkehr hingewiesen und zum anderen auch eine Aufstellfläche für abbiegende Radfahrer angelegt werden. Die Verwaltung wird in dieser Angelegenheit das Gespräch mit dem Landesbetrieb und der Stadt Troisdorf suchen.

Begleitende Infrastruktur und Öffentlichkeitsarbeit

Neben der Ausarbeitung der Radverkehrsführungen kann der Radverkehr durch ein Bündel von begleitenden Infrastrukturmaßnahmen attraktiver gestaltet werden.

Dies sind zum Beispiel:

Abstellanlagen, Bike&Ride, Verknüpfung mit dem ÖPNV/Fahrradmitnahme, Ladestationen für Pedelecs und E-Bikes, Luftstationen, Infrastruktur für Berufstätige (Duschen, Umkleieräume mit Spinden) und Dienstfahrräder (ggf. angeschafft durch Sponsoring).

Ein Projekt des städtischen Büros für Natur und Umweltschutz zur Einrichtung einer verkehrsmittelübergreifenden Mobilitätsstation wird derzeit für die politische Diskussion vorbereitet.

Die Mobilitätsstation soll folgende Komponenten beinhalten bzw. mit einander vernetzen:

- Anbindung zur Stadtbahn (Haltestelle wird derzeit umgebaut/modernisiert, Fertigstellung in 2015)
- Anbindung zum Busverkehr (vorhandener Busbahnhof soll 2016 modernisiert werden)
- Anbindung an das Fuß- und Radwegenetz
- Eine Car-Sharing-Station mit „Blauem-Engel“ zertifiziertem Anbieter (2-3 Fahrzeuge zu Beginn, Flächen für eine mögliche Erweiterung auf bis zu 6 Car-Sharing Fahrzeuge werden in der Planung bereits berücksichtigt.)
- ein Taxi-Stand
- hochwertige Radabstellanlagen ggf. auch in Verbindung mit Ladestationen für E-Bikes
- Ladestationen und Stellplätze für E-Fahrzeuge
- Stellplätze für Menschen mit Behinderungen (3,50 m Breite)
- Stellplätze für Pendlergemeinschaften
- Eltern-Kind-Stellplätze
- Grünflächenelemente zur Steigerung der Attraktivität und Erhöhung der Aufenthaltsqualität bei gleichzeitigen positiven Klimanutzen (CO₂-Senke und Verbesserung des Mikroklimas).

Das Büro für Natur- und Umweltschutz wird zu diesem Thema eine eigene Vorlage einbringen.

Weiteres Vorgehen zur Umsetzung:

In der Vorlage wurde der geänderte Planungsansatz zur Umwandlung von nicht den Regelwerken und der StVO entsprechenden baulichen Radwegen zu sogenannten „anderen Radwegen“ ohne Benutzungspflicht vorgestellt. Damit entsteht eine Wahlfreiheit für Radfahrer in den betroffenen Straßenräumen. Diese können nun legal zwischen der Fahrbahnführung oder den ehemals benutzungspflichtigen Radwegen wählen. Dort, wo es möglich ist, soll die Fahrbahnnutzung durch die Markierung von Schutzstreifen für Radfahrer verdeutlicht werden.

Deshalb benötigt die Verwaltung die generelle Freigabe, in dieser Richtung weiter zu arbeiten. Anschließend kann die Erarbeitung und Abstimmung von Maßnahmenplänen für die aufgeführten Bereiche in der Baulast des Landesbetriebs Straßen NRW erfolgen.

Sofortmaßnahmen, die sich aus der Mängelanalyse ergeben, sind davon natürlich nicht betroffen. Das bedeutet:

Die Beseitigung der Mängel aus der Liste der Sofortmaßnahmen in städtischer Baulast kann durch den Bauhof erfolgen. Die übrigen Sofortmaßnahmen aus der Mängelliste werden zur Beseitigung an den Landesbetrieb Straßen NRW sowie an den Rhein-Sieg-Kreis weitergeleitet.

In Vertretung

Rainer Gleß
Erster Beigeordneter

Die Maßnahme

- hat keine finanziellen Auswirkungen / ist haushaltsneutral
 hat finanzielle Auswirkungen

Der Gesamtaufwand / Die Gesamtauszahlungen (bei Investitionen) beziffert/beziffern sich auf €.

Mittel stehen hierfür im Teilergebnisplan / Teilfinanzplan zur Verfügung.

- Die Haushaltsermächtigung reicht nicht aus. Die Bewilligung von
 über- oder außerplanmäßigem Aufwand ist erforderlich.
 über- oder außerplanmäßigen Auszahlungen ist erforderlich (bei Investitionen).

Zur Finanzierung wurden bereits € veranschlagt; insgesamt sind € bereit zu stellen. Davon entfallen € auf das laufende Haushaltsjahr.