Beschlussvorlage

Drucksachen-Nr. 0240/2020
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Infrastruktur und Verkehr	09.06.2020	Entscheidung

Tagesordnungspunkt

Lückenschluss Radwegenetz Bensberg

Beschlussvorschlag:

- I. Der AUKIV nimmt die von der Verwaltung vorgeschlagenen Maßnahmen zum Lückenschluss des Radwegenetzes in Bensberg zur Kenntnis.
- II. Der AUKIV beauftragt die Ausführungsplanung der vorgelegten Entwürfe. Es ist damit zu rechnen, dass die umzusetzenden Maßnahmen entlang der Steinstraße aufgrund der Grundstücksankäufe längere Zeit in Anspruch nehmen werden.
- III. Der AUKIV beschließt die Umsetzung der genannten Maßnahmen an den entsprechenden Straßenabschnitten zur Förderung des Radwegenetzes in Bergisch Gladbach mit einer voraussichtlichen Kostenschätzung von etwa 300.000 Euro exklusive Grundstücksankäufe und jegliche Ausgaben im Rahmen der Verkehrs-sicherung.

Sachdarstellung / Begründung:

Mit dem Lückenschluss des Radwegenetzes in Bensberg verfolgt die Verwaltung den politischen Auftrag, die vorhandenen Netzlücken im Radwegenetz, wie sie im Mobilitätskonzept der Stadt Bergisch Gladbach 2030 (MobiK) aufgelistet sind, ausgehend von der Innenstadt in Bergisch Gladbachs zu schließen. Die Schaffung eines zusammenhängenden Netzes, das der polyzentrischen Struktur der Stadt gerecht wird, soll auf diesem Wege erreicht werden.

Aus der Bestandsanalyse des MobiKs geht hervor, dass unter anderem in Bensberg eine wesentliche Netzlücke existiert und ein sehr hoher Handlungsbedarf im Sinne des im MobiK definierten Vorrangroutennetzes Radverkehr besteht. Um einen ersten Schritt in Richtung Lückenschluss zu erreichen, wurde in Bensberg bereits 2016 die Markierung eines Schutzstreifens auf der Kölner Straße (Radverkehrsmaßnahme RV 2 des MobiKs) umgesetzt. Die Radverkehrsmaßnahme 4 (RV 4) zur Verbesserung der Radfahrsituation auf der stark befahrenen Buddestraße soll u.a. die bereits umgesetzte Maßnahme auf der Kölner Straße ergänzen und den anvisierten Lückenschluss in Bensberg weiterführen.

Damit ein durchgehender Lückenschluss zum wichtigen ÖPNV-Verknüpfungspunkt Busbahnhof Bensberg mit der Endstation der KVB-Linie 1 (ebenfalls sehr hoher Handlungsbedarf im Vorrangroutennetz Radverkehr) und somit eine Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsmittel geschaffen wird, hat die Verwaltung die durchgehende Wegebeziehung über die Steinstraße und die hierbei angrenzenden Knotenpunkte abweichend von der Prioritätenliste im MobiK mitbetrachtet.

Für folgende Abschnitte schlägt die Verwaltung Maßnahmen zur verbesserten Radverkehrsführung vor (Entwürfe im Anhang):

- Knotenpunkt Buddestraße/Gladbacher Straße/Saaler Str.,
- Buddestraße,
- Knotenpunkt Buddestraße/Falltorstr./Kölner Str.,
- Busbahnhof Bensberg.

Die betroffenen Streckenzüge sind durch räumlich stark begrenzte Verkehrsflächen im Bestand gekennzeichnet, die sich nicht ohne weiteres erweitern lassen. Sie sind durch ihre Lage und Hauptverkehrsstraßenfunktion auch für den Radverkehr von besonderer Bedeutung. Dementsprechend sollte es ein Anliegen der Stadt sein, hier einen sicheren und komfortablen Radverkehr zu ermöglichen.

Im Folgenden wird auf die einzelnen Teilbereiche eingegangen und aus Sicht der Verwaltung die Vorzugsvariante erläutert.

Zum Großteil enthalten die Entwürfe den Vorschlag, mit Radfahr-Piktogrammen auf den Straßenzügen zu arbeiten. Zurzeit erfolgt die Evaluierung eines Forschungsprojektes zu genau dieser Thematik, von dem die Ergebnisse im Sommer dieses Jahres zu erwarten sind. Hier würde auch geklärt werden, in welchem Abstand die Piktogramme zu markieren sind. Auf Nachfrage der Verwaltung ist mit einem positiven Ergebnis zu rechnen, sodass die Markierung im Bestand voraussichtlich erfolgen darf.

Wie bereits erläutert sehen sich die hier vorliegenden Entwürfe mit der Herausforderung konfrontiert im bestehenden Straßenquerschnitt für alle Verkehrsarten verträgliche Lösungen anzubieten. Im Status Quo hat der Radverkehr kaum eigene Flächen im betrachteten Abschnitt, sodass die Entwürfe zum Teil Änderungen zu Lasten des motorisierten Verkehrs vorsehen. Beispielsweise werden an allen betrachteten Knotenpunkten Änderungen des Lichtsignalprogrammes im Zuge der Umplanungen erforderlich. Diese wird zu verkürzten Grünzeiten des motorisierten Verkehrs führen. Desweiteren ergeben sich Fahrbahnverengungen und Verkürzungen von Fahrspuren, welche mit spürbaren Einbußen der Leistungsfähigkeit der Straßen für den Kraftfahrzeugverkehr einhergehen. Diese Konflikte sollen an dieser Stelle klar kommuniziert werden und sind im Entscheidungsprozess abzuwägen. Nichtsdestotrotz betont die Verwaltung im Sinne einer ausgewogenen Verkehrsplanung stets alle Verkehrsarten im Blick zu haben und konsensfähige Lösungen vorzuschlagen.

Knotenpunkt Saaler Straße/Buddestraße/Gladbacher Straße

An den drei Knotenpunktarmen Buddestraße (südlich), Gladbacher Straße (östlich) und Saaler Straße sollen aufgeweitete Radaufstellflächen in Kombination mit Schutzstreifen mit einer Länge von jeweils 3,00 m für den Radverkehr markiert werden, damit der Radverkehr an den stehenden Kraftfahrzeugen vorbeifahren kann und so in Sichtweite beim Anfahren ist.

In dem nördlichen Zufahrtsbereich der Gladbacher Straße soll keine aufgeweitete Radaufstellfläche markiert werden. An dieser Stelle soll der Radverkehr wie bisher von dem Radweg auf die Fahrbahn und von dort weiter auf einem bestehenden Schutzstreifen über den Kreuzungsbereich geführt werden. Um der Gladbacher Straße in Richtung Bensberg Innenstadt (Linksabbiegevorgang) folgen zu können, soll der Radverkehr zwei Möglichkeiten haben:

- Zum einen können geübte Radfahrende, die auf der Fahrbahn fahren und nicht den Radweg nutzen, zusammen mit dem Kraftfahrzeugverkehr wie bisher auch links abbiegen.
- Zum anderen können Radfahrende über eine extra markierte Fläche indirekt gemeinsam mit den Fußgängern, aber auf separaten Flächen, nach links abbiegen.

In dem Zufahrtsbereich der Gladbacher Straße aus östlicher Richtung (Innenstadt Bensberg) kommend soll die separate Linksabbiegespur entfallen. Anstatt dessen soll eine gemeinsame Fahrspur für alle Fahrbeziehungen geschaffen werden. Dies ist möglich, da recht wenig Fahrzeuge die Linksabbiegefahrspur nutzen. Durch die Wegnahme der Fahrspur ist es möglich in der Zufahrt des Knotenpunktes einen Schutzstreifen für den Radverkehr zu markieren, der diesen entlang der wartenden Kraftfahrzeuge zur aufgeweiteten Radaufstellfläche leitet.

Zu den genannten Radverkehrsmaßnahmen ist ergänzend das Aufbringen von Radfahr-Piktogrammen in der Saaler Straße und der Gladbacher Straße (Richtung Innenstadt Bensberg) zu empfehlen.

Buddestraße

Für die Buddestraße wurde in Abstimmung mit den Radverkehrsverbänden ADFC Rheinberg-Oberberg e.V. und ProVelo Bergisch Gladbach ein Entwurf entwickelt, welcher auf der bergaufführenden Fahrspur (in Richtung Südosten) einen 1,85 m breiten Radfahrstreifen beinhaltet. Zu Gunsten des Radfahrstreifens wird auf der bergabwärts führenden Fahrspur keine Radverkehrsanlage vorgesehen. Stattdessen wird vorgeschlagen, auch hier Radfahr-Piktogramme in diese Fahrtrichtung zu markieren, die den übrigen Verkehrsteilnehmern visualisieren, dass an dieser Stelle Radverkehr stattfindet und somit Bewusstsein hierfür schafft. Die Fahrspurbreiten liegen bei jeweils regelkonformen 3,25 m.

Ergänzend zu der Maßnahme der Markierung einer Radverkehrsanlage ist es möglich eine Temporeduzierung von 50 auf 30 km/h anzuordnen. Der Lärmaktionsplan der Stadt sieht für den Straßenabschnitt Lückrather Weg bis Kölner Straße auf der Achse L 288 Bensberger Straße - Gladbacher Straße - Buddestraße u.a. folgende Maßnahme vor:

- Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 40 km/h (1,2 dB(A)) von Lückrather Weg bis Kölner Straße

Diese Einzelfallprüfung ist bisher noch nicht erfolgt. Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h geht über den Vorschlag aus dem Lärmaktionsplan hinaus und ist aus Sicht des Immissionsschutzes sehr zu begrüßen. Eine Reduktion von 50 auf 30 km/h würde eine Pegelminderung $\geq -2,4$ dB(A) bewirken. Vor diesem Hintergrund spricht auch aus Sicht der Straßenverkehrsbehörde nichts gegen eine Anordnung der Reduzierung der Geschwindigkeit entlang des Straßenzuges von dem Knotenpunkt Buddestraße/Saaler Straße/Gladbacher Straße bis zum Knotenpunkt Buddestraße/Kölner Straße /Falltorstraße sobald der Lärmaktionsplan beschlossen wurde.

Aus Sicht der Verwaltung ergibt sich mit der Markierung eines einseitigen Radfahrstreifens ein klarer Vorteil gegenüber anderen Varianten.

Es sind hierbei insbesondere folgende Vorzüge hervorzuheben:

- Ausreichende Fahrbahnbreite von 3,25 m bei regelmäßigem Linienbus- und LKW-Verkehr nach der RAS 06 (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen 06) wird eingehalten.
- Bergauf haben Radfahrende eine eigene Fläche, die nicht überfahren werden darf. Dies ist insbesondere wichtig, da Radfahrende bergauf geringere Geschwindigkeiten haben als der motorisierte Verkehr und diese auf den Fahrrädern mehr Raum durch das hin und her Bewegen bergauf benötigen.
- Bergab haben Radfahrende höhere Geschwindigkeiten als bergauf und gleichen sich mehr den Geschwindigkeiten des fließenden Verkehrs an, sodass Überholvorgänge weniger oder nicht notwendig werden.
- Die Radfahrpiktogramme bergab machen visuell auf Radverkehr aufmerksam.
- Durch die Temporeduzierung entsteht insbesondere auf der bergabwärts führenden Fahrbahn ein Sicherheitsgefühl für die Radfahrenden, die hier keine eigene Radverkehrsanlage zur Verfügung haben. Die Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Fahrzeug und Rad fällt geringer aus.

Zu bedenken ist allerdings, dass bei Überholvorgängen des motorisierten Verkehrs bergab (Fahrbahnbreite 3,25 m) beim Einhalten des in der neuen StVO geforderten Mindestabstands beim Überholen von Radverkehren von 1,50 m der motorisierte Verkehr teils auf die Gegenfahrbahn ausweichen muss. Dies gilt insbesondere für Busse und Lastkraftwagen. Da allerdings die betreffende Fahrspur wie bereits erwähnt bergab verläuft und der Radverkehr fast gleiche Geschwindigkeiten wie der motorisierte Verkehr erreichen kann, bleiben die Überholvorgänge wahrscheinlich mehr die Ausnahme als die Regel.

Knotenpunkt Buddestraße/Kölner Straße/Falltorstraße

An diesem Knotenpunkt ist von der Verwaltung vorgesehen, in den Zufahrten Buddestraße und Kölner Straße (östlicher Ast) eine aufgeweitete Radaufstellfläche zu markieren, deren Erreichen mit einem Schutzstreifen gesichert wird.

In der Zufahrt der Buddestraße wird befürchtet, dass der motorisierte Verkehr wie es aktuell schon der Fall ist, schon weit vor der Kreuzung eine zweite Spur aufmacht und sich zweireihig aufstellt und somit den Radfahrstreifen ordnungswidrig blockieren könnte. Aus diesem Grund kann überlegt werden, Poller am Ende des Radfahrstreifens, wo dieser in einen Schutzstreifen übergeht, zu installieren. Hierzu steht allerdings noch eine verkehrsrechtliche Prüfung aus aufgrund der einzuhaltenden Abstände.

Auf der nördlichen Fahrspur der Kölner Straße (östlicher Ast) ist im Zulauf auf den Knotenpunkt eine Fahrradschleuse in Form eines Schutzstreifens vorgesehen. Die Fahrradschleuse stellt aus Sicht der Verwaltung eine unverzichtbare Maßnahme dar, welche sich aus folgenden Gründen ergibt:

- Der Radverkehr wird im Zulauf auf der vorhandenen Busspur geführt. Im Bereich, wo die Busspur endet, kann der Radverkehr sich entscheiden, nach rechts abzubiegen oder die Spur zu wechseln, um geradeaus weiterzufahren.
- Diese Situation ist kritisch, sodass die Fahrradschleuse aus Sicherheitsgründen vorgeschlagen wurde. Der Radverkehr weiß durch die Fahrradschleuse, wann er auf die andere Spur wechseln soll. Somit kann der Radverkehr sicher an der vorgesehenen Stelle wechseln, weil der fließende Verkehr dies dort erwartet und auch visuell hierauf hingewiesen wird.
- Es bietet sich an, eine verlängerte Fahrradschleuse zu markieren, da sie in einer verkürzten Form aufgrund des Zulaufs zur vorgezogenen Radaufstellfläche ohnehin nötig wird.

Aus der Sicht der Verwaltung würden sich bei Verfolgung anderer Lösungsoptionen, welche ein gemeinsames Queren der Rechtsabbiegerspur mit dem Fußgänger vorsehen, wesentliche Konfliktpotenziale, die sich aus der baulichen Gestaltung eines freien Rechtsabbiegers mit einer Dreiecksinsel ergeben:

- Der motorisierte Verkehr muss sowohl auf den Radverkehr als auch auf die Fußgänger achten, welche den Rechtsabbieger kreuzen.
- Der motorisierte Verkehr muss auf den von links kommenden Verkehr achten, der bevorrechtigt ist.
- Die Dreiecksinsel bietet nicht ausreichend Stellfläche für Fußgänger und Radverkehr, die sich hier kreuzen würden.

Auf der südlichen Fahrspur der Kölner Straße (östlicher Ast) schließt sich ein Schutzstreifen an, der bis zu einer durchgängigen Breite auf das Regelmaß von 1,50 m markiert werden soll. Hierfür sollen im gleichen Zuge 9 Parkplätze und 1 Behindertenparkplatz entfallen. Alternative Parkmöglichkeiten sind allerdings in unmittelbarer Nähe in der Falltorstraße vorhanden. Auf den direkt angrenzenden Schrägparkständen in der Falltorstraße soll ein Parkplatz als ein Behindertenparkplatz beschildert werden, um den Wegfall auf der Kölner Straße (östlicher Ast) aufzuheben.

Auf der Falltorstraße soll ebenfalls eine aufgeweitete Radaufstellfläche aufgetragen werden, allerdings hat diese keinen Zulauf in Form eines Schutzstreifens. An dieser Stelle reicht der Straßenquerschnitt in seiner Breite hierfür nicht aus. Jedoch kann aus Sicht der Verwaltung hierauf verzichtet werden, da die Straße eine wenig befahrene Nebenstraße im untergeordneten Straßennetz darstellt. In der Stadt Köln kann diese Umsetzungsvariante in wenig befahrenen und engen Nebenstraßen beobachtet werden.

Steinstraße

Die Steinstraße weist heute keine Radverkehrsanlagen, dafür aber zwei alternierende Busfahrspuren mit Freigabe für den Radverkehr auf. Eine durchgängige Radverkehrsführung ist nicht vorhanden.

Für die Abschnitte, in denen keine Radverkehrsanlagen vorhanden sind, wird vorgeschlagen, den Seitenraum des Straßenquerschnitts für die gemeinsame Nutzung von Rad- und Fußverkehr zu ertüchtigen. Dies geschieht zum einen durch die Verbreiterung der Anlage auf jeweils 3,00 m Breite und die Sanierung der Oberfläche. Außerdem muss der Bordstein zu Beginn der Busfahrspur abgesenkt werden. Eine gemeinsame Führung von Radfahrenden und Fußgängern ist in diesem Bereich eine verträgliche Lösung, da das Fußgängeraufkommen in Hinblick auf die parallel verlaufende Geschäftsstraße Schloßstraße gering ist und die Breite mit 3,00 m über das Mindestmaß von 2,50 m hinausgeht. Es wird weiterhin die Anordnung des Zeichens 239 StVO („Gehweg“) in Kombination mit dem Zusatzzeichen 1022-10 („Radfahrer frei“) empfohlen, um den Radfahrenden eine Wahlmöglichkeit einzuräumen. Insbesondere in verkehrsschwachen Zeiten kann bei dieser Anordnung regelkonform auf der Fahrbahn gefahren werden.

Die Anordnung eines gemeinsamen Geh- und Radweges mit der aktuellen Gehwegbreite von ca. 2,00 m, wo der Grundstücksankauf entfallen würde, ist rechtlich nicht möglich. Jedoch fallen die benötigten Flächen für die Grundstücksankäufe aus Sicht der Verwaltung gering aus, sodass nicht mit allzu hohen Kosten hierfür zu rechnen ist.

Steinstraße Höhe Busbahnhof Bensberg bis Am Stockbrunnen

Nach Prüfung der unterschiedlichen Entwurfsvarianten für die Situation am Busbahnhof ist die Verwaltung zu dem Entschluss gekommen, dass die abgestufteste Variante mit dem Einsatz von Fahrradpiktogrammen aus folgenden Gründen umgesetzt werden sollte:

- Die problematische Situation mit den linksabbiegenden Bussen aus Richtung am Stockbrunnen kommend wird entschärft, weil die nördlichen Fahrspuren ohne einen Schutzstreifen nicht weiter in die südliche Fahrspur verlagert werden.
- Wahrung einer homogenen Führung für den Radverkehr, was gerade für unsichere Radfahrende wichtig ist.
- An einem wichtigen ÖPNV-Verbindungspunkt ist die Situation bereits hektisch und unübersichtlich. Durch zu viele unterschiedliche Radverkehrsanlagen, wo der Radverkehr mal mehr und mal weniger sich im Blickfeld des Fahrzeugführers aufgrund der nicht anders möglichen Entwurfsweise befindet, wird die Situation weiter gefördert. Die Radfahr-Piktogramme können bei positiven Forschungsergebnissen zu einer Aufmerksamkeitssteigerung führen.

Der motorisierte Verkehr hat durch die Aufbringung auf der Straße den Radverkehr stets im Blick.

- Die verkehrliche Situation rund um den Busbahnhof ist oft sehr stockend, Höchstgeschwindigkeiten von 50 km/h werden hier kaum erreicht. Folglich sollte es aus Sicht der Verkehrssicherheit nicht zu Unfällen zwischen motorisiertem Verkehr und dem Radverkehr auf der Fahrbahn infolge von erhöhten Geschwindigkeiten durch den Kraftfahrverkehr kommen.

Die von der Verwaltung favorisierte Variante verfolgt den Wegfall der Taxistände und des Kiss&Ride-Parkplatzes in Höhe des Busbahnhofs. Hier würde die Fläche zunächst nicht anders genutzt werden, sondern durch eine Sperrfläche markiert und falls erforderlich, nach einer verkehrsrechtlichen Prüfung, abgepollert werden. Dies ist sinnvoll, da sogenannte Dooring-Unfälle zwischen den Taxen und dem Radverkehr vermieden werden. Diese Unfälle entstehen in der Regel, wenn sich der Radverkehr im toten Winkel für abfahrende Taxen befunden hat. Die Taxistände werden in dieser Variante in die Kauler Straße verlagert. Wie bereits im Arbeitskreis erläutert, hat die Verwaltung im September des letzten Jahres eine Zählung durchgeführt. Das Ergebnis war, dass der Großteil der Taxen die Stellfläche für ihre Rufbereitschaft genutzt hat. Die Taxifahrer*innen haben in diesem Zusammenhang selbst erklärt, dass sie mit der Örtlichkeit unzufrieden sind. Auch der Kiss&Ride-Parkplatz wurde wenig genutzt. Es konnte beobachtet werden, dass die Bürger direkt auf den Busbahnhof fahren, um Fahrgäste aussteigen oder einsteigen zu lassen. Folglich empfiehlt die Verwaltung die Taxistände als Sperrfläche zu markieren und auch den Kiss&Ride-Parkplatz zu verlegen.

Ergänzend zu den genannten Maßnahmen spricht sich die Verwaltung dafür aus an der Lichtsignalanlage, kommend aus Richtung Steinstraße, wo die Busspur endet und die Buse durch einen Grünpfeil zu jeder Zeit nach rechts in den Busbahnhof abbiegen können, den Radverkehr auf die für ihn markierte aufgeweitete Radaufstellfläche vor der Fahrspur des motorisierten Verkehrs zu führen. Auf diese Weise behindert der Radverkehr bei roter Lichtsignalanlage nicht den Linienbusverkehr, welcher dennoch abbiegen darf und befindet sich zusätzlich vor dem Kraftfahrzeugverkehr im Sichtfeld.

Bei der nächsten Lichtsignalanlage an der Einmündung zur Kauler Straße, kommend aus Richtung Steinstraße, ist für den Radverkehr eine vorgezogene Haltefläche vorgesehen. Durch diese kann der Radfahrende in das direkte Sichtfeld der Kraftfahrzeugführer vorfahren. Ein toter Winkel wird hierdurch vermieden.

Hingegen sieht die Verwaltung in den Vorschlägen der Radverkehrsverbände einige Probleme in der Umsetzung. Die Problematik beginnt bei dem Einschleusen des Radverkehrs, kommend aus Richtung Steinstraße, weg von der Busspur auf den Gehweg. In diesem Bereich ist der Gehweg nicht breiter als 1,80 m. Hier kann kein eigener Radweg oder ein gemeinsamer Geh- und Radweg angelegt werden.

Des Weiteren befindet sich in diesem Bereich eine Haltestelle. In Höhe von Haltestellen sollten Radwege immer um die Haltestelle herumgeführt werden. Im vorliegenden Fall ist hierzu kein Platz gegeben. Hinzu kommt, dass aktuell auf dem Vorplatz die Abstellanlage für die Mobilstationen geplant wird. Hierdurch wird die Fläche vor der Haltestelle zusätzlich begrenzt werden. Ein weiteres Problem stellt der Bereich in Höhe des Hauses Kauler Straße 1 dar. Die Fläche für die Fußgänger, welche täglich stark frequentiert ist aufgrund der Nähe zum Busbahnhof, ist bereits jetzt nicht fußgängerfreundlich gestaltet. Lichtsignalanlagen, Werbungsschilder und eine Engstelle machen es unmöglich, in diesem Bereich eine Radverkehrsanlage umzusetzen. Hier müsste der Fußgängerbereich mit einem erheblichen baulichen Aufwand noch weiter eingeschränkt werden, um eine komfortable Radverkehrsanlage zu schaffen. Eine Verschwenkung, um einen Anschluss an den vorhandenen Schutzstreifen in der Knotenpunktzufahrt zu schaffen, würde in jedem Fall immer bleiben. Die angedachte geradlinige Streckenführung wie von den Radverkehrsverbänden angeregt, kann folglich nicht umgesetzt werden.

In Anbetracht des erheblichen baulichen Aufwandes, welcher die Situation an dem Busbahnhof noch unübersichtlicher macht, erscheint der Verwaltung die vorgeschlagene Lösung in Form der abgestuftesten Variante nicht nur für den Radverkehr attraktiver, sondern gestaltet sich auch in der Umsetzung einfacher. Folglich ist sie auch schneller realisierbar. Hinzu kommt, dass durch die Markierung der ehemaligen Taxistände und des Kiss&Ride-Parkplatzes als Sperrfläche sich die Verwaltung zunächst offenlassen kann, was mit dem ungenutzten Bereich in Zukunft passieren soll.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Verwaltung empfiehlt die Entwürfe, welche dem Anhang zu entnehmen sind, weiterzuverfolgen, um einen wichtigen Lückenschluss von der Innenstadt über die Buddestraße, Kölner Straße und Steinstraße bis zum Busbahnhof Bensberg im Sinne des im MobiK definierten Vorrangroutennetzes Radverkehr zu erreichen. In diesem Zusammenhang sollte mit den Radverkehrsmaßnahmen an dem Knotenpunkt Buddestraße/Gladbacher Str./Saaler Str. und der Buddestraße begonnen werden. Für die komplette Maßnahme in Bensberg ist mit ungefähren Kosten von etwa 300.000 Euro zu rechnen. Nicht mit inbegriffen sind die Kosten für die Grundstücksankäufe und alle Ausgaben, die im Rahmen der Verkehrssicherung aufsummieren.

Für den Knotenpunkt Buddestraße/Gladbacher Straße/Saaler Straße kann überlegt werden, eine Zählung für die Zahl der Linksabbieger im Zulauf auf den Knotenpunkt der Gladbacher Straße durchzuführen.

Bei der Aufbringung der Radfahr-Piktogramme entlang der Saaler Straße und der Gladbacher Straße (Richtung Bensberg Innenstadt) gilt es abzuwägen, ob der gesamte Straßenzug markiert wird. Die Verwaltung würde dies befürworten.

Auf der Gladbacher Straße beginnt ab Höhe Milchborntalweg in Fahrtrichtung Bensberg Innenstadt eine 30er Zone. Hier werden die Ergebnisse des Forschungsprojektes zeigen, ob auch in Tempo 30 Zonen derartige Radfahr-Piktogramme markiert werden dürfen. Aktuell sind Fahrbahnmarkierungen in Tempo 30 Zonen, die nicht das 30-Piktogramm darstellen, nicht erlaubt.

Bei Bedarf können Poller zu Beginn des Schutzstreifens im Zufahrtsbereich der Buddestraße zum Knotenpunkt Buddestraße/Falltorstraße/Kölner Straße nach einer verkehrsrechtlichen Prüfung installiert werden, falls der Schutzstreifen vom Kraftfahrzeugverkehr stetig überfahren wird und somit den Radverkehr blockiert. Es empfiehlt sich die sich ergebende Situation zunächst zu beobachten und erst zu Handeln sofern sich die Befürwortungen bewahrheiten.

Die Verwaltung spricht sich auch dafür aus, zunächst den markierten Sperrbereich am Busbahnhof zu beobachten. Das Aufstellen von Pollern, nach einer vorausgegangen verkehrsrechtlichen Prüfung, soll erst erfolgen, wenn ein Nutzen von Unbefugten zu beobachten ist.