

ERGEBNISPROTOKOLL

Projekt: Arbeitskreis zur Umsetzung des RVK Bornheim 2015

Thema: 2. Arbeitskreis mit Befahrung

Ort: Rathaus Bornheim / Raum 901

Datum/Zeit: 31. Mai 2017

16.00 – 20.00 Uhr

Teilnehmer: siehe Teilnehmerliste / Anlage 1

Verteiler: Teilnehmer

Anmerkung: -

-

Anlagen Anlage 1: Teilnehmerliste

Anlage 2: Übersichtskarte zur Befahrung

Anlage 3: Präsentation zu den Themen Verkehrsberuhigung, Fahrbahnführungen,
Einzelmaßnahmen sowie Vorschlägen zur Maßnahmenrealisierung

Anlage 4: Übersichtstabelle zur Anhörung der Straßenverkehrsbehörde zur Öffnung von
Einbahnstraßen für entgegengerichteten Radverkehr

Tagesordnung

1. Begrüßung
2. Befahrung (siehe Übersichtskarte Anlage 2)
3. Fragen und Anregungen nach dem ersten Arbeitskreis
4. Verkehrsberuhigung
5. Fahrbahnführungen
6. Einzelmaßnahmen
7. Vorschläge zur Maßnahmenrealisierung
8. Abschluss

TOP	Besprechung
1	Begrüßung Herr Erll und Frau Ewen begrüßen die Anwesenden zur Befahrung und dem anschließenden 2. AK zur Umsetzung des Radverkehrskonzepts. Frau Ewen erläutert kurz, dass die Befahrung zur Verdeutlichung der jeweiligen Problemlagen sowie der Beschreibung der empfohlenen Maßnahmen dient.
2	Befahrung Treffpunkt Knotenpunkt L190 / K42 Einführung: Am Ende des Zweirichtungsradwegs fehlt eine gesicherte Querung. Die vorgesehene Führung auf den Radweg ist nicht eindeutig erkennbar. Anregungen: Auf der südlichen Straßenseite sollte gegenüber der schmalen bestehenden Radwegeinfahrt ein Aufstellbereich neben der Fahrbahn asphaltiert/befestigt werden. Die Radwegeinfahrt sollte freigelegt und verbreitert werden. Hinweise: • Mit dem geplanten Umbau des Knotenpunkts wird die Radverkehrsführung insgesamt verändert. • Der Knotenpunkt bzw. die Flächen liegen in der Baulast des Kreises, mit dem die Maßnahme abgestimmt werden muss. Knotenpunkt L190 / Pickelsgasse Einführung: Die bestehende Absperrung der Pickelsgasse über die gesamte Fahrbahnbreite wird seitlich von Radfahrern umfahren, so dass die L190 trotz äußerst ungünstiger Sichtverhältnisse gequert wird, um den weiterführenden Wirtschaftsweg in Richtung Bornheim zu erreichen. Zusätzlich problematisch sind die teilweise überhöhten Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr. Da bislang keine zufriedenstellende Lösung gefunden worden ist, sollen Maßnahmenvorschläge gesammelt werden, um diese dann mit dem Landesbetrieb Straßenbau zu diskutieren. Vor Ort genannte Anregungen: Einrichtung von taktilen Quermarkierungen im Kurvenbereich vor der „Querungsstelle“ in Verbindung mit der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf möglichst 30 und höchstens 50 km/h, um auf die für den Kfz-Verkehr nicht erkennbare Gefahrensituation aufmerksam zu machen. Ergänzung durch Z 101 (Gefahrenstelle). Ergänzend Prüfung, inwieweit die Absperrung verändert werden kann, da sie nicht die angestrebte Wirkung erzielt. Am Wirtschaftsweg auf der gegenüberliegenden Straßenseite sollte eine Haltlinie markiert werden, die soweit zurück versetzt wird, dass die Sicht auf beide Richtungen der L 190 sicher gegeben ist Hinweise: • Der Knotenpunkt bzw. die Flächen der angeregten Maßnahmen liegen in der Baulast des Landes, so dass die Maßnahme mit dem Landesbetrieb Straßen NRW abgestimmt werden muss. • Die Absperrung erfolgte nach einem schweren Unfall mit querendem Kind, um die Durch-

	fahrt zu verbieten. Jedoch hat sich seitdem die räumliche Situation verändert, so dass die Absperrung umfahren werden kann. • Mit der Verlegung der L190 nach Südosten wird die Bahnhofstraße abgestuft und nördlich der Pickelsgasse abgebunden, so dass der Gefahrenpunkt langfristig entschärft wird. • Die Einrichtung einer LSA ist aus Kostengründen und aufgrund des Zeithorizonts nicht realisierbar. • Die Errichtung einer temporären Brücke zur Querung von Fuß- und Radverkehr ist neben Kostengründen und Schwierigkeiten der technischen Umsetzbarkeit (Rampen) auch aufgrund der zu erwartenden fehlenden Akzeptanz nicht zu empfehlen. Knotenpunkt Brüsseler Straße / Willmuthstraße Einführung: Der Knotenpunkt weist überdimensionierte Fahrbahnbreiten auf, die teilweise zu überhöhten Geschwindigkeiten (Beobachtung) in der Hauptrichtung führen. Zusätzlich entstehen Unsicherheiten über das richtige Aufstellen zum Linksabbiegen für den Radverkehr, da die Kurven vom Kfz-Verkehr nicht immer regelkonform befahren werden. Anregungen: Zur Reduzierung der Fahrbahnbreiten können Markierungen zur Reduzierung der Eckausrundungen aufgebracht werden. Alternativ kann der gesamte Knotenbereich als Platz gestaltet werden, in den ein Minikreisverkehr eingepasst wird. Engstelle Willmuthstraße (Höhe Metzgerei) Einführung: Der Gehbereich wird einseitig neben dem Bord in 1m Breite auf der Fahrbahn markiert, so dass sich eine Engstelle für den fahrenden Verkehr ergibt, wobei gleichzeitig die gegenüberliegenden Parkstände erhalten bleiben. Durch die fehlende Sicherung des Fußverkehrs und die Führung auf den üblicherweise vom Radverkehr genutzten Flächen können sich bei Begegnungsverkehren konfliktträchtige Situationen für den Rad- und Fußverkehr ergeben. Anregung: Es sollten die Parkstände aufgehoben und die Fahrbahn verschwenkt werden, so dass genügend Flächen für Fuß- und Radverkehr entstehen. Des Weiteren ist zu prüfen, ob die Engstelle bzw. der Gehbereich durch Einbauten gesichert werden kann. Hinweise: • Die Reduzierung bestehender Stellplätze wird kritisch gesehen. • Eine Querschnittsveränderung mit Reduzierung der Stellplätze bedarf einer begleitenden Öffentlichkeitsarbeit mit Hinweisen auf die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer, als auch von Kindern und älteren und/oder mobilitätseingeschränkten Personen. Knotenpunkt Ophofstraße / Eichenweg Einführung: Aufgrund des Verkehrsaufkommens und der häufig überhöhten Geschwindigkeiten auf der K33 fehlt ein Querungsangebot zwischen Ophofstraße und Eichenweg. Gleichzeitig weist die Verbindung zwischen Kardorf und Sechtem ein vergleichsweise hohes Radverkehrspotenzial auf, dem die heutige Ausgestaltung nicht gerecht wird.
--	---

Anregungen: Die schon im Radverkehrskonzept aus 2003 vorgeschlagene Einrichtung eines Zweirichtungswegs zwischen Ophofstraße und Eichenweg ergänzt durch eine Querungsinsel auf Höhe des Eichenwegs sollte umgesetzt werden. Zusätzlich sollte der Eichenweg als Fahrradstraße ausgewiesen werden, wobei zu klären ist, ob eine Freigabe für den Kfz-Verkehr (ggf. in einer Richtung) erforderlich ist.

Hinweise:

- Der Knotenpunkt bzw. die Flächen der angeregten Maßnahmen liegen in der Baulast des Kreises, mit dem die Maßnahme abgestimmt werden muss.
- Der Eichenweg stellt zwischen den Ortslagen Sechtem und Kardorf, der Haltestelle Waldorf sowie dem Bahnhof Sechtem eine wichtige Radverkehrsverbindung in beiden Richtungen dar.
- Die parallel zum Eichenweg verlaufenden klassifizierten Straßen (Alternativrouten) weisen keine eigenständigen Radverkehrsführungen auf und werden langfristig auch keine erhalten.
- Eine Sperrung des Eichenwegs wird in der Kardorfer Bevölkerung sehr kritisch gesehen. Eine Anordnung als Wirtschaftsweg wurde bereits abgelehnt.

Beobachtung: Bei der Befahrung des Eichenwegs entstanden gefährliche Situationen, zunächst ausgelöst durch einzelne entgegenkommende, leicht schlingende Kfz mit deutlich überhöhter Geschwindigkeit. Verstärkt wurde diese Gefahr durch zu schnelle Kfz, die die Fahrradkolonne trotz Gegenverkehr und enger Fahrbahn dicht überholten und in Lücken knapp einschwenkten.

Knotenpunkt L183 / Eichenweg

Einführung: Der Knotenpunkt weist exemplarisch die im Radverkehrskonzept beschriebene Problematik auf, dass lediglich die Radverkehrsführung im Zuge der L183 berücksichtigt ist, während alle anderen Radverkehrsbeziehungen am Knotenpunkt nicht komfortabel ausgestaltet bzw. nicht eingerichtet sind.

Außerdem weist die bestehende Baustelle keine Radverkehrsführung auf, sondern fordert „Radfahrer absteigen“.

Anregungen: Am Knotenpunkt sollten an den untergeordneten Einmündungen ARAS (aufgeweitete Radaufstellstreifen) markiert werden. Ergänzend kann der seitliche Bord im Bereich des ARAS abgesenkt werden, so dass Radfahrer, die die L 183 queren wollen, sich direkt auf dem ARAS aufstellen können.

Hinweise:

- Die Möglichkeiten einer Radverkehrsführung wurden vor Inbetriebnahme der Baustelle von der Straßenverkehrsbehörde geprüft.
- Für die Ausgestaltung der Radverkehrsführung an Baustellen gibt es inzwischen Hinweissbroschüren in verschiedenen Bundesländern, u.a. hat die AGFS Hinweise zur Baustellenabsicherung herausgegeben (Download unter: <http://www.agfs-nrw.de/fachthemen/baustellen.html>). Bei zukünftigen Baustellen sollte diese Hinweise berücksichtigt werden.

Kreisverkehr Hellenkreuz

Einführung: Der Knoten weist heute Außerortslage auf und ist deshalb mit untergeordneter Radverkehrsführung im Seitenraum, die jedoch nicht alle Fahrbeziehungen abdeckt, ausgestattet. Für die Verbindung nach Bornheim entlang der Königstraße fehlt eine Radverkehrsanbindung.

Anregungen: Die Ortstafeln sollten so verlegt werden, dass die Königstraße ab der L192 im Innerortsbereich liegt. Somit ist es möglich, beispielsweise auch Schutzstreifen oder Piktogrammstreifen als Markierungslösung (ggf. einseitig) für ein Radverkehrsangebot einzurichten. Denkbar ist eine asymmetrische Führung mit einseitigem Schutzstreifen in Richtung Bornheim und baulichem Radweg in Gegenrichtung (Verbreiterung bestehender Seitenraum). In den Abschnitten, in denen die Fahrbahnbreite nicht für eine beidseitige Anlage von Schutzstreifen ausreicht, können alternativ Fahrradpiktogramme markiert werden.

Hinweise:

- Die Ortstafeln zwischen Bornheim und Roisdorf an der Bonner Straße werden demnächst demontiert.
- Das Verkehrsaufkommen in Richtung Königstraße soll durch Veränderungen des Signalisierungsprogramms am Hellenkreuz reduziert werden, indem nur noch kürzere Phasen in Richtung Königstraße eingerichtet werden. (Pförtnerung)

Königstraße östl. Servatiusweg

Einführung: Der bestehende benutzungspflichtige Zweirichtungsradweg entspricht nicht den Vorgaben der StVO sowie der aktuellen Rechtsprechung, da aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h keine außerordentliche Gefahrenlage für den Radverkehr gegeben ist. Gleichzeitig entstehen Konflikte mit dem Fußverkehr im Seitenraum und der Anschluss an die Fahrbahnführung vor der Servatiusstraße ist nicht sicher ausgestaltet.

Anregungen: Im Abschnitt zwischen Siefenfeldchen und Servatiusweg sollte eine Wahlfreiheit für den Radverkehr eingerichtet werden (duale Führung). Der Seitenraum wird als Gehweg mit Freigabe für den in Richtung Süden fahrenden Radverkehr beschildert. Auf der Fahrbahn sollten ergänzend beidseitig Fahrradpiktogramme (1m Breite) markiert werden, da die Radfahrer sonst aus Gewohnheit im Seitenraum verbleiben.

Hinweise:

- Im Einbahnstraßenabschnitt der Königstraße sind die bestehenden Fahrradpiktogramme zu klein und sollten in 1m Breite markiert werden.
- Im Einbahnstraßenabschnitt der Königstraße sollten 2-3 zusätzliche Fahrradpiktogramme markiert werden, vor allem der Ausfahrbereich am Kreisverkehr Servatiusweg sollte mit Piktogramm markiert werden.

Diskussion um Markierung eines Rotstreifens im Einbahnstraßenabschnitt (siehe auch S.7) aufgrund subjektiver Gefahrenwahrnehmung.

Beobachtung: während der Befahrung kam der Gruppe in Höhe der Bushaltestelle ein Linienbus entgegen, es kam zu keiner Behinderung oder beengten Lage für den Radverkehr.

Knotenpunkt Bonner Straße / Herseler Straße (L118)

Einführung: Im Knotenpunkt besteht keine Radverkehrsführung, da im Straßenquerschnitt nicht genügend Flächen bestehen. Der Zweirichtungsradweg aus Bornheim endet ohne sichere Querung an der Tankstelle ca. 130m vor dem Knotenpunkt. Der Radverkehr nutzt trotzdem regelwidrig den schmalen Gehweg.

Anregungen: Durch die Einrichtung eines Kreisverkehrs können in den zuführenden Querschnitten die erforderlichen Flächen für Radverkehrsführungen eingerichtet werden. Herseler und Frankfurter Straße könnten an den Kreisverkehr mit RV-Führungen angeschlossen werden.

Hinweise:

- Derzeit endet der Seitenstreifen der Herseler Straße (auf den der Radverkehr ab Koblenzer Straße geführt wird) im Seitenraum im Knotenpunkt Bonner Straße ohne Weiterführung.
- Für die Bonner Straße bestehen im Anschluss an den Knotenpunkt Herseler Straße Planungen zur Markierung von Schutzstreifen.
- Der Abschnitt Herseler Straße – Güterbahnhofstraße der Bonner Straße ist bereits ausgebaut. Der anschließende Abschnitt bis zur Weberstraße nicht, so dass zwei Ausbaustände bestehen. Der zweite Abschnitt soll langfristig als Kreis- oder Gemeindestraße abklassifiziert werden.
- Die bestehenden Planungen für die Bonner Straße sollen erst umgesetzt werden, wenn die gesamte Bonner Straße zwischen Herseler Straße und Weberstraße ertüchtigt wurde.

Bahnhof Roisdorf

Einführung: Im bestehenden Knotenpunkt existieren keine RV-Führungen, die Querung der Bonner Straße aus Richtung Brunnenallee ist außerdem konfliktträchtig oder umwegig über die FG-LSA.

Anregungen: Der Knoten sollte mit einer vollständigen LSA ausgestattet werden, alternativ kann der Knotenpunkt zu einem Kreisverkehr umgebaut werden, in dem der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt werden kann.. Der Bahnhofsvorplatz soll umgebaut werden.

Am Bahnhof sollten Möglichkeiten zur Erweiterung des Angebots an Abstellanlagen, vor allem die Einrichtung von überdachten sicheren und ggf. abschließbaren Anlagen (Boxen, Radgarage, etc.) und Serviceangeboten geprüft werden.

Knotenpunkt Siegesstraße / Friedrichstraße

Einführung: Aufgrund der Längsneigung aus Richtung Osten, der erst kurz vor dem Knoten beginnenden Tempo-30-Zone sowie der Kfz-Haupttrichtung in Ost-West-Richtung bestehen teilweise überhöhte Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr, und die Rechts-vor-links-Regelung wird häufig missachtet.

Anregungen: Die Rechts-vor-links-Regelung sollte durch Markierung von Dreiecks-Wartelinien verdeutlicht werden.

	Beginn des Arbeitskreises Herr Erll begrüßt alle hinzugekommenen Teilnehmer. Er berichtet über ein kritisches Schreiben des ADFC bezüglich der Auswertung des aktuellen Fahrradklimatests und verweist darauf, dass der Arbeitskreis eingerichtet wurde, um die Realisierung radverkehrsfördernder Maßnahmen zu unterstützen.
3	Fragen und Anregungen aus dem ersten Arbeitskreis Bericht der Straßenverkehrsbehörde: Es hat bereits eine Anhörung zur Öffnung der Einbahnstraßen für entgegengerichteten Radverkehr stattgefunden. Das Ergebnis der Anhörung kann der Tabelle in Anhang 4 entnommen werden. • Durchfahrt Von-Weich-Straße zur K33 soll aufgrund schlechter Sichtverhältnisse gesperrt bleiben. • Parkstraße soll aufgrund geringer Breite und hohem Parkdruck nicht freigegeben werden. • Siegstraße soll aufgrund geringer Breite nicht freigegeben werden. Diskussion: Zur Siegstraße wird vorgeschlagen, zumindest den Abschnitt zwischen Fabriweg und Weingarten freizugeben. Die zur Öffnung angedachten sieben unkritischen Straßen sollen bis Ende des Jahres 2017 freigegeben werden. Mit der Anordnung ist am Beginn der Sommerferien zu rechnen. Die Maßnahmen zu den Umlaufsperrn wurden noch nicht geprüft. Nach Prüfung können die Umlaufsperrn abgebaut werden. Vorschlag zur Querung Roisdorfer Bach – Siegstraße: Ersatz der Umlaufsperrn durch Poller. RV-Führung im Einbahnabschnitt der Königstraße Diskussion der Möglichkeiten zur Markierungsverbesserung für den entgegengerichteten Radverkehr an der Königstraße (Rotstreifen ohne Strichmarkierung, Vergrößerung der Piktogramme, Ausschluss eines Schutzstreifens aufgrund der Fahrbahnbreite, Gewährung des Sicherheitsabstands zum Parken). Es wird die Problematik verdeutlicht, dass eine Roteinfärbung (ohne Linienmarkierung) keine rechtliche Verbindlichkeit hat, jedoch Rad- und Kfz-Fahrern fälschlicherweise signalisiert, dass der Radverkehr diesen Streifen nicht verlassen darf.

	Radwegweisung Es wird darauf hingewiesen, dass die Überprüfung der Radwegweisung nicht Gegenstand des Radverkehrskonzeptes war und damit auch nicht Gegenstand des Arbeitskreises sein kann. Es ist aber richtig, dass die bestehende Radwegweisung, auch durch die zusätzliche Beschilderung der RadRegionRheinland, diverse Fehlbeschilderungen aufweist und deshalb überprüft werden sollte. Dazu wird angeregt, diese Überprüfung mit Unterstützung des Rhein-Sieg-Kreises anzugehen.
4	Verkehrsberuhigung Anhand von Fotos werden ergänzend zu den Diskussionen während der Befahrung Möglichkeiten zur Verkehrsberuhigung vorgestellt: Markierung von Haltlinien, Verringerung der Fahrbahnbreiten (baulich, Markierung, temporär), Veränderungen im Straßenquerschnitt
5	Fahrbahnführungen Fahrbahnführungen innerorts: Für die Herseler Straße wird die Radfahrstreifenplanung zwischen Koblenzer Straße und Bonner Straße vorgestellt. Von der Straßenverkehrsbehörde wird darauf hingewiesen, dass der bestehende Seitenstreifen vom Landesbetrieb Straßen NRW als Betriebsstreifen für das Brückenbauwerk markiert wurde. Die bestehenden Flächen in der Unterführung sollten gerechter und zugunsten des Radverkehrs neu aufgeteilt werden. Die anzulegenden Radfahrstreifen sollen rot eingefärbt und mit Piktogrammen markiert werden. Es wird diskutiert, inwieweit die bestehende Wegeführung oberhalb der Herseler Straße für den Radverkehr geeignet ist. Dabei wird darauf hingewiesen, dass diese Strecke aufgrund der Breite und der winkligen Wegeführung keine regelkonforme Ausgestaltung aufweist und nicht als alleinige Radverkehrsverbindung von der Stadt angeboten werden kann. Für den Knoten Herseler Str. / Bonner Str. wird erneut auf die Planungen zum Kreisverkehr verwiesen, mit denen eine deutliche Verbesserung der RV-Führung erreicht werden kann. Es wird die Unterscheidung zwischen Radfahrstreifen (Sonderstreifen mit Benutzungspflicht), Schutzstreifen (Teil der Fahrbahn, der ggf. überfahren werden darf) und Piktogrammmarkierungen (kein StVO-Status) verdeutlicht. Hinweis zum laufenden NRVP-Forschungsprojekt zur Wirkung von Piktogrammmarkierungen/Piktogrammstreifen. Fahrbahnführungen außerorts: Im Rahmen der Diskussion zur Ausweisung von Fahrradstraßen wird verdeutlicht, dass Fahrradstraßen grundsätzlich für den Kfz-Verkehr gesperrt sind, wenn sie nicht durch Zusatzbeschilderung für den Kfz-Verkehr (alternativ Anliegerverkehr) freigegeben werden. (StVO zu Zeichen 244.1: „Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr darf Fahrradstraßen nicht benutzen, es sei denn, dies ist durch Zusatzzeichen erlaubt.“)

6	Einzelmaßnahmen Die Einzelmaßnahmen werden wie in der Präsentation strukturiert grob vorgestellt. Wegeerneuerung Der als Maßnahme vorgeschlagene Verbindungsweg zwischen Uedorf und Leinpfad ist wünschenswert, wird aber aufgrund der Topografie, fehlenden Grundbesitzes der Stadt und des schlechten Zustands der Uferbefestigung und der Standsicherheit der Böschung kritisch gesehen. Einbahnstraße Rheinstraße Zur Unterstützung des entgegen der Einbahnrichtung fahrenden Radverkehrs sollten Markierungen aufgebracht werden. Eine Reduzierung der Stellplatzanzahl wird aufgrund des hohen Parkdrucks in Hersel kritisch gesehen. Aufgrund reichlicher Hofeinfahrten bestehen genügend Ausweichflächen zwischen den Parkständen, so dass vermutlich – wenn überhaupt – nur wenige Stellplätze wegfallen würden. Hierfür ist eine gesonderte Prüfung notwendig. L183 – Bonner Straße Nach Fertigstellung der L183n soll die bestehende L183 zurückgestuft werden. Bornheim, Alfter oder der Rhein-Sieg-Kreis werden die Straße jedoch nur übernehmen, nachdem sie vom Landesbetrieb ertüchtigt wurde, da sie heute einen unzureichenden Zustand aufweist.
7	Vorschläge zur Maßnahmenrealisierung Es werden in einer Tabelle Vorschläge für den Zeithorizont zur Umsetzung der einzelnen Maßnahmenblöcke vorgestellt. Einige Maßnahmenblöcke werden diskutiert: Abstellanlagen: Die Reinigung der Abstellanlagen ist im bisherigen Budget nicht vorgesehen. Es wird darauf hingewiesen, dass eine Reinigung, insbesondere der Dächer, das Signal aussenden würde, dass sich für den Radverkehr in Bornheim etwas bewegt. Es wird weiterhin darauf hingewiesen, dass für die nächsten Jahre ein höheres Budget für Radverkehrsmaßnahmen besteht und daraus zumindest einmalig eine Reinigung finanziert werden könnte. Es wird angeregt, einen Antrag im Ausschuss zu stellen, die Reinigung turnusmäßig an Fremdfirmen zu vergeben. Weiterhin wird angeregt zu prüfen, inwieweit die Reinigung von der HGK mit übernommen werden kann. Alternativ könnte die Reinigung von privaten Interessenverbänden, z.B. dem Landschaftsschutzverein oder ADFC durchgeführt werden. Es wird erneut angeregt, dass einzelne Anlehnbügel, die an den Haltestellen in Bornheim und Merten nicht genutzt werden, an die Haltestellen der Rheinorte versetzt werden. Für die Neuanlage von Abstellanlagen sollen Fördergelder aus dem Klimaschutz beantragt werden, indem Kombinationen mit Ladestationen für E-Mobilität geplant werden.

	Auf Nachfrage wird darauf hingewiesen, dass die Einrichtung von personenbetriebenen RadStationen an kleineren Bahnhöfen und Haltestellen nicht rentabel ist. Alternativ könnte ggf. ein privater Betreiber (Fahrradeinzelhandel) gesucht werden, der das Radparken als zusätzliche Serviceleistung anbietet. Dagegen sind kleinere Fahrradsammelgaragen durchaus vorstellbar, um alternativ zu flächenbeanspruchenden Boxen sichere Abstellanlagen auch für teurere Räder anzubieten. Für die Haltestelle Hersel soll ggf. eine Gesamtplanung entwickelt werden, in die ein Angebot von sicheren Abstellanlagen (auch für E-Bikes) integriert wird. Für das Bahnhofsgelände Roisdorf wird eine Bürgerwerkstatt angekündigt.
8	Abschluss Es wird vereinbart, eine weitere Befahrung durchzuführen, in der die Maßnahmen aus dem RVK im Bereich der Rheinorte betrachtet werden. Die Befahrung soll nach den Sommerferien im September stattfinden.

nächste Termine	Ort	Datum/Zeit
September 2017	N.N.	N.N.

erstellt: Ewen / Bonn, den 09.06.2017