


 öffentlich  nicht öffentlich

## Informationsvorlage

### Betrifft:

Schulwegsicherung Schulcampus Benrodestraße

### Amt / Institut:

Bezirksverwaltungsstelle 9

### Beratungsfolge:

#### Gremium

Bezirksvertretung 9

#### Sitzungsdatum

26.09.2025

#### Beratungsqualität

Kenntnisnahme

### Sachdarstellung:

Als erster Schritt der umfassenden Entwicklung des Quartiers an der Benrodestraße / Marbacher Straße war die Realisierung des neuen Schulkomplexes für das Schloß-Gymnasium Benrath und die Realschule Benrath in Zusammenarbeit mit der IDR vorgesehen. Mittlerweile wurde der Schulbetrieb des Gymnasiums im neuen Gebäude bereits seit Frühjahr 2025 aufgenommen. Der Umzug der Realschule ist nach den Sommerferien 2025 angedacht.

Projektbegleitend wurde dazu seitens der Verwaltung neben einer Verkehrsuntersuchung (inkl. Betrachtung der Hol- und Bringverkehre) auch ein Schulwegsicherungskonzept gefordert und durch die IDR erstellt, welches die notwendigen Maßnahmen für einen sicheren Schulweg aufzeigt.

Anhand dieses Konzepts wurden geeignete Maßnahmen im direkten Umfeld des Schulstandortes ermittelt und Planungen erstellt.

Die Verwaltung sieht vor, die Schulwegsicherungsplanung in drei Bereichen im direkten Umfeld des Schulstandortes gemäß den beigefügten Planungen (Schulwegsicherung Schulcampus Benrodestraße – Marbacher Straße / Kappeler Straße - Plan Nr. S 2341 / 104.1, Marbacher Straße - S 2341 / 104.2, Benrodestraße / Steinkribbenstraße - S 1285 / 113) umzusetzen.

Der westliche Abschnitt der Marbacher Straße ist als Sackgasse mit einem Wendehammer am Ende ausgebildet. Der vorhandene Wendehammer dient der verkehrlichen Erschließung der angrenzenden Betriebe sowie den Müllfahrzeugen oder ähnliche zum Wenden. Anlagen für den Fuß- und Radverkehr sind im Bereich des Wendehammers nicht vorhanden. Da der Bereich künftig einen der drei Zugänge zum geplanten Schulkomplex darstellt soll der Wendehammer in Hinblick auf die dadurch geänderten Anforderungen an die Verkehrssicherheit, insbesondere des Fuß- und Radverkehrs, umgestaltet werden.

Die vorhandenen Platzverhältnisse lassen eine getrennte Führung des MIV und Fußverkehrs innerhalb des Wendehammers nicht zu. Um erforderliche Wendefahrten des MIV (Motorisierten Individualverkehr) nicht weiter einzuschränken, soll der gesamte Bereich grundsätzlich überfahrbar und niveaugleich als eine Art „Shared-Space“ (weiche Separierung) hergestellt werden. Der Innenkreis soll dabei aus bautechnischen Gründen in Asphaltbauweise gestaltet werden, wohingegen

durch einen Materialwechsel zu Pflaster in den Randbereichen mit einer Breite von über 2,50m ein Schutzbereich für den Fußverkehr angedeutet werden soll. Alle Verkehrsteilnehmer sind dadurch aufgefordert, gegenseitig Rücksicht zu nehmen und entsprechende Vorsicht walten zu lassen. Dieser Bereich wird durch eine Aufplasterung mit Sinusteinen und eine Einengung mit einem neuen Baumstandort eingeleitet.

Im Bereich zwischen Wendehammer und Knotenpunkt werden die vorhandenen Parkbuchten zurückgebaut und die Parkplätze auf der Fahrbahn markiert. Die so gewonnenen Flächen werden gepflastert und in den nördlichen Gehweg integriert.

Der Knotenpunkt Benrodestraße / Steinkribbenstraße befindet sich in einer Tempo-30-Zone. Beide Straßen sind mit straßenbegleitenden Gehwegen ohne gesicherte Querungen ausgebildet. Die Führung des Radverkehrs im Verlauf der beiden Straßen sowie im Knotenpunkt erfolgt im Mischverkehr. Die Steinkribbenstraße ist zudem als Einbahnstraße in Fahrtrichtung Norden ausgewiesen.

Die Planung sieht eine Aufpflasterung und Einengung des Knotenpunktbereiches als verkehrsberuhigendes Element zugunsten der Fußgängerverkehrs vor. Die Fahrbahnquerung der Benrodestraße erfolgt über zwei Fußgängerüberwege („Zebrastreifen“) am östlichen und westlichen Ender der Aufplasterung. Die im Einrichtungsverkehr von Süden befahrbare Steinkribbenstraße wird am nördlichen Ende als Gehwegüberfahrt in die Benrodestraße ausgebildet, was dem Fußverkehr den Vorrang gegenüber dem MIV einräumt. Ergänzend werden taktile Elemente vorgesehen und Grünflächen möglichst vergrößert. Es können zwei neue Bäume eingeplant werden. Die Steinkribbenstraße wird für die Gegenrichtung der Einbahnstraße von Norden für den Radverkehr freigegeben. Zum Einfahren in und Ausfahren aus der Steinkribbenstraße werden Schutzstreifen in den Einmündungsbereichen für den Radverkehr markiert. Die Beleuchtung und Beschilderung wird entsprechend ergänzt. Die Umsetzung dieser Maßnahmen startet kurzfristig und wird in den Sommerferien 2025 erfolgen.

Derzeit gilt im Knotenpunkt Marbacher Straße / Kappeler Straße die Kappeler Straße als Vorfahrtsstraße. Für den Fußverkehr stehen die umlaufenden Gehwege ohne gesicherte Querungsanlagen und für den Radverkehr Schutzstreifen zur Verfügung. Aufgrund des durch den Neubau des Schulkomplexes erzeugten künftigen höheren Fuß- und Radverkehrsaufkommens, ist die Einrichtung eines vollsignalisierten Knotenpunktes unter Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs geplant. Die Seitenraumbereiche werden für den Fußverkehr großzügiger gestaltet. Die Signalisierung des Knotenpunktes ermöglicht den Fußgängern das sichere Queren. Zudem wird der Knotenpunkt mit differenzierten Borden und taktilen Leitelementen ausgestattet. Baumscheiben werden zugunsten der bestehenden Bäume vergrößert. Der Radverkehr wird entlang der Marbacher Straße weiterhin im Mischverkehr geführt, erhält aber eine aufgeweitete Aufstellfläche vor der Lichtsignalanlage in Roteinfärbung. Im Bereich des Knotenpunktes entlang der Kappeler Straße wird der Radverkehr in Schutzstreifen geführt. In Fahrtrichtung Nord geht der Schutzstreifen außerhalb des Knotenpunktbereiches in den bestehenden Radweg im Seitenraum über. Für die linksabbiegenden Radfahrer werden Aufstellbereiche für das indirekte Abbiegen vorgesehen.

Die Umsetzung dieser Maßnahme ist aufgrund des erhöhten Planungs- und Umsetzungsaufwandes für die LZA-Planung für 2026 vorgesehen.

Für die drei Maßnahmen des Schulwegsicherungskonzeptes entstehen Gesamtkosten in Höhe von 970.000 EUR.