Anliegerversammlung zum Probebetrieb der Verkehrsführung in Bornheim 2. Teil und Vorstellung des Umgestaltungskonzeptes Königstraße mit Peter-Fryns-Platz

Ort: Ratssaal der Stadt Bornheim

Zeit: 30.Spetember 2013
Beginn: 18:00
Ende: 20:45

Teilnehmer:

Podium: Herr Schier (Stadt Bornheim)
Herr Glistau (Stadt Bornheim)
Herr Pieck (Stadt Bornheim)
Frau Paetz (MWM), Protokoll
Herr Mesenholl (MWM)

Saal: ca. 50 Bürgerinnen und Bürger

Vertreter der Presse

Ablauf der Veranstaltung:

- Herr Schier:
  Begrüßung, Vorstellung des Podiums, Ablauf der Veranstaltung

- Herr Mesenholl:
  Vortrag Ergebnisse Probelauf 2. Teil sowie endgültiges Umgestaltungskonzept Königstraße, Peter-Fryns-Platz und Pohlhausenstraße

- **Diskussion** -

- Herr Schier:
  Umsetzung der Maßnahme (Bauzeiten / Verfahren), Verabschiedung

Gliederung Protokoll:

1. **Fließender Verkehr**
   - 1.1 Verkehrsführung
     - 1.1.1 Einbahn/ Zweirichtungsverkehr
     - 1.1.2 Belastung Servatiusweg
     - 1.1.3 Zweirichtungsverkehr Kallenbergstraße
     - 1.1.4 Führung Radverkehr
     - 1.1.5 Führung Fußgängerverkehr
   - 1.2 Verkehrsbelastungen
   - 1.3 Verkehrsumgehungen/ weitere Maßnahmen

2. **Geschwindigkeiten**
   - 2.1 Allgemein
   - 2.2 Servatiusweg

3. **Ruhender Verkehr**
   - 3.1 Parkverhalten/ Belegung vorher - nachher
   - 3.2 Bewirtschaftungsformen
   - 3.3 Parkraum in Königstraße und Servatiusweg
   - 3.4 Parkplatz Peter-Fryns-Platz
   - 3.5 Parkplatz Servatiusweg
   - 3.6 Parkplätze Kallenbergstraße
   - 3.7 Funktion/ Belegung weiterer Parkplatzanlagen

4. **Allgemeine Hinweise zur Straßenraumplanung**
   - 4.1 Kosten und Finanzierung
   - 4.2 Allgemeine Hinweise und Anregungen
   - 4.3 Hinweise zu Planungsbereichen
     - 4.3.1 Königstraße
     - 4.3.2 Peter-Fryns-Platz
     - 4.3.3 Servatiusweg
   - 4.4 Barrierefreiheit/ Entwässerung
   - 4.5 Stellplätze
   - 4.6 Bauablauf

1. Fließender Verkehr

1.1 Verkehrsführung

1.1.1 Einbahn/ Zweirichtungsverkehr

Eingebrachte Fragen und Argumente:
Durch die Einbahnstraßenregelung bleiben Kunden fern
Zweirichtungsverkehr bedeutet Entlastung des Servatiusweges und mehr Kunden in der Königstraße
Die Einkaufssituation ist entspannter
Besseres Queren der Straße ist möglich
Verkehrssituation war während der Kirmes entspannter
Zu geringe Fahrbahnbreite für entgegenfahrende Radfahrer
Weniger Verkehrslärm, weniger Autos, bessere Querungen, besser für Radfahrer -> Situation mit Einbahnstraße insgesamt besser
nur mit einer Einbahnstraße werden neue Räume mit Einkaufsqualität geschaffen

Antworten / Hinweise aus dem Podium:
Bei Vergleich: Einbahnrichtung gegenüber Zweibahnverkehr bedeutet 2m mehr Raum für Gehwege, Grün und Parken -> mehr Aufenthaltsqualität

Fahrbahn wird im endgültigen Ausbau auf ca. 4,5 m verbreitert: hierdurch bessere Radverkehrsführung möglich.

1.1.2 Belastung Servatiusweg

Mehr Verkehr im Servatiusweg durch Einbahnstraße Königstraße
Servatiusweg nicht für Umleitung des halben Verkehrs geeignet
Durch Schwellen im Servatiusweg entsteht Lärm!
Ist Lärmschutz geplant?
Wann werden Lärmmessungen durchgeführt?

Politischer Beschluss zum Verkehrskonzept: Die Verkehrsbelastungen der Königstraße sollen durch die Einbahnführung spürbar reduziert werden. Königstraße und Servatiusweg teilen sich diese Last. Auch in der Königstraße müssen die Anwohner diese Last ertragen.

Nach Gremienbeschluss und Fertigstellung der Baumaßnahme erfolgt die Einschätzung, ob und ggf. welche Lärmschutzmaßnahmen ergriffen werden müssen.

1.1.3 Zweirichtungsverkehr Kallenbergstraße

Bleibt der Zweirichtungsverkehr in der Kallenbergstraße?

Einbahnstraßenregelung war angeordnet wegen Sichteinschränkung durch die Altbebauung. Der zurückgesetzte Neubau erlaubt bessere Sichten. Zweirichtungsverkehr nach Vorabstimmung mit Polizei positiv.

1.1.4 Führung Radverkehr

Einbahnstraße besser für Radfahrer
Von Radfahrern wird bezweifelt, dass eine Fahrbahnbreite von 4,50m ausreichend ist. Radfahrstreifen müssen 1,50m breit sein.
Die Radverkehrsführung auf Königstraße Ost vor KVP-Secundastraße ist unklar.

Die avisierte Breite von ca. 4,50m ist ausreichend, wobei die Radverkehrsanlage nicht gekennzeichnet ist, sondern der Radfahrer „nur“ entgegen der Fahrtrichtung die Fahrbahn nutzt. Verbesserte Sicherheit auch durch Ausweisung von Tempo 20.

Der Rad- und Gehweg endet in Höhe des ehemaligen Bürgermeisteramtes. Ab hier hat der Radfahrer in Richtung Westen die Fahrbahn zu benutzen.

1.1.5 Führung Fußgängerverkehr

Wo sind sichere Möglichkeiten für Schulkinder besonders den Servatiusweg zu queren. Die Situation ist schwer einzuschätzen, da entweder Stau ist oder die Straßen als Rennstrecke benutzt werden.
Die Querung Königstraße ist einfacher.

Über Sicherheit von Querungen – auch über die Mittelinsel im Servatiusweg - wurde bereits in der 1. Anliegerversammlung berichtet.

In den durchgeführten straßenverkehrsrechtlichen Anhörverfahren zu diesen Punkten wurde in Diskussion mit Polizei festgestellt, dass die vorhandenen Querungsmöglichkeiten derzeit sicher sind. Diese Aussage wurde auf der Grundlage von Beobachtungen vor Ort und Langzeitbeobachtungen über Videoaufnahmen abgesichert.

Sichere Querungsmöglichkeiten sind derzeit gegeben. Sollten sich diese Erkenntnisse ändern, wird entsprechend reagiert.

1.2 Verkehrsbelastungen

1.3 Verkehrsumgehungen/ weitere Maßnahmen

Auf den Umgehungsstraßen fehlen vernünftige Leitsysteme für Lkw sowie Hinweise für den Durchgangsverkehr zur Umfahrung von Bornheim
Die Innenstadtmaßnahme sollte verschoben werden bis die L183 fertig ist.

Außerdem ist es kontraproduktiv, der Königstraße die existenzielle Frequenz zu nehmen und den Verkehr über Wohnstraßen abzuführen.

Die Fertigstellung der L183 hat keinen unmittelbaren Einfluss auf die umzusetzenden Innenstadtmaßnahmen. Die Verkehrsführung in der Innenstadt entspricht der geltenden Beschlusslage. Darin sind die erwarteten Verkehrsentlastungen berücksichtigt.

Im Probebetrieb wurde nachgewiesen, dass auch ohne L 183n eine bessere Verkehrssituation eingetreten ist – auch ohne die angestrebten deutlicheren Entlastungen.

Im Zusammenspiel mit einer fertiggestellten L183 und den zusätzlichen Maßnahmen des beschlossenen Verkehrsmodells werden sich die Belastungswerte für Bornheim weiter reduzieren.

Viele Anwohner und Anlieger sind positiv angetan von der geringeren Verkehrsbelastung der Königstraße. Die Erreichbarkeit ist nahezu unverändert.

Bei zu großem Verkehrsaufkommen wird der (fußläufige) Kundenverkehr benachteiligt: es entsteht eine Negativ-Spirale. Durch gutes Parkplatzangebot im unmittelbaren Umfeld der Innenstadt wird mehr Fußgängerfrequenz erzeugt. Dies nützt insbesondere auch dem Einzelhandel.

2. Geschwindigkeiten

2.1 Allgemein

Erhöhte Geschwindigkeit Königstraße, Tempo 20 nur bei Stau

2.2 Servatiusweg

Zu hohe Geschwindigkeiten, es wird nur bei viel Verkehr langsam gefahren.
Geschwindigkeiten außerhalb der Spitzenbelastungszeiten deutlich erhöht.
Wann wurden Geschwindigkeitsmessungen vorgenommen? Nur vormittags, wenn relativ viel Verkehr ist?
Der Servatiusweg ist eine Rennstrecke
Baumscheiben vor den 3 Längsparkern wünschenswert
Geschwindigkeitsanzeigetafeln im Bereich Wohnbebauung wünschenswert

Die Geschwindigkeitsmessungen erfolgten über mehrere Tage jeweils 24 Stunden/ Tag. Es haben sich im Servatiusweg als V85-Geschwindigkeiten ergeben: 35km/h

Die Erfahrung, dass zu verkehrsschwachen Zeiten teilweise erheblich zu schnell gefahren wird, ist ein Trend der in allen 30er-Zonen auftritt. Dieses Problem ist nur sehr schwierig „in den Griff“ zu bekommen. Eine Möglichkeit bestünde in einer flächendeckenden Polizeikontrolle (unrealistisch).

Baulich gibt es keine vertretbaren Gegenmaßnahmen gegen „Rennfahrer“

Die Nachrüstung einer baulichen Fahrbahneinengung im Bereich der 3 Stellplätze wird untersucht.

3. Ruhender Verkehr

Es wäre besser Autofahrer über Änderungen zu informieren als direkt Knöllchen zu verteilen

Wenn Unkorrektheiten erfolgt sind, bittet die Verwaltung um entsprechende Hinweise, damit ggf. reagiert werden kann.

3.1 Parkverhalten/ Belegung vorher - nachher

Wann kann von Dauerparkern gesprochen werden? Wie wurden diese ermittelt?

Eine exakte Parkdauer wurde nicht ermittelt.

Es kann aber mit Hilfe der Vorher/ Nachher - Betrachtung ausgesagt werden – um wie viel Langzeitparker es sich bei den Erhebungen handelt. Auch wenn nicht exakt auf das Kfz genau belegt werden kann, ob es sich um einen Langzeitparker handelt, ist diese Methode anerkannt und hinreichend genau.

Die Erhebung hat eindeutig ergeben, dass Dauerparker ausgewichen sind (was auch durch anwesende Bürgerinnen und Bürger bestätigt wurde).

3.2 Bewirtschaftungsformen

Empfehlung zur Bewirtschaftung der Parkplätze der Apotheke, Praxiszentrum ähnlich Parkplatz Servatiusweg

Alle Beteiligten (Privateigentümer/ öffentliche Hand) müssen hinsichtlich der Bewirtschaftung der Parkplätze möglichst an einem Strang ziehen. Es sollte gemeinsam ein Konzept entwickelt werden, dass die Parkplatznutzer (Kunden, Besucher, Beschäftigte etc.) in angemessener Form berücksichtigt.

Mitarbeiter und Beschäftigte sollten eher die (kostenfreien) Parkplätze im weiteren Umfeld der Innenstadt nutzen.

3.3 Parkraum in Königstraße und Servatiusweg

Kunden brauchen Parkplätze direkt im Zentrum, nicht außerhalb
Kunden wünschen keine weiten Laufwege
Verkürzung der Parkdauer verjagt Kunden
Durch Umbau weniger öffentliche Stellplätze als in Bestandssituation vor Probebetrieb

Alle im Planungskonzept angebotenen Parkplätze befinden sich in unmittelbarer fußläufiger Erreichbarkeit der Innenstadt.

Es sollte überlegt werden, ob ggf. Stellplätze (z.B. in der Königstraße) von Höchstdauer 2 Std. auf 1 Std. zu reduziert werden sollen. Damit wäre ein höherer Umschlag möglich.

Parkdauer 1 Std. zu wenig für Termine

Die Parkhöchstdauer sollte auf die unterschiedlichen Anforderungen der Frequenzen in den Parkbereichen abgestellt sein. Jede sinnvolle Staffelung ist möglich.

3.4 Parkplatz Peter-Fryns-Platz

Parkplätze auf dem Peter-Fryns-Platz stellen eine wichtige Qualität dar. Parkplätze hier haben für die Geschäftsleute besondere Bedeutung.

Der Peter-Fryns-Platz ist derzeit zum Parkplatz degradiert. Er ist trist und entspricht in seiner Erscheinungsform nicht den Anforderungen an den zentralsten Platz in Bornheim.

*Die Planung sieht diesen Platz als **den** Treffpunkt in der Innenstadt (Ortsmitte) vor. Gestaltung und Nutzung sollen deutlich verbessert werden.*

Die Ergebnisse aus den Erhebungen zum ruhenden Verkehr haben ergeben, dass der Peter-Fryns-Platz nicht zwingend als Parkplatz gebraucht wird, sondern ausreichender Parkraum in unmittelbarer Nähe vorhanden ist.

Übergangsweise kann ggf. ein Teil des Platzes auch dem Parken dienen. Die Umgestaltung sollte jedoch so erfolgen, dass eine Freistellung ohne erneuten Umbau bei neuen städtebaulichen Nutzungsideen erfolgen kann.

3.5 Parkplatz Servatiusweg

Positive Veränderung – insbesondere mit der neuen Erschließung

3.6 Parkplätze Kallenbergstraße

Keine „neu geschaffenen“ Parkplätze, sondern nur neu angelegt.

Die neu angelegten Parkplätze in der Kallenbergstraße sind komfortabler zu erreichen. Sie sind breiter und in Zu- und Abfahrt der Königstraße zugeordnet. Hierdurch kann eine Mehrbelastung der Donatusstraße vermieden werden.

3.7 Funktion/ Belegung weiterer Parkplatzanlagen

Langzeitparker sind auf Parkplätze angewiesen, die weiter außerhalb liegen.
Wo parken die Mitarbeiter der Stadtverwaltung?

Auf dem Parkplatz vorm Rathaus gibt es eine Bewirtschaftung, die es Kunden und Besuchern des Rathauses ermöglicht, hier zu parken. Mitarbeiter parken hier nicht, sondern auf anderen Parkmöglichkeiten.

Ersatzstellplätze wurden bereits im Vorfeld am Peter-Hausmann-Platz und in der Venantiastraße mit städtischen Mitteln geschaffen.

4. Allgemeine Hinweise zur Straßenraumplanung

4.1 Kosten und Finanzierung

Wie ist die Maßnahme finanziert?
Wie hoch sind Kosten?

Baukosten liegen bei ca. 2 Millionen

Anlieger tragen nach aktueller Beurteilung keine Kosten

Die Maßnahme ist finanziert durch städtische Mittel und Fördermittel

Kanalerneuerung wird aus dem Gebührenhaushalt (Abwasser) bezahlt

4.2 Allgemeine Hinweise und Anregungen

Die Ziele des IHK werden nicht mit der Einbahnstraße erreicht, Zweirichtungsverkehr mit 5,5 m breiter Fahrbahn wäre zielgerichteter.
Eine Aufenthaltsqualität ließe sich auch bei Zweirichtungsverkehr Königstraße herstellen.
Durch die Entscheidung für das EKZ-Roisdorf ist eine der Grundlagen für das IHK von 2003 entfallen.
Der Gewerbeverein will eine Reduzierung auf 11.000 Kfz auf der Königstraße erreichen.
Die Königstraße ein wenig umzugestalten wäre besser als die Einbahnrichtung und die Verkehrsführung über den Servatiusweg
Mehr Beteiligung der Bürger bei der Erstellung der Konzepte ist wünschenswert.
Die Stadt schafft es nicht, die jetzige Anlage sauber zu halten, wie soll das nach der Umgestaltung geschafft werden?
Wann ist der Probebetrieb beendet?
Welche rechtlichen Grundlagen liegen dem Probebetrieb zugrunde?

Das erneute Vorbringen bereits abgearbeiteter Themen wird zur Kenntnis genommen.

Der Verkehrsausschuss hat entschieden den Probebetrieb für 1 Jahr durchzuführen.

Rechtliche Grundlagen für den Probebetrieb sind die Beschlüsse des VPLA und die Verkehrsrechtlichen Anordnungen, die vor Ort umgesetzt wurden.

Eine abschließende Bewertung und Entscheidungsgrundlage kann im November im VPLA behandelt werden.

Der Ausschuss kann den Probebetrieb dann beenden oder fortführen. Auch eine Fortführung unter veränderten Bedingungen kann entschieden werden.

Bei Festhalten am Einbahnbetrieb ist kein Rückbau der Verkehrsführung vorgesehen.

Weitere Gestaltungsvorschläge zur Planung oder zum Prozess sind erwünscht. Die Anliegerdiskussion wird fortgeführt.

4.3 Hinweise zu Planungsbereichen

4.3.1 Königstraße

Die Situation vor dem Probebetrieb war nicht gut, der Gehweg war nicht optimal nutzbar (Begegnungen z. B. von Mutter mit Kinderwagen und FG) und Autos fuhren auch zu dieser Zeit oft zu schnell.
Jetzt liegt ein Vorschlag vor, der viele gute Inhalte hat und auf dieser Basis weiterentwickelt werden kann.

Die Planung sieht mehr Raum für Fußgänger, Aufenthalt und Gestaltungsmöglichkeiten vor. Der Raum für den Fahrverkehr wird auf die notwendigen Flächen und Breiten begrenzt.

4.3.2 Peter-Fryns-Platz

Mit der Kompromissgestaltung ist keine Kirmes mehr möglich, also den Peter-Fryns-Platz besser als reinen Parkplatz nutzen

Die Kirmesnutzung wird durch die Gestaltung nicht beeinträchtigt. Es sind z.B. auch mobile Elemente zur Gestaltung geplant.

Der Platz ist ein Schandfleck und sollte schön gestaltet werden, aber mit Parkmöglichkeiten. Der Ansatz Planungskonzept einschl. Stellplätze und Aufenthalt ist gut, eventuell sollten 5-6 Stellplätze mehr berücksichtigt werden. Befürwortung eines Planungskonzeptes mit Stellplätzen und Aufenthalt

Die Entscheidung hierüber liegt beim Rat der Stadt bzw. seinen Gremien. Dieses Gremium wird Pro und Kontra abwägen und entscheiden.

4.3.3 Servatiusweg

Baumscheibe im Bereich der 3 aufmarkierten Längsparkplätze

Die Nachrüstung einer baulichen Fahrbahneinengung im Bereich der 3 Stellplätze wird untersucht.

4.4 Barrierefreiheit/ Entwässerung

Führt die Höhenänderung infolge Barrierefreiheit zu Problemen bei Starkregen

Die Entwässerung wird beim Neubau auf stärkere Regenereignisse angepasst.

Beim Neubau der Straße wird auch das Entwässerungssystem modernisiert.

Barrierefreiheit wird nur dort vorgesehen, wo gleichzeitig eine funktionierende Regenentwässerung planbar ist.

Bei der Planung werden selbstverständlich auch Kellerschächte / Entwässerung beachtet – nicht nur die Zugänge

Um wie viel wird die Straße angehoben?

Anhebung der Straße schafft mehr niveaugleiche Flächen und ist von mobilitätseingeschränkten Personen besser nutzbar. Die Geschäfte sind besser erreichbar, Geschäftsinhabern bringt dies i.d.R. mehr Kunden

Bei der Planung wurde geprüft, an welchen Eingängen Stufen entfallen und barrierefrei ausgebaut werden kann. Im Mittel sind es ca. 2 – 10 cm, die am Rand angehoben wird. Die Fahrbahn wird nicht mehr mit Hochbord sondern mit einem Rundbord (ca. 2- 3 cm hoch) abgegrenzt.

Es wird darauf geachtet, dass immer ausreichendes Gefälle vom Haus weg bestehen bleibt. Ggf. kann als Schutz an Eingängen oder Zufahrten eine kleine Kante (1cm) als Spritzwasserschutz bestehen bleiben.

4.5 Stellplätze

Frage nach Abmessung der neuen Stellplätze

Wo möglich: 2,70m breit; 5,00m lang; mit 6,00m Fahrgasse

Die Motorradstellplätze in der Königstraße sind gut angekommen. Es sollten auch für Fahrräder Abstellmöglichkeiten vorgesehen werden.

Die Motorradstellplätze sind planerisch aufgenommen worden, Fahrradständer werden bei der weiteren Planung noch entsprechend berücksichtigt.

4.6 Bauablauf

Wann würde die Baumaßnahme beginnen und wie lang würde sie dauern?
Was passiert mit Kabeln zur Beleuchtung

Es wird eine Gesamtbauzeit von 18 – 24 Monaten erwartet

Der Ausbau erfolgt in einzelnen, kurzen Bauabschnitten. Jeder Bauabschnitt wird erst fertiggestellt, bevor der nächste begonnen wird.

Es ist aus heutiger Sicht erforderlich eine abschnittsweise Vollsperrung der Königstraße vorzunehmen

Im Bereich der Ver- und Entsorgung sind ebenfalls Maßnahmen erforderlich. Der Kanal ist zu erneuern, das gleiche gilt für einen Teil der Kanalhausanschlüsse. Die Verlegung / Erneuerung von Versorgungsleitungen ist Gegenstand der weiteren Planung, die nach Beschlussfassung betrieben wird