



Stadt Bornheim

Projekt Königstraße – Peter-Fryns-Platz

Stellungnahme zum Zweirichtungsverkehr Königstraße (Secundastr. bis Pohlhausenstr.)

Fließender Verkehr

Der Vergleich der Belastungszahlen vorher und nach Einrichtung des Probebetriebes mit Einbahnführung in der Königstraße zwischen Secundastraße und Pohlhausenstraße zeigt die plausible Halbierung des Verkehrs in diesem Abschnitt im Einbahnverkehr.

Der Schwerlastverkehr (SV > 7,5 t) wurde ebenfalls ermittelt. Der SV Anteil liegt unter 2% und ist damit als gering einzustufen.

24h Belastung	Einrichtungsverkehr	Zweirichtungsverkehr
(0:00 –24:00 Uhr)	6893 KFZ, davon 123 SV	13528 KFZ, davon 123 SV
SV Anteil	1,7%	0,9%

Der Vorschlag der Wiedereinführung eines Zweirichtungsverkehrs Königstraße mit der Führung des Schwerlastverkehrs (SV) einschließlich des Busverkehrs über den Servatiusweg hat neben dem Vorteil der Entlastung des Servatiusweges vom „Nicht- SV-Durchgangsverkehr“ in Richtung Rathaus gegenüber dem Probebetrieb gravierende Nachteile:

- Bei Knoten als Kreisverkehr: durch den vorfahrtsberechtigten ständigen Verkehrsfluss auf der Königstraße aus Richtung Burgstraße in Richtung Secundastraße Rückstaugefahr in der Pohlhausenstraße. Will nun SV von der Königstraße nach rechts in die Pohlhausenstraße abbiegen (SV-Führung Servatiusweg) ist dies fahrgeometrisch nicht möglich. Dies wird zu massiven gegenseitigen Behinderungen auf der Pohlhausenstraße mit Auswirkungen auf die Königstraße führen. Daher ist die Knotenpunktsform als Kreisverkehr kritisch zu sehen. Ob eine Aufweitung der Pohlhausenstraße hier fahrgeometrisch Abhilfe schaffen kann ist fraglich. Hier wäre vor allem die Frage der Führung des Fußgängers zu prüfen.
- Bei Knoten mit LSA: Bei der angestrebten SV-Führung bestehen auch hier die fahrgeometrischen Probleme in der Pohlhausenstraße. Als Lösungen kämen nur eine Fahrbahnaufweitung oder eine nach hinten versetzte Haltelinie in der Pohlhausenstraße in Betracht. Beide Maßnahmen wirken sich negativ auf Komfort und Leistungsfähigkeit der LSA aus und werden für zusätzliche Stauerscheinungen sorgen.

- Beim Einbiegen des SV vom Servatiusweg auf die Königstraße wird der Verkehrsfluss aus beiden Richtungen auf der Königstraße zu starken Problemen führen. Die heute bereits für SV installierte LSA müsste entsprechend auch für die andere Richtung ergänzt werden. Rückstau in den KVP Secundastraße ist vorprogrammiert.
- Die gewünschte Reduzierung der Fahrbahnbreite auf der Königstraße auf ein Maß unter 6,0 m ist für den Zweirichtungsverkehr auch dann unrealistisch, wenn der SV in Richtung Rathaus über den Servatiusweg geführt wird. Liefer- und Servicefahrzeuge unter 7,5t müssten sich regelmäßig mit Bussen oder LKW begegnen. So hat z.B. der Koffer eines Fahrzeugs < 3,5t von Paketdiensten bereits eine Breite von ca. 2,2 – 2,4 m zzgl. Außenspiegel. Die meisten neuen Transporter sind 2,05 – 2,1 m breit. Im Begegnungsfall mit dem Bus werden hier rein rechnerisch 2,8 m + 2,6 m + 2*0,25m = 5,9 m benötigt (bei völlig korrekter Fahrweise, in einer Geraden und ohne Hindernisse wie Parker rechts und links).

Mit diesen Überlegungen muss von einer SV-Führung über den Servatiusweg bei einem Zweirichtungsverkehr auf der Königstraße fachlich dringend abgeraten werden: Der Zweck einer Fahrbahnreduzierungsmöglichkeit wird nicht erreicht und die Lösung erzeugt aus Sicht der Leistungsfähigkeit große Probleme.

Stadtgestaltung

Bei einem Zweirichtungsverkehr ist ein Zugewinn von Aufenthaltsflächen für Fußgänger und städtisches Leben durch Reduzierung der Fahrflächen nicht möglich. Stattdessen müsste auf Parkplätze verzichtet werden, um dieses Ziel zu erreichen. Lärm- und Schadstoffimmissionen in der Königstraße können jedoch nicht gesenkt werden. Auch die angestrebte weitgehende Barrierefreiheit auf der Straße und für die Zugänge zu den Geschäften wäre im Zweirichtungsverkehr aus Platzgründen nur stellenweise und sehr eingeschränkt möglich. Zur Trennung der Fahrbahn von den Gehwegen wären - anders als im Einbahnverkehr - weiterhin Hochbordsteine notwendig.

Querungen

Ein großer Vorteil des Einbahnverkehrs liegt in der verbesserten Querbarkeit der Straßen. Bei Halbierung des Verkehrs und geringerer Fahrbahnbreite kann faktisch an allen Stellen die Straßenseite bequem und sicher gewechselt werden. Ein wichtiges Indiz hierfür ist die zur Verfügung stehende Zeitlücke. Die Zeitlücke ist die Zeit, die bei der Vorbeifahrt zweier Fahrzeuge an einem Punkt (jeweils z.B. Front-Front gemessen) vergeht. Die Richtlinie für die Berechnung von Lichtsignalanlagen RILSA geht von einer Zeitlücke von 2 s zwischen zwei eng aufeinander fahrenden Fahrzeugen aus (Grünpulk).

Ein Fußgänger benötigt bei 1m/s für das Überqueren einer Fahrbahn mit 4,5 m Breite (Einbahnrichtung) 4,5 s, bei einer Zweibahnrichtung mit 6,0 m 6 s.

Nachfolgend die Belastungswerte und Zeitlücken in den Spitzenstunden zum Vergleich:

Spitzenstunde	Einrichtungsverkehr	Zweirichtungsverkehr
morgens (7:30 – 8:30 Uhr)	326 KFZ, davon 15 SV mittlere Zeitlücke: 11 s	997 KFZ, davon 17 SV mittlere Zeitlücke: 4 s
nachmittags (16:30 – 17:30 Uhr)	634 KFZ, davon 4 SV mittlere Zeitlücke: 6 s	1180 KFZ, davon 6 SV mittlere Zeitlücke: 3 s

Aus der Tabelle wird deutlich, dass die Zeitlücken im Einbahnverkehr ausreichen, um die Fahrbahn zu überqueren. Insbesondere komfortabel sind die Zeiten für den morgendlichen Schulverkehr.

Die Zeitlücken beim Zweirichtungsverkehr reichen nicht für eine sichere Querung. Daher sind weitere Maßnahmen (LSA oder FGÜ) erforderlich (wie im Bestand: Fußgängerampel an der Witthoffstraße). Diese führen bei den Spitzenstundenbelastungen zu Rückstau. Trotz dieser Maßnahmen zerschneidet die Königstraße mit Zweirichtungsverkehr den städtischen Raum und verhindert, dass Kunden und Besucher beide Seiten der Königstraße erleben können.

Radverkehr

Flächen für den Radverkehr sind in der Zweibahnrichtung Königstraße nicht verfügbar. Der Radverkehr ist auf die Benutzung der Fahrbahn angewiesen und kann auch dort in den Spitzenstunden nicht ohne Gefährdungen überholt werden. Ein Schutz der Radfahrer durch zusätzliche Maßnahmen (z.B. Angebotsstreifen) würde eine deutlich breitere Fahrbahn erfordern. Die Freigabe der dann ohnehin schmalen Gehwege für den Radverkehr ist planerisch und straßenverkehrsrechtlich nicht zu empfehlen.

ÖPNV

Für den ÖPNV ergibt insbesondere die Führung über den Servatiusweg mit den o.a. Problemen in den Knoten Königstraße/Pohlhausenstraße und Servatiusweg/Königstraße gravierende Nachteile durch Wartezeiten / Reisezeitverluste.

Ruhender Verkehr

Die erhöhte Verkehrsbelastung auf der Königstraße erschwert die Ein- und Ausparkvorgänge. Beim Zweibahnverkehr muss von weniger Parkplätzen im Straßenbereich als im Einbahnverkehr ausgegangen werden – insbesondere wenn Gehwegengpässe vermieden werden sollen. Mit der Wiedereinführung der LSA-Regelung sind insbesondere die in der Einbahnregelung avisierten Parkmöglichkeiten auf der Königstraße am Peter-Fryns-Platz nicht möglich.

Langfristige Verkehrsentwicklung

Das seinerzeit vom Rat beschlossene Ziel, mit einem Maßnahmenbündel mittelfristig eine spürbare und nachhaltige Entlastung der Stadtmitte von Bornheim zu bewirken ist aus fachlicher Sicht uneingeschränkt richtig. Mit dem Probebetrieb wurde der Nachweis erbracht, dass der Verkehr in der Innenstadt mit dem Einbahnkonzept sicher und leistungsfähig abzuwickeln ist. Die Entlastung war nicht Ziel des Probebetriebs. Eine Entlastung kann auch nur bei Umsetzung aller Maßnahmen des Integrierten Handlungskonzeptes als Ganzes entstehen. Mit dem Umbau und der Realisierung der flankierenden Maßnahmen wird sich nach einer Umgewöhnungsphase auch die Verlagerung der Durchgangs- und Schleichverkehre einstellen.

Bei Realisierung eines Konzeptes mit Zweibahnverkehr ist dieser Effekt fachlich zu bezweifeln.

Aachen, den 10.11.2013

Planungsgruppe **MWM**
Wolfgang Mesenholl