

Entwicklungskonzept Hauptstraße Ortsteil Walberberg,  
Stadt Bornheim



## Analyse der Ausgangssituation

- Verkehrsfunktion: Verteilung in Wohngebiete
- Quartierserschließung
- Unterteilung in vier Abschnitte
- B- Plan: Sinnhaftigkeit □ 12 m breite Straße
- Verkehrsbelastung (DTV):
  - Hauptstraße: ca. 3.000 Kfz/d
  - L 183 12.472 Kfz/d

### Aufteilung der zur Verfügung stehenden Flächen in:

- Fußwege
- Parkbereich
- Fahrstreifen

# Analyse der Ausgangssituation



- Legende:**
- Abgrenzung Untersuchungsraum
  - Parken in Markierung
  - einseitiges freies Parken

PE Becker GmbH · Kölner Straße 23-25 · D-53925 Kall Telefon +49 (0)2441/9990-0 · Fax +49 (0)2441/9990-40 info@pe-becker.de · www.pe-becker.de		
Auftraggeber	Stadt Bornheim Rathausstraße 2 53332 Bornheim	grz. 18.12.18 mw geal.
Projekt	Entwicklungskonzept Hauptstraße in Walberberg	Bauh. A. Göttgens Prj. Nr. 94-534
Planinhalt	Vorentwurfsplanung <b>Übersichtskarte</b>	1 : 5000 101

94-534-Entwicklungskonzept Hauptstraße in Walberberg 1030-Vorentwurf94-534\_02\_101\_LK\_00

## Fotodokumentation

### Abschnitt 1 (Parken in markierten Flächen)



### Abschnitt 2 (freies einseitiges Parken)



## Fotodokumentation

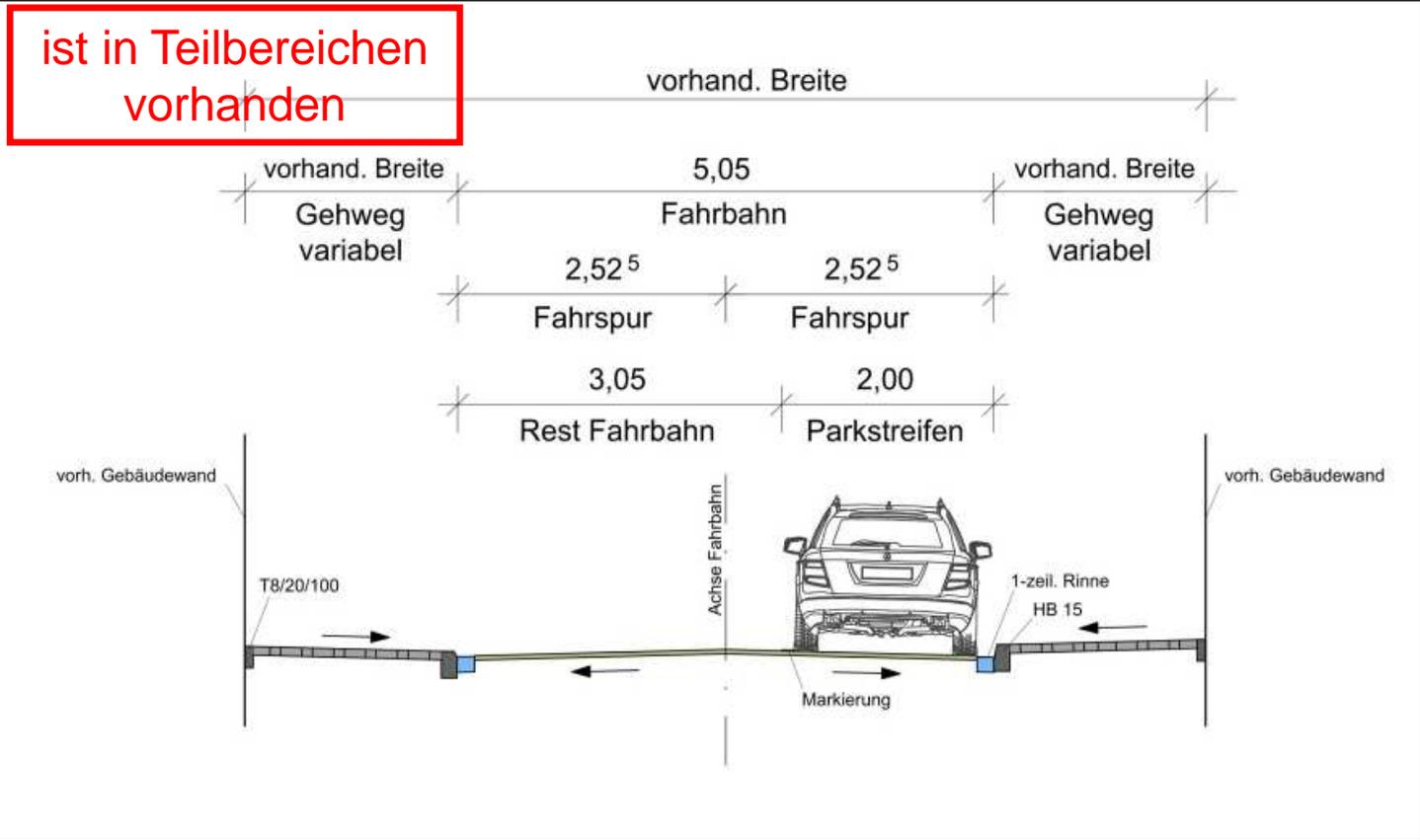
### Abschnitt 3 (Parken in markierten Flächen)



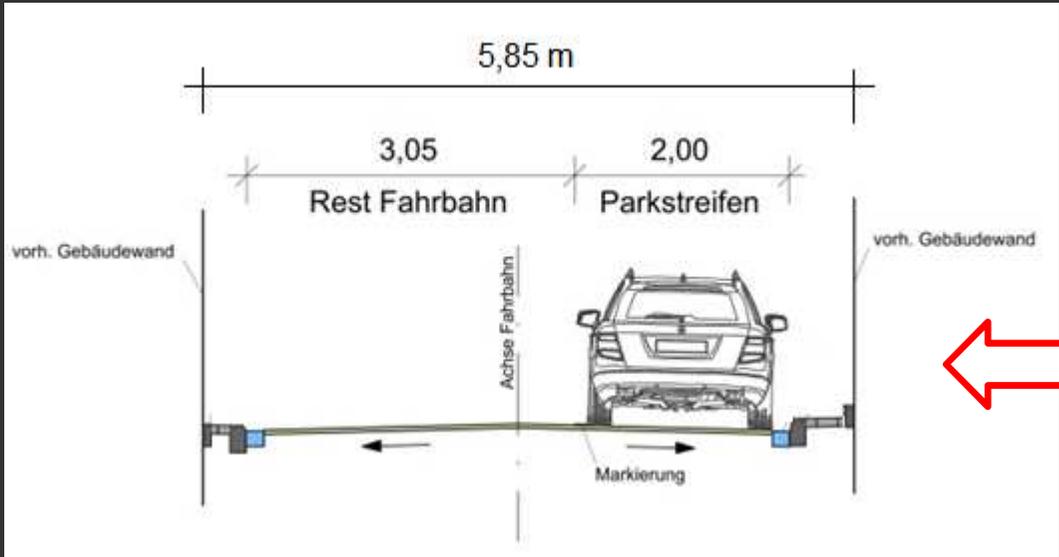
### Abschnitt 4 (freies einseitiges Parken)



Querschnitte:



Begegnungsfall LKW / PKW  
(bei eingeschränktem Bewegungsspielraum)



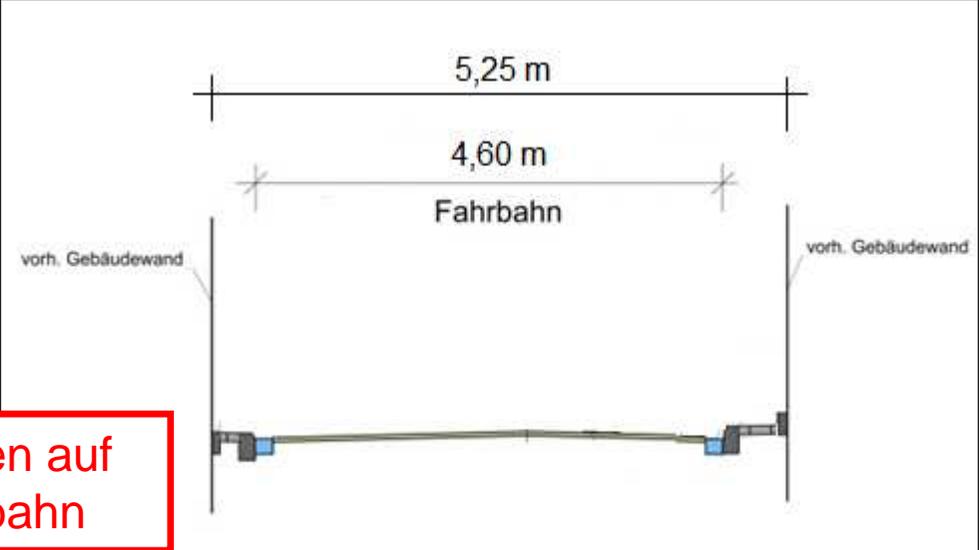
Sicherheit des Fußgängers ist nicht gegeben



Fußwege:

- nicht einheitlich auf einer Seite
- überwiegend keine gesicherte Querung möglich
- Teilweise zu geringe Breite

□ Sicherheit ist nicht gegeben



Kein Parken auf der Fahrbahn

## Parken / Fahrbahn

- unterschiedliche Fahrbahnbreiten
- viele Einfahrten
- Parken teilweise geregelt
- Fahrbahnbreiten für Parknutzung überwiegend ungeeignet

### Straßenverkehrsordnung:

Das Parken ist unzulässig [...]

3. vor Grundstücksein- und -ausfahrten,
- auf schmalen Fahrbahnen auch ihnen gegenüber, [...]
5. vor Bordsteinabsenkungen.

- Fahrbahnbreite  $\leq 5,05\text{m}$ 
  - Parken gegenüber unzulässig
- Fahrbahnbreite  $> 5,05\text{ m}$ 
  - Parken gegenüber zulässig



Einschränkungen  
beim Parken



# Aufteilung der zur Verfügung stehenden Fläche

$\leq 5,05\text{m}$  Fahrbahnbreite

$> 5,05\text{m}$  Fahrbahnbreite



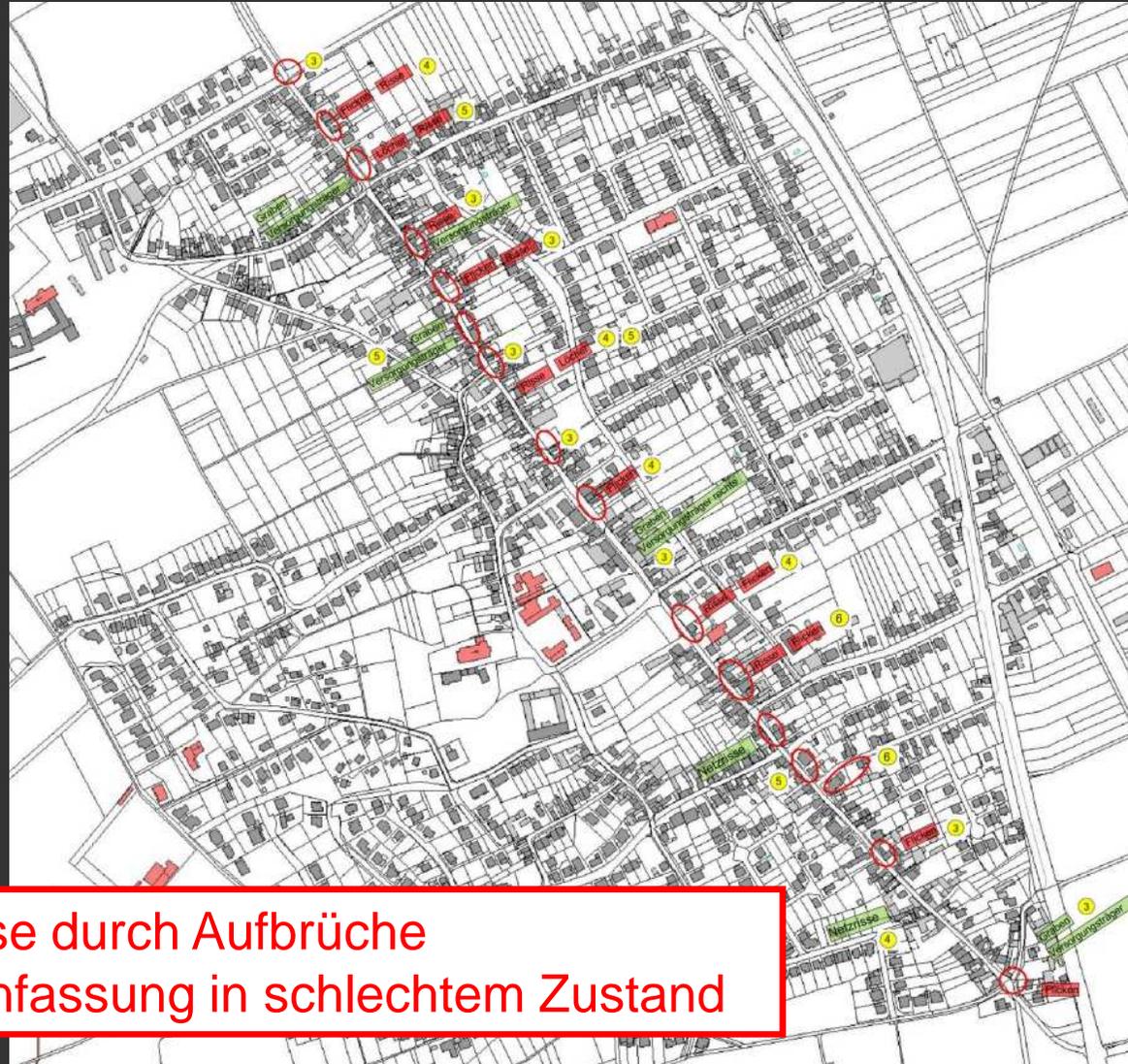
Abs.	Anzahl vorh. Stellplätze (öffentlich)	Anzahl Gebäude / Gewerbe	tatsächlich geparkte FZ (öffentlich)	tatsächlich geparkte FZ (privat)
1	14 (markiert)	17 (Wohnen) 3 (Gewerbe)	14	14
2	32 (freies Parken)	66 (Wohnen) (auch MFH) 6 (Gewerbe)	38	26
3	15 (markiert) 20 (Senkrecht zur FB)	5 (Wohnen) 14 (Gewerbe/Ärzte/Hotel/Nahversorgung)	29	6
4	50 (freies Parken) + Parkplatz	73 (Wohnen) (auch MFH) 7 (Gewerbe)	68	38

**□ Parkraum im öffentlichen Raum ist nicht ausreichend!!!**

baulicher Zustand



## baulicher Zustand



- Netzrisse durch Aufbrüche
- Randeinfassung in schlechtem Zustand

## Aufzeigen von Defiziten

- Schwache Nutzer (FG+Parker) sind nicht geschützt
    - Defizit in Mindeststandard (FG) □ **Sicherheitsproblem** !!!
    - Hohe Aufenthaltsqualität ist nicht gegeben (2,5 m)
  - Fließender Verkehr regelt sich über den ruhenden Verkehr
  - Verkehr läuft nicht gut
  - Fahrbahnzustand ist teilweise sehr schlecht
- ⇒ **Bewertung insgesamt:**
- ⇒ Funktioniert, aber Optimierungspotenzial
  - ⇒ Ziele der Verkehrsführung (wenig Regelungen) eingehalten

## Aufzeigen prinzipieller Lösungsansätze

Grundsätzliche Frage: Welchen Verkehrsteilnehmer will man stärken?

- Straßenbreite gibt keine Lösung für hohe Qualität aller Verkehrsteilnehmer her.

Wer nutzt die Fläche?

- Fließender Verkehr □ Hauptstraße wird eher gemieden  
(Landstraße als Ortsumgehung)
- Fußgänger □ aktuell eher gering  
(womöglich weil Sicherheitsräume zu klein sind)
- Ruhender Verkehr □ Anlieger an Hauptstraße + Nahversorgung

**Vorgehen hier: „Von Außen nach Innen“**

- 1. Fußgänger
- 2. Parken
- 3. fließender Verkehr

Separations- oder Mischprinzip

## 1. Separationsprinzip:

- Abgesetzter einseitiger Gehweg mind. 1,50 m

### A) + Parken

- Reduzierung des Parkraums zugunsten FG
- geregeltes Parken oder nicht?



**Weitere Reduzierung**



**Gefahr wie Bestand**

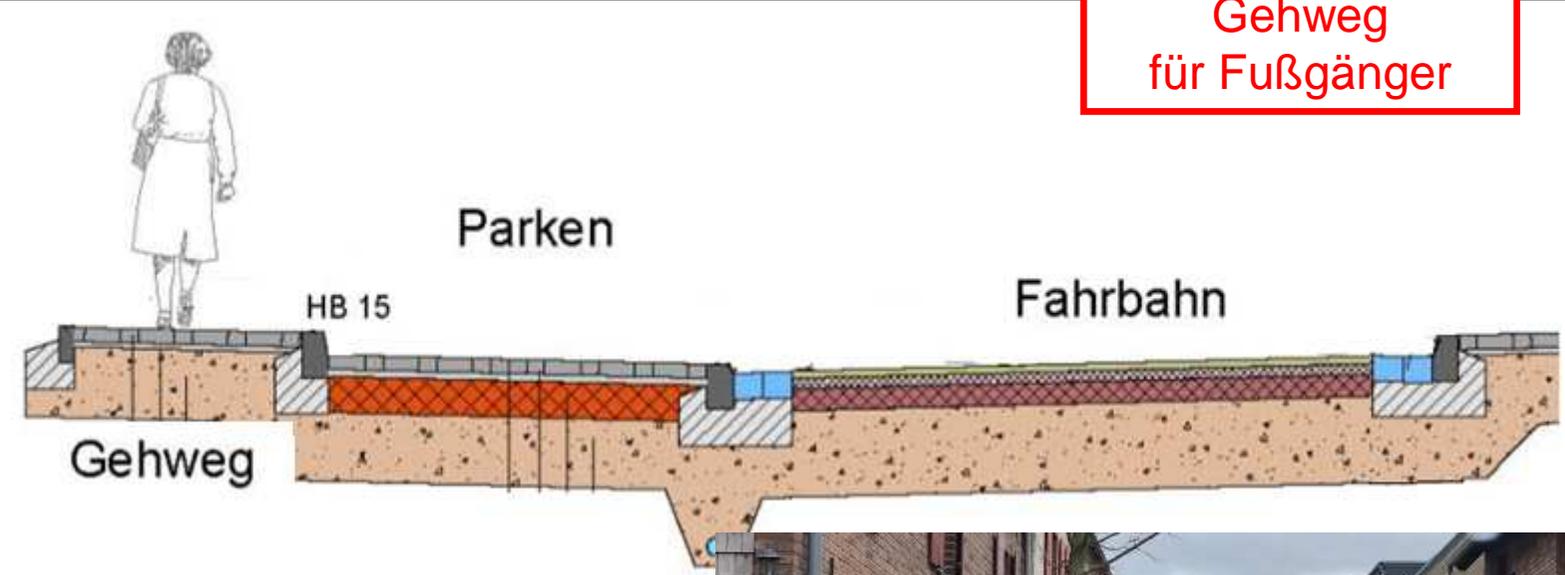
### B) + Parken aber als Einbahnstraße

- bringt nicht viel (nur im Parken)
- Erhöhung Verkehre in Nebenstraßen
- Fließender Verkehr besser, aber dadurch:
  - Weniger Sicherheit
- Einschränkung Rettungsfahrten/ Feuerwehr

**Stärkung des  
Verkehrsteilnehmers  
der nicht gefördert  
werden soll**

1. Separationsprinzip:

„Sicherheitsraum“  
Gehweg  
für Fußgänger



## 2. Mischfläche

Hauptaufgabe: Tempo des FG + PKW aneinander anpassen

### a) Verkehrsberuhigter Bereich

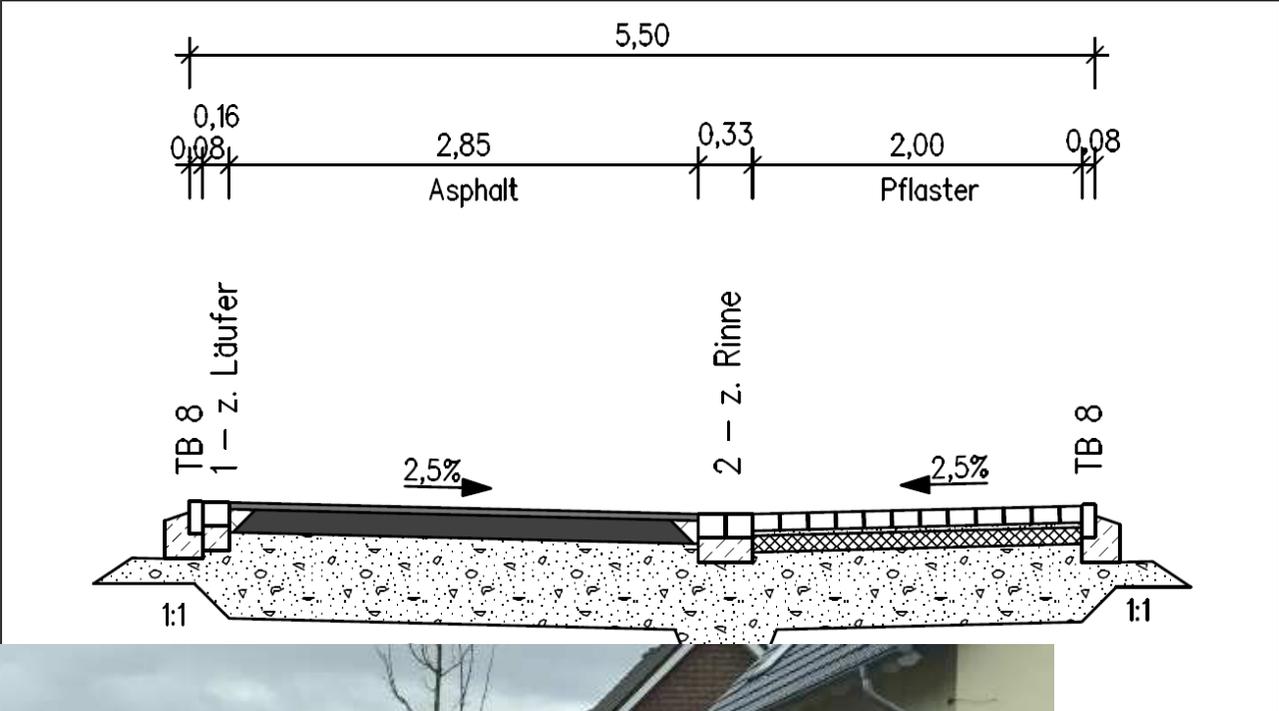
- Parken muss geregelt werden
  - Aufenthaltsqualität hoch mit Einbauelementen
  - Ggfls. nur Teilbereiche (z.B. 3.Abschnitt)
- ⇒ Shared Space (Hochwasserschutz beachten)
- ⇒ Attraktiver Ortskern mit höherer Aufenthaltsqualität

### b) Tempo 30 freies Parken

#### Zu Bedenken:

- Vielzahl an Versorgungsleitungen
- enge Breiten
- Grünanlagen in angemessenem Verhältnis
- Hochwasserschutz

2. Mischfläche



## Chance

- Als Chance für Fußgänger (Sicherheitsstandard)
- Höhere Aufenthaltsqualität im Ort
- Klare Regelung des Ruhenden Verkehrs (rechtssichere Regelung)
- Grundsätzlich: Wenn geregelt wird, muss auch kontrolliert werden!

## Fazit:

- Durchgehender Gehweg ist möglich  
(Breite 1,5 m, an Engstellen 1,0 m)
- auch mit Fahrbahnbereich >5,05 m mit Parken im Straßenkörper

## Ausbaustufen:

- Hauptziel -Stärkung der Fußgänger- nicht mit temporärer Lösung machbar
- Bei Änderung der Randeinfassung: Vollausbau notwendig
- Vollausbau abschnittsweise über mehrere Jahre verteilt (z.B. in 5 Abschnitten mit jährlichem Volumen von ca. 600.000 €)

## Grober Kostenüberblick:

### Baukosten (Brutto inkl. NK):

städtische Flächen: 10.000 m <sup>2</sup> x 200 €/m <sup>2</sup> =	2,0 Mio €
private Flächen: ca. 2.000 m <sup>2</sup> x 200 €/m <sup>2</sup> =	0,4 Mio. €
<u>Summe Baukosten</u>	<u>2,4 Mio. €</u>

Grunderwerbskosten: ca. 2.000 m<sup>2</sup> x 340 €/m<sup>2</sup>= 0,7 Mio. €

**Gesamtkosten ca. 3,1 Mio. €**

- Umlegung nach KAG ca. 2,0 Mio € (ca. 65%)