

**Informationsveranstaltung des Bürgermeisters Dieter Freytag
zur Verkehrssituation in Kierberg
am 13.09.2021, 18.30 Uhr, in der Regenbogenschule Standort Kierberg**

Kurzprotokoll

Für die Stadt Brühl waren anwesend:
Bürgermeister Dieter Freytag; Herr Schulz (FBL 66), Herr Cleven (FB 66/1) Herr Lamberty (FBL 61) Herr Korte (AL 61/3) Herr Nahry (FB 61/3) Frau Schmitz (FB 13) Herr Spenrath (FB 13)
Als externer Experte:
Herr Viethen, Verkehrsplanungsbüro

Verlauf:

Nach der Eröffnung des Gesprächs durch **Bürgermeister Dieter Freytag** gab **H. Viethen** zunächst einen Überblick über das Ergebnis der durchgeführten Bestandsanalyse. Als positive Aspekte hob er die bestehende Tempo-30- Regelung, die separate Führung der Fahrradspur auf der Schulstraße in der Kurve gegenüber der Einmündung Mühlenbach (wodurch ein Überfahren der Fahrradspur verhindert wird) und die eingerichteten Sitzgelegenheiten für Passanten auf der Schulstraße hervor.

Als optimierungsfähig bewertet wurden auf der Schulstraße der zu schmale Gehwegbereich, sowie das Vorhandensein einer Querungsstelle unmittelbar an einem Engpass, welche zudem schlecht einsehbar sei.

Herr Viethen führte ferner aus, dass die optimale Straßenbreite 6,50 m betrage, damit sich dort auch Busse begegnen können. Ein zusätzlicher Radweg würde weitere 2.25m, ein zusätzlicher Gehweg 2,50m erfordern. Da die örtliche Situation einen solchen Straßenquerschnitt nicht erlaubt, müssten Prioritäten gesetzt werden. Die Schulstraße kann aufgrund unterschiedlicher Straßenbreiten zudem nicht einheitlich gestaltet werden, daher soll diese in 5 sinnvolle Abschnitte unterteilt werden.

1. Abschnitt: Schulstraße (von der Kaiserstr. - Mühlenbach)
2. Abschnitt: Schulstraße (Mühlenbach – An der Brücke)
3. Talstraße (An der Brücke – Theismühle, Teil 1)
4. Talstraße (An der Brücke – Theismühle, Teil 2)
5. Talstraße bis Bergstraße

Anmerkungen zu Abschnitt 1: Für eine Mittelinsel ist eigentlich eine Straßenbreite von 8,50 m nötig. Als Alternative wird daher vorgeschlagen, einen Engpass von 3,50m

Breite einzurichten, der nur jeweils ein Auto gleichzeitig passieren lässt. Der Radverkehr soll dort mittig durchgeleitet werden; eine Leitung seitlich am Engpass vorbei ist aufgrund der geringen Breite nicht möglich. Auf Nachfrage aus dem Publikum, ob die Verengung dann nicht als Parktasche missverstanden werden könne, teilte H. Viethen mit, dass eine entsprechende Ausgestaltung dies verhindern soll. Eine nur einseitige Ausgestaltung der Verengung sei nicht umsetzbar, da dann die Durchfahrt in eine Richtung wieder zu gradlinig verlief, so dass der gewünschte Effekt der Geschwindigkeitsreduzierung z.T. aufgehoben würde.

Anmerkungen zu Abschnitt 3: Um keine durchgehende Fahrspur zu bieten, die zum schnellen Fahren verleitet, wird hier alternierendes Parken angestrebt. Dabei soll die Ausfahrt aus dem vorhandenen Parkplatz nicht behindert werden.

Anmerkungen zu Abschnitt 4: Hier soll die Radschutzspur entfernt und dafür auf der anderen Seite angebracht werden, damit auch hier – wie in Abschnitt 2 auf der Schulstraße - die langsameren, bergauf fahrenden Fahrräder geschützt werden.

Anmerkungen zu Abschnitt 5.: Da hier kein Fahrradschutzstreifen möglich ist, soll stattdessen ein Mittelstreifen aufgebracht werden. Es handelt sich dabei nicht um eine durchgezogene Linie im rechtlichen Sinne, sondern um eine optische Trennung, die weniger Überholvorgänge bewirken soll. Hier ist eine Straßenbreite von 5,50 m gegeben, was der Begegnung von Bus- und PKW-Verkehr erlaubt. Fahrräder dürfen bei dieser Breite nicht überholt werden.

Anschließend nutzten die Anwesenden die Gelegenheit zur Diskussion. Hierbei wurde deutlich, dass zu hohe gefahrene Geschwindigkeiten und die daraus resultierenden Risiken im gesamten Bereich Schulstraße als Kernproblem empfunden wurden. Die geäußerten Anregungen lassen sich wie folgt klassifizieren:

Thema bauliche Maßnahmen:

Es wurden etliche Vorschläge für bauliche Veränderungen zur Reduzierung der Geschwindigkeit vorgebracht, die aus den verschiedensten Gründen nicht umsetzbar sind:

- eine Verringerung der Straßenbreite sei nicht möglich, weil der Bus dann nicht mehr passieren könne. Eine Verbreiterung hingegen sei durch die Bestandsbebauung nicht möglich
- die Errichtung einer Ampel sei auf der freien Strecke nicht zulässig
- Fußgängerüberwege (mittels Ampeln oder Zebrastreifen) wiederum seien nicht mit der Tempo 30 – Regelung vereinbar
- die Errichtung einer Spielstraße scheitere am zu hohen Verkehrsaufkommen
- eine zusätzliche Querung in Abschnitt 2 sei wegen der Kurvenlage nicht zulässig (lediglich für die Dauer einer Baustellentätigkeit war dort in der Vergangenheit vorübergehend eine Ausnahme ermöglicht worden)

- eine zusätzliche Querung in Abschnitt 3 z.B. für Rollstühle ist nach Aussage von **H. Schulz** nicht zulässig, da diese nicht normgerecht ausgeleuchtet werden könne. Käme es dort zum Unfall, müsste die Stadt haften
- das Aufstellen eines Fahrrad-Überholverbotsschildes sei ebenfalls mit den bestehenden Regelungen nicht vereinbar
- eine fest installierte Einrichtung zur Geschwindigkeitsüberwachung darf die Stadt Brühl nach aktueller Rechtslage nicht errichten; dies ist derzeit noch dem Kreis bzw. der Polizei vorbehalten; **Bürgermeister Freytag** ergänzte jedoch, dass er noch an einer Änderung dieser Situation arbeite. Messtafeln, die die Geschwindigkeit lediglich anzeigen, seien jedoch möglich.
- die Parkplätze in Abschnitt 5 könnten aufgrund der dort liegenden Garageneinfahrten nicht auf die rechte Seite verlegt werden

H. Viethen wies darauf hin, dass über die Einrichtung der Tempo 30 – Zone hinaus die Straßenverkehrsordnung wenig weitere Möglichkeiten erlaube. Den Vorschlag aus dem Publikum, einen speziellen Straßenbelag zur Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeiten aufzubringen (ohne dabei den Fahrradverkehr zu beeinträchtigen), oder ggf. auch durch eine geänderte Farbgebung Abhilfe zu schaffen (z.B. auf der Kreuzung in Abschnitt 3), nahm H. Viethen hingegen zur Prüfung mit.

Thema LKW-Verbot:

Mehrfach geäußert wurde auch der Wunsch nach einem LKW-Verbot im Bereich der Schulstraße. **Bürgermeister Freytag** sagte eine Prüfung des sogenannten LKW-Vorhaltenetzes, auch in Verbindung mit der Kaiserstraße, zu. Im Zuge dessen sollen auch die Navi-Betreiber informiert bzw. der Ausschluss bestimmter Strecken angeordnet werden. Auf Nachfrage zu einer bereits Ende der 80er Jahre geforderten Umgehung um Vochem herum teilte H. Freytag mit, dass diese bereits Anfang der 90er Jahre fallengelassen worden ist und heute wegen zwischenzeitlich errichteter Hochspannungstrassen auch noch schwieriger umzusetzen sei.

Thema Parken:

Längere Diskussionen ergaben sich um das Thema Parken: Die Aufstellung des Halteverbotsschildes (VZ 283) war (im Bereich vor der Corrida-Bar) durch das Ordnungsamt veranlasst worden, weil dort häufig Fahrzeuge mit 2 Rädern auf dem Gehweg standen und es so mehrfach zu Beschwerden über eine Behinderung von Passanten mit Rollstühlen oder Kinderwagen o.ä. gekommen war. Ein Parkverbot hatte dort jedoch auch zuvor in der Zeit des noch vorhandenen Fahrradschutzstreifens auf dieser Fahrbahnseite bereits gegolten. Während einige Anwesende also vorbrachten, dass sie insbesondere auf dem Bürgersteig parkende Fahrzeuge regelmäßig zum gefährlichen Ausweichen auf die Straße zwingen oder die Einsehbarkeit in abzweigende Straßen beeinträchtigen würden, argumentierten andere, dass Kurzzeitparkende im Gegenteil sogar zur Senkung der gefahrenen Geschwindigkeit beitragen und sich das bereits ausgeschilderte Halteverbot vor dem

Olympia-Grill zudem nachteilig auf den Kundenverkehr der Gastronomie auswirken würde. Die Befürworter schlugen daher vor, zusätzliche Kurzzeitparkplätze für Kunden einzurichten. Auf den Vorschlag, die Parkbuchten an der ehem. Corrida-Bar in Kurzzeit-Parkplätze umwandeln, erwiderte **H. Freytag**, dass dies den Parkdruck in diesem Bereich nur erhöhen würde, nahm die Anregung aber zur Prüfung mit.* Mehrfach äußerten die Anwesenden den Wunsch, dass das Falschparken mehr geahndet werden solle.

Bezüglich des in Abschnitt 3 angedachten alternierenden Parkens befürchteten einzelne Stimmen aus dem Publikum eine Lärmentwicklung durch abstoppende und wieder anfahrende Fahrzeuge; zum Teil wurde das alternierende Parken auch als grundsätzlich unfallträchtig angesehen. **H. Viethen** entgegnete, dass beim Belassen der Stellplätze auf nur einer Seite auf der dann weiterhin durchgängigen Vorrangspur auch weiterhin zu schnell gefahren würde.

Insgesamt müsse eine Abwägung vorgenommen werden, bei der die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer (insbesondere der Schulkinder) eine hohe Priorität einnehme.

Sonstige Themen:

Eine Anwohnerin fragte nach, warum der Bürgersteig in Abschnitt 4 wiedererrichtet werden solle, nachdem er zuvor entfernt worden war. Herr Viethen erläuterte, dass der Bürgersteig sicherer sei; Autos müssten auch nicht auf diese Fläche ausweichen, da bei 5,50 m der Begegnungsverkehr möglich sei. Sodann wurde bemängelt, dass die Radspur auf der Schulstr. nicht gereinigt und im Winter nicht abgestreut würde. Diese Aussage wird zur Prüfung an den Stadtservicebetrieb weitergegeben.

Weitere Kritikpunkte, zu denen eine Überprüfung zugesagt wurde:

- die jetzige Baustellenampel habe zu kurze Ampelphasen für Radfahrer
- der Bürgersteig in Abschnitt 1 sei zu schmal
- vorhandene Radmarkierung widersprüchen sich
- der Kapellenweg solle vorfahrtsberechtigt werden
- die vorhandene Verengung vor dem Blumenladen habe schon zu Unfällen geführt.
- in Abschnitt 3 sei die nötige Sichtbeziehung nicht gegeben
- die bestehende Vorfahrtssituation wird nicht erkannt

i.A.

