

Ergänzende Stellungnahme zu der Beschlussvorlage

### **Entwicklungskonzept Porz-Mitte**

#### **hier: Gestaltungskonzept der Hauptstraße von Steinstraße bis Poststraße**

Session-Nr.: 1721/2011

Auf der Grundlage des „Runden Tisch-Gesprächs“ am 15.11.2011 im Sitzungssaal der Bezirksvertretung Porz wurde das Gestaltungskonzept zur Hauptstraße den anwesenden politischen Vertretern vorgestellt. Im Rahmen der anschließenden Diskussion wurden seitens der Politik nachfolgende Anregungen und Änderungen zum Gestaltungskonzept eingebracht:

#### **1. Abschnitt** "Beginn südlich des Knotens Hauptstraße/Steinstraße bis einschließlich Knotenpunkt Hauptstraße/Bergerstraße"

Die Anordnung eines Kreisverkehrs im Knoten Bergerstraße/Hauptstraße wurde gemäß dem Konzept bestätigt. Ergänzend wurde darauf hingewiesen, dass der Eingriff in die angrenzende städtische Fläche unvermeidbar ist.

#### Anfrage:

Wie erfolgt die Weiterführung der Schutzstreifen für Radfahrer in Richtung Bergerbrücke und Josefstraße

#### Antwort der Verwaltung:

Die Schutzstreifen für Radfahrer werden auf der Bergerstraße fortgeführt bis zu den baulichen Radwegen hinter dem Knoten Bergerstraße/Josefstraße, um den Netzschluss herzustellen.

#### **2. Abschnitt** "Beginn südlich des Knotens Bergerstraße bis einschließlich Knoten Karlstraße"

Aus Verkehrssicherheitsgründen müssen die Radwegsenschutzstreifen vor dem Tunnelbereich am Knoten Karlstraße enden. Zur sicheren Führung des Radfahrers ist die Verbreiterung des derzeitigen Gehwegs parallel zum Bezirksrathaus in Richtung der Wendeanlage Friedrich-Ebert-Ufer geplant. Der vorhandene Gehweg soll verbreitert und als gemeinsamer Geh- und Radweg umfunktioniert werden.

#### Anfrage:

Es wurde darauf hingewiesen, dass für die Nutzung des Gehweges in den Abend –und Nachtstunden keine soziale Kontrolle besteht und in Folge dessen eine Sperrung der Wegebeziehung in Erwägung gezogen wird.

#### Antwort der Verwaltung:

Sofern die Beschlussvorlage beschlossen wird, erfolgt seitens der Verwaltung eine Prüfung, die auch den Aspekt einer verbesserten sozialen Kontrolle beinhaltet.

#### **3. Abschnitt** "Beginn südlich des Knotens Karlstraße bis einschließlich Bahnhofstraße"

Ziel ist es die Tiefgarage über eine zusätzliche separate Linksabbiegespur aus nördlicher Richtung zu erschließen, so dass diese zukünftig aus beiden Richtungen anfahrbar ist.

Anfrage:

Wie erfolgt die Erschließung der Tiefgarage. Ist eine Signalisierung geplant?

Des Weiteren ist die Bahnhofstraße von der Hauptstraße bis zum Rhein in die Planung einzubeziehen. Die Frage nach einem weiteren Kreisverkehr wurde gestellt.

Es soll eine optische Aufwertung des Übergangs der beiden Bahnhofstraße über die Hauptstraße erfolgen. In diesem Zusammenhang ist der „rote Teppich“ zu prüfen und ggf. die Beseitigung der Lichtsignalanlage zu prüfen.

Antwort der Verwaltung:

Das vorliegende Konzept beinhaltet bereits eine Änderung der „kleinen“ Bahnhofstraße. Diese soll als verkehrsberuhigter Bereich umgebaut werden, um so einen durchgängigen Zugang von der Fußgängerzone der Bahnhofstraße zum Rhein zu erhalten. Die Querung der Hauptstraße soll in diesem Zusammenhang optisch aufgewertet werden. Inwieweit die LSA durch eine Fußgängerbedarfsampel ersetzt werden kann, wird separat geprüft. Ein Kreisverkehr im Bereich der Bahnhofstraße ist aufgrund der Zwangspunkte (angrenzende Gebäude) nicht umsetzbar. Auch die Anordnung eines Minikreisels mit einem Radius von 13 m führt zu keiner Lösung.

**4. Abschnitt** "Beginn südlich der Bahnhofstraße bis einschließlich Ernst-Mühlendyck-Straße/ Bennauer Straße"

Hier schließt sich ein beidseitiger Geschäftsbereich an. Das Entwurfskonzept beinhaltet beidseitige Schutzstreifen für Radfahrer mit einseitigen Parken.

Anfrage:

Beidseitiges Parken ist aufgrund der Geschäftsbereiche dringend erforderlich. Des Weiteren sind Ladezonen zu berücksichtigen.

Antwort der Verwaltung:

Aufgrund des sensiblen Bereichs wird geprüft, inwieweit eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h umsetzbar ist, so dass die Schutzstreifen für die Radfahrer entfallen. Zusätzlich werden Multifunktionsflächen angeboten, das heißt auf den separaten Bord als Abgrenzung zwischen dem Parkstand und dem Gehweg wird verzichtet und die Fläche wird niveaugleich ausgebildet.

**5. Abschnitt** "Beginn südlich der Bennauer Straße bis zum Bauende in Höhe des Mühlenstraße./ Poststraße"

Hier steht der Umbau des Knoten mit der Hauptstraße/Poststraße/Mühlenstraße im Vordergrund.

Anfrage:

Die von der Verwaltung vorgeschlagene Lösung zur Aufwertung des Platzbereiches vor der Kirche wird kritisch gesehen, da die geplante Fläche für die Überfahrt mit Karnevalsfahrzeugen ungeeignet ist. Des Weiteren ist der Schwerlastverkehr aus den angrenzenden Glaswerken der Poststraße in die Umgestaltung der Platzfläche einzubeziehen. In Folge der großzügigen und offenen Gestaltung vor der Kirche wird eine Gefahr für die Fußgänger gesehen. Den Fußgängern wird auf der Platzfläche eine Sicherheit vorgegeben, die durch die erforderliche Überfahrbarkeit nicht gegeben ist.

Antwort der Verwaltung:

Im Rahmen der Entwurfsplanung wird die Verwaltung den Zugweg der Karnevalsfahrzeuge beachten. Hinsichtlich der Lastzüge der Glaswerke wird darauf verwiesen, dass diese nicht zwingend die Hauptstraße nutzen müssen. Es wird darauf verwiesen, dass in diesem Zusammenhang speziell die Poststraße in Richtung Frankfurter Straße ertüchtigt wurde. Die Gestaltung der Platzfläche vor der Kirche wird unter dem Aspekt der Sicherheit für Fußgänger weiter entwickelt und optimiert. Des Weiteren ist geplant die Einbahnstraße der Mühlenstraße für die Radfahrer zu öffnen.