



FDP-Fraktion im Rat der Stadt Bad Honnef
Rathausplatz 1
53604 Bad Honnef

FDP Fraktion – Rathausplatz 1 – 53604 Bad Honnef
Herrn
Klaus Munk
Ausschuss für Stadtentwicklung, Planen und Bauen
Rathausplatz 1

53604 Bad Honnef

11. September 2019

Antrag der FDP-Fraktion zur Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Planen und Bauen am 24.09.2019

Betrifft: Ausbau Frankenweg

Die FDP-Fraktion stellt folgenden Antrag:

Antrag:

Der Ausschuss empfiehlt dem Rat, die Änderung der Ausführungsplanung zum Ausbau des Frankenwegs gemäß folgenden Anträgen:

1.

Die Ausführung des Frankenwegs wird entgegen den bisherigen Ausführungsplanungen im Bereich der Hausnummern 32-52 ohne die dort geplanten 3 Einengungen der Fahrbahn geplant und ausgeführt.

2. a)

Die Ausführung des Frankenwegs wird entgegen den bisherigen Ausführungsplanungen durchgängig niveaugleich (wie Straßenabschnitt vor Haus Rheinfrieden) im Bereich der Fahrbahn und Gehwege geplant und ausgeführt.

hilfsweise

2. b)

Die Ausführung des Frankenweg wird entgegen den bisherigen Ausführungsplanungen durchgängig „quasi“-niveaugleich (gerundete Bordsteinkanten/ca. 2 cm Höhe) im Bereich der Fahrbahn und Gehwege geplant und ausgeführt.

Begründung

Vorbemerkung: Die beantragten Änderungen sind nach Einschätzung der Verwaltung kostenneutral. Sie führen nicht zu Kostensteigerungen, der Wegfall der Einengungen dürfte zu einer Einsparung führen. Ebenso dürfen 32 bauliche Einzelmaßnahmen („Rutschen“) überflüssig werden, mit denen im aktuellen Plan die 13cm hohen Bordsteinkanten behindertengerecht überbrückt werden. Durch die beantragten Änderungen ändert sich beim Frankenweg nichts an der Einstufung als Haupteinfahrungsstraße. Sie sind also ohne Einfluss auf den Verteilungsschlüssel der Kostentragung für die Straßenerneuerung, d.h. die Anlieger tragen unverändert (nach derzeitiger Rechtslage) 55/60% der Herstellungskosten.

Zu 1:

Von den geplanten Einengungen geht kein signifikanter Effekt zur Verkehrsberuhigung aus. Jedes geparkte Auto stellt ja bereits faktisch eine „Einengung“ dar.

Das heute geduldete Parken auf den Gehwegen wird zukünftig unterbunden. Das Parken ist dann nur noch auf der Fahrbahn erlaubt. Bei einer Fahrbahnbreite von 5,50 m ist jedes parkende Fahrzeug eine „Einengung“. Ein Begegnungsverkehr selbst von zwei kleinen Fahrzeugen wird damit definitiv ausgeschlossen.

Diese zukünftige Parksituation ist das wirksamste Mittel zur Verringerung der Geschwindigkeiten. Die Verwaltung begründet die zusätzlichen betonierten Einengungen mit der Sorge, dass an Werktagen zu den üblichen „Bürozeiten“ die Zahl der abgestellten Autos unter das gewünschte Mindestmaß zur Geschwindigkeitsreduzierung absinken könnte. Diese Annahme geht an der Realität vorbei.

Die drei Einengungen sollen sich auf einer Strecke von 270 m verteilen. An durchschnittlichen Tagen sind dort tagsüber mindestens 20 Fahrzeuge geparkt. Im Vergleich zur heutigen Situation werden damit auf dieser kurzen Strecke 20 „mobile Einengungen“ einen handfesten Beitrag zur Geschwindigkeitsreduzierung leisten. Warum bedarf es dann noch zusätzlicher bautechnischer Hindernisse? Um im Beispiel zu bleiben: Was bessert sich, wenn auf derart kurzer Strecke aus 20 Einengungen zukünftig 23 werden?

Weiter ist zu bedenken, dass zukünftig nur noch einseitiges Parken möglich sein wird. (Beidseitig kann nur geparkt werden, wenn das Parken auf dem Gehweg geduldet wird; was aber nicht mehr der Fall sein wird.) Dass es dort jemals einen Mangel an „parkenden Verkehrshindernissen“ geben könnte, erscheint völlig aus der Luft gegriffen.

Es ist daher schon aus Kostengründen kaum zu rechtfertigen, einen derartigen bautechnischen Aufwand zu betreiben.

Die Einengungen sind aber nicht nur nutzlos, sie sind gleich in mehrfacher Hinsichtlich schädlich:

- Die Einengungen sind emissionstechnisch schädlich. Durch häufiges Abbremsen/Anfahren entsteht mehr Lärmbelastung und eine höhere Abgasbelastung.
- Es werden künstliche Gefahrenstellen geschaffen, die sich gerade für weniger geschützte Verkehrsteilnehmer wie Radfahrer / Scooter prekär auswirken können. Die geplanten Einengungen weisen jeweils eine Länge von 16 m; zudem mit Bepflanzung und Parkbänken. Das sind Dimensionen, bei denen die Kommunikation der sich begegnenden Autofahrer an Grenzen stößt. Das gilt noch stärker für den Begegnungsverkehr von Autofahrern und Radfahrern.

- Wertvoller Straßenraum geht verloren, der künftig nicht mehr für Ausweichstellen im Begegnungsverkehr zur Verfügung steht. Jede der 3 Einengungen ‚vernichtet‘ aktuell fast 30m Straßenraum (Länge der Einengung aktuell ca.16m + ca. 8m auf jeder Seite für die Umfahrung der Einengung). Somit geht insgesamt rund ca. 1/3 der Straßenstrecke durch nutzlose Einengungen verloren. Zusätzlich gibt es zahlreiche Hauseinfahrten, die Straßenraum beanspruchen.

Dadurch, dass zukünftig nur noch einseitig und auf der Fahrbahn geparkt werden wird, gehen bereits Parkplätze in erheblichem Umfang verloren. Der weitere Verlust von Parkplätzen ohne erkennbare Vorteile für die Gesamtsituation ist nicht zu vermitteln.

Fazit: Die Verkehrssicherheit und die Attraktivität für alle Verkehrsteilnehmer steigt deutlich, wenn ein zwar langsamer, aber gleichmäßiger Verkehrsfluss ermöglicht wird. (Damit ohne den geplanten ‚Hindernisparscours‘).

Hilfsweise ist zu bedenken, dass sich derartige Einengungen auch so gestalten ließen, dass sie ohne großen Aufwand montiert bzw. demontiert werden könnten, wenn sich die Befürchtungen der Pessimisten nicht einstellen.

Zu 2:

Die Vorteile liegen auf der Hand für Rollstuhlfahrer, Passanten mit Kinderwagen, Rollatoren (Altenheim Marienhof). Positiv ist feststellen, dass der aktuelle Plan der Verwaltung im Straßenabschnitt vor Haus Rheinfrieden bereits ein niveaugleiches Straßenprofil, sprich, ein Straßenprofil ohne Bord-

steinkante, vorsieht. Was vor Haus Rheinrieden richtig ist, warum kann das nicht das Prinzip für den Ausbau im gesamten Frankenweg sein?

Bei einem niveaugleichen Ausbau könnten alle ‚Rutschen‘ (bauliche Maßnahme für einen barrierefreien Übergang) entfallen. Insgesamt sind aktuell 32 Einzelmaßnahmen geplant, um die 13 cm hohen Bordsteinkanten punktuell überwindbar zu machen. Unserem Antrag entsprechend könnten ältere oder gehbehinderte Passanten den Frankenweg auf ganzer Strecke leicht queren.

Neben den 32 ‚Rutschen‘ führen zahlreiche Zufahrten zu den betreffenden Grundstücken/ Garagen dazu, dass sich ständig der Neigungswinkel des Gehwegs ändert, es wäre ein „Auf und Ab“. Bei niveaugleichem Ausbau sind die Gehwege besser begehbar, das „Auf und Ab“ entfällt.

Niveaugleiche Straßen sind in Bad Honnef keine Seltenheit. Beispiele: Konrad-Adenauer-Str., Wolkenburgstr., Josef-Brungs-Str., die stark befahrene Beueler Straße und die Bahnhofstraße als eine der Hauptzufahrtswege in die Stadt, der ebenfalls bis zur Sibi-Turnhalle stärker frequentierte Krauß etc.

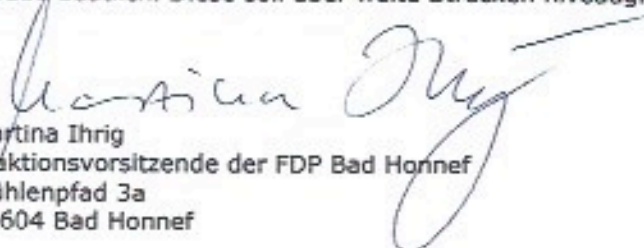
Eine klare Strukturierung können die Gehwege durch farbliche Markierungen, Pflasterungen, Bügel bzw. Poller etc. erhalten, mit denen sie von der Fahrbahn getrennt werden. Dies kann jedoch ganz nach Bedarf flexibel gestaltet werden. Beispielsweise benötigt man kaum Trennelemente dort, wo stets geparkt wird.

Der größte Vorteil des niveaugleichen Ausbaus liegt in der Flexibilität, mit der man auf zukünftiges geändertes Nutzungsverhalten reagieren kann. Die Straße wird in der jetzt zu bauenden Form vermutlich über 50 – 70 Jahre den zukünftigen Verkehr aufnehmen, ohne dass wir überblicken können, was sich in diesen erheblichen Zeiträumen ändert.

Die Notwendigkeit, sich ändernden Gegebenheiten anzupassen, wird besonders deutlich illustriert am Beispiel des bereits instandgesetzten Abschnitts des Frankenwegs zwischen Schaaffhausen- und Wilhelmstraße. Die dortige Fahrbahnbreite und Bauausführung entspricht exakt der Planung für die jetzt anstehende Baumaßnahme. Der Begegnungsverkehr von Fahrrädern und Autos kann dort nur als sehr gefährlich bezeichnet werden. Bei niveaugleichem Ausbau hätte man die Möglichkeit, auszuprobieren, ob sich die Situation verbessern lässt, je nachdem, ob man die Fahrbahn etwas schmaler macht, um ein „Aneinander-Vorbeiquetschen“ von Fahrrädern und Autos auszuschließen oder ob man den Begegnungsverkehr sicherer machen kann, indem man die Fahrbahn geringfügig verbreitert.

Die Stadtverwaltung behält sich laut eigener Aussage - Stand heute - vor, die möglicherweise zukünftig erforderliche zusätzliche Ausweichbreite der Fahrbahn für Begegnungsverkehr durch großflächige Parkverbote im Frankenweg herzustellen bzw. umzusetzen. Bei einer Ausführung mit 13 cm hohen Bordsteinkanten bliebe der Stadtverwaltung auch keine Alternative außer Parkverboten. Im Gegensatz hierzu bietet die beantragte Ausführung flexible Gestaltungs- und Lösungsmöglichkeiten je nach Anforderung in der Zukunft.

Die Stadt hat den niveaugleichen Ausbau unter Hinweis darauf abgelehnt, dass eine „einfache und bekannte Gliederung“ mit Bordsteinen der „komplexen“ Gliederung (mit Markierungen, unterschiedlichem Pflaster, mit Pollern bzw. Bügeln) vorzuziehen sei. Wie wenig die Stadt selbst vom eigenen Argument überzeugt ist, wird bei der Projektierung des Um-/Neubaus der Rommersdorfer Straße deutlich. Diese soll über weite Strecken niveaugleich ausgebaut werden.


Martina Ihrig
Fraktionsvorsitzende der FDP Bad Honnef
Mühlenpfad 3a
53604 Bad Honnef