

4. Sitzung der Arbeitsgruppe „Bauliche Umgestaltung der Borner Straße“ - Übersicht der Anregungen und der Empfehlungen aus der 3. Sitzung am 05.06.2018 -

lfd. Nr.	Anregung	Empfehlung der Arbeitsgruppe
I. Anregungen aus der Bürgerinformationsveranstaltung am 15.03.2018		
1.1	Die Planung ist zu sehr auf die Belange des Fahrradverkehrs ausgerichtet. Dies geht am Bedarf, insbesondere an den Einkaufsgewohnheiten im Bereich der Nahversorgungsmärkte vorbei, die in erster Linie Kfz-orientiert sind.	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen, jedoch nicht weiter berücksichtigt. <u>Erläuterungen:</u> Die Planung ist nicht einseitig auf die Belange des Fahrradverkehrs abgestimmt sondern auf die Belange aller Verkehrsteilnehmer. Die geplante Restfahrbahnbreite zwischen den Radfahrstreifen beträgt 6,50 m und ermöglicht ein flüssiges Begegnen von Bus/Bus oder Lkw/Lkw. Die Planung ist insgesamt ausgewogen und gibt allen Verkehrsteilnehmern ausreichend Raum. Außerdem zielt sie auf eine gute städtebauliche Qualität ab.
1.2	Für den Fahrradverkehr sind bereits attraktive Routen vorhanden, insbesondere die Wegeverbindung von der Straße am Katharinenhof bis zum Vennmühlenweg entlang des begrünten Walles (siehe auch Anlagen 2 und 3).	Kennntnisnahme ohne weitere Berücksichtigung <u>Erläuterungen:</u> Neben attraktiven Parallelrouten sind auch attraktive und sichere Anbindungen für die Verbrauchermärkte und die Anlieger der Borner Straße sowie die Bewohner neuen Baugebietes Gebrüder-Laumans-Weg erforderlich. Dies wird mit der Entscheidung für Radfahrstreifen und einen darauf abgestimmten, konsequenten Umbau der Borner Straße ausreichend berücksichtigt. Die Wegeverbindung vom Burgwall beginnend entlang des begrünten Walles in Richtung Vennmühlenweg und darüber hinaus in Richtung Born bietet eine attraktive Alternative für den innerörtlichen Rad- und Fußverkehr, hat jedoch keine Bedeutung für die Erreichbarkeit der Nutzungen entlang der Borner Straße selbst.
1.3	Die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ohne bauliche Abgrenzung sowie das Einfädeln der Radfahrer in die Kreisverkehre wird als unsicher und risikoträchtig eingeschätzt. Es wird befürchtet, dass sich gegenüber dem derzeitigen Zustand (einseitiger, baulich getrennter Radweg) eine erhebliche Verschlechterung ergibt und eine gesicherte Benutzung für die schwächeren Verkehrsteilnehmer	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen und hinsichtlich einer stärkeren baulichen Trennung oder sonstigen Markierung der Radfahrstreifen geprüft. <u>Erläuterungen:</u> Die Führung des Radverkehrs auf der Kreisfahrbahn hat sich als verkehrssicherer erwiesen als eine umlaufende Zweirichtungsführung, vor allem,

	(Kinder, ältere Menschen) nicht mehr gewährleistet ist (siehe auch Anlagen 2, 3 und 5).	<p>wenn diese aufgrund der Platzverhältnisse nicht regelkonform ausgebildet werden kann. Insgesamt ergeben sich weniger Konflikte. Der Radfahrer ist innerhalb des Kreisverkehrs gleichberechtigt und wird von den motorisierten Verkehrsteilnehmern wahrgenommen.</p> <p>Bei der weiteren Planung wird überprüft, ob und in welcher Form die Radfahrstreifen deutlicher von der Fahrbahn abgehoben werden können. Eine Abgrenzung mittels baulicher Schwellen bietet ein zu großes Unfallrisiko, in Betracht kommen aber farbliche oder sonstige Markierungen oder ein „Rüttelstreifen“ ähnlich wie auf Autobahnen, die dem motorisierten Verkehr sofort signalisieren, wenn er die vorgesehene Fahrbahn verlässt.</p>
1.4	Radfahrstreifen entlang von Stellplätzen werden als problematisch angesehen, da durch sich öffnende Autotüren ein zusätzliches Gefährdungspotenzial entsteht (siehe auch Anlagen 2 und 3).	<p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen, jedoch nicht weiter berücksichtigt.</p> <p><u>Erläuterungen:</u> Bei parallel verlaufenden Parkstreifen sind zusätzliche Sicherheitstrennstreifen eingeplant, um das Gefährdungspotenzial zu minimieren.</p>
1.5	Zurzeit befinden sich Radfahrer, die aus dem Ortskern kommend die Nahversorgungsmärkte aufsuchen, auf der „richtigen“ Straßenseite. Bei beidseitiger Führung des Radweges werden sie aus dem Ortskern kommend auf der gegenüberliegenden Seite geführt und müssen die Fahrbahn queren. Dies erhöht das Unfallrisiko (siehe auch Anlage 2).	<p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen, jedoch nicht weiter berücksichtigt.</p> <p><u>Erläuterungen:</u> Durch das Einfädeln der Radfahrer in die Kreisverkehre ist ein Queren der Fahrbahn nicht notwendig. Für Fußgänger bleibt im Bereich des REWE-Marktes die zusätzliche Lichtsignalanlage bestehen.</p>
1.6	Die Planung soll auf das Umfeld des geplanten neuen Kreisverkehrs beschränkt werden. Der Umbau ist im Übrigen nicht erforderlich und im Hinblick auf die zu erwartenden Kosten nicht verhältnismäßig.	<p>Die Anregung wird zurückgewiesen.</p> <p><u>Erläuterungen:</u> Die Anregung widerspricht dem Grundsatzbeschluss, die Borner Straße insgesamt baulich umzugestalten, um eine zukunftsfähige sichere und flüssige Verkehrsabwicklung zu gewährleisten. Eine Beschränkung auf den Kreisverkehr ist hierfür keinesfalls ausreichend. Die zu erwartenden Kosten sind vor diesem Hintergrund verhältnismäßig und angemessen. Darüber hinaus wird versucht, den finanziellen Aufwand der Gemeinde durch die Inanspruchnahme von Fördermitteln zu begrenzen.</p>

1.7	Es soll ein beidseitiger Geh-/Radweg angelegt werden, der baulich von der Fahrbahn getrennt ist.	Die Anregung wird zurückgewiesen. <u>Erläuterungen:</u> Die zur Verfügung stehende Breite der Borner Straße reicht nicht aus, um beidseits baulich getrennte Geh- und Radwege auszubilden.
1.8	Im Bereich des Katharinenhofes geht ein beträchtlicher Teil der ohnehin knappen Stellplätze verloren. Dies verschlechtert die Standortbedingungen für den dortigen Einzelhandel in existenzbedrohender Weise. Die Stellplätze sollen erhalten bleiben.	Die Herstellung zusätzlicher Stellplätze im Bereich des Katharinenhofes wird geprüft. <u>Erläuterungen:</u> Zur Optimierung des Stellplatzangebotes im Bereich des Katharinenhofes wird geprüft, ob im Umfeld zusätzliche Stellplätze als Ausgleich für die bei der Umgestaltung entfallenden Stellplätze errichtet werden können. In Betracht kommt die Herstellung einer kleinen Stellplatzanlage im Eckbereich Borner Straße/Jakob-Schlüter-Weg auf dem Grundstück Borner Straße 34 (Haus Mesterom). Außerdem könnte sich zusätzlicher Spielraum für die Umgestaltung ergeben, sollte sich bei der noch ausstehenden Bewertung durch einen Baumsachverständigen ergeben, dass der Baumbestand vor dem Katharinenhof abhängig oder im Hinblick auf die Verkehrssicherungspflicht der Gemeinde bzw. der privaten Eigentümer nicht erhaltungsfähig ist.
1.9	Der Wegfall der Stellplätze vor dem Katharinenhof erschwert außerdem die Erreichbarkeit der dortigen Wohnungen für Rettungsfahrzeuge und Krankentransporte. Dies ist insbesondere für die dort wohnenden älteren Menschen von großer Bedeutung.	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen und hinsichtlich der Vorhaltung einer Zone für Rettungsfahrzeuge sowie für Liefer- und Paketdienste geprüft. <u>Erläuterungen:</u> Für Rettungs- und Krankentransporte besteht im Bedarfsfall immer die Möglichkeit, auch auf der Fahrbahn zu halten. Da eine ausreichende Fahrbahnbreite gewährleistet ist, bleibt die Borner Straße auch in diesem Fall durchlässig. Darüber hinaus wird geprüft, ob vor dem Katharinenhof Zonen für den Anlieferverkehr vorgehalten und kenntlich gemacht werden können, um die Andienbarkeit durch Liefer- und Paketdienste für die geschäftlichen und wohnlichen Nutzungen sicherzustellen.
1.10	Der Baumbestand vor dem Katharinenhof soll überprüft werden. Es macht keinen Sinn, die Planung auf den Erhalt der Bäume auszurichten, wenn diese aufgrund ihrer Größe oder bereits jetzt erkennbarer Schäden in absehbarer Zeit gefällt werden müssen. Durch die Wegnahme der Bäume könnte gerade in diesem Bereich ein größerer	Die Anregung wird berücksichtigt. <u>Erläuterungen:</u> Der Baumbestand vor dem Katharinenhof wird hinsichtlich der Erhaltungsfähigkeit und -würdigkeit sowie hinsichtlich des Gefährdungspotenzials

	Spielraum für Stellplätze, aber auch für eine attraktivere Gehwegführung und für ein besseres städtebauliches Umfeld geschaffen werden (siehe auch Anlage 2).	überprüft. Allerdings handelt es sich bei diesem Bereich um private Grundstücksflächen. Soweit die Baumstandorte zur Disposition stehen, muss mit den Eigentümern Konsens über einen möglichen Grunderwerb und die künftige Neugestaltung gefunden werden.
1.11	Die gefahrenen Geschwindigkeiten auf der Borner Straße sind zu hoch. Es wird angeregt, Tempobegrenzungen vorzusehen. Im Unteren Bereich der Borner Straße (zwischen Bergstraße und Hagenkreuzweg) soll eine Tempo-20-Begrenzung, im übrigen Teil der Borner Straße eine Tempo-40-Begrenzung erwogen werden. Dies dient auch der Lärmreduzierung für die Wohnbebauung am Jakob-Schlüter-Weg und am Katharinenhof sowie für das künftige Wohngebiet am Gebrüder-Laumans-Weg.	Die Anregung ist berücksichtigt. Für den unteren Teil der Borner Straße sind Tempobegrenzungen vorgesehen. Ob für den übrigen Teil der Borner Straße eine Tempo-40-Begrenzung möglich ist, wird im weiteren Verfahren geprüft. <u>Erläuterungen:</u> In der Vorplanung ist zwischen der Bergstraße und der Einmündung Burgwall eine Begrenzung auf 20 km/h sowie im weiteren Verlauf zwischen dem Burgwall und dem Hagenkreuzweg eine Begrenzung auf 30 km/h vorgesehen. Die Planung steht unter dem Vorbehalt, der straßenverkehrsrechtlichen Anordnung. Dies muss ebenso mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde abgestimmt werden wie eine Begrenzung auf 40 km/h für den übrigen Bereich der Borner Straße. Soweit Zuschussmittel gewährt werden, ist darüber hinaus die Zustimmung des Fördergebers erforderlich.
1.12	Der geplante Minikreisell an der Einmündung Borner Straße/ Burgwall soll entfallen. Er berücksichtigt nicht die Steigungsverhältnisse sowie die höhere Umweltbelastung durch zu erwartenden Stop-and-Go-Verkehr und Rückstau vor der Tiefgarage am Gesundheitszentrum. Außerdem wird eine erhöhte Aufmerksamkeit für den Autofahrer nicht erreicht, weil der Minikreisell überfahrbar gestaltet werden muss. Weiter wird zu bedenken gegeben, dass sich künftig auf der Strecke zwischen B 221 und Altem Postweg 4 Kreisverkehre befinden werden (siehe auch Anlagen 1 und 2).	Die Anregung wird berücksichtigt. Das Planungsbüro wird gebeten, eine Alternativplanung zu erarbeiten. <u>Erläuterungen:</u> Der Vorschlag, einen Minikreisell auszubauen, war in erster Linie als gestalterisches Element gedacht. Eine alternative Gestaltung des Einmündungsbereichs ist aus verkehrstechnischer Sicht ohne weiteres möglich. <u>Hinweis:</u> Die alternative Gestaltung des Einmündungsbereichs ist im Deckblatt Nr. 1 (Stand September 2018) berücksichtigt
1.13	Es wird angeregt, die bestehende Einbahnstraßenregelung auf dem Burgwall zu überprüfen und die Straße wieder für ein beidseitiges Befahren zu öffnen.	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Sie ist für die Umgestaltung der Borner Straße nicht relevant. <u>Erläuterungen:</u> Die Anregung könnte zu einem späteren Zeitpunkt im Zusammenhang mit einer Umgestaltung des Burgwalls und einer Überprüfung der Verkehrssituation insgesamt aufgegriffen und überprüft werden.

		Für die Umbaumaßnahmen auf der Borner Straße ist sie ohne Bedeutung.
1.14	Es wird angeregt, die geplante Ladezone vor dem Media-Store und der Post in östliche Richtung zu verlegen, um die Stellplatzsituation zu optimieren.	Die Anregung wird zurückgewiesen. <u>Erläuterungen:</u> Die Ladezone sollte in Absprache mit dem Planungsbüro so verbleiben, dass sie direkt von der Fahrbahn kommend geradeaus angefahren werden kann.
1.15	Es wird angeregt, die Bushaltestelle im Bereich der Nahversorgungsmärkte Rewe und Aldi zu belassen, um insbesondere älteren Menschen die Nutzung des ÖPNV zu erleichtern.	Die Anregung wird geprüft. <u>Erläuterungen:</u> Die vorhandenen Bushaltestellen am Gesundheitszentrum sowie im Bereich der Geschäftsstelle des liegen relativ dicht beieinander und sichern eine gute Erreichbarkeit des REWE-Marktes sowie der geplanten Nahversorgungsmärkte (Aldi, dm). Der Einzelhandelsstandort an der oberen Borner Straße (Lidl, Dänisches Bettenlager, Fressnapf u.a.) ist demgegenüber nicht gut angebunden. Um beiden Standorten gerecht zu werden wird geprüft, ob die im Bereich des ehem. Autohauses Tedder & Tiskens geplante Bushaltestelle nicht etwas weiter in westliche Richtung verlegt werden kann. <u>Hinweis:</u> Ein geänderter Standortvorschlag für die Bushaltestelle ist im Deckblatt Nr. 3 (Stand September 2018) berücksichtigt.
1.16	Es wird angeregt, die Sichtverhältnisse beim Abbiegen vom Burgwall in die Borner Straße zu verbessern.	Das Sichtdreieck sowie die Sichtverhältnisse werden im Rahmen der Entwurfsplanung nochmals überprüft.
1.17	Es wird angeregt, die Sichtverhältnisse sowie die Abbiegesituation an der Einmündung Jakob-Schlüter-Weg/Borner Straße zu überprüfen und zu verbessern.	Das Sichtdreieck sowie die Sichtverhältnisse werden im Rahmen der Entwurfsplanung nochmals überprüft.
1.18	Es wird angeregt, die Abbiegesituation an der Einmündung Am Katharinenhof/Borner Straße zu überprüfen und zu verbessern.	Das Sichtdreieck sowie die Sichtverhältnisse werden im Rahmen der Entwurfsplanung nochmals überprüft.

II. Anregungen aus schriftlichen Stellungnahmen (soweit nicht bereits unter lfd. Nr. 1.1 - 1.18 berücksichtigt)		
2.1	Es wird angeregt, den jetzigen Rad- und Fußweg zu erhalten und lediglich den Bedürfnissen anzupassen. Die Richtlinie zur Anlage von Radwegen (ERA 2010) lässt Zweirichtungs-Radwege innerorts mit besonderen Sicherungsmaßnahmen an Kreuzungen und Einmündungen ausdrücklich zu (Sicherung durch rote Markierung der Radwege mit Kennzeichnung durch Piktogramme und Hinweistafeln auf Radfahrer für Autofahrer in Sichthöhe, siehe Anlagen 2 und 3).	Die Anregung wird zurückgewiesen. <u>Erläuterungen:</u> Die notwendige Breite für einen Zweirichtungs-Radweg beträgt 3,00 m zzgl. 0,50 m Sicherheitsstreifen. Dies ist kritisch an Bushaltstellen und sowie Zufahrten und Steigungen > 3 %. Das gleichberechtigte Einfädeln der Radfahrer in die Kreisverkehre ist bei dieser Lösung nicht umsetzbar. Für die Zeit bis zur Realisierung der Umbaumaßnahmen wird geprüft, inwieweit die heute vorhandenen Markierungen temporär erneuert werden müssen.
2.2	Die Fahrbahnverengung vor dem Hagenkreuzweg soll entfallen, da sie zu Stop-and-Go-Verkehr mit erhöhter Schadstoff und Geräuschbelastung führt (Anlage 3).	Der Anregung wird gefolgt und eine alternative Planung beauftragt. <u>Erläuterungen:</u> Die bislang geplante Breite von 4,50 m ermöglicht en Begegnungsfall Pkw/Pkw. Im Hinblick auf den Busverkehr und den Begegnungsfall Pkw/Lkw ist die Reduzierung der Fahrbahnbreite nicht sinnvoll. Die Anregung entspricht einer gleichlautenden Stellungnahme der CDU-Fraktion. <u>Hinweis:</u> Eine geänderte Ausführung für den Übergangsbereich ist im Deckblatt Nr. 2 (Stand September 2018) enthalten.
2.3	Bei der Umgestaltung der Borner Straße muss die Einmündung des Alten Postweges in die Borner Straße komplett überplant werden. Die Linienbusse, die vom Busbahnhof aus in den Alten Postweg einbiegen und andersherum, müssen derzeit in den Gegenverkehr einschwenken. Tagtäglich kommt es hier zu gefährlichen Situationen und Beinahe-Unfällen, weil die Situation für ortsfremde Autofahrer und Fußgänger unübersichtlich ist (Anlage 1).	Der Hinweis wird überprüft. <u>Erläuterungen:</u> Es ist zu prüfen, ob die Topographie eine andere Gestaltung zulässt. Dabei muss auch berücksichtigt werden, ob eine andere Gestaltung im Bereich des Alten Postweges aufgrund der gewährten Fördergelder zur Umsetzung des Radfahrkonzepts zulässig ist.
2.4	Die geplante Verkehrsberuhigung ab dem Knotenpunkt Borner Straße / Hagenkreuzweg / Am Katharinenhof verursacht aufgrund der hohen Verkehrsbelastung zu Spitzenzeiten erhebliche Probleme für die Verkehrsabwicklung. Die geplanten Einengungen reduzieren die Leistungsfähigkeit erheblich. Es wird angeregt, die Verkehrsberuhigungen erst ab der Einmündung Alter Postweg in Richtung Bergstra-	Die Anregung wird geprüft. <u>Erläuterungen:</u> Hierzu wird auf die Erläuterungen zu lfd. Nr. 2.2 verwiesen. Die Fahrbahnverengung im Übergangsbereich vor dem Hagenkreuzweg wird soweit zurückgenommen, dass die Leistungsfähigkeit gewährleistet ist.

	ße anzulegen. Durch Verschwenkungen der Fahrbahn in dem Bereich zwischen dem Busbahnhof und dem o.g. Knotenpunkt können an einigen Stellen Verkehrsberuhigungen erreicht werden, ohne die Leistungsfähigkeit der Fahrbahn zu reduzieren (Anlage 1).	
2.5	Bei der Umgestaltung der Borner Straße muss die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes B 221 / Boisheimer Straße / Borner Straße dringend mitberücksichtigt werden (Anlage 4).	Die Anregung wird berücksichtigt. <u>Erläuterungen:</u> Die Gespräche mit dem Landesbetrieb Straßen NRW werden weitergeführt. Zielsetzung der Burggemeinde ist nach wie vor die Herstellung eines Kreisverkehrsplatzes, um den Knotenpunkt nachhaltig zu entlasten und den Verkehrsfluss auf der Borner Straße auch bei der zu erwartenden stärkeren Belastungen aufrecht zu erhalten.
III. Anregungen/Stellungnahmen der Fraktionsvertreter in der Sitzung der Arbeitsgruppe		
3.1	<u>CDU-Fraktion</u> Bei der Umbauplanung muss die konsequente Umsetzung von Radfahrstreifen Vorrang vor der Erhaltung von Bäumen haben	Die weitere Vorgehensweise wird in Abhängigkeit von dem noch zu beauftragenden Baumgutachten geprüft. <u>Hinweis:</u> Das Baumgutachten liegt inzwischen vor. Es wird in der 4. Sitzung der Arbeitsgruppe vorgestellt und diskutiert.
3.2	<u>CDU-Fraktion</u> Die Radfahrstreifen müssen in der Örtlichkeit klar erkennbar sein und dem Benutzer ein stärkeres Gefühl der Sicherheit geben. Sie sollten daher nicht nur farblich, sondern auch durch eine andere Materialwahl kenntlich gemacht werden.	Der Anregung wird geprüft (siehe Erläuterungen zu lfd. Nr. 1.3)
3.3	<u>CD-Fraktion</u> Die in der Vorplanung vorgeschlagene Fahrbahnverengung im Übergangsbereich vor dem Hagenkreuzweg sollte zurückgenommen werden, weil hierdurch der Verkehrsfluss zu stark behindert und dem Begegnungsfall mit Bussen und Lkw nicht ausreichend Rechnung getragen wird.	Der Anregung wird gefolgt und eine alternative Planung beauftragt (siehe Erläuterungen und Hinweis zu lfd. Nr. 2.2)

3.4	<p><u>AWB-Fraktion</u> Der Baum vor dem Einmündungsbereich Vennmühlenweg ist zu prüfen. Er führt zu einer starken Sichtbehinderung bei der Ausfahrt auf die Borner Straße und ist bei Umsetzung der Baumaßnahmen wahrscheinlich ohnehin nicht zu erhalten</p>	<p>Die weitere Vorgehensweise wird in Abhängigkeit von dem noch zu beauftragenden Baumgutachten geprüft.</p> <p><u>Hinweis:</u> Das Baumgutachten liegt inzwischen vor. Es wird in der 4. Sitzung der Arbeitsgruppe vorgestellt und diskutiert.</p>
3.5	<p><u>AWB-Fraktion</u> Um die Wirkung der Umbauvorschläge besser überprüfen zu können, sollte zumindest in Teilbereichen eine Visualisierung vorgelegt werden.</p>	<p>Über die Visualisierung von Teilbereichen wird im Rahmen der weiteren Planung entschieden. Insbesondere für die Präsentation der fortgeschriebenen Planung im Rahmen einer weiteren Bürgerinformationsveranstaltung ist eine Visualisierung wünschenswert.</p>
3.6	<p><u>Fraktion Bündnis 90/Grüne</u> Der Baum an der Einmündung zum Vennmühlenweg ist unbedingt erhaltenswert. Die Umbauplanung muss auf den Erhalt des Baumes ausgerichtet werden.</p>	<p>Die weitere Vorgehensweise wird in Abhängigkeit von dem noch zu beauftragenden Baumgutachten geprüft.</p> <p><u>Hinweis:</u> Das Baumgutachten liegt inzwischen vor. Es wird in der 4. Sitzung der Arbeitsgruppe vorgestellt und diskutiert.</p>

aufgestellt:

Brüggen, 16.03.2019
gez. Dresen