



Liblarer Straße Beteiligung der Öffentlichkeit

Fachbereich 80, Mobilität und Verkehr

Brühl, 22. Mai 2024



Stadt Brühl



ZUKUNFTSNETZ
MOBILITÄT
NRW



- Anlass der Planung
- **Analyse** der bestehenden Situation *ca. 15 Min.*
- **Ziele und Rahmenbedingungen** für die zukünftige Liblarer Straße *ca. 5 Min.*
- **Ausgestaltungsoptionen** für den Straßenraum *ca. 15 Min.*
- Diskussionsphase
 - Aktive Pause an den Plänen *ca. 15 Min.*
 - Plenum: Diskussion von Ideen und Anregungen zu den Varianten *ca. 50 Min.*
- Weiteres Vorgehen *ca. 10 Min.*



Warum sind wir hier?

- *Planung in zwei Ebenen* -



Stadt Brühl



Liblarer Straße – Was bisher geschah

- Planungen zur erforderlichen Kanalerneuerung der Liblarer Straße laufen seit einigen Jahren
- Anpassungen der Planung erforderlich durch neuen Stauwasserkanal der Römerstraße
- **Abstimmung Kanal und Straßenraum**
 - Ursprünglich sollte bestehender Straßenraum wiederhergestellt werden unter Einhaltung der geltenden Regelwerke
 - Barrierefreier Umbau der Bushaltestelle
 - Kein Erhalt der Rad-Schutzstreifen möglich
 - Fußgängerüberweg nicht haltbar
- Erkenntnis der Abgängigkeit des baulichen Bestands der Gehwege
- Erkenntnis der Förderfähigkeit des Straßenumbaus



Neugestaltung des gesamten Straßenraums

- Berücksichtigung der Kanalbauerfordernisse bei Straßenplanung

Wie sieht es heute aus?

- *verkehrliche Bestandsanalyse* -

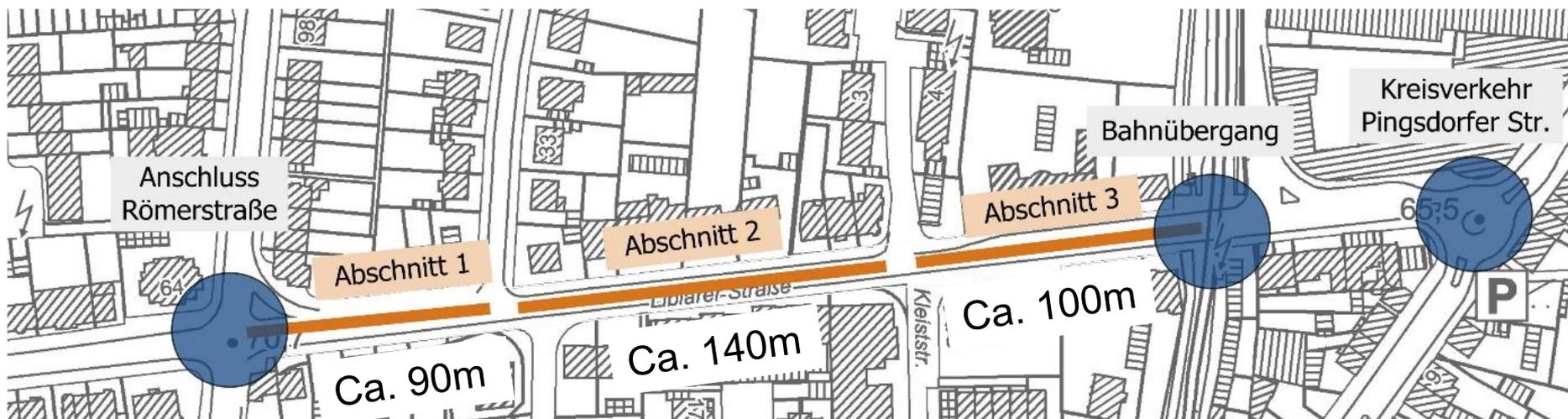


Stadt Brühl



Liblarer Straße – Überblick

- ca. 13,50 m – 17,00 m breit
- Abschnitt 1 und 3 geprägt durch Fahrstreifenaufteilungen
- Abschnitt 2 mit einseitigem Parkstreifen
- Überwiegend Wohnnutzung, Villen, Einfamilienhäuser, Geschosswohnungen 2-4 Geschosse
- Kunst- und Musikschule, Kirche, vereinzelt Einzelhandel und Dienstleistungen
- Überwiegend Einzelzufahrten zu Grundstücken, 2 TG-Zufahrten
- Gefällestrecke Richtung Innenstadt
- Baumstandorte überwiegend in privaten Vorgärten, nicht im öffentlichen Straßenraum



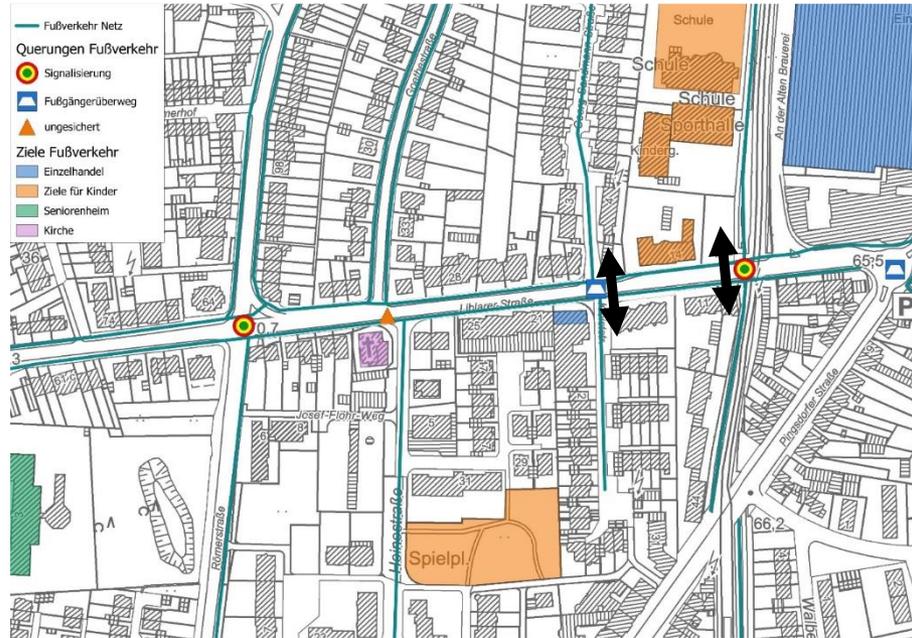
Liblarer Straße – Verkehrssicherheit



- 4 Unfälle in 2021 – 2023
- Erfreulich geringes Unfallgeschehen
- 1 Rad fahrende Person allein verunfallt
- Keine Unfälle mit zu Fuß Gehenden
- Keine Unfälle mit Schwerverletzten

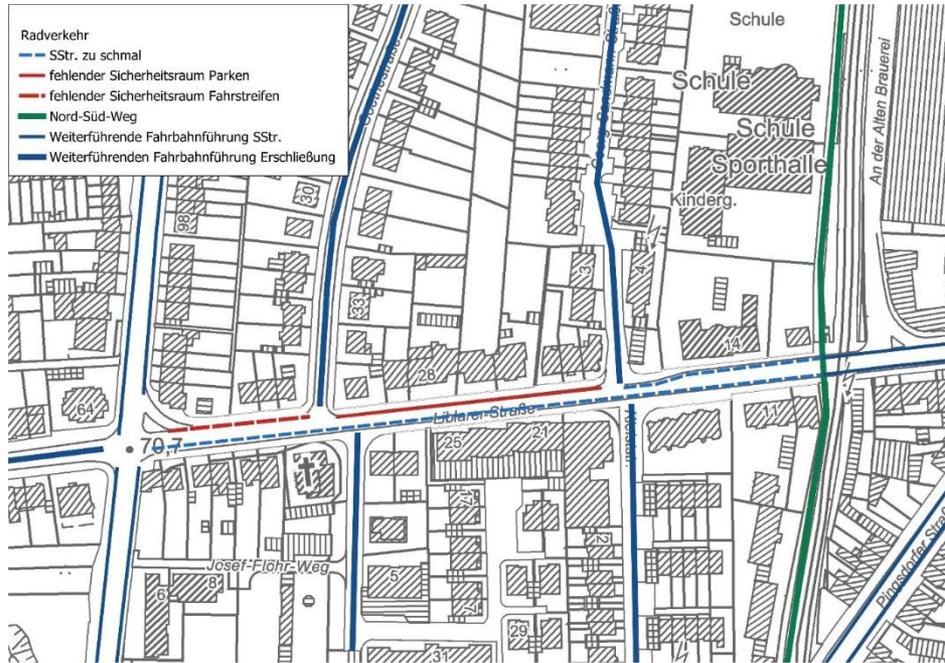


Liblarer Straße – Fußverkehr



- Überwiegend akzeptable Gehwegbreiten, mind. 2,00 m Breite
- Reger Fußverkehr aller Bevölkerungsgruppen, vor allem aufgrund KuMS und Seniorenheim Johannesstift in Richtung Innenstadt
- Wichtige Querungen zwischen Einrichtungen auf Nordseite (KuMS, Kita, Schule, Sport) und Wohnen / Kita auf Südseite
- Konflikte bzw. zusätzliche Querung im freien Rechtsabbieger Römerstraße
- Fehlende Sitzgelegenheiten
- Eher geringe Aufenthaltsqualität
- Kaum Schattenplätze

Liblarer Straße – Radverkehr



- Hauptverbindung des Radverkehrs
- Schulradverkehre in diversen Richtungen
- Direkte Anbindung an Nord-Süd-Weg und Innenstadt
- Schutzstreifen in max. 1,25 m zu schmal – keine sichere Führung
- Risiko für Dooring-Unfälle wg. fehlendem Sicherheitstrennstreifen zum Parken
- Fehlender Schutzraum für Kinder und Jugendliche



Liblarer Straße – Zufahrt KuMS

- Stark frequentierte Ein- und Ausfahrt in allen Verkehrsarten
- Viele begleitete und unbegleitete Kinder und Jugendliche mit dem Rad
- Viele Hol- und Bringverkehre mit Kfz
- Zusätzliche Verkehre durch Kita



Liblarer Straße – ÖPNV - Busverkehr

Vier Buslinien (704, 705, 990, SB 93)
sorgen Mo-Fr für einen 30min-Takt
zwischen 6-20 (22) Uhr und Verstärkung in
den Schulverkehrszeiten
Sonntags verkehrt nur noch Linie 990

 Insgesamt über 130 Busfahrten
täglich (Mo-Fr) auf der Liblarer Straße

Bushaltestellen

- Nur teilweise barrierefrei ausgebaut
ohne Witterungsschutz, Sitzangebote,
Dynamische Fahrgastinformation (DFI)



Liblarer Straße – Kfz-Verkehr

- Teil des bestehenden Kfz-Vorrangnetzes, aber nicht klassifiziert – städtische Baulast
- Viele Linkseinbiegeverkehre aus nördlicher Römerstraße (Umfahrung Clemens-August-Straße)
- Fahrstreifenaufteilung vor Bahnquerung erforderlich
- Freier Rechtsabbieger an Römerstraße entbehrlich
- Ca. 500 Fahrzeuge jeweils in der morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenstunde im Querschnitt
- Durchschnittlicher täglicher Verkehr ca. 6.500 Kfz/Tag
- Route des Parkleitsystems in die Innenstadt
- wenige gewerbliche Lieferverkehre
- Private Erschließungsverkehre und private Logistik



Erforderliche Fahrbahnbreiten aufgrund ÖPNV:

6,50 m

Erforderliche Fahrbahnbreiten für ÖPNV und
Schutzstreifen:

8,00 m

Bestehende Fahrbahnbreite ohne
Fahrstreifenaufweitung (Abschnitt 2, neben Parken):

7,00 m

10 (-13) Kfz-Stellplätze in Abschnitt 2, zwischen
Grundstückszufahrten

Keine Fahrradstellplätze



Liblarer Straße – Anforderungen aus der Analyse

- attraktive und komfortable Gehwege für Fußverkehr in mind. 2,50 m
- sichere und regelkonforme Radverkehrsführungen, bei Bedarf mit Sicherheitstrennstreifen
- sichere Querungsangebote für Fuß- und Radverkehr im Bereich der KuMS
- Bushaltestellen mit Überdachung und Sitzgelegenheiten ergänzen
- Erhaltung der Leistungsfähigkeit im Kfz-Verkehr sowie der Fahrstreifenaufteilungen für geradeaus- und Linksabbiegeverkehre an Knoten
- Rückbau des freien Rechtsabbiegestreifens an Römerstraße
- Zukunftsorientiertes Angebot an Radstellplätzen und Kfz-Stellplätzen
- Ggf. Begrünung oder ggf. Einrichtung von Baumstandorten zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der klimatischen Funktionen



Wie soll bzw. kann es werden?

- *Ziele und Rahmenbedingungen für die Liblarer Straße* -



Stadt Brühl



Mitglied der AGFS

- optimale Bedingungen für Nahmobilität (kurze Wege in Radfahren, Zufußgehen und Mikromobilität)

Mitglied im Zukunftsnetz Mobilität NRW

- Selbstverpflichtung der Stadt zur energieeffizienten, umweltschonenden und sozial verträglichen Gestaltung der Mobilität im Sinne der Mobilitätswende

Mitglied der Städteinitiative Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten

- Bekenntnis zur Notwendigkeit der Mobilitätswende und Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Kfz-Verkehr



Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)

- Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 2006)
 - Handlungsanleitungen zur Anwendung (Feb. 2024)
 - Integration von Forschungsergebnissen zur Verkehrssicherheit und
 - Vorgaben zum Erreichen der Klimaschutzziele im Verkehrsbereich
- Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen (E-Klima 2022)
 - U.a. Umsetzung von Anforderungen aus Klimaschutzgesetz
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)
 - Neuauflage frühestens in 2025



Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)

- Deutliche Verbesserung der Situation für den Fuß- und Radverkehr sowie für den ÖPNV – Belange dieser Verkehrsarten mit besonderer Priorität berücksichtigen
- Belange des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs nachrangig betrachten
- Steigerung der Verkehrssicherheit, der Aufenthaltsqualität, der Verkehrsqualität
- Verbesserung der objektiven und subjektiven Sicherheit und des Komforts im Fuß- und Radverkehr
- Geringere Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr
- Angepasste Gestaltung innerstädtischer Fuß- und Radverkehrsanlagen, ÖPNV-Anlagen, Querungen, Knotenpunkte
- Straßenräume so gestalten, dass sie zur Klimaresilienz der Städte beitragen



In den Städten und Gemeinden sollen mehr Wege zu Fuß, mit dem Rad oder dem ÖPNV zurückgelegt werden

§ 14 (2) Straßen- und Wegegesetz NRW

„Im Rahmen des Gemeingebrauchs hat der fließende Verkehr den Vorrang vor dem ruhenden...“

fließender Rad- und Kfz-Verkehr haben Vorrang vor Parken, unabhängig von Parkdruck und Komfort

§ 63a Straßenverkehrszulassungsordnung

„Ein Fahrrad ist ein Fahrzeug mit mindestens zwei Rädern...“

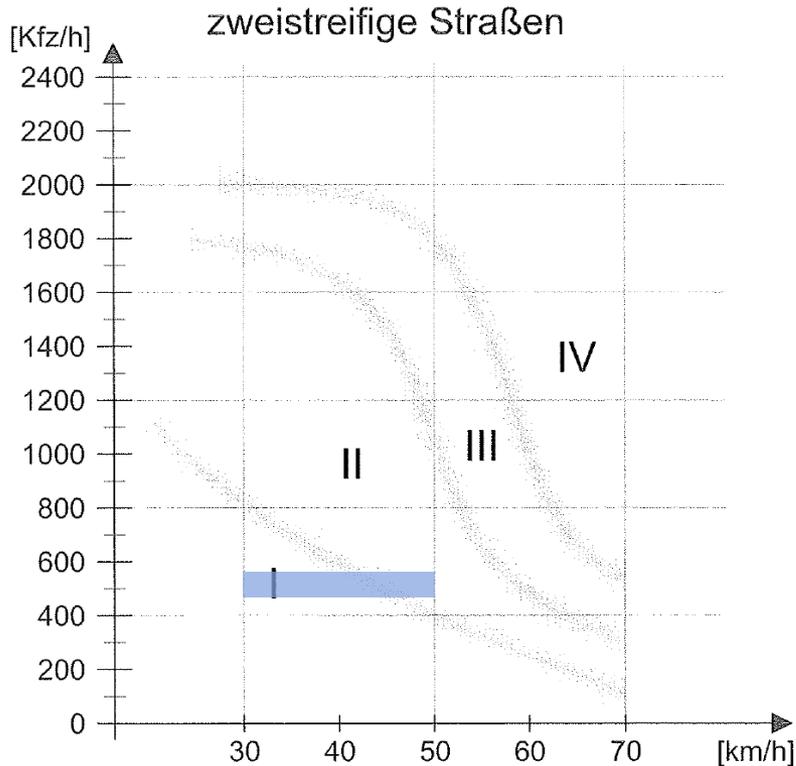
§ 2 Straßenverkehrsordnung

„Fahrzeuge müssen die Fahrbahnen benutzen.“

Die Freigabe von Gehwegen für den Radverkehr ist nur in begründeten Ausnahmefällen und nicht entlang von Rad-Hauptverbindungen möglich.



Belastungsbereiche nach ERA 2010



**Je nach zulässiger
Höchstgeschwindigkeit
Belastungsbereich I oder II**

Belastungsbereich I

- Mischverkehr auf der Fahrbahn
- Keine benutzungspflichtigen Anlagen
- Bei geeigneten Straßenraumbreiten sind Schutzstreifen vorteilhaft

Belastungsbereich II

- Führung in Schutzstreifen
- Kombination Mischverkehr Fahrbahn mit Radwegen (Seitenraum) ohne Benutzungspflicht mgl.
- Kombination Schutzstreifen Fahrbahn mit Radwegen (Seitenraum) ohne Benutzungspflicht mgl.

Ideen zur Ausgestaltung

- *Zentrale Fragestellungen* -



Stadt Brühl



- Aufenthaltsfunktion und Ausgestaltung sowohl für Anliegende als auch Passierende – Funktion in der Stadt
 - Bänke für mobilitätseingeschränkte Personen und Anwohnende
 - Kfz-Stellplätze für Anwohnende, aber auch Liefernde
 - Grünflächen und Bäume zum Gefallen der Nachbarschaft, aber auch zu Straßenraumgliederung, Beschattung und für Hunde auf Gassi-Runden
- Zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h – 30 km/h nur bei belastbarer Begründung oder schützenswerten Einrichtungen
- Abwechslungsreiche Linienführung zur Gestaltung und Geschwindigkeitsreduzierung, aber keine Schikanen, die den Busverkehr ausbremsen

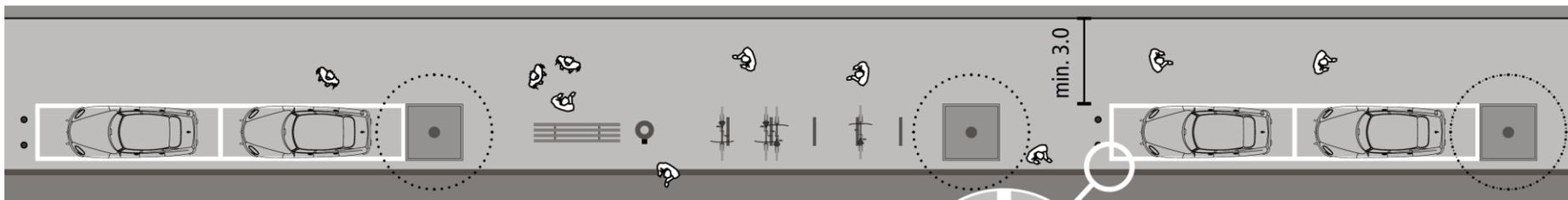


... und wenn ja, wie viel?

- Keine monofunktionalen Parkstreifen, sondern Multifunktionsstreifen



Einfahrten, Grünstandorte, Gestaltungselemente, Mülltonnen,
Radparken, Sitzen, Spiel

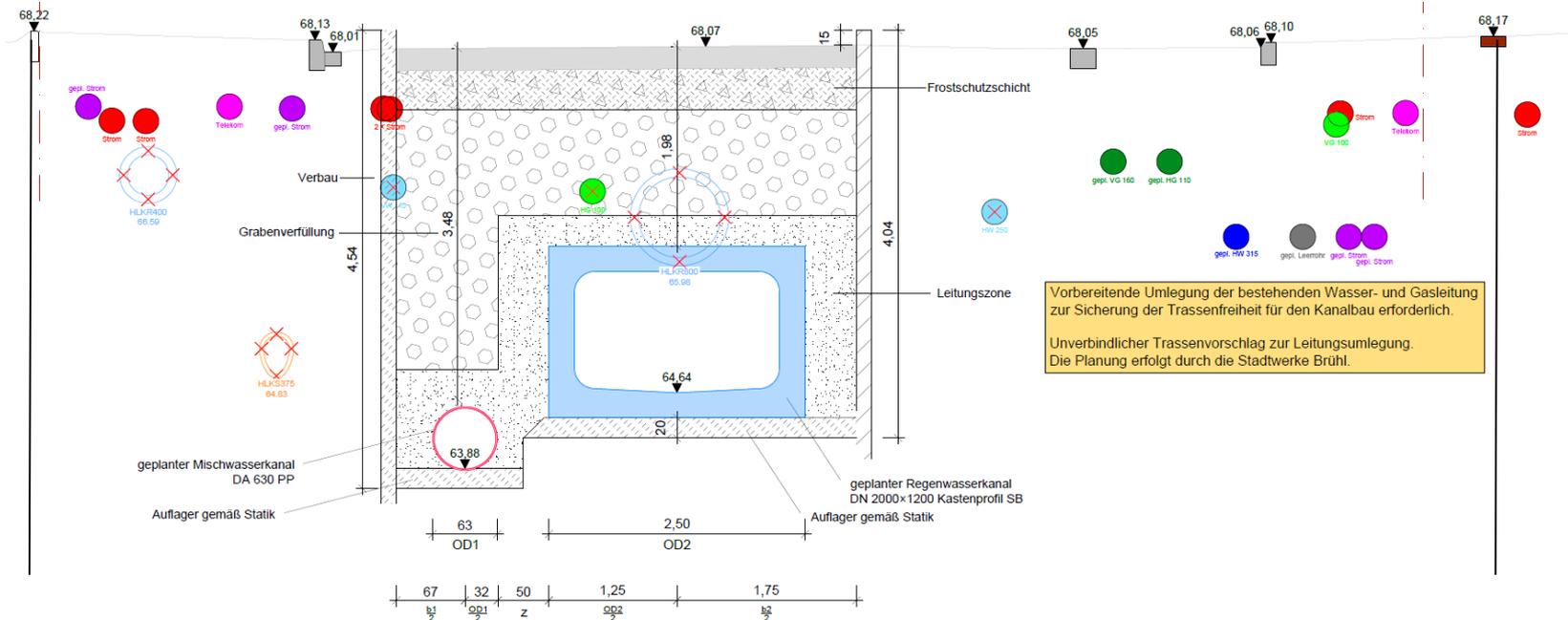


Parken der Zukunft?

- Car-Sharing und On-Demand-Verkehre als Alternative zum Zweitwagen
- Private Ladeinfrastruktur direkt am Privatgebäude
- Lieferzonen

Liblarer Straße – Bäume

- Bäume bieten Schatten, Luftreinigung, gute Gestaltung, höhere Aufenthaltsqualität
- Bäume brauchen Fläche, Pflege, Wurzelbereiche, Wasser



Varianten zur Ausgestaltung

- *Vorplanung* -



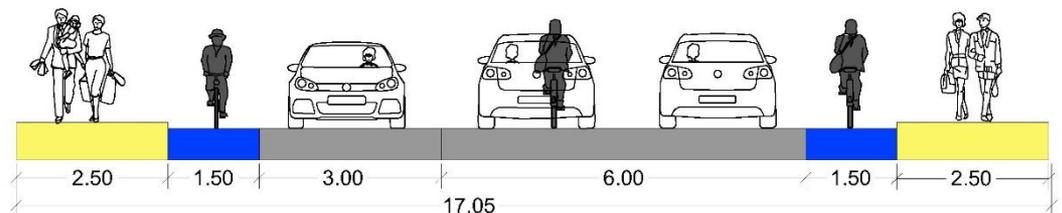
Stadt Brühl



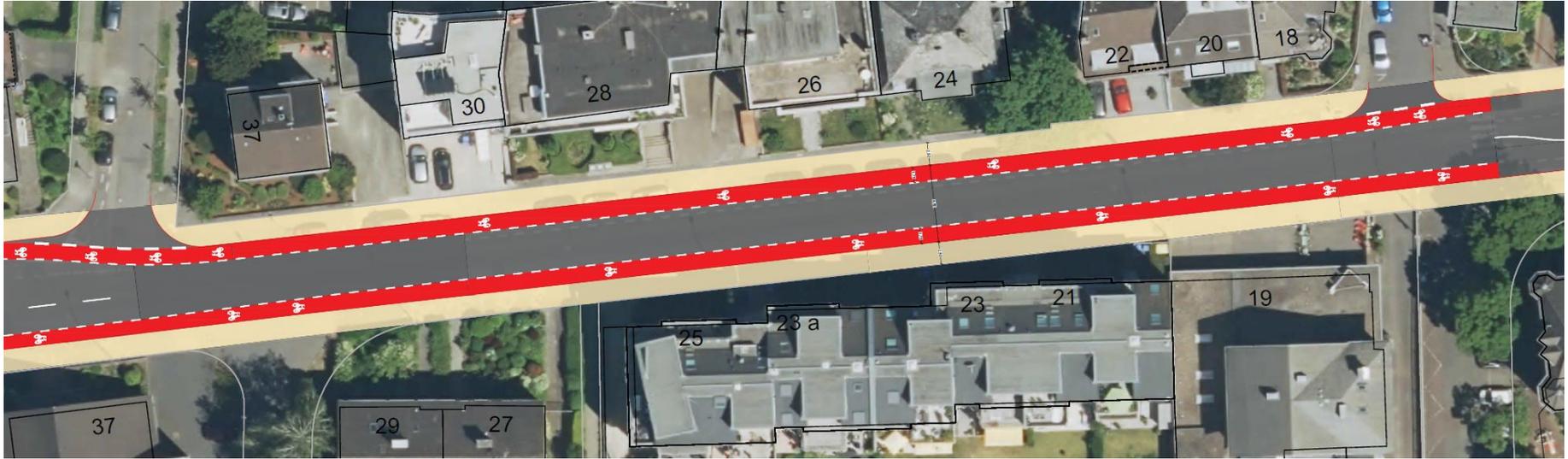
Liblarer Straße – Variante 1 Schutzstreifen – Abschnitt 1



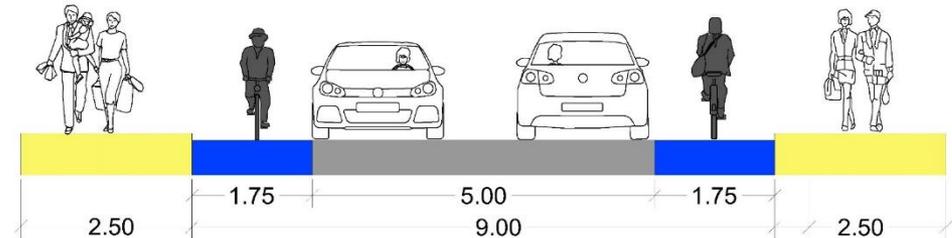
- Baumstandort anstelle des freien Rechtsabbiegers
- Gehwege in 2,50 m
- Beidseitig Schutzstreifen (1,50 m)
- Aufgeweiteter Radaufstellstreifer vor den Fahrstreifen
- Zwei getrennte Fahrstreifen



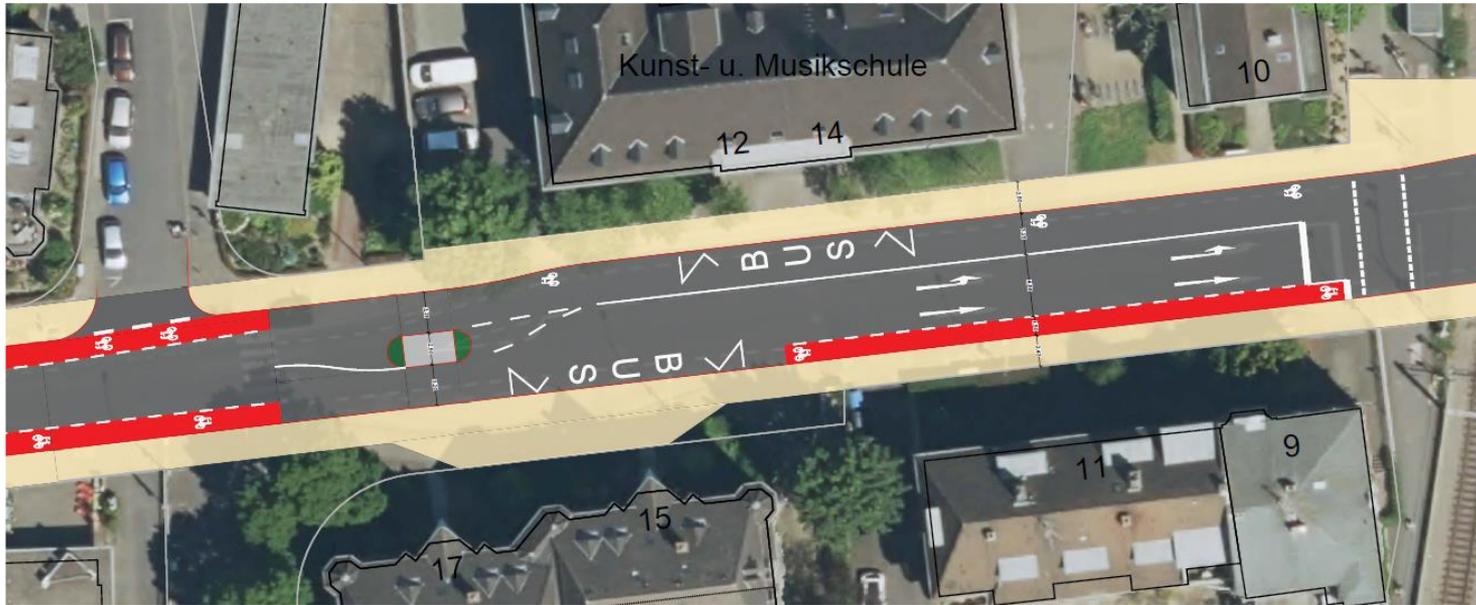
Liblarer Straße – Variante 1 Schutzstreifen – Abschnitt 2



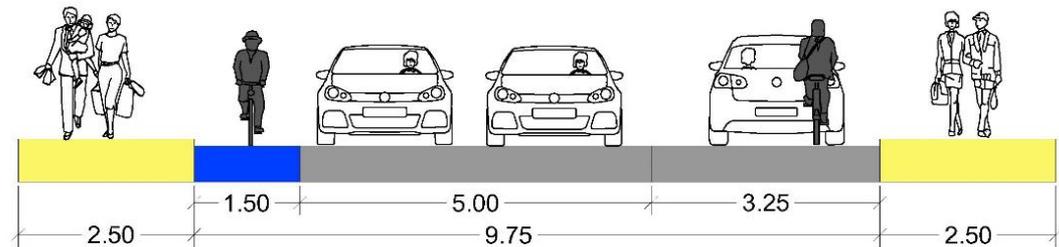
- Gehwege in 2,50 m
- Beidseitig Schutzstreifen in komfortablen 1,75 m
- Kernfahrbahn 5,00 m
- Kein Parken, keine Grünbeete



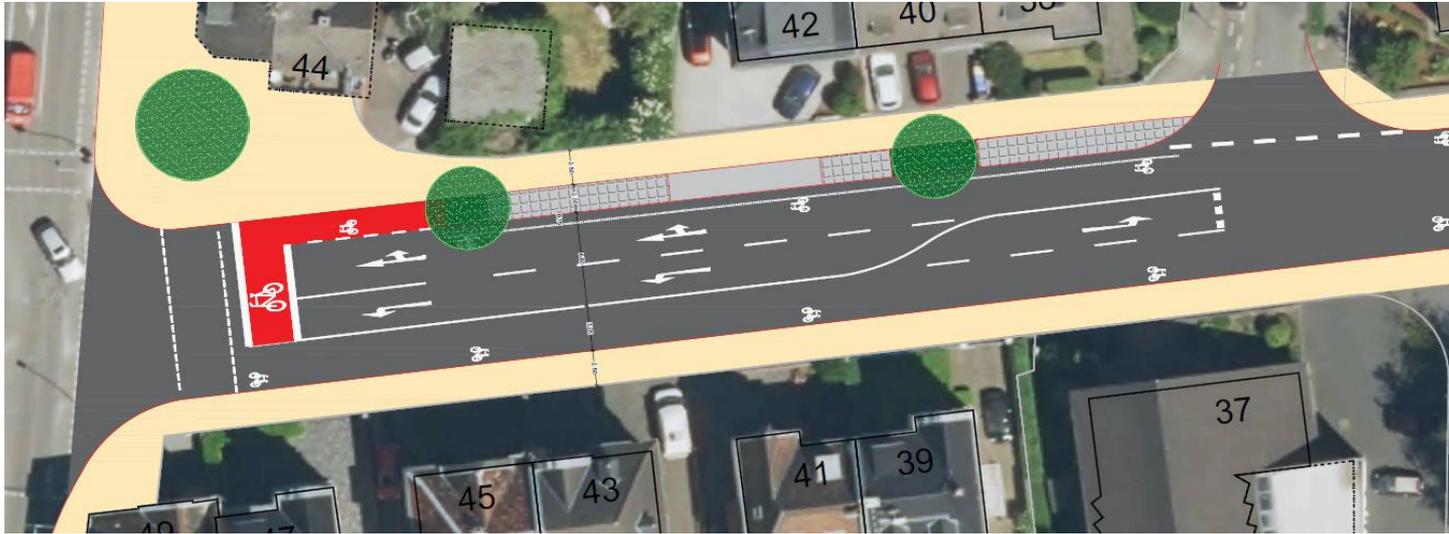
Liblarer Straße – Variante 1 Schutzstreifen – Abschnitt 3



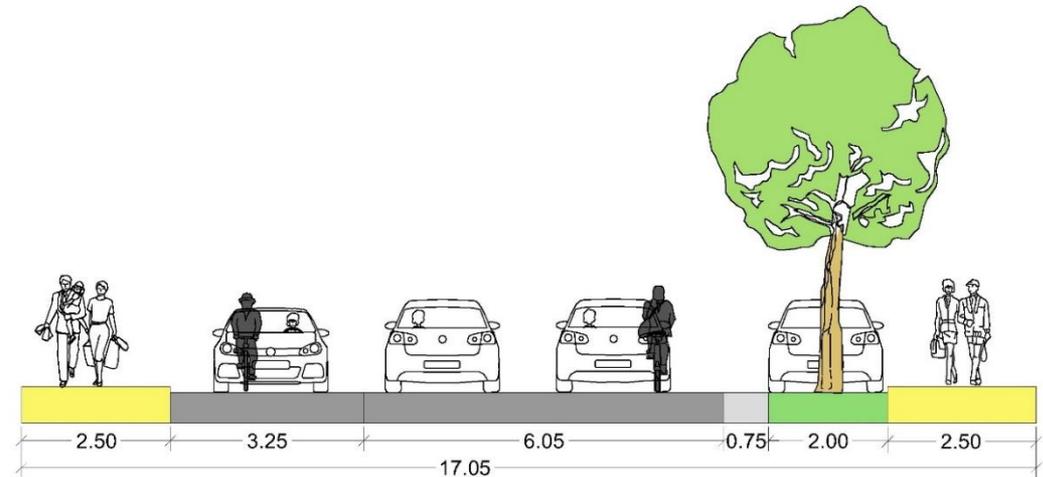
- Beide Bushaltestellen als Buskaps
- Einrichtung Mittelinsel mit Unterbrechung der Schutzstreifen
- Erhaltung Fahrstreifen mit Schutzstreifen in RegelmäÙ



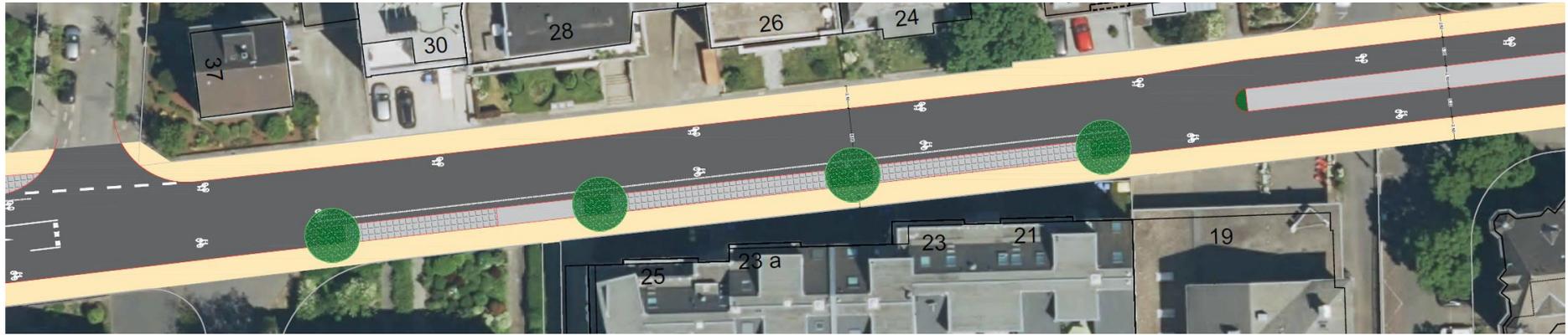
Liblarer Straße – Variante 2 Mischverkehr – Abschnitt 1



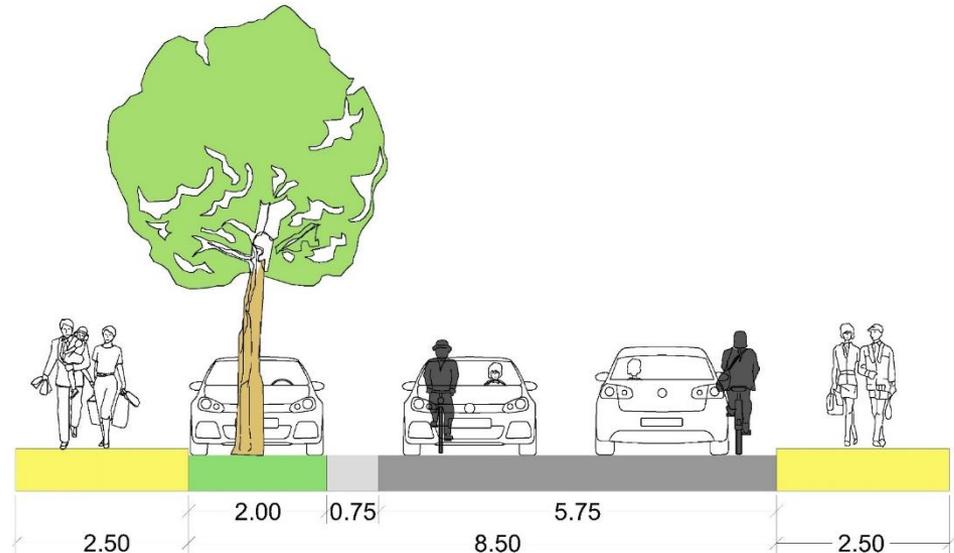
- Multifunktionsstreifen auf Nordseite ggf. mit Baumstandorten, Lieferzone, Parken
- Kurzer Schutzstreifen zum Erreichen des aufgeweiteten Radaufstellstreifens
- Fahrradpiktogrammreihe in Richtung Innenstadt



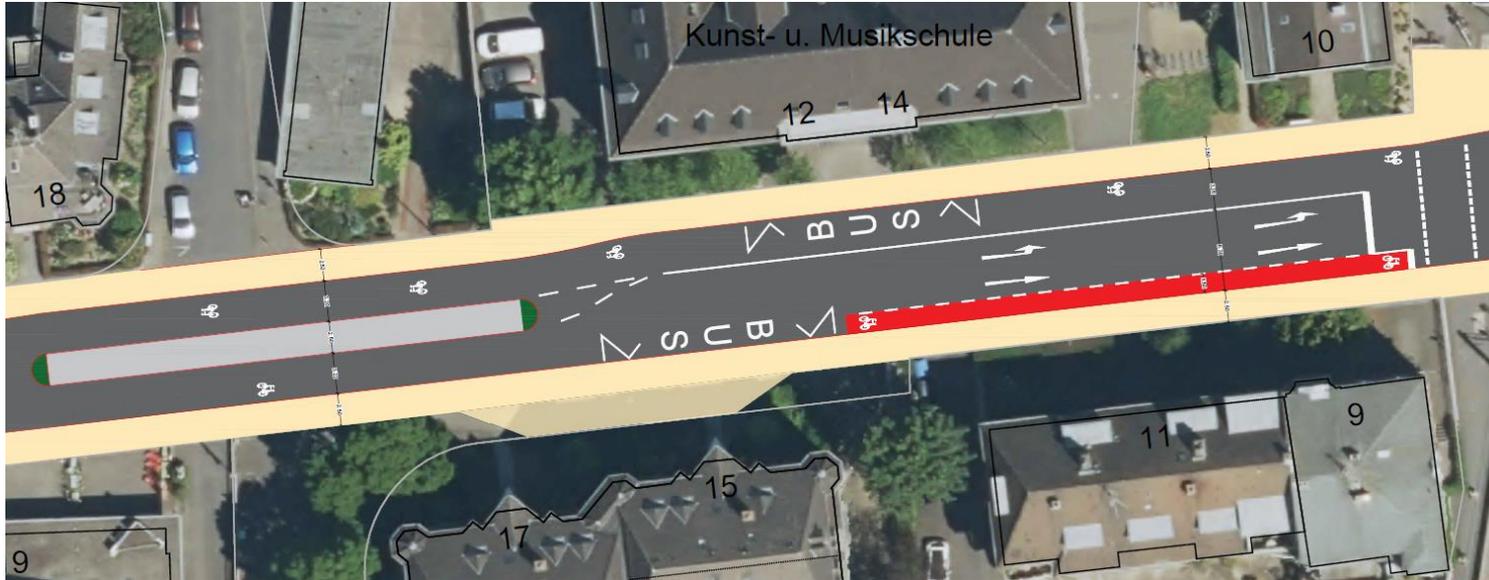
Liblarer Straße – Variante 2 Mischverkehr – Abschnitt 2



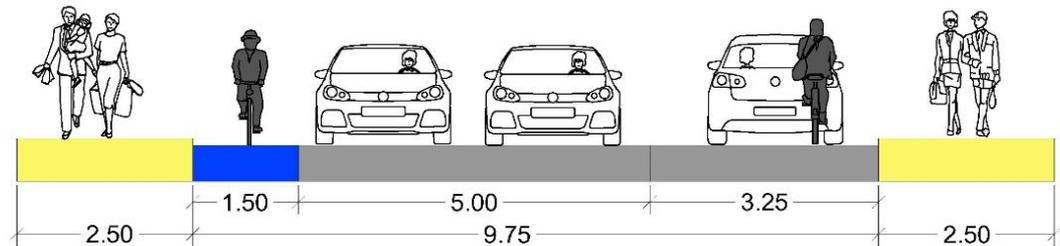
- Beidseitig Piktogrammketten für Radverkehr, am Multifunktionsstreifen mit Sicherheitstrennstreifen
- Multifunktionsstreifen ggf. mit Baumstandorten, Parken, Sitzen, etc.
- Überfahrbare Mittelstreifen im Anschluss Georg-Sandmann-Straße



Liblarer Straße – Variante 2 Mischverkehr – Abschnitt 3



- Bushaltestellen als Kaps
- Schutzstreifen neben überbreitem Fahrstreifen
- Piktogrammketten für Radverkehr
- Überfahrbarer Mittelstreifen zum Queren



Wie finden Sie das?

- *Aktive Pause* -



Stadt Brühl



- Was gefällt Ihnen gut an der Variante?
- Welche Konflikte und Schwierigkeiten sehen Sie?
- Welche **Ideen, Anregungen und Wünsche** haben Sie? Haben wir etwas vergessen?
- Wie stellen Sie sich das **Erleben** dieser Straße **als zu Fuß Gehende** vor?
- Wie würden Sie sich **als Radfahrende** in dieser Variante fühlen? Was stört?
- Wie würden sich **Kinder und Senioren** in dieser Variante im Straßenraum bewegen?
- ...



Wie geht es weiter?

- *Ausblick* -



Stadt Brühl



1. Öffentliche Bürgerbeteiligung / Diskussion der Varianten 22. Mai 2024
2. Interne Bearbeitung
 - a) Integration der Beteiligungsergebnisse
 - b) Weiterentwicklung der **Ausgestaltungsvarianten**
3. Integration der Verkehrs-Vorplanung in Kanalplanung
4. Politischer Beschluss der Vorplanung 2. Juli 2024
5. Politischer Beschluss der Kanalplanung 4. Juli 2024
6. Finalisierung der Planung Herbst 2024
7. Ausschreibung Ende 2024
8. Realisierung / Bau 2. Quartal 2025
9. Bauzeit ca. 3 Jahre



Straßenausbaubeiträge

- voraussichtlich 50% der Kosten, anteilig in Abhängigkeit von der Grundstücksgröße
- Übernahme durch das Land NRW

Kosten Grundstücksanschlussleitungen (GAL)

- Individuelle Ermittlung nach Begutachtung und Sanierungsbedarf

Fördergelder

- Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau für den Umbau kommunaler Straßen bis 70% der Baukosten
- keine Förderung für Kanalbaumaßnahmen





Straße als Lebensraum...

Bis bald!

Kontakt

Ulrike Ewen

E-Mail: uewen@bruehl.de, Telefon: 02232 79-5340



Stadt Brühl

