



Stadt Leverkusen

Dokumentation Planwerkstatt Hitdorf

Impressum

Auftraggeber

Stadt Leverkusen
Postfach 10 11 40
51311 Leverkusen

Auftragnehmer

IKU_DIE DIALOGGESTALTER
Olpe 39
44135 Dortmund

Fon: 02 31/93 11 03-0
Fax: 02 31/93 11 03-50
mail@dialoggestalter.de
www.dialoggestalter.de

Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft, Stadt- und Verkehrsplaner
Gutenbergstr. 34
44139 Dortmund

Fon: 02 31/58 96 96-0
Fax: 02 31/58 96 96-18
info@planersocietaet.de
www.planersocietaet.de

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Christian Bexen
Dr. Andreas Paust
Dipl.-Ing. Gernot Steinberg
Dipl.-Ing. Petra Voßebürger
unter Mitarbeit von: Julian Nolte, B.Sc.

Fotos: Dirk Rose Fotografie

Dortmund, November 2013

Hinweis

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen von Frauen und Männern zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Gutachtens werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder beide Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets beide Geschlechter angesprochen.



Anlass der Planwerkstatt und Chronologie der Ereignisse

Seit Jahrzehnten besteht im Leverkusener Stadtteil Hitdorf die Konfliktsituation, dass sowohl der überörtliche Durchgangsverkehr als auch der Ziel- und Quellverkehr innerhalb Hitdorfs zwischen Monheim und dem Leverkusener Zentrum über die Hitdorfer Straße geführt wird. Hieraus ergibt sich eine insgesamt hohe Verkehrsbelastung, die im Zusammenhang mit den vorhandenen, historisch bedingten Straßenquerschnitten zu negativen Auswirkungen entlang der Hitdorfer Straße führt und die dortige Lebens- und Aufenthaltsqualität beeinträchtigt.

Um konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation in Hitdorf zu erarbeiten, wurde im Jahr 2000 nach Beschluss des Rates der Stadt Leverkusen ein Bürgerbeteiligungsverfahren in Form einer ersten Planungswerkstatt durchgeführt. Als Ergebnis dieser Planungswerkstatt wurde eine Verkehrsvariante entwickelt, die als „Verkehrskonzept Hitdorf“ bezeichnet wird und bei der es vorgesehen ist, die Ringstraße nach Westen zu verlängern und an die Hitdorfer Straße anzubinden.

Die ursprüngliche verkehrstechnische Planung sah vor, die Ringstraße mit einseitig angeordneten Verkehrseinbauten zu versehen, um eine bevorzugte Fahrtrichtung in Richtung Monheim herzustellen. Die Hitdorfer Straße soll in umgekehrter Richtung eine Bevorrechtigung in Richtung Rheindorf erhalten.

Hierdurch wird eine Verteilung des Verkehrs auf Ring- und Hitdorfer Straße angestrebt, um so die Hitdorfer Straße zu entlasten und Voraussetzungen für eine städtebauliche Aufwertung des Ortszentrums zu schaffen. Zusätzlich wurde in der Planungswerkstatt die Möglichkeit einer Ortsumgehung diskutiert. Diese Ortsumgehung auf der jetzigen Trasse der Bernsteinstraße – auch als „Bernsteintrasse“ bezeichnet – ist als L43n im Landesstraßenbedarfsplan der 1. Stufe enthalten und bildet eine Verbindung zwischen den Landesstraßen L 293 und L43.

Der Rat der Stadt Leverkusen hat mit Beschluss vom 25.09.2000 diesem Verkehrskonzept Hitdorf als Grundlage für zukünftige Entscheidungen von Rat und Verwaltung zugestimmt. Aufgrund der Haushaltslage der Stadt Leverkusen und der notwendigen Schaffung des Baurechtes verzögerte sich das Projekt allerdings in den kommenden Jahren.

Um die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Durchfahrt des allgemeinen Verkehrs über die Ringstraße zwischen Langenfelder Straße und Hitdorfer Straße herzustellen, erfolgte im Jahr 2011 die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 192/I „Ringstraße“. Hierbei wurden die Auswirkungen (Immissionen) der Verkehrsführung auf die Anwohner der Ringstraße ermittelt, bewertet und nötigenfalls Schallschutzmaßnahmen festgelegt.

Für das Bebauungsplanverfahren sowie zur Vorbereitung der zukünftigen Beschlüsse zum Ausbau der Ringstraße bzw. zum Umbau der Hitdorfer Straße ist ein Verkehrsgutachten erstellt worden. Das Gutachten bestätigt die wesentlichen Ergebnisse eines Verkehrsgutachtens von 1998 - 2000:

- Durch das Verkehrskonzept Hitdorf ist eine Reduzierung des Verkehrs auf der Hitdorfer Straße möglich.
- Durch das Verkehrskonzept nimmt der Verkehr auf der Ringstraße zu.
- Das wesentliche Verkehrsaufkommen entsteht durch den in Hitdorf selbst verursachten Ziel- und Quellverkehr.
- Die Bernsteintrasse kann nicht maßgeblich zur Entlastung der Hitdorfer Straße beitragen.

Im Rahmen der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplans zeigte sich, dass der zusätzliche Verkehr auf der Ringstraße, der in diesem Zusammenhang notwendige Schallschutz sowie die mit dieser Ausbaumaßnahme notwendigen Anliegerbeiträge von den Anwohnern der Ringstraße nicht akzeptiert werden.

Als Problemlösung wurde vielmehr der Bau der Umgehungsstraße gefordert in der Hoffnung, dass sich hierdurch eine Entlastung der Ringstraße einstellt. Ferner wird entgegen dem Ratsbeschluss aus 2000 nun der Bau einer Wohnsammelstraße ohne Bevorrechtigung einzelner Fahrrichtungen gefordert.

Das positive Ergebnis einer Bürgerbefragung sowie Bürgeranträge mit insgesamt 4000 Unterschriften für die Umgehungsstraße können allerdings nicht zu einer derzeitigen Berücksichtigung der Bernsteintrasse im Verkehrskonzept Hitdorf führen, da einerseits das Land Nordrhein-Westfalen zurzeit kein Interesse hat, die Landesstraße zu bauen und auch die Stadt Leverkusen nicht in der Lage ist, eine Investition von ca. 7,0 Mio. EUR zu stemmen.

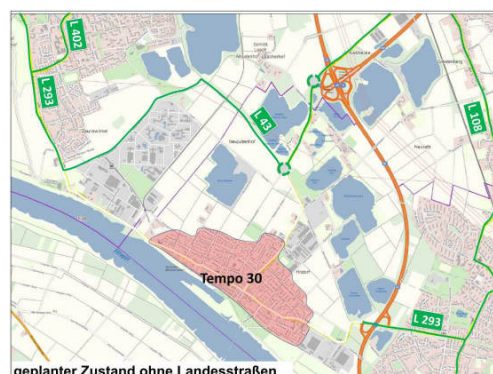
Der Um- und Ausbau der Hitdorfer Straße sowie der Ringstraße soll aber so erfolgen, dass zu einem späteren Zeitpunkt der Bau einer Umgehungsstraße noch möglich ist. Um auch jetzt bereits eine Entlastung für Hitdorf zu erreichen, soll durch ein Umstufungskonzept der Landesstraßen (siehe unten) der Durchgangsverkehr auf die Autobahn A59 verlagert und über das Kreuz Monheim-Süd geführt werden.

Das Verkehrskonzept Hitdorf wird hierbei um das erwähnte Umstufungskonzept erweitert. Indem Hitdorfer Straße und Ringstraße künftig beide Gemeindestraßen sind, werden für den Um- und Ausbau gleiche Voraussetzungen geschaffen.

Für den Um- und Ausbau der Hitdorfer Straße und der Ringstraße stehen Mittel im städtischen Haushalt zur Verfügung. Nach Abschluss der Planung könnte der Ausbau der Ringstraße voraussichtlich im Jahr 2015 starten. Für die Ringstraße liegt bereits ein Planungskonzept auf der Basis des Verkehrskonzeptes aus dem Jahr 2000 vor.

Die unterschiedlichen Interessen der Anwohner zur zukünftigen Gestaltung „ihrer“ jeweiligen Straße sollten schließlich unter der Berücksichtigung einer Gleichverteilung der Verkehre in einer zweitägigen Planwerkstatt erneut erarbeitet werden. Die Planwerkstatt fand am 11. und 12. Oktober 2013 in Räumlichkeiten der Sankt-Stephanus-Schule in Leverkusen-Hitdorf statt.

Während der erste Tag in erster Linie der Information der Bürgerinnen und Bürger sowie einem ersten Austausch von Meinungsbildern diente, stand der zweite Tag im Zeichen der eigentlichen Planwerkstatt. Da in der Bürgerschaft bereits konkrete Vorstellungen zur Gestaltung der Straßenräume bestanden (Fahrbahnbreite, Kreisverkehre, Überquerungshilfen etc.), bot die Planwerkstatt – nach einer Festlegung grundsätzlicher Rahmenseetzungen und Prämissen im Gesamtplenium – die Möglichkeit, sich in zwei Arbeitsgruppen mit den Detailplanungen für beide Straßen zu befassen und dabei eigene Ideen einzubringen.



Freitag, 11. Oktober 2013

Programm – Infoabend

- 18.00 Uhr **Eröffnung**
Andrea Deppe,
Beigeordnete für Planen und Bauen,
Stadt Leverkusen
- Planwerkstatt**
Ziele, Ablauf und Rolle
Petra Voßebürger, IKU GmbH
- Aktueller Planungsstand**
Politische Beschlusslage,
Gestaltungsspielräume und Zeitplan
Christian Syring, Stadt Leverkusen
- 18.45 Uhr **Einschätzungen der Bürgerinitiative**
Karl-Heinz Cremer,
BI Verkehrskonzept Hitdorf
mit Umgehungsstraße
- ca. 19.00 Uhr **Fragen und Antworten im Dialog** (Plenum)
- ca. 20.00 Uhr **Info-Markt** (Ausstellung / Einzelgespräche)
- ca. 21.00 Uhr Ende



Eröffnung

Die Baudezernentin der Stadt Leverkusen, Frau Deppe, begrüßt alle Anwesenden, die sich zur Planwerkstatt eingefunden haben. Frau Deppe verweist auf den schon lange andauernden Planungsprozess und die vielschichtige Sachlage. Mit der Planwerkstatt soll nun ein entscheidender Schritt erfolgen, um die bisherigen Planungen gemeinsam fortzuführen und die Situation in Hitdorf nachhaltig zu verbessern.



Die Planwerkstatt soll dabei in erster Linie eine Veranstaltung für die Bürgerinnen und Bürger sein, die politischen Vertreter sind ausdrücklich um Zurückhaltung gebeten.

Planwerkstatt: Ziele, Ablauf und Rollen

Frau Voßebürger (IKU) stellt den Anwesenden zunächst die für den Werkstattprozess beauftragten Dortmunder Büros IKU GmbH und Planersocietät vor, von denen je zwei Mitarbeitende die Planwerkstatt methodisch und fachlich begleiten werden. Sie erläutert die Ziele sowie den Ablauf der Veranstaltung.

Im Rahmen der Planwerkstatt sollen:

- die Hitdorfer über den Planungsstand, die politische Beschlusslage und die vorhandenen Gestaltungsspielräume informiert werden
- Gelegenheit gegeben werden, Fragen zu adressieren sowie über die Möglichkeiten und Grenzen der Umbaumaßnahmen zu diskutieren
- Empfehlungen für die zukünftige Gestaltung der Straßenräume von Hitdorfer Straße und Ringstraße erarbeitet werden.

Ein kurzes Stimmungsbild ergibt, dass die deutliche Mehrheit der Anwesenden Anwohnerinnen und Anwohner von Ringstraße und Hitdorfer Straße sind. Hinzu kommen einige Politiker, die die Veranstaltung als „aktive Zuhörer“ begleiten sollen.

Die Auswertung der Eingangsbefragung beim Einlass in die Halle („Was interessiert Sie heute am meisten?“) ergibt, dass die Mehrheit der Befragten sich vom heutigen Tag allgemeine Infos über den aktuellen Stand der Straßenplanung und die nächsten Schritte bis zum Baubeginn erhofft. Insgesamt wurden folgende Nennungen abgegeben:



- | | |
|--|--------------|
| • Allgemeine Infos über den Stand der Straßenplanung | 16 Nennungen |
| • Die nächsten Schritte bis zum Baubeginn | 14 Nennungen |
| • Konsequenzen für mich persönlich (Wohnumfeld, Anliegerbeiträge usw.) | 5 Nennungen |
| • Ganz spezifische Aspekte des Verkehrskonzepts | 3 Nennungen |
| • Umgehungsstraße | 3 Nennungen |
| • Voraussetzungen für Verkehrsplanung | 2 Nennungen |
| • Wer übernimmt die Kosten? | 1 Nennung |

Aktueller Planungsstand

Im Anschluss informiert Herr Syring, stellvertretender Leiter des Fachbereichs Tiefbau der Stadt Leverkusen, über den aktuellen Planungsstand, die politische Beschlusslage, mögliche Gestaltungsspielräume und den geplanten Zeitplan des Umbaus. Die Erläuterungen dienen dazu, alle Anwesenden auf denselben Informationsstand zu bringen.

Herr Syring verweist darauf, dass die im Verkehrskonzept Hitdorf enthaltene „**einbahnstraßenähnliche Verkehrsführung**“ aufgrund der Beschlusslage des Rates als gesetzt gilt. Dieses Konzept sieht eine Bevorzugung des Verkehrs in Richtung Monheim auf der Ringstraße bzw. in Richtung Rheindorf auf der Hitdorfer Straße vor. Die Buslinien sollen ebenfalls - den jeweiligen Fahrtrichtungen entsprechend - über die zwei Straßen geführt werden.

Gleichwohl weist Herr Syring darauf hin, dass **Einbuchten und andere verlangsamende Maßnahmen** zur Verkehrsberuhigung **auch auf der bevorzugten Fahrtrichtung** in beiden Straßen **denkbar** sind. Wesentliche Aufgabe der Planwerkstatt am Samstag soll sein, dass die Bürgerinnen und Bürger unter diesen Maßgaben den Straßenraum gestalten. Die Umgehungsstraße ist nicht Gegenstand der Planwerkstatt, allerdings sollen die im Rahmen der Planwerkstatt erarbeiteten Empfehlungen für die Hitdorfer Straße und die Ringstraße einen Anschluss an eine möglicherweise in Zukunft zu errichtende Ortsumfahrung gewährleisten.



Aufgrund einiger Verständnisschwierigkeiten im Publikum zu den Begriffen „Zielverkehr“, „Quellverkehr“ und „Durchgangsverkehr“ werden diese kurz erläutert:

- *Zielverkehr*: Verkehr, der von außerhalb kommt und sein Ziel in Hitdorf hat (z.B. Lkw, der den Supermarkt anliefert)
- *Quellverkehr*: Verkehr, der seinen Ausgangspunkt in Hitdorf hat und Hitdorf verlässt (z.B. Lkw, der nach der Anlieferung des Supermarktes Hitdorf wieder verlässt)
- *Durchgangsverkehr*: Verkehr, der seinen Ausgangspunkt und sein Ziel außerhalb von Hitdorf hat, aber durch Hitdorf hindurch fährt (z.B. Fahrzeug, das in Monheim startet und über Hitdorf nach Rheindorf fährt).

Aufgrund der Verkehrszählungen wird deutlich, dass der nur schwache Durchgangsverkehr am leichtesten zu beeinflussen ist. Aufgrund der vorhandenen Betriebe an der Hitdorfer Straße lassen sich Ziel- und Quellverkehr nur bedingt ändern.

Herr Syring erklärt die **Unterschiede in den Erschließungsbeitragssätzen** auf den einzelnen Straßenabschnitten der **Ringstraße**. Die Einteilung in die unterschiedlichen Abschnitte geht auf das Jahr 1961 und die damals für Hitdorf zuständige Stadt Monheim zurück. Die Abschnitte, die nach KAG (Kommunalabgabengesetz) erhoben werden, hat die Stadt Monheim damals als „bereits erstmalig fertiggestellt“ erachtet; dadurch ergeben sich beim geplanten Straßenausbau für die Anwohnerinnen und Anwohner Beitragssätze zwischen 30 % (Fahrbahn) und 60 % (Parkstreifen, Gehweg, Begrünung) an den Herstellungskosten. Die übrigen Abschnitte wurden von der Stadt Monheim nicht als „bereits erstmalig fertiggestellt“ bezeichnet und richten sich dementsprechend nach dem BauGB (Baugesetzbuch); hierdurch ergibt sich ein höherer Beitragssatz von 90 % an den Herstellungskosten. Für die Anwohnerinnen und Anwohner der Hitdorfer Straße beträgt der Beitragssatz z.Z. 60 % (Gehwege, Parken, Grün); bei einer Abstufung der Hitdorfer Straße zur Gemeindestraße müssten auch Beiträge für die Fahrbahn (30 %) entrichtet werden.

Einschätzungen aus der Bürgerschaft

Herr Cremer von der **Bürgerinitiative Verkehrskonzept Hitdorf mit Umgehungsstraße** berichtet zunächst von einem Gespräch mit dem Staatssekretär Gunther Adler im Landesministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr. Das Ministerium habe bestätigt, dass das Umstufungskonzept umgesetzt werden könne. In Bezug auf die Umgehungsstraße sei betont worden, dass sich das Land Nordrhein-Westfalen momentan auf die Erhaltung des bestehenden Straßennetzes konzentriere und aktuell keine Finanzierung von neuen Straßen möglich sei. Es sei jedoch auch seitens Herrn Adler hervorgehoben worden, dass es heute eine Umgehungsstraße für Hitdorf geben könnte, wenn die Stadt in den letzten Jahren einen entsprechenden Antrag beim Land gestellt hätte.

Aufgrund dieser Rahmenbedingungen fokussieren sich die **Ziele der Bürgerinitiative** nun auf den verkehrsberuhigten Ausbau der Hitdorfer Straße und der Ringstraße. Das einbahnähnliche Konzept, das als Schlagwort aus der ersten Planungswerkstatt aus dem Jahr 2000 übrig geblieben ist, wird jedoch zunehmend kritisch gesehen. Man befürchtet, dass dadurch Rennstrecke und „stop & go“ entstehen könnten. Laut Herrn Cremer erhofft sich die Bürgerinitiative von der Planwerkstatt eine konsensfähige Lösung.

Anschließend bittet Frau Dr. Stark, die sich im **Verkehrsforum Hitdorf** engagiert, darum das Verkehrskonzept endlich umzusetzen. Die einbahnähnliche Verkehrsführung sollte bestehen bleiben, da nur so die Problematik der Engstellen auf der Hitdorfer Straßen gelöst und Verkehrsanlagen für den Fuß- und Radverkehr geschaffen werden können. Frau Dr. Stark betont hierbei, dass das Verkehrsforum eine ganzheitliche Lösung für Hitdorf anstrebt.

Herr Gladbach, Vorsitzender des Vereins **Leben in Hitdorf**, schließt sich den Forderungen von Frau Dr. Stark an. Er betont aufgrund der Engstellenproblematik entlang der Hitdorfer Straße zugleich die Wichtigkeit des Themas Verkehrssicherheit.



Fragen und Antworten im Dialog

Unter Moderation von Frau Voßbürger und Herrn Paust werden Fragen aus dem Plenum durch die Vertreter der Stadt Leverkusen beantwortet:



Warum wird bereits geplant, wenn die Umstufung der Straßen in Hitdorf noch gar nicht beschlossen ist? Die Umgestaltung der Straßenräume, insbesondere der Hitdorfer Straße, kann nur erfolgen, wenn diese zur Gemeindestraße herabgestuft würden.

Bezüglich des Umstufungskonzeptes gibt es deutliche positive Signale sowohl von Seiten des Landesbetriebs Straßenbau NRW (Straßen.NRW) als auch von Seiten des Landesverkehrsministeriums. Auch wenn diesbezüglich noch keine Entscheidung bzw. ein Beschluss vorliegt, kann bereits mit der Planung begonnen werden. Im Rahmen der Planwerkstatt sollen Empfehlungen gesammelt werden, die in den weiteren Planungsprozess einfließen.

Was passiert, wenn das Umstufungskonzept nicht umgesetzt wird? Ist die Mehrbelastung der Ringstraße rechtlich zulässig, da Gemeindestraßen nicht den Verkehr von Landesstraßen aufnehmen dürfen?

Die Frage des zusätzlichen Verkehrs und der hierdurch notwendigen Schallschutzmaßnahmen sind im Bebauungsplan zur Ringstraße abgewogen worden. Durch den Satzungsbeschluss zur Ringstraße besteht nun Baurecht für die Um- und Ausbaumaßnahme.

Wie sieht es mit **Lärmschutz auf der Hitdorfer Straße** aus?

Die Stadt erarbeitet derzeit ein Lärmvorsorgeprogramm, das auch Maßnahmen für Bestandsstraßen umfasst.

Wird es einen **Zusammenhang zwischen Straßenausbau und Tiefbaumaßnahmen** (Kanäle, Strom etc.) geben?

Die Stadt ist diesbezüglich in Kontakt mit Versorgungsunternehmen, um Bauarbeiten zu koordinieren.

Wie verbindlich sind die Ergebnisse der Planwerkstatt und wie ist der Zusammenhang mit noch ausstehenden **Beteiligungsverfahren**?

Im Rahmen der Planwerkstatt werden Empfehlungen für die zukünftige Gestaltung der Straßenräume von Hitdorfer Straße und Ringstraße erarbeitet, die in die Entwurfsplanungen einfließen sollen. Bei den weiteren Planungsschritten wird es weitere Beteiligungsmöglichkeiten geben. Letztlich entscheidet die Bezirksvertretung über die Ausbaupläne.

Wann kann eine **veränderte Beschilderung** nach Hitdorf **an der Autobahn** umgesetzt werden als Maßnahme gegen Durchgangsverkehr?

Dies wird nach der Umsetzung des Umstufungskonzeptes möglich sein, da die Hitdorfer Straße dann keine Landesstraße mehr sein wird.

Was kostet der Straßenausbau pro Haushalt?

Bei den Erschließungsbeiträgen geht es grundsätzlich um die Herstellungskosten für die Straße, nicht um Kosten des Lärmschutzes. Die Angabe eines konkreten Wertes ist schwierig, da bei der Beitragsberechnung unterschiedliche Faktoren zugrunde gelegt werden (u.a. Fläche und Bebaubarkeit des Grundstücks). Bei schmalen Straßen kann als untere Grenze etwa 6.000 EUR angesetzt werden; bei der Ringstraße ist aufgrund der Breite des Straßenraums eher mit Beiträgen von etwa 10.000 EUR zu rechnen. Es ist nochmals zu betonen, dass es sich hierbei um grobe Anhaltswerte handelt.

Auskünfte zur Berechnung des voraussichtlichen Beitrages (auf Basis der abrechnungsfähigen Gesamtkosten) können bei folgenden Personen eingeholt werden:

Für die Ringstraße: Frau Hannappel-Mertgen, Fachbereich Tiefbau, Tel. 0214-406 6692

Für die Hitdorfer Straße: Frau Schmidt, Fachbereich Tiefbau, Tel. 0214-406 6686

Warum werden **Straßen** im Regelfall **asphaltiert und nicht gepflastert?**

Asphalt ist kostengünstiger und aufgrund der glatten Beschaffenheit für Radfahrer komfortabler. Eine Pflasterdecke verursacht zudem durch seine höhere Schallabstrahlung eine stärkere Lärmbelastung.

Eine Anwohnerin moniert **Setzrisse** an ihrem Haus, das zudem auch zittert. Das Haus sei aber erst 13 Jahre alt, Setzrisse seien daher ungewöhnlich. Ähnliche Probleme entlang der Hitdorfer Straße werden von anderen Anwohnern bestätigt.

Die Erschütterungen resultieren vermutlich aus dem gegenwärtigen schlechten Straßenzustand.

Neben der Fragen-Antworten-Runde werden erste Prämissen, Themen und Fragestellungen für den zweiten Teil der Planwerkstatt am Samstag gesammelt und festgehalten:

- Der Bereich der **Ringstraße südöstlich der Langenfelder Straße ist grundsätzlich kein Planbereich**. Hinweise und Maßnahmenvorschläge können jedoch auch für diesen Teilabschnitt gesammelt werden, ihre Umsetzung ist aber nur mittelfristig möglich.
- Für den anderen, nordwestlichen Abschnitt der Ringstraße sowie für den Umbau der Hitdorfer Straße **stehen im Haushalt der Stadt Leverkusen Finanzmittel bereit**.
- Das Thema **Radverkehr** wird als Inhalt für die Planwerkstatt gewünscht, da dieser in Hitdorf aufgrund der Engstellenproblematik bzw. des schlechten Straßenzustands bislang kaum möglich ist.
- Die **Sinnhaftigkeit des einbahnähnlichen Verkehrs** soll, trotz der entsprechenden Beschlusslage, in der Planwerkstatt noch einmal diskutiert werden.
- Die **Linienführung des Busverkehrs** soll Thema der Planwerkstatt sein.
- **Mindestbreiten für Fahrbahnen und Fußwege** sollen definiert werden.
- **Grundstücksein- und ausfahrten** müssen berücksichtigt werden.
- **An Engstellen** müssen bislang nicht vorhandene **Gehwege** eingeplant werden.
- Das Thema des „**Kindergartenverkehrs**“ auf der Ringstraße ist zu berücksichtigen.

Schlussworte und Ausblick

Es gibt zunächst ein **fachliches Schlusswort** zum Verkehrskonzept Hitdorf mit der einbahnähnlichen Verkehrsführung.

Herr Steinberg (Planersocietät) gibt zu bedenken, dass diese Form der Verkehrsführung ein eher älteres Konzept sei, das aber auch durchaus noch heute für Hitdorf sinnvoll sein kann. Dies müsse sich aber im Laufe der Planwerkstatt zeigen. Herr Syring erinnert daran, dass die ursprüngliche Idee – die auch der ersten Planungswerkstatt im Jahr 2000 zugrunde lag – immer darin bestand, die Hitdorfer Straße zu entlasten. Dies sei nur mit der einbahnähnlichen Verkehrsführung möglich.



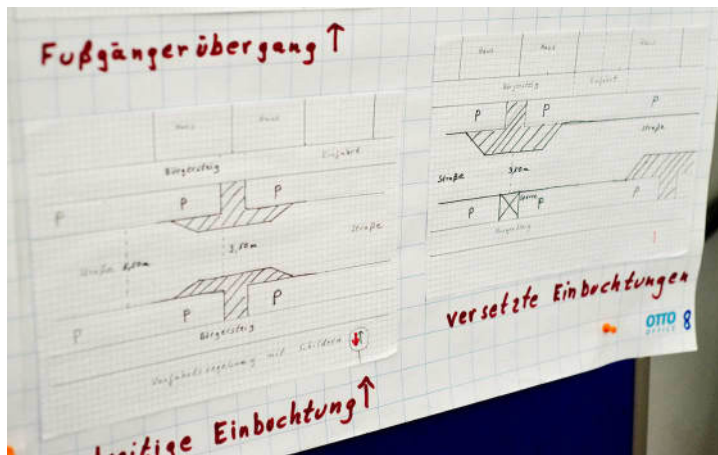
In ihrem **Schlusswort** dankt Frau Deppe allen Beteiligten für den interessanten Informations- und Meinungsaustausch.

Abschließend wird auf den im Anschluss an den offiziellen Teil stattfindenden Infomarkt verwiesen.

Infomarkt

Beim Infomarkt, der in dem Zelt neben der Halle stattfindet, haben die „Bürgerinitiative Verkehrskonzept Hitdorf mit Umgehungsstraße“ und das „Verkehrsforum Hitdorf“ Schautafeln mit ihren jeweiligen Zielen und Positionen aufgestellt. Die Stadt Leverkusen ist ebenfalls mit einigen Schautafeln, die den gegenwärtigen Planungsstand wiedergeben, vertreten.

Die Möglichkeit zu einem informellen Erfahrungs- und Meinungsaustausch wird von zahlreichen Bürgerinnen und Bürgern genutzt. An den Stellwänden finden Einzel- und Gruppengespräche z.T. auch mit fachlicher Unterstützung zu den unterschiedlichsten Themenbereichen statt.



Samstag, 12. Oktober 2013

Programm – Werkstatt

| | |
|---------------|---|
| 10.30 Uhr | Rückblick auf den Vorabend |
| 10.45 Uhr | Plenum Behandlung der offenen Anträge Rahmensetzungen und Leitfragen für die Gestaltung der Straßenräume |
| 12.15 Uhr | Mittagspause |
| 12.45 Uhr | Gruppenarbeit Hitdorfer Straße Ringstraße |
| ca. 14.15 Uhr | Reflexion der Arbeitsergebnisse (Plenum) |
| ca. 15.00 Uhr | Öffentliche Präsentation der Ergebnisse |
| ca. 16.00 Uhr | Ende |

Rückblick auf den Vorabend

Frau Deppe begrüßt alle Anwesenden zum zweiten Tag der Planwerkstatt. Eine kurze Umfrage ergibt, dass nur wenige der Anwesenden nicht am gestrigen Abend teilgenommen haben.

Herr Paust (IKU) erläutert kurz den geplanten Tagesablauf mit den unterschiedlichen Arbeitsphasen (Plenum, Gruppenarbeit, Plenum, öffentliche Präsentation). Die im Laufe des Vorabends gesammelten Fragen und Themen sollen im Laufe des Tages aufgegriffen und bearbeitet werden.



Anträge der Bürger und der Politik

Frau Voßbürger (IKU) ergänzt, dass neben den Fragen und Themen des Vorabends auch die noch offenen Anträge behandelt werden. Die ersten vier Anträge stammen von der Bürgerinitiative Verkehrskonzept Hitdorf mit Umgehungsstraße, der fünfte Antrag von den Fraktionen CDU, B'90/Die Grünen, FDP und Die Unabhängigen.

1. Es wird ein **Lkw-Durchfahrtsverbot** für Hitdorf gefordert.

*Die Forderung des Antrags wird von allen Anwesenden mitgetragen. Hierbei wird betont, dass zur Umsetzung auch die **Beschilderung an den Hitdorf umgebenden Autobahnabfahrten** verändert werden müsse. Es stellt sich ggf. die Frage, wie – angesichts geringer Personalstärke der Polizei – das Durchfahrtsverbot kontrolliert werden kann.*

2. Die nun zeitnah umzusetzenden **Planungen** bezüglich Hitdorfer Straße und Ringstraße müssen **anschlussfähig für eine spätere Umgehungsstraße** bleiben.

*Den Anwesenden ist wichtig, dass mit der Umgehungsstraße **nicht notwendigerweise die „Bernsteintrasse“ gemeint** ist. Eine spätere Umgehungsstraße kann auch **einem anderen Verlauf** folgen und der Erschließung neuer Wohngebiete dienen.*

Im Rahmen der Diskussion stellt sich heraus, dass dieses Thema in engem Zusammenhang mit der weiteren Stadt(teil)entwicklung von Hitdorf steht. Das zu erwartende weitere Wachstum Hitdorfs wird dabei von einigen kritisch gesehen. Es wird jedoch klar gestellt, dass die Planwerkstatt die Gestaltung von Hitdorfer Straße und Ringstraße zum Thema hat und für eine solche übergeordnete Fragestellung nicht das richtige Forum ist. Weiter ist zu bedenken, dass die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Planwerkstatt nicht stellvertretend für ganz Hitdorf die zukünftige Entwicklung Hitdorfs entscheiden können.

*Abschließend wird festgehalten, dass die Planungen für die Hitdorfer Straße und die Ringstraße **„keine möglichen Optionen für die Zukunft verbauen sollen“**.*

3. Die **künftige Fahrbahnbreite der Ringstraße** sollte 5,50m betragen. Der aktuelle Entwurf der Stadt Leverkusen für die Ringstraße sieht hingegen eine Fahrbahnbreite von 6,00m vor, was durch die Begegnungsfälle Bus/Bus bzw. Lkw/Bus begründet ist.

Im Rahmen der Diskussion kommt die Frage auf, ob die Zweiteilung des Busverkehrs bereits beschlossene Sache ist. Für die Stadt Leverkusen als auch für die Verkehrsunternehmen gilt dieser Fall bereits als gesetzt, auch in Anbetracht möglicher neuer Wohngebiete nördlich der Hitdorfer Straße. Von den Anwesenden sehen drei Personen den Busverkehr über die Ringstraße kritisch. So sei zu bedenken, dass durch die geteilte Verkehrsführung längere Wege zu den Haltestellen entstehen; Ein- und Ausstiegshalte liegen zukünftig nicht mehr auf derselben Straße. Weiterhin wird befürchtet, dass es zu einem Kaufkraftabzug von der Hitdorfer Straße kommen könnte, wenn dort die Buslinien nur noch in Fahrtrichtung Rheindorf verkehren.

Herr Syring gibt zu bedenken, dass sich die längeren Zugangswege zu den Haltestellen insgesamt gesehen ausgleichen. Die Umgestaltung der Hitdorfer Straße eröffnet zudem neue Möglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr, so dass neue Kundenpotentiale erschlossen werden. Die Zweiteilung des Busverkehrs kann des Weiteren dazu beitragen, die Platzprobleme auf der Hitdorfer Straße mit ihren zahlreichen Engstellen zu lösen, da bei der Planung nicht mehr im gesamten Streckenverlauf alle Begegnungsfälle zu berücksichtigen wären und somit mehr Platz für Gehwege bereitgestellt werden kann.

Die Zweiteilung des Busverkehrs wird nach der Diskussion von allen Anwesenden als Planungsprämisse für die Werkstatt akzeptiert.

*Bezüglich der Fahrbahnbreite wird ausgeführt, dass für den Begegnungsfall Bus/Lkw und Bus/Bus **eine Fahrbahnbreite von 6,00 m erforderlich ist**. Diese muss jedoch nicht im gesamten Streckenverlauf vorgehalten werden (Stichwort: Ausweichstellen), so dass auch geringere Fahrbahnbreiten zum Einsatz kommen können und sollten. Für Gehwege soll zukünftig in der Regel mindestens eine Breite von 2,00 m zur Verfügung stehen. In den Arbeitsgruppen sollen die Abmessungen ggf. nochmals diskutiert werden.*

4. Es wird ein **Verzicht auf die einbahnähnliche Verkehrsführung** gefordert.

*Dieser Antrag wird vor dem Hintergrund der bereits verabredeten Zweiteilung des Busverkehrs nicht weiter verfolgt. Es wird jedoch festgehalten, dass verkehrsberuhigende Maßnahmen nicht nur einseitig sondern auch auf der bevorzugten Fahrtrichtung eingerichtet werden sollten. Der vielfach missverständliche Begriff „einbahnähnliche Verkehrsführung“ wird daher umbenannt in eine „**richtungslenkende Verkehrsberuhigung auf beiden Straßen**“.*

5. Es müssen Lösungen für die verkehrliche **Situation an den Kindertagesstätten** sowie zur **Positionierung neu zu errichtender Haltestellen** auf der Ringstraße erarbeitet werden.

Diese Fragestellung soll in der Arbeitsgruppe „Ringstraße“ diskutiert werden.

Rahmensetzungen und Leitfragen

Nach der Diskussion über die offenen Anträge werden erste Rahmensetzungen und Leitfragen fixiert, an denen sich die Arbeitsgruppen orientieren sollen. Als gesetzt gelten:

- Es wird angenommen, dass das Umstufungskonzept umgesetzt werden kann und somit Hitdorfer Straße und Ringstraße zu Tempo-30-Zonen werden.
- Das Konzept der „einbahnähnlichen Verkehrsführung“, nunmehr als „richtungslenkende Verkehrsberuhigung auf beiden Straßen“ bezeichnet, wird grundsätzlich beibehalten. Dies beinhaltet die Zweiteilung des Busverkehrs. Auf der Hitdorfer Straße wird künftig die Fahrtrichtung Rheindorf bevorzugt, auf der Ringstraße die Fahrtrichtung Monheim. Sowohl auf der Hitdorfer Straße als auch auf der Ringstraße sollen beidseitig – und nicht ausschließlich auf der nicht privilegierten Fahrtrichtung – verkehrsberuhigende Maßnahmen umgesetzt werden.
- Bei der Umsetzung von Maßnahmen ist auf die Belange von Grundstücksein- und -ausfahrten sowie auf Begegnungsfälle und Ausweichstellen zu achten.
- Die Straßenräume von Hitdorfer Straße und Ringstraße sollen so gestaltet werden, dass ausreichend Platz für den Fuß- und Radverkehr besteht. Gehwege sollen - wenn immer möglich - eine Breite von 2,00 m aufweisen. Die Fahrbahnbreite sollte in der Regel maximal 5,50 m betragen, bei Ausweichstellen (Begegnungsfall Bus/Lkw) kann eine Breite von 6,00 m zum Einsatz kommen.

Neben diesen Rahmensetzungen sollen in der anschließenden Kleingruppenarbeit folgende Themen berücksichtigt werden:

- Fuß- und Radverkehr
- Kfz-Verkehr (inkl. Parken)
- Öffentlicher Personennahverkehr
- Verkehrssicherheit
- Straßenraumgestaltung

Gruppenarbeit

Mit Hilfe von Plänen der gegenwärtigen Straßenraumsituationen diskutieren zwei Arbeitsgruppen Ideen zur Neugestaltung beider Straßen. Die in den Arbeitsgruppen mitwirkenden Anwohnerinnen und Anwohner werden dabei methodisch und fachlich von den Dortmunder Büros sowie von Vertretern der Verwaltung der Stadt Leverkusen unterstützt.





Ergebnisse Arbeitsgruppe Hitdorfer Straße

Betreuung durch Herrn Schmitz (Stadt Leverkusen), Herrn Paust (IKU) und Herrn Bexen (Planersocietät)

Verkehrsführung/Verkehrsberuhigung

- An mehreren Kreuzungen sollten Minikreisverkehre eingerichtet werden (siehe Plan). Diese führen zu langsameren Geschwindigkeiten und unterbrechen die Geradlinigkeit der Straße. Allerdings können nicht an allen Kreuzungen, wo dies wünschenswert wäre, aufgrund der beengten Platzverhältnisse Minikreisverkehre eingerichtet werden.
- In Fahrtrichtung Monheim sollte bei einmündenden Straßen eine Rechts-vor-links-Regelung gelten, um einen verkehrsberuhigenden Effekt zu erzielen. In Richtung Rheindorf sollte dagegen weiterhin die heutige Vorfahrtberechtigung für die Hitdorfer Straße gelten; dies verhindert, dass Busse an jeder Einmündung anhalten und beschleunigen müssen (bedeutet Vorteile beim Fahrkomfort, Verhinderung von Fahrzeitverlusten und von zusätzlichen Lärm- und Abgasemissionen). Hierbei muss darauf geachtet werden, dass an einer Kreuzung (mit Einmündungen zu beiden Seiten) nicht unterschiedliche Regelungen gelten (rechtlich nicht zulässig, erhöhte Unfallgefahr). Bei der Vorfahrtberechtigung in Richtung Rheindorf muss zudem durch andere verkehrsberuhigende Elemente gewährleistet sein, dass der bereits heute feststellbare „Durchschuss“ nicht weiterhin besteht. Von Seiten der Verwaltung wird darauf hingewiesen, dass die richtungsbezogene unterschiedliche Vorfahrtsregelung nicht der gängigen Praxis entspricht und diesbezüglich eine Zustimmung des Straßenverkehrsamtes notwendig ist.
- Bei der Umgestaltung der Hitdorfer Straße sollte sichergestellt sein, dass die Zufahrt zu allen Grundstücken auch zukünftig ohne Probleme ermöglicht wird.
- Flüsterasphalt entfaltet bei Tempo 30 keine lärmindernde Wirkung (erst bei höheren Geschwindigkeiten), da bei niedrigen Geschwindigkeiten die Motorengeräusche gegenüber den Abrollgeräuschen der Reifen dominieren.
- Im Bereich des Ortszentrums bietet sich die Einrichtung eines „shared space“ an („gemeinsam genutzter Raum“, stärkere Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer, fließender Übergang zwischen Fahrbahn und Seitenräumen). Hierdurch kann der besondere Charakter dieses Straßenabschnitts und das flächige Querungsbedürfnis der Fußgänger betont werden. Bei der Umsetzung ist darauf zu achten, dass das Parken eindeutig geregelt ist und nicht der gesamte „shared space“ zugeparkt wird. Ggf. kann der „shared space“ mit einer niedrigeren Geschwindigkeit (< 30 km/h) beschildert werden.
- Die Langenfelder Straße weist einen engen Bezug zu Ring- und Hitdorfer Straße auf, so dass die Verkehrsregelungen und die Gestaltung der Langenfelder Straße ebenfalls mitgedacht werden müssen. Auch Änderungen in den Verkehrsregelungen der weiteren Querstraßen (z.B. Ausweisung von Einbahnstraßen) könnten Vorteile für die Hitdorfer Straße bringen, indem beispielsweise die Ver-

kehrsströme an einigen Kreuzungen vereinfacht werden. Hierbei müssten allerdings die verkehrlichen Auswirkungen insbesondere für die Verkehre der Querstraßen genauer geprüft werden, um unerwünschte Effekte (z.B. Umwegfahrten, Verkehrszunahmen) zu vermeiden.

Fußverkehr/Querungshilfen

- Entlang der Hitdorfer Straße sollten zusätzlich zu den bereits bestehenden Querungshilfen weitere eingerichtet werden (Hinweis: diese wurden im Plan verortet).
- Fußgängerüberwege („Zebrastrifen“) sind in Tempo 30-Zonen rechtlich nicht zulässig mit Ausnahme spezieller Situationen (z.B. Schulwege, Überwege an Kreisverkehren). Es bestehen grundsätzlich jedoch auch andere Möglichkeiten, um das Queren einer Straße zu erleichtern (z.B. vorgezogene Seitenräume, Mittelinseln).
- Die bestehende Fußgängerampel zwischen Weinhäuser- und Parkstraße ist aufgrund des Wegfalls der benachbarten Haltestelle vor einiger Zeit nicht mehr erforderlich. Hier sollte der Fokus auf andere Standorte mit erhöhtem Querungsbedarf gelenkt werden.
- Für Fußgänger müssen entlang der gesamten Hitdorfer Straße im Längsverkehr ausreichend breite Gehwege geschaffen werden. Dies hat zur Folge, dass an mehreren Engstellen der Kfz-Verkehr nur noch einspurig geführt werden kann.

Radverkehr

- Durch Tempo 30 wird das Fahrradfahren auf der Fahrbahn generell sicherer. Am nördlichen und südlichen Ortseingang sind jedoch Lückenschlüsse zu den bestehenden Fahrradwegen herzustellen.
- Im Ortszentrum und an der Stadthalle sollten nutzerfreundliche und sichere Radabstellanlagen gebaut werden.
- Einbahnstraßen sollten in Hitdorf für den Radverkehr generell in Gegenrichtung freigegeben werden, um die Durchlässigkeit für den Radverkehr zu erhöhen.

Lkw-Verkehr

- Für den Lkw-Verkehr (über 3,5 t) sollte auf der Hitdorfer Straße eine Art „Einbahnstraßenregelung“ gelten, d.h. Lkw dürfen die Hitdorfer Straße nur in Richtung Rheindorf befahren. Dies hätte den Vorteil, dass der Begegnungsfall Bus/Lkw bestmöglich unterbunden würde. Da durch eine solche Verkehrsregelung jedoch keine negativen Begleiterscheinungen entstehen dürfen (z.B. indem sich der Lkw-Verkehr durch die Querstraßen „zwängt“), ist dieser Vorschlag als Prüfauftrag bzw. Modellversuch zu verstehen, der im weiteren Verlauf auf seine Umsetzbarkeit hin untersucht und weiter konkretisiert werden muss.





Nahverkehr

- Dadurch, dass der Busverkehr in der Hitdorfer Straße künftig nur noch in Richtung Rheindorf geführt wird, können die bisherigen Haltestellen für die Fahrtrichtung Monheim entfallen. Busse in Richtung Monheim werden künftig über die Ringstraße geführt.

Begrünung/Aufenthaltsqualität

- Mehrere Bereiche (Kirchvorplatz, Kirmesplatz bzw. Bereich südöstlich der Stadthalle) bedürfen einer gestalterischen Aufwertung und könnten zukünftig qualitätvolle Aufenthaltsbereiche darstellen. Der Kirchvorplatz könnte mit einem Brunnen und Sitzgelegenheiten ausgestattet werden. Im Bereich der Stadthalle könnte der westliche Arm der Straße „Am Werth“ samt der bestehenden begrünten Dreiecksinsel in den Kirmesplatz integriert und ganzheitlich umgestaltet werden.
- Die Hitdorfer Straße sollte einen alleeartigen Charakter erhalten („Bäume sollten wo immer möglich gepflanzt werden“). Hierbei sollten begehbare Baumscheiben verwendet werden (Vorteile: keine Einschränkung des Bewegungsraums für Fußgänger, geringer Pflegeaufwand).
- Auf Elemente wie bepflanzte Beton-Blumenkübel sollte verzichtet werden.

Ruhender Verkehr

- Gehwegparken ist grundsätzlich zu unterbinden, damit Fußgänger nicht mehr behindert werden.
- Um ausreichend Parkraum bereitstellen zu können, sollte das Parken auf der Straße angeordnet werden; dadurch kann gleichzeitig ein verkehrsberuhigender Effekt erreicht werden. Mit Blick auf die „richtungslenkende Verkehrsberuhigung“ sollte das Parken überwiegend auf der dem Rhein abgewandten Straßenseite (Nordseite) eingerichtet werden.



Ergebnisse Arbeitsgruppe Ringstraße

Betreuung durch Herrn Jedlitzki (Stadt Leverkusen), Frau Voßbürger (IKU) und Herrn Steinberg (Planersocietät)

Verkehrsführung/Verkehrsberuhigung

- Wie auch die Hitdorfer Straße wird die Ringstraße, nach Umstufung der Hitdorfer Straße zur Gemeindestraße, auf voller Länge zur Tempo-30-Zone.
- Die Ringstraße soll künftig so gestaltet werden, dass nicht der Eindruck einer „Raserstrecke“ entsteht. Verkehrsberuhigende Maßnahmen sollen nicht als „Schikane“ wahrgenommen werden. Insbesondere sollen die natürlichen Schwenke der Straße berücksichtigt werden. Eine abschnittsweise Betrachtung des Straßenraums mit kombinierten verkehrsberuhigenden Maßnahmen erscheint sinnvoll. Alternierendes Parken (wechselseitige Anordnung von Stellplätzen; dadurch jedoch Entfall von einigen Stellplätzen) stellt ebenso wie Querungshilfen für den Fußverkehr (s.u.), Rechts-vor-links-Regelungen und Minikreisverkehre eine Möglichkeit zur Verkehrsberuhigung dar.
- An Engstellen, die der Verkehrsberuhigung dienen, sollte die Fahrbahnbreite 3,50 m betragen.
- Die Ausweisung als Tempo-30-Zone führt grundsätzlich zur Vorfahrtsregelung Rechts-vor-links. Diese Regelung ist aufgrund der Brems- und Beschleunigungsvorgänge jedoch nachteilig für den Busverkehr (Zeitverluste/Fahrplanstabilität) sowie die Fahrgäste (Komfort). Minikreisverkehre sollen daher möglichst häufig eingerichtet werden und Rechts-vor-links an möglichst wenigen Kreuzungen.
- Bei der Neuplanung sollen grundsätzlich keine Aufpflasterungen oder Kissen im Straßenraum zur Verkehrsberuhigung errichtet werden.
- Kosten sollen für die Anlieger möglichst gering bleiben, daher soll kein „Luxusausbau“ der Straße erfolgen.
- Der südöstliche Knotenpunkt Hitdorfer Straße/Ringstraße soll künftig mit einem Kreisverkehr versehen werden.
- Eine spezielle Lösung erfordert der Bereich der Kindertagesstätte nordwestlich der Kreuzung Ringstraße/Widdener Straße. Es wird auf das wilde Parken und die teilweise chaotischen Verhältnisse beim Holen und Bringen der Kinder hingewiesen. Hier wird die Stadt Leverkusen gebeten, konkrete Gestaltungsentwürfe vorzulegen. Ausnahmsweise kann in diesem Bereich auch über eine Aufpflasterung des Straßenraums nachgedacht werden. Bei der Anlage der Stellplätze ist die Längsaufstellung parallel zur Straße zu beachten. Auf Verkehrssicherheit soll an dieser Stelle bei den Planungen ein besonderes Augenmerk liegen.

Fußverkehr/Querungshilfen

- Fußgängerüberwege („Zebrastreifen“) sind in Tempo 30-Zonen rechtlich nicht zulässig mit Ausnahme spezieller Situationen (z.B. Schulwege, Überwege an Kreisverkehren). Daher müssen Markierungen für den Fußverkehr mit der Straßenverkehrsbehörde abgestimmt werden.
- Die Straßenraumverschmälerungen zur Verkehrsberuhigung sollen an wichtigen Querungspunkten für den Fußverkehr als Querungshilfe dienen (z.B. „Gehwegnasen“). Eine gesonderte Beschilderung der Engstellen wird nicht vorgesehen.
- Bei der Anlage von Querungshilfen sind die Erreichbarkeiten von Einkaufsgelegenheiten aber auch der Bushaltestellen zu berücksichtigen.
- Die Beleuchtung der Gehwege muss sichergestellt werden.

Radverkehr

- Aufgrund der Ausweisung als Tempo-30-Zone sind auf der Ringstraße keine separaten Radverkehrsanlagen notwendig. Der Verzicht auf Aufpflasterungen oder Kissen im Straßenraum fördert zugleich den Fahrkomfort für Radfahrer.



Lkw-Verkehr

- Nach der Diskussion mit dem Vertreter eines Nahverkehrsunternehmens zeigt sich ein heterogenes Meinungsbild mit Blick auf den Fahrbahnquerschnitt. Einige Teilnehmerinnen und Teilnehmer erinnern an die Rahmensetzung im Plenum („in der Regel maximal 5,50 m“). Andere finden die Argumentation plausibel, in der Ringstraße die für den Begegnungsfall Bus/Lkw erforderliche Fahrbahnbreite von in der Regel 6,00 m zugrunde zu legen. Das würde auch bei temporären Sperrungen der Hitdorfer Straße, z.B. wegen Bauarbeiten, hilfreich sein.
- Lkw-Durchgangsverkehr wird mit dem künftigen Lkw-Durchfahrtsverbot für Hitdorf ausgeschlossen.

Nahverkehr

- Da bislang keine Buslinien auf der Ringstraße verkehren, sind neue Haltestellen für die Fahrtrichtung Monheim anzulegen. Diese sollen nach Möglichkeit parallel zu jenen Haltestellen errichtet werden, die sich auf der Hitdorfer Straße befinden und von den Bussen in Fahrtrichtung Rheindorf bedient werden.
- Minikreisverkehre anstelle von Rechts-vor-links-Kreuzungen wirken sich positiv auf die Fahrdynamik (erhöhter Fahrkomfort) der Busse aus und reduzieren Brems- und Beschleunigungsvorgänge.

Begrünung/Aufenthaltsqualität

- Nicht abschließend geklärt wurde die Frage zur Anpflanzung von Bäumen im Straßenraum. Sollten Bäume gepflanzt werden, müssten diese auch entsprechend durch die Stadt gepflegt werden. Eine Alternative könnten „Baum-Patenschaften“ darstellen, bei der einzelne Bürger die verantwortliche Pflege für den jeweiligen Baum übernehmen.

Ruhender Verkehr

- Bei der Neugestaltung der Ringstraße sollen möglichst viele Stellplätze im Straßenraum erhalten werden. Allerdings werden insbesondere im Bereich der neu anzulegenden Bushaltestellen auch Stellplätze verloren gehen.
- Bei der Anlage von Stellplätzen im Straßenraum sollen Baumscheiben als Begrenzung dienen, damit – im Falle von ungenutzten Stellplätzen – nicht der Eindruck einer breiteren Fahrbahn entsteht.



Präsentationen der Ergebnisse

Im Anschluss an die Gruppenarbeitsphase präsentieren beide Arbeitsgruppen ihre jeweiligen Ergebnisse. Dies erfolgt **zunächst im Plenum** aller Anwesenden, die der Gruppenarbeitsphase beigewohnt haben. Daran anschließend erfolgt ab 15 Uhr eine **zweite öffentliche Präsentation** der Ergebnisse.

Für die Arbeitsgruppe Hitdorfer Straße übernehmen Herr Bexen (Planersocietät) und Frau Dr. Stark (Anwohnerin der Hitdorfer Straße) die Präsentation, für die Arbeitsgruppe Ringstraße Herr Steinberg (Planersocietät) und Herr Cremer (Anwohner der Ringstraße).



Bei den Präsentationen werden die Ergebnisse aus den Arbeitsgruppen vor dem Hintergrund der zu Beginn des heutigen Tages getroffenen **Rahmensetzungen und Leitfragen** vorgestellt:

- Welche Maßnahmen zur richtungslenkenden Verkehrsberuhigung sollen auf der Hitdorfer Straße und auf der Ringstraße umgesetzt werden?
- Welche Auswirkungen hat das Verkehrskonzept auf den öffentlichen Verkehr?
- Welche Regelaße für Fahrbahn und Gehwege werden künftig auf beiden Straßen vorgesehen?

Nach der Präsentation werden die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Planwerkstatt gebeten, ihre **Zufriedenheit mit den heute erzielten Ergebnissen** einzuschätzen. Auf einer Skala (Aufstellung der Teilnehmerinnen und Teilnehmer im Raum) von „gar nicht zufrieden“ bis „100 % zufrieden“ verortet eine deutliche Mehrheit die Ergebnisse im oberen Bereich. Nur ein einzelner Teilnehmer zeigt sich nicht zufrieden mit den erzielten Ergebnissen.





Bei der **Beurteilung der Dienstleistungen der beiden Büros** (IKU und Planersocietät) wird ebenfalls eine hohe Zufriedenheit geäußert. Keine Teilnehmerin und kein Teilnehmer ist mit der Arbeit der beiden Büros nicht oder nur wenig zufrieden.

Ein weiteres Stimmungsbild zeigt, dass das **Vertrauen in die Verwaltung** nach den beiden Tagen der Planwerkstatt **mehrheitlich gewachsen** ist.

Im Rahmen der öffentlichen Präsentationen gibt es **Wortmeldungen aus dem Publikum**:

- Der **Radverkehr in Hitdorf** muss nicht über Hitdorfer Straße und Ringstraße geführt werden, sondern kann auch parallel am Rhein entlang (Rheinstraße/Wiesenstraße) oder durch die Lohrstraße geführt werden.
- Es wird nochmals auf das **Lkw-Durchfahrtsverbot** verwiesen, das nach Durchführung des Umstufungskonzepts in Hitdorf durchgesetzt werden kann.
- Ein Vertreter der **Politik dankt** den „Durchführern“ der Planwerkstatt, da diese jetzt offenkundig zum „Durchbruch“ geführt hat.
- Ein weiterer Vertreter der Politik kritisiert, dass das Thema **Umgehungsstraße** nicht mehr behandelt worden sei, seine Fraktion aber dennoch weiter dafür kämpfen werde.



Schlussworte und Ausblick

Zum Abschluss der Veranstaltung geht Frau Deppe kurz auf den weiteren Zeitplan ein unter der Voraussetzung, dass alle weiteren Schritte so laufen wie geplant:

Planungsschritte für die Ringstraße

- | | |
|-----------------|---|
| 1. Quartal 2014 | Fortführung der Entwurfsplanung für die Ringstraße einschließlich Bürgerbeteiligung |
| 2. Quartal 2014 | Vorlage zum Planungsbeschluss „Um- und Ausbau der Ringstraße“ |
| 4. Quartal 2014 | Vorlage zum Baubeschluss „Um- und Ausbau der Ringstraße“ |
- Anschließend vorbehaltlich der haushaltsrechtlichen Genehmigung:
Ausschreibung und Vergabe der Baumaßnahme
- Baubeginn Ringstraße: 1. Jahreshälfte 2015

Planungsschritte für die Hitdorfer Straße

- | | |
|-----------------|--|
| 1. Quartal 2014 | Beauftragung der Vorplanung für die Hitdorfer Straße |
| 3. Quartal 2014 | Bürgerbeteiligung |
| 1. Quartal 2015 | Vorlage zum Planungsbeschluss „Umbau der Hitdorfer Straße“ |
| 3. Quartal 2015 | Vorlage zum Baubeschluss „Umbau der Hitdorfer Straße“ |
- Anschließend vorbehaltlich der haushaltsrechtlichen Genehmigung:
Ausschreibung und Vergabe der Baumaßnahme
Baubeginn Hitdorfer Straße nach Abschluss der Bauarbeiten auf der Ringstraße

Abschließend dankt Frau Deppe allen mitwirkenden Bürgerinnen und Bürgern für die konstruktive Beteiligung an der Planwerkstatt. Ihr Dank geht auch an die Vertreterinnen und Vertreter der beiden Dortmunder Büros IKU und Planersocietät sowie an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadt Leverkusen für die Organisation und Durchführung der Planwerkstatt.

Anmerkungen und Rückmeldungen zur

Dokumentation der Planwerkstatt Hitdorf - 11. und 12. Oktober 2013



1. Bürgerinitiative „Verkehrskonzept Hitdorf mit Umgehungsstraße“ vom 12.12.2013

Sehr geehrte Frau Deppe,
vielen Dank für die Zusendung der Dokumentation der Planwerkstatt.

Zunächst haben wir eine Anmerkung zum Abschnitt „Einschätzungen aus der Bürgerschaft“ / Seite 6. *„Das Ministerium habe bestätigt, dass das Umstufungskonzept umgesetzt werden könne.....“*

Staatssekretär Adler hat in dem Gespräch mit der Bürgerinitiative nicht bestätigt, dass das Umstufungskonzept umgesetzt werden kann, das Umstufungskonzept existierte zum Zeitpunkt des Gesprächs noch nicht. Staatssekretär Adler hat vielmehr Zweifel an der Zustimmung des Ministeriums zum einbahnstraßenähnlichen Ausbau einer Landesstraße (Hitdorfer Straße) geäußert. Informationen über Stellungnahmen der Landesinstanzen zum Umstufungskonzept der Hitdorfer Straße sind bisher nur über Oberbürgermeister Buchhorn kommuniziert worden.

Obwohl die Dokumentation im Großen und Ganzen die Arbeitsergebnisse unserer Arbeitsgruppe „Ringstraße“ wiedergibt, sind uns folgende Ergänzungen wichtig:

Nach unserer Auffassung kommt die in unserer Arbeitsgruppe aufgestellte Grundvoraussetzung für den Ausbau der Ringstraße nicht ausreichend zur Geltung. Diese besteht darin, dass der verkehrsberuhigte Ausbau der Ringstraße einerseits keine höheren Geschwindigkeiten als Tempo 30 km/h erlaubt, andererseits aber auch keinen Stop-And-Go-Verkehr verursacht. Hierbei ist insbesondere zu beachten, dass es sich um ein Gesamtkonzept handelt, nämlich die **richtungslenkende Verkehrsberuhigung auf beiden Straßen**. Deshalb müssen die Ausbau- / Umbauplanungen beider Straßen so aufeinander abgestimmt werden, dass die Ziele des Verkehrskonzeptes, nämlich eine möglichst gleichmäßige Verteilung der Verkehre gewährleistet wird.

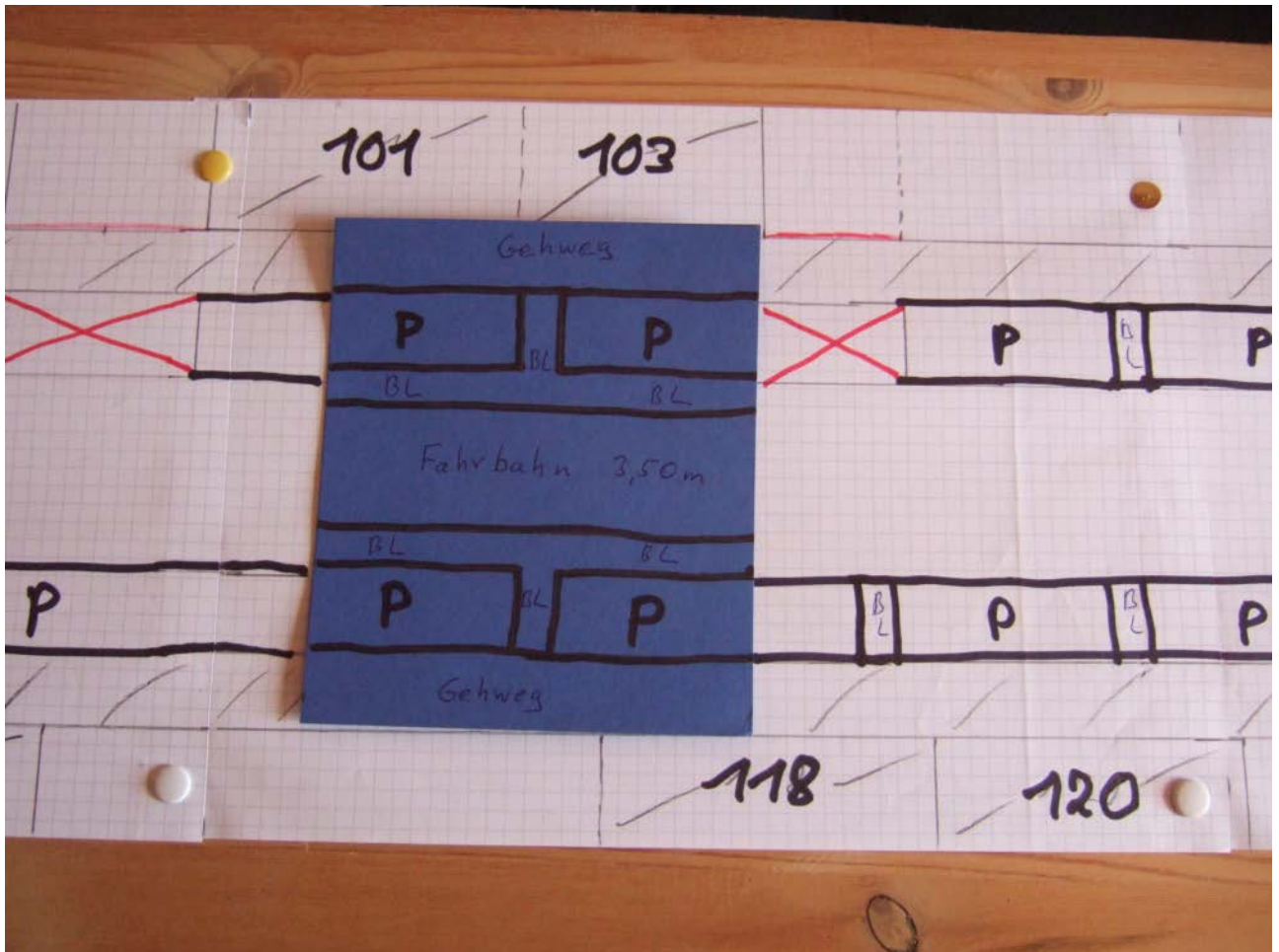
Im Detail bedeutet das, **die Umsetzung von Maßnahmen einer Straße muss auf Auswirkungen auf die andere Straße geprüft werden**. Beide Straßen müssen für den Durchgangsverkehr unattraktiv werden, wobei die jeweilige Richtungslenkung erhalten bleiben muss.

In den Ergebnissen der Arbeitsgruppe „Ringstraße“ vermissen wir noch einen konkreten von uns erarbeiteten Ausbauvorschlag. Die Vorgabe einer minimalen Breite von 3,50 m soll in Teilbereichen so gestaltet werden, dass an diesen Stellen die Einengung durch Hindernisse an beiden Straßenseiten erfolgt (siehe Seite 2).

Mit freundlichen Grüßen
(Teilnehmer der Bürgerinitiative „Verkehrskonzept Hitdorf mit Umgehungsstraße“ an der Planwerkstatt)

Stellungnahme der Verwaltung:

Es ist richtig, dass nicht Herr Staatssekretär Adler die Aussagen zum Umstufungskonzept getroffen hat. Die Ergänzungen zur Arbeitsgruppe „Ringstraße“ werden in die weitere Bearbeitung einfließen.



Ausbauvorschlag der BI: Fahrbahn von 3,50 m mit beidseitigen Einengungen durch Hindernisse

2. Frau Reichel, Lohrstraße

Telefonische Nachfrage Anfang Dezember 2013 beim Büro Planersocietät - Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation.

Frau Reichel weist darauf hin, dass die Darstellung in der Dokumentation bezüglich des Einsatzes von Fußgängerüberwegen (FGÜ) in Tempo-30-Zonen nicht ganz richtig sei, sondern hier durchaus eine Möglichkeit zu deren Einsatz bestehe.

In der Dokumentation heißt es auf den Seiten 14 bzw. 17:

„Fußgängerüberwege („Zebrastrreifen“) sind in Tempo-30-Zonen rechtlich nicht zulässig mit Ausnahme spezieller Situationen (z.B. Schulwege, Überwege an Kreisverkehren).“

Auskunft des Planersocietät:

In den Richtlinien heißt es:

" Fußgängerüberwegen in Tempo-30-Zonen sind in der Regel entbehrlich."

(Richtlinien

für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen)

"Der Einsatz von Fußgängerüberwegen in Straßen mit $V_{zul.} = 30 \text{ km/h}$ (*zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h*) ist zwar prinzipiell möglich, in der Regel sollte dort aber anderen Querungsanlagen der Vorzug gegeben werden."
(Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen)

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Möglichkeiten, Fußgängerüberwege („Zebrastrreifen“) auf der Hitdorfer Straße und der Ringstraße einzusetzen, werden von der Verwaltung geprüft.

3. Anmerkung von Ratsfrau Ursula Behrendt (CDU) im Bau- und Planungsausschuss am 27.01.2014

Klarstellung der Formulierung auf der Seite 2 „Anlass der Planwerkstatt und Chronologie der Ereignisse“

„Das positive Ergebnis einer Bürgerbefragung sowie Bürgeranträge mit insgesamt 4.000 Unterschriften...“

Laut Frau Behrendt wurden im Stadtteil Hitdorf insgesamt hierzu 1.824 Unterstützungsunterschriften erzielt.

Stellungnahme der Verwaltung:

1. Einwohnerantrag

Zur Ortsumgehung Hitdorf gab es einen **Einwohnerantrag**, datiert vom 24.09.2011 mit insgesamt 3.837 Unterschriften. Das für einen Einwohnerantrag im Stadtbezirk I erforderliche Quorum von 1.904 Unterstützungsunterschriften (4 % der Einwohner des Stadtbezirks I am 31.12.2010) wurde mit dem geprüften Anteil von 2.419 Unterstützungsunterschriften um 515 Unterstützungsunterschriften (= 27,04 %) überschritten. Der Einwohnerantrag war damit zulässig.

2. Bürgerbefragung

Aufgrund des Beschlusses der Bezirksvertretung I vom 10.09.2012 wurde am 27.01.2013 eine **Bürgerbefragung** in Leverkusen-Hitdorf durchgeführt.

Abstimmungsberechtigt waren 6.216 Bürgerinnen und Bürger aus Hitdorf.

Die Befragten konnten über folgende Alternativen zum Verkehrskonzept Hitdorf abstimmen:

1. Aus-/Umbau der Hitdorfer Straße und der Ringstraße in unmittelbarem zeitlichen Zusammenhang mit dem Bau einer Umgehungsstraße
2. Aus-/Umbau der Hitdorfer Straße und der Ringstraße ohne Umgehungsstraße

An der Befragung nahmen 2.680 (= 43,1 Prozent) der insgesamt 6.216 abstimmungsberechtigten Bürgerinnen und Bürger in Hitdorf teil.

Für die Abstimmungsalternative 1 entschieden sich 1.558 Bürger (= 58,3 Prozent der Befragungsteilnehmer).

Für die Abstimmungsalternative 2 entschieden sich 1.114 Bürger (= 41,7 Prozent der Befragungsteilnehmer).

4. Bürgerantrag von Herrn Cremer, Ringstraße in der Sitzung der Bezirksvertretung I am 03.02.2014.

1. Welchen Einfluss hat die fehlende Zustimmung zur Umwidmung der Hitdorfer Straße von Landesstraße in eine städtische Straße durch die Landesgremien auf Planung und Umsetzung des Ausbaus der Ringstraße?

2. Welchen Einfluss hätte eine spätere Ablehnung der Umwidmung der Hitdorfer Straße von Landesstraße in eine städtische Straße durch die Landesgremien auf Umsetzung der Ergebnisse der Planwerkstatt?
(z. B. Würde dann der Ausbau einer Landesstraße mit richtungslenkender Verkehrsberuhigung überhaupt von den Landesgremien genehmigt...?
Würde eine Verlagerung von Verkehren einer Landesstraße auf eine städtische Straße durch die Landesgremien genehmigt...?)

Stellungnahme der Verwaltung:

Zur Frage 1:

Das geplante Umstufungskonzept für Hitdorf hat direkt keinen Einfluss auf die laufende Planung, da die Ringstraße zurzeit Gemeindestraße ist und auch zukünftig Gemeindestraße bleibt.

Zur Frage 2:

Solange die Hitdorfer Straße nicht als Landesstraße zur Gemeindestraße abgestuft wird, kann allenfalls nur ein Streckengebot mit 30 km/h erfolgen und keine Tempo 30-Zone. Der Unterschied liegt in einem deutlichen höheren Beschilderungsaufwand, da an jeder Kreuzung/ Einmündung das Streckengebot wiederholt werden muss.

Die bauliche Gestaltung der Hitdorfer Straße liegt in diesem Teilbereich der L 293 als Ortsdurchfahrt in der Zuständigkeit der Stadt Leverkusen. Eine Genehmigung der Verkehrsplanung durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW ist nicht erforderlich.

Leverkusen, im Februar 2014
Fachbereich Tiefbau