

**Informationsveranstaltung des Bürgermeisters Dieter Freytag
zur aktuellen Projekten der Stadt- und Verkehrsplanung in Brühl-Ost
am 20.09.2021, 18.30 Uhr, im Tanzsportzentrum, Bonnstr. 200b, Brühl**

Protokoll

Für die Stadt Brühl waren anwesend: Bürgermeister Dieter Freytag; Herr Lamberty (FBL 61) Herr Schulz (FBL 66), Herr Kaiser (AL 61/1) Herr Korte (AL 61/3) Herr Cleven (FB 66/1) Frau Kaiser (FB 61/1) Herr Klug (FB 13) Herr Spenrath (FB13)
Als externer Experte: Herr Thielecke, Stadtplanungsbüro Herr Runge, Verkehrsplanungsbüro

Tagesordnung:

- TOP 1: Bebauungsplan 04.18 Hedwig-Gries-Straße/Sophie-Scholl-Straße
- TOP 2: Verkehrskonzept Brühl Ost (Runge)
- TOP 3: Verkehr Schildgesstraße
- TOP 4: Bürgerpark Ost

Zu TOP 1 - Bebauungsplan 04.18 Hedwig-Gries-Straße/Sophie-Scholl-Straße

Nach Begrüßung der Anwesenden durch Bürgermeister Dieter Freytag und Einführung in die Veranstaltung durch H. Lamberty stellte **H. Thielecke** kurz den Bebauungsplan 04.18 Hedwig-Gries-Straße/Sophie-Scholl-Straße und dessen zeitliche Abläufe vor.

Zur Bergerstraße hin ist ein 5-geschossiges Bürogebäude für das Jobcenter vorgesehen, im Westen des Areals sollen 3-4 geschossige Wohngebäude (zuzüglich Staffelgeschoss) mit ca. 125 Wohnungen entstehen. Der Raum dazwischen soll als Platz der Begegnung genutzt werden; darunter ist eine Gemeinschaftstiefgarage vorgesehen.

Eine Planungsvariante hierzu sieht dagegen nur 45 Wohnungen und dafür eine Senioreneinrichtung der AWO mit modernen Wohn- und Betreuungsformen und einer passenden Infrastruktur wie z.B. ein Café und eine Apotheke vor.

Mehrere Fragen und Anmerkungen aus dem Publikum bezogen sich auf die Höhe der Gebäude und Anzahl der Stockwerke. Vertreter der Ortsgemeinschaft Ost merkten an, dass die OG Ost zwar gerne ein Altenzentrum, aber keine Hochhäuser wünsche;

insbesondere das Bürogebäude sei zu hoch, auch im Verhältnis zu den umliegenden Bestandsbauten. **H. Thielecke** antwortete, dass das Gelände keine Anbindung an die Randbebauung erhalte. Zudem würden niedrigere Bauhöhen das Potential des Areals nicht voll ausnutzen. Eine Verringerung der Höhe hieße zudem eine Zunahme in der Breite.

Von einem Zuhörer wurde ferner für das Jobcenter-Gebäude eine doppelstöckige Tiefgarage vorgeschlagen, weil er die Parkplätze als nicht ausreichend empfinden würde. Zudem solle auch die Tiefgarage der Wohnhäuser tiefer angesetzt werden, damit sie komplett unterirdisch bliebe.

Eine weitere Frage aus dem Publikum beschäftigte sich mit der Verkehrsanbindung des Pflegepersonals der AWO, bzw. mit dem Parkraumbedarf dieser Personen.

H. Thielecke antwortete, dass es da tatsächlich Strukturprobleme gäbe, die noch zu lösen wären – z.B. über Fahrgemeinschaften, gute Angebote für Fahrradverkehr und eine Bewirtschaftung des vorhandenen Parkraums als Steuerungsinstrument. Der genaue Platzbedarf solle aber noch einmal überdacht werden. Auch **H. Freytag** betonte, dass diese Aspekte noch vertieft werden müssten.

Weitere Vorschläge lauteten, den Begegnungsplatz wegen der verbesserten Aufenthaltsqualität hinter das AWO-Gebäude zu verlegen und ggf. auf den Spielplatz zu verzichten, weil dieser unmittelbar an der Straße zu gefährlich für Kinder sei und es zudem in kurzer Entfernung bereits einen Spielplatz gebe.

H. Thielecke sagte zu, die Ausgestaltung des Platzes zwischen den Gebäuden hinsichtlich Aufenthalt und Verkehr nochmals zu prüfen, gab aber zu bedenken, dass bei mehr als 6 Wohnungen ein Spielplatz gebaut werden müsse und dieser zudem nicht zwingend nur für unter 3jährige, sondern auch für ältere Kinder ausgestaltet werden könne. Seiner Ansicht nach müsse ein Begegnungsplatz unmittelbar an der Straße liegen, weil er ansonsten zu wenig frequentiert würde.

Auf die Frage nach Photovoltaik-Anlagen auf den Dächern antwortete **H. Lamberty**, dass solche ermöglicht werden sollen. Inwiefern dies verpflichtend sein würde, könne er aber noch nicht sagen. Es sei jedoch auch nicht die Aufgabe des Bebauungsplanverfahrens, solche Dinge vorwegzunehmen.

Die OG Ost machte nochmals deutlich, dass den Menschen in Brühl-Ost ein Stadtteilzentrum versprochen worden sei und dass man unbedingt daran festhalten wolle. **H. Freytag** zeigte Verständnis für den Wunsch, stellte aber klar, dass die Stadtverwaltung nicht die Ansiedlung von Geschäften vorschreiben könne. Er betonte nochmals, dass es sich an diesem Abend um eine Beteiligungsveranstaltung in einem sehr frühen Planungsstadium handle und die Planungen noch angepasst werden können. Zu den offenen Fragen kündigte er noch für das laufende Jahr eine Folgeveranstaltung an.

Zu TOP 2 - Verkehrskonzept Brühl Ost

H. Runge gab zur Einführung in das Thema eine Charakterisierung des Stadtteils Brühl-Ost ab, welcher im nördlichen Teil aus einem Gewerbe- und Industriegebiet bestehe, im mittleren Teil einen Wandel von einem Gewerbegebiet in ein Gebiet mit Dienstleistungs- und Versorgungsnutzungen erlebe und im südlichen Teil von Misch- und Wohnnutzungen gekennzeichnet sei.

Er unterstrich die Bedeutung der K7 als Haupteerschließungsstraße, die daneben aber auch Verbindungsfunktionen habe. Er führte aus, dass bereits 2012 eine Verkehrsuntersuchung in Brühl-Ost mit umfangreichen Verkehrszählungen erfolgt sei. Am 24.06.2021 wurde dann erneut der Kfz-Verkehr an den maßgebenden Knotenpunkten erhoben. Infolge der Verlagerung innerhalb des Gewerbegebietes hätte sich auch das Verkehrsaufkommen verschoben, aber in der Summe könne hier keine Zunahme beobachtet werden.

In der Analyse des Durchgangs- u. Gewerbeverkehrs erläuterte H. Runge die Zusammensetzung des Verkehrs auf der südlichen Bergerstraße (insgesamt 6.100 Kfz-Fahrten/24h) und auf der Schildgesstraße (insgesamt 4.200 Kfz-Fahrten /24h). Die detaillierten Angaben zu den Kfz-Verkehrsmengen können der Präsentation entnommen werden.

Bedingt durch alle derzeit laufenden Projekte in Brühl-Ost ergäbe sich nach der Verkehrsprognose insgesamt ein Zusatzverkehr von rund 3.000 Kfz-Fahrten /24h.

Die Verkehrserzeugung durch den Bebauungsplan 04.18 mache in der Summe (die Anwohnerschaft und deren Besucher, die Beschäftigten und Besucher der Arbeitsagentur, der Senioreneinrichtung und der Gastronomie, Liefer- und Transportverkehr) insgesamt alleine rund 1.150 Kfz-Fahrten/24h aus.

Sodann stellte Herr Runge fünf Varianten der Verkehrsführung mit den hierfür jeweils prognostizierten Änderungen vor:

Variante 1 – mit einer unveränderten Verkehrsführung

Prognose: Zunahme der Kfz-Belastung um 900 Fahrten auf 7.000 Kfz/24h auf der südlichen Bergerstraße; ferner würde die Verkehrszunahme an der Einmündung Wesselingener Straße in die Rheinstraße zu Problemen führen

Variante 2 – mit Verlegung der K7

Prognose: Eine deutliche Abnahme der Kfz- Belastung auf der südlichen Bergerstraße (zulasten der Wesselingener Straße und Lise-Meitner-Straße); aufgrund der nicht lösbaren Grundbesitzproblematik sähe der Rhein-Erft-Kreis jedoch von der Weiterverfolgung dieser verkehrlich eigentlich sinnvollen Variante ab.

Gleiches gelte für eine mögliche Variante 2a mit einer Straßenverbindung zwischen der Wesselingener Straße und der Sürther Straße, welche ebenfalls aufgrund der Eigentumsverhältnisse nicht zur Verfügung stehe.

Variante 3 – mit versetzter Einmündungen von Bergerstraße und Otto-Wels-Str. in die Rheinstraße

Prognose: Deutliche Abnahme der Kfz- Belastung auf der südlichen Bergerstraße, die K7 verliere insgesamt an Verkehrswert durch Verlagerung des Verkehrs auf die A553.

Für eine Umsetzung müsse die Rheinstraße jedoch verbreitert werden und nebeneinanderliegende Linksabbiegespuren erhalten; die Grunderwerbsproblematik südlich der Rheinstraße bliebe auch hier ungelöst.

Variante 4 – mit Einbahnstraßenregelung in südliche Richtung für die südliche Bergerstraße

Die K7 wird hierbei über die Lise-Meitner-Str. und die Wesseling Straße sowie einen Teil der Rheinstraße geführt.

Prognose: Auf der südlichen Bergerstraße nähme die Kfz-Belastung deutlich ab, die K7 verliert insgesamt an Verkehrswert mit Verlagerung auf die A 553.

Auch hier müsse die Rheinstraße verbreitert werden und nebeneinanderliegende Linksabbiegespuren erhalten, und auch hier gilt das Gesagte für die Grunderwerbsproblematik südlich der Rheinstraße.

Variante 5 – mit Einbahnstraßenregelung in nördlicher Richtung für die südliche Bergerstraße

Die K7 wird auch hier über die Lise-Meitner-Str. und die Wesseling Straße sowie einen Teil der Rheinstraße geführt.

Prognose: Auf der südlichen Bergerstraße nimmt die Kfz-Belastung ab, die K7 verliert in Nord-Süd-Richtung deutlich an Verkehrswert mit Verlagerung auf die A 553.

Ob auch hier eine Verbreiterung der Rheinstraße erforderlich würde, muss noch untersucht werden.

Welche dieser Varianten zum Tragen kommt, muss laut H. Runge noch weiter untersucht und dann auch mit der Stadtverwaltung abgestimmt werden. Besonderes Augenmerk sei auf die Verträglichkeit der Verkehrsmengen auf der Schildgesstraße zu legen.

Ein Anwohner verwies auf den starken Lieferverkehr auf der Wesseling Str., der sich als problematisch erweisen könnte.

Eine Anwohnerin bemängelte, dass der Fahrradverkehr zu wenig Beachtung fände und insbesondere zwischen dem Eisenwerk und der A553 schlecht geführt würde.

Herr Korte bestätigte, dass das Problem bekannt sei und hoffentlich bei der anstehenden Ausführungsplanung vom zuständigen Baulastträger Straßen.NRW mitberücksichtigt werden könne.

Ein Zuhörer beklagte die Lärmbelastung auf der Schildgesstraße, die jetzt bereits kaum erträglich sei und mit zunehmendem Verkehr ebenfalls noch zunehmen würde.

Eine Wortmeldung bemängelte zuviel Lärm auch auf der Rheinstraße, ferner die Feinstaubbelastung und eine potentielle Gefahr durch die eingeschränkte Sicht aufgrund der Bäume; hier könne eine zusätzliche Querung hilfreich sein. Ein weiterer Zuhörer ergänzte, dass der Bereich für Fahrradfahrer zu eng sei.

Bürgermeister Freytag wies darauf hin, dass die Rheinstraße als Landesstraße in die Zuständigkeit des Landesbetriebes Straßenbau falle und die Stadt Brühl hier daher wenig Einfluss habe. Bezüglich der Querung habe es einen politischen Beschluss gegeben (*Anmerkung: Sitzung des Ausschusses für Verkehr und Mobilität der Stadt Brühl – AfVM - am 18.08.2015, TOP 2, Vorlage 286/2015; unter Bezugnahme auf die Sitzung des AfVM vom 14.04.2015, Top 9, Vorlage 139/2015*), welcher nochmals aufgegriffen und im Zweifel revidiert werden müsse.

Auf Nachfrage sagte er eine Veröffentlichung der gezeigten Präsentationen zu.

Zu TOP 3: Verkehr Schildgesstraße

H. Schulz führte aus, dass bei einer früheren Ortsbegehung u.a. das Fehlen von Parkplätzen bemängelt worden sei. Vor dem Umbau bestand Tempo 30, 85% der Kfz seien jedoch 40 km/h oder schneller gefahren. Heute bestehe dort Tempo 50, aber vor dem Sportplatz würde überwiegend deutlich langsamer gefahren. Barken und Folienmarkierungen seien nur vorläufig aufgebracht, um noch Veränderungen zu ermöglichen.

H. Cleven stellte auf Nachfrage aus dem Publikum klar, dass eine grundsätzliche Reduzierung auf Tempo 30 in der Schildgesstraße nicht zulässig sei, sondern lediglich an Gefahrenpunkten.

Bürgermeister Freytag erläuterte ergänzend, dass die Stadt den fließenden Verkehr nicht kontrollieren dürfe, sondern die Polizei. Er wolle jedoch die Messungen der gefahrenen Geschwindigkeiten veröffentlichen, weil hier offenbar unterschiedliche Wahrnehmungen festzustellen seien, und er wolle darüber hinaus die Möglichkeit zur Aufstellung einer Messtafel prüfen.

Ein Zuhörer wies darauf hin, dass der Verkehr zwar jetzt langsamer fließen würde, aber die entstandene Verengung durch das alternierende Parken für den Begegnungs- und insbesondere auch für den Fahrradverkehr gefährlich sei.

Herr Korte erwiderte, dass er das Gebiet persönlich gut kenne und anders erlebe; aus seiner Anschauung sei die Restbreite der Straße trotz des alternierenden Parkens ausreichend, und die Situation würde nach dem Festmontieren der Barken zusätzlich entschärft werden.

Ein anderer Zuhörer beklagte, dass der Fahrradstreifen plötzlich am Altenheim aufhöre und regte an, dort wenigstens eine Fahrradschutzspur aufzubringen. **Herr Cleven**

antwortete, dass eine solche bei der hier vorliegenden zu geringen Straßenbreite leider unzulässig sei.

Bürgermeister Freytag ergänzte, dass die Poller vor Ort nicht entfernt werden könnten, da sie als Ersatz für einen Fußgängerüberweg diesen würden, sagte aber zu, dass man hier versuche, nach kreativen Lösungen zu suchen.

Eine weitere Frage aus dem Publikum befasste sich mit dem Gehweg auf der Schildgesstraße, der als sehr eng geschildert wurde und eine Gefahr für Kinder auf dem Weg in die Kita darstellen würde, zumal Autos den Engpass unterschätzen und dann beim Ausweichen den abgesenkten Bürgersteig befahren würden. Weitere Anwohnerin bestätigten dies und regten das Aufstellen von Pollern an.

Mehrere Zuhörer/-innen wiesen darauf hin, dass die vorhandenen Hinweise auf das LKW-Verbot nicht ausreichend seien und insbesondere von ortsfremden Fahrern übersehen würden; ggf. müsse ein größeres Schild aufgestellt werden, auch auf der Kölnstraße. Auch gingen von stehenden LKW vor der Einfahrt der Mauser-Werke eine Gefahr aus; hier müsse neu geplant werden.

Bürgermeister Freytag erwiderte, dass konkrete Gespräche mit der Firma Mauser geführt werden.

Mehrere Personen schilderten, dass vor der Ausfahrt Cäcilienstraße häufig Transporter in den Parkbuchten stünden, so dass nicht nur ständig 10 Stellplätze blockiert würden, sondern zudem die Sicht nach links behindert würde – auch während der Nacht. Auf die Anregung zur Anbringung von Verkehrsspiegeln erläuterte H. Freytag jedoch, dass diese im öffentlichen Raum nicht mehr zulässig seien, dass man aber auf die Halter zugehen werde.

Ein Zuhörer regte an, ein Schild mit der Aufschrift „Nur für PKW“ anzubringen, so wie es früher vor dem Haus Nr. 80 gestanden hätte. H. Freytag sagte eine Überprüfung zu, ob dies rechtlich zulässig sei.

Zu TOP 4: Bürgerpark Ost

In Anbetracht der fortgeschrittenen Zeit vertagte Bürgermeister Freytag diesen Punkt auf eine noch für das laufende Jahr angekündigte Folgeveranstaltung, bei der auch die Fortschritte zu den anderen Themen angesprochen würden, und schloss die Veranstaltung.

i.A.

