

Integriertes Handlungskonzept Radevormwald

Verkehrs- und Gestaltungskonzept Hohenfuhrstraße

Abstimmung mit Trägern öffentlicher Belange

Gesprächsvermerk

Teilnehmer:	Julia Gottlieb	Stadt Radevormwald, Techn. Dezernentin
	Elisabeth Böhmer	Stadt Radevormwald, FB Stadtplanung und Umwelt
	Benjamin Rüberg	Stadt Radevormwald, FB Stadtplanung und Umwelt
	Jürgen Manderla	Stadt Radevormwald, FB Tiefbau
	Ulrich Dippel	Stadt Radevormwald, FB Tiefbau
	Jochen Knorz	Stadt Radevormwald, FB Soziales und Ordnung
	Holger Westhoff	Stadt Radevormwald, FB Soziales und Ordnung
	Dieter Leineweber	Kreispolizei
	Gerson Liebetrau	OVAG
	Ralf Alexander	Busverkehr Rheinland, Planungsgruppe BVR
	Uwe Orzeske	Bürgerbus Radevormwald
	Wolfgang Schneidewind	Bürgerbus Radevormwald
	Jörg Gesenberg	Der Radevormwalder
	Wolfgang Mesenholl	Planungsgruppe MWM, Aachen
	Jan Siebenmorgen	Planungsgruppe MWM, Aachen

Ort: Radevormwald, Sitzungssaal in der Burgstraße

Datum 20. September 2011, 14:00 – 16:00 Uhr

Inhalte/ Ergebnisse

Nach kurzer Begrüßung durch Frau Gottlieb erläutert Herr Mesenholl Vorgehensweise und Ergebnisse zur Verkehrsprognose für die Hohenfuhrstraße nach der Realisierung des geplanten Umbau- und Verkehrskonzeptes Innenstadt.

Die wesentlichsten Punkte sind:

- **Querschnittsbelastung Hohenfuhrstraße: 11.000 Kfz/24h**
Gemäß Verkehrserhebung Ende August 2008
- **Davon: Ziel-, Quell- und Binnenverkehr Innenstadt: 4.220 Kfz/24h**
Ergebnis. der Untersuchung
Dieser Verkehr kann und soll nicht umgelagert werden.

- **Durchgangsverkehr Innenstadt: ca. 7.000 Kfz/24h** Differenz

Verlagerbare Anteile:

- Beziehung Kaiserstraße West <-> Ülfestraße / Kaiserstraße Ost: **70%**
- Beziehung Telegrafienstraße <-> Ülfestraße / Kaiserstraße Ost: **30%**

Reduzierung der Verkehrsbelastung **Hohenfuhstraße auf 7.000 – 8.000 KFZ/24h** möglich.

Entlastung um ca. 1/3

Aus der anschließenden Diskussion der Überlegungen zusammengefasst die wichtigsten Argumente und Stellungnahmen:

- **Polizei**
 - Die Polizei hält die prognostizierten Verkehrsmengen für realistisch und nachvollziehbar.
 - Die Polizei rät zu weiteren baulichen Veränderungen (z.B. Fahrbahnkissen), um eine deutliche Geschwindigkeitsreduzierung und damit eine verbesserte Querungsmöglichkeit für Fußgänger zu erreichen.
 - Aus Sicht der Polizei ist zu prüfen, ob die Querungsinsel Ost Höhe Park de Cha-teaubriant richtlinienkonform ist. Ggf. ist eine Ergänzung der LSA in Form eines Vorseignals möglich.
 - Im Bereich des Rathauses sollte die Einrichtung einer Querungshilfe geprüft werden.
- **FB Tiefbau**
 - Der FB Tiefbau stellt die Prognose im Grundsatz ebenfalls nicht in Frage. Die Einschätzung der geringen Verlagerungseffekte auf die L 414 Wupper-Ülfestraße wird mit Hinsicht auf die Trassenführung und Umwegstrecken geteilt. Insgesamt wird die Einschätzung der Belastungsreduzierung auf der Hohenfuhstraße als realistisch anerkannt.
- **ÖPNV- Betreiber**
 - Der Vertreter der OVAG sieht weiterhin die Vorteile der Kaphaltestellen in der Verbesserung der Leistungsfähigkeit des ÖPNV und dem Reisezeitvorteil im Vergleich zu Busbuchten (Bus hält seine Position im Vergleich zum MIV, leichte „Einfädelung“ in den fließenden Verkehr).
 - Der Prokurist der OVAG rät zur Beibehaltung der Busbucht, da im Schulbusverkehr längere Wartezeiten benötigt werden. Diese Anforderung wurde bereits im letzten Termin angesprochen und als Lösungsmöglichkeit die Einrichtung einer Schulbushaltestelle in der Carl-Diem-Straße vorgeschlagen. Bei positiver Prüfung soll die favorisierte Lösung mit Kaps weiterverfolgt werden.
- **Bürgerbus Radevormwald**
 - Die Vertreter des Bürgerbusses Radevormwald äußern, dass nach der Realisierung des neuen Verkehrskonzeptes die Haltestelle Sparkasse nicht mehr in beiden Richtungen anfahrbar ist. Die Haltestelle ist besonders für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste wichtig. Hierzu sollen alternative Lösungsmöglichkeiten untersucht werden.
 - Die derzeit zur Verfügung stehenden Bürgerbusse (9-Sitzer) sind mit ausfahrbaren Stufen ausgestattet. Bei Ein- und Ausstieg von Personen mit z.B. Rollatoren hilft der Fahrer. Daher können längere Wartezeiten entstehen. Die Vertreter haben die Erfahrung, dass der MIV am Bürgerbus während des Haltes vorbei fährt.
 - Beim Halt an Buskaps können beim Ausfahren der Trittstufe des Bürgerbusses technische Probleme auftreten.

Mittel- bis langfristig sollte in der Innenstadt dafür Sorge getragen werden, dass alle ÖPNV-Haltestellen barrierefrei und niederflurgerecht ausgebaut werden. Um ein nachhaltiges Gesamtangebot bereit zu halten, muss auch in der Fahrzeugflotte auf entsprechende Kompatibilität geachtet werden. Bis dahin soll durch angepasste Übergangslösungen ein angemessenes Angebot bereitgehalten werden. Dies wird in der Planung mit den Betreibern im Dialog entwickelt.

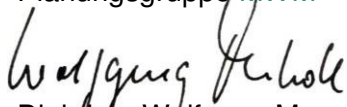
Ergebnis der Diskussion

Frau Gottlieb erklärt allen Beteiligten die weitere Vorgehensweise und dankt für die Mitarbeit. Die Verwaltung wird in der nächsten Sitzung den zuständigen Fachausschuss über die Ergebnisse der zwei TÖB-Termine informieren. Als weiterer Schritt sollte die Entscheidung der politischen Gremien für die Umsetzung des Verkehrs- und Gestaltungskonzeptes unter Einbeziehung des Umbaus der Hohenfuhrstraße erfolgen. Anschließend ist die Ausarbeitung der Konzeption in Form der Entwurfs- und Ausführungsplanung beabsichtigt. In diesen Fortführungsprozess der Planung werden die Träger öffentlicher Belange erneut eingebunden.

Für die Richtigkeit

Aachen, den 14.10.2011

Planungsgruppe MWM



Dipl.-Ing. Wolfgang Mesenholl