**Zusammenfassung der Aussprache zur Verkehrssituation in der Schul- und Talstraße sowie im Mühlenbach**

**Ort:** Gaststätte „Zur Eule“

**Zeit:** 27.02.20 von 20:15 bis 21:30 Uhr

**Teilnehmer:** BM Dieter Freytag, mehrere Ratsmitglieder, ca. 20 interessierte BürgerInnen

# Einführung:

Die o.a. Aussprache fand auf Anregung von betroffenen Kierberger BürgerInnen im Rahmen des „Kierberger Treffs“ statt. Die Dorfgemeinschaft übernahm die Moderation der Aussprache. Diese Zusammenfassung enthält wesentliche Aussagen und Anregungen geordnet nach Themen unter Verzicht von Namensnennung aus Sicht der Dorfgemeinschaft. Sie wurde nur innerhalb der DG mitgeprüft und hat daher nicht den Anspruch eines formellen Protokolls. Aussagen des Bürgermeisters, der Ratsmitglieder und der BürgerInnen werden getrennt aufgeführt.

**Zum Abschluss der Aussprache dankte BM Freytag allen TeilnehmerInnen und schlug vor, nach Ostern die Aussprache in Werkstattgesprächen unter Einbindung der Fachleute der Stadtverwaltung fortzuführen. Dieser Vorschlag wurde allgemein begrüßt. Stadt und Dorfgemeinschaft werden sich bzgl. Termin, Veranstaltungsort und Form der Einladung abstimmen.**

# Zur Bebauung des Gebäudes der BERAFIN

BM Freitag stellte zur Einführung den Prozess der Einbindung der BürgerInnen ab 2013 dar. Anlass war der Verkauf des öffentlichen Grundstücks am Kapellenplatz. Der Prozess der Umsetzung ist auch aus seiner Sicht nicht besonders glücklich abgelaufen. Erreicht wurde jedoch, dass der Fußgängerweg breit ist, 4 Parkplätze als Ersatz für die weggefallenen Parkplätze am Kapellenplatz eingerichtet und das neue Gebäude am Kapellenweg abgerundet wurde. Das Gebäude fügt sich aus seiner Sicht nach Volumen, Höhe und Gestaltung recht gut ein. In Kürze werden auch die zugesagten 2 Bänke und 1 Tisch aufgestellt werden. BM Freytag bestätigte, dass die bei den 3 Bürgerversammlungen gezeigten Skizzen nicht den Eindruck einer Verengung der Straße vermittelten und dass zu keinem Zeitpunkt über eine Verschlechterung der Situation für die Fahrradfahrer gesprochen wurde. Er stellte aber heraus, dass die vorgestellten Skizzen keine Maße enthielten und dass es bezüglich der Breite der Straße keine Vereinbarung der Stadt mit dem Investor gab. Der BM wies zudem darauf hin, dass der Bauherr das Recht gehabt hätte, ggf. noch weiter in Richtung Straße zu bauen.

Ratsherren stellten dar, dass sie die Baupläne intensiv zusammen mit der Stadtverwaltung geprüft haben. Aus ihrer Sicht stellte das zuständige Bauamt glaubhaft dar, dass die Straßenführung so gestaltet werden musste, um den Bürgersteig in einer Linie mit dem Bürgersteig vor „Blumen Helga“ zu halten. Dadurch würden bei schlechter Sicht Unfälle für Autofahrer vermieden.

Einige BürgerInnen widersprachen diesen Aussagen. Aus ihrer Sicht wurde ursprünglich das Gebäude 3 Meter weiter zurück vorgestellt. Von einer Verengung der Schulstraße war aus ihrer Sicht nie die Rede. Im Gegenteil: Im Rat wurde auf mehrfache Nachfrage zugesichert, dass es zu keiner Verengung der Schulstraße kommen sollte. Diese Zusage wurde nicht eingehalten. Die Schulstraße wurde tatsächlich an dieser Stelle um ca. 1/2 Meter verengt. Und dieser 1/2 Meter macht viel aus. Gleichzeitig wurde das vorgebrachte Argument der Straßenflucht als falsch bewertet.

# Forderung nach besserem Schutz für Fahrradfahrer

**Alle BürgerInnen teilten die Auffassung, dass die Situation in der Schul- und Talstraße für Fahrradfahrer brandgefährlich ist und dringend verbessert werden muss, um u.a. nach dem Unfall eines Jungen im Januar weitere Unfälle zu vermeiden. Der Lenker des Jungen wurde von einem Autospiegel gerammt; der Fahrer/ die Fahrerin beging Unfallflucht. Ein betroffener Vater äußerte, dass er wegen der durch die Verengung der Schulstraße entstandenen Gefahrensituation „stinkwütend“ sei und sich weitere Schritte vorbehält, wenn der durch die Aussprache eingeleitete Prozess nicht zu spürbaren Verbesserungen führt.**

**Alle anwesenden BürgerInnen forderten Maßnahmen zur Verringerung der Geschwindigkeit und mehr Platz für Fahrradfahrer, insbesondere an der Steigung der Schulstraße. Dies gilt insbesondere, da diese Straßen von Kindern von 2 Grundschulen und Eltern mit Kindern von 2 Kindergärten genutzt werden.**

Es wurde allgemein anerkannt, dass die Schul- und Talstraße sehr eng sind und die gewünschten Maßnahmen von Autofahrern u.U. nicht positiv bewertet werden. Aus Sicht der anwesenden BürgerInnen muss die Priorität für Autofahrer hinterfragt werden. Andere Länder wie die Niederlande und Schweden würden intensiver an einem Umdenken im Individualverkehr arbeiten. Hier wurde auch der Vorwurf geäußert, dass Brühl insgesamt sehr fahrradunfreundlich sei. Als Beispiel wurde u.a. die Neugestaltung der Konrad-Adenauer Straße genannt. BM Freytag widersprach dieser Bewertung, räumte jedoch ein, dass die Situation an der Konrad-Adenauer Straße für Fahrradfahrer ungünstig ist. Ein spät eingereichter Vorschlag konnte von Straßen NRW nicht mehr umgesetzt werden. BürgerInnen hinterfragten hierzu, warum die Stadt/ Straßen NRW nicht von sich aus für fahrradfreundliche Lösungen sorgen.

BM Freytag und einige Ratsherren nahmen die Forderungen zur Kenntnis und stellten dar, dass auch ihre Fraktionen sich für Geschwindigkeitsbegrenzungen einsetzen. Sie wiesen aber auch darauf hin, dass die Tal- und Schulstraße gem. dem (veralteten) Generalverkehrsplan als Haupterschließungsstraße zur Verbindung der Ortsteile Heide, Kierberg und Vochem gestaltet wurde und für den Busverkehr frei bleiben muss. BM Freytag wies zudem darauf hin, dass bei dieser Aussprache kaum Autofahrer anwesend seien und damit vorwiegend die Interessen der Fahrradfahrer diskutiert würden. Es gibt aus Sicht des BM nicht den Königsweg. Die bisherigen Lösungen waren eher konventionell, er ist aber offen für neue Ideen und Hinterfragen der Prioritäten. BM Freytag und einige Ratsherren forderten eine Einbindung der Experten der Stadtverwaltung.

# Vorgeschlagene Maßnahmen

## Vermehrte Geschwindigkeitskontrollen/ - hinweise

BM Freytag stellte dar, dass die Stadt als kreisangehörige Stadt keine Radargeräte aufstellen darf, sondern dass dies Aufgabe der Polizei des Kreises ist. Die Stadt fordert immer wieder Radarkontrollen an Brennpunkten.   
Die Umsetzung durch die Polizei ist jedoch begrenzt.

Einige BürgerInnen schlugen vor, zumindest Geräte zur Geschwindigkeitsmessung aufzustellen, die dann mit entsprechenden farbigen „Gesichtern“ zu schnell fahrende AutofahrerInnen ermahnen. Auch Schilder, die AutofahrerInnen auf den korrekten Abstand zu Fahrradfahrern hinweisen können hilfreich sein.

Ein Ratsherr wies in diesem Zusammenhang darauf hin, dass Messungen gezeigt hätten, dass 87% der AutofahrerInnen nicht schneller als 38 km/h fahren. In der Bewertung dieser Messungen herrschte Uneinigkeit. Für viele Teilnehmer sind 13 % mit erheblicher Geschwindigkeitsüberschreitung ein Hinweis auf großes Gefahrenpotential.

## Gestaltung der Fahrradwege

Der BM fragte nach, ob die Suggestivstreifen an der Schulstraße ein- oder beidseitig eingerichtet werden sollten. Die Frage wurde nicht ausdiskutiert.

Die Dimensionierung der Fahrradstreifen wurde intensiv diskutiert. Allgemein wurden breite Fahrradstreifen gefordert. Eine Breite von 1,5 m wird an der Schulstraße bergauf als zu gering erachtet, nachdem Autos 1,5 m Abstand von Fahrradfahrern und zudem die Fahrradfahrer Abstand von 0,5 m von den parkenden Autos halten müssen.

Am Beispiel der Talstraße wurde diskutiert, ob kombinierte Fußgänger-/ Fahrradwege gut sind oder eher ein hohes Gefahrenpotential enthalten, insbesondere wenn der Geschwindigkeitsunterschied bergab groß ist.

## Aufpflasterungen

Es wurde vorgeschlagen, das Einhalten der Geschwindigkeiten durch Aufpflasterungen zu erzwingen.   
Die Wirksamkeit dieser Aufpflasterungen ist unstrittig. BM Freytag wies jedoch darauf hin, dass eine Häufung von derartigen Hindernissen die Rettungsdienste und die Busse stark behindert.

## Verkehrsführung/ Verkehrsinseln/ Einspurigkeit

Alle Teilnehmer waren der Auffassung, dass Maßnahmen zur Verkehrsführung einen positiven Effekt haben können. Als Beispiel wurde die Talstraße bergauf genannt, die durch die parkenden Autos an vielen Stellen einspurig ist. Es wurde hinterfragt, ob Einspurigkeit nicht auch in der Schulstraße zum Schutz der Fahrradfahrer eingerichtet werden könnte, wenn sie andererseits für parkende Autos hingenommen wird.

Einige TeilnehmerInnen schlugen vor, zu prüfen, ob angesichts der fehlenden Straßenbreite die Schul- und Talstraße nicht Einbahnstraßen werden sollten.

Ebenso wurde vorgeschlagen, Überholverbote einzurichten. Dazu wäre das neue Verkehrszeichen sinnvoll, das ein Überholverbot von Fahrrädern und anderen einspurigen Fahrzeugen anzeigt.

## Sonstiges

Eine Bürgerin wies auf ihre schlechten Erfahrungen mit der Fa. BERAFIN hin und forderten daher Bürger-beteiligung bei der Ausgestaltung der Ecke mit den 2 Bänken und dem Tisch vor dem Gebäude.

Schriftlich wurden folgende Punkte eingereicht, jedoch nicht besprochen:

1) Vor dem Haus Schulstr. 11 parkt sehr oft ein Fahrzeug (früher ein Mercedes Kombi, jetzt ein weißer älterer Wagen) und blockiert den Radweg. Die Fahrräder müssen dann auf die Straße ausweichen. Dies führt oft zu gefährlichen Situationen. Sowohl die Fahrer als auch Personen vom Ordnungsamt wurden darauf ange-sprochen, was aber bisher nicht viel geholfen hat.

2) Ein Anwohner des Kapellenweges schlägt vor, gegenüber der Ausfahrt einen Spiegel zu installieren.   
Auf Grund der Stellplätze vor dem Neubau kann man beim Hinausfahren nicht sehen, ob von links Fahrzeuge kommen und fährt quasi auf gut Glück.

Ein Bild, das ClipArt enthält.

Automatisch generierte Beschreibung

1. Vorsitzender