



Überlegungen zur Verkehrssituation in Köln-Lövenich

Ausgangslage

Die Verkehrssituation in Lövenich ist seit Jahren unbefriedigend. Es bahnt sich allerdings eine Besserung dadurch an, dass die viele Jahrzehnte in Planung befindliche Umgehungsstraße im Norden jetzt Realität wird. Dadurch wird eine spürbare Entlastung Lövenichs vom Durchgangsverkehr eintreten. Dennoch bleiben einige Schwerpunkte, über die es sich lohnt nachzudenken und Verbesserungsmaßnahmen zu überlegen:

- a) Morgendlicher und abendlicher Berufsverkehr und die Benutzung von Schleichwegen.
- b) Anbindung des Gewerbegebietes.
- c) Unzureichende Fahrradverbindungen.
- d) Unsichere Schul- und Kindergartenwege.
- e) Ruhender Verkehr im Bereich des S-Bahnhofs und an anderen neuralgischen Punkten.
- f) Querungshilfen für Fußbänger.
- g) Verlangsamung des Fahrzeugverkehrs in kritischen Bereichen.
- h) Gestaltung von Straßen und Plätzen.

Es bleibt abzuwarten, inwieweit durch die Umgehungsstraße insbesondere der innerörtliche Berufsverkehr verlagert und das Gewerbegebiet besser angebunden werden kann.

Berufsverkehr und gewerblicher Verkehr

Für die Anbindung des Gewerbegebietes für Lastkraftwagen gibt es keine Alternative zur Umgehungsstraße. Zurzeit erfolgt die Anbindung zum größten Teil über die Brauweiler- und die Kölner Straße.

Der Berufsverkehr der Pendler morgens und abends benutzt zahlreiche Schleichwege. Sollte hier keine spürbare Verbesserung durch die Umgehungsstraße eintreten, sollte ein **alternierendes Einbahnstraßen-System** überlegt werden.

Alternierendes Einbahnstraßen-System

Es sollte versucht werden, die besonders betroffenen Straßenfolgen

- Fuchsweg, Wieselweg, Vinzenzallee
- Hasenweg, Nerzweg, Otterweg, Zaunstraße
- An der Ronne, Johanniterstraße

so einzurichten, dass morgens und abends jeweils wechselweise die Verkehrsströme in die Stadt und aus der Stadt nicht durch diese Straßen fließen können, sondern gezwungen sind, auf den Hauptverbindungsstraßen Brauweilerstraße, Widdersdorfer Landstraße und Kölner Straße zu bleiben.

Ein entsprechendes Zusatzschild zum Einfahrt-Verboten-Schild mit Angabe von Zeiten nach der StVZO könnte die rechtliche Grundlage sein. Sollten hier Bedenken seitens der Verkehrsbehörden auftreten, ist auch ein Modellversuch für ein solches System denkbar, ggf. sogar mit Fördermöglichkeiten und wissenschaftlicher Begleitung. Siehe Plan 3.

Bedenken, dass zeitlich begrenzte Verbote nicht eingehalten werden, oder dass zeitlich wechselseitige Einfahrt-Verboten-Regelungen nicht erkannt oder akzeptiert werden, sind nicht mehr oder weniger begründet wie alle anderen Verkehrsge.- oder verbote.

Fahrradverbindungen

Gesicherte oder markierte Fahrradwege gibt es in Lövenich nur in einem kurzen Abschnitt der Widdersdorfer Landstraße und der Brauweilerstraße. Besonders **gefährliche Stellen** für Fahrräder sind

- die innerörtliche Durchfahrt, Brauweilerstraße und Widdersdorfer Landstraße,
- die Verbindungen nach Weiden, insbesondere zum Rheincenter und zu den weiterführenden Schulen (Goethestraße und Querung Aachener Straße),
- Kölner Straße und Anbindung des Wohngebietes Egelspfad in Müngersdorf.

Mittelfristig können hier Fahrbahnmarkierungen helfen. Die Verringerung des Straßenquerschnitts zugunsten von Radwegmarkierungen wäre nach der Fertigstellung der Umgehungsstraße und entsprechender Entlastung der innerörtlichen Straßen denkbar.

Vor kurzem wurden auch einige Einbahnstraßen in Weiden für **Fahrräder in beiden Fahrtrichtungen freigegeben**. Das wäre auch in Lövenich sinnvoll, und zwar in den Straßen

- Mittelweg
- Zaunstraße (nur ein Stück von etwa 20 m!)
- Seithümerstraße (bedingt, da gefährliche Einmündung Kölner Straße)
- Karl-Kaulen-Straße und Am Heidstamm, zumindest vom Merschfeldweg bis Dorfplatz (Nagelschmiedshütte)

In diesem Zusammenhang ist auf einige unsinnige Beschilderungen hinzuweisen, die Wege für Fahrräder verbieten, jedoch von Autos genutzt werden, und zwar der Heckenweg (von

der Brauweilerstraße aus) und nördlich Guldenweg (am Feld entlang, dort Parken auch Autos).

Ob man langfristig auch eine **durchgängige Fahrradverbindung** von Nord nach Süd, aber parallel zur Brauweilerstraße, verfolgen sollte, wäre zu überlegen. Hier könnte sich die Selma-Lagerlöff-Straße, weiter über Severinusstraße, - Merschfeldweg – Aggerstraße - An der Ronne bis zur Brauweilerstraße anbieten.

Leider hat man es versäumt, nach niederländischem Vorbild eine kleine, „abgespeckte“ zusätzliche **Unterführung an der Bahnlinie für Radfahrer** und Fußgänger zu bauen. Ein Standort für eine solche Querung hätte sich im Bereich des alten Bahnhofes empfohlen, als Teil einer weiteren innerörtlichen Fahrradverbindung Nord-Süd über Dukatenweg – Marderallee – Otterweg – Biberweg - Odemshofallee– Bahn – Lessingstraße und weiter Richtung Rheincenter.

Ein **Fahrradparken** am Bahnhof ist seit langem in der Planung. Es ist bedauerlich, dass es allen politischen Parteien bislang nicht gelungen ist, hier für eine kurzfristige Abhilfe der Misere zu sorgen. Nach niederländischem Vorbild könnten hier schon einige Geländer, an denen man die Räder anschließen kann, für wenig Geld eine Verbesserung bringen.

Einige etwas lieblos abgelegte alte Baumstämme (hier und in anderen Bereichen in Weiden/Lövenich) verhindern zwar das wilde Parken von Autos, tragen aber in keiner Weise zu einer sinnvollen Gestaltung der Freiflächen bei.

Die **Kölner Straße im Bereich der Autobahnbrücke** ist sehr schmal und das Passieren für Fahrradfahrer und Fußgänger sehr gefährlich. Hier sollte überlegt werden, auf der Südseite der Brücke eine auskragende Erweiterung des Geh- und Radweges zu schaffen und diese Erweiterung durch eine Leitplanke zu schützen.

Schul- und Kindergartenwege

Es gibt einige Schwachpunkte für Fußgänger im Ortsinnern:

- Ampel Brauweilerstraße, Karl-Kaulen-Straße (oft zu lange und unzumutbare Wartezeiten)
- Fehlende Querungshilfe vom Wohnpark Brauweilerstraße zum Heckenweg
- Fehlende Querungshilfen Brauweilerstraße/An der Ronne und Widdersdorfer Landstraße/An der Ronne.
- Schmale Bürgersteige Brauweilerstraße, besonders zwischen Dr.-Johannes-Honnef-Straße und Karl-Kaulen-Straße.
- Schwierige Kreuzungs-Organisation im Bereich der S-Bahn-Haltestelle

Gemeinsam mit der Verwaltung können hier geeignete Maßnahmen überlegt werden. Oft kann schon eine sinnvollere **Ampelschaltung** eine Verbesserungen bringen. Auch zusätzliche **Verkehrsinselfn** als Querungshilfe sind eine geeignete Maßnahme.

Verkehrsberuhigende Maßnahmen und Gestaltung von Straßen und Plätzen

Nach einer Entlastung der innerörtlichen Straßen sind verkehrsberuhigende Maßnahmen sinnvoll. Sie sollten sich allerdings nicht darauf beschränken, den fließenden Verkehr durch Pflanzkübel oder Fahrbahnmarkierungen zu behindern oder Pseudo-Verkehrsberuhigungen zu schaffen.

Ein **negatives Beispiel** gibt es bei der Markierung von Parkplätzen an der Widdersdorfer Landstraße. Auch ohne eine solche Markierung würden die Fahrzeuge in ähnlicher Form abgestellt werden. Der Verkehr fließt nicht anders oder gar besser als ohne Markierung. Aktionistische Maßnahmen erscheinen dem Verfasser ungeeignet.

In einigen Beispielen in den Plänen 4, 5 und 6 werden Möglichkeiten exemplarisch aufgezeigt, wie Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung aussehen könnten.

Gestaltung und Markierung der Ortseingänge

Für den Autofahrer ist es wichtig zu erkennen, wo der Ort beginnt, wo also besondere Vorsicht angeraten ist. Früher waren die **Ortseingänge** schnell und gut zu **erkennen**: Der Übergang von den Feldern zu den mit großen Bäumen bestandenen Hausgärten und Höfen markierte den Beginn des Ortes. Heute und gerade in Neubaugebieten fehlen solche Landschaftsmarkierungen oft oder sind noch nicht genug ausgeprägt.

In Plan 5 ist dargestellt, wie eine **Torsituation aus Bäumen** den Ortseingang signalisieren kann. Weitere Maßnahmen in Ergänzung oder auch einzeln können sein:

- Aufpflastern des Kreuzungsbereiches
- Verengung des Straßenquerschnitts
- Alternierende Baumpflanzung entlang der Straße
- Allee-Bildung

Wie bereits dargelegt, sind Fahrbahnmarkierungen meist kaum geeignet, dauerhaft verkehrsberuhigende Maßnahmen zu schaffen. Abgesehen davon ist die **Gestaltqualität** solcher Maßnahmen mehr als zweifelhaft. Es ist also zu überlegen, welche bauliche und organisatorische Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung beitragen können und gleichzeitig mit vertretbarem finanziellem Aufwand realisierbar sind.

Gleichzeitig muss darauf geachtet werden, dass noch genügend **Flächen für den ruhenden Verkehr** zur Verfügung stehen. Verkehrsberuhigung muss nicht mit einer Reduzierung von Parkplätzen einhergehen. Im Gegenteil!

Die Pläne 4 und 6 zeigen Möglichkeiten auf, wie die Hauptverbindungsstraßen, insbesondere die Brauweilerstraße und die Widdersdorfer Landstraße, durch einen behutsamen Rückbau des Straßenquerschnitts zum **Langsamfahren** animieren und gleichzeitig **Parkplätze** in Längs- und Diagonalaufstellung bereitgestellt werden können.

Der ***Straßenquerschnitt*** reicht in einer Breite von 6,00 m auch für sich begegnenden Kraftfahrzeugverkehr aus. Der vorhandene allgemeine Straßenquerschnitt für die Fahrbahn beträgt heute ca. 7,00 m. Es ist also möglich, einen Meter an Straßenquerschnitt für Geh- und Radwege bzw. für Parkplatzflächen mit zu nutzen. Die großzügigen Gesamtbreiten der beiden Hauptstraßen bieten hier ausreichende Gestaltungsmöglichkeiten. Darüber hinaus können Fahrbahnverschwenkungen, Baumreihen und Pflanzbeete die ***Straßengestaltung*** positiv ergänzen.

Es ist auch zu überlegen, ob überhaupt Fahrbahnmarkierungen oder Abteilungen von Abschnitten sinnvoll sind. Es hat sich in vielen Projekten in der Vergangenheit gezeigt, dass ***großzügige Mischflächen*** ohne oder allenfalls mit behutsamen Markierungen oder gleichwertigen Absperr- oder Hinweis-Maßnahmen gleichberechtigt von allen Verkehrsteilnehmern einschließlich der Fußgänger genutzt wurden. Die Sicherheit hat sich durch die Notwendigkeit, dass alle mehr aufpassen müssen, eher erhöht!

Innerhalb des Ortsteils gibt es einige ***Plätze und platzartige Straßenaufweitungen***:

- Kirchplatz
- Dorfplatz an der Einmündung Karl-Kaulen-Straße/Am Heidstamm/Braugasse
- Bereich Brauweilerstraße/Widdersdorfer Landstraße/Zaunstraße
- Straßenaufweitung Dr.-J.-Honnef-Weg/Nagelschmiedshütte

Sämtliche Situationen weisen ***keinerlei städtebauliche oder stadtgestalterische Gestaltqualität*** auf. Das ist sehr bedauerlich. Der Kirchplatz ist mehr oder weniger durch parkende Fahrzeuge zugestellt. Die Straßenaufweitungen sind als solche kaum erlebbar, weil sie weder als Platzfläche im Straßenbelag hervorgehoben sind, noch irgendwelche Stadtmöblierung oder Bäume die Einzigartigkeit dieser Stellen markieren und betonen. Es sollte versucht werden, hier ebenso wie für einzelne Straßenabschnitte ein ***Gestaltungskonzept*** zu erarbeiten. Vorschläge hierzu hat auch der Verfasser schon des öfteren vorgelegt.

Zusammenfassung

- Die im Bau befindliche Umgehungsstraße wird zu einer spürbaren Entlastung der innerörtlichen Durchgangsstraßen führen.
- Diese Verkehrsentslastung ermöglicht, dass zukünftige Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Gestaltung von Straßen und Plätzen die Sicherheit und Gestaltqualität im Ortsteil erhöhen.
- Für den Fußgängerverkehr sollten weitere Querungshilfen und notwendigenfalls die Verbreiterung von Gehwegen geplant werden.
- Fahrradverbindungen insbesondere in Nord-Süd-Richtung sind wünschenswert, insbesondere eine bessere Erreichbarkeit des Rheincenters und der Schulen. Ebenso sind Einbahnstraßen für Fahrräder in beiden Richtungen zu öffnen.
- Parkplatzflächen für Fahrräder im Bereich des Bahnhofs sind dringend notwendig.
- Es wird angeregt, alternierende Einbahnstraßensysteme zur Unterbindung von Schleichwegen, ggf. als Pilotprojekt, einzurichten.
- Die Gestaltung der Ortseinfahrten muss als Signal zum Langsamfahren vorangetrieben werden.
- Mischflächen statt kleinkartierter Aufteilung von Flächen können zu mehr Sicherheit durch geforderte Vorsicht und Rücksicht führen!

Medienwirksamer Aktionismus durch Aufmalen von Markierungen, Aufstellen von Kübeln und anderen Accessoires sind nicht das Gebot der Stunde. Vielmehr sollte durch eine sorgfältige Planung, behutsame bauliche Maßnahmen, den Einsatz von Stadtmobiliar und Bäumen sowie durch die sorgfältige Gestaltung des Straßenraumes und des Belages gleichermaßen eine sichere, qualitativ und gestalterisch hochwertige und vor allem dauerhaft wirtschaftliche Stadtentwicklung unseres Ortsteils möglich sein. Behutsame, durchdachte und abgestimmte Maßnahmen können die Lebensqualität des Ortsteils nachhaltig verbessern.

Köln, den 2.7./9.9.2004
Architekturbüro Gerhard Standop

www.standop.com