

STADT GEILENKIRCHEN

Einwohnerversammlung, 14.06.2022



Erneuerung Fliegerhorstsiedlung
Mölders-, Boelcke-, Beck-, Richthofenstraße

STADT GEILENKIRCHEN

Einwohnerversammlung, 14.06.2022



Erneuerung Fliegerhorstsiedlung
Mölders-, Boelcke-, Beck-, Richthofenstraße

STADT GEILENKIRCHEN

Einwohnerversammlung, 14.06.2022



Erneuerung Fliegerhorstsiedlung
Mölders-, Boelcke-, Beck-, Richthofenstraße



Einwohnerversammlung

1. BA Fliegerhorstsiedlung

14. Juni 2022



Ingenieurbüro Achten und Jansen GmbH
Beratende Ingenieure Ingenieurkammer-Bau NRW

Inhaltsverzeichnis

- Rückblick Entwurfsprozess
- Grundsätzliche projektbezogene Planungsanforderungen
- Vorstellung Variante „Mischverkehrsfläche“
- Rückblick Entwurf 2018
- Gegenüberstellung Stellplatzbilanz
- Bewertung der Entwurfsvarianten
- Fazit und Handlungsempfehlung



Rückblick Entwurfsprozess

- 2018: Entwurf „Trennprinzip“ (2,00 m Gehwegbreiten)
- 08/2021: Variantenuntersuchung „Trennprinzip“ (1,50 m und 1,25 m Gehwegbreiten)
 - Vorstellung Ausschusssitzung am 31.08.2021
- 09/2021: Einwohnerversammlung am 28.09.2021
 - Ergebnis: Mehrheitlich sprechen sich die Anwohner gegen den Entwurf 2018 aus
- 10/2021: Stadtrat beschließt Ausbau gemäß Variante 2 (1,25 m Gehwegbreiten)
- 12/2021: Fachaufsichtsbeschwerde des NRW FUSS e.V. gegen den Beschluss des Stadtrates

Rückblick Entwurfsprozess

- 01/2022: Stellungnahme der Stadt Geilenkirchen zur Fachaufsichtsbeschwerde
- 03/2022: Stellungnahme Kreis Heinsberg zur Fachaufsichtsbeschwerde
 - Ergebnis: Gehwegbreite von 1,50 m wird als Mindestmaß angesehen
- 03/2022: Forderung seitens NRW FUSS e.V. auf Mindestgehwegbreite von 2,00 m
- 04/2022: Entwicklung einer Variante „Mischverkehrsfläche“ mit Zweirichtungsverkehr
- 05/2022: Korrektur der Stellungnahme des Kreises Heinsberg
 - Ergebnis: Gehwegbreite von 2,00 m wird als Mindestmaß angesehen
- **Resultat: Entwurfsvarianten 1-3 werden verworfen**

Grundsätzliche projektbezogene Planungsanforderungen

- Verkehrssicherheit besonders für „schwache“ Verkehrsteilnehmer
 - Verkehrsberuhigung, Verkehrsaufkommen, Schutzwirkung einzelner Entwurfselemente
- Barrierefreiheit
- Stellplatzbedarf im öffentlichen und privaten Bereich
- Aufenthaltsqualität
- Ökologische Aspekte

Entwurfsvariante Mischverkehrsfläche

Grundprinzipien:

- Verzicht auf bauliche Abgrenzung der charakteristischen Entwurfselemente (Fahrbahn und Gehwege)
- keine explizit ausgewiesenen Flächen für Fußgänger, Radfahrer und motorisierten Verkehr
- **Grundsatz: Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer mit gegenseitiger Rücksichtnahme**
- verkehrsberuhigter Bereich mit ausgewiesenen Parkflächen
- Verkehrsberuhigung muss **aktiv** durch planerische Vorkehrungen unterstützt werden
- Sicherheit für Fußgänger (insbesondere mobilitätseingeschränkte Personen) muss gewährleistet sein

Entwurfsvariante Mischverkehrsfläche

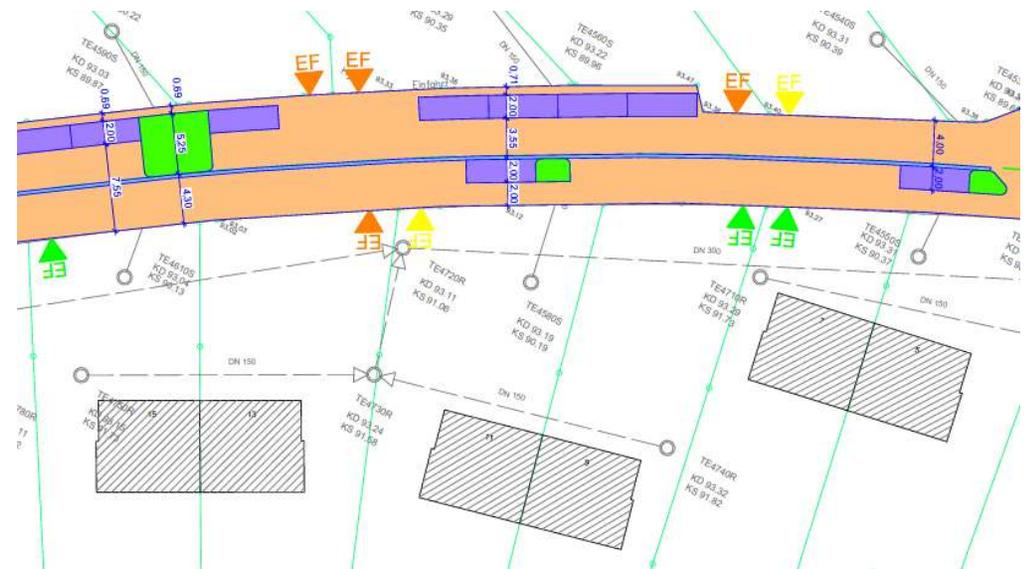
- vorhandene Straßenraumbreiten zwischen ca. 8,00 m und 10,00 m
- Stellplatzbreiten: 2,00 m
- öffentliche Stellplätze beidseitig und alternierend angeordnet
 - Ziel: Stellplatzmaximierung und Verkehrsberuhigung
- Aufhebung des Einbahnstraßenverkehrs
 - Zweirichtungsverkehr führt zu einer Verringerung der Verkehrsbelastung und zusätzlich zu einer Verkehrsberuhigung im Begegnungsfall



Entwurfsvariante Mischverkehrsfläche

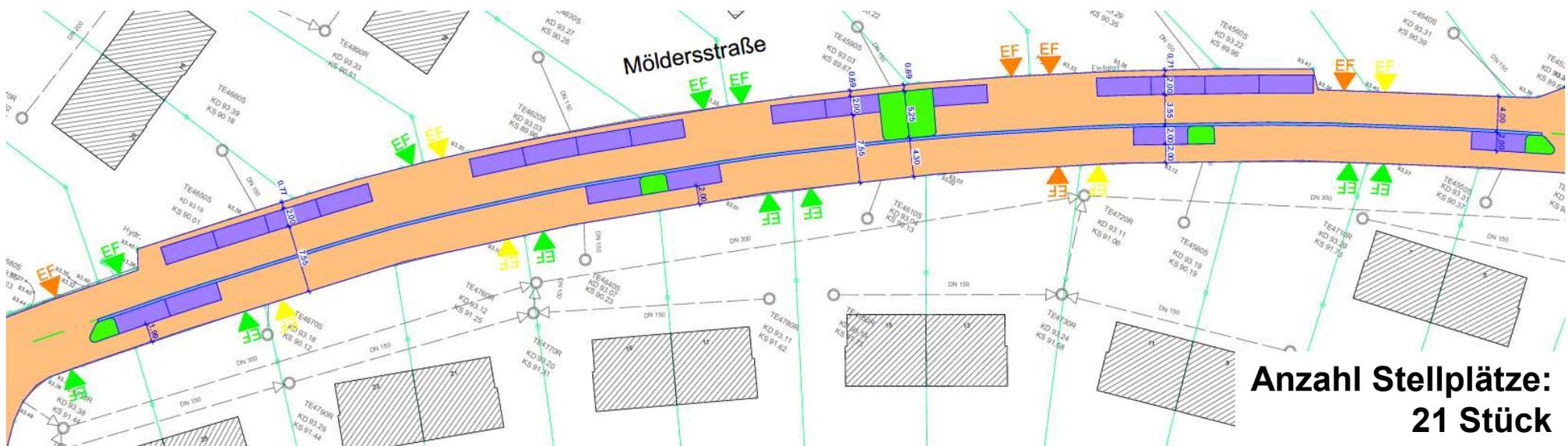
Detail Möldersstraße:

- Durchfahrtsbreite: 3,55 m bei beidseitig angeordneten Stellplätzen
- grundstücksnaher Stellplätze mit Trennstreifen (ca. 70 – 80 cm) für Park- und Rangiervorgänge
- Schutzbereich auf süd-östlicher Seite mit einer Breite von 2,00 m für Fußgänger
 - innere Leitlinie zur Orientierung für sehbehinderte Menschen
- Oberflächenentwässerung über umgekehrtes Dachprofil und mittig angeordnete Rinne



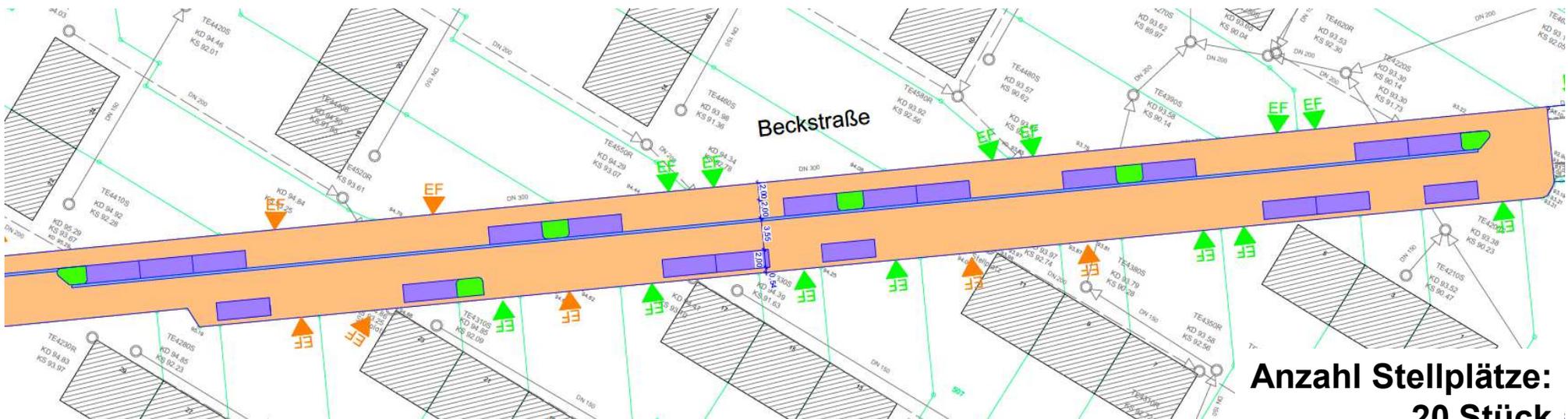
Entwurfsvariante Mischverkehrsfläche

Detail Möldersstraße:



Entwurfsvariante Mischverkehrsfläche

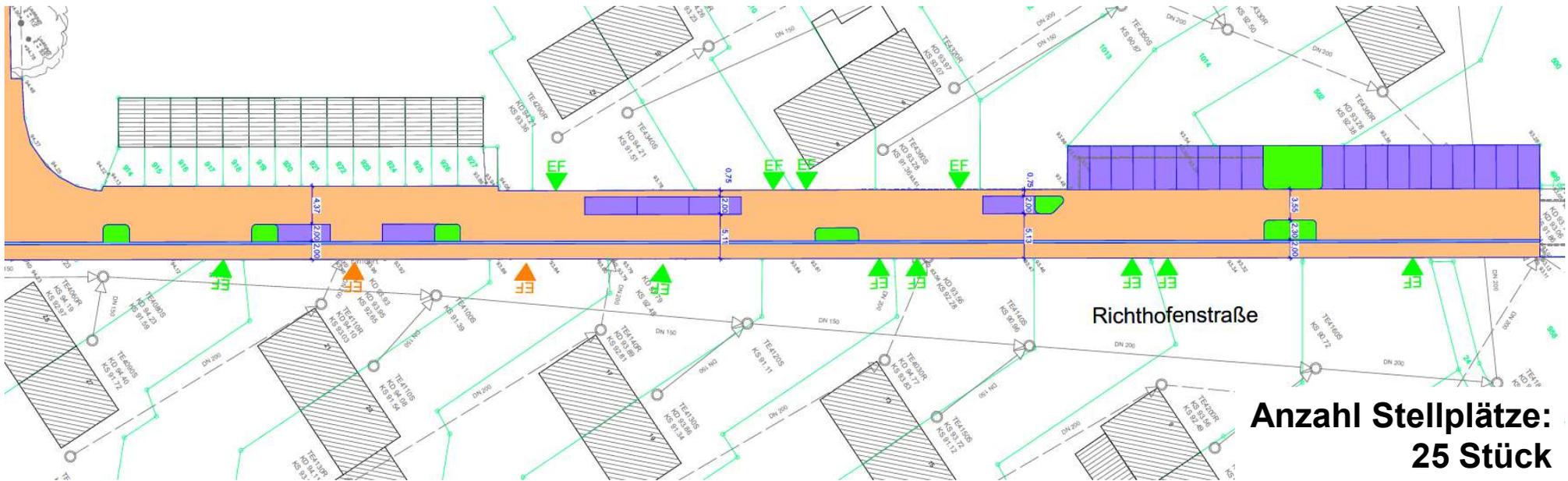
Detail Beckstraße:



**Anzahl Stellplätze:
20 Stück**

Entwurfsvariante Mischverkehrsfläche

Detail Richthofenstraße:



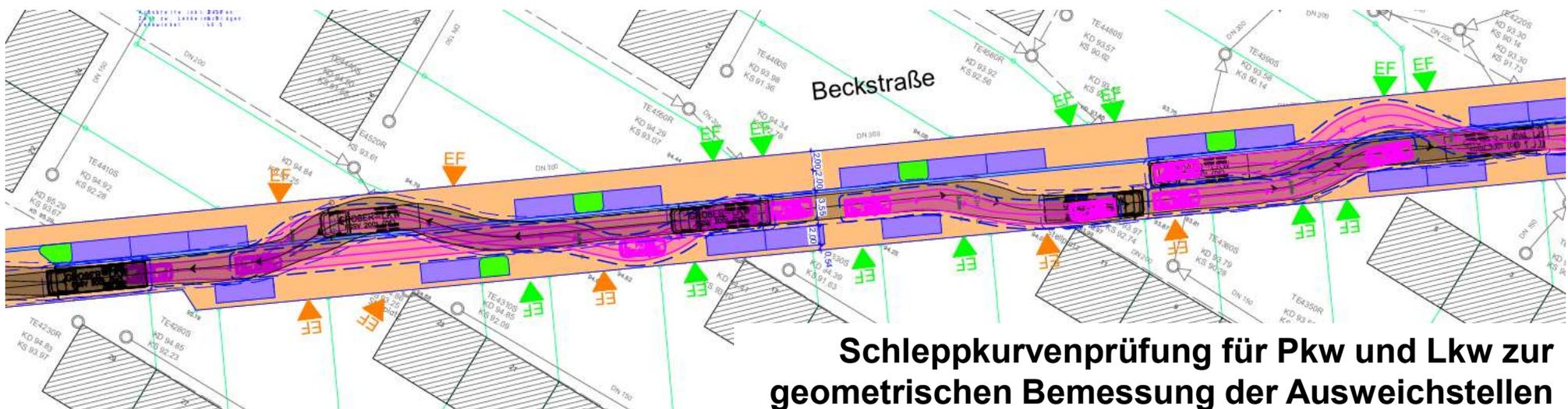
Entwurfsvariante Mischverkehrsfläche

Detail Boelckestraße:



Entwurfsvariante Mischverkehrsfläche

Detail Beckstraße:



Rückblick Entwurf 2018

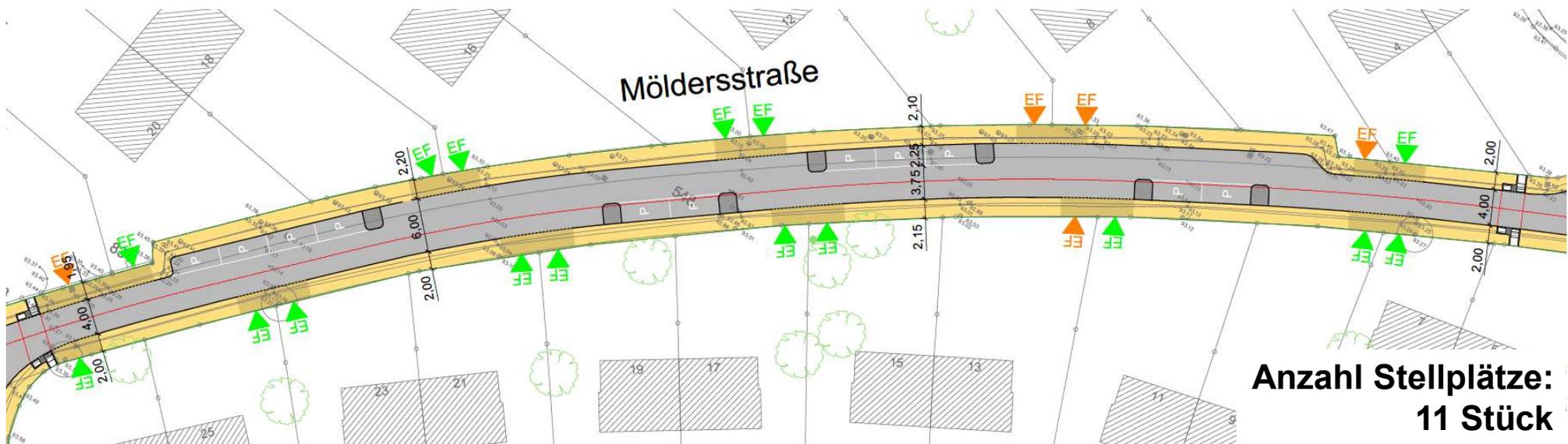
Entwurfscharakteristik:

- Gehwegbreiten: **2,00 m**
- Stellplatzbreiten (Längsparkstände): 2,25 m
- öffentliche Stellplätze alternierend angeordnet
- Restfahrbahnbreite: 3,75 m
- grundsätzlich Verkehrsführung im Zweirichtungsverkehr durch entsprechende Ausweichstellen ebenfalls möglich



Rückblick Entwurf 2018

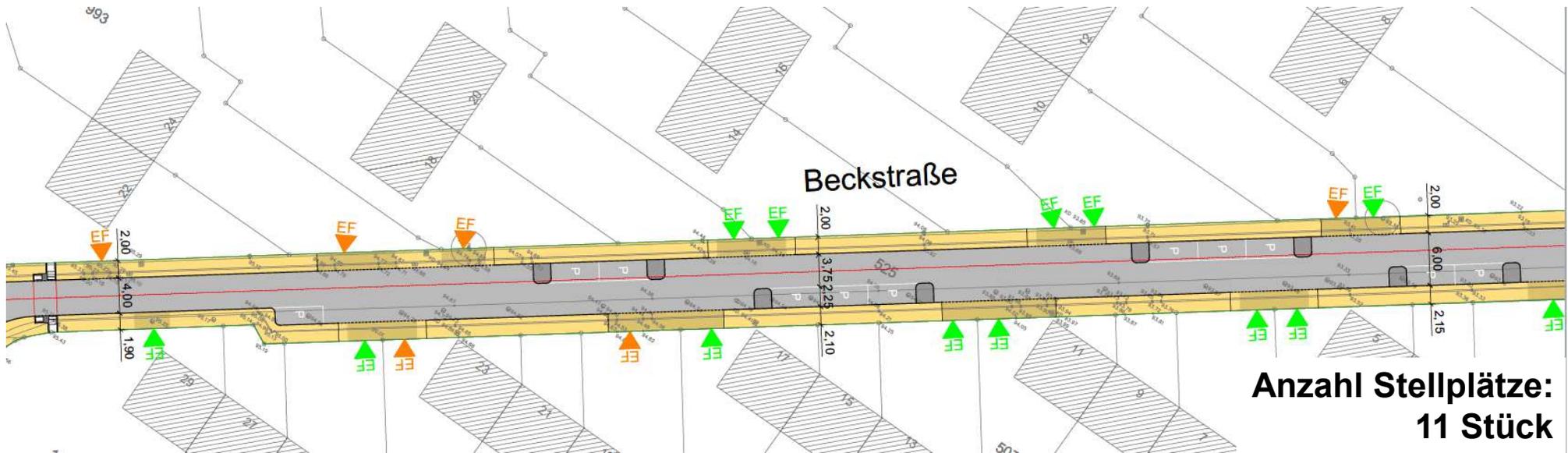
Detail Möldersstraße:



**Anzahl Stellplätze:
11 Stück**

Rückblick Entwurf 2018

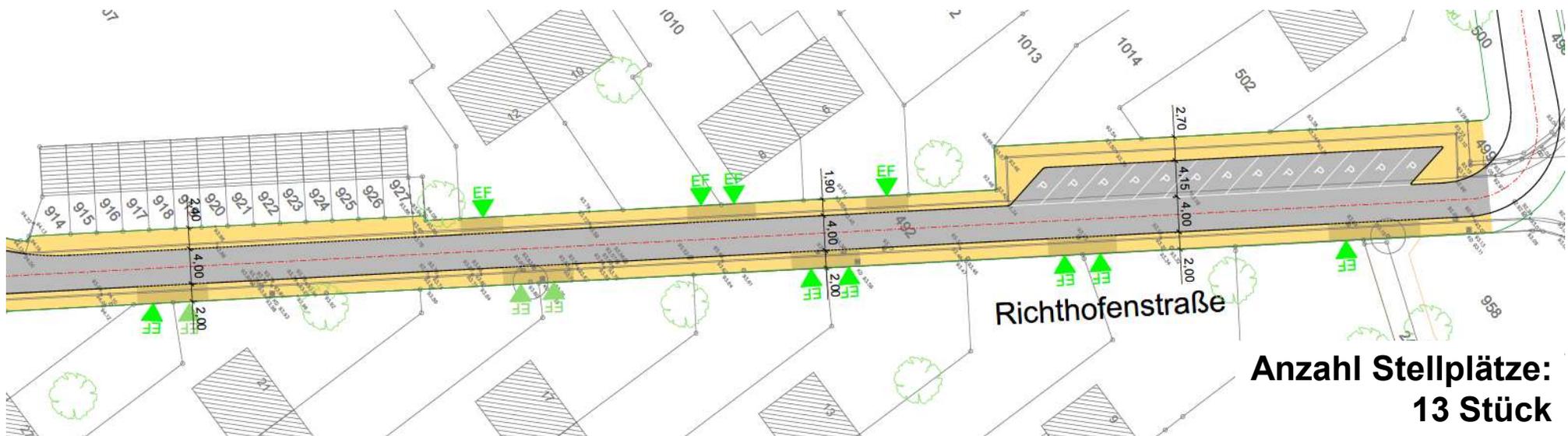
Detail Beckstraße:



**Anzahl Stellplätze:
11 Stück**

Rückblick Entwurf 2018

Detail Richthofenstraße:



**Anzahl Stellplätze:
13 Stück**

Gegenüberstellung Stellplatzbilanz (öffentlich)

	Bestand (geometrisch möglich)	Ortsbesichtigung	Planung 2018	Mischverkehrsfläche
Möldersstraße	40	∅ 26	11	21
Beckstraße	38	∅ 22	11	20
Richthofenstraße	35	∅ 11	13	25
Boelckestraße	18	∅ 0	0	12
Summe (öffentlich)	131	∅ 59	35	78

Gegenüberstellung Stellplatzbilanz (öffentlich und privat)

	Bestand (geometrisch möglich)	Ortsbesichtigung	Planung 2018	Mischverkehrsfläche
Möldersstraße	40 (8)	∅ 26 (8)	11 (26)	21 (26)
Beckstraße	38 (8)	∅ 22 (8)	11 (22)	20 (24)
Richthofenstraße	35 (3)	∅ 11 (3)	13 (17)	25 (17)
Boelckestraße	18 (7)	0 (7)	0 (8)	12 (8)
Summe (öffentlich+privat)	157	85	108	153

Bewertung der Varianten

	Planung 2018 (Einrichtungsverkehr)	Mischverkehrsfläche
Qualität Fußgängerverkehr	<p style="text-align: center;">+</p> <p style="text-align: center;">(beidseitige Gehwege 2,00m)</p>	<p style="text-align: center;">+</p> <p style="text-align: center;">(Schutzbereich 2,00 m, Verkehrsberuhigung, gesamter Querschnitt)</p>
Barrierefreiheit	<p style="text-align: center;">+</p> <p style="text-align: center;">(Leitlinie entlang der Grundstücksgrenzen, Querungsstellen)</p>	<p style="text-align: center;">++</p> <p style="text-align: center;">(innere Leitlinie im Schutzbereich, keine Bordtrennung „Stolperfallen“)</p>
Qualität Radverkehr	<p style="text-align: center;">+</p> <p style="text-align: center;">(Führung auf der Fahrbahn, Tempo 30)</p>	<p style="text-align: center;">++</p> <p style="text-align: center;">(gesamter Straßenquerschnitt, verkehrsberuhigter Bereich)</p>
	<p style="text-align: center;">durch Einrichtungsverkehr Notwendigkeit der Radwegumfahrung um die Siedlung</p>	<p style="text-align: center;">durch Zweirichtungsverkehr keine Notwendigkeit der Radwegumfahrung um die Siedlung</p>
Stellplatzsituation	<p style="text-align: center;">-</p> <p style="text-align: center;">(35 öffentliche + 73 private Stellplätze: Verringerung der Gesamtzahl)</p>	<p style="text-align: center;">+</p> <p style="text-align: center;">(78 öffentliche + 75 private Stellplätze: etwa gleich Bestand)</p>
	<p>beide Varianten weisen durch eine geregelte Stellplatzsituation Vorteile in der Stellplatzordnung auf</p>	
Verkehrsberuhigung	<p style="text-align: center;">+</p> <p style="text-align: center;">(alternierende Stellplätze dämpfen Geschwindigkeit, Tempo 30)</p>	<p style="text-align: center;">++</p> <p style="text-align: center;">(Einbauten (Grünbeete und Stellplätze) + Zweirichtungsverkehr, verkehrsberuhigter Bereich)</p>

Bewertung der Varianten

	Planung 2018 (Einrichtungsverkehr)	Mischverkehrsfläche																												
Begrünung, Ökologie	- (keine straßenbegleitenden Grünflächen, kann durch Begrünung der Kanzeln in geringem Maß verbessert werden)	+ (straßenbegleitende Grünanlagen zur Anordnung von Bäumen und Bodendeckern)																												
Mobilität Wegelängen	0 (entspricht Bestand)	+ (Verkürzung der Wegelängen durch Zweirichtungsverkehr, Verringerung der Verkehrsbelastung pro Straßenzug)																												
Aufenthaltsqualität	- (nur im Gehwegbereich, Straßenraum nicht als Spiel- und Aufenthaltsfläche geeignet)	+ (gesamter Bereich der Mischverkehrsfläche als Spiel- und Aufenthaltsfläche nutzbar, Verkehrsberuhigung und Begrünung steigern die Qualität)																												
Erschließung von Versorgungsträgern	+ (Verbreiterung der Gehwege lässt Ausbau zu, bei Verlegung im Asphaltbereich sind entstehen im Sanierungsfall Aufbrüche)	++ (grundsätzlich flexibler Ausbau im gesamten Querschnitt, Grünanlagen beschränken punktuell, „unsichtbare“ Sanierung durch Pflasterfläche)																												
Bewertungssumme	<table border="0"> <tr> <td>++</td><td> </td><td>+</td><td> </td><td>0</td><td> </td><td>-</td> </tr> <tr> <td>0</td><td> </td><td>5</td><td> </td><td>1</td><td> </td><td>3</td> </tr> </table>	++		+		0		-	0		5		1		3	<table border="0"> <tr> <td>++</td><td> </td><td>+</td><td> </td><td>0</td><td> </td><td>-</td> </tr> <tr> <td>4</td><td> </td><td>5</td><td> </td><td>0</td><td> </td><td>0</td> </tr> </table>	++		+		0		-	4		5		0		0
++		+		0		-																								
0		5		1		3																								
++		+		0		-																								
4		5		0		0																								

Fazit und Handlungsempfehlung

- beide Entwurfsvarianten stellen eine Verbesserung zum Bestand dar
 - Verkehrssicherheit, Verkehrsberuhigung, Barrierefreiheit
- **Handlungsempfehlung: Umsetzung der Mischverkehrsfläche**
 - Optimiertes Stellplatzangebot
 - Steigerung der Aufenthaltsqualität
 - Unterbringung von Grünanlagen
 - Hohe Qualität der Barrierefreiheit

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

für Fragen und Anregungen
stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung

Ingenieurbüro Achten und Jansen GmbH
Beratende Ingenieure Ingenieurkammer-Bau NRW



Charlottenburger Allee 11
52068 Aachen
Tel.: 0241 968 70 0
Fax: 0241 968 70 60
Email: info@achten-jansen.de
www.achten-jansen.de

