

Zukunftswerkstatt
WIRGES 

Unsere Stadt. Unsere Zukunft.
Gemeinsam gestalten.

Stadtspaziergang

Stadtspaziergang Mobilität und Verkehr
am 16.06.2021

Bearbeitet im Auftrag der Stadt Wirges

 Stadt-Land-plus GmbH

Büro für Städtebau
und Umweltplanung

Geschäftsführer:
Friedrich Hachenberg
Dipl.-Ing. Stadtplaner
Sebastian von Bredow
Dipl.-Bauingenieur
HRB Nr. 26876
Registergericht: Koblenz
Am Heidepark 1a
56154 Boppard-Buchholz
T 0 67 42 - 87 80 - 0
F 0 67 42 - 87 80 - 88
zentrale@stadt-land-plus.de
www.stadt-land-plus.de



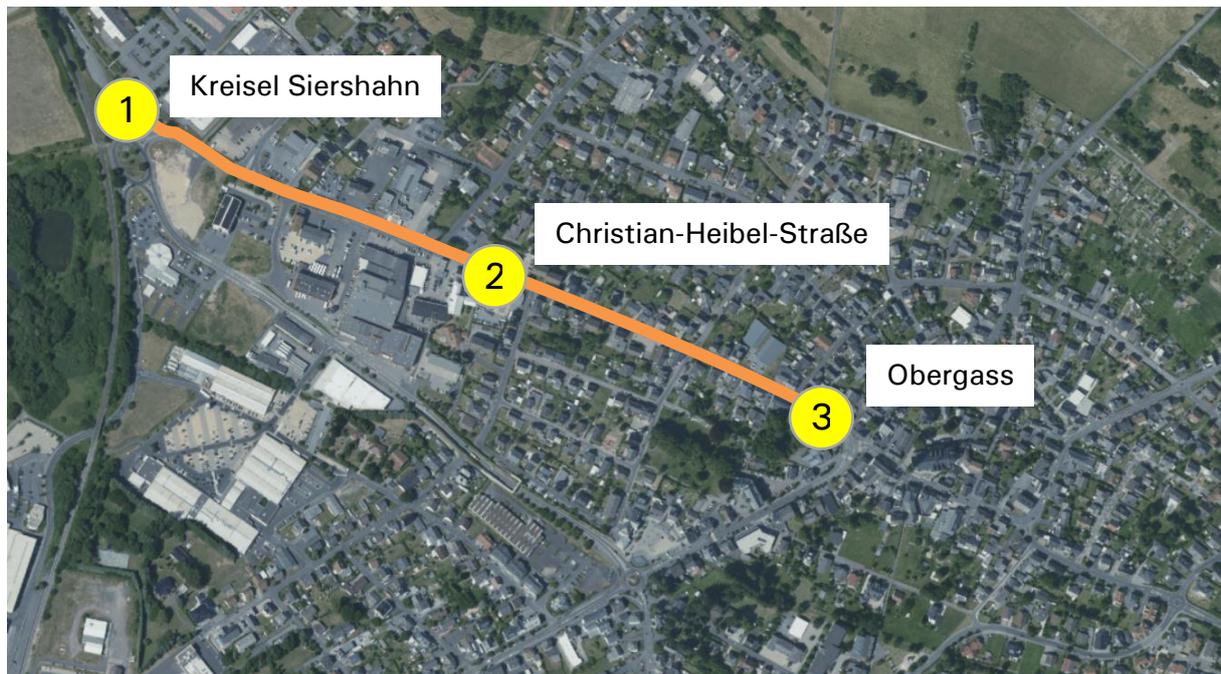
Protokoll

Zielsetzung des Stadtpaziergangs

Nach dem ersten Stadtpaziergang zum Thema „Stadtbild“ folgt eine Woche später der zweite Spaziergang zum Thema „Mobilität und Verkehr“. Dabei wurden wichtige Orte erkundet, um vor Ort Ideen zu sammeln und Fragen zu beantworten.

Über 30 Bürgerinnen und Bürger folgten der Einladung, um sich im Rahmen der Zukunftswerkstatt Gedanken über die Zukunft der Stadt Wirges zu machen.

Nach Begrüßung und Einführung durch Herrn Stadtbürgermeister Weidenfeller, die erste Beigeordnete Frau Bijjou-Schwickert und den Moderator Axel Brechenser, begann der gemeinsame Gang durch die Stadt.





Ergebnisse

1. Station – Kreisel Siershahn

Der Kreisverkehrsplatz Richtung Siershahn liegt am nordwestlichen Ortsende von Wirges. Der ovale Kreisverkehr verbindet die L313, die Christian-Heibel-Straße und die Siemensstraße. Direkt daneben führt die Bahntrasse vorbei. Diese kann über einen unbeschränkten Bahnübergang gequert werden. Eine beschilderte Radroute (Aubach und Kannenbäckerland-Route) führt über Gehwege und die vorhandenen Querungsstellen über den Kreisverkehr und über die Bahntrasse hinweg nach Siershahn. Der Kreisel liegt bereits innerhalb der Ortslage, es wird aber deutlich schneller gefahren als 50 km/h.



Folgende Anregungen wurden zum Kreisverkehrsplatz Richtung Siershahn geäußert:

- Der Kreisel soll schöner gestaltet werden. Außer den vorhandenen Bäumen sollten Büsche für Vögel und Blumen für Insekten gepflanzt werden.
- U.a. auf dem Kreisel könnten Blumenbeete durch Bürger angelegt werden.
- Die Straßen sind sehr breit, die Gehwege dagegen sehr schmal.
- Die Fußwege und die Querungshilfen sollten verbessert werden.
- Radfahren im und um den Kreisel sei sehr gefährlich.

An der ersten Station wurden auch Themen zu anderen Straßen besprochen:

- Viele Gehwege seien in einem schlechten baulichen Zustand und daher sehr grob. Dies ist aus Sicht der Barrierefreiheit sehr schlecht.
- Auf der Samoborstraße (L313) Fahrrad zu fahren sei lebensgefährlich. Aber zwischen Fahrbahn und Lärmschutzwand wäre ggf. noch Platz für einen Radweg. (Dieser müsste mindestens 2,50 m breit sein plus Sicherheitsraum und Sicherheitseinrichtungen)
- Alternativ zur Samoborstraße könnte der Radverkehr auch über parallel verlaufende Nebenstraßen geführt werden.
- Auf vielen Straßen werde zu schnell gefahren. Um das zu ändern, sollen mehr Geschwindigkeitsmessungen (Blitzer) durchgeführt werden. Herr Weidenfeller erklärt, dass hierfür in RLP die Polizei zuständig sei. Einzig die VG Montabaur habe sich dazu entschlossen, diese Aufgabe selbst zu übernehmen. Die VG Wirges könnte diesem Beispiel folgen.
- Viele Nebenstraßen könnten zu Einbahnstraßen gemacht werden. Der gewonnene Platz könnte für große Pflanzbeete genutzt werden.
- Es wird kritisiert, dass die Abstufung der L300 bereits seit vielen Jahren diskutiert wird und dieser Prozess zu lange dauert.



2. Station – Christian-Heibel-Straße

Die Christian-Heibel-Straße verläuft parallel zur Samoborstraße und sollte daher für den Durchgangsverkehr keine Rolle spielen. Sie ist dennoch sehr stark und schnell befahren. Die Gehwege sind etwa 1,50 m, die Fahrbahn 6 m breit. Die Gehwege sind mit Hochbor- den von der Fahrbahn getrennt. Bislang ist die Straße keineswegs barrierefrei und rein für den Autoverkehr konzipiert. An der Ecke Christian-Heibel-Straße/Breslauer Straße wird der zweite Stopp gemacht, es gibt Getränke und die Teilnehmer haben erneut die Möglichkeit Fragen zu stellen und ihre Ideen einzubringen.

Vorab erklärt Herr Weidenfeller, dass es an dieser Stelle einen Zebrastreifen gab. Dieser musste aber entfernt werden, als die dazugehörige Lampe kaputt war und nicht mehr erneuert, sondern nur noch ersetzt werden könnte. Somit wären rechtlich die Anforderun- gen an die Neuanlage eines Zebrastreifens zu erfüllen. U.a. 500 Querungen am Tag. Aus diesem Grund wurde der Zebrastreifen entfernt. An seine Stelle soll nun eine barrierefreie Querungshilfe kommen. Insgesamt soll es drei solcher Querungshilfen geben. Im nachfol- genden Tafelbild werden die geplanten Querungshilfen als Gehwegnasen bezeichnet.

Die Querungshilfe soll an dieser Stelle temporär eingerichtet und dann von Bauausschuss begutachtet werden. Nach einer Testphase sollen dann auch die Gehwege abgesenkt wer- den.

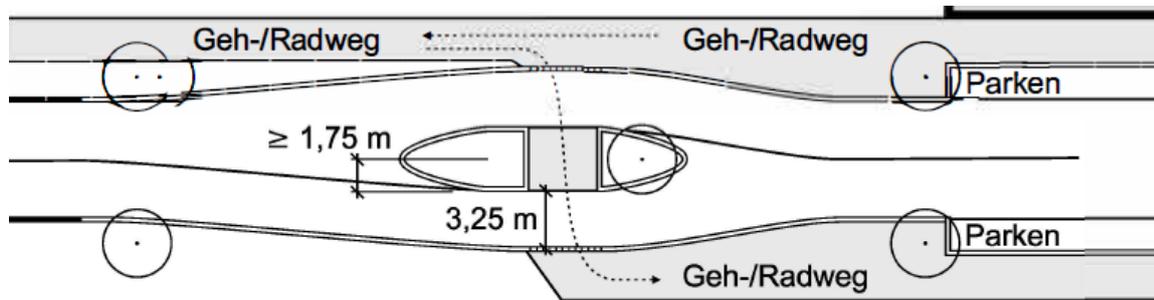




<https://senioren-sicher-mobil.de/images/stories/ssm/schueler/Tafelbild3-B721.jpg>

Folgende Anregungen wurden zur Christian-Heibel-Straße vorgebracht:

- Eine zweite Querungshilfe solle beim Seniorenheim installiert werden.
- Es wird gefragt, wie breit die Straße sein müsste, um statt der Gehwegnasen eine Mittelinsel installieren zu können.
- Die Straße müsste hierfür mindestens 9 m breit sein. Bei einer Umsetzung in der Christian-Heibel-Straße würden zwei 50 cm breite Gehwege verbleiben. Daher ist eine Mittelinsel nicht umsetzbar.



Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, S. 57

- Es wird gefragt, ob der Gehweg auf einer Seite zum Radweg gemacht werden könnte, sodass Fußgänger auf einer und Radfahrer auf der anderen Straßenseite Platz hätten.
 - Nein, hierfür sind die bestehenden Gehwege zu schmal.
 - Die Benutzung von in Fahrtrichtung links angelegten Radwegen in Gegenrichtung ist insbesondere innerhalb geschlossener Ortschaften mit besonderen Gefahren verbunden und soll deshalb grundsätzlich nicht angeordnet werden.
 - Eine Benutzungspflicht ist ausgeschlossen. Ein Benutzungsrecht wäre bei ausreichender Breite unter Umständen denkbar. Hierfür müsste der Radweg einschließlich der seitlichen Sicherheitsräume durchgehend in der Regel 2,40 m, mindestens 2,0 m breit sein.
 - Als mögliche Alternative könnte entweder auf einer Fahrbahnseite ein 1,50 m breiter Schutzstreifen markiert werden (bergauf). Bei einer Straßensanierung könnte die Fahrbahn auf 4,50 m bis 5,00 m verschmälert



werden und die Seitenbereiche dementsprechend verbreitert werden. Für die Hochborde gibt es keine Notwendigkeit. Fahrbahn und Gehwege könnten auch höhengleich oder mit niedrigen Rundborden gebaut werden.

- Es wird angemerkt, dass die Querneigung der Gehwege für Rollstuhlfahrer zu hoch ist. Als Querneigung bezeichnet man das Gefälle von der Häuserkante zur Fahrbahn. Diese ist für die Entwässerung erforderlich, sollte aber aus Gründen der Barrierefreiheit maximal 2,5 % betragen. Dadurch, dass die Gehwege zur Fahrbahn geneigt sind, driften Rollstuhlfahrer stetig dorthin und müssen gegensteuern.
- Es wird vorgeschlagen eine 30er Zone auszuweisen.
- Um den Durchgangsverkehr auszuschließen, wird vorgeschlagen, aus der Christian-Heibel-Straße eine Sackgasse zu machen.
- Alternativ könnte sie auch als Einbahnstraße ausgewiesen werden.

3. Station – „Obergass“



An der Kreuzung der Christian-Heibel-Straße, der Bahnhofstraße und der Dr.Luschberger-Straße wird der letzte Stopp eingelegt.

Herr Weidenfeller erklärt vorab die Grundlagen der „wiederkehrenden Beiträge“. Diese wurden von der Landesregierung vor zwei Jahren grundsätzlich eingeführt. Nach einer Übergangsfrist sollen alle Kommunen diese bis 2024 einführen. In Wirges werden die „wiederkehrenden Beiträge“ voraussichtlich schon 2022 eingeführt.



Verkehrsführung und Regelung

- Die verschiedenen Alternativen, um die Christian-Heibel-Straße zu beruhigen werden diskutiert. Dabei wird auf die Bedürfnisse verschiedener Verkehrsteilnehmer hingewiesen, aber auch auf die Bedürfnisse des ansässigen Gewerbes.
- Es wird angeregt die Dr.Luschberger-Straße zur Einbahnstraße zu machen.
- Auch hier könne Tempo 30 umgesetzt werden.
 - o Vor dem Kindergarten gilt von 7 bis 17 Uhr bereits Tempo 30.
- In der „Obergass“ sind die Handlungsmöglichkeiten der Stadt bislang noch beschränkt, da die Landesstraße noch nicht abgestuft ist.
- Für die Zeit danach wird eine Verbreiterung der Seitenbereiche für die Außengastronomie gewünscht.
- Die ersten markierten Stellplätze in der der Dr.Luschberger-Straße seien zu dicht an der Kreuzung. Hier komme es oft zu Rückstau in den Kreuzungsbereich.
- Die Einfahrt zur Volksbank ist nicht abgesenkt. Daher sei es nicht möglich zügig einzufahren. Dies führe zu Rückstau in den Kreuzungsbereich. Daher sollte der Gehweg an der Stelle abgesenkt werden.
- Bei der Einfahrt in die Bahnhofsstraße wird an einigen Stellen die Sicht durch die „quadratisch“ geschnittenen Hecken beeinträchtigt.
- Es wird angeregt die Hecken anders zu schneiden oder die Grünflächen schöner zu bepflanzen.

Parkraum

- Es wird angemerkt, dass die Gastronomie Parkraumangel habe.
- Auch beim Kindergarten wird von Parkplatzproblemen berichtet.
 - o Viele Eltern parken auf der gegenüberliegenden Straßenseite und müssen dann mit ihren Kindern die Straße queren.
 - o Es wird angeregt, Anreize zu setzen, dass Eltern, die nicht auf das Auto angewiesen sind, ihre Kinder zu Fuß oder mit dem Fahrrad zum Kindergarten bringen.
- Auch bei der Schule wird von Parkraumproblemen berichtet. Dort parken Eltern auch auf Sperrflächen.
 - o Es wird angeregt bei der Schule Kiss + Ride Zonen einzurichten.
- Im Bereich der Hochstraße und Martin-Luther-Straße gibt es ebenfalls Parkraumangel.
- Es wird gefragt, ob private Gebäudeeigentümer dazu verpflichtet werden können, Parkraum auf ihrem Grundstück zu schaffen.
 - o Diese Frage wird bis zum Workshop beantwortet.



Zusammenfassung

Der Stadtspaziergang war von einer sehr guten und konstruktiven Stimmung geprägt. Es gab bereits sehr viele konkrete Vorschläge. Aber es wurden auch die Probleme deutlich, die verschiedenen berechtigten Interessen untereinander abzuwägen und zu einer Lösung zu finden, die möglichst allen Ansprüchen gerecht wird. Im folgenden Workshop sollen die vielen Ideen verortet und verschiedene Lösungsansätze diskutiert werden.

Erarbeitet: Stadt-Land-plus GmbH
Büro für Städtebau und Umweltplanung

i.A. Axel Brechenser/mh
M.Sc. Stadtplaner
Boppard-Buchholz, 18.06.2021