Stadt Lohmar
Der Bürgermeister

[X] Beschlussvorlage
[ ] Ergänzungsvorlage
[ ] Mitteilungsvorlage

öffentlich

Produkt	1.03.10.01	OGGS Donrath
Produktgruppe	1.03.10	OGGS Donrath
Produktbereich	1.03	Schulträgeraufgaben

Amt/Geschäftszeichen	Datum	Vorlagennummer
D3 /	15.06.2020	BV/20/2776/1

▼ Beratungsfolge		▼ Sitzungstermin
1.	Ausschuss für Bauen und Verkehr	16.06.2020

Tagesordnungspunkt/Betreff

Künftige Linienführung an der OGGS Donrath

Beschlussvorschlag

Der Ausschuss für Bauen und Verkehr beschließt, die Planung der Variante 4b „Route Ellhauser Weg mittels Wendemanöver in Wendeschleife“ weiter zu verfolgen und beauftragt die Verwaltung mit den weiteren Schritten.

Beratungsergebnis						
					Sitzung am	TOP
[ ] einstimmig	[ ] mit Stimmenmehrheit	**ja**	**nein**	**Enthaltungen**	[ ] laut Beschluss-vorschlag	[ ] abweichender Beschluss (Rückseite)

Begründung

1. Sachverhalt

In der Sitzung des Schulausschusses am 10.06.2020 wurden die Varianten 3, 4 und 7 nebst Untervarianten vom Büro Bernhard Gruppe vorgestellt. Diese sich hieraus ergebenden Fragen sollten in der Sitzung des Ausschusses für Bauen und Verkehr am 16.06.2020 beantwortet werden.

Die Vorabniederschrift des Schulausschusses und der Vortrag wurden zwischenzeitlich per E-Mail an die Mitglieder des Ausschusses für Bauen und Verkehr verteilt.

Nachfolgende Fragen wurden im Schulausschuss gestellt:

Variante 4B:

„Route Ellhauser Weg mittels Wendemanöver in Wendeschleife (teilweise barrierefrei)“

1. Es wird um Prüfung gebeten, ob ein Gehweg zwischen dem Schulgelände und dem Ellhauser Weg in die Konzeption mitaufgenommen werden kann, sodass die Kinder sicher vom Ellhauser Weg zum Schulgelände in Höhe der großangelegten Fläche für Busse kommen. Analog hierzu wird auch um Prüfung eines sicheren Gehwegs aus Richtung Broicher Straße und Schulstraße gebeten. (CDU Fraktion/Fraktion Bündnis 90/GRÜNE)

   Antwort:
   Die Gehwege wurden in der Schleppkurve der Variante 4B und der konzeptionellen Gestaltung der Haltestelle berücksichtigt. Die Befahrbarkeit ist für 12 m Linienbusse weiterhin gegeben.

2. Lässt sich in der modifizierten Variante 4B die Rampe für den Ein- und Ausstieg so darstellen, dass wenigstens bei einer Tür eines zweiten, vorderen Busses ebenfalls ein barrierefreier Ein-/Ausstieg möglich ist, unter Beibehaltung des breiteren Gehwegs, der vom Ingenieurbüro vorgesehen ist. (Fraktion Bündnis90/GRÜNE)

   Antwort:
   Auf Grundlage einer zusätzlichen Schleppkurvenprüfung kann nicht davon ausgegangen werden, dass für den zweiten Bus ein zumindest teilweiser barrierefreier Ein- und Ausstieg möglich ist.

3. Lässt sich der Hol- und Bringverkehr durch Eltern mit PKW aus Sicht der Verwaltung zur Gefahrenminderung mit folgenden Maßnahmen vom Haupteingangsbereich und der Bushaltestelle fern halten:
   - In der Zeit des Schulbusverkehrs wird an der Einmündung Schulstraße in Richtung Ellhauser Weg eine Beschilderung angebracht, die eine vorgeschriebene „Fahrtrichtung links“ vorsieht.
   - Im gesamten Eingangsbereich und Bereich der Bushaltestelle wird ein absolutes Halteverbot für PKW´s eingerichtet. (Fraktion Bündnis90/GRÜNE)

Antwort:
Nach StVO ist eine Möglichkeit die Fahrtrichtung nach links nur in bestimmte Zeiten zu legen nicht vorgesehen.

Grundsätzlich würde eine die Umsetzung des Vorschlages dazu führen, dass, die Verkehrsteilnehmer/innen stets zwei Fahrbahnen kreuzen würden. Hierbei könnte der Verkehr sich ggf. auf der unteren Schulstraße zurückstauen.

Die Errichtung von Halteverboten im Einmündungsbereich Ellhauser Weg Ecke Schulstraße ist für die gewünschte Variante unumgänglich. Es würden zwei bis drei Parkmöglichkeiten wegfallen.

Zur Freifläche bestehen zwei Handlungsoptionen. Zum einen könnte die Fläche baulich umgestaltet werden, so dass hier nicht mehr geparkt werden kann. Zum anderen könnte dort nach einer Detailprüfung ein Angebot für ca. drei Parkmöglichkeiten und/oder eine behindertengerechte Parkmöglichkeit errichtet werden, die nach Bedarf zeitlich begrenzt werden könnte.

4. Wie wird eine Gefährdung von Fußgängern, insbesondere der Schulkinder, die vom unteren und oberen Teil des Ellhauser Wegs und von Schulstraße aus kommen ausgeschlossen? (SPD Fraktion)

   Antwort:
   Eine Gefährdung der Fußgänger/innen kann leider nie ganz ausgeschlossen werden, jedoch wird eine Sicherung durch die vorgestellte bauliche Gestaltung, Verkehrserziehung und Absprache mit der Polizei ermöglicht.

5. Kann die Verkehrsfläche im Kreisel für Parkplätze für Hol- und Bringverkehr genutzt werden? (SPD Fraktion)

   Antwort:
   Gemäß Empfehlung zur Abwicklung für den Bring- und Holverkehr im Rahmen der Variantenuntersuchung sollte eine Entzerrung zwischen dem Schulbusverkehr und dem Bring- und Holverkehr erfolgen, um mögliche Gefährdungen für Schulkinder zu minimieren. Demnach sollte die Wendeschleife der Busse nicht auch für Stellplätze des Bring- und Holverkehrs genutzt werden.

6. Wie viel Parkplätze und wo genau entfallen Parkplätze auf dem Ellhauser Weg? (SPD Fraktion)

   Antwort:
   In der Anfahrt der Wendeschleife vom Ellhauser Weg müssen ggf. die zwei markierten Stellplätze unmittelbar westlich des Knotenpunktes Ellhauser Weg/Schulstraße entfallen.

7. Konzepterarbeitung für Parkplätz für Lehrer (1 Parkplatz pro Lehrer + zusätzlich 2 Parkplätze für Hausmeister und Praktikanten) und zusätzlich PKW-Stellplätze für den Hol- und Bringverkehr mindestens 8 Parkplätze (SPD Fraktion)

   Antwort:
   In der Kürze der Zeit ist es nicht möglich, ein vollständiges Parkkonzept mit den

vorgegebenen Standards zu erarbeiten. Zudem ist es aus Sicht der Verwaltung gerade in Bezug auf moderne Mobilitätskonzepte sehr fraglich, für jede Lehrerin und Lehrer einen PKW-Stellplatz zur Verfügung zu stellen. Die Stellplatzsatzung der Stadt Lohmar sieht einen Stellplatz je 20-30 Schüler vor. Legt man den üblichen Mittelwert von 25 Schülern zugrunde, sind gemäß der aktuellen Schülerzahl 9 Stellplätze für die Grundschule nachzuweisen. Diese können auf dem Parkstreifen im Eichenweg dargestellt werden. Zusätzlich plant die Verwaltung, weitere Stellplätze auf dem Grundstück Schulstr. 10 für die Kindertagespflege zu schaffen, die z.T. auch als Lehrerparkplätze genutzt werden können.

Für den Hol- und Bringverkehr sind aktuell 5 Stellplätze vorgesehen. Diese könnten ggf. in der Schulstraße erweitert werden. Fraglich ist aus Sicht der Verwaltung, ob mit einer erheblichen Ausweitung der Stellplätze die richtigen Anreize geschaffen werden, um den Schülerindividualverkehr an der Schule zu reduzieren. Vielmehr wird empfohlen, 5 Stellplätze weiterhin vorzusehen.

8. Reichen die Flächen aus, um Gehwege in einer Breite von 2.10 m aus den Richtungen Schulstraße und Broicherstraße/Ellhauser Weg zu errichten und ein Absenken der Fahrbahn als deutliche Kennzeichnung des Fahrwegs herzustellen? (Schulleitung GGS Donrath)

   Antwort:
   Auf die Beantwortung zur Frage 1 wird verwiesen.

9. Kann die ortsprägende Buche dabei erhalten bleiben? (Schulleitung GGS Donrath)

   Antwort:
   Ob die Buche erhalten bleiben kann, erscheint zz. fraglich, bleibt aber letztendlich einer Detailplanung überlassen.

10. Sind Flächen für den Wartebereich vorhanden? (Schulleitung GGS Donrath)

    Antwort:
    Ja, in Abstimmung mit der Finalisierung der Außenbereichsplanung.

11. Kann ein behindertengerechter Parkplatz eingerichtet werden? (Schulleitung GGS Donrath)

    Dies erfolgt im Rahmen der Detailplanung (Schulstraße 10 / Wendeanlage).

12. Wie wird sichergestellt, dass die Wendeschleife nicht vom Individualverkehr befahren oder zugeparkt wird? (Schulleitung GGS Donrath)

    Antwort:
    Auf die Beantwortung der Frage 3 wird verwiesen.

13. Schon im Vorfeld sollten die ausführenden Architekten miteinbezogen werden:

    - Passt eine Wendeschleife zum Entree der Schule?

    Antwort:

Stellungnahme des Architekturbüros: „Die Schule liegt eingebettet in einem kleinteiligen, überwiegend von Einfamilienhäusern geprägten Siedlungsgebiet. Insofern könnte durch vergleichsweise großflächige „Verkehrsflächen“ eine rein funktional geprägte Platzfläche entstehen, die wie ein Fremdkörper wirkt und auch als störend und unpassend empfunden werden kann.

Die Ausführung einer Wendeschleife erhöht zunächst die erforderliche „Verkehrsfläche“, da nicht im Durchflussprinzip gefahren werden kann.
Gleichzeitig ist die funktionale Anforderung aber gegeben. Den weiteren vorhandenen Entscheidungsparametern muss auch Rechnung getragen werden.
Aus unserer Sicht ist hier maßgebend wie die Verkehrsflächen in einen sinnvollen städtebaulichen Kontext entworfen und gestaltet werden können.

Anhand der vorhandenen zahlreichen unterschiedlichen Entscheidungsfaktoren (Flächenverbrauch, Kosten, Flexibilität bei den einsetzbaren Bussen, dauerhafte Befahrbarkeit der weiteren Straßen, Sicherheit, Maßstäblichkeit usw.) ist am Ende der konkrete Entwurf zur Ausgestaltung maßgebend.
Aus unserer Sicht ist daher eine Variantenbetrachtung konzeptionell der richtige Weg, um die optimale Lösung zu finden.“

- Können die Abstandsflächen und Lasten eingehalten werden?

Antwort:
Grundsätzlich ist eine technische Umsetzbarkeit sicher gegeben. Welche konkreten Maßnahmen dazu erforderlich werden, und welche Kosten dabei entstehen würden, wäre im Zuge einer Vorentwurfsplanung (Varianten) zu ermitteln. Hier wäre eine übergeordnete Betrachtung bezüglich der Gestaltung und Umsetzbarkeit durch die Außenanlagenplaner aus unserer Sicht sinnvoll.

- Und hier insbesondere im Bereich der Böschung. Sind für die Fachräume die Lichtverhältnisse noch gegeben, wenn der Böschungsbereich anders gestaltet wird? (Schulleitung GGS Donrath)

Antwort:
Nach Aussage der Außenanlagenplanerin muss der Böschungsbereich nur im Bereich der Hausecke angepasst werden. Die dadurch entstehende Reduzierung des Lichteinfalls wird voraussichtlich relativ gering sein. Zudem sind diese Räume als Fachräume geplant, in denen die Schülerinnen und Schüler wechselnd unterrichtet werden.

Variante 7A,B,C:

1. Kann diese Variante genutzt werden vor dem Hintergrund, dass der Karpenbach offengelegt wurde und ertüchtigt wurde, auch aus Gründen des Hochwasserschutzes? (CDU Fraktion)

   Antwort:
   Diese Variante ist aus Sicht der Verwaltung aufgrund der im Jahre 2010 durchgeführten Renaturierung des Karpenbachs nicht zielführend. Die wasserrechtliche Maßnahme wurde seinerzeit im Landschaftsbeirat beraten und eine Umweltverträg-

lichkeit bescheinigt. Durch die gewässerbauliche Maßnahme haben sich die Biotopwertpunkte verbessert.

Sollte heute eine Teilverrohrung forciert werden, wäre dies nicht ohne wasserrechtliche Genehmigung möglich. Bei den erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen ist ein „doppelter Ausgleich“ einkalkulieren, d. h. der Entfall der Verbesserung der seinerzeitigen Maßnahme plus der Ausgleich für die Verschlechterung durch eine künftige Teilverrohrung.

2. Ist bei der Variante 7A Flächenerwerb notwendig? Wie hoch ist die Wahrscheinlichkeit, dass der Eigentümer Flächen „abgibt“/verkauft? (CDU Fraktion)

   Antwort:
   Sowohl bei der Variante 7A als auch der Variante 7B ist ein Flächenerwerb im Umfang von ca. 16 m² notwendig. Die Wahrscheinlichkeit eines Flächenverkaufs zum Zwecke des Baus einer Buswendeschleife wird als sehr gering eingeschätzt.

Unabhängig der Prüfaufträge zu den einzelnen Varianten wurden zwei weitere Aufträge an die Verwaltung herangetragen:

- Die Verwaltung darum gebeten, eine grundsätzliche Handlungsempfehlung hinsichtlich aller vorgestellten Varianten auszusprechen.

  Antwort:
  Die Verwaltung spricht sich in Ihrer Beschlussempfehlung für Variante 4 b aus. Auch wenn keine der diskutierten Varianten vollends überzeugen kann, so scheint diese mit Blick auf die Sicherheit des Schülerverkehrs, der Belästigung von der Anwohner und des finanziellen Aufwandes die noch am ehesten geeignete Lösung. Auf die Stellungnahme der RSVG wird gleichfalls verwiesen.

- Es wird darum gebeten, einen groben Termin zu benennen, wann die Übergangslösung der Linienführung über die Broicherstraße beendet wird.

  Antwort:
  Dies wird – in Abhängigkeit vom Abschluss der Baumaßnahme – ungefähr im III. Quartal 2020 der Fall sein.

- Weiterhin solle eine Kostenschätzung für die verschiedenen Varianten erfolgen.

  Antwort:

  Für die Varianten 3B, 4B und 7C erfolgten Kostenschätzungen, die aber nur einen groben Kostenrahmen darstellen kann, da im derzeitigen Stadium der Vorprüfung einige Parameter noch nicht definiert sind:

  Variante 3B:
  Die Herstellungskosten werden auf rund 520.000,- € geschätzt. Inwiefern hier für die Sanierung der Broicherstraße KAG Beiträge entstehen, ist noch zu prüfen.

  Variante 4B

Die Herstellungskosten liegen bei rund 295.000,- €. Für den Umbau der beiden Haltestellen zu barrierefreien Haltestellen liegt bereits eine Förderzusage des NVR vor, sodass abzüglich der Fördermittel sich die Herstellungskosten nach derzeitigem Stand auf rund 210.000,- € belaufen. Dies setzt natürlich voraus, dass es im Rahmen der Detailplanung doch noch gelingt, beide Haltestellen barrierefrei zu gestalten.

Variante 7C:
Für diese Variante liegen die Herstellungskosten bei rund 480.000,- €. Die Teilverrohrung des Karpenbachs und die dadurch entstehenden Biotopwertverluste können nur vage kalkuliert werde, da die tatsächlichen Kosten in unmittelbarer Abhängigkeit der Auflagen einer noch zu beantragen wasserrechtlichen Genehmigung stehen.

Bei allen genannten Kosten handelt es sich um Kosten einschließlich der gültigen Mehrwertsteuer.

Zwischenzeitlich konnte noch eine **Stellungnahme der RSVG**, nachfolgend im Wortlaut wiedergegeben:

„Variante 4b: grundsätzlich ist diese Variante denkbar. Sie hat allerdings den großen Nachteil, dass nur eine Halteposition barrierefrei ausgebaut werden kann. Da beide Busse zeitgleich an der Schule abfahren, muss also ein Bus so weit vorziehen, dass kein
Barrierefreier Einstieg mehr möglich ist. Bei einem Neubau halten wir das für sehr unglücklich. Die unter Spiegelstrich 3 gewählte Formulierung „Reihenfolge bei der An- und Abfahrt der Busse ist hinsichtlich der Nutzung der barrierefreien Haltestelle relevant“ verdeutlicht doch schon diesen Nachteil. Es ist für uns nicht möglich, generell und auf viele Jahre hin sicherzustellen, welcher der beiden Busse womöglich unbedingt an Position 1 oder auch an Position 2 stehen muss.

Bei dem Platzbedarf soll man sich nicht in den absoluten Grenzen der Schleppkurve bewegen. Jede einzelne Anfahrt der Wendeschleife stellt sich in der täglichen Praxis anders dar. Insofern muss immer genug Platz für die Rundfahrt in einem Zug vorhanden sein. Auch muss sichergestellt sein, dass der vordere Überhang der Busse bei der Einfahrt in den Ellhauser Weg nicht über den Gehweg schwenkt.

Variante 7: Die Variante(n) 7 sehen wir als nicht praktikabel an. Alle drei Varianten schließen ein notwendiges Rückwärtsfahren nicht eindeutig aus. Ein Linienbus darf aber ohne den Einsatz eines qualifizierten Einweisers niemals rückwärtsfahren. Im Bereich einer Schule ist das für uns überhaupt nicht vorstellbar und ist abzulehnen.

Fazit: Die RSVG bleibt bei ihrer Einschätzung, dass die Variante 3 die beste aller Varianten ist. Sollte diese Variante 3 nicht zum Tragen kommen, bleibt aus unserer Sicht nur die Variante 4b als Alternative. Gegebenenfalls muss es dabei noch Nachjustierungen geben. Wir schlagen deshalb vor, diese Variante unter Berücksichtigung der Originalmaße auf einer Freifläche abzubilden und dort Probefahrten durchzuführen.

In Vertretung

Michael Hildebrand
Beigeordneter