

# Protokoll zum Beteiligungstermin zur Umgestaltung der Zeithstraße in Siegburg

Öffentlicher Beteiligungstermin am 11.09.2024

18.00 – 20.00 Uhr Aula des Anno-Gymnasiums, Siegburg

- Mitarbeitende seitens Sweco: Fr. Ries, Hr. Flierenbaum und Hr. Böttge
- Mitarbeitende seitens Stadtverwaltung: Hr. Marks, Hr. Cekin, Hr. Breuer, Fr. Unseld, Hr. Schmidt, Fr. Eischeid
- Weiterhin vertreten: Ingenieurbüro Steen-Meyers-Schmidem
- Anwesend: rund 50 Bürgerinnen und Bürger einschließlich Stadtverwaltung Siegburg und Sweco

## Ziel der Veranstaltung

- Informieren über das Projekt und den aktuellen Sachstand
- Vorstellung erster Varianten zur möglichen Umgestaltung der Zeithstraße hinsichtlich der Straßenraumgestaltung
- Beteiligung der Öffentlichkeit und Mitgestaltung bzgl. der erarbeiteten Entwurfspläne zur Umgestaltung der Zeithstraße.

## Ablauf der Veranstaltung

Gemeinsamer Auftakt	Wer	Wann
<b>Begrüßung</b>	<b>Hr. Marks</b>	<b>18:00</b>
<b>Aufgabe, Projektablauf und Sachstand <i>Power-Point-Präsentation</i></b>	<b>Sweco</b>	<b>18:10</b>
<b>Erläuterung des Ablaufes / Beschreibung der Stationen</b>	<b>Sweco</b>	<b>18:30</b>
<b>Stationsarbeit</b>	<b>Alle</b>	
<b>Verabschiedung und Ausblick</b>	<b>Verwaltung</b>	<b>19:50</b>

## Begrüßung

- Kurze Begrüßung mit Erläuterung des Beteiligungskonzepts durch Herrn Marks (Technischer Beigeordneter der Stadt Siegburg)
- Verdeutlichung der Notwendigkeit einer Generalsanierung
- Erläuterung der Zielvorstellung der Stadtverwaltung hinsichtlich der Zeithstraße.

**Sweco**  
Telefon +49 (0) 421 20326  
www.sweco-gmbh.de

Karl-Ferdinand-Braun-Straße 9  
DE 28359 Bremen  
Germany

Sweco GmbH  
Handelsregisternummer HRB21768HB  
Sitz der Gesellschaft Bremen  
Amtsgericht Bremen  
USt-IdNr.DE 114413023

Geschäftsführung: Julia Zantke, Steffi Frevert, Vorsitzende des Mitbestimmten Aufsichtsrats: Åsa Bergman, CEO Sweco AB

SEB • BIC: ESSEDEFF • IBAN: DE85 5122 0200 0071 2570 01

Commerzbank (Dresdner Bank) • BIC: DRESDEFF • IBAN: DE07 5008 0000 0488 0201 00

**Präsentation der Ergebnisse der letzten Öffentlichkeitsbeteiligung, der Planungsprämissen und der im Entwurf vorliegenden Straßenquerschnitte aller Abschnitte,**

- Die durch die Sweco GmbH erarbeitete Machbarkeitsstudie stellt insbesondere die Verkehrssicherheit der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer in den Fokus. Dies soll durch eine Trennung und unabhängige Führung von Rad-, Fuß- und Kfz-Verkehr erreicht werden.
- Ziel der Straßenraumgestaltung seitens des Büros ist die gleichberechtigte(re) Führung aller Verkehrsarten. Besondere Beachtung finden die Belange der Schülerinnen und Schüler.
- Die Erstellung der Machbarkeitsstudie erfolgt in sieben Arbeitspaketen. Zum aktuellen Zeitpunkt liegen erste Variantenentwürfe für die in vier Abschnitte gegliederte Zeithstraße vor.
- Sweco weist darauf hin, dass es keine „perfekte“ Varianten gibt, in jedem Abschnitt führen Engstellen dazu, dass Mindestmaße nicht eingehalten oder Begründung nicht ausreichend mitgedacht werden kann. Es gilt, für die Abschnitte die jeweils beste Variante zu finden, in Abwägung der Belange aller Verkehrsteilnehmenden.
- Im nächsten Schritt wird durch Sweco eine Vorzugsvariante entwickelt, welche in einem weiteren und abschließenden Öffentlichkeitstermin vorgestellt wird (Termin noch offen).
- Allen Anwesenden wurde die der Planung zugrunde liegenden Planungsprämissen und die unterschiedlichen Varianten der entwickelten Straßenquerschnitte vorgestellt.



Übersicht Streckenabschnitte



Station	Betreuung
Starkregen/Hochwasser/ Klimaschutz/Kanal	Jürgen Flierenbaum (Sweco), Michael Schmiddem (Büro SMS- Ingenieure), Jana Unseld (Stadtverwaltung)
Abschnitt 01 Wellenstraße/Neuenhof bis Oktopus	Nils Böttge (Sweco) Johannes Breuer (Stadtverwaltung)
Abschnitt 02 Oktopus bis Seidenbergstraße	Michelle Ries (Sweco) Stephan Marks u. Oguz Cekin (Stadtverwaltung)
03 und 04 Seidenbergstraße bis Kreisverkehr Kaldauer Straße	Lennard Schmidt (Stadtverwaltung)
Allgemeines Anliegenmanagement und bisherige Eingaben	Nathalie Eischeid (Stadtverwaltung)

**Vorüberlegungen zur Radverkehrsführung**



s. weitere Präsentationsfolien in der Anlage

## Stationsarbeit - Anregungen und Hinweise der Teilnehmenden

### Station 1 – Bisherige Eingabe aus der Bürgerbeteiligung:

- Die Bürgerinnen und Bürger konnten sich zur bisherigen Bürgerbeteiligung und Ergebnissen der Onlinebeteiligung informieren – keine Anmerkungen

---

### Station 2 – Grün/Starkregen/Hochwasser/Klimaschutz/Kanal

- Rückhaltebecken: Besteht die Möglichkeit das dort gesammelte Regenwasser zur Pflege der nahegelegenen Grünflächen zu nutzen?
- Lärmbelästigung: Die Schachtdeckel der Kanalisation Zeithstraße klappern beim Überfahren des Kfz-Verkehrs. Können hier kurzfristige Lösungen gefunden werden?

---

### Station 3 – Abschnitt 1 Kreisverkehr Wellenstraße/Neuenhof bis Oktopus

#### Variante 1 (beidseitiger Radfahrstreifen)

##### Kfz-Verkehr

- Parkmöglichkeiten für AnwohnerInnen schaffen. Denkbar wären Anwohnerparkausweise oder Quartiersgaragen
- Durchgehende Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h gewünscht. Geschwindigkeiten und daraus resultierende Lärmbelastung ist sehr hoch
- Die auf der Zeithstraße gefahrenen Geschwindigkeiten werden als zu hoch empfunden. Eine permanente Kontrolle der Geschwindigkeit in Höhe Brandstraße vorgeschlagen
- Straßenbreite 6 Meter, durchgängig 30 km/h unter Berücksichtigung eines beidseitigen Radfahrstreifens und eines davon getrennten Gehwegs.
- Die Wellenstraße soll auch während der Bauphase eine Einbahnstraße bleiben.

##### Radverkehr

- Ein Tempolimit soll auch für den Radverkehr gelten
- Physische Barriere zum Schutz des Radfahrstreifens gewünscht, möglichst hohe Schutzwirkung des Radfahrstreifens gewünscht
- Radfahrstreifen sollen möglichst in allen Abschnitten durchgehend geplant werden. Auf eine klare Trennung von Fuß- und Radwegen wird Wert gelegt

##### Fußverkehr

- Eine veränderte Taktung der Fußgängerampel ist aufgrund der kurzen Grünphase für die FußgängerInnen gewünscht. Hierzu soll die Rotphase für den Kfz-Verkehr ausgedehnt werden

#### Variante 2 (Radfahrstreifen und einseitig geführter Radweg)

##### Kfz-Verkehr

- Zur Entlastung der Zeithstraße P+R-Angebot schaffen. Shuttleservice und Parkflächen im östlichen Teil der Zeithstraße einrichten
- Elterntaxis regulieren und Hol- und Bringzonen einrichten
- Mehrere Blitzer zur Geschwindigkeitsüberwachung auf gesamter Abschnittslänge realisieren
- Fließenden Verkehr durch physische Barriere in Höhe Brandstraße zum Aufstoppen/zur Geschwindigkeitsreduktion zwingen. Einordnen aus Brandstraße in den fließenden Verkehr meist nur unter Gefährdung des Rad- und Fußverkehrs möglich
- Verkehrsspiegel auf Höhe Brandstraße: Rad- und Fußverkehr ist hier schlecht einsehbar
- Ausfahrt Penny: Fließenden Verkehr durch physische Barriere zum Aufstoppen/zur Geschwindigkeitsreduktion zwingen

- **Parkflächen schaffen, Behindertenparkplätze erhalten.** Alternativ Quartiersgarage, insbesondere im westlichen Teil des Abschnitts 1, gewünscht
- Durchgehend eine **Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h** auf gesamter Abschnittslänge und damit mehr Platz im Seitenraum

#### Radverkehr

- **Priorisierung des Rad- und Fußverkehrs**, keine Gleichberechtigung aller
- **Baulich getrennter Radweg** wird präferiert, Schutzwirkung eines lediglich markierten Radfahrstreifens wird als zu gering angesehen. Radwege auf beiden Straßenseiten gewünscht
- **Physische Barriere/Trennelement** zwischen Radfahrstreifen und Kfz-Verkehr wird benötigt
- **Geschwindigkeitsbeschränkungen** sollen **auch für Radfahrer** gelten, da sie das subjektive Sicherheitsempfinden der Fußgänger negativ beeinflussen
- **Zeithstraße/Schulzentrum:** Der Radweg darf hier nicht auf der Straße verlaufen
- **„Geisterradler“** entgegen der Fahrtrichtung regulieren
- **Beidseitiger Radweg** wird benötigt, Schutzwirkung des Radfahrstreifens zu gering

#### Busverkehr

- Busse müssen auf der Zeithstraße **keine Höchstgeschwindigkeiten** fahren: Höchstgeschwindigkeit 30 km/h und schmalere Fahrbahn (6 Meter Fahrbahnquerschnitt)

#### Fußverkehr

- **Mülltonnen** weg vom Gehweg
- Fußverkehr auf Höhe des Knotenpunkts Schulzentrum wird als vernachlässigenswert eingeschätzt, Fußverkehrsaufkommen rechtfertigt **hier keine** breiteren Fußverkehrsanlagen auf der Süd- als auf der Nordseite
- **Vor Penny: Querungshilfe** für den Fußverkehr. Klare Trennung Rad- und Fußverkehr gerade hier sehr wichtig

## Station 4 – Abschnitt 2 Oktopus bis Seidenbergstraße

### Variante 1 (beidseitiger Radfahrstreifen und Kreisverkehr)

#### Kfz-Verkehr

- **Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h** für den gesamten Abschnitt
- **Abschnitt 2 Variante 1 soll Vorzugsvariante** werden: mit durchgängig 30 km/h, Kreisverkehr, keinen Parkflächen und Begrünung
- Kreisverkehr mit **Parkbuchten** aus Variante 2 realisieren

#### Radverkehr

- Führung wie Abschnitt 1 Variante 1 (beidseitiger Radfahrstreifen) mit einer **gleichberechtigten Führung aller Verkehrsarten**
- **Wechsel von Führungsformen soll vermieden** werden, da Wechsel immer Gefahren bergen
- Der **Radfahrstreifen** soll, dort wo es notwendig ist, auch baulich **geschützt** werden
- **Radfahrstreifen als Führungsform** bevorzugt

#### Fußverkehr

- Am Kreisverkehr **Wartebereiche zur Fußgängerquerung** freihalten, Fußgängerüberwege hier nicht nah am Kreis platzen
- Kreisverkehr ist keine gute Lösung, da Zeithstraße ein Schulweg ist

#### Busverkehr

- **Haltebucht für Bus** ist einer Straßenbahnmarkierung vorzuziehen

## Variante 2 (wechselnde Führungsform und einseitig geführter Radweg, Lichtsignalanlage im Kreuzungsbereich)

### Kfz-Verkehr

- Abschnitt 2 Variante 2 soll mit einem Kreisverkehr kombiniert werden.
- Blitzer für Kfz-Verkehr
- Die Ausfahrten Wellnesspark/Kubana und östlich des BMW-Autohauses sind Gefahrenpunkte
- Lademöglichkeiten für das Autohaus müssen erhalten bleiben, entweder direkt auf der Fahrbahn oder auf dem Grundstück gegenüber

### Radverkehr

- Geschwindigkeit der Radfahrenden auf dem Gesamtabschnitt zu hoch, meist schneller als 30 km/h. Hier ergibt sich eine Gefahr für den Fußverkehr, insbesondere in der Nähe von Bushaltestellen
- Blitzer auch für den Radverkehr
- Zeithstraße/Tönnisbergstraße: Radverkehr stadteinwärts fahrend soll links von den Rechtsabbiegern geführt werden, im besten Fall vorher eine „Fahrradweiche“ vorsehen

## Station 5 – Abschnitt 3 Seidenbergstraße bis Am Stallberg und Abschnitt 4 Am Stallberg bis Kreisverkehr Kaldauer Straße

### Abschnitt 3, Variante 1 (beidseitiger Radfahrstreifen)

#### Kfz-Verkehr

- Durchgehend eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h zwischen Kreisverkehr Neuenhof bis zur Unterführung der BAB einrichten, mindestens jedoch vom Anno-Gymnasium bis hinter der BAB-Unterführung, um hier Konflikte vorzubeugen
- Zeithstraße/Am Stadion:
  - Geschwindigkeit durch physische Barriere reduzieren
  - Radverkehr zurzeit auf der Fahrbahn bei Tempo 50 → unsicher

#### Radverkehr

- Symbolwirkung wichtig, daher geschützte Radfahrstreifen einrichten
- Unterführung der BAB muss besser beleuchtet sein
- Zeithstraße/Am Stadion:
  - Im Kreuzungsbereich eine rote Fahrradspur und einen Zebrastreifen für die Fußgänger einrichten
  - „All green“ für Fußgänger und Radfahrer, um den Abfluss 5 und 5 (?) zu beschleunigen. Hier ergeben sich wahrscheinlich geringere Wartezeiten für alle Beziehungen

#### Fußverkehr

- Gemeinsame Fuß- und Radwege vermeiden
- Mehr Fußgängerschutz bergab vor dem Stadion

### Abschnitt 3, Variante 2 (Einrichtungsradschwergewicht und Radfahrstreifen)

Kfz-Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Abschnittsweit eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h einrichten</li> <li>• Kanalabdeckungen sind auf gesamter Abschnittslänge beim Überfahren zu laut</li> <li>• BAB-Unterführung: Effektive Lärminderungsmaßnahmen umsetzen</li> <li>• An den Punkten BAB-Unterführung und Zeithstraße/Am Stadion Geschwindigkeitsüberwachung einrichten. Hier viele Kfz mit stark überhöhten Geschwindigkeiten</li> <li>• Zeithstraße/Seidenbergstraße: Stadteinwärts mehr Platz für Linksabbieger einräumen, damit Geradeausfahrer nicht blockiert werden</li> </ul>
Radverkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamte Abschnittslänge: Zusätzliche Beschilderung zur Nutzung der richtigen Radspur. Insbesondere zwischen den beiden Haltestellen des Abschnitts</li> <li>• Geisterfahrer sanktionieren</li> <li>• Zeithstraße/Seidenbergstraße sowie Zeithstraße/Am Stadion: gut sichtbare Radverkehrs-LSA aufstellen</li> </ul>
Fußverkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Keine gemeinsamen Rad- und Fußwege gewünscht</li> <li>• Fußgängerbrücke über Zeithstraße zum Anno-Gymnasium bauen</li> <li>• Prüfauftrag: Gemeinsame Führung Geh- und Radweg bei Gefälle von 3 Prozent nicht zulässig</li> </ul>

### Abschnitt 4, Variante 1 (beidseitiger Radfahrstreifen)

Radverkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen brauchen zur Begründung „eine besondere öffentliche Gefahrenlage. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h wäre, statt einer Benutzungspflicht, auch begründet</li> <li>• Kreisverkehr Zeithstraße/Kaldauer Straße/Barbarenstraße/Am Grafenkreuz: Radverkehr wird hier stadtauswärts auf die Fahrbahn geleitet. Bei Sanierung ist diese Führungsform zu vermeiden</li> </ul>
Fußverkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zeithstraße/An den Tongruben: Gehwegnasen einrichten, um Abbieger zu verlangsamen. Abbiegen durch vorgezogene bauliche Radwegführung.</li> <li>• Kein gemeinsamer Fuß- und Radweg</li> </ul>

### Abschnitt 4, Variante 2

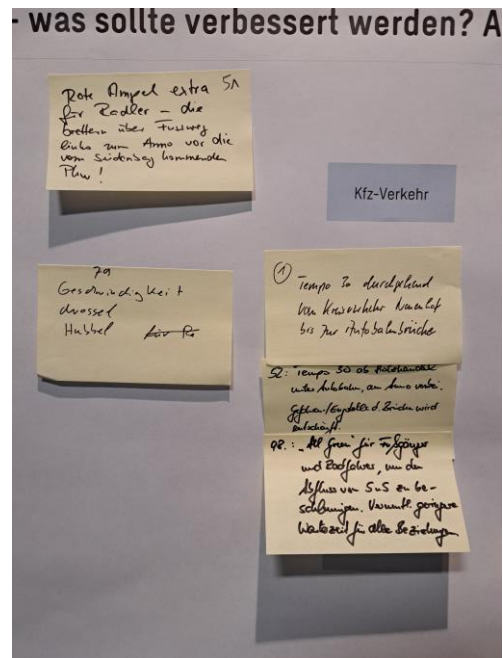
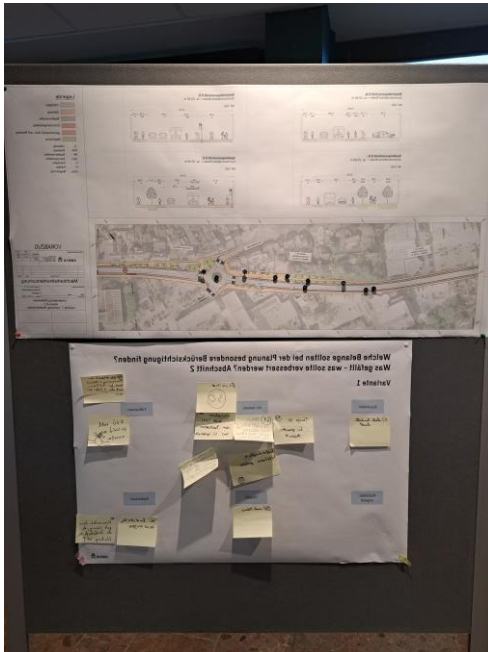
Kfz-Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tempo 30 auf gesamtem Abschnitt einrichten</li> </ul>
Radverkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>• „Protected Bikelanes“ auf Höhe der Radfahrstreifen einrichten.</li> <li>• Radweg nicht hinter der Haltestelle führen. Hier sind Konflikte mit den Fahrgästen zu befürchten</li> <li>• Nördlichen Radweg durch Radfahrstreifen ersetzen</li> </ul>

### Verabschiedung und Ausblick

- Die Ergebnisse werden zusammengestellt, online zur Verfügung gestellt und, nach fachlicher Prüfung, in die Vorzugsvariante eingearbeitet.
- Zur Vorstellung der Ergebnisse wird es eine weitere offene Werkstatt geben.
- Ein Baubeginn kann noch nicht genannt werden. Da die Umgestaltung der Zeithstraße mit der Generalsanierung des darunterliegenden Kanals einhergeht und parallel andere Bauvorhaben in

Siegburg realisiert werden (z.B. Umgestaltung/Sanierung Holzgasse). Eine zu große Beeinträchtigung der Bürgerinnen und Bürger soll hier möglichst vermieden werden.

### Impressionen der Veranstaltung





i.A. Nils Böttge, i.V. Michelle Ries