

## **Stellungnahme der Verwaltung zum Abänderungsvorschlag der FDP- und CDU-Fraktion zum Altstadtkonzept Lechenich**

Wie auf Seite 6 Absatz 3 des Konzeptionspapiers zum Umbau historische Altstadt Lechenich bereits dargelegt, ist das Konzept nicht ohne weiteres in Einzelteilen zu ändern oder zu ergänzen. Solche Veränderungswünsche müssen sorgfältig auf Ihre Konzepthaltigkeit überprüft werden. Da der FDP-CDU-Antrag kein eigenständiges Konzept darstellt, das in sich abgeschlossen und allein schon zielführend ist, muss er sich dieser Überprüfung stellen.

Die Einzelvorschläge des FDP-CDU-Antrag sind dabei wie folgt zu bewerten:

- Die Oberziele 2. und 3. und die Leitlinien 1. und 2. entsprechen den Oberzielen des Konzeptes und sind somit unproblematisch.
- Das neu definierte Oberziel 1. entspricht der zentralen Bedeutung des Stadtkerns und kann problemlos zusätzlich aufgenommen werden.
- Die neue Leitlinie 3. ist sicherlich absolut wünschenswert und Ziel aller im Konzept vorgeschlagenen Maßnahmen, allerdings nur wenn sich die Frequenzerhöhung auf die Fußgängerverkehr bezieht. Für den motorisierten Individualverkehr müsste diese Leitlinie strikt abgelehnt werden, da sie kontraproduktiv zum Konzept wäre.
- Die Aufteilung nach Oberzielen und Leitlinien ist in diesem Falle zwar sinnfrei aber bedeutet keine Verfälschung oder Wirkungsminderung des Konzeptes.

### **Zu 1. Parkplatzkonzept**

- Die Drei-Punkt-Lösung (1.1) ist tragende Säule des Konzeptes und damit unproblematisch.
- Ein Parkleitsystem (1.2) für die Innenstadt ist zwar für die Wirksamkeit des Konzeptes eher unproblematisch. Es erhöht aber die Kosten und bringt keinen entsprechenden Nutzen bei der gegebenen Lage der Parkflächen am Rande der Innenstadt, da aus welcher Richtung man Lechenich auch anfährt, man wohl beim ersten Parkplatz Erfolg bei der Parkplatzsuche haben dürfte. Einzige Ausnahme wäre, wenn es sich um ein Parkleitsystem mit nummerierten Parkplätzen bereits bei der Anfahrt aus dem übergeordneten Straßennetz handeln würde (z.B. 265n) und die Geschäftsleute in ihrem Briefkopf und der Werbung diesen bereits angeben würden. Dann wäre es möglich, die anfahrende Kundschaft bereits bei der Anfahrt von der „richtigen“ Seite anfahren zu lassen. So könnte eine Durchfahrt durch die Altstadt von vorneherein vermieden werden. Dann sollte auch auf eine besondere Weiterleitung von Parkplatz zu Parkplatz verzichtet werden. Diese Variante wäre eine sinnvolle Ergänzung des Altstadtkonzeptes.
- Parkgebühren sind nicht entscheidend für die Konzeptwirksamkeit, wohl aber die Bewirtschaftung. Dies kann zeitlich oder pekuniär geschehen. Ebenso kann jederzeit zu einem späteren Zeitpunkt über diesen Punkt neu entschieden werden, ohne das Konzept zu gefährden oder erneut überprüfen zu müssen.
- Der weitgehende Erhalt der Parkplätze an der Bonner Straße (1.3) wäre zwar verkehrlich durchaus zu vertreten, ginge aber voll zu Lasten der Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Altstadtbereich und damit zulasten des Wohlfühlens der Kunden. Hier sollte zumindest der Begriff „weitgehend“ noch präziser gefasst werden.

### **Zu 2. Umbau Bonner Straße (Bonner Tor – Markt)**

- Die Verbreiterung des Bürgersteigs vordringlich oder gar ausschließlich auf der Nordseite der Bonner Straße ist nicht nachvollziehbar. Zwar würde der verkehrliche Aspekt des Altstadtkonzeptes nicht beeinträchtigt. Der Verkehr ist aber bei dem Konzept

nur Mittel zum Zweck, nämlich dem Ziel der Attraktivierung der Lechenicher Altstadt für Kunden, Besucher und Bewohner. Diese nur einseitige Verbesserung ist auch nicht zu begründen. Zwar könnten die Ausbaurkosten um etwas über 40 % gesenkt werden. Allerdings müssten die Anlieger der Südseite bezahlen, ohne einen Vorteil zu haben. Dies würde zum einen möglicherweise beitragsrechtliche Probleme aufwerfen zum anderen aber mit Sicherheit zu erheblichen Akzeptanzproblemen des Gesamtkonzeptes führen. Inhaltlich sprechen ohnehin einige Indikatoren gegen einen Ausbau nur der Nordseite. So liegen auf der Südseite etwa 20 % mehr Geschäfte als potentielle Nutzer für Aussenauslagen und die Schaufensterlänge als Erlebnisattraktivität für Flaneure ist auf der Südseite um ca. 6,5 % größer als auf der Nordseite. Es mag weitere Indikatoren geben, die aber nicht untersucht wurden, da die Befundlage bereits jetzt eindeutig ist. Von einem einseitigen Ausbau der Bonner Straße ist daher dringend abzuraten. Diese Vorgehensweise erscheint sogar Konzeptschädlich zu sein. Außerdem hat sich kurzfristig ergeben, dass die Gehwege durch die Kanalmaßnahme der Stadtwerke vermutlich doch wesentlich mehr beschädigt werden als ursprünglich vorgesehen, sodass dieser Anteil als Abzug von den Neubaurkosten größer wird und die reinen Kosten durch das Konzept gesenkt werden können. Ob sich dies nur auf den städtischen Anteil oder auch auf den Anteil der abgerechnet wird auswirkt ist noch nicht abschließend geklärt.

- Bezüglich der durchgehenden Beibehaltung von 6 m Fahrbahnbreite wird auf die Vorlage A 8 / 0604 verwiesen. Sollten jedoch Querungshilfen gefordert werden muss an diesen Stellen der Straßenquerschnitt geringfügig reduziert werden.
- Die Beibehaltung der Ampel an der Raiffeisenstraße stellt kein Problem dar. Es sollte lediglich geprüft werden, ob die Querungsbreite besser gefasst werden kann.
- Geräuscharmer Straßenbelag, Wegfall von (Geräusch verursachenden) Aufpflasterungen und planebenen, Fahrrad tauglichen Entwässerungsrinnen sind im Konzept bereits enthalten oder problemlos einzufügen.
- Der Wegfall aller Bäume und Hochbeete stellt verkehrlich für das Konzept natürlich kein Problem da. Das Ziel der Verbesserung der Aufenthaltsqualität verliert aber deutlich. Zumindest einzelne begrünte Hochbeete sollten daher belassen werden.
- Da die Herausnahme des Durchgangsverkehrs ohnehin Ziel des Altstadtkonzeptes ist, war mit der Sperrung für LKW's über 7,5 t stets der Anliegerverkehr gemeint. Die weitere Verbesserung durch komplette Herausnahme des Schwerlastverkehrs und die damit verbundene Verbesserung der Lebensqualität und Schonung des Straßenbelages insbesondere in engen Altstadtkurvenbereichen, wäre durch eine generelle Zulassung des Anliegerverkehrs nicht mehr gegeben. Sonderausnahmen z.B. im Falle von Baustellen oder Ersteinrichtungen von Geschäften, bzw. Fernumzügen wären natürlich weiterhin sinnvoll. Es erscheint aber in der heutigen Zeit problemlos möglich, die tägliche Logistik der Anlieferung für die ansässigen Geschäfte auf LKW's bis 7,5 t umzustellen. Der Schwerlastverkehr sollte daher gem. Konzept generell ausgeschlossen bleiben.

### **Zu 3. Franz-Busbach-Straße**

- Die Verschiebung der Entscheidung über die Fahrrihtung der Franz-Busbach-Straße (3.) ist problemlos möglich ohne das Konzept zu gefährden.

### **Zu 4. Markt**

- Die Beibehaltung der nördlichen Busbucht war stets Bestandteil des Konzeptes. Die Möglichkeit der Beibehaltung der südlichen Busbucht und die Auswirkung auf das Konzept sind in der Vorlage A 8 / 0604 bereits positiv beurteilt worden unter der Voraussetzung dass eine Engstelle an anderer Stelle ((Herriger Tor) geschaffen wird.
- Die Errichtung eines Wartehäuschens (in Abstimmung mit der Denkmalpflege!) ist zu begrüßen und Konzeptkonform. Wenn allerdings die Busbucht nicht zurückgebaut wird und nur der Straßenquerschnitt auf 6,00 m verringert wird, ist fraglich, ob an dieser ohnehin engsten Stelle des Gehweges genügend Raum geschaffen werden kann,

das Vorhaben zu realisieren. Hier sollte die Entscheidung von der endgültigen Ausbauplanung abhängig gemacht werden.

- Geräusch verursachende Aufpflasterungen in diesem Bereich waren nicht Gegenstand des Konzeptes. Daher keine Bedenken.
- Die Abpollerung des Markplatzes mittels eines versenkbaren Pollers hinter der Zufahrt zu den Stellplätzen am östlichen Rand des Markplatzes erfüllt eine wesentliche Forderung zur Freihaltung des Markbereiches von unerwünschten Nutzungen (z.B. Parken) ohne ständige Kontrolle und die damit verbundenen Diskussionen. Die Berechtigung zur Durchfahrt ist dabei mehr als flexibel zu regeln. Er sollte daher unbedingt installiert werden, um eine attraktive Nutzung des Platzes voranzutreiben. Die Abpollerung ist daher unverzichtbarer Bestandteil des Altstadtkonzeptes. Gegen diese Forderung des Antrages, nicht abzupollern, bestehen daher erhebliche Bedenken.
- Die Ausweitung der Außengastronomie auf dem Markt und überhaupt weitere Nutzungen auf den Marktplatz sind Gegenstand des Konzeptes. Daher bestehen keine Bedenken
- Die Parkplätze an der Süd-Westseite des Marktes sind derzeit nicht vom Konzept berührt. Zu einem späteren Zeitpunkt (bei Umklassifizierung der ankommenden Straßen ( Kloster-, Herriger- und Frenzenstraße) kann es zu einer Umorganisation und Umpfanung des westlichen Platzanschlusses kommen. Hier könnte es zu einer Verlagerung dieser Stellplätze, aber nicht zu einem Wegfall kommen. Daher bestehen keine Bedenken aus Sicht des Gesamtkonzeptes.

#### **Zu 5. Knotenpunkte mit der B 265n**

- Diese Forderung ist bereits Bestandteil des Konzeptes

#### **Zu 6. Gestaltungssatzung für den Altstadtbereich**

- Diese Forderung ist bereits Bestandteil des Konzeptes

#### **Zu 7. Einheitliche Gestaltungsserie**

- Diese Forderung ist bereits Bestandteil des Konzeptes

#### **Zu 8. Stadtmarketing / Tourismus**

- Diese Forderungen sind bereits Bestandteil des Konzeptes

#### **Zu 9. Kosten**

Kosten können und sollten nie Bestandteil eines Konzeptes selbst sein. Sie dienen lediglich zur Beurteilung der Umsetzbarkeit und müssen daher sicherlich mit diesem zusammen betrachtet werden.

Exakte Kosten über die bereits vorliegenden Berechnungen hinaus für die Bonner Straße (Bonner Tor bis Markt) lassen sich erst ermitteln, wenn das Gesamtkonzept feststeht, weil die verschiedenen Komponenten zu unterschiedlichen Kostenansätzen führen. Gleiches gilt für den städtischen Anteil, dieser bemisst sich im wesentlichen ja auch an den anrechnungsfähigen Kostenanteilen für die Anwohner. Dies wiederum hängt vom jeweiligen Ausbau und den verwendeten Komponenten ab.

Eine rechtzeitige Information der Eigentümer über die zu erwartenden Kosten und die Zahlungszeitpunkte wird selbstverständlich schon aus Akzeptanzgründen für das Konzept gesehen.

## **Zu 10. Realisierung**

Ein auf die Bedürfnisse der Gewerbetreibenden angepasster, straffer Zeitplan wird Gegenstand der Vorplanung und der Vergabe sein. Dies kann nur nützlich für die Akzeptanz des Konzeptes und der erforderlichen Umbaumaßnahmen sein.

Vertragsstrafen für Überschreitungen sind zwar rechtlich möglich, sind aber in der Praxis nur sehr schwer einzuziehen, da den Unternehmern in der Regel stets Gründe einfallen, die als Begründung für eine Verzögerung herhalten. Dies müsste dann vor Gericht durchgefochten werden. Davon profitiert die Umsetzung des Konzeptes nicht. Wichtiger scheint es einen exakten, straffen aber einhaltbaren Bauzeitenplan aufzustellen und diesen immer aktuell mit den Betroffenen zu kommunizieren. Dies sollte Gegenstand und Inhalt der Ausschreibung sein.

### **Fazit**

Bis auf die Punkte

- Nur einseitiger Ausbau Bonner Straße
- Anliegerverkehr für Schwerlastverkehr generell zulassen und
- Abpollerung Markt

erscheinen die Ergänzungen zum Konzept unproblematisch. Die vorgenannten Maßnahmen würden allerdings zu zum Teil erheblichen Beeinträchtigungen der Gesamtkonzeption „Altstadt Lechenich“ führen. Von ihrer Übernahme ist abzuraten.

(Bösche)