

SPD-Fraktion • Alte Kölner Straße 26 • 50259 Pulheim

per E-Mail
Herrn Dezernent
Olaf Kleine-Erwig
im Haus

Sylvia Fröhling
Fraktionsvorsitzende

Elmar Brix
Stellv. Fraktionsvorsitzender

Angelika Schulz
Büro der SPD-Fraktion
Rathaus, Alte Kölner Str. 26
50259 Pulheim

☎ 02238 808-216
📠 02238 808-55-216
spdfraktion@pulheim.de
www.spd-pulheim.de

Klimaschutzteilkonzept Mobilität - Stellungnahme

Pulheim, 11.01.2023

Sehr geehrter Herr Kleine-Erwig,

wir bedanken uns ausdrücklich bei den Planern für die geleistete Arbeit und für die Vorlage des abschließenden Entwurfs des Mobilitätskonzeptes und nehmen zu diesem wie gewünscht Stellung. Hierbei werden wir uns insgesamt zu diesem Konzept äußern sowie Fragen und Anregungen zu einzelnen Punkten formulieren. Zur vereinfachten Erkennbarkeit haben wir die Zitate aus dem Entwurf in einer kleineren Schriftgröße dargestellt.

Das im Mai 2018 beschlossene Mobilitätskonzept liegt nun endlich als Entwurf vor, aber bereits die Nullprognose 2035 basiert auf der falschen Annahme, dass die Ostumgehung geplant und gebaut wird. Dies ist allerdings nicht der Fall, wie sich aus der Antwort der Landesregierung (DS 18/1705) auf die kleine Anfrage der SPD-Fraktion ergibt.

Wie die Gutachter immer wieder betonen, ist es ohne die Ostumgehung unmöglich, den MIV-Anteil in der Innenstadt zu reduzieren, und stattdessen dem Rad- und Fußverkehr mehr Raum zu geben sowie die Aufenthaltsqualität zu steigern. Die meisten Maßnahmen beruhen daher auf der als gesichert angenommenen und unverzichtbaren Ostumgehung.

Das Mobilitätskonzept als solches ist somit schon vor Beschluss gescheitert!

Daher ist es erforderlich, den vorliegenden Entwurf des Mobilitätskonzeptes komplett zu überarbeiten auf Basis einer realistischen Annahme der Nullprognose und aller hiervon abgeleiteten weiteren Prognosen ohne Ostumgehung.

(Definition einer Nullprognose: enthält alle innerhalb eines festgelegten Prognosezeitraums als sicher anzunehmende Entwicklungen sowie bereits in Umsetzung befindliche Maßnahmen)

Als Beleg dienen einige Zitate aus dem vorliegenden Entwurf, die die Wichtigkeit der Ostumgehung für die weitere positive Entwicklung der Pulheimer Innenstadt belegen:

...

S. 57

„Es bleibt abschließend festzuhalten, dass nach den Berechnungen mit dem Verkehrsmodell eine deutliche Senkung der MIV-Fahrten pro Tage im innerstädtischen Bereich Steinstraße, Rathausstraße, Farehamstraße, Auf dem Driesch und Worringer Straße nur erreicht werden können, wenn die Ostumgehung die Durchgangsverkehre aus der Innenstadt heraushält. Die folglich im innerstädtischen Bereich deutlich geringeren Verkehrsbelastungen ermöglichen erst eine Umgestaltung der inner-städtischen Straßen um den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes deutlich mehr Raum zu geben.“

S. 125

„Sollte in der Machbarkeitsstudie zur Errichtung der Ostumgehung zwischen L 183n und K 9 (Bonnstraße) als Ergebnis festgestellt werden, dass eine Umsetzung der Ostumgehung nicht möglich, bzw. mehrheits-fähig ist, so ist alternativ zu überlegen, wie die Gestaltung der durch die hohen Verkehrsbelastungen besonders betroffenen Straßen (Worringer Straße, Auf dem Driesch, Rathausstraße, Steinstraße, Venloer Straße) zukünftig erfolgen kann. Eine Umsetzung von umfassenden Maßnahmen zur Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs ist dann aufgrund der weiterhin hohen innerstädtischen Verkehrsbelastungen nicht mehr möglich. Zudem sind die im Leitbild vorgesehenen Modal-Split-Verlagerungen wahrscheinlich nicht zu erreichen.“

Damit es zu dem Beschluss eines glaubhaften, engagierten Mobilitätskonzepts als Klimaschutzteilkonzept kommen kann, müssen sich **Politik und Verwaltung von der bisherigen starken Priorisierung des Kraftfahrzeugverkehrs lösen**.

Wir sehen dies als übergeordneten Gedanken dieses Mobilitätskonzeptes. Auch die Planer haben hierzu ausgeführt:

S. 106

„Eine verbesserte Gleichberechtigung der Verkehrsarten im Verkehrsverlauf ist jedoch nicht ohne Teilaufhebung der Priorisierung des Kraftfahrzeugverkehrs möglich.“

Eine solche Teilaufhebung der Priorisierung sehen wir unter dem Gesichtspunkt, dass von den (motorisierten) Verkehrsteilnehmern sehr wenig Akzeptanz von Vollsperrungen für den MIV, aber deutlich höhere Akzeptanz für Bevorrechtigung von Radfahrenden und Fußverkehr dann zu erlangen ist, wenn der MIV weiterhin erlaubt ist.

Unabhängig von unseren obigen grundsätzlichen Gedanken zu diesem Mobilitätskonzept nehmen wir im Weiteren zu einzelnen Punkten Stellung, wobei wir uns nach der Reihenfolge des Entwurfs richten:

Zu 2. Bestandsaufnahme

S. 40 – 2.3.4 Fußverkehr

„In angemessenen Abständen sollten zusätzlich Sitzgelegenheiten als Aufenthaltsmöglichkeit installiert werden, sodass für bestimmte Fußgängertypen (bspw. Senioren) die Reichweite erhöht wird. Im Zentrum und den Versorgungsstandorten in den Stadtteilen sind außerdem in gewissen Abständen öffentliche Sanitäreinrichtungen anzubieten.“

Was sind angemessene Abstände bei Sitzgelegenheiten bzw. gewisse Abstände bei öffentlichen Sanitäreinrichtungen: Ist die Anzahl abhängig von Einwohnern je Stadtteil und/oder der Anzahl der Unterzentren?

...

Bislang sind die Sanitäreanlagen nur an den beiden Bahnhöfen 24/7 zugänglich. (Stommeln Marktplatz: nur bei Veranstaltungen; Friedhöfe: nur während Öffnungszeiten) Was ist geplant? Wird Barrierefreiheit geschaffen?

Zu 3. Verkehrsmodell

S. 49 - 3.1 Aufbau und Zusammensetzung des Verkehrsmodells

„Für Pulheim wurde das Verkehrsmodell für den heutigen Zustand auf das Jahr 2019 kalibriert und die Prognose auf das Jahr 2035 ausgerichtet (Abb. 3.1-1). Grundlage sind die vorliegenden Verkehrsmengendaten der SVZ-Zählung aus dem Jahr 2015. Das Verkehrsmodell basiert auf Strukturdaten zu Einwohnern, Beschäftigten, Schülerzahlen und Schulplätzen sowie auf Angaben zu den Einkaufs- und Freizeitstandorten.“

Hier ist festzuhalten, dass die Zählung 2015 vor der Ansiedlung von Prologis und die Kalibrierung 2019 vor der Corona-Pandemie mit der nachfolgenden verstärkt einsetzenden Digitalisierung und Homeoffice und vor dem Ukraine-Krieg mit den neuen Flüchtlingsströmen erfolgt sind.

Sind diese Zahlen daher noch aktuell und belastbar?

S. 55 Abb. 3.4-3 – Differenzdarstellung Nullprognose

Hier erfolgt eine Differenzdarstellung (Zu- und Abnahme des MIV) im Zusammenhang mit der Ostumgehung. Allerdings werden die Differenzen nur in Bezug auf die bereits vorhandene Westumgehung dargestellt.

So wird die Zunahme des MIV auf der Pulheimer Straße mit 68% angenommen. Unabhängig davon, dass der Bau der Ostumgehung gestoppt ist, bitten wir darzulegen, welche Zahlen (Zu – oder Abnahmen) sich in Sinnersdorf in Bezug auf einen Zeitraum vor der Eröffnung der Westumgehung ergeben würden.

Kann nicht davon ausgegangen werden, dass auch in Sinnersdorf bei sämtlichen Straßen, insbesondere auch der Pulheimer Straße, geringere MIV mit West- und Ostumgehung zu verzeichnen wären, als vor beiden Umgehungen?

Zu 4. Leitbildentwicklung

Seite 58, Abb. 4-2

Es werden die zu erreichenden Modal Split-Werte der Szenarien 1 bis 3 angegeben. Die Zielwerte des zusätzlichen (und favorisierten) Szenarios 3+ fehlen hier; sie werden erst später auf S. 146 in Abb. 7-1 dargestellt.

Unser Änderungsvorschlag: sie an dieser Stelle zu ergänzen.

...

Zu 5. Maßnahmenkonzeption und z. B. S. 92 zu RAD 1

Wir bitten zu den in den einzelnen Kapiteln aufgeführten, sehr vielfältigen **Förderprogrammen** um einige grundsätzliche Auskünfte:

- Zu welchen der genannten Förderprogramme wurden bereits Förderanträge gestellt?
- Für die noch nicht gestellten: was fehlt jeweils noch zu Antragsstellung? Wann ist jeweils damit zu rechnen?
- Bis wann muss beantragt sein? Bis wann muss umgesetzt sein?
- Sind diese kombinierbar?
- Wer kümmert sich bei der Stadtverwaltung um diese Fördermittel?
- In welcher Höhe, sowohl in absoluten Beträgen als auch in Prozentsätzen einer Maßnahme, bestehen Fördermöglichkeiten, wo liegen also jeweils die Förderlimits?

5.2 Maßnahmen ÖPNV

ÖPNV 1

S.60

Eine reine Machbarkeitsstudie erscheint uns wegen des bereits beschlossenen On-Demand-Verkehrs (ÖPNV 5) ab Frühjahr 2023 nicht für sinnvoll.

Wir beantragen daher: Es sollte nach ca. 1 Kalenderjahr eine Evaluation und eine Berücksichtigung der Ergebnisse (Einstiegs-/Ausstiegsorte, Fahrziele) erfolgen.

Dabei ist zu prüfen, ob feste Linien von Citybus und/oder Stadtbus oft nachgefragte Fahrten des On-Demand-Verkehrs bündeln und somit kostengünstiger sein können.

S. 61 - Variante Citybus

Korrektur: Bei der Linie A ist Bergheimer Straße angegeben, gemäß Abb. 5.2-1 ist jedoch die Geyener Straße gemeint. Bitte ändern

Linie B:

Wir regen folgende sinnvolle Ergänzungen an: Die Linie B sollte eine Anbindung des Parkfriedhofs erhalten.

Statt der dargestellten gestrichelten Linie sollte eine Erschließung des Wohngebiets Ostring/Pletschmühlenweg erfolgen.

Die Linie B sollte als gegenläufiger Rundverkehr geführt werden.

S. 61 - Variante Stadtbus:

Wir bitten um Erläuterung, warum Stommelerbusch in Klammern steht, obwohl der Stadtteil in der Abb. 5.2-2 auf Seite 64 angebunden ist.

Unsere Anregung: Dringend zu ergänzen ist der Stadtbus durch eine Anbindung „Stommeln-Nord“, also der Bruchstr. (z. B. bis Tannenweg)!

...

ÖPNV 2 – Taktverdichtungen

Unbedingte Zustimmung!

ÖPNV 3

S. 66

Die Idee der Planer, neue Wegeverbindungen über ertüchtigte Wirtschaftswege zu prüfen, begrüßen wir!

Gerade die angedachte Nutzung der Hagelkreuzstr. wäre sehr sinnvoll für eine Anbindung „Stommeln-Nord“/Bruchstr. im Rundverkehr.

ÖPNV 5 – On Demand Verkehr

S. 69 – Umsetzungsschritte

Der On Demand Verkehr ist bereits beschlossen als Ersatz des AST und beginnt demnächst. Hier nur die Frage, ob ein Förderantrag für On Demand oder City-/Stadtbus bereits gestellt/bewilligt ist? Wenn ja: über welche Summe und für welchen Zeitraum? Laut Entwurf sollen derzeit keine Förderaufrufe vorhanden sein.

ÖPNV 7 - Barrierefreiheit

S. 73

Die Planer geben an: Bis 2023 sollen von den 132 Haltestellen ca. 68 Haltestellen barrierefrei ausgebaut sein.

Damit wären ca. 52 % aller Haltestellen barrierefrei. Um die geforderte vollständige Barrierefreiheit sicherzustellen, sollen die verbleibenden Haltestellen mit Fördermitteln mittelfristig nach festgelegter Priorität umgebaut werden.
Ziel

- Vollständige Barrierefreiheit im straßengebundenen ÖPNV bis spätestens 2030 für alle Haltestellen im Stadtgebiet

Wir bitten ergänzend darzulegen, wie viele davon Stand 2022 fertig sind und wie viele 2023 dazu kommen. Warum soll der restliche Ausbau bis 2030 dauern? Welche Förderanträge sind gestellt? Welche bereits bewilligt?

ÖPNV 8 – S-Bahn

S. 73/74

Zitat: „Durch eine Verlagerung der P+R-Kapazitäten zum neuen Standort an der Bonnstraße kann der derzeitige Standort an der Rathausstraße als Verknüpfungspunkt für Verkehrsmittel des Umweltverbundes ausgebaut werden. Die vorhandenen Parkplätze an der Steinstraße sollen dann vorrangig den Besucherinnen und Besuchern des Stadtteils Pulheim selbst zur Verfügung stehen. Durch eine Bewirtschaftung am Standort Steinstraße soll eine Verlagerung der P+R-Nutzerinnen und -Nutzer an den neuen P+R-Parkplatz an der

...

Bonnstraße erreicht werden. Der freiwerdenden Parkplatzkapazitäten an der Steinstraße können gleichzeitig dazu genutzt werden, innenstadtnahe Parkraumnachfrage zu befriedigen, die entsteht, wenn an anderen Stellen in der Innenstadt Parkplätze aufgrund von Maßnahmen für den Umweltverbund entfallen müssen.“

Grundsätzlich eine gute Idee! Aber wann, in welchem Jahr kommt dieser P+R an der Bonnstr. denn tatsächlich?

Wir bitten darzulegen, welche Maßnahmen bzgl. Pulheimer Innenstadt überhaupt umgesetzt werden können, bevor dieser P+R an der Bonnstr. [und die Ostumgehung] zur Verfügung stehen?

5.3 Maßnahmen Radverkehr

S. 78

Zitat: „Für Städte, deren Radverkehrsanteil zwischen 10 und 15 Prozent liegt, wird eine Gesamtsumme von 13,00 bis 18,00 EUR pro Einwohner empfohlen. Dieser Wert beinhaltet die Infrastruktur (Um-/Neubau, Instandhaltung), Abstellanlagen, nicht investive Maßnahmen und Fahrradverleihsysteme. Nach Forderungen des ADFC sollte dieser Wert bei 30,00 EUR liegen, der VCD benennt einen mittelfristigen Zielwert von 25,00 EUR pro Kopf in Deutschland.“

Wir verweisen auf den gemeinsamen HH-Antrag von Grüne/SPD/BVP vom 29.01.2021. Dieser lautete: „Für Verbesserungen des Radverkehrsnetzes wird beantragt, jährlich je Einwohner 10,- € anzusetzen.“

Da der Anteil des Radverkehrs von 2013 bis 2019 nicht gestiegen, sondern sogar gesunken ist, müssen verstärkte Anstrengungen unternommen werden, diesen Anteil deutlich zu erhöhen.

Wir beantragen daher einen Betrag von mind. 15 €/Einw., zur Erhöhung des Anteils, für Lückenschlüsse bei den Stadtteilverbindungen, für eine Verbesserung des Zustands der Verbindungswege und um die insbesondere bei den Schulwegen außer Orts fehlende Beleuchtung zu ergänzen.

Um den Modalsplit zu ändern, müssen auch mutige Entscheidungen - weg von der bisherigen MIV-Orientiertheit - getroffen werden (→ Akzeptanz für Fahrradstraßen: Rad bevorrechtigt, aber MIV auch erlaubt).

S. 79 – Qualitätssicherung Radwege

Die Planer verweisen auf einen Winterdienst für Radwege, um zu jeder Jahreszeit ein sicheres Fahren zu ermöglichen.

Wir beantrage folgende ergänzende Anforderungen zum Punkt Winterdienst:

Die Schul- und Arbeitswege müssen spätestens um 07.00 Uhr morgens bereits verlässlich frei sein, auch bei Krankheit von Bauhofmitarbeitern, etc..

Dies gilt auch für alle die Ortsteile verbindenden Radwege (sicher gestellt durch den jeweiligen Straßenbaulastträger), wie z. B.

...

- an der Bonnstr./L183 zum Schulzentrum Brauweiler,
- Zum Birkengraben bis Helmholtzstr. zum Schulzentrum Brauweiler,
- an der L183 zwischen Sinnersdorf und Pulheim,
- auf dem Schürgespfad zwischen Stommeln und Pulheim,
- nach Köln

Insofern sollte die Winterdienst-Prioritätenliste der jeweiligen Straßenbaulastträger angepasst werden.

Die Meldeplattform RADar ist ein sicherlich interessantes Projekt. Es ist den Planern zuzustimmen, dass es nicht reicht, nur eine Meldung zu ermöglichen, sondern dass die eingehenden Meldungen auch bearbeitet werden müssen.

Wir beantragen daher, hierfür ausreichend Ressourcen, also Mitarbeiter/innen zur Verfügung zu stellen!

S. 80 – Radschnellwege

Bekanntlich sind die formellen Anforderungen an „Radschnellwege“ sehr hoch. Es erscheint uns daher besser, etwas weniger hohe Ansprüche an schnelle Fahrradrouten zu stellen, dafür aber eine zeit- und kostengünstigere Umsetzung zu ermöglichen.

Wir beantragen daher, den feststehenden Begriff „Radschnellwege“ durch „schnelle Radwege“ zu ersetzen, vgl. auch S. 98, Abbildung 5.3-18

In diesem Zusammenhang sind die Breiten verschiedener Radwege genannt.

Wir bitten, den Unterschied zwischen einem „beidseitig befahrbaren“ Radweg mit 4 m Breite und einem „Zweirichtungsradweg“ mit 3 m Breite zu erläutern.

S. 81 – Fahrradabstellanlagen

Es wird angeregt, Fahrradboxen auf öffentlichen Stellflächen zu ermöglichen.

Hierzu erbitten wir weitere Informationen: Bei einer vorgeschlagenen Höhe von 3 m dürften zwei Boxen übereinanderstehen, richtig? Wie sieht es dabei mit einer Verschattung der dahinter liegenden Immobilien aus?

Wie viele Räder würden pro PKW-Stellplatz untergebracht werden können?

Die Aufstellung soll privat finanziert werden. Was bedeutet das? Würde die Stadt nur den Stellplatz zur Verfügung stellen und die Nutzer müssten die Abstellanlagen selbst anschaffen? Oder geht es lediglich um eine Miete für die Nutzung?

S. 82 – Marketing

Auch wir halten eine Erneuerung des Radfahrstadtplans für dringend geboten und regen an, diesen nicht nur analog, sondern auch digital/als App anzubieten.

...

S.83 - Wirtschaftswegekonzept

Wann sind erste Ergebnisse zu erwarten? Nach welchen Kriterien (Nutzeranzahl, Nutzeralter, ...) erfolgt die Priorisierung?

S.84 - Eigenschaften Hauptnetz:

Als ein Kriterium hierfür wird genannt: „zu allen Jahres- und Tageszeiten sicher befahrbar“.

Es sollte klar sein, dass dies bedeutet, dass ein Winterdienst erfolgen muss, eine Beleuchtung vorhanden sein muss und der Weg eine ebene Oberfläche aufweisen muss.

Wir bitten um entsprechende Ergänzung der Ausführungen, so dass die oben genannten Eigenschaften ausdrücklich genannt sind.

Weiterhin halten wir für sinnvoll, dass „Beleuchtung“ als eigene Maßnahmenkategorie in Abb. 5.3-9 Maßnahmenvorschläge ergänzt wird.

RAD 1 Systemplanung Radverkehr

S. 85 - Abb. 5.3-3 Netzkategorisierung

Als Haupttrouten zwischen den Stadtteilzentren sind einfach (nur) die Landes- und Kreisstraßen genommen worden.

Wir halten es für unverzichtbar, die von den Radfahrenden tatsächlich genutzten Verbindungswege, meist Wirtschaftswege als Haupttrouten zu benennen.

Wir beantragen daher folgende Ergänzungen des Hauptnetzes bzw. der anderen Kategorien:

Schürgespfad Stommeln-Pulheim: Hier findet ein ganz erheblicher Schülerverkehr statt. Hauptnetz, auf ganzer Länge zwischen Hackenbroicher Str. und Gartenstr. (nach entsprechender Ertüchtigung des Wirtschaftswegs)
Gegebenenfalls sollte eine Ergänzung von Gartenstr. und Am Trappenkreuz erfolgen.

Zum Birkengraben (Sinthern) bis Helmholtzstr. (Brau.): Ebenfalls starker Schülerverkehr. Analog Schürgespfad als Hauptnetz (zusätzlich zur Brauweiler Str.)

Bonnstr. von Venloer Str. bis Orrerstr: In diesem Bereich ist die Straße im Hauptnetz unterbrochen und sollte entsprechend ergänzt werden.

Sintherner Str. (Geyen): als Verbindung des Hauptnetzes nach Pulheim: ab Frechener Str. über Burgstr. bzw. Baadenberg Str. als Hauptnetz ergänzen, dafür von-Frentz-Str. als Hauptnetz streichen.

...

Verbindung Wirtschaftsweg(e) Pulheim-Widdersdorf ist als Freizeitnetz angegeben, wird allerdings von vielen Berufspendlern genutzt. Dieser Weg soll als Haupt- oder zumindest Nebennetz ausgewiesen werden.

„Ergänzungsnetz in Planung“ (gestrichelter Bereich): Das ist als Anbindung der BP 113-115 dringend umzusetzen.

Weiterhin sollte die Westumgehung Sinnersdorf, bei der es sich um eine Landesstraße ohne Radweg handelt, aus dem Hauptnetzes herausgenommen werden. Stattdessen sollte das Hauptnetz entlang des Randkanals geführt werden, das derzeit nur Ergänzungsnetz ist. Gleichzeitig soll auf der Westumgehung ein Verbot für Radfahrende eingerichtet werden, analog zur L183, die ebenfalls ohne Radweg zwischen den KVPs Stommeler Str. & Roggendorfer Str. verläuft.

Weiterhin regen wir an, eine Empfehlung auszuarbeiten, welche Berufspendelwege häufiger mit dem Rad statt MIV genutzt würden, wenn die entsprechenden Radwege ausgebaut sind.

Es fällt auf, dass drei Stadtteile gar nicht ans Hauptnetz angeschlossen sind. Ist es geplant, diese zu ergänzen? Hierfür bieten sich an:

- Verbindung Brauweiler-Dansweiler/Lindenplatz (kurz-/mittelfristig)
- Verbindung Stommelerbusch-Stommeln und L93 (langfristig)
- Verbindung Manstedten – Pulheim und Geyen (langfristig)

S. 87 – Radwege und Schutzstreifen

„Aus ERA: Schutzstreifen sollten eine Regelbreite von mindestens 1,5 m nicht unterschreiten. Bei angrenzendem Längsparken mit häufigem Wechsel ist ein Sicherheitstrennstreifen von 0,5 m vorgesehen.“

Wir bitten um eine Aufstellung, wo es im Stadtgebiet Radschutzstreifen gibt, die diese empfohlene Mindest-Breite nicht erfüllen.

In diesem Zusammenhang halten wir für sinnvoll, das Mobilitätskonzept um folgende Formulierung zu ergänzen: Schutzstreifen sollten das letzte Mittel sein, da sie nur das niedrigste Schutzniveau bieten.

S. 88 und Anlagen 4+5 sowie Abb. 5.3-9 – Maßnahmenvorschläge

Wir beantragen, die Maßnahmenvorschläge zu ergänzen für

- die Pulheimer Str. (Sinnersdorf) als Hauptnetz gemäß Abb. 5.3-3 und für Haupttrouten außer Orts mit Beleuchtung:
- Radweg entlang K25 Geyen-Pulheim
- Radweg entlang K25 Sinthern-Brauweiler

...

- Radweg Sinnersdorf-Pulheim (RV 13 + 16 ergänzen um Beleuchtung)
- Radweg StomBusch-Stommeln/L93
- Radweg Stommeln-Rommerskirchen
- Wirtschaftsweg Pulheim-Widdersdorf → als Haupt- oder mind. Nebennetz!

RAD 2 – Fahrradstraßen

Die SPD begrüßt grundsätzlich die Schaffung von Fahrradstraßen als Möglichkeit, den Radverkehr zu fördern, ohne den MIV zu verbieten. Die vorgeschlagenen Straßen halten wir für durchaus geeignet, sehen jedoch weit mehr Potential.

Wir regen an, dass analog dem Rheidter Weg, der mit einer „untergeordnete Bedeutung für den KFZ-Verkehr“ beschrieben wird, aber als befestigter Wirtschaftsweg weitergeführt wird, der häufig von Radfahrenden benutzt wird, geprüft werden soll, welche weiteren Straßen im Stadtgebiet diese Kriterien erfüllen und diese dann konsequent in Fahrradstr. Umgewandelt werden soll.

Ebenso sollte analog Berlich geprüft werden, welche besonders schmalen Straßen geeignet wären.

Hierfür bieten sich beispielsweise an:

- Pulh: Venloer Str. zwischen Stommeler Tor und Orrer Str.
- Pulh: Am Jürgenshof (zwischen kath. Kirche und KAUF LAND), Christianstr.
- Pulh: Schürgespfad, evtl. nur Waffental bis Friedhof
- Pulh: Steinackerstr. komplett
- Stommeln: Berlich fortgeführt auf Neusser Gasse bis Weidtstr.
- Stommeln: Bruchstr., z. B. ab Nordstr. oder Tannenweg
- Stommeln: Hauptstr. Ostseite (schon vor ca. 15 Jahren im Gespräch)
- Stommeln: Am Trappenkreuz (als Zuwegung zum Schürgerpfad“)
- Sinthern: Zum Birkengraben
- Brauweiler: Helmholzstr.
- Sinthern: Kreuzstr. + Quellenweg
- Geyen (als Verbindung Pulheim-Brauweiler): Sintherner Straße (ab Frechener Str.) + Burgstrasse und Baadenbergstr.) - als fahrradfreundliche Alternative zur von-Frentz-Straße und Frechener Str.
- Sinnersdorf: Kesselsgasse
- Sinnersdorf: Knechtstedtener Str.
- Sinnersdorf: Görreshostr.
- Sinnersdorf: Hubertusstr. Im Bereich Schule

...

RAD 3 - Radstation Pulheim

Ist eine Umsetzung bis 2025/2026 realistisch?

Bis dahin ist der neue P&R an der Bonnstraße mangels fertiger S-Bahn noch nicht vorhanden und der angedachte Ringtausch/die angedachte Verlagerung wird noch nicht funktionieren.

RAD 4 stationsgebundenes Fahrradmietsystem

Es war besprochen worden, dass der Standort Pulh2 (Stommeln, Venloer Str. vor JuFo) in die Hauptstr. vor Rewe verlagert wird.

Wann wird das umgesetzt?

Es soll auch die Möglichkeit von Fahrten in benachbarte Kommunen, insbesondere nach Köln bestehen. Allerdings ist Köln derzeit noch nicht anzufahren.

Wir bitten um Mitteilung, wann dies zumindest für K-Bocklemünd und K-Weiden-West möglich wird?

RAD 8 - Roller und E-Scooter

Die vorgeschlagene restriktive Handhabung findet unsere volle Zustimmung!

5.4 Maßnahmen Fußverkehr

S. 104

„Daher wird vorgeschlagen, einen angemessenen Betrag für Verbesserungen im Fußverkehr bereitzustellen. Mit diesem Betrag sollen die vorgesehenen Maßnahmen der Maßnahmensteckbriefen MIV 1 bis MIV 4 umgesetzt werden.“

Wir bitten - analog zum Radverkehr - um eine ergänzende Empfehlung der Planer, wieviel Euro insgesamt oder Euro pro Einwohner angemessen sind?

„Vermeidung von Angsträumen“

Wir halten eine Empfehlung für sinnvoll, dass jegliche neuen Fußwege ohne Angsträume gestaltet werden und an vorhandenen Fußwegen Angsträume beseitigt werden.

Ein Beispiel für einen Angstraum in Pulheim: Fußweg von „Am Wiesenhang“ zum Spielplatz „Römischer Platz“: Auflösung der Verengung im rechten Winkel erzeugt von „Am Wiesenhang“ kommend besonders in der Dunkelheit ohne Publikumsverkehr einen Angstraum, da der Bereich nicht eingesehen werden kann (ideales Versteck zum Abwarten!).

S. 107 – Fußgängerfreundliche Lichtsignalsteuerung

Wir bitten um Erläuterung der Gründe für die vielen Rotläufer an der LSA Rathauskreuzung. Liegt es an den langen Wartezeiten auf der Dreiecksinsel?

Gleichfalls bitten wir um Angabe der Gründe für viele Rotläufer an der LSA „Geyener Str./Am Wiesenhang“.

....

S. 107+108 - Hauptnetz Fußwege

„In Pulheim sollten in einem ersten Schritt die Hauptachsen in die jeweiligen Stadtteilzentren und dessen Hauptzuwege und Hauptabwege priorisiert ausgebaut werden, um eine barrierefreie Verbindung in die Stadtteilzentren und zu ÖPNV-Haltepunkten zu garantieren.

Die Straßen des Hauptnetzes sind in Kapitel 2.3.4 Fußverkehr benannt (S. 41).“

Wir bitten um eine ausführliche Darlegung, welche Maßnahmen erforderlich sind, um die Anforderungen an Hauptwege (zu jeder Tages- und Jahreszeit sicher begehbar, durchgehend barrierefrei, mind. 2,50 m breite Gehwege) zu erfüllen; beispielsweise bei folgenden Straßen:

- Stommeln: Eschgasse und
- Sinnersdorf: Roggendorfer Str.

Auch bei dem Fußwege-Hauptnetz halten wir Ergänzungen für geboten und regen daher an:

In Pulheim soll die Straße Am Kleekamp, (Brücke entlang der DB-Gleise, über die Rathausstr.) als Hauptnetz ergänzt werden. Es handelt sich hierbei um den viel genutzten Zugang zum Bahnsteig 2. Gerade die Brücke zeigt eine besondere Glättegefahr, der 1. Zug nach Köln fährt um 5:20 Uhr, so dass ein priorisierter Winterdienst ab 5 Uhr geboten ist.

In Stommeln sollte die Venloer Str. als Hauptnetz über die Gartenstr. hinaus bis zum bis KVP am Aldi geführt werden, da bis dorthin steter Einkaufsverkehr stattfindet.

FUSS 1 - Barrierefreie Fußwege

S. 108

„Bei der Entwicklung neuer Siedlungsflächen ist eine barrierefreie Gestaltung von vorneherein zu forcieren.“

Wurde dies bei der Planung/Ausschreibung für BP113-115 bereits so gehandhabt?

„Bei der Festlegung, welche konkreten Bereiche und Straßenkreuzungen barrierefrei umgestaltet werden sollen, sollte der Seniorenbeirat der Stadt Pulheim intensiv und in einem regelmäßigen Turnus beteiligt werden.“

Wird dies bereits praktiziert?

FUSS 3 – Nahbereichsmobilität in den Stadtteilzentren

Auf S. 111 ist eine kleine Korrektur erforderlich, in dem Satz:

„Für die Einrichtung eines Shared Space ist ein großes Aufkommen von ... und Radfahrenden mit erhöhtem Querungsbedarf erforderlich.“

Vor dem „und“ ist das Wort Fußgänger oder eine gentrifizierte Variante einzufügen.

...

Auch in folgenden Bereichen gibt es eine Vielzahl von Zielen der Nahbereichsmobilität. Wir regen daher folgende Ergänzungen an:

- Pulheim: Nordring, Sinnersdorfer Str. bis Escher Str.
- Sinnersdorf: Kölner Str. und Roggendorfer Str., die Bereiche in der Nähe des Marktplatzes
- Geyen: Sintherner Str. und von-Frentz-Str.

FUSS 4 – Fußverkehrscheck

Bisher hat ein Fußverkehrscheck in Pulheim stattgefunden sowie ein Planungsspaziergang im Zuge des ISEK in Brauweiler.

Wir bitten um Information über die zeitliche Planung für die jeweils 1. Planungsspaziergänge in Stommeln, Sinnersdorf usw.

5.5 Maßnahmen Mobilitätsmanagement

MM 3 – Gewerbegebiete

Wir regen ergänzend an, für Pulheim die Erstellung eines Konzeptes für die Erschließung des Gewerbegebiets zu empfehlen. Zugleich soll geprüft werden, ob eine entsprechende Verlängerung Citybus-Linie B sinnvoll ist.

MM 4 – kommunales Mobilitätsmanagement

Ein solches Mobilitätsmanagement bleibt so lange unrealistisch, so lange kein Mobilitätsmanager langfristig tätig ist.

5.6 Maßnahmen MIV

MIV 1 – Ostumgehung

Hierzu ist bereits alles gesagt.

S. 126, Abb. 5.6-3

Hier handelt es sich um eine veraltete Karte, noch ohne Westumgehung und ohne BP113-115, dadurch ergibt sich eine irreführende Netzdarstellung. Diese sollte aktualisiert werden.

MIV3 – Entlastung von Güter- und Lieferverkehren

„Daneben ist natürlich die Etablierung von Paketstationen zentralen städtischen Bereichen, an zentralen Umsteigepunkten des ÖPNV, Mobilstationen und in weiteren publikumsträchtigen Orten hilfreich, um Warenlieferungen in den Tagesablauf der Empfänger zu integrieren. Verschiedene Stationen sind in Pulheim schon vorhanden. Unterstützt wird das eine umweltfreundliche Belieferung auch durch Packstationen, die derzeit schon von verschiedenen Anbietern im Stadtgebiet bereitgestellt werden.“

....

Im Stadtgebiet sind bereits diverse Paketstationen vorhanden.
Wir bitten um Mitteilung, ob es neben solchen von DHL auch welche von z.B. Hermes gibt. Es fahren gefühlt noch sehr viele Auslieferungsfahrzeuge durch Pulheim.

MIV 4 – Förderung E-Mobilität

S.129 E-Ladestationen

Dansweiler, Geyen und Sinthern standen bei den Stadtwerken bisher noch nicht auf dem Plan, sind aber bereits als Ergänzung im TVA diskutiert worden

Wir halten es für sinnvoll, diese im Mobilitätskonzept ebenfalls aufzuführen.

S. 130 E-Ladestationen für E-Bikes und Pedlecs

Für die Aufladung eines z. B. mit einem Boschmotor betriebenen E-Bikes benötigt man auch das Ladegerät von Bosch mit entsprechendem Stecker. Da diese Geräte unhandlich und schwer sind (ähnlich wie die Batterie), führt die niemand mit sich auf. Dazu kommt die Angst vor Diebstahl.

Wir bitten daher um Erläuterung, wie das Aufladen von E-Bikes an solchen Stationen funktioniert.

MIV 9 – CarSharing

Im Idealfall sollte bei einer Suche nach „Bahnhof Pulheim“ gleich eine entsprechende Karte aufploppen, auf der zu sehen ist, wo welches CarSharing Unternehmen Autos stehen hat und wo Leihfahrräder zur Verfügung stehen.

Wir beantragen, eine Umsetzung zu prüfen.

10. Controlling-Konzept

Die Ausführungen der Planer zeigen deutlich, dass zur Verbesserung nicht nur wieder ein Mobilitätsmanager eingestellt muss, sondern auch weitere Stellen im Mobilitätsmanagement geschaffen werden müssen!

Anlagen

Anlage 1

Offenbar fehlt die Kurzauswertung INKA
Wir bitten, einen Link oder QR-Code einzufügen.

...

Anlagen 4+5

Wir bitten die Verwaltung um Mitteilung, welche Maßnahmen sie aus eigenem Antrieb umzusetzen plant und für welche Maßnahmen gesonderte politische Beschlüsse (TVA + Rat) erforderlich sind und eine ausdrückliche Aufnahme in die Haushalte 2023ff erfolgen muss.

An dieser Stelle wollen wir uns nur zu einigen wenigen Maßnahmenvorschlägen äußern:

RV01:

Der Radweg zwischen Säulen ist beängstigend schmal für Rad mit Anhänger, wohl auch für Lastenräder.

Wir bitten um Prüfung, wie diese Situation dort verbessert werden kann, statt auf Schutzstreifen auszuweichen?

RV02 bis RV05: „Teilweise weist die Fahrbahnoberfläche Mängel auf.“

Hier ist nicht nur eine Markierung (Piktogramm), sondern auch eine Oberflächensanierung erforderlich.

Wir beantragen, diese in die Liste des Straßen- und Wegekonzepts aufnehmen!

RV07: Sanierung der Radwegeoberfläche mit ggfs. Ausbau der Radwegebreite [als L183: Straßen.NRW]

Die Oberflächensanierung sollte kurzfristig erfolgen, da es sich um eine Hauptroute nach Köln und die Hauptverbindung für das „Tennishallengelände“ zur Innenstadt handelt.

RV08: Schutzstreifen bietet keine optimale Sicherheit, Radfahrende fühlen sich in diesem Bereich unsicher, da viele Transporter/Lkw zu Rewe, Davids Kiosk (Hermes) etc. fahren.

Wir würden eine klare Empfehlung für Alternative 1 begrüßen.

RV13: Worringer Str. Bitte Straßenbezeichnung korrigieren, statt L781 muss es L183 heißen.

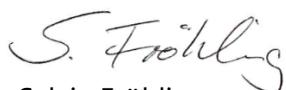
RV 30: Schürgespfad: Hochstufung zur Hauptroute (= Beleuchtung & Straßenzustand)

Wir würden eine klare Empfehlung für die Aufnahme in das Hauptnetz mit einer entsprechenden Herrichtung nicht erst im Rahmen des Wirtschaftswegekonzepts, sondern jetzt mit dem Mobilitätskonzept, begrüßen.

...

Ergänzend ist anzumerken, dass Vorschläge für eine Priorisierung (differenzierter als kurz/mittel/lang), ggf. nach verschiedenen gewichteten Wertungskriterien wie z. B. Quickwins, Machbarkeit, CO₂-Einsparung, Nutzenden-Akzeptanz, Kosten, ...) und eine sinnvolle Bündelung der vorgeschlagenen Maßnahmen fehlen. So sind z. B. die Hauptnetze für Rad & Fuß teils deckungsgleich und müssen gemeinsam betrachtet werden.

Mit freundlichen Grüßen



Sylvia Fröhling
Fraktionsvorsitzende

gez.
Marita Pörner
Ratsmitglied