



Planungsradtour zum ISEK Pulheim

10.05.2022 – Ergebnisprotokoll

Hintergrund

Während einer rund zweistündigen Planungsradtour im Rahmen des integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK) Pulheim konnten Bürgerinnen und Bürger Anregungen zum Thema Radverkehr weitergeben und diskutieren.

Die Anregungen werden in den Prozess des ISEK Pulheims einfließen und sich in Teilen in den Maßnahmenvorschlägen wiederfinden.

Vielfach wurden Anregungen geäußert, die außerhalb des ISEK Bereiches liegen oder kurzfristig beachtet werden können.

Ablauf

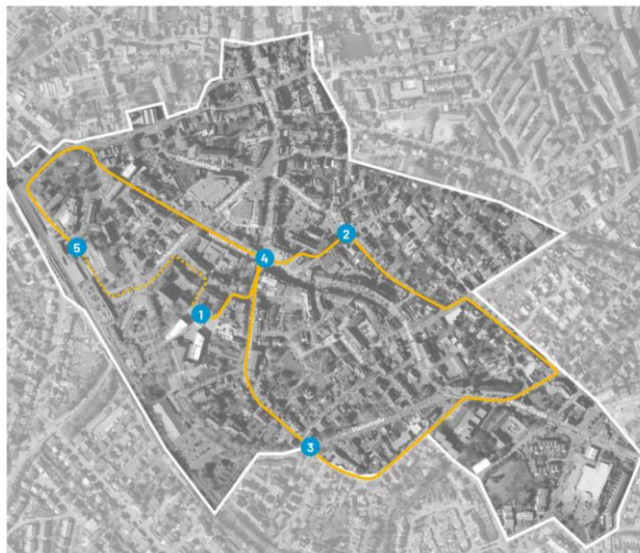
Der technische Beigeordnete Herr Höschen begrüßt gegen 17 Uhr die ca. 20 Teilnehmerinnen und Teilnehmer.

Es wurden die folgenden Punkte abgefahren:

Planungsradtour ISEK Pulheim

Stationen & Themen

- 1. KMZ-Platz**
Einführung zum ISEK
- 2. Witschgasse / Blumachergasse**
Einrichtung und Aufwertung von Fahrradstraßen
- 3. Steinstraße / Lindenstraße**
Querung von Hauptverkehrsstraßen
- 4. Marktplatz**
Radabstellanlagen und Umgestaltung Venloer Straße
- 5. Bahnhof und Abschluss**
Umgestaltung Bahnhof, Mobilstationen
Sammlung weiterer Anregungen, Ausblick



Die Veranstaltung endete gegen 19:00 Uhr.

Zusammenfassung der Ergebnisse

Fahrradstraßen und Fahrradwege

Viele Teilnehmende weisen darauf hin, dass Fahrradstraßen und Radwege sinnvoll mit einander verknüpft sein sollten um einen **Gesamtzusammenhang des Radverkehrsnetzes** herzustellen. Die vereinzelte Ausweisung von Fahrradstraßen, die nicht sinnvoll miteinander verbunden sind, wird als wenig Zielführend bewertet.

Weiter regen die Teilnehmenden an, dass weitere zukünftige Fahrradstraßen nach Möglichkeit keine Durchgangsstraßen für den motorisierten Individualverkehr (z.B. Autoverkehr) sein sollten. In der Wahrnehmung der Teilnehmenden liegt der Fokus der Verkehrs- und Stadtplanung noch auf dem motorisierten Individualverkehr. Dies äußere sich z.B. in der Ausweisung von Parkplätzen am Seitenrand von Straßen zulasten von sicheren Fahrradwegen.

Die Teilnehmenden regen die Folgenden Straßen als **mögliche zukünftige Fahrradstraßen** an:

- Venloer Straße (eine Seite der Venloer Straße bei einer etwaigen Einbahnstraßenregelung),
- Orrer Straße,
- Steinstraße,
- Christianstraße,
- Auweilerstraße.

Es wird außerdem angeregt, dass der Verbindungsweg von der Einbahnstraße **Brückenstraße** (Fahrradstraße) zur Blumachergasse auch für Fahrräder freigegeben wird.

zur Blumachergasse auch für Fahrräder freigegeben wird. [Querung von Hauptverkehrsstraßen](#)

Die Vorfahrtregelung im **Kreuzungsbereich Fuchspfad (Fahrradstraße) / Sinnersdorfer Straße** für Radfahrende wird von den Teilnehmenden begrüßt. In der Praxis beachten jedoch viele Autofahrende nicht die Vorfahrtsregelung für Fahrradfahrende.

Zur **Ampel an der Steinstraße / Lindenstraße** wird angemerkt, dass hier die Aufstellflächen für Radfahrende, die die Ampel nutzen wollen, zu klein sind. Außerdem nutzen viele Schülerinnen und Schüler die Ampel, so dass insbesondere zur Schul-Rush-Hour viele Nutzer der Ampel sich auf den zu gering bemessenen Aufstellflächen sammeln. Im Fußverkehrs-Check wurden zu dieser Ampel ähnliche Anmerkungen gemacht (vgl. https://www.pulheim.de/stadtentwicklung/isek/isek-pulheim/Abschlussbericht_Fussverkehrscheck_NRW-2020.pdf).

Die Aufstellflächen sollen zukünftig vergrößert werden.

Der **Kreuzungsbereich Steinstraße / Venloer Straße** soll zukünftig zu einem Kreisverkehr ausgebaut werden. Es wird angeregt, dass dieser sowohl für Radfahrende als auch für Fußgängerinnen und Fußgänger verträglich und sinnvoll gestaltet werden soll.

Allgemeine Defizite in der Radverkehrsführung und an Fahrradwegen / Anregungen zur Verbesserung

Defizite an Fahrradwegen:

Der **Kreuzungsbereich Venloer Straße / Anemonenweg / Pletschmühlenweg** ist für abbiegende Fahrradfahrende schwierig zu befahren, da keine erläuternden Hinweisschilder vorhanden sind. Stadteinwärts wird ein regelkonformes Abbiegen von der Venloer Straße auf den Anemonenweg als gefährlich eingeschätzt, da der fließende Verkehr vom Schutzstreifen auf der rechten Seite zum Schutzstreifen in der Fahrbahnmitte gekreuzt werden muss.

Der Fahrradweg der stadtauswärts ab dem Bereich **Venloer Straße / Anemonenweg** ist durch viele Wurzeln beeinträchtigt.

Der Fahrradweg der **Orrer Straße** wird als schlecht beschrieben. Hier wünschen sich die Teilnehmenden eine Ausbesserung der Schäden. Ebenso wird der **Fuchspfad** in Teilen als Ausbesserungswürdig beschrieben.

Die Radverkehrsführung an der **Kreuzung Venloer Straße / Farehamstraße** wird auf Seiten des Kauflandes dahingehend kritisiert, als dass Fahrradfahrende vom getrennten Radweg vor der Ampel auf die Straße geführt werden. Ein durchgängiger getrennter Radweg ist an dieser Stelle leider derzeit nicht umsetzbar.

Der **Radweg nach Bocklemünd** wird als schlecht beleuchtet und mäßig geschottert beschrieben. Daher sei er insbesondere im Dunkeln schwierig zu fahren. Hier wünschen sich die Teilnehmenden eine einheitliche Asphaltierung und besseres Pflegen. Darüber hinaus wird generell eine Asphaltierung für das überregionale Radwegenetz angeregt. Für den Bereich um den Pulheimer See soll eine Asphaltierung stattfinden.

Die **Radverkehrsführung auf der Orrer Straße** stadteinwärts in Richtung der Venloer Straße wird kritisiert, da sie zwischen der Friedrich-Ebert-Straße und dem vorhandenen REWE Markt nicht einheitlich ist. Es wird angeregt, den Fußweg durchgehend für Fahrradfahrende befahrbar zu machen.

Der **Fahrradschutzstreifen auf der Steinstraße** endet abrupt vor der Straße Zur Alten Wassermühle. Der Fußgängerweg vor Ort stellt sich in Folge als Barriere dar. Es wird angeregt zu prüfen, ob eine Verlagerung des Fußweges rechts an dem vorhandenen Baum vorbei möglich ist (ca. auf Höhe der Turnhalle), um den Fahrradschutzstreifen weiterführen zu können und etwaige Konflikte mit dem motorisierten Individualverkehr zu entschärfen.

Der **Radweg am Gut Pletschmühle** ist seit dem letzten Unwetter beschädigt. Es wird eine Ausbesserung angeregt. Außerdem sollte der Radweg im Weiteren durchgehend bis zum Stöckheimer Hof asphaltiert werden.

Der neu asphaltierte **Buschweg** am Schulzentrum wird von den Anwesenden gelobt. Aufgrund der Breite und des Belages ist er gut mit dem Fahrrad zu befahren.

Allgemeine Defizite:

Die **Einhaltung der Straßenverkehrsregeln aller Verkehrsteilnehmenden** wird angemahnt. Vielfach werden Anliegerstraßen nicht beachtet, regelwidrig geparkt oder die Geschwindigkeitsbegrenzung (z.B. Kreuzung Sinnersdorfer Straße / Rossweiherfeld / Im Büngertchen) von Autofahrenden nicht eingehalten. Regelmäßige Kontrollen durch das Ordnungsamt oder die Polizei werden angeregt. Im Hinblick auf die Überschreitung der Geschwindigkeitsbegrenzung wird auch angeregt, bei zukünftigen Straßenplanungen eine auf die Höchstgeschwindigkeit ausgelegten und verkehrsberuhigenden Querschnittgestaltung zu verfolgen.

Die **Beschilderung der Bachstraße** wird als nicht einheitlich und nicht stringent beschrieben.

Viele **verkehrsberuhigte Bereiche in Pulheim** sind als Tempo 30 Straßen ausgebaut, z.B. die Johannisstraße. Diese sollten perspektivisch angepasst werden um den motorisierten Individualverkehr zusätzlich an das Tempo einer Spielstraße zu erinnern.

Grundsätzlich werden zur Verkehrsberuhigung (im Konkreten Fall am Beispiel der Johannisstraße) Beete am Seitenrand angeregt. Fahrradfahrende könnten rechts an den Beeten vorbeifahren, während der motorisierte Individualverkehr diese links passieren müsste und entsprechend abbremsen müsste.

Sichere Abstellanlagen für Fahrräder

Die im Bereich der Venloer Straße vorhandenen Fahrradständer (ähnlich einem J) werden von den Anwesenden als wenig funktionell und als platzraubend kritisiert. Diese sollten entfernt werden – auch da sie bei Nutzung z.T. zu Engpässen auf Gehwegen führen – und durch mehrere zentrale und zeitgemäße Fahrradabstellmöglichkeiten ersetzt werden.

Grundsätzlich werden zusätzliche sichere Fahrradabstellplätze entlang der Venloer Straße bis zum Stommelner Tor und der Orrer Straße angeregt. Im Bereich der Venloer Straße regen die Teilnehmenden an, dass punktuell und regelmäßig Parkplätze für Autos zu Fahrradabstellplätzen umgenutzt werden könnten.

Außerdem wird angeregt, am Pulheimer See und an der großen Laache sichere Fahrradabstellanlagen zu bauen.

Marktplatz und Venloer Straße

Die Teilnehmenden heben positiv hervor, dass Fahrradfahrende über den Markt und durch die Fußgängerzone fahren dürfen.

Eine Sperrung der Venloer Straße im unmittelbaren Marktbereich für den motorisierten Individualverkehr wird angeregt und begrüßt. Andere Teilnehmende regen an, die Venloer Straße zu einer Einbahnstraße umzubauen. Durch den Platzgewinn könnte eine der heutigen Fahrspuren für Fahrradfahrenden vorbehalten sein.

Bahnhofsvorplatz und Rathauskreuzung

Es wird eine Analyse des **Bahnhofsvorplatzes** vorgestellt (vgl. Anlage). Diese erkennt eine Barrierewirkung für Fußgänger, die vom Bahnhof zur Innenstadt gehen wollen, durch das vorhandene Postverteilzentrum. Außerdem wird – bei Abriss des Postverteilzentrums – Potential für einen zeitgemäßen Busbahnhof, eine Mobilstation sowie weitere Nutzungen wie z.B. Büronutzungen, Einzelhandel und/oder eine Senioreneinrichtung erkannt. Der vorhandene Fahrradkäfig könnte – aufgrund seiner zusätzlichen Barrierewirkung – abgebaut werden. Die Fahrradabstellplätze könnten in das Parkhaus verlagert werden, welches ggf. nur noch vom Parkplatz von der Steinstraße mit dem Auto angefahren werden würde.

Die Teilnehmenden schätzen die Ausführungen als sinnvoll und nachvollziehbar ein. Es wird jedoch angemerkt, dass erfahrungsgemäß Fahrradabstellplätze möglichst nah am Gleis positioniert sein sollten. Dies würde die Nutzungsrealität von Fahrradfahrenden widerspiegeln.

Es wird von den Teilnehmenden festgestellt, dass insgesamt zu wenig Fahrradboxen vorhanden sind. Ggf. könnten sichere Fahrradabstellanlagen im Bereich der heutigen Bushaltestellen entstehen, wenn diese zu einem zentralen Busbahnhof zusammengefasst und verlagert werden.

Grundsätzlich weisen die Teilnehmenden darauf hin, dass kostenpflichtiges Parken für Fahrräder in der Regel nicht angenommen wird. Es muss immer auch **kostenfreie Fahrradabstellmöglichkeiten** geben. Die aktuelle Schlüssellösung am vorhandenen Fahrradkäfig wird z.T. dahingehend kritisch bewertet, als dass vor Ort keine Informationen zu finden sind, die erläutert wo und wie ein Schlüssel zu den Fahrradkäfigen bezogen werden kann.

Auch auf der **Rückseite des Bahnhofes** sollten sichere Radabstellanlagen wie z.B. Fahrradboxen für Radfahrende, die von Norden zum Bahnhof fahren, vorgesehen werden.

Die Teilnehmenden bedauern, dass Fahrradfahrende, die aus Richtung Geyen kommen, nicht direkt über die **Rathauskreuzung** fahren können, wie es dem motorisierten Individualverkehr möglich ist. Aufgrund der aus verkehrlicher Sicht (Rückstau) notwendigen Dreiecksinsel lässt sich hier jedoch leider keine fahrradfreundlichere Lösung finden. Es wird eine Prüfung der Ampelschaltung, außerhalb der Rush-Hour, im Hinblick auf eine Verkürzung der Grünphase für Rechtsabbieger des motorisierten Individualverkehrs von Geyen kommend angeregt.

Die Fahrradampel in Richtung Innenstadt an der Rathauskreuzung wird zudem als zu hoch hängend empfunden. Es bestehe Verwechslungsgefahr mit der Ampel für die Linksabbieger. Die Höhe sollte überprüft und ggf. angepasst werden.

Weitere Anregungen und Rückfragen

Während der Planungsradtour überholten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer auf dem Schutzstreifen für Radfahrende die wartenden Autos vor der Ampel an der **Kreuzung Steinstraße / Venloer Straße**, um auf die Johannisstraße abzubiegen. Im Anschluss wurde diskutiert, ob es erlaubt ist, auf dem Schutzstreifen für Radfahrende an wartenden Autos vorbeizufahren. Hierzu führt § 5 Abs. 8 der Straßenverkehrsordnung aus:

Ist ausreichender Raum vorhanden, dürfen Rad Fahrende und Mofa Fahrende die Fahrzeuge, die auf dem rechten Fahrstreifen warten, mit mäßiger Geschwindigkeit und besonderer Vorsicht rechts überholen.

Radfahrende dürfen dementsprechend auch rechts an wartenden Autos vorbeifahren, wenn ausreichend Raum vorhanden ist (etwa 1 m). Das Rechtsüberholen ist nur zwischen der Fahrzeugkolonne und dem Bordstein erlaubt, nicht zwischen Fahrzeugschlangen. Es gibt keine Vorschrift, nach der Autofahrende ausreichend Platz für Fahrradfahrende lassen müssen. Aus der Vorschrift zum Überholen von langsam fahrenden Fahrzeugschlangen (§ 7 Abs. 2a StVO) kann man sinngemäß ableiten, dass die rechts überholte Kolonne nicht völlig stillstehen muss (vgl. https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Im-Alltag/Recht/Downloads/Verkehrsrecht_fuer_Radfahrende_6.20.pdf).

Es wird ein **Bike-Sharing-System** für Pulheim angeregt. Diese sollte dann aber eine übergreifende Übergabe an den Kölner ÖPNV Knotenpunkten in Weiden und Bocklemünd erlauben.