

Pingsdorfer Straße

Beteiligung der Öffentlichkeit

Ulrike Ewen

Brühl, 06. Juni 2023



Stadt Brühl



- **Analyse** der bestehenden Situation
- **Ziele** für die zukünftige Pingsdorfer Straße
- **Vorstellung** der Ausgestaltungsvarianten
- Diskussionsphase in Kleingruppen
 - Diskussion der einzelnen Variante
 - Ideen, Anregungen und Wünsche zur Ausgestaltung
- Vorstellung der Arbeitsergebnisse
- Weiteres Vorgehen



Wie sieht es heute aus?

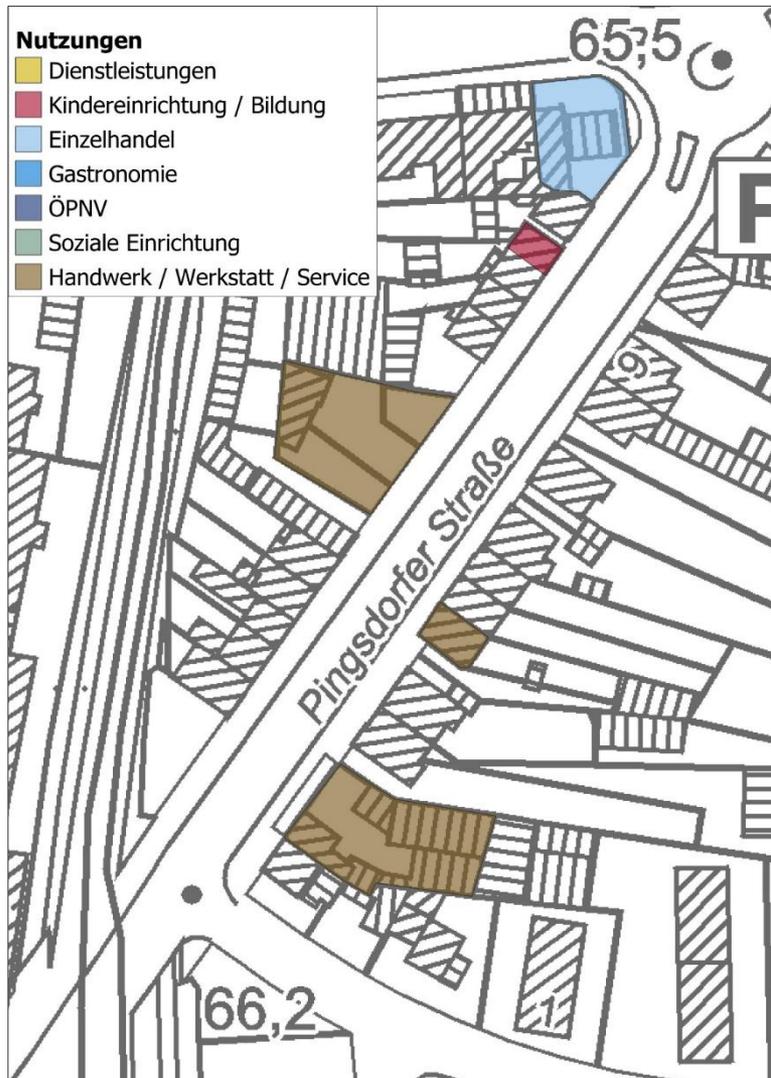
- *Bestandsanalyse* -



Stadt Brühl



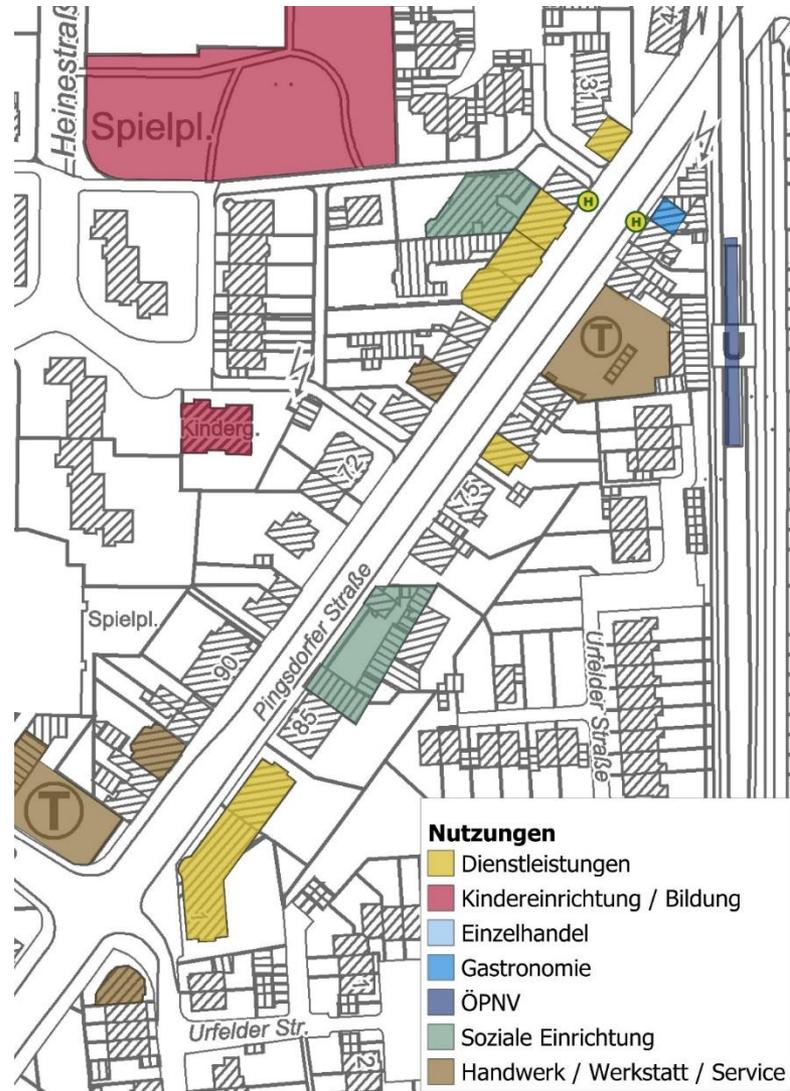
Pingsdorfer Straße – Abschnitt 1



- Ca. 180m Länge
- Ca. 18,50m Breite, FB ca. 11,00m
- Innenstadtnah
- Wohnnutzung mit einzelnen handwerklichen Nutzungen
- Mittleres bis hohes Fußverkehrsaufkommen



Pingsdorfer Straße – Abschnitt 2



- Ca. 340m Länge
- Bis 22m Breite, FB ca. 9,00m
- Diverse Nutzungen
- mittleres Fußverkehrsaufkommen
- Einseitig einzelne Baumstandorte
- Fußläufige Einmündungen Kleist- und Lessingstraße



Pingsdorfer Straße – Abschnitt 3

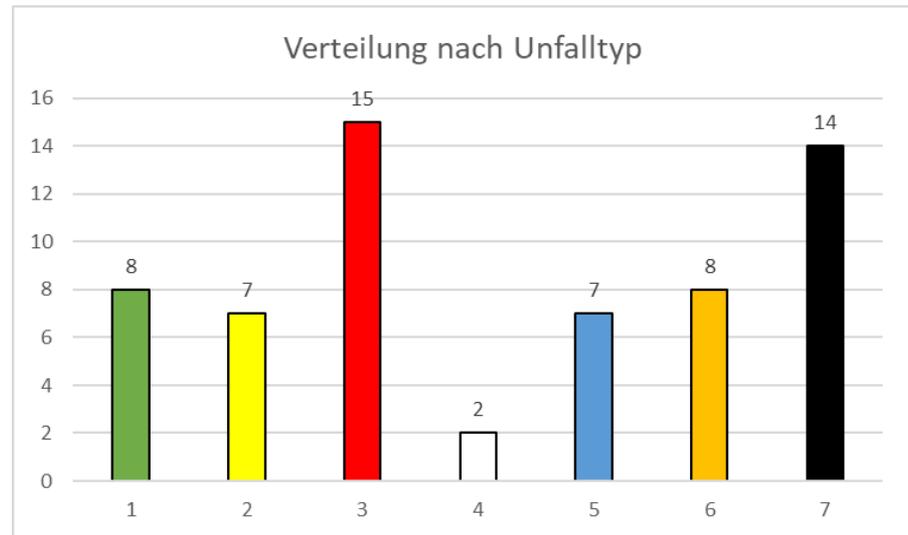
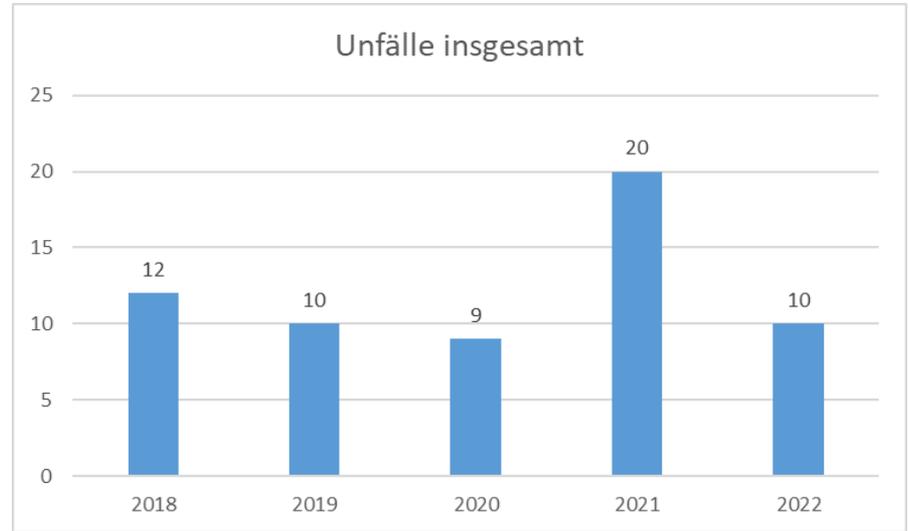
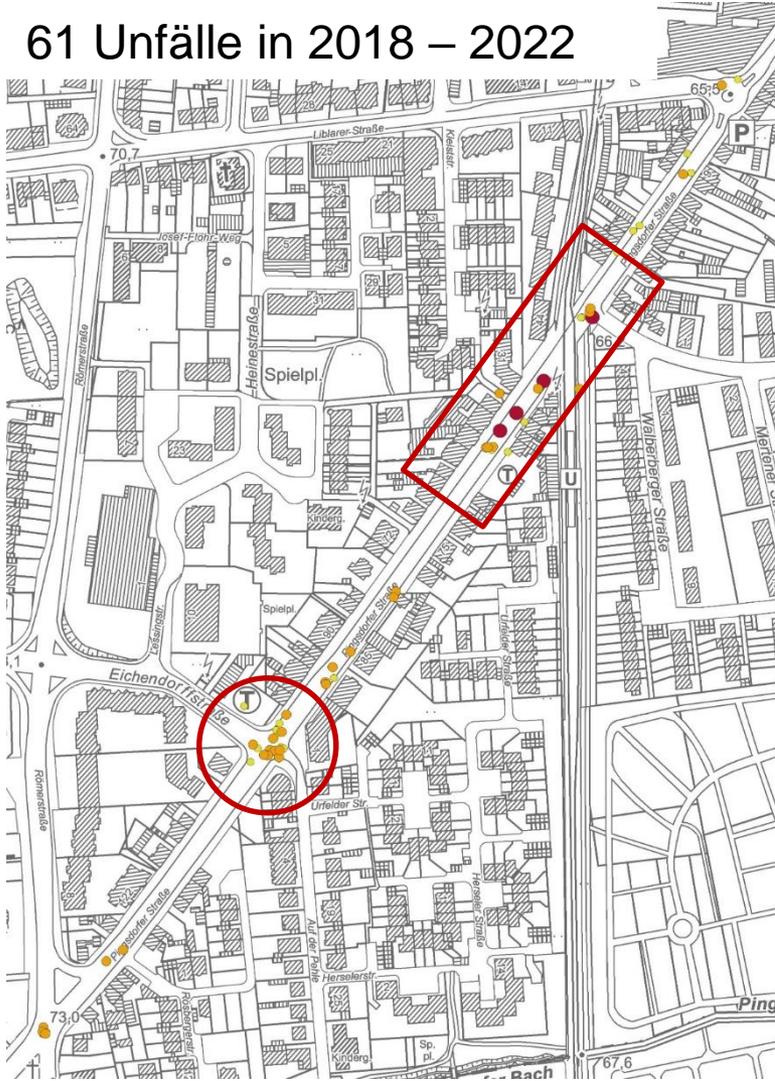


- Ca. 235m Länge, leichte Steigung
- Ca. 21,5m Breite, FB ca. 11,00m
- Fast ausschließlich Wohnnutzung
- Wenige Baumstandorte
- Einmündung Rösberger Straße (VB)
- Geringeres Fußverkehrsaufkommen



Pingsdorfer Straße – Verkehrssicherheit

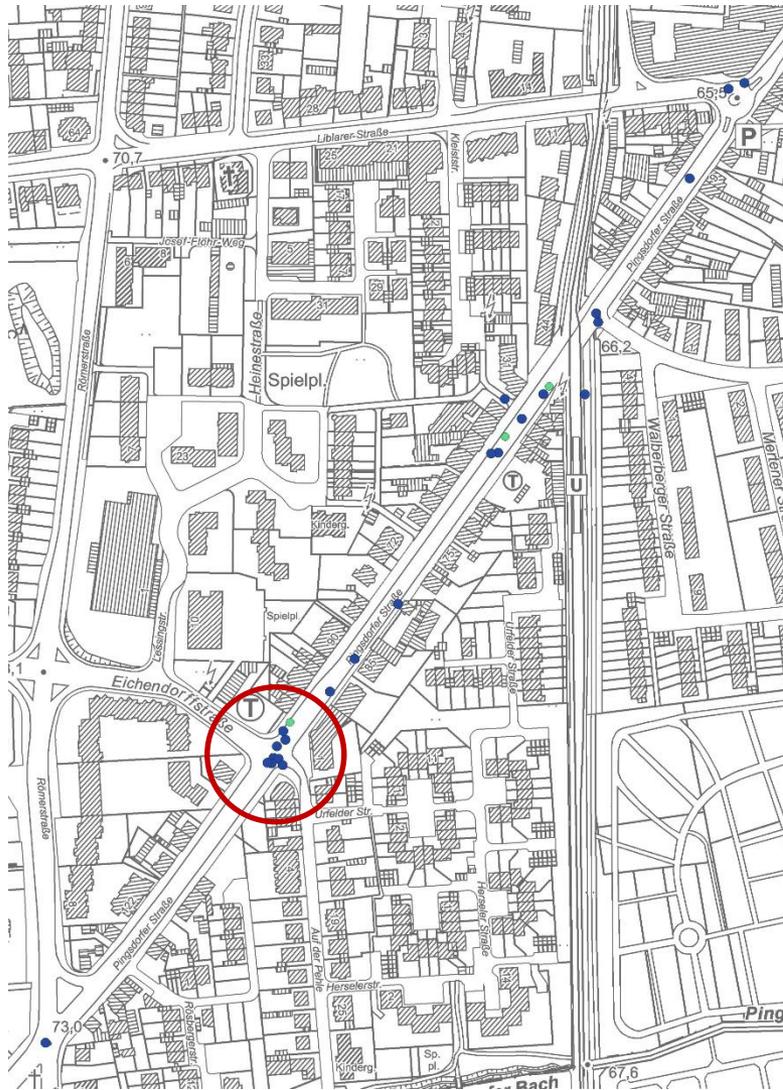
61 Unfälle in 2018 – 2022



Stadt Brühl

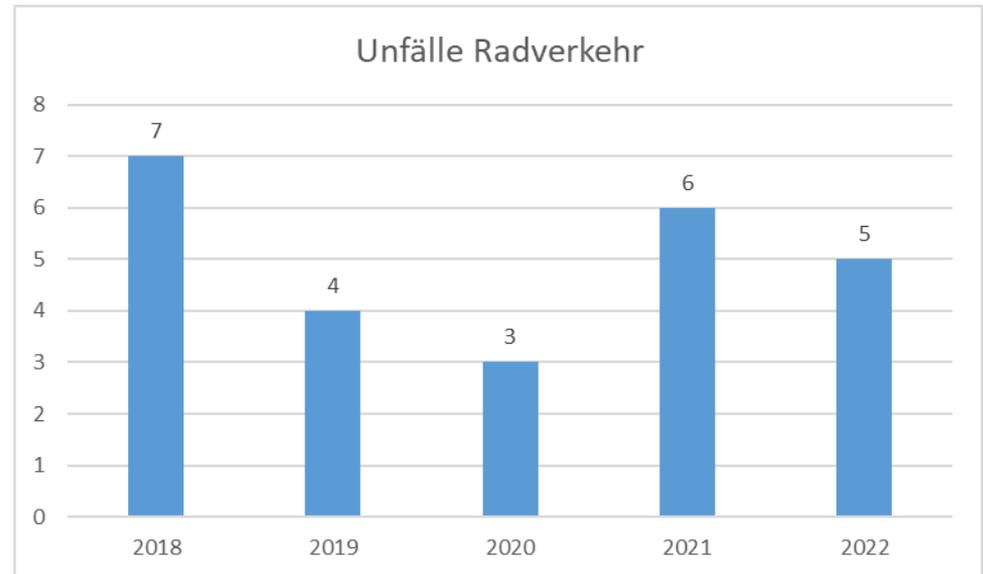


Pingsdorfer Straße – Radverkehrsunfälle



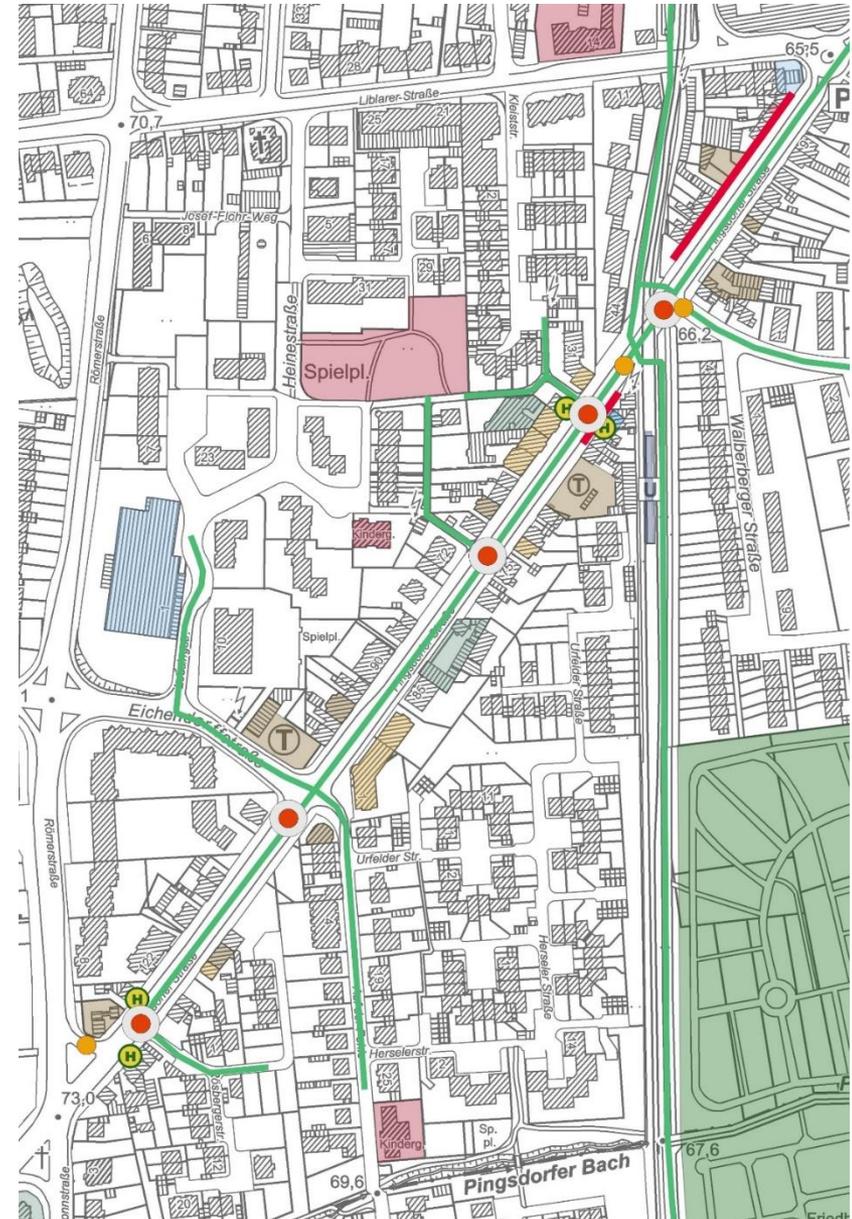
25 Unfälle im Radverkehr in 2018 – 2022
Inklusive E-Scooter (3) und Pedelec (2)

4 Unfälle im Fußverkehr, davon 3 mit Pkw



Pingsdorfer Straße – Fußverkehr

- Reger Fußverkehr aller Bevölkerungsgruppen
- Überwiegend breite und regelkonforme Gehwege
- Querungen zwischen Einrichtungen auf Nordseite und Wohnen / Kita auf Südseite
- Fehlende Querungsstellen u.a. an Einmündungen
- Querungen Bahn unkomfortabel und konflikträftig mit Radverkehr
- Fahrbahn als Barriere für Fußverkehr wg. großer Querungslängen (bis 11m)
- Parken sowohl Hindernis beim Queren als auch Schutz zur Fahrbahn



Pingsdorfer Straße – Fußverkehr weitere Aspekte

Fußverkehr ist auch: Stehen, Ausruhen, Spazieren, Plaudern, Rollen, Tasten, Gassi-Gehen, Schauen und Verweilen, Spielen, Rennen, Hüpfen, etc.



Aufenthaltsqualität und Ausstattung

- Diverse Hindernisse in Gehwegen (Mülltonnen, Motorroller, Kundenstopper, etc.)
- Fast keine Sitzgelegenheiten
- Wenige Schattenplätze
- Kaum Spielangebote
- Wenig Begrünung
- Lärm
- Sehr geringe Aufenthaltsqualität

Pingsdorfer Straße – Radverkehr



- Hauptverbindung des Radverkehrs
- Schulradverkehre in diversen Richtungen
- Keine sichere Radverkehrsführung im gesamten Streckenabschnitt
- Schutzstreifen in 1,25m (*Mindestmaß ERA 2010*) inkl. 50cm Rinne
- Hohes Risiko für Doring-Unfälle wg. fehlendem Sicherheitstrennstreifen zum Parken
- Relation im Vergleich zur verbleibenden Restfahrbahnbreite nicht verhältnismäßig



Stadt Brühl



Pingsdorfer Straße – Radverkehr Knotenpunkte

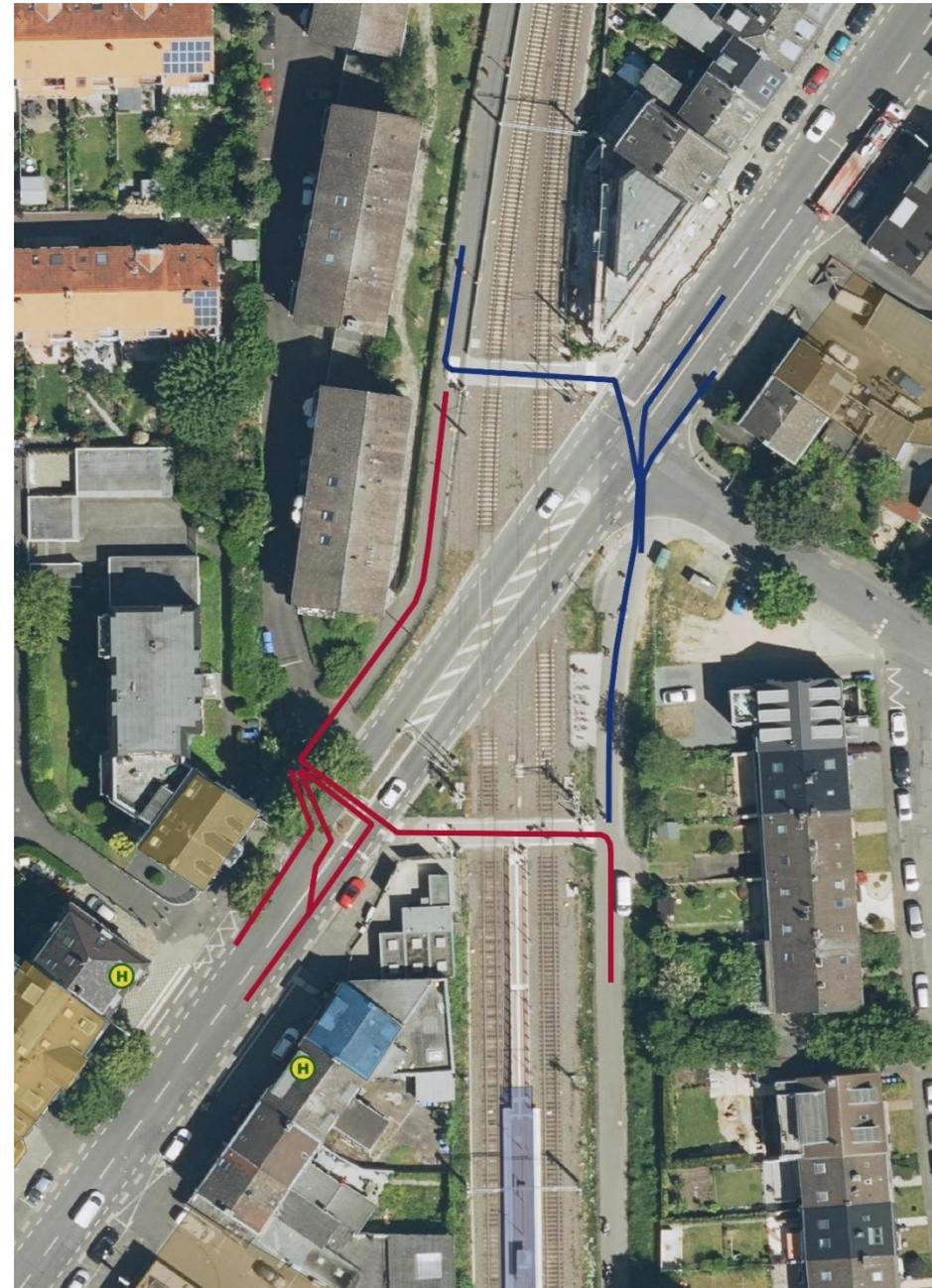
Querung Linie 18 und Anschluss Nord-Süd-Weg

Südliche Querung:

- umwegige Führung
- diverse Konflikte mit Fußverkehr (zu schmale Wegeführung, Überlagerung mit hohem Fußverkehrsaufkommen wg. Haltestelle)
- problematisches Linksabbiegen für Radverkehr

Nördliche Querung:

- Querung nur eingeschränkt nutzbar wg. Hochbord
- Konflikte mit Abbiegeverkehren im Kfz-Verkehr
- fehlende Querungshilfe und Aufstellflächen



Eichendorffstraße

- Provisorischer Kreisverkehr im baulichen Bestand mit zwei Rad-Bypässen
- Kölner Teller zur Verkehrsverlangsamung neben Schutzstreifen
- teilweise problematische bzw. fehlende Überleitung in Mischung mit Kfz-Verkehr – Bevorzugung / Betonung der Abbiegeradverkehre



Pingsdorfer Straße – ÖPNV - Busverkehr

Zwei Buslinien (707, 985) sorgen Mo-Fr für einen 30min-Takt zwischen 6-20 (22) Uhr und Verstärkung in den Schulverkehrszeiten

Sonntags verkehrt nur noch Linie 985



Insgesamt 70 Busfahrten täglich (Mo-Fr) auf der Pingsdorfer Straße

Bushaltestellen

- Barrierefrei ausgebaut ohne Witterungsschutz, Sitzangebote, DFI
- Teilweise Nutzungskonflikte – (Gastronomie, Lieferservice)
- Ungünstige Erreichbarkeiten u.a. durch fehlende Querungen



Stadt Brühl



Pingsdorfer Straße – Kfz-Verkehr

- Teil des bestehenden Kfz-Vorrangnetzes, aber nicht klassifiziert – städtische Baulast
- Linksabbiegeverkehre an In der Maar und Eichendorffstraße
- DTV ca. 7.000 – 8.000 Kfz/Tag
- V_{85} 49 km/h
- V_{max} 110 km/h
- Route im Rettungsverkehr in Richtung Krankenhaus
- Route des Parkleitsystems in die Innenstadt
- Lieferverkehre Tankstellen, Gewerbebetriebe
- Priv. Erschließungsverkehre und private Logistik



Pingsdorfer Straße – Kfz-Verkehr

Erforderliche Fahrbahnbreiten aufgrund ÖPNV:

6,50m

Erforderliche Fahrbahnbreiten für ÖPNV und
Schutzstreifen:

7,50m

Bestehende komfortable Fahrbahnbreiten:

9,00m / 11,00m

54 Zufahrten im gesamten Streckenverlauf
(Tankstellen, Werkstätten, private Zufahrten,
etc.)



Stadt Brühl



Pingsdorfer Straße – Ruhender Verkehr

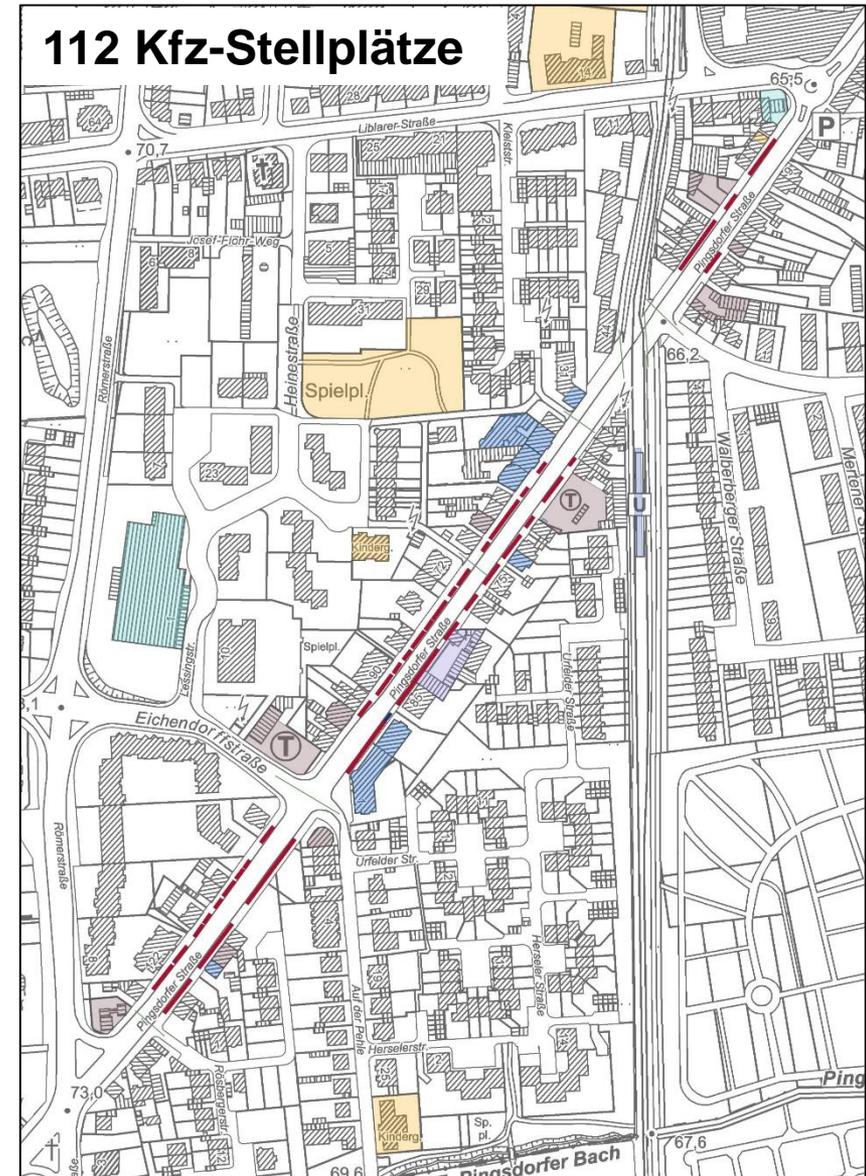
Abschnitt 1: *Anwohnerparken*
23 Kfz-Stpl. / 95% Ausl.
keine Rad-Stpl. / 2 Räder

Abschnitt 2:
57 Kfz-Stpl. / 80% Ausl.
14 Rad-Stpl. / 6 Räder

Abschnitt 3:
32 Kfz-Stpl. / 79% Ausl.
keine Rad-Stpl. / 2 Räder



Parken im Seitenstreifen



Pingsdorfer Straße – Straßenraumgestaltung

- Überwiegend 2-3-geschossige Bebauung
- ein Gebäude mit Denkmalschutz, wenige „historische“ Gebäude
- Überwiegend homogene Gebäudekanten, wenige Rücksprünge
- 15 Baumstandorte in Abschnitt 2 und 3
 - Davon 11 Bäume leicht, 4 stark geschwächt
- Wenig Grün im Straßenraum, kaum Vorgärten
- Geringe vertikale Gliederung durch Baumstandorte und Beleuchtung



Pingsdorfer Straße – Straßenraumgestaltung - Längsgliederung

- Sehr homogener (langweiliger?) geradliniger Straßenverlauf
- Keine stadtgestalterische Erkennbarkeit der Knotenpunkte und Querungsstellen
- Nur geringe Wahrnehmbarkeit der unterschiedlichen Abschnitte mit sich ändernden Funktionen z.B. im Fußverkehr



Pingsdorfer Straße – Anforderungen aus der Analyse

- attraktive und komfortable Gehwege für Fußverkehr
- sichere und regelkonforme Radverkehrsführungen
- sichere Querungsangebote für Fuß- und Radverkehr
- Verbesserung der Querungen im Bereich Linie 18
- Bushaltestellen mit Überdachung und Sitzgelegenheiten
- Erhaltung der Leistungsfähigkeit im Kfz-Verkehr sowie der Kfz-Erreichbarkeit aller Grundstücke
- Zukunftsorientiertes Angebot an Radstellplätzen und Kfz-Stellplätzen
- Begrünung und Einrichtung von Baumstandorten zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der klimatischen Funktionen



Lebensraum für Menschen, nicht für Autos



Stadt Brühl



Wie soll es werden?

- Ziele für die Pingsdorfer Straße -



Stadt Brühl



Mitglied der AGFS

- optimale Bedingungen für Nahmobilität (kurze Wegen in Radfahren, Zufußgehen und Mikromobilität)

Mitglied im Zukunftsnetz Mobilität NRW

- Selbstverpflichtung der Stadt zur energieeffizienten, umweltschonenden und sozial verträglichen Gestaltung der Mobilität im Sinne der Mobilitätswende

Mitglied der Städteinitiative Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten

- Bekenntnis zur Notwendigkeit der Mobilitätswende und Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Kfz-Verkehr



Pingsdorfer Straße – Ziele aus den Workshops - Politik

- Mehr Straßenraumbegrünung, möglichst beidseitige Allee
- Breite Promenaden zum Flanieren, so dass sich attraktive Randnutzungen ansiedeln
- Stärkung der Funktionen Fuß-, Rad- und öffentlicher Verkehr bei verlangsamtem Kfz-Verkehr zur Steigerung der Verträglichkeit der Verkehrsarten
- Deutlich reduzierte Funktion Parken
- Aufbrechen der Linearität im Streckenverlauf

				Parken	
16	17	12	9	6	26

Pingsdorfer Straße – Ziele aus den Workshops - Kinder

- Mehr Bewegungsspielraum für Kinder und Jugendliche
- Mehr Grün (Bäume, Blumen) und mehr Farben im Straßenraum
- Mehr Mülleimer, mehr Sitzgelegenheiten
- Mehr Lebensraum für Vögel und andere Tiere schaffen
- Weniger Tankstellen – eine Tankstelle durch Spielplatz ersetzen
- Weniger und langsamerer Kfz-Verkehr
- Bessere Geh- und Radwege, Radverkehrsführungen einfärben
- Sichere Querungen zu Fuß und per Rad



Stadt Brühl



Ideen zur Ausgestaltung

- *Zentrale Fragestellungen* -



Stadt Brühl



- Aufenthaltsfunktion und Ausgestaltung **sowohl für Anliegende als auch Passierende** – Funktion in der Stadt
 - Bänke für mobilitätseingeschränkte Personen und Anwohnende
 - Kfz-Stellplätze für Anwohnende, aber auch Liefernde
 - Grünflächen und Bäume zum Gefallen der Nachbarschaft, aber auch zu Straßenraumgliederung und für Hunde auf Gassi-Runden
- Zulässige Höchstgeschwindigkeit **50 km/h** – weil die StVO noch nicht mehr zulässt an Hauptverkehrsstraßen
- Abwechslungsreiche Linienführung zur Gestaltung und Geschwindigkeitsreduzierung, aber keine Schikanen



Pingsdorfer Straße – Führung des Radverkehrs

Fahrbahn

- Direkte Führung in Knotenpunkten und Einmündungen möglich
- Radfahren im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs
- Guter Anschluss an bestehende Führungen
- Subjektive Unsicherheit - beeinflussbar

Seitenraum

- Höhere subjektive Sicherheit
- Trennung vom Fußverkehr nötig, nur in Abschnitt 3 mit beidseitiger Baumreihe kombinierbar)
- Keine Benutzungspflicht möglich – **duale Führung**
- **zeitintensive Führungswechsel und Querungen** zum Anschluss an Fahrbahnführungen – objektive Unsicherheit
- **Konfliktpotenzial an vielen Einfahrten**

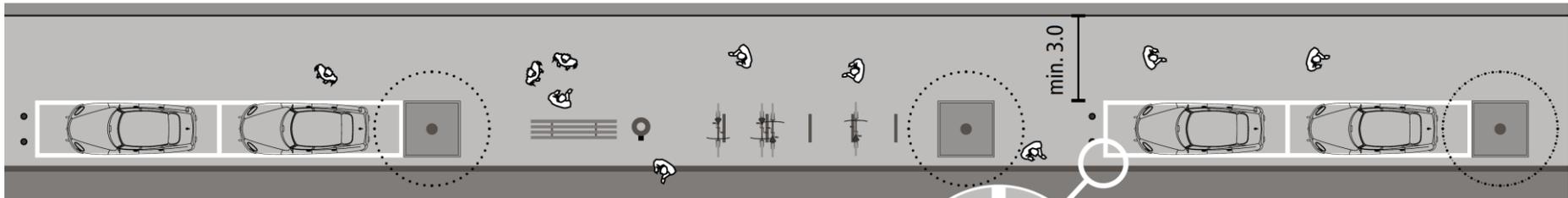


... und wenn ja, wie viel?

- Keine monofunktionalen Parkstreifen, sondern Multifunktionsstreifen



Einfahrten, Baumstandorte, Gestaltungselemente, Mülltonnen,
Radparken, Sitzen, Spiel



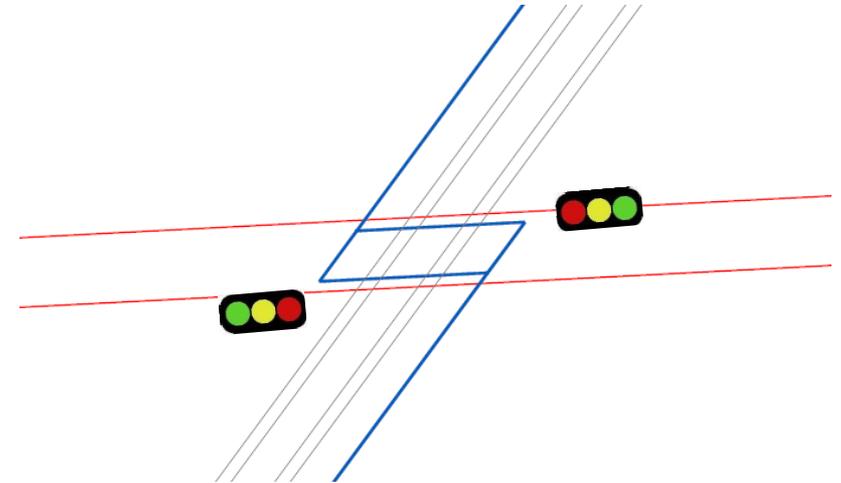
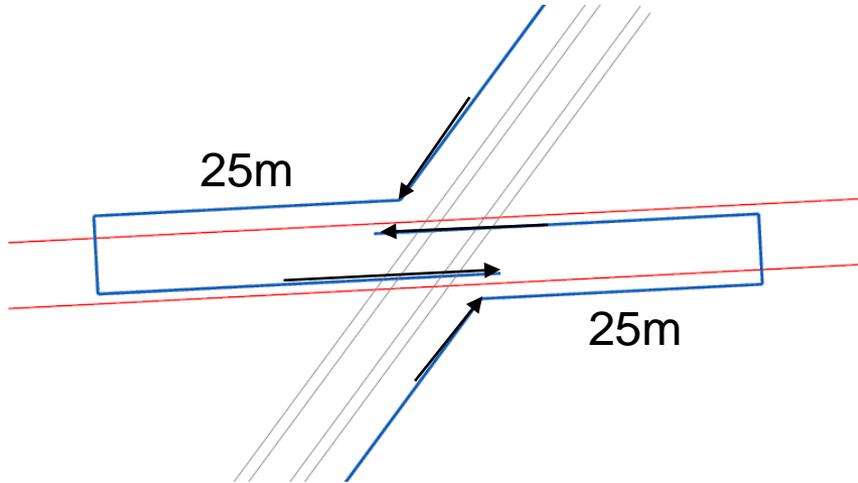
Parken der Zukunft?

- Car-Sharing und On-Demand-Verkehre als Alternative zum Zweitwagen
- Private Ladeinfrastruktur direkt am Privatgebäude
- Lieferzonen



Pingsdorfer Straße – Bahnübergang

Vorgaben des Eisenbahnbundesamts



Ziele

- *Möglichst intuitive Führung des Radverkehrs, jeweils in Verlängerung der ankommenden Wege*
- *Vermeidung von Radverkehr im Bahnsteigzugang*
- *komfortable Radverkehrsführung auf der Straße*

Pingsdorfer Straße – Begrünung

- **Baumstandorte, beidseitig**

- Ziel der Beschattung, Verbesserung Stadtklima, vertikale Gliederung
- unter Berücksichtigung von Sichtbeziehungen, Ein-/Ausfahrten, etc.
- Kronendurchmesser 5 – 8 m in Abhängigkeit von Gebäudeabstand

- **Grünflächen**

- Unterpflanzung der Baumscheiben
- Versickerungsfläche, „Wasserspeicher“

- **Fassadenbegrünung**

- in Kooperation mit Anliegenden
- Zusätzliche Verbesserung des Kleinklimas



Varianten zur Ausgestaltung

- *Vorplanung* -



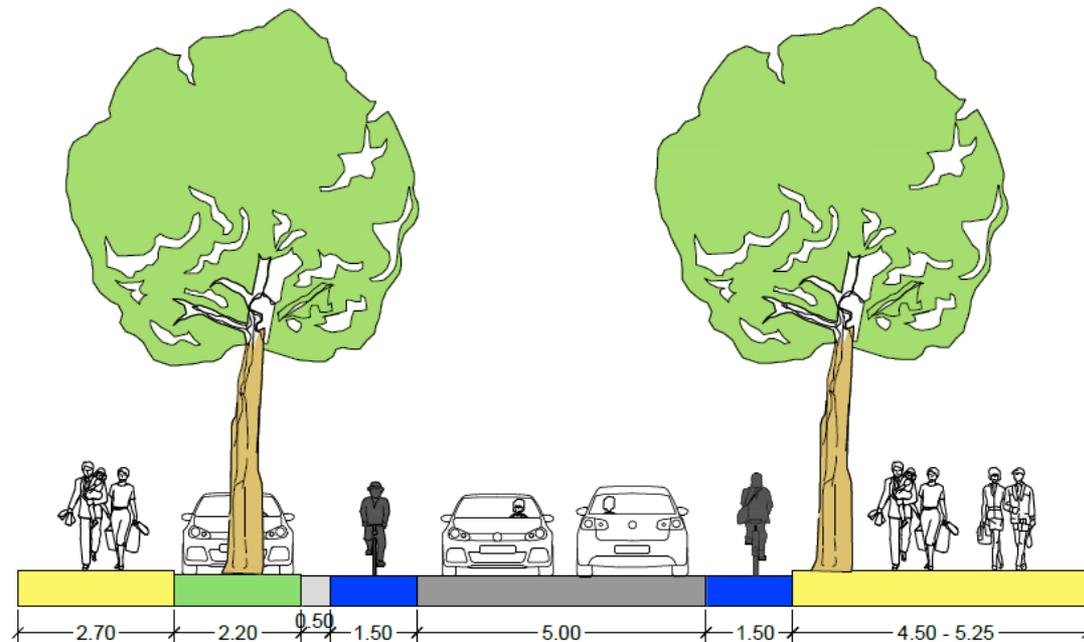
Stadt Brühl



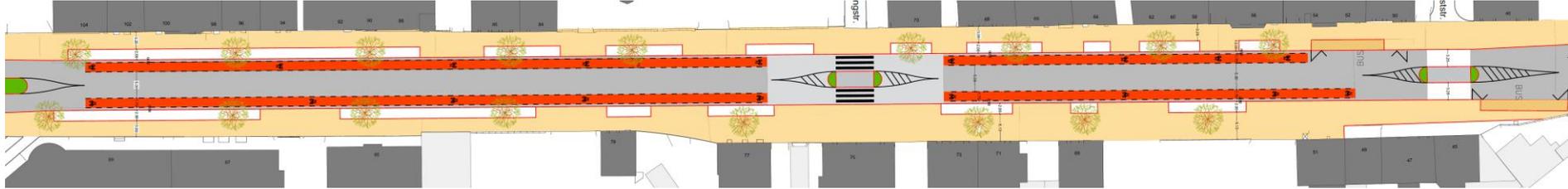
Pingsdorfer Straße – Variante 1 – Abschnitt 1



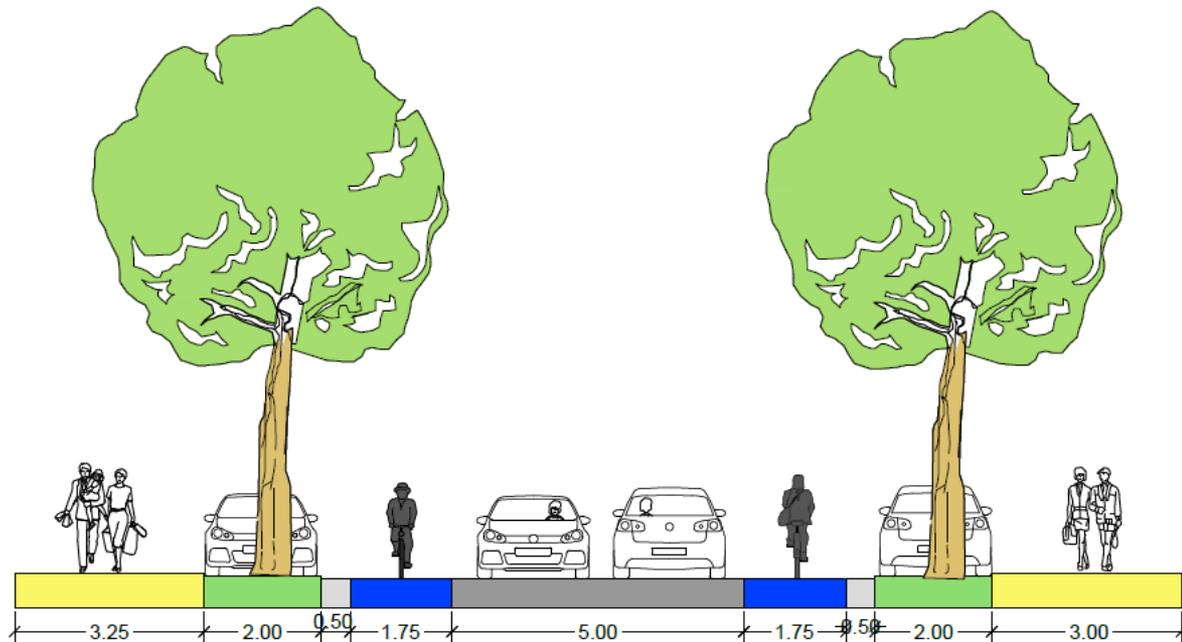
- Promenade auf der Südseite
- Beidseitig Baumstandorte
- Einseitig Parken (Nordseite)
- Elterntaxi-Haltestelle
- Gemeinsame Führung Fuß / Rad an der Einmündung In der Maar
- Signalisierte Querung vor den Bahnschranken



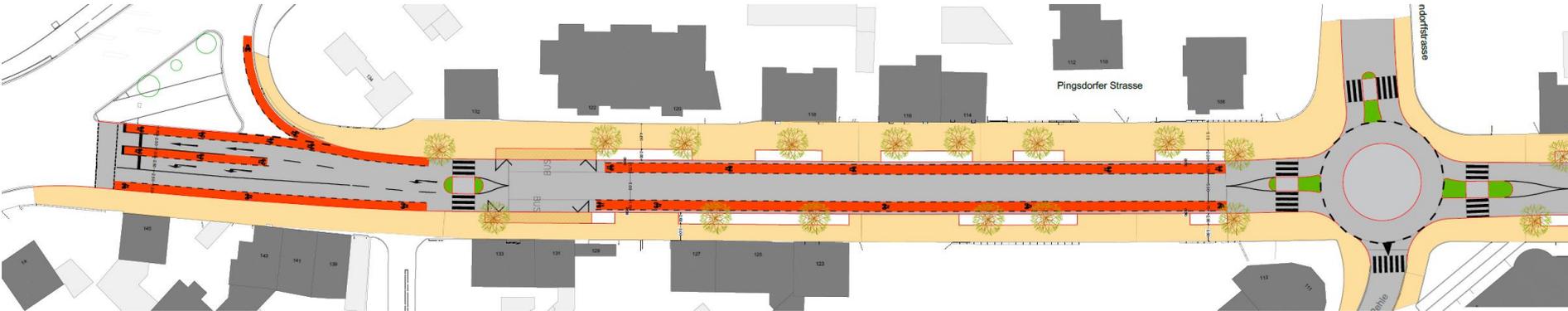
Pingsdorfer Straße – Variante 1 – Abschnitt 2



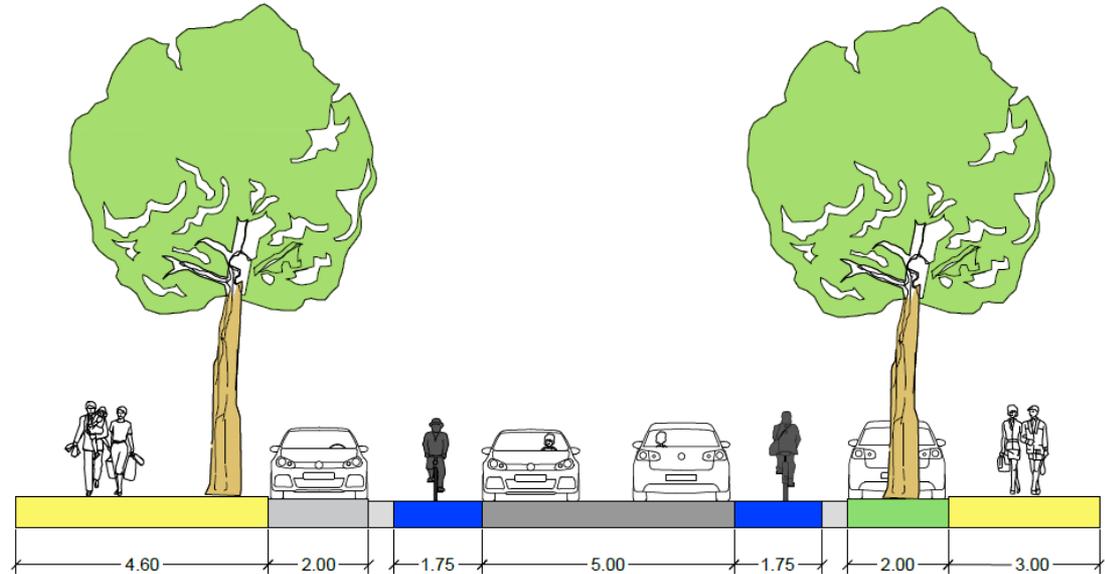
- Beidseitig Baumstandorte
- Querungen an Lessing- und Kleiststraße
- Schutzstreifen (1,75m) plus Sicherheitstrennstreifen
- Südliche Aufweitung mit Baumstandorten in aufgeweitetem Multifunktionsstreifen



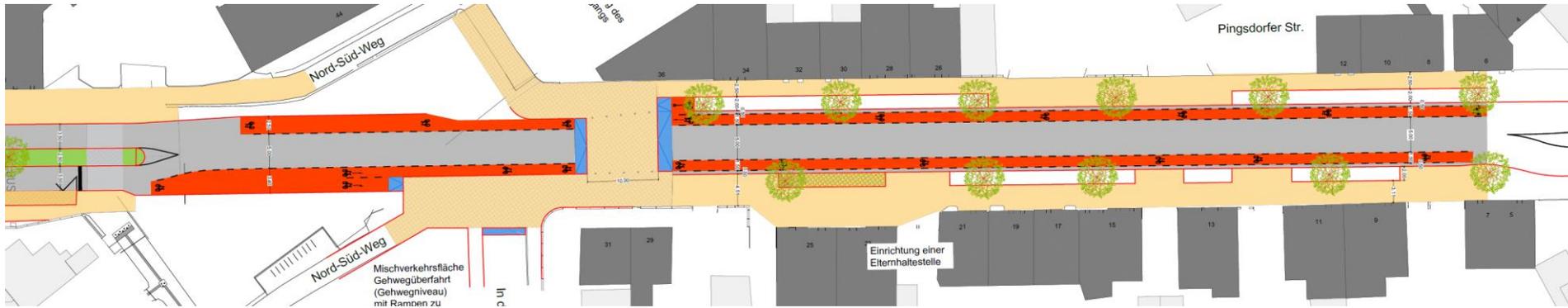
Pingsdorfer Straße – Variante 1 – Abschnitt 3



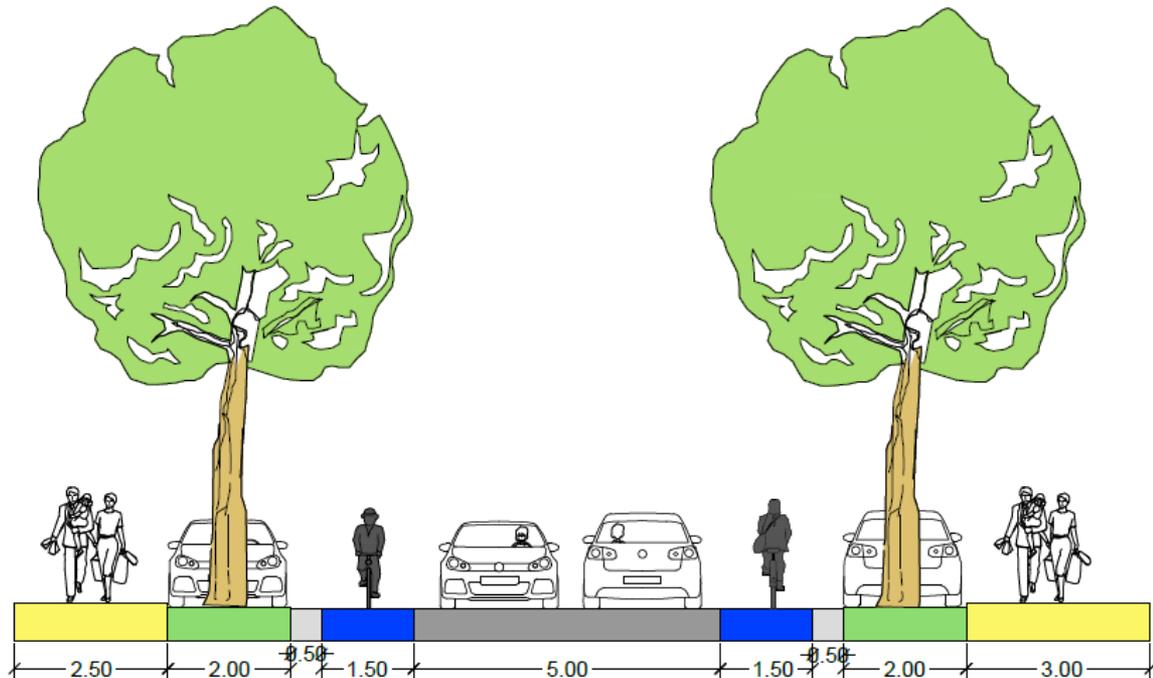
- Kreisverkehr mit vier FGÜ
- Querung an Rösberger Straße
- Verbesserte Radverkehrsführung im Anschluss Römerstraße



Pingsdorfer Straße – Variante 2 – Abschnitt 1



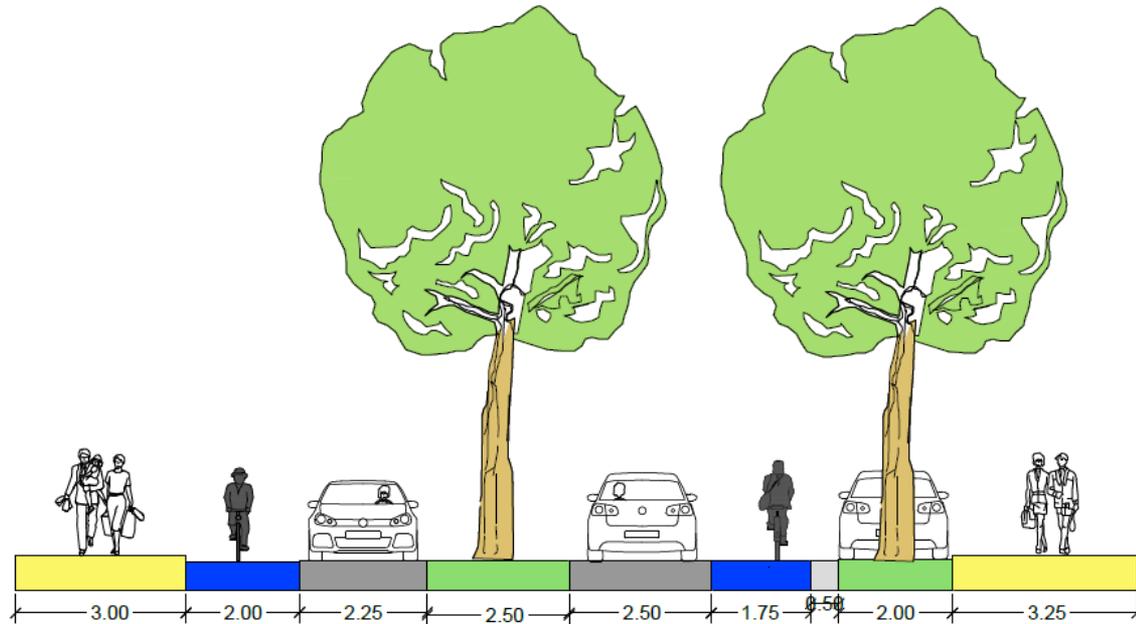
- Beidseitig Baumstandorte
- Beidseitig Parken
- Elterntaxi-Haltestelle
- unsignalisierte angehobene Querung in 25m Abstand zu Gleisanlagen
- Gemeinsame Führung Fuß / Rad an der Einmündung In der Maar



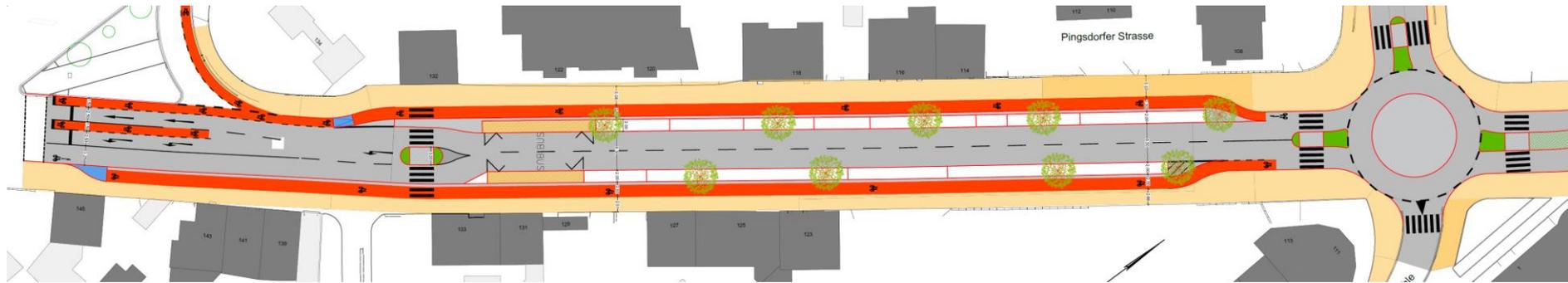
Pingsdorfer Straße – Variante 2 – Abschnitt 2



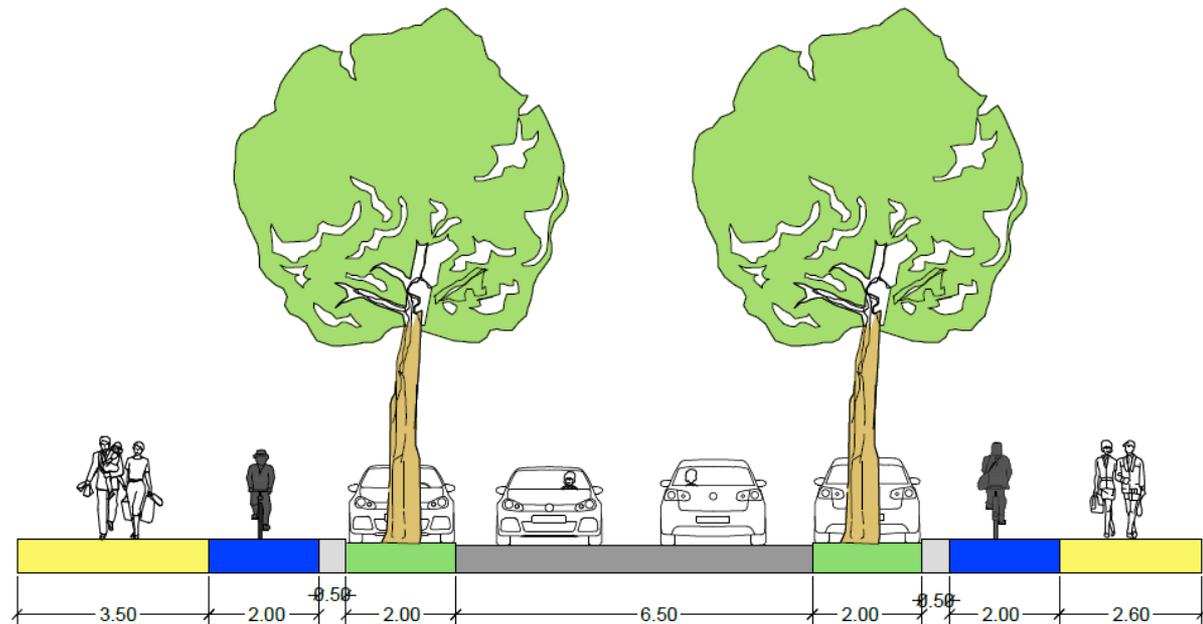
- Mittelstreifen zum linearen Queren und mit Baumstandorten
- U-Turn vor Tankstelle
- ein- und beidseitiges Parken
- Fahrbahnverschwenk an städtebaulich bestehender Situation



Pingsdorfer Straße – Variante 2 – Abschnitt 3



- Kreisverkehr mit vier FGÜ
- Seitenraumführung
Radverkehr
- Gesicherte Querung an
Rösberger Straße
- Verbesserte
Radverkehrsführung in
Anbindung Römerstraße



Wie geht es weiter?

- *Ausblick* -



Stadt Brühl



Pingsdorfer Straße – Vorgehen / Zeitplan

1. *Interne Bearbeitung Stufe 1 - Bestandsanalyse*
2. *Politikworkshop*
3. *Beteiligung Kinder / Jugendliche*
4. *Interne Bearbeitung Stufe 2 – Entwicklung Vorplanung*
5. **Öffentliche Bürgerbeteiligung / Diskussion der Varianten** **06. Juni 2023**
6. Interne Bearbeitung Stufe 3 **Juli 2023**
 - a) Integration der Workshop-Ergebnisse
 - b) Weiterentwicklung der **Ausgestaltungsvarianten**
 - c) Abstimmung mit HGK / EBA / Landesbetrieb
7. Politischer Beschluss der Vorplanung **gepl. 12. Sept. 2023**
8. Integration der Verkehrs-Vorplanung in Kanalplanung **ab Herbst 2023**
9. Realisierung (in Abhängigkeit anderer Kanalmaßnahmen) **ab 2027/28**

Straßenausbaubeiträge

- voraussichtlich 50% der Kosten, anteilig in Abhängigkeit von der Grundstücksgröße
- Übernahme durch das Land NRW mindestens bis Ende 2026 (Förderantrag der Stadt erforderlich)

Fördermöglichkeiten

- Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau für den Umbau kommunaler Straßen bis 80% der Baukosten
- Förderrichtlinie Nahmobilität für den Ausbau von Geh- und Radwegen bis 80 % der Baukosten
- Voraussichtlich keine Förderung für Kanalbaumaßnahmen





Straße als Lebensraum...

Bis bald!

Kontakt

Ulrike Ewen

E-Mail: uewen@bruehl.de, Telefon: 02232-79 5340



Stadt Brühl

