



[www.siegburgpartei.de](http://www.siegburgpartei.de)  
CDU-Stadtratsfraktion

An den  
Bürgermeister der Stadt Siegburg  
Herrn Stefan Rosemann  
Rathaus  
Nogenter Platz  
53721 Siegburg

Siegburg, 23.02.2021

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

die CDU-Fraktion stellt zur Sitzung des Mobilitätsausschusses am 10.03.2021 nachfolgenden Antrag zur Weiterentwicklung der Mobilität in Siegburg:

1. Die Stadt Siegburg entwickelt mit externen Planungsbüros eine langfristige Konzeption zur innerstädtischen Mobilitätsplanung. Entsprechende Mittel sind im Haushalt bereitgestellt.
2. In Anlehnung an die bereits angedachten Pläne zu Radpendelrouten zwischen den Nachbarstädten Sankt Augustin, Troisdorf, Lohmar und Hennef werden schon jetzt Einzelmaßnahmen umgesetzt, die die Attraktivität des Fahrrades als Verkehrsmittel steigert. Diese sind:
  - a. Auf dem Radweg Siegburg – Troisdorf (Wilhelmstraße/L332) wird die Radwegführung optimiert. Hierzu muss an der LSA L332/B56N die Ampelprogrammierung so modifiziert werden, dass die Grünphase auf dem Radweg in beide Richtungen ein Passieren beider Furten möglich macht. Zur Gewährleistung der Leistungsfähigkeit des Verkehrsknotenpunktes für den Pkw- und LKW-Verkehr erscheint eine zusätzliche Radfahrtsignalanlage mit entsprechenden Räumzeiten sinnvoll.
  - b. Der Verlauf des Radweges endet in Siegburg an der Einmündung Industriestraße / Wilhelmstraße. Dieser muss bis zum „Palmenkreisel“ oder der Brückbergstraße als Schutzstreifen -später als Radfahrfurt- ausgebaut werden. Von dort sollte eine Verkehrsführung in die Innenstadt durch die Bachstraße, z. B. als Fahrradstraße erfolgen.  
  
Der Pendelverkehr zum Bahnhof Siegburg soll über die geplante Trasse der Konrad-Adenauer-Allee geführt werden.
  - c. Bei Planungen zur Bebauung der Konrad-Adenauer-Allee im Bereich des Bahnhofs wird die Errichtung einer zertifizierten Fahrradabstellanlage sichergestellt.

3. Die Radpendelroute Siegburg-Lohmar kann durch entsprechende Gestaltung von Teilen der Radwegtrasse auf der ehemaligen Bahnstrecke optimiert werden. Nach den bereits beschlossenen Querungsplänen an der Waldstraße sollen auch weitere Querungen fahrradfreundlich geprüft werden und ggfs. nach Abschluss der Probephase in der Waldstraße und andernorts umgesetzt werden.

Im Bereich der innerstädtischen Radwegtrasse ist zu prüfen, ob und wie die Fahrbahnbereiche für Radfahrer und Fußgänger baulich und visuell zu trennen sind, um ein gefahrloses Miteinander auf diesem Weg zu gewährleisten.

4. Im innerstädtischen Bereich wird das Angebot für den Radverkehr optimiert, um Radverkehre in der Fußgängerzone überflüssig zu machen. Hierzu wird eine Radverkehrsverbindung um die Fußgängerzone herum geschaffen, die auch Anschluss an spätere Radpendelrouten finden können. Hierzu werden z.B. die Humperdinckstraße, die Ringstraße und eine geeignete Straße zum Bahnhof zu Fahrradstraßen umgewandelt.
5. Bei allen künftigen Straßensanierungsmaßnahmen (auch Kanalsanierungen) wird die radfahrgerechte (Um-)Gestaltung der Straße berücksichtigt und hergestellt. Konkret bietet sich hier die Sanierung der Zeithstraße als Musterbeispiel an. Der dortige Gehweg mit dem ehemaligen Radweg muss so zurückgebaut werden, dass ein fahrbahnebene Radweg hergestellt wird, der den sicheren Fußgänger- und Radverkehr, neben PKW-, Bus- und LKW-Verkehr, sicherstellt.
6. Die Planungen zur Bebauung des ehemaligen Opel-Bässgen Geländes werden mit Blick auf eine eventuelle Radwegsführung entlang der Eisenbahnlinie verfolgt. Bestehende Wege- und Rückkaufrechte an der Liegenschaft werden zur Sicherung künftiger Planungen (Radwegbrücke neben der Bahnbrücke Bonner Straße/Zufahrt zur Bonner Straße) wahrgenommen.

#### Begründung:

Die veränderten Möglichkeiten der Straßenverkehrsteilnahme führen zunehmend zu dem Erfordernis, das kommunale Mobilitätsmanagement an die tatsächlichen Gegebenheiten anzupassen. Dazu dient eine grundsätzliche Mobilitätsplanung.

Aufgrund vielfältiger Anforderungen aus den Bereichen Umwelt und Klimaschutz sowie der Notwendigkeit integrierter Stadtentwicklungsplanung, haben sich die Ansprüche an Verkehrs- bzw. Mobilitätsplanung verändert. Deutlich wird nun zwischen

Maßnahmenorientierung und strategischer Ausrichtung differenziert. Wesentlicher Auslöser dafür sind die EU-Richtlinien zu Nachhaltigen Urbanen Mobilitätsplänen (SUMP).

Hierzu wurde in der vergangenen Legislatur von der CDU / FDP Koalition der Haushaltsansatz für die externe Planung im Haushalt 2020 mit dem Planungszeitraum bis 2023 erheblich erhöht. Ziel soll eine langfristige Mobilitätsplanung im städtischen Bereich, aber auch im interkommunalen Zusammenhang sein.

Unabhängig hiervon sind wegen der Dauer einer solchen Planung kurzfristige Maßnahmen zur Förderung alternativer Verkehrsmittel zu Pkw-Verkehren nötig. Dabei dürfen die Belange der langfristigen Planung nicht außer Acht gelassen werden.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Jürgen Becker  
1.Fraktionsvorsitzender

gez. Alexander Bermann  
Sprecher Mobilität

gez. Jürgen Peter  
Stv. Ausschussvorsitzender

f.d.R. gez. Petra Schonlau