

Mobilitätsplan für die Kreisstadt Siegburg (SUMP)

Akteursgespräch zum Themenfeld „Fuß- und Radverkehr“ am 15.03.2024

Protokoll

Dauer: 16:30 bis 18:30 Uhr

Teilnehmenden: siehe Liste im Anhang

Hinweis: Die gezeigten Präsentationsfolien werden dem Protokoll als Anlage beigefügt.

Nach einer Begrüßung von Frau Unseld und einer kurzen Vorstellungsrunde werden die Projekthalte sowie der aktuelle Projektstand von Frau Kleinjans vorgestellt. Anschließend werden die Ergebnisse der Bestandsanalyse und erste Handlungsansätze für die Handlungsfelder Fußverkehr und Radverkehr erläutert.

Im Anschluss an die Präsentation erfolgt eine Diskussion zu mehreren Teilaspekten der beiden Themenfelder Fuß- und Radverkehr. Die nachfolgende Darstellungsreihenfolge entspricht nicht der Diskussionsreihenfolge und gibt auch keine Prioritätenreihenfolge wieder. Sie entspricht vielmehr einer thematischen Sortierung.

Radfahren in Siegburg

Es wird darauf hingewiesen, dass das Stadtgebiet eine gute räumliche Ausdehnung für den Radverkehr hat. Alle Zielpunkte seien innerhalb von 15 Minuten mit dem Fahrrad erreichbar. Jedoch seien die verkehrlichen Bedingungen (Kfz-Verkehrsbelastung, Geschwindigkeit, Infrastruktur) derzeit unzureichend für den Radverkehr. In diesem Zusammenhang wird allgemein ein schlechter Oberflächenzustand der Straßen – vor allem auch am Fahrbahnrand, dort, wo der Radverkehr sich überwiegend im Mischverkehr bewegt – angemerkt. Es wird eine Verbesserung der Radverkehrsführung gewünscht.

Mehrere Radfahrertypen mit unterschiedlichen Bedürfnissen

Die Gruppe der Radfahrenden sei zu differenzieren. Es gäbe geübte und ungeübte Radfahrende. Während Geübte eher schnell von A nach B kommen wollen, spielt das Sicherheitsgefühl bei ungeübten Radfahrenden eine größere Rolle, weshalb diese Gruppe sich lieber in verkehrsunruhigeren Bereichen bewegt und hier auch verträgliche Umwege in Kauf nimmt. BSV erläutert, dass dieser Aspekt durch die Netzdifferenzierung (Haupt-/Nebennetz, Radnetz Pendler:innen, Schulverkehrsnetz, Freizeitnetz) aufgegriffen wird.

Fahrradstraßenkonzept

Es wird nachgefragt, ob die Führungsmöglichkeiten des Radverkehrs auf Fahrradstraßen im Mobilitätskonzept berücksichtigt werden. Bei Fahrradstraßen stünde der Radverkehr im Fokus, wobei auch andere Verkehrsmittel (z. B. Kfz-Verkehr als Anliegerverkehr) über entsprechende Beschilderung (Zusatzschilder) zugelassen werden können. BSV weist darauf hin, dass die Idee eines stadtweiten **Fahrradstraßenkonzepts** (möglichst in Form eines durchgehenden Netzes aus Fahrradstraßen) als möglicher Handlungsansatz aufgeführt wurde.

Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr

Es wird auch nachgefragt, ob eine allgemeine Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in die Gegenrichtung berücksichtigt wird. Hier merken BSV und die Stadtverwaltung an, dass die Öffnung von Einbahnstraßen stets eine Einzelfallentscheidung sei und eine Überprüfung der räumlichen und verkehrlichen Gegebenheiten erfordert. In Siegburg wurden die Möglichkeiten der Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in die Gegenrichtung bereits flächendeckend überprüft und entsprechend der identifizierten Möglichkeiten geöffnet. Vor diesem Hintergrund wurde dieser Handlungsansatz nicht mehr in die Liste mit aufgenommen.

Im Hinblick auf die Gestaltung der Einbahnstraßen wird angemerkt, dass eine einheitliche Parkordnung in den Einbahnstraßen wünschenswert wäre (einheitliches Parken am linken oder rechten Fahrbahnrand; Verweis auf Parkordnung in Einbahnstraßen der Stadt Bonn).

Zulässige Höchstgeschwindigkeit im Straßennetz

Nicht nur im direkten Umfeld von Schulen, sondern auch flächendeckend in der Stadt werden zu hohe zulässige Höchstgeschwindigkeiten und eine unzureichende Einhaltung dieser vom Kfz-Verkehr kritisiert. In diesem Zusammenhang wird über eine **flächendeckende Anordnung von Tempo 30 in der Stadt** diskutiert. BSV weist auf eine wissenschaftliche Untersuchung der Auswirkungen von flächendeckend Tempo 30 innerorts (laufendes Forschungsprojekt) sowie auf die derzeit fehlenden rechtlichen Möglichkeiten hin. Es wird angemerkt, dass die Inhalte des Mobilitätskonzepts zukunftsweisend sein sollen und Möglichkeiten unabhängig der rechtlichen Möglichkeiten aufzeigen sollen.

Schulverkehr (hier: Schulzentrum Neuenhof)

In Bezug auf das Schulzentrum Neuenhof, das zurzeit zum „BildungsCampus Neuenhof“ erweitert und saniert wird, wird die **Zuwegung** für radfahrende und zu Fuß gehende Schülerinnen und Schüler beschrieben. Diese sei nicht sicher und muss in Verbindung mit einem Netzgedanken verbessert werden. Grundsätzlich sei dabei eine Führung auf der Fahrbahn im Blickfeld des Kfz-Verkehrs zu bevorzugen, jedoch sei diese Führungsform im derzeitigen Bestand in Siegburg für Schülerinnen und Schüler nicht sicher genug.

Es wird darauf hingewiesen, dass viele Schülerinnen und Schüler in Siegburg kein (funktionsfähiges) Fahrrad besitzen. Von 1.200 Schülerinnen und Schüler fahren lediglich ca. 20 mit dem Fahrrad zum Schulzentrum. Das Schulzentrum ist hier selbst aktiv geworden und hat eine **Fahrradreparaturwerkstatt** ins Leben gerufen. Hier wurden 40 Fahrräder in einem Fahrradpark aufgenommen und „fit“ gemacht. Diese Initiative des Schulzentrums ist vorbildlich und kann grundsätzlich auf andere Schulen übertragen werden.

Vor allem die Straßen im direkten Umfeld der (weiterführenden) Schulen weisen Probleme bezüglich des **Bring- und Holverkehrs (Elterntaxi)** auf, wobei sich dies auf die Schulanfangs- und Schulendzeiten beschränkt (kein Dauerproblem). Hier sei eine stärkere Kontrolle erforderlich. Die Polizei weist auf das notwendige Personal für die Durchführung der Kontrollen hin.

In diesem Zusammenhang wird auf den neuen Erlass des nordrhein-westfälischen Umwelt- und Verkehrsministeriums zu **Schulstraßen** hingewiesen, der es ermöglicht, ausgewählte Straßen im Bereich von Schulen zeitweise für den Kfz-Verkehr zu sperren (Zielsetzung: Verbesserung der Verkehrssicherheit). Als potenzielle Einsatzbereiche in Siegburg werden die Humperdinckstraße sowie die Alfred-Keller-Straße genannt, wobei die Möglichkeit von Schulstraßen von den Teilnehmenden kontrovers diskutiert wurden.

Mobilität von Seniorinnen und Senioren

Es wird angemerkt, dass Seniorinnen und Senioren oftmals lieber das Fahrrad – und hier gerne Pedelecs – nutzen, weil sie den Weg zu Fuß nicht mehr bewältigen können. Um die Mobilität der Seniorinnen und Senioren sowohl im Fuß- und Radverkehr als auch im ÖV langfristig aufrecht zu erhalten, seien mobilitätsfördernde Maßnahmen denkbar (z. B. Pedelec-Fahrtraining, ausreichende Sitzmöglichkeiten zum Ausruhen entlang von für ältere Menschen bedeutenden Routen, Bustraining oder Busbegleitservice). Die Beispiele verdeutlichen, dass es sich hierbei nicht um kostenintensive Maßnahmen handelt.

In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass auch gute Querungsmöglichkeiten für Seniorinnen und Senioren von Bedeutung seien. Dies träfe beispielsweise vor allem auf Gebiete

mit einem hohen Altersdurchschnitt oder aber im direkten Umfeld von Senioren-/Pflegeeinrichtungen zu.

Es wird positiv hervorgehoben, dass Seniorinnen und Senioren bereits im Hitzeaktionsplan als besondere Personengruppe berücksichtigt werden.

Baustellenführung

Es wird die Baustellenführung für den Fuß- und Radverkehr bemängelt. Oftmals wird der Fußverkehr auf die Anlagen des Radverkehrs und der Radverkehr auf die Fahrbahn verlagert. Diese Vorgehensweise sei nicht immer optimal und es ständen in nächster Zeit mehrere Baustellen infolge des Glasfaserausbaus an. Als Beispiel wird die Zeithstraße genannt.

E-Tretroller-Verleih

Auch wenn E-Tretroller in der Öffentlichkeit kontrovers diskutiert werden (u. a. aufgrund von Konflikten mit dem Fuß-, Radverkehr und/oder Kfz-Verkehr), stellen sie vor allem für Jugendliche in Siegburg ein wichtiges Mobilitätsangebot dar. Um die Konflikte mit dem Fußverkehr in der Innenstadt zukünftig zu verringern, wird demnächst für den Innenstadtbereich der stationsbasierte Ansatz eingeführt, der das Abstellen der E-Scooter besser ordnen soll. Dazu berichtet die Verwaltung, dass das Auswahlverfahren zum Dauerbetrieb lief, welches nun abgeschlossen ist.

Öffentlichkeitsarbeit

Verkehrsmittelunabhängig wird angemerkt, dass Öffentlichkeitsarbeit (Information, Motivation, Aufklärung) in Form von Kampagnen, Aktionen und Veranstaltungen für besseres Miteinander im Straßenverkehr und eine Änderung der eigenen Verkehrsmittelwahl von großer Bedeutung sei.

In diesem Kontext wird angemerkt, dass das Anbringen eines Banners oder von Informationsschildern allein nicht ausreiche. Veranstaltungen (v. a. personengruppenspezifisch) seien wirkungsvoller. In Bezug auf die Seniorinnen und Senioren wird die Zeitschrift „65er Nachrichten“ als geeignetes Informationsmedium für diese Personengruppe hervorgehoben.

Verkehrsversuche

Es wird angemerkt, dass Planungsprozesse oftmals viel Zeit in Anspruch nehmen. Mit Hilfe von Verkehrsversuchen könnten jedoch Verkehrsführungen und Gestaltungsmöglichkeiten öffentlichkeitswirksam aufgezeigt und getestet werden. Verkehrsversuche haben eine beschränkte Laufzeit und müssen für eine Entscheidungsfindung nach Ablauf des Verkehrsversuchs evaluiert werden. Als Beispiel wird die Einrichtung eines Shared-Space-Bereichs genannt.

Weiteres Vorgehen im Projekt

Frau Dr. Engelen weist am Ende der Veranstaltung darauf hin, dass das zu erstellende **Protokoll** allen eingeladenen Akteuren zur Verfügung gestellt wird. Es können dann nochmals ergänzende Hinweise an die Stadtverwaltung weitergeleitet werden.

Es wird auf die geplante **öffentliche Veranstaltung zum Handlungskonzept** des Mobilitätsplans (SUMP) hingewiesen (Termin wird noch bekanntgegeben), zu der die Teilnehmenden herzlich eingeladen sind.

Erstellt von BSV, Aachen 21.03.2024