

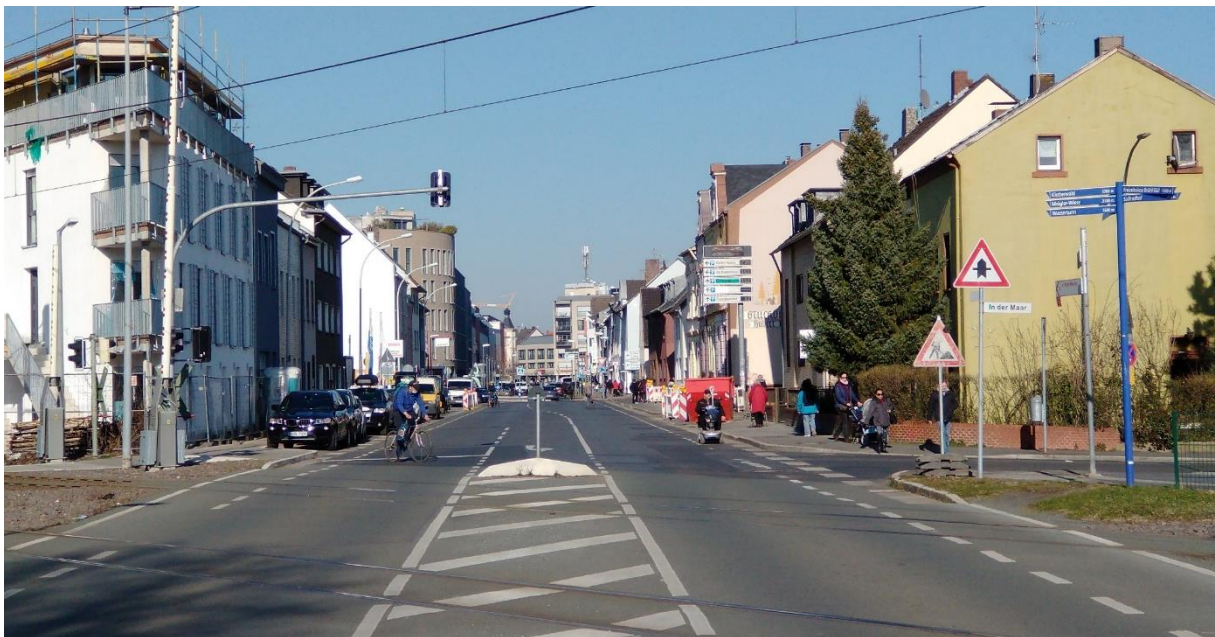


Stadt Brühl

Abteilung 61/3: ÖPNV, Mobilität und Verkehr

Neugestaltung der Pingsdorfer Straße

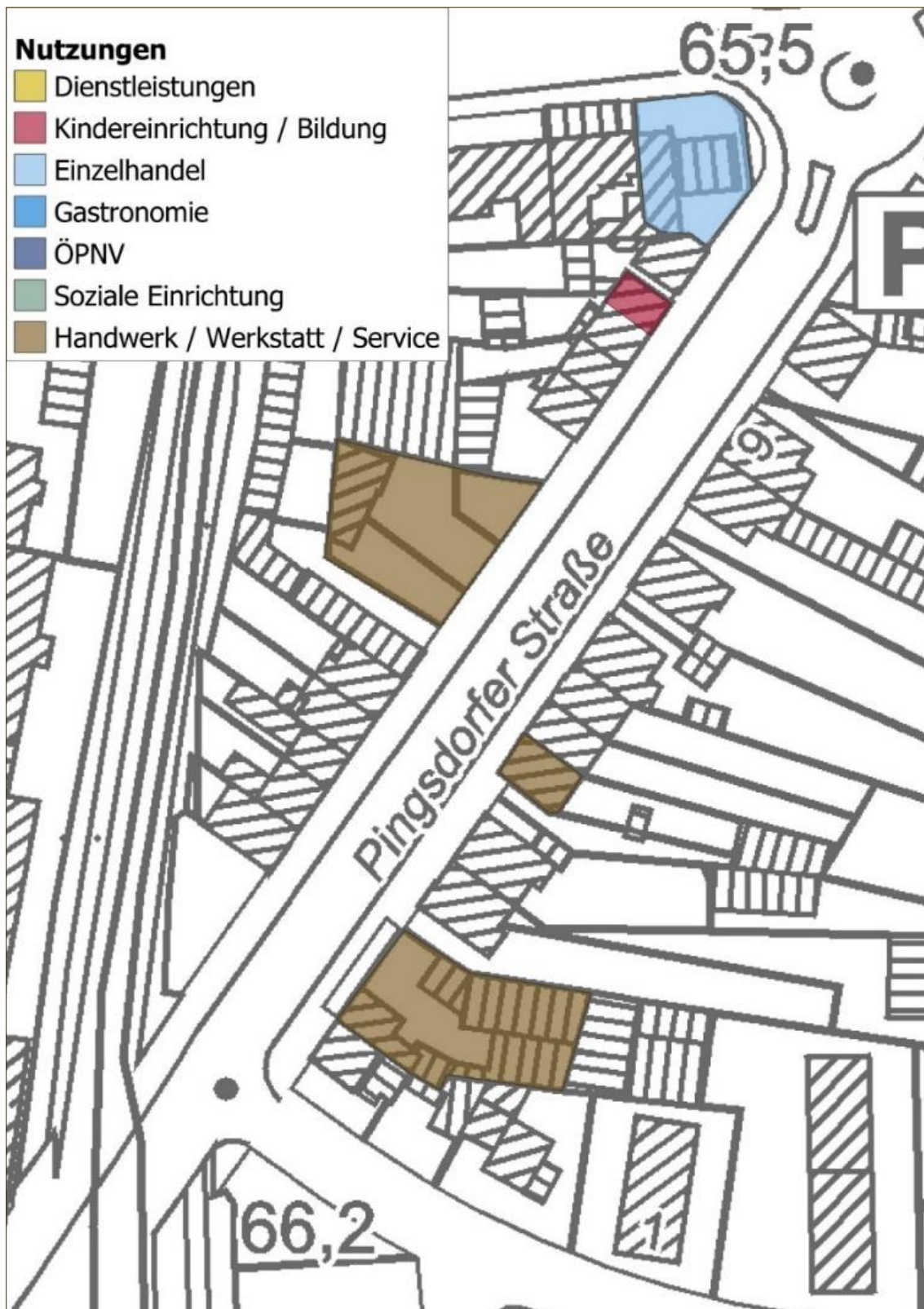
Aspekte zum Straßenraum



1 Straßenraumstruktur

Der Straßenraum gliedert sich in drei Abschnitte, die durch strukturprägende Knotenpunkte unterteilt werden. Sie werden im Folgenden kurz dargestellt.

1.1 Abschnitt 1: Liblarer Straße – Bahnübergang



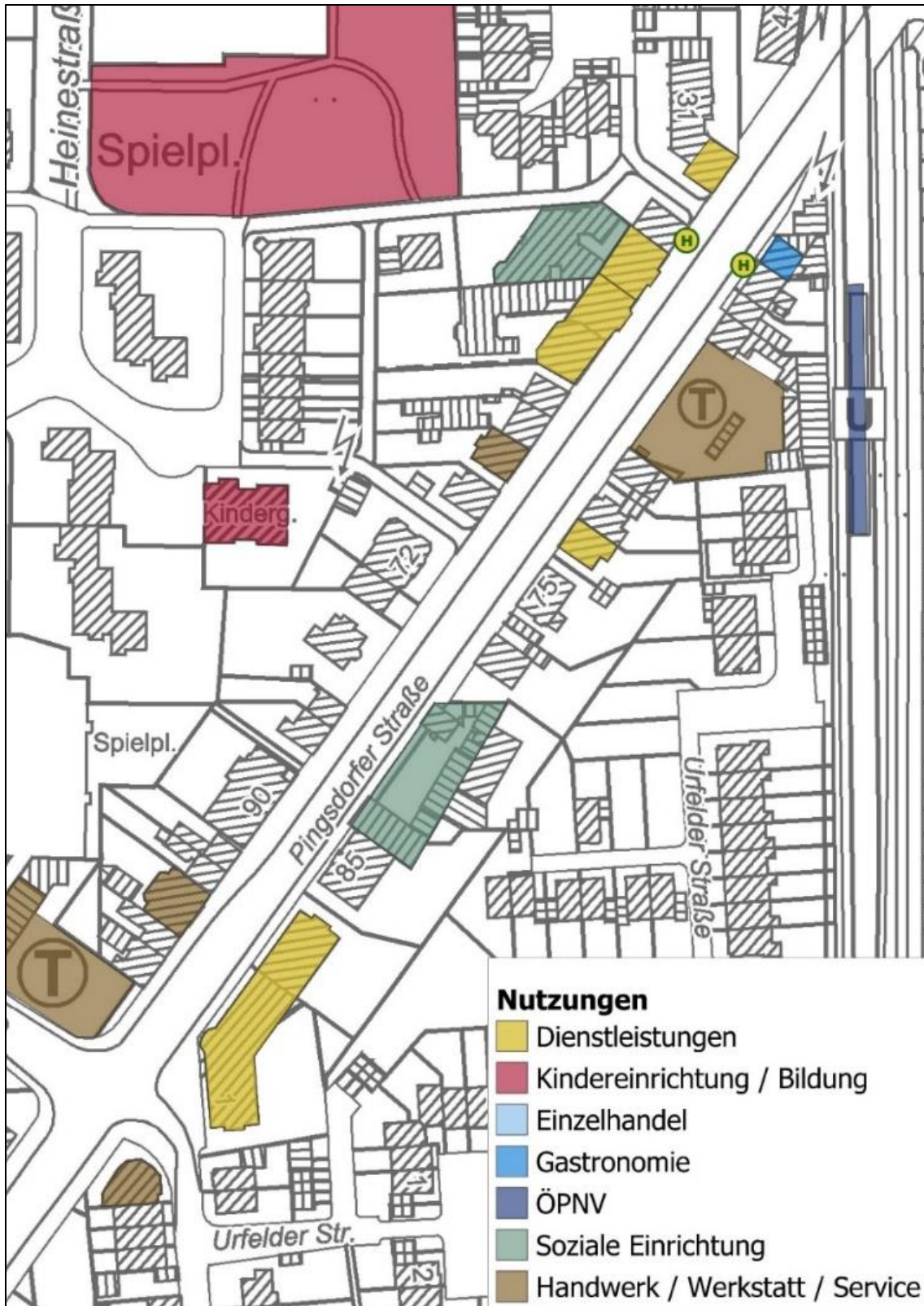
Abschnitt 1



Blick in Abschnitt 1 aus beiden Richtungen

- Ca. 180 m Länge
- Ca. 18,50 m Straßenraumbreite, Fahrbahn ca. 11,00 m
- Innenstadtnah, mittleres bis hohes Fußverkehrsaufkommen
- Wohnnutzung mit einzelnen handwerklichen Nutzungen
- Mittleres bis hohes Fußverkehrsaufkommen
- Einseitig Kfz-Parken

1.2 Abschnitt 2: Bahnübergang – Eichendorffstraße



Abschnitt 2



Blick in Abschnitt 2 aus beiden Richtungen

- Ca. 340 m Länge
- Ca. 22 m Straßenraumbreite, Fahrbahn ca. 9,00 m
- Diverse Nutzungen, überwiegend Wohnen
- mittleres Fußverkehrsaufkommen
- Einseitig Baumstandorte
- Fußläufige Einmündungen Kleist- und Lessingstraße
- Beidseitig Kfz-Parken

1.3 Abschnitt 3: Eichendorffstraße – Römerstraße



Abschnitt 3



Blick in Abschnitt 3 aus beiden Richtungen

- Ca. 235 m Länge, leichte Steigung
- Ca. 21,5 m Straßenraumbreite, Fahrbahn ca. 11,00 m
- Geringeres Fußverkehrsaufkommen
- Fast ausschließlich Wohnnutzung
- Wenige Baumstandorte
- Einmündung Rösberger Straße (VB)
- Beidseitig Kfz-Parken

1.4 Straßenraumgestaltung

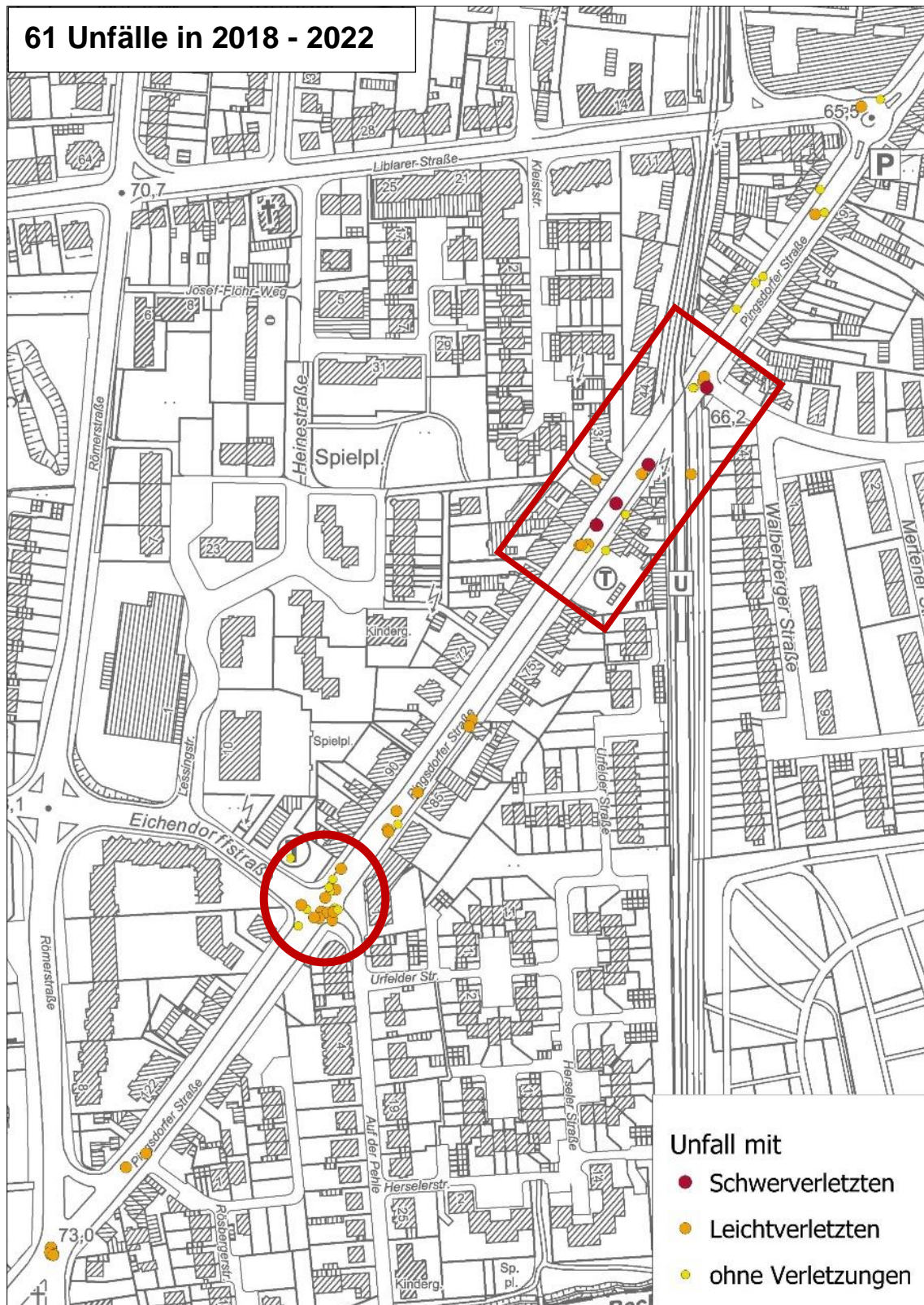
- Überwiegend 2-3-geschossige Bebauung
- ein Gebäude mit Denkmalschutz, wenige „historische“ Gebäude
- Überwiegend homogene Gebäudekanten, wenige Rücksprünge, kaum Vorgärten
- Baumstandorte in Abschnitt 2 und 3, ansonsten wenig Grün im Straßenraum
- Geringe vertikale Gliederung
- Sehr homogener (langweiliger?) geradliniger Straßenverlauf
- Keine stadtgestalterische Erkennbarkeit der Knotenpunkte, Einmündungen und Querungsstellen
- Nur geringe Wahrnehmbarkeit der unterschiedlichen Abschnitte mit sich ändernden Funktionen z. B. im Fußverkehr
- Sehr geringe Aufenthaltsqualität



Pingsdorfer Straße früher und heute

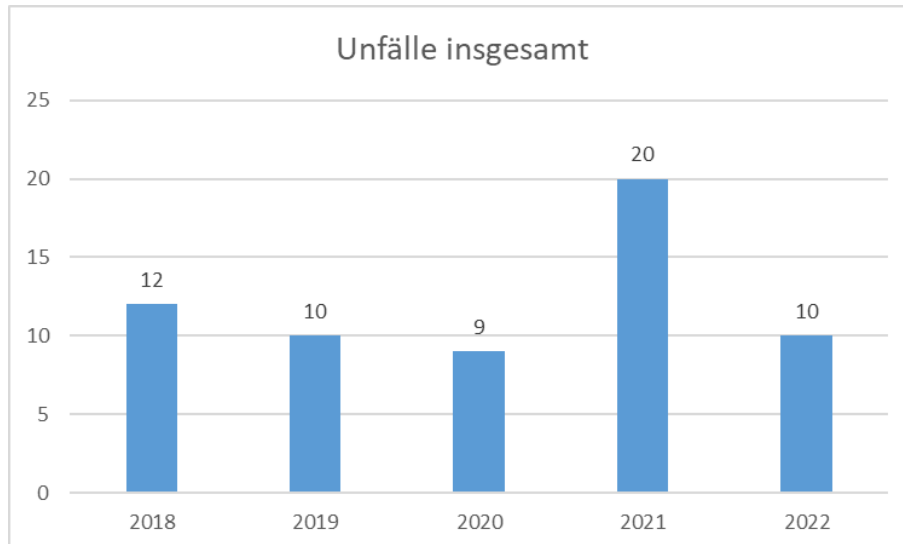
2 Verkehrssicherheit – Unfallgeschehen 2018 – 2022

2.1 Unfälle insgesamt



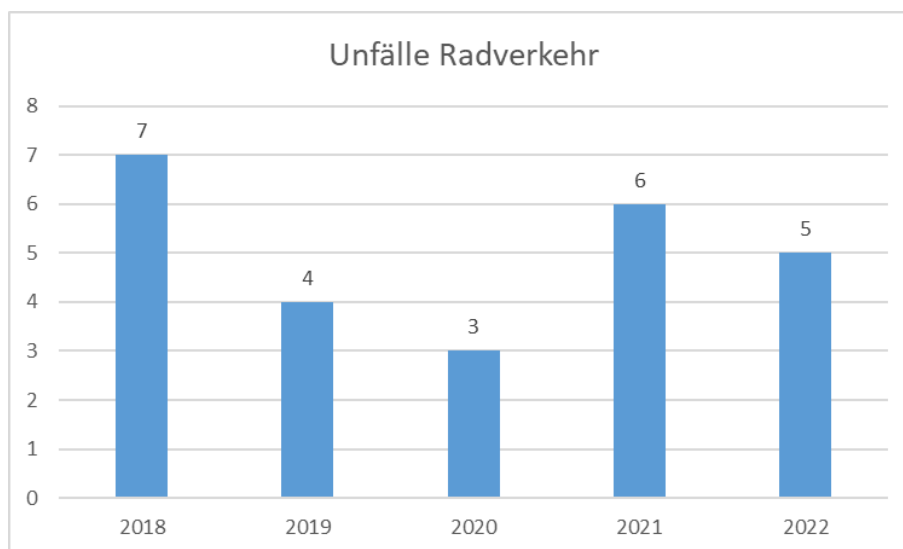
Unfälle 2018 – 2022 auf der Pingsdorfer Straße nach Kategorien

- 2 Unfälle mit schwerverletzten Radfahrenden
- 2 Unfälle mit schwerverletzten zu Fuß Gehenden
- Unfallhäufungen im Kreisverkehr Eichendorffstraße und zwischen Kleiststraße und Bahnübergang



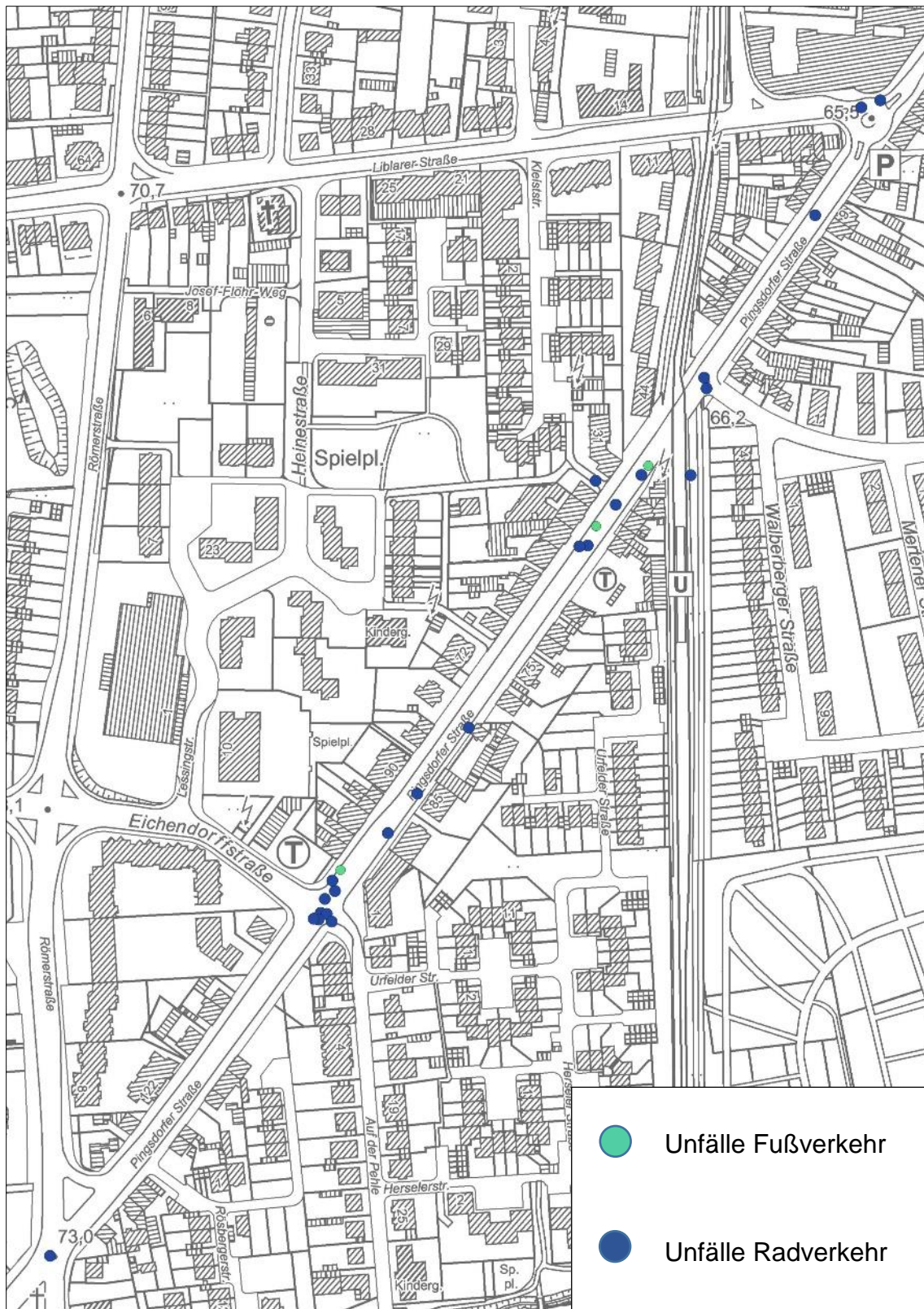
Unfälle 2018 – 2022 auf der Pingsdorfer Straße nach Unfalltypen

2.2 Unfälle Rad- und Fußverkehr



Radverkehrsunfälle 2018 – 2022 auf der Pingsdorfer Straße nach Jahren

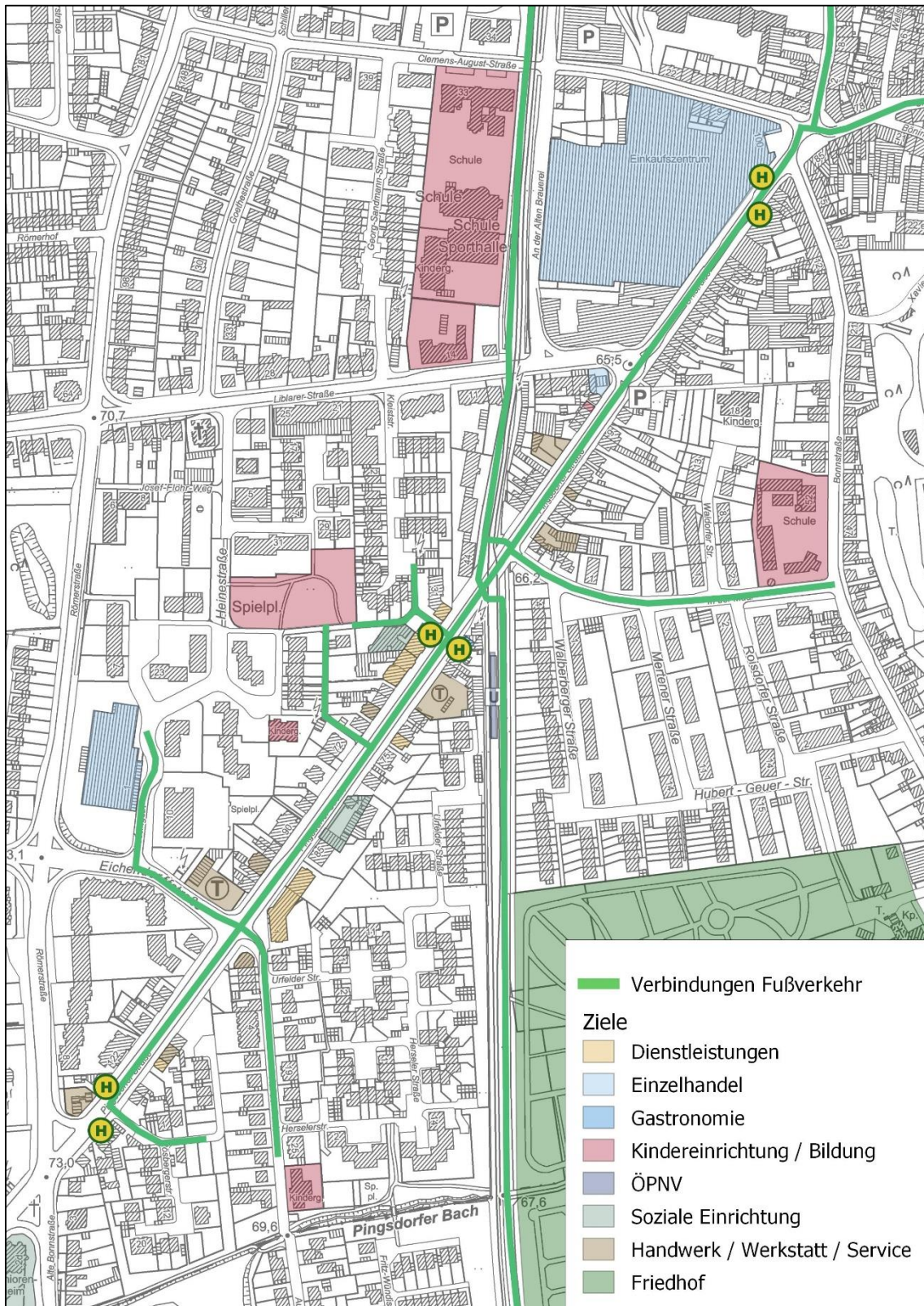
- 25 Unfälle im Radverkehr in 2018 – 2022
- Inklusive E-Scooter (3) und Pedelec (2)
- 4 Unfälle im Fußverkehr, davon 3 mit Pkw



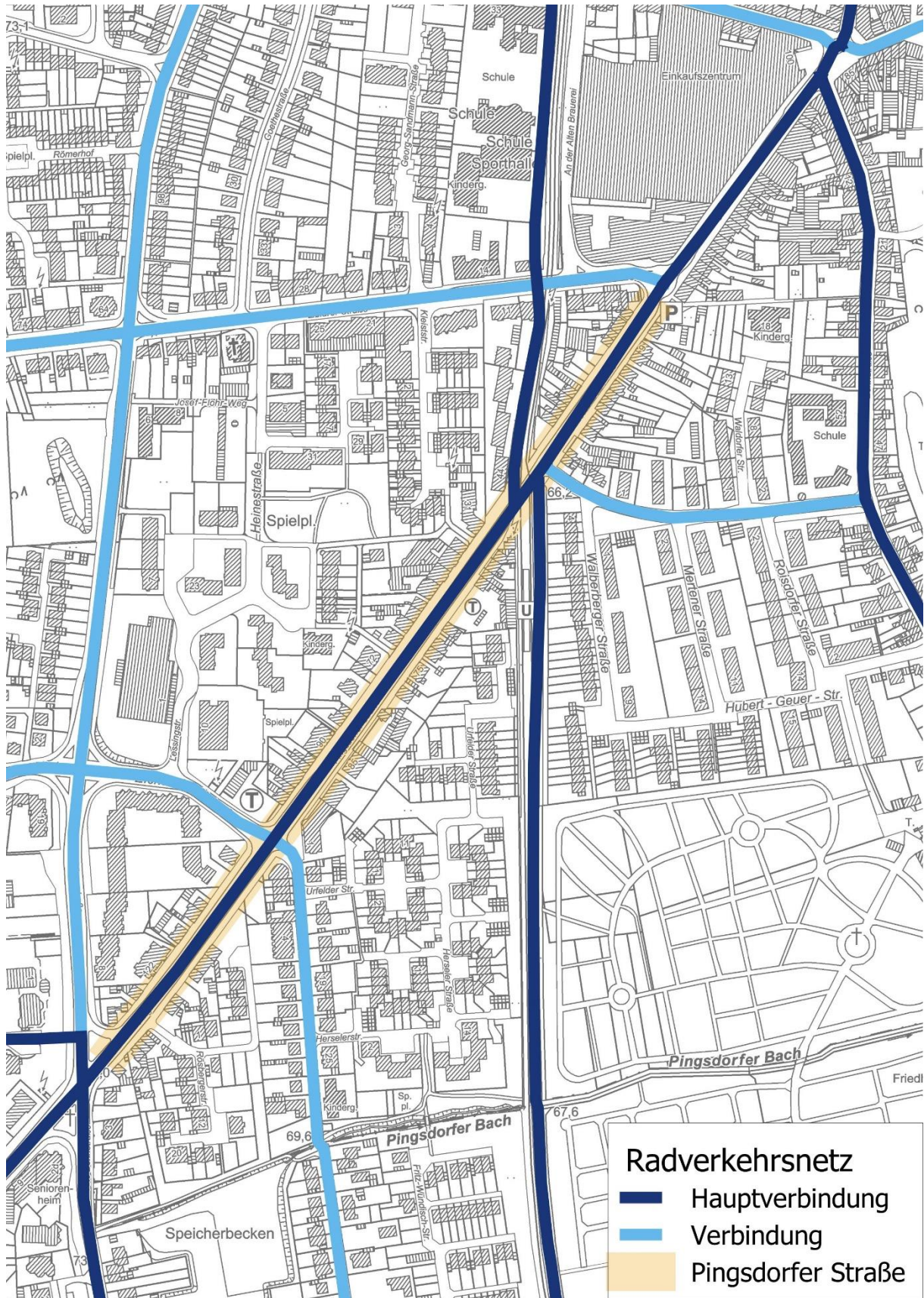
Rad- und Fußverkehrsunfälle 2018 – 2022 auf der Pingsdorfer Straße

3 Verkehrsinfrastruktur

3.1 Fuß- und Radverkehr



Wichtige Fußverkehrsverbindungen im Bereich Pingsdorfer Straße



Wichtige Radverkehrsverbindungen im Bereich Pingsdorfer Straße

Fußverkehr

- Überwiegend komfortabel breite Gehwege bis 4,50 m Breite
- Fehlende sichere Querungsangebote der breiten Fahrbahn, vor allem für Kinder und mobilitätseingeschränkte Personen im gesamten Streckenverlauf (Ausnahme Haltestelle Brühl Süd)
- Kaum Sitzgelegenheiten im Straßenraum

Radverkehr

- Keine sichere Radverkehrsführung im gesamten Streckenabschnitt
- Schutzstreifen in 1,25 m (*Mindestmaß ERA 2010*) inkl. 50 cm Rinne, so das nur ca. 75 cm komfortabel befahrbar sind
- Hohes Risiko für Dooring-Unfälle wg. fehlendem Sicherheitstrennstreifen zum Parken (*zukünftig in den ERA (2024) vorgesehen*)
- Relation im Vergleich zur verbleibenden Restfahrbahnbreite nicht verhältnismäßig



Zu schmaler Schutzstreifen inkl. Rinne



Ungünstige Relation Schutzstreifenbreite / Fahrbahnbreite

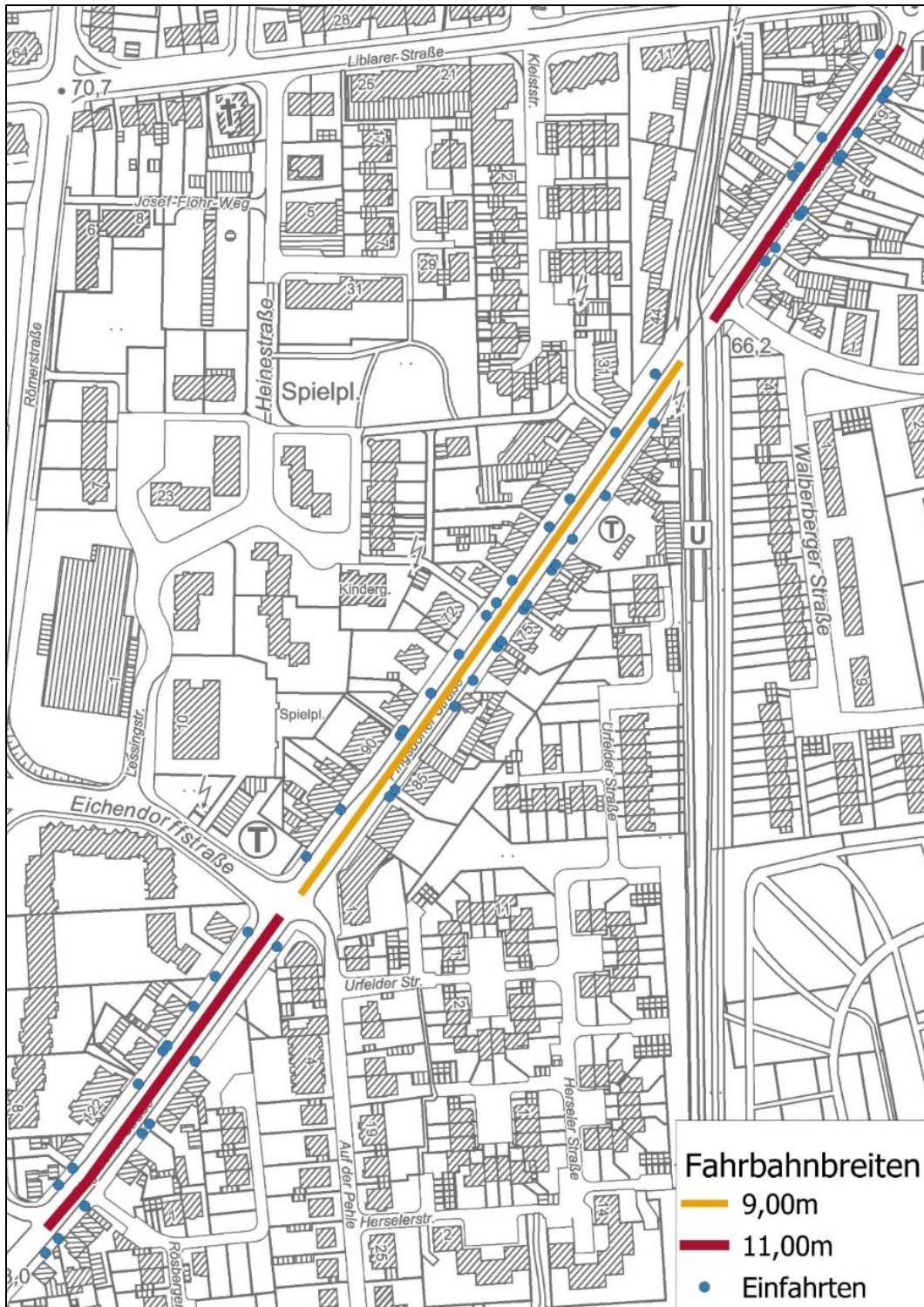
Knotenpunkte und Einmündungen im Fuß- und Radverkehr

- Kreisverkehre mit überwiegend sicheren Querungsangeboten
- Einmündungen ohne Querungsangebote für zu Fuß Gehende
- Bahnquerung mit sehr umwegigen und teilweise unkomfortablen und nicht barrierefreien Führungen des Fuß- und Radverkehrs



Knotenpunkte im Streckenverlauf

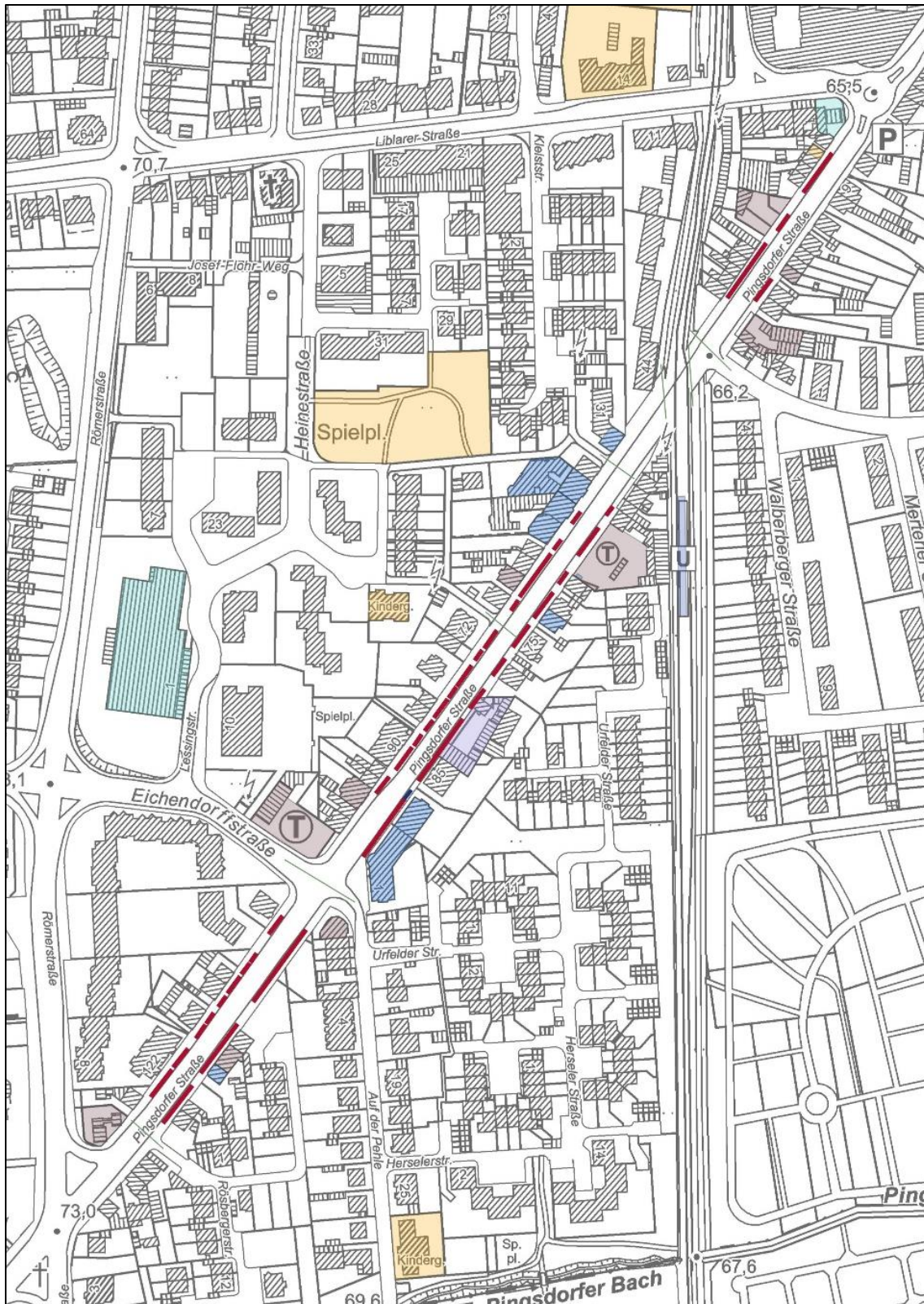
3.2 Kfz-Verkehr



Fahrbahnbreiten und Zufahrten

- Überbreite Fahrbahn aus der alten Verkehrsfunktion
- 54 Zufahrten im gesamten Streckenverlauf (Tankstellen, Werkstätten, private Zufahrten, etc.)

3.3 Ruhender Verkehr



Kfz-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum

- 112 Kfz-Stellplätze im gesamten Streckenverlauf
- 14 Radstellplätze im gesamten Streckenverlauf