

Radschnellweg Köln-Frechen

Termin mit den politischen Entscheidungsträgern und den Fachverbänden

04. Mai 2017, 17:00 Uhr

Diskussion über die vorgestellten Planungsergebnisse

Folgende Anregungen und Anmerkungen wurden im Verlauf der Diskussion gemacht:

- 1) Hinweis:
Die BAB A1 soll im Kreuzungsbereich mit dem Radschnellweg noch verbreitert werden. Hier wäre dann ggf. der Radschnellweg betroffen (Durchfahrt Brückenbauwerk oder parallele Führung zur BAB A1 bis zu den Gleisen).

Nachrichtlich:

Im Zuge des Neubaus des Zentralbauwerkes AK Köln-West sollte auch der 6-streifige Ausbau getätigt werden. Im aktuellen Planungsprogramm ist hierzu jedoch nichts aufgeführt, diese Maßnahme liegt noch in weiter Ferne.

- 2) Die bisher bekannten Prospekte suggerieren bei Radschnellwegen etwas anderes als das, was vorgestellt wurde: unabhängig geführte Wegeverbindungen ohne Kfz-Einfluss. Es entsteht ein Eindruck von „Etikettenschwindel“.
Die Führung des Radschnellweges auf Fahrradstraßen wird als problematisch gesehen; gerade auch die als verträglich angesetzten 5.000 Kfz pro Tag.

Antwort:

Beim Radschnellweg Köln-Frechen handelt es sich im Gegensatz zu den anderen Gewinnerbeiträgen des Wettbewerbs und auch im Gegensatz zum RS1 um eine Strecke, die auch (und insbesondere) innerstädtisch und nicht auf außerörtlichen, stillgelegten Bahnstrecken geführt wird. Das zur Verfügung stehende Platzangebot ist innerstädtisch naturgemäß nur sehr eingeschränkt, da die vorhandenen Bebauung die Querschnittsbreiten begrenzen und außerdem weiterhin eine (MIV-)Erschließung für die Anwohner gegeben sein muss.

Ein Radschnellweg mit einer völlig unabhängigen Führung wird daher innerstädtisch nicht möglich sein.

Die Fragestellung, die seitens der Verwaltung für die weitere Planung mitgenommen wird: gibt es weitere Elemente, um den Kfz-Verkehr in den Fahrradstraßen noch zu reduzieren?

- 3) Die Geradlinigkeit des Radschnellweges im innerstädtischen Gebiet auf der Bachemer Straße (Abschnitt 1) wird für Kfz ebenfalls attraktiv sein (gerade auch als Ausweichroute zur Dürener Straße und zur Gleueler Straße).

Antwort:

Für Fahrradstraßen gilt ein generelles Tempolimit von 30 km/h, zudem ist der Radver-

kehr gegenüber dem Kfz-Verkehr bevorrechtigt. Dadurch ist die Attraktivität für ausweichende Kfz-Verkehre zumindest eingeschränkt. Auf den freien Strecken außerhalb der Ortsdurchfahrten wird der Kfz-Verkehr auf dem Radschnellweg nicht zugelassen.

- 4) Die Bachemer Straße sollte zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs für diesen ggf. unterbrochen oder als Einbahnstraße ausgebildet werden.

Antwort:

Die Möglichkeiten zur Einrichtung von Einbahnstraßen werden in der weiteren Planung untersucht werden.

- 5) Der Radschnellweg Köln-Frechen ist mit gut acht Kilometern von den Wettbewerbsgegnern die kürzeste Strecke von allen.

Wie viele Kilometer davon sind tatsächlich autofrei?

Die Radschnellwege in Dänemark und den Niederlanden sind durch ihre Autofreiheit sehr viel attraktiver.

Antwort:

Der autofreie Bereich auf dem Radschnellweg Köln-Frechen wird nach dem vorgestellten Planungsstand ca. vier Kilometer betragen.

Dieser Radschnellweg wird kein Radschnellweg für den reinen Freizeitverkehr sein, sondern er ist aufgrund seiner Lage und der vielen unterschiedlichen Ziele (Industrie, Arbeit, Wohnen, Universität) stark auf Pendlerströme ausgerichtet. Für diese Zielgruppe soll eine konkurrenzfähige Alternative zum Auto geschaffen werden. Die vorgestellten Potentiale erscheinen hier gerade aus der aufgeführten Kombination heraus besonders realistisch. 50 % aller Pendlerstrecken bewegen sich genau innerhalb dieser Distanz. Attraktiv wird dieser Radschnellweg nicht durch die reine Autofreiheit. Das entscheidende Kriterium wird die zu erzielende Reisezeit sein. Reisezeitverluste entstehen in der Regel durch Wartezeiten an Knotenpunkten. Das heißt, dass ein Hauptaugenmerk der Planung darauf liegen muss, sämtliche Knotenpunkte für die Radfahrer fortschrittlich und nach Möglichkeit planfrei oder bevorrechtigt zu gestalten, um die Zeitverluste so gering wie möglich zu halten.

- 6) Unterführungen werden Angsträume darstellen.

Antwort:

Durch die Unterquerung von Straßen wird es nicht zu langen Tunneln kommen. Die Unterführungen werden – bis auf den kurzen Deckel, der sich durch die zu unterquerende Straße ergibt – offen und hell hergestellt. Wenn möglich, sollten die Rampen geböschert und nicht mit Stützwänden hergestellt werden.

- 7) Die Verträglichkeit von 5.000 Kfz pro Tag auf Fahrradstraßen wird angezweifelt. Laut den Verwaltungsvorschriften dürfen Fahrradstraßen nur dort eingerichtet werden, wo das Fahrrad auch das vorherrschende Verkehrsmittel ist.

Antwort

Fahradstraßen dürfen gemäß StVO auch dort eingerichtet werden, wo in Zukunft zu erwarten ist, dass das Fahrrad das vorherrschende Verkehrsmittel sein wird.

Beobachtungen haben ergeben, dass 5.000 Kfz pro Tag ein verträgliches Maß für Fahrradstraßen sind.

Gemäß der gültigen Richtlinien (RASt'06) können Fahrradstraßen bei bis zu 400 Kfz in der Spitzenstunde eingerichtet werden. Dieser Wert wird auf der Bachemer Straße auf

alle Streckenabschnitten mit der geplanten Führungsform Fahrradstraße derzeit nicht erreicht.

Die Verträglichkeit ergibt sich nicht aus Richtlinien, sondern aus der Praxis und den örtlichen Gegebenheiten (wieviel Platz steht zur Verfügung? Wie kommt man durch die Straße durch?) Die immer wieder neu zu beantwortende Frage lautet: welche Möglichkeiten bestehen realistisch, um den Raum für Radfahrer zu vergrößern, ohne andere unvermeidbare Funktionen in Frage zu stellen?

- 8) Wie soll mit dem verdrängten Parken umgegangen werden?

Antwort

Die Verwaltung wird zu diesem Thema noch ein eigenes Gutachten erstellen lassen. Möglichkeiten der Kompensation von entfallenden Parkständen sollen darin herausgearbeitet werden.

- 9) Wie wird es mit den KAG-Beiträgen aussehen? Die Bürger müssen hierüber rechtzeitig informiert werden.

Antwort

Erst nach der abschließenden Entscheidung darüber, auf welcher Variante weiter geplant werden soll, kann die detaillierte KAG-Prüfung durchgeführt werden.

- 10) Statement:

Die neue Verbindung muss eine besondere Qualität bekommen.

Qualität bedeutet, dass es sich um eine schnelle Verbindung handeln muss, auf der die Gesamtwiderstände gering sind. Nur dann wird sie für die Nutzer attraktiv.

Auf der Fahrradstraße muss die Attraktivität für den Radfahrer im Fokus stehen, der Kfz-Verkehr muss deutlich nachrangig sein.

Der Ansatz, den Fußgängern durch die Neusortierung auf der Bachemer Straße mit breiteren Gehwegen wieder mehr Platz zur Verfügung zu stellen wird positiv gesehen.

Dieser Radschnellweg wird die Verbindung und die Beziehung zwischen dem Kölner Bezirk Lindenthal und der Stadt Frechen stärken.

- 11) Es besteht Verwunderung darüber, dass planfreie Knotenpunktlösungen bisher nur in den außerörtlichen Bereichen betrachtet wurden.

Antwort

In den dicht angebauten Gebieten entlang der Bachemer Straße sind aus Sicht der Verwaltung der Stadt Köln keine Tunnel oder Brücken denkbar. Hier muss der Ansatz Wartezeiten an Knotenpunkten zu reduzieren über das Mittel der Verkehrstechnik geschehen.

- 12) Gibt es Erfahrungen darüber, ob die Spitzenstunden bei den Kfz- und den Fahrradverkehren unterschiedlich sind?

Antwort

Hier sind keine Untersuchungen bekannt. Die Spitzenstunden liegen erfahrungsgemäß parallel.

- 13) Könnte man zum Erreichen von anderen Zielen (z. B. Schulzentren und Freizeiteinrichtungen) andere Routen finden?

Antwort

Der Radschnellweg wird keine singuläre Angelegenheit sein. Die Stadt Köln plant langfristig ein vollständiges Netz dieser Führungsformen.

Anschlüsse ans restliche (und zusätzliche) Hauptradwegenetz werden berücksichtigt. Der ausschließlich linienhafte Eindruck ist der hier zunächst zu realisierenden Strecke Köln-Frechen geschuldet.

- 14) Der Begriff RadSCHNELLweg produziert bei manchen Leuten Ängste. Die Schnelligkeit ist ein Gefährdungspotential. Wie könnte dieses Problem eingedämmt werden?

Antwort:

Nur aufgrund des Begriffes ist man nicht verpflichtet, schnell zu fahren.

Alle Beteiligten stehen mit der Planung dieses neuartigen Elementes noch ganz am Anfang, so dass noch so gut wie keine Erfahrungswerte vorliegen.

Durch die klare Trennung von Fußgänger- und Radfahrerbereichen ist ein Konfliktpotential reduziert.

Durch die vorgesehene Breite von 4 m sind Radfahrer mit verschiedenen Geschwindigkeiten kein Problem, da das Überholen komfortabel möglich ist.

Um den Bürgerinnen und Bürgern ihre evtl. vorhandenen Ängste vor Radschnellwegen, die in Deutschland derzeit noch nicht so bekannt sind, zu nehmen, wird derzeit ein die Planung, den Bau und die Nutzung begleitendes Kommunikationskonzept vergeben.