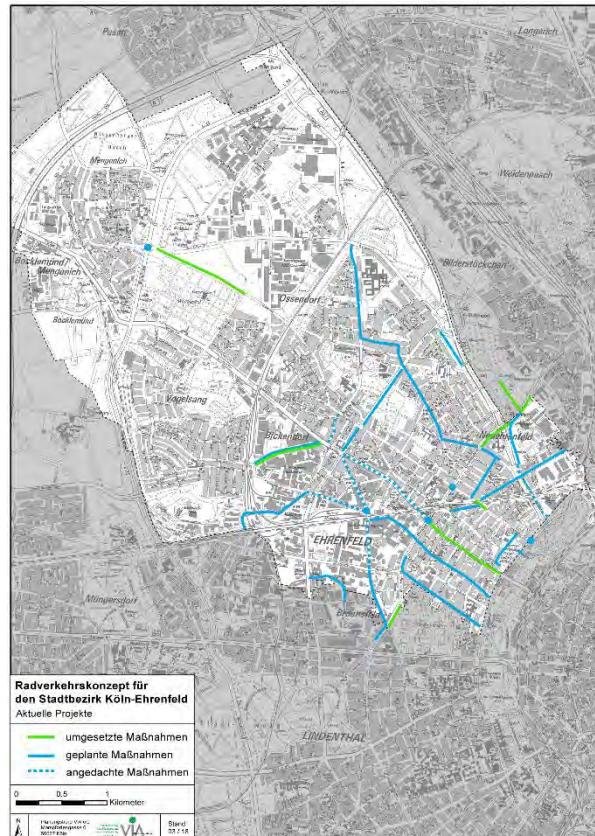


## AG „Aktuelle Projekte“

Hendrik Colmer (Stadt Köln)  
Lena Erler (Planungsbüro VIA)

Parallel zur Erstellung des Radverkehrskonzeptes erarbeitet die Stadtverwaltung kontinuierlich Planungen zu vorliegenden politischen Beschlüssen. Diese befinden sich in unterschiedlichen Phasen (angedacht / geplant / umgesetzt). Im Workshop sollen drei Beispielmaßnahmen diskutiert werden:

1. Fahrradstraße in der Ottostraße und der Nußbaumerstraße
2. Radverkehrsführung auf dem Melatengürtel und dem Ehrenfeldgürtel
3. Piktogramm-Kette auf der Venloer Straße zwischen Gürtel und Äußerer Kanalstraße



### 1. Fahrradstraße auf der Ottostraße und Nußbaumer Straße

#### Ausgangslage:

Für die Ottostraße und die Nußbaumerstraße existieren bereits weit fortgeschrittene Planungen zur Einrichtung einer Fahrradstraße. Neben der bloßen Beschilderung soll die Fahrradstraße als Qualitätsmerkmal eine durchgehende Blockmarkierung und Piktogramme zur Verdeutlichung der Fahrgasse erhalten, um die Fahrbahn ausschließlich für den Fahrverkehr insbesondere Radverkehr freizuhalten.

Der Streckenabschnitt zwischen der Nußbaumerstraße zwischen Ottostraße und Wöhlerstraße soll zunächst nicht als Fahrradstraße ausgewiesen werden und im Rahmen des Fahrradstraßenkonzeptes berücksichtigt werden, da die vorhandenen Stellplätze deutlich reduziert werden müssten (Neuordnung von Schräg- in Längsaufstellung). Die Verwaltung beabsichtigt, die Abschnitte Nußbaumer Straße zw. Ehrenfeldgürtel und Ottostraße und die Ottostraße bis zur Subbelrather Str. als Fahrradstraße auszuweisen. Dies würde prioritätär der Schulwegsicherung dienen. Die Stadt strebt eine baldige Umsetzung der Fahrradstraße an.



#### Diskussion und Ergebnis:

- Die Teilnehmenden loben die Ausrichtung der Arbeitsgruppe, da im Rahmen der Erstellung des RVK Innenstadt keine Diskussion aktueller Planungen stattgefunden habe.
- Es wird angemerkt, dass die parkenden Kfz vor den Baumscheiben bereits heute schon sanktioniert werden könnten. Nach Angaben des Ordnungsamtes sei dies nicht möglich, da keine Beeinträchtigung des fließenden Verkehrs durch das Parken am rechten Fahrbahnrand entstünde. Mit der Anordnung durch das Zusatzschild „Parken in gekennzeichneten Flächen erlaubt“ würde eine Sanktionierung möglich werden.
- Aus dem Teilnehmerkreis kommt die Frage, was die Verbesserung gegenüber der heutigen Situation ist. Neben der genannten Neuorganisation des Parkraumes mittels einer Blockmarkierung und der damit einhergehenden deutlich verbreiterten Fahrgasse, wird auf die Sichtbarkeit der neuen Fahrradachse hingewiesen. Die Erkennbarkeit der Fahrradstraße wird außerdem durch die Markierung von Piktogrammen unterstützt. Mit der Anordnung einer Fahrradstraße können die Radfahrer künftig nebeneinander fahren und erhalten Vorrang vor dem Kfz-Verkehr.
- Neben der Anordnung „Fahrradstraße“ erfolgt die Freigabe für den Kfz-Verkehr über das Zusatzzeichen „Anlieger frei“. Dies sollte aus Sicht der Workshop-Teilnehmer als grundsätzliche Regelung für Fahrradstraßen in Wohngebieten übernommen werden.
- Eine weitere grundsätzliche Anmerkung, die auf die Einrichtung weiterer Fahrradstraßen übertragen werden kann, betrifft die Bedeutung der Netzeinbindung. So muss der Radverkehr zu Beginn und Ende der Fahrradstraße sicher weitergeführt werden. In diesem konkreten Fall wäre beispielsweise die Weiterführung über die Hüttenstraße bis zum Bahnhof Ehrenfeld sinnvoll.
- Das Vorgehen der Stadtverwaltung für die Ottostraße und die Nußbaumerstraße nördlich der Ottostraße als Fahrradstraße auszuweisen, erscheint vor dem Hintergrund der Schulwegsicherung und der raschen Umsetzung nachvollziehbar. Die Teilnehmer betonen jedoch, dass der Abschnitt der Nußbaumerstraße zwischen Ottostraße und Wöhlerstraße nicht aus den Augen verloren werden darf. Dieser Ab-

schnitt sei Teil einer bedeutenden bezirksübergreifenden Achse nach Nippes (Liebigstraße).

- Von den Teilnehmern wird außerdem betont, dass die Qualität einer Fahrradstraße maßgeblich vom ruhenden Kfz-Verkehr beeinflusst werden kann. Verhindern Stellplätze die Schaffung der angestrebten Breite für die Fahrgasse der Fahrradstraße, so muss der Parkraum entweder neu organisiert werden oder es müssen ggf. Stellplätze entfallen.

## 2. Radverkehrsführung auf dem Melatengürtel und dem Ehrenfeldgürtel

### Ausgangslage:

Am Melatengürtel in Höhe des Friedhofs wurde der alte Radweg entfernt und ein fahrbahnseitiger Schutzstreifen markiert. Obwohl bei der existierenden Kfz-Belastung (ca. 22.000 Kfz/Tag) auf dem Melatengürtel ein Radfahrstreifen eher den Anforderungen entsprechen würde, wurde hier ein Schutzstreifen markiert, da für die Einrichtung eines Radfahrstreifens die erforderlichen Breiten nicht zur Verfügung stehen, es sei denn für den Kfz-Verkehr würde eine überbreite Spur markiert werden. Die Stadtverwaltung möchte im Rahmen des Workshops in Erfahrung bringen, wie diese umgesetzte Maßnahme von den Radfahrern wahrgenommen wird, welche Anforderungen für das Radfahren auf dem Gürtel im Allgemeinen gestellt werden und ob die Führungsform auf weitere Abschnitte übertragbar wäre.



### Diskussion und Ergebnis:

- Zunächst wird bestätigt, dass sich die Situation am Melatengürtel im Gegensatz zum Ausgangszustand verbessert habe. Aus Sicht der Teilnehmer richte sich das Angebot vor allem an die Pendler, die zügig vorankommen möchten.
- Für den Abschnitt des Ehrenfeldgürtels zwischen Vogelsanger Straße und Subbelrather Straße käme diese Lösung jedoch nicht in Betracht, da hier auch ein paralleles Angebot im Seitenraum (ggf. Gehweg „Radfahrer frei“) geschaffen werden sollte.

- Aus dem Teilnehmerkreis wird außerdem angeregt, dass häufige Wechsel der Führungsform oft zu Verwirrung bei den Verkehrsteilnehmern sorgen und außerdem häufig umständlich befahrbar seien. Wird ein Wechsel der Führungsform angelegt, so muss dieser für alle Verkehrsteilnehmer klar erkennbar (z.B. durch eine entsprechende Markierung) und sicher befahrbar sein.
- Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass die Schutzstreifen-Lösung für das Fahren mit Kindern aus der Perspektive der Verkehrssicherheit und des Geschwindigkeitsniveaus nachteilig wahrgenommen wird. Beim Fahren mit den Kindern, würde er eher auf Nebenrouten, wie zum Beispiel durch den Friedhof, ausweichen.
- Innerhalb der Diskussionsgruppe wird der Anspruch formuliert, dass auf dem Gürtel, insbesondere an „Nadelöhrn“ wie dem Melatengürtel, ein attraktives und sicheres Angebot für alle Radfahrtypen geschaffen werden muss, auch wenn dies zu Lasten des Kfz-Verkehrs geschehen müsste.
- Die Planung für einen Radweg mit 2,0 m Breite am Melatengürtel zwischen Oskar-Jäger-Straße und Scheidtweilerstraße wird als positiv bewertet. Wichtig sei, dass langsame Radfahrer überholt werden können.
- Da die Realisierung baulicher Maßnahmen längere Zeiträume der Planung und Umsetzung erfordert, können Markierungslösungen wie der aktuell aufgetragene Schutzstreifen eine Übergangslösung sein. Dies sei jedoch nicht die „große Lösung“.
- Es wird weiterhin angeregt, dass die bloße Markierung eines Schutzstreifens nicht ausreicht, sondern weiterhin die zulässige Höchstgeschwindigkeit reduziert werden sollte (Tempo 30)
- Weiterhin sei die Gestaltung der Knotenpunkte von hoher Bedeutung. Hier soll insbesondere auf die Fußgänger Rücksicht genommen werden. Wird der Seitenraum stark von Fußgängern frequentiert, so soll der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt werden.
- Generell sollte die Planung „von außen nach innen“ erfolgen, also zunächst Fußgänger und Radfahrer berücksichtigen und die Restflächen an den fließenden und ruhenden Kfz-verkehr verteilen.
- An mehreren Stellen müssen die Querungen am Gürtel verbessert werden.

### 3. Piktogrammkette auf der Venloer Straße zwischen Ehrenfeldgürtel und Äußerer Kanalstraße

#### Ausgangslage:

Die Radwege auf diesem Abschnitt der Venloer Straße sind nicht benutzungspflichtig, so dass Radfahrer auch auf der Fahrbahn fahren dürfen. In der Praxis wird häufig die Erfahrung gemacht, dass nicht allen Verkehrsteilnehmern diese duale Regelung bekannt ist. Mit der Markierung von Piktogrammen und zusätzlichen Furten an den Einmündungen soll die Regelung verdeutlicht werden. Die Markierung von Schutzstreifen ist auf diesem Abschnitt aufgrund der geringen Fahrbahnbreite nicht möglich.

Die Stadtverwaltung möchte im Rahmen des Workshops in Erfahrung bringen, ob diese Maßnahme, die an anderen Stellen in Köln bereits umgesetzt wurde, von den Radfahrern als wirksam empfunden wird.



Aus Zeitgründen konnte diese Maßnahme nicht mehr im Workshop diskutiert werden. Bei der Ergebnispräsentation im Plenum wird jedoch angemerkt, dass die Maßnahme spürbar dabei hilft die rechtliche Anordnung zu verdeutlichen.

#### Ergebnisposter:

