

AG „Hotspots“

Christian Leitow (Stadt Köln)
Frank Reuter (Planungsbüro VIA)
Celina Hoffmann (Planungsbüro VIA)

In der Arbeitsgruppe „Hotspots“ sollen die Teilnehmer die Streckenabschnitte und Knotenpunkte benennen, an denen aus ihrer Sicht der größte Handlungsbedarf („Hotspots“) besteht.

Als Arbeitsgrundlage dienen u.a. die Ergebnisse der vom Planungsbüro VIA durchgeführten Unfallanalyse sowie die Bürgeranregungen aus dem Bürgerdialog und dem RADar. Zu allen drei Themen wurden Übersichtskarten erstellt.

Insbesondere die Ergebnisse der Unfallanalyse werden diskutiert. Zum Unfallgeschehen an der Venloer Straße (vor und nach dem Umbau) gibt es unterschiedliche Ansichten.

Der Workshop wird damit abgeschlossen, dass die Teilnehmer auf einer Karte ihre Hotspots eingetragen haben, auf welche in der weiteren Bearbeitung der Fokus gelegt werden soll. Zudem werden von den Teilnehmenden ihre Erwartungen an das Radverkehrskonzept notiert.

1. Unfallanalyse (Unfälle mit Radfahrerbeteiligung)

- Vorstellung der Anzahl der Unfälle, der Unfallschwere, des Unfalltyps und der Unfallbeteiligten in Ehrenfeld in Vergleich mit den Ergebnissen aus der Innenstadt

Unfallhäufigkeit

- Insgesamt weniger Unfälle in Ehrenfeld als in der Innenstadt
- Zunahme der Unfälle von 2013 bis 2017. Diese Zunahme ist auch auf den gestiegenen Radverkehrsanteil in Ehrenfeld zurückzuführen.

Unfallschwere

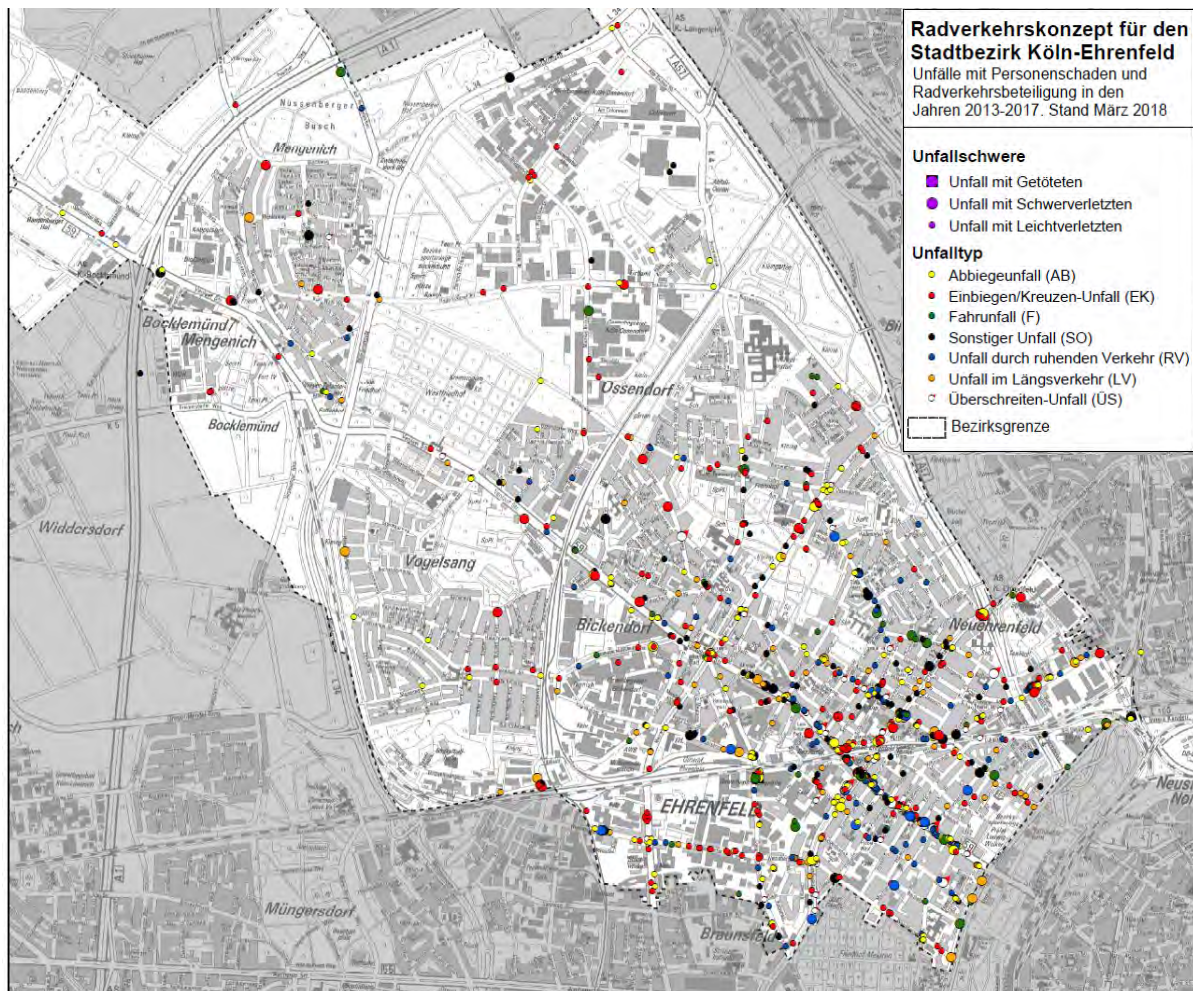
- Hauptsächlich Leichtverletzte
- Ähnliches Bild in Innenstadt und Ehrenfeld

Unfalltyp

- Mehr Fahrurfälle sowie Abbiegeunfälle in Ehrenfeld

Unfallbeteiligte

- Mehr Alleinunfälle und weniger Fuß/Rad-Unfälle in Ehrenfeld



Verteilung der Unfälle in Ehrenfeld (2013-2017)

Diskussion und Ergebnisse:

- Es wird angemerkt, dass die Alleinunfälle auf der Venloer Straße auch durch Drängeln der Autofahrenden verursacht werden. Dies ist möglicherweise auf die nicht ausreichende Fahrbahnbreite zurückzuführen. Vor diesem Hintergrund sind diese Unfälle somit keine Alleinunfälle mehr.
- H. Simon von der Polizei merkt an, dass die Unfälle im Abschnitt der Venloer Str. zwischen Gürtel und Innerer Kanalstraße nach dem Umbau deutlich gestiegen sind.
→ Hier sollte die Auswertung der verschiedenen Jahre getrennt voneinander betrachtet werden.
- Es wird außerdem angemerkt, dass die Anzahl der Abbiegeunfälle an der Kreuzung Venloer Str./Gürtel vermutlich aufgrund des Schutzstreifens so hoch sind.
- Im nördlichen Abschnitt der Venloer Str., bei der die Benutzungspflicht für Radverkehr aufgehoben wurde, werden Radfahrende auf der Straße von Autofahrern nicht akzeptiert. Radfahrer auf der Fahrbahn werden angehupt, beschimpft und teilweise sogar bedroht.
- Einzelne Teilnehmer bewerten die gesamte Venloer Str. als sehr gefährlich für Radfahrende, da die Autos keinen ausreichenden Abstand halten.

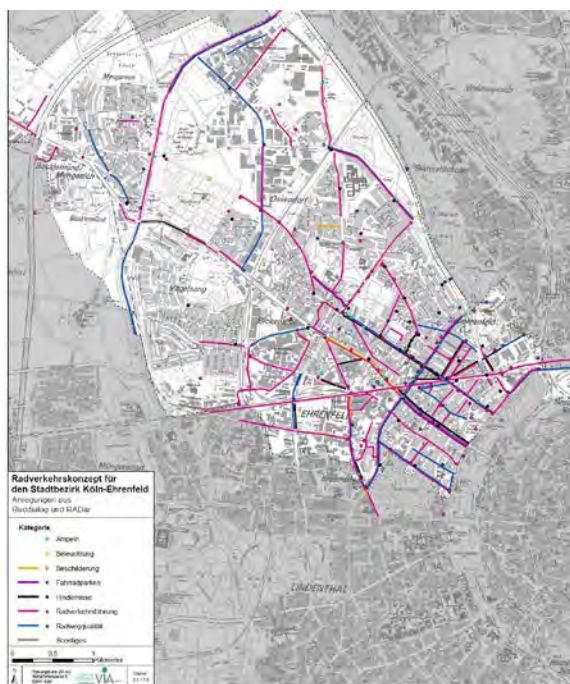
- Zudem wird das Problem der parkenden Kfz auf der Venloer Str. angesprochen.
→ Autofahrer und Lieferdienste parken oder halten auf dem Schutzstreifen. Ordnungsamt und Polizei sollen mehr kontrollieren.
- Das Parken in der zweiten Reihe ist auch an der Subbelrather Straße ein Problem.

Weitere Punkte, die von den Teilnehmenden angemerkt wurden:

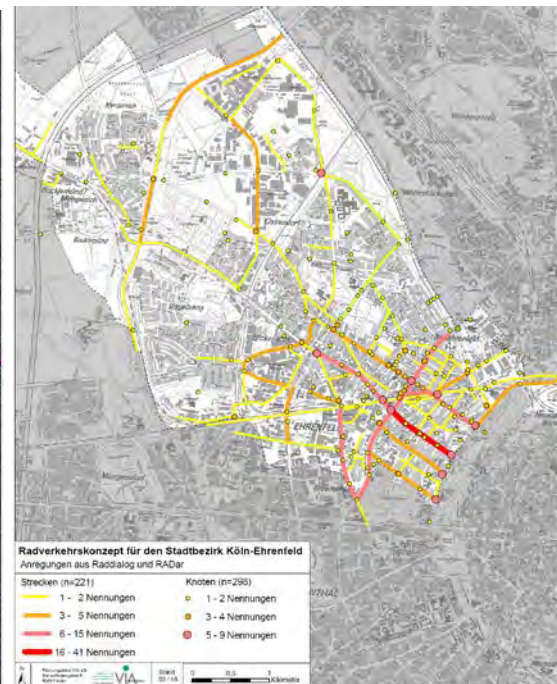
- Zu hohe Geschwindigkeit an der inneren Kanalstraße.
- Das Bewusstsein aller Verkehrsteilnehmer muss verändert werden.
- Auch an der Subbelrather Straße sollen häufiger Kontrollen durchgeführt werden, um das Parken in der zweiten Reihe zu verhindern.

Die Teilnehmer der Arbeitsgruppe „Hotspots“ sprechen sich für eine vertiefende Unfallanalyse an der Venloer Straße auf dem Abschnitt zwischen Gürtel und Innerer Kanalstraße aus. Fragestellungen sind u.a. die Unfalltypen „Abbiegeunfall“ und „Unfall durch ruhenden Verkehr“. Außerdem soll das Unfallgeschehen vor und nach dem Umbau der Venloer Straße miteinander verglichen werden.

2. Bürgeranregungen



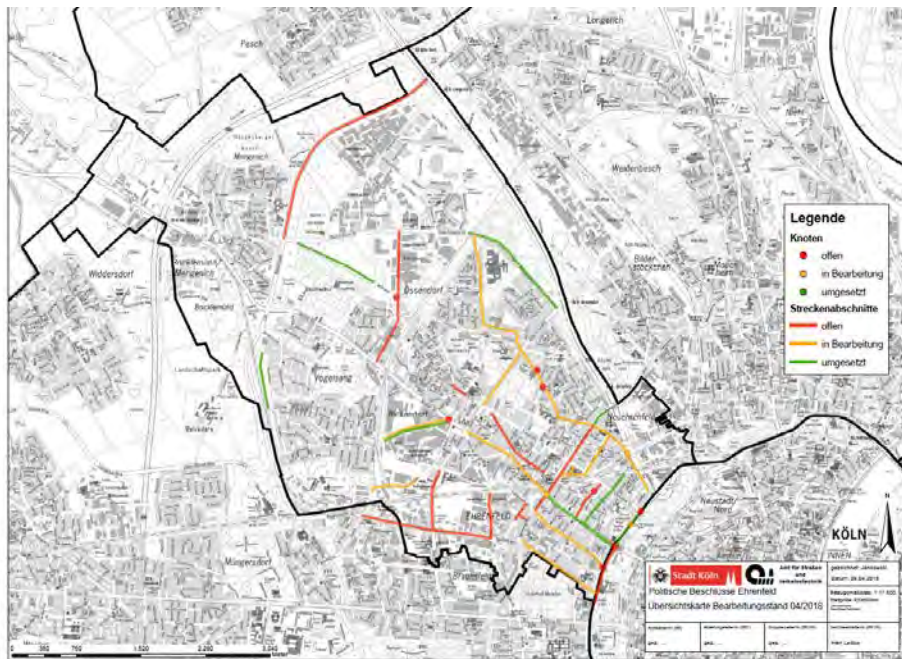
Kategorien der Anregungen



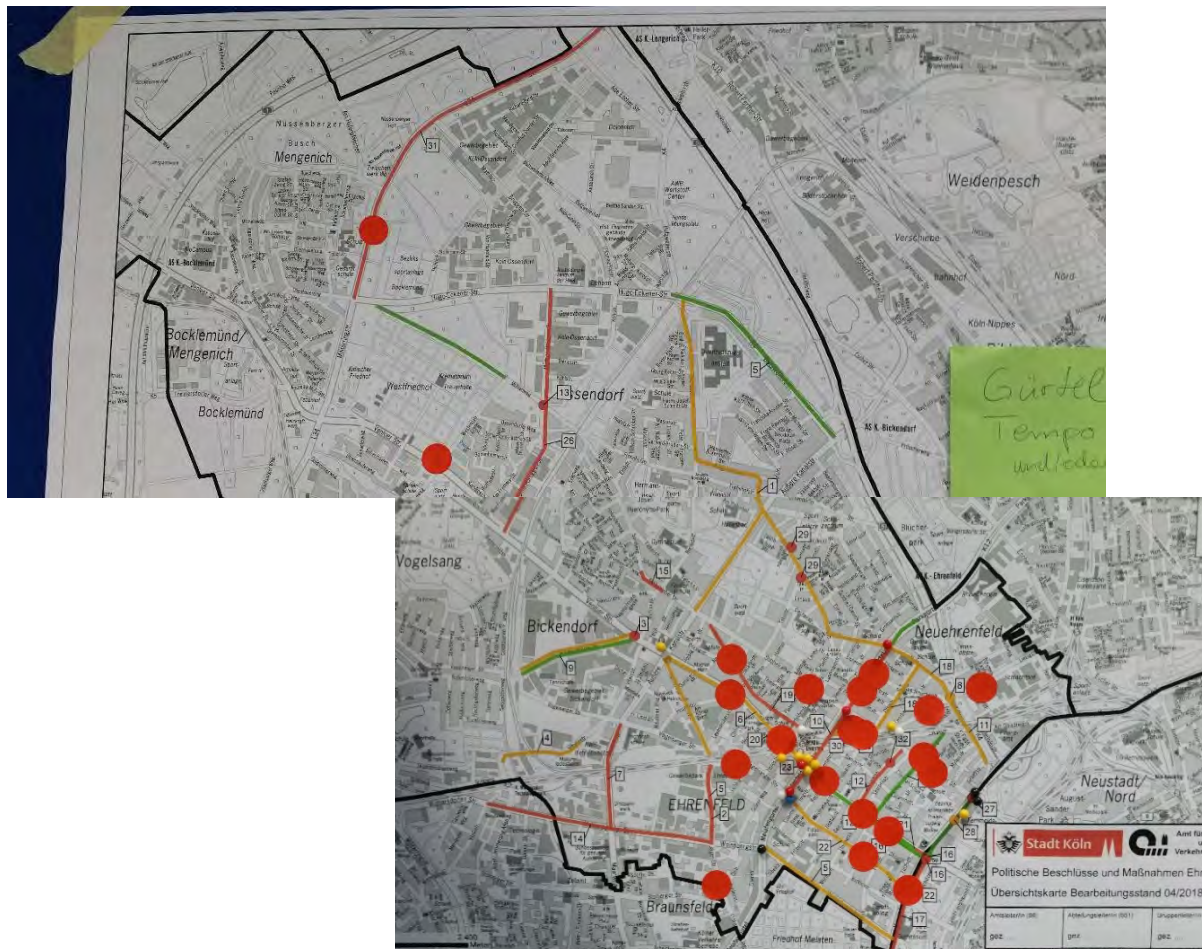
Häufigkeiten der Anregungen

- Die Anregungen aus dem Bürgerdialog und dem RADar betreffen vor allem Ehrenfeld und Neuenfeld.
- Besonders häufig genannt werden die Venloer Str. und Gürtel.
- Insgesamt decken sich die Bürgeranregungen mit dem, was die Teilnehmenden im Workshop angesprochen haben; es gibt keine Ergänzungen.

3. Politische Beschlüsse



- Während der Arbeit am Radverkehrskonzept werden einzelne Maßnahmen bereits umgesetzt werden.

Ausgewählte Hotspots der Teilnehmenden

- Die Knoten mit dem größten Handlungsbedarf wurden von den Teilnehmenden mit Nadeln markiert.
- Streckenabschnitte mit dem größten Handlungsbedarf wurden mit Aufklebern markiert.

Allgemeine Erwartungen an das Radverkehrskonzept:

- Die Straße gehört nicht nur den Autofahrenden. Mit den zu erwartenden weiter steigenden Radverkehrsanteilen sind zusätzliche Flächen für den Radverkehr erforderlich. Daher ist eine Umverteilung von Verkehrsflächen erforderlich. Hierzu ist auch zukünftig mehr Mut durch Politik und Verwaltung erforderlich.
- Es soll zu einem Bewusstseinswandel kommen (z.B. durch Kampagnen und Öffentlichkeitsarbeit). Die Situation auf den Straßen soll für Radfahrer spürbar besser und sicherer werden.
- Öffentlichkeitsarbeit und Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur um neue Nutzergruppen zu gewinnen.
- Tempo-30 sollte flächendeckend gelten. In sensiblen Bereichen Tempo-20.
- Vorrang für Fuß- und Radverkehr.
- Ausreichend breite Radverkehrsanlagen, damit sich Radfahrer überholen können.

- Bei Neu- oder Umplanungen im Straßenraum von außen nach innen planen, d.h. zuerst die erforderlichen Flächen für Fußgänger und Radfahrer definieren und dann den Kfz-Verkehr berücksichtigen.
- Ehrenfeld soll Fahrrad-Veedel werden. Mit mutigen Ideen, den Radverkehr fördern. Dann können in Zukunft mehr Straßen autofrei sein (z.B. Venloer Str.). Oder Hauptverkehrsstraßen werden als Einbahnstraßen eingerichtet (natürlich für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet). Oder „protected bike lanes“ wagen.
- Mehr Kontrollen, um Parken auf Radverkehrsinfrastruktur zu unterbinden.
- Venloer Straße nachbessern, um Unfälle zu vermeiden und Verkehrsströme zu verteilen.
- Mehr Fahrradstraßen einrichten und alle Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung öffnen.
- Durchgängige Hauptrouten definieren und umsetzen.
- Vernetzung der Stadtteile: Es müssen komfortable Radverkehrsverbindungen in andere Stadtteile geschaffen werden.

Ergebnisse

- Die Bürgeranregungen decken sich mit den Diskussionsthemen im Workshop.
- Hotspots sind vorwiegend in Ehrenfeld und Neuenfeld. Hier wird an mehreren Streckenabschnitten und Knoten dringender Handlungsbedarf gesehen.
- In den Außenbereichen werden eher Netzmängel und keine Hotspots genannt.
- Die Teilnehmenden wünschen sich eine Unterteilung der Hotspots nach Themen (z.B. ruhender Verkehr, Tempo 30 einführen, Flächenumwidmung, ...)
- Insgesamt werden radikale Veränderungen in der Verkehrsplanung und bei der Förderung des Radverkehrs von den Teilnehmenden gewünscht.
- Maßnahmen, die im Rahmen des Radverkehrskonzeptes für den Bezirk Ehrenfeld entwickelt werden, sollen Vorbildcharakter für die anderen Bezirke in der Stadt haben.