

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
CDU-Fraktion
Fraktion Die Linke
GUT
Deine Freunde
SPD-Fraktion

Herrn Bezirksbürgermeister
Andreas Hupke
Herrn Bürgeramtsleiter
Dr. Ulrich Höver
Frau Oberbürgermeisterin
Henriette Reker

Eingang beim Bezirksbürgermeister: 9.05.2019

Gem. Änderungsantrag gem. § 3 der Geschäftsordnung des Rates

Gremium	Datum der Sitzung
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	09. Mai 2019

Änderungsantrag zu 3.10. Radverkehrsführung auf den Kölner Ringen - Umsetzungsstufe 2020 im Rahmen der Umsetzung des Radverkehrskonzepts Innenstadt

Sehr geehrte Frau Reker, sehr geehrte Herren,

wir bitten Sie, folgenden Änderungsantrag in die Tagesordnung der Sitzung der Bezirksvertretung Innenstadt am 09. Mai 2019 aufzunehmen.

Die Bezirksvertretung Innenstadt möge beschließen:

Punkt 2. Wird wie folgt geändert

auf dem Hansaring, dem Kaiser-Wilhelm-Ring und dem Hohenzollernring zwischen Am Kümpchenshof/Von-Werth-Straße und Flandrische Straße/Ehrenstraße in beiden Fahrtrichtungen bei Umnutzung einer Kfz-Fahrsspur einen Radfahrstreifen einzurichten. Der bauliche Radweg zwischen Am Kümpchenshof und Erfstraße wird zurückgebaut. Die Fahrradaufstellfläche an der Kreuzung Hansaring/Am Kümpchenshof wird auf die Breite einer Fahrsspur vergrößert. Auf der Kreuzung werden die Markierungen in Richtung des baulichen Radwegs entfernt. Auf dem Hansaring wird zwischen Adolf-Fischer-Straße und Am Kümpchenshof für den geradeaus fahrenden Kfz-Verkehr nur ein Fahrstreifen als Aufstellfläche markiert, der Schutzstreifen der Fahrradweiche wird entsprechend verbreitert.

Punkt 3. Wird wie folgt geändert

auf dem Hohenzollernring zwischen Flandrische Straße/Ehrenstraße und dem Kreuzungsbereich Aachener Straße in beiden Fahrtrichtungen ein Radfahrstreifen bei Umnutzung einer Fahrspur eingerichtet. In der nördlichen Fahrtrichtung entstehen Ladezonen im Bereich des baulichen Radwegs.

Punkt 4. Wird wie folgt geändert

auf dem Habsburgerring zwischen Aachener Straße und Richard-Wagner-Straße in beiden Fahrtrichtungen bei Umnutzung einer Kfz-Fahrspur einen Radfahrstreifen in einer Breite von 2,50m zzgl. 0,75m Sicherheitszone einzurichten.

Punkt 5. Wird wie folgt geändert

auf dem Hohenstaufenring zwischen Richard-Wagner-Straße/Pilgrimstraße und Lindenstraße/Schaaftenstraße in beiden Fahrtrichtungen den Anschluss an die Pilotstrecke herzustellen. In beiden Fahrtrichtungen wird bei Umnutzung einer Kfz-Fahrspur ein Radfahrstreifen in Regelbreite eingerichtet. Die Rechtsabbieger-Spur in südlicher Fahrtrichtung in Richtung Lindenstraße kann entfallen.

Alternativ: In südlicher Fahrtrichtung entfällt Rechtsabbiegemöglichkeit in die Lindenstraße.

Die Abbiegebeziehungen in nördlicher Fahrtrichtung sind so zu organisieren, dass der erforderliche Sicherheits- und Überholabstand des Kfz-Verkehrs zu Radfahrenden eingehalten werden kann.

Punkt 6 entfällt – siehe 2)

Punkt 7 entfällt – siehe 4)

Punkt 8. Wird wie folgt geändert

am Barbarossaplatz in nördlicher Fahrtrichtung einen Radfahrstreifen in Breite der Regellösung unter Umnutzung einer Fahrspur bei gleichzeitiger Neuordnung des Parkens auf der Nordseite von Schräg- zu Längsparken einzurichten.

Punkt 9. Wird wie folgt geändert

das Parken auf den Kölner Ringen neu zu konzipieren. Dabei sollen nach den örtlichen Gegebenheiten die Flächen für Ladezonen (tags) und Bewohnerparken (nachts) bzw. für die Einrichtung von Fahrradparkplätzen zur Verfügung gestellt werden. Das Kurzzeitparken in Ladezonen entfällt. Ladezonen werden durch eindeutige Beschilderungen und deutliche Markierungen gekennzeichnet.

Sowie folgende Punkte zu ergänzen:

10. Der Beschluss des Verkehrsausschusses vom 10.10.2017 zur Anordnung von Tempo 30 ist unverzüglich umzusetzen („Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung, auf den Kölner Ringen durchgängig vom Ubierring bis zum Theodor-Heuss-Ring Tempo 30 einzurichten.“)

11. Der Beschluss der Bezirksvertretung Innenstadt vom 03.03.2016 zur Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht ist unverzüglich und vollständig umzusetzen („Die Aufhebung der Benutzungspflicht an den Kölner Ringen muss sofort und ohne weitere Verzögerung umgesetzt werden.“)

12. Auf dem Barbarosaplatz ist in südlicher Fahrtrichtung einer Radverkehrsinfrastruktur auf der Fahrbahn einzurichten.

13. Auf dem Hansaring zwischen Am Kümpchenschhof/Kyotostraße und Ebertplatz werden in beiden Fahrtrichtungen die vorhandenen Radverkehrsinfrastrukturen durch neue Markierungen auf den Standard der Regellösung gebracht (Radfahrstreifen 2,50m zzgl. 0,5m Sicherheitsabstand).

14. Auf dem Salierring in nördlicher Fahrtrichtung zwischen Trierer Straße und Neue Weyerstraße wird ein Radfahrstreifen in der Regelbreite von 2,50m eingerichtet, im Kreuzungsbereich Neue Weyerstraße als Schutzstreifen in gleicher Breite. In Richtung Neue Weyerstraße wird ein Radfahrstreifen für rechts abbiegende Radfahrer unter Umnutzung einer Fahrspur eingerichtet.

15. Die Ampelschaltungen auf den Ringen zwischen Ebertplatz und Chlodwigplatz werden so angepasst, dass eine „Grüne Welle“ für alle auf der Fahrbahn befindliche Verkehrsteilnehmer entsteht.

16. Auf dem Hohenstauenring in südlicher Fahrtrichtung zwischen Zülpicher Platz und Barbarosaplatz ist eine Radfahrinfrastruktur auf der Fahrbahn einzurichten

Begründung:

2) Ziel muss sein, alle von Norden kommenden Fahrradfahrer auf der Fahrbahn zu behalten. Die vorgeschlagene zweispurige Kfz-Führung in südlicher Fahrtrichtung zwischen Am Kümpchenschhof und Erfstraße führt zu einer ungünstigen und riskanten Verflechtungssituation zwischen Kraftfahrzeugen, Radfahrern auf dem baulichen Radweg und denen auf der Fahrbahn. Die Reduzierung auf einen Fahrstreifen von der Kreuzung ist Voraussetzung, um hier für Klarheit zu sorgen.

(Siehe Abbildung 1 in Anlage)

3) Gerade im stark frequentierten Kernbereich zwischen Flandrischer Straße/Ehrenstraße und Aacheener Straße ist die Entflechtung des Fuß- und Radverkehrs für den Erfolg von #RingFrei unverzichtbar.

Die Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn kann nicht weiter aufgeschoben werden. Die geplante Führung nimmt zudem Platz der ohnehin knappen Fußgängeraufstellflächen weg. Während des Pilotbetriebs konnte trotz intensiver Anstrengungen keine nachhaltige Lösung für das Zuparken von Ladezonen erzielt werden. Die bereits beschlossene „endgültige Lösung“ ist ein Radfahrstreifen mit einer Breite von 2,50m zzgl. Sicherheitsabstand – siehe 10-Punkte-Plan zum Radverkehr an den Kölner Ringen (BV1 vom 03.03.16) sowie Anlage 2 „Regelquerschnitte“ zum Beschluss des Verkehrsausschusses vom 10.10.17. (Siehe Abbildung 2 in Anlage)

4) Die vorgeschlagene Breite von 2,25m unterschreitet die bereits beschlossene Regellösung und ist in Verbindung mit nur 0,5m Sicherheitszone zu den neu geplanten Lieferzonen zu gering. Der Altbestand der Parkbuchten unterschreitet das heute übliche Maß von 2,20 Meter Breite, teilweise sind diese unter 2 Meter breit. Eine teilweise Mitbenutzung des Radstreifens durch Kfz ist daher absehbar. Durch den Entfall der zweiten Fahrspur in nördlicher Fahrtrichtung entsteht ausreichend Platz – siehe auch die Erläuterungen zu 7) (Siehe Abbildung 3 in Anlage)

5) Auch Radfahrende auf Schutzstreifen müssen mit einem seitlichen Mindestabstand von 1,5 Metern überholt werden. Bei der geplanten Führung mit je einer Geradeaus- und einer Rechtsabbieger-Spur ist dies nicht möglich. Der Rechtsabbieger in Richtung Lindenstraße wird laut Verkehrsuntersuchung nicht benötigt. Lösungsmöglichkeiten sind eine separate Ampelschaltung für Kfz- und Radverkehr, oder das Führen des Kfz-Verkehrs in die Lindenstraße über Aachener Straße und Händelstraße. Wenn der Rechtsabbieger zur Pilgrimstraße benötigt wird, muss ggf. Platz vom Hochbord verwendet werden. (Siehe Abbildung 5 in Anlage)

7) Die Notwendigkeit einer zweispurigen Führung des Kfz-Verkehrs ist nicht gegeben. Eine zweite Fahrspur erzeugt Konflikte und Sicherheitsrisiken sowohl in südlicher als auch in nördlicher Richtung (siehe auch 4). Der Text der Beschlussvorlage widerspricht den Plänen. Im Anhang 6–3 ist ein Radfahrstreifen zu sehen, der teilweise im Bereich der Gully-Deckel und teilweise auf dem Hochbord geführt wird. (Siehe Abbildung 3)

8) Die Ladezone ist mit 1,98m Breite und 0,5m Abstand zu gering dimensioniert. Der Radfahrstreifen ist mit 1,85m Breite weit unter Regelmaß geplant. Durch den Entfall einer Fahrspur bietet sich ausreichend Platz. (Siehe Abbildung 4 in Anlage)

9) Während des Pilotbetriebs konnte trotz intensiver Anstrengungen keine nachhaltige Lösung für das Zuparken von Ladezonen erzielt werden.

11) Die vorgelegten Pläne enthalten an mehreren Stellen das Vz. 237 (Radwegbenutzungspflicht). Die Radwegebenutzungspflicht wurde in der STVO-Novelle 1997 abgeschafft. Alle Benutzungspflichten hätten laut Verwaltungsvorschrift bis 1998 überprüft werden müssen. Eine Benutzungspflicht darf nur bei einer besonderen Gefahrenlage für Radfahrer angeordnet werden. Das ist hier nicht gegeben.

13) Der schmale Schutzstreifen mit geringem Sicherheitsabstand zur den Parkplätzen (Dooring-Zone) neben einer überbreiten Fahrspur hat sich nicht bewährt.

14) Die Planskizze Anhang 6–1 zeigt diesen Bereich, es fehlt jedoch ein Beschlusspunkt dazu. Die vorgeschlagene Führung auf einem verengten Streifen zwischen jeweils zwei Fahrspuren ist nicht akzeptabel. Der Verzicht auf die Aufweitung auf zwei Kfz-Fahrstreifen auf dem Saliering vor der Kreuzung mit der Neuen Weyerstraße ist Voraussetzung für eine einstreifige Führung des Kfz-Verkehrs auf dem Barbarossaplatz selbst. Siehe Punkt 8. Im Radverkehrskonzept Innenstadt ist die Führung des Radverkehrs auf den Bächen bereits eingeplant, eine Verbindung ist hier also notwendig. (Siehe Abbildung 6 in Anlage)

15) In München wurde die grüne Welle bei 21 km/h eingerichtet – siehe https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/ris_vorlagen_detail.jsp?risid=5103376

Gez.

Antje Kosubek
Fraktion B90/Grüne

Ralf Uerlich
CDU-Fraktion

Michael Scheffer
Fraktion Die Linke

Tom Geffe
GUT

Adrian Kasnitz
Deine Freunde

Dr. Regina Börschel
SPD-Fraktion