

## **Beantwortung einer Anfrage nach § 4 der Geschäftsordnung**

### **öffentlicher Teil**

<b>Gremium</b>	<b>Datum</b>
Rat	18.06.2020

#### **Straßenverkehr – mit Abstand am sichersten**

#### **hier: Beantwortung einer Anfrage der Ratsgruppe GUT zur Ratssitzung am 14.05.2020, TOP 4.1**

Die Ratsgruppe GUT bittet um die Beantwortung der folgenden Fragen:

„1. Wie stellen Verwaltung und in Köln tätige Verkehrsbetriebe eine unter Corona-Pandemie-Aspekten unbedenkliche Nutzung des ÖPNV auf Bahnsteigen und in den Fahrzeugen sicher?“

2. Andere Städte wie Brüssel oder Berlin regeln in der Corona-Krise den Stadtverkehr neu. Welche Pläne verfolgt die Stadt Köln, wie steht sie zu „Pop-Up-Radwegen“ und stadtweit deutlich mehr Platz für zu Fußgänger\*innen und Radfahrende?

3. An den Aufstellflächen vor Ampeln für Fußgänger\*innen und Radfahrende ist die Einhaltung eines Mindestabstandes beim Warten oft nicht möglich. Welche Lösungsmöglichkeiten sieht die Verwaltung für dieses Problem?

4. Kölns Bezirksvertretungen haben bereits zahlreiche Beschlüsse gefasst, die dem wachsenden Anteil des Radverkehrs Rechnung tragen, wie etwa die Idee des Kölner Fahrradgürtels. Werden diese Beschlüsse nun prioritär umgesetzt?

5. Die Novellierung der StVO bietet Köln zahlreiche Möglichkeiten Radfahrende besser zu schützen. Wie will die Stadt Köln den nun vorgeschriebenen Mindestabstand von 1,50 Metern beim Überholen umsetzen, und wie verfährt sie mit dieser Vorgabe in Straßenräumen, in denen dieser Abstand nicht praktikabel ist?“

#### **Antworten der Verwaltung:**

##### **Zu 1.:**

Die Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) hat in enger Abstimmung mit der Verwaltung und dem Krisenstab Maßnahmen umgesetzt, die einen Beitrag zum Infektionsschutz bei der Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) leisten.

Die KVB teilt hierzu folgendes mit:

„Um die Ansteckungsgefahr für die Fahrgäste zu verringern, wurden die nachstehenden Maßnahmen ergriffen:

- Mit den schrittweisen Lockerungen hat die KVB ihren Fahrplan wieder erweitert, so dass trotz nach wie vor geringerer Nachfrage seit dem 9. Mai wieder der normale Jahresfahrplan gestellt wird.
- Tagsüber werden im Streckennetz und insbesondere an den Endhaltestellen Zusatzreinigung-

- gen der Fahrzeuge durchgeführt. Zusätzlich werden jede Nacht die Fahrzeuge desinfiziert.
- An den Haltestellen werden die Türen automatisch geöffnet, damit die Fahrgäste nicht den Anforderungsknopf drücken müssen.
  - An den Endhaltestellen bleiben die Türen länger geöffnet, um die Fahrzeuge besser durchzulüften.
  - Durchführung punktueller, gemeinsamer Kontrollen mit dem Ordnungsamt zur Maskenpflicht im ÖPNV
  - Mit Einführung der Mund-Nase-Schutzmaskenpflicht im ÖPNV wurden seitens der KVB mehrere tausend Mund-Nase-Schutzmasken an stark frequentierten Haltestellen an die Fahrgäste verteilt.

Bei den stichprobenartigen Überprüfungen hat sich gezeigt, dass sich die große Mehrheit an die Auflagen hält.“

### **Zu 2.:**

Die Verwaltung arbeitet seit einigen Jahren verstärkt an der dauerhaften Umwandlung von Kfz-Spuren in Radfahrstreifen. Entsprechende Maßnahmen sind bereits z. B. auf der Ulrichgasse, auf Theodor-Heuss-Ring und Salierring oder auf der Cäcilienstraße erfolgt. Entsprechend dem beschlossenen Radverkehrskonzept Innenstadt befinden sich weitere Maßnahmen in Vorbereitung bzw. werden geplant oder geprüft. Zu nennen sind hier beispielsweise die übrigen Bereiche der Ringe, die Christophstraße, die Magnusstraße und die Riehler Straße. Um eine solche Maßnahme umzusetzen, sind die Voraussetzungen hinsichtlich Sicherheit und Ordnung des Verkehrs, insbesondere in den Knotenpunkten, zu prüfen. Ebenso ist aus Verkehrssicherheitsgründen ggfls. die Anpassung der Lichtsignalanlagen an die geänderten Verkehrsführungen und Geschwindigkeiten (Räumzeiten) notwendig. Dies erfordert eine entsprechende Vorbereitung, Abstimmung, Planerstellung und verkehrsrechtliche Anordnung.

Bei einer Ad-hoc-Maßnahme wie den sogenannten Pop-up-Radwegen sind insbesondere Fragen der Zu- und Abführung sowie der sicheren Führung in Knotenpunktbereichen offen und könnten ggf. zu konflikträchtigen Situationen führen. Auch die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte (AGFS) vertritt die Auffassung, dass „Maßnahmenplanungen wie Markierungen, Fahrradstraßen etc. Teil von fachlich durchdachten, fundierten und abgestimmten Radverkehrskonzepten bzw. gesamtstädtischen Mobilitätskonzepten [sind]“ (vgl. Position der AGFS, Drucksache des Landtages NRW: 17/3332) und eine Ad-hoc-Vorgehensweise nicht zielführend ist. Die Verwaltung richtet ihre Kapazitäten weiterhin auf eine dauerhafte Verbesserung der Situation für Radfahrende aus (siehe auch Punkt 4). Auf diese Weise wird der erforderliche Planungs- sowie demokratische Meinungsbildungsprozess in Politik, Bürgerschaft und Verwaltung gewährleistet.

### **Zu 3.:**

Nach einer Untersuchung der Unfallforschung der Versicherer sind innerorts zwei Drittel aller Unfälle mit Beteiligung von Radfahrenden an Knotenpunkten zu beklagen. Bei Knotenpunkten handelt es sich um besonders sensible Bereiche der Radverkehrsinfrastruktur, die einer sehr sorgfältigen Planung bedürfen. Gerade die notwendige Anpassung von Schaltungen der Lichtsignalanlagen muss nach den Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA) unter strikter Beachtung der örtlichen Verhältnisse erfolgen, so dass von einer schnellen Lösung, die etwaige Verkehrssicherheitsdefizite beinhalten könnte, abzuraten ist. Daher ist an die Rück- und Einsicht der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zu appellieren, auch hier die erforderlichen Sicherheitsabstände sowie weitere Maßnahmen zur Reduzierung eines Übertragungsrisikos einzuhalten.

### **Zu 4.:**

Die Radverkehrsplanung wird weiterhin mit hoher Priorität vorangetrieben. Durch die Umwandlung von Kfz-Spuren in Radfahrstreifen, Erstellung von Radkonzepten in den Stadtbezirken (zur Zeit in Ehrenfeld), Förderung von Fahrradparken sowie die Einrichtung von Fahrradstraßen wurden und werden bestehende Beschlüsse zur Förderung des Radverkehrs bereits priorisiert bearbeitet, um dem wachsenden Radverkehr Rechnung zu tragen.

In diesem Jahr wurde zum Beispiel auf der Tel-Aviv-Straße in einem Abschnitt eine Kfz-Spur nach einer Fahrbahnsanierung in einen Radfahrstreifen umgewandelt, die Anschlüsse befinden sich derzeit in Planung. In Abschnitten auf den Ringen, der Christophstraße und der Magnusstraße sollen in diesem Jahr die Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept Innenstadt umgesetzt werden; für die Aachener Straße hat die Verwaltung jetzt kürzlich einen entsprechenden Planungsbeschluss erhalten. In diesem Jahr konnte die Fahrradstraße in der Etzelstraße eingerichtet werden, weitere werden in 2020 folgen.

**Zu 5.:**

Die Überwachung des fließenden Verkehrs liegt in der Zuständigkeit der Polizei.  
Eine Beantwortung der Fragestellung ist durch die Polizei bereits erfolgt und als Anlage beigefügt.

Der Verwaltung ist durchaus bewusst, dass der geforderte Mindestabstand nicht überall eingehalten werden kann (z. B. in für den Radverkehr geöffneten Einbahnstraßen). Die gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmenden ist daher zu jeder Zeit erforderlich.

Anlage

**Gez. Reker**